



UNIVERSIDAD  
CATÓLICA  
DE CUENCA

**UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA**

*Comunidad Educativa al Servicio del Pueblo*

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

**CARRERA DE ARQUITECTURA**

**ANTEPROYECTO DE REGENERACIÓN URBANA PARA  
POTENCIALIZAR LA MOVILIDAD Y EL COMERCIO EN  
EL TRAMO DE LA AV. HUAYNA CÁPAC Y GIL  
RAMÍREZ DÁVALOS**

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

**AUTORAS: JENNIFER LISSETH PACHECO BUENO**

**DAYSI CAROLINA VICUÑA NAULA**

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

**CUENCA - ECUADOR**

**2024**

**DIOS, PATRIA, CULTURA Y DESARROLLO**



**UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA**

*Comunidad Educativa al Servicio del Pueblo*

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

**CARRERA DE ARQUITECTURA**

**ANTEPROYECTO DE REGENERACIÓN URBANA PARA  
POTENCIALIZAR LA MOVILIDAD Y EL COMERCIO EN EL  
TRAMO DE LA AV. HUAYNA CÁPAC Y GIL RAMÍREZ DÁVALOS  
PROYECTO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL  
TÍTULO DE ARQUITECTO**

**AUTORAS: JENNIFER LISSETH PACHECO BUENO**

**DAYSI CAROLINA VICUÑA NAULA**

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

**CUENCA - ECUADOR**

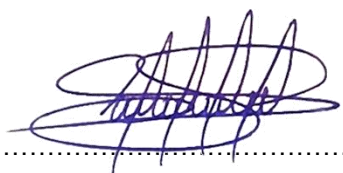
**2024**

**DIOS, PATRIA, CULTURA Y DESARROLLO**

## DECLARATORIA DE AUTORÍA Y RESPONSABILIDAD

**Jennifer Lisseth Pacheco Bueno** y **Daysi Carolina Vicuña Naula** portadoras de las cédulas de ciudadanía N° **0150342806** y **0106855984**. Declaramos ser las autoras de la obra: **“Anteproyecto de regeneración urbana para potencializar la movilidad y el comercio en el tramo de la Av. Huayna Cápac y Av. Gil Ramírez Dávalos”**, sobre la cual nos hacemos responsables sobre las opiniones, versiones e ideas expresadas. Declaramos que la misma ha sido elaborada respetando los derechos de propiedad intelectual de terceros y eximimos a la Universidad Católica de Cuenca sobre cualquier reclamación que pudiera existir al respecto. Declaramos finalmente que nuestra obra ha sido realizada cumpliendo con todos los requisitos legales, éticos y bioéticos de investigación, que la misma no incumple con la normativa nacional e internacional en el área específica de investigación, sobre la que también nos responsabilizamos y eximimos a la Universidad Católica de Cuenca de toda reclamación al respecto.

Cuenca, 11 de abril de 2024

F: 

**Jennifer Lisseth Pacheco Bueno**

**0150342806**

F: 


**Daysi Carolina Vicuña Naula**

**0106855984**

## CERTIFICACIÓN

Certifico que el presente trabajo de investigación previo a la obtención del Grado de Arquitecto con el título: “Anteproyecto de regeneración urbana para potencializar la movilidad y el comercio en el tramo de la Av. Huayna Cápac y Av. Gil Ramírez Dávalos” ha sido elaborado por la Srta. **Jennifer Lisseth Pacheco Bueno** y la Srta. **Daysi Carolina Vicuña Naula**, mismo que ha sido realizado con el asesoramiento permanente de mi persona en calidad de Tutor, por lo que certifico que se encuentra apto para su presentación y defensa respectiva.

Es todo cuanto puedo informar en honor a la verdad.



.....  
MSc. Arq. Julio César Pintado Farfán

## DEDICATORIA

Este trabajo de titulación representa no solo un logro académico, sino también un reconocimiento a las influencias que han moldeado mi camino. En primer lugar, dedico este logro a Dios quien ha sido el guía de mi existencia, su fuente de fortaleza y sabiduría me ha permitido superar desafíos y recibir bendiciones que han posibilitado la realización de este proyecto. Reconozco su gracia en cada paso de mi educación y en cada momento de inspiración que han impulsado este trabajo hacia la culminación.

A mis queridos padres les dedico un reconocimiento especial, su sacrificio y dedicación han sido mi mayor fuente de inspiración. Ellos han sido los pilares fundamentales de mi vida, brindándome amor incondicional y realizando sacrificios innumerables. Su constante apoyo y motivación han sido cruciales en mi trayectoria académica. Los ejemplos de perseverancia y dedicación que me han transmitido han actuado como un faro, guiando mis pasos en este viaje educativo. A ellos les debo gran parte de este logro y les estoy eternamente agradecida.

Daysi Vicuña.

Con la finalización de este trabajo avanzo un peldaño más en mi vida y me siento especialmente agradecida con Dios por acompañarme en las noches de desvelo y ser mi fuente de sabiduría y fortaleza que me ha ayudado a superar los diferentes desafíos que se me han presentado en este camino universitario. A mis padres en especial por qué han sido mi mayor fuente de inspiración y mi pilar fundamental, por el esfuerzo y los enormes sacrificios que han hecho para ayudarme y encaminarme en la mejor senda, con esmero y dedicación. A ellos les debo gran parte de este logro y les estaré enteramente agradecida.

Jennifer Pacheco.

## **AGRADECIMIENTOS**

Queremos expresar nuestro sincero agradecimiento al MSc. Arq. Julio César Pintado Farfán, nuestro tutor de tesis, por dedicar su valioso tiempo, su paciencia y compromiso constante al ser nuestra guía y brindarnos un apoyo inquebrantable a lo largo del desarrollo de este trabajo. Su experiencia y orientación experta han sido pilares fundamentales que nos han permitido alcanzar este logro académico.

Extendemos nuestro agradecimiento a nuestras familias, cuyo respaldo emocional y apoyo constante han sido una fuente inagotable de inspiración. El amor y apoyo incondicional que hemos recibido de ellos ha sido el motor que nos impulsó en cada etapa de este proceso. Además, agradecemos a Dios, quien ha sido nuestra fortaleza y fuente de sabiduría individualmente. Su luz ha iluminado nuestro camino y nos ha brindado la perseverancia necesaria para completar esta significativa etapa en nuestras vidas.

## RESUMEN

La movilidad puede enfrentar una serie de conflictos que afectan la fluidez del tráfico y la eficiencia del sistema de transporte, situación que se puede evidenciar en las avenidas Huayna Cápac y Gil Ramírez Dávalos, al ser consideradas como arterias principales del sistema vial. Éstas presentan un uso excesivo del automóvil generando una serie de problemas entre los cuales se destaca el congestionamiento vehicular, tiempos de viaje más prolongados, mayores emisiones de gases contaminantes y, de manera significativa, inseguridad para el usuario peatonal y de movilidad alternativa. Además, la expansión urbana ha impulsado el establecimiento de comercios, principalmente orientados hacia una zona industrial, enfocados en la venta y servicios de mantenimiento de vehículos livianos, lo que ha contribuido a la degradación del sector, surgiendo nuevas necesidades que requieren atención en la actualidad. Este trabajo tiene un enfoque mixto, con aspectos cuantitativos y cualitativos, su ejecución implica la recopilación de información secundaria y la realización de trabajo de campo. Este proceso inicia con un análisis bibliográfico de referentes, sustentado en estrategias que determinen potencialidades y debilidades del sector, proporcionando un fundamento sólido para la generación de una propuesta de diseño a nivel de anteproyecto. La validación de la misma, se llevará a cabo mediante un análisis de juicio de expertos, que garantizará la coherencia y pertinencia de las decisiones tomadas para la regeneración del sitio en cuestión, buscando mejorar la movilidad a través de la potencialización del comercio y elevando la calidad visual urbana en la zona.

*Palabras Clave:* regeneración urbana, movilidad, comercio potencial, reactivación, espacio público.

## **ABSTRACT**

Mobility may face several conflicts that affect traffic flow and transportation system efficiency, a situation that can be seen on Huayna Cápac and Gil Ramírez Dávalos avenues, considered the main traffic arteries of the traffic system. These avenues have an overuse of automobiles, causing several problems, including traffic congestion, longer travel times, higher polluting gas emissions, and, significantly, pedestrian and alternative mobility users' insecurity. In addition, urban expansion has encouraged commercial establishments, mainly focused on an industrial zone, resulting in the sale and maintenance of lightweight vehicles, which has contributed to the area's degradation, creating new needs that now require assistance. This study uses a mixed, quantitative, and qualitative approach, and its execution involves collecting secondary data and fieldwork. This process begins with a literature analysis of references, supported by strategies that determine the potential and weaknesses of the sector, providing a solid foundation for generating a design proposal at the blueprint level. The validation will be carried out through expert judgment analyses, which will guarantee the coherence and relevance of the decisions taken for the site's regeneration, aiming to improve mobility through the enhancement of commerce and increase the urban visual quality of the area.

*Keywords:* urban regeneration, mobility, potential commerce, reactivation, public space.

# LISTA DE CONTENIDOS

DECLARATORIA DE AUTORÍA Y RESPONSABILIDAD.....	I
CERTIFICACIÓN.....	II
DEDICATORIA.....	III
AGRADECIMIENTOS .....	IV
RESUMEN.....	V
ABSTRACT .....	VI
LISTA DE CONTENIDOS .....	VII
LISTA DE FIGURAS .....	X
LISTA DE TABLAS.....	XIV
INTRODUCCIÓN.....	XV
PROBLEMÁTICA .....	XVI
OBJETIVOS .....	XVII
GENERAL .....	XVII
ESPECÍFICOS .....	XVII
JUSTIFICACIÓN .....	XVIII
DELIMITACIÓN DEL PROBLEMA.....	XIX
METODOLOGÍA.....	XX
ANÁLISIS BIBLIOGRÁFICO .....	XX
DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO .....	XX
JUICIO DE EXPERTOS .....	XX
CAPÍTULO I. FUNDAMENTOS TEÓRICOS.....	- 1 -
1.1.    Regeneración Urbana .....	- 1 -
1.2.    Imagen Urbana.....	- 3 -
1.3.    Movilidad .....	- 5 -
1.4.    Espacio Público .....	- 6 -
1.5.    Actividad Comercial.....	- 7 -
CAPÍTULO II. ANÁLISIS DE REFERENTES .....	- 9 -
2.1.    Calle Stroget, Copenhague, Dinamarca .....	- 9 -
2.1.1.    Contexto Histórico Urbano .....	- 10 -

2.1.2.	Problemática .....	- 11 -
2.1.3.	Objetivo del Proyecto .....	- 12 -
2.1.4.	Contexto y Emplazamiento .....	- 13 -
2.1.5.	Análisis de los Aspectos Formales .....	- 14 -
2.1.6.	Análisis Peatonal.....	- 15 -
2.1.7.	Análisis de la Materialidad.....	- 16 -
2.2.	Better Market Street – San Francisco .....	- 17 -
2.2.1.	Contexto y Emplazamiento .....	- 18 -
2.2.2.	Problemática .....	- 18 -
2.2.3.	Objetivo del Proyecto .....	- 19 -
2.2.4.	Infraestructura Urbana .....	- 19 -
2.2.5.	Movilidad Urbana .....	- 20 -
2.2.6.	Análisis del Mobiliario y Vegetación.....	- 21 -
2.2.7.	Análisis de la Materialidad.....	- 22 -
2.3.	Corredor Turístico de la Calle Central 28 de marzo, Ingapirca.....	- 23 -
2.3.1.	Contexto Histórico Urbano .....	- 24 -
2.3.2.	Problemática .....	- 24 -
2.3.3.	Objetivo del Proyecto .....	- 25 -
2.3.4.	Contexto y Emplazamiento .....	- 26 -
2.3.5.	Análisis de los Aspectos Formales .....	- 27 -
2.3.6.	Análisis de la Vialidad .....	- 28 -
2.3.7.	Movilidad Urbana .....	- 29 -
2.3.8.	Análisis del Mobiliario y Vegetación.....	- 30 -
2.3.9.	Iluminación y Señalización .....	- 31 -
2.3.10.	Análisis de la Materialidad.....	- 32 -
2.4.	Matriz de Análisis sobre Estrategias Aplicables en el Proyecto según el Análisis de Referentes .....	- 33 -
CAPÍTULO III. ANÁLISIS DEL CONTEXTO ACTUAL.....		- 34 -
3.1.	Descripción del Sitio.....	- 34 -
3.2.	Reseña Histórica del Sector de Estudio.....	- 35 -
3.3.	Uso y Ocupación del Suelo .....	- 39 -
3.4.	Análisis de Equipamientos .....	- 40 -

3.5.	Conectividad Vial.....	- 43 -
3.5.1.	Jerarquización Vial .....	- 43 -
3.5.2.	Accesibilidad .....	- 43 -
3.5.3.	Sentido de las Vías .....	- 46 -
3.6.	Análisis del Estado Vial .....	- 46 -
3.7.	Análisis de Intersecciones Conflictivas .....	- 49 -
3.8.	Análisis de Accidentes de Tránsito .....	- 54 -
3.8.1.	Causas de Accidentes de Tránsito .....	- 56 -
3.9.	Niveles de Contaminación: Ambiental y Auditiva.....	- 57 -
3.10.	Barreras Urbanas .....	- 60 -
3.11.	Análisis de la Vegetación .....	- 60 -
3.12.	Movilidad .....	- 64 -
3.12.1.	Transporte Público .....	- 64 -
3.12.2.	Flujo Vehicular.....	- 64 -
3.13.	Determinación de Puntos Estratégicos FODA .....	- 66 -
CAPÍTULO IV. PROPUESTA A NIVEL DE ANTEPROYECTO .....		- 67 -
4.1.	Estrategias y Criterios de Intervención en la Av. Huayna Cápac y Gil Ramírez Dávalos-	67 -
4.1.1.	Propuesta: Cambio de Uso de Suelo.....	- 70 -
4.1.2.	Propuesta de Vegetación .....	- 72 -
4.1.3.	Propuesta: Circulación Vial en Intersecciones Conflictivas .....	- 76 -
4.1.4.	Propuesta: Redireccionamiento del Transporte Público .....	- 78 -
TRANSPORTE PÚBLICO .....		- 78 -
4.2.	Zonificación de la Propuesta.....	- 79 -
4.3.	Planos Arquitectónicos a Nivel de Anteproyecto .....	- 80 -
4.4.	Memoria Descriptiva del Proyecto .....	- 87 -
CONCLUSIONES.....		- 100 -
RECOMENDACIONES .....		- 101 -
REFERENCIAS .....		- 102 -

## LISTA DE FIGURAS

<b>Figura 1:</b> Delimitación de la zona de estudio, Av. Huayna Cápac y Gil Ramírez Dávalos. ....	XIX
<b>Figura 2:</b> Elementos desde el enfoque del desarrollo humano sostenible en procesos de regeneración urbana en asentamientos informales. ....	2 -
<b>Figura 3:</b> Imagen urbana. Elementos que caracterizan el paisaje de Cuenca. ....	4 -
<b>Figura 4:</b> Calles complejas, repensando la movilidad urbana de forma integrada. ....	6 -
<b>Figura 5:</b> Ganadores del concurso de tratamiento para el espacio público, El Rímac. ....	7 -
<b>Figura 6:</b> Proyecto del próximo corredor comercial peatonal en Guadalajara, México. ....	8 -
<b>Figura 7:</b> Mapa del centro de Copenhague, Calle Stroget. ....	10 -
<b>Figura 8:</b> Copenhague ciudad de pescadores dentro de las murallas en el año 1000. Plano PDF “History of Copenhague”. ....	11 -
<b>Figura 9:</b> Fotografía del centro de Copenhague, antes y después. ....	12 -
<b>Figura 10:</b> Porcentajes del tejido de la ciudad con el entorno, Copenhague. ....	13 -
<b>Figura 11:</b> Esquema de la configuración de los nudos de actividad dentro del contexto urbano. ....	14 -
<b>Figura 12:</b> Edificaciones en el centro de Copenhague. ....	15 -
<b>Figura 13:</b> Dato porcentual del espacio público, calle Stroget. ....	16 -
<b>Figura 14:</b> Materialidad del paso peatonal Stroget, espacios de estancia y recorrido. ....	17 -
<b>Figura 15:</b> Ubicación macro, meso y micro de Better Market – San Francisco Street. ....	17 -
<b>Figura 16:</b> Proposed project location, Better Market Street. ....	18 -
<b>Figura 17:</b> Proposed Project Transportation and Streetscape Improvements. ....	18 -
<b>Figura 18:</b> Better Market Street. ....	19 -
<b>Figura 19:</b> Imagen Urbana - cableado aéreo y subterráneo. ....	20 -
<b>Figura 20:</b> Sección transversal de Better Market Street entre las calles 5 y 8. ....	21 -
<b>Figura 21:</b> Better Market Street. ....	21 -
<b>Figura 22:</b> Tipos de vegetación en corredores urbanos. ....	22 -
<b>Figura 23:</b> Materialidad aplicada al proyecto Better Market Street. ....	22 -
<b>Figura 24:</b> Mapa del centro Parroquial de Ingapirca. ....	23 -
<b>Figura 25:</b> Ingapirca, pueblo milenario. ....	24 -
<b>Figura 26:</b> Elementos físicos de las vías. ....	25 -
<b>Figura 27:</b> Sector de análisis, Calle 28 de marzo, Ingapirca. ....	26 -
<b>Figura 28:</b> Organigrama funcional del contexto. ....	27 -
<b>Figura 29:</b> Mejoramiento de las fachadas de la Calle 28 de marzo. ....	28 -
<b>Figura 30:</b> Proyecto ampliación de veredas en la Calle 28 de marzo. ....	29 -
<b>Figura 31:</b> Conteo vehicular en la Calle 28 de marzo. ....	29 -
<b>Figura 32:</b> Mobiliario implementado en la Calle 28 de marzo. ....	30 -
<b>Figura 33:</b> Vegetación encontrada alrededor de la Calle 28 de marzo. ....	31 -
<b>Figura 34:</b> Luminaria propuesta en el corredor turístico de la Calle 28 de marzo. ....	31 -
<b>Figura 35:</b> Señalización vertical integrada al proyecto. ....	32 -

<b>Figura 36:</b> Materialidad aplicada en la Calle 28 de marzo .....	- 32 -
<b>Figura 37:</b> Calle Stroget, Copenhague.....	- 33 -
<b>Figura 38:</b> Proyecto Better Market Street.....	- 33 -
<b>Figura 39:</b> Calle central 28 de marzo, corredor turístico.....	- 33 -
<b>Figura 40:</b> Ubicación macro, meso del sector de estudio. ....	- 34 -
<b>Figura 41:</b> Área de estudio, Avenida Huayna Cápac y Gil Ramírez Dávalos.....	- 34 -
<b>Figura 42:</b> Plano sobre las Ruinas de la Ciudad de Tomebamba. ....	- 35 -
<b>Figura 43:</b> Plano de la ciudad de Cuenca, 1930. ....	- 36 -
<b>Figura 44:</b> Plano Indicador de la ciudad de Cuenca, 1938. ....	- 37 -
<b>Figura 45:</b> Plano de la ciudad de Cuenca, 1962. ....	- 38 -
<b>Figura 46:</b> Plano de la ciudad de Cuenca, zonificación de los usos del suelo. ....	- 38 -
<b>Figura 47:</b> Porcentaje de los usos de suelo a lo largo de la Av. Huayna Cápac y Gil Ramírez Dávalos.....	- 39 -
<b>Figura 48:</b> Porcentaje de los tipos de comercio en la Av. Huayna Cápac y Gil Ramírez Dávalos. ....	- 40 -
<b>Figura 49:</b> Mapa de usos y ocupación del suelo en la Av. Huayna Cápac y Gil Ramírez Dávalos. ....	- 41 -
<b>Figura 50:</b> Mapa sobre los equipamientos dentro del sector de estudio. ....	- 42 -
<b>Figura 51:</b> Mapa de la jerarquización vial en el sector de la Av. Huayna Cápac y Gil Ramírez Dávalos.....	- 44 -
<b>Figura 52:</b> Mapa de accesibilidad vial hacia la Av. Huayna Cápac y Gil Ramírez Dávalos. .	- 45 -
<b>Figura 53:</b> Estado vial de la Av. Huayna Cápac.....	- 46 -
<b>Figura 54:</b> Estado vial de la Av. Gil Ramírez Dávalos. ....	- 47 -
<b>Figura 55:</b> Mapa del sentido vial en el sector de la Av. Huayna Cápac y Gil Ramírez Dávalos. .	- 48 -
<b>Figura 56:</b> Conflicto en intersección con la Av. España - Gaspar Sangurima - Av. Hurtado de Mendoza.....	- 49 -
<b>Figura 57:</b> Conflicto en intersección de la Av. Huayna Cápac y Pío Bravo. ....	- 50 -
<b>Figura 58:</b> Conflicto en intersección de la Calle El Rollo y Av. Huayna Cápac. ....	- 51 -
<b>Figura 59:</b> Conflicto en intersección con la Av. Héroes de Verdeloma y Sebastián de Benalcázar. ....	- 51 -
<b>Figura 60:</b> Conflicto en intersección con la calle Sebastián de Benalcázar y Del Chorro. ....	- 52 -
<b>Figura 61:</b> Mapa de los puntos conflictivos existentes a lo largo de la Av. Huayna Cápac y Gil Ramírez Dávalos. ....	- 53 -
<b>Figura 62:</b> Porcentaje nivel de accidentalidad en las intersecciones.....	- 55 -
<b>Figura 63:</b> Porcentaje de causas de accidentes de tránsito. ....	- 57 -
<b>Figura 64:</b> Congestión vehicular en la Av. Huayna Cápac. ....	- 58 -
<b>Figura 65:</b> Tráfico vehicular, redonde de la Av. Gil Ramírez Dávalos – Av. Héroes de Verdeloma. ....	- 59 -

<b>Figura 66:</b> Contaminación producida por talleres de mantenimiento automotriz, riego de sustancias tóxicas en veredas y calzada. ....	- 59 -
<b>Figura 67:</b> Muro Perimetral de la Fábrica de Pasamanería en el Contexto Urbano. ....	- 60 -
<b>Figura 68:</b> Vegetación, Casuarina. ....	- 61 -
<b>Figura 69:</b> Vegetación, Aligustre. ....	- 61 -
<b>Figura 70:</b> Vegetación, Fresno. ....	- 61 -
<b>Figura 71:</b> Vegetación, Tilo. ....	- 61 -
<b>Figura 72:</b> Vegetación, Melaleuca. ....	- 61 -
<b>Figura 73:</b> Vegetación, Acacia amarilla. ....	- 62 -
<b>Figura 74:</b> Vegetación, Melaleuca. ....	- 62 -
<b>Figura 75:</b> Vegetación, Banderita española. ....	- 62 -
<b>Figura 76:</b> Vegetación, Agave Sisalana. ....	- 62 -
<b>Figura 77:</b> Planta de Sigse. ....	- 62 -
<b>Figura 78:</b> Mapa de la vegetación existente a lo largo de la Av. Huayna Cápac y Gil Ramírez Dávalos. ....	- 63 -
<b>Figura 79:</b> Mapa del recorrido de las líneas de buses en el sector de la Av. Huayna Cápac y Gil Ramírez Dávalos. ....	- 65 -
<b>Figura 80:</b> Dimensionamiento mínimo para la franja vegetal, espacio público. ....	- 67 -
<b>Figura 81:</b> Altura vegetación, cuando la acera tenga un ancho igual o superior a 3m. ....	- 67 -
<b>Figura 82:</b> Banda de equipamiento urbano, cuando la acera es igual o superior a 2.80m. ..	- 68 -
<b>Figura 83:</b> Banda de equipamiento urbano, cuando la acera es igual o superior a 1.90m. ..	- 68 -
<b>Figura 84:</b> Señalización vertical, cuando la acera tenga un ancho igual o superior a 3m. ....	- 68 -
<b>Figura 85:</b> Distancia que las personas pueden caminar en un ciclo semafórico de 12 s, con vías de 16m. ....	- 68 -
<b>Figura 86:</b> Medida mínima de la altura y espaciamento de un poste de luz. ....	- 69 -
<b>Figura 87:</b> Medidas mínimas para bancas públicas y mesas, espacio público. ....	- 69 -
<b>Figura 88:</b> Medidas, señalética vial horizontal. ....	- 69 -
<b>Figura 89:</b> Árbol de Álamo Blanco. ....	- 72 -
<b>Figura 90:</b> Aliso. ....	- 72 -
<b>Figura 91:</b> Árbol Ornamental, Piruétano. ....	- 73 -
<b>Figura 92:</b> Árbol, Chopo negro. ....	- 73 -
<b>Figura 93:</b> Árbol ornamental de Arupo. ....	- 73 -
<b>Figura 94:</b> Vegetación, Guaylug. ....	- 73 -
<b>Figura 95:</b> Flor, Azucena. ....	- 74 -
<b>Figura 96:</b> Vegetación, arbusto nega. ....	- 74 -
<b>Figura 97:</b> Planta, Begonia. ....	- 74 -
<b>Figura 98:</b> Cestos Disñan, planta. ....	- 74 -
<b>Figura 99:</b> Flor de Gardenia. ....	- 74 -
<b>Figura 100:</b> Mapa de la propuesta de vegetación implementada en cada tramo. ....	- 75 -

<b>Figura 101:</b> Direccionamiento de tráfico en propuesta, Av. Huayna Cápac y Calle Pío Bravo. ...	76 -
<b>Figura 102:</b> Direccionamiento del tráfico, calle El Rollo- Av. Huayna Cápac y Gil Ramírez Dávalos	..... - 77 -
<b>Figura 103:</b> Direccionamiento del tráfico, redondel de la Av. Gil Ramírez Dávalos. ....	- 77 -
<b>Figura 104:</b> Mapa propuesta de un sistema de movilidad de transporte público para el sector. .	- 78 -
<b>Figura 105:</b> Mapa zonificado sobre todas las zonas implementadas dentro del proyecto. ...	- 79 -
<b>Figura 106:</b> Diseño de Aceras, mobiliario urbano, zona comercial, vegetación, implementación de señalización vial, reducción de velocidad. ....	- 87 -
<b>Figura 107:</b> Relación entre velocidad, distancia de pare y riesgo de fallecimiento de los peatones.	..... - 88 -
<b>Figura 108:</b> Ajuste de los radios de giro como reductor de velocidad dentro del proyecto. ...	- 88 -
<b>Figura 109:</b> Alineación de esquinas. ....	- 88 -
<b>Figura 110:</b> Diseño de camineras a lo largo de la Av. Huayna Cápac. ....	- 89 -
<b>Figura 111:</b> Propuesta de mobiliario urbano, zona comercial en la Av. Huayna Cápac.....	- 90 -
<b>Figura 112:</b> Propuesta de barrera vegetal alta y baja. ....	- 90 -
<b>Figura 113:</b> Diseño de mobiliario urbano, bancas de descanso. ....	- 91 -
<b>Figura 114:</b> Señalización vial implementada en el proyecto. ....	- 92 -
<b>Figura 115:</b> Señalización Vertical aplicada en el proyecto. ....	- 92 -
<b>Figura 116:</b> Diseño de parada de bus, mobiliario urbano, estacionamientos, infraestructura vial e iluminación.....	- 93 -
<b>Figura 117:</b> Diseño de bahías para el transporte público. ....	- 94 -
<b>Figura 118:</b> Mobiliario urbano, parada de transporte público. ....	- 94 -
<b>Figura 119:</b> Diseño de mobiliario urbano, isla de descanso. ....	- 95 -
<b>Figura 120:</b> Diseño de la infraestructura vial.....	- 96 -
<b>Figura 121:</b> Propuesta de estacionamientos como parte del espacio público.....	- 97 -
<b>Figura 122:</b> Luminaria implementada dentro del proyecto.....	- 97 -
<b>Figura 123:</b> Diseño de mediana en la Av. Gil Ramírez Dávalos, Infraestructura vial, refugios peatonales.....	- 98 -
<b>Figura 124:</b> Planta diseño de mediana en la Av. Gil Ramírez Dávalos, infraestructura vial..	- 99 -

## LISTA DE TABLAS

<b>Tabla 1:</b> Matriz de análisis de estrategias aplicables en el proyecto según los referentes....	- 33 -
<b>Tabla 2:</b> Descripción del estado vial de la Av. Huayna Cápac.....	- 46 -
<b>Tabla 3:</b> Descripción del estado vial de la Av. Gil Ramírez Dávalos.....	- 47 -
<b>Tabla 4:</b> Cuantificación de accidentes de tránsito registrados en la Av. Huayna Cápac – Av. Gil Ramírez Dávalos y su contexto.....	- 54 -
<b>Tabla 5:</b> Cuantificación de la tipología accidental dentro del sector de estudio.....	- 55 -
<b>Tabla 6:</b> Consecuencias por accidentes de tránsito en el sector de estudio. ....	- 56 -
<b>Tabla 7:</b> Estado de las víctimas por accidentes de tránsito en el sector de estudio. ....	- 56 -
<b>Tabla 8:</b> Causas de accidentes de tránsito en el sector de estudio. ....	- 56 -
<b>Tabla 9:</b> Vegetación existente a lo largo a de la Av. Huayna Cápac y Gil Ramírez Dávalos.-	- 61 -
<b>Tabla 10:</b> Conteo vehicular registrado a lo largo a de la Av. Huayna Cápac y Gil Ramírez Dávalos. ....	- 64 -
<b>Tabla 11:</b> Matriz FODA sobre el diagnóstico y análisis en la Av. Huayna Cápac y Gil Ramírez Dávalos.....	- 66 -
<b>Tabla 12:</b> Tabla de estrategias y criterios de intervención para la Av. Huayna Cápac y Gil Ramírez Dávalos.....	- 67 -
<b>Tabla 13:</b> Asignación de Usos de Suelo para Suelo Urbano Centro. ....	- 70 -
<b>Tabla 14:</b> Asignación de Usos de Suelo para Suelo Urbano Este. ....	- 70 -
<b>Tabla 15:</b> Listado de Usos de Suelo, Actividades y Condiciones (Comercio). ....	- 71 -
<b>Tabla 16:</b> Tipología de Vegetación a implantarse en el proyecto. ....	- 72 -

# INTRODUCCIÓN

La movilidad en las vías constituye un pilar fundamental para garantizar el correcto desenvolvimiento de cualquier sistema de transporte en el contexto urbano. Este componente esencial no solo implica la libre circulación, sino que también abarca la interconexión eficiente entre distintos puntos de la ciudad, influyendo directamente en la accesibilidad, la conectividad y la calidad de vida de los habitantes. No obstante, el estudio de la movilidad urbana se ve enriquecido al tomar en cuenta la conexión inherente entre el flujo de vehículos y la actividad comercial.

La ciudad de Cuenca enfrenta un impacto evidente derivado de la construcción de vías de alta velocidad, que, a pesar de la expansión urbana, genera una fractura notable en el tejido urbano. En la actualidad, la Avenida Huayna Cápac y la Av. Gil Ramírez Dávalos experimentan volúmenes significativos de tráfico vehicular, motivando al Municipio de Cuenca a designarlas como bordes de infraestructura que demandan intervenciones directas para mejorar la experiencia peatonal. En este sentido, el Plan de Movilidad y Espacios Públicos 2015-2025 al realizar un análisis minucioso de la urbe, sugiere estrategias que abogan por un modelo urbano compacto, otorgando prioridad a la movilidad peatonal y a la creación de espacios públicos de alta calidad.

Esta propuesta se alinea con los desafíos actuales que enfrenta la movilidad urbana y la necesidad de fortalecer la vitalidad del espacio público. En este contexto, se pretende ofrecer una propuesta integral que no solo aborde la eficiencia en el desplazamiento vehicular, sino que también contemple estrategias para potencializar la actividad comercial a lo largo de estas arterias urbanas. Para lograr esto, en primera instancia se realiza una revisión bibliográfica acerca de conceptos claves como regeneración urbana, la movilidad, los espacios públicos y la actividad comercial a nivel general. Además, se llevará a cabo un análisis de referentes internacionales y nacionales que aportarán con conceptos útiles para la conformación de la propuesta.

En base a un estudio diagnóstico se ha procedido a identificar las potencialidades y debilidades del sector mediante un análisis contextual que abarcará distintos aspectos, incluyendo su evolución histórica, los usos de suelo previamente establecidos, la jerarquización vial y su condición actual, los puntos conflictivos, los factores contribuyentes a la contaminación, la cantidad de vegetación presente, la dinámica de movilidad y los niveles de accidentes documentados en el área. Este análisis exhaustivo servirá como base para la formulación de criterios de actuación y estrategias urbanas que se implementaran en el proyecto. Dicha propuesta se presentará a través de planos, cortes, elevaciones y perspectivas, proporcionando así una representación visual que facilitará la comprensión de la propuesta planteada.

## PROBLEMÁTICA

La ciudad de Cuenca se enfrenta a desafíos significativos, haciendo énfasis en los corredores urbanos de la Avenida Huayna Cápac y la Avenida Gil Ramírez Dávalos, originalmente concebidos para promover la eficiencia en la movilidad vehicular. Esta priorización hacia los automóviles ha generado una problemática en aumento constante, la cual ha afectado adversamente la seguridad y la comodidad de los peatones. A medida que la infraestructura vial se ha expandido para dar cabida al creciente tráfico vehicular, la calidad de vida de los transeúntes en la zona se ha visto gravemente afectada. La carencia de pasos de peatones seguros, la ausencia de aceras amplias y la insuficiencia de señalización adecuada han transformado estos corredores en un entorno hostil para los peatones.

Este escenario ha provocado un aumento en los incidentes peatonales y una disminución de la movilidad a pie, lo que ha generado un sentimiento generalizado de inseguridad entre aquellos que eligen desplazarse caminando por la zona. La deficiente iluminación a lo largo de estos corredores ha contribuido a crear un ambiente propicio para actividades delictivas, convirtiendo el área en un punto crítico de inseguridad durante todo el día y configurándola como una zona de alto riesgo. Esta situación ha exacerbado notablemente la disparidad en el uso del espacio urbano, lo que ha resultado en una degradación del mismo, dado que los automovilistas disfrutan de un corredor privilegiado mientras que los peatones enfrentan dificultades y peligros significativos. La urgente necesidad de abordar estos problemas se hace evidente al considerar el impacto negativo en la calidad de vida y la equidad en la distribución del espacio urbano.

# OBJETIVOS

## GENERAL

- Diseñar a nivel de anteproyecto una regeneración urbana en la Av. Huayna Cápac y Gil Ramírez Dávalos, entre los tramos correspondientes al Redondel de la Chola Cuencana, interceptando con la Av. Gil Ramírez Davalos hasta la Calle Chapetones, a través de la potencialización del comercio y la movilidad sostenible.

## ESPECÍFICOS

1. Recopilar información necesaria mediante un análisis bibliográfico y de referentes, que aporten con conceptos útiles para la conformación de la propuesta.
2. Analizar las problemáticas a través de un diagnóstico estratégico que determine problemas y potencialidades del sector.
3. Proponer un diseño a nivel de anteproyecto urbano que responda a las necesidades socio comerciales del sector mediante juicio de expertos.

## JUSTIFICACIÓN

La ciudad se constituye mediante una compleja red de edificaciones y espacios públicos, siendo la vialidad un componente esencial que interconecta dichos espacios y facilita la movilidad tanto vehicular como peatonal de sus habitantes. Es crucial destacar que existe una relación directa entre los espacios públicos y las estructuras de movilidad de la ciudad. Cuando las vías funcionan eficientemente, los espacios públicos se transforman en áreas de descanso y permanencia, brindando a las personas experiencias enriquecedoras durante sus desplazamientos.

Los espacios públicos vinculados a los accesos de movilidad o relacionados con los flujos vehiculares deben ser concebidos de manera que permitan la coexistencia de diversos actores y actividades. Estos espacios deben integrarse de forma eficiente, contribuyendo así a mejorar tanto la experiencia del viaje como la calidad de vida urbana en general.

La introducción de nuevas infraestructuras de movilidad, con un enfoque en la priorización del peatón, la bicicleta y el transporte masivo, genera impactos significativos en la morfología urbana. Estos impactos deben ser considerados y evaluados cuidadosamente para lograr un equilibrio entre el progreso urbano y la preservación de la calidad de vida. En este sentido, es esencial comprender las complejas relaciones entre los sistemas de movilidad y los espacios públicos urbanos, lo que posibilita la identificación de nuevas formas de espacio público que surgen como resultado de la implementación de estrategias innovadoras en la movilidad urbana (Días-Osorio & Marroquín, 2016, pág. 128).

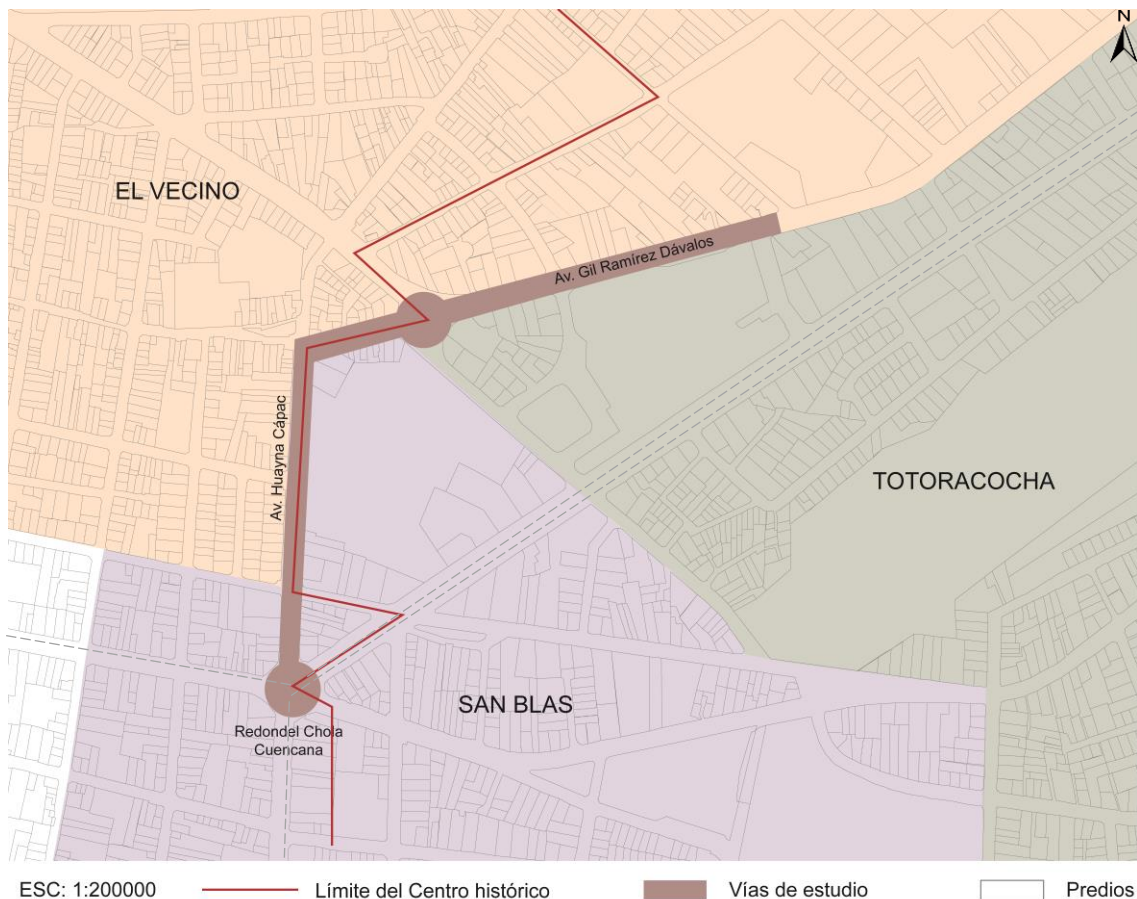
Los segmentos de estudio correspondientes a las avenidas Huayna Cápac y Gil Ramírez Dávalos han mantenido una configuración prácticamente inalterada desde la década de 1940, en consonancia con el Plan Regulador elaborado por Gatto Sobral. No obstante, este espacio presenta un considerable potencial comercial que podría ser capitalizado para atraer niveles más elevados de turismo. Realizar una intervención en dicho sector, respaldada por un análisis exhaustivo de la ciudad y las estrategias propuestas en el Plan de Movilidad y Espacios Públicos para el período 2015 - 2025, podría resultar en mejoras sustanciales.

La ejecución de cambios en este sector, orientados a la expansión del espacio peatonal con el objetivo de reducir significativamente los conflictos derivados del uso excesivo del transporte privado, representa un propósito significativo. Este enfoque busca contribuir a la creación de una urbe más compacta y ofrecer espacios públicos de calidad, mejorando la experiencia de quienes transitan por estas avenidas. La consideración de estas estrategias no solo apunta a la optimización de la movilidad, sino también a la promoción de un entorno urbano más amigable, alineado con los principios de sostenibilidad y calidad de vida urbana.

## DELIMITACIÓN DEL PROBLEMA

La delimitación geográfica del problema se circunscribe en la Avenida Huayna Cápac, abarcando los segmentos desde el Redondel de la Chola Cuencana hasta su intersección con la Avenida Gil Ramírez Dávalos, extendiéndose hasta la Calle Chapetones. Estos segmentos coinciden con los límites de las parroquias urbanas: San Blas, el Vecino y Totoracocha, cuya delimitación de la zona de influencia estará determinada en función del análisis contextual correspondiente.

La Avenida Huayna Cápac, que marca el límite del Centro Histórico de Cuenca, se extiende aproximadamente por 0.38 kilómetros en la zona bajo estudio. Esta avenida presenta cuatro carriles vehiculares, dos en dirección norte y dos en dirección sur, divididos por una mediana, además de disponer de aceras peatonales en ambos lados. De manera similar, la intervención en la Avenida Gil Ramírez Dávalos, con una longitud aproximada de 0.68 kilómetros, también cuenta con cuatro carriles vehiculares, dos de ida y dos de regreso, separados por una mediana y con disposición de aceras peatonales a lo largo de su extensión.



**Figura 1:** Delimitación de la zona de estudio, Av. Huayna Cápac y Gil Ramírez Dávalos.

**Fuente:** GoogleEarth 2023.

**Elaboración:** Autoras.

# METODOLOGÍA

El proyecto de investigación se inscribe en un enfoque cuantitativo ya que su objetivo es realizar un anteproyecto para mejorar la movilidad del sector mediante la potencialización del comercio, para la cual se utilizarán parámetros cuantitativos donde se determinarán 3 etapas metodológicas basadas en los objetivos específicos mencionados anteriormente, lo cuales servirán de apoyo para un mejor desarrollo del anteproyecto.

## Objetivo 1

### ANÁLISIS BIBLIOGRÁFICO

Se realizará un análisis bibliográfico para obtener conceptos que aporten en el desarrollo de la propuesta. Esta técnica permite recopilar y analizar información contenida en fuentes bibliográficas como libros, artículos, disertaciones y tesis que se encuentran en bibliotecas y repositorios. Al utilizar esta metodología, se puede obtener una amplia gama de perspectivas, teorías y hallazgos relacionados con el tema investigado. Estas fuentes suelen proporcionar información detallada y fundamentada, respaldada por investigaciones anteriores y análisis rigurosos (Campos Celso & Perin Pavan, 2021, pág. 73).

## Objetivo 2

### DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO

Se desarrollará un diagnóstico estratégico que involucra un análisis de contexto urbano, degradación física de servicios e infraestructura, participación ciudadana, evaluación de la normativa regulatoria, evaluación de equipamientos, análisis económico financiero y análisis de sostenibilidad y resiliencia, todo esto para obtener un estudio detallado de los problemas, debilidades y potencialidades del sector, basado en herramientas de recolección de datos reales que permiten determinar los factores negativos y generar soluciones prácticas, para dar solución a los problemas encontrados en el sector de análisis (Guamán & Puerres, 2020, pág. 27).

## Objetivo 3

### JUICIO DE EXPERTOS

Se planteará un diseño a nivel de anteproyecto que se validará mediante un análisis de juicio de expertos el cual consiste en el análisis de varios aspectos importantes que se han desarrollado durante el proyecto, esto se dará basándose en la recolección de la información obtenida de las fases anteriores. Este método de validación es útil para verificar las estrategias propuestas que serán calificadas por personas con trayectoria en el tema que pueden dar información, evidencia, juicios y valoraciones (Robles Garrote et al., 2015).

# CAPÍTULO I. FUNDAMENTOS TEÓRICOS

En el siguiente capítulo, se explora un conjunto de conceptos fundamentales que ayudarán a entender y desarrollar ideas claves para la toma de decisiones dentro de una planificación urbana, utilizando perspectivas de varios expertos para proporcionar una comprensión detallada. Estos conceptos, como la Regeneración Urbana, Imagen Urbana, Movilidad, Espacio Público y Actividad Comercial, están básicamente interconectados, formando la esencia dinámica y diversa de la planificación urbana contemporánea. En un contexto de un mundo en constante cambio, donde las ciudades enfrentan desafíos en constante evolución, la necesidad de enfoques holísticos se vuelve esencial para transformar y mejorar su entorno, por lo que, estos términos se fusionan de manera integral, abordando la revitalización de áreas urbanas degradadas con la finalidad de elevar el bienestar, promover la sostenibilidad y consolidar la integración social.

Estos elementos no solo desempeñan un papel esencial en la mejora funcional de las ciudades, sino que también emergen como componentes cruciales que definen la estética y la identidad visual de los entornos urbanos. Su influencia se extiende a la percepción global, atrayendo tanto a residentes como a visitantes. En el complejo entramado urbano, la Regeneración Urbana, Imagen Urbana, Movilidad, Espacio Público y Actividad Comercial se integran de manera esencial para dar forma al paisaje urbano contemporáneo. Al enfrentar desafíos estimulantes, estos conceptos ofrecen oportunidades innovadoras para configurar entornos urbanos que sean resilientes, sostenibles y significativos para aquellos que los habitan, contribuyendo así a la creación de ciudades vibrantes y adaptativas en el contexto de un mundo dinámico y cambiante (Carrión et al., 2001, pág. 393).

## 1.1. Regeneración Urbana

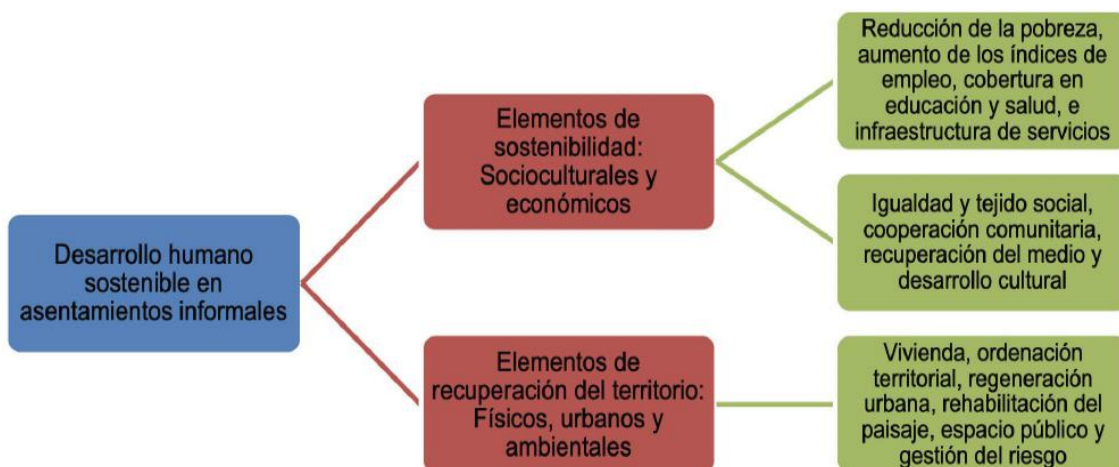
De acuerdo con (ONU, 2016), la regeneración urbana es una herramienta esencial para el progreso y la renovación de numerosas ciudades, a veces de una manera temporal y otras de manera permanente. A pesar de la existencia de diferentes enfoques, ésta consiste en una reforma de zonas que constituyen un área urbana, empleado como un mecanismo para invertir un proceso de decadencia económica, demográfica y social. No obstante, su éxito requiere de manera esencial adoptar un enfoque completo que abarque aspectos legales, financieros y consideraciones físicas y espaciales, incluyendo factores sociales y medioambientales como elementos fundamentales. En este sentido, la regeneración urbana se centra en lograr un mejoramiento de la calidad de vida en el entorno urbano existente, sin causar desplazamientos forzados de la población como consecuencia inevitable.

Dentro del mismo contexto, (Gómez Portilla et al., 2014, pág. 247) también señala que la regeneración es “una visión y acción integral e integrada que conduce a la resolución de los problemas urbanos y que busca lograr una mejora duradera en la condición económica, física,

social y ambiental de un área que ha estado sujeta a cambios”, es decir, es un instrumento básico que no solo abarca la restauración de edificios, sino también de espacios públicos desde una perspectiva global e integradora, en donde se contempla a la ciudad y sus habitantes como entidades inseparables por medio de procesos decisivos más elaborados, conservando la esencia y singularidad de los diferentes barrios para aumentar el valor propio de una ciudad, logrando aspirar comunidades más cohesionadas, sostenibles, atractivas y distintivas. Por lo tanto, la relevancia de la revitalización urbana reside en consolidar la cohesión social y la autenticidad mediante la aplicación de estrategias coordinadas de largo alcance.

(Gómez-Villanueva et al., 2021, pág. 760), indica que, dentro del amplio campo de la regeneración urbana, también se abarcan aspectos socioculturales, políticos y económicos, en el cual se destaca la importancia de la participación de cada integrante de la sociedad para revitalizar un sector deteriorado con problemas urbanísticos y de crecimiento informal. Por lo cual, el autor manifiesta a la regeneración urbana como: “La visión y acción comprensiva e integral que se dirige hacia la resolución de problema urbanos y que busca dar un mejoramiento permanente en las condiciones económicas, físicas, sociales y medioambientales de un área que ha sido objeto de cambio”. En esta instancia, este proceso se destaca gracias a una serie de intervenciones diseñadas para mejorar de manera conjunta el entorno urbano, y estas acciones no se centran exclusivamente en aspectos estéticos, sino que también abordan consideraciones relacionadas con aspectos sociales y económicos.

La regeneración urbana es un componente crucial en la transformación de una ciudad y debe abordarse mediante una planificación inclusiva y sostenible que integre a la comunidad. Esta perspectiva integral es esencial para resolver problemas urbanos relacionados con la cohesión social y la autenticidad del proceso. Además, es vital proporcionar beneficios para mejorar las condiciones espaciales y la calidad de vida de los habitantes, considerando las necesidades de la comunidad sin afectar negativamente a la población existente ni a las actividades en esos sectores.



**Figura 2:** Elementos desde el enfoque del desarrollo humano sostenible en procesos de regeneración urbana en asentamientos informales.

**Fuente y Elaboración:** (Gómez-Villanueva et al., 2021, pág. 770).

## 1.2. Imagen Urbana

La imagen urbana puede entenderse como “Una relación sensible y lógica de lo artificial con lo natural, logrando un conjunto visual agradable y armonioso, desarrollándose por tanto entre sus habitantes una identificación con su ciudad, barrio o colonia” (Suriaga Quimí, 2013, pág. 46). La percepción de los rasgos de la ciudad se origina directamente de la observación del usuario y de cómo procesa mentalmente dicha información, a través de una serie de acciones que les permita integrarse en la ciudad y poder captar diferentes imágenes que pueden o no estar relacionadas entre sí. Dicho enfoque, está completamente vinculado con el equilibrio y la calidad del diseño en los elementos arquitectónicos que rodea el espacio, pues dependerá de, que tan armonioso sea para establecer una distinción de cada lugar.

Desde una perspectiva más compleja, (Del Barrio García et al., 2009, pág. 11) define a la imagen urbana como “un conjunto de notas adjetivas sobre una ciudad espontáneamente asociadas con un estímulo dado (físico y social), que generan en los públicos objetivos una serie de asociaciones positivas o negativas”, es decir, una ciudad puede estar compuesta por diversos aspectos tanto cognitivos como emocionales que permite a las personas poder apreciar las diversas características que posee. Esta imagen se desarrolla y cambia a medida que una persona adquiere más conocimiento sobre la ciudad y, en consecuencia, su perspectiva se vuelve más compleja ya que se basa en una variedad creciente de elementos, que se incrementan de manera continua con la adquisición de vivencias a lo largo del tiempo.

También (Córdova Montúfar, 2005, pág. 16) establece que “La imagen urbana puede ser definida como la representación imaginaria de la dimensión socio-espacial de una determinada ciudad o de una parte de la misma”, es decir, las personas desarrollan una especie de visión imaginaria en el que se entrelazan la disposición espacial y la dinámica socio-cultural de la población que la ocupa, en donde la imagen que fue creada a través de este proceso actúa como un símbolo estético para ser colocadas en la memoria colectiva de la sociedad a través del tiempo. Por lo que, la imagen urbana es un conjunto de una serie imágenes que fueron captadas individualmente y que generan identidad.

Se puede entender que la imagen urbana, es un elemento visual clave en la planificación y diseño de ciudades, en donde trasciende su apariencia estética al reflejar la armoniosa relación entre lo artificial y lo natural en el entorno construido, pero va más allá de un simple diseño estético, ya que también impacta en la manera en que las personas perciben y experimentan el espacio, estableciendo conexiones más profundas y significativas con su entorno. Esta perspectiva compleja de la imagen urbana sugiere una evolución notoria a lo largo del tiempo, conforme las personas adquieren un mayor conocimiento sobre la ciudad y su tejido social. La interacción dinámica entre la apariencia visual y la experiencia personal contribuye a una comprensión más completa y matizada de la imagen urbana, subrayando su papel fundamental en la vida urbana contemporánea.



**Figura 3:** Imagen urbana. Elementos que caracterizan el paisaje de Cuenca.  
**Fuente y Elaboración:** (Carrión Ordóñez & Godoy Chacha, 2022, pág. 7).

