



UNIVERSIDAD
DEL AZUAY

DISEÑO
ARQUITECTURA
Y ARTE
FACULTAD

Autor

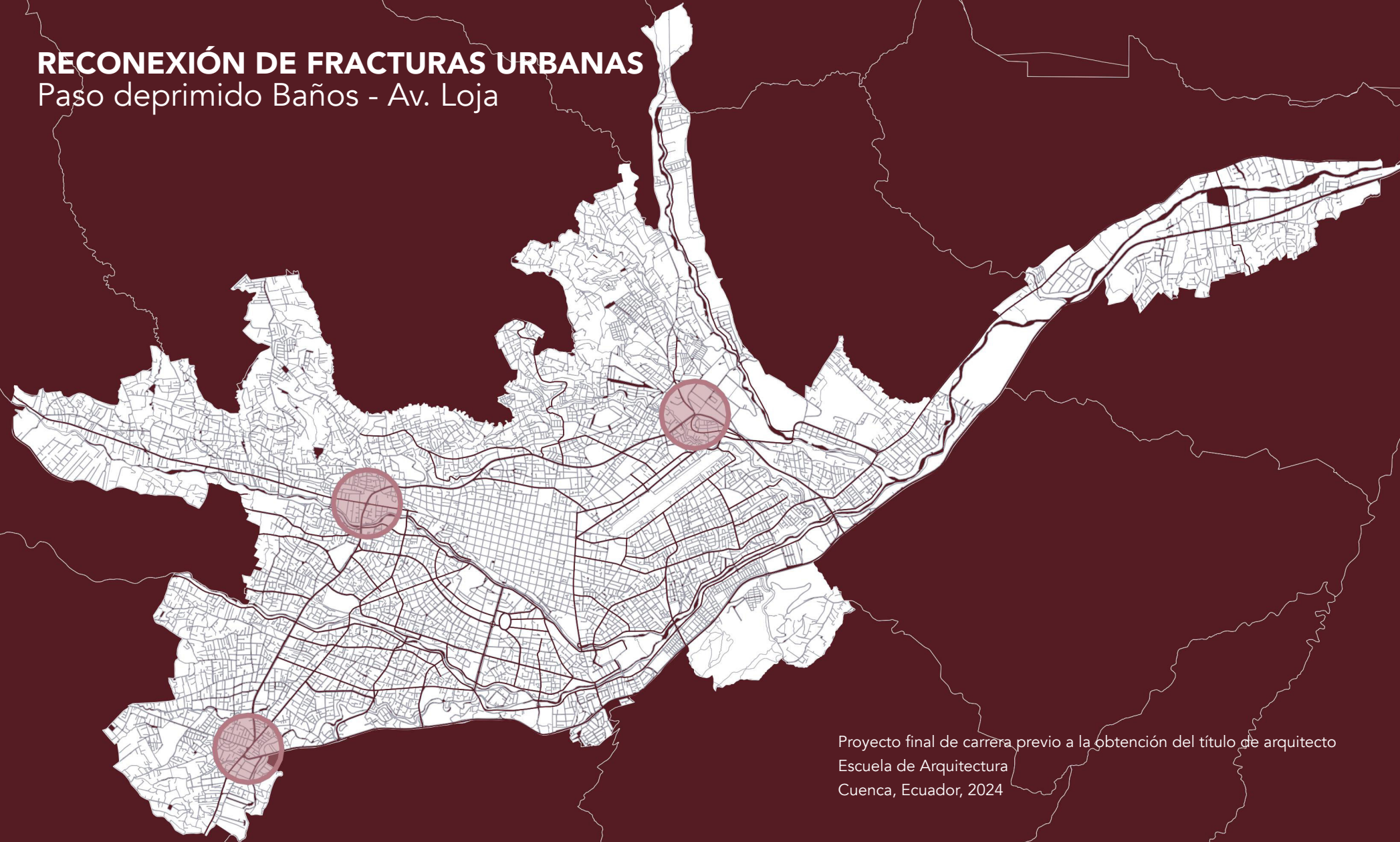
David Parra Naula

Director

Arq. Alejandro Vanegas

RECONEXIÓN DE FRACTURAS URBANAS

Paso deprimido Baños - Av. Loja



Proyecto final de carrera previo a la obtención del título de arquitecto
Escuela de Arquitectura
Cuenca, Ecuador, 2024

Dedicatoria

A Dios, por darme la fortaleza necesaria para seguir adelante. A mis padres y hermanos, quienes son el pilar fundamental de mi vida. Su apoyo incondicional y amor han sido esenciales en cada paso de este camino.

Agradecimiento

Agradezco a mis padres y hermanos por brindarme ese apoyo incondicional y su cariño que me ayudado a seguir cumpliendo mis objetivos.

A mi amigo Ricardo, con quien comencé en esta maravillosa disciplina que es la arquitectura, le expreso mi aprecio y gratitud por su compañía y ayuda a lo largo de mi carrera universitaria

A mi tutor Alejandro Vanegas, quien me ha instruido con gran entusiasmo y conocimiento durante toda la carrera, le estoy profundamente agradecido por su guía y dedicación.

Finalmente, agradezco a mis profesoras Isabel Carrasco y Carla Hermida por compartir generosamente sus conocimientos y tiempo, y por su compromiso en apoyar a los estudiantes y sus proyectos.

Resumen

Cuenca, la ciudad más grande de la provincia de Azuay en Ecuador, ha crecido alrededor de la vital Avenida Loja, que se enfrenta a desafíos como la contaminación acústica y ambiental debido al tráfico vehicular, así como a la carencia de áreas verdes, lo que demanda una urgente remodelación urbana. En este contexto, se propone un diseño urbano arquitectónico destinado a mejorar la conectividad peatonal y comunitaria en el sector del paso deprimido Baños - Av. Loja.

Para seleccionar modelos a seguir, se evaluaron 12 referentes utilizando criterios comunes, y posteriormente se eligieron tres proyectos, teniendo en cuenta también el análisis del sitio. Estos proyectos destacan por su accesibilidad, variedad de usos y adaptación al entorno.

Abstract

Cuenca, the largest city in the Azuay province of Ecuador, has grown around the vital Avenida Loja, which faces challenges such as noise and environmental pollution due to vehicular traffic, as well as the lack of green areas, which demands urgent urban remodeling. In this context, an architectural urban design is proposed aimed at improving pedestrian and community connectivity in the depressed Baños - Av. Loja area.

To select role models, 12 references were evaluated using common criteria, and three projects were subsequently chosen, also taking into account the site analysis. These projects stand out for their accessibility, variety of uses and adaptation to the environment.

01

02

03

Introducción

1.1 Antecedentes, problemática, relevancia

1.2 Objetivo General

1.3 Objetivos Específicos

9 Revisión de Literatura

10 1.1 Fractura urbana

14 1.2 Reconexión

15 1.3 Movilidad

17 Análisis de Referentes

18 3.1 Matriz y Metodología

18 3.2 Parque Bicentenario

20 3.3 High Line

3.4 Miyashita Park

23

24

26

28

30

04

Análisis de sitio	33
4.1 Usos de Suelo	34
4.2 Densidad Poblacional	35
4.3 Reparto de Viario Peatonal	36
4.4 Flujos I Conteos	37
4.5 Flujos I Sendas I Peatones	38
4.6 Análisis de Fachada de Tramo Este	39
4.7 Análisis de Fachada de Tramo Oeste	40
4.8 Resultados de Tramos	41
4.9 Ficha de Análisis de Paisaje	42
4.10 Relación Llenos/Vacios	43
4.11 Soleamiento	44
4.12 Registro Fotográfico	45
4.13 Formulario de Auditoría para un segmento	46

05

Caso de Estudio	33
5.1 Estado Actual	34
5.1 Estrategias	35
5.2 Emplazamiento	36
5.3 Plantas Zona Deportiva	37
5.3 Plantas Zona de Ocio y Entretenimiento	38
5.3 Plantas Zona Educativa	39
5.4 Sección A - A Actual	40
5.5 Sección A - A Propuesta	41
5.6 Sección B - B Actual	42
5.7 Sección B - B Propuesta	43
Conclusiones	44

06

Referencias Bibliográficas	49
6.1 Referencias Bibliográficas	50
6.2 Formulario de Auditoría de Segmentos	52
6.3 Ficha de Análisis de Tramo Este	58
6.4 Ficha de Análisis de Tramo Oeste	59
6.5 Ficha de Análisis de Paisaje	60
6.6 Fichas de Conteos	61
6.7 Solicitudes de Información al GAD de Cuenca	62
	63
	64
	64
	66



01

Introducción

1.1 Antecedentes, problemática, relevancia

Cuenca, conocida oficialmente como Santa Ana de los Ríos de Cuenca, destaca como la ciudad más grande densamente poblada de la provincia de Azuay, Ecuador. Desde su fundación española, se forjaron vínculos culturales, comerciales y de negocios hacia el sur de la ciudad, utilizando un antiguo sendero como ruta hacia Girón, Yunguilla, Pasaje, Loja, Zamora, Machala e incluso el norte del Perú. A medida que la ciudad creció, dicho sendero evolucionó hasta convertirse en la actual Avenida Loja, consolidándose como uno de los principales accesos al Centro Histórico de Cuenca.

La Avenida Loja, caracterizada por ser una arteria vial de elevado flujo vehicular, ha experimentado una transformación significativa en conjunto con la Avenida de las Américas. Este cambio se materializó mediante la construcción del paso deprimido Control Sur, ubicado en la entrada a Baños (fig. 1). Este paso deprimido se erigió con una imponente estructura de hormigón armado, cuyo diseño lleva la firma del Ingeniero Julio César Moncayo Correa. Es importante destacar que el proyecto se inició en el mes de agosto de 2006, con una duración aproximada de 18 meses.

Hoy en día, la ciudad de Cuenca se ve confrontada con

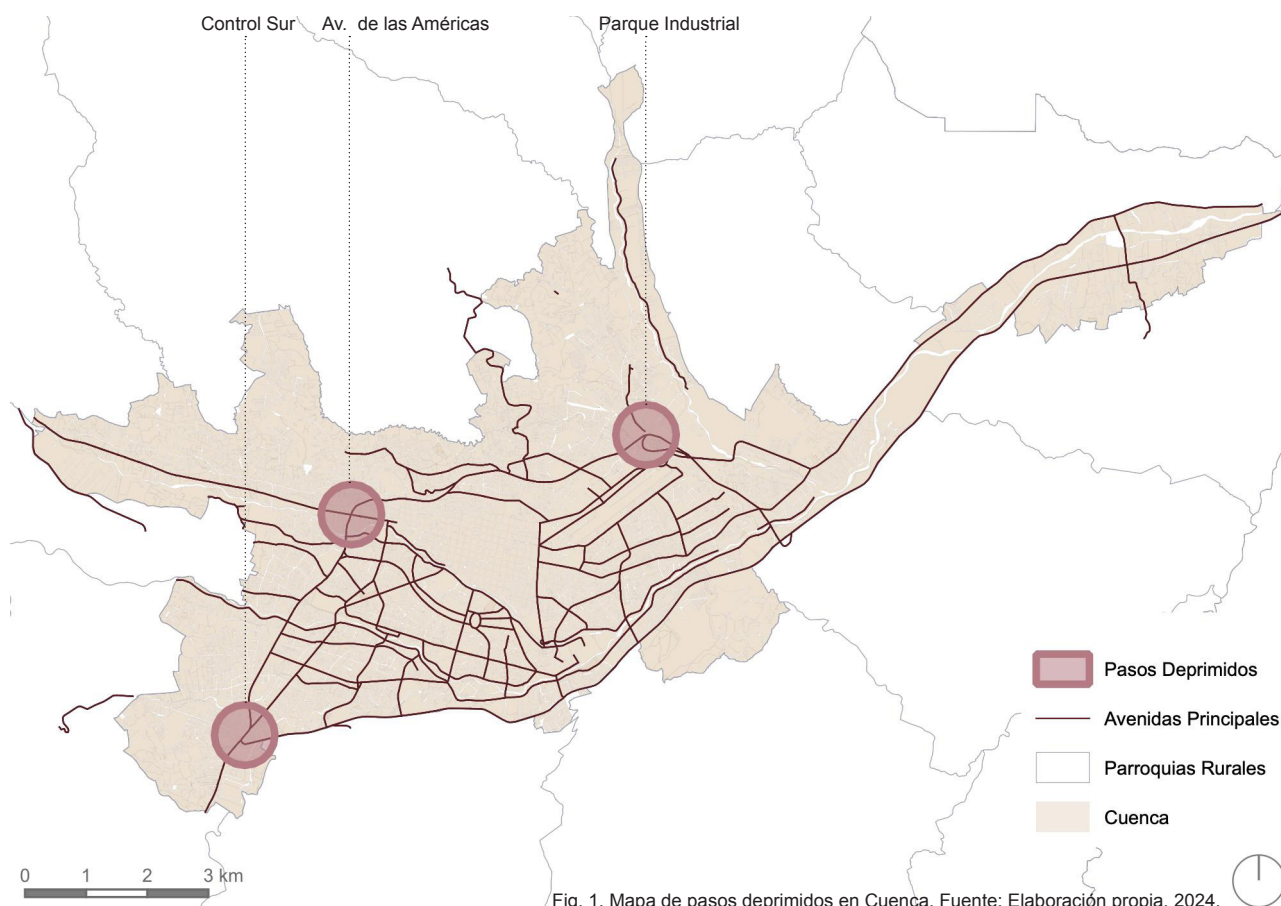


Fig. 1. Mapa de pasos deprimidos en Cuenca. Fuente: Elaboración propia, 2024.



Fig. 2. Mapa de pasos deprimidos en Cuenca. Fuente: Elaboración propia, 2024.

la carencia de áreas verdes. En el paso deprimido Baños - Av. Loja, es evidente una significativa fractura urbana causada por los pasos deprimidos y la urgente necesidad de remodelar los existentes. Esta brecha urbana deja a su paso numerosos residuos urbanos como: los predios abandonados o en total descuido, parques o espacios públicos sin mantenimiento o en deuso; que no contribuyen positivamente a la sociedad, sino que más bien generan un impacto negativo tanto para la comunidad como para el núcleo urbano.

Las calles elevadas peatonales, diseñadas para fomentar la conexión comunitaria, a menudo están deterioradas (Hermosilla H, 2022). Según Van Eeghem (2013), las fracturas urbanas son espacios descuidados y discontinuos, representando divisiones en el paisaje urbano (fig. 2).

Según datos del (IERSE, 2023) la zona Av. Loja cuenta con decibeles de ruido aproximados de 76,3 DB. Lo normal sería 60 DB. Es evidente la contaminación acústica en el ambiente producido por los ruidos y vibraciones de los vehículos, ya que la zona está ubicada en la carretera principal que es conocida como Av. De las Américas (fig. 3). Esto genera un daño para las personas e influyen en el desarrollo de sus actividades. Además, de problemas de

salud como lesiones a los oídos etc. En el sector existen varios comercios y zonas residenciales las cuales se ven afectadas por la contaminación acústica.

El (IERSE, 2023) nos habla de los distintos gases que hay en el ambiente, si nos ubicamos en la localidad estudiada al ser una zona de alto tráfico vehicular ha generado que no cuente con una buena calidad de aire ya que los gases producidos por los vehículos que son impulsados por hidrocarburos están dejando una gran nube gris, que es perjudicial para la salud debido a su emisión de CO.





Panamericana

Panamericana

Fig. 3. Ortofoto del caso de estudio. Fuente: Elaboración propia, 2024.

1.2 Objetivo General

Plantear un diseño urbano arquitectónico para mejorar la conectividad a nivel barrial y peatonal del sector paso deprimido Baños - Av. Loja.

1.3 Objetivos Específicos

1. Identificar el estado de accesibilidad peatonal en el sector del paso deprimido Baños - Av. Loja, a través de un análisis de sitio.
2. Plantear estrategias urbanas específicas, adaptadas a las necesidades y características del sector.
3. Proponer un anteproyecto de diseño urbano arquitectónico enfocado en mejorar las condiciones de conectividad peatonal e interacción ciudadana en el sector del paso deprimido Baños - Av. Loja.



02

Revisión de Literatura

The background of the slide is a light beige color. It features several white, irregular outlines that resemble architectural or organic shapes. These shapes are scattered across the page, with some being larger and more prominent than others. The overall effect is a minimalist, abstract design.

Revisión de literatura

1.1 Fractura urbana

Según Van Eeghem (2013), una fractura urbana se refiere a los espacios fragmentados y discontinuos dentro de las ciudades que a menudo están descuidados, subutilizados y en deterioro; representan las divisiones y disparidades dentro del paisaje urbano y pueden ser de naturaleza física o social. Estos espacios son también conocidos como “grietas urbanas” y se caracterizan por una sensación de vacío y desconexión, lo cual no proporciona un espacio apropiado para las personas o en palabras de Lefebvre (2013) “espacio de verdad”.

Muchas de estas fracturas viales son el resultado del tejido vial donde se favorece las necesidades de los vehículos y no se contemplan las necesidades de todos los usuarios. También, estas fracturas marcan el espacio urbano dentro de la ciudad generando la elitización de distintas zonas de la urbe sobretodo en las periferias (Cerezo y Tejerina, 2021).

Según Van Eeghem (2013), “Las grietas urbanas existen “entre” el tiempo: espacios con un pasado vivo, para los cuales existen planes de futuro, pero que permanecen abandonados en el presente” (p.588). Por otro lado, Rivera

(2020), sostiene que una grieta silenciosa se extiende por toda la ciudad y se evidencia mediante la gestión de recursos que se destinan a puntos específicos de la ciudad. Por ende, estos intersticios urbanos han generado nuevas problemáticas que hacen cada vez más difícil habitar el espacio. La reconexión de espacios fracturados implica los procesos para el desarrollo urbano donde la distribución de recursos en el tejido urbano se focaliza en puntos específicos de la ciudad, mismos que tienden a ser preferentemente los núcleos urbanos centralizados de la urbe.

Sobre, las fracturas urbanas Fernández (2000), explica que se suscitan por el espacio urbano distribuido en base a la estratificación social. El espacio donde se habita se relaciona directamente con el nivel social, así mismo las intervenciones, desarrollo y recursos urbanos se destinan a barrios específicos de la ciudad. Así, Cerezo y Tejerina (2022), mencionan que es necesario la implementación de la equidistribución en el modelo urbano en base a las necesidades de la ciudad y exigencias actuales. La transformación de la urbe requiere cambios necesarios los cuales nacen a partir del fomento público para nuevas intervenciones de regeneración y reconexión de los espacios en la ciudad.

Los pasos a desniveles generan problemas cuando dan prioridad al vehículo y esto no debería funcionar así, debemos entender la evolución del transporte a movilidad, como expone Hermida (2016). En las zonas urbanas una de las principales fracturas urbanas identificadas físicamente son los pasos a desnivel, dentro de los cuales se identifican a los pasos deprimidos. En un intento por satisfacer las necesidades de la ciudad se optó por esta solución, sin embargo ocasionó nuevos problemas urbanos, donde el espacio urbano da preferencia al vehículo dejando de lado al peatón.

1.2 Reconexión

Ante la partición del espacio la ciudad necesita ser reconectada para el peatón mediante estrategias viables para la intervención del espacio público (Jirón et al., 2022). Es necesario un cambio en la ciudad para volver a reconectar los diferentes puntos de interés teniendo en consideración diferentes aspectos y factores para intervención y satisfacción de las necesidades urbanas.

La necesidad de reconectar los diversos puntos de la ciudad surge de la necesidad de adaptarse a la época actual así como al espacio que se utiliza. El espacio público y las



Fig. 4. Paso deprimido Av. las Américas - Av. Loja. Fuente: Elaboración propia, 2024.

diferentes estrategias urbanas utilizadas para reconectar la ciudad, son competencia de los gobiernos locales, es decir que el factor político es fundamental para el diseño y ejecución de proyectos de reconexión en diferentes escalas.

1.3 Movilidad

Las movilidades no se definen exclusivamente como transporte, sino que representan una visión de los espacios desde una perspectiva relacional, destacando los diferentes desplazamientos que los configuran y que forman parte de las vivencias de quienes los habitan (Martínez et al, 2022). Para el desarrollo correcto de espacios y movilidad es necesario recuperar áreas afectadas por el tráfico motorizado (calles, áreas ferroviarias y post- ferroviarias, nodos de transporte) ubicadas dentro del área urbanizada y que, por lo tanto, tienen un alto potencial de inversión.

