



UNIVERSIDAD  
CATÓLICA  
DE CUENCA

**UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA**

*Comunidad Educativa al Servicio del Pueblo*

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

**CARRERA DE ARQUITECTURA**

**CIRCUITO URBANO, ECOLÓGICO Y SOSTENIBLE  
“FRANCISCO ASCASUBI”**

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

**AUTOR: JOSUÉ SEBASTIÁN TORRES ORDOÑEZ**

**DIRECTOR: ENMA ALEXANDRA ESPINOSA IÑIGUES**

**CUENCA - ECUADOR**

**2024**

**DIOS, PATRIA, CULTURA Y DESARROLLO**



**UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA**

*Comunidad Educativa al Servicio del Pueblo*

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

**CARRERA DE ARQUITECTURA**

CIRCUITO URBANO, ECOLÓGICO Y SOSTENIBLE "FRANCISCO  
ASCASUBI"

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

**AUTOR: JOSUE SEBASTIÁN TORRES ORDOÑEZ**

**DIRECTOR: ENMA ALEXANDRA ESPINOSA IÑIGUEZ**

**CUENCA - ECUADOR**

**2024**

**DIOS, PATRIA, CULTURA Y DESARROLLO**

### **Declaratoria de Autoría y Responsabilidad**

**Josue Sebastián Torres Ordoñez** portador(a) de la cédula de ciudadanía N° **0105584601**. Declaro ser el autor de la obra: **"CIRCUITO URBANO, ECOLÓGICO Y SOSTENIBLE "FRANCISCO ASCASUBI"**, sobre la cual me hago responsable sobre las opiniones, versiones e ideas expresadas. Declaro que la misma ha sido elaborada respetando los derechos de propiedad intelectual de terceros y eximo a la Universidad Católica de Cuenca sobre cualquier reclamación que pudiera existir al respecto. Declaro finalmente que mi 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 me responsabilizo y eximo a la Universidad Católica de Cuenca de toda reclamación al respecto.

Cuenca, **9 de abril de 2024**

F: Sebastián Torres

**Josué Sebastián Torres Ordoñez**

**C.I. 0105584601**

## CERTIFICACIÓN

**Certifico** que el presente trabajo de investigación previo a la obtención de Grado de **ARQUITECTO** con el título: **“CIRCUITO URBANO, ECOLÓGICO Y SOSTENIBLE “FRANCISCO ASCASUBI”** elaborado por **Josué Sebastián Torres Ordoñez**, mismo que ha sido realizado con el asesoramiento permanente de mi persona en calidad de Tutor, se encuentra apto para su presentación y defensa respectiva. Es todo cuanto puedo certificar en honor a la verdad

Cuenca, 9 de Abril del 2024



F: .....

**MSc. Arq. Alexandra Espinosa**

**Director**

## **AGRADECIMIENTOS**

Primeramente, le agradezco a Dios por permitirme haber llegado hasta esta instancia, a mi familia, amigos y mi tutora de tesis, sin duda han formado parte de cada paso en mi carrera, gracias porque sin su apoyo esto sería más complejo de lo que ya es. Creo firmemente que todo en esta vida tiene su debida dificultad y que la constancia es algo que me ha caracterizado durante mucho tiempo, así que también debo agradecerme a mí, por las veces que quise soltar la toalla, rendirme y las noches de llanto, todo eso me hizo más fuerte y me convirtió en la persona que soy hoy por hoy, así que me tengo que auto felicitar porque también sin mi nada de esto sería posible.

## **DEDICATORIA**

Este trabajo va dedicado especialmente a una persona que ha sido mi pilar, luz, guía, ejemplo, en pocas palabras mi todo, a ti Madre querida que has hecho hasta lo imposible por darme todo y una de esas cosas es mi formación como profesional, creo que jamás me alcanzaran las palabras para demostrar todo mi agradecimiento hacia usted, por eso hoy quiero dedicar todo mi trabajo y esfuerzo a Patricia Ordoñez, la mejor mamá.

## RESUMEN

Nos enfrentamos a desafíos significativos en los tramos de las calles Francisco Ascasubi, Vicente Mideros y Juan Larrea Guerrero en Cuenca, donde la planificación urbana deficiente y el crecimiento horizontal desordenado han generado una serie de problemas como el desuso de espacios, la falta de conexión, la presencia de fachadas extensas, la ausencia de ciclovías, la priorización del vehículo sobre el peatón, un diseño vial excesivamente grande, la peligrosidad y la escasez de vegetación. Nuestra meta es abordar estos problemas y mejorar la imagen urbano-paisajística de la zona mediante un circuito urbano propuesto que incluirá equipamientos específicos. Se propone investigar estos problemas hasta el nivel de un anteproyecto, utilizando una variedad de metodologías teóricas, históricas y de diseño. La propuesta se centra en resolver las deficiencias y problemáticas del sector, generando un circuito urbano sostenible que responda a las necesidades sociales y paisajísticas del área. El objetivo es proponer un circuito urbano autosostenible, polifuncional y lineal que revitalice la conexión entre puntos clave y resuelva el abandono de vías desarticuladas, promoviendo así la cohesión social y el desarrollo integral del sector Yanuncay.

*Palabras clave:* Planificación urbana, diagnóstico experimental, circuito ecológico, cohesión social.

## **ABSTRACT**

Significant challenges are faced in the sections of Francisco Ascasubi, Vicente Mideros, and Juan Larrea Guerrero Streets in Cuenca, where poor urban planning and disorderly horizontal growth have generated several problems such as underutilized spaces, lack of connectivity, extensive facades, absence of bike lanes, prioritization of vehicle over pedestrians, excessively large road design, hazardous conditions, and a scarcity of vegetation. The objective is to address these issues and improve the urban landscape image of the area through a proposed urban circuit that will include specific facilities. It is proposed that these problems be investigated at a preliminary project level using a variety of theoretical, historical, and design methodologies. The proposal aims to solve the deficiencies and issues of the sector, creating a sustainable urban circuit that responds to the social and landscape needs of the area. The objective is to propose a self-sustainable, multifunctional, and linear urban circuit that revitalizes the connectivity between critical points and addresses the abandonment of disjointed roads, thus promoting social cohesion and the integral development of the Yanuncay sector.

*Keywords:* urban planning, experimental diagnosis, ecological circuit, sustainable, social cohesion.

## ÍNDICE DE CONTENIDOS

DECLARACIÓN DE AUTORIA Y RESPONSABILIDAD .....	I
CERTIFICACIÓN .....	II
AGRADECIMIENTOS .....	III
DEDICATORIA.....	IV
LISTA DE FIGURAS .....	VII
LISTA DE TABLAS .....	VIII
LISTA DE ANEXOS .....	IX
RESUMEN.....	X
ABSTRACT .....	XI
<b>CAPÍTULO I .....</b>	<b>- 12 -</b>
<b>1. INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>- 12 -</b>
1.1 PROBLEMA .....	- 12 -
1.2 OBJETIVOS.....	- 12 -
1.2.1 <i>Objetivo General</i> .....	- 12 -
1.2.2 <i>Objetivos Específicos</i> .....	- 12 -
<b>CAPÍTULO II .....</b>	<b>- 14 -</b>
<b>2. REVISIÓN DE LITERATURA .....</b>	<b>- 14 -</b>
2.1 ¿QUÉ ES EL URBANISMO? .....	- 14 -
2.2 ECOLOGÍA URBANA .....	- 15 -
2.3 OBJETIVOS DE LA ECOLOGÍA URBANA .....	- 15 -
2.4 DIMENSIONES DEL URBANISMO ECOLÓGICO .....	- 16 -
2.5 SOSTENIBILIDAD URBANÍSTICA .....	- 17 -
2.6 CONDICIONES FÍSICO ESPACIALES (ACCESIBILIDAD) .....	- 19 -
2.7 ¿QUÉ ES UN CORREDOR URBANO? .....	- 20 -
2.8 OBJETIVOS DE UN CORREDOR URBANO .....	- 20 -
2.9 CARACTERÍSTICAS Y FUNCIONAMIENTO DE UN CORREDOR URBANO .....	- 22 -
2.10 ¿QUÉ GENERA UN CORREDOR URBANO?.....	- 23 -
2.11 ¿QUÉ GENERA UN CORREDOR URBANO?.....	- 24 -
2.12 REFERENTES DE CORREDORES URBANOS .....	- 25 -
2.12.1 <i>Circuito urbano de Requínoa - Chile</i> .....	- 25 -
.....	- 26 -
2.12.2 <i>Hudson Square-New York</i> .....	- 26 -
.....	- 27 -
2.12.3 <i>Corredor Urbano Río Cali, Colombia</i> .....	- 28 -
.....	- 31 -
2.12.4 <i>Corredor Urbano Río Cali, Colombia</i> .....	- 31 -
2.12.5 <i>Corredor Urbano Oeste de la Habana</i> .....	- 33 -
2.12.6 <i>Resultado de Estrategias de los Referentes</i> .....	- 36 -
<b>CAPÍTULO III .....</b>	<b>- 40 -</b>

<b>3. MATERIALES Y MÉTODOS (METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN)</b> .....	<b>- 40 -</b>
3.1 DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE ESTUDIO .....	- 40 -
3.2 USOS DE SUELO.....	- 41 -
3.3 TAMAÑO DE LOTES.....	- 42 -
3.4 LLENOS Y VACÍOS .....	- 43 -
3.5 SENTIDO Y DIRECCIÓN VIAL .....	- 44 -
3.6 TIPO DE TRAMA URBANA.....	- 45 -
3.7 CLASIFICACIÓN DE PREDIOS POR EL ANCHO DE SU FRENTE.....	- 46 -
3.8 CLASIFICACIÓN DE CALZADA POR SU ANCHO .....	- 47 -
3.9 CLASIFICACIÓN DE VEREDAS POR SU ANCHO .....	- 48 -
3.10 DISTRIBUCIÓN Y DISTANCIA DE LOS TRAMOS.....	- 49 -
3.11 TIPOS DE VEGETACIÓN DEL TRAMO .....	- 50 -
3.11.1 <i>Tabla de vegetación del sector</i> .....	- 51 -
3.12 SECCIONES DEL ESTADO ACTUAL DEL TRAMO .....	- 55 -
3.13 RESULTADO DEL DIAGNÓSTICO EXPERIMENTAL.....	- 56 -
3.14 ENCUESTA .....	- 57 -
3.14.1 <i>Resultados obtenidos de la encuesta</i> .....	- 59 -
3.14.2 <i>Resumen de estrategias frente a las problemáticas encontradas en la encuesta</i> ...	- 60 -
3.15 PROPUESTA .....	- 62 -
3.15.1 <i>Tramo 1,2,9,11,13</i> .....	- 63 -
3.15.2 <i>Tramo 3,6,12</i> .....	- 65 -
3.15.3 <i>Tramo 4,11</i> .....	- 67 -
3.15.4 <i>Tramo 5,7,8,10</i> .....	- 69 -
3.15.5 <i>Mobiliarios</i> .....	- 71 -
3.15.6 <i>Vegetación</i> .....	- 71 -
3.15.7 <i>Sostenibilidad de la propuesta</i> .....	- 73 -
3.15.8 <i>Resumen general de las estrategias usadas en el proyecto</i> .....	- 73 -
<b>CAPÍTULO IV</b> .....	<b>- 75 -</b>
<b>4. RESULTADOS Y DISCUSIÓN</b> .....	<b>- 75 -</b>
4.1 RESULTADO Y DISCUSIÓN 1 .....	- 75 -
4.2 RESULTADO Y DISCUSIÓN 2 .....	- 75 -
4.3 RESULTADO Y DISCUSIÓN 3 .....	- 75 -
<b>CAPÍTULO V</b> .....	<b>- 77 -</b>
<b>5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES</b> .....	<b>- 77 -</b>
5.1 CONCLUSIÓN 1 .....	- 77 -
5.2 CONCLUSIÓN 2 .....	- 77 -
5.3 CONCLUSIÓN 3 .....	- 77 -
5.4 RECOMENDACIÓN 1 .....	- 77 -
5.5 RECOMENDACIÓN 2 .....	- 77 -
<b>REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b> .....	<b>- 78 -</b>
<b>ANEXOS</b> .....	<b>- 81 -</b>
.....	- 91 -
.....	- 92 -
.....	- 93 -
.....	- 94 -

## LISTA DE FIGURAS

<b>Figura 1:</b> Dimensiones del urbanismo ecológico .....	- 17 -
<b>Figura 2:</b> Objetivos de un corredor urbano .....	- 21 -
<b>Figura 3:</b> Retos afrontados en un corredor urbano .....	- 24 -
<b>Figura 4:</b> Vías principales del municipio de Requínoa 2016 .....	- 25 -
<b>Figura 5:</b> Planta calle Shiel.....	- 26 -
<b>Figura 6:</b> Ideas creativas implantadas en Hudson Square .....	- 27 -
<b>Figura 7:</b> Planta arquitectónica de Varick Street.....	- 28 -
<b>Figura 8:</b> Fase de identificación de espacios Corredor Urbano Río Cali .....	- 30 -
<b>Figura 9:</b> Fase de espacios integrados con dique, gimnasio al aire libre y humedal en el corredor urbano Río Cali.....	- 31 -
<b>Figura 10:</b> Partes del corredor verde San Bernardo de Chile .....	- 31 -
<b>Figura 11:</b> Objetivos del corredor verde San Bernardo de Chile .....	- 33 -
<b>Figura 12:</b> Potencialidades del corredor urbano Oeste de la Habana .....	- 34 -
<b>Figura 13:</b> Sección de la calle 1ra del corredor urbano Oeste de la Habana .....	- 35 -
<b>Figura 14:</b> Delimitación zona de estudio .....	- 41 -
<b>Figura 15:</b> Usos de suelo .....	- 42 -
<b>Figura 16:</b> Tamaño de lote .....	- 43 -
<b>Figura 17:</b> Lotes llenos y vacíos.....	- 44 -
<b>Figura 18:</b> Sentido y dirección vial .....	- 45 -
<b>Figura 19:</b> Tipo de trama urbana.....	- 46 -
<b>Figura 20:</b> Clasificación de predios por el ancho de su frente .....	- 47 -
<b>Figura 21:</b> Clasificación de calzada por su ancho.....	- 48 -
<b>Figura 22:</b> Clasificación de veredas por su ancho .....	- 49 -
<b>Figura 23:</b> Distribución y distancia de los tramos.....	- 50 -
<b>Figura 24:</b> Tipos de vegetación del tramo .....	- 51 -
<b>Figura 25:</b> Sección #1-Corte AA.....	- 55 -
<b>Figura 26:</b> Sección #2-Corte BB.....	- 56 -
<b>Figura 27:</b> Sección #3-Corte FF.....	- 56 -
<b>Figura 28:</b> Fórmula para calcular la muestra en una investigación de campo .....	- 58 -
<b>Figura 29:</b> Calculadora de tamaño de muestras para trabajos de campo .....	- 58 -
<b>Figura 30:</b> Digitalización de la encuesta a través de la plataforma Google Forms.....	- 59 -
<b>Figura 31:</b> Gráfico circular sobre los resultados obtenidos en la encuesta dirigida al sector según su nivel de gravedad .....	- 60 -
<b>Figura 32:</b> Esquema de la propuesta general en planta y fotomontaje .....	- 62 -
<b>Figura 33:</b> Planta tipo para tramos 1,2,9,11,13.....	- 63 -
<b>Figura 34:</b> Ubicación de tramos a intervenir 1,2,9,11,13 .....	- 64 -
<b>Figura 35:</b> Planta-Sección de la propuesta en el Tramo 1.....	- 64 -
<b>Figura 36:</b> Render Tramo 1- Materialidad .....	- 64 -
<b>Figura 37:</b> Planta tipo para tramos 3,6,12.....	- 65 -
<b>Figura 38:</b> Ubicación de tramos a intervenir 3,6,12. ....	- 66 -
<b>Figura 39:</b> Planta-Sección de la propuesta en el Tramo 3.....	- 66 -
<b>Figura 40:</b> Render Tramo 3- Materialidad .....	- 66 -
<b>Figura 41:</b> Planta tipo para tramos 4,11 .....	- 67 -
<b>Figura 42:</b> Ubicación de tramos a intervenir 4 y 11.....	- 68 -
<b>Figura 43:</b> Planta-Sección de la propuesta en el Tramo 4.....	- 68 -
<b>Figura 44:</b> Render Tramo 4- Materialidad .....	- 68 -
<b>Figura 45:</b> Planta tipo para tramos 5, 7, 8, 10.....	- 69 -
<b>Figura 46:</b> Ubicación de tramos a intervenir 5,7,8,10 .....	- 70 -
<b>Figura 47:</b> Planta-Sección de la propuesta en el Tramo 7.....	- 70 -
<b>Figura 48:</b> Render Tramo 7- Materialidad .....	- 70 -
<b>Figura 49:</b> Detalle constructivo de banca.....	- 71 -

<b>Figura 50:</b> Detalle constructivo de basurero .....	- 71 -
<b>Figura 51:</b> Detalle constructivo de parada de bus.....	- 71 -

## LISTA DE TABLAS

<b>Tabla 1:</b> Resultado de estrategias aplicadas por los referentes .....	- 36 -
<b>Tabla 2:</b> Tabla de vegetación del sector.....	- 52 -
<b>Tabla 3:</b> Resultado del diagnóstico experimental.....	- 56 -
<b>Tabla 4:</b> Resumen de estrategias frente a las problemáticas encontradas en la encuesta.....	- 60 -
<b>Tabla 5:</b> Tabla de Vegetación Utilizada en el Circuito.....	- 72 -
<b>Tabla 6:</b> Tabla de Vegetación Utilizada en el Circuito.....	- 72 -
<b>Tabla 7:</b> Resumen General de las Estrategias Usadas en el Proyecto .....	- 73 -

## LISTA DE ANEXOS

<b>Anexo 1:</b> Ficha Tramo 1 Norte .....	- 81 -
<b>Anexo 2:</b> Ficha Tramo 1 Sur .....	- 81 -
<b>Anexo 3:</b> Ficha Tramo 2 Norte .....	- 82 -
<b>Anexo 4:</b> Ficha Tramo 3 Norte .....	- 82 -
<b>Anexo 5:</b> Ficha Tramo 3 Sur .....	- 83 -
<b>Anexo 6:</b> Ficha Tramo 4 Norte .....	- 83 -
<b>Anexo 7:</b> Ficha Tramo 4 Sur .....	- 84 -
<b>Anexo 8:</b> Ficha Tramo 5 Norte .....	- 84 -
<b>Anexo 9:</b> Ficha Tramo 5 Sur .....	- 85 -
<b>Anexo 10:</b> Ficha Tramo 6 Norte .....	- 85 -
<b>Anexo 11:</b> Ficha Tramo 6 Sur .....	- 86 -
<b>Anexo 12:</b> Ficha Tramo 7 Este .....	- 86 -
<b>Anexo 13:</b> Ficha Tramo 7 Oeste .....	- 87 -
<b>Anexo 14:</b> Ficha Tramo 8 Este .....	- 87 -
<b>Anexo 15:</b> Ficha Tramo 9 Este .....	- 88 -
<b>Anexo 16:</b> Ficha Tramo 9 Oeste .....	- 88 -
<b>Anexo 17:</b> Ficha Tramo 10 Este .....	- 89 -
<b>Anexo 18:</b> Ficha Tramo 11 Este .....	- 89 -
<b>Anexo 19:</b> Ficha Tramo 12 Este .....	- 90 -
<b>Anexo 20:</b> Ficha Tramo 13 Este .....	- 90 -
<b>Anexo 21:</b> Ficha Tramo 13 Oeste .....	- 91 -
<b>Anexo 22:</b> Preguntas realizadas en la encuesta 1-3 .....	- 91 -
<b>Anexo 23:</b> Preguntas realizadas en la encuesta 4- 7.1 .....	- 92 -
<b>Anexo 24:</b> Preguntas realizadas en la encuesta 8- 11 .....	- 93 -
<b>Anexo 25:</b> Preguntas realizadas en la encuesta 12- 18 .....	- 94 -
<b>Anexo 26:</b> Datos tabulados de la encuesta pregunta 1 .....	- 95 -
<b>Anexo 27:</b> Datos tabulados de la encuesta pregunta 2 .....	- 95 -
<b>Anexo 28:</b> Datos tabulados de la encuesta pregunta 3 .....	- 95 -
<b>Anexo 29:</b> Datos tabulados de la encuesta pregunta 4 .....	- 96 -
<b>Anexo 30:</b> Datos tabulados de la encuesta pregunta 5 .....	- 96 -
<b>Anexo 31:</b> Datos tabulados de la encuesta pregunta 6 .....	- 96 -
<b>Anexo 32:</b> Datos tabulados de la encuesta pregunta 7 .....	- 97 -
<b>Anexo 33:</b> Datos tabulados de la encuesta pregunta 7.1 .....	- 97 -
<b>Anexo 34:</b> Datos tabulados de la encuesta pregunta 8 .....	- 97 -
<b>Anexo 35:</b> Datos tabulados de la encuesta pregunta 9 .....	- 98 -
<b>Anexo 36:</b> Datos tabulados de la encuesta pregunta 10 .....	- 98 -
<b>Anexo 37:</b> Datos tabulados de la encuesta pregunta 11 .....	- 98 -
<b>Anexo 38:</b> Datos tabulados de la encuesta pregunta 12 .....	- 99 -
<b>Anexo 39:</b> Datos tabulados de la encuesta pregunta 13 .....	- 99 -
<b>Anexo 40:</b> Datos tabulados de la encuesta pregunta 14 .....	- 99 -
<b>Anexo 41:</b> Datos tabulados de la encuesta pregunta 15 .....	- 100 -
<b>Anexo 42:</b> Datos tabulados de la encuesta pregunta 16 .....	- 100 -
<b>Anexo 43:</b> Datos tabulados de la encuesta pregunta 17 .....	- 100 -
<b>Anexo 44:</b> Datos tabulados de la encuesta pregunta 18 .....	- 101 -
<b>Anexo 45:</b> Lamina resumen de la propuesta .....	- 102 -

# CAPÍTULO I

## 1. INTRODUCCIÓN

### 1.1 Problema

Los tramos situados en las calles Francisco Ascasubi, Vicente Mideros y Juan Larrea Guerrero enfrenta problemas que son producto de una mala planificación urbana y un crecimiento horizontal desordenado de la ciudad de Cuenca, lo cual genera consecuencias como: desuso, desconexión, fachadas largas, inexistencia de ciclovías, priorización del vehículo sobre el peatón, excesivo dimensionamiento de la sección vial, peligrosidad y escasa presencia de vegetación. Se plantea resolver estos problemas para poder brindar un aporte positivo a la imagen urbano-paisajística de la zona, mediante la inclusión de equipamientos que dispondrá el circuito urbano planteado.

Los límites que se propone investigar y las variables de observación serán hasta el nivel de un ante proyecto, empleando varias metodologías teóricas, históricas y de diseño, para así poder generar una propuesta coherente y eficiente que resuelve una problemática real de la parroquia Yanuncay.

La propuesta que se ejecutara está enfocada en resolver las múltiples deficiencias y problemáticas del sector, las cuales generan impactos visuales, espaciales, morfológicos y sociales negativos para la zona y sus residentes, es por estas razones que se generará una respuesta inmediata a través del anteproyecto de un circuito urbano sostenible, mediante el cual se solventarán problemas de interés social y necesidades paisajísticas del tramo, mejorando su características físicas y espaciales para transformar el tramo de forma positiva en base a sus necesidades y problemas.

### 1.2 Objetivos

#### 1.2.1 Objetivo General

Proponer un circuito urbano en el sector Yanuncay dentro de las calles Francisco Ascasubi, Vicente Mideros y Juan Larrea Guerrero, el cual será autosostenible, polifuncional y lineal para dinamizar la conexión entre dos puntos y resolver el abandono de vías desarticuladas.

#### 1.2.2 Objetivos Específicos

-Analizar información bibliográfica y referentes sobre los circuitos urbanos tanto locales como internacionales.

-Levantar información a través de la metodología de diagnóstico experimental del tramo para identificar con claridad sus deficiencias y necesidades.

- Proponer el diseño de un circuito urbano que vitalice la zona y fomente la cohesión social en su totalidad.

## **CAPÍTULO II**

### **2. REVISIÓN DE LITERATURA**

El presente marco teórico contempla temas esenciales y fundamentales para poder comprender de manera más profunda el argumento de titulación planteado. A partir de la revisión de información de artículos científicos y de tesis doctorales se solventan las siguientes temáticas: urbanismo, corredores urbanos, ecología y sostenibilidad urbana, accesibilidad, referentes, entre otros.

#### **2.1 ¿Qué es el urbanismo?**

El urbanismo, según Wirth (2005), se trata de un conjunto de disciplinas que se enfocan en entender y mejorar los lugares donde vivimos. Su objetivo es comprender cómo funcionan las ciudades y cómo podemos hacerlas más acogedoras y habitables para las personas que viven en ellas. Esto implica pensar en cómo se ven, cómo se sienten y cómo funcionan nuestras urbes. Es importante recordar que detrás de cada decisión urbanística hay personas con necesidades, sueños y deseos, y el urbanismo busca mejorar sus vidas y sus experiencias en la ciudad.

Ornes (2010) también dice que el urbanismo es importante porque nos ayuda a entender cómo funcionan las ciudades y cómo podemos hacerlas mejores lugares para vivir. Nos da pautas para tomar decisiones sobre cómo construir, organizar y regular nuestras áreas urbanas, siempre pensando en el bienestar y la calidad de vida de las personas que viven en ellas.

Choay (1965) nos recuerda que el urbanismo es una ciencia, pero también es una forma de arte. Es el arte de planificar y diseñar nuevas ciudades, pero también es la ciencia de entender cómo las personas viven y se relacionan en esos espacios. Juntos nos ayudan a crear lugares donde las personas pueden vivir, trabajar y jugar juntas de manera armoniosa y satisfactoria.

En resumen, el urbanismo es una herramienta poderosa para mejorar nuestras ciudades y nuestras vidas. Nos ayuda a crear lugares donde las personas puedan vivir, trabajar y relacionarse de manera significativa y satisfactoria. Es una disciplina que combina la ciencia, el arte y la compasión, y que nos recuerda constantemente que las ciudades son para las personas, y que debemos diseñarlas y gestionarlas pensando en su bienestar y felicidad.

## **2.2 Ecología urbana**

Según Di Pace (2012), se manifiesta que la ecología urbana es aquella que estudia las relaciones de los organismos con su ambiente, básicamente analiza a los seres humanos, el ambiente de las ciudades e interrelaciones (sociales, económicas, política). A su vez esta ecología adquiere características urbanas sujetándose al desarrollo socioeconómico de una sociedad. Grimm (2008), describe la ecología urbana como la disciplina que fusiona las teorías y metodologías de las ciencias naturales y sociales para examinar los patrones y procesos de los sistemas ecológicos en entornos urbanos. Dow (2000), por su parte, la caracteriza como uno de los puntos de encuentro más frecuentados en la investigación que involucra procesos tanto biológicos como sociales.

Como un campo de investigaciones que combina ciencias naturales, ciencias sociales y humanidades, la ecología urbana identifica la evolución de los paisajes de las urbes como un proceso social y ecológico interrelacionados. (Angeoletto, 2012). Al mismo tiempo, Gastón (2010) sostiene que, en líneas generales, la ecología urbana se concibe como una disciplina científica que investiga los procesos que influyen en la cantidad y disposición de los organismos en entornos urbanos, sus interacciones con el entorno, así como los flujos de energía y materiales en dichas áreas.

En resumen, la ecología urbana es un campo de estudio que se enfoca en comprender las complejas relaciones entre las personas, el entorno de las ciudades y los sistemas ecológicos. Esta disciplina utiliza enfoques de ciencias naturales y sociales para analizar los patrones y procesos que ocurren en entornos urbanos, teniendo en cuenta aspectos sociales, económicos y políticos. Es importante destacar que las ciudades son sistemas en constante cambio, y su desarrollo está vinculado estrechamente al desarrollo socioeconómico de la sociedad.

## **2.3 Objetivos de la ecología urbana**

Di Pace (2012) expresa que la ecología urbana, como área de estudio, tiene una serie de metas esenciales, como explorar la configuración de una ciudad, entender los flujos de materia y energía que la conectan con su entorno, fomentar su continuidad, desarrollar indicadores ambientales y abogar por la sostenibilidad en la planificación urbana. Además, busca investigar cómo las actividades humanas impactan en el medio ambiente y procura enfoques completos para la gestión de las áreas urbanas, entre otros aspectos cruciales.

De manera similar, sus objetivos están arraigados en una visión compleja y multidimensional que abarca aspectos como la calidad ambiental, los derechos a la salud,

la educación, la alimentación, la vivienda, el ocio, la recreación, el deporte, la participación social y política, el trabajo, la seguridad social, y las relaciones personales y familiares, según el Plan Nacional del Buen Vivir (2009-2013: 76). Desde otra perspectiva, Morin (2007) argumenta que la política urbana debe centrarse en mejorar la calidad de vida de los habitantes urbanos. Sin embargo, alcanzar una ciudad más acogedora, saludable y dinámica implica la implementación de estrategias efectivas de planificación urbana, fomentar la participación de los residentes en la mejora de la ciudad y promover actividades económicas sostenibles. Lograr un buen vivir dentro de la complejidad urbana es un objetivo fundamental para alcanzar un equilibrio ecológico entre el ser humano y su entorno (Lipietz, 1998).

Como sostiene Morin (1980), el propósito de una perspectiva ecológica es concebir un sistema urbano como un ecosistema que debe mantener un equilibrio global en sus interacciones, en términos de población, consumo de recursos y gestión de residuos. Esto implica que las relaciones entre los habitantes y su entorno deben ser objetivas, permitiendo a la ecología cuantificar los flujos de energía y materia. En última instancia, es necesario establecer formas básicas de urbanización basadas en la adaptación al entorno y en interacciones fundamentales.

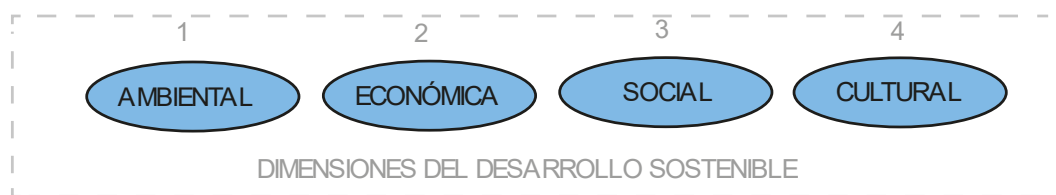
En resumen, la ecología urbana se enfoca en comprender y gestionar las interacciones entre las ciudades y su entorno, así como los efectos de estas interacciones en la calidad de vida de los habitantes urbanos. Esto implica medir los flujos de recursos, promover la sostenibilidad y comprender los impactos ambientales de las actividades humanas. Paralelamente, la política urbana busca mejorar la calidad de vida en las ciudades mediante estrategias de planificación, participación ciudadana y promoción de actividades económicas sostenibles. Ambas disciplinas comparten el objetivo de lograr un equilibrio ecológico en el contexto urbano.

#### **2.4 Dimensiones del urbanismo Ecológico**

Crojethovich (2012) argumenta que el entorno urbano surge de complejas interacciones entre tres dimensiones esenciales: la natural, la construida y la social. Estos procesos de interacción involucran a diversos actores con raíces internas y externas al entorno, que pueden tener orígenes naturales, históricos, económicos, políticos, sociales y culturales. En una ciudad, se encuentran una variedad de elementos distribuidos y organizados en su espacio, tanto de origen natural como creados por la actividad humana, y están relacionados con la vivienda y las actividades de sus habitantes.

Di Pace (2012) destaca que los diferentes sistemas humanos, como los grupos sociales, culturas y generaciones, asignan valores distintos a aspectos específicos del entorno natural. Paralelamente a las diferencias culturales, sociales y económicas, se observan amplias discrepancias en la manera en que las personas perciben, valoran y aprecian el medio ambiente.

Aleberti (1996) sostiene que varios analistas urbanos señalan que las interacciones entre la forma urbana y los procesos naturales no pueden entenderse sin considerar el ámbito económico y social. Para respaldar esta premisa, se vincula con la ideología que guía su investigación, asegurando que el ámbito cultural también es de igual importancia en el camino hacia la ciudad sostenible, garantizando estas interacciones desde cuatro ámbitos: ambiental, económico, social y cultural.



**Figura 1:** Dimensiones del urbanismo ecológico

**Fuente:** (Garza, 2015)

Leff (2002) plantea que las diferencias entre los seres humanos radican principalmente en sus dimensiones económicas, sociales y culturales, más que en aspectos biológicos. En consecuencia, diversos grupos sociales, culturas o generaciones pueden asignar valores distintos a diferentes aspectos del entorno, según sus propias perspectivas y experiencias. El autor argumenta que las variaciones en la percepción y valoración del medio ambiente deben entenderse en el contexto de estas diferencias culturales, sociales y económicas.

En resumen, varios estudios indican que las personas aprecian el entorno natural de manera diversa debido a las discrepancias culturales, sociales y económicas. Estas diferencias surgen de las complejas interacciones entre elementos naturales, construidos y sociales en entornos urbanos. Asimismo, se subraya la importancia de considerar aspectos económicos, sociales y culturales en la búsqueda de una ciudad sostenible. Comprender estas divergencias resulta crucial para abordar los desafíos ambientales y promover una mayor conciencia y responsabilidad hacia nuestro entorno.

## **2.5 Sostenibilidad urbanística**

Ante los desafíos y dificultades del urbanismo, la ciudad demuestra su vitalidad. Adopta diversas formas, intenta seguir planes, pero también se aparta de ellos. Incluso

modifica su tamaño y fronteras físicas para expandirse más allá de sus áreas suburbanas, buscando integrarse con su entorno regional. (Borja, 2000)

Herrera (2016) nos explica que una ciudad sostenible se caracteriza por su dinamismo y su capacidad de adaptarse en diversas maneras, planificando su desarrollo, pero también permitiéndose cierta flexibilidad que le permite trascender sus límites físicos y extenderse más allá de sus áreas suburbanas, integrándose en su entorno regional. Esta noción de sostenibilidad abarca el urbanismo como una estrategia global que tiene en cuenta el bienestar del planeta y las futuras generaciones. Talen (2002) afirma que los nuevos paradigmas de las ciudades sostenibles son:

- 1- Entender al planeta como nuestro hogar, tratando de mejorarlo en cantidad y calidad
- 2- El planeta y sus recursos naturales, tratando siempre de conservarlo en para las futuras generaciones.
- 3- El planeta y sus especies, preservándolas para así vencer el antropocentrismo.

Burgess (2003) argumenta que la sostenibilidad urbana propone soluciones completas para los desafíos urbanos reales, abordando aspectos económicos, políticos, ambientales, territoriales, entre otros. Destaca especialmente la importancia del desarrollo social y la preservación del medio ambiente.

La urbanización se presenta como un factor que puede ser tanto causa como solución de diversas problemáticas urbanas. Esto se debe a que las ciudades pueden ser contribuyentes significativos a estos problemas, pero también tienen el potencial de convertirse en centros de innovación, especialmente en el ámbito económico. Estos entornos urbanos pueden ofrecer una amplia gama de soluciones gracias a su diversidad y eficiencia en áreas como la energía, la construcción, la movilidad y la planificación (ONU-Hábitat, 2019).

En definitiva, las ciudades tienen la capacidad de adaptarse y evolucionar, buscando ser sostenibles al integrarse en su entorno regional. Los nuevos enfoques de sostenibilidad consideran no solo el bienestar humano, sino también la conservación del planeta y sus recursos. Estos paradigmas sugieren que las ciudades sostenibles deben mejorar la calidad y cantidad del planeta, conservar recursos naturales y preservar las especies, además de abordar integralmente los desafíos urbanos en diferentes aspectos, desde lo económico hasta lo ambiental.

