



INTERVENCIÓN URBANO ARQUITECTÓNICA PARA LA REVITALIZACIÓN
DE LA CALLE MARISCAL SUCRE DEL CANTÓN BIBLIÁN

Maestría en Arquitectura, mención en Proyectos Arquitectónicos y Urbanos

Abad Arias Denis Karolina
Cuenca - Ecuador

Dedicatoria

A una persona muy especial, que con todo su amor mientras estuvo presente, me supo guiar, proteger y amar infinitamente; Abuelito Silvio que aunque hoy no estes aquí, sé que siempre serás mi ángel guardián.

Agradecimiento

Primeramente hoy quiero agradecer a Dios por permitirme cumplir esta meta tan importante; agradezco a mi familia por brindarme su apoyo incondicional para poder cumplir todos mis objetivos, ellos son los que con su cariño me han impulsado siempre a perseguir mis metas y nunca abandonarlas frente a las adversidades. Le agradezco también a mi tutora por su dedicación y esfuerzo para transmitirme los conocimientos necesarios para hoy poder estar aquí.

Resumen

La presente investigación se basa en el estudio del espacio público de la calle Mariscal Sucre, ubicada en el cantón de Biblián, provincia del Cañar.

El objetivo del presente estudio es proponer un anteproyecto de diseño urbano, que mejore la calidad de vida y del lugar de la calle, basado en el estudio de las dinámicas urbanas y el comportamiento de los individuos en el espacio público.

El trabajo de titulación consta de tres capítulos: en el primer capítulo se describe el marco conceptual, basado en conceptos básicos necesarios para el desarrollo del proyecto; en este capítulo se establece la metodología de acuerdo con nuestro alcance de estudio, que consta de cuatro pasos: investigar, envisionar, strategar y diseñar.

En el segundo capítulo se estudia los antecedentes de la calle Sucre y el análisis de sitio en tres escalas, a nivel de ciudad, a nivel de barrial y a nivel de área de influencia. Además, se estudia la vida urbana mediante las herramientas de Gehl (2013): mapeo, rastreo, recorridos de prueba y fotografía, para estudiar el comportamiento de las personas en el espacio público; sin embargo, se adiciona como herramienta una entrevista

a usuarios claves, para identificar variables que aportan en el diseño del anteproyecto. En cada análisis se establece una matriz de oportunidades y desafíos a considerar en la etapa de diseño.

Finalmente, en el capítulo tres se analiza los parámetros a revitalizar en la calle Mariscal Sucre para mejorar la calidad de vida y del lugar de los individuos.

En los principales resultados se observa que los primeros tres tramos exhiben una inactividad notable, caracterizada por una menor afluencia de usuarios. En contraste, a los tramos ocho y nueve que destacan como áreas de intensa actividad, con una saturación evidente de individuos. Es importante señalar que estos tramos activos se encuentran en espacios públicos que muestran deficiencias en cuanto a calidad de diseño. Resulta imperativo enfocar una atención particular en el diseño en los tres tramos, para lograr un equilibrio de espacios con mejor calidad, a lo largo de toda la extensión de la calle Sucre.

Palabras claves: comportamiento de las personas, espacio público, revitalización, dinámicas urbanas.

Abstract

The present research is based on the analysis of the public space of Mariscal Sucre Street, located in the town of Biblián, province of Cañar.

The aim of this research is to propose a preliminary urban design project that improves the quality of life and space in the street, according to the investigation of urban dynamics and the behavior of people in public space.

The degree project consists of three chapters: the first chapter describes the conceptual structure, based on basic concepts necessary for the development of the project; this chapter establishes the methodology according to our scope of research, which consists of four steps: investigate, envision, strategize and design.

The second chapter studies the background of Sucre Street and the site analysis at three levels: city level, neighborhood level and area of influence. In addition, urban life is studied using Gehl's (2013), tools: mapping, tracing, test tours and photography, to study the behavior of people in public space; however, an interview with key users is added as a tool to identify variables that contribute to the design of the preliminary project. In each analysis, a matrix of opportunities and challenges to be considered in the design stage is established.

Finally, chapter three analyzes the parameters to revitalize Mariscal Sucre Street to improve the quality of life and place of users.

The main results show that the first three sections exhibit a notable inactivity, characterized by a lower influx of users. In contrast, sections eight and nine stand out as areas of intense activity, with an evident saturation of individuals. It is important to note that these active sections are located in public spaces that show deficiencies in terms of design quality.

It is imperative to focus particular attention on the design in the three sections, to achieve a balance of spaces with better quality, along the entire length of Sucre Street.

Key words: people's behavior, public space, revitalization, urban dynamics.



Índice de Contenidos

- 1. Introducción
 - 1.1. Antecedentes y problemática
 - 1.2. Metodología
 - 1.3. Objetivos
- CAPÍTULO 1: MARCO TEÓRICO
 - 1.1 Dinámicas urbanas
 - 1.2 Espacio público
 - 1.2.1 Actividades en el espacio público
 - 1.2.2 Cualidades del espacio público
 - 1.2.3 Clasificación del espacio público abierto, dentro del espacio público
 - 1.2.4 La calle
 - 1.3 Revitalización urbana
 - 1.3.1 Gentrificación
 - 1.4 Metodología
 - 1.4.1 Herramientas para el estudio del espacio público
- CAPÍTULO 2: ANÁLISIS DEL SITIO
 - 2.1 Área de estudio
 - 2.1.1 Ubicación
 - 2.1.2 Reseña histórica de la calle Mariscal Sucre

2.2 Análisis a nivel ciudad

2.2.1 Hitos

2.2.2 Equipamientos

2.2.3 Vías principales

2.3 Análisis a nivel barrial

2.3.1 Uso de suelo y altura de edificaciones

2.3.2 Edificaciones patrimoniales

2.3.3 Espacios públicos

2.3.4 Movilidad

2.3.4.1 Secciones viales

2.3.4.2 Transporte público

2.4 Análisis a nivel del área de influencia

2.4.1 Actividades de estancia

2.4.2 Recorridos (rastreo)

2.4.3 Análisis de intersecciones (fotografía, elementos de señalización)

2.4.4 Percepción de seguridad

CAPÍTULO 3: ANTEPROYECTO

3.1 Criterios de diseño para la revitalización de la calle Sucre

3.1.1 Criterios que promueven el incremento de los diferentes usos y actividades

3.1.2 Criterios constructivos que aportan a la calidad del espacio público

3.1.1 Criterios que mejoran la percepción de seguridad

3.2 Anteproyecto de revitalización de la calle Mariscal Sucre

3.3 Conclusiones y recomendaciones

3.4 Bibliografía

1. Introducción

1.1 Antecedentes y problemática

La calle es uno de los elementos que conforman el espacio público de las ciudades, se muestra como ramificaciones que conectan diferentes equipamientos y lugares; a partir de su disposición y forma, se conforman los trazos urbanos de las ciudades.

Esta red de conexiones permite la movilidad tanto para los peatones como para el vehículo; sin embargo, la calle no solo se considera como un lugar de paso o circulación, es un lugar de estancia o permanencia (Borja & Muxí, 2003), que vincula el espacio público con el privado, generando espacios multifuncionales, donde, los peatones no solo transitan o circulan; sino se adueñan del lugar para producir intercambios sociales y económicos.

Dentro del contexto local del cantón Biblián no se ha generado un estudio sobre el tema de la calle como un lugar de permanencia, a pesar de su gran importancia a nivel urbano. Teniendo en cuenta este parámetro, se realiza un análisis de la calle Mariscal Sucre, en el cantón Biblián.

La calle Mariscal Sucre se plantea como caso de estudio ya que se considera como eje principal de la ciudad, por su valor histórico, se generó como



Fig. 01 Mapa de calle Mariscal Sucre, estado actual. Imagen: propia

primera vía de conexión del cantón Biblián; además, configura el centro urbano de la ciudad con sus principales equipamientos emplazados a lo largo de su recorrido. Algunas edificaciones datan desde la creación de la calle Sucre, considerados en la actualidad como edificaciones patrimoniales del cantón (Peralta, 2016) (Fig. 02).

Sin embargo, la calle Sucre actualmente ha perdido su protagonismo; el abandono del lugar por parte de los usuarios se debe a la inseguridad que los peatones perciben frecuentemente (Noticias del Cañar, 2013), esto ha hecho que la calle pierda el movimiento y la vida de la cual gozaba.

Esta variable, contribuye a que la calle Sucre en la actualidad, mayormente sea usada como calle de paso o calle que sirve para atravesar hacia un lugar determinado, sobre todo por sus transversales que conectan a diferentes lugares de la ciudad, como el Santuario de la Virgen del Rocío, es decir; los peatones no interactúan en el lugar, no permanecen en él por periodos considerables de tiempo, cumplen su necesidad específica y se retiran de manera inmediata (Heraldo del Cañar, 2019).

Otra variable que influye en la falta de uso de la calle Sucre son los diferentes puntos de encuentro

e intersecciones que no cuentan con una debida accesibilidad, iluminación, infraestructura o dimensiones adecuadas del espacio, limitando la movilidad de todas las personas (Fig. 02 y Fig. 03).

Además, el vehículo en la actualidad es el protagonista de la calle Sucre, se ha priorizado de tal manera, que la vía se considera como zona de parqueo, interrumpe la circulación vehicular y peatonal, invade la vía y las aceras (Espectador Azogues, 2013).

Sin embargo, existe el interés por parte de los técnicos del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Biblián, fomentar la revitalización de la calle Sucre, recuperar el espacio público y brindar una calidad de vida y mejorar las condiciones del lugar, para atraer a más usuarios, como en épocas anteriores.

Desde sus inicios, la calle Sucre fue un importante eje de desarrollo económico, se concibió como el punto principal de movilidad urbana permitiendo desde épocas anteriores la conexión directa con otras provincias; su creación permitió que las actividades de comercio aumenten a lo largo de su longitud y también contribuyó para la comercialización de sus productos agrícolas, ganaderos y



Fig. 02. Tienda "Doña Elisa", Biblián. Imagen: propia



Fig. 03. Accesibilidad disminuida, Biblián. Imagen: propia



Fig. 04. Intersecciones sin iluminación, Biblián. Imagen: propia

y artesanías (sombrero de paja toquilla), hacia otros cantones.

El eje de conexión de movilidad urbana proporcionó que los habitantes convirtieran la calle Sucre en una vía representativa de la ciudad, en un espacio público de permanencia, al ser, el punto de encuentro principal donde se comercializaban productos ganaderos, agrícolas y artesanales.

Además de los comercios, a lo largo de la calle Sucre se emplazaron viviendas y equipamientos como el parque central "Velasco Ibarra" y la iglesia central "José María Velasco Ibarra" (Peralta, 2016).

Este trabajo busca como objetivo principal plantear un anteproyecto urbano arquitectónico que revitalice la calle Mariscal Sucre para fomentar espacios de estancia, mejorar el espacio público, la relación del peatón con la calle, la relación espacio público-privado y recuperar su protagonismo.

1.2 Metodología

La metodología para el presente trabajo de acuerdo con el alcance del estudio consta de 4 secciones: investigar, envisionar, strategar y diseñar, que plantea Jan Gehl (De los Ríos Bravos, 2017).

La metodología se basa en el análisis de la calidad de un espacio, ayuda a determinar criterios para plantear las intervenciones urbanas y permite que los ciudadanos sean el centro de las decisiones.

En la primera sección de investigar se realiza el análisis o diagnóstico del espacio público para identificar las decisiones a considerarse en el anteproyecto.

En la fase de análisis de sitio o diagnóstico, se considera las herramientas para un análisis del espacio público de Jan Gehl (2013); el urbanista plantea siete herramientas, de acuerdo con nuestro tipo de espacio y alcance de estudio, se eligen cuatro: el mapeo, la observación del movimiento del usuario o rastreo, la fotografía y los recorridos de prueba (Anexo 1).

Para las herramientas de mapeo y rastreo se utiliza una serie de mapas dibujados a escala real de la calle Sucre, con todos los elementos físicos existentes, como: veredas, equipamientos, lotes, etc. cada mapa cuenta con una simbología para el registro de la información. El área de estudio se divide en 9 tramos, zonificados de tal manera que la visibilidad en cada tramo sea adecuada para el análisis.

Dentro del mapeo y rastreo se contempla la participación de 4 observadores, previamente capacitados para la recolección de información.

Con la finalidad de abarcar los 9 tramos, el análisis se divide en dos partes; en la primera parte los observadores escanean 4 tramos en los horarios establecidos, cada observador analiza un tramo durante 30 min, una vez concluido cada tramo se analiza los siguientes tramos faltantes para completar el escaneo.

Para la herramienta de recorrido de prueba, se utiliza la matriz (Anexo 1) establecida por Gehl (2013), que permite analizar la calidad del espacio físico de la calle Sucre. Este análisis se realiza con 1 observador en 1 día, con clima favorable en cualquier horario.

De igual manera, para la herramienta de fotografía, se utiliza una cámara de celular para fotografiar el espacio y los aspectos relevantes que el observador considere para el registro de información. Este análisis se realiza con 1 observador en 1 día, con clima favorable en cualquier horario.

Adicional a las herramientas mencionadas, se ejecuta entrevistas con preguntas abiertas (Anexo 1)

dirigido a 4 actores claves que vivan, utilicen o tengan relación directa con el área de estudio, para obtener información relevante para los criterios de diseño.

La segunda sección de la metodología es envisionar, la cual nos sirve para plantearnos como se verá el espacio a futuro, determinando las oportunidades o desafíos que se consideran para lograr una imagen del futuro para el área de estudio (De los Ríos Bravos, 2017).

En la tercera sección de strategar se prioriza los espacios públicos del área de estudio que requieren de intervención inmediata, de acuerdo con la información obtenida de la calle Sucre.

Y finalmente en la cuarta sección tenemos la parte de diseñar, que contempla la ejecución del anteproyecto de la calle Sucre, determinando un diseño urbano adecuado para lograr un espacio público de mejor calidad.

Se incluye además el análisis de sitio para conocer el lugar, mediante el levantamiento de información en campo, como: hitos, equipamientos, vías principales, uso de suelo, altura de edificaciones, edificaciones patrimoniales, espacios públicos.

1.2.3 Objetivos

Objetivo principal

Desarrollar las dinámicas urbano arquitectónicas de la calle Mariscal Sucre del cantón Biblián y plantear su revitalización a través de un anteproyecto urbano arquitectónico.

Objetivos específicos

- Definir los conceptos en torno a las dinámicas urbanas y su relación con el espacio público para establecer una metodología de estudio del lugar.
- Analizar las condiciones del área de estudio utilizando herramientas cualitativas y cuantitativas.
- Generar un anteproyecto urbano arquitectónico para la revitalización de la calle Mariscal Sucre del Cantón Biblián.



CAPÍTULO

01

MARCO TEÓRICO

- 1.1 Dinámicas urbanas
- 1.2 Espacio público
 - 1.2.1 Actividades en el espacio público
 - 1.2.2 Cualidades del espacio público
 - 1.2.3 Clasificación del espacio público abierto, dentro del espacio público
 - 1.2.4 La calle
- 1.3 Revitalización urbana
 - 1.3.1 Gentrificación
- 1.4 Metodología
 - 1.4.1 Herramientas para el estudio del espacio público

“El espacio público es la ciudad, es la calle”
(Borja & Muxí, 2003)

A lo largo de la historia, los habitantes se han apropiado del espacio público como un lugar de encuentro, sin embargo, a partir del siglo XX, se ha producido un giro en torno al abandono del espacio público por diversos factores como la aparición excesiva del vehículo y la falta de espacios de calidad para la interacción de los habitantes (Gehl, 2010).

El desarrollo de la vida urbana en el espacio público está determinado por el modo como percibimos el espacio. Un espacio público se considera de calidad cuando sus condiciones o elementos son mejorados para aumentar la vida urbana, de forma cualitativa; es decir no crece el número de personas, sino su tiempo de permanencia en el lugar (Gehl, 2010).

Debido al abandono del espacio público que se ha generado en la calle Mariscal Sucre del cantón Biblián, este proyecto de titulación se enfoca en el análisis del espacio público como la calle, aceras y equipamientos ubicados a lo largo de su recorrido.

Se utiliza las herramientas propuestas por varios

autores como Jan Gehl, para analizar el comportamiento de los individuos e identificar cómo, cuándo y dónde se utiliza el espacio público, a partir de estas herramientas se determina los puntos o criterios a potenciar de un espacio, para tener sitios seguros y de calidad para la gente.

1.1 Dinámicas urbanas

“Toda actividad urbana requiere de un espacio físico para ser realizada” (De Jesús Jiménez-Jiménez et al., s. f.).

El funcionamiento de la ciudad se vincula directamente con las actividades urbanas y los intercambios que realiza la población en su entorno, de esta manera se entiende como dinámica urbana al movimiento de personas dentro del espacio público que realizan actividades humanas como trabajo, educación, recreación, circulación etc. (De Jesús Jiménez-Jiménez et al., s. f.).

Las dinámicas urbanas dependen de la intensidad, ritmo y frecuencia de las actividades urbanas que realizan los individuos en la cotidianidad y crean flujos de información entre ellas, tanto físicas como no físicas (De Jesús Jiménez-Jiménez et al., s. f.).

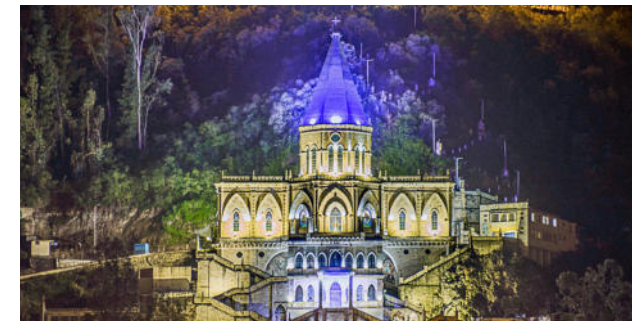


Fig. 05. Santuario de la Virgen del Rocío, Biblián (Jaramillo, 2021).



Fig. 06. Toquilleras del cantón Biblián (El Universo, 2019).



Fig. 07. Uso del espacio público, calle Sucre. Imagen: propia

El objetivo de las dinámicas urbanas es propiciar un ambiente adecuado para el desarrollo económico en conjunto con el desarrollo social de los ciudadanos, que contribuyen a la movilidad eficiente de la sociedad para realizar tareas eficientes y eficaces (De Jesús Jiménez-Jiménez et al., s. f.).

1.2 Espacio Público

Uno de los conceptos más utilizados para estudiar la ciudad es el espacio público, que con su constante evolución muestra y determina su historia a través de sus diferentes elementos, tangibles como intangibles. Una ciudad puede ser identificada por su espacio público, donde los individuos interactúan entre ellos y se adueñan del lugar, en el que la persona puede “ser o estar”, aportando autenticidad del lugar (Borja & Muxí, 2003).

Varios autores dan a conocer sus definiciones de espacio público como Arico (2014), quienes lo consideran como las áreas o lugares de la ciudad a las cuales cada persona en general tiene libre acceso; por ejemplo, se puede denominar espacio público a plazas, calles o aceras. Por otro lado, Mehta (2014), determina que las personas prefieren espacios que ofrezcan una gran aceptación de actividades, sin limitaciones de ideo-

logías culturales, pero sin volverse lugares sobre estimulados o caóticos.

El espacio público de calidad se materializa planteando un espacio plenamente rescatado de la conflictividad, del movimiento descontrolado, de la agitación intrínseca a todo usuario que forme parte del espacio urbano.

Se considera, además, que el espacio público no puede ser entendido como un objeto estático que se encuentre encerrado en una forma arquitectónica, con sus características definidas y proyectadas, sino que, puede ser considerado como un proceso intrínsecamente dinámico, repleto de ideologías que permiten la apropiación del espacio, reconociendo la existencia de las experiencias tanto individuales como colectivas (Fig. 09) (Arico & Stanchieri, 2015).

1.2.1 Actividades en el espacio público

El espacio público brinda la capacidad a los habitantes de interactuar entre ellos y realizar diversas actividades dentro de la ciudad. Estas actividades surgen de la relación que tienen los habitantes con el espacio físico. Estas actividades se pueden clasificar en base a su relación funcional y social (Fig. 10) (Gehl, 2010).



Fig. 08. Parque Lineal, Biblián (Gad Municipal, 2018).



Fig. 09. Herald Square, New York (Gehl, 2016).



Fig. 10. Actividades sociales, calle Sucre. Imagen propia

Las actividades según su relación funcional tenemos dos tipos: estar y transitar.

Las actividades de estar se consideran como acciones que requieren permanencia e interacción en el espacio público, como las actividades de hablar, jugar, arreglar, mirar, descansar, etc. Las de transitar, se refieren a toda actividad que lleva de un punto a otro, que se relaciona con ir desde un lugar hacia otro, estas pueden ser desarrolladas a pie, bicicleta, vehículo, transporte público, etc.

Es importante mencionar que el uso del espacio público está vinculado con el tiempo de permanencia, antes que el número de personas utilizando el espacio, por lo que es importante aumentar actividades de estar para mejorar la calidad del lugar (Gehl, 2010).

Sin embargo, dentro de las actividades (Fig. 11) según su relación social tenemos: actividades necesarias, opcionales y sociales. Las actividades necesarias son aquellas en las que el usuario está obligado a realizar, son sus actividades cotidianas, que conllevan a transitar en el espacio público.

Las actividades opcionales son aquellas que los

usuarios realizan por el deseo de hacerlo y el espacio brinda sus condiciones para permanecer en él y se define como un lugar de estancia o permanencia; incluye pasear, sentarse, interactuar, etc. como prerequisite para que estas actividades se realicen, es que exista un espacio urbano de calidad. Las actividades sociales son las que permiten interactuar entre las personas del espacio público como consecuencia del tránsito peatonal (Gehl, 2010).

Un espacio público cuando presenta cualidades eficientes y favorables ayudan a que las actividades opcionales y sociales aumenten por la calidad de espacio que se brinda y repercute en una mejor calidad de vida urbana, donde los usuarios permanecen mayor tiempo en él, interactúan, conversan y se adueñan del lugar. Sin embargo, cuando un espacio es de mala calidad solamente se desarrollan actividades necesarias en el menor tiempo posible, dejan al espacio vacío y desolado, no ocurre nada (Fig. 11).

Como explica Gehl, un espacio de calidad está directamente vinculado con la relación de las actividades opcionales o recreativas que se realizan en el espacio exterior, las mismas que dependen de las condiciones físicas y cualidades que se vinculan directamente con el diseño.

Para identificar las actividades de los usuarios en el espacio, es decir; estudiar su comportamiento en el espacio público, existe varias herramientas para su análisis que se muestra posteriormente

El espacio público tiene un déficit en su función con respecto al individuo, por diferentes factores como: la carencia de accesibilidad, espacios con deterioro, inseguridad, segregación de uso de suelo, falta de mantenimiento, falta de iluminación, entre otros. Estas variables según Tello, (2017) presentan la necesidad de mejorar la calidad de vida y del lugar con estrategias desde el punto urbano e intervenciones que permitan equilibrar y revitalizar en una parte o en su totalidad los elementos que configuran el espacio, para recuperar su funcionalidad.

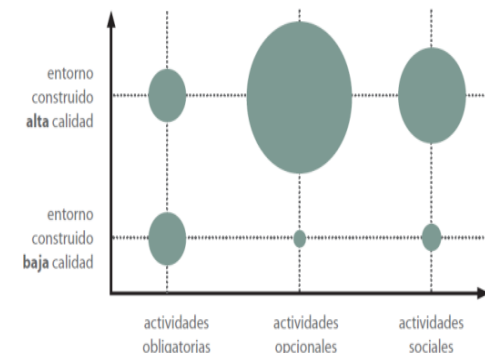


Fig. 11. Conexión entre la calidad y el tipo de actividades (Gehl, 2010).



Fig. 12. Parque central "José Velasco Ibarra", Biblián. Imagen: propia

1.2.2 Cualidades del espacio público para una mejor calidad de vida urbana

Varios estudios (De los Ríos Bravos, 2017), (Arbury, 2005), (Project for public spaces, 2019), (VQ Ingeniería, 2015) dan a conocer diferentes cualidades que un espacio público debe considerar para mejorar su calidad, los cuales, agregan beneficios sociales, ambientales y culturales, al generar espacios bien conectados, inclusivos y accesibles.

Arbury (2005), muestra siete cualidades que en conjunto crean un diseño urbano de calidad para la ciudad, vinculando estrategias que proponen diversas actividades, donde los ciudadanos pueden ejecutar de manera libre y segura en el espacio, fomentando ciudades conscientes y coherentes (Tabla 01).

Por otra parte, VQ Ingeniería (2015), describe seis cualidades adicionales que se complementan con las cualidades de Arbury (2005), sin embargo, estas nuevas cualidades analizan los espacios desde una perspectiva micro, que nos ayuda a estudiar nuestra área de estudio, incluyendo variables como, por ejemplo: la iluminación, la comodidad de los espacios y las estructuras activas que impulsan al uso frecuente de los espacios urbanos (Tabla 02).

Cualidades de diseño para crear espacios urbanos de calidad

- 1.Contexto**
Analizar los espacios, lugares y edificios de manera individual y como conjunto de toda la ciudad.
- 2.Identidad**
Identificar y mejorar el carácter distintivo, el patrimonio y la identidad del entorno urbano.
- 3 Alternativas**
Garantizar la diversidad de usos y espacios para incrementar las actividades disponibles en el espacio público.
- 4.Accesibilidad**
Aumentar la cantidad de conexiones y mejorar como se vinculan las redes para los ciudadanos.
- 5. Creatividad**
Fomentar soluciones innovadoras e imaginativas.
- 6.Seguridad**
Promover que el diseño sea ambientalmente sostenible, seguro y saludable.
- 7.Colaboración**
Comunicar y compartir conocimientos entre sectores.

Tabla 01. Cualidades de diseño para espacios urbanos de calidad. Fuente: (Arbury, 2005). Elaboración: Propia

Cualidades que contribuyen a un espacio urbano de calidad

- 1.Accesibilidad**
Generar ingresos acogedores y accesibles a los espacios públicos, para todos los usuarios, incluidos los usuarios con condiciones especiales y movilidad limitada.
- 2.Diversidad de usos**
Crear ambientes seguros con diversidad de uso para contribuir en ambientes atractivos y confiables, que fomenten la convivencia y permanencia de las personas, esta es una manera de invertir en seguridad.
- 3. Buena iluminación**
Contar con iluminación eficiente en los espacios urbanos, garantiza la ocupación de estos lugares en la noche, además facilita el acceso y mejora significativamente la seguridad.
- 4.Comodidad**
Garantizar comodidad en los espacios urbanos es directamente proporcional a que los usuarios permanezcan más tiempo en el y realicen sus actividades de permanencia, socializar, actividades al aire libre
- 5. Estructuras activas**
Vincular las viviendas y edificios con la calle, portales y la acera, para una conexión visual atractiva. Los espacios llamativos son más concurridos y crean una percepción positiva sobre la ciudad.
- 6.Dimensión social**
Fomentar una participación activa con los usuarios, que se sientan parte de los beneficios de los espacios urbanos de calidad.

Tabla 02. Cualidades de diseño para espacios urbanos de calidad. Fuente: (VQ Ingeniería, 2015). Elaboración: Propia

Adicionalmente, Gehl (2014) propone criterios para evaluar un espacio público, donde se establece que deben cumplir con 3 criterios: es seguro, es confortable y es placentero. Mediante los cuales se subdivide en 12 criterios para analizar el espacio público (Tabla 03).

Estas cualidades nos ayudan a fundamentar las acciones que se consideran dentro del anteproyecto, para crear un espacio urbano con mejor calidad y reactivar el uso de este con la permanencia y apropiación del lugar de los usuarios.

Más adelante se analiza las diferentes cualidades en el área de estudio determinada, mediante las herramientas establecidas por diferentes autores, que vinculan el comportamiento de los individuos en los espacios y ayudan a establecer las directrices que contribuyen a revitalizar el espacio público.













protección	<p>protección del tránsito y los accidentes - sensación de seguridad física</p> <ul style="list-style-type: none"> - protección para los peatones - eliminar el temor al tránsito 	<p>protección del crimen y la violencia - sensación de seguridad</p> <ul style="list-style-type: none"> - ámbito público vital - miradas en la calle - funciones en el día y la noche - buena iluminación 	<p>protección de las molestas experiencias sensoriales</p> <ul style="list-style-type: none"> - viento - lluvia - frío y calor - polución - polvo, ruido, reflejos del sol 
confort	<p>oportunidades para caminar</p> <ul style="list-style-type: none"> - lugares para caminar - ausencia de obstáculos - buenas superficies - accesibilidad para todos - fachadas interesantes 	<p>oportunidades para permanecer</p> <ul style="list-style-type: none"> - efecto de borde y zonas atractivas donde pararse a permanecer - apoyaduras donde pararse 	<p>oportunidades para sentarse</p> <ul style="list-style-type: none"> - zonas para sentarse - aprovechar las ventajas: la vista, el sol, las personas - buenos lugares para sentarse - lugares para descansar 
placer	<p>oportunidades para mirar</p> <ul style="list-style-type: none"> - distancias razonables - visuales sin obstáculos - visitas interesantes - iluminación artificial cuando oscurece 	<p>oportunidades para hablar y escuchar</p> <ul style="list-style-type: none"> - bajos niveles de ruido - equipamiento urbano que ofrezca lugares donde se pueda charlar 	<p>oportunidades para el juego y el ejercicio</p> <ul style="list-style-type: none"> - alentar a la creatividad, la actividad física, el ejercicio y el juego - de día y de noche - en verano y en invierno 
placer	<p>escala</p> <ul style="list-style-type: none"> - edificios y espacios diseñados acorde a la escala humana 	<p>oportunidades para disfrutar lo positivo del clima</p> <ul style="list-style-type: none"> - el sol y la sombra - el calor y el fresco - las brisas 	<p>oportunidades para mirar</p> <ul style="list-style-type: none"> - buen diseño y detalles adecuados - buenos materiales - visuales atractivas - árboles, plantas y agua 

Tabla 03. Criterios de calidad para evaluar el espacio público. Fuente: (Gehl, 2006). Elaboración: (Alvarez & Molina, 2017)

1.2.3 Clasificación de los espacios públicos abiertos y sus elementos

La disposición de los elementos que conforman el espacio público, a través de su consolidación o articulación, generan diferentes tipologías, que responden a normativas o necesidades de los usuarios, donde su objetivo es la funcionalidad correcta del mismo.