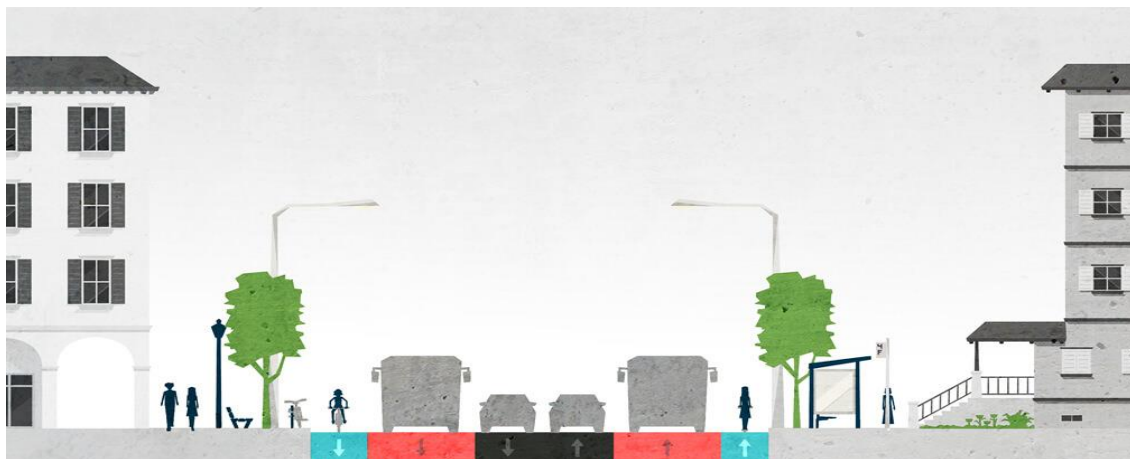
### 1.3. Movilidad

La comprensión de la movilidad, tal como expone (Pontes, 2010), se vincula estrechamente con la libertad de movimiento y la accesibilidad a los recursos necesarios para llevar a cabo dicha movilidad. Más allá de la mera capacidad física de trasladarse, este concepto involucra el deseo intrínseco de un individuo de alcanzar un destino específico. Así, la movilidad no se limita únicamente a la habilidad física de desplazarse, sino que también abarca la aspiración subyacente de alcanzar metas y objetivos personales. En esencia, la movilidad radica en la conjunción entre el anhelo individual de llegar a un destino determinado y la efectiva capacidad del individuo para llevar a cabo dicho desplazamiento.

Por otro lado, (Velásquez, 2015) destaca la relevancia de abordar este fenómeno desde una perspectiva diferente, desvinculándolo de los medios de transporte como simples herramientas mecánicas que facilitan el desplazamiento. La autora resalta cómo las nuevas tecnologías, han remodelado principalmente las nociones tradicionales de distancia espacial, accesibilidad y localización. Este cambio paradigmático proporciona una perspectiva renovada sobre la movilidad, ya que ahora se ve moldeada por la integración de innovaciones tecnológicas que transforman la experiencia de moverse de un lugar a otro. En este sentido, la movilidad no solo implica la acción física de trasladarse, sino que se ve enriquecida y redefinida por las posibilidades que brindan las herramientas tecnológicas en términos de conexión, accesibilidad y percepción del espacio.

De esta forma estudiar el concepto de movilidad no solo implica en moverse de un lugar a otro con ayuda de herramientas tecnológicas, sino que también es un aspecto fundamental de la creación de espacios. Dado que desempeña un papel fundamental en los procedimientos de regeneración urbana, según la conceptualización de la movilidad como practica social por parte de (Kaufmann, 2002), se enfatiza no solo en la capacidad individual de desplazarse, sino también su papel esencial en el desarrollo de las ciudades y la configuración de los espacios urbanos. La movilidad, en este contexto, ha influido de manera significativa en la evolución de los entornos urbanos y en la configuración de estructuras sociales.

Entonces se entiende como movilidad al aspecto fundamental en la vida de las personas y su deseo de desplazarse de forma individual o colectiva. Este aspecto ha experimentado mejoras notables gracias a la implementación de avances tecnológicos, con relación a los medios de transporte, los cuales han elevado la calidad de la movilización urbana. La movilidad va más allá del simple desplazamiento físico, transformándose en una práctica social de gran importancia que desempeña un papel fundamental en el progreso de las ciudades y en la configuración del entorno urbano. Al posibilitar un movimiento eficiente de las personas de un lugar a otro, la movilidad facilita la satisfacción de necesidades y contribuye al crecimiento y la organización de un territorio específico.



**Figura 4:** Calles complejas, repensando la movilidad urbana de forma integrada.

**Fuente y Elaboración:** (Perrozzi, 2020).

#### **1.4. Espacio Público**

Estudiar la definición de espacio público es fundamental ya que se ha perdido su especificidad, por lo que su uso actual se ha vuelto demasiado común hasta restringido, en otros términos, es un escenario que abarca diferentes puntos de vista como nos dice (Romero, 2016), el concepto de espacio público abarca aquellos lugares de libre acceso y uso para la sociedad, desempeñando un papel esencial en el tejido urbano. Estos espacios abarcan las calles, plazas, parques e instalaciones deportivas, constituyendo el conjunto de bienes públicos, junto con los elementos arquitectónicos y naturales presentes en las propiedades privadas.

Además, según la explicación de (León Balza, 1998), es importante destacar que dichos espacios, debido a su naturaleza intrínseca, su uso específico o su asignación, están diseñados para atender las necesidades colectivas de la comunidad urbana. Este enfoque va más allá de los intereses individuales de los residentes, resaltando su función esencial en la construcción y fortalecimiento de una sociedad cohesionada. En este sentido, el espacio público se erige como un componente fundamental que va más allá de la mera ocupación física, actuando como un vehículo para la interacción social, la expresión cultural y el desarrollo sostenible de las comunidades.

De esta manera (Durán & Vanegas, 2015), nos dice que el espacio público se encuentra ligado a la estructura de la ciudad, siendo definido como un ámbito que encapsula la máxima diversidad social de un grupo poblacional extenso y denso. Este espacio, dinámico y adaptable, se moldea en concordancia con la ciudad que lo alberga, desempeñando múltiples funciones simultáneamente. La interacción entre la ciudad y el espacio público puede generar resultados positivos al mejorar la calidad de vida colectiva, o, por el contrario, puede desencadenar una relación negativa que transforme el espacio público en un "no lugar". Este fenómeno implica la pérdida de las características distintivas del entorno urbano que lo rodea, así como la disminución de su valor simbólico. En este contexto, la comprensión y gestión adecuadas de la relación

ciudad-espacio público se vuelven cruciales para fomentar entornos urbanos enriquecedores y sostenibles.

Entonces, se considera espacio público al elemento fundamental en la estructura urbana, englobando áreas como calles, plazas, parques e instalaciones deportivas. Este componente desempeña una función crucial al satisfacer necesidades sociales y fomentar la interacción entre individuos, teniendo un impacto significativo en la calidad de vida colectiva. Su estado puede contribuir a enriquecer la vida urbana o, en contraste, degradarse hasta adquirir la condición de un "no lugar". Por lo tanto, es crucial reconocer la importancia de preservar y promover el espacio público como un recurso valioso para la sociedad.



**Figura 5:** Ganadores del concurso de tratamiento para el espacio público, El Rímac.

**Fuente y Elaboración:** (Pastorelli, 2011).

## 1.5. Actividad Comercial

Para comprender esta conceptualización, es necesario remontarse a sus raíces, donde (Hernández, 2016) destaca que la actividad comercial tiene una antigüedad equiparable a la propia sociedad. Sus orígenes se sitúan a finales de la etapa Neolítica, cuando el ser humano empezó a explorar alternativas para satisfacer sus necesidades, dando origen al trueque como método para intercambiar bienes. A medida que el tiempo avanzó, esta práctica se volvió más compleja, dando lugar a diversos sistemas monetarios que dieron forma a lo que hoy conocemos como dinero, un medio que facilita la transacción de bienes y servicios. Esta transformación no solo aseguró una fuente estable de alimentos, sino que también posibilitó la formación de comunidades más extensas y complejas.

De esta forma, analizar la conceptualización de actividad comercial implica abordar todas las operaciones y transacciones vinculadas con la adquisición y disposición de bienes y servicios. Inicialmente, se parte de la definición de comercio que, según (Olaya-Cotrino, 2010, pág. 38), engloba el conjunto de actividades indispensables para establecer una conexión eficiente y económicamente viable entre la producción y el consumo. Su objetivo fundamental radica en fomentar intercambios, es decir, la compra y venta de productos. Tal como lo describe Wilhem

Lexis en su libro “El comercio”, la actividad “ejerce una función económica consistente en trasladar las mercancías de los lugares en los cuales carecen de un verdadero valor en uso a las manos de los consumidores en las cuales adquieren este valor” (Olaya-Cotrino, 2010, Pág. 38).

También menciona que la actividad comercial dentro del contexto urbano es el punto de conexión entre la producción y el consumo, el entorno a través del cual los flujos de productos transcurren desde su fabricación hasta las manos del consumidor (Olaya-Cotrino, 2010, Pág. 38). La arquitectura constituye el lugar en el cual se satisfacen los diferentes requerimientos funcionales necesarios para la comercialización de un producto. La arquitectura ha sido empleada para alojar el producto manteniéndolo en condiciones adecuadas para su venta, proporcionar condiciones de confort en el proceso del intercambio y generar un ambiente idóneo para establecer la relación entre comprador y vendedor.

Se puede entender que, las relaciones entre la actividad comercial y el contexto urbano-arquitectónico revela una profunda interdependencia, pues la organización del comercio en la estructura urbana establece un vínculo esencial con los elementos arquitectónicos. Estos elementos desempeñan un papel crucial en la eficiencia y sostenibilidad de la actividad comercial, cuya simbiosis entre la organización del comercio, la configuración urbana y los elementos arquitectónicos da forma al desarrollo económico y funcional de la actividad comercial, destacando la importancia de un enfoque integral en el diseño y la planificación urbana para fomentar entornos comerciales prósperos y sostenibles.



**Figura 6:** Proyecto del próximo corredor comercial peatonal en Guadalajara, México.

**Fuente y Elaboración:** (Zatarain, 2017).

## **CAPÍTULO II. ANÁLISIS DE REFERENTES**

A continuación, se llevará a cabo un análisis exhaustivo de referentes, explorando diversos aspectos cruciales que pueden enriquecer la propuesta del proyecto de regeneración urbana en las Avenidas Huayna Cápac y Gil Ramírez Dávalos. Este análisis se centrará en la revisión de dos proyectos internacionales ubicados en ciudades como Copenhague y San Francisco, cuyas características difieren de las de Cuenca, pero comparten similitudes en términos de problemáticas y recursos aplicables al contexto estudiado.

Adicional a ello, se ampliará el alcance de referencia al incorporar un análisis de proyecto nacional ubicado en la ciudad de Ingapirca, cuyo enfoque brindará una visión más general, permitiendo comprender la evolución, características y desafíos similares, a la vez que se abre espacio para la exploración de otras iniciativas innovadoras y adaptaciones locales.

Explorando los casos de estudio, se abordarán diversos parámetros clave que añadirán profundidad al análisis. Se considerará el contexto histórico, la problemática principal y los objetivos de alcance en los proyectos, se examinará el emplazamiento, los aspectos formales, la infraestructura urbana, la movilidad, el tipo de mobiliario, la vegetación implementada, y por último se profundizará en aspectos relacionados con la materialidad.

Este enfoque multifacético permitirá no solo comprender la esencia de cada caso de estudio, sino también extraer lecciones valiosas y discernir las mejores prácticas aplicables para el contexto, así mismo, se fomentará una comprensión integral que abarque desde la planificación inicial hasta la implementación práctica, enriqueciendo así la perspectiva y el potencial de éxito del proyecto de regeneración urbana.

### **2.1. Calle Stroget, Copenhague, Dinamarca**

- Año de intervención: 1962.
- Arquitecto a cargo: Jan Gehl.
- Administración pública: Ciudad de Copenhague.

El rápido desarrollo urbano y la masiva incorporación de vehículos en Copenhague provocaron una disrupción en el centro histórico, desplazando la prioridad del peatón en el espacio público (Ricketts, 2014). Esta situación motivó a la ciudad a emprender una transformación en su planificación urbana que se ha extendido a lo largo de varias décadas. El inicio del cambio se produjo en 1962 con el cierre al tráfico vehicular de la calle principal Stroget, una vía extensa que abarca más de 2 km. Esta decisión fue influenciada por los estudios del arquitecto Jan Gehl, quien denunció la invasión automovilística en la ciudad y abogó por una "reconquista" del espacio público, devolviéndole su importancia como punto de encuentro ciudadano.

Para ello, el arquitecto utilizó el concepto desde la perspectiva del peatón, expresando que: “el punto de partida natural para el diseño de ciudades hacia la gente es la movilidad humana y lo que percibe, ya que proporcionan la base biológica de las actividades, y la comunicación en el espacio de la ciudad” (Gehl, 2010). Esta perspectiva innovadora no solo incorporó nuevas atracciones y servicios para los peatones, sino que también reestructuró la red vial al introducir un sistema de transporte urbano pionero que favorece el uso de la bicicleta y asegura una conexión integral con otros sistemas ya existentes en la ciudad (Ricketts, 2014).



**Figura 7:** Mapa del centro de Copenhague, Calle Stroget.

**Fuente y Elaboración:** (Bloomberg & Sadik-Khan, 2016).

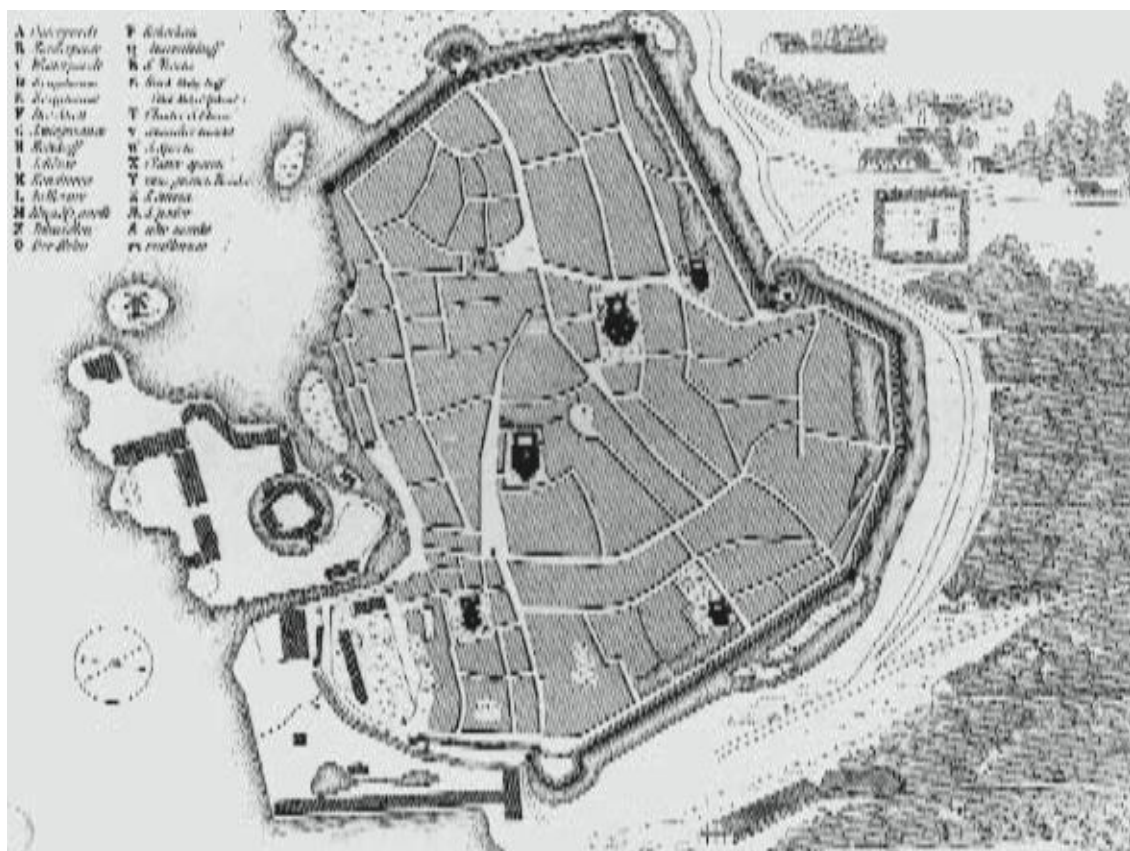
### 2.1.1. Contexto Histórico Urbano

Copenhague tuvo sus inicios en el siglo X, cuando se levantó la primera fortaleza para salvaguardar la ciudad, cuya denominación proviene del floreciente puerto denominado Købmandshavn. El crecimiento de Copenhague se inició entre 1416 y 1443, consolidándose como uno de los centros portuarios más significativos debido a su ubicación estratégica. En 1583, se estableció el primer parque recreativo, marcando así el comienzo de la creación de espacios públicos en la ciudad (Ricketts, 2014).

En el siglo XIII, el crecimiento económico de Copenhague experimentó un notable impulso debido al flujo de mercancías en sus puertos. En 1737, la ciudad experimentó una devastadora combinación de la peste bubónica y múltiples incendios que afectaron a casi un tercio de la

población y resultaron en la pérdida total de su área medieval. Durante este período, se llevó a cabo una reconstrucción significativa que impulsó el desarrollo de viviendas y negocios a lo largo de las rutas ferroviarias que se extendían desde el centro hasta la periferia, consolidando la ciudad como un destacado centro comercial (Ricketts, 2014).

En 1847 se erigió la estación central, dando origen a un nuevo sistema de transporte que se integró con el primer tranvía de la ciudad y aquellos que surgieron en los años subsiguientes. En 1890, las primeras bicicletas hicieron su aparición en las calles, careciendo de vías específicas o prioridades, y hacia 1896, se introdujo el primer vehículo motorizado, desencadenando el caos en la ciudad, dado que su proliferación fue rápida y no existían prioridades ni calles designadas para los peatones (Ricketts, 2014).



**Figura 8:** Copenhague ciudad de pescadores dentro de las murallas en el año 1000. Plano PDF “History of Copenhagen”.

**Fuente y Elaboración:** (Ricketts, 2014).

### 2.1.2. Problemática

Alrededor del siglo XX, Copenhague se enfrentó a desafíos significativos derivados de la presencia constante de automóviles en su casco histórico. Esta situación condujo a diversas problemáticas, incluida la congestión vehicular, lo que resultó en niveles elevados de estrés experimentados por la población. Además, se manifestó una agresividad ambiental con el

aumento de la contaminación en la zona, y se evidenció la usurpación del territorio urbano, obstaculizando las funciones urbanas tradicionales de la ciudad (Blasco, 2015).

Por otro lado, dentro del contexto de "ciudad invadida", las familias de clase media tomaron la decisión de trasladarse a las nuevas urbanizaciones periféricas, dando inicio a una dinámica que provocó el despoblamiento del centro. Como consecuencia de este cambio, se observó un declive en las actividades, los encuentros sociales, el comercio y la degradación de numerosos espacios urbanos (Blasco, 2015).



**Figura 9:** Fotografía del centro de Copenhague, antes y después.

**Fuente:** (Bloomberg & Sadik-Khan, 2016).

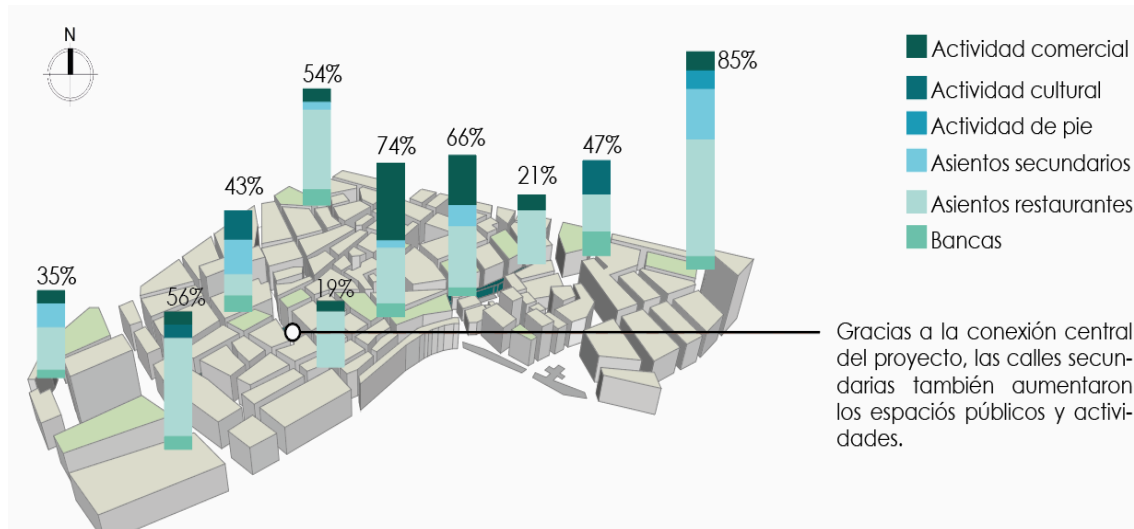
**Elaboración:** Autoras.

### 2.1.3. Objetivo del Proyecto

La iniciativa de convertir la calle Stroget en una zona peatonal surge con el propósito fundamental de mejorar la calidad de vida que rodea el centro histórico de Copenhague. Se buscó no solo transformar el entorno habitacional, sino también fomentar una transición de espacios más privados a la apreciación activa del espacio público, alentando a las personas a disfrutar de la calle. Además, este proyecto se concibe con la significativa finalidad de establecer una interconexión efectiva en la ciudad, generando vínculos con otros sistemas de transporte para optimizar la movilidad urbana de manera integral (Bloomberg & Sadik-Khan, 2016). En resumen, el proyecto busca transformar el centro de la ciudad a través de una serie de objetivos interrelacionados:

- Potenciar la accesibilidad hacia el centro de la ciudad.
- Generar un entorno atractivo y de primera calidad.
- Establecer un área que impulse la actividad comercial.
- Incentivar a una amplia variedad de personas a residir y disfrutar del tiempo en el núcleo urbano.

- Transformar los pasajes desatendidos de la ciudad en dinámicas y vibrantes callejuelas, promoviendo así un entorno lleno de actividad y vitalidad.



**Figura 10:** Porcentajes del tejido de la ciudad con el entorno, Copenhague.

**Fuente:** (Bloomberg & Sadik-Khan, 2016).

**Elaboración:** Autoras.

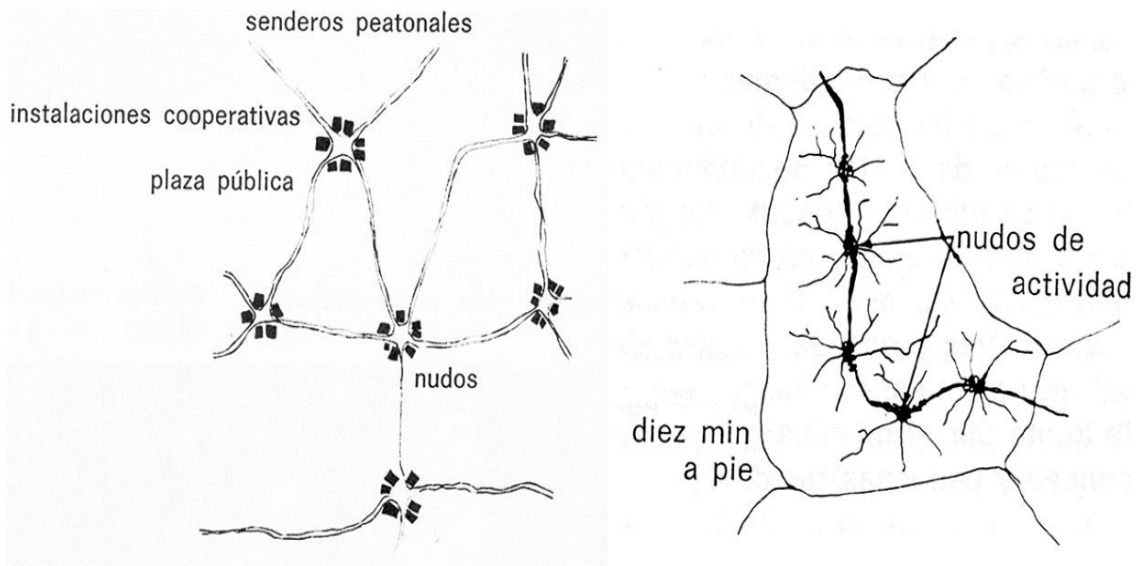
#### 2.1.4. Contexto y Emplazamiento

Tras el proyecto de peatonalización, se observaron significativos impactos positivos en su contexto. Inicialmente, se evidenció un aumento del 100% en la cantidad de establecimientos comerciales, lo que no solo impulsó el progreso económico, sino que también posibilitó la configuración del borde de la calle, facilitando la ampliación de las zonas peatonales hacia el interior de las manzanas y edificaciones circundantes (Ricketts, 2014).

La introducción de una red para ciclistas complementó dicha transformación, mejorando así la calidad y accesibilidad de los espacios públicos, estableciendo conexiones más fluidas entre ellos. En términos socioculturales, la intervención generó la aparición de identidades renovadas y fomentó la comunicación e intercambio entre los habitantes. Además, es importante señalar beneficios ambientales, tales como la disminución de la contaminación sonora y ambiental, lo que contribuye a mejorar la calidad de vida en la zona (Ricketts, 2014).

Por otra parte, al tratarse de una calle central de considerables dimensiones que cruza extensas porciones del centro urbano, crea nodos significativos que se conectan entre sí y se expanden también hacia elementos de menor escala que la atraviesan, contribuyendo a entrelazar el tejido urbano. Estos espacios abiertos, como plazas y parques, generan trayectos breves de alrededor de 350 metros, delimitados por plazas y parques que organizan y definen, facilitando la identificación de las partes y del entorno cercano. Al transitar estas áreas, el peatón experimenta constantes estímulos visuales mediante la apertura y cierre del espacio, que se

convierten en momentos clave del recorrido, ya sea para cambiar de dirección, marcar el inicio o el fin de un trayecto, o señalar las variaciones en la calle (León Vivanco, 2018).



**Figura 11:** Esquema de la configuración de los nudos de actividad dentro del contexto urbano.

**Fuente y Elaboración:** (León Vivanco, 2018).

### 2.1.5. Análisis de los Aspectos Formales

El corredor peatonal se desarrolla de una manera irregular, conectando diversos puntos y revelando una serie de características notables en sus edificaciones (Ricketts, 2014). En primer lugar, se destaca la continuidad en el estilo renacentista que cubre las estructuras a lo largo del corredor, evidenciado por el uso de mansardas en los tejados y ventanas de dimensiones reducidas, lo que contribuye a mantener de cierta manera una uniformidad estética. Además, su imagen urbana se caracteriza por líneas rectas y módulos poligonales repetitivos, creando una estética coherente ligada a la simplicidad y la armonía visual.

Así mismo, las plazas surgen como elementos cruciales en la articulación de las calles peatonales, funcionando como puntos de encuentro y de conexión, y a pesar de la uniformidad, las plazas introducen una forma irregular al tejido urbano, variando en origen, dirección, tamaño y composición, lo que añade diversidad y complejidad al entorno. Esta combinación de elementos arquitectónicos y la presencia estratégica de plazas contribuyen a la singularidad del corredor peatonal, que se presenta como un espacio dinámico y diverso en medio de la uniformidad estilística.



**Figura 12:** Edificaciones en el centro de Copenhague.

**Fuente y Elaboración:** (Gehl, 2010).

### **2.1.6. Análisis Peatonal**

La estrategia central del proceso de peatonalización se basó en la clausura del acceso vehicular, dando lugar a entornos libres de barreras arquitectónicas. Esto propició la incorporación de mobiliario urbano, actividades públicas, servicios comerciales y áreas diseñadas para la permanencia prolongada de los ciudadanos (Ricketts, 2014). Además, se implementaron diversas estrategias adicionales, que incluyen:

- Se eliminaron los bordillos y las aceras para crear una sola plataforma.
- Se inició un proceso de concientización desde temprana edad, promoviendo el uso apropiado de la bicicleta en las escuelas, impulsando cuatro objetivos fundamentales: vitalidad, seguridad, sostenibilidad y salud.
- La reasignación de una banda de estacionamiento para dar lugar a un espacio dedicado a los ciclistas, marcando así un cambio en la prioridad del tráfico vehicular en favor de una mayor consideración al tráfico peatonal y ciclista.
- La instauración de carriles con límite de velocidad de 30 km/h, como medida para reducir la velocidad del tráfico.
- Transformación de una vía de doble sentido con un elevado volumen de tráfico vehicular a una vía de sentido único, integrando simultáneamente un carril destinado a ciclistas en su diseño.





**Figura 14:** Materialidad del paso peatonal Stroget, espacios de estancia y recorrido.

**Fuente y Elaboración:** (Elkouss, 2006).

## 2.2. Better Market Street – San Francisco

- Año de intervención: 2022
- Entidades a cargo: Obras Públicas de San Francisco como SFMTA, Planificación SF., Comisión de Servicios Públicos de San Francisco, Oficina de Desarrollo Económico y Laboral.
- Administración pública: Obras Públicas de San Francisco.

El Corredor urbano Better Market Street se encuentra ubicado en la ciudad de San Francisco en el estado de California - Estados Unidos, siendo unos de los proyectos más grandes de regeneración urbana dentro del país. Es una iniciativa que transformará la arteria principal de San Francisco en un entorno más seguro para todos, promoviendo una ciudad más sostenible y enriqueciendo el espacio público. Contempla la incorporación de carriles para bicicletas completamente protegidos, restricciones amplias para vehículos privados, segmentos exclusivos para el transporte público y mejoras en la seguridad peatonal. Se trata de una propuesta integral que abarca una renovación completa de 2.2 millas para cambiar radicalmente la apariencia de Market Street, desde Octavia Boulevard hasta Embarcadero. De esta manera renovará y anclará múltiples vecindarios del centro y conectará espacios públicos abiertos (Thomas, 2019).



Macro – Estados Unidos

Meso – San Francisco

Micro – Calle Better Market Street

**Figura 15:** Ubicación macro, meso y micro de Better Market – San Francisco Street.

**Fuente:** (Thomas, 2019).

**Elaboración:** Autoras.

### 2.2.1. Contexto y Emplazamiento

Market Street es la columna vertebral cívica de San Francisco, que vincula el área costera con las montañas, conecta negocios con comunidades locales y enlaza centros culturales con opciones de entretenimiento. Desde sus inicios Market Street se extiende por 4,5 millas (7 kilómetros) que corta una línea diagonal desde el Embarcadero en el borde noreste de la ciudad hasta el vecindario Twin Peaks. Es el hogar de todo, desde tiendas de renombre, restaurantes y cafés hasta oficinas, teatros y plazas, que atrae a visitantes y lugareños tanto de día como de noche, su diseño y función han estado impregnados por el constante flujo de personas y mercancías. Debido a esto y a la gran importancia que tiene la misma para el comercio de la ciudad de San Francisco se ha propuesto esta regeneración que comprende un tramo de 2.2 millas que parte, desde Steuart Street hasta Octavia Boulevard (Thomas, 2019).



**Figura 16:** Proposed project location, Better Market Street.

**Fuente y Elaboración:** (Thomas, 2019).

### 2.2.2. Problemática

El proyecto se centra en revitalizar la calle Better Market, establecida como una calle principal en San Francisco que alberga diversas actividades comerciales durante todo el día y la noche, generando una elevada afluencia tanto de personas como de vehículos. Esta intensa actividad ha resultado en una marcada degradación del área, contribuyendo a una imagen urbana deteriorada y la ausencia de espacios que fomenten la interacción peatonal, convirtiendo el lugar en una zona asociada a la delincuencia y a la contaminación ambiental (Jones, 2016). Además, se identificó que el área es propensa a la delincuencia, afectada por problemas de contaminación ambiental, así como diversos conflictos y accidentes vehiculares.



**Figura 17:** Proposed Project Transportation and Streetscape Improvements.

**Fuente y Elaboración:** (Jones, 2016).

### 2.2.3. Objetivo del Proyecto

El proyecto "Better Market Street" en San Francisco, propone llevar a cabo una transformación sustancial de la calle Market, con el objetivo central de no solo asegurar la seguridad, sino también de hacerla accesible y sostenible para peatones, ciclistas y usuarios del transporte público (Jones, 2016). Este plan abarca una serie de objetivos fundamentales, entre los cuales se incluye:

- Fomentar el crecimiento planificado y el progreso económico en la Ciudad de San Francisco.
- Proporcionar un servicio de tránsito más eficiente y confiable para la totalidad de los usuarios.
- Elevar los niveles de seguridad, comodidad y movilidad de aquellos que caminan, utilizan dispositivos de ruedas, se desplazan en bicicleta y optan por el transporte público.
- Incrementar la accesibilidad en todas las paradas de tránsito, aceras y cruces de calles.
- Crear espacios públicos vibrantes que atraigan a una amplia diversidad de personas y promuevan diversos usos.

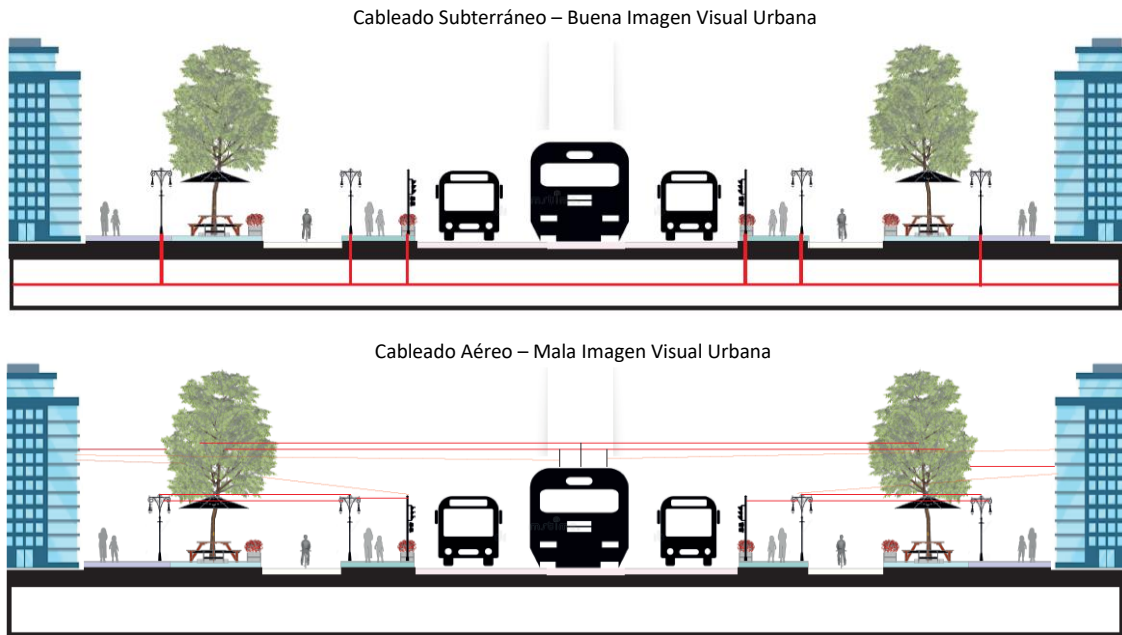


**Figura 18:** Better Market Street.

**Fuente y Elaboración:** (Olea, 2021).

### 2.2.4. Infraestructura Urbana

El proyecto presenta la iniciativa de sustituir la infraestructura eléctrica y el alumbrado público de aéreo a subterráneo, con la finalidad de potenciar la calidad visual del entorno urbano. Con el propósito de concretar este cambio, plantea la sustitución, actualización y reubicación de la infraestructura obsoleta, abarcando elementos como las señales de tráfico, las luminarias de las calles, las vías de los tranvías, las rejillas de BART y los cables aéreos. Este enfoque integral busca no solo mejorar la estética urbana, sino también optimizar la funcionalidad y eficiencia de la infraestructura eléctrica y el alumbrado público en su conjunto.



**Figura 19:** Imagen Urbana - cableado aéreo y subterráneo.

**Fuente:** (Olea, 2021).

**Elaboración:** Autoras.

### 2.2.5. Movilidad Urbana

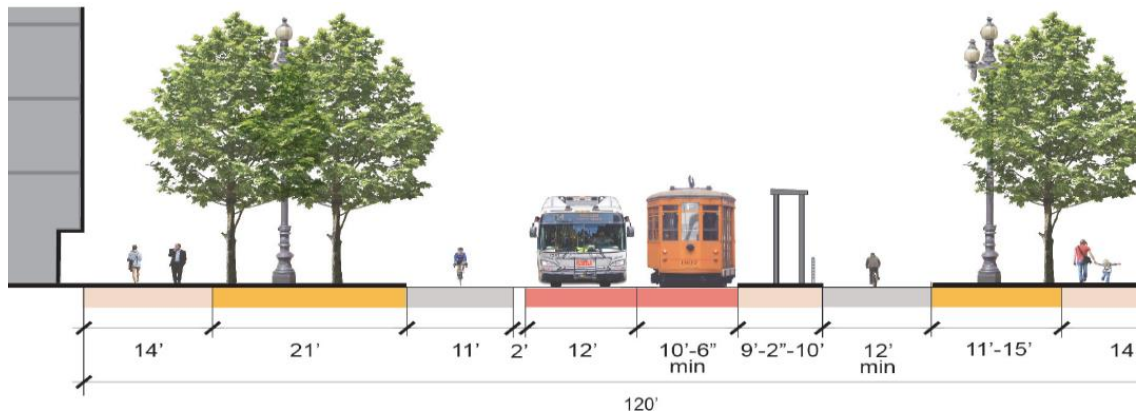
El proyecto propone cuatro cambios en la forma en que funcionaría la carga comercial y de pasajeros a lo largo de Market Street:

- Se implementaron nuevas restricciones de vehículos privados que limitarían la carga a lo largo de Market Street solo a vehículos comerciales, taxis y para tránsito.
- Las horas para las zonas de carga se han restringido para reducir los conflictos con las personas que andan en bicicleta durante las horas pico.
- Se han instalado más de 100 nuevas zonas de carga comercial de pasajeros en calles.
- Han integrado tres niveles de transporte público que sirven a los millones de personas que viven, trabajan y visitan San Francisco.

Además, toma en cuenta el ciclismo ya que este se está convirtiendo en un modo cada vez más popular de transporte personal, con bicicletas que superan en número a los vehículos motorizados en varios momentos del día. De esta manera se implementa 4 carriles repartidos de la siguiente manera 1 para el tren, 2 para vehículos particulares y el último únicamente para transporte público, sin olvidar dos ciclos vías para abastecer la gran demanda del uso de las mismas (Jones, 2016).

El diseño existente se adapta a las demandas de los diversos modos, pero no alcanza su potencial. Hay puntos de conflicto significativo entre bicicletas y vehículos; grandes volúmenes de tráfico rápido que cruzan Market Street crean barreras para los peatones; y los ángulos

extraños de las intersecciones en el lado norte dan como resultado lugares inusualmente largos e incómodos para que las personas crucen. Por lo cual se implementó bulbos en las esquinas de la calle para evitar esta excesiva distancia al momento del cruce de las calles (Jones, 2016).

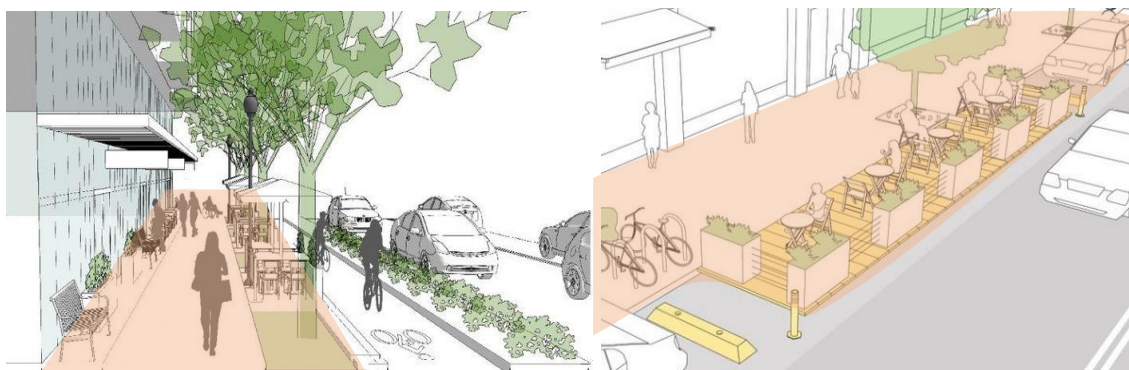


**Figura 20:** Sección transversal de Better Market Street entre las calles 5 y 8.

**Fuente y Elaboración:** (Olea, 2021).

### 2.2.6. Análisis del Mobiliario y Vegetación

Parte del rediseño del paisaje urbano, para conformar un lugar más atractivo para que la gente visite, pasee y se quede. A pesar del atractivo diseño y el uso de materiales de alta calidad, las aceras y espacios públicos existentes no funcionan como lugares de reunión. Debido a esto el proyecto implementa mobiliario de descanso para la comodidad del peatón, de igual manera trata de potencializar el comercio implementando islas de encuentro social en las aceras, de esta manera incentiva a las personas a quedarse un momento dentro del corredor generando así puntos de encuentro (Jones, 2016). Este esfuerzo necesariamente se extenderá al diseño de la planta baja de los edificios a lo largo de Market Street para que se conviertan en factores que contribuyan al éxito del ámbito público.



**Figura 21:** Better Market Street.

**Fuente:** (Olea, 2021).

**Elaboración:** Autoras.

El proyecto revitaliza el diseño del paisaje urbano mediante la limpieza de la vegetación muerta y en mal estado, la cual es reemplazada por nueva vegetación de diferentes alturas (Jones, 2016). Esta nueva vegetación no solo mejora la estética urbana, sino que también actúa

como una barrera de protección entre peatones, ciclistas y vehículos. Además, proporciona aislamiento acústico natural entre la transitada calle y los comercios, mientras que ofrece sombra en el mobiliario de descanso y áreas de encuentro social presentes en las aceras. las veredas.



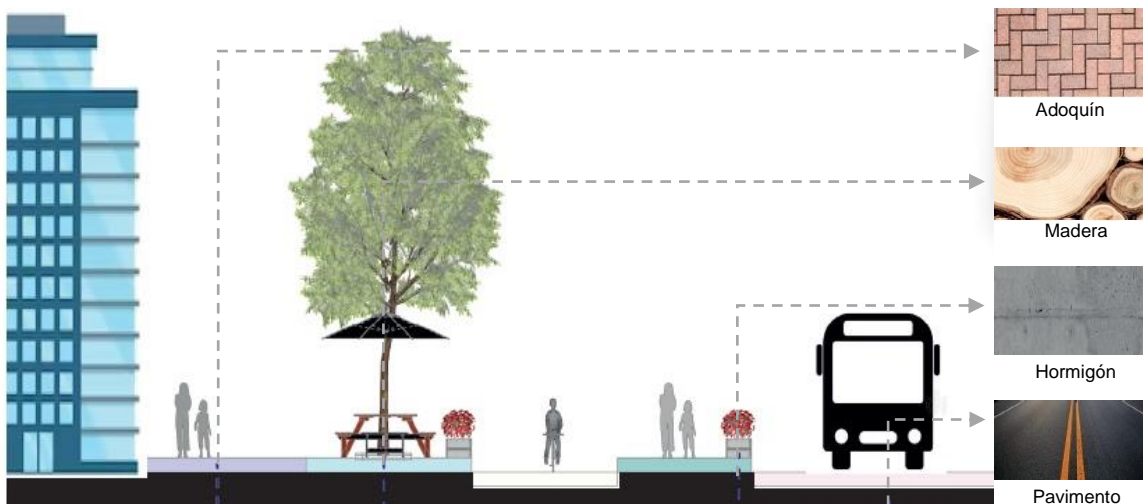
**Figura 22:** Tipos de vegetación en corredores urbanos.

**Fuente:** (Olea, 2021).

**Elaboración:** Autoras.

### 2.2.7. Análisis de la Materialidad

El proyecto incorpora materiales de primera calidad y acabados de categoría tipo A, con el propósito de no solo realzar la estética urbana, sino también de ofrecer resistencia ante la considerable afluencia de personas que transitan por la zona. En cuanto a las calles, se instaló un pavimento continuo a lo largo de la vía, las aceras son pavimentadas con adoquines y el mobiliario urbano está confeccionado en madera, metal y hormigón (Jones, 2016).



**Figura 23:** Materialidad aplicada al proyecto Better Market Street.

**Fuente:** (Olea, 2021).

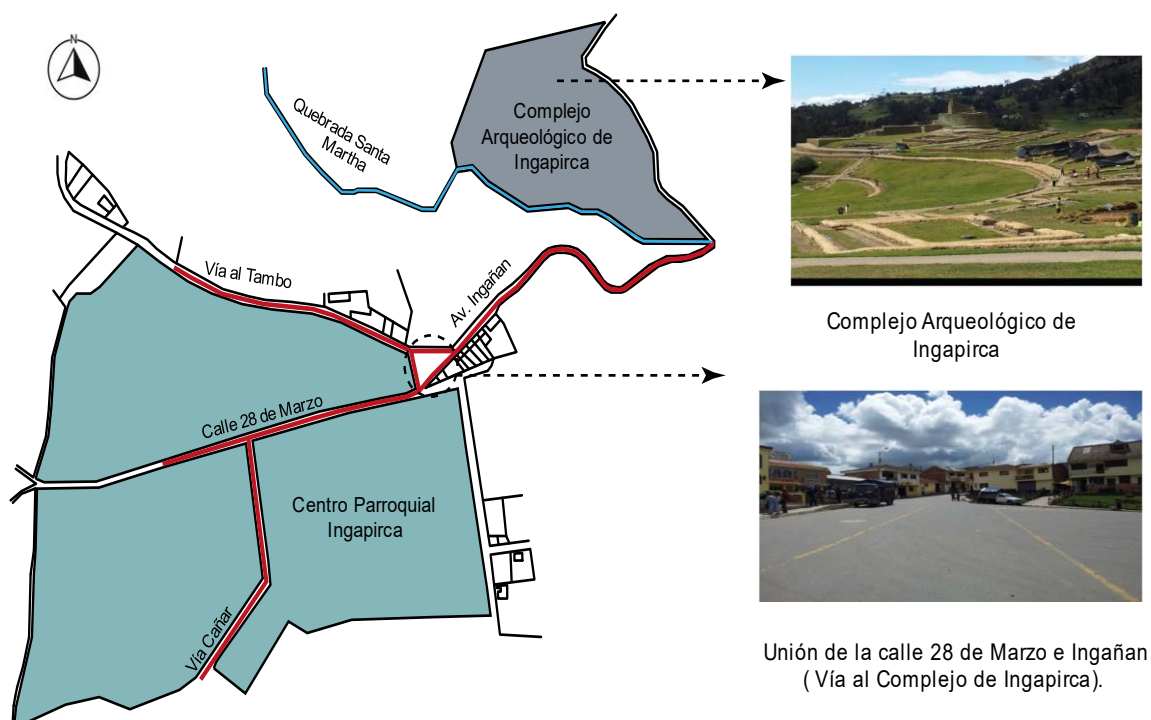
**Elaboración:** Autoras.

### 2.3. Corredor Turístico de la Calle Central 28 de marzo, Ingapirca

- Año de intervención: 2015.
- Arquitecto a cargo: Iliana Condoy Granda.
- Administración pública: Municipio de Cañar y la Junta Parroquial de Ingapirca.

La Calle 28 de marzo, al constituir el epicentro y el punto neurálgico de la Parroquia, alberga aproximadamente el 98% de las residencias. Dada la preeminencia de la actividad económica en esta área, se convirtió en el motivo principal para la ejecución del proyecto de regeneración urbana. Este proyecto se encuentra alineado con el tercer objetivo establecido en el marco del Plan Nacional del Buen Vivir, el cual se centra en elevar la calidad de vida de la población. Este concepto abarca dimensiones vinculadas al bienestar, la felicidad y la satisfacción, por lo que la iniciativa aborda la integración de elementos urbanos, la mejora de las aceras, una iluminación orientada al peatón y el saneamiento de la vegetación existente (Condoy Granda, 2015).

Adicional a ello, se contempla la introducción de nuevas especies de plantas autóctonas de Ingapirca para configurar un espacio de encuentro común donde los residentes puedan llevar a cabo actividades culturales. Así mismo, el proyecto incluye la edificación de un mirador turístico en la entrada de la parroquia con la finalidad de atraer a los visitantes. Se planea también la habilitación de áreas destinadas a bares y cafeterías, así como puntos de venta de artesanías y elementos representativos de la rica cultura Cañari (Condoy Granda, 2015).



**Figura 24:** Mapa del centro Parroquial de Ingapirca.

**Fuente:** (Condoy Granda, 2015).

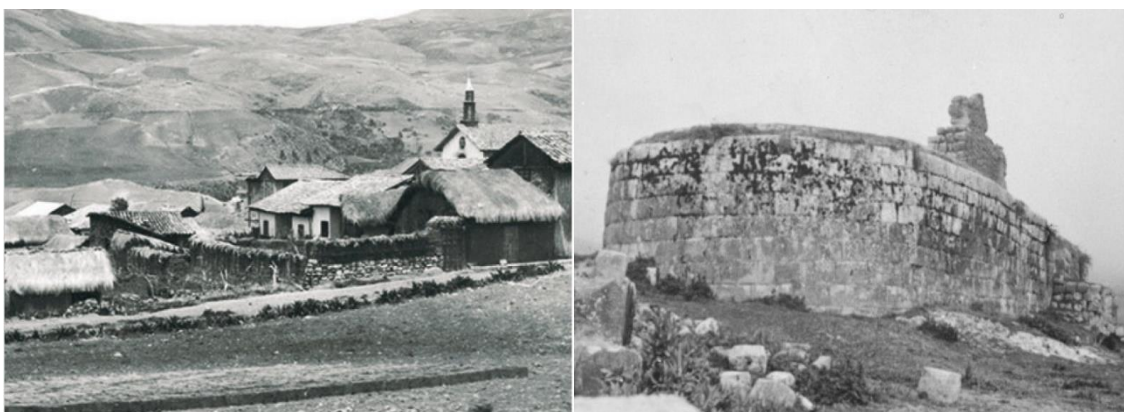
**Elaboración:** Autoras.

### 2.3.1. Contexto Histórico Urbano

Durante la fase inicial de colonización, los habitantes de Ingapirca tomaron decisiones estratégicas al elegir ubicaciones elevadas para establecer sus comunidades. A medida que avanzaba hasta 1978, la región experimentó una concentración de grupos privilegiados que resultó en la formación del núcleo urbano en las proximidades del Complejo Arqueológico. Este cambio contribuyó significativamente a mejoras en las relaciones sociales y económicas, impulsadas por actividades agrícolas y ganaderas. La influencia religiosa desempeñó un papel crucial, dando origen al primer templo construido con paja y al establecimiento de las primeras haciendas, una de las cuales está asentada en la actual Plaza Central. Con el tiempo, esta hacienda experimentó renovaciones, manteniendo la permanencia de su fachada gracias a la colaboración activa de la comunidad local (Condoy Granda, 2015).

En 1958, frente a la necesidad de mejorar la comunicación y el transporte de productos agrícolas, así como el reconociendo del valor arqueológico del Complejo, la comunidad se unió para construir una carretera, posteriormente respaldada por las autoridades gubernamentales. El incremento en la afluencia de turistas al Complejo Arqueológico motivó la construcción de una carretera adicional para conectar con El Tambo, mejorando así el acceso.

En 1919, Ingapirca fue oficialmente establecida como una nueva parroquia del Cantón Cañar, junto con el levantamiento de su iglesia parroquial. La Iglesia se convirtió en un elemento central en el desarrollo urbano de la parroquia, particularmente en la calle 28 de marzo, en donde se concentraron la mayoría de los asentamientos. El crecimiento urbano se dirigió más hacia el Complejo Arqueológico que hacia la plaza principal, influenciado por las limitaciones topográficas de la parroquia (Condoy Granda, 2015).



**Figura 25:** Ingapirca, pueblo milenario.

**Fuente y Elaboración:** (Condoy Granda, 2015).

### 2.3.2. Problemática

En la calle 28 de marzo, se han identificado diversas problemáticas que subrayan la necesidad de abordar desafíos en la planificación y desarrollo urbano con el fin de mejorar la calidad de vida en la parroquia. Entre estas se encuentran:

- La migración tanto a nivel interno como externo, ha causado efectos negativos, entre los cuales se incluyen la reducción de la fuerza laboral en sectores agrícolas y artesanales, así como el deterioro de viviendas debido a la falta de atención y al abandono por parte de los propietarios (Condoy Granda, 2015).
- La dificultad de acceder a las viviendas, ha empeorado debido a la ausencia de normativas para la subdivisión de terrenos en toda la parroquia. Este déficit ha ocasionado la falta de infraestructura esencial, la inexistencia de áreas verdes y aceras, dando como resultado un acceso deficiente o, en algunos casos, inexistente (Condoy Granda, 2015).
- La carencia de mantenimiento en las carreteras, ha provocado que estas se encuentren en un estado precario, lo cual ha resultado en situaciones inseguras para los peatones en el tráfico, áreas problemáticas y la urgencia de sustituir la capa de rodadura (Condoy Granda, 2015).
- La carencia de señalización y mobiliario urbano, ha incidido en la falta de estructura en el tráfico vehicular y ha ocasionado inseguridad a lo largo de la calle 28 de marzo, teniendo un impacto adverso en la percepción general de la parroquia (Condoy Granda, 2015).
- La falta de iluminación adecuada en el espacio público, ha generado miedo entre los residentes y ha llevado a una disminución en la presencia de personas en la zona, resultado en una congestión importante del tráfico vehicular y, en ocasiones, en la ocurrencia de accidentes (Condoy Granda, 2015).



**Figura 26:** Elementos físicos de las vías.

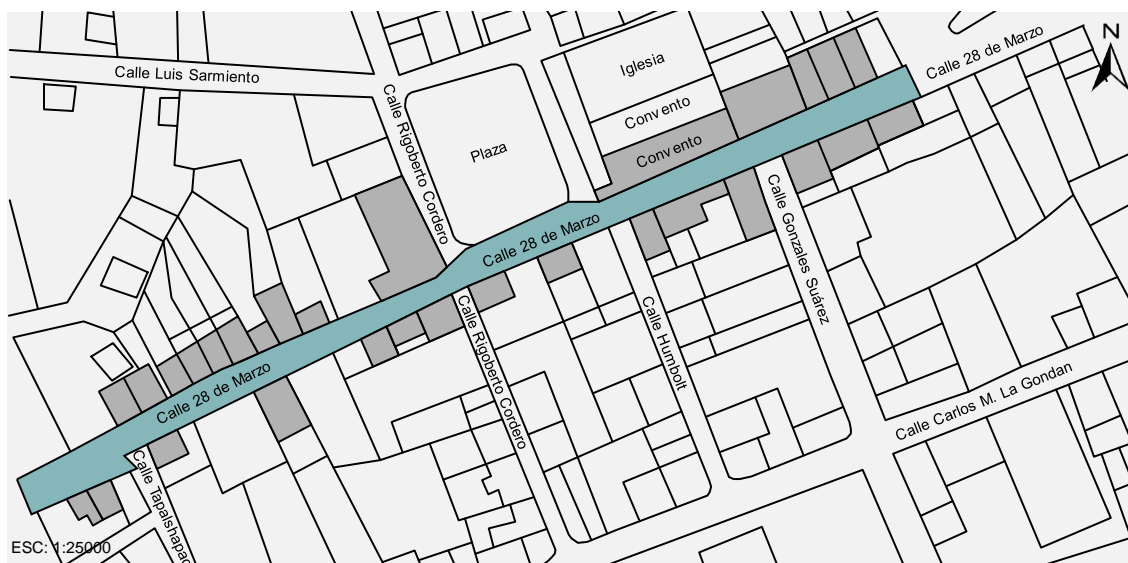
**Fuente y Elaboración:** (Condoy Granda, 2015).