## **2.6 Condiciones físico espaciales (accesibilidad)**

Las características físicas y espaciales están estrechamente ligadas a los métodos que moldean el territorio, lo que resulta de gran importancia al analizar los factores físicos que componen una ciudad. Estas condiciones incluyen la infraestructura de servicios, como equipamientos, servicios públicos, centros urbanos, patrimonio, vivienda, espacios públicos y vías urbanas, destacando especialmente estas últimas dos en esta investigación (Torres, 2015).

Dentro de estas condiciones físicas y espaciales, la conectividad se define como el grado de interconexión de los nodos en una red, convirtiéndose en un factor crucial, ya que afecta directamente las oportunidades de interacción de los ciudadanos en el espacio. La conectividad puede aumentar las posibilidades de conexión interna dentro de una red de transporte y entre otras, siendo parte importante de los indicadores de accesibilidad (López, 2015). Además, Zoindo (2000) agrega que la conectividad es fundamental para que un territorio sea accesible para diferentes personas que pueden caminar o utilizar varios medios de transporte, facilitando así el crecimiento y desarrollo de las actividades urbanas.

Desde otro punto de vista, la accesibilidad y la forma urbana sostenible se definen por la medida en que son compatibles con las necesidades de los peatones y ciclistas sobre los conductores de automóviles. Esto ha generado una preocupación sobre los efectos del entorno construido en la actividad física y la salud de las personas. Se considera que las calles orientadas hacia los peatones tienen un impacto no solo en la calidad del lugar, sino también en la propensión de las personas a caminar (López, 2016). La accesibilidad es una cualidad esencial en el diseño del entorno construido, ya que permite a las personas llegar, ingresar, salir y utilizar diversas áreas, participando así en las actividades sociales y económicas para las cuales ha sido diseñado el entorno (CCPT, Concepto Europeo de Accesibilidad, 1996, p.6).

En resumen, las condiciones físicas y espaciales, como la infraestructura y la conectividad, juegan un papel fundamental en la configuración de las ciudades y en la calidad de vida de sus residentes. La conectividad influye en la interacción de las personas en el espacio urbano y puede promover el desarrollo urbano. Además, prestar atención a la accesibilidad y la sostenibilidad urbana, con un enfoque en peatones y ciclistas, no solo mejora la calidad del entorno, sino que también fomenta un estilo de vida más activo y saludable. La accesibilidad es esencial para garantizar que las personas puedan participar plenamente en la vida social y económica de la ciudad.

## **2.7 ¿Qué es un corredor urbano?**

"Las calles urbanas son más que simples vías; según Gehl (2006, p. 115), forman parte de la vida universitaria y actúan como conexiones tanto internas como externas. Barrera (2015) argumenta que los corredores urbanos, franjas notables que suelen incluir vegetación, conectan áreas destacadas y problemáticas de una ciudad, abordando temas como la movilidad, el tráfico, la densidad comercial, los servicios y la seguridad. Estos corredores estimulan el desarrollo de áreas urbanas subutilizadas en lugares con problemas de dispersión, promoviendo una mayor densidad comercial, mejor uso del suelo y fortalecimiento de servicios.

Los corredores urbanos, según el PDUS Ciudad de Juárez (2016), conectan puntos centrales en una ciudad y pueden incluir características como movilidad, transporte público, tráfico vehicular, ciclovías y áreas verdes. Morgan Bal (2006) destaca que son espacios públicos primordiales que priorizan al peatón y fomentan medios de transporte sostenibles como bicicletas, mejorando la calidad de vida de los habitantes.

Es esencial considerar los corredores urbanos como parte integral del espacio público, ya que conectan puntos clave dentro de la ciudad y afectan la cantidad de personas y su interacción. Mejorar las condiciones físicas y espaciales de estos corredores, como su tamaño y conexión con edificaciones, es crucial para ciudades más accesibles y habitables.

En resumen, los corredores urbanos desempeñan un papel vital en las ciudades modernas al abordar desafíos de movilidad y densidad comercial, promoviendo medios de transporte sostenibles y mejorando la calidad de vida urbana con un diseño que prioriza al peatón y la interconexión entre puntos clave de la ciudad."

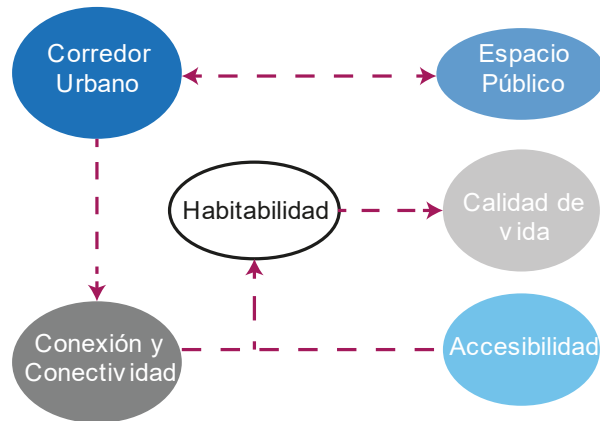
## **2.8 Objetivos de un corredor urbano**

Jan Gehl (2010) recalca que: "El objetivo de crear ciudades donde las personas encuentren estímulos para caminar y andar en bicicleta desembocará en una mayor vitalidad en las calles y en experiencias más atractivas, ya que el tráfico veloz mutará en uno más lento" (p. 72). Paralelamente el estudio de arquitectura y paisajismo MNLA (2022) resalta que los objetivos buscados dentro de un corredor urbano son varios, pero según nuestra investigación y tesis de posgrado definimos los 5, los cuales son:

- Generar Conexión y Conectividad para la ciudad
- Desarrollar condiciones físico-espaciales y accesibles en todo el tramo.
- Generación de espacios públicos como elementos conectores de la ciudad.

- Promover y mejorar la habitabilidad urbana mediante los mismos.

- Mejorar la calidad de vida a través de la integración de espacios planteados en el corredor.



**Figura 2:** Objetivos de un corredor urbano

**Fuente:** Elaboración Propia

De modo similar Rodríguez y Precado (1989), concuerdan que los corredores urbanos acogen los siguientes objetivos:

- Actuar como un distribuidor y conector de equipamientos urbanos.

- Articular Varias Zonas, centrándose en la demanda social, ubicación y la movilidad.

- Exhibidor comercial para el ciudadano común.

- Repartidor de zonas específicas como: áreas de tránsito vehicular, áreas transporte colectivo, tejido urbano, lugares para la movilidad urbana, entre otros.

En resumen, a lo largo de diferentes décadas y contextos, varios expertos y estudios han coincidido en la importancia de diseñar y planificar corredores urbanos con una serie de objetivos clave en mente. Estos objetivos se centran en mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, fomentar la movilidad sostenible, fortalecer la conectividad urbana y crear espacios públicos atractivos. La creación de entornos urbanos que priorizan la caminata y la bicicleta contribuye a la vitalidad de las calles y a experiencias urbanas más agradables. Además, los corredores urbanos tienen el potencial de desempeñar múltiples roles, desde conectar equipamientos urbanos hasta servir como exhibidores comerciales y distribuidores de diversas zonas urbanas, lo que subraya su versatilidad como elementos clave en la planificación urbana. Estos enfoques convergentes resaltan la importancia de

abordar de manera integral la planificación y diseño de los corredores urbanos en nuestras ciudades.

## **2.9 Características y funcionamiento de un corredor urbano**

Estas son las características y funcionamientos principales según el Gobierno de Juárez (2017), que todo corredor urbano debería disponer:

- 1) Tiendas principales atractivas para captar la atención de las personas.
- 2) Espacios para descansar y sentarse a lo largo del circuito.
- 3) Comercios que se integren con el entorno y promuevan la interacción.
- 4) Iluminación natural y artificial para generar bienestar y seguridad.
- 5) Oferta gastronómica variada y accesible.
- 6) Presencia de elementos naturales que atraigan y generen tranquilidad.
- 7) Promoción de la seguridad física y el ambiente cómodo.
- 8) Uso diverso de los espacios para atraer a más personas.

Siguiendo la visión de Gehl (2006), el concepto de "vida entre edificios" abarca diversas actividades que las personas realizan en el espacio público, como caminar, pasear, detenerse brevemente o por más tiempo, mirar escaparates, conversar, realizar ejercicios, bailar, participar en actividades recreativas, intercambiar bienes y servicios, presenciar juegos, espectáculos callejeros e incluso la presencia de personas necesitadas (p. 19). A su vez, Samper (2003) resalta la importancia de los corredores urbanos como lugares centrales donde se desarrolla la actividad principal de quienes los utilizan. Estos corredores reflejan la cultura y la política de los residentes, si bien, en ocasiones, también pueden evidenciar conflictos sociales asociados con la segregación, la injusticia y la desigualdad.

León (1998) destaca la esencialidad de que un corredor urbano posea características específicas para funcionar de manera efectiva, tales como áreas designadas para peatones y vehículos, espacios que promuevan tanto la actividad recreativa activa como pasiva, y elementos como aceras ajardinadas, fuentes de agua, parques, plazas, áreas verdes y comercios. La inclusión de estos elementos no solo mejora significativamente la calidad del entorno urbano, sino que también aumenta el valor de las inversiones inmobiliarias.

En resumen, la planificación de corredores urbanos debe contemplar diversos elementos para crear espacios públicos atractivos y funcionales. Esto implica considerar tiendas atractivas, áreas de descanso, iluminación adecuada, elementos naturales y opciones gastronómicas. Estos corredores son mucho más que meras rutas de tránsito, ya que albergan una amplia gama de actividades que reflejan la vida y la cultura de la ciudad.

No obstante, es importante reconocer que los corredores urbanos también pueden ser escenarios de conflictos sociales y desigualdades. Por lo tanto, la planificación y gestión de estos espacios deben abordar estas cuestiones para asegurar que contribuyan al bienestar y la integración de la comunidad en su conjunto. En síntesis, los corredores urbanos son elementos esenciales para una ciudad dinámica y deben ser diseñados con una perspectiva integral que atienda tanto las necesidades prácticas de los usuarios como su impacto en la vida urbana.

### **2.10 ¿Qué genera un corredor urbano?**

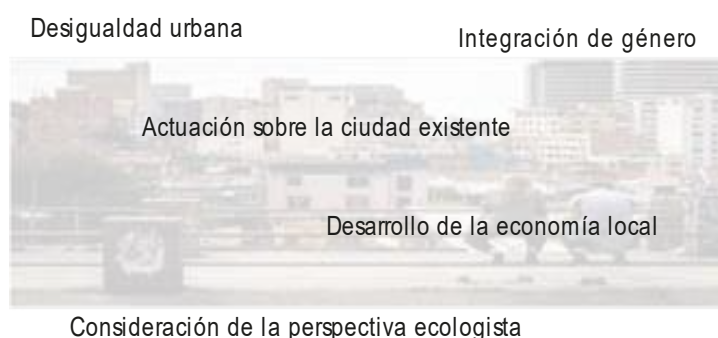
Juárez (2017) señala que los corredores urbanos abren la puerta a nuevas formas de inclusión social, creando entornos más justos que facilitan el acceso a servicios y oportunidades, impulsando la participación y la movilización de los ciudadanos, y mostrando la riqueza cultural y social de las ciudades, los países y el mundo. Bal (2006) destaca que un corredor urbano sensibiliza la importancia del espacio público al servir como enlace entre puntos clave dentro de la ciudad, lo que afecta la cantidad de personas presentes y su nivel de interacción. Resaltando la necesidad de mantener una conexión directa entre la movilidad en el corredor y las edificaciones en la primera línea.

Carrión y Cepeda (2020) indican que los corredores urbanos varían en tipo y cantidad dentro de una ciudad, subrayando la importancia de políticas urbanas que aborden varios aspectos, como la regulación de los mercados inmobiliarios, la inversión en infraestructura básica y la restauración del espacio público como parte integral de la ciudad. Pradilla & Pino (2004), Aguilar (2002), y Bravo y Rivas (2012) enfatizan que los corredores urbanos pueden proporcionar oportunidades significativas al facilitar la movilidad dentro de la ciudad, promover una visión multiescalar, reducir desigualdades en la distribución de la población y fortalecer el crecimiento urbano.

En conclusión, los corredores urbanos no solo sirven como medios de transporte, sino que también desempeñan un papel esencial en la creación de ciudades más inclusivas y equitativas al mejorar el acceso a servicios, fomentar la participación ciudadana y resaltar la diversidad cultural y social.

## 2.11 ¿Qué genera un corredor urbano?

Vasilef (2010), contempla los siguientes retos para los corredores urbanos:



**Figura 3:** Retos afrontados en un corredor urbano

**Fuente:** Elaboración Propia

Según Cerda (2007), los retos que enfrenta la planificación urbana y las áreas metropolitanas están estrechamente ligados a la reducción de las zonas agrícolas, la contaminación del aire, el aumento del tráfico, la gestión de agua y residuos, la segregación socioeconómica y los largos tiempos de viaje, entre otros factores. Por otro lado, Anzaldo (2017) señala que muchas ciudades de diversos países han enfrentado dificultades para equilibrar la estructura urbana con la sostenibilidad en los últimos años. Sin embargo, los resultados han sido insatisfactorios y faltan soluciones clave, especialmente en aspectos como el tamaño, la densidad y la configuración del uso del suelo.

Es importante entender que los corredores urbanos pueden manifestarse de diversas maneras, ya que las ciudades no son estáticas, sino dinámicas, evolutivas y cambiantes debido a sus dinámicas internas. Por lo tanto, Sánchez (2001) enfatiza que los gobiernos deben definir un modelo de ciudad sostenible con la participación de la comunidad. Estos procesos participativos proporcionan información valiosa sobre el uso y la calidad del suelo. Según Builes (2020), existe un modelo alternativo de corredor urbano llamado "Corredor Compacto", que presenta una secuencia funcional, heterogénea y diversa, fomentando la cohesión social y la conectividad. Este tipo de corredor aborda problemas como el crecimiento descontrolado de las ciudades, la pérdida excesiva de tierras, la distancia entre empleos y hogares, la desconexión con la naturaleza y la contaminación ambiental.

En resumen, los desafíos en la planificación urbana y la gestión de corredores urbanos incluyen la reducción de áreas agrícolas, la contaminación, el tráfico vehicular, la gestión de recursos y residuos, la segregación socioeconómica y los largos desplazamientos. Además, es vital reconocer que las ciudades son entidades en constante cambio y, para alcanzar la sostenibilidad, se requiere un modelo urbano claro con la

participación activa de la comunidad. La propuesta del "Corredor Compacto" emerge como una alternativa que promueve la cohesión social y aborda los desafíos ambientales y de desarrollo urbano.

## 2.12 Referentes de corredores urbanos

### 2.12.1 Circuito urbano de Requínoa - Chile

El primer caso de estudio que analizaremos se encuentra ubicado en Chile, puntualmente en Requínoa, una zona comuna central del Chile, lugar que dispone de una gran variedad de actividad agrícola con viñedos y frutos. El responsable de este proyecto fue el departamento MINVU o Ministerio de Vivienda y Urbanismo de Chile. Dentro de las problemáticas que disponía Requínoa teníamos: falta de acceso para los vehículos de exportación e importación, vías desgastadas y angostas, alto tráfico vehicular, veredas estrechas, entre otros. (Municipio de Requínoa, 2021)



**Figura 4:** Vías principales del municipio de Requínoa 2016

**Fuente:** (Municipalidad de Requínoa, 2016)

El La idea creativa del MINVU se concentró en consolidar un sistema de movilidad sustentable, albergando vías verdes, accesibilidad peatonal, ciclovías, potencializar la identidad local al conectar la vía del CH con la vía panamericana Sur. Paralelamente el proyecto se plantea y cumple con objetivos de planificación como:

1. Mejoramiento de espacio público: Regenerar los espacios públicos actuales, ya que los que existen actualmente se encuentran en pésimas condiciones.

2. Progreso Urbano en la Calle El Alba, Murialdo, Comercio y Shiel: Resuelve y perfecciona todos los hoyos y trizaduras de esta calle que puede ocasionar accidentes y dificultan el tránsito de la zona.

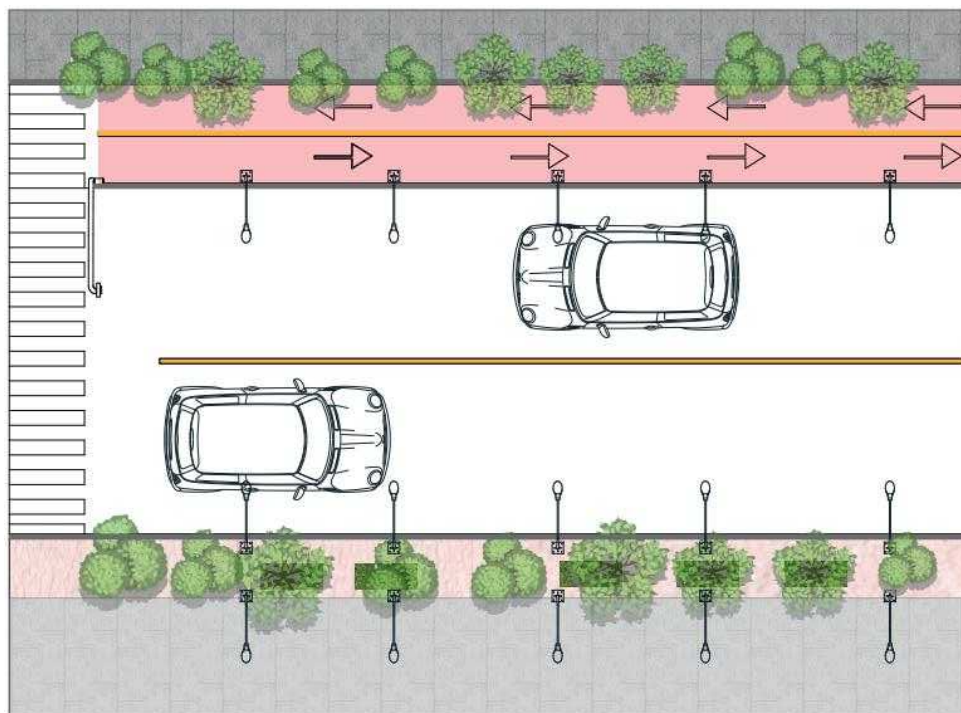
3. Creación de Ciclovía: Implanta esta nueva estrategia, enfocándose más en lo ciclistas y peatones quienes anteriormente no contaban con una priorización.

4. Ensanchamiento de veredas: Brindar mayor seguridad, comodidad y confort a las personas que transitan por el corredor.

5. Reforzamiento de Iluminación: iluminación nueva y más brillante, transformándose en un lugar atractivo de día y seguro de noche

6. Cruces Peatonales Inteligentes: Cruces peatonales altamente visibles y fosforescentes para un correcto uso y respeto de los mismos

Finalmente, para poder resaltar de su entorno, el caso de estudio emplea materialidad específica e innovadora como: resina antiderrapante en piso de ciclovía, módulos de adoquín para aceras, pavimento permeable de hormigón ligero para las calles y bloque de adoquín pulido para filos de aceras y ciclovía. (MINVU, 2023)



**Figura 5:** Planta calle Shiel

**Fuente:** Elaboración Propia

### 2.12.2 Hudson Square-New York

El segundo caso de estudio pertenece al continente norteamericano, precisamente en New York sobre el distrito urbano de Hudson Square. Los colaboradores de este proyecto fueron la firma neoyorquina MNLA. Este proyecto fue un encargo del gobierno estatal de

Nueva York, quienes solicitaron resolver la red de espacios sociales, económicos y ambientales para el vecindario en el centro de la ciudad que una vez fue Industrial. (Nielsen, 2023). La idea creativa de la firma encargada aborda problemática del paisaje urbano carente y la congestión vehicular de forma innovadora: embelleciendo los espacios públicos, identificando nuevos espacios verdes, reverdeciendo las calles, marcando y definiendo la identidad del vecindario, mejorando el entorno comercial y creando un vecindario amigable para los peatones. (MNLA, 2023)



**Figura 6:** Ideas creativas implantadas en Hudson Square

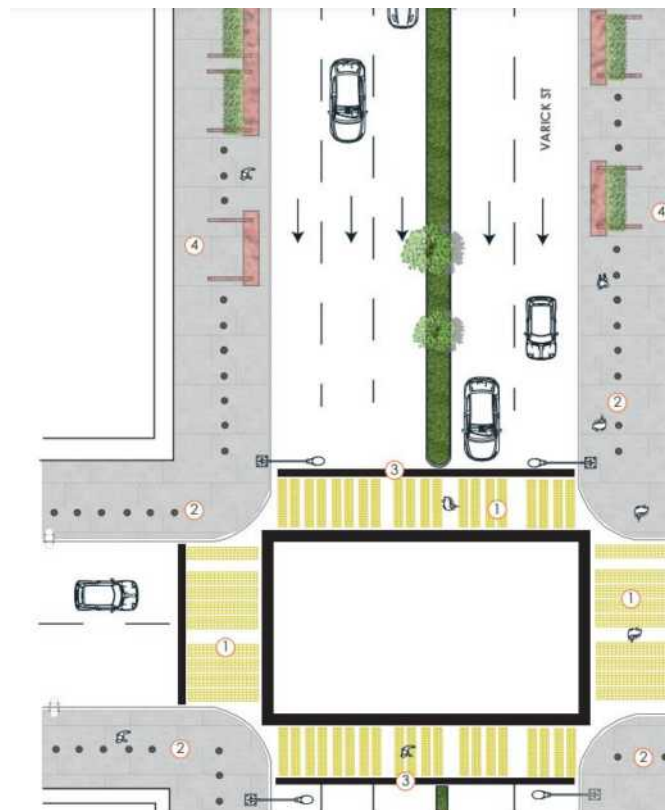
**Fuente:** Elaboración Propia

La firma responsable del proyecto, cuenta con los siguientes objetivos para mejorar el circuito urbano y resolver sus problemáticas anteriormente mencionadas (MNLA, 2023):

- 1- Administración del tráfico: Equilibrar las necesidades del Holland Tunnel, una importante instalación de transporte regional, con las necesidades de la comunidad local.
- 2- Crear ambientes peatonales en las calles Spring Street, Plaza SoHo Square, Varick Street, Hudson Street: Priorizar a los peatones y promover a las calles como lugares para que la gente camine, socialice y experimente Hudson Square.
- 3- Dotación de espacios abiertos: Mejorar el espacio abierto existente mediante vegetación y hallar oportunidades para crear espacios públicos nuevos y atractivos
- 4- Definir la identidad del barrio: Llevar el espíritu de innovación que está prosperando actualmente en los edificios hacia los espacios públicos

- 5- Implementación ciclovía: Proporcionar un espacio nuevo e innovador que anteriormente no existía y le hacía falta al corredor para proteger a sus ciclistas.
- 6- Implementación de cruces peatonales de alta visibilidad con impresiones sobre el asfalto que evocarán energía y creatividad.
- 7- Vegetación: acomodará el crecimiento de raíces y árboles para asegurar que los mismos crezcan sanos y prósperos.

El proyecto contempla materiales nuevos y sofisticados como: cerámica tipo piedra marmolizada para veredas, arcilla sintética para ciclovías, pavimento permeable de hormigón ligero para las calzadas, entre otros. (Distrito de Mejora Empresarial Hudson Square, 2023)



**Figura 7:** Planta arquitectónica de Varick Street

**Fuente:** Elaboración Propia

### 2.12.3 Corredor Urbano Rio Cali, Colombia

El tercer caso de estudio se ubica en Colombia, específicamente en la ciudad de Cali, en el Valle de Cauca. Fue diseñado en 2018 por la firma de arquitectos y paisajistas ALCUADRADO Arquitectos / Habitar Colectivo. La Alcaldía de Santiago de Cali es el cliente de este proyecto y ha solicitado urgentemente una solución para la restauración ambiental y la gestión del paisaje, con el propósito de promover la interacción ecológica entre el río Cauca y la Calle 25. Para afrontar este desafío, la firma responsable ha propuesto la

construcción de museos, bancos de germoplasma, jardines, colmenas, mariposarios, zonas de observación de aves, exposiciones de flora nativa, exhibiciones de productos de humedales, huertos, cultivos de variedades locales, así como la investigación de insectos y la fauna autóctona (ALCUADRADO Arquitectos + Habitar Colectivo, 2018).

En cuanto a sus estrategias de diseño Álvarez (2020), contempla que el corredor acopla fases que responden a distintas necesidades puntuales existen en sus zonas:

1. Fase conexión de espacios: Esta primera fase busca enlazar los distintos espacios mediante conexiones transversales y longitudinales, reforestando los espacios verdes existentes, purificando el agua y logrando una óptima conexión de los espacios urbanos con el corredor.

2. Fase de interrelación antiguo-nuevo: En la segunda fase se realiza la propuesta, se zonifican los espacios públicos existentes y los escenarios para las propuestas. Posteriormente se construyen escenarios del costado Oeste y Este.

3. Fase de identificación de riesgos: La tercera etapa pertenece a la redensificación, en donde se identifican las viviendas en riesgo y se reubican mediante las propuestas de viviendas en altura.

4. Fase de análisis de espacios: Se observa, analiza y propone espacios para el corredor urbano, que serán destinados para un lugar lúdico, recreativo, deportivo, contemplativo, y educativo ambiental.

5. Fase integración sociedad-naturaleza: Se conecta de manera primordial a la sociedad y se da un espacio público junto al río Cali, mediante la integración de espacios propuestos, con los ya existentes en forma de grapas. Con el objetivo de relacionar distintas actividades y fomentar ambientes de aprendizaje o formación, mediante la articulación de las dos orillas del río.



**Figura 8:** Fase de identificación de espacios Corredor Urbano Río Cali

**Fuente:** Elaboración Propia

Dota de materialidad nueva e innovadora para generar espacios confortables y de calidad como: adoquín, polvillo, Acero Corten, arena, concreto, gavión, entre otros. ALCUADRADO Arquitectos / Habitar Colectivo, concluyen que sus resultados fueron completamente éxitos, ya que se registraron las siguientes consecuencias:

1. Conectar de manera ecológica distintos tipos de ecosistemas que tiene el sector como: bosque cálido seco o aluvial.
2. Integrar la ciudad con el río y así crear una articulación de la ecología del sector mediante las preexistencias.
3. Completar tres grandes características como: adecuar, consolidar y recuperar por medio de franjas de intervención.
4. Ejecución de tres fases, siendo la primera fase de conexión de los espacios, la segunda fase de la propuesta y la tercera fase de redensificación.
5. Sistematización de drenaje urbano sostenible que reduce de forma óptima el riesgo de inundaciones, de manera que minimiza los costos económicos.
6. Articulación de los espacios en apertura, las fachadas miran hacia el río y los asentamientos informales se cierran al río.
7. Utilización de material de la misma zona como plantas y piedras del río.
8. Unificación de mobiliarios ecológicos que funcionan con paneles solares.

9. Creación de una red ecológica donde se conectan unidades urbanas en una red interconectada.

10. Generación de una plaza ecológica que sirve como un lugar para la recreación, educación y entretenimiento.

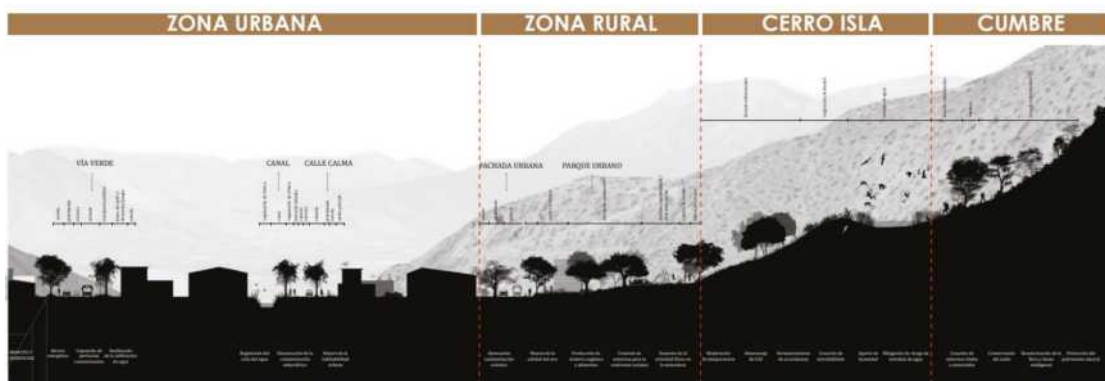


**Figura 9:** Fase de espacios integrados con dique, gimnasio al aire libre y humedal en el corredor urbano Río Cali

**Fuente:** Elaboración Propia

#### 2.12.4 Corredor Urbano Rio Cali, Colombia

El cuarto referente se localiza en Chile, puntualmente en San Bernardo, Santiago de Chile. Los responsables de esta propuesta son la firma a cargo del Arq. Francisco Walker Martínez. Este ante proyecto dispone como objetivo la reconstrucción ambiental, social y la gestión del paisaje. Logrando promover la relación ecológica entre los espacios urbanos y rurales para permitir una óptima conexión entre estos dos puntos principales en una ciudad que muestra una expansión acelerada. Para lograr lo descrito, se han aplicado diferentes herramientas y estrategias de gestión del paisaje con el fin de recuperar y conservar la biodiversidad de los diferentes cerros islas (Urbana, 2015).



**Figura 10:** Partes del corredor verde San Bernardo de Chile

**Fuente:** Elaboración Propia

El proyecto comienza planteando estrategias de diseño vinculadas al sistema conocido como Parches Cerro-Ciudad, con el objetivo de incorporar diversas perspectivas y un modelo de gestión asociado a la activación y conservación del corredor verde de San Bernardo. Se propone que este sistema se desarrolle como una serie de parches sostenibles, abiertos a distintos períodos temporales y métodos de financiamiento y administración, con la intención de adaptarse a los tiempos y actores involucrados en la gestión a nivel barrial, municipal y regional (Weiss, 2017). Estos parches pretenden establecer una relación simbiótica entre cada cerro y la ciudad, integrando servicios funcionales que conecten la comunidad local con el área de conservación territorial, a través de la creación de parques que combinen aspectos recreativos y productivos. Para complementar este sistema, se implementan cuatro estrategias verticales principales, que incluyen:

1. Construcción de buffers permeables y dinámicos: Activación del cerro y la membrana celular que regula los flujos e intercambios entre los cerros y la urbanización.
2. Habilitación del zócalo: Recorrido por el cerro mediante un cinturón público de movilidad a la altura de la cota 20, permitiendo la circulación libre de peatones y ciclistas.
3. Conquista de la cumbre: Valorización del cerro como punto de vista para potenciar el paisaje metropolitano.
4. Conservación de atributos paisajísticos y ecológicos: Protección del cuerpo del cerro como zona de conservación de especies de flora y fauna nativa del valle central de Chile.

Según Urbana (2015), el proyecto destaca la conexión evidente entre la expansión urbana y las zonas rurales, transformando la idea de desintegración espacial en una difuminación de los límites territoriales, expandiendo los espacios rurales cercanos a la zona urbana y reformulando la relación entre el campo y la ciudad. Reconoce el encuentro entre lo urbano y lo rural en el paisaje, a través de espacios dinámicos de interacción que permiten explorar, utilizar y otorgar significado al paisaje en su totalidad. Además, fomenta la valoración de las identidades locales y su papel fundamental en la configuración de nuevos sentidos de pertenencia e identificación socioecológica. Para lograr este objetivo, se enfoca en tres componentes principales:

- 1- Conexión
- 2- Biodiversidad

### 3- Identidad



**Figura 11:** Objetivos del corredor verde San Bernardo de Chile

**Fuente:** Elaboración Propia

Weiss (2017), determina que la materialidad que se emplea dentro del corredor es magnífica e incita al recorrido del mismo, ya se emplean materiales completamente innovadores del urbanismo como: piedra caliza, adoquín, mármol, arena, concreto craquelado, entre otros.

#### 2.12.5 Corredor Urbano Oeste de la Habana

El último caso de estudio se ubica en Cuba, específicamente en La Habana Litoral Oeste, y está a cargo de la Universidad Tecnológica de La Habana. Esta área enfrenta varios desafíos, como limitaciones en el horario diurno, condiciones de abandono y deterioro, pérdida de su orientación recreativa y deportiva original, escasez de servicios recreativos a lo largo del área, movilidad peatonal con falta de sombra y vías exclusivas para ciclistas, y exposición a inundaciones costeras debido al aumento del nivel del mar por el Cambio Climático, entre otros problemas (Plan General de Ordenamiento Territorial y Urbano de la Habana, 2013-2030).

El proyecto busca revitalizar, ordenar y transformar un nuevo paisaje en la franja que conecta el mar y la ciudad, proporcionando espacios de ocio y recreación para obtener beneficios económicos. Se proponen las siguientes ideas para la planificación del área:

1. Destacar el mar como elemento central en la región, ofreciendo oportunidades para disfrutar de actividades y paisajes naturales a lo largo de la costa.
2. La presencia de grupos sociales obreros a lo largo de la zona puede garantizar una variedad de servicios y actividades recreativas, fomentando el carácter recreativo náutico.

3. La existencia de puntos turísticos y un centro de negocios contribuyen al crecimiento económico en la zona, generando empleos y mejorando los servicios.
4. La presencia de diversos servicios especializados en toda la región satisface las necesidades y mejora el área, aumentando su atractivo y capacidad de atracción.
5. Los espacios abiertos a lo largo de la franja costera podrían fomentar una mayor interacción con el mar si se gestionan adecuadamente.



**Figura 12:** Potencialidades del corredor urbano Oeste de la Habana

**Fuente:** (Universidad Tecnológica de La Habana, 2019)

El proyecto busca conciliar los intereses de la ciudad y sus habitantes, renovar enfoques de acción con una visión integradora e innovadora del área costera, y explorar vías para mejorar la calidad de vida a través de transformaciones urbanas. Incluye una serie de intervenciones en espacios públicos que promueven iniciativas a largo plazo, inspiradas en el Urbanismo Táctico. Estas propuestas, en esencia, se centran en tres áreas críticas del corredor actualmente subutilizadas. Con ello, se pretende mejorar la organización y revitalizar la zona urbana, embellecer la imagen y fomentar un corredor creativo en el litoral (Rodríguez, 2019).

Las áreas seleccionadas incluyen:

1. Playita de 1ra y 16: Se busca mejorar las condiciones para el uso recreativo y de baño, mediante la instalación de un paseo marítimo sostenido por pilotes y muelles de bajo impacto. También se considera la necesidad de proporcionar zonas con sombra mediante pérgolas que protejan del sol.
2. Zona de 1ra y 70: Se plantea la creación de un área pública que facilite el acceso al mar y otras actividades recreativas, con el objetivo de revitalizar la imagen del lugar y fomentar el intercambio entre turistas y la comunidad local.

3. Zona de 3ra y 110: Se pretende ampliar las actividades recreativas aprovechando la vegetación existente, transformando el espacio en un lugar de estancia con asientos y espacios para actividades deportivas y de esparcimiento.
4. Redes de conexión multimodal y transporte: Se propone implementar redes de conexión multimodal que combinen ciclovías con el transporte automotor, proporcionando opciones de movilidad y galerías de sombra para mejorar el ambiente.
5. Ciclovía: Se busca revitalizar el uso de la bicicleta mediante la creación de carriles exclusivos y la incorporación de más áreas verdes para ofrecer sombra a los peatones. Se plantea la implementación de un sistema de bicicletas públicas junto con los carriles exclusivos, conocidos como ciclovías.

Estas acciones no solo tienen como objetivo mejorar la infraestructura física, sino también promover la interacción social y el bienestar de la comunidad, aprovechando al máximo los recursos naturales y culturales disponibles en la zona costera.



**Figura 13:** Sección de la calle 1ra del corredor urbano Oeste de la Habana

**Fuente:** (Universidad Tecnológica de La Habana, 2019)

Stang (2020), plantea que es indispensable la utilización de material amigable con el medio ambiente e innovador dentro de un proyecto urbanístico, es por ello que el proyecto dentro del mismo contempla la utilización de: piedra natural de la zona, arena, madera tratada, acero, aluminio, pinturas con revestimientos ecológicos, entre otros.

