

UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA



UNIDAD ACADÉMICA DE INGENIERÍA, INDUSTRIA Y CONSTRUCCIÓN

CARRERA DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

TEMA:

“PROPUESTA DE INTERVENCIÓN URBANO ARQUITECTÓNICA EN LA
AVENIDA DE LA VIRGEN DE LA CIUDAD DE AZOGUES.”

Trabajo previo a la obtención
del título de Arquitecto

DIRECTOR:

Arq. Jacinto Cantos Ormaza.

C.I. 0300957933

AUTOR:

Edwin Alexander Romero Guarquila

C.I. 0301305231

Azogues-Ecuador

Año-2019.

Agradecimientos.

Quiero expresar mi más sincero agradecimiento al Arq. Jacinto Cantos Ormaza, director de mi tesis, así como a los arquitectos Lauro Verdugo y Diana Sacoto, por aceptar formar parte del Comité de Tesis y por sus valiosas sugerencias e interés, en la revisión del presente trabajo.

Al Subdirector de Carrera Arq. Pedro Moscoso y al Ing. Paúl Illescas por el apoyo y la invaluable ayuda durante los años de estudio superior.

A mi familia, mi madre, mi padre, esposa, hijos, compañeros y amigos, por el apoyo moral que siempre me han brindado y a todas las personas que contribuyeron de una forma u otra en la realización de este trabajo.

Dedicatoria.

Esta tesis está dedicada principalmente a Dios, por ser el inspirador y darme una segunda oportunidad y fuerza para continuar en este proceso de obtener uno de los anhelos más deseados.

A mi esposa e hijos, quienes con amor y paciencia me soportaron y entendieron por 5 años, para llegar a cumplir hoy un sueño más.

A mis padres Luis y Blanca quienes me inculcaron el ejemplo de esfuerzo y valentía, de no temer las adversidades porque Dios está conmigo siempre.

A mis hermanos por su cariño y apoyo incondicional, durante todo este proceso, por estar conmigo en todo momento gracias. A toda mi familia porque con sus oraciones, consejos y palabras de aliento hicieron de mí una mejor persona y de una u otra forma me acompañan en todos mis sueños y metas.

Finalmente quiero dedicar esta tesis a todos mis amigos, por apoyarme cuando más las necesito, por extender su mano en momentos difíciles y por el amor brindado cada día.

Así que no temas, porque yo estoy contigo;
no te angusties, porque yo soy tu Dios.
Te fortaleceré y te ayudaré;
te sostendré con mi diestra victoriosa.

(Isaías 41-10)

CERTIFICACIÓN

Arq. Jacinto Cantos.

DIRECTOR DEL TRABAJO DE TITULACIÓN.

CERTIFICA:

Que el trabajo de titulación denominado "PROPUESTA DE INTERVENCIÓN URBANO ARQUITECTÓNICA EN LA AVENIDA DE LA VIRGEN DE LA CIUDAD DE AZOGUES", desarrollado por EDWIN ALEXANDER ROMERO GUARQUILA, ha sido revisada y autorizo para su presentación.



ARQ. JACINTO CANTOS ORMAZA

DIRETOR

AUTORÍA

El contenido del trabajo de titulación denominado “PROPUESTA DE INTERVENCIÓN URBANO ARQUITECTÓNICA EN LA AVENIDA DE LA VIRGEN DE LA CIUDAD DE AZOGUES”, desarrollado por EDWIN ALEXANDER ROMERO GUARQUILA, es de exclusiva responsabilidad de su autor.



EDWIN ROMERO

AUTOR

Resumen

El presente anteproyecto busca la solución a los problemas urbano-arquitectónicos que tiene la Avenida de la Virgen, cuyas variables son: medio físico, movilidad urbana y ordenamiento territorial. Se aplicó una severa revisión bibliográfica para analizar estos temas, además se recurrió al sano criterio de lo que sugiere la economía y al marco legal, que fueron fundamentales para abrir el abanico de alternativas y así elaborar la propuesta cuyo diseño nos permitió la idea del entorno que necesitamos, la lógica de los resultados se ven plasmados en la construcción de nuevos espacios, así como la eliminación de barreras arquitectónicas, ampliación de aceras, implementación de mobiliario urbano, renovación de luminarias, plantación de vegetación de amplia gama cromática, sin afectar los accesos tanto vehicular como peatonal de los colindantes y sobre todo resaltando el patrimonio urbano existente en el sector, fundamentados en esto concluimos que la intervención propuesta se enfoca en generar el espacio público que integra las diversas actividades y necesidades de usuarios y transeúntes, y conceptuando el criterio de que el peatón es el protagonista.

Palabras claves.

ANTEPROYECTO, PROBLEMAS, VARIABLES, DISEÑO, URBANO, SOLUCIÓN, PROTAGONISMO, PEATÓN.



CENTRO DE IDIOMAS

ABSTRACT

This present preliminary project, solves the problems which were found in some of the following variables: physical environment, urban mobility and territorial ordering.

The bibliographic review that was carried out, opened the range of alternatives to find problems in the different variables and design the architectural urban proposal, being the visual analysis of customs and ways of use by neighbors and pedestrians, which is basic on the proposal.

Giving as a result the idea of the environment that we need, this is reflected in the architectural urban proposal where we show the reorganization of the avenue, its remodeling and the construction of new spaces, where the pedestrian is the protagonist.

KEYWORDS.: Preliminary project, problems, variables, design, urban, solution, relevance, pedestrian.

Cuenca, 7 de julio del 2019

EL CENTRO DE IDIOMAS DE LA UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA, CERTIFICA QUE EL DOCUMENTO QUE ANTECEDE FUE TRADUCIDO POR PERSONAL DEL CENTRO PARA LO CUAL DOY FE Y SUSCRIBO

**LCDA. LILIANA URGILÉS AMOROSO
COORDINADORA SEDE AZOGUES**



Índice General

Resumen	ii
Abstract.....	iii
Índice General.....	iv
Índice de Mapas	viii
Índice de Fotos.....	ix
Índice de Gráficos.....	x
Índice de Tablas.....	xi
Índice de Anexos	xi
1. Capítulo I Generalidades	1
1.1. Introducción.....	1
1.2. Problema.....	3
1.2.1. Formulación del problema	3
1.2.2. Delimitación del problema.....	3
1.2.3. Preguntas directrices	3
1.3. Justificación	5
1.4. Objetivos.....	8
1.4.1. Objetivo general.....	8
1.4.2. Objetivos específicos	8
1.5. Metodología.....	9

2.	Capítulo II Marco teórico conceptual.....	10
2.1.	El Medio Físico.....	11
2.1.1.	Usos del Suelo.....	11
2.1.2.	Imagen Urbana.....	13
2.1.3.	Medio Ambiente.....	15
2.2.	Movilidad Urbana.....	16
2.2.1.	Población.....	16
2.2.2.	Vialidad y transporte.....	18
2.2.3.	Calidad de vida.....	20
2.2.4.	Movilidad Sostenible.....	22
2.3.	Ordenamiento Territorial.....	23
2.3.1.	Crecimiento urbano.....	23
2.3.2.	Deterioro y Regeneración Urbana.....	24
2.3.3.	Planeación Urbana.....	26
2.3.4.	Espacio Público.....	27
2.4.	Economía.....	32
2.4.1.	Globalización.....	32
2.4.2.	Políticas Públicas.....	32
2.4.3.	Economía Ambiental.....	34
2.5.	Marco Legal.....	34
2.5.1.	Internacional.....	34
2.5.2.	Nacional.....	36

2.5.3. Local.....	38
3. Capítulo III Diagnóstico de la zona de estudio	41
2.1. Medio físico.....	41
3.1.1. Usos de suelo.	41
3.1.2. Imagen Urbana.....	42
3.1.3. Medio ambiente.....	47
3.2. Movilidad humana.	53
3.2.1. Población.....	53
3.2.2. Vialidad y transporte.....	55
3.2.3. Calidad de vida.....	56
3.2.4. Movilidad sostenible.....	57
3.3. Ordenamiento territorial	57
3.3.1. Crecimiento urbano.....	57
3.3.2. Deterioro y regeneración urbana.....	59
3.3.3. Planeación Urbana.	59
3.3.4. Espacio público.....	60
3.4. Economía.....	61
3.4.1. Globalización.....	61
3.4.2. Políticas Públicas.....	62
3.4.3. Política ambiental.....	62
3.5. Marco legal	62
3.5.1. Internacional.....	62

3.5.2. Nacional.....	63
3.5.3. Local.....	63
3.6. Árbol de problemas.....	64
4. Capítulo IV Propuesta urbano arquitectónica.....	65
4.1. Datos generales de la zona de estudio	65
4.1.1. Ubicación.....	65
4.1.2. Topografía.....	65
4.2. Estado actual de la Avenida de la Virgen.....	66
4.2.1. Calle	66
4.2.2. Accesos y circulación.....	66
4.2.3. Áreas verdes, estancias.....	66
4.2.4. Parqueaderos.....	66
4.3. Estructuración del programa.....	66
4.3.1. Medio Físico	67
4.3.2. Movilidad Urbana	69
4.3.3. Ordenamiento territorial.....	73
Conclusiones.....	75
Recomendaciones	76
Bibliografía.....	77

Índice de Mapas

Mapa 1. Uso del suelo de los predios colindantes al sitio en estudio	42
Mapa 2. Sentido de las vías	43
Mapa 3. Barreras arquitectónicas.....	44
Mapa 4. Material predominante en las paredes de las viviendas colindantes con la Avenida de la Virgen.....	47
Mapa 5. Plano esquemático de la proyección del sol durante el día sobre la parroquia Azogues.....	49
Mapa 6. Lugares verdes y zonas de esparcimiento del centro de la ciudad de Azogues	51
Mapa 7. Vegetación de la Zona	53
Mapa 8. Recorrido, sentido y parada de buses urbanos en el sector.....	56
Mapa 9. Distancia desde la Avenida de la Virgen a los principales nodos de la ciudad.	58
Mapa 10. Usos de suelo	61
Mapa 11. Corte de la Avenida de la Virgen	65

Índice de Fotos

Foto 1. Operación Chamartín: ¿Especulación o rentabilización urbanística?....	11
Foto 2. Operación Chamartín: ¿Especulación o rentabilización urbanística?....	12
Foto 3. Fotografía del Concurso Nueva Imagen Urbana Puerta de Acceso Municipio de Avellaneda, merecedor del 1° premio.....	14
Foto 4. Sumérgete 2017 en el GAM: presentación del plan que Chile llevará al 8° Foro Mundial del Agua.	15
Foto 5. Nuevas estimaciones de la ONU para la población mundial en 2100... 16	
Foto 6. Proyecto ganador del Premio Cátedra Blanca Cemex / Punto. Xola....	18
Foto 7. Día sin carro en Bogotá, una oportunidad para considerar la movilidad sostenible.	22
Foto 8. Los patrones ambientales, económicos y demográficos de crecimiento urbano en el mundo.	24
Foto 9. La iniciativa de regeneración urbana del Tecnológico de Monterrey....	25
Foto 10. Urbanismo táctico, la Teletón del espacio público.	27
Foto 11. Av. de la Virgen y 4 de Noviembre, muestra un follaje abandonado, cableado aéreo y vehículos estacionados en zonas prohibidas.....	45
Foto 12. Av. de la Virgen y Emilio Abad, se aprecia la poca educación urbana, letreros sin formato, postes mal ubicados, calamitoso estado de la calzada y del cableado aéreo.....	46
Foto 13. Render de la parte baja de la Av. de la Virgen, se proyecta la sombra que se genera a las 2 de la tarde. Romero 2019.	50
Foto 14. Jardines públicos en la intersección Av. de la Virgen y calle José Joaquín de Olmedo.	52
Foto 15. Jardines privados de los colindantes a la Av. de la Virgen.....	52

Índice de Gráficos

Gráfico 1. Árbol de problemas de la Avenida de la Virgen.	64
Gráfico 2. Zonificación.....	67
Gráfico 3. Iluminación.....	68
Gráfico 4. Vegetación.....	69
Gráfico 5. Ensanchado de veredas y eliminación de barreras arquitectónicas. .	70
Gráfico 6. Mobiliario Urbano.....	70
Gráfico 7. Parada de bus.....	72
Gráfico 8. Acceso a garajes existentes.....	72

Índice de Tablas

Tabla 1. Variables y enfoques para análisis del tramo de la Avenida de la Virgen	10
Tabla 2. Temperaturas máximas y mínimas por meses en Azogues.	48
Tabla 3. Precipitaciones pluviales durante el año en la ciudad de Azogues.....	50
Tabla 4. Crecimiento poblacional del cantón Azogues según los últimos censos.	54
Tabla 5. Crecimiento poblacional del cantón Azogues según los últimos censos.	55

Índice de Anexos

Anexo 1 Avenida de la Virgen	81
Anexo 2 Barreras arquitectónicas.....	82
Anexo 3 Vía subutilizada.	83
Anexo 4 Aceras discontinuas.	84
Anexo 5 Malos hábitos.	85
Anexo 6 Imagen Urbana.....	86
Anexo 8. Plano de Anteproyecto.....	87

1. Capítulo I Generalidades

1.1.Introducción

En la obra: Palacio de Cristal, refugio del ejército de salvación Notre Dame du Haut se hace la cita:

“...trabajar cada uno en su esfera de competencias y según sus posibilidades, por una vivienda y una ciudad más humana, por una ciudad que sea capaz y ordenada arquitectónicamente para que todos los hombres, incluso aquellos que usan silla de ruedas, puedan circular, acceder sin trabas, plenamente, libremente...”

Charles-Edouard Jeanneret (Le Corbusier) Arquitecto Frances.

La accesibilidad es un derecho que deben tener todos los seres humanos a los ambientes construidos, así cada individuo podrá movilizarse de un lugar a otro, llegar, entrar, realizar su actividad, desplazarse libremente, usar lo que requiera, salir y continuar. Un lugar que no sea accesible margina, principalmente a los ancianos, niños y personas con capacidades especiales o movilidad reducida temporal.

Un entorno concebido en estos términos, tener acceso, permanecer y utilizar la infraestructura sin obstáculos, ya sea dentro del hogar como fuera de él, ayuda a la integración social de las comunidades y sienta las bases para la construcción de una sociedad para todos. (Huerta, 2017, pág. 17)

El presente trabajo de investigación se desarrolla en un tramo de la Av. de la Virgen de la ciudad de Azogues, vía de gran relevancia por su ubicación estratégica, y la que conecta el centro de la urbe con el Santuario Franciscano, al mismo tiempo tener una cantidad significativa de locales artesanales tales como: hormadores de sombreros, costureras de polleras, zapateros, hojalateros, entre otros. Esta vía a pesar de la

importancia y servicio que presta a vecinos y turistas, tiene una imagen urbana deteriorada y su funcionalidad no es la adecuada.

Para diseñar la propuesta urbano arquitectónica, la metodología de mapeo por capas, además de la observación directa del sector, para el análisis de costumbres, así como formas de uso por parte de vecinos y transeúntes fue fundamental en la propuesta. Las normativas municipales y del INEN serán consideradas en el diseño. Finalmente, a través del análisis del concepto de la palabra adaptabilidad se desarrolla el lenguaje arquitectónico del proyecto, para así proyectar una vía peatonal y vehicular que contribuya a mejorar aspectos tales como: vialidad, recreación, comercio y la comunicación del Santuario Franciscano con el centro de la urbe.

Esto se conseguirá, mediante la reorganización de la avenida, su remodelación y la construcción de nuevos espacios, buscando siempre, propiciar una cohesión urbana, que propone intervenciones puntuales y generales a lo largo de la calle, como son: ampliación de aceras, implementación de mobiliario urbano, renovación de luminarias, reducción de zonas de aparcamiento a un solo carril y plantación de vegetación de amplia gama cromática y aromática. De esta manera, las intervenciones propuestas se enfocarán hacia la generación de un espacio público que integre las diversidades físicas de éste y las diferentes necesidades de sus usuarios.

1.2.Problema

1.2.1. Formulación del problema

El espacio público y las vías son motores de la vida social y muy importantes para el desarrollo de la civilización, son el principal medio de comunicación entre diferentes lugares, además, allí se desarrollan actividades económicas, sociales, culturales, deportivas, recreativas entre otras, pero estos espacios se ven amenazados por el clima, el tiempo, y el uso que las van deteriorando y desgastando.

La persistencia de la mala calidad de los factores urbano arquitectónicos de la Avenida de la Virgen mantiene una imagen deteriorada que no proyecta el valor cultural y la importancia del sector, además, las barreras arquitectónicas son más notorias debido a la topografía de la zona y las soluciones que se han dado no han sido las acertadas.

1.2.2. Delimitación del problema

La propuesta urbano arquitectónica se desarrollará en un tramo de la Av. De la Virgen comprendido entre las calles 4 de Noviembre y Emilio Abad.

1.2.3. Preguntas directrices

¿Existe un marco teórico y conceptual, referente a movilidad y urbanismo en Azogues que permitan entender el funcionamiento de los espacios públicos y la peatonización?

¿Existen casos de trabajos anteriores donde una propuesta urbano arquitectónica en una calle ha sido exitosa?

¿Al describir el estado actual de la Avenida de la Virgen se podrán encontrar los principales problemas?

¿Cuál debería ser el rol de cada uno de los agentes involucrados en el problema?

¿Cuáles son las causas y efectos relacionados con la movilidad peatonal, generados por los problemas existentes en esta vía?

Para la elaboración de este anteproyecto urbano arquitectónico se revisará las siguientes normas, leyes y ordenanzas:

- Las normas INEN (Instituto Ecuatoriano de Normalización) sobre la accesibilidad al medio físico.
- Código Orgánico de Organización territorial Autónoma y descentralización (COOTAD). Registro oficial 203. Modificado el 14 de enero de 2013.
- Reforma a la Ordenanza que Sanciona el Plan del Buen Vivir y Ordenamiento Territorial del Cantón Azogues, Uso y Ocupación del Suelo 2015.

Esta propuesta buscará mejorar el funcionamiento de la avenida, y por ende beneficiará al comercio, la movilidad, y la accesibilidad, cambiará la imagen del sector, solucionando el ingreso vehicular y peatonal a los predios, el sentido de la vía, las zonas de parqueo vehicular, las paradas de bus, sin afectar a los propietarios de los bienes colindantes.

1.3. Justificación

El futuro de las ciudades generalmente se basa en el aprovechamiento y recuperación de espacios que han sido descuidados y/o abandonados, esto genera proyectos que dan prioridad al medio ambiente y peatón, siendo el gobierno local, el encargado de buscar y crear nuevas leyes, que beneficien el cuidado del ecosistema y la libre movilidad de las personas.

El espacio público tiene un gran valor para la vida social desde muchos puntos de vista, y su diseño influye en la economía, en integración social de sus habitantes, en la salud, entre otros, al mismo tiempo, puede expresar a través de su imagen, la capacidad de organización, de orden, de acogida, de cultura, o la dinámica del barrio.