### 2.3.3. Objetivo del Proyecto

La realización de este proyecto tiene como propósito principal la mejora sustancial del entorno urbano, con un enfoque especial en la calidad de vida de los residentes. Con este

objetivo en mente, el proyecto ha sido diseñado con metas específicas que abarcan distintos aspectos del desarrollo urbano sostenible, al mismo tiempo que busca fomentar una coexistencia armoniosa entre la comunidad y su entorno natural:

- Respaldo y fortalecer la cultura y el sector turístico de Ingapirca, dado que esta parroquia constituye uno de los destinos más frecuentados en el país. Esto se debe a la existencia del complejo arqueológico, así como a las particularidades autóctonas de la cultura cañari, los impresionantes paisajes naturales, la artesanía y otros elementos profundamente arraigados en las tradiciones y la cultura local (Condoy Granda, 2015).
- Potenciar la infraestructura, dado que la atención significativa dirigida al Complejo Arqueológico ha relegado la importancia del centro de la parroquia, evidenciando la ausencia de una guía técnica clara para su progreso (Condoy Granda, 2015).
- Generar lugares públicos agradables y atractivos que incentiven tanto a los residentes de la localidad como a los visitantes a descubrir la parroquia y disfrutar de su entorno (Condoy Granda, 2015).
- Mejorar la administración de servicios básicos como el abastecimiento de agua potable, la electricidad, el sistema de alcantarillado y la gestión de desechos sólidos, con el fin de incrementar la accesibilidad para todos los residentes, un aspecto esencial para el progreso urbano en toda la ciudad (Condoy Granda, 2015).



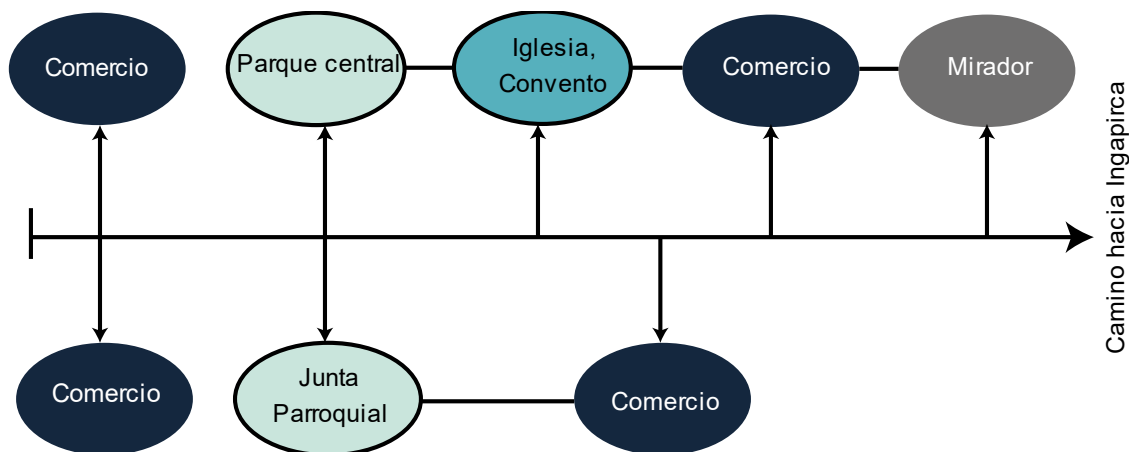
**Figura 27:** Sector de análisis, Calle 28 de marzo, Ingapirca.

**Fuente y Elaboración:** Autoras.

#### **2.3.4. Contexto y Emplazamiento**

Este plan de revitalización se encuentra emplazado en el núcleo del centro parroquial de Ingapirca, donde la economía se halla estrechamente vinculada a la agricultura, la cría de ganado y especialmente, al turismo impulsado por el reconocido Complejo Arqueológico, dando lugar a una diversidad de servicios turísticos y de comercio local. En los alrededores de la zona, se

desarrollan diversas actividades comerciales y servicios, que comprenden establecimientos como tiendas de abarrotes, un cibercafé, un mercado informal, negocios de artesanías y textiles, papelerías, un quiosco para llamadas telefónicas, comercios de productos de cuero, así como una tienda de películas. En el epicentro se destaca el Convento Parroquial, una estructura administrativa que alberga la Junta Parroquial y la Policía, junto con el Parque Central y la Iglesia Parroquial (Condoy Granda, 2015).



**Figura 28:** Organigrama funcional del contexto.

**Fuente y Elaboración:** Autoras.

### 2.3.5. Análisis de los Aspectos Formales

A lo largo de la calle 28 de marzo, se encuentran residencias de 1 o 2 plantas con una disposición contigua que carece de áreas con retiro frontal. La construcción de la mayoría de estas viviendas se llevó a cabo sin seguir un enfoque técnico adecuado. Algunas casas aún conservan elementos tradicionales como adobe y tejas artesanales, mientras que otras están construidas con materiales modernos como hormigón, ladrillo y bloque, creando así una distinción entre estos dos estilos arquitectónicos (Condoy Granda, 2015). La estética de las fachadas eran diversas y se exhibía una variedad de colores, incluyendo tonalidades amarillas, anaranjadas, verdes y celestes.

En respuesta a las problemáticas identificadas, el proyecto se centró en mejorar las fachadas, preservando su estructura original. La intervención en estas viviendas se concentró en aspectos como el color, la disposición de ventanas y muros, con el objetivo de integrarlas de manera armoniosa al diseño vial propuesto. La meta era conferir una identidad y una imagen urbana distintiva a la calle principal de Ingapirca, cuyo propósito detrás de estas mejoras en las fachadas era transformar las viviendas para contribuir a una imagen urbana más atractiva para la parroquia, lo que, a su vez, puede estimular el desarrollo económico a través de actividades locales que resulten atractivas para los visitantes (Condoy Granda, 2015).



**Figura 29:** Mejoramiento de las fachadas de la Calle 28 de marzo.

**Fuente y Elaboración:** (Condoy Granda, 2015).

### 2.3.6. Análisis de la Vialidad

La calle 28 de marzo se vio rodeada de una serie de problemas que comprometían tanto la seguridad como la funcionalidad integral de la vía, un aspecto significativo era la falta de coherencia en el ancho de las vías, que oscilaba entre 4.5 metros y 11 metros, generando una distribución irregular de las calzadas y afectando la fluidez del tráfico (Condoy Granda, 2015).

Los cruces peatonales exhibían irregularidades notables, con secciones de aceras extremadamente estrechas, planteando un riesgo evidente para los transeúntes. La ausencia de respeto por los límites de propiedad también resultaba en aceras con alturas inapropiadas, lo que dificultaba el tránsito seguro a lo largo de la calle 28 de marzo (Condoy Granda, 2015).

Con el propósito de abordar estas problemáticas, se implementaron medidas concretas y adaptadas al entorno urbano. En primer lugar, aprovecharon la topografía inclinada de la calle para instalar bancos y áreas verdes, configurando así una acera compartida que beneficiaba tanto a las viviendas como al tránsito peatonal.

En el tramo comprendido entre Tapalshapac y Rigoberto Cordero, se tomó la decisión de reducir la vía a un solo carril y ampliar las aceras a 3.5 metros de ancho, este enfoque tenía como objetivo principal normalizar tanto el ancho de la carretera como el espacio destinado a las aceras, buscando mejorar la cohesión y la funcionalidad del entorno vial (Condoy Granda, 2015). Estas acciones fueron implementadas con la clara intención de abordar y resolver los desafíos inherentes a la urbanización de la calle 28 de marzo, contribuyendo así a una experiencia más segura y agradable para los residentes y transeúntes.



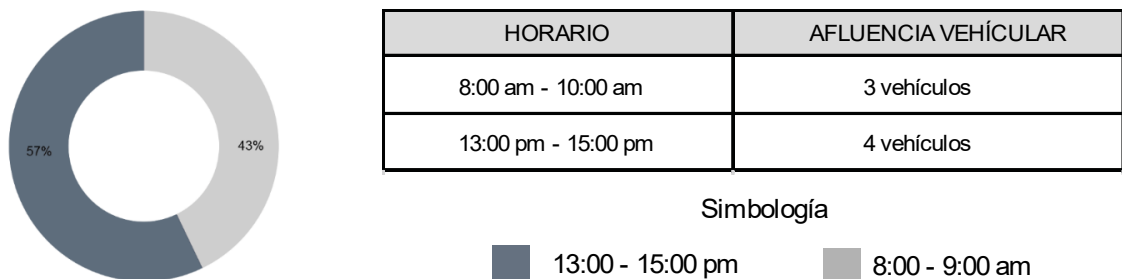
**Figura 30:** Proyecto ampliación de veredas en la Calle 28 de marzo.

**Fuente y Elaboración:** (Condoy Granda, 2015).

### 2.3.7. Movilidad Urbana

La Calle 28 de marzo al desempeñar el papel principal como acceso al centro parroquial y concentrar la mayor actividad comercial, sirve como el enlace vital entre la parroquia y el Complejo Arqueológico, por lo que este tramo experimenta un destacado flujo peatonal, con un tráfico vehicular relativamente bajo en circunstancias normales, a excepción de momentos festivos o en desfiles que llega a incrementar temporalmente la circulación de vehículos.

La presencia activa de peatones se atribuye a la necesidad de las personas en dirigirse a sus lugares de trabajo o la terminal de autobuses, para desplazarse a otras áreas y el retorno a sus hogares durante las tardes. Es esencial señalar que solo en la sección que engloba el Parque Central se encuentran aceras en condiciones aceptables. No obstante, en el resto de la vía, las aceras muestran un estado de deterioro, lo que obliga a los peatones a compartir la calzada (Condoy Granda, 2015). Este fenómeno plantea desafíos significativos para la movilidad y la seguridad de los transeúntes, evidenciando la necesidad de intervenciones para mejorar las condiciones de las aceras y garantizar un entorno peatonal más seguro y accesible en la Calle 28 de marzo.



**Figura 31:** Conteo vehicular en la Calle 28 de marzo.

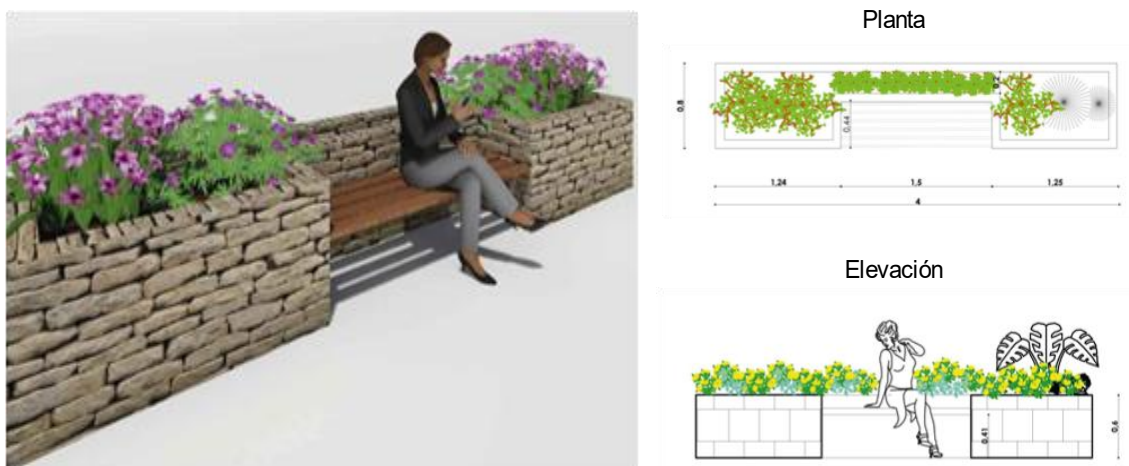
**Fuente:** (Condoy Granda, 2015).

**Elaboración:** Autoras.

### 2.3.8. Análisis del Mobiliario y Vegetación

En el marco del proyecto se incorporó un diseño de bancas con jardineras, cumpliendo una función esencial al corregir desniveles presentes en los accesos a las viviendas. Estas bancas se construyeron utilizando un revestimiento de madera, otorgándoles una apariencia acogedora y natural. En cuanto a las jardineras, se les aplicó una cobertura de piedra rústica que les confiere un aspecto sólido y tradicional. Las dimensiones estándar de estas jardineras son de 1,5 metros de longitud y 0,45 metros de ancho, dotándolas de funcionalidad y atractivo estético (Condoy Granda, 2015).

Es fundamental destacar que sus dimensiones se ajustaron según las características de cada frente de vivienda, adaptándose así a las necesidades específicas de cada entorno urbano. Además, como parte de las medidas de seguridad para prevenir robos, se adicionó un contenedor metálico con detalles de madera barnizada. Este contenedor se ubica estratégicamente para facilitar la recogida y el depósito de basura, asegurándolo al suelo mediante pernos expansibles (Condoy Granda, 2015).

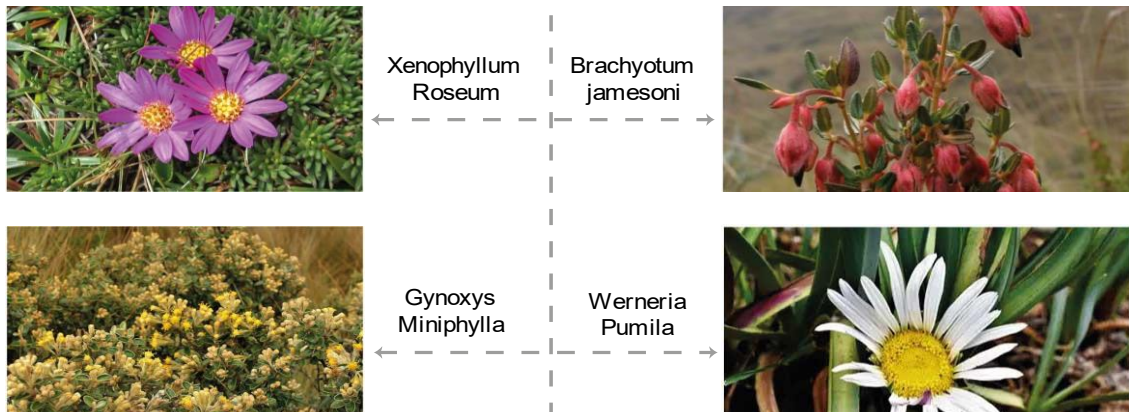


**Figura 32:** Mobiliario implementado en la Calle 28 de marzo.

**Fuente y Elaboración:** (Condoy Granda, 2015).

En relación con la vegetación, se concedió a los propietarios la libertad de seleccionar las plantas que deseen cultivar en los espacios, asegurándose de que estas se adecuen de manera óptima a las condiciones climáticas de la región y, especialmente, considerando aquellas especies que son autóctonas de la localidad, promoviendo un enfoque diverso y de preservación de la flora propia de la zona (Condoy Granda, 2015).

Es esencial resaltar las múltiples funciones que cumplen estas jardineras, pues más allá de su propósito decorativo, desempeñan un papel vital al unificar la apariencia visual de la calle, creando una cohesión estética que contribuye a la identidad única del entorno (Condoy Granda, 2015). Además, estas estructuras verdes no solo aportan belleza, sino que también proporcionan privacidad a las viviendas al definir las distancias entre las propiedades y la vía pública.



**Figura 33:** Vegetación encontrada alrededor de la Calle 28 de marzo.

**Fuente y Elaboración:** Autoras.

### 2.3.9. Iluminación y Señalización

La iluminación en espacios públicos juega un papel esencial al guiar a los peatones, proporcionar seguridad y crear confianza en áreas seguras para el tránsito (Condoy Granda, 2015). Actualmente, el diseño de la iluminación se ha convertido en una parte integral del paisaje urbano, ya que las ciudades buscan utilizarla como una herramienta para generar atracciones turísticas y ambientes agradables mediante juegos de luces y colores.

En concordancia con dichos principios, el objetivo principal de este proyecto es que las luminarias cumplan funciones de ahorro de energía y ofrezcan una iluminación de alta calidad. Para alcanzar este propósito, han instalado postes metálicos equipados con reflectores de iluminación indirecta que utilizan tecnología LED, conocida por su prolongada vida útil y la capacidad de ajustar la potencia lumínica de manera instantánea, permitiendo la creación de ambientes variados mediante juegos de colores (Condoy Granda, 2015).

La disposición estratégica de los postes en zigzag, alternando entre ambas aceras, con una separación de 10 metros entre cada uno y una altura de 5 metros, garantiza que no existan áreas oscuras que comprometan la seguridad de los transeúntes. Además, se ha considerado un estudio para la implementación de cableado subterráneo, contribuyendo así a mantener una apariencia visual limpia y eliminando la contaminación visual asociada al sistema tradicional de tendido eléctrico aéreo (Condoy Granda, 2015).

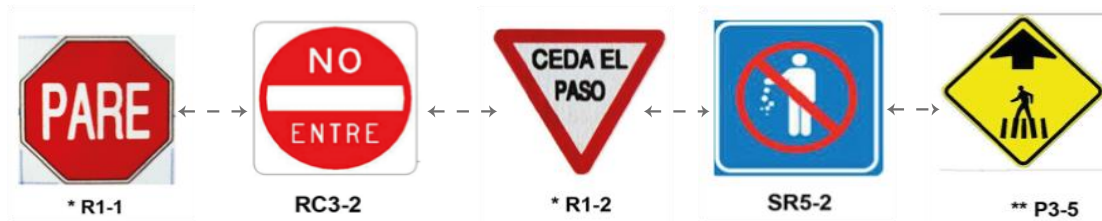


**Figura 34:** Luminaria propuesta en el corredor turístico de la Calle 28 de marzo.

**Fuente y Elaboración:** (Condoy Granda, 2015).

La carencia de una señalización adecuada en el área fue evidente. Este componente desempeña un papel esencial para promover una convivencia segura y ordenada, al mismo tiempo subraya la importancia de respetar el espacio y las normativas (Condoy Granda, 2015). Por lo tanto, resultó imperativo que todos los ciudadanos estuvieran familiarizados con estas señales y las observaran, dado que su empleo adecuado contribuye significativamente a prevenir accidentes.

Durante la instalación de estas señales, se siguieron normativas pertinentes; por ejemplo, en áreas peatonales, la altura de las señales debe situarse por encima del nivel de los ojos de las personas. Por otro lado, debido a que el nivel del conductor está por debajo del del peatón, la altura adecuada de la señal varía entre 1.07 y 1.2 metros desde el suelo hasta el extremo inferior de la señal, evitando en general cualquier discrepancia en la altura de las señales.



**Figura 35:** Señalización vertical integrada al proyecto.

**Fuente y Elaboración:** (Condoy Granda, 2015).

### 2.3.10. Análisis de la Materialidad

La textura del pavimento elaborado con "adoquín de piedra", desempeña un papel crucial en la estética urbana, tanto en las calzadas como en las aceras, que comparten el mismo material inspirado en la cultura Inca. Los adoquines presentan variaciones de color, destacando elementos culturales como "La Chakana", construida con piedras de río en tonos grises y otras tonalidades. Esta variación textural en la calzada busca reducir la velocidad vehicular y se intercalará con elementos rectangulares de 30x15 cm, facilitando la identificación de La Chakana. Las aceras emplearán adoquines de hormigón en diferentes tamaños y colores, generando una sensación cálida en la calle (Condoy Granda, 2015).






**Figura 36:** Materialidad aplicada en la Calle 28 de marzo.

**Fuente:** (Condoy Granda, 2015).

## 2.4. Matriz de Análisis sobre Estrategias Aplicables en el Proyecto según el Análisis de Referentes

Tabla 1: Matriz de análisis de estrategias aplicables en el proyecto según los referentes.

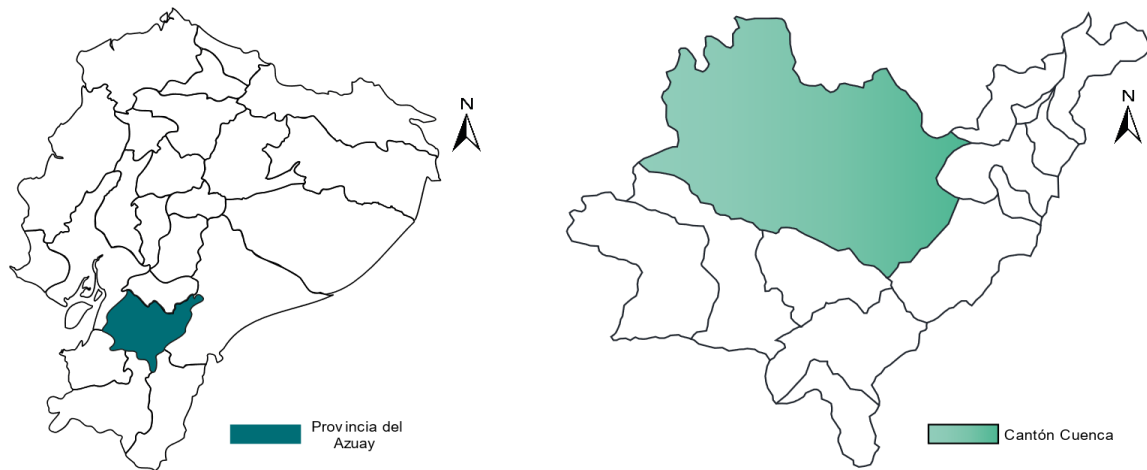
Imagen	Referente	Síntesis de Estrategias sobre los Referentes						Relación Espacios-Usuarios
		Imagen Urbana	Mobiliario	Vegetación	Infraestructura	Movilidad	Análisis Vial	
 <p><b>Figura 37:</b> Calle Stroget, Copenhagen.</p> <p><b>Fuente y Elaboración:</b> (Ricketts, 2014).</p>	<b>Stroget Copenhagen</b> Dinamarca	<p>Las calles fueron repavimentadas con tratamiento peatonal, es decir, se colocó un diseño de piso más complejo, que incita el esparcimiento y a la estancia en el recorrido.</p>	<p>Cierra el paso vehicular para crear espacios sin barreras arquitectónicas, mediante la implementación de mobiliario de descanso, actividades públicas, servicios comerciales para generar lugares de estancia prolongada.</p>	-	<p>En las intersecciones de las calles implementa señalética específica para bicicletas y luces especiales de tránsito que dan el verde para las bicicletas seis segundos antes que, para los automóviles, lo que ayuda a la seguridad de los usuarios.</p>	<p>Se removió lugares de estacionamiento, carriles, bordillos y aceras con el fin de generar una sola plataforma y para proporcionar un espacio para la nueva infraestructura ciclista.</p>	<p>Realiza un análisis vial del cual se ha visto como respuesta la aplicación de carriles 30km/h, como medida para calmar el tráfico. Y el cambio de una vía de doble sentido con alta densidad de tráfico rodado pasando a ser vía de único sentido.</p>	<p>A lo largo de todo el paso peatonal, en el primer piso se encuentran edificaciones destinadas al comercio, lo que hace que la relación de las personas con la arquitectura sea través de una actividad puramente económica.</p>
 <p><b>Figura 38:</b> Proyecto Better Market Street.</p> <p><b>Fuente y Elaboración:</b> (Olea, 2021).</p>	<b>Better Market Street</b> San Francisco	<p>De la infraestructura obsoleta, incluidas las señales de tráfico, las luces de las calles, las vías de los tranvías, los cables aéreos y los servicios públicos subterráneos, al mismo tiempo que repavimenta la carretera.</p>	<p>Implementa mobiliario de descanso para la comodidad del peatón, de igual manera trata de potencializar el comercio implementando islas de encuentro social en las aceras, de esta manera incentiva a las personas a quedarse un momento dentro del corredor generando así puntos de encuentro.</p>	<p>Rehabilita el diseño del paisaje urbano partiendo de la limpieza de la vegetación muerta y en mal estado con esto se quiere generar una visual urbana atractiva sino también una barrea de protección, proveer de sombra natural y genere aislamiento acústico.</p>	<p>Implementa el cambio de la infraestructura eléctrica y alumbrado público aéreo a subterráneo con el objetivo de mejorar la visual urbana existente</p>	<p>Implementa 4 carriles repartidos de la siguiente manera 1 para el tren, 2 para vehículos particulares, el último únicamente para transporte público y dos ciclos vías.</p>	<p>Realiza un análisis vial del cual se ha visto como respuesta el ensanchamiento de vías como el cambio de dirección de algunas de ellas que ayude con el desfogue vehicular y peatonal.</p>	-
 <p><b>Figura 39:</b> Calle central 28 de marzo, corredor turístico.</p> <p><b>Fuente y Elaboración:</b> (Condoy Granda, 2015).</p>	<b>Corredor Turístico de la Calle Central 28 de marzo,</b> Ingapirca	<p>La calle fue adoquinada, se regularizó el ancho de la vía y da mantenimiento a las fachadas, respetando su forma original dando identidad e imagen urbana a la calle.</p>	<p>Aprovecha la pendiente presente en la calle para incorporar bancas-jardineras para el descanso del peatón.</p>	<p>Implementa el saneamiento de la vegetación existente, así como la incorporación de especies vegetales autóctonas del sector matizándolo de color para que el espacio se vuelva más agradable.</p>	<p>Incorpora luminarias LED de altura media en forma de zigzag en las aceras para la seguridad del peatón. Y se implementa señal ética según las normas que regulan las mismas.</p>	<p>Implementa un solo carril de ida, y la ampliación de las veredas para aumentar el uso del peatón.</p>	-	-
<b>Estrategias Aplicables al Nuevo Proyecto</b>		X	X	X	X	X	X	X

Fuente y Elaboración: Autoras.

## CAPÍTULO III. ANÁLISIS DEL CONTEXTO ACTUAL

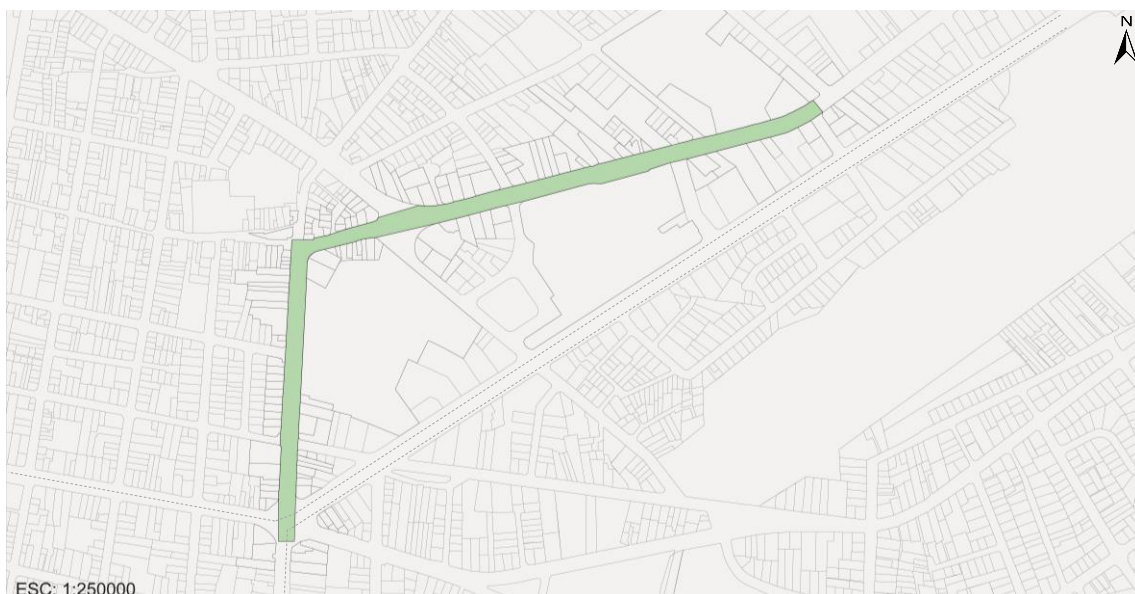
### 3.1. Descripción del Sitio

El área de estudio se encuentra ubicada en la ciudad de Cuenca, en la provincia del Azuay, la misma que abarca en primera instancia, el sector de la Avenida Huayna Cápac, comenzando desde el Redondel de la Chola Cuencana, que marca el límite del centro histórico de la ciudad. Dicho tramo se conecta con la siguiente área de estudio, que corresponde a la Avenida Gil Ramírez Dávalos y se extiende hasta la Calle Chapetones. Todo este tramo analizado constituye el límite de las parroquias urbanas de San Blas, el Vecino y Totoracocha, cuya extensión total es de 1.06 km, ubicada en un área consolidada con un alto nivel de conflictos relacionados con la movilidad, la seguridad y la gestión inapropiada del uso del suelo.



**Figura 40:** Ubicación macro, meso del sector de estudio.

**Elaboración:** Autoras.

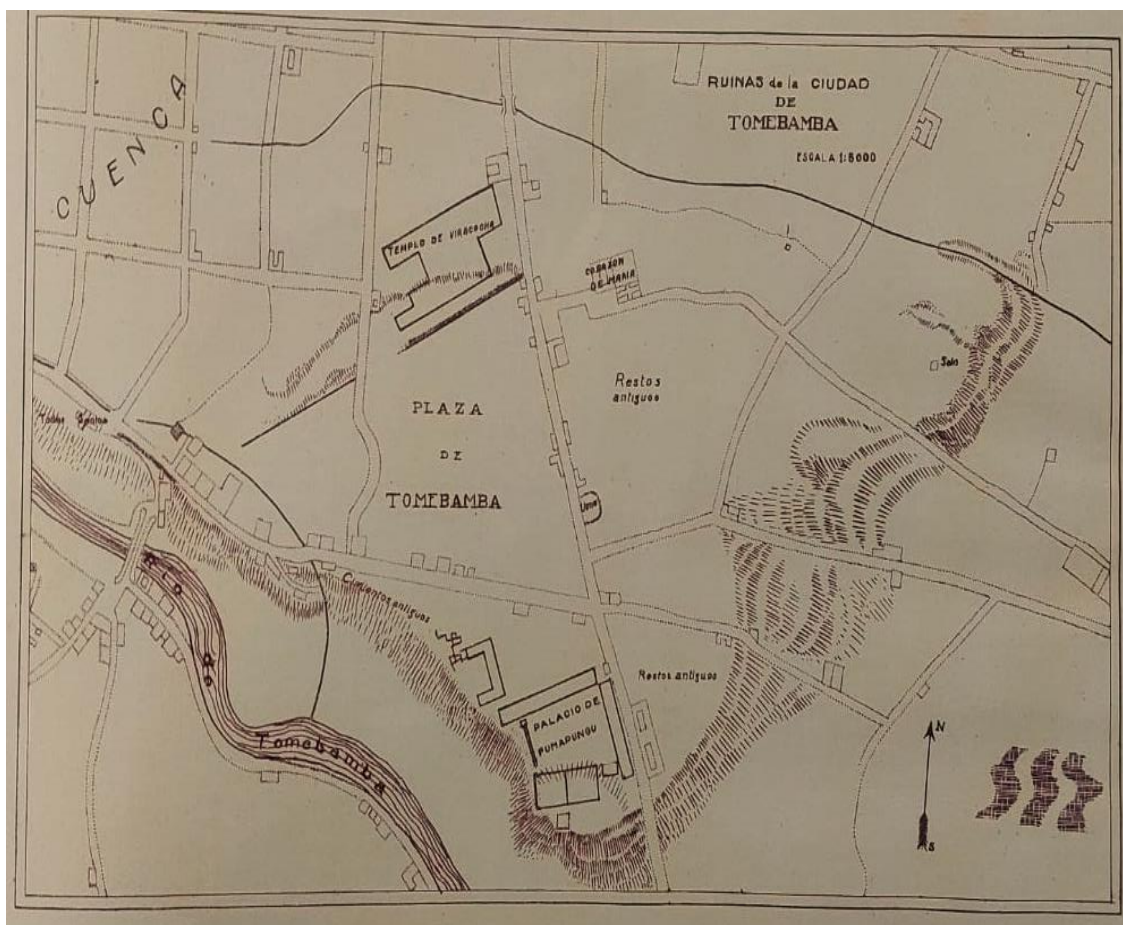


**Figura 41:** Área de estudio, Avenida Huayna Cápac y Gil Ramírez Dávalos.

**Elaboración:** Autoras.

### 3.2. Reseña Histórica del Sector de Estudio

La Avenida Huayna Cápac, destacada por su trayectoria como la antigua senda del imperio inca. Su trazado se desarrolla sobre los vestigios de la antigua urbe conocida como Tomebamba, estableciendo así un eje urbano de gran importancia que fusiona la huella del pasado incaico con la configuración actual de la ciudad. Desde sus comienzos, esta avenida se configuró como el horizonte que dividía la planicie con la colina donde se asentaba el Palacio de Pumapungo (Albornoz, 2008).

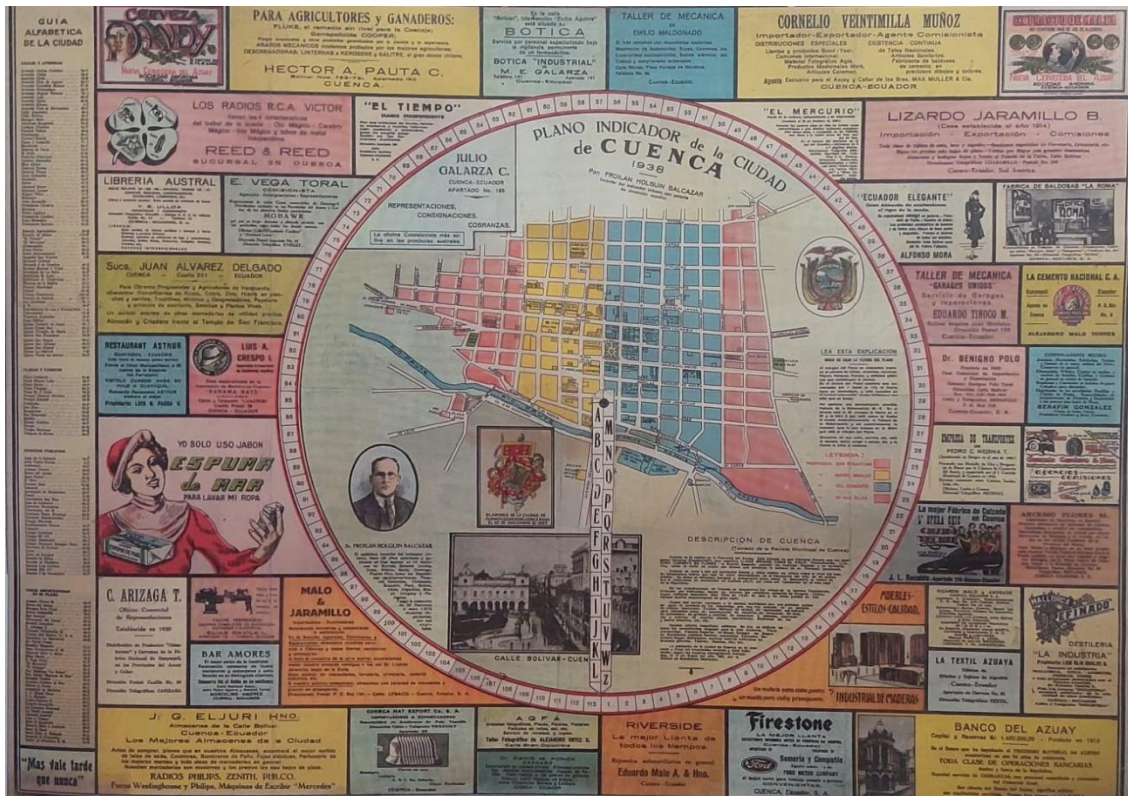


**Figura 42:** Plano sobre las Ruinas de la Ciudad de Tomebamba.

**Fuente y Elaboración:** (Albornoz, 2008).

A medida que la ciudad experimentó su primera expansión hacia los cuatro costados del núcleo urbano, emergieron elementos distintivos que desempeñaron un papel fundamental en la definición de su identidad. Estos elementos claramente reflejados en el plano, se materializaron en plazas emblemáticas como las de San Sebastián, San Blas, San Francisco, Plaza de las Flores, Santo Domingo y el Parque de María Auxiliadora, entre otras. La delimitación original de la ciudad se estableció al norte por la calle Rafael María Arizaga, al sur por la calle Larga, al este por la Avenida Huayna Cápac y al oeste por la Convención del 45 (Albornoz, 2008). Es importante destacar que, la Avenida Huayna Cápac siempre ha constituido ser el límite de la ciudad, manteniendo una función continua en la conformación de su estructura urbana.





**Figura 44:** Plano Indicador de la ciudad de Cuenca, 1938.

**Fuente y Elaboración:** (Albornoz, 2008).

En el Plan Regulador de Cuenca de 1949, diseñado por el arquitecto uruguayo Gilberto Gatto Sobral, se introduce una propuesta significativa para las vías que rodean el centro histórico. Este proyecto incorporó la ubicación estratégica de la estación de ferrocarril en la Avenida Solano, en proximidad a los tres puentes. Se planificó de manera clara, zonificándola según diferentes usos, y en particular, se establece rotondas en la zona del Ejido, especialmente en intersecciones viales específicas (Albornoz, 2008). Sin embargo, es crucial señalar que, dentro de esta propuesta, solo se llevó a cabo la construcción del aeropuerto, manteniéndose la Avenida Huayna Cápac como un eje fundamental en la estructura de la ciudad.

Adicionalmente, se inicia un énfasis en la priorización de la circulación vehicular y los sistemas de transporte público, como autobuses, ferrocarriles y aviones. Este sistema tiene como objetivo principal ubicar los centros de expendio y los puntos de comunicación en estaciones periféricas para facilitar intercambios y conexiones con otras ciudades y áreas pobladas. La implementación de estas medidas busca optimizar la movilidad y fomentar la interconexión entre Cuenca y otras localidades (Albornoz, 2008).

De acuerdo con el plano de 1962, se evidencia una variación en el ancho de las vías en el Centro Histórico, destacando que en la Av. Huayna Cápac se representa una división de carriles desde la calle Mariscal Sucre hasta la Rafael María Arizaga. Así mismo, se nota un crecimiento de la ciudad hacia el sur, aunque de forma gradual; aún en esta época, el centro mantiene su posición como el área más consolidada y desarrollada (Albornoz, 2008).



**Figura 45:** Plano de la ciudad de Cuenca, 1962.

**Fuente y Elaboración:** (Albornoz, 2008).

De acuerdo con la propuesta de zonificación, la parroquia de San Blas se estableció como un uso de suelo dedicada tanto a la vivienda como al comercio, y hacia la parte derecha de la Av. Huayna Cápac se estableció un tipo de implantación en hilera donde el uso de suelo era específicamente industrial, sobre todo a aquellas zonas junto al aeropuerto.



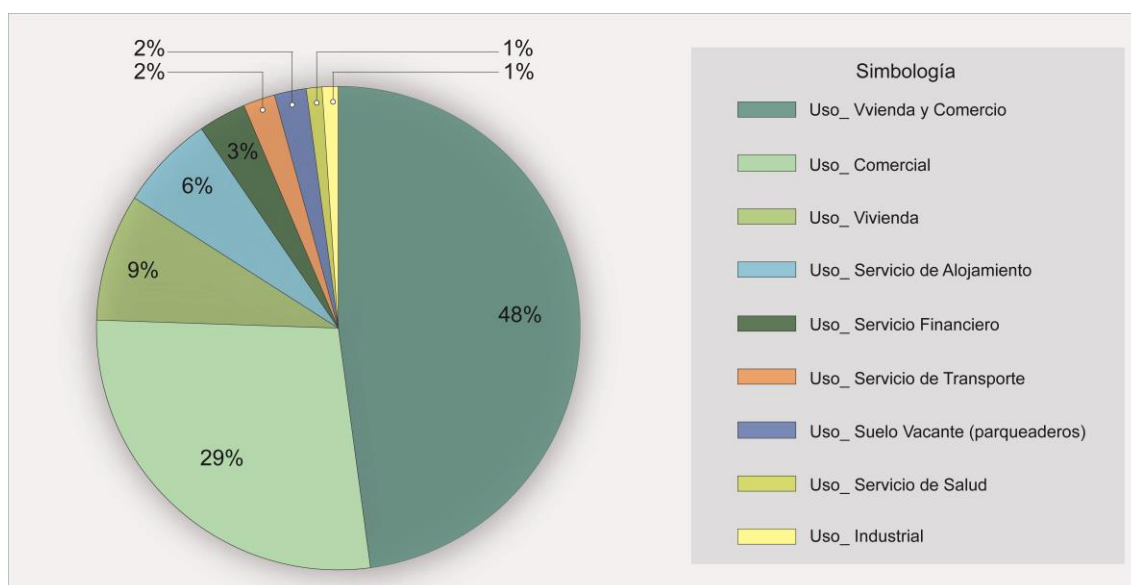
**Figura 46:** Plano de la ciudad de Cuenca, zonificación de los usos del suelo.

**Fuente y Elaboración:** (Albornoz, 2008).

### 3.3. Uso y Ocupación del Suelo

El tramo bajo estudio abarca la primera línea edificada en relación a la Avenida Huayna Cápac y Gil Ramírez Dávalos. En esta zona se identificaron un total de 94 lotes distribuidos de la siguiente manera:

- Uso mixto (vivienda, comercio y servicios): 45 lotes.
- Solo comercio: 26 lotes.
- Solo vivienda: 8 lotes.
- Servicio financiero: 3 lotes.
- Servicio de alojamiento: 6 lotes.
- Servicio de salud: 1 lote.
- Servicio de transporte (pasajeros y mercancías): 2 lotes.
- Suelo vacante (utilizado como estacionamiento): 2 lotes.
- Uso industrial: 1 lote.



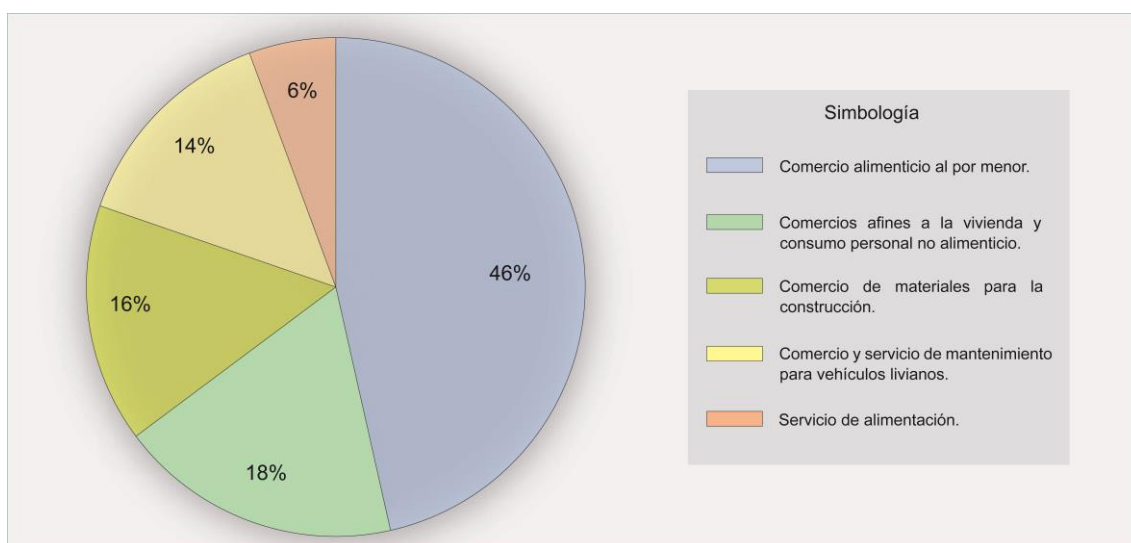
**Figura 47:** Porcentaje de los usos de suelo a lo largo de la Av. Huayna Cápac y Gil Ramírez Dávalos.

**Fuente y Elaboración:** Autoras.

Se logró identificar que, en esta zona la función principal se caracteriza por la integración de actividades comerciales y residenciales. La presencia de una diversidad de comercios revela una distribución específica, donde se pueden observar diferentes tipos de establecimientos, tales como:

- Comercio alimenticio al por menor (tiendas): 4 lotes.
- Comercios afines a la vivienda y consumo personal no alimenticio (farmacias, papelerías, venta de artesanías y adornos): 11 lotes.
- Comercio de materiales para la construcción: 10 lotes.
- Comercio y servicio de mantenimiento para vehículos livianos: 33 lotes.

- Servicio de alimentación (restaurantes, cafeterías): 13 lotes.



**Figura 48:** Porcentaje de los tipos de comercio en la Av. Huayna Cápac y Gil Ramírez Dávalos.

**Fuente y Elaboración:** Autoras.

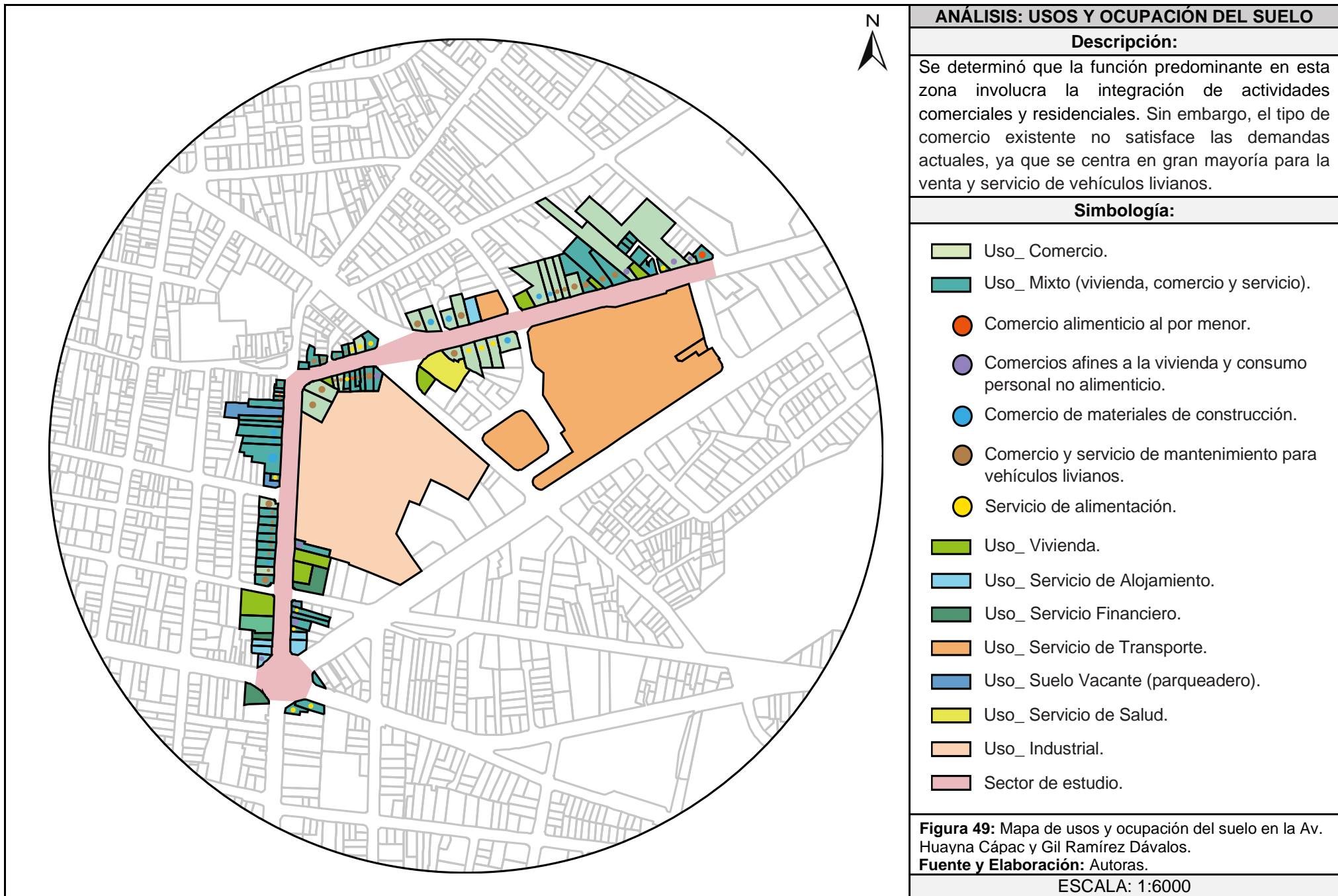
A pesar de la variabilidad que existe a lo largo de este corredor, el tipo de comercio desarrollado no se ajusta de manera adecuada a las necesidades actuales. Históricamente, este lugar estaba concebido como parte de la periferia y, en consecuencia, los comercios planificados estaban orientados hacia una zona industrial, por lo que la mayoría está centrada en la venta y servicio de mantenimiento de vehículos livianos. Con el tiempo, este sector ha pasado a formar parte del límite del centro histórico, lo que ha generado desafíos en términos de adaptación y reactivación social del área (Figura 49).

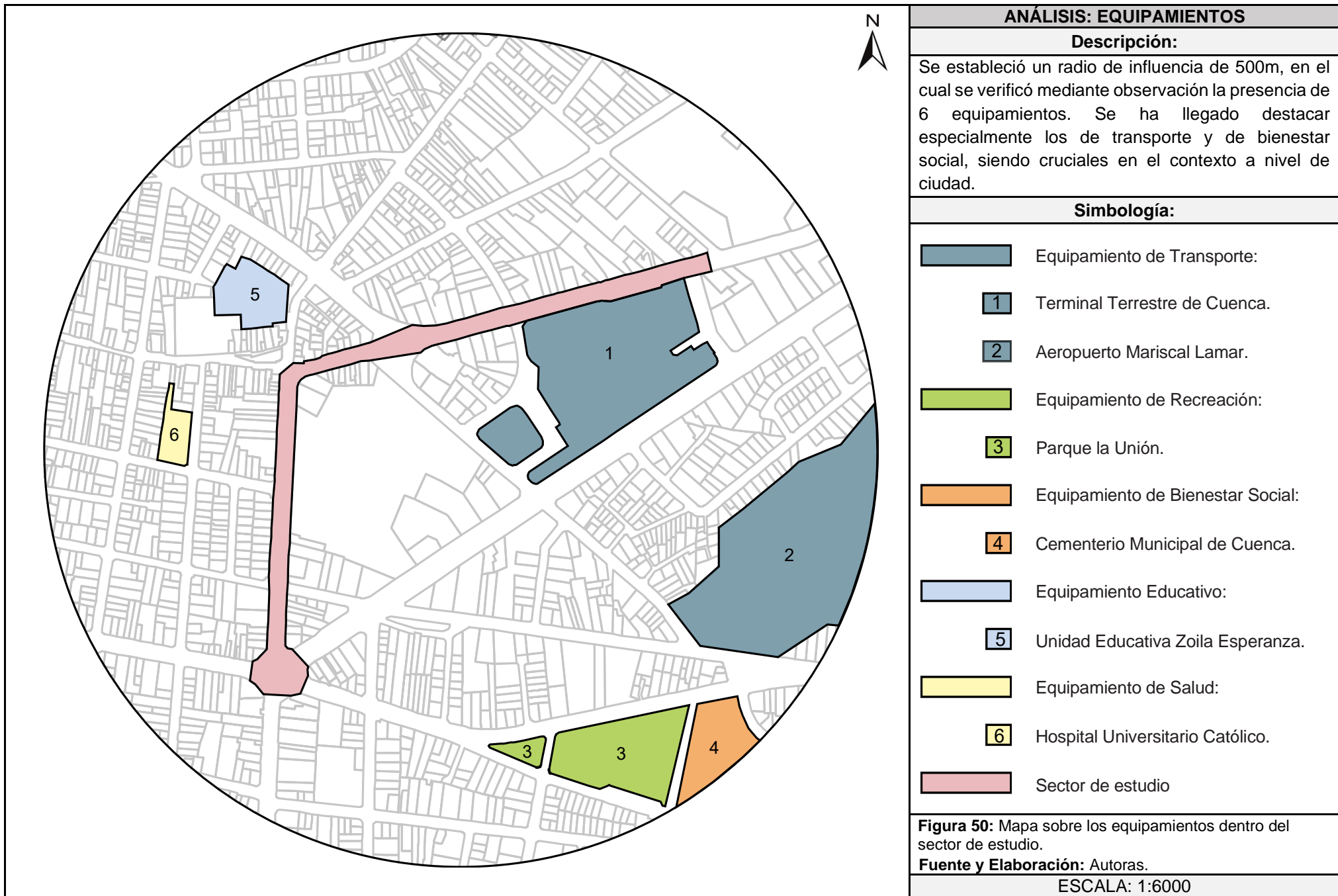
### 3.4. Análisis de Equipamientos

Para el análisis de equipamientos se ha considerado un radio de influencia de 500 metros, cuya validez pudo ser confirmada mediante observación, revelando la presencia de 6 equipamientos dentro de este sector específico.

Se ha llegado destacar especialmente los equipamientos de transporte, siendo cruciales en el contexto a nivel de ciudad. Entre ellos, resaltan el Terminal Terrestre de Cuenca y el Aeropuerto Mariscal Lamar, los cuales generan una notable demanda tanto de personas como de vehículos, contribuyendo significativamente al flujo de entrada y salida del sector.

Adicional a ello, se identifican equipamientos esenciales para el bienestar social y de recreación, como el Cementerio Municipal de Cuenca y el parque La Unión. De la misma manera, se encuentran en las cercanías un equipamiento educativo representado por la Unidad Educativa Zoila y, por último, un equipamiento de salud como el Hospital Universitario Católico. En consecuencia, se puede afirmar que el sector se beneficia de la presencia de los principales equipamientos de la ciudad, abarcando así las necesidades fundamentales de sus habitantes y consolidando su accesibilidad a servicios esenciales (Figura 50).





### **3.5. Conectividad Vial**

#### **3.5.1. Jerarquización Vial**

El área de estudio se encuentra rodeado por varias vías que corresponden a diferentes ordenes jerárquicos, de las cuales se consideran vías colectoras: la Calle Gaspar Sangurima, Av. Hurtado de Mendoza, Antonio Vega Muñoz, Pío Bravo, Sebastián de Benalcázar, Calle Chapetones, y la propia vía de análisis que es la Av. Gil Ramírez Dávalos; también está rodeado por vías locales como: la Calle del Chorro, El Rollo y la Calle Rafael María Arizaga; finalmente esta bordeado por vías arteriales o principales como: la Av. Héroes de Verdeloma, Av. España, y la segunda vía de estudio que es la Av. Huayna Cápac.

Es importante mencionar que, por una parte, el sector de estudio al formar parte del límite del Centro Histórico de la Ciudad de Cuenca, las vías que rodean hacia el este de la Av. Huayna Cápac respetan la distribución y disposición del trazo original de Damero, un diseño urbano histórico que ha influido en la estructura y configuración de la ciudad a lo largo del tiempo.

Para una mayor cobertura vial, se ha considerado un radio de influencia de 500 m, encontrándose vías transversales de este a oeste, y vías longitudinales de norte a sur. Todas estas vías son consideradas importantes, debido a que, por una parte, contribuyen a la generación de un gran flujo vehicular, y por otro lado debido a que conectan a diferentes partes de la ciudad (Figura 51).