Tras el análisis exhaustivo de diversos corredores urbanos a nivel global, se ha destacado una convergencia en los esfuerzos para mejorar la calidad de vida en entornos urbanos. Estos esfuerzos se enfocan en la implementación de estrategias como el fomento de espacios verdes, la promoción de la movilidad sostenible a través de ciclovías y la

creación de entornos propicios para la interacción social y comunitaria. Se enfatiza además la preservación y promoción de la identidad cultural local, incorporando elementos distintivos en el diseño de los espacios revitalizados. La preferencia por el uso de materiales ecológicos y sostenibles subraya el compromiso con la preservación ambiental y la reducción del impacto negativo en los entornos urbanos. En resumen, estos proyectos de renovación urbana reflejan una respuesta proactiva a la necesidad de equilibrar el desarrollo urbano con la preservación de la identidad y el entorno natural, demostrando una orientación hacia la sostenibilidad y la mejora del bienestar comunitario.

### 2.12.6 Resultado de Estrategias de los Referentes

Dentro de este apartado se resumirán de forma eficaz las estrategias aplicadas por cada referente analizado, contemplando una tabla resumen que indica problemáticas, estrategias y resultados.

**Tabla 1:** Resultado de estrategias aplicadas por los referentes

**Fuente:** Elaboración propia

Resultado de estrategias de los referentes			
Referente	Problemática	Estrategias	Resultados
1. Circuito urbano de Requinoa - Chile	Falta de acceso para los vehículos de exportación e importación	Progreso Urbano en la Calle El Alba, Murialdo, Comercio y Shiel	Consolidación de un sistema de movilidad sustentable
	Vías desgastadas y angostas	Mejoramiento de espacio público	Potencialización la identidad local
	Alto tráfico vehicular	Creación de ciclovía	Contemplación de vías verdes
		Ensanchamiento de veredas	
Verdeadas estrechas	Reforzamiento de la iluminación	Accesibilidad y priorización peatonal	
	Cruces peatonales inteligentes		
2. Hudson Square-New York	Paisaje urbano carente	Vegetación sana mediante raíces profundas y árboles	Reverdecimiento de calles
			Embellecimiento de espacios públicos
		Dotación de espacios abiertos	Identificación nuevos espacios verdes

	Continuación		
	Conflictos en la red de espacios económicos, sociales y ambientales debido al barrio industrial implantado	Traslado del espíritu de innovación de los edificios hacia los espacios públicos	Definir la identidad del barrio
		Crear ambientes peatonales en las calles Spring Street, Plaza SoHo Square, Varick Street, Hudson Street	Mejoramiento del entorno comercial
	Alto tráfico vehicular	Administración del tráfico	Vecindario amigable para los peatones
	Mayor jerarquía: vehículo sobre peatón	Implementación de cruces peatonales de alta visibilidad	
		Implementación ciclovía	
3 Corredor urbano Río Cali, Colombia	Restauración ambiental	Unificación de mobiliarios ecológicos que funcionan con paneles solares.	Promover la sostenibilidad y proteger la ecología de un lugar
		Sistematización de drenaje urbano sostenible que reduce de forma óptima el riesgo de inundaciones, de manera que minimiza los costos económicos.	
		Generación de una plaza ecológica que sirve como un lugar para la recreación, educación y entretenimiento.	
	Gestión del Paisaje	Conectar de manera ecológica distintos tipos de ecosistemas	Enlazar los distintos espacios mediante conexiones transversales y longitudinales

	Continuación		
	Limitada interrelación ecológica entre el río Cauca	Articulación de los espacios en apertura, las fachadas miran hacia el río y los asentamientos informales se cierran al río.	Integración sociedad con naturaleza
Integración la ciudad con el río y así crear una articulación de la ecología del sector mediante las preexistencias			
4 Corredor verde de San Bernardo, Chile	Escasa conexión de la zona urbana hacia las periferias	Activar el cerro y la membrana celular que controla los flujos e intercambios entre cerros y la urbanización	Construcción de buffers permeables y dinámicos
	Ineficiente circulación por el corredor	Recorrido del cerro, mediante el cinturón público de movilidad sobre la cota 20 que permite la circulación libre de peatones y ciclistas	Conservación de atributos paisajísticos y ecológicos
		Espacios dinámicos de interacción: mobiliario ecológico diseñado, zonas de interacción social, plazas, parques, etc.	Dinamismo e innovación
	Desactivación y desarticulación de San Bernardo	Recuperar y conservar la biodiversidad de los diferentes cerros islas	Conquistar la cumbre
		Protección desde el cerro, mantenimiento del cuerpo del cerro como zona de conservación de especies de flora y fauna nativa del valle central de Chile.	Rescate de identidades locales
Defectuosa relación entre el cerro y la ciudad	Visualización a partir del cerro, a través de reconocimiento de las cumbres como lugares que potencien el paisaje metropolitano.	Potencialización del Cerro	

		Continuación	
<b>5. Corredor urbano Oeste de la Habana</b>	Limitaciones en el horario diurno	La presencia de una serie de grupos sociales obreros (CSO) asegurar la disponibilidad de una variedad de servicios y actividades distribuidos a lo largo de este corredor, fomentando el carácter recreativo náutico.	Armonizar los intereses de la ciudad y sus habitantes
	Condiciones de abandono y deterioro	La existencia de un punto turístico destacado (Monte Barreto) y un centro de negocios contribuyen al crecimiento de la actividad económica en la zona	Pensamiento de integración innovador y comprensivo del área costera
	Pérdida de la destacada orientación recreativa y deportiva original de la zona	Presencia de diversos servicios especializados en toda la región, complementando las necesidades y benefician el área.	Contemplación de vías que mejoren la calidad de vida a través de procesos de transformación urbana
	Desequilibrio en la disponibilidad de servicios recreativos a lo largo del eje	Espacios abiertos que interactúan de manera directa con el mar, mismos que son amigables con el medio ambiente y previenen la contaminación ambiental	Desarrollo progresivo de un corredor creativo en la zona costera
	Movilidad peatonal marcada por la escasez de sombra y la falta de vías exclusivas para ciclistas	Propuesta enfocada al ensanchamiento de veredas, mobiliario y la inclusión de ciclo vía	
	Exposición de la zona costera a inundaciones debido al aumento del nivel del mar causado por el Cambio Climático		

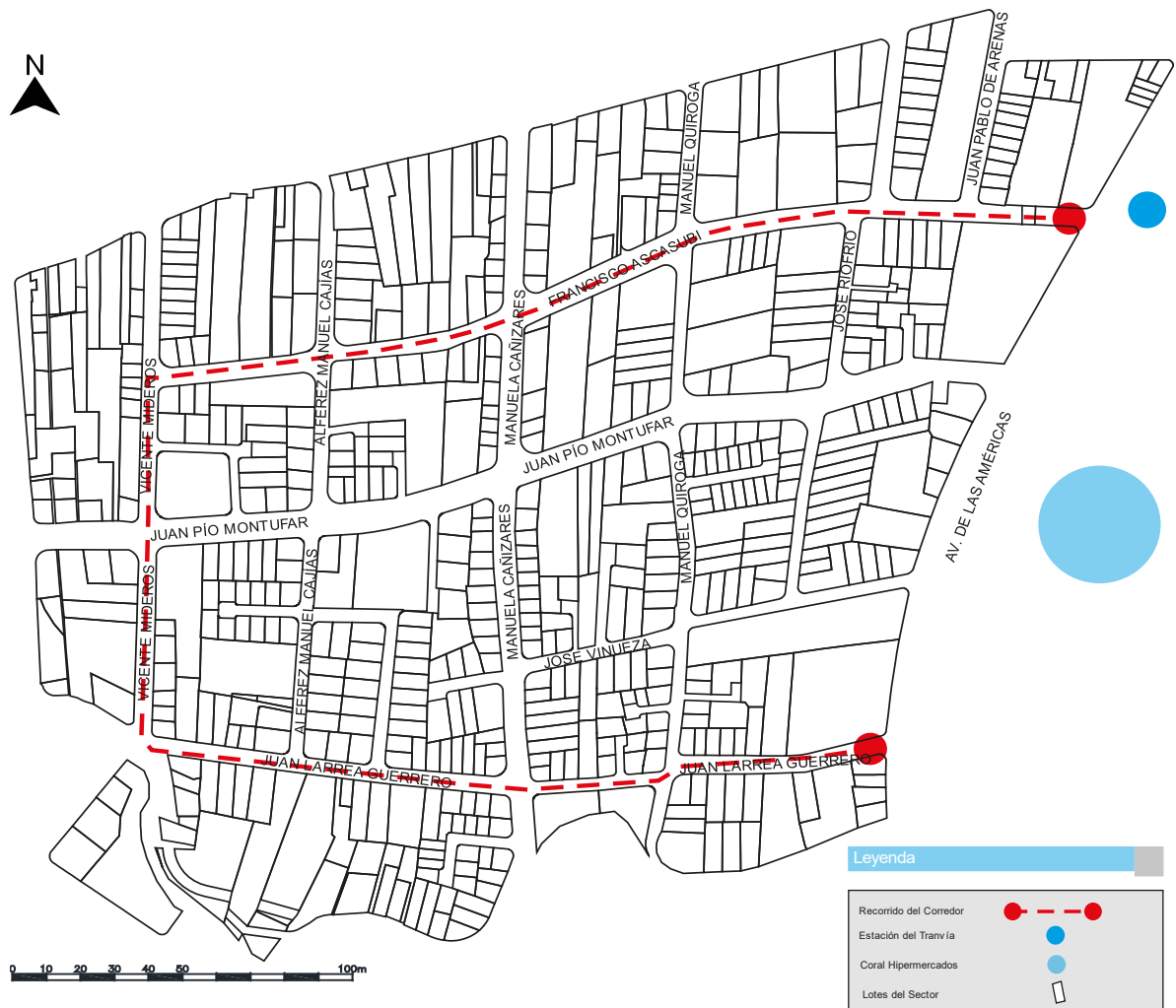
## **CAPÍTULO III**

### **3. MATERIALES Y MÉTODOS (Metodología de la Investigación)**

La metodología de diagnóstico experimental fue escogida, ya que nos ayudará a visualizar el estado actual del tramo y evaluarlo, gracias a sus distintas categorías como: usos de suelo, tamaño de lotes, llenos y vacíos, sentido y dirección vial, tipos de trama urbana, entre otros., para posteriormente poder identificar los lugares, estrategias y técnicas a emplear en el futuro anteproyecto.

#### **3.1 Delimitación de la zona de estudio**

La zona de estudio se encuentra ubicada al sur de la ciudad, perteneciente a la parroquia Yanuncay, territorio que contempla la expansión no controlada y deliberada de la ciudad, desenfrenando como tal, la producción de lotes excesivamente grandes, fachas largas y horizontales, desusos, peligrosidad, amplias secciones viales y estrechas veredas, entre otros. Esto se puede visualizar de manera más profunda en los tramos de las calles: Francisco Ascasubi, Vicente Mideros y Juan Larrea Guerrero; Lugares más afectados en los cuales se generará la propuesta del circuito urbano.

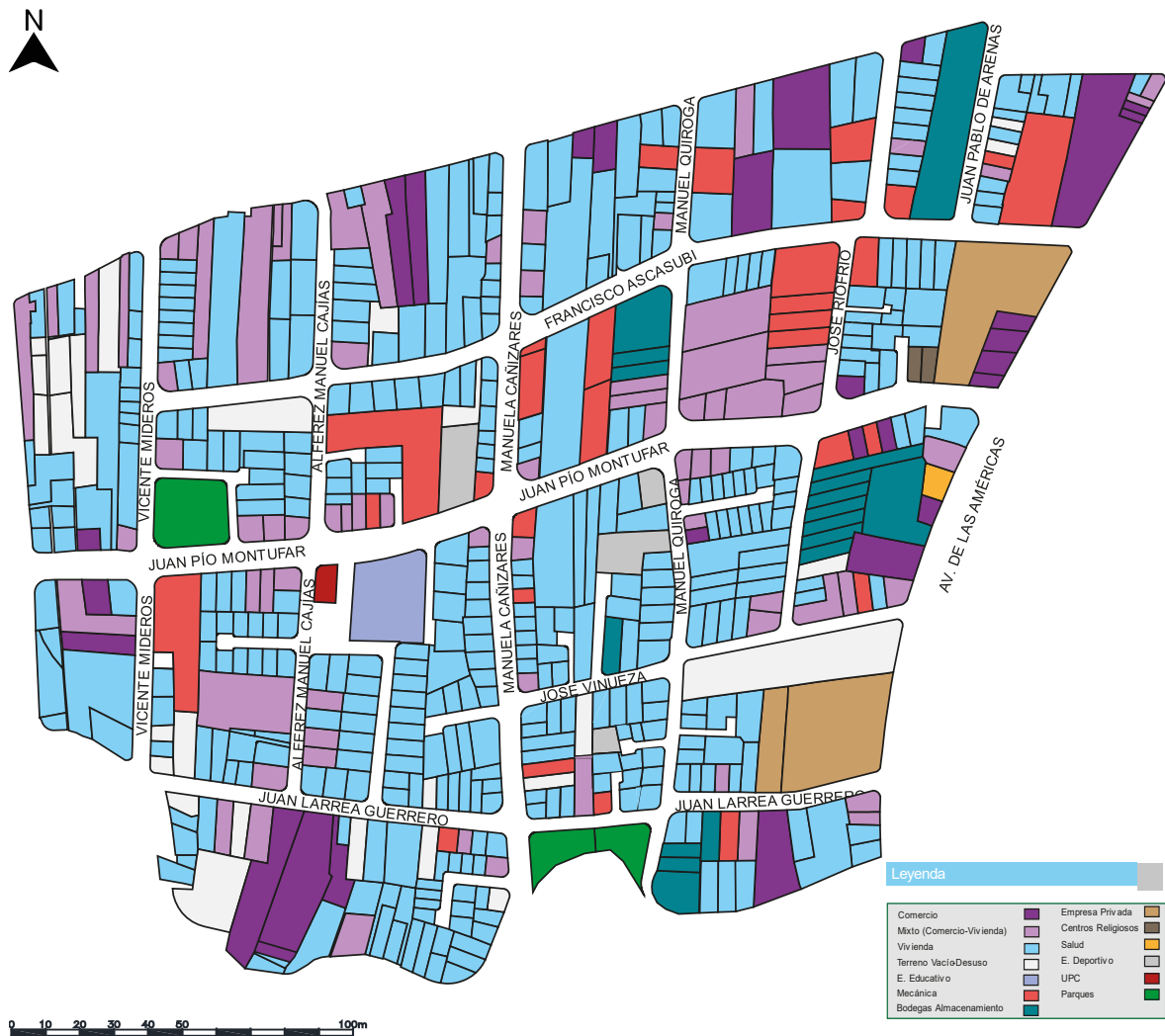


**Figura 14:** Delimitación zona de estudio

Fuente: Elaboración propia

### 3.2 Usos de suelo

El sector que comprende nuestro caso de estudio dispone de 586 lotes, mismos que abarcan diferentes usos y funciones. El uso que más predomina y sobresale en la zona es el de vivienda con el 65%. El uso que se encuentra en la mitad es el de mecánica con el 20%, finalmente el uso de menor porcentaje corresponde a los equipamientos de salud con el 1,33%. Esto nos da como resultado que la zona de incidencia, es una zona mayoritariamente residencial, que tiene algunas mecánicas y dispone de escasos equipamientos de salud.

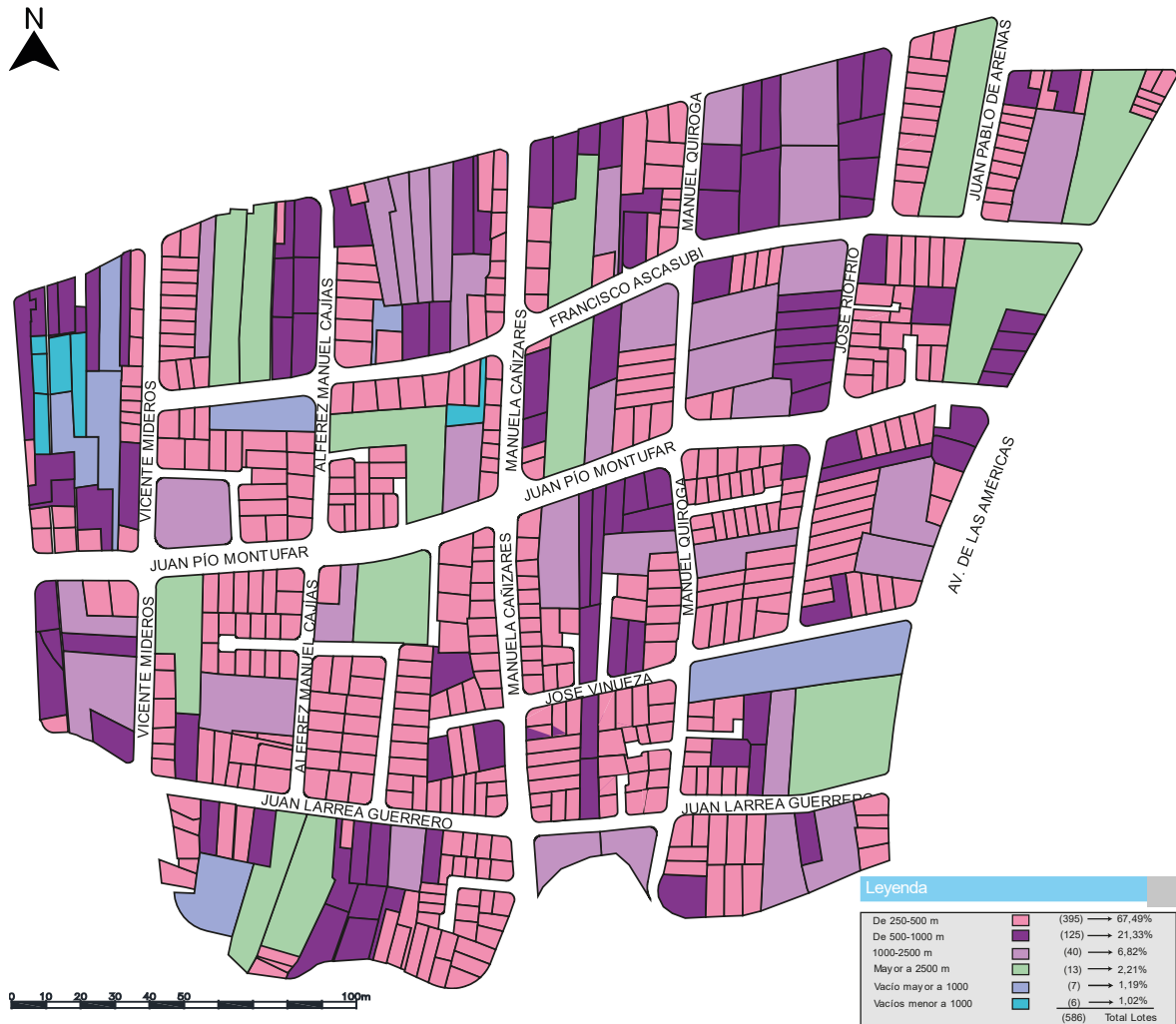


**Figura 15:** Usos de suelo

**Fuente:** Elaboración propia

### 3.3 Tamaño de lotes

El área de estudio dota de un total de 586 lotes, de los cuales su grupo prioritario con un 67,49% pertenece a predios de 250-500 m, acompañados de los lotes de 500-1000m con el 21,33%, seguidos con el 6,82% de los lotes con un área de 1000-2500 m, con un menor porcentaje se encuentran los terrenos con vacíos mayores 1000 m con en 1,19% y en la última posición se encuentran los lotes Vacíos menores a 1000 m con el 1,02 %.



**Figura 16:** Tamaño de lote

Fuente: Elaboración propia

### 3.4 Llenos y vacíos

Al analizar el área de estudio, se pudo apreciar que existe una notable ocupación del suelo, ya que dispone de un porcentaje de llenos correspondiente al 89,41%, seguido de un porcentaje de 5,63% perteneciente a mecánicas y bodegas, finalmente la cantidad de predios libres o vacíos es de un 4,94 %. Denotando así que, esta zona de la parroquia Yanuncay es un lugar mayoritariamente consolidado y lleno de edificaciones.



**Figura 17:** Lotes llenos y vacíos

**Fuente:** Elaboración propia

### 3.5 Sentido y dirección vial

El siguiente mapa nos muestra la composición y el sentido de las calles del sector de intervención, en donde podemos encontrar que alrededor del 65% pertenece a vías de doble sentido y el porcentaje faltante hace referencia a las vías de un solo sentido. Concluimos de esta manera que el sector mantiene una importante conexión en todas sus vías para poder llegar a los distintos sectores del mismo con una fuerte influencia de vías de dos sentidos, mismas que permiten una fluida jerarquía e interacción vial.





**Figura 19:** Tipo de trama urbana

**Fuente:** Elaboración propia

### 3.7 Clasificación de predios por el ancho de su frente

Este lugar dispone de un ancho de fachadas variado y muy contrastante, el mayor porcentaje pertenece a las fachadas de 15 m o más con el 55%, seguido de lotes con frentes de 12-15 m con el 15%, mientras que los predios con frentes de 9-12 m disponen el 13%, continuado por los lotes con frente de 6-9 con el 7%, finalmente en la última posición tenemos a los predios con frentes de 0-3 m y 3-6 m, ambos con el 5% respectivamente.

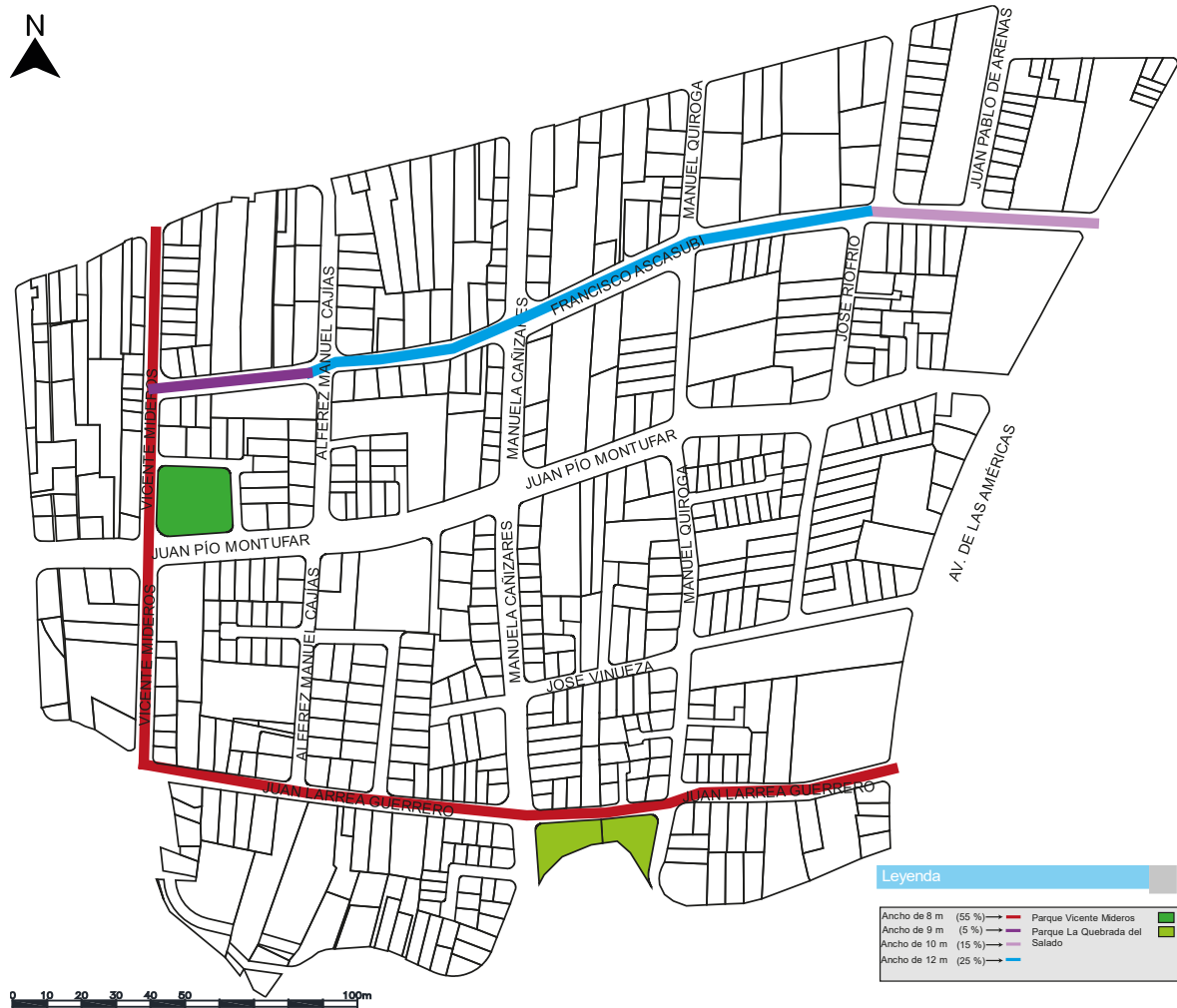


**Figura 20:** Clasificación de predios por el ancho de su frente

**Fuente:** Elaboración propia

### 3.8 Clasificación de calzada por su ancho

El sector comprende una variedad de dimensiones en sus calles, dispone de 4 tipos de medidas actualmente, las cuales se encuentran distribuidas de la siguiente manera: El 55% representa a las calzadas con un ancho de 8 m, el 25% representa a las calles con un ancho de 12 m, seguidos del 15% perteneciente a las aceras con un ancho de 10 m, finalmente tenemos con el 5% a las calles con el ancho de 9 m.



**Figura 21:** Clasificación de calzada por su ancho

Fuente: Elaboración propia

### 3.9 Clasificación de veredas por su ancho

El lugar en donde se ubica el corredor planteado dispone de varias dimensiones en sus veredas, el mayor porcentaje perteneciente al 40% para el ancho de 2.40 m, seguido del 30% para el ancho de 1.80 m. El 25% pertenece al ancho de 1.90 m y finalmente con el 5% tenemos a las veredas con un ancho de 1.70.



**Figura 22:** Clasificación de veredas por su ancho

Fuente: Elaboración propia

### 3.10 Distribución y distancia de los tramos

El sector estudiado se encuentra compuesto por 13 tramos, todos ellos con varias longitudes y extensiones. Los tramos más extensos son el tramo #1, #13 y #8, con distancias de 150-140 m de longitud, mientras que los tramos que disponen una menor distancia son el tramo #2 y #10 con extensiones de 50-40 m.



**Figura 23:** Distribución y distancia de los tramos

**Fuente:** Elaboración propia

### 3.11 Tipos de vegetación del tramo

El lugar de estudio contempla escasa pero variada vegetación dentro del tramo comprendido, disponiendo tipologías de vegetación nativa de Cuenca e introducida como: Sarar, Pino, Yuguayg, Quinoa Blanca, Laurel de cera, Ramo de Novia, Arrayán, Capulí, Arupo, Fresno, entre otros. Concluimos que esta zona dispone de una variada tipología de vegetación, la cual si bien es variada pero limitada se encuentra mal distribuida, debido a que la misma existe únicamente en grandes cantidades cerca de los parques y no del sector.



**Figura 24:** Tipos de vegetación del tramo









**Fuente:** Elaboración propia









### 3.11.1 Tabla de vegetación del sector









Se elaboró a su vez una tabla de vegetación del sector para poder identificar de manera más clara la flora del lugar de estudio, esta tabla contempla el nombre común de las especies, ubicación, altura, radio y su respectiva fotografía.





**Tabla 2:** Tabla de vegetación del sector

Fuente: Elaboración Propia

Tabla de vegetación del sector					
Nombre común	Simbología	Tramo de ubicación	Altura	Radio	Fotografía
Yugyug		T1, T6	Media (6m-9m)	3m	
Pino		T1	Alta (12-18)	6m	
Ramo de novia		T5 y T7	Alta (12-18)	6m	
Laurel de cera		T5, T11 y T12	De piso (0-3)	0.5 m	

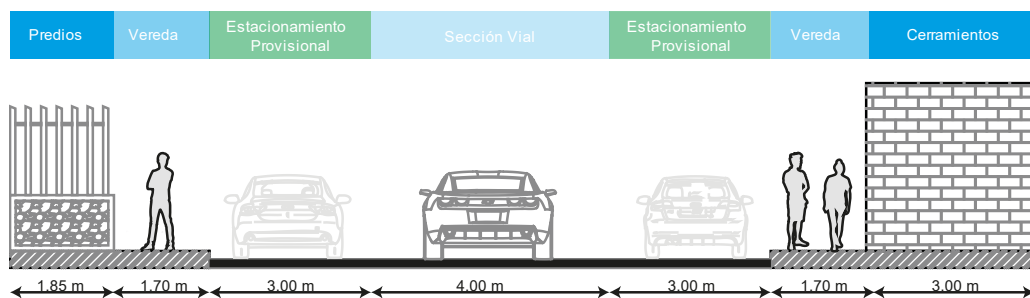
Continuación					
Sarar		T6	Media (6m-9m)	3m	
Pasto de corte		T6	De piso (0-3)	-	
Acacia negra		T7	Media (6m-9m)	3m	
Quinoa blanca		T7	Media (6m-9m)	1m	

Continuación					
Espino		T7	Media (6m-9m)	1m	
Molle		T9	Alta (12-18)	6m	
Fresno		T9	Baja (3-6)	1m	
Arupo		T11-T12	Baja (3-6)	1m	

Continuación					
Arrayan		T12	Media (6m-9m)	3m	
Capulí		T12	Media (6m-9m)	3m	

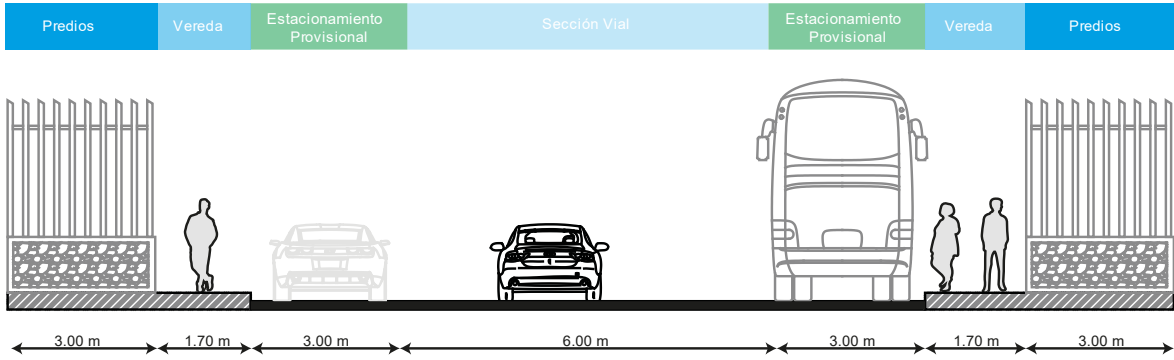
### 3.12 Secciones del estado actual del tramo

El sector de estudio presenta tramos y zonas en los cuales no prioriza al peatón como se puede evidenciar en las Secciones AA, BB y FF, generando calles con dimensiones prolongadas, mientras que se destina escasa cantidad de área para las veredas, produciendo inseguridad e incomodidad para los peatones al momento de transitar por esta zona. Sumado a esto, podemos apreciar la generación de cerramientos metálicos tipo y sus fachadas largas y horizontales que usualmente contemplan la materialidad de ladrillo hueco de concreto.



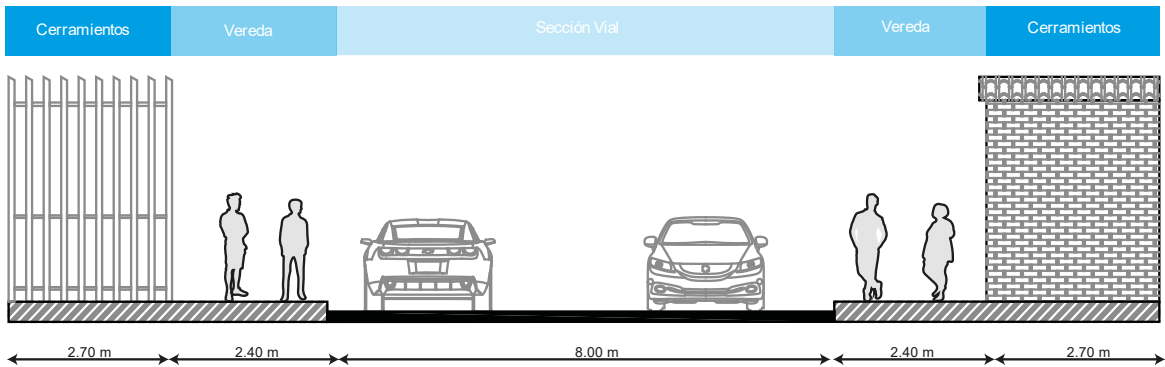
**Figura 25:** Sección #1-Corte AA

**Fuente:** Elaboración propia



**Figura 26:** Sección #2-Corte BB

**Fuente:** Elaboración propia



**Figura 27:** Sección #3-Corte FF

**Fuente:** Elaboración propia

### 3.13 Resultado del diagnóstico experimental

En esta sección se generará un compendio de los resultados obtenidos dentro del diagnóstico experimental, generando una tabla resumen que evidencia los ejes, problemas y posibles estrategias.

**Tabla 3:** Resultado del diagnóstico experimental

**Fuente:** Elaboración Propia

Resultado del diagnóstico experimental		
Eje	Problema	Posibles estrategias
Delimitación de la zona de estudio	Expansión poblacional deliberada y sin control	Zonas que fomente la conexión y la interrelación en un solo lugar
	Fachadas horizontales y largas	Espacios abiertos y diseñados hacia el exterior
	Desuso	Fomentar el uso y la transición del sector a través del planteamiento del proyecto
	Peligrosidad	Refuerzo de la señalética e iluminación del sector
Usos de suelo	Suelo no contempla un uso tipo	Reforzar los usos de suelo que se encuentran en bajos porcentajes dentro de la zona como: comercio, salud, deportes, parques, entre otros.

	Continuación	
	Vivienda debe convivir de manera cercana y directa con usos no compatibles como mecánicas	Fomentar una nueva ideología de mixticidad de usos en la zona mediante la combinación de equipamientos del proyecto
<b>Tamaño de lotes</b>	Lotes con áreas desmesuradas	Combinación de vegetación y mobiliario innovador para estos lugares
<b>Llenos y vacíos</b>	Carencia de lugares abiertos o libres en el sector	Potenciar el proyecto mediante zonas ecológicas y amigables con el ambiente para oxigenar la zona
<b>Tipo de trama urbana</b>	Ligera presencia de trama irregular en ciertos puntos	Lograr una propuesta de vialidad que logre articular y consolidar un solo tipo de trama el corredor
<b>Clasificación de predios por el ancho de su frente</b>	Lenguaje visual contrastante y variado en el sector	Ubicación de mobiliario, vegetación, zonas de estancia, entre otros, dependiendo del ancho de fachadas para logara un lenguaje común
<b>Clasificación de calzada por su ancho</b>	Amplios porcentajes de sección de calzada en ciertos puntos	Disminución del tamaño de las calzadas acorde al tramo
<b>Clasificación de veredas por su ancho</b>	Múltiples zonas en donde las veredas son estrechas e inseguras	Ensanchamiento de veredas y ciclovía acorde a la sección de cada tramo
<b>Distribución y distancia de los tramos</b>	Peatones evitan transitar por la zona	Revitalizar e intervenir de manera profunda los tramos más largos del lugar, implementando comercio, ocio, vegetación, entre otros.
	Ciertos tramos son demasiado extensos, largos, monótonos	
	Deficiente distribución de la vegetación en el sector	Distribución coherente de la vegetación acorde a al tramo y sección del corredor





### 3.14 Encuesta

La siguiente encuesta está dirigida para todos los moradores de la parroquia Yanuncay. Como primer punto calculamos el tamaño de la muestra, para ello utilizamos la fórmula del muestreo para conocer el número de encuestados que realizaremos.