La trama vial de la ciudad de Azogues dificulta la libre movilidad de los transeúntes, por la equivocada prioridad que se ha dado al vehículo, siendo, los más afectados, las personas con capacidades especiales y movilidad reducida temporal, además de niños y ancianos a esto se suma la pobre imagen urbana que existe en algunos sectores, de allí la obligación por parte de las autoridades de impulsar el Plan Nacional de Desarrollo 2017-2021, Toda una Vida, mediante el objetivo 1:

Garantizar una vida digna con iguales oportunidades para todas las personas, que en sus políticas menciona: (...) 1.2 Generar capacidades y promover oportunidades en condiciones de equidad, para todas las personas a lo largo del ciclo de vida. (...) 1.9 Garantizar el uso equitativo y la gestión sostenible del suelo, fomentando la corresponsabilidad de la sociedad y el Estado, en todos sus niveles, en la construcción del hábitat. (...) 1.15 Promover el uso y disfrute de un hábitat seguro, que permita el acceso equitativo a espacios públicos con enfoque inclusivo. (Constitución de la República del Ecuador, 2015, pág. 58)

Asimismo, desarrollar los lineamientos para cohesión territorial con sustentabilidad ambiental y gestión de riesgos del Plan Nacional de Desarrollo 2017-2021, Toda una Vida:

Literal a) Reducción de inequidades sociales y territoriales en sus incisos, (...) a.4.-Implementar medidas arquitectónicas y urbanísticas que propendan a la accesibilidad universal a equipamientos públicos y servicios básicos. (...) a.6.- Desarrollar espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, que propicien la interacción social e intergeneracional, las expresiones culturales, la participación política y el encuentro con la naturaleza. (...) y literal b) Gestión del hábitat para la sustentabilidad ambiental y la gestión integral de riesgos inciso b.10.- Construir ciudades verdes y resilientes, que combinen la valoración del patrimonio cultural y el manejo ambiental adecuado. (Constitución de la República del Ecuador, 2015, pág. 123).

La importancia de la presente propuesta radica en la imperiosa necesidad de que se dé cumplimiento a las leyes y normas que favorecen a todas las personas, procurando mejorar de alguna forma la imagen, movilidad, desarrollo y actividades no solo de los moradores del sector sino, también de los visitantes.

El resultado permitirá diseñar un proyecto urbano arquitectónico funcional que cumpla las normas INEN, y legitime así el derecho que la Constitución Política del Ecuador 2008 reza en su Art. 31.- “Las personas tienen derecho al disfrute pleno de la ciudad y de sus espacios públicos, bajo los principios de sustentabilidad, justicia social, respeto a las diferentes culturas urbanas y equilibrio entre lo urbano y lo rural.” (pág.28). El ejercicio del derecho a la ciudad se basa en la gestión democrática de ésta, en la función social y ambiental de la propiedad y de la ciudad, y en el ejercicio pleno de la ciudadanía.

permitiendo a cualquier transeúnte circular sin restricciones e igualdad de deberes derechos.

(Huerta, 2017)afirma: “Desde nuestras características de hombres o mujeres, altos o bajos, raza y color, jóvenes o mayores, todos merecemos y esperamos recibir la atención y el respeto que exige nuestra condición humana.” (p. 17). Estas diferencias son muy variadas, pudiendo ocurrir en mayor o menor grado y ser parciales o completas, pero no incapacitan a la persona para tener una participación activa y productiva en la sociedad. Aún aquellas personas que tienen limitaciones más graves, tienen también el derecho a llevar una vida independiente y positiva.

1.4.Objetivos

1.4.1. Objetivo general

- Proponer, a nivel de anteproyecto, una intervención urbano arquitectónica en la avenida de la Virgen de la ciudad de Azogues.

1.4.2. Objetivos específicos

- Conocer mediante una revisión bibliográfica los aspectos referentes a espacios públicos, medio ambiente y movilidad, los cuales permiten entender el fenómeno urbano.
- Identificar los problemas mediante la observación de: accesibilidad, movilidad, seguridad, malos hábitos, basura, e imagen urbana con los inconvenientes que estos generan, clasificándoles según el problema que ocasionan, para solucionarlos factiblemente en lo arquitectónico, urbanístico y normativo.
- Desarrollar una propuesta que solucione problemas identificados en la vía, aceras, parterre y accesos existentes, que armonicen con el entorno y sea correctamente utilizado por todas las personas, para que el sector recupere su potencial turístico, histórico, comercial y económico.

1.5. Metodología

La metodología a usar será mixta es decir documental y de campo:

Investigación documental:

- Revisión bibliográfica en libros, revistas, tesis, artículos especializados, investigaciones previas, para así obtener información que permita desarrollar y solucionar los problemas existentes.
- Considerar normativas del INEN aplicada a este proyecto del Gad de Azogues.

Investigación de campo:

- Realizar el levantamiento planímetro de la Av. De la Virgen, en el que consten: aceras, predios, accesos peatonales y vehiculares, etc.
- Mediante la observación analizar la dinámica en la que se desarrolla el entorno y así captar imágenes, fotografías, elaborar dibujos digitales, con el fin de saber cuáles son los problemas actuales en las siguientes variables: medio físico, movilidad urbana y ordenamiento territorial, además revisar el marco legal y económico.

Investigación analítica:

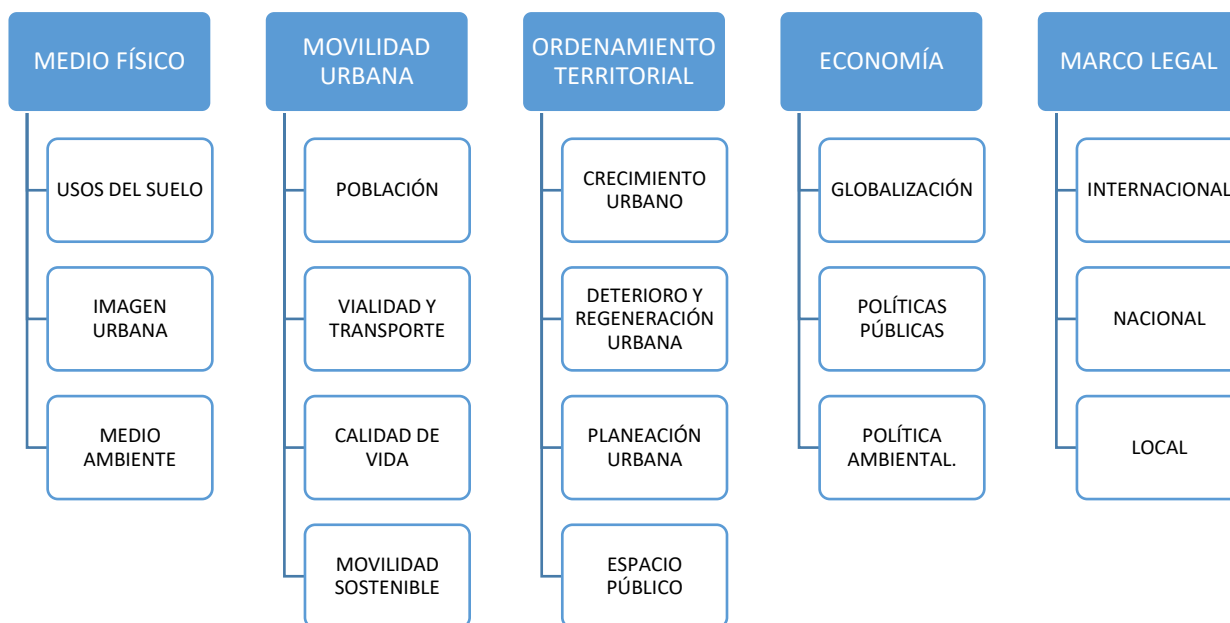
- Clasificar los problemas y deductivamente buscar soluciones para cada uno de ellos.
- Graficar soluciones y adaptar a cada uno de los problemas, para presentar una propuesta a nivel de anteproyecto.

2. Capítulo II Marco teórico conceptual

Marco teórico conceptual.

El marco teórico conceptual tiene como finalidad analizar la bibliografía apropiada, para cada una de las cinco variables y sus enfoques: medio físico, movilidad urbana, ordenamiento territorial, economía y marco legal (ver tabla 1), para con ello, generar los métodos de evaluación y dar posibles soluciones a los problemas encontrados en el tramo de estudio, que serán plasmados en el anteproyecto propuesto.

Tabla 1. Variables y enfoques para análisis del tramo de la Avenida de la Virgen



FUENTE Y ELABORACIÓN: Romero 2019

2.1.El Medio Físico

Se puede afirmar que medio físico es el espacio donde las personas viven y desarrollan diferentes actividades,

Foto 1. Operación Chamartín:
¿Especulación o rentabilización urbanística?



Fuente:

[https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/892476/operacion-chamartin-especulacion-o-rentabilizacion-urbanistica.](https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/892476/operacion-chamartin-especulacion-o-rentabilizacion-urbanistica)

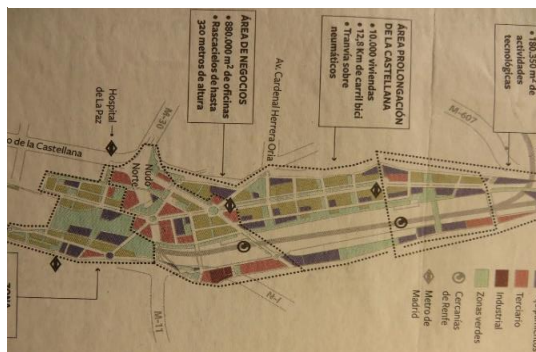
2.1.1. Usos del Suelo.

El uso del suelo se da por la segregación y actividad que se tenga en un lugar determinado, Carrión, en el libro “Espacios públicos y construcción social” expresa:

La ciudad empieza a vivir una nueva forma de segregación urbana caracterizada por la fragmentación. Se hace obsoleta la segregación caracterizada por la existencia de espacios unifuncionales y estancos (usos de suelo) para la industria, el comercio, la vivienda, la administración bajo el instrumento del «zoning», donde la unidad urbana no se diluye y la ciudad como totalidad no desaparece, porque las partes integran el todo. (Segovia, y otros, 2007, pág. 89).

La estructura urbana tiene distintas funciones y debe adaptarse a los cambios que sufren las ciudades por el pasar de los años, así como por la aplicación de nuevos usos y materiales, que van en beneficio de los usuarios.

Foto 2. Operación Chamartín:
¿Especulación o rentabilización urbanística?



Fuente:

<https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/892476/operacion-chamartin-especulacion-o-rentabilizacion-urbanistica>. Romero 2019.

Los usos de suelo, a pesar de su diversidad, deben estar conectados entre sí y funcionar como un cuerpo articulado, Carrión lo llama estructura urbana y afirma:

En otras palabras, la estructura urbana está compuesta de distintos usos de suelo donde el espacio público tiene la función de vincular (vialidad) a los otros (comercio, administración), de crear lugares para la recreación y el esparcimiento de la población (plazas y parques), de desarrollar ámbitos de intercambio de productos (centros comerciales, ferias), de adquirir información (centralidad) o de producir hitos simbólicos (monumentos). (Segovia, y otros, 2007, pág. 80).

A lo largo del tiempo se han ido centralizando las actividades comerciales y servicios, mismos que destruyen los centros históricos al cambiar el uso original del suelo, según Paz Undarraga en el artículo de “Riesgos y desafíos de la intervención patrimonial, importancia de la potenciación de recursos culturales auténticos”. El caso se refiere al tema de Valparaíso-Chile, explica:

Este proceso de recuperación patrimonial ha estado orientado, exclusiva o primordialmente, a un desarrollo turístico-económico de la ciudad; derivando en transformaciones inadecuadas, funcionales y físicas de las áreas protegidas; con intervenciones urbanas y arquitectónicas de menor calidad, escenográficas, y con alteraciones sustanciales del tejido social de los barrios, producidos por cambios abruptos de usos de suelo, erradicación de residentes tradicionales, saturación de capacidades de carga, entre otros. (CENTRO CULTURAL DE ESPAÑA EN MEXICO, 2008, pág. 48).

A pesar de este cambio los centros de las ciudades cuentan con los principales servicios y comercios, donde la gente acude con frecuencia, por diferentes asuntos y actividades por lo tanto es necesario que el centro siga siendo accesible.

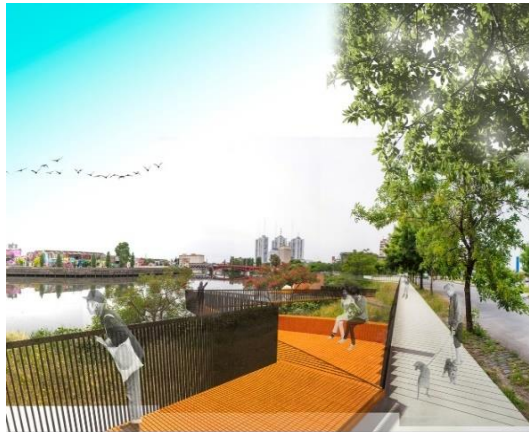
2.1.2. Imagen Urbana.

La imagen urbana es la cara que tiene la ciudad en ella conviven, con elementos tangibles e intangibles, contruidos y naturales, además es importante por la estrecha relación de la percepción que tengan los usuarios con respecto a ella, permitiendo al paisaje urbano identificar y entender sitios representativos, sendas y recorridos. Entendiéndose que mientras mejor sea la imagen de la misma, el observador y usuario se podrán orientar y desplazar con facilidad, esto resulta de un proceso bilateral entre el observador y el medio ambiente, para esto Lynch, en su libro *The imagen on the city* menciona:

Este análisis se reduce a los efectos de los objetos físicos y perceptibles. Hay otras influencias que actúan sobre la imaginabilidad, como el significado social de una zona, su función, su historia e incluso su nombre. (...). Los contenidos de las imágenes de la ciudad que se han estudiado hasta aquí, y que son referibles a las formas físicas, pueden, para mayor comodidad, ser clasificados dentro de cinco

tipos de elementos, a saber, sendas, bordes, barrios, nodos y mojones. A decir verdad, estos elementos pueden resultar de aplicación mas general puesto que parecen reaparecer en muchos tipos de imágenes ambientales (Lynch, 2008, pág. 61)

Foto 3. Fotografía del Concurso Nueva Imagen Urbana Puerta de Acceso Municipio de Avellaneda, merecedor del 1° premio



Fuente:

Argentina. https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/806832/conoce-el-primer-premio-del-concurso-nueva-imagen-urbana-puerta-de-acceso-municipio-de-avellaneda-argentina?ad_medium=gallery.
Romero 2019

En tal sentido la construcción de la imagen de una ciudad en su nivel superior, es aquel en el cual se hace por segmentación y cortes imaginarios de sus moradores, y conduce a un encuentro de especial subjetividad con la ciudad: ciudad vivida, interiorizada y proyectada por grupos sociales que la habitan y que en sus relaciones de uso con la urbe no sólo la recorren, sino la interfieren dialogísticamente, reconstruyéndola como imagen urbana. De este modo la ciudad puede proyectarse como un cuerpo humano, con sexo, corazón, miembros, pero también con sentidos: huele, sabe, mira, oye y se hace oír. (Silva, 2006, p.321).

2.1.3. Medio Ambiente.

El medio ambiente es el espacio donde se desarrollan las diferentes actividades de los seres vivos, el mismo está formado por elementos naturales y artificiales que se relacionan entre si y son modificados por la acción humana.

Foto 4. Sumérgete 2017 en el GAM: presentación del plan que Chile llevará al 8° Foro Mundial del Agua.



Fuente:

<http://www.plataformaurbana.cl/archive/2017/03/15/sumergete-2017-en-el-gam-presentacion-del-plan-que-chile-llevara-al-8o-foro-mundial-del-agua/> Romero 2019.

La problemática ambiental en las ciudades es el resultado, principalmente, por la contaminación del suelo, aire, agua y deforestación, además las instalaciones fijas de combustión, los transportes automotrices y algunos procedimientos industriales de fabricación son la principal causa, desde luego es el resultado de una mala planificación; al respecto (Silva, 2006) afirma: “si uno compara el clima con el aseo o el tráfico o inseguridad, se encuentra que el clima natural es sofocado por el clima ambiental y que es la mala organización de la ciudad la que hace negativa su visión” (p.177). El problema ambiental originado por las emisiones automotrices, se agrava en las grandes ciudades en donde los movimientos de la población son principalmente a través de vehículos automotores.

2.2.Movilidad Urbana.

Cuando hablamos de movilidad urbana, nos referimos a la relación existente entre el transporte y la calidad de vida de las personas.

2.2.1. Población.

La población es conocida como el grupo de personas que residen en un espacio de terreno de modo concentrado o disperso.

Foto 5. Nuevas estimaciones de la ONU para la población mundial en 2100.



Fuente:

<http://www.plataformaurbana.cl/archive/2013/07/01/nuevas-estimaciones-de-la-onu-para-la-poblacion-mundial-en-2100/> Romero 2019.

Este espacio puede ser urbano o rural, donde el primero tiende a organizarse, siendo los barrios o zonas residenciales las utilizadas por personas con mayores recursos, en tanto las minorías étnicas y la población de limitados recursos son marginados a lugares menos atractivos, por lo general en la periferia, estos emplazamientos son considerados peligrosos. Carrión describe:

(...) el espacio público se encuentra acosado por las nuevas modalidades del urbanismo. Hay una especie de «agorafobia», asedio, rechazo o desprecio por los espacios públicos, al extremo de que la población los considera peligrosos y les tiene miedo, porque no protegen ni son protegidos. Son un territorio abandonado,

incluso, de la disputa social. Su mantenimiento prácticamente es inexistente o es escaso. (Segovia, y otros, 2007, pág. 89)

Los análisis de crecimiento de la población fundamentados en estudios estadísticos confiables quizás constituyen uno de los aspectos más importante en la determinación de cualquier plan futuro. Con esto no se estipula únicamente la cantidad de personas que un territorio determinado deberá albergar en el año horizonte sino que, la de sus actividades, los espacios donde éstas se llevarán a cabo, los canales de comunicación y de servicios que se precisarán para su desempeño, (Ortúzar, 2010) afirma, “(...) tener una visión de las características de una urbe en el pasado, o lo que usualmente se relaciona con los aspectos espaciales de la distribución de población, sus actividades, especialmente las económicas y los canales de comunicación y de servicios y las relaciones entre todos ellos, en el presente o su proyección al mañana” (p.68)

A nuestro criterio el hombre ha perdido su protagonismo y dimensión humana, porque está siendo excluido de cierta manera, por los planes urbanos y muchas veces maltratado por los mismos. Viéndose afectado por estos cambios, no importa la ubicación social que tenga o la condición económica, debido a que todos se ven amenazados por la polución, la poca cantidad de espacio público, contaminación y ruido que llega a todos los lugares. Al respecto nos permitimos transcribir el siguiente pensamiento:

Hace ya varias décadas que la dimensión humana ha sido minimizada como una cuestión a atender dentro del planeamiento urbano, mientras que otros temas, como el manejo del constante aumento del tráfico vehicular, han pasado a ser primordiales. A esto hay que sumarle que las diversas ideologías que han dominado la disciplina —principalmente el modernismo— le han otorgado cada vez menor prioridad al espacio público y al rol de la ciudad como lugar de encuentro para sus habitantes. (Gehl, 2014, pág. 6)

2.2.2. Vialidad y transporte.

La vialidad de diferente clase está presente en casi todas las civilizaciones y a través de ellas se han desarrollado innumerables caminos con distintos materiales, características y usos, pero con un solo propósito, el de unir dos o más lugares.

Con el desarrollo de las civilizaciones se requirieron nuevos y mayores caminos, los cuales debían adaptarse al vehículo de transporte utilizado en cada época, principalmente para el comercio.

Foto 6. Proyecto ganador del Premio Cátedra Blanca Cemex / Punto. Xola.



Fuente:

<https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/626483/proyecto-ganador-del-premio-catedra-blanca-cemex-punto-ola>. Romero 2019.

El incremento de la población entre otros factores se dio por la apertura de muchos caminos, así como una mayor cantidad de viajes realizados, consecuentemente las ciudades han requerido, cada vez más, la construcción de infraestructura acorde a sus necesidades, sin embargo y a pesar de las inversiones y esfuerzos realizados, el problema infraestructural subsiste y en algunos casos se ha incrementado, lo cual resulta una herramienta inútil.