#### **3.5.2. Accesibilidad**

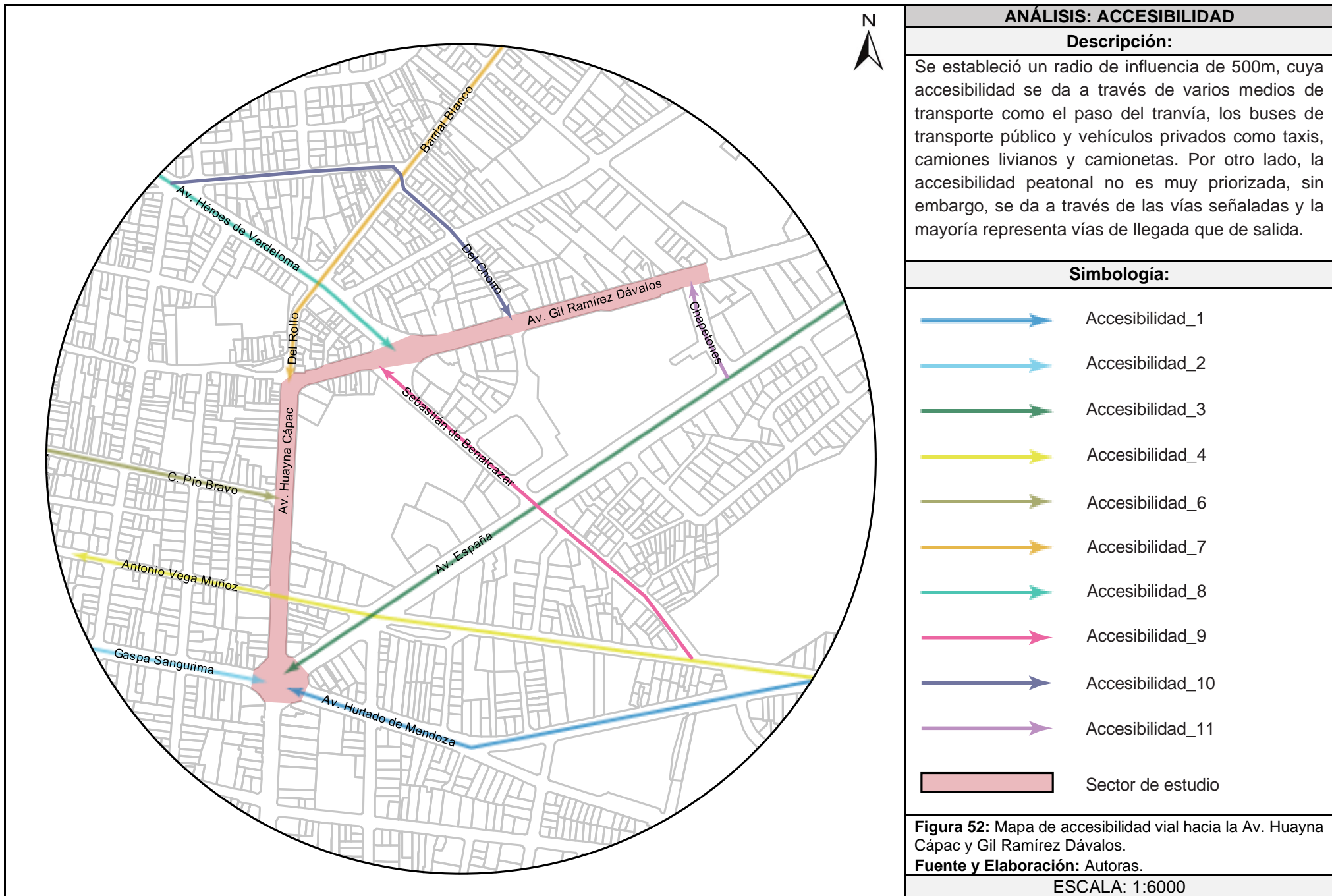
La accesibilidad hacia la zona de estudio se da a través de varios medios de transporte como es el Tranvía, que se encuentra pasando por una parte del sector de estudio, siendo este el Redondel de la Chola Cuencana, otro medio de transporte son los buses convencionales de transporte público a lo largo de la Av. Huayna Cápac y Gil Ramírez Dávalos, y finalmente por medio de los vehículos privados como taxis, camiones livianos y camionetas.

Para el análisis de la accesibilidad vial se estableció un radio de influencia de 500 m, en donde es importante mencionar que la Av. Gil Ramírez Dávalos se encuentra limitada hacia el sur por el Terminal Terrestre de Cuenca. La accesibilidad de los vehículos motorizados hacia la Av. Gil Ramírez Dávalos se da principalmente por las vías longitudinales: Chapetones, Del Chorro y la Av. Héroes de Verdeloma pasando por una rotonda hacia la calle Sebastián de Benalcázar.

En cuanto al siguiente tramo de estudio que es la Av. Huayna Cápac, el flujo vehicular se da principalmente por las siguientes calles transversales: Pío Bravo, Núñez de Bonilla hacia la calle Antonio Vega Muñoz, Av. España y Hurtado de Mendoza, pasando por el Redonde de la Chola Cuencana hacia la calle Gaspar Sangurima. Por lo tanto, la accesibilidad peatonal hacia el sector no es muy priorizado, sin embargo, se da a través de las vías previamente mencionadas, y la mayoría representa vías de llegada que de salida (Figura 52).



ANÁLISIS: JERARQUIZACIÓN VIAL	
<b>Descripción:</b>	
<p>Se estableció un radio de influencia de 500m, encontrándose vías de diferentes ordenes jerárquicos, de las cuales se consideran vías colectoras: la Calle Gaspar Sangurima, Av. Hurtado de Mendoza, Antonio Vega Muñoz, Pío Bravo, Sebastián de Benalcázar, Calle Chapetones, y la propia vía de análisis que es la Av. Gil Ramírez Dávalos; también está rodeado por vías locales como: la Calle del Chorro, El Rollo y la Calle Rafael María Arizaga; finalmente esta bordeado por vías arteriales o principales como: la Av. Héroes de Verdeloma, Av. España, y la segunda vía de estudio que es la Av. Huayna Cápac.</p> <p>Todas estas vías son consideradas importantes, debido a que, por una parte, contribuyen a la generación de un gran flujo vehicular, y por otro lado debido a que conectan a diferentes partes de la ciudad.</p>	
<b>Simbología:</b>	
	Vía Arterial.
	Vía Colectora.
	Vía Local.
	Sector de estudio
<p><b>Figura 51:</b> Mapa de la jerarquización vial en el sector de la Av. Huayna Cápac y Gil Ramírez Dávalos.  <b>Fuente y Elaboración:</b> Autoras.</p>	
ESCALA: 1:6000	



### 3.5.3. Sentido de las Vías


El tramo de estudio tiene como enfoque principal dos avenidas, la primera sección que corresponde a la Av. Huayna Cápac comprendida desde el Redondel de la Chola Cuencana, y la segunda sección en la Av. Gil Ramírez Dávalos hasta la calle Chapetones. Dentro del radio de influencia de 500m, se observa que la Av. Huayna Cápac mantiene una conexión directa hacia las diferentes calles que conducen al Centro Histórico de Cuenca, y tanto ésta como la Av. Gil Ramírez Dávalos, son considerados como principales, perteneciendo a la clasificación de vías de doble sentido.

La mayoría de las calles que limitan el tramo de interés son de sentido único. Es crucial destacar que los flujos de tráfico que se generan al converger con las vías de estudio contribuyen significativamente a una marcada congestión vehicular. Este fenómeno no solo afecta negativamente la movilidad peatonal, al disminuir la dinámica del entorno, sino que también conlleva consecuencias ambientales de gravedad (Figura 55).

### 3.6. Análisis del Estado Vial

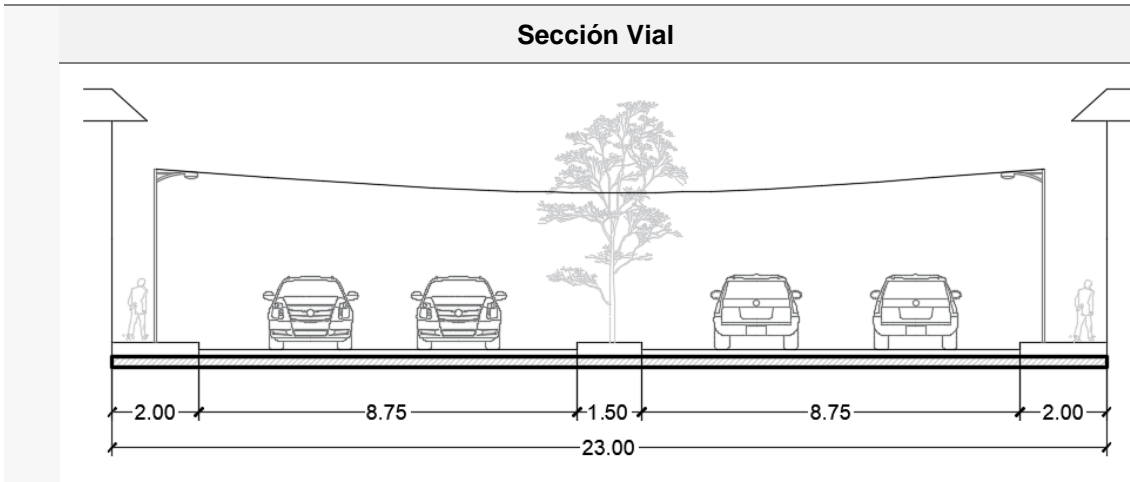
Se ha elaborado dos tablas para ofrecer un análisis visual del estado actual de las vías principales que componen la zona de estudio. A través de fotografías, se ha podido constatar que la condición de estas vías no se encuentra en un estado óptimo en su totalidad, por lo que se han identificado la formación de grietas en ciertos tramos del corredor, señalando un deterioro evidente. De igual manera, se ha constatado la ausencia de mantenimiento, evidenciada por la presencia de manchas de suciedad tanto en las veredas como en la calzada. En dicho resultado, se presume que es causa de la intensa actividad comercial y al continuo flujo de una gran variedad de vehículos, esto se hace más notable dentro de la Avenida Gil Ramírez Dávalos.

**Tabla 2:** Descripción del estado vial de la Av. Huayna Cápac.

Descripción del Estado Vial				
	Denominación	Materialidad	Descripción Estado	Fotografía
A	Av. Huayna Cápac	Asfalto	La condición de la vía no es completamente óptima, debido a que se presenta pequeñas grietas en ciertos tramos. También, se pudo observar manchas de suciedad, haciendo notoria la falta de mantenimiento.	
		<b>Longitud</b>		
		0.38 km		


**Figura 53:** Estado vial de la Av. Huayna Cápac.

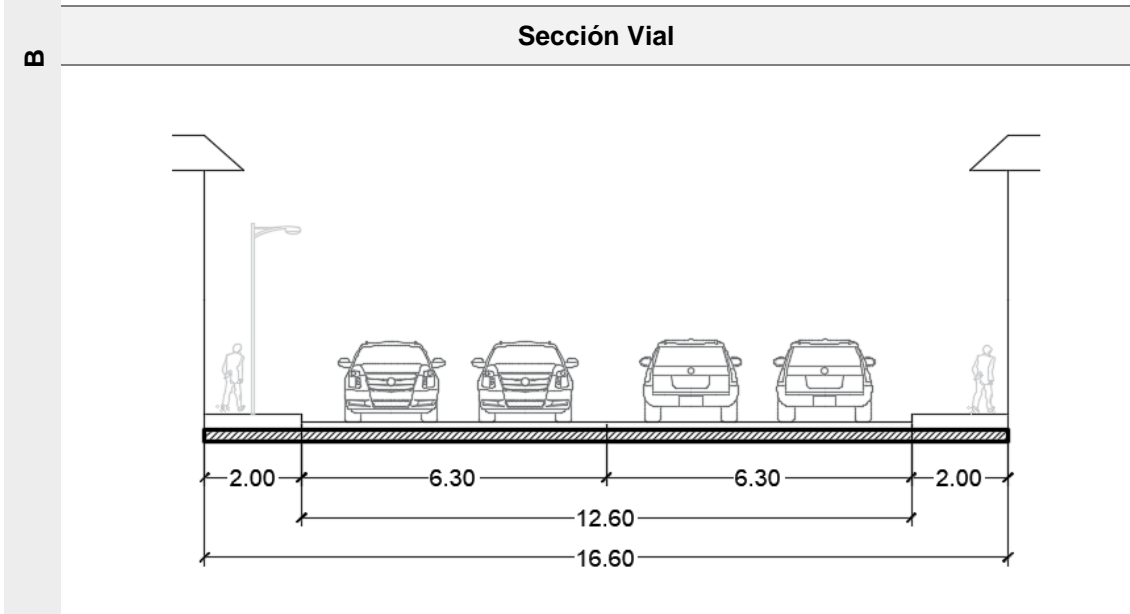
**Fuente y Elaboración:** Autoras.



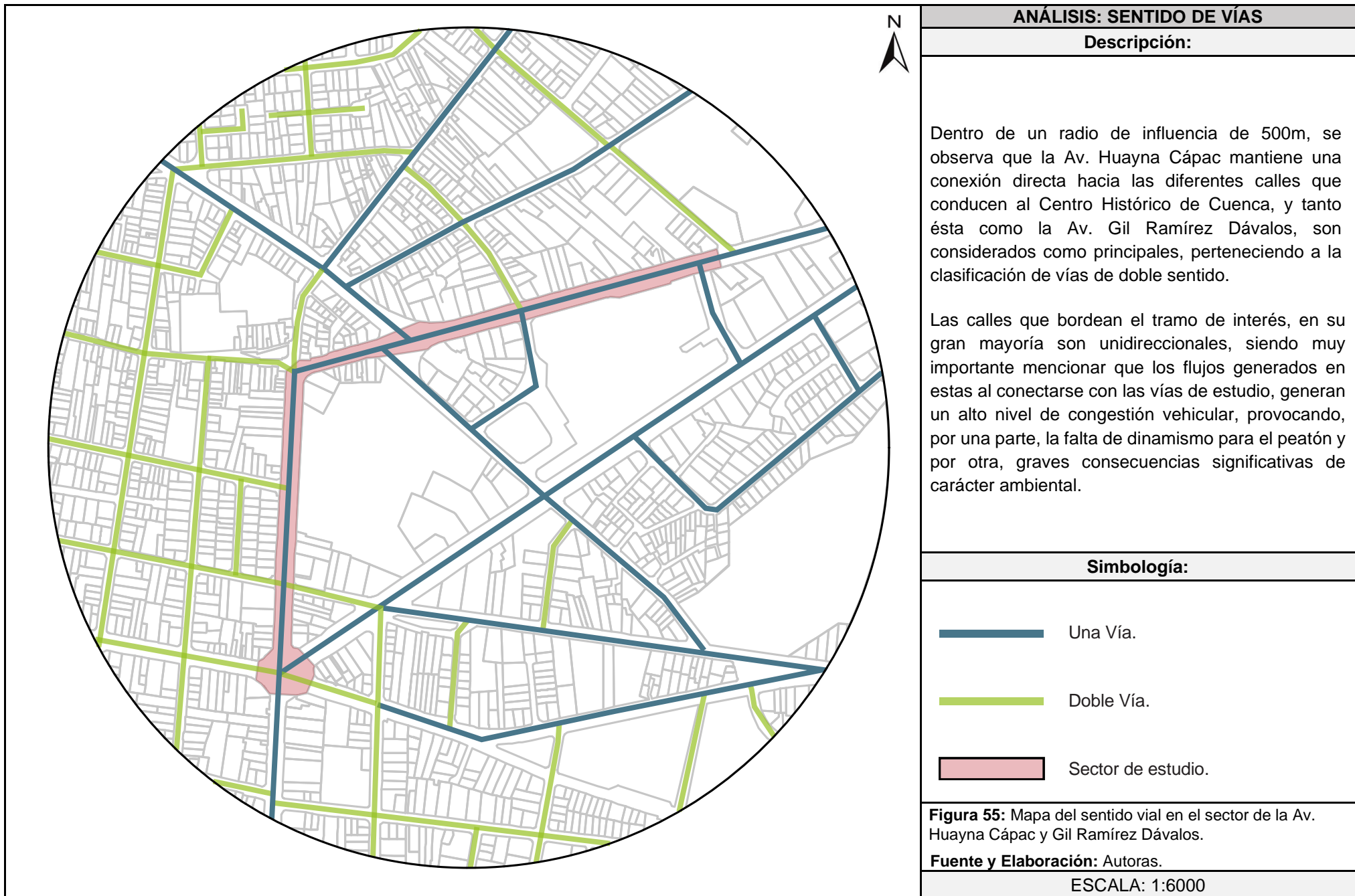
Fuente y Elaboración: Autoras.




**Tabla 3:** Descripción del estado vial de la Av. Gil Ramírez Dávalos.

Descripción del Estado Vial			
Denominación	Materialidad	Descripción Estado	Fotografía
Av. Gil Ramírez Dávalos	Asfalto <b>Longitud</b> 0.68 km	Se pudo observar que la condición de la vía no es completamente óptima, debido a que, a lo largo de este tramo se evidenciaron algunas grietas. También existe manchas de suciedad en el área.	 <b>Figura 54:</b> Estado vial de la Av. Gil Ramírez Dávalos. Fuente y Elaboración: Autoras.



Fuente y Elaboración: Autoras.



ANÁLISIS: SENTIDO DE VÍAS	
<b>Descripción:</b>	
<p>Dentro de un radio de influencia de 500m, se observa que la Av. Huayna Cápac mantiene una conexión directa hacia las diferentes calles que conducen al Centro Histórico de Cuenca, y tanto ésta como la Av. Gil Ramírez Dávalos, son considerados como principales, perteneciendo a la clasificación de vías de doble sentido.</p> <p>Las calles que bordean el tramo de interés, en su gran mayoría son unidireccionales, siendo muy importante mencionar que los flujos generados en estas al conectarse con las vías de estudio, generan un alto nivel de congestión vehicular, provocando, por una parte, la falta de dinamismo para el peatón y por otra, graves consecuencias significativas de carácter ambiental.</p>	
<b>Simbología:</b>	
	Una Vía.
	Doble Vía.
	Sector de estudio.
<p><b>Figura 55:</b> Mapa del sentido vial en el sector de la Av. Huayna Cápac y Gil Ramírez Dávalos.</p> <p><b>Fuente y Elaboración:</b> Autoras.</p> <p>ESCALA: 1:6000</p>	

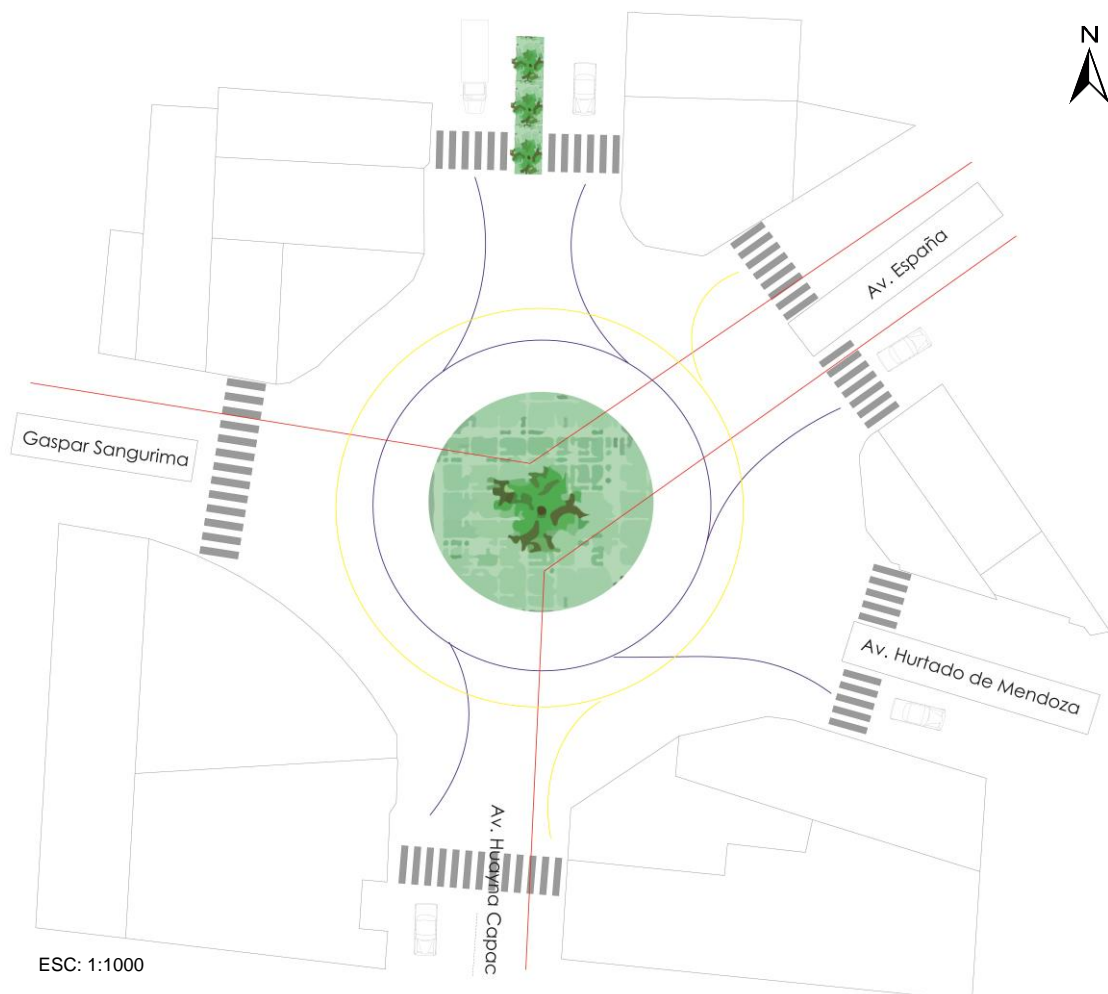
### 3.7. Análisis de Intersecciones Conflictivas

La zona de estudio está caracterizada por una elevada demanda de locales comerciales y de servicios, además de ser vías principales por las que conectan diversos puntos de la ciudad, lo que ha generado congestiones tanto vehiculares como peatonales en ciertas intersecciones durante determinadas horas del día.

Mediante un análisis basado en la observación, se identificó 5 intersecciones problemáticas, siendo notable 1 de ellas por ser causante principal de un tráfico más intenso, ya que sirven como punto de salida para autobuses desde la terminal hacia las vías de estudio.

Aunque ya existían problemas en dichos sectores, la concentración de usos en ciertos tramos de estas calles ha exacerbado la situación. Por ende, se puede concluir que el conflicto vehicular se origina principalmente por la acumulación de actividades en avenidas como la Av. Huayna Cápac, Gil Ramírez Dávalos, Pío Bravo, Av. España, Sebastián de Benalcázar y del Chorro (Figura 61).

#### A1- Redondel Chola Cuencana:



**Figura 56:** Conflicto en intersección con la Av. España - Gaspar Sangurima - Av. Hurtado de Mendoza.

**Fuente y Elaboración:** Autoras.

En esta intersección se encuentra un redondel, y mediante el análisis visual se pudo conocer la existencia de altos niveles de tráfico debido al flujo constante del transporte público y de vehículos privados, mayormente procedentes de la Av. España, la misma que viene en dirección del Terminal Terrestre de Cuenca.

La presencia del tranvía también contribuye a la complejidad de la situación, ya que, en determinados intervalos de tiempo, obliga a la detención de los vehículos para permitir su paso, generando complicaciones para lograr un flujo continuo. El conflicto de orden peatonal también es elevado por la variedad de comercio encontrado en sus cercanías y es importante mencionar que es las esquinas de este sector se observa la estancia de personas dedicadas a la prostitución, lo que genera un ambiente incomodo e inseguro.

## A2- Intersección de la Av. Huayna Cápac y Calle Pío Bravo:



**Figura 57:** Conflicto en intersección de la Av. Huayna Cápac y Pío Bravo.

**Fuente y Elaboración:** Autoras.

El principal conflicto en esta intersección radica en la congestión vehicular, siendo la calle Pío Bravo que canaliza el mayor flujo desde el centro de la ciudad y experimenta un intenso tránsito del transporte público. Se ha observado un grado significativo de conflicto, especialmente al realizar giros de buses hacia el norte de la Av. Huayna Cápac.

### A-3 Intersección Calle El Rollo - Av. Huayna Cápac – Gil Ramírez Dávalos:



**Figura 58:** Conflicto en intersección de la Calle El Rollo y Av. Huayna Cápac.

**Fuente y Elaboración:** Autoras.

En esta intersección, se observaron índices de llegada vehicular hacia la Av. Huayna Cápac superiores a los de salida. Se registra un flujo continuo de vehículos livianos procedentes de la calle El Rollo, siendo más congestionado principalmente durante las horas de la tarde.

### A-4 Redondel de la Av. Gil Ramírez Dávalos:



**Figura 59:** Conflicto en intersección con la Av. Héroes de Verdeloma y Sebastián de Benalcázar.

**Fuente y Elaboración:** Autoras.

Esta intersección al ser un redondel, comparte similitudes con el de la Chola Cuencana. Aquí, el conflicto principal se manifiesta de orden vehicular, en donde se pudo determinar la influencia de la proximidad de importantes equipamientos a nivel de la ciudad, como el Terminal Terrestre y de manera indirecta, el Aeropuerto. Además, es relevante señalar que se ha observado un incremento significativo del movimiento peatonal durante las horas de la tarde, asociado a la salida laboral, particularmente en relación con la Pasamanería.

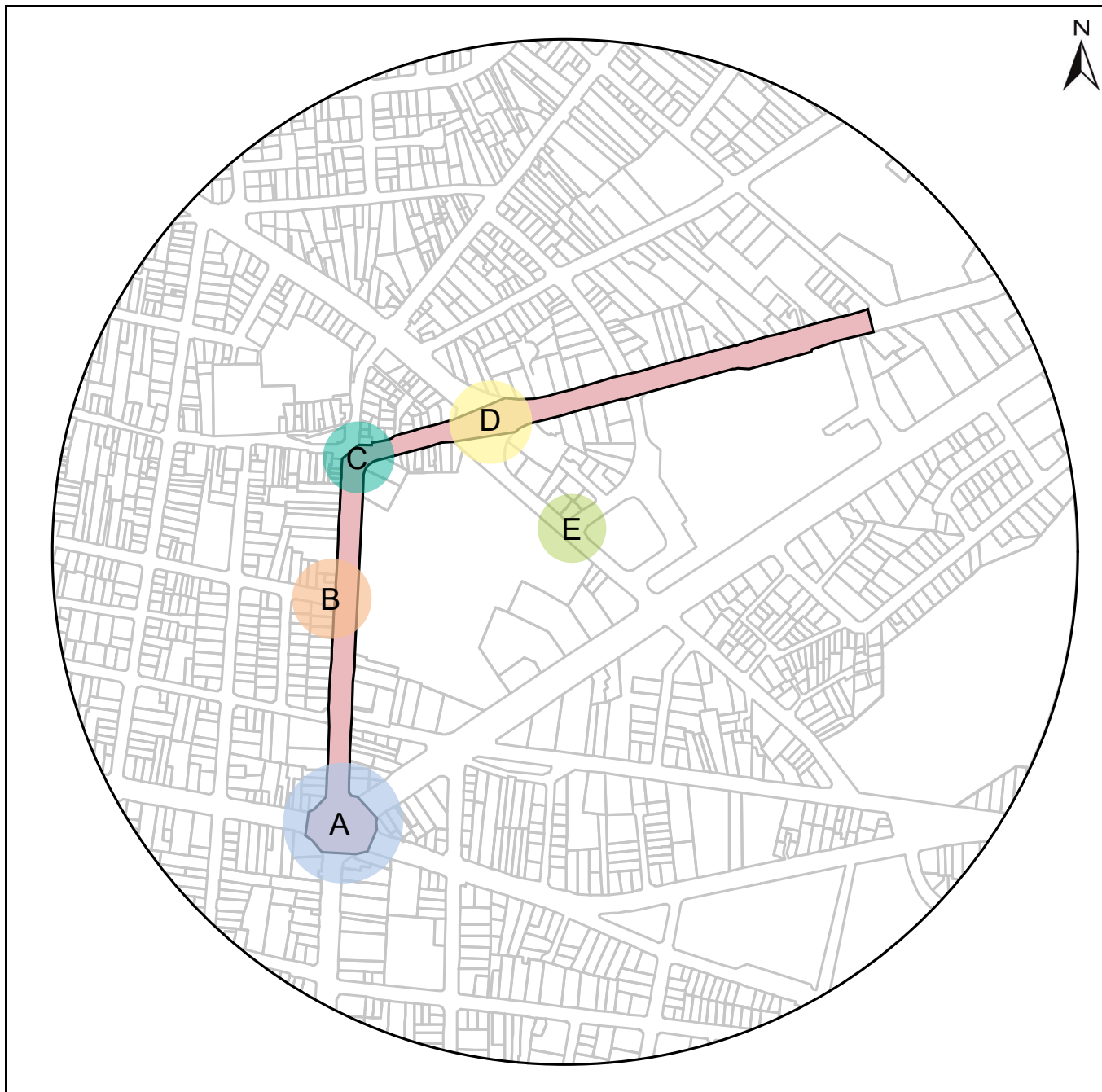
#### **A-5 Intersección Sebastián de Benalcázar y calle Del Chorro:**



**Figura 60:** Conflicto en intersección con la calle Sebastián de Benalcázar y Del Chorro.

**Fuente y Elaboración:** Autoras.

En esta intersección, se detectó un elevado volumen de tráfico vehicular y peatonal, principalmente originado por las operaciones continuas de entrada y salida de autobuses de cooperativas interprovinciales desde el Terminal Terrestre de Cuenca a lo largo del día. Este flujo se direcciona con la Av. Gil Ramírez Dávalos, impactando negativamente en la fluidez del tráfico en la zona de estudio.



**ANÁLISIS: INTERSECCIONES CONFLICTIVAS**

**Descripción:**

Mediante un análisis basado en la observación, se pudo identificar 5 intersecciones problemáticas dentro de la zona de estudio.

**Simbología:**

Redondel Chola Cuencana Intersección Av. Huayna Cápac y Pío Bravo



Intersección Calle Del Rollo y Av. Huayna Cápac

Redondel Gil Ramírez Dávalos



Intersección Sebastián de Benalcázar y Calle Del Rollo



**Figura 61:** Mapa de los puntos conflictivos existentes a lo largo de la Av. Huayna Cápac y Gil Ramírez Dávalos.

**Fuente y Elaboración:** Autoras.

ESCALA: 1:6000

### 3.8. Análisis de Accidentes de Tránsito

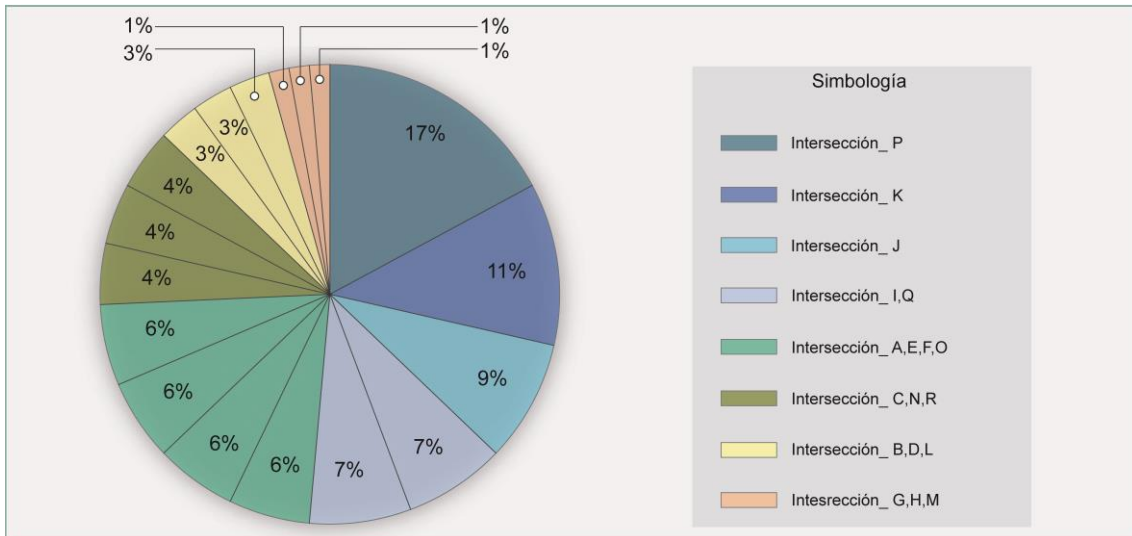
Los accidentes de tráfico vehicular constituyen una de las principales razones de mortalidad, alcanzando aproximadamente 1.3 millones de fallecimientos anuales a nivel global. En la ciudad de Cuenca se enfrenta esta misma problemática, motivando a diversos gobiernos en todo el mundo a emprender medidas para reducir estas estadísticas (EMOV EP, 2023). La información evidenciada a continuación parte de un estudio anual brindado por la Empresa Municipal de Movilidad, Tránsito y Transporte de Cuenca (EMOV EP), evidenciando altos grados de accidentes y sus posibles causas en algunas intersecciones dentro del área de interés.

**Tabla 4:** Cuantificación de accidentes de tránsito registrados en la Av. Huayna Cápac – Av. Gil Ramírez Dávalos y su contexto.

CD	Intersección	Cantidad de Accidentes
A	Av. Huayna Cápac y Av. España	4
B	Av. Huayna Cápac y Av. Hurtado de Mendoza	2
C	Av. Huayna Cápac y Gaspar Sangurima	3
D	Av. Huayna Cápac y Núñez de Bonilla	2
E	Av. Huayna Cápac y Antonio Vega Muñoz	4
F	Av. Huayna Cápac y Pío Bravo	4
G	Av. Huayna Cápac y Calle El Rollo	1
H	Av. Huayna Cápac y Av. Gi Ramírez Dávalos	1
I	Av. Gil Ramírez Dávalos y Av. Héroes de Verdeloma	5
J	Av. Gil Ramírez Dávalos y Sebastián de Benalcázar	6
K	Av. Gil Ramírez Dávalos y Del Choro	8
L	Av. Gil Ramírez Dávalos y Calle Chapetones	2
M	Av. Gil Ramírez Dávalos y Calle Alcabas	1
N	Av. España y Calle Chapetones	3
O	Calle Del Chorro y Sebastián de Benalcázar	4
P	Av. España y Sebastián de Benalcázar	12
Q	Av. España y Núñez de Bonilla	5
R	Av. España y Av. Hurtado de Mendoza	3
<b>Total</b>		<b>70</b>

**Fuente:** (EMOV EP, 2023).

**Elaboración:** Autoras.



**Figura 62:** Porcentaje nivel de accidentalidad en las intersecciones.

**Fuente:** (EMOV EP, 2023).

**Elaboración:** Autoras.

Dentro del conjunto de las intersecciones consideradas, se obtuvo como resultado un total de 70 accidentes de tránsito registrados desde el 1 de enero de 2022 hasta el 1 de mayo de 2023. Al desglosar esta cifra, se observa que la intersección de la Av. España y Sebastián de Benalcázar concentra el mayor porcentaje de accidentes, representando el 17% del total, seguida por la intersección de la Av. Gil Ramírez Dávalos y Del Chorro con un 11%.

**Tabla 5:** Cuantificación de la tipología accidental dentro del sector de estudio.

Tipología	Cantidad
Choque por alcance	16
Choque lateral angular	14
Choque lateral perpendicular	10
Estrellamiento	8
Roce negativo	6
Atropello	4
Perdida de pista	4
Colisión	3
Caída de pasajero	2
Atípico	1
Choque frontal excéntrico	1
Roce positivo	1
<b>Total</b>	<b>70</b>

**Fuente:** (EMOV EP, 2023).

**Elaboración:** Autoras.

**Tabla 6:** Consecuencias por accidentes de tránsito en el sector de estudio.

<b>Consecuencia</b>	<b>Cantidad</b>
<b>Daños materiales</b>	43
<b>Lesionados</b>	10
<b>Daños y lesionado</b>	0
<b>Materiales</b>	17
<b>Total</b>	70

**Fuente:** (EMOV EP, 2023).

**Elaboración:** Autoras.

**Tabla 7:** Estado de las víctimas por accidentes de tránsito en el sector de estudio.

<b>Accidente</b>	<b>Cantidad de Lesionados</b>	<b>Cantidad de Fallecidos</b>
<b>Incidente de tránsito</b>	27	0
<b>Siniestro de tránsito</b>	25	0
<b>Total</b>	52	0

**Fuente:** (EMOV EP, 2023).

**Elaboración:** Autoras.

Previamente se identificaron 70 accidentes de tránsito en el sector de estudio. Es crucial destacar que 56 de estos incidentes fueron catalogados como leves, mientras que los restantes 14 fueron clasificados como graves. En estos eventos, se registraron 52 personas lesionadas, siendo el choque lateral la tipología más frecuente en este circuito.

### **3.8.1. Causas de Accidentes de Tránsito**

La distracción al conducir ha sido identificada como la principal causa de accidentes de tránsito en todo el mundo, ya que disminuye la capacidad de reacción al desviar la atención hacia elementos ajenos a la conducción. Este comportamiento se refleja en la falta de respeto o la falta de observación de las señales de tránsito por parte de muchos conductores, llevándolos a infringir estas normativas (EMOV EP, 2023). Los siguientes datos presentados provienen de una base almacenada en el departamento de planificación y logística de la Gerencia de Control de Tránsito de la EMOV EP, cuya base se nutre con la recopilación de partes judiciales y administrativos generados por los Agentes Civiles de Tránsito.

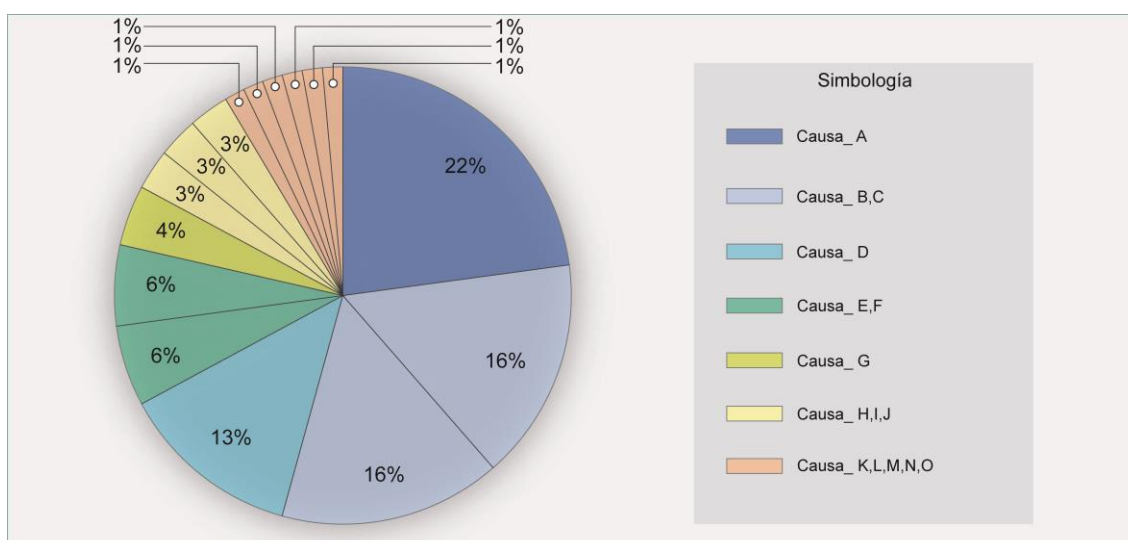
**Tabla 8:** Causas de accidentes de tránsito en el sector de estudio.

<b>CD</b>	<b>Causa</b>	<b>Cantidad</b>
<b>A</b>	No respetar las señales reglamentarias de tránsito.	16
<b>B</b>	Conducir desatento a las condiciones de tránsito (uso de celular, pantallas, maquillaje, etc).	11
<b>C</b>	No mantener la distancia prudencial con respecto al vehículo que le antecede.	11
<b>D</b>	Realizar cambios bruscos o indebidos de carril.	9
<b>E</b>	No ceder el derecho de vía o preferencia de paso al peatón.	4

<b>F</b>	Conduce bajo la influencia de alcohol, sustancias estupefacientes, psicotrópicas y/o medicamentos.	4
<b>G</b>	Peatón que cruza la calzada sin respetar la señalización existente.	3
<b>H</b>	Caso fortuito o fuerza mayor (explosión de neumático, derrumbe, caída de árbol, etc).	2
<b>I</b>	Conducir por aceras o zonas indebidas que no están destinadas para esa actividad.	2
<b>J</b>	Bajarse o subirse de vehículos en movimiento sin tomar las precauciones debidas.	2
<b>K</b>	Condiciones ambientales y/o atmosféricas (niebla, neblina, granizo, lluvia).	1
<b>L</b>	Conducir en estado de somnolencia o malas condiciones físicas (sueño, cansancio y fatiga).	1
<b>M</b>	Conducir en sentido contrario a la vía normal de circulación.	1
<b>N</b>	Conducir vehículo superando los límites máximos de velocidad.	1
<b>O</b>	Invadir carril.	1
<b>Total</b>		<b>70</b>

**Fuente:** (EMOV EP, 2023).

**Elaboración:** Autoras.



**Figura 63:** Porcentaje de causas de accidentes de tránsito.

**Fuente:** (EMOV EP, 2023).

**Elaboración:** Autoras.

A partir de los datos estadísticos presentados, se puede concluir que las dos causas primordiales de accidentes dentro del sector de análisis son la infracción al no respetar las señales de tránsito con un porcentaje del 22%, seguida por la conducción desatenta a las normas de tránsito, que representa un 16%.

### 3.9. Niveles de Contaminación: Ambiental y Auditiva

De acuerdo con (Muñoz Pérez et al., 2021, pág. 20), investigaciones a nivel global han revelado un aumento acelerado en el volumen vehicular, alcanzando niveles críticos en algunas ciudades donde la cantidad de vehículos en ciertos puntos de la vía supera las capacidades

máximas permitidas o sobrepasa las capacidades de transporte. La extensa utilización de estos medios de transporte en diversas actividades, tanto comerciales como turísticas, ha contribuido a que los vehículos permanezcan prolongados periodos en las vías, generando un inevitable aumento en la contaminación ambiental al liberar considerables cantidades de dióxido de carbono y provocando el deterioro del paisaje urbano, entre otros impactos que inciden directamente en la salud global.

Como resultado adicional a lo mencionado, la presencia constante de ruido también se ha erigido como un componente de contaminación prevalente en la mayoría de las ciudades, especialmente originado por el transporte urbano. Este fenómeno engendra efectos perjudiciales en dimensiones fisiológicas, psicológicas, económicas, sociales y dichos impactos adversos repercuten en el entorno, la salud y la seguridad de los ciudadanos, así como en la economía, la sociedad y, de manera general, en la calidad de vida de la población que reside y desarrolla sus actividades cotidianas en entornos urbanos (Hernández-Ocampo et al., 2018, pág. 9).

Al llevar a cabo una evaluación visual en el área, se ha constatado la presencia significativa de contaminación vehicular, atribuible al elevado flujo de vehículos en la zona. En primer lugar, se destaca la emisión de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), que, aunque no clasifica como gas contaminante directo, contribuye al efecto invernadero y al calentamiento global. Además, se identifica la emisión de Monóxido de Carbono (CO) a través de los escapes de los vehículos. La acumulación de hollín en las fachadas de las viviendas es evidente, resultado del exceso de tráfico vehicular, y este fenómeno también conlleva a la generación de contaminación acústica, derivada del ruido producido por la circulación de vehículos, causando molestias a los residentes del sector.



**Figura 64:** Congestión vehicular en la Av. Huayna Cápac.

**Fuente y Elaboración:** Autoras.



**Figura 65:** Tráfico vehicular, redonde de la Av. Gil Ramírez Dávalos – Av. Héroes de Verdeloma.

**Fuente y Elaboración:** Autoras.

La existencia de talleres de mantenimiento automotriz para vehículos livianos y de bicicletas en la zona, también se percibe como un factor potencial de contaminación ambiental. Estos talleres comúnmente hacen uso de sustancias tóxicas en sus procesos, generando residuos que impactan negativamente en diversos aspectos, como la calidad del aire, la supervivencia de la vegetación, la salud de las personas y la calidad del suelo circundante. Se ha observado la presencia de residuos en las aceras adyacentes a estos talleres, lo que, además de afectar el entorno ambiental, contribuye a deteriorar la apariencia visual del entorno urbano.



**Figura 66:** Contaminación producida por talleres de mantenimiento automotriz, riego de sustancias tóxicas en veredas y calzada.

**Fuente y Elaboración:** Autoras.

### 3.10. Barreras Urbanas

Según (Massin et al., 2022), la presencia de una barrera conlleva diversas implicaciones para la accesibilidad peatonal, ya que puede dar lugar a desvíos y, por ende, aumenta así las distancias a recorrer. Estos desvíos se explican a través de dos aspectos que caracterizan a las barreras: por un lado, están las dimensiones objetivas, representadas por algún elemento físico; por otro lado, las dimensiones subjetivas, sensoriales e inmateriales que afectan la comprensión de un determinado entorno. También, es esencial distinguir entre la escala micro (inferior al tamaño de una manzana: esquina, calle) y la escala macro (barrio, ciudad, metrópolis) que implican estas estas barreras.

En el área de estudio, se han detectado elementos que contribuyen a la generación de barreras, siendo la fábrica de la Pasamanería un factor clave. La amplitud de su terreno, su conexión limitada con la estructura urbana y su escasa permeabilidad colaboran en el aislamiento social y la elevada percepción de riesgo en la zona.








**Figura 67:** Muro Perimetral de la Fábrica de Pasamanería en el Contexto Urbano.






**Fuente y Elaboración:** Autoras.

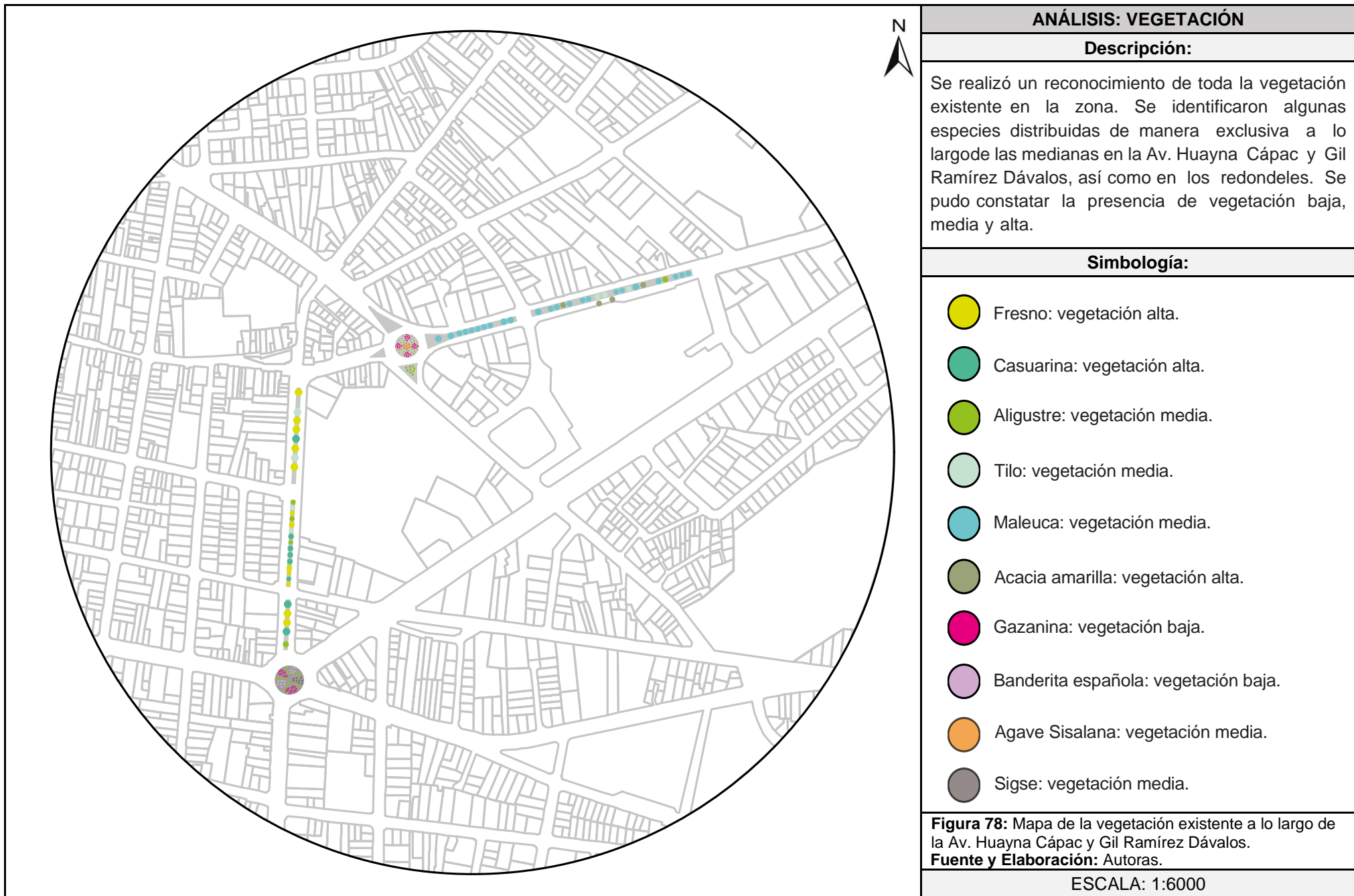
### 3.11. Análisis de la Vegetación

Tras un análisis bajo observación, se realizó un reconocimiento de toda la vegetación existente en la zona. Se identificaron algunas especies distribuidas de manera exclusiva a lo largo de las medianas en la Av. Huayna Cápac y Gil Ramírez Dávalos, así como en los redondeles. Se pudo constatar la presencia de vegetación baja, media y alta, con copas arbustivas ligeras que no obstaculizan la visibilidad. Sin embargo, es importante destacar que algunos de los árboles en la Av. Huayna Cápac presentan un estado no óptimo, evidenciándose en algunos casos que sus raíces sobresalen del ancho de la mediana y su césped está completamente deteriorado, contribuyendo así a la formación de una zona seca con vegetación escasa (Figura 78).

**Tabla 9:** Vegetación existente a lo largo a de la Av. Huayna Cápac y Gil Ramírez Dávalos.

Fotografía	Nombre	Estado			Altura	Tipo			Observaciones
		B	R	M		A	M	B	
 <p><b>Figura 68:</b> Vegetación, Casuarina. <b>Fuente y Elaboración:</b> Autoras.</p>	Casuarina			X	15 - 30 m	X			Al ser árboles de grandes raíces y al no estar situados en espacios óptimos sus raíces están sobresaliendo.
 <p><b>Figura 69:</b> Vegetación, Aligustre. <b>Fuente y Elaboración:</b> Autoras.</p>	Aligustre	X			1 - 3 m		X		No presenta gran daño significativo.
 <p><b>Figura 70:</b> Vegetación, Fresno. <b>Fuente y Elaboración:</b> Autoras.</p>	Fresno			X	15 - 20 m	X			Árbol de dimensión considerable, en algunos casos presenta deterioro en el tronco y exhibe deshidratación evidente en sus hojas.
 <p><b>Figura 71:</b> Vegetación, Tilo. <b>Fuente y Elaboración:</b> Autoras.</p>	Tilo			X	1 - 3 m		X		Su estado no es completamente bueno, ya que algunos de los arbustos presentan signos de sequedad.
 <p><b>Figura 72:</b> Vegetación, Melaleuca. <b>Fuente y Elaboración:</b> Autoras.</p>	Melaleuca	X			3 - 5 m		X		La gran parte de estos árboles se encuentra en condiciones buenas, con escasas ramas secas en muy pocos casos.

	<p>Acacia Amarilla</p>	<p>X</p>			<p>10 - 15 m</p>	<p>X</p>		<p>Árboles de grandes raíces, presencia de ciertas ramas secas.</p>
<p><b>Figura 73:</b> Vegetación, Acacia amarilla.</p> <p><b>Fuente y Elaboración:</b> Autoras.</p>								
	<p>Gazanina</p>	<p>X</p>			<p>20 cm</p>		<p>X</p>	<p>No presentan gran daño significativo, se encuentran ubicados gran parte en los redondeles.</p>
	<p>Banderita Española</p>	<p>X</p>			<p>0.50 - 1 m</p>		<p>X</p>	<p>No presentan gran daño significativo, se encuentran ubicados gran parte en los redondeles.</p>
	<p>Agave Sisalana</p>	<p>X</p>			<p>1 - 2 m</p>		<p>X</p>	<p>Si daño significativo, se encuentran ubicados únicamente en el redondel de la Av. Gil Ramírez Dávalos.</p>
	<p>Sigse</p>	<p>X</p>			<p>0.13 - 2 m</p>		<p>X</p>	<p>Si daño significativo, se encuentran ubicados únicamente en el redondel de la Chola Cuencana.</p>
<p><b>Figura 77:</b> Planta de Sigse.</p> <p><b>Fuente y Elaboración:</b> PlanNet.org.</p> <p><b>Fuente y Elaboración:</b> Autor.</p>								



## 3.12. Movilidad

### 3.12.1. Transporte Público

La zona de estudio presenta una destacada conectividad con el resto de la ciudad, estableciendo vínculos directos con el transporte público, especialmente el sistema de buses urbanos. Se destaca la considerable presencia de diversas líneas de buses que atraviesan la zona, sirviendo tanto como puntos de entrada como de salida, y en algunos casos, actuando como estaciones finales para estas líneas. Algunas de las líneas que circulan en este sector incluyen: L1, L2, L8, L10, L12, L18, L19, L22, L25, L28, L29, L32, L33, L50 y 100. Además, es relevante mencionar la presencia del Tranvía, que atraviesa el redondel de la Chola Cuencana. En resumen, la zona experimenta un flujo significativo de vehículos públicos, ya que cada línea de autobús recorre el sector aproximadamente cada 15 a 20 minutos, evidenciando así la frecuencia y diversidad de las rutas de buses que operan en diferentes momentos del día (Figura 79).