**¿De cuántas personas debe ser mi muestra?**

$$n = \frac{k^2qpN}{e^2(N-1)+k^2pq}$$

**FÓRMULA Y CONCEPTOS PARA HACER EL CÁLCULO**

<b>Población o Universo (N):</b> El número total de personas que podrían ser encuestadas	<b>Margen de error (e):</b> Diferencia entre las respuestas de la muestra y del total de la población								
									
<b>Nivel de confianza (k):</b> Probabilidad de que las respuestas sean ciertas y se sustituye de la siguiente manera									
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Nivel de confianza</th> <th>90%</th> <th>95%</th> <th>99%</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Valor de K</td> <td>1.65</td> <td>1.96</td> <td>2.58</td> </tr> </tbody> </table>		Nivel de confianza	90%	95%	99%	Valor de K	1.65	1.96	2.58
Nivel de confianza	90%	95%	99%						
Valor de K	1.65	1.96	2.58						
<b>Probabilidad de éxito (p):</b> Proporción de individuos en la población que poseen una característica específica	<b>Probabilidad de fracaso (q):</b> Proporción de individuos que no poseen una característica específica								
									

Usa nuestra **Calculadora de muestra** gratis en: [questionpro.com/es/calculadora-de-muestra.html](https://questionpro.com/es/calculadora-de-muestra.html)

**QuestionPro**

**Figura 28:** Fórmula para calcular la muestra en una investigación de campo  
**Fuente:** (QuestionPro, 2019)

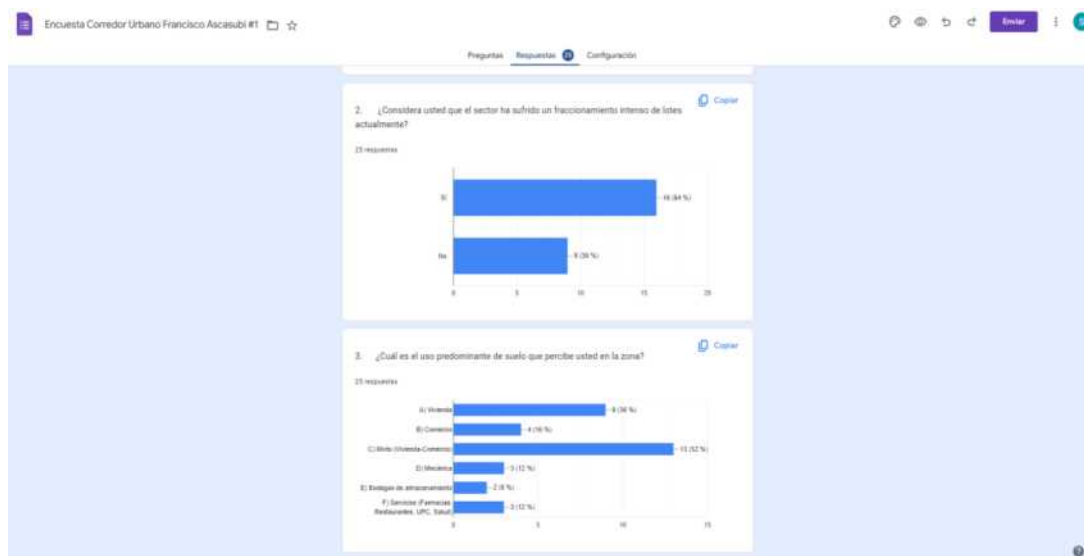
Remplazados los datos con un nivel de confianza del 95%, un margen de error del 20% y una población aproximada de 5000 personas que residen en la parroquia según el Instituto nacional de estadísticas y censos en 2017, obtuvimos que el total de encuestados será de 25. Para cerciorarnos de que este resultado sea el correcto, se comprobó a través de la utilización de una calculadora de tamaño de muestras para trabajos de campo.



**Figura 29:** Calculadora de tamaño de muestras para trabajos de campo  
**Fuente:** (QuestionPro, 2019)

Como siguiente paso utilizamos la tabla del resultado del diagnóstico experimental, para proceder a plantear las preguntas, separándolas por diferentes categorías como: lotes, movilidad, imagen urbana, vegetación, calles y veredas. Una vez definidas las 18

preguntas se digitalizó la encuesta mediante la plataforma Google Forms para agilizar el proceso, facilitando la respuesta a los usuarios del sector.



**Figura 30:** Digitalización de la encuesta a través de la plataforma Google Forms

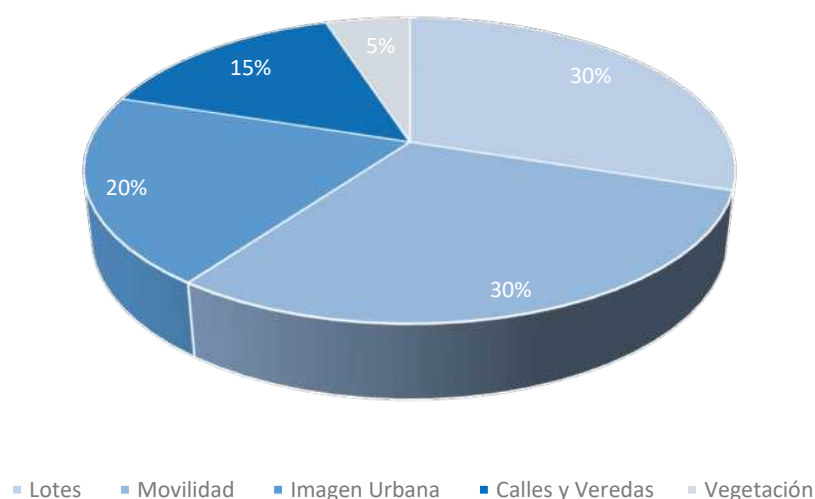
**Fuente:** (Google Forms, 2023)

### 3.14.1 Resultados obtenidos de la encuesta

Las personas del sector consideran mayoritariamente que en el tramo existen lotes con áreas desmesuradas y un fraccionamiento intenso, ligado de manera directa a usos no compatibles como mecánicas y bodegas de almacenamiento.

Los usuarios de esta zona frecuentemente utilizan su vehículo propio para movilizarse, ya que solo caminan por el lugar de forma regular debido a las siguientes variables: peligrosidad, limitada vegetación y escasa iluminación. A su vez los moradores del sector consideran que el lugar enfrenta la presencia de varios muros ciegos largos y extenso, los cuales afectan a la cantidad de lugares abiertos de la zona, formando un lenguaje visual desordenado y poco uniforme.

El sistema vial se articula de buena manera con el de la ciudad, sin embargo, presenta problemas en cuanto su longitud de calzada debido, a que la misma contempla una sección sobredimensionada, dejando a la vereda con una longitud limitada, produciendo sendas peligrosas. Al analizar la vegetación las personas del sector claramente consideraron que el tramo no contempla suficiente vegetación y desean que se reformule distribución de la misma.



**Figura 31:** Gráfico circular sobre los resultados obtenidos en la encuesta dirigida al sector según su nivel de gravedad

**Fuente:** Elaboración propia

### 3.14.2 Resumen de estrategias frente a las problemáticas encontradas en la encuesta

**Tabla 4:** Resumen de estrategias frente a las problemáticas encontradas en la encuesta

**Fuente:** (Google Forms, 2023)

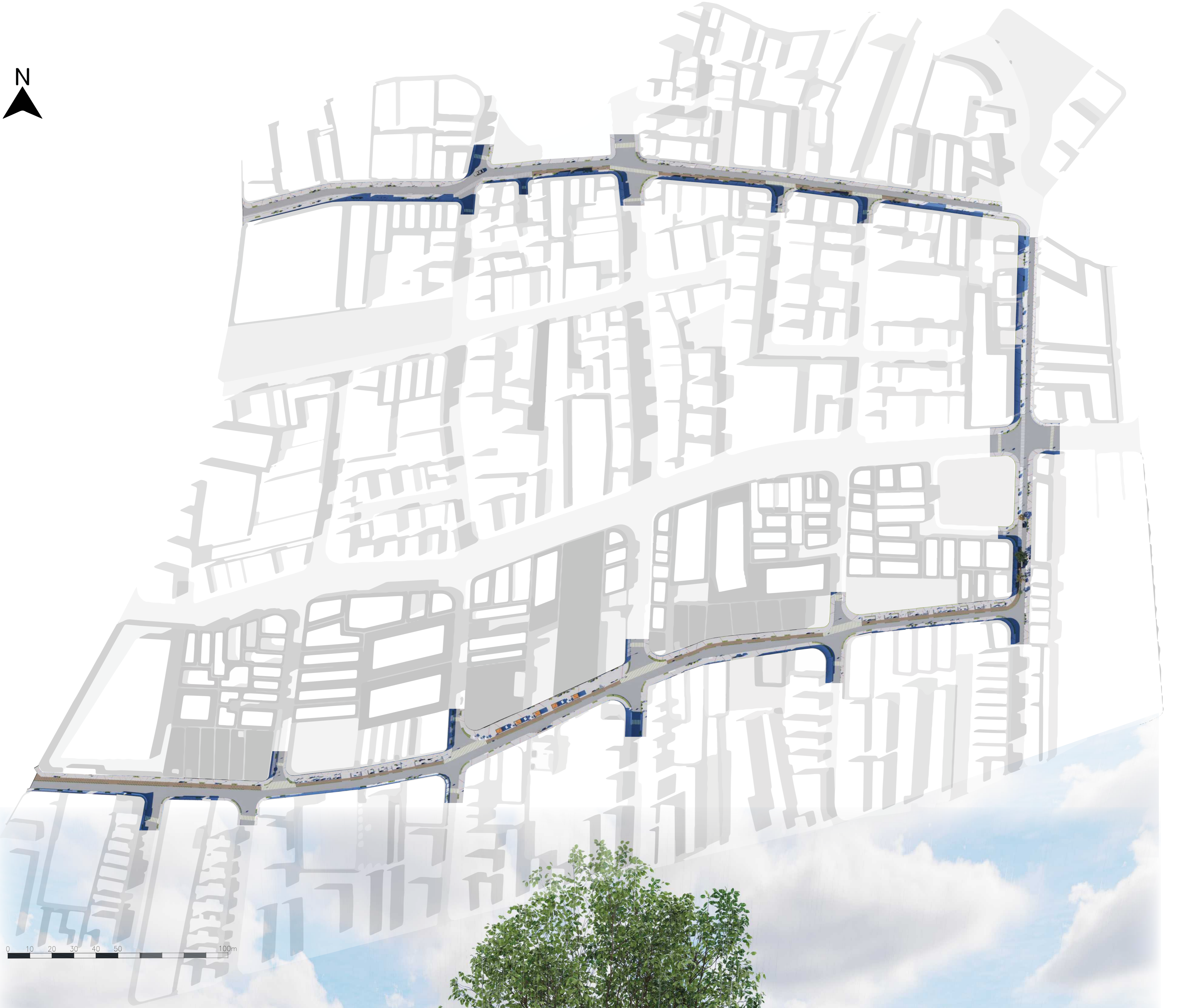
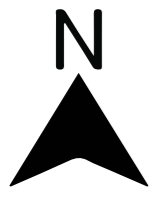
Resumen de estrategias frente a las problemáticas encontradas en la encuesta		
Problemática	Nivel de gravedad	Estrategia
Lotes con áreas desmesuradas	Medio	Mejoramiento de la imagen urbano paisajística del sector, mediante una propuesta que realce la calidad de vida, incluya vegetación, priorice necesidades poblacionales, ordene y jerarquice un entorno descompensado
Fraccionamiento intenso de predios	Medio	
Uso de suelo no compatible (mecánicas-bodegas de almacenamiento)	Alto	Activación constante de la zona mediante un nuevo entorno comercial, ecológico, sostenible y moderno que mantiene al circuito en un funcionamiento constante
Zona con altos niveles de peligrosidad y delincuencia	Alto	
Vegetación limitada	Medio	Redistribución y refuerzo de la presencia vegetal nativa e introducida dentro del corredor.
Escasa iluminación	Alto	Refuerzo de iluminación en el sector mediante postes y mobiliario con esclarecimiento led

Continuación		
Presencia de muros ciegos largos y extensos	Medio	Unificación del lenguaje visual mediante una propuesta que consolide el sector de forma ordenada e interactiva mediante diseño de muros verdes, mobiliario, iluminación sistemática, comercio, zonas de estancia, vidrio walls, entre otros.
Lenguaje visual desordenado y poco uniforme	Alto	
Sección vial sobredimensionada	Alto	Reducción de la calzada, abriendo la oportunidad a nuevos espacios que priorizan al peatón como: veredas amplias, zonas de descanso, ciclovías, barrera verde, mobiliario innovador, vegetación, entre otros.

### 3.15 Propuesta

Esta propuesta estipula la creación de un nuevo circuito urbano, con un ambiente único y característico brindado por una nueva dinámica que conjuga el comercio, ocio, vegetación, ciclovías, entre otros elementos. De esta forma, se busca brindar una articulación coherente al espacio, activarlo y fomentar su recorrido ágil, permitiendo así la existencia de cohesión social.

#### Mapa general de la propuesta



#### Render zona comercial



Figura 32: Esquema de la propuesta general en planta y fotomontaje  
Fuente: Elaboración propia

Planta tipo de intervención para los Tramos 1,2, 9, 11, 13

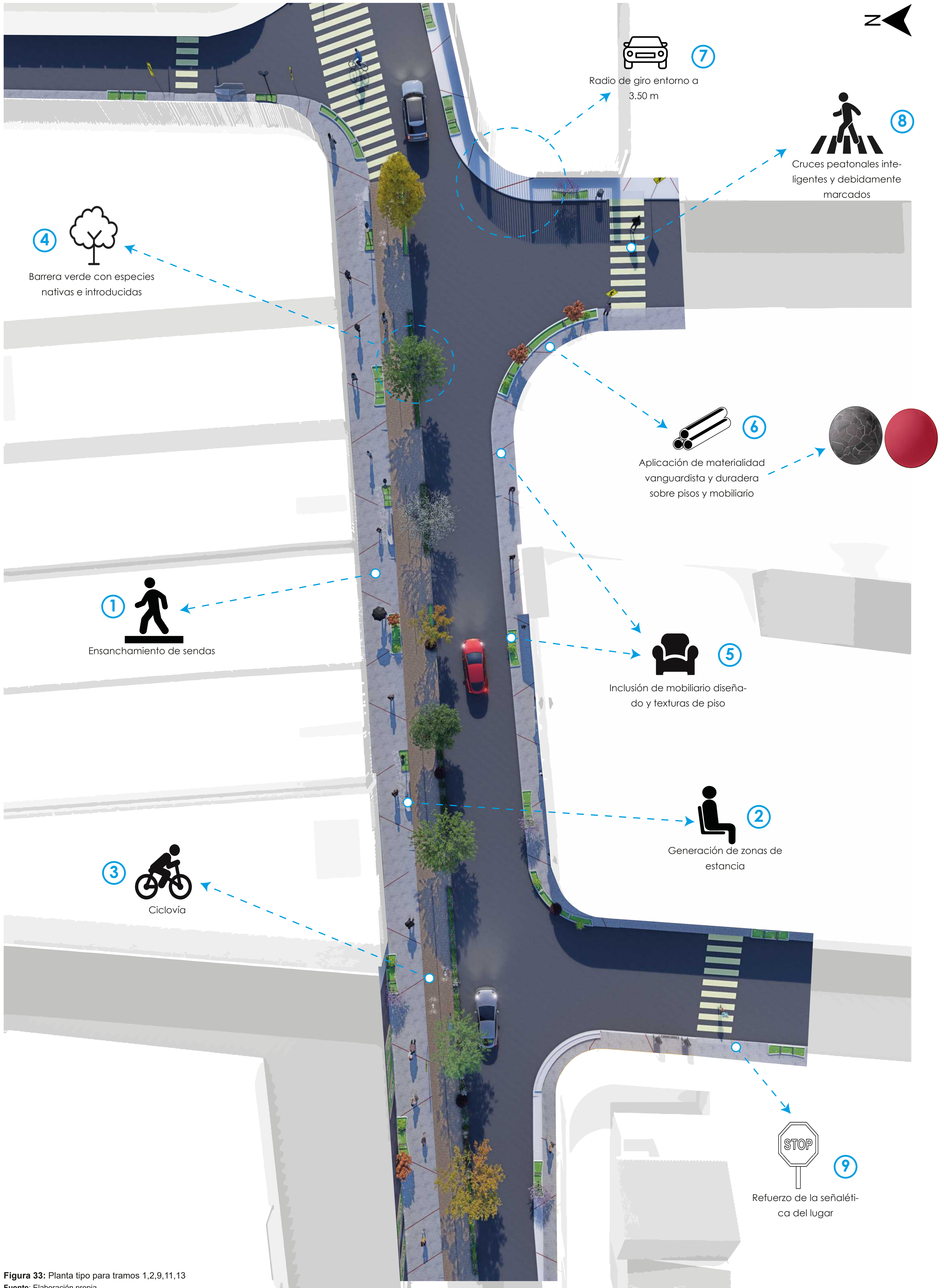


Figura 33: Planta tipo para tramos 1,2,9,11,13  
Fuente: Elaboración propia

### 3.15 Propuesta

Se maneja un mismo lenguaje y escenario dentro de estos tramos, ya que contaban con características similares, así que se optó por generar un modelo base de intervención que sería incorporado en cada uno de estos sectores del circuito.

#### Mapa de tramos intervenidos de manera similar



Figura 34: Ubicación de tramos a intervenir 1,2,9,11,13  
Fuente: Elaboración propia

#### Diagrama de la propuesta del Tramo 1, 2, 9, 11, 13



Figura 35: Planta-Sección de la propuesta en el Tramo 1  
Fuente: Elaboración propia

#### 3.15.1 Estrategias de diseño dentro de los tramos 1,2,9,11,13

Iniciaremos con las veredas, se conocía que antiguamente su sección vial era estrecha, alrededor de 1,20 m, es por esta razón que procedimos a darle una mayor priorización al peatón y extender la misma, generando un espacio de 3,20 m, el cual se encuentra dividido en una zona para estancia de 1,40 m dentro de la cual podemos visualizar bancas ergonómicas, muros verdes con vidrio-wall, jardineras diseñadas, entre otras. La otra parte de la sección restante responde a la zona de transición de los usuarios de 1,80 m. Como siguiente punto de la intervención se procedió a implementar una ciclovia, debido que la zona antiguamente no brindaba un espacio específico para los ciclistas del lugar, quienes debían transitar por las veredas, ocasionando accidentes e incomodidad a los peatones, es por ello que se decidió implementar la ciclovia con un espacio amplio, proporcionando una sección de 2,50 m con dos carriles, de tal forma que exista una ruta de ida y otra de retorno.

El punto número tres corresponde a la barrera verde planteada contigua a la ciclovia, previamente como se conocía este lugar carecía de la presencia de zonas verdes y vegetación en gran parte del circuito, así que, para solventar esta problemática, colocamos la barrera verde, que a al mismo tiempo protege a los ciclistas, brinda espacios armoniosos, mejora la conexión de la zona con la naturaleza y purifica el aire del sector. Sobre esta barrera se reforzó la presencia de árboles con troncos de alturas superiores a 6 m y radios de copa en torno a 1,00 m – 3,00 m como: Yuguyg, Arrayan Japónica, Quinua Blanca, Acacia Blanca, entre otros.

Como paso siguiente dentro del diseño se procedió a mermar la sección vial existente, la cual era de 8,50 m de ancho, esta sección vial producía altas velocidades dentro del tramo, estacionamiento descontrolado de vehículos sobre sus costados y constantes accidentes en la zona, es por esta razón que ajusto la misma, planteando un carril vehicular señalizado de 5,30 m, suficientemente apto para la circulación vehicular.

En el último punto de la intervención tenemos la vereda de enfrente, esta zona se encuentra dividida en dos partes, el primer lugar está destinado para el mobiliario diseñado de 1,00 m de ancho, en donde se podrá encontrar jardineras orgánicas y modernas que albergan arbustos y vegetación de piso como: Alaba, Palma de Sango, Arupo, Fresno, Pasto de Corte, Bonetero, Hierba de San Cristóbal. En el segundo lugar se encuentra la zona de tránsito peatonal extendida, con un reajuste de 1,20 m para una mejor circulación de las personas que ocuparan la misma. Respecto a la materialidad utilizada dentro de esta intervención tenemos: hormigón, ladrillo, madera, plástico rojo, piedra craquelada, entre otros.



Figura 36: Render Tramo 1- Materialidad  
Fuente: Elaboración propia

#### Resumen de estrategias aplicadas a los tramos

- 1 Ensanchamiento de sendas
- 2 Generación de zonas de estancia
- 3 Ciclovia
- 4 Barrera verde con especies nativas e introducidas
- 5 Inclusión de mobiliario diseñado y texturas de piso
- 6 Aplicación de materialidad vanguardista y duradera sobre pisos y mobiliario

Planta tipo de intervención para los Tramos 3, 6, 12

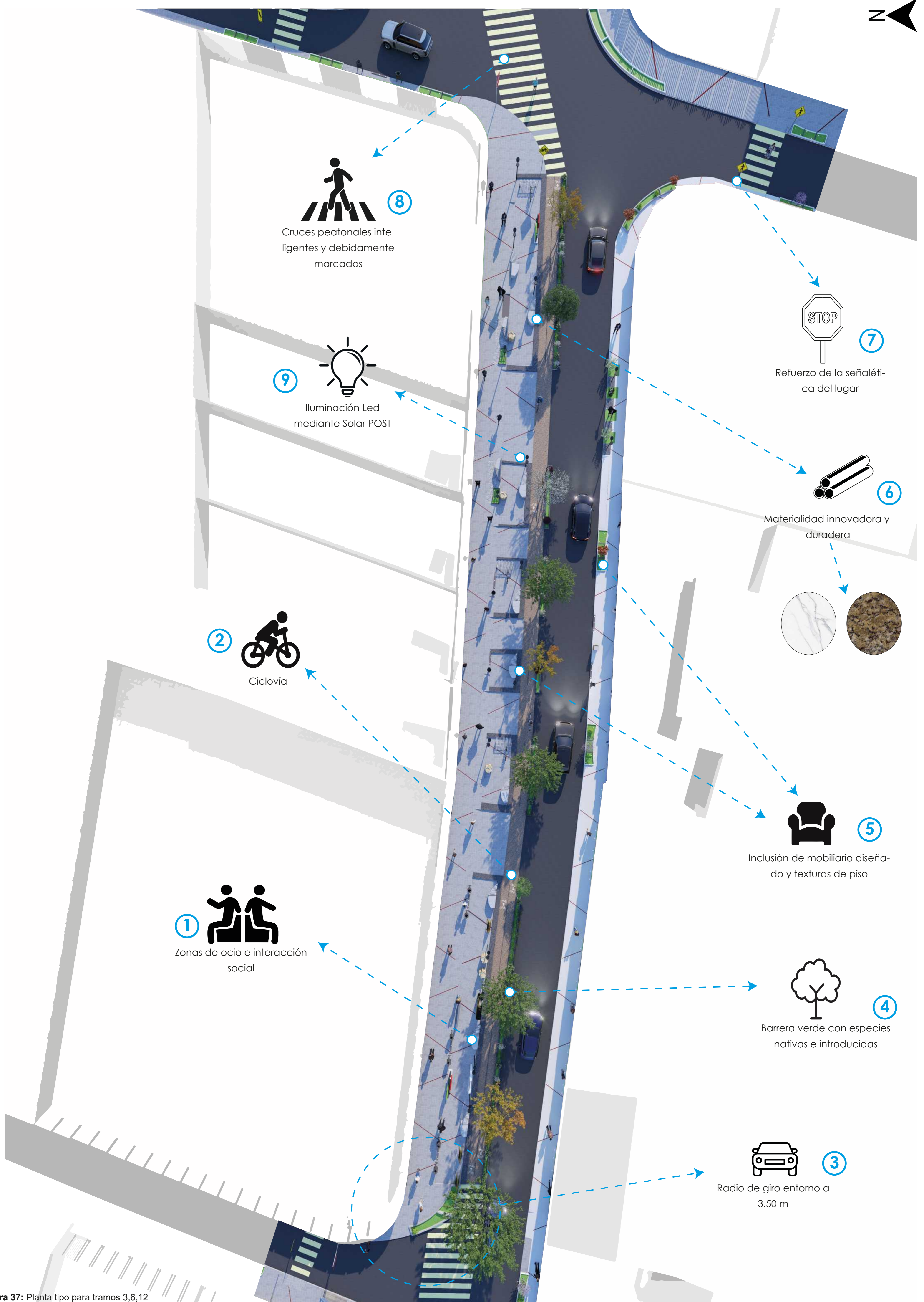


Figura 37: Planta tipo para tramos 3,6,12  
Fuente: Elaboración propia

Mapa de tramos intervenidos de manera similar



Figura 38: Ubicación de tramos a intervenir 3, 6, 12  
Fuente: Elaboración propia

Diagrama de la propuesta del Tramo 3,6,12

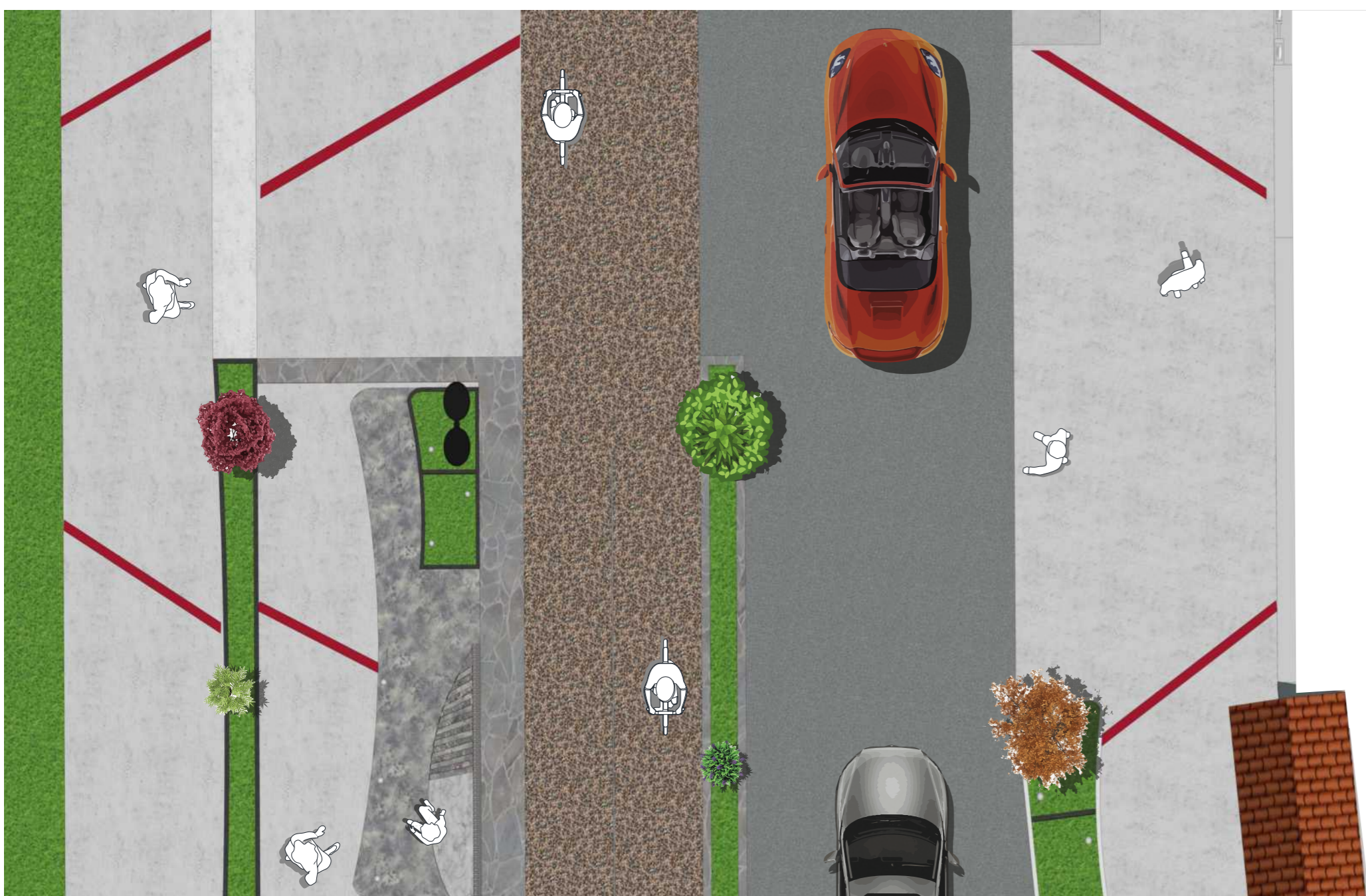
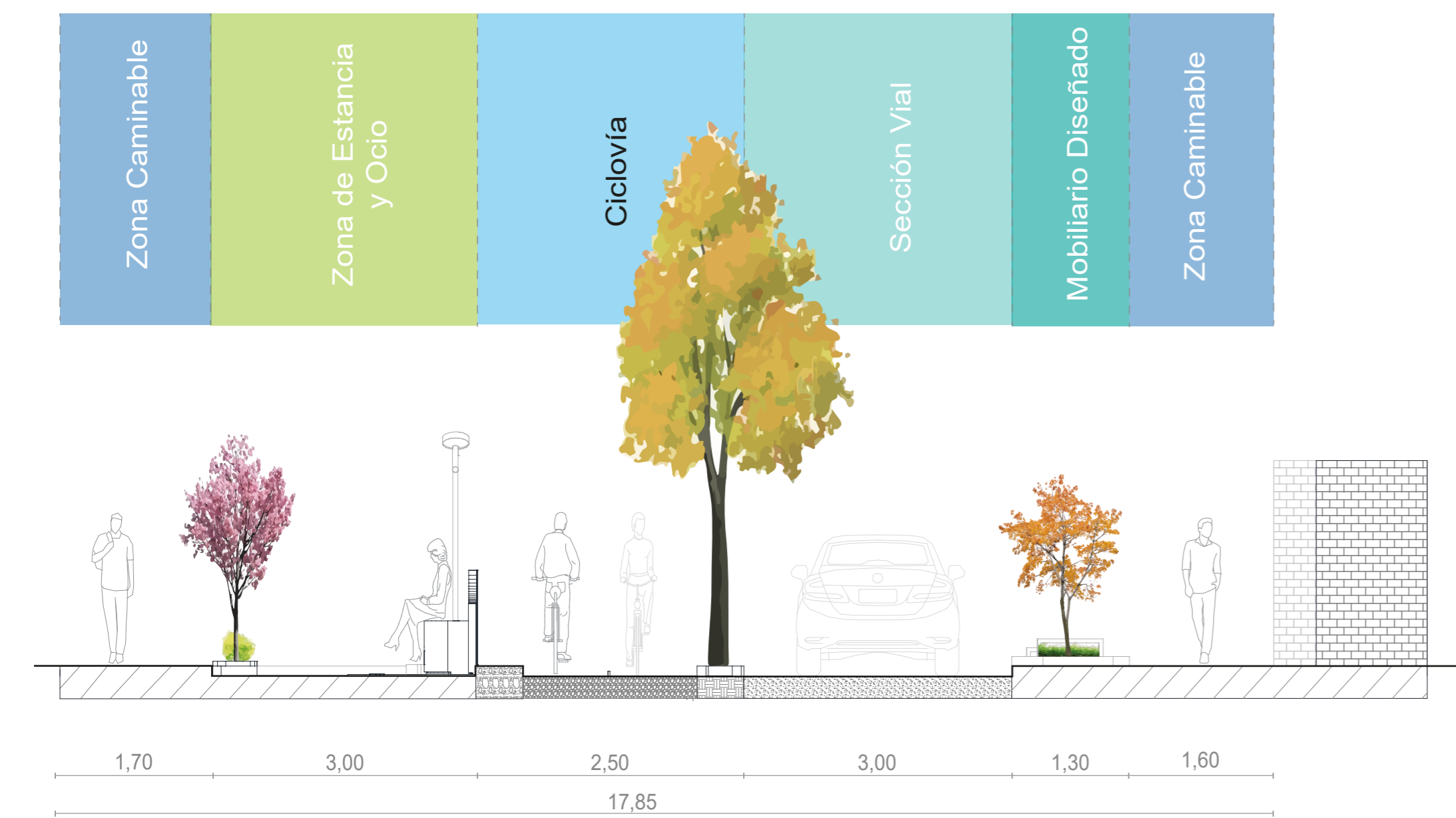


Figura 39: Planta-Sección de la propuesta en el Tramo 3  
Fuente: Elaboración propia

3.15.2 Estrategias de diseño dentro de los tramos 3,6,12.

El primer punto a intervenir dentro de estos tramos con las mismas particularidades es la ampliación de la vereda, ya que la misma anteriormente contaba con una sección de 1,00 m, es por ello que fue reforzada, brindándole un nuevo dimensionamiento de 4,70 m, dividido en dos partes, la primera parte contigua a la primera línea edificable de la izquierda dispone de un dimensionamiento de 1,70 m de ancho, destinado para la caminabilidad y transición de los usuarios. La segunda parte restante de la sección de 3,00 m pertenece a la nueva zona de estancia y ocio planteada, misma que atraerá a los usuarios del lugar e incitará a la permanencia, gracias a su vegetación baja-media, bancas ergonómicas diseñadas e iluminación constante a través de luminaria led que aprovecha la energía solar.

Dentro de la segunda parte de la intervención, le damos continuación a la ciclovía planteada desde el primer tramo, manteniendo las mismas características respecto a su sección de 2,50 m de ancho. Anexo a la ciclovía encontramos la barrera verde con una franja de 0,50 m de ancho, que como ya se mencionó anteriormente fue pensada para salvaguardar a los ciclistas, mejorar la imagen del lugar, generar entornos en contacto con la naturaleza y fortalecer la calidad ambiental, entre otros. Esta franja dispone de vegetación media y de piso nativa e introducida como: Pasto de Corte, Hierba de San Cristóbal, Quinoa Blanca, Arrayan Japónica, Yuguuyg, Jazmín del Cabo, entre otros.

La tercera parte de este modelo de intervención contempla el ensanchamiento del carril vial existente de 7,40 m a 3,00 m, evitando de esta forma que los vehículos se estacionen a sus costados y que pueda existir una circulación constante y fluida de los mismos. El último punto de la intervención corresponde a la ampliación de la vereda contigua, proporcionándole un nuevo dimensionamiento de 2,90 m dividido en 2 partes. La primera parte corresponde a la zona del mobiliario diseñado con un dimensionamiento 1,30 m dentro del cual se puede encontrar jardineras orgánicas con vegetación media-baja, espacios modernos para la colocación de desechos, bancas ergonómicas de descanso, entre otros. La segunda zona de 1,60 m de ancho, es destinada para el tránsito holgado de los usuarios por la zona. Al hablar sobre la materialidad empleada en este tramo y sus similares, podemos encontrar aspectos modernos, duraderos y armoniosos con la imagen urbana del lugar como: Ladrillo de piedra azul de los suelos, Plástico rojo claro, Piedra craquelada, Roca Pizarra pulimentada, Hormigón rugoso blanco, Mármol blanco jazz, Policarbonato antiabrasión, Granito Marrón Portofino, entre otros.

