



UNIVERSIDAD  
CATÓLICA  
DE CUENCA

**UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA**

*Comunidad Educativa al Servicio del Pueblo*

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

**CARRERA DE ARQUITECTURA Y URBANISMO**

**URBANISMO ECOSISTÉMICO COMO ESTRATEGIA  
PARA LA INTERVENCIÓN URBANO  
ARQUITECTÓNICO EN MISICATA**

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

**AUTORES: MATEO JOSE HEREDIA ZABALA, PEDRO XAVIER  
SARMIENTO CAPELO**

**DIRECTOR: MSC. GIOVANY MARCELO ALBARRACIN VÉLEZ**

**CUENCA - ECUADOR**

**2023**

**DIOS, PATRIA, CULTURA Y DESARROLLO**



**UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA**

*Comunidad Educativa al Servicio del Pueblo*

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

**CARRERA DE ARQUITECTURA Y URBANISMO**

URBANISMO ECOSISTÉMICO COMO ESTRATEGIA PARA LA  
INTERVENCIÓN URBANO ARQUITECTÓNICO EN MISICATA

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

**AUTORE: MATEO JOSE HEREDIA ZABALA, PEDRO XAVIER  
SARMIENTO CAPELO**

**DIRECTOR: MSC. GIOVANY MARCELO ALBARRACIN VÉLEZ**

**CUENCA – ECUADOR**

**2023**

**DIOS, PATRIA, CULTURA Y DESARROLLO**

## Declaratoria de Autoría y Responsabilidad

**Mateo Jose Heredia Zabala y Pedro Xavier Sarmiento Capelo** portadores de las cédulas de ciudadanía N° **0107595134** y **0104666755**. Declaramos ser autores de la obra: **“Urbanismo ecosistémico como estrategia para la intervención urbano arquitectónico en Misicata”**, 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, **9 de junio del 2023**

F:   
Mateo Jose Heredia Zabala  
0107595134

F:   
Pedro Xavier Sarmiento Capelo  
0104666755

## Certificación

Certifico que el presente trabajo de investigación previo a la obtención del Grado de ARQUITECTO con el título: "URBANISMO ECOSISTÉMICO COMO ESTRATEGIA PARA LA INTERVENCIÓN URBANO ARQUITECTÓNICO EN MISICATA" ha sido elaborado por el Sr. **Mateo Jose Heredia Zabala** y el Sr. **Pedro Xavier Sarmiento Capelo**, 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.

GIOVANY  
MARCELO  
ALBARRACIN  
VELEZ - DNI  
Y4308146F

Firmado digitalmente por  
GIOVANY  
MARCELO  
ALBARRACIN VELEZ  
- DNI Y4308146F  
Fecha: 2023.05.10  
13:43:28 -05'00'

---

Msc. Giovany Marcelo Albarracin Vélez

## **Dedicatoria**

A mis padres Eduardo Heredia y Karina Zabala, quienes son el pilar fundamental por demostrarme siempre su cariño y apoyo, además de brindarme herramientas y recursos para culminar mi formación académica. A mis hermanas Emilia Heredia, Analís Heredia; mis sobrinos Jose Andrés Matute, Luciana Matute por brindare su apoyo en cada decisión que he tomado, dándome ánimos a lo largo de toda la carrera, e incentivarme en los momentos más difíciles. Finalmente, a Dios por guiarme en este periodo de mi vida.

**Mateo Jose Heredia Zabala**

A mis padres Mónica Elizabeth Capelo y Luis Fernando Sarmiento, por el apoyo y cariño incondicional, por brindarme los recursos y herramientas para finalizar esta etapa de formación académica. A mi hermano Diego Sarmiento y a mi abuela Lya herrera por brindarme su ayuda y apoyo a lo largo de la carrera de arquitectura e incentivarme en los momentos difíciles.

**Pedro Xavier Sarmiento Capelo**

## **Agradecimientos**

Agradezco al Arquitecto Giovany Marcelo Albarracin Vélez quien, por ser un excelente docente y profesional el cual, con sus conocimientos y consejos, supo brindar las pautas y criterios necesarios para la culminación del trabajo de titulación, ayudándonos a solventar cualquier inquietud.

Un agradecimiento especial a mis padres, familiares y pareja, quienes me otorgaron la confianza y apoyo desde el primer día con sus palabras de aliento, demostrando su amor.

Finalmente, a mis compañeros de los trabajos universitarios, con quienes hemos formado un buen equipo en especial a Pedro Sarmiento por el apoyo en el proceso de la elaboración del trabajo de titulación y durante toda la carrera.

**Mateo Jose Heredia Zabala**

Mis agradecimientos al arquitecto Giovany Marcelo Albarracin Vélez quien, con su excelente tutela, nos supo ofrecer las pautas y los criterios que nos supo brindar, ayudándonos con sus conocimientos para la finalización del trabajo de titulación.

Un agradecimiento espacial a mis padres y familiares, por entregarme su confianza, apoyo que me han dado al trayecto de mi vida.

Finalmente, a mis amigos y compañeros que me han ayudado en mi formación como persona y como profesional, en especial a Mateo Heredia por su ayuda, apoyo y compañerismo en todo este proceso de titulación y durante la carrera de arquitectura.

**Pedro Xavier Sarmiento Capelo**

## Resumen

El presente trabajo se basa en aportar una propuesta a nivel de anteproyecto de un espacio multiusos para la comunidad de Misicata, bajo los lineamientos del urbanismo ecosistémico, en busca de mejorar la calidad de vida de los habitantes centrándose en aspectos sociales y económicos, destacando la vocación agrícola de los habitantes del objeto de estudio, los cuales se ven amenazados en los últimos años debido al rápido crecimiento poblacional que se está dando. En cuanto al proceso de desarrollo del presente documento, primero se recopiló información en base a los conceptos de urbanismo ecosistémico, urbanismo de proximidad, borde de la ciudad e infraestructuras de cuidado, como base teórica para el análisis de problemas presentes en la comunidad, seguido de análisis de casos de estudio bajo la metodología de las prácticas de la mirada la cual ayuda a entender el funcionamiento y la aplicación de los conceptos previamente descritos, luego se realiza un análisis del objeto de estudio bajo la metodología ya mencionada que ayuda a desarrollar un criterio con el que se evidenciará las necesidades y carencias en cuanto a infraestructura dentro del sector, finalmente el diseño facilita una solución incluyendo espacios que ayudan a la rehabilitación económica, social y que generan conciencia sobre la importancia de los espacios agrícolas.

*Palabras clave:* espacio multiusos, urbanismo ecosistémico, urbanismo de proximidad, borde de la ciudad, infraestructuras de cuidado

## Abstract

This work is based on a design proposal for a multipurpose space for the community of Misicata, which aims to improve the quality of life of its inhabitants, under the guidelines of ecosystemic urbanism. The focus is on social and economic aspects, highlighting the agricultural vocation of the inhabitants of the studied sector, threatened in recent years by rapid population growth. As for the development process of this document, the first information was collected based on the concepts of ecosystemic urbanism, proximity urbanism, urban fringe, and care infrastructures as a theoretical basis for the analysis of the problems present in the community. Second, the analysis of case studies under the methodology of gaze practices helps to understand the functioning and application of previously described concepts. Then there is an analysis of the object of study under the methodology mentioned above, which helps to develop a criterion that can be used to identify the needs and deficiencies related to the infrastructure within the sector. Finally, the design allows a solution that includes spaces that contribute to economic and social rehabilitation and raise awareness of the importance of agricultural spaces.

*Keywords:* multipurpose space, ecosystemic urbanism, proximity urbanism, urban fringe, care infrastructures

# Índice de Contenidos

Declaración	I
Certificación	II
Dedicatoria	III
Agradecimientos	IV
Resumen	V
Abstract	VI
Índice de Contenidos	VII
Lista de Figuras	IX
Lista de Tablas	XIV
Introducción	XV
Problemática	XVI
Objetivos	XVII
Justificación	XVIII
Metodología	XX
<b>1. MARCO TEORICO</b>	<b>1</b>
1.1. EL BORDE DE LA CIUDAD . . . . .	1
1.2. URBANISMO ECOSISTEMICO . . . . .	5
1.3. URBANISMO DE PROXIMIDAD . . . . .	8
1.4. INFRAESTRUCTURA DE CUIDADO . . . . .	12

---

1.5. CASOS DE ESTUDIO: . . . . .	16
1.5.1. CASO DE ESTUDIO 1: LAUSANA – SUIZA . . . . .	16
1.5.2. CASO DE ESTUDIO 2: VITORIA – GASTEIZ . . . . .	31
<b>2. OBJETO DE ESTUDIO: Misicata – Cuenca – Ecuador</b>	<b>47</b>
2.1. VISTA DESDE ARRIBA . . . . .	47
2.2. VISTA DESDE ABAJO . . . . .	54
2.3. PRÁCTICAS DEL HABITAR . . . . .	65
<b>3. PROPUESTA</b>	<b>75</b>
3.1. PROPUESTA URBANÍSTICA . . . . .	81
3.2. PROPUESTA ARQUITECTÓNICA . . . . .	86
<b>4. ANÁLISIS DE RESULTADOS Y CONCLUSIONES</b>	<b>97</b>
4.1. RESULTADOS . . . . .	97
4.2. CONCLUSIONES . . . . .	98
<b>Referencias bibliográficas</b>	<b>100</b>
<b>Anexos</b>	<b>105</b>
1. Emplazamiento general. . . . .	105
2. Parqueadero . . . . .	107
3. Planta de cubierta . . . . .	109
4. Planta de evacuación aguas lluvia . . . . .	111
5. Planta general . . . . .	113
6. Elevaciones . . . . .	115
7. Secciones a-a, b-b y c-c . . . . .	117
8. Secciones d-d y e-e . . . . .	119

## Lista de Figuras

1.1. Principios de urbanismo de proximidad. . . . .	9
1.2. Mapa Suiza. . . . .	17
1.3. Zona de estudio. . . . .	17
1.4. Mapa áreas verdes. . . . .	18
1.5. Mapa Hídrico. . . . .	18
1.6. Mapa vial. . . . .	18
1.7. Mapa de edificaciones. . . . .	18
1.8. Lago de ginebra. . . . .	19
1.9. Vías del tren y Av. Jules Gonin. . . . .	20
1.10. Lausana en zonas. . . . .	21
1.11. Jardines elevados Lausana. . . . .	22
1.12. Medios de transporte Lausana. . . . .	23
1.13. Sección A -A. . . . .	23
1.14. Delimitación 400 x 400 metros. . . . .	24
1.15. Viviendas materialidades y colores. . . . .	25
1.16. Tipología de viviendas. . . . .	25
1.17. Vialidad materialidades y colores. . . . .	26
1.18. Vialidad. . . . .	26
1.19. Equipamientos materialidades y colores. . . . .	27
1.20. Equipamientos. . . . .	27
1.21. Elementos naturales materialidades y colores. . . . .	28
1.22. Áreas verdes. . . . .	28
1.23. Mapa de densidad. . . . .	29

---

1.24. Mapa compacidad. . . . .	30
1.25. Mapa diversidad. . . . .	31
1.26. Porcentajes de la ciudad Lausane. . . . .	31
1.27. Mapa de País Vasco. . . . .	32
1.28. Mapa de Vitoria - Gasteiz. . . . .	33
1.29. Mapas de áreas verdes e hídricas de Vitoria -Gasteiz. . . . .	34
1.30. Mapas de trazado vial, espacios urbanizables y topografía. . . . .	34
1.31. Sección A-A de Vitoria - Gasteiz. . . . .	35
1.32. Espacios verdes de la ciudad de Vitoria – Gasteiz. . . . .	36
1.33. Mapa de áreas de valor natural de Vitoria - Gasteiz. . . . .	37
1.34. Mapa de la distribución vial del ciclo vía en Vitoria - Gasteiz. . . . .	39
1.35. Mapa de 16 hectáreas de Vitoria - Gasteiz. . . . .	39
1.36. Materialidad de las viviendas. . . . .	40
1.37. Tipologías de viviendas. . . . .	40
1.38. Materialidad de vías. . . . .	41
1.39. Secciones Viales. . . . .	41
1.40. Materialidad Equipamientos Urbanos. . . . .	42
1.41. Equipamientos. . . . .	42
1.42. Áreas y zonas verdes. . . . .	43
1.43. Tipología de vegetación. . . . .	43
1.44. Mapa de la densidad Poblacional de Vitoria - Gasteiz. . . . .	44
1.45. Mapa de la Compacidad de Vitoria - Gasteiz. . . . .	45
1.46. Mapa de la diversidad en Vitoria - Gasteiz. . . . .	46
1.47. Porcentajes de edificaciones en Vitoria - Gasteiz. . . . .	46
2.1. Mapa Cuenca- Baños. . . . .	49
2.2. Comunidades de la parroquia Baños. . . . .	49
2.3. Zona de estudio. . . . .	50
2.4. Mapa espacios libres. . . . .	50

---

2.5. Mapa hidrología. . . . .	51
2.6. Mapa vías. . . . .	51
2.7. Mapa de zonas construidas. . . . .	52
2.8. Sección A -A. . . . .	52
2.9. Sección A-A. . . . .	52
2.10. Delimitación de Misicata y su evolución desde el año 2010 hasta el 2022. . . . .	54
2.11. Delimitación 400 x 400 metros. . . . .	55
2.12. Ciudadelas en Misicata. . . . .	55
2.13. Topografía Misicata. . . . .	56
2.14. Usos de lotes vacíos. . . . .	57
2.15. Viviendas materialidades y colores. . . . .	58
2.16. Tipología de viviendas. . . . .	58
2.17. Vialidad materialidades y colores. . . . .	59
2.18. Vialidad. . . . .	59
2.19. Equipamientos materialidades y colores. . . . .	60
2.20. Equipamientos. . . . .	60
2.21. Equipamientos en Misicata. . . . .	61
2.22. Elementos naturales materialidades y colores. . . . .	62
2.23. Áreas verdes. . . . .	62
2.24. Mapa de densidad del sector de Misicata. . . . .	63
2.25. Mapa compacidad del Sector de Misicata. . . . .	64
2.26. Mapa diversidad del sector de Misicata. . . . .	65
2.27. Porcentajes del sector de Misicata. . . . .	65
2.28. Parroquia Baños. . . . .	68
2.29. Mapa de los problemas y debilidades del sector de Misicata. . . . .	71
2.30. Zonas agrícolas, hídricas y topografía de Misicata. . . . .	72
2.31. Sección del sector de Misicata. Calle Primero de Septiembre. . . . .	73
2.32. Sección del sector de Misicata. Calle deteriorada y sin veredas. . . . .	74

---

3.1. Conceptos, Preceptos y Afectos del proyecto. . . . .	78
3.2. Macro a micro localización de la parcela. . . . .	78
3.3. Ubicación del terreno con respecto al sector de Misicata. . . . .	79
3.4. Sección de la parcela para el equipamiento. . . . .	80
3.5. Sección de la parcela para el parqueadero. . . . .	80
3.6. Vías principales que conectan a la parcela con la ciudad. . . . .	81
3.7. Trazado vial y jerarquización de Misicata. . . . .	82
3.8. Secciones viales actuales de las principales vías. . . . .	82
3.9. Vialidad y dirección de las vías. . . . .	83
3.10. Flujos actuales en la parcela. . . . .	83
3.11. Propuesta de vialidad y dirección de las vías. . . . .	84
3.12. Flujos propuestos en la parcela. . . . .	85
3.13. Secciones viales propuestas. . . . .	85
3.14. Descomposición de la forma. . . . .	86
3.15. Zonificación 2D. . . . .	86
3.16. Zonificación 3D. . . . .	87
3.17. Recorrido del usuario del estacionamiento hasta el proyecto. . . . .	87
3.18. Conexión de los diferentes programas mediante rampas y escaleras. . . . .	88
3.19. Circuito peatonal del estacionamiento al proyecto. . . . .	88
3.20. Flujo peatonal frontal. . . . .	89
3.21. Circuito peatonal del proyecto a la calle posterior S/N. . . . .	89
3.22. Flujo peatonal posterior. . . . .	90
3.23. Estructura metálica de una plaza multifuncional. . . . .	91
3.24. Estructura metálica y cubiertas de policarbonato. . . . .	91
3.25. Estructura de los almacenes. . . . .	92
3.26. Ubicación de las columnas en planta. . . . .	92
3.27. Mercado ocasional. . . . .	93
3.28. Zona de almacenes. . . . .	93
3.29. Sala de Reuniones. . . . .	94

3.30. Plaza de descanso que se conecta con los huertos comunales. . . . .	94
3.31. Espacio multifuncional. . . . .	95
3.32. Jardín que articula los baños públicos y la sala de reuniones. . . . .	95
3.33. Plata de cubiertas. . . . .	96
3.34. Caída de aguas-lluvias en los espacios multifuncionales y en las rampas internas del proyecto. . . . .	96

## Lista de Tablas

1.1. Tabla de densidad. . . . .	29
1.2. Tabla de compacidad. . . . .	30
1.3. Densidad poblacional. . . . .	44
1.4. Tabla de la Compacidad. . . . .	45
2.1. Tabla de densidad. . . . .	63
2.2. Tabla de compacidad. . . . .	64
2.3. Lugar de vivienda. . . . .	66
2.4. Lugar de trabajo/actividad. . . . .	66
2.5. Actividad. Elaboración propia . . . . .	66
2.6. Nivel educativo. . . . .	66
2.7. Identificación de color. . . . .	67
2.8. Sitios representativos. . . . .	67
2.9. Paisaje natural. . . . .	67
2.10. Futuro de la parroquia. . . . .	67
2.11. Dirigentes de la comunidad. . . . .	69
2.12. Necesidades básicas. . . . .	69
2.13. Positivo del lugar. . . . .	69
2.14. Negativo del lugar. . . . .	69
2.15. Venta callejera. . . . .	70
2.16. Más movimiento. . . . .	70
2.17. Olor desagradable. . . . .	70
2.18. Más triste. . . . .	70

## Introducción

Debido al latente crecimiento urbano de las ciudades, la expansión de áreas urbanas, muchas zonas agrícolas se ven amenazadas, tal es el caso del sector de Misicata el cual tiene un constante desarrollo por lo que su población se ve afectada y con la necesidad de espacios en donde realizar diferentes actividades tales como el comercio de sus productos que, a su vez, debido al crecimiento de estas áreas urbanas, estas zonas agrícolas están siendo amenazadas. Teniendo en cuenta la existencia de núcleos agrícolas en diferentes zonas del sector Misicata. (Ramón y Loja, 2015)

La problemática enfocada nos indica la necesidad evidente de un equipamiento y planificación dentro del sector, que ayude a la reactivación social, económica y agrícola del sector.

La propuesta urbano-arquitectónica tiene que ser enrolada a las necesidades de las personas, generando estrategias para un correcto funcionamiento, a través del análisis de casos de estudio y análisis del sitio se entenderá de manera más clara las necesidades y problemáticas existentes en el sector, apoyando con la técnica de la mirada en diferentes escalas y entrevistas a moradores del sector.

Enfocando el trabajo en una propuesta de reactivación económica, social y agrícola. Para el sector se plantea tener resultados de acuerdo a las necesidades de las personas a un nivel de anteproyecto. Pretendiendo convertirse en una solución para la problemática que es evidente en el sector y ser una guía con estrategias para la recuperación de espacios rurales en desarrollo dentro de las ciudades.

## Problemática

La problemática que enfoca este proyecto es realizar un proyecto de reactivación social y económica dirigido a la producción agrícola para un sector rural como es el caso de Misicata, debe tener en cuenta aspectos importantes como la ubicación, la funcionalidad en su conclusión, la integración con los habitantes del sector, el entorno, un sistema constructivo que se adapte a las características del sitio y el diseño; debe afectarse lo menos la calidad y estética de la zona adaptándose a su contexto para no salirse del objetivo de mejorar la calidad de vida de los ocupantes.

Aplicar un proyecto que pueda generar una reactivación social económica siendo del tipo de abastecimiento para así potenciar la producción agrícola dentro del sector de Misicata el cual pueda ayudar de manera general a su población vinculándolos en un espacio público destinado al servicio de la comunidad que incorporen criterios, lineamientos, estrategias proyectuales y urbanas integrando conceptos arquitectónicos que nos puedan ayudar a dar una solución a la población y a su paisaje degradado.

Se limita la intervención a nivel de anteproyecto, abarcando el diseño de espacios sociales, públicos y a su vez espacios en los cuales se puedan desempeñar funciones económicas siendo estos escasos en la zona, centrandó el objetivo en un beneficio directo con las personas que habitan el sector y están directamente implicadas.

El proyecto que será planteado para resolver la problemática presente va enfocado a un grupo y una cantidad específica de personas, teniendo un radio de cobertura el cual pueda de manera satisfactoria ayudar al progreso de la Ciudad y específicamente del sector. Siendo la población de Misicata de 2.577 habitantes según el último censo del año 2010 ([Zhao et al., 2017](#)) se proyecta poder generar un espacio que cumpla las necesidades de la mayor parte de los pobladores del sector.

## Objetivos

### GENERAL

- Diseñar un modelo urbano arquitectónico de abastecimiento para la reactivación social, económica y agrícola del sector rural de Misicata a través de la implementación de un urbanismo ecosistémico.

### ESPECÍFICOS

- Entender el fenómeno a través de análisis de contenido y casos de estudio.
- Análisis del objeto de estudio a través del urbanismo ecosistémico.
- Propuesta de escenarios urbano arquitectónico a nivel de anteproyecto que relacione la complejidad, el metabolismo y la cohesión social a través de los principios del urbanismo ecosistémico:
  - a) Proponer el diseño arquitectónico a nivel de anteproyecto de un equipamiento de abastecimiento para el sector de Misicata.
  - b) Proponer la intervención urbana arquitectónica a nivel de anteproyecto de una plaza de cohesión social urbana la cual complementa al equipamiento de abastecimiento.

## Justificación

La zona de estudio se encuentra en un crecimiento constante en comparación con la ciudad de Cuenca. El crecimiento poblacional de Cuenca ha disminuido un 2% en el 2010 con respecto al año 2000; sin embargo, en las parroquias rurales como Baños el crecimiento poblacional es mayor al 3% en los últimos años (Zhao *et al.*, 2017). La necesidad de equipamientos tanto para comerciantes como para clientes es inminente ya que la economía local se ve vulnerada, requiriendo espacios públicos en donde se puedan realizar diferentes actividades.

Los ODS (Objetivos de Desarrollo Sostenible) afrontan principalmente la desigualdad, patrones de consumo no sostenible y la degradación ambiental de esta manera los ODS proponen una arquitectura novedosa, enfocándose en tres dimensiones del desarrollo sostenible: la económica, la social y la ambiental (Gómez, 2017). El proyecto enfoca los objetivos de una manera en la cual el enfoque en la reactivación económica para los comerciantes del sector manteniendo el medio ambiente debido a los resultados esperados que es la conservación de espacios agrícolas generando un equipamiento basado en las necesidades de la sociedad.

La falta de equipamientos urbanos públicos no solo en el sector sino en toda la parroquia de Baños genera un beneficio de manera indirecta a nivel parroquial por lo cual se estaría cumpliendo con las necesidades propias y de un menor impacto para espacios aledaños al sector. Aportando la solución de falta de equipamiento no solo a nivel sectorial (Misicata), sino también, logrando cumplir con necesidades de los demás sectores adyacentes.

Con esta premisa la solución a la problemática planteada desde el punto de vista académico, encuentra base en que, la representación del diseño y el entendimiento del lugar de estudio para poder otorgar una solución proyectual urbana, representando un proyecto que incluyan estrategias aprendidas y que ayuden siendo una guía para la elaboración de proyectos de esta índole y profesional realizando estudios óptimos basado en las necesidades de la comunidad para poder concluir el proyecto planteado de la mejor manera.

En contexto rural de las ciudades en el mundo ([pesca y alimentación Ministerio de agricultura, 1998](#)), muchas de las familias se han visto en la necesidad de desplazarse grandes distancias para poder abastecer sus necesidades, debido a que muchos de los equipamientos existentes no cubren un rango de cobertura necesario, por lo cual la aplicación de un urbanismo de proximidad da solución y ayuda con el ahorro energético y un mejor estilo de vida para los habitantes.

---

Con el equipamiento planteado se busca generar un impulso económico y social a los propios habitantes del sector siendo este una gran fuente de empleo y un espacio idóneo para desempeñar los diferentes trabajos. A su vez con la incorporación del equipamiento se fomenta la conservación de la actividad predominante del sector siendo ésta una oportunidad para poder aprovechar la agricultura.

Se justifica la propuesta como la incorporación de un equipamiento en un sector específico de la ciudad de Cuenca que se ha visto en la necesidad de desempeñar diferentes actividades, ideándose las maneras que generan desorden y a su vez atentan con el paisaje del sector para una reubicación de espacios con mejores características y a su vez este cumpla varias funciones paralelas como reducir y organizar el caos vehicular debido a que los puestos de abastecimiento en la vía generan un desorden vehicular debido a que esta vía no se encuentra planificada para estas actividades. Ayudando a la reactivación económica, dotar de infraestructura, crear un espacio público multiusos para el uso de los moradores del sector, mejorando la calidad de vida y ayudando a la comodidad, teniendo en cuenta la inexistencia de espacios de esta índole dentro del territorio y sus alrededores siendo oportuna la planificación dentro de este lugar en específico ([Ángela María Franco y Zabala, 2012](#)).

## Metodología

Con la finalidad de responder los objetivos planteados, la tesis se encuentra estructurada en 3 partes principales. 1. Elaboración del marco teórico y análisis de referentes, 2. Análisis del objeto de estudio y 3 propuesta arquitectónica.

Parte 1. Elaboración del marco teórico y análisis de referentes.

Los principales puntos a investigar que ayudan para la aplicación y el entendimiento del trabajo son: el borde de la ciudad, el urbanismo ecosistémico, el urbanismo de proximidad y las infraestructuras de cuidado; estos términos son clave para el desarrollo del proceso por lo cual su importancia al tener un correcto entendimiento y su funcionalidad para aplicar las tácticas que se puedan extraer para el proyecto. Siendo esto una fundamentación teórica que nos ayuda a comprender el fenómeno que se va a analizar.

El análisis de referentes internacionales se desarrolla a través de las prácticas de la mirada siendo un apoyo adicional a la fundamentación teórica, ya que se observa como otras ciudades tiene un diferente funcionamiento en cuanto a los puntos que se quiere solucionar y encontrar estrategias las cuales servirán como guía en el desarrollo de nuestro objeto de estudio.

Parte 2. Análisis del objeto de estudio.

Para el análisis del objeto de estudio se desarrolló con ayuda de las prácticas de la mirada, la cual se divide en 3 principales puntos, siendo la primera la “Mirada desde Arriba”, esta analiza una escala de territorio, establece relaciones espaciales y resalta ciertos elementos como infraestructura y elementos naturales. La segunda es la “Mirada desde Abajo”, es una escala intermedia que intenta mirar patrones de organización como son texturas, colores, entre otros. La tercera son las “Prácticas del Habitar” siendo básicamente la observación de lo que hace la gente que vive en el lugar para así conocer sus opiniones y necesidades.

En conjunto estos tres puntos nos ayudan a tener una mejor lectura del objeto de estudio para poder cumplir con las necesidades del lugar como de sus habitantes.

Parte 3. Propuesta arquitectónica.

La fase final es materializar los resultados obtenidos de la fundamentación teórica y el análisis del objeto de estudio con sus estrategias para llegar a una propuesta a nivel de ante proyectos buscando repotenciar Misicata y facilitando un equipamiento el cual cumpla algunas de las necesidades de su población.

## MARCO TEORICO

El presente apartado expone un modelo de reconocimiento el cual está fundamentado por la aplicación de metodologías combinadas las cuales se usan como herramientas para evidenciar la necesidad de infraestructura debido al crecimiento poblacional que han tenido los diferentes sectores dentro de las ciudades.

Se han dado mayor importancia a cuatro temas principales para desarrollar la investigación, siendo estos el borde de la Ciudad, urbanismo ecosistémico, urbanismo de proximidad e infraestructuras de cuidado los cuales nos ayudarán con lineamientos teóricos para poder desarrollar una propuesta acorde a las necesidades del lugar.

La idea es garantizar la mayor cantidad de servicios en distancias accesibles para los ciudadanos promover la calidad de vida de los habitantes del sector generando servicios adicionales con estrategias extraídas de estos cuatro temas principales.

### 1.1. EL BORDE DE LA CIUDAD

El borde de la ciudad se puede entender como un elemento articulador entre la parte urbana y rural es decir entre el campo y la ciudad. ([Galindo y Giocoli, 2013](#))

Como lo proclama [Suárez \(2018\)](#) las ciudades ya no se limitan por solo un pedazo de territorio, la urbanización y la construcción continúan constantemente y generan esta nueva ruralidad en estos denominados espacios conflictivos.

Esta visión apela a una separación y contraposición de partes de los territorios que no permiten entenderlo como una integridad, mientras se siga teniendo una percepción de fragmentación en los análisis que de alguna manera ignoran la visión de conjunto ([Suárez, 2018](#)).

En este tipo de circunstancias se puede evidenciar entre los espacios más conflictivos y dinámicos revelando el notorio choque de un sector anteriormente rural con la expansión horizontal de la ciudad dando a justificar como hay una falta de una función articuladora del sector.

Ante este fenómeno se originan preguntas de cómo distribuir los espacios que no llegan a corresponder con las particularidades tradicionales de las periferias urbanas como

el simple ejemplo que no solo llegan a habitar personas de bajos recursos, como también personas económicamente acomodadas, que alcanzan a confluir nuevos actores y son objetos de requerimientos demandados por las organizaciones campesinas que demandan el derecho de la ciudad. (Ballén, 2014).

Los bordes llegan a formar espacios diferentes de la urbe, suburbios y de las zonas rurales donde tienen intercambios de materiales, energía y organismos que producen uniones entre entidades públicas y privadas (Bozzano *et al.*, 1986). El borde llega a tener un concepto que logra analizar de manera simultánea los diferentes tipos de integración y diferenciación del territorio.

Este concepto de borde sobrelleva ciertas consecuencias como el tener un enfoque muy dividido en la planificación ya que muchos urbanistas consideran a la construcción de las ciudades como la llave de la integración regional o de la expansión horizontal de las ciudades. Por otro lado, los planificadores rurales ven esta expansión urbana como una forma de parásitos invasores (Vasco *et al.*, 2005).

De igual manera se llega a establecer estas periferias como una nueva realidad o como un nuevo suceso permitiendo observar nuevas dinámicas que se estructura a sí mismo como un subsistema y además instaurando un nuevo contexto al momento de una construcción y de sus procesos que le dan origen.

La existencia de este tipo de encuentro entre lo rural- urbano, como lo son varios sectores que bordean la ciudad de Cuenca, puede llegar a dar una idea de un dominio interior y un dominio exterior donde su propia forma de ver provoca la aparición de su propia centralidad, pero refiriéndose a otro orden (Arias *et al.*, 2019).

La región ciudad-campo abarca ciertas características que diferencia a los modelos tradicionales de ciudad, en su lugar se instala un modelo de expansión dispersa constituido por bajas densidades edificatorias, grandes extensiones de espacios libres e infraestructuras variadas. De esta manera se crea un tipo mosaico sin continuidad de fragmentos autónomos, donde aparecen espacios baldíos que al final adquieren una fisionomía urbana pero aun sin tener todos los rasgos morfológicos y físicos que definen una ciudad tradicional (S. Hernández, 2016).

A las periferias, como es el caso de los bordes de las ciudades andinas intermedias, se han referido como espacios donde “el sentido del lugar” no existe, al no tener una distribución más acorde a la estructura urbana genérica, estas zonas son sobre todo ocasión y oportunidad (Sola, 1995); sectores donde predomina el espacio vacío y una discontinuidad de las formas construidas se puede tener una nueva visión de la periferia característica.

Vale la pena resaltar que estas zonas rurales en Latinoamérica son asociadas con un estilo de vida bajo, por la razón que están “aisladas” pero puede llegar a componer una estructura compleja de partes que se constituyen ya no como elementos aislados, sino más bien como una unidad cuyas propiedades den paso a un contexto de un sistema dado (Arias *et al.*, 2019).

Un claro ejemplo de un sector periurbano es la urbanización de Colinas de Challua-

bamba, que consta como una zona residencial que se encuentra limitada entre la ciudad de Cuenca y las zonas pobladas de la parroquia Nulti. En el censo del 2010 se confirma que la mayoría de los residentes se dedican a lo que es la actividad agropecuaria, también cuenta con una gran cantidad de viviendas y equipamientos. Aunque este sector permanece en un constante crecimiento urbanístico, según el [Nulti \(2019\)](#) en Colinas de Challuabamba el uso de suelo predominante son los bosques con un 24,24% mientras que el suelo urbanizado es del 11,2%, además, los suelos que son destinados para la agricultura son del 19,37%.

La relación social entre la urbanización y los habitantes de Nulti se da al proporcionar servicios como construcción o domésticos, más allá de eso no existe una cohesión social duradera debido a que todo el perímetro se encuentra aislado por una pared de 3 metros de altura que excluyen una óptima integración de la población, provocando una aislación, dejando al lado los factores importantes que un borde puede proporcionar al articular la ciudad y el campo ([Briones, 2019](#)).

El borde urbano toma un papel importante debido a que se le da un nuevo enfoque el cual se lo puede reinterpretar como un espacio apto para la interfaz entre lo rural y lo urbano estableciendo un nuevo lineamiento donde no se discriminará ni lo urbano ni lo rural. Otro punto importante a destacar es que en estas áreas se localizan recursos naturales que pueden llegar a sustentar y mantener el movimiento bien sea del campo como de la ciudad, estos pueden llegar hacer materiales de construcción, recursos hídricos, bosques, etc. ([Vasco et al., 2005](#))

También permite los bordes de la ciudad presentar espacios de cambios y oportunidades, donde se podrá desarrollar la competencia entre la población y en el ámbito de la zona rural, poder recibir todo tipo de urbe en búsqueda de un costo de vida más barato o con mejores escenarios ambientales.

Esto también permite que los residentes del campo puedan tener nuevas oportunidades de trabajo debido a la degradación y reducción de sus tierras ([Vasco et al., 2005](#)). Al final el sector campo-ciudad puede permitir el desarrollo de muchas interacciones tanto espaciales como sectoriales, esto lograría una articulación a la estructura urbana de la ciudad.

El borde de la ciudad llega hacer un espacio de interfaz entre la urbe y el campo constituyéndose de manera abierta, emergente, dinámica, cooperativa, autónoma y en un constante cambio, hasta definirse como paisajes de transición. Estos sectores son definidos como sitios de una alta concentración de viviendas informales teniendo una ausencia de recursos sociales como equipamientos, mercados, industrias, sitios de comercio abierto, etc. A esto también le añadimos los conflictos, la exclusión, la inseguridad y la desigualdad simbólica de la comunidad y del territorio ([Díaz y Páez, 2022](#)).

Este tipo de configuración nace ante la emergencia de nuevos escenarios territoriales. Desde la antigüedad estas dos tipologías representan una doctrina por su fuerte contraste entre sus funciones, morfología, paisaje, estilo de vida y composición social, tanto lo urbano y lo rural llegan a complementarse debido que históricamente las urbes consumen lo que lo rural produce al igual que la ciudad proporciona un campo de manufacturas urbanas que operan como sitios de cohesión social como son los mercados para estas áreas

campesinas. (Sola, 1995)

Hablando desde la visión Ecología Urbana, la ciudad es considerada un ecosistema o en otras palabras un estructura limitada y distinta en el cual se relacionan seres vivos y no vivos. De acuerdo a este enfoque las urbes son sistemas abiertos de intercambio de materialidades y energía. Por otros lados las periferias son condicionados persistentemente a sostener estas dichas organizaciones. (Crojethovich y Barsky, 2012)

Es decir que los bordes de la ciudad se establecen como sectores de transición o ecotono entre el campo y la ciudad donde se componen de complejas relaciones ecosistémicas. Como lo cita Crojethovich y Barsky (2012) el ecotono es el territorio de contacto e interacción entre ecosistemas. Aplicando este concepto se llega a entender que el Borde de la ciudad constituye espacios de alta diversidad a la ciudad. Por lo que su característica central es de un entorno productivo como también una zona residencial y de servicios, aunque su expresión paisajista se caracteriza más en las explotaciones primario-intensivas.

Con esta perspectiva el borde de la ciudad se establece como un sistema en mosaico debido a que llegan a coexistir sistemas ecosistémicos consumidores y ecosistémicos naturales. Esto quiere decir que el borde periurbano tiende a poseer la mayor complejidad al momento de hablar de los usos de suelo ya que estos permanecen mezclados más que en otros centros urbanos. (Berardo, 2019)

Según S. Hernández (2016), la franja periurbana se cataloga como una “tierra de nadie”, describiéndola como un espacio donde existe una pauta de ocupación del territorio en continuo cambio, la producción agrícola se realiza en una escala pequeña debido al alto valor de las tierras previo a un desarrollo urbano; la explotación agrícola es intensiva.

Como lo expresa Puebla (2009) se dan ciertas características al momento de hablar de los bordes de las ciudades en países anglosajones y en los países latinos. En los países anglosajones las periferias se han vuelto zonas de residencias para la clase acomodada dándole la particularidad de tener casas grandes, parques, barrios tranquilos y calles arboladas, en otras palabras, se puede observar a simple vista una planificación. Por otro lado, en los países latinos se caracteriza por un uso de suelo caótico lo cual genera fuertes problemas sociales. Se puede llegar a observar en estas periferias barrios de clase alta cercanos con barrios obreros, zonas residenciales de rentas elevadas cercanas de plantas industriales, etc.

En Latinoamérica este fenómeno se encuentra muy presente siendo representado a los bordes de las ciudades como sectores de pobreza, rezago y marginación en los espacios, esto se debe a que carecen de instituciones reguladoras que logren una planeación integral, como también tienden a afrontar imprecisiones o vacíos institucionales debido a que se encuentran en zonas con límites distintos a los político-administrativos (Ortiz y Vieyra, 2018).

El crecimiento de las ciudades es un fenómeno creciente con la singularidad de seguir un tipo de “urbanismo débil” basada en la expansión urbana sin un previo control y análisis. En términos generales, el borde urbano presenta condiciones diversas en toda su extensión, que generalmente se llegan a definir con conflictos. La mayoría de estos

conflictos alcanzan un menor acceso de los servicios básicos, mayor nivel de pobreza, crecimiento demográfico más acelerado y mayor informalidad en el desarrollo de actividades económicas y contrastes socioculturales (Cuvi, 2013).

El borde de la ciudad tiene un gran potencial en nuestro medio, pero son desperdiciados permitiendo que en esta zona se den factores que impidan un aprovechamiento, esto genera más complicaciones tanto para los residentes de las zonas como los vecinos. La población en este tipo de sectores llega a ser móvil lo que produce una densidad moderada o baja, sin embargo, la expansión residencial es rápida dejando bastantes falencias y un sitio que puede tranquilamente complementarse con la ciudad.

## 1.2. URBANISMO ECOSISTEMICO

Actualmente se produce una explosión demográfica la cual nos genera una importante problemática, ¿En dónde se va a ubicar toda la cantidad de población? Ya que es evidente una importante falta de planificación y organización para el crecimiento poblacional. La suma de procesos migratorios, disfunciones urbanas, cambio climático y explosión demográfica pone en riesgo la organización territorial presentándose una urgencia importante para la regeneración de las ciudades existentes, garantizando la habitabilidad, el buen vivir y así reducir las disfunciones urbanas y los daños colaterales que esta pueda generar como el cambio climático, extinción de especies, etc. (Rueda, 2019).

Desde ciudades hasta las escalas más pequeñas como son los barrios o conjuntos de edificaciones encontramos presente un ecosistema urbano con sus propias características, dentro de los cuales se presenta un desarrollo sostenible o ecológico basándose en restricciones de acuerdo a sus características. El urbanismo ecosistémico busca que dentro de estos espacios exista una relación entre sí para formar un ambiente el cual tenga sus propias características y restricciones para diferenciarse con otros ecosistemas urbanos y así otorgarles una identidad (Morant, 2015).

El urbanismo ecosistémico se desarrolla de acuerdo al medio en el que se ubica, siendo este ambiental, económico, social o cultural lo cual lo convierte en una herramienta para reducir los diferentes impactos en las ciudades y aumentando la calidad de vida de los usuarios. (Vilela, 2021).

La planificación dentro de las ciudades actuales representa un reto, se tiene que combinar el uso, la intensidad y la forma para poder conseguir unas determinadas funciones metropolitanas. Este sugiere empezar su aplicación desde un punto de vista ecosistémico, esto quiere decir primero pensar en el funcionamiento de los elementos biofísicos como pueden ser la topografía, hidrología, hábitats entre otros para luego integrar a todos estos elementos el fenómeno urbano.

Las ciudades deben ser analizadas como un sistema dentro del cual se desarrollan otros pequeños sistemas en los cuales se intercambian materia, energía e información, se trata de buscar un nuevo modelo urbano el cual sepa diferenciar entre la calidad y la cantidad para así lograr una incidencia y un cambio real para llegar a un correcto funcionamiento

y mejorar la sostenibilidad dentro de las urbes. Cabe mencionar que para lograr este funcionamiento se debe tener en cuenta que cuando la forma permite y está vinculada con el contexto, el territorio llega a tener un mejor desarrollo, pero, por el contrario, cuando la forma esta desvinculada con el contexto, el territorio es quien condiciona estos procesos (Círrera *et al.*, 2020).

Como define Rueda *et al.* (2012): Una ciudad es un conjunto de elementos con sus características y sus restricciones tomando en cuenta los diferentes indicadores del urbanismo ecosistémico para lograr una ciudad compacta, eficiente, cohesionada socialmente y compleja.

Dentro de estos espacios pueden presentarse sectores rurales y urbanos o una cohesión entre los dos en donde se caracterizan por una baja calidad urbana y sociedades segregadas para lo cual el urbanismo ecosistémico aplicado con sus estrategias sugeridas puede ayudar a proponer un equilibrio entre las diferentes variables existentes en el sector. (Rueda, 2019).

El urbanismo ecosistémico apoya a la regeneración urbana con términos de sostenibilidad para su desarrollo, se puede definir como un método de calificación el cual parte de una serie de indicadores de los cuales se pueden destacar principalmente: El espacio público, la autosuficiencia, las relaciones sociales y la biodiversidad. (Morant, 2015)

Según Rueda *et al.* (2012) el urbanismo ecosistémico maneja 15 principales principios para lograr una regeneración en los diferentes tejidos urbanos que se requieran.

1. **Compacidad vs dispersión:** Busca la recuperación de espacios perdidos y planificación de faltantes para posteriormente estructurar de una manera correcta los espacios urbanos y mejorar la atracción y accesibilidad urbana (Rueda *et al.*, 2012).
2. **Descompresión vs compresión:** Aumentar la organización, la funcionalidad y el contacto con la naturaleza de la ciudad para ser competitiva con suficientes espacios públicos (Rueda *et al.*, 2012).
3. **Accesibilidad vs Movilidad privada:** Fomentar el uso de transportes alternativos como la bicicleta y fomentando el uso de transporte público mejorando la accesibilidad y conectividad y así reducir el porcentaje en viajes con vehículos privados (Rueda *et al.*, 2012).
4. **Ciudad vs Peatón:** Convertir calles en espacios de convivencia, siendo un lugar de encuentro disminuir espacios destinados para movilidad en espacios de intercambio, entretenimiento, estancia y cultura, entre otros (Rueda *et al.*, 2012).
5. **Habitabilidad en el espacio público:** Asegurando el confort del espacio público controlando el ruido y la calidad del aire, presencia del verde urbano, implementación de servicios básicos y asegurando la accesibilidad de todos definiendo un ancho de calle y la altura de los edificios adecuada (Rueda *et al.*, 2012).

6. **Complejidad vs Simplificación:** Aumentar intencionadamente la información organizada basada en el consumo de recursos desarrollando estrategias que multipliquen el número y la diversidad de sectores económicos asegurando un futuro (Rueda *et al.*, 2012).
7. **Hiper conectividad:** siendo capaces de atraer y retener talento de personas u organizaciones, garantizando la cantidad y diversidad indicando el nivel de inteligencia alcanzado.
8. **Verde vs Asfalto:** Garantizar una dotación mínima de espacio verde por habitante, evitando la degradación de los espacios naturales siendo una necesidad básica (Rueda *et al.*, 2012).
9. **Autosuficiencia vs dependencia:** Se debe interesar por el uso de la energía y el impacto que esta genera buscando mayor autosuficiencia energética a partir de energías renovables y ahorro en los principales sectores consumidores (Rueda *et al.*, 2012).
10. **Autosuficiencia hídrica con recursos próximos y renovables:** garantizar el abastecimiento de agua de calidad y tener medidas para evitar sequías e inundaciones (Rueda *et al.*, 2012).
11. **Reducción, Reutilización y reciclaje vs despilfarro:** Tomar decisiones para el uso o consumo de recursos incorporando los residuos como el elemento fundamental de la económica reduciendo en peso, volumen, diversidad y peligrosidad (Rueda *et al.*, 2012).
12. **Mitigación y adaptación al cambio climático:** El poder reducir la contaminación usando energías renovables y sostenibles para evitar daños ambientales. (Rueda *et al.*, 2012).
13. **Cohesión social vs Exclusión y segregación social:** Fomentar los espacios de convivencia entre los diferentes tipos de personas que habitan mezclando culturas, etnia y edades, etc. (Rueda *et al.*, 2012).
14. **Acceso universal a la vivienda en edificios más sostenibles:** Mejorar la función social y ambiental de las edificaciones siendo sostenibles para garantizar un futuro y aumentar la seguridad y tranquilidad de los habitantes, justificando el uso de los recursos que estos van a utilizar (Rueda *et al.*, 2012).
15. **Dotación y distribución equilibrada de equipamiento:** la distribución debe hacerse de tal forma que cualquier persona en un rango de 5 – 10 minutos a pie pueda garantizar su accesibilidad a los diferentes equipamientos que necesiten para el desarrollo de sus vidas (Rueda *et al.*, 2012).