Paydar et al, 2022, mencionan que la movilidad peatonal es el modo más sostenible y sustentable para desplazarse. Sin embargo en las últimas décadas se ha reducido significativamente y ha aumentado el número de vehículos en las ciudades.

También, la movilidad es una manera de relacionarse y dar

vida a la ciudad. Por lo cual, se debe pensar los espacios teniendo en cuenta primordialmente a los usuarios peatonales, para volver los espacios más dinámicos.

El flujo de actividades dentro de la ciudad nos obliga a movilizarnos a diferentes puntos de la urbe y ante esto es necesario poner sobre la mesa como un tema fundamental a la movilidad urbana. Por lo cual, mejorar la movilidad urbana implica recuperar áreas afectadas por el tráfico, como calles y nodos de transporte, mediante estrategias que fomenten ciudades compactas y sostenibles. Es muy importante entender que la movilidad va más allá que solo pensar en el vehículo "auto". Hermida. (2016) manifiesta que, en las últimas décadas, se ha presenciado un cambio del enfoque del transporte hacia el de la movilidad, como parte de un cambio hacia un modelo más sostenible. Este cambio se ha reflejado en políticas, herramientas y prácticas urbanas en todo el mundo. Sin embargo, todavía queda mucho por hacer para lograr una accesibilidad universal genuina.

La reconexión de la ciudad en las diferentes fracturas es necesaria para atender las necesidades y elevar el bienestar de los habitantes. La transformación del espacio, es vital para sobrevivir al paso del tiempo, pues

muchos espacios han sido diseñados para ciertas épocas de la historia y han dejado de ser utilizados. Por ende, es imprescindible pensar en la supervivencia del espacio al paso del tiempo y contemplar futuras necesidades.

Al ser indispensable la movilización dentro de la ciudad, los habitantes necesitan desplazarse tanto dentro como fuera de la urbe, ya sea por trabajo, estudio, entretenimiento o cualquier actividad que implique moverse. Sin embargo, la movilidad muchas de las veces puede ser confundida con el transporte, que resulta ser el medio que permite moverse a los habitantes.

La movilidad también implica la infraestructura por la cual, los habitantes se desplazan, además de las decisiones urbanísticas que han tomado los gobiernos locales para la utilización del espacio en la urbe. Por otro lado, es necesario repensar estos espacios para mejorar la calidad de vida de los usuarios, ya sea mediante la implementación de nuevos enfoques así como la implementación de estrategias de diseño o políticas públicas que mejoren el sistema de movilidad dentro de la urbe.



Fig. 5. Vista desde el puente peatonal hacia el paso deprimido. Fuente: Elaboración propia, 2024.



03

Análisis de Referentes

The background of the slide is a light beige color. It features several white, irregular outlines of various shapes, including rectangles, triangles, and polygons, some with rounded corners. These shapes are scattered across the page, creating a modern, abstract design. The text 'Análisis de Referentes' is centered in the upper left quadrant.

3.1 Matriz y Metodología

Para la selección de los referentes, se procedió con una preselección de 12 referentes, utilizando diferentes parámetros comunes. A continuación, se seleccionaron los 3 referentes que se analizaron. Mediante la literatura revisada, se elaboró una matriz de análisis compuesta por cinco criterios fundamentales.

Cinco de estos criterios están fundamentados en las estrategias de arquitectura sustentable; considerando cualidades como la arquitectura transitable, integración al entorno, corredor ambiental, diversificación de usos y reutilización de pre-existencias. También se realizó la selección en base al **DIAGRAMA DEL LUGAR** de Project Public Space, los cuales comparten cuatro cualidades: Accesos y conexiones, usos y actividades, sociabilidad y confort e imagen.

Los referentes seleccionados cumplen con los requerimientos planteados de pasos elevados dentro del contexto urbano, así como con criterios relacionados con la respuesta al entorno inmediato, la reutilización de preexistencias y sobretodo cumple con las necesidades de arquitectura transitable. Los proyectos seleccionados fueron: Parque Bicentenario, Bogotá; The High Line, New York y Miyashita Park, New York.

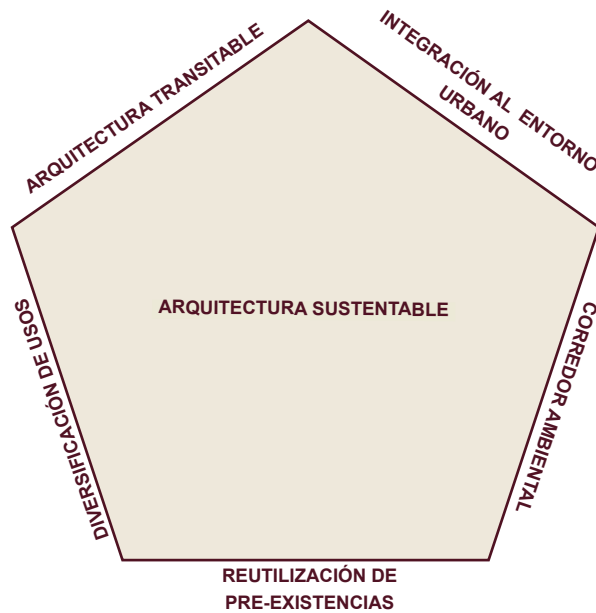


Fig. 6. Diagrama de Arquitectura Sustentable. Fuente: Elaboración propia, 2024.



Fig. 7. Diagrama del lugar. Fuente: Elaboración propia, 2024.



PARQUE BICENTENARIO
 Equipo Mazzanti
 Bogotá, Colombia
 2016

Fig.8. Parque Bicentenario. Fuente: Alejandro Arango, 2018.



THE HIGH LINE
 James Corner Field Operations y Piet Oudolf
 Nueva York, Estados Unidos
 2003-2019

Fig.9. The High Line Park. Fuente: Timothy Schenck, s/f.



MIYASHITA PARK
 Piet Oudolf, James Corner, Diller Scoidio + Renfro
 Nueva York, Estados Unidos
 2003 - 2019

Fig.10. Miyashita Park. Fuente: Nacása Partners Inc. 2020.

3.2 Parque Bicentenario

El Equipo de Mazzanti

Bogotá, Colombia, 2016.

El emplazamiento del parque puede ser seleccionado por su accesibilidad, su valor histórico o cultural, su conexión con otros espacios urbanos importantes, entre otros factores. El parque puede haber sido diseñado para integrarse armoniosamente con el paisaje urbano y ofrecer un entorno agradable y funcional para sus visitantes. El parque puede estar abierto al público durante ciertas horas del día y puede contar con personal de mantenimiento y seguridad para garantizar su adecuado funcionamiento y conservación. Además de proporcionar un espacio para la recreación y el encuentro social, el parque puede contribuir al bienestar físico y emocional de los ciudadanos, fomentar el sentido de pertenencia y promover la integración social.

Además, el parque puede ofrecer ventajas medioambientales, tales como la potencial mejora en la calidad del aire, la preservación de la diversidad biológica y la reducción de los impactos del cambio climático. En resumen, el Parque Bicentenario en Colombia es un espacio público importante que se encuentra ubicado estratégicamente y que tiene un impacto significativo en la comunidad y en el territorio circundante. Su funcionamiento y su relación con el territorio están influenciados por una variedad de factores, incluyendo su diseño, su gestión y las actividades desarrolladas en su interior.



Fig.11. Parque Bicentenario. Fuente: Alejandro Arango, 2018.

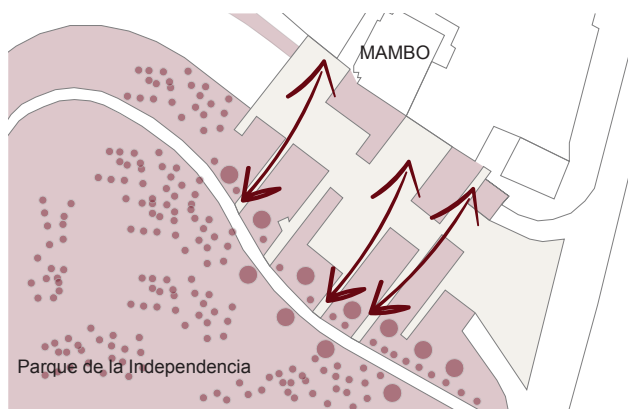


Fig.12. Líneas de conexión. Fuente: Elaboración propia, 2024.

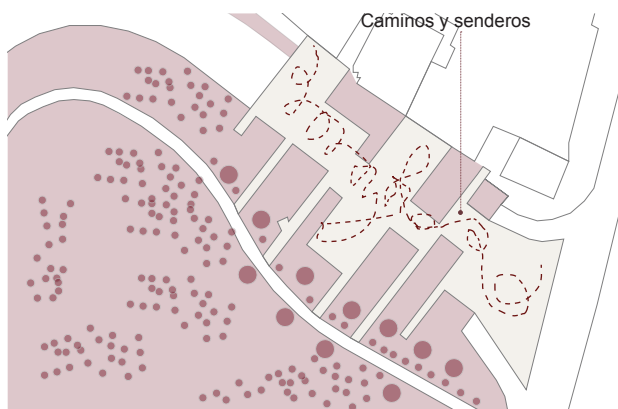


Fig.13. Circulación libre. Fuente: Elaboración propia, 2024.

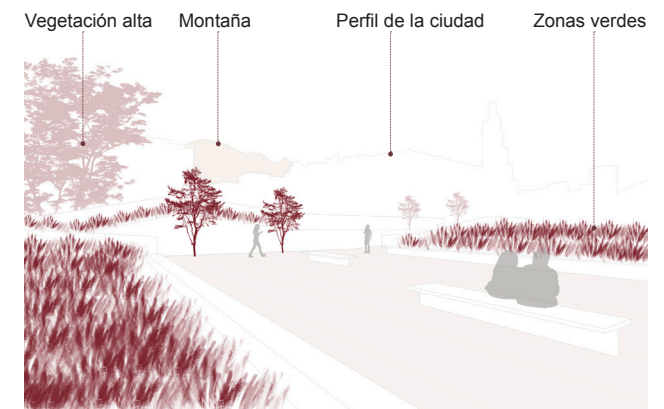


Fig.14. Incorporación de vegetación. Fuente: Elaboración propia, 2024.

1. Zonas Verdes y Espacios Abiertos: El parque cuenta con amplias áreas verdes para el esparcimiento y recreación de los visitantes. Estas áreas pueden incluir prados, jardines, y zonas arboladas.
2. Plazas y Espacios de Eventos: Cuenta con espacios abiertos adecuados para la realización de eventos culturales, conciertos, ferias, entre otros.
3. Infraestructura Recreativa: Instalaciones para actividades recreativas, como parques infantiles, áreas de juegos, senderos para caminatas y ciclo vías.

4. Áreas de Descanso y Picnic: Se pueden incluir zonas con bancos, mesas de picnic, y áreas de descanso para que los visitantes puedan disfrutar de un momento de relax y compartir en familia o con amigos.
5. Infraestructura de Apoyo: Áreas de servicios como baños públicos, quioscos de información, puntos de venta de alimentos y bebidas, estacionamientos, entre otros.
6. Sistemas de Circulación: Caminos y senderos que permiten una circulación fluida y segura de los visitantes por todo el parque, incluyendo accesibilidad para personas

con movilidad reducida.

7. Sostenibilidad y Conservación: Integrar prácticas sostenibles en el diseño y gestión del parque, como sistemas de reciclaje, uso eficiente de recursos naturales, y conservación de la biodiversidad.
8. Seguridad: Garantiza la tranquilidad y protección de los visitantes, incluyendo iluminación adecuada, vigilancia, y señalización clara.

3.3 High Line

Piet Oudolf, James Corner, Diller Scoidio + Renfro
NuevaYork, EstadosUnidos, 2003 - 2019.

Emplazamiento y relación con el territorio

Este se encuentra en New York, que se desarrolla a lo largo de 2km. En sus inicios en el siglo XX, este área era parte de las vías elevadas del ferrocarril que conectaba el sur de la isla, rodeado por un vecindario industrial portuario. Antes de su renovación, era un vecindario descuidado y desatendido. Sin embargo, con la creación inicial de High Line empezó a evolucionar hacia un destino cultural y turístico.

La extensión de este parque elevado sigue una ruta que refleja la línea urbana, integrándose entre los espacios vacíos de los edificios y convirtiéndose en un punto clave de la estructura del barrio. Los negocios y establecimientos culturales han surgido alrededor de High Line, contribuyendo al desarrollo cultural y turístico dentro del área.

Es fundamental tener en cuenta las distintas etapas de construcción del programa arquitectónico del High Line para comprenderlo plenamente. Se fragmentó en tres fases durante su extensión. La primera fase fue inaugurada en 2009; la segunda fase abrió su acceso en 2011; la tercera y última fase se inauguró en 2014.



Fig.15. The High Line Park. Fuente: Iwam Baan, 2014.

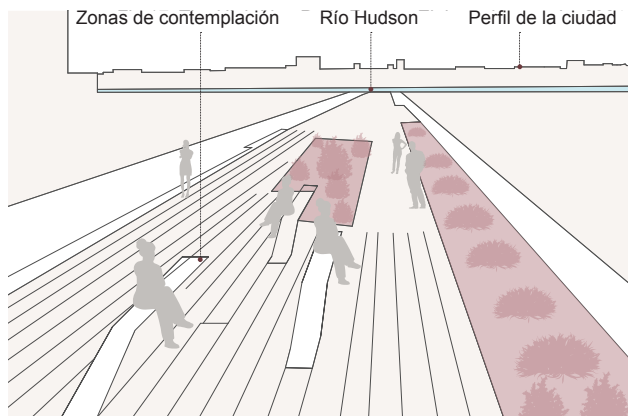


Fig.16. Diversificación de espacios Fuente: Elaboración propia, 2024.

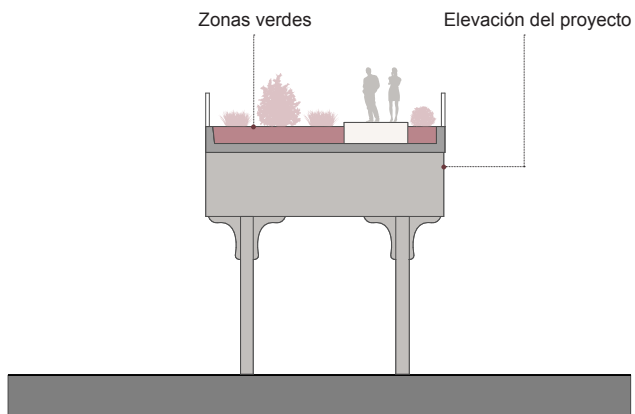


Fig.17. Reutilización de infraestructura. Fuente: Elaboración propia, 2024.

En la fase inicial, se presenta una experiencia de contemplación. El acceso al paseo elevado actúa como una transición hacia un espacio público distinto, representando un instante de sorpresa y reflexión, seguido de una curva suave que ofrece una amplia vista del río Hudson. También, se han colocado bancos en el lado opuesto al río, para brindar la experiencia de contemplación desde el borde.

En la segunda etapa, se fusionan de manera dinámica los espacios de paso y reflexión al introducir diversas disposiciones espaciales para la vegetación y los elementos a lo largo de la estructura. En ciertos puntos, la reflexión y el reposo se experimentan desde los extremos, mientras que en otros se sitúan en el centro, generando puntos destacados dentro del propio High Line.

La tercera fase se concibe como un amplio corredor con una considerable dotación de instalaciones a lo largo de sus bordes. Al ubicarse entre edificios residenciales, desempeña la función de un “patio trasero” público.

- Conectividad con la ciudad (varios puntos de acceso)
- Reutilización de preexistencias
- Diversificación de espacios
- Implementación de un cordón verde



Fig.18. Integración con la ciudad. Fuente: Elaboración propia, 2024.

3.4 Miyashita Park

Piet Oudolf, James Corner, Diller Scoidio + Renfro
NuevaYork, EstadosUnidos, 2003 - 2019.

El parque Miyashita, construido en 1964 sobre un estacionamiento público en una ubicación intersticial junto a la vía del tren, enfrentó un prolongado período de desuso y ocupación por personas sin hogar debido a su elevación en comparación con el nivel de la ciudad. Recientemente, el próspero desarrollo comercial en el distrito de Shibuya atrajo el interés de un patrocinador privado para revitalizar este espacio, optando por una estrategia que implicaba la inversión de capital privado a cambio de la incorporación de áreas deportivas de pago. Aunque se consideró inicialmente cambiar el nombre del parque como parte del acuerdo de patrocinio, esta idea fue finalmente descartada debido a la resistencia de los ciudadanos. Diseñado bajo el concepto comercial de ser un “parque de cuatro pisos que combina estimulación y confort”, la mayoría de las instalaciones comerciales imitan un centro comercial al aire libre en Miyashita. Los restaurantes están diseñados con grandes puertas corredizas que se abren hacia un patio central espacioso, ofreciendo a los comensales la oportunidad de disfrutar del ambiente exterior. Este enfoque comercial, donde las personas pueden relajarse en un entorno fresco mientras aprecian la vegetación que bordea la calle Meiji-dori, destaca por su sostenibilidad, especialmente al reducir la necesidad de aire acondicionado en las áreas comunes del centro comercial.



Fig.19. Miyashita Park. Fuente: Nacása Partners Inc. 2020.

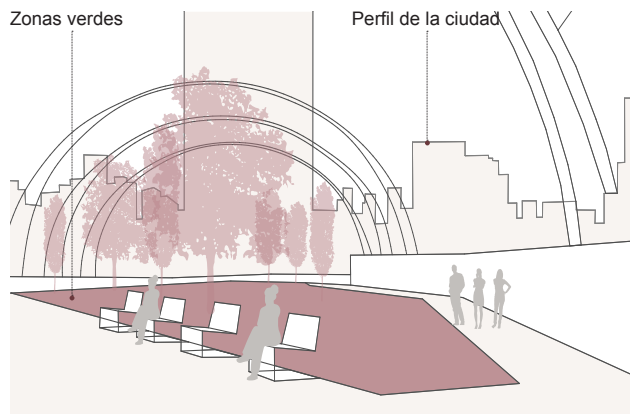


Fig.20. Áreas verdes. Fuente: Elaboración propia, 2024.

- Conexión con la ciudad
- Implementación de área verde

Parque:

La atracción principal de Miyashita Park es su extenso parque urbano, ubicado en la azotea del complejo comercial. Este espacio ofrece un ambiente de paz y serenidad en el corazón del barrio, junto con impresionantes vistas de los rascacielos de Shibuya. El parque cuenta con una variedad de instalaciones deportivas, que van desde una pista de vóley playa hasta un rocódromo y un completo skatepark, ideal para los entusiastas del skateboarding.

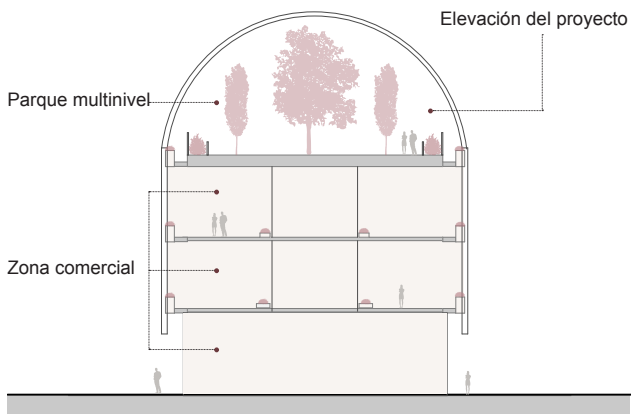


Fig.21. Integración de espacios. Fuente: Elaboración propia, 2024.

- Integración de espacios
- Reutilización de preexistencias

Centro Comercial:

El centro comercial Rayard Miyashita Park abarca una longitud de 330 metros y cuenta con cuatro pisos repletos de una amplia variedad de establecimientos, que incluyen tiendas, restaurantes, cafeterías y una galería de arte llamada Gallery SAI, que ofrece entrada gratuita. En uno de los extremos del complejo se encuentra el hotel Sequence Miyashita Park, que constituye una excelente opción si buscas alojarte en Shibuya en una ubicación privilegiada.