Desde la revolución industrial y con la aparición del vehículo a motor, se incrementó aún más la cantidad de viajes y con ello los problemas de tránsito urbano, los

que, a pesar de las propuestas de cambios y alternativas en medios de transporte, la mayoría de ciudades presentan una conformación urbana correspondiente a la de una ciudad antigua, pero de mayores dimensiones, con un patrón de cuadrícula rectangular (damero), sin tomar en cuenta los servicios que debe prestar. Coyula en el libro (Segovia, y otros, 2007) describe la Habana como: “La ciudad moderna de extramuros había crecido vertiginosamente en la primera mitad del XX, apoyada en una flamante infraestructura hecha a principios del siglo: viales, una amplia red de tranvías eléctricos y después ómnibus, electricidad, acueducto, alcantarillado, drenaje pluvial, teléfonos y alumbrado público” (p.59).

Sin embargo, a pesar de todos los inconvenientes la vialidad y transporte debe llegar y servir a todos, (Huerta, 2017) afirma: “La red vial debe proyectarse de forma que permita a todos los usuarios circular libremente y llegar al mayor número posible de lugares y edificios.” (p.55), siendo el vehicular el medio de comunicación más usado, pero se ha dado una importancia desmedida al transporte dejando a un lado al peatón.

Esto es visible en la mayoría de ciudades alrededor del mundo, las cuales no cuentan con espacios públicos suficiente que satisfagan las necesidades de sus habitantes, y se evidencia con un estudio de la ONU-Hábitat que informa:

(...) las ciudades de los países en vías de desarrollo cuentan con una cuota muy reducida de territorio para destinar al espacio público, la conectividad y las calles. Muchas veces, este se configura de manera que minimice la conectividad y los movimientos de las personas, y así se preservan enclaves de riqueza y se privilegia el transporte automotor, dejándole a la movilidad peatonal caminos marginales sin planificar. En estas áreas, no solo se ha deteriorado la movilidad tornándose ineficiente, sino que el público se ha quedado sin espacio crítico donde se pueda localizar infraestructura y servicios. (Gehl, 2014, pág. 8)

En resumen, vialidad y transporte son indispensables para el desarrollo social y urbano, donde los diversos grupos sociales, habitantes de las urbes, se comunican entre sí por medio de redes de transporte y de otra índole, para comerciar, intercambiar ideas y otras actividades, a los que todos tenemos derecho, sin importar nuestra condición física o económica. Es así que (Huerta, 2017) afirma: “la accesibilidad puede ser definida también, como el derecho (...) a gozar de condiciones adecuadas de seguridad y autonomía como elemento primordial para el desarrollo de las actividades de la vida diaria, sin restricciones en el ámbito físico, urbano, arquitectónico, de transporte o de comunicación” (p.22)

2.2.3. Calidad de vida.

La calidad de vida se define como el conjunto de condiciones que contribuyen al bienestar de los individuos que habitan un espacio y a la realización de sus actividades en la vida social.

(Segovia, y otros, 2007) afirma: “El espacio público constituido por calles y plazas define la calidad de vida de la ciudad, referente y símbolo donde la diversidad hace posible el intercambio, no como espacio residual de construcciones y vialidades, sino como elemento articulador y ordenador de las actividades y puntos de destino” (p.32).

Las ciudades en especial las latinoamericanas, se han desarrollado de forma descontrolada, sobrepasando la capacidad de las administraciones municipales, servicios y equipamientos. (Benito, Garcia, Junca, Rojas, & Santos, 2005) afirma: “En la actualidad existe una disminución de la calidad de vida, debido al crecimiento en intensidad y en velocidad del tráfico, las barreras a la movilidad que de forma temporal o permanente se presentan en el entorno, además de otros factores tales como la contaminación ambiental o la contaminación acústica” (p.106). Estas ciudades presentan

diversas carencias o necesidades como el déficit de viviendas, insuficiencias en los servicios públicos, mal manejo de desechos, carencia de agua, entre otros.

Esto genera problemas de inseguridad, deterioro de las edificaciones y subutilización de equipamientos urbanos, esto se puede superar al planificar los recursos correctamente. Al respecto Ortúzar en su obra “Introducción a la Planificación Territorial, dice:

La mirada al futuro, a través de intenciones declaradas de antemano, precisa de recursos para alcanzar lo deseado, por lo que es “un proceso, aunque es uno que conduce con optimismo, hacia una mejor calidad de vida”. Se obtiene a través de la transformación del espacio y la creación de lugares, con el entendimiento del espacio físico y con la transformación del medio ambiente natural por medio de la intervención del ser humano, de manera que se tenga como resultado un adecuado medio ambiente para vivir. (Ortúzar, 2010, pág. 14).

Sin embargo, el tener equipamientos o servicios no es suficiente (Silva, 2006) afirma. “Todas estas circunstancias apuntan hacia una limitada calidad de vida, a pesar de que, en infraestructura, servicios, redes de salud y parques recreativos Bogotá ocupa un relativo lugar intermedio entre las grandes ciudades del mundo, y a pesar de significativos alcances en prestación de servicios urbanos” (p.208).

Esto sucede por dos razones fundamentales:

- La mala administración de los organismos gubernamentales, al no hacer un estudio de la zona y construir servicios y equipamientos en lugares impropios o inseguros.
- El pobre sentido cívico de la ciudadanía, que colabora muy poco al usar inadecuadamente estos servicios o infraestructuras.

2.2.4. Movilidad Sostenible.

La movilidad sostenible, es la utilización de recursos para desplazarse siempre y cuando estos no atenten contra el medio ambiente, los que deben ser administrados de manera eficiente y responsable, mismos que mejoran la calidad de vida y condiciones de las personas.

Foto 7. Día sin carro en Bogotá, una oportunidad para considerar la movilidad sostenible.



Fuente:

<https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/804481/dia-sin-carro-en-bogota-una-oportunidad-para-considerar-la-movilidad-sostenible>. Romero 2019.

Todo esto implica una superación de la calidad de vida urbana y la aplicación de criterios de sostenibilidad ambiental y social.

- Se logra una mejoría de la calidad de vida urbana, a través del aumento planificado de la oferta de los servicios básicos para la población, renovando las condiciones de habitabilidad, a través de un uso racional de los recursos.
- La sostenibilidad ambiental se basa en la reducción de los efectos de impactos ambientales adversos del crecimiento urbano, así como en la sostenibilidad en tanto perduración en el tiempo de los recursos ambientales, locales y globales.

- Sostenibilidad social significa garantizar la equidad, autonomía, comunicación social e igualdad entre todas las personas. (Benito, Garcia, Junca, Rojas, & Santos, 2005, pág. 100)

2.3. Ordenamiento Territorial.

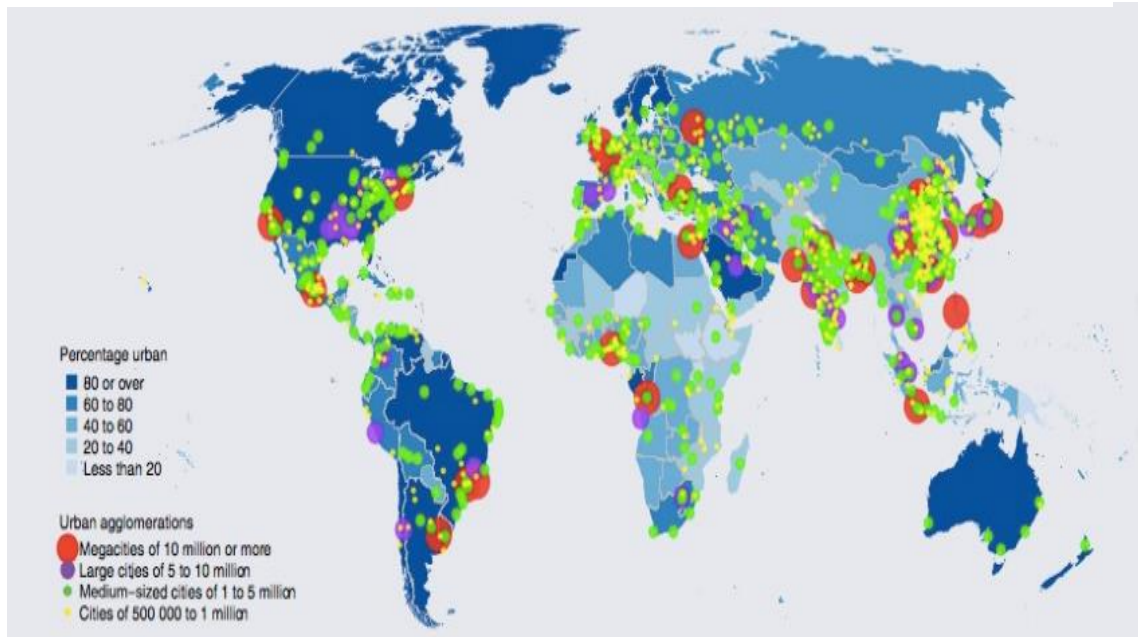
2.3.1. Crecimiento urbano.

El crecimiento urbano de las ciudades latinoamericanas se dio de forma acelerada, sin un orden, esto comenzó a finales del siglo XIX y principios del siglo XX, al respecto es importante presentar la siguiente afirmación de Segre en su obra “América Latina en su arquitectura” con la que coincidimos plenamente:

América Latina experimenta un proceso de urbanización económica y demográfica sin precedentes. Como hemos visto, algunos países comenzaron a urbanizarse tempranamente y ya hacia 1900 la población urbana de la Argentina y Uruguay y, en menor grado, la de Cuba y Chile, era porcentualmente comparable a la de los países industrializados de la época.

Un hecho significativo en esos cuatro países fue la tendencia simultánea de la población urbana a concentrarse en su principal área metropolitana, como consecuencia de su localización geográfica y de las dificultades de los inmigrantes europeos para trasladarse y establecerse en el interior y de la concentración de las inversiones extranjeras y de la actividad política, económica y cultural en las capitales nacionales. (Segre, 1983, pág. 57).

Foto 8. Los patrones ambientales, económicos y demográficos de crecimiento urbano en el mundo.



Fuente:

<https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/779981/los-patrones-ambientales-economicos-y-demograficos-de-crecimiento-urbano-en-el-mundo>. Romero 2019.

2.3.2. Deterioro y Regeneración Urbana.

La regeneración urbana ha sido una herramienta fundamental para la transformación y desarrollo de las ciudades que se encontraban deterioradas a finales del siglo XX.

Esto consiste en la remodelación de áreas urbanas consolidadas en el centro de la ciudad y se utiliza como un mecanismo para cambiar un proceso de decadencia económica, demográfica y social a través de una intervención, que, en muchos casos, viene marcada por una fuerte acción pública.

Los programas de regeneración urbana se caracterizan por su complejidad en, prácticamente, todos los aspectos: financiación; selección de proyectos; tipos de proyectos que se incluyen; identificación de zonas de actuación; tomas de decisión; participación pública; seguimiento y evaluación. Con el fin de facilitar después la

caracterización y comparación de los programas a analizar (Estados Unidos, Francia y Reino Unido) se elaborará una plantilla de análisis basada en:

- Identificación de los agentes públicos y privados fundamentales en el proceso.
- Descripción del “ciclo de vida” del proyecto, desde su concepción hasta su conclusión.
- Identificación de los posibles roles de los agentes en cada fase del ciclo de vida del proyecto.
- Relaciones que pueden crearse entre dichos agentes. (Maurelo & Di Nanni, 2011, pág. 17)

Foto 9. La iniciativa de regeneración urbana del Tecnológico de Monterrey.



Fuente:

<https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/868188/tercer-aniversario-districtec-la-iniciativa-de-regeneracion-urbana-del-tecnologico-de-monterrey>. Romero 2019.

Ecuador no es la excepción, ya que algunas ciudades han sufrido esta transformación, evidenciándose notablemente en el puerto principal. Guayaquil cambió

significativamente las dos últimas décadas debido a la regeneración urbana que se dio en esa ciudad.

Guayaquil, la urbe más grande y puerto principal de Ecuador. Con 2'500.000 de habitantes, ha sido sometido a un proceso acelerado de transformaciones urbanísticas durante los últimos diez años. Conjugadas bajo el slogan político de "Más Ciudad" por parte de quienes manejan el poder local, las reformas son conocidas localmente como regeneración urbana y/o modelo exitoso, para enfatizar el contraste con periodos previos caracterizados por caóticos manejos municipales. El proyecto ha sido reconocido internacionalmente como un ejemplo exitoso de gobernabilidad local, principalmente, por la efectividad de la limpieza y autoestima sociológica, lo que ha dado lugar al emprendimiento que ha significado el resurgimiento del sector turístico y de servicios asociados a dicha industria. (Carrión, y otros, 2005, pág. 147).

2.3.3. Planeación Urbana.

En los últimos años se observa que la mayoría de la población mundial reside en las ciudades, ello obliga a que las autoridades planifiquen las mismas.

Las urbes han crecido velozmente y la expansión urbana, de ahora en adelante, continuará con la tendencia. Tanto las ciudades nuevas como las existentes deberán realizar cambios cruciales en las variables y prioridades que se sopesan a la hora de trazar un plan urbano. Poner las necesidades de la población que usa y vive en las ciudades, por delante de todo, es una tarea primordial de cara al futuro. (Gehl, 2014, pág. 6).

A pesar del crecimiento rápido de las ciudades, es necesario que las mismas sean seguras, y amigables con el medio ambiente, ofreciendo un espacio confortable, sano y confiable.

La ciudad debe ser vital, segura, saludable y sostenible, pero también tendrá o cumplirá las siguientes condiciones o características

- La ciudad a la altura de los ojos.
- La batalla por la calidad se da en la escala pequeña.
- Buenas ciudades para caminar.
- Ciudades buenas para las actividades de permanencia.
- Ciudades óptimas para el encuentro.
- La expresión propia, lo lúdico y el ejercicio.
- Buenos lugares, escala justa.
- Bellas ciudades, buenas experiencias.
- Buenas ciudades para la movilidad en bicicletas. (Gehl, 2014, pág. 7).

Foto 10. Urbanismo táctico, la Teletón del espacio público.



Fuente:

<https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/889694/urbanismo-tactico-la-teleton-del-espacio-publico>. Romero 2019.

2.3.4. Espacio Público.

La definición de espacio público dada por la Superintendencia de Ordenación Territorial del Ecuador señala:

Son espacios de la ciudad donde todas las personas tienen derecho a estar y circular libremente, diseñados y construidos con fines y usos sociales recreacionales o de descanso, en los que ocurren actividades colectivas materiales o simbólicas de intercambio y diálogo entre los miembros de la comunidad. (SOT, 2018, pág. 20).

La definición moderna de espacio público fue establecida por primera vez en Francia en el siglo XIX, paralela a la conformación de las ideas de nación y estado y como parte de las grandes transformaciones impulsadas por la revolución francesa.

Con anterioridad las propiedades del Rey se confundían con la extensión de la vista; caminos y riveras o bosques y ríos (...). En 1833 Pierre Joseph Proudhon (1809-1865) filósofo francés propuso por primera vez distinguir entre dominio privado y público. “Lo público pasaba a comprender: marítimo, aéreo, fluvial, rutas, calles, plazas y edificios estatales; museos y cementerios, “(...) lo privado o dominio individual, reservado al hogar y a la vida de familia”. (Silva, 2006, pág. 347)

En la actualidad casi todas las grandes ciudades han comenzado a cuidar su imagen y a prestar atención al espacio público, recuperando su centro histórico, remodelando plazas, calles y monumentos, encargando fuentes y esculturas a artistas contemporáneos, pretendiendo enaltecer el espacio público que goza de algún carácter emblemático, cuidando el medio ambiente o haciéndoles sostenibles. Pero con estas operaciones también intentan dotar de una imagen limpia y moderna a conjuntos urbanos que se han degradado ofreciendo una imagen anticuada o deteriorada.

La sostenibilidad y uso de los espacios públicos se debe plantear desde su concepto, lo cual implica tener en cuenta los diferentes sectores. Según (Borja & Muxi, 2003) “son los lugares con diversos usos, por excelencia atractivos para el exterior,

integradores para el interior, multifuncionales y simbólicos. Son la “diferencia” más relevante de cada ciudad, la parte de la misma que puede proporcionar más sentido a la vida urbana. Excepto cuando se especializan y se homogenizan hasta que todos se parecen. O se deterioran y se convierten en áreas marginales” (p.84).

2.3.4.1. Apropiación del espacio público

Los espacios públicos como explanadas, parques, ciertas calles o avenidas que son analizados desde distintas perspectivas como la identidad social urbana o de lugar, que están destinadas para la recreación, es decir, son espacios donde los habitantes de una ciudad pueden expresarse de forma artística, deportiva y cultural. Sin embargo, no todas las personas tienen fácil acceso a los espacios públicos, y, tampoco hay suficientes en las ciudades, razón por la que se centralizan las distintas actividades que diversos grupos o individuos desean realizar (música, baile, pintura, acrobacias, artesanías, talleres, etc.), apropiándose, en cierta manera, del espacio para poder realizarlas.

Los vínculos que las personas establecen con los espacios han sido objeto de análisis desde múltiples perspectivas. Tales como: apego al lugar, identidad del lugar, identidad social urbana o espacio simbólico urbano, son algunos de los principales conceptos con que se abordan procesos que dan cuenta de la interacción de las personas con los entornos y sus principales efectos.

1.3.4.2. ¿Qué hace que un espacio público funcione?

Un espacio público funciona cuando se llevan a cabo celebraciones, se producen intercambios sociales y económicos, o amigos que se encuentran y las culturas se amalgaman. Recordemos que son los pórticos de nuestras instituciones públicas y privadas, bibliotecas, viviendas, escuelas en las que interactuamos con buen sentido

cívico ciudadano. Cuando estos espacios funcionan bien, sirven como escenario para nuestra vida pública.

(...) basado en 4 puntos de la organización, Project for Public Spaces (PPS), nos entrega consejos sobre cómo hacer que las calles se transformen en lugares en donde las personas quieran pasar parte de su tiempo.

Espacios y atractivos

Las veredas no solo hacen posible que lleguemos a nuestros destinos, sino que también cumplen una importante función social, (...), lo ideal es que en las veredas exista ciertos atractivos, (...) se cultiven flores, (...) contar con lugares para sentarse y que se conecten con espacios visualmente atractivos. En conclusión, la idea es que las calles cuenten con signos, ya que así la gente va a confiar en que podrá ser guiada hasta sus destinos, de una manera fácil de entender.

Celebraciones, espectáculos y reuniones

(...) las fiestas típicas locales o nacionales se desarrollan en calles o en parques. Este espíritu de celebración es lo que se debe incentivar en las ciudades como una manera óptima de aproximar el retorno a los espacios públicos al mayor número de personas (...), forjar un sentido de orgullo y pertenencia, destacando los valores históricos que han posibilitado un espacio en el concierto nacional de acuerdo a lo planteado por PPS.

Administración y Mantenimiento

Entre los elementos básicos que deben estar presentes en el espacio público se encuentran la limpieza y la mantención, puesto que a través de éstos se deben dar

a conocer otras características del lugar, como, por ejemplo, sobre la seguridad.

(...)

Participación de las comunidades

Es muy común que cuando se inaugura un nuevo espacio público o se entrega a la comunidad tras una remodelación, exista la incertidumbre de que al poco tiempo va a estar descuidado.

(...) PPS cree que, si se involucra a las comunidades en su cuidado, se genera un sentido de propiedad. (Martínez Gaete, 2015)

2.3.4.2. Escala humana y el espacio público.

En el diseño hay que considerar que el tamaño de los objetos tenga relación con la escala humana y sea adecuado para el tipo de actividad que va a desarrollar.

En medio de este panorama, conviene notar que a lo largo de todos estos años sí hubo arquitectos y planificadores que entendían cómo combinar estos nuevos desafíos respetando la escala del hombre. A lo largo de su carrera, el arquitecto sueco-británico Ralph Erskine (1914-2005) mostró diversas formas de respetar la escala humana, en proyectos como el Complejo Bykeren Newcastle, construido entre 1969 y 1983. (Gehl, 2014, pág. 77).