Todos estos indicadores buscan principalmente que la morfología del espacio sea compacta para reducir el uso del suelo y aumentar la diversidad encontrar un equilibrio, también sugiere el uso de medios de transporte alternativos disminuyendo el transporte

en automóvil privado promoviendo el transporte a pie y bicicleta ayudando al control del daño ambiental, otro aspecto importante es aumentar el atractivo y comodidad en los espacios públicos creando una diversidad no solo de equipamientos sino también en diversidad jurídica asegurando una ciudad con profesionales y bien preparada (Rueda, 2020).

Los parámetros a tomar en cuenta para el desarrollo de un urbanismo ecosistémico se tienen que desarrollar de la mano con los criterios de sostenibilidad dándonos como resultado una reorganización eficiente urbana sostenible otorgándonos un espacio ideal para aplicar este tipo de urbanismo (Martínez y Cormenzana, 2018).

Al hablar de criterios de sostenibilidad para aplicar en las ciudades un urbanismo ecosistémico se habla de: eficiencia energética en las edificaciones usando energías renovables y limpias, movilidad sostenible disminuyendo el uso del automóvil privado, cohesión social en espacios públicos y reestructurando espacios públicos existentes y mejorar la habitabilidad urbana tanto en diversidad como en cercanía de diferentes equipamientos necesarios para mejorar la calidad de vida (Morant, 2015).

### 1.3. URBANISMO DE PROXIMIDAD

El urbanismo de proximidad se puede definir como la intencionalidad de transformar un entorno a un espacio funcional, refiriéndose a la cercanía de diferentes equipamientos necesarios, disminuir el uso de transportes privados y contaminación, mejorar la calidad de vida, manejar distancias cortas para poder llegar a cumplir las necesidades de los habitantes (Moreno, 2019).

Nace como una rama del urbanismo ecológico sugiriendo soluciones mediante una planificación urbana que sea capaz de responder a importantes problemáticas que atacan al mundo actual, problemas ambientales, problemas de movilidad e inseguridad en las ciudades, siendo algunos de los cuales encontramos presentes en las ciudades, intentando proveer al ciudadano espacios amigables mejorando la calidad de vida de los mismos acompañando de sistemas de movilidad más eficientes que ayuden a reducir las distancias dentro de la ciudad (Peña, 2017).

Un concepto de una ciudad compacta por medio de la integración de espacios mediante puntos articuladores eficientes, busca la conexión del espacio consigo mismo y con los diferentes espacios de la ciudad y establece la rehabilitación de infraestructuras ya existentes (Ver Figura 1.1) encaminándose a modelos de ciudades más sostenibles respondiendo a la era en la cual los recursos naturales y ambientales tienen una importancia mayor (Rueda, 2017).



FIGURA 1.1: Principios de urbanismo de proximidad. Fuente: (Peña, 2017). Elaboración: Propia.

El urbanismo de proximidad promueve soluciones en ciudades o sectores en desarrollo o ya desarrolladas, centrándose en la reintegración social y urbana. Este es desarrollado desde el urbanismo ecológico siendo un campo específico ya que pretende la integración y la mitigación a la problemática ambiental y de movilidad que están presentes en las ciudades ayudando a reducir las distancias dentro de las urbes. (Peña, 2017)

El urbanismo de proximidad plantea que los desplazamientos para poder llegar a un lugar sean menores, aumentando los equipamientos, pero reduciéndolos de tamaño así teniendo una mayor variedad y diversidad de servicios en un radio de 1km, teniendo en cuenta un tiempo máximo de 15 minutos a pie desde sus hogares. Siendo el caso la ciudad de París (Francia) la cual tiene un plan urbano de 15 minutos, evidenciando el tiempo que le toma a una persona llegar desde su hogar a pie o en bicicleta ya sea al trabajo o equipamientos de diferente índole, con mucha similitud al plan urbano encontrado en Barcelona (España) teniendo como punto principal recalcar la multiplicación de una unidad morfológica, esto quiere decir el aumento de equipamientos para si generar un urbanismo de proximidad el cual ayuda a mejorar la calidad de vida (Sansão y Espósito, 2021).

Miralles y Marquet (2013) en la ciudad de Barcelona (España) el peatón tiene un rango de acción de 4km siendo de 10 a 15 minutos a pie encontrando todos los equipamientos necesarios en este radio de acción, por lo cual se denomina que va de la mano con el urbanismo de proximidad, debido a una buena planificación y la reducción de vehículos es notable en un alto porcentaje. Siendo para él un urbanismo de proximidad una petición de tiempo personal y de calidad de vida. Es un concepto urbano que se debe ser reivindicado en los planes urbanísticos de las ciudades, el espacio público como espacio de relación social y como elemento de sostenibilidad urbana.

Al hablar de la ciudad de Barcelona y el urbanismo de proximidad es de gran importancia mencionar las supermanzanas es una iniciativa desde el año 1987 definidas por una red vial básica conectando los orígenes y destinos de la ciudad, vías interiores constituyendo una red local con velocidad limitada a 10 km/h liberando el paso para la movilidad a pie y en bicicletas principalmente. La idea es articular la funcionalidad y el urbanismo a través de una red de vías cada 400m, así fomentar el uso de medios de transportes diferentes y más amigables con el medioambiente para los habitantes de la ciudad mejorando las calidades de vida en la sociedad (Rueda, 2016).

Se puede resaltar que la única diferencia de Las supermanzanas con las manzanas comunes en impedir la circulación del vehículo de paso en su interior, esto quiere decir que no es un espacio en el cual va a existir un tránsito continuo, únicamente siendo para residentes que a su vez salgan o lleguen a sus hogares, convirtiéndole en una vía principalmente peatonal proponiendo accesibilidad para personas con dificultades físicas proponiéndose esto en casi la ciudad entera (Armand, 2011).

Expresa el arquitecto Urbanista Busquets (2019) el crecimiento de las ciudades tiene que manejarse de una manera inteligente teniendo en cuenta que las ciudades son creadas para las personas, disminuir el uso del automóvil, teniendo una mejor preparación económica, teniendo varias alternativas de transporte, creando ciudades más seguras para que las personas estén en las calles y ayuden a aumentar la seguridad de los lugares, son estrategias las cuales contribuyen tanto para mejorar las ciudades, la movilidad a los habitantes y el medioambiente.

Se expone el caso de Ginebra (Suiza) la cual maneja una conectividad moderna, teniendo variedad de comercios, infraestructura de transporte con una buena conectividad lo cual impulsa a sus ciudadanos a minimizar la contaminación con sus automóviles y crear una ciudad con futuro, la cual otorga un sentimiento de seguridad y fiabilidad para futuras generaciones.

La ciudad del cuarto de hora dada a partir de un urbanismo de proximidad es posible según Moreno (2019). El principal problema encontrado es la ligación a los vehículos a combustión, la era del automóvil omnipresente el cual se ha desarrollado como un estilo de vida el cual impacta de manera negativa al cambio climático, el cuestionamiento al ritmo de vida urbana busca dar la solución a esta importante problemática la cual está ligada a la manera de enfocar el urbanismo, para proponer nuevos ritmos de vida que mantenga la calidad de vida satisfaciendo a los habitantes sus funciones urbanas esenciales y una ciudad serena.

Se habla de una ciudad de cuarto de hora a partir de la ubicación de los diferentes espacios que necesitan sus habitantes en un rango mínimo de tiempo, como estrategia para lograr un urbanismo de proximidad, se manejan conceptos similares que aportan diferentes formas para poder llegar a un urbanismo de proximidad como es el caso de las ciudades policéntricas.

Para Moreno (2019) que una ciudad sea policéntrica es decir que tenga diversidad, proximidad, densidad es una ciudad accesible para todos y que cumpla las demandas de los habitantes tanto en cercanía como también modelos económicos y sociales.

Las plantas y la biodiversidad manejan una parte esencial ya que estas no solo al ser fuentes de oxigenación para una vida más sana, generan un mejor confort en la movilidad y evita que sus habitantes busquen las llamadas “rutas de escape” o “Buscar verde”. Uniendo los conceptos tanto de lo natural como de cumplir con la demanda de los ciudadanos lo que busca la ciudad del cuarto de hora es una proximidad a los diferentes comercios, mejorando su medio ambiente para lograr una inclusión y una mejor sensación y comodidad para sus habitantes, lo cual ayuda no solo al estilo de vida de los habitantes sino a sus economías reduciendo el uso de transporte ligado a la combustión y a la reducción del cambio climático en el mundo ([Moreno, 2019](#))

En casos de ciudades en países con un menor desarrollo, tanto económico como de infraestructura, se han conseguido estrategias para poder aplicar un urbanismo de proximidad. En Colombia se maneja un modelo propio de proximidad formado a través de los problemas surgidos con la pandemia, manejando conceptos tales como “Ciudad dentro de la ciudad” creando entornos sostenibles, seguros e inclusivos. Un urbanismo de proximidad nos asegura generar una reactivación social ya que se ha comprobado que las personas prefieren caminar no más de 5 minutos para satisfacer su necesidad y genera espacios de calidad para compartir con la comunidad y se mantiene un balance entre el desarrollo urbano y naturaleza. ([Obregón, 2021](#)).

Para llegar a un urbanismo de proximidad existen conceptos según los cuales nos pueden ayudar con un lineamiento para saber si se está plasmando un urbanismo de proximidad o no. [Lavadinho \(2014\)](#) sostiene que el urbanismo y la movilidad se están repensando en el mundo. Existen cinco principales puntos que contribuyen a hacer ciudad los cuales pueden introducirse mediante estrategias:

- **Serendipia:** compartir es la palabra clave de una ciudad ya que se sostiene que moverse no sirve sino para forjar lazos, los encuentros casuales al momento de caminar por la ciudad. Moverse no sirve sino para forjar lazos ya que las ciudades han sido el mejor invento del hombre para relacionarse y conectarse con otras personas, compartir un mismo lugar siendo este un aspecto importante el cual las ciudades, moverse es un medio para alcanzar un fin, los seres humanos se mueven para encontrarse con otros seres humanos o buscando un bien o un servicio comenta [Lavadinho \(2014\)](#).
- **La fricción:** la cohabitación de la máxima diversidad en el mismo espacio, más que apaciguar se busca convivir con la fricción. En un análisis de las ciudades existen varios factores discriminatorios como el género, la edad, la etnia, la raza siendo importantes características que se deben tomar en cuenta en el análisis y las acciones urbanísticas para tener una igualdad en la diversidad evitando interponer a ninguna de estos factores diversos nombrados sino buscar una correcta convivencia entre estos [Inés \(2009\)](#).
- **La amigabilidad:** para crear la amigabilidad en las ciudades se empieza desde una calle o un barrio siendo acciones útiles para mejorar la calidad de vida. Para que una ciudad sea amigable los espacios deberían garantizar el bienestar de sus habitantes con un desarrollo más sostenible; se busca hacer ciudades por y para las personas

con una mayor focalización en los habitantes del sector implementando diseños que prioricen la escala humana, siendo inclusivas con acceso para cualquier persona, grupo o comunidad de una manera más justa y democrática de forma positiva y productiva, partiendo de la definición de las políticas urbanas que sean requeridas en el espacio en el cual va a ser intervenido. (Lardiés, 2017)

- **Las micro pausas:** es fomentar a la ciudad compacta o con distancias cortas porque para el pensamiento predominante es posible caminar máximo un cuarto de hora. El incremento de micro momentos o micro pausas incitan una mejor aceptación para poder desplazarse por tiempos más largos, para poder asimilar estas estrategias se tiene que analizar los lugares propicios para poder contar con estaciones de amigabilidad (Lavadinho, 2014), los espacios para ofrecer estas micro pausas no solo se limitan a espacios en los cuales las personas puedan sentarse, hoy en día se buscan espacios para cambiar posturas apoyarse, acostarse, etc. Las micro pausas es un método urbanístico mediante el cual nos ayuda a que las personas sientan un mayor confort y comodidad al momento de caminar dentro en la ciudad para poder llegar a su lugar deseado.
- **La trama multimodal:** Se intenta aumentar el uso de los transportes públicos y disminuir el uso del automóvil. Un punto el cual favorece al peatón y a la conexión urbana para lograr un urbanismo de proximidad son las redes de transporte público administrados de una correcta manera, complementando los modos activos de desplazamiento como son el caminar y andar en bicicleta, ninguno de estos pudiendo vivir por sí mismo por lo que Lavadinho (2014) comenta que es importante aprovechar al máximo la sinergia entre transporte público, modos activos y modos compartidos de transporte.

## 1.4. INFRAESTRUCTURA DE CUIDADO

Se puede definir a toda infraestructura de forma orientada a responder el bienestar y la instrucción efectiva de los derechos humanos, contribuyendo a la protección y promoción integral de los derechos, reduciendo de manera significativa la carga de los cuidados no remunerados del hogar y el trabajo doméstico, facilitando la igualdad de oportunidades entre géneros y teniendo un enfoque a la protección integral de poblaciones específicas en situación de vulnerabilidad (de obras Públicas, 2021).

El concepto llega a representar un sistema que el alcance de los ciudadanos no como un fin en sí mismo, más bien como un medio para resguardar la entrega de servicios y bienes que puedan promover el crecimiento y la prosperidad, contribuyendo a la calidad de vida, incluyendo la salud, seguridad, bienestar social, como también una calidad en el medio ambiente (Norgués, 2020).

La crisis del Covid-19 ha lanzado a la luz la gran cantidad de trabajo de cuidado que necesita la población, aun cuando la crisis que se está enfrentando es el resultado de la desvalorización intencional por parte del sistema político-económico (UNSTUDIO, 2020).

La emergencia sanitaria genera formas en la economía, entorno al cuidado y en las relaciones sociales, son mayoría formas de proximidad. Los dispositivos espaciales de la pandemia potencian una nueva domesticidad, pero no para todos, la casa refleja la posibilidad de representar el hogar como una infraestructura de cuidado donde “estar en común distancia es el ejercicio que permite inventar nuevas palabras, nuevas poses, nuevos horizontes” (Bianchetti *et al.*, 2020).

La emergencia sanitaria genera formas en la economía, entorno al cuidado, en las relaciones sociales, son mayoría formas de proximidad. Los dispositivos espaciales de la pandemia potencian una nueva domesticidad, pero no para todos, la casa refleja la posibilidad de representar el hogar como una infraestructura de cuidado donde “estar en común distancia es el ejercicio que permite inventar nuevas palabras, nuevas poses, nuevos horizontes” (Bianchetti *et al.*, 2020).

Los planificadores comienzan a tener una vida de adoptar la idea de la infraestructura de cuidado ya que se familiarizan más con los conocimientos de la epidemiología social, teniendo en cuenta lo importante que son las relaciones sociales para la salud y que a medida el entorno construido se moldea para las relaciones sociales. El cuidado es importante pero no solo para la salud y el bienestar, sino también para la habitabilidad, que es un valor central en la planificación (Binet y Tamber, 2021).

Como explica Norgués (2020) la infraestructura de cuidado comprende en que hoy en día debe entenderse como lo indispensable para lograr hacer frente a las necesidades palpables de los retos que se vive como sociedad, esto para combatir las crisis provocadas por el descuido excesivo en el “desarrollo” de industrias y sectores (UNSTUDIO, 2020).

Estas infraestructuras se sustentan de terceros lugares, es decir, de espacios donde las personas pasan el tiempo entre el hogar y el trabajo, estas pueden ser parques, clubes, cafeterías, centros de culto y ayuntamientos. Por otro lado, el diseño en si de espacios programados para terceros lugares no es lo suficiente para responder el crecimiento de las infraestructuras de cuidado (Pautassi, 2016).

En Latinoamérica a partir del año 2005 en adelante se tomaría una mayor visibilidad a la problemática del cuidado, con la mano de nuevas coaliciones gubernamentales más progresistas que instalaron como la “década de los derechos”. Sin embargo, se visualiza una debilidad de la distribución societal del cuidado debido a la falta de infraestructura o de tiempo para adjudicarse las múltiples situaciones de cuidado (Pautassi, 2016).

Es importante fijarse en la cuestión de construir una infraestructura de calidad dedicada al sostenimiento y crecimiento del ciudadano teniendo en cuenta factores que no discriminen a grupos específicos, como a las madres o a los niños y ancianos, donde existe una carencia de equipamientos que impulse a un mejoramiento en la calidad de vida (Arcidiácono *et al.*, 2016).

Los gobiernos como también las instituciones privadas deben darse cuenta de las oportunidades y beneficios que les conviene invertir en una infraestructura de cuidado que ayude a que en situaciones de crisis socio ambientales como la que estamos viviendo debido a la crisis sanitaria, no lleguen a paralizar sus viejas infraestructuras y modelos

económicos que tiene de base el modelo de “desarrollo” que en realidad es insuficiente e insostenible (Norgués, 2020).

Dejando a un lado a las aspiraciones funcionales y estéticas que condicionaron al urbanismo y a la arquitectura moderna, la ciudad comienza a representarse con un espacio que debe desarrollar plenamente las dimensiones ambientales, sociales y económicas (Ángela María Franco y Zabala, 2012).

Estos espacios deben tener como fin dar una equidad a las personas, son lugares que acomodan el más amplio aspecto de las capacidades físicas y de las necesidades psicológicas, en conjunción con aspectos ambientales y múltiples requisitos que se deben dar para proporcionar comodidad, acción, comunicación y bienestar del usuario (UNSTUDIO, 2020).

Se debe tener en cuenta que, al momento de consolidar una infraestructura de cuidado, pasa obligatoriamente por incluir en su desarrollo una perspectiva inclusiva, de género y ambientalista, que pueda tomar en cuenta el desarrollo y el involucramiento de los ciudadanos, en el conocimiento del cuidado social y medioambiental, y de los protocolos de seguridad (Norgués, 2020).

Como lo explica Binet y Tamber (2021), se piensa que la infraestructura no es más que las redes físicas que facilitan el flujo y la distribución de bienes, como es la electricidad y el agua, pero expresa que es un recurso esencial para la salud y el bienestar.

Cuando se habla de planificación hay tres aspectos que se deben considerar. El primero es aprender lo que es la infraestructura de cuidado. En segundo lugar, es aprender a apoyar esta infraestructura de cuidado y que esto se puede dar inicio con la comprensión de todas las formas en las que los ciudadanos trabajan actualmente para cuidarse unos a otros y poder descubrir cómo se apoya materialmente este esfuerzo. Y tercero, es el trabajo de reparación y mantenimiento, una perspectiva infra estructurada ayuda a considerar como la actividad continua de cuidado está organizada e influenciada por el entorno (Binet y Tamber, 2021).

Los equipamientos son esenciales componentes en el territorio, teniendo un papel fundamental al momento de brindar atención a las necesidades básicas de los ciudadanos y como instrumentos que articulan una construcción de comunidades solidarias. Como lo indica el urbanista (A. Hernández, 2000) son “dotaciones que la comunidad entiende como imprescindibles para el funcionamiento de la estructura social y cuya cobertura ha de ser garantizado colectivamente”. Esto significa que los equipamientos cumplen dos funciones, la primera es proveer servicios esenciales y la segunda es en la contribución de la construcción y el fortalecimiento de la vida colectiva.

Lo que se llega a denominar como espacio público, incluyendo a infraestructuras y equipamientos, llegan hacer importantes mecanismos de integración y retribución social, además de proporcionar una mayor calidad de vida a las zonas que toleran algún tipo de déficits de ciudadanía (Borja, 2000).

Las infraestructuras deben cumplir con su función social, teniendo en cuenta 4 criterios:

1. No deben ser, forzosamente, generadores de recursos económicos.
2. Deben ser consideradas como propiedad colectiva.
3. Su distribución debe ser homogénea en el territorio.
4. Deben cubrir las necesidades en momentos de crisis.

Con el cumplimiento de estas condiciones y aplicando en las futuras construcciones de las infraestructuras de cuidado se puede reducir una “deuda social” que se va acumulando mientras pasa los tiempos y fortaleciendo a diferentes grupos de personas que piden de manera desesperada estos tipos de equipamientos (Ángela María Franco y Zabala, 2012).

Como lo expresa (Borja, 2000) este tipo de proyectos pueden ser creadores de centralidades donde antes no había, facilitando la movilidad, beneficiar la vinculación y la aceptación ciudadana de barrios olvidados y no únicamente los ordinarios o específicos, contribuyendo de mayor medida cuando más polivalente sea y más auxilie al intercambio.

Construir una infraestructura de cuidado involucra entender y mirar el desarrollo desde una perspectiva más amplia en las personas, en las que la notoria falta de estos servicios es la accesibilidad a la salud, a la seguridad pública, siendo las principales brechas de desigualdad en la actualidad, potenciando una serie de injusticias sociales (Norgués, 2020).

El cuidado es una práctica de creación de mundos, al igual que el diseño; el cambio climático se ha vuelto una amenaza para la reproducción de la vida, las infraestructuras quedan expuestas como incapaces de cuidar a las personas y al planeta (Lopes et al., 2018).

Las infraestructuras deben dar un apoyo al cuidar de nuestros cohabitantes más que humanos como son el agua, aire, animales, plantas y comunidades microbianas. La salud y bienestar de la gente depende de la salud de nuestro entorno; las ciudades se han vuelto refugios para la biodiversidad y un desarrollo de las zonas pueden defender y hacer resilientes a los ecosistemas ya existentes y prestando atención no solo a los humanos, sino a todos los seres bióticos y abióticos del área, logrando un diseño que los incluya (UNSTUDIO, 2020).

Los bienes comunes diseñados para hacer espacios para que las personas dejen su huella y ayuden con sus propios saberes prácticos y habilidades son una necesidad. En efecto de la decadencia de las infraestructuras que son vitales para aguantar la comodidad en la movilidad de las personas, son igual de necesarios en los entornos diseñados que sean reparables, mantenibles y que inviten a la participación de los residentes (Lopes et al., 2018).

En muchos países de Latinoamérica se encuentra un problema de inequidad espacial en cuestión de accesibilidad debido al crecimiento desmedido de las ciudades para acceder a las infraestructuras o equipamiento a través de los modelos de transporte más utilizados, como lo son el público, el particular o a pie. La falta de infraestructura en ciertas zonas, como en periferias, lleva a un tiempo de viaje largo por lo que se vuelve en un problema palpable desde la perspectiva socio espacial (Rojas et al., 2019).

Por otro lado, al momento de una construcción de una infraestructura de cuidado podemos encontrar varias oportunidades como son generar empleo, directo e indirecto, como favorecer una autonomía económica, también puede generar cambios duraderos, garantizar el derecho al cuidado y desarrollo infantil, reduce las brechas de género y reconoce el valor de los ciudadanos (de obras Públicas, 2021).

## **1.5. CASOS DE ESTUDIO:**

El análisis de los casos de estudio se apoya la investigación con las prácticas de la mirada, siendo está dividida en 3 puntos. 1 “Mirada desde arriba”, se encarga de analizar una escala de territorio, estableciendo relaciones espaciales resaltando características del entorno como son infraestructura existente y elementos naturales que se presentan. 2 “Mirada desde abajo”, ayuda a identificar patrones de organización que existen como lo son colores predominantes, texturas entro otros elementos que facilitan el entendimiento del lugar. 3 “Practicas del habitar” es analizar las actividades que desarrollan las personas del lugar, comportamientos y sentimiento sobre el sector para así conocer las opiniones y necesidades que requieren una solución.

El objetivo del análisis de los casos de estudio es observar las estrategias utilizadas en estas grandes ciudades.

### **1.5.1. CASO DE ESTUDIO 1: LAUSANA – SUIZA**

#### **1.5.1.1. VISTA DESDE ARRIBA.**

Los registros datan que la ciudad de Lausana está habitada desde los años 6.000 a.C. cuando era un pequeño asentamiento galo romano llamado Loissona en ese momento siendo un punto de transbordo de los barcos mercantes en el lago de Ginebra.

Lausana es una ciudad ubicada en Suiza, nacida en la época romana, su nombre tiene un origen celta, contaba con más de 1.500 habitantes hasta 1275 cuando incrementa su población debido a la influencia de los duques de Saboya encontrando refugio en Lausana y a su vez se inaugura la catedral gótica incrementado su población a 9.000 habitantes, siendo en ese entonces la ciudad más grande de lo que hoy en día es la actual Suiza.

Durante el siglo XI Lausana era un centro político, económico y religioso siendo un centro secuaz de los obispos.

En 1536 la ciudad queda bajo el dominio de Berna y la reforma protestante hasta la llegada de la revolución francesa (1789-1799) exigiendo la independencia de Vaud en donde estaba geográficamente ubicada Lausana, hasta 1803 que se crea el cantón Vaud y Lausana se convirtió en su capital.

El crecimiento en los siglos XIX y XX de Lausana es lento, no hasta principios del

siglo XXI que la ciudad entra a ser la cuarta ciudad de Suiza con más habitantes 145.000.

Hoy en día es la ciudad de la juventud, con mucha cultura por la cantidad de museos y varias actividades anuales. Lausana o Lausanne es marcado por su topografía caracterizada por la presencia de varias colinas y el lago ginebra como elementos naturales que definen la ciudad (Montangero, 2020).



FIGURA 1.2: Mapa Suiza, Fuente: <https://es.maps-switzerland.com/chur,-suiza-mapa>

### Analisis de la ciudad Lausana – Suiza:



FIGURA 1.3: Zona de estudio, Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.

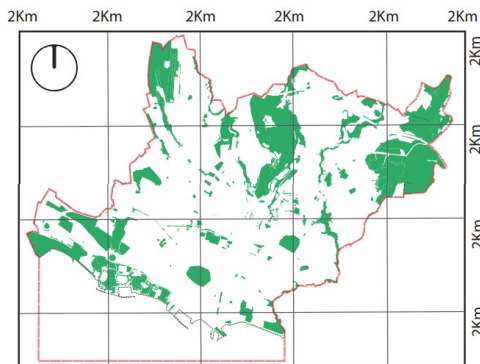


FIGURA 1.4: Mapa áreas verdes, Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.

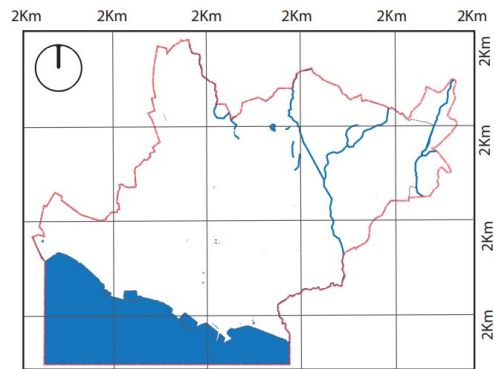


FIGURA 1.5: Mapa Hídrico, Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.

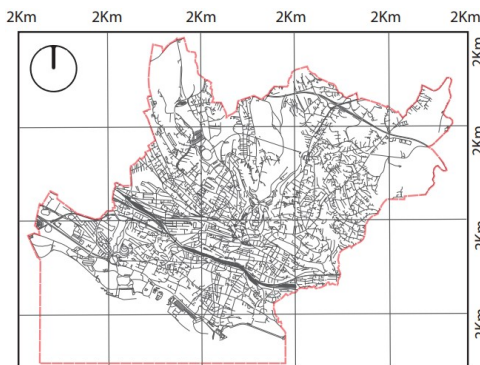


FIGURA 1.6: Mapa vial, Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.

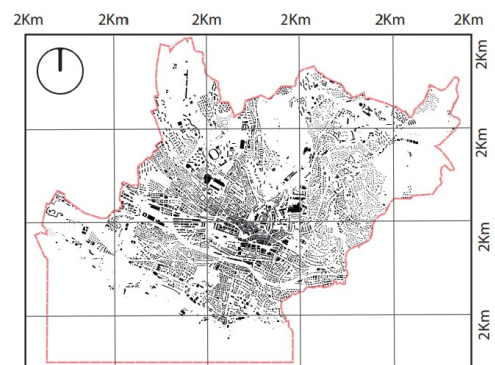


FIGURA 1.7: Mapa de edificaciones, Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.

En la ciudad de Lausana encontramos varias y amplias zonas de vegetación ubicadas de manera aleatoria de acuerdo a como ha sido su crecimiento, estas zonas verdes son conformadas principalmente por parques, espacios comunes y zonas agrícolas.

La ciudad de Lausana está delimitada al norte con sus zonas agrícolas y al sur con el lago de Ginebra, las carreteras y vías del tren van de manera casi paralela a estos elementos naturales desarrollando una trama vial irregular la cual permite la conexión de las diferentes zonas marcadas por la pendiente a la cual se ve sometida.

Se puede definir que la zona comercial de hoteles, espacios de ocio, comercios, escuelas, hospitales se ubican en la zona sur de la ciudad dividiendo esta de la norte con las vías del tren en donde el uso de suelo predominante es el de vivienda, siendo un área más comercial.

Las densidades son altas ya que por el crecimiento poblacional que ha tenido sobre todo en el siglo XXI se ha ido desarrollando en mayor cantidad edificios o viviendas en altura para así poder albergar la población y conservando otros edificios de la época colonial los cuales se han prestado para diferentes usos comerciales y administrativos.

El elemento natural más poderoso que encontramos en Lausana es el lago Ginebra

ya que no solo delimita al sur la ciudad de Lausana sino de varias ciudades suizas, en incluso francesas evidenciando el tamaño e importancia que este representa para el caso de estudio (Ver Figura 1.8).



FIGURA 1.8: Lago de ginebra Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.

En la parte baja de la ciudad siguiendo el camino marítimo del lago de Ginebra se define como una zona comercial, la cual alberga turistas y locales teniendo diferentes establecimientos de ocio, entretenimiento, entre otros. La Av. Jules Gonin la cual sigue el camino del lago casi de forma paralela uniéndose a los extremos junto con las vías del tren de la estación principal se puede tomar como un elemento divisorio entre la zona residencial a 1,5Km de distancia del lago de Ginebra.

Como podemos ver en la figura 1.9, de color amarillo es la avenida Jules Gonin la cual conecta con diferentes ciudades, la línea roja es el trazado de las vías del tren la cual se llega a unir con el paseo marítimo identificado de color celeste formando una especie de banana y conectando la zona baja o comercial de la ciudad con la zona alta o residencial de la ciudad.



FIGURA 1.9: Vías del tren y Av. Jules Gonin, Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.

Lausana está dividida en 3 partes importantes (Ver Figura 1.10), la zona baja más cercana al lago de Ginebra como un espacio más comercial, la zona media la cual empieza desde la Av. Jules Gonin hacia el norte como la parte residencial en donde se desarrolla la vida de los habitantes y la parte que esta más al norte como el espacio agrícola la cual se fusiona con los límites de la urbe.

La topografía juega un papel importante dentro de Lausana ya que funciona como un método de ubicación dentro de esta, si se está subiendo se está tomando una dirección hacia la zona residencial y agrícola, pero si se está bajando el destino será la zona comercial y el lago Ginebra.



FIGURA 1.10: Lausana en zonas, Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.

## ESTRATEGIAS

**TERRAZAS VERDES:** Las zonas verdes tienen una gran presencia dentro de la ciudad, siendo estas ubicadas de una manera aleatoria o desordenada ya que están principalmente conformadas por parques y zonas comunes, muchas ciudades Suizas usan como estrategia urbana para lidiar con el cambio climático la aplicación en sus ciudades de terrazas verdes, parques de bolsillo y campos de flores tal es el caso con la ciudad de Lausana y otras como Ginebra, dejar que la naturaleza recupere su lugar entre la gran expansión de hormigón que se ha desarrollado en los últimos años es una de las primordiales misiones que tiene esta ciudad principalmente con la aplicación de jardines elevados, logrando así en los últimos años llegar a tener un área de 26m<sup>2</sup> de espacio verde urbano por cada habitante.

Valiéndose de sus recursos naturales importantes como son el lago Lemán o lago de Ginebra al sur y al norte con el Bosque que Jorat. Lausana ha logrado un regulador natural del calor siendo esto un gran avance, pero existiendo lugares dentro de su territorio en donde todavía se presentan “micro islas de calor” por eso desde 2015 se lanza un programa el cual consiste en la creación de terrazas verdes con 2.000 azoteas existentes en la planificación, las plantas además de frenar el cambio climático ayudan a retener el agua del suelo en las épocas de precipitaciones y reteniendo la humedad para las épocas de verano y así ayudar a enfriar las ciudades (GS-FDFA, 2019).



FIGURA 1.11: Jardines elevados Lausana, Fuente: <https://houseofswitzerland.org/es/swissstories/environment/swiss-cities-swapping-concrete-greenery>

**CONECTIVIDAD:** Lausana debido a su topografía imponente con el desarrollo de la ciudad se le ha complicado tener herramientas para imaginar la ciudad del futuro, esto provoca que se impongan a sus condiciones físicas, es decir crear puentes para unir las ciudades por los ríos, crear avenidas, urbanizar en terrenos vacíos y vacantes, construir grandes infraestructuras que puedan pelear con su forma original para poder lograr un desarrollo borrando sus condiciones físicas originales para poder avanzar; la población de la ciudad ha ido en aumento en los últimos años y se propone en seguir este crecimiento en los próximos años, para lo cual la ciudad tiene que estar preparada para una mayor demanda de urbanización lo cual pone en riesgo espacios verdes, para construir nuevos barrios, ampliar la red de transporte público así como su estructura vial marcada; sin embargo, debido al cambio que se ha generado en todo el mundo y el avance en las técnicas del urbanismo se pueden evidenciar estrategias usadas como el urbanismo del siglo XX o urbanismo de proximidad, llamado a construir ciudades en vertical, se han detectado discontinuidades físicas y sociales para lo cual la ciudad ha ido cosiendo estas separaciones y generando espacios más amigables con unas mejores redes de infraestructura y trazado vial, el cual es usado principalmente por el transporte público que tiene una comodidad en los barrios de encontrar una diversidad de equipamientos necesarios a distancias accesibles a pie, buscando espacios olvidados y adecuándoles para un uso y cumplir una función. Rehabilitando y readecuando espacios existentes y poniéndoles nuevamente en funcionamiento, mejorando el servicio de transporte público y así disminuyendo el impacto ambiental generado por los vehículos privados (Herranz *et al.*, 2020).

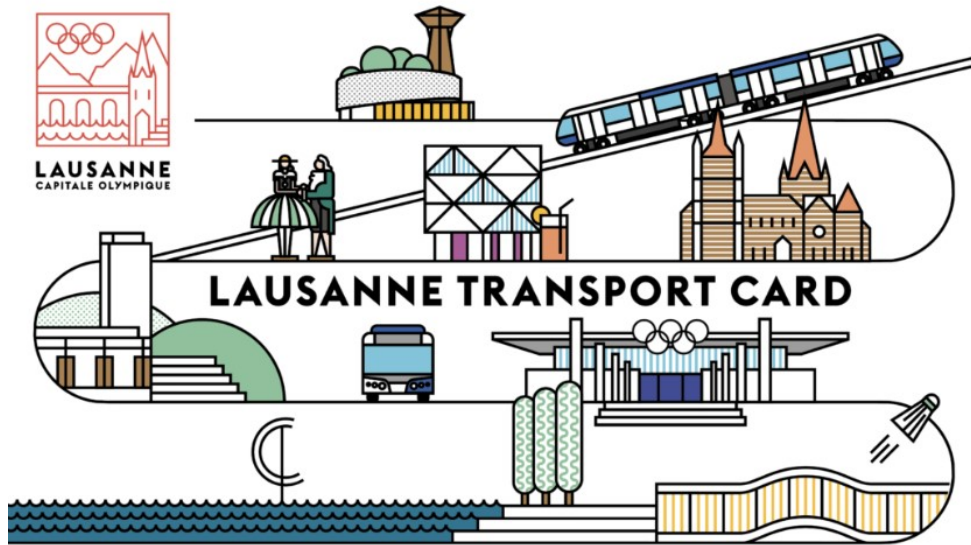


FIGURA 1.12: Medios de transporte Lausana, Fuente: <https://www.lausanne-tourisme.ch/es/lausanne-transport-card-and-more/>

**ZONIFICACIÓN DE LA CIUDAD:** La trama vial de la ciudad es irregular (Ver Figura 1.6) con una importante presencia de vías del tren las cuales dividen a la zona baja de la ciudad con la parte alta la cual se ha desarrollado como un espacio más residencial y en la zona baja cerca del lago un lugar más comercial, con hoteles, tiendas, lugares de entretenimiento, entre otros. Las densidades son altas ya que encontramos varios edificios en altura los cuales están divididos en viviendas, edificios comerciales, hoteles, restaurantes, edificios administrativos y equipamientos.

Lausana es una ciudad topográficamente peculiar en la que todo es una subida empezando desde el Lago de Ginebra, los mismos habitantes la separan dividiéndose en la ciudad de abajo y la ciudad de arriba (Ver Figura 1.13), está perfectamente conectada por un metro que une la parte alta y la parte baja, fue también necesario conectar la ciudad con una gran cantidad de puentes ya que sin ellos sería imposible atravesarla siendo la arquitectura contemporánea la que es dominante en el lugar (Herranz et al., 2020).

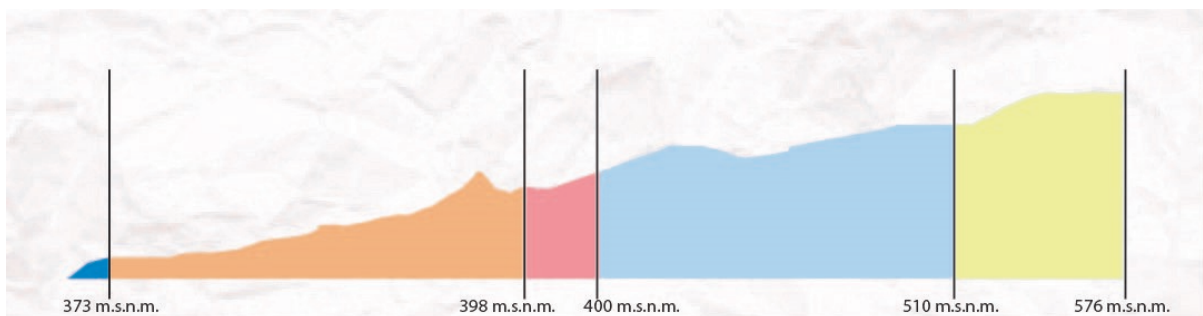


FIGURA 1.13: Sección A -A, Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.

### 1.5.1.2. VISTA DESDE ABAJO

Dentro de la zona de estudio se eligieron 16 hectáreas las cuales van a ser estudiadas de una manera más profunda y definida. En la ciudad de Lausana existe varias áreas las cuales están consolidadas y tienen una gran variedad de equipamientos lo cual nos puede comprobar de manera objetiva las estrategias urbanísticas que han sido aplicadas en esta ciudad



FIGURA 1.14: Delimitación 400 x 400 metros, Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.

En Lausana es importante destacar las edificaciones las cuales han sido refaccionadas a lo largo del tiempo, pero manteniendo su implantación dándoles un diferente uso del suelo de acuerdo a las necesidades que se vayan presentando.

En las zonas de expansión las viviendas tienen otra tipología y edificios multifamiliares, de acuerdo a las necesidades de habitabilidad a las cuales se ve sometida. La arquitectura contemporánea es la más presente con un predominio de los colores pasteles en las viviendas todas remodeladas de la época contemporánea, es presente el predominio de materiales como son la piedra y el hormigón en cuanto a las viviendas (Ver Figura 1.15).

EL tipo de implantación predominante son las aisladas y las continuas sin retiro frontal, principalmente edificios desde 4 pisos en adelante habitacionales, comerciales y administrativos (Ver Figura 1.16).

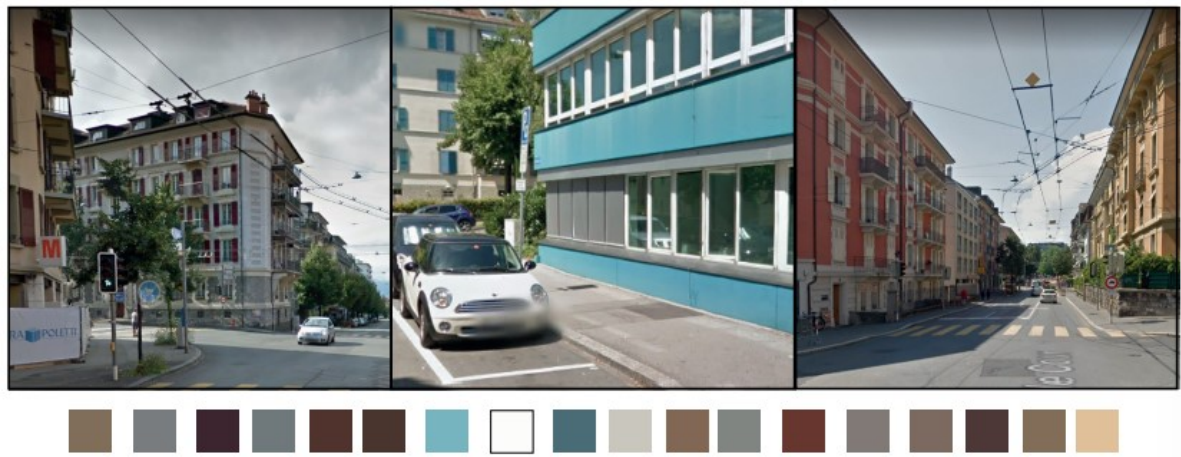


FIGURA 1.15: Viviendas materialidades y colores, Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.



FIGURA 1.16: Tipología de viviendas. Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.

En cuanto a la vialidad encontramos colores más oscuros y las vías en su totalidad son asfaltadas decoradas con vegetación en sus medianas y señalización para los conductores de diferentes colores principalmente blanca y amarilla para generar un contraste con el material de las vías (Ver Figura 1.17).

Las vías locales tienen un carril de estacionamiento en cada sentido para la comida de los usuarios al momento de acceder a los diferentes establecimientos, las vías peatonales principalmente encontramos en los márgenes del lago Ginebra y las vías colectoras las cuales articulan las locales tienen medianas con señalética (Ver Figura 1.18).

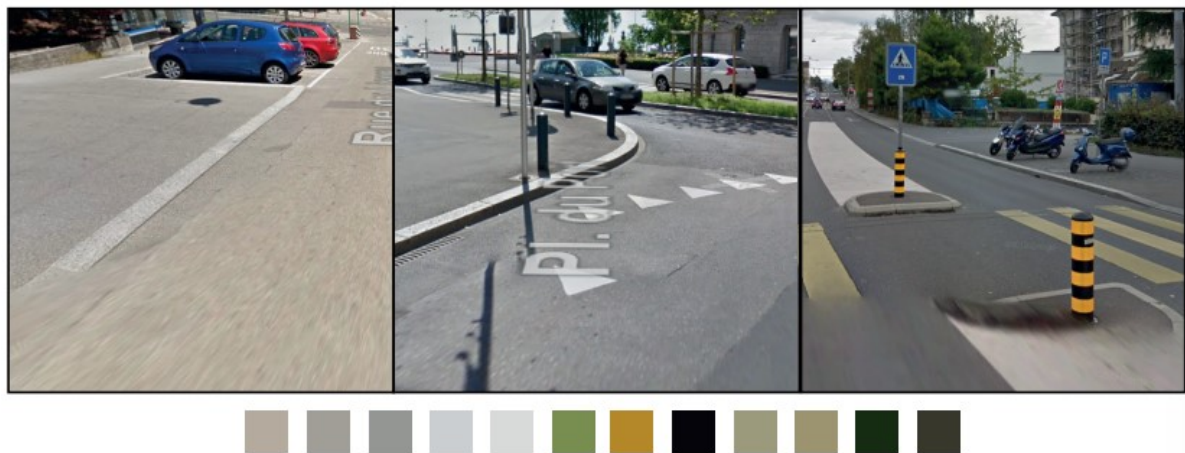


FIGURA 1.17: Vialidad materialidades y colores, Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.

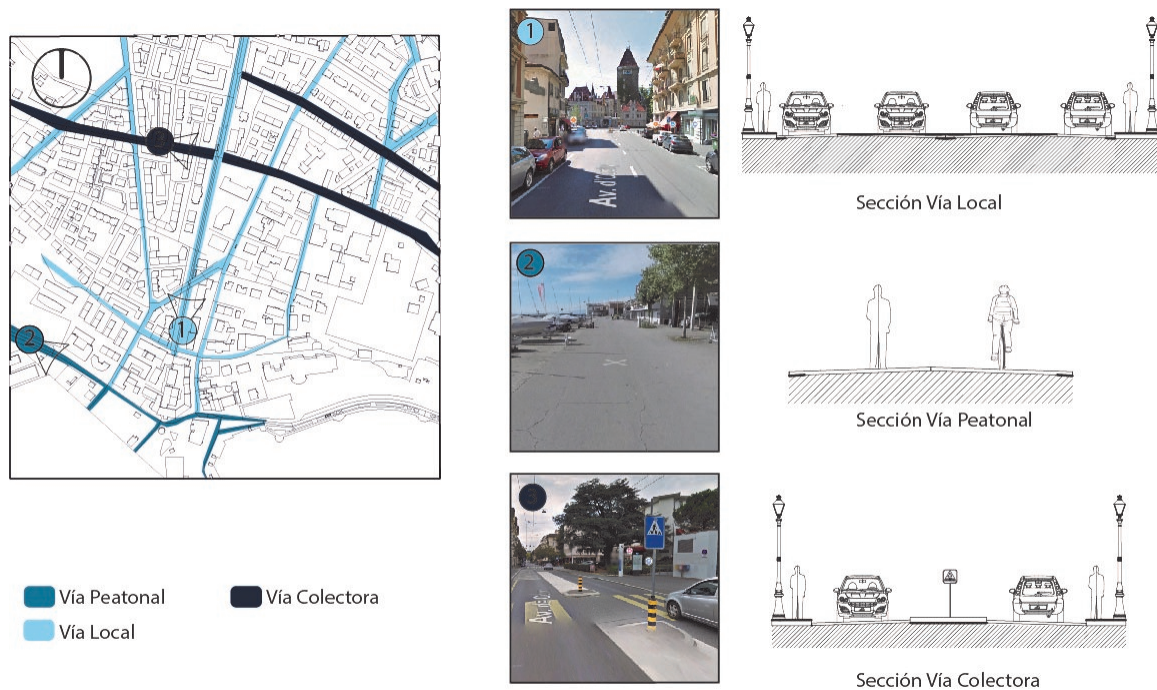


FIGURA 1.18: Vialidad. Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.