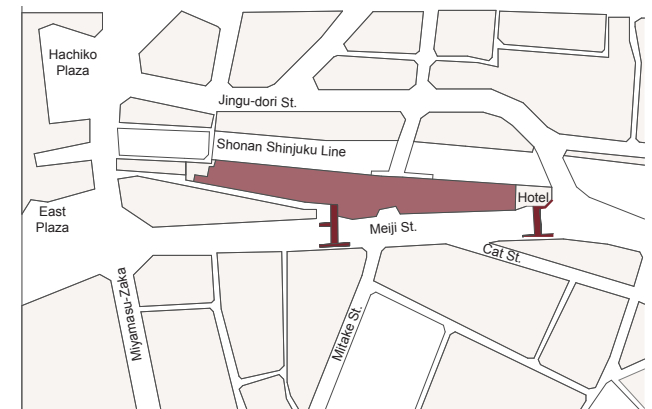


Fig.22. Puentes de conexión. Fuente: Elaboración propia, 2024.

- Conexión a otras edificaciones
- Diferentes puntos de acceso al parque multinivel

Hotel:

La inclusión de un hotel dentro de un parque público es una innovación en Japón, lograda gracias a una utilización creativa del terreno y la implementación del "sistema de parques urbanos multinivel". Este enfoque proporciona un valor significativo al respaldar las operaciones del parque y enriquecer la experiencia comunitaria al atraer a una diversidad de visitantes. La única forma en que se pudo lograr esta singular "experiencia de parque" fue a través de la colaboración entre los sectores público y privado.



04

Análisis de sitio

The background of the slide is a light beige color. It features several white, thin-line outlines of various geometric shapes, including rectangles, triangles, and irregular polygons, scattered across the page. These shapes are reminiscent of architectural floor plans or site layouts. The text 'Análisis de sitio' is positioned on the left side of the slide, centered vertically relative to the top half.

4.1 Usos de Suelo

CATEGORÍA	DESGLOSE
SOLO VIVIENDA	
VIVIENDA Y COMERCIO	
COMERCIO	
SERVICIOS	
EQUIPAMIENTO	
Clínica	
Sub centro de salud	
Equipamiento de Educación	
Religioso	
Gasolinera	
Ocio y juegos	
ÁREA DE INTERVENCIÓN	
LOTE SIN EDIFICACIÓN:	

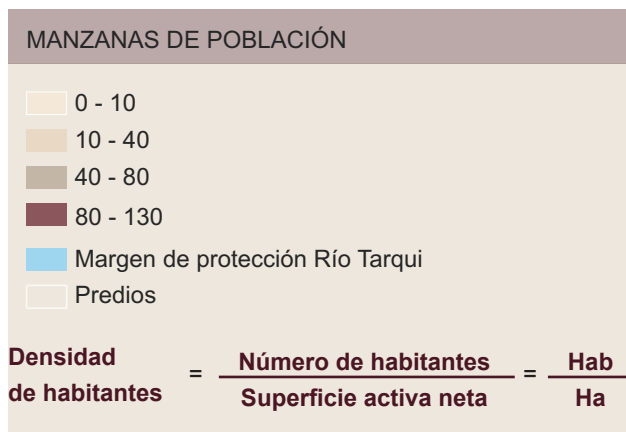
Mediante el análisis de sitio se identificaron los principales equipamientos. En el sector se observa la predominación de uso comercial en planta baja, en general existe diversidad de usos de suelo. La zona se cataloga como zona de alta actividad comercial en la Av. de las Américas y Av. Loja.

Se catalogaron 31 predios de usos mixtos de Vivienda y Comercio, mientras que existe 7 predios destinados exclusivamente al uso comercial.



Fig.23. Densidad poblacional. Fuente: Elaboración propia, 2024.

4.2 Densidad Poblacional



Según el INEC 2010, el 16% de la población de Cuenca pertenece a la Parroquia Yanuncay; siendo esta la más poblada y densa. En la zona de estudio 9 manzanas tienen una densidad poblacional de entre 40-80 hab/ha. Las manzanas que no sobrepasan los 10 hab/ha están destinadas en su mayoría a equipamientos.

Sobresale una manzana con una densidad poblacional de entre 80-130 hab/ha que coincide con una de las urbanizaciones que existen en el sector.

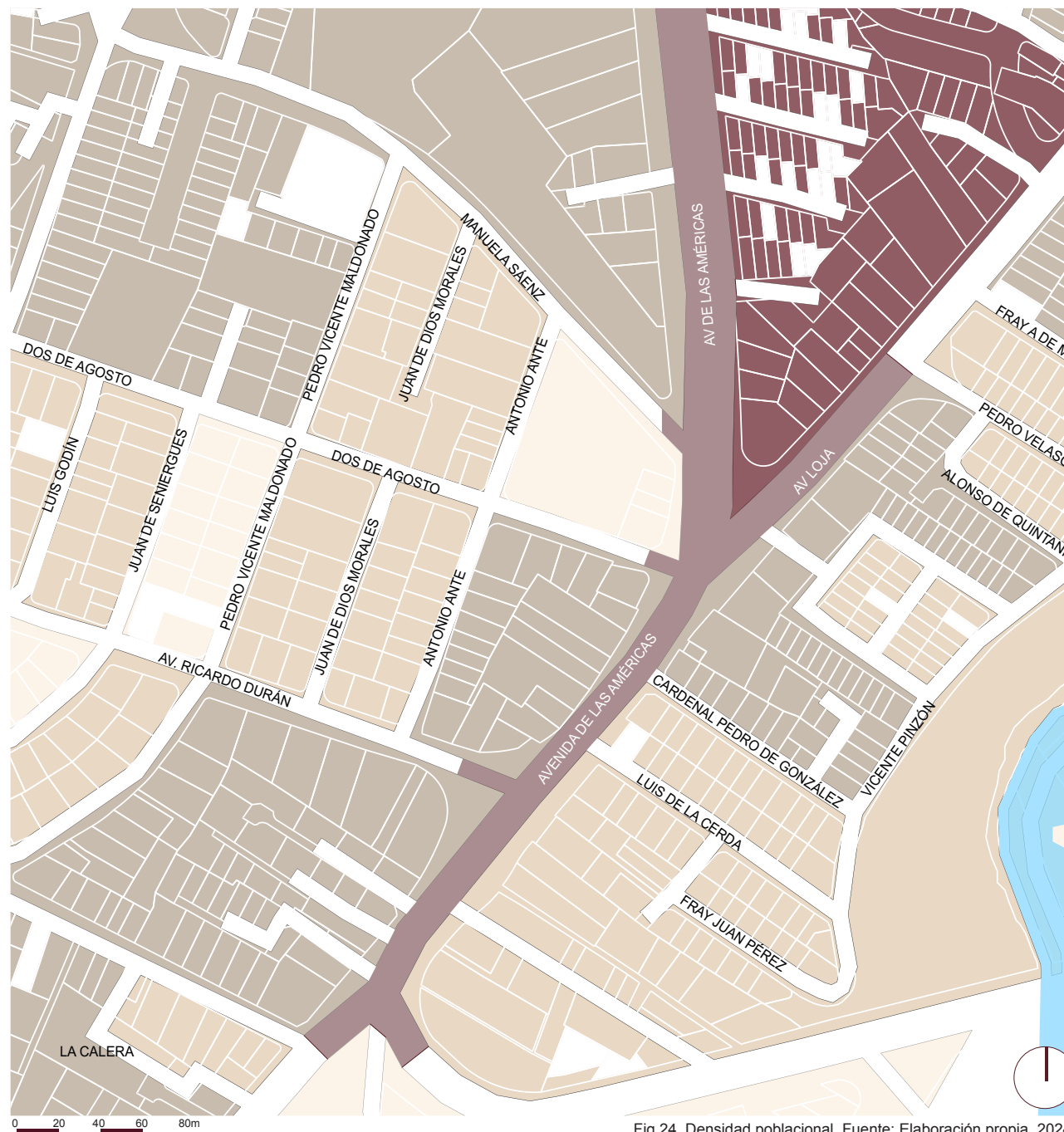


Fig.24. Densidad poblacional. Fuente: Elaboración propia, 2024.

4.3 Reparto de Viario Peatonal

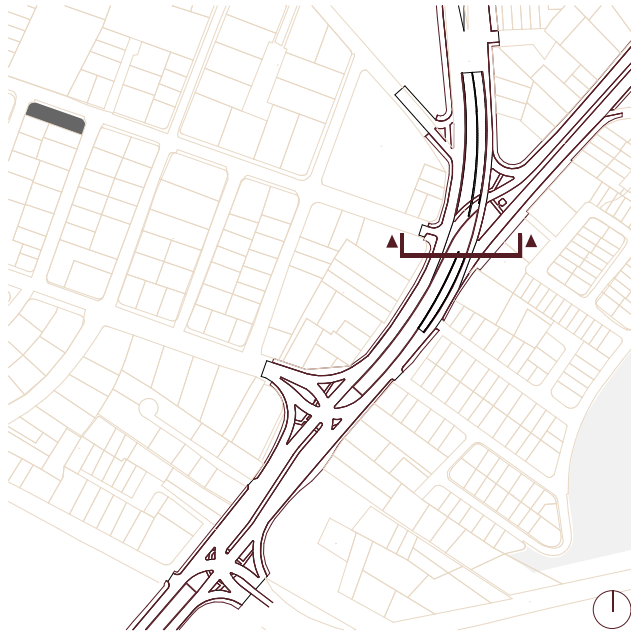


Fig.25. Referencia. Fuente: Elaboración propia, 2024.

$$\text{Reparto del Viario Público Peatonal} = \frac{\text{Área del viario público peatonal}}{\text{Área del viario público}} * 100$$

$$\text{Reparto del Viario Público Peatonal} = \frac{3.988,76 \text{ m}^2}{15.974,97 \text{ m}^2} * 100 = 24,96\%$$

En el libro “LA CIUDAD ES ESTO”, se ofrece un enfoque sobre cómo llevar a cabo la medición y representación espacial para ciudades compactas y sustentables. En el contexto analizado, se evidencia que el sistema de transporte público no satisface los estándares requeridos en la zona examinada.

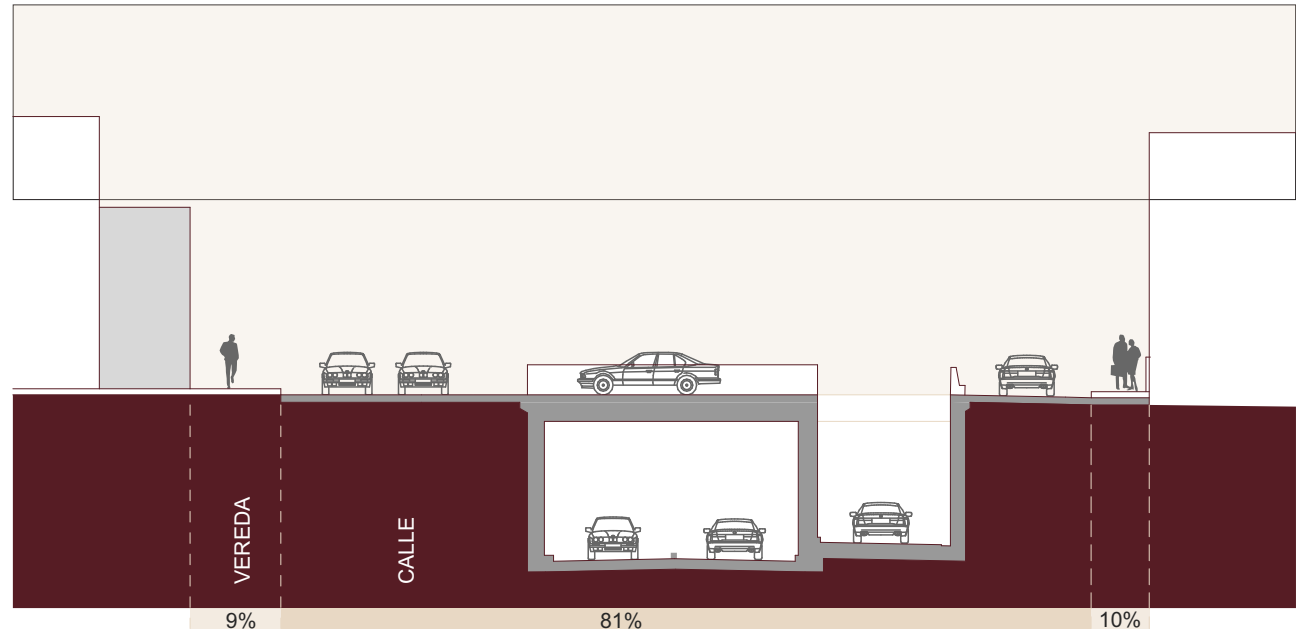


Fig.26. Sección vial. Fuente: Elaboración propia, 2024.

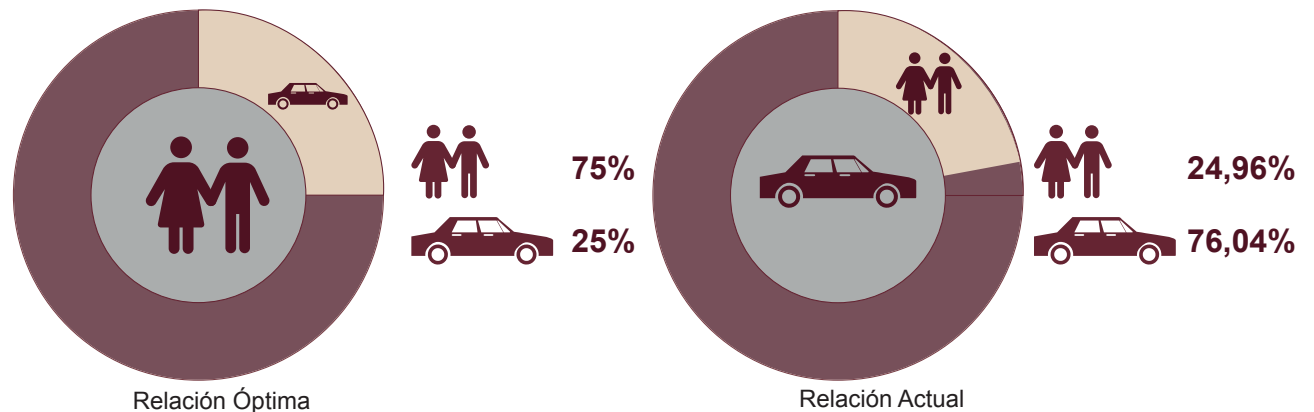


Fig.27. Diagrama de área de viario peatonal. Fuente: Elaboración propia, 2024.

4.4 Flujos I Conteos

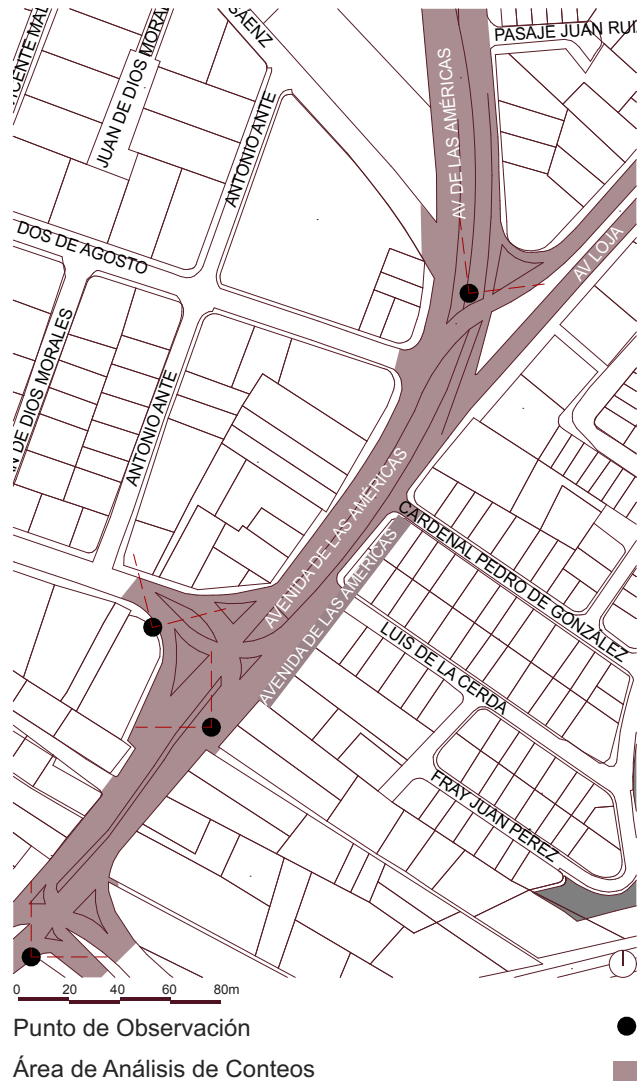
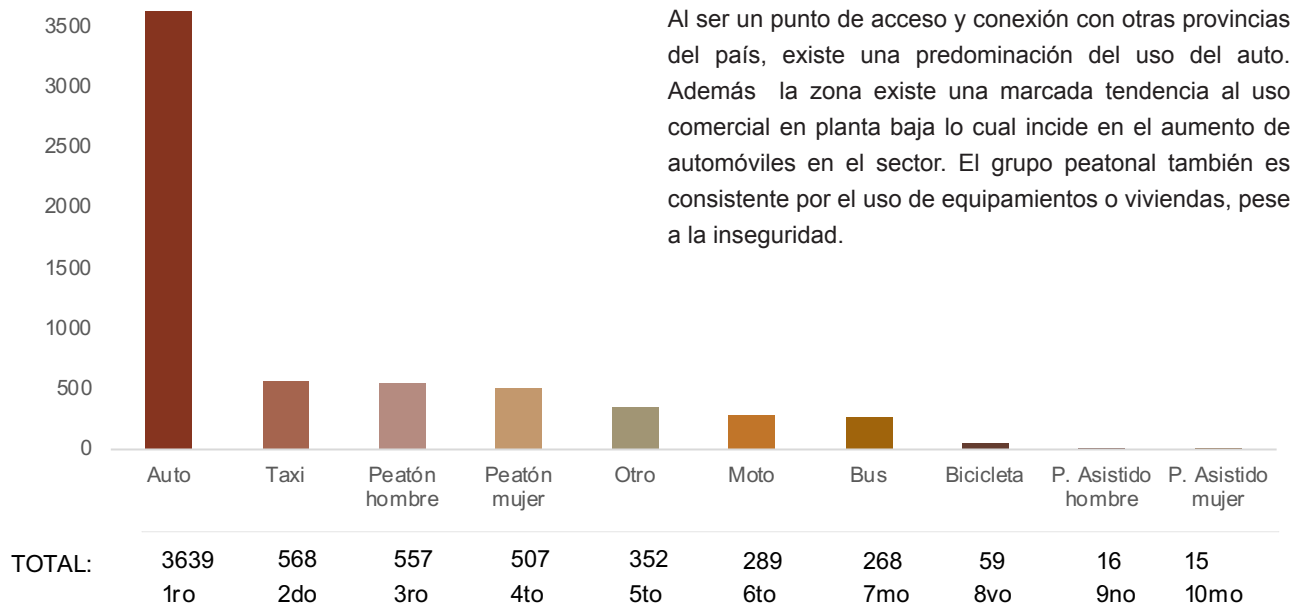


Fig.28. Puntos de Observación. Fuente: Elaboración propia, 2024.

CATEGORÍAS:	FRANJA HORARIA :	TOTAL :	RESULTADO :
Auto	El levantamiento de la información se realizó durante varios días y a diferentes horas	3639	La predominancia de vehículos motorizados en la zona ha generado problemas ambientales, destacándose que los hombres son los usuarios más frecuentes que se desplazan de forma peatonal. Mientras que los peatones asistidos hombres ocupan el último lugar en frecuencia. La zona presenta una notable saturación en los desplazamientos.
Bus		268	
Taxi		568	
Moto		289	
Bicicleta		59	
Otro		352	
Peatón		557	
	Mujer	507	
Peatón asistido/cargado	Hombre	16	7h00 - 7h30 son la horas más congestionadas al igual que a las 12h00 - 12h30
	Mujer	15	

Fichas utilizadas en campo anexo 2

RESULTADOS:



Al ser un punto de acceso y conexión con otras provincias del país, existe una predominación del uso del auto. Además la zona existe una marcada tendencia al uso comercial en planta baja lo cual incide en el aumento de automóviles en el sector. El grupo peatonal también es consistente por el uso de equipamientos o viviendas, pese a la inseguridad.

Fig.29. Diagrama de flujos. Fuente: Elaboración propia, 2024.

Nota: Los conteos fueron llevados a cabo en diversos días y en distintos momentos del día, con la finalidad de recopilar información sólida y representativa. Se utilizó flujos y conteos de "Ciudades para la gente" de Jan Gehl

4.5 Flujos | Sendas | Peatones

Se observaba un notable desplazamiento de personas en la zona, atribuible a la presencia de varias paradas de autobús en el sector. Además, se generaban rutas alternativas debido a la distancia entre los pasos peatonales designados, con el propósito de reducir la longitud del recorrido.