Para determinar el área o elemento del espacio público a considerar en este trabajo es necesario conocer su clasificación y conceptos. Para esto se utiliza la clasificación del espacio público que realiza el Simposio Nacional de Desarrollo Urbano y Planificación Territorial del 2014 (SNDU), clasifica al espacio público en dos grandes grupos:

- 1) Tipología de relación peatón, ciclista, vehículos
- 2) Tipología de interés general

Dentro del primer grupo de relación peatón, ciclista, vehículos tenemos:

- a) Andén: área de una vía destinada a la permanencia y al tránsito de los peatones.
- b) Calzada: zona de la vía destinada para la circulación de los vehículos.

c) Mediana: zona de la vía, que canaliza flujos de tráfico y controla maniobras inadecuadas.

d) Ciclo de ruta: calzada destinada a la circulación de bicicletas, ubicada en el andén.

e) Alameda: áreas definidas para sistemas peatonales, a través de corredores verdes, dotados de mobiliario urbano y arborización.

f) Vía peatonal: Zona destinada exclusivamente para peatones.

g) Parque: Espacio verde, de uso colectivo, que actúa como regulador del equilibrio ambiental.

h) Área verde: áreas conformadas por vegetación.

i) Plaza: espacio abierto para actividades de convivencia ciudadana.

j) Plazoleta: espacio con características similares a la plaza, pero con dimensiones menores.

En el segundo grupo de tipología de interés social tenemos:

a) Franja de aislamiento: área para ejecución de proyectos y obras de infraestructura.

b) Franja de control ambiental: franja de terreno no edificable, generado por la misma vía que contribuye paisajística y ambientalmente al entorno.

c) Márgenes de ríos, quebradas, canales y lagunas: zona de reserva ecológica no edificable de uso público.

d) Paso a desnivel: cruce de dos o más vías, con pasos elevados o subterráneos para flujos de tráfico.

Es fundamental pensar en el espacio público como una red integradora de todos los elementos que responde al uso y funcionalidad que las caracteriza, es propiedad de todos los usuarios que los transitan, por lo tanto, prevalece sobre los intereses privados.

Una vez identificados los diferentes elementos del espacio público, el Simposio Nacional de Desarrollo Urbano y Planificación Territorial, determina que en la mayoría de ciudades ecuatorianas, el espacio público enfrenta problemas

a través de la pérdida de calidad urbana, la agresión visual, auditiva, la carencia de espacios verdes y de recreación, indebida ocupación del espacio, obstrucción de la circulación, exceso de automóviles, falta de parqueaderos y veredas, disfuncionalidad de los espacios públicos, etc.

A partir de estos problemas el espacio público necesita la recuperación de los diferentes elementos que la conforman, para generar bienestar y calidad de vida diaria de los habitantes. (Simposio Nacional de Desarrollo Urbano y Planificación Territorial, 2014).

Para el desarrollo de este trabajo, el área de estudio determinado es una de las calles del cantón Biblián, en el cual nos centramos en la revitalización de sus elementos principales como el andén y la calzada, conjuntamente con todos los elementos representativos de la zona que existen a lo largo de su recorrido, como parques, áreas verdes, etc.

1.2.4 La calle

Según las investigaciones de Borja (2003), la calle, es la protagonista del espacio público. La ciudad conforma tejidos o tramas urbanas con

diferentes elementos que debido a su disposición y ubicación en el espacio público generan conectividad interna y externa de un lugar a otro. Esta conectividad permite una participación activa de los individuos donde se desarrolla el vínculo de la parte público-privado, administrativo y social, para fomentar relaciones sociales y una vida en comunidad.

Los espacios públicos están destinados a equilibrar la relación entre lo público y privado, generando una relación polivalente de sus espacios y su accesibilidad como la articulación con la red viaria de la ciudad (Borja & Muxí, 2003).

Las calles son las arterias de conexión y accesibilidad entre manzanas que conforman las tramas urbanas; donde cada una de ellas de acuerdo con su morfología, capacidad, dimensión, determinan una conexión estratégica con los equipamientos ubicados a su alrededor. Las distintas infraestructuras que conectan las calles, como escuelas, equipamientos culturales, hospitales, conjunto de oficinas o industrias, estacionamientos, parques, comercio, mercados, etc, contribuyen a que se pueda determinar la importancia de las arterias viales, convirtiéndose en ejes principales o secundarios de una ciudad.



Fig. 13. Tramo de la calle Sucre. Imagen: propia



Fig. 14. Portal del GAD Municipal de Biblián. Imagen: propia



Fig. 15. Comercio, calle Sucre. Imagen: propia

A demás en las calles se desarrolla la convivencia del individuo, por lo que, se determina que el andén y sus elementos adyacentes, debe poseer características donde los usuarios tengan espacios multifuncionales, capaces de soportar distintos usos para realizar actividades de permanencia y proporcionar lugares de encuentro que benefician su calidad de vida, con una calidad del lugar adecuada, por ejemplo, una vía principal con veredas adecuadas, accesibilidad, mobiliario, señalización, materialidad correcta, etc. (Borja & Muxí, 2003).

Este proyecto se basa en el estudio de una de las calles principales de la ciudad de Biblián, por lo que es significativo analizar su sistema de red vial, para determinar si el rol jerárquico actual es el adecuado para las decisiones que se toman en el anteproyecto de revitalización.

Clasificación de las vías del sistema urbano

Formado por el sistema de vías que dan servicio en el área urbana tanto de la cabecera del Cantón, como a las que se localizan en las cabeceras de los centros poblados (Flores, 2013).

Dentro de la jerarquización del sistema funcional de las vías se han clasificado en:

1. Expresas

Diseñado para el movimiento de grandes flujos vehiculares, conocidas como vías perimetrales o vías rápidas. De acuerdo con la normativa ecuatoriana, se permite velocidades hasta de 100 Km/h, no llegan a ser autopistas.

2. Arteriales

Enlazan el flujo vehicular desde las vías colectoras hacia las expresas, soportan un alto flujo vehicular, mueven el tránsito en toda la ciudad, en todas las direcciones.

3. Colectoras

Unen las calles arteriales con las calles locales. En estas vías son de carácter secundario, la velocidad está limitada a 50 Km/h para los vehículos livianos y 40 Km/h para el transporte público.

4. Locales

Permiten el acceso directo a las propiedades. Se conectan con las calles colectoras y/o con calles arteriales. Estas vías permiten el estacionamiento de vehículos y permiten una velocidad baja.

5. Peatonales

Son calles destinadas de uso netamente peatonal, se dividen en dos tipologías:

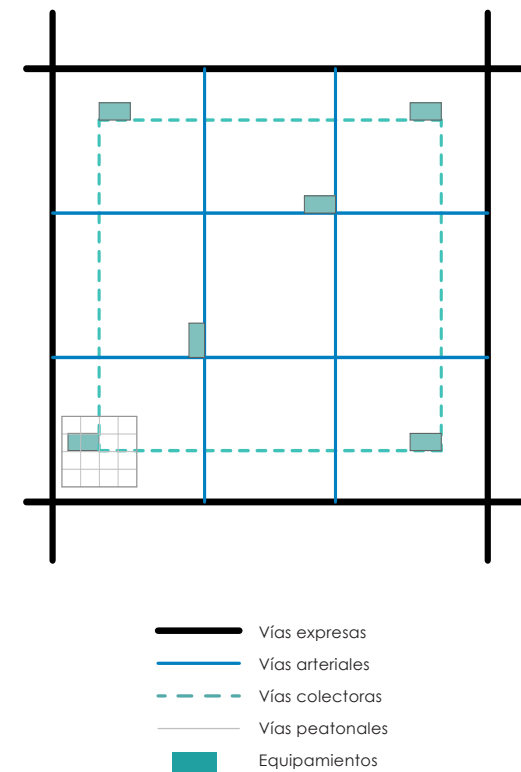


Fig. 16. Jerarquización de vías. Fuente: (Flores, 2013). Elaboración: propia

a) Permanentes: su uso es exclusivo del peatón, se adapta a esta opción cuando:

- La vía es de alta confluencia peatonal y la presencia del vehículo arriesga la integridad de los peatones.

- Los flujos vehiculares alcanzan límites de saturación en la zona y la velocidad promedio es inferior a los 5km/h.

- La conservación arquitectónica, se considera perjudicial el paso de vehículos.

b) Ocasionales: Se utiliza esta opción cuando:

- Los flujos vehiculares alcanzan límites de saturación en la zona y cuando la velocidad vehicular es menor a 5 km/h, en determinadas horas del día.

- Generalmente son peatonizadas las vías adyacentes a los mercados y en las que se emplazan las ferias libres o sitios de alta concentración peatonal.

- Para la peatonalización ocasional, se utilizan mojones móviles, que sirven para guiar el flujo vehicular.

La calle Mariscal Sucre de nuestro caso de estudio es considerada una vía colectora por sus características de longitud, velocidad vehicular permitida y conexión a la vía arterial de alto tráfico Av. Alberto Ochoa y Vía Guarumales Méndez, esta vía prioriza la circulación/conexión vehicular. Sin embargo, la clasificación de calles permite cuestionar si esta calle debiera cambiar de categoría, de acuerdo con los criterios y cualidades que debe tener un espacio público para mejorar la calidad de vida de los usuarios, esta interrogante se analiza dentro de la fase del anteproyecto que se genera más adelante en este trabajo de tesis.

Para la interrogante a considerar más adelante, se complementa la clasificación de vías, con la tipología de secciones viales que deben tener una vía para que sea funcional, de acuerdo con las dimensiones y elementos establecidos, para un espacio público de calidad (Hermida et al., 2015) (Tabla 04).

Tabla 04. Tipos de secciones viales
Elaboración: Propia

Avenidas o colectoras tipo 1	Vías de borde de barrio o colectoras tipo 2
<ul style="list-style-type: none"> - Sección mínima 18 m - 4 carriles de circulación, 2 de vehículo pesado y 2 de vehículo liviano. - 2 aceras con franja de servicio y vegetación, una a cada lado - 1 ciclovía en doble sentido 	<ul style="list-style-type: none"> - Sección mínima 11 m - 1 carril de circulación de vehículo pesado - 1 carril de circulación de vehículo liviano - 1 acera mínima - Si la vía es mayor se implementará aceras con franjas de servicios y vegetación a cada lado 1 acera con franja de servicios y vegetación incluye bahía de estacionamiento intercalada con franja de arbolado.
Vías locales de interior de barrio	Vías peatonales
<ul style="list-style-type: none"> - Sección mínima 8 m - 1 carril de circulación de vehículo liviano - Vía unidireccional - 1 acera mínima - 1 acera con franja de servicios y vegetación se debe incluir una bahía de estacionamiento intercalada con franja de arbolado cada 100 m. 	<ul style="list-style-type: none"> - Sección mínima 7.70m - Se implementa una plataforma única, en las calles donde la sección no permita una correcta ampliación de veredas - Solo aparcamiento de carga descarga y acceso a garajes - Franja de arbolado a una distancia de 5.30m de uno de los árboles para garantizar la circulación simultanea de un vehículo pesado y un peatón.

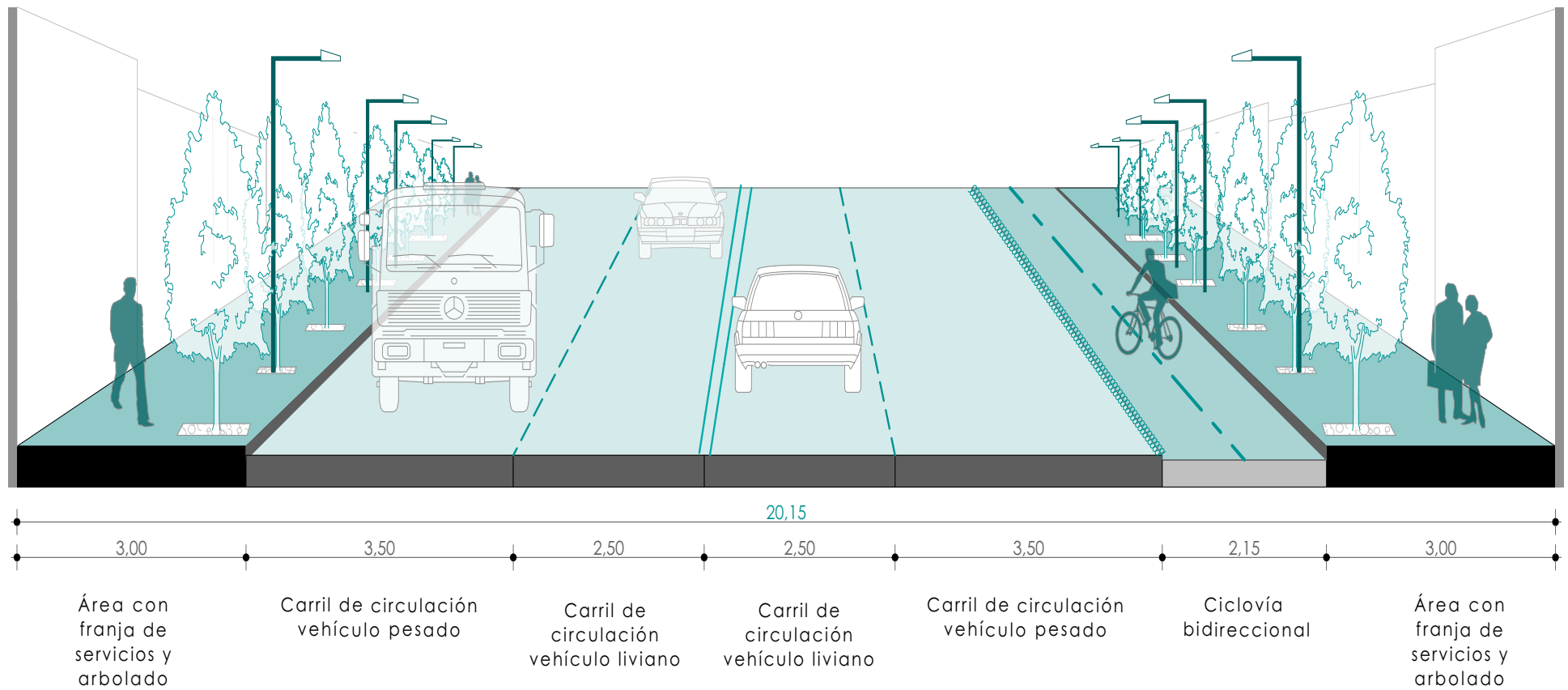


Fig. 17. Avenidas o vías colectoras tipo 1. Fuente: (Hermida et al.v. 2015). Elaboración: propia

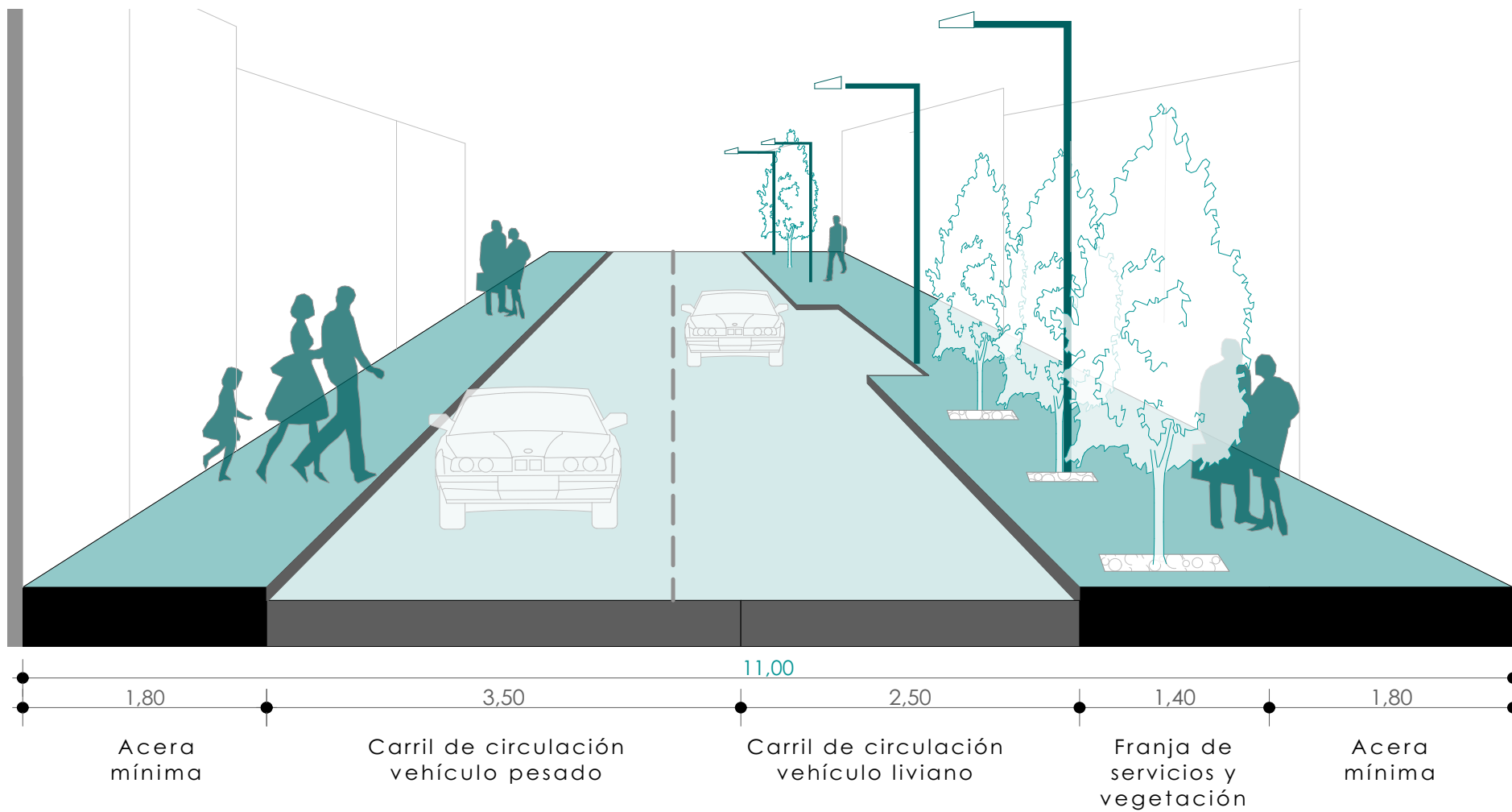


Fig. 18. Vía colectora tipo 2. Fuente: (Hermida et al.v, 2015). Elaboración: propia

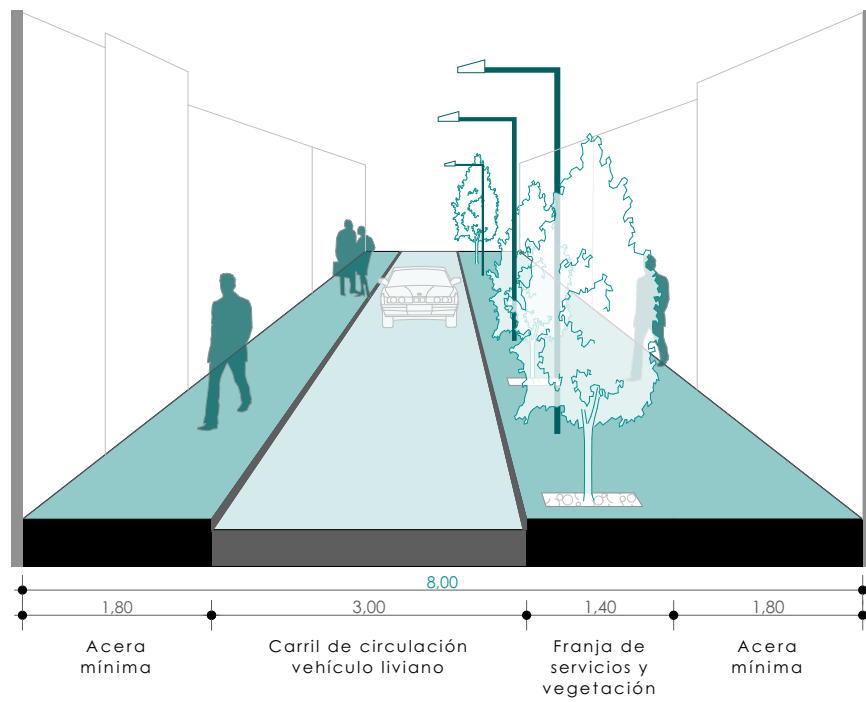


Fig. 19. Vía local. Fuente: (Hermida et al.v, 2015). Elaboración: propia

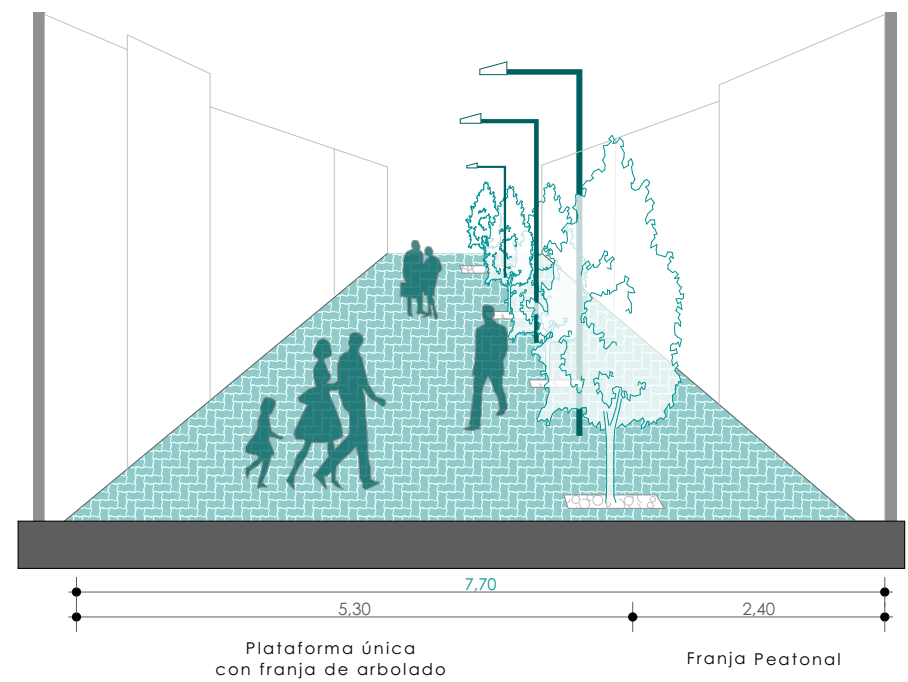


Fig. 20. Vía peatonal. Fuente: (Hermida et al.v, 2015). Elaboración: propia

1.3 Revitalización urbana

Se define como revitalización urbana (RU) a cualquier mejoramiento producido por las iniciativas municipales que buscan responder las necesidades de desarrollo de una comunidad local, brindando una calidad de vida adecuada para cada individuo en su diario vivir (Tello, 2017).

Cualquier variación en la revitalización de un espacio público se relaciona con el cambio socioeconómico/ambiental que impacta la movilidad en una determinada área. La movilidad es considerada como cualquier cambio en el lugar de residencia usual; en este punto es pertinente distinguir entre los movimientos locales (o movilidad residencial) y los movimientos a distancias mayores (o migración). Para este trabajo de investigación, se considera la movilidad residencial por el alcance de la zona de estudio delimitada únicamente en la longitud de la calle.

La importancia de la revitalización urbana (RU) se centra en la capacidad de cambiar un lugar, con posibilidades o criterios de diseño adecuados que atraen y sobre todo permiten a la gente tener vidas mucho mejores, apropiándose del lugar donde desarrollan su vida diaria.

Según Tello (2017), la revitalización es una serie de procesos bajo normativa y análisis de sitio, que ayudan a potenciar un espacio, con el mejoramiento o rehabilitación total del mismo. Este autor plantea la necesidad de involucrar dos conceptos que están ligados a la revitalización urbana (Fig. 21):

El primer concepto se denomina calidad de vida (CDV), que comprende las variables establecidas de acuerdo con cada sociedad, para percibir un espacio digno de vida y con factores de desarrollo tanto social, como económico, es un componente subjetivo y de diversidad cultural. Se define CVD como la felicidad o satisfacción de un individuo con la vida y el espacio público incluyendo las preferencias de estilo de vida y factores tangibles e intangibles.

El segundo concepto que considera el autor es la calidad del lugar (CDL), definido como las condiciones del espacio donde se desarrollan las diferentes actividades de los individuos, condiciones que son percibidas y acreditadas con la importancia relativa que tiene para cada individuo y su manera de percepción.

De acuerdo con estos conceptos impartidos para la revitalización, otros autores como An-

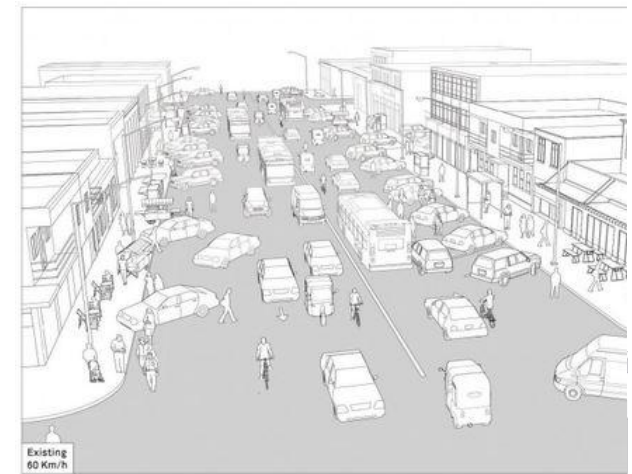


Fig. 21. Estrategias urbanas para revitalización (antes). (Hooperz, 2019)



Fig. 22. Estrategias urbanas para revitalización (después). (Hooperz, 2019)

draws (2001), definen con mayor precisión estos dos conceptos, pero de manera conjunta, afirmando que, la calidad del lugar es una medida agregada de factores físicos y ambientales que contribuye a la calidad de vida, de los residentes generando un sentimiento de bienestar y apropiación del espacio.

Andrews (2001), también establece que las atracciones culturales, el crimen, los espacios verdes y la congestión son algunos factores que determinan la CDL local.

La importancia de la calidad de vida/lugar para un espacio público es fundamental, para ocasionar cambios sociales y espaciales que se traducen en impactos positivos; son positivos cuando se realiza un previo análisis del lugar para revitalizarlo con estrategias que obedecen a ordenamientos basados en un desarrollo tipo sustentable.

Los factores que contribuyen a una buena calidad de lugar y calidad de vida según Tello (2017), es la adecuada accesibilidad al trabajo y viviendas, potenciar el uso del suelo entre intereses comerciales y residenciales, potencializar los espacios urbanos, brindar seguridad de transitar y lugares de permanencia.

Estos dos conceptos se toman en cuenta en la fase de diseño del anteproyecto, una vez identificado los aspectos a revitalizar, juntamente con los criterios de diseño que se establecen para la elaboración de este.

1.3.1 Gentrificación

Una vez planteada la revitalización urbana de un determinado espacio público, es importante tener en cuenta el impacto que genera su intervención en cuanto al valor del uso de suelo.

Se puede generar el fenómeno de gentrificación, que es la expulsión de los sobrevivientes urbanos que permanecían en un lugar aprovechando el bajo costo de la vivienda y de los locales comerciales que generan ingresos típicos de vecindarios como: puestos de periódico, pequeñas librerías, tiendas de convivencia, talleres de reparación, etc. (ONU HABITAT, 2022).

A pesar del incremento del precio del suelo, es necesario tener en cuenta ciertas estrategias que impidan la expulsión de las personas que habitan a lo largo de la calle Mariscal Sucre, es decir evitar la gentrificación de esta calle.

Según ONU HABITAT (2022), se considera que

para evitar la gentrificación es necesario tener un programa cuidadosamente estructurado donde plantea ciertas estrategias como:

- Adoptar políticas económicas redistributivas, es decir, aprovechar los recursos generados por el incremento del costo del suelo e impulsar la regeneración de otros lugares de la ciudad para establecer diferentes puntos de aprovechamiento y evitar el colapso en un solo sector del espacio público.

- Retener a la población existente, mediante el mejoramiento de su vivienda con programas sociales, para actividades tradicionales generadoras de ingresos que canalicen los esfuerzos de planeación.

- Fomentar la pequeña empresa, a través de microcréditos.

- Impulsar a la creación de nuevos servicios comunitarios. Restaurar viviendas deterioradas y mejorar espacios públicos existentes mediante intervenciones físicas.

- Fomentar la pequeña empresa, a través de microcréditos.

1.4 Metodología

Para el estudio de esta tesis se utiliza la metodología del urbanista Jan Gehl, la misma que se estructura en seis pasos (Fig. 22). El alcance de la tesis tiene como objetivo desarrollar las primeras 4 secciones de la metodología: investigar, envisionar, strategar y diseñar, obteniendo como producto final un diseño a nivel de anteproyecto (De los Ríos Bravos, 2017).