Los equipamientos que encontramos al igual que las viviendas son en tonos pasteles, siendo edificios más altos y más novedosos, aunque existen equipamientos de estilo colonial, los más modernos han optado por otros estilos arquitectónicos que generen un contraste interesante para la ciudad con el uso de vidrio y aluminio a partir de la influencia que se dio en Europa por la revolución industrial (Ver Figura 1.19), siendo estos materiales más evidentes en los usos comerciales que en las viviendas.

Siendo en mayor cantidad edificios coloniales y contemporáneos readecuados para su fin y restaurados mejorando el paisaje de la ciudad, pero manteniendo su esencia.

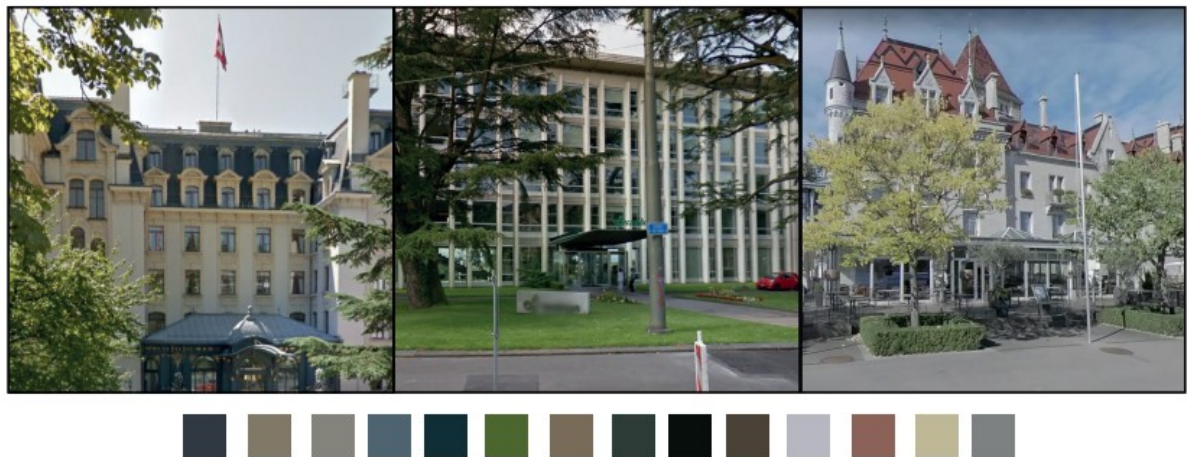


FIGURA 1.19: Equipamientos materialidades y colores, Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.

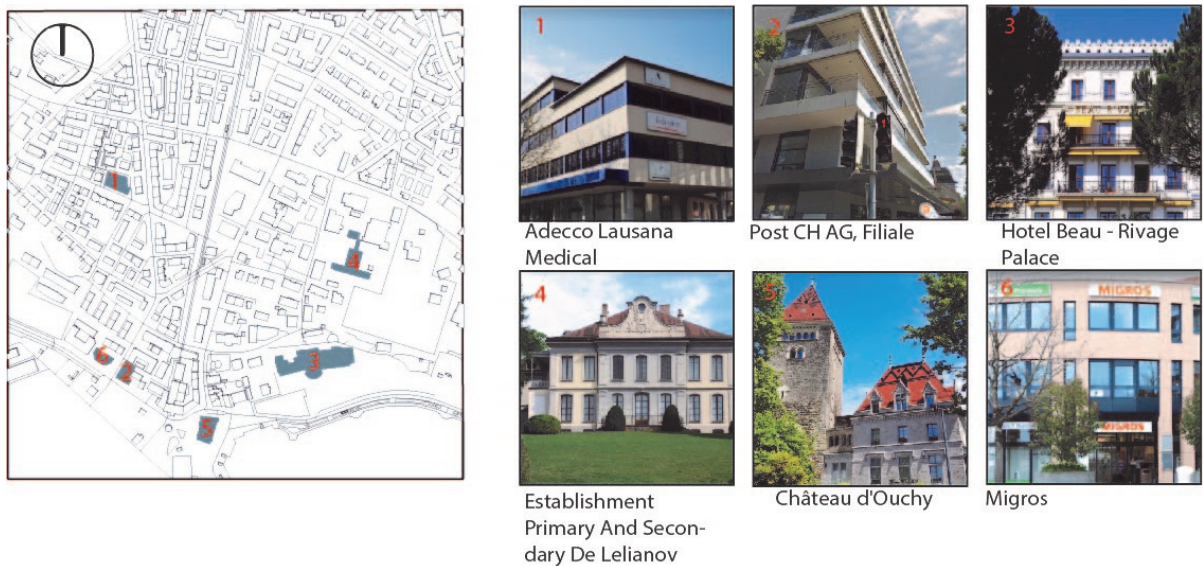


FIGURA 1.20: Equipamientos. Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.

En cuanto a los elementos naturales existentes encontramos vegetaciones principalmente altas y medianas junto al césped en diferentes tonos de verde, en la zona del lago de ginebra el color predominante es el gris en las construcciones y el azul del agua que es muy vistoso para la parte baja de la ciudad (Ver Figura 1.21).

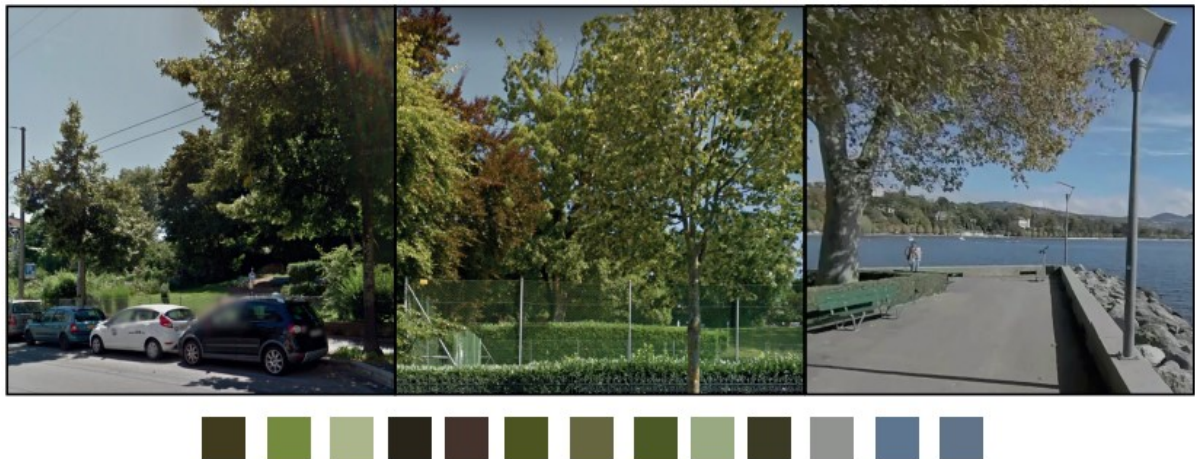


FIGURA 1.21: Elementos naturales materialidades y colores, Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.

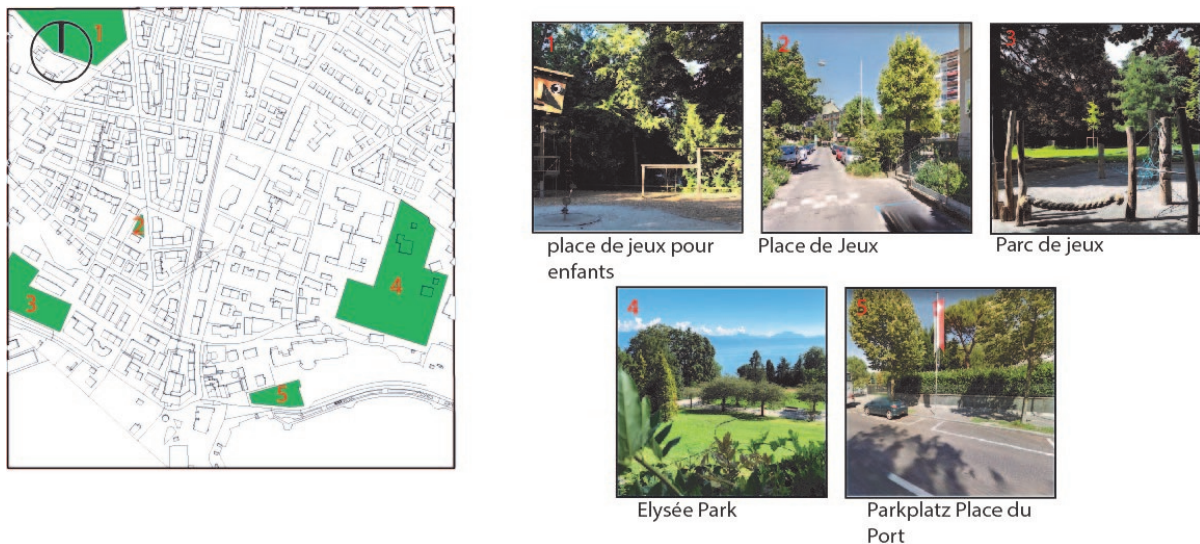


FIGURA 1.22: Áreas verdes. Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.

## DENSIDAD

Lausana al ser una ciudad con más de 130.000 habitantes tiene una densidad de más o menos 89 habitantes por cada hectáreas teniendo un promedio de 290 viviendas en 16.000 metros, siendo predominante las edificaciones de 4 y 6 pisos, mostrando el desarrollo de esta ciudad generando viviendas en altura debido al crecimiento poblacional al cual se ha visto sometida en el último siglo y al desarrollo urbanístico por el cual está atravesando, las edificaciones de un piso son inexistentes, en esta zona de la ciudad las densidades son menores que los espacios residenciales debido a que existen una gran cantidad de equipamientos de diferentes tipos por lo cual los edificios de vivienda presentes son menores en cantidad.

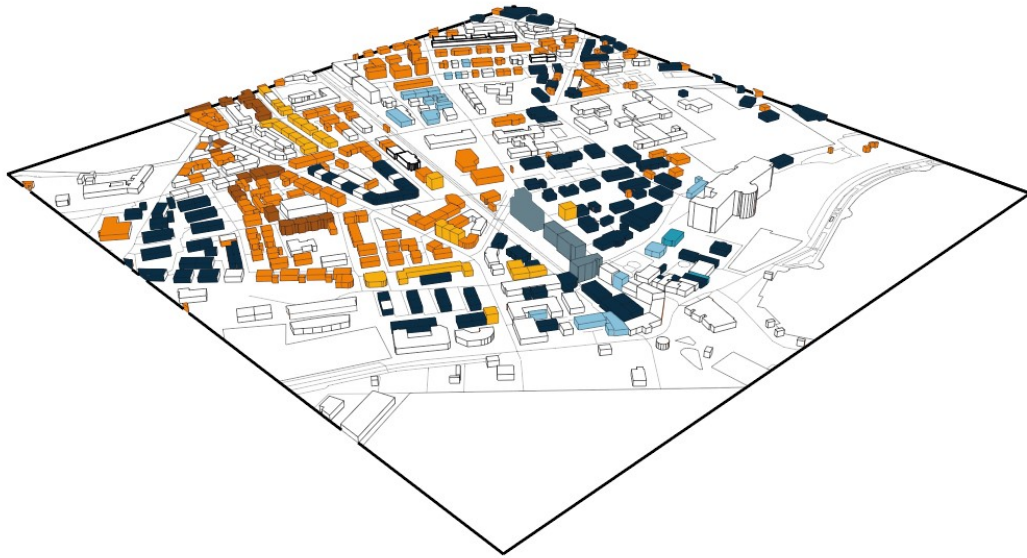


FIGURA 1.23: Mapa de densidad, Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.

Tabla 1.1: Tabla de densidad. Fuente: Elaboración propia

SIMBOLOGÍA	CANTIDAD	VIVIENDA
EDIFICIOS DE 2 PISOS	18	36
EDIFICIOS DE 3 PISOS	2	6
EDIFICIOS DE 4 PISOS	120	480
EDIFICIOS DE 5 PISOS	26	130
EDIFICIOS DE 6 PISOS	106	636
EDIFICIOS DE 7 PISOS	14	98
EDIFICIOS DE 8 PISOS	4	32

**En 16 hectáreas tenemos un total de 290 viviendas (Ver tabla 1).**

### COMPACIDAD

En el ámbito urbano la compacidad expresa la cercanía o lo unión de diferentes componentes que conforman una ciudad, de acuerdo a los resultados analizados de compacidad podemos deducir si una ciudad es difusa, una ciudad compacta ayuda a la cercanía de diferentes equipamientos para los habitantes de sus viviendas, la compacidad absoluta es la que evalúa a un modelo de ciudad existente de esta aproximación de la eficiencia edificatoria con relación al consumo del suelo ([Ecología y de Lugo, 2009](#)). La compacidad de la ciudad de Lausana es de 2 en el área de cobertura de 16 hectáreas por lo cual podemos ver una aplicación del urbanismo ecosistémico y de proximidad, ya que existe un gran aprovechamiento en el uso de suelo con variedad de funciones que permiten el desarrollo de la vida de una manera más cómoda.

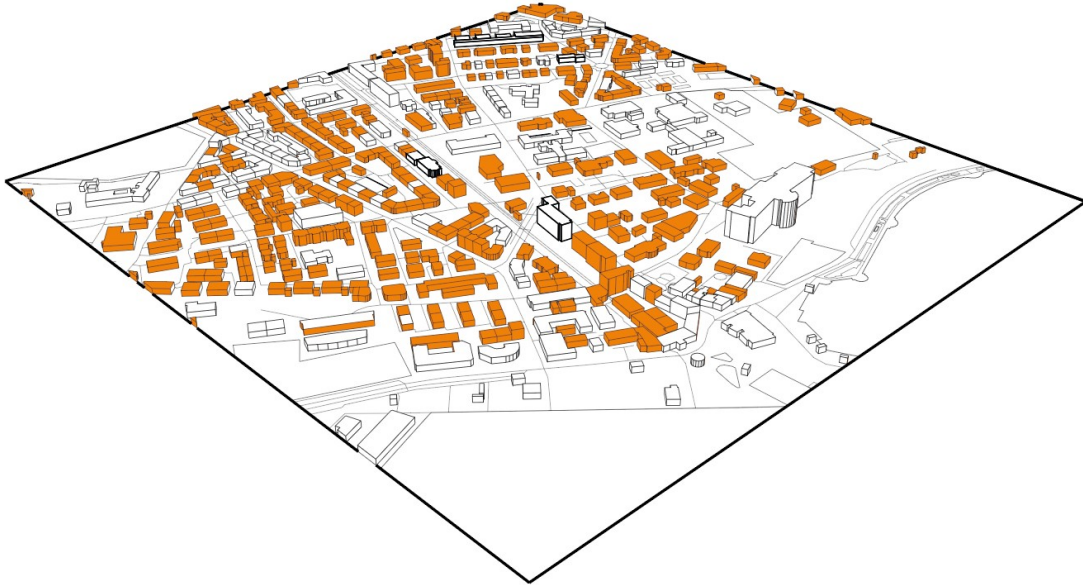


FIGURA 1.24: Mapa compacidad, Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.

Tabla 1.2: Tabla de compacidad. Fuente: Elaboración propia

SIMBOLOGÍA	CANTIDAD	ÁREA	VOLUMEN
EDIFICIOS DE 2 PISOS	25	2500	15000
EDIFICIOS DE 3 PISOS	8	800	7200
EDIFICIOS DE 4 PISOS	145	14500	174000
EDIFICIOS DE 5 PISOS	50	6000	90000
EDIFICIOS DE 6 PISOS	120	14400	259200
EDIFICIOS DE 7 PISOS	30	3600	75600
EDIFICIOS DE 8 PISOS	8	960	23040

**La compacidad de Lausana es de: 4,01 m**

### **DIVERSIDAD**

En cuanto a la diversidad en estas 16 hectáreas escogidas se encuentra una gran variedad de edificaciones y espacios que cumplen diferentes funciones como: edificios administrativos, comercios, cuerpos de agua, áreas verdes, viviendas, hospitales y centros médicos, centros educativos, espacios recreativos, centros religiosos y hospedajes (Ver Figura 1.26). Es evidente que en un rango de 400m por 400m se aplica el urbanismo ecosistémico y el urbanismo de proximidad ya que para las personas que habitan dentro de esta zona puede acceder a los principales equipamientos necesarios para el día a día y manejándose distancias cortas las cuales son accesibles a pie.



FIGURA 1.25: Mapa diversidad, Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.

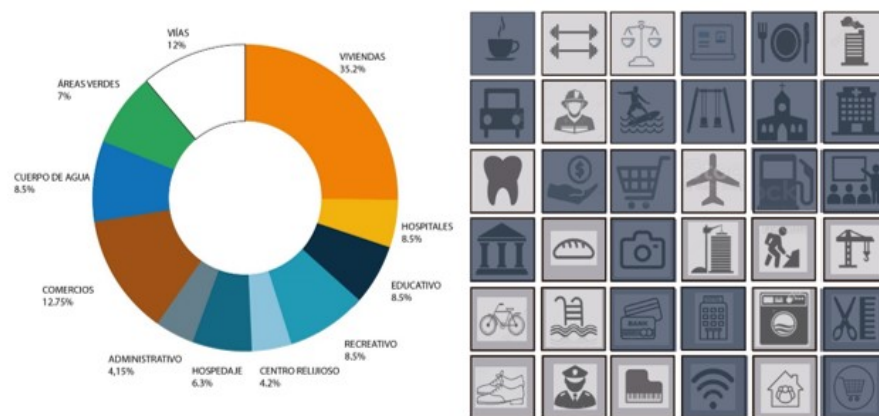


FIGURA 1.26: Porcentajes de la ciudad Lausane. Fuente: <https://sp.depositphotos.com/>, Elaboración: propia.

## 1.5.2. CASO DE ESTUDIO 2: VITORIA – GASTEIZ

### 1.5.2.1. VISTA DESDE ARRIBA.

Esta ciudad se encuentra al norte de España, en el centro de la provincia de Álava que dispone la comunidad autónoma del País Vasco, cuenta con una población de unos 248.081 habitantes, el 21,14 % de esta población alcanzan hacer adultos mayores con una edad de 65 años. Vitoria – Gasteiz cuenta con mucha historia, debido a que su fundación se remonta desde la época medieval y ha ido progresando a lo largo de los siglos, poseyendo un gran patrimonio histórico cultural (Becker *et al.*, 2015).

La ciudad de Vitoria – Gasteiz es fundada en el año de 1811 por el rey Sancho VI EL Sabio nombrándola la aldea de Gasteiz, mucho tiempo después renombrándola como

Vitoria. Durante esta época la localidad reconocía a una estructura urbana muy clara como lo cita J.I Linazasoro que se puede llegar a considerar como una ciudad “ideal” dentro de un tipo de concepción que se llegaría a repetir en varias de las fundaciones navarras del siglo XII (de Lucio, 1994).

Como se expresa (de Lucio, 1994) el esbozo de estas ciudades- fortalezas se definen por la construcción de edificios incluyendo las iglesias en la parte del recinto amurallado, permitiendo de esta manera que la ciudad se vuelva un “único edificio integrador de otros elementos” como lo resalta Linazasoro.

Al pasar los años la muralla pasa a un segundo plano y se comienza a expandir la ciudad fuera de la almendra medieval, debido al crecimiento poblacional y al incremento de las zonas agrícolas. Mientras la agricultura crecía iba apareciendo la industria con un incremento moderado, para el año 1828 ya contaba con 10.703 habitantes lo que produjo que se siguiera ampliando más al sur y comenzarán a crear zonas verdes como los jardines de Florida para las familias de clase media, que comienzan a dar importancia la dotación de espacios agradables a la urbe (Becker et al., 2015).

A partir de los años 1970 y 1990 comienza a presentarse la desigualdad social, el casco histórico se vuelve una de las zonas con más pobreza de la ciudad, por lo que en el año 1982 se planteó un plan urbanístico de reforma del área histórica, el Plan Especial de Rehabilitación Integral del Casco Histórico (PERI); el cual plante mejorar la infraestructura, tener más acogida del comercia, calidad de viviendas, plantación de árboles, lo cual provoca una mayor comodidad en sus habitantes. (de Lucio, 1994).



FIGURA 1.27: Mapa de País Vasco. Fuente: <https://libretilla.com/provincias-pais-vasco-mapa/>

## Análisis de la Ciudad Vitoria – Gasteiz

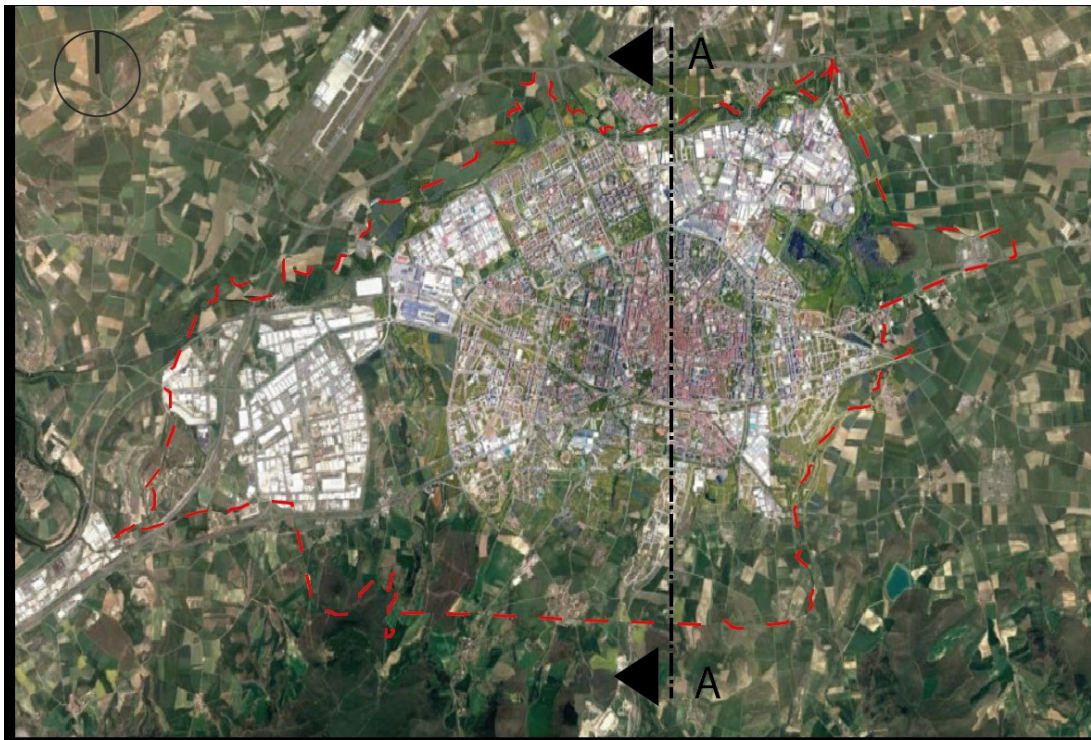


FIGURA 1.28: Mapa de Vitoria - Gasteiz. Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.

### Áreas Verdes

La Ciudad se plantea como una ciudad verde y sustentable que establece un filtro por varias zonas verdes periurbano que conectan con la infraestructura verde urbana (ver Figura 1.29), dándole una continuidad a estas áreas y estructurando las vías, equipamientos y viviendas, que permiten la interacción de las zonas construidas (Marañon, 2001). Este filtro verde plantea interesantes soluciones y beneficios, tanto de carácter ambiental como social, como lo son:

- Actúan como un filtro y un pulmón mitigador de los contaminantes de emana la ciudad, industria y agrícola.
- Forman importantes zonas de expansión y ocio.
- Amortiguan la presión que la afluencia de visitantes ejerce sobre el medio natural.

### Zonas Hídricas

A la urbe también le baña varios ríos dentro de las áreas pobladas, como también limitando tanto el cinturón verde como también la Ciudad; dentro de varios parques y zonas verdes se puede observar lagos de pequeños a grandes dimensiones (ver Figura 1.29).

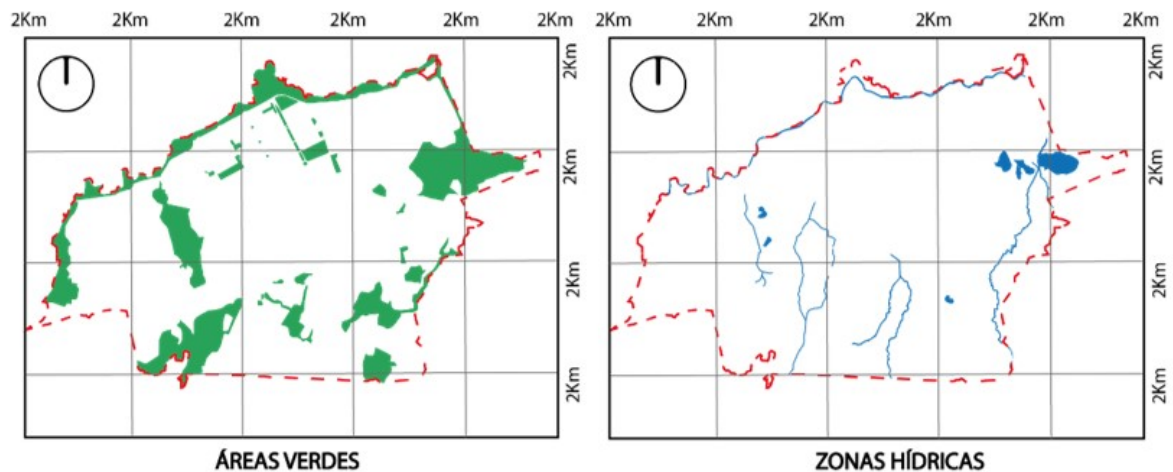


FIGURA 1.29: Mapas de áreas verdes e hídricas de Vitoria -Gasteiz. Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.

### Trazado Vial

En Vitoria – Gasteiz cuenta con varios trazados, pero el que más predomina es el de damero e irregulares en las áreas residenciales, pero también encontramos trazados radiales en el casco históricos y a sus alrededores; se aprecia una gran cantidad de ciclovías y un ferrocarril que cruza de Este a Oeste (Ver Figura 1.30).

### Espacios Urbanizados

Los espacios urbanizados de la Ciudad tienen una alta densificación de edificios en altura y multifamiliares, principalmente en el casco histórico; todas estas viviendas, edificios y equipamientos conviven con varias zonas verdes, jardines y parques, en las zonas periurbanas encontramos varios asentamientos tangentes fuera del cinturón verde que delimita la ciudad.

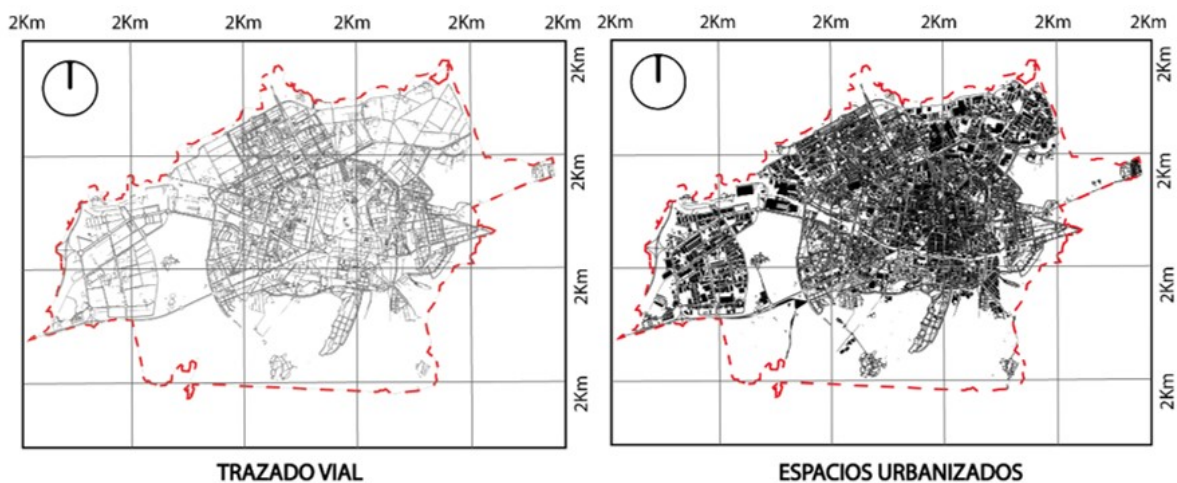


FIGURA 1.30: Mapas de trazado vial, espacios urbanizables y topografía. Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.

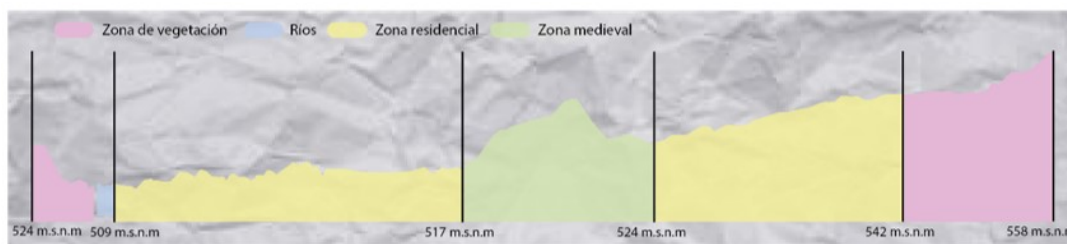


FIGURA 1.31: Sección A-A de Vitoria - Gasteiz. Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.

### La infraestructura verde como estrategia de adaptación.

A partir de varios estudios demuestran que el impacto del cambio climático del uso del suelo es intenso y afectará en las próximas décadas, con severas implicaciones tanto sociales como económicas. La planificación urbana y territorial es una de las herramientas para gestionar este fenómeno, asegurando la integración de los criterios de sostenibilidad de adaptación y mitigación (Sánchez, 2019).

Se define a la infraestructura verde urbana como una “red estratégicamente planificada de zonas naturales y seminaturales de alta calidad con otros elementos medioambientales, diseñadas y gestionada para proporcionar un amplio abanico de servicios ecosistémicos y proteger la biodiversidad tanto de los asentamientos rurales como urbanos” (Sánchez, 2019).

Al aumentar las áreas verdes dentro de las ciudades ayuda con el proceso de evapotranspiración de la vegetación, permitiendo que las zonas se mantengan frescas que en las zonas con una alta densificación. Estos elementos producen el efecto “isla de calor” reduciendo la temperatura del ambiente debido a las proyecciones de las sombras de la vegetación (Casillas y Aparicio, 2016).

La ciudad de Vitoria – Gasteiz cuenta con un total de 130 hectáreas de parques urbanos, además hay que añadirle otras 95 hectáreas de jardines y espacios libres de uso público (ver Figura 1.32), lo que se llega a entender que se da una dotación de 11,5 m<sup>2</sup> de áreas verdes por habitantes, lo que es más del doble de lo que propone la normativa urbanística de esa ciudad (Marañón, 2001).

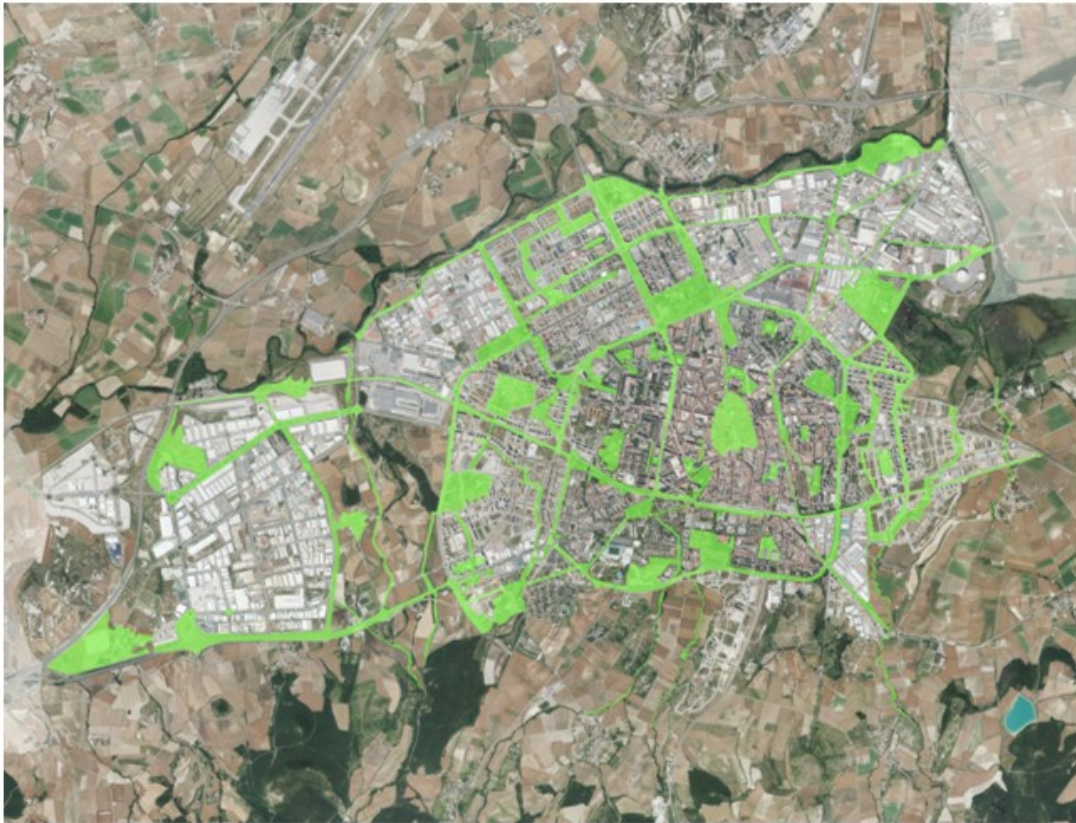


FIGURA 1.32: Espacios verdes de la ciudad de Vitoria – Gasteiz. Fuente: Centro de Estudios Ambientales

### Ciudad Verde

Una ciudad verde es aquella que es accesible e inclusiva que se trata con participación de sus habitantes donde excede la biodiversidad y los espacios naturales, que impactan de manera directa en la capacidad de resiliencia. Su fin es extender el bienestar humano, llegando al resultado de bajos niveles de contaminación, mejorando la aprobación de la expansión urbanística, propicias interacciones positivas para la recreación, salud mental y física, con un enfoque ecosistémico (Corrales, 2020).

Como los indica Corrales (2020) encontramos varios indicadores que debe cumplir una ciudad verde como lo son:

- Desarrollo urbano sostenible
- Biodiversidad urbana
- Diseño urbano sensible al agua
- Energía renovable y limpia
- Bioeconomía circular

- Seguridad alimentaria y nutricional
- Movilidad eficiente, segura y sostenible
- Diseño y construcción sostenible
- Ciudad inteligente
- Resiliencia
- Equidad e inclusión
- Infraestructura azul y verde
- Conectar a los habitantes con la naturaleza
- Conservación del patrimonio cultural
- Calidad ambiental

La importancia de estos espacios verdes urbanos incide en los diferentes beneficios que tiene sobre la población con la que simpatiza, ya sea con la formación de concienciación ambiental o ecológica.

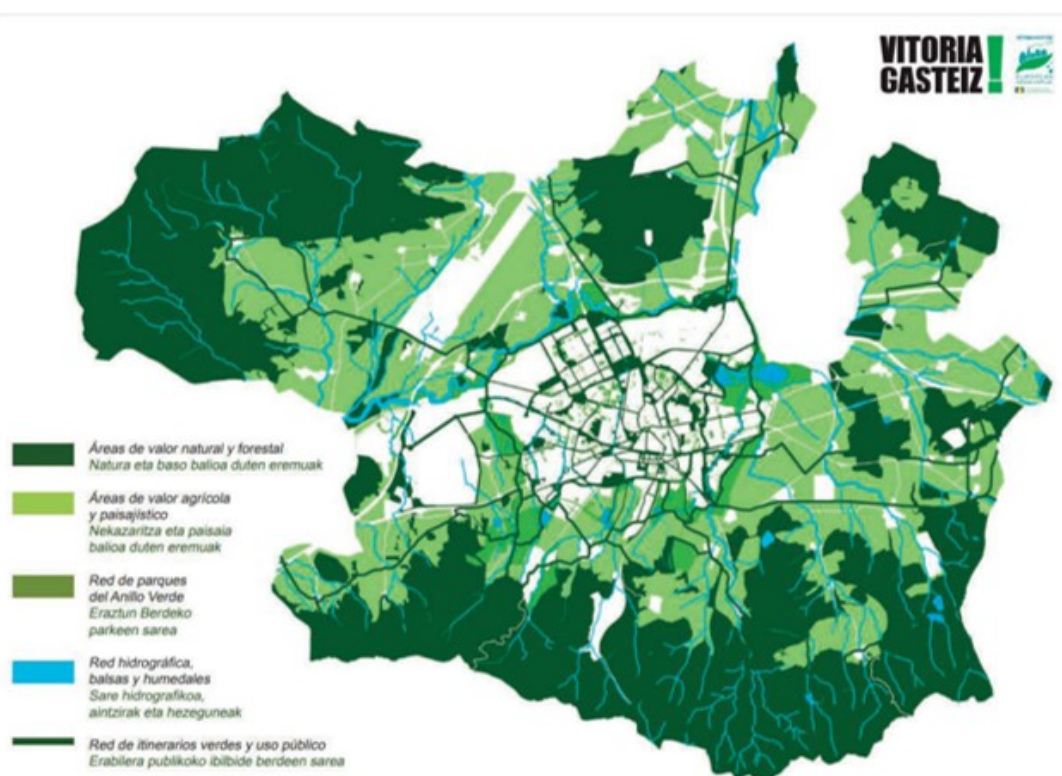


FIGURA 1.33: Mapa de áreas de valor natural de Vitoria - Gasteiz. Fuente: Lo verde como sistema estructurante.

## Movilidad Sostenible

A Vitoria – Gasteiz se le reconoce por ser una de las ciudades más sostenibles de Europa, obteniendo varios reconocimientos por su aportación y compromiso por la sostenibilidad urbana. Debido al crecimiento territorial de la urbe ha redundado en un alargamiento considerable de las distancias y en una disminución en la densidad media. Además, en varios barrios de la población joven de la ciudad no cuentan con los servicios y comercios suficientes por lo que son obligados a utilizar movilización motorizada (Maquetaci et al., 2021).

Un sistema de movilidad sostenible permite a los pobladores satisfacer sus necesidades para acceder a sus áreas de actividades de manera segura, compatible con la humanidad y el ecosistema, limitando las emisiones contaminantes, desechos, entre otros, de manera que no supere la habilidad de absorción del planeta (Guerra, 2020).

En las últimas décadas, las lesiones de tráfico se han convertido en las principales causas de discapacidad y muerte en el mundo. En las zonas con una alta densificación poblacional el ruido, la congestión y las emisiones de los motores de los vehículos causan altos niveles de contaminación atmosférica nocivos (Granados, 1998).

En la ciudad de Vitoria – Gasteiz el inicio de este movimiento fue el Pacto Ciudadano por la Movilidad Sostenibles. Este acuerdo permitió un amplio colectivo de agentes sociales que permitió la creación del primer Plan de Movilidad y Espacio Público en 2007 (Maquetaci et al., 2021), a partir de esto se han ido colocado grandes proyectos en la urbe como lo son:

- La promoción de espacios para el peatón.
- Peatonalizar calles, principalmente en el casco histórico.
- Se redujeron la cantidad de líneas de buses que pasan por la ciudad
- Incorporación de BEI (Bus Eléctrico Inteligente)
- La inauguración del tranvía

En lo que es el uso de la bicicleta, la Ciudad es líder estatal en cuanto a los desplazamientos interurbanos, potencializando los carriles ciclistas, el préstamo de bicicletas, aparcamientos para bicicletas, registro municipal de bicicletas, campañas de sensibilización y educación. Esto para tener como fin de integrar la movilidad ciclista en la movilidad urbana cotidiana (Maquetaci et al., 2021).

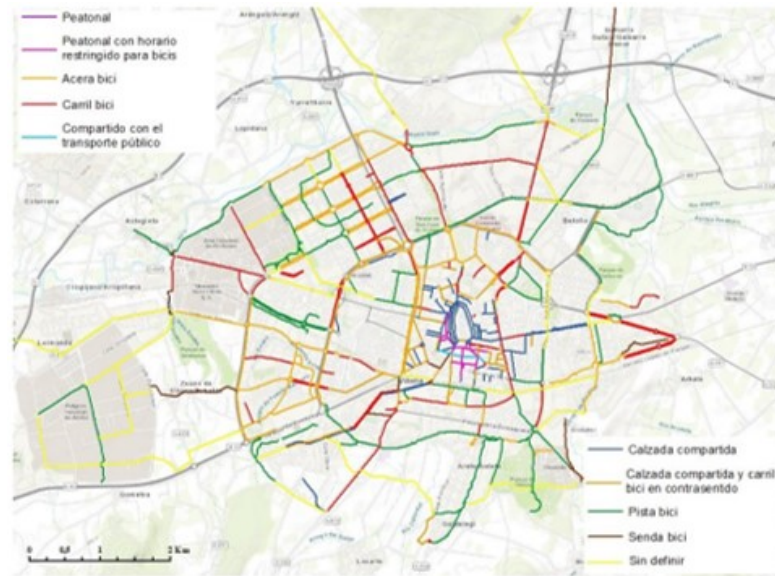


FIGURA 1.34: Mapa de la distribución vial del ciclo vía en Vitoria - Gasteiz. Fuente: A pie o en bici. perspectivas y experiencias en torno a la movilidad activa.

### 1.5.2.2. VISTA DESDE ABAJO

Para entender de mejor manera la ciudad de Vitoria – Gasteiz se recurrió al análisis de 16 hectáreas, donde se encuentran emplazados el casco histórico, una gran cantidad de equipamiento de abasto, recreativo y cultural, además de contar con una alta presencia de viviendas multifamiliares que permite a los habitantes del lugar no recorrer altas distancias y poder usar otros servicios como el transporte público o las ciclovías que están muy presentes en la zona, además de varias calles del centro histórico destinado para el peatón. En el área de estudio encontramos varias zonas verdes como son parques, jardineras en las aceras, vegetación alta y un bulevar recordando porque es considerada como la ciudad verde.



FIGURA 1.35: Mapa de 16 hectáreas de Vitoria - Gasteiz. Fuente: Elaboración propia.

Un rasgo importante de la ciudad es el casco histórico, como se han mantenido las edificaciones medievales como es la catedral de Santa María y otras edificaciones de valor tanto histórico como artístico se mantienen en un excelente estado, estas construcciones de carácter clásicas que han sido destinadas para otros usos como museos o edificios administrativos.

Fuera de lo que es el casco histórico encontramos una gran cantidad de edificios multifamiliares, comercios de todo tipo, y se observa un resalte entre lo nuevo y lo viejo, siendo lo viejo encapsulado dentro del casco histórico.

### Viviendas

En la ciudad de Vitoria – Gasteiz es indiscutible la gran cantidad de viviendas en altura que la urbe posee, el 100 % de estos multifamiliares están adosadas de ambas vistas laterales, predominando el lleno con el vacío, siendo que las residencias cuentan con un número de pisos, dentro del casco histórico, de 4 a 6 pisos y sin un retiro frontal, mientras que en la ciudad moderna están presentes, en su mayoría, edificaciones de 6 pisos y estas cuentan con una línea de fábrica (Ver Figura 1.37).



FIGURA 1.36: Materialidad de las viviendas. Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.



FIGURA 1.37: Tipologías de viviendas. Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.

### Vías

En la ciudad se puede diferenciar varias tipologías de vías como son las peatonales en el casco medieval que comparten con los vehículos, aunque la presencia de los carros son muy escasos debido a que los vehículos son más de los propietarios de las viviendas en el caso histórico, las vías locales, vías colectoras y ciclovías (Ver Figura 1.39), esta última está muy presente en la mayoría de las vías de la ciudad, incluso dentro del caso histórico se encuentra una gran cantidad de parqueaderos de bicicletas, a lo largo de muchas de estas calles están plantados una variedad de vegetación media y baja en sus medianas y aceras; las vías tienen una materialidad, excepto las medievales que cuentan con un recubrimiento de adoquín, asfáltica que gracias a la vegetación están no elevan la temperatura del microclima de la zona.



FIGURA 1.38: Materialidad de vías. Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.

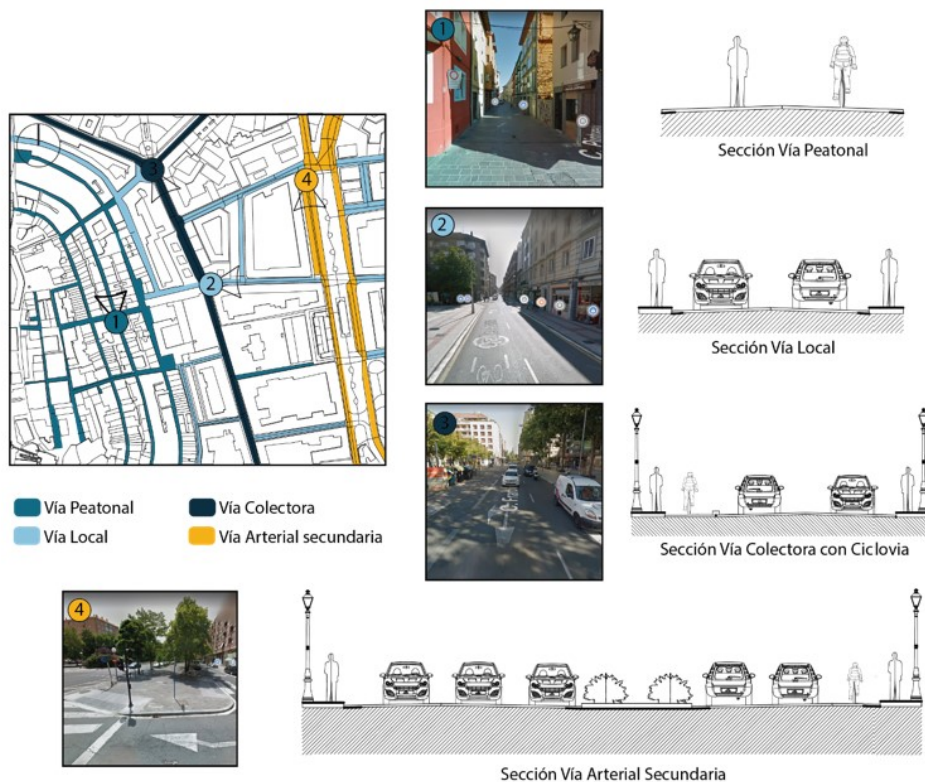


FIGURA 1.39: Secciones Viales. Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.