SENDAS

●●●● Av. de las Américas

— — — Av. Loja

●●● Av. Ricardo Durán

— Desplazamientos con más frecuencia

— Desplazamientos alternativos, pasos peatonales muy distantes

● Concentración de usuarios

MOVILIDAD:

— Pasos peatonales marcados

● Parada de bus

La zona de estudio del paso deprimido del Control Sur se identificaron las vías de alto flujo de conexión de la ciudad de Cuenca como es las Av. de las Américas, Av. Loja y Av. Ricardo Durán.

Además, los bordes comerciales de los tramos así como las vías de transporte contribuyen a la contaminación auditiva en el sector.

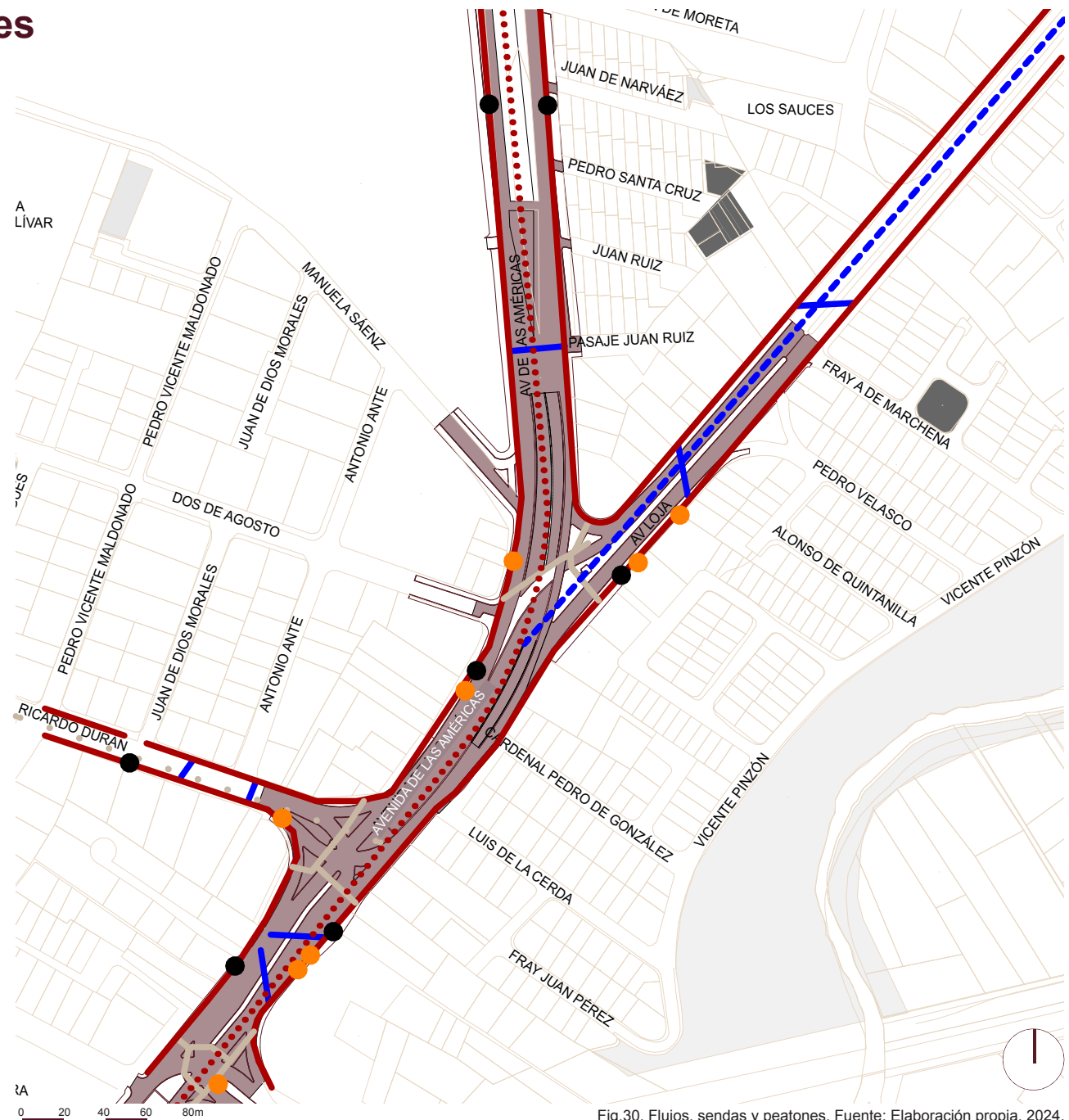


Fig.30. Flujos, sendas y peatones. Fuente: Elaboración propia, 2024.

4.6 Análisis de Fachada de Tramo Este

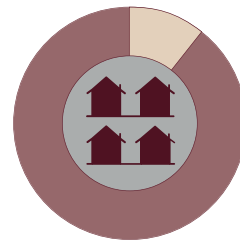


En el análisis de fachada con respecto al tramo este, se analizaron 26 predios. Se observa una fachada de ritmo continuo. En cuanto a la permeabilidad, los predios destinados a viviendas algunos cuentan con muros ciegos, mientras que donde se desarrollan actividades económicas durante el día se abren completamente mediante el uso de cerramientos de fácil montaje.

La calidad constructiva de los predios cumple con los valores óptimos por su materialidad, transición de materiales y la construcción en capas. La variedad del suelo en su mayoría es óptimo a excepción de tres predios que no cumplen con una diversificación de usos en planta baja.

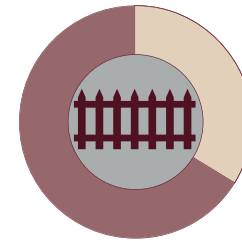
Como resultado el análisis del tramo este obtuvo una calificación de 4,17/5, obteniendo la denominación de activa, mediante la evaluación de los 4 parámetros.

Ritmo



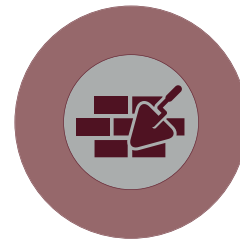
90%
0,9/1

Permeabilidad



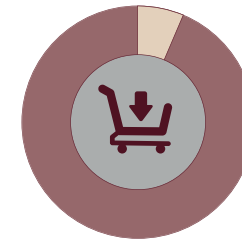
66%
1,32/2

Calidad Constructiva



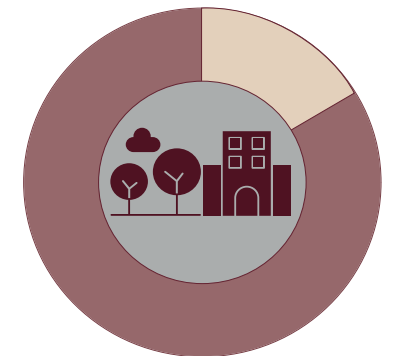
100%
1/1

Variedad de usos PB



94%
0,94/1

Resultados



83% 4,17/5

Fig.31. Resultados análisis de fachada este. Fuente: Elaboración propia, 2024.

4.7 Análisis de Fachada de Tramo Oeste

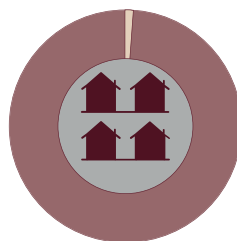


En el análisis de fachada con respecto al tramo este, se analizaron 27 predios. Se observa una fachada de ritmo continuo a excepción de 4 que rompen dicho ritmo. En cuanto a la permeabilidad, los predios destinados a viviendas algunos cuentan con cerramientos, mientras que donde se desarrollan actividades económicas durante el día se abren completamente mediante el uso de cerramientos de fácil montaje.

La calidad constructiva de los predios cumple con los valores óptimos por su materialidad a excepción de tres predios. La variedad del suelo en su mayoría es óptimo a excepción de tres predios que no cumplen con una diversificación de usos en planta baja.

Como resultado el análisis del tramo este obtuvo una calificación de 4,51/5, obteniendo la denominación de activa, mediante la evaluación de los 4 parámetros.

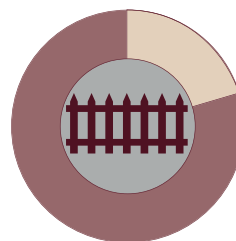
Ritmo



98%

0,98/1

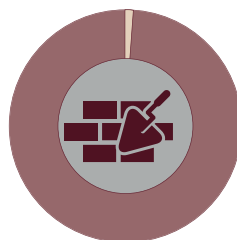
Permeabilidad



80%

1,59/2

Calidad Constructiva



98%

0,98/1

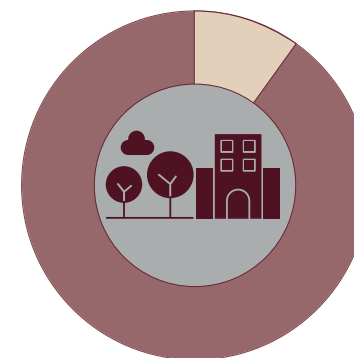
Variedad de usos PB



96%

0,96/1

Resultados



90%

4,51/5

Fig.32. Resultados análisis de fachada oeste. Fuente: Elaboración propia, 2024.

4.8 Resultados de Tramos

ESTE

Resultados de la Ficha de A. Tramo

- Activo (4.1 a 5)
- Amigable (3.1 a 4)
- Mixta (2.1 a 3)
- Aburrida (1.1 a 2)
- Inactivo (0.1 a 1)

Resultado Este: 4,17/5

Resultado Oeste: 4,51/5

■ Edificios Oeste

■ Edificios Este

□ Zona a Intervenir

En general en los tramos de estudio mantienen una línea de fachada continua con ciertos quiebres de elevación por la presencia de edificios. El desarrollo de actividades en planta baja, ha permitido la permeabilidad entre el paco público y privado es decir no tienen un cerramiento definido o a su vez existe una transparencia del cerramiento. Además, existen cerramientos que se abren en el día para el desarrollo comercial.

En la Av. de las Américas como la Av. Loja se mantiene un eje comercial dando lugar a edificaciones de uso mixto con predominio de viviendas en el sector. En cuanto a la materialidad, en los tramos se observa el uso de hormigón armado por la cual se percibe un ambiente y zonas más grises. Además, las edificaciones destinadas a viviendas se perciben con un aspecto más descuidado, mientras que las edificaciones de uso mixto se observan en mejor estado.

OESTE

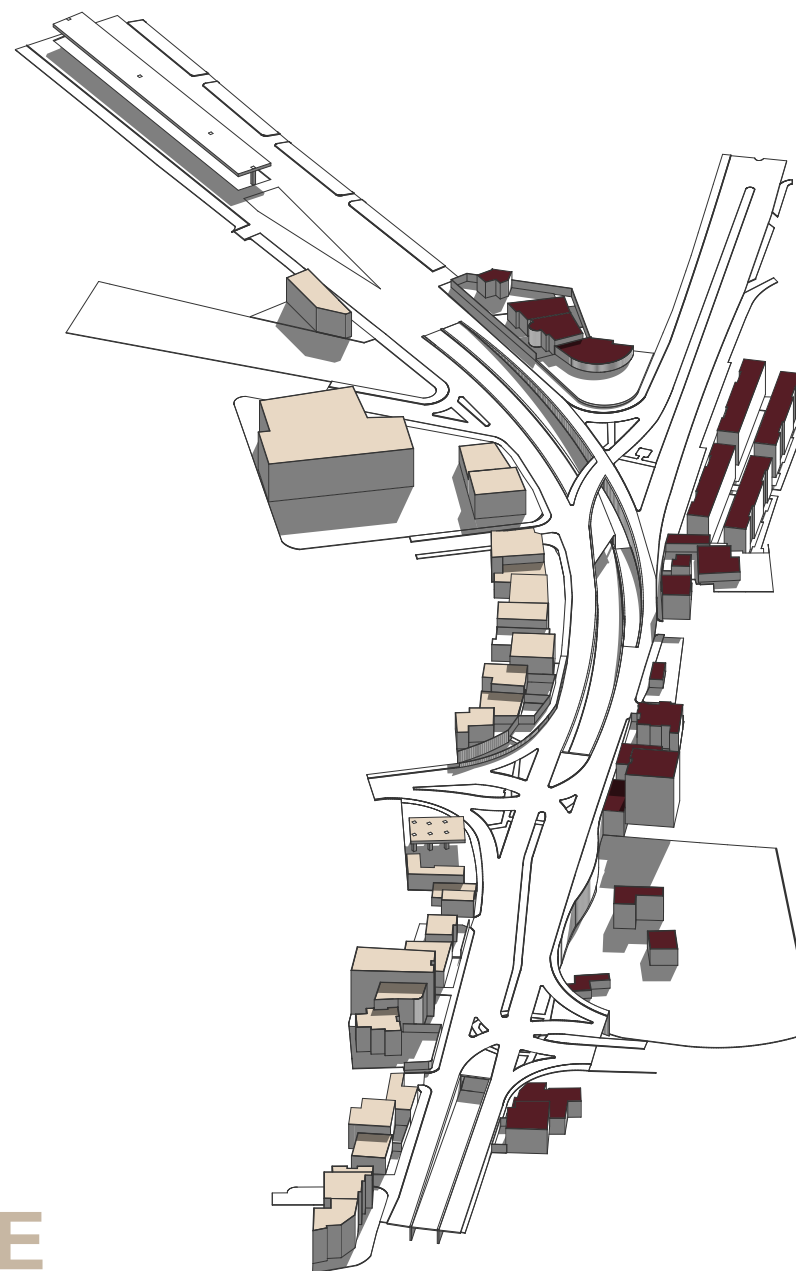


Fig.33. Vista aérea del caso de estudio. Fuente: Elaboración propia, 2024.

4.9 Ficha de Análisis de Paisaje

En base a la ficha de valoración paisajística propuesta por el Arq. Pablo Ochoa, se estima que los diferentes factores de análisis en la zona de estudio presenta varios problemas en cuanto al paisaje urbano. Al ser variables de medición de tipo cualitativas se encuentran problemáticas como visuales poco favorables, contaminación auditiva, falta de vegetación y falta de espacios públicos.

Resultados de la Ficha de Paisaje

Arq. Pablo Ochoa:

Tipo de Espacio: Abierto

Aroma: Negativo (Nube gris)

Sonido: Negativo

Carácter Percibido:

- Demasiada infraestructura negativa
- No hay vestigios
- Existe un río cerca
- Poca flora
- No hay fauna
- Exceso de vías

Valoración Paisajística

- Neutra



Fig.34. Análisis de paisaje vista Av. de las Américas y Av. Ricardo Durán. Fuente: Elaboración propia, 2024.

4.10 Relación Llenos/Vacíos

Al realizar una observación detenida, la gran mayoría de las propiedades en cuestión presenta una estructura edificada, exhibiendo un considerable predominio de unidades habitacionales y una notoria ausencia de áreas verdes o espacios propicios para la integración social entre los residentes de la localidad. Asimismo, cabe destacar de manera significativa la fractura existente en la infraestructura del paso a desnivel, generando un impacto negativo notable en la zona circundante.

La ocupación del suelo en términos de edificabilidad dentro del área de influencia se complementa con el espacio libre, pudiéndose observar que la mayoría de espacios libres son destinados a patios, además de vías transitables y equipamientos públicos. De esta forma, resulta importante considerar espacios no utilizados para conectar con el proyecto mediante la implementación de edificaciones sinuosas destinadas a diferentes usos.

- Lleno
- Vacío
- Zona de Intervención
- Márgenes de protección



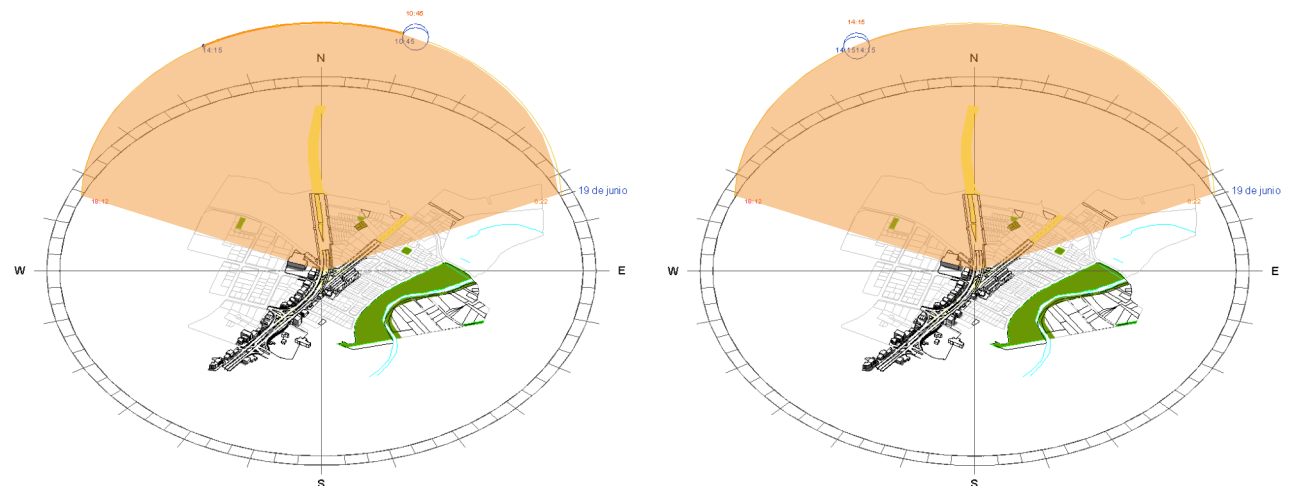
Fig.35. Vista aérea del caso de estudio. Fuente: Elaboración propia, 2024.

4.11 Soleamiento

Existe únicamente una parada de bus para la protección ante factores biológicos como el sol o la lluvia.

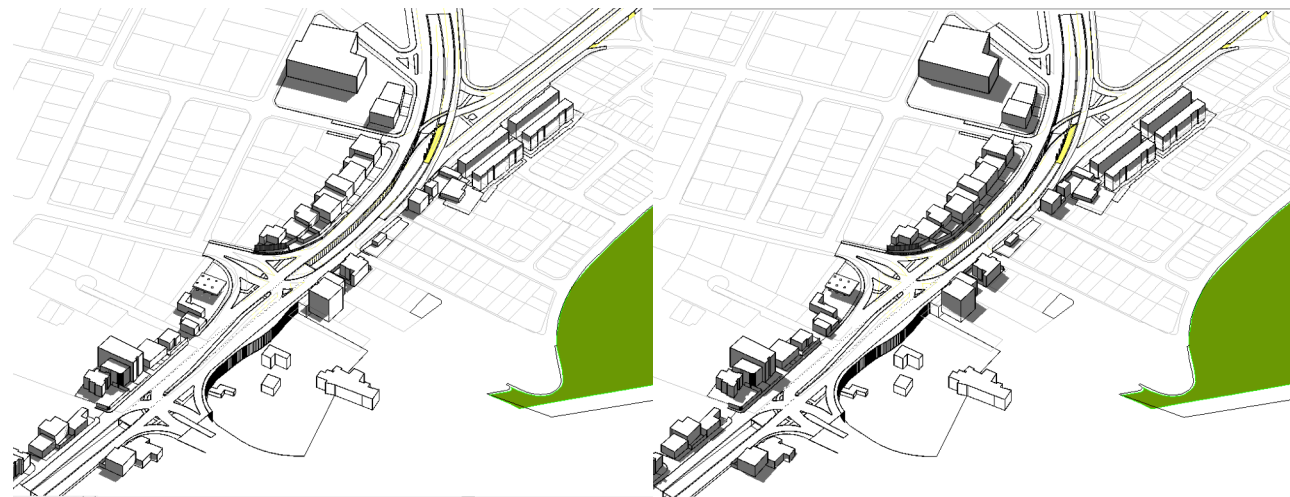
El sitio no presenta mayores dificultades de soleamiento, por su ubicación en la fractura urbana ubicada en las vías de transporte, las edificaciones colindantes superan su altura a lo largo de los tramos. Sin embargo, la fachada continua y los retiros de los predios, permiten un buen soleamiento dentro del sector.

Por lo que al elevarse el proyecto con el proyecto de parque multinivel, no existe obstáculo para aprovechar la incidencia del sol en el proyecto. Aunado a esto, los diferentes tipos de edificaciones que se desarrollan en los tramos, se emplazan de tal manera que se aprovecha el sol en al menos dos de sus fachadas siendo la fachada este y oeste las cuales se aprovechan.



