



UNIVERSIDAD
CATÓLICA
DE CUENCA

UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA

Comunidad Educativa al Servicio del Pueblo

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

CARRERA DE ARQUITECTURA

**ANTEPROYECTO DE REGENERACIÓN URBANA PARA
LA REDUCCIÓN DE LA PERCEPCIÓN DE
INSEGURIDAD EN LA CALLE ANTONIO VEGA MUÑOZ**

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

**AUTOR: MAYCOLL ROLANDO SARANGO PAQUI
FERNANDA PAULINA INGA RAMÓN**

DIRECTOR: ARQ. CRISTIAN EDUARDO PEÑAFIEL ORTEGA

CUENCA - ECUADOR

2024

DIOS, PATRIA, CULTURA Y DESARROLLO



UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA

Comunidad Educativa al Servicio del Pueblo

**UNIDAD ACADÉMICA DE INGENIERÍA INDUSTRIA
Y CONSTRUCCIÓN**

CARRERA DE ARQUITECTURA

**ANTEPROYECTO DE REGENERACIÓN URBANA PARA LA REDUCCIÓN DE
LA PERCEPCIÓN DE INSEGURIDAD EN LA CALLE ANTONIO VEGA MUÑOZ**

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

**AUTORES: MAYCOLL ROLANDO SARANGO PAQUI Y FERNANDA
PAULINA INGA RAMÓN**

DIRECTOR: ARQ. CRISTIAN EDUARDO PEÑAFIEL ORTEGA

CUENCA - ECUADOR

2024

DIOS, PATRIA, CULTURA Y DESARROLLO

DECLARATORIA DE AUTORIA Y RESPONSABILIDAD

Fernanda Paulina Inga Ramón y **Maycoll Rolando Sarango Paqui** portadore(a)s de las cédulas de ciudadanía N° **0106480866** y **1150621033**. Declaramos ser autore(a)s de la obra: **“Anteproyecto de regeneración urbana para la reducción de la percepción de inseguridad en la calle Antonio Vega Muñoz”**, 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, **19 de febrero de 2023**

F:

Fernanda Paulina Inga Ramón

0106480866

F:

Maycoll Rolando Sarango Paqui

1150621033

CERTIFICACIÓN

Certifico que el presente trabajo fue desarrollado por el Sr. Maycoll Rolando Sarango Paqui y la Srta. Fernanda Paulina Inga Ramón, bajo mi supervisión.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Cristian Eduardo Peñafiel Ortega', written over a horizontal line.

Cristian Eduardo Peñafiel Ortega

DIRECTOR

DEDICATORIA

Dedico este trabajo a Dios quien ha sido un eje fundamental en mi vida, ha sido mi roca, mi refugio y me ha dado la fuerza para estar donde estoy ahora, a quién le confío mi hoy y mi mañana. También dedico este trabajo a mi madre, mis hermanos y mis abuelos quienes me han enseñado a perseverar en mis proyectos, confiar en mí misma y sobre todo me han apoyado en todo momento, gracias por todo su sacrificio y por su amor, los amo.

Fernanda Inga

Con profundo amor y gratitud dedico esta tesis a mi querido hijo Tarik, la inspiración detrás de cada esfuerzo, tu permanente motivación han sido mi mayor impulso a lo largo de este viaje académico. A mis queridos padres, quienes con su apoyo infinito y sacrificio constante han sido la base sólida sobre la cual construí mi carrera. Su dedicación y valores han guiado cada paso de mi vida, convirtiéndose en la brújula que me ha orientado hacia el logro de mis metas. Este trabajo no solo representa mi esfuerzo y dedicación, sino también el fruto de su amor y apoyo constante.

Maycoll Sarango

AGRADECIMIENTOS

Expresamos nuestro sincero agradecimiento al arquitecto Cristian Peñafiel por su compromiso durante el período en que llevamos a cabo nuestro trabajo de titulación. Así mismo, extendemos nuestra gratitud al arquitecto Julio Pintado, quien amablemente se puso a disposición para resolver las dudas que surgieron durante la realización de nuestro proyecto.

Además, deseamos expresar nuestro reconocimiento a las personas que colaboraron activamente en nuestra investigación, en especial al Arq. Felipe Manosalvas, actualmente director de áreas históricas y patrimoniales, así como a los comerciantes que participaron en este proceso. También queremos agradecer a los distinguidos docentes que nos han acompañado tanto en la etapa de titulación como a lo largo de nuestra trayectoria académica, a nuestros compañeros y amigos quienes han hecho de esta etapa una de las mejores, gracias por todas esas risas que hemos compartido.

RESUMEN

La inseguridad en el espacio público del sector Zorropamba, comúnmente conocido como el sector de la 9 de Octubre, lo cataloga como uno de los lugares más inseguros en el centro histórico de Cuenca. Esta situación genera percepción de inseguridad debido a la actividad comercial informal, afectando la imagen urbana. Es crucial intervenir este lugar para organizar el espacio de los comerciantes, evitando escenarios propicios para robos y reduciendo la sensación de inseguridad. La intervención no solo beneficia la seguridad, sino también mejora la imagen urbana, la circulación peatonal y vehicular, así como los flujos comerciales e interacciones sociales. Se propone un anteproyecto de regeneración urbana específico para la calle Antonio Vega Muñoz. Para ello, se realizó un estudio bibliográfico sobre regeneración urbana, análisis de referentes y diagnóstico estratégico para comprender la problemática y oportunidades. Se aplicaron estrategias identificadas y un estudio mediante encuestas con metodología de bola de nieve. Como resultado, se propone un diseño basado en una barra multiusos que origina puestos de venta, mobiliario y vegetación, ordenando el espacio de manera eficiente.

Palabras clave: Espacio público, percepción de inseguridad, regeneración urbana, comercio informal.

ABSTRACT

The Zorropamba sector, commonly known as the '9 de Octubre', is classified as one of the most insecure places in the historic center of Cuenca. This situation generates a perception of insecurity due to informal commerce, affecting the urban image. It is crucial to intervene in this place and organize the space for merchants, avoiding theft scenarios and reducing the sense of insecurity. The intervention not only benefits security but also improves the urban image, pedestrian and vehicular circulation, commercial flows, and social interactions. A specific urban regeneration project is proposed for Antonio Vega Muñoz Street. Therefore, a literature study on urban regeneration, reference analysis, and strategic diagnosis was conducted to understand the problems and opportunities. Identified strategies and a survey study were applied using the Snowball Methodology. As a result, a design was proposed based on a multipurpose bar that creates stalls, furniture, and vegetation, efficiently arranging the space.

Keywords: public space, insecurity perceptions, urban regeneration, informal commerce

ÍNDICE DE CONTENIDOS

DECLARATORIA DE AUTORIA Y RESPONSABILIDAD	I
CERTIFICACIÓN	II
DEDICATORIA	III
AGRADECIMIENTOS	IV
RESUMEN	V
ABSTRACT	XVII
LISTA DE FIGURAS	X
LISTA DE TABLAS	XIII
LISTA DE ANEXOS	XVII

I INTRODUCCIÓN - 4 -

1.1	Problema de investigación	- 4 -
1.2	Justificación de la investigación	- 5 -
1.3	Objetivos	- 6 -
1.4	Metodología	- 7 -
1.4.1	<i>Etapa 1: Marco teórico conceptual</i>	- 7 -
1.4.2	<i>Etapa 2: Diagnóstico estratégico actual</i>	- 7 -
1.4.3	<i>Etapa 3: Propuesta de diseño urbano.</i>	- 7 -

II CAPÍTULO - 9 -

2. REVISIÓN DE LITERATURA - 10

-2.1	El espacio público	- 10 -
2.1.1	<i>Definición de espacio público.</i>	- 10 -
2.1.2	<i>Tipos de espacio público.</i>	- 11 -
2.1.3	<i>Espacio público en áreas históricas.</i>	- 16 -
2.1.4	<i>Criterios para garantizar la calidad de un espacio público.</i>	- 17 -
2.1.5	<i>Regeneración urbana en áreas históricas.</i>	- 20 -
2.2	La imagen urbana	- 20 -
2.2.1	<i>Imagen urbana en áreas históricas.</i>	- 20 -
2.2.2	<i>La morfología urbana.</i>	- 23 -
2.2.3	<i>La imagen urbana y su relación con el espacio público.</i>	- 23 -
2.2.4	<i>Afectaciones a la imagen urbana.</i>	- 24 -
2.2.5	<i>Comerciantes informales y su impacto en la imagen urbana.</i>	- 24 -
2.3	La percepción de la inseguridad en el espacio público	- 25 -
2.3.1	<i>Definición de seguridad e inseguridad en el espacio público.</i>	- 25 -
2.3.2	<i>Teorías sobre la percepción de inseguridad en el espacio público.</i>	- 26 -

2.3.3 Factores que propician la percepción de inseguridad en el espacio público.	_____	- 27 -
2.4 Análisis de casos referentes	_____	- 28 -
2.4.1 Las Ramblas, Barcelona, España.	_____	- 30 -
2.4.2 Bulevar de Catia, Caracas, Venezuela.	_____	- 40 -
2.4.3 Tabla resumen.	_____	- 49 -
III CAPÍTULO	_____	- 53 -
3. DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO	_____	- 54 -
		-
3.1 Descripción del sitio	_____	- 54 -
3.2 Reseña histórica	_____	- 54 -
3.3 Factores socioeconómicos	_____	- 57 -
3.4 Caracterización de la imagen urbana del sitio	_____	- 62 -
3.4.1 Análisis del tramo 1.	_____	- 62 -
3.4.2 Análisis del tramo 2.	_____	- 65 -
3.4.3 Análisis del tramo 3.	_____	- 69 -
3.4.4 Análisis del tramo 4.	_____	- 72 -
3.4.5 Análisis del tramo 5.	_____	- 75 -
3.4.6 Análisis del tramo 6.	_____	- 78 -
3.4.7 Análisis del tramo 7.	_____	- 81 -
3.4.8 Análisis del tramo 8.	_____	- 84 -
3.4.9 Análisis del tramo 9.	_____	- 88 -
3.4.10 Tablas resumen.	_____	- 91 -
3.5 Movilidad y conectividad	_____	- 94 -
3.5.1 Jerarquización vial.	_____	- 94 -
3.5.2 Transporte público.	_____	- 95 -
3.5.3 Sentido de vías.	_____	- 100 -
3.6 Alumbrado público	_____	- 106 -
3.7 Usos de suelo	_____	- 107 -
3.8 Áreas verdes y vegetación	_____	- 109 -
3.9 Entrevistas	_____	- 112 -
3.10 Resumen de entrevistas	_____	- 113 -
3.11 Determinación de potencialidades y debilidades a través de la matriz FODA	_____	- 114 -
	_____	- 117 -
IV CAPÍTULO	_____	- 117 -
- 4. PROPUESTA	_____	- 118 -
		-

4.1	Estrategias de diseño	- 118 -
4.2	Idea conceptual.	- 119 -
4.3	Zonificación de espacios.	- 119 -
4.4	Diseño urbano	- 123 -
4.4.1	<i>Diseño de acera.</i>	- 123 -
4.4.2	<i>Diseño de zonas verdes.</i>	- 127 -
4.4.3	<i>Diseño de espacio de comercial.</i>	- 128 -
4.4.4	<i>Diseño de espacio para sentarse.</i>	- 133 -
4.4.5	<i>Iluminación.</i>	- 134 -
4.4.6	<i>Plantas.</i>	- 136 -
4.4.7	<i>Elevaciones.</i>	- 142 -
4.4.8	<i>Secciones.</i>	- 148 -
4.4.9	<i>Detalles constructivos.</i>	- 153 -
4.4.10	<i>Renders de la propuesta</i>	- 161
-		
V	CAPÍTULO	- 170 -
5.	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	- 171 -
5.1	Conclusiones	-171-
5.2	Recomendaciones	- 172 -
		- 181 -
	REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	- 174 -
	ANEXOS	- 179 -

LISTA DE FIGURAS

Figura 2.1	Paseos peatonales _____	- 10 -
Figura 2.2	Plaza Seregni, Montevideo. _____	- 11 -
Figura 2.3	Plaza San Francisco, Cuenca, Ecuador. _____	- 12 -
Figura 2.4	Plazoleta Cruz del Vado, Cuenca, Ecuador. _____	- 12 -
Figura 2.5	Parque Calderón, Cuenca, Ecuador. _____	- 12 -
Figura 2.60	Ubicación de las especies vegetales. _____	- 47 -
Figura 3.1	Localización del lugar de estudio _____	- 54 -
Figura 3.2	Identificación de la zona de Zorropamba en el mapa de Cuenca de 1822 _____	- 54 -
Figura 3.3	Mercado 9 de Octubre en 1943 _____	- 55 -
Figura 3.4	Comerciantes informales ocupando la Plaza cívica 9 de Octubre _____	- 56 -
Figura 3.5	Comerciantes informales ocupando la Plaza cívica 9 de Octubre _____	- 56 -
Figura 3.6	Mercado 9 de Octubre tras la intervención realizada por el arquitecto Boris Albornoz _ 57 -	- 57 -
Figura 3.7	Mercado 9 de Octubre en la actualidad. _____	- 57 -
Figura 3.8	Comerciantes informales en la Plaza cívica 9 de Octubre en la actualidad. _____	- 58 -
Figura 3.9	Comerciantes informales interrumpiendo la circulación en la calle Mariano Cueva en la actualidad. _____	- 58 -
Figura 3.10	Desorden provocado por los comerciantes informales en la calle Gaspar Sangurima. - 58 -	- 58 -
Figura 3.11	Identificación de comercios informales en la zona de estudio _____	- 59 -
Figura 3.12	Tipos de comercios informales existentes _____	- 60 -
Figura 3.13	Circulación en la calle Antonio Vega Muñoz. _____	- 61 -
Figura 3.14	Desechos que degradan la imagen urbana en la zona de estudio _____	- 61 -
Figura 3.15	Comerciantes ubicados en las aceras de la zona de estudio _____	- 61 -
Figura 3.16	Tramo 1 y su ubicación en el mapa. _____	- 62 -
Figura 3.17	Tramo 2 y su ubicación en el mapa. _____	- 65 -
Figura 3.18	Tramo 3 y su ubicación en el mapa. _____	- 69 -
Figura 3.19	Tramo 4 y su ubicación en el mapa. _____	- 72 -
Figura 3.20	Tramo 5 y su ubicación en el mapa. _____	- 75 -
Figura 3.21	Tramo 6 y su ubicación en el mapa. _____	- 78 -
Figura 3.22	Tramo 7 y su ubicación en el mapa. _____	- 81 -
Figura 3.23	Tramo 8 y su ubicación en el mapa. _____	- 84 -
Figura 3.24	Tramo 9 y su ubicación en el mapa. _____	- 88 -

Figura 3.25	Tramos existentes en el lugar de intervención y su ubicación en el plano. _____	- 91 -
Figura 3.26	Jerarquización vial _____	- 95 -
Figura 3.27	Ubicación de paradas de buses existentes _____	- 96 -
Figura 3.28	Conexiones con la ciudad a través del transporte público que pasa por la zona de estudio _____	- 97 -
Figura 3.29	Líneas de buses que pasan por la parada en la intersección de la calle Mariano Cueva y Antonio Vega Muñoz. _____	- 98 -
Figura 3.30	Líneas de buses que pasan por la parada en la intersección de la calle Manuel Vega y Antonio Vega Muñoz. _____	- 98 -
Figura 3.31	Sentido de vías _____	- 100 -
Figura 3.32	Sección vial de la calle Antonio Vega Muñoz. _____	- 102 -
Figura 3.33	Sección vial de la Av. Huayna Cápac. _____	- 103 -
Figura 3.34	Estacionamiento de vehículos en la Calle Mariano Cueva. _____	- 104 -
Figura 3.35	Sección vial de la Calle Mariano Cueva. _____	- 105 -
Figura 3.36	Sección vial de la calle Gaspar Sangurima. _____	- 106 -
Figura 3.37	Luminaria unilateral _____	- 106 -
Figura 3.38	Alumbrado público en la zona de estudio _____	- 107 -
Figura 3.39	Tipos de usos de suelo existentes en el tramo _____	- 109 -
Figura 3.40	Áreas verdes públicas y privadas _____	- 110 -
Figura 3.41	Diagrama de entrevistas con base a la metodología bola de nieve. _____	- 113 -
Figura 4.1	Idea conceptual _____	- 119 -
Figura 4.2	Diagrama del estado actual de la zona de estudio y sus dimensiones. _____	- 123 -
Figura 4.3	Diagrama de ampliación de vía y sus dimensiones. _____	- 123 -
Figura 4.4	Diagrama de ensanche de nodos. _____	- 124 -
Figura 4.5	Bandas de pavimento táctil. _____	- 125 -
Figura 4.6	Pasos peatonales y bandas de pavimento táctil iluminadas. _____	- 125 -
Figura 4.7	Diagrama de acceso de vehículos hacia las edificaciones existentes. _____	- 125 -
Figura 4.8	Diagrama de diseño lineal. _____	- 126 -
Figura 4.9	Materialidad propuesta en sendas peatonales y sendas vehiculares. _____	- 126 -
Figura 4.10	Diagrama de vegetación propuesta. _____	- 127 -
Figura 4.11	Ubicación de la vegetación propuesta. _____	- 127 -
Figura 4.12	Plataforma destinada para espacio de comercio. _____	- 129 -
Figura 4.13	Espacios para sentarse. _____	- 129 -
Figura 4.14	Diseño del módulo comercial con base a la trama propuesta. _____	- 130 -

Figura 4.15	Transparencia a través de columnas y a través de la materialidad aplicada.	_ - 130 -
Figura 4.16	Dimensiones del mobiliario comercial.	_____ - 130 -
Figura 4.17	Transparencia a través de la materialidad.	_____ - 131 -
Figura 4.18	Circulación propuesta.	_____ - 131 -
Figura 4.19	Vegetación propuesta en el mobiliario.	_____ - 132 -
Figura 4.20	Diagrama de sistema de autorriego propuesto.	_____ - 132 -
Figura 4.21	Diagrama de mobiliario urbano.	_____ - 133 -
Figura 4.22	Diagrama de parada de bus.	_____ - 134 -
Figura 4.23	Diagrama de mobiliario urbano.	_____ - 134 -
Figura 4.24	Diseño de luminaria peatonal.	_____ - 135 -
Figura 4.25	Iluminación peatonal.	_____ - 135 -
Figura 4.26	Mobiliario urbano multicolor en la noche.	_____ - 136 -

LISTA DE TABLAS

Tabla 2.1: Metodología de análisis de casos referentes con base a la propuesta por Kevin Lynch y Laura Gallardo. _____	- 29 -
Tabla 2.2: Área de espacio público en las Ramblas. _____	- 33 -
Tabla 2.3: Resumen de las estrategias que implementan cada uno de los referentes analizados con base a la metodología de análisis establecida. _____	- 49 -
Tabla 3.1: Tipos de implantación identificados en el tramo 1. _____	- 62 -
Tabla 3.2: Materiales identificados en paredes, cubierta, puertas y ventanas del tramo 1. ____	- 63 -
Tabla 3.3: Estilo arquitectónico predominante en el tramo 1 _____	- 63 -
Tabla 3.4: Características de diseño identificadas en el tramo 1. _____	- 63 -
Tabla 3.5: Pares semánticos que predominan en el tramo 1. _____	- 64 -
Tabla 3.6: Colores predominantes identificados en el tramo 1. _____	- 64 -
Tabla 3.7: Direccionalidad predominante en las edificaciones del tramo 1. _____	- 64 -
Tabla 3.8: Estado de la edificación con base al análisis de desgaste y corrosión en puertas, ventanas y paredes del tramo 1. _____	- 65 -
Tabla 3.9: Vegetación existente en el tramo 1. _____	- 65 -
Tabla 3.10: Tipos de implantación identificados en el tramo 2. _____	- 66 -
Tabla 3.11: Materiales identificados en paredes, cubierta, puertas y ventanas del tramo 2. ____	- 66 -
Tabla 3.12: Estilo arquitectónico predominante en el tramo 2. _____	- 66 -
Tabla 3.13: Características de diseño identificadas en el tramo 2. _____	- 67 -
Tabla 3.14: Pares semánticos que predominan en el tramo 2. _____	- 67 -
Tabla 3.15: Colores predominantes identificados en el tramo 2. _____	- 67 -
Tabla 3.16: Direccionalidad predominante en las edificaciones del tramo 2. _____	- 68 -
Tabla 3.17: Estado de la edificación con base al análisis de desgaste y corrosión en puertas, ventanas y paredes del tramo 2. _____	- 68 -
Tabla 3.18: Vegetación existente en el tramo 2. _____	- 68 -
Tabla 3.19: Tipos de implantación identificados en el tramo 3 _____	- 69 -
Tabla 3.20: Materiales identificados en paredes, cubierta, puertas y ventanas del tramo 3. ____	- 70 -
Tabla 3.21: Estilo arquitectónico predominante en el tramo 3 _____	- 70 -
Tabla 3.22: Características de diseño identificadas en el tramo 3. _____	- 70 -
Tabla 3.23: Pares semánticos que predominan en el tramo 3. _____	- 71 -
Tabla 3.24: Colores predominantes identificados en el tramo 3. _____	- 71 -
Tabla 3.25: Direccionalidad predominante en las edificaciones del tramo 3. _____	- 71 -
Tabla 3.26: Estado de la edificación con base al análisis de desgaste y corrosión en puertas, ventanas y paredes del tramo 3. _____	- 71 -

Tabla 3.27: Vegetación existente en el tramo 3.	_____	- 72 -
Tabla 3.28: Tipos de implantación identificados en el tramo 4.	_____	- 72 -
Tabla 3.29: Materiales identificados en paredes, cubierta, puertas y ventanas del tramo 4.	___	- 73 -
Tabla 3.30: Estilo arquitectónico predominante en el tramo 4.	_____	- 73 -
Tabla 3.31: Características de diseño identificadas en el tramo 4.	_____	- 73 -
Tabla 3.32: Pares semánticos que predominan en el tramo 4.	_____	- 73 -
Tabla 3.33: Colores predominantes identificados en el tramo 4.	_____	- 74 -
Tabla 3.34: Direccionalidad predominante en las edificaciones del tramo 4.	_____	- 74 -
Tabla 3.35: Estado de la edificación con base al análisis de desgaste y corrosión en puertas, ventanas y paredes del tramo 4.	_____	- 74 -
Tabla 3.36: Vegetación existente en el tramo 4.	_____	- 74 -
Tabla 3.37: Tipos de implantación identificados en el tramo 5.	_____	- 75 -
Tabla 3.38: Materiales identificados en paredes, cubierta, puertas y ventanas del tramo 5.	___	- 76 -
Tabla 3.39: Estilo arquitectónico predominante en el tramo 5.	_____	- 76 -
Tabla 3.40: Características de diseño identificadas en el tramo 5.	_____	- 76 -
Tabla 3.41: Pares semánticos que predominan en el tramo 5.	_____	- 76 -
Tabla 3.42: Colores predominantes identificados en el tramo 5.	_____	- 77 -
Tabla 3.43: Direccionalidad predominante en las edificaciones del tramo 5.	_____	- 77 -
Tabla 3.44: Estado de la edificación con base al análisis de desgaste y corrosión en puertas, ventanas y paredes del tramo 5.	_____	- 77 -
Tabla 3.45: Vegetación existente en el tramo 5.	_____	- 77 -
Tabla 3.46: Tipos de implantación identificados en el tramo 6.	_____	- 78 -
Tabla 3.47: Materiales identificados en paredes, cubierta, puertas y ventanas del tramo 6.	___	- 79 -
Tabla 3.48: Estilo arquitectónico predominante en el tramo 6.	_____	- 79 -
Tabla 3.49: Características de diseño identificadas en el tramo 6.	_____	- 79 -
Tabla 3.50: Pares semánticos que predominan en el tramo 6.	_____	- 80 -
Tabla 3.51: Colores predominantes identificados en el tramo 6.	_____	- 80 -
Tabla 3.52: Direccionalidad predominante en las edificaciones del tramo 6.	_____	- 80 -
Tabla 3.53: Estado de la edificación con base al análisis de desgaste y corrosión en puertas, ventanas y paredes del tramo 6.	_____	- 80 -
Tabla 3.54: Vegetación existente en el tramo 6.	_____	- 81 -
Tabla 3.55: Tipos de implantación identificados en el tramo 7.	_____	- 82 -
Tabla 3.56: Materiales identificados en paredes, cubierta, puertas y ventanas del tramo 7.	___	- 82 -
Tabla 3.57: Estilo arquitectónico predominante en el tramo 7.	_____	- 82 -

Tabla 3.58: Características de diseño identificadas en el tramo 7.	_____	- 83 -
Tabla 3.59: Pares semánticos que predominan en el tramo 7.	_____	- 83 -
Tabla 3.60: Colores predominantes identificados en el tramo 7.	_____	- 83 -
Tabla 3.61: Direccionalidad predominante en las edificaciones del tramo 7.	_____	- 83 -
Tabla 3.62: Estado de la edificación con base al análisis de desgaste y corrosión en puertas, ventanas y paredes del tramo 7.	_____	- 84 -
Tabla 3.63: Vegetación existente en el tramo 7.	_____	- 84 -
Tabla 3.64: Tipos de implantación identificados en el tramo 8.	_____	- 85 -
Tabla 3.65: Materiales identificados en paredes, cubierta, puertas y ventanas del tramo 8.	___	- 85 -
Tabla 3.66: Estilo arquitectónico predominante en el tramo 8.	_____	- 85 -
Tabla 3.67: Características de diseño identificadas en el tramo 8.	_____	- 86 -
Tabla 3.68: Pares semánticos que predominan en el tramo 8.	_____	- 86 -
Tabla 3.69: Colores predominantes identificados en el tramo 8.	_____	- 86 -
Tabla 3.70: Direccionalidad predominante en las edificaciones del tramo 8.	_____	- 87 -
Tabla 3.71: Estado de la edificación con base al análisis de desgaste y corrosión en puertas, ventanas y paredes del tramo 8.	_____	- 87 -
Tabla 3.72: Vegetación existente en el tramo 8.	_____	- 87 -
Tabla 3.73: Tipos de implantación identificados en el tramo 9.	_____	- 88 -
Tabla 3.74: Materiales identificados en paredes, cubierta, puertas y ventanas del tramo 9.	___	- 89 -
Tabla 3.75: Estilo arquitectónico predominante en el tramo 9.	_____	- 89 -
Tabla 3.76: Características de diseño identificadas en el tramo 9.	_____	- 89 -
Tabla 3.77: Pares semánticos que predominan en el tramo 9.	_____	- 90 -
Tabla 3.78: Colores predominantes identificados en el tramo 9.	_____	- 90 -
Tabla 3.79: Direccionalidad predominante en las edificaciones del tramo 9.	_____	- 90 -
Tabla 3.80: Estado de la edificación con base al análisis de desgaste y corrosión en puertas, ventanas y paredes del tramo 9.	_____	- 90 -
Tabla 3.81: Vegetación existente en el tramo 9.	_____	- 91 -
Tabla 3.82: Tipos de implantación identificados en los tramos analizados.	_____	- 92 -
Tabla 3.83: Materiales identificados que prevalecen en paredes, cubierta, puertas y ventanas de los tramos.	_____	- 92 -
Tabla 3.84: Estilo arquitectónico predominante en los tramos.	_____	- 92 -
Tabla 3.85: Características de diseño que prevalecen en los tramos.	_____	- 92 -
Tabla 3.86: Pares semánticos que predominan en los tramos	_____	- 93 -
Tabla 3.87: Colores predominantes identificados en los tramos.	_____	- 93 -

Tabla 3.88: Direccionalidad predominante en las edificaciones de los tramos. _____	- 93 -
Tabla 3.89: Estado que prevalece en las edificaciones con base al análisis de desgaste y corrosión en puertas, ventanas y paredes de los tramos. _____	- 94 -
Tabla 3.90: Vegetación existente en los tramos. _____	- 94 -
Tabla 3.91: Frecuencias de líneas de transporte público que pasan por la calle Antonio Vega Muñoz. _____	- 99 -
Tabla 3.92: Análisis de la calle Antonio Vega Muñoz. _____	- 101 -
Tabla 3.93: Análisis de la Av. Huayna Cápac. _____	- 102 -
Tabla 3.94: Análisis de la calle Mariano Cueva. _____	- 104 -
Tabla 3.95: Análisis de la calle Gaspar Sangurima. _____	- 105 -
Tabla 3.96: Usos de suelo predominantes en la zona de estudio. _____	- 108 -
Tabla 3.97: Especies vegetales existentes en las áreas verdes. _____	- 111 -
Tabla 3.98: Síntesis de las respuestas obtenidas con base a las preguntas realizadas para determinar posibles estrategias de diseño. _____	- 113 -
Tabla 3.99: Matriz de fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas, FODA. _____	- 114 -
Tabla 4.1: Estrategias de diseño con base a la matriz FODA. _____	- 118 -
Tabla 4.2: Vegetación propuesta para áreas verdes. _____	- 128 -

LISTA DE ANEXOS

Anexo 1: Entrevistas _____	- 187 -
Anexo 2: Análisis de la imagen urbana _____	- 191 -

I. CAPÍTULO



1. INTRODUCCIÓN

1.1 Problema de investigación

Inseguridad en el espacio público del Mercado 9 de Octubre

La inseguridad en la ciudad de Cuenca ha ido en aumento desde el año 2022, perjudicando a los comercios del centro histórico (Sosa, 2022) y llevando a propietarios de establecimientos, bares y restaurantes a exigir a la Policía Nacional que realice operativos diarios (Sánchez, 2022). Los delitos de hurto ocurren mayoritariamente en el espacio público, sobre todo en sectores de gran flujo comercial, como la Feria Libre, Totoracocha y el centro histórico (Orellana, 2022). En el centro histórico, alrededor de los mercados de alimentos como el Mercado 10 de Agosto y el Mercado 9 de Octubre, existe un mayor índice de criminalidad (Orellana et al., 2021). Esto lleva a que el espacio público sea percibido como inseguro, por lo que las personas tienden a evitarlo, lo que le resta carácter público y conduce al abandono, que en el caso de tratarse del centro de una ciudad afecta directamente a su imagen urbana (Brands et al., 2021).

Para Jones y Pridemore (2019), la percepción de la inseguridad genera conflictos en el rol de la desorganización social porque emergen espacios de criminalidad. En relación al Mercado 9 de Octubre, con base en encuestas realizadas (Berrú y Hurtado, 2022), se determinó que, la existencia del comercio informal hace que los transeúntes en un 74,50%, los residentes en un 61,25% y comerciantes en un 52,14% perciban al lugar como un espacio inseguro. Esto conduce a un desuso del espacio público, etiquetándolo como un espacio peligroso y/o desordenado y junto con él, contribuyendo a un deterioro del entorno social en el contexto urbano y de convivencia, haciendo que estos espacios sean hostiles para el poblador urbano (De Freitas Taylor, 2008).

Por otro lado, al abordar del diseño urbano, se hace referencia a la teoría del patrón delictivo, que analiza cómo el entorno construido influye en la incidencia del crimen en términos de ubicación y tiempo (Brantingham y Brantingham, 1993, como se citó en Jones y Pridemore, 2019). Como resultado ante la necesidad de querer defender el espacio, se crean barreras visuales, como los muros sólidos que crean escondites (Cisneros y Berg, 1995). En el caso de los espacios cercanos al del Mercado 9 de Octubre, estos muros han creado un espacio en donde las actividades antisociales hace que vagabundos y personas en estado etílico, ocupen el espacio. El diseño urbano alrededor del mercado ha ocasionado dificultad para transitar por los callejones en las noches, el mal estado del mobiliario, falta de zonas de descanso con protección de agentes climáticos y la dificultad en la ocupación de la plaza ya sea como lugar de tránsito o estancia, debido al incremento comercial (Berrú y Hurtado, 2022).

La causa del deterioro físico es un factor que influye en la actividad delictiva. Está relacionado al apego social/identidad del lugar, que abarca sentimientos sobre escenarios físicos específicos y conexiones simbólicas con el lugar, mismas que definen quiénes somos (Proshansky et al. 1983, como se citó en Furtado y Renski, 2021). Debido a ello, se relacionan con la percepción de un espacio inseguro y la confianza del vecindario, atribuyendo dos aspectos: las interacciones sociales y la infraestructura ambiental, y espacial/construida. Esto conlleva a que los entornos deben promover un sentido de orgullo y pertenencia, haciendo que los usuarios que lo ocupan cuiden del mismo y con ello reduce la presencia de delincuentes (Furtado y Renski, 2021).

1.2 Justificación de la investigación

La inseguridad en la ciudad de Cuenca se evidencia principalmente en el ámbito del espacio público. Dentro de la zona central de la ciudad, una de las zonas con mayor índice delictivo es aquella que circunda el Mercado 9 de Octubre, un espacio público que incluye la plaza cívica, calles y aceras, y en donde se encuentra mayormente ocupado por vendedores informales que han apropiado el lugar.

Residentes y propietarios de establecimientos comerciales han expresado su inquietud, señalando que la presencia de vendedores informales incrementa las oportunidades para actividades delictivas, generando una sensación de inseguridad en quienes transitan por la zona. Esta percepción se agrava debido al desorden en el espacio, lo que resulta en el deterioro del área pública y conduce a que las personas eviten su utilización, brindando así más ocasiones para la comisión de actos delictivos.

Una de las aceras donde se observa desorden debido a la actividad comercial es la calle Antonio Vega Muñoz, ubicada a una cuadra del Mercado 9 de Octubre. La toma de esta calle se realiza con la intención de complementar una propuesta previamente presentada en la calle Gaspar Sangurima, donde también existen comercios informales desde la Plaza Cívica 9 de Octubre hasta el redondel de la Chola Cuencana.

La presente investigación se enfoca en reducir la percepción de la inseguridad mejorar la imagen urbana de un tramo de la calle Antonio Vega Muñoz, desde el cruce con la Calle Mariano Cueva hasta el encuentro con la Av. Huayna Cápac. Este espacio público, conformado por 9 tramos, se encuentra degradado debido al uso del suelo que prevalece en el lugar, el cual prioriza tanto el comercio informal (proveniente de productores autónomos que venden sus productos en la acera) como el comercio formal (locales comerciales).

Es de suma importancia intervenir en esta zona para reducir los conflictos de uso y ocupación del suelo, mejorando la actividad y la contribución a la optimización de los flujos comerciales y las interacciones sociales. Así mismo, se considera esencial intervenir en el sector desde la perspectiva de la sensación de la inseguridad, con el objetivo de evitar propuestas que puedan propiciar oportunidades para actos delictivos. Para lograr esto, resulta fundamental llevar a cabo un diagnóstico estratégico con el fin de identificar los problemas y potencialidades de la zona, y con base en ello, definir estrategias para el desarrollo de una propuesta urbana.

La propuesta a desarrollar debe centrarse principalmente en instaurar orden en el ámbito público y, de esta forma, reducir la sensación de la inseguridad en este tramo. Es importante destacar que la propuesta debe tener en cuenta que forma parte del centro urbano de la ciudad de Cuenca, por lo que debe contar con identidad, siendo un elemento clave para fomentar el cuidado del espacio por parte de quienes lo ocupan.

1.3 Objetivos

General

-Elaborar un anteproyecto de regeneración urbana mediante una propuesta de diseño que reduzca la percepción de inseguridad en la calle Antonio Vega Muñoz.

Específicos

1. Analizar fundamentos teóricos sobre regeneración urbana a través de información bibliográfica y referentes de regeneración en centro históricos, con la finalidad de establecer estrategias de diseño.
2. Establecer problemas y potencialidades del sitio a través de un diagnóstico estratégico actual.
3. Definir estrategias urbanas que permita mejorar la imagen urbana reduciendo la percepción de inseguridad.

1.4 Metodología

La arquitectura y el urbanismo van más allá de la materialización física, abarcando también la relación y la interacción que tiene el ser humano con el entorno construido. En este contexto, se propone exclusivamente una metodología cualitativa, con la finalidad de lograr una comprensión más profunda y contextualizada. Es por ello que, mediante métodos cualitativos, como el análisis bibliográfico de contenido que abarca la definición de conceptos, la evaluación de proyectos urbanos existentes y el diagnóstico estratégico actual, es posible identificar estrategias de diseño fundamentadas en la investigación de las problemáticas existentes. Además, se lleva a cabo el análisis de información a través de entrevistas con usuarios seleccionados, utilizando la metodología de bola de nieve. Este enfoque trasciende la simple cuantificación de datos, permitiendo una comprensión más enriquecedora de la situación. Por ende, esta metodología se desarrolla en las siguientes etapas:

1.4.1 Etapa 1: Marco teórico conceptual

a. Bases bibliográficas.

Se analizará conceptos de regeneración urbana en centros históricos a través de plataformas digitales esto con la finalidad de determinar y entender criterios y sus aplicaciones para la propuesta.

b. Análisis de referentes.

Se identificarán proyectos que cuenten con estrategias urbanas en centros históricos, con la finalidad de obtener estrategias de actuación aplicables a la propuesta.

1.4.2 Etapa 2: Diagnóstico estratégico actual

Se realizará un diagnóstico estratégico actual del sitio escogido, con el fin de establecer estrategias, analizar las potencialidades y debilidades del sector y, cómo el diseño urbano puede responder adecuadamente a las mismas. El diagnóstico consistirá en:

Descripción del sitio

Reseña histórica

Factores socioeconómicos

Caracterización de la imagen urbana del sitio

Movilidad y conectividad

Alumbrado público

Uso de suelo

Áreas verdes y vegetación

Entrevistas

Resumen de entrevistas

Determinación de potencialidades y debilidades a través matriz FODA

1.4.3 Etapa 3: Propuesta de diseño urbano.

a. Estrategias

Se determinarán las estrategias con base a los elementos teóricos tratados, se abstraen estrategias significativas de los referentes y de la matriz FODA en el diagnóstico realizado.

b. *Idea conceptual*

Se establecerá una idea de diseño que orientará y dará forma al proyecto urbano. Esta idea actuará como un hilo conductor que unificará los diversos diseños propuestos con el objetivo de aportar coherencia y significado. Esta idea nos ayudará a tomar decisiones a lo largo del proceso de diseño.

c. *Zonificación de espacios*

Se realizarán organigramas de zonificación para establecer la ubicación de los espacios y cómo estos se articulan entre sí, con la finalidad de garantizar la funcionalidad de la propuesta.

d. *Diseño urbano*

Consistirá en la creación de espacios que, tanto en su forma como en su función y tecnología, se adapten a las necesidades específicas de la zona, respondiendo así a las necesidades de la zona de estudio. En esta sección, se incluirá diagramas que detallan los elementos que componen el proyecto. Finalmente, se presentarán plantas, elevaciones, secciones y detalles constructivos que ofrecerán una visión completa y detallada del diseño propuesto.

II. CAPÍTULO



2. REVISIÓN DE LITERATURA

2.1 El espacio público

2.1.1 Definición de espacio público.

La zona pública se define como un lugar de acceso libre que fomenta el desarrollo de comunidades o colectivos. En la esfera de las ciencias sociales, esta definición se desglosa en dos componentes. El primero se refiere al aspecto material del espacio, considerándolo como un lugar propicio para el debate (Habermas, 1978, como se citó en De Freitas Taylor, 2008). El segundo componente se entiende como un territorio que facilita el encuentro, brinda acceso y permite la circulación hacia los diversos puntos que conforman la ciudad (ver Figura 2.1). En este sentido, la naturaleza pública de un espacio se determina por las funciones que desempeña, las cuales pueden dar lugar tanto al orden como al desorden, a la inseguridad y la seguridad, y a la manifestación de la identidad y la alteridad (De Freitas Taylor, 2008).

Figura 2.1
Paseos peatonales (ArchDaily Team, 2019).



Para Bellet-Sanfeliu (2009, como se citó en Garriz y Schroeder, 2014), el espacio público, se entiende en sus múltiples dimensiones, se revela como un entorno complejo y diverso, susceptible de ser interpretado desde diversas perspectivas. Una de estas miradas se centra en la observación visual, donde los espacios públicos se presentan como áreas libres y abiertas, o como zonas de transición entre distintos entornos. Esta perspectiva nos invita a valorar la relevancia de la percepción visual en la definición de estos espacios.

Otra dimensión es la inherente a la naturaleza del espacio público, donde factores como el régimen de propiedad y el tipo de gestión desempeñan un papel crucial. El análisis de estos aspectos revela la influencia de la estructura urbana, la administración y la regulación en la configuración y mantenimiento de estos espacios compartidos (Bellet-Sanfeliu 2009, como se citó en Garriz y Schroeder, 2014).

Así mismo, el espacio público puede ser definido por los diversos usos y funciones que alberga. Desde áreas destinadas al colectivo hasta espacios comunes que fomentan la interacción y la convivencia, estos lugares pueden adquirir diferentes identidades. En este contexto, se destacan espacios democráticos, concebidos para la participación ciudadana, así como áreas destinadas a celebraciones, fiestas o presentaciones, que enriquecen la vida comunitaria (Bellet-Sanfeliu 2009, como se citó en Garriz y Schroeder, 2014).

Figura 2.2
Plaza Seregni, Montevideo (Contrera, 2014).



A pesar de estas variadas dimensiones, un denominador común persiste: la expresión colectiva (ver Figura 2.2). El espacio público, en todas sus formas, se erige como un terreno compartido que refleja la identidad y la diversidad de la comunidad. Ya sea a través de la participación ciudadana, la interacción social o la celebración de eventos, estos lugares se convierten en escenarios donde la expresión colectiva encuentra su espacio y se manifiesta de manera palpable. En última instancia, el espacio público no solo es físico, sino también simbólico, contribuyendo de manera significativa a la construcción de la cohesión social y la identidad comunitaria (Bellet-Sanfeliu 2009, como se citó en Garriz y Schroeder, 2014).

2.1.2 Tipos de espacio público.

Como se mencionó anteriormente, el sector público es un espacio accesible para cualquier individuo para su uso u ocupación. Es un lugar donde las personas pueden moverse libremente y satisfacen las diversas necesidades de la ciudad. Sobre esta base surgen tipologías de espacios públicos que incluyen plazas, plazoletas, plazuelas, parques, parques infantiles, los paseos arbolados, calles públicas, riberas de ríos, playas, etc (Marcopark, 2023).

a. Plaza.

Históricamente, la plaza fue un elemento importante de organización espacial, ya que muchas ciudades se desarrollaron alrededor de este elemento urbano. En la plaza se puede evidenciar lo importante que son los espacios de encuentro e interacción para la vida pública, misma que en dimensiones ocupa una manzana completa (ver Figura 2.3). Dentro de las plazas, encontramos las plazoletas mismas que ocupan media manzana (ver Figura 2.4) y plazuelas, esta última se diferencia de la plazoleta debido a que ocupa un cuarto de manzana (Sinchiqui y Faican, 2017).

Figura 2.3

Plaza San Francisco, Cuenca, Ecuador.



Figura 2.4

Plazoleta Cruz del Vado, Cuenca, Ecuador.



b. Parques.

En este elemento urbano predominan los espacios verdes donde se desarrollan las actividades de ocio, necesarias para certificar la calidad de vida de los ciudadanos (ver Figura 2.5). Existen diferentes tipos de parques: parques urbanos, parques infantiles, parques acuáticos, parques lineales, entre otros, todo depende de las necesidades de la población. En los parques podemos introducir elementos como mobiliario urbano, plazas, caminos, paseos públicos, etc.

Figura 2.5

Parque Calderón, Cuenca, Ecuador.



c. Vía pública.

La vía pública desempeña un papel fundamental como elemento conector entre las diversas funciones que ofrece la ciudad, permitiendo el tránsito tanto de peatones (a través de aceras) como de vehículos (a través de vías).

En lo que respecta al diseño de las vías, es esencial asegurar la seguridad de todos los usuarios, especialmente aquellos que son más susceptibles, como peatones, ciclistas, los ciudadanos con discapacidad, los individuos de edad avanzada y niños (Sistema Seguro y la Seguridad Sostenible, como se citó en Manual de Seguridad Vial Urbana de Ecuador, 2020). Las vías deben seguir los siguientes principios de diseño según el Manual de Seguridad Vial Urbana de Ecuador (2020):

1. Dar prioridad a la accesibilidad para todos, no solo para vehículos.
2. Implementar un diseño inclusivo para los usuarios más vulnerables.
3. Mantener la continuidad de la vía.
4. Ajustar la velocidad de diseño de acuerdo con los diversos tipos de usuarios.

Los principios de diseño de vías urbanas engloban la identificación y cuantificación del volumen de tráfico de todos los usuarios, la fijación del límite de velocidad según la tipología vial y los tipos de usuarios, la definición del perfil vial para acomodar a todos los usuarios de forma segura y el diseño acorde con las preferencias de la población.

En el caso de las vías destinadas a peatones, cruciales para la interacción humana con el entorno y los espacios públicos, el Manual de Seguridad Vial Urbana de Ecuador (2020), propone diversas recomendaciones en zonas urbanas:

1. Las aceras deben tener una sección mínima de 1,8 metros.
2. Los corredores peatonales no deben ser ininterrumpidos.
3. Los cruces en las intersecciones deben estar bien iluminados y ser visibles.
4. Los semáforos peatonales deben incorporar señales sonoras destinadas para los usuarios con discapacidad visual.
5. Se deben instalar semáforos de pulso en secciones de alta afluencia peatonal sin intersecciones.
6. Fomentar zonas peatonales y áreas de tráfico con el propósito de dar antelación al peatón.
7. En sectores de mayor flujo peatonal, disminuir la velocidad de los vehículos.

Para cumplir con las recomendaciones de la OMS y asegurar la protección de los transeúntes (Manual de Seguridad Vial Urbana de Ecuador, 2020), se necesita:

1. Planificación del espacio que apoye los desplazamientos a pie.
2. Calles con mejor iluminación.
3. Desarrollo de una cultura de caminar.
4. Calles accesibles.
5. Planes locales de movilidad peatonal.
6. Calles con prioridad peatonal y espacios verdes.
7. Redes peatonales conectadas, seguras y funcionales.
8. Fomento de una cultura de conducción respetuosa con el peatón.

Las vías públicas tienen jerarquías en las zonas urbanas, estas ayudan a distribuir el tráfico por la ciudad:

d. Jerarquización de la vía pública en zonas urbanas.

Para Amundaray (2018), priorizar las calles públicas en la planificación urbana ayuda a analizar cuestiones de diseño que incluyen intersecciones conflictivas. Se clasifican en:

Primer orden-Vía expresa.

Es una infraestructura vial básica dentro del entorno urbano, diseñada para facilitar el tráfico de distancias largas y medianas, desempeñando un papel fundamental en la organización del territorio. Esta red de carreteras sirve como apoyo para el flujo vehicular de paso, gestionando volúmenes considerables de tráfico y facilitando una conexión eficiente entre dos asentamientos (ver Figura 2.6). A su alrededor, circunda la ciudad, caracterizándose por la falta de aceras, actuando como una vía que separa el tráfico directo del tráfico local. Este tipo de vía, autoriza la viabilidad exclusiva de automóviles livianos, prohibiendo el estacionamiento lateral. Su diseño está orientado a alcanzar velocidades de 90 a 100 km/h, y, en líneas generales, consta de al menos tres carriles por sentido, cada uno con un ancho de 3,65 metros (Albán, 2016).

Figura 2.6
Vía Cuenca-Azogues.



Segundo orden-Vía arterial.

También conocidas como corredores arteriales. Estas vías cumplen la función de conectar centros de planificación para garantizar el crecimiento económico y colectivo del país (REPÚBLICA DEL ECUADOR ASAMBLEA NACIONAL, 2017). Las vías arteriales se dividen en dos tipos: la vía arterial principal y la vía arterial secundaria.

La vía arterial principal, establece vínculos entre las vías expresas y las arteriales secundarias, facilitando conexiones interurbanas con un flujo vehicular de nivel medio o alto. Aunque presenta baja accesibilidad y una integración relativa con el suelo circundante, cuenta con carriles exclusivos para el transporte colectivo, como buses con líneas e largos recorridos. Las intersecciones deben estar equipadas con semáforos, especialmente en puntos donde los peatones necesitan cruzar, además de que los puntos de parada del transporte público deben ser diseñados adecuadamente. Estas vías enlazan con algunas vías del sistema rural y no permiten el estacionamiento de vehículos particulares. La vía arterial principal consta de un mínimo de tres carriles por sentido (ver Figura 2.7), con una sección mínima de 3,65 metros, y las aceras deben tener un ancho de 4 metros. La celeridad máxima aprobada en esta vía es de 50 a 70 km/h (Albán, 2016).

Figura 2.7
Av. Fray Vicente Solano, Cuenca.



Por otro lado, las vías arteriales secundarias sirven como punto de unión entre las arteriales principales y las vías colectoras. Su propósito principal es de repartir la aglomeración vehicular, facilitando el acceso a las áreas, residenciales, institucionales, recreativas, productivas o comerciales. Aunque admiten flujos de tráfico significativos, son inferiores a los de las vías expresas y las arteriales principales. En estas vías, los desplazamientos peatonales deben contar con una señalización y semaforización efectivas. A diferencia de las arteriales principales, las arteriales secundarias permiten el aparcamiento controlado de vehículos y la circulación de líneas de autobuses urbanos. Se permite la circulación en un solo sentido, con un ancho mínimo de carril de 3,65 metros. Las aceras en estas vías tienen un ancho mínimo de 3,65 metros, y la velocidad permitida oscila entre 30 y 50 km/h (Albán, 2016).

Tercer orden-Vía colectora.

Tal como sugiere su nombre, la vía colectora desempeña la función de recoger el tráfico que circula por la vía expresa y las vías arteriales primarias y secundarias, dirigiéndolo hacia la vía local o viceversa. Dentro de la ciudad, estas vías presentan un flujo vehicular bajo y generalmente conectan áreas con una mayor actividad urbana. Simplifican el acceso a las áreas residenciales, institucionales, recreativas y comerciales, proporcionando además acceso a propiedades ubicadas en el frente de la vía. En estas vías, se permite el estacionamiento lateral de vehículos. La rapidez máxima permitida en esta vía es de 50 km/h y opera en un solo sentido. Puede contar con un mínimo de cuatro carriles, dos por sentido, y su ancho debe ser de al menos 3,50 metros. Las dimensiones destinadas al estacionamiento lateral deben ser de un mínimo de 2,00 metros, mientras que en las calzadas es necesario que cuente con un ancho no inferior de 2,50 metros (Albán, 2016).

Cuarto orden-Vía local.

Las vías locales están especialmente vinculadas al acceso residencial, destacándose por un bajo volumen de tráfico y conectando con las vías colectoras (ver Figura 2.8). En estas vías, la prioridad se centra en la circulación peatonal, lo que significa que solo se permite el acceso a vehículos livianos pertenecientes a los residentes, esto contribuye a mantener un flujo vehicular reducido en estas áreas. La rapidez admitida para los vehículos en estos caminos es de 30 km/h, y se permite el estacionamiento de vehículos. La vía local debe contar con un mínimo de dos carriles, uno por sentido, con un ancho de 3,50 metros. El espacio designado para el estacionamiento de los vehículos es necesario que cuente con un ancho no inferior de 2,00 metros, y las aceras constarán de un ancho mínimo de 1,50 metros (Albán, 2016).

Figura 2.8

Calle los Shirys, Totoracocha, Cuenca.



Quinto orden-Vía peatonal.

Una vía peatonal está designada exclusivamente para el desplazamiento de peatones, es decir, su propósito principal es para caminar (ver Figura 2.9). Ocasionalmente, pueden ser transitadas por vehículos locales a velocidades reducidas. El estacionamiento para visitantes debe llevarse a cabo en ubicaciones específicas, con un ancho no inferior de 3,00 metros. La vía peatonal en sí debe tener un ancho no inferior de 1,60 metros, libre de obstáculos (Albán, 2016).

Figura 2.9

Calle peatonal Santa Ana, Cuenca, Ecuador.



2.1.3 Espacio público en áreas históricas.

La Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO, 2016, como se citó en Días et al., 2020), define el patrimonio cultural en espacios públicos marcados por el tiempo, por lo tanto, es importante preservarlas convirtiéndose así en zonas históricas. Los centros históricos se caracterizan por ser espacios públicos definidos, en donde se tiene continuos cambios más que en algunos otros espacios de la ciudad, porque es el lugar en donde se evidencia el pasado y el presente.

En muchas ciudades, los centros históricos constituyen el eje entre relaciones del estado y la sociedad, donde fuera de encontrar viviendas, también se encuentran comercios, plazas, parques, monumentos, lugares de administración pública, centros de arte, entre otros. Es decir, el centro histórico, como espacio público, constituye una totalidad, un “espacio para todos” con la capacidad

de trascender el tiempo y el espacio, adquiriendo así una condición simbólica de relación y sobre todo de encuentro, debido a su condición de centralidad dentro de una ciudad, siendo así un espacio especial o privilegiado del territorio (Carrión, 2008).

2.1.4 Criterios para garantizar la calidad de un espacio público.

En el libro “New City Life”, publicado en el 2006, se encuentran los puntos principales para tener un espacio público de calidad (Sádaba, 2017), siendo estos determinados por Jan Gehl, Lars Gemzoe y Sia Karnaes, urbanistas daneses (Martínez, 2013). Estos doce puntos hicieron que las áreas públicas se vuelva un elemento importante para garantizar las interacciones, comportamientos, la apropiación del espacio público por los habitantes y sobre todo establece condiciones de protección (Berrú y Hurtado, 2022).

a. Protección.

Tránsito y accidentes:

- Eliminar el temor al tránsito
- Protección o seguridad para usuarios



Protección de experiencias sensoriales desagradables:

- Factores climáticos: Vientos, sol, lluvia, frío, calor



Frente al crimen o a la percepción de inseguridad:

- Ámbito público vital
- Ojos a la calle
- Iluminación



b. Confort.

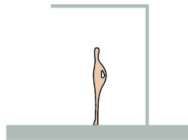
Oportunidades para caminar:

- Zonas de tránsito a pie
- Ausencia de obstáculos
- Superficie adecuada
- Accesibilidad para todos



Oportunidad para permanecer:

- Zonas atractivas para permanecer
- Apoyo para pararse



Oportunidades para sentarse:

- Espacios de descanso
- Aprovechar beneficios como vistas y la exposición al sol
- Lugares idóneos para sentarse



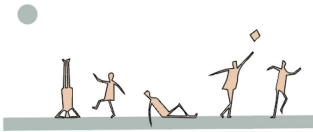
Oportunidades para hablar y escuchar:

- Niveles reducidos de ruido
- Lugares en donde charlar



Oportunidades para el juego y el ejercicio:

-Fomentar la creatividad, la práctica del ejercicio, la actividad física y los juegos



Oportunidades para mirar:

- Distancias adecuadas
- Líneas de visión despejadas
- Vistas interesantes
- Iluminación artificial durante la noche



c. Placer.

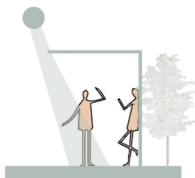
Escala:

-Edificios y espacio público ajustados a la escala humana



Oportunidades para disfrutar lo positivo del clima:

- Sol y sombra
- Calor y frescor
- Las brisas o el viento





Oportunidades para mirar:

- Buen diseño y detalles apropiados
- Uso de materiales de calidad
- Visuales atractivas
- Presencia de árboles y plantas de agua

2.1.5 Regeneración urbana en áreas históricas.

Se define como un nuevo proceso de producción urbana, que consiste en proyectos de reconversión de lo que ya existe en la ciudad (Paquette, 2020). Este campo busca resolver una problemática urbana en áreas que ya se encuentran consolidadas, a través de la propuesta de intervenciones que ya han sido aplicadas en casos similares (De Magalhães, 2012, como se citó en Paquette, 2020). Es aplicada con la finalidad de contrarrestar el declive económico, demográfico y social mediante una intervención estrechamente relacionada a la acción pública.

La regeneración urbana ha implicado la reubicación de actividades, la modificación de los usos que se dan en el suelo, actualización de infraestructuras urbanas, entre otros. Se debe priorizar que la regeneración se adapte al tejido urbano existente, evitando el desplazamiento de la población, revitalizando instalaciones obsoletas, la preservación de edificios históricos, el aumento de la productividad urbana y la limitación tanto del tráfico como de la contaminación atmosférica (Organización de las Naciones unidas [ONU HABITAT], 2016).

En el caso de la regeneración urbana en centros históricos o áreas históricas, se vincula fuertemente con el sentido de pertenencia de los usuarios, lo que lleva al uso o abandono de un determinado espacio. El sentido de pertenencia se adquiere debido a que las áreas históricas adquieren un concepto patrimonial y junto con él, la valorización del tejido urbano. Esto detona en la generación de políticas, programas y proyectos que incluyan intervenciones urbanas y la preservación de importantes bienes culturales con alto significado simbólico, mejorando la imagen urbana de los centros históricos (Cedillo et al., 2021).

2.2 La imagen urbana

2.2.1 Imagen urbana en áreas históricas.

La imagen urbana es la interpretación de una ciudad que se desarrolla en la mente de un ciudadano al momento de relacionarse con ella. Como resultado, las personas desarrollan diferentes imágenes de determinados lugares (Lynch, 1960, como se citó en López, 2020). También se le conoce como al conjunto de elementos naturales y arquitectónicos que dan forma a la apariencia de una ciudad. Es el resultado de las costumbres y la forma de vida de una población, por ejemplo: los sistemas constructivos empleados y materiales utilizados, la distribución o disposición de los lotes, la calidad de su infraestructura como iluminación, electricidad, recolectores de basura, etc. Estos elementos nos permiten conocer cómo funciona una ciudad y cómo sus habitantes se relacionan en ella (Lazo y Tapia, 2023). Kevin Lynch ha identificado los elementos que componen la imagen urbana, los cuáles se presentan a continuación (Córdova, 2005; PROCURADURÍA AMBIENTAL Y DEL ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL D.F [PAOT], 2003).

a. Sendas.

Son elementos que posibilitan la relación entre los espacios que tiene un territorio, también se puede considerar un elemento que permite a los usuarios conectarse con las diferentes partes de

una ciudad. Las sendas, debido a su trazado determina la forma de la ciudad, por lo general son todas las calles peatonales, avenidas, ciclovías, vías férreas (ver Figura 2.22).

Figura 2.22

Calle Gran Colombia en donde se divide en sendas vehiculares, sendas destinadas al tranvía y sendas peatonales, Cuenca, Ecuador.



b. Bordes.

Se denominan bordes a los elementos lineales, cuya continuidad se rompe por elementos, que pueden ser muros, ríos (ver Figura 2.23), playas, etc.

Figura 2.23

Borde del Río Tomebamba, Cuenca, Ecuador.



c. Barrios.

Es la subdivisión de una ciudad donde los usuarios tienen sentido de pertenencia. Pueden ser fácilmente percibidos o no, entre ellos están las zonas residenciales, administrativas, etc.

d. Nodos.

Se consideran a los nodos como puntos de encuentro de libre ingreso, en donde existe una convergencia de sendas (ver Figura 2.24 y Figura 2.25). Dentro de esta clasificación también se encuentran las plazas o parques de donde se puede configurar una ciudad.

Figura 2.24

Redondel de la Chola Cuencana, Cuenca, Ecuador (Airbus, 2023b).



Figura 2.25

Redondel del Puente Todos los Santos, Cuenca, Ecuador (Airbus, 2023a).



e. Mojones o Hitos.

Son puntos de referencia que indican un suceso o un acontecimiento (ver Figura 2.26): esculturas, edificios, etc.

Figura 2.26

Puente vivas nos queremos, Cuenca, Ecuador.



En el caso de la imagen urbana en áreas históricas, se caracterizan por tener cualidades morfológicas particulares que resaltan los valores estéticos, simbólicos, patrimoniales, escénicos, sociales y paisajísticos de una zona determinada (Lárraga, 2014). Por lo tanto, las intervenciones en estas áreas, reciben un tratamiento diferente, llegando así a catalogarse como “paisaje urbano histórico” (UNESCO, 2010, como se citó en López, 2020). El mismo, abarca temas del entorno urbano y natural, la herencia del pasado y las nuevas necesidades de las personas, respetando los valores de la zona que se pretende intervenir. Debido a lo anteriormente expuesto, para mejorar la imagen urbana se debe analizar dos dimensiones: la primera, la dimensión físico-arquitectónica, que tiene que ver con los elementos de la morfología urbana, y la segunda, la dimensión histórico-

cultural que se relaciona con los aspectos sociales y comprensión cultural del espacio relacionado con reuniones religiosas, políticas, comerciales e intergrupales (Beatriz et al., 2005).

2.2.2 La morfología urbana.

Trata de la adaptación de nuevas formas al patrimonio urbano, estudia la forma, su evolución, composición y distribución de los elementos físicos de la ciudad. Para poder actuar en los centros históricos, el diseño urbano debe tener una base de elementos, para conocer sobre cuáles puede actuar (Beatriz et al., 2005), estos son:

a. La trama.

Es la forma bidimensional en la que están dispuestas u organizadas las manzanas y las calles.

b. La manzana.

Es la forma base de la trama, delimitada por calles, aceras o avenidas. En ella se puede realizar una división que da origen a los predios.

c. La calle.

Es un espacio abierto, delimitado por edificaciones, articula los espacios de una ciudad.

d. El cruce.

Son las esquinas en donde se interceptan las calles y donde da lugar a las edificaciones esquineras.

e. Los espacios abiertos.

Son elementos del espacio público, en donde partiendo de su tipología se clasifican en plazas, plazoletas, plazuelas, parques y espacios residuales.

f. Las edificaciones.

Es el espacio construido en donde se ven plasmadas texturas y materialidades, definen el espacio público y privado.

2.2.3 La imagen urbana y su relación con el espacio público.

Como se mencionó anteriormente, la imagen urbana incluye diversos aspectos, como el ecológico, social, mental y físico, que en conjunto crean entornos seguros. Estos entornos proporcionan condiciones tanto físicas como sociales, que se reflejan en la preservación, mantenimiento y limpieza del entorno urbano. Es por ello que la imagen urbana juega un papel crucial en el espacio público, contribuyendo a la formación de la ciudad y ofreciendo oportunidades para mejorar las condiciones físicas de lugares específicos donde se genera la convivencia y respeto con el objetivo de mejorar la experiencia urbana y la calidad de la ciudad (Guzmán, 2022).

Podemos decir que la imagen urbana y el espacio público están íntimamente relacionadas, debido a que un espacio público con una imagen urbana deficiente, no es utilizado, es evitado o tiene un mal uso. Esto hace que los usuarios no tengan un sentido de pertenencia con el lugar, lo que afectando a la calidad de vida o el bienestar de los residentes y conduce a espacios urbanos deficientes. Por otro lado, un espacio público con una buena imagen urbana, contribuye al uso del espacio, garantiza la calidad de vida del mismo y viceversa.

2.2.4 Afectaciones a la imagen urbana.

El impacto de la imagen urbana se refiere a los cambios visuales que degradan un espacio, trastocando la composición, el orden y la originalidad de sus elementos. Este fenómeno generalmente se asocia con una saturación visual física provocada por diversas actividades realizadas en los espacios públicos (Palomares, 2011). A continuación, se presenta una lista de los factores que provocan afectaciones a la imagen urbana (ver Figura 2.27).

Figura 2.27
Afecciones a la imagen urbana.



2.2.5 Comerciantes informales y su impacto en la imagen urbana.

En Ecuador el comercio se desarrolla a través de actividades tanto formales como informales, siendo considerada esta última un síntoma global. El comercio informal incluye aspectos sociales, económicos, educativos e históricos, incluye a todas las personas que trabajaron por cuenta propia, miembros de productores que dirigen sus propios negocios (dentro del sector informal), trabajadores dedicados a la elaboración de productos para uso doméstico, etc (Días y Gálvez, 2015, como se citó en Quispe et al., 2020). La informalidad laboral se reconoce como un problema socioeconómico que afecta a grupos vulnerables que se distinguen por una economía limitada. Esta situación se traduce en restricciones en sus niveles de vida, generando insatisfacción en relación a la adquisición de necesidades básicas y conduciendo a vivir en condiciones de pobreza, donde la subsistencia y la exclusión se convierten en realidades cercanas (Romero, et al., 2018, como se citó en Quispe et al., 2020).

La informalidad genera una problemática social que afecta la parte urbana de la ciudad ya que afecta los espacios públicos, convirtiéndolos en áreas desordenadas (ver Figura 2.28) y convirtiéndose en centro de conductas antisociales y delitos que afectan la tranquilidad de los ciudadanos. Factores como la pobreza, el desempleo y la escasez de oportunidades fuerzan a las personas a asumir este tipo de trabajo, lo que genera un aumento de la delincuencia, malestar entre la población y contamina el espacio físico mediante el mal uso de plazas, mercados, parques y vías públicas (ver Figura 2.29), las cuales no están diseñadas para albergar este tipo de comercio, afectando a la movilidad peatonal y vehicular, como lo es en el caso de la ciudad de Ambato (Bósquez et al., 2022). Así mismo, sucede en la ciudad de Cuenca, en donde los vendedores informales son los causantes de la inseguridad, caos para los habitantes y comerciantes de la Plaza cívica 9 de Octubre y la Plaza Rotary. La información policial revela que, las ventas informales provocan la aglomeración de gente, lo que para los delincuentes es fácil de aprovecharse del descuido de la gente (Campoverde, 2023).

Figura 2.28

Desorden causado por la actividad comercial informal, Cuenca, Ecuador.



Figura 2.29

Comerciantes informales en la calle Mariano Cueva, Cuenca, Ecuador.



2.3 La percepción de la inseguridad en el espacio público

2.3.1 Definición de seguridad e inseguridad en el espacio público.

La seguridad se entiende como la ausencia de peligros y factores que lleguen a ocasionar daños psicológicos, materiales y la integridad personal (Benedetti y Renoldi, 2020). Se reconoce como una necesidad fundamental para el libre desarrollo de las personas, en cuanto las instituciones encargadas no puedan satisfacer esta necesidad, lleva a que la población se sienta victimizada, por lo que da paso a la inseguridad (Carrión 2007, como se citó en Leiva y Ramírez, 2021).

En cuando a la inseguridad, se define como acciones que, en conjunto, genera alteraciones del orden público, eliminando la paz y la tranquilidad en una zona urbana concreta. Al ser el antónimo de la seguridad, causa daños públicos, afecta a la integridad tanto física como psicológica de las personas y a las interrelaciones de la sociedad. El resultado de aquello trae consigo la violación de derechos fundamentales, como el derecho a la vida, a la supervivencia y a tener un derecho que asegure el desarrollo psicofísico de las personas en el ámbito público (CNDH, 2023). La inseguridad ha provocado enfrentamientos, entre civiles y fuerzas del orden público en situaciones de robos, extorsión y secuestro. Debido a ello, ha surgido una actitud de desconfianza en las comunidades que han enfrentado estas situaciones, afectando no solo a la comunidad sino también al entorno urbano. Con base en lo anterior, la inseguridad se clasifica en: inseguridad y percepción de inseguridad (Leiva y Ramírez, 2021b; Tapia, 2013).

Stanko (1995, como se citó en Jasso, 2013), considera que la percepción de la inseguridad es un sentimiento individual de peligro que representa haber sido víctima de algún acto criminal. Sin embargo, una persona puede percibir esta inseguridad incluso si no ha sido víctima de un delito. La

percepción de inseguridad no afecta sola al individuo, sino que afecta a toda la sociedad, convirtiéndose en un problema público, provocando la falta de cohesión social, deterioro del espacio público y a la gentrificación (Jasso, 2013). Además, junto a estos lugares se crean tipologías en las que se encuentran “los indeseables”, lo que lleva a la evasión de estos lugares, la falta de vida comunitaria e incluso la asociación de los pobres con los delincuentes (Salas, 2015). Estos temas son los responsables de generar un impacto en el espacio urbano y la conciencia colectiva, debido a que aquellos determinan formas espaciales, dando como resultado un régimen de normalidad. Con ello, se entiende que los espacios públicos se encuentran determinados por una parte física e ideológica (Salas, 2015).

2.3.2 Teorías sobre la percepción de inseguridad en el espacio público.

Se ha realizado diversos análisis entorno a la percepción de la inseguridad. A continuación, se explicarán 5 de ellos (Jasso, 2015, como se citó en Berrú y Hurtado, 2022):

a. Teoría de la incivilidad.

Esta teoría tiene mucho que ver con la calidad de la imagen urbana de una zona específica, es decir, esta teoría tiene su base en el contexto urbano. El desorden y el deterioro de la imagen urbana de los espacios públicos como plazas o parques, expresan una incapacidad de control, además de una poca cohesión social. Cabe recalcar que no todos los espacios deteriorados presentan actividades delictivas (Hunter, 1978, como se citó en Berrú y Hurtado, 2022). Sin embargo, en zonas urbanas con que presentan esas características la gente expresa mayor miedo a la delincuencia.

Existen indicadores que se han considerado en esta teoría, entre ellos están la imagen urbana, en donde existe la presencia de suciedad, edificios abandonados o en mal estado, graffitis, etc. También podemos encontrar los comportamientos antisociales que se dan en la zona, entre ellos, la prostitución, la presencia de indigentes, personas en estado etílico y la comercialización de droga. Por último, está la reputación que tenga la zona urbana, la reputación de “barrio peligroso” (Benites, 2014, como se citó en Berrú y Hurtado, 2022).

b. Teoría de la victimización.

La teoría de la victimización se puede manifestar tanto de manera directa como indirecta. La primera, se caracteriza por haber sido víctima de una situación de crimen, experimentando una percepción de inseguridad más elevada en comparación con aquellas personas que no ha sufrido ninguna de estas situaciones. La segunda, hace referencia a que alguien cercano al círculo social haya experimentado una situación de crimen, lo que cambia nuestra percepción del lugar (Berrú y Hurtado, 2022).

c. Teoría de la vulnerabilidad física.

Esta teoría se basa en las emociones, en donde una persona, ya sea por su edad o por su sexo, no se siente en la capacidad de defenderse ante una situación de crimen. Esto provoca que aquellas personas tengan temor, lo que incrementa la percepción de inseguridad al estar en un determinado lugar (Berrú y Hurtado, 2022).

d. Teoría de la vulnerabilidad social.

Esta teoría se basa en las diferencias de los niveles socioeconómicos, sobre todo en las personas con bajos recursos económicos. Destaca que los grupos sociales, al tener bajos niveles de educación y bajos niveles de empleo, se ven más vulnerables ante la prevención o la recuperación de una situación delictiva (Berrú y Hurtado, 2022).

e. Teoría de las redes sociales.