## Equipamientos

En las 16 hectáreas de análisis se ha encontrado una gran cantidad de equipamientos, tantos administrativos, educativos, de abastecimiento, culturales y sociales con una alta presencia de vegetación, la mayoría de estos edificios se encuentra emplazados dentro del casco medieval; los colores predominantes son los pasteles, principalmente en la ciudad moderna, y la materialidad que está presente son el hormigón, piedra, ladrillo, teja en su mayoría de cubiertas, enlucido, vidrio, aluminio y acero (Ver Figura 1.40).

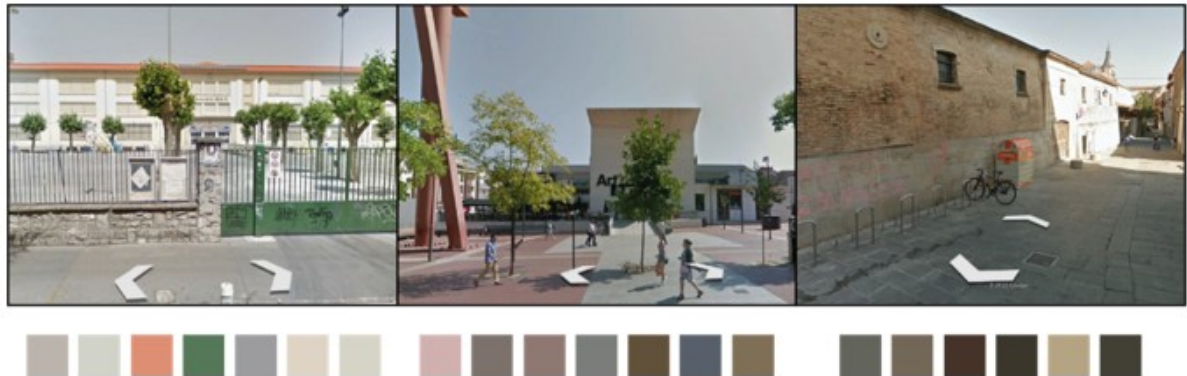


FIGURA 1.40: Materialidad Equipamientos Urbanos. Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.

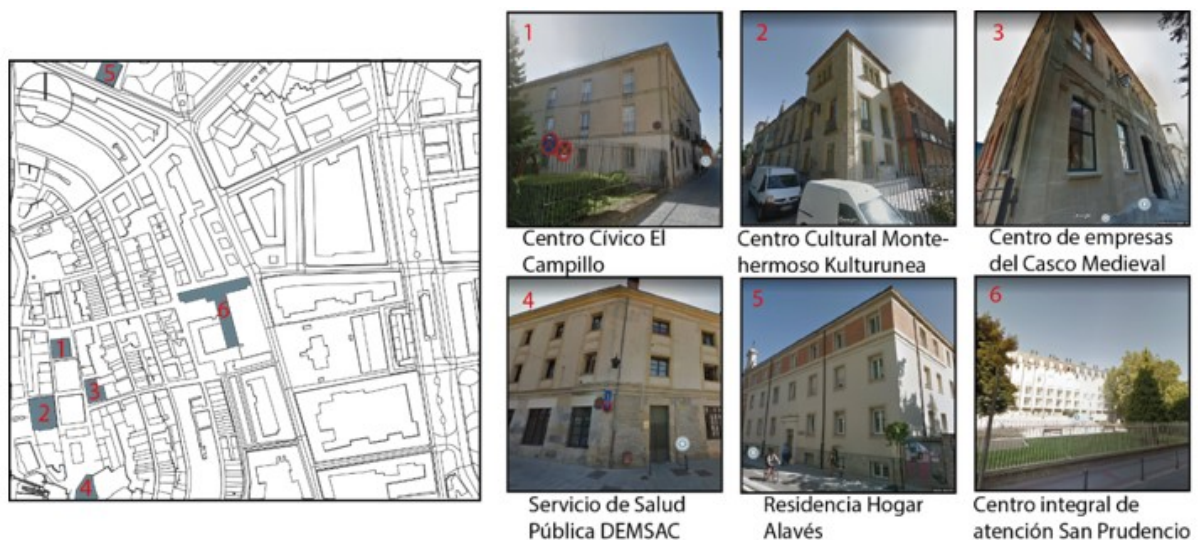


FIGURA 1.41: Equipamientos. Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.

## Áreas Verdes

La ciudad Vitoria – Gasteiz es considerada como ciudad verde debido a su gran cantidad de espacios verdes públicos, en estas escasas 16 hectáreas encontramos una gran cantidad de espacios con vegetación tanto alta, mediana, baja y césped que están repartidos en parques, equipamientos, aceras, bulevares, etc. Dentro del casco histórico, aunque

escasa, igual se encuentra vegetación alta, tal vez ya no en las vías o en las aceras, pero varios equipamientos de la zona cuentan con vegetación alta y algunas viviendas aportan con jardineras en sus balcones, haciendo que lo verde nunca se pierda en estas 16 hectáreas (Ver Figura 1.43).

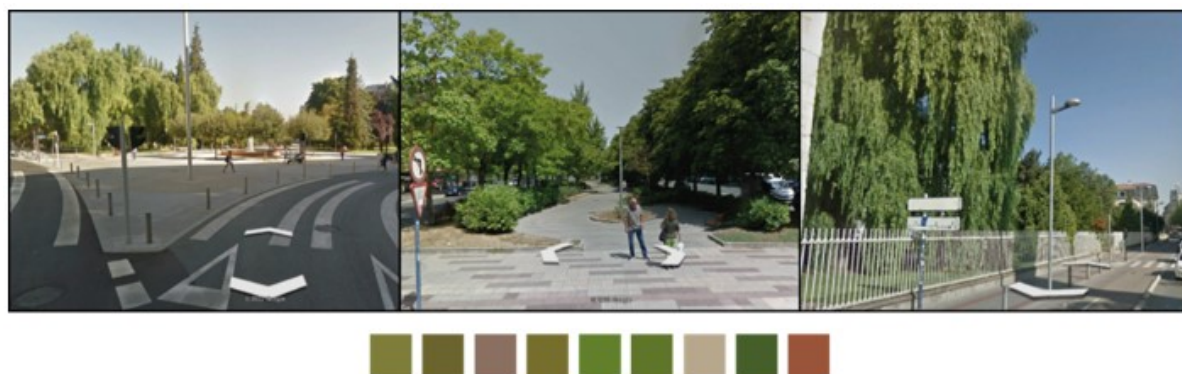


FIGURA 1.42: Áreas y zonas verdes. Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.

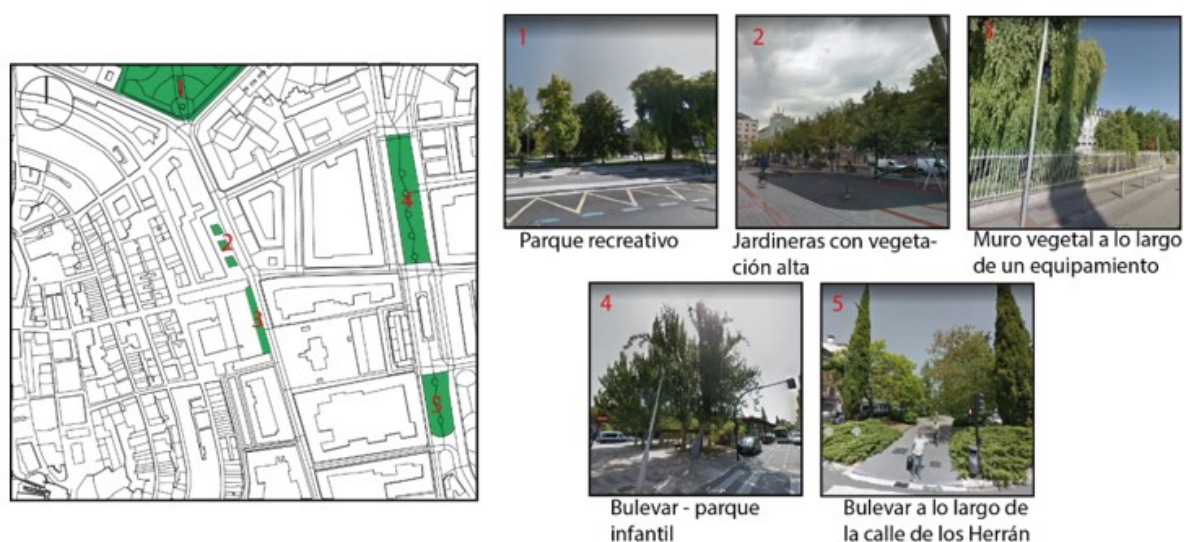


FIGURA 1.43: Tipología de vegetación. Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.

## Densidad

La urbe de Vitoria – Gasteiz se encuentra muy consolidada, debido a la gran cantidad de viviendas multifamiliares que se encuentran dentro del área de estudio de las 16 hectáreas, esta ciudad al tener un alto crecimiento poblacional en los últimos décadas se han establecido en su mayoría edificaciones de 4, 5 y 6 pisos principalmente, mientras que las construcciones menos predominantes en la ciudad es de 1, 2 y 3 pisos (Ver tabla 1.3), por lo que se pudo llegar a la conclusión que una gran parte de la población habita un multifamiliar o un edificio en altura, teniendo en cuenta que la densidad es un aproximado de 148 viviendas por cada hectárea.

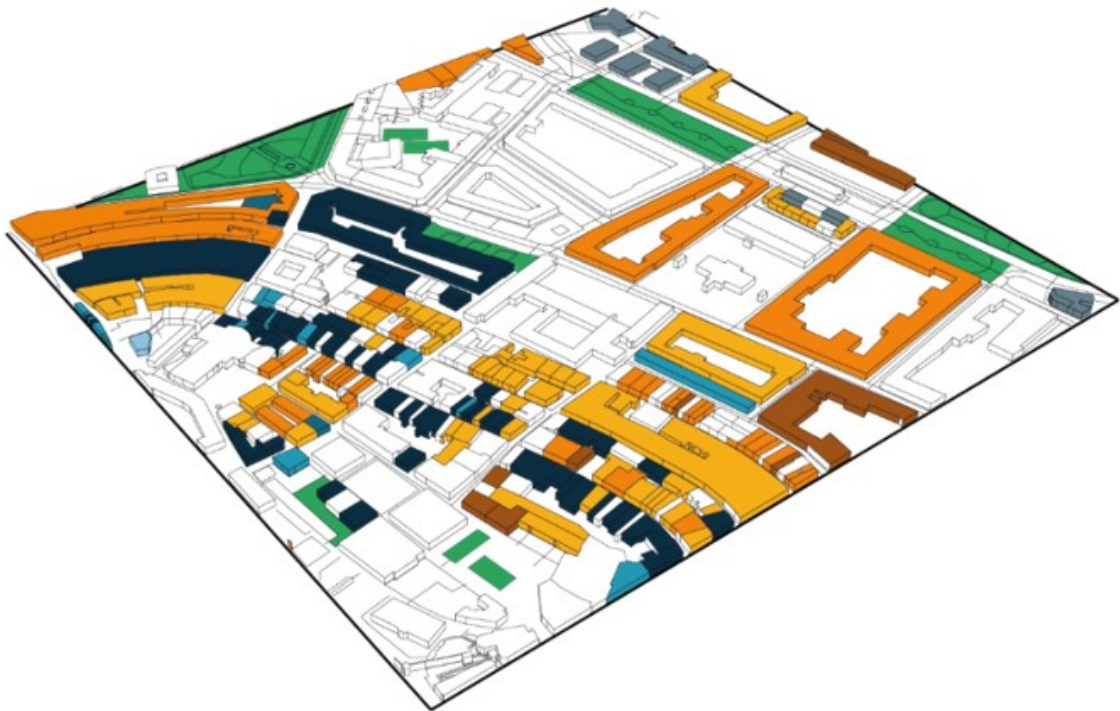


FIGURA 1.44: Mapa de la densidad Poblacional de Vitoria - Gasteiz. Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.

Tabla 1.3: Densidad poblacional. Fuente: Elaboración propia

SIMBOLOGÍA	CANTIDAD	VIVIENDA
■ EDIFICIOS DE 1 PISOS	1	1
■ EDIFICIOS DE 2 PISOS	1	2
■ EDIFICIOS DE 3 PISOS	26	78
■ EDIFICIOS DE 4 PISOS	116	464
■ EDIFICIOS DE 5 PISOS	184	920
■ EDIFICIOS DE 6 PISOS	111	666
■ EDIFICIOS DE 7 PISOS	23	161
■ EDIFICIOS DE 8 PISOS	9	72

### Compacidad

Al ya establecer una aproximación de la densidad poblacional que tiene la urbe con el análisis de la cantidad de edificios y sus niveles, se establece el área y el volumen en metros cúbicos, una vez que se obtiene la compacidad de cada uno de los objetos de estudio se establece la compacidad de las 16 hectáreas de la ciudad, teniendo en total una compacidad de 7,07 metros.

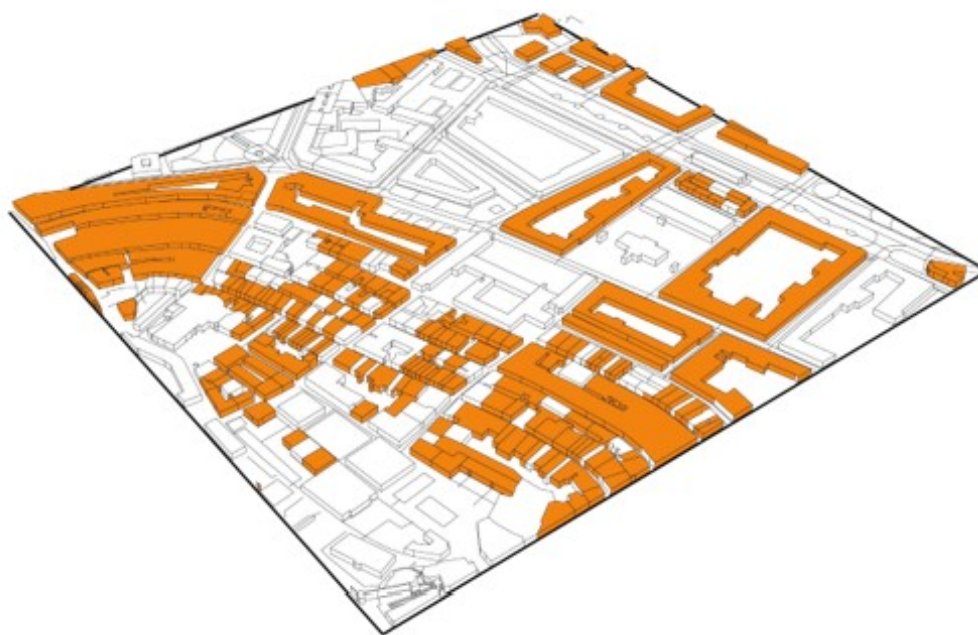


FIGURA 1.45: Mapa de la Compacidad de Vitoria - Gasteiz. Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.

Tabla 1.4: Tabla de la Compacidad. Fuente: Elaboración propia

SIMBOLOGÍA	CANTIDAD	ÁREA	VOLUMEN
EDIFICIOS DE 1 PISO	1	100	300
EDIFICIOS DE 2 PISOS	1	100	600
EDIFICIOS DE 3 PISOS	32	3200	28800
EDIFICIOS DE 4 PISOS	134	13400	160800
EDIFICIOS DE 5 PISOS	208	24960	374400
EDIFICIOS DE 6 PISOS	145	17400	313200
EDIFICIOS DE 7 PISOS	83	9960	209160
EDIFICIOS DE 8 PISOS	15	1800	43200

### Diversidad

A lo largo de las 16 hectáreas de análisis que se realizó en la urbe se puede identificar una gran variedad de equipamientos y edificaciones que cumplen un rol importante para la ciudad como los son: edificios administrativos, comercios, cuerpos de agua, áreas verdes, viviendas, hospitales y centros médicos, centros educativos, espacios recreativos, centros religiosos y hospedajes (Ver Figura 1.47). Se observa que todos estos equipamientos pueden ser accesibles a las personas en distancias muy cortas, donde el usuario pueda optar por otras opciones de transporte como es el transporte público, bicicletas o incluso a pie.



FIGURA 1.46: Mapa de la diversidad en Vitoria - Gasteiz. Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.

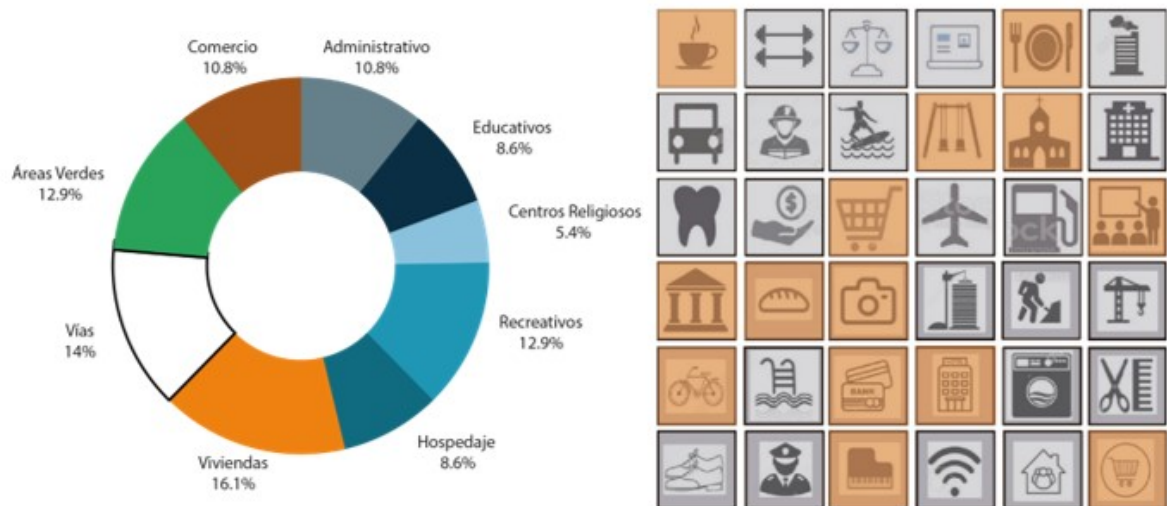


FIGURA 1.47: Porcentajes de edificaciones en Vitoria - Gasteiz. Fuente: Fuente: <https://sp.depositphotos.com/>, Elaboración: propia.

## OBJETO DE ESTUDIO: Misicata – Cuenca – Ecuador

Misicata es una comunidad que pertenece a la parroquia Baños, esta cuenta con 8 comunidades, contando con el sector de Misicata, perteneciente al cantón Cuenca. El origen de su nombre es híbrida entre cañari y quichua. El termino quichua “Cata” que significa ladera, haciendo referencia geográficamente al lugar al que se presenta y, por otro lado, el significado del término cañari es desconocido. (Janeth y Zhicay, 2010)

El sector de Misicata se ha visto expuesto a un crecimiento poblacional grande, lo cual ha generado desorden en los espacios públicos ya que las necesidades han crecido.

Se usó la metodología de la mirada para realizar un análisis profundo del sector y así poder evidenciar los problemas y el funcionamiento que este tiene, la metodología de la mirada se divide en tres categorías.

- Vista desde arriba: es un análisis amplio en el cual se entiende cómo funciona el sector de estudio con la parroquia áreas verdes, vialidad, hidrología, topografía, conectividad.
- Vista desde abajo: Es un análisis más a detalle del sector de estudio en el cual analizamos texturas, colores, estados viales, áreas verdes, densidad, compacidad en el sector de estudio para comprender las necesidades y problemas que tengan.
- Prácticas del Habitar: Nos ayuda a identificar los transectos desde el punto de vista urbano apoyado por encuestas realizados hacia la población.

Con esta ampliación práctica en su mayoría en el sector de estudio entendemos de una mejor manera que sucede y como se puede aportar con una solución usando estrategias arquitectónicas.

### 2.1. VISTA DESDE ARRIBA

Cuenca es una ciudad ubicada en la sierra ecuatoriana siendo esta una ciudad andina a una altura de aproximadamente 2.560 m.s.n.m., ubicada en los Andes ecuatorianos; su fundación data del año 1557 y su independencia del Virrey Hurtado de Mendoza en el

año de 1820. Su nombre verdadero es Santa Ana de los Ríos de Cuenca debido a los 4 ríos que cruzan la ciudad, el Tomebamba, Yanuncay, Tarqui y Machángara. (Novillo, 2010) (Chavez y Criollo, 2011).

Cuenca es la capital de la provincia del Azuay y está organizada por 15 parroquias urbanas y 21 parroquias rurales (ver Figura 2.1), dentro de las cuales está la parroquia Baños a la cual pertenece el sector de Misicata (Barreto y Díaz, 2007).

La parroquia de Baños ubicada al Sur occidental de Cuenca a 8 km del centro de la Ciudad influenciada por varias culturas como los cañaris, incas y españoles, es considerada como un lugar de gran importancia debido a la fertilidad de sus suelos, minas de oro, de plata y sus grandes fuentes de aguas termales. Sus límites son al norte con la parroquia de San Joaquín, al Sur con la parroquia Tarqui y Victoria del Portete, al este con Cuenca y la parroquia Turi y al oeste con la parroquia de Chaucha (Ver Figura 2.1).

Con respecto a la fundación de la parroquia remonta al siglo XVII sin un registro exacto de su fecha de fundación, pero su desarrollo, crecimiento económico y social importante llegó en el año de 1693 por lo cual se maneja la hipótesis de que su fundación fue a finales de los años 1500 después de la fundación de Cuenca. La parroquia es legalmente oficializada y ratificada el 1 de septiembre de 1852 (Chavez y Criollo, 2011).

La parroquia de Baños conformada por 16.861 habitantes está asentada en las estribaciones de la cordillera del Cajas, tiene una superficie de  $327,3 \text{ km}^2$  y su altitud va desde los 2050 a los 4200 m.s.n.m. de los cuales nacen los ríos Soldados y Yanuncay siendo estos un importante límite geográfico para la parroquia. Su división política está compuesta por: Baños centro, Minas, Huizhil, Narancay, Zhucay -Nero, Ucholoma, Unión Alta y Misicata (Ver Figura 2.2) que es en donde se desarrollará el grueso de la investigación (Ver Figura 2.1) (Chavez y Criollo, 2011).

Misicata es un sector de la parroquia rural de Baños el cual está conformado por ciudadelas como UNE, Eloy Alfaro y Las Atenas (Patiño, 2014). Es considerada una zona de expansión urbana, desde el 2000 hasta 2010 la tendencia de crecimiento de la Ciudad ha ido ocupando espacios de Misicata y otros sectores de diferentes parroquias rurales de Cuenca. (Sanchez, 2022)

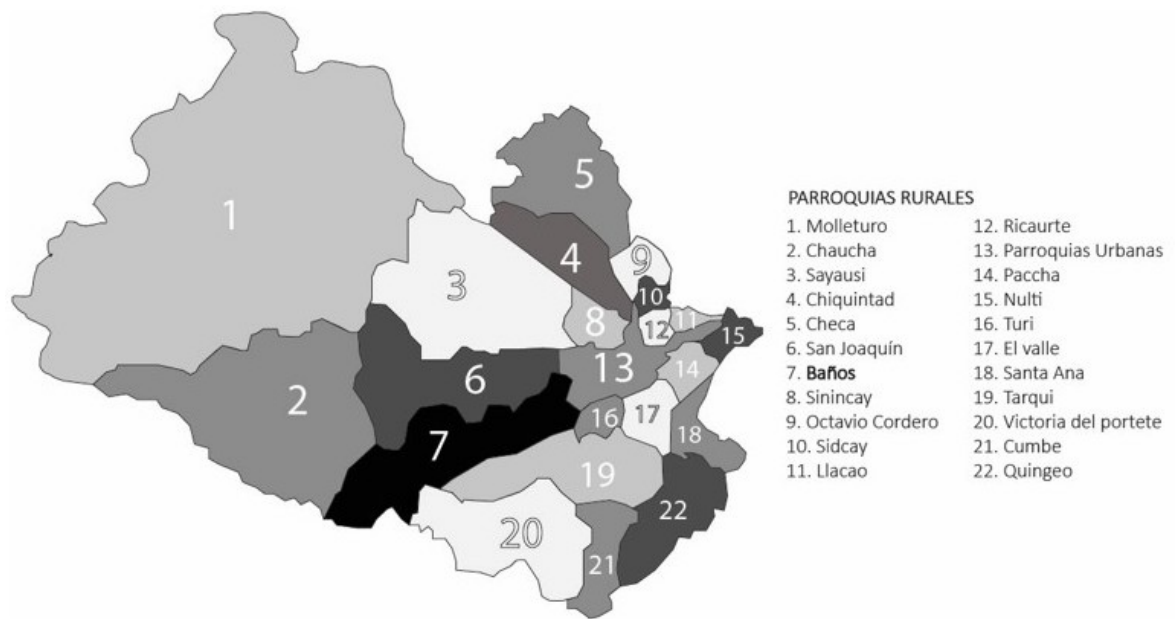


FIGURA 2.1: Mapa Cuenca- Baños, Fuente: <https://ecuadornoticias.com/parroquias-de-cuenca/>

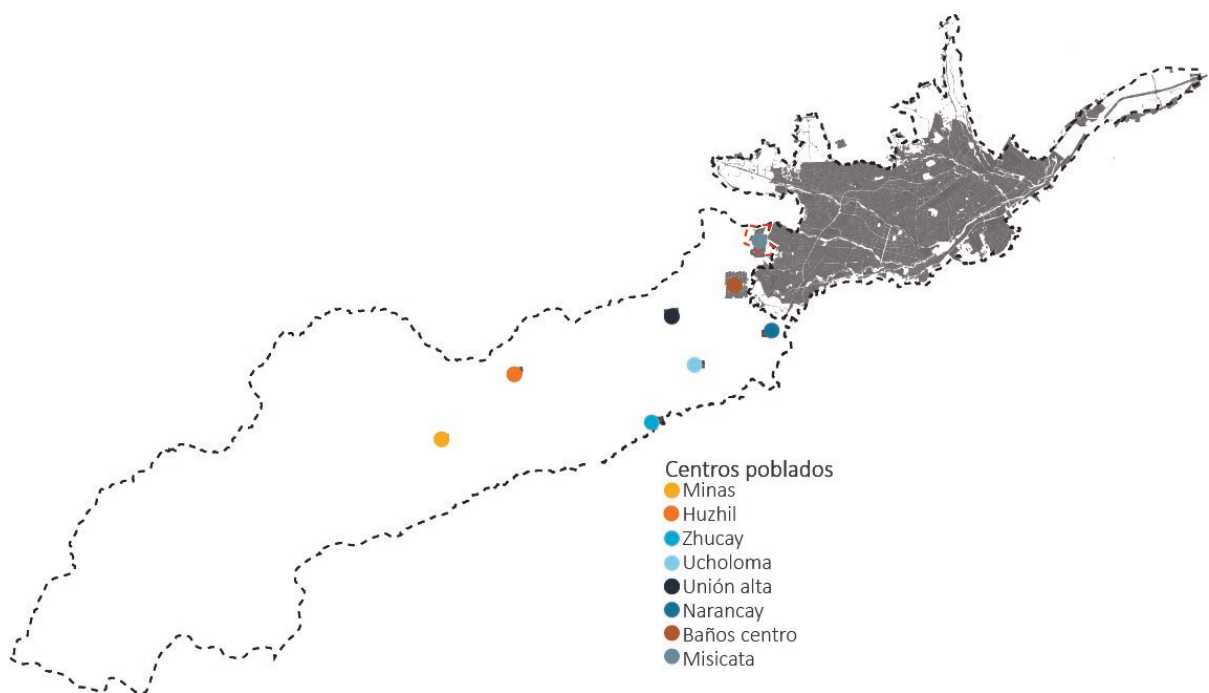


FIGURA 2.2: Comunidades de la parroquia Baños, Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.

### Analisis de la Parroquia de Baños:



FIGURA 2.3: Zona de estudio, Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.

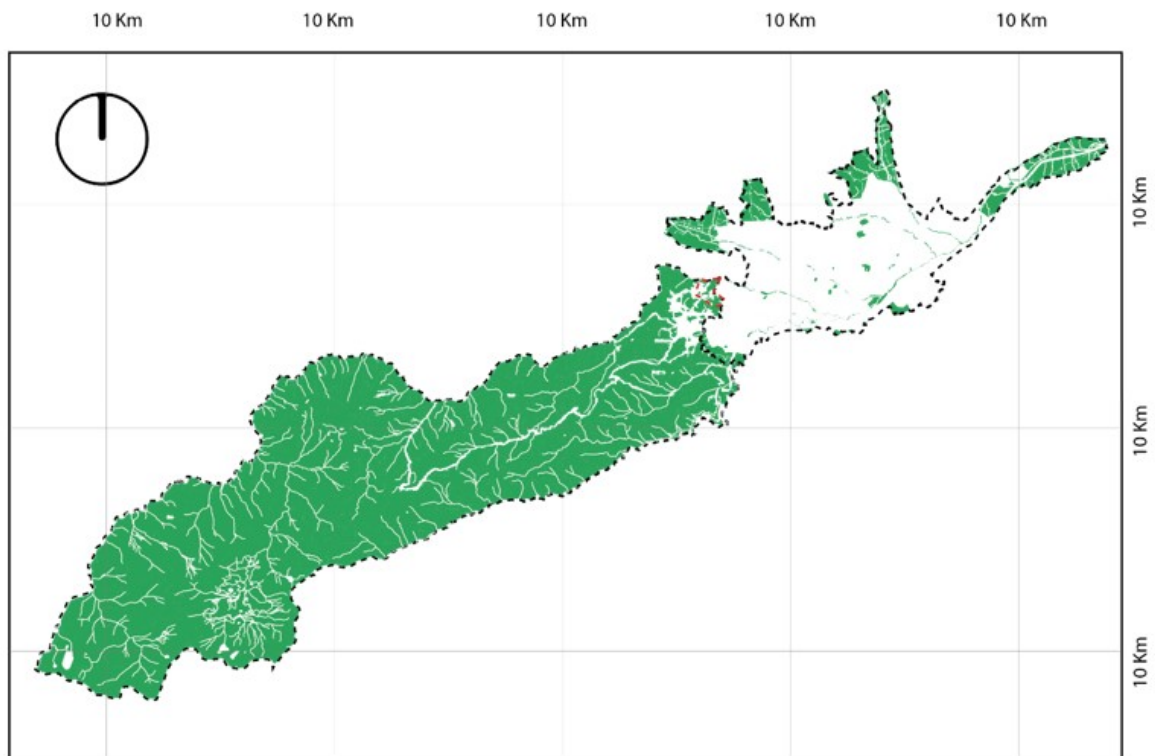


FIGURA 2.4: Mapa espacios libres, Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.

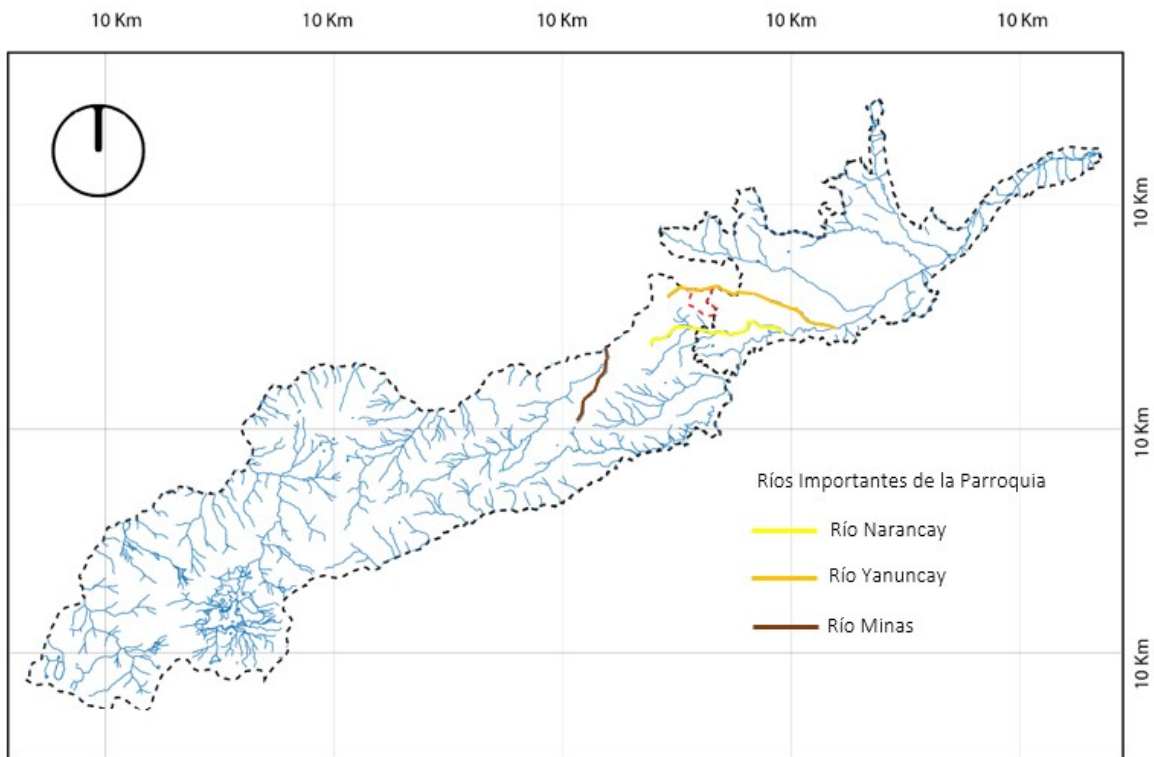


FIGURA 2.5: Mapa hidrología, Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.

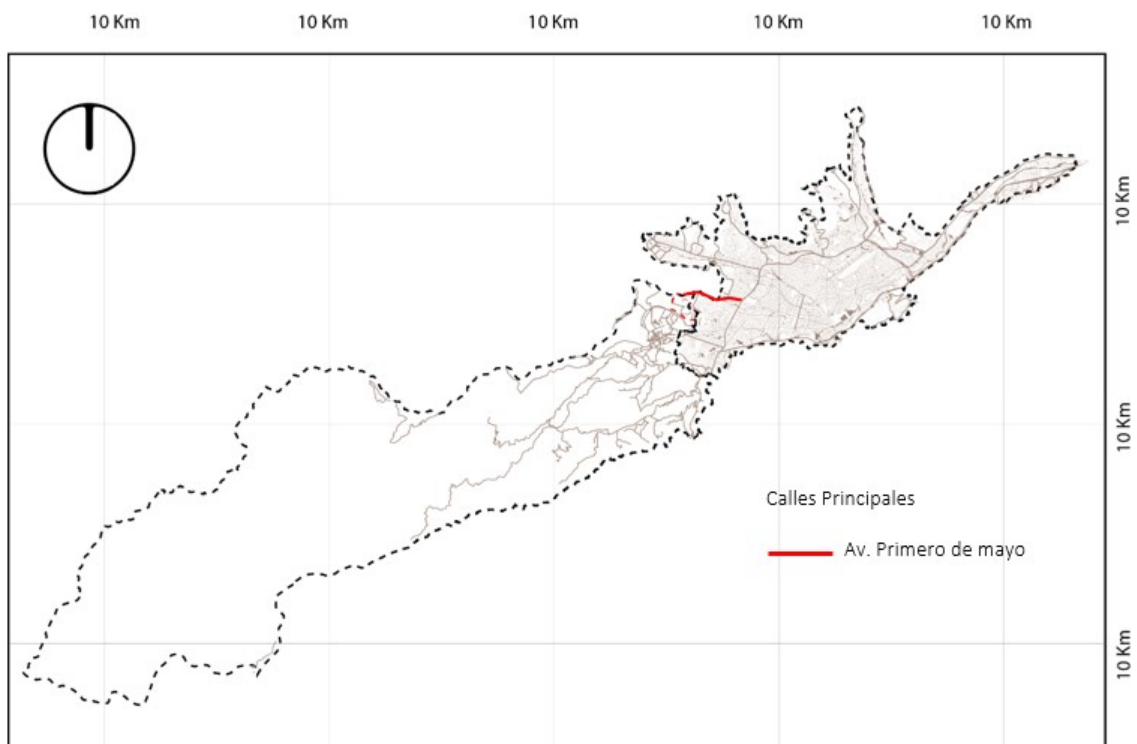


FIGURA 2.6: Mapa vías. Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.

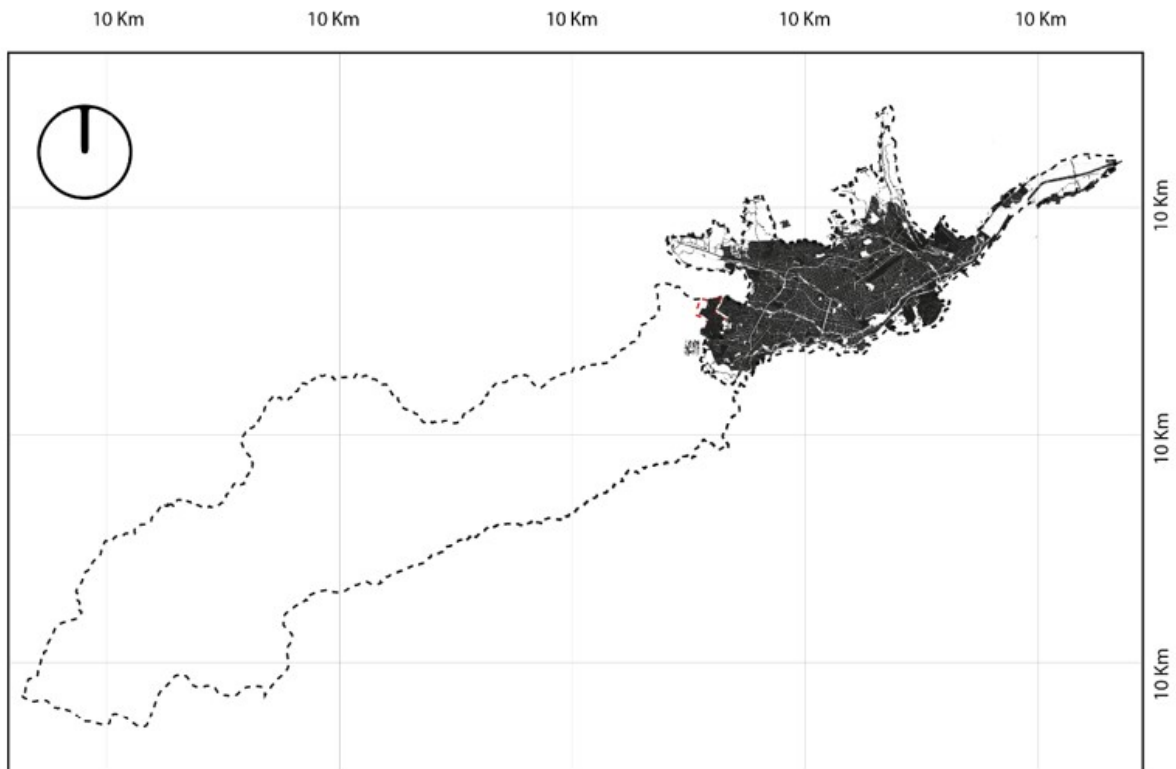


FIGURA 2.7: Mapa de zonas construidas. Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.

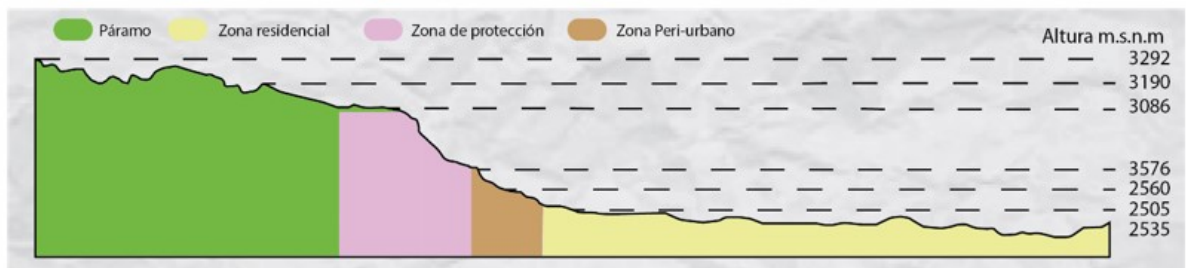


FIGURA 2.8: Sección A -A, Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.



FIGURA 2.9: Sección A-A, Fuente: <http://www.mobot.org/MOBOT/research/paramo/estudio.shtm>, <https://ec.usembassy.gov/american-citizen-services-in-the-city-of-cuenca-august-30-and-31-2022/> , <https://vocesazuayas.com/barrios-periurbanos-y-espacio-publico/>

La parroquia Baños delimita con Cuenca al este y con otras parroquias rurales, está en la zona de planificación agrícola para la ciudad, pero debido al crecimiento de la urbe se ha ido convirtiendo en un borde de la Ciudad el cual afecta a sector de Misicata, por lo cual los espacios agrícolas se han ido reduciendo para dar paso a las necesidades urbanísticas de las personas. Misicata está en una zona alta de la Ciudad por lo cual se encuentra con pendientes pronunciadas.

Encontramos varios espacios libres principalmente en la parroquia Baños y en el sector de Misicata la cual un 80 % está conformado por estas áreas (ver Figura 2.4), dentro son espacios de conservación principalmente los cuales están cercanos al Parque Nacional el Cajas, dentro de la ciudad de Cuenca debido al crecimiento urbano las zonas verdes son escasas principalmente conformadas por parques, espacios comunes y las orillas de los ríos.

Los elementos naturales más poderosos que encontramos son las vertientes del río Yanuncay las cual delimitan de una manera clara la parroquia de Baños, evidenciando la importancia que representa para el caso de estudio (ver Figura 2.5).

El río Yanuncay es un importante elemento natural el cual llega a unirse con el río Soldados delimitan la parroquia Baños con las demás parroquias, tomando una gran importancia porque divide los sectores, pero con el crecimiento urbano ésta se ha ido conectando con diferentes carreteras y puentes.

La carretera que divide la ciudad de Cuenca con la parroquia Baños y la comunidad de Misicata es la Av. Primero de Mayo siendo un elemento el cual permite delimitar y entender el espacio de transición en el que se encuentra el sector de estudio (ver Figura 2.6).

Se puede definir un espacio de borde de la Ciudad ya que existen una serie de comercios, zonas residenciales y espacios agrícolas que componen la parroquia de Baños y la ciudad de Cuenca en su unión.

Las densidades son bajas, es un espacio de crecimiento a diferencia de las densidades que se presentan en la Ciudad, en donde los espacios son consolidados lo cual es el causante de las expansiones urbanas a sectores rurales como es el caso de Misicata, las construcciones en altura presentes generan un aumento de la densidad de manera importante y acelerada (ver Figura 2.7).

El borde de la Ciudad es importante ya que esto afecta al espacio rural, se puede observar claramente el crecimiento que ha tenido en los últimos 10 años pues los espacios verdes y espacios agrícolas cada vez han sido ocupados para la construcción de viviendas tanto en altura como unifamiliares (Ver Figura 2.8).

El sector de Misicata tiene un área de 13,33 kilómetros cuadrados los cuales están delimitados al norte con la Av. Primero de Mayo y el río Yanuncay, al este con la calle 1ro de Septiembre, al oeste con la comunidad de Huizil y al sur con la comunidad de Unión Alta.



FIGURA 2.10: Delimitación de Misicata y su evolución desde el año 2010 hasta el 2022. Recuperado de Google Earth

A partir del año 2010 se puede evidenciar un importante cambio en la comunidad de Misicata, los aspectos a destacar es la pérdida de los espacios naturales para así dar paso al crecimiento poblacional y al aumento de infraestructuras en el cual se ve sometido Misicata estos últimos 12 años (ver Figura 2.10).

## 2.2. VISTA DESDE ABAJO

El lugar que se propone la intervención es el sector de Misicata, zona periférica a la Ciudad donde poco a poco lo urbano va ganando terreno, mientras que lo rural se ha visto obligada a convivir con las residencias. Para entender mejor como está constituido el poblado se analizó 16 hectáreas (Ver Figura 2.11), correspondiendo a una escala de detalle, a profundidad y de una manera más general sus  $13,33 \text{ km}^2$  para tener una relación y una mejor comprensión del sector, donde se ve un claro déficit de equipamiento urbano, donde las ciudadelas y urbanizaciones van ganado terreno despojando a los bosques y a los agricultores.