Configuración del sol 10:45 am

Configuración del sol 14:15 pm



Configuración del sol 10:45 am

Configuración del sol 14:15 pm

Fig.36. Soleamiento. Fuente: Elaboración propia, 2024.

4.12 Registro Fotográfico

En la zona de estudio se puede realizar un registro fotográfico, donde se constata el uso de los espacios, en vías, aceras y al borde del espacio público y predios. Se observó a lo largo de los tramos, diferentes formas de desplazarse en un barrido fotográfico donde se evidencian puntos con mayor afluencia de peatones; así como los mayores puntos de conflictos debido al tráfico vehicular de la zona.

Esta zona tiene un mayor tráfico por la salida de transporte a otros pueblos aledaños a la urbe. El transporte tanto público como privado es lo primordial en cuanto a la manera de moverse; sin embargo también existe el uso de otros medios ya sea caminando o en bicicleta.

Además, se nota el predominio del comercio sobre todo del tramo oeste, donde mayormente se desarrolla mientras que en el tramo oeste se destina a la vivienda. Además, se evidencia la poca implementación de espacios verdes y la falta de puntos de encuentro para el desarrollo de actividades de ocio, entretenimiento o descanso dentro del sector.



Fig.37. Desplazamientos en la Av. las Américas. Fuente: Elaboración propia, 2024.



Fig.38. Peatones en la Av. las Américas. Fuente: Elaboración propia, 2024.

4.13 Formulario de Auditoría para un segmento (vías y veredas)

⊗ No funciona el tramo

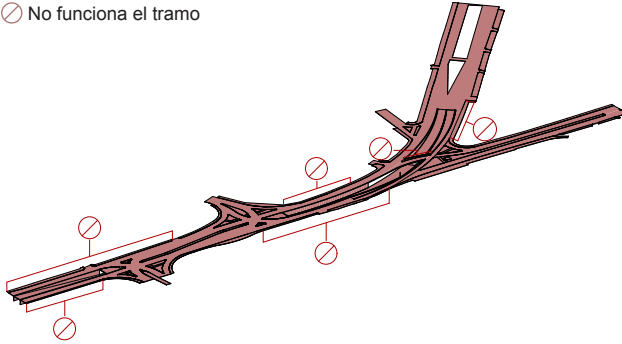


Fig.39. Auditoría del segmento. Fuente: Elaboración propia, 2024.

Estado Crítico 8/25

Formulario de auditoría para un segmento “Ciudades para la gente” de Jan Gehl:

Formulario Anexo 01 Resultados:

Calificación 8/25

+17 = Muy bien! ¡Es un excelente lugar para caminar!

9.16 = Se puede caminar por aquí, pero hay trabajo pendiente.

0.8 = Hay mucho trabajo pendiente!

- No cuenta con el ancho de vereda óptimo
- No hay ciclo vías o espacio para otro sistema de transporte alternativo
- No cuenta con rampas en donde hay desniveles



Fig.40. Movilidad en la Av. las Américas. Fuente: Elaboración propia, 2024.



Fig.41. Movilidad en la Av. las Américas. Fuente: Elaboración propia, 2024.



Fig. 42. Paso deprimido salida hacia la Av. las Américas. Fuente: Elaboración propia, 2024.



05

Caso de Estudio

The background features a light beige color with several white line-art shapes. These shapes are irregular and somewhat organic, resembling architectural outlines or abstract patterns. They are scattered across the page, with some larger shapes in the upper right and lower right, and smaller ones in the lower left.





5.1 Estrategias

Vía colectora (modificar donde ancho de vías)



Vías alternas para no utilizar la vía colectora



Utilizar los predios vacíos para generar espacio público



Trabajar a nivel de bordes y retiros frontales



Circuitos para conectar con equipamientos de salud y parques



Generar espacio público elevado en la grieta



Fig.43. Análisis de estrategias a aplicar. Fuente: Elaboración propia, 2024.

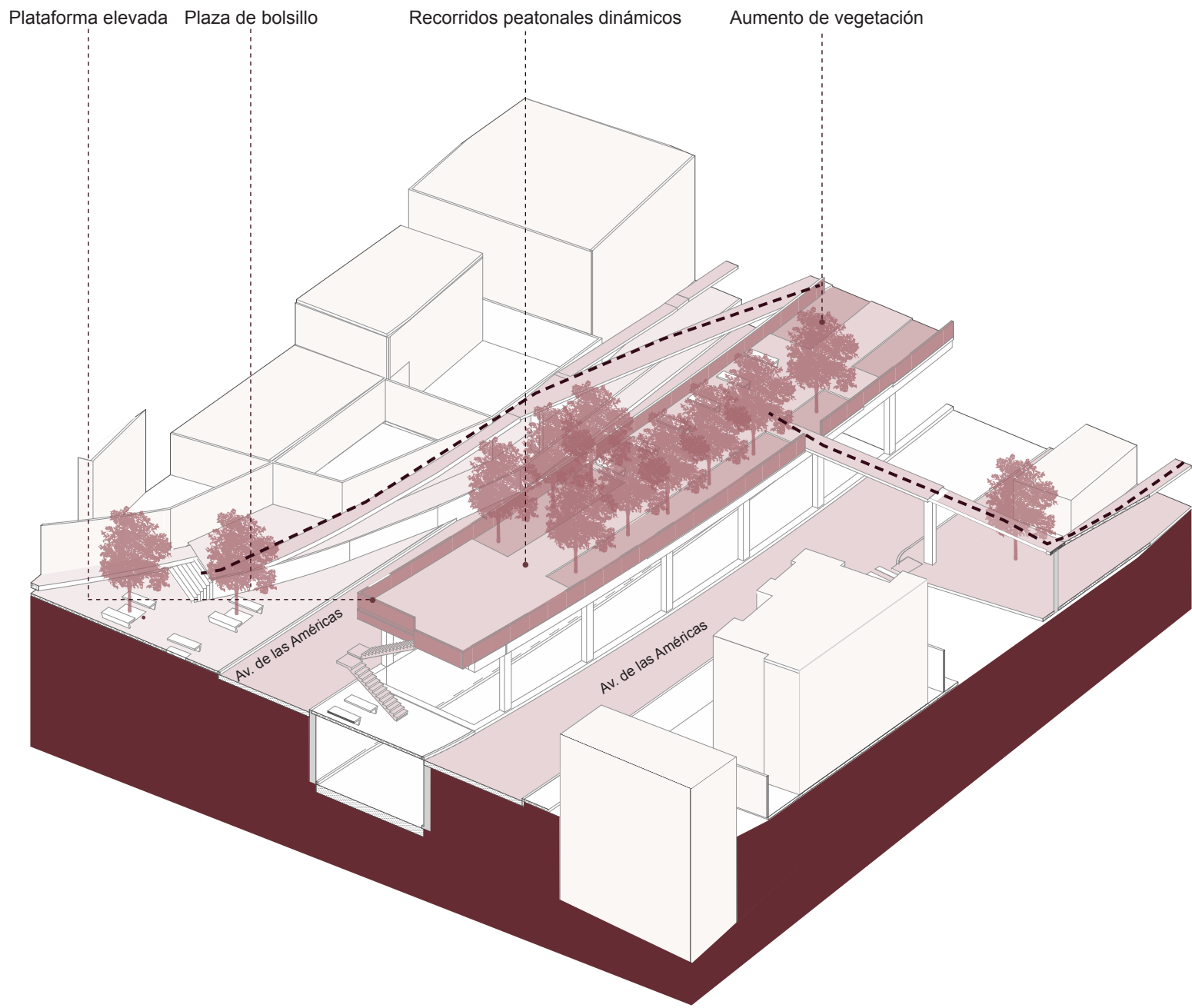


Fig.44. Axonometría estrategias. Fuente: Elaboración propia, 2024.

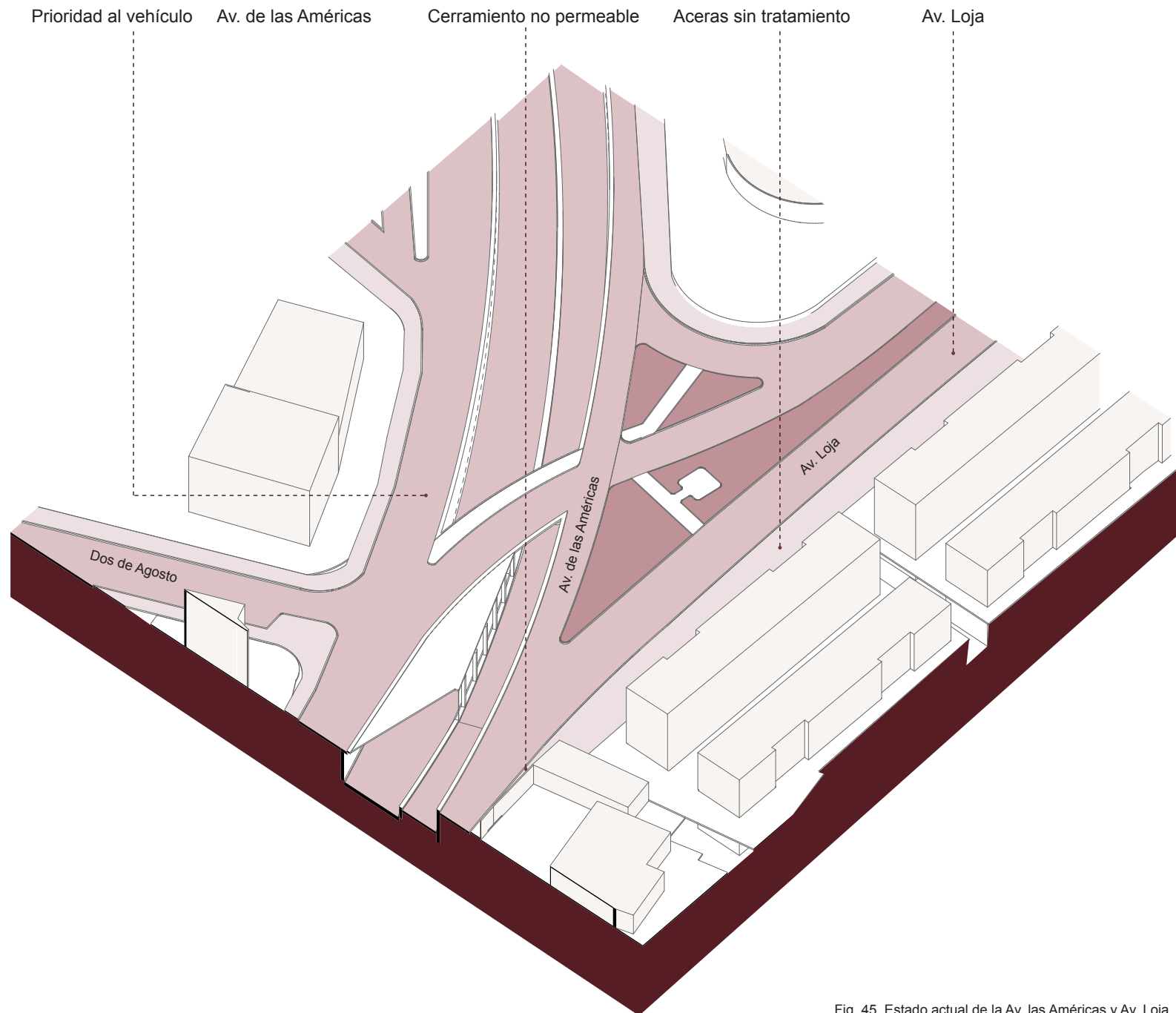


Fig. 45. Estado actual de la Av. las Américas y Av. Loja. Elaboración Propia, 2024.

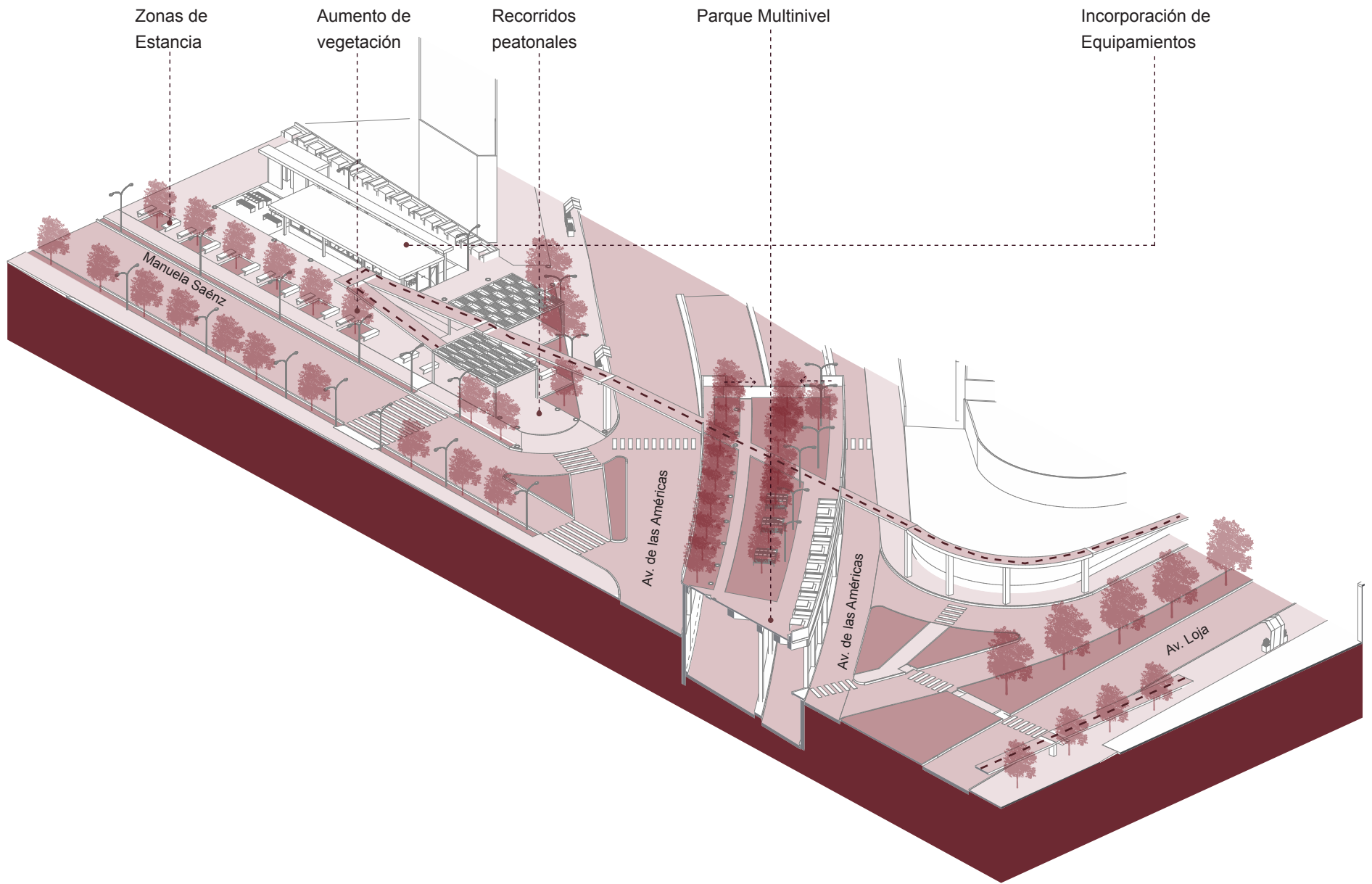


Fig. 46. Propuesta de la Av. las Américas y Av. Loja. Elaboración Propia, 2024.

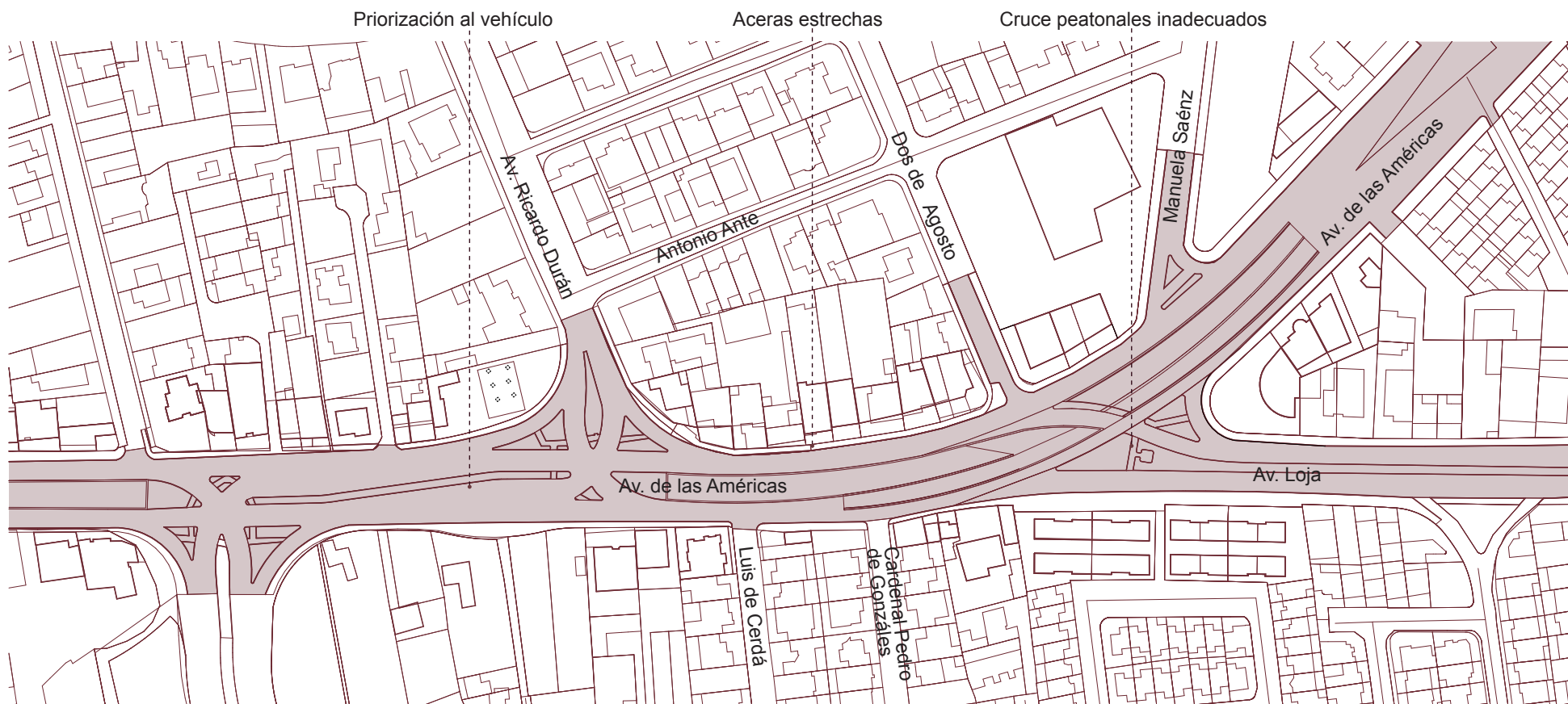


Fig. 47. Emplazamiento actual. Elaboración Propia, 2024.