Si visitamos urbes tradicionales como Hydra en Grecia o Portofino en Italia, veremos que toda la ciudad está construida a la escala del hombre y sus sentidos. Gracias a sus tamaños modestos y a sus configuraciones semicirculares alrededor del puerto, es posible aprehender el entorno urbano. A través de la bahía vemos la ciudad en su totalidad, los detalles del espacio y sus actividades de cerca. La experiencia es espontánea y natural. (Gehl, 2014, pág. 183).

2.4.Economía.

Todas las ciudades del mundo, crecen o decrecen de acuerdo a las oportunidades económicas que ofrezcan a sus habitantes originarios o migrantes, muchas de estas prosperan rápidamente haciendo inútil la cobertura de servicios básicos por parte de los gobiernos, a esto se suma la importancia de mantener el equilibrio con el medio ambiente.

2.4.1. Globalización.

La globalización también está presente en las ciudades, las que enfrentan la pérdida del control de su desarrollo, pasando a depender de los intereses de las grandes metrópolis y/o empresas trasnacionales.

Mientras esto pasa en las ciudades pequeñas y medianas, las grandes metrópolis como Nueva York, Londres, Frankfurt, Tokio, París, entre otras, tienden a ser los centros nodales de la economía mundial, esto es notorio en Latinoamérica; (Segovia, y otros, 2007) indica: “una de las características del proceso de urbanización y de globalización en América Latina es que este regreso a la ciudad construida tiene como contraparte una cosmopolitización e internacionalización de la ciudad”. (p.86)”.

Esto tiene un efecto, que únicamente se desarrollan en solo ciertos sectores de la ciudad, quedando olvidados otros. (Segovia, y otros, 2007) Un alto riesgo de la globalización es que se haga para una élite: “«Se vende una parte de la ciudad, y se abandona el resto». En el caso de Santiago de Chile, del Estado de Compostela, existe una fractura espacial que da lugar al surgimiento de varios Santiagos «autónomos» y aparentemente desarticulados, que crecen y se despliegan en direcciones opuestas” (p.16).

2.4.2. Políticas Públicas.

Las políticas públicas son el resultado de proyectos y actividades que están regidos por los GAD Municipales, siendo sus principales competencias los cambios en el uso del

suelo, obras y proyectos de servicios básicos e inclusive algunas infraestructuras. Esta potestad es otorgada por la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial y Uso del Suelo que manifiesta:

Art. 78. Condiciones de la habilitación del suelo para la edificación, manifiesta: El Gobierno Autónomo Descentralizado municipal o metropolitano determinará y normará las condiciones de la habilitación del suelo para la edificación.

Los procesos de habilitación del suelo para la edificación serán desarrollados por los propietarios, por entidades públicas, o mediante formas de asociación entre los sectores público, privado y/o los actores de la economía popular y solidaria, y se harán efectivos una vez que se haya emitido la correspondiente autorización por parte del Gobierno Autónomo Descentralizado municipal o metropolitano. La edificación solo será autorizada en aquellos suelos que hayan cumplido con los procedimientos y condiciones para su habilitación, establecidos en los planes de uso y gestión de suelo y en sus instrumentos complementarios. (SOT, 2018, pág. 55).

El SOT no solo da competencias a los GAD sobre el uso del suelo, también sobre la planificación y control de ciertos equipamientos y planes.

Artículo 43.- Estándares urbanísticos. Los Gobiernos Autónomos Descentralizados municipales o metropolitanos establecerán las determinaciones de obligatorio cumplimiento respecto de los parámetros de calidad exigibles al planeamiento y a las actuaciones urbanísticas con relación al espacio público, equipamientos, previsión de suelo para vivienda social, protección y aprovechamiento del paisaje, prevención y mitigación de riesgos, y cualquier otro que se considere necesario, en función de las características geográficas, demográficas, socio-económicas y culturales del lugar. (SOT, 2018, pág. 51).

Sin embargo, los GAD y entidades superiores entran, a veces, en un escenario de confrontación o de consenso en políticas públicas, ya que existen competencias que son dadas a los organismos.

2.4.3. Economía Ambiental.

Muchos mercados intentan incluir este tipo de economía dentro de sus ofertas, pero la mayoría de personas asumen que este es gratuito o están acostumbrados a estos, ya que se tratan de aire, agua y espacio público, que por lo general no es considerado por la mayor parte de los economistas o analistas económicos como tal. (Anonie, 1979) indica en su obra: “El hombre de la ciudad está sometido, más que cualquier otro, a sonidos, olores, bloqueos de visión y microclimas, que son otros tantos elementos que influyen en su percepción del ambiente.” (p.65). Sin embargo, al tener un ambiente sano los usuarios disfrutan de una riqueza paisajística y salud, librándose de aspectos negativos como la contaminación y estrés, estos elementos no son percibidos por las personas.

A esto se suma otro elemento como el transporte, el cual debe ser ecológico. (Gehl, 2014) afirma: “Darle mayor prioridad al tráfico peatonal y al ciclístico contribuirá a cambiar el perfil del sector del transporte y se convertiría en un elemento central dentro de cualquier política sostenible.” (p.105).

2.5. Marco Legal

Toda infraestructura o equipamiento debe ofrecer garantías y comodidad a sus usuarios, por ello que se han establecido leyes y políticas mundiales, nacionales y locales, que deben cumplirse, adaptarse y respetarse en los diferentes lugares.

2.5.1. Internacional.

Existen variadas alternativas originadas en diversas teorías que sirven para analizar y solucionar los distintos problemas que enfrenta el espacio público y las calles

de diferentes ciudades del mundo. Un proyecto urbano arquitectónico tiene como objetivo diseñar y construir espacios que satisfagan las necesidades de sus habitantes respetando el medio ambiente, siendo la tendencia actual la adecuación y recuperación de lugares construidos dentro de la urbe, con exigencias cada vez más grandes de sus habitantes.

La mala calidad de los factores urbano arquitectónicos no solo es regional, sino mundial, de allí que algunos gobiernos han tomado la iniciativa de implementar correctivos para minimizar estos inconvenientes, uno de ellos es España que creó un proyecto denominado I PLAN NACIONAL DE ACCESIBILIDAD 2004-2012, fundamentado en principios para (Baldia, 2017): “consolidar el paradigma de Diseño para Todos y su implantación en los nuevos productos, entornos y servicios. Difundir el conocimiento y aplicación de la accesibilidad, se plantean tres estrategias: (1) concienciación; (2) formación, y (3) introducción del Diseño.” (p.2). Cuyo primer objetivo es alcanzar la igualdad de oportunidades garantizando la equidad interterritorial, en el disfrute de entornos, productos y servicios accesibles. Este proyecto, además necesitó el apoyo de los diferentes sectores del gobierno, empresa privada, negocios y ciudadanía en general, una vez concluido este plan se dio inicio a la segunda etapa que finalizará en el 2020.

También tenemos cambios de fondo y función como la peatonización de la calle Madero del centro histórico de la ciudad de México, cuyos objetivos eran:

- Brindar accesibilidad peatonal permanente y sin obstáculos desde la Avenida Juárez (a partir de su cruce con la calle López) hasta la Plaza de la Constitución-Zócalo.
- Revalorar la configuración urbana de la calle Francisco I. Madero, así como las edificaciones que lo delimitan, conducen, identifican y representan las distintas etapas históricas y culturales del centro histórico.

- La conciliación de todos los accesos a los distintos inmuebles que se encuentran en diversas alturas.
- Promover la movilidad sustentable dando prioridad al peatón sobre el vehículo.
- Reforzar el uso del espacio público para que la población pueda apropiarse utilizándolo como sitio de convivencia. (Ortega, 2014, pág. 10).

En Argentina el programa Calles para la Gente es un plan que el municipio de Mar del Plata diseñó para intervenir y renovar el Microcentro y las calles de Güemes y 12 de octubre, tres sectores que actúan como centros cívicos y comerciales de la ciudad. Donde:

(...) las intervenciones se concentraron en la primera etapa o en el corto plazo y consistían en ampliar las esquinas y veredas, poner nuevo mobiliario urbano y plantas, instalar bicicleteros y señaléticas en la segunda fase se decidió que se harían intervenciones con cruces elevados, una conexión con una antigua terminal y mejoramientos en las calles cercanas...la tercera etapa o largo plazo se fijó que se uniformaría el pavimento y una plaza de ingreso a Güemes. (Martínez, 2015).

2.5.2. Nacional.

La Constitución Política del Ecuador, 2008 en el art. 47, señala: “Que el Estado garantizará políticas de prevención de las discapacidades y, de manera conjunta con la sociedad y la familia, procurará la equiparación de oportunidades para las personas con discapacidad y su integración social.” (Constitución de la República del Ecuador, 2015, pág. 41). Donde el numeral 10 menciona: “El acceso de manera adecuada a todos los bienes y servicios. Se eliminarán las barreras arquitectónicas”. (Constitución de la República del Ecuador, 2015, pág. 42).

De igual manera el estado deberá velar por el bienestar de las personas con capacidades especiales en instituciones públicas y privadas, es por eso que según el

Capítulo III de los derechos de las personas con discapacidad y según el Consejo de Discapacidades en el artículo 17 señala:

Accesibilidad al medio físico. – Los Gobiernos Autónomos Descentralizados aplicarán lo establecido en toda la normativa Técnica Ecuatoriana INEN referente a accesibilidad al medio físico en edificaciones públicas, privadas con acceso al público y entorno construido, incluyendo la normativa técnica referente a accesibilidad de las personas al medio físico(estacionamientos). (Consejo de Discapacidades, 2017, pág. 4).

Siendo nuestro principal objetivo una propuesta urbano arquitectónica, que resuelva las distintas necesidades, sin crear respuestas particulares para cada grupo de personas sino un diseño para todos en la que cualquier usuario, pueda acceder, utilizar y entender el entorno, con total independencia como fuere posible y disfrutar del mismo. Por estas razones este proyecto se basa en la accesibilidad integral de cuatro ámbitos interrelacionados entre sí:

- Arquitectónico.
- Urbano.
- De transporte.
- De comunicación.

Que, según la (Vicepresidencia de la República del Ecuador, AME y CONADIS, 2019) en su libro Guía de Accesibilidad al medio ambiente en el capítulo 2.2.5 espacios urbanos indica: “Lograr ciudades accesibles, solidarias y saludables implica, disponer de espacios que favorezcan la comunicación, relajación, la caminata, de modo que garantice a los peatones el derecho a circular de manera segura y libre, disfrutando del entorno”.

(p.31).wg

La presente investigación toma como base el análisis visual, para entender los problemas y formular soluciones desde su imagen y una mirada a la forma urbana entendida como un territorio edificado y construido

2.5.3. Local.

Los usos y ocupación del suelo, como ya hemos señalado, son competencias exclusivas de los GAD municipales, además de tener la facultad de ejecutar los siguientes trámites:

- Aprobación de planos.
- Aprobación de planos: ampliatorios o modificatorios.
- Declaratoria de Propiedad Horizontal.
- Permiso de construcción.
- Certificado de uso de suelo.
- Rectificación catastral.
- Baja de título.
- Anulación de títulos.
- Rebaja de impuestos.
- Solicitud de revisión de avalúos.
- Tasas e ingresos no tributarios.
- Impuesto Predial.
- Patentes municipales.
- Recepción del fondo de garantía.
- Devolución del fondo de garantía.

Sin embargo, de ello el GAD de Azogues enmarcado en el ámbito físico espacial, con acciones en la recuperación urbanística, equipamiento urbano, infraestructura urbana;

requiere impulsar otras tareas dentro de los sectores educativo, salud, recreación y cultura, con la finalidad de mejorar la articulación con los planes de desarrollo Cantonal y Plan de Ordenamiento Territorial del Cantón.

Para esto El Código Orgánico de Organización Territorial Autonomía y Descentralización, COOTAD y el Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas, COPFP, establecen disposiciones normativas y contenidos para la formulación y/o actualización de los Planes de Desarrollo y Planes de Ordenamiento Territorial, además en el primer cuerpo legal en el art. 54, literales d) y e), se establecen como funciones del Gobierno Municipal, la de implementar el Sistema de Participación Ciudadana así como elaborar y ejecutar el Plan Cantonal de Desarrollo y el de Ordenamiento Territorial; de igual manera en el art.57 literal e), establece como atribuciones del Concejo Municipal, la de aprobar el Plan Cantonal de Desarrollo y el de Ordenamiento Territorial formulados participativamente con la acción del Consejo Cantonal de Planificación y las instancias de participación ciudadana.

Por otra parte, el COPFP Art. 41, establece que: “Los Planes de Desarrollo son las directrices principales de los GAD respecto de las decisiones estratégicas de desarrollo en el territorio”. En el Art. 43 adiciona, que “Los Planes de Ordenamiento Territorial son los instrumentos de la planificación del desarrollo que tienen por objeto el ordenar, compatibilizar y armonizar las decisiones estratégicas de desarrollo respecto de los Asentamientos Humanos, las actividades Económico Productivas y el manejo de los Recursos Naturales en función de las cualidades territoriales, a través de la definición de lineamientos para la materialización del modelo territorial a largo plazo, establecido por el nivel de gobierno respectivo”. (Municipio de Azogues, 2015, pág. 190).

Además, se profundiza estas regulaciones con la ordenanza para el manejo, administracion y control del patrimonio cultural y urbano del canton azogues.

TITULO II GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL

CAPITULO I COMPETENCIAS EXCLUSIVAS DEL GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DE AZOGUES. Art. 5 y 6 se resume en: preservar, mantener y difundir el patrimonio arquitectónico, cultural y natural del cantón y construir los espacios públicos para estos fines.

Art. 7. El Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Azogues a través de la Comisión de Patrimonio Cultural, Arquitectónico y Urbano, coordinará el manejo y control con la Sección de Patrimonio Arquitectónico y Urbano, en el ámbito técnico.

Sin embargo, los entes encargados de supervisar y aprobar esto, no pueden tener el control total, porque la mayoría de propietarios de los predios involucrados tratan de obtener el máximo provecho de sus bienes, sin importar las multas o sanciones. Es así que el espacio regenerado en muchos de los casos sufre una gran transformación que se vuelve incontrolable debido a la explotación que se da a ese sector.

3. Capítulo III Diagnóstico de la zona de estudio

Diagnóstico de la zona de estudio

El diagnóstico de la zona, tiene como fin estudiar y analizar los problemas y ventajas existentes en el sector, esto se lo hará por medio de la observación y mapeo de capas, para buscar una posible solución mediante un anteproyecto urbano arquitectónico. Las cinco variables que fueron propuestas con anterioridad, serán ejecutadas en la zona de estudio para su evaluación y posibles soluciones.

2.1. Medio físico.

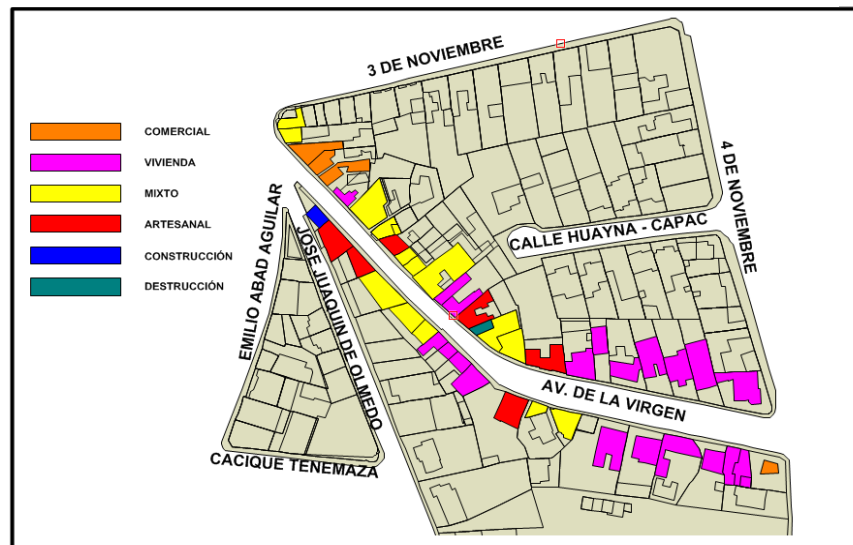
Este tramo sirve como conector principal entre el Santuario Franciscano con el centro de Azogues, donde se desarrollan varias actividades, principalmente turísticas y comerciales.

3.1.1. Usos de suelo.

La zona 7 denominada “Central”, corresponde al sector consolidado de la ciudad de Azogues, cuyo uso de suelo está autorizado para vivienda, vivienda/comercio, comercial, servicios, tiene la tasa de densificación más alta en la ciudad, por ende, nuestra zona de estudio también presenta estas características, es fácil observar edificaciones en altura de hasta cuatro pisos.

Como resultado del estudio que se realizó en la avenida, obtuvimos los siguientes resultados (ver mapa 1), en el que se puede apreciar los diversos usos de suelo de predios involucrados en la zona de estudio, siendo los destinados a vivienda y comercio los más usados, cabe recalcar que existe un número significativo de comercio artesanal.

Mapa 1. Uso del suelo de los predios colindantes al sitio en estudio



FUENTE Y ELABORACIÓN: Romero 2019.

3.1.2. Imagen Urbana.

La imagen de la Avenida se muestra deteriorada y no requiere de mayor observación o ser un experto, para apreciar los problemas que afronta tanto en sus elementos tangibles e intangibles como en los construidos y naturales, es evidente que el transeúnte no puede desplazarse con facilidad (ver anexo 6). Para identificar los principales inconvenientes que presenta este sector analizamos desde distintos puntos de vista.

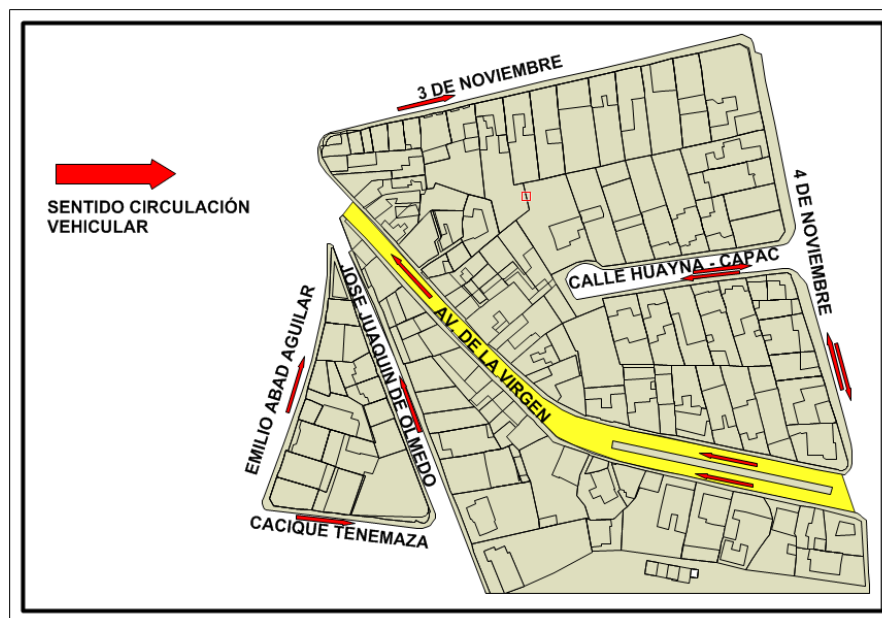
3.1.2.1. Vialidad.