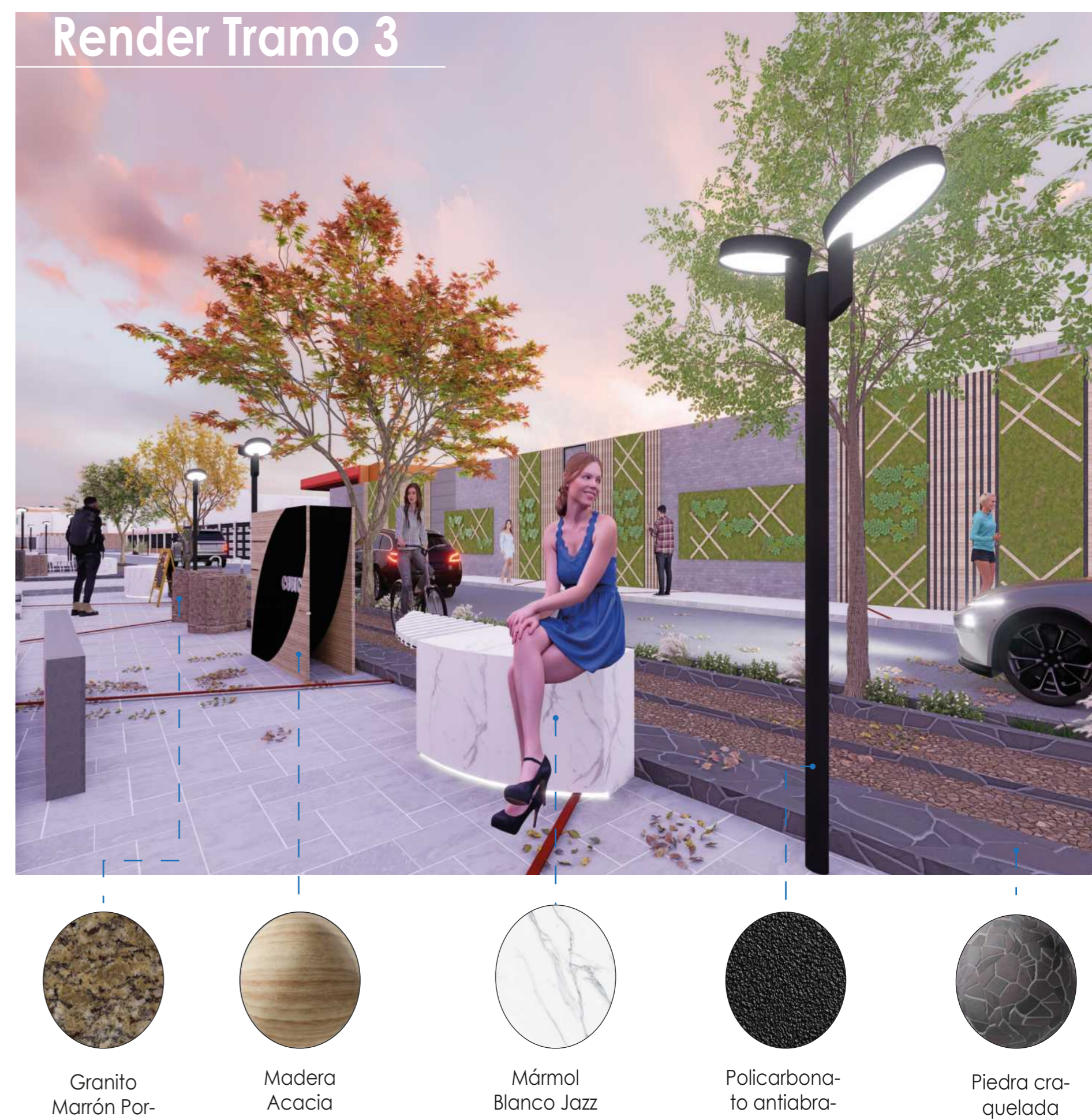


Figura 40: Render Tramo 3-Materialidad  
Fuente: Elaboración propia

Resumen de estrategias aplicadas a los tramos

- 1 Zonas de ocio e interacción
- 2 Ciclovía
- 3 Radio de giro entorno a 3,50 m
- 4 Barrera verde con especies nativas e introducidas
- 8 Cruces peatonales inteligentes y debidamente marcados
- 9 Iluminación Led mediante Solar POST

Planta tipo de intervención para los Tramos 4, 11

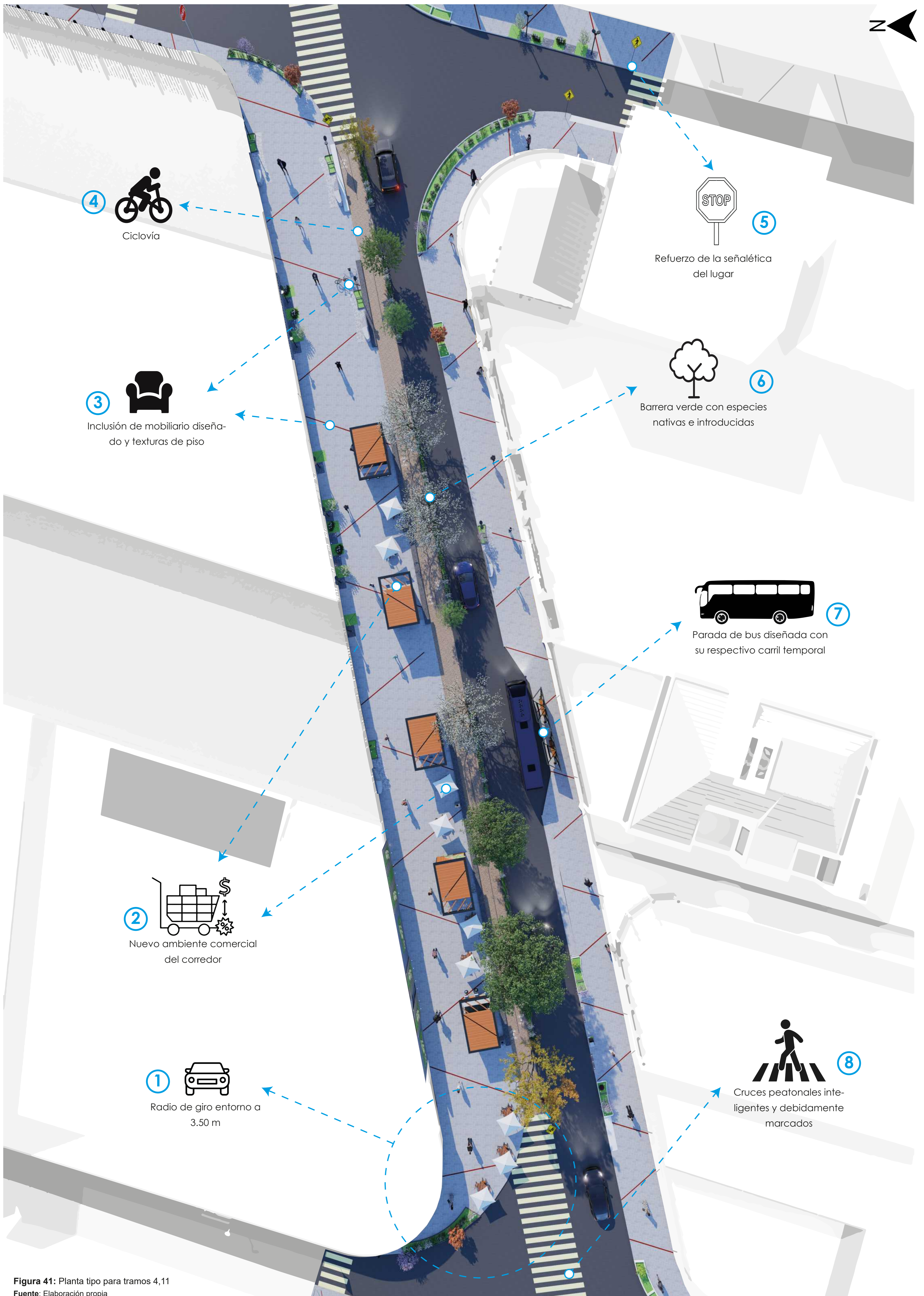


Figura 41: Planta tipo para tramos 4,11  
Fuente: Elaboración propia

Mapa de tramos intervenidos de manera similar



Figura 42: Ubicación de tramos a intervenir 4, 11  
Fuente: Elaboración propia

Diagrama de la propuesta del Tramo 4,11

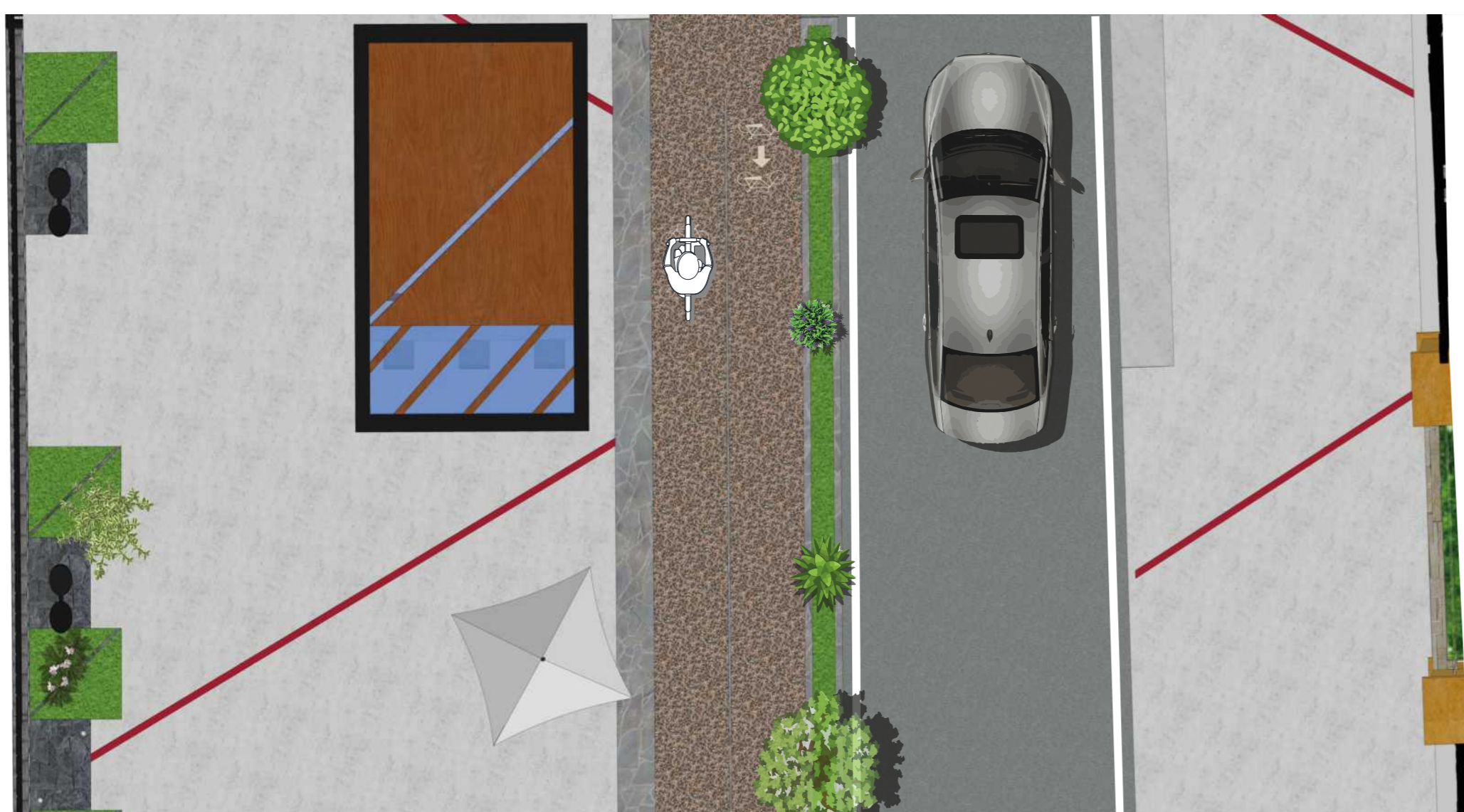
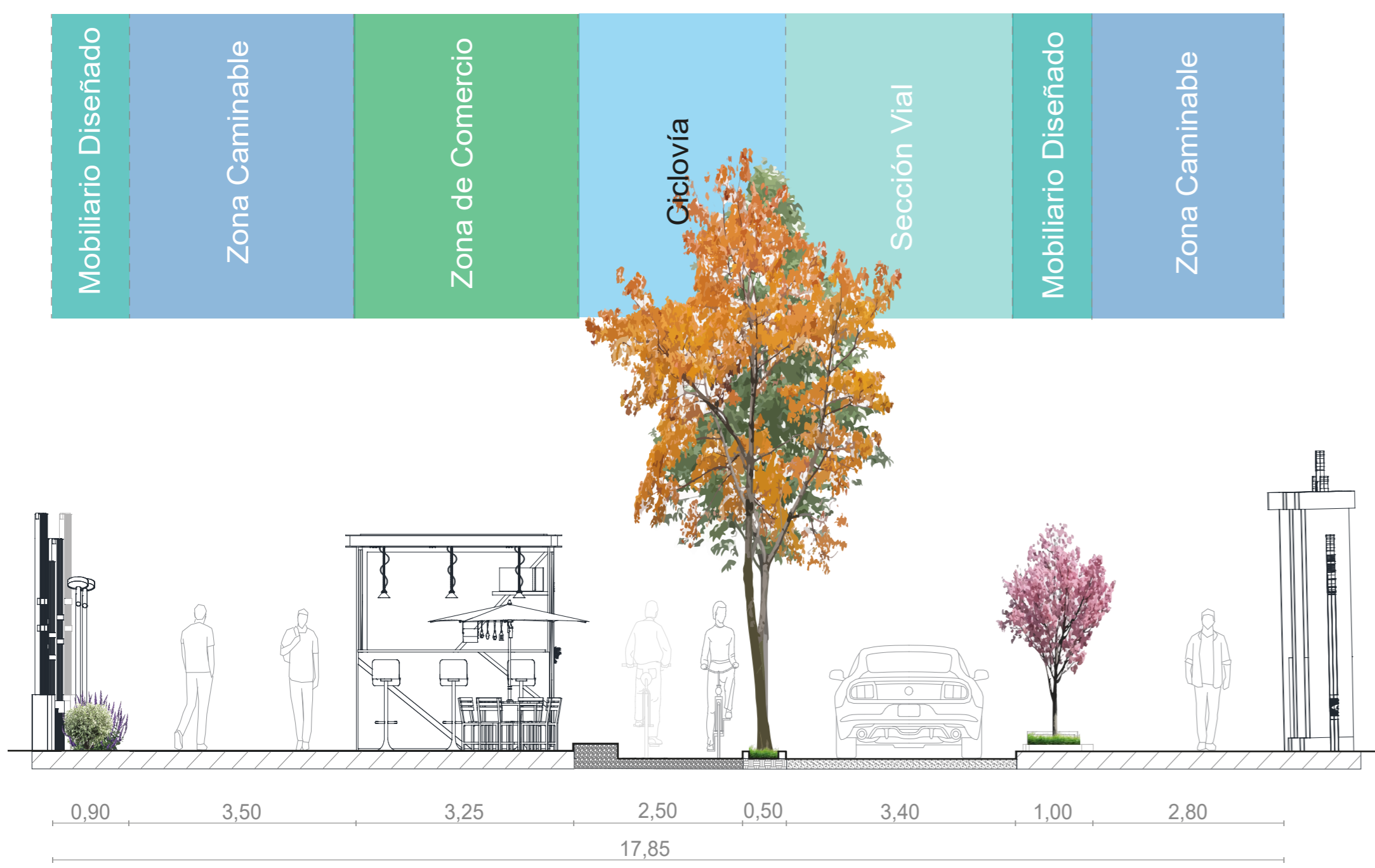


Figura 43: Planta-Sección de la propuesta en el Tramo 4  
Fuente: Elaboración propia

3.15.2 Estrategias de diseño dentro de los tramos 4,11

El patrón aplicado sobre estos tramos está enfocado principalmente en generar una atracción constante a través de la presencia del comercio, aprovechando la amplia sección vial que existía anteriormente de 12,00 m. Por ello como primera estrategia de intervención amplia de forma considerable el ancho de la vereda a 7,65 m, dividiendo la misma en 3 partes.

Su primera zona a continuación de la primera línea edificable corresponde a la del mobiliario diseñado de 0,90 m de sección, en donde encontramos vegetación baja combinada con formas rectangulares marcadas en el piso creando un ritmo con piedra Arrabezcató y acompañadas de iluminación led. La segunda parte de esta vereda pertenece a la zona de tránsito y circulación de personas, con una dimensión de 3,50 m, debido a la gran magnitud de personas que puede llegar a albergar la zona contigua de comercio. Finalmente, dentro de esta primera estrategia tenemos el tercer lugar ocupado por el área comercial de 3,25 m de ancho, disponiendo casetas modernas de venta que se integran de manera correcta e impulsan el entorno comercial propuesto, gracias al empleo de formas ortogonales, uso de planos, empleo de madera, vidrio, metal y vegetación. Estas características anteriormente mencionadas le permiten brindar comodidad, servicios y alimentación a las personas que atraviesan el circuito urbano de forma eficiente y moderna.

En el segundo punto de la intervención sigue manteniendo la ciclovia con sus dos carriles para poderle dar continuidad y uniformidad a la misma, al mantener su sección de 2,50 m. A su vez conserva su barrera verde con una sección igual que en los anteriores tramos de 0,50 m e incluye similarmente vegetación alta y baja para mantener un lenguaje análogo dentro del circuito. En el punto tres tenemos la reducción de la sección vial existente de 12,00 m a 3,40 m restándole significativamente su proporción, prioridad y sentido de desolación y abandono que anteriormente disponía este sector.

Finalmente, la cuarta intervención aplica la misma sincronía de tramos pasados, readecuado el dimensionamiento del ancho de la vereda del frente, generando una sección mayor de 3,80 m dividida en 2 partes. La primera de 1,00 m para el mobiliario diseñado en donde encontraremos jardineras orgánicas con vegetación media-baja, bancas ergonómicas y espacios para depósitos de desechos modernos. En la sección a continuación restante de 2,80 m se propone la zona de transición peatonal amplia para todas las personas que atraviesan el mismo. En referencia a la materialidad utilizada dentro de estos tramos, se determinó la elección de materiales modernos, resistentes y simétricos para mantener el mismo lenguaje dentro del circuito urbano, es por ello que se aplicaron los siguientes materiales: Piedra craquelada, madera de cedro africano, perfiles metálicos, vidrio translucido de 3mm, roca Pizarra pulimentada, mármol blanco jazz, policarbonato antiabrasión, etc.

Render Tramo 4



Figura 44: Render Tramo 4-Materialidad  
Fuente: Elaboración propia

Resumen de estrategias aplicadas a los tramos

- 2 Nuevo ambiente comercial del corredor
- 3 Inclusión de mobiliario diseñado y texturas de piso
- 4 Ciclovia
- 5 Refuerzo de la señalética del lugar
- 7 Parada de bus diseñada con su respectivo carril temporal
- 9 Cruces peatonales inteligentes y debidamente marcados

Planta tipo de intervención para los Tramos 5, 7, 8, 10

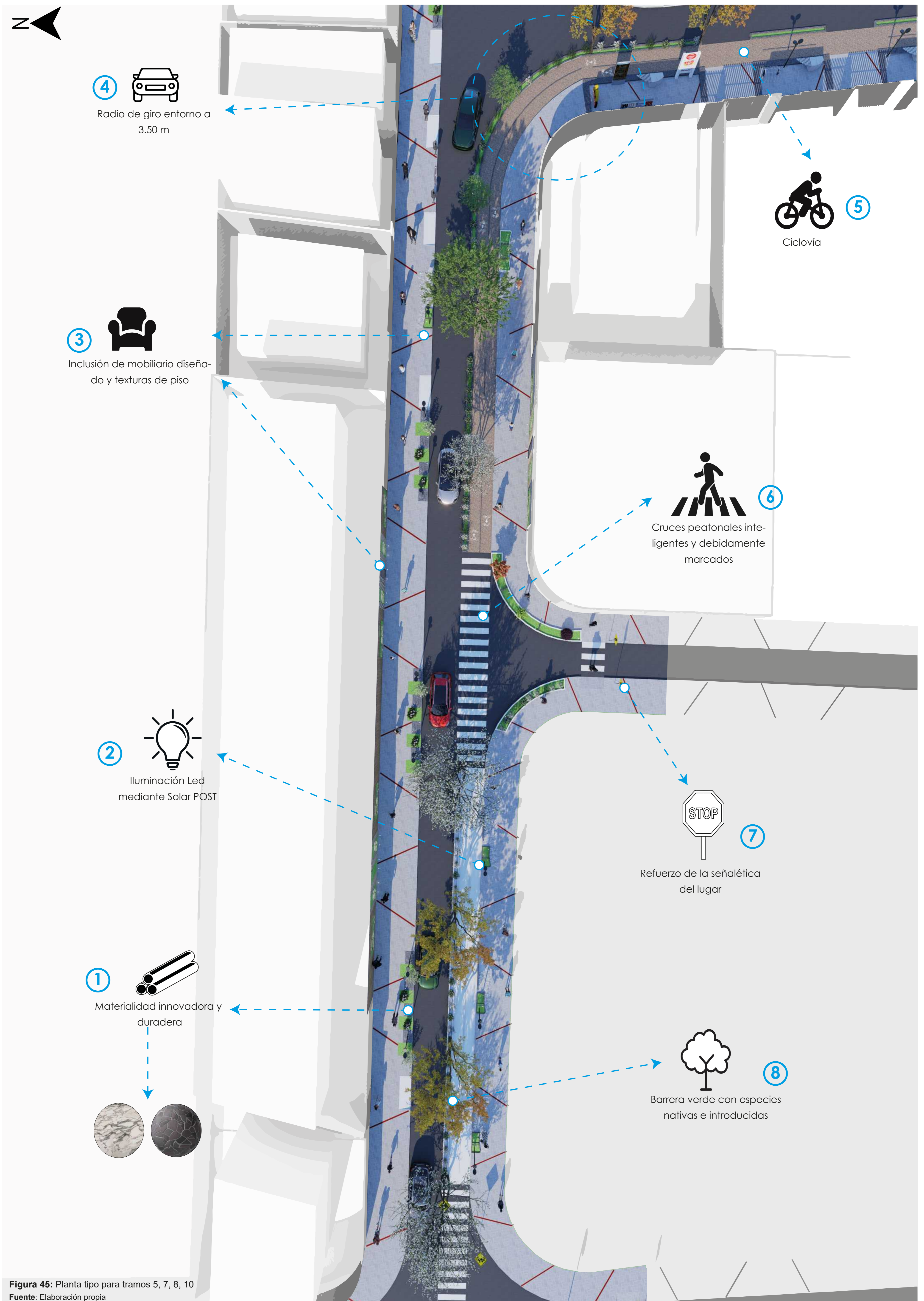


Figura 45: Planta tipo para tramos 5, 7, 8, 10  
Fuente: Elaboración propia

Mapa de tramos intervenidos de manera similar



Figura 46: Ubicación de tramos a intervenir 5, 7, 8, 10  
Fuente: Elaboración propia

Diagrama de la propuesta del Tramo 5, 7, 8, 10

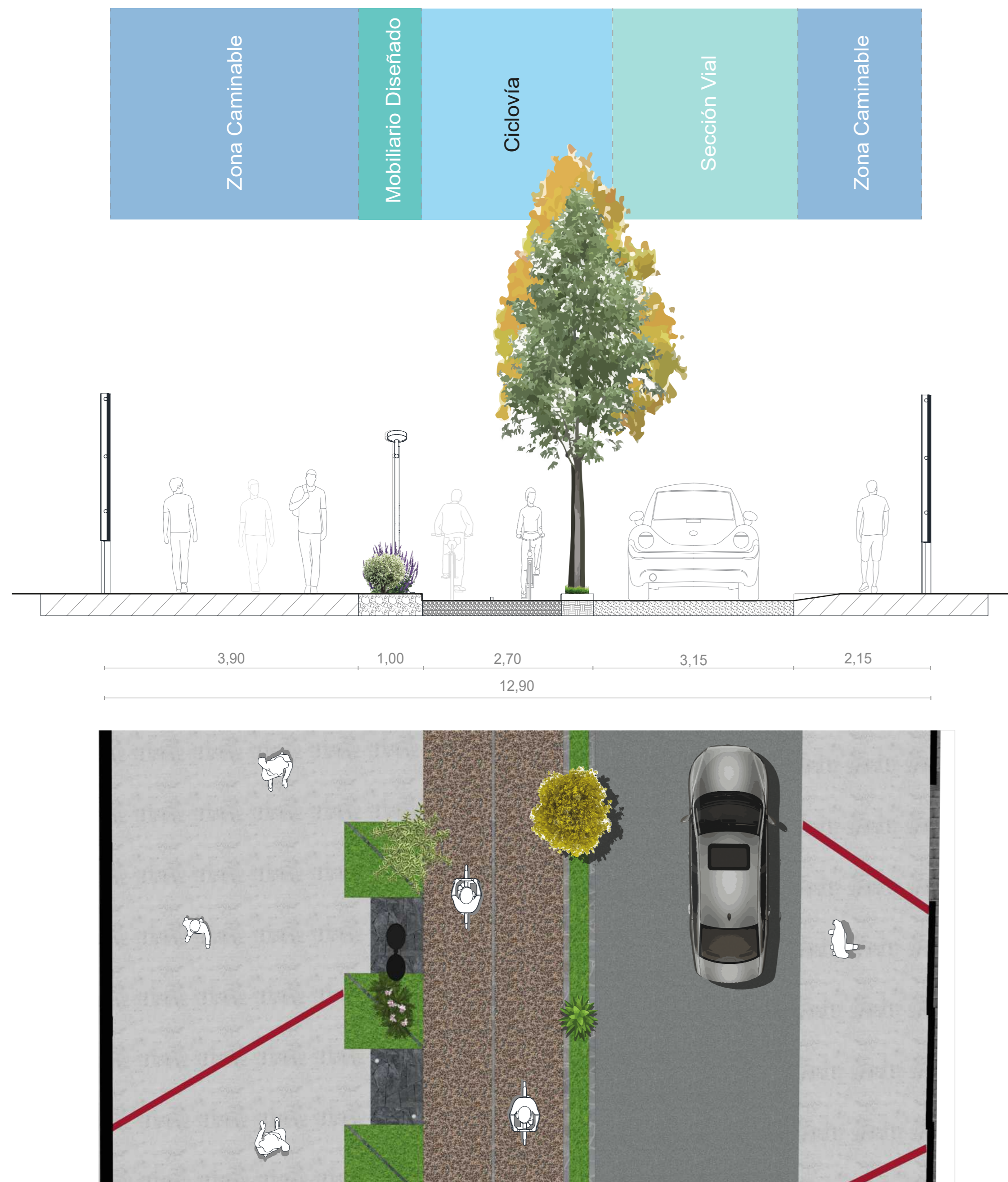


Figura 47: Planta-Sección de la propuesta en el Tramo 7  
Fuente: Elaboración propia

3.15.2 Estrategias de diseño dentro de los tramos 5,7,8,10.

Para el caso de estos tramos al disponer una sección vial total de 12,90 m, se decidió intervenir los mismos con un sentido enfocado hacia transición y recorrido. Es por esta razón que la primera parte anexa a la primera línea edificable de la izquierda, agranda su dimensionamiento a un total de 4,90 m de ancho, fraccionando la misma en dos partes.

El primer fraccionamiento corresponde a la zona caminable, la cual contempla una sección amplia de 3,90 m para una transición peatonal espaciosa. Su segundo fraccionamiento de 1,00 m pertenece a la zona del mobiliario diseñado, sobre el cual se propone vegetación baja mezclada con figuras rectangulares sobre el piso con piedra Arrabezcato e iluminación led.

En la segunda parte de la intervención se mantiene el mismo lenguaje de tramos anteriores, ya que ocupa la misma sección de la ciclovia y de la barrera verde, de 2,50 m y 0,50 m de ancho respectivamente, con la finalidad de promover y prolongar estos espacios sobresalientes por todo el circuito urbano. Dentro de la tercera parte del diseño se acorta la sección vial existe de 6,50 m a 3,15 m, mermando ampliamente este carril vehicular para poder darle lugar a nuevos espacios verdes, lugares de ocio, zonas interés mencionados en estrategias anteriores.

Finalmente, la tercera y última parte de esta intervención corresponde a la vereda próxima a la primera línea edificable de zona de la derecha, dimensionando la misma con una sección de 2,15 m, produciendo un lugar netamente seco de caminabilidad, uniforme y continuo, que no contempla obstáculos ni barreras arquitectónicas para mejorar el recorrido y el paso de las personas circundantes por el proyecto.

Los materiales que se utilizaron en estos tramos responden a las necesidades anteriormente mencionadas como perdurabilidad, calidad e innovación, es por esta razón que se empleó: Ladrillo de piedra azul, Plástico rojo claro, Piedra craquelada, Roca Pizarra pulimentada, Mármol blanco jazz y mármol Breccia, Policarbonato antiabrasión, Hormigón rugoso negro, entre otros.



Figura 48: Render Tramo 7-Materialidad  
Fuente: Elaboración propia

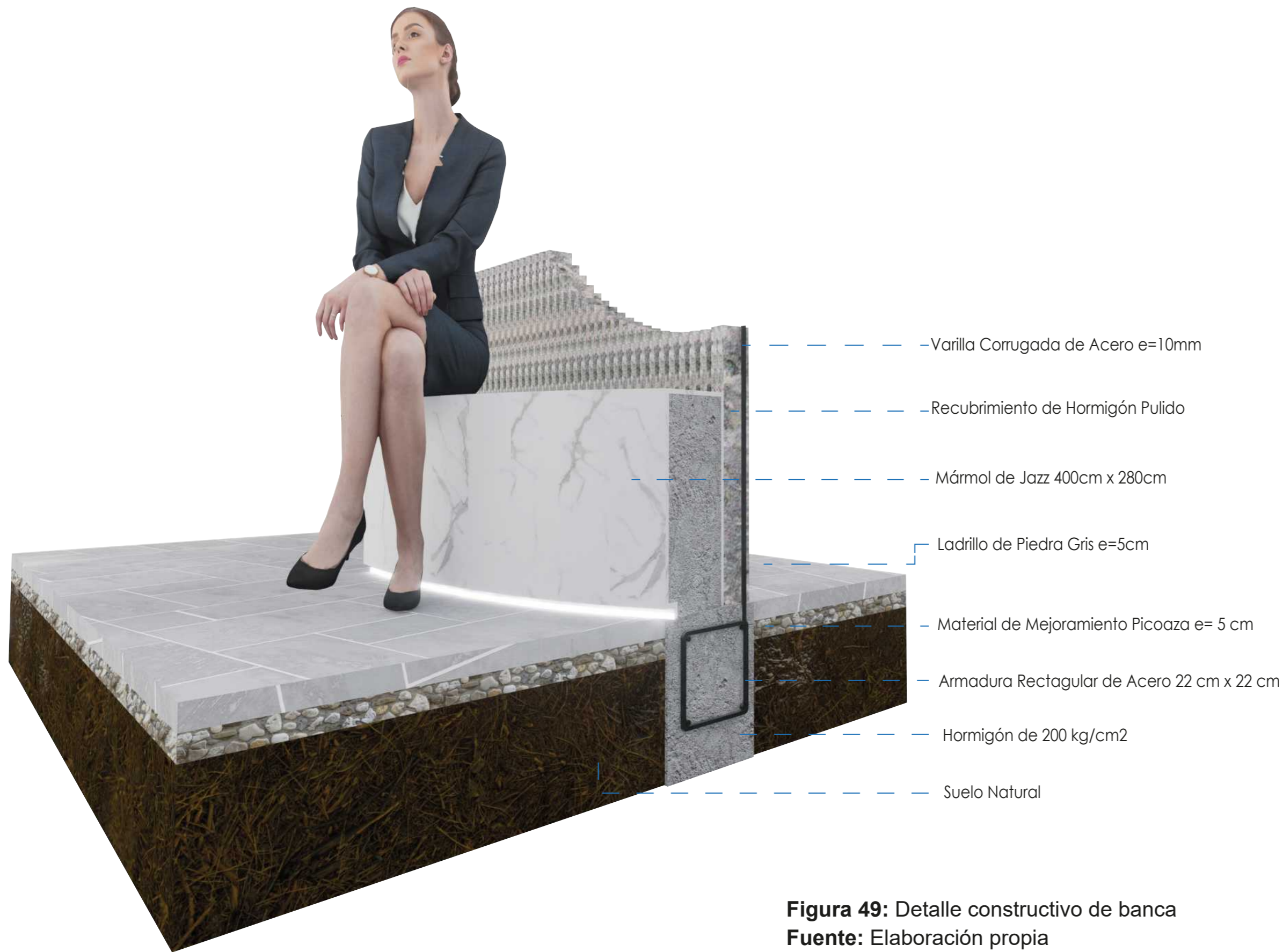
Resumen de estrategias aplicadas a los tramos

- 1 Materialidad innovadora y duradera
- 2 Iluminación Led mediante Solar POST
- 4 Radio de giro entorno a 3,50 m
- 5 Ciclovia
- 6 Cruces peatonales inteligentes y debidamente marcados
- 8 Barrera verde con especies nativas e introducidas

## 3.15 Propuesta

Para poder promover un ambiente atractivo, novedoso, ecológico y sobre todo funcional, es muy importante brindar espacios que mejoren su imagen urbana de manera sobresaliente a través de sus mobiliarios diseñados, los cuales se encuentran adaptados de manera armónica al proyecto.

### Detalle de banca diseñada



**Figura 49:** Detalle constructivo de banca  
Fuente: Elaboración propia

### Detalle de basurero camuflado



**Figura 50:** Detalle constructivo de basurero  
Fuente: Elaboración propia

### Detalle de parada de bus diseñada



**Figura 50:** Detalle constructivo de parada de bus  
Fuente: Elaboración propia

### 3.15.5 Mobiliarios

El primer mobiliario diseñado pertenece los basureros camuflados, estos como su nombre lo indica pasan desapercibidos por el circuito, evitando generar contrastes negativos dentro de la imagen del proyecto, para lograrlo se percibe una forma rectangular simple, la cual es sometida a una sustracción en la superior e inferior del volumen, esto con la intención de generar en el orificio superior, una zona para la colocación de los desechos, mientras que en la abertura de la zona inferior se pensó en un espacio para la colocación de vegetación baja como Moonshine o Sansevieria, de esta forma se puede evitar malos olores y tener presencia verde dentro del mobiliario. Su sistema constructivo se basa en un perfil metálico en L, el cual se encuentra cubierto dentro de su zapata con hormigón de 200 kg/cm<sup>2</sup>. Anexo a su zapata en la parte superior se encuentra la correa de soldadura PL de 7 mm, sobre la cual descansará el basurero diseñado gracias a la junta entre la misma y el metal rugoso antioxidante en la parte inferior del mobiliario creado.

El segundo mobiliario diseñado responde a la parada de bus concebida para proporcionar un espacio cómodo y duradero, ofreciendo protección contra las inclemencias del tiempo. Se utiliza una figura base en forma de L invertida de metal, sobre la cual se desarrolla el respaldo soldado al interior de esta forma mediante perfiles metálicos inclinados para darle un ritmo estético. La banca de la parada es rectangular, con un ancho de 0,60 m, y combina madera y metal para ofrecer mayor comodidad a los usuarios. En la parte inferior, la forma base descansa sobre una figura circular de hormigón, ocultando su sistema de anclaje mediante vegetación baja como Sansevieria. El sistema constructivo incluye una cimentación con un perfil metálico en L de 10 mm de espesor, rodeado de hormigón de alta resistencia. Este perfil se ancla con una correa de soldadura PL de 7 mm en la parte superior. Sobre este material se aplica mortero de agarre antes de introducir el hormigón pre-moldeado mediante un encofrado previo. La figura base en forma de L invertida, anclada desde la cimentación, consta de un solo cuerpo diseñado y soldado tanto hacia la banca como en la parte de la cubierta, ambos con perfiles de 6 cm x 12 cm. El vidrio se coloca en la parte del respaldo y la cubierta, utilizando adhesivo UV para su fijación. Finalmente, se incorpora una luminaria LED empotrada dentro del perfil metálico que sobresale de la cubierta.