Se basa en el intercambio de ideas a través de las redes sociales. En el caso de las comunidades que no puedan acceder a este servicio, presentan pocos niveles de cohesión social, es decir, comunicación para establecer controles o interacción entre la comunidad. Esto causa que la

comunidad no se sienta como un solo grupo y se vuelvan más vulnerables al temor de sufrir cualquier acto delictivo (Paydar y Kamani-Fard, 2015).

2.3.3 Factores que propician la percepción de inseguridad en el espacio público.

Entre los factores que provocan percepción de inseguridad en el espacio público se encuentra el contexto individual y el comunitario. En cuanto al contexto individual hace referencia al género sexual, la edad o la estatura del afectado en cuestión. Por otro lado, el contexto comunitario se refiere a particularidades de la colonia, la convivencia entre los residentes de la zona, ya que la misma genera o aumenta la perspectiva de seguridad (Jasso, 2015).

a. Contexto individual.

Género.

En cuestiones de género, la mujer es más propensa a ser víctima de agresiones sexuales o acoso, debido a que desde siempre se ha catalogado a la mujer como el sexo débil (Berrú y Hurtado, 2022). Las mujeres son ajenas en la mayoría de los espacios públicos, por ello, habitan en el territorio de una manera diferente, evitando espacios urbanos o el hecho de ir acompañadas a todos lados. Esto lo hacen con la finalidad de evitar agresiones verbales, miradas lascivas y comportamientos abusivos por parte de los hombres (Pontón, 2007).

Victimización.

La victimización se presenta en lugares en donde se ha sido víctima de algún suceso delictivo en los últimos meses. Varios estudios afirman que la percepción de inseguridad aumenta, ya que se tiene temor a que aquello pueda volver a ocurrir. Cabe señalar que la victimización también se da entre personas que no necesariamente fueron víctimas, sino que personas cercanas a su círculo social hayan contado malas experiencias sucedidas en ese lugar (Berrú y Hurtado, 2022).

Edad.

Las investigaciones han determinado que los jóvenes son los que están más expuestos a ser víctimas de alguna situación de violencia, debido a que son los que más utilizan el espacio público. Sin embargo, son los que se sienten con la mayor capacidad de defenderse ante ella, y por lo tanto la percepción de inseguridad en ellos, es casi nula. Por el contrario, los adultos mayores son más susceptibles ante cualquier posibilidad, debido a sus capacidades físicas, lo que resulta en una percepción de inseguridad más acentuada en el entorno públicos (Berrú y Hurtado, 2022).

b. Contexto comunitario.

Incidencia delictiva.

Se refiere a la actividad delictiva que se desarrolla en una determinada zona, haciendo que ella sea considerada como problemática. Este conocimiento sobre el sitio aumenta la sensación de inseguridad poblacional, debido a que aquellos que fueron víctimas no lo manifiestan ante las autoridades públicas debido al miedo de represalias. Con ello, podemos decir que los delitos causados a los ciudadanos van más allá de una simple denuncia (Berrú y Hurtado, 2022).

Cohesión social.

La cohesión social se asocia con el grado de organización de los individuos que integran una comunidad o un área. Esto debido a que la percepción de inseguridad no solo está ligada al crimen, sino a la falta de unión o relación entre vecinos, lo que lleva a que en cualquier situación de peligro cada persona tome sus propias actitudes, las cuáles pueden causar daño o un beneficio para sus vecinos. Por el contrario, si existiera liderazgo en una comunidad, todas las personas tomarían decisiones que beneficien a todo el grupo. Sin embargo, cabe destacar que el tener una buena cohesión social no siempre es bueno, ya que, si es que una persona de la comunidad tiene miedo, las otras lo tendrán. Por tanto, es importante aclarar que la cohesión social disminuye la percepción de la inseguridad, si las actitudes contribuyen positivamente a ella (Berrú y Hurtado, 2022).

Actuación policial.

Se refiere a la relación que tiene la comunidad con la entidad de seguridad pública, en donde expresa que mientras la policía tenga mayor contacto, diálogo, charlas y grupos de apoyo a la comunidad la percepción de la inseguridad disminuye. Cuando las personas que forman parte de una comunidad demandan seguridad, no solo se refiere a actos delictivos, sino también a los elementos del entorno urbano que perciben este espacio como inseguro (Berrú y Hurtado, 2022).

Imagen urbana.

Como ya se ha mencionado, la imagen urbana configura la visual de los usuarios en un lugar y, por ende, actúa como una variable fundamental ante la percepción de la inseguridad en un espacio público. Cuando una imagen urbana es alterada de manera incorrecta, genera psicológicamente una percepción negativa en el usuario.

Entre las variables que afectan a la imagen urbana y que aumentan la percepción de la inseguridad están dos factores: el comportamiento humano y las características del espacio (Berrú y Hurtado, 2022).

Comportamiento humano.

- Comercialización y consumo de drogas
- Mendicidad
- Graffiti
- Gente durmiendo en el espacio público
- Orinar en el espacio público
- Prostitución
- Robos
- Violencia sexual

Características del espacio público.

- Abandono
- Poca iluminación
- Ventanas rotas
- Muros que obstaculizan la visibilidad
- Suciedad
- Mobiliario en mal estado
- Cambios de uso
- Casas abandonadas

2.4 Análisis de casos referentes

El análisis de casos referentes se centra en proyectos que aborden los problemas de percepción de inseguridad y el comercio informal en el espacio público. Este análisis se lleva a cabo con el objetivo de obtener estrategias que ayuden en el diseño de la propuesta.

Tabla 2.1

Metodología de análisis de casos referentes con base a la propuesta por Kevin Lynch y Laura Gallardo.

Metodología de análisis de casos referentes		
Kevin Lynch	Sendas	Elementos que permiten la relación entre los espacios de un territorio: calles, avenidas, ciclovías, vías férreas.
	Hitos	Puntos de referencia que indican un suceso o acontecimiento importante: esculturas, edificios, etc.
	Nodos	Puntos de libre ingreso, en donde existe una convergencia de sendas. También, pueden ser plazas o parques en donde se configura una ciudad.
	Barrios	Es la subdivisión de una ciudad, en donde los usuarios cuentan con un sentido de pertenencia.
	Bordes	Elementos lineales en donde su continuidad es interrumpida: muros, ríos, playas, etc.
Laura Gallardo	Zonas verdes	Hace referencia a los árboles del sector, especies, texturas, formas, tipos de sombra, etc.
	Altura de edificaciones	Como su nombre lo indica, analiza la altura del entorno construido existente y la relación que existe las diversas edificaciones.
	Análisis sensorial	Busca comprender cómo los seres humanos perciben los espacios y responden a estas propiedades. En esencia es el análisis de cómo la arquitectura ofrece al ser humano un lugar habitable.

La metodología utilizada para el análisis es la propuesta por Kevin Lynch, el mismo que analiza los elementos que componen la imagen urbana, permitiéndonos conocer sobre cuáles son elementos urbanos en los que se puede actuar dentro de una ciudad. Por otro lado, dentro de la metodología de análisis se adopta algunos de los elementos propuestos por Laura Gallardo, entre ellos están las zonas verdes, la altura de las edificaciones y el análisis sensorial. El primero se incluye como parte del análisis debido a los criterios de calidad del espacio público, donde la vegetación es considerada parte esencial del disfrute de estar en un espacio determinado y fortalece las oportunidades para mirar. Se analiza la altura de las edificaciones ya que es un elemento que permite o dificulta el paso de la luz, además de que es un elemento importante de morfología urbana que hace parte de la imagen urbana en los centros históricos. Finalmente se realiza un análisis sensorial debido a que, los sentidos nos permiten percibir el entorno, esto se encuentra ligado directamente con la percepción de inseguridad.

2.4.1 Las Ramblas, Barcelona, España.

Figura 2.30

Peatones y comercios informales en las Ramblas (LOPDGDD, 2021).



Figura 2.31

Rambla de Santa Mónica (Nikada, 2014).



Las Ramblas es un lugar emblemático de Barcelona. Su historia comienza en la época romana, en donde existía dos arroyos que, al secarse por temporadas, el camino era ocupado por campesinos para moverse a los diversos lados de la ciudad. En la Edad Media, se crearon murallas que canalizaban el agua a otro lado de la ciudad, por lo que ese gran camino fue aprovechado para otros usos. A partir de ahí, Las Ramblas tuvo su comienzo como un paseo. Este lugar comenzó a ser considerado como una opción para implantar edificios emblemáticos, entre ellos el mercado de la Boquería y el Liceo (Barceló hotel group, 2024).

En 1836, se dio por la siembra de árboles, los cuáles otorgan sombra al lugar y junto con ello, se comenzaron a implantar los vendedores informales. Comenzó con la venta de flores, en donde se instalaron varios puestos disponibles las 24 horas del día. Con el tiempo se fueron sumando artistas, pintores, malabaristas, bailarines, tiendas, cafeterías, quiscos, etc. Los comercios informales han generado gran controversia y desorden en el paseo de 1,2 kilómetros de longitud (AWP P&C SA, 2023). Por ello, se ha recurrido a una regulación municipal implementando puestos específicos, con el objetivo de equilibrar el comercio y el turismo, obteniendo un orden en el espacio público. Se imponen horarios de atención para los comercios y zonas en donde las ventas informales son restringidas (Barceló hotel group, 2024).

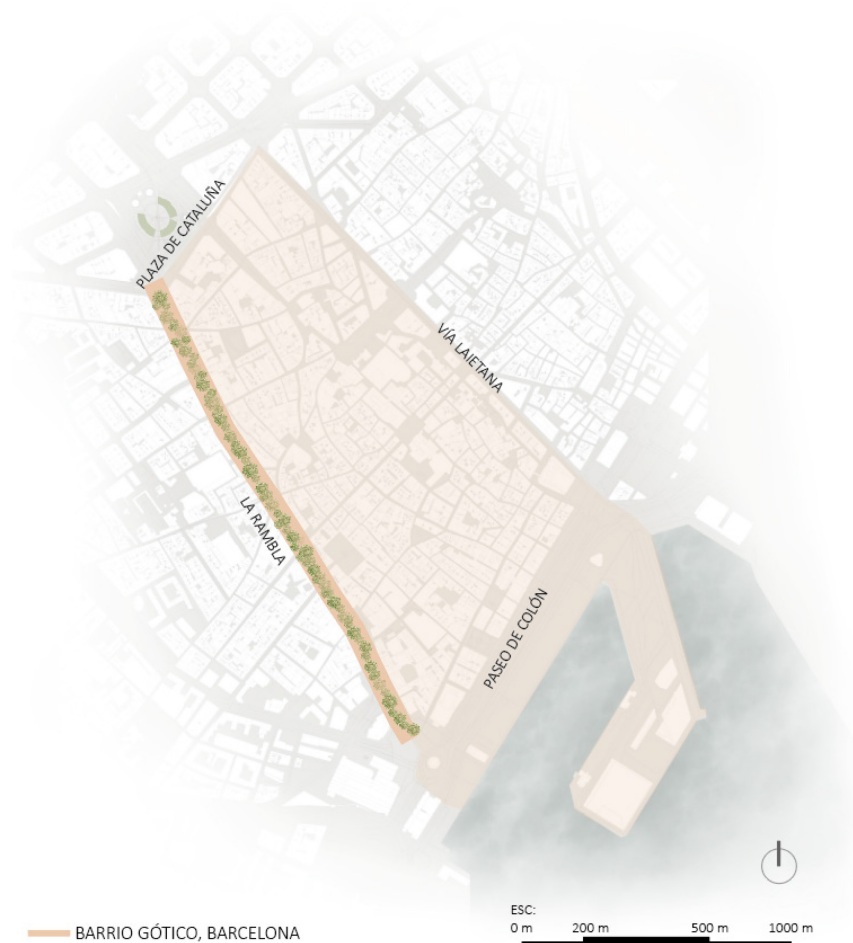
a. Barrios.

Las Ramblas se encuentra formando parte del límite del el Barrio Gótico, uno de los barrios más antiguos de la ciudad de Barcelona, es su centro histórico (ver Figura 2.32). El barrio adquiere

identidad a través de las características de la imagen urbana, en el que predominan elementos de estilo gótico, además del estilo clásico, barroco y modernista, diferenciándose fácilmente de otros barrios (Ospina, 2014).

En cuanto a su trama, se caracteriza por ser irregular y por la conformación de espacios estrechos y laberínticos, propios de la ciudad medieval, lo cual, permite a los usuarios percibir diversas imágenes e ir interpretando la ciudad.

Figura 2.32
Barrio gótico, Barcelona, España.



Por otro lado, en Las Ramblas se definieron seis zonas, las cuales representan la historia que ha tenido cada tramo (ver Figura 2.33). Estas zonas se conforman de la siguiente manera (Barceló hotel group, 2024; Civitalis Barcelona, 2023):

Rambla de Canaletas: Este tramo está próximo a la Plaza de Cataluña. Recibe su nombre debido a la fuente que se ubica en ese tramo, este espacio se conoce como un lugar de celebración de las victorias del equipo de fútbol propio de la ciudad, conocido como “El Barça”.

Rambla dels Estudis: También se conoce como la rambla de los pájaros. En este tramo se levantó un edificio universitario, pero perdió sus usos para finalmente acabar siendo un cuartel que en 1843 finalmente fue destruido.

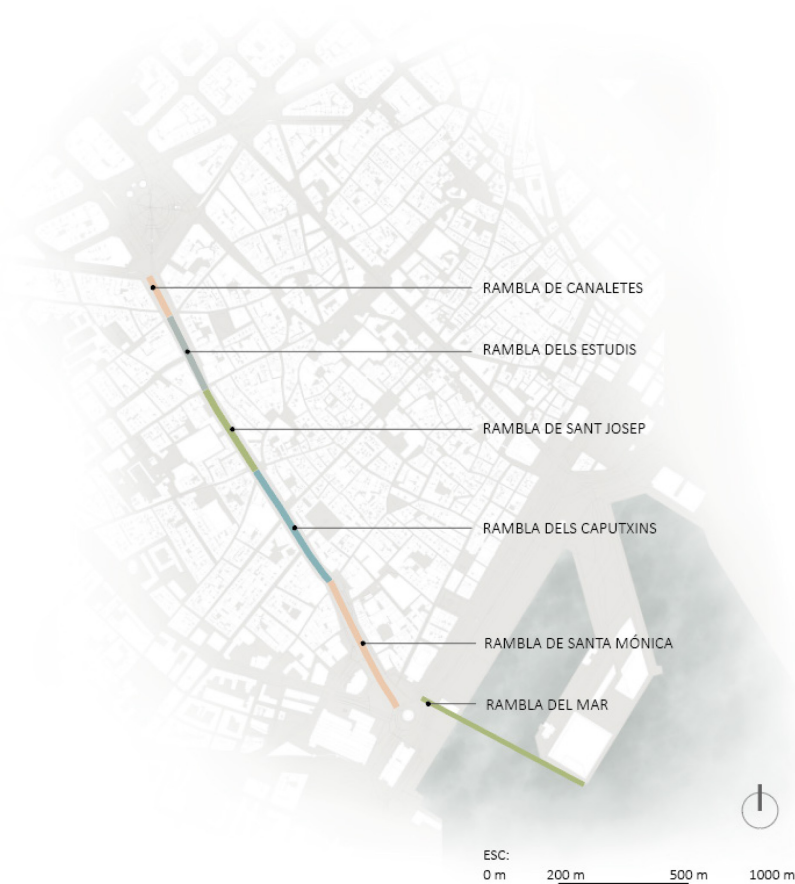
Rambla de Sant Josep: Este tramo tiene esa denominación por su cercanía a la Plaza de Sant Josep. Por otro lado, también se la conoce como la Rambla de las Flores porque ese tramo era el único lugar en donde se pueden encontrar flores a cualquier hora del día.

Rambla de los Capuchinos: También se la conoce como la Rambla del Centro. Esta rambla adquiere ese nombre debido antiguamente existía un importante monasterio de capuchinos. Actualmente la burguesía catalana lo ha convertido en un espacio de reunión debido a que allí se encuentra el Liceo, un teatro reconocido.

Rambla de Santa Mónica: Este tramo toma su nombre debido a la antigua iglesia que se salvó de la destrucción en 1936. Por ello, se han realizado intervenciones como el Museo de Cera, el Teatro Principal, el centro de Arte de Santa Mónica y las Drassanes. Este último se dedicaba a la construcción de embarcaciones por su cercanía al Port Vell.

Rambla del Mar: Esta sección es nueva debido al proyecto que tiene el objetivo de conectar a la ciudad al mar. Se encuentra cerca del Monumento a Colón con el Maremàgnum, el cual es una de las zonas de ocio con más interacción en Barcelona.

Figura 2.33
Zonificación de Las Ramblas (Carballo et al., 2011).



b. Sendas.

En Las Ramblas se propone grandes sendas para vehículos separadas por sendas peatonales a través de vegetación, por ello, se conoce como una gran avenida. Las sendas peatonales permiten al usuario relacionarse con la ciudad, estas predominan ante las sendas vehiculares (ver Figura 2.34), con el objetivo de prevalecer el espacio público (ver Tabla 2.2). Por tanto, la rambla otorga confort al brindar lugares para caminar y protección al peatón, protegiendo al peatón a través de la vegetación, cumpliendo los criterios de calidad de espacio público (ver Figura 2.35).

Tabla 2.2

Área de espacio público en las Ramblas.

Espacio público	Área en m2	%
Aceras laterales	16.602	28.3
Acera central	21.238	36.3
Vías	18.098	30.9
Zonas verdes	2.646	4.5
Total de espacio público	58.583	100

Nota. Elaboración propia a partir de datos de (Ospina, 2014).

Figura 2.34

Sendas peatonales predominan ante sendas vehiculares.

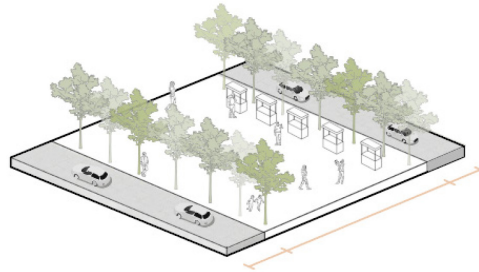
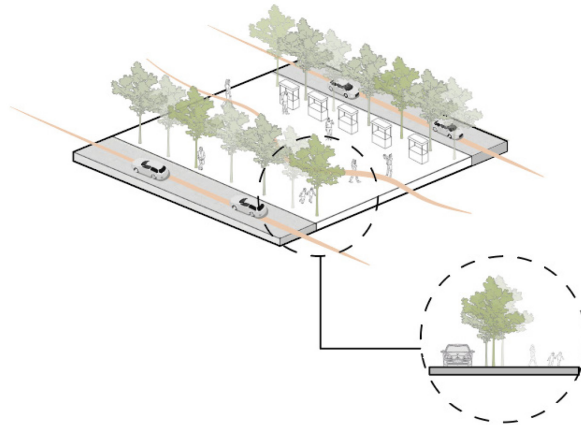


Figura 2.35

Circulación de sendas peatonales y vehiculares separadas por vegetación.



c. Bordes.

En Las Ramblas, se propone en los bordes una linealidad de árboles que funcionan como barrera entre lo vehicular y lo peatonal (ver Figura 2.36), lo que elimina el temor al tránsito y crea una protección para los peatones. Los bordes jerarquizan la senda peatonal al delimitarla con vegetación, por tanto, el espacio destinado para la vegetación, se concibe como un elemento de transición entre lo peatonal y lo vehicular, además que genera una franja visual desde el suelo al cielo, generando así dos escalas dentro de un espacio público (ver Figura 2.37).

En los bordes de vegetación se proponen los comercios o puestos de venta de materialidad de hierro, los cuáles permiten a los peatones no tener obstáculos para relacionarse con la ciudad (ver Figura 2.38). Destaca la tipología de quioscos, los cuáles se encuentran ubicados en los nodos en donde se intersecan las calles que conectan con la ciudad antigua.

En otras secciones de Las Ramblas, como en la Rambla de las Canaletas se encuentra mobiliario urbano como sillas de hierro y madera (Ospina, 2014), brindando oportunidades para sentarse y para conversar, cumpliendo con los criterios de confort en el espacio público.

Figura 2.36

Bordes enmarcados por una linealidad a través de la vegetación

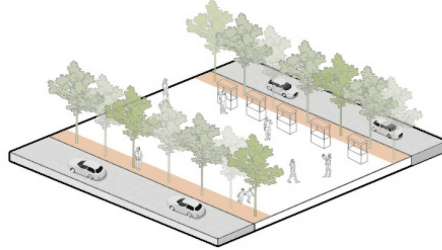


Figura 2.37

Protección y jerarquización de peatones ante los vehículos.

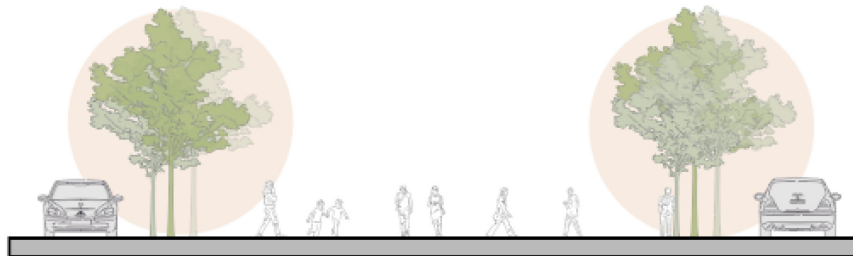
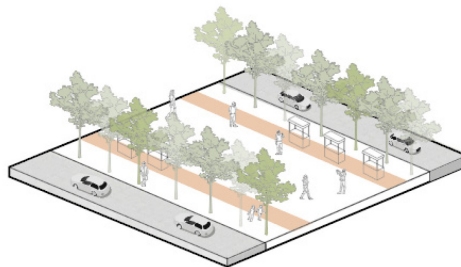


Figura 2.38

Comercios informales ubicados en los bordes.



d. Nodos.

A partir del desarrollo de las Ramblas, al convertirse en un espacio público, conector del centro de la ciudad con el mar, se propone la construcción de dos remates a los extremos del gran paseo, que, con el paso del tiempo, se convirtieron en dos grandes flujos (ver Figura 2.39). El primero construido en 1860, el cual actualmente se conoce como el monumento a Colón y el segundo, se construye en 1925 conocido ahora como la Plaza de Cataluña. Actualmente, el monumento a Colón es un nodo en donde convergen diversas sendas vehiculares y se extiende hasta conectarse con el mar. Por otro lado, la Plaza de Cataluña, es un espacio público en donde se caracteriza por ser un punto de encuentro de los barcelonenses, en donde se realizan conciertos, actos culturales, en general todo tipo de celebraciones (Barceló hotel group, 2024; Ospina, 2014).

Figura 2.39
Nodos como remates de Las Ramblas.



e. Hitos.

La Rambla se ha convertido en un hito debido a la historia que ha tenido durante los años. Pero además de ello, dentro de este espacio público, se busca resaltar varios hitos que otorgan identidad a la sociedad catalana. Por tanto, los hitos fortalecen la imagen urbana, haciendo que exista interacciones con el sujeto que, a través de ese largo camino, conoce la historia de Las Ramblas (ver Figura 2.40). Entre ellos se encuentran:

La Fuente de Canaletas: Como se ha comentado anteriormente, es el lugar es el más conocido para la ciudad debido a que es el punto de festejo de los seguidores del Futbol Club Barcelona. Existe una tradición en donde cuenta que, si una persona toma agua proveniente de la Fuente de las Canaletas, volverá de nuevo a Barcelona (Barceló hotel group, 2024).

Mercado de la Boquería: Es un reconocido mercado, en donde se encuentran los mejores productos gastronómicos, en donde chefs importantes buscan ingredientes. Se caracteriza por tener puestos de venta coloridos (Barceló hotel group, 2024).

El Mosaico de Miró: Este mosaico se convirtió en un hito debido a que constituye un memorial en honor a las víctimas del atentado terrorista que ocurrió en el año 2017, es decir, que adquiere un valor simbólico (Núñez i Navarro, 2024).

Gran Teatro de Liceu: Se ubica en las ruinas de un antiguo convento, siendo así uno de los más importantes centros de conciertos de ópera más relevantes en Europa, construido en el año de 1847 (Barceló hotel group, 2024).

Iglesia de Santa Mónica: Esta iglesia fue una de las que se mantuvo en pie en el ataque terrorista, al ser una importante iglesia que representa la vida que tuvieron los pobladores, se dio lugar a su lado un museo de cera (Barceló hotel group, 2024), el teatro principal y un centro de arte.

Figura 2.40
Hitos presentes en las Ramblas.



f. Zonas verdes.

La vegetación propuesta en 1702 y 1703, fue proyectada solo por adorno, dentro del cual se encontraban distintas especies. Actualmente es una estrategia ambiental en donde se regula la calidad del aire proveniente del tráfico, además de que es una barrera natural que proporciona un microclima urbano y acústico. Este último disminuye la contaminación de ruido hacia las fachadas de las edificaciones aledañas (Ospina, 2014).

La vegetación que se maneja en las Ramblas es vegetación alta, la misma se encuentra alineada a distancias razonables con base a la frondosidad de la especie (ver Figura 2.41), permitiendo que existan zonas de sombra, además de que esto brinda oportunidades para mirar dentro del espacio público y no interrumpe la visual (ver Figura 2.42), generando visuales atractivas y un confort en el espacio debido a que los protege de la incidencia del sol (Ospina, 2014). Esta vegetación es introducida, se la denomina como plátanos o como científicamente se conoce como *Platanus hispánica*, misma que se caracteriza por ser una especie fácilmente adaptable a los diversos entornos, es comúnmente seleccionada debido a su valor estético (Ayuntamiento de Barcelona, 2024).

Figura 2.41

Distribución de la vegetación con base al radio de la copa.

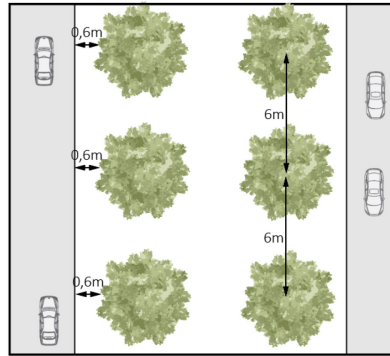
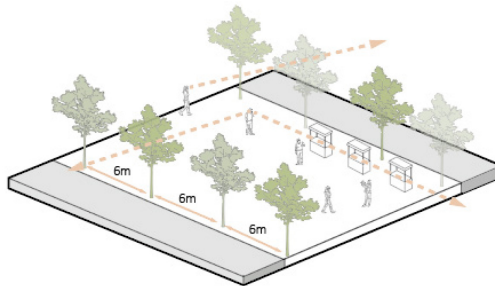


Figura 2.42

Zonas verdes como elemento estético y transparente



g. Altura de las edificaciones.

La altura de las edificaciones se determinó debido a un estudio de proporciones, basados en el uso que se daba en lugar, que por general era de comercio. Para ello, se hizo un estudio de proporción y escala con respecto a la figura humana y su campo de observación, de donde en un ángulo de 45 grados las personas comienzan a percibir detalles. Es por ello, que las fachadas tuvieron un criterio de estructuración, lo que se expresa en el manejo de una sola altura, basada en el ancho de las secciones de Las Ramblas en proporción 1:2 (Ospina, 2014).

Por ello, durante todo el tramo de 1,2 kilómetros, en ciertas edificaciones la altura varía un piso, pero en su mayoría los tramos mantienen un solo lenguaje arquitectónico de linealidad (ver Figura 2.43), preservando el patrimonio arquitectónico del caso histórico. Por otro lado, debido a su altura de 4 a 6 pisos, obstruye el paso de la luz otorgando sombras que protegen de la incidencia del clima (ver Figura 2.44).

Figura 2.43

Linealidad que prevalece debido a la altura de las edificaciones



Figura 2.44
Sombras proyectadas debido a la altura de las edificaciones y a la vegetación.



h. Análisis sensorial.

Los colores propuestos en Las Ramblas, tanto en texturas aplicadas como el mobiliario, buscan que el proyecto se unifique con el contexto, utilizando los colores que predominan en él (ver Figura 2.45), esto hace que se cree un ambiente armonioso y que se fortalezca el sentido de identidad del casco histórico. Sin embargo, el color verde prevalece debido a la frondosidad de los árboles, mismos que jerarquizan la senda peatonal.

En cuanto a las texturas, Las Ramblas utilizan dos texturas. La primera, es usada para marcar los bordes y las secciones de las 6 zonas (ver Figura 2.46). La segunda, marca el paso peatonal a lo largo de todo el recorrido de Las Ramblas (ver Figura 2.47). Esto otorga al peatón seguridad y además le otorga confort, debido a que los colores cálidos dan una sensación de calma.

Figura 2.45
Colores que prevalecen en la imagen urbana.



Figura 2.46
Textura aplicada para enmarcar los bordes.

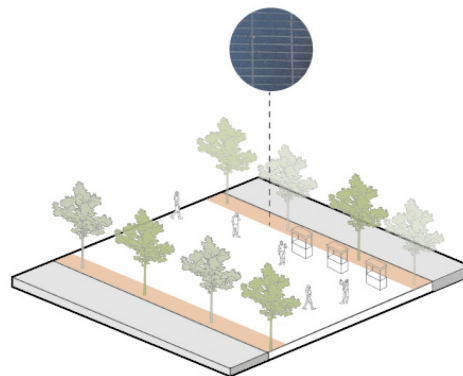


Figura 2.47
Texturas usadas para enmarcar lo peatonal.

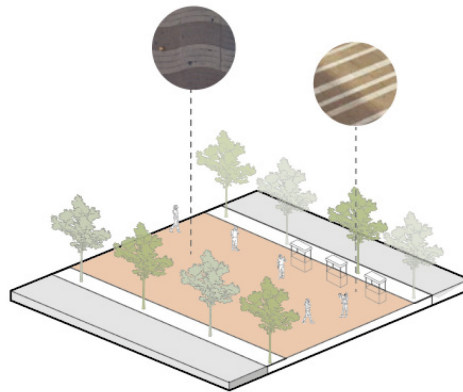


Figura 2.48
Estrategia del manejo de la iluminación (Ospina, 2014).



En cuanto a la iluminación, se pensó en la percepción de inseguridad y visibilidad en las noches. Debido a las grandes secciones que tienen las sendas, se propone la instalación de puntos de luz

a los dos lados de la senda peatonal. Para ello, se determinan 3 tipos de alumbrado ubicados en forma se zigzag (ver Figura 2.48), con el objetivo de que todo el lugar esté iluminado (Ospina, 2014).

2.4.2 Bulevar de Catia, Caracas, Venezuela.

Figura 2.49

Mobiliario urbano en el Bulevar de Catia (González et al., 2018).



Figura 2.50

Elementos de la metodología de análisis para casos referentes (González et al., 2017).



El Bulevar de Catia, inaugurado en 1984, se encuentra en el casco central de Nueva Caracas de Catia, Venezuela. En este bulevar existía una carretera en donde daba problemas de tráfico, esto provocaba contaminación de ruido dejando al espacio público con efectos dignificantes, ya que las personas preferían vivir en otro lugar, dejando al lugar abandonado, dando paso así a ser el espacio más inseguro de la zona, debido a la presencia de una banda delictiva conocida como “Los buhoneros”, además de que también contaba con la presencia de personas en estado etílico y vagabundos. Sin embargo, experimentó una transformación significativa como resultado de varias intervenciones como vegetación, zonas de recreación, conciertos de salsa, mobiliario urbano y la acción policial, lo que ha creado espacios públicos seguros y agradables (Márquez, 2012).

a. Barrios.

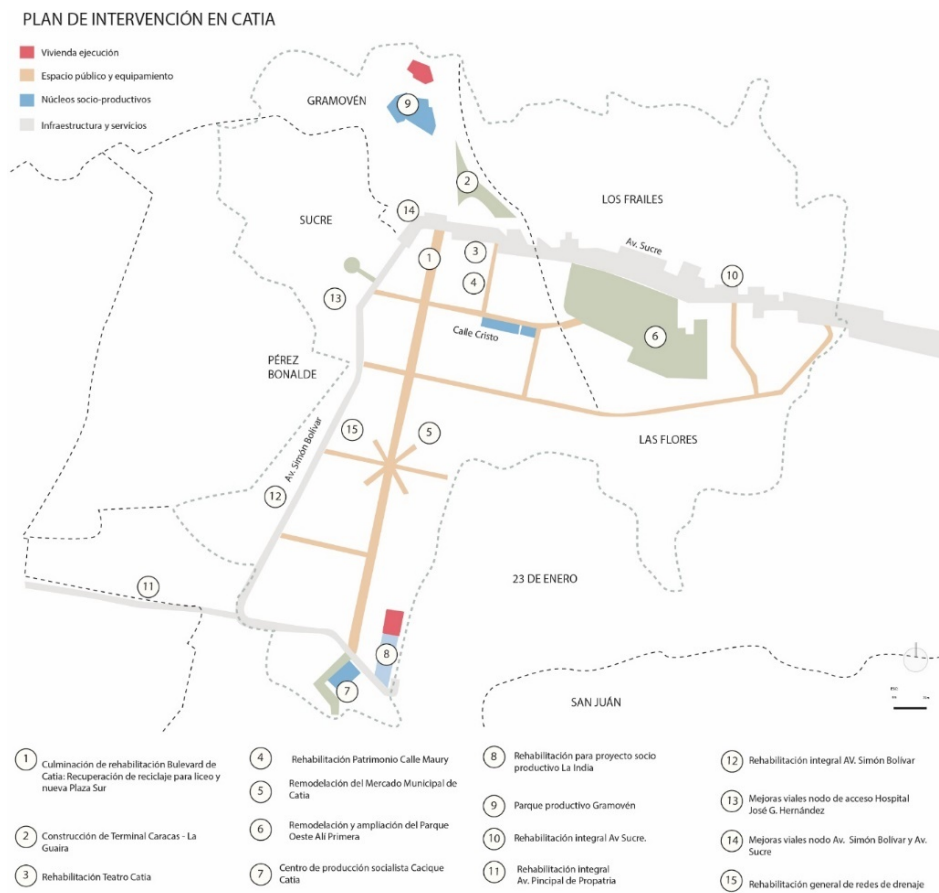
El Bulevar de Catia se encuentra en el barrio Nueva Caracas, destinado a ser un barrio para clase obrera e inmigrantes (ver Figura 2.51). El barrio se caracterizaba por tener usos mixtos, las viviendas no tenían retiro y predominaba el comercio, es por ello que, se caracteriza ser pluricultural,

resultando en la creación de diversas imágenes en el observador (Márquez, 2012). Cabe recalcar que la trama que maneja es regular, debido al plan urbanístico que se manejó (ver Figura 2.52).

Figura 2.51
Ubicación del Bulevar de Catia.



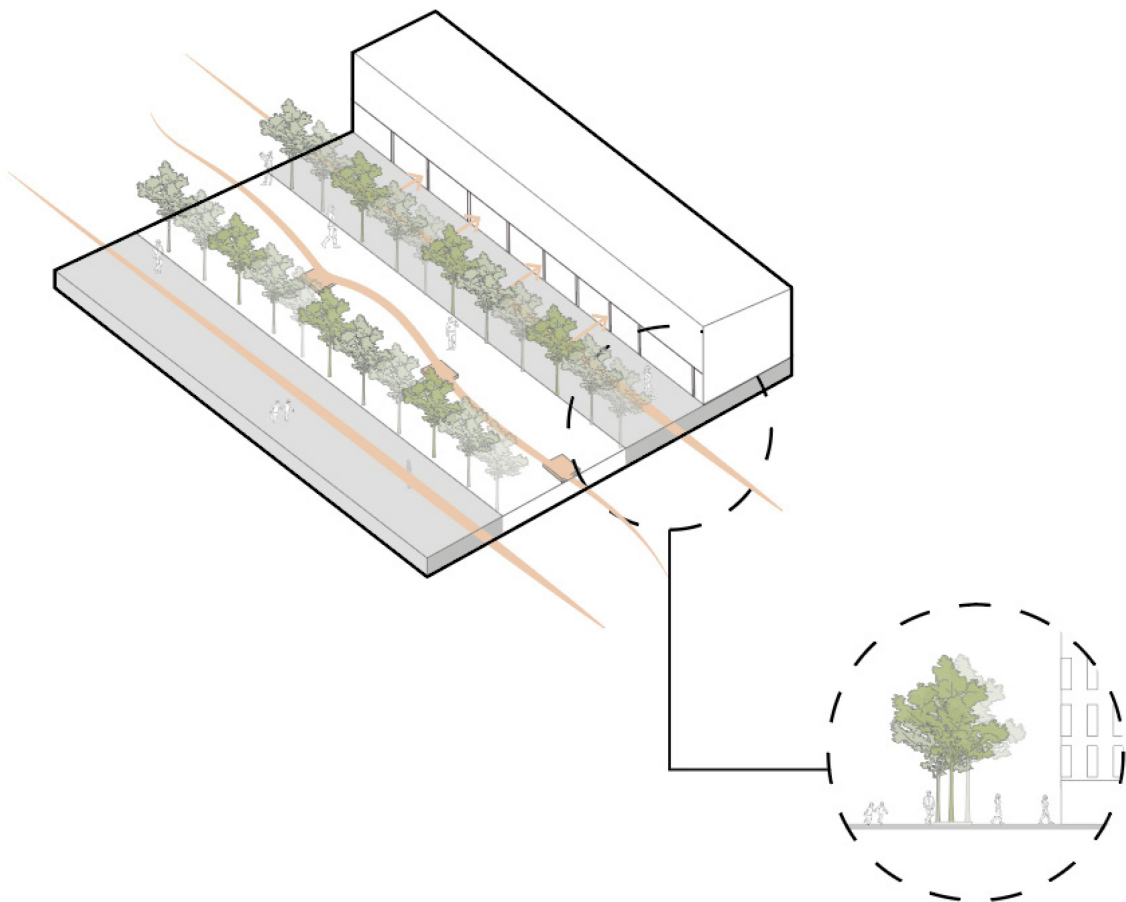
Figura 2.52
Plan de intervención del Barrio Nueva Caracas (Aporrea, 2013).



b. Sendas.

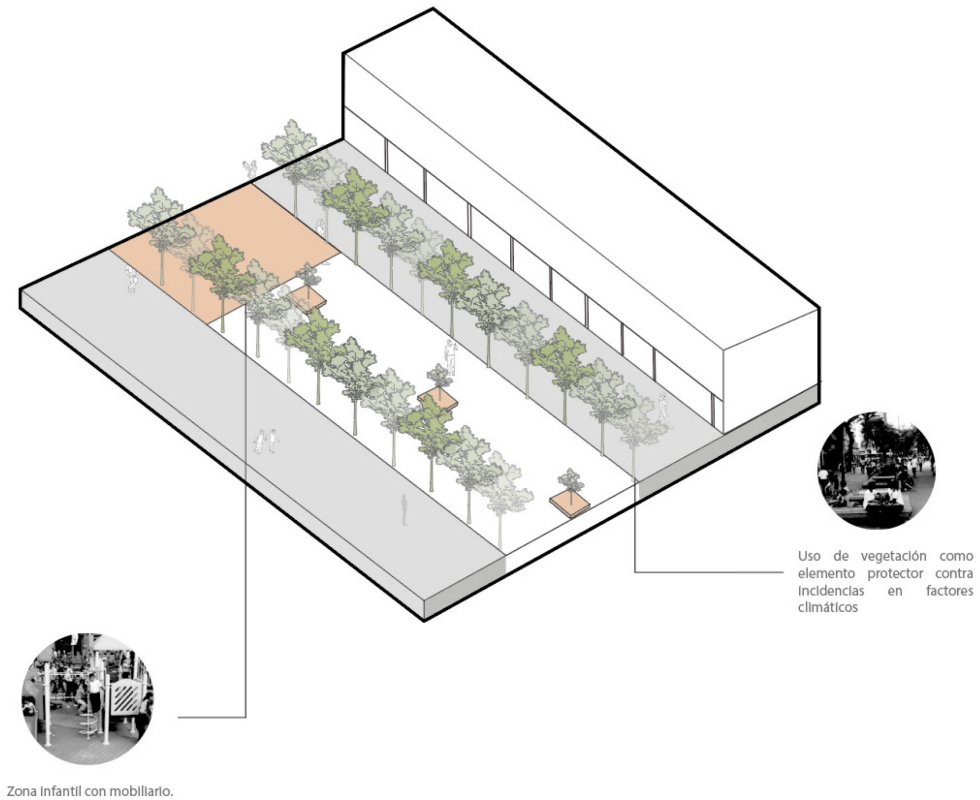
En el Bulevar, se propone únicamente de sendas peatonales. Estas sendas están diseñadas solo para peatones, lo que ofrece protección contra el tránsito y confort, ya que, brinda oportunidades para caminar, para hablar y escuchar. Es un espacio polifuncional en donde se llevan a cabo conciertos, jornadas de salud, etc (Márquez, 2012), esto debido a sus bajos niveles de ruido de automóviles, es decir, que aplica ciertos criterios de la calidad del espacio público. Junto con lo anteriormente mencionado cabe señalar que, al tener secciones anchas influye en la percepción de seguridad del espacio público ya que amplía el campo visual.

Figura 2.53
Circulación de sendas peatonales.



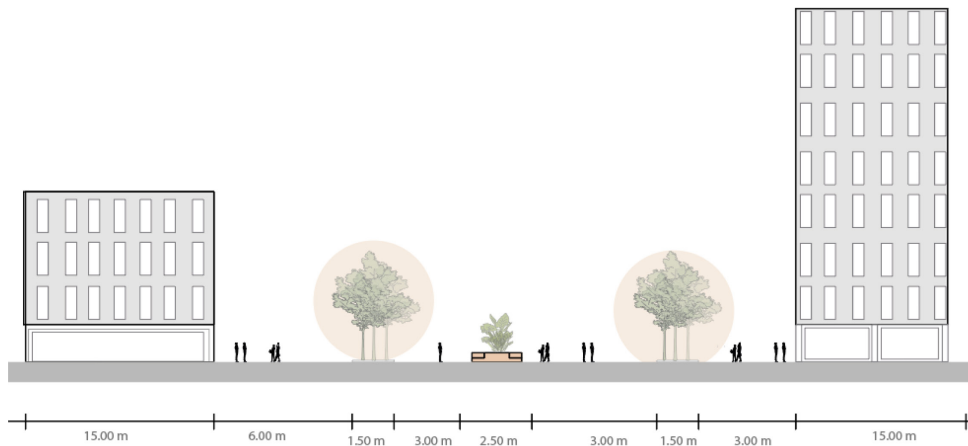
Se propone dos tipologías de sendas peatonales. La primera tipología de senda se usa para solo para caminar la cual se encuentra a los dos extremos, permitiendo al usuario relacionarse con el entorno construido, por ello, no presentan obstáculos. Es un lugar en donde las personas caminan o transitan para acceder a las tiendas, restaurantes y actividades comerciales a lo largo de la avenida (ver Figura 2.53). Estas sendas están rodeadas de edificios, plazas y elementos urbanos que influyen en la percepción de quienes las utilizan.

Figura 2.54
Tipologías de sendas peatonales.



Por otro lado, la segunda tipología es una senda peatonal central en donde se proyecta mobiliario urbano, destinado para el descanso, además se encuentran oportunidades para el juego y el ejercicio con espacios de recreación infantiles (ver Figura 2.54) (Márquez, 2012), que fomentan un entorno familiar seguro, además de brindar recreación e interacción a las personas que acuden al lugar. En esta tipología de senda podemos encontrar mobiliario urbano ubicado en el centro, garantizando la circulación a los lados de la senda (ver Figura 2.55).

Figura 2.55
Senda destinada para el descanso jerarquizada por vegetación.



c. Bordes.

Al tener dos tipologías de sendas, una para descanso y la otra para caminar, se propone bordes naturales a través de vegetación, con el objetivo de jerarquizar las mismas (ver Figura 2.56). Estos bordes proporcionan una sensación de contorno tanto en el ancho de las sendas como en la escala visual que se define por la altura de los árboles. Además, el borde natural proporciona orden y estructura al bulevar, lo que ayudan a los residentes y visitantes a distinguirlo de los espacios adyacentes.

Figura 2.56

Bordes definidos por una linealidad conformada por vegetación.



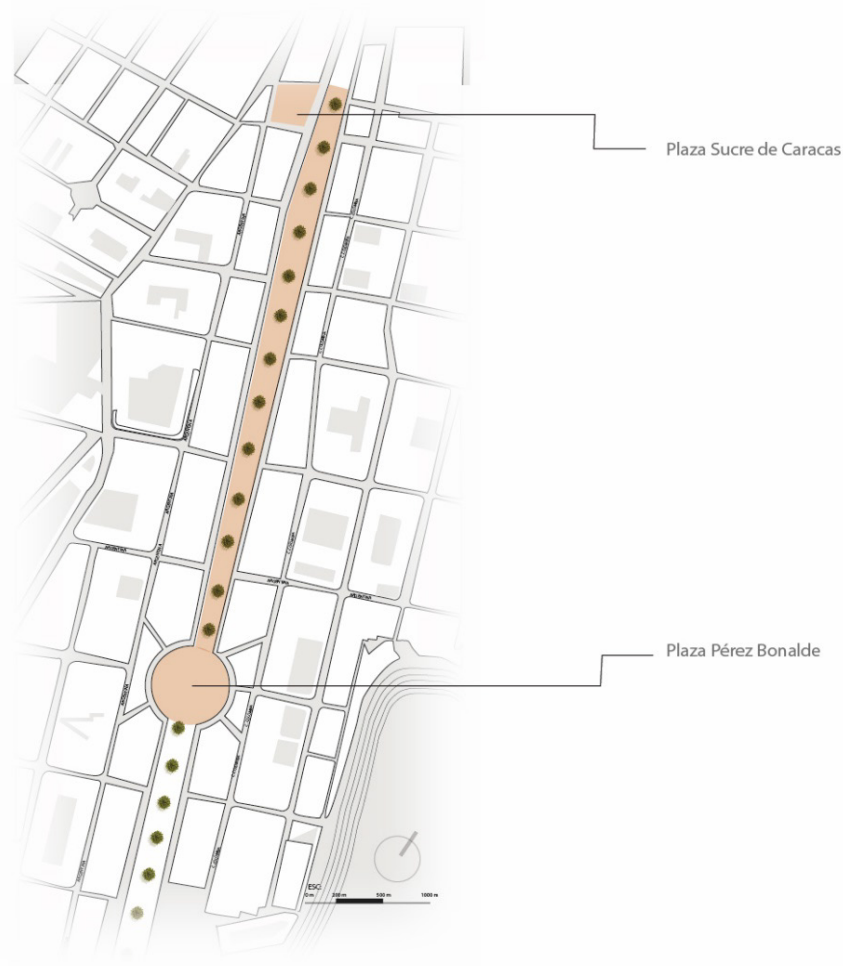
d. Nodos.

El Bulevar se proyecta con el objetivo de conectar dos nodos, por tanto, cada nodo es el remate del Bulevar (ver Figura 2.57). El primero es la Plaza Pérez Bonalde, siendo un punto de referencia importante de encuentro e interacción. Este lugar aporta identidad al lugar debido a que en el centro se encuentra el monumento de una figura destacada en Caracas y que se ha vuelto un punto de referencia de los ciudadanos. Por otro lado, el segundo es la Plaza Sucre que, así mismo, es un punto de interacción de los venezolanos, en donde en su centro se encuentra una estatua de Antonio José de Sucre. Esta plaza tiene a su alrededor el teatro de Catia, que forma parte del patrimonio histórico. Así los nodos realzan el sentido de pertenencia del lugar creando un vínculo directo entre ellos y la historia a través del Bulevar (González et al., 2018).

A medida que se avanza desde la Plaza Pérez Bonalde hacia la Plaza Sucre, se determinó nodos en función de la interacción de las personas y las características urbanas. Por ejemplo, las intersecciones de avenidas o calles importantes, plazas más pequeñas, tiendas o edificios

emblemáticos podrían actuar como nodos secundarios a lo largo de esta senda, marcando puntos de interés y cambio en la percepción de la zona. Estos nodos, tanto principales como secundarios, se definen con el objetivo de que las personas puedan orientarse y formar una imagen mental clara del entorno urbano, facilitando la navegación y la identificación de lugares.

Figura 2.57
Nodos como remates del Bulevar de Catia.



e. Hitos.

Los hitos, según la teoría de Kevin Lynch, son elementos notables y fácilmente identificables en el entorno urbano que sirven como puntos de referencia importantes para las personas. En el contexto del Bulevar se proyectaron varios hitos, los cuales se encuentran a lo largo del recorrido (ver Figura 2.58), esto se hizo con el objetivo de fortalecer la identidad y la imagen urbana del sitio, ya que, al encontrarse dentro del recorrido, las personas obligadamente tienen que pasar por estos lugares. Esto les permite conocer cómo interactúa la sociedad, además de la historia que ha tenido.

Figura 2.58
Hitos a lo largo del Bulevar de Catia.



Plaza Pérez Bonalde: Esta plaza es un punto de referencia significativo en la zona. Recibió su nombre en honor al poeta Juan Antonio Pérez Bonalde, una figura destacada de la poesía lírica (González et al., 2018).

Mercado municipal de Catia: El Mercado municipal de Catia es un importante centro comercial y de abastecimiento en la zona, donde se pueden encontrar una amplia variedad de productos, desde alimentos frescos hasta artículos diversos. Es un lugar vital para la comunidad, ya que proporciona acceso a productos frescos y esenciales (Márquez, 2012).

Bazar de los mercados C.A.: El Bazar de los Mercados es un lugar que ofrece una variedad de productos a la venta de un mercado o centro comercial donde diferentes vendedores ofrecen sus productos, lo que lo convierte en otro punto importante para las compras y el comercio en el Bulevar de Catia.

Servicio de envíos: Servicios de mensajería y envío de paquetes en la zona. Esto es esencial para la logística y el comercio local, ya que permite a las empresas y los individuos enviar y recibir productos de manera eficiente.

Plaza Sucre de Caracas: Ubicada al norte del Bulevar de Catia, es otro espacio público importante en la zona. Fue inaugurada en 1928 con el nombre de su hermano Juan Gómez, pero luego cambió su nombre a Plaza Sucre en 1935. Al igual que la Plaza Pérez Bonalde, la Plaza Sucre proporciona un lugar para la recreación y el encuentro de la comunidad (González et al., 2018).

f. Zonas verdes.

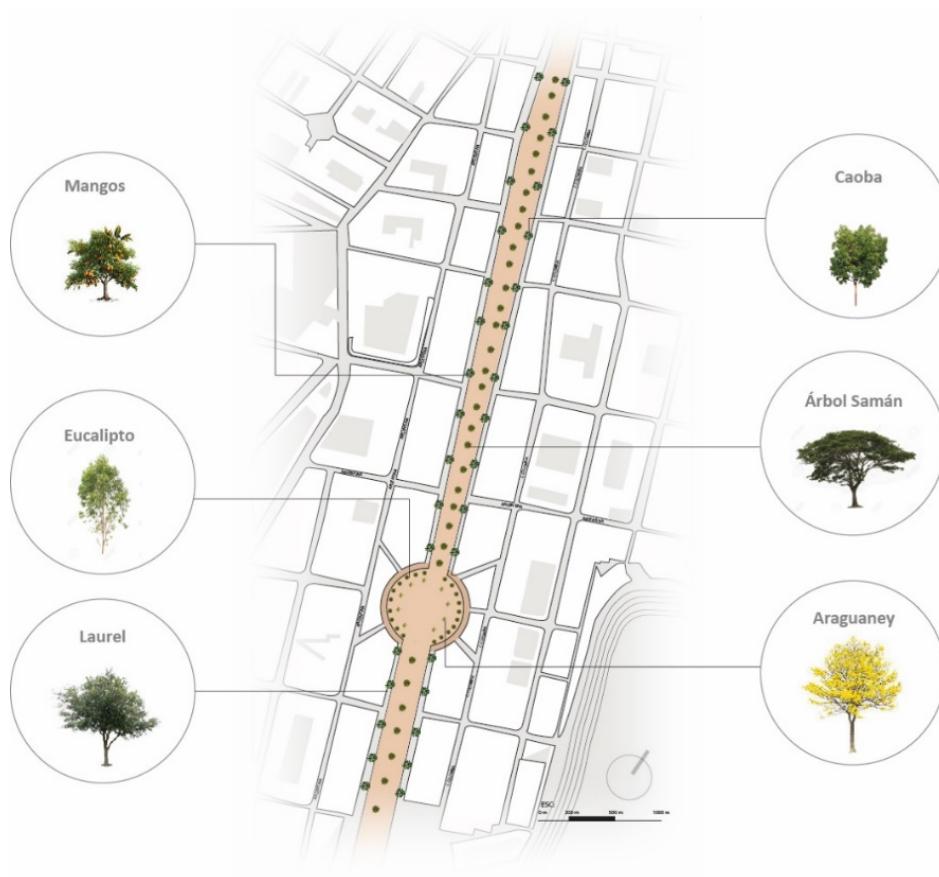
En el Boulevard se propone vegetación alta y media. La vegetación alta se proyecta a los bordes de la senda central, remarcando el área de descanso. La vegetación forma parte del mobiliario urbano, ya que alrededor de ella, se disponen asientos lo que permite el descanso y el confort.

La vegetación al estar alineada no interrumpe la circulación (ver Figura 2.60), además de que cumple con los criterios de calidad de espacio público, debido a que brinda oportunidades para mirar al generar visuales atractivas y genera oportunidades para disfrutar el clima, otorgando sombra en lugares estratégicos como en los asientos (Márquez, 2012), con la finalidad de extender la permanencia de las personas en el espacio público.

Figura 2.59
Especies vegetales que existen en el Bulevar.



Figura 2.60
Ubicación de las especies vegetales.



g. *Altura de las edificaciones.*

La altura de las edificaciones en el bulevar de Catia, en su mayoría, supera los 10 metros. Este paisaje urbano ya existía antes de las intervenciones urbanas, con edificios de considerable altura y un uso mixto. Además, contribuye a la definición de la identidad y el carácter de la zona, creando un entorno que combina funciones residenciales y comerciales, este desarrollo se ha gestado como resultado de las intervenciones urbanas (Márquez, 2012). Los edificios tienen varias alturas (ver Figura 2.61), por lo que existe una morfología urbana irregular y por tanto, una imagen urbana desordenada. Sin embargo, esto pone en evidencia a los migrantes de diversos países que han habitado esta zona y que han dejado su huella a través de la morfología urbana, lo que da identidad al lugar.

Figura 2.61

Carencia de linealidad identificada en las diversas alturas de las edificaciones.

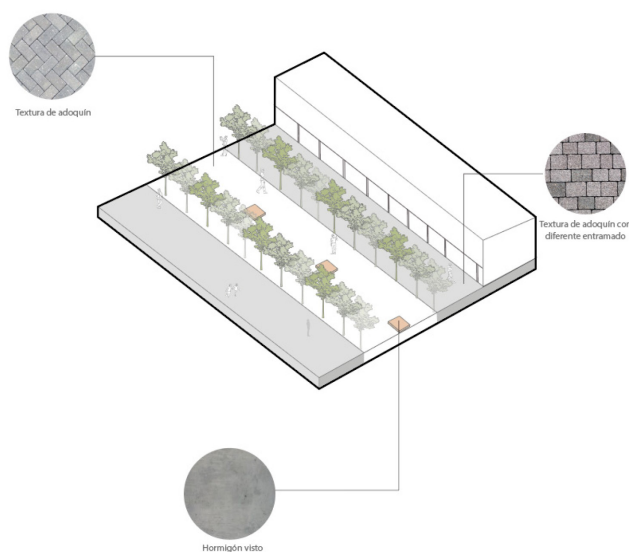


h. *Análisis sensorial.*

En cuanto a las texturas aplicadas en el Bulevar de Catia, se usan dos texturas. La primera, se usa para marcar los bordes y las secciones de las zonas mencionadas. Por otro lado, el segundo tipo de textura se usa en el paso peatonal a lo largo del recorrido del Bulevar de Catia (ver Figura 2.62). Cabe recalcar que este enfoque en las texturas específicas se relaciona con la delimitación y organización del espacio urbano, lo que influye en la experiencia del peatón. Estas texturas podrían considerarse en el análisis como elementos que proporcionan seguridad y confort a los peatones. Además, de que la elección de colores y texturas, están en línea con el objetivo de crear un ambiente armonioso, seguro y cómodo en el espacio público.

Figura 2.62

Manejo de diferentes texturas en los dos tipos de sendas del Bulevar.



Los colores que predominan son esenciales para comprender la atmósfera y la identidad del lugar. En este caso, el color verde prevalece debido a la frondosidad de los árboles (ver Figura 2.63),

lo que jerarquiza la senda peatonal. Esto se interpreta como un intento de conectar el espacio urbano con la naturaleza y crear un ambiente armonioso, ya que el verde está relacionado con la sensación de calma y confort que buscan brindar a los peatones (Márquez, 2012).

Figura 2.63
Colores aplicados a la imagen urbana.



2.4.3 Tabla resumen.

Tabla 2.3

Resumen de las estrategias que implementan cada uno de los referentes analizados con base a la metodología de análisis establecida.

Autores	Elemento de análisis	Las Ramblas	Bulevar de Catia	Estrategias
Kevin Lynch	Barrios	Caracterizado por elementos de estilo gótico, lo que le permite destacarse fácilmente de otros barrios. Es decir, tienen una morfología urbana definida, lo que influye en la imagen urbana.	Barrio Nueva Caracas, es un barrio de clase obrera, por tanto, es pluricultural. Esto se refleja en su morfología urbana indefinida, lo que influye en la percepción de inseguridad y en la imagen urbana. Esto se recompensa con la presencia y actuación policial en la zona.	-Los barrios se identifican claramente dentro del territorio. -Percepción de inseguridad: una morfología urbana definida contribuye a la mejora de la percepción de inseguridad. -Presencia policial.
	Sendas	Senda peatonal predomina ante las sendas vehiculares, estas sendas son jerarquizadas por vegetación.	Dos tipos de sendas peatonales: la primera se destinada a la caminata y al acceso a locales comerciales. La segunda es una senda central, dedicada al descanso y juegos dedicados para los niños. La presencia de niños mejora la calidad y la percepción de inseguridad del lugar.	-Percepción de inseguridad: Predominancia de sendas peatonales, contribuyendo a la protección frente al crimen, debido a que generan un ámbito público vital. Además, permite al usuario relacionarse más con el entorno en el que habita, influyendo en la imagen urbana.
	Bordes	Hilera de árboles como barrera y elemento de transición entre	Hileras de árboles que definen visualmente las dos tipologías de sendas peatonales.	-Percepción de inseguridad: Incluyen elementos lineales vegetales, que ordenan el espacio contribuyendo a la

		sendas peatonales y vehiculares. En los bordes también se disponen los puestos de comerciantes y además se coloca mobiliario urbano. Con la finalidad de que la circulación se mantenga en el centro.	Este elemento contribuye a la mejora de la morfología urbana indefinida, a través de elementos definidos, logrando un orden en el espacio	imagen urbana. Se aprovecha la vegetación como jerarquizador de espacios. -Comercio informal: hileras de quioscos que generan orden en el espacio y permite el libre paso de peatones, mejorando la imagen urbana del lugar.
	Nodos	Se encuentran a los extremos del gran paseo, concebidos como remate. Tienen la finalidad de captar a la gente, generando un gran flujo.	Al igual que las Ramblas, son concebidos como remate en sus extremos. Tienen la finalidad de captar a la gente, generando un gran flujo.	-Percepción de inseguridad: En los dos casos de estudio se generan puntos de alto flujo, por lo que garantiza el uso de todo el espacio o el recorrido propuesto. Esto contribuye a las personas se sientan seguras, debido a la presencia gente.
	Hitos	La propuesta conecta varios hitos de la ciudad, lo que fortalece la imagen urbana y la identidad.	La propuesta conecta varios hitos de la ciudad, lo que fortalece la imagen urbana y la identidad.	Los dos referentes conectan hitos, por lo que la gente que transita por esos lugares reconoce su identidad y se relaciona con ella.
Laura Gallardo	Zonas verdes	-Manejo de vegetación alta introducida, generando confort y mejorando la visual del espacio. -La vegetación se encuentra a una cierta distancia debido al análisis del radio de la copa de los árboles.	Manejo de vegetación media y alta, introducida y nativa, generando confort y mejorando la visual del espacio. Es parte del mobiliario urbano propuesto.	-Percepción de inseguridad: generación de visuales atractivas del lugar, influye en la morfología y la imagen urbana. Se estudia el radio que conforma las copas de los árboles con la finalidad de determinar las distancias adecuadas para la generación de sombras, brindando protección frente al clima y el disfrute del espacio.
	Altura de edificaciones	-Análisis de la proporción basadas en la escala humana y su campo de visión. -Define una sola altura en proporción con la acera, al mismo tiempo de que los edificios no obstruyan el paso de la luz solar. Esto ordena la morfología urbana del sector, preservando un solo lenguaje en el centro histórico.	La morfología del lugar al tener distintas alturas, dando lugar a la irregularidad, no obstruye el paso de la luz debido a las sendas peatonales ocupan toda la sección vial.	En los dos casos, la altura de las edificaciones se maneja de distinta manera. Sin embargo, algo que tienen en común es que, debido a la altura de las edificaciones, las vías peatonales ocupan una mayor sección con la finalidad de brindar iluminación al espacio.
	Análisis sensorial	-Color: son determinados por los	-Color: verde	-Texturas: como elementos

colores predominantes en la morfología urbana. Por tanto, la propuesta se unifica con el contexto. -Texturas: Aplicadas como diferenciador visual de zonas de transición y el espacio peatonal. -Iluminación: Tres tipologías, ubicadas en zigzag dependiendo del radio de iluminación, con la finalidad de mejorar la percepción de inseguridad en la noche.	predominante dando sensación de tranquilidad. -Texturas: delimitan y organizan el espacio urbano, diferencia entre las dos tipologías de sendas.	diferenciadores de espacios. -Color: en cada propuesta se maneja de distinta manera. Sin embargo, los dos proyectos tienen la intención de generar tranquilidad y vitalidad en el espacio a través del color de la vegetación. -Percepción de inseguridad: iluminación ubicada estratégicamente en zigzag, con la finalidad de iluminar completamente el espacio.
---	---	---

En Las Ramblas, el objetivo primordial fue organizar el espacio debido a la presencia de comerciantes informales que generaban un entorno caótico. Por lo tanto, las propuestas formuladas para este espacio público se han centrado principalmente en instaurar un orden en su morfología urbana, partiendo de la linealidad de los elementos, incluyendo los comercios informales.

Además de esto, al comparar con los criterios para garantizar la calidad de un espacio público, Las Ramblas cumple con los estándares de protección, confort y disfrute. En términos de protección, se asegura de resguardar a los peatones del tráfico, eliminando cualquier temor asociado, gracias a las secciones dedicadas tanto a peatones como a vehículos. También proporciona protección contra las inclemencias del tiempo a través de la vegetación y protege contra el crimen al crear un ambiente público vital. En lo que respecta al confort, se generan oportunidades para caminar, sentarse, hablar, escuchar y observar, todo ello mediante mobiliario urbano, vegetación, iluminación, bordes y secciones de sendas. Finalmente, proporciona placer al ajustarse a la escala humana y al campo de visión, ofreciendo lugares con sombra y oportunidades para mirar. Esto se logra a través de la incorporación de vegetación, la aplicación de materiales y texturas, así como el análisis de las proporciones de los edificios existentes.

Al comparar nuevamente con las teorías de percepción de la inseguridad, se puede afirmar que Las Ramblas abordaba la percepción de la inseguridad según la teoría de la incivilidad, directamente relacionada con la imagen urbana. Esta área carece de deterioro del espacio público debido a grafitis, edificaciones en mal estado o abandonadas. Sin embargo, se reconocía la presencia de desorden, provocado por los comerciantes informales, por tanto, para procurar el orden, se les asigna puestos definitivos, mejorando las condiciones con las que los comerciantes permanecían en el lugar.

Por otro lado, en el Boulevard de Catia, el objetivo principal fue disminuir la percepción de inseguridad en el área, dado que se registraban numerosos incidentes delictivos que llevaron a una degradación de la imagen urbana. En consecuencia, las propuestas diseñadas para este espacio público se han enfocado principalmente en establecer un orden, destacando la linealidad de los elementos vegetales para organizar visualmente el espacio.

Comparando con los criterios para asegurar la calidad de un espacio público, el Boulevard de Catia, al igual que Las Ramblas, cumple con estándares de protección, confort y disfrute. En términos de protección, se garantiza la seguridad de los peatones al limitar el tráfico y pasar a sendas únicamente peatonales, fomentando así la apropiación del espacio público por parte de la comunidad. Además, proporciona resguardo contra las inclemencias del tiempo mediante la vegetación y protege contra el crimen al crear un ambiente público vital con base a los nodos y los hitos. Se crean espacios familiares que ofrecen oportunidades para el juego y el ejercicio, como áreas de juego para niños, contribuyendo al confort. Este último aspecto, al igual que en Las

Ramblas, se cumple al proporcionar oportunidades para caminar, sentarse, hablar, escuchar y observar, gracias al mobiliario urbano que se integra con la vegetación, los bordes y las secciones de sendas. Finalmente, el Boulevard de Catia brinda placer al ofrecer lugares con sombra y oportunidades para la contemplación, principalmente a través de la incorporación de vegetación.

Al volver a comparar con las teorías de percepción de la inseguridad, se puede afirmar que el Boulevard abordó la percepción de la inseguridad desde la perspectiva de la incivilidad, directamente relacionada con la imagen urbana. A diferencia de Las Ramblas, este espacio se caracteriza por el deterioro del espacio público debido a grafitis y edificaciones abandonadas. En este escenario, con el fin de mejorar la percepción de la inseguridad, se recurrió a la intervención policial, donde la policía y gobernantes establecieron contacto directo con la comunidad, brindando un auténtico apoyo y generando mayor sensación de seguridad.

En cuanto a los factores que contribuían a la inseguridad, la imagen urbana desempeñó un papel fundamental. En este espacio, dos variables influyeron en la percepción de inseguridad: el comportamiento humano, marcado por la presencia de mendicidad, grafitis y robos, y las características del espacio público, que evidenciaban abandono, poca iluminación y suciedad. Estos elementos se mejoraron mediante la implementación de nuevos materiales que realzaron la calidad estética del lugar, haciéndolo más agradable.

III. CAPÍTULO



3. DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO

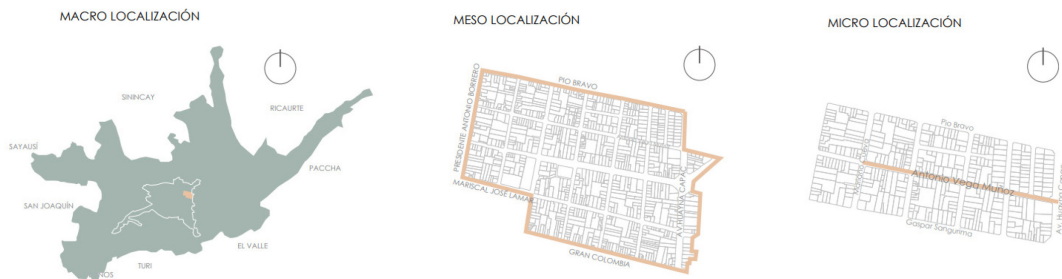
El diagnóstico estratégico es una metodología que ayuda a conocer el cómo funciona una determinada zona de estudio, es conocer la situación real. Esto se realiza con el objetivo de establecer estrategias y aplicarlas correctamente para establecer una mejora de la zona de estudio (Arrieta et al., 2021).

3.1 Descripción del sitio

La propuesta se ejecutará en el centro histórico de la ciudad de Cuenca, ubicada en la provincia de Azuay, dentro del polígono de intervención PIT_CH_R2 "Zorropamba" (Dirección General de Áreas Históricas y Patrimoniales, 2021). En este polígono se encuentra el Mercado 9 de Octubre, que actualmente desempeña un papel crucial como eje comercial (ver Figura 3.1). La propuesta se desarrollará en los alrededores de este mercado, específicamente en la calle Antonio Vega Muñoz, la cual abarca 424,43 metros lineales y tiene una superficie de 4794,74 m². En este espacio, se encuentran comercios informales que han ocupado el espacio público, generando desorden y contribuyendo a la percepción de inseguridad en la zona.

Figura 3.1

Localización del lugar de estudio (Dirección General de Áreas Históricas y Patrimoniales, 2021).

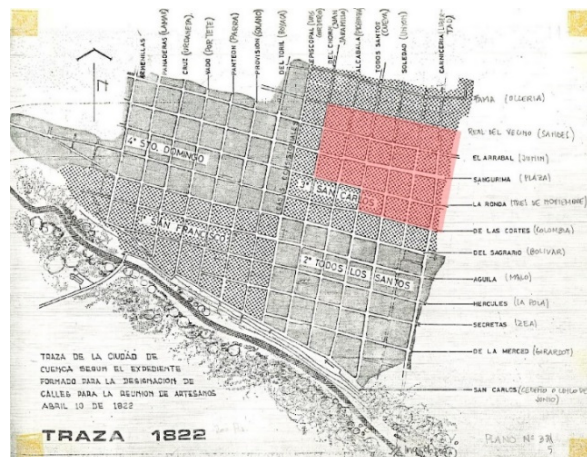


3.2 Reseña histórica

En el siglo XIX, San Agustín fue un barrio central donde las familias adineradas se establecieron debido a su proximidad a la plaza principal, actualmente conocida como el Parque Calderón. Como resultado de esta ubicación, en las afueras de este barrio, específicamente en un área llamada Zorropamba (el sitio de estudio actual) (ver Figura 3.2), se establecieron familias con recursos más limitados, dando lugar a la creación de dos estratos sociales claramente diferenciados en una misma zona (Vergelin, 2006).

Figura 3.2

Identificación de la zona de Zorropamba en el mapa de Cuenca de 1822 (Dirección de Áreas Históricas y Patrimoniales, 1822).