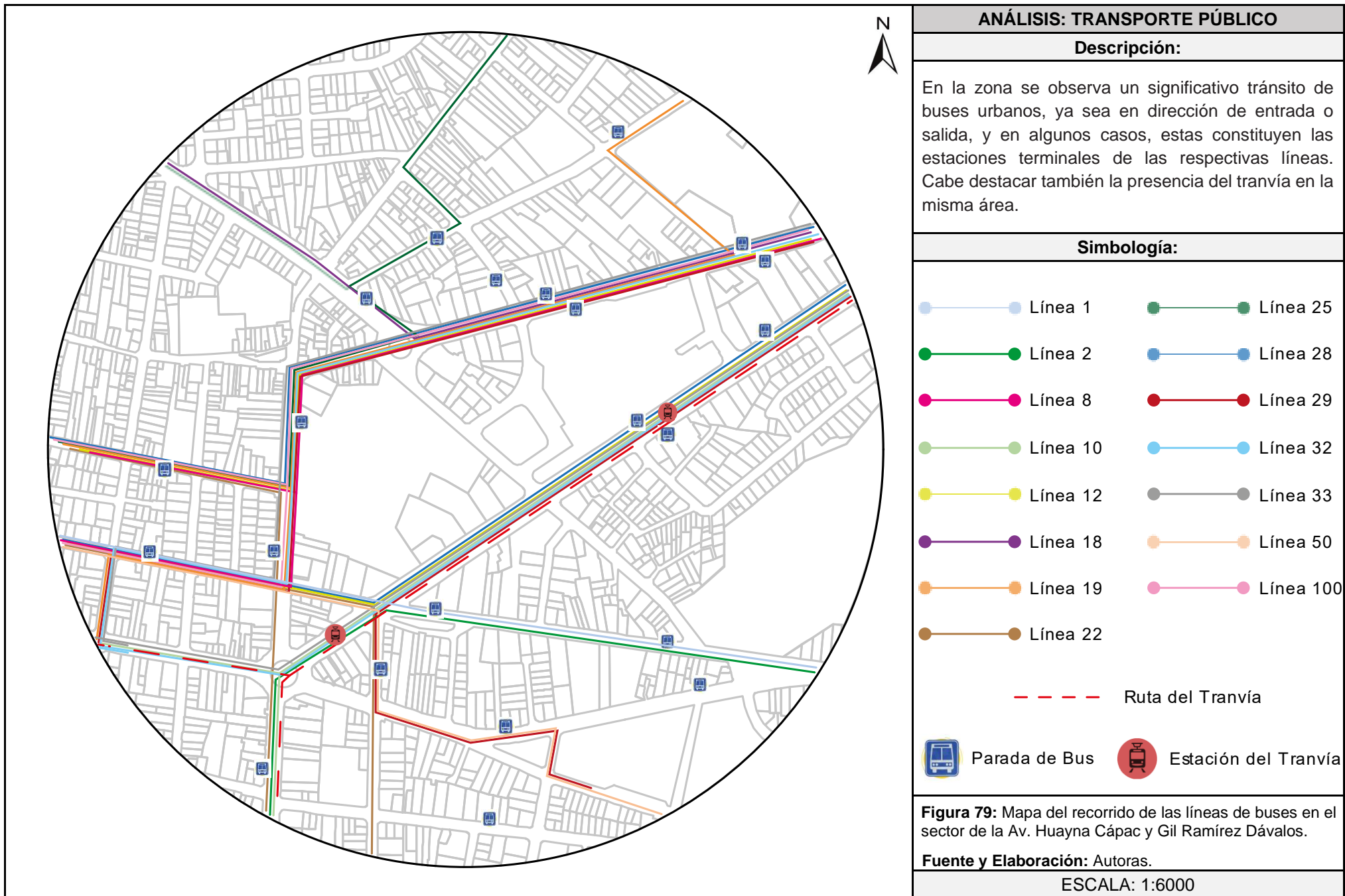
### 3.12.2. Flujo Vehicular

Con el objetivo de evaluar la dinámica de movilidad en la zona de estudio, se ha llevado a cabo un conteo vehicular. Este proceso implica registrar y cuantificar la cantidad de vehículos que transitan por la zona en intervalos específicos durante el día. Los resultados del conteo indican que la Av. Huayna Cápac experimenta el mayor flujo vehicular alrededor del mediodía, destacando principalmente la presencia de vehículos livianos. Este enfoque técnico proporciona una visión detallada de los patrones de movilidad en la zona y contribuye a una comprensión más completa de la situación vehicular.

**Tabla 10:** Conteo vehicular registrado a lo largo a de la Av. Huayna Cápac y Gil Ramírez Dávalos.

Calle		Flujo Vehicular				
		8:00 – 9:00 am	10:00 – 11:00 am	12:00 – 13:00 pm	6:00 – 7:00 pm	Total
Av. Huayna Cápac	Vehículos livianos	348	684	814	526	2372
	Vehículos pesados	37	48	59	41	185
Av. Gil Ramírez Dávalos	Vehículos livianos	316	490	510	441	1757
	Vehículos pesados	46	53	61	30	190

**Fuente y Elaboración:** Autoras.



**ANÁLISIS: TRANSPORTE PÚBLICO**

**Descripción:**

En la zona se observa un significativo tránsito de buses urbanos, ya sea en dirección de entrada o salida, y en algunos casos, estas constituyen las estaciones terminales de las respectivas líneas. Cabe destacar también la presencia del tranvía en la misma área.

**Simbología:**

- Línea 1
- Línea 2
- Línea 8
- Línea 10
- Línea 12
- Línea 18
- Línea 19
- Línea 22
- Línea 25
- Línea 28
- Línea 29
- Línea 32
- Línea 33
- Línea 50
- Línea 100
- Ruta del Tranvía
- Parada de Bus
- Estación del Tranvía

**Figura 79:** Mapa del recorrido de las líneas de buses en el sector de la Av. Huayna Cápac y Gil Ramírez Dávalos.

**Fuente y Elaboración:** Autoras.

ESCALA: 1:6000

### 3.13. Determinación de Puntos Estratégicos FODA

**Tabla 11:** Matriz FODA sobre el diagnóstico y análisis en la Av. Huayna Cápac y Gil Ramírez Dávalos.

	<b>FORTALEZAS</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Existe el servicio de una infraestructura completa.</li> <li>- Sector con una topografía plana.</li> <li>- Predominancia del uso de suelo comercial de tipo formal.</li> <li>- Presencia de cerramiento totalmente cubierto, que reduce la contaminación y protección contra agentes climáticos hacia el interior de la propiedad.</li> <li>- Sector dotado por una variedad de equipamientos.</li> <li>- La poca vegetación del lugar se ha adaptado a las condiciones naturales del sector.</li> <li>- Existe una variedad de medios de transporte.</li> <li>- Elevada mixtidad de usos de suelo residencial, comercial e industrial.</li> <li>- Predios con accesibilidad directa hacia los medios de transporte.</li> </ul>
<b>Internas</b>	<b>DEBILIDADES</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Usos de suelo no alineadas con las necesidades y demandas actuales del lugar.</li> <li>- Presencia de vías bidireccionales que aumentan la cantidad de tráfico en el sector.</li> <li>- Presencia de industrias dedicadas al servicio de reparación y mantenimiento como talleres mecánicos.</li> <li>- Los comercios dedicados al mantenimiento vehicular generan altos niveles de contaminación ambiental.</li> <li>- Existencia de contaminación por CO2 y polución que afecta la imagen urbana y reduce la vegetación.</li> <li>- Presencia de medianas no funcionales.</li> <li>- Ausencia de mobiliario urbano.</li> <li>- Disminuido espacio de planificación.</li> <li>- Mantenimiento reducido de las vías.</li> <li>- Sistema de señalización y semaforización deficiente.</li> <li>- Altos niveles de tráfico que producen accidentes.</li> </ul>
	<b>OPORTUNIDADES</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Actualización del Plan de Uso y Gestión del Suelo de la ciudad de Cuenca del año 2022.</li> <li>- Sector con un alto potencial económico para aumentar el turismo.</li> <li>- La Av. Huayna Cápac y Gil Ramírez Dávalos son consideradas como vías principales que conectan a diferentes puntos de la ciudad.</li> <li>- Plan de Movilidad y espacios públicos de Cuenca 2015, que vincula estrategias para mejorar la movilidad, vialidad, accesibilidad.</li> </ul>
<b>Externas</b>	<b>AMENAZAS</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Factores climáticos que comprometen la supervivencia de las especies, y afectan la seguridad vial.</li> <li>- Carencia de recursos financieros por parte de las autoridades para el mantenimiento adecuado de las áreas verdes.</li> <li>- Desarrollo urbano acelerado que aumenta la presión sobre la infraestructura vial.</li> <li>- Alta dependencia del automóvil como medio de transporte principal.</li> <li>- Altos niveles de congestión vehicular, ocasionando intersecciones conflictivas.</li> <li>- Presencia de zonas con tolerancia informal.</li> <li>- Presencia de inseguridad.</li> <li>- Inexistencia de control de las autoridades para controlar las zonas inseguras.</li> </ul>

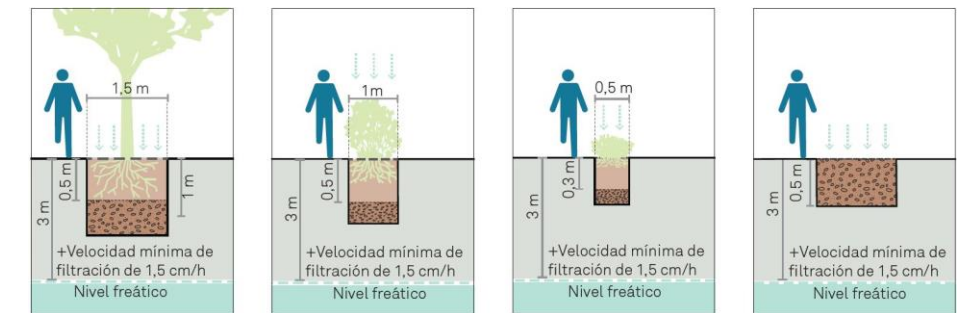
**Fuente y Elaboración:** Autoras.

## CAPÍTULO IV. PROPUESTA A NIVEL DE ANTEPROYECTO

### 4.1. Estrategias y Criterios de Intervención en la Av. Huayna Cápac y Gil Ramírez Dávalos

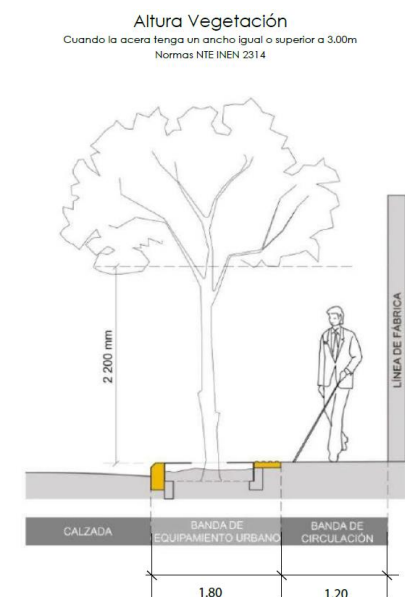
**Tabla 12:** Tabla de estrategias y criterios de intervención para la Av. Huayna Cápac y Gil Ramírez Dávalos.

Problemas	Objetivos	Estrategias	Proyecto	Dimensionamiento / Gráfico
Usos de suelo no alineados con las necesidades y demandas actuales del sector.	Fortalecer la presencia de actividades económicas ligadas al encuentro y la interacción social, que promuevan el turismo dentro del sector.	Regular el uso de suelo, a través del Plan de Uso y Gestión del Suelo de la Ciudad de Cuenca del año 2022.	Establecer una normativa a fin al uso actual predominante en la localidad, que regule de manera específica y acorde con las características del entorno.	Propuesta sobre un cambio de uso de suelo para el sector, destinado a promover el comercio turístico.
Altos índices de congestión vehicular, generando la presencia de intersecciones conflictivas, afectando la fluidez y seguridad.	Reducir significativamente los niveles de congestión vehicular, aprovechando la topografía del lugar para mitigar las intersecciones conflictivas.	Diseño de soluciones en las intersecciones con alto tráfico, que ayude a reducir los niveles de congestión.	- Direccionamiento de tráfico en intersección: Av. Huayna Cápac y Calle Pío Bravo. - Direccionamiento de tráfico: Calle El Rollo, Av. Huayna Cápac y Gil Ramírez Dávalos. - Direccionamiento de tráfico en el Redondel de la Av. Gil Ramírez Dávalos.	Área aproximada de cada intersección conflictiva: - Av. Huayna Cápac y Calle Pío Bravo: 212.54 m <sup>2</sup> - Calle El Rollo, Av. Huayna Cápac y Gil Ramírez Dávalos: 1232.10 m <sup>2</sup> - Redondel de la Av. Gil Ramírez Dávalos: 2536.90 m <sup>2</sup>
		Diseño de un nuevo sistema de movilidad de transporte público.	Rediseño del recorrido de las líneas: L1, L2, L8, L10, L12, L18, L19, L22, L25, L28, L29, L32, L33, L50 y 100.	Propuesta de un sistema de movilidad de transporte público para el sector.



**Figura 80:** Dimensionamiento mínimo para la franja vegetal, espacio público.

**Fuente y Elaboración:** (Bloomberg & Sadik-Khan, 2016).



**Figura 81:** Altura vegetación, cuando la acera tenga un ancho igual o superior a 3m.

**Fuente y Elaboración:** (INEN, 2017).

Existencia de contaminación acústica y ambiental por CO<sub>2</sub>, que afecta la imagen urbana y reduce la vegetación.

Disminuir de manera considerable los elevados índices de contaminación mediante el establecimiento de elementos naturales que se adapten a la condición local.

Diseño de calles sostenibles, mediante el aumento de vegetación en cada tramo.

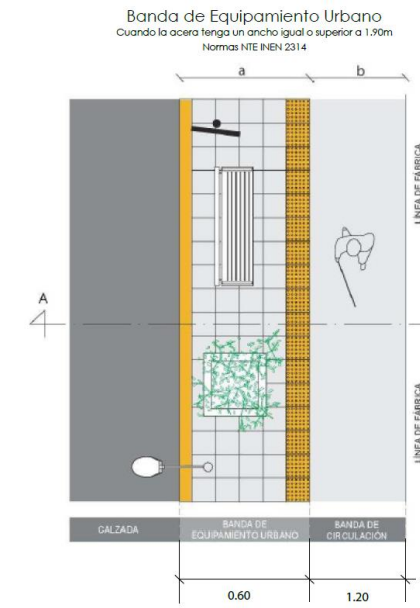
- Asignar un espacio verde en cada tramo a lo largo de la zona peatonal para servir como barrera, utilizando jardineras con vegetación baja y alta.
- Implementación de vegetación baja a lo largo de la mediana, y árboles de altura media en jardineras.
- Vegetación alta integrada en mobiliario urbano de descanso.

Espacio disminuido de planificación.

Incentivar la creación de espacios públicos más dinámicos, aprovechando el predominio del uso de suelo comercial, con el propósito de fomentar la interacción social y estimular diversas actividades comerciales.

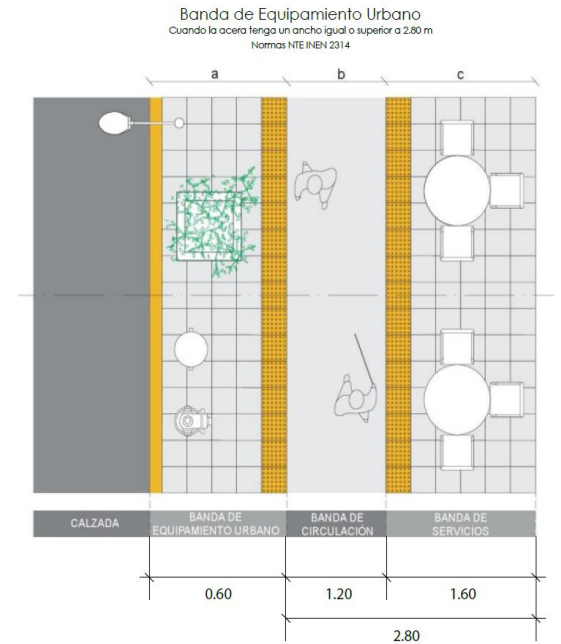
Diseño de calles multimodales que ayuden a incrementar el espacio para el comercio y el uso público, contribuyendo a una mejor calidad de vida y crecimiento económico.

- Reducción de carriles y ensanchamiento de veredas en las dos avenidas.
- Integración de una franja peatonal accesible.
- Implementación de zonas de descanso.
- Extensión del uso comercial en planta baja.
- Ampliación de la mediana de la Av. Gil Ramírez Dávalos y eliminación en la Av. Huayna Cápac.
- Integración de estacionamientos para vehículos livianos.



**Figura 83:** Banda de equipamiento urbano, cuando la acera es igual o superior a 1.90m.

Fuente y Elaboración: (INEN, 2017).



**Figura 82:** Banda de equipamiento urbano, cuando la acera es igual o superior a 2.80m.

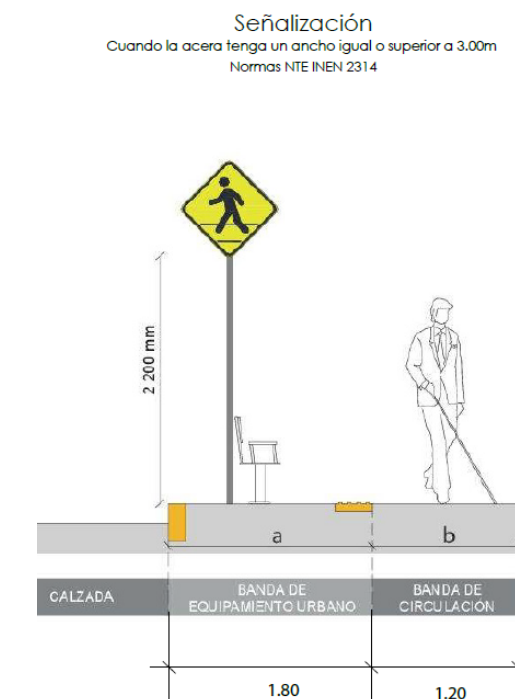
Fuente y Elaboración: (INEN, 2017).

Sistema de señalización, iluminación y semaforización deficiente.

Optimizar el sistema de señalización, iluminación y semaforización con el fin de mejorar la eficiencia, seguridad y fluidez del tráfico tanto vehicular como peatonal.

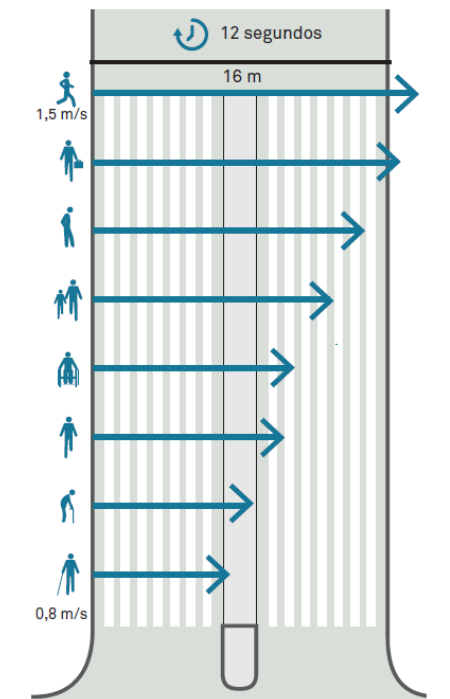
Mejoramiento de los ciclos semafóricos y de la señalización vial conforme a las normativas del Instituto Ecuatoriano de Normalización.

- Integración de señalización vial vertical que incluye indicadores de "pare", "ceda el paso", límites de velocidad y señalización complementaria en los costados de la calle.
- Implementación de ciclos semafóricos cortos, con una duración de 60s, minimizando los tiempos de espera.



**Figura 84:** Señalización vertical, cuando la acera tenga un ancho igual o superior a 3m.

Fuente y Elaboración: (INEN, 2017).



**Figura 85:** Distancia que las personas pueden caminar en un ciclo semafórico de 12 s, con vías de 16m.

Fuente y Elaboración: (Bloomberg & Sadik-Khan, 2016).

Incorporar un alumbrado uniforme para los peatones y conductores.

- Implementación de iluminación a dos niveles, proporcionando uniformidad tanto para la zona peatonal como para las vías de circulación vehicular.

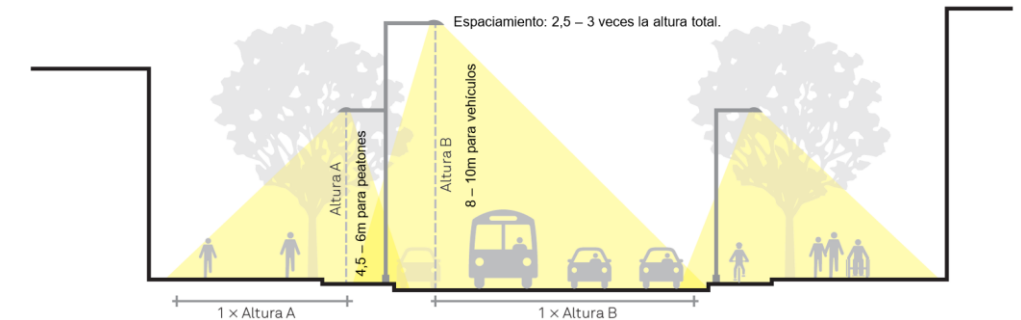


Figura 86: Medida mínima de la altura y espaciamento de un poste de luz.

Fuente y Elaboración: (Bloomberg & Sadik-Khan, 2016).

Carencia de mobiliario urbano adecuado (paradas de buses, bancas de descanso).

Proporcionar un ambiente seguro y limpio para los usuarios durante sus momentos de espera e interacción social, ofreciendo protección contra el clima.

Diseño de mobiliarios urbanos funcionales para los usuarios.

- Implementación de un mobiliario de parada de bus funcional para todos los usuarios con una estructura metálica, madera, cubierta, zona de estancia.  
- Colocación de una serie de bancas a lo largo de la zona peatonal e islas de descanso alternándolos con los espacios de estacionamiento.

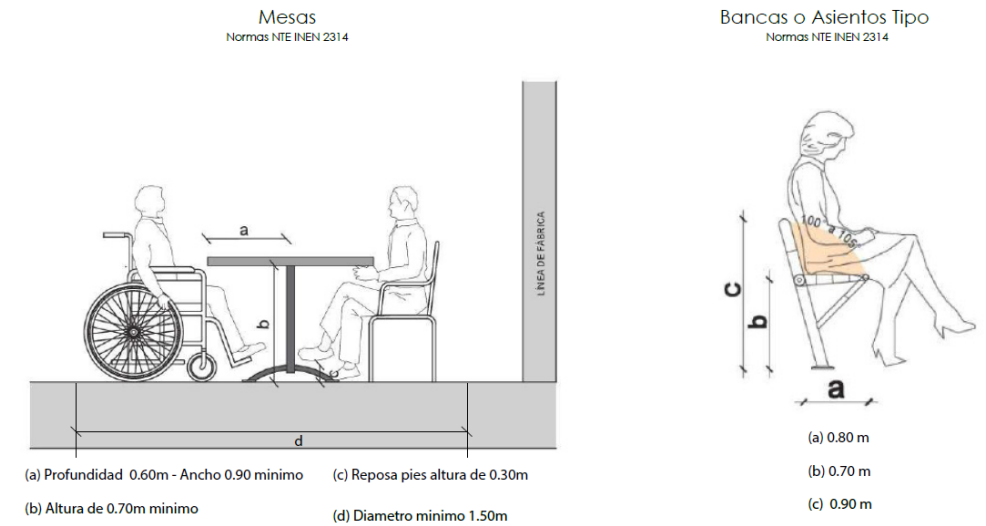


Figura 87: Medidas mínimas para bancas públicas y mesas, espacio público.

Fuente y Elaboración: (INEN, 2017).

Mantenimiento deficiente de las vías.

Implementar medidas para mejorar la infraestructura vial con el fin de abordar y solucionar los problemas derivados del mantenimiento deficiente de las vías, promoviendo la seguridad y eficiencia del tránsito vehicular y peatonal.

Mejorar la infraestructura vial.

- Diseño de una calle compartida, elevando la calzada en una sola plataforma.  
- Crear un proyecto de regeneración vial mediante el uso de adoquines de piedra gris prefabricados con la combinación de bordillos de piedra de canto rodado.  
- Colocación de refugios peatonales en la mediana.  
- Ubicar señalética direccional en las vías mediante las normas INEN para mejorar la orientación y seguridad de los conductores y peatones.

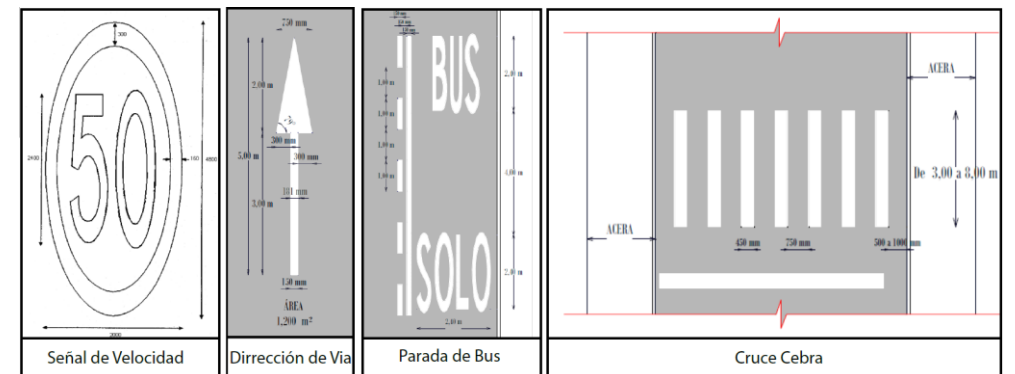


Figura 88: Medidas, señalética vial horizontal.

Fuente y Elaboración: (INEN, 2011).

Fuente y Elaboración: Autoras.

#### 4.1.1. Propuesta: Cambio de Uso de Suelo

De acuerdo con el Plan de Uso y Gestión del Suelo de la Ciudad de Cuenca del año 2022, el área de análisis correspondiente al polígono de intervención CH-R2 exhibe una zonificación principal de uso mixto, que abarca actividades residenciales, comerciales y de servicios. Por otro lado, el sector E-25 se caracteriza por un uso principal múltiple, que comprende actividades comerciales, residenciales y de producción.

**Tabla 13:** Asignación de Usos de Suelo para Suelo Urbano Centro.

CH-R2	Mixto	RAD; COM_2B; SERV_2A; SERV_3A; SERV_4A; SERV_4B; SERV_10A; SERV_10B; EQU_2; EQU_9;	COM_1; COM_2A; COM_6A; SERV_1A; SERV_5A; SERV_8; SERV_11A; SERV_11B; SERV_12; SERV_14A; EQU_1; EQU_3; EQU_4; EQU_7; CONSERV_ARQ; CONSERV_TRAD	COM_3A; COM_3B; COM_4A; COM_5A; COM_5B; COM_8A; COM_9A; COM_10A; COM_11A; COM_12A; SERV_1B; SERV_2B; SERV_3B; SERV_5B; SERV_6; SERV_7A; SERV_7B; SERV_9; SERV_10A; SERV_10B; SERV_14B; SERV_14C; SERV_15B; SERV_18; SERV_19A; SERV_19B; SERV_20A; SERV_22A; SERV_24; SERV_25; SERV_26; SERV_27A; SERV_27B; SERV_28A; SERV_29A; SERV_29B; SERV_30; SERV_31; SERV_32; EQU_5; EQU_6; EQU_8; EQU_11; PA_T1; PA_T2; I TIPO A; I TIPO B; AG_01_A	En el anexo 7.1 correspondiente al Listado de usos de suelo, actividades y condiciones; se encuentra el código del grupo al que pertenece; la descripción de las actividades del grupo y sus condiciones para el emplazamiento Las actividades que no estén descritas como usos principales; complementarios y restringidos; se entenderán como usos prohibidos.
-------	-------	--	---	--	---

Fuente y Elaboración: (PDOT PUGS, 2022).

**Tabla 14:** Asignación de Usos de Suelo para Suelo Urbano Este.

E-25	R1 Residencial	RBD; RMD; RAD	COM_1; COM_2A; COM_2B; COM_3A; SERV_1A; SERV_1B; SERV_2A; SERV_3A; SERV_4A; CONSERV_TRAD EQU_1; EQU_3; EQU_4; EQU_5; EQU_7;	COM_3B; COM_4A; COM_5A; COM_6A; COM_8A; COM_8B; COM_9A; COM_10A; COM_11A; COM_12A; SERV_2B; SERV_3B; SERV_4B; SERV_5A; SERV_5B; SERV_6; SERV_7A; SERV_7B; SERV_8; SERV_9; SERV_10A; SERV_10B; SERV_11A; SERV_11B; SERV_12; SERV_14A; SERV_14B; SERV_15A; SERV_15B; SERV_16A; SERV_16B; SERV_18; SERV_19A; SERV_19B; SERV_20A; SERV_20B; SERV_22A; SERV_22B; SERV_23; SERV_24; SERV_25; SERV_26; SERV_27A; SERV_27B; SERV_28A; SERV_28B; SERV_29A; SERV_29B; SERV_30; SERV_31; SERV_32; SERV_34; EQU_2; EQU_10; EQU_6. EQU_8; EQU_9; EQU_11; PA_T1; PA_T2; I TIPO A; I TIPO B; AG_01_A	En el anexo 7.1 correspondiente al Listado de usos de suelo, actividades y condiciones; se encuentra el código del grupo al que pertenece; la descripción de las actividades del grupo y sus condiciones para el emplazamiento Las actividades que no estén descritas como usos principales; complementarios y restringidos; se entenderán como usos prohibidos.
------	----------------	---------------	--	--	---

Fuente y Elaboración: (PDOT PUGS, 2022).

Basado en el análisis del sitio realizado en el capítulo III, se ha constatado que el crecimiento urbano a lo largo de los años ha generado nuevas necesidades en el sector, lo cual lo posiciona como un prometedor destino turístico y comercial, especialmente debido a su ubicación en el límite del centro histórico. En vista de esto, se plantea la necesidad de realizar ajustes en el listado de Usos de Suelo, Actividades y Condiciones presentes en el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT). Específicamente, se propone una modificación en los códigos COM\_2A y COM\_2B, con la finalidad de eliminar los usos destinados a la venta, mantenimiento y reparación de vehículos livianos (Tabla 15).

**Tabla 15: Listado de Usos de Suelo, Actividades y Condiciones (Comercio).**

<p style="text-align: center;"><b>COMERCIO GENERAL</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>COMERCIO AFINES A LA VIVIENDA Y CONSUMO PERSONAL NO ALIMENTICIOS AL POR MENOR</b></p>	<p><b>CATEGORÍA A.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Farmacia</li> <li>• Botica</li> <li>• Droguería</li> <li>• Papelería, materiales escolares y de oficina en comercios especializados de venta directa al consumidor</li> <li>• Librería venta y exhibición libros y revistas.</li> <li>• Bazar para venta y servicio de decoración y accesorios para compromisos sociales</li> <li>• Bazar para venta de artículos y elementos de decoración para el hogar</li> <li>• Bazar para venta artículos y accesorios de arte, manualidades y artesanías.</li> <li>• Bazar para venta lanas, accesorios y elementos para tejer.</li> <li>• Papelería, materiales escolares y de oficina en comercios especializados de venta directa al consumidor.</li> <li>• Local para venta de ropa confeccionada y accesorios</li> <li>• Local para venta calzado.</li> <li>• Local para venta de artículos de cuero.</li> <li>• Local para venta de artículos de madera.</li> <li>• Local para venta de artículos metálicos.</li> <li>• Local para venta de textiles (telas) y accesorios para la confección.</li> <li>• Local para venta de cortinas, persianas, para el hogar y la oficina.</li> <li>• Local para venta de joyas, relojes, bisuterías, etc.</li> <li>• Local para venta de equipos de telefonía celular y accesorios (puede incluir mantenimiento o reparación).</li> <li>• Local para venta de equipos de computación, accesorios y suministros. (Puede incluir mantenimiento o reparación).</li> <li>• Local para venta de dispositivos de música, instrumentos, de video y suministros complementarios.</li> <li>• Local para venta de artículos vintage, anticuarios y accesorios de segunda mano el hogar.</li> <li>• Local para venta de muebles</li> <li>• Local para venta de artesanías</li> <li>• Local para venta Electrodomésticos.</li> <li>• Local para venta de utensilios de cocina y/o accesorios de uso gastronómico.</li> <li>• Local para venta de equipos para bares, hoteles y restaurante.</li> <li>• Local para venta de materiales, accesorios y equipos para instalaciones eléctricas.</li> <li>• Local para venta de equipos, e implementos de seguridad.</li> <li>• Local para venta de equipos, e implementos de señalización para seguridad contra incendios.</li> <li>• Local para venta de productos plásticos.</li> <li>• Local para venta de juguetes.</li> <li>• Local para venta de herramientas manuales e implementos para la construcción</li> <li>• Local para venta de mobiliario de exhibición y frigoríficos para uso comercial.</li> <li>• Local para venta de productos cosméticos, perfumes y de estética, directa al consumidor.</li> <li>• Local para venta de pañales y accesorios para bebés.</li> <li>• Local para venta de equipos, instrumental médico y accesorio.</li> <li>• Local para venta de equipos e implementos uso ortopédico.</li> <li>• Local para venta de equipos e implementos de uso odontológico.</li> <li>• Local para venta de artículos y accesorios ópticos.</li> <li>• Local para venta de productos e implementos de limpieza.</li> <li>• Local para venta de productos e implementos para mascotas.</li> <li>• Local para venta de productos e implementos para uso agrícola</li> <li>• Local de floristerías para venta de arreglos florales y plantas ornamentales.</li> <li>• Locales para venta y alquiler de videos.</li> <li>• Venta de productos, accesorios y variedades por internet.</li> <li>• Locales de venta de productos y accesorio para mantenimiento vehicular (no incluye servicio)</li> <li>• Locales de venta de productos químicos y agropecuarios, que no requieren condiciones especiales de manejo y de venta directa al consumidor</li> <li>• Local de colchones</li> <li>• Local de productos y accesorios para mantenimiento vehicular (no incluye servicio)</li> <li>• Local de venta de llantas para vehículos livianos (no incluye servicio).</li> </ul>	<p><b>Comercio al por menor en locales de aprovisionamiento a la vivienda y de consumo personal de venta directa al consumidor de alcance barrial.</b></p> <p><b>Condiciones para las actividades de alcance barrial o de proximidad:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Norma ecuatoriana NEC y Anexo de Normas de Arquitectura y Urbanismo</li> <li>• Área de ocupación hasta 100m2.</li> <li>• Nivel de servicio 300m; desde la vivienda o lugar de trabajo se recorre una corta distancia para acceder a este servicio, generalmente se accede a pie, es un servicio de proximidad o cotidiano.</li> <li>• El local o establecimiento superior al área neta deberá cumplir las Normas de Arquitectura y Urbanismo del cantón Cuenca y de acuerdo a su complejidad para el desarrollo y determinantes de ocupación se deberá presentar estudios complementarios como: Empresa Eléctrica, Etapa EP, Comisión de Gestión Ambiental, Dirección de Riesgos, Dirección de Movilidad, EMAC, Bomberos y otros según el tipo de actividad y área.</li> <li>• Para el funcionamiento de las actividades se considerará los requisitos vigentes emitidos por cada nivel de gobierno, y la prevalencia de las competencias según el nivel jerárquico. Estos requisitos emitidos para el buen funcionamiento de la actividad tiene la finalidad de precautelar la compatibilidad armónica de actividades en relación a los posibles impactos ambiental, urbanísticos, social, de seguridad y de salubridad entre otros, que pudieran generarse.</li> <li>• Prohibición de ocupación del espacio público y retro frontal para el desarrollo de la actividad.</li> </ul>
<p style="text-align: center;"><b>COMERCIO GENERAL</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>COMERCIO AFINES A LA VIVIENDA Y CONSUMO PERSONAL NO ALIMENTICIOS AL POR MENOR</b></p>	<p><b>CATEGORÍA B.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Farmacia</li> <li>• Botica</li> <li>• Droguería</li> <li>• Papelería, materiales escolares y de oficina en comercios especializados de venta directa al consumidor</li> <li>• Librería venta y exhibición libros y revistas.</li> <li>• Bazar para venta y servicio de decoración y accesorios para compromisos sociales</li> <li>• Bazar para venta de artículos y elementos de decoración para el hogar.</li> <li>• Bazar para venta lanas, accesorios y elementos para tejer.</li> <li>• Papelería, materiales escolares y de oficina en comercios especializados de venta directa al consumidor.</li> <li>• Local para venta de ropa confeccionada y accesorios.</li> <li>• Local para venta calzado.</li> <li>• Local para venta de artículos de cuero.</li> <li>• Local para venta de artículos de madera.</li> <li>• Local para venta de artículos metálicos.</li> <li>• Local para venta de textiles (telas) y accesorios para la confección.</li> <li>• Local para venta de cortinas, persianas, para el hogar y la oficina.</li> <li>• Local para venta de joyas, relojes, bisuterías, etc.</li> <li>• Local para venta de equipos de telefonía celular y accesorios (puede incluir mantenimiento o reparación).</li> <li>• Local para venta de equipos de computación, accesorios y suministros. (Puede incluir mantenimiento o reparación).</li> <li>• Local para venta de dispositivos de música, instrumentos, de video y suministros complementarios.</li> <li>• Local para venta de artículos vintage, anticuarios y accesorios de segunda mano el hogar.</li> <li>• Local para venta de muebles</li> <li>• Local para venta de artesanías</li> <li>• Local para venta electrodomésticos.</li> <li>• Local para venta de utensilios de cocina y/o accesorios de uso gastronómico.</li> <li>• Local para venta de equipos para bares, hoteles y restaurante.</li> <li>• Local para venta de materiales, accesorios y equipos para instalaciones eléctricas.</li> <li>• Local para venta de equipos, e implementos de seguridad.</li> <li>• Local para venta de equipos, e implementos de señalización para seguridad contra incendios.</li> <li>• Local para venta de productos plásticos.</li> <li>• Local para venta de juguetes.</li> <li>• Local para venta de herramientas manuales e implementos para la construcción</li> <li>• Local para venta de mobiliario de exhibición y frigoríficos para uso comercial.</li> <li>• Local para venta de productos cosméticos, perfumes y de estética, directa al consumidor.</li> <li>• Local para venta de pañales y accesorios para bebés.</li> <li>• Local para venta de equipos, instrumental médico y accesorio.</li> <li>• Local para venta de equipos e implementos uso ortopédico.</li> <li>• Local para venta de equipos e implementos de uso odontológico.</li> <li>• Local para venta de artículos y accesorios ópticos.</li> <li>• Local para venta de productos e implementos de limpieza.</li> <li>• Local para venta de productos e implementos para mascotas.</li> <li>• Local para venta de productos e implementos para uso agrícola</li> <li>• Local de floristerías para venta de arreglos florales y plantas ornamentales.</li> <li>• Locales para venta y alquiler de videos.</li> <li>• Venta de productos, accesorios y variedades por internet.</li> <li>• Locales de venta de productos y accesorio para mantenimiento vehicular (no incluye servicio)</li> <li>• Locales de venta de productos químicos y agropecuarios, que no requieren condiciones especiales de manejo y de venta directa al consumidor</li> <li>• Local de colchones</li> <li>• Local de productos y accesorios para mantenimiento vehicular (no incluye servicio)</li> <li>• Local de venta de llantas para vehículos livianos (no incluye servicio).</li> </ul>	<p><b>Comercio al por menor en locales de aprovisionamiento a la vivienda y de consumo personal de venta directa al consumidor de alcance sectorial.</b></p> <p><b>Condiciones para las actividades de alcance sectorial:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Norma ecuatoriana NEC y Anexo de Normas de Arquitectura y Urbanismo</li> <li>• Área de ocupación superior a 100m2.</li> <li>• Nivel de servicio 500m; desde la vivienda o lugar de trabajo se recorre una corta distancia para acceder a este servicio, generalmente se accede a pie, es un servicio de proximidad o cotidiano.</li> <li>• El local o establecimiento superior al área neta deberá cumplir las Normas de Arquitectura y Urbanismo del cantón Cuenca y de acuerdo a su complejidad para el desarrollo y determinantes de ocupación se deberá presentar estudios complementarios como: Empresa Eléctrica, Etapa EP, Comisión de Gestión Ambiental, Dirección de Riesgos, Dirección de Movilidad, EMAC, Bomberos y otros según el tipo de actividad y área.</li> <li>• Local o establecimiento superior a 500m2, se deberá cumplir con el Estudio de Impacto de Movilidad de acuerdo a las determinantes emitidas por la Dirección General de Gestión de Movilidad</li> <li>• Para el funcionamiento de las actividades se considerará los requisitos vigentes emitidos por cada nivel de gobierno, y la prevalencia de las competencias según el nivel jerárquico. Estos requisitos emitidos para el buen funcionamiento de la actividad tiene la finalidad de precautelar la compatibilidad armónica de actividades en relación a los posibles impactos ambiental, urbanísticos, social, de seguridad y de salubridad entre otros, que pudieran generarse.</li> <li>• Prohibición de ocupación del espacio público y retro frontal para el desarrollo de la actividad.</li> <li>• Los locales ubicados con frente a una vía estatal deberá respetar el derecho de vía establecido.</li> <li>• Se prohíbe el ingreso directo desde una vía estatal, pudiendo generar un carril de desaceleración e incorporación.</li> </ul>

Fuente y Elaboración: (PDOT PUGS, 2022).



#### 4.1.2. Propuesta de Vegetación

En relación a la vegetación propuesta para la barrera de protección en cada tramo, se han considerado una serie de factores que describen árboles nativos con una forma columnar y una copa de tamaño medio, especialmente adaptados a climas templados y en su mayoría de hoja caduca, capaces de resistir los efectos de la contaminación. Estos árboles no solo cumplen una función estética, sino que también forman parte de los elementos de descanso y estancia, tomando en cuenta que no afecten la pavimentación con sus raíces y se ha considerado la distancia mínima necesaria entre las construcciones y la plantación para evitar daños en las estructuras edificadas. Además, se ha llevado a cabo la conservación y reubicación de ciertas especies vegetales que se encuentran en la mediana de la Av. Gil Ramírez Dávalos.

Por otro lado, se han escogido especies ornamentales que complementen el recorrido en pequeñas jardineras, con características específicas como resistencia a los factores ambientales externos, mantenimiento moderado, capacidad de adaptación al suelo existente y una paleta de colores neutrales (Figura 100). Entre las principales ventajas que ofrece esta variedad vegetal se encuentran:

- Creación de un eje verde diverso, con la presencia de especies vegetales de diferentes alturas que contribuyen a la armonía del espacio público.
- Mayor actividad peatonal gracias a la inclusión de árboles en el mobiliario urbano.
- Generación de áreas de confort durante las horas de mayor radiación solar debido a la presencia de árboles en la zona urbana.
- Captación de fauna hacia el lugar.
- Mejora de la calidad ambiental mediante la reducción de la contaminación provocada por el tráfico vehicular en las vías con límites de velocidad de 30 km/h.

**Tabla 16:** Tipología de Vegetación a implantarse en el proyecto.

	Foto	Nombre	Familia /Origen	Uso	Descripción
Árboles de Forma Columnar		Álamo Blanco	Autóctona	Soporta terrenos con drenaje medio y polución urbana.	Altura: 10m Copa: 2m -Distancia mínima de 2m a edificaciones. -Tipo de hoja caduca. -Amarillo verdoso.
		Aliso	Autóctona	Soporta terrenos inundados, puede estar en temperaturas bajas.	Altura: 4m Copa: 2m - Ornamental. - Frondoso. - Colorido.

Árboles Ornamentales



**Figura 91:** Árbol Ornamental, Piruétano.

**Fuente:** INaturalistEc

Piruétano Autóctona

No tiene afec- ciones hacia la salud, adapta- bles a ambiente fresco.

Altura: 3m - 8m  
Copa: 3 m - 5 m

-Distancia mínima de 2m a edificaciones.  
-Tipo de hoja caduca.  
-Blanco, Verdoso.



**Figura 92:** Árbol, Chopo negro.

**Fuente:** INaturalistEc

Chopo Negro Autóctona

Soporta terre- nos con drenaje medio y polución urbana e industrial. Resistente al viento.

Altura: 10m - 15 m  
Copa: 3 m

-Distancia mínima de 2m a edificaciones.  
-Tipo de hoja caduca.  
-Amarillo verdoso.



**Figura 93:** Árbol ornamental de Arupo.

**Fuente:** INaturalistEc

Arupo Nativo

Ubicado en las partes medias del conjunto y plazas. Se adapta rápidamente al suelo.

Altura: 6m  
Copa: 4m

-Responde bien a la poda.  
-Resiste épocas secas.  
-Requiere de un ambiente soleado.

Plantas Ornamentales



**Figura 94:** Vegetación, Guaylug

**Fuente:** INaturalistEc

Guaylug Bignoniace ase

Ubicado en las partes medias del conjunto, abundante, colorido de sus flores. Su raíz no es agresiva. Se emplea en las plazas.

Altura: 5m  
Copa: 4m

-Ideal para formar bosquetes.  
-No soporta excesos de humedad.  
-Los periodos largos de sequía afectan su salud.



**Figura 95:** Flor, Azucena

**Fuente:** INaturalistEc

Azucena Liliáceas

Plantas ubicadas en plazas, parques. Los colores vivos ayudan a marcar los pasos, entradas y camineras.

Altura: hasta 1 m  
-Debe ser regada de 2 a 3 veces a la semana.  
-Exposición a pleno sol.



**Figura 96:** Vegetación, arbusto nega.

**Fuente:** INaturalistEc

Arbusto Nega Liabum floribundum

Hexagonales densamente ramificados, cubiertos por hojas suaves y densas.

Altura: 2m-4m  
Diámetro: 1,5m-3m  
-Debe tener bastante iluminación, sol directo en las mañanas y evitar los rayos del medio día.



**Figura 97:** Planta, Begonia.

**Fuente:** INaturalistEc

Begonia Multis taminea

Plantas ornamentales, de color roja o bicolor.

Altura: de 0,30m-1,5m  
-Forma biológica hierba.  
-Plantas agrupadas con hojas abovadas.



**Figura 98:** Cestos Disñan, planta.

**Fuente:** INaturalistEc.

Cestos Disñan Maytemus Verticillata

Depende el uso (podado).

Altura: de 0,90m - 1,5m  
-Utilizadas como barreras, con raíz corta, verdosas - amarillentas.  
-Nivel de riego medio.



**Figura 99:** Flor de Gardenia.

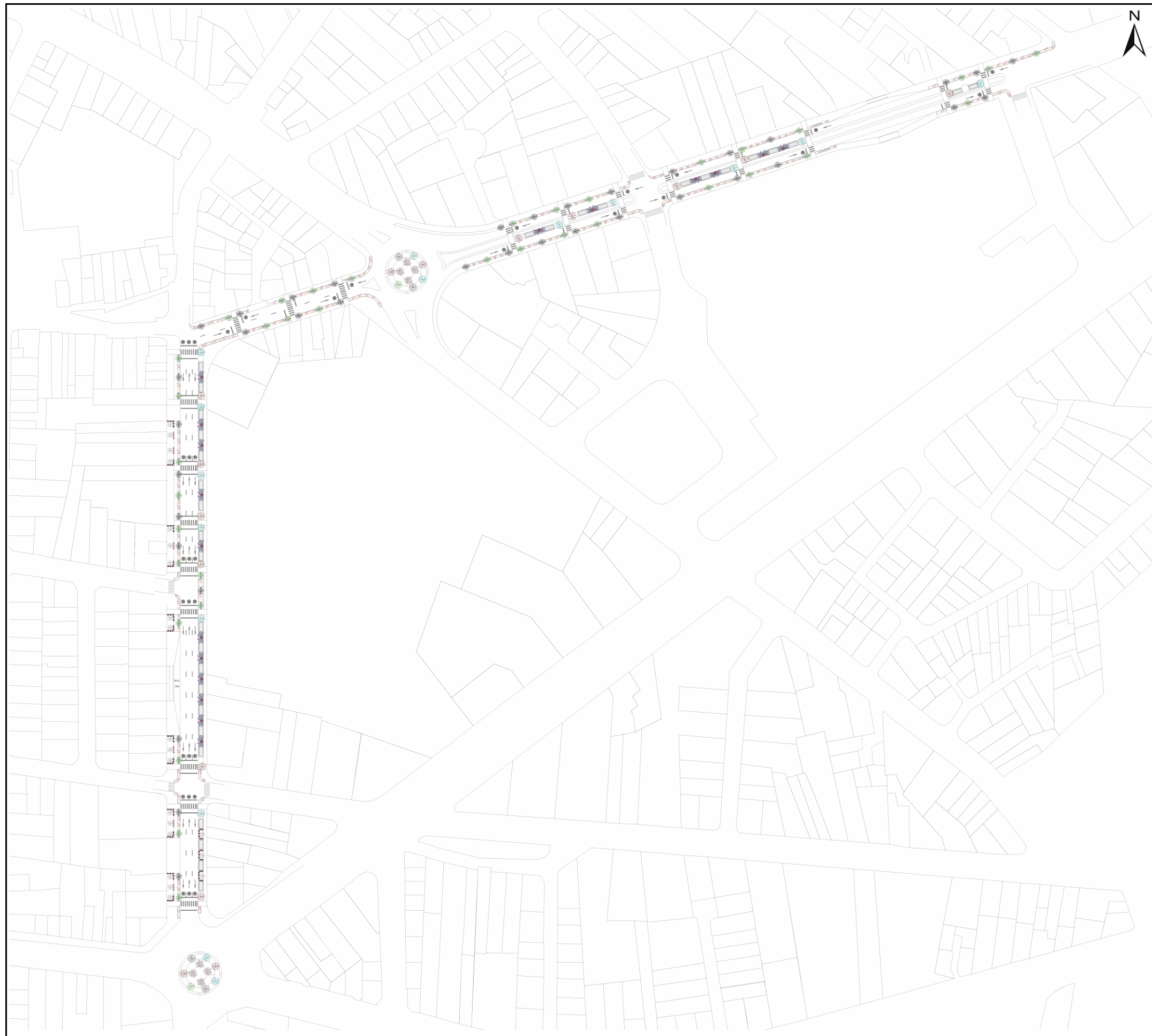
**Fuente:** INaturalistEc





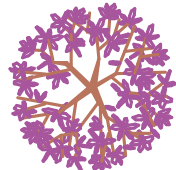
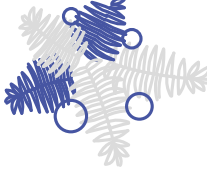



Gardenia Rubiacease

Ubicadas en plazas, parques. Los colores vivos ayudan a marcar los pasos, entradas y camineras.

Altura: 2m  
Diámetro: 8 cm  
-Debe tener bastante iluminación, sol directo en las mañanas y evitar los rayos del medio día.

**Fuente y Elaboración:** Autoras.

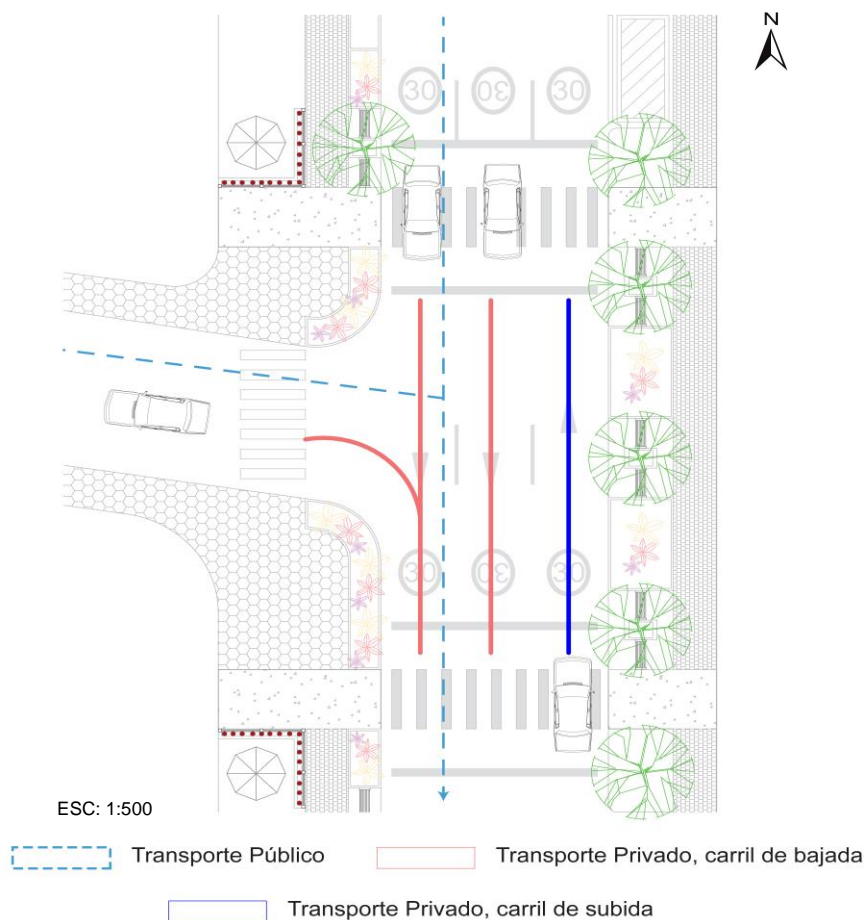


PROPUESTA: VEGETACIÓN	
<b>Descripción:</b>	
Se ha seleccionado una vegetación adecuada para las barreras de protección en cada tramo, considerando árboles nativos resistentes a la contaminación y adaptados a climas templados. Estos árboles, junto con especies ornamentales en jardineras adicionales, cumplen funciones estéticas y de descanso, sin comprometer la pavimentación ni las estructuras edificadas.	
<b>Simbología:</b>	
<p>Árbol de Chopo Negro</p> 	<p>Árbol de Piruétano</p> 
<p>Árbol de Aliso</p> 	<p>Árbol de Álamo Blanco</p> 
<p>Árbol de Arupo</p> 	<p>Flor de Gardenia</p> 
<p>Flor de Azucena</p> 	<p>Guaylug</p> 
<p>Arbusto Nega – Begonia – Cestos Disñan</p> 	
<p><b>Figura 100:</b> Mapa de la propuesta de vegetación implementada en cada tramo.</p>	
<p><b>Fuente y Elaboración:</b> Autoras.</p>	
<p>ESCALA: 1:2500</p>	

#### 4.1.3. Propuesta: Circulación Vial en Intersecciones Conflictivas

Se plantea una estrategia de reorganización vial que implica la reducción de carriles para ampliar las aceras, priorizando así el espacio para zonas peatonales y de interacción. En la Avenida Huayna Cápac, se dispondrá tres carriles de 3,5 metros cada uno (dos de bajada y uno de subida), mientras que en la Avenida Gil Ramírez Dávalos se mantendrán dos carriles de 4 metros (uno de subida y otro de bajada). Esta medida implica una reestructuración en la circulación del tráfico vehicular, que se desarrollará de la siguiente manera:

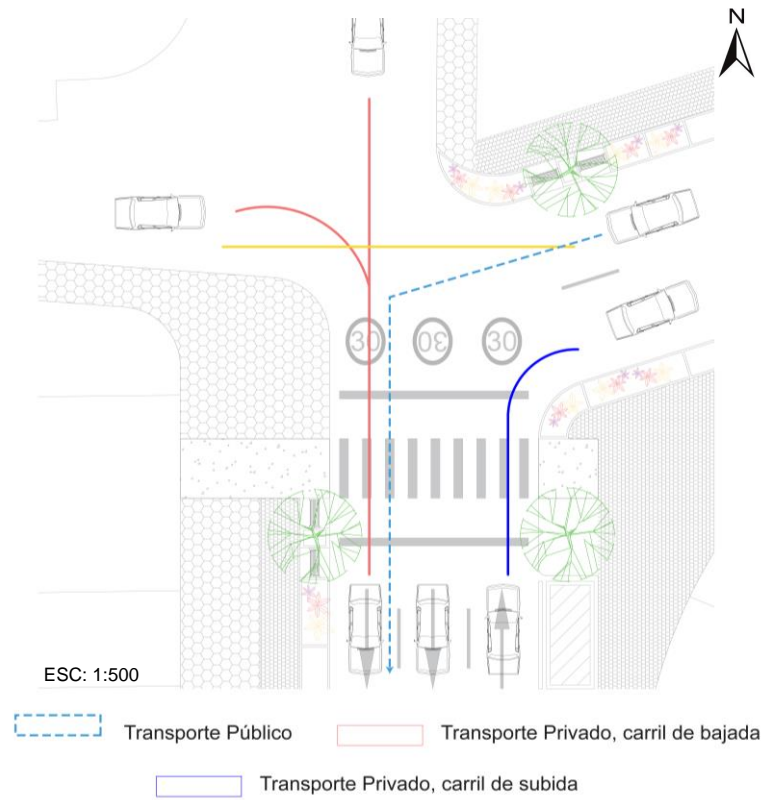
- **Av. Huayna Cápac y Calle Pío Bravo:** La avenida no contendrá mediana, cuya circulación vehicular de la Calle Pío Bravo se dará exclusivamente hacia el sur mediante dos carriles. El transporte público operará en sentido norte-sur.