La poca planificación que se ha conferido sobre la avenida se hace notorio en la vía (ver plano 2), que presenta los siguientes inconvenientes:

- La parte alta de la avenida presenta doble vía, a lo que se suma un parterre en mal estado, y, funciona en un solo sentido, subutilizando un carril (ver anexo 3)

- Un tramo de la parte baja de la avenida fue equivocadamente destinado para parqueadero público, pero por falta de control y abuso de los conductores toda la avenida funciona como tal.
- Algunos garajes de los predios colindantes dificultan la libre circulación de peatones, porque sus puertas abren hacia la calle.
- No existe suficiente señalética.
- Tiene una capa de rodadura que ya ha cumplido su vida útil, misma esta lisa debido al uso y en varios lugares los adoquines han sido desplazados, afeando el paisaje urbano (ver anexo 6).
- Existe una parada de bus improvisada, pues no tiene el suficiente espacio para la unidad de servicio, ni comodidades para los usuarios, tal como un área de espera, con techo que los cubra de la lluvia y el sol.

Mapa 2. Sentido de las vías



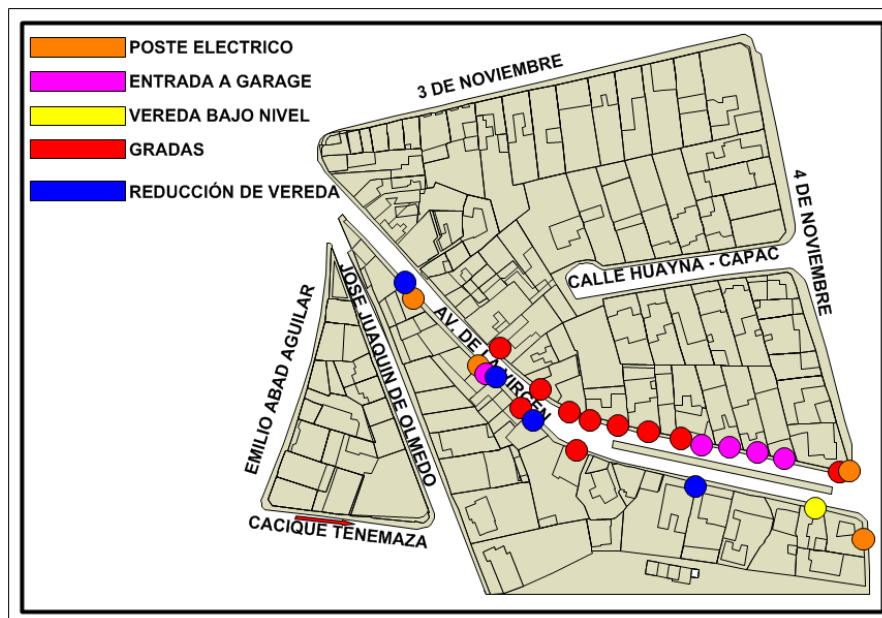
FUENTE Y ELABORACIÓN: Romero 2019.

3.1.2.2. Barreras arquitectónicas.

Existen en las aceras barreras que son un obstáculo para todas las personas que transitan por el sector (ver mapa 3), encontrándose que son inconvenientes para la libre circulación, varios de los usuarios prefieren usar la calzada, allí podemos observar los siguientes problemas:

- La vereda fue construida sin una planificación o control adecuado, porque sus diferentes niveles, anchos y materiales lo demuestran, además tiene interrupciones en varios tramos, con escaleras de diversas dimensiones y formas, en muchos sectores la acera presenta bordillos defectuosos. Las personas con capacidades especiales no pueden usar este elemento arquitectónico (ver anexo 4).
- En varios sectores de las veredas tenemos postes de alumbrado público que están en el centro de las mismas (ver anexo 6).

Mapa 3. Barreras arquitectónicas



FUENTE Y ELABORACIÓN: Romero 2019.

3.1.2.3. Visuales.

- El patrimonio edificado está deteriorado varias casas necesitan una reparación, incluso, una vivienda está a punto de colapsar (ver anexo 6).
- Los espacios verdes son mínimos, cuenta con solo dos: un parterre en la parte alta y un jardín en la parte baja de la avenida, sin embargo, cuenta con jardines privados que dan a la calle (ver anexo 6).
- Los letreros y anuncios, en su mayoría, están en mal estado y varios dueños de locales los colocan en la vereda.
- A pesar que existe un horario de recolección de basura, existen varios puntos donde se acumula la misma.
- Otro de los mayores problemas que son perceptibles a la vista, es el cableado aéreo que muestra toda la avenida.

En las siguientes imágenes, se puede observar la pobre imagen urbana que existe en el sector.

Foto 11. Av. de la Virgen y 4 de Noviembre, muestra un follaje abandonado, cableado aéreo y vehículos estacionados en zonas prohibidas.



Fuente: Romero 2019.

Foto 12. Av. de la Virgen y Emilio Abad, se aprecia la poca educación urbana, letreros sin formato, postes mal ubicados, calamitoso estado de la calzada y del cableado aéreo.



Fuente: Romero 2019.

3.1.2.4. Tipos de vivienda.

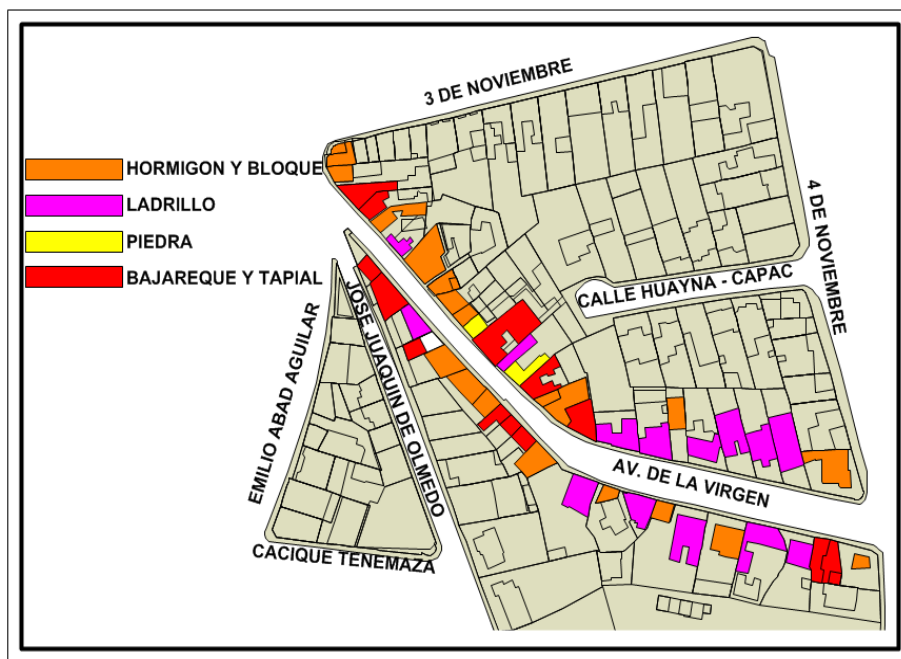
La Avenida de la Virgen es una de las calles más emblemáticas de la ciudad de Azogues, no posee referentes arquitectónicos relevantes de la época de su creación, pero muestra los diversos materiales de construcción usados a través de los años (ver mapa 4), así como cambiados debido a la sustitución de materiales arquitectónicos antiguos por materiales de moda, como fue el ladrillo y bloque en la década de los ochenta y noventa, a esta realidad se suma la oferta y demanda del espacio, plusvalía de la tierra, etc. que no tienen objetivos de realce colectivos, al contrario, por medio del capital y el poder económico con el que se ha medido a los bienes inmuebles, han distorsionado la relación del valor y comercio de los bienes con la trama urbana y el paisaje.

A pesar del cambio arquitectónico existen dos casas peculiares que se distinguen por cuanto sus paredes y estructuras son de piedra, material similar al usado en el Santuario Franciscano (construido entre 1912 y 1950) que se encuentra a escasos metros.

Es de destacar la conservación de viviendas patrimoniales que es significativa en el sector, cuenta con un 20% de edificaciones de bahareque, que en su mayoría se sostienen en buen estado, es de notar que han cumplido con más de medio siglo de existencia.

Como ya señalamos con la llegada de nuevos materiales, en la década de los ochenta las edificaciones transmutaron nuevas construcciones aplicando técnicas modernas y en boga que amplió el cambio de piel, estructura y altura, en la que predominaba el acero, bloque, ladrillo y hormigón, en este sector se evidencia ese cambio ya que un gran número de viviendas utilizan estos materiales.

Mapa 4. Material predominante en las paredes de las viviendas colindantes con la Avenida de la Virgen.



FUENTE Y ELABORACIÓN: Romero (2019).

3.1.3. Medio ambiente.

Cuando hablamos de medio ambiente, nos referimos a los elementos básicos: sol, agua y aire, además de la zona verde, en nuestra área de estudio, muchos elementos están

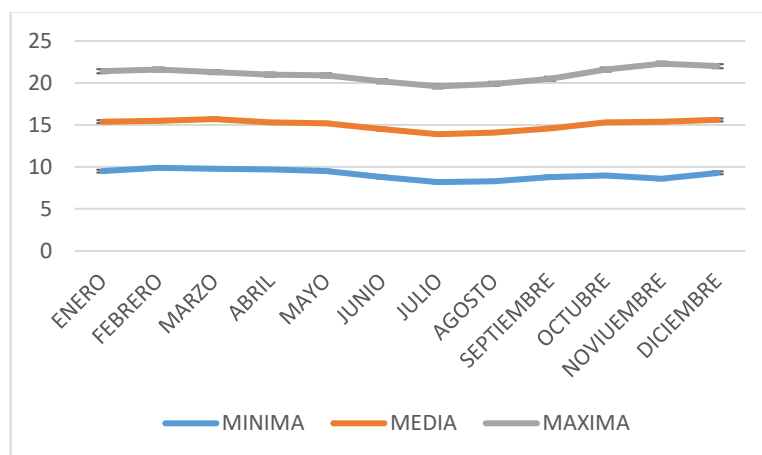
deteriorados o contaminados, para mejor entender su estado realizamos el siguiente estudio.

3.1.3.1. *Clima.*

La Avenida de la Virgen se ubica en un sector de aceptable confort. El clima es suave, generalmente templado. Las precipitaciones pluviales son significativas, incluso durante el mes más seco (agosto). La temperatura según el PDOT Azogues resume así:

Con la información estadística mensual de treinta años de la estación base Cañar se procedió a calcular (...) determinándose la estadística mensual de temperatura del sector en estudio mediante la aplicación de la fórmula de gradiente término. (...), se determinó que en el área la temperatura media anual es de 14,01°C; (...) templado en la parte zona baja. sus temperaturas medias oscilan entre los 12 y 18°C (Municipio de Azogues, 2015, pág. 47) al estar la avenida de la Virgen en la parte baja del cantón tendría una temperatura agradable. Como se muestra en la tabla 2

Tabla 2. Temperaturas máximas y mínimas por meses en Azogues.



FUENTE: CLIMATE-DATA.ORG **ELABORACIÓN:** Romero (2019)

La ciudad de Azogues se encuentra ubicada en la cordillera central atravesada por un río que va de norte a sur, esto indicaría la dirección de los vientos, sin embargo nos basamos en el informe del PDOT de la ciudad de Azogues, que explica: (...), la

información obtenida de las estaciones meteorológicas es deficiente y no existen datos suficientes para la zona, sin embargo se tomó el dato de la estación más cercana, y se puede decir que la dirección predominante es de dirección sur-norte (viento desde el sur) (Municipio de Azogues, 2015, pág. 47). Al estar la avenida en sentido este-oeste, indica que las construcciones emplazadas alrededor de la avenida bloquean los vientos provenientes del sur (ver mapa 5).

Por el tipo de topografía el sector está bien soleado (ver foto 13), desde el punto cúspide en la calle 4 de Noviembre que lindera con el Santuario Franciscano, hasta la parte baja en la intersección con la calle Emilio Abad, la avenida al tener un sentido sureste-noroeste crea una fisonomía de gran calidad que durante las horas de asolamiento produce fuertes contrastes que acentúan los valores de su distribución urbano-arquitectónica.

Mapa 5. Plano esquemático de la proyección del sol durante el día sobre la parroquia Azogues



FUENTE Y ELABORACIÓN: Romero 2019.

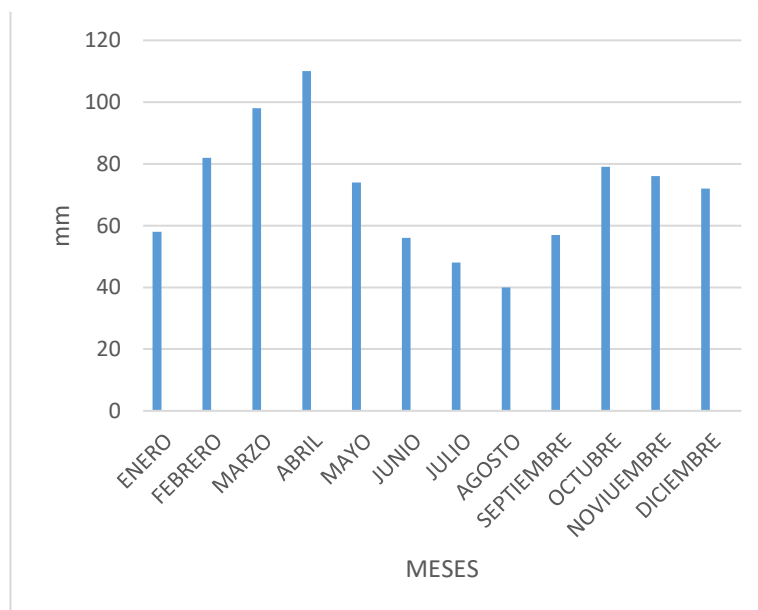
Foto 13. Render de la parte baja de la Av. de la Virgen, se proyecta la sombra que se genera a las 2 de la tarde. Romero 2019.



FUENTE Y ELABORACIÓN: Romero 2019.

La precipitación pluvial en Azogues es significativa, incluso durante el mes más seco agosto, con un promedio de 40 mm. En abril, la precipitación alcanza su pico, con un promedio de 110 mm. Como se indica en la tabla 2.

Tabla 3. Precipitaciones pluviales durante el año en la ciudad de Azogues.

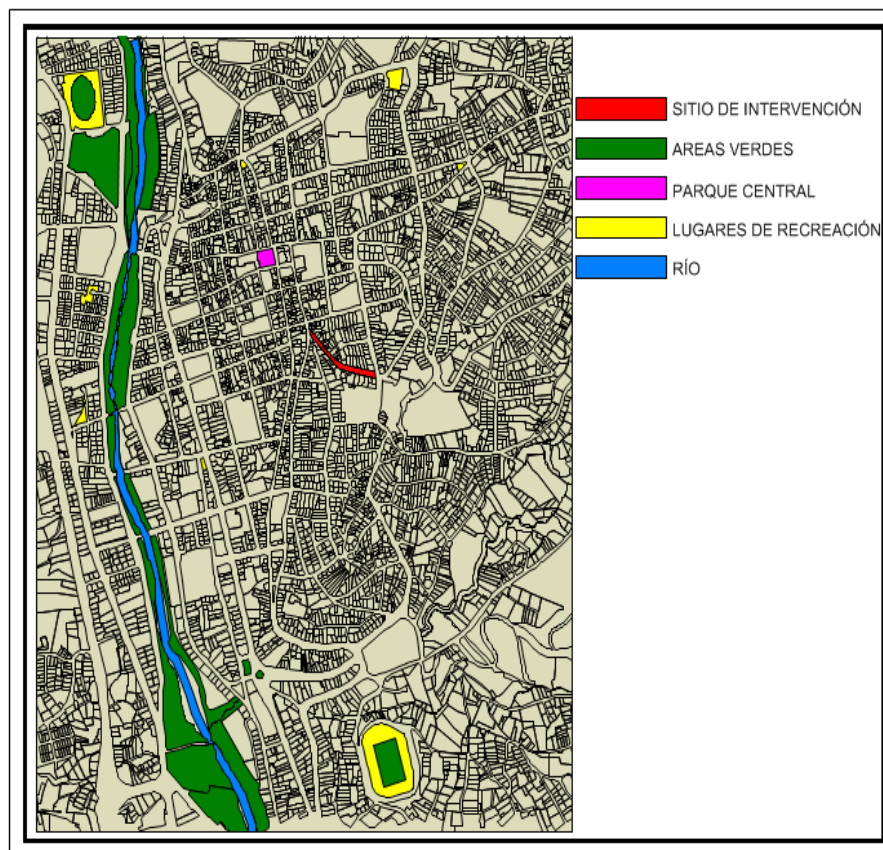


FUENTE: CLIMATE-DATA.ORG **ELABORACIÓN:** Romero 2019

3.1.3.2. Áreas verdes y recreativas.

Los centros recreativos y en especial las áreas verdes de la ciudad están en la parte oeste, manteniéndose la parte alta sin espacios de recreación o con vegetación representativa, esto da lugar a la formación de una zona sólida, sin mayor calidad urbana. En el mapa 6 se puede apreciar el cordón verde que esta distante de nuestra zona de estudio.

Mapa 6. Lugares verdes y zonas de esparcimiento del centro de la ciudad de Azogues



FUENTE Y ELABORACIÓN: Romero 2019.

3.1.3.3. Vegetación en la zona.

El área de estudio se presenta como un bloque de adoquín y hormigón, en la que se estima una pobre vegetación, además esta cuenta con un pequeño jardín en la intersección con la calle José Joaquín de Olmedo, mientras en la parte alta tiene un

parterre con dos árboles, siendo mayor el área verde privada, que está compuesta por jardines, como lo muestra las fotografías y el mapa 7.

Foto 15. Jardines privados de los colindantes a la Av. de la Virgen.



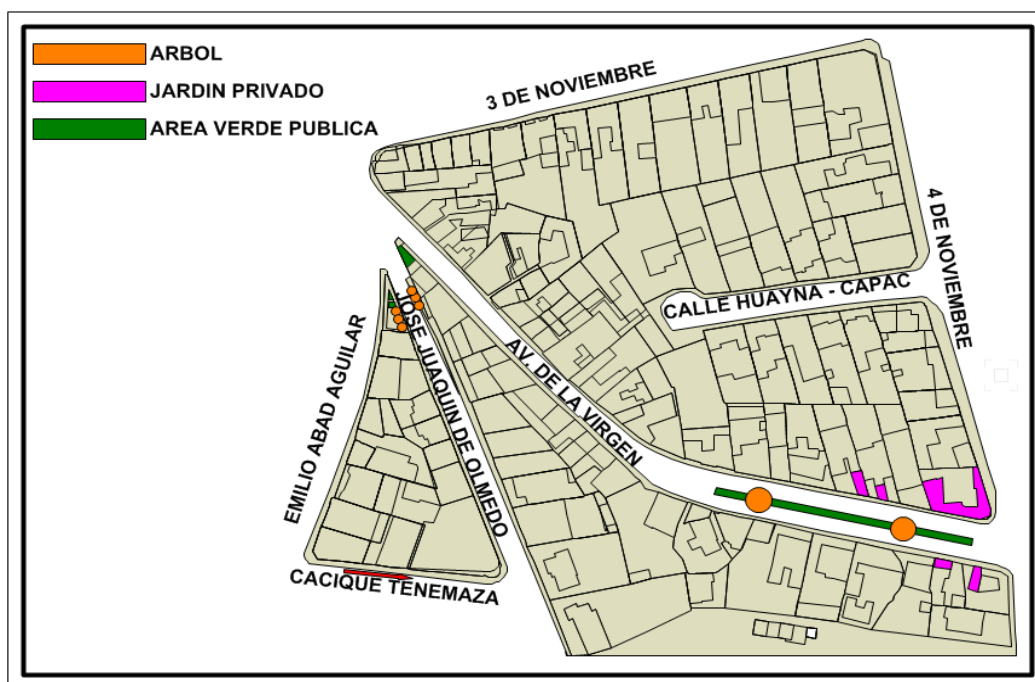
Fuente: Romero 2019.