El crecimiento del sector de Zorropamba está directamente vinculado a la presencia de una quebrada conocida como el Gallinazo. Esta corriente se utilizaba tanto para el riego de huertos como para deshacerse de aguas residuales, convirtiéndola en un canal insalubre y maloliente, esta situación limitó la construcción de viviendas en la zona (Dirección General de Áreas Históricas y Patrimoniales, 2021). Con el transcurso del tiempo, a medida que la población aumentó y la construcción de viviendas condujeron a la creación del Mercado Norte en 1930, hoy conocido como el Mercado 9 de Octubre. Este mercado se estableció como el primer centro de abastecimiento de la ciudad para abordar los problemas frente a la falta de salubridad en la Plaza San Francisco, que anteriormente funcionaba como un mercado al aire libre. A partir de ese acontecimiento, el Mercado 9 de Octubre (ver Figura 3.3) ha sido un punto de referencia en el comercio regional, recibiendo la producción de provincias como Azuay, Cañar, Chimborazo, Tungurahua, entre otras. (Vergelin, 2006).

Figura 3.3

Mercado 9 de Octubre en 1943 (Historia y personajes de Cuenca, 2020).



Con el aumento del flujo comercial, se desarrolló una cultura popular en el sector, conformada por cargadores y comerciantes, algunos permanentes y otros temporales que acudían en días de feria, principalmente los jueves para vender sus productos. Los comerciantes, en su mayoría relacionados con la fuerza física, a menudo asociaban esta virtud con el consumo de alcohol, lo que llevó a la apertura de cantinas que operaban día y noche, esto generó problemas como peleas, consideradas como un deporte. Con el transcurso de los años, estas áreas evolucionaron hacia establecimientos de prostitución, dando lugar a la expansión de esta actividad. Este fenómeno persiste hasta el día de hoy y afecta las condiciones de vida en la región (Orellana et al., 2021). Además de ello, en las proximidades del mercado, empezaron a establecerse comerciantes de productos artesanales, actividad que continúa en la Plaza Rotary, creada debido a la escasez de espacio público causada por el aumento de la afluencia de personas. Posterior a ello, en la década de 1960, la llegada de empresas de transporte interprovincial propició que los comerciantes informales ocuparan más extensamente las calles circundantes (Vergelin, 2006), haciendo que aquellos se apropiaran del lugar.

En los años 80, como resultado de la falta de empleo en la ciudad, la actividad del comercio informal aumentó, generando áreas públicas de comercio intensivo. Esto resultó en problemas de higiene, desorden urbano y delincuencia. La solución a estos problemas fue la inauguración de un nuevo mercado, el Mercado 12 de Abril, al cual algunos comerciantes se trasladaron. Además, se crearon asociaciones con la finalidad de llevar a cabo actividades religiosas y brindar apoyo para defender el derecho al trabajo frente al Municipio (Vergelin, 2006).

Figura 3.4

Comerciantes informales ocupando la Plaza cívica 9 de Octubre (Dirección General de Áreas Históricas y Patrimoniales, 2005).



Figura 3.5

Comerciantes informales ocupando la Plaza cívica 9 de Octubre (Dirección General de Áreas Históricas y Patrimoniales, 2005).



Con el tiempo, la Plaza del Mercado 9 de Octubre nuevamente se fue llenando de puestos de comercios informales, provocando una vez más la escasez de espacio público (ver Figura 3.4 y Figura 3.5). En respuesta, en el año 2009, el arquitecto Boris Albornoz desarrolló una propuesta (ver Figura 3.6) con el objetivo de establecer un orden y restablecer la vitalidad del área, que se había vuelto un lugar insalubre, inseguro y desordenado. Esto condujo a la reorganización del Mercado y las plazas cercanas. Inicialmente, se logró recuperar los espacios públicos, mejorar las condiciones de venta, revitalizar las edificaciones circundantes y mejorar la experiencia del espacio para los ciudadanos.

No obstante, en la actualidad, los comercios informales han vuelto a aumentar, especialmente después de la pandemia del COVID-19 (Dirección General de Áreas Históricas y Patrimoniales, 2021), lo que ha llevado nuevamente a una ocupación intensa de la plaza y el espacio público en las calles cercanas al mercado (ver Figura 3.7).

Figura 3.6

Mercado 9 de Octubre tras la intervención realizada por el arquitecto Boris Albornoz (Albornoz, 2009).

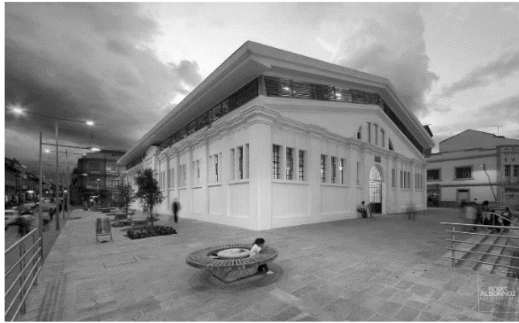


Figura 3.7

Mercado 9 de Octubre en la actualidad.



3.3 Factores socioeconómicos

Dentro del polígono de intervención, se identifica que la actividad principal es de carácter comercial y consiste en la provisión de productos de primera necesidad. Estos espacios de venta de productos se desarrollan en las instalaciones del Mercado 9 de Octubre, que cuenta con 276 puestos para las personas que venden sus productos, entre ellos, se encuentran puestos de carnes, verduras, frutas, hierbas y comida típica cuencana. Cabe resaltar que existen 65 puestos los cuáles se han dejado de utilizar, debido a que los vendedores han decidido salir del Mercado y convertirse en vendedores informales (Dirección General de Áreas Históricas y Patrimoniales, 2021).

Se debe destacar que muchas de estas personas, catalogadas como comerciantes informales, son productores, es decir, producen sus propios productos. Los productos ofertados incluyen productos con herencia culinaria con connotaciones históricas, sociales y simbólicas, entre ellos el queso hoja, colada de mizque, papas locas, etc. Entre los principales tipos de comercio que encontramos en los alrededores del Mercado están los alimentos de origen vegetal, alimentos preparados y las prendas de vestir (Dirección General de Áreas Históricas y Patrimoniales, 2021).

El aumento en el número de vendedores informales es consecuencia de la pandemia, combinado con el hecho de que la sociedad busca precios más asequibles para la compra de alimentos y la carencia de regulación por parte de las entidades gubernamentales. Existen 330 puestos informales, de los cuales estaban ubicados en los puntos más transitados como el Mercado 9 de Octubre, la Plaza Rotary y las calles de mayor flujo vehicular (ver Figura 3.8, Figura 3.9 y Figura 3.10) (Dirección General de Áreas Históricas y Patrimoniales, 2021).

Figura 3.8

Comerciantes informales en la Plaza cívica 9 de Octubre en la actualidad.



Figura 3.9

Comerciantes informales interrumpiendo la circulación en la calle Mariano Cueva en la actualidad.



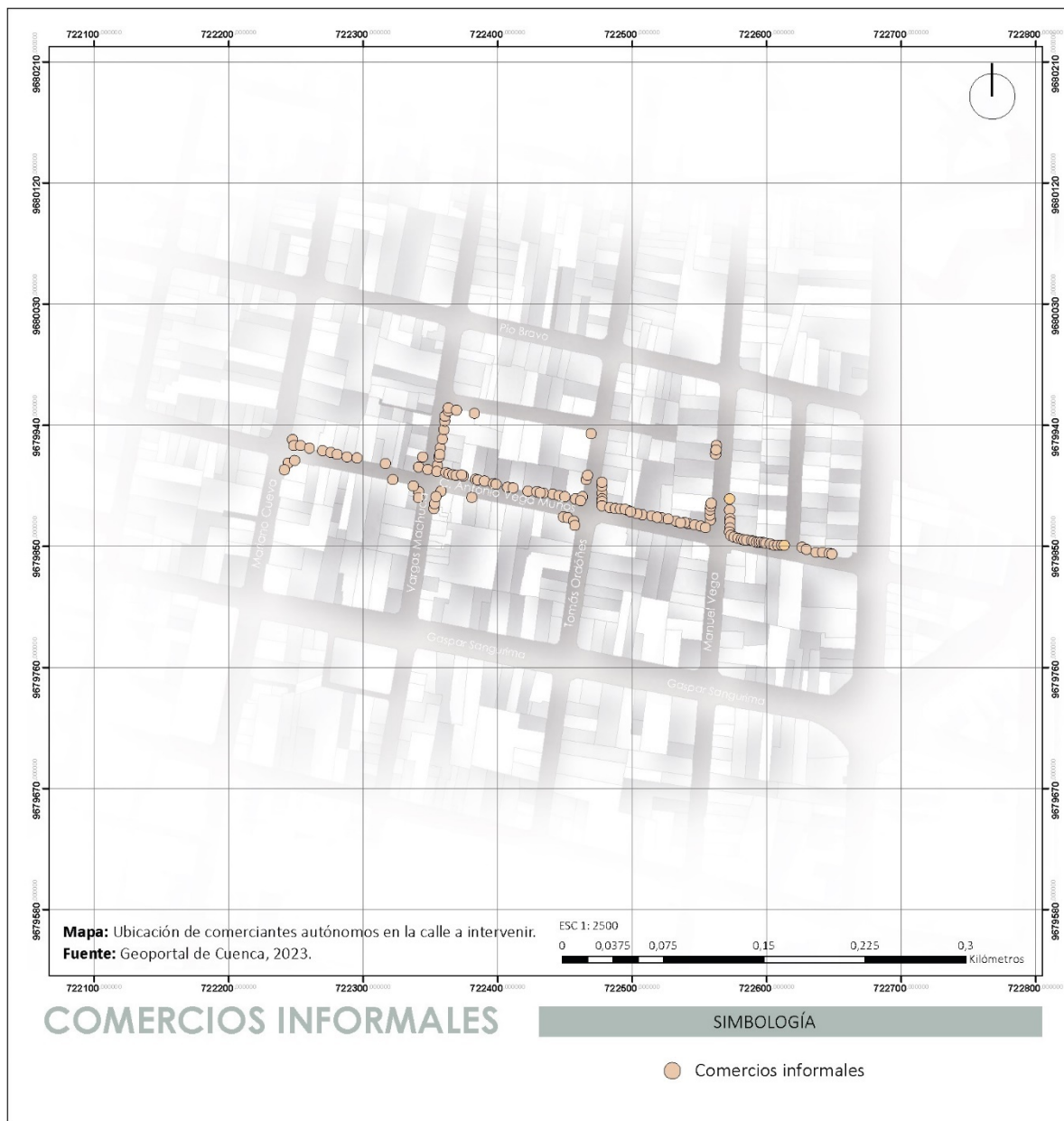
Figura 3.10

Desorden provocado por los comerciantes informales en la calle Gaspar Sangurima.



Figura 3.11

Identificación de comercios informales en la zona de estudio (Dirección General de Áreas Históricas y Patrimoniales, 2021).



La calle Antonio Vega Muñoz, es una de las más transitadas, ya que es una de las calles que conduce al centro histórico de la ciudad y por la que también circulan varias rutas de autobús. Actualmente, los comerciantes informales o productores autónomos, ocupan toda la calle, desde la intersección con la calle Mariano Cueva, hasta la Avenida Huayna Cápac, siendo este un espacio ideal para 134 puestos informales (ver Figura 3.11). Al realizar el análisis de los tipos de comercio que existen en el tramo, se encontró que, dentro de los 134 puestos informales, el 80% fue destinado principalmente a los puestos de alimentos de origen vegetal, lo que corresponde a 107 puestos. Después de eso, los puestos de alimentos preparados es el siguiente tipo de puesto informal con un 5%, lo que corresponde a 7 puestos. También podemos encontrar puestos de artesanías, artículos y enseres domésticos, y animales con un 4% cada uno que representa a que existen 5 puestos. Además, se encuentran los comercios que ofrecen otros productos con el 2%, que corresponde a 3 puestos informales. Finalmente, con un 1% existen los comercios que ofrecen

prendas de vestir que representa 3 puestos (ver Figura 3.12)(Dirección General de Áreas Históricas y Patrimoniales, 2021).

Figura 3.12

Tipos de comercios informales existentes (Dirección General de Áreas Históricas y Patrimoniales, 2021).



Debido a la actividad económica informal, los puestos obstruyen el paso peatonal a lo largo de la acera y obstruyen el acceso a las edificaciones. Por lo que, al comprar con los criterios de calidad del espacio público, el lugar no brinda oportunidades para caminar, además de que por la falta de la calzada no existe protección a los peatones y aumenta el temor al tránsito (ver Figura 3.13). No existen oportunidades para mirar, ya que el espacio al carecer de un orden y debido a la basura generada (ver Figura 3.14), no tiene visuales atractivas y degeneran la imagen urbana. Los comerciantes carecen de mobiliario para ubicar sus alimentos, por lo que usan sacos, canastas, baldes o jabas de cerveza para colocar sus alimentos, lo que degenera aún más la imagen urbana (ver Figura 3.14). Por tanto, se puede decir que los factores socioeconómicos de la zona, debido a sus actividades, no garantizan un espacio público de calidad.

Figura 3.13
Circulación en la calle Antonio Vega Muñoz.



Figura 3.14
Desechos que degradan la imagen urbana en la zona de estudio



Figura 3.15
Comerciantes ubicados en las aceras de la zona de estudio



3.4 Caracterización de la imagen urbana del sitio

El propósito de esta sección es comprender las características del entorno urbano, ya que, proporciona información sobre la calidad del entorno construido y su atractivo visual con el fin de identificar áreas que requieran mejoras. Dado que forma parte del centro histórico, este análisis es crucial, ya que nos permite identificar los elementos y características más significativos que deben preservarse en el patrimonio histórico y cultural. Además, nos brinda la oportunidad de observar las actividades que tienen lugar en la zona.

Para llevar a cabo la caracterización de la imagen urbana, se analiza la topología de implantación, el estilo arquitectónico, la materialidad, el estado de las edificaciones, las características de diseño, los pares semánticos, la orientación de las edificaciones, la vegetación y el color. Llevamos a cabo un análisis formal de cada uno de los nueve tramos que componen la calle Antonio Vega Muñoz.

3.4.1 Análisis del tramo 1.

Figura 3.16

Tramo 1 y su ubicación en el mapa.



En cuanto a la tipología de implantación dentro del tramo, se identificaron dos tipos principales: continua y pareada. Todas estas edificaciones carecen de retiro frontal, manteniendo un contacto directo con la acera y las actividades que se desarrollan en ella. Después de un análisis exhaustivo, se determinó que la tipología continua sin retiro frontal, predomina en el tramo, abarcando el 80% y representando a 8 edificaciones. Por otro lado, la tipología pareada, sin retiro frontal, constituye el 20% restante, representando a las dos edificaciones esquineras (ver Tabla 3.1).

Tabla 3.1

Tipos de implantación identificados en el tramo 1.

Tipología de implantación	
Continua sin retiro frontal	80%

Pareada sin retiro frontal	20%
----------------------------	-----

En cuanto a la materialidad, las paredes están mayormente construidas de ladrillo con acabado de enlucido, y las cubiertas son en su mayoría inclinadas, hechas de planchas de fibrocemento. Las puertas están fabricadas con vidrio, aluminio y metal, en gran parte debido a la presencia de locales comerciales. La mayoría de las ventanas son de vidrio y aluminio, aunque hay unas pocas con marcos de madera. En la mayoría de las edificaciones, la calidad de los materiales se encuentra en un estado regular, con frecuencia mostrando signos de desgaste, especialmente en la planta baja debido a las actividades comerciales (ver Tabla 3.2).

Tabla 3.2

Materiales identificados en paredes, cubierta, puertas y ventanas del tramo 1.

Materialidad		
Paredes	Ladrillo y enlucido	80%
Cubierta	Inclinada de fibrocemento	50%
Puertas	Vidrio, aluminio y metal	80%
Ventanas	Vidrio y aluminio	90%

El estilo más predominante en el tramo es el funcionalista, ya que, en estas edificaciones, la función prevalece sobre la forma, dando como resultado formas simples que comunican claramente lo que ocurre en su interior. En segundo lugar, encontramos el estilo conocido como "no arquitectura", caracterizado por la ausencia de un estilo arquitectónico claramente definido. Por último, también se observa la influencia del estilo art decó, que se caracteriza por la utilización de líneas rectas y la incorporación de figuras geométricas en detalles decorativos, así como la presencia de listones decorativos con motivos geométricos (ver Tabla 3.3).

Tabla 3.3

Estilo arquitectónico predominante en el tramo 1.

Estilo arquitectónico	
Funcionalista	60%
No arquitectura	30%
Art decó	10%

En lo que respecta a las características de diseño (ver Tabla 3.4), las edificaciones carecen de simetría y, por lo tanto, no mantienen un equilibrio en su diseño. Carecen de ritmo y, con ello, carecen de orden, ya que las aberturas y distribuciones son desordenadas. La escala en el tramo es variada, con edificaciones que van desde 2 hasta 6 pisos, lo que influye en la linealidad y el orden del conjunto. En todas las edificaciones, se aprecia un contraste en términos de su paleta de colores, ya que la mayoría utiliza tonalidades cálidas. No obstante, es el tono de acentuación el que genera este contraste en cada una de las fachadas. La mayoría de las edificaciones presentan volúmenes regulares, a excepción de las edificaciones esquineras que siguen la forma del predio, dando como resultado volúmenes curvos que rompen con la regularidad. En cuanto a las repeticiones, se observan principalmente en la distribución de las ventanas y accesos hacia los locales. Finalmente, se identifica un patrón en las ventanas y los acabados, siendo las formas cuadrículas el patrón que más destaca.

Tabla 3.4

Características de diseño identificadas en el tramo 1.

Características de diseño	
Simetría	0%
Asimetría	100%
Equilibrio	0%
Ritmo	30%
Escala	Contrasta con la escala humana

N° de pisos	2 a 6 pisos
Contraste	100%
Regularidad	90%
Repetición	70%
Armonía	30%
Patrón	60%

Tabla 3.5

Pares semánticos que predominan en el tramo 1.

Pares semánticos	
Virtual concreto	100%
Oblicuo ortogonal	0%
Ortogonal curvo	10%
Continuo discontinuo	90%

Se mencionó previamente que la mayoría de las fachadas presentan contraste, no obstante, en el conjunto del tramo se logra una armonía gracias a la predominancia del color beige como tono principal. En cuanto al color secundario, el gris claro es predominante en un 40%, representando a 4 edificaciones. Las edificaciones restantes incorporan diferentes colores secundarios, en 2 de ellas se encuentra el color naranja, en una el azul claro y en otra el marrón. Además, hay dos edificaciones que no utilizan un color secundario, es decir, mantienen una sola tonalidad en su fachada. El tono de acentuación en los marcos de ventanas y puertas es el color gris, el cual es el predominante (ver Tabla 3.6).

Finalmente, en lo que respecta a la direccionalidad de los edificios, predomina la horizontalidad (ver Tabla 3.7), ya que el ancho es mayor que el largo, es decir, la mayoría de las edificaciones se extienden más en sentido horizontal que en vertical.

Tabla 3.6

Colores predominantes identificados en el tramo 1.




Color		
Principal: Beige	67%	
Secundario: Gris claro	67%	
Tono de acentuación: Gris	67%	

Tabla 3.7

Direccionalidad predominante en las edificaciones del tramo 1.

Direccionalidad	
Horizontal	60%
Vertical	40%

En cuanto al estado de las edificaciones, la mayoría se encuentra en un estado regular (ver Tabla 3.8), principalmente debido al desgaste que afecta a las puertas y ventanas. Además, se evidencia una falta de mantenimiento en las fachadas, lo que se traduce en fachadas desgastadas y corroídas, influenciadas en gran medida por las condiciones climáticas. El desgaste es más pronunciado en la planta baja, donde la actividad comercial aumenta. El desgaste, la corrosión y las actividades de los comerciantes informales son las principales causas de la mala imagen urbana y contribuyen a la percepción de desorden que caracteriza el tramo.

Tabla 3.8

Estado de la edificación con base al análisis de desgaste y corrosión en puertas, ventanas y paredes del tramo 1.

Estado de la edificación		
Bueno	10%	La mayor parte de las fachadas de las edificaciones presentan desgaste en sus puertas y ventanas. Además, la pintura de las paredes se encuentra desgastadas y corroídas.
Malo	0%	
Regular	90%	

Tabla 3.9

Vegetación existente en el tramo 1.

Vegetación	
Existe vegetación	-
No existe vegetación	X

3.4.2 Análisis del tramo 2.

Figura 3.17

Tramo 2 y su ubicación en el mapa.



En cuanto a la tipología de implantación dentro del tramo, se identificaron tres tipos: continua, pareada y pareada con retiro frontal. Las dos primeras tipologías carecen de retiro frontal, manteniendo un contacto directo con la acera y las actividades que se desarrollan en ella. En el análisis se identifica que la tipología que predomina es la continua con retiro frontal con un 57%,

representando a 4 edificaciones. También se encuentra presente la tipología pareada sin retiro frontal con un 29% representando a las dos edificaciones esquineras. Por último, se tiene la tipología continua sin retiro frontal con un 14%, representando a una edificación (ver Tabla 3.10).

Tabla 3.10

Tipos de implantación identificados en el tramo 2.

Tipología de implantación	
Continua sin retiro frontal	57%
Pareada con retiro frontal	14%
Pareada sin retiro frontal	29%

En cuanto a la materialidad de las paredes que prevalece en el tramo, es principalmente de ladrillo con un acabado de enlucido, representando un 86%. En lo que concierne a las cubiertas, predominan las inclinadas con teja. Las puertas están mayoritariamente compuestas de vidrio, aluminio y metal, materiales elegidos por los propietarios de los locales para sus accesos. En cuanto a las ventanas, la materialidad destacada es vidrio y aluminio, con un 57%. También se ha encontrado la materialidad de vidrio y madera en algunas ventanas. Es importante mencionar que la materialidad de todos estos elementos se encuentra en un estado regular (ver Tabla 3.11).

Tabla 3.11

Materiales identificados en paredes, cubierta, puertas y ventanas del tramo 2.

Materialidad		
Paredes	Ladrillo y enlucido	86%
Cubierta	Inclinada de teja	71%
Puertas	Vidrio, aluminio y metal	43%
Ventanas	Vidrio y aluminio	57%

En este tramo predomina dos tipos de estilo arquitectónico: el estilo funcionalista y la no arquitectura con un 43% cada una. En este tramo, el estilo funcionalista en una de las edificaciones tiene un poco de influencia del art decó, debido a su empleo de líneas rectas y figuras geométricas escalonadas en su fachada. Por otro lado, existe una edificación esquinera que corresponde a la arquitectura tradicional cuencana (ver Tabla 3.12), en donde se encuentran presentes los muros de adobe, los canecillos de madera en su cubierta, el techo inclinado de teja, además de que en su fachada presenta una composición sencilla con acceso centralizado. Cabe recalcar que esta edificación tiene influencia neoclásica, debido a la presencia de pilastras lisas en su segunda planta.

Tabla 3.12

Estilo arquitectónico predominante en el tramo 2.

Estilo arquitectónico	
Funcionalista	43%
No arquitectura	43%
Arquitectura tradicional cuencana	14%

Al realizar el análisis de las características de diseño (ver Tabla 3.13), se observa que la asimetría prevalece en un 71%, lo que corresponde a cinco fachadas de edificaciones. También se identifica simetría en un 29%, que abarca 2 fachadas de las edificaciones, aportando orden en la disposición de elementos y ritmo. Sin embargo, dado que la asimetría predomina, el tramo sigue careciendo de orden. Por otro lado, en cuanto a la escala, no mantiene una sola escala, sino que varía de 1 a 3 pisos, contrastando con la escala humana en cierta medida, además de que tampoco existe un orden visual.

En todas las edificaciones existe un contraste debido a la cromática que manejan, en donde al igual que el tramo anterior, su tono de acentuación es el que genera este contraste. Además de ello, existe regularidad en todas las edificaciones, ya que la mayoría poseen un volumen continuo, con la excepción de una edificación esquinera que sigue la forma del terreno, creando una esquina curva. Siguiendo con el análisis de las características de diseño, se identifica que, la repetición en el diseño de las edificaciones se basa en la distribución de ventanas y accesos a los locales comerciales. Por último, existen patrones de diseño que, a diferencia del tramo anterior, solo se encuentran en las ventanas y se caracterizan por su forma cuadriculada.

Tabla 3.13
Características de diseño identificadas en el tramo 2.

Características de diseño	
Simetría	29%
Asimetría	71%
Equilibrio	29%
Ritmo	43%
Escala	Contrasta con la escala humana
N° de pisos	1 a 3 pisos
Contraste	100%
Movimiento	0%
Regularidad	86%
Repetición	57%
Armonía	33%
Patrón	43%

Tabla 3.14
Pares semánticos que predominan en el tramo 2.

Pares semánticos	
Virtual concreto	100%
Oblicuo ortogonal	0%
Ortogonal curvo	0%
Continuo discontinuo	41%

Al referirnos a la paleta de colores aplicada en todo el tramo, se observa que la mayoría de las edificaciones presentan contraste, lo que resulta en la falta de armonía en el conjunto. Entre los colores principales, el beige y el blanco predominan, cada uno representando el 29%, lo que equivale a 2 edificaciones con el color principal beige y 2 con el color principal blanco. Por otro lado, el color secundario se repite en 2 edificaciones, siendo este el color más recurrente en el tramo. Por último, el tono de acentuación negro se encuentra presente en tres de las siete edificaciones (ver Tabla 3.15).

En lo que respecta a la direccionalidad de los edificios, al igual que el tramo 1 predomina la horizontalidad (ver Tabla 3.16), ya que el ancho es mayor que el largo, es decir, la mayoría de las edificaciones se extienden más en sentido horizontal que en vertical.

Tabla 3.15
Colores predominantes identificados en el tramo 2.




Color		
Principal: Beige y blanco	29%	
Secundario: Rojo naranja claro	29%	
Tono de acentuación: Negro	43%	

Tabla 3.16*Direccionalidad predominante en las edificaciones del tramo 2.*

Direccionalidad	
Horizontal	29%
Vertical	71%

Al realizar el análisis del estado de las edificaciones, se ha determinado que la mayoría se encuentra en un estado regular (ver Tabla 3.17), principalmente debido al desgaste que afecta a las puertas y ventanas. Además, se evidencia una falta de mantenimiento en las fachadas, lo que se traduce en fachadas desgastadas debido a los factores ambientales. A diferencia del tramo 1, este tramo presenta desgaste en toda su fachada, no solo en la planta baja. Esto debido a que los comerciantes han comenzado recientemente a ocupar esos lugares como puestos de venta informal.

Tabla 3.17*Estado de la edificación con base al análisis de desgaste y corrosión en puertas, ventanas y paredes del tramo 2.*

Estado de la edificación		
Bueno	0%	La mayoría de las fachadas de las edificaciones presentan desgaste en sus puertas y ventanas. Además, la pintura de las paredes se encuentra desgastadas y corroídas.
Malo	14%	
Regular	86%	

Tabla 3.18*Vegetación existente en el tramo 2.*

Vegetación	
Existe vegetación	-
No existe vegetación	X

3.4.3 Análisis del tramo 3.

Figura 3.18

Tramo 3 y su ubicación en el mapa.



En cuanto a la tipología de implantación dentro del tramo, se identificaron dos tipos principales: continua y pareada. Todas estas edificaciones carecen de retiro frontal, manteniendo un contacto directo con la acera y las actividades llevadas a cabo en ella. Al identificar las tipologías, se determina que predomina la tipología continua sin retiro frontal con un 80%, representando a las 4 edificaciones intermedias. Por otro lado, la tipología pareada sin retiro frontal, como con otros tramos, se encuentran en las edificaciones esquineras (ver Tabla 3.19).

Tabla 3.19

Tipos de implantación identificados en el tramo 3

Tipología de implantación	
Continua sin retiro frontal	80%
Pareada sin retiro frontal	20%

La materialidad que predomina en las paredes del tramo es de ladrillo, con acabado de enlucido. Además, a diferencia de los tramos anteriores, predomina la cubierta plana de teja. En cuanto a la materialidad de sus puertas, predomina las de vidrio, aluminio y metal, así como los otros tramos, esta materialidad se da paso por la actividad comercial que se da sobre todo en planta baja. Por último, en la materialidad de las ventanas, destaca el vidrio y el aluminio. El estado de los materiales del tramo, es de estado regular, debido a la carencia de mantenimiento y al desgaste (ver Tabla 3.20).

Tabla 3.20*Materiales identificados en paredes, cubierta, puertas y ventanas del tramo 3.*

Materialidad		
Paredes	Ladrillo y enlucido	100%
Cubierta	Inclinada de teja	83%
Puertas	Vidrio, aluminio y metal	33%
Ventanas	Vidrio y aluminio	83%

Este tramo, se caracteriza en su mayoría por manejar un estilo funcionalista, en dos de sus edificaciones maneja ese estilo con una influencia de art decó, esto se identificó debido al uso de figuras geométricas usadas en la fachada y en el diseño de las ventanas. Por otro lado, existe una edificación de estilo racionalista (ver Tabla 3.21), en donde prevalece la simetría creando sensación de equilibrio y orden, prevalece el empleo de líneas rectas, el uso de materiales modernos como el hormigón y la presencia de grandes ventanales.

Tabla 3.21*Estilo arquitectónico predominante en el tramo 3.*

Estilo arquitectónico	
Funcionalista	83%
Racionalista	17%

En cuanto al análisis realizado de las características de diseño (ver Tabla 3.22), se observa que la asimetría prevalece en un 83%, también se identifica simetría en un 17%, lo que representa una fachada dentro del análisis. Con base a ello, se puede decir que la asimetría carece de orden, por tanto, la visual que se genera del tramo, es una visual desordenada. Prosiguiendo con el análisis de las características de diseño, las edificaciones reflejan una variación de 2 a 4 pisos, contrastando con la escala humana, lo que refleja una falta de orden en el tramo. Cabe señalar que, en el análisis de contraste, todas las edificaciones contrastan debido a su tono de acentuación. Además de ello, se identifica que existe regularidad en todas las edificaciones del tramo ya que, la mayoría de ellas conforman un solo volumen, con excepción de las edificaciones esquineras las cuáles dan lugar a volúmenes curvos, siguiendo la forma del predio.

La repetición en el diseño de las edificaciones, a diferencia de los otros tramos, se basa únicamente en la distribución de ventanas, dejando de lado los accesos a los locales comerciales. Por último, existen patrones de diseño, mismos que solo se encuentran en el diseño de las ventanas, jugando con figuras como el cuadrado.

Tabla 3.22*Características de diseño identificadas en el tramo 3.*

Características de diseño	
Simetría	17%
Asimetría	83%
Equilibrio	17%
Ritmo	50%
Escala	Contrasta con la escala humana
Nº de pisos	2 a 4 pisos
Contraste	100%
Movimiento	0%
Regularidad	67%
Repetición	83%
Armonía	50%
Patrón	50%

Tabla 3.23*Pares semánticos que predominan en el tramo 3.*

Pares semánticos	
Virtual concreto	100%
Oblicuo ortogonal	0%
Ortogonal curvo	0%
Continuo discontinuo	50%

Como se mencionó anteriormente, la mayoría de las fachadas presentan contraste en cuanto a su cromática, no obstante, en el conjunto del tramo se logra una armonía gracias a la predominancia de colores cálidos como el color beige y el marrón, el primero como tono principal en casi la mayoría de las edificaciones. En cuanto al color secundario, el marrón es predominante en un 50%, es decir, que representa a la mitad de las edificaciones. Por último, se encuentra el tono de acentuación gris, que es un color neutro el mismo que genera contraste, también con un 50% (ver Tabla 3.24).

En lo que respecta a la direccionalidad de los edificios, al igual que el tramo 1 y 2 predomina la horizontalidad (ver Tabla 3.25), ya que el ancho es mayor que el largo, es decir, la mayoría de las edificaciones se extienden más en sentido horizontal que en vertical.

Tabla 3.24*Colores predominantes identificados en el tramo 3.*

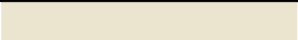


Color		
Principal: Beige	67%	
Secundario: Marrón	50%	
Tono de acentuación: Gris	50%	

Tabla 3.25*Direccionalidad predominante en las edificaciones del tramo 3.*

Direccionalidad	
Horizontal	100%
Vertical	0%

En lo que respecta al estado de las edificaciones (ver Tabla 3.26), la mayoría se encuentra en un estado regular, principalmente debido al desgaste que afecta a las puertas y ventanas. Además, se evidencia una falta de mantenimiento en las fachadas, lo que se traduce en fachadas desgastadas y corroídas. El desgaste es evidente en las plantas altas debido a la falta de mantenimiento de las fachadas, lo que hace que la imagen del tramo se encuentre degradada y descuidada, por tanto, no se tiene visuales agradables del tramo.

Tabla 3.26*Estado de la edificación con base al análisis de desgaste y corrosión en puertas, ventanas y paredes del tramo 3.*

Estado de la edificación		La mayor parte de las fachadas de las edificaciones presentan desgaste en sus puertas y ventanas. Además, la pintura de las paredes se encuentra desgastadas y corroídas.
Bueno	33%	
Malo	0%	
Regular	67%	

Tabla 3.27
Vegetación existente en el tramo 3.

Vegetación	
Existe vegetación	-
No existe vegetación	X

3.4.4 Análisis del tramo 4.

Figura 3.19
Tramo 4 y su ubicación en el mapa.



En cuanto a la tipología de implantación dentro del tramo, al ser solo dos edificaciones esquineras, la tipología pareada es la que predomina (ver Tabla 3.28). A diferencia de los otros tramos, estas cuentan con retiro frontal de aproximadamente 5 metros, lo que crea un espacio de transición entre las actividades públicas que se desarrollan en la acera y la vivienda, pasando de lo más público a lo más privado.

Tabla 3.28
Tipos de implantación identificados en el tramo 4.

Tipología de implantación	
Pareada con retiro frontal	100%
Pareada sin retiro frontal	0%

Al realizar el análisis de la materialidad empleada, se determina que, en las paredes predomina el ladrillo con acabado de enlucido, y en las cubiertas, predominan las inclinadas con tejas. En lo que respecta a las puertas, a diferencia de otros tramos, se observa la predominancia de vidrio, aluminio y madera. Por último, en cuanto a la materialidad de las ventanas, predomina el uso de

vidrio y aluminio. Es relevante destacar que, en una de las edificaciones, los materiales se encuentran en buen estado. En la otra edificación, no se puede determinar el estado de los materiales debido a la vegetación que impide una observación clara (ver Tabla 3.29).

Tabla 3.29

Materiales identificados en paredes, cubierta, puertas y ventanas del tramo 4.

Materialidad		
Paredes	Ladrillo y enlucido	100%
Cubierta	Inclinada de teja	100%
Puertas	Vidrio, aluminio y madera	50%
Ventanas	Vidrio y aluminio	50%

En este tramo, se han identificado dos estilos arquitectónicos distintos. Por un lado, se evidencia la no arquitectura, ya que una de las edificaciones carece de un estilo definido. En contraste, la otra edificación se caracteriza por su estilo vernáculo (ver Tabla 3.30). Este estilo se manifiesta a través de cubiertas inclinadas de teja y el uso prominente de madera en sus puertas y ventanas. Además, se percibe cierta influencia del estilo racionalista, que se refleja en el empleo de hormigón y materiales prefabricados, como las planchas de fibrocemento.

Tabla 3.30

Estilo arquitectónico predominante en el tramo 4.

Estilo arquitectónico	
No arquitectura	50%
Vernácula	50%

Al hablar de las características de diseño que predominan en el tramo, se determina que todas las edificaciones carecen de simetría y por tanto una falta de equilibrio en el diseño (ver Tabla 3.31). En cuanto al ritmo, se puede observar en una de ellas un ritmo de tres tiempos en sus accesos. Por otro lado, la escala se adapta a la escala humana, debido a que solo se maneja un solo piso en el pequeño tramo. Prosiguiendo con el análisis, al tomar en cuenta la cromática aplicada en el tramo se caracteriza por tener contraste y armonía, cada una de ellas se expresa en un 50%, es decir, una de las edificaciones maneja contraste en su fachada y la otra maneja armonía.

Tabla 3.31

Características de diseño identificadas en el tramo 4.

Características de diseño	
Simetría	0%
Asimetría	100%
Equilibrio	0%
Ritmo	50%
Escala	Acorde a la escala humana
N° de pisos	2 pisos
Contraste	50%
Movimiento	0%
Regularidad	0%
Repetición	0%
Armonía	50%
Patrón	0%

Tabla 3.32

Pares semánticos que predominan en el tramo 4.

Pares semánticos	
Virtual concreto	100%
Oblicuo ortogonal	100%

Ortogonal curvo	0%
Continuo discontinuo	50%

Se puede observar en el análisis de color que, al analizar en tramo como un solo conjunto, se determinó que el color principal es el beige en las dos edificaciones. Por otro lado, en el color secundario y en el tono de acentuación, además de manejar colores cálidos, maneja también colores neutros como el gris y el negro los cuales generan contraste en todo el tramo (ver Tabla 3.33).

En cuanto a la direccionalidad, se puede observar en la tabla que predomina la horizontalidad en un 100% (ver Tabla 3.34), es decir que, el ancho de las edificaciones es mayor que el largo, haciendo que estas edificaciones se extiendan más en sentido horizontal que el vertical.

Tabla 3.33
Colores predominantes identificados en el tramo 4.

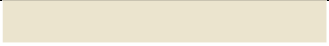




Color		
Principal: Beige	100%	
Secundario: Marrón y gris	50%	 
Tono de acentuación: Negro y marrón claro	50%	 

Tabla 3.34
Direccionalidad predominante en las edificaciones del tramo 4.

Direccionalidad	
Horizontal	100%
Vertical	0%

En lo que respecta al estado de las edificaciones, como podemos observar existe similitud entre el estado bueno y regular (ver Tabla 3.35), esto se debe a que una de las edificaciones presenta paredes corroídas y no se encuentran pintadas, además de que cuenta con la presencia de grafitis que dañan la imagen urbana. Por otro lado, tenemos una edificación que está en perfectas condiciones, lo que mejora la imagen urbana. Finalmente, se puede observar la presencia de vegetación en una de las edificaciones, que, a diferencia de otros tramos, esta edificación es la única que la presenta.

Tabla 3.35
Estado de la edificación con base al análisis de desgaste y corrosión en puertas, ventanas y paredes del tramo 4.

Estado de la edificación		
Bueno	50%	-
Malo	0%	
Regular	50%	

Tabla 3.36
Vegetación existente en el tramo 4.

Vegetación		
Existe vegetación	X	50%
No existe vegetación		

3.4.5 Análisis del tramo 5.

Figura 3.20

Tramo 5 y su ubicación en el mapa.



Al realizar el análisis de la tipología de implantación dentro del tramo y al ser solo dos edificaciones esquineras, la tipología pareada es la que predomina representando el 100%, al igual que los otros tramos, esta carece de retiro frontal, por lo que se tiene contacto directo con las actividades que se generan en la acera, además de que beneficia a los locales de la planta baja en cuanto a sus actividades comerciales (ver Tabla 3.37).

Tabla 3.37

Tipos de implantación identificados en el tramo 5.

Tipología de implantación	
Pareada con retiro frontal	0%
Pareada sin retiro frontal	100%

En el análisis de la materialidad empleada, se determina que ambas edificaciones mantienen la misma materialidad en paredes, cubierta, puertas y ventanas. Las paredes están compuestas de ladrillo con acabado de enlucido, mientras que en la cubierta, prevalecen las inclinadas con teja artesanal. En cuanto a las puertas, se utilizan materiales como el vidrio, aluminio y metal, lo cual se debe a la actividad comercial que se lleva a cabo en la planta baja. Por último, las ventanas están fabricadas con vidrio y aluminio. El estado de estos materiales se caracteriza por ser regular, ya que muestran desgaste, especialmente en la planta baja, debido a la actividad comercial (ver Tabla 3.38).

Tabla 3.38*Materiales identificados en paredes, cubierta, puertas y ventanas del tramo 5.*

Materialidad		
Paredes	Ladrillo y enlucido	100%
Cubierta	Inclinada de teja	100%
Puertas	Vidrio, aluminio y metal	100%
Ventanas	Vidrio y aluminio	100%

El estilo predominante en este tramo es el funcionalismo en su totalidad (ver Tabla 3.39). Es importante destacar que, en una de las edificaciones, se puede apreciar la influencia del art decó. Esto se evidencia en la geometrización de los detalles decorativos en el balcón de hierro forjado, la simplificación de las formas, la presencia de listones decorativos con inspiración geométrica y el remate escalonado de la edificación.

Tabla 3.39*Estilo arquitectónico predominante en el tramo 5.*

Estilo arquitectónico	
Funcionalista	100%

Cuando hablamos de las características de diseño que predominan en el tramo (ver Tabla 3.40), se observa que todas las edificaciones carecen de simetría, lo que resulta en una falta de equilibrio en el diseño. En cuanto al ritmo, no se aprecia en ninguna de ellas, lo que conlleva a que las edificaciones carezcan de orden en su diseño.

Al analizar la escala, se determina que las edificaciones contrastan en cierta medida con la escala humana, ya que varían de 2 a 3 pisos. La paleta de colores aplicada en cada una de las edificaciones se caracteriza por tener contraste, principalmente provocado por el tono de acentuación. Prosiguiendo con el análisis, las repeticiones se presentan en las dos edificaciones en cuanto a la disposición de las ventanas. Por último, se puede concluir que existe armonía en el tramo, ya que las edificaciones se integran de manera armoniosa con el entorno en el que están implantadas, debido a que su forma y escala no contrastan significativamente.

Tabla 3.40*Características de diseño identificadas en el tramo 5.*

Características de diseño	
Simetría	0%
Asimetría	100%
Equilibrio	0%
Ritmo	0%
Escala	Contrasta con la escala humana
Nº de pisos	2 a 3 pisos
Contraste	100%
Movimiento	0%
Regularidad	0%
Repetición	100%
Armonía	100%
Patrón	0%

Tabla 3.41*Pares semánticos que predominan en el tramo 5.*

Pares semánticos	
Virtual concreto	100%
Oblicuo ortogonal	50%
Ortogonal curvo	0%

Continuo discontinuo	50%
----------------------	-----

Al analizar el color en el tramo en su conjunto, se observa que el color principal está compuesto en un 50% por un tono azul verdoso claro y en otro 50% por beige. En cuanto al color secundario, se emplea en ambas edificaciones, representando un 100%. Lo mismo ocurre con el tono de acentuación, que es un color neutro y también se utiliza en ambas edificaciones al 100%. En consecuencia, al emplear una combinación de colores cálidos, fríos y neutros, se crea un contraste en la paleta de colores del tramo (ver Tabla 3.42).

En cuanto a la direccionalidad, se puede observar en la tabla que predomina la horizontalidad en un 100% (ver Tabla 3.43), es decir que el ancho de las edificaciones es mayor que el largo, haciendo que estas edificaciones se extiendan más en sentido horizontal que el vertical.

Tabla 3.42
Colores predominantes identificados en el tramo 5.




Color		
Principal: Azul verdoso claro y beige	50%	
Secundario: Marrón	100%	
Tono de acentuación: Negro	100%	

Tabla 3.43
Direccionalidad predominante en las edificaciones del tramo 5.

Direccionalidad	
Horizontal	100%
Vertical	0%

En cuanto al estado de las edificaciones, predomina un estado regular (ver Tabla 3.44), en el cual las ventanas y puertas presentan signos de desgaste, especialmente en la planta baja. Las paredes, debido a la falta de mantenimiento, muestran desgaste y corrosión. En algunas áreas, la pintura se ha desprendido, lo que afecta la imagen urbana de la zona, ya que proyecta una imagen degradada.

Tabla 3.44
Estado de la edificación con base al análisis de desgaste y corrosión en puertas, ventanas y paredes del tramo 5.

Estado de la edificación		Las fachadas de las edificaciones presentan desgaste en sus puertas y ventanas. Además, la pintura de las paredes se encuentra desgastadas y corroídas.
Bueno	0%	
Malo	0%	
Regular	100%	

Tabla 3.45
Vegetación existente en el tramo 5.

Vegetación	
Existe vegetación	-
No existe vegetación	X

3.4.6 Análisis del tramo 6.

Figura 3.21

Tramo 6 y su ubicación en el mapa.



En cuanto a la implantación de las edificaciones en el tramo, se han identificado dos tipos principales: la continua sin retiro frontal y la pareada sin retiro frontal. Debido a la ausencia del retiro, todas estas estructuras están directamente adyacentes a la acera, sin ningún espacio de separación, lo que las vincula directamente a las actividades que ocurren en la misma. Luego de un análisis exhaustivo, se ha determinado que la tipología continua, sin ningún retiro frontal, es la predominante en el tramo, abarcando un 80% del total y representando a 8 edificaciones. Por otro lado, la tipología pareada, que también carece de retiro frontal, comprende el 20% restante y representa a las dos edificaciones ubicadas en las esquinas del tramo (ver Tabla 3.46).

Tabla 3.46

Tipos de implantación identificados en el tramo 6.

Tipología de implantación	
Continua sin retiro frontal	80%
Pareada con retiro frontal	20%
Pareada sin retiro frontal	29%

En lo que respecta a los materiales utilizados, la mayoría de las paredes están principalmente construidas con ladrillo y presentan un acabado de enlucido, lo cual constituye aproximadamente el 90%. Algunas edificaciones están hechas de bloque o adobe, pero son menos comunes. En cuanto a las cubiertas, prevalecen las de tipo inclinado con teja. Las puertas en su mayoría están confeccionadas de vidrio, aluminio y metal, principalmente debido a la presencia de establecimientos comerciales. La mayoría de las ventanas están fabricadas con vidrio y aluminio representando el

40%, aunque existen algunas con marcos de madera en menor cantidad y otras puertas que solo están hechas de metal. En casi todas las edificaciones, la materialidad muestra un estado regular, ya que por lo general se encuentran desgastadas, sobre todo en la planta baja, debido a la actividad comercial (ver Tabla 3.47).

Tabla 3.47

Materiales identificados en paredes, cubierta, puertas y ventanas del tramo 6.

Materialidad		
Paredes	Ladrillo y enlucido	90%
Cubierta	Inclinada de teja	70%
Puertas	Vidrio, aluminio y metal	40%
Ventanas	Vidrio y aluminio	80%

En este tramo, el estilo funcionalista es el predominante, pero también se pueden identificar otros estilos como el racionalista, la no arquitectura y la arquitectura tradicional cuencana. En las edificaciones de estilo funcionalista, dos de ellas muestran influencias del art decó a través de la existencia de figuras geométricas en su fachada. Además, en una de las edificaciones con arquitectura tradicional cuencana (ver Tabla 3.48), se aprecian rasgos neoclásicos, notables en los arcos de medio punto que adornan la fachada.

Tabla 3.48

Estilo arquitectónico predominante en el tramo 6.

Estilo arquitectónico	
Funcionalista	50%
No arquitectura	10%
Racionalista	20%
Arquitectura tradicional cuencana	205%

En lo que respecta a las características de diseño (ver Tabla 3.49), se aprecia que las edificaciones no presentan simetría, lo que repercute en la falta de equilibrio en su diseño. Además, carecen de ritmo, lo que se traduce en una falta de orden, ya que las aberturas y distribuciones no siguen un patrón uniforme. La escala en el tramo es diversa, con edificaciones que varían desde 2 hasta 6 pisos, lo que afecta la linealidad y el orden del conjunto. La mayoría de las edificaciones muestran un contraste en sus paletas de colores, ya que utilizan principalmente tonos cálidos. No obstante, es el tono de acentuación el que genera este contraste en cada una de las fachadas, con la excepción de dos edificaciones cuyo tono de acentuación crea armonía. La mayoría de las edificaciones tienen volúmenes regulares, a excepción de las edificaciones esquineras, que siguen la forma del terreno y resultan en volúmenes curvos o esquinas retranqueadas que rompen con la regularidad. En cuanto a las repeticiones, se observan principalmente en la disposición de las ventanas y accesos a los locales. Por último, aunque los patrones en las edificaciones son escasos, se identifica un patrón en las ventanas, con formas cuadrículadas.

Tabla 3.49

Características de diseño identificadas en el tramo 6.

Características de diseño	
Simetría	10%
Asimetría	90%
Equilibrio	0%
Ritmo	30%
Escala	Contrasta con la escala humana
N° de pisos	2 a 6 pisos
Contraste	80%
Movimiento	0%
Regularidad	80%
Repetición	50%
Armonía	30%
Patrón	10%

Tabla 3.50*Pares semánticos que predominan en el tramo 6.*

Pares semánticos	
Virtual concreto	100%
Oblicuo ortogonal	10%
Ortogonal curvo	10%
Continuo discontinuo	40%

El análisis del color en el tramo revela la presencia de un contraste notable. El tramo comprende 10 edificaciones, de las cuales tres tienen el rojo naranja claro como su color principal, representando el 30%. En cuanto al color secundario, el marrón se encuentra en tres edificaciones, lo que representa el 30%. También se pueden encontrar otras edificaciones con colores secundarios como el blanco, el beige y el rojo naranja claro. Por otro lado, en relación al tono de acentuación, se utilizan colores más variados, con el gris predominando en el 30%. Entre estos colores de acentuación, se pudieron identificar colores como el marrón, el negro, el blanco y el rojo naranja claro (ver Tabla 3.51).

Finalmente, en lo que respecta a la direccionalidad de los edificios, predomina la verticalidad (ver Tabla 3.52), ya que el largo es mayor que el ancho, es decir, la mayoría de las edificaciones crecen más en sentido vertical que en horizontal.

Tabla 3.51*Colores predominantes identificados en el tramo 6.*




Color		
Principal: Rojo naranja claro	30%	
Secundario: Marrón	30%	
Tono de acentuación: Gris	30%	

Tabla 3.52*Direccionalidad predominante en las edificaciones del tramo 6.*

Direccionalidad	
Horizontal	30%
Vertical	70%

En lo que respecta al estado de las edificaciones, la mayoría se encuentra en un estado regular (ver Tabla 3.53), principalmente debido al desgaste y en algunos casos la presencia de graffitis que afecta a las puertas y ventanas, sobre todo de planta baja. Además, se evidencia una falta de mantenimiento en las fachadas, lo que se traduce en fachadas desgastadas, influenciadas en gran medida por las condiciones climáticas. El desgaste es más evidente en la planta baja, donde la actividad comercial aumenta, siendo estos responsables de la degradada imagen que tiene el tramo.

Tabla 3.53*Estado de la edificación con base al análisis de desgaste y corrosión en puertas, ventanas y paredes del tramo 6.*

Estado de la edificación	
Bueno	20%

Malo	0%	La mayoría de las fachadas de las edificaciones presentan desgaste en sus puertas y ventanas. Además, la pintura de las paredes se encuentra desgastadas y corroídas.
Regular	80%	

Tabla 3.54
Vegetación existente en el tramo 6.

Vegetación	
Existe vegetación	-
No existe vegetación	X

3.4.7 Análisis del tramo 7.

Figura 3.22
Tramo 7 y su ubicación en el mapa.



En cuanto a la tipología de implantación dentro del tramo, se identificaron dos tipos principales: continua y pareada. Todas estas edificaciones carecen de retiro frontal, manteniendo un contacto directo con la acera y las actividades que se desarrollan en ella, es decir, la actividad comercial. Después de un análisis exhaustivo, se determinó que la tipología continua sin retiro frontal, predomina en el tramo, abarcando el 80% y representando a 7 edificaciones. Por otro lado, la tipología pareada sin retiro frontal, constituye el 20% restante, representando a las dos edificaciones esquineras (ver Tabla 3.55).

Tabla 3.55*Tipos de implantación identificados en el tramo 7.*

Tipología de implantación	
Continua sin retiro frontal	80%
Pareada sin retiro frontal	20%

Al realizar el análisis de la materialidad, se determinó que las paredes están mayormente construidas de ladrillo con acabado de enlucido y las cubiertas son inclinadas de fibrocemento. Las puertas están fabricadas con vidrio, aluminio y metal, en gran parte debido a la presencia de locales comerciales. La mayoría de las ventanas son de vidrio y aluminio, aunque hay unas pocas con marcos de madera. En la mayor parte de las edificaciones, la calidad de los materiales se encuentra en un estado regular, generalmente mostrando signos de desgaste, esto debido al paso del tiempo y a la falta de mantenimiento, ya que este lugar no lo ocupan los vendedores autónomos (ver Tabla 3.56).

Tabla 3.56*Materiales identificados en paredes, cubierta, puertas y ventanas del tramo 7.*

Materialidad		
Paredes	Ladrillo y enlucido	78%
Cubierta	Inclinada de fibrocemento	56%
Puertas	Vidrio, aluminio y metal	56%
Ventanas	Vidrio y aluminio	67%

En este tramo, el estilo funcionalista es predominante, pero también se pueden observar otros estilos como la no arquitectura, el estilo racionalista, el art decó y la arquitectura tradicional cuencana (ver Tabla 3.57). En una de las edificaciones esquineras que presenta arquitectura tradicional cuencana, se perciben influencias de la arquitectura neoclásica, lo cual se refleja en la presencia de marcapisos y molduras fileteadas sobre el dintel.

Tabla 3.57*Estilo arquitectónico predominante en el tramo 7.*

Estilo arquitectónico	
Funcionalista	22%
No arquitectura	11%
Racionalista	11%
Art decó	33%
Arquitectura tradicional cuencana	22%

En lo que respecta a las características de diseño (ver Tabla 3.58), en este tramo a comparación de los otros, la simetría comienza a ser un poco más evidente, debido a ello, el equilibrio y el ritmo aumenta en cuanto al diseño de las fachadas, siendo estas más ordenadas en cuanto a disposición de puertas y ventanas, sin embargo, sigue predominando la asimetría con un 67%. Por otro lado, la escala en el tramo es variada, con edificaciones que van de 2 a 6 pisos, lo que influye en la linealidad y el orden del conjunto. En todas las edificaciones, se aprecia un contraste en términos de su paleta de colores, ya que la mayoría utiliza tonalidades cálidas. No obstante, es el tono de acentuación el que genera este contraste en cada una de las fachadas. Prosiguiendo con el análisis de las características de diseño, la mayoría de las edificaciones presentan volúmenes regulares, a excepción una de las edificaciones esquineras que sigue la forma del predio, dando como resultado volúmenes curvos que rompen con la regularidad.

En cuanto a las repeticiones, estas se observan principalmente en la distribución de las ventanas y accesos hacia los locales. Finalmente, se identifica un patrón en las ventanas y los acabados, siendo las formas cuadrículadas el patrón que más destaca.

Tabla 3.58*Características de diseño identificadas en el tramo 7.*

Características de diseño	
Simetría	44%
Asimetría	67%
Equilibrio	33%
Ritmo	56%
Escala	Contrasta con la escala humana
N° de pisos	2 a 5 pisos
Contraste	56%
Movimiento	0%
Regularidad	89%
Repetición	89%
Armonía	33%
Patrón	56%

Tabla 3.59*Pares semánticos que predominan en el tramo 7.*

Pares semánticos	
Virtual concreto	100%
Oblicuo ortogonal	20%
Ortogonal curvo	0%
Continuo discontinuo	11%

Al realizar el análisis del color de todo el tramo, se determina que existe contraste, debido a que el tono principal que es el marrón claro, es el que más se repite con el 33%, representando a tres edificaciones. Lo mismo ocurre con el color secundario, a excepción del tono de acentuación, que se utiliza en la mayoría del tramo. En consecuencia, al utilizar variaciones del color marrón y un color neutro, se puede afirmar que el tramo exhibe un contraste notable (ver Tabla 3.60).

En cuanto a la direccionalidad, predomina la horizontalidad (ver Tabla 3.61), ya que el ancho es mayor que el largo, es decir, la mayoría de las edificaciones se extienden más en sentido horizontal que en vertical.

Tabla 3.60*Colores predominantes identificados en el tramo 7.*




Color		
Principal: Marrón claro	33%	
Secundario: Marrón	30%	
Tono de acentuación: Negro	43%	

Tabla 3.61*Direccionalidad predominante en las edificaciones del tramo 7.*

Direccionalidad	
Horizontal	67%
Vertical	33%

Al hablar del estado de las edificaciones, la mayoría se encuentra en un estado regular (ver Tabla 3.62), representando el 78%. Esto se debe principalmente al desgaste que afecta a las puertas y

ventanas. Además, se observa una falta de mantenimiento en las fachadas, lo que resulta en fachadas desgastadas y corroídas. A diferencia de otros tramos, en este caso, la actividad comercial no influye tanto, sino que el desgaste y la corrosión son influenciados en gran medida por las condiciones climáticas.

Tabla 3.62

Estado de la edificación con base al análisis de desgaste y corrosión en puertas, ventanas y paredes del tramo 7.

Estado de la edificación		
Bueno	11%	La mayor parte de las fachadas de las edificaciones presentan desgaste en sus puertas y ventanas. Además, la pintura de las paredes se encuentra desgastadas y corroídas.
Malo	11%	
Regular	78%	

Tabla 3.63

Vegetación existente en el tramo 7.

Vegetación		
Existe vegetación		-
No existe vegetación		X

3.4.8 Análisis del tramo 8.

Figura 3.23

Tramo 8 y su ubicación en el mapa.



En relación a la tipología de implantación, se han identificado dos tipos predominantes: las edificaciones con implantación continua y pareada. Todas estas construcciones carecen de un espacio de separación frontal, manteniendo un contacto directo con la acera y las actividades que ocurren en esta área. Tras un análisis exhaustivo, se ha determinado que las edificaciones continuas, sin separación frontal, son predominantes en el tramo, comprendiendo el 80% del mismo y representando a 5 edificaciones. Por otro lado, el 20% restante corresponde a la tipología de edificaciones pareadas sin separación frontal, siendo estas dos edificaciones esquineras (ver Tabla 3.64).

Tabla 3.64

Tipos de implantación identificados en el tramo 8.

Tipología de implantación	
Continua sin retiro frontal	80%
Pareada sin retiro frontal	20%

En lo que respecta a los materiales utilizados, las paredes en su mayoría están construidas con ladrillo y tienen un acabado de enlucido. En cuanto a las cubiertas, la mayoría de ellas son inclinadas, pero a diferencia de otros tramos, se destacan cubiertas hechas de planchas de fibrocemento y tejas. Las puertas están confeccionadas principalmente con vidrio, aluminio y metal, y las ventanas son en su mayoría de vidrio y aluminio. Aunque hay algunas ventanas con marcos de madera y otras puertas que están hechas solo de metal. En casi la totalidad de las edificaciones, la materialidad muestra signos de desgaste y, en muchos casos, presenta graffitis, especialmente en la planta baja. Estos factores contribuyen a dar una mala imagen urbana y a crear la percepción de que el entorno es inseguro (ver Tabla 3.65).

Tabla 3.65

Materiales identificados en paredes, cubierta, puertas y ventanas del tramo 8.

Materialidad		
Paredes	Ladrillo y enlucido	86%
Cubierta	Inclinada de teja y fibrocemento	43%
Puertas	Vidrio, aluminio y metal	43%
Ventanas	Vidrio y aluminio	86%

En este tramo, al igual que en tramos anteriores, el estilo funcionalista es predominante con un 86%, representando a 6 edificaciones. Además, se encuentra una edificación de estilo tradicional cuencano, representando el 14% del total de edificaciones en el área (ver Tabla 3.66), esta edificación es esquinera de una sola planta, tiene una cubierta inclinada de teja y la presencia de canecillos de manera. Vale la pena mencionar que una de las edificaciones donde predomina el estilo funcionalista muestra influencias del estilo art decó, ya que en su fachada se utilizan diseños que enmarcan figuras geométricas.

Tabla 3.66

Estilo arquitectónico predominante en el tramo 8.

Estilo arquitectónico	
Funcionalista	86%
Arquitectura tradicional cuencana	14%

En el análisis de las características de diseño en el tramo (ver Tabla 3.67), se destaca la presencia de asimetría en todas las edificaciones, lo que contribuye a una apariencia visual desordenada. También se puede apreciar la existencia de un ritmo de dos y tres tiempos, lo que aporta cierto grado de orden en la disposición y ubicación de las ventanas y accesos a los locales. Dado que este tramo alberga edificaciones de 1 a 3 pisos, se puede afirmar que contrasta con la escala humana, ya que carece de la linealidad que brinda una percepción ordenada del espacio.

En todas las edificaciones, se observa un contraste en términos de su paleta de colores, ya que la mayoría utiliza tonalidades cálidas. Sin embargo, es el tono de acentuación, genera este contraste en cada una de las fachadas. La mayoría de las edificaciones presentan volúmenes regulares, a excepción de las edificaciones esquineras que siguen la forma del terreno, resultando en volúmenes curvos o esquinas cortadas que rompen con la regularidad.

En cuanto a las repeticiones, estas se observan principalmente en la distribución de las ventanas y accesos hacia los locales, y la armonía se hace presente debido a que se mantiene una consistencia en la materialidad de todo el tramo. Finalmente, se identifica un patrón en las ventanas y los acabados, siendo las formas cuadriculadas el patrón más destacado.

Tabla 3.67
Características de diseño identificadas en el tramo 8.

Características de diseño	
Simetría	0%
Asimetría	100%
Equilibrio	0%
Ritmo	57%
Escala	Contrasta con la escala humana
Nº de pisos	1 a 3 pisos
Contraste	86%
Movimiento	0%
Regularidad	71%
Repetición	71%
Armonía	24%
Patrón	14%

Tabla 3.68
Pares semánticos que predominan en el tramo 8.

Pares semánticos	
Virtual concreto	100%
Oblicuo ortogonal	20%
Ortogonal curvo	0%
Continuo discontinuo	0%

En lo que concierne a la paleta de colores utilizada en el tramo, es evidente que incorpora tanto colores fríos, cálidos como neutros, lo que da lugar a un contraste visual. Sin embargo, debido a la baja repetición de estos colores en el tramo, se puede concluir que carece de armonía en términos de su cromática (ver Tabla 3.69).

Finalmente, en relación con la direccionalidad de las edificaciones, prevalece la horizontalidad (ver Tabla 3.70), ya que el ancho es mayor que el largo. Esto significa que la mayoría de las edificaciones se extienden en sentido horizontal en lugar de vertical.

Tabla 3.69
Colores predominantes identificados en el tramo 8.




Color	
Principal: Beige y blanco	43% 
Secundario: Rojo naranja claro	29% 
Tono de acentuación: Negro	43% 

Tabla 3.70*Direccionalidad predominante en las edificaciones del tramo 8.*

Direccionalidad	
Horizontal	57%
Vertical	43%

Al hablar del estado de las edificaciones en este tramo, se observa una tendencia hacia un mejor estado general (ver Tabla 3.71), posiblemente debido a la poca presencia de actividad de comerciantes informales en esta área. Sin embargo, la mayoría de las edificaciones aún se encuentran en un estado regular, principalmente debido al desgaste que afecta a las puertas y ventanas, ya que, a diferencia de los otros tramos, este ha presentado un mantenimiento de las edificaciones.

Tabla 3.71*Estado de la edificación con base al análisis de desgaste y corrosión en puertas, ventanas y paredes del tramo 8.*

Estado de la edificación		
Bueno	43%	La mayor parte de las fachadas de las edificaciones presentan desgaste en sus puertas y ventanas. Además, la pintura de las paredes se encuentra desgastadas y corroídas.
Malo	0%	
Regular	57%	

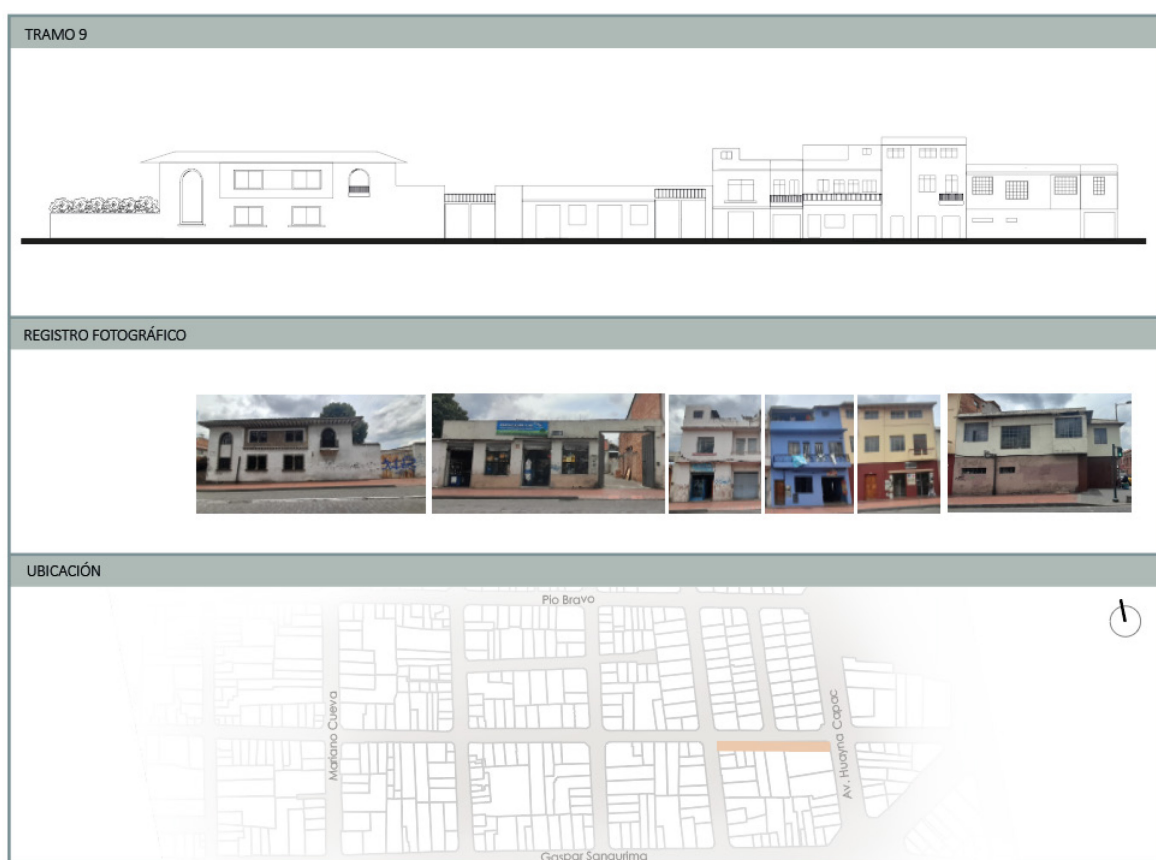
Tabla 3.72*Vegetación existente en el tramo 8.*

Vegetación	
Existe vegetación	-
No existe vegetación	X

3.4.9 Análisis del tramo 9.

Figura 3.24

Tramo 9 y su ubicación en el mapa.



En cuanto a la tipología de implantación dentro del tramo, se identificaron tres tipos: continua sin retiro frontal, pareada sin retiro frontal y pareada con retiro frontal. La primera predomina con un 80%, representando a las 4 edificaciones intermedias. Por otro lado, las edificaciones esquineras se dividen en dos categorías: una tiene una implantación pareada sin retiro frontal, representando el 10%, y la otra tiene una implantación pareada con retiro frontal, también representando el 10%. Se determina que el retiro frontal es beneficioso, ya que crea un espacio de transición entre lo público y lo privado, alejando el ruido y las actividades que ocurren en la acera (ver Tabla 3.73).

Tabla 3.73

Tipos de implantación identificados en el tramo 9.

Tipología de implantación	
Continua sin retiro frontal	80%
Pareada con retiro frontal	10%
Pareada sin retiro frontal	10%

En lo que respecta a la materialidad, la mayoría de las paredes están construidas principalmente de ladrillo con un revestimiento de enlucido, y las cubiertas son en su mayoría inclinadas, con un acabado de teja. Las puertas están hechas de vidrio, aluminio y metal, aunque algunas son exclusivamente de madera. En cuanto a la materialidad de las ventanas todas son de vidrio y aluminio. Por otro lado, en la mayoría de las edificaciones, los materiales muestran signos de desgaste y corrosión, lo cual no se debe a la actividad de los comerciantes, sino más bien al descuido por parte de las personas. Esto sugiere una falta de sentido de pertenencia (ver Tabla 3.74).

Tabla 3.74*Materiales identificados en paredes, cubierta, puertas y ventanas del tramo 9.*

Materialidad		
Paredes	Ladrillo y enlucido	67%
Cubierta	Inclinada de teja	50%
Puertas	Vidrio, aluminio y metal	50%
Ventanas	Vidrio y aluminio	100%

En este último tramo, el estilo funcionalista continúa siendo predominante con un 67%, representando a 4 edificaciones. Además, se encuentra la no arquitectura en una edificación, lo que corresponde al 17% de las construcciones en el área. También se identifica la arquitectura tradicional cuencana en una sola edificación (ver Tabla 3.75). Es interesante notar que la edificación de estilo arquitectura tradicional cuencana muestra una leve influencia del estilo art decó. Esto es evidente en la presencia de figuras geométricas en los marcos de las ventanas y en su diseño que incorpora elementos geométricos.

Tabla 3.75*Estilo arquitectónico predominante en el tramo 9.*

Estilo arquitectónico	
Funcionalista	67%
No arquitectura	17%
Arquitectura tradicional cuencana	17%

Al realizar el análisis se las características de diseño aplicadas en el tramo (ver Tabla 3.76), se determina que prevalece la simetría en el diseño de todas las edificaciones. Dentro de las características de diseño también se puede encontrar ritmo de dos a tres tiempos, proporcionando orden en la distribución y ubicación de los elementos de la fachada. El tramo tiene una variación de 1 a 3 pisos, por lo que contrasta con la escala humana, además de que no sigue con una misma linealidad, provocando desorden visual. Como en todos los tramos anteriormente analizados, se aprecia un contraste en términos de su paleta de colores, ya que la mayoría utiliza tonalidades cálidas. No obstante, es el tono de acentuación el que genera este contraste en cada una de las fachadas.

En cuanto a las repeticiones, estas se observan principalmente en la distribución de las ventanas y accesos hacia los locales. Finalmente, se identifica una carencia en cuanto a la aplicación de un patrón, ya que como se ve en la tabla representa un 17%, el mismo está presente en las ventanas y los acabados, siendo las formas cuadrículadas el patrón que más destaca.

Tabla 3.76*Características de diseño identificadas en el tramo 9.*

Características de diseño	
Simetría	0%
Asimetría	100%
Equilibrio	0%
Ritmo	50%
Escala	Contrasta con la escala humana
N° de pisos	1 a 3 pisos
Contraste	100%
Movimiento	0%
Regularidad	67%
Repetición	67%
Armonía	25%
Patrón	17%

Tabla 3.77*Pares semánticos que predominan en el tramo 9.*

Pares semánticos	
Virtual concreto	100%
Oblicuo ortogonal	10%
Ortogonal curvo	10%
Continuo discontinuo	50%

Según se puede observar en la tabla de colores, el color principal predominante es el beige, representando un 33% del total. Esto significa que el beige es el color que se repite en 3 edificaciones del tramo, generando así un contraste en la paleta de colores. Por otro lado, en cuanto a los colores secundarios, la mayoría de las edificaciones del tramo optan por tonalidades marrones, además de utilizar el color negro como tono neutro en los marcos de ventanas y puertas (ver Tabla 3.78).