Las 3 primeras secciones de la metodología (investigar, envisionar y strategar) corresponden al análisis de la calidad del espacio público, estas secciones corresponden a la planificación para el desarrollo del anteproyecto y la cuarta sección se basa en el desarrollo del anteproyecto mediante decisiones que aportan a un diseño urbano de calidad (De los Ríos Bravos, 2017).

Investigar

El objetivo es contar con una base de evidencias para las decisiones y prioridades que se consideran para el desarrollo del anteproyecto. Se analiza las condiciones existentes, mediante las herramientas para medir la vida en el espacio público.

En esta sección, se considera 3 parámetros:

- Observar la vida y el espacio público
- Escuchar a las personas
- Elaborar cuadros exhaustivos

Para nuestro caso de estudio dentro del primer parámetro de observar la vida pública, se evalúa el espacio público a través de herramientas de observación que nos permiten conocer por donde circulan las personas, quienes ocupan el espacio, que actividades realizan, hacia donde se dirigen, la accesibilidad al espacio físico, las visuales que tiene el área de estudio, la calidad del lugar en cuanto a confort, protección y placer que se percibe en el dentro de los parámetros urbano-arquitectónicos.

La evaluación de la calidad del espacio público se genera con 4 de las herramientas establecidas por el urbanista Jan Gehl; mapeo, rasreo, fotografía y recorridos de prueba, que se estudia más adelante, para obtener una mayor cantidad de información.

Adicionalmente dentro del parámetro de escuchar a la gente, se ejecuta entrevistas con preguntas abiertas, dirigido a 4 actores claves que vivan, utilicen o tengan relación directa con el área de estudio, para obtener información relevante para los criterios de diseño.



Fig. 23. Secciones de metodología de Gehl (De los Ríos Bravos, 2017).

Dentro del tercer parámetro tenemos cuadros exhaustivos, donde se organiza y sintetiza la información obtenida de las condiciones reales y observables, validadas por los ciudadanos, que sirven como instrumento para la actuación.

Envisionar

“Reconocer lo que es, para definir lo que puede ser” (De los Ríos Bravos, 2017).

Esta sección permite tener un resumen de las oportunidades y fortalezas existentes del área, a través de una matriz sencilla (Fig. 23), para identificar los problemas que se quieren resolver, a través de la intervención, recuperación, mantenimiento y gestión que permiten plantear una visión a futuro de cómo queremos que sea el espacio público (De los Ríos Bravos, 2017).

Estrategar

Una vez planteada la visión a la que se quiere llegar, en esta sección de la metodología se realiza una priorización de los espacios públicos que requieren actuaciones inmediatas, a mediano plazo o a largo plazo, de acuerdo con su prioridad, no todos los proyectos pueden ser ejecutados al mismo tiempo.

Se utiliza una matriz de resumen (Fig. 24), que

sirve para elegir los proyectos o intervenciones a considerarse en el anteproyecto, en esta sección no se definen estrategias.

Diseñar

Finalmente, en la cuarta sección de la metodología se plantea el diseño a nivel de anteproyecto con criterios objetivos, identificados en el análisis del comportamiento de los usuarios en el espacio público. El ante proyecto tiene el objetivo de priorizar la funcionalidad y confort de los espacios que requieren individuos, para generar lugares de calidad y mejorar su calidad de vida (De los Ríos Bravos, 2017).

	Social	Espacial
Oportunidades	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>
Desafíos	1 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
	2 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>
	3 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>
	4 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>

Fig. 24. Matriz de oportunidades y desafíos (De los Ríos Bravos, 2017).

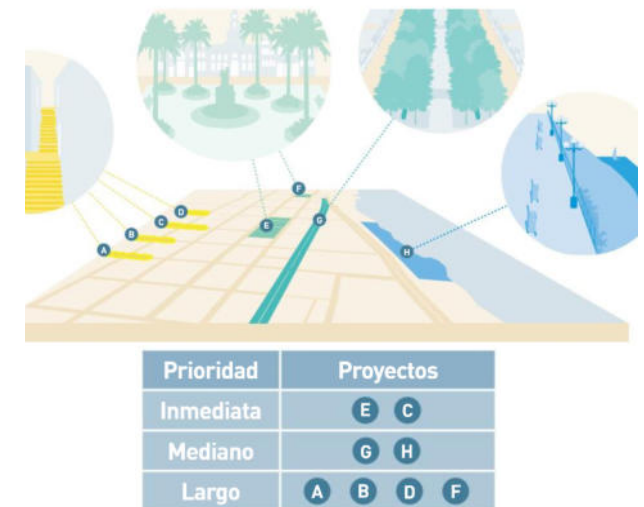


Fig. 25. Tabla de priorización de proyectos (De los Ríos Bravos, 2017).

1.4.1 Herramientas para el estudio del espacio público

Es necesario estudiar la vida en la ciudad, enfocando la atención en los usuarios, analizar su comportamiento en el espacio público nos permite conocer de forma detallada el nivel de uso de las calles y espacios, para descubrir qué tipo de actividades realizan, hacia donde se dirigen, que partes de los espacios utilizan con más frecuencia o no, que visuales son atractivas, si las condiciones físicas si son adecuadas o no para acceder al espacio, etc. (De los Ríos Bravos, 2017).

Para identificar los aspectos deficientes o favorables de un espacio público es necesario establecer herramientas de evaluación, como lo indican varios autores, que se implementan para la recolección de datos. Estas herramientas muestran los diferentes factores que influyen en el comportamiento de los individuos con relación al espacio público donde realizan sus actividades.

Varios autores como Jan Gehl, Kevin Lynch, William White, establecen herramientas de análisis para la recolección de información mediante los sentidos y la percepción, que analizan el

movimiento físico, movimiento de campo visual y la interacción de los individuos en el espacio.

Gehl y Svarre en su libro "How to Study Public Life" estudia la vida urbana para generar ciudades adecuadas para las personas, muestra herramientas para comprender a la ciudad, entender el comportamiento de la gente en el entorno construido como: las plazas, calles, callejones y otros lugares públicos, con su medio principal la observación. Este medio no busca cuestionar a los usuarios, sino contribuye a que sean observados realizando sus actividades y comportamientos, para mejorar sus necesidades y saber cómo se utilizan o no los espacios de la ciudad (Gehl & Svarre, 2013).

Para nuestro caso de estudio utilizaremos cuatro de las siete herramientas establecidas por Gehl (2013), para registrar información cualitativa y cuantitativa.

1. Mapeo

Herramienta utilizada para documentar la cantidad y ubicación de personas que permanecen en el espacio público.

2. Rastreo

Registro de los movimientos de personas dentro



Fig. 26. Parque de la Madre, usuarios. Imagen: propia

o cruzando un espacio limitado, a través de líneas de movimiento en un plano del área de estudio.

3. Fotografar

Se fotografía para documentar situaciones donde la vida urbana y la forma como interactúan o dejan de interactuar después de que se han tomado iniciativas.

4. Recorridos de prueba

Dar un paseo mientras se observa la vida circundante, para registrar los problemas y el potencial de la vida de la ciudad en una ruta determinada.

Ahora bien, como un análisis complementario a las herramientas de Gehl (2013), empleamos la herramienta de la entrevista a 4 actores claves dentro del área de estudio, con preguntas abiertas que permiten escuchar las prioridades, necesidades y opiniones de los usuarios respecto al área de estudio, a partir de su percepción. Estas herramientas, nos ayudan a establecer los parámetros a considerar dentro del diseño, para revitalizar el espacio público, la calle Mariscal Sucre.

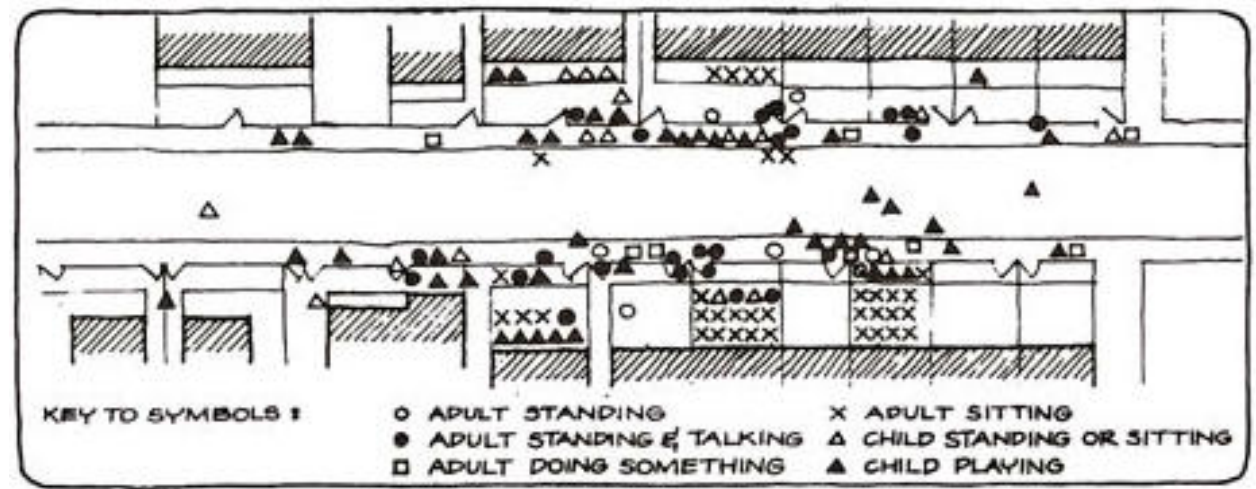


Fig. 27. Herramientas para el estudio de la vida urbana (mapeo) (Gehl, 2013).

Tabla 05. Herramientas para evaluar el comportamiento humano en el espacio público de Jan Gehl Elaboración: Propia	
Herramienta	Criterio de calidad a evaluar
Mapeo	<ul style="list-style-type: none"> - Se evalúa las oportunidades que tienen los usuarios para: - Caminar - Permanecer - Sentarse - Hablar y escuchar - Jugar y hacer ejercicio
Rastreo	<ul style="list-style-type: none"> - Se identifica hacia donde se dirigen las personas - El recorrido que hace - La accesibilidad al lugar - La sensación de seguridad ante obstáculos - Como reaccionan ante molestias sensoriales como: viento, lluvia, frío o calor
Fotografía	<ul style="list-style-type: none"> - Oportunidades de mirar, visuales atractivas desde la calle Sucre - Se identifica que el espacio físico este de acuerdo con la escala humana - Se documenta las actividades que realiza la gente
Recorridos de prueba	<ul style="list-style-type: none"> - Se analiza la calidad física del lugar, relacionado con el confort, protección y placer que percibe - Se escanea los elementos físicos que existen en la zona de estudio

Tabla 06. Herramienta para analizar la percepción directa de los usuarios en el espacio público Elaboración: Propia	
Herramienta	Criterio de calidad a evaluar
Entrevista	<p>Se indaga sobre:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Los antecedentes que tiene la calle Sucre - El estado actual, si se considera que esta en abandono - Que tan seguro se siente en el lugar - Si optara por un medio de movilidad alternativa - Sugerencias a considera

- 2.1 Área de estudio
 - 2.1.1 Ubicación
 - 2.1.2 Reseña histórica de la calle Mariscal Sucre
- 2.2 Análisis a nivel ciudad
 - 2.2.1 Hitos
 - 2.2.2 Equipamientos
 - 2.2.3 Vías principales
- 2.3 Análisis a nivel barrial
 - 2.3.1 Uso de suelo y altura de edificaciones
 - 2.3.2 Edificaciones patrimoniales
 - 2.3.3 Espacios públicos
 - 2.3.4 Movilidad
 - 2.3.4.1 Secciones viales
 - 2.3.4.2 Transporte público

CAPÍTULO

02

ANÁLIS DE SITIO

2.4 Análisis a nivel del área de influencia

2.4.1 Actividades de estancia

2.4.2 Recorridos (rastreo)

2.4.3 Análisis de intersecciones (fotografía, elementos de señalización)

2.4.4 Visuales

2.4.4 Percepción de seguridad

2.1 Área de estudio

2.1.1 Ubicación

La calle Mariscal Sucre se encuentra ubicada en la provincia del Cañar, cantón Biblián, perteneciente a la región interandina del sur del Ecuador. El cantón Biblián se encuentra a una altura de 2.608 msnm, geográficamente situado a $78^{\circ} 58'$ de longitud oeste y a $2^{\circ} 57'$ de altitud sur.

El cantón Biblián es uno de los 7 cantones de la provincia del Cañar, tiene una superficie de 205,30 kilómetros cuadrados, con un aproximado de 20.817 habitantes según el censo 2010. Está limitado al norte con el cantón Cañar, al sur con el cantón Azogues y cantón Déleg, al este con el cantón Cañar y al oeste con los cantones Azogues y Cañar (Peralta Hernán, 2016).

2.1.2 Reseña histórica de la calle Mariscal Sucre

Biblián es conocido como el "Cantón Verde del Austro Ecuatoriano" por ser considerado tierra fértil, agrícola y ganadera, además posee una parte del Parque Nacional Sangay, Bosque Protector Machángara-Tomebamba y el Bosque Proyector de Cubilan que son áreas naturales protegi-

Ecuador



Fig. 28. Ubicación general del cantón Biblián. Imagen: propia

das del Ecuador (Ilustre Municipalidad de Biblián, 2019).

El Cantón es considerado también como “el corazón de la Provincia del Cañar”, porque desde la antigüedad todas las vías que unían el norte con el sur y el este con el oeste, en la cultura cañari, inca y española, han pasado por Biblián (Montero, 2000).

En la segunda mitad del siglo XVI, tras la conquista incásica de los territorios cañaris, Biblián formó parte del impero del Tahuantinsuyo.

Debido a la riqueza de sus terrenos, los colonizadores en el año de 1557 pusieron su interés en el cantón Biblián. Su producción, sobre todo agrícola, creció en el Cantón y atrajo a que familias españolas se afincaran en el campo y establezcan importantes haciendas; este crecimiento empezó en la zona sur y posteriormente hacia el norte del cantón Biblián (Peralta, 2016).

Para el año de 1599, el valle de Biblián fue reclamado como propiedad del cacique azogueño Francisco Tenemaza. Biblián en el año de 1635 es declarada como parroquia del cantón Azogues hasta el año de 1806, donde el pueblo biblianense fue fundado, según los registros de



Fig. 29. Bosque protector de Cubilán (Inforturismo, 2019).

Francisco Dávila (Peralta, 2016).

A principios del año 1800, el centro poblado del cantón Biblián fue fundada como parroquia eclesiástica con párroco propio. La iglesia matriz "San José" se emplaza en el centro del poblado, lo que permitió el asentamiento de varias familias tanto indígenas como familias de renombre, a su alrededor.

El asentamiento de las personas alrededor del centro del poblado permitió cultivar sus terrenos e implementar la comercialización desde el lugar (Peralta, 2016).

A partir de la iglesia matriz, se creó el parque central "José Velasco Ibarra" en 1910, considerado punto de encuentro para la comercialización de los productos artesanales, agrícolas y ganaderos. Alrededor del parque se ubicaron las primeras vías de conexión interprovincial para facilitar el intercambio de productos con las haciendas productoras. Esto incrementó el comercio alrededor del parque. (Peralta, 2016).

El 1 de agosto de 1944 el poblado de Biblián se establece como Cantón oficialmente y se encuentra dividido en 5 parroquias: la parroquia urbana Biblián y las cuatro parroquias rurales Sageo, Nazón, Jerusalén y Turupamba.



Fig. 30. División del cantón Biblián. Imagen: propia

En el mismo año de cantonización 1944, el centro urbano se expandía de norte a sur, abriendo vías de conexión hacia las haciendas y comunidades asentadas en los alrededores. Debido a la gran demanda de la ganadería, la agricultura y producción de artesanías que fue su principal eje de desarrollo económico en ese año; los propietarios invertían en mejoramientos permanentes para comercializar sus productos en el mercado del austro.

Para los años 70 el desarrollo de la parroquia se acrecentó y poco a poco el centro urbano se fue consolidando alrededor de la vía principal y de la plaza central, con la aparición de equipamientos como tiendas, almacenes, boticas, etc. Además, se construyeron caminos vecinales y carreteras hacia las parroquias rurales, las mismas que son derivadas de la vía principal (Peralta Hernán, 2016).

Biblián se caracteriza por su dinámica económica; la producción del sombrero de paja toquilla y la actividad minera se convirtieron en el principal eje de sus ingresos, así como la producción de lácteos por su ganadería y su comercialización de productos agrícolas (Peralta, 2016).

El Cantón cuenta con bienes inmuebles patrimo-



Fig. 31. Hilandería del cantón Biblián (GAD Municipal de Biblián, 2016).

niales que aportan a una identidad cultural, especialmente en el centro de la parroquia Biblián donde se emplazan. Existe 263 bienes inmuebles declarados patrimonio cultural del Ecuador (SIP-CE, 2023), por su materialidad; la teja, la madera, el bahareque y características tipológicas, morfológicas y tecno-constructivas que guardan valores históricos, culturales y simbólicos como por ejemplo el Santuario de la Virgen del Rocío declarada como Patrimonio Cultural en el año 2007 (Municipalidad de Biblián, 2019).

Además, el parque central es el punto focal de Biblián, al ser el primer espacio abierto público que permitió la interacción de los individuos con el entorno.

El parque está rodeado por diferentes vías, entre ellas la calle "Mariscal Sucre" que data desde los inicios del parque central; la calle tiene gran importancia para el lugar ya que fue el eje principal de conexión para el desarrollo económico de la parroquia. La calle Sucre permitió a los habitantes comercializar con mayor facilidad sus productos, por la conexión interprovincial.



Fig. 32. Parque central "José Velasco Ibarra", 1910 (GAD Municipal de Biblián, 2016).



Fig. 33. Parque central "José Velasco Ibarra", 1960 (GAD Municipal de Biblián, 2016).

2.1.3 Análisis Descriptivo de la calle Mariscal Sucre

Peralta (2016), da a conocer que a inicios de 1800 comenzó la estructuración de la parroquia urbana Biblián; el centro de la parroquia se configura por el parque central "José Velasco Ibarra", la iglesia matriz "San José" y el edificio de la municipalidad. Se determina que la calle Mariscal Sucre existe desde dicha fecha, hasta la actualidad; al ser la primera vía de conexión que dirigía hacia estos equipamientos.

La calle Mariscal Sucre surge como el eje principal para la expansión urbana del Cantón, a lo largo de su longitud de 1 km, con una sección vial promedio de 4 metros de calzada, con veredas promedio de 2,5 metros de ancho.

La calle es uno de los principales accesos al centro de Biblián, y se conecta en su inicio y fin con la vía arterial Av. Alberto Ochoa; esta avenida atraviesa el Cantón en sentido norte-sur. Sin embargo, la calle Sucre desemboca en la Av. Ochoa, pero conserva la continuidad de circulación hacia el norte, como la calle local Verdeloma, la misma que termina en la Av. Ochoa hacia el norte.

Alrededor de esta vía se desarrolla la mayor parte

de comercio, como tienda de abarrotes, restaurantes, talleres artesanales, farmacias, etc. además que es la circulación directa hacia el parque central y los edificios administrativos del GAD Municipal.

La calle Sucre fue clasificada como vía coleccionadora, por sus características y dimensión, su sección vial se compone de 8 metros de calzada y veredas de 2m en ambos costados (Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal, 2015).

Este eje vial principal, fue uno de los cordones principales para generar las arterias viales secundarias que lo intersecan, debido a la gran demanda de comercio en la parte agrícola, ganadera y artesanal que ayudaron a la expansión de la parroquia hacia sus extremos.

Biblián cuenta con una planificación de vías secundarias que parten desde el centro del Cantón, estas vías conectan a diferentes comunidades y sobre todo son accesos a destinos turísticos del lugar; como por ejemplo la Av. Daniel Muñoz que inicia en la esquina del parque central hacia el Santuario de la Virgen del Rocío, que es el atractivo más sobresaliente del Cantón.



Fig. 34. Parque central "José Velasco Ibarra" y calle Mariscal Sucre (Abad, 2023). Imagen: propia

2.2 Análisis a nivel ciudad

2.2.1 Hitos de la ciudad

Se considera como hito de una ciudad, puntos de referencia de fácil ubicación dentro del área que determina un lugar, se caracteriza por su valor cultural, histórico o turístico que aporta a la autenticidad del lugar, son elementos permanentes (Gomez & Universidad de Oriente, 2008).

En la ciudad de Biblián se determina 5 hitos que funcionan como puntos de referencia y elementos simbólicos:

- Santuario Virgen del Rocío: Es uno de los atractivos turísticos más importantes de Biblián; durante todo el año es visitado por miles de fieles ya que es un importante epicentro de devoción mariana.
- Iglesia San José
- Parque Central
- Parque de la Madre: lugar de gran interés, en este lugar se ubica la parada de buses parroquiales e interprovinciales.
- Estadio municipal: Lugar para encuentros deportivos, ícono de la ciudad como punto de concentración urbana.



Fig. 35. Santuario Virgen del Rocío (GAD Municipal de Biblián, 2016).



Fig. 36. Iglesia "San José"(GAD Municipal de Biblián, 2016).



Fig. 37. Parque central "José Velasco Ibarra". Imagen: propia



Fig. 38. Parque de la Madre. Imagen: propia



Fig. 39. Parque de la Madre. Imagen: propia



Fig. 40. Estadio municipal de Biblián (GAD Municipal de Biblián, 2016).

Hitos representativos



Fig. 41. Hitos del cantón Biblián. Imagen: propia

2.2.2 Equipamientos urbanos

Se determina como equipamiento urbano al conjunto de edificaciones, espacios e instalaciones de uso público; brindan servicios básicos de bienestar social, cultural y aportan al incremento de las actividades económicas (Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal Biblián, 2015).

Los equipamientos urbanos, de acuerdo con su emplazamiento contribuyen en la morfología de las tramas urbanas de un determinado lugar en conjunto con el sistema vial existente que permite la conexión hacia los equipamientos.

Los equipamientos se clasifican en: educación, salud, administración, recreación, culto-socio cultural, protección civil, abastecimiento y cementerio (Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal Biblián, 2015).

En la parroquia Biblián existen 21 equipamientos urbanos distribuidos en diferentes lugares (fig. 44). Adicionalmente, se identifica los equipamientos más cercanos al área de estudio, en distancias caminables (Tabla 07).

Los equipamientos cercanos nos permiten analizar dentro del diseño, las mejoras que se pueden

considerar en las calles o elementos físicos mediante los cuales se conectan al área de estudio; para mejorar la accesibilidad, seguridad, iluminación y calidad del lugar, como ejemplo tenemos el mercado municipal; con un tiempo caminable de 3 a 4 minutos, se considera plantear dinámicas de conexión en la calle 3 de Noviembre que conecta de forma directa al equipamiento.



Fig. 42. Mercado municipal de Biblián. Imagen: propia



Fig. 43. Parque lineal de Biblián. Imagen: propia

Tabla 07. Distancias caminables, desde la calle Mariscal Sucre hacia equipamientos cercanos Elaboración: Propia		
Equipamiento	Tiempo caminable	Tipo de conexión
Escuela Daniel Muñoz	2 a 3 min.	Vial
Convento	2 a 3 min	Vial
Parque de la Madre	1 min	Vereda
Mercado municipal	3 a 4 min	Vial
Iglesia "San José"	1 a 2 min	Vial, escalinatas
Parque "José Velasco Ibarra"	1 min	Vial
GAD Municipal de Biblián	1 min	Vial
Empresa eléctrica	5 a 7 min	Vial, escalinatas
Parque lineal	7 a 10 min	Vial, escalinatas, puentes

Equipamientos urbanos



Fig. 44. Hitos del cantón Biblían. Imagen: propia

2.2.3 Vías principales de la ciudad

El Cantón tiene un índice elevado de actividades económicas, debido a los productos agrícolas, ganaderos y artesanales que se producen en la zona. Por su alta producción de comercio el Cantón se caracteriza por su sistema de red vial que conecta el centro urbano con las parroquias rurales; además está rodeado de vías interprovinciales como la vía Guarumales Méndez o Avenida Alberto Ochoa, que atraviesa por el centro urbano del cantón Biblián.

Las vías existentes en el Cantón según su jerarquía son:

- Autopista (E35)

Vía rápida de carácter estatal, que cubre el sentido Norte-Sur del Cantón Biblián, se encuentra ubicada alrededor del casco urbano y conecta las provincias del Azuay y Cañar.

- 1 vía expresa

En esta categoría tenemos la Av. Alberto Ochoa que atraviesa el centro urbano de la ciudad y es la vía de desplazamiento interno que vincula la ciudad de Azogues y Biblián, conocida como vía Panamericana Norte, la misma que tiene conexión a la autopista.

- 3 vías colectoras

Las vías dentro de este rango tenemos la calle Mariscal Sucre que se encuentra en el centro urbano de la ciudad con una longitud de 899 metros, la Av. Eloy Alfaro ubicada en la parte este cerca del parque lineal y la Av. Francisco Calderón ubicada al oeste del centro urbano.

- Vías locales

El resto del sistema vial de la ciudad está conformado por vías locales que ayudan al desplazamiento o conectividad interna de la ciudad.

La calle Sucre tiene conexión directa al centro de Biblián, inicia en la Av. Alberto Ochoa y finaliza en la misma avenida; su recorrido se da en un solo sentido, hacia el norte, con un carril de circulación vehicular. A lo largo de su recorrido cuenta con una sola zona de parqueo, cerca del parque central "José Velasco Ibarra" y las calles transversales son de carácter local.

Una vez identificado el sistema vial del Cantón, la calle Mariscal Sucre al ser una vía colectoras tiene las siguientes medidas promedio: calzada de 5 metros y veredas de 3 metros.

En la sección de diseño se analiza, si la calle Sucre puede convertirse en calle local, con el

ancho mínimo para la circulación vehicular de 3.50 metros y aprovechar el área restante para transformar el espacio para el peatón; además se analiza la posibilidad de incrementar o no, zonas de parqueo estratégicamente.

Vías principales de la ciudad



Fig. 45. Equipamientos del cantón Biblián. Imagen: propia

2.3 Análisis a nivel barrial

El análisis barrial es identificar los elementos o variables que se encuentran dentro del área de estudio; el análisis se realiza a una escala menor para conocer las condiciones de vida en la ciudad.

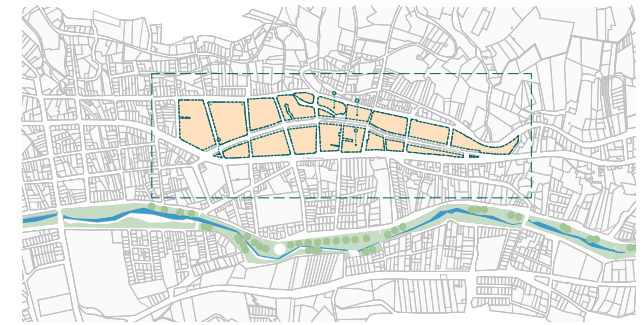
Una vez planteada la calle Sucre, como área de estudio; el análisis a nivel barrial se ejecuta en la zona que comprende las cuadras a lo largo de la calle Sucre en cada extremo; para identificar de forma clara las características de la zona, entendiendo las dinámicas de red y conexión que representa una calle.

La zona de estudio comprende toda la longitud de la calle Mariscal Sucre que inicia en la Av. Alberto Ochoa y finaliza en la misma avenida con una extensión aprox. de 1 km. Debido al alcance de estudio, el análisis de las cuadras se realiza solo en la primera línea edificada de predios, de las calles transversales que limitan con la Av. Francisco Calderón y la Av. Alberto Ochoa, paralelas a la calle Sucre (Fig. 47).

Dentro del análisis a escala barrial se identifica: usos de suelo, edificaciones patrimoniales, altura de edificaciones, espacios públicos y mobiliario existente, movilidad, secciones viales y visuales.