**Figura 101:** Direccionamiento de tráfico en propuesta, Av. Huayna Cápac y Calle Pío Bravo.

**Fuente y Elaboración:** Autoras.

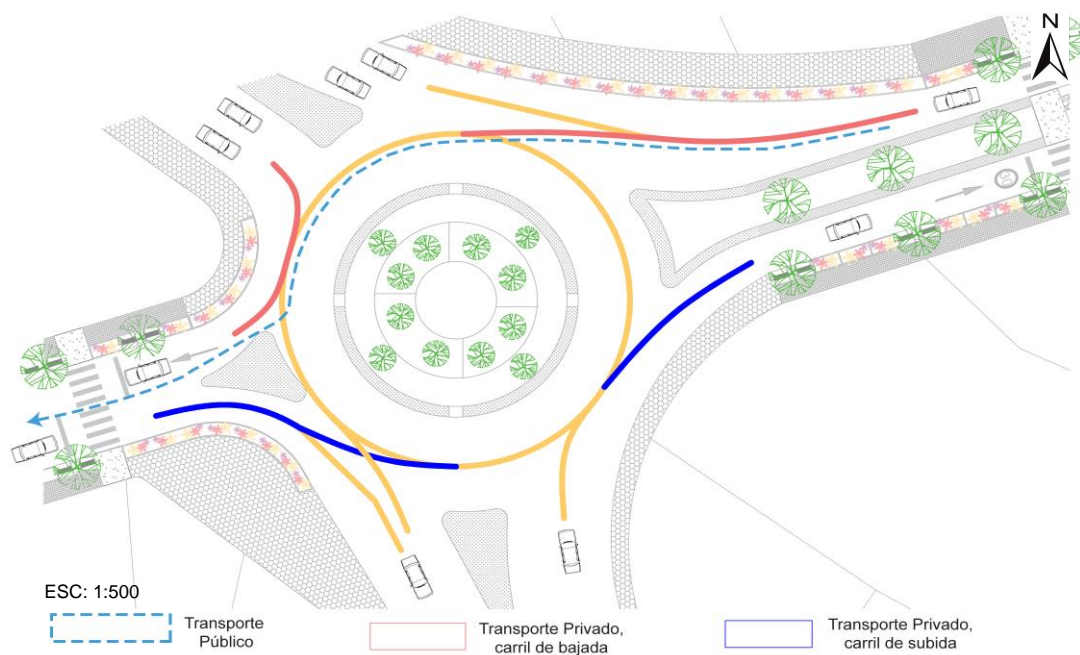
- **Calle El Rollo, Av. Huayna Cápac y Gil Ramírez Dávalos:** Se mantiene el tránsito de vehículos en ambos sentidos, de norte a sur y viceversa, a través de tres carriles disponibles. Para el transporte público, se ha establecido que su circulación se realizará únicamente en dirección descendente, disminuyendo el tráfico en la zona.



**Figura 102:** Direccionamiento del tráfico, calle El Rollo- Av. Huayna Cápac y Gil Ramírez Dávalos

**Fuente y Elaboración:** Autoras.

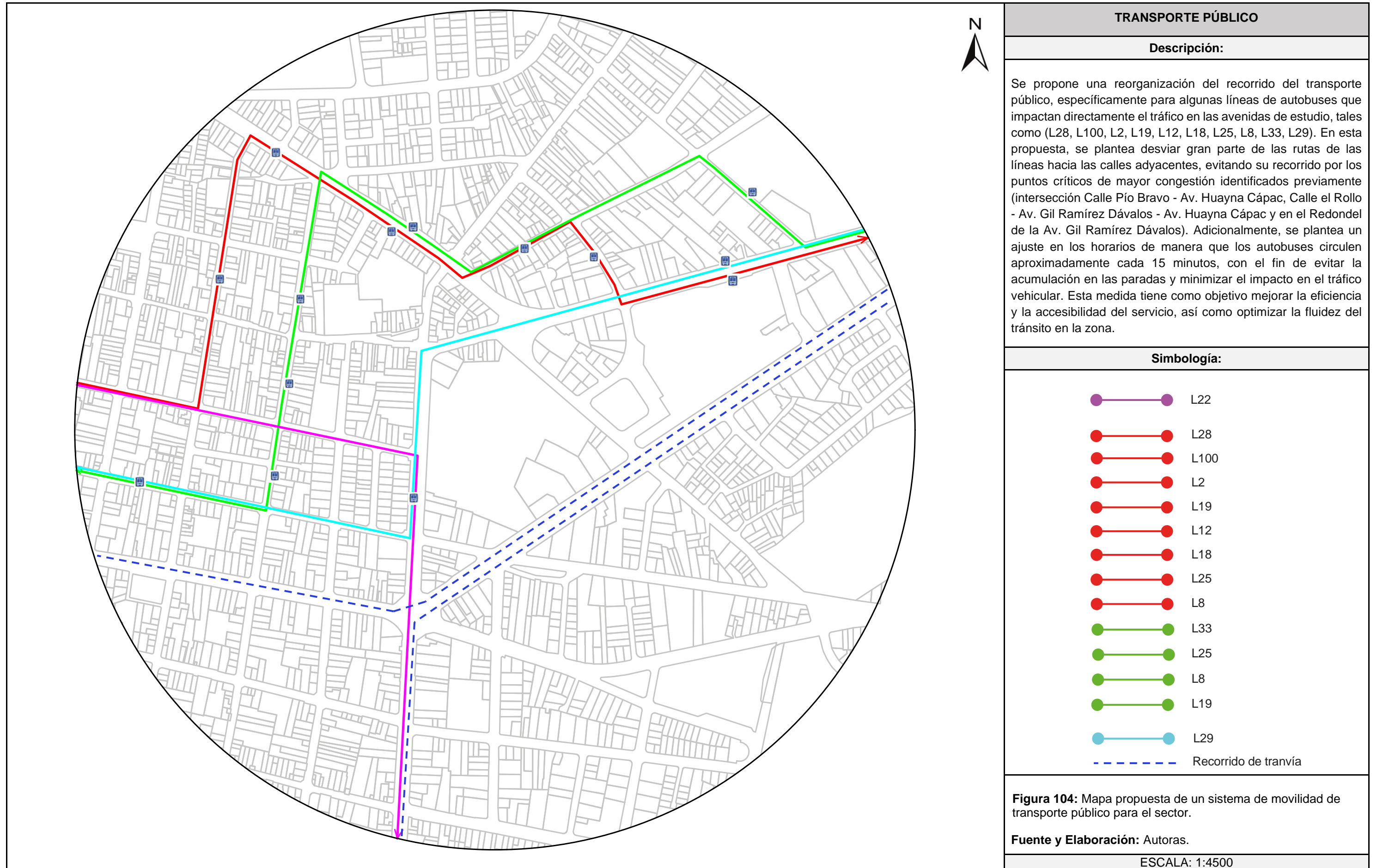
- **Redondel de la Av. Gil Ramírez Dávalos:** las avenidas continúan su recorrido atravesando el redondel mediante la ubicación de un solo carril en cada sentido. Se reduce el flujo del transporte público al establecer su circulación exclusivamente en dirección de este a oeste.



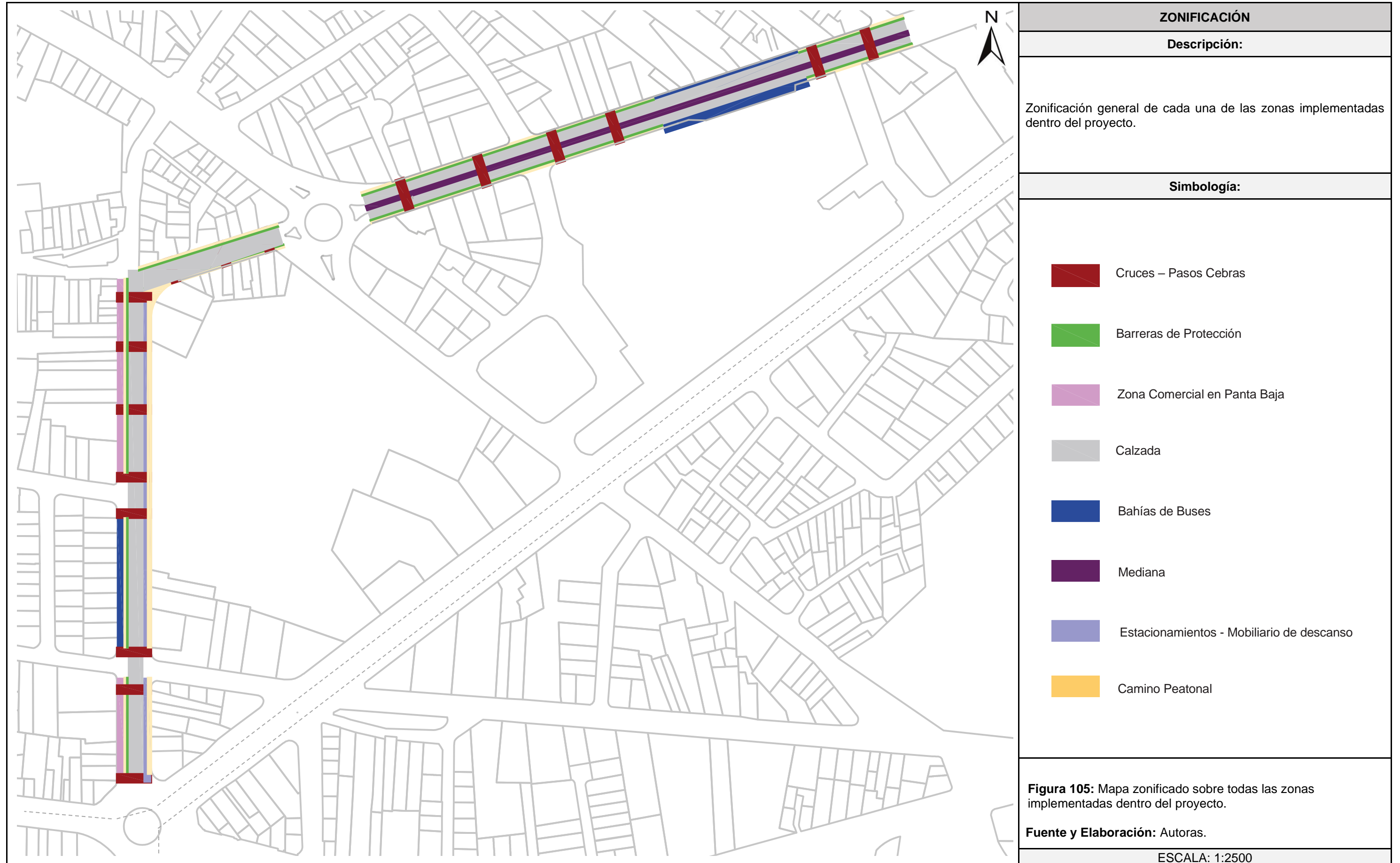
**Figura 103:** Direccionamiento del tráfico, redondel de la Av. Gil Ramírez Dávalos.

**Fuente y Elaboración:** Autoras.

4.1.4. Propuesta: Redireccionamiento del Transporte Público

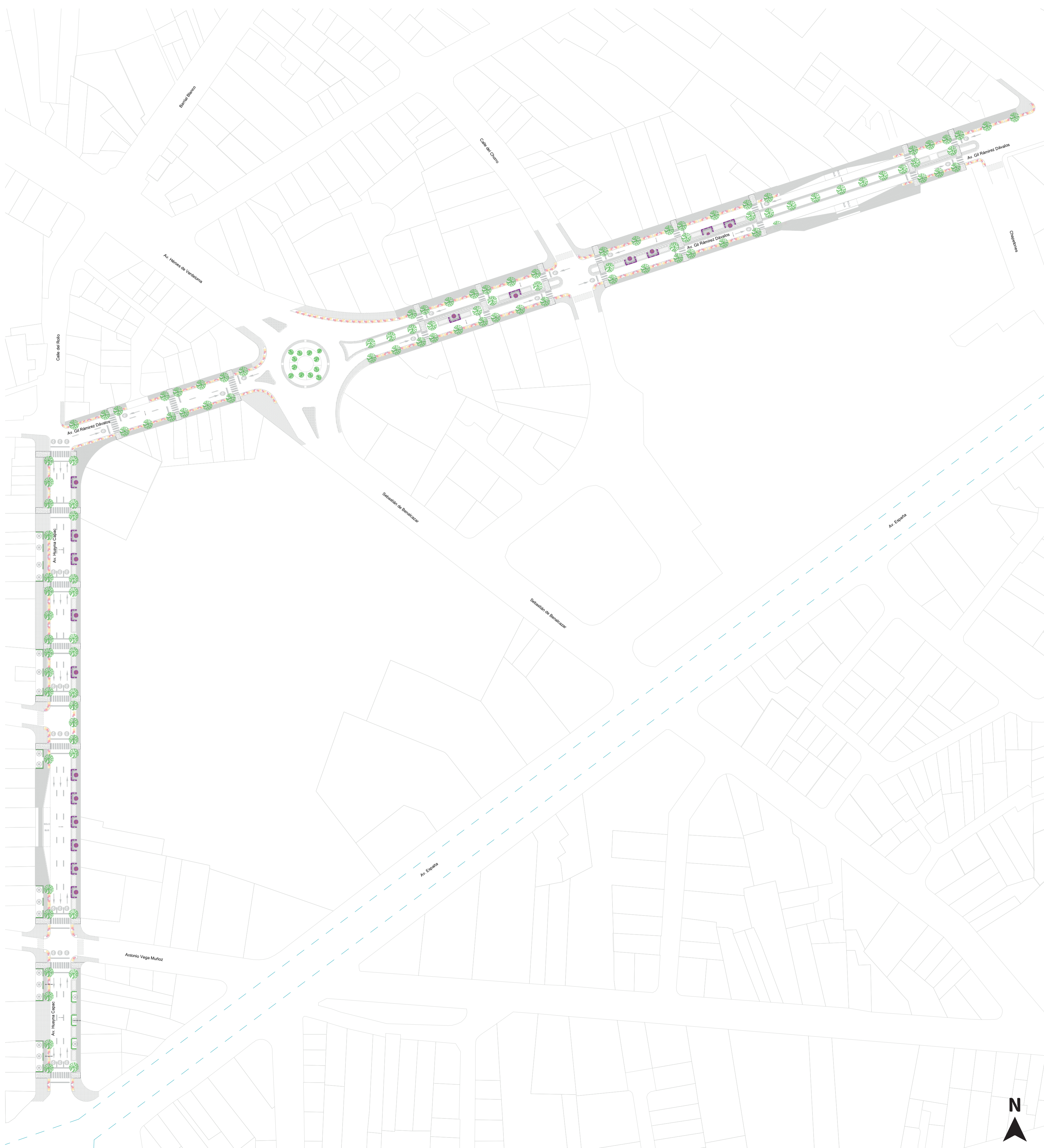


## 4.2. Zonificación de la Propuesta



**1 EMPLAZAMIENTO.**

1: 1100



**2 RENDER TRAMO 1 AV. GIL RAMÍREZ DÁVALOS FRENTE AL TERMINAL TERRESTRE**



**3 RENDER TRAMO 2 AV. GIL RAMÍREZ DÁVALOS Y REDONDEL DEL TERMINAL TERRESTRE**



**4 RENDER TRAMO 1 AV. HUAYNA CÁPAC Y REDONDEL DE LA CHOLA CUENCANA**



**“ ANTEPROYECTO DE REGENERACIÓN URBANA PARA POTENCIALIZAR LA MOVILIDAD Y EL COMERCIO EN EL TRAMO DE LA AV. HUAYNA CÁPAC Y AV. GIL RAMÍREZ DÁVALOS”**



Un corredor urbano que prioriza al peatón es una característica cada vez más común en las ciudades modernas, donde se busca crear espacios más amigables, seguros y sostenibles para los ciudadanos. Este tipo de corredores están diseñados teniendo en cuenta las necesidades de los peatones, con el objetivo de fomentar la movilidad activa y reducir la dependencia del transporte motorizado. Con esta definición se realizó una regeneración Urbana en la Av. Huayna Cápac y Gil Ramírez Dávalos en se da como objetivo principal dar prioridad al peatón en donde se incorporo mobiliario urbano, que mejoren la experiencia del peatón.

Esto se incluye en bancos, áreas de descanso con sombra y señalización clara y accesible para orientar a los transeúntes. También se incorporo vegetación como árboles, arbustos, plantas y jardines en todo el espacio para proporcionar sombra, mejorar la calidad del aire, reducir la contaminación acústica y crear un entorno más agradable y estéticamente atractivo. Además, la vegetación contribuye a mitigar los efectos del calor urbano y a promover la biodiversidad en entornos urbanos.

**DIS:** Pacheco Bueno Jennifer Lisseth; Vicuña Naula Daysi Carolina.

**DIB:** Pacheco Bueno Jennifer Lisseth; Vicuña Naula Daysi Carolina.

**REV:** Arq. Mgs. Julio Pintado Farfán.

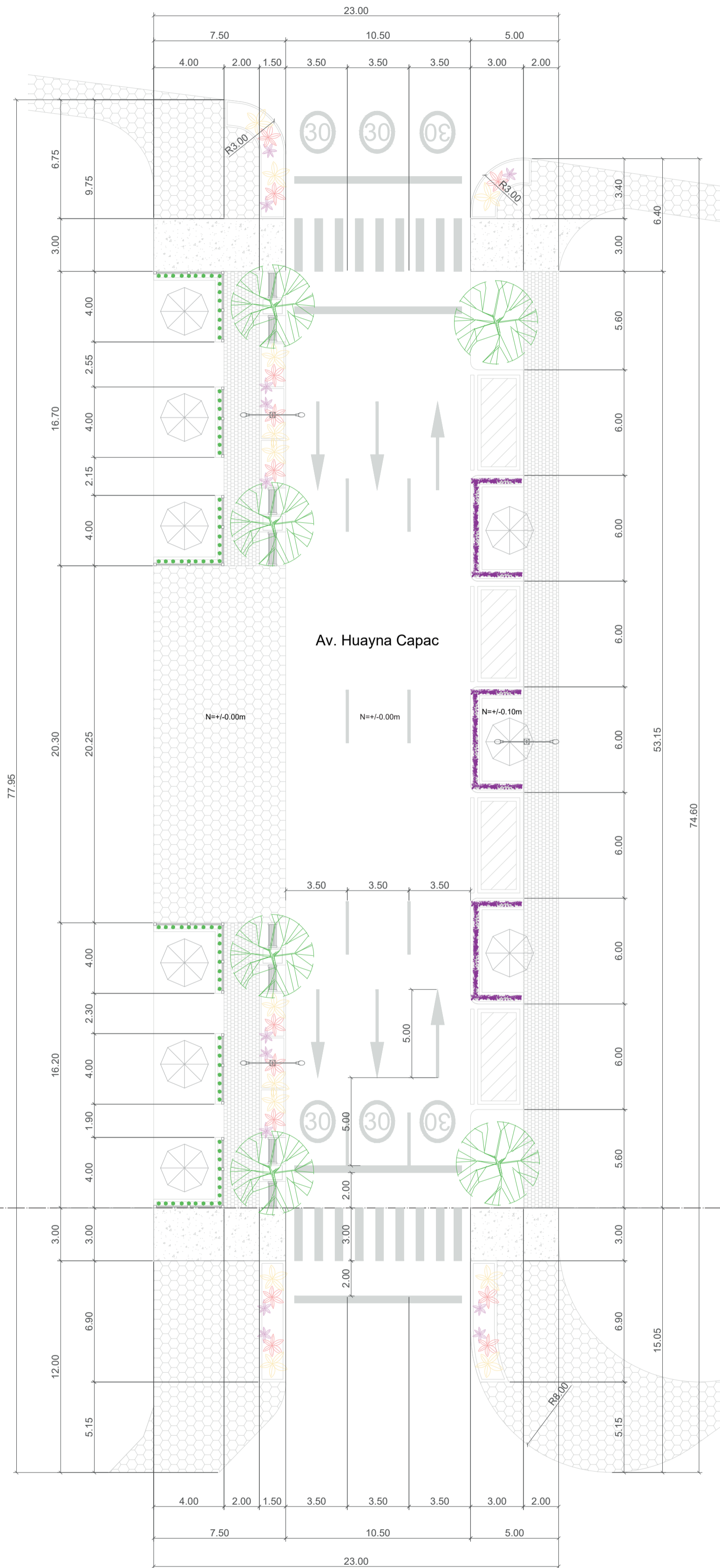
Pacheco Bueno Jennifer Lisseth; Vicuña Naula Daysi Carolina.

**CONTENIDO:**  
EMPLAZAMIENTO  
RENDERS

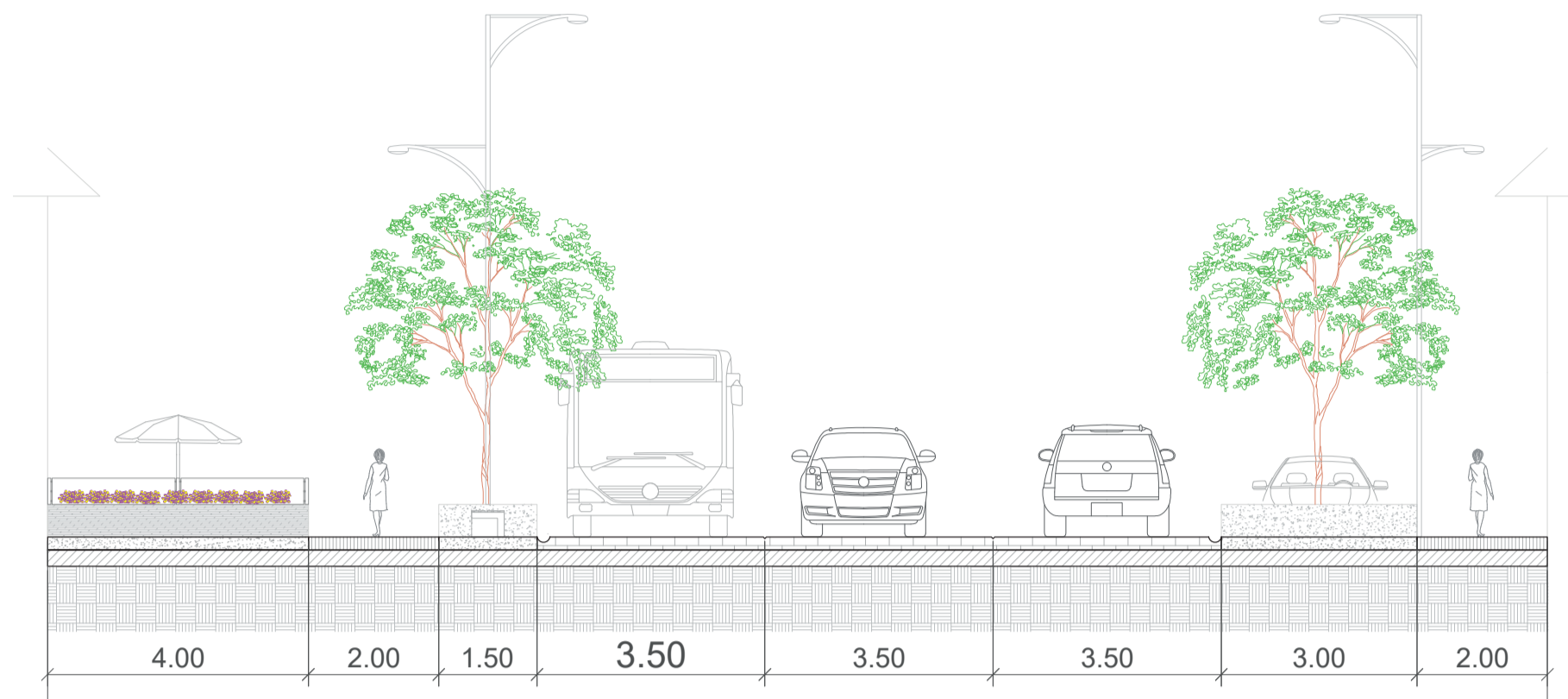
**ESCALA:** 1:1100

**LÁMINA** 1/7

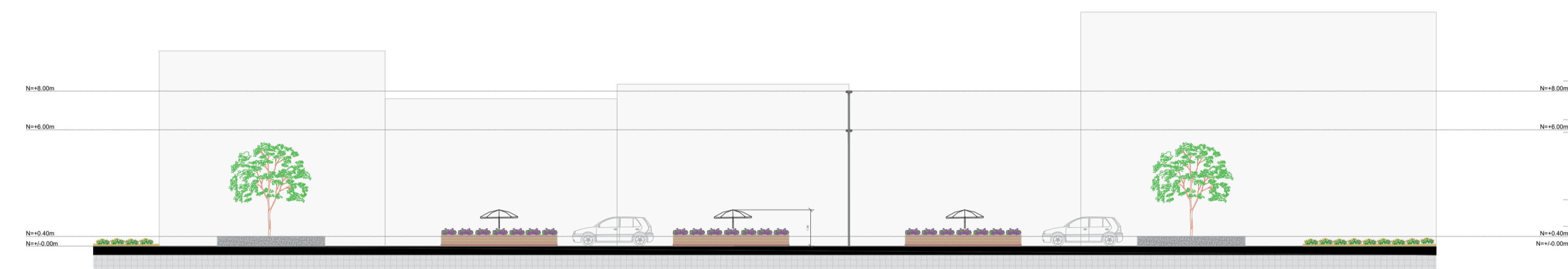
**5 PLANTA TRAMO 1 HUAYNA CÁPAC.**  
1: 200



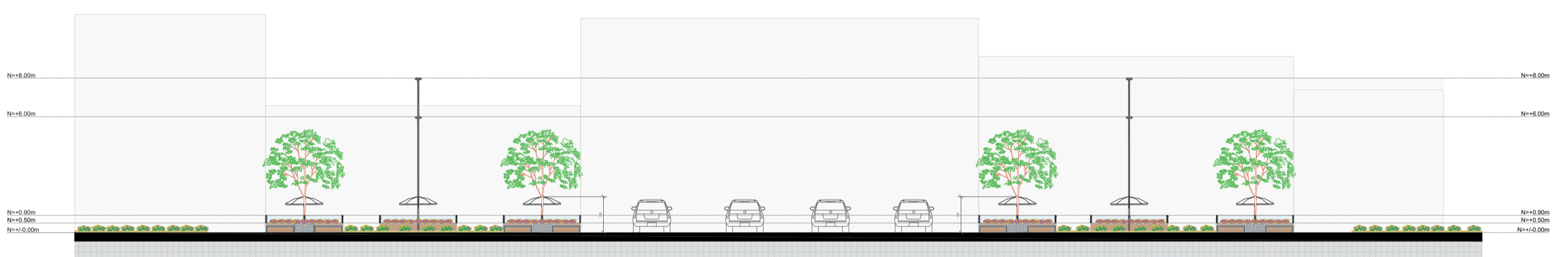
**6 CORTE A-A TRAMO 1.**  
1: 100



**8 ELEVACIÓN ESTE TRAMO 1.**  
1: 200



**9 ELEVACIÓN OESTE TRAMO 1.**  
1: 200



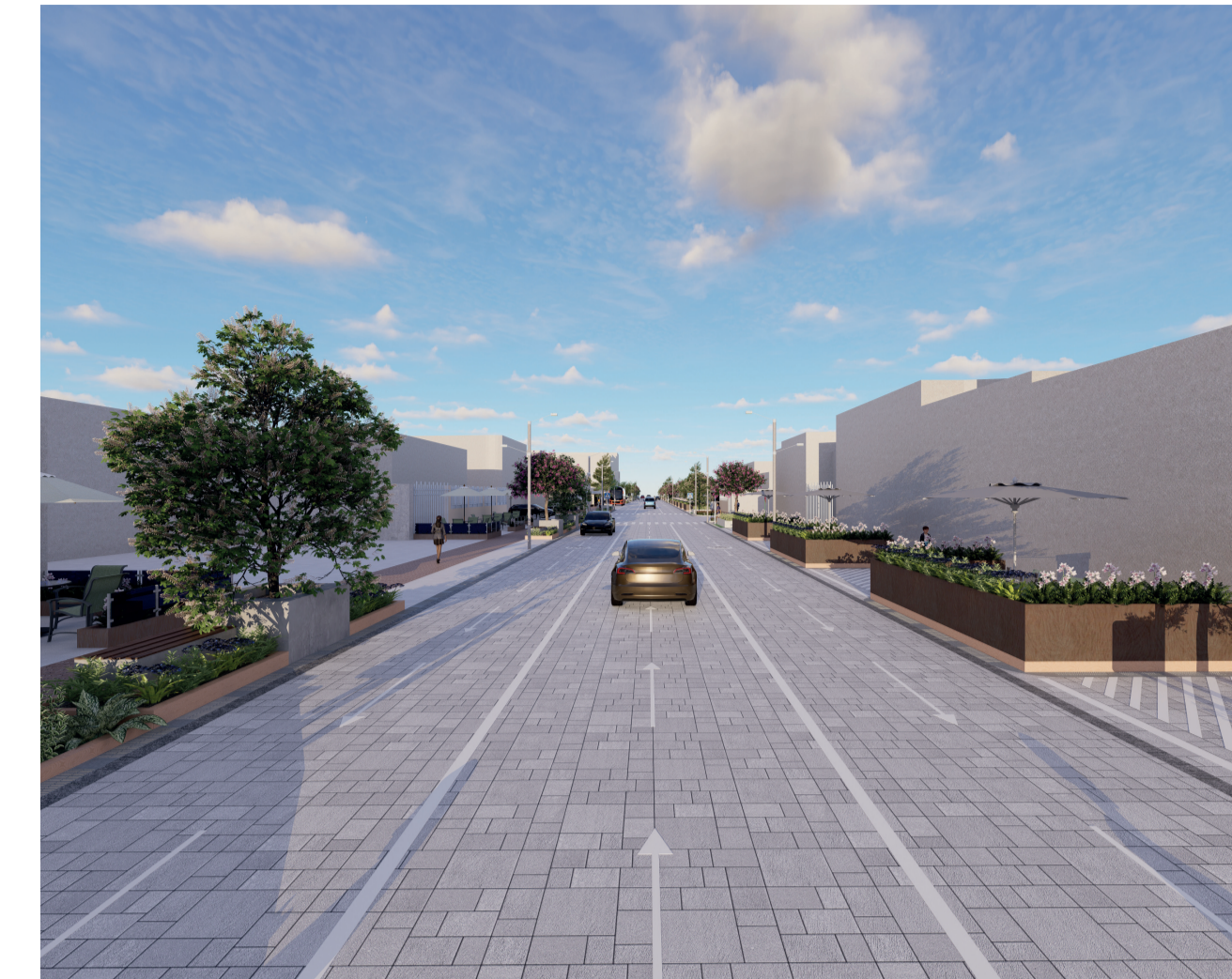
**10 RENDER TRAMO 1 HUAYNA CÁPAC.**



**11 RENDER TRAMO 1 HUAYNA CÁPAC.**



**7 RENDER TRAMO 1 AV. HUAYNA CÁPAC**



**12 RENDER ZONA COMERCIAL**



**“ ANTEPROYECTO DE REGENERACIÓN URBANA PARA POTENCIALIZAR LA MOVILIDAD Y EL COMERCIO EN EL TRAMO DE LA AV. HUAYNA CÁPAC Y AV. GIL RAMÍREZ DÁVALOS”**



El proyecto de remodelación del tramo 1, desde el Redondel de la Chola Cuencana hasta la Calle Antonio Vega Muños, se ha desarrollado con un enfoque integral para mejorar la infraestructura vial y promover la actividad comercial y peatonal en la zona. Con una extensión de 77.95 metros de longitud y un ancho de 23 metros, se han implementado cambios significativos. La vía ha sido rediseñada para contar con tres carriles de 3.50 metros cada uno, mientras que la acera lateral izquierda se ha ampliado en 7.50 metros, dividiéndola estratégicamente en tres partes: 4 metros para la instalación de mobiliario destinado a la reactivación comercial, 2 metros para el paso peatonal y 1.50 metros para una barrera de protección con vegetación baja y alta, así como mobiliario de descanso.

Por otro lado, la acera lateral derecha ha sido extendida en 5 metros, asignando 2 metros para el paso de peatones y 3 metros para la creación de espacios de estacionamiento de 6 metros por 3 metros, junto con áreas para el comercio con dimensiones similares. Además, se han establecido cruces peatonales (pasos de cebra) de 3 metros de ancho, garantizando así la seguridad y la accesibilidad para todos los usuarios. Este plan se ha materializado no solo en los planos y elevaciones correspondientes, sino también en renders que ofrecen una visión detallada y realista de las mejoras implementadas.

**DIS:** Pacheco Bueno Jennifer Lisseth; Vicuña Naula Daysi Carolina.

**DIB:** Pacheco Bueno Jennifer Lisseth; Vicuña Naula Daysi Carolina.

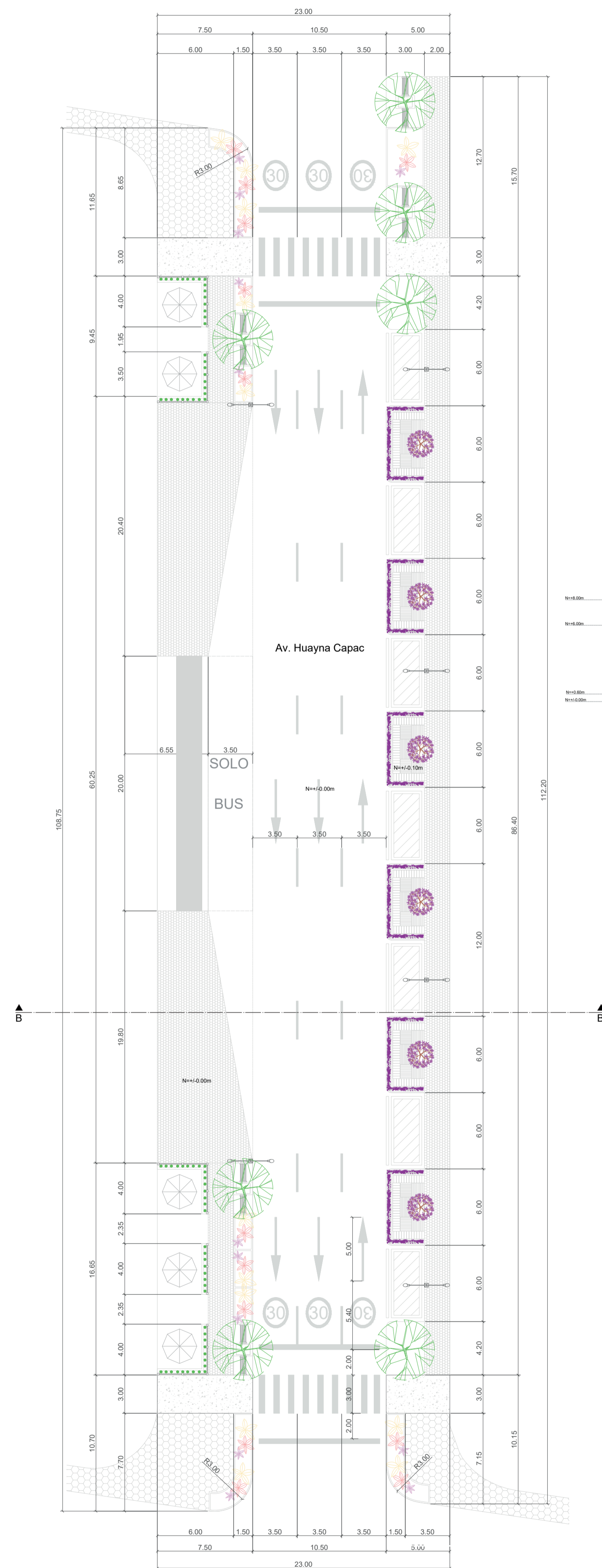
**REV:** Arq. Mgs. Julio Pintado Farfán.

Pacheco Bueno Jennifer Lisseth; Vicuña Naula Daysi Carolina.

**CONTENIDO:** PLANTA TRAMO 1 HUAYNA CÁPAC  
ELEVACIONES TRAMO 1 HUAYNA CÁPAC  
CORTE A-A TRAMO 1 HUAYNA CÁPAC  
RENDERS TRAMO 1 HUAYNA CÁPAC

**ESCALA:** DEFINIDAS EN EL PLANO. **LÁMINA 2/7**

**13 PLANTA TRAMO 2 HUAYNA CÁPAC.**  
1: 250



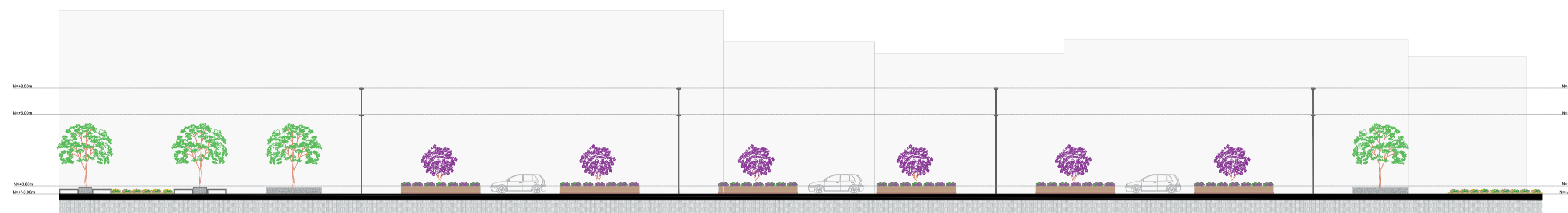
**14 CORTE B-B TRAMO 2.**  
1: 100



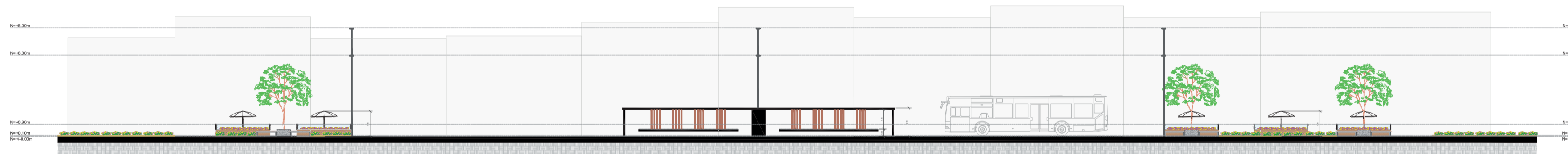
**15 RENDER TRAMO 2 AV. HUAYNA CÁPAC**



**16 ELEVACIÓN ESTE TRAMO 2.**  
1: 250



**17 ELEVACIÓN OESTE TRAMO 2.**  
1: 250



**18 RENDER TRAMO 2 HUAYNA CÁPAC.**



**19 RENDER TRAMO 2 HUAYNA CÁPAC.**



**20 RENDER BAHÍA DE DESEMBARQUE**



**“ ANTEPROYECTO DE REGENERACIÓN URBANA PARA POTENCIALIZAR LA MOVILIDAD Y EL COMERCIO EN EL TRAMO DE LA AV. HUAYNA CÁPAC Y AV. GIL RAMÍREZ DÁVALOS”**



El proyecto de remodelación del tramo 2, que se extiende desde la Calle Antonio Vega Muños hasta la Calle Pio Bravo, representa un esfuerzo integral para mejorar la infraestructura vial y fomentar la actividad comercial y peatonal en esta área. Con una longitud de 108.75 metros y un ancho de 23 metros, se han implementado diversas modificaciones para optimizar la funcionalidad y seguridad del espacio. La vía ha sido rediseñada para contar con tres carriles de 3.50 metros cada uno, mientras que la acera lateral izquierda ha experimentado una ampliación de 7.50 metros, distribuyéndola en tres secciones: 4 metros destinados a la instalación de mobiliario para la reactivación comercial, 2 metros para el tránsito peatonal y 1.50 metros para una barrera de protección con vegetación baja y alta, que incluye zonas de descanso. Además, se ha asignado un área de desembarque para autobuses de 20 metros por 7.50 metros, con el objetivo de mejorar la eficiencia del transporte público.

Por otro lado, la acera lateral derecha ha sido ampliada en 5 metros, distribuyendo 2 metros para el paso de peatones y 3 metros para la creación de espacios de estacionamiento de 6 metros por 3 metros, junto con áreas de descanso que incorporan vegetación alta de 6 metros por 3 metros. Asimismo, se han establecido cruces peatonales (pasos de cebra) de 3 metros de ancho para garantizar la seguridad y la accesibilidad de los transeúntes. Estos cambios no solo se reflejan en los planos y elevaciones correspondientes, sino también en renders que ofrecen una representación visual detallada y precisa de las mejoras implementadas en este tramo específico.

**DIS:** Pacheco Bueno Jennifer Lisseth; Vicuña Naula Daysi Carolina.

**DIB:** Pacheco Bueno Jennifer Lisseth; Vicuña Naula Daysi Carolina.

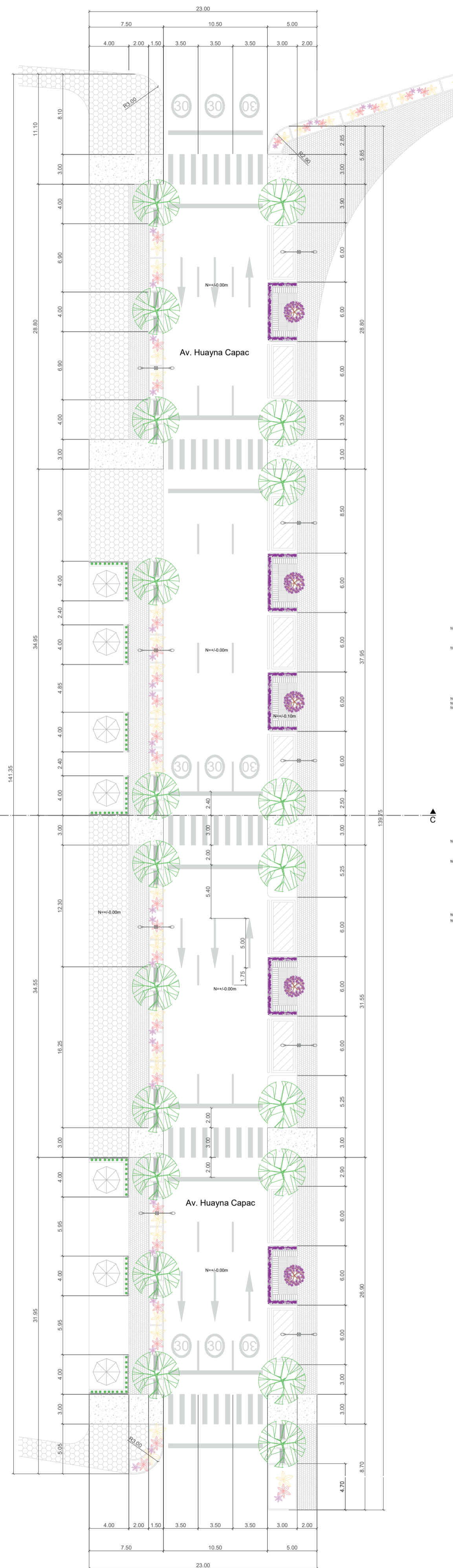
**REV:** Arq. Mgs. Julio Pintado Farfán.

Pacheco Bueno Jennifer Lisseth; Vicuña Naula Daysi Carolina.

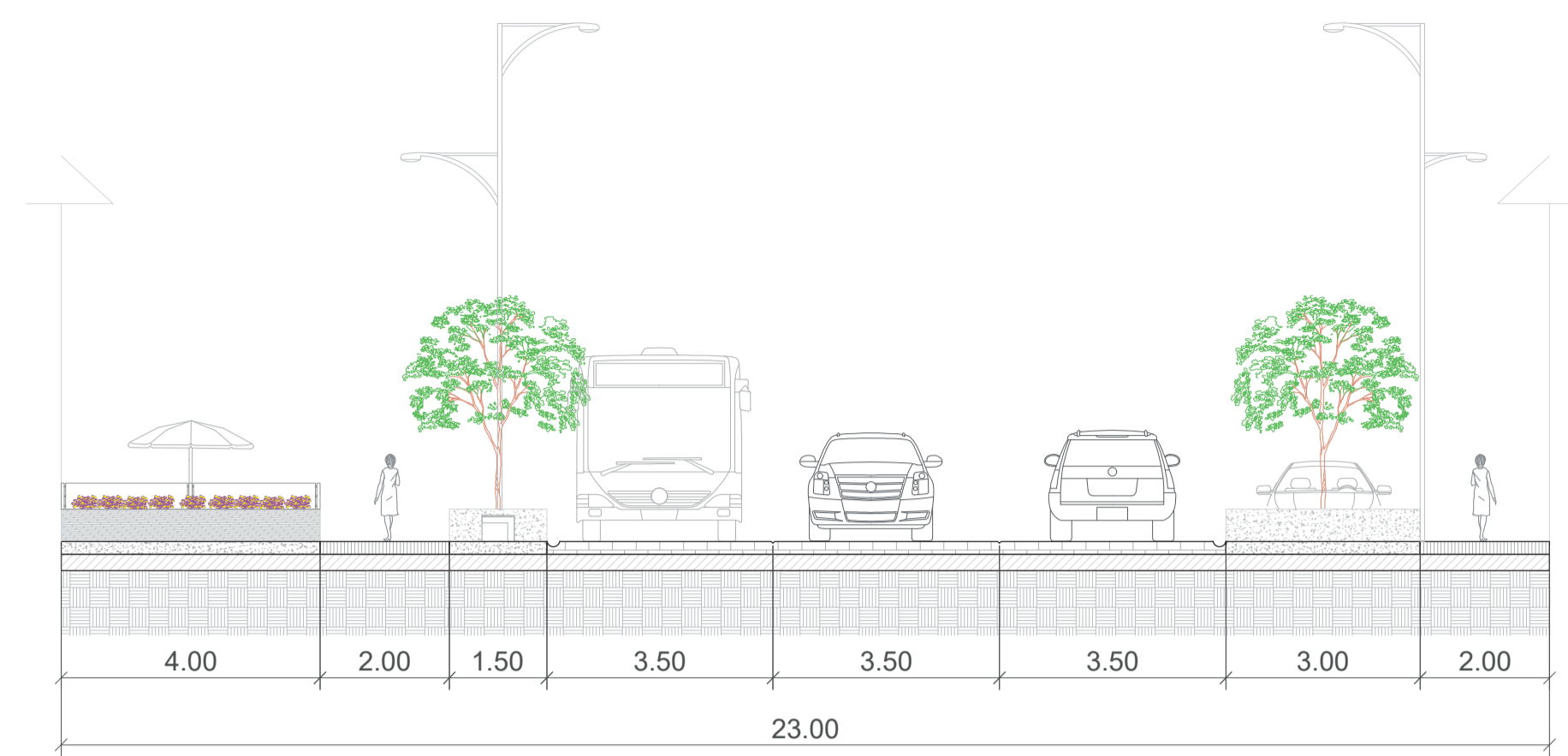
**CONTENIDO:** PLANTA TRAMO 2 HUAYNA CÁPAC  
ELEVACIONES TRAMO 2 HUAYNA CÁPAC  
CORTE A-A TRAMO 2 HUAYNA CÁPAC  
RENDERS TRAMO 2 HUAYNA CÁPAC

**ESCALA:** DEFINIDAS EN EL PLANO. **LÁMINA 3/7**

**21 PLANTA TRAMO 3 HUAYNA CÁPAC.**  
1: 300



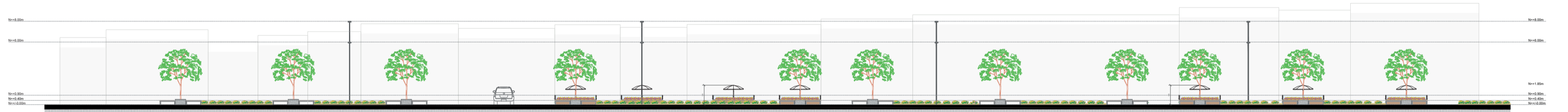
**22 CORTE C-C TRAMO 3.**  
1: 100



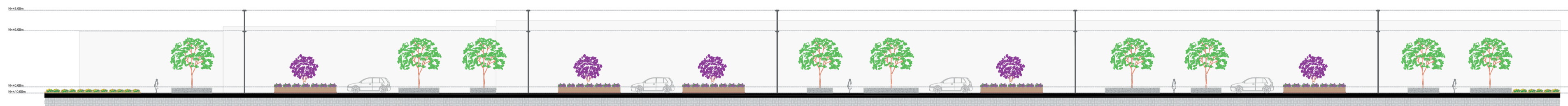
**23 RENDER TRAMO 3 AV. HUAYNA CÁPAC**



**24 ELEVACIÓN ESTE TRAMO 3.**  
1: 300



**25 ELEVACIÓN OESTE TRAMO 3.**  
1: 300



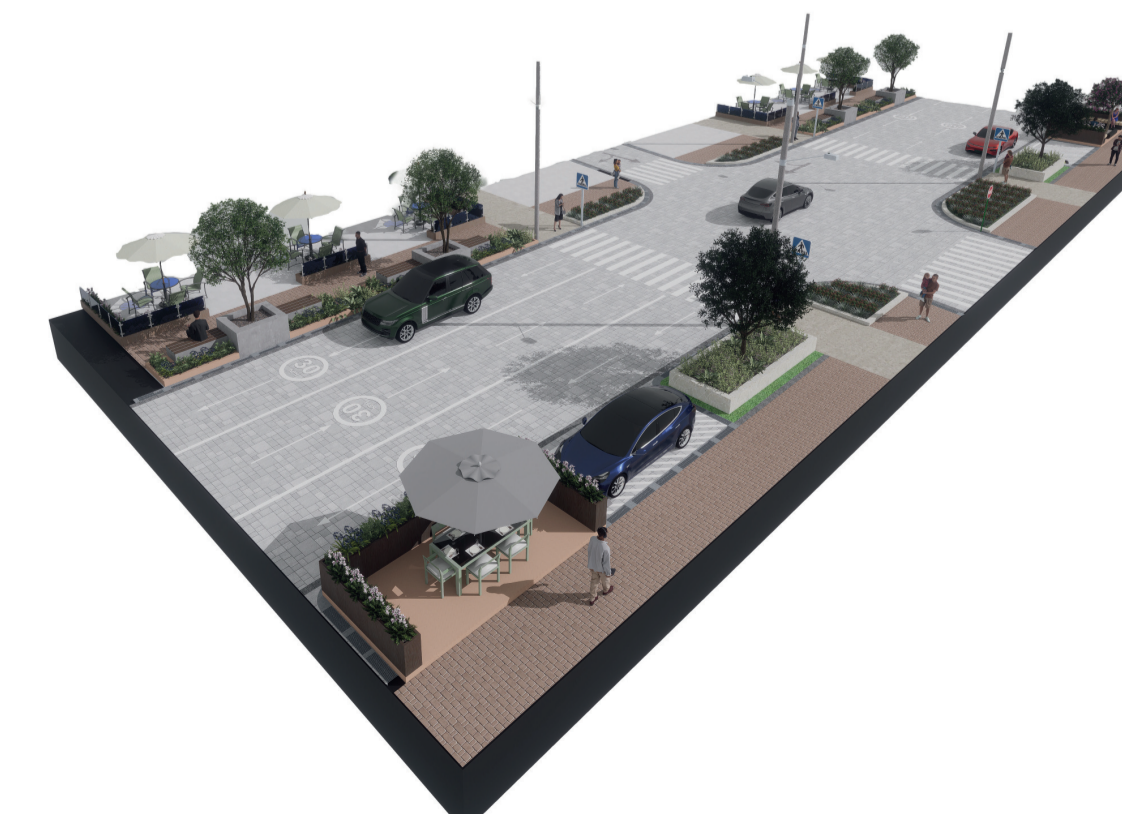
**26 RENDER TRAMO 3 AV. HUAYNA CÁPAC.**



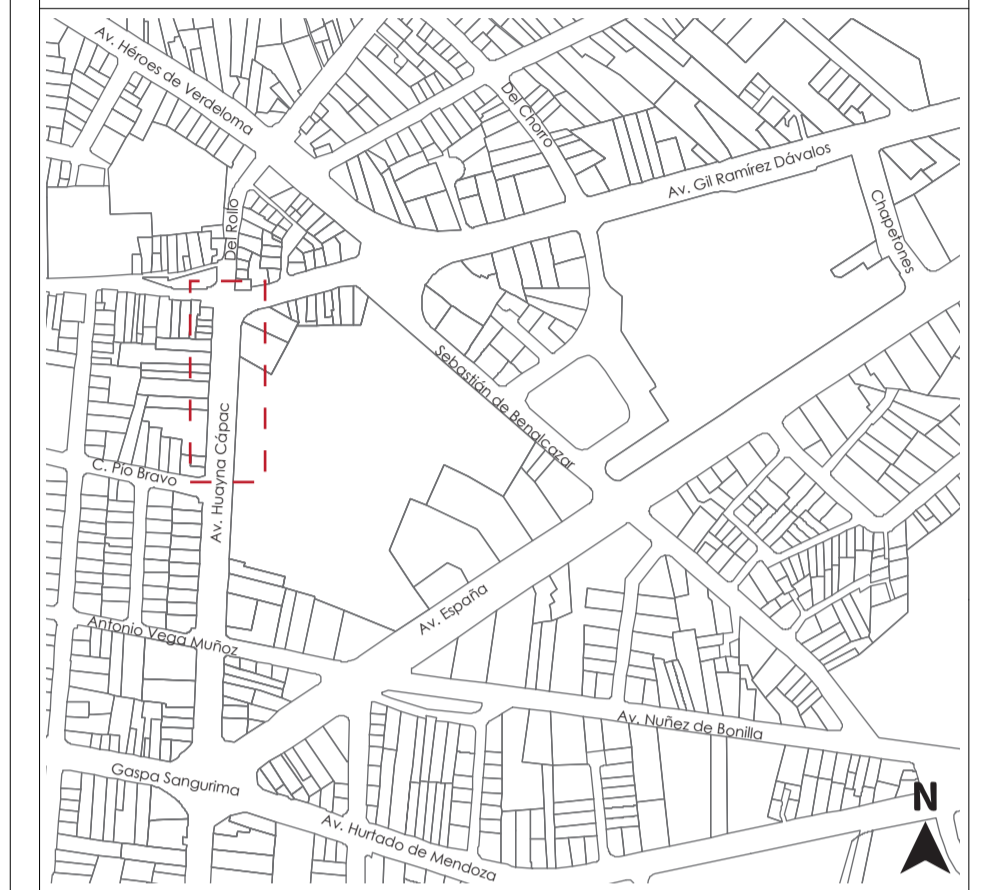
**27 RENDER TRAMO 3 AV. HUAYNA CÁPAC.**



**28 AXONOMETRÍA TRAMO 3 AV. HUAYNA CÁPAC.**



**“ ANTEPROYECTO DE REGENERACIÓN URBANA PARA POTENCIALIZAR LA MOVILIDAD Y EL COMERCIO EN EL TRAMO DE LA AV. HUAYNA CÁPAC Y AV. GIL RAMÍREZ DÁVALOS”**



El proyecto de remodelación del tramo 3, que abarca desde la Calle Antonio Vega Muños hasta la Calle Rafael María Arizaga y Gil Ramírez Dávalos, representa una iniciativa integral destinada a mejorar la infraestructura vial y promover la actividad comercial y peatonal en esta extensa área. Con una longitud de 139.75 metros y un ancho de 23 metros, se han implementado una serie de modificaciones para optimizar la funcionalidad y la seguridad del espacio. La vía ha sido rediseñada para albergar tres carriles de 3.50 metros cada uno, mientras que la acera lateral izquierda ha experimentado una ampliación de 7.50 metros, dividiéndola estratégicamente en tres secciones: 4 metros destinados a la instalación de mobiliario para la reactivación comercial, con distribución intercalada para dejar espacios libres entre estos elementos, 2 metros destinados al tránsito peatonal y 1.50 metros reservados para una barrera de protección con vegetación baja y alta, que también incluye zonas de descanso.