Por último, en lo que respecta a la direccionalidad de los edificios, prevalece la horizontalidad (ver Tabla 3.79), dado que el ancho es mayor que el largo. En otras palabras, la mayoría de las edificaciones presentes se extienden más en sentido horizontal que en vertical.

Tabla 3.78*Colores predominantes identificados en el tramo 9.*

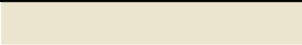


Color		
Principal: Beige y blanco	33%	
Secundario: Rojo naranja claro	67%	
Tono de acentuación: Negro	50%	

Tabla 3.79*Direccionalidad predominante en las edificaciones del tramo 9.*

Direccionalidad	
Horizontal	83%
Vertical	17%

En cuanto al análisis del estado de las edificaciones, se puede observar que la mayoría de ellas se encuentra en estado regular (ver Tabla 3.80) debido al evidente desgaste que afecta a las puertas y ventanas. Las paredes, además de presentar desgaste y corrosión, muestran signos de graffitis en casi la totalidad de las edificaciones. Esto no solo daña la imagen urbana, sino que también contribuye a la percepción de desorden e inseguridad en la zona.

Es relevante destacar que este tramo cuenta con vegetación en una de las casas esquineras, lo que representa un 17% del total. Esta vegetación actúa como un muro natural que proporciona privacidad a los residentes de la propiedad.

Tabla 3.80*Estado de la edificación con base al análisis de desgaste y corrosión en puertas, ventanas y paredes del tramo 9.*

Estado de la edificación		La mayoría de las fachadas de las edificaciones presentan desgaste en sus puertas y ventanas. Además, la pintura
Bueno	43%	
Malo	0%	
Regular	57%	

de las paredes se encuentra desgastadas y corroídas.

Tabla 3.81
Vegetación existente en el tramo 9.

Vegetación		
Existe vegetación	X	17%
No existe vegetación		

3.4.10 Tablas resumen.

Figura 3.25
Tramos existentes en el lugar de intervención y su ubicación en el plano.



En cuanto a la tipología de implantación de los tramos existentes, se identifica que predomina la tipología continua sin retiro frontal (ver Figura 3.82) abarcando un 78% y representando a 7 de los tramos existentes. Por otro lado, las tipologías: pareada con retiro frontal y pareada sin retiro frontal representan cada una a un tramo, lo que da como resultado a los 9 tramos existentes.

Tabla 3.82*Tipos de implantación identificados en los tramos analizados.*

Tipología de implantación	
Continua sin retiro frontal	78%
Pareada sin retiro frontal	11%
Pareada con retiro frontal	11%

Al realizar el análisis de la materialidad de los 9 tramos (ver Tabla 3.83), las paredes están en su mayoría construidas de ladrillo con acabado de enlucido, y las cubiertas destacan las inclinadas de teja, siendo ellas muy características del entorno donde se encuentran. Las puertas están fabricadas con vidrio, aluminio y metal, en gran parte debido a la presencia de locales informales. La mayoría de las ventanas son de vidrio y aluminio, aunque hay unas pocas con marcos de madera.

Tabla 3.83*Materiales identificados que prevalecen en paredes, cubierta, puertas y ventanas de los tramos.*

Materialidad		
Paredes	Ladrillo y enlucido	100%
Cubierta	Inclinada de teja	76%
Puertas	Vidrio, aluminio y metal	89%
Ventanas	Vidrio y aluminio	100%

El estilo más predominante en los 9 tramos de estudio es el funcionalista, ya que, en estas edificaciones, la función prevalece sobre la forma, dando como resultado formas simples que comunican claramente lo que ocurre en su interior. En segundo lugar, encontramos el estilo conocido como "no arquitectura", caracterizado por la ausencia de un estilo arquitectónico definido (ver Tabla 3.84).

Tabla 3.84*Estilo arquitectónico predominante en los tramos.*

Estilo arquitectónico	
Funcionalista	78%
No arquitectura	22%

Tabla 3.85*Características de diseño que prevalecen en los tramos.*

Características de diseño	
Simetría	Todos los tramos carecen de simetría. Sin embargo, en algunas edificaciones si se aplica esta característica de diseño.
Asimetría	En todos los tramos prevalece la asimetría, representando un 100%.
Equilibrio	La mayoría de los tramos carece de equilibrio.
Ritmo	Algunas edificaciones manejan ritmos de 2 a 3 tiempos, sin embargo, son muy pocas.
Escala	La mayoría de los tramos contrastan con la escala humana y varía en el número de pisos, es decir, no tienen un solo lenguaje o una sola linealidad.

Contraste	En todos los tramos, se genera contraste debido a la aplicación de tonos neutros y cálidos representando un 100%.
Regularidad	Los volúmenes empleados en la forma, son volúmenes regulares, representando un 78%.
Repetición	Existen repeticiones sobre todo en las ventanas y accesos hacia los locales comerciales, representando un 89%.
Armonía	Los tramos carecen de armonía, debido a que las edificaciones mantienen diversas escalas, por tanto, no se adaptan al entorno edificado, representando un 33%.
Patrón	Los tramos carecen de un patrón. Sin embargo, existen pequeños patrones cuadriculadas presentes en pocas edificaciones de los tramos.

Tabla 3.86
Pares semánticos que predominan en los tramos

Pares semánticos	
Virtual concreto	100%
Oblicuo ortogonal	50%
Ortogonal curvo	0%
Continuo discontinuo	50%

Al realizar el análisis del color (ver Tabla 3.87), podemos identificar que el color que predomina como tono principal es el beige y como tono secundario está presente el color marrón. Como tono de acentuación, está el color negro que es un color neutro, presente en los marcos de ventanas y puertas, creando un contraste con los tonos cálidos.

Por último, en lo que respecta a la direccionalidad de los edificios, prevalece la horizontalidad (ver Tabla 3.88), dado que el ancho es mayor que el largo. En otras palabras, la mayoría de las edificaciones se extienden más en sentido horizontal que en vertical.

Tabla 3.87
Colores predominantes identificados en los tramos.

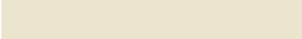


Color		
Principal: beige	67%	
Secundario: marrón	67%	
Tono de acentuación: negro	67%	

Tabla 3.88
Direccionalidad predominante en las edificaciones de los tramos.

Direccionalidad	
Horizontal	89%
Vertical	11%

En lo que respecta al estado de las edificaciones, el 100% presenta un estado regular (ver Tabla 3.89), principalmente debido al desgaste que afecta a las puertas y ventanas. Además, se evidencia una falta de mantenimiento en las fachadas, lo que se traduce en fachadas desgastadas y corroídas,

influenciadas en gran medida por las condiciones climáticas. El desgaste es más pronunciado en la planta baja, donde la actividad comercial aumenta esto se evidencia en los primeros 3 tramos analizados. El desgaste, la corrosión y las actividades de los comerciantes informales son las principales causas de la mala imagen urbana y contribuyen a la percepción de desorden que caracterizan la imagen urbana de la sección de la calle Antonio Vega Muñoz.

Tabla 3.89

Estado que prevalece en las edificaciones con base al análisis de desgaste y corrosión en puertas, ventanas y paredes de los tramos.

Estado de la edificación		
Regular	100%	La mayoría de las construcciones presentan corrosión en puertas, ventanas y paredes, un fenómeno atribuido a la actividad comercial informal y a la falta de mantenimiento por parte de los propietarios.

Tabla 3.90

Vegetación existente en los tramos.

Vegetación	
Existe vegetación	-
No existe vegetación	X

3.5 Movilidad y conectividad

El propósito central de este análisis es discernir las potencialidades y carencias inherentes a la vía bajo estudio. Este enfoque integral sienta las bases para la ejecución de una intervención urbana consciente que se ajuste de manera precisa a la realidad y contexto específico de la zona. Al explorar detenidamente estos aspectos, podremos trazar estrategias de mejora que no solo respeten la funcionalidad histórica de la vía, sino que también aborden de manera efectiva las necesidades actuales de movilidad y desarrollo urbano en la región.

Este análisis nos permitirá articular soluciones pertinentes, orientadas a potenciar la conectividad y el desarrollo integral de la Calle Antonio Vega Muñoz. Por ello, en este apartado se examinarán el sentido de las vías, la jerarquización vial y el transporte público.

3.5.1 Jerarquización vial.

En el análisis integral de la jerarquización vial, destaca la importancia crucial de la calle Antonio Vega Muñoz. En el mapa adjunto (ver Figura 3.26), se aprecia la clasificación de las vías urbanas, enfocándonos especialmente en reconocer la calle Antonio Vega Muñoz como una arteria vial de alta relevancia. Esta designación se basa en su papel esencial como conexión vital, estableciendo de manera estratégica un enlace entre el centro histórico y el resto de la ciudad. A través de este análisis vial, se busca comprender la dinámica y el impacto de esta arteria principal en la movilidad urbana.

Figura 3.26
Jerarquización vial (Dirección General de Áreas Históricas y Patrimoniales, 2021).

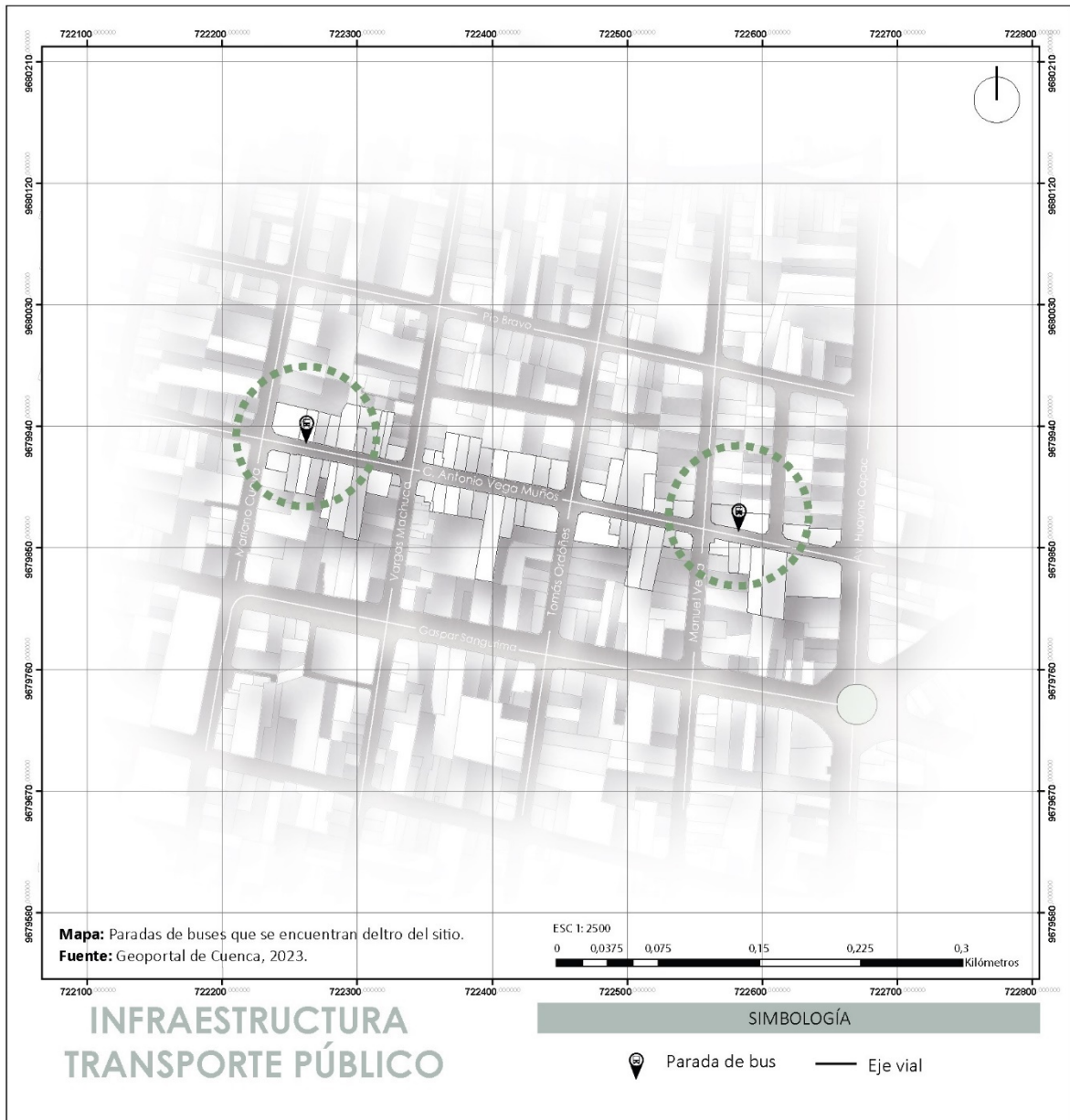


3.5.2 Transporte público.

En lo que respecta al servicio de transporte público en la calle Antonio Vega Muñoz, se disponen de dos paradas de autobús (ver Figura 3.27). Esta condición favorable se atribuye a que la zona forma parte del centro histórico, un sector urbanizado con una elevada concentración de servicios y equipamientos, entre ellos el servicio de transporte. La existencia de paradas de autobús, facilita la movilidad de los residentes y visitantes en esta parte de la ciudad, contribuyendo así a la accesibilidad y conectividad en un área que destaca por su importancia histórica y arquitectónica.

Figura 3.27

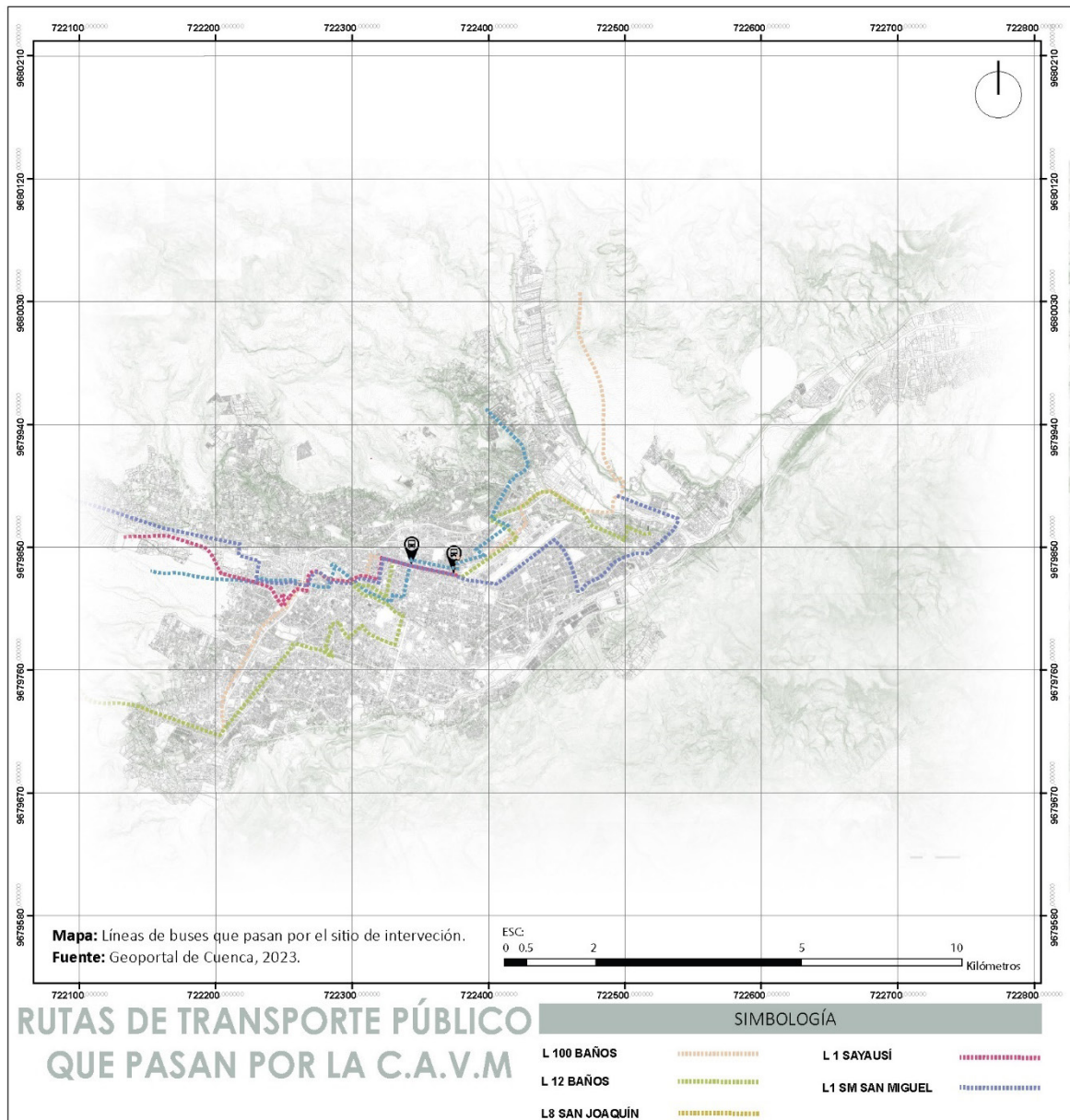
Ubicación de paradas de buses existentes (Dirección general de áreas históricas y patrimoniales, 2021).



Al examinar el mapa de las rutas de transporte público, se realiza un análisis detallado de las conexiones clave que transcurren por la calle Antonio Vega Muñoz, estableciendo vínculos esenciales con las parroquias rurales de la ciudad (ver Figura 3.28). Este análisis no solo destaca la relevancia de la calle en términos de conectividad, sino que también subraya la diversidad y amplitud de la red de transporte público que utiliza este corredor vial como eje central.

Figura 3.28

Conexiones con la ciudad a través del transporte público que pasa por la zona de estudio
(Dirección General de Áreas Históricas y Patrimoniales, 2021).



En la primera parada de autobuses, estratégicamente ubicada entre la intersección de Mariano Cueva y Antonio Vega Muñoz, alberga una parada que sirve a la circulación de 14 líneas de autobuses de transporte público (ver Figura 3.29). Por otro lado, también se llevó a cabo el análisis de la parada ubicada entre Manuel Vega y Antonio Vega Muñoz, en donde convergen y transitan a lo largo de la vía un total de 22 líneas de transporte (ver Figura 3.30). El objetivo de este análisis es proporcionar una visión precisa de los tipos de autobuses de transporte público que convergen en este punto específico y evaluar su consiguiente impacto en la movilidad urbana en el sitio de estudio.

Figura 3.29

Líneas de buses que pasan por la parada en la intersección de la calle Mariano Cueva y Antonio Vega Muñoz.

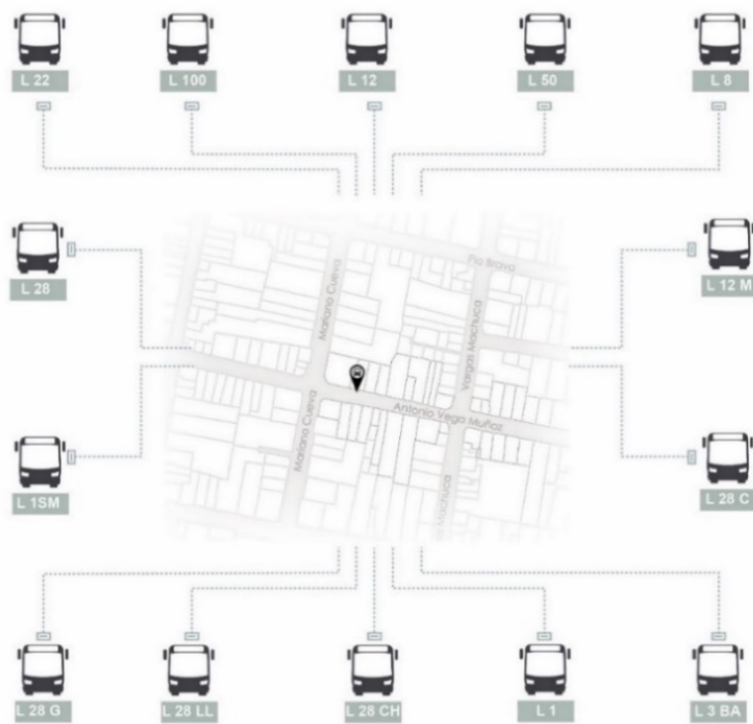
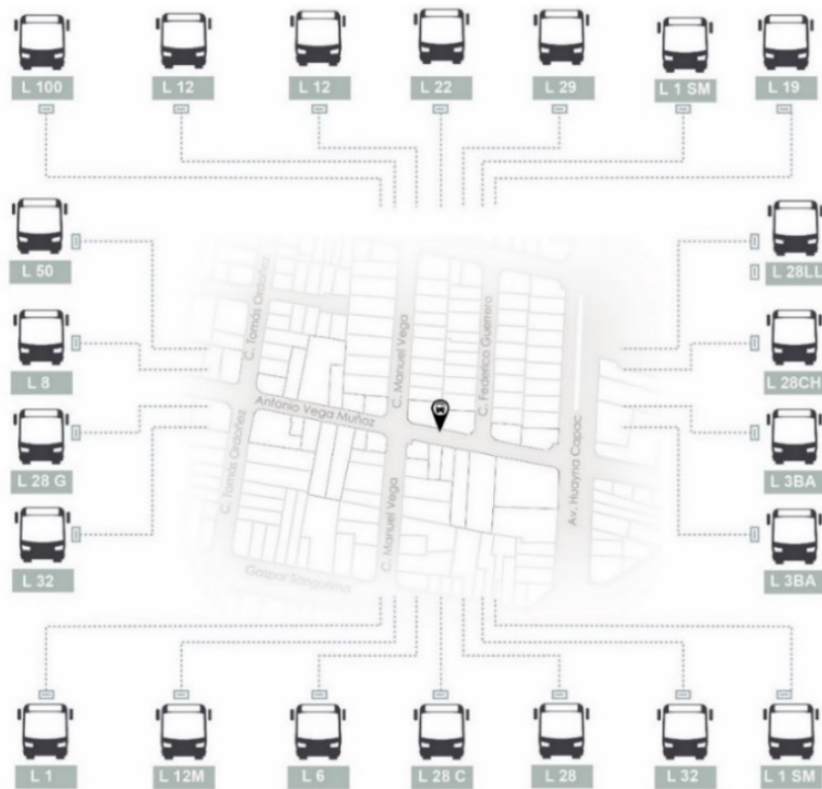


Figura 3.30

Líneas de buses que pasan por la parada en la intersección de la calle Manuel Vega y Antonio Vega Muñoz.



La tabla proporcionada detalla las frecuencias de las líneas de transporte público que circulan por la calle Antonio Vega Muñoz (ver Tabla 3.91), organizadas según los días laborables, sábados y domingos. Este análisis cuantitativo ofrece una visión precisa de la regularidad con la que operan estas líneas, siendo un componente fundamental en la evaluación de la eficiencia y disponibilidad del sistema de transporte público en la mencionada vía.

Tabla 3.91

Frecuencias de líneas de transporte público que pasan por la calle Antonio Vega Muñoz.

Línea	Denominación	Frecuencia día laborable/min	Frecuencia día Sábado/min	Frecuencia día Domingo /min
Línea 1	Syausí-Eucaliptos	15	8	6
Línea 6	Mayancela-9 de Octubre	7	6	5
Línea 8	Trigales-San Joaquín	11	8	7
Línea 12	Baños-Quinta	15	15	15
Línea 19	Orquídeas-Tenis Club	7	10	10
Línea 22	Camino viejo a Baños-UDA	6	7	10
Línea 28	Feria libre-Capulispamba	7	5	7
Línea 50	Hospital del Río-Balzay	11	-	-

Nota. Elaboración propia a partir de (Dirección general de gestión de movilidad, n.d.).

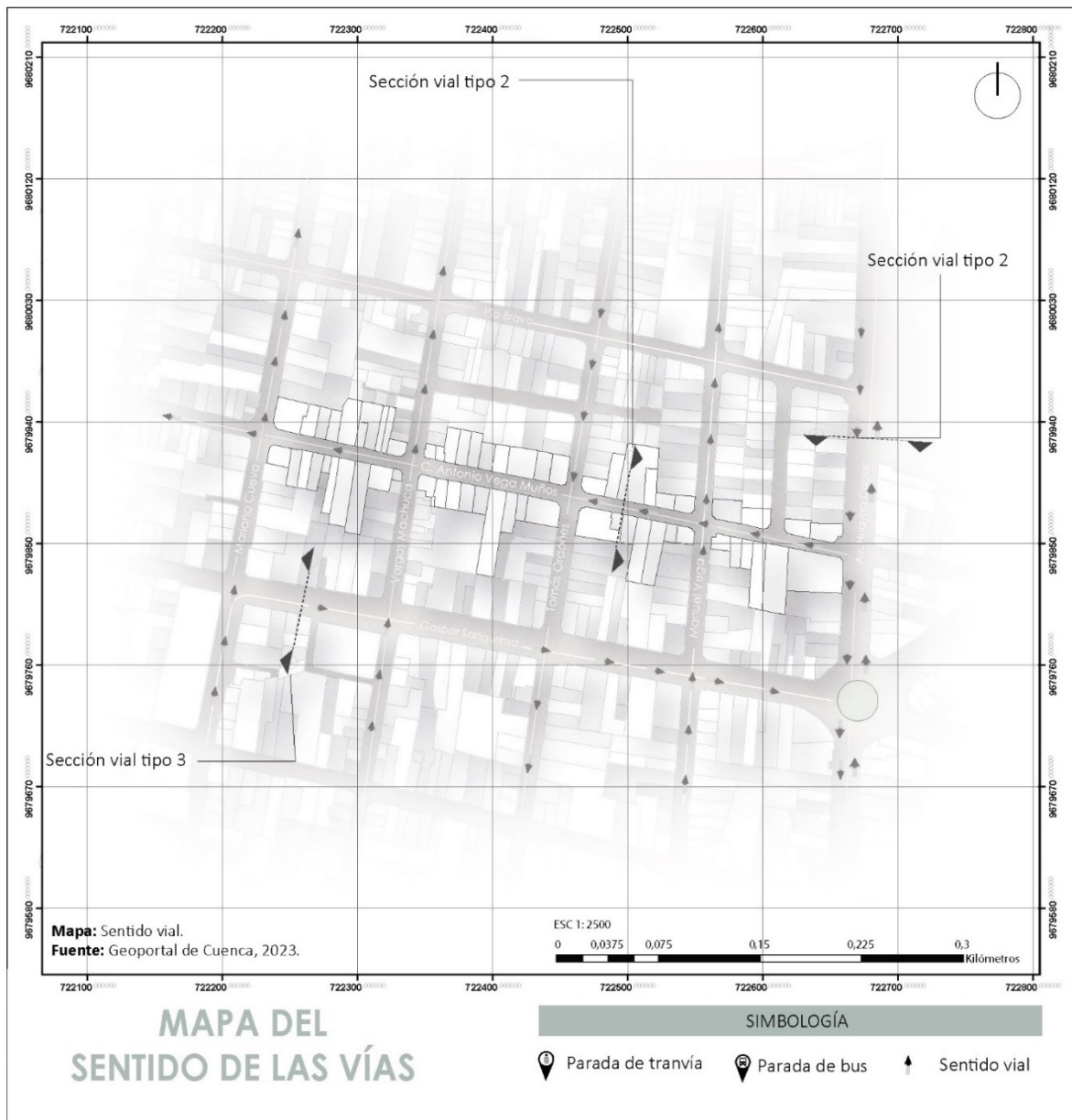
En la tabla proporcionada, se destaca la Línea 1, "SAYAUSÍ-EUCALIPTOS", con la mayor frecuencia de 15 minutos en días laborables, 8 minutos los sábados y 6 minutos los domingos. De manera similar, la Línea 6, "MAYANCELA-9 DE OCTUBRE", presenta una frecuencia de 7 minutos en días laborables, 6 minutos los sábados y 5 minutos los domingos.

Por otro lado, la Línea 8, "TRIGALES-SAN JOAQUÍN", exhibe frecuencias de 11, 8 y 7 minutos respectivamente, mientras que la Línea 12, "BAÑOS-QUINTA", mantiene una frecuencia constante de 15 minutos en todos los días de la semana.

3.5.3 Sentido de vías.

Figura 3.31

Sentido de vías (Dirección General de Áreas Históricas y Patrimoniales, 2021).



Al realizar el análisis del sentido de las vías, se observa que la calle Antonio Vega Muñoz (ver Figura 3.31) establece un vínculo directo que facilita el acceso al centro histórico de la ciudad, lo que explica la presencia de tráfico en esta vía. Como se puede apreciar, las calles adyacentes al tramo de estudio también están directamente conectadas, ya que el sentido de las vías converge en la calle Antonio Vega Muñoz. Todas las vías son unidireccionales, incluso en el tramo donde se llevará a cabo la propuesta. En cambio, la Avenida Huayna Cápac es una vía bidireccional que delimita el centro histórico con el lado este de la ciudad, generando así una discontinuidad.

En esta sección, también se lleva a cabo un análisis exhaustivo de las vías identificadas con el propósito de evaluar el estado de los elementos que las componen, tales como las aceras peatonales y las propias vías. Además, se realiza la identificación de la materialidad predominante, con el fin de asegurar la elección de materiales capaces de soportar la carga vehicular y prevenir el



rápido deterioro causado por el constante uso de la calle, lo cual impactaría negativamente en la imagen urbana del entorno.

Este análisis no solo se centra en la infraestructura física, sino que también considera la prioridad de las vías, con el objetivo de comprender los flujos principales que las caracterizan. Este enfoque integral busca garantizar la seguridad y eficiencia del tráfico vehicular, equilibrar el flujo de vehículos y asegurar la integridad de los peatones que transitan por dichas vías.

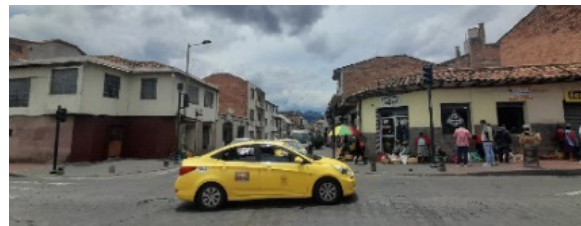
Tabla 3.92
Análisis de la calle Antonio Vega Muñoz.

Ubicación:



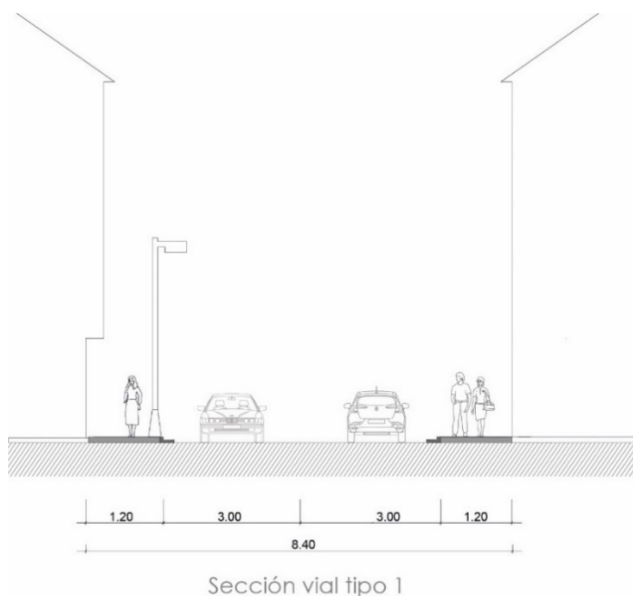
	Estado de la vía	Estado de la acera	Prioridad	Materialidad predominante en la vía	Materialidad predominante en la vereda
Bueno	-	-	-	Adoquín	Baldosa
Regular	-	X	-		
Malo	X	-	-		
Vehículos	-	-	X		
Peatones	-	-	-		
Observaciones:	<p>Se puede observar que la vía se encuentra en mal estado debido al desgaste del material.</p> <p>En cuanto a la acera, existe un problema en cuanto a la baldosa, debido a que es resbalosa y puede ocasionar accidentes a los peatones. Además, el material no resistente a las actividades que se llevan a cabo en las aceras, por lo cual en algunas secciones tienen fisuras.</p>				

Evidencia fotográfica:



La calle Antonio Vega Muñoz, una vía arterial que conecta el centro histórico con otras áreas de la ciudad, muestra signos evidentes de deterioro y falta de mantenimiento, especialmente en su calzada, tal y como se puede apreciar en las imágenes adjuntas. La vereda, con acabado final de baldosas, se vuelve resbaladiza y riesgosa al estar en contacto con el agua, lo que ha resultado en múltiples accidentes en la zona (ver Tabla 3.92).

Figura 3.32
Sección vial de la calle Antonio Vega Muñoz.




La sección vial (ver Figura 3.32) que se exhibe a continuación corresponde a la calle Antonio Vega Muñoz, con medidas que varían a lo largo de su trayectoria hasta llegar a la Avenida Huayna Cápac. Lamentablemente, esta calle ha sido escenario de numerosos accidentes y actos delictivos, donde los delincuentes aprovechan el tráfico vehicular para llevar a cabo sus acciones. Este historial ha contribuido a que la ciudadanía desarrolle una perspectiva negativa al transitar por esa calle.

Según los testimonios de los comerciantes, muchos de ellos han estado trabajando en ese sector de generación en generación, lo que ha llevado a que se apropien del espacio, a pesar de los esfuerzos de control por parte de las autoridades y las denuncias de los propietarios de los locales ubicados frente a la calle. El Arquitecto Felipe Manosalvas, director general de Áreas Históricas y Patrimoniales de Cuenca, señala: "El problema del comercio autónomo no recae únicamente en el comerciante, sino también en la falta de educación de la ciudadanía, que adquiere esos productos en lugares no autorizados, a pesar de tener el Mercado 9 de Octubre a solo unas cuadras de distancia del sector".

Tabla 3.93
Análisis de la Av. Huayna Cápac.

Ubicación:



	Estado de la vía	Estado de la acera	Prioridad	Materialidad predominante en la vía	Materialidad predominante en la vereda
Bueno	-	-	-	Hormigón	Hormigón
Regular	X	X	-		
Malo	-	-	-		
Vehículos	-	-	X		
Peatones	-	-	-		
Observaciones:	El estado de vía se debe al desgaste por el paso de vehículos. Por otro lado, el estado de la acera en donde se implanta los árboles es malo, debido al crecimiento de raíces y césped entre el adoquín.				
Evidencia fotográfica:					

La avenida Huayna Cápac se erige como la vía principal y eje urbano de la ciudad, delimitando el centro histórico. Sin embargo, su materialidad y mantenimiento han sido descuidados, evidenciándose en los acabados de las veredas o sendas peatonales. Respecto a su calzada, está construida con material de hormigón y muestra un estado regular (ver Tabla 3.93). A diferencia de la calle Antonio Vega Muñoz, esta avenida no se ha visto tan afectada por el comercio informal. No obstante, el trabajo sexual es una realidad presente en varios puntos de la avenida.

Figura 3.33
Sección vial de la Av. Huayna Cápac.




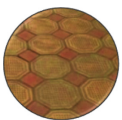
En la presente vía, la circulación vehicular prevalece (ver Figura 3.33). Este predominio se atribuye al constante crecimiento de la ciudad a lo largo de los años, consolidando esta avenida como una de las principales arterias de transporte. A lo largo de su trayectoria, ha sido testigo de la evolución tanto arquitectónica como urbana de Cuenca.

Además de su función como corredor vehicular, la avenida se destaca por ser el escenario de eventos culturales y sociales significativos, tales como desfiles, festivales y celebraciones cívicas. Su importancia histórica y su papel como punto de encuentro para diversas actividades resaltan su relevancia en la trama urbana de la ciudad.

Tabla 3.94
Análisis de la calle Mariano Cueva.

Ubicación:



	Estado de la vía	Estado de la acera	Prioridad	Materialidad predominante en la vía	Materialidad predominante en la vereda
Bueno	-	-	-	Adoquín	Adoquín
Regular	-	-	-		
Malo	X	X	-		
Vehículos	-	-	X		
Peatones	-	-	-		
Observaciones:	Se puede observar que la vía se encuentra en mal estado debido al desgaste del material.				

Evidencia
fotográfica:

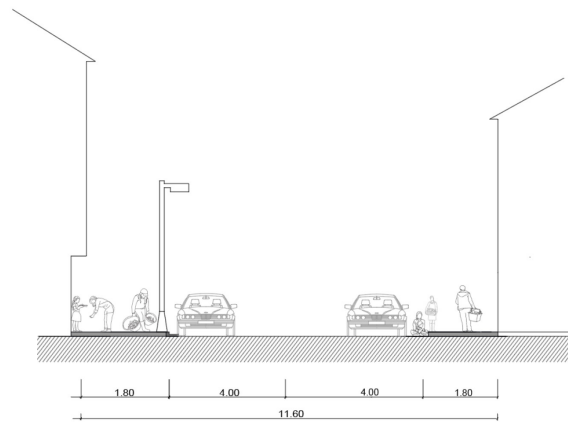


La calle Mariano Cueva conecta el Mercado 9 de Octubre con la calle Antonio Vega Muñoz. En esta calle, la materialidad tanto en la vereda como en la vía es segura para la circulación de los peatones y de vehículos (ver Tabla 3.94). La materialidad usada en la acera tiene un patrón que genera una textura rugosa lo que impide que los peatones lleguen a tener un accidente. Sin embargo, debido a la actividad comercial que se da en el lugar, la vereda presenta un mal estado debido a los desechos que generan los comerciantes dentro de sus actividades.

Figura 3.34
Estacionamiento de vehículos en la Calle Mariano Cueva.



Figura 3.35
Sección vial de la Calle Mariano Cueva.





Sección vial tipo 3

En esta vía debido a sus secciones, predomina el paso del vehículo, lo que genera un problema entre el peatón y la circulación vehicular, debido a que las personas al ubicar sus puestos de venta en los bordes de las aceras, aprovechan el estacionamiento de vehículos, por lo que los vehículos han tenido que estacionarse a una cierta distancia partiendo desde la acera, debido a que esa la ocupan los comerciantes informales (ver Figura 3.34).

Tabla 3.95
Análisis de la calle Gaspar Sangurima.

Ubicación:



	Estado de la vía	Estado de la acera	Prioridad	Materialidad predominante en la vía	Materialidad predominante en la vereda
Bueno	X	X	-	Adoquín	Adoquín
Regular	-	-	-		
Malo	-	-	-		
Vehículos	-	-	-		
Peatones	-	-	X		

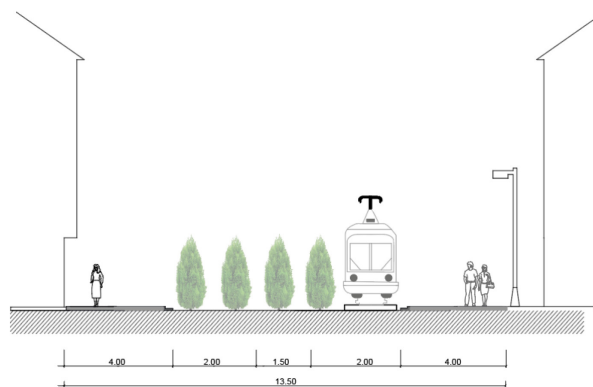
Observaciones: La vía se encuentra en buen estado debido a la reciente intervención que dio paso al tranvía. Al tener presente al adoquín en la acera y en la vía, se garantiza la seguridad del peatón ya que el material no es resbaloso y es más resistente ante las condiciones climáticas.

Evidencia fotográfica:



En la calle Gaspar Sangurima, se evidencia un notable flujo vehicular y la presencia de comerciantes autónomos que ocupan el espacio. Recientemente, se llevó a cabo una intervención urbana que optimizó tanto las calles como las aceras (ver Tabla 3.95), presentando medidas óptimas (ver Figura 3.36). A esta vía se le suma el recorrido del tranvía y su proximidad al mercado 9 de Octubre, lo que ha llevado a que los comerciantes aprovechen esta ubicación céntrica para establecer núcleos de empleo en las aceras, obstaculizando, a su vez el flujo peatonal.

Figura 3.36
Sección vial de la calle Gaspar Sangurima.



Sección vial tipo 4

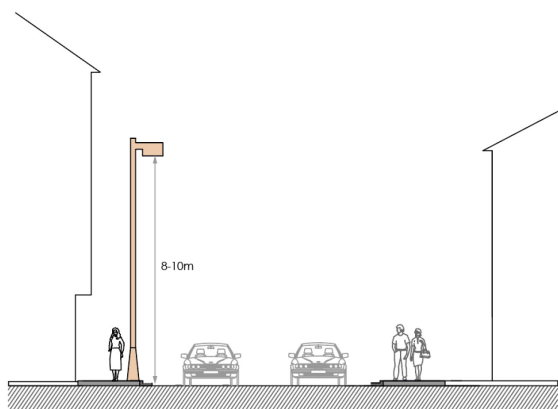
El impacto del Tranvía de Cuenca en la calle Gaspar Sangurima ha sido considerable y ha transformado tanto la vía como su entorno. Con la puesta en marcha del tranvía en Cuenca, la calle Gaspar Sangurima, ubicada frente a la Plaza Rotary y en las proximidades del Mercado 9 de Octubre, ha experimentado diversos cambios, como la renovación de la infraestructura vial y peatonal en la zona. Se llevaron a cabo mejoras en las calles y aceras para adaptarse a la nueva línea de tranvía, lo que ha contribuido a una apariencia más moderna y funcional de la calle.

La presencia de este medio de transporte también ha atraído a un mayor número de personas a la zona, generando beneficios tanto para los comerciantes autónomos como para aquellos que operan con los permisos correspondientes. Esto ha brindado oportunidades y ha contribuido al dinamismo económico de la zona.

3.6 Alumbrado público

Se realiza un análisis de la iluminación debido a que es una variable fundamental en la percepción de inseguridad en el espacio público (Gallardo et al., 2022), conlleva a reducir o, por el contrario, incrementar las posibilidades que robo hacia los peatones, ya que, los mismos se sienten más seguros cuando un espacio se encuentra iluminado haciendo que este sea utilizado.

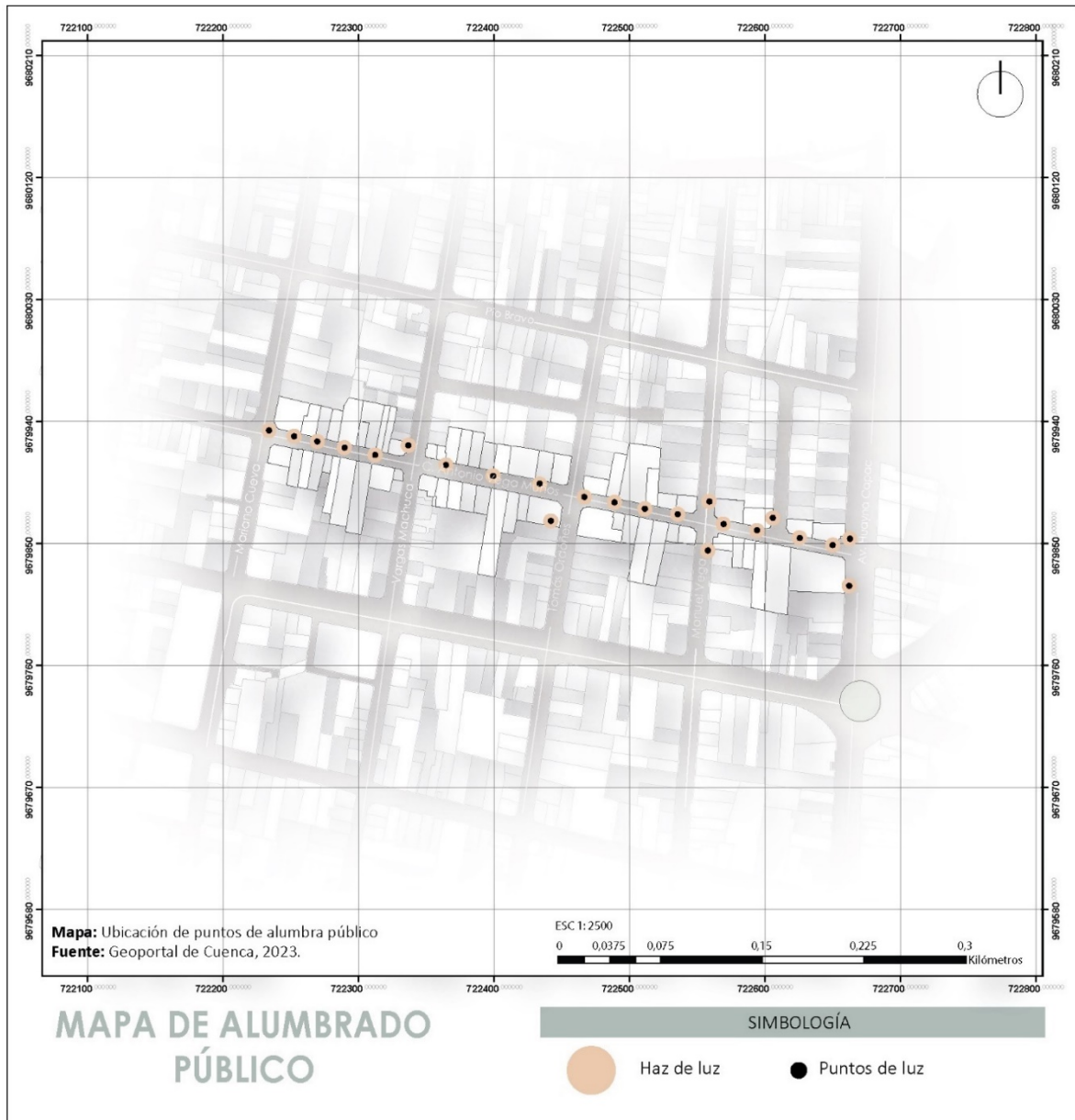
Figura 3.37
Luminaria unilateral



En la ciudad de Cuenca, el alumbrado público es distribuido por la Empresa Eléctrica Regional Centro Sur. En el tramo a desarrollarse la propuesta la iluminación está compuesta por 23 luminarias unilaterales, es decir, que se encuentran a un solo lado de vía a una altura de montaje de 8 a 10 metros de altura (ver Figura 3.37) y a cada 22 metros de separación (ver Figura 3.38) (Lojano y Pañi, 2011).

Figura 3.38

Alumbrado público en la zona de estudio (Dirección General de Áreas Históricas y Patrimoniales, 2021).



3.7 Usos de suelo

Se analiza el uso del suelo para comprender el funcionamiento de la zona. Esto nos permite comprender las actividades realizadas y el desarrollo que se tiene en el tramo estudiado, en este caso en la calle Antonio Vega Muñoz con 62 predios de los cuales fueron clasificados en: comercio, servicio, sin uso, otros y residencial. Cabe señalar que estos usos incluyen otros usos específicos.

Esta clasificación se realiza con el objetivo de identificar usos destacados y facilitar su legibilidad (ver Tabla 3.96) (Fundación el Barranco, 2020, como se citó en Dirección General de Áreas Históricas y Patrimoniales, 2021).

Al realizar el análisis de uso del suelo, se encontró que, dentro de los 62 predios, el 47% fue destinado principalmente a servicios, lo que corresponde a 29 predios. Después de eso, el uso comercial es el siguiente uso más frecuente con un 37%, lo que corresponde a 23 predios. También podemos encontrar predios sin uso con un 10% que representa 6 predios. La porción residencial es del 5%, que corresponde a 3 predios. Finalmente, con un 2%, existen otros usos que representa 1 predio (ver Figura 3.39).

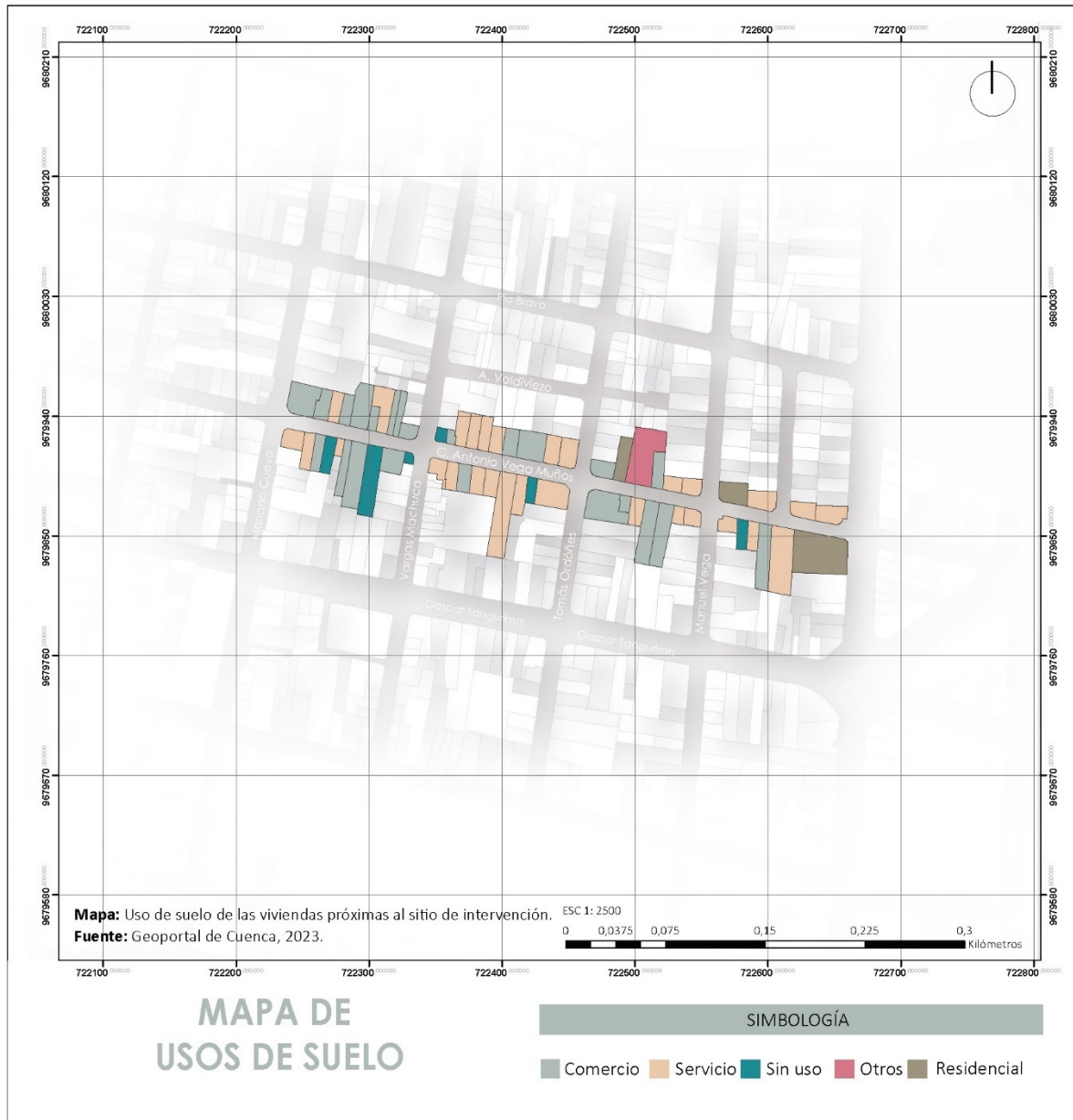
Tabla 3.96
Usos de suelo predominantes en la zona de estudio.

Usos		N° de predios	%
Comercio	-Ocasional de productos de aprovisionamiento a la vivienda al por menor. -Cotidiano de productos de aprovisionamiento a la vivienda al por menor. -De repuestos y accesorios automotrices. -De equipos y maquinaria liviana. -De materiales de construcción y elementos accesorios. -De insumos para la producción agropecuaria y forestal.	23	37%
Servicio	-Financieros. -De turismo y recreación. -De alimentación. -De transporte y comunicaciones. -Personales afines a la vivienda. -Profesionales. -De seguridad. -Industriales. -Producción artesanal y manufactura de bienes compatibles con la vivienda.	29	47%
Sin uso	-Lote vacante. -Comercio desocupado. -Construcción vacía.	6	10%
Otros	-Áreas verdes, jardines, huertos y cultivos. -Bodegas en general.	1	2%
Residencial		3	5%
Total		62	100%

Nota. Elaboración propia a partir de (Dirección General de Áreas Históricas y Patrimoniales, 2021).

Figura 3.39

Tipos de usos de suelo existentes en el tramo (Dirección General de Áreas Históricas y Patrimoniales, 2021).

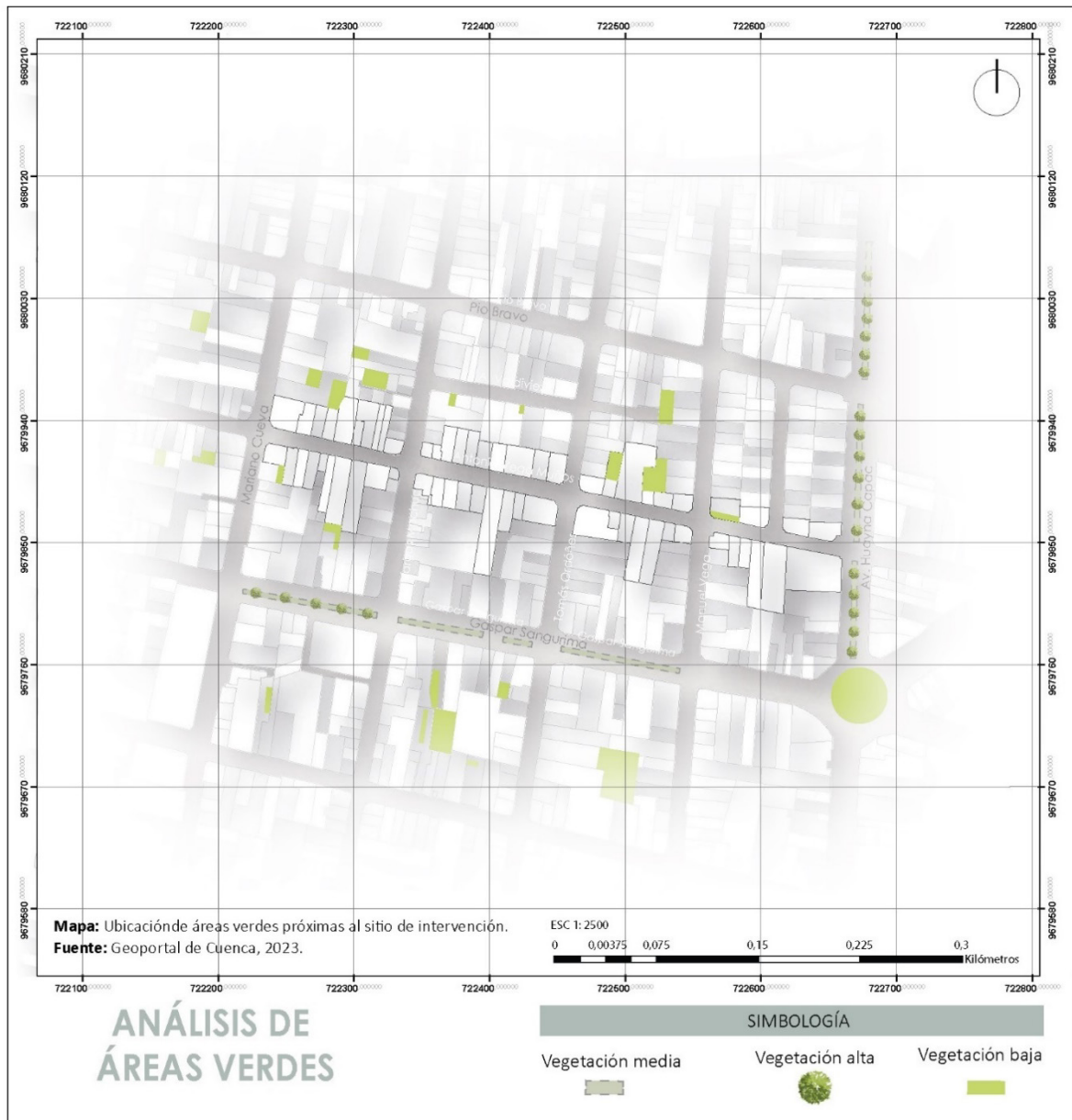


3.8 Áreas verdes y vegetación

Es fundamental llevar a cabo un análisis detallado de la vegetación tanto en el tramo bajo estudio como en sus zonas circundantes. En este contexto, se evaluó la vegetación presente en el centro histórico de Cuenca con el objetivo de identificar especies que puedan ser integradas en la propuesta. Además, es destacable que las áreas verdes desempeñan un papel crucial tanto en la mejora de la calidad de vida de la población como en la estética general de la ciudad.

Figura 3.40


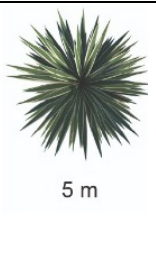








Áreas verdes públicas y privadas (Dirección General de Áreas Históricas y Patrimoniales, 2021).





El análisis revela un importante déficit de áreas verdes en el polígono de intervención. Hasta el año 2016, el área de intervención contaba con un total de 0.86 hectáreas de áreas verdes, ya sean públicas o privadas. Esto representa solamente el 3% del área total del polígono, lo que es significativamente bajo, ya que se busca cumplir con el propósito de cubrir necesidades de la comunidad y brindar espacios verdes apropiados para la recreación y el esparcimiento (Dirección General de Áreas Históricas y Patrimoniales, 2021).

En el estudio de las áreas públicas, se detectaron 0.04 hectáreas localizadas en sitios como el redondel de la Chola Cuenca, la medianera de la calle Gaspar Sanguinista y los alrededores del Mercado 9 de octubre (ver Figura 3.40). Aunque estas áreas públicas son de tamaño reducido, poseen un valor significativo para los residentes y visitantes de la zona. Es relevante destacar que, al analizar las áreas verdes, se observó que la mayor parte de estas se sitúan en propiedades privadas, sumando un total de 0.82 hectáreas. Esto implica que la mayoría de los espacios verdes disponibles no están al alcance del público en general. Para mejorar la calidad de vida en el Centro Histórico y en la zona de estudio, es esencial considerar la necesidad de crear más áreas verdes públicas, accesibles para todos, como parte integral de un proyecto de intervención urbana (Dirección General de Áreas Históricas y Patrimoniales, 2021).

Tabla 3.97
Especies vegetales existentes en las áreas verdes.

Imagen de referencia	Especie	Altura	Usos	Ubicación	Radio
	Agave Americana	De 1 a 2 metros	-Producción de alimentos. -Fibras y cuerdas. -Construcción. -Bebidas alcohólicas. -Jardinería y paisajismo.	Av. Huayna Cápac	 5 m
	Jatropha integerrima (peregrina)	De 1,5 a 3 metros	-Planta ornamental. -Atracción de polinizadores. -Cercas vivas. -Control de la erosión. -Medicina tradicional.	C. Gaspar Sangurima.	 1.5 a 2 m
	Salix (sauce)	De 4 a 8 metros	-Jardinería. -Madera. -Medicina tradicional. -Combustible y carbón vegetal. -Cestería y artesanía.	Av. Huayna Cápac	 1.5 a 2 m
	Dracaena trifasciata (planta serpiente)	De 0,30 a 1 metro	-Purificación de aire. -Paisajismo. -Cultivo en macetas.	C. Gaspar Sangurima	 0.5 a 1 m
	Prunus serótina (cerezo negro o cerezo silvestre)	De 15 a 30 metros	-Frutas comestibles. -Uso ornamental. -Madera. -Leña. -Hábitat para la vida silvestre. -Restauración ecológica.	Av. Huayna Cápac	 6 a 12 m

	Pinaceae (pino)	De 15 a 45 metros	-Industria maderera. -Uso ornamental. -Resina de productos químicos. -Productos de jardinería y paisajismo. -Aceites.	Av. Huayna Cápac	 6 a 12 m
---	--------------------	----------------------	--	---------------------	---

3.9 Entrevistas

Las entrevistas desempeñan un papel sumamente importante, ya que forman parte de un análisis cualitativo urbano. Esto nos permite recopilar información directamente de los residentes, usuarios y otros actores clave en el desarrollo de la propuesta. Dichas entrevistas proporcionan una comprensión profunda de sus necesidades, percepciones, experiencias, problemas, deseos y opiniones con respecto al lugar. Además, nos permiten diseñar estrategias más precisas alineadas con las necesidades de los usuarios.

Para la formulación de preguntas, nos enfocamos en cuatro ejes principales:

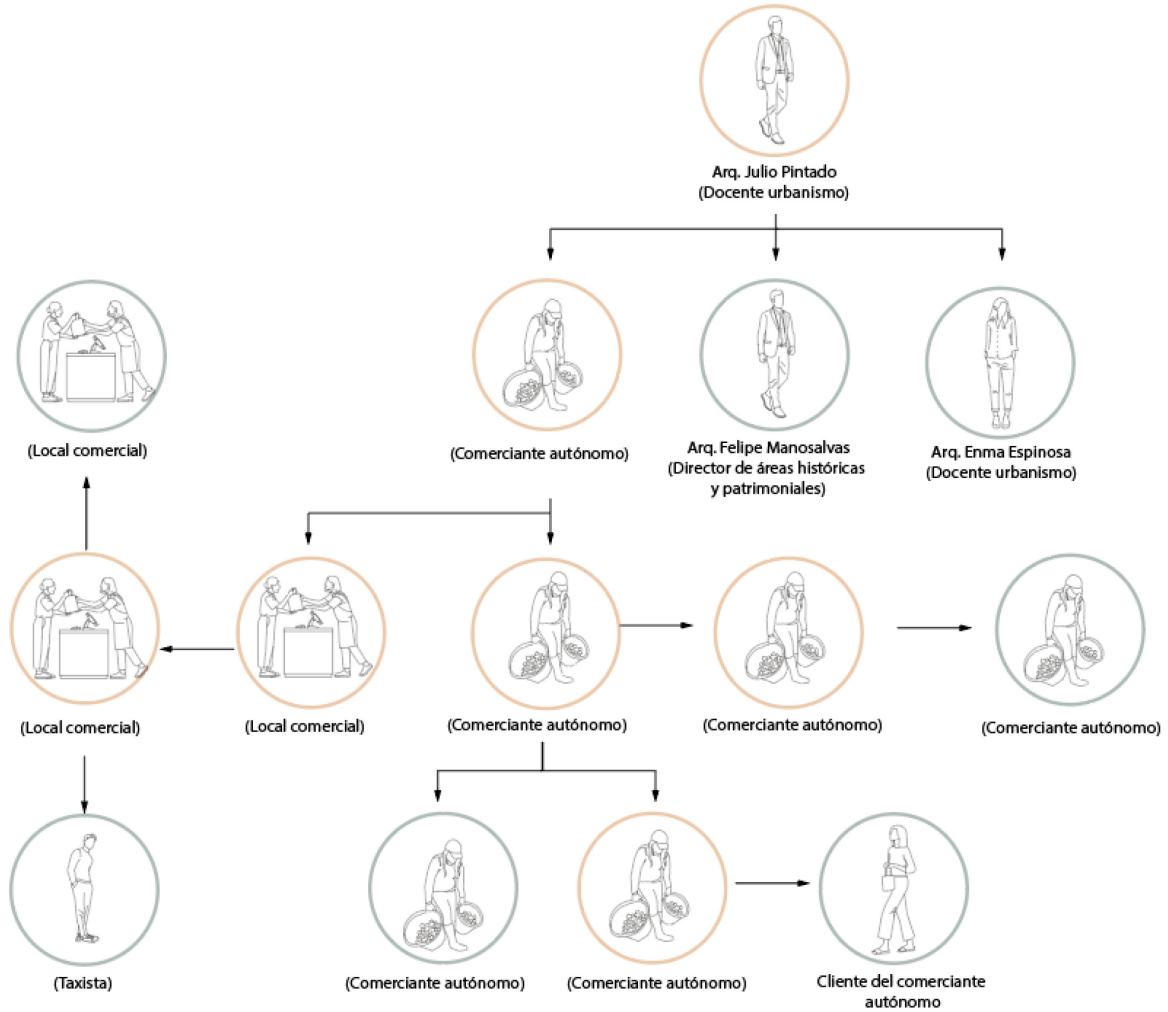
1. **Uso:** Este eje se aplica para conocer cómo las personas utilizan el lugar.
2. **Inseguridad:** Este eje es crucial, ya que nos permite comprender cómo las personas perciben el espacio y por qué.
3. **Comercial:** Este eje se incluye con el objetivo de entender cómo las personas perciben la actividad comercial informal y cómo les gustaría que se ubicaran los comerciantes.
4. **Estrategias:** Esto nos permitirá conocer qué es lo que desean las personas que se haga en el sector, con la finalidad de establecer estrategias aplicables al proyecto desde un punto de vista social.

En base a estos ejes, se formulan cuatro preguntas base, de las cuales, dependiendo de la respuesta de los usuarios, se reformulan otras preguntas. Esto tiene como objetivo obtener respuestas que nos permitan determinar estrategias de diseño.

Para determinar la población a la cual se les realizarán las entrevistas, se emplea la metodología de muestreo por bola de nieve, que consiste en una investigación cualitativa, la cual se caracteriza por su elevado nivel de confianza. Esta técnica implica identificar a participantes iniciales y, a través de ellos, identificar a nuevos participantes, formando así una red y ampliando su tamaño (Baltar y Gorjup, 2012). La elección de esta metodología se basa en la inseguridad que algunas personas podrían tener al ser abordadas por un entrevistador desconocido. Al optar por la metodología de bola de nieve, las personas mostraron una mayor confianza, ya que se les indicaba quién nos enviaba y con qué propósito.

La población base seleccionada para este estudio son los profesionales: arquitectos urbanistas (ver Figura 3.41). Se eligió este grupo inicialmente debido a la intención de abordar soluciones en el sector, buscando obtener un criterio más técnico. Después de seleccionar la población base, se determinaron los materiales para llevar a cabo las encuestas, que incluyeron hojas de apoyo con preguntas base y el uso de la grabadora del celular para documentar las respuestas de las entrevistas realizadas. Antes de comenzar a grabar, se informaba a las personas acerca de quién nos enviaba, el propósito de la entrevista y se solicitaba su permiso para la grabación. Una vez obtenido el consentimiento, se procedía con la grabación.

Figura 3.41
Diagrama de entrevistas con base a la metodología bola de nieve.



3.10 Resumen de entrevistas

Tabla 3.98

Síntesis de las respuestas obtenidas con base a las preguntas realizadas para determinar posibles estrategias de diseño.

Preguntas planteadas	Síntesis de respuestas
<p>¿Utiliza la calle Antonio Vega Muñoz? En caso afirmativo, ¿con que frecuencia lo hace y de qué manera utiliza ese espacio?</p>	<p>La mayoría de las personas encuestadas manifiestan que utilizan de manera recurrente la calle Antonio Vega Muñoz como vía de acceso al centro histórico o como área laboral. Al desempeñar la función de vía arterial principal, esta calle desempeña un papel crucial al dirigir el flujo de tráfico hacia el corazón del centro histórico. Este fenómeno subraya la relevancia estratégica de la calle en la movilidad urbana y destaca su papel como componente clave en la infraestructura de acceso al centro de la ciudad.</p>
<p>¿Cómo calificaría usted este espacio, lo considera seguro o inseguro? ¿Cuáles son los factores que influyen</p>	<p>Al abordar esta cuestión, aquellos que trabajan en las calles suelen considerarlas seguras durante el día. No obstante, la percepción de seguridad se ve comprometida durante las noches. Por otro lado, al consultar a las personas que tienen sus locales</p>

en su percepción de inseguridad en este lugar?	comerciales frente a la calle, la mayoría opina que el lugar es inseguro en todo momento. Esta discrepancia de opiniones puede atribuirse a diversos factores, como el comercio autónomo y la alta saturación vehicular que prevalece en la zona.
¿Qué le gustaría que se hiciera en el lugar en cuanto a los comerciantes informales? En caso de no ser posible la reubicación de los mismos ¿Qué medidas sugeriría para solucionar este problema?	<p>La seguridad en las calles es un tema complejo que varía según el horario y la actividad que se desarrolla en ellas. Durante el día, la presencia de personas contribuye a crear un entorno que se percibe como seguro. Sin embargo, al caer la noche, factores como la disminución de la visibilidad y la menor presencia de transeúntes influyen en la percepción de inseguridad.</p> <p>Esta pregunta fue dirigida al personal técnico, entre quienes se destacó la opinión de que la mejor opción sería la reubicación de todos los comerciantes autónomos hacia zonas que no estén cumpliendo con el porcentaje de su capacidad, como el mercado de Miraflores. Sin embargo, también existen puntos de vista que sostienen que la ubicación de puestos de venta en la calle Antonio Vega Muñoz sería una forma adecuada de proporcionar espacio a todos estos comerciantes que se establecen en ese lugar estratégico para llevar a cabo sus ventas. Se toma como ejemplo la ciudad de Bélgica, que realiza ferias en las calles para dar protagonismo al peatón.</p>
Desde su punto de vista técnico ¿Qué estrategias recomendaría para reducir la percepción de inseguridad en el sitio?	En respuesta a la pregunta planteada, las personas entrevistadas expresan que sería considerablemente más efectivo implementar estrategias de regulación y control más efectivas en el espacio público. Sugieren proporcionar espacios o fuentes de empleo para aquellos que desempeñan sus labores en la calle Antonio Vega Muñoz. Además, responden afirmativamente a la interrogante sobre si desearían poner en práctica una propuesta de intervención urbana en la zona.

3.11 Determinación de potencialidades y debilidades a través de la matriz FODA

Esta matriz constituye una herramienta analítica para examinar los factores que impactan en un sitio específico y, a partir de esta evaluación, establecer metas a alcanzar. Los elementos de la matriz incluyen tanto las fortalezas como las debilidades, que posibilitan una evaluación interna. Por otro lado, se consideran los factores de amenaza y oportunidad, destinados a la evaluación de situaciones externas (Ponce, 2007).

Las fortalezas abarcan habilidades, atributos, actividades o capacidades que confieren una ventaja sobre otros. En contraste, las debilidades comprenden aspectos que generan una posición desfavorable o negativa, como la escasez de recursos, carencia de habilidades o actividades que no evolucionan de manera positiva. En cuanto a los factores externos, las oportunidades consisten en factores no controlables que representan mejoras o ventajas y permiten moldear las primeras estrategias. En cambio, las amenazas son situaciones no controlables que surgen del entorno y presentan riesgos o posibles problemas (Ponce, 2007).