Fig. 46. Calle Mariscal Sucre y Av. Alberto Ochoa. Imagen: propia



Ubicación de la zona de estudio dentro de la ciudad

Área de estudio a nivel barrial

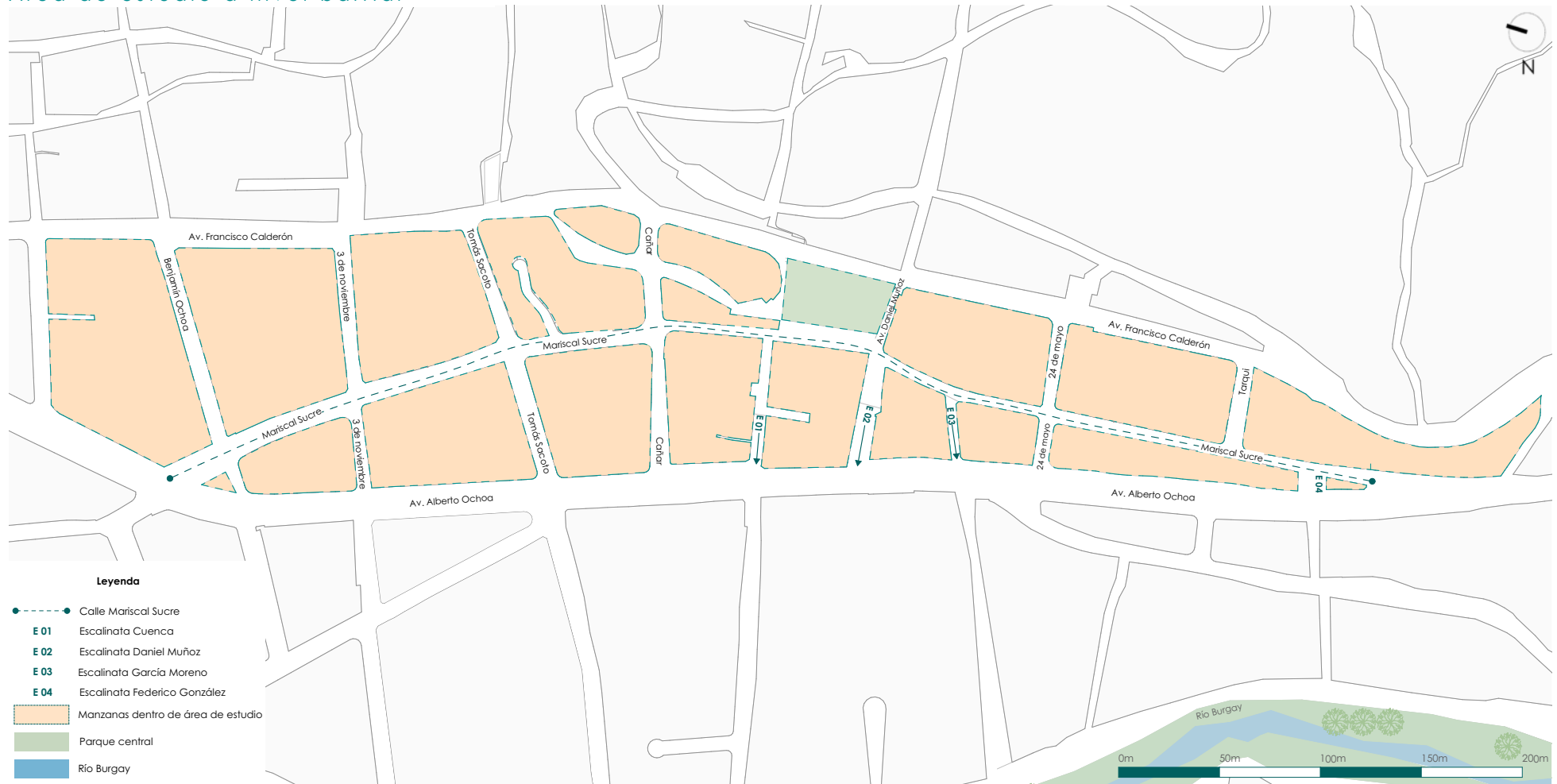


Fig. 47. Delimitación de la zona de estudio a nivel barrial. Imagen: propia

2.3.1 Uso de suelo y altura de edificaciones

El uso de suelo determina las actividades permitidas en el interior del predio o inmueble que conforman la ciudad, de acuerdo con los criterios de ordenanza establecidos por las entidades pertinentes, a partir de sus zonas planteadas.

La variedad de usos de suelo concentrados en una determinada superficie mejora la accesibilidad a servicios y equipamientos urbanos; incrementa las opciones de vivienda; mejora la percepción de seguridad mediante el aumento del número de personas en la calle, por las diferentes actividades que permiten la apropiación del lugar (Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal Biblián, 2015).

El suelo del cantón Biblián está dividido en suelo: rural, urbano, urbanizable, urbanizable con restricciones y suelo no urbanizable; el área de estudio se encuentra dentro del suelo urbano.

Sin embargo, los usos de suelo del Cantón se clasifican en: residencial, comercial y servicios, industrial, artesanal, manufactura, equipamiento urbano como (parques, mercados, centros

educativos, etc.), de protección natural, de aprovechamiento de recursos naturales renovables y no renovables, preservación patrimonial y agrícola-ganadero. (Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal, 2015).

En el análisis de usos de suelo, se identifica que el área de estudio está conformada por tres secciones, una zona residencial, una comercial y una de servicios.

En la parte central del área de estudio, se ubica la zona de servicios y equipamientos que está conformado por espacios públicos abiertos como: el parque e iglesia central y la municipalidad de Biblián como equipamiento; al sur se emplaza la mayoría de los predios de uso residencial y al norte la mayoría de los predios de uso comercial (Fig. 48).

Dentro de este análisis se identifica, además, la altura de las edificaciones existentes (Fig. 49); se pudo observar que la mayoría de las edificaciones tienen 2 pisos de altura; esto quiere decir que el área de estudio está configurada por edificaciones que cumplen los lineamientos de la ordenanza de acuerdo con la zona (Z1) la que pertenece (Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal Biblián, 2015).

Uso de suelo

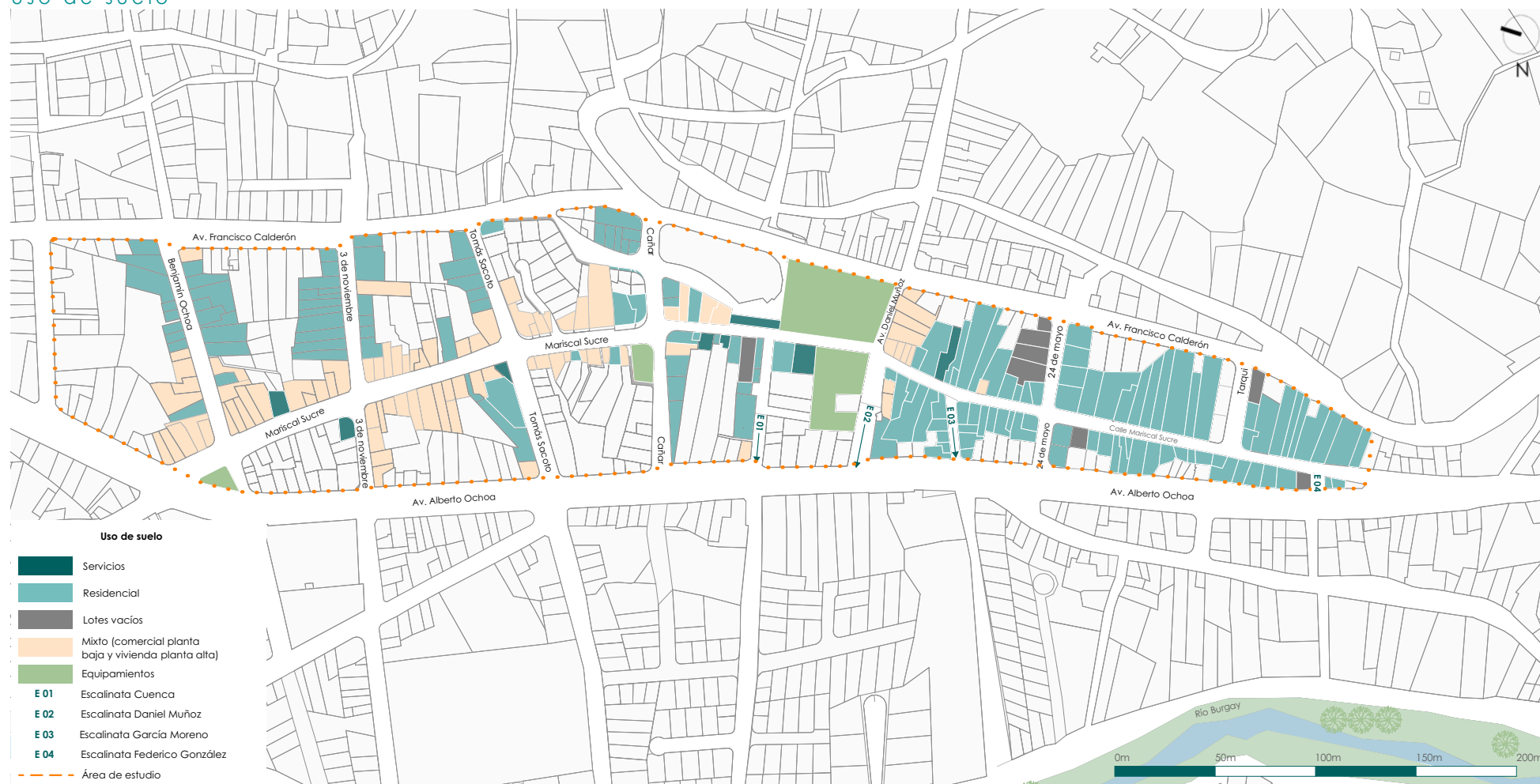


Fig. 48. Uso de suelo de la zona de estudio. Imagen: propia

Altura de edificaciones

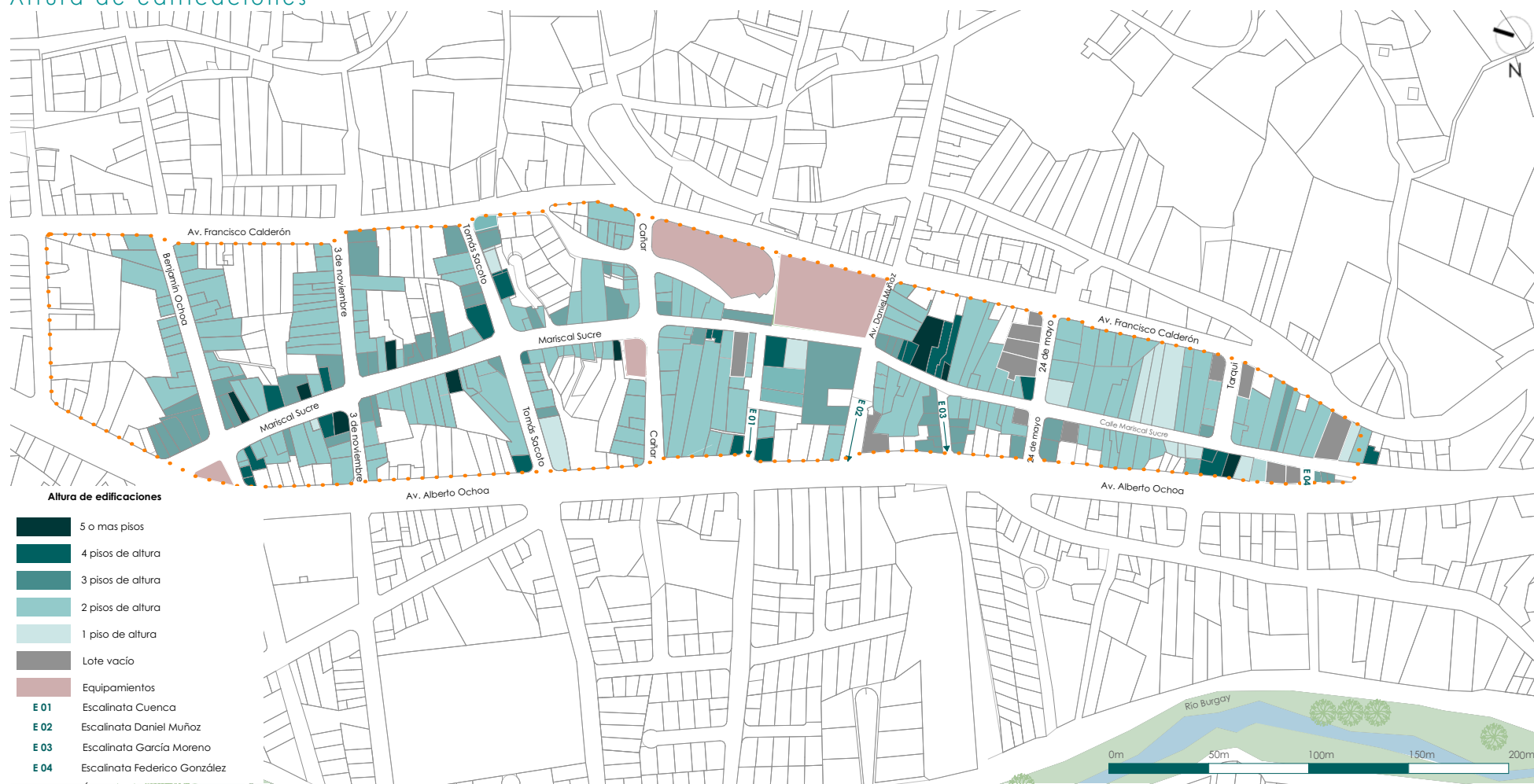


Fig. 49. Altura de edificaciones. Imagen: propia

2.3.2 Edificaciones patrimoniales

Varias edificaciones se emplazaron a lo largo de la calle Mariscal Sucre desde sus inicios, al ser el primer eje de conexión de movilidad de transporte interprovincial del cantón Biblián.

El patrimonio muestra el pasado y el presente de una ciudad, por lo que es importante identificar los inmuebles patrimoniales, el uso que se desarrolla en ellos y la aportación visual de sus fachadas al área de estudio.

Biblián cuenta con 263 inmuebles considerados patrimonio cultural. Sin embargo, a lo largo del recorrido de la calle Sucre se emplazan 24 viviendas patrimoniales (fig. 74, pag. 63), certificadas por el Sistema de Información del Patrimonio Cultural del Ecuador (SIPCE).

A partir de esta identificación patrimonial y análisis del estado de sus fachadas, se considera si las fachadas requieren de una intervención dentro de los criterios de diseño para recuperar su valor patrimonial y mejorar la relación público-privado, que permita a los usuarios permanecer más tiempo en el espacio público; con una revitalización de las visuales que aportan a una mejor calidad de lugar y de vida.

Las fachadas de las viviendas patrimoniales se encuentran en buen estado y contribuyen a las visuales atractivas del área de estudio. Todas las 24 viviendas cuentan con un uso comercial en su planta baja.



Fig. 50. Vivienda Ochoa - Barreto. Imagen: propia



Fig. 53. Vivienda Familia Palomino. Imagen: propia



Fig. 56. Vivienda Barreto-Ávila. Imagen: propia



Fig. 51. Vivienda Salamea. Imagen: propia



Fig. 54. Vivienda Lliguichuzhca. Imagen: propia



Fig. 57. Vivienda Terán. Imagen: propia



Fig. 52. Vivienda Crespo. Imagen: propia



Fig. 55. Vivienda Ortiz. Imagen: propia



Fig. 58. Vivienda Calle. Imagen: propia



Fig. 59. Vivienda Cárdenas. Imagen: propia



Fig. 62. Vivienda Mora. Imagen: propia



Fig. 65. Vivienda Cabrera-Calle. Imagen: propia



Fig. 60. Vivienda Idrovo-Cárdenas. Imagen: propia

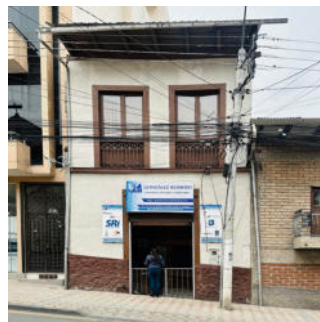


Fig. 63. Vivienda Idrovo. Imagen: propia



Fig. 66. Vivienda Mata. Imagen: propia



Fig. 61. Vivienda Castro. Imagen: propia



Fig. 64. Vivienda Mora. Imagen: propia



Fig. 67. Vivienda Peralta. Imagen: propia



Fig. 68. Vivienda sin nombre. Imagen: propia



Fig. 71. Vivienda sin nombre. Imagen: propia



Fig. 69. Vivienda sin nombre. Imagen: propia



Fig. 72. Vivienda sin nombre. Imagen: propia



Fig. 70. Vivienda sin nombre. Imagen: propia



Fig. 73. Vivienda sin nombre. Imagen: propia

Análisis de edificaciones patrimoniales y espacios públicos abiertos



Fig. 74. Viviendas patrimoniales y espacios públicos de la zona de estudio. Imagen: propia

2.3.3 Espacios públicos

Los espacios públicos bien diseñados permiten a los individuos permanecer en un lugar, en el cual pueden desarrollar sus actividades de descanso, recreación, actividades sociales, comerciales etc.

A lo largo de la calle Mariscal Sucre identificamos cuatro espacios públicos abiertos, los mismos que serán analizados en cuanto a su funcionalidad más adelante, de acuerdo con el comportamiento de los usuarios en el espacio público.

Los cuatro espacios públicos están ubicados en los bordes de la calle Sucre, y contribuyen de forma directa en las visuales de la calle y la interacción de las personas; estos espacios son: el parque central "José Velasco Ibarra", la iglesia central "San José", parque "El Vado" y el parque de la Madre.

Además, su ubicación dentro de la zona de estudio muestra puntos de encuentro estratégicos, que nos permiten tomar decisiones de conectividad acertadas, en conjunto con los otros elementos del espacio público que los rodean, como: calles trasversales, lugares de comercio

y lugares de estancia para potenciar zonas de encuentro y permanencia que brinden calidad y seguridad dentro de la zona de estudio.

1. Parque central "José Velasco Ibarra"

Espacio público ubicado en el centro urbano de Biblián, junto a la iglesia central con una extensión aproximada de 3.200 m², debido a la topografía del lugar, cuenta con diferentes accesos de gradas y rampas, posee espacios grandes de vegetación que aportan a las visuales de la ciudad.

2. Iglesia central "San José"

Estructura física junto al parque central, se considera la iglesia matriz de Biblián; donde celebran la mayor parte de eventos religiosos de la ciudad, aporta valor cultural por ser un equipamiento que se creó desde los inicios de la conformación del Cantón Biblián. La iglesia Matriz pasa abierta al público todos los días desde 09:00 am hasta 18:00 pm.

3. Parque "El Vado"

Parque urbano pequeño cuenta con una superficie aproximada de 95 m², se encuentra ubicado en una esquina entre la calle mariscal Sucre y calle Cañar. Sus condiciones físicas son regulares, no posee un diseño que aporte visualmente

al tramo de la ciudad y no cuenta con espacios de descanso para los usuarios.

4. Parque de la Madre

Parque ubicado al final del recorrido de la calle Sucre, cuenta con 3 frentes hacia la calle Sucre, calle Benjamín Ochoa y la Av. Alberto Ochoa. No posee área verde significativa, actualmente es utilizado como el punto de desembarque de los transportes públicos que pasan por la Av. Alberto Ochoa. Su estado es regular, no cuenta con espacios de calidad para la permanencia de los individuos que la transita.

Tabla 08. Análisis del espacio público del parque central "José Velasco Ibarra"
Elaboración: Propia

Elementos o espacios		Tipo	Estado	Observaciones
Mobiliario	√	Bancas metálicas	Bueno	Se ubican en la parte central del parque, no tienen sombra
Iluminación	√	Iluminación pública, lámparas de calles	Bueno	Las luminarias se encuentran en las veredas que las rodean
Vegetación	√	Arboles grandes, medianos Vegetación baja	Bueno	Jardineras grandes, correctamente delimitadas
Juegos para niños	X	-	-	
Tipo de pavimentos	√	Adoquín, hormigón	Bueno	
Accesibilidad	√	Gradas, rampas y veredas	Bueno	Rodeado por 3 vías, calle Sucre, Av. Daniel Muñoz y Av. Francisco Calderón
Depósitos de basura	X	-	-	
Espacios de sombra	X	-	-	
Lugares cercanos	√	GAD municipal, cooperativas, tiendas de abarrotes, oficinas, restaurante		
Elementos de seguridad (pasamanos, barandas, hidrantes, cámaras)	√	Botón de pánico, cámara de seguridad.	Bueno	



Fig. 75. Parque central "José Velasco Ibarra". Imagen: propia



Fig. 76. Parque central "José Velasco Ibarra". Imagen: propia

Tabla 09. Análisis del espacio público de la iglesia central "San José"
Elaboración: Propia

Elementos o espacios		Tipo	Estado	Observaciones
Mobiliario	X	-	-	
Iluminación	√	Iluminación pública	Regular	2 lámparas en el ingreso
Vegetación	√	Arbole medianos Vegetación baja	Bueno	Jardineras correctamente delimitadas
Juegos para niños	X	-	-	
Tipo de pavimentos	√	Adoquín, hormigón	Bueno	
Accesibilidad	√	Gradas, rampas y veredas	Bueno	Rodeado por 2 vías, Av. Daniel Muñoz y Av. Francisco Calderón
Depósitos de basura	X	-	-	
Espacios de sombra	X	-	-	
Lugares cercanos	√	GAD municipal, cooperativas, tiendas de abarrotes, oficinas, restaurante		
Elementos de seguridad (pasamanos, barandas, hidratantes, cámaras)	√	Botón de pánico, cámara de seguridad.	Bueno	



Fig. 77. Iglesia "San José". Imagen: propia



Fig. 78. Iglesia "San José". Imagen: propia

Tabla 10. Análisis del espacio público del parque "El Vado"
Elaboración: Propia

Elementos o espacios		Tipo	Estado	Observaciones
Mobiliario	X	-	-	
Iluminación	√	Iluminación pública, lámparas de calles	Bueno	Las luminarias se encuentran en las veredas que las rodean
Vegetación	√	Vegetación baja	Regular	Jardineras poco atractivas
Juegos para niños	X	-	-	
Tipo de pavimentos	√	Hormigón	Bueno	
Accesibilidad	√	Veredas Sin rampas de acceso	Bueno	Parque esquinero entre calle Sucre y calle el Cañar
Depósitos de basura	X	-	-	
Espacios de sombra	X	-	-	
Lugares cercanos	√	Locales comerciales, oficinas, notaría, consultorios médicos y Av. Alberto Ochoa		
Elementos de seguridad (pasamanos, barandas, hidratantes, cámaras)	√	Barandales, que delimitan jardinerías	Regular	Diseño poco atractivo para lugar



Fig. 79. Iglesia "San José". Imagen: propia



Fig. 80. Iglesia "San José". Imagen: propia

Tabla 11. Análisis del espacio público del parque de la Madre
Elaboración: Propia

Elementos o espacios		Tipo	Estado	Observaciones
Mobiliario	√	Bancas de madera	Regular	Ubicados en parada de bus 2 bancas pequeñas
Iluminación	√	Iluminación pública, lámparas de calles	Regular	No cuenta con luminarias internas, solo lámparas de la calle
Vegetación	√	Palmera de gran escala	Regular	
Juegos para niños	X	-	-	
Tipo de pavimentos	√	Hormigón y adoquín	Bueno	
Accesibilidad	√	Veredas Sin rampas de acceso	Bueno	Parque esquinero al final de la calle Sucre, parada de buses interparroquial e interprovinciales.
Depósitos de basura	X	-	-	
Espacios de sombra	√	Cubierta de parada de bus Bordes de jardinera de palmera	Regular	
Lugares cercanos	√	Locales comerciales, parada de bus, parada de taxis, mercado municipal, escuelas		
Elementos de seguridad (pasamanos, barandas, hidratantes, cámaras)	√	Barandales metálicos, delimitan monumento existente	Regular	Diseño poco atractivo para lugar



Fig. 81. Parque de la Madre. Imagen: propia



Fig. 82. Parque de la Madre. Imagen: propia

2.3.4 Movilidad

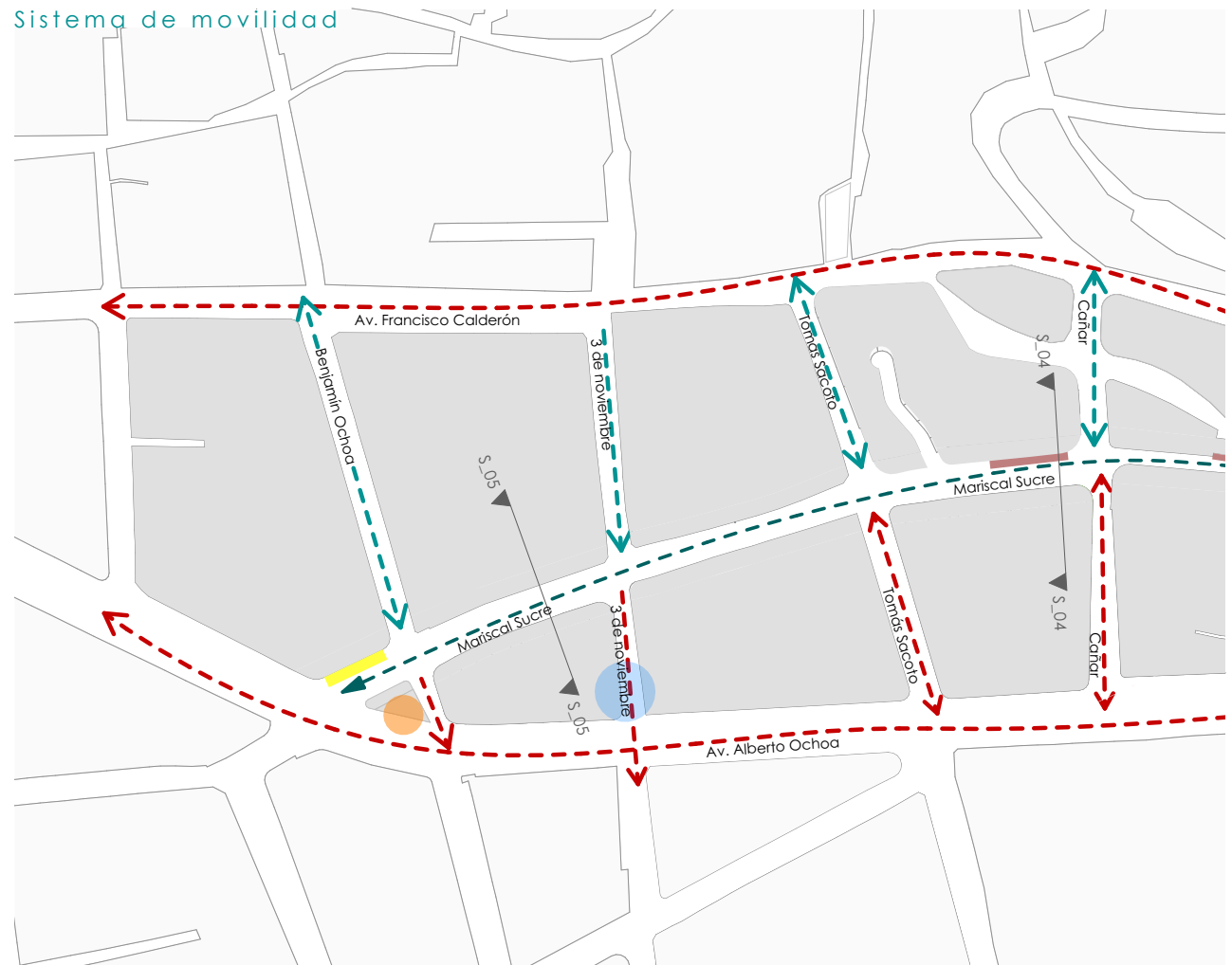
Este análisis permite entender cómo se generan los desplazamientos diarios de las personas o mercancías, para acceder a los diferentes servicios, equipamientos, espacios públicos, etc. dentro de la ciudad. La movilidad urbana abarca tanto los desplazamientos no motorizados, como caminar, andar en bicicleta o patinar, como los desplazamientos motorizados, que incluyen el uso de transporte público (autobús, tranvía, metro, etc.) (Ferroviario, 2024).

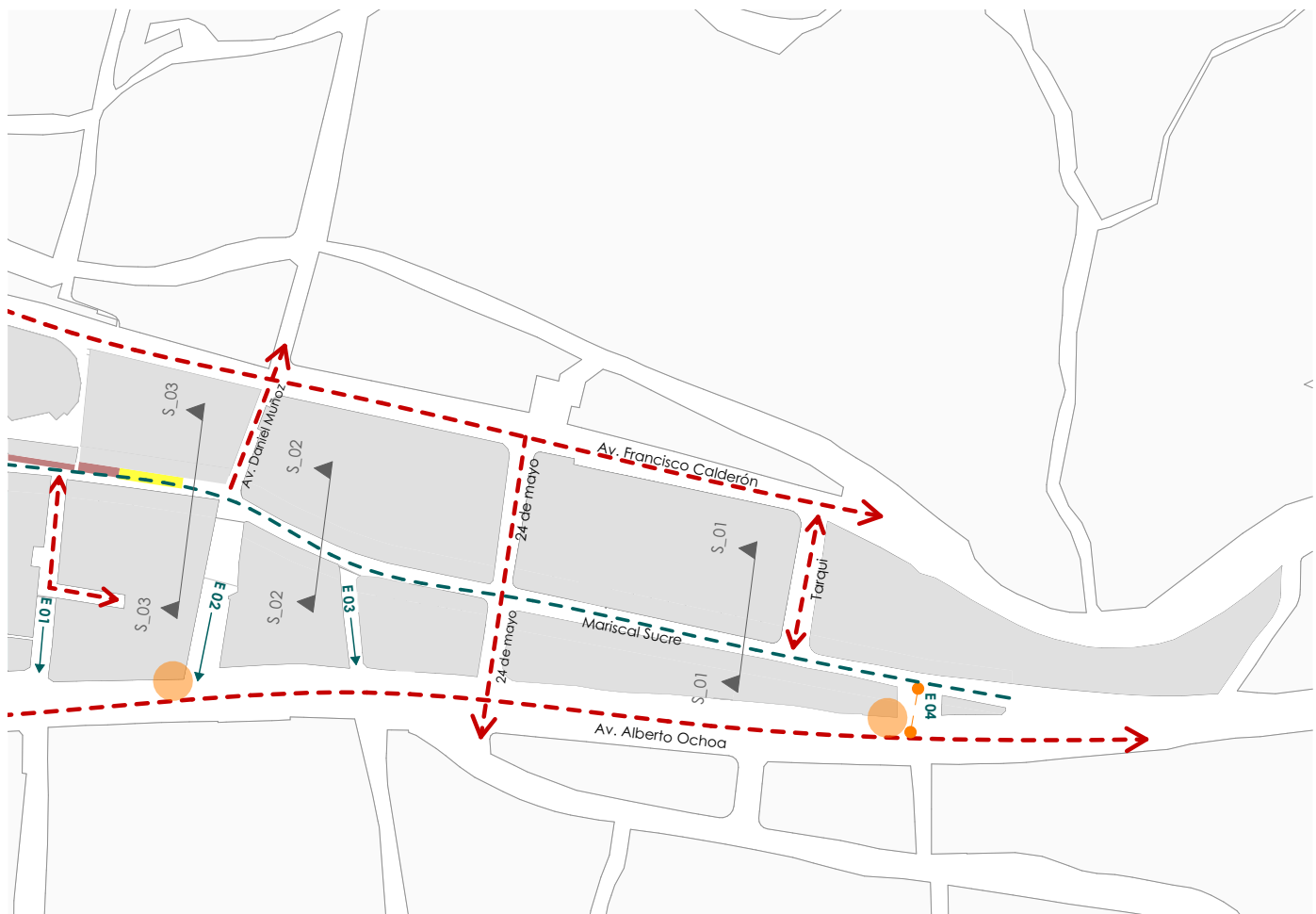
Los medios para lograr la movilidad motorizada están ligados principalmente al transporte y el tráfico; sin embargo, para la movilidad peatonal se evalúa la accesibilidad a los lugares en función de la eficiencia de la infraestructura y el transporte disponibles para desplazarse a pie. Esto implica considerar diversos aspectos relacionados con la calidad y seguridad de las vías peatonales, así como la conectividad entre diferentes áreas de la ciudad (Obra social Caja Madrid, 2010).