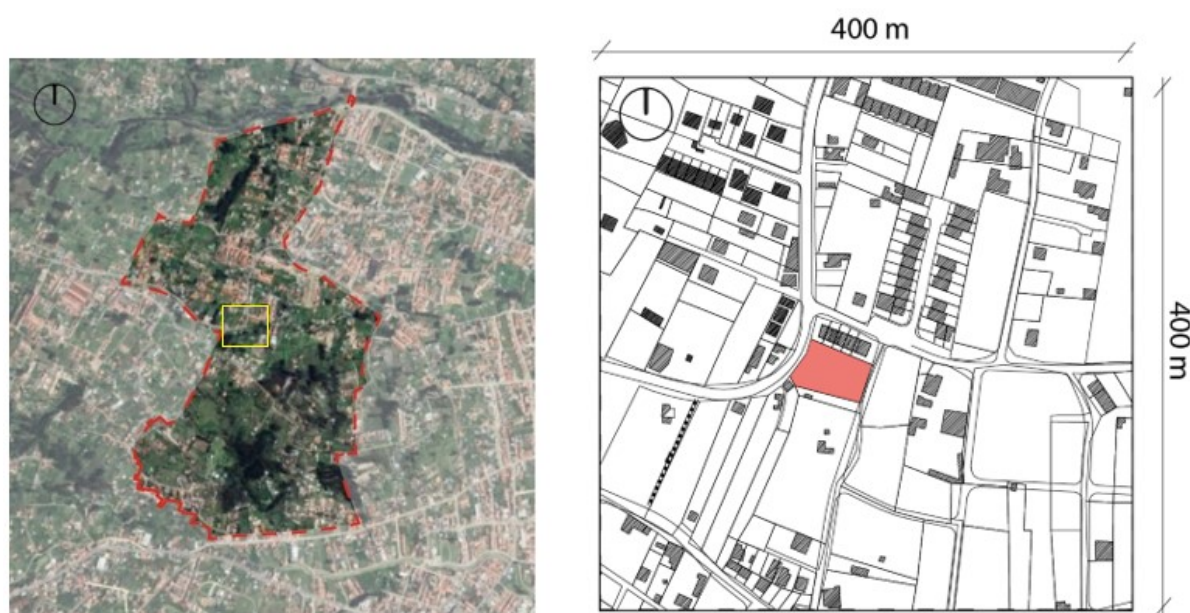


FIGURA 2.11: Delimitación 400 x 400 metros, Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.

El sector de Misicata se identifica aún como zona rural, con terrenos con viviendas y a un lado un gran sembrío; los ciudadanos han visto un potencial mercado para la construcción de casas con un estilo moderno o de ciudadelas principalmente (Ver Figura 2.12) dejando a un lado el estilo rural de las fincas y los terrenos destinados solo a la agricultura, permitiendo grandes espacios vacíos en la trama urbana del sector.



FIGURA 2.12: Ciudadelas en Misicata, Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.

Dentro de la comunidad de Misicata tenemos lugares en los cuales las pendientes son muy altas incluso llegando al 70% lo cual es importante tomar en cuenta al momento de planificar algún tipo de equipamiento; las pendientes que más encontramos son del 50 – 70% y de 25 – 50% entendiéndose que a partir del 30% es una amenaza para cualquier tipo de edificación.

Como se observa claramente (ver Figura 2.13) existen una gran cantidad de curvas de nivel por lo cual se tienen que buscar zonas estratégicas en las cuales planificar proyectos para que estos sean accesibles y amigables con el entorno.

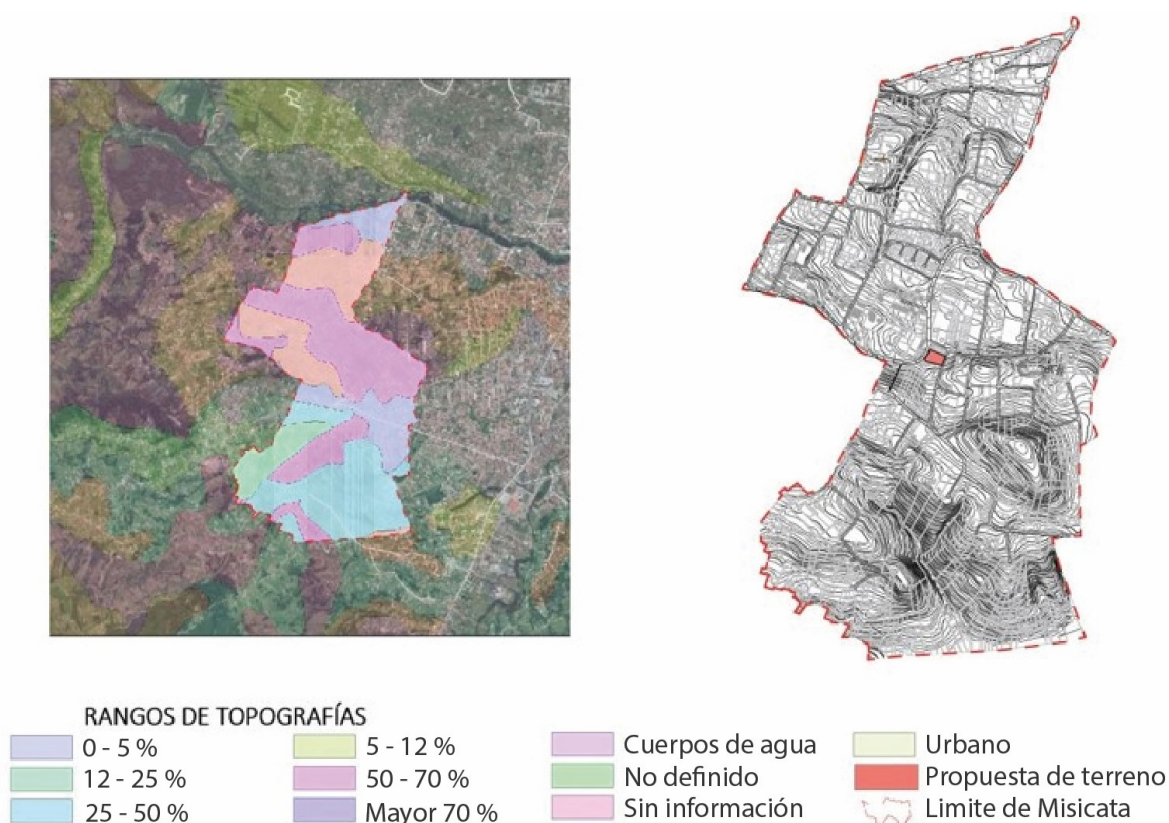


FIGURA 2.13: Topografía Misicata, Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.

Existen muchos lotes vacíos en el sector de Misicata que cumplen diferentes funciones al ser un borde de la ciudad, existen muchos sitios dedicados a la producción ya sea ganadería o de pastoreo (Ver Figura 2.14), pero al ser una zona en crecimiento y cotizada por las personas de la Ciudad tenemos lotes vacíos los cuales son comprados a manera de inversión debido a la subida del valor que tienen las tierras en este sector con el continuo desarrollo que se está presentando aquí.

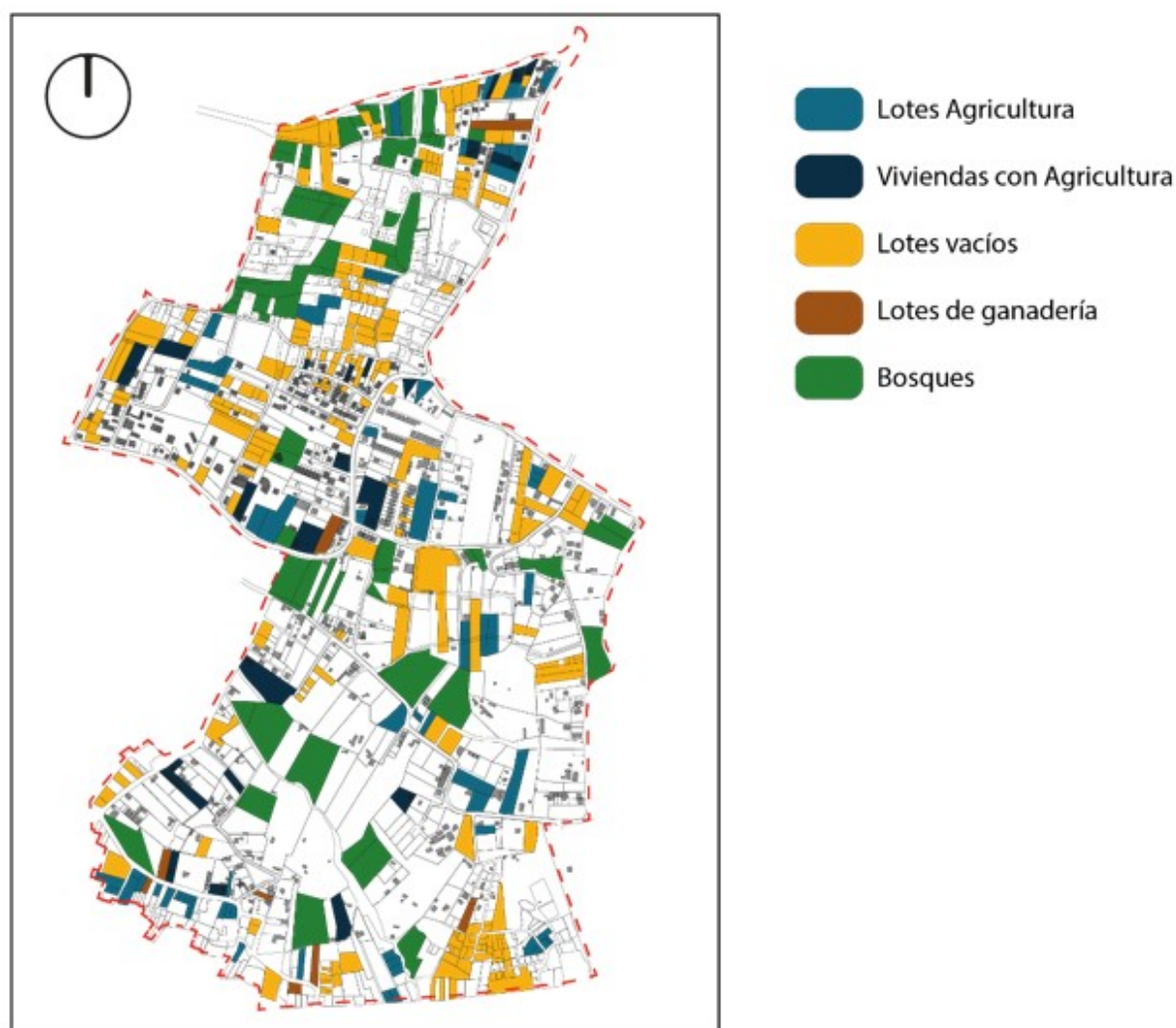


FIGURA 2.14: Usos de lotes vacíos, Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.

## Materialidades que Predominan

### Viviendas

En Misicata encontramos una gran variedad de estilos arquitectónicos de viviendas como son las modernas, las que tienen un carácter patrimonial y en la mayoría una no arquitectura. La gran mayoría de estos hogares modernos se encuentran emplazados dentro de ciudadelas y/o urbanizaciones con altos muros que separan estos espacios privilegiados con el resto del sector.

Un aspecto importante es la gran cantidad de lotes dedicados a la agricultura o con pequeños bosques (ver Figura 2.14) que dan un fuerte choque con las edificaciones modernas, dando una sensación de lleno – vacío, permitiendo una visualización más detallada de los estratos sociales y la falta de convivencia que padece en sector.

El tipo de implantación predominante son las viviendas continuas con retiros formal y posterior que principalmente están emplazadas dentro de las ciudadelas, con edificaciones

de 2 a 3 pisos (Ver Figura 2.16).

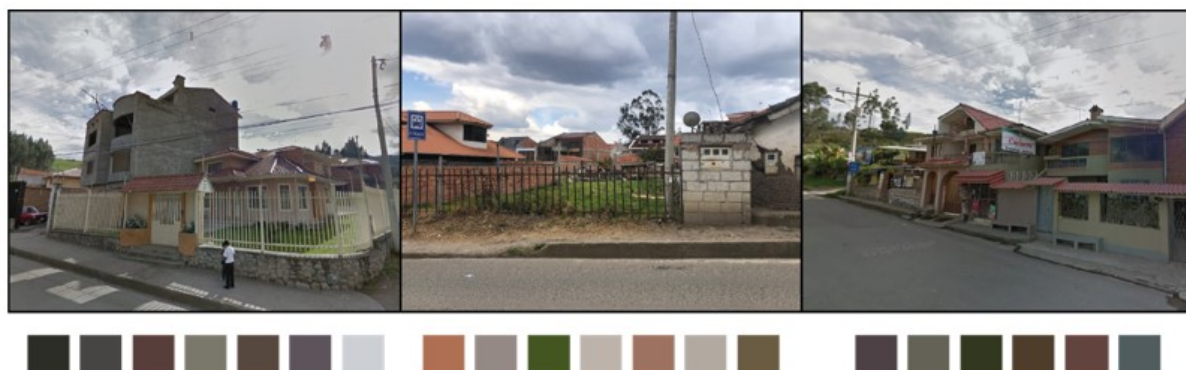


FIGURA 2.15: Viviendas materialidades y colores, Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.

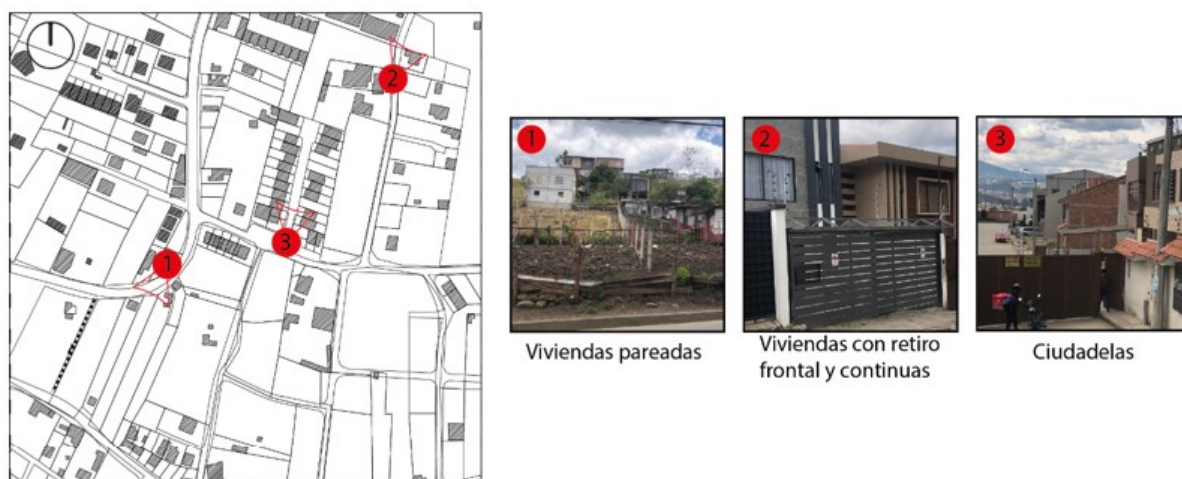


FIGURA 2.16: Tipología de viviendas. Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.

## Vías

En la zona de Misicata se aprecia muy pocas tipologías de vías, presentándose únicamente una vía peatonal de tierra que lleva a la parte alta de Misicata, la calle Primero de Septiembre que es la única vía local pavimentada y con muy pocos tramos de esta vía con veredas, el resto de las vías son de tierra y sin veredas. Estas vías locales son angostas donde ajustadamente pueden pasar dos carros, provocando incomodidad, como también accidentes.

Otras vías de tierra, aunque planificadas para que circulen vehículos, se vuelve dificultoso por las grandes pendientes y por la cantidad de fango o baches que estas presentan, dejando sin una circulación óptima tanto para los peatones como también para los vehículos (Ver Figura 2.18).

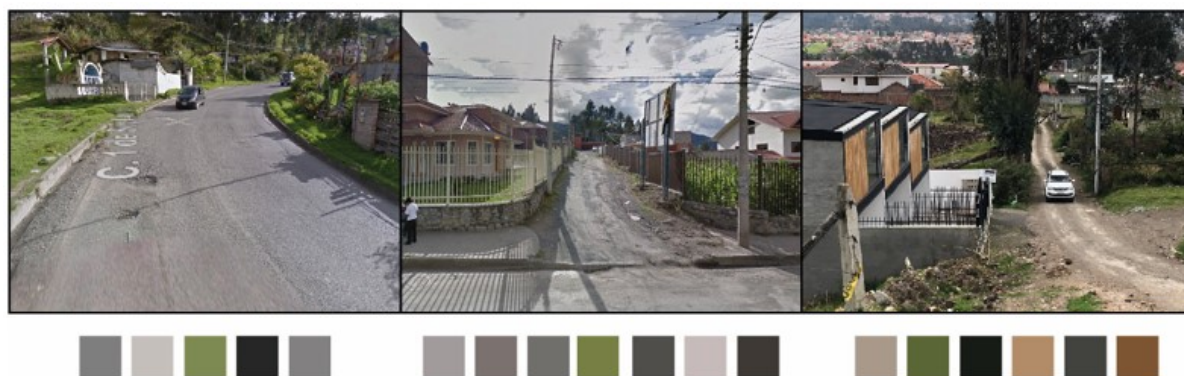


FIGURA 2.17: Vialidad materialidades y colores, Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.



FIGURA 2.18: Vialidad. Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.

### Equipamientos

En las 16 hectáreas de estudio no se ha podido encontrar equipamientos, existiendo únicamente uno, una gruta religiosa llamada “Virgen de Lourdes”, la cual tiene un área de 20.,6 m2, donde se realiza en muy raras ocasiones misas o celebraciones. La materialidad de este equipamiento es el acero, aluminio y hormigón (Ver Figura 2.19).

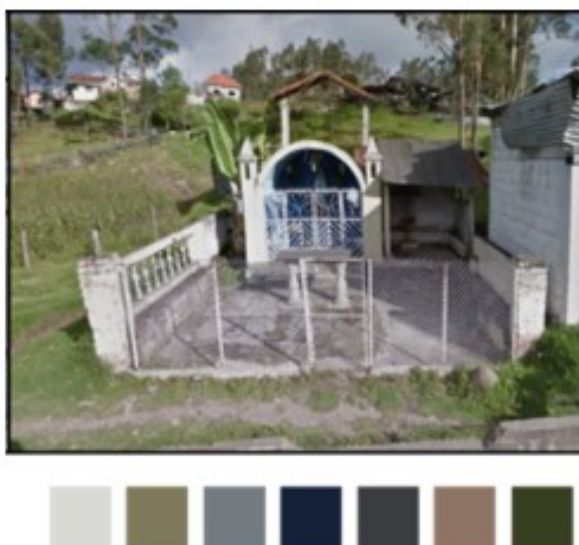


FIGURA 2.19: Equipamientos materialidades y colores, Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.



FIGURA 2.20: Equipamientos. Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.

Si analizamos un poco más allá todo el sector de Misicata podemos comprobar que la falta de equipamientos necesarios es escasa en el sector ya que existen muy pocos para el territorio que este maneja, encontramos 5 equipamientos sin contar varios comercios pequeños como tiendas de barrio o comercios en viviendas las cuales ayudan un poco a la accesibilidad de los productos para los habitantes del sector, pero cuando hablamos de comercios grandes y una variedad de comercios son evidentes los problemas del sector en cuanto a este aspecto (Ver Figura 2.21).

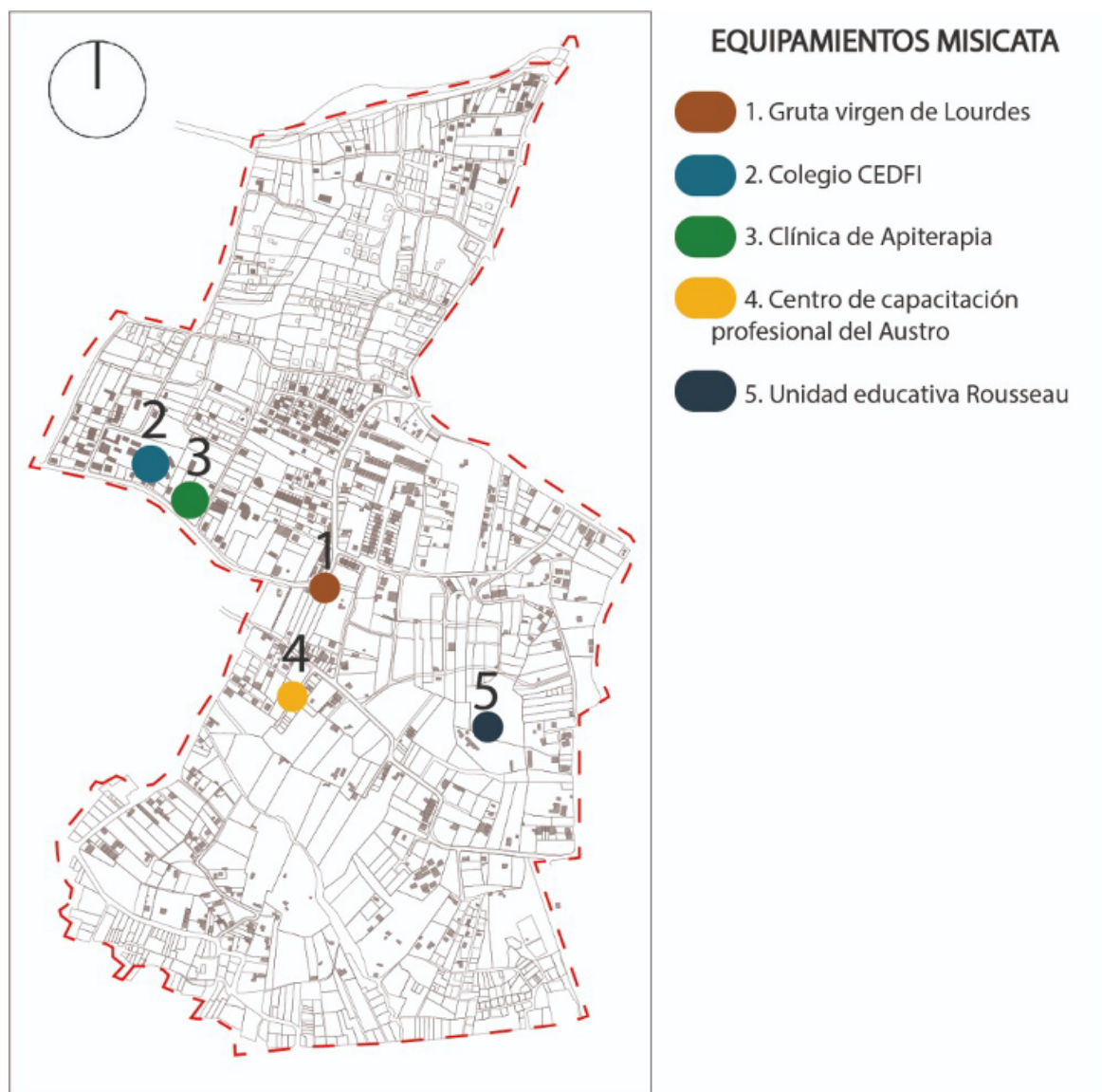


FIGURA 2.21: Equipamientos en Misicata, Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.

### Áreas Verdes

En cuanto a los elementos naturales existentes encontramos vegetaciones principalmente altas que son pequeños remanentes de bosques y vegetación mediana como son los cultivos de maíz en la zona, no presenta ningún espacio verde de cohesión social o de preservación (Ver Figura 2.23).

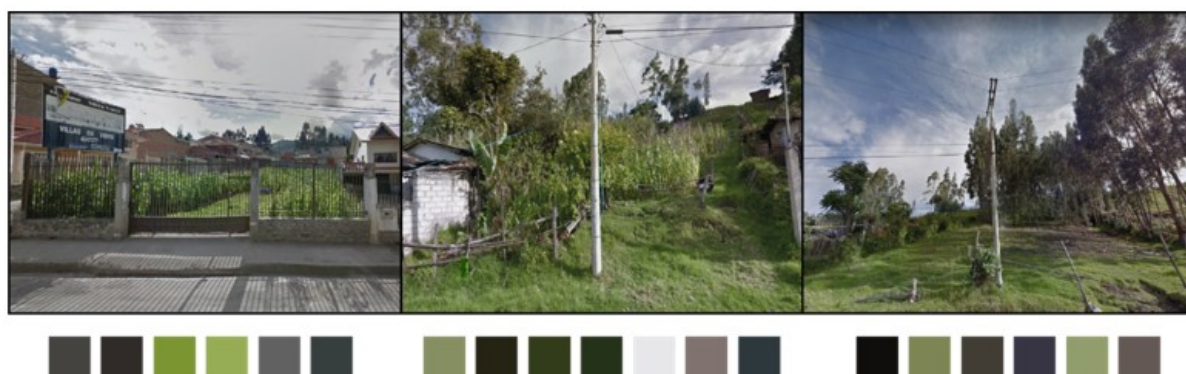


FIGURA 2.22: Elementos naturales materialidades y colores, Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.



FIGURA 2.23: Áreas verdes. Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.

## Densidad

El sector de Misicata está en un proceso de consolidación, ya que se encuentran un gran cantidad de lotes a la venta como terrenos sin uso dentro del área de estudio de las 16 hectáreas, este poblado ha tenido en estos últimos 10 años un muy alto crecimiento poblacional gracias a la construcción de las ciudadelas, dentro de las 16 hectáreas se observa la existencia de dos de estas ciudadelas (observar Figura 2.24), estableciéndose en mayor cantidad viviendas de 2 y 3 pisos, mientras que las que menos predominan son de 1 piso y de 4 pisos que se identificó únicamente una (Ver tabla 2.1), por lo que en conclusión en su totalidad la población prefiere tener su propia vivienda dentro de urbanizaciones, teniendo en cuenta que la densidad es un aproximado de 10 viviendas por cada hectárea.

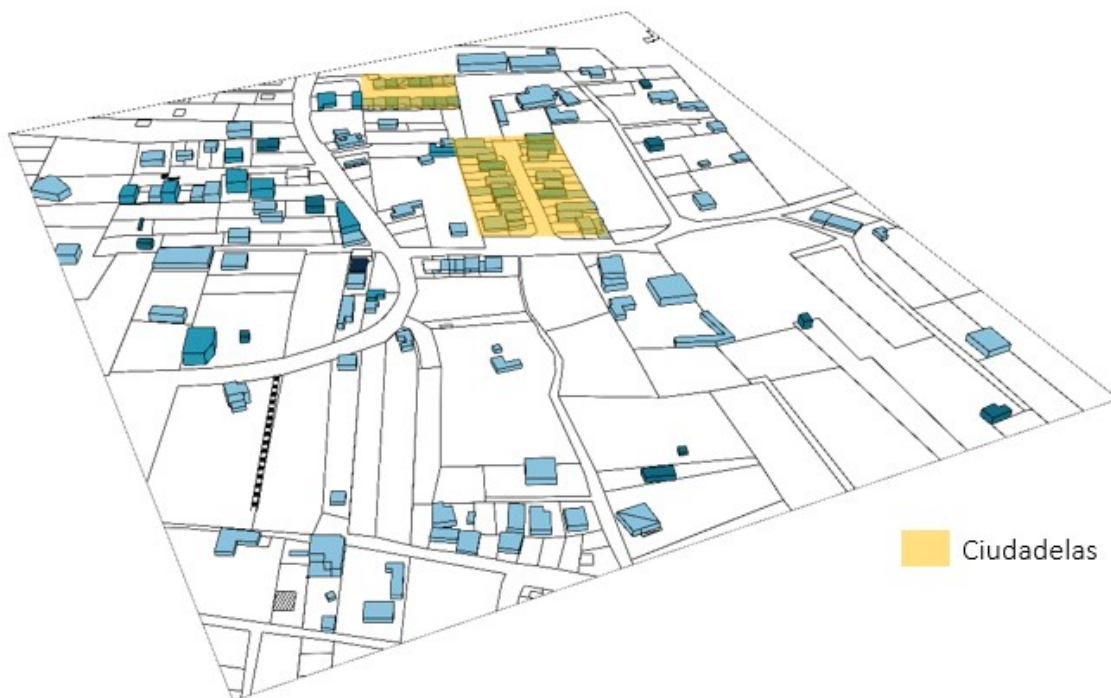


FIGURA 2.24: Mapa de densidad del sector de Misicata, Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.

Tabla 2.1: Tabla de densidad. Fuente: Elaboración propia

SIMBOLOGÍA	CANTIDAD	VIVIENDA
■ EDIFICIOS DE 1 PISOS	10	10
■ EDIFICIOS DE 2 PISOS	115	115
■ EDIFICIOS DE 3 PISOS	27	27
■ EDIFICIOS DE 4 PISOS	1	1

### Compacidad

Una vez ya obtenido una densidad poblacional próxima del sector con un análisis de la totalidad de inmuebles y sus niveles, se procede a establecer la compacidad de cada una de las edificaciones del área de estudio en sus 16 hectáreas para adquirir una compacidad total de 0,57 metros.

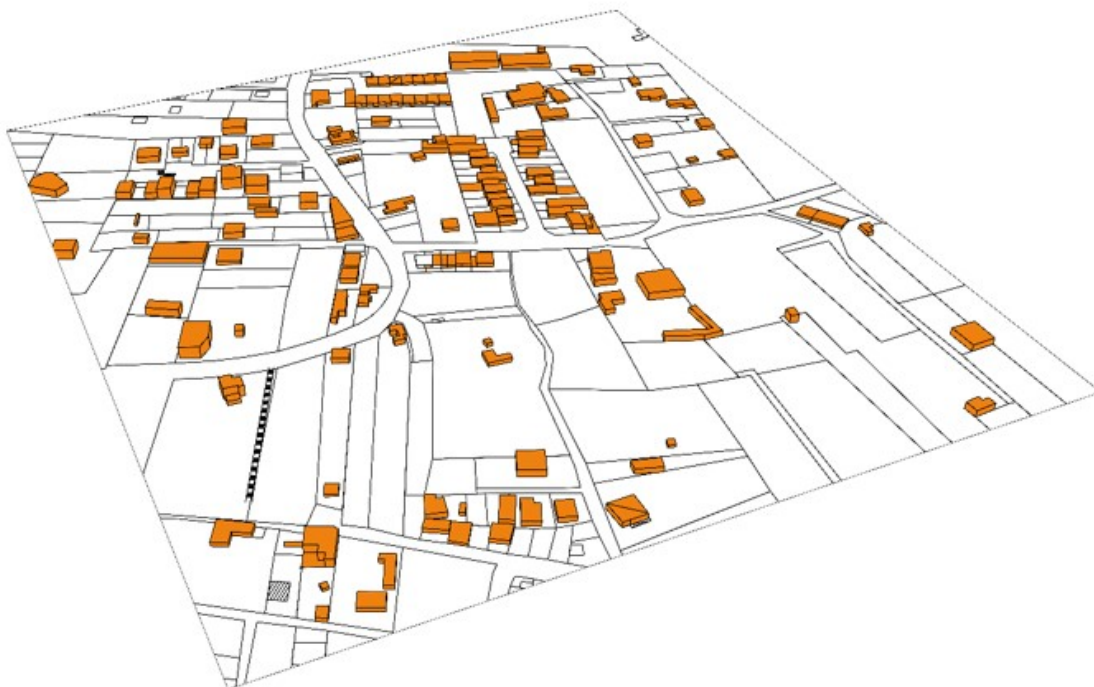


FIGURA 2.25: Mapa compacidad del Sector de Misicata, Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.

Tabla 2.2: Tabla de compacidad. Fuente: Elaboración propia

SIMBOLOGÍA	CANTIDAD	ÁREA	VOLUMEN
EDIFICIOS DE 1 PISO	10	1000	3000
EDIFICIOS DE 2 PISOS	109	10900	65400
EDIFICIOS DE 3 PISOS	24	2400	21600
EDIFICIOS DE 4 PISOS	1	120	1400

## DIVERSIDAD

En cuanto a la diversidad en estas 16 hectáreas escogidas se encuentran muy pocas tipologías, siendo una zona plenamente residencial, se distinguen muy pocos comercios y escasos equipamientos, provocando que los pobladores tengan que ir a la ciudad abastecerse e incluso a vender sus productos los que aun trabajan de la agricultura, teniendo que recorrer varios kilómetros bien en vehículo o en transporte público el cual por el sector solo pasa una línea de bus.

Aunque el verde es un factor predominante en la zona, no existen zonas verdes de cohesión social y en algunas partes de la zona de estudio solo quedan pequeños remanentes de los bosques a que alguna vez existieron y fueron talados para dar cabida a nuevas construcciones (Ver Figura 2.27).

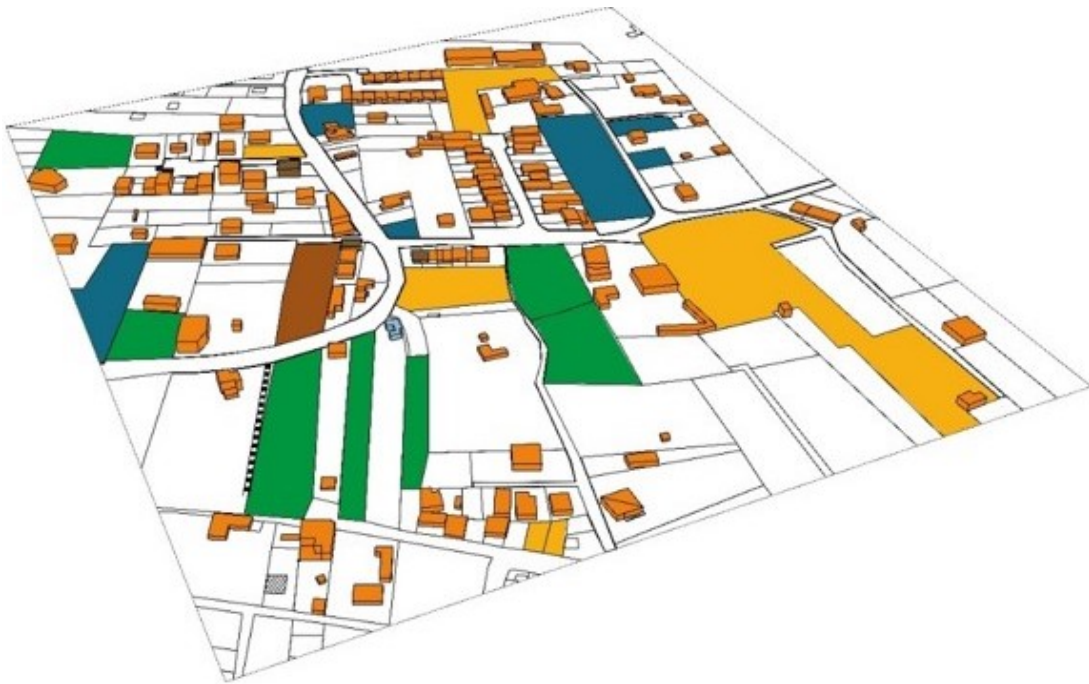


FIGURA 2.26: Mapa diversidad del sector de Misicata, Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.

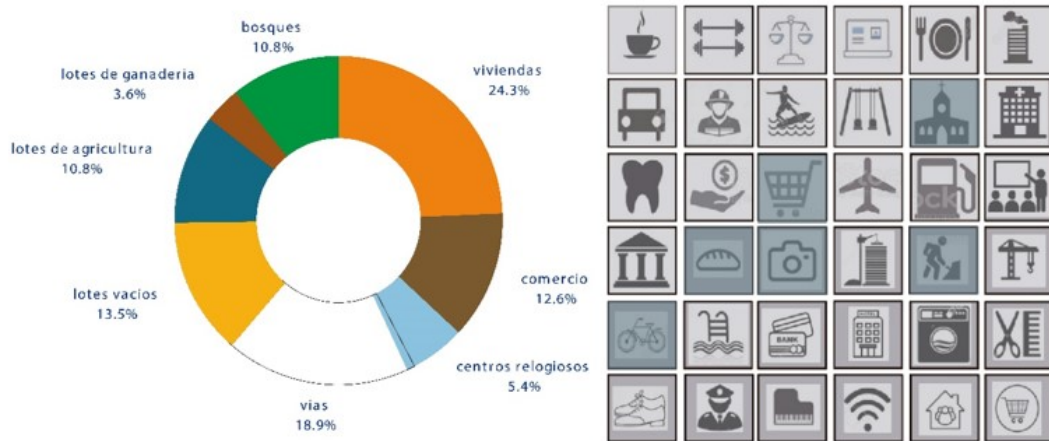


FIGURA 2.27: Porcentajes del sector de Misicata. Fuente: <https://sp.depositphotos.com/>, Elaboración: propia.

## 2.3. PRÁCTICAS DEL HABITAR

Según las encuestas realizadas para poder determinar las carencias y potenciales que existen en la comunidad de Misicata y la parroquia de Baños se realizaron una serie de preguntas a los habitantes de todas las comunidades, dividiendo las encuestas a realizar

en dos partes, la primera en una serie de preguntas a nivel parroquial y la segunda siendo preguntas específicas para Misicata, siendo este nuestro objeto de estudio.

El lugar de trabajo de la mayoría de las personas es en Baños, ya sea en diferentes comunidades o en la cabecera parroquial, dedicándose principalmente a negocios propios los cuales se pudo evidenciar que son comercios pequeños ya sean tiendas barriales, venta de frutas y legumbres o simplemente se dedican al mantenimiento de sus tierras y sus animales. Teniendo un nivel educativo en la mayoría de los casos de secundaria.



Tabla 2.3: Lugar de vivienda. Elaboración propia

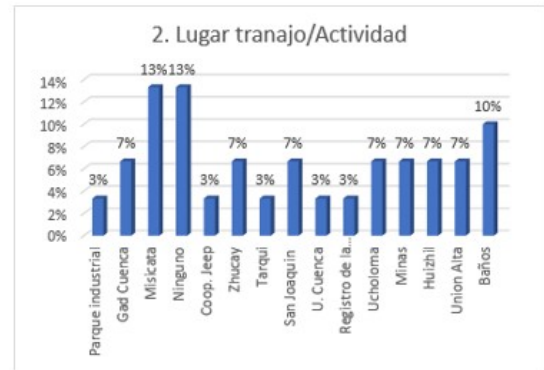


Tabla 2.4: Lugar de trabajo/actividad. Elaboración propia



Tabla 2.5: Actividad. Elaboración propia

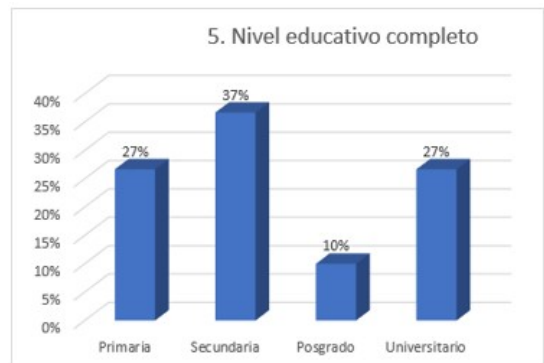


Tabla 2.6: Nivel educativo. Elaboración propia

La gente de la parroquia asocia mucho con el color verde debido a la gran cantidad de paisajes naturales que todavía se pueden encontrar, el blanco y el azul es otro color que se repite varias veces debido a que estos colores se encuentran plasmados en la Iglesia Virgen de Guadalupe. Los resultados son positivos ya que son colores alegres asociados con la naturaleza, el cielo y edificaciones importantes, teniendo un sentido con los lugares más icónicos que consideran dentro de la parroquia siendo los más nombrados la iglesia central de Baños, las piscinas de aguas termales y paisajes naturales como las orillas del río Yanuncay y el volcán de Baños.

Es evidente la necesidad de reforzar la seguridad, más sitios como parques y espacios en los cuales comercializar productos de manera ordenada son las demandas que generan

la población de la parroquia de Baños y del sector de Misicata dejando en claro la falta de espacios para la cohesión social y producción económica.

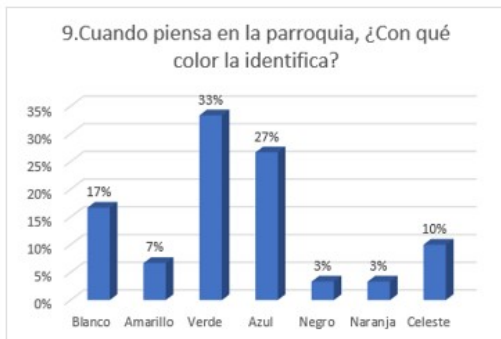


Tabla 2.7: Identificación de color. Elaboración propia



Tabla 2.8: Sitios representativos. Elaboración propia

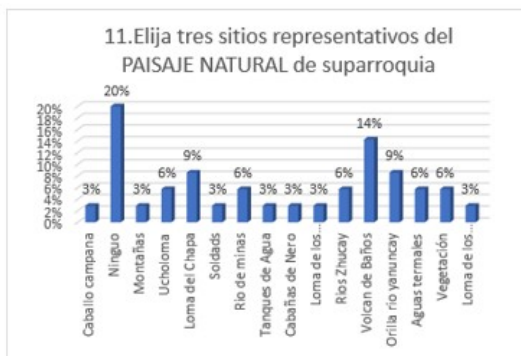


Tabla 2.9: Paisaje natural. Elaboración propia



Tabla 2.10: Futuro de la parroquia. Elaboración propia

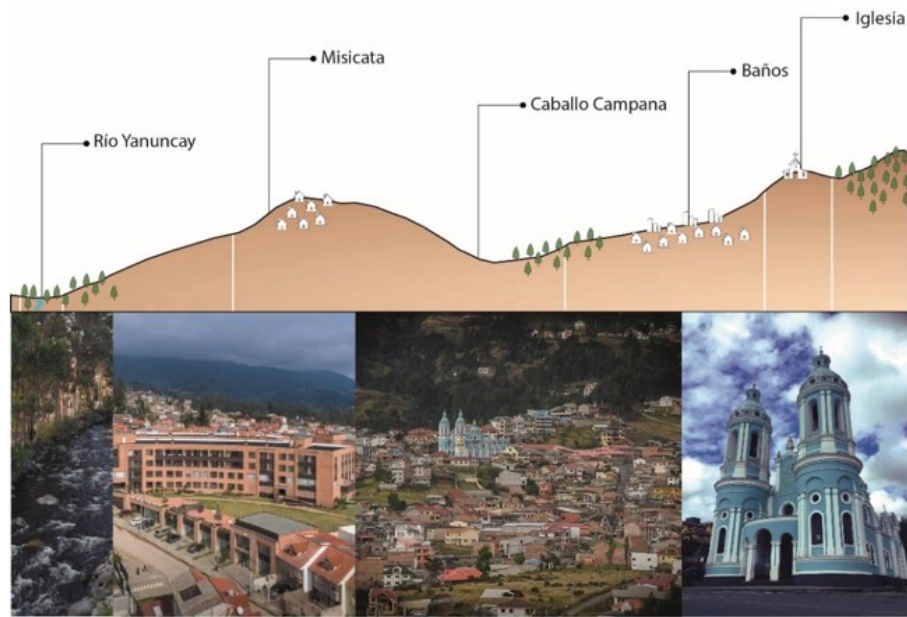


FIGURA 2.28: Parroquia Baños. Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.

En la comunidad existen necesidades muy marcadas como son la seguridad, tratamiento a las vías y mayor presencia de equipamientos de entretenimiento, comercio y socialización. Un gran porcentaje de los habitantes muestran una gran inconformidad por una falta de planificación como también sienten el abandono por parte de las autoridades, dando a conocer varias molestias del sector y de la parroquia en general como el gran incremento de la delincuencia en los últimos años y una falta de presencia de la policía nacional, además del difícil acceso a varias comunidades o incluso a viviendas dentro de los sectores por una falta total del mantenimiento de las vías. El sentimiento que comparten las personas, es el respeto e importancia que le dan a lo verde ya sea bosques, montañas y/o cultivos, evidenciando como lo natural sigue siendo una parte importante dentro de las comunidades, dejando en claro sus valores de respeto y compromiso al cuidado de estas zonas.



Tabla 2.11: Dirigentes de la comunidad. Elaboración propia



Tabla 2.12: Necesidades básicas. Elaboración propia



Tabla 2.13: Positivo del lugar. Elaboración propia



Tabla 2.14: Negativo del lugar. Elaboración propia

En la comunidad encontramos una vía principal llamada calle Primero de Septiembre, pese a su estado y su capa de rodadura en un estado regular es una vía bidireccional la cual conecta Misicata con la ciudad de Cuenca, esta es considerada como la vía con más movimiento, más comercio y más alegre del sector a diferencia de las calles de tierra siendo estas numerosas y a las cuales se consideran que tienen el peor olor, las más tristes y las más peligrosas.

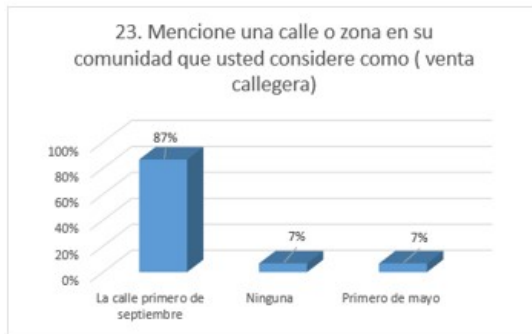


Tabla 2.15: Venta callejera. Elaboración propia

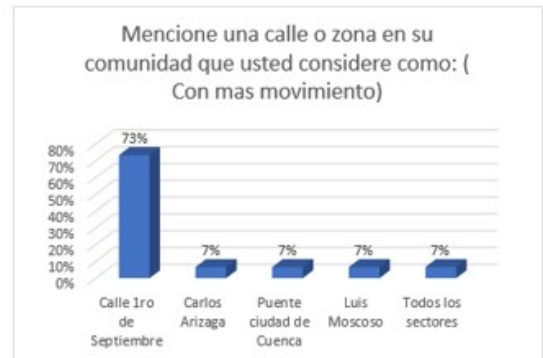


Tabla 2.16: Más movimiento. Elaboración propia

En el sector de Misicata es importante la búsqueda de un espacio urbano - arquitectónico que solucione varios de estos problemas, la falta de lugares donde las personas de la comunidad se puedan relacionar y un espacio ordenado en donde se logren comercializar los productos como frutas y verduras, las cuales generan un desorden, incomodidad, basuras y una gran cantidad de perros callejeros afectando directamente a propios y extraños.