El tercer mobiliario pertenece a la banca ergonómica, su función es reforzar la carencia de los mismos en la zona y brindar espacios cómodos e iluminados para las personas del sector mediante un nuevo modelo orgánico y moderno de banca tipo, la cual combina formas lineales con ligeras curvaturas para su asiento sólido, mientras que para su espaldar se crea una repetición de un perfil rectangular que recrea una ligera curva que aumenta su tamaño sobre cada separación de 5 cm. El sistema constructivo aplicado para este mobiliario se basa en una armadura rectangular de acero corrugado de 22 cm x 22 cm, rodeada de hormigón de 200 kg/cm<sup>2</sup>, cabe recalcar que se va a formar un solo cuerpo desde esta cimentación hasta la forma de la banca que previamente deberá ser encofrada con la figura diseñada. Los perfiles rectangulares que emulan una curvatura dentro del espaldar, se forman gracias a una varilla corrugada de acero de 10 mm anclada previamente a la armadura de la cimentación, estos perfiles son encofrados con hormigón pulido. Finalmente, para el asiento se pegan las piezas de mármol de jazz con masilla de marfil con alta resistencia.

### 3.15.6 Vegetación

Para reforzar, mejorar y tener un contacto amigable con el entorno, se propuso replantear la distribución de la vegetación en la zona, aplicando área verde alta, media y baja tanto nativa como introducida, ya que de esta manera se podrá renovar la estética e imagen urbanística del nuevo circuito planteado.







Lo primero que se realizó fue determinar cuál será el tipo de vegetación que se aplicará sobre cada zona específica del corredor. Para la zona de la barrera verde anexada a la ciclovía se contempló la utilización de vegetación media con alturas de 6-9 m y copas de 1-3 m de radio cada 7-10 m con especies como: Arrayan, Quinua blanca, Palma Sango, Yuguay. Para el caso de la vegetación de piso empleada tenemos especies como: Aloca-sia polly, Pasto de Corte, Sarar, Jazmín del Cabo, Cenizo y Hierba de San Cristóbal.

Finalmente, el segundo tipo de vegetación tipo corresponde a la empleada en mobiliarios como jardineras económicas y formas rectangulares marcadas en el piso, dentro de los cuales se incluyó vegetación baja y de piso con especies como: Alaba, Palma de Sango, Arupo, Pasto de Corte, Hierba de San Cristóbal y Azalea Japónica.

Es importante recalcar que toda la vegetación es distribuida de forma alternada para no generar una monotonía en el proyecto, sino más bien ayudar al dinamismo y a la presencia de nuevas especies dentro del circuito.







**Tabla 5:** Tabla de Vegetación Utilizada en el Circuito

Fuente: Elaboración propia

Tabla de Vegetación Utilizada en el Circuito			
Imagen	Nombre	Radio	Tamaño
	Yogyug	1-3 m	Media (6m-9m)
	Arrayán Japónica	1-3 m	Media (6m-9m)
	Quinoa Blanca	1-3 m	Media (6m-9m)
	Alaba	0-3 m	Baja(3m-6m)
	Palma de Sango	0-3 m	Baja(3m-6m)
	Arupo	0-3 m	De piso(0m-3m)

**Tabla 6:** Tabla de Vegetación Utilizada en el Circuito

Fuente: Elaboración propia

Tabla de Vegetación Utilizada en el Circuito			
Imagen	Nombre	Radio	Tamaño
	Alocasia polly	0-3 m	De piso(0m-3m)
	Hierba de San Cristóbal	0-3 m	De piso(0m-3m)
	Jazmín del cabo	0-3 m	De piso(0m-3m)
	Pasto de Corte	0-3 m	De piso(0m-3m)
	Cenizo	0-3 m	De piso(0m-3m)
	Sarar	1-3 m	Media (6m-9m)

### 3.15.7 Sostenibilidad de la propuesta

La propuesta planteada se encuentra diseñada de forma meticulosa y eficiente, ya que se toma como eje rector la sostenibilidad, aplicando varios conceptos y estrategias que hacen que este proyecto perdure de forma duradera como:

1. Aplicación de materialidad resistente que requiere de mínimo mantenimiento frente a los diferentes agentes climáticos que soporta la ciudad de Cuenca durante su día a día como:
  - Pisos: Hormigón rugoso blanco, ladrillo de piedra azul y plástico rojo claro.
  - Ciclovía: Piedra craquelada
  - Luminarias: Policarbonato de antiabrasión
  - Mobiliario: Mármol blanco jazz, Granito marrón portóno, madera acacia, metal y mármol breca.
2. Dota de tecnología innovadora para mantener una iluminación constante y amigable con el medio ambiente, ya que sus lámparas, mobiliarios y postes disponen de iluminación led alimentada con energía solar sin ningún tipo de conexión eléctrica llamada Solar POST, reduciendo así el consumo energético en el corredor y garantizando una iluminación duradera con bajos costos de mantenimiento.
3. Ofrece y genera un nuevo ambiente comercial a la zona, produciendo la activación constante del corredor a través de casetas diseñadas para comercio, ocio, alimentación, entre otros.
4. Empleo de vegetación nativa e introducida que pueda subsistir a la climatología de la ciudad distribuida secuencialmente por todo el corredor.

### 3.15.8 Resumen general de las estrategias usadas en el proyecto

**Tabla 7:** Resumen General de las Estrategias Usadas en el Proyecto

**Fuente:** Elaboración propia

Resumen general de las estrategias usadas en el proyecto		
Estrategia	Resultado	Referente
Ampliación de la vereda	Mayor priorización al peatón	Circuito urbano de Requínoa - Chile
Producción de zonas de estancia	Incita a la permanencia y permite el descanso de los usuarios	Hudson Square-New York
Inclusión de ciclovía	Brindar una amplia zona destinada exclusivamente para ciclistas	Corredor urbano Oeste de la Habana
		Hudson Square-New York
Barrera Verde	Inserción de vegetación nativa e introducida mejorando el paisaje del circuito	Corredor verde de San Bernardo, Chile

Continuación		
Ensanchamiento de la sección vial	Menor contaminación auditiva y disminución de la velocidad vehicular	Corredor urbano Rio Cali, Colombia
Mobiliario ergonómico y diseñado	Implementación de espacios nuevos y cómodos para los usuarios	Circuito urbano de Requínoa - Chile
Introducción de zonas comerciales	Activación y promoción de un nuevo ambiente comercial en la zona	Hudson Square-New York
Diseño de piso minimalista	Genera sensación de movimiento y promueve transición en los peatones	Hudson Square-New York
Iluminación inteligente proporcionada de forma sistemática	Producción de seguridad e iluminación constante para el circuito	Circuito urbano de Requínoa - Chile
Refuerzo de la señalética	Mejoría en la visualización e inclusión de señalización en la zona	Corredor verde de San Bernardo, Chile

## CAPÍTULO IV

### 4. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

Dentro de este apartado contemplaremos todos los hallazgos obtenidos al realizar nuestro modelo de anteproyecto de circuito urbano, solventando todas sus problemáticas halladas de manera efectiva y concreta. A continuación, se explicarán los mismos de manera detallada.

#### 4.1 Resultado y discusión 1

El primer resultado identificado radica en la resolución notable de las deficiencias que puede llegar a disponer una zona a través del replanteamiento urbano en función de los peatones y no del vehículo. Tal y como lo plantean nuestros referentes analizados como circuito urbano de Requínoa en Chile, Hudson Square en New York y el corredor urbano Oeste de la Habana, dar un espacio adecuado, amplio y holgado que incite al recorrido y la permanencia mediante un nuevo dimensionamiento de las veredas y la adición de un carril vial para los ciclistas, mejora notablemente las características de una zona respecto a su desuso, desolación y peligrosidad.

#### 4.2 Resultado y discusión 2

El segundo resultado radica en la activación zonal y la nueva identidad adquirida por el anteproyecto, esto fue logrado gracias a la introducción de un nuevo entorno comercial y espacios de interacción social como: mobiliarios diseñados, zonas de estancia, casetas de venta creadas, zonas con iluminación led, espacios con materialidad innovadora, barrera verde, entre otros. Todo esto nos ha permitido producir un nuevo ambiente mejorado, atractivo y con otra dinámica social, generando un circuito más atractivo para las personas que visitarán el lugar de estudio mediante el comercio y diseño urbano, así como lo plantean los referentes del corredor verde de San Bernardo en Chile y del corredor urbano Oeste de la Habana en sus proyectos.

#### 4.3 Resultado y discusión 3

El tercer resultado contempla la solución a problemas relacionados con la escasez de presencia verde, fachadas largas y desconexión en la imagen urbana, así que para erradicar estos agentes negativos se realizó un estudio exhaustivo de la vegetación del lugar, para de esta manera reforzar la misma con presencia de verde nativa e introducida, incluida dentro de sus mobiliarios diseñados, sobre la barrera verde o en sus texturas de piso del circuito. Todo esto le brinda un nuevo sentido de permeabilidad, continuidad, conexión constante, mismo lenguaje visual y la inclusión de nuevas especies y colores al

aplicar las estrategias modernas, ecológicas y sostenibles que protegen a un lugar como en el corredor urbano Rio Cali de Colombia.

## **CAPÍTULO V**

### **5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

#### **5.1 Conclusión 1**

Concluimos que la implementación de un circuito urbano resuelve de manera efectiva diversas problemáticas que puede existir en un sector, siempre y cuando dentro del mismo se complemente la presencia vegetal, se añada entornos comerciales, se incluya zonas de interacción social, se apliquen mobiliarios diseñados, exista iluminación led, se priorice a los peatones y se respete a los ciclistas.

#### **5.2 Conclusión 2**

Se deduce que la metodología de diagnóstico experimental empleada satisface de manera exitosa el conocimiento de los antecedentes de la zona estudiada, brindando claridad al investigar el entorno, gracias a todos sus componentes temáticos abarcados en su metodología, los cuales sirven para conocer el estado actual de la zona y tomar las decisiones de intervención sobre los tramos.

#### **5.3 Conclusión 3**

Al implementar este modelo de anteproyecto se responde de manera positiva y concreta a las necesidades ambientales, sociales, económicas y paisajísticas del lugar, debido a que se propone un diseño sostenible y moderno enfocado directamente hacia una comunidad.

#### **5.4 Recomendación 1**

Se recomienda profundizar para futuras investigaciones referentes cercanos y similares que se relacionen con nuestro caso de estudio, para identificar de manera más profunda cuál es la visión, estrategias, problemáticas y soluciones que tienen los arquitectos de otros lugares del mundo.

#### **5.5 Recomendación 2**

Se sugiere para futuras investigaciones la implementación de mayor tecnología que pueda facilitar la imagen real del tramo a intervenir en planta, esto con la intención de poder conocer de manera profunda, eficiente y rigurosa cual es la situación en tiempo real del circuito.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS


- Aguilar, A. G. (2002) Las mega-ciudades y las periferias expandidas. Revista Eure 28, vol. Núm. 85, p. 121-149.
- Alberti, M (1996) Measuring Urban Sustainability. Environmental Impact Assessment Review, 1996;16:381-424
- Álvarez, J. P. (2020). Primer puesto en la propuesta del Corredor Ambiental Urbano del Río Cali / ALCUADRADO Arquitectos + Habitar Colectivo. Entre Estilos.  
<https://www.entrestilos.com/primer-puesto-en-la-propuesta-del-corredor-ambiental-urbano-del-rio-cali-alcuadrado-arquitectos-habitar-colectivo/>
- Angeoletto, F. Planeta Ciudad: Ecología Urbana y Planificación de Ciudades Medias de Brasil. 2012. 306p. Tesis doctoral. Doctorado en Ecología y Medio Ambiente – Universidad Autónoma de Madrid, Madrid, 2012.
- Bravo, B., Rivas, S, J. L. (2012) Elementos de cohesión urbana en escenarios metropolitanos: intersticios y corredores. IV jornadas internacionales sobre investigación en arquitectura y urbanismo. 4Th international meeting on architectural and urbanism research. Valencia 1, 2,3 Junio. Disponible en Internet: <http://hdl.handle.net/10251/14949>
- Borja, J. (2000). Ciudadanía y espacio público. Revista Foro, (40), 67-80.
- Burgess, R. Ciudad y sostenibilidad. Desarrollo urbano sostenible. In BALBO, M.; JORDÁN, R. y SIMIONI, D. (Comp.). La ciudad inclusiva. Santiago de Chile: CEPAL, 2003, pp. 193-213.
- Builes, A.; Suarez, L. y Uribe, N. (2020). Implicaciones del cambio de uso del suelo para la sostenibilidad de las áreas urbanas. El diseño y la arquitectura frente a los desafíos emergentes y futuros. <https://acortar.link/aISF7b>
- Calcular el tamaño correcto de una muestra. (2023, 26 octubre). Qualtrics.  
<https://www.qualtrics.com/es-la/gestion-de-la-experiencia/investigacion/calcular-tomano-muestra/>
- Carrión, F. y Cepeda, P. (2020). Ciudades de plataforma: la Uberización. Foro Nacional por Colombia, (101-102), 80-91.
- Cerda, T. (2007). La expansión urbana discontinua analizada desde el enfoque de accesibilidad territorial aplicación a Santiago de Chile. Tesis de Master Oficial en Gestión y Valoración Urbana, Universidad Politécnica de Cataluña Departamento de Construcciones Arquitectónicas I Centro de Políticas del Suelo y Valoraciones Master oficial en Gestión y Valoración Urbana
- Choay, F. (1965). El urbanismo, utopías y realidades. Barcelona: Edit. Lumen.
- CCPT (1996). Comisión Central de Coordinación para la Promoción de la Accesibilidad. Concepto Europeo de Accesibilidad. Edición Española. Madrid: CEAPAT-IMSERSO.
- Corredor Verde San Bernardo | TAG | ArchDaily en español. (s. f.). ArchDaily.  
<https://www.archdaily.cl/cl/tag/corredor-verde-san-bernardo>
- Diccionario de Urbanismo, Geografía Urbana y Ordenación del Territorio. Madrid: Cátedra. Zoido, F. e. (2000).
- Diccionario de geografía aplicada y profesional - Terminología de análisis, planificación y gestión del territorio. León: Universidad de León. López, L. e. (2015).
- Dow, K. Social dimensions of gradients in urban ecosystems. Urban Ecosystems, 4, p. 255-275, 2000
- Edgar, Morin (1980). «L'Ecologie généralisée», París.

- Equipo, A. (2019). Conoce el proyecto ganador para el Corredor Ambiental Urbano del Río Cali, Colombia. ArchDaily en Español. <https://www.archdaily.cl/cl/914438/conoce-el-proyecto-ganador-para-el-corredor-ambiental-urbano-del-rio-cali-colombia>.
- Estadística Y Censos, I. N. (s. f.). Conozcamos Cuenca a través de sus cifras. Instituto Nacional de Estadística y Censos. <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/conozcamos-cuenca-a-traves-de-suscifras/#:~:text=Cuenca%2C%20tambi%C3%A9n%20conocida%20como%20la,este%20cant%C3%B3n%20tenga%20636.996%20habitantes>.
- Gehl, J. (2006). La humanización del espacio público. Barcelona: Editorial Reverte.
- Gaston, K.J. (Ed.). 2010. Urban ecology. Oxford University Press. Oxford, Reino Unido.
- Grimm, N. B. et al. Global change and the ecology of cities. Science, 319 (5.864), p. 756-760, 2008.
- Hudson Square Business Improvement District. (2023, 11 octubre). Hudson Square Business Improvement District. <https://www.hudsonsquarebid.org/>.
- Ibáñez Álamo, J.D., Molina-Morales, M. 2022. Ecología Urbana: Una disciplina en auge. Ecosistemas 31(1): 2372. <https://doi.org/10.7818/ECOS.2372>.
- Instituto Municipal de Investigación y Planeación Ciudad de Juárez, CHH., México. (2016). Plan de desarrollo Urbano Sostenible., México. Disponible en: <https://bit.ly/3h9SEYh>
- Leff, E. (2002), Globalización, Racionalidad Ambiental y Desarrollo Sustentable, ponencia electrónica disponible en [www.union.org.mx/guia/poblacionyambiente/globalizacion.htm](http://www.union.org.mx/guia/poblacionyambiente/globalizacion.htm)
- León Balza, Sergio F. (1998). Conceptos sobre espacio público, gestión de proyectos y lógica social: reflexiones sobre la experiencia chilena. EURE (Santiago), 24(71), 27- 36. Disponible en: <https://bit.ly/3dniWBQ>.
- Lipietz, Alain (1998). Qu'est-ce que l'écologie politique ? La grande transformation du XXIe siècle. Paris: La Découverte.
- López, L. e. (2015). Diccionario de geografía aplicada y profesional - Terminología de análisis, planificación y gestión del territorio. León: Universidad de León.
- López, A. (2016). La accesibilidad en evolución: La adaptación de persona-entorno y su aplicación al medio residencial en España. Universidad de Autónoma de Barcelona.
- Morgan Bal, D. (2006). Los Usuarios del Espacio Público como Protagonistas en el Paisaje Urbano. Revista de Arquitectura (Bogotá), 8 (), 34-41. ISSN: 1657-0308. Disponible en: <https://bit.ly/2UyS4f1>.
- Municipalidad DE Requinoa (2021). Just another WordPress. <http://vi.requinoa.cl/>
- MINVU - Ministerio de Vivienda y Urbanismo. (2023, 12 octubre). Ministerio de Vivienda y Urbanismo. <https://www.minvu.gob.cl/>
- Mnla. (2023, 23 abril). Hudson Square Streetscape Master Plan. Architonic. <https://www.architonic.com/es/project/mnla-hudson-square-streetscape-master-plan/20723131/>
- Nielsen, M (2023). Hudson Square Streetscapes Plan. Hudson Square Streetscapes Plan. Marvel. <https://marveldesigns.com/work/hudson-square-streetscapes-plan/58>.
- ONU-Hábitat (2021). Ciudad Compacta. <https://onuhabitat.org.mx/index.php/ciudadescompactas-story>.
- Ornés, S., (2009). El urbanismo, la planificación urbana y el ordenamiento territorial desde la perspectiva del derecho urbanístico venezolano. Politeia, 32(42), 197-225.


- Osorio, M. (1974). Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales. Argentina, Edit. Heliasta SRL. Disponible en: <http://www.miliarium.com>.
- Plan General de Ordenamiento Territorial y Urbano 2013-2030. La Habana: Dirección Provincial de Planificación Física de La Habana; 2013.
- Plan Nacional del Buen Vivir (2.a ed.). (2009). SEMPLADES.
- Pradilla, E. (2004) Ciudad de México: los caminos de la privatización de lo urbano. En Revista Ciudades, Núm. 64, octubre-diciembre de 2004, RNIU, Puebla, México, pp. 57-62.
- Rodríguez, O. C. (2019). Propuesta para un corredor urbano en el litoral oeste de La Habana. <https://www.redalyc.org/journal/3768/376862225007/html/>.
- Sánchez, J. (2001). Sistemas urbanos complejos acción y comunicación, Cuadernos de Investigación Urbanística, Madrid, España.
- Talen, E. (2002). The social goals of new urbanism. Housing policy debate, 13(1), 165-188. <https://doi.org/10.1080/10511482.2002.9521438>.
- Torres, E. e. (2015). Una mirada de ciudad desde los planes de desarrollo local. Disponible en: <https://bit.ly/3hfqB9S>.
- Weiss, A. (2017). Cerros Islas, un nuevo paisaje para la ciudad de Santiago. La Casa de Juana - Corredora de Propiedades. <https://lacasadejuana.cl/cerros-islas-un-nuevo-paisaje-para-laciudad-de-santiago/>

# ANEXOS

Anexo 1: Ficha Tramo 1 Norte

TRAMO 1										
Edificación	A1-A3			Zona	Norte		Ubicación	Calle Francisco Ascasubi		
										
Tipología de Implantación	Continua con Retiro Frontal			Tipología de Estilo Arquitectónico	Colonial y Moderno		Línea de Fábrica Existente	Si		
Número de Pisos	1-2			Altura Predominante	3,50		Lleno	X		
Estado	Regular			Verde Urbano	No		Vacio			
Direccionalidad	Horizontal			Obras Públicas	Si		Afección			
Uso de Suelo	Vivienda		Desuso		Retiro	Frontal	X	Características Formales	Simetría	
	Comercio	X	Mecánica	X		Posterior	X		Armonía	
	Mixto	X	Equipamiento			Lateral	X		Continuo	X
Materialidad	Paredes	Ladrillo Enlucido		Vegetación	Alta		Discontinuo			
	Cubierta	Plancha Fibro Cemento			Media		Ritmo		X	
	Puerta	Metal			Baja		Patrón			
	Ventanas	Aluminio			Ninguna	X	Repetición	X		
Color	Primario			Análisis de Forma	Simple		Elementos Arquitectónicos Predominantes	Cerramiento Metal		
	Secundario				Compuesto	X		Ventanas Aluminio		
Barrera Arquitectónica	Si			Edificaciones con Valor Patrimonial	Ninguna		Fuente	Elaboración Propia		
							Tabla #	1		


Anexo 2: Ficha Tramo 1 Sur

TRAMO 1										
Edificación	A4-A7			Zona	Sur		Ubicación	Calle Francisco Ascasubi		
										
Tipología de Implantación	Continua con Retiro Frontal y Aislada			Tipología de Estilo Arquitectónico	Colonial y Moderno		Línea de Fábrica Existente	Si		
Número de Pisos	1-2			Altura Predominante	7,50		Lleno	X		
Estado	Regular			Verde Urbano	No		Vacio			
Direccionalidad	Horizontal			Obras Públicas	Si		Afección			
Uso de Suelo	Vivienda	X	Desuso		Retiro	Frontal	X	Características Formales	Simetría	
	Comercio	X	Mecánica	X		Posterior	X		Armonía	
	Mixto	X	Equipamiento			Lateral	X		Continuo	X
Materialidad	Paredes	Ladrillo Enlucido		Vegetación	Alta		Discontinuo			
	Cubierta	Fibro-Cemento Teja			Media	X	Ritmo		X	
	Puerta	Metal			Baja		Patrón			
	Ventanas	Aluminio			Ninguna		Repetición	X		
Color	Primario			Análisis de Forma	Simple		Elementos Arquitectónicos Predominantes	Cerramiento Metal		
	Secundario				Compuesto	X		Ventanas Aluminio	Cubierta Incluida	
Barrera Arquitectónica	Si			Edificaciones con Valor Patrimonial	Ninguna		Fuente	Elaboración Propia		
							Tabla #	2		


**Anexo 3: Ficha Tramo 2 Norte**

TRAMO 2											
Edificación	B1-B3			Zona	Norte		Ubicación	Calle Francisco Aucasubi			
											
Tipología de Implantación	Continua con Retiro Frontal y Aislada			Tipología de Estilo Arquitectónico	Moderno		Línea de Fábrica Existente	Si			
Número de Pisos	1			Altura Predominante	3,50		Lleno	X			
Estado	Malo			Verde Urbano	No		Vacio	X			
Direccionalidad	Horizontal			Obras Públicas	Si		Afección				
Uso de Suelo	Vivienda		Desuso	X	Retiro	Frontal	X		Características Formales	Simetría	
	Comercio		Mecánica	X		Posterior	X			Armonía	
	Mixto		Equipamiento			Lateral	X			Continuo	
Materialidad	Paredes	Ladrillo Entucido			Vegetación	Alta				Discontinuo	X
	Cubierta	Ranchas de Zinc				Media	X			Ritmo	
	Puerta	Metal				Baja				Patrón	
	Ventanas	Aluminio				Ninguna			Repetición		
Color	Primario				Análisis de Forma	Simple	X		Elementos Arquitectónicos Predominantes	Cerramiento Metal	Fachadas Horizontales Largas
	Secundario					Compuesto					
Barrera Arquitectónica	Si			Edificaciones con Valor Patrimonial	Ninguna		Fuente	Elaboración Propia			
							Tabla #	3			


**Anexo 4: Ficha Tramo 3 Norte**

TRAMO 3											
Edificación	C1-C4			Zona	Norte		Ubicación	Calle Francisco Aucasubi			
											
Tipología de Implantación	Continua con Retiro Frontal y Aislada			Tipología de Estilo Arquitectónico	Moderno Y Colonial		Línea de Fábrica Existente	Si			
Número de Pisos	3			Altura Predominante	12		Lleno	X			
Estado	Bueno			Verde Urbano	No		Vacio				
Direccionalidad	Horizontal			Obras Públicas	Si		Afección				
Uso de Suelo	Vivienda	X	Desuso		Retiro	Frontal	X		Características Formales	Simetría	
	Comercio	X	Mecánica	X		Posterior	X			Armonía	
	Mixto		Equipamiento			Lateral	X			Continuo	X
Materialidad	Paredes	Ladrillo Entucido			Vegetación	Alta				Discontinuo	
	Cubierta	Teja, Hormigón y Zinc				Media				Ritmo	X
	Puerta	Metal				Baja				Patrón	
	Ventanas	Aluminio				Ninguna	X		Repetición		
Color	Primario				Análisis de Forma	Simple			Elementos Arquitectónicos Predominantes	Cerramiento Metal	Fachadas Horizontales Largas
	Secundario					Compuesto	X			Cubierta Inclinada	
Barrera Arquitectónica	Si			Edificaciones con Valor Patrimonial	Ninguna		Fuente	Elaboración Propia			
							Tabla #	4			

Anexo 5: Ficha Tramo 3 Sur

TRAMO 3											
Edificación	C5-C7			Zona	Sur		Ubicación	Calle Francisco Acaasubi			
											
Tipología de Implantación	Continua con Retiro Frontal y Aislada			Tipología de Estilo Arquitectónico	Colonial		Línea de Fábrica Existente	Si			
Número de Pisos	3			Altura Predominante	6-7 m		Lleno	X			
Estado	Regular			Verde Urbano	No		Vacío	X			
Direccionalidad	Horizontal			Obras Públicas	Si		Afección				
Uso de Suelo	Vivienda	X	Desuso	Retiro	Frontal	X	Características Formales	Simetría			
	Comercio		Mecánica		X	Posterior		X	Armonía		
	Mixto		Equipa - miento			Lateral		X	Continuo	X	
Materialidad	Paredes	Ladrillo Entucido		Vegetación	Alta			Discontinuo			
	Cubierta	Teja y Fibro Cemento			Media			Ritmo	X		
	Puerta	Metal			Baja			Patrón	X		
	Ventanas	Aluminio			Ninguna	X	Repetición				
Color	Primario	■		Análisis de Forma	Simple		Elementos Arquitectónicos Predominantes	Cerramiento Metal	Fachadas Horizontales Largas		
	Secundario	■			Compuesto	X		Cubierta Inclinada			
Barrera Arquitectónica	Si			Edificaciones con Valor Patrimonial	Ninguna		Fuente	Elaboración Propia			
							Tabla #	5			




Anexo 6: Ficha Tramo 4 Norte

TRAMO 4											
Edificación	D1-D8			Zona	Norte		Ubicación	Calle Francisco Acaasubi			
											
Tipología de Implantación	Continua con Retiro Frontal y Aislada			Tipología de Estilo Arquitectónico	Colonial		Línea de Fábrica Existente	Si			
Número de Pisos	3			Altura Predominante	6-7 m		Lleno	X			
Estado	Regular			Verde Urbano	No		Vacío	X			
Direccionalidad	Horizontal			Obras Públicas	Si		Afección				
Uso de Suelo	Vivienda	X	Desuso	Retiro	Frontal	X	Características Formales	Simetría			
	Comercio		Mecánica		X	Posterior		X	Armonía		
	Mixto		Equipa - miento			Lateral		X	Continuo	X	
Materialidad	Paredes	Ladrillo Entucido		Vegetación	Alta			Discontinuo			
	Cubierta	Teja y Fibro Cemento			Media			Ritmo	X		
	Puerta	Metal			Baja			Patrón	X		
	Ventanas	Aluminio			Ninguna	X	Repetición				
Color	Primario	■		Análisis de Forma	Simple		Elementos Arquitectónicos Predominantes	Cerramiento Metal	Fachadas Horizontales Largas		
	Secundario	■			Compuesto	X		Cubierta Inclinada			
Barrera Arquitectónica	Si			Edificaciones con Valor Patrimonial	Ninguna		Fuente	Elaboración Propia			
							Tabla #	5			


Anexo 7: Ficha Tramo 4 Sur

TRAMO 4										
Edificación	D9-D12				Zona	Sur		Ubicación	Calle Francisco Ascasubi	
										
Tipología de Implantación	Continua con Retiro Frontal y Aislada				Tipología de Estilo Arquitectónico	Colonial y Moderno		Línea de Fábrica Exterle	Si	
Número de Pisos	2				Altura Predominante	8-9 m		LLeno	X	
Estado	Regular				Verde Urbano	No		Vacio	X	
Direccionalidad	Horizontal				Obras Públicas	Si		Afección		
Uso de Suelo	Vivienda	X	Desuso	X	Retiro	Frontal	X	Características Formales	Simetría	X
	Comercio		Mecánica	X		Posterior	X		Armonía	
	Mixto		Equipamiento			Lateral	X		Continuo	X
Materialidad	Paredes	Ladrillo Enlucido			Vegetación	Alta			Discontinuo	
	Cubierta	Teja y Cnc				Media			Ritmo	X
	Puerta	Metal				Baja			Patrón	
	Ventanas	Aluminio				Ninguna	X	Repetición		
Color	Primario				Análisis de Forma	Simple		Elementos Arquitectónicos Predominantes	Cerramiento Metal	Fachadas Horizontales Largas
	Secundario					Compuesto	X		Cubierta Inclinada	
Barrera Arquitectónica	Si				Edificaciones con Valor Patrimonial	Ninguna		Fuente	Elaboración Propia	
								Tabla #	6	


Anexo 8: Ficha Tramo 5 Norte

TRAMO 5										
Edificación	E1-E6				Zona	Norte		Ubicación	Calle Francisco Ascasubi	
										
Tipología de Implantación	Continua con Retiro Frontal y Aislada				Tipología de Estilo Arquitectónico	Colonial y Moderno		Línea de Fábrica Exterle	Si	
Número de Pisos	2				Altura Predominante	8-9 m		LLeno	X	
Estado	Regular				Verde Urbano	No		Vacio	X	
Direccionalidad	Horizontal				Obras Públicas	Si		Afección		
Uso de Suelo	Vivienda	X	Desuso	X	Retiro	Frontal	X	Características Formales	Simetría	
	Comercio		Mecánica			Posterior	X		Armonía	
	Mixto		Equipamiento			Lateral	X		Continuo	X
Materialidad	Paredes	Ladrillo Enlucido			Vegetación	Alta			Discontinuo	
	Cubierta	Teja y Cnc				Media	X		Ritmo	X
	Puerta	Metal				Baja			Patrón	
	Ventanas	Aluminio				Ninguna		Repetición	X	
Color	Primario				Análisis de Forma	Simple		Elementos Arquitectónicos Predominantes	Cerramiento Metal	Fachadas Horizontales Largas
	Secundario					Compuesto	X		Cubierta Inclinada	
Barrera Arquitectónica	Si				Edificaciones con Valor Patrimonial	Ninguna		Fuente	Elaboración Propia	



**Anexo 9: Ficha Tramo 5 Sur**

TRAMO 5										
Edificación	E7-E9			Zona	Sur			Ubicación	Calle Francisco Acasubi	
										
Tipología de Implantación	Continua con Retiro Frontal y Aislada			Tipología de Estilo Arquitectónico	Colonial y Moderno			Línea de Fábrica Existente	Si	
Número de Pisos	2			Altura Predominante	7-8 m			Lleno	X	
Estado	Regular			Verde Urbano	No			Vacio	X	
Direccionalidad	Horizontal			Obras Públicas	Si			Afección		
Uso de Suelo	Vivienda		Desuso	Retiro	Frontal	X		Características Formales	Simetría	
	Comercio	X	Mecánica		Posterior	X			Armonía	
	Mixto	X	Equipamiento		Lateral	X			Continuo	X
Materialidad	Paredes	Ladrillo Entucado		Vegetación	Alta				Discontinuo	
	Cubierta	Teja			Media				Ritmo	X
	Puerta	Metal			Baja				Patrón	
	Ventanas	Aluminio			Ninguna	X		Repetición		
Color	Primario	■		Análisis de Forma	Simple			Elementos Arquitectónicos Predominantes	Cerramiento Metal	Fachadas Horizontales Largas
	Secundario	■			Compuesto	X				
Barrera Arquitectónica	Si			Edificaciones con Valor Patrimonial	Ninguna			Fuente	Elaboración Propia	
								Tabla #	8	




**Anexo 10: Ficha Tramo 6 Norte**

TRAMO 6										
Edificación	F1-F5			Zona	Norte			Ubicación	Calle Francisco Acasubi	
										
Tipología de Implantación	Continua con Retiro Frontal y Aislada			Tipología de Estilo Arquitectónico	Colonial			Línea de Fábrica Existente	Si	
Número de Pisos	2-3			Altura Predominante	12 m			Lleno	X	
Estado	Bueno			Verde Urbano	No			Vacio	X	
Direccionalidad	Horizontal			Obras Públicas	Si			Afección		
Uso de Suelo	Vivienda	X	Desuso	Retiro	Frontal	X		Características Formales	Simetría	X
	Comercio		Mecánica		Posterior	X			Armonía	
	Mixto		Equipamiento		Lateral	X			Continuo	
Materialidad	Paredes	Ladrillo Entucado		Vegetación	Alta				Discontinuo	X
	Cubierta	Teja			Media	X			Ritmo	X
	Puerta	Metal			Baja	X			Patrón	
	Ventanas	Aluminio			Ninguna			Repetición		
Color	Primario	■		Análisis de Forma	Simple			Elementos Arquitectónicos Predominantes	Cerramiento Metal	Fachadas Horizontales Largas
	Secundario	■			Compuesto	X			Morfología Regular	
Barrera Arquitectónica	Si			Edificaciones con Valor Patrimonial	Ninguna			Fuente	Elaboración Propia	
								Tabla #	9	

Anexo 11: Ficha Tramo 6 Sur

TRAMO 6											
Edificación	F6-F7			Zona	Sur			Ubicación	Calle Francisco Acasubi		
											
Tipología de Implantación	Continua con Retiro Frontal			Tipología de Estilo Arquitectónico	Colonial			Línea de Fábrica Existente	Si		
Número de Pisos	2			Altura Predominante	8 m			Lleno	X		
Estado	Bueno			Verde Urbano	No			Vacío	X		
Direccionalidad	Horizontal			Obras Públicas	Si			Afección			
Uso de Suelo	Vivienda	X	Desuso	X	Retiro	Frontal	X		Características Formales	Simetría	
	Comercio		Mecánica			Posterior				Armonía	
	Mixto		Equipamiento			Lateral	X			Continuo	
Materialidad	Paredes	Ladrillo Entucido		Vegetación	Alta			Discontinuo		X	
	Cubierta	Teja			Media	X		Ritmo		X	
	Puerta	Metal			Baja	X		Patrón			
	Ventanas	Aluminio			Ninguna			Repetición			
Color	Primario			Análisis de Forma	Simple			Elementos Arquitectónicos Predominantes	Cerramiento Metal	Cubierta Inclinada	
	Secundario				Compuesto	X			Morfología Regular		
Barrera Arquitectónica	Si			Edificaciones con Valor Patrimonial	Ninguna			Fuente	Elaboración Propia		


Anexo 12: Ficha Tramo 7 Este

TRAMO 7											
Edificación	G1-G9			Zona	Este			Ubicación	Calle Vicente Mideros		
											