2.3.4.1 Secciones viales

Se analiza la infraestructura de la calle Sucre y de sus calles transversales, para determinar aspectos

Sistema de movilidad





Sistema de movilidad

- Parada de taxi
- Parada de camioneta de transporte de carga
- Parada de bus interprovincial, intercantonal e interparroquial
- Sentido calle Mariscal Sucre
- Vía doble sentido, pendiente < 10 %
- Vía doble sentido, pendiente > 20 %
- Vía un sentido, pendiente < 10 %
- E 01** Escalinata Cuenca
- E 02** Escalinata Daniel Muñoz
- E 03** Escalinata García Moreno
- E 04** Escalinata Federico González

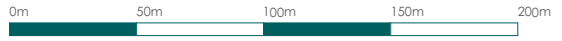


Fig. 83. Sistema de movilidad. Imagen: propia

tos que pueden influir directamente en la movilidad peatonal y vehicular. Se considera las calles transversales porque conectan a la calle Sucre con la Av. Francisco Calderón como vía colectora alterna y Av. Alberto Ochoa como vía expresa, que contribuyen en la movilidad (Fig. 83).

Además, Biblián cuenta con un sistema particular de escalinatas diseñado en función de su topografía, que facilita la conexión entre la calle Mariscal Sucre y la Av. Alberto Ochoa. Estas escalinatas se consideran un medio adicional de movilidad peatonal y son objeto de análisis.

- Infraestructura de la Calle Mariscal Sucre

Los tres tramos establecidos para analizar sus secciones, coinciden con las 3 zonas de acuerdo con el uso de suelo analizado anteriormente: tramo residencial, de servicios y comercial, lo que nos permite comparar la calidad de espacios que tiene cada zona y permite establecer estrategias a partir de sus características.

Se observa que la mayoría de los tramos de la calle Mariscal Sucre cumplen con medidas adecuadas para los diferentes elementos de los espacios públicos, como las veredas y la calzada. Estas medidas están en línea con las caracterís-

ticas de una vía colectora, que requiere un mínimo de 1.80 m de ancho para una vereda adecuada y una calzada con un ancho mínimo de 6 m. para ser considerada una vía colectora apropiada (Tabla 13) (Fig. 86).

Veredas y calzada calle Sucre

En la zona de estudio existe un 8.68 % de las veredas que no cumplen con el ancho mínimo de 1.20 metros, se ubican en los tramos entre la calle Cañar y calle Tomás Sacoto con una medida de 57 cm de ancho. Además, existen ciertos obstáculos como rampas y gradas sin un diseño estructurado que impiden una movilidad adecuada en estas veredas (Fig. 84).

El resto de la zona de estudio las veredas son adecuadas para la movilización peatonal.

El pavimento de la calzada y las veredas se encuentran en buen estado, la calle Sucre al tener el sentido sur-norte desde su inicio hasta el parque central su pendiente es del 5% y desde el parque central hasta el parque de la Madre, tiene una pendiente del 10%; lo que permite considerar espacios accesibles para personas con movilidad reducida.

Tabla 13. Análisis de la infraestructura de la calle Mariscal Sucre Elaboración: Propia		
		Observaciones
Ancho mínimo de vereda	1.02 m	
Ancho máximo de vereda	3.10 m	
Ancho de calzada promedio	5.5 m	1 solo carril de circulación
Estado de pavimento	Bueno	
Accesibilidad para movilidad reducida	Mala	No cumple con la pendiente
Iluminación	Regular	
Señalización	Regular	
Pendiente o desnivel del tramo de la calle desde el inicio hasta parque central	5%	
Pendiente o desnivel del tramo de la calle desde el parque central al final	10 %	



Fig. 84. Veredas sin ancho mínimo de 1.20 m. Imagen: propia

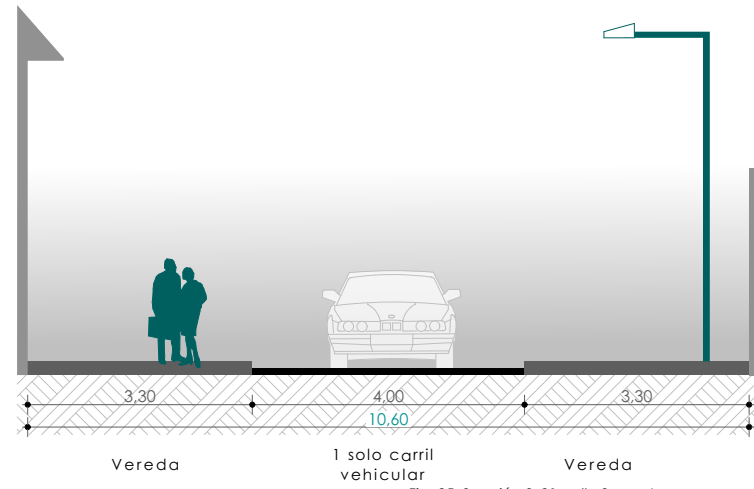


Fig. 85. Sección S_01 calle Sucre. Imagen: propia

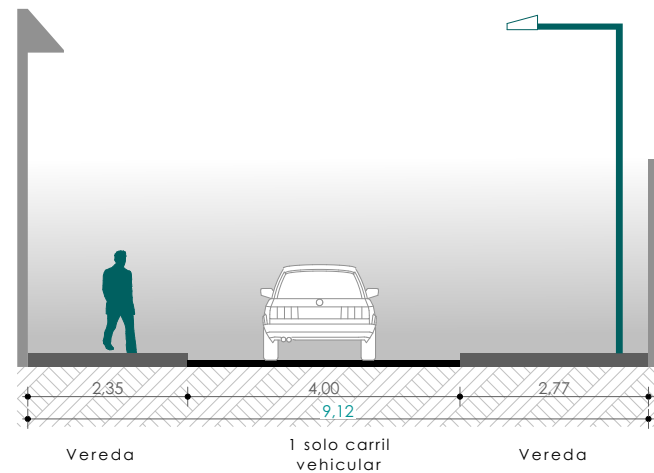


Fig. 86. Sección S_02 calle Sucre. Imagen: propia

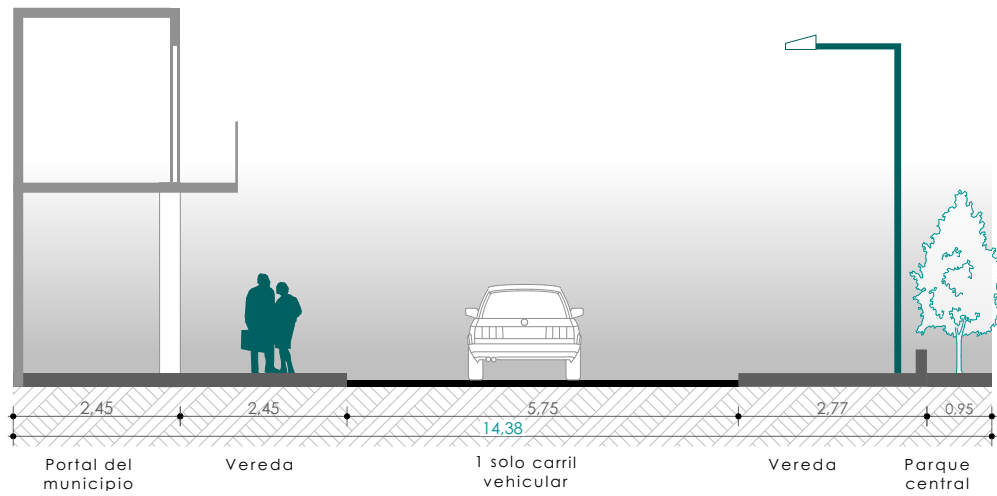


Fig. 87. Sección S_03 calle Sucre. Imagen: propia

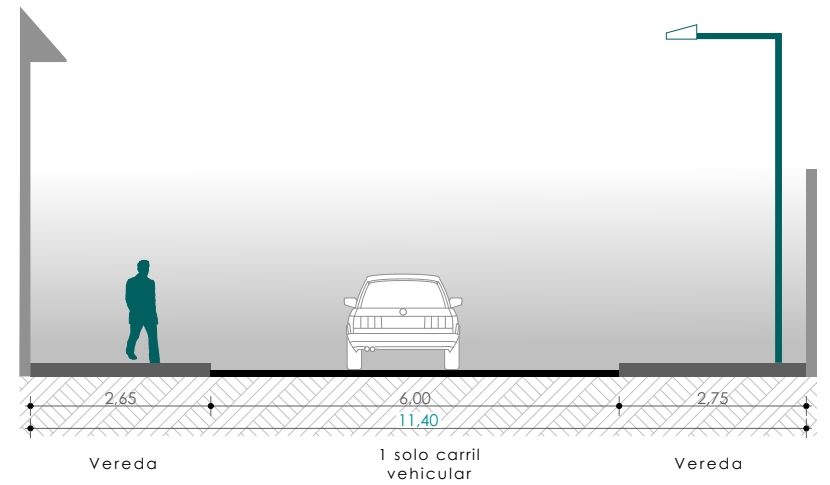


Fig. 89. Sección S_05 calle Sucre. Imagen: propia

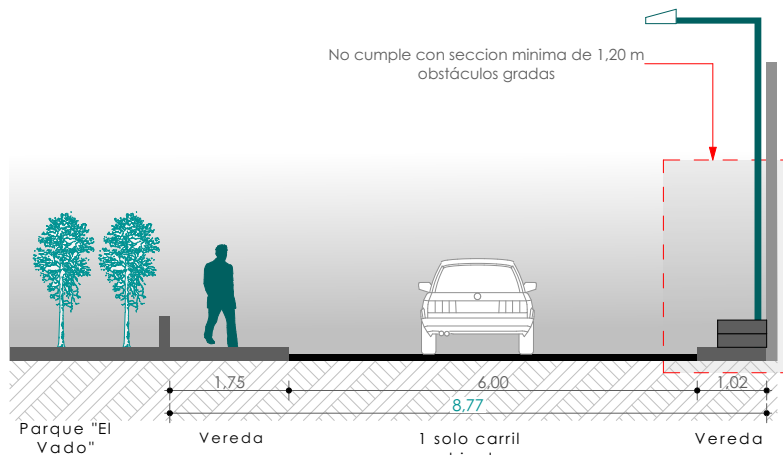


Fig. 88. Sección S_04 calle Sucre. Imagen: propia

Al largo de la calle Sucre no existe mobiliario urbano, vegetación y espacios de estancia.

Accesibilidad y obstáculos

La calle Sucre cuenta con una accesibilidad regular para la movilización peatonal y vehicular. Sin embargo, en los cruces peatonales no cuenta con una infraestructura adecuada para la movilidad reducida (Fig. 88). Además, es importante abordar las preocupaciones sobre la señalización ética y la ubicación de luminarias en las intersecciones de la calle Sucre con las calles transversales. Estos problemas pueden representar riesgos para la seguridad vial y obstaculizar la circulación peatonal.

Infraestructura de las calles transversales de la calle Sucre

Los gráficos y tablas de los análisis indican que la mayoría de las calles transversales cumplen con las medidas de los anchos mínimos de una calle local, jerarquización a la que pertenecen.

Veredas y calzada de las calles transversales

En la calle Cañar y la Calle 24 de mayo, las veredas no cumplen con la normativa, al tener anchos mínimos de 1.00 y 1.18 metros respectivamente, a

lo largo de toda su longitud. Adicionalmente, la calzada de todas las vías transversales tiene una sección promedio de 8.50 m con un solo carril de funcionamiento, lo que se permite cuestionar la revitalización de todas las calles transversales con un diseño con medidas de una calle local pertinente, para priorizar a los peatones.

El pavimento de la calzada tiene un estado regular, no cuenta con mantenimiento y los cruces peatonales no están definidos. En cuanto al pavimento de las veredas el estado es deficiente, presenta grietas y desgaste del hormigón, esta situación no solo dificulta la movilidad peatonal, sino que también puede generar riesgos de tropezos y caídas, especialmente para grupos vulnerables como personas mayores y personas con movilidad reducida.

No existe mobiliario urbano, vegetación y espacios de estancia, en ninguna calle transversal.

Accesibilidad y obstáculos

Las calles transversales cuentan con una accesibilidad regular para la movilidad peatonal, al no tener veredas con una superficie y pavimento adecuado para la circulación, como el caso de la calle Cañar y 24 de mayo. Los cruces peatona-

les no cuentan con la infraestructura adecuada para las personas de movilidad reducida, la iluminación y señalización ética es precaria a lo largo de todas sus longitudes.

Debido a la topografía del Cantón Biblián, las calles transversales tienen una particularidad, su longitud está marcada por la pendiente de cada una, así tenemos; que los tramos de las calles transversales desde la calle Sucre hasta la Av. Francisco Calderón cuentan con una pendiente del 25 % lo que dificulta generar espacios accesibles para la movilidad reducida de los peatones, por su inclinación pronunciada.

Sin embargo, los tramos de las calles transversales desde la calle Sucre hasta la Av. Alberto Ochoa tienen pendientes promedio del 10 % que permite considerar como variable para implementar espacios mejorados para la movilidad reducida de los peatones.

Además, las calles transversales conectan a diferentes espacios e hitos de la ciudad, por lo que se considera crear cordones verdes de circulación; en este análisis se considera, la revitalización de todas las calles transversales con secciones equitativas, reduciendo la sección para el vehículo y mejorando la calidad de vida de los usuarios.

Tabla 14. Análisis de la infraestructura de la calle Benjamín Carrión Elaboración: Propia		
		Observaciones
Ancho mínimo de vereda	1.80 m	
Ancho máximo de vereda	2.55 m	
Ancho de calzada	9.00 m	1 solo carril de circulación
Estado de pavimento	Regular	
Accesibilidad para movilidad reducida	Mala	No cumple con la pendiente
Iluminación	Regular	
Señalización	Regular	
Pendiente o desnivel del tramo de la calle Carrión desde la Av. Calderón y calle Sucre	>20%	
Pendiente o desnivel del tramo de la calle Carrión desde la calle Sucre y Av. Alberto Ochoa	<10%	



Fig. 90. Calle Benjamín Carrión, hacia Av. Ochoa. Imagen: propia



Fig. 91. Calle Benjamín Carrión, hacia Av. Calderón. Imagen: propia

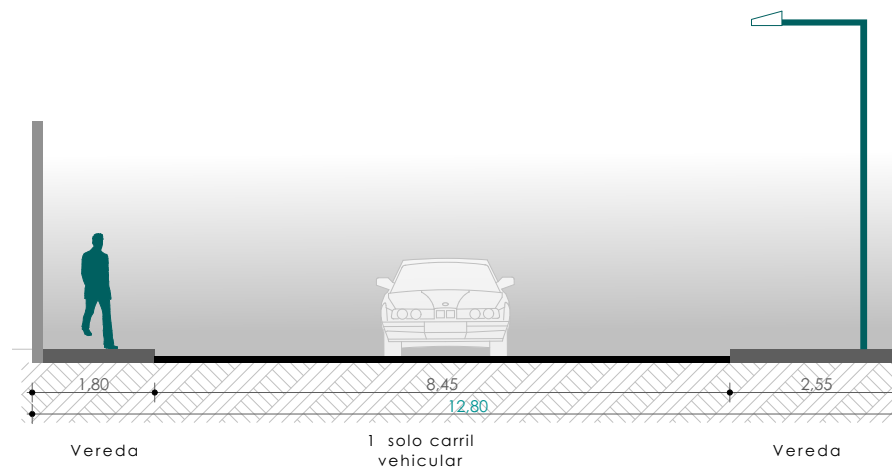


Fig. 92. Sección de la calle Benjamín Carrión. Imagen: propia

Tabla 15. Análisis de la infraestructura de la calle 3 de noviembre Elaboración: Propia		
		Observaciones
Ancho mínimo de vereda	1.63 m	
Ancho máximo de vereda	2.50 m	
Ancho de calzada	7.82 m	
Estado de pavimento	Regular	Desgaste de hormigón en
Accesibilidad para movilidad reducida	Mala	No cuenta con rampas en las
Iluminación	Regular	
Señalización	Regular	
Pendiente o desnivel del tramo de la calle Carrión desde la Av. Calderón y calle Sucre	>20%	
Pendiente o desnivel del tramo de la calle Carrión desde la calle Sucre y Av. Alberto Ochoa	<10%	



Fig. 93. Calle 3 de noviembre, hacia Av. Calderón. Imagen: propia



Fig. 94. Calle 3 de noviembre, hacia Av. Ochoa. Imagen: propia

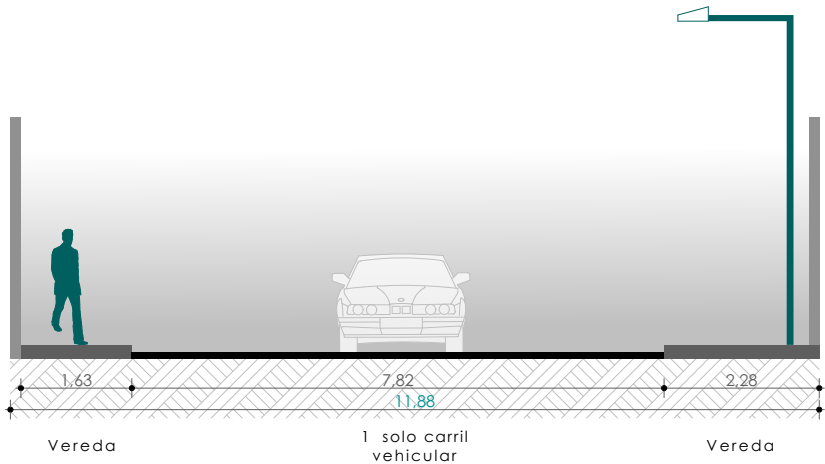


Fig. 95. Sección de la calle 3 de noviembre. Imagen: propia

Tabla 16. Análisis de la infraestructura de la calle Tomás Sacoto Elaboración: Propia		
		Observaciones
Ancho mínimo de vereda	1.00 m	
Ancho máximo de vereda	2.05 m	
Ancho de calzada	8.52 m	
Estado de pavimento	Regular	Desgaste de hormigón en
Accesibilidad para movilidad reducida	Mala	No cuenta con rampas en las
Iluminación	Regular	
Señalización	Regular	
Pendiente o desnivel del tramo de la calle Carrión desde la Av. Calderón y calle Sucre	>20%	
Pendiente o desnivel del tramo de la calle Carrión desde la calle Sucre y Av. Alberto Ochoa	<10%	



Fig. 96. Calle Tomás Sacoto, hacia Av. Calderón. Imagen: propia



Fig. 97. Calle Tomás Sacoto, hacia Av. Ochoa. Imagen: propia

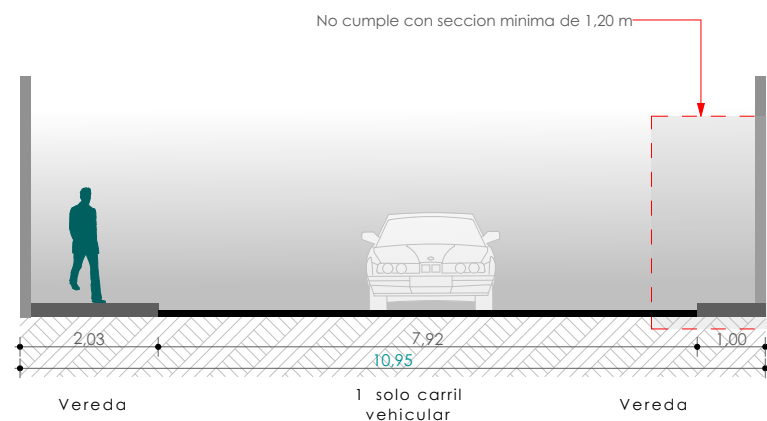


Fig. 98. Sección de la calle Tomás Sacoto. Imagen: propia

Tabla 17. Análisis de la infraestructura de la calle Cañar Elaboración: Propia		Observaciones
Ancho mínimo de vereda	1.93 m	
Ancho máximo de vereda	2.50 m	
Ancho de calzada	9.14 m	
Estado de pavimento	Regular	Desgaste de hormigón en
Accesibilidad para movilidad reducida	Mala	No cuenta con rampas en las
Iluminación	Regular	
Señalización	Regular	
Pendiente o desnivel del tramo de la calle Carrión desde la Av. Calderón y calle Sucre	>20%	
Pendiente o desnivel del tramo de la calle Carrión desde la calle Sucre y Av. Alberto Ochoa	<10%	



Fig. 99. Calle Cañar, hacia Av. Calderón. Imagen: propia



Fig. 100. Calle Cañar, hacia Av. Ochoa. Imagen: propia

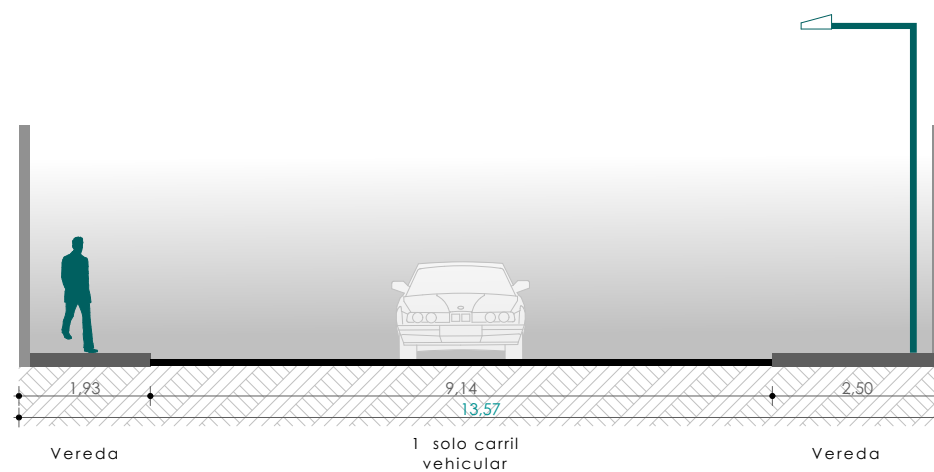


Fig. 101. Sección de la calle Cañar. Imagen: propia

Tabla 18. Análisis de la infraestructura de la Av. Daniel Muñoz Elaboración: Propia		
		Observaciones
Ancho mínimo de vereda	1.50 m	
Ancho máximo de vereda	2.50 m	
Ancho de calzada	7.52 m	
Estado de pavimento	Regular	Desgaste de hormigón en
Accesibilidad para movilidad reducida	Mala	No cuenta con rampas en las
Iluminación	Regular	
Señalización	Regular	
Pendiente o desnivel del tramo de la calle Carrión desde la Av. Calderón y calle Sucre	< 15%	



Fig. 102. Av. Daniel Muñoz, hacia Av. Calderón. Imagen: propia



Fig. 103. Entrada a escalinata Daniel Muñoz. Imagen: propia

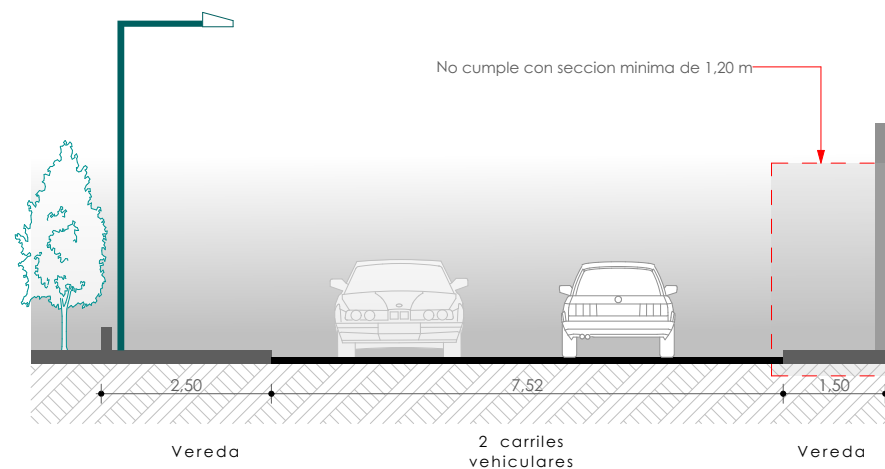


Fig. 104. Sección de la Av. Daniel Muñoz. Imagen: propia

Tabla 19. Análisis de la infraestructura de la calle 24 de mayo Elaboración: Propia		Observaciones
Ancho mínimo de vereda	1.18 m	
Ancho máximo de vereda	1.46 m	
Ancho de calzada	8.64 m	
Estado de pavimento	Regular	Desgaste de hormigón en
Accesibilidad para movilidad reducida	Mala	No cuenta con rampas en las
Iluminación	Regular	
Señalización	Regular	
Pendiente o desnivel del tramo de la calle Carrión desde la Av. Calderón y calle Sucre	15%	
Pendiente o desnivel del tramo de la calle Carrión desde la calle Sucre y Av. Alberto Ochoa	15%	



Fig. 105. Calle 24 de mayo, hacia Av. Calderón. Imagen: propia



Fig. 106. Calle 24 de mayo, hacia Av. Ochoa. Imagen: propia

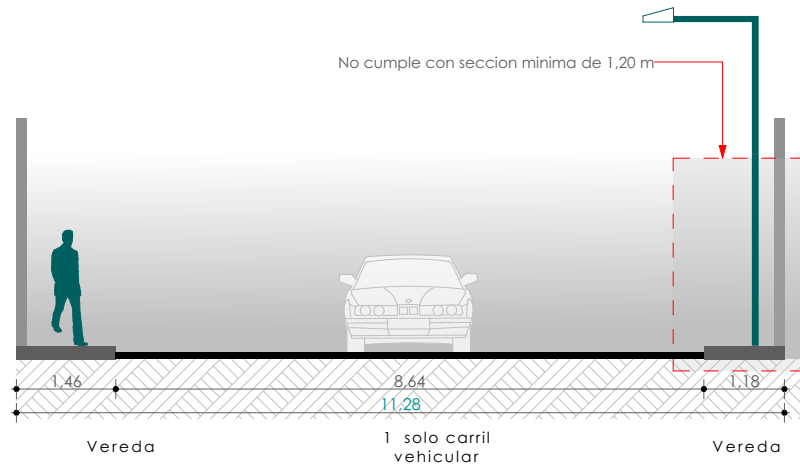


Fig. 107. Sección de la calle 24 de mayo. Imagen: propia

Tabla 20. Análisis de la infraestructura de la calle Tarqui Elaboración: Propia		
		Observaciones
Ancho mínimo de vereda	1.48 m	
Ancho máximo de vereda	2.00 m	
Ancho de calzada	7.80 m	
Estado de pavimento	Regular	Desgaste de hormigón en
Accesibilidad para movilidad reducida	Mala	No cuenta con rampas en las
Iluminación	Regular	
Señalización	Regular	
Pendiente o desnivel del tramo de la calle Carrión desde la Av. Calderón y calle Sucre	10%	



Fig. 108. Calle Tarqui, hacia Av. Calderón. Imagen: propia

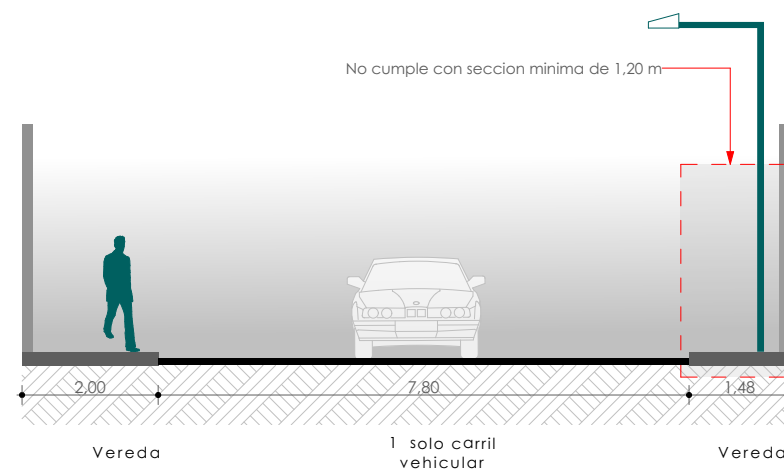


Fig. 109. Sección de la calle Tarqui. Imagen: propia

Infraestructura de las escalinatas que conectan la calle Sucre y la Av. Alberto Ochoa

La zona de estudio cuenta con 4 escalinatas al inicio de la calle Sucre hasta la altura del parque central (Fig. 83, pag. 74), la infraestructura de todas las escalinatas es regular y cuentan con un diseño básico y poco atractivo para los usuarios.