Tabla 2.17: Olor desagradable. Elaboración propia

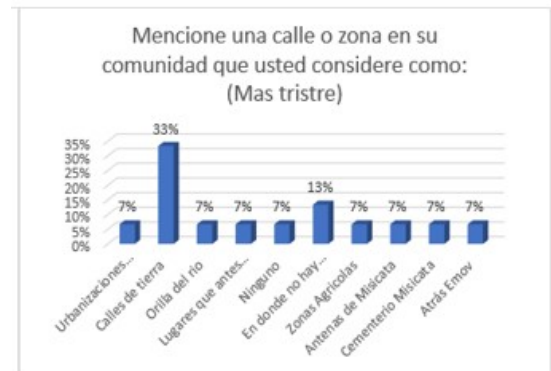


Tabla 2.18: Más triste. Elaboración propia

La ciudad se entiende como un sistema complejo compuesto de percepciones, comportamientos y creencias, por lo que se intenta observar lo que hace la gente, sus actividades repetitivas, rutinas, formas regulares, pero no reguladas de hacer las cosas por lo cual el resultado de caminar, conversar con la gente, se describe como una práctica de la vida; entendiéndolo se concluye que las 30 encuestas realizadas dan por entender un concepto de su ambiente de vida. No nos otorgan un dato cuantitativo, no influye de manera estricta para el desarrollo del proyecto, por el contrario, es un aporte a la investigación previamente realizadas como un complemento de las prácticas del habitar perteneciendo a un apartado de la metodología de las prácticas de la mirada.

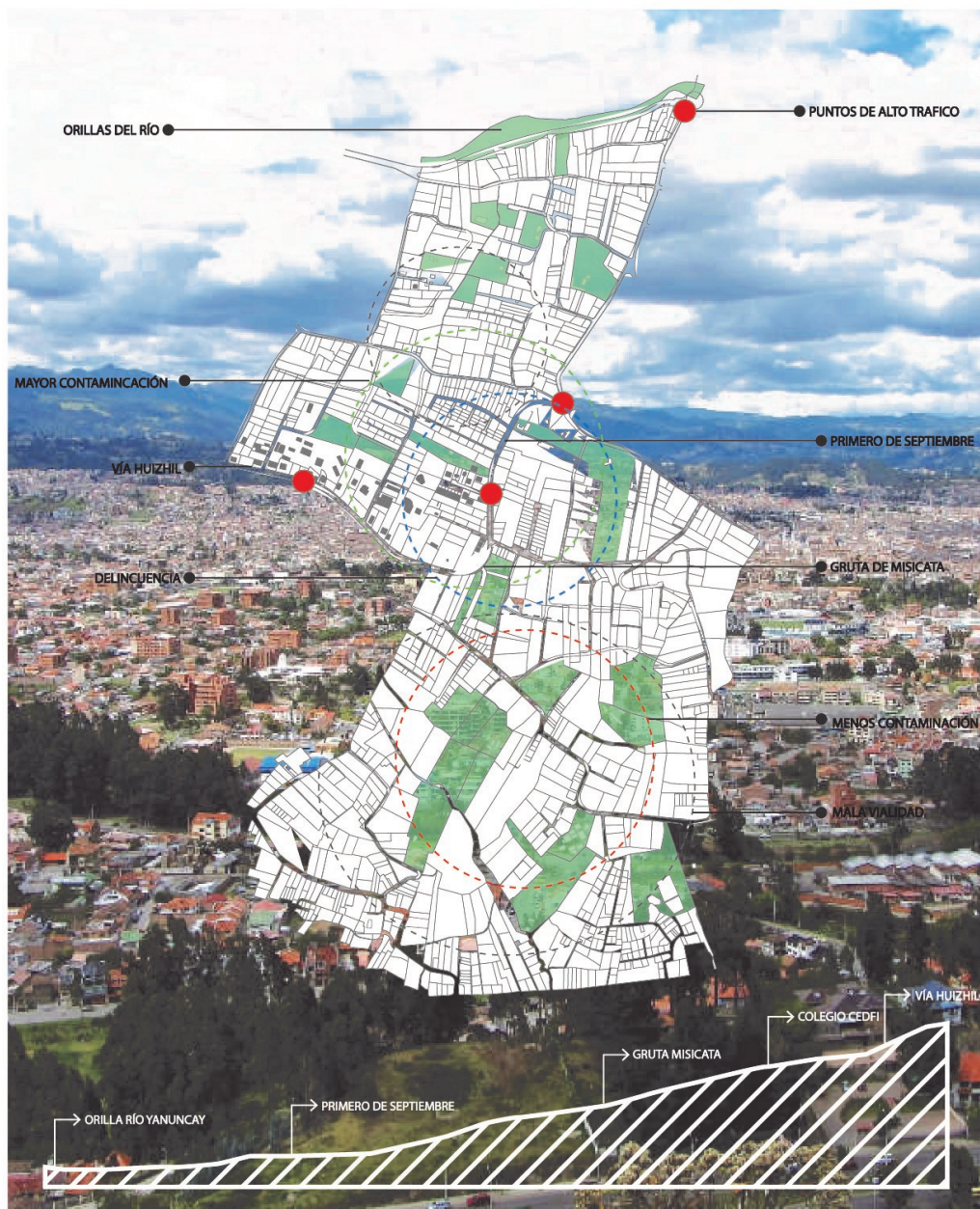


FIGURA 2.29: Mapa de los problemas y debilidades del sector de Misicata Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.

Si bien Misicata tiene varios aspectos positivos desde los espacios naturales, espacios agrícolas, venta de productos frescos, personas alegres y amigables, al estar la zona con un crecimiento poblacional constante la presencia de una infraestructura de cuidado quede una respuesta a los problemas encontrados por parte de los habitantes, cumpliendo las características adecuadas para reincorporar a la sociedad y al comercio local.

Existen varios problemas los cuales son importantes encontrar una solución para mejorar el estilo de vida de los habitantes, al tener un equipamiento que pueda cubrir un radio de acción y que el sector pueda estar bien abastecido y sin la necesidad de movilizarse

grandes distancias, a diferencia del centro comercial Feria Libre que es el más cercano del sector (4.3 km), permitiendo una reducción de la contaminación vehicular, además de generar un urbanismo ecosistémico teniendo en cuenta lo económico, ambiental, cultural y social así permitiendo reducir los impactos y aumentando la calidad de vida del sector. Al crear un mayor orden para la comunidad, teniendo en cuenta que aproximadamente el 26 % del sector se dedica a la actividad agrícola, embelleciendo sus vías para que así las actividades más originarias del sector en vez de provocar un sentimiento negativo sea un aspecto positivo agregado.

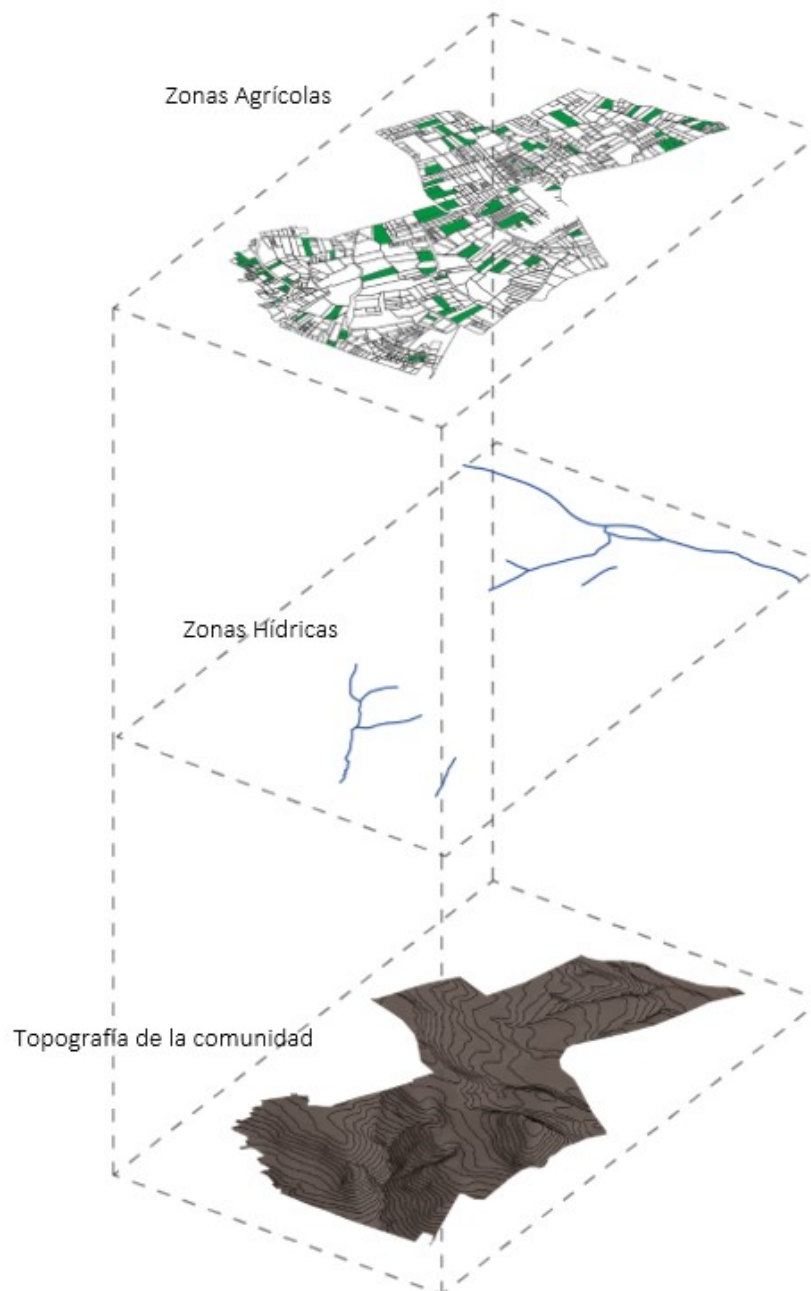


FIGURA 2.30: Zonas agrícolas, hídricas y topografía de Misicata. Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.



FIGURA 2.31: Sección del sector de Misicata. Calle Primero de Septiembre. Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.



FIGURA 2.32: Sección del sector de Misicata. Calle deteriorada y sin veredas. Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.

## PROPUESTA

La estrategia usada para el urbanismo ecosistémico en el desarrollo del proyecto es la base para un inicio en la investigación la cual se puede ir desarrollando con la incorporación de varios equipamientos, sistemas de transporte público, ciclovías, entre otros.

Con el equipamiento propuesto se otorga una solución dinámica marcada por el urbanismo ecosistémico, mejora la accesibilidad urbana recuperando espacios perdidos, facilitando la movilización tanto pública como privada, incluyendo una bahía de bus y un parqueadero conectados con el edificio mediante un circuito que se maneja dentro del equipamiento, el proyecto fomenta la actividad agrícola incluyendo espacios verdes y así se evita la degradación de los espacios naturales, en sus amplias plazas y espacios de reunión se atiza la convivencia entre todas las personas que habitan la comunidad, cumpliendo con los lineamientos básicos del urbanismo ecosistémico.

Cuando se habla de un borde de la ciudad se evidencia el notorio rose de la comunidad de Misicata con la de la ciudad de Cuenca provocando la falta de una función articuladora, el equipamiento planteado permite tener nuevas oportunidades de competencia entre los pobladores y poder recibir a las personas de la ciudad, logrando ser un elemento de cohesión social como lo sugiere el borde de la ciudad.

El urbanismo de proximidad se ve reflejado en el proyecto otorgando una gran cantidad de actividades necesarias para los habitantes en un mismo lugar, buscando un espacio para su implantación central y de fácil acceso el cual evite los largos desplazamientos de las personas para poder realizar actividades de comercio principalmente y de una manera organizada siendo un camino y un claro ejemplo de las estrategias que se deben usar para las futuras intervenciones que se deben incorporar en el sector para lograr este urbanismo ecosistémico.

Las infraestructuras de cuidado plantean otorgar un edificio o equipamiento el cual cumpla con las necesidades primordiales de la población y del sector, por lo cual según los resultados obtenidos en la investigación se priorizan algunos aspectos los cuales evidentemente generan un problema para la comunidad, otorgando una solución en la escala y cantidad que se puede conceder con el equipamiento propuesto.

La información obtenida en los cuatro principales temas a investigar ayudan otorgando lineamientos para el desarrollo del proyecto, son bases teóricas las cuales son aplicables en la comunidad de Misicata con una serie de elementos descritos, se realiza un primer

---

acercamiento con un equipamiento propuesto el cual puede servir de guía para la continua incorporación de estrategias para lograr un urbanismo ecosistémico, al igual que los casos de estudio desarrollado, son parte de la investigación y la aplicación de estas bases teóricas mencionadas las cuales complementan a la investigación de una manera más clara otorgando ejemplos de su aplicación y su funcionamiento en la actualidad, se toman referencias aplicadas en el objeto de estudio por lo cual la propuesta arquitectónica y la intervención urbana para el correcto desarrollo y funcionamiento de la misma, es un claro ejemplo del uso de estrategias obtenidas por los temas teóricos y los casos de estudio analizados, cumpliendo las características del urbanismo ecosistémico, siendo esta la estrategia y la ruta que se debería aplicar para la incorporación de más elementos arquitectónicos y urbanísticos en la comunidad para llegar al objetivo de un urbanismo ecosistémico como tal en la comunidad como se presenta este en los casos de estudio analizados.

## **PROYECTO**

Espacio Multiusos para el sector de Misicata.

### **Lugar**

Cuenca – Misicata

### **Antecedentes**

La idea de un espacio multiusos para el sector de Misicata la cual ayuda y facilita a dar respuesta a varias necesidades a la localidad. Nace a raíz de la necesidad de sus habitantes y del crecimiento que está teniendo este sector ubicado en el borde de la Ciudad, ya que los requerimientos cada vez son mayores porque la cantidad de personas que habitan Misicata va elevando su número.

### **Propuesta**

Según la investigación, análisis y con la ayuda de las encuestas realizadas a la población se ha demostrado de una manera clara que las necesidades son de espacios de comercio que ayuden a los productores locales, espacios de interacción y diversión para el sector y la necesidad de áreas infantiles como zona de juegos puesto que son inexistentes dentro del sector y se brindaría a la ciudadanía un lugar de encuentro, recreación y esparcimiento.

Se manejan 5 programas arquitectónicos principales mediante los cuales el desarrollo del proyecto se entenderá de una mejor manera: comercio ocasional, sala de reuniones, espacios multi función y huertos comunales.

### **Beneficios ambientales y sociales**

El espacio multiusos propuesto para Misicata tiene varios beneficios tanto ambientales como sociales.

Lo primero es lograr una cohesión social, concretar y unificar a la sociedad de Misicata evitando el desplazamiento a lugares alejados de sus viviendas para poder cumplir sus necesidades generando una interacción social mayor y una menor contaminación ambiental al disminuir las distancias recorridas para poder satisfacer sus insuficiencias.

---

El segundo es dar salida a los productores agrícolas del sector la pérdida y a la producción de sustentos primarios otorgando espacios destinados para el comercio de productores locales, dando un mayor orden y no dejando perder zonas verdes que son muy características del sector y otorgando una mayor comodidad e impulsando a los productores locales.

### Actividades que se van a realizar



Comercio



Reunión



Huertos comunales



Espacios Multi-  
funcional

### Justificación de las actividades

Mediante la investigación realizada, las necesidades más urgentes de la población se han seleccionado los diferentes programas arquitectónicos que se van a incluir en el proyecto.

Debido a la gran demanda de comerciantes y productores locales, los cuales generan un desorden en el lugar de estudio por sus ventas informales y desorganizadas es necesario otorgar un espacio en el cual se puedan desarrollar estas actividades.

La población de Misicata demanda un espacio de reunión sectorial en donde se puedan desarrollar asambleas y todo tipo de eventos se han visto en la necesidad de tomar espacios públicos con otros fines para realizar estas reuniones por lo cual se ve necesario la incorporación de un espacio para reuniones en donde los habitantes puedan manifestarse y organizarse.

Los huertos comunales son importantes ya que es evidente que las personas del sector buscan un desarrollo en cuanto a infraestructuras, pero lo más importante es el espacio natural el cual no quieren que se pierda, los huertos comunales inculcan a nuevas generaciones a la importancia de la agricultura y se genera un proyecto más agradable con el medio ambiente, ya que tienen un carácter pedagógico para generar conciencia sobre la importancia de estas zonas.

En el proyecto a realizarse ayuda a potenciar la economía local y organización de Misicata por lo cual los espacios Multifunción son espacios en los cuales van a estar al servicio de la población, éstos van a estar dispuestos para el desarrollo de múltiples funciones dependiendo para lo que sean requeridos. Exhibición de artesanías y cultura del lugar, comercios informales, apoyo al productor local, conferencias barriales, plazas de cohesión social, lugares de reunión, encuentro y ocio, lugares de descanso, entre otros.

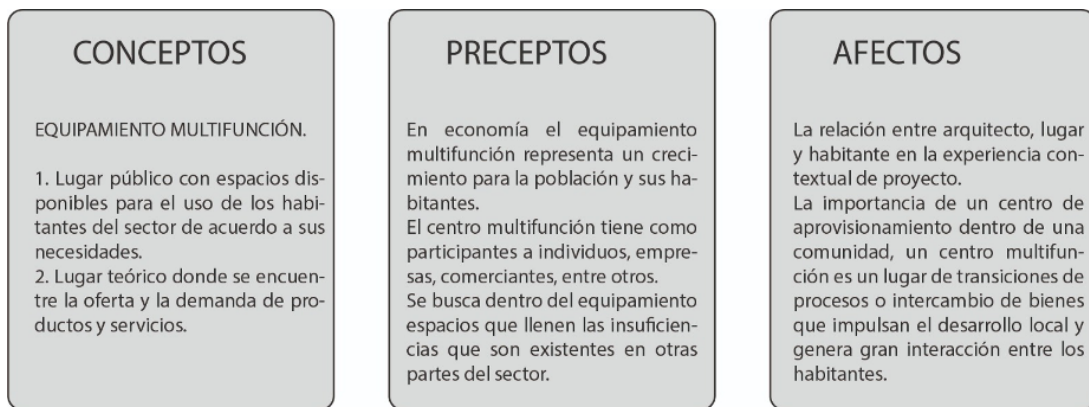


FIGURA 3.1: Conceptos, Preceptos y Afectos del proyecto. Fuente: Elaboración propia.

### Alcances

- Otorgar espacios en los cuales los productores agrícolas locales no tengan que desplazarse distancias mayores para vender sus productos.
- Promover la reunión entre habitantes del sector para una mayor sociabilidad entre personas.
- Estabilizar los barrios con zonas comunes como plazas para distintas actividades.
- Promover y apoyar estilos de vida saludable para los niños con espacios al aire libre.
- Promover nuevos tipos de vida social.
- Disminuir la contaminación ambiental generando un urbanismo de proximidad.

### Parcela

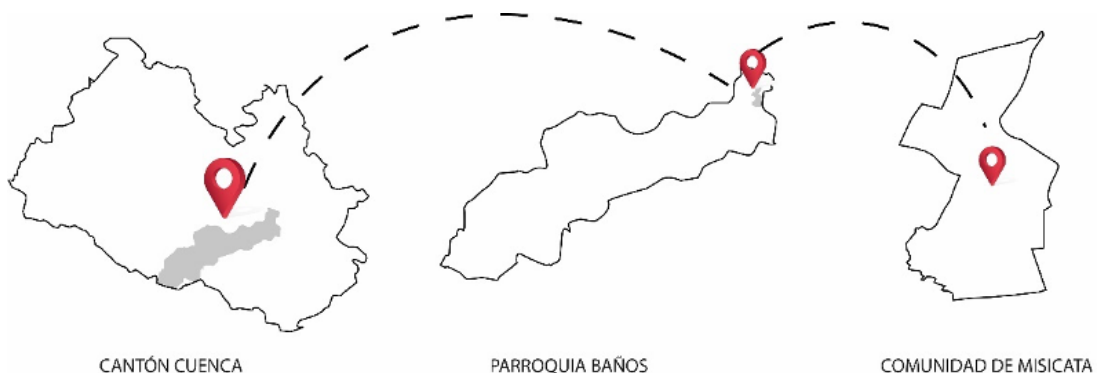


FIGURA 3.2: Macro a micro localización de la parcela. Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.

---

La parcela elegida cuenta con 1700 metros cuadrados aproximadamente ubicado en la calle Primero de Septiembre, colinda con la gruta de Misicata al sur, al norte con la calle sin nombre, al este con la calle Primero de Septiembre y al oeste con la calle sin nombre.

Su Topografía es irregular lo cual es importante tener en cuenta previo al diseño a realizarse y se encuentra a 2689 metros sobre el nivel del mar (Ver Figura 3.4).



FIGURA 3.3: Ubicación del terreno con respecto al sector de Misicata, Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.

### **Justificación del Emplazamiento**

Misicata al ser un sector ubicado en el borde de la Ciudad tiene un crecimiento poblacional importante pero el proceso de urbanización (infraestructuras y equipamientos) no va a la misma velocidad. Por lo cual es evidente una falta de equipamiento que pueda ayudar a solucionar varios problemas.

Para poder realizar un proyecto que satisfaga las necesidades de los habitantes se necesita una parcela que al igual que el proyecto esté acorde tanto en ubicación como en forma para que este pueda funcionar.

El sitio fue elegido debido a que está ubicado en la vía más importante del sector, la calle Primero de Septiembre (ver Figura 2.19), es descrita por sus habitantes como la calle

con mayor afluencia de gente y comercios ya que esta conecta a Misicata con Cuenca y con el centro parroquial de Baños; dentro del sector de Misicata existen una gran variedad de lotes en los cuales se puede emplazar el proyecto, el problema es su difícil acceso ya que la mayoría de las vías se encuentran en mal estado, son de difícil acceso, entre otros problemas que dificultan la circulación y por ende el acceso al equipamiento, por ello se propone realizar en un terreno estratégico en el cual la aceptación y asistencia al espacio será mayor y su comunicación con los diferentes medios de transporte más accesibles para todas las personas.

La parcela seleccionada para desarrollar el proyecto se encuentra en un lugar accesible y estratégico ya que si bien en la actualidad está ubicada en la calle Primero de Septiembre siendo esta la principal en el sector a un futuro según la planeación (ver Figura 3.11) ésta va a estar dotada de varios accesos secundarios que facilitarán el acceso el equipamiento.

En los alrededores del lote podemos encontrar varios comercios como tiendas barriales, papelerías, fruterías, entre otras, la gruta de Misicata y urbanizaciones privadas los cuales nos indicará la importancia de la ubicación de la parcela elegida.

Misicata al ser un sector en el cual los terrenos son irregulares y tienen altas pendientes la parcela no es una excepción al tener 8% de pendiente en el cual se va a desarrollar el equipamiento y una pendiente de 5.83% para la parcela destinada al parqueadero por lo cual se tiene que tener en cuenta estos factores naturales al momento de realizar un diseño.

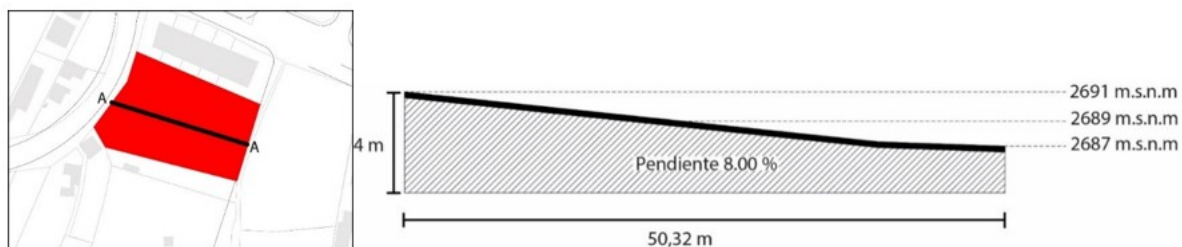


FIGURA 3.4: Sección de la parcela para el equipamiento. Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.

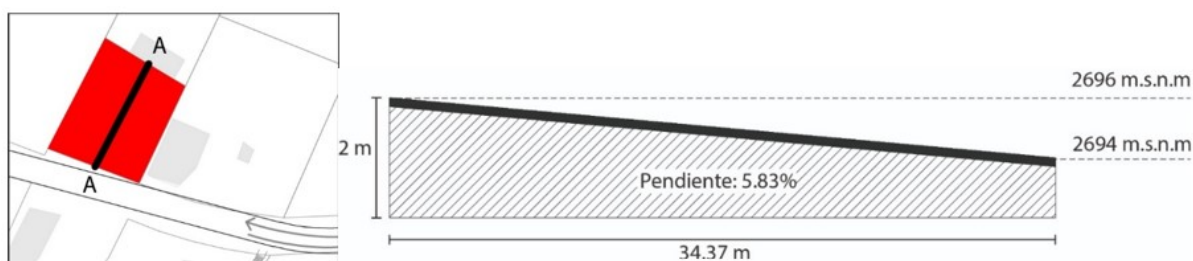


FIGURA 3.5: Sección de la parcela para el parqueadero. Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.

Se tiene que tener en cuenta que la parcela tiene un propietario privado y para poder proceder con el proyecto se tiene que analizar la indemnización al dueño de la misma. De acuerdo a los trámites y servicios municipales, en el tema de avalúos y catastros, él o la propietaria del predio tendrá que recibir una justa compensación económica por la adquisición de áreas privadas para el uso público.

### Conectividad del sitio con la ciudad y su urbanización.

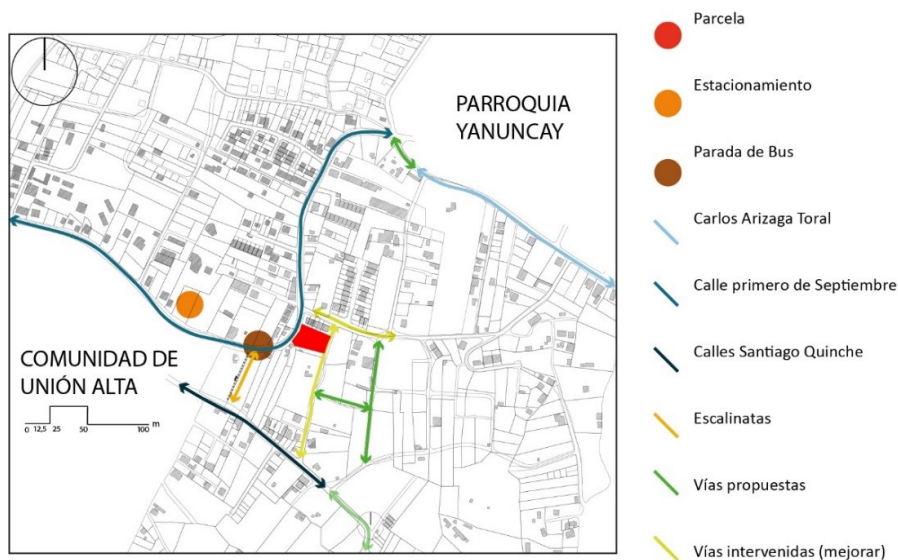


FIGURA 3.6: Vías principales que conectan a la parcela con la ciudad. Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.

Misicata se conecta directamente con la parte Sur de la ciudad de Cuenca, la calle Primero de Septiembre conecta a Cuenca y Baños pasando por su recorrido por el sector de Misicata. El lote está ubicado en esta calle, según la planificación de Misicata el lote va a contar con 3 vías más de acceso una paralela a la calle Primero de Septiembre y dos perpendiculares las cuales en su extensión se comunican con Cuenca en la parroquia urbana de Yanuncay y desembocan en la calle Primero de Septiembre en diferentes puntos (Ver Figura 3.6).

La calle Carlos Arizaga Toral la cual se conecta con la calle Primero de Septiembre es otra vía la cual se encuentra en su extensión con la parte sur de la ciudad de Cuenca y recorre parte del sector de Misicata por lo cual la parcela tendría varios accesos de los diferentes lugares principales que se requiere.

## 3.1. PROPUESTA URBANÍSTICA

Misicata dispone de un trazado vial irregular que se compone por vías, principalmente, locales, privadas y primarias (ver Figura 3.7).

El estado actual de Misicata requiere de una urgente planificación y más al momento de incorporar un equipamiento de las características que se plantea.

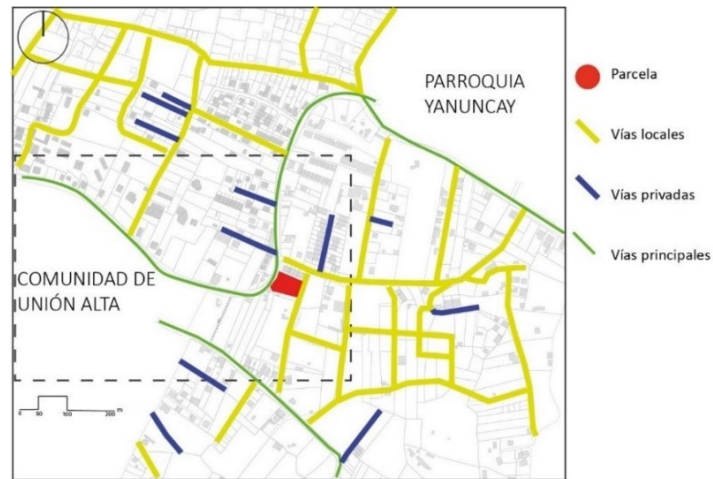


FIGURA 3.7: Trazado vial y jerarquización de Misicata. Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.

Las vías son angostas al igual que las veredas e incluso en varios lugares son inexistentes lo cual impide un correcto desplazamiento de las personas hacia los diferentes espacios (ver Figura 3.8).

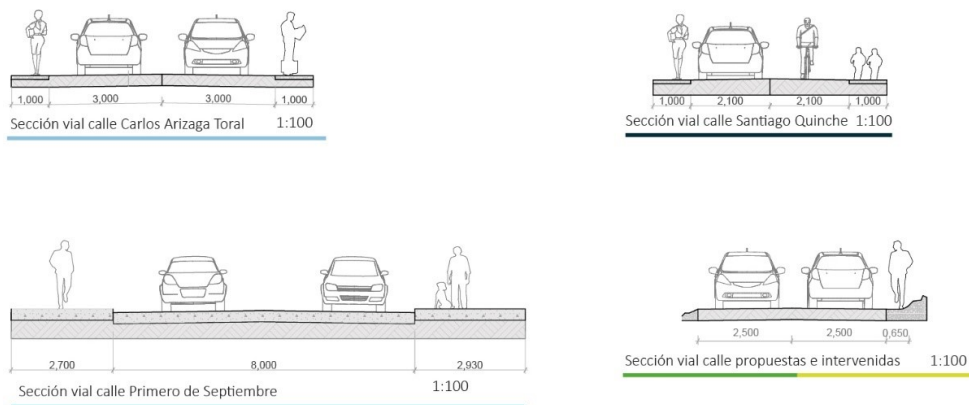


FIGURA 3.8: Secciones viales actuales de las principales vías. Fuente: Elaboración propia.

Actualmente las vías para llegar al equipamiento tienen una disposición en doble sentido lo cual acumula tráfico vehicular y el funcionamiento del equipamiento sería imposible. La movilidad para los peatones es muy difícil por el tamaño reducido de las veredas o a su vez la inexistencia de la misma (Ver Figura 3.9).

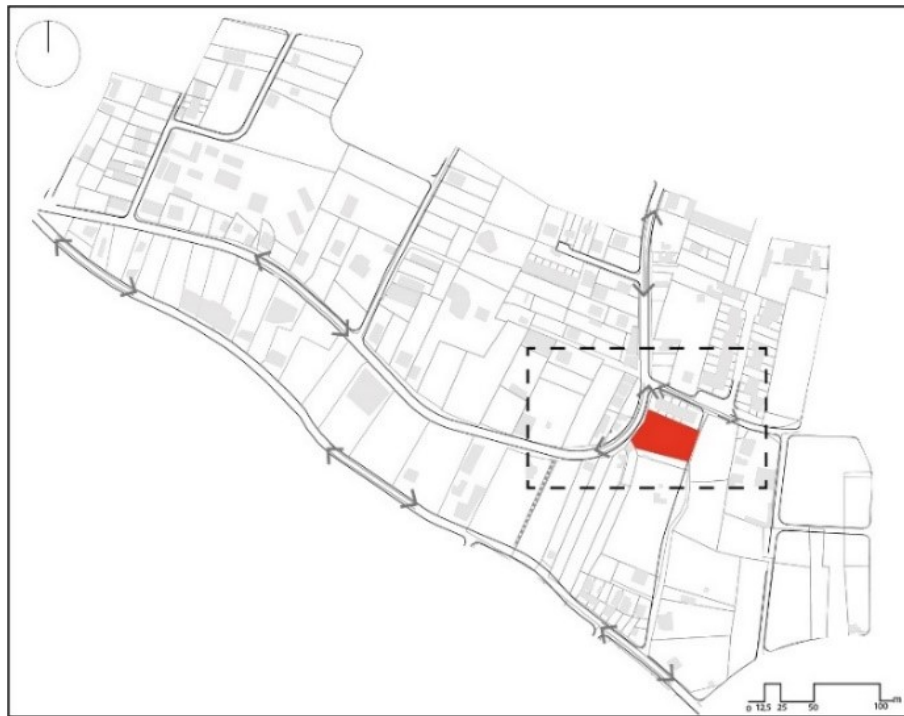


FIGURA 3.9: Vialidad y dirección de las vías. Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.

El tráfico vehicular es muy complicado debido a que las paradas de buses no han sido planificadas de manera correcta y la inexistencia de señalización tanto vertical como horizontal generan un mayor peligro tanto para el conductor como para el peatón y un desorden en el sector (Ver Figura 3.10).



FIGURA 3.10: Flujos actuales en la parcela. Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.

Se priorizó para el acceso al proyecto dos medios principales de transporte los cuales según los estudios realizados son los más usados por la población siendo el vehículo privado y el autobús.

Se planifica cambiar el sentido vial de un tramo en la calle Primero de Septiembre para reducir el tránsito y a su vez ampliando las veredas en las más cercanas al proyecto a 3 metros de ancho y más alejadas a 2 metros de ancho para que así la movilidad sea cómoda y segura para los peatones (Ver Figura 3.11), se decide dejar una bahía de bus la cual evitará la aglomeración de vehículos en la vía y disminuirá la probabilidad de accidentes de tránsito (Ver Figura 3.12).

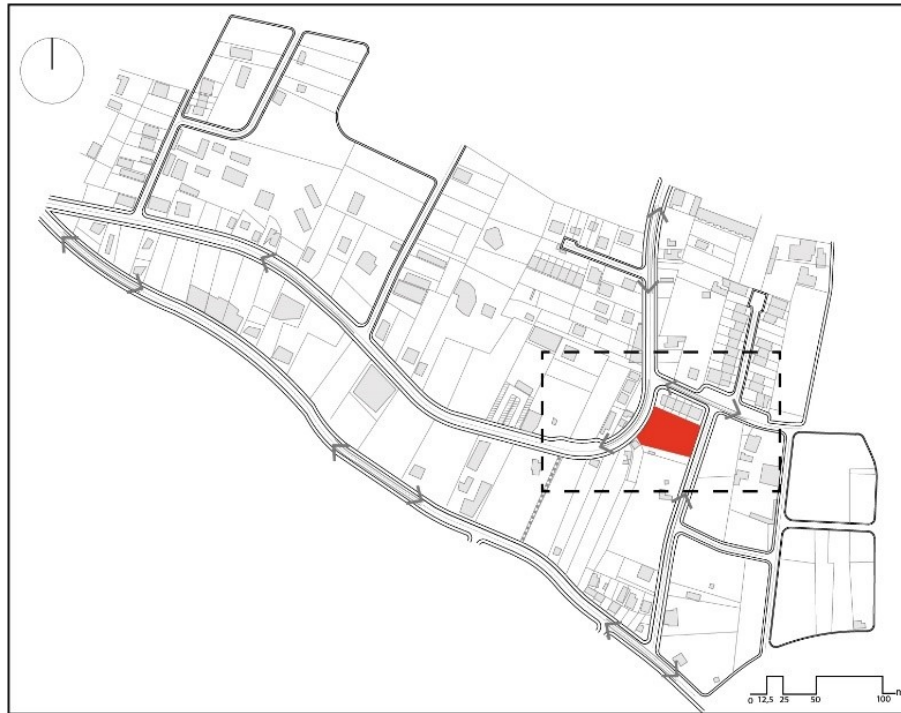


FIGURA 3.11: Propuesta de vialidad y dirección de las vías. Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.

Al convertirse la calle Primero de Septiembre en el tramo de la parcela una sola vía nos da la facilidad de ubicar un parqueadero para vehículos privados en la vereda del frente del terreno y a su vez otorgar la seguridad del peatón frente a los vehículos, esto junto a las veredas planteadas de 3m de ancho a cada lado y la señalización horizontal y vertical (ver Figura 3.12). De igual forma el terreno en el que se planifica el parqueadero tiene un dueño privado para lo cual se tiene que tomar en cuenta la indemnización correspondiente al mismo. De acuerdo a los trámites y servicios municipales, en el tema de avalúos y catastros, él o la propietaria del predio tendrá que recibir una justa compensación económica por la adquisición de áreas privadas para el uso público.

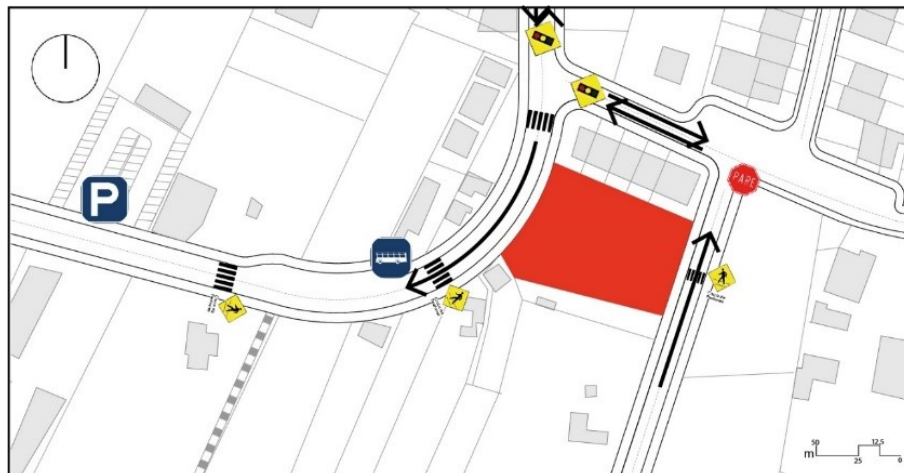


FIGURA 3.12: Flujos propuestos en la parcela. Fuente: earth.google.com, elaboración: propia.

Según la ordenanza municipal de Cuenca en el Anexo 11 artículo 82 Estacionamientos en locales de comercio y servicios. El número de puestos de estacionamiento por área neta de comercio o servicios cuando supera los 400m<sup>2</sup> de construcción, como es el caso, se deberá incorporar un puesto por cada 15m<sup>2</sup> de local, por lo cual el proyecto está conformado por 593,68m<sup>2</sup> debe tener una disposición de al menos de 40 plazas de parqueo.

Se dispone de 43 plazas de parqueo incluidas 8 de discapacitados (Ver Figura 3.17) como corresponde la ordenanza.

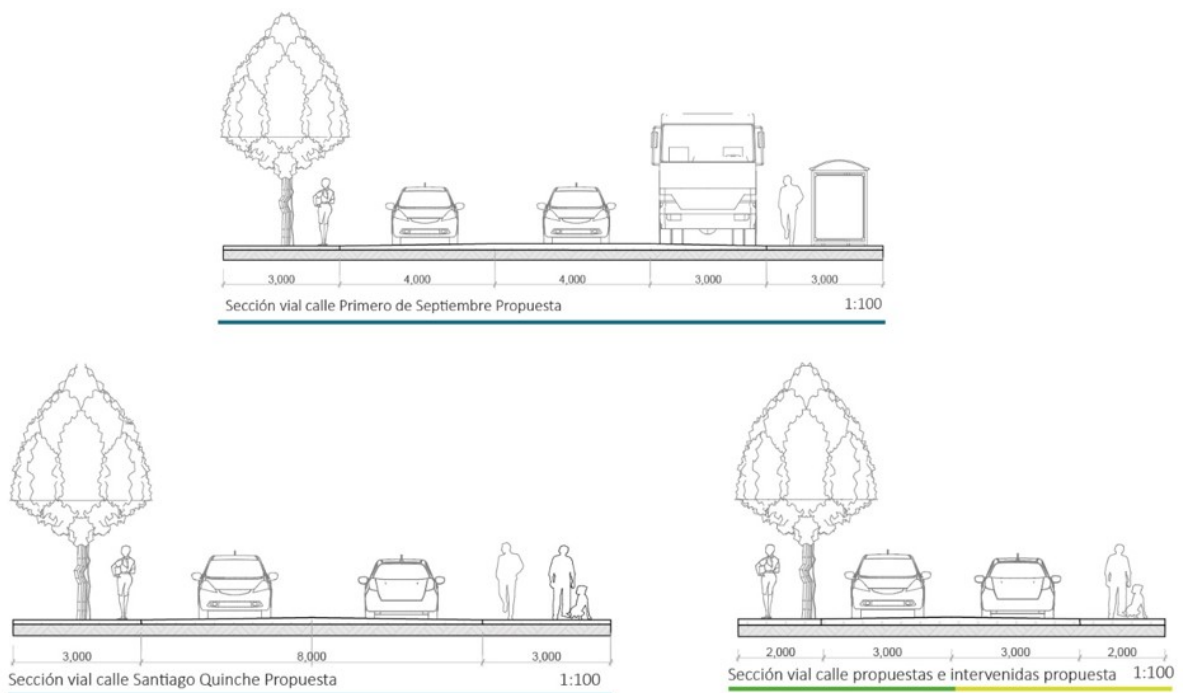


FIGURA 3.13: Secciones viales propuestas. Fuente: Elaboración propia.

## 3.2. PROPUESTA ARQUITECTÓNICA

### Descomposición de la forma

La forma nace de un rectángulo de un cuerpo sólido, se descompone en diferentes formas orgánicas las cuales constituyen una serie de cubiertas y losas, se articulan para crear diferentes espacios que se relacionan entre si a pesar de la irregularidad del terreno y un huerto comunal central que permite relacionar al equipamiento con el entorno natural y construido (Ver Figura 3.14).

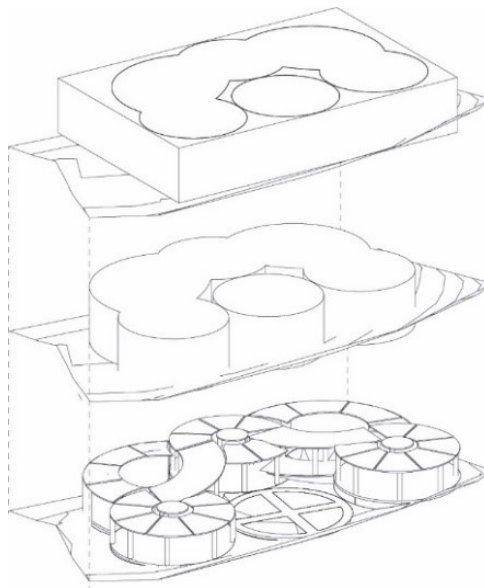


FIGURA 3.14: Descomposición de la forma. Fuente: Elaboración propia.

### Zonificación

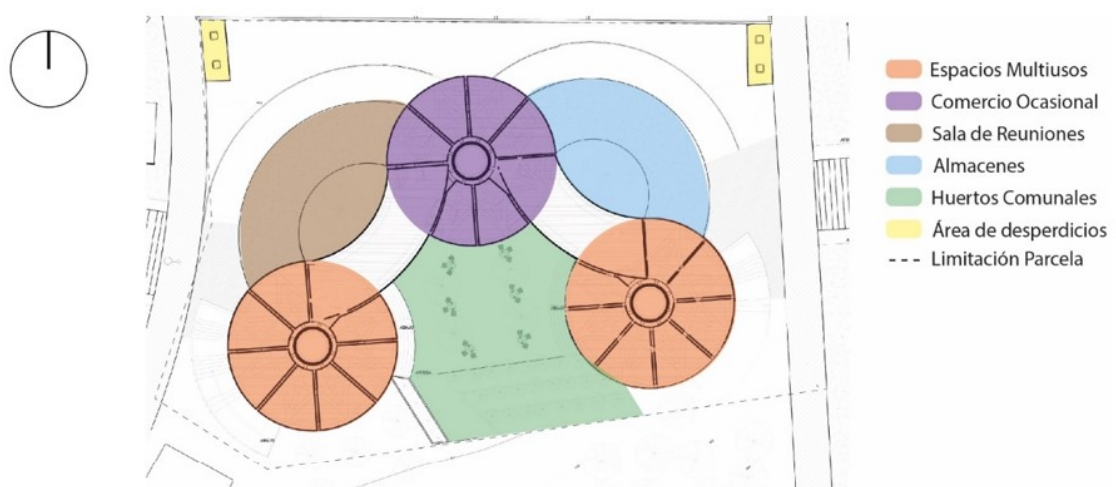


FIGURA 3.15: Zonificación 2D. Fuente: Elaboración propia.

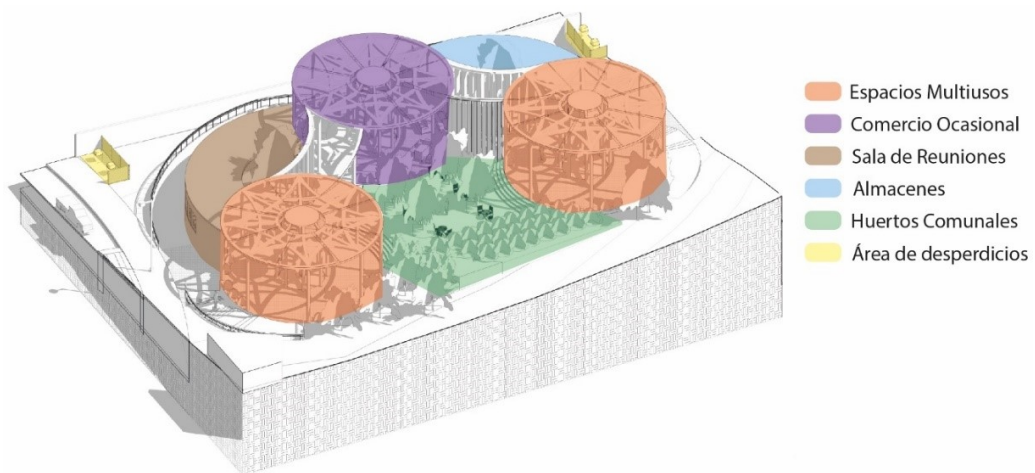


FIGURA 3.16: Zonificación 3D. Fuente: Elaboración propia.