Tabla 3.99

Matriz de fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas, FODA.

Matriz FODA				
	Factores internos		Factores externos	
	Debilidad	Fortaleza	Amenaza	Oportunidad
Reseña histórica	Las propuestas que se han hecho en el lugar, con el fin de resolver el	-Valor cultural: como hito a la ciudad, a que el lugar ha ido	-Pandemia: obligó a las personas a vender en las calles	Resaltar los valores que se han ido adquiriendo a

	<p>problema de los comerciantes informales en el espacio público, no demuestran una mejora, debido a que los comerciantes siguen ocupando el espacio público, afectando a los usuarios que residen en el lugar y a la imagen urbana, generando desorden.</p>	<p>teniendo una gran importancia a nivel económico. -Valor social: Al tener comercio, le está ofreciendo un servicio a los habitantes del lugar. -Valor simbólico: debido a que representa para la ciudad un eje importante de comercio</p>	<p>por la falta de trabajo. -Delincuencia: debido a las practicas que se daban el lugar, llegó a ser desordenado.</p>	<p>través de su historia, esto es importante porque nos permite resaltar la identidad de la gente que ocupa el espacio.</p>
Factores socioeconómicos	<p>-Desorden en el espacio público e insalubridad por desechos. -En las aceras no se puede garantizar confort, debido a que los comercios interrumpen los espacios para caminar. -Interrumpen el acceso a las edificaciones -Aumenta la percepción de inseguridad debido al desorden. -Acelera la degradación de la imagen urbana</p>	<p>-Beneficio económico a los productores autónomos (comerciantes informales). -Alimentos con precios más accesibles.</p>	<p>-Delincuencia.</p>	<p>-Definición de espacios para los comerciantes para evitar el desorden. -Definir espacios para colocar desechos, mejorando la imagen urbana. -La población necesita espacios adecuados para su libre circulación y con ella la mejora de la imagen urbana.</p>
Caracterización de la imagen urbana	<p>-Debido a las actividades que se dan en el lugar, se genera de un descuido de la imagen urbana, afectando a la imagen del centro histórico y la percepción de inseguridad del lugar.</p>	<p>-La imagen urbana del tramo representa que, el mismo fue ocupado por personas de clase obrera en la antigüedad, esto es un digno de identidad ya que el espacio lo siguen ocupando personas trabajadoras. -Predomina el estilo Funcionalista, es decir, en donde el resultado de la forma se debe a la función.</p>	<p>-Desgaste y corrosión debido a los factores climáticos. -Desgaste de la imagen urbana debido a la contaminación tanto de las personas, como de los vehículos que circulan por el tramo. -Afectaciones a la imagen urbana debido a los grafitis.</p>	<p>-Generar espacios en donde se pueda fortalecer la identidad de las personas y así contribuir a la mejora de la imagen urbana en el tramo.</p>
Movilidad y conectividad	<p>-Tráfico que genera contaminación de ruido. - Miedo al tránsito por parte de los comerciantes.</p>	<p>-Conexiones a través de transporte público con parroquias rurales de Este, Noroeste y Oeste.</p>	<p>Gran tráfico en horas pico</p>	<p>-Dedicar espacios adecuados a los peatones, con el fin de reducir el ruido del automóvil y</p>

	-Aceras y vías en estado regular. -Vías en donde predomina el automóvil -La materialidad de las aceras son resbalosas	-Tramo que conecta la ciudad con el centro histórico. -Acceso de transporte público y automóviles.		establecer relaciones sociales no solo económicas.
Alumbrado público	-En las noches en alumbrado público aumenta la percepción de inseguridad, debido a que el espacio no es lo suficientemente iluminado para que esta percepción se produzca.	-	-Existencia de apagones eléctricos.	-Nuevas tecnologías para alumbrado.
Usos de suelo	-El uso de suelo comercial ha desplazado al residencial	-	Inseguridad que perciben los dueños de locales comerciales	-
Áreas verdes y vegetación	- No existen áreas verdes públicas, solo privadas.	-	-El clima.	-Mejorar el confort del espacio y aportar a la imagen urbana a través de vegetación, reduciendo la percepción de inseguridad.

IV. CAPÍTULO



4. PROPUESTA

4.1 Estrategias de diseño

En este apartado, se utiliza la matriz FODA como punto de referencia. Se llevó a cabo un análisis en el cual se logró identificar los problemas mediante la evaluación de debilidades y amenazas. Posteriormente, se desarrollaron estrategias y soluciones basadas en las fortalezas, centrándose especialmente en las oportunidades identificadas (ver Tabla 4.1).

Tabla 4.1
Estrategias de diseño con base a la matriz FODA.

Problema identificado (debilidades y amenazas)	Estrategias/Soluciones	Objetivos de la estrategia
<p>Reseña histórica:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Las propuestas realizadas no presentan una mejoría en el lugar en cuanto a los comerciantes informales 	<ul style="list-style-type: none"> -Definir elementos de diseño que ordenen y mejoren el espacio que genere identidad (Resalte valores) en las personas y así se cuide el espacio. 	<p>Generar en los habitantes un sentido de pertenencia del lugar, cuidando la imagen urbana, lo que contribuye a la mejora de la percepción de inseguridad.</p>
<p>Factores socioeconómicos y caracterización de la imagen urbana:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Insalubridad por desechos de alimentos. -Interrupción de los espacios para caminar en aceras. -Interrupción de acceso a las edificaciones existentes. -Acelera la degradación urbana. -Aumenta la percepción de inseguridad debido al desorden. 	<p>Percepción de inseguridad:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Definir espacios para colocar desechos. -Ampliar la sección de aceras. <p>Comercio informal:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Establecer puestos de comercio en hilera. 	<p>Ordenar el espacio público definiendo espacios de trabajo y circulación adecuados, mejorando la imagen urbana y reduciendo la percepción de inseguridad.</p>
<p>Movilidad y conectividad:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Tráfico que genera contaminación de ruido y aumenta las oportunidades para delinquir. - Miedo al tránsito por parte de los comerciantes. -Aceras y vías en estado regular. -Vías en donde predomina el automóvil -La materialidad de las aceras son resbalosas -Gran tráfico en horas pico 	<p>Percepción de inseguridad:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Ampliar sección de aceras. <p>Seguridad peatonal:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Cambiar la materialidad existente, por una que no sea resbalosa. -Definir bordes en la acera que evite que el peatón esté en contacto directo con el automóvil. 	<p>Reducir el temor de los peatones ante en tráfico, dando prioridad al peatón, lo que disminuye la percepción de inseguridad generando ámbito público fluido permitiendo al usuario relacionarse de mejor manera con su entorno.</p>
<p>Alumbrado público:</p> <ul style="list-style-type: none"> - No es lo suficientemente iluminado para que esta percepción de inseguridad se reduzca. Además, existe la amenaza que existan apagones. 	<ul style="list-style-type: none"> -Nuevas tecnologías para alumbrado. 	<p>Reducir la percepción de inseguridad en las noches a través del manejo adecuado de la iluminación.</p>
<ul style="list-style-type: none"> -No existen áreas verdes públicas 	<p>Percepción de inseguridad:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Definir elementos lineales vegetales que orden visualmente el espacio 	<p>Mejorar el confort del espacio y aportar a la imagen urbana, generando visuales atractivas a través de vegetación y con ello</p>

Seguridad peatonal:
-Definir bordes a través de elementos vegetales, siendo estos elementos de protección frente al tránsito.

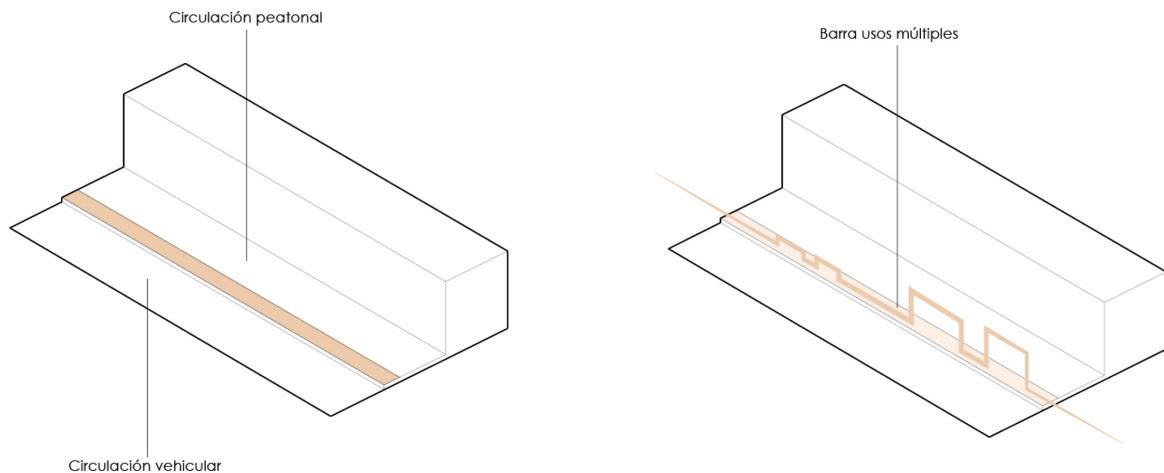
reducir la percepción de inseguridad.

4.2 Idea conceptual.

Para la idea conceptual de la propuesta que tiene el objetivo de reducir la percepción de inseguridad, se realizó debido al análisis de la teoría de la incivilidad, misma que habla de que la imagen urbana desordenada en zonas urbanas, hace que la gente manifieste esta percepción (Hunter, 1978, como se citó en Berrú y Hurtado, 2022). Por ello, se decide hacer una regeneración urbana del lugar a través de la mejora de la imagen urbana, llevando a reducir la percepción de inseguridad.

El lugar donde se llevará a cabo la propuesta se caracteriza por ser un espacio desordenado, ya que, en las edificaciones, uno de los elementos de la morfología urbana, resalta un estilo que no toma en cuenta la forma y escala de las mismas, sino que prima la función, por ello, es desordenada, contribuyendo a la percepción de inseguridad, esto se identificó en el diagnóstico estratégico. Por otro lado, al haber realizado el análisis de referentes se concluye que cada uno utiliza la línea como un elemento organizador del espacio y la visual, generando un orden que influye en la percepción de inseguridad por parte de los usuarios. Como resultado de este análisis, la idea conceptual se basa en una barra multifuncional que puede adoptar diversas formas (ver Figura 4.1). Esta barra se aprovechará para definir el borde de la acera, separando claramente las zonas peatonales de las zonas vehiculares.

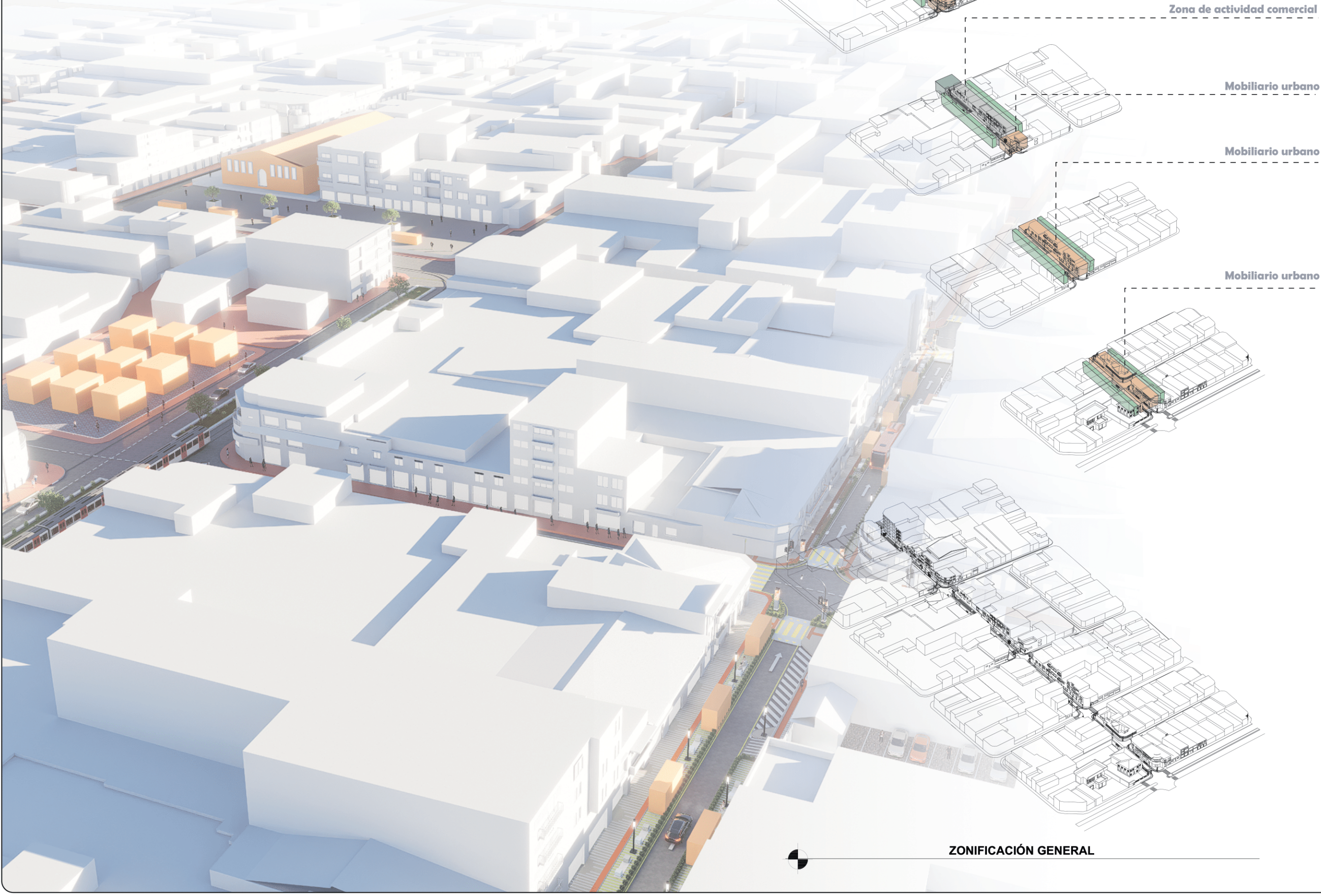
Figura 4.1
Idea conceptual



4.3 Zonificación de espacios.

ZONIFICACIÓN GENERAL

Las cuatro manzanas analizadas presentan una concentración de comerciantes autónomos, principalmente en las aceras de la calle Antonio Vega Muñoz. La conectividad con otras áreas comerciales, como la Plaza Rotari y el Mercado 9 de Octubre, influye en esta concentración. La manzana 3 es menos frecuentada por comerciantes informales, aunque ocasionalmente se llena debido a la actividad comercial de la zona. En contraste, la manzana 4, conectada con la Avenida Huaynacapac, cuenta con menos comerciantes informales debido a la presencia de trabajadoras sexuales en la zona.



ZONIFICACIÓN GENERAL



UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA
Unidad Académica de Ingeniería,
Industria y Construcción

PROYECTO DE TITULACIÓN

ANTEPROYECTO DE REGENERACIÓN URBANA PARA
REDUCIR LA PERCEPCIÓN DE INSEGURIDAD EN LA
CALLE ANTONIO VEGA MUÑOZ

ALUMNOS:

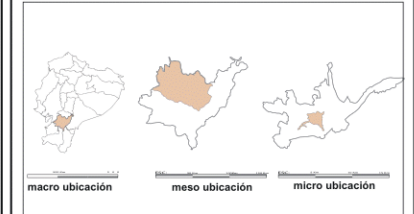
MAYCOLL ROLANDO SARANGO PAQUI
FERNANDA PAULINA INGA RAMÓN

DIRECTOR DE TRABAJO DE TITULACIÓN:

ARQ. MSC. CRISTIAN PEÑAFIEL

UBICACIÓN DEL PROYECTO:

PROVINCIA AZUJAY	CANTÓN CUENCA	PARROQUIA CUENCA
---------------------	------------------	---------------------



UBICACIÓN DENTRO DEL PROYECTO:



TEMA:

PLANOS ARQUITECTÓNICOS

CONTENIDO:

ZONIFICACIÓN GENERAL

LAMINA:

1/3

ESCALA:

LAS INDICADAS

FECHA:

ENERO 26

REVISADO POR:

ARQ. REVISOR: / ING. REVISOR

ZONIFICACIÓN ESPECÍFICA

En el siguiente mapa se muestra el emplazamiento específico que cubre las necesidades principales del tramo de la calle Antonio Vega Muñoz, desde la intersección con la calle Mariano Cueva hasta llegar a la avenida Haynacapac. Además, se incluye mobiliario estratégico y áreas de integración social



UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA
Unidad Académica de Ingeniería,
Industria y Construcción

PROYECTO DE TITULACIÓN

ANTEPROYECTO DE REGENERACIÓN URBANA PARA
REDUCIR LA PERCEPCIÓN DE INSEGURIDAD EN LA
CALLE ANTONIO VEGA MUÑOZ

ALUMNOS:

MAYCOLL ROLANDO SARANGO PAQUI
FERNANDA PAULINA INGA RAMÓN

DIRECTOR DE TRABAJO DE TITULACIÓN:

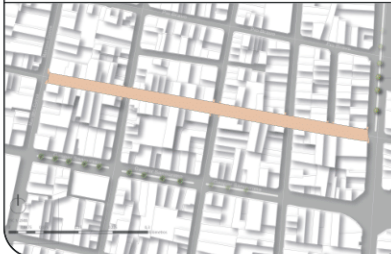
ARQ. MSC. CRISTIAN PEÑAFIEL

UBICACIÓN DEL PROYECTO:

PROVINCIA	CANTÓN	PARROQUIA
AZUJAY	CUENCA	CUENCA



UBICACIÓN DENTRO DEL PROYECTO:



TEMA:

PLANOS ARQUITECTÓNICOS

CONTENIDO:

ZONIFICACIÓN ESPECÍFICA

LAMINA:

2/3

ESCALA:

LAS INDICADAS

FECHA:

ENERO 26

REVISADO POR:

ARQ. REVISOR: / ING. REVISOR

Parada de bus

Estacionamientos en paralelo

Área verde

Vallas publicitarias

Puntos de venta

Luminarias

Mobiliario Urbano paramétrico

Mobiliario urbano

ZONIFICACIÓN ESPECÍFICA

1:1200

ESCALA GRÁFICA:





PROYECTO DE TITULACIÓN

ANTEPROYECTO DE REGENERACIÓN URBANA PARA
REDUCIR LA PERCEPCIÓN DE INSEGURIDAD EN LA
CALLE ANTONIO VEGA MUÑOZ

ALUMNOS:

MAYCOLL ROLANDO SARANGO PAQUI
FERNANDA PAULINA INGA RAMÓN

DIRECTOR DE TRABAJO DE TITULACIÓN:

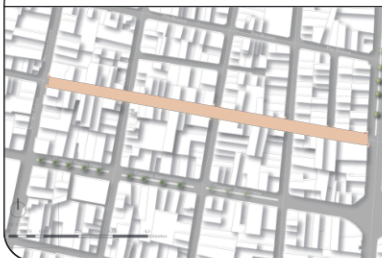
ARQ. MSC. CRISTIAN PEÑAFIEL

UBICACIÓN DEL PROYECTO:

PROVINCIA	CANTÓN	PARROQUIA
AZUJAY	CUENCA	CUENCA



UBICACIÓN DENTRO DEL PROYECTO:



TEMA:

PLANOS ARQUITECTÓNICOS

CONTENIDO:

DIAGRAMA DE RELACIONES

LAMINA:

3/3

ESCALA:

LAS INDICADAS

FECHA:

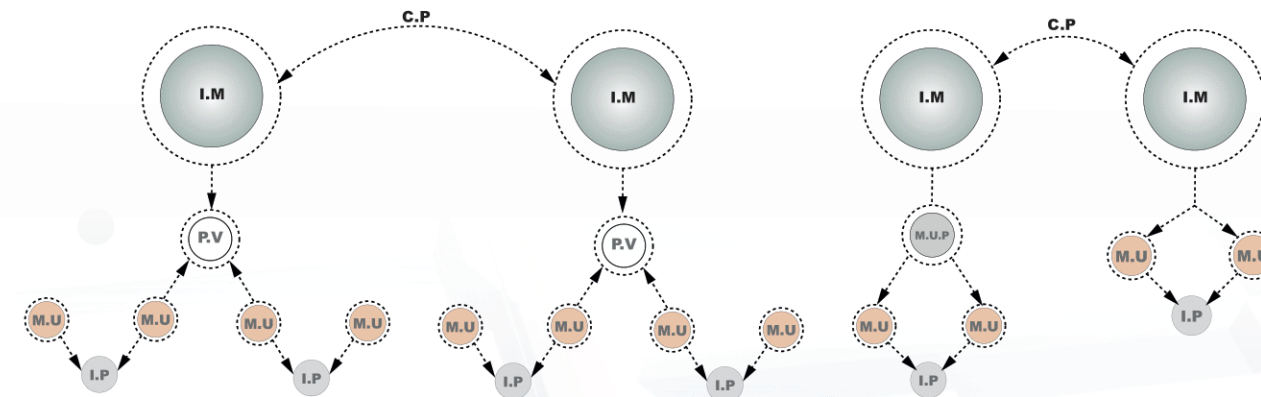
ENERO 26

REVISADO POR:

ARQ. REVISOR: / ING. REVISOR

DIAGRAMA DE RELACIONES

Un diagrama de relaciones es un esquema gráfico que muestra las conexiones entre diferentes elementos, la aplicación de este diagrama nos permite ubicar los espacios garantizando el orden, disminuyendo así la percepción de inseguridad. En el diagrama que se presenta a continuación, se explica la funcionalidad de la propuesta, que parte desde la iluminación. Alrededor de esta, se ubica mobiliario urbano, estableciendo así la interacción inicial entre dos personas en un entorno iluminado, mejorando la percepción de seguridad durante las noches.



M.U. Mobiliario urbano

M.U.P. Mobiliario urbano paramétrico

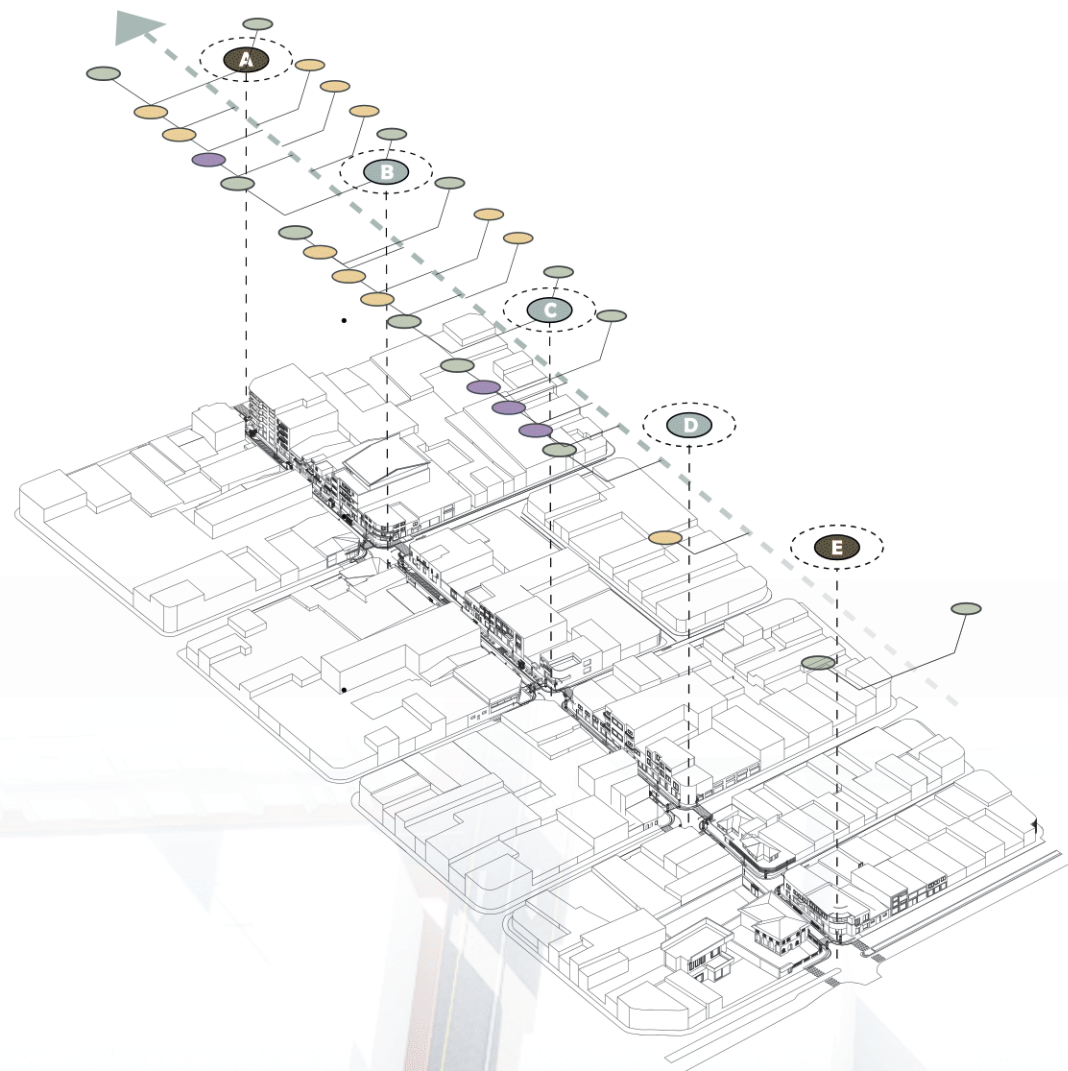
P.V. Puestos de Venta

I.M. Intersección de la manzanas

I.P. Iluminación peatonal

C.P. Cruce peatonal

Posteriormente, el mobiliario urbano se complementa con la interacción en los puestos de venta, que sirven como un punto común y cercano a las necesidades del usuario. Entre el mobiliario destinado para dos personas, destaca el mobiliario paramétrico, el cual promueve la interacción social de dos o más personas. Finalmente, se destacan las intersecciones de las manzanas, las cuales se conectan a través de cruces peatonales, convirtiéndose en los puntos con mayor flujo de personas y, por ende, en los lugares más sociales que facilitan la conexión lineal hacia otras áreas..



Mobiliario inclusivo



Espacios publicitarios



Zonas de comercio



Espacios de descanso



Zonas de Parqueo

4.4 Diseño urbano

Para llevar a cabo la propuesta de diseño, se llevaron a cabo intervenciones urbanas basadas en el análisis bibliográfico, estas nos indicaron en qué parte del espacio público podemos actuar. En el caso de las áreas históricas (Beatriz et al., 2005), el problema fue abordado desde las calles y los cruces, ya que, según el diagnóstico, estos espacios son el escenario donde se desarrolla la actividad comercial desordenada. Así mismo, en el análisis bibliográfico, al examinar las afectaciones de la imagen urbana, se observa una saturación visual y física, aspectos fueron corroborados tanto en el diagnóstico estratégico como en las entrevistas realizadas a las personas que ocupan el lugar.

4.4.1 Diseño de acera.

En la zona de estudio, el vehículo es predominante. A pesar de tratarse de una vía arterial, se reduce de una vía de 2 carriles (ver Figura 4.2) a una vía de un solo carril (ver Figura 4.3). Esta modificación se debe al hecho de que en el Manual de Seguridad Vial Urbana de Ecuador (2020), analizada en la bibliografía, propone la creación de zonas de tráfico tranquilo en vías destinadas a la interacción urbana, con el propósito de otorgar prioridad al peatón, creando así un entorno público más fluido y disminuyendo la percepción de inseguridad, generando así espacios de ámbito público vital bajo los criterios de la calidad del espacio público (Berrú y Hurtado, 2022). También, se opta por un solo carril con el objetivo de disminuir la contaminación visual, causada no solo por el comercio sino también por los vehículos, según lo indican las entrevistas realizadas a los usuarios.

Figura 4.2

Diagrama del estado actual de la zona de estudio y sus dimensiones.

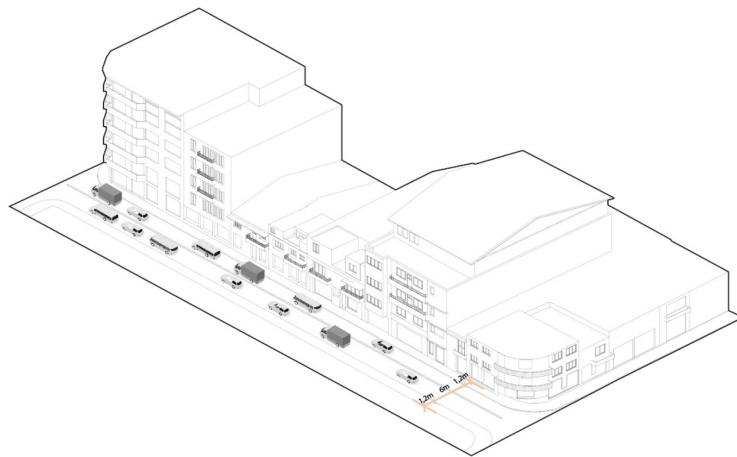
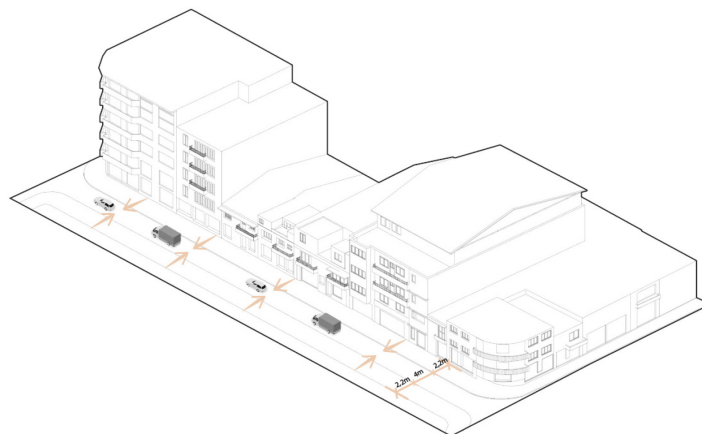


Figura 4.3

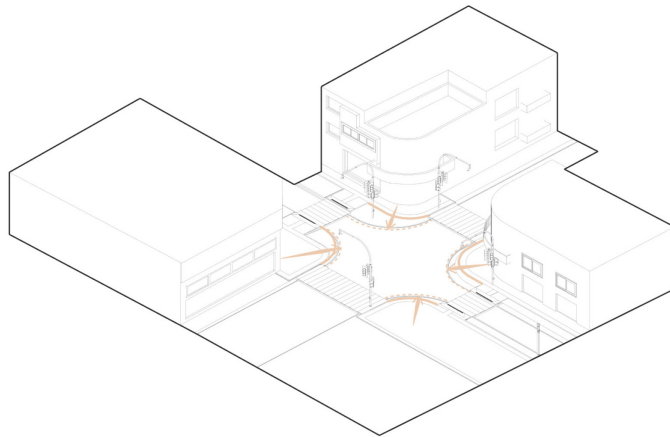
Diagrama de ampliación de vía y sus dimensiones.



El diseño de estos carriles para este tipo de vías requiere un ancho mínimo de 4 metros según las investigaciones realizadas en la jerarquización de vías, por lo tanto, en la propuesta se mantiene este ancho. Es importante señalar que las sendas peatonales en los 9 tramos varían en dimensiones, lo que conlleva a una ampliación diferenciada de las aceras en cada tramo. En el tramo 1 se aumenta 1,80 m, en el tramo 2 se aumenta 2,45m, en el tramo 3 se aumenta 0,90 m, en el tramo 4 se aumenta 1,00 m, en el tramo 5 se aumenta 0,85m, en el tramo 6 se aumenta 1,40m, en el tramo 7 se aumenta 2,28 m, en el tramo 8 se aumenta 0,96m, en el tramo 9 se aumenta 0,90m. Además, como consecuencia de la ampliación de las aceras, fue necesario aumentar el radio de los nodos o esquinas (ver Figura 4.4).

En consonancia con el Manual de Seguridad Vial Urbana de Ecuador (2020), mismo que sugiere la reducción de la velocidad de los vehículos en las vías en donde exista un mayor flujo peatonal, se propone la instalación de rompe velocidades que enmarcan los pasos de cebra, promoviendo así una cultura de conducción respetuosa con los peatones y reduciendo el miedo al tránsito bajo los criterios de calidad del espacio público.

Figura 4.4
Diagrama de ensanche de nodos.



En los extremos de los pasos de cebra, se plantea la colocación de bandas de pavimento táctil (ver Figura 4.5) con el objetivo de alertar a las personas con discapacidad visual mediante un cambio en la textura del suelo, haciendo que esta propuesta sea inclusiva cumpliendo con uno de los requerimientos según el Manual de Seguridad Vial Urbana de Ecuador (2020). Estas bandas de pavimento táctil ubicadas en los extremos de los pasos de cebra se iluminan para garantizar la seguridad peatonal, especialmente para aquellas personas que caminan distraídas o con el teléfono celular (ver Figura 4.6), con esto se cumple con los requerimientos del Manual de Seguridad Vial Urbana de Ecuador (2020), en donde manifiestan que los cruces en las intersecciones deben estar iluminados y ser sobre todo visibles. Por otro lado, siguiendo con el proceso de diseño de las aceras, se tomaron en cuenta las entradas existentes de vehículos en los edificios, adaptando la acera a estas ubicaciones. Así mismo, se identificaron las paradas de autobuses y se reservó el espacio necesario para su ubicación (ver Figura 4.7).

Figura 4.5
Bandas de pavimento táctil.

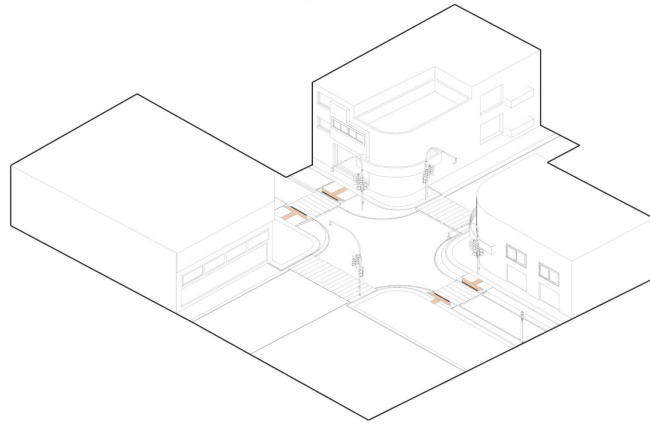


Figura 4.6
Pasos peatonales y bandas de pavimento táctil iluminadas.

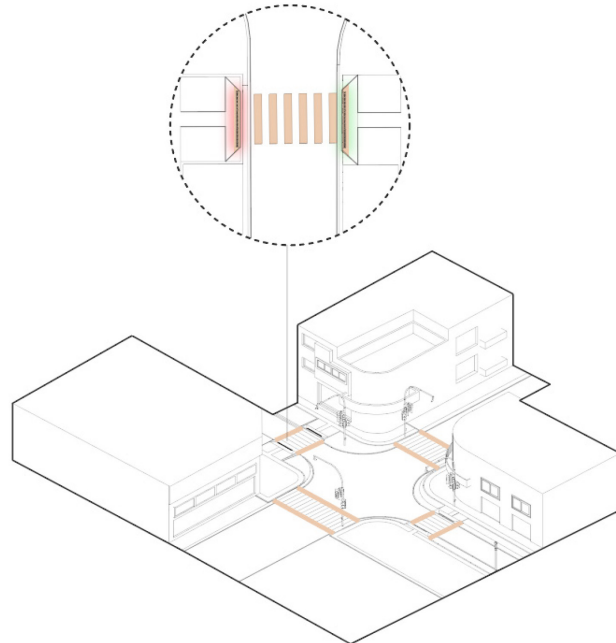
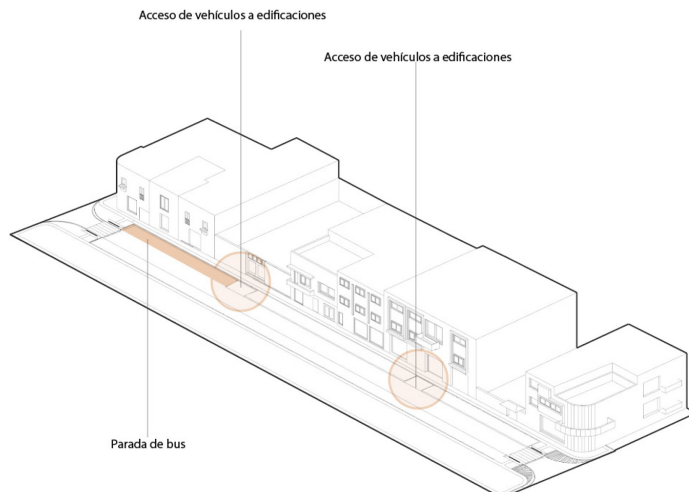


Figura 4.7
Diagrama de acceso de vehículos hacia las edificaciones existentes.



Para el diseño de las aceras, el análisis de referentes reveló que los elementos lineales desempeñan un papel crucial en la organización y unificación de un espacio, contribuyendo significativamente a mejorar la imagen urbana y con ella, la percepción de inseguridad que se tiene sobre un lugar. Dado que el lugar se caracteriza por un cierto desorden, se propone implementar una trama lineal a lo ancho de la vía con el objetivo de unificar los distintos tramos y formar un conjunto. Además, el diseño también tiene un impacto visual al favorecer la amplitud visual y enmarcar la fluidez peatonal propuesta. Se caracteriza por tener ritmo, ya que el lugar carece del mismo, esto se identificó en el análisis de las características de diseño realizadas en el diagnóstico (ver Figura 4.8).

Por otro lado, para la elección del material para las sendas peatonales y vehiculares se basó en un análisis de las secciones de las vías realizadas en el diagnóstico, concluyendo que el adoquín, empleado actualmente en la calle Gaspar Sangurima, es el más idóneo. Por lo tanto, se propone utilizar adoquines en ambos tipos de sendas. Además, para la seguridad vial, se propone señalización de vías, con la finalidad de proporcionar al usuario información simbólica sobre las condiciones de la carretera (ver Figura 4.9), contribuyendo a la seguridad peatonal y vehicular según los criterios para garantizar la calidad de un espacio público (Berrú y Hurtado, 2022).

Figura 4.8
Diagrama de diseño lineal.

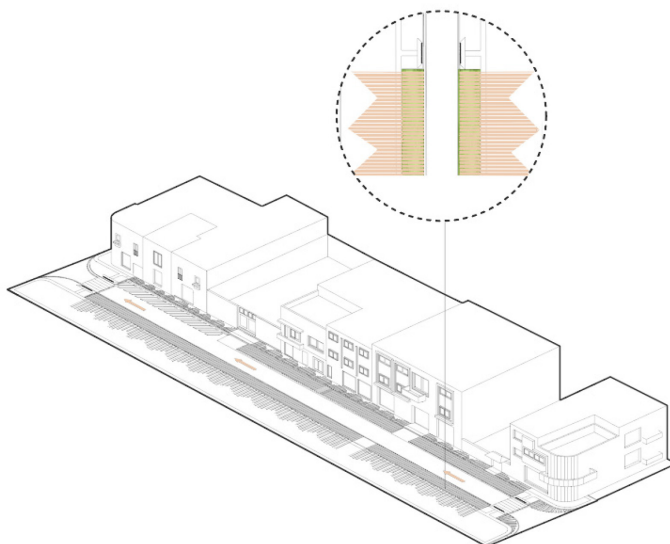
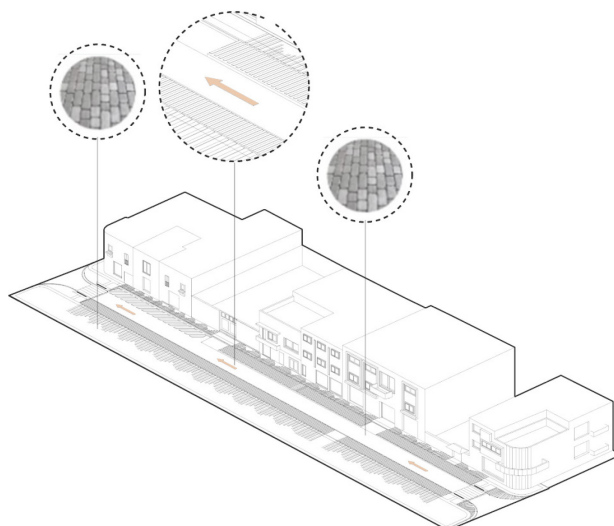


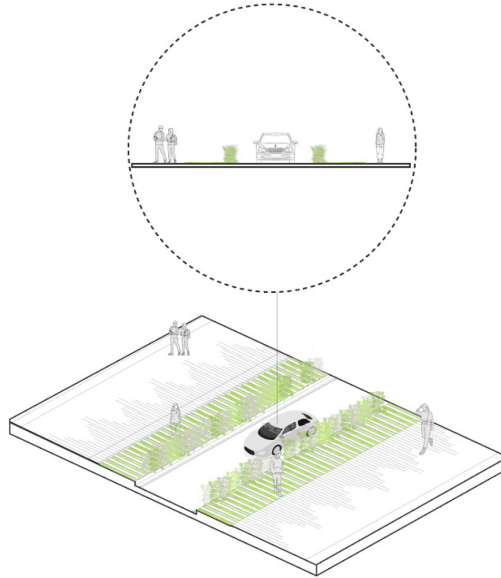
Figura 4.9
Materialidad propuesta en sendas peatonales y sendas vehiculares.



4.4.2 Diseño de zonas verdes.

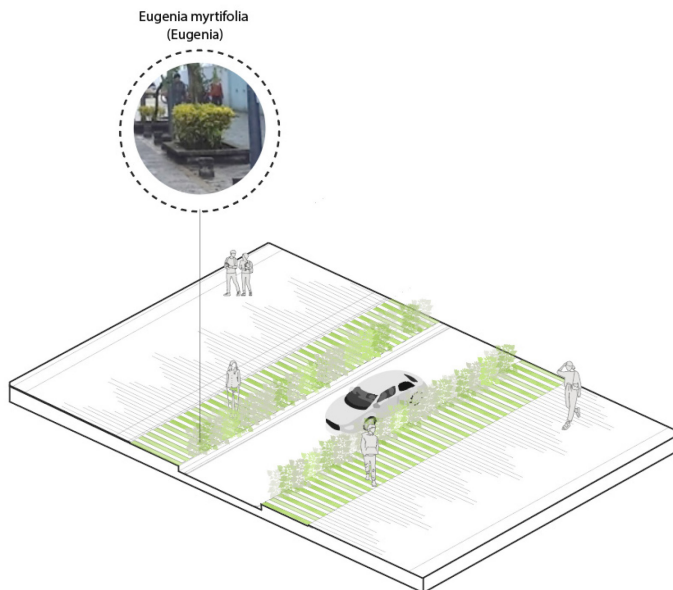
Con base en el análisis de la imagen urbana y el análisis de las áreas verdes, se observó una carencia significativa de estas últimas en el área en cuestión. En contraste, al revisar los referentes y considerar los criterios de calidad para espacios públicos, se evidenció la importancia crucial de las áreas verdes para mejorar el confort y las percepciones generadas por un entorno. La creación de visuales atractivas se reveló como una estrategia efectiva para disminuir la percepción de inseguridad. Por esta razón, se propone la incorporación de zonas verdes a lo largo de la vía.

Figura 4.10
Diagrama de vegetación propuesta.





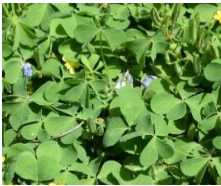
La vegetación propuesta se ubica en los bordes de la vía con el objetivo principal de garantizar la seguridad peatonal (Berrú y Hurtado, 2022), al brindar protección a los usuarios frente a los vehículos (ver Figura 4.10). El tipo de vegetación propuesta es comúnmente encontrada en el centro histórico, mayoritariamente en el Parque Calderón y sus alrededores. Por ende, esta elección se basa en la adaptabilidad de esta vegetación al entorno existente y en base a la vegetación identificada en el análisis de zonas verdes realizado en el diagnóstico.

Figura 4.11
Ubicación de la vegetación propuesta.



Las especies propuestas, conocidas comúnmente como Eugenia y la dormilona, no fueron identificadas durante el análisis del diagnóstico. Esto se debe a que la mayoría de las plantas identificadas durante este proceso no resultaron apropiadas para los objetivos buscados con la propuesta. Por otro lado, cabe resaltar que una de las especies identificadas, la planta serpiente, se considera apropiada para la implementación debido a que es una planta pequeña por lo que no interfiere con las visuales, generando puntos ciegos que aumenten la percepción de inseguridad, además de que es una planta de fácil mantenimiento. Las características específicas de este tipo de vegetación se presentan en detalle en la Tabla 4.2.

Tabla 4.2
Vegetación propuesta para áreas verdes.

Imagen de referencia	Especie	Altura	Características	Ubicación
	Eugenia myrtifolia (Eugenia)	Hasta 2 metros	-Arbusto de fácil adaptabilidad. -Adopta colores diferentes dependiendo de la estación, en invierno (ocre), en verano (verde brillante). -Ideal para cercos verdes. -Resistentes a la poda. -Al podar, se le puede dar la forma que se desee.	-Parque calderón. -Calle Padre Aguirre del centro histórico de Cuenca. -Calle Santa Ana, al lado de la Catedral. -Parque San Blas.
	Dracaena trifasciata (planta serpiente)	De 0,30 a 1 metro	-Arbusto de hojas gruesas, con manchas color beige. -Purifica el aire. -Es resistente a temperaturas elevadas y bajas. -Es utilizada generalmente en decoración. -Pueden sobrevivir sin muchos cuidados.	-Calle Gaspar Sangurima. -Parque Calderón.
	Dormilona (oxalis corniculata)	Hasta 1 metro	-Arbusto de especie rastrera. -Hojas de 1 a 2 cm de largo. -Se desarrolla bajo un ambiente soleado. -Por lo general crece en el campo	-Campo.

4.4.3 Diseño de espacio de comercial.

Se decide proponer mobiliario comercial debido a que, según la imagen urbana en el casco histórico analizada en la bibliografía, es crucial resaltar los valores identificados para las intervenciones realizadas (UNESCO, 2010, como se citó en López, 2020). Entre los valores más destacados identificados en el diagnóstico, se encuentran el valor simbólico y cultural, esto implica que dedicar espacios para estos comerciantes promoverá su cuidado, debido al sentido de pertenencia mejorando la imagen urbana. Además, hace que el comercio se perciba como una herencia del pasado y el mobiliario como una de las nuevas necesidades de las personas en la actualidad.

Para el mobiliario destinado a los puestos comerciales, se propone un módulo para proteger a los productores autónomos del contacto directo con la vía vehicular, dado que estos módulos se sitúan en los bordes. En el módulo, destaca una plataforma (ver Figura 4.12) con el objetivo de jerarquizar el espacio para la actividad comercial para una persona. Posteriormente, se disponen espacios para sentarse formando una L (ver Figura 4.13), estos espacios cuentan con una capacidad para 4 personas.

Figura 4.12
Plataforma destinada para espacio de comercio.

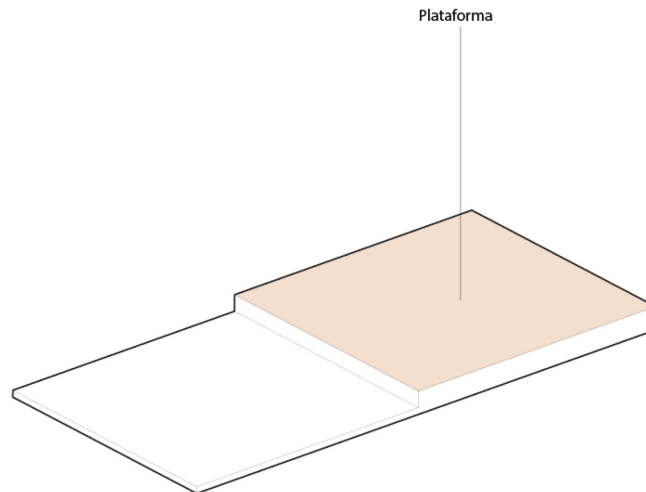
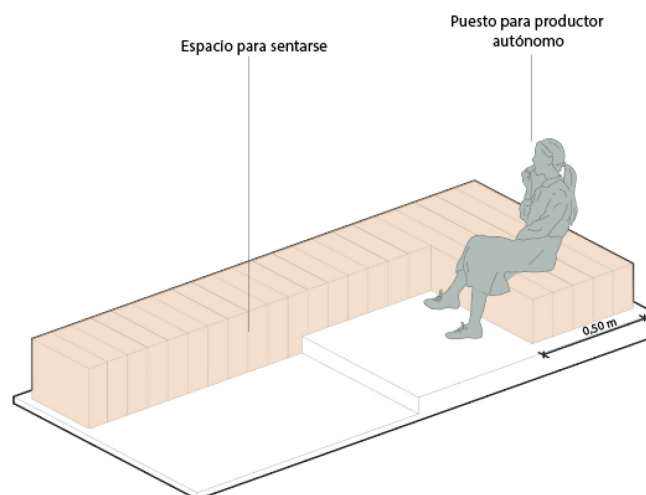


Figura 4.13
Espacios para sentarse.



Basándonos en el concepto inicial del proyecto y siguiendo la trama lineal, se determina el diseño y la forma del módulo comercial, con separaciones cada 20 centímetros, al igual que la trama (ver Figura 4.14). La materialidad del módulo refleja la predominante en el análisis de las características de diseño obtenidas del diagnóstico, donde el vidrio, aluminio y metal representan un 89%. Sin embargo, para el módulo, se optó únicamente por vidrio y metal, debido a la resistencia y con el objetivo de que el mismo sea transparente y no obstaculice las vistas del usuario ni genere puntos ciegos propicios para delinquir (ver Figura 4.15), con ello se cumple con los criterios de calidad de espacio público (Berrú y Hurtado, 2022).

Figura 4.14
Diseño del módulo comercial con base a la trama propuesta.

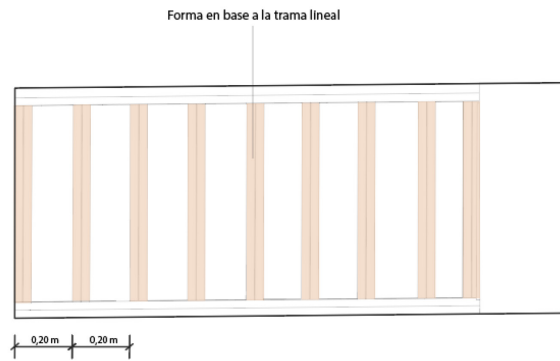


Figura 4.15
Transparencia a través de columnas y a través de la materialidad aplicada.

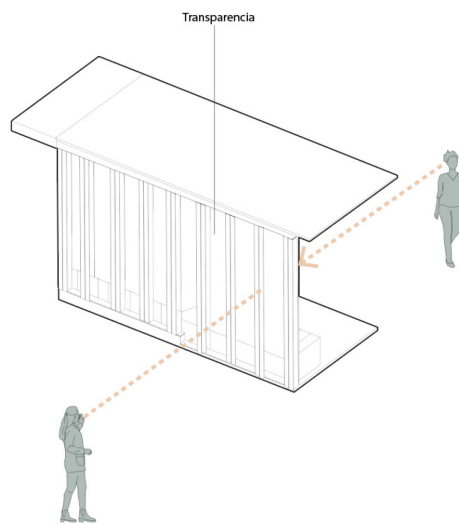
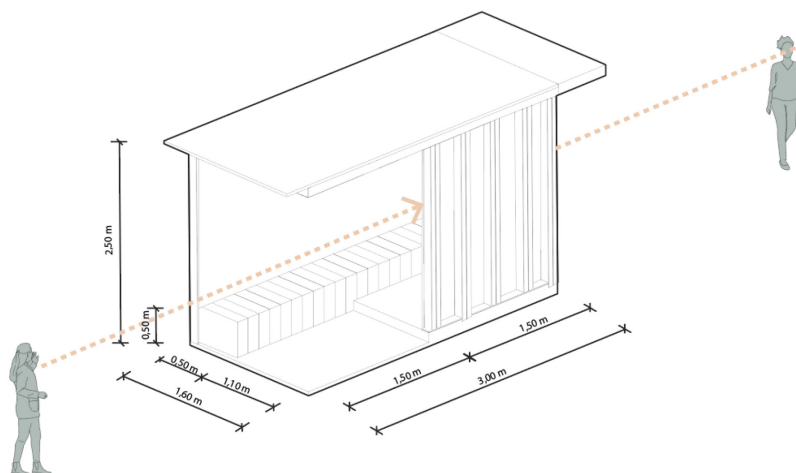


Figura 4.16
Dimensiones del mobiliario comercial.



A lo largo del módulo comercial se encuentra una cara de vidrio con la finalidad de lograr transparencia en todas las caras del módulo (ver Figura 4.17). Por otro lado, la propuesta para la circulación de los puestos comerciales se basa en el problema identificado en el diagnóstico del lugar. En la situación actual, las personas encuentran dificultades para circular libremente, ya que muchas de ellas deben permanecer detenidas esperando la entrega de sus productos. Esto provoca interrupciones en el flujo peatonal. Por esta razón, se ha diseñado una pantalla que se orienta hacia la zona de circulación peatonal, obligando a las personas que adquieren productos en este lugar a entrar al módulo para realizar sus compras y, de esta manera, mantener la circulación peatonal libre y fluida (ver Figura 4.18).

Figura 4.17
Transparencia a través de la materialidad.

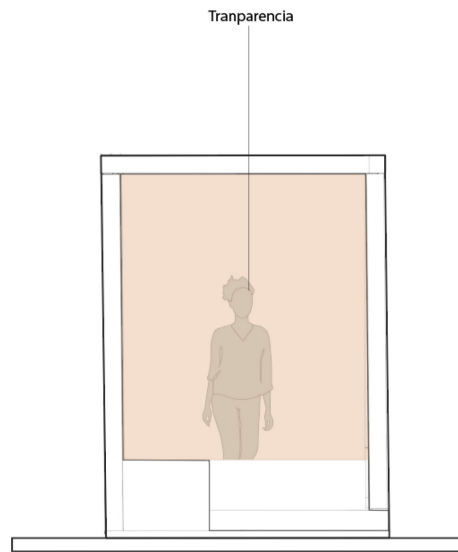
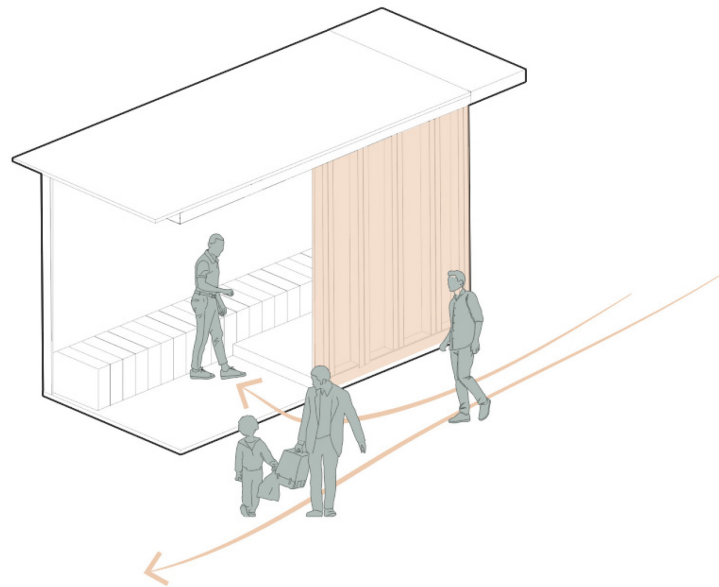


Figura 4.18
Circulación propuesta.



Para la cubierta del mobiliario, se propone un alero con el objetivo de proteger al módulo de la incidencia del calor, dado que una de las caras del mismo es completamente de vidrio. Además, se emplea una estrategia bioclimática que incorpora vegetación. Esta medida busca que los rayos o las ondas calientes provenientes del sol, al pasar por este filtro vegetal, se enfrien (ver Figura 4.19). Se propone el uso de plantas como la dormilona y la planta serpiente, ambas de bajo mantenimiento (ver Tabla 4.2). La dormilona, al ser una planta rastrera, ocupará el espacio necesario para cubrir la cubierta de vegetación, proporcionando más sombra al lugar y mejorando la imagen urbana. Para el mantenimiento de estas plantas, se diseña un sistema de autorriego que, consiste en que la cubierta del módulo tenga una pendiente del 2% con el objetivo de dirigir de la lluvia a las plantas (ver Figura 4.20).

Figura 4.19
Vegetación propuesta en el mobiliario.

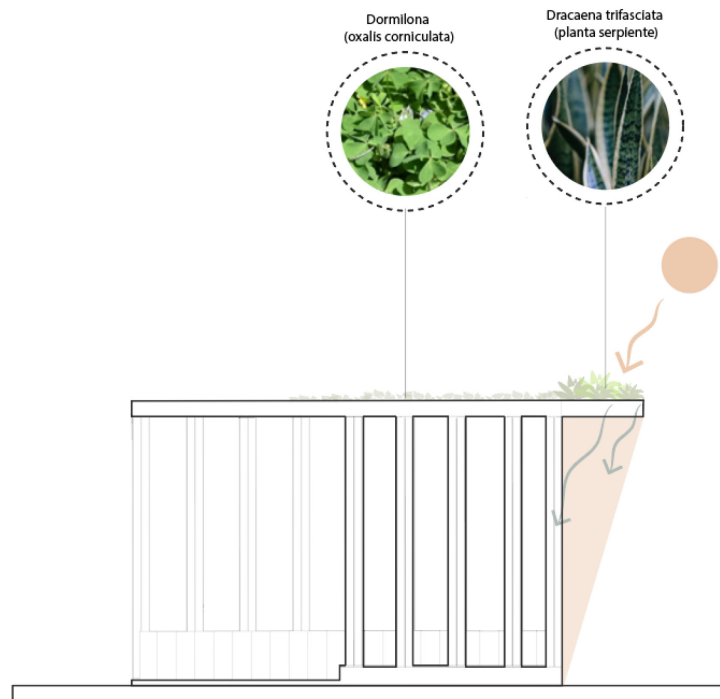
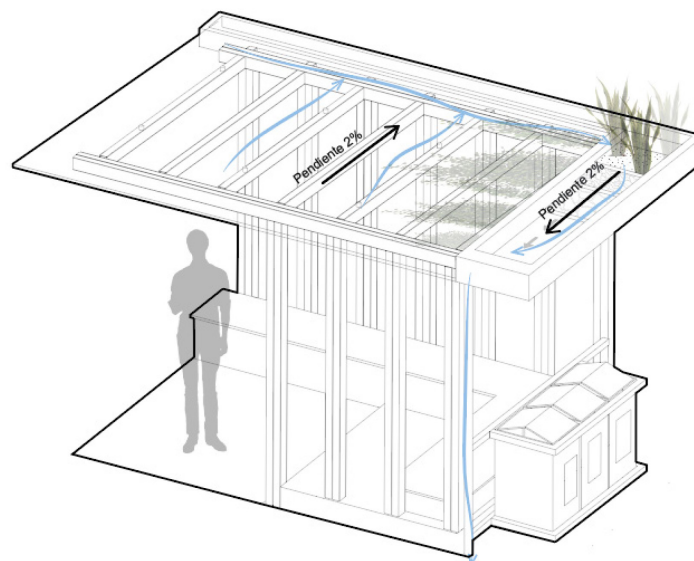


Figura 4.20
Diagrama de sistema de autorriego propuesto.

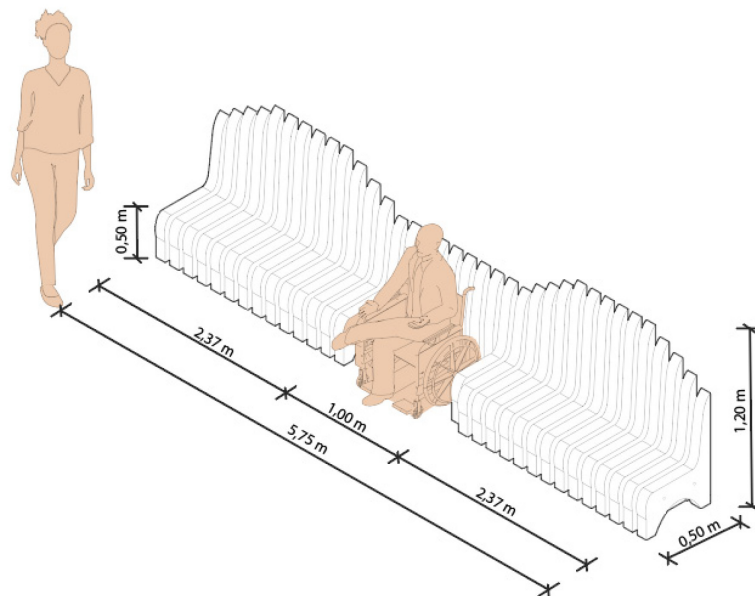


4.4.4 Diseño de espacio para sentarse.

El espacio público debe albergar diversas funciones que fomenten la interacción social y la convivencia. Además, bajo los criterios del espacio público, deben existir espacios en donde brinde oportunidades para sentarse y hablar (Berrú y Hurtado, 2022), es por ello que se propone mobiliario urbano.

Se propone mobiliario urbano inclusivo (ver Figura 4.21), con el objetivo de garantizar la seguridad a los usuarios vulnerables (Manual de Seguridad Vial Urbana de Ecuador, 2020), el diseño es el resultado de la trama lineal establecida. Este mobiliario se caracteriza por tener ritmo y simetría. Además, debido a la separación de sus barras, destaca por su transparencia, lo que hace que no interrumpa las visuales del entorno.

Figura 4.21
Diagrama de mobiliario urbano.



Se diseña la parada de bus (ver Figura 4.22), siendo esta similar al mobiliario comercial en cuanto a su cubierta y su sistema de autorriego para la vegetación, generando visuales atractivas. Su diseño parte de la trama lineal y mantiene la transparencia evitando la obstaculización de visuales. Las paradas de bus ofrecen oportunidades para permanecer y ofrece espacios de protección frente a los agentes climáticos, cumpliendo con los criterios de calidad de espacio público (Berrú y Hurtado, 2022). Finalmente, se propone un mobiliario en forma de cubo (ver Figura 4.23), aplicando la característica de diseño, virtual concreto, que es la que más se maneja en los tramos con un 100%, esto se identificó en el análisis de la imagen urbana realizada en el diagnóstico.

Figura 4.22
Diagrama de parada de bus.

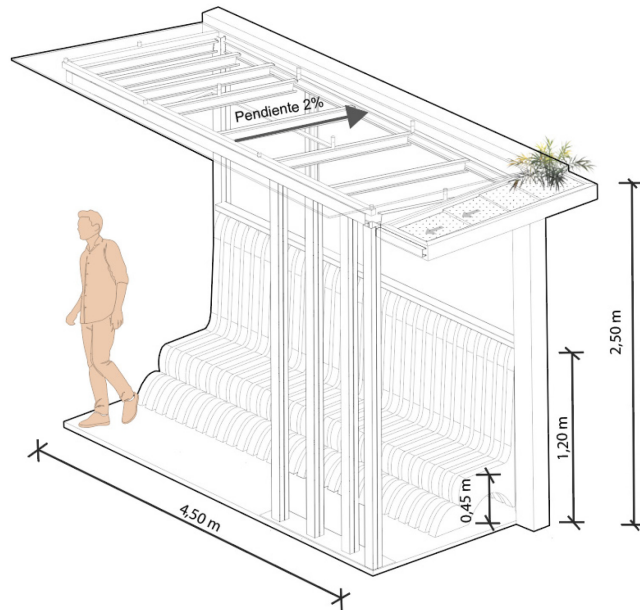
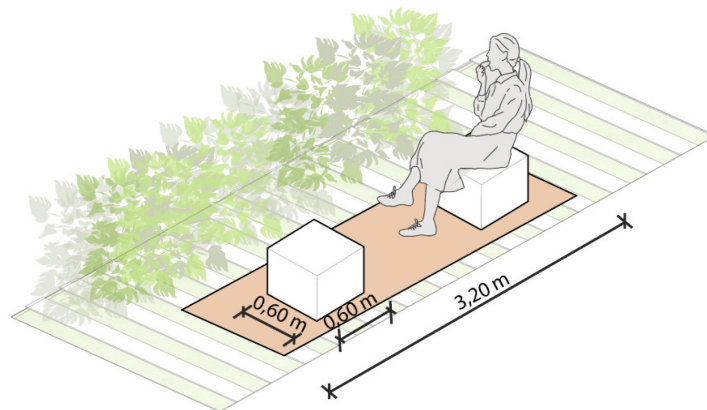


Figura 4.23
Diagrama de mobiliario urbano.



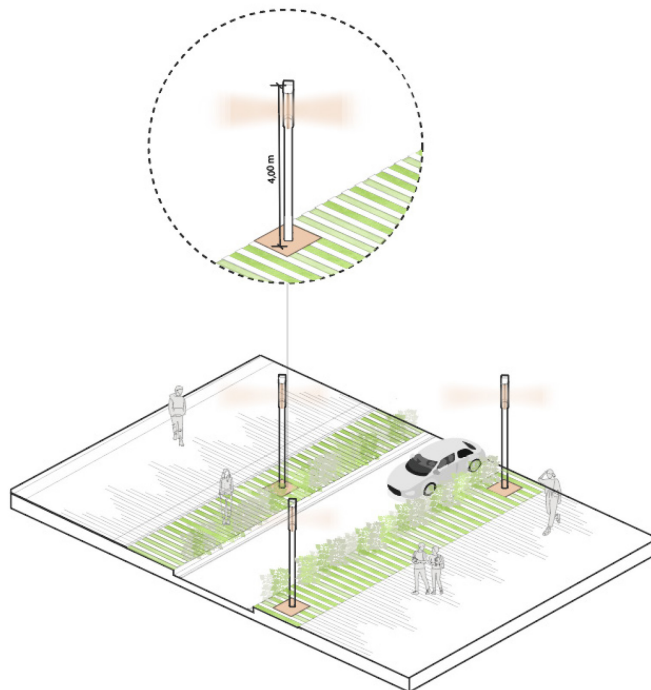
4.4.5 Iluminación.

La propuesta de iluminación se fundamenta en un diseño lineal de luminarias peatonales. Este diseño se caracteriza por una barra que evita sobrecargar el espacio (ver Figura 4.24), manteniendo una estética sobria, esta barra se ancla a un elemento de acero, materialidad predominante en el análisis de la imagen urbana. Con el objetivo de asegurar una buena iluminación durante la noche y siguiendo los criterios de iluminación empleados en los referentes analizados que buscan garantizar una adecuada iluminación nocturna para reducir la percepción de inseguridad, se han ubicado estas luminarias en un patrón zigzag (ver Figura 4.25), una estrategia positiva en el análisis de referentes.

Figura 4.24
Diseño de luminaria peatonal.



Figura 4.25
Iluminación peatonal.

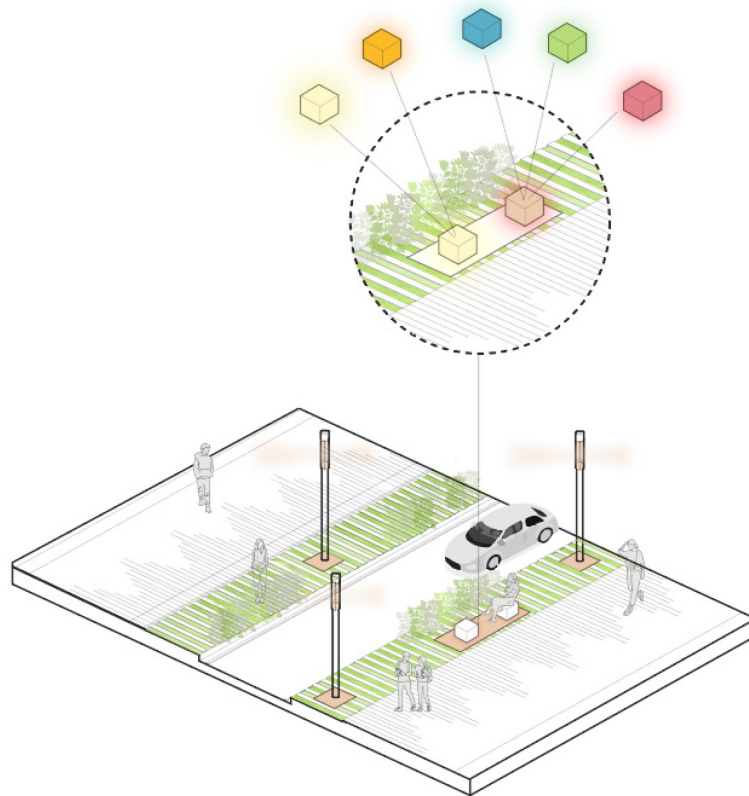


Con el propósito de disminuir la percepción de inseguridad durante las noches, se ha diseñado mobiliario con forma de cubo, respetando la linealidad de la trama propuesta. Este mobiliario se ilumina por las noches, el color escogido para la iluminación de estos mobiliarios es el color beige, el cual es el que predomina en el análisis de la imagen urbana realizada en el diagnóstico estratégico, así la propuesta se integra al entorno urbano existente.

Con la finalidad de generar una visual atractiva por las noches, se propone que este mobiliario cambie de colores (ver Figura 4.26). Por ejemplo, durante la temporada navideña, las luces podrían

adoptar tonalidades como el rojo o el verde. En el carnaval, se podrían configurar con colores como el azul, el rojo, el naranja, el amarillo, el rosado, entre otros. Durante las festividades de Cuenca, la paleta de colores podría ajustarse a tonos como el rojo y el amarillo. Esta variación tiene como objetivo crear composiciones visuales atractivas, brindando oportunidades para la observación y cumpliendo con los estándares de calidad del espacio público (Berrú y Hurtado, 2022).

Figura 4.26
Mobiliario urbano multicolor en la noche.