Estos espacios son puntos importantes de conexión, permiten la movilidad peatonal para acceder a los servicios y equipamientos emplazados en el centro del Biblián como es los alrededores del parque central.

Las escalinatas conectan un desnivel aproximado de 10 metros de altura, hasta la Av. Ochoa. Sin embargo, no cuentan con elementos como rampas para la movilidad reducida; la iluminación es regular, no tiene espacios con vegetación adecuada y carecen de mobiliario.

El espacio de ingreso, que existe desde la calle Sucre hasta el inicio de las escalinatas, no es utilizado de forma adecuada, los usuarios lo utilizan como parqueadero de vehículo, no cuenta con una delimitación adecuada para restringir el uso del vehículo y proporcionar espacios de transición o permanencia del peatón (Fig. 103).

Además, existen obstáculos permanentes de mala calidad que impiden el aprovechamiento del espacio.

Se plantea como elementos de revitalización los ingresos hacia las escalinatas y la infraestructura de cada una de ellas, para potenciar el uso de estas; se considera generar cordones de conexión a través de las escalinatas que conectan a los diferentes equipamientos existentes en la zona baja de la ciudad, mejorando su iluminación, espacios de descanso, mejor accesibilidad y seguridad.



Fig. 110. Ingreso a escalinata Cuenca. Imagen: propia



Fig. 111. Escalinata Cuenca. Imagen: propia



Fig. 112. Escalinata Daniel Muñoz. Imagen: propia



Fig. 113. Escalinata García Moreno. Imagen: propia



Fig. 114. Escalinata Federico González. Imagen: propia

2.3.4.2 Transporte público

La calle Mariscal Sucre, es una vía colectora (Consejo Municipal del Cantón Biblián, 2015) unidireccional que conecta en el sentido sur-norte del centro urbano, con una velocidad máxima permitida de 40 km/h (Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal, 2015).

Tanto en la zona de estudio como en las calles transversales, no circula ninguna línea de transporte público, se registra únicamente transporte particular o transporte de alquiler (Fig. 83, pag. 74).

Sin embargo, en la Avenida Alberto Ochoa se encuentran tres paradas de autobuses interprovincial, intercantonal e interparroquial, que ofrecen servicios de transporte público interprovincial, interparroquial e intercantonal. Estas paradas no solo son puntos de acceso y salida para los usuarios, sino que también representan puntos estratégicos clave a considerar en el anteproyecto para la generación de cordones de conexión.

Al evaluar su ubicación y accesibilidad, podemos identificar áreas donde mejorar la conectividad y la movilidad dentro del proyecto, aprovechando así el flujo de personas y la eficiencia del

transporte en la zona, como ejemplo la parada de bus ubicada al inicio de la escalinata Daniel Muñoz, que nos plantea directrices para potenciar la escalinata como elemento de conexión hacia el centro urbano (Fig. 112).

Se analiza la frecuencia del transporte público para planificar rutas estratégicas desde las paradas de autobuses a lo largo de la Av. Ochoa hacia la calle Sucre. Una frecuencia elevada indica una mayor afluencia de usuarios en las paradas y un incremento en el uso del espacio público (Tabla 21).

Tabla 21. Análisis de transporte del Cantón Biblián
Fuente: (Abad & Sánchez, 2018) Elaboración: Propia

Interprovincial			
Ruta: Cuenca - Quito			
Empresa	Horario	Descripción	Frecuencia
Express Sucre	06:30 a 22:00	Las cooperativas pasan por el centro del Cantón Biblián (Av. Alberto Ochoa)	Cada 20 minutos
Turismo Oriental	08:30 a 21:00		
Santa	04:00 a 23:00		
Super Taxis Cuenca	05:30 a 22:00		
Ruta: Cuenca - Guayaquil			
Empresa	Horario	Descripción	Frecuencia
Ejecutivo San Luis	02:00 a 20:30	Las cooperativas pasan por el centro del Cantón Biblián (Av. Alberto Ochoa)	Cada 25 minutos
Súper Semeoría	05:30 a 21:30		
Turismo Oriental	01:00 a 23:00		
Super Taxis Cuenca	05:30 a 18:30		
Intercantonal			
Ruta: Cuenca - Tambo			
Empresa	Horario	Descripción	Frecuencia
Cañar	06:30 a 19:00	Las cooperativas pasan por el centro del Cantón Biblián (Av. Alberto Ochoa)	Cada 20 minutos
Jahuay	07:00 a 17:00		
Interparroquial			
Ruta: Azogues - Biblián			
Empresa	Horario	Descripción	Frecuencia
Centinela	06:00 a 19:00	Las cooperativas pasan por el centro del Cantón Biblián (Av. Alberto Ochoa)	Cada 15 minutos
Montero Zea	06:00 a 20:00		
Ruta: Parroquias y comunicadas			
Empresa	Horario	Descripción	Frecuencia
Coop. taxi Primero de Septiembre	06:00 a 22:00	Transportistas recorren las parroquias del Cantón Biblián	Las unidades permanecen todo del tiempo en las paradas
Coop. taxi José Benigno Iglesias	06:00 a 22:00		
Camionetas El Rocío	06:00 a 22:00		

2.4 Análisis a nivel de área de influencia

En esta sección se analiza el comportamiento de los individuos en el espacio público, a través de las herramientas de Jan Gehl, mapeo, rastreo, recorridos de prueba, fotografía y la herramienta adicional de las entrevistas.

El estudio de la vida urbana es crucial para comprender la dinámica social, económica y cultural de las ciudades. En este proyecto de tesis, se delimita el alcance de estudio exclusivamente al espacio público a lo largo de la calle Mariscal Sucre. Este enfoque permite una exploración detallada de las interacciones humanas, el uso del espacio y la configuración urbana en un contexto específico.

La calle Sucre se divide en nueve tramos a lo largo de su recorrido (Fig. 115), los tramos están considerados de acuerdo con la visibilidad que tiene el observador dentro del espacio, para la recolección de datos. Cada tramo cuenta con un levantamiento arquitectónico a escala micro, donde se identifican todos los elementos físicos existentes en el tramo, como: aceras, calzada, rampas, gradas, espacios públicos abiertos y el uso de suelo que se tiene en los predios de la zona de estudio.

2.4.1 Adaptación de la metodología para estudio de la vida urbana en la calle Sucre

El objetivo de estudiar el comportamiento de los individuos en el espacio público nos ayuda a comprender como las personas utilizan y experimentan los espacios urbanos; a partir de este análisis se puede crear entornos más funcionales, accesibles y agradables para mejorar la calidad de vida y del lugar (Gehl, 2010).

Se opta como primer punto de análisis, el registro de las actividades que realizan las personas en el espacio público; para identificar qué tipo de actividades: obligatorias, opcionales y sociales se ejecutan en cada tramo determinado de la zona de estudio. Para este análisis utilizamos la herramienta de mapeo.

Como segundo punto de análisis detenemos la identificación de los recorridos que hacen los individuos dentro del espacio público, para entender las dinámicas de movimiento, hacia donde se dirigen, que rutas toman; nos revelan barreras físicas, puntos de congestión y oportunidades de mejora del diseño.

Para entender la calidad del espacio, sin embar-

Zonificación de tramos, para estudio de vida urbana

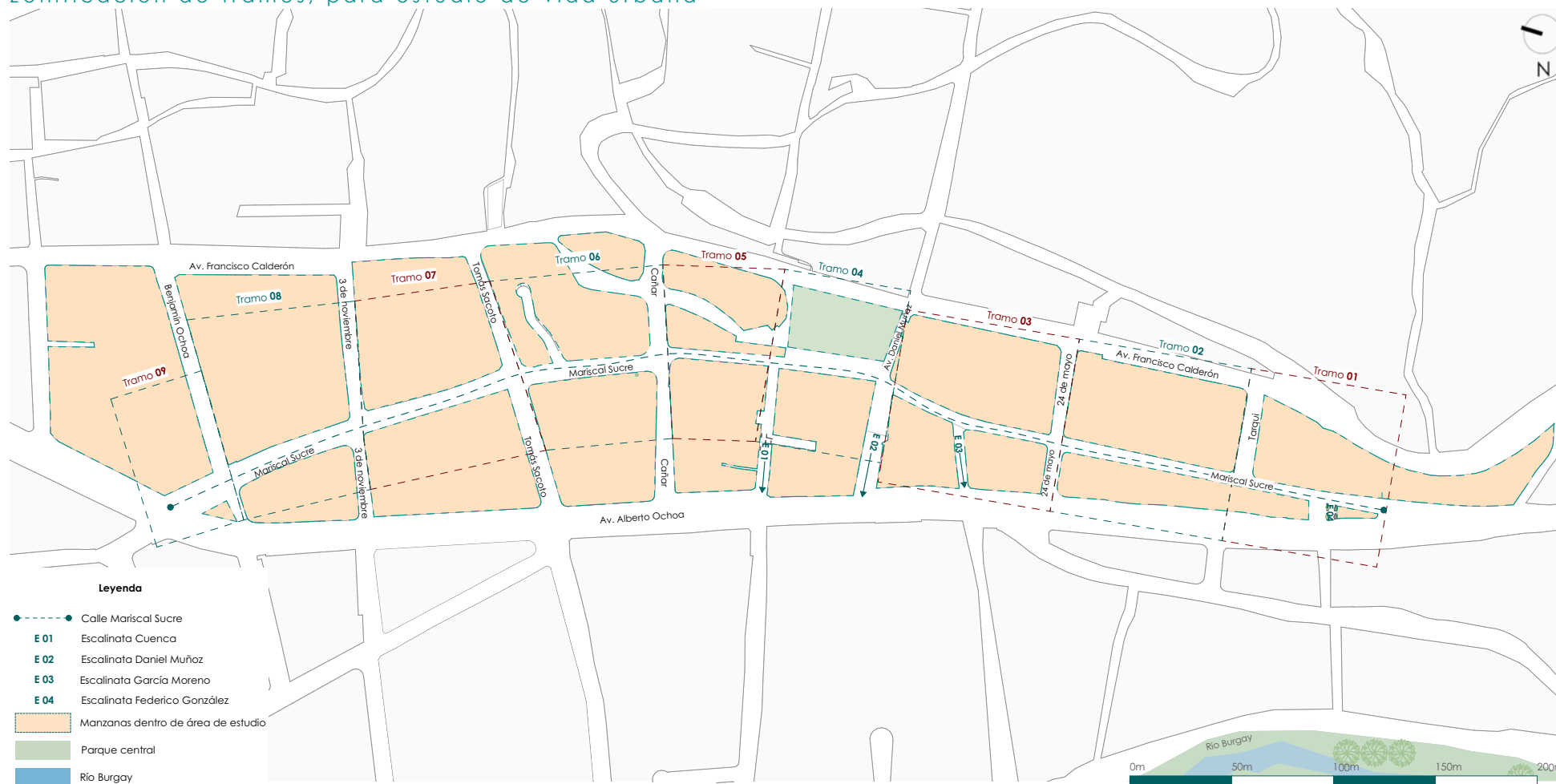


Fig. 115. Delimitación de tramos, para estudio de la vida pública. Imagen: propia

go, se emplea las herramientas de fotografía y recorrido de prueba, para identificar las variables a considerar dentro del diseño urbano para mejorar la calidad del lugar.

Como un cuarto análisis, se emplea una entrevista a cuatro personas claves que viven o utilizan la calle Sucre.

Finalmente, para la recopilación de datos reinterpretamos la metodología que utiliza el urbanista Jan Gehl, con respecto a las herramientas escogidas en nuestra zona de estudio.

Como primer punto delimitamos los nueve tramos para la recolección de datos, estos tramos están considerados cada cuadra de la zona de estudio, que abarca las intersecciones con las calles transversales. Para el levantamiento de datos se considera que la ubicación del observador sea en el punto medio de cada tramo, donde la visibilidad permita el escaneo total del tramo.

Después elaboramos un protocolo (Anexo 1), un documento con las directrices a seguir para el trabajo de campo, en estas se incluyeron los mapas detallados de cada tramo y la simbología que se utiliza tanto para la herramienta de mapeo, como la herramienta de rastreo. Adicio-

nalmente, se adjunta la matriz base que se utiliza para la herramienta de los recorridos de prueba.

Para las herramientas de mapeo y rastreo se considera la participación de 4 observadores, los mismos que fueron capacitados para el escaneo de datos. Los tiempos establecidos para cada una de estas herramientas es una semana; los miércoles 08:00 am, 12:00 am y 17:00 pm, el viernes 17:00 pm, el sábado 08:00 am, 12:00 am y 17:00 pm y el domingo 09:00 am (Anexo 1). Se considera el domingo, por ser un día de feria en Biblián.

Cabe mencionar que los datos son recolectados en dos secciones; en la primera sección se escanean cinco tramos en los horarios mencionados durante media hora, los tramos restantes se escanean una vez terminado los 5 tramos iniciales. Los datos tienen una variación mínima por tener treinta minutos de diferencia en cada escaneo.

2.4.2 Resultados de la relación entre el espacio público de la calle Sucre y la vida urbana

Una vez recopilada la información es necesario analizar la relación de los datos obtenidos con las características del espacio público de la calle Mariscal Sucre, para identificar las variables a

considerar en el diseño con la finalidad de que los espacios públicos sean accesibles y amigables para todas las personas, independientemente de su edad, género, capacidad física o situación socioeconómica.

Mediante el análisis de rastreo se identifica el flujo de personas en el espacio, las decisiones que toman los individuos para llevar de un punto a otro; sin embargo, este registro nos permite adicionalmente obtener el conteo de las personas en cada tramo.

Cada tramo como primer punto, a partir del número de personas que interactúan durante los dos días de la semana y el fin de semana, nos permite identificar si los tramos son activos o inactivos, como indica la figura 116 y 117. Del análisis de este se obtienen las siguientes conclusiones:

En el tramo 01, 02 y 03 se observa que en entre semana, en los tres horarios de levantamiento de datos el número de personas que utilizan el espacio es mínimo, sin embargo, existe un leve incremento de usuarios en los horarios establecidos para el fin de semana, se tiene un promedio de 25 personas, que no es considerable en relación con el resto de los tramos; por lo tanto, se cataloga los tres primeros tramos como "inactivos".

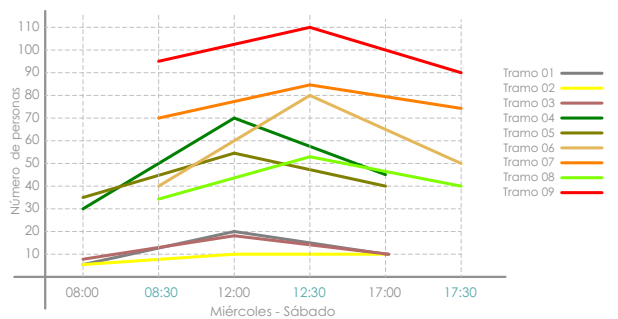


Fig. 116. Número de personas que permanecen en un tramo, tres horarios

En las mismas imágenes, se identifica como los tramos 04, 05, 06 y 07 tienen un flujo de personas considerables en su espacio físico durante los horarios de escaneo, con un promedio de 110 personas; lo que permite identificar los mismos como tramos "activos".

Al catalogar los tramos como activos o inactivos según el número de personas en el espacio físico, no confirman la teoría de que un espacio público sea de calidad o no, según el número de personas que transitan en él. Es necesario analizar el número de personas que permanecen en él y el tipo de actividades que se realizan.

Para el análisis de identificar el número de personas según las actividades que realizan, se considera agrupar el listado de las actividades plan-

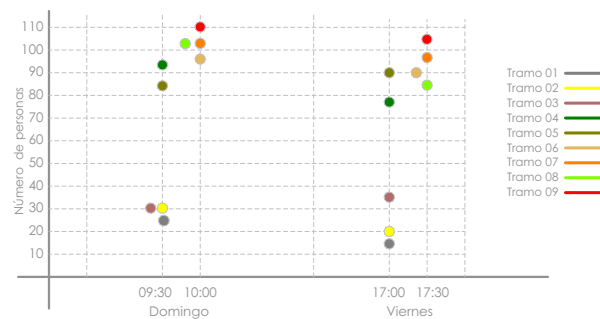


Fig. 117. Número de personas que permanecen en un tramo, un horario

teadas en el levantamiento, como indica Gehl; las mismas que se encuentran dentro de las tres categorías plantea anteriormente; actividades necesarias, opcionales y sociales.

Dentro de las necesarias se considera a las actividades que realizan los usuarios por deber, como: caminar en la acera, cruzar una calle para llegar al otro lado, o acceder a servicios como tiendas, escuelas o centros de trabajo.

En las opcionales se considera las actividades donde los usuarios permanecen un tiempo considerable en el espacio, entre ellas tenemos: sentarse a conversar o esperar, pararse a disfrutar la vista, jugar en el espacio físico, etc.

Y finalmente las actividades sociales, involucran

la interacción social de los individuos entre ellos, en el espacio público.

A continuación, se analiza el tipo de actividades y el número de personas que realizan las actividades en cada tramo para observar las dinámicas urbanas existentes en cada espacio. Además, se consideró el rango de edad de cada individuo para identificar que personas utilizan el espacio.

Registro de actividades de permanencia tramo 01- inactivo

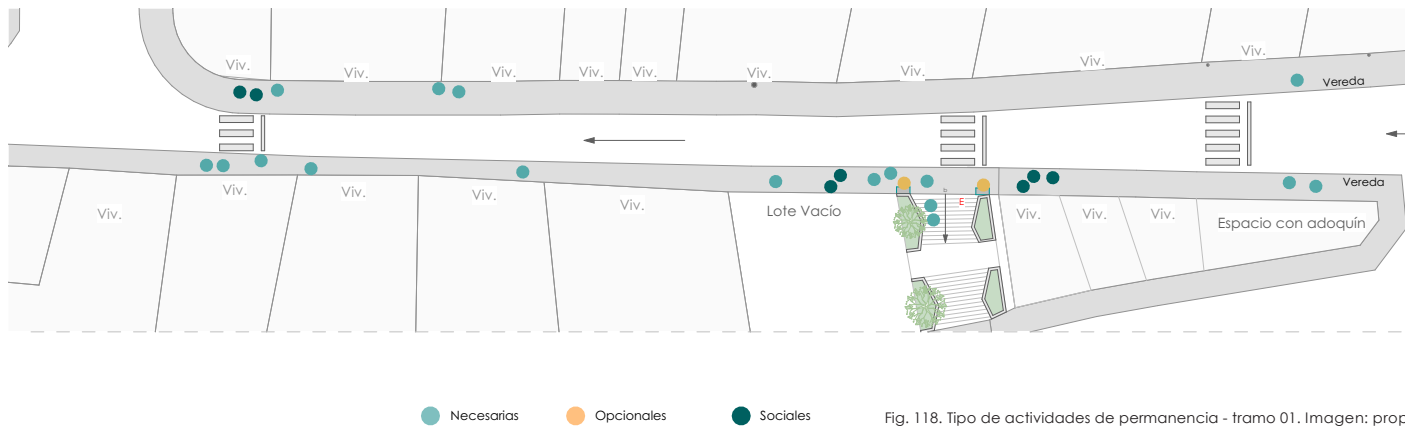


Fig. 118. Tipo de actividades de permanencia - tramo 01. Imagen: propia

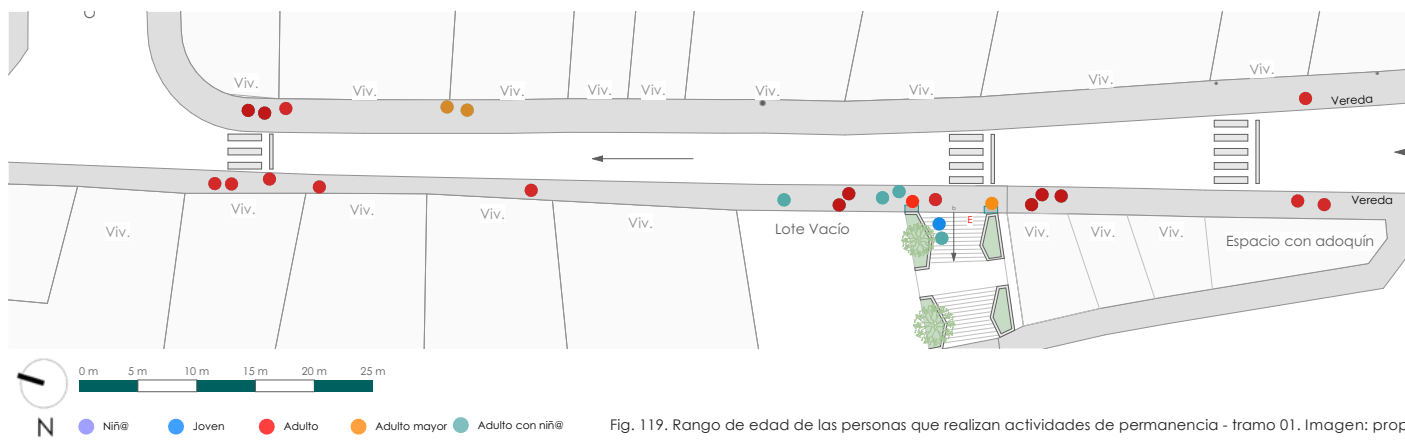


Fig. 119. Rango de edad de las personas que realizan actividades de permanencia - tramo 01. Imagen: propia

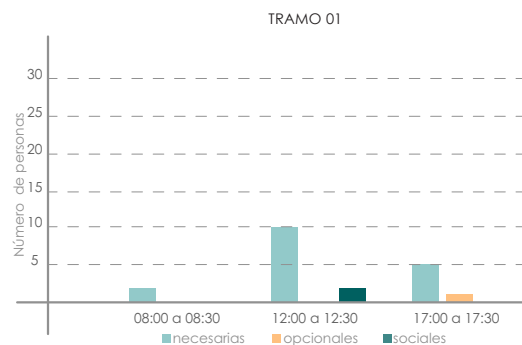


Fig. 120. Número de personas que permanecen en un tramo, tres horarios

Tramo 01 – inactivo

De manera general en la planta (Fig. 118) se evidencia que la mayoría de las personas realizan actividades necesarias, a lo largo del tramo para dirigirse de un extremo a otro; las actividades opcionales en este tramo son casi nulas, con una interacción de dos personas situadas en el inicio de las escalinatas Federico González, donde existe mobiliario. Sin embargo, de manera general, a pesar de la cantidad de personas dentro del espacio público se observa que el lugar frecuente es las escalinatas, por donde acceden con más regularidad al tramo.

Además, se observa que el rango de edad mas frecuente es el de una persona adulta y una persona con un niño, en el horario del medio día.

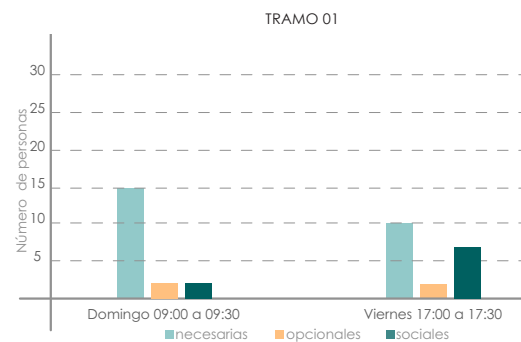


Fig. 121. Número de personas que permanecen en un tramo, un horario

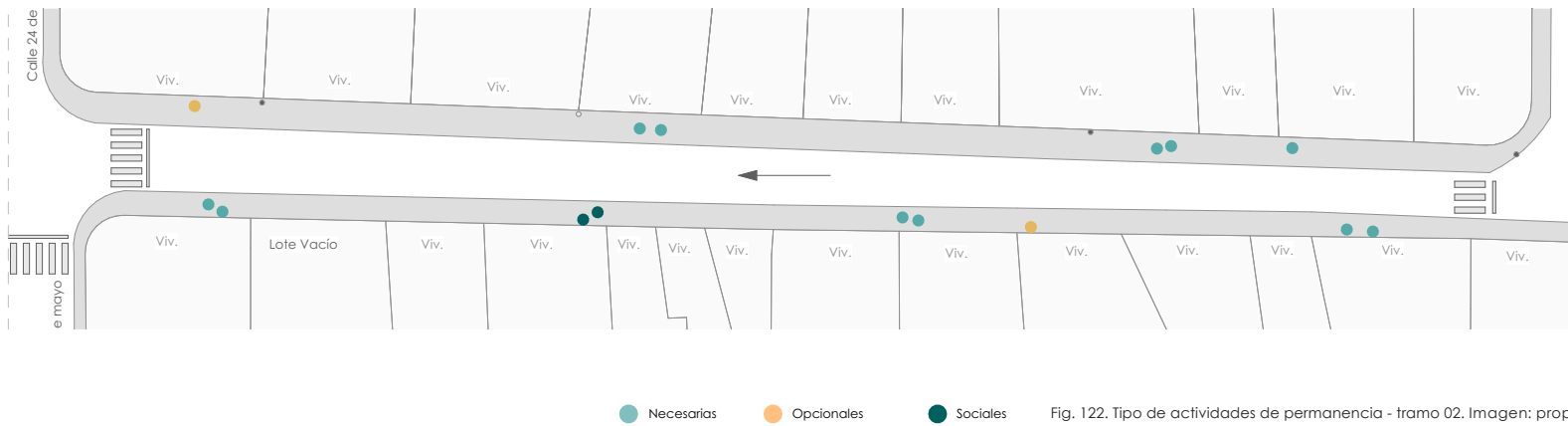
El tramo 01 tiene las características de un diseño básico que no influye positivamente en el uso del espacio, no cuenta con atractivos o variables que generen una permanencia en el lugar, no atrae a diferentes grupos de edades.

Adicionalmente, en el plano de escaneo se identifica el uso de suelo que tiene cada tramo y es notable que en este tramo no existe presencia de comercio, servicios o equipamientos que atraigan a permanecer a las personas en el lugar.

El tramo 01 es considerado totalmente en la revitalización para crear espacios de calidad, mejorando sus condiciones físicas y se considera como criterio de diseño, implementar espacios públicos abiertos de calidad; dentro de los análisis previos, se puede observar lotes vacíos en el

tramo, los que son considerados para la implementación de espacios públicos abiertos y generar puntos focales para los individuos.

Registro de actividades de permanencia tramo 02- inactivo



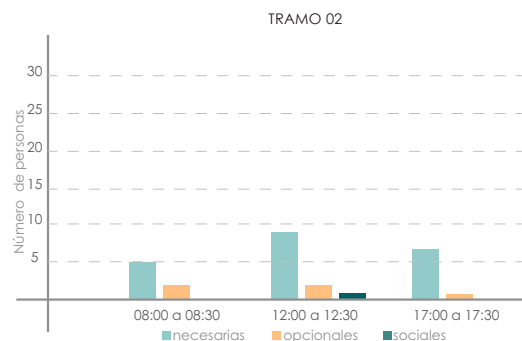


Fig. 124. Número de personas que permanecen en un tramo, tres horarios

Tramo 02 – inactivo

Este tramo tiene características similares al tramo 01, cuenta con un nivel bajo de peatones durante el escaneo en tres horarios los miércoles y viernes, sin embargo, también existe un leve incremento de personas el día domingo en la mañana, siendo un promedio de 15 personas que transitan el lugar.

En cuanto a las actividades en el plano se puede evidenciar que la mayoría de las actividades son necesarias. De igual manera en el rango de edad las personas adultas son las que ocupan este espacio para trasladarse de un lugar a otro.

Mediante el análisis de recorrido de campo, en este tramo es considerado sin diseño urbano

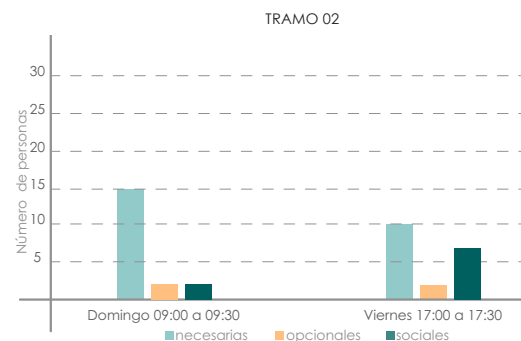


Fig. 125. Número de personas que permanecen en un tramo, un horario

adecuado, puesto que no cuenta con mobiliario, vegetación, espacios de estancia, etc.

Adicionalmente, en la recopilación de datos se muestra que el uso de suelo en el tramo 02 es de un 95 % de vivienda, lo que se concluye que al no tener lugares que permitan realizar otras actividades los peatones optan por rutas que les lleva directo a los lugares para realizar su objetivo.

El tramo 02 es considerado totalmente en la revitalización, sus espacios tanto de vereda como calzada son intervenidos mediante el planteamiento de cordones verdes, debido a que cuenta con un espacio adecuado de vereda para el peatón, sin embargo, requiere de un diseño óptimo para potenciar el lugar e incrementar el uso y permanencia de sus transeúntes.

Si bien las viviendas no captan la atención de los usuarios, es necesario implementar zonas de descanso y permanencia que ayuden a equilibrar el uso del espacio público.