Tipología de Implantación	Continua y Rueda con Retiro Frontal			Tipología de Estilo Arquitectónico	Colonial			Línea de Fábrica Existente	Si		
Número de Pisos	2			Altura Predominante	8-9 m			Lleno	X		
Estado	Bueno			Verde Urbano	No			Vacío			
Direccionalidad	Horizontal			Obras Públicas	Si			Afección			
Uso de Suelo	Vivienda	X	Desuso		Retiro	Frontal	X		Características Formales	Simetría	
	Comercio		Mecánica			Posterior				Armonía	
	Mixto	X	Equipamiento			Lateral	X			Continuo	X
Materialidad	Paredes	Ladrillo Entucido		Vegetación	Alta			Discontinuo			
	Cubierta	Teja			Media			Ritmo		X	
	Puerta	Metal			Baja			Patrón		X	
	Ventanas	Aluminio			Ninguna	X		Repetición			
Color	Primario			Análisis de Forma	Simple			Elementos Arquitectónicos Predominantes	Cerramiento Metal	Cubierta Inclinada	
	Secundario				Compuesto	X			Morfología Regular		
Barrera Arquitectónica	Si			Edificaciones con Valor Patrimonial	Ninguna			Fuente	Elaboración Propia		
								Tabla #	11		




Anexo 13: Ficha Tramo 7 Oeste

TRAMO 7										
Edificación	G10-G12			Zona	Oeste			Ubicación	Calle Vicente Mideros	
										
Tipología de Implantación	Continua y Pareda con Retiro Frontal			Tipología de Estilo Arquitectónico	Colonial			Línea de Fábrica Existente	Si	
Número de Pisos	2			Altura Predominante	8 m			Lleno	X	
Estado	Bueno			Verde Urbano	No			Vacio	X	
Direccionalidad	Horizontal			Obras Públicas	Si			Afección		
Uso de Suelo	Vivienda	X	Desuso	Retiro	Frontal	X		Características Formales	Simetría	
	Comercio		Mecánica		Posterior				Armonía	
	Mixto		Equipa - miento		Lateral	X			Continuo	X
Materialidad	Paredes	Ladrillo Enlucido		Vegetación	Alta				Discontinuo	
	Cubierta	Teja			Media	X			Ritmo	X
	Puerta	Metal			Baja	X			Patrón	
	Ventanas	Aluminio			Ninguna			Repetición		
Color	Primario			Análisis de Forma	Simple			Elementos Arquitectónicos Predominantes	Cerramiento Metal	Cubierta Inclinada
	Secundario				Compuesto	X			Morfología Regular	
Barrera Arquitectónica	Si			Edificaciones con Valor Patrimonial	Ninguna			Fuente	Elaboración Propia	
								Tabla #	12	




Anexo 14: Ficha Tramo 8 Este

TRAMO 8										
Edificación	H1-H12			Zona	Este			Ubicación	Calle Vicente Mideros	
										
Tipología de Implantación	Continua y Pareda con Retiro Frontal			Tipología de Estilo Arquitectónico	Colonial y Moderno			Línea de Fábrica Existente	Si	
Número de Pisos	2-3			Altura Predominante	10 m			Lleno	X	
Estado	Bueno			Verde Urbano	No			Vacio	X	
Direccionalidad	Horizontal			Obras Públicas	Si			Afección		
Uso de Suelo	Vivienda	X	Desuso	Retiro	Frontal	X		Características Formales	Simetría	X
	Comercio	X	Mecánica		Posterior				Armonía	
	Mixto	X	Equipa - miento		Lateral	X			Continuo	X
Materialidad	Paredes	Ladrillo Enlucido		Vegetación	Alta				Discontinuo	
	Cubierta	Teja, Fibroce - miento			Media				Ritmo	X
	Puerta	Metal			Baja	X			Patrón	
	Ventanas	Aluminio			Ninguna			Repetición		
Color	Primario			Análisis de Forma	Simple			Elementos Arquitectónicos Predominantes	Cerramiento Metal	Cubierta Inclinada
	Secundario				Compuesto	X			Morfología Regular	
Barrera Arquitectónica	Si			Edificaciones con Valor Patrimonial	Ninguna			Fuente	Elaboración Propia	
								Tabla #	13	




**Anexo 15: Ficha Tramo 9 Este**

TRAMO 9										
Edificación	I1-I14			Zona	Este		Ubicación	Calle Juan Larrea Guerrero		
										
Tipología de Implantación	Continua y Pareda con Retiro Frontal			Tipología de Estilo Arquitectónico	Colonial y Moderno		Línea de Fábrica Existente	Si		
Número de Pisos	2-3			Altura Predominante	9-11m		Lleno	X		
Estado	Bueno			Verde Urbano	No		Vacío	X		
Direccionalidad	Horizontal			Obras Públicas	Si		Afección			
Uso de Suelo	Vivienda	X	Desuso	Retiro	Frontal	X	Características Formales	Simetría		
	Comercio		Mecánica		Posterior			Armonía		
	Mixto		Equipa - miento		Lateral	X		Continuo	X	
Materialidad	Paredes	Ladrillo Entucido		Vegetación	Alta			Discontinuo		
	Cubierta	Teja, Fibroce - miento			Media	X		Ritmo	X	
	Puerta	Metal			Baja	X		Patrón		
	Ventanas	Aluminio			Ninguna		Repetición	X		
Color	Primario			Análisis de Forma	Simple	X	Elementos Arquitectónicos Predominantes	Cerramiento Metal	Cubierta Inclinada	
	Secundario				Compuesto	X		Morfología Regular		
Barera Arquitectónica	Si			Edificaciones con Valor Patrimonial	Ninguna		Fuente	Elaboración Propia		
							Tabla #	14		




**Anexo 16: Ficha Tramo 9 Oeste**

TRAMO 9										
Edificación	I15-I29			Zona	Oeste		Ubicación	Calle Juan Larrea Guerrero		
										
Tipología de Implantación	Continua y Pareda con Retiro Frontal			Tipología de Estilo Arquitectónico	Colonial y Moderno		Línea de Fábrica Existente	Si		
Número de Pisos	2-5			Altura Predominante	10 m		Lleno	X		
Estado	Bueno			Verde Urbano	No		Vacío	X		
Direccionalidad	Horizontal			Obras Públicas	Si		Afección			
Uso de Suelo	Vivienda	X	Desuso	Retiro	Frontal	X	Características Formales	Simetría	X	
	Comercio	X	Mecánica		Posterior			Armonía		
	Mixto	X	Equipa - miento		Lateral	X		Continuo	X	
Materialidad	Paredes	Ladrillo Entucido		Vegetación	Alta			Discontinuo		
	Cubierta	Teja, Fibroce - miento			Media			Ritmo	X	
	Puerta	Metal			Baja	X		Patrón		
	Ventanas	Aluminio			Ninguna		Repetición			
Color	Primario			Análisis de Forma	Simple		Elementos Arquitectónicos Predominantes	Cerramiento Metal	Cubierta Inclinada	
	Secundario				Compuesto	X		Morfología Regular		
Barera Arquitectónica	Si			Edificaciones con Valor Patrimonial	Ninguna		Fuente	Elaboración Propia		
							Tabla #	15		


Anexo 17: Ficha Tramo 10 Este

TRAMO 10									
Edificación	J1-J6			Zona	Este		Ubicación	Calle Juan Larrea Guerrero	
									
Tipología de Implantación	Continua y Pareda con Retiro Frontal			Tipología de Estilo Arquitectónico	Colonial y Moderno		Línea de Fábrica Existente	Si	
Número de Pisos	2-3			Altura Predominante	9-11m		Lleno	X	
Estado	Bueno			Verde Urbano	No		Vacío	X	
Direccionalidad	Horizontal			Obras Públicas	Si		Afección		
Uso de Suelo	Vivienda	X	Desuso	Retiro	Frontal	X	Características Formales	Simetría	
	Comercio		Mecánica		Posterior			Armonía	
	Mixto		Equipa - miento		Lateral	X		Continuo	X
Materialidad	Paredes	Ladrillo Entucido		Vegetación	Alta			Discontinuo	
	Cubierta	Teja, Fibroce - miento			Media	X		Ritmo	X
	Puerta	Metal			Baja	X		Patrón	
	Ventanas	Aluminio			Ninguna		Repetición	X	
Color	Primario			Análisis de Forma	Simple	X	Elementos Arquitectónicos Predominantes	Cerramiento Metal	Cubierta Inclinada
	Secundario				Compuesto	X		Morfología Regular	
Barrera Arquitectónica	Si			Edificaciones con Valor Patrimonial	Ninguna		Fuente	Baboración Propia	
							Tabla #	16	


Anexo 18: Ficha Tramo 11 Este

TRAMO 11									
Edificación	J7-J11			Zona	Este		Ubicación	Calle Juan Larrea Guerrero	
									
Tipología de Implantación	Continua y Pareda con Retiro Frontal			Tipología de Estilo Arquitectónico	Colonial y Moderno		Línea de Fábrica Existente	Si	
Número de Pisos	2-3			Altura Predominante	9-12m		Lleno	X	
Estado	Bueno			Verde Urbano	No		Vacío		
Direccionalidad	Horizontal			Obras Públicas	Si		Afección		
Uso de Suelo	Vivienda		Desuso	Retiro	Frontal	X	Características Formales	Simetría	
	Comercio	X	Mecánica		Posterior			Armonía	
	Mixto	X	Equipa - miento		Lateral	X		Continuo	X
Materialidad	Paredes	Ladrillo Entucido		Vegetación	Alta			Discontinuo	
	Cubierta	Teja, Fibroce - miento			Media	X		Ritmo	X
	Puerta	Metal			Baja	X		Patrón	
	Ventanas	Aluminio			Ninguna		Repetición	X	
Color	Primario			Análisis de Forma	Simple	X	Elementos Arquitectónicos Predominantes	Cerramiento Metal	Cubierta Inclinada
	Secundario				Compuesto	X		Morfología Regular	
Barrera Arquitectónica	Si			Edificaciones con Valor Patrimonial	Ninguna		Fuente	Baboración Propia	
							Tabla #	17	


Anexo 19: Ficha Tramo 12 Este

TRAMO 12										
Edificación	K1			Zona	Este			Ubicación	Calle Juan Larrea Guerrero	
										
Tipología de Implantación	SI			Tipología de Estilo Arquitectónico	SN			Línea de Fábrica Existente	SI	
Número de Pisos	SN			Altura Predominante	SN			Lleno	X	
Estado	Bueno			Verde Urbano	SI			Vacío		
Direccionalidad	Horizontal			Obras Públicas	SI			Afección		
Uso de Suelo	Vivienda	Desuso		Retiro	Frontal		Características Formales	Simetría		
	Comercio	Mecánica			Posterior			Armonía		
	Mixto	Equipa - miento	X		Lateral			Continuo	X	
Materialidad	Paredes	SN	Vegetación	Alta	X	Elementos Arquitectónicos Predominantes	Discontinuo			
	Cubierta	SN		Media	X		Ritmo	X		
	Puerta	SN		Baja	X		Patrón			
	Ventanas	SN		Ninguna			Repetición			
Color	Primario		Análisis de Forma	Simple	X	Fuente	SN	SN		
	Secundario			Compuesto			Tabla #	18		
Barrera Arquitectónica	No			Edificaciones con Valor Patrimonial	Ninguna			Elaboración Propia		

Anexo 20: Ficha Tramo 13 Este

TRAMO 13										
Edificación	L1-L8			Zona	Este			Ubicación	Calle Juan Larrea Guerrero	
										
Tipología de Implantación	Continua y Pareda con Retiro Frontal			Tipología de Estilo Arquitectónico	Colonial y Moderno			Línea de Fábrica Existente	SI	
Número de Pisos	2-3			Altura Predominante	9-12m			Lleno	X	
Estado	Bueno			Verde Urbano	No			Vacío		
Direccionalidad	Horizontal			Obras Públicas	SI			Afección		
Uso de Suelo	Vivienda	Desuso		Retiro	Frontal	X	Características Formales	Simetría		
	Comercio	X	Mecánica		Posterior			Armonía		
	Mixto	X	Equipa - miento		Lateral	X		Continuo	X	
Materialidad	Paredes	Ladrillo Entucido	Vegetación	Alta		Elementos Arquitectónicos Predominantes	Discontinuo			
	Cubierta	Teja Fibroce - miento		Media	X		Ritmo	X		
	Puerta	Metal		Baja	X		Patrón			
	Ventanas	Aluminio		Ninguna			Repetición	X		
Color	Primario		Análisis de Forma	Simple	X	Fuente	Cerramiento Metal	Cubierta Inclinada		
	Secundario			Compuesto	X		Tabla #	19		
Barrera Arquitectónica	SI			Edificaciones con Valor Patrimonial	Ninguna			Elaboración Propia		

**Anexo 21:** Ficha Tramo 13 Oeste

TRAMO 13									
Edificación	L1-L8			Zona	Oeste		Ubicación	Calle Juan Larrea Guerrero	
									
Tipología de Implantación	Continua y Pareda con Retiro Frontal			Tipología de Estilo Arquitectónico	Colonial y Moderno		Línea de Fábrica Existente	Si	
Número de Pisos	2-3			Altura Predominante	12-15m		Lleno	X	
Estado	Bueno			Verde Urbano	No		Vacío		
Direccionalidad	Horizontal			Obras Públicas	Si		Atección		
Uso de Suelo	Vivienda	X	Desuso	Retiro	Frontal	X	Características Formales	Simetría	X
	Comercio	X	Mecánica		Posterior			Armonía	
	Mixto	X	Equipamiento		Lateral	X		Continuo	X
Materialidad	Paredes	Ladrillo Entucado	Vegetación	Alta		Discontinuo			
	Cubierta	Teja Fibrocemento		Media	X	Ritmo		X	
	Puerta	Metal		Baja		Patrón			
	Ventanas	Aluminio		Ninguna		Repetición	X		
Color	Primario		Análisis de Forma	Simple	X	Elementos Arquitectónicos Predominantes	Cerramiento Metal	Cubierta Inclinada	
	Secundario			Compuesto	X		Morfología Regular		
Barrera Arquitectónica	Si			Edificaciones con Valor Patrimonial	Ninguna		Fuente	Elaboración Propia	
							Tabla #	20	

**Anexo 22:** Preguntas realizadas en la encuesta 1-3

### Encuesta Corredor Urbano Francisco Ascasubi #1

Encuesta para la obtención de datos, problemáticas y deficiencias del sector comprendido entre las calles Francisco Ascasubi, Manuela Cañizares y Juan Larrea Guerrero

---

1. ¿Piensa usted que existen varios lotes o predios con áreas excesivamente grandes por el sector?

Sí

No

---

2. ¿Considera usted que el sector ha sufrido un fraccionamiento intenso de lotes actualmente?

Sí

No

---

3. ¿Cuál es el uso predominante de suelo que percibe usted en la zona?

A) Vivienda

B) Comercio

C) Mixto (Vivienda-Comercio)

D) Mecánica

E) Bodegas de almacenamiento

**Anexo 23:** Preguntas realizadas en la encuesta 4- 7.1

4. ¿Con cuáles de estos usos considera que no es compatible la vivienda? \*

- A) Mecánica
- B) Bodegas de almacenamiento
- C) Servicios (Farmacias, Restaurantes, UPC, Salud)
- D) Empresa privada

5. ¿Cuál es el medio que usted usa para transitar por el sector? \*

- A) Vehículo propio
- B) Bus
- C) Bicicleta
- D) Ir a pie
- E) Motocicleta
- F) Tranvía

6. ¿Con que frecuencia camina usted por el sector? \*

- A) Mucho
- B) Regular
- C) Poco

7. ¿Alguna vez usted ha evitado transitar por esta zona? \*

- Sí
- No

7.1 Si su respuesta anterior fue Sí, indicar el porque

- 1) Veredas estrechas
- 2) Fachadas amplias y extensas
- 3) Poca vegetación
- 4) Peligrosidad
- 5) Escasa iluminación
- 6) Poco uso peatonal

**Anexo 24:** Preguntas realizadas en la encuesta 8- 11

8. ¿Cuál cree usted que es la frecuencia de personas que transitan por la zona? \*

- A) Mucho
- B) Regular
- C) Poco
- D) Nada

9. ¿Cuál es el porcentaje de peligrosidad que considera que dispone esta zona? \*

- A) Mucho
- B) Regular
- C) Poco
- D) Nada

10. ¿Cree usted que en esta zona existen varios cerramientos de muros ciegos largos y extensos? \*

- A) Mucho
- B) Regular
- C) Poco
- D) Nada

11. ¿Como considera usted la cantidad de lugares abiertos o libres en el sector? \*

- A) Mucho
- B) Regular
- C) Poco
- D) Nada

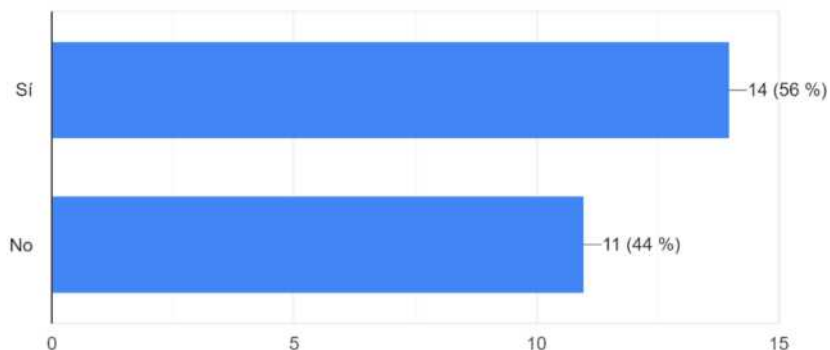
**Anexo 25:** Preguntas realizadas en la encuesta 12- 18

<p>12. ¿Considera usted que el lenguaje visual de la zona es ordenado y uniforme? *</p> <p><input type="checkbox"/> A) Si</p> <p><input type="checkbox"/> B) No</p>
<p>13. ¿Considera que algunos tramos del sector son demasiado extensos y largos? *</p> <p><input type="checkbox"/> A) Si</p> <p><input type="checkbox"/> B) No</p>
<p>14. ¿Cree usted que las calles del sector son regulares y se conectan de manera adecuada con el sistema vial de la ciudad? *</p> <p><input type="checkbox"/> A) Si</p> <p><input type="checkbox"/> B) No</p>
<p>15. ¿Piensa usted que esta zona presenta calzadas amplias y veredas estrechas? *</p> <p><input type="checkbox"/> A) Si</p> <p><input type="checkbox"/> B) No</p>
<p>16. ¿Qué tan seguras cree que son las veredas del sector? *</p> <p><input type="checkbox"/> A) Mucho</p> <p><input type="checkbox"/> B) Regular</p> <p><input type="checkbox"/> C) Poco</p> <p><input type="checkbox"/> D) Nada</p>
<p>17. ¿Cree usted que el tramo cuenta con suficiente vegetación? *</p> <p><input type="checkbox"/> A) Si</p> <p><input type="checkbox"/> B) No</p>
<p>18. ¿Consideraría que se debería formular una mejor distribución de una futura vegetación en el sector? *</p> <p><input type="checkbox"/> A) Si</p> <p><input type="checkbox"/> B) No</p>

**Anexo 26:** Datos tabulados de la encuesta pregunta 1

1. ¿Piensa usted que existen varios lotes o predios con áreas excesivamente grandes por el sector?

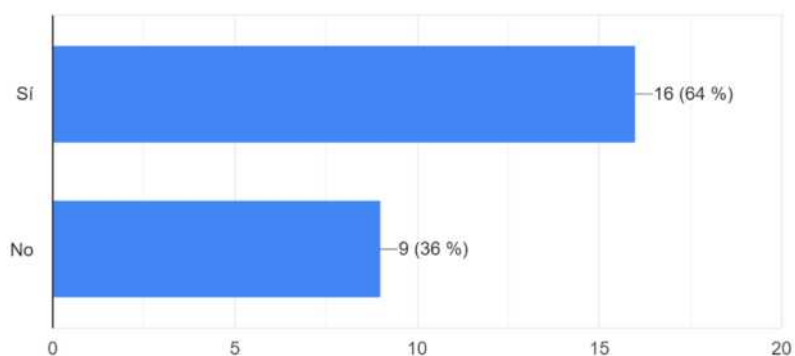
25 respuestas



**Anexo 27:** Datos tabulados de la encuesta pregunta 2

2. ¿Considera usted que el sector ha sufrido un fraccionamiento intenso de lotes actualmente?

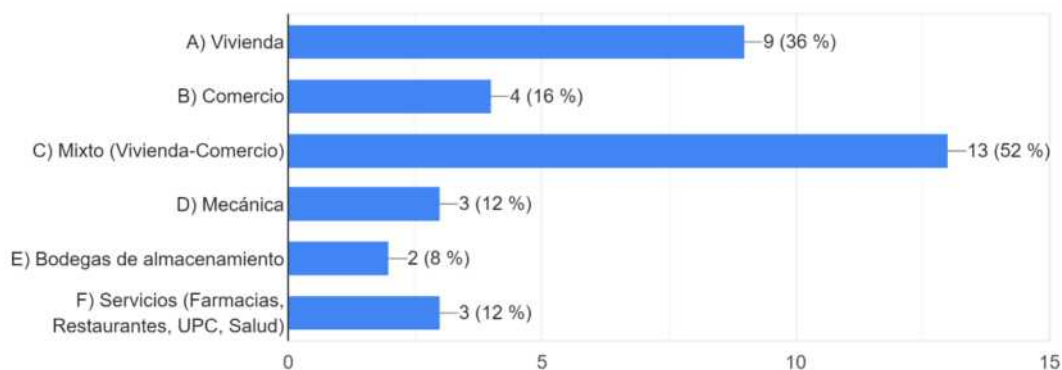
25 respuestas



**Anexo 28:** Datos tabulados de la encuesta pregunta 3

3. ¿Cuál es el uso predominante de suelo que percibe usted en la zona?

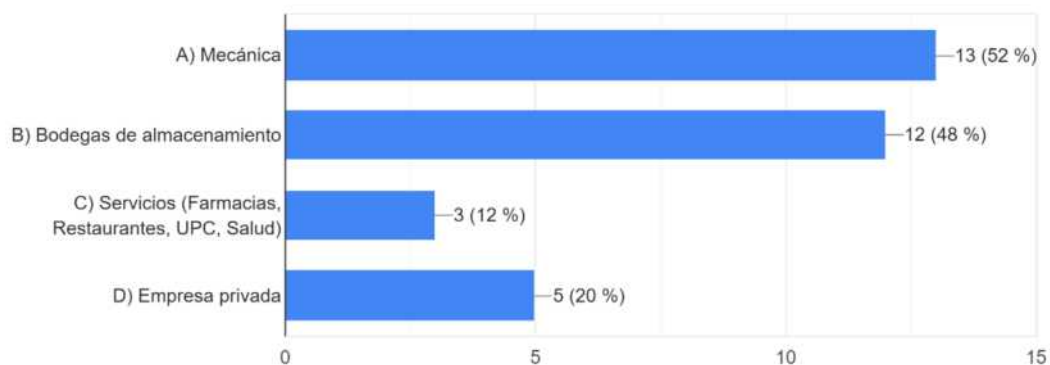
25 respuestas



**Anexo 29:** Datos tabulados de la encuesta pregunta 4

4. ¿Con cuáles de estos usos considera que no es compatible la vivienda?

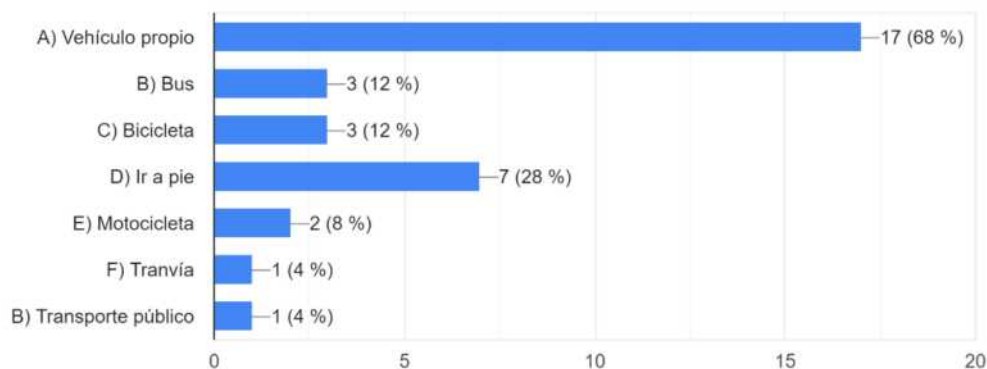
25 respuestas



**Anexo 30:** Datos tabulados de la encuesta pregunta 5

5. ¿Cuál es el medio que usted usa para transitar por el sector?

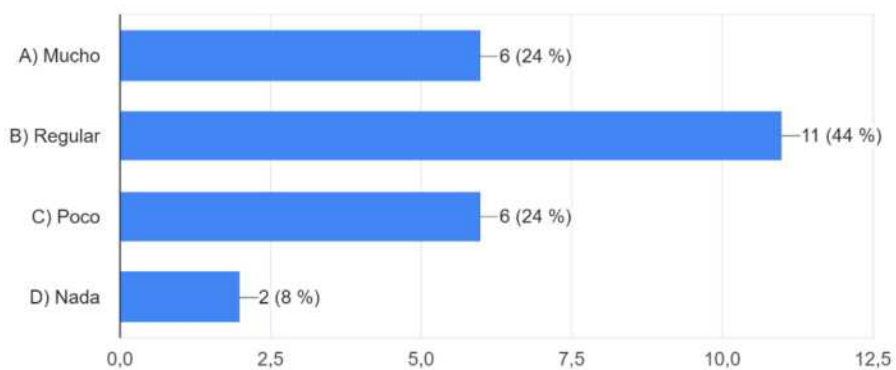
25 respuestas



**Anexo 31:** Datos tabulados de la encuesta pregunta 6

6. ¿Con que frecuencia camina usted por el sector?

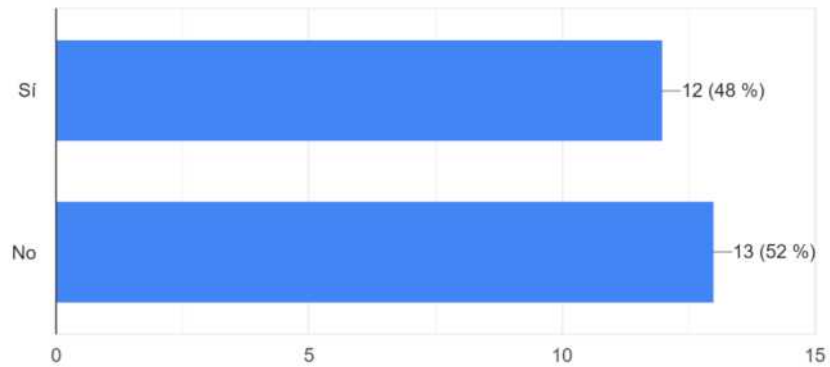
25 respuestas



**Anexo 32:** Datos tabulados de la encuesta pregunta 7

7. ¿Alguna vez usted ha evitado transitar por esta zona?

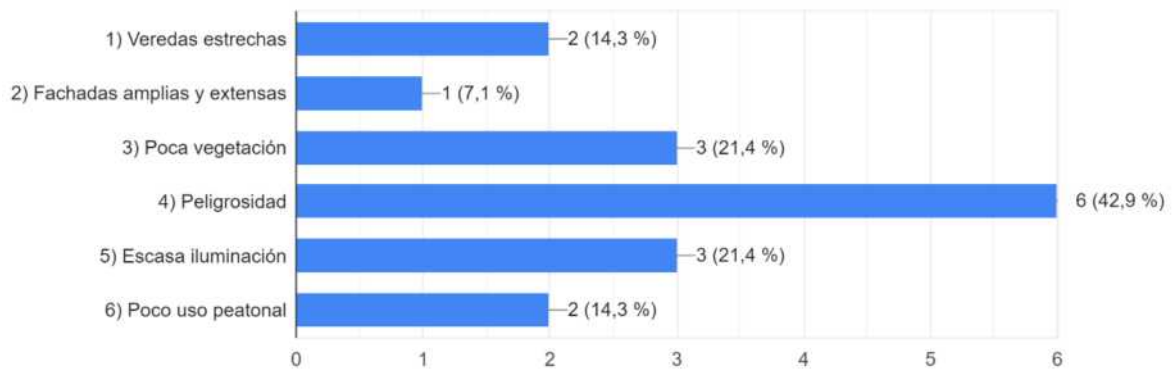
25 respuestas



**Anexo 33:** Datos tabulados de la encuesta pregunta 7.1

7.1 Si su respuesta anterior fue SI, indicar el porque

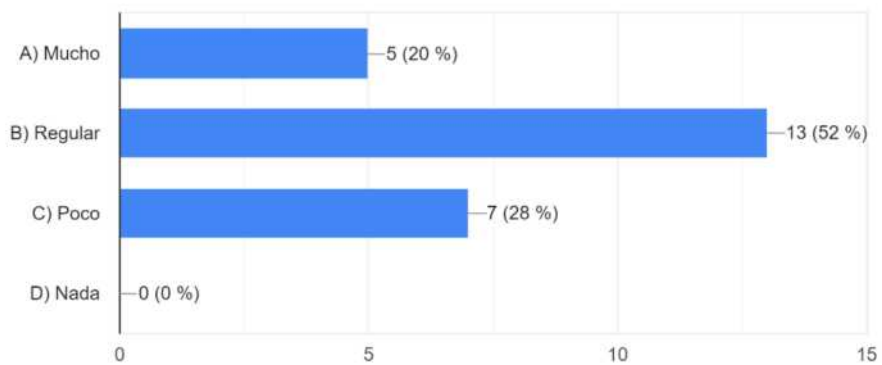
14 respuestas



**Anexo 34:** Datos tabulados de la encuesta pregunta 8

8. ¿Cuál cree usted que es la frecuencia de personas que transitan por la zona?

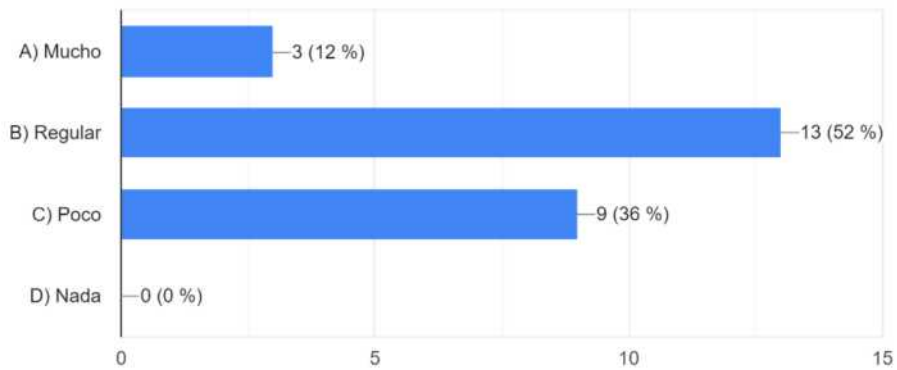
25 respuestas



**Anexo 35:** Datos tabulados de la encuesta pregunta 9

9. ¿Cuál es el porcentaje de peligrosidad que considera que dispone esta zona?

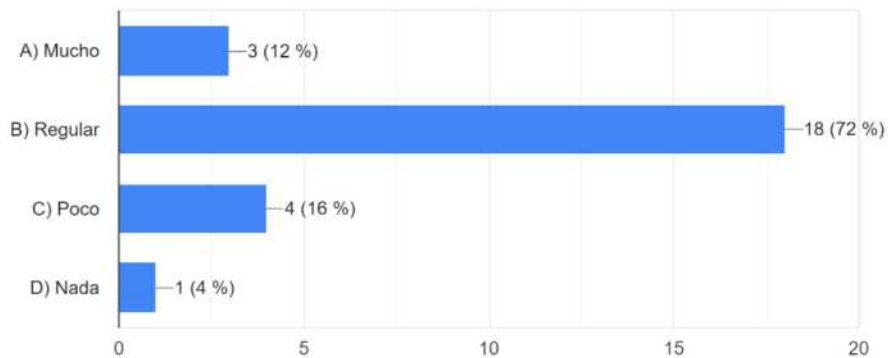
25 respuestas



**Anexo 36:** Datos tabulados de la encuesta pregunta 10

10. ¿Cree usted que en esta zona existen varios cerramientos de muros ciegos largos y extensos?

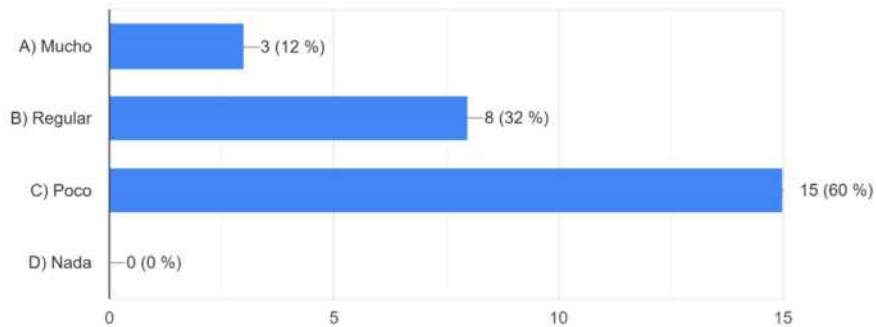
25 respuestas



**Anexo 37:** Datos tabulados de la encuesta pregunta 11

11. ¿Como considera usted la cantidad de lugares abiertos o libres en el sector?

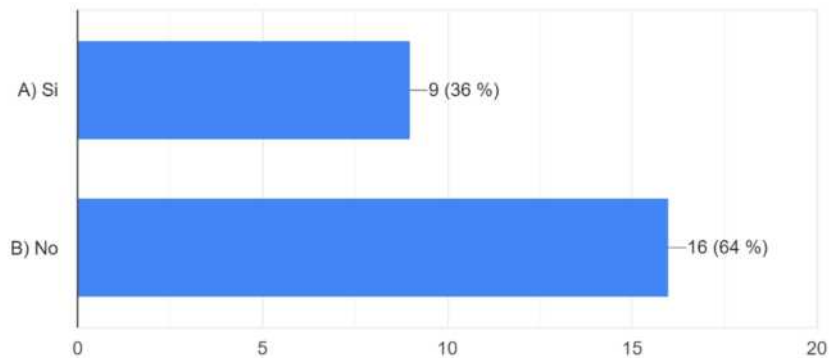
25 respuestas



**Anexo 38:** Datos tabulados de la encuesta pregunta 12

12. ¿Considera usted que el lenguaje visual de la zona es ordenado y uniforme?

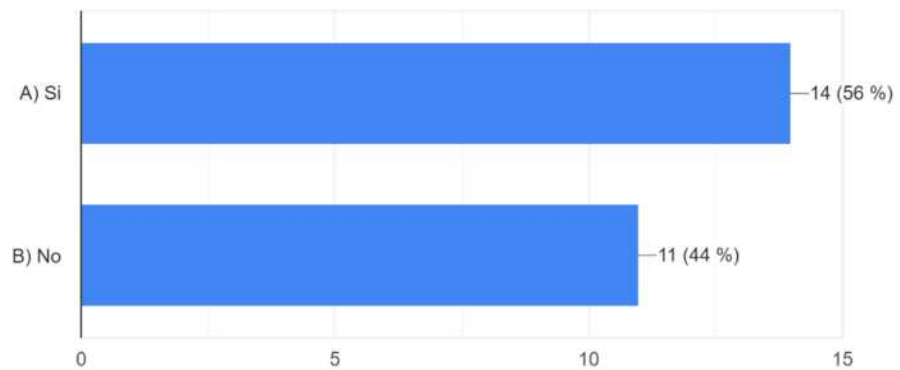
25 respuestas



**Anexo 39:** Datos tabulados de la encuesta pregunta 13

13. ¿Considera que algunos tramos del sector son demasiado extensos y largos?