4.4.6 PLANTAS





UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA
Unidad Académica de Ingeniería,
Industria y Construcción

PROYECTO DE TITULACIÓN

ANTEPROYECTO DE REGENERACIÓN URBANA PARA
REDUCIR LA PERCEPCIÓN DE INSEGURIDAD EN LA
CALLE ANTONIO VEGA MUÑOZ

ALUMNOS:

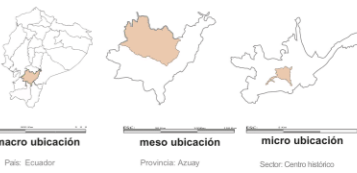
MAYCOLL ROLANDO SARANGO PAQUI
FERNANDA PAULINA INGA RAMÓN

DIRECTOR DE TRABAJO DE TITULACIÓN:

ARQ. MSC. CRISTIAN PEÑAFIEL

UBICACIÓN DEL PROYECTO:

PROVINCIA	CANTÓN	PARROQUIA
AZUJAY	CUENCA	CUENCA



UBICACIÓN DENTRO DEL PROYECTO:



TEMA:

PLANOS ARQUITECTÓNICOS

CONTENIDO:

PLANTA EJES A-B

LAMINA:

1

ESCALA:

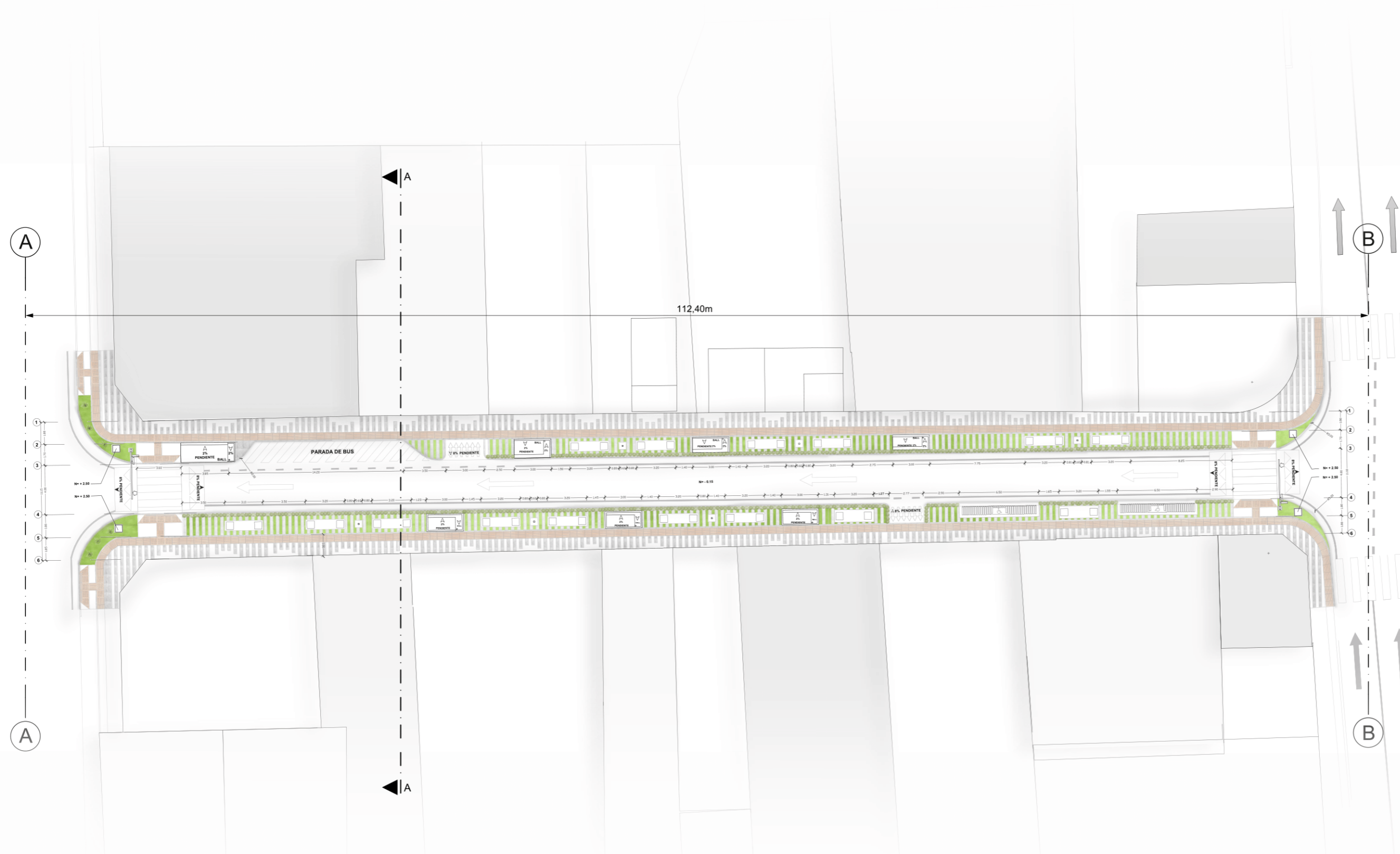
LAS INDICADAS

FECHA:

ENERO 26

REVISADO POR:

ARQ. REVISOR: / ING. REVISOR



PLANTA EJES A-B

1:325

ESCALA GRÁFICA:





UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA
Unidad Académica de Ingeniería,
Industria y Construcción

PROYECTO DE TITULACIÓN

ANTEPROYECTO DE REGENERACIÓN URBANA PARA
REDUCIR LA PERCEPCIÓN DE INSEGURIDAD EN LA
CALLE ANTONIO VEGA MUÑOZ

ALUMNOS:

MAYCOLL ROLANDO SARANGO PAQUI
FERNANDA PAULINA INGA RAMÓN

DIRECTOR DE TRABAJO DE TITULACIÓN:

ARQ. MSC. CRISTIAN PEÑAFIEL

UBICACIÓN DEL PROYECTO:

PROVINCIA	CANTÓN	PARROQUIA
AZUJAY	CUENCA	CUENCA



UBICACIÓN DENTRO DEL PROYECTO:



TEMA:

PLANOS ARQUITECTÓNICOS

CONTENIDO:

PLANTA EJES B-C

LAMINA:

2

ESCALA:

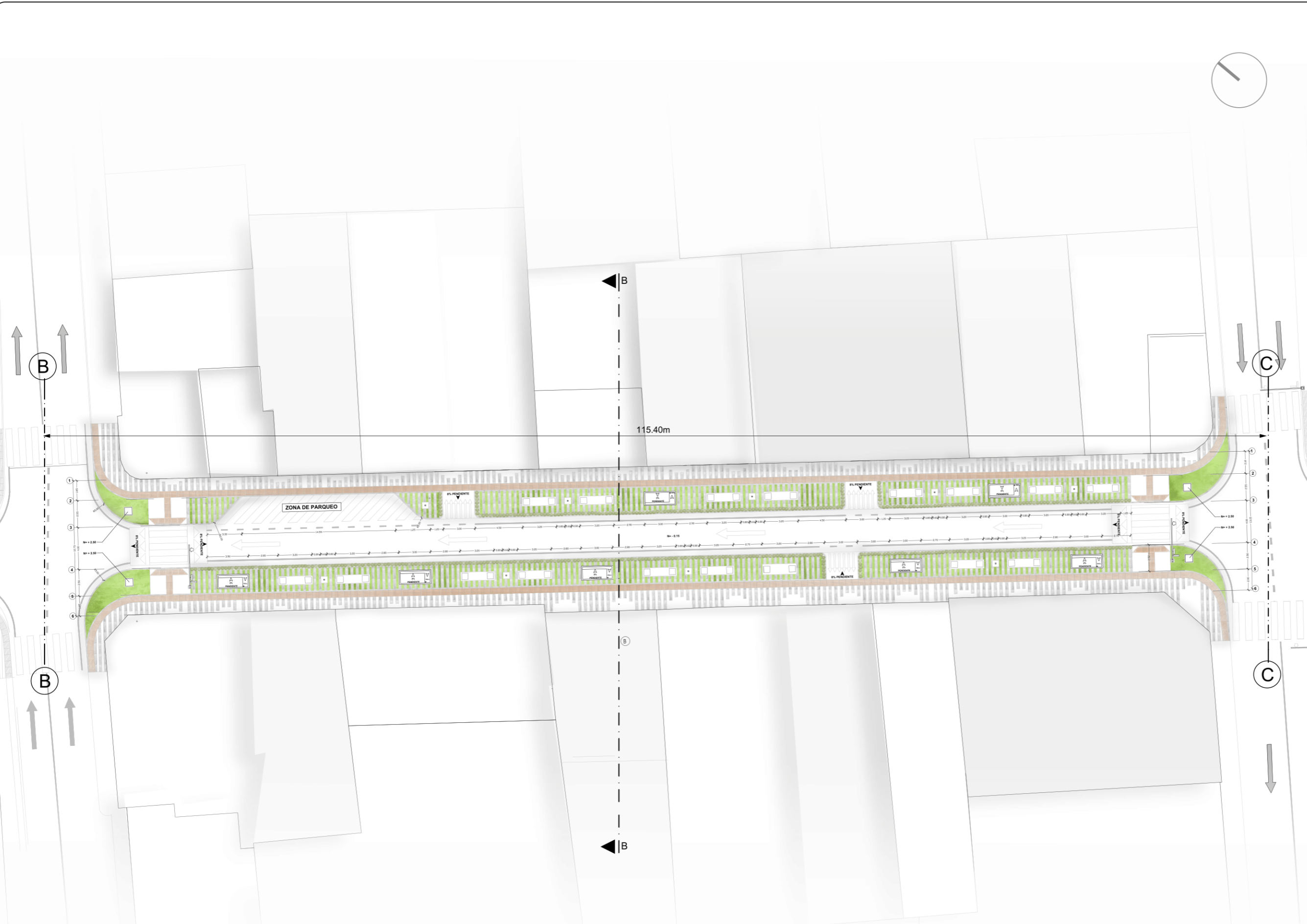
LAS INDICADAS

FECHA:

ENERO 26

REVISADO POR:

ARQ. REVISOR: / ING. REVISOR



PLANTA EJES B-C

1:325

ESCALA GRÁFICA:





UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA
Unidad Académica de Ingeniería,
Industria y Construcción

PROYECTO DE TITULACIÓN

ANTEPROYECTO DE REGENERACIÓN URBANA PARA
REDUCIR LA PERCEPCIÓN DE INSEGURIDAD EN LA
CALLE ANTONIO VEGA MUÑOZ

ALUMNOS:

MAYCOLL ROLANDO SARANGO PAQUI

FERNANDA PAULINA INGA RAMÓN

DIRECTOR DE TRABAJO DE TITULACIÓN:

ARQ. MSC. CRISTIAN PEÑAFIEL

UBICACIÓN DEL PROYECTO:

PROVINCIA	CANTÓN	PARROQUIA
AZUJAY	CUENCA	CUENCA



macro ubicación: País: Ecuador
meso ubicación: Provincia: Azuay
micro ubicación: Sector: Centro histórico

UBICACIÓN DENTRO DEL PROYECTO:



TEMA:

PLANOS ARQUITECTÓNICOS

CONTENIDO:

PLANTA EJES C-D

LAMINA:

3

ESCALA:

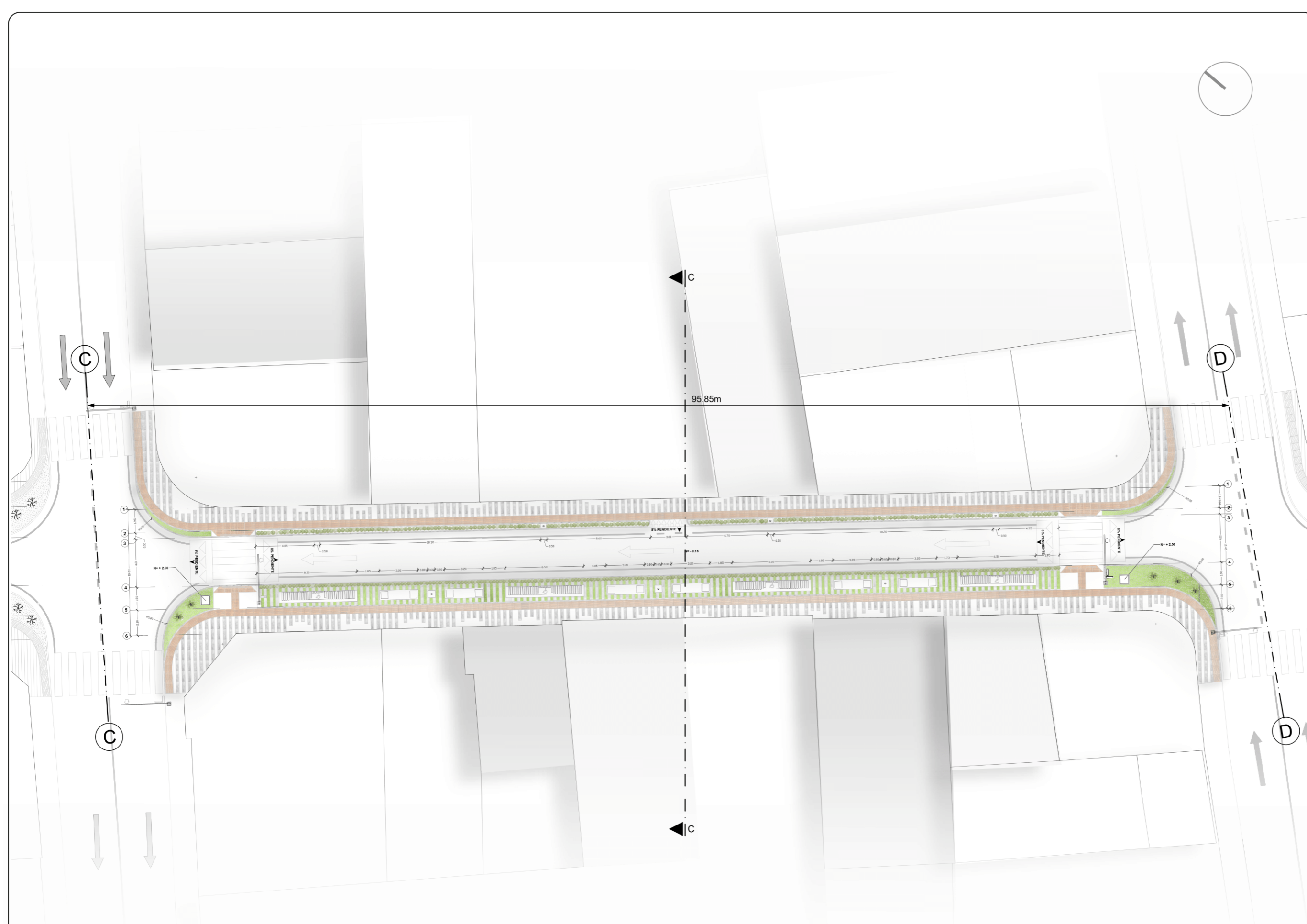
LAS INDICADAS

FECHA:

ENERO 26

REVISADO POR:

ARQ. REVISOR: / ING. REVISOR



PLANTA EJES C-D

1:300

ESCALA GRÁFICA:





UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA
Unidad Académica de Ingeniería,
Industria y Construcción

PROYECTO DE TITULACIÓN

ANTEPROYECTO DE REGENERACIÓN URBANA PARA
REDUCIR LA PERCEPCIÓN DE INSEGURIDAD EN LA
CALLE ANTONIO VEGA MUÑOZ

ALUMNOS:

MAYCOLL ROLANDO SARANGO PAQUI
FERNANDA PAULINA INGA RAMÓN

DIRECTOR DE TRABAJO DE TITULACIÓN:

ARQ. MSC. CRISTIAN PEÑAFIEL

UBICACIÓN DEL PROYECTO:

PROVINCIA	CANTÓN	PARROQUIA
AZUJAY	CUENCA	CUENCA



UBICACIÓN DENTRO DEL PROYECTO:



TEMA:

PLANOS ARQUITECTÓNICOS

CONTENIDO:

PLANTA EJES D-F

LAMINA:

4

ESCALA:

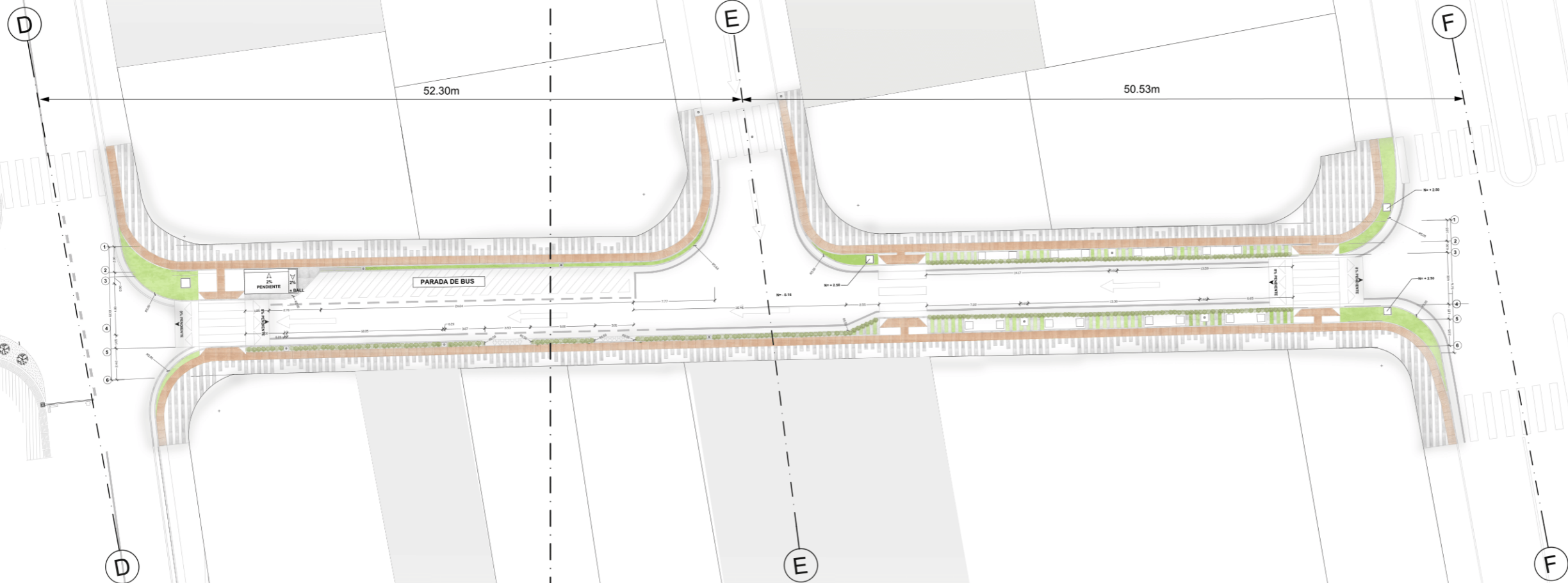
LAS INDICADAS

FECHA:

ENERO 26

REVISADO POR:

ARQ. REVISOR: / ING. REVISOR



PLANTA EJES D-F

1:325

ESCALA GRÁFICA:



4.4.7 ELEVACIONES





UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA
Unidad Académica de Ingeniería,
Industria y Construcción

PROYECTO DE TITULACIÓN

ANTEPROYECTO DE REGENERACIÓN URBANA PARA
REDUCIR LA PERCEPCIÓN DE INSEGURIDAD EN LA
CALLE ANTONIO VEGA MUÑOZ

ALUMNOS:

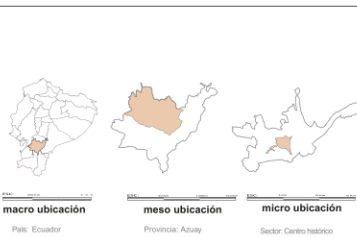
MAYCOLL ROLANDO SARANGO PAQUI
FERNANDA PAULINA INGA RAMÓN

DIRECTOR DE TRABAJO DE TITULACIÓN:

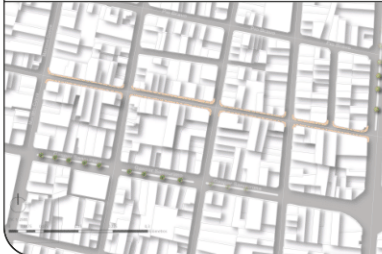
ARQ. MSC. CRISTIAN PEÑAFIEL

UBICACIÓN DEL PROYECTO:

PROVINCIA	CANTÓN	PARROQUIA
AZUJAY	CUENCA	CUENCA



UBICACIÓN DENTRO DEL PROYECTO:



TEMA:

PLANOS ARQUITECTÓNICOS

CONTENIDO:

ELEVACIÓN FRONTAL DEL TRAMO 1
ELEVACIÓN FRONTAL DEL TRAMO 2

LAMINA:

1/5

ESCALA:

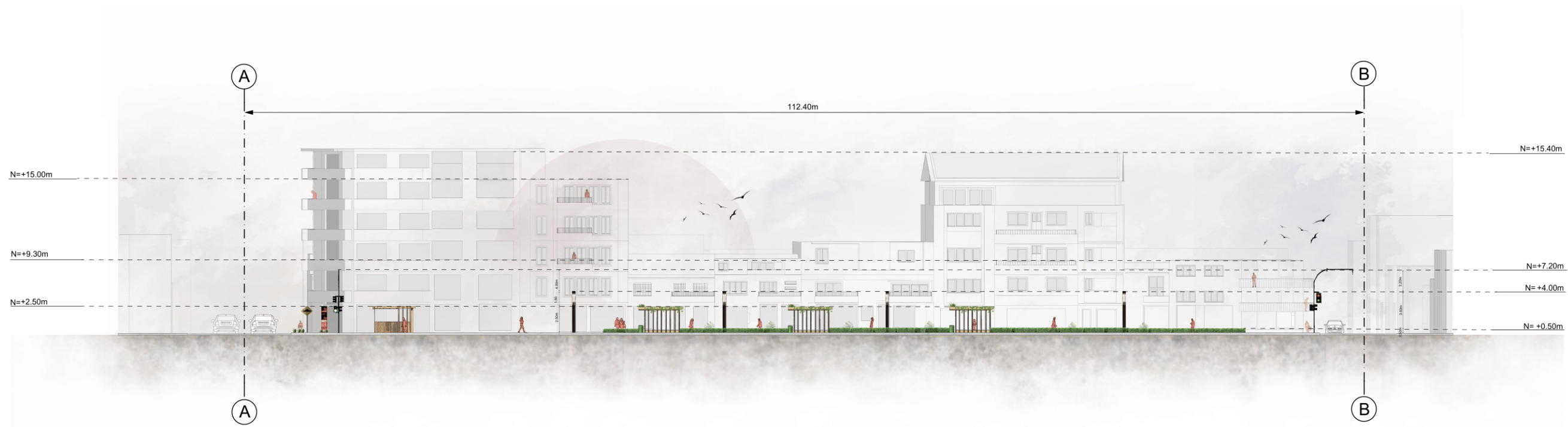
LAS INDICADAS

FECHA:

ENERO 26

REVISADO POR:

ARQ. REVISOR: / ING. REVISOR



ELEVACIÓN TRAMO 1

1:500



ESCALA GRÁFICA:

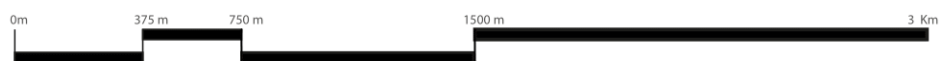


ELEVACIÓN TRAMO 2

1:650



ESCALA GRÁFICA:





UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA
Unidad Académica de Ingeniería,
Industria y Construcción

PROYECTO DE TITULACIÓN

ANTEPROYECTO DE REGENERACIÓN URBANA PARA
REDUCIR LA PERCEPCIÓN DE INSEGURIDAD EN LA
CALLE ANTONIO VEGA MUÑOZ

ALUMNOS:

MAYCOLL ROLANDO SARANGO PAQUI

FERNANDA PAULINA INGA RAMÓN

DIRECTOR DE TRABAJO DE TITULACIÓN:

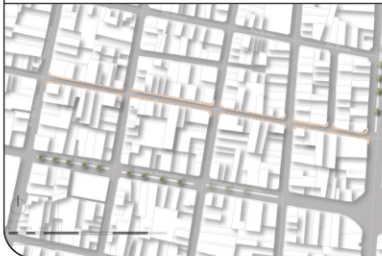
ARQ. MSC. CRISTIAN PEÑAFIEL

UBICACIÓN DEL PROYECTO:

PROVINCIA	CANTÓN	PARROQUIA
AZUJAY	CUENCA	CUENCA



UBICACIÓN DENTRO DEL PROYECTO:



TEMA:

PLANOS ARQUITECTÓNICOS

CONTENIDO:

ELEVACIÓN FRONTAL DEL TRAMO 3
ELEVACIÓN FRONTAL DEL TRAMO 4

LAMINA:

2/5

ESCALA:

LAS INDICADAS

FECHA:

ENERO 26

REVISADO POR:

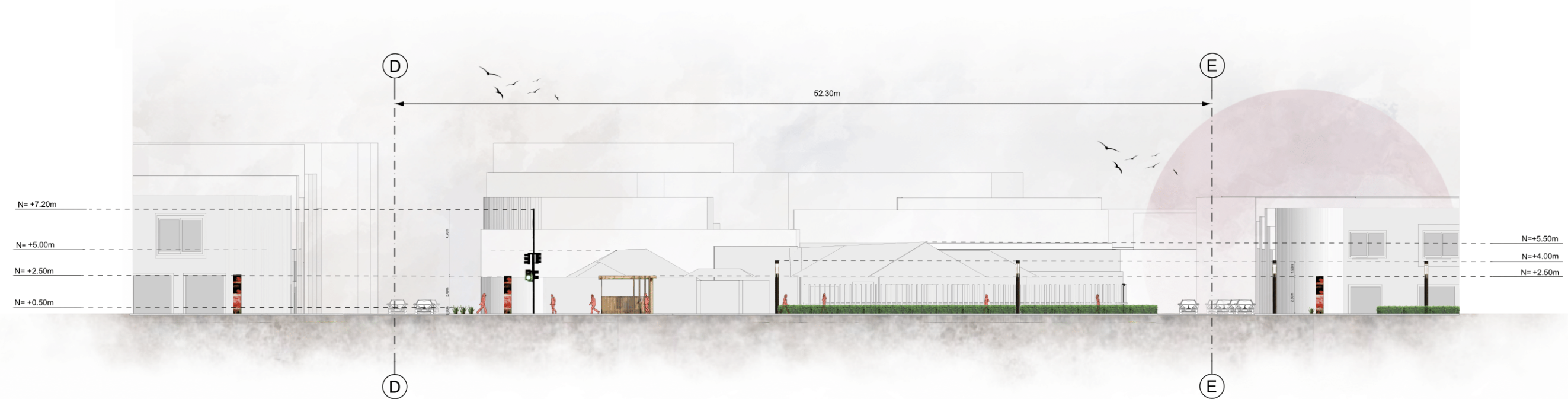
ARQ. REVISOR: / ING. REVISOR



ELEVACIÓN TRAMO 3

1:500

ESCALA GRÁFICA:



ELEVACIÓN TRAMO 4

1:250

ESCALA GRÁFICA:





UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA
Unidad Académica de Ingeniería,
Industria y Construcción

PROYECTO DE TITULACIÓN

ANTEPROYECTO DE REGENERACIÓN URBANA PARA
REDUCIR LA PERCEPCIÓN DE INSEGURIDAD EN LA
CALLE ANTONIO VEGA MUÑOZ

ALUMNOS:

MAYCOLL ROLANDO SARANGO PAQUI

FERNANDA PAULINA INGA RAMÓN

DIRECTOR DE TRABAJO DE TITULACIÓN:

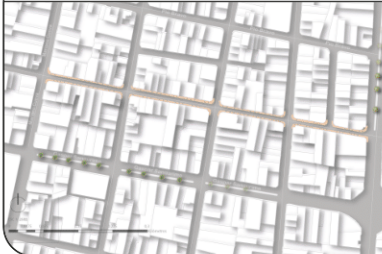
ARQ. MSC. CRISTIAN PEÑAFIEL

UBICACIÓN DEL PROYECTO:

PROVINCIA	CANTÓN	PARROQUIA
AZUAY	CUENCA	CUENCA



UBICACIÓN DENTRO DEL PROYECTO:



TEMA:

PLANOS ARQUITECTÓNICOS

CONTENIDO:

ELEVACIÓN FRONTAL DEL TRAMO 5
ELEVACIÓN FRONTAL DEL TRAMO 6

LAMINA:

3/5

ESCALA:

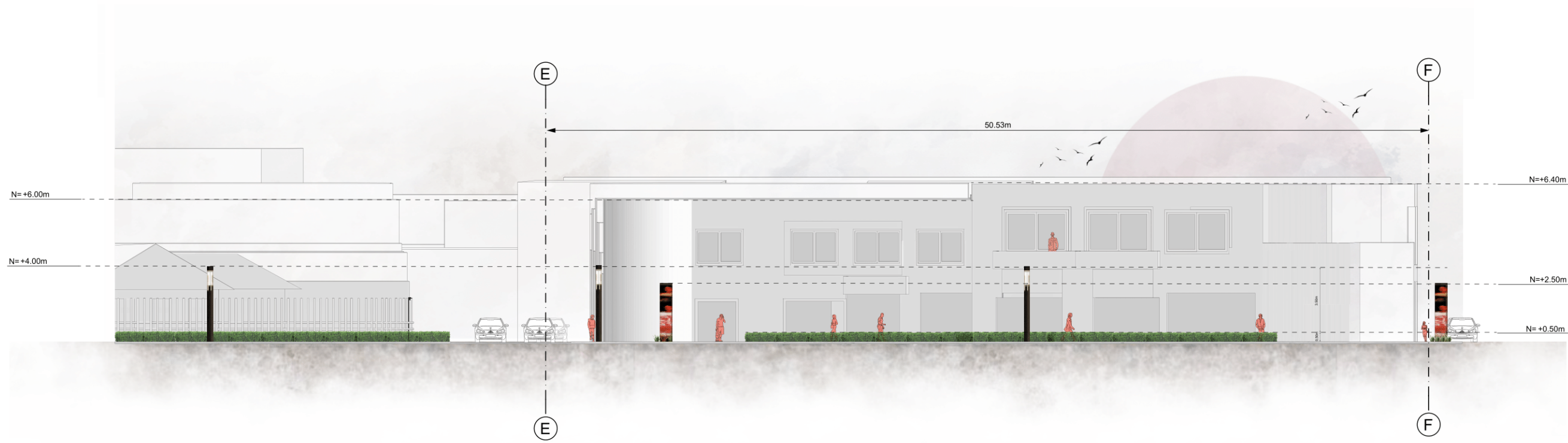
LAS INDICADAS

FECHA:

ENERO 26

REVISADO POR:

ARQ. REVISOR: / ING. REVISOR



ELEVACIÓN TRAMO 5

1:270



ESCALA GRÁFICA:

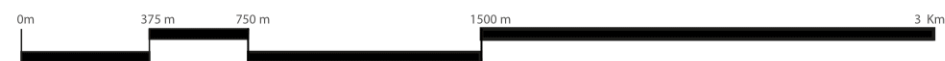


ELEVACIÓN TRAMO 6

1:700



ESCALA GRÁFICA:





UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA
Unidad Académica de Ingeniería,
Industria y Construcción

PROYECTO DE TITULACIÓN

ANTEPROYECTO DE REGENERACIÓN URBANA PARA
REDUCIR LA PERCEPCIÓN DE INSEGURIDAD EN LA
CALLE ANTONIO VEGA MUÑOZ

ALUMNOS:

MAYCOLL ROLANDO SARANGO PAQUI

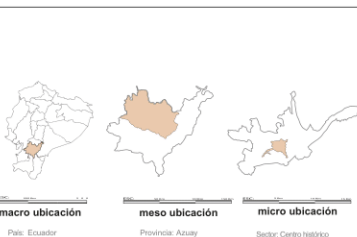
FERNANDA PAULINA INGA RAMÓN

DIRECTOR DE TRABAJO DE TITULACIÓN:

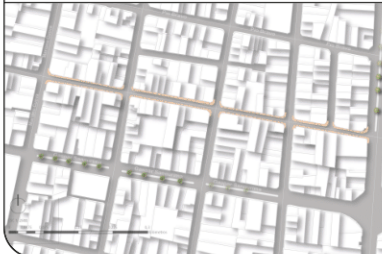
ARQ. MSC. CRISTIAN PEÑAFIEL

UBICACIÓN DEL PROYECTO:

PROVINCIA	CANTÓN	PARROQUIA
AZUJAY	CUENCA	CUENCA



UBICACIÓN DENTRO DEL PROYECTO:



TEMA:

PLANOS ARQUITECTÓNICOS

CONTENIDO:

ELEVACIÓN FRONTAL DEL TRAMO 7
ELEVACIÓN FRONTAL DEL TRAMO 8

LAMINA:

4/5

ESCALA:

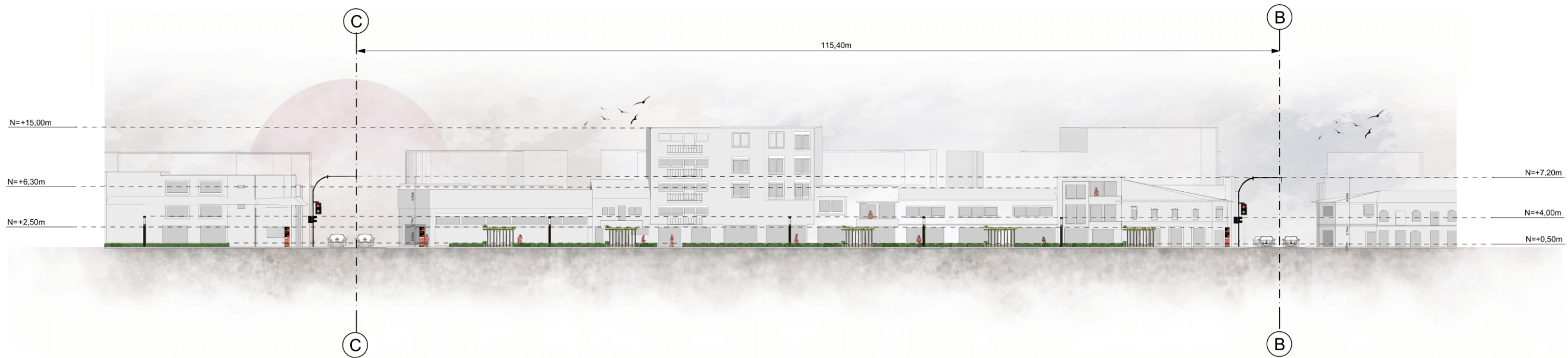
LAS INDICADAS

FECHA:

ENERO 26

REVISADO POR:

ARQ. REVISOR: / ING. REVISOR



ELEVACIÓN TRAMO 7

1:650



ESCALA GRÁFICA:



ELEVACIÓN TRAMO 8

1:650



ESCALA GRÁFICA:





UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA
 Unidad Académica de Ingeniería,
 Industria y Construcción

PROYECTO DE TITULACIÓN

ANTEPROYECTO DE REGENERACIÓN URBANA PARA
 REDUCIR LA PERCEPCIÓN DE INSEGURIDAD EN LA
 CALLE ANTONIO VEGA MUÑOZ

ALUMNOS:

MAYCOLL ROLANDO SARANGO PAQUI

FERNANDA PAULINA INGA RAMÓN

DIRECTOR DE TRABAJO DE TITULACIÓN:

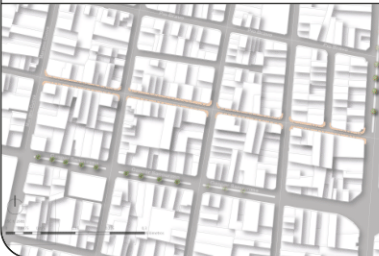
ARQ. MSC. CRISTIAN PEÑAFIEL

UBICACIÓN DEL PROYECTO:

PROVINCIA	CANTÓN	PARROQUIA
AZUJAY	CUENCA	CUENCA



UBICACIÓN DENTRO DEL PROYECTO:



TEMA:

PLANOS ARQUITECTÓNICOS

CONTENIDO:

ELEVACIÓN FRONTAL DEL TRAMO 9

LAMINA:

5/5

ESCALA:

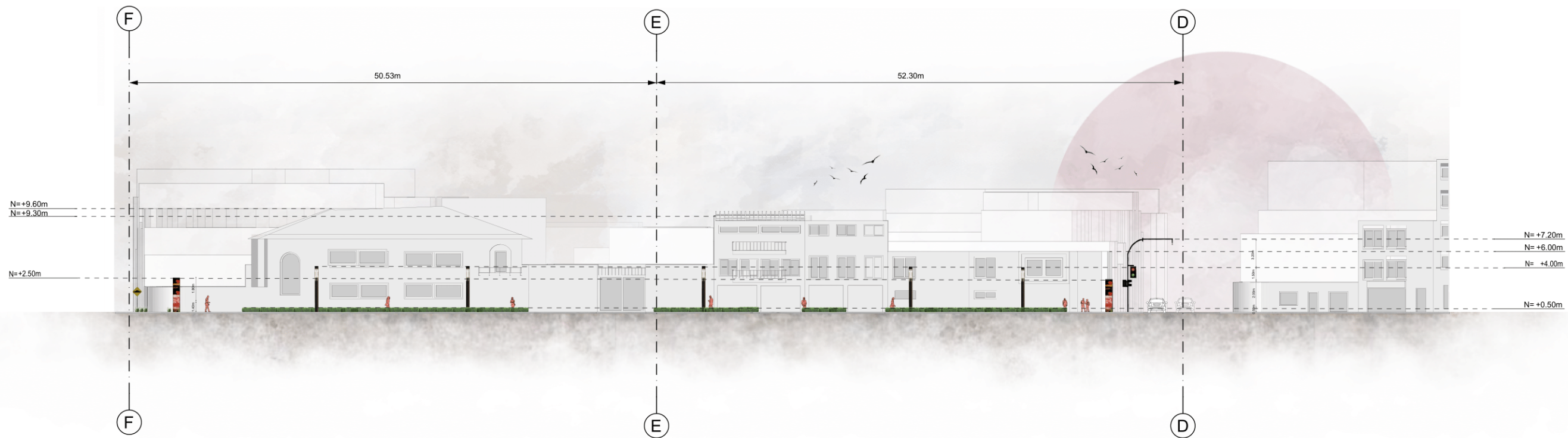
LAS INDICADAS

FECHA:

ENERO 26

REVISADO POR:

ARQ. REVISOR: / ING. REVISOR



ELEVACIÓN TRAMO 9

1:700



ESCALA GRÁFICA:



4.4.8 SECCIONES





UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA
Unidad Académica de Ingeniería,
Industria y Construcción

PROYECTO DE TITULACIÓN

ANTEPROYECTO DE REGENERACIÓN URBANA PARA
REDUCIR LA PERCEPCIÓN DE INSEGURIDAD EN LA
CALLE ANTONIO VEGA MUÑOZ

ALUMNOS:

MAYCOLL ROLANDO SARANGO PAQUI
FERNANDA PAULINA INGA RAMÓN

DIRECTOR DE TRABAJO DE TITULACIÓN:

ARQ. MSC. CRISTIAN PEÑAFIEL

UBICACIÓN DEL PROYECTO:

PROVINCIA	CANTÓN	PARROQUIA
AZUJAY	CUENCA	CUENCA



macro ubicación: País: Ecuador
meso ubicación: Provincia: Azuay
micro ubicación: Sector: Centro histórico

UBICACIÓN DENTRO DEL PROYECTO:



TEMA:

PLANOS ARQUITECTÓNICOS

CONTENIDO:

COTE A-A

LAMINA:

1/4

ESCALA:

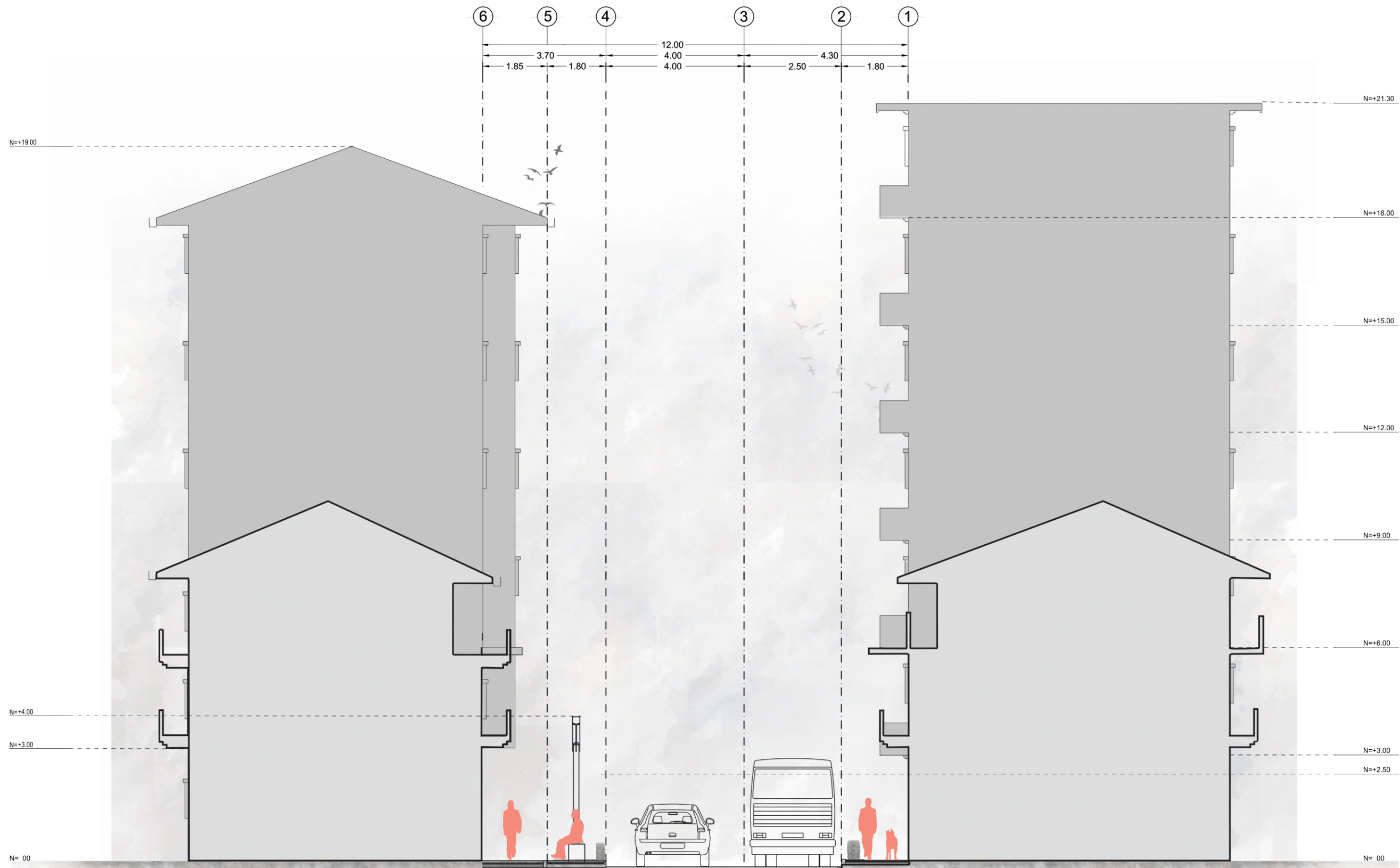
LAS INDICADAS

FECHA:

ENERO 26

REVISADO POR:

ARQ. REVISOR: / ING. REVISOR



CORTE A-A

1:100



ESCALA GRÁFICA:





UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA
Unidad Académica de Ingeniería,
Industria y Construcción

PROYECTO DE TITULACIÓN

ANTEPROYECTO DE REGENERACIÓN URBANA PARA
REDUCIR LA PERCEPCIÓN DE INSEGURIDAD EN LA
CALLE ANTONIO VEGA MUÑOZ

ALUMNOS:

MAYCOLL ROLANDO SARANGO PAQUI

FERNANDA PAULINA INGA RAMÓN

DIRECTOR DE TRABAJO DE TITULACIÓN:

ARQ. MSC. CRISTIAN PEÑAFIEL

UBICACIÓN DEL PROYECTO:

PROVINCIA	CANTÓN	PARROQUIA
AZUJAY	CUENCA	CUENCA



macro ubicación: País: Ecuador
meso ubicación: Provincia: Azuay
micro ubicación: Sector: Centro histórico

UBICACIÓN DENTRO DEL PROYECTO:



TEMA:

PLANOS ARQUITECTÓNICOS

CONTENIDO:

COTE B-B

LAMINA:

2/4

ESCALA:

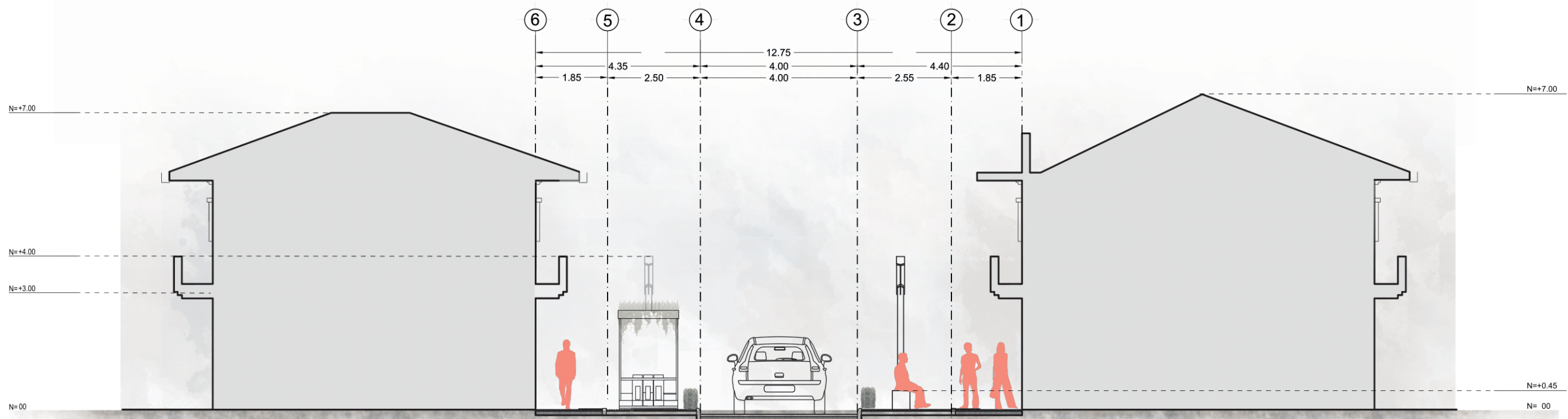
LAS INDICADAS

FECHA:

ENERO 26

REVISADO POR:

ARQ. REVISOR: / ING. REVISOR

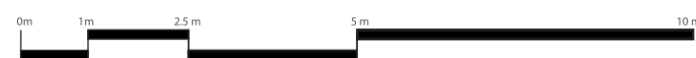


CORTE B-B

1:100



ESCALA GRÁFICA:





UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA
Unidad Académica de Ingeniería,
Industria y Construcción

PROYECTO DE TITULACIÓN

ANTEPROYECTO DE REGENERACIÓN URBANA PARA
REDUCIR LA PERCEPCIÓN DE INSEGURIDAD EN LA
CALLE ANTONIO VEGA MUÑOZ

ALUMNOS:

MAYCOLL ROLANDO SARANGO PAQUI
FERNANDA PAULINA INGA RAMÓN

DIRECTOR DE TRABAJO DE TITULACIÓN:

ARQ. MSC. CRISTIAN PEÑAFIEL

UBICACIÓN DEL PROYECTO:

PROVINCIA	CANTÓN	PARROQUIA
AZUJAY	CUENCA	CUENCA



macro ubicación: País: Ecuador
meso ubicación: Provincia: Azuay
micro ubicación: Sector: Centro histórico

UBICACIÓN DENTRO DEL PROYECTO:



TEMA:

PLANOS ARQUITECTÓNICOS

CONTENIDO:

COTE C-C

LAMINA:

3/4

ESCALA:

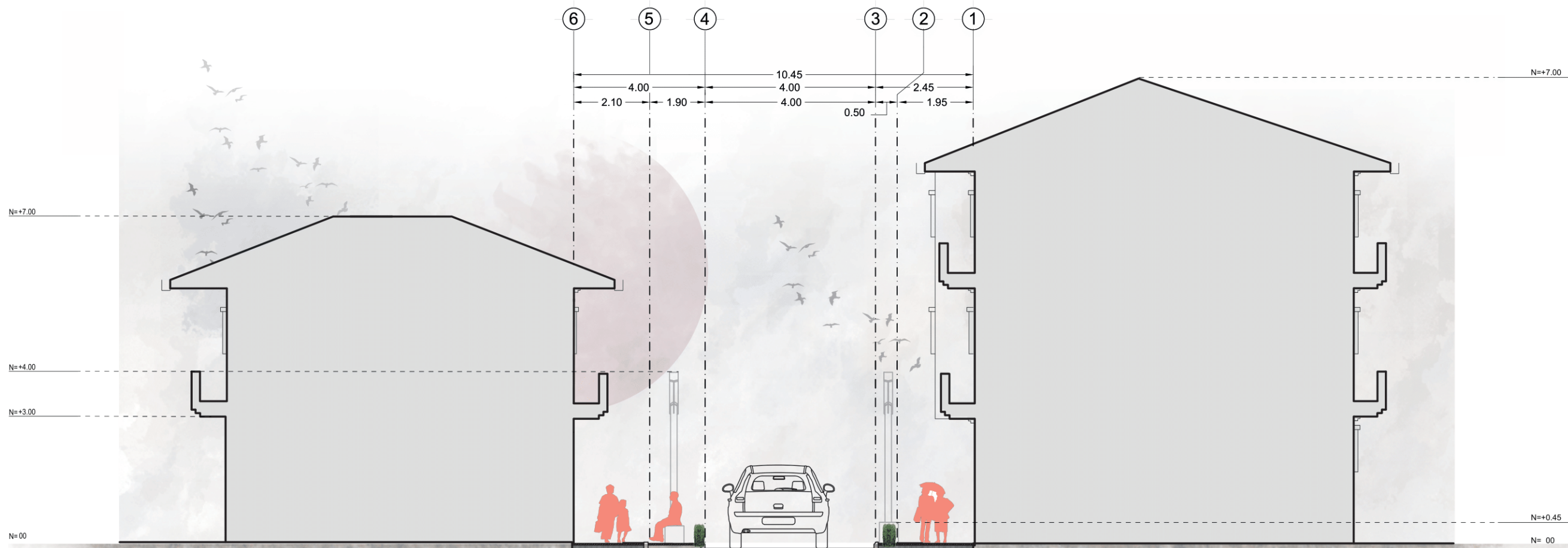
LAS INDICADAS

FECHA:

ENERO 26

REVISADO POR:

ARQ. REVISOR: / ING. REVISOR



CORTE C-C

1:100



ESCALA GRÁFICA:





UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA
Unidad Académica de Ingeniería,
Industria y Construcción

PROYECTO DE TITULACIÓN

ANTEPROYECTO DE REGENERACIÓN URBANA PARA
REDUCIR LA PERCEPCIÓN DE INSEGURIDAD EN LA
CALLE ANTONIO VEGA MUÑOZ

ALUMNOS:

MAYCOLL ROLANDO SARANGO PAQUI

FERNANDA PAULINA INGA RAMÓN

DIRECTOR DE TRABAJO DE TITULACIÓN:

ARQ. MSC. CRISTIAN PEÑAFIEL

UBICACIÓN DEL PROYECTO:

PROVINCIA	CANTÓN	PARROQUIA
AZUJAY	CUENCA	CUENCA



macro ubicación: País: Ecuador
meso ubicación: Provincia: Azuay
micro ubicación: Sector: Centro histórico

UBICACIÓN DENTRO DEL PROYECTO:



TEMA:

PLANOS ARQUITECTÓNICOS

CONTENIDO:

COTE D-D

LAMINA:

4/4

ESCALA:

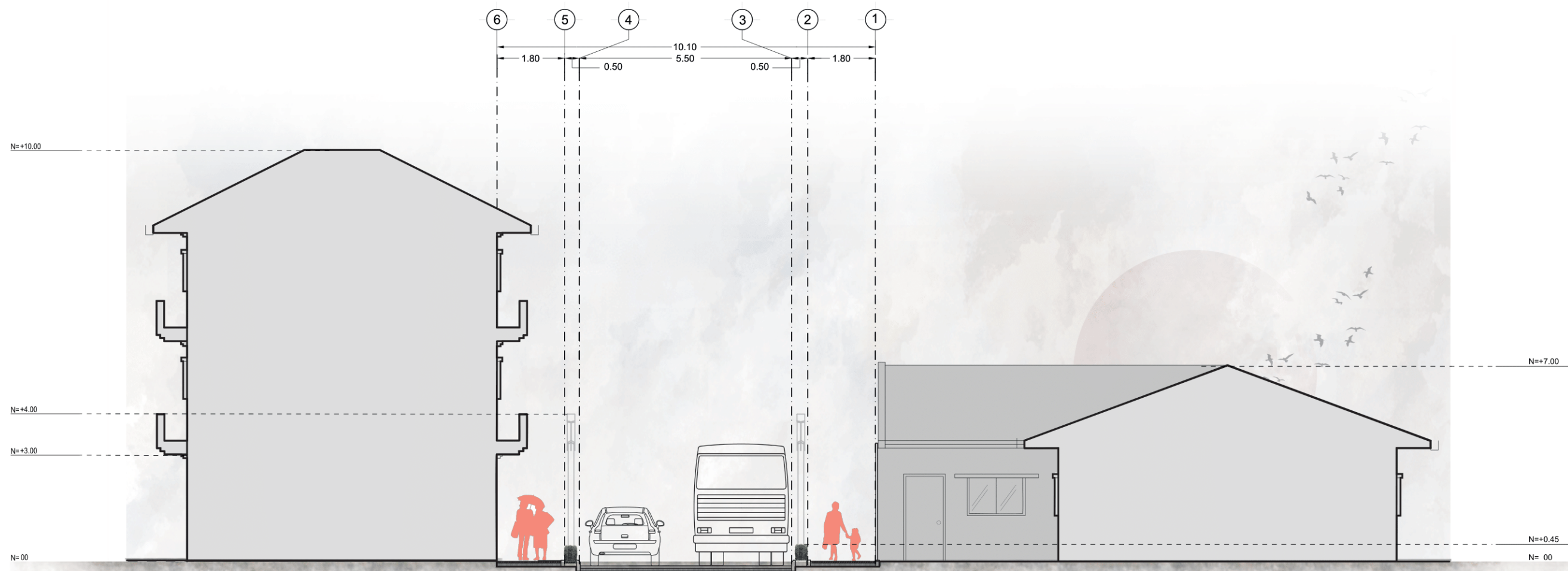
LAS INDICADAS

FECHA:

ENERO 26

REVISADO POR:

ARQ. REVISOR: / ING. REVISOR



CORTE D-D

1:100

ESCALA GRÁFICA:



4.4.9 DETALLES CONSTRUCTIVOS





UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA
Unidad Académica de Ingeniería,
Industria y Construcción

PROYECTO DE TITULACIÓN

ANTEPROYECTO DE REGENERACIÓN URBANA PARA
REDUCIR LA PERCEPCIÓN DE INSEGURIDAD EN LA
CALLE ANTONIO VEGA MUÑOZ

ALUMNOS:

MAYCOLL ROLANDO SARANGO PAQUI

FERNANDA PAULINA INGA RAMÓN

DIRECTOR DE TRABAJO DE TITULACIÓN:

ARQ. MSC. CRISTIAN PEÑAFIEL

UBICACIÓN DEL PROYECTO:

PROVINCIA	CANTÓN	PARROQUIA
AZUJAY	CUENCA	CUENCA



UBICACIÓN DENTRO DEL PROYECTO:



TEMA:

PLANOS ARQUITECTÓNICOS

CONTENIDO:

DETALLES CONSTRUCTIVOS

LAMINA:

1/7

ESCALA:

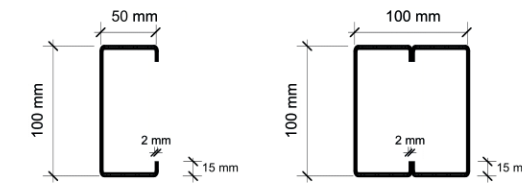
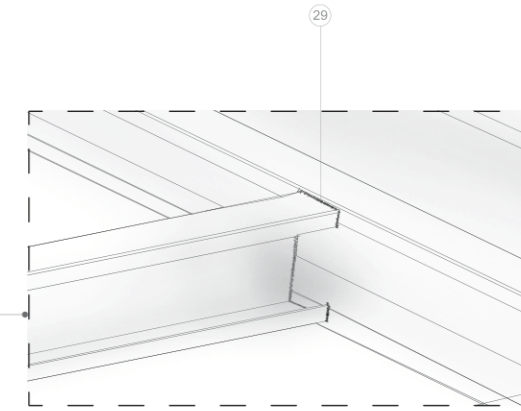
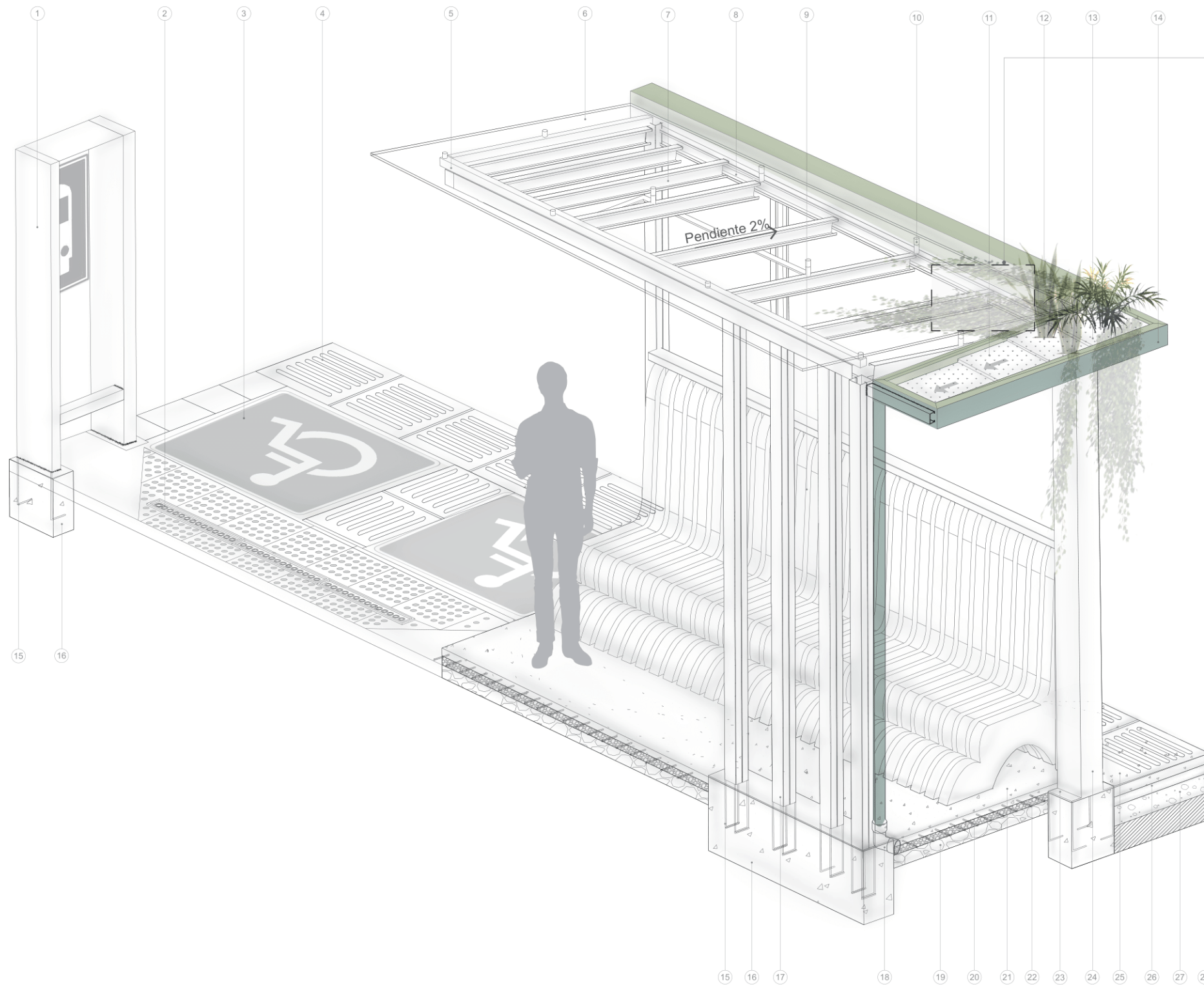
LAS INDICADAS

FECHA:

ENERO 26

REVISADO POR:

ARQ. REVISOR: / ING. REVISOR



DETALLES DE PERFILES

1:5

1. Perfil metálico rectangular de 200mmx70mm e=3mm
2. Tira de luz LED
3. Adoquín de concreto de 20cmx20cmx8cm
4. Bandas de pavimento táctil 60cmx60cm
5. Perfil G 100mmx50mmx15mm e=2mm
6. Panel de vidrio 1,85mx3,95m e=3mm con pendiente del 2% para el tratamiento de aguas lluvia
7. Perfil G 100mmx50mmx15mm e=2mm
8. Perfil G 100mmx50mmx15mm e=2mm
9. Mobiliario paramétrico de madera de teca e=10mm
10. Fijador de cristal Ø1" x 45mm
11. Capa de grava e=5cm
12. Capa de arena e=5cm
13. Capa de tierra fertilizada e=5cm
14. Latón unido a los perfiles G de 100mmx50mmx15mm e=2mm mismos que se unen por una soldadura de alambre E7018 MIG
15. Varilla corrugada f'y 4200 kg/cm² Ø 12 mm
16. Hormigón f'c=240 kg/cm² e=40cm
17. Caja metálica de metal Perfil G 100mmx100mmx15mm e=2mm
18. Tubo PVC de 3"
19. Replanteo de piedra de conto rodado e=15
20. Relleno de ripio 3/4"
21. Capa de hormigón e=10cm
22. Malla electrosoldada R84, sepración a cada 15cm.
23. Placa de metal
24. Columna de metal 2 perfiles G 200mmx50mmx15mm e=2mm
25. Bandas de pavimento táctil 60cmx60cm
26. Arena fina h= 10 cm
27. Zahorra (capa granular compactado al 95% P.M.) h= 20cm
28. Tierra compactada al 95%
29. Soldadura de alamabre E7018 MIG

DETALLE DE PARADA DE BUS EN ISOMETRÍA

1:30



UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA
Unidad Académica de Ingeniería,
Industria y Construcción

PROYECTO DE TITULACIÓN

ANTEPROYECTO DE REGENERACIÓN URBANA PARA
REDUCIR LA PERCEPCIÓN DE INSEGURIDAD EN LA
CALLE ANTONIO VEGA MUÑOZ

ALUMNOS:

MAYCOLL ROLANDO SARANGO PAQUI

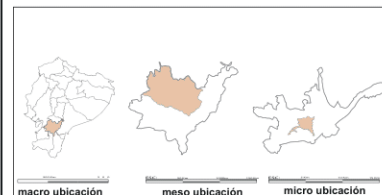
FERNANDA PAULINA INGA RAMÓN

DIRECTOR DE TRABAJO DE TITULACIÓN:

ARQ. MSC. CRISTIAN PEÑAFIEL

UBICACIÓN DEL PROYECTO:

PROVINCIA	CANTÓN	PARROQUIA
AZUAY	CUENCA	CUENCA



UBICACIÓN DENTRO DEL PROYECTO:



TEMA:

PLANOS ARQUITECTÓNICOS

CONTENIDO:

DETALLES CONSTRUCTIVOS

LAMINA:

2/7

ESCALA:

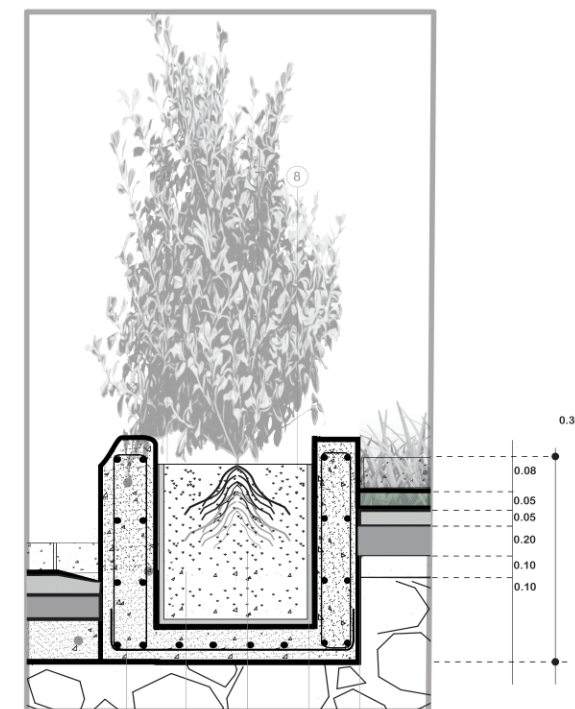
LAS INDICADAS

FECHA:

ENERO 26

REVISADO POR:

ARQ. REVISOR: / ING. REVISOR

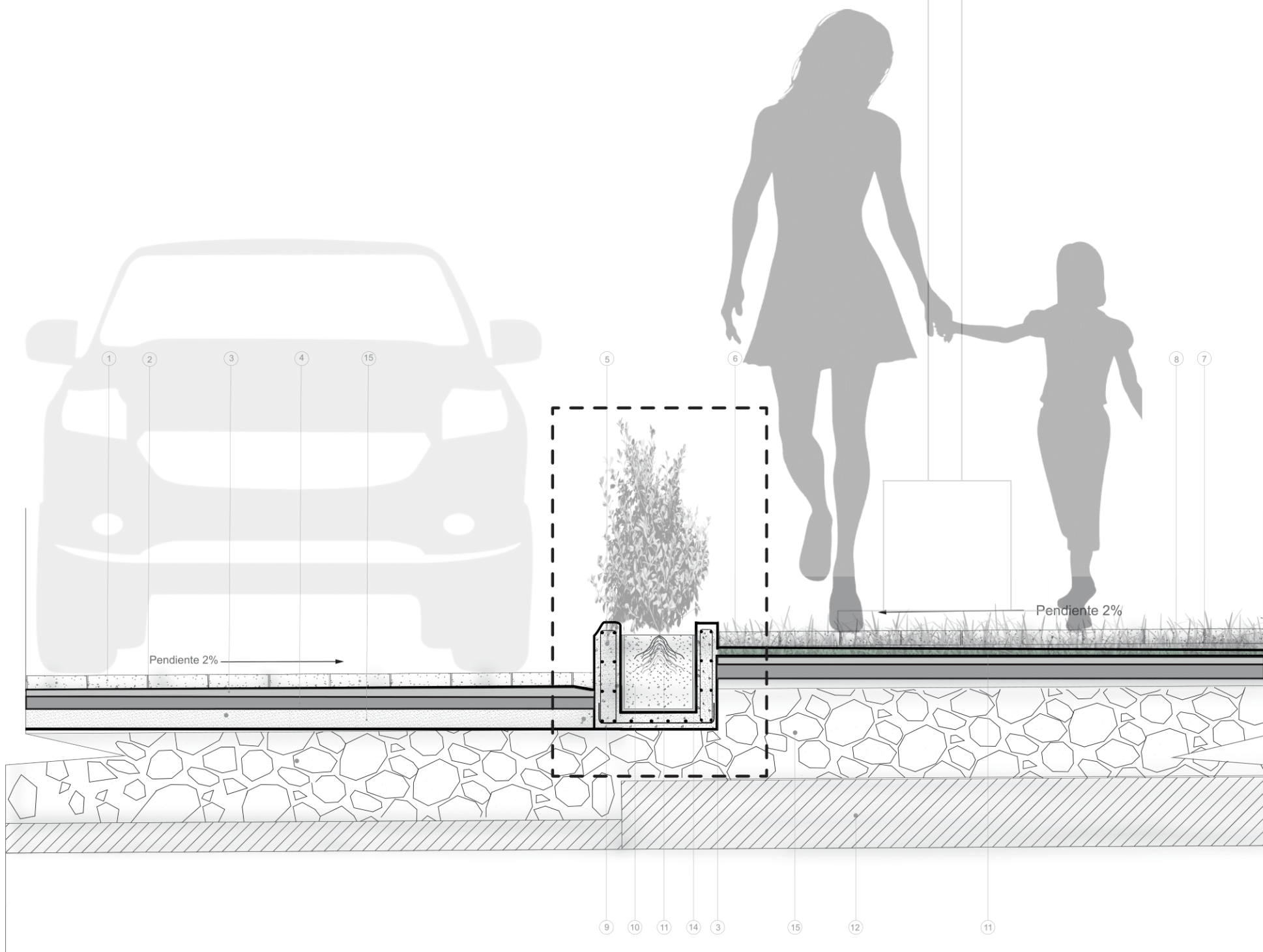


DETALLE DE JARDINERA 1:20

ESC:



1. Adoquín de concreto de 12cmx24cmx6cm
2. Junta rellenas con arena fina 5mm
3. Arena fina e= 10 cm
4. Zahorra (capa granular compactado al 95% P.M.) h= 20cm
5. Bordillo de hormigón prefabricado
6. Adoquín deconcreto de 20cmx20cmx8cm
7. Junta rellenas con arena fina 5mm
8. Arena fina e= 10 cm
9. Hormigón $f_c=240 \text{ kg/cm}^2$ h=10cm
10. Mortero de cemento-arena proporción 1:5
11. Capa de tierra fertilizada e=5 cm
12. Tierra natural compactada compactada al 95%
13. Forjado
14. Membrana impermeabilizante
15. Piedra de canto rodado



DETALLE DE ACERA 1:75

ESC:





UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA
Unidad Académica de Ingeniería,
Industria y Construcción

PROYECTO DE TITULACIÓN

ANTEPROYECTO DE REGENERACIÓN URBANA PARA
REDUCIR LA PERCEPCIÓN DE INSEGURIDAD EN LA
CALLE ANTONIO VEGA MUÑOZ

ALUMNOS:

MAYCOLL ROLANDO SARANGO PAQUI

FERNANDA PAULINA INGA RAMÓN

DIRECTOR DE TRABAJO DE TITULACIÓN:

ARQ. MSC. CRISTIAN PEÑAFIEL

UBICACIÓN DEL PROYECTO:

PROVINCIA	CANTÓN	PARROQUIA
AZUJAY	CUENCA	CUENCA



UBICACIÓN DENTRO DEL PROYECTO:



TEMA:

PLANOS ARQUITECTÓNICOS

CONTENIDO:

DETALLES CONSTRUCTIVOS

LAMINA:

3/7

ESCALA:

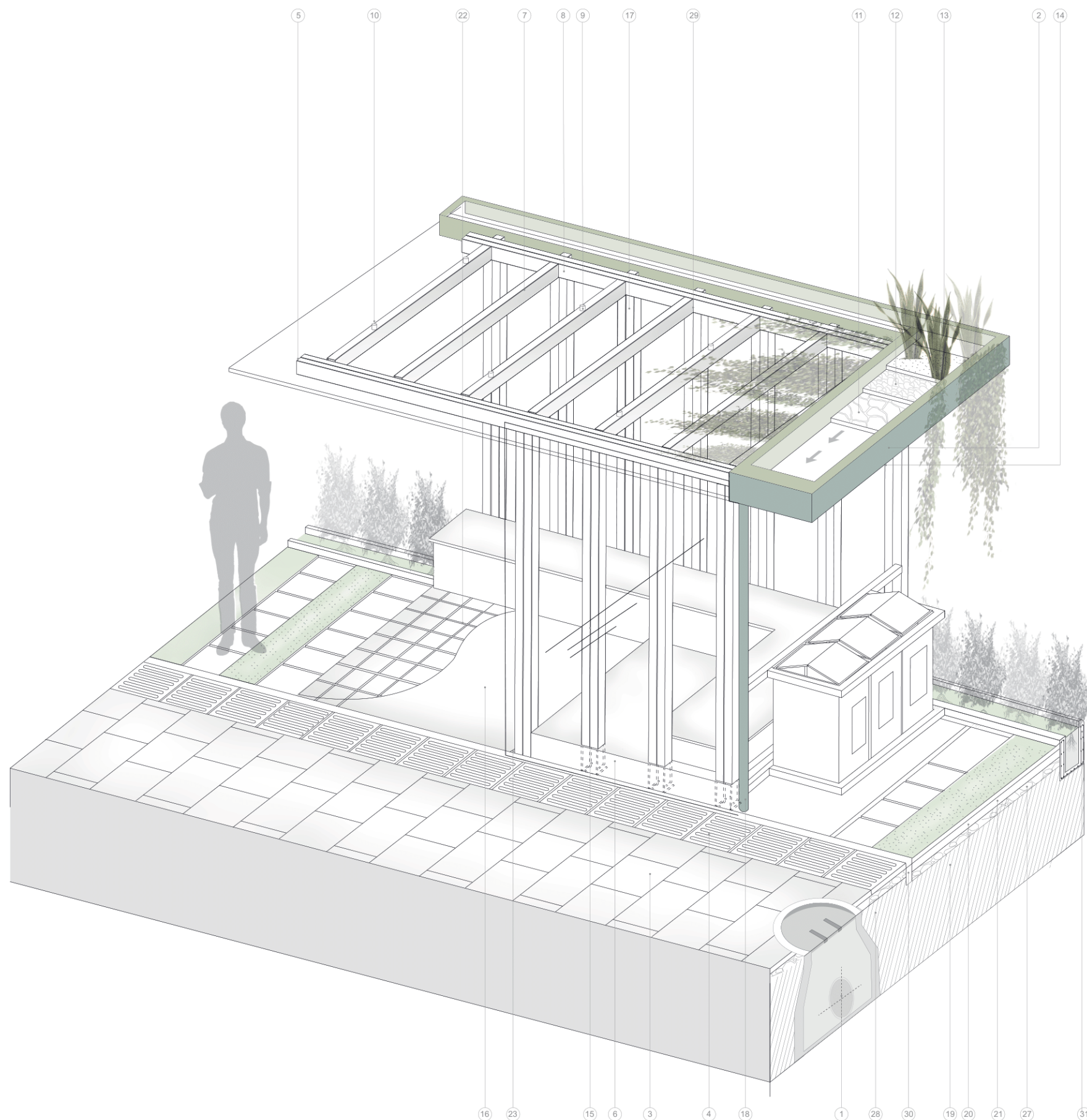
LAS INDICADAS

FECHA:

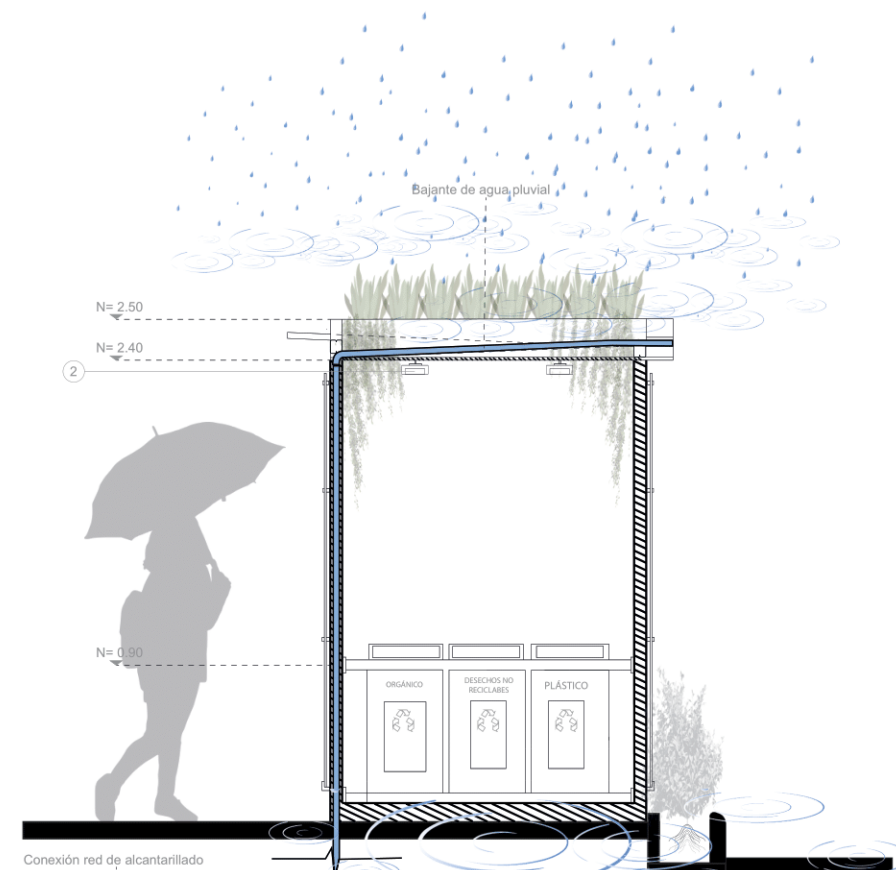
ENERO 26

REVISADO POR:

ARQ. REVISOR: / ING. REVISOR



DETALLE DE PUESTOS DE VENTA EN ISOMETRÍA



SECCIÓN DEL MOBILIARIO URBANO 1:50

ESC:
0m 0.25m 0.50m 1.00m 2.00m

1. Red de alcantarillado
2. Tira de luz LED
3. Adoquín de concreto de 20cmx20cmx8cm
4. Bandas de pavimento táctil 60cmx60cm
5. Perfil G 100mmx50mmx15mm e=2mm
6. Panel de vidrio 1,85mx3,95m e=3mm con pendiente del 2% para el tratamiento de aguas lluvia
7. Perfil G 100mmx50mmx15mm e=2mm
8. Perfil G 100mmx50mmx15mm e=2mm
9. Fijadores de vidrio
10. Fijador de cristal Ø1" x 45mm
11. Capa de grava e=5cm
12. Capa de arena e=5cm
13. Capa de tierra fertilizada e=5cm
14. Latón unido a los perfiles G de 100mmx50mmx15mm e=2mm mismos que se unen por una soldadura de alambre E7018 MIG
15. Varilla corrugada fy 4200 kg/cm² Ø 12 mm
16. Hormigón f'c=240 kg/cm² e=40cm
17. Columna de metal 2 perfiles G de 100mmx50mmx15mm e=2mm
18. Tubo PVC de 3"
19. Replanteo de piedra de conto rodado e=15
20. Relleno de ripio 3/4"
21. Capa de hormigón e=10cm
22. Malla electrosoldada R84, separación a cada 15cm.
23. Placa de metal
24. Columna de metal 2 perfiles G 200mmx50mmx15mm e=2mm
25. Bandas de pavimento táctil 60cmx60cm
26. Arena fina h= 10 cm
27. Zahorra (capa granular compactado al 95% P.M.) h= 20cm
28. Tierra compactada al 95%
29. Soldadura de alambre E7018 MIG
30. Bordillo de hormigón

1:30





UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA
Unidad Académica de Ingeniería,
Industria y Construcción

PROYECTO DE TITULACIÓN

ANTEPROYECTO DE REGENERACIÓN URBANA PARA
REDUCIR LA PERCEPCIÓN DE INSEGURIDAD EN LA
CALLE ANTONIO VEGA MUÑOZ

ALUMNOS:

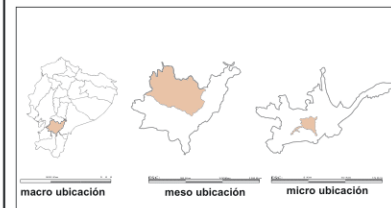
MAYCOLL ROLANDO SARANGO PAQUI
FERNANDA PAULINA INGA RAMÓN

DIRECTOR DE TRABAJO DE TITULACIÓN:

ARQ. MSC. CRISTIAN PEÑAFIEL

UBICACIÓN DEL PROYECTO:

PROVINCIA	CANTÓN	PARROQUIA
AZUJAY	CUENCA	CUENCA



UBICACIÓN DENTRO DEL PROYECTO:



TEMA:

PLANOS ARQUITECTÓNICOS

CONTENIDO:

DETALLES CONSTRUCTIVOS

LAMINA:

4/7

ESCALA:

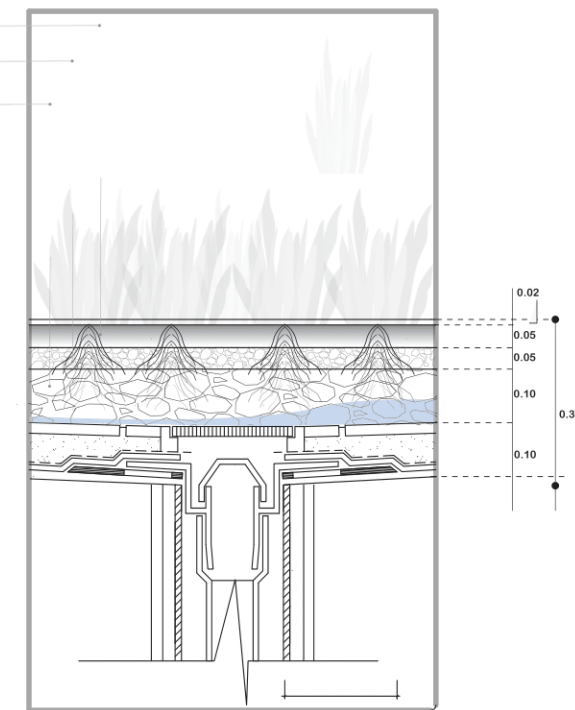
LAS INDICADAS

FECHA:

ENERO 26

REVISADO POR:

ARQ. REVISOR: / ING. REVISOR



DETALLES DE SUMIDERO

1:5

ESC:

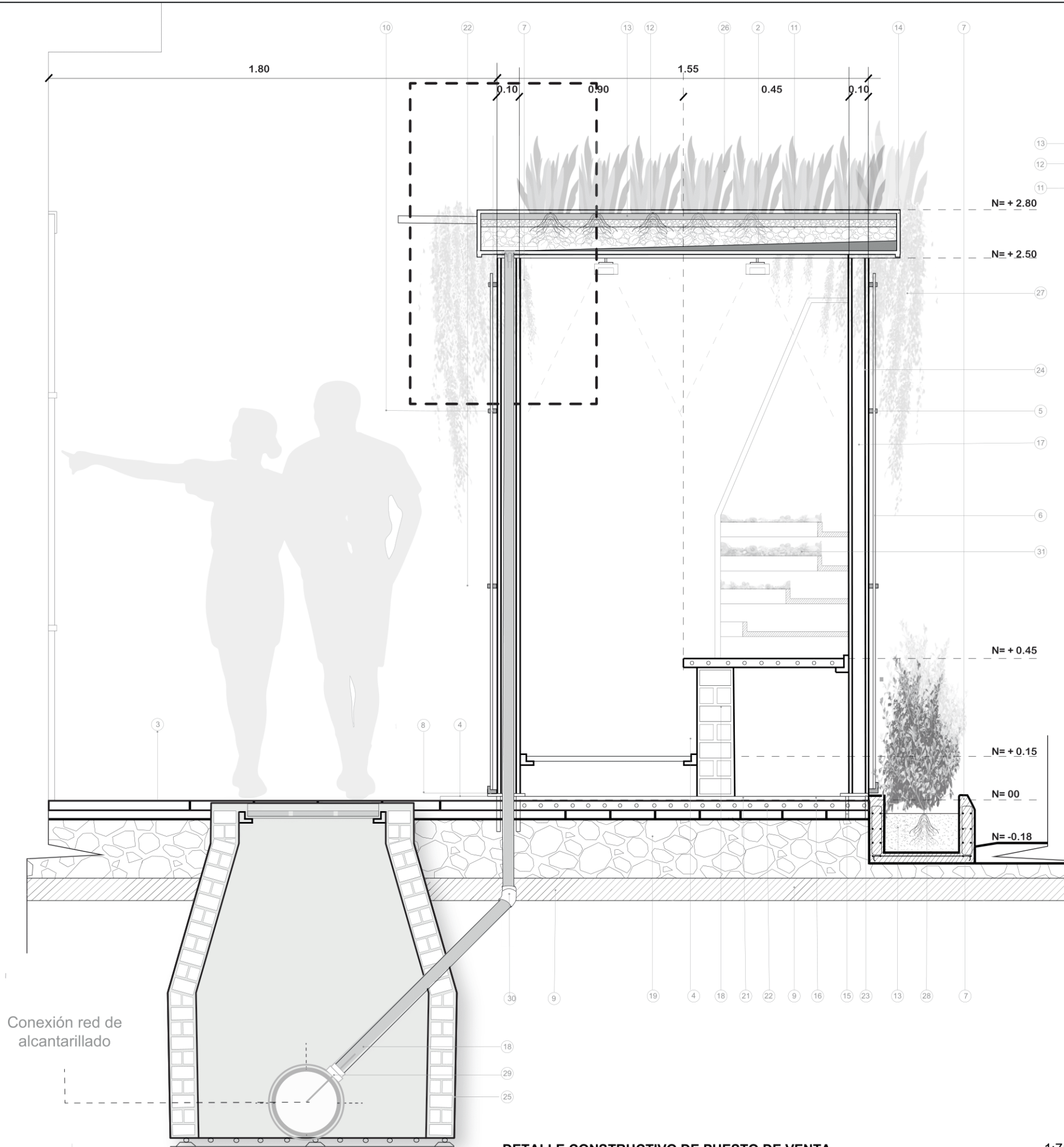
0 cm 0.5 cm 10 cm

0.5 m

1. Red de alcantarillado
2. Tira de luz LED
3. Adoquín de concreto de 20cmx20cmx8cm
4. Bandas de pavimento táctil 60cmx60cm
5. Fijadores de vidrio
6. Panel de vidrio 1,85mx3,95m e=3mm con pendiente del 2% para el tratamiento de aguas lluvia
7. Bordillo de hormigón
8. Soldadura de alambre E7018 MIG
9. Tierra compactada
10. Fijador de cristal Ø1" x 45mm
11. Capa de grava e=5cm
12. Capa de arena e=5cm
13. Capa de tierra fertilizada e=5cm
14. Latón unido a los perfiles G de 100mmx50mmx15mm e=2mm mismos que se unen por una soldadura de alambre E7018 MIG
15. Varilla corrugada fy 4200 kg/cm² Ø 12 mm
16. Hormigón fc=240 kg/cm² e=40cm
17. Columna de metal 2 perfiles G de 100mmx50mmx15mm e=2mm
18. Tubo PVC de Ø 3"
19. Replanteo de piedra de conto rodado e=15
20. Relleno de ripio 3/4"
21. Capa de hormigón e=10cm
22. Malla electrosoldada R84, separación a cada 15cm.
23. Placa de metal
24. Columna de metal 2 perfiles G 200mmx50mmx15mm e=2mm
25. Poso de registro
26. Dracaenatrfasciata(planta serpiente)
27. Dormilona(oxalis corniculata)
28. Eugenia myrtifolia (Eugenia)
29. Ye reductor de sistema de alcantarillado a tubo PVC de 3"
30. Codo PVC 45° Ø "3
31. Estantería

1:75

DETALLE CONSTRUCTIVO DE PUESTO DE VENTA



Conexión red de
alcantarillado

ESC:

0m 0.25m 0.50m 1.00m 2.00m





UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA
Unidad Académica de Ingeniería,
Industria y Construcción

PROYECTO DE TITULACIÓN

ANTEPROYECTO DE REGENERACIÓN URBANA PARA
REDUCIR LA PERCEPCIÓN DE INSEGURIDAD EN LA
CALLE ANTONIO VEGA MUÑOZ

ALUMNOS:

MAYCOLL ROLANDO SARANGO PAQUI

FERNANDA PAULINA INGA RAMÓN

DIRECTOR DE TRABAJO DE TITULACIÓN:

ARQ. MSC. CRISTIAN PEÑAFIEL

UBICACIÓN DEL PROYECTO:

PROVINCIA	CANTÓN	PARROQUIA
AZUJAY	CUENCA	CUENCA



UBICACIÓN DENTRO DEL PROYECTO:



TEMA:

PLANOS ARQUITECTÓNICOS

CONTENIDO:

DETALLES CONSTRUCTIVOS

LAMINA:

5/7

ESCALA:

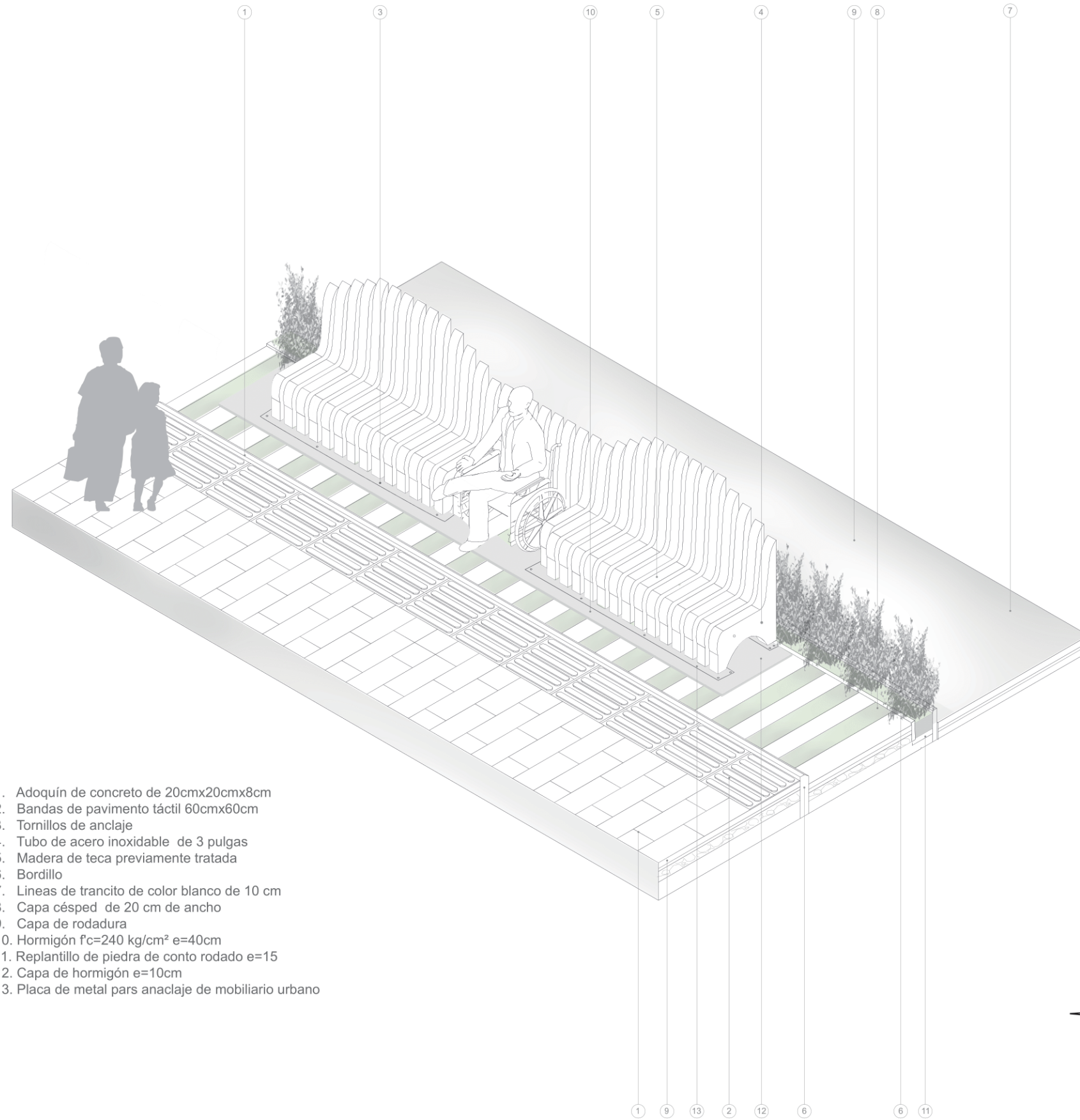
LAS INDICADAS

FECHA:

ENERO 26

REVISADO POR:

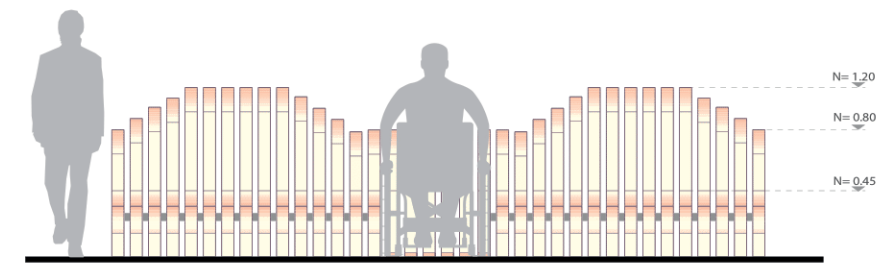
ARQ. REVISOR: / ING. REVISOR



1. Adoquín de concreto de 20cmx20cmx8cm
2. Bandas de pavimento táctil 60cmx60cm
3. Tornillos de anclaje
4. Tubo de acero inoxidable de 3 pulgadas
5. Madera de teca previamente tratada
6. Bordillo
7. Líneas de trancito de color blanco de 10 cm
8. Capa césped de 20 cm de ancho
9. Capa de rodadura
10. Hormigón f'c=240 kg/cm² e=40cm
11. Replantillo de piedra de conto rodado e=15
12. Capa de hormigón e=10cm
13. Placa de metal pars anclaje de mobiliario urbano

DETALLE DE MOBILIARIO URBANO

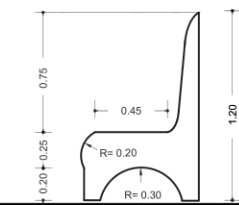
1:30



VISTA FRONTA DE MOBILIARIO

1:50

ESC:
0m 0.25m 0.50m 1.00m 2.00m



MEDIDAS DE MOBILIARIO

1:50

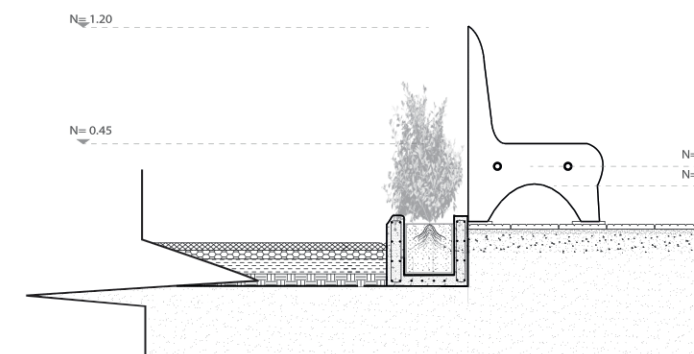
ESC:
0m 0.25m 0.50m 1.00m 2.00m



DESPIECE DEL MOBILIARIO

1:200

ESC:
0m 1m 5m 10m



SECCIÓN A NIVEL DE ACERA

1:50

ESC:
0m 1m 5m 10m



UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA
Unidad Académica de Ingeniería,
Industria y Construcción

PROYECTO DE TITULACIÓN

ANTEPROYECTO DE REGENERACIÓN URBANA PARA
REDUCIR LA PERCEPCIÓN DE INSEGURIDAD EN LA
CALLE ANTONIO VEGA MUÑOZ

ALUMNOS:

MAYCOLL ROLANDO SARANGO PAQUI

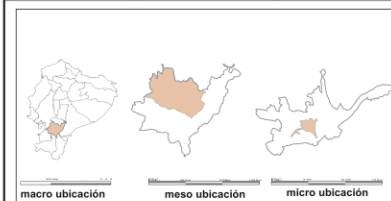
FERNANDA PAULINA INGA RAMÓN

DIRECTOR DE TRABAJO DE TITULACIÓN:

ARQ. MSC. CRISTIAN PEÑAFIEL

UBICACIÓN DEL PROYECTO:

PROVINCIA	CANTÓN	PARROQUIA
AZUJAY	CUENCA	CUENCA



UBICACIÓN DENTRO DEL PROYECTO:



TEMA:

PLANOS ARQUITECTÓNICOS

CONTENIDO:

DETALLES CONSTRUCTIVOS

LAMINA:

6/7

ESCALA:

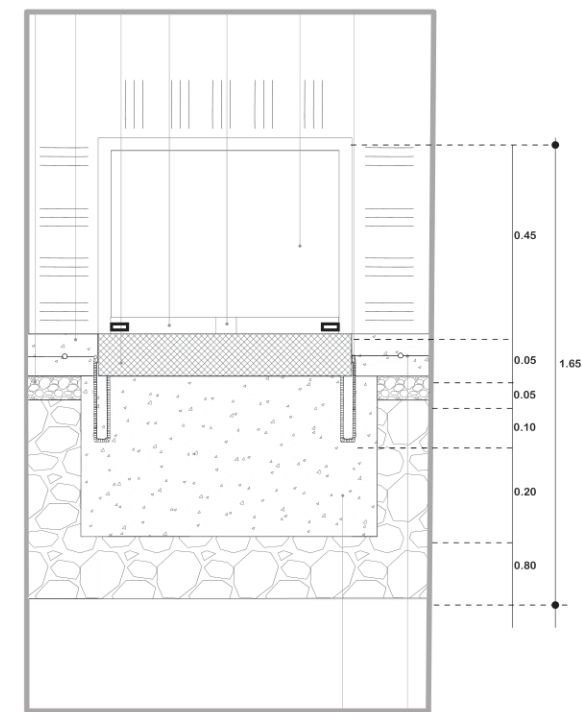
LAS INDICADAS

FECHA:

ENERO 26

REVISADO POR:

ARQ. REVISOR: / ING. REVISOR

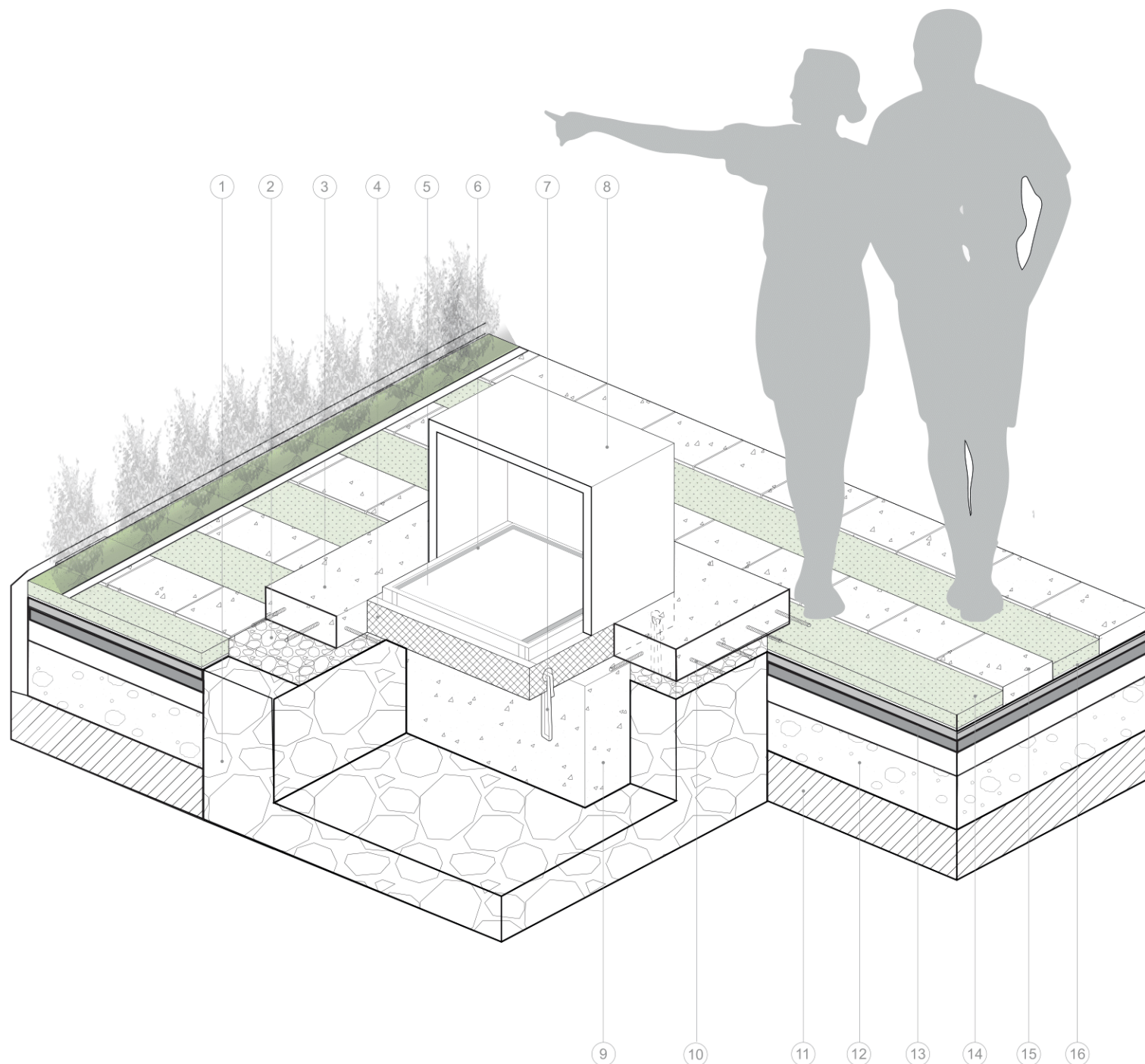


DETALLE DE MOBILIARIO

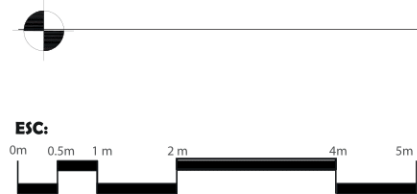
1:20



- ESC:**
1. Piedra de canto rodado e= 40cm
 2. Replanteo de piedra e= 10cm
 3. Hormigón f_c=240 kg/cm² e=10cm
 4. Malla de revestimiento de láminas de acero
 5. Base de mobiliario de polietileno
 6. Tira de luz led de voltaje CA 100 V-240 V,CC 5 V con luz RGB
 7. Varilla corrugada h=20cm
 8. Polietileno
 9. Hormigón f_c=240 kg/cm² e=30cm
 10. Malla electrosoldada R84
 11. Tierra compactada compactada al 95%
 12. Zorra (capa granular compactado al 95% P.M.) h= 20cm
 13. Arena fina h= 10 cm
 14. Césped
 15. Adoquín deconcreto de 20cmx20cmx8cm
 16. Tierra fertilizada h= 4cm



DETALLE DE MOBILIARIO EN ISOMETRÍA





UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA
Unidad Académica de Ingeniería,
Industria y Construcción

PROYECTO DE TITULACIÓN

ANTEPROYECTO DE REGENERACIÓN URBANA PARA
REDUCIR LA PERCEPCIÓN DE INSEGURIDAD EN LA
CALLE ANTONIO VEGA MUÑOZ

ALUMNOS:

MAYCOLL ROLANDO SARANGO PAQUI

FERNANDA PAULINA INGA RAMÓN

DIRECTOR DE TRABAJO DE TITULACIÓN:

ARQ. MSC. CRISTIAN PEÑAFIEL

UBICACIÓN DEL PROYECTO:

PROVINCIA	CANTÓN	PARROQUIA
AZUJAY	CUENCA	CUENCA



UBICACIÓN DENTRO DEL PROYECTO:



TEMA:

PLANOS ARQUITECTÓNICOS

CONTENIDO:

DETALLES CONSTRUCTIVOS

LAMINA:

7/7

ESCALA:

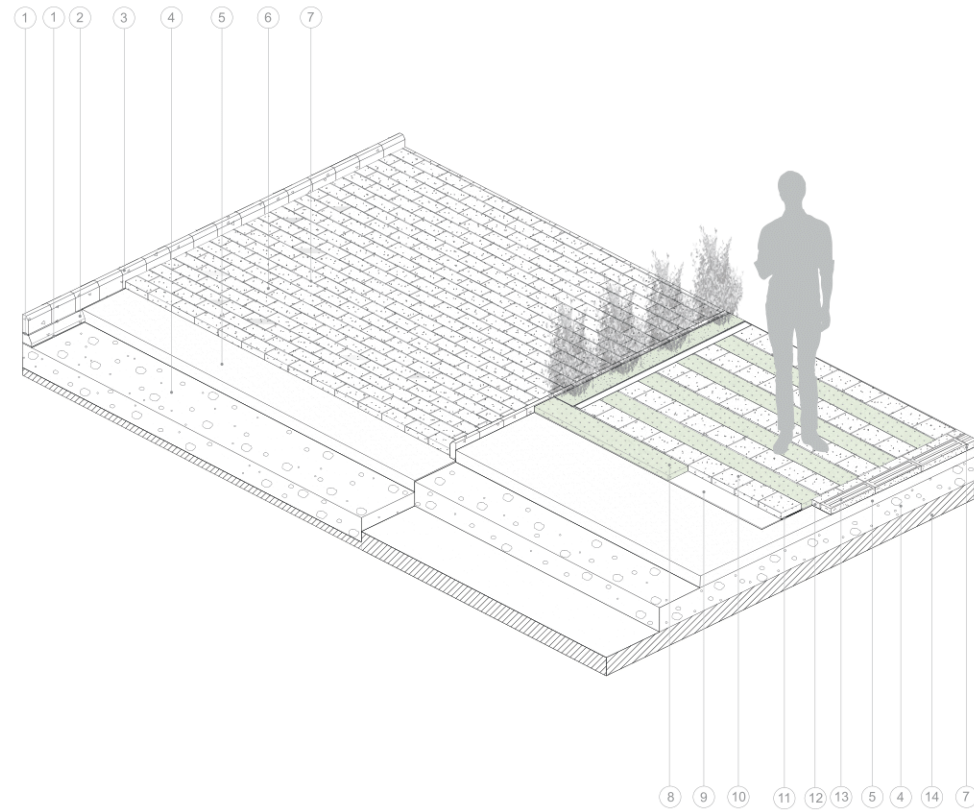
LAS INDICADAS

FECHA:

ENERO 26

REVISADO POR:

ARQ. REVISOR: / ING. REVISOR

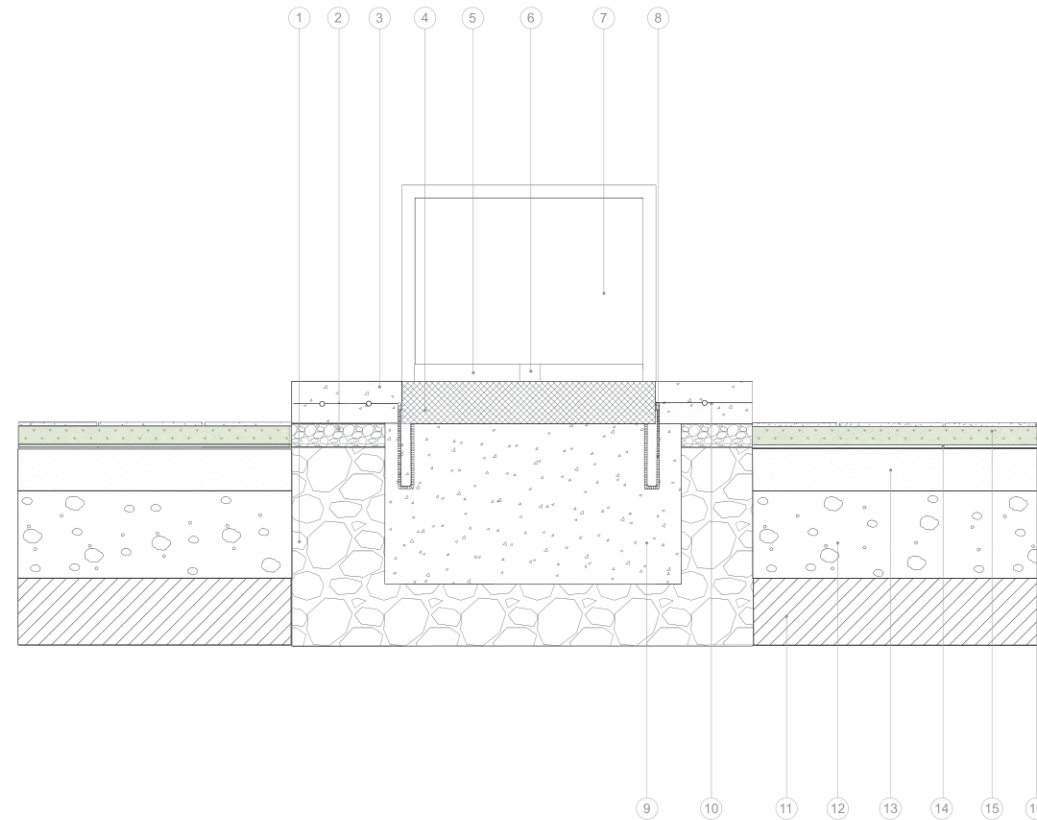


DETALLE DE ACERA Y VÍA EN ISOMETRÍA

1:75



1. Mortero de cemento-arena proporción 1:5
2. Cimiento de hormigón $f_c=240 \text{ kg/cm}^2$ $h=10\text{cm}$
3. Bordillo de hormigón prefabricado
4. Zahorra (capa granular compactado al 95% P.M.) $h= 20\text{cm}$
5. Arena fina $e= 10 \text{ cm}$
6. Adoquín de concreto de $12\text{cm}\times 24\text{cm}\times 6\text{cm}$
7. Junta rellenas con arena fina 5mm
8. Césped
9. Tierra fertilizada $e= 3\text{mm}$
10. Adoquín de concreto de $20\text{cm}\times 20\text{cm}\times 8\text{cm}$
11. Grava $e=2\text{mm}$
12. Adoquín de concreto $120\text{cm}\times 20\text{cm}\times 8\text{cm}$
13. Bandas de pavimento táctil $60\text{cm}\times 60\text{cm}$
14. Tierra compactada compactada al 95%



DETALLE DE MOBILIARIO EN ELEVACIÓN

1:20



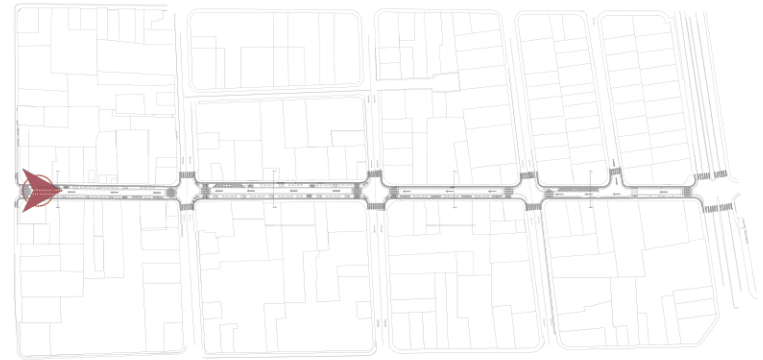
1. Piedra de canto rodado $e= 40\text{cm}$
2. Replanteo de piedra $e= 10\text{cm}$
3. Hormigón $f_c=240 \text{ kg/cm}^2$ $e=10\text{cm}$
4. Malla de revestimiento de láminas de acero
5. Base de mobiliario de polietileno
6. Tira de luz led de voltaje CA 100 V-240 V, CC 5 V con luz RGB
7. Polietileno
8. Varilla corrugada $h=20\text{cm}$
9. Hormigón $f_c=240 \text{ kg/cm}^2$ $e=30\text{cm}$
10. Malla electrosoldada R84
11. Tierra compactada compactada al 95%
12. Zahorra (capa granular compactado al 95% P.M.) $h= 20\text{cm}$
13. Arena fina $h= 10 \text{ cm}$
14. Tierra fertilizada $h= 4\text{cm}$
15. Césped
16. Adoquín de concreto de $20\text{cm}\times 20\text{cm}\times 8\text{cm}$

4.4.10 RENDERS DE LA PROPUESTA



PRESENTACIÓN GRÁFICA: RENDERS QUE DETALLAN EL PROYECTO

La perspectiva representada destaca la interacción dinámica entre el entorno urbano y los espacios comerciales, evidenciando la presencia activa de transeúntes. Además se observa cómo la línea de autobús número 50, con destino a la parroquia BAÑOS, transita por el del sitio, añadiendo un componente vital de movilidad y conectividad al contexto urbano representado.



UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA
 Unidad Académica de Ingeniería,
 Industria y Construcción

PROYECTO DE TITULACIÓN

ANTEPROYECTO DE REGENERACIÓN URBANA PARA
 REDUCIR LA PERCEPCIÓN DE INSEGURIDAD EN LA
 CALLE ANTONIO VEGA MUÑOZ

ALUMNOS:

MAYCOLL ROLANDO SARANGO PAQUI
 FERNANDA PAULINA INGA RAMÓN

DIRECTOR DE TRABAJO DE TITULACIÓN:

ARQ. MSC. CRISTIAN PEÑAFIEL

UBICACIÓN DEL PROYECTO:

PROVINCIA AZUJAY	CANTÓN CUENCA	PARROQUIA CUENCA
---------------------	------------------	---------------------



UBICACIÓN DENTRO DEL PROYECTO:



TEMA:

PLANOS ARQUITECTÓNICOS

CONTENIDO:

REPRESENTACIÓN GRÁFICA

LAMINA:

1/8

ESCALA:

LAS INDICADAS

FECHA:

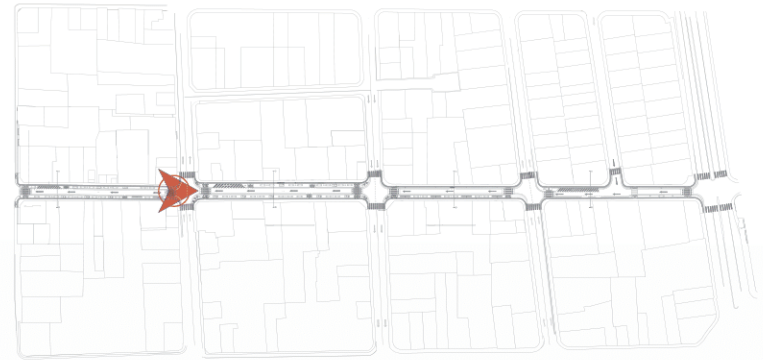
ENERO 26

REVISADO POR:

ARQ. REVISOR: / ING. REVISOR

PRESENTACIÓN GRÁFICA: RENDERS QUE DETALLAN EL PROYECTO

En la siguiente perspectiva se ilustra la intersección urbana entre las manzanas circundantes, específicamente en el cruce de las calles Antonio Vega Muñoz y Vargas Machuca. Adicionalmente, se puede observar las áreas designadas para la colocación estratégica de vallas publicitarias, las cuales serán integradas en las denominadas (fajas) resultantes a partir de la readecuación de las dimensiones de las aceras.



UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA
Unidad Académica de Ingeniería,
Industria y Construcción

PROYECTO DE TITULACIÓN

ANTEPROYECTO DE REGENERACIÓN URBANA PARA
REDUCIR LA PERCEPCIÓN DE INSEGURIDAD EN LA
CALLE ANTONIO VEGA MUÑOZ

ALUMNOS:

MAYCOLL ROLANDO SARANGO PAQUI
FERNANDA PAULINA INGA RAMÓN

DIRECTOR DE TRABAJO DE TITULACIÓN:

ARQ. MSC. CRISTIAN PEÑAFIEL

UBICACIÓN DEL PROYECTO:

PROVINCIA AZUJAY	CANTÓN CUENCA	PARROQUIA CUENCA
---------------------	------------------	---------------------



UBICACIÓN DENTRO DEL PROYECTO:



TEMA:
PLANOS ARQUITECTÓNICOS

CONTENIDO:
REPRESENTACIÓN GRÁFICA

LAMINA:
2/8

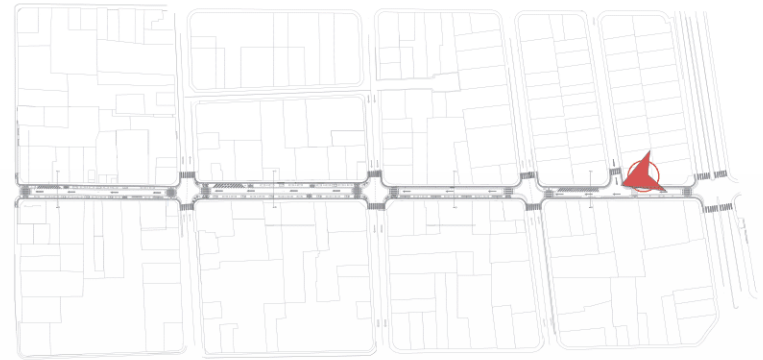
ESCALA:
LAS INDICADAS

FECHA:
ENERO 26

REVISADO POR:
ARQ. REVISOR: / ING. REVISOR

PRESENTACIÓN GRÁFICA: RENDERS QUE DETALLAN EL PROYECTO

Esta gráfica muestra la zona destinada a la parada de autobuses ubicada entre las calles Antonio Vega Muñoz y Federico Guerrero, con la adición del eje vegetal acompañado de luminaria inteligente. Además, se puede observar la banda de pavimento táctil destinada a personas con baja o nula visión, acompañada de semáforos con alerta sonora.



UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA
Unidad Académica de Ingeniería,
Industria y Construcción

PROYECTO DE TITULACIÓN

ANTEPROYECTO DE REGENERACIÓN URBANA PARA
REDUCIR LA PERCEPCIÓN DE INSEGURIDAD EN LA
CALLE ANTONIO VEGA MUÑOZ

ALUMNOS:

MAYCOLL ROLANDO SARANGO PAQUI
FERNANDA PAULINA INGA RAMÓN

DIRECTOR DE TRABAJO DE TITULACIÓN:

ARQ. MSC. CRISTIAN PEÑAFIEL

UBICACIÓN DEL PROYECTO:

PROVINCIA AZUJAY	CANTÓN CUENCA	PARROQUIA CUENCA
---------------------	------------------	---------------------



macro ubicación meso ubicación micro ubicación

UBICACIÓN DENTRO DEL PROYECTO:



TEMA:
PLANOS ARQUITECTÓNICOS

CONTENIDO:

REPRESENTACIÓN GRÁFICA

LAMINA:

3/8

ESCALA:
LAS INDICADAS

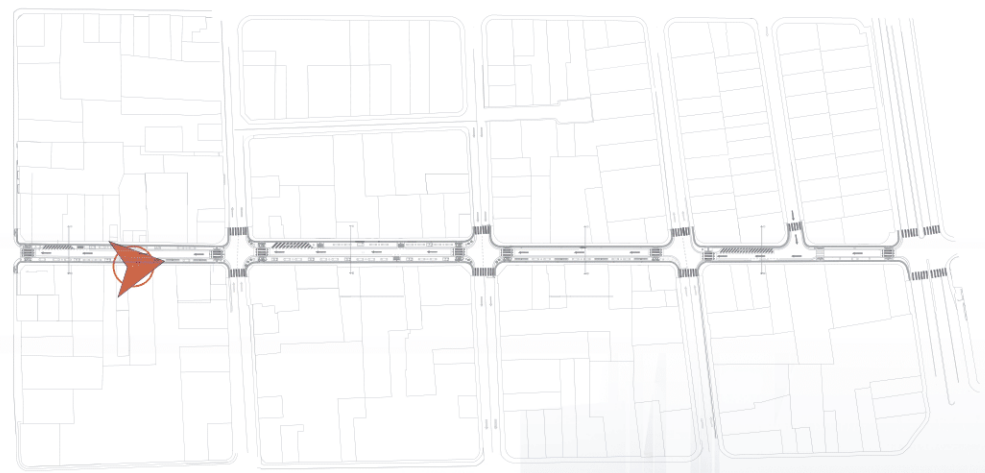
FECHA:
ENERO 26

REVISADO POR:

ARQ. REVISOR: / ING. REVISOR

PRESENTACIÓN GRÁFICA: RENDERS QUE DETALLAN EL PROYECTO

Con el objetivo de mantener el mobiliario urbano seco incluso en las épocas de invierno, se ha optado por elegir un diseño paramétrico. Este diseño no solo contribuye a mantener la superficie siempre seca gracias a sus bordes curvos, sino que además es inclusivo, permitiendo que los usuarios utilicen el espacio con carros de bebé o sillas de ruedas.



UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA
Unidad Académica de Ingeniería,
Industria y Construcción

PROYECTO DE TITULACIÓN

ANTEPROYECTO DE REGENERACIÓN URBANA PARA
REDUCIR LA PERCEPCIÓN DE INSEGURIDAD EN LA
CALLE ANTONIO VEGA MUÑOZ

ALUMNOS:

MAYCOLL ROLANDO SARANGO PAQUI
FERNANDA PAULINA INGA RAMÓN

DIRECTOR DE TRABAJO DE TITULACIÓN:

ARQ. MSC. CRISTIAN PEÑAFIEL

UBICACIÓN DEL PROYECTO:

PROVINCIA AZUJAY	CANTÓN CUENCA	PARROQUIA CUENCA
---------------------	------------------	---------------------



UBICACIÓN DENTRO DEL PROYECTO:



TEMA:

PLANOS ARQUITECTÓNICOS

CONTENIDO:

REPRESENTACIÓN GRÁFICA

LAMINA:

4/8

ESCALA:

LAS INDICADAS

FECHA:

ENERO 26

REVISADO POR:

ARQ. REVISOR: / ING. REVISOR

PRESENTACIÓN GRÁFICA: RENDERS QUE DETALLAN EL PROYECTO

El render presentado ofrece una visión detallada de los puestos de venta designados para los comerciantes autónomos, destacando tanto su estructura material como su propósito funcional. Además, se aprecia la presencia de jardineras suspendidas, añadiendo un toque estético y verde al entorno urbano.

Es esencial subrayar la naturaleza multifuncional de este espacio, el cual está diseñado para adaptarse a las distintas necesidades y productos ofrecidos por los comerciantes. Esta versatilidad permite una dinámica interacción entre vendedores y clientes, enriqueciendo la experiencia comercial y fomentando la vitalidad del entorno urbano.



UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA
Unidad Académica de Ingeniería,
Industria y Construcción

PROYECTO DE TITULACIÓN

ANTEPROYECTO DE REGENERACIÓN URBANA PARA
REDUCIR LA PERCEPCIÓN DE INSEGURIDAD EN LA
CALLE ANTONIO VEGA MUÑOZ

ALUMNOS:

MAYCOLL ROLANDO SARANGO PAQUI
FERNANDA PAULINA INGA RAMÓN

DIRECTOR DE TRABAJO DE TITULACIÓN:

ARQ. MSC. CRISTIAN PEÑAFIEL

UBICACIÓN DEL PROYECTO:

PROVINCIA AZUJAY	CANTÓN CUENCA	PARROQUIA CUENCA
---------------------	------------------	---------------------



UBICACIÓN DENTRO DEL PROYECTO:



TEMA:

PLANOS ARQUITECTÓNICOS

CONTENIDO:

REPRESENTACIÓN GRÁFICA

LAMINA:

5/8

ESCALA:

LAS INDICADAS

FECHA:

ENERO 26

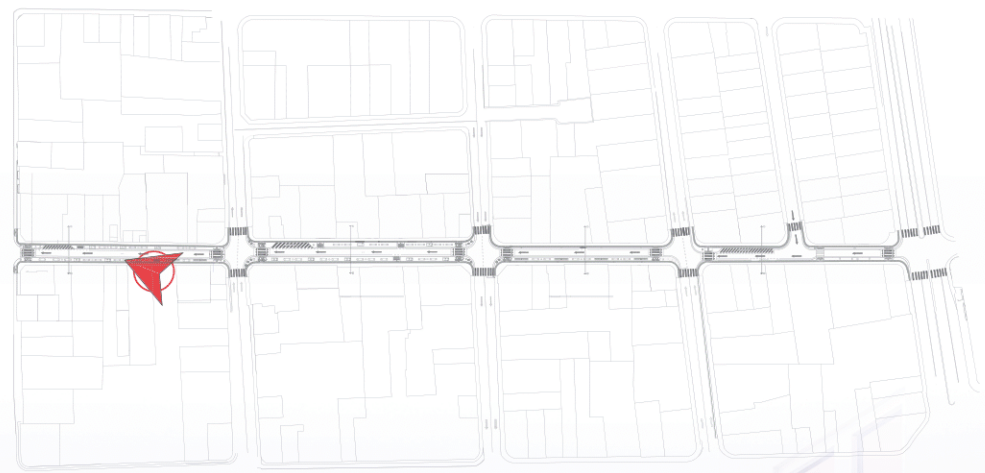
REVISADO POR:

ARQ. REVISOR: / ING. REVISOR



PRESENTACIÓN GRÁFICA: RENDERS QUE DETALLAN EL PROYECTO

La imagen presentada muestra el espacio urbano comprendido entre las calles Mariano Cueva y Vargas Machuca. El render representa una temporada festiva, en este caso la Navidad, y muestra cómo el espacio urbano se adapta a estas festividades mediante colores y decoraciones propias de la época.



UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA
Unidad Académica de Ingeniería,
Industria y Construcción

PROYECTO DE TITULACIÓN

ANTEPROYECTO DE REGENERACIÓN URBANA PARA
REDUCIR LA PERCEPCIÓN DE INSEGURIDAD EN LA
CALLE ANTONIO VEGA MUÑOZ

ALUMNOS:

MAYCOLL ROLANDO SARANGO PAQUI
FERNANDA PAULINA INGA RAMÓN

DIRECTOR DE TRABAJO DE TITULACIÓN:

ARQ. MSC. CRISTIAN PEÑAFIEL

UBICACIÓN DEL PROYECTO:

PROVINCIA AZUJAY	CANTÓN CUENCA	PARROQUIA CUENCA
---------------------	------------------	---------------------



UBICACIÓN DENTRO DEL PROYECTO:



TEMA: PLANOS ARQUITECTÓNICOS

CONTENIDO:

REPRESENTACIÓN GRÁFICA

LAMINA:

6/8

ESCALA: LAS INDICADAS

FECHA: ENERO 26

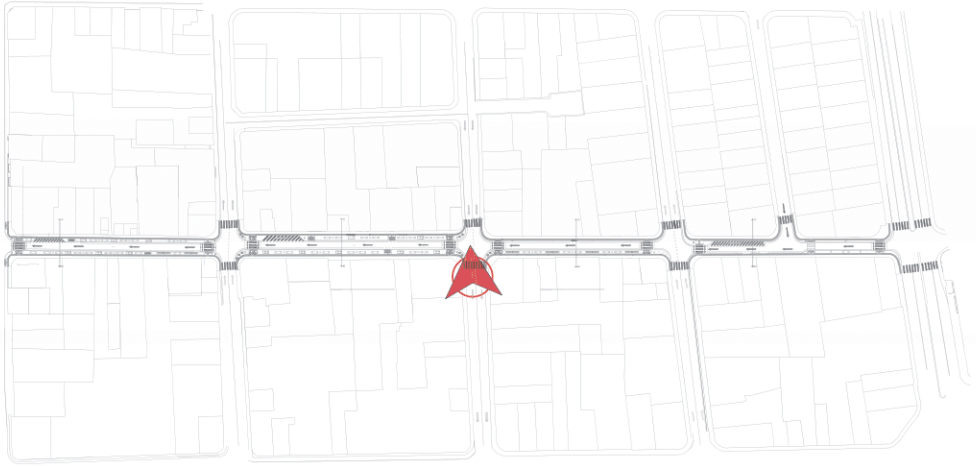
REVISADO POR:

ARQ. REVISOR: / ING. REVISOR

PRESENTACIÓN GRÁFICA: RENDERS QUE DETALLAN EL PROYECTO

"Las calles son el espacio público por excelencia donde se manifiesta la vida de una ciudad."
 - Jan Gehl

La imagen tomada desde la altura muestra la interacción de la manzana entre las calles Tomás Ordóñez y calle Antonivo Vega Muñoz. Desde esta perspectiva, se puede apreciar el diseño y parte del mobiliario que se conectan a través de las veredas. Estas veredas están equipadas con bandas de pavimento táctil, las cuales ayudan a las personas con escasa visibilidad a orientarse y desplazarse de manera segura por el espacio urbano.



UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA
 Unidad Académica de Ingeniería,
 Industria y Construcción

PROYECTO DE TITULACIÓN

ANTEPROYECTO DE REGENERACIÓN URBANA PARA
 REDUCIR LA PERCEPCIÓN DE INSEGURIDAD EN LA
 CALLE ANTONIO VEGA MUÑOZ

ALUMNOS:

MAYCOLL ROLANDO SARANGO PAQUI
 FERNANDA PAULINA INGA RAMÓN

DIRECTOR DE TRABAJO DE TITULACIÓN:

ARQ. MSC. CRISTIAN PEÑAFIEL

UBICACIÓN DEL PROYECTO:

PROVINCIA AZUJAY	CANTÓN CUENCA	PARROQUIA CUENCA
---------------------	------------------	---------------------



UBICACIÓN DENTRO DEL PROYECTO:



TEMA:

PLANOS ARQUITECTÓNICOS

CONTENIDO:

REPRESENTACIÓN GRÁFICA

LAMINA:

7/8

ESCALA:

LAS INDICADAS

FECHA:

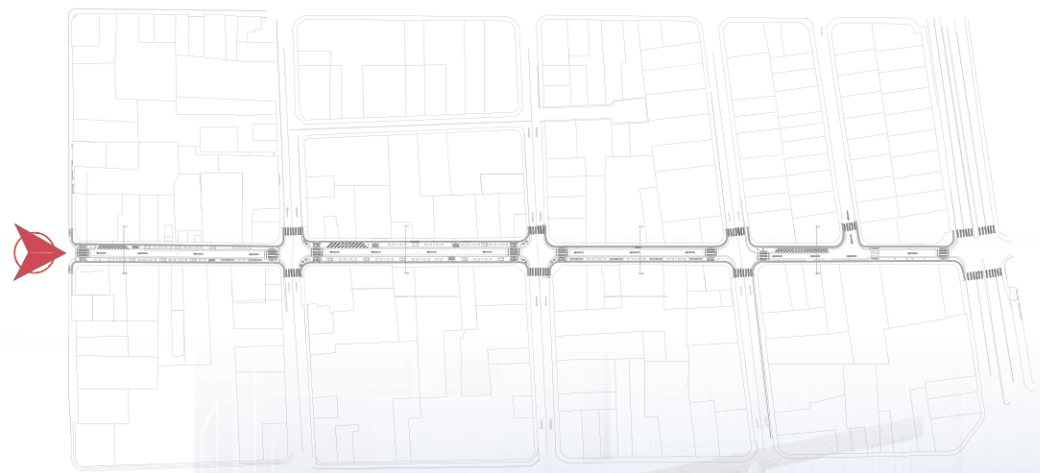
ENERO 26

REVISADO POR:

ARQ. REVISOR: / ING. REVISOR

PRESENTACIÓN GRÁFICA: RENDERS QUE DETALLAN EL PROYECTO

En el siguiente render se muestra la zona final de la intervención urbana entre la calle Marinano Cueva y Antonio Vega Muñoz, donde se puede apreciar con detalle el contexto urbano en el que se ubica la cooperativa Jep y los cajeros automáticos. El proyecto establece un campo visual amplio que siempre permite la visión hacia el cajero, de modo que en este lugar no se instalan puntos de comercio. Además, se puede observar la iluminación del mobiliario y la relación de las personas con el espacio urbano.



UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA
Unidad Académica de Ingeniería,
Industria y Construcción

PROYECTO DE TITULACIÓN

ANTEPROYECTO DE REGENERACIÓN URBANA PARA
REDUCIR LA PERCEPCIÓN DE INSEGURIDAD EN LA
CALLE ANTONIO VEGA MUÑOZ

ALUMNOS:

MAYCOLL ROLANDO SARANGO PAQUI
FERNANDA PAULINA INGA RAMÓN

DIRECTOR DE TRABAJO DE TITULACIÓN:

ARQ. MSC. CRISTIAN PEÑAFIEL

UBICACIÓN DEL PROYECTO:

PROVINCIA AZUJAY	CANTÓN CUENCA	PARROQUIA CUENCA
---------------------	------------------	---------------------



UBICACIÓN DENTRO DEL PROYECTO:



TEMA:

PLANOS ARQUITECTÓNICOS

CONTENIDO:

REPRESENTACIÓN GRÁFICA

LAMINA:

8/8

ESCALA:

LAS INDICADAS

FECHA:

ENERO 26

REVISADO POR:

ARQ. REVISOR: / ING. REVISOR

V. CAPÍTULO



5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1 Conclusiones

El espacio público desempeña un papel fundamental como escenario para el encuentro y la interacción social, complementando las rutinas diarias de los ciudadanos. Este proyecto nos ha permitido comprender la relevancia de un diseño adecuado del espacio público como un factor clave para construir entornos equitativos y seguros. No solo organiza las actividades cotidianas, sino que también influye en la percepción de seguridad y comodidad de quienes lo utilizan. Este contexto subraya la importancia de un diseño meticuloso del espacio público y su impacto directo en la calidad de vida de los ciudadanos. Un diseño acertado no solo contribuye a la funcionalidad del entorno, sino que también afecta positivamente la seguridad y el confort, incluyendo a personas con diversas capacidades.

Por otro lado, la inseguridad que puede surgir en estos espacios, y la consiguiente percepción de inseguridad, tienen un impacto significativo en las actividades, relaciones y sensaciones, manifestándose en la imagen urbana, especialmente en áreas consolidadas. En el caso analizado, la percepción de inseguridad, según el diagnóstico y la investigación bibliográfica, está relacionada con el desorden presente en el área, especialmente causado por la saturación visual provocada por los productores autónomos, conocidos comúnmente como comerciantes informales, quienes venden sus productos en las aceras, espacios públicos destinados a conectar diferentes puntos de la ciudad. Por lo tanto, es crucial que estos espacios garanticen una conexión efectiva entre las distintas partes de la ciudad.

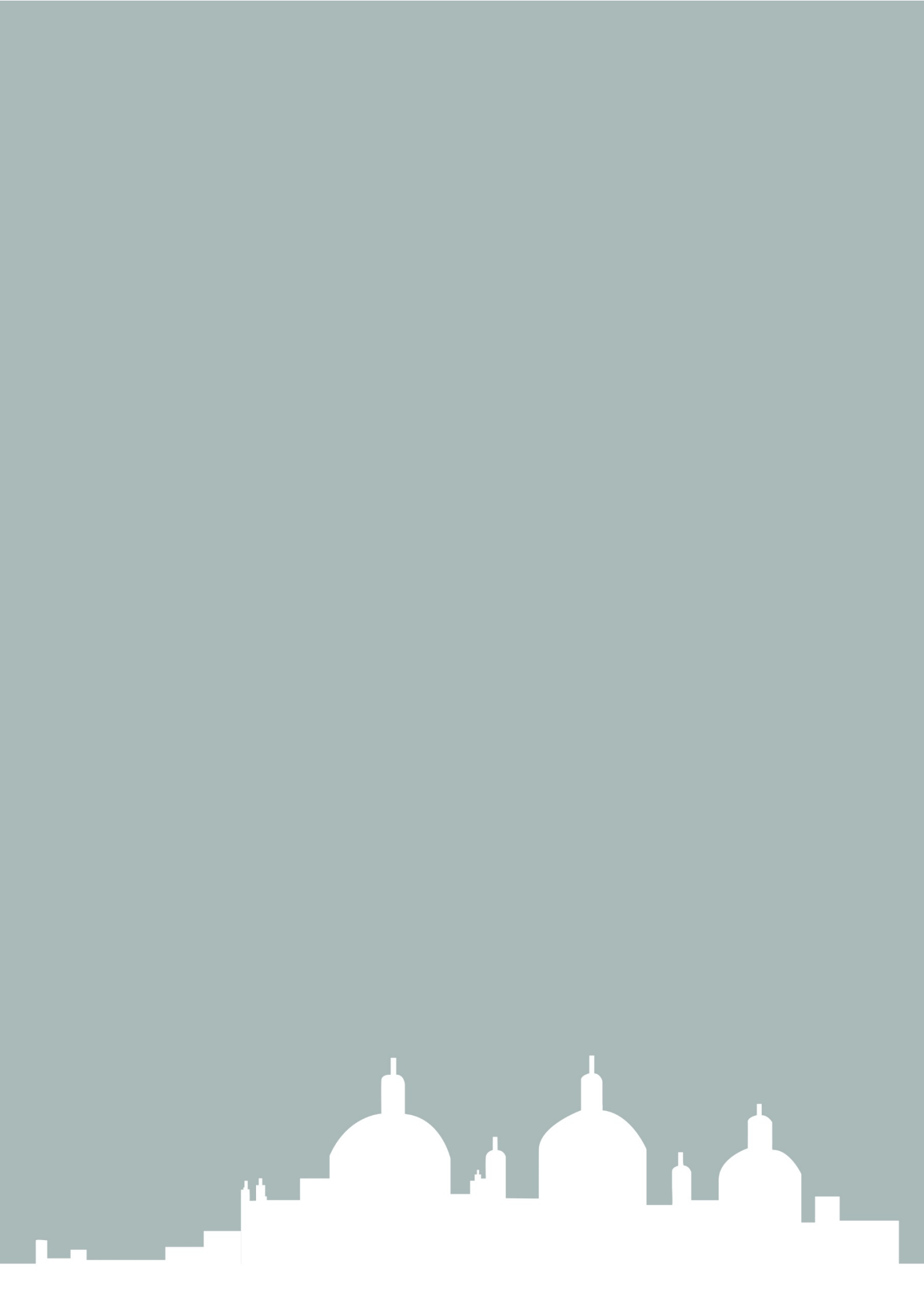
Para abordar esta necesidad, se implementó un orden en este espacio, reconociendo así que mantener la armonía en los alrededores de los mercados se convierte en un aspecto crucial que, debido a la investigación que hemos realizado todavía no ha sido abordado completamente, consideramos que debería serlo, debido a que estos problemas que se dan por lo general alrededor de los mercados no solo es un problema local. La investigación exhaustiva realizada proporcionó información valiosa sobre la organización del espacio público, permitiendo establecer un orden para las actividades comerciales mediante la implementación de una línea. La utilización de esta línea, contribuyó de manera significativa a la organización del espacio, mejorando su imagen urbana y reduciendo la percepción de inseguridad. Esto se debe a que permite a los usuarios observar claramente lo que sucede en el lugar, generando así una sensación de mayor seguridad, todas estas afirmaciones fueron confirmadas a través de los referentes analizados.

El orden se revela como un elemento clave para reducir la percepción de inseguridad, siendo una estrategia que garantiza un ambiente acogedor y atractivo tanto para los residentes como para los visitantes. Esto nos llevó a darnos cuenta de para mejorar las condiciones presentes en los alrededores de los mercados, la organización de las actividades comerciales mediante un diseño específico demuestra cómo un enfoque consciente del diseño puede reducir o mitigar problemas como la percepción de inseguridad, generando un entorno más ordenado y agradable, resaltando la imagen urbana.

Finalmente, a lo largo de esta investigación, también se evidenció la importancia de los espacios verdes en zonas urbanas. Consideramos que son un componente esencial para promover la salud y el bienestar de las personas. La presencia de elementos naturales ofrece un refugio tranquilo y estéticamente agradable en medio de un entorno completamente construido, además a contrarrestar el estrés urbano o sentimientos ligados a él. Los espacios verdes fomentan la cohesión social al proporcionar lugares de encuentro y, sobre todo, promueven un desarrollo sostenible para la ciudad, todo esto lo pudimos evidenciar en los referentes y en las bases bibliográficas.

5.2 Recomendaciones

- Se recomienda hacer un mantenimiento integral de las vías aledañas, abordando aspectos como iluminación, paisajismo y la materialidad aplicada tanto en la vía como en la acera, con el fin resolver los problemas actuales que afectan a la imagen urbana. La ejecución regular de estas acciones no solo mejorará estéticamente la zona, sino que también contribuirá al bienestar y la seguridad de los usuarios.
- Se recomienda proponer nuevas políticas que permita la integración ordenada de comerciantes informales o comerciantes autónomos en el entorno urbano. Estas políticas deberían buscar un equilibrio entre la formalización de sus actividades, la preservación de la vitalidad y diversidad que aportan al tejido urbano. La participación activa de los comerciantes en la creación de estas políticas puede ser clave para su éxito y aceptación.
- Se recomienda la integración consciente de las autoridades de guardia en la planificación y gestión de la seguridad de la zona. Esto implica la colaboración estrecha entre las autoridades locales y la comunidad, con el objetivo de implementar estrategias de seguridad efectivas y adaptadas a las necesidades específicas del entorno. La presencia visible y participativa de las autoridades puede generar un ambiente más seguro y confiable para los habitantes y visitantes.
- A los profesionales de la arquitectura y el urbanismo, se recomienda seguir realizando investigaciones para el desarrollo de propuestas innovadoras y soluciones creativas en los alrededores de los mercados. La colaboración interdisciplinaria y la exploración de enfoques sostenibles y centrados en la comunidad podrían enriquecer las estrategias de diseño, promoviendo entornos urbanos más inclusivos, estéticamente atractivos y funcionalmente eficientes.