Foto 14. Jardines públicos en la intersección Av. de la Virgen y calle José Joaquín de Olmedo.



Fuente: Romero 2019.

Mapa 7. Vegetación de la Zona.



FUENTE Y ELABORACIÓN: Romero 2019.

3.2. Movilidad humana.

Las aceras y caminos peatonales deben garantizar una cómoda circulación para los transeúntes, pero la avenida presenta demasiadas barreras arquitectónicas y diferentes materiales (ver anexo 2).

3.2.1. Población.

La ciudad de Azogues muestra un nivel de hacinamiento en el centro de la ciudad y por ende en la avenida de la Virgen, esto se ve reflejado en el PDOT del 2015 que indica: La zona 7 (Área central) presenta el mayor nivel de poblamiento con el 35% seguido por la zona 4 (La Playa) con 17%, y la zona 5 (Chacapamba) con 15%. Actualmente se encuentran registrados 67 barrios que conforman las 7 zonas urbanas de la ciudad de Azogues, que agrupan a 8.813 predios edificados. (p. 102). Esto indica que la población urbana conforma el 89,10% frente al 10,90% de población que se encuentra

en la periferia, resultando el hacinamiento en el centro de la ciudad y por tanto en dicha avenida.

Tabla 4. Crecimiento poblacional del cantón Azogues según los últimos censos.

PERIODOS CENSALES	POBLACION URBANA DE AZOGUES	TAZA PROMEDIO DE CRECIMINETO
1974	10.953	0,99%
1982	14.544	3,61%
1990	21.060	4,74%
2001	27.866	2,58%
2010	33.848	2,18%
TAZA PROMEDIO		2,82%

Fuente: INEC

ELABORACIÓN: Romero

2019

Como se puede observar en la tabla, la población ha crecido 3 veces desde 1974, desde ese año la avenida no ha sido modificada.

Según el INEC en los últimos 36 años (1974 – 2010) la población urbana del cantón Azogues, se ha triplicado al pasar de 10.963 a 33.848 habitantes, sin embargo la tasa promedio anual de crecimiento ha disminuido progresivamente durante el período analizado hasta situarse en 2,18%. Como muestra el cuadro a continuación:

En la avenida de nuestro estudio, al igual que en el resto de sectores de la ciudad, han dado mayor importancia al automotor dejando a un lado el espacio público, esto dificulta la libre circulación de las personas, además se han perdido muchas áreas verdes con el transcurso de los años. Pese a todos estos inconvenientes en esta zona residen 422 personas, según el censo del 2010 en el que habitan en más del 90% de viviendas existentes.

Tabla 5. Crecimiento poblacional del cantón Azogues según los últimos censos.

CEPAL/CELADE Redatam+SP 1/13/2019			
Base de datos			
Ecuador::Censo de Población y Vivienda 2010			
Área Geográfica			
INLINE SELECTION			
Título			
Parroquia de residencia habitual			
Frecuencia			
de Parroquia de residencia habitual			
AREA # 030150		AZOGUES	
Parroquia de residencia habitual	Casos	%	Acumulado %
Azogues	422	100.00	100.00
Total	422	100.00	100.00
RESUMEN			
Parroquia de residencia habitual	Casos	%	Acumulado %
Azogues	422	100.00	100.00
Total	422	100.00	100.00
Procesado con Redatam+SP			
CENSO DE POBLACION Y VIVIENDA 2010			
INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y CENSOS - INEC, ECUADOR			

FUENTE: INEC

ELABORACIÓN: Romero 2019

3.2.2. Vialidad y transporte.

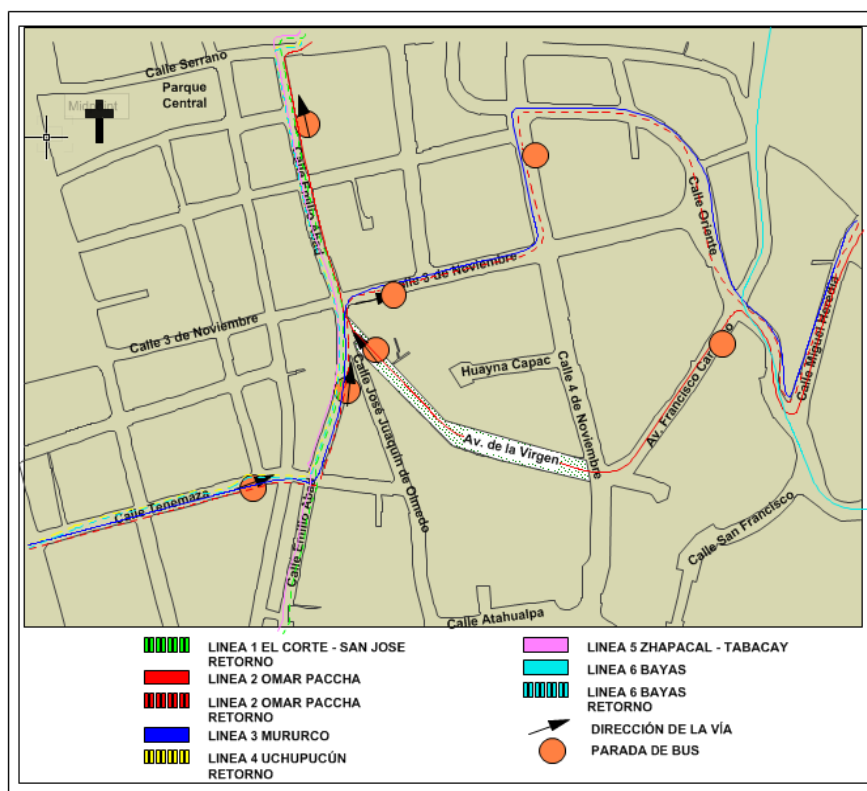
Al ser la avenida el principal nexo de comunicación entre el Centro y el sector de San Francisco requiere de vías peatonales y vehiculares que sean bien planificadas, pensadas y diseñadas, para que el peatón sea el más beneficiado con esta propuesta, sin embargo, la acera se encuentra:

- Incómoda, sin un lugar para realizar actividades de permanencia.
- Insegura, poco iluminada, con barreras arquitectónicas.
- Poco confortable, presenta una vereda interrumpida constantemente.

- La parada de bus no tiene un sitio de espera o una pérgola que los proteja del clima.

En lo que concierne a materiales, en la parte que corresponde a aceras, existe una amplia gama de elementos de diferente colores, texturas y terminados (ver anexo 4) lo que opaca la arquitectura que tiene el lugar.

Mapa 8. Recorrido, sentido y parada de buses urbanos en el sector.



FUENTE: INEC

ELABORACIÓN: Romero 2019

3.2.3. Calidad de vida.

La avenida no cuenta con espacios públicos, además se ha desarrollado en forma descontrolada, con hacinamiento rápido y tráfico vehicular que se ha intensificado, lo que incide para que la población no tenga una buena calidad de vida. Esto ha generado problemas de inseguridad, deterioro de las edificaciones, en especial las patrimoniales y ha dado lugar a la subutilización del mínimo espacio público existente. A pesar de todo esto podemos mirar con optimismo el futuro en tanto los responsables administrativos

vayan planificando los recursos correctamente, transformando el espacio y creando lugares amigables con el medio ambiente.

3.2.4. Movilidad sostenible.

La gran cantidad de barreras arquitectónicas existentes en las aceras de la avenida dificultan la libre circulación de las personas, a esto se suma la calzada vehicular subutilizada en la que se ha dado prioridad a los automotores, siendo evidente:

- Gran espacio dedicado al automotor.
- Poca y descuidada área verde que son adversos al crecimiento urbano.

3.3.Ordenamiento territorial

De un análisis sobre la revisión del crecimiento urbano y la distribución de servicios y equipamientos en la ciudad de Azogues, se puede inferir que la Av. de la Virgen ha sido marginada de estos proyectos y beneficios.

3.3.1. Crecimiento urbano.

El Cantón Azogues no es la excepción en cuanto al crecimiento urbano que se dio en las ciudades latinoamericanas esto es de forma acelerada, sin orden, ausente de planificación o control. La ciudad experimento un proceso de urbanización económica y demográfica apresurada en las últimas décadas, originando una expansión caótica de la ciudad, en especial hacia el sur, lo que ha sido difícil solventar la demanda de servicios a las nuevas ciudadelas o barrios y se ha tratado de llegar en medida de lo posible con infraestructura, vías y equipamientos tales como:

- Red de alcantarillado.
- Redes de agua potable.
- Redes eléctricas.
- Red telefónica.

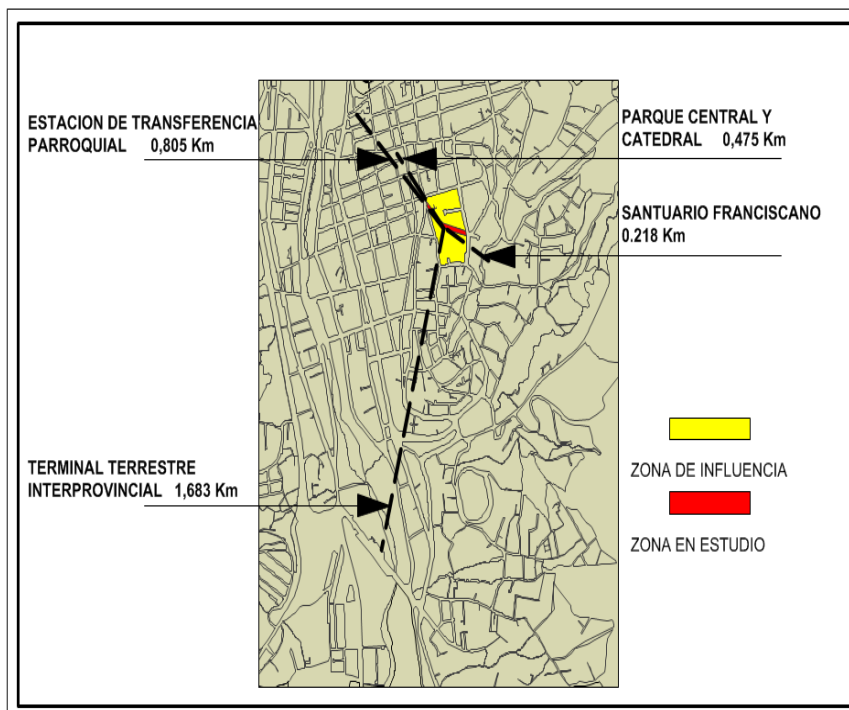
- Redes de internet.

Visualizamos sectores y lugares como:

- Avenidas: Hno. Ignacio Neira, Andrés F Córdova y 16 de Abril.
- Terminal Terrestre de Azogues.
- Nuevo mercado mayorista de Azogues.
- Universidad Católica de Cuenca.
- UNAE. (Universidad Nacional de Educación)

Esto ha dado lugar al distanciamiento del centro con algunos nodos importantes del sector, pero al ser la Avenida de la Virgen la puerta principal para ingresar al mayor centro turístico de la ciudad, es necesario conocer su distancia con respecto a los principales ingresos y nodos, el mapa 9 nos indica la ubicación de los lugares antes mencionados.

Mapa 9. Distancia desde la Avenida de la Virgen a los principales nodos de la ciudad.



FUENTE Y ELABORACIÓN: Romero 2019.

3.3.2. Deterioro y regeneración urbana.

El área de la Avenida de la Virgen como gran parte de la ciudad está deteriorada y en la mayoría de casos no cuenta con un estudio o un proyecto adecuado y sustentable para su regeneración y remodelación, esto se evidencia en las intervenciones urbanas que se han hecho en las últimas administraciones:

- Vía Oriente (entre Juan Bautista Cordero y Guayasamin), con 1,2 Km, y un costo de alrededor de dos millones de dólares no tiene: lugares de estancia, zonas verdes, arboles, pérgolas, solo tiene una parada de bus diseñada.
- Terminal de Transferencia, tiene un inadecuado confort, que obliga al usuario a enfrentarse a las inclemencias del clima, además el andén no está diseñado para cada una de las cooperativas de transporte que allí operan.
- Av. 16 de Abril, presenta diversos anchos de vía en diferentes lugares y postes en medio de las aceras.
- Un mercado construido sin los accesos necesarios.

Son la muestra del poco compromiso, lo mal planificado o la mala decisión que se tiene a la hora de realizar, recuperar o crear un espacio público, sin embargo, los proyectos existen, pero no se puede acceder a los mismos, por esta razón es necesario realizar estudios por separado, para futuros análisis y posibles soluciones.

3.3.3. Planeación Urbana.

La mayor parte de la población del cantón Azogues vive en la ciudad según el censo del 2010, y, según este mismo estudio la población urbana crece aproximadamente un 2,82% cada década, lo que significa que se deberán realizar cambios excepcionales a la hora trazar un plan urbano, desde luego priorizando a las necesidades de la población y respetando la naturaleza. En nuestra zona de estudio tenemos una vía que es:

- Insegura, tenue y levemente sostenible.
- Poco amigable con el medio ambiente.
- Acorde a la escala del vehículo.

3.3.4. Espacio público.

A pesar de existir proyectos nuevos para las vías del centro de la ciudad de Azogues, no se ha dado un verdadero valor al espacio público, esto se lo puede evidenciar en la Av. Oriente que, a pesar de ser una obra nueva de la administración actual, se privilegió al vehículo evidenciándose en:

- Ausencia de árboles.
- A pesar de contar con dos parques (madre y Juan Bautista), no fueron incluidos en el proyecto.
- Falta de aceras generosas en especial en el sector del colegio Juan Bautista Vázquez.
- Es una masa de concreto.
- No cuenta con estacionamientos.
- Solo tiene diseñada una parada.

En la Avenida de la Virgen trataremos de superar estos inconvenientes, creando espacio público que sea estético y funcional, con una identidad social urbana o del sector, además de parqueaderos y paradas de buses, sin afectar a los colindantes, cuidando para que muchos puedan expresarse de forma artística, deportiva, cultural, realizando intercambios sociales y económicos.

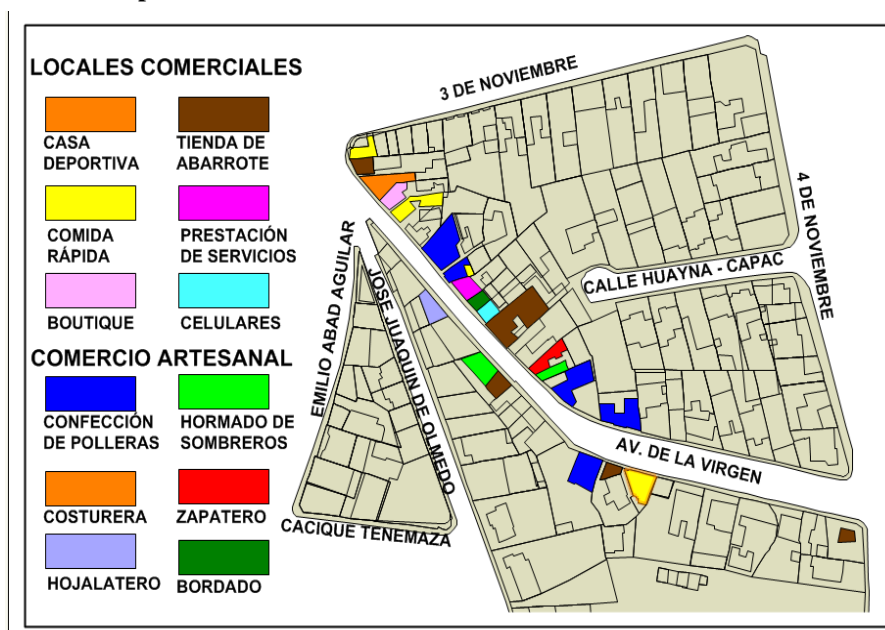
3.4. Economía.

Todas las ciudades y sectores en el mundo se mueven de acuerdo a su economía, estos crecen, se mantienen o desaparecen, en el caso de la Avenida de la Virgen, esta actividad no ha tenido mayor trascendencia a pesar de su ubicación.

3.4.1. Globalización.

La globalización también está presente en Azogues, la mayoría de negocios están en el centro, enfocados principalmente en la comercialización de productos importados o que no existen en la zona y en la prestación de servicios, sin embargo el sector gastronómico ha migrado objetivamente a la parte sur de la ciudad, en particular la Av. 16 de Abril transformándose en uno de los polos más desarrollados, comercialmente, en los últimos años, mientras que la Av. de la Virgen no muestra este tipo de comercio pujante, mantiene por el contrario un comercio artesanal propio de la región como lo muestra el siguiente mapa.

Mapa 10. Usos de suelo



FUENTE Y ELABORACIÓN: Romero 2019.

3.4.2. Políticas Públicas.

Las políticas públicas para este sector no han cambiado en los últimos años, por tratarse de un lugar central y patrimonial, los usos de suelo no van a ser modificados, tampoco existen propuestas para equipamientos nuevos, los predios deben ser habilitados por los propietarios, en tanto el espacio público es potestad de la Ilustre Municipalidad de Azogues.

3.4.3. Política ambiental.

El sector se encuentra consolidado, los elementos como el aire y suelo están contaminados, mientras que el espacio público se muestra como una masa de piedra y concreto, es necesario recuperar todo, dando prioridad a las personas y naturaleza, pero además, creando un valor agregado a todo esto ya que la mayoría de personas perciben que los mismos, deben ser un atractivo para propios y extraños. Por estas razones es necesario dar un color a este espacio público, tratar de purificar el aire y reducir el sonido creando un ambiente sano donde los usuarios disfruten de una riqueza paisajística y de salud, librándose de aspectos negativos como la contaminación y estrés

3.5. Marco legal

Para el desarrollo de todo proyecto es necesario, seguir reglas, normas o leyes, para el caso pueden ser locales, regionales, nacionales o mundiales, dependiendo del lugar, clima, topografía o etnia.

3.5.1. Internacional.

Los derechos Humanos rigen universalmente, y para este anteproyecto nos basaremos en los derechos que las Naciones Unidas reconocen:

- 3 Todo individuo tiene derecho a la vida, a la libertad y a su seguridad personal.

- 14 Toda persona tiene derecho a circular libremente y a elegir su residencia en el territorio de un Estado.
- 18 Toda persona tiene derecho a la propiedad, individual y colectivamente.
- 26 Toda persona tiene derecho a un nivel de vida adecuado.

3.5.2. Nacional.

Este proyecto se regirá de acuerdo a las normas INEN del libro de la vicepresidencia de la República del Ecuador: Accesibilidad de las personas al medio Físico, con esto se busca realizar un proyecto donde los peatones circulen de manera libre y segura, disfrutando del paisaje.

3.5.3. Local.

Para este punto se tomará en cuenta el área complementaria y de protección de la Ordenanza para el manejo, administración y control del patrimonio cultural y urbano del cantón Azogues que en su literal C del punto 3.1.3 declara:

“CORREDOR TURÍSTICO DE LA AVENIDA DE LA VIRGEN-MINAS DE AZOGUES. - Constituye un asentamiento con una disposición lineal continua de edificaciones a lo largo de la Avenida de la Virgen, en el centro de la Ciudad. En ésta área se incluyen los dos frentes de manzana que dan a la Avenida de la Virgen y que comprende desde la intersección de la Calle Emilio Abad con la Avenida de la Virgen, siguiendo por esta en dirección Este, hasta la intersección con la Calle 4 de Noviembre, y de ésta hacia el sureste con la vía que conduce a la parroquia Luis Cordero” (vía a las minas de lastre).

En esta zona no se modificará la fachada de ninguna de las casas colindantes, los materiales de las aceras como las piedras serán asegurados tratando de no destruir el diseño original, los adoquines de la calzada serán reutilizados en la misma, y el diseño no

afectará la función de la avenida, este mantendrá, parqueaderos, vía que será vehicular y peatonal, más un generoso espacio público.