### Análisis de Circulación

Para la elaboración del proyecto se priorizó una circulación que permite la conexión entre dos calles del sector, los usuarios que se encuentren en el proyecto podrán llegar a estas vías que son la Primero de Septiembre y la calle planteada Sin Nombre (ver Figura 3.17), la circulación propuesta es de manera inclusiva para peatones, personas con discapacidades y para llevar el carro de compra, mediante rampas y gradas que conectan diferentes zonas del proyecto. (ver Figura 3.18)



FIGURA 3.17: Recorrido del usuario del estacionamiento hasta el proyecto. Fuente: Elaboración propia.

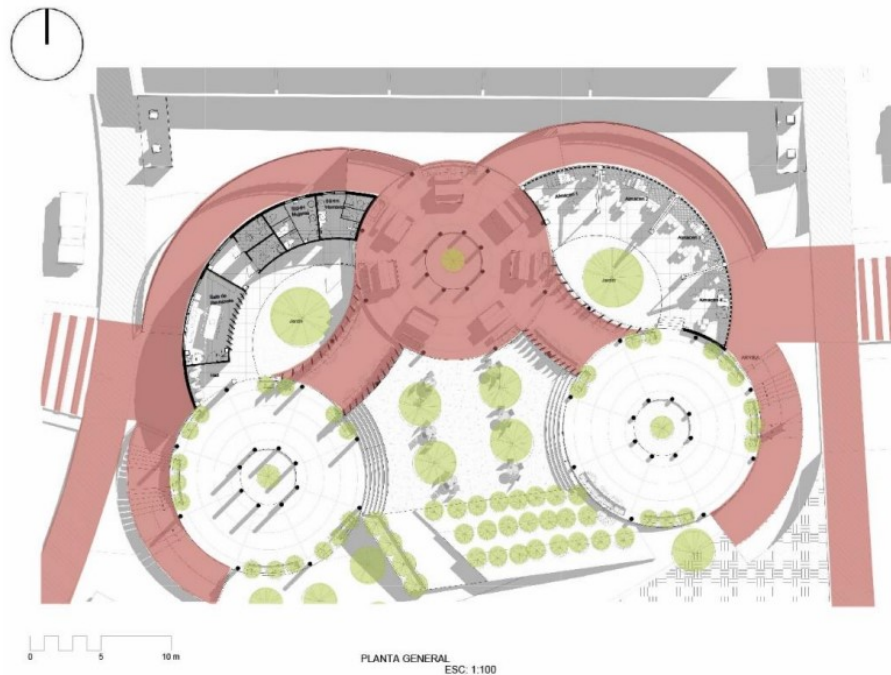


FIGURA 3.18: Conexión de los diferentes programas mediante rampas y escaleras. Fuente: Elaboración propia

El recorrido inicia desde el parqueadero ubicado en la calle Primero de Septiembre, encontrándose con la bahía de buses, permitiendo que los usuarios de los transportes públicos no les queden muy alejado el proyecto, conectándose mediante un vado vehicular en cruce peatonal a nivel de la vereda (ver Figura 3.19). Se puede acceder al equipamiento con la ayuda de rampas y gradas permitiendo llegar a los diferentes espacios de la edificación y a su vez cruzar a la calle propuesta Sin Nombre con la ayuda de otro vado vehicular en cruce peatonal. (ver Figura 3.21)



FIGURA 3.19: Circuito peatonal del estacionamiento al proyecto. Fuente: Elaboración propia

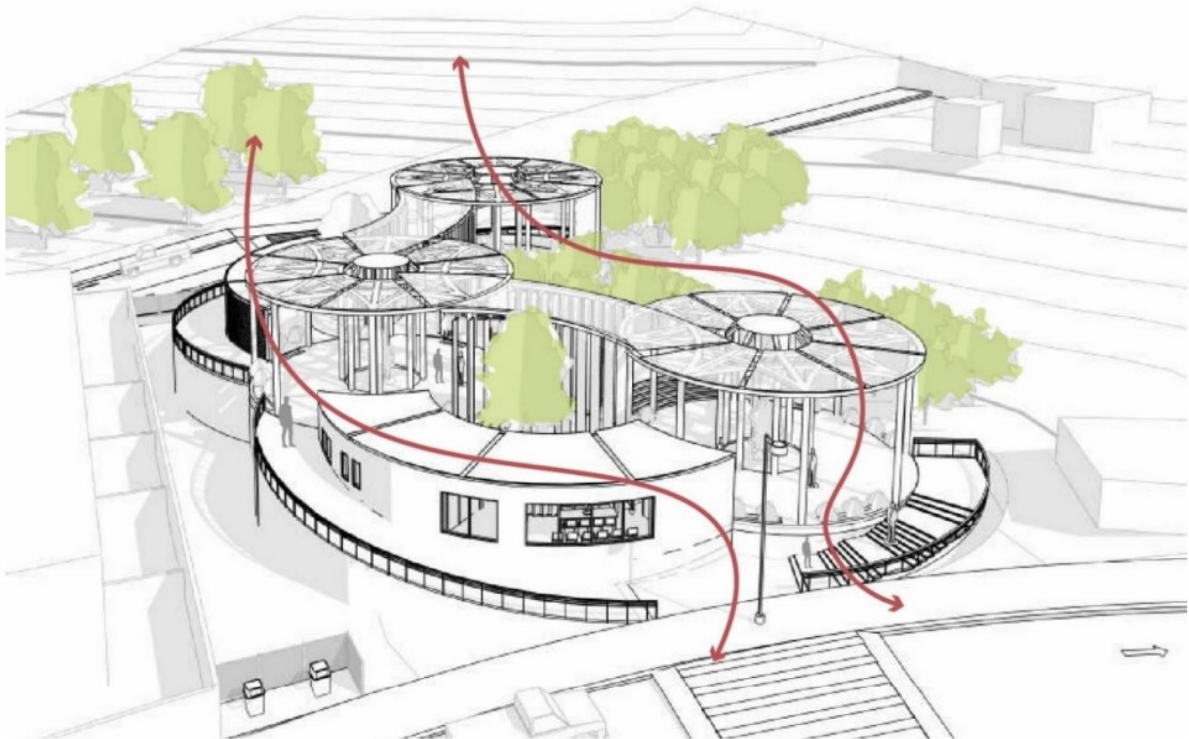


FIGURA 3.20: Flujo peatonal frontal. Fuente: Elaboración propia.



FIGURA 3.21: Circuito peatonal del proyecto a la calle posterior S/N. Fuente: Elaboración propia

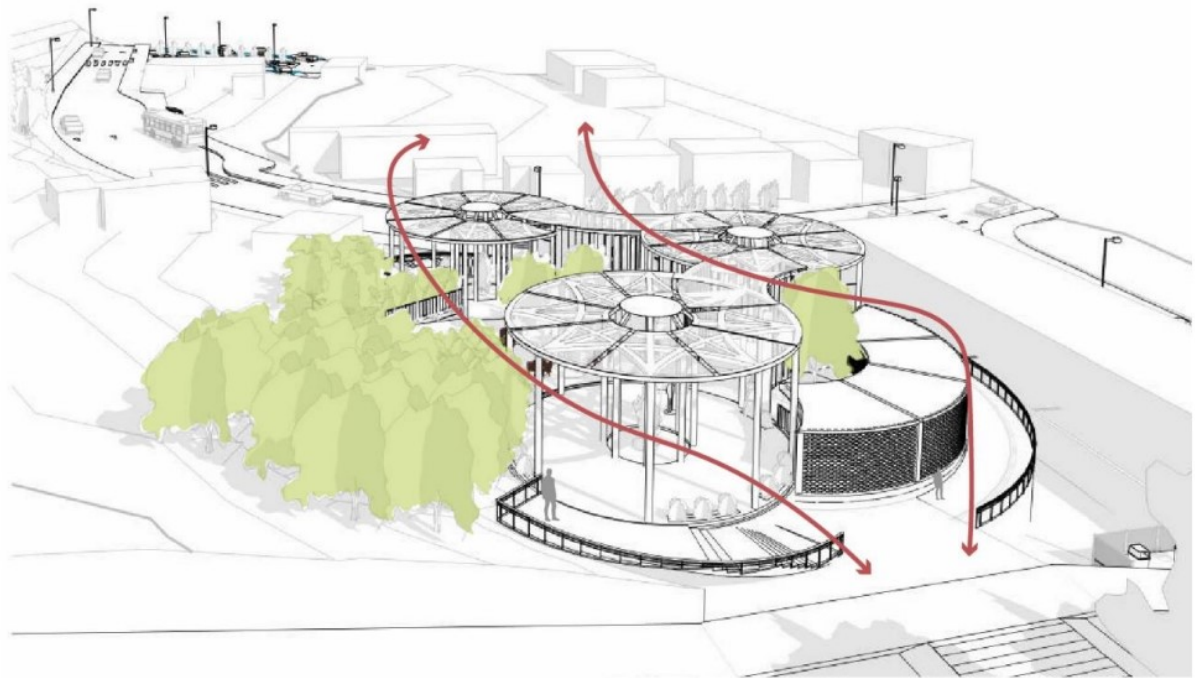


FIGURA 3.22: Flujo peatonal posterior. Fuente: Elaboración propia.

### Criterio Estructural

El proyecto se sostiene con una estructura sólida la cual genera un diseño amigable de acuerdo a la forma orgánica mediante la cual se organiza el equipamiento (ver Figura 3.24), está compuesto por columnas en perfilería redonda de 30 cm de diámetro y las vigas por pletinas rectangulares de 30 x 20 cm en las cuales se va a asentar el material de la cubierta siendo planchas de policarbonato celular de 120cm de espesor, ancladas con tornillos autoperforantes de 1  $\frac{1}{2}$  pulgadas cada 20 cm directamente a las vigas (ver Figura 3.23). Mientras que en las zonas de la sala de reuniones y los sanitarios públicos se maneja una estructura de columnas metálicas con perfiles cuadrados de 30 x 30 cm y losas macizas de 15 cm; en los almacenes se diferencia de los espacios ya dichos debido a que tienen columnas con perfiles redondos de 30 cm de diámetro y además de las columnas de 30x30 (ver Figura 3.25).



FIGURA 3.23: Estructura metálica de una plaza multifuncional. Fuente: Elaboración propia.



FIGURA 3.24: Estructura metálica y cubiertas de policarbonato. Fuente: Elaboración propia.



FIGURA 3.25: Estructura de los almacenes. Fuente: Elaboración propia.

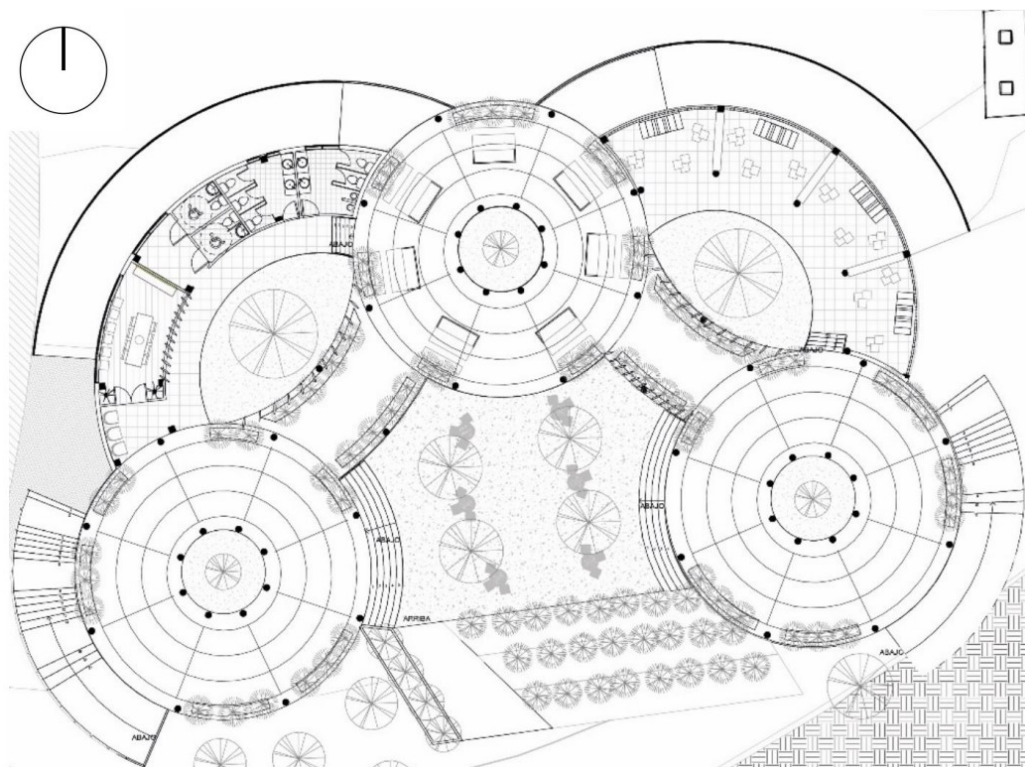


FIGURA 3.26: Ubicación de las columnas en planta. Fuente: Elaboración propia.

### Análisis de Espacios

El proyecto cuenta con varios espacios para que las personas de la comunidad de Misicata y fuera de ella puedan involucrarse en el mejoramiento y mantenimiento del

equipamiento, se puede encontrar en el corazón de la edificación el mercado ocasional que se conecta con los demás espacios (ver Figura 3.27), cuenta con espacios de comercialización libre donde los usuarios tendrán sitios para la venta de productos, artesanías, etc. (ver Figura 3.28).

Otros espacios que se encuentran es la sala de reuniones (ver Figura 3.29), espacio importante para la comunidad, y una plaza para el descanso que se conecta con los huertos comunales para fomentar esta actividad y mantener la vida vegetal en el lugar (ver Figura 3.30).



FIGURA 3.27: Mercado ocasional. Fuente: Elaboración propia.

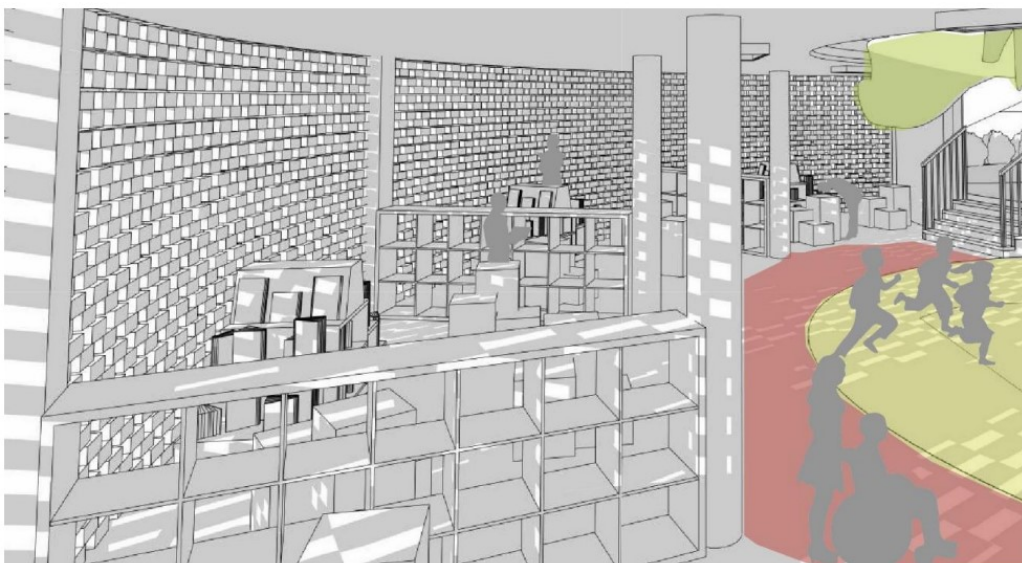


FIGURA 3.28: Zona de almacenes. Fuente: Elaboración propia.



FIGURA 3.29: Sala de Reuniones. Fuente: Elaboración propia.

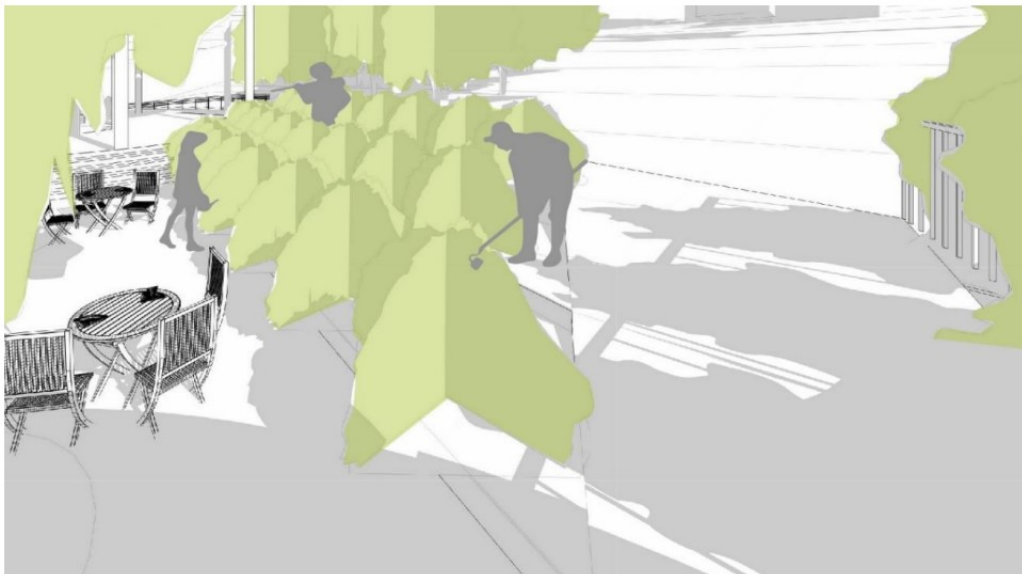


FIGURA 3.30: Plaza de descanso que se conecta con los huertos comunales. Fuente: Elaboración propia.

Además de los espacios ya descritos, se encuentran dos espacios multifuncionales donde los usuarios podrán realizar actividades artísticas, comerciales, de ocio, de entretenimiento, etc. (ver Figura 3.31), estas zonas se podrán adaptar a las actividades y necesidades de las personas de la comunidad de Misicata.

Los jardines dentro del equipamiento permitirán, además de relacionarse con la naturaleza y ser fuente de luz natural para los almacenes y para la sala de reuniones, facilitar actividades como el yoga, entretenimiento y espacios para que los niños puedan distraerse (ver Figura 3.32).



FIGURA 3.31: Espacio multifuncional. Fuente: Elaboración propia.



FIGURA 3.32: Jardín que articula los baños públicos y la sala de reuniones. Fuente: Elaboración propia.

### Análisis de aprovechamiento de aguas-lluvias

En la cubierta del proyecto cuenta con una pendiente del 2 %, permitiendo que el agua lluvia caiga hacia el jardín central dentro de los espacios multifuncionales y en el mercado ocasional (ver Figura 3.33); al ser un elemento abierto la entrada de la lluvia puede llegar

por diferentes direcciones, para eso se implementó unos caminos verdes con vegetación para filtrar el agua-lluvia, estos se encuentran en los bordes de los espacios multifuncionales y también en las rampas internas que conectan las zonas del equipamiento (ver Figura 3.34). También en los jardines que limitan los almacenes y la sala de reuniones, permite que la pendiente de sus cubiertas dirija el agua a estas áreas verdes.

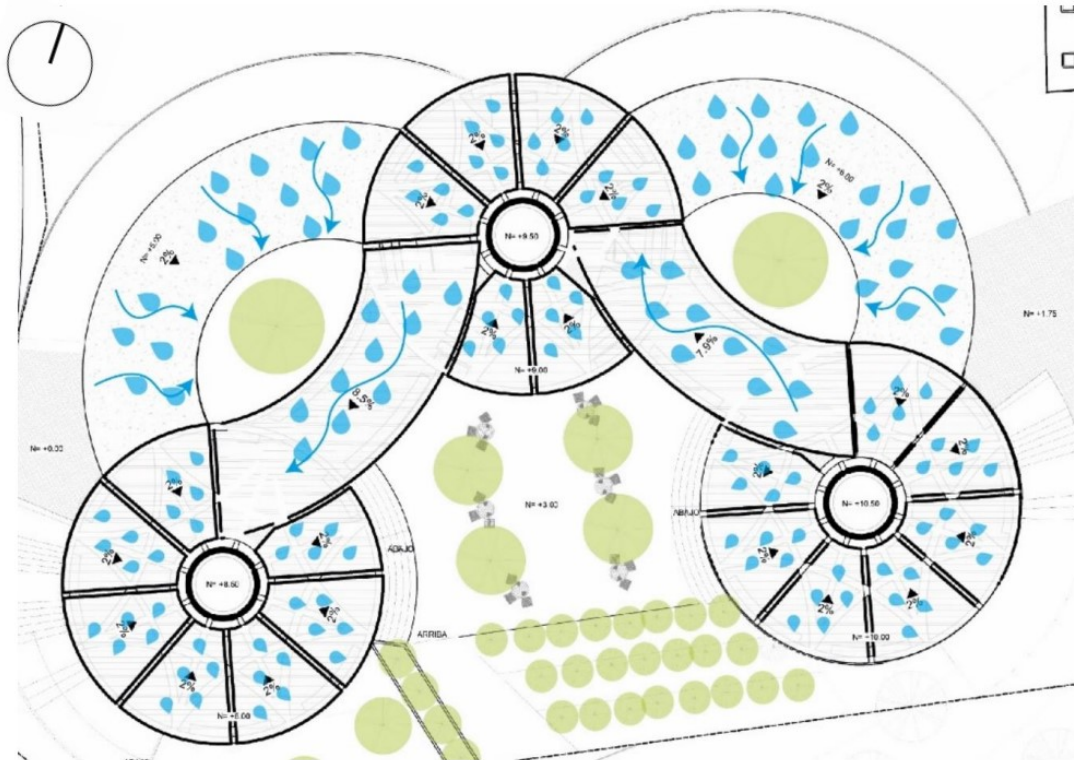


FIGURA 3.33: Plata de cubiertas. Fuente: Elaboración propia.

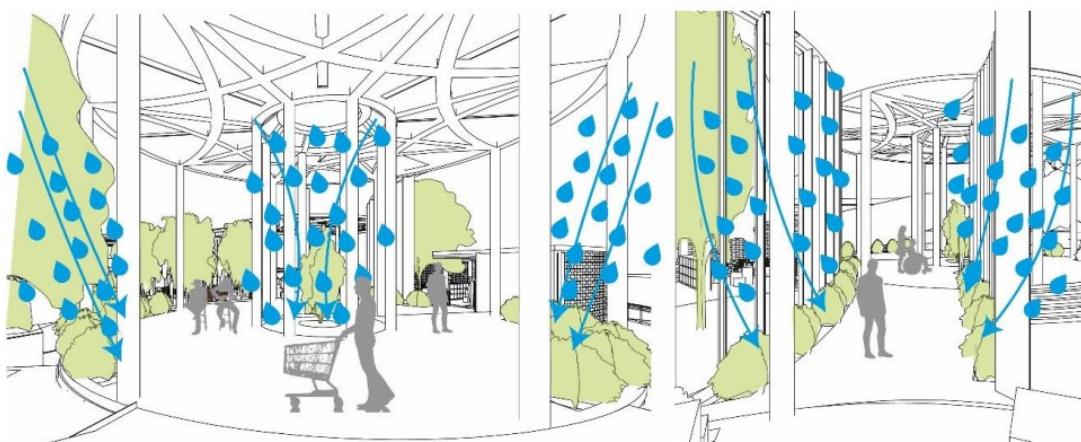


FIGURA 3.34: Caída de aguas-lluvias en los espacios multifuncionales y en las rampas internas del proyecto. Fuente: Elaboración propia.

## ANÁLISIS DE RESULTADOS Y CONCLUSIONES

### 4.1. RESULTADOS

Para la realización del proyecto se tuvo en cuenta varios puntos de investigación bibliográfica, estos diferentes aspectos como son el borde de la ciudad, el urbanismo ecosistémico, el urbanismo de proximidad y las infraestructuras de cuidado. Permitieron tener mayor claridad en cuanto a los déficits de la comunidad de Misicata. El borde de la ciudad explica como la metrópolis va ganado terreno en los sectores rurales, volviéndose un elemento articulador entre la ciudad y el campo. El urbanismo ecosistémico nos dictamina la importancia de una ciudad bien planificada y la repercusión en el ámbito ambiental y de estilo de vida de las persona; el urbanismo de proximidad nos ayuda a comprender la necesidad y la importancia de tener una variedad de servicios a disposición de las personas en distancias mínimas a recorrer y las infraestructuras de cuidado responde al bienestar de las ciudadanía, auxiliando a la protección integral de los derechos humanos, logrado la igualdad de oportunidades y a la protección de la población en situación de vulnerabilidad.

Estos nos dan pautas de cómo se podría estructurar de mejor manera, con la ayuda de un proyecto, que pueda cumplir con los requerimientos de una sociedad periurbana en constante crecimiento como son la importancia de los espacios verdes, una movilidad donde no se muevan grandes distancias y recorriendo muy pocas calles para alcanzar la satisfacción de sus necesidades, como también la falta de equipamientos dentro del sector generando varios problemas e incomodidades dentro de la población.

Una vez concluida la investigación de los puntos a considerar, se tuvo presente dos ciudades en particular que cumplan las condiciones, estas fueron las ciudades de Lausana - Suiza y Victoria Gasteiz - País Vasco. Con la ayuda de la metodología de las Prácticas de la Mirada se analiza estos casos de estudio en diferentes escalas para tener una visión tanto macro como micro, la mirada desde arriba donde se observa las relaciones espaciales e identifica estrategias en la ciudad. La mirada desde abajo que se estudia 16 hectáreas y que observa patrones de organización como los aspectos de la movilidad, las áreas verdes, los equipamientos, las viviendas, la densidad, compacidad y diversidad de los casos de estudio. En las prácticas del habitar se analiza las actividades y acciones de las personas con la ayuda de entrevistas para entender las necesidades y problemáticas que encuentran en el sector de estudio.

Entendiendo la estructura y el funcionamiento de los casos de estudio se pudo encontrar una serie de estrategias que ayuden en la prospección de la comunidad de Misicata, pero para aplicar las estrategias se tiene que saber el estado actual de la comunidad. Aplicando la misma metodología de los casos de estudio, ahora en el sector de Misicata, se llega a tener una mejor claridad de los aspectos importantes, que a base del análisis y de la investigación, como lo son los bosques, la agricultura y la ganadería, como también varias falencias como la falta de equipamiento, falta de áreas de cohesión social y una necesidad en el aumento a nivel económico y social para Misicata.

Aunque con el estudio del sector se pueden encontrar varios problemas, mediante la ayuda de entrevista que se realizó tanto en las diferentes comunidades de la parroquia Baños como en el sector de Misicata, se llegó a visualizar necesidades, problemas y debilidades tanto en contaminación, como en las vías que se encuentran en mal estado o simplemente están planificadas, pero no al servicio de las personas.

Ya ubicadas las parcelas para el equipamiento y el estacionamiento, se propone un escenario urbano donde vías y veredas se ensanchen para la comodidad tanto del peatón como del vehículo, proporcionando veredas de tres metros de ancho y calzadas de ocho metros en una sola dirección para mayor seguridad, como también una bahía para autobuses para no obstaculizar el tráfico. El cambio de dirección y ensanche de las vías, como también la implementación de nuevas vías resuelve varias problemáticas como la falta de veredas, el tráfico, la contaminación y el mal tratamiento de algunas calles secundarias.

El equipamiento ayuda a solucionar elementos como la falta de espacios sociales y de recreación, como también espacios que puedan rehabilitar la economía y generar conciencia sobre la importancia de las zonas agrícolas del sector de Misicata, debido a que el diseño cuenta con huertos comunales, respeto por las áreas verdes e incorporando más vegetación alta y baja; espacios donde la gente podrá comercializar productos agrícolas y otros espacios donde puedan vender cualquier tipo de producto, ayudando a comerciantes del sector de Misicata y además a todas las comunas de la parroquia Baños.

## 4.2. CONCLUSIONES

Una vez realizada la investigación podemos entender la dinámica teniendo un análisis crítico y profundo de la comunidad de Misicata, para dar paso a una propuesta urbana-arquitectónica la cual responde de manera apropiada al urbanismo ecosistémico, ayudándonos con la reactivación social-económica y agrícola.

La propuesta urbana-arquitectónica impacta de manera directa para los habitantes del sector en razón de que se ven beneficiados con un equipamiento polifuncional y multifuncional ayudando al desarrollo cotidiano de la población. En cuanto a la cohesión social se implementaron espacios de reunión, recreación y ocio. Aporta a la economía local generando espacios para comerciantes locales. Genera ayuda al sector agrícola con un impulso de huertos comunitarios dando apertura y un espacio específico a los agricultores del sector, ya que estos se han visto vulnerados conforme al incremento poblacional, aumentando a

una mayor velocidad al crecimiento y planificación urbano-arquitectónica.

De acuerdo a la investigación realizada, resulta viable una aplicación de un urbanismo ecosistémico y el emplazamiento de un equipamiento para el sector de Misicata, tomando como ejemplo a ciudades europeas que después de un análisis exhaustivo nos dan pautas para aplicar a nuestro medio y poder mejorar el estilo de vida de las personas.

El equipamiento planteado reúne características que han sido arrojadas gracias al proceso de investigación y entrevistas en el sector de Misicata, por lo cual este diseño urbano-arquitectónico solo encajaría para este sector, si bien puede servir como una guía para la elaboración de proyectos similares en otros sectores, estos requerirían una investigación y un análisis del lugar donde se vaya a ejecutar.

## Referencias

- Arcidiácono, P., Bestard, A. M., Riesco, R., y Zibecchi, C. (2016). Asignaciones familiares, licencias e infraestructura de cuidado. *Revista Perspectivas de Políticas Públicas*, 5, 117-137. doi: 10.18294/rppp.2015.899
- Arias, D., Castiblanco, J., Castillo, M., Díaz, M., Medina, I., Medina, M., ... Vallejo, A. (2019). El borde urbano como territorio complejo. *Universidad La Gran Colombia*, 290.
- Armand, L. (2011, 4). *Ciudades (im) propias: La tensión entre lo global y lo local*.
- Ballén, V. L. (2014). “desbordando” la categoría de borde. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 24, 31-39. Descargado de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=74833911014>
- Barreto, B., y Díaz, S. (2007). *Análisis histórico-geográfico de la vialidad en la provincia del azuay* .
- Becker, F. G., Cleary, M., Team, R. M., Holtermann, H., The, D., Agenda, N., ... , (2015). Lo verde como sistema estructurante. *Syria Studies*, 7, 37-72. Descargado de [https://www.researchgate.net/publication/269107473\\_What\\_is\\_governance/link/548173090cf22525dcb61443/download%0Ahttp://www.econ.upf.edu/~reynal/Civilwars\\_12December2010.pdf%0Ahttps://think-asia.org/handle/11540/8282%0Ahttps://www.jstor.org/stable/41857625](https://www.researchgate.net/publication/269107473_What_is_governance/link/548173090cf22525dcb61443/download%0Ahttp://www.econ.upf.edu/~reynal/Civilwars_12December2010.pdf%0Ahttps://think-asia.org/handle/11540/8282%0Ahttps://www.jstor.org/stable/41857625)
- Berardo, M. (2019). Más allá de la dicotomía rural-urbano. *Quid* 16, 316-324.
- Bianchetti, C., Boano, C., y Campli, A. D. (2020). Thinking with quarantine urbanism? *Space and Culture*, 23, 301-306. doi: 10.1177/1206331220938625
- Binet, A., y Tamber, P. (2021). Las infraestructuras invisibles de atención.
- Borja, J. (2000). Ciudad y ciudadanía. dos notas. *Working Paper. Institut de Ciències Polítiques i Socials*, 30 pp.
- Bozzano, H., Geografía, D. D., y Humanidades, F. D. (1986). Concepción territorial.
- Briones, J. (2019). *Ciudad y no ciudad: Estrategias para mejorar la calidad de vida urbana de futuras comunidades cerradas en la ciudad de cuenca* .
- Busquets, J. (2019, 10). *Urbtopias 2019*. URBTOPIAS.

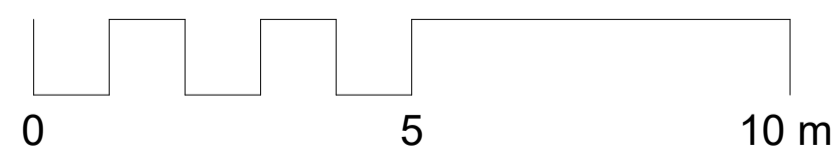
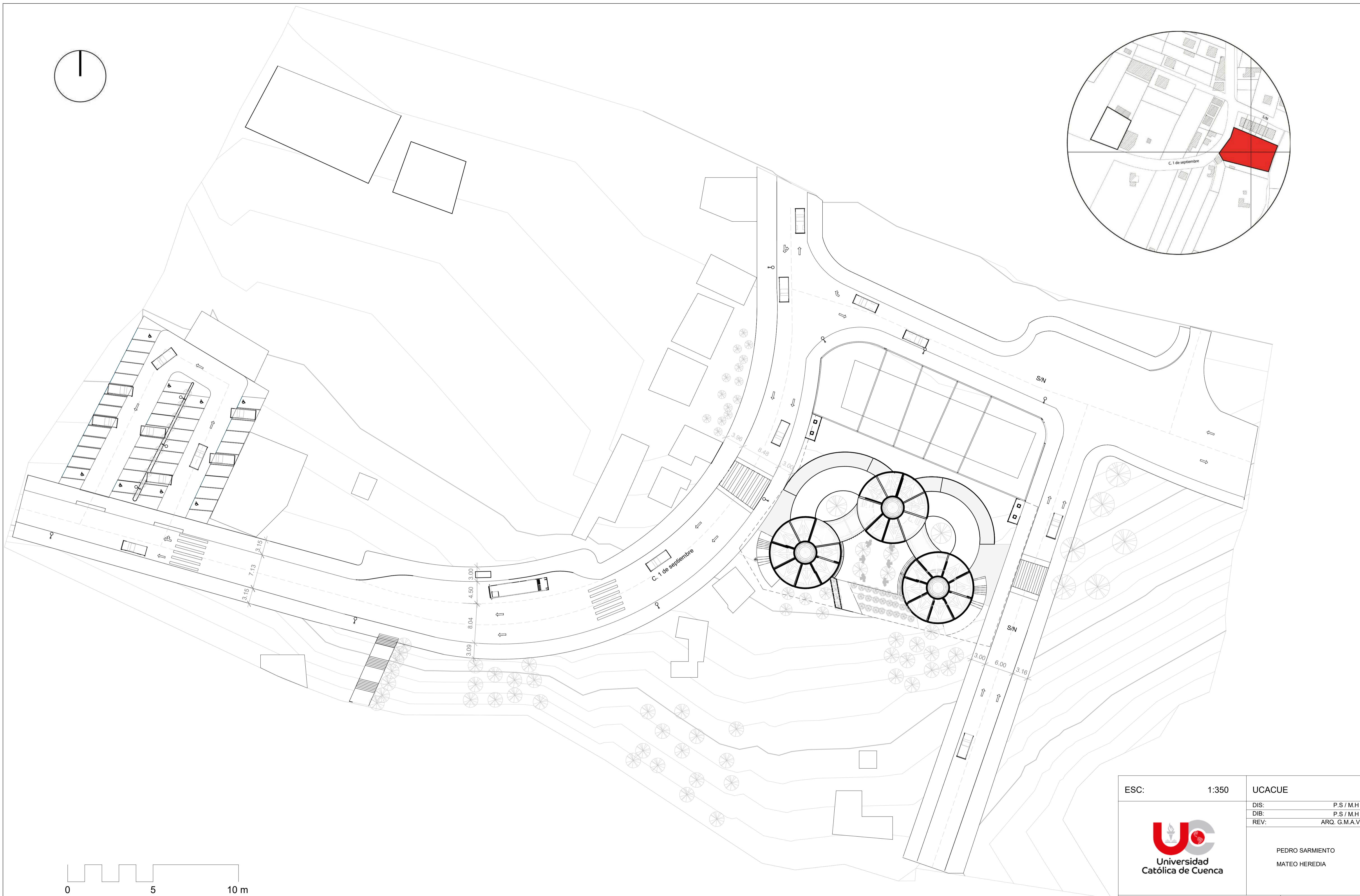
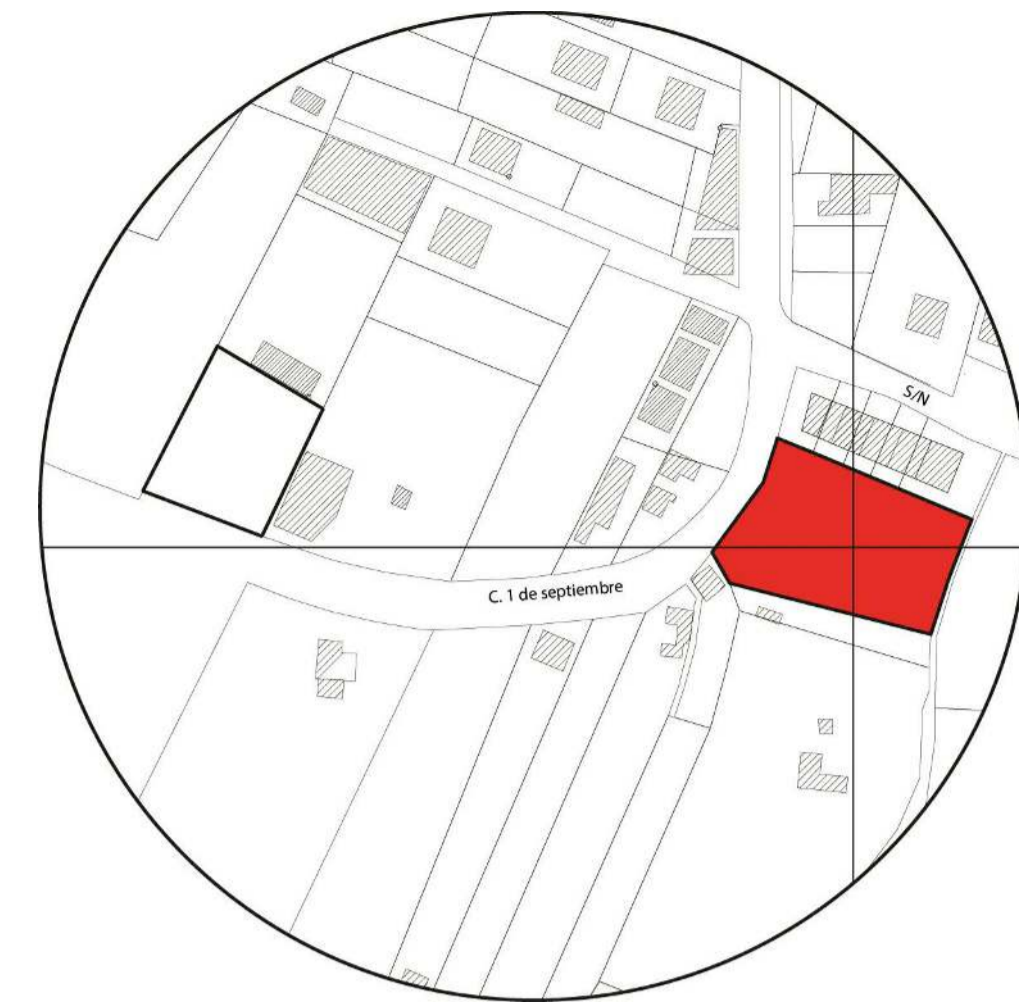
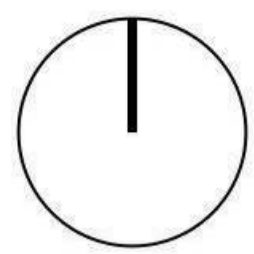
- Casillas, A. M., y Aparicio, C. (2016). Los atributos de las áreas verdes urbanas y sus beneficios a la población.
- Chavez, J., y Criollo, G. (2011). *Trabajo las aguas termales de parroquia baños (2000 - 2011)* .
- Cirera, J., Giocoli, A., Carbonell, M., Gómez, T., Viladot, A., y Barragán, A. (2020, 9). *Urbanismo ecosistémico, claves para la resiliencia y habitabilidad de las metrópolis*.
- Corrales, M. L. (2020). Concepto de ciudad verde.
- Crojethovich, M. A., y Barsky, A. (2012). *Capítulo 7 ecología de los bordes urbanos*. Descargado de <https://ediciones.ungs.edu.ar/wp-content/uploads/2017/10/9789876301435-completo.pdf>
- Cuvi, N. (2013). Ecología urbana. *Letras Verdes, Revista Latinoamericana de Estudios Socioambientales*. doi: 10.17141/letrasverdes.13.2013.924
- de Lucio, R. L. (1994). Ocho siglos de desarrollo urbano ordenado (1181 - 1981). , *990*, 33-98.
- de obras Públicas, M. (2021). *Guía para la acción, la visibilización y la sensibilización año 2021 ministerio de las mujeres, géneros y diversidades*.
- Díaz, M., y Páez, A. (2022). cultural en bordes urbanos. , *32*, 247-260.
- Ecología, B., y de Lugo, C. (2009). Plan de movilidad y espacio público.
- Galindo, G. J., y Giocoli, A. (2013). Los bordes de la ciudad metropolitana: apuntes para repensar la ciudad. *QRU: Quaderns de Recerca en Urbanisme*. doi: 10.5821/qru.9552
- Granados, J. A. T. (1998). La reducción del tráfico de automóviles : una política urgente de promoción de la salud 1. , *3*, 137-151.
- GS-FDFA, G. S. (2019). *Ciudades suizas: Cambiando el hormigón por el verde*.
- Guerra, X. (2020). *Movilidad sostenible*.
- Gómez, C. (2017). Objetivos de desarrollo sostenible (ods): una revisión crítica. *Panorama*, *140*, 107-118. Descargado de <http://www.revistapapeles.es/datos/portada/ODS-revision-critica-C.Gomez.pdf>
- Hernández, A. (2000). Barrios y equipamientos públicos, esencia del proyecto democrático de la ciudad. *Documentación Social*, *119*, 79-94. Descargado de <http://oa.upm.es/14232/>
- Hernández, S. (2016). El periurbano, un espacio estratégico de oportunidad. *Revista Bibliográfica De Geografía Y Ciencias Sociales*, *21*, 1-21. Descargado de <http://go.gl/hW34A6>

- Herranz, P. R., Porqueres, S. G., y Aineto, A. P. (2020). *La ciudad estratificada. el caso de lausanne. the layered city. the case of lausanne.*
- Inés, S. (2009). Vivienda, movilidad y urbanismo para la igualdad en la diversidad: ciudades, género y dependencia. *ciudad y territorio Estudios Territoriales*, 581-587.
- Janeth, D., y Zhicay, P. (2010). *Análisis geográfico, histórico y toponímico de las parroquias de baños y sayausí.*
- Lardiés, B. R. (2017). Reseña de ciudades amigables. En (Vol. 56, p. 371-374).
- Lavadinho, S. (2014). *DinÁmicas de proximidad en la ciudad: Ideas para la transformación urbana nearness dynamics in the city: Ideas for urban change .*
- Lopes, A. M., Healy, S., Power, E., Crabtree, L., y Gibson, K. (2018). Infrastructures of care: Opening up “home” as commons in a hot city. *Human Ecology Review*, 24, 41-59. doi: 10.22459/HER.24.02.2018.03
- Maquetaci, F., Idea, A. A., Ruiz, B., Commons, C., By, C. C., Commons, C., y By, C. C. (2021). A pie o en bici . perspectivas y experiencias en torno a la movilidad activa borja ruiz - apilánez y eloy solís ( eds .) ediciones de la universidad de castilla - la mancha.
- Marañon, B. (2001). El anillo verde de vitoma-gasteiz.
- Martínez, M., y Cormenzana, B. (2018). *Proyecto simue sistema de informaciÓn y modelizaciÓn del urbanismo ecosistÉmico* (FYCMA ed., Vol. 10).
- Miralles, C., y Marquet, O. (2013, 1). *Dinámicas de proximidad en ciudades multifuncionales.*
- Montangero, G. (2020). *Historia y casco antiguo de lausana, cantón de vaud, suiza.*
- Morant, M. V. (2015). *Urbanismo ecosistémico. caso práctico .*
- Moreno, C. (2019). *La ciudad del cuarto de hora: por un urbanismo de proximidad.* Descargado de <https://la.network/la-ciudad-del-cuarto-de-hora-por-un-urbanismo-de-proximidad/>
- Norgués, N. (2020, 10). *La importancia de la infraestructura de cuidado.*
- Novillo, M. A. (2010). Estudio histórico y cultural de cuenca en el siglo xx (1920-1980), a partir de la producción literaria de g.h. mata. *Universidad de Cuenca*, 1-162. Descargado de <http://dspace.ucuenca.edu.ec/handle/123456789/1937>
- Nulti, P. (2019). *Actualización del plan de desarrollo y ordenamiento territorial de la parroquia rural nulti, cantón cuenca, provincia del azuay.*
- Obregón, R. (2021, 7). *Urbanismo de proximidad, ¿sabe en qué consiste este modelo que crece en colombia?*
- Ortíz, J., y Vieyra, A. (2018). *Procesos periurbanos .:*