Registro de actividades de permanencia tramo 03- inactivo



● Necesarias ● Opcionales ● Sociales Fig. 126. Tipo de actividades de permanencia - tramo 03. Imagen: propia

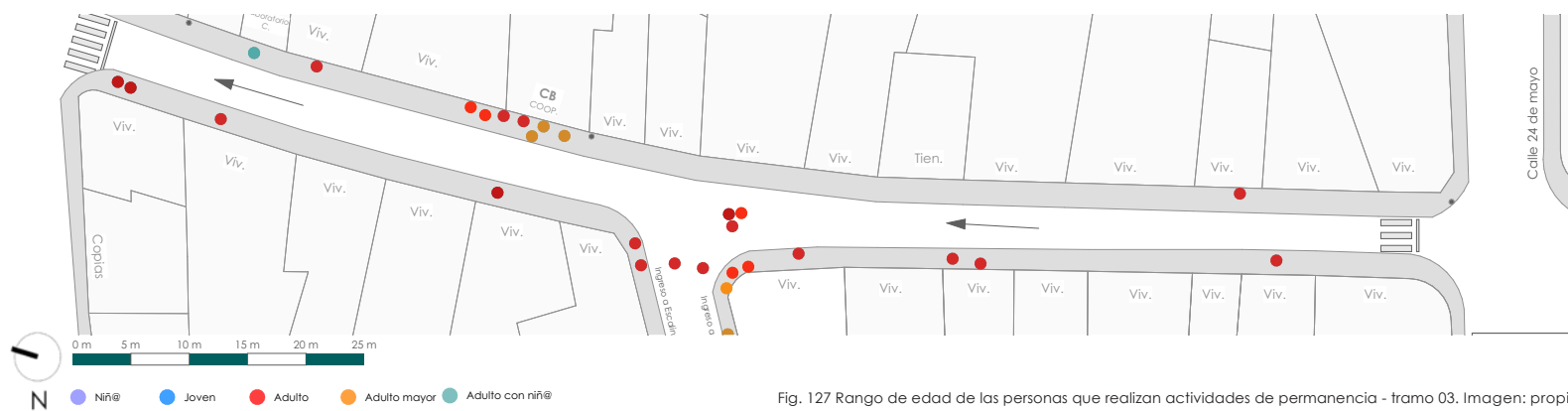


Fig. 127 Rango de edad de las personas que realizan actividades de permanencia - tramo 03. Imagen: propia

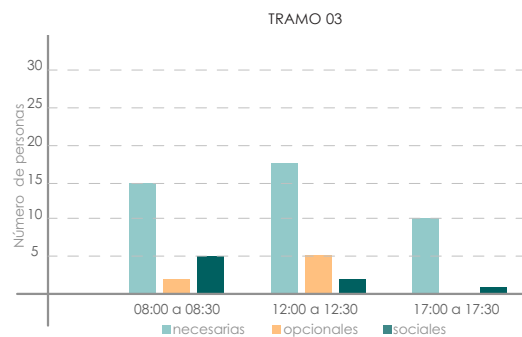


Fig. 128. Número de personas que permanecen en un tramo, tres horarios

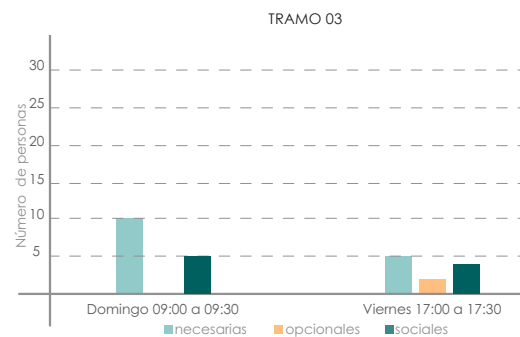


Fig. 129. Número de personas que permanecen en un tramo, un horario

Tramo 03 – inactivo

El tramo 03 comparte características similares a los dos tramos anteriores, se puede evidenciar la falta de uso del espacio, en este tramo se visualiza un pequeño incremento de personas en el espacio público, en el plano se observa que las personas tienen como destino los lugares de comercio y servicios que están ubicados en el tramo analizado.

En este tramo, existe la particularidad de que un grupo de personas, si bien realizan actividades necesarias, transitan o utilizan la escalinata García Moreno, lo que nos permite considerar como espacio a revitalizar por la concurrencia y como una circulación peatonal que conecta el centro urbano de Biblián con la Av. Ochoa.

Además, con los recorridos de prueba, en esta zona del ingreso hacia las escalinatas se observa la invasión del vehículo en el espacio destinado para el peatón, puesto que no tiene limitantes o un diseño que impida el acceso del vehículo, son considerados como bahía de parqueo.

Este análisis nos permite identificar espacios claves que se desarrollan como puntos focales de encuentro, por lo que se plantea como punto de diseño, los ingresos que existen para llegar a las escalinatas.

En esta sección, se puede determinar que el uso de suelo al ser mixto (vivienda y comercio), atrae a las personas, sin embargo la calidad de su espacio no permite otras actividades de estancia.

Registro de actividades de permanencia tramo 04- activo

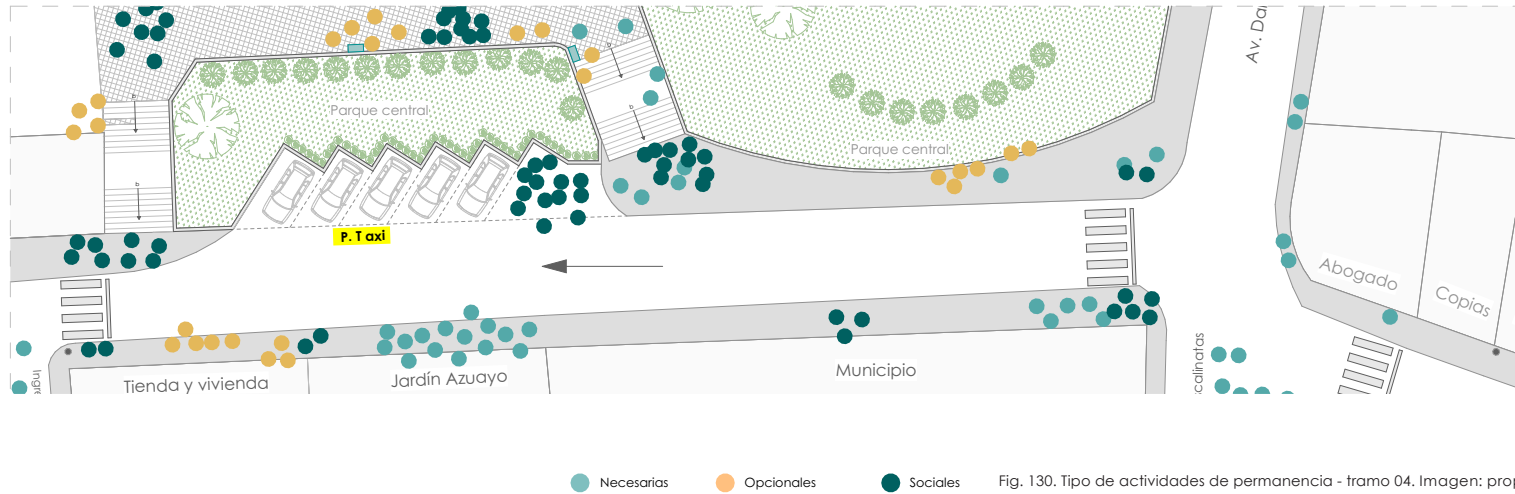


Fig. 130. Tipo de actividades de permanencia - tramo 04. Imagen: propia

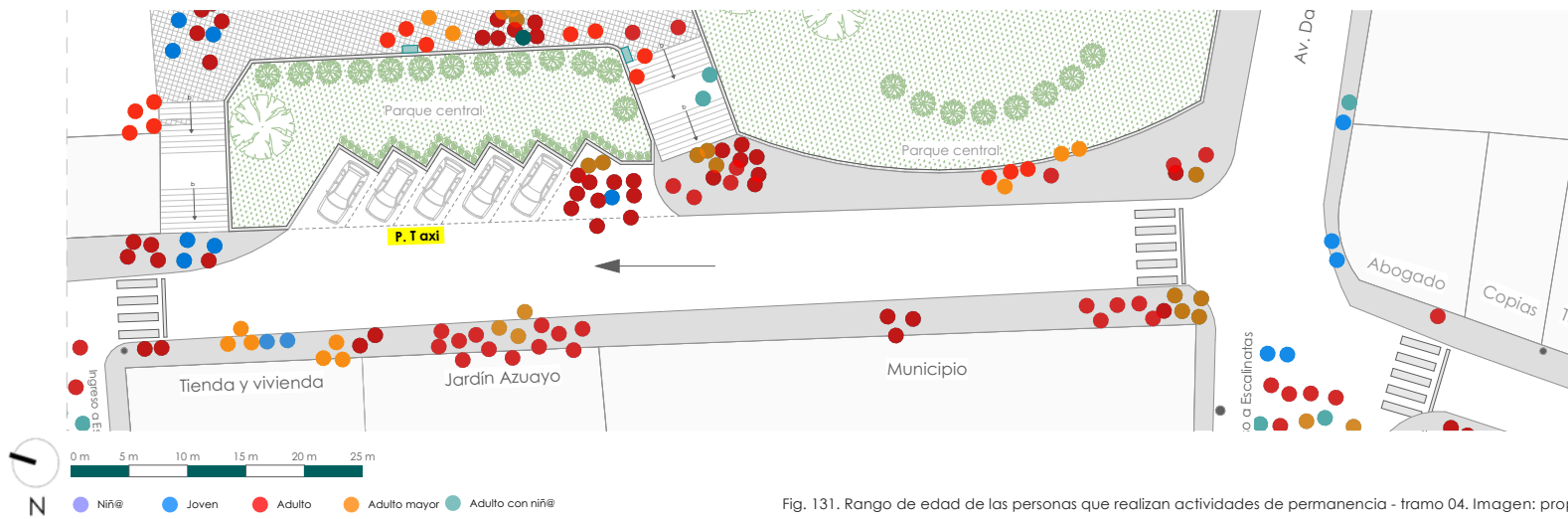


Fig. 131. Rango de edad de las personas que realizan actividades de permanencia - tramo 04. Imagen: propia

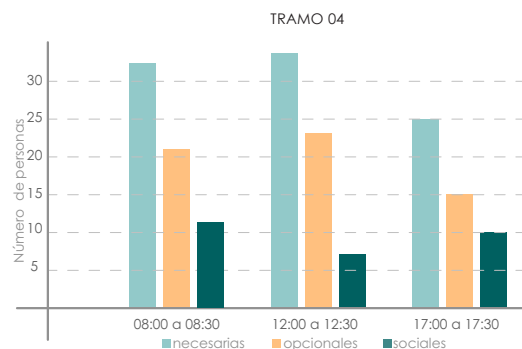


Fig. 132. Número de personas que permanecen en un tramo, tres horarios

Tramo 04 – activo

La variedad de equipamientos y espacios públicos que ofrece este tramo genera una gran dinámica a lo largo del día, a nivel general el número de personas (Fig. 132) es menor al finalizar el día y alcanza su máximo de personas (69) en los horarios de la mañana y medio día, sobre todo en el domingo, ya que existen eventos religiosos que se dan durante todo el día y alberga la concurrencia de los usuarios.

De manera general en la planta (Fig. 130) se evidencia que la mayoría de las personas realizan actividades necesarias y sociales, alrededor del parque central “José Velasco Ibarra”, se registra una cantidad baja de personas que realizan actividades opcionales. Sin embargo, estas activi

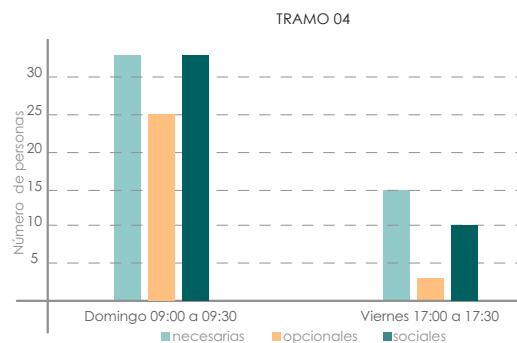


Fig. 133. Número de personas que permanecen en un tramo, un horario

dades opcionales nos permiten identificar las características del lugar que las personas prefieren para ejecutar sus actividades.

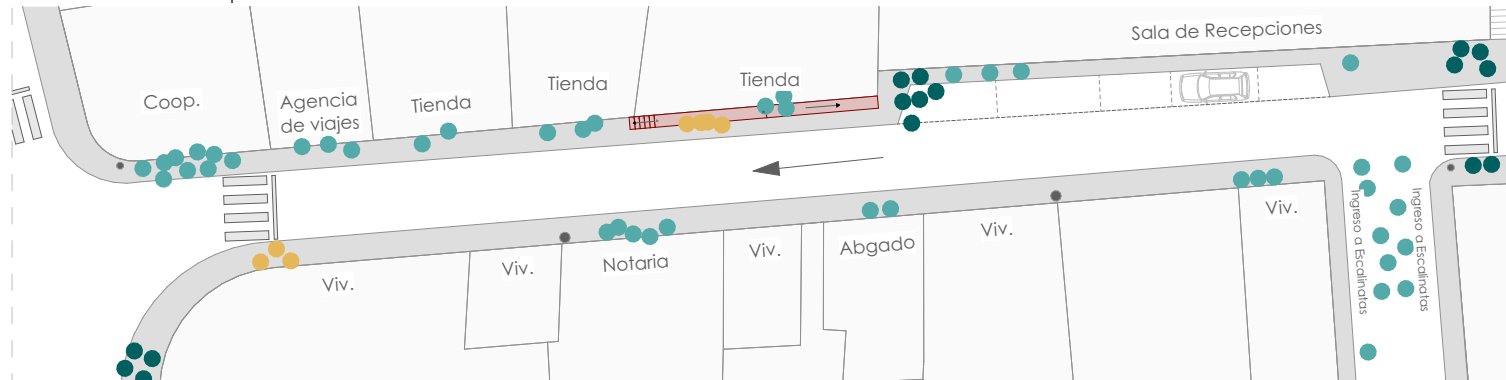
Se puede inferir que la cantidad de espacio construido para la interacción en este tramo tiene un impacto significativo en la percepción de los peatones. Cuando se dispone de más espacio destinado a actividades sociales y recreativas, los transeúntes experimentan una sensación de amplitud y comodidad, lo que contribuye a una percepción positiva del entorno urbano.

Por el contrario, la falta de espacio o su subutilización puede generar una sensación de congestión y malestar entre los peatones, afectando negativamente su percepción del área. Por lo tanto, es fundamental considerar el diseño y la

distribución del espacio construido para promover una experiencia urbana satisfactoria y mejorar la calidad de vida de quienes transitan por la zona.

El tramo 04 tiene características óptimas para influir positivamente en los usuarios y el análisis del comportamiento de las personas frente a estos espacios lo demuestran. Sin embargo, a pesar de ser un tramo activo, es necesario incrementar criterios de diseño que permitan realizar distintas actividades e involucren a diversos grupos de personas, como se evidencia en el plano del rango de edad, en este tramo ya se identifica la presencia de jóvenes y niños.

Registro de actividades de permanencia tramo 05- activo



● Necesarias ● Opcionales ● Sociales Fig. 134. Tipo de actividades de permanencia - tramo 05. Imagen: propia

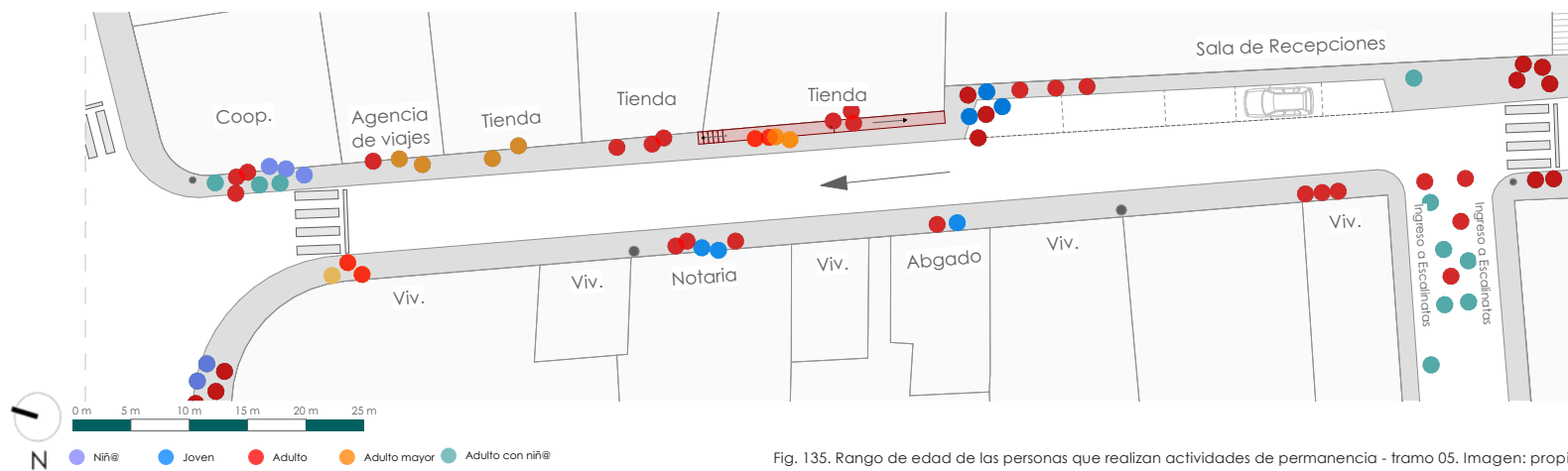


Fig. 135. Rango de edad de las personas que realizan actividades de permanencia - tramo 05. Imagen: propia

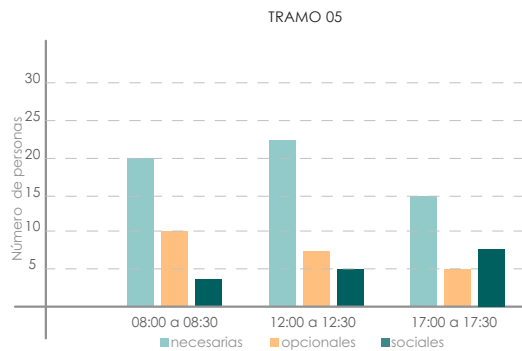


Fig. 136. Número de personas que permanecen en un tramo, tres horarios

Tramo 05 – activo

En este tramo los diferentes usos de suelo que existen permiten que se evidencie el incremento de personas, este tramo tiene comercio y locales que brindan diferentes servicios, en cuanto a la frecuencia de personas y las actividades que realizan se observa (Fig. 16) que la afluencia de personas llega a un máximo de 25 personas que realizan actividades necesarias y un número menor realiza actividades opcionales, este número de personas se da en los horarios entre semana. Lo que se determina que un tramo al tener más servicios o comercio que brindar, atrae a los usuarios a transitar por el lugar.

Sin embargo, las pocas personas que realizan actividades opcionales, de acuerdo a su posición

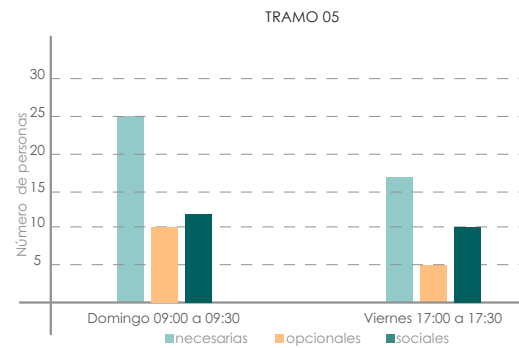


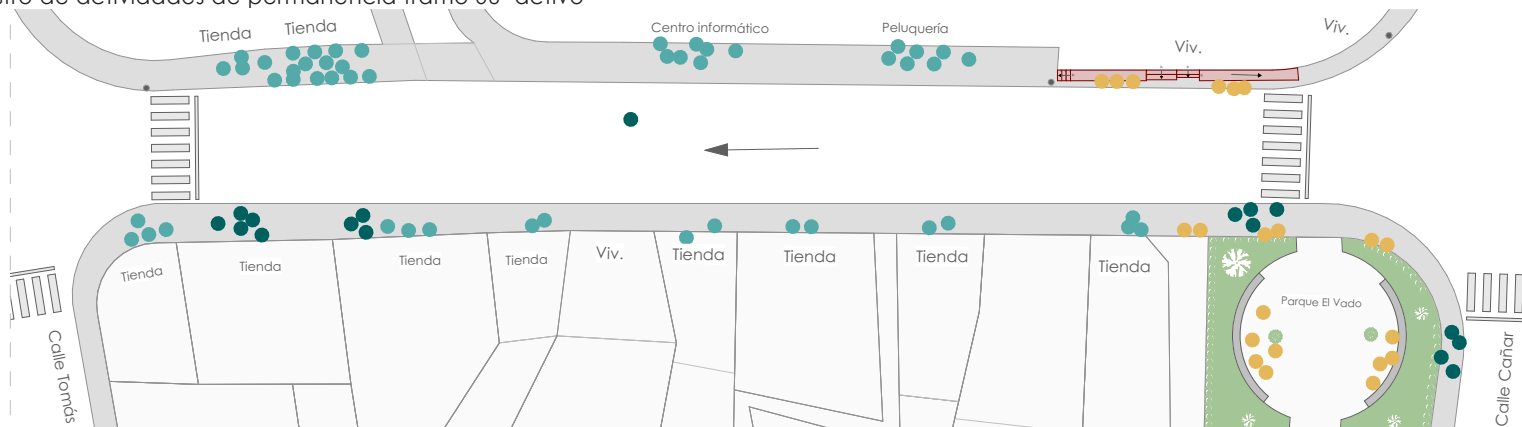
Fig. 137. Número de personas que permanecen en un tramo, un horario

en el plano, nos indica que al existir lugares para sentarse así sean estructuras básicas como rampas, ellos toman la iniciativa de permanecer en el lugar.

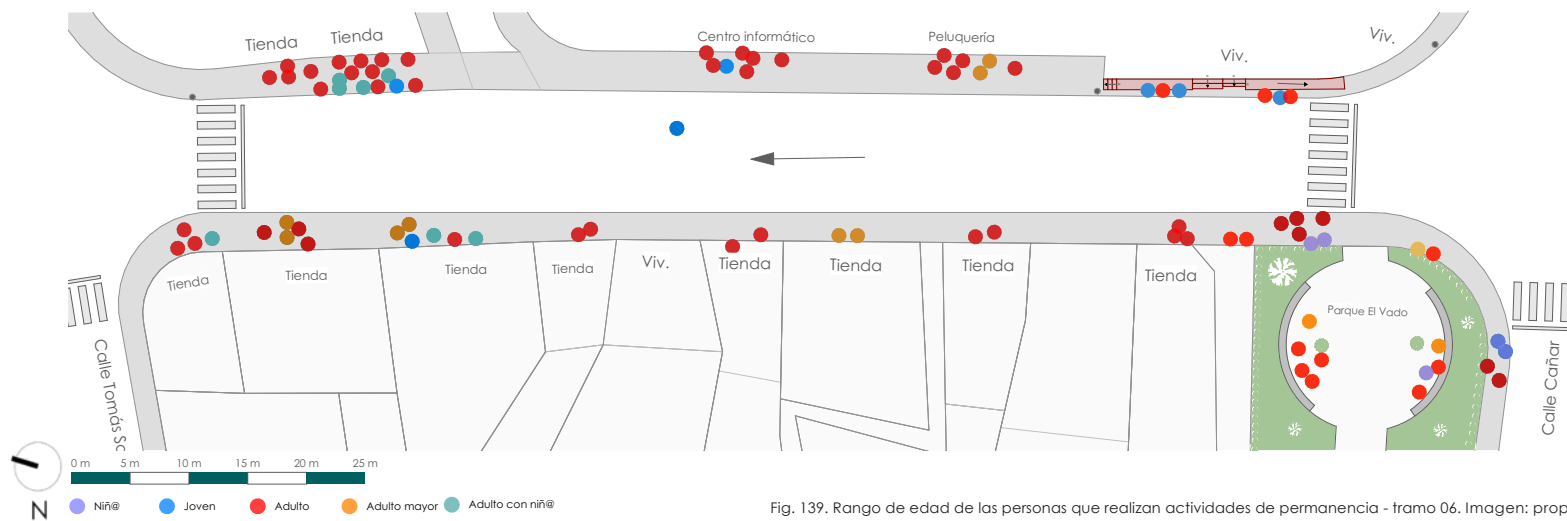
De la misma manera al analizar el rango de edad se observa el incremento de jóvenes y niños en las aceras. Esto nos lleva a plantearnos en el diseño, espacios con mobiliarios adecuados para propiciar el descanso y socialización de los individuos.

Este tramo tiene la particularidad de conectar hacia la escalinata Cuenca, que en plano se evidencia personas en ese espacio, por lo que se determina este ingreso como otro punto focal hacia la conexión peatonal, que lleva a la Av. Ochoa.

Registro de actividades de permanencia tramo 06- activo



● Necesarias ● Opcionales ● Sociales Fig. 138. Tipo de actividades de permanencia - tramo 06. Imagen: propia



● Niñ@ ● Joven ● Adulto ● Adulto mayor ● Adulto con niñ@ Fig. 139. Rango de edad de las personas que realizan actividades de permanencia - tramo 06. Imagen: propia

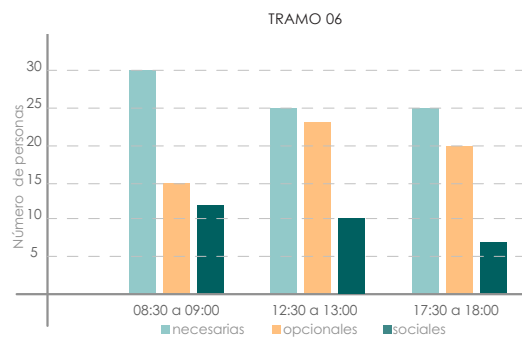


Fig. 140. Número de personas que permanecen en un tramo, tres horarios

Tramo 06 – activo

Este tramo tiene características similares al tramo 05, con la particularidad que en una de sus esquinas existe el parque del Vado como espacio público abierto. En cuanto al número de personas que realizan actividades, se observa (Fig. 140) una alta frecuencia de personas realizando actividades necesarias a lo largo de su tramo. En este escaneo se identifica el incremento de actividades opcionales, en el plano se puede observar que las personas que realizan estas actividades lo ejecutan en el espacio público y también en los elementos tipo rampa existentes.

Este escaneo muestra como un espacio público o un elemento para sentarse, puede influir en el uso del espacio; a pesar de que de que el parque

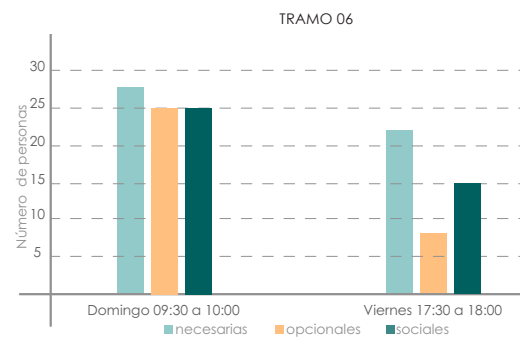
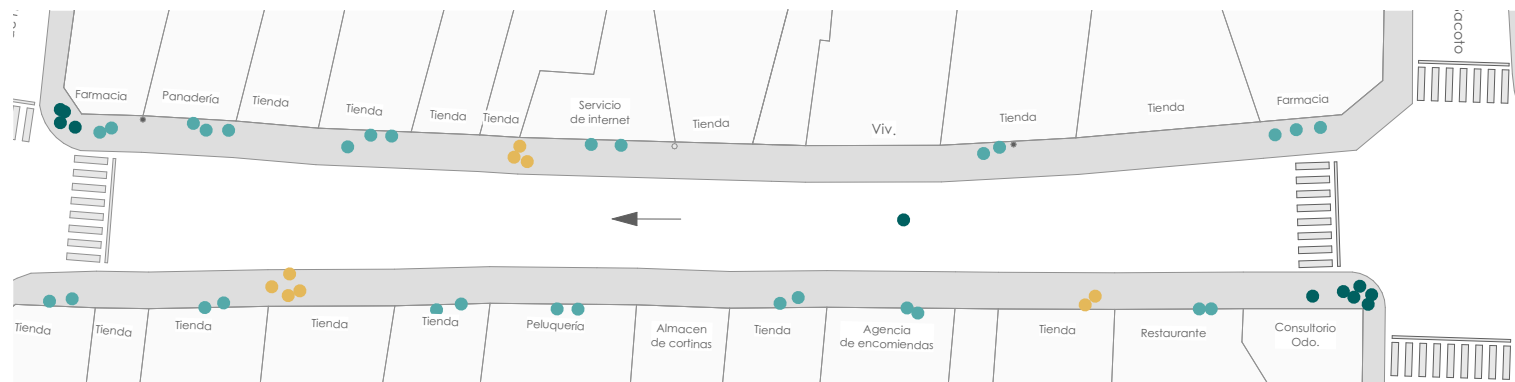


Fig. 141. Número de personas que permanecen en un tramo, un horario no cuenta con un diseño atractivo para la zona, ni lugares de estancia con mobiliario y vegetación adecuada. Además, en el rango de edad se muestra una variedad de todos los grupos de personas que pueden utilizarlo.