3.6.Árbol de problemas

En base al análisis anterior podemos realizar el siguiente árbol de problemas:

Gráfico 5. Árbol de problemas de la Avenida de la Virgen.



FUENTE Y ELABORACIÓN: Romero 2019

4. Capítulo IV Propuesta urbano arquitectónica.

En este capítulo se identificarán los problemas que existen a lo largo de la Avenida para, a continuación, darles una posible solución.

4.1. Datos generales de la zona de estudio

Para iniciar nuestro trabajo revisaremos la ubicación y topografía que tiene el sector en estudio.

4.1.1. Ubicación.

El sitio en estudio se encuentra en la parte oeste de la ciudad de Azogues, denominado Avenida de la Virgen comprendido entre las calles Emilio Abad y 4 de Noviembre, con las siguientes coordenadas en grados decimales:

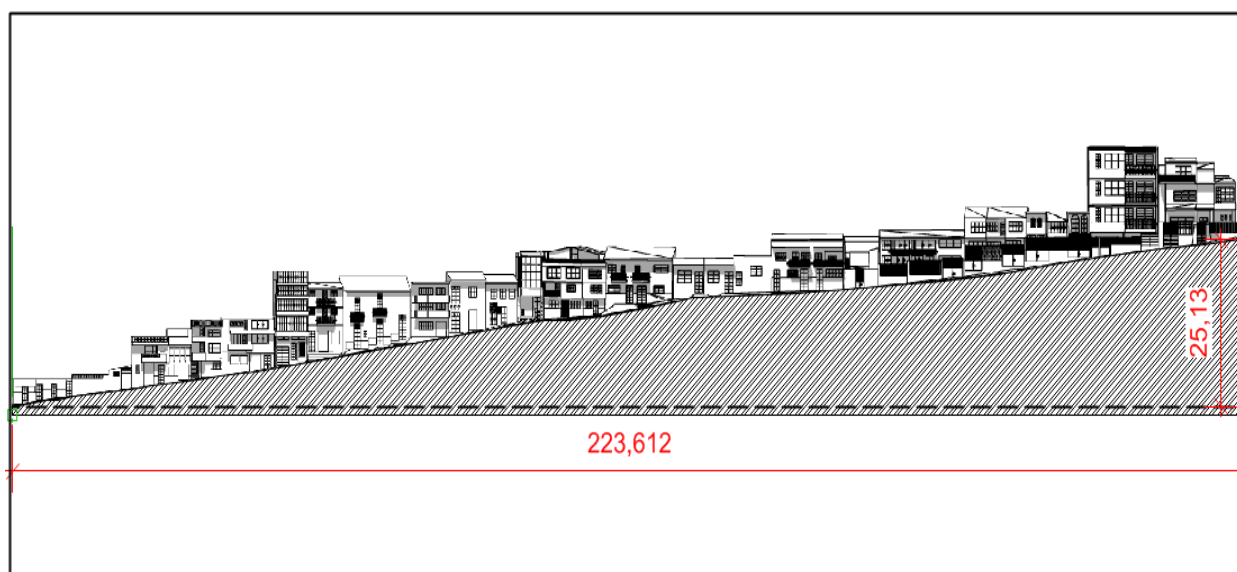
Latitud: 2.740409°

Longitud: -78.844957°

4.1.2. Topografía.

Azogues se presenta como una ciudad muy accidentada, situando al santuario franciscano como un mirador de la ciudad, por tanto, la Avenida de la Virgen al comunicar este lugar con el centro citadino presenta una pendiente pronunciada.

Mapa 19. Corte de la Avenida de la Virgen



FUENTE Y ELABORACIÓN: Romero 2019.

4.2.Estado actual de la Avenida de la Virgen.

Después de analizar teóricamente la Avenida de la Virgen dentro de las variables propuestas, realizar varios recorridos, observar, llevar un registro fotográfico, mapearlo por capas y graficar algunos dibujos se puede deducir que:

4.2.1. Calle

La calzada utiliza aproximadamente un 80% del total del espacio, de este un 40% está subutilizado, además la capa de rodadura no presta garantías para los vehículos, por lo que requiere ser rediseñada, confrontado técnicamente desde la calidad armónica, iluminación, circulación, color, bordes y texturas.

4.2.2. Accesos y circulación

Los accesos a la avenida son por la calle Emilio Abad al noroeste en la parte baja y con la calle 4 de Noviembre al sureste en la parte alta, además existe un camino peatonal que lo une con el mercado San Francisco. La circulación peatonal se encuentra obstruida por barreras arquitectónica, a esto se suma los diferentes anchos y materiales de las aceras.

4.2.3. Áreas verdes, estancias.

Como se expuso en el capítulo anterior, el área verde es casi nula y no existen estancias para los transeúntes.

4.2.4. Parqueaderos.

Existen parqueaderos poco técnicos y recomendables un lado de la calzada, pero solo en la parte baja de la avenida, mientras que la parte alta no dispone de parqueaderos.

4.3.Estructuración del programa.

El programa para el anteproyecto urbano arquitectónico de la Av. de la Virgen lo realizaremos en base a los parámetros de la tabla 1, descrita con anterioridad.

4.3.1. Medio Físico

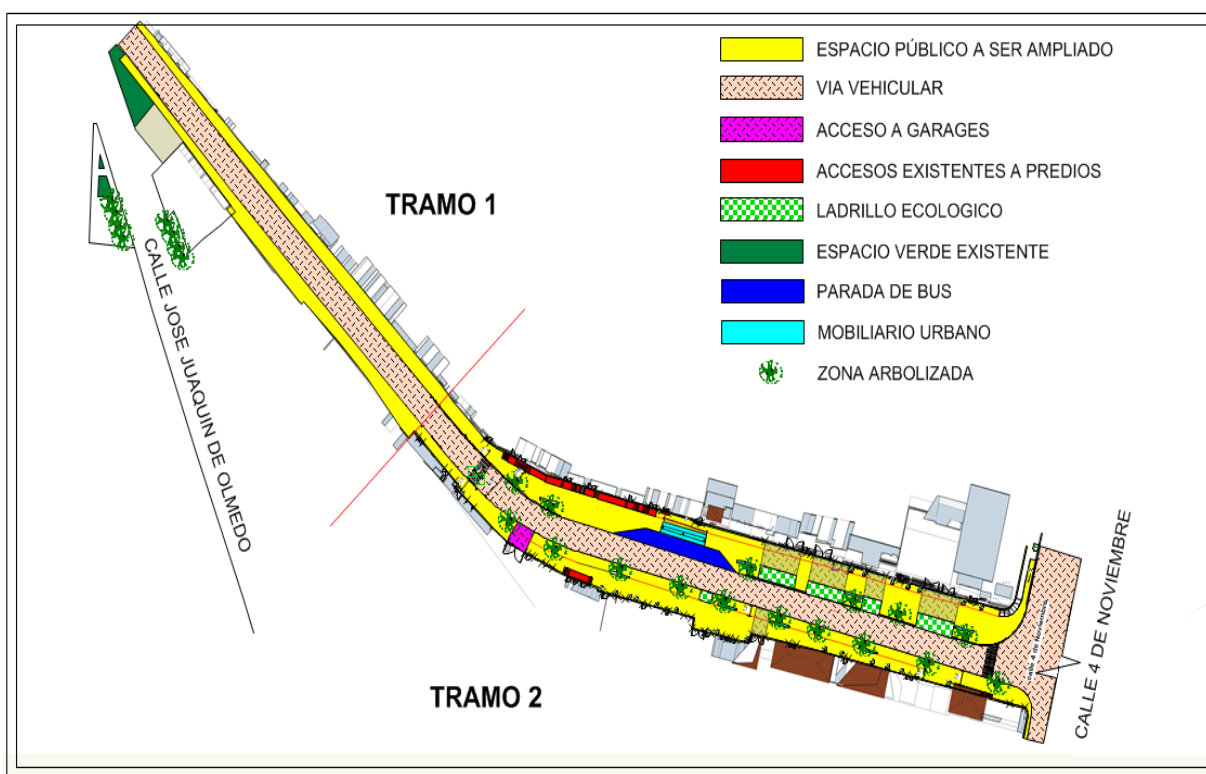
Las soluciones que demos al tema sobre medio físico estará centrado en los usos de suelo, imagen urbana y medio ambiente.

4.3.1.1. Usos del Suelo.

Los usos del suelo de los predios colindantes serán respetados.

- Se incrementará un espacio público en el tramo 2. (ver gráfico 2)

Gráfico 9. Zonificación



FUENTE Y ELABORACIÓN: Romero 2019.

4.3.1.2. Imagen Urbana.

Se mejorará la imagen del sector, eliminado el cableado aéreo.

- El cableado será subterráneo.
- Los postes serán ornamentales y solo para alumbrado (ver gráfico 3)
- Tendremos vegetación en el tramo 2.

Gráfico 10. Iluminación



FUENTE Y ELABORACIÓN: Romero 2019.

4.3.1.3. Medio Ambiente.

La zona está consolidada, por lo que es difícil tener amplias áreas verdes, sin embargo, es posible construir un boulevard en el tramo 2 de la vía con espacios verdes.

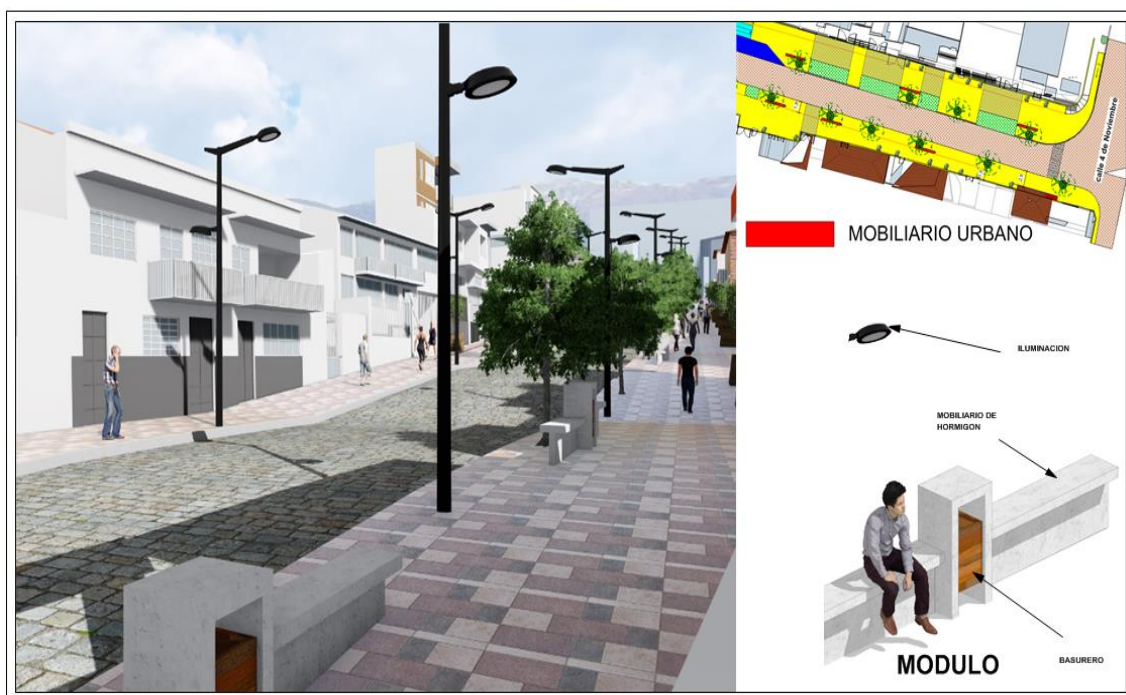
- Arborizaremos el sector. (ver gráfico 4).
- Se pondrá macetas en este tramo. (ver gráfico 4).

Gráfico 12. Ensanchado de veredas y eliminación de barreras arquitectónicas.



FUENTE Y ELABORACIÓN: Romero 2019.

Gráfico 13. Mobiliario Urbano



FUENTE Y ELABORACIÓN: Romero 2019.

4.3.2.1. Vialidad y Transporte

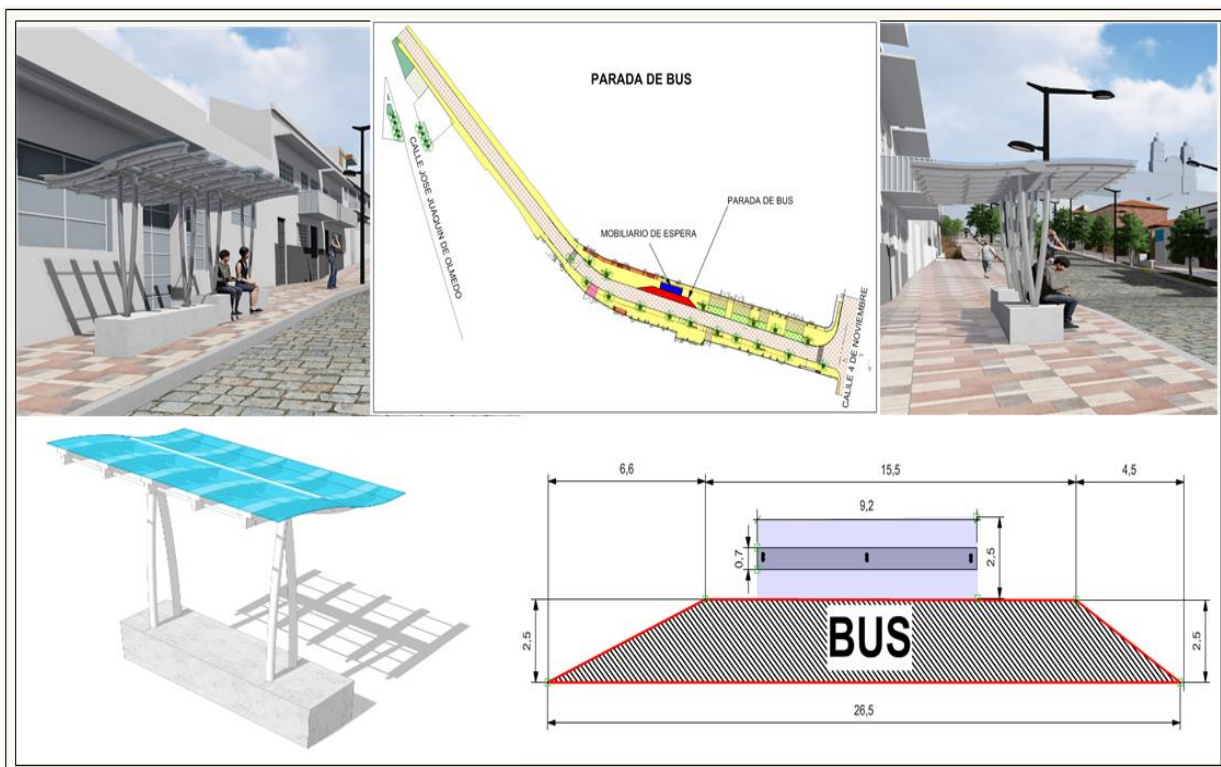
La vía vehicular funcionará en el mismo sentido, pero tendrá que ser:

- Cómodo, con un lugar para realizar actividades de permanencia y óptimas para el encuentro.
- Seguro, con una iluminación adecuada para el sector, sin barreras arquitectónicas.
- Confortable, con una escala justa, donde la vía sea generosa en vegetación y ancho, circulando dos o tres transeúntes a la vez, protegidos de los rayos solares.
- Una parada de bus que preste comodidad y confort para los usuarios.

En lo que concierne a materiales, en la parte que corresponde a aceras, se adoptarán materiales contemporáneos, sin opacar la arquitectura que tiene el lugar y para la calzada vehicular se reutilizará el mismo adoquín, con nueva trama y tratamientos adecuados para su colocación, por esta razón será:

- Reducida a 4,80 mts, para que puedan circular sin inconvenientes vehículos especiales como tanqueros de los bomberos y ambulancias.
- Rediseñada la parada de bus (ver gráfico 7).
- Diseñada una acera por la que circulen libremente todas las personas, sin importar la condición física. (ver gráfico 4).
- Propuesto un acceso para los garajes existentes. (ver gráfico 8).

Gráfico 14. Parada de bus.



FUENTE Y ELABORACIÓN: Romero 2019.

Gráfico 15. Acceso a garajes existentes.



FUENTE Y ELABORACIÓN: Romero 2019.

4.3.2.2.Movilidad sostenible.

Se dará prioridad al ser vivo, para esto se:

- Aumento del espacio público, lo que mejorará la circulación peatonal por la avenida.
- Incremento del área verde, reduciendo efectos ambientales adversos del crecimiento urbano.
- Disminución de la vía vehicular, dejándola transitable para todo automotor.

Esto mejorará las condiciones de habitabilidad, garantizando la tranquilidad, autonomía, comunicación social e igualdad entre todas las personas.

4.3.3. Ordenamiento territorial.

Con la propuesta antes descrita, en los puntos anteriores, se estaría solucionando en gran parte este ítem.

4.3.3.1.Deterioro y regeneración urbana.

Se regenerará la zona de estudio en base a los siguientes puntos

- Usos de suelo.
- Imagen urbana.
- Medio ambiente.
- Vialidad y transporte.

4.3.3.2.Planeación urbana.

En virtud de que el anteproyecto es una solución para el estado actual, y está basado en puntos actuales, este trabajo no tiene una proyección para un futuro a largo plazo.

En nuestra zona de estudio proponemos a la hora de planificar, una vía que:

- Sea segura, saludable y sostenible.
- Amigable con el medio ambiente.
- Tenga un ambiente confortable, sano y confiable.
- Este acorde a la escala del hombre.
- Tenga bien definidos los espacios tanto vehicular como peatonal.
- Que de realce a la arquitectura del lugar.

4.3.3.3.Espacio público.

Con la iluminación adecuada, el flujo de transeúntes, lugares de estancia y descanso, áreas de servicio y sin barreras arquitectónicas, la avenida se vuelve segura, saludable y sostenible, pero también tendrá o cumplirá las siguientes condiciones o características:

- Buen lugar para caminar.
- Sitio agradable.
- Punto de encuentro.
- La expresión propia, para el comercio y/o ejercicio.
- Una escala justa.

Conclusiones

- Con este proyecto de tesis se pudo conocer, mediante una revisión bibliográfica, los aspectos referentes a espacios públicos, medio ambiente y movilidad, que son el fenómeno urbano actual.
- Mediante la observación se pudo identificar problemas de accesibilidad, movilidad, seguridad, malos hábitos, basura, e imagen urbana con los inconvenientes que estos generan, además, clasificarles según el problema que ocasionan.
- Resultando un anteproyecto en el cual se elimina una sección de la vía que era subutilizada, convirtiéndole en espacio cómodo para el peatón.
- Se incrementó el área verde arborizando y colocando macetas en una parte importante de esta avenida, con esto se pudo entender que existen vías que pueden tener vegetación sin necesidad de ser amplias.
- Se creó una vereda sin barreras arquitectónicas, que soluciona los problemas identificados en la vía, aceras, parterre y accesos existentes, armonizando con el entorno y para que pueda ser utilizado por todas las personas.
- Encontramos la forma de regenerar la avenida, sin necesidad de comprometer el patrimonio o destruirlo.
- Modulamos un mobiliario que puede ser empotrado y colocado en diferentes sectores de la intervención.
- Si bien es cierto, no resuelve completamente la falta de espacios recreativos, verdes y culturales en el sector, si permite determinar una pauta de mejoramiento urbano en la ciudad, así como también establecer un modelo arquitectónico para el desarrollo de futuros proyectos.