En cuanto a la acera lateral derecha, se ha ampliado en 5 metros, distribuyendo 2 metros para el paso de peatones y 3 metros para la creación de espacios de estacionamiento de 6 metros por 3 metros, junto con áreas de descanso que incorporan vegetación alta de 6 metros por 3 metros. Dado el mayor largo de este tramo, se han dispuesto más cruces peatonales (pasos de cebra) de 3 metros de ancho para asegurar la accesibilidad y seguridad de los transeúntes. Estas mejoras se reflejan detalladamente tanto en los planos y elevaciones correspondientes como en renders que ofrecen una representación visual precisa de los cambios implementados en este tramo específico.

**DIS:** Pacheco Bueno Jennifer Lisseth; Vicuña Naula Daysi Carolina.

**DIB:** Pacheco Bueno Jennifer Lisseth; Vicuña Naula Daysi Carolina.

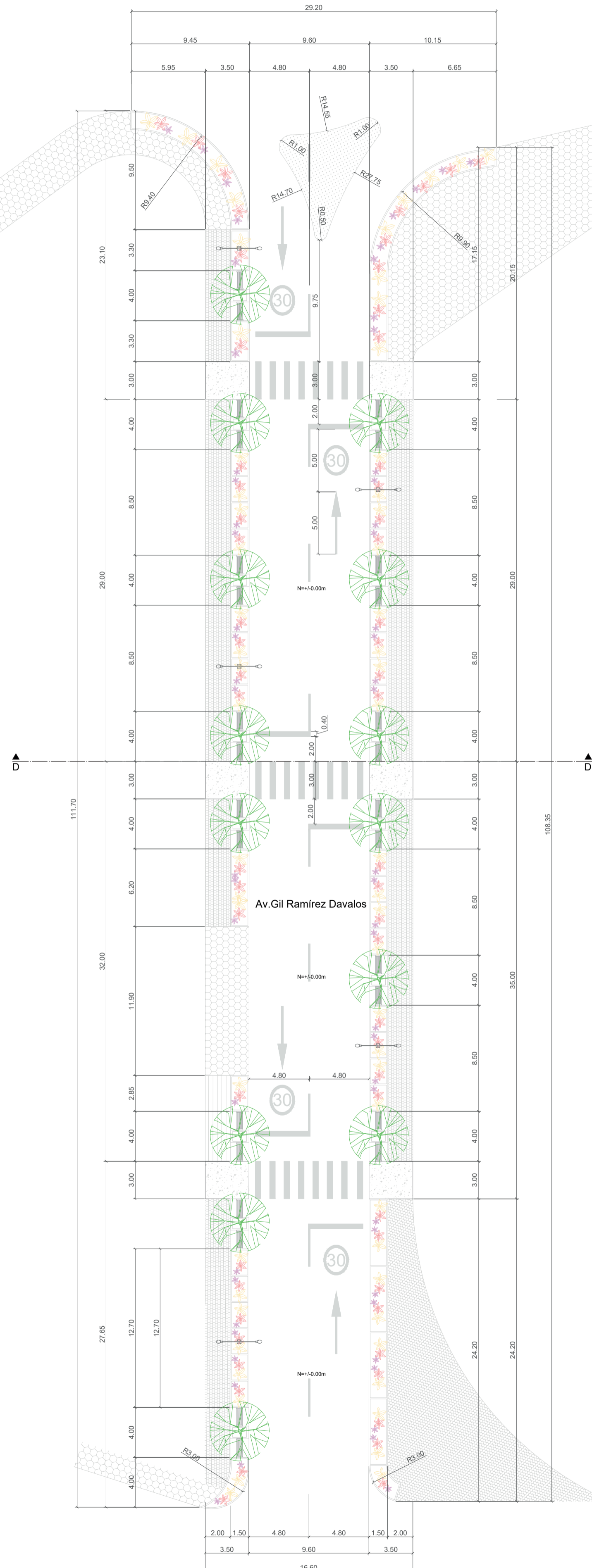
**REV:** Arq. Mgs. Julio Pintado Farfán.

Pacheco Bueno Jennifer Lisseth; Vicuña Naula Daysi Carolina.

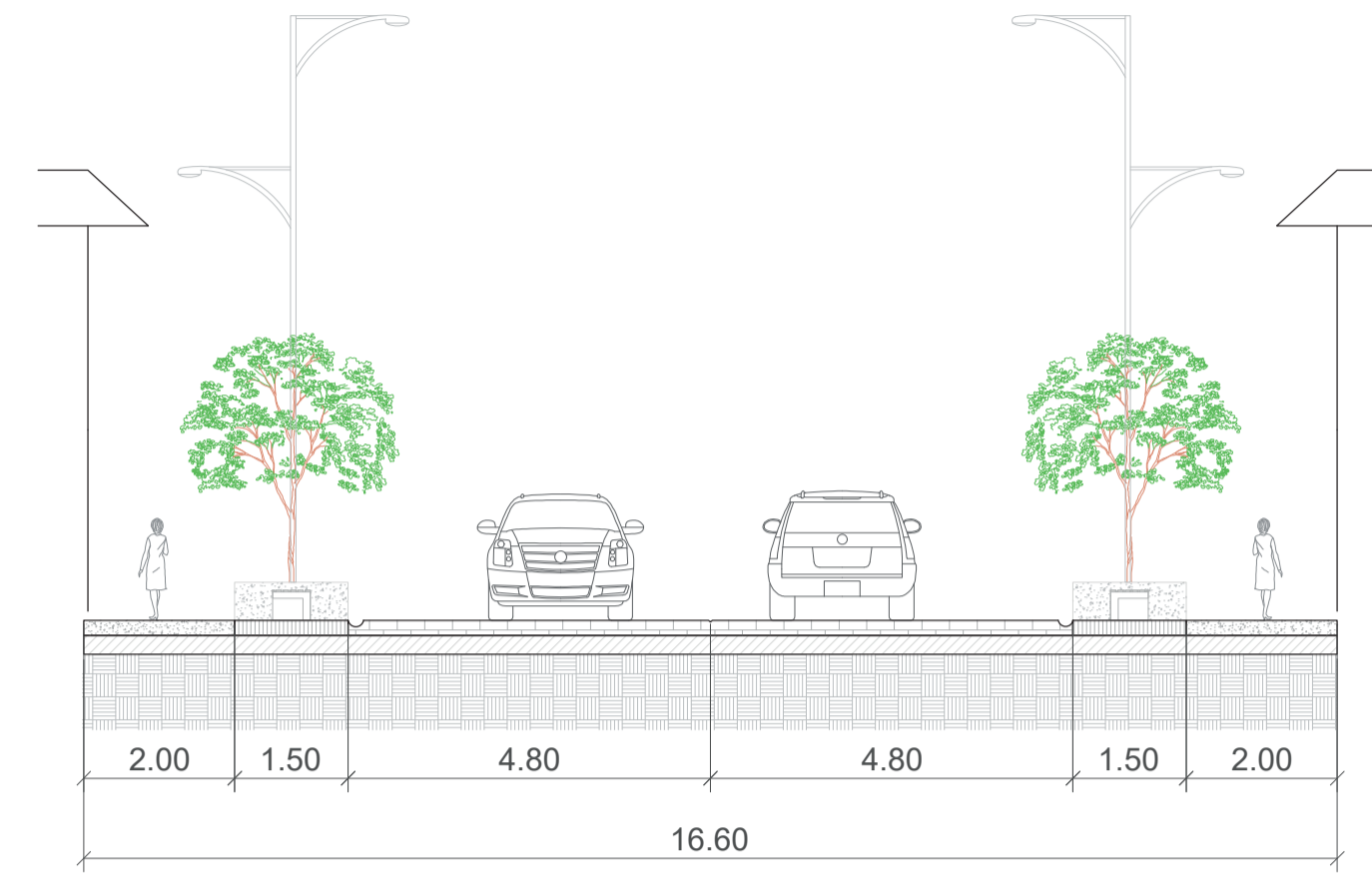
**CONTENIDO:** PLANTA TRAMO 3 HUAYNA CÁPAC  
ELEVACIONES TRAMO 3 HUAYNA CÁPAC  
CORTE A-A TRAMO 3 HUAYNA CÁPAC  
RENDERS TRAMO 3 HUAYNA CÁPAC

**ESCALA:** DEFINIDAS EN EL PLANO. **LÁMINA 4/7**

**29 PLANTA TRAMO 4 AV. GIL RAMÍREZ DAVALOS.**  
1: 250



**30 CORTE D-D TRAMO 4.**  
1: 100



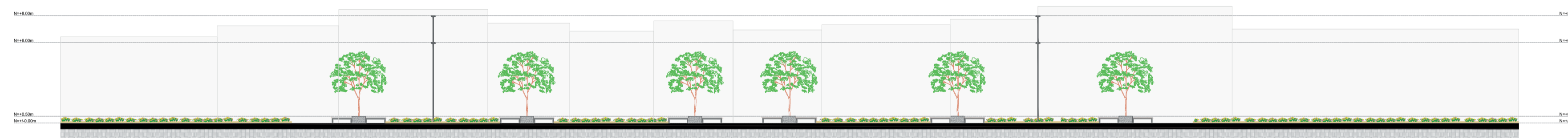
**31 RENDER TRAMO 4 AV. GIL RAMÍREZ DAVALOS**



**32 ELEVACIÓN ESTE TRAMO 4.**  
1: 250



**33 ELEVACIÓN OESTE TRAMO 4.**  
1: 250



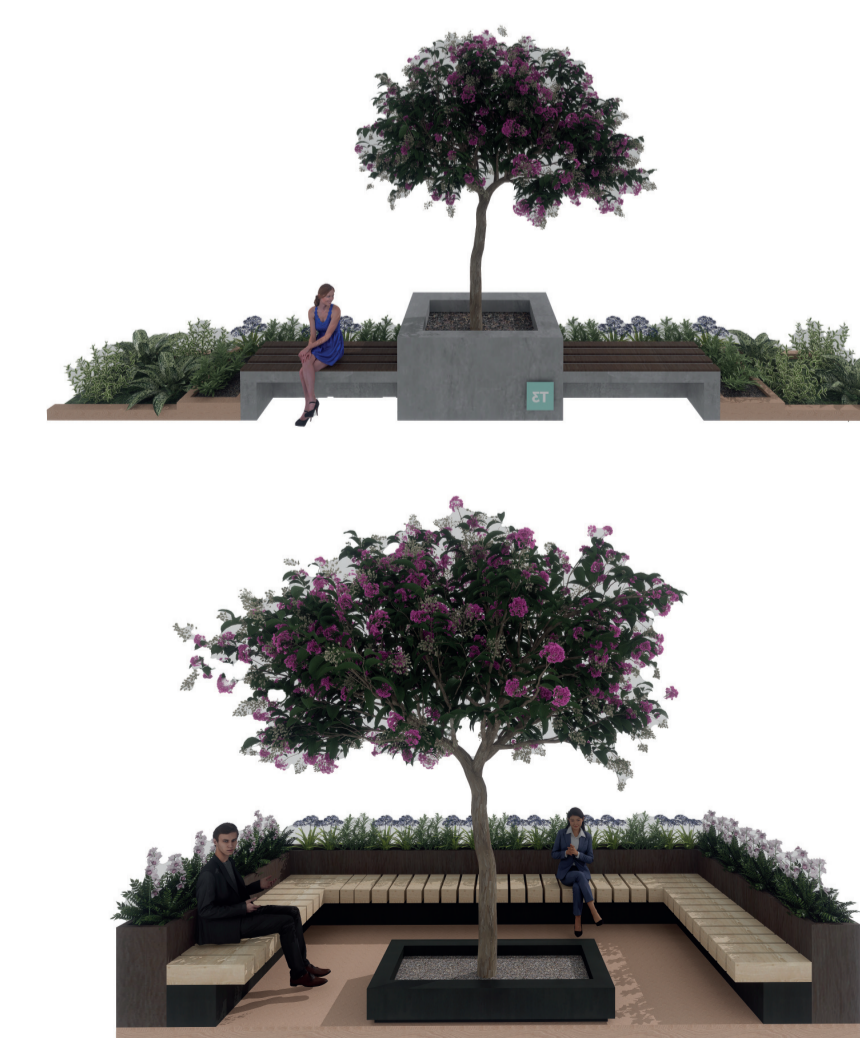
**34 RENDER TRAMO 4 AV. GIL RAMÍREZ DAVALOS.**



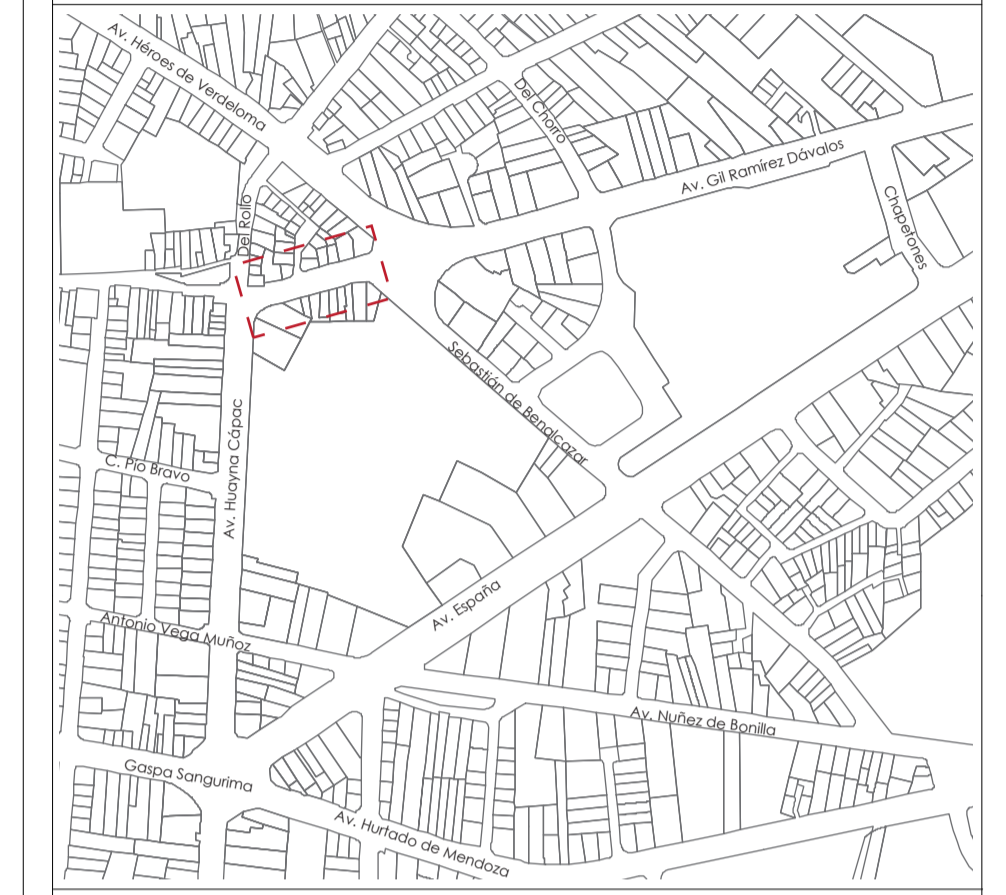
**35 RENDER TRAMO 4 AV. GIL RAMÍREZ DAVALOS.**



**36 MOBILIARIO DE DESCANSO.**



**“ ANTEPROYECTO DE REGENERACIÓN URBANA PARA POTENCIALIZAR LA MOVILIDAD Y EL COMERCIO EN EL TRAMO DE LA AV. HUAYNA CÁPAC Y AV. GIL RAMÍREZ DÁVALOS”**



El proyecto de remodelación del tramo 4, que se extiende desde la Avenida Huayna Cápac hasta el Redondel del Terminal Terrestre, presenta una propuesta integral para mejorar la infraestructura vial y promover la seguridad y comodidad de los peatones en esta área de 111.70 metros de longitud y 23 metros de ancho. Para ello, se ha llevado a cabo un rediseño de la vía, estableciendo dos carriles de 4.80 metros de ancho cada uno. Además, se ha procedido a ampliar las aceras en 3.50 metros, divididas en dos secciones: 2 metros destinados al tránsito peatonal y 1.50 metros reservados para una barrera de protección con vegetación baja y alta, junto con mobiliario de descanso para el disfrute de los transeúntes.

Se han instalado cruces peatonales (pasos de cebra) de 3 metros de ancho para facilitar el cruce seguro de los peatones. Estas mejoras se presentan detalladamente en los planos, elevaciones y renders correspondientes, brindando una representación visual precisa de las transformaciones realizadas en este tramo específico, con el objetivo de mejorar la calidad de vida y la experiencia de quienes transitan por esta importante arteria vial.

**DIS:** Pacheco Bueno Jennifer Lisseth; Vicuña Naula Daysi Carolina.

**DIB:** Pacheco Bueno Jennifer Lisseth; Vicuña Naula Daysi Carolina.

**REV:** Arq. Mgs. Julio Pintado Farfán.

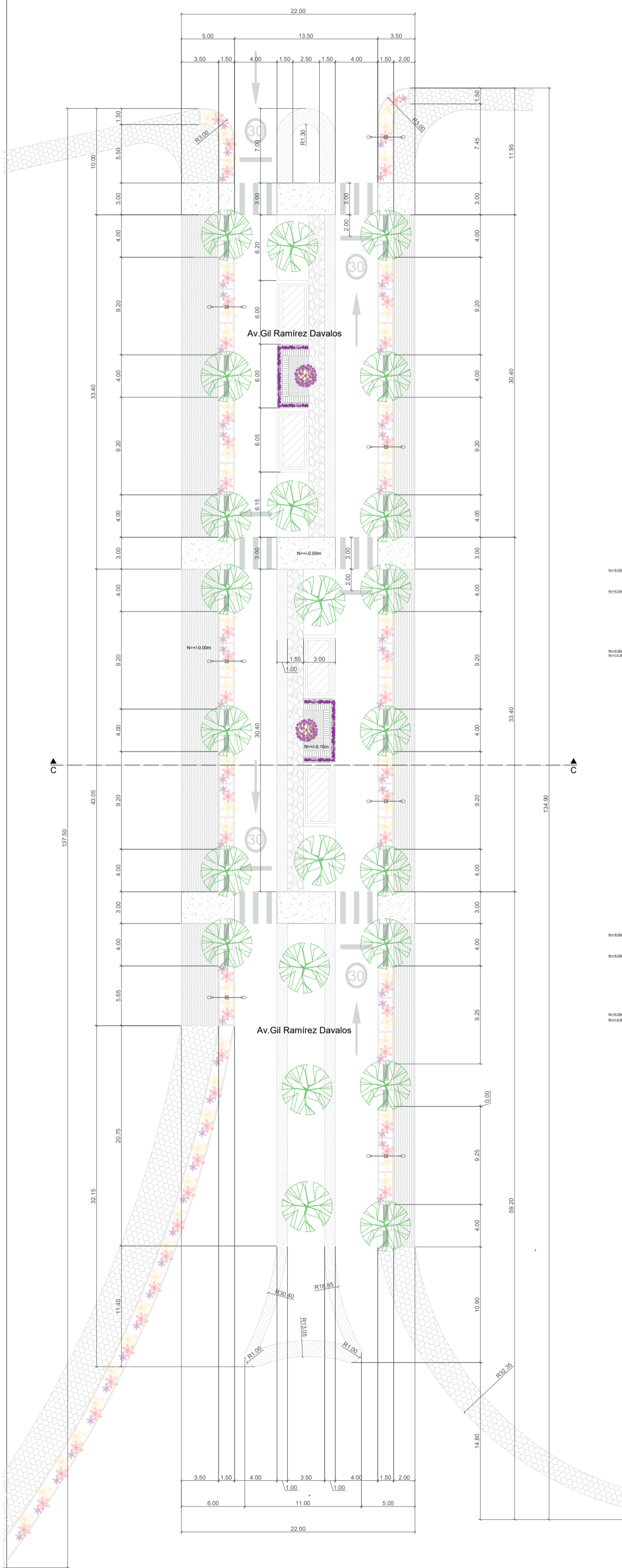
Pacheco Bueno Jennifer Lisseth; Vicuña Naula Daysi Carolina.

**CONTENIDO:** PLANTA TRAMO 4 GIL RAMÍREZ DAVALOS  
ELEVACIONES TRAMO 4 GIL RAMÍREZ DAVALOS  
CORTE A-A TRAMO 4 GIL RAMÍREZ DAVALOS  
RENDERS TRAMO 4 GIL RAMÍREZ DAVALOS

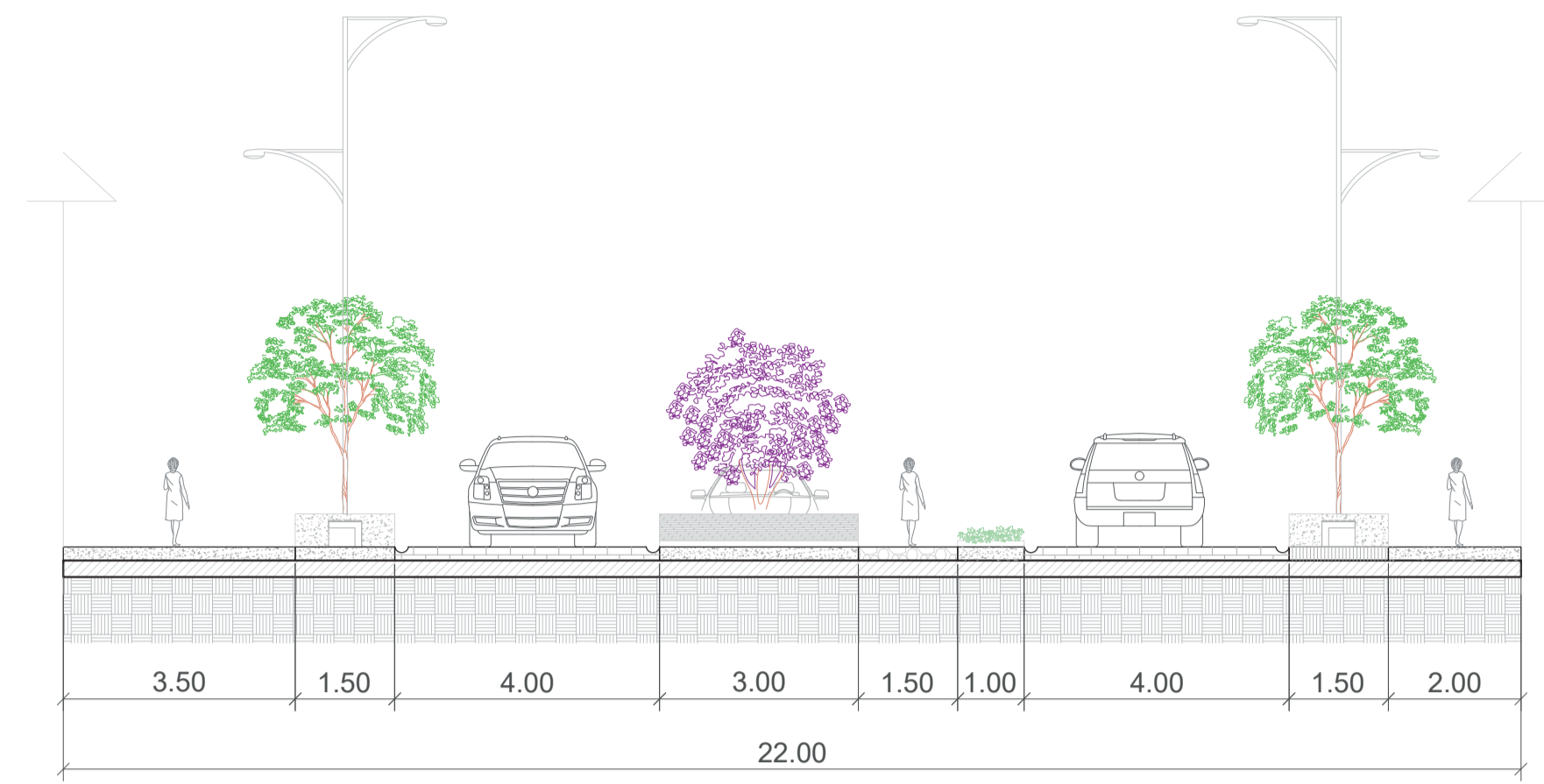
**ESCALA:** DEFINIDAS EN EL PLANO.

LÁMINA 5/7

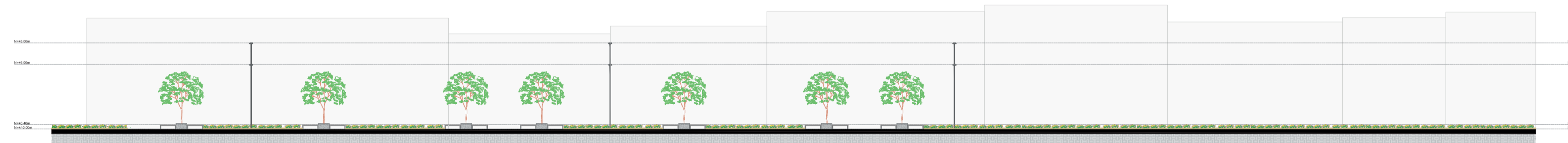
**37 PLANTA TRAMO 5 AV. GIL RAMÍREZ DAVALOS.**  
1: 300



**38 CORTE C-C TRAMO 5.**  
1: 100



**40 ELEVACIÓN ESTE TRAMO 5.**  
1: 300



**41 ELEVACIÓN OESTE TRAMO 5.**  
1: 300



**42 RENDER TRAMO 5 AV. GIL RAMÍREZ DAVALOS.**



**43 RENDER TRAMO 5 AV. GIL RAMÍREZ DAVALOS.**



**39 RENDER TRAMO 5 AV. GIL RAMÍREZ DAVALOS**



**44 AXONOMETRÍA AV. GIL RAMÍREZ DAVALOS.**



**“ ANTEPROYECTO DE REGENERACIÓN URBANA PARA POTENCIALIZAR LA MOVILIDAD Y EL COMERCIO EN EL TRAMO DE LA AV. HUAYNA CÁPAC Y AV. GIL RAMÍREZ DÁVALOS”**



El proyecto de remodelación del tramo 5, que abarca desde el Redondel del Terminal Terrestre hasta la Calle Del Chorro, se ha desarrollado con el objetivo de mejorar la infraestructura vial y promover la seguridad y comodidad de los transeúntes en esta zona de 137.50 metros de longitud y 22 metros de ancho. Para lograrlo, se ha implementado un rediseño de la vía, estableciendo dos carriles de 4.00 metros cada uno y una medianera central de 5.50 metros de ancho, dividida estratégicamente en tres secciones: 3 metros destinados para el estacionamiento de vehículos con dimensiones de 3 metros por 6 metros y áreas de mobiliario de descanso con vegetación alta de 3 metros por 6 metros, 1.5 metros reservados para el tránsito peatonal y 1 metro para una barrera de protección con vegetación baja. Además, se ha ampliado la acera lateral izquierda en 5.00 metros, dividida en dos partes: 3.5 metros para el paso peatonal y 1.50 metros para una barrera de protección con vegetación baja y alta, que incluye mobiliario de descanso.

Por otro lado, la acera lateral derecha ha sido ampliada en 3.50 metros, distribuyendo 2 metros para el tránsito peatonal y 1.50 metros para una barrera de protección con vegetación baja y alta, junto con zonas de descanso. Además, se han instalado más cruces peatonales (pasos de cebra) de 3 metros de ancho, sin descuidar la señalización vial para orientar tanto a vehículos como a peatones de manera adecuada. Estas mejoras se presentan detalladamente en los planos, elevaciones y renders correspondientes, proporcionando una representación visual precisa de las transformaciones realizadas en este tramo específico, con el fin de mejorar la calidad de vida y la experiencia de quienes transitan por esta importante vía.

**DIS:** Pacheco Bueno Jennifer Lisseth; Vicuña Naula Daysi Carolina.

**DIB:** Pacheco Bueno Jennifer Lisseth; Vicuña Naula Daysi Carolina.

**REV:** Arq. Mgs. Julio Pintado Farfán.

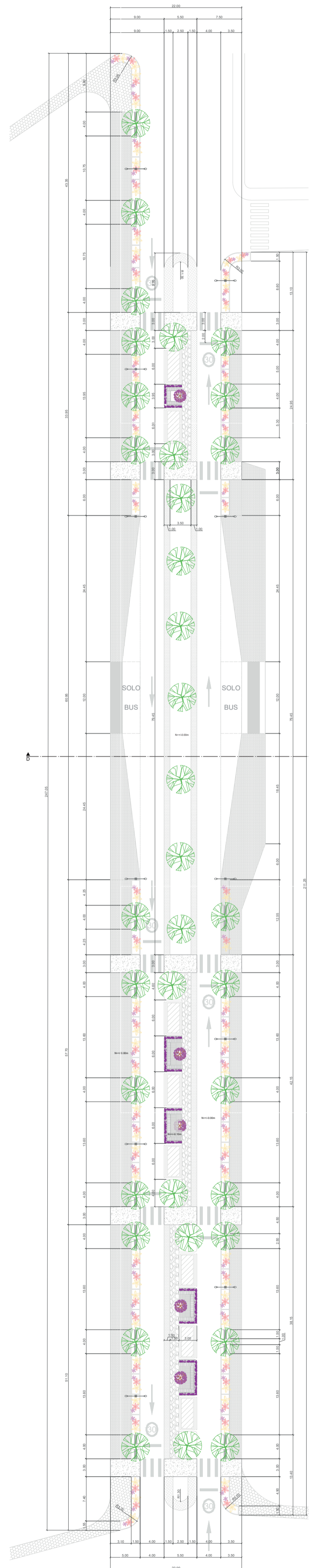
Pacheco Bueno Jennifer Lisseth; Vicuña Naula Daysi Carolina.

**CONTENIDO:** PLANTA TRAMO 5 GIL RAMÍREZ DAVALOS  
ELEVACIONES TRAMO 5 GIL RAMÍREZ DAVALOS  
CORTE A-A TRAMO 5 GIL RAMÍREZ DAVALOS  
RENDERS TRAMO 5 GIL RAMÍREZ DAVALOS

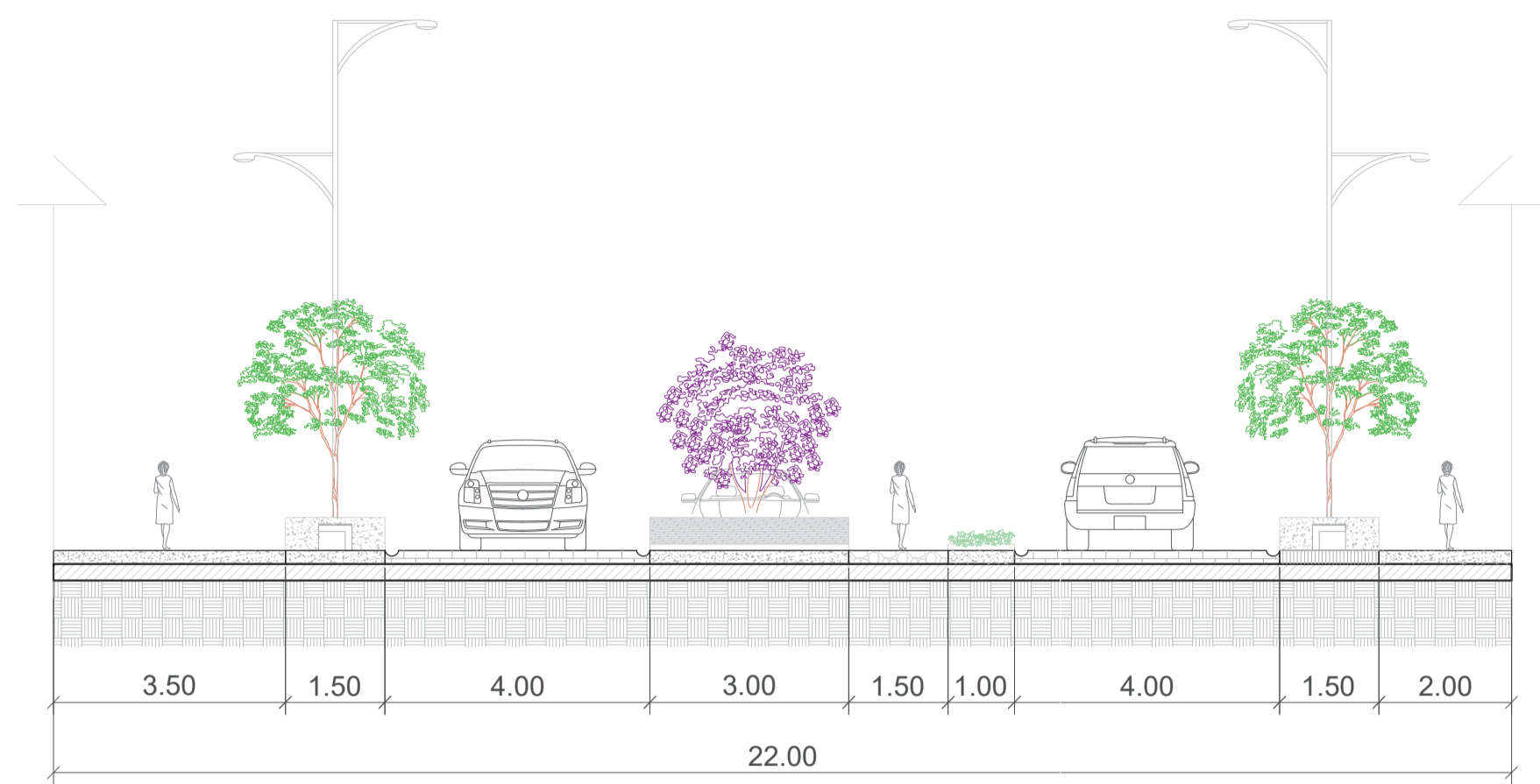
**ESCALA:** DEFINIDAS EN EL PLANO.

LÁMINA 6/7

**45 PLANTA TRAMO 6 AV. GIL RAMÍREZ DAVALOS.**  
1: 500



**46 CORTE C-C TRAMO 6.**  
1: 100



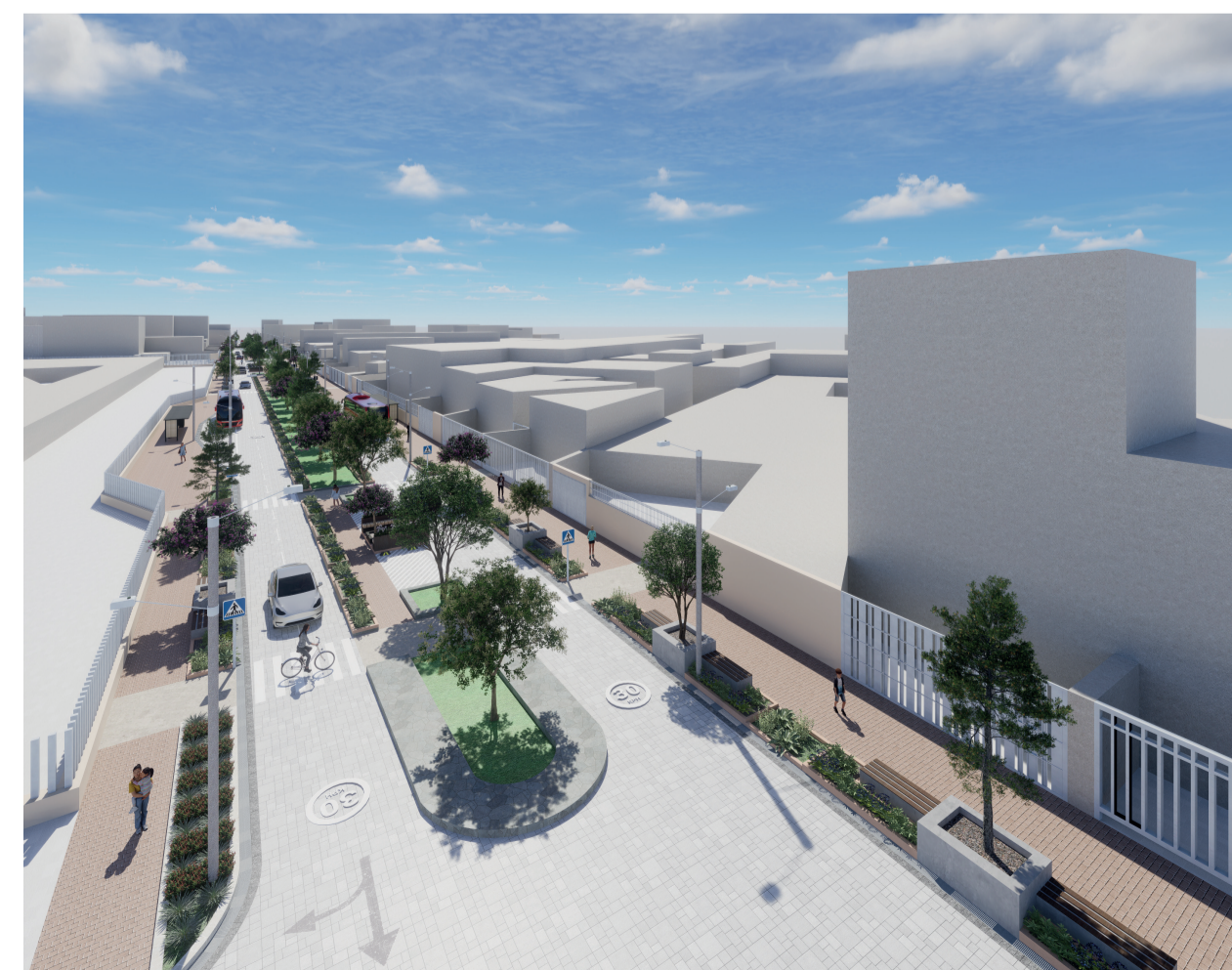
**48 ELEVACIÓN ESTE TRAMO 6.**  
1: 500



**49 ELEVACIÓN OESTE TRAMO 6.**  
1: 500



**50 RENDER TRAMO 6 AV. GIL RAMÍREZ DAVALOS.**



**51 RENDER TRAMO 6 AV. GIL RAMÍREZ DAVALOS.**



**47 RENDER TRAMO 6 AV. GIL RAMÍREZ DAVALOS**



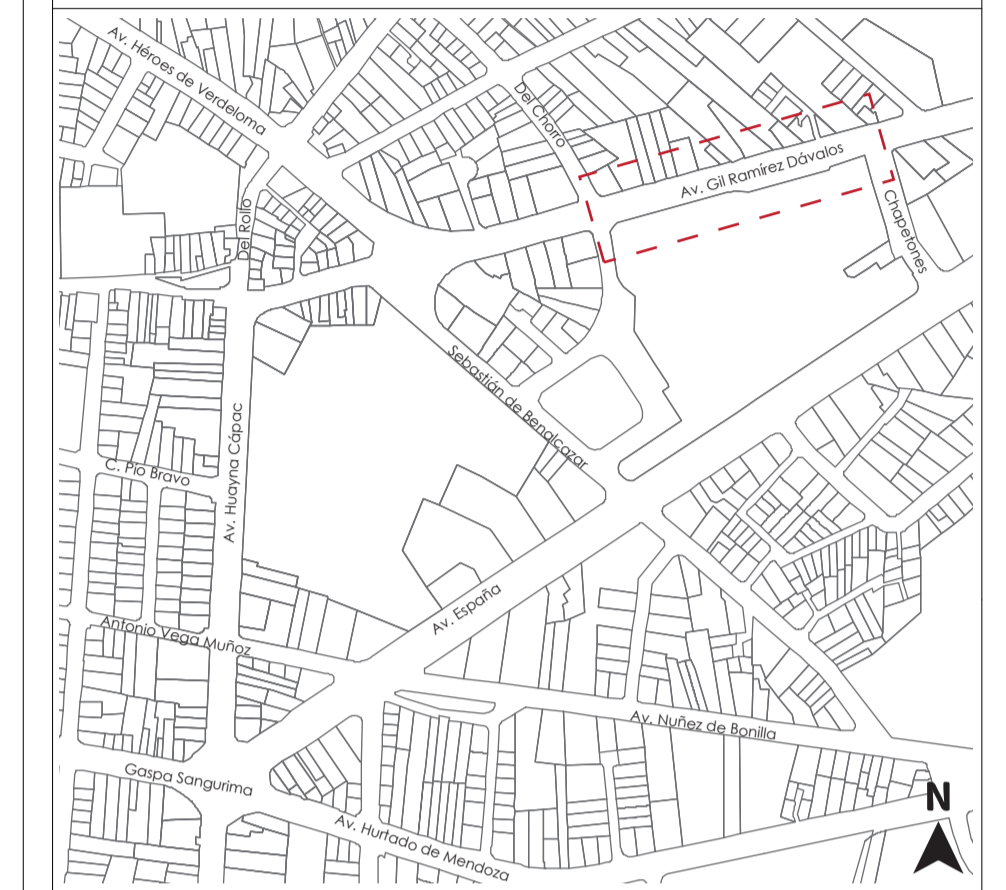
**42 PLANTA SECCIÓN TRAMO 6 AV. GIL RAMÍREZ DAVALOS**



**52 ELEVACIÓN FRONTAL TRAMO 6 AV. GIL RAMÍREZ DAVALOS.**



**“ ANTEPROYECTO DE REGENERACIÓN URBANA PARA POTENCIALIZAR LA MOVILIDAD Y EL COMERCIO EN EL TRAMO DE LA AV. HUAYNA CÁPAC Y AV. GIL RAMÍREZ DÁVALOS”**



El proyecto de remodelación del tramo 6, que se extiende desde la Calle Del Chorro hasta la Calle Chape-tones, representa una iniciativa integral para mejorar la infraestructura vial y promover la seguridad y comodidad de los transeúntes en esta amplia área de 247.05 metros de longitud y 22 metros de ancho. Con el objetivo de lograr estas perspectivas, se ha implementado un rediseño de la vía, estableciendo dos carriles de 4.00 metros cada uno y una medianera central de 5.50 metros de ancho, dividida estratégicamente en tres secciones: 3 metros destinados para el estacionamiento de vehículos con dimensiones de 3 metros por 6 metros y áreas de mobiliario de descanso con vegetación alta de 3 metros por 6 metros, 1.5 metros reservados para el tránsito peatonal y 1 metro para una barrera de protección con vegetación baja. Además, se ha ampliado la acera lateral izquierda en 5.00 metros, distribuyéndola en dos partes: 3.5 metros para el paso peatonal y 1.50 metros para una barrera de protección con vegetación con vegetación baja y alta, que incluye áreas de descanso.

Por otro lado, la acera lateral derecha ha sido ampliada en 3.50 metros, asignando 2 metros para el tránsito peatonal y 1.50 metros para una barrera de protección con vegetación baja y alta, con la instalación de mobiliario de descanso. En ambas aceras se ha destinado una bahía de desembarque para buses de 12 metros, y en esta parte específica, la medianera se ha reservado exclusivamente para vegetación, evitando así posibles conflictos. Además, se han dispuesto más cruces peatonales (pasos de cebra) de 3 metros de ancho debido a la extensión de la calle, sin descuidar la señalización vial para orientar tanto a vehículos como a peatones de manera adecuada.

**DIS:** Pacheco Bueno Jennifer Lisseth; Vicuña Naula Daysi Carolina.

**DIB:** Pacheco Bueno Jennifer Lisseth; Vicuña Naula Daysi Carolina.

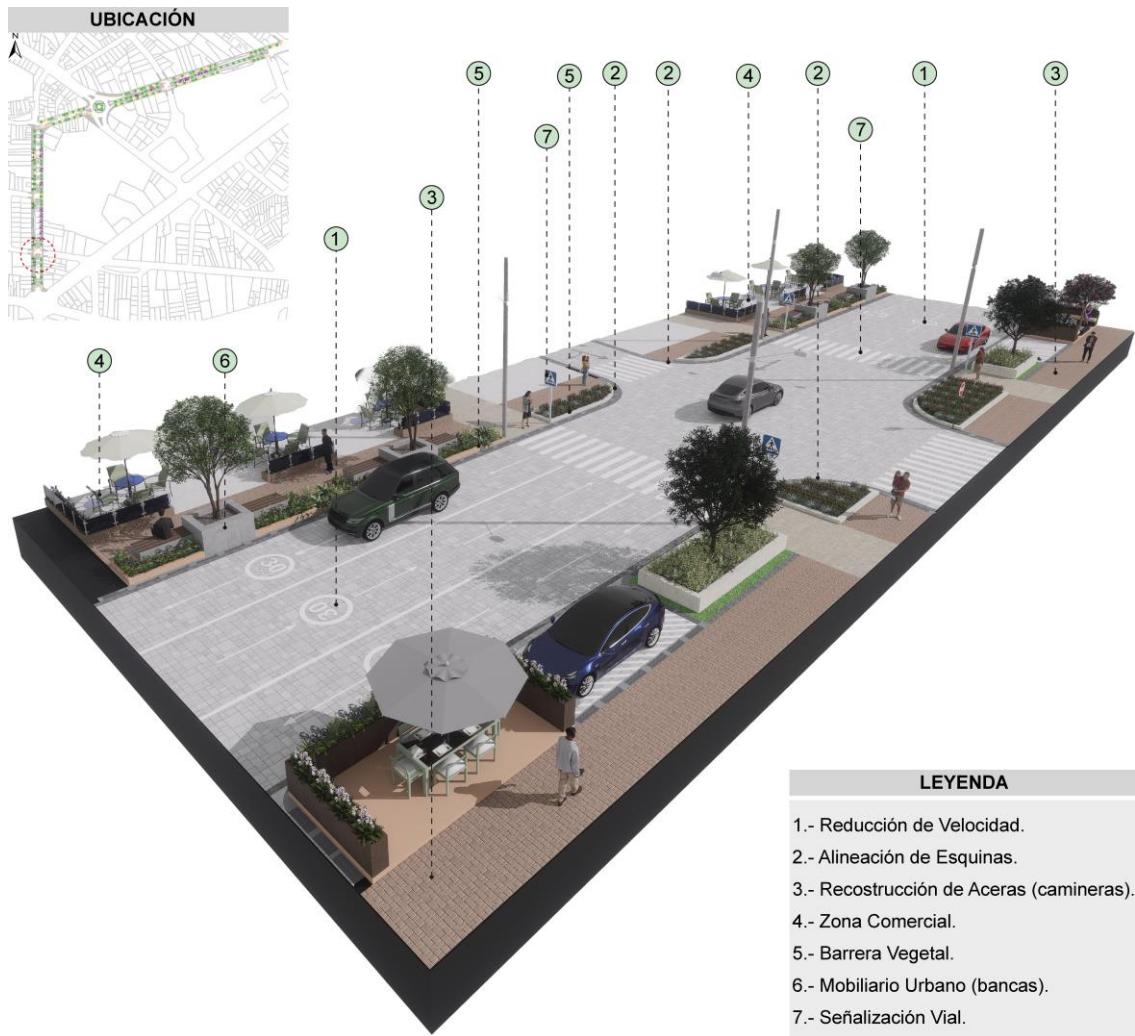
**REV:** Arq. Mgs. Julio Pintado Farfán.

Pacheco Bueno Jennifer Lisseth; Vicuña Naula Daysi Carolina.

**CONTENIDO:** PLANTA TRAMO 6 GIL RAMÍREZ DAVALOS  
ELEVACIONES TRAMO 6 GIL RAMÍREZ DAVALOS  
CORTE A-A TRAMO 6 GIL RAMÍREZ DAVALOS  
RENDERS TRAMO 6 GIL RAMÍREZ DAVALOS

**ESCALA:** DEFINIDAS EN EL PLANO. **LÁMINA 7/7**

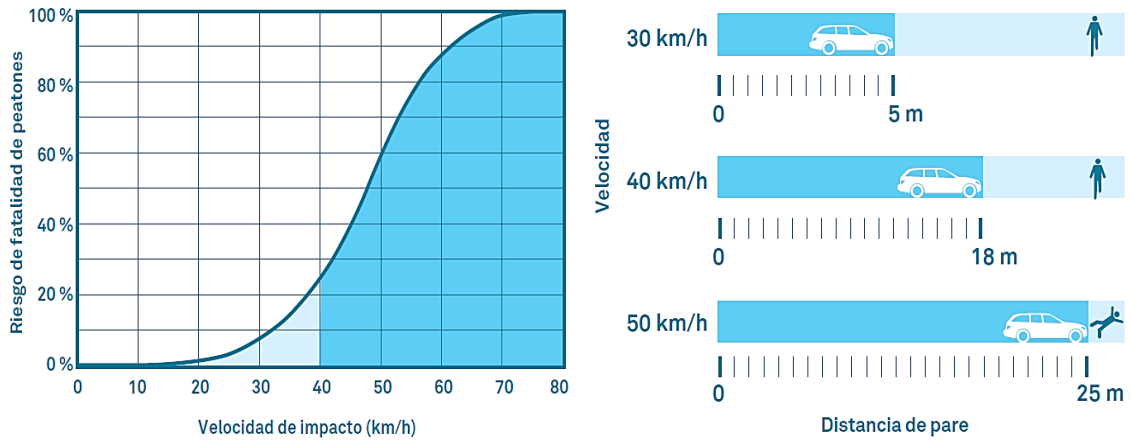
#### 4.4. Memoria Descriptiva del Proyecto



**Figura 106:** Diseño de Aceras, mobiliario urbano, zona comercial, vegetación, implementación de señalización vial, reducción de velocidad.

**Fuente y Elaboración:** Autoras.

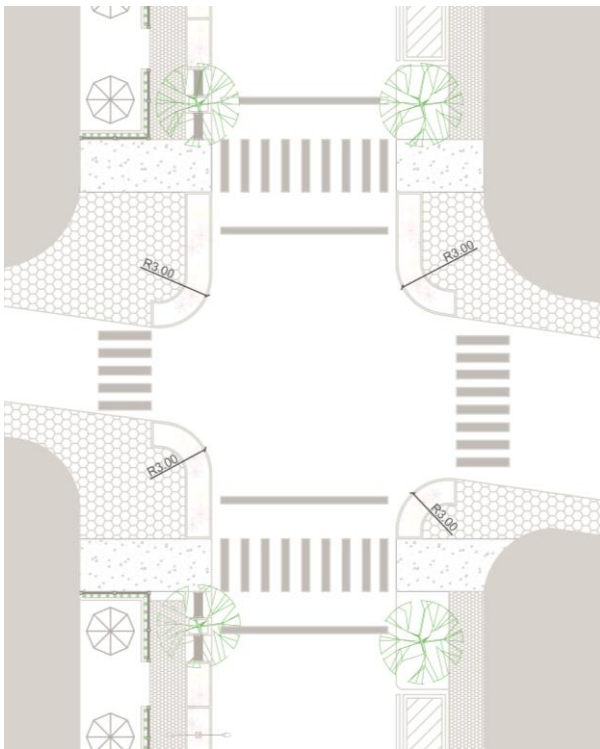
1. En base al análisis de accidentalidad llevado a cabo en el capítulo III, se identificaron 56 incidentes leves y 14 graves, ocasionando un total de 52 personas lesionadas. Al destacar la gravedad de estos accidentes de tránsito como una causa principal de fatalidad, se propone la disminución del límite de velocidad en la Av. Huayna Cápac, la cual actualmente está designada como una vía de 40 km/h según las directrices del Plan de Movilidad de Cuenca de 2015. Se plantea ser ajustado a una velocidad máxima de 30 km/h, una medida respaldada de acuerdo con (Bloomberg & Sadik-Khan, 2016), en donde se destaca que esta reducción contribuye significativamente a mitigar los potenciales riesgos de accidentes, mejorando notablemente las probabilidades de supervivencia en caso de colisiones y, al mismo tiempo, salvaguardar de manera importante la seguridad de los peatones y usuarios de la vía.