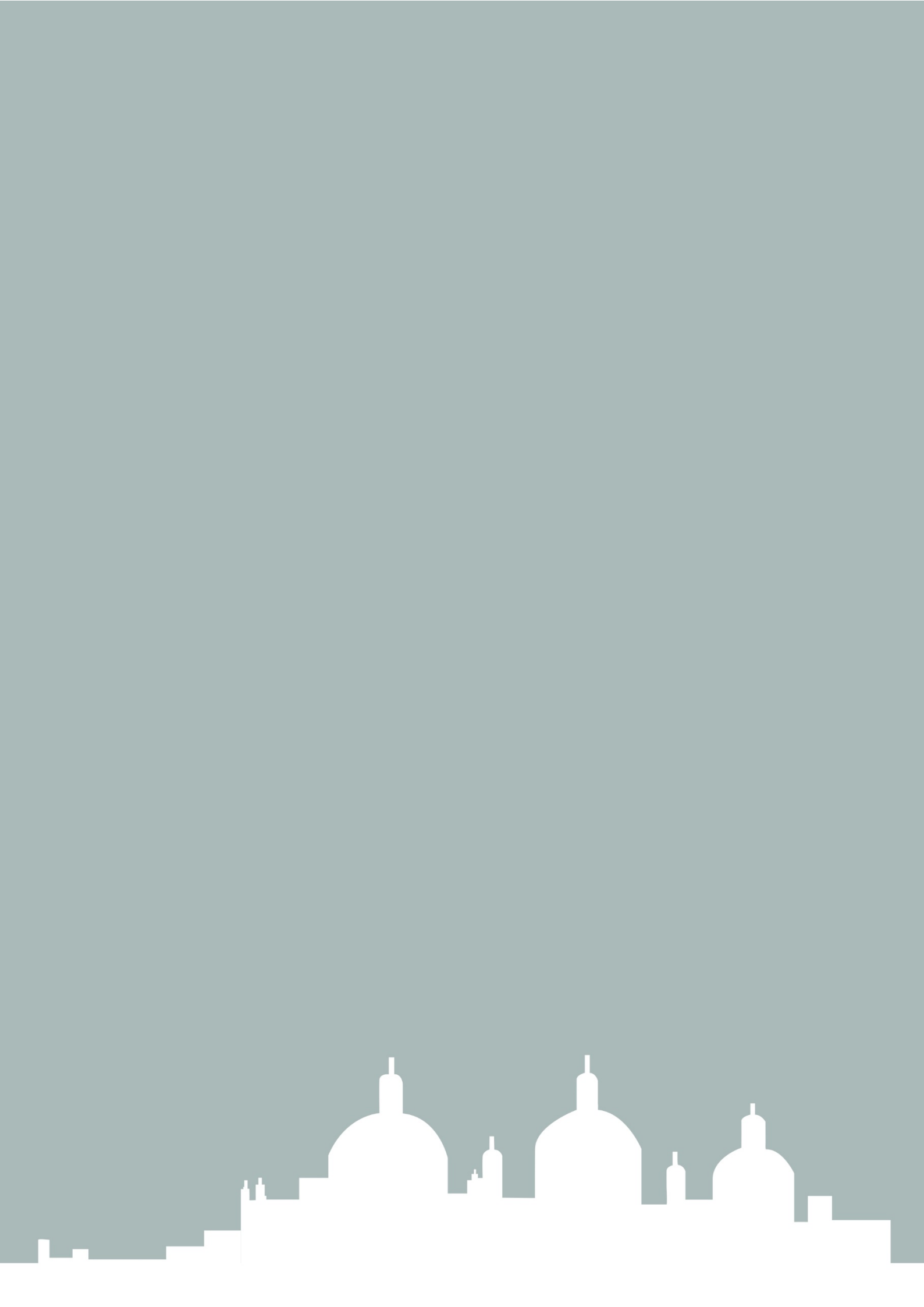
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Airbus. (2023a). *Bajada de todos los Santos* [Imagen]. Google earth. <https://earth.google.com/web/search/cuenca,+ecuador/@-2.90492709,-79.00115145,2515.92798334a,1090.26435387d,35y,0h,0t,0r/data=CnoaUBJKCiUweDkxY2QxODA5NWZjN2U4ODE6MHhhZmQwOGZkMDkwZGU2ZmY3GY2ULZJ2MwfAIUuqptgwFPAKg9jdWVvY2EsIGVjdWFkb3lYAiABliYkJKAKDsITag7btPxGau3p6nhrtPxknEdlhOtTwCGMnuBSt-xTwDoDCgEw>
- Airbus. (2023b). *Redondel de la chola cuencana* [Imagen]. Google earth. <https://earth.google.com/web/search/cuenca,+ecuador/@-2.89531936,-78.99671226,2528.3914103a,1088.95546848d,35y,0h,0t,0r/data=CnoaUBJKCiUweDkxY2QxODA5NWZjN2U4ODE6MHhhZmQwOGZkMDkwZGU2ZmY3GY2ULZJ2MwfAIUuqptgwFPAKg9jdWVvY2EsIGVjdWFkb3lYAiABliYkJKAKDsITag7btPxGau3p6nhrtPxknEdlhOtTwCGMnuBSt-xTwDoDCgEw>
- Albán, M. (2016). *INFLUENCIA DE LA JERARQUIZACIÓN Y SEÑALIZACIÓN EN LA SEGURIDAD VIAL DEL CASCO CENTRAL DE LA CIUDAD DE MACAS, PROVINCIA DE MORONA SANTIAGO, PERIODO 2015* [Tesis de grado, Escuela Superior Politécnica De Chimborazo]. <http://dspace.espech.edu.ec/handle/123456789/5015>
- Amundaray, B. (2018). *Conceptos básicos de jerarquización vial*. Steemit. <https://steemit.com/cervantes/@beauinme/conceptos-basicos-de-jerarquizacion-vial>
- Aporrea. (2013, April 29). *Bulevar de Catia crece como zona urbana* [Infografía]. Aporrea. <https://www.aporrea.org/actualidad/n227848.html>
- ArchDaily Team. (2019). Estos son los ganadores de la remodelación de los paseos peatonales de Santiago en 2020 [Imagen]. In *ArchDaily*. https://www.archdaily.co/co/908812/estos-son-los-ganadores-de-la-remodelacion-de-los-paseos-peatonales-de-santiago-en-2020?ad_medium=gallery
- Arrieta, V., Cervantes, Y., De la Cruz, L., & López, D. (2021, February 18). La importancia del diagnóstico estratégico en las organizaciones. *Económicas CUC*. <https://revistascientificas.cuc.edu.co/economicascuc/article/view/3580/3764#:~:text=La%20importancia%20del%20diagn%C3%B3stico%20estrat%C3%A9gico%20en%20las%20organizaciones%20%7C%20ECON%C3%93MICAS%20CUC&text=El%20diagnostico%20estrat%C3%A9gico%20se%20realiza,es%20decir%20interno%20y%20externo.>
- AWP P&C SA. (2023). *Historia de la Rambla de Barcelona*. Allianz Partners. <https://www.allianz-assistance.es/blog/viajes/historias-rambla-barcelona.html>
- Ayuntamiento de Barcelona. (2024). *Plátano*. Wwww.Barcelona.Cat. <https://www.barcelona.cat/es/que-hacer-en-bcn/parques-y-jardines/arboles-de-interes-local/arbore-d-interes-local-platan-d-ombra-les-rambles-99400454968>
- Baltar, F., & Gorjup, M. T. (2012). Muestreo mixto online: Una aplicación en poblaciones ocultas. *Intangible Capital*, 8(1), 123–149. <https://doi.org/10.3926/ic.294>
- Barceló hotel group. (2024). *La Rambla, el paseo más emblemático de Barcelona*. <https://www.barcelo.com/guia-turismo/es/espana/barcelona/que-ver/la-rambla/>
- Beatriz, G. S., Briceño, M., & Gil, B. (2005). *367 INTERVENCIÓN SOBRE LA IMAGEN URBANA EN CENTROS*.
- Benedetti, A., & Renoldi, B. (2020). Seguridad. In *Palabras clave para el estudio de las fronteras*.
- Berrú, D., & Hurtado, E. (2022). *Factores que propician la inseguridad en el espacio público a partir de la percepción ciudadana: Caso de estudio Plaza 9 de Octubre, Cantón Cuenca*. [Tesis de grado, Universidad de Cuenca]. <http://dspace.ucuenca.edu.ec/handle/123456789/39115>

- Boris Albornoz. (2009). Mercado 9 de Octubre . In *Boris Albornoz Arquitectura*. Boris Albornoz. (2009). Mercado 9 de Octubre [Fotografía]. In *Boris Albornoz Arquitectura*. <https://www.boraisalbornoz.com/mercado-9-de-octubre/>
- Bósquez, A., Javier, R., Pérez Barral, I., & li, O. (2022). Problems of citizen coexistence from informal commerce in public spaces. *Revista Digital de Ciencia, Tecnología e Innovación*.
- Campoverde, F. (2023, July 18). Desorden marca las calles del centro de Cuenca. *EL MERCURIO*.
- Caraballo, L., Jiménez, L., & Ortega, A. (2011). Estudio urbano Ave.Winston Churchill/Ave. Jimenez Moya [Diapositivas]. In *slideshare*. <https://es.slideshare.net/ljcaraballo/estudio-urbano-avewinston-churchillavejimenez-moya>
- Carrión, F. (2008). *Artículos ©OLACCHI Centro-h, Revista de la Organización Latinoamericana y del Caribe de Centros Históricos Centro histórico: la polisemia del espacio público Historic center: public space's multiple meanings* (Issue 2).
- Cedillo, A., Izquierdo, M. C., Jiménez, V., & Cabrera, N. (2021). REGENERACIÓN URBANA, SENTIDO DE PERTENENCIA Y APROPIACIÓN EN ÁREAS PATRIMONIALES Estudio de cuatro espacios públicos del Centro Histórico de Cuenca. *Revista DAYA, Diseño, Arte y Arquitectura*.
- Cisneros, H., & Berg, R. (1995). *Defensible Space: Detering Crime and Building Community* (R. Berg & DIANE Publishing, Eds.; Ilustrada).
- Civitalis Barcelona. (2023). *Las Ramblas de Barcelona*. <https://www.disfrutabarcelona.com/ramblas-barcelona>
- CNDH. (2023, October 7). *¿Cuáles son los derechos humanos?* CNDH México. <https://www.cndh.org.mx/derechos-humanos/cuales-son-los-derechos-humanos>
- Contrera, C. (2014). 5 claves para el diseño de espacios públicos inclusivos en Montevideo [Fotografía]. In *Banco Interamericano de Desarrollo*. <https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/es/espacios-publicos/>
- Córdova Montúfar, Marco. (2005). *Quito: imagen urbana, espacio público, memoria e identidad*. TRAMA. https://www.flacso.edu.ec/biblio/shared/biblio_view.php?bibid=17339&tab=opac
- De Freitas Taylor, J. (2008). *LA INSEGURIDAD COMO DISCURSO Y RECURSO EN LA APROPIACIÓN Y USO DEL ESPACIO PÚBLICO* (Vol. 7). <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=369236768010>
- Días, J., Palmett, A., Mayorga, M., & García, A. (2020). El Espacio Público en Zonas de Conservación Patrimonial de Latinoamérica y el Caribe. *Módulo Arquitectura CUC*, 26. <https://doi.org/https://doi.org/10.17981/mod.arq.cuc.26.1.2021.04>
- Dirección General de Áreas Históricas y Patrimoniales. (2021). *BORRADOR PLAN ESPECIAL ZORROPAMBA*.
- Dirección general de gestión de movilidad. (n.d.). *Plan de movilidad sostenible del cantón Cuenca 2020-2030*.
- Gallardo, N., Pacheco, A., & Lara, M. (2022). Espacio público, medio físico y percepción de inseguridad en el barrio Solanda Public space, physical environment, and perception of insecurity in Solanda neighborhood. *Revista Científica de Arquitectura y Urbanismo*.
- Garriz, E. J., & Schroeder, R. V. (2014). *Dimensiones del espacio público y su importancia en el ámbito urbano* *. 12. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=105338606003>
- González, I., Vegas, F., & Peña María Isabel. (2018). Bulevar de Catia [Fotografía]. In *Caracas del valle al mar Zona 288. Bulevar de Catia*.

- González, I., Vegas, F., & Peña, M. I. (2017). Plaza Pérez Bonalde [Fotografía]. In *Caracas del valle al mar Zona 288. Bulevar de Catia*.
- González, I., Vegas, F., & Peña, M. I. (2018, January 17). *Bulevar de Catia*. Caracas Del Valle al Mar Zona 288. Bulevar de Catia. <https://guiacccs.com/obras/bulevar-de-catia/>
- Guzmán, V. (2022). Espacio público e imagen urbana. Una breve contribución conceptual. *Anuario de Espacios Urbanos. Historia, Cultura y Diseño*.
- Historia y personajes de Cuenca. (2020). Historia y personajes de Cuenca [Fotografía]. In *Facebook*. <https://www.facebook.com/kleberpinosabad1180/photos/a.2185908001681530/2756343937971264/?type=3>
- Jasso, L. (2015). *¿POR QUÉ LA GENTE SE SIENTE INSEGURA EN EL ESPACIO PÚBLICO?* [Tesis doctoral, Centro de Investigación y Docencia Económicas, A.C]. <http://cide.repositorioinstitucional.mx/jspui/handle/1011/684>
- Jasso López, C. (2013). Percepción de inseguridad en México. *Revista Mexicana de Opinión Pública*, 13. https://www.scielo.org.mx/scielo.php?pid=S2448-49112013000200013&script=sci_abstract&lng=es
- Lárraga, R. (2014, June). LA IMAGEN URBANA DE LOS POBLADOS HISTÓRICOS CON VALOR PATRIMONIAL, EN LA OFERTA TURÍSTICA GLOBAL. *Contribuciones a Las Ciencias Sociales*.
- Lazo Sánchez, M., & Tapia Guillen, F. E. (2023). Análisis de imagen urbana y reflexiones en la forma de diseñarla. *Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar*, 7(1), 6976–6989. https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v7i1.4939
- Leiva, A., & Ramírez, A. (2021a). *Efectos de la inseguridad Ciudadana en el bienestar de la población*.
- Leiva, A., & Ramírez, A. (2021b). Efectos de la inseguridad Ciudadana en el bienestar de la población. *Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar*, 5(3), 3341–3352. https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v5i3.535
- Lojano, M., & Pañi, W. (2011). *Mapa lumínico del área urbana de la ciudad de Cuenca* [Tesis de pregrado, Universidad de Cuenca]. <http://dspace.ucuenca.edu.ec/handle/123456789/682>
- LOPDGDD. (2021). 10 curiosidades de Las Ramblas de Barcelona [Fotografía]. In *Hcchotels*. <https://www.hcchotels.com/es/blog/10-curiosidades-de-las-ramblas-de-barcelona/>
- López Irías, N. S. (2020, December 29). Cambios en la imagen urbana del centro histórico de la ciudad de Granada, Nicaragua: planes y proyectos. *Revista Arquitectura +*, 5(10), 33–48. <https://doi.org/10.5377/arquitectura.v5i10.10560>
- MANUAL DE SEGURIDAD VIAL URBANA DE ECUADOR. (2020). *INFRAESTRUCTURA VIAL*. <https://www.ant.gob.ec/manual-de-seguridad-vial-urbana-de-ecuador-2/>
- Marcopark. (2023, October 5). *Tipos de Espacios Públicos: Definiciones y Ejemplos*. <https://marcopark.mx/tipos-espacios-publicos/>
- Márquez, P. (2012). Intervenciones urbanas en el espacio público y percepción de (in)seguridad ciudadana : el caso del Bulevar de Catia. In Universidad Nacional Experimental de la Seguridad (Ed.), *Red de Bibliotecas Virtuales de Ciencias Sociales en América Latina y el Caribe* (UNES). http://biblioteca.clacso.edu.ar/Venezuela/vrcivs-unes/20170105034302/pdf_149.pdf
- Martínez, C. (2013, April 22). *12 criterios para determinar un buen espacio público*. Plataforma Urbana.
- Municipalidad de Cuenca. (2013). *Movilidad segura Cuenca*.

- Nikada. (2014). La Rambla in Barcelona [Fotografía]. In *iStock*.
<https://www.istockphoto.com/es/foto/la-rambla-de-barcelona-gm525241683-52680902>
- Núñez i Navarro. (2024). *Mosaico Miró*. Barcelona Siempre.
<https://www.barcelonasiempre.com/es/mosaico-miro>
- ONU HABITAT. (2016). *REGENERACIÓN URBANA*.
https://unhabitat.org/sites/default/files/documents/2019-06/urban_regeneration.pdf
- Orellana, A. B., Olalla, J. H., & Barros, V. H. (2021). SOCIAL and URBAN TRANSFORMATIONS of the SURROUNDINGS of STREET MARKETS LOCATED in the HISTORIC HUB of CUENCA “9 DE OCTUBRE” and “10 DE AGOSTO” MARKETSO. *Urbano*, 24(44), 20–33.
<https://doi.org/10.22320/07183607.2021.24.44.02>
- Ospina, J. (2014). *Las Ramblas de Barcelona. Una aportación al estudio de ciudades mediterráneas* [Tesis doctoral]. Universidad Ramon Llull.
- Palomares, J. (2011, December 12). *Deterioro de los Espacios Abiertos Urbanos*. Wordpress.
<https://arqjespalfra.wordpress.com/6-deterioro-de-los-espacios-abiertos-urbanos/>
- Paquette Vassallizzz, C. (2020). Urban regeneration: A latin american overview. *Revista INVI*, 35(100), 38–61. <https://doi.org/10.4067/S0718-83582020000300038>
- Paydar, M., & Kamani-Fard, A. (2015). *El temor a la delincuencia y la percepción de inseguridad en el entorno urbano* Fear of crime and perceived insecurity in the urban setting*.
- Ponce Talancón, H. (2007). LA MATRIZ FODA: ALTERNATIVA DE DIAGNÓSTICO Y DETERMINACIÓN DE ESTRATEGIAS DE INTERVENCIÓN EN DIVERSAS ORGANIZACIONES Matrix SWOT: An alternative for diagnosing and determining intervention strategies in organizations. *Consejo Nacional Para La Enseñanza En Investigación En Psicología A.C*, 12. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=29212108>
- Pontón, J. (2007). De la casa a la calle: violencia de género en el espacio público [Entrevista]. FLACSO SEDE ECUADOR. PROGRAMA DE ESTUDIOS DE LA CIUDAD (2007).
<http://hdl.handle.net/10469/2729>
- PROCURADURÍA AMBIENTAL Y DEL ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL D.F. (2003). *Imagen Urbana*. <https://paot.org.mx/centro/paot/informe2003/temas/imagen.pdf>
- Quispe, G., Villa, M., Velarde, R., & Ayaviri, D. (2020). *Comercio informal en ciudades intermedias del Ecuador: Efectos socioeconómicos y tributarios*. XXVI.
<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=28063519016>
- REPÚBLICA DEL ECUADOR ASAMBLEA NACIONAL. (2017). *LEY SISTEMA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA VIAL TRANSPORTE TERRESTRE*. www.lexis.com.ec
- Sádaba, J. (2017). *INVESTIGACIÓN SOBRE LAS POSIBILIDADES DEL ESPACIO PÚBLICO, EL MOBILIARIO URBANO Y LAS NUEVAS TECNOLOGIAS EN LA CIUDAD INTELIGENTE CASO PRÁCTICO: BIRLOKI SYSTEM* [Tesis doctoral, Universidad del País Vasco Euskal Herriko Unibertsitatea]. <http://hdl.handle.net/10810/23848>
- Salas, G. (2015, August). *Aspectos principales del espacio urbano y la seguridad ciudadana desde la perspectiva de Bogotá**.
- Sinchiqui, M., & Faican, S. (2017). *ANTEPROYECTO DE LA PLAZA MIRADOR SANTA MARÍA REINA DE LA PARROQUIA RICAURTE MEDIANTE LA UTILIZACIÓN DE ELEMENTOS RECICLADOS*. Universidad católica de Cuenca.
- Tapia Pérez, J. (2013). *La inseguridad pública: causas y consecuencias*.
- Vergelin, G. (2006). *El Comercio informal del Centro Histórico de Cuenca: Conflictos y alternativas de solución* [Tesis de maestría]. <http://hdl.handle.net/10469/454>



ANEXOS

Anexo 1: Entrevistas

NOMBRE DEL ENTREVISTADO	PERFIL PROFESIONAL	FECHA DE LA ENTREVISTA		
		Día	Mes	Año
Arq. MSc. Enma Alexandra Espinosa Iñigues	Arquitecta urbanista	Martes 31	Octubre	2023
TEMA PRINCIPAL O TÍTULO DE LA ENTREVISTA	CITAS RELEVANTES			
Impacto del comercio informal seguridad ciudadana	Si el espacio mantuviera códigos de funcionamiento, y un adecuado mobiliario posiblemente se podría promover el orden, lo que cambiaría la perspectiva de las personas sobre el lugar.			
NOMBRE DEL ENTREVISTADOR	OBJETIVO DE LA ENTREVISTA			
- Maycoll Rolando Sarango Paqui - Fernanda Paulina Inga Ramon	Realizar entrevistas a la ciudadanía que tengan relación directa o conozcan la problemática de inseguridad que se vive en la Calle Antonio Vega Muñoz, además de conocer su punto de vista y opinión sobre el comercio informal.			
PREGUNTAS REALIZADAS DURANTE LA ENTREVISTA	RESUMEN GENERAL DE LA ENTREVISTA			
<p>¿Utiliza la calle Antonio Vega Muñoz? En caso afirmativo, ¿con qué frecuencia lo hace y de qué manera utiliza ese espacio?</p> <p>¿Cuál es su percepción sobre el comercio en este lugar?</p> <p>¿Considera que el comercio en este lugar es favorable o desfavorable? ¿En qué medida beneficia a usted o a la ciudad?</p> <p>¿Cómo calificaría usted este espacio. Lo considera seguro o inseguro y cuáles son los factores que influyen en su percepción de seguridad en este lugar?</p> <p>¿Qué le gustaría que se hiciera en el lugar? Y en caso de no ser posible la remoción de los comerciantes informales, ¿qué medidas sugeriría para solucionar este problema?</p> <p>Desde su punto de vista técnico, ¿qué estrategias recomendaría para reducir la percepción de inseguridad en el sitio?</p>	<p>La arquitecta nos comentó que utiliza el espacio como una vía de evacuación del centro urbano para trasladarse a otras zonas. Su percepción del espacio es de inseguridad, debido al caos causado por el comercio informal.</p> <p>Si el espacio mantuviera códigos de funcionamiento, posiblemente se podría promover el orden, lo que cambiaría la perspectiva de las personas sobre el lugar. Además, menciona a países importantes como Bélgica, donde se realizan ventas en las calles de manera organizada. Estas ferias tienen lugar los fines de semana en plazas y áreas peatonales, donde los comerciantes venden productos locales. Tanto el mobiliario como los comerciantes mantienen un orden durante las ventas.</p> <p>Estos trabajadores locales necesitan espacios adecuados y mobiliario específico, además de capacitación. Siempre respetando el espacio público y conectando esos espacios con las actividades, ya que las personas que se dedican a este tipo de comercio lo hacen por necesidad.</p> <p>Las autoridades desempeñan un papel importante, ya que deberían hacer cumplir las normativas en los espacios públicos y buscar alternativas para mejorar la imagen de ese sector.</p>			
RECOMENDACIONES				
<p>Mercado de las Pulgas de Marolles (Jeux de Marolles): Este mercado de pulgas se celebra todos los días de la semana en el barrio de Marolles en Bruselas. Los vendedores ofrecen una amplia variedad de artículos antiguos y de segunda mano, desde muebles hasta ropa y objetos de colección.</p> <p>Mercado de las aves en Lieja (La Bañe): El mercado de las aves en Lieja es uno de los mercados más antiguos de Europa y se celebra todos los domingos a lo largo del río Mosa. Ofrece una amplia gama de productos, desde alimentos frescos hasta ropa y artesanías.</p> <p>Mercados de Navidad: Durante la temporada navideña, Bélgica alberga numerosos mercados de Navidad en sus ciudades principales, como Bruselas, Brujas y Lieja. Estos mercados suelen ofrecer decoraciones navideñas, regalos, alimentos típicos y bebidas calientes.</p> <p>Feria de las flores en Gante (Gentse Floralien): Esta feria de flores se celebra cada pocos años en Gante y es uno de los eventos más grandes de su tipo en Bélgica. Los visitantes pueden admirar impresionantes arreglos florales y comprar plantas y flores.</p> <p>Mercado de antigüedades de Sablon (Sablon Antique Market): Este mercado de antigüedades se celebra en el distrito de Sablon en Bruselas y ofrece antigüedades, arte, joyería y objetos coleccionables.</p>				



FOTOGRAFÍA DEL ENTREVISTADO

NOMBRE DEL ENTREVISTADO	PERFIL PROFESIONAL	FECHA DE LA ENTREVISTA		
		Día	Mes	Año
Arq. Felipe Manosalvas	Arquitecto Director General de Áreas Históricas y Patrimoniales de Cuenca	Lunes 6	Noviembre	2023
TEMA PRINCIPAL O TÍTULO DE LA ENTREVISTA	CITAS RELEVANTES			
Impacto del comercio informal seguridad ciudadana	"El problema del comercio autónomo no solo se debe al comerciante, sino a la falta de educación de la ciudadanía, que adquiere esos productos en lugares no permitidos, a pesar de tener el Mercado 9 de Octubre a unas cuantas cuadras del sector"			
NOMBRE DEL ENTREVISTADOR	OBJETIVO DE LA ENTREVISTA			
- Maycoll Rolando Sarango Paqui - Fernanda Paulina Inga Ramon	Realizar entrevistas a la ciudadanía que tengan relación directa o conozcan la problemática de inseguridad que se vive en la Calle Antonio Vega Muñoz, además de conocer su punto de vista y opinión sobre el comercio informal.			
PREGUNTAS REALIZADAS DURANTE LA ENTREVISTA	RESUMEN GENERAL DE LA ENTREVISTA			
<p>¿Utiliza la calle Antonio Vega Muñoz? En caso afirmativo, ¿con qué frecuencia lo hace y de qué manera utiliza ese espacio?</p> <p>¿Cuál es su percepción sobre el comercio en este lugar?</p> <p>¿Considera que el comercio en este lugar es favorable o desfavorable? ¿En qué medida beneficia a usted o a la ciudad?</p> <p>¿Cómo calificaría usted este espacio. Lo considera seguro o inseguro y cuáles son los factores que influyen en su percepción de seguridad en este lugar?</p> <p>¿Qué le gustaría que se hiciera en el lugar? Y en caso de no ser posible la remoción de los comerciantes informales, ¿qué medidas sugeriría para solucionar este problema?</p> <p>Desde su punto de vista técnico, ¿qué estrategias recomendaría para reducir la percepción de inseguridad en el sitio?</p>	<p>El arquitecto nos menciona que el sector de la Calle Antonio Vega Muñoz es un área conflictiva que presenta varios problemas sociales y urbanos. Los problemas sociales se deben principalmente a los vendedores autónomos, para lo cual se debería buscar un espacio adecuado donde puedan vender esos productos y, de esta manera, liberar el espacio público. La percepción del espacio es de inseguridad, lo que genera que las personas busquen salir cuanto antes del sector por miedo a sufrir hurtos. El arquitecto afirma que este caso se ha venido tratando como un problema urbano; no obstante, el tiempo les ha ido aclarando que se trata de un problema social y que las soluciones deben estar encaminadas a buscar un espacio para que estas personas puedan trabajar.</p> <p>Este profesional nos afirma que han realizado un plan cantonal de mercados que busca la ampliación de los tres mercados que se encuentran en el centro histórico. Además, se planteó el proyecto UTCA (Unidad Temporal de Comercio Autónomo), que buscaba reubicar a los trabajadores autónomos en lotes baldíos, dotándolos de toda la infraestructura necesaria para su funcionamiento. Antes de la pandemia, existía un registro de aproximadamente 1000 vendedores autónomos en el sector. Ahora, esa cifra se ha incrementado, llegando actualmente a los 3000 comerciantes informales, lo que ha provocado que el peatón vaya perdiendo poco a poco espacio.</p>			
RECOMENDACIONES				
<p>Mercado de Miraflores: Es una plataforma que no opera todos los días lo cual se podría usar para generar un nuevo mercado y reubicar a los trabajadores autónomos del sector.</p> <p>Los mercados que se han realizado en la ciudad han sido con el objetivo de solucionar la falta de capacidad de su antecesor: Lo cual ha generado que se queden células que se han ido expandiendo a lo largo del tiempo.</p> <p>La tendencia del centro histórico es dar prioridad al peatón y reducir el flujo vehicular.</p> <p>Realizar un diagnóstico socioeconómico de los trabajadores autónomos del sector: debido a que existen comerciantes que tienen su venta en la calle además de tener un puesto en el mercado y su local comercial.</p> <p>Laca calle del artista de la ciudad Cuenca: Es un ejemplo de intervención urbana y a pesar de eso los comerciantes autónomos no han sabido usar correctamente el espacio.</p> <p>El comercio informal está ligado a la migración urbano rural, y nacional: Debido a que existe muchos extranjeros que laboran en el sector.</p> <p>El plan de mercado debería ser la solución a media y largo plazo, la transformación de las plataformas a mercados debidamente equipados: Debido a que existe múltiples plataformas que no operan todos los días ni se encuentran al 100% de su capacidad.</p>				



FOTOGRAFÍA DEL ENTREVISTADO

NOMBRE DEL ENTREVISTADO	PERFIL PROFESIONAL	FECHA DE LA ENTREVISTA		
		Día	Mes	Año
Rosa Poma Guanuchi	Vendedora autónoma	Domingo 20	Noviembre	2023
TEMA PRINCIPAL O TÍTULO DE LA ENTREVISTA	CITAS RELEVANTES			
Impacto del comercio informal seguridad ciudadana	Aunque se percibe como un lugar seguro, enfrenta problemas de inseguridad debido a la congestión vehicular. Para abordar este problema, se propone implementar medidas de control del tráfico, promover el transporte público y fomentar el acceso a pie o en bicicleta. El objetivo es lograr un entorno más seguro y sostenible para los habitantes.			
NOMBRE DEL ENTREVISTADOR	OBJETIVO DE LA ENTREVISTA			
- Maycall Rolando Sarango Paqui - Fernanda Paulina Inga Ramon	Realizar entrevistas a la ciudadanía que tengan relación directa o conozcan la problemática de inseguridad que se vive en la Calle Antonio Vega Muñoz, además de conocer su punto de vista y opinión sobre el comercio informal.			
PREGUNTAS REALIZADAS DURANTE LA ENTREVISTA	RESUMEN GENERAL DE LA ENTREVISTA			
<p>¿Utiliza la calle Antonio Vega Muñoz? En caso afirmativo, ¿con qué frecuencia lo hace y de qué manera utiliza ese espacio?</p> <p>¿Cuál es su percepción sobre el comercio en este lugar?</p> <p>¿Considera que el comercio en este lugar es favorable o desfavorable? ¿En qué medida beneficia a usted o a la ciudad?</p> <p>¿Cómo calificaría usted este espacio. Lo considera seguro o inseguro y cuáles son los factores que influyen en su percepción de seguridad en este lugar?</p> <p>¿Qué le gustaría que se hiciera en el lugar? Y en caso de no ser posible la remoción de los comerciantes informales, ¿qué medidas sugeriría para solucionar este problema?</p> <p>Desde su punto de vista técnico, ¿qué estrategias recomendaría para reducir la percepción de inseguridad en el sitio?</p>	<p>La perspectiva de esta entrevista es que el lugar es seguro, pero incide un factor muy importante como la congestión vehicular. Es por eso que la inseguridad aumenta cada vez más, ya que la presencia de este medio de transporte hace que las personas solo busquen usar este espacio como ingreso al mercado o al centro histórico de Cuenca. En consecuencia, resulta imperativo abordar este problema de manera eficiente para garantizar la seguridad de los habitantes y visitantes. Sería beneficioso implementar medidas de control del tráfico y promover alternativas de transporte público para aliviar la congestión y mejorar la calidad de vida en la ciudad. Asimismo, fomentar el acceso a pie o en bicicleta podría contribuir a reducir la dependencia del vehículo privado. De esta manera, se lograría un entorno más seguro y sostenible para todos.</p>			
RECOMENDACIONES				
<p>Implementar medidas de control del tráfico: Considerar la posibilidad de establecer estrategias efectivas para reducir la congestión vehicular, como semáforos inteligentes, cambios en los patrones de tráfico y regulación de estacionamientos.</p> <p>Promover alternativas de transporte público: Incentivar el uso del transporte público mediante campañas informativas, mejoras en la infraestructura y tarifas accesibles. Esto podría ayudar a disminuir la cantidad de vehículos particulares en la zona.</p> <p>Educación sobre seguridad vial: Desarrollar programas educativos para concientizar a los conductores, peatones y ciclistas sobre las normas de seguridad vial. Esto puede ayudar a reducir accidentes y mejorar la convivencia en el espacio compartido.</p> <p>Planificación urbana sostenible: Considerar la implementación de políticas de planificación urbana que fomenten el desarrollo sostenible, como zonas peatonales, áreas verdes y accesibilidad para personas con movilidad reducida.</p>				



FOTOGRAFÍA DEL ENTREVISTADO

NOMBRE DEL ENTREVISTADO	PERFIL PROFESIONAL	FECHA DE LA ENTREVISTA		
		Día	Mes	Año
María del Carmen	Vendedora autónoma	Domingo 20	Noviembre	2023
TEMA PRINCIPAL O TÍTULO DE LA ENTREVISTA	CITAS RELEVANTES			
Impacto del comercio informal seguridad ciudadana	La comerciante destaca la jerarquización en el uso del espacio entre los comerciantes informales, señalando la preferencia por el sector de la intersección entre la Mariano Cueva y la Antonio Vega Muñoz debido a su mayor flujo de personas.			
NOMBRE DEL ENTREVISTADOR	OBJETIVO DE LA ENTREVISTA			
- Maycall Rolando Sarango Paqui - Fernanda Paulina Inga Ramon	Realizar entrevistas a la ciudadanía que tengan relación directa o conozcan la problemática de inseguridad que se vive en la Calle Antonio Vega Muñoz, además de conocer su punto de vista y opinión sobre el comercio informal.			
PREGUNTAS REALIZADAS DURANTE LA ENTREVISTA	RESUMEN GENERAL DE LA ENTREVISTA			
<p>¿Utiliza la calle Antonio Vega Muñoz? En caso afirmativo, ¿con qué frecuencia lo hace y de qué manera utiliza ese espacio?</p> <p>¿Cuál es su percepción sobre el comercio en este lugar?</p> <p>¿Considera que el comercio en este lugar es favorable o desfavorable? ¿En qué medida beneficia a usted o a la ciudad?</p> <p>¿Cómo calificaría usted este espacio. Lo considera seguro o inseguro y cuáles son los factores que influyen en su percepción de seguridad en este lugar?</p> <p>¿Qué le gustaría que se hiciera en el lugar? Y en caso de no ser posible la remoción de los comerciantes informales, ¿qué medidas sugeriría para solucionar este problema?</p> <p>Desde su punto de vista técnico, ¿qué estrategias recomendaría para reducir la percepción de inseguridad en el sitio?</p>	<p>En la siguiente entrevista, esta comerciante, originaria de Sayausi, nos comenta que dentro del ámbito de la venta informal también existe una jerarquización en el uso del espacio. Por ejemplo, destaca el sector de la intersección entre la Mariano Cueva y la Antonio Vega Muñoz, zona de JEP, como el lugar donde estos comerciantes prefieren utilizar el espacio, debido al mayor flujo de personas.</p> <p>Además, la comerciante señala que, a pesar de la competencia por el espacio, el sector de la intersección entre Mariano Cueva y Antonio Vega Muñoz es estratégico debido a su alta afluencia de clientes potenciales. Ella misma ha encontrado beneficios al ubicarse en este punto, lo que resalta la importancia de la ubicación en el éxito de los comerciantes informales.</p>			
RECOMENDACIONES				
<p>Planificación del espacio: Implementar una planificación del espacio que considere las necesidades y preferencias de los comerciantes informales, buscando equidad y evitando conflictos por la ocupación del espacio.</p> <p>Distribución equitativa: Establecer políticas que promuevan una distribución equitativa de los espacios entre los comerciantes informales, evitando monopolios y fomentando la competencia justa.</p> <p>Zonas estratégicas: Identificar y promover zonas estratégicas para la venta informal, considerando factores como el flujo de personas y la conveniencia para los comerciantes.</p> <p>Infraestructura adecuada: Mejorar la infraestructura en las zonas de mayor preferencia, como la intersección entre Mariano Cueva y Antonio Vega Muñoz, para facilitar y potenciar las actividades comerciales.</p> <p>Diálogo con comerciantes: Fomentar el diálogo constante con los comerciantes informales para entender sus necesidades y preocupaciones, promoviendo soluciones colaborativas que beneficien a todos.</p>				



FOTOGRAFÍA DEL ENTREVISTADO

NOMBRE DEL ENTREVISTADO	PERFIL PROFESIONAL	FECHA DE LA ENTREVISTA		
		Día	Mes	Año
Maria del Carmen	Vendedora autónoma	Domingo 20	Noviembre	2023
TEMA PRINCIPAL O TÍTULO DE LA ENTREVISTA	CITAS RELEVANTES			
Impacto del comercio informal seguridad ciudadana	La vendedora María destaca la inseguridad en el lugar a partir de las 8 de la noche, debido a la presencia de delincuentes. A pesar de ello, ella ha trabajado en el sector por más de 5 años, proveniente de Chaullabamba, eligiendo laborar los jueves y domingos, los días de mayor venta.			
NOMBRE DEL ENTREVISTADOR	OBJETIVO DE LA ENTREVISTA			
- Maycall Rolando Sarango Paqui - Fernanda Paullina Inga Ramon	Realizar entrevistas a la ciudadanía que tengan relación directa o conozcan la problemática de inseguridad que se vive en la Calle Antonio Vega Muñoz, además de conocer su punto de vista y opinión sobre el comercio informal.			
PREGUNTAS REALIZADAS DURANTE LA ENTREVISTA	RESUMEN GENERAL DE LA ENTREVISTA			
<p>¿Utiliza la calle Antonio Vega Muñoz? En caso afirmativo, ¿con qué frecuencia lo hace y de qué manera utiliza ese espacio?</p> <p>¿Cuál es su percepción sobre el comercio en este lugar?</p> <p>¿Considera que el comercio en este lugar es favorable o desfavorable? ¿En qué medida beneficia a usted o a la ciudad?</p> <p>¿Cómo calificaría usted este espacio, lo considera seguro o inseguro y cuáles son los factores que influyen en su percepción de seguridad en este lugar?</p> <p>¿Qué le gustaría que se hiciera en el lugar? Y en caso de no ser posible la remoción de los comerciantes informales, ¿qué medidas sugeriría para solucionar este problema?</p> <p>Desde su punto de vista técnico, ¿qué estrategias recomendaría para reducir la percepción de inseguridad en el sitio?</p>	<p>Esta vendedora autónoma de frutas nos comparte que el lugar se torna inseguro a partir de las 8 de la noche, siendo utilizado por delincuentes. María, la comerciante, lleva más de 5 años desempeñándose en este sector y es originaria de Chaullabamba. Además, nos comenta que elige trabajar los días jueves y domingos, ya que son precisamente esos días en los que experimenta un mayor volumen de ventas en el sector.</p> <p>La experiencia de María destaca la importancia de abordar la problemática de seguridad en el lugar durante las horas nocturnas. Sería relevante considerar estrategias que garanticen un entorno más seguro para los trabajadores y clientes en este horario, fomentando así un ambiente propicio para el desarrollo del comercio en el sector.</p>			
RECOMENDACIONES				
<p>Mejoras en seguridad nocturna: Implementar medidas de seguridad específicas para las horas nocturnas, como iluminación adecuada, patrullaje policial y sistemas de vigilancia.</p> <p>Colaboración con autoridades: Establecer una comunicación constante con las autoridades locales para abordar la presencia de delincuentes y mejorar la seguridad en el área.</p> <p>Promoción de días seguros: Fomentar estrategias que incentiven la presencia de clientes durante el horario nocturno, posiblemente mediante promociones u eventos especiales que atraigan a más personas y generen un ambiente más seguro.</p> <p>Participación comunitaria: Involucrar a la comunidad local en iniciativas de seguridad, promoviendo la colaboración entre comerciantes, residentes y autoridades para abordar conjuntamente los problemas de seguridad en el sector.</p>				



FOTOGRAFÍA DEL ENTREVISTADO

NOMBRE DEL ENTREVISTADO	PERFIL PROFESIONAL	FECHA DE LA ENTREVISTA		
		Día	Mes	Año
Comerciante autónomo	Vendedor autónomo	Domingo 20	Noviembre	2023
TEMA PRINCIPAL O TÍTULO DE LA ENTREVISTA	CITAS RELEVANTES			
Impacto del comercio informal seguridad ciudadana	El comerciante autónomo, originario de la provincia de Riobamba y con más de 10 años de experiencia en la venta de calzado y ropa, percibe el lugar donde trabaja como inseguro, especialmente durante las horas nocturnas.			
NOMBRE DEL ENTREVISTADOR	OBJETIVO DE LA ENTREVISTA			
- Maycall Rolando Sarango Paqui - Fernanda Paullina Inga Ramon	Realizar entrevistas a la ciudadanía que tengan relación directa o conozcan la problemática de inseguridad que se vive en la Calle Antonio Vega Muñoz, además de conocer su punto de vista y opinión sobre el comercio informal.			
PREGUNTAS REALIZADAS DURANTE LA ENTREVISTA	RESUMEN GENERAL DE LA ENTREVISTA			
<p>¿Utiliza la calle Antonio Vega Muñoz? En caso afirmativo, ¿con qué frecuencia lo hace y de qué manera utiliza ese espacio?</p> <p>¿Cuál es su percepción sobre el comercio en este lugar?</p> <p>¿Considera que el comercio en este lugar es favorable o desfavorable? ¿En qué medida beneficia a usted o a la ciudad?</p> <p>¿Cómo calificaría usted este espacio, lo considera seguro o inseguro y cuáles son los factores que influyen en su percepción de seguridad en este lugar?</p> <p>¿Qué le gustaría que se hiciera en el lugar? Y en caso de no ser posible la remoción de los comerciantes informales, ¿qué medidas sugeriría para solucionar este problema?</p> <p>Desde su punto de vista técnico, ¿qué estrategias recomendaría para reducir la percepción de inseguridad en el sitio?</p>	<p>El siguiente comerciante autónomo, dedicado a la venta de calzado y ropa, es originario de la provincia de Riobamba. Con más de 10 años de experiencia en el sector, considera que el lugar presenta problemas de inseguridad, especialmente durante las horas nocturnas. Según el comerciante, esta situación se debe principalmente a la presencia de numerosas personas extranjeras.</p> <p>La percepción de inseguridad por parte del comerciante plantea una problemática que puede afectar no solo su actividad comercial sino también la calidad de vida en el área. La relación que establece entre la presencia de extranjeros y la inseguridad puede ser un tema complejo y esencial de abordar con sensibilidad y atención.</p>			
RECOMENDACIONES				
<p>Diálogo intercultural: Fomentar el diálogo intercultural para mejorar la comprensión entre los residentes locales y la comunidad extranjera, buscando promover un ambiente de convivencia pacífica.</p> <p>Refuerzo de seguridad: Implementar medidas de seguridad adicionales durante las horas nocturnas, como patrullajes policiales y sistemas de iluminación adecuados, para disuadir la actividad delictiva.</p> <p>Programas de integración: Desarrollar programas que fomenten la integración de la comunidad extranjera en el tejido social local, promoviendo el entendimiento mutuo y la colaboración.</p> <p>Participación comunitaria: Incentivar la participación activa de la comunidad en la identificación de problemas y la búsqueda de soluciones, creando un sentido de responsabilidad compartida.</p> <p>Sensibilización y educación: Realizar campañas de sensibilización y programas educativos que aborden la percepción de inseguridad, desmitificando estereotipos y promoviendo la tolerancia y el respeto entre los diversos residentes del</p>				



FOTOGRAFÍA DEL ENTREVISTADO

NOMBRE DEL ENTREVISTADO	PERFIL PROFESIONAL	FECHA DE LA ENTREVISTA		
		Día	Mes	Año
Vendedora de local de celulares	Vendedora	Jueves 16	Noviembre	2023
TEMA PRINCIPAL O TÍTULO DE LA ENTREVISTA	CITAS RELEVANTES			
Impacto del comercio informal seguridad ciudadana	según la vendedora de celulares en la Calle Estudiada, el espacio es percibido como inseguro debido a la presencia de actividades ilícitas, especialmente la venta de drogas.			
NOMBRE DEL ENTREVISTADOR	OBJETIVO DE LA ENTREVISTA			
- Maycall Rolando Sarango Paqui - Fernanda Paullina Inga Ramon	Realizar entrevistas a la ciudadanía que tengan relación directa o conozcan la problemática de inseguridad que se vive en la Calle Antonio Vega Muñoz, además de conocer su punto de vista y opinión sobre el comercio informal.			
PREGUNTAS REALIZADAS DURANTE LA ENTREVISTA	RESUMEN GENERAL DE LA ENTREVISTA			
<p>¿Utiliza la calle Antonio Vega Muñoz? En caso afirmativo, ¿con qué frecuencia lo hace y de qué manera utiliza ese espacio?</p> <p>¿Cuál es su percepción sobre el comercio en este lugar?</p> <p>¿Considera que el comercio en este lugar es favorable o desfavorable? ¿En qué medida beneficia a usted o a la ciudad?</p> <p>¿Cómo calificaría usted este espacio, lo considera seguro o inseguro y cuáles son los factores que influyen en su percepción de seguridad en este lugar?</p> <p>¿Qué le gustaría que se hiciera en el lugar? Y en caso de no ser posible la remoción de los comerciantes informales, ¿qué medidas sugeriría para solucionar este problema?</p> <p>Desde su punto de vista técnico, ¿qué estrategias recomendaría para reducir la percepción de inseguridad en el sitio?</p>	<p>Esta vendedora de celulares, ubicada en un local de la Calle Estudiada, prefirió permanecer en el anonimato; sin embargo, nos proporcionó información valiosa sobre cómo percibe el espacio. Según sus palabras, la percepción es negativa en todo momento y en toda la avenida debido a diversos factores, como la venta de sustancias ilícitas (drogas) en el sector.</p> <p>La entrevistada destaca la inseguridad constante que experimenta en su entorno laboral. Para ella, la presencia de actividades ilegales, como la venta de drogas, contribuye significativamente a esta percepción negativa. Es crucial abordar esta problemática de manera integral para mejorar las condiciones de seguridad en la Calle Estudiada.</p>			
RECOMENDACIONES				
<p>Refuerzo policial: Aumentar la presencia policial en la zona para disuadir la actividad delictiva y garantizar la seguridad de los comerciantes y residentes.</p> <p>Coordinación de fuerzas de seguridad: Establecer una coordinación efectiva entre la policía local y los guardias municipales para una respuesta más rápida y eficiente ante situaciones de vandalismo o ataques.</p> <p>Vigilancia tecnológica: Implementar sistemas de vigilancia tecnológica, como cámaras de seguridad, para monitorear el área y proporcionar pruebas en caso de incidentes.</p> <p>Programas de prevención del delito: Desarrollar programas comunitarios de prevención del delito que involucren a los residentes y comerciantes, promoviendo la participación activa y la creación de una red de apoyo.</p> <p>Iluminación mejorada: Mejorar la iluminación en la Calle Estudiada para aumentar la visibilidad y disuadir actividades delictivas durante la noche.</p>				



FOTOGRAFÍA DEL ENTREVISTADO

NOMBRE DEL ENTREVISTADO	PERFIL PROFESIONAL	FECHA DE LA ENTREVISTA		
		Día	Mes	Año
Taxista anónimo	Taxista	Viernes 17	Noviembre	2023
TEMA PRINCIPAL O TÍTULO DE LA ENTREVISTA	CITAS RELEVANTES			
Impacto del comercio informal seguridad ciudadana	La calle Antonio Vega Muñoz describe el sector como peligroso debido al congestionamiento vehicular, la presencia de comerciantes informales y trabajadores sexuales.			
NOMBRE DEL ENTREVISTADOR	OBJETIVO DE LA ENTREVISTA			
- Maycall Rolando Sarango Paqui - Fernanda Paullina Inga Ramon	Realizar entrevistas a la ciudadanía que tengan relación directa o conozcan la problemática de inseguridad que se vive en la Calle Antonio Vega Muñoz, además de conocer su punto de vista y opinión sobre el comercio informal.			
PREGUNTAS REALIZADAS DURANTE LA ENTREVISTA	RESUMEN GENERAL DE LA ENTREVISTA			
<p>¿Utiliza la calle Antonio Vega Muñoz? En caso afirmativo, ¿con qué frecuencia lo hace y de qué manera utiliza ese espacio?</p> <p>¿Cuál es su percepción sobre el comercio en este lugar?</p> <p>¿Considera que el comercio en este lugar es favorable o desfavorable? ¿En qué medida beneficia a usted o a la ciudad?</p> <p>¿Cómo calificaría usted este espacio, lo considera seguro o inseguro y cuáles son los factores que influyen en su percepción de seguridad en este lugar?</p> <p>¿Qué le gustaría que se hiciera en el lugar? Y en caso de no ser posible la remoción de los comerciantes informales, ¿qué medidas sugeriría para solucionar este problema?</p> <p>Desde su punto de vista técnico, ¿qué estrategias recomendaría para reducir la percepción de inseguridad en el sitio?</p>	<p>El taxista entrevistado, con más de 5 años de experiencia en la labor, nos comenta que el sector de la calle Antonio Vega Muñoz se considera peligroso y conflictivo debido a múltiples problemáticas. Estas incluyen el congestionamiento vehicular, furgonetas repletas de comerciantes informales, tanto locales como extranjeros, y la presencia de trabajadores sexuales cerca de la avenida Huayna Capac. Todas estas situaciones han contribuido a que las personas tengan una mala imagen del sector. Por esta razón, el taxista recomienda que se implementen medidas para mejorar la seguridad y la concientización por parte de los ciudadanos. Además, hace un llamado a no comprar en la calle como una forma de evitar contribuir a la problemática.</p>			
RECOMENDACIONES				
<p>Refuerzo de seguridad: Aumentar la presencia policial en la calle Antonio Vega Muñoz para disuadir actividades delictivas y mejorar la seguridad en el área.</p> <p>Control del congestionamiento vehicular: Implementar medidas para controlar y aliviar el congestionamiento vehicular, como la optimización del tráfico y la regulación de estacionamientos.</p> <p>Gestión de comercio informal: Establecer regulaciones y espacios designados para el comercio informal, buscando equilibrar la actividad comercial con el orden y la seguridad en la vía pública.</p> <p>Programas de concientización: Desarrollar campañas educativas que sensibilicen a los ciudadanos sobre la importancia de mantener un entorno seguro y ordenado.</p> <p>Apoyo a trabajadores sexuales: Implementar programas de apoyo y servicios para trabajadores sexuales, abordando sus necesidades y promoviendo un entorno respetuoso y seguro para todos.</p>				



FOTOGRAFÍA DEL ENTREVISTADO

Anexo 2: Análisis de la imagen urbana



CARACTERIZACIÓN DE LA IMAGEN URBANA

TRAMO 3

UBICACIÓN

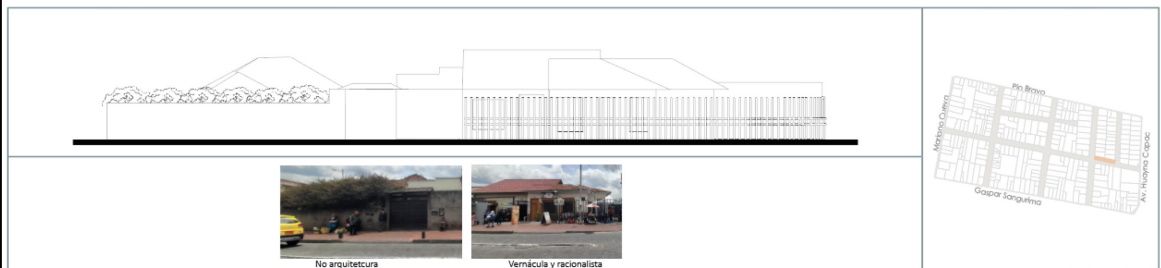


TIPOLOGÍA DE IMPLANTACIÓN		ESTILO ARQUITECTÓNICO		CARACTERÍSTICAS DE DISEÑO		PARES SEMÁNTICOS		
Continua sin retro frontal	80%	Funcionalista	83%	SIMETRÍA	17%	VIRTUAL CONCRETO	100%	
Pareada sin retro frontal	20%	Racionalista	17%	ASIMETRÍA	83%	OBLICUO ORTOGONAL	0%	
				EQUILIBRIO	17%	ORTOGONAL-CURVO	0%	
				RITMO	50%	CONTINUO-DISCONTINUO	50%	
				ESCALA	Contrasta con la escala humana			
				Nº DE PISOS	2 a 4 pisos			
				CONTRASTE	100%			
				MOVIMIENTO	0%			
				REGULARIDAD	67%			
				REPETICIÓN	83%			
				ARMONÍA	50%			
				PATRÓN	50%			
MATERIALIDAD		ESTADO DE LA EDIFICACIÓN		DIRECCIONALIDAD				
PAREDES	Ladrillo y enlucido	100%	BUENO	33%	VERTICAL			
CUBIERTA	Plana de hormigón	83%	MALO	0%	HORIZONTAL			
PUERTA	Vidrio, aluminio y metal	33%	La mayoría de las fachadas de las edificaciones presentan desgaste en sus puertas y ventanas. Además la pintura de las paredes se encuentran desgastadas y corroídas					
VENTANAS	Vidrio y aluminio	83%	REGULAR	67%				
VEGETACIÓN		COLOR		ANÁLISIS FORMAL				
No tiene vegetación.		PRINCIPAL	67%	La vivienda ha presentado elementos que muestran en las fachadas una combinación de diferentes tipos de materiales entre estas se encuentran el ladrillo visto con un uso de su cromática de colores suaves, lo cual ha creado un constate en el mismo. También se ha podido evidenciar volúmenes que sobresalen con los elementos de balcones.				
		SECUNDARIO	50%					
		TONO DE ACENTUACIÓN	50%					

CARACTERIZACIÓN DE LA IMAGEN URBANA

TRAMO 4

UBICACIÓN



TIPOLOGÍA DE IMPLANTACIÓN		ESTILO ARQUITECTÓNICO		CARACTERÍSTICAS DE DISEÑO		PARES SEMÁNTICOS		
Pareada con retro frontal	100%	No arquitectura	50%	SIMETRÍA	0%	VIRTUAL CONCRETO	100%	
Pareada sin retro frontal	0%	Vernácula	50%	ASIMETRÍA	100%	OBLICUO ORTOGONAL	100%	
				EQUILIBRIO	0%	ORTOGONAL-CURVO	0%	
				RITMO	50%	CONTINUO-DISCONTINUO	50%	
				ESCALA	Acorde a la escala humana			
				Nº DE PISOS	2 pisos			
				CONTRASTE	50%			
				MOVIMIENTO	0%			
				REGULARIDAD	0%			
				REPETICIÓN	0%			
				ARMONÍA	50%			
				PATRÓN	0%			
MATERIALIDAD		ESTADO DE LA EDIFICACIÓN		DIRECCIONALIDAD				
PAREDES	Ladrillo y enlucido	100%	BUENO	50%	VERTICAL			
CUBIERTA	Inclinada de teja	100%	MALO	0%	HORIZONTAL			
PUERTA	Vidrio, aluminio y madera	50%						
VENTANAS	Vidrio y aluminio	50%	REGULAR	50%				
VEGETACIÓN		COLOR		ANÁLISIS FORMAL				
50%		PRINCIPAL	100%	La vivienda ha presentado elementos que muestran en las fachadas una combinación de diferentes tipos de materiales entre estas se encuentran el ladrillo visto con un uso de su cromática de colores suaves, lo cual ha creado un constate en el mismo. También se ha podido evidenciar volúmenes que sobresalen con los elementos de balcones.				
		SECUNDARIO	50%					
		TONO DE ACENTUACIÓN	50%					

CARACTERIZACIÓN DE LA IMAGEN URBANA

TRAMO 5

UBICACIÓN



TIPOLOGÍA DE IMPLANTACIÓN		ESTILO ARQUITECTÓNICO		CARACTERÍSTICAS DE DISEÑO		PARES SEMÁNTICOS		
Pareda con retro frontal	0%	Funcionalista	100%	SIMETRÍA	0%	VIRTUAL CONCRETO	100%	
Pareda sin retro frontal	100%			ASIMETRÍA	100%	OBLICUO ORTOGONAL	50%	
				EQUILIBRIO	0%	ORTOGONAL-CURVO	0%	
				RITMO	0%	CONTINUO-DISCONTINUO	50%	
				ESCALA	Contrasta con la escala humana			
				Nº DE PISOS	2 a 3 pisos			
				CONTRASTE	100%			
				MOVIMIENTO	0%			
				REGULARIDAD	0%			
				REPETICIÓN	100%			
				ARMONÍA	100%			
				PATRÓN	0%			
MATERIALIDAD		ESTADO DE LA EDIFICACIÓN		DIRECCIONALIDAD				
PAREDES	Ladrillo y enlucido	BUENO	0%	VERTICAL				0%
CUBIERTA	Inclinada de teja	MALO	0%	HORIZONTAL				100%
PUERTA	Vidrio, aluminio y metal	Las fachadas de las edificaciones presentan desgaste en sus puertas y ventanas. Además la pintura de las paredes se encuentran desgastadas y corroidas						
VENTANAS	Vidrio y aluminio	REGULAR	100%					
				ANÁLISIS FORMAL				
				La vivienda ha presentado elementos que muestran en las fachadas una combinación de diferentes tipos de materiales entre estas se encuentran el ladrillo visto con un uso de su cromática de colores suaves, lo cual ha creado un contraste en el mismo. También se ha podido evidenciar volúmenes que sobresalen con los elementos de balcones.				
VEGETACIÓN		COLOR						
No tiene vegetación.		PRINCIPAL	50%					
		SECUNDARIO	100%					
		TONO DE ACENTUACIÓN	100%					

CARACTERIZACIÓN DE LA IMAGEN URBANA

TRAMO 6

UBICACIÓN



TIPOLOGÍA DE IMPLANTACIÓN		ESTILO ARQUITECTÓNICO		CARACTERÍSTICAS DE DISEÑO		PARES SEMÁNTICOS		
Continua sin retro frontal	80%	Funcionalista	50%	SIMETRÍA	10%	VIRTUAL CONCRETO	100%	
Pareda sin retro frontal	20%	No arquitectura	10%	ASIMETRÍA	90%	OBLICUO ORTOGONAL	10%	
		Racionalista	20%	EQUILIBRIO	0%	ORTOGONAL-CURVO	10%	
		Arquitectura tradicional cuencana	20%	RITMO	30%	CONTINUO-DISCONTINUO	40%	
				ESCALA	Contrasta con la escala humana			
				Nº DE PISOS	2 a 6 pisos			
				CONTRASTE	80%			
				MOVIMIENTO	0%			
				REGULARIDAD	80%			
				REPETICIÓN	50%			
				ARMONÍA	30%			
				PATRÓN	10%			
MATERIALIDAD		ESTADO DE LA EDIFICACIÓN		DIRECCIONALIDAD				
PAREDES	Ladrillo y enlucido	BUENO	20%	VERTICAL				70%
CUBIERTA	Inclinada de teja	MALO	0%	HORIZONTAL				30%
PUERTA	Vidrio, aluminio y metal	La mayoría de las fachadas de las edificaciones presentan desgaste en sus puertas y ventanas. Además la pintura de las paredes se encuentran desgastadas y corroidas						
VENTANAS	Vidrio y aluminio	REGULAR	80%					
				ANÁLISIS FORMAL				
				La vivienda ha presentado elementos que muestran en las fachadas una combinación de diferentes tipos de materiales entre estas se encuentran el ladrillo visto con un uso de su cromática de colores suaves, lo cual ha creado un contraste en el mismo. También se ha podido evidenciar volúmenes que sobresalen con los elementos de balcones.				
VEGETACIÓN		COLOR						
No tiene vegetación.		PRINCIPAL	30%					
		SECUNDARIO	30%					
		TONO DE ACENTUACIÓN	30%					

CARACTERIZACIÓN DE LA IMAGEN URBANA

TRAMO 7

UBICACIÓN



TIPOLOGÍA DE IMPLANTACIÓN	
Continua sin retro frontal	80%
Pareada sin retro frontal	20%

ESTILO ARQUITECTÓNICO	
Funcionalista	22%
No arquitectura	11%
Nacionalista	11%
Art decó	33%
Arquitectura tradicional cuencana	22%

CARACTERÍSTICAS DE DISEÑO	
SIMETRÍA	44%
ASIMETRÍA	67%
EQUILIBRIO	33%
RITMO	56%
ESCALA	Contrasta con la escala humana
Nº DE PISOS	2 a 5 pisos
CONTRASTE	56%
MOVIMIENTO	0%
REGULARIDAD	89%
REPETICIÓN	89%
ARMONÍA	33%
PATRÓN	56%

PARES SEMÁNTICOS	
VIRTUAL CONCRETO	100%
OBLICUO ORTOGONAL	20%
ORTOGONAL-CURVO	0%
CONTINUO-DISCONTINUO	11%

MATERIALIDAD	
PAREDES	Ladrillo y enlucido 78%
CUBIERTA	Plana de hormigón 56%
PUERTA	vidrio, aluminio y metal 56%
VENTANAS	vidrio y aluminio 67%

ESTADO DE LA EDIFICACIÓN		
BUENO	11%	La mayoría de las fachadas de las edificaciones presentan desgaste en sus puertas y ventanas. Además la pintura de las paredes se encuentran desgastadas y corroidas
MALO	11%	
REGULAR	78%	

DIRECCIONALIDAD	
VERTICAL	33%
HORIZONTAL	67%

VEGETACIÓN	
No tiene vegetación.	

COLOR		
PRINCIPAL	33%	Marrón claro
SECUNDARIO	30%	Marrón
TONO DE ACENTUACIÓN	50%	Negro

ANÁLISIS FORMAL	
La vivienda ha presentado elementos que muestran en las fachadas una combinación de diferentes tipos de materiales entre estas se encuentran el ladrillo visto con un uso de su cromática de colores suaves, lo cual ha creado un contraste en el mismo. También se ha podido evidenciar volúmenes que sobresalen con los elementos de balcones.	

CARACTERIZACIÓN DE LA IMAGEN URBANA

TRAMO 8

UBICACIÓN



TIPOLOGÍA DE IMPLANTACIÓN	
Continua sin retro frontal	80%
Pareada sin retro frontal	20%

ESTILO ARQUITECTÓNICO	
Funcionalista	86%
Arquitectura tradicional cuencana	14%

CARACTERÍSTICAS DE DISEÑO	
SIMETRÍA	0%
ASIMETRÍA	100%
EQUILIBRIO	0%
RITMO	57%
ESCALA	Contrasta con la escala humana
Nº DE PISOS	1 a 3 pisos
CONTRASTE	86%
MOVIMIENTO	0%
REGULARIDAD	71%
REPETICIÓN	71%
ARMONÍA	24%
PATRÓN	14%

PARES SEMÁNTICOS	
VIRTUAL CONCRETO	100%
OBLICUO ORTOGONAL	20%
ORTOGONAL-CURVO	0%
CONTINUO-DISCONTINUO	0%

MATERIALIDAD	
PAREDES	Ladrillo y enlucido 86%
CUBIERTA	Inclinada de teja y fibrocemento 43%
PUERTA	vidrio, aluminio y metal 43%
VENTANAS	vidrio y aluminio 86%

ESTADO DE LA EDIFICACIÓN		
BUENO	43%	La mayoría de las fachadas de las edificaciones presentan desgaste en sus puertas y ventanas. Además la pintura de las paredes se encuentran desgastadas y corroidas
MALO	0%	
REGULAR	57%	

DIRECCIONALIDAD	
VERTICAL	43%
HORIZONTAL	57%

VEGETACIÓN	
No tiene vegetación.	

COLOR		
PRINCIPAL	43%	rojo naranja claro
SECUNDARIO	29%	Verde oscuro
TONO DE ACENTUACIÓN	43%	Negro

ANÁLISIS FORMAL	
La vivienda ha presentado elementos que muestran en las fachadas una combinación de diferentes tipos de materiales entre estas se encuentran el ladrillo visto con un uso de su cromática de colores suaves, lo cual ha creado un contraste en el mismo. También se ha podido evidenciar volúmenes que sobresalen con los elementos de balcones.	

CARACTERIZACIÓN DE LA IMAGEN URBANA

TRAMO 9

UBICACIÓN



TIPOLOGÍA DE IMPLANTACIÓN		ESTILO ARQUITECTÓNICO		CARACTERÍSTICAS DE DISEÑO		PARES SEMÁNTICOS		
Continua sin retiro frontal	80%	Funcionalista	67%	SIMETRÍA	0%	VIRTUAL CONCRETO	100%	
Pareada sin retiro frontal	10%	No arquitectura	17%	ASIMETRÍA	100%	OBLICUO ORTOGONAL	10%	
Pareada con retiro frontal	10%	Arquitectura tradicional cuencana	17%	EQUILIBRIO	0%	ORTOGONAL-CURVO	10%	
				RITMO	50%	CONTINUO-DISCONTINUO	50%	
				ESCALA	Contrasta con la escala humana			
				Nº DE PISOS	1 a 3 pisos			
				CONTRASTE	100%			
				MOVIMIENTO	0%			
				REGULARIDAD	67%			
				REPETICIÓN	67%			
				ARMONÍA	33%			
				PATRÓN	17%			
MATERIALIDAD		ESTADO DE LA EDIFICACIÓN		DIRECCIONALIDAD				
PAREDES	Ladrillo y enlucido	67%	BUENO	17%	VERTICAL			17%
CUBIERTA	Plana de hormigón	50%	MALO	0%	HORIZONTAL			83%
PUERTA	Vidrio, aluminio y metal	50%	La mayoría de las fachadas de las edificaciones presentan desgaste en sus puertas y ventanas. Además la pintura de las paredes se encuentran desgastadas y corroidas					
VENTANAS	Vidrio y aluminio	100%	REGULAR	83%				
VEGETACIÓN		COLOR		ANÁLISIS FORMAL				
17%		PRINCIPAL	33%	La vivienda ha presentado elementos que muestran en las fachadas una combinación de diferentes tipos de materiales entre estas se encuentran el ladrillo visto con un uso de su cromática de colores suaves, lo cual ha creado un contraste en el mismo. También se ha podido evidenciar volúmenes que sobresalen con los elementos de balcones.				
		SECUNDARIO	67%					
		TONO DE ACENTUACIÓN	50%					

CARACTERIZACIÓN DE LA IMAGEN URBANA CUADRO RESUMEN

UBICACIÓN



TIPOLOGÍA DE IMPLANTACIÓN		ESTILO ARQUITECTÓNICO		CARACTERÍSTICAS DE DISEÑO		PARES SEMÁNTICOS		DIRECCIONALIDAD		
Continua sin retiro frontal	78%	Funcionalista	78%	SIMETRÍA	En todos los tramos carece de simetría. Sin embargo, existen muy pocas edificaciones que la aplican en su diseño	VIRTUAL CONCRETO	100%	HORIZONTAL		89%
		No arquitectura	22%	ASIMETRÍA	Todos los tramos prevalece la asimetría, representando un 100%	OBLICUO ORTOGONAL	50%			
				EQUILIBRIO	La mayoría de los tramos carecen de equilibrio en cuanto a su diseño.	ORTOGONAL-CURVO	0%			
				RITMO	Algunas de las edificaciones manejan ritmos de 2 a 3 tiempos, sin embargo, son muy pocas.	CONTINUO-DISCONTINUO	50%			
				ESCALA	La mayoría de los tramos contrastan con la escala humana, ya que por lo general son de un piso en adelante.					
				CONTRASTE	En todos los tramos, se genera contraste debido a la aplicación de tonos neutros y cálidos, además de las diversas escalas que se maneja representando un 100%.					
				REGULARIDAD	Los volúmenes empleados en la forma, son volúmenes regulares, representando un 78%.					
				REPETICIÓN	Existen repeticiones sobre todo en las ventanas y accesos hacia los locales comerciales, representando un 89%					
				ARMONÍA	Los tramos carecen de armonía, debido a que las edificaciones mantiene diversas escalas, por tanto no se adaptan al entorno edificados, representando un 33%					
				PATRÓN	Los tramos carecen de un patrón. Sin embargo, existen pequeños patrones cuadrículados presentes en pocas edificaciones de los tramos.					
MATERIALIDAD		ESTADO DE LA EDIFICACIÓN								
PAREDES	Ladrillo y enlucido	100%	REGULAR	100%						
CUBIERTA	Inclinada de teja	56%	La mayoría de las edificaciones se encuentran con puertas, ventanas y paredes corroidas. Esto se da por la presencia de comerciantes informales y por la falta de mantenimiento de las personas							
PUERTA	Vidrio, aluminio y metal	89%								
VENTANAS	Vidrio y aluminio	100%								
VEGETACIÓN		COLOR								
Es carente, solo se encuentra presente en dos edificaciones.		PRINCIPAL	67%	Beige						
		SECUNDARIO	67%	Marrón						
		TONO DE ACENTUACIÓN	67%	Negro						

AUTORIZACION DE PUBLICACION EN EL REPOSITORIO INSTITUCIONAL

Nosotros(a)s, **Maycoll Rolando Sarango Paqui** y **Fernanda Paulina Inga Ramón** portadore(a)s de las cédulas de ciudadanía N.º 1150621033 y 0106480866. En calidad de autore(a)s y titulare(a)s de los derechos patrimoniales del trabajo de titulación **“Anteproyecto de regeneración urbana para la reducción de la percepción de inseguridad en la calle Antonio Vega Muñoz”** 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, **03 de abril de 2024**



F:
Fernanda Paulina Inga Ramón
0106480866



F:
Maycoll Rolando Sarango Paqui
1150621033