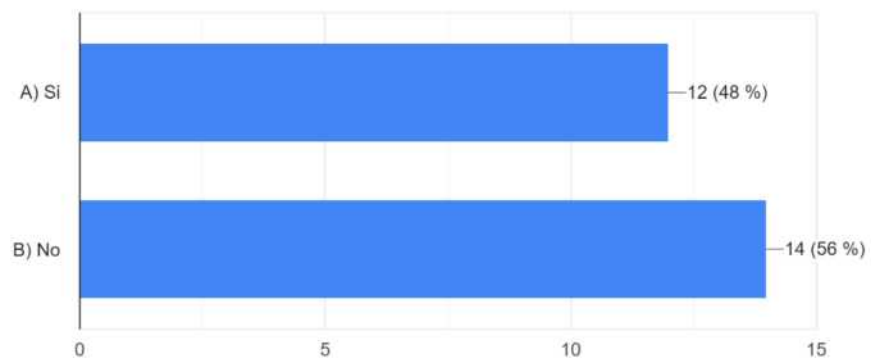
25 respuestas



**Anexo 40:** Datos tabulados de la encuesta pregunta 14

14. ¿Cree usted que las calles del sector son regulares y se conectan de manera adecuada con el sistema vial de la ciudad?

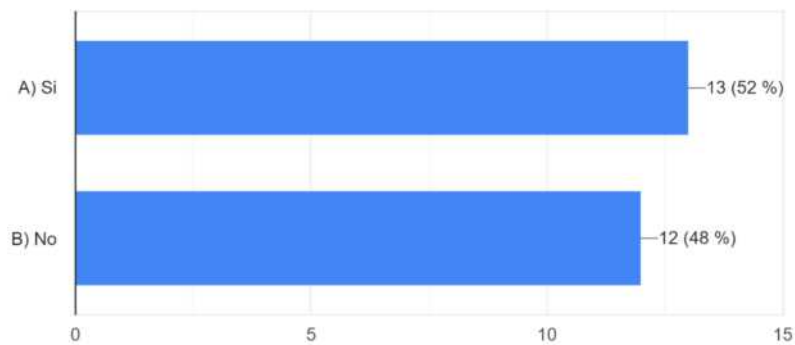
25 respuestas



**Anexo 41:** Datos tabulados de la encuesta pregunta 15

15. ¿Piensa usted que esta zona presenta calzadas amplias y veredas estrechas?

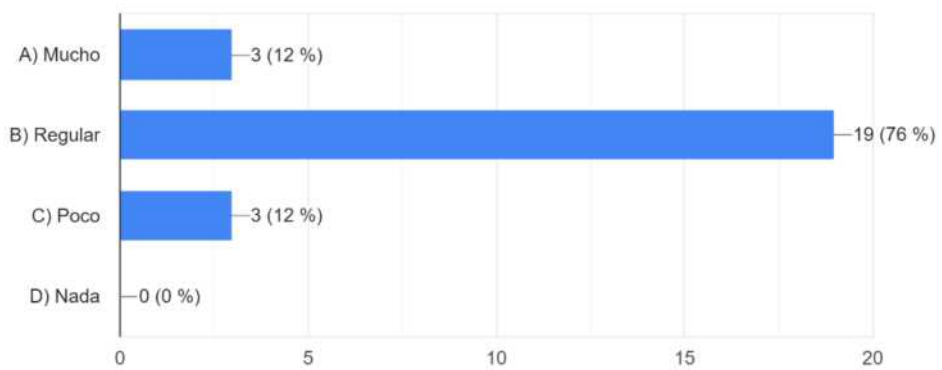
25 respuestas



**Anexo 42:** Datos tabulados de la encuesta pregunta 16

16. ¿Qué tan seguras cree que son las veredas del sector?

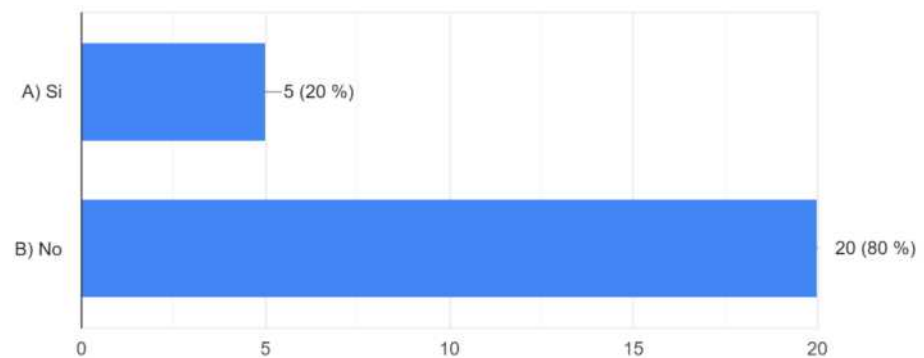
25 respuestas



**Anexo 43:** Datos tabulados de la encuesta pregunta 17

17. ¿Cree usted que el tramo cuenta con suficiente vegetación?

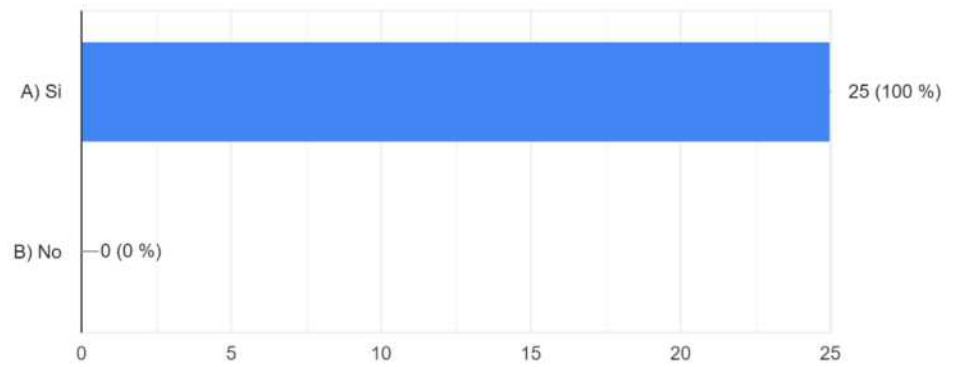
25 respuestas



**Anexo 44:** Datos tabulados de la encuesta pregunta 18

18. ¿Consideraría que se debería formular una mejor distribución de una futura vegetación en el sector?

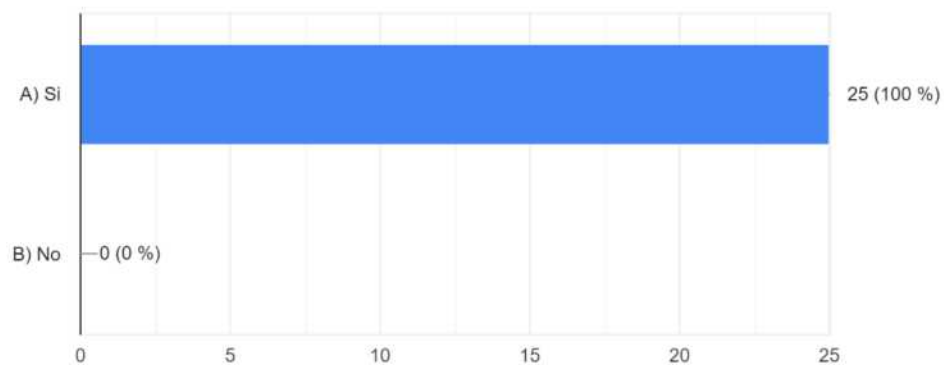
25 respuestas



#### Anexo 45: Lamina resumen de la propuesta

18. ¿Consideraría que se debería formular una mejor distribución de una futura vegetación en el sector?

25 respuestas



# CIRCUITO URBANO, ECOLÓGICO Y SOSTENIBLE "FRANCISCO ASCASUBI"

## UBICACIÓN

LA ZONA A INTERVENIR SE ENCUENTRA UBICADA EN EL PAÍS ECUADOR, DENTRO DE LA PROVINCIA DEL AZUAY, AL SUR DE LA CIUDAD DE CUENCA, PERTENECIENTE A LA PARRQUIA YANUNCAY. LAS CALLES POR LAS QUE SE DESARROLLA ESTE CIRCUITO URBANO SON: FRANCISCO ASCASUBI, VICENTE MIDEROS Y JUAN LARREA GUERRERO, TRAMOS QUE RESPONDE A UNA CANTIDAD DE 13 Y DISPONEN DE UNA EXTENSIÓN TOTAL DE 1.405 M.



YANUNCAY  
PROYECTO

## PROBLEMÁTICA

LA PROBLEMÁTICA A RESOLVER RADICA EN EL DESUSO, LA DESCONEXIÓN, FACHADAS LARGAS, INEXISTENCIA DE CICLOVÍAS, PRIORIZACIÓN DEL VEHÍCULO SOBRE EL PEATÓN, EXCESIVAS SECCIONES VIALES, PELIGROSIDAD Y ESCASA PRESENCIA VERDE. AL RESOLVER ESTOS PROBLEMAS SE PUEDE BRINDAR UN APOORTE POSITIVO EN EL SENTIDO URBANO-PAISAJÍSTICO PARA LA ZONA, DOTANDO DE EQUIPAMIENTOS Y MEJORANDO LA IMAGEN URBANA DEL SECTOR A TRAVÉS DE UN NUEVO CIRCUITO URBANO.



## ESTRATEGIA DE DISEÑO

LA ESTRATEGIA CONSISTE EN REPLANTEAR LOS ESPACIOS DE ESTA ZONA DE LA CIUDAD Y DARLE UN NUEVO AMBIENTE A TRAVÉS DE LA INCLUSIÓN DE UN CIRCUITO URBANO QUE DISPONDRÁ DE VARIAS ESTRATEGIAS INNOVADORAS Y REFERENCIADAS, TALES COMO: AMPLIACIÓN DE VEREDAS, INCLUSIÓN DE CICLOVÍAS, MOBILIARIO DISEÑADO, REFUERZO DEL SISTEMA DE ILUMINACIÓN, REDISTRIBUCIÓN DE VEGETACIÓN E INCORPORACIÓN DE ZONAS COMERCIALES, DE ESTANCIA Y OCIO, PARA ASÍ LOGRAR COHESIÓN SOCIAL Y UN CAMBIO DE DINÁMICA EN EL LUGAR.



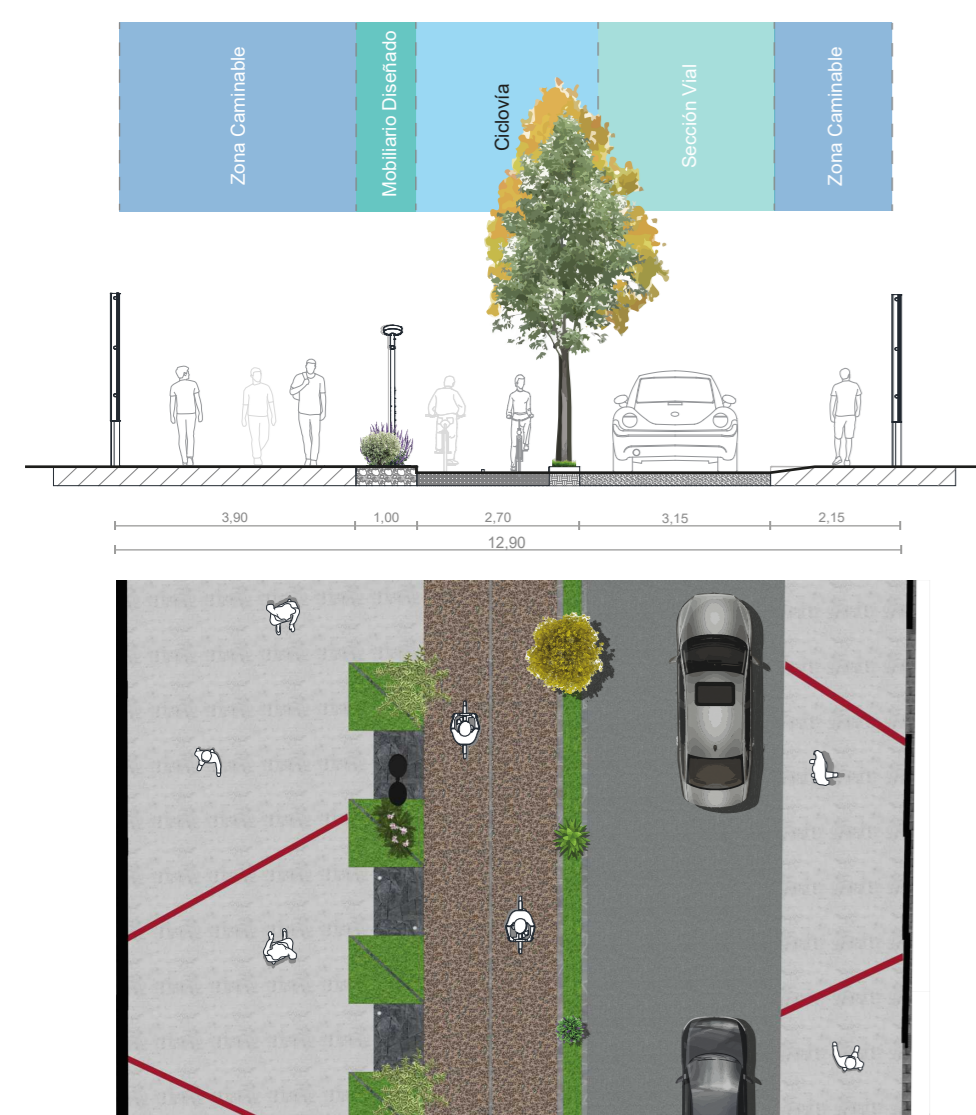
## TECNOLOGÍA

EL PROYECTO AL SER INNOVADOR INCLUYE DENTRO DEL MISMO MATERIALES, ELEMENTOS Y ESTRATEGIAS MODERNAS QUE LE PERMITAN CUMPLIR SU FUNCIÓN ECOLÓGICA Y DE SOSTENIBILIDAD MEDIANTE EL EMPLEO DE: HORMIGÓN RUGOSO BLANCO, LADRILLO DE PIEDRA AZUL, MADERA ACACIA, PLÁSTICO ROJO CLARO, PIEDRA CRAQUELADA, PIEDRA CRAQUELADA, GRANITO MARRÓN PORTOFINO, MÁRMOL BLANCO JAZZ, POLICARBONATO ANTIABRASIÓN, VIDRIO TRANSLUCIDO, MADERA DE CEDRO AFRICANO, PERFIL METÁLICO Y MÁRMOL BRECCIA.

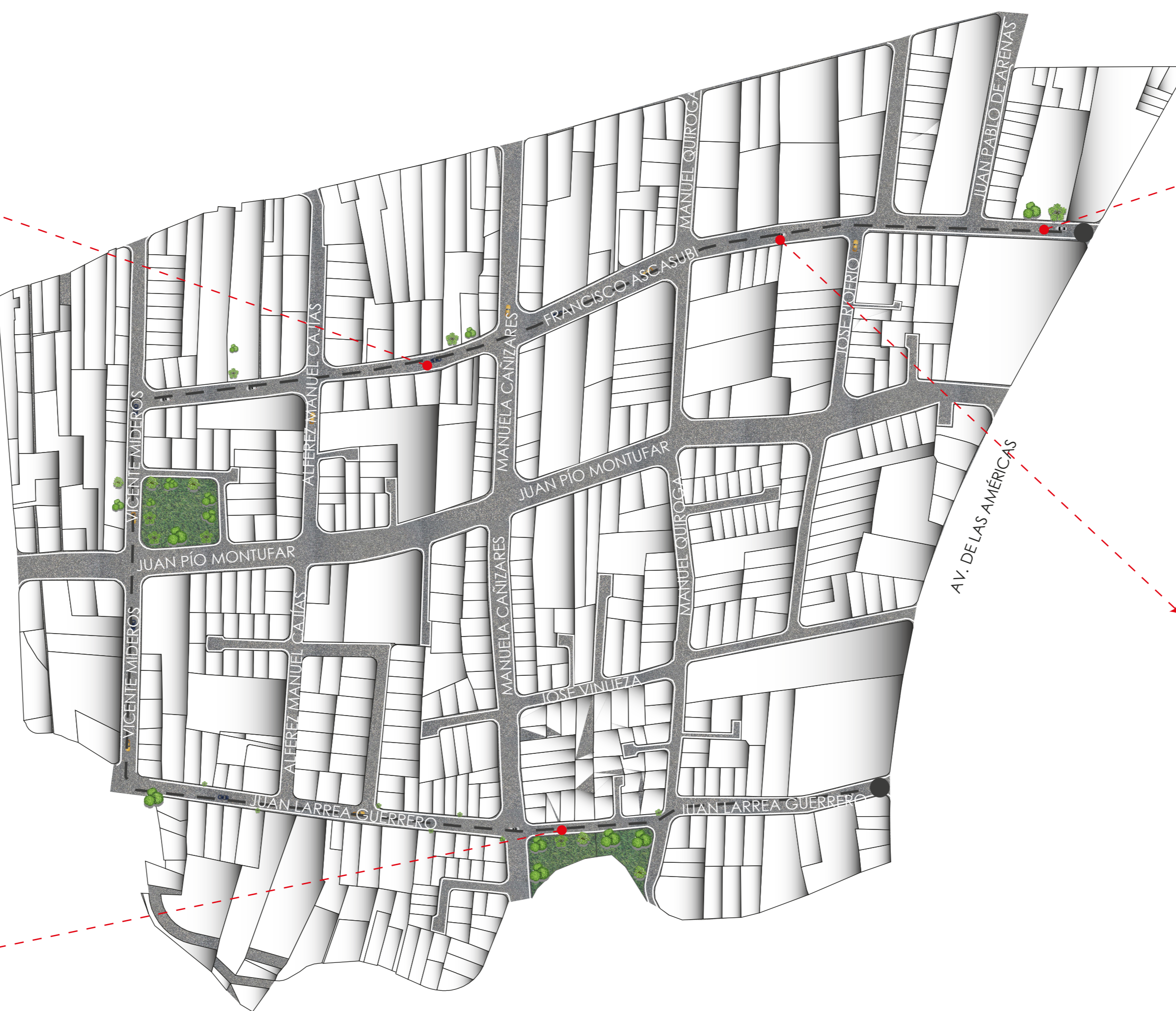
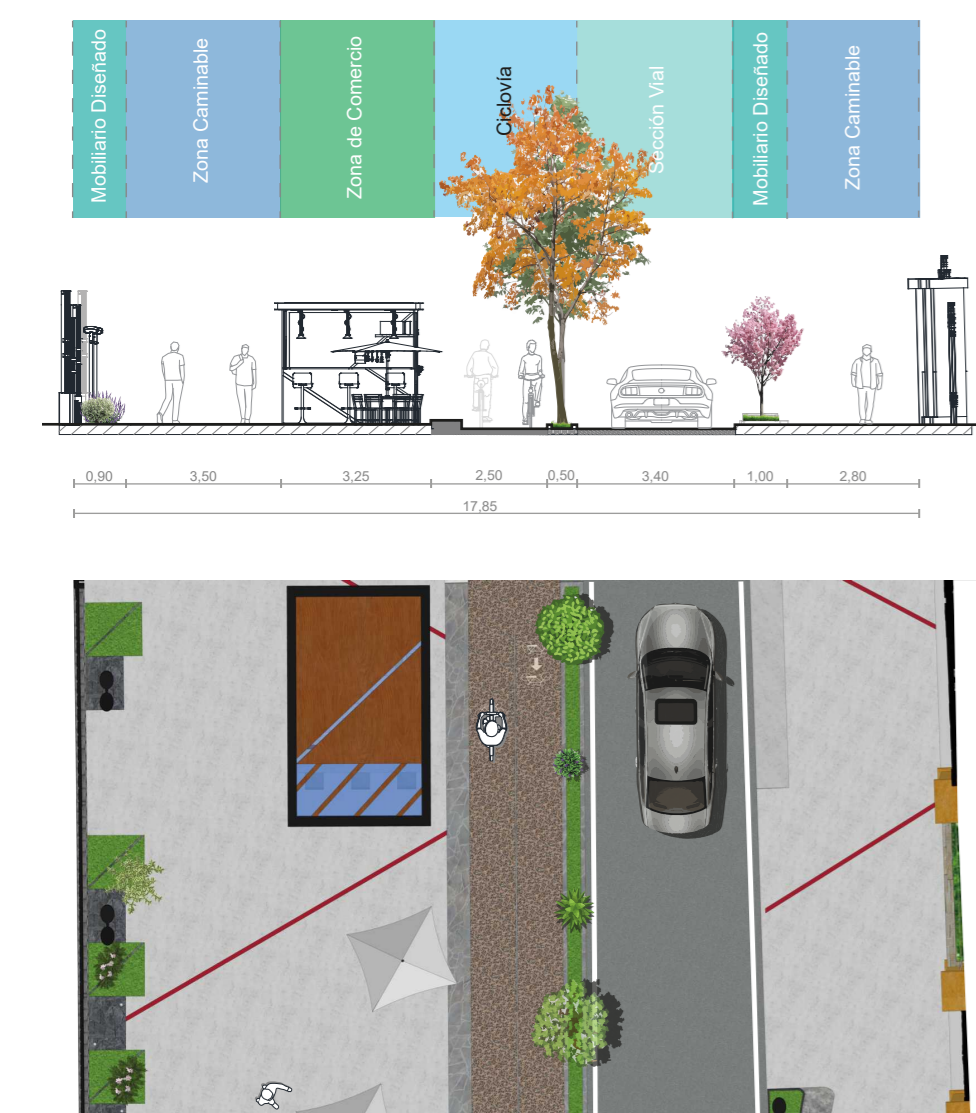


## PLANTAS Y SECCIONES

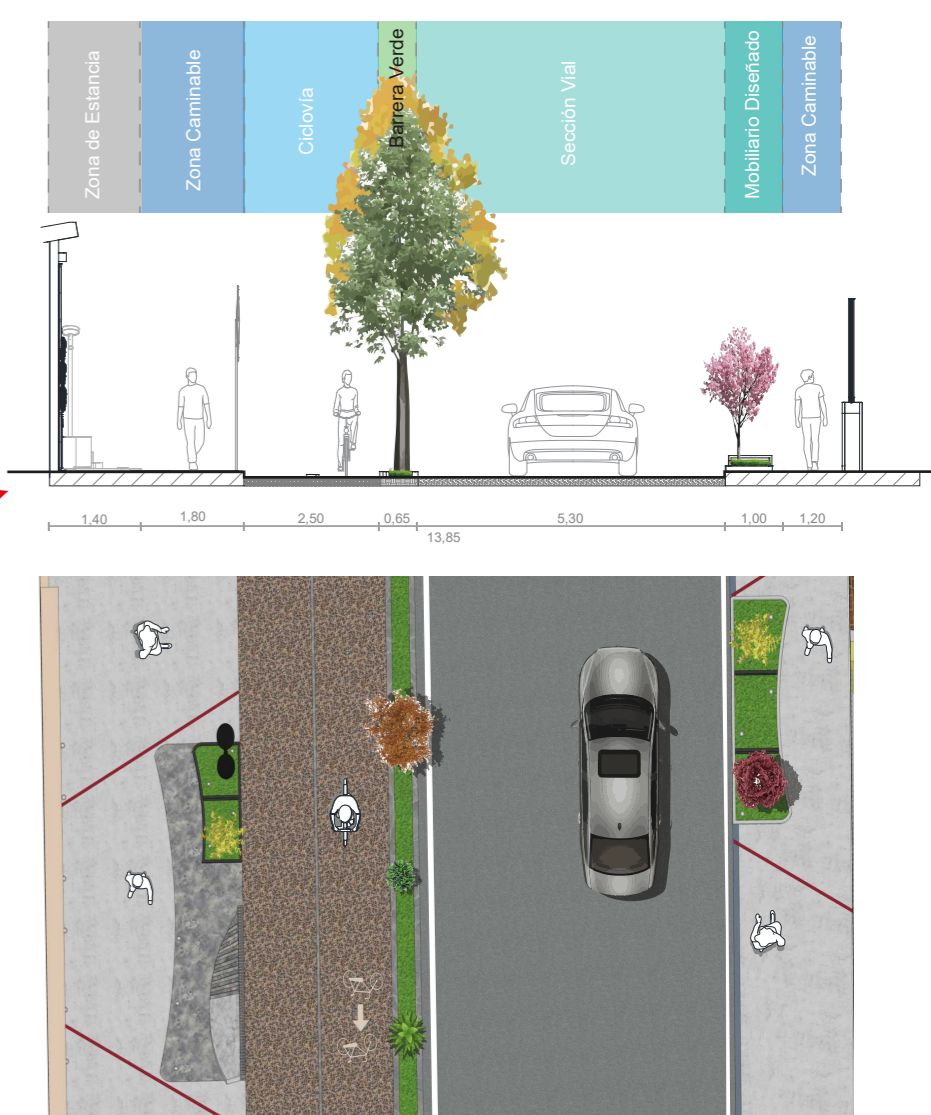
ESQUEMA TRAMO 6



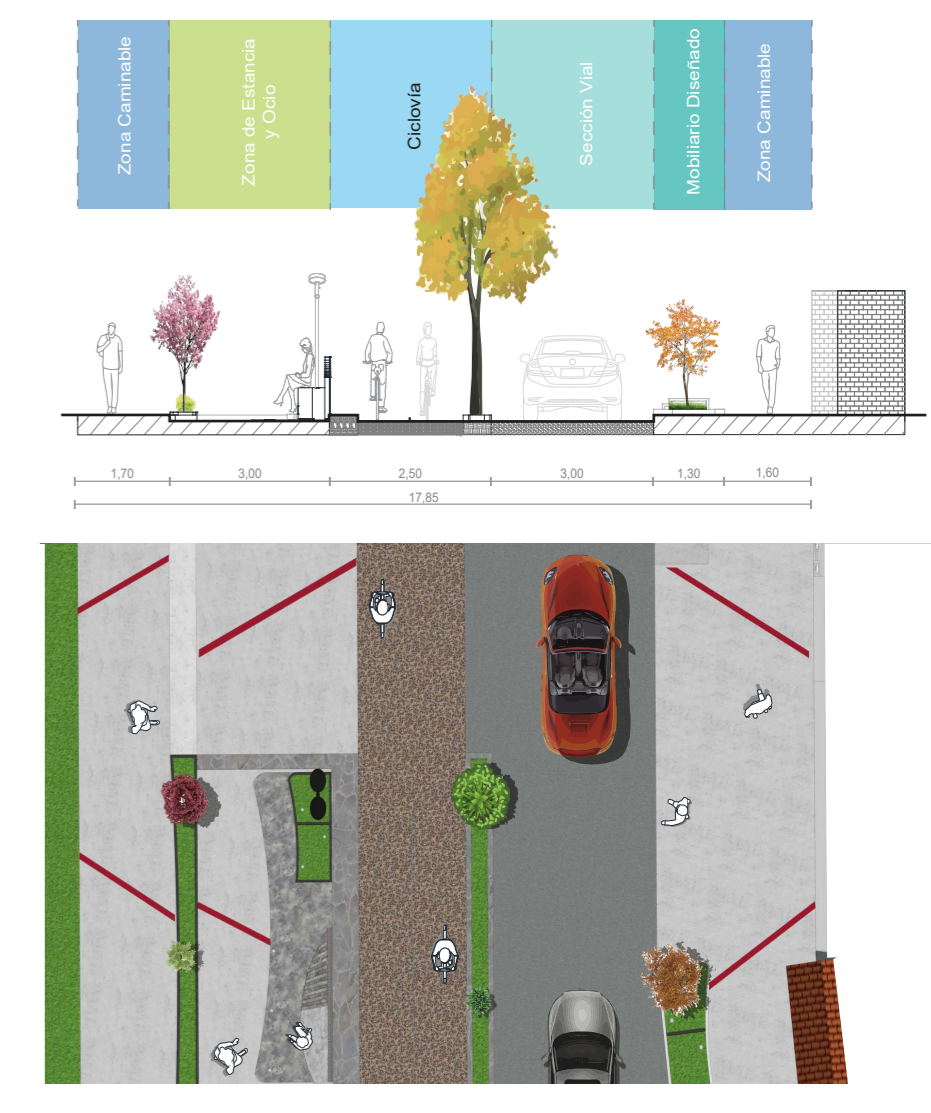
ESQUEMA TRAMO 11



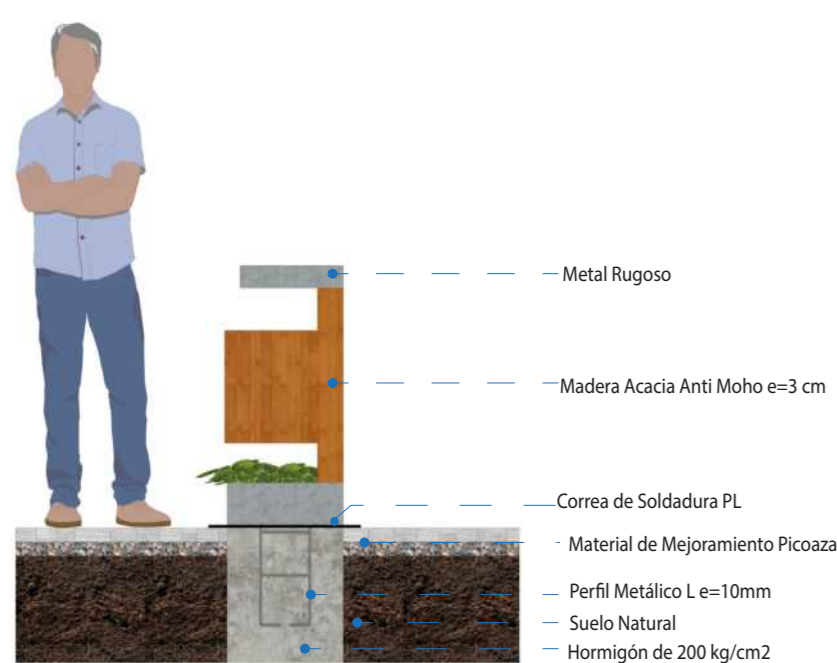
ESQUEMA TRAMO 1



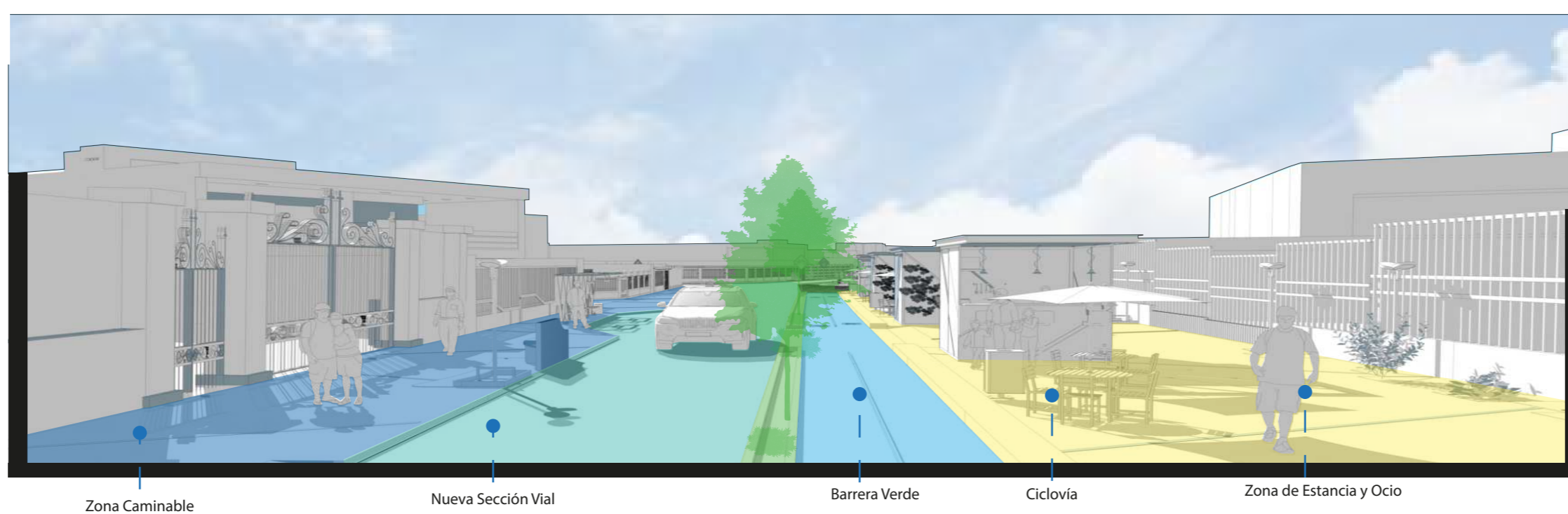
ESQUEMA TRAMO 3



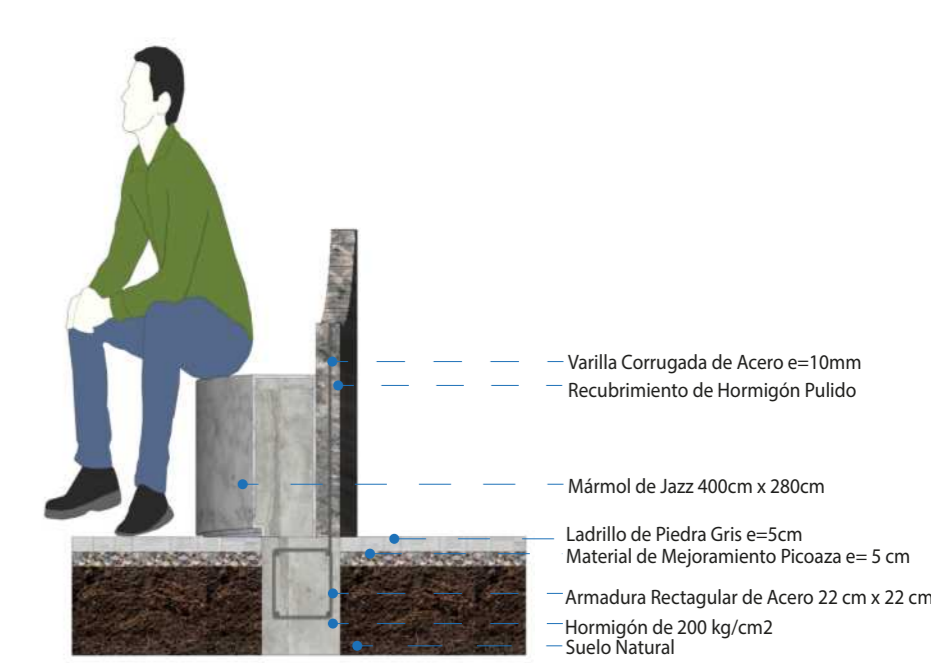
## MOBILIARIO



## SECCIÓN EN PERSPECTIVA



## MOBILIARIO



## RENDERS



## AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN EN EL REPOSITORIO INSTITUCIONAL

Josué Sebastián Torres Ordoñez portador(a) de la cédula de ciudadanía N° 0105584601. En calidad de autor/a y titular de los derechos patrimoniales del proyecto de titulación "CIRCUITO URBANO, ECOLÓGICO Y SOSTENIBLE "FRANCISCO ASCASUBI" de conformidad a lo establecido en el artículo 114 Código Orgánico de la Economía Social de los Conocimientos, Creatividad e Innovación, reconozco a favor de la Universidad Católica de Cuenca una licencia gratuita, intransferible y no exclusiva para el uso no comercial de la obra, con fines estrictamente académicos y no comerciales. Autorizo además a la Universidad Católica de Cuenca, para que realice la publicación de éste proyecto de titulación en el Repositorio Institucional de conformidad a lo dispuesto en el artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior.

Cuenca, 9 de abril de 2024

F: Sebastián Torres

Josué Sebastián Torres Ordoñez

C.I. 0105584601