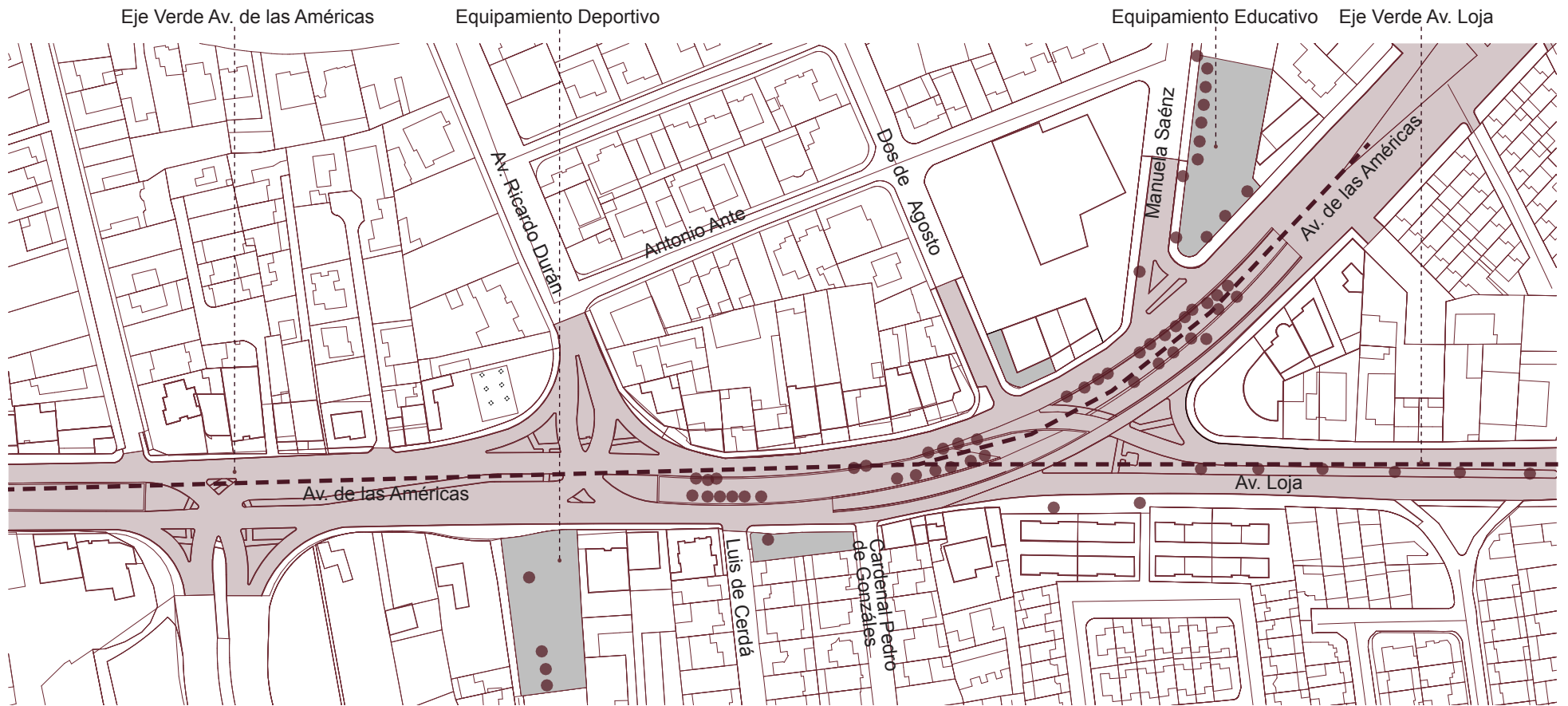


Fig. 48. Estrategias de propuestas de emplazamiento. Elaboración Propia, 2024.

5.2 Emplazamiento

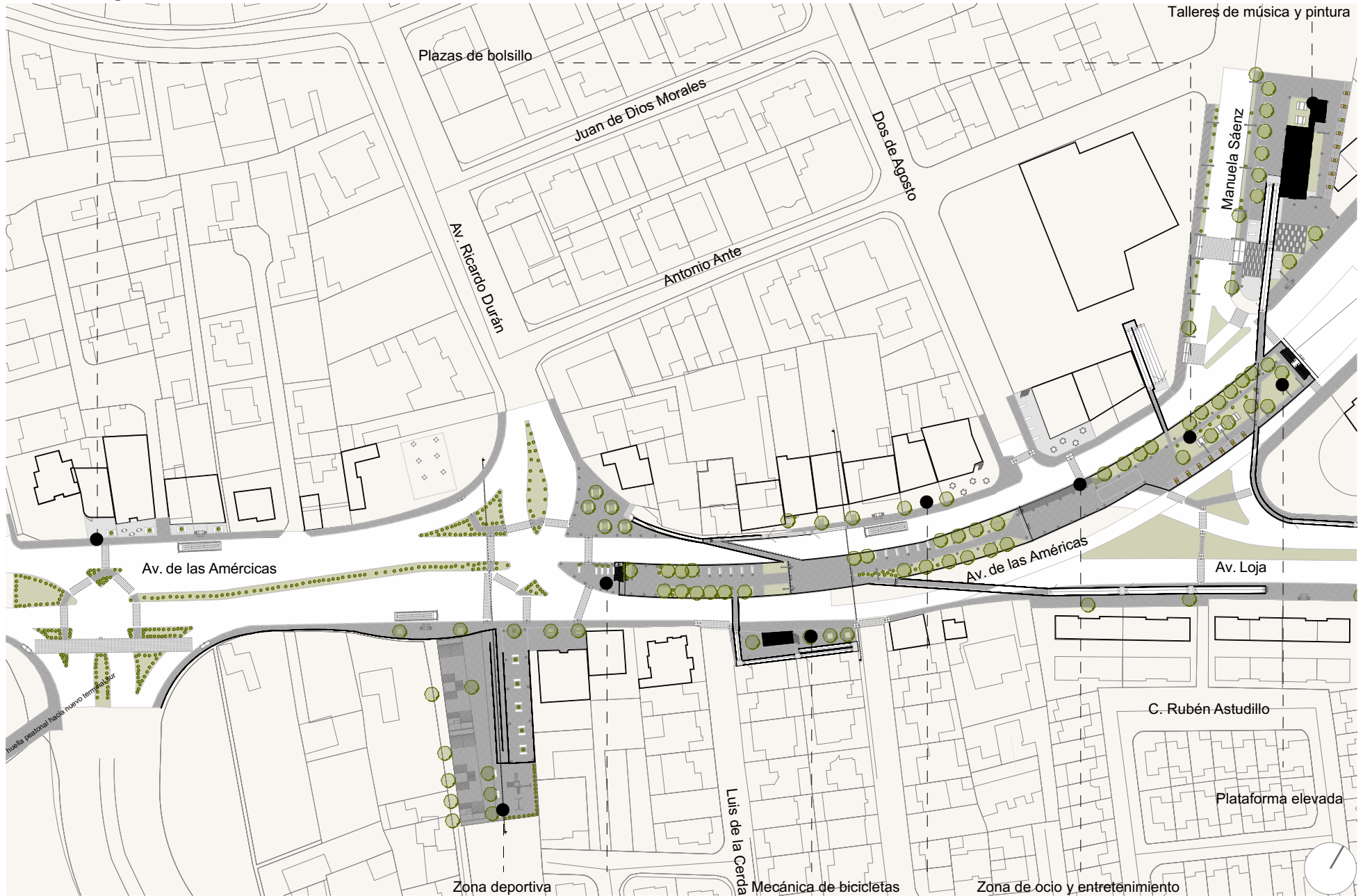


Fig. 49. Emplazamiento del proyecto. Elaboración Propia, 2024.

5.3 Plantas Zona Deportiva

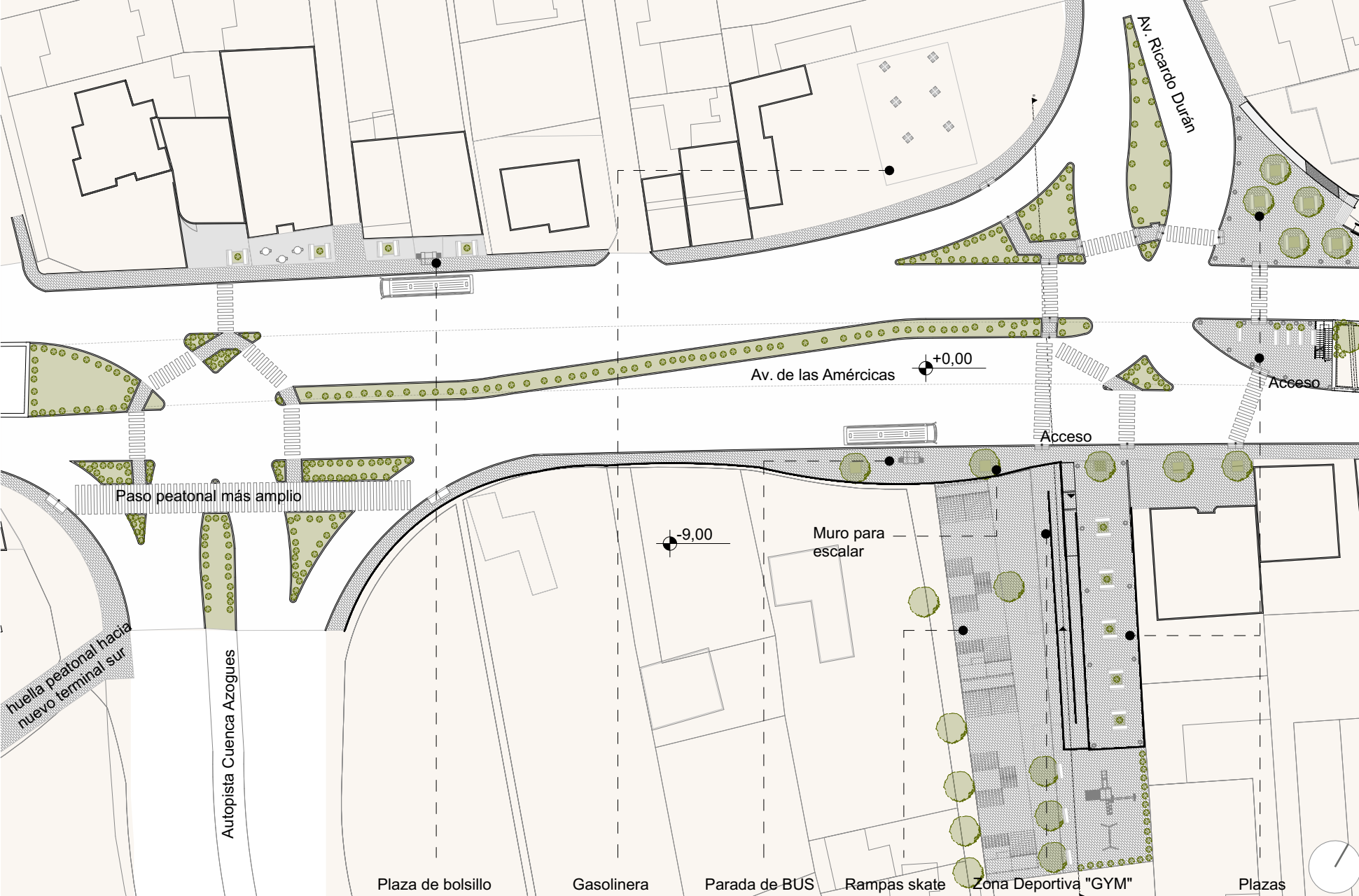


Fig. 50. Planta zona deportiva. Elaboración Propia, 2024.

5.3 Plantas Zona de Ocio y Entretenimiento

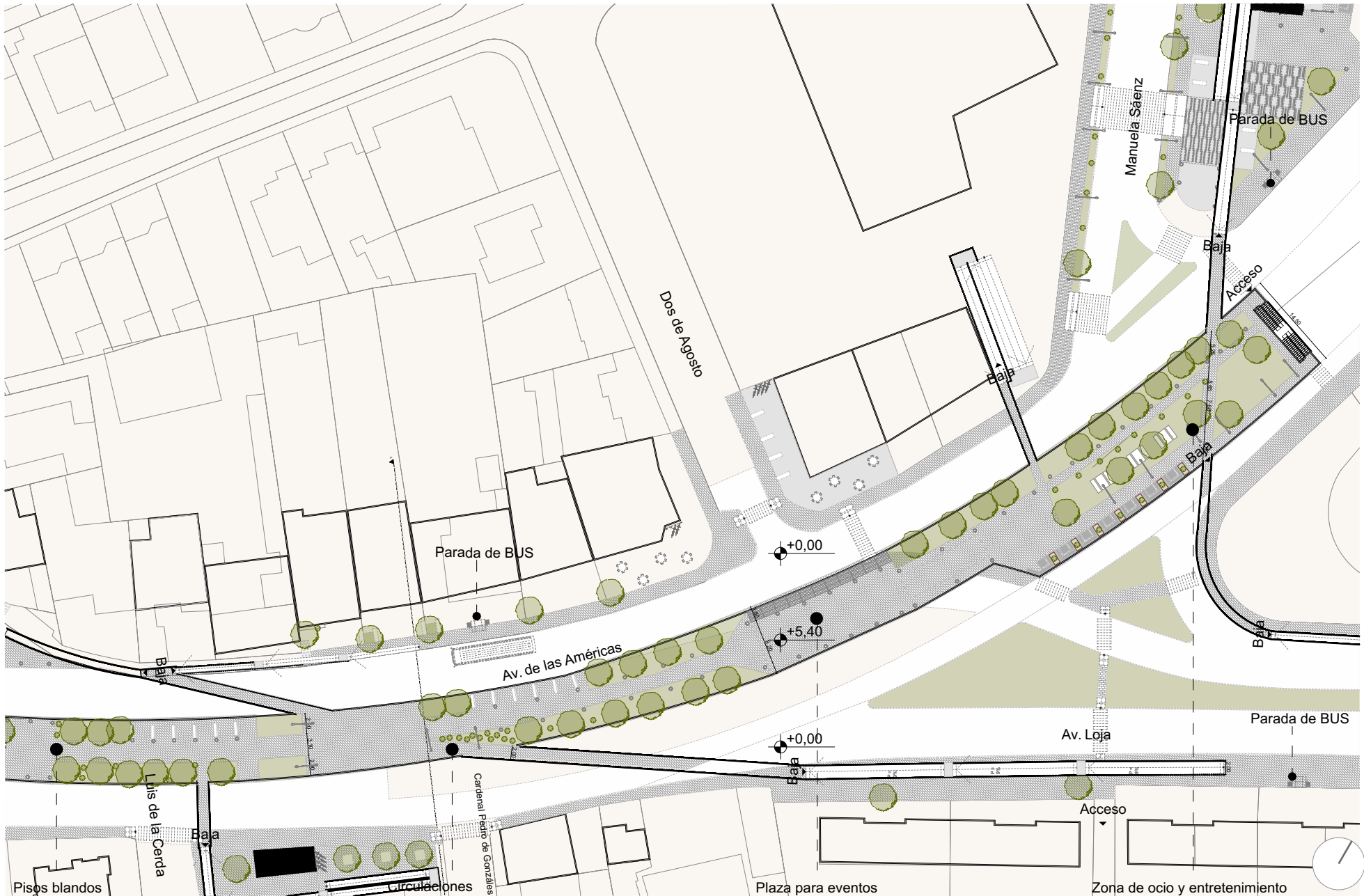


Fig.51. Plantas zona comercial. Fuente: Elaboración propia, 2024.

5.3 Plantas Zona Educativa

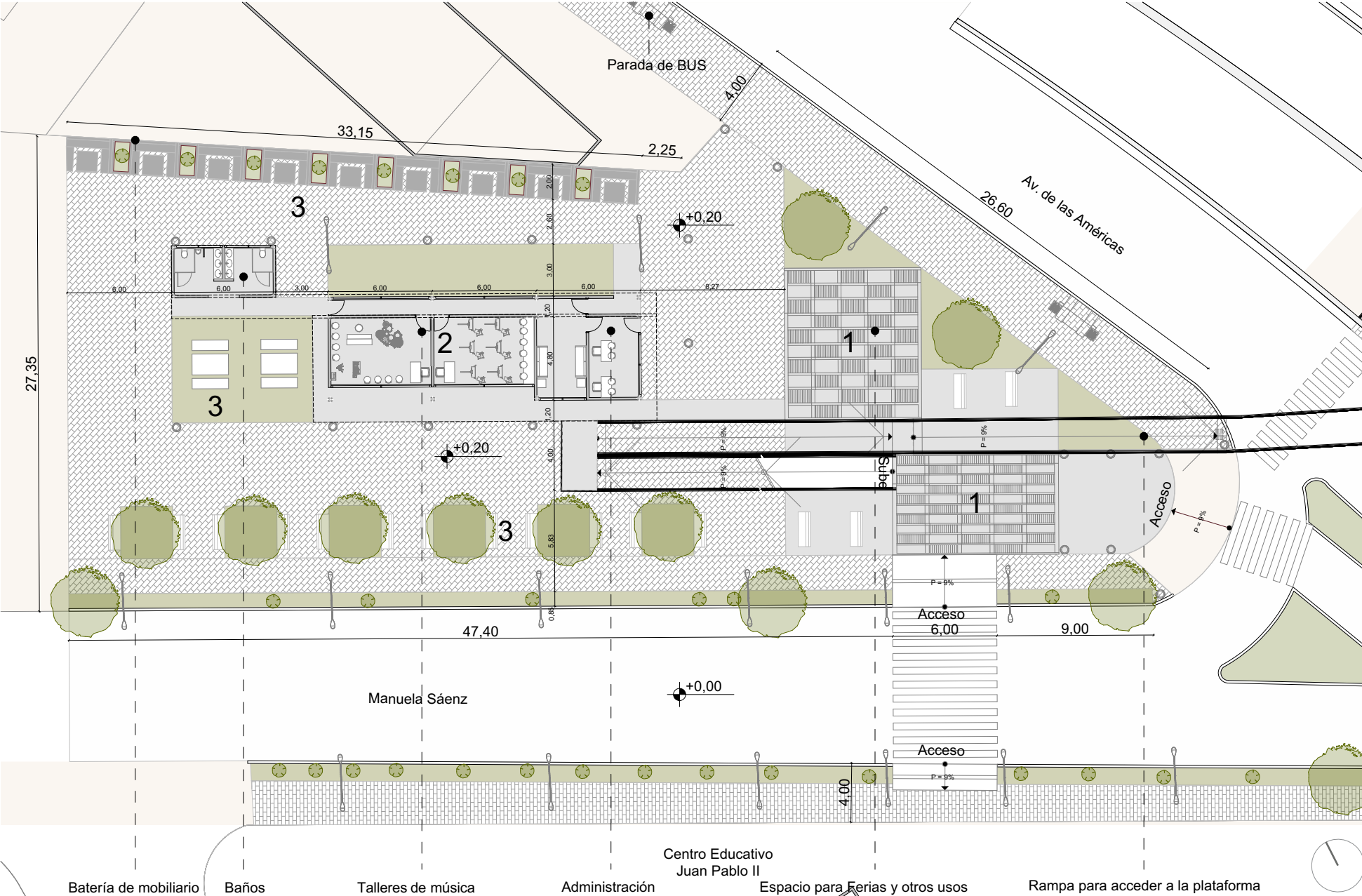


Fig.52. Plantas zona comercial. Fuente: Elaboración propia, 2024.

5.4 Sección A - A Actual

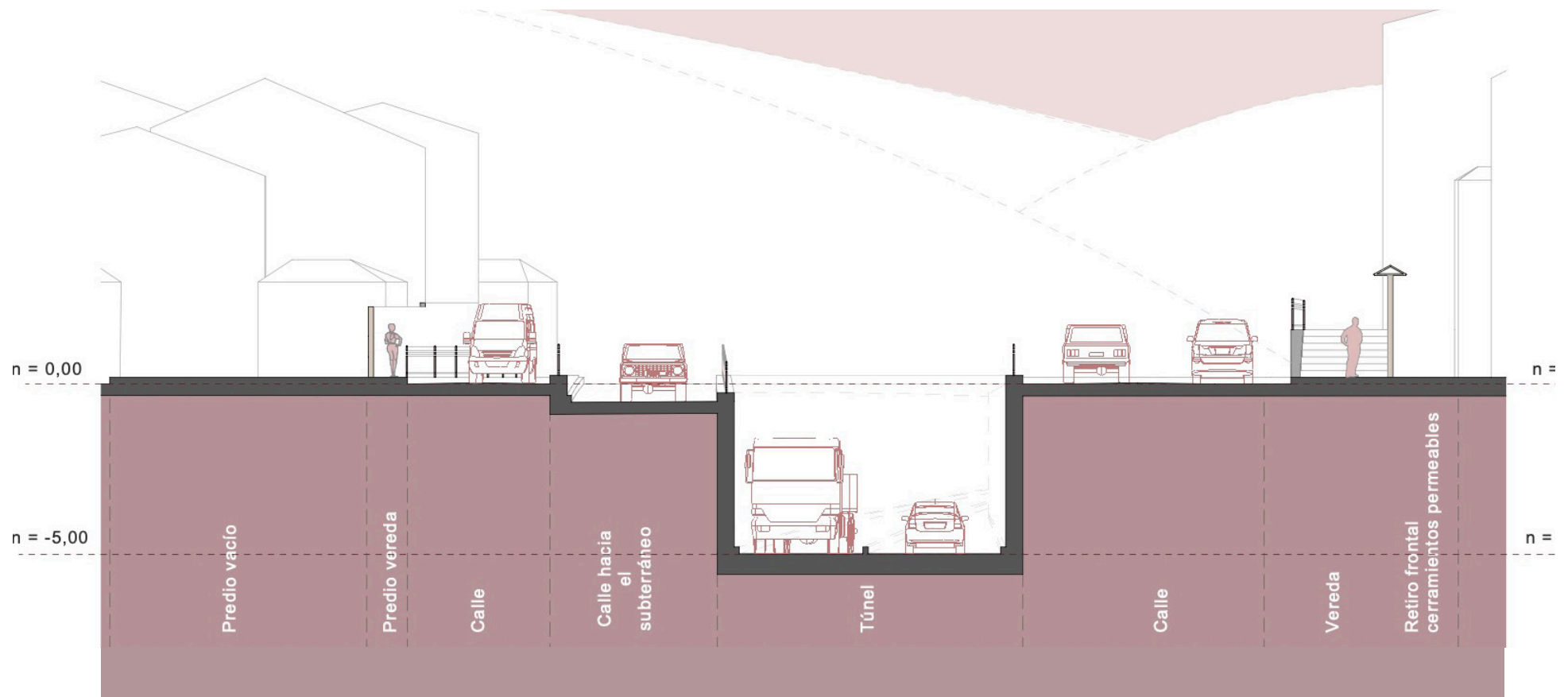


Fig. 53. Sección del estado actual de la Av. las Américas. Elaboración Propia, 2024.