- Patiño, S. (2014). *Parroquia baños*.
- Pautassi, L. C. (2016). Del “boom” del cuidado al ejercicio de derechos. *Sur* 24, 13, 35-42.
- pesca y alimentación Ministerio de agricultura. (1998). Equipamientos en el mundo rural. , 379-399.
- Peña, F. (2017). *Las precursoras de la proximidad: Genealogía feminista de la ciudad de los 15'* .
- Puebla, G. (2009). Caracterización del periurbano en países centrales y periféricos a través de cuatro autores. breve recopilación y análisis bibliográfico. *Breves contribuciones del I.E.G - Tucumán - Argentina*, 21, 135-155. Descargado de [http://170.210.214.12/rev/ieg/ieg\\_21/Breves21\\_periurbano\\_puebla.pdf](http://170.210.214.12/rev/ieg/ieg_21/Breves21_periurbano_puebla.pdf)
- Ramón, A. M., y Loja, L. E. (2015). Pdot de la parroquia baños. , 486.
- Rojas, C., Martínez, M., la Fuente, H. D., Schäfer, A., Aguilera, F., Fuentes, G., ... Carrasco, J. (2019). Accesibilidad a equipamientos según movilidad y modos de transporte en una ciudad media , los Ángeles , chile [ en ] accessibility to equipment according to mobility and modes of transport in an average city , los angeles , chile [ fr ] accessibilité à l. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 39, 177-200. Descargado de <http://dx.doi.org/10.5209/AGUC.64682>
- Rueda, S. (2016, 11). *La supermanzana, nueva célula urbana para la construcción de un nuevo modelo funcional y urbanístico de barcelona*.
- Rueda, S. (2017). Un nuevo urbanismo para abordar los retos de la sociedad actual.
- Rueda, S. (2019). *El urbanismo ecosistémico* (Vol. LI). Descargado de <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pub->
- Rueda, S. (2020, 12). *Regenerando el plan cerdá de la manzana de cerdá a la supermanzana de urbanismo ecosistémico*.
- Rueda, S., Cuchi, A., Brrau, L., y cáceres, R. D. (2012). *El urbanismo ecológico su aplicación en el diseño de un ecobarrio en figueras autoría: Rueda*, (Agència d'Ecologia ed.).
- Sanchez, C. (2022). *Misicata se expande a un ritmo acelerado*.
- Sansão, F. A., y Espósito, G. F. (2021). *Una ciudad saludable a 15 minutos del hogar*.
- Sola, M. (1995). *Territorio sin modelo*.
- Suárez, C. (2018). *El concepto de borde a partir de los factores de formación. una propuesta de taxonomía en manizales, colombia* . Descargado de [http://www.ucm.edu.co/wp-content/uploads/2018/11/concepto\\_borde.pdf](http://www.ucm.edu.co/wp-content/uploads/2018/11/concepto_borde.pdf)

- Sánchez, F. J. G. (2019). Planeamiento urbanístico y cambio climático: la infraestructura verde como estrategia de adaptación.  
doi: 10.20868/ciur.2018.122
- UNSTUDIO. (2020). Futuros esenciales ( 5 ): Infraestructuras de atención. , 2020.
- Vasco, C. T., Bernal, V. V., y Soto, A. N. (2005). El borde como espacio articulador de la ciudad actual y su entorno. *Revista de Ingenierías Universidad de Medellín*, 4, 55-65.
- Vilela, C. (2021). *Influencia del urbanismo ecosistémico para el desarrollo rural del centro poblado el cucho, sullana 2021* .
- Zhao, P., Chapman, R., Randal, E., Howden-Chapman, P., Yigitcanlar, T., Dur, F., ... Tobalina, I. C. (2017). Fascículo provincial azuay. *Sustainability (Switzerland)*, 7, 2873. Descargado de <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/wp-content/descargas/Manu-lateral/Resultados-provinciales/guayas.pdf><http://repositorio.ug.edu.ec/handle/redug/26651>[file:///C:/Users/usuario/Documents/PS0315\\_16.pdf](file:///C:/Users/usuario/Documents/PS0315_16.pdf)<http://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-Spanis>
- Ángela María Franco, C., y Zabala, C. S. K. (2012). Los equipamientos urbanos como instrumentos para la construcción de ciudad y ciudadanía. (spanish). *Urban facilities as instruments to build city and citizenship. (English)*, 10-21. Descargado de <http://ezproxy.eafit.edu.co/login?url=http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=fua&AN=90616089&lang=es&site=eds-live>

**1. Emplazamiento general.**

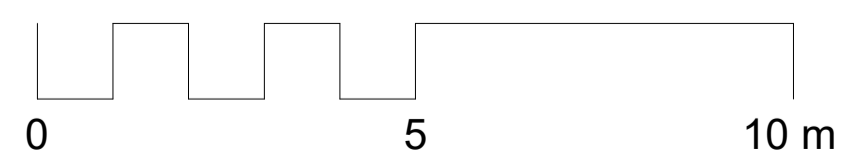
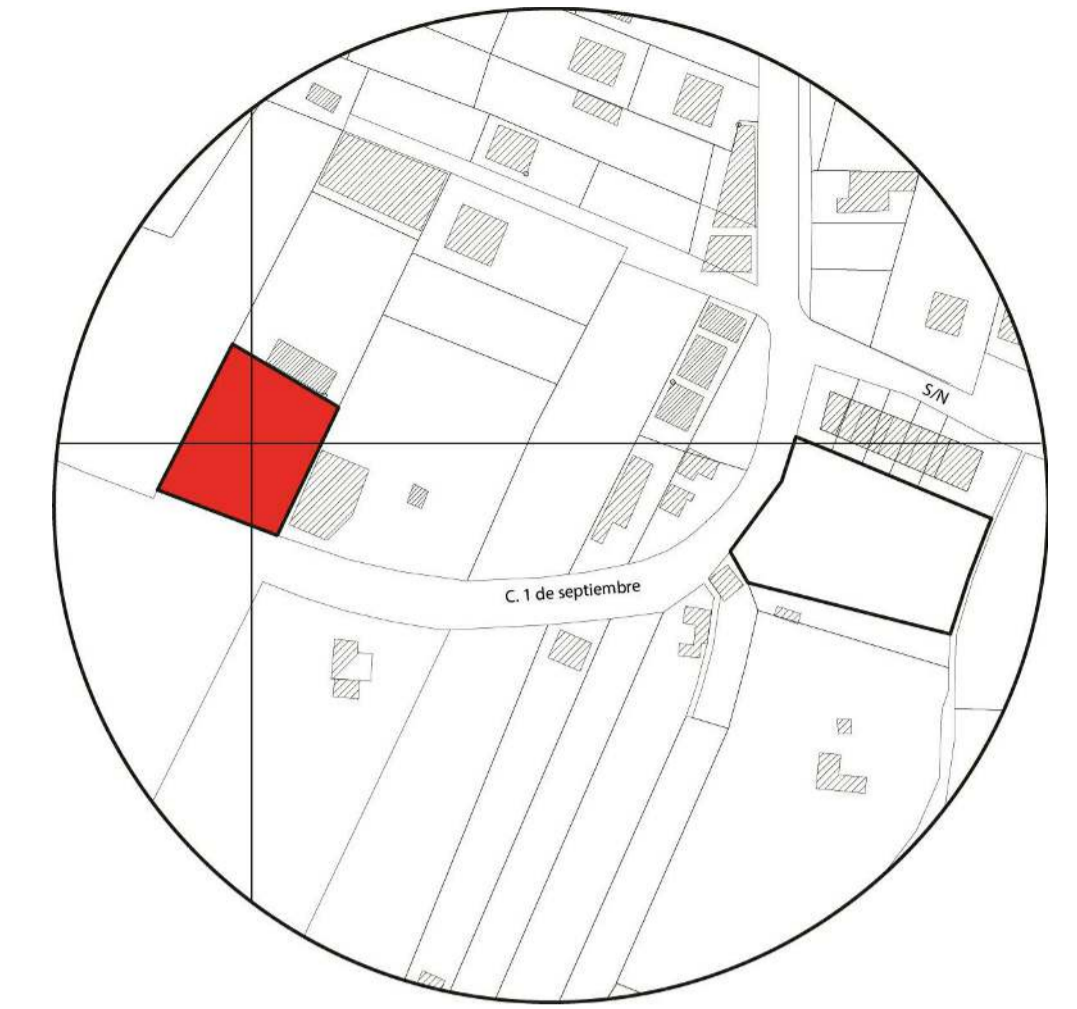
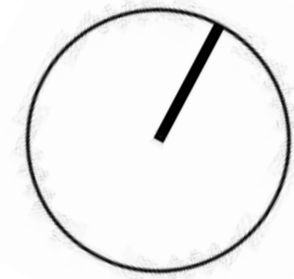


EMPLAZAMIENTO GENERAL  
ESC: 1:350

ESC:	1:350	UCACUE
 <b>Universidad Católica de Cuenca</b>	DIS:	P.S / M.H
	DIB:	P.S / M.H
	REV:	ARQ. G.M.A.V
		PEDRO SARMENTO MATEO HEREDIA
Contiene: Emplazamiento general, Ubicación del proyecto, propuesta vial		ABRIL 2023
		LAMINA 1/8

---

## 2. Parqueadero



ESTACIONAMIENTO  
ESC: 1:100

SIMBOLOGIA

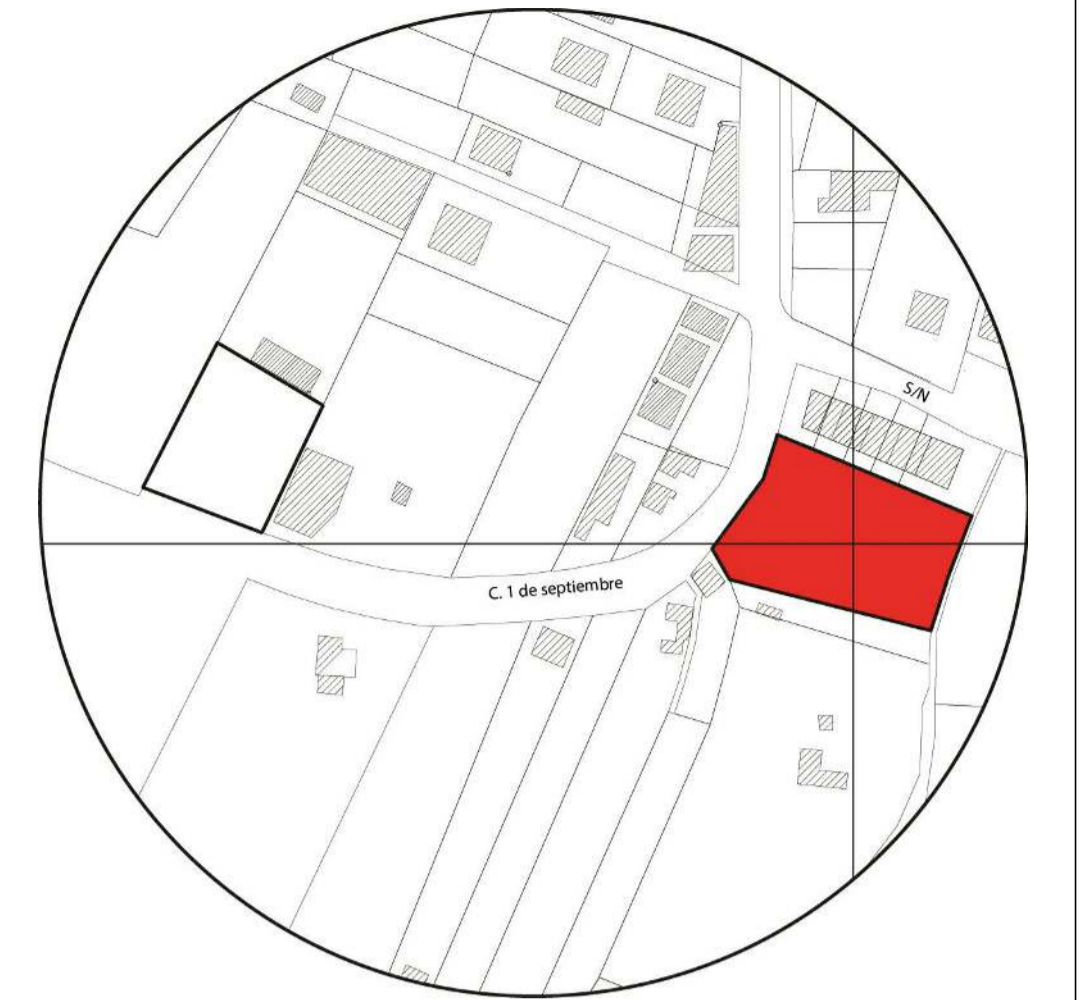
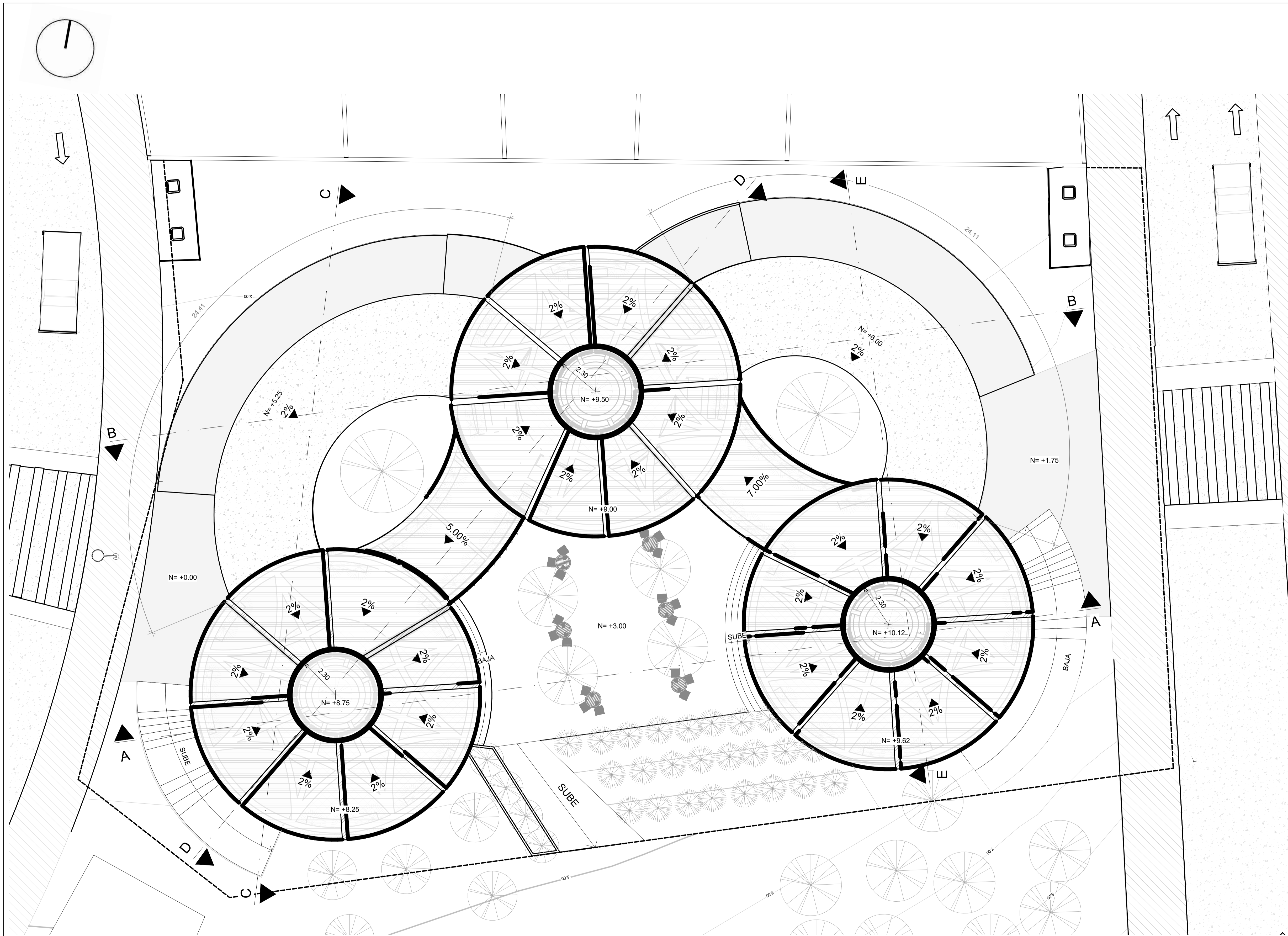
	Linderos Parcela	
	Espacio para personas con discapacidad	
		Dirección Vial
	Acera / Concreto Pigmentado	
	Asfalto	
	Losa de Hormigón	
	Césped	

ESC:	1:100	UCACUE
DIS:	P.S / M.H	
DIB:	P.S / M.H	
REV:	ARQ. G.M.A.V	
<p>Universidad Católica de Cuenca</p>		PEDRO SARMENTO MATEO HEREDIA

Contiene: Planta de estacionamiento, ubicación de la parcela, cuadro de materiales		ABRIL	2023
		LAMINA	2/8

---

### **3. Planta de cubierta**



**SIMBOLOGIA**

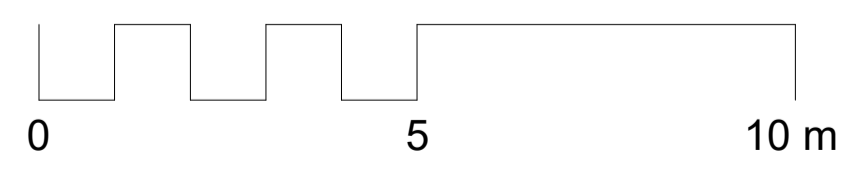
	Linderos Parcela
	Línea de Corte
	Dirección Vial
	Acera / Concreto Pigmentado
	Asfalto
	Policarbonato 10 mm
	Losa de Hormigón
	Losa de Hormigón Texturado
	Césped
	Vigas y Columnas de Acero
	Adocreto
	Laminas de aluminio

ESC:	1:100	UCACUE
DIS:	P.S / M.H	
DIB:	P.S / M.H	
REV:	ARQ. G.M.A.V	



PEDRO SARMENTO  
MATEO HEREDIA

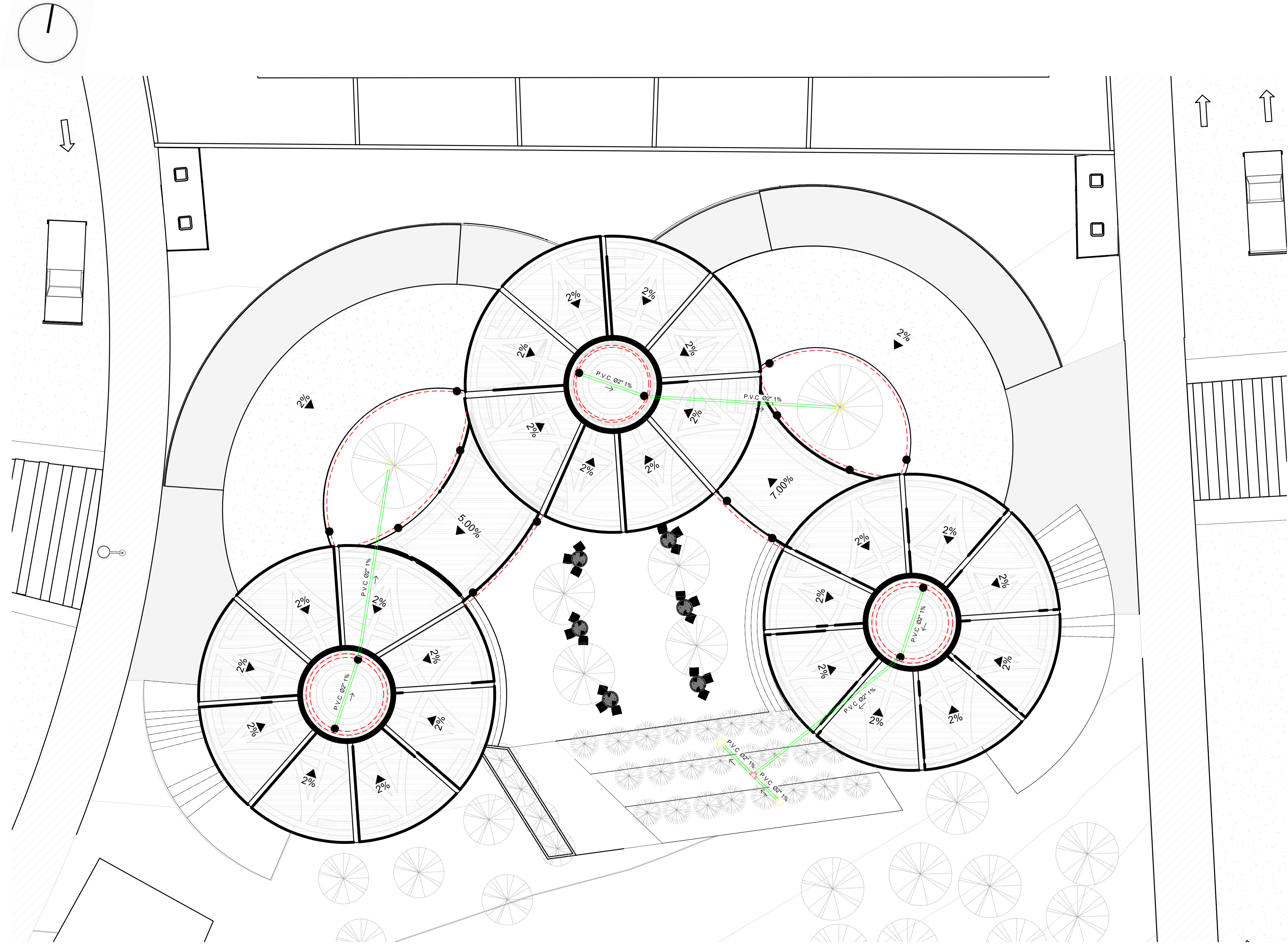
PLANTA DE CUBIERTAS  
ESC: 1:100



Contiene: Planta de cubierta, cuadro de matriales, ubicación de la parcela	ABRIL	2023
	LAMINA	3/8

---

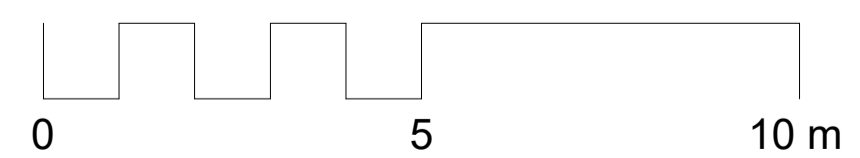
## 4. Planta de evacuación aguas lluvia



Nota: Mediante la ayuda de los jardines de lluvia que se encuentran en la mitad de las plataformas del mercado ocasional y de los espacios multifuncionales, permite que las aguas pluviales ingresen a la zona de la vegetación donde es parcialmente absorbida, después es almacenada en una zona de piedras donde se filtra hacia el terreno; con el exceso se drena mediante tuberías de P.V.C de 2" hacia otros jardines donde bañaran al resto de vegetación/cultivos.

SIMBOLOGIA	
	Bajada Agua Pluvial
	Canaleta de agua pluvial
	Fin de la tubería de PVC de 2"
	Tubería de PVC de 2" con pendiente de 1%
	Codo TEE de diametro segun la tubería
	Codo a 45° con diametro segun la tubería
	Acera / Concreto Pigmentado
	Asfalto
	Policarbonato 10 mm
	Losa de Hormigón
	Adocreto Camineras
	Laminas de aluminio

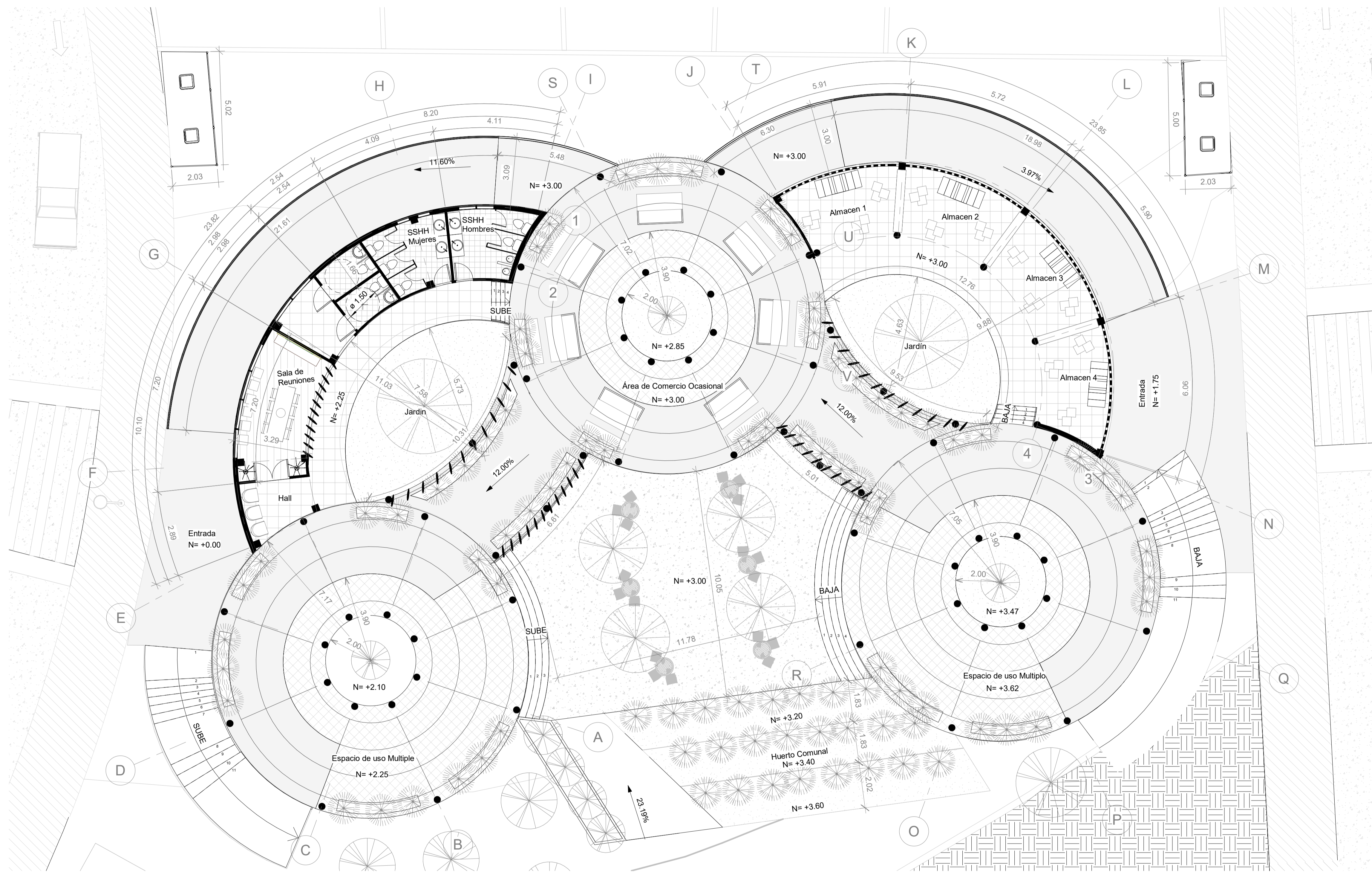
PLANTA DE EVACUACIÓN DE AGUAS-LLUVIAS  
ESC: 1:100



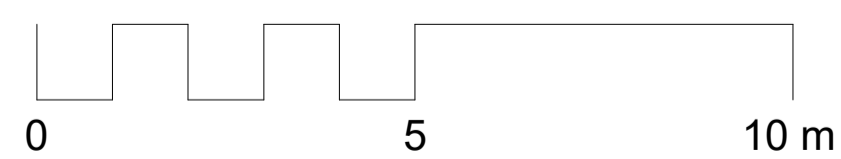
	ESC: 1:100	UCACUE
		DIS: P.S / M.H
		DIB: P.S / M.H
	REV: ARQ. G.M.A.V	
		PEDRO SARMIENTO MATEO HEREDIA
Contiene:Planta de evacuación de aguas-lluvias, Cuadro de materiales	ABRIL 2023	LAMINA 4/8

---

## 5. Planta general



PLANTA GENERAL  
ESC: 1:100



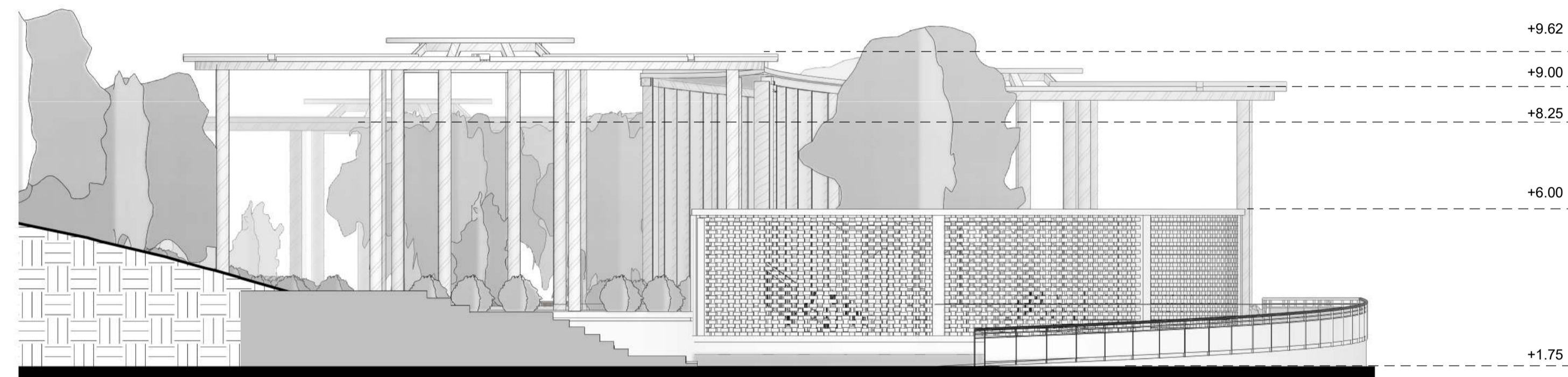
SIMBOLOGIA	
	Linderos Parcela
	Baños para persona con discapacidad
	Dirección Vial
	Radio de giro para silla de ruedas con diámetro de 1.50 m
	Acera / Concreto Pigmentado
	Asfalto
	Losa de Hormigón
	Losa de Hormigón Texturado
	Césped
	Piso Flotante
	Adocreto Camineras
	Ceramica 50x50
	Adocreto
	Corte del terreno
ESC: 1:100	UCACUE
	DIS: P.S / M.H
	DIB: P.S / M.H
	REV: ARQ. G.M.A.V
PEDRO SARMIENTO MATEO HEREDIA	ABRIL 2023
	LAMINA 5/8
Contiene: Planta general y cuadro de materiales	

---

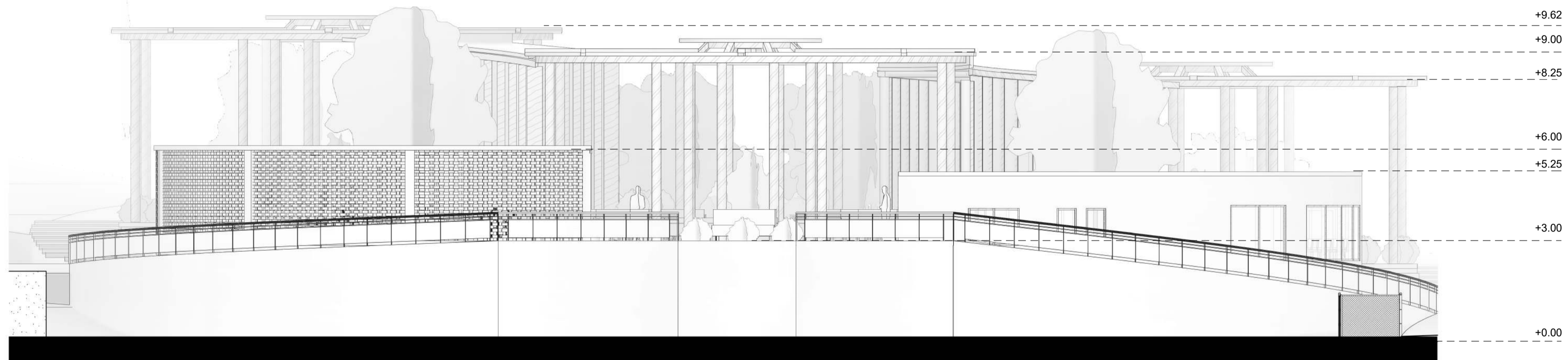
## 6. Elevaciones



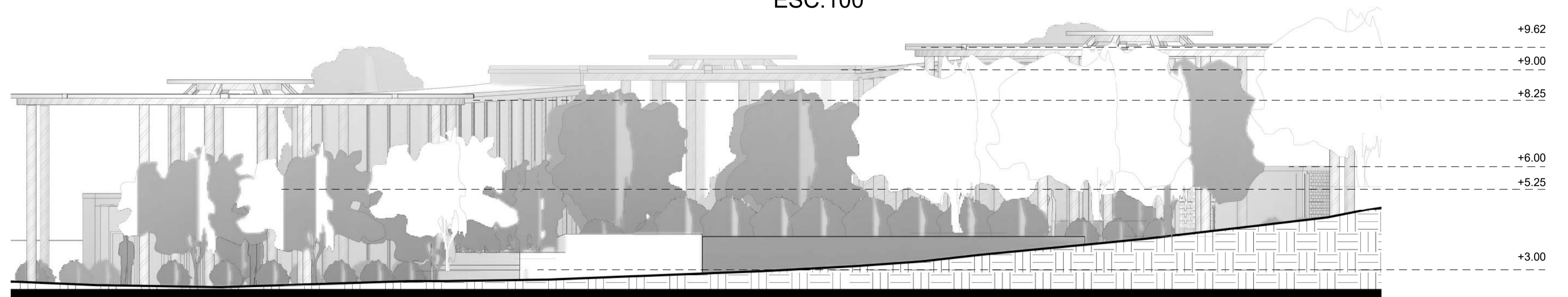
ELEBACIÓN FRONTAL  
ESC:100



ELEBACIÓN POSTERIOR  
ESC:100



ELEBACIÓN LATERAL IZQUIERDA  
ESC:100



ELEBACIÓN LATERAL DERECHA  
ESC:100

SIMBOLOGIA

	Polycarbonato 10 mm
	Columnas y vigas de acero
	Lamas de madera
	Vigas de Madera
	Corte terreno

ESC: 1:100 UCACUE

DIS: P.S / M.H  
DIB: P.S / M.H  
REV: ARQ. G.M.A.V

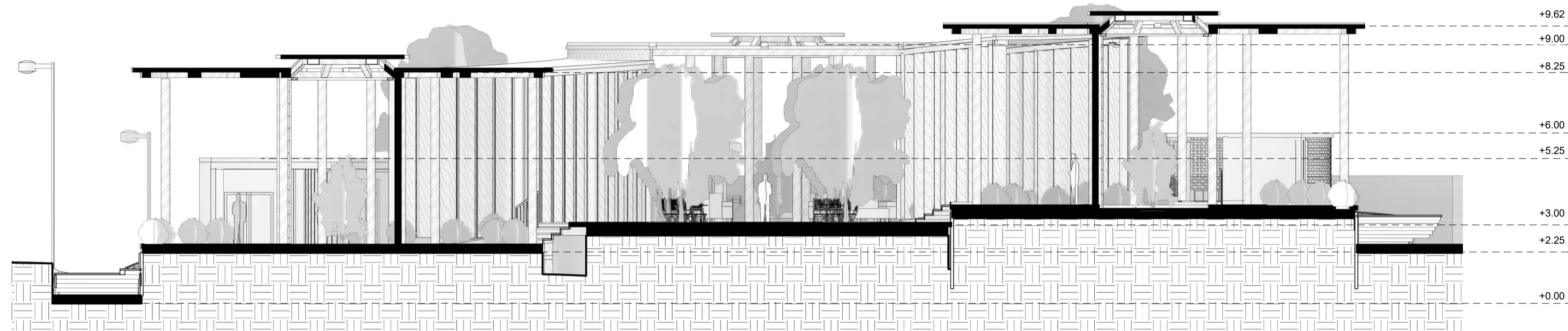


Contiene: Elebación Frontal, Elebación Posterior, Elebación Lateral Derecha, Elebación Lateral Izquierda, cuadro de materiales

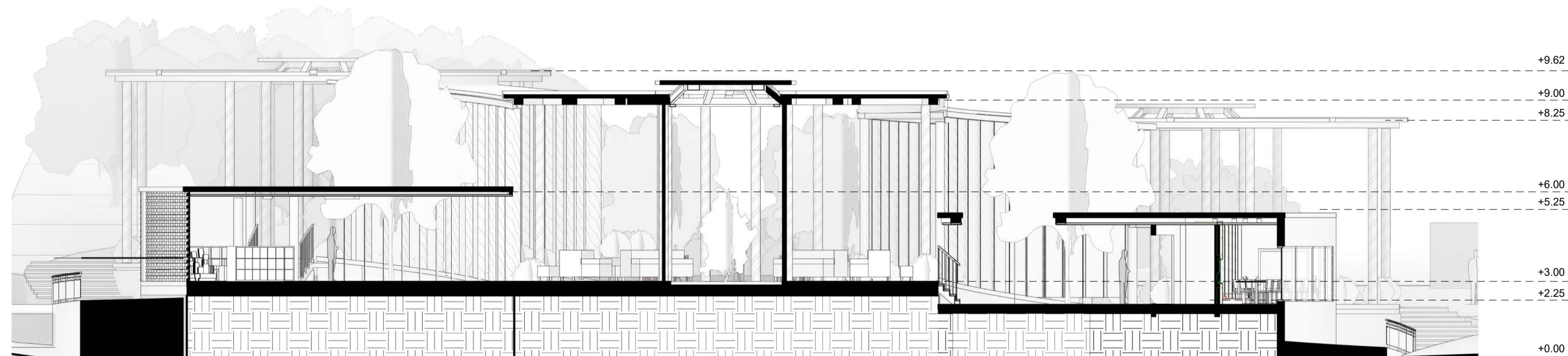
ABRIL 2023  
LAMINA 6/8

---

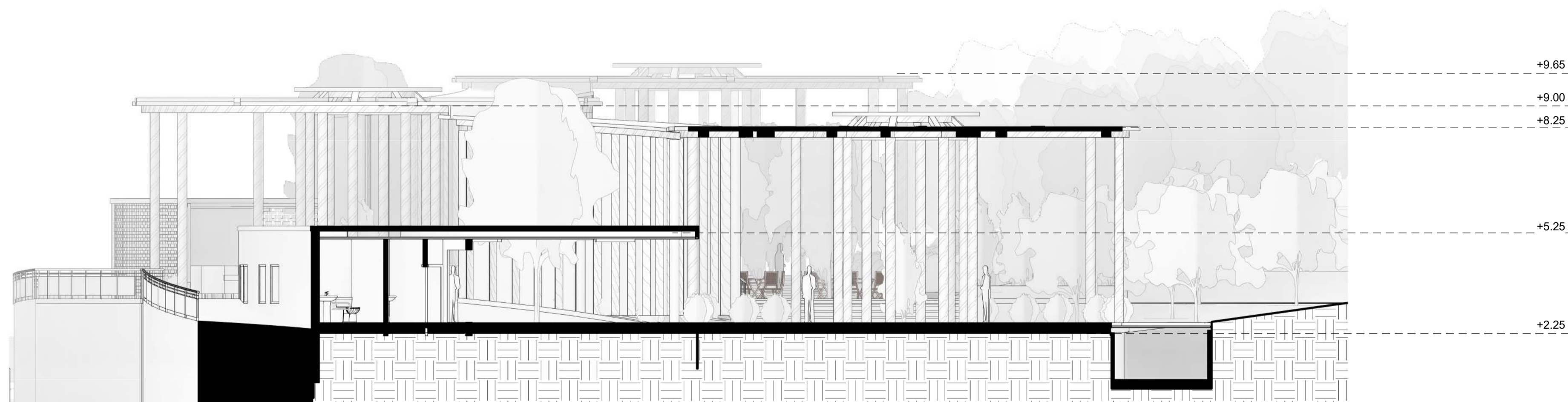
## 7. Secciones a-a, b-b y c-c



CORTE A-A  
ESC: 1:100



CORTE B-B  
ESC: 1:100



CORTE C-C  
ESC: 1:100

SIMBOLOGIA

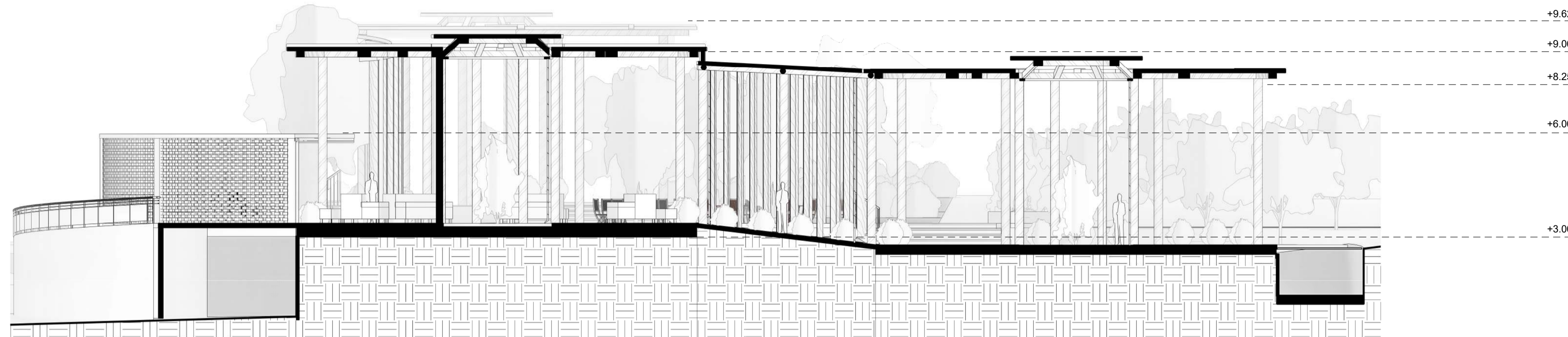
	Polycarbonato 10 mm
	Columnas y vigas de acero
	Lamas de madera
	Vigas de Madera
	Corte terreno

ESC:	1:100	UCACUE
DIS:	P.S / M.H	
DIB:	P.S / M.H	
REV:	ARQ. G.M.A.V	
		PEDRO SARMIENTO MATEO HEREDIA

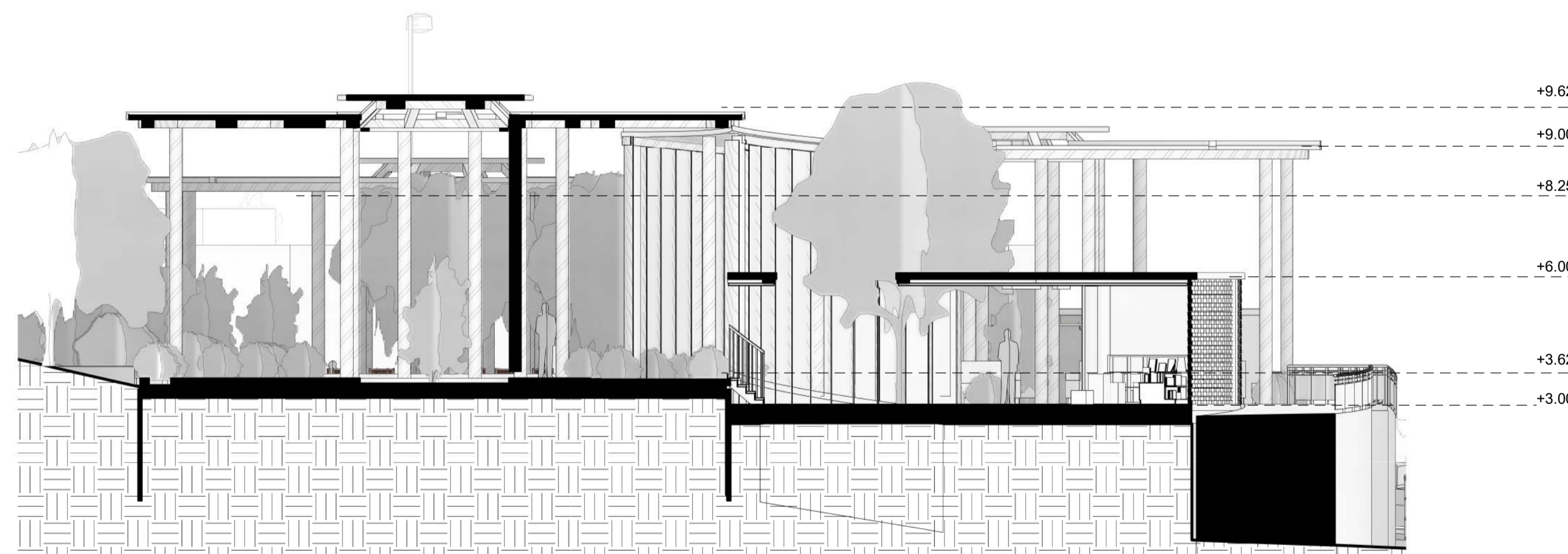
Contiene: CORTE A-A, CORTE B-B, CORTE C-C, Cuadro de materiales		ABRIL	2023
		LAMINA	7/8

---

## 8. Secciones d-d y e-e



CORTE D-D  
ESC: 1:100



CORTE E-E  
ESC: 1:100

SIMBOLOGIA

	Polycarbonato 10 mm
	Columnas y vigas de acero
	Lamas de madera
	Vigas de Madera
	Corte terreno

ESC: 1:100 UCACUE

DIS: P.S / M.H  
DIB: P.S / M.H  
REV: ARQ. G.M.A.V



PEDRO SARMIENTO  
MATEO HEREDIA

Contiene: CORTE D-D,  
CORTE E-E, Cuadro de  
materiales

ABRIL 2023

LAMINA 8/8

## AUTORIZACION DE PUBLICACION EN EL REPOSITORIO INSTITUCIONAL

Nosotros, **Mateo Jose Heredia Zabala y Pedro Xavier Sarmiento Capelo** portadore(a)s de las cédulas de ciudadanía N.º 0107595134 y 0104666755. En calidad de autores y titulares de los derechos patrimoniales del trabajo de titulación **“Urbanismo ecosistémico como estrategia para la intervención urbano arquitectónico en Misicata”** 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, **8 de junio de 2023**

F:   
Mateo Jose Heredia Zabala  
0107595134

F:   
Pedro Xavier Sarmiento Capelo  
0104666755