Recomendaciones

- A nuestro juicio consideramos que la actual administración municipal de Azogues contemple este trabajo de titulación como una herramienta de planificación estratégica, aprovechando la información que como institución disponen.
- Los estudiantes universitarios que hacen trabajos de investigación, deben tener total acceso a ciertos proyectos que están en proceso en las diferentes instituciones.
- A nivel académico se recomienda que el trabajo de titulación en la universidad debe ser más puntual, o enfocarse solamente en el análisis e investigación de un tramo o sitio específico.
- En la sociedad, en este tipo de proyectos debe existir la participación de la ciudadanía socializando el proyecto, para estimular a la comunidad y modificar la conducta depredadora que tienen los usuarios con el medio ambiente y mobiliario de la ciudad.

Bibliografía

- Anonie, B. (1979). *La percepción del espacio urbano*. Madrid España: Instituto de Estudios de Administración Local.
- Baldia, T. M. (2007). *La docencia en accesibilidad en los medios. Trans,II, 61-71*. Recuperado <http://www.revistas.uma.es/index.php/trans/article/view/3098/2863>.
- Benito, J., Garcia, J., Junca, J., Rojas, C., & Santos, J. (2005). *Manual para un entorno accesible*. Madrid España: Industrias Gráficas Caro, S.L.
- Borja, J., & Muxi, Z. (2003). *El espacio público, ciudad y ciudadanía*. Obtenido de https://www.researchgate.net/profile/Zaida_Martinez3/publication/31731154_El_espacio_publico_ciudad_y_ciudadania_J_Borja_Z_Muxi_prol_de_O_Bohigas/links/543fbc0cf2be1758cf9779/El-espacio-publico-ciudad-y-ciudadania-J-Borja-Z-Muxi-prol-de-O-Bohigas.pdf
- Carrión, F., Hanley, L., Blair, A., Murillo, G., Rodriguez, A., Sugranyes, A., & Moreira, M. (2005). *Regeneración y revitalización urbana en las Américas: hacia un Estado estable*. (F. Carrión, & L. Hanley, Edits.) Quito, Ecuador: FLACSO.
- CENTRO CULTURAL DE ESPAÑA EN MEXICO. (27,28 Y 29 de OCTUBRE de 2008). *VII Encuentro Internacional de Reavilitación de Centros históricos*. Obtenido de <http://www.ccemx.org/descargas/files/Memoriaderevitalizacion.pdf>
- Consejo de Discapacidades. (2017). *Reglamento a la ley orgánica de discapacidades. Decreto Vicepresidencia de la República. Ejecutivo 194*. Obtenido de <https://www.consejodiscapacidad.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/11/Regalamento.lod.decre-194.pdf>.

Constitución de la República del Ecuador. (21 de 12 de 2015). *Registro Oficial No. 653*.

(A. N. Ecuador, Ed.) Obtenido de
file:///C:/Users/Edwin%20Romero/Downloads/EC%202017%20-
%20Constitucion%20Politica%20-%202015.pdf

Gehl, J. (2014). *Ciudades par la gente*. Buenos Aires, Argentina: Infinito.

Huerta, J. (2017). *Diseño y discapacidad accesible*. Lima, Perú: Huerta, Jaime (2017).

Diseño y discapacidad accesible. Lima, Perú: Fondo Editorial del Congreso del
Perú.

Lynch, K. (2008). *La imagen de la ciudad*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, SL.

Martínez Gaete, C. (9 de abril de 2015). *Plataforma Urbana*. Obtenido de Plataforma

Urbana: <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2015/04/09/cuatro-ideas-para-que-las-calles-sean-lugares-para-reconstruir-las-comunidades/>

Martínez, C. (2015). *Calles para la gente un proyecto de mejoramiento urbano para Mar*

del Plata con asesoría de Gehl Architects. Obtenido de
<http://www.plataformaurbana.cl/archive/2015/07/20/calles-para-la-gente-un-proyecto-de-mejoramiento-urbano-para-mar-del-plata-con-asesoria-de-gehl-architects/>

Maurelo, A., & Di Nanni, R. (2011). *Modelos de Gestión de la Regeneración Urbana*.

Madrid, España: SEPES.

Municipio de Azogues. (13 de marzo de 2015). *PLAN DEL BUEN VIVIR Y*

ORDENAMIENTO Territorial-Diagnóstico . Obtenido de
<http://app.sni.gob.ec/sni->

link/sni/PORTAL_SNI/data_sigad_plus/sigadplusdocumentofinal/0360000230001_PBVOT%20AZOGUES%202015_13-03-2015_15-19-54.pdf

Ortega. (2014). *Peatonalización de la calle madero del centro histórico de la ciudad de México Análisis del cambio en el ámbito comercial*. Obtenido de https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/81110/85MVD_OrtegaGarc%C3%ADaClara.pdf

Ortúzar, S. (2010). *Introducción a la Planificación Territorial*. Santiago de Chile: CAPITE Ltda.

Segovia, O., Neira, H., Dascal, G., Laub, C., Vicherat, D., Salcedo, R., & Rodriguez, D. (2007). *Espacios públicos y construcción social*. (S. Olga, Ed.) Santiago de Chile, Chile: LOM. Obtenido de https://www.elagora.org.ar/site/documentos/Espacios_publicos_y_construccion_social.pdf

Segre, R. (1983). *América Latina en su arquitectura*. Mexico: romont s.a .

Silva, A. (2006). *IMAGINARIOS URBANOS* (Vol. 5). (Arango, Ed.) Bogotá, Colombia: Nomos.

SOT, (. d. (2018). *Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial y Uso del Suelo*. Obtenido de Suplemento · Registro Oficial No.790: https://www.sot.gob.ec/sotadmin2/_lib/file/doc/Ley%20Orga%CC%81nica%20de%20Ordenamiento%20Territorial,%20Uso%20y%20Gestio%CC%81n%20de%20Suelo.pdf

Vicepresidencia de la República del Ecuador, AME y CONADIS . (2009). *Guía Técnica de Accesibilidad al Medio Físico*. Quito,Ecuador: Prosar.

Anexo 1 Avenida de la Virgen



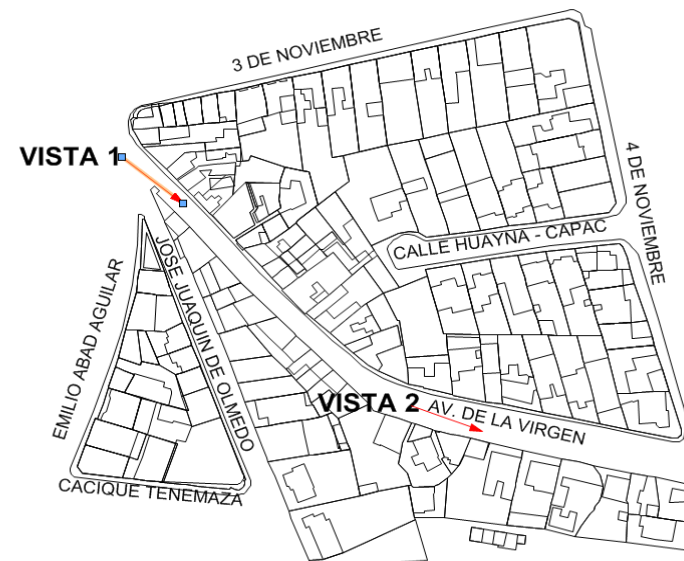
VISTA 1



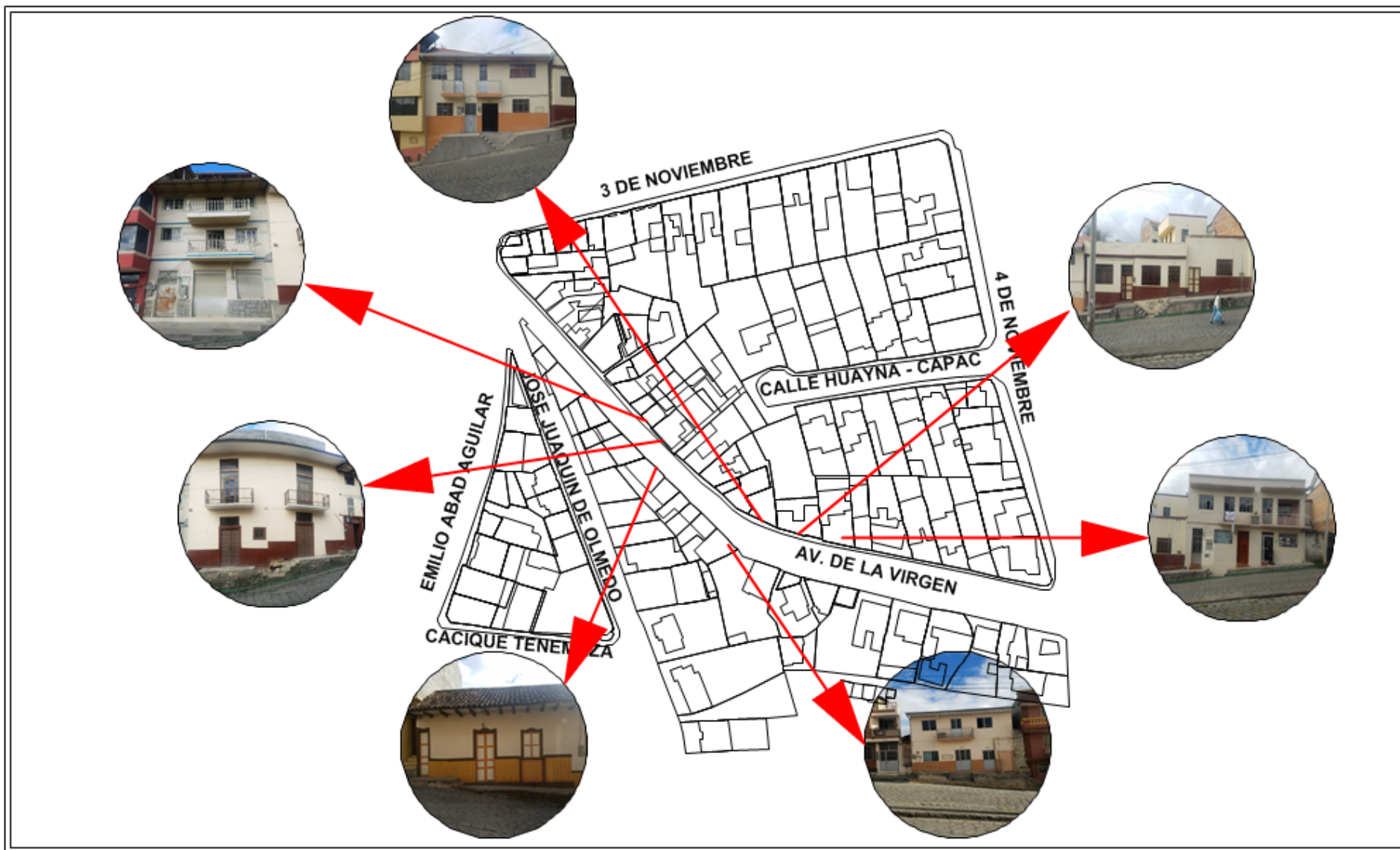
VISTA 2



VISTA AÉREA



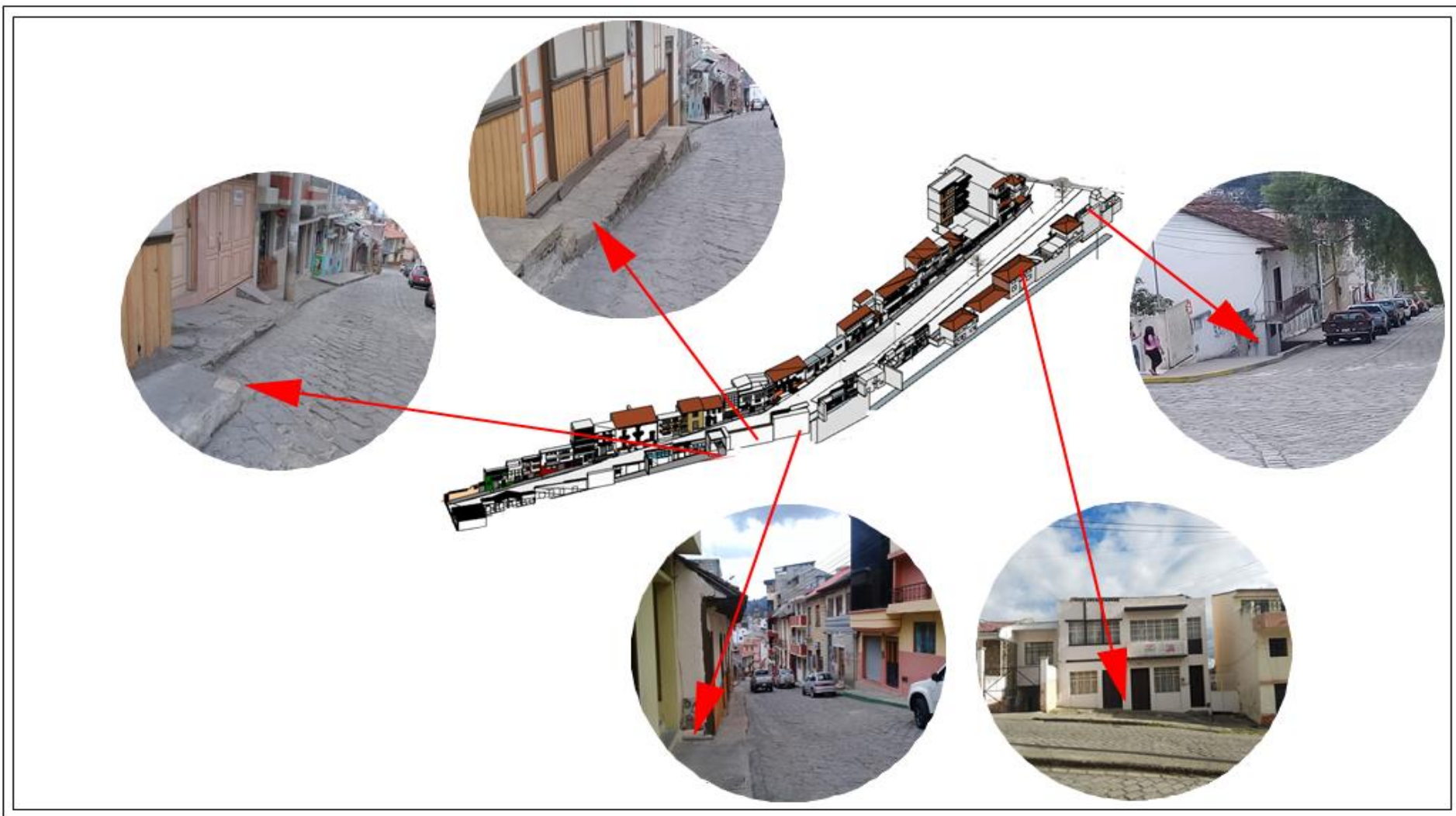
Anexo 2 Barreras arquitectónicas



Anexo 3 Vía subutilizada.



Anexo 4 Aceras defectuosas.



Anexo 5 Malos hábitos.



Anexo 6 Imagen Urbana.



Anexo7. Plano de Anteproyecto

OF. 010 UT.ARQ.2019

Azogues, 19 julio de 2019

Señor Arquitecto.

Jacinto Cantos Ormaza Msc.

**DIRECTOR DEL TRABAJO DE TITULACIÓN: "PROPUESTA DE INTERVENCIÓN URBANO
ARQUITECTÓNICA EN LA AVENIDA DE LA VIRGEN DE LA CIUDAD DE AZOGUES"**

Su despacho.

De mi consideración.

Con un atento y cordial saludo, me dirijo a Usted para informarle que se ha procedido a revisar el trabajo de titulación "PROPUESTA DE INTERVENCIÓN URBANO ARQUITECTÓNICA EN LA AVENIDA DE LA VIRGEN DE LA CIUDAD DE AZOGUES" de autoría del estudiante Edwin Alexander Romero Guarquila, con la herramienta tecnológica anti plagio TURNITIN; con un índice de similitud del 8%

Para los fines legales pertinentes, adjunto se servirá encontrar los resultados de la misma.

En espera de haber cumplido a satisfacción, suscribo de usted con aprecio y respeto.

Atentamente.



Arq. Liliana Arias Gutiérrez. Mg.

**DOCENTE RESPONSABLE DE LA UNIDAD DE TITULACIÓN
DE LA CARRERA DE ARQUITECTURA Y URBANISMO DE LA
UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA, SEDE AZOGUES.**

Ad: Informe Turnitin.

Propuesta de intervención urbano arquitectónica en la Avenida de la Virgen de la ciudad de Azogues.

INFORME DE ORIGINALIDAD

8%

INDICE DE SIMILITUD

8%

FUENTES DE INTERNET

0%

PUBLICACIONES

4%

TRABAJOS DEL ESTUDIANTE

FUENTES PRIMARIAS

1

sid.usal.es

Fuente de Internet

1%

2

www.plataformaurbana.cl

Fuente de Internet

1%

3

unesdoc.unesco.org

Fuente de Internet

1%

4

upcommons.upc.edu

Fuente de Internet

1%

5

unipedagogicadelarte.blogspot.com

Fuente de Internet

1%

6

Submitted to Pontificia Universidad Catolica del Peru

Trabajo del estudiante

1%

7

www.slideshare.net

Fuente de Internet

<1%

8

Submitted to Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas

<1%

Trabajo del estudiante

9 Submitted to BENEMERITA UNIVERSIDAD AUTONOMA DE PUEBLA BIBLIOTECA <1%
Trabajo del estudiante

10 Submitted to Universidad Catolica De Cuenca <1%
Trabajo del estudiante

11 votosinmigrantes.blogspot.com <1%
Fuente de Internet

12 fundacionhenrydunant.org <1%
Fuente de Internet

13 Submitted to Universidad Estatal de Milagro <1%
Trabajo del estudiante

14 repository.ucatolica.edu.co <1%
Fuente de Internet

15 catalogo.mp.gob.ve <1%
Fuente de Internet

16 dspace.ups.edu.ec <1%
Fuente de Internet

17 www.slideserve.com <1%
Fuente de Internet

18 repositorio.puce.edu.ec <1%
Fuente de Internet

19 www.radio-mundial.com <1%
Fuente de Internet

20	surianagradocero.blogspot.mx Fuente de Internet	<1%
21	Submitted to Universidad del Istmo de Panamá Trabajo del estudiante	<1%
22	es.scribd.com Fuente de Internet	<1%
23	Submitted to Universidad TecMilenio Trabajo del estudiante	<1%
24	snis.ch Fuente de Internet	<1%
25	www.secotab.gob.mx Fuente de Internet	<1%

Excluir citas

Activo

Excluir coincidencias

< 10 words

Excluir bibliografía

Activo

**PERMISO DEL AUTOR DE LA TESIS PARA SUBIR AL REPOSITORIO
INSTITUCIONAL**

Yo, Edwin Alexander Romero Guarquila, portador de la cédula de ciudadanía Nro. 0301305231. En calidad de autor y titular de los derechos patrimoniales del trabajo de titulación denominado “PROPUESTA DE INTERVENCIÓN URBANO ARQUITECTÓNICA EN LA AVENIDA DE LA VIRGEN DE LA CIUDAD DE AZOGUES”, de conformidad a lo establecido en el artículo 114 del Código Orgánico de 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. Asimismo, autorizo a la Universidad para que realice la publicación de este trabajo de titulación en el Repositorio Institucional de conformidad a lo dispuesto en el artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior.



EDWIN ROMERO
0301305231
AUTOR



El Bibliotecario de la Sede Azogues

CERTIFICA:

Que: **ROMERO GUARQUILA EDWIN ALEXANDER**, con cédula de ciudadanía Nro. **0301305231**, de la Carrera de **ARQUITECTURA**.

No adeuda libros, a esta fecha: **1 de agosto del 2019**.

Byron Alonso Torres Romo
Bibliotecario

Biblioteca Universitaria
MONS. FROILAN POZO QUEVEDO