5.5 Sección A - A Propuesta

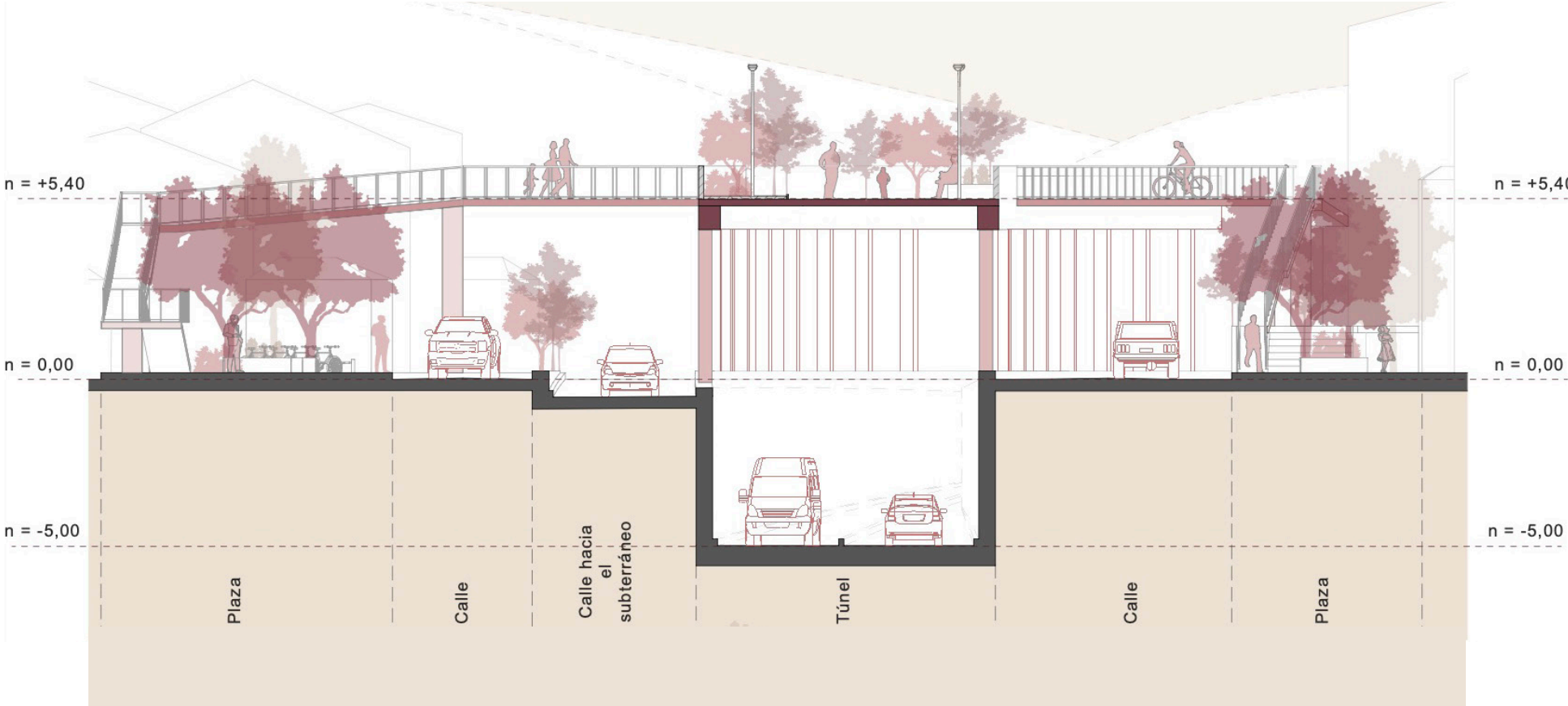


Fig. 54. Sección de la propuesta de la Av. las Américas. Elaboración Propia, 2024.

5.6 Sección B - B Actual

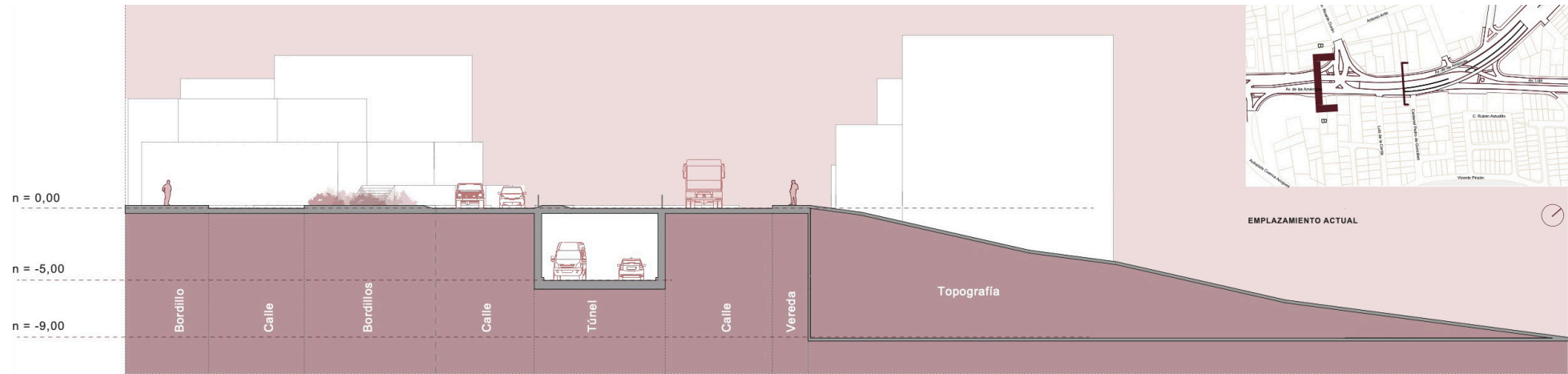


Fig. 55. Sección del estado actual de la Av. las Américas. Elaboración Propia, 2024.

5.7 Sección B - B Propuesta



Fig. 56. Sección de propuesta de la Av. las Américas. Elaboración Propia, 2024.



Conclusiones

Este trabajo identifica la fractura urbana ubicada en el Control Sur, señalando algunos problemas críticos del sector, como la predominancia del vehículo, la falta de espacio público para la cohesión social y la presencia de una capa gris sin vegetación. Estos hallazgos aportan una perspectiva diferente sobre cómo visualizar una ciudad más compacta y no fragmentada, tomando como claro ejemplo el paso deprimido Avenida Loja, Control Sur.

Basándose en el análisis de sitio con las herramientas específicas que permitieron obtener datos precisos sobre la realidad del lugar, se constató que la zona se encuentra en una situación crítica. Los espacios y dimensiones en su mayoría no funcionan adecuadamente, y existen problemas graves de contaminación acústica y de calidad del aire, además de la falta de espacios públicos que optimicen el tránsito peatonal.

Con los datos recolectados, se propone un diseño urbano-arquitectónico para mejorar la conectividad a nivel barrial y peatonal del sector del paso deprimido Baños - Av. Loja. Este diseño incluye una plataforma elevada ubicada en la grieta, con circulaciones estratégicamente ubicadas con rampas que facilitan el acceso a la plataforma. Esta intervención conecta distintos equipamientos propuestos.



Fig. 57. Vista alrededor del equipamiento deportivo. Elaboración Propia, 2024.

Actual

$$\text{Reparto del Viario Público Peatonal} = \frac{3.988,76 \text{ m}^2}{15.974,97 \text{ m}^2} * 100 = 24,96\%$$

Propuesta

$$\text{Reparto del Viario Público Peatonal} = \frac{12.318,10 \text{ m}^2}{15.974,97 \text{ m}^2} * 100 = 77,10\%$$

Se identificaron vías alternas para que los vehículos puedan desplazarse hacia un mismo destino utilizando diferentes rutas, descongestionando así el tráfico. Esta propuesta integral conecta todos los elementos mencionados, incluyendo bordes, paso elevado y subterráneo, creando nuevos espacios con una mejor calidad espacial y generando equipamientos que promuevan la cohesión social.

La relación óptima del viario peatonal es 75% área del viario público destinado a uso peatonal, para la propuesta se logró alcanzar un 77% de área destinada a los peatones, priorizando la movilidad a pie y la utilización del espacio público para promover la cohesión social en el sector.

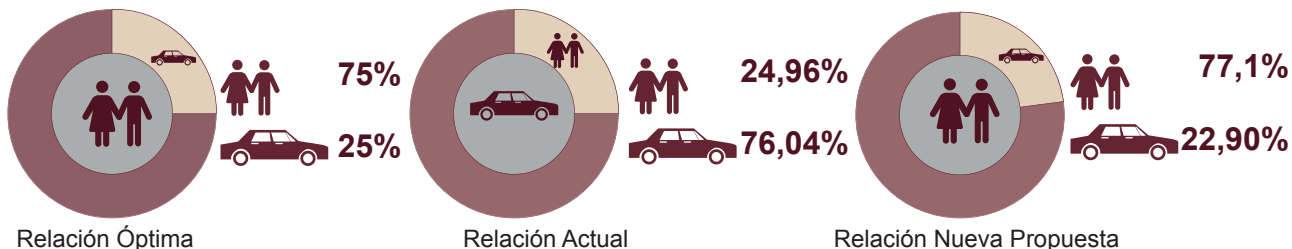
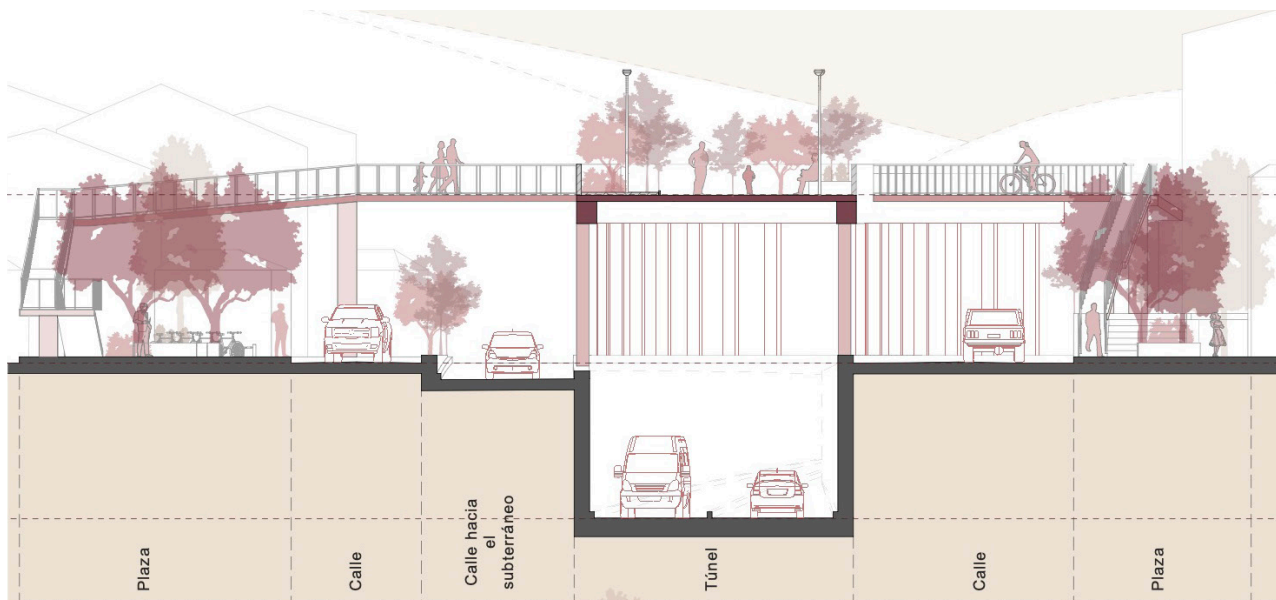


Fig. 59. Resultados de reparto viario público peatonal. Elaboración Propia, 2024.

Área actual	16720,45 m ²
Área de intervención	19113,54 m ²
Área de predios vacíos	4045,99 m ²

Equipamiento Educativo

1.175,61 m²



1.175,61 m²

477,29 m²

Equipamiento Deportivo

Equipamiento Ocio y Entretenimiento

Área verde actual	1700,91 m ²
Área verde intervención	2925,24 m ²

- Área verde
- Área gris

Fig. 60. Diagrama de Equipamientos. Elaboración Propia, 2024.

Al desarrollarse en dos principales avenidas de la ciudad, la Av. Loja y Av. de las Américas; se propone la utilización de nuevos predios y abrir predios. Se reutiliza la estructura ya existente para desarrollar el proyecto en una plataforma única, planteando así el concepto de Parque Multinivel.

En la zona donde se genera una alta actividad comercial en planta baja, se ubica una plataforma elevada que da prioridad al peatón. Esta plataforma combina pisos flotantes con vegetación, mejorando el verde urbano y mitigando los problemas previos de falta de vegetación. Además, se prioriza el tránsito peatonal, pasando al vehículo a un segundo plano. El incremento del área verde en el sector es del 72% entre distintos tipos de vegetación que se propone, tanto en la parte baja del proyecto como en el desarrollo de la plataforma.

El análisis del sitio también identificó la necesidad de mejorar la accesibilidad peatonal en el sector del paso deprimido Baños - Av. Loja. Esto permitió obtener datos importantes sobre cómo se pueden mejorar los bordes, generando espacios más amplios para el peatón, como plazas y plazas de bolsillo. Además, se propuso conectar todo el tramo de manera directa para los distintos tipos de usuarios que ocupan el lugar, ampliando los pasos de cebra y priorizando el tránsito peatonal.

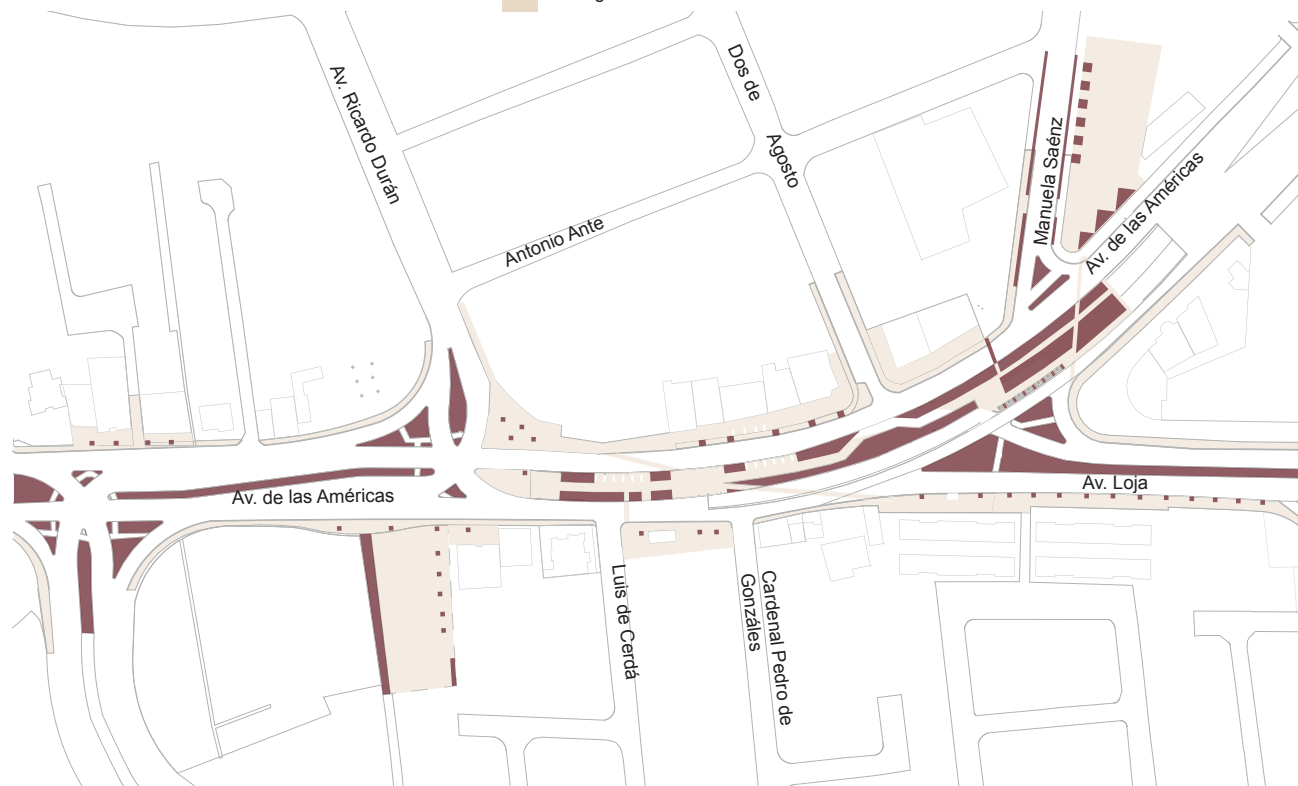


Fig. 61. Diagrama de área verde. Elaboración Propia, 2024.



Fig. 62. Vista alrededor del inicio de la plataforma elevada. Elaboración Propia, 2024.







06

Referencias Bibliográficas

6.1 Referencias Bibliográficas

- Cambra, P, Gonçalves, A., & Moura, F. (2019). *The digital pedestrian network in complex urban contexts: a primer discussion on typological specifications*. Finisterra - Revista Portuguesa de Geografía, (110), 155-170. <https://doi.org/10.18055>
- Cerezo, A., Tejerina, J. (2022). *La equidistribución de las actuaciones sobre el medio urbano de regeneración y renovación integrada: el nuevo paradigma para la intervención urbana en la ciudad existente*. Ciudad y Territorio Estudios Territoriales. Vol. 53 (211), pp. 19-36.
- Flores, E., Mora, E., Chica, J., & Balseca, M. (2022). *Evaluación de la movilidad de estudiantes y accesibilidad espacial a centros de educación en zonas periurbanas*. Revista Digital Novasinergia, 5(1), 128-149. Epub 31 de enero de 2022.<https://doi.org/10.37135/ns.01.09.08>
- Galindo, A., & Victoria, R. (2012). *La vegetación como parte de la sustentabilidad urbana: beneficios, problemáticas y soluciones, para el Valle de Toluca*. Quivera. Revista de Estudios Territoriales, 14(1), 98-108.
- Gaztañaga, A & Ziarrusta,I. (2020). *“Rupturas” urbanasterritoriales entre ciudad paisaje: Construcción póstuma de un entorno metropolitano en la encrucijada”*. AusArt Journal for Research, Art. 8 (2). 235-250. <https://ojs.ehu.eus/index.php/ausart/article/view/22007>
- Hidalgo, A., & Martin, R. (2022). *Calles elevadas abandonadas: secuelas del diseño espacial en la percepción de inseguridad*. Revista de urbanismo, (47), 3-20.
- Jirón, P., Solar, M., Rubio, M., Cortés, S., Cid, B., & Carrasco, J. (2022). *La espacialización de los cuidados. Entretejando relaciones de cuidado a través de la movilidad*. Revista INVI, 37(104), 199-229. Epub 01 de mayo de 2022.<https://dx.doi.org/10.5354/0718-8358.2022.65647>
- Komarzyńska-Świeściak, E., & Kozłowski, P. (2021). *The acoustic climate of spaces located under overpasses in the context of adapting them for outdoor public events-a pilot case study*. Budownictwo i Architektura, 20(4), 063-092.
- Sánchez, L. (2022). *La intervención del patrimonio arquitectónico-urbano residencial del Mar del Plata: Un problema abierto*. Arquitecturas del sur, 40(61), 40-53. <https://dx.doi.org/10.22320/07196466.2022.40.061.03>
- Van Eeghem, E. (2013). *Urban cracks: sites of meaning for critical artistic practices*. Critical Arts, 27(5), 587-594
- Hermida-Palacios, C. (2016). *DEL TRANSPORTE A LA MOVILIDAD: Reflexiones sobre las últimas décadas*. Diseño arte y arquitectura, (1), 20-35.