**Figura 107:** Relación entre velocidad, distancia de pare y riesgo de fallecimiento de los peatones.

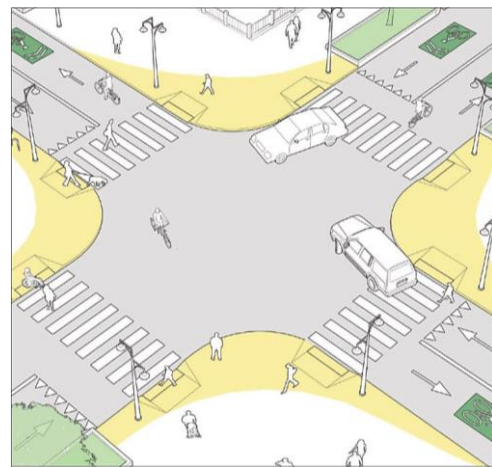
**Fuente y Elaboración:** (Bloomberg & Sadik-Khan, 2016).

- Se propone una modificación en los radios de giro existentes, los cuales actualmente varían excediendo los 5m, reduciéndolos a 3m y garantizando una uniformidad en todas las esquinas. Este ajuste tiene como objetivo principal la reducción de las velocidades vehiculares. Según un estudio de (Bloomberg & Sadik-Khan, 2016), cuando el radio de giro es inferior a 3m, se obliga al vehículo a realizar giros más cerrados. Esta medida busca mejorar la visibilidad entre los peatones y conductores, ampliando el espacio de espera para un cruce seguro, mejorando así la seguridad vial en general.



**Figura 108:** Ajuste de los radios de giro como reductor de velocidad dentro del proyecto.

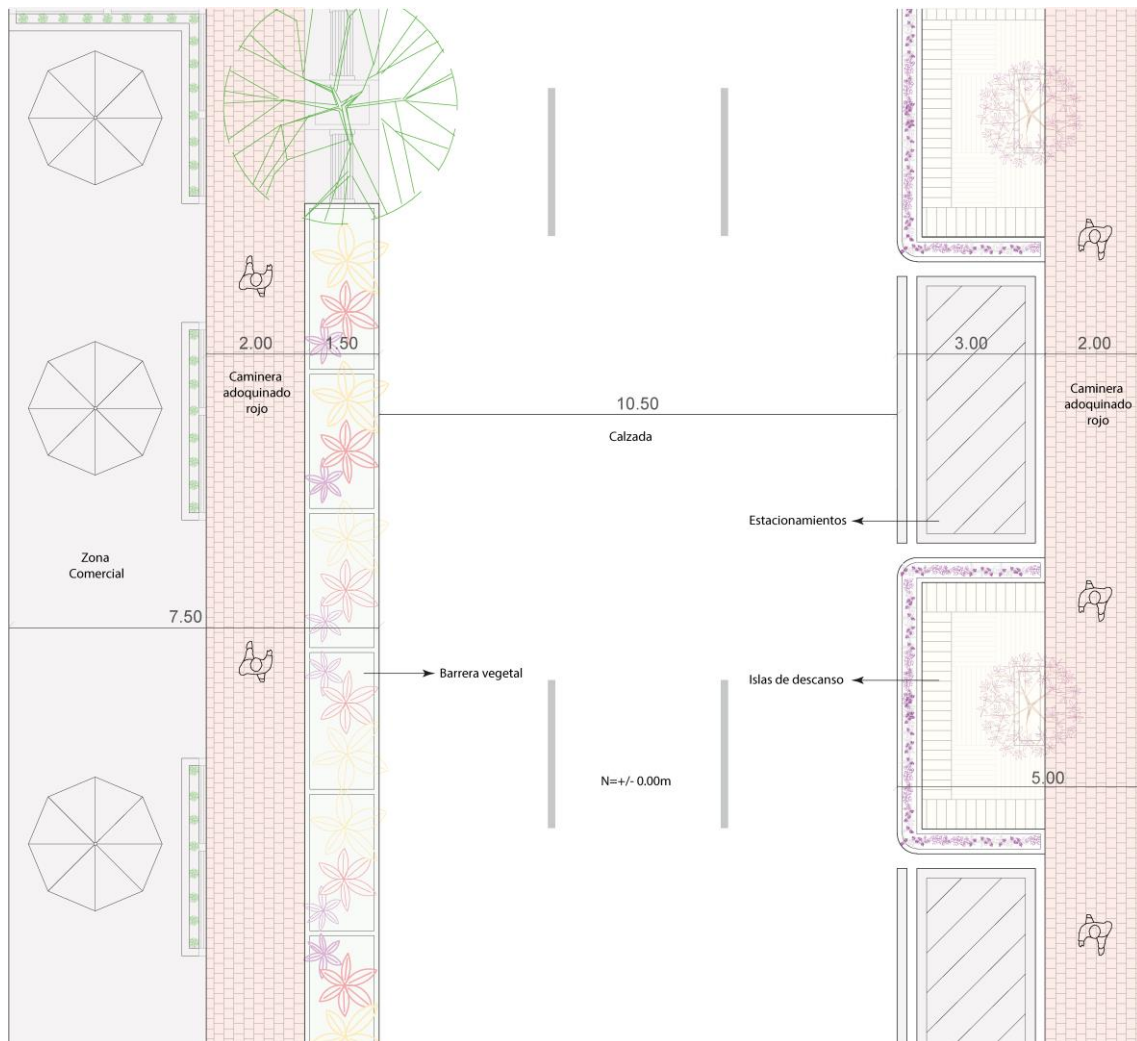
**Fuente y Elaboración:** Autoras.



**Figura 109:** Alineación de esquinas.

**Fuente y Elaboración:** (Bloomberg & Sadik-Khan, 2016).

- Regeneración de las aceras mediante la ampliación en la Av. Huayna Cápac con una medida total de 7,5m hacia el lado oeste y 5m de la acera este, en donde se dispone una franja de circulación peatonal exclusiva que se extiende de forma paralela a la calle, con un ancho de 2m en cada cuadra. Se hace la remoción del material existente y la reposición el tejido adoquinado rojo, proporcionando una característica distintiva de algunas áreas históricas de Cuenca y manteniendo una continuidad visual con cada tramo. Esta sección garantiza que los peatones tengan un lugar seguro y adecuado para caminar, manteniendo una separación clara con la calzada por medio de un área verde.

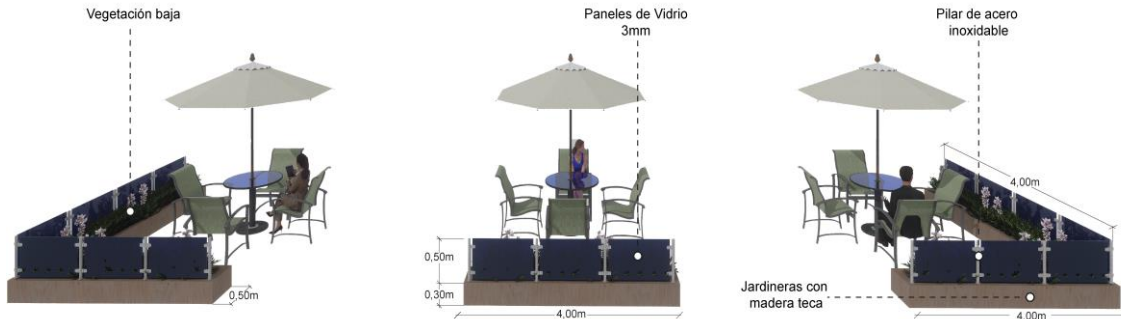


**Figura 110:** Diseño de camineras a lo largo de la Av. Huayna Cápac.

**Fuente y Elaboración:** Autoras.

- En base a la propuesta del cambio de uso de suelo, en la Av. Huayna Cápac se propone la extensión del uso comercial en planta baja, ocupando un ancho de 4m con respecto a ciertos establecimientos, distribuidos de forma alterna en cada tramo. Esta iniciativa se enfoca en las cuadras ubicadas en el lado oeste, ya que esta zona presenta una mayor variedad de comercios, con el propósito principal de generar fachadas visualmente atractivas y dinámicas, al mismo tiempo que se añade un espacio adicional valioso para

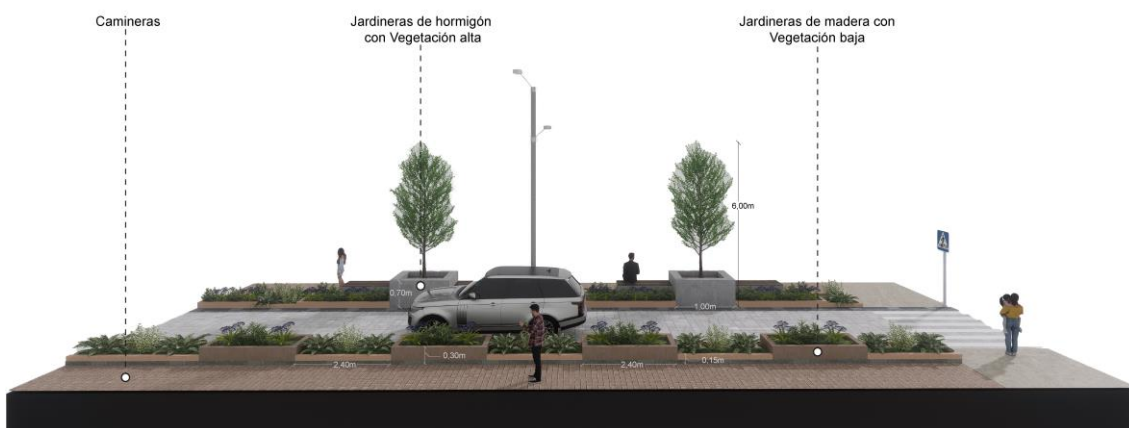
los negocios locales. Dentro de estas áreas se incluyen espacios para el consumo de alimentos, acompañados de mesas individuales y grupales, los cuales están rodeados por jardineras de madera con vitrales y vegetación baja, lo que crea un ambiente agradable para los visitantes.



**Figura 111:** Propuesta de mobiliario urbano, zona comercial en la Av. Huayna Cápac.

**Fuente y Elaboración:** Autoras.

- Integración de una barrera vegetal a través de la ubicación de jardineras que alternan entre vegetación baja y alta a lo largo de las aceras, ocupando un ancho de 1,5 m y una altura máxima de hasta 6 m. Este enfoque busca fortalecer la seguridad entre los peatones y los vehículos que circulan por la Av. Huayna Cápac y Gil Ramírez Dávalos. Además, conforme al análisis de contaminación realizado en el capítulo III, se identificó que los elevados flujos vehiculares contribuyen a la degradación ambiental. Por lo tanto, esta barrera contiene especies como álamo blanco, aliso, piruétano, chopo negro, arupo, que sirven como un filtro natural de contaminantes como el dióxido de carbono, reduciendo así la exposición de los peatones a la contaminación atmosférica. De la misma manera, actúa como una barrera acústica natural, ayudando a mitigar el ruido generado por el tráfico, así poder mejorar la experiencia de los transeúntes.



**Figura 112:** Propuesta de barrera vegetal alta y baja.

**Fuente y Elaboración:** Autoras.

- Diseño de mobiliario urbano incorporando materiales como tabloncillos de madera teca para los asientos, dispuestos en una morfología lineal, soportados por una base de

hormigón. En el centro se coloca una jardinera con el mismo material, acompañada con vegetación alta para proporcionar sombra, y pequeñas jardineras en los laterales. Estas bancas se colocan alternadas con plantas al margen de la acera, ofreciendo un área de descanso para los transeúntes y a la vez formando parte de la zona verde que actúa como barrera de protección frente al tráfico.

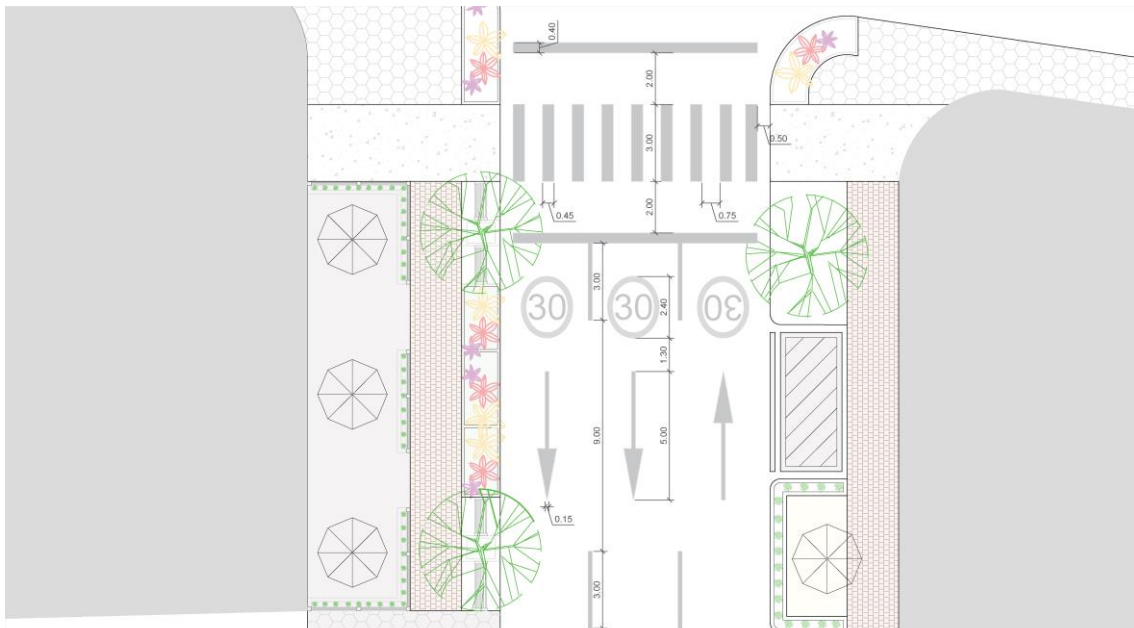


**Figura 113:** Diseño de mobiliario urbano, bancas de descanso.

**Fuente y Elaboración:** Autoras.

7. De acuerdo con el Instituto Ecuatoriano de Normalización, se ha implementado la señalización vial como parte de las mejoras en la infraestructura de todo el tramo bajo estudio, por lo que dentro de la señalización horizontal se tiene:
  - La integración de líneas de cruce cebra en cada esquina, y en los tramos más extensos, se ha dispuesto cada 20 a 40 m, adaptándose a la longitud respectiva de cada tramo. La señalización está constituida por bandas paralelas al eje de la calzada con una longitud de 3 m, el ancho de cada una es de 0,45 cm, separadas entre sí con una distancia de 0,75 cm. La ubicación de estas bandas se indica desde el borde de la calzada con una distancia de 0,50 cm. Se utiliza pintura blanca resistente para el desgaste provocado por el intenso tráfico vehicular en la zona.
  - Se ha dispuesto una línea de pare de color blanco a una distancia de 2 m del cruce peatonal, con un ancho de 0,40 m, debido a que en la Av. Huayna Cápac y Gil Ramírez Dávalos la velocidad de circulación es  $\leq$  a 50 km/h.
  - Para indicar la separación entre carriles en vías de sentido contrario, se instala una línea discontinua en la calzada con una longitud de 3 m, un ancho de 0,15 cm y una distancia entre ellas de 9 m.
  - Se colocan flechas direccionales para alertar al conductor sobre la dirección y sentido de circulación. La primera flecha se sitúa a 5 m de la línea de pare, con una longitud de 5 m y un intervalo de 24 m entre ellas.

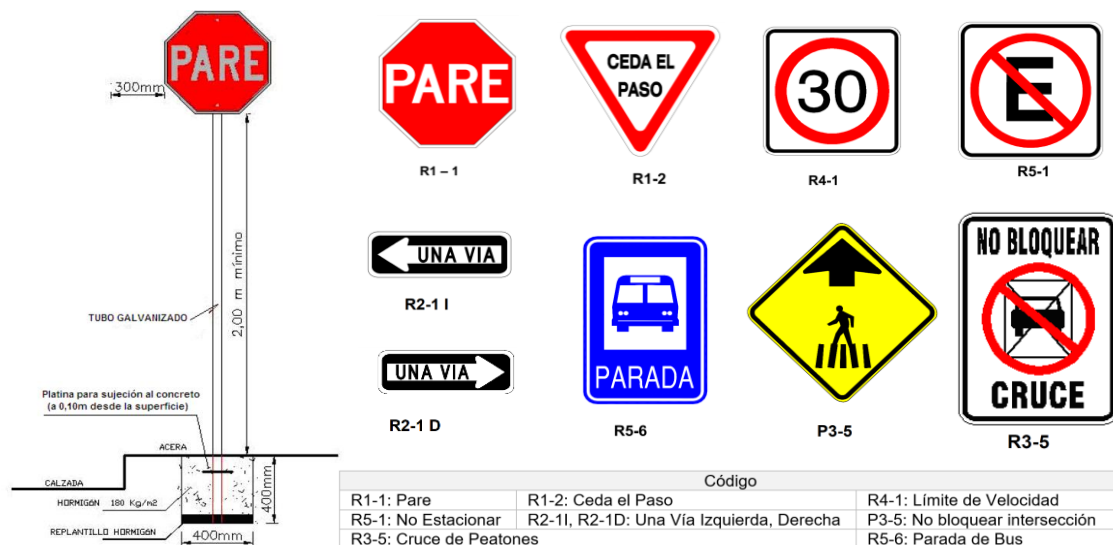
- Se integra un símbolo de velocidad máxima permitida en la calzada de las avenidas, para reforzar la señal vertical con color blanco y su dimensión será de 2 m de ancho por 4,8 m de largo.



**Figura 114:** Señalización vial implementada en el proyecto.

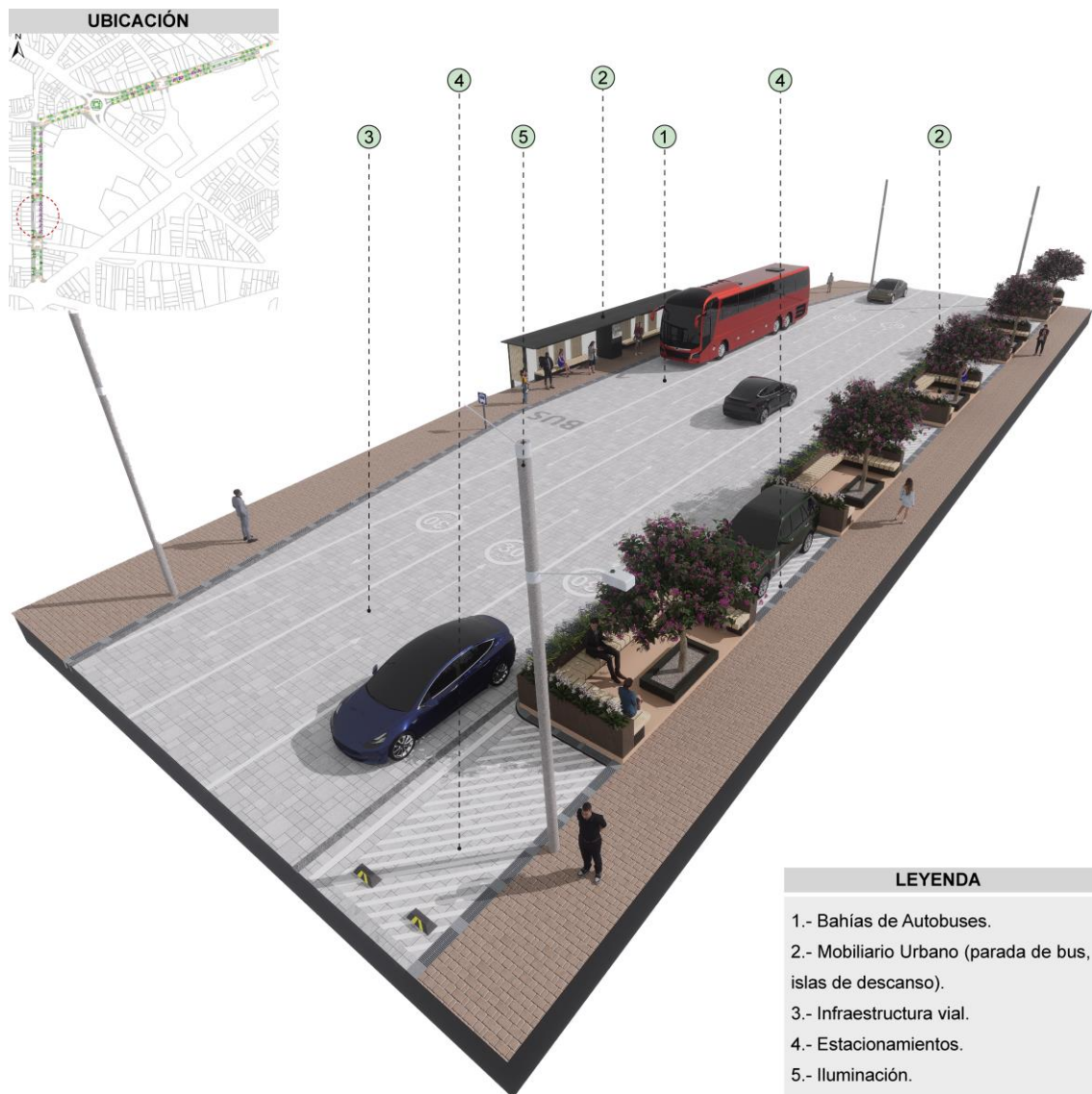
**Fuente y Elaboración:** Autoras.

Para la señalización vertical, en áreas designadas para peatones, la altura mínima de la señal desde la superficie de la acera hasta su borde inferior no debe ser inferior a 2 metros. En cuanto a la altura adecuada para la visibilidad del conductor, que se encuentra por debajo de la altura del peatón, se recomienda que oscile entre 1,07 y 1,20 metros desde el nivel del suelo hasta el extremo inferior de la señal, garantizando así una uniformidad en la altura de las señales y evitando discrepancias (INEN, 2011).



**Figura 115:** Señalización Vertical aplicada en el proyecto.

**Fuente y Elaboración:** (INEN, 2011).

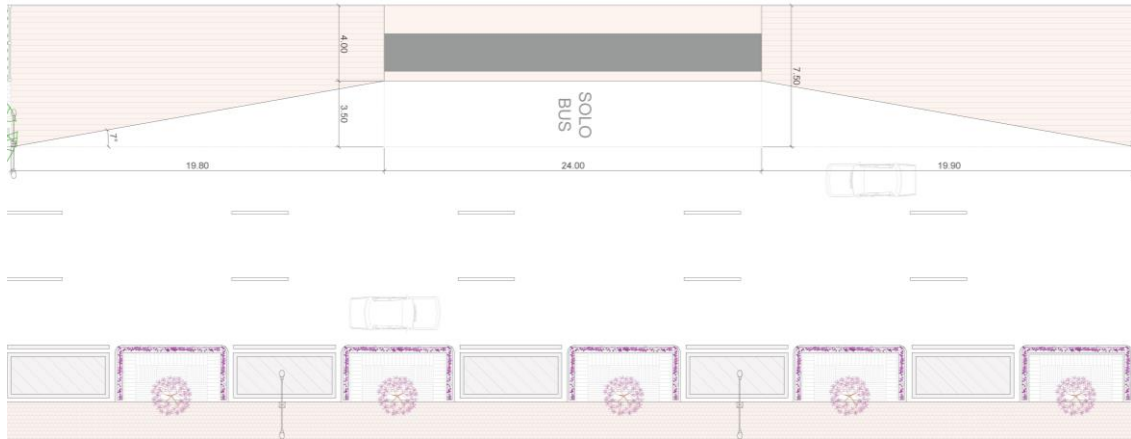


**Figura 116:** Diseño de parada de bus, mobiliario urbano, estacionamientos, infraestructura vial e iluminación.

**Fuente y Elaboración:** Autoras.

1. Se propone la implementación de bahías exclusivas para el estacionamiento de vehículos de transporte público. Esta medida facilita la salida hacia el borde de la acera para el embarque y desembarque de pasajeros, lo que contribuye a disminuir la obstrucción del tráfico para otros vehículos, promoviendo una mayor fluidez en la circulación vial. También reduce los tiempos de espera de los usuarios y favorece una organización más eficiente de las paradas.
  - Bahía de la Av. Huayna Cápac: tiene capacidad para albergar dos buses, sus dimensiones son 24 m de largo y 3,5 m de ancho, con un ángulo de inclinación de 7 grados.
  - Bahía de la Av. Gil Ramírez Dávalos: capacidad de albergar un bus, con dimensiones de 12 m de largo y 3 m de ancho, con un ángulo de 7 grados.

En cuanto a la señalización, se incorpora una leyenda de “SOLO BUS” en la calzada para indicar que el carril está restringido solo para el transporte público. Las letras son blancas para indicar un solo sentido de circulación, colocando al inicio del carril con dimensión de 2,40 m x 2,40 m, delimitando con una línea continua color blanco con un ancho de 0,15 cm, junto a líneas segmentadas indicando el mismo sentido de circulación. Cada segmento tiene una dimensión de 1m y un ancho de 0,15 cm, con una separación entre ellos de 1 m.



**Figura 117:** Diseño de bahías para el transporte público.

**Fuente y Elaboración:** Autoras.

2. Implementación de paradas de buses, ubicado a un solo frente dentro del tramo, presenta una estructura, que comprende una cubierta sostenida por pilares de acero junto a paneles con tiras de madera dispuestos de forma vertical en la parte posterior. En el centro de cada módulo se instala un panel de información, mientras que a los laterales se disponen bancos con revestimiento de madera teca. El propósito de este diseño es ofrecer un espacio confortable y protegido contra agentes climáticos para los usuarios mientras aguardan el transporte.



**Figura 118:** Mobiliario urbano, parada de transporte público.

**Fuente y Elaboración:** Autoras.

Además, se han implementado islas de descanso con una estructura base compuesta por un entramado de madera de 3m x 6m, sobre el cual se aloja bancos con tiras de madera teca dispuestos en forma de "U", ubicándose junto a los estacionamientos para una integración fluida con la acera circundante. Dichos módulos están rodeados por jardineras que albergan vegetación ornamental, cumpliendo una doble función como barrera física y ambiental. En el centro de cada una se dispone una pequeña maceta destinada a la plantación de árboles, cuya altura se prevé que brinde sombra adecuada a los usuarios.



**Figura 119:** Diseño de mobiliario urbano, isla de descanso.

**Fuente y Elaboración:** Autoras.

3. Reducción de carriles para ensanchar las aceras y priorizar al peatón, junto con la eliminación de la mediana, analizada como un espacio deteriorado y poco funcional debido a su vegetación. Se establecen tres carriles, dos de bajada y una de subida, con una anchura de 3,5m en cada una. Se eleva la calzada para crear una sola plataforma con la acera, proporcionando una mayor accesibilidad para los peatones y optimización en la circulación vehicular, al mismo tiempo que logra revitalizar los espacios y se fomenta un entorno más acogedor para los usuarios.

Se propone el uso de adoquines de piedra gris prefabricada debido a su durabilidad y resistencia para soportar el tráfico pesado y sobre todo para reflejar ciertos rasgos tradicionales que son característicos del centro histórico, debido a su cercanía. En los laterales se complementa con un bordillo de piedra y un drenaje pluvial rectangular con rejillas para el control y conducción adecuada de la escorrentía de las aguas lluvia.



**Figura 120:** Diseño de la infraestructura vial.

**Fuente y Elaboración:** Autoras.

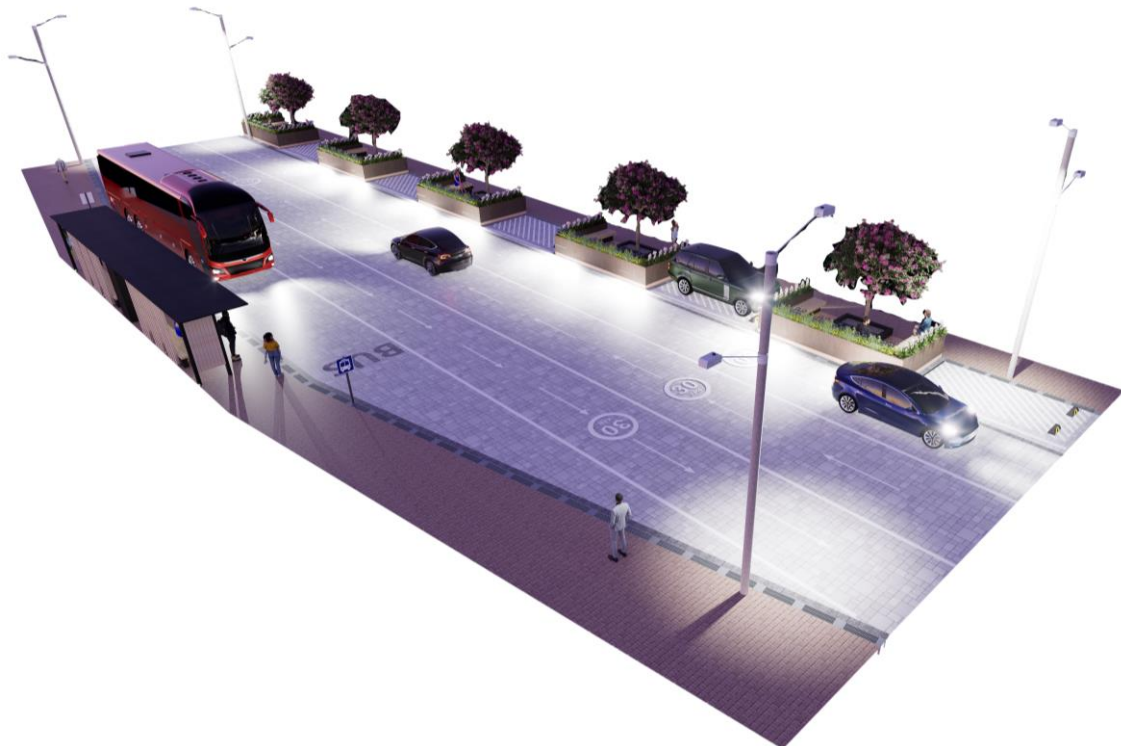
4. Se propone una serie de estacionamientos accesibles sobre la calzada, con dimensiones de 3m x 6m, ubicados cerca de las entradas tanto de infraestructuras públicas como privadas, planteados hacia el lado este del sector. Estarán demarcados con líneas blancas inclinadas con un ancho de 0,15 cm, en el cual se colocará bordillos montables de caucho con cinta reflectante amarilla. Estos espacios estarán separados entre sí por áreas de descanso, lo cual resulta ser importantes debido a la considerable demanda de servicios comerciales que se propuso en la zona, facilitando el acceso de los clientes y elevando el tráfico peatonal.



**Figura 121:** Propuesta de estacionamientos como parte del espacio público.

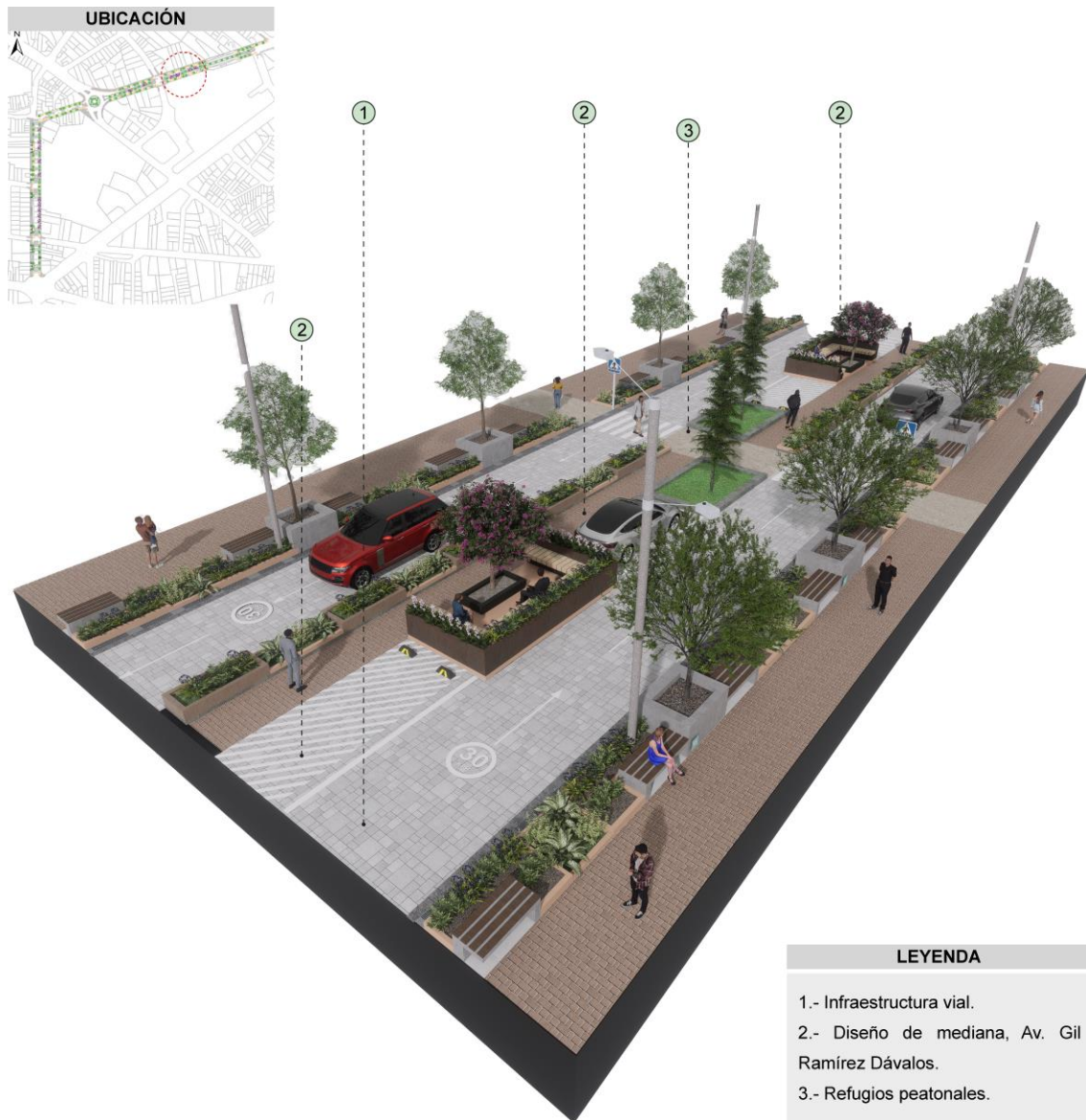
**Fuente y Elaboración:** Autoras.

5. Con base a (Bloomberg & Sadik-Khan, 2016), se coloca postes de luz de dos niveles: uno a una altura estándar de 6m con dirección a las zonas peatonales, y otro a 8m para iluminar la circulación en vías, reforzando con luces LED incrustadas en el pavimento, asegurando una distribución uniforme. El espacio entre cada poste corresponde a ser 3 veces su altura total, ubicándolos a intervalos de 24m. Se emplean luminarias tipo cut-off con bombillos eficientes, los cuales resultan ser más efectivos en términos de costos debido a que utilizan menos energía al direccionar la luz paralela al suelo, reduciendo así los reflejos y la contaminación lumínica.



**Figura 122:** Luminaria implementada dentro del proyecto.

**Fuente y Elaboración:** Autoras.

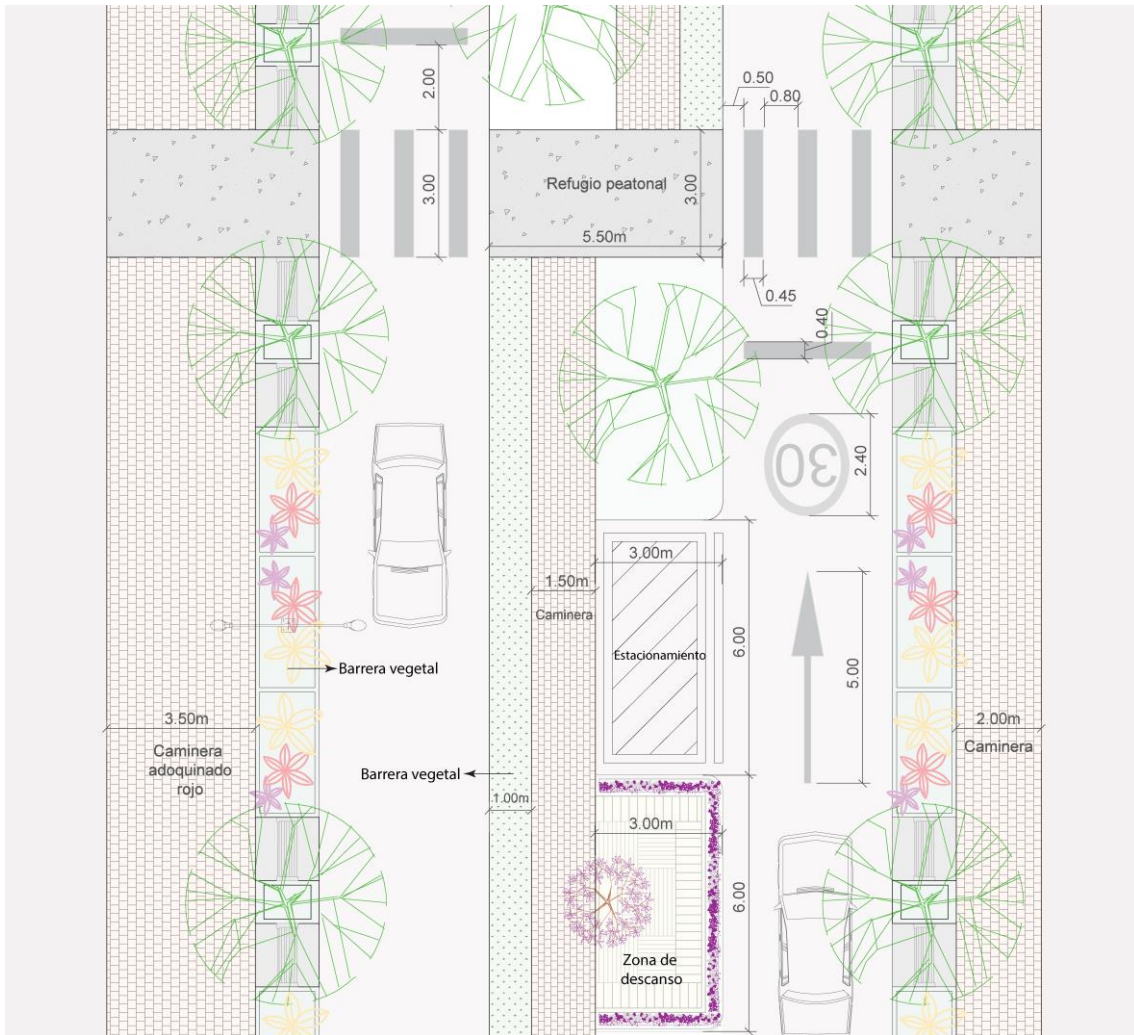


**Figura 123:** Diseño de mediana en la Av. Gil Ramírez Dávalos, Infraestructura vial, refugios peatonales.

**Fuente y Elaboración:** Autoras.

1. Se reduce el número de carriles a uno ascendente y otro descendente, cada uno con un ancho de 4 metros, delimitados por la mediana. Se conserva el diseño de calle compartida a un solo nivel junto a las aceras, utilizando adoquines de piedra gris y bordillos de piedra a lo largo de los laterales. También se incorpora un sistema de drenaje pluvial rectangular con rejillas para gestionar adecuadamente el agua de lluvia. En cuanto a la señalización, se aplica de acuerdo con las normativas establecidas por el INEN, en conformidad con las directrices específicas de la Av. Huayna Cápac (Figura 123).
2. Se realiza una ampliación y diseño en la mediana, comprendiendo un ancho total de 5,50m, con el fin de crear un espacio funcional para la estancia y descanso, distribuida de la siguiente manera: 1,50m de ancho destinada para una caminera central, utilizando tejido adoquinado rojo como material; se añade una franja lineal con vegetación baja

mediante la instalación de jardineras de madera con una altura máxima de 0,30cm, estas actúan como barreras de protección para los peatones con la vía pública hacia los laterales. También se incluyen jardineras de hormigón con vegetación alta, que albergan las especies propuestas de la paleta vegetal y la reubicación de los árboles existentes. Se integran islas de descanso de 3m x 6 m, con el mismo diseño de mobiliario urbano utilizado en la Av. Huayna Cápac, con el fin de incentivar la permanencia de las personas y mejorar el flujo peatonal. Estas zonas se intercalan con estacionamientos para vehículos livianos de 3m x 6m en ambos sentidos de las vías, respondiendo a la mayor actividad comercial prevista y extendiendo así la estancia de los transeúntes.



**Figura 124:** Planta diseño de mediana en la Av. Gil Ramírez Dávalos, infraestructura vial.

**Fuente y Elaboración:** Autoras.

3. Se implementa zonas de cruce peatonal en la mediana, dispuestas cada 30m y adaptadas según las dimensiones de cada tramo. Estas áreas con una extensión de 3m por el ancho total de la mediana que es de 5,50m, ofrecen un paso a nivel más seguro. Esta medida responde a los considerables volúmenes de tráfico en la Av. Gil Ramírez Dávalos y al no tener cortes seguros en el área central, plantea un desafío significativo para los peatones al cruzar en una sola fase.

## CONCLUSIONES

La revisión de una base bibliográfica ha proporcionado conocimientos fundamentales para la aplicación de estrategias que han sido replicadas en distintas ciudades a nivel mundial. El desarrollo de una movilidad urbana eficiente y el diseño de un espacio público integral se rescata como aspectos claves para mejorar la calidad de vida de los habitantes. La implementación de medidas como la ampliación de áreas comerciales, cambios de uso del suelo orientados hacia la creación de entornos más funcionales y la incorporación de zonas de descanso con sombra, fomentan no solo una mayor permanencia y disfrute del espacio público, sino que también tiene un impacto positivo en la imagen urbana del área en cuestión. A través de estos términos se ha cumplido con el objetivo general de este trabajo, ya que la elaboración de un anteproyecto de regeneración urbana destinado a potenciar la movilidad y el comercio en el tramo de la Avenida Huayna Cápac y Gil Ramírez Dávalos en la ciudad de Cuenca, permite resolver problemas urbanos, sociales, de sostenibilidad ambiental y ciertos rasgos de identidad local con la integración de elementos a lo largo de las vías y el espacio público.

El análisis de los referentes urbanos ayudó a definir lineamientos para el diseño de la propuesta, tomando como base dos proyectos internacionales y también un nacional que, aunque de cierta manera son diferentes en aspectos morfológicos, sociales y culturales a Cuenca, estas ofrecen conceptos y enfoques que resultan relevantes y aplicables al contexto de la zona de estudio.

La identificación de una serie de problemas en la Avenida Huayna Cápac y Gil Ramírez Dávalos, mediante el análisis y diagnóstico del sitio, ha llevado a la formulación de estrategias de mitigación. El principal problema resuelto ha sido la necesidad de un equilibrio en la priorización del transporte vehicular con la creación de entornos más amigables para los peatones. En este sentido, los transeúntes han sido beneficiados con la implementación de estrategias para la integración de espacios de estancia, lo que ha contribuido a potenciar el comercio y aprovechar el potencial económico de la zona, generando una mayor circulación de personas.

La elaboración de una propuesta de anteproyecto ha sabido responder a los problemas encontrados en el análisis. La reducción de carriles para dar paso a una senda peatonal más amplia, conjuntamente con el diseño de áreas más atractivas que promuevan el turismo, permite rescatar un espacio que actualmente está saturado por la contaminación ambiental, acústica, y que además significa un peligro para el usuario a pie. La consulta a expertos han sido parte esencial del proceso, asegurando la viabilidad y aceptación de la propuesta en la comunidad. Este anteproyecto de regeneración urbana no solo busca mejorar la infraestructura vial y comercial, sino que aspira a contribuir a la creación de una ciudad más inclusiva, sostenible y atractiva. Se espera que estos elementos sirvan como base para futuras intervenciones urbanas, consolidando un modelo de desarrollo integral que armonice los aspectos de movilidad, comercio y calidad de vida en el contexto específico de la ciudad de Cuenca.

## RECOMENDACIONES

Dentro del contexto estudiado, se sugiere fomentar el cumplimiento de las ordenanzas municipales, lo cual puede lograrse a través de la colaboración activa de las autoridades de planificación y control urbano del Gobierno descentralizado de Cuenca, para el mantenimiento y la implementación de acciones destinadas a la recuperación de la identidad del lugar. Además, que se genere mayor importancia a promover iniciativas que vayan más allá de la regulación, como la revitalización de espacios públicos y la promoción de la cultura local. De esta manera, se puede contribuir significativamente a mejorar la calidad de vida de los habitantes y a fortalecer el sentido de pertenencia hacia su entorno urbano.

Se recomienda promover prácticas sostenibles que contribuyan a mejorar la calidad ambiental y el bienestar de la comunidad. Entre estas prácticas, se destaca la integración de áreas verdes como una medida fundamental, ya que la presencia de vegetación frutal en los espacios públicos no solo embellece el entorno, sino que también fomenta la apropiación comunitaria. Además, puede contribuir a mejorar la biodiversidad urbana y a mitigar los efectos del cambio climático al proporcionar áreas de sombra.

Se sugiere la creación de un plan integral que impulse la actividad comercial dirigida al turismo, especialmente considerando que las avenidas estudiadas son reconocidas como las principales arterias de la ciudad. Este plan debe abordar las diversas necesidades de la comunidad, desde la mejora de la infraestructura hasta la promoción de servicios turísticos de calidad. Es importante que el plan tenga como objetivo potenciar las oportunidades de empleo y estimular el desarrollo económico local.

Con la implementación de cualquier propuesta de regeneración urbana, se debe tener en cuenta la importancia de conservar y rehabilitar elementos históricos, ya que estos son fundamentales para preservar la identidad y el carácter único del área. También salvaguardar el patrimonio cultural, esta conservación puede servir como motor para revitalizar la zona y atraer tanto a residentes como a turistas. Por lo tanto, se sugiere que un diseño arquitectónico de regeneración sea atractivo y estético, enfocado no solo en mejorar la calidad de vida de los habitantes actuales, sino también en un desarrollo integral y sostenible del sector.

Se sugiere a los profesionales promover la restauración de la imagen urbana de la ciudad mediante la revitalización de áreas degradadas y la preservación de elementos de gran importancia. Así mismo integrar estrategias innovadoras que no solo embellezcan el entorno, sino que también fomenten la sostenibilidad y la eficiencia energética.

Es esencial que el urbanismo se enfoque en las necesidades humanas, priorizando la creación de entornos seguros, accesibles e inclusivos. Esto implica diseñar espacios públicos que inviten a la interacción social y que sean amigables con todas las edades y habilidades. Considerando la integración de transporte público eficiente y opciones de movilidad sostenible, como el fomento del uso de la bicicleta y el diseño de infraestructuras peatonales seguras.

## REFERENCIAS

- Bloomberg, M., & Sadik-Khan, J. (2016). *Global Street Design Guide*.
- Campos Celso, R., & Perin Pavan, A. (2021). Reflexiones sobre libros paradidácticos de Estadística para la escuela básica: un análisis documental y bibliográfico. *Revista de Didáctica de Las Matemáticas*, 106, 73–82. <http://www.sinewton.org/numeros>
- Carrión, Fernando., FLACSO (Organization). Sede Ecuador., Andalusia (Spain), Quito (Ecuador), & Jornadas Iberoamericanas de Urbanismo (2nd: 2000: Quito, E. (2001). *La ciudad construida : urbanismo en América Latina*. FLACSO-Ecuador.
- Carrión Ordóñez, A. A., & Godoy Chacha, J. D. (2022). Valoración del paisaje urbano circundante al tranvía Cuatro Ríos, dentro de la zona del centro histórico de Cuenca (Ecuador) Valuation “Cuatro Ríos de Cuenca” tram way landscapes in the downtown’s historic area known as historic center of Cuenca (Ecuador). <https://orcid.org/0000-0002-1899-3288>
- Condoy Granda, L. Beatriz. (2015). *Proyecto de Regeneración de la Calle 28 de Marzo, y Parque Central de la Parroquia de Ingapirca del Gobierno Autónomo Descentralizado de Cañar*.
- Córdova Montúfar, Marco. (2005). *Quito: Imagen Urbana, Espacio Público, Memoria e Identidad (Trama)*. TRAMA.
- Del Barrio García, S., Luque Martínez, T., & Rodríguez Molina, M. Á. (2009). La modelización de la imagen de ciudad desde la perspectiva de los líderes de opinión externos\*. *Eure*, XXXV, 9–28.
- Días-Osorio, M. S., & Marroquín, L. C. (2016). Las relaciones entre la movilidad y el espacio público, Transmilenio en Bogotá. *Revista de Arquitectura*, 18, 128–144. <http://publicaciones.ucatolica.edu.co/revista/>
- Durán, M. E., & Vanegas, N. (2015). *Espacio público en zonas de patrimonio débil Regeneración arquitectónico-urbana de la plaza El Otorongo y la Plaza del Herrero Autores*.
- Elkouss, Eduardo. (2006). *La Accesibilidad: Hacia la Plena Integración Social del Discapacitado en el Entorno Urbano y Natural*. Instituto Juan de Herrera.
- EMOV EP. (2023). *Informe Accidentes de Tránsito en Cuenca*.
- Gehl, J. (2010). *Ciudades para la gente*.
- Gómez Portilla, P., Cabarga Varona, A., & Nogués Linares, S. (2014). *LA REGENERACIÓN URBANA INTEGRADA, UNA RESPUESTA A LA CRISIS URBANA*.
- Gómez-Villanueva, A. J., Rolong-Ojito, G., & Therán-Nieto, K. R. (2021). *Procesos de Regeneración Urbana en Asentamientos Humanos Informales en América Latina*. Ciudad

y Territorio Estudios Territoriales, 53(209), 759–776.  
<https://doi.org/10.37230/CyTET.2021.209.09>

Guamán, S. E., & Puerres, R. E. (2020). Diagnóstico estratégico para la arquitectura de marca de la empresa ASTREA. Tulcán - Carchi.

Hernández, F. (2016). ARQUITECTURA COMERCIAL [Tesis Doctoral ]. Universidad del Istmo.

Hernández-Ocampo, R., García-Matailo, S., Hernández-Ocampo, F., Chunchu Viñamagua, G., Alvarado-Jaramillo, V., Loja, G. F., Bolívar, A., Loja, Q., Francisco, A., & Loja, N. (2018). El ruido vehicular: un problema de contaminación en la ciudad de Loja, Ecuador.

INEN. (2011). INEN INSTITUTO ECUATORIANO DE NORMALIZACIÓN.

INEN. (2017). INEN: ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS AL MEDIO FÍSICO. ELEMENTOS URBANOS.

Jones, S. B. (2016). Better Market Street Project.

Kaufmann, V. (2002). Re-Thinking Mobility: Contemporary Sociology (Transport and Society) (Routledge, Vol. 1).

León Balza, S. F. (1998). Conceptos sobre espacio público, gestión de proyectos y lógica social: reflexiones sobre la experiencia chilena Conceptos sobre espacio público, gestión de proyectos y lógica social: reflexiones sobre la experiencia chilena \*. In Revista eure.

León Vivanco, M. F. (2018). Una Ciudad para el Peatón. Recorrido, Espacio y Red.

Massin, T., Touzard, C., Ghio, M., & Blas, F. (2022). Detection and measuring the effect of macro urban barriers on walkability. Application to the case of the City of Buenos Aires, Argentina. Revista de Urbanismo, 47, 207–222. <https://doi.org/10.5354/0717-5051.2022.61758>

Muñoz Pérez, S., Salcedo Reátegui, J., & Sotomayor Mendoza, A. (2021). Contaminación ambiental producida por el tránsito vehicular y sus efectos en la salud humana: revisión de literatura. INVENTUM, 16(30), 20–30.  
<https://doi.org/10.26620/uniminuto.inventum.16.30.2021.20-30>

Olaya-Cotrino, A. (2010). El impacto de la arquitectura del comercio urbano. Los diferentes formatos arquitectónicos de venta al detalle y su repercusión medioambiental. [Tesis Doctoral ]. Universidad Politécnica de Cataluña.

Olea, C. (2021). Better Market Street.

ONU. (2016). Regeneración Urbana.

Pastorelli, G. (2011). Ganadores del Concurso de Tratamiento para el Espacio Público El Rímac.

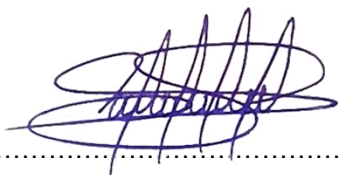
PDOT PUGS. (2022). USOS DE SUELO.

- Perrozzi, A. (2020). Calles Completas: repensando la movilidad urbana de forma integrada. Transecto. <https://transecto.com/2020/06/calles-completas-repensando-la-movilidad-urbana-de-forma-integrada/>
- Pontes, E. (2010). Intérpretes da metrópole (Sao Paulo: EDUSP.).
- Ricketts, A. F. (2014). Strøget: COPENHAGUEN Transformación de una calle a un paseo peatonal y su impacto en la ciudad.
- Robles Garrote, P., Del, M., Rojas, C., Garrote, R., & Rojas, P. Y. (2015). La validación por juicio de expertos: dos investigaciones cualitativas en Lingüística aplicada.
- Romero, C. (2016). ESPACIOS PÚBLICOS Y CALIDAD DE VIDA URBANA. ESTUDIO DE CASO EN TIJUANA, BAJA CALIFORNIA.
- Suriaga Quimí, M. Y. (2013). Mejoramiento de la Imagen Urbana Bajo el Modelo de Comunidad - Jardín en un Sector de la Parroquia García Moreno.
- Thomas, C. (2019a). Better Market Street Project - Draft Eir Hearing.
- Thomas, C. (2019b). Better Market Street Project EIR VOLUME I. [www.sfplanning.org](http://www.sfplanning.org)
- Velásquez, C. V. (2015). Espacio público y movilidad urbana Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM).
- Zatarain, K. (2017). Conoce el proyecto del próximo corredor comercial peatonal en Guadalajara, México.

## AUTORIZACION DE PUBLICACION EN EL REPOSITORIO INSTITUCIONAL

Nosotras, **Jennifer Lisseth Pacheco Bueno** y **Daysi Carolina Vicuña Naula** portadoras de las cédulas de ciudadanía N.º **0150342806** y **0106855984**. En calidad de autoras y titulares de los derechos patrimoniales del trabajo de titulación **“Anteproyecto de regeneración urbana para potencializar la movilidad y el comercio en el tramo de la Av. Huayna Cápac y Av. Gil Ramírez Dávalos”** de conformidad a lo establecido en el artículo 114 Código Orgánico de la Economía Social de los Conocimientos, Creatividad e Innovación, reconocemos a favor de la Universidad Católica de Cuenca una licencia gratuita, intransferible y no exclusiva para el uso no comercial de la obra, con fines estrictamente académicos, Así mismo; autorizamos a la Universidad para que realice la publicación de este trabajo de titulación en el Repositorio Institucional de conformidad a lo dispuesto en el artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior.

Cuenca, 11 de abril de 2024



F: .....

Jennifer Lisseth Pacheco Bueno

0150342806



F: .....

Daysi Carolina Vicuña Naula

0106855984