6.2 Formulario de Auditoría de Segmentos

Formulario de auditoría para un segmento “Ciudades para la gente” de Jan Gehl:

AUDITORIA DE ACCESIBILIDAD PEATONAL

Ubicación: Paso deprimido Av Loja y Américas sector control sur

Tramo: Paso deprimido

Escala de calificación

1. Muy malo
2. Serios problemas
3. Ni bien ni mal
4. Bien
5. Excelente

- 1) ¿La vereda está en condiciones adecuadas?
- La vereda es suficientemente ancha para caminar.
 - El pavimento es liso.
 - La vereda es continua y no tiene obstáculos.
 - Hay pocas entradas a garajes y son estrechas.
 - El césped y los árboles están limpios y en buenas condiciones
 - Los árboles proveen sombra.

Comentarios:

Las veredas no cumplen nada de las condiciones óptimas para un buen desplazamiento peatonal y para discapacitados. Tiene grietas y no cuenta con una textura lisa además que no cumplen con el ancho adecuado en algunos tramos.

Calificación: 1

- 2) ¿Es fácil cruzar la calle?
- La calle es suficientemente estrecha para ser cruzada con facilidad.
 - Hay pasos cebra.
 - El tráfico se mueve a una velocidad que da la sensación de seguridad.
 - Las señales de tránsito son adecuadas para facilitar cruzar la calle.
 - No hay autos parqueados, árboles o señales de tránsito que bloqueen la vista a los peatones.
 - Hay rampas en buenas condiciones para discapacitados.
 - Si hay semáforos, el tiempo es suficiente para cruzar

Comentarios:

Cuenta con buena señalética para los peatones, pero en algunos tramos las rampas no son óptimas para discapacitados y en otros tramos no existen.

Calificación: 2

- 3) ¿Cómo están las edificaciones?
- Las edificaciones invaden el espacio de las veredas.
 - Hay autos estacionados en la vía ?
 - Las ventanas de los edificios dan a la vía.
 - No hay grafitis ni basura.

Comentarios:

Las edificaciones no son tan invasivas en el paisaje, pero en algunos casos los retiros son muy pequeños y están muy cerca de la vía.

Calificación: 3

- 4) ¿Esta vía es segura y agradable para caminar?
- Un niño solo estaría seguro caminando aquí
 - Disfruto caminar aquí
 - Hay suficiente iluminación para la vereda y la calle
 - Hay más gente en la calle?
 - No hay perros, o si hay están con correas.
 - Hay árboles y otros elementos agradables.

Comentarios:

Las vías no son tan agradables para transitar por ahí no cuenta con una buena calidad espacial.

Calificación: 1

- 5) ¿Es posible ir en bicicleta en esta vía?
- Usted se sentiría segura manejando bicicleta en esta calle.
 - El pavimento es regular.
 - Existe un espacio específico para ciclistas en esta vía

Comentarios:

No cuenta con ningún espacio para la bicicleta el ciclista que transita por ahí está expuesto siempre al peligro.

Calificación: 1

Recomendaciones para hacer que esta zona sea más fácil de recorrer a pie y en bicicleta (Proyecto de infraestructura, seguridad, etc.)

Se debe realizar una intervención en la cual mejore la movilidad del lugar como la infraestructura que mitigue los problemas presentados y así mejorar la calidad de vida.

Calificación 8/25

+17 = Muy bien! ¡Es un excelente lugar para caminar!

9.16 = Se puede caminar por aquí, pero hay trabajo pendiente.

0.8 = Hay mucho trabajo pendiente!

6.3 Ficha de Análisis de Tramo Este

código del tramo:		ESTE	predios																														puntajes					
longitud total del tramo:		500 m	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30						
RITMO	número de unidades por edificación		1	1	1	16	16	1	2	1	1	1	1	1	1	1	0	0	1	1	1	0	2	2	1	0	1	0										
	ritmo (valor óptimo = 1)		1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	0,5	0,5	0,5	1	1	1	1	1	1	1	1	1						0,90/1		
PERMEABILIDAD	CON cerramiento	1.- transparencia del cerramiento 1 pto = 0 - 33 % de la superficie del cerramiento es opaco 0,5 ptos = 33 - 66 % de la superficie del cerramiento es opaco 0 ptos = más del 66 % de la superficie del cerramiento es opaco	0	0	1	1	1		0,5	0,5	0,5	1		0		1										1	1		1									
		2.- desarrollo de actividades 1 pto = la actividad se desarrolla en el espacio privado no construido 0,5 ptos = la actividad se desarrolla en menos del 50% del espacio privado no construido 0 ptos = la actividad se desarrolla únicamente en el espacio privado construido	0	0	1	0,5	0,5			1	0	0	1		0,5		0,5											1	1		1							
	SIN cerramiento	1.- transparencia del cerramiento 1 pto = 0 - 33 % de la superficie del cerramiento es opaco 0,5 ptos = 33 - 66 % de la superficie del cerramiento es opaco 0 ptos = más del 66 % de la superficie del cerramiento es opaco							0				1		1		1		1	0,5	0,5	0,5	1	1				1		1								
		2.- desarrollo de actividades 1 pto = la actividad se desarrolla en el espacio privado no construido 0,5 ptos = la actividad se desarrolla en menos del 50% del espacio privado no construido 0 ptos = la actividad se desarrolla únicamente en el espacio privado construido							0,5				1		0,5		1		1	0	0	0	0	1	0,5			1		1								
índice de permeabilidad (valor óptimo = 2)			0	0	2	1,5	1,5	0,5	1,5	0,5	0,5	2	2	0,5	1,5	1,5	2	2	0,5	0,5	0,5	2	1,5	2	2	2	2	2	2							1,32/2		
CALIDAD CONSTRUCTIVA	construcción por capas de la fachada en planta baja (si / no)		si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si			
	calidad de materiales: buen envejecimiento y resistencia a la intemperie (si / no)		si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si		
calidad constructiva: adecuada solución en la junta de transición entre materiales (si / no)			si	si	si	si	si	no	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si		
calidad constructiva (valor óptimo = 1)			1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1/1	
VARIEDAD DE USOS EN PLANTA BAJA	<ul style="list-style-type: none"> comercio ocasional de productos de aprovisionamiento a la vivienda al por menor comercio de equipos y maquinaria liviana comercio de materiales de construcción y elementos accesorios comercio de insumos para la producción agropecuaria y forestal servicios de turismo y recreación servicios de alimentación vivienda servicios financieros servicios de transporte y comunicaciones comercio cotidiano de productos de aprovisionamiento a la vivienda al por menor 	<ul style="list-style-type: none"> comercio de repuestos y accesorios automotrices servicios personales y afines a la vivienda servicios de turismo y recreación servicios profesionales servicios de seguridad servicios industriales producción artesanal y manufactura de bienes compatibles con la vivienda cultura educación adicionales 																																				
	* usos tomados del libro "La vivienda es esto" (2015), en la clasificación de usos de suelo propuesta por el proyecto Moden																																					
variedad de uso de suelo (valor óptimo = 1)			1	1	1	0,5	0,5	0,5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0,94/1		
RESULTADOS	activa(4.1 a 5) amigable(3.1 a 4) mixta(2.1 a 3)	aburrida(1.1 a 2) inactiva(0.1 a 1)	3	3	5	4	4	3	4,5	3,5	3,5	4	5	3,5	4,5	4,5	5	5	3	3	3	5	4,5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4,17 /5		







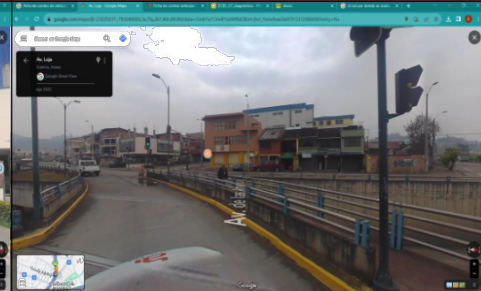
usos tomados del libro "La vivienda es esto" (2015), en la clasificación de usos de suelo propuesta por el proyecto Moden y ficha extraída de criterios de diseño para el encuentro del edificio y la calle tesis_alvarez_molina

6.4 Ficha de Análisis de Tramo Oeste

código del tramo: OESTE		predios																										
longitud total del tramo: 500 m		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
																												puntajes
RITMO	número de unidades por edificación		2	2	1	1	1	1	1	3	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	ritmo (valor óptimo = 1)		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0,5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
PERMEABILIDAD	CON cerramiento	1.- transparencia del cerramiento	0,5	1			0,5	0,5	1	1			1	0,5			1	0		1	1	1	1	1		1	1	
		2.- desarrollo de actividades	1	1			1	0,5	1	1			1	1			0,5	0,5		0,5	0,5	0,5	0,5	0,5		0,5	1	1
	SIN cerramiento	1.- transparencia del cerramiento				1	1					1	1			0	1			0						1		
		2.- desarrollo de actividades				1	1					1	1			0	1			0,5						1		
índice de permeabilidad (valor óptimo = 2)		1,5 2 2 2 1,5 1 2 2 2 2 2 1,5 0 2 1,5 0,5 0,5 1,5 1,5 1,5 1,5 1,5 2 1,5 2 2 2																										
CALIDAD CONSTRUCTIVA	construcción por capas de la fachada en planta baja (si / no)		si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si
	calidad de materiales: buen envejecimiento y resistencia a la intemperie (si / no)		si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si
	calidad constructiva: adecuada solución en la junta de transición entre materiales (si / no)		si	si	si	si	si	no	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si	si
calidad constructiva (valor óptimo = 1)		1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 0,5 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1																										
VARIEDAD DE USOS EN PLANTA BAJA	<ul style="list-style-type: none"> comercio ocasional de productos de aprovisionamiento a la vivienda al por menor comercio de equipos y maquinaria liviana comercio de materiales de construcción y elementos accesorios comercio de insumos para la producción agropecuaria y forestal servicios de turismo y recreación servicios de alimentación vivienda servicios financieros servicios de transporte y comunicaciones comercio cotidiano de productos de aprovisionamiento a la vivienda al por menor 		<ul style="list-style-type: none"> comercio de repuestos y accesorios automotrices servicios personales y afines a la vivienda servicios de turismo y recreación servicios profesionales servicios de seguridad servicios industriales producción artesanal y manufactura de bienes compatibles con la vivienda cultura educación adicionales 																									
	* usos tomados del libro "La vivienda es esto" (2015), en la clasificación de usos de suelo propuesta por el proyecto Moden																											
variedad de uso de suelo (valor óptimo = 1)		1 1 1 1 1 0,5 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 0,5 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1																										
RESULTADOS	activa (4.1 a 5)	aburrida (1.1 a 2)																										
	amigable (3.1 a 4)	inactiva (0.1 a 1)																										
	mixta (2.1 a 3)		4,5	5	5	5	4,5	3,5	5	5	5	5	5	4,5	2	5	4,5	3,5	3	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	5	4,5	5	5
																												4.51/5

usos tomados del libro "La vivienda es esto" (2015), en la clasificación de usos de suelo propuesta por el proyecto Moden y ficha extraída de criterios de diseño para el encuentro del edificio y la calle tesis_alvarez_molina

6.5 Ficha de Análisis de Paisaje

CARACTERIZACIÓN DEL PAISAJE										UBICACIÓN		PROVINCIA	COORDENADAS				X							
										CUENCA		CANTÓN					Y							
																								
FICHA #		1		FECHA		13 DE DICIEMBRE 2023																		
INTERVENCIÓN		AV. LOJA PASO DEPRIMIDO																						
TIPO DE ESPACIO		CARÁCTER PERCIBIDO			ELEMENTOS PREDOMINANTES			VALOR PAISAJISTICO				VALORACIÓN VISUAL												
FDA I		BAJO MEDIO ALTO			BAJO MEDIO ALTO			FRENTE DER ATRÁS IZQ + + - + + - + + - + + -				FRENTE DERECHA ATRÁS IZQUIERDA												
ABIERTO	X	X			URBANO				X	CONSTRUCCIONES	X				X	X	MUY POSITIVO							
CERRADO				X	SUBURBANO				X	INFRAESTRUCTURA	X				X	X								
SEMICERRADO	X	X			RURAL	X			X	VIAS	X				X	X								
PANORAMICO				X	INDUSTRIAL	X				AGRICULTURA		X												
FOCAL				X	SILVESTRE	X				GANADERÍA		X								POSITIVO	X		X	
CUBIERTO				X	TRADICIONAL	X				VESTIGIOS		X												
DOMINADO				X	HISTÓRICO	X			X	RELIEVE	X	X		X		X				NEUTRO				
EFÍMERO				X	ARQUEOLÓGICO	X			X	HIDROGRAFÍA	X			X		X								
PLANOS VISUALES		ESPIRITUAL			LUZ			LUZ				X												
FDA I		SIMBÓLICO			ATMÓSFERA			ATMÓSFERA				X												
		MONÓTONO			COLOR			COLOR				X												
PRIMERO					SINGULAR		X			FLORA		X		X		X				NEGATIVO		X		X
INTERMEDIO	XX	XX			DESOLADO	X				FAUNA		X												
FONDO																				MUY NEGATIVO				
CARACTER NO VISUAL		FRENTE			DERECHA			LATERAL				IZQUIERDA												
AROMA																								
POSITIVO																								
NEUTRO																								
NEGATIVO	X																							
TIPO																								
SONIDO																								
POSITIVO																								
NEUTRO																								
NEGATIVO	X																							
TIPO	dB																							

6.6 Fichas de Conteos

¿cuántos?

Flujos + conteos

CATEGORIA	FRANJA HORARIA	CONTEO	TOTAL
Auto	7:15 - 7:30	315	315
Bus	7:15 - 7:30		
Taxi	" "		
Moto	" "	5	5
Bicicleta	" "		
Otro	" "	26	26
Peatón	Hombre	24	24
	Mujer	15	15
Peatón asistido/cargado	Hombre		
	Mujer		

Diego Mateo P.

¿cuántos?

0
240
80

170
8

Flujos + conteos

CATEGORIA	FRANJA HORARIA	CONTEO	TOTAL
Auto	4:45 - 5:10	114	114
Bus	" "	20	20
Taxi	" "	20	20
Moto	" "	10	10
Bicicleta	" "	1	1
Otro	" "	6	6
Peatón	Hombre	11	11
	Mujer	20	20
Peatón asistido/cargado	Hombre		
	Mujer		

¿cuántos?

Flujos + conteos

CATEGORIA	FRANJA HORARIA	CONTEO
Auto	7:15 - 7:30	
Bus	" "	
Taxi	" "	
Moto	" "	
Bicicleta	" "	
Otro	" "	
Peatón	Hombre	
	Mujer	
Peatón asistido/cargado	Hombre	
	Mujer	

¿cuántos?

Flujos + conteos

CATEGORIA	FRANJA HORARIA	CONTEO	TOTAL
Auto	8:10 - 8:45	140	140
Bus	" "	34	34
Taxi	" "	140	140
Moto	" "	23	23
Bicicleta	" "	4	4
Otro	" "	15	15
Peatón	Hombre	32	32
	Mujer	38	38
Peatón asistido/cargado	Hombre	7	7
	Mujer	1	1

¿cuántos?

Flujos + conteos

CATEGORIA	FRANJA HORARIA	CONTEO	TOTAL
Auto	8:10 - 8:45	76	76
Bus	" "	1	1
Taxi	" "		
Moto	" "		
Bicicleta	" "		
Otro	" "		
Peatón	Hombre		
	Mujer		
Peatón asistido/cargado	Hombre		
	Mujer		

Diego Mateo P.

¿cuántos?

Flujos + conteos

CATEGORIA	FRANJA HORARIA	CONTEO
Auto	9:20 - 9:35	
Bus	" "	
Taxi	" "	
Moto	" "	
Bicicleta	" "	
Otro	" "	
Peatón	Hombre	
	Mujer	
Peatón asistido/cargado	Hombre	
	Mujer	

6.7 Solicitudes de Información al GAD de Cuenca

Cuenca, 1 diciembre de 2023

Ing. Cristian Zamora
ALCALDE DE CUENCA

Su despacho:

Deseándole los mejores deseos en su labor, nos dirigimos a usted de la manera más respetuosa, David Parra y Eric Hidalgo, estudiantes de la Escuela de Arquitectura de la Universidad del Azuay.

Sírvase disponer a quien corresponda nos facilite la siguiente información que se detalla a continuación.

Mediante la presente solicitamos a quien corresponda de la manera más comedida, la información de los proyectos ejecutados de pasos a desnivel, ubicados en la Av. Loja y Av. Américas (sector control Sur), y del paso deprimido de la Av. Américas y Paseo río Machangara (sector bomba de los choferes), esto debido a que toda la información como: planos arquitectónicos, planos topográficos, análisis de movilidad, normativas, etc. Es necesaria para fines académicos en la elaboración del proyecto final de graduación y posteriormente la entrega de tesis de ambos estudiantes en la materia de PFC con la Arquitecta Carla Hermida, *chermida@uniaz.edu.ec* suscriben.

A F u n d a m e n t a d o

Ante la favorable acogida al presente, anticipamos nuestros agradecimientos.

1) Proyecto Distribuidor Planos Arquitectónicos

2) Dtd. Haticas Control Sur

David Parra Naula.
ci. 0105206940
096 965 1636

Eric Hidalgo Montero.
ci 0104390398
098 163 7138

Solicitud que realiza

Jaime Espinoza
Gerencia General
Eiapa.

MUNICIPALIDAD DE CUENCA
DIRECCIÓN DE DOCUMENTOS
N. 27-333 96-2023
1-12-23 Hora 15:10

Cuenca 1 de feb. de 2024

Oficio Nro. 001-2021-DPEH
Asunto: Solicitud de acceso a la información pública

Ing. Romeo Moncayo
Director de la Unidad Ejecutora de Proyectos
GAD Municipal de CUENCA
Ciudad. -

CC
Ing. Jaime Espinoza Barzallo.
Coordinador de Infraestructura

De nuestra consideración:

Deseándole los mejores deseos en su labor, David Parra y Eric Hidalgo, estudiantes de la escuela de Arquitectura de la Universidad del Azuay. Por medio de la presente tenemos a bien dirigirle la siguiente solicitud:

Amparado en el Derecho Constitucional de Petición, consagrado en el Art. 66 numeral 23 de la Constitución de la República, en armonía con lo prescrito en el Art. 32 del CQA, con el debido respeto, comparezco y solicito sírvase disponer a quien corresponda se nos conceda una copia certificada de la siguiente información que es de carácter pública sobre los proyectos de distribuidores de tráfico ejecutados por el GAD Municipal de Cuenca que se detalla a continuación,

- Del proceso DISTRIBUIDOR DE TRÁFICO EN LA AV. DE LAS AMÉRICAS, SECTOR DE LA BOMBA DE LOS CHOFERES con código: LICO-GADC-277-2021R, la siguiente documentación:
 - 1.1 Planos arquitectónicos físicos o digitales,
 - 1.2 Documentos digitales del proyecto, pueden ser en formato AutoCAD o PDF
 - 1.3 Análisis de sitio, consultorias o los estudios disponibles del proyecto.
- Del proceso DISTRIBUIDOR DE TRAFICO EN LA INTERSECCION DE LA AVENIDA DE LAS AMERICAS, AV. LOJA, VIA A BAÑOS, CIRCUNVALACION SUR Y PANAMERICANA SUR con código: 04-2008-IMCUENCA, la siguiente documentación:
 - 2.1 Planos arquitectónicos físicos o digitales,
 - 2.2 Documentos digitales del proyecto, pueden ser en formato AutoCAD o PDF
 - 2.3 Análisis de sitio, consultorias o los estudios disponibles del proyecto.

Solicitud que se fundamenta en el Art. 9,17,21 de la Ley Orgánica de Acceso a la Información Pública, la cual será utilizada para fines académicos en la elaboración del proyecto de fin de carrera y la realización del proyecto de tesis de quienes suscriben la presente.

Ante la favorable acogida a la presente, anticipamos nuestro agradecimiento.

David Parra Naula
ci. 0105206940
cel. 096 965 1636

Eric Hidalgo Montero
ci. 0104390398
cel. 098 163 7138

RECIBIDO
01 FEB 2024