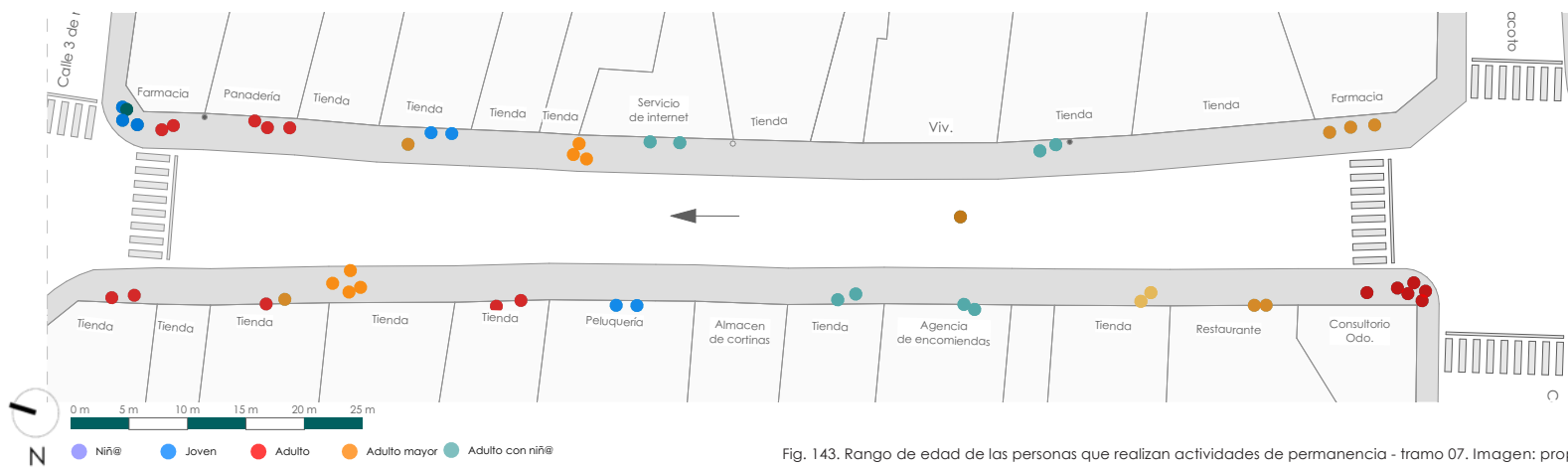
Esta directriz es considerada en el diseño de anteproyecto con un mantenimiento y revitalización del parque el Vado, así como la implementación de lugares de estancia para los individuos.

Registro de actividades de permanencia tramo 07- activo



● Necesarias ● Opcionales ● Sociales

Fig. 142. Tipo de actividades de permanencia - tramo 07. Imagen: propia



● Niñ@ ● Joven ● Adulto ● Adulto mayor ● Adulto con niñ@

Fig. 143. Rango de edad de las personas que realizan actividades de permanencia - tramo 07. Imagen: propia

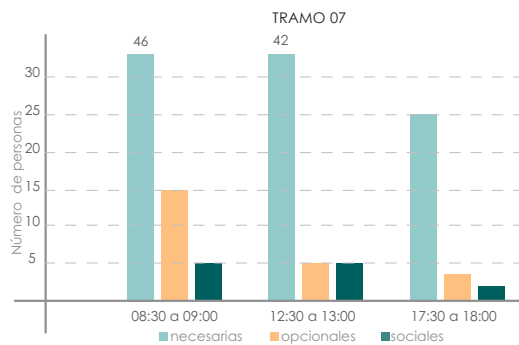


Fig. 144. Número de personas que permanecen en un tramo, tres horarios

Tramo 07 – activo

El tramo 07 como se puede observar (Fig. 144) muestra que en este espacio se realizan con más frecuencia actividades necesarias con un rango de 43 personas; teniendo a las actividades opcionales en un segundo plano con un número escaso de personas durante el escaneo, en los tres horarios durante la semana.

Dentro del escaneo del fin de semana en un único horario se puede evidenciar un leve incremento (Fig. 145) en las actividades sociales a lo largo del tramo, únicamente en sus veredas como espacio público existente; por lo que se denomina tramo activo.

Adicionalmente, al analizar el uso del suelo de

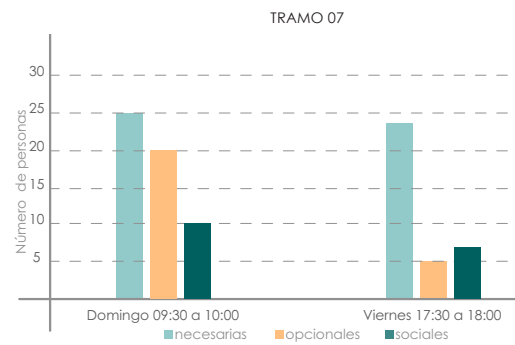
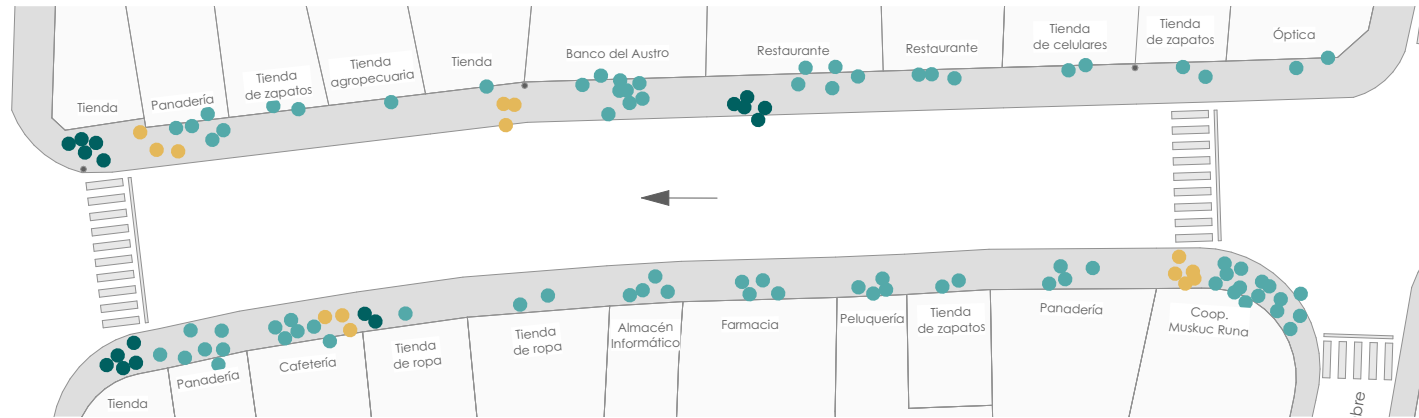


Fig. 145. Número de personas que permanecen en un tramo, un horario este tramo se observa que la mayoría de los comercios se emplazan a lo largo del tramo, por lo que, genera una mayor afluencia de gente en el lugar, para realizar sus diferentes actividades.

Este escaneo muestra como el espacio público en este caso, las aceras también contribuyen a una socialización en el lugar, a pensar de no contar con espacios para la permanencia, sin embargo, se puede deducir que la amplitud de las aceras, permiten que la gente elija permanecer en él, para realizar actividades opcionales.

Dentro de la revitalización urbana del tramo 07, se considera colocar elementos que generen sombra con mobiliario en las dimensiones existentes de las aceras para brindar mas espacios de calidad y propiciar actividades opcionales, mientras realizan sus actividades necesarias.

Registro de actividades de permanencia tramo 08- activo



● Necesarias ● Opcionales ● Sociales

Fig. 146. Tipo de actividades de permanencia - tramo 08. Imagen: propia

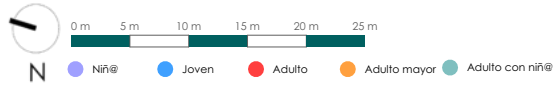
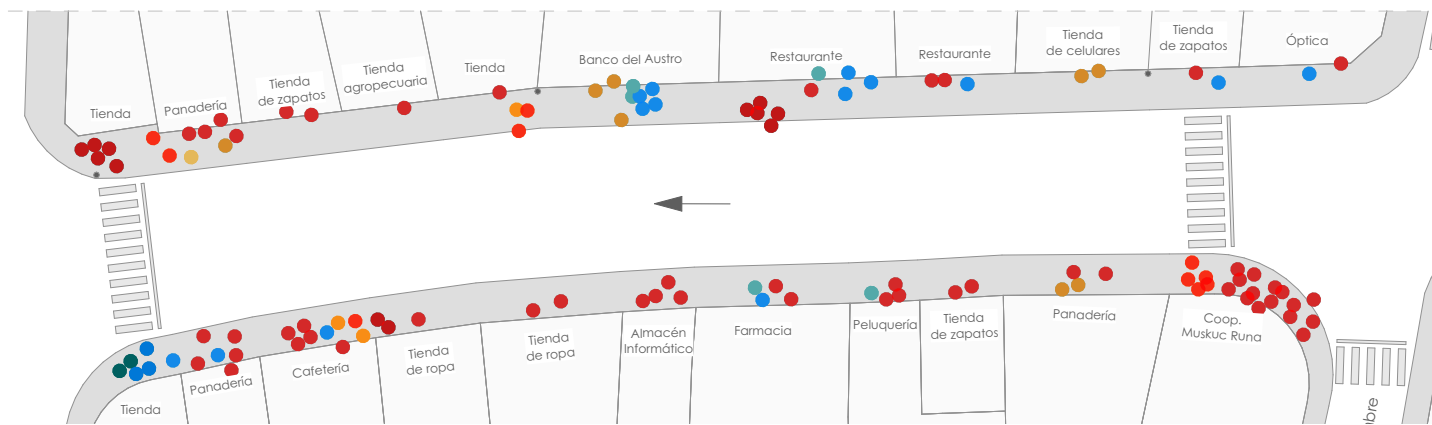


Fig. 147. Rango de edad de las personas que realizan actividades de permanencia - tramo 08. Imagen: propia

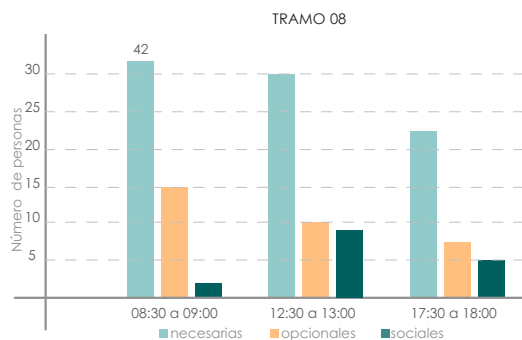


Fig. 148. Número de personas que permanecen en un tramo, tres horarios

Tramo 08 – activo

El tramo 08 tiene características similares al tramo 07, con la particularidad que en este tramo las actividades necesarias son más comunes con un número promedio de 15 personas en cada escaneo, incluido los días de fin de semana en los treinta minutos de análisis (Fig. 148). En el plano se observa (Fig. 146) que el rango de edad de las personas que concurren el espacio público son personas adultas.

En este tramo debido a su uso de suelo comercial que posee, determina que mientras más comercio o lugares que permitan realizar actividades a los usuarios, el lugar se vuelve concurrente, sin embargo, este análisis nos permite observar que el lugar requiere de espacios con diseños ade-

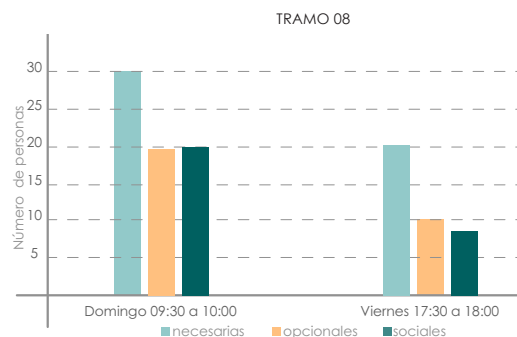


Fig. 149. Número de personas que permanecen en un tramo, un horario
cuados para que las personas puedan permanecer en el lugar, como espacios con sombra y mobiliario.

Adicionalmente, en las esquinas se identifica una mayor conglomeración de las personas, particularmente en los comercios que brindan servicio de alimentos o bancos. Por lo que esta directriz es considerada en la revitalización del tramo para implementar en estos puntos estratégicos, mobiliario y vegetación para una mayor permanencia.

Registro de actividades de permanencia tramo 09- activo



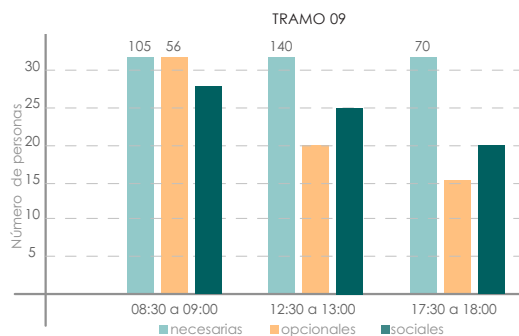


Fig. 152. Número de personas que permanecen en un tramo, tres horarios

Tramo 09 – activo

El tramo 09, si bien no ofrece una gran variedad de usos, la particularidad de tener el parque de la Madre como público abierto, permite atraer una mayor cantidad de individuos.

De manera general, en la planta (Fig. 146) se evidencia el uso total de este tramo en todos los horarios, tanto entre semana como fin de semana.

En este tramo se evidencia que se realiza actividades necesarias, opcionales y sociales en un número equitativo de personas, se observa que aunque la actividad predominante es la actividad necesaria (esperar el bus) acoge cierta cantidad de personas, que mientras esperan realizan actividades opcionales e interactúan socialmen-

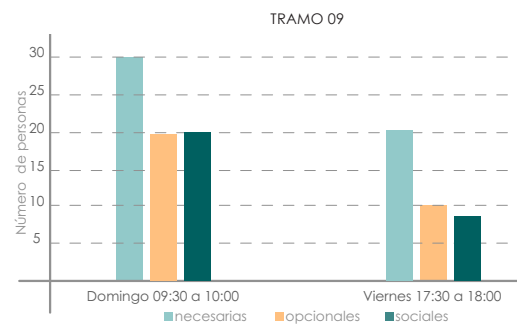


Fig. 153. Número de personas que permanecen en un tramo, un horario

te, se puede ver gente conversando, jugando, hablando por celular, etc.

Esto sucede debido a que el espacio público funciona como parada de los buses, tanto provinciales, intercantonal e interparroquial desembarcan o transportan a las personas de un lado a otro.

Adicionalmente, se puede ver en el mapa de rango de edades, un incremento de niños en el lugar, esto se debe el parque de la Madre esta cerca de los establecimientos educativos.

Con base en estas dinámicas identificadas, se hace imprescindible abordar el diseño integral del parque con criterios que busquen mejorar la calidad del lugar y proporcionar comodidad a

quienes lo frecuentan. Esto implica no solo considerar la distribución del espacio físico y la disposición del mobiliario urbano, sino también tener en cuenta aspectos como la accesibilidad, la seguridad y la integración de elementos naturales.

Un diseño que priorice la experiencia del usuario y fomente la interacción social será fundamental para garantizar que el parque se convierta en un espacio atractivo y acogedor para todos los visitantes. Asimismo, se deben implementar medidas que promuevan el cuidado y la conservación del entorno, asegurando así que el parque sea un lugar disfrutable y sostenible.

El análisis del espacio público de la calle Sucre mediante la herramienta de fotografía reveló la ausencia de una gran cantidad de actividades opcionales que caracterizan un ambiente vibrante y dinámico. Esta observación resalta la importancia de la fotografía como recurso para identificar las características que pueden dificultar o limitar la participación de los individuos en el espacio público.

La fotografía proporciona una visión detallada y objetiva del entorno urbano, permitiendo identificar elementos como la falta de mobiliario urbano, la escasez de zonas verdes o la presencia de barreras arquitectónicas que pueden influir en la experiencia de las personas en el espacio público. Al utilizar este recurso, se pueden identificar áreas de mejora y desarrollar estrategias para promover una mayor actividad y participación ciudadana en la calle Sucre y en otros espacios urbanos similares.

Esta herramienta también resulta útil para el recuento de personas en espacios saturados, aunque en los otros análisis realizados no se observó una saturación de personas en el área estudiada. Es importante destacar que este análisis se lleva a cabo en un solo horario, lo que podría limitar su capacidad para capturar la variabilidad

en la afluencia de personas a lo largo del día. Sin embargo, sigue siendo una herramienta valiosa para evaluar la densidad de población en momentos específicos y proporcionar información relevante para la planificación y gestión del espacio público.

Por último, el uso de entrevistas como herramienta permitió recoger respuestas abiertas de personas clave en el área de estudio. Este proceso nos brindó información valiosa que condujo a la identificación de variables importantes a considerar en el diseño del espacio público.

Entre los hallazgos más destacados, se observó una marcada inconformidad en los tres primeros tramos debido a la ausencia de bahías de estacionamiento para la descarga de productos comerciales. Esta carencia afecta directamente a los comerciantes que necesitan abastecer la zona, generando dificultades logísticas y potenciales conflictos en la circulación vehicular y peatonal. Estos resultados subrayan la necesidad de incorporar soluciones que aborden esta problemática específica y mejoren la funcionalidad y el flujo del espacio público en la calle Sucre.

Además, se propone como criterio de diseño prioritario el mejoramiento de las veredas, ase-



Fig. 154. Visual aprovechar, parque central. Imagen: propia



Fig. 155. Obstáculos en las diferentes intersecciones. Imagen: propia



Fig. 156. Espacios sin elementos para la movilidad reducida. Imagen: propia



Fig. 157. Vehículos obstaculizando circulación. Imagen: propia

gurando que tengan alturas adecuadas que no afecten las condiciones climáticas de las viviendas circundantes debido a un diseño deficiente. Es crucial garantizar que las veredas estén diseñadas de manera que no obstaculicen el drenaje adecuado del agua de lluvia ni provoquen problemas de inundación o filtración en los hogares cercanos.

Asimismo, se identifica otra variable relacionada con la falta de espacio para los estudiantes en el Parque de la Madre. Dado que este es un lugar concurrido, los estudiantes no disponen de un espacio adecuado para su permanencia. Esta situación nos lleva a plantearnos si fuese factible reducir la dimensión de la calzada en la calle Sucre para obtener un solo carril de circulación y así aumentar el espacio público en esta zona.

Esta medida podría ofrecer una solución al problema de la falta de espacio en el Parque de la Madre, permitiendo la creación de áreas destinadas específicamente para el descanso y la recreación de los estudiantes y otros visitantes.

Además, otra variable identificada a partir de las entrevistas es la necesidad de mejorar la iluminación en los espacios de la calle Sucre. Los comerciantes expresan su descontento debido a la

falta de iluminación adecuada, lo que los obliga a cerrar más temprano sus locales por motivos de seguridad.

Esta preocupación resalta la importancia de abordar el tema de la iluminación en el diseño y la planificación del espacio público. Una iluminación adecuada no solo contribuiría a mejorar la seguridad de la zona, sino que también podría prolongar el horario de funcionamiento de los comercios, beneficiando así tanto a los comerciantes como a los residentes y visitantes del área.



Fig. 158. Vista hacia el santuario del Rocío. Imagen: propia



Fig. 159. Vehículos en el ingreso de escalinatas. Imagen: propia



Fig. 160. Mala accesibilidad para movilidad reducida. Imagen: propia



Fig. 161. Personas en el espacio público. Imagen: propia

CAPÍTULO 3: DISEÑO DE ANTEPROYECTO

3.1 Criterios de diseño para la revitalización de la calle Sucre

3.1.1 Criterios que promueven el incremento de los diferentes usos y actividades

3.1.2 Criterios constructivos que aportan a la calidad del espacio público

3.1.3 Criterios que mejoran la percepción de seguridad

3.2 Anteproyecto de revitalización de la calle Mariscal Sucre

3.3 Conclusiones y recomendaciones

3.4 Bibliografía

CAPÍTULO

03

DISEÑO

3.1 Criterios de diseño para la revitalización de la calle Sucre

Una vez analizado el comportamiento de las personas en el espacio público de la calle Sucre, se determina que los tramos activos, obedecen a una serie de características que permiten afluencia de las personas; como es el caso de los tramos 04 hasta tramo 09, que tienen la mayor cantidad de servicios, equipamientos, espacios públicos abiertos a lo largo de sus longitudes.

Sin embargo; todas estas dinámicas permiten que la gente utilice el espacio, pero no permanecen por periodos de tiempo prolongado, esto concluye que, a pesar de tener la superficie en medidas, adecuada para los peatones y vehículo, no cuenta con un diseño objetivo que priorice al peatón y brinde calidad de lugar para su permanencia.

Por otro lado, tenemos los primeros tres tramos con un uso casi nulo de las personas, dentro de los análisis y variables identificadas se observa que en estos tramos no existe variedad de uso de suelo, su 92% es netamente vivienda; no existe equipamientos, lugares de servicio, espacios públicos que vinculen o permitan realizar actividades opcionales o sociales.

Dentro de estos tramos, se identifica medidas adecuadas de veredas y calzada, pero no cuenta con un diseño de calidad, como espacios de estancia, lugares con sombra, mobiliario, etc.

Dicho esto, es conveniente el desarrollo y recomendaciones para promover un diseño de calidad que pueden abarcar diferentes aspectos, como la funcionalidad, la estética, la usabilidad, la accesibilidad, la sostenibilidad, entre otros.

Ante los antecedentes obtenidos dentro de todos los análisis, se considera las oportunidades y desafíos para diseñar un espacio; por lo que se plantea tres criterios generales de diseño: criterios que promueven el incremento de los usos y actividades, criterios constructivos que aportan a la calidad del espacio público, y finalmente tenemos los criterios que mejoran la percepción de la seguridad.

3.1.1 Criterios que promueven el incremento de los diferentes usos y actividades

Estas variables de diseño obedecen a las oportunidades que tienen los usuarios para permanecer por un tiempo prolongado en un lugar, con el objetivo de incrementar el uso del espacio público.

En esta sección se considera los alrededores de la zona de estudio, los equipamientos cercanos y el transporte público existente. Dentro de esta sección tenemos:

- Configurar cordones verdes en toda la zona de estudio, siendo el principal eje la calle Sucre, de la cual se derivan los cordones secundarios cada uno lleva a un equipamiento o espacio público abierto que conecta puntos importantes de la ciudad.

- Crear conexiones verticales de calidad mediante la revitalización de las escalinatas, donde se aprovecha el flujo de personas que se dirigen hacia el centro urbano.

- Revitalizar el espacio físico existente de los ingresos que conectan a las escalinatas desde la calle Sucre, para establecerlos como puntos focales que permite la estancia de los individuos y mejorar la circulación peatonal.

- Implementar espacios públicos abiertos en el tramo 01, en los lotes vacíos.

- Implementar infraestructuras ergonómicas y funcionales para niños.

3.1.2 Criterios constructivos que aportan a la calidad del espacio público

Son decisiones relacionadas con el espacio público y los bordes de la calle Sucre. Dentro de esta categoría se considera la materialidad, vegetación, espacios públicos abiertos existentes, espacio destinado al peatón y al vehículo, interacción de visuales, la escala y la posibilidad de crear espacios de estancia con mobiliario en lugares estratégicos.

En esta sección se considera:

- Reducir el ancho de la calzada, a una dimensión promedio de 3.50 metros en toda la longitud de la calle Sucre, considerando esta medida como mínima para la circulación de un vehículo de bomberos y ambulancia.
- Implementar bahías de parqueadero, con zonas tarifadas en cada tramo de la calle, para promover la concurrencia en la zona.
- Colocar limitantes en los bordes de las veredas, para precautelar la seguridad del peatón e impedir el parqueadero indebido de los vehículos.
- Crear franjas verdes con vegetación baja.

- Generar en las intersecciones de las calles secundarias y la calle Sucre, lugares de encuentro para reforzar el sentido de permanencia.

- Implementar una ciclo vía en doble sentido norte-sur, para una movilidad alternativa.

- Considerar la readecuación de la infraestructura de las escalinatas existentes.

- Mejorar la iluminación de la zona.

- Incrementar rampas adecuadas en las intersecciones, para personas con movilidad reducida.

- Rediseñar los espacios públicos abiertos con mobiliario de estancia bajo sombra, diseño de espacios verdes, configuración espacial y aprovechamiento del espacio existente.

3.1.3 Criterios que mejoran la percepción de seguridad

Describen criterios que favorecen la interacción del espacio público con el privado, ya que durante el recorrido es crucial tener la sensación de ver libremente el espacio y mejorar la seguridad de la zona. Estos criterios relacionan la conectividad visual entre los predios, se aprovecha que

a lo largo de la calle Sucre, todas fachadas conforman el borde del espacio público. Entre estos criterios se debe considerar:

- Tratamiento de fachadas semitransparentes.

- Implementación de iluminación adecuada en cada tramo.

- Las bahías de parqueo se colocan estratégicamente, frente a los locales más concurridos.

- Eliminación de obstáculos existentes como gradas, rampas con diseño precario.

- Configuración de una red de señalización ética y botones de pánico en cada espacio público abierto.

REVITALIZACION DE LA CALLE MARISCAL SUCRE

1. CORDONES VERDES y CONEXIONES VERTICALES

Se propone la creación del cordón verde principal de la calle Mariscal Sucre (Fig. 162), desde el tramo 01 hasta el tramo 09, en toda su longitud. Se valoriza el espacio público abierto existente; como puntos de conexión del cordón verde tenemos los tres parques urbanos existentes: parque central José Velasco Ibarra, parque "El Vado" y el parque de la madre.

La finalidad del cordón verde es brindar espacios de calidad para actividades recreativas, donde en toda su longitud cuenta con lugares de estancia, mobiliario, espacios con sombra, que permiten al peatón adueñarse del lugar, permanecer en él para actividades opcionales y sociales y conectarse a los puntos estratégicos como los parques urbanos.

Adicionalmente, se propone corredores verdes secundarios en todas las calles transversales de la calle Sucre, para vincular al anteproyecto con el resto de puntos o espacios de la ciudad; como ejemplo tenemos los corredores que conectan al Río burgay y permiten una permeabilidad optima del lugar para conectar el centro de la ciudad y su ecosistema.

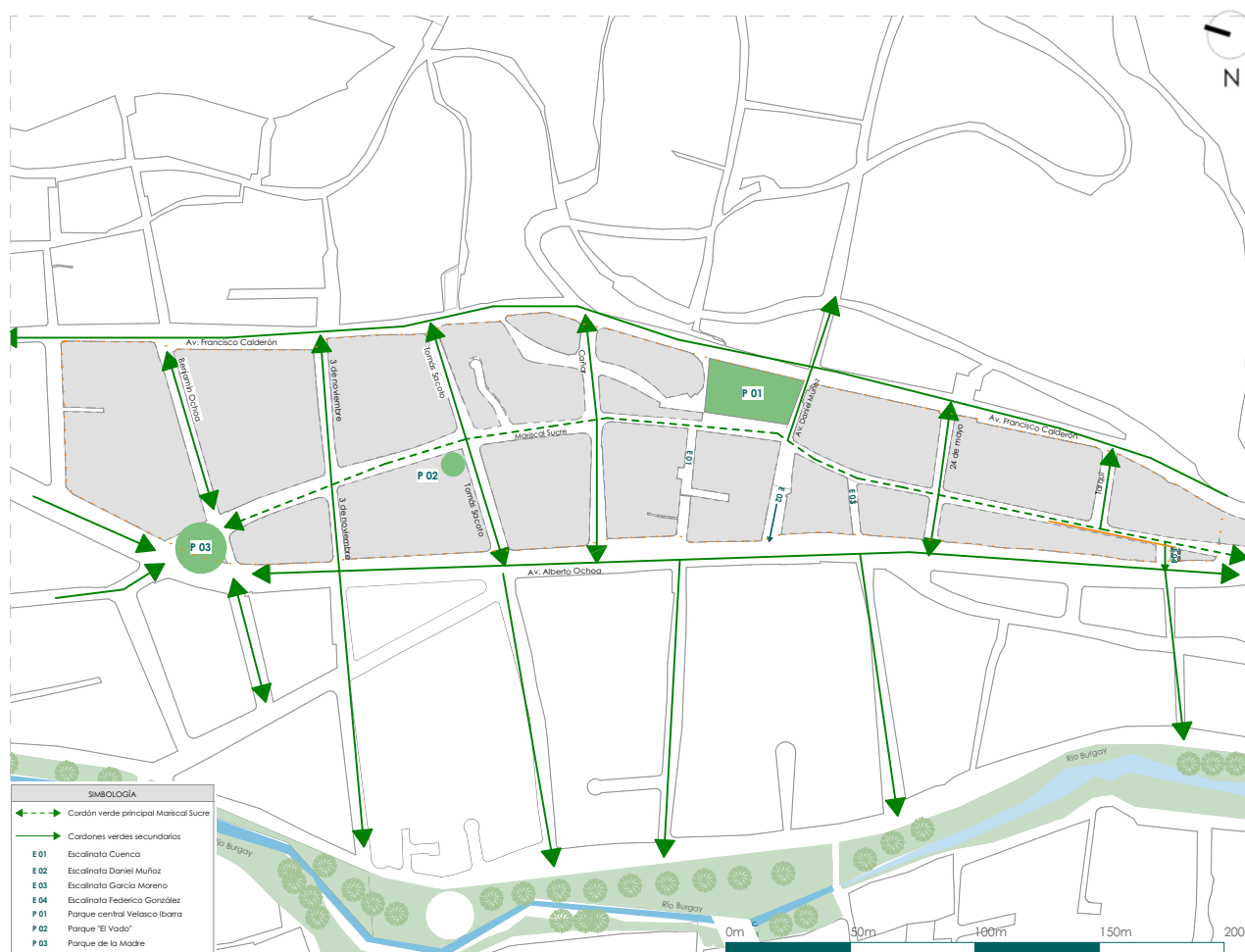


Fig. 162. Cordones verdes. Imagen: propia

2. PUNTOS FOCALES

Los puntos focales son lugares o elementos dentro del área de estudio que atraen la atención de las personas y actúan como espacios para el realizar actividades opcionales y sociales.

A lo largo de la calle Sucre se plantea como puntos focales los ingresos que dan hacia las escalinatas desde la calle de estudio (Fig. 163), los cuales son utilizados como parqueaderos informales.

Además se propone la creación de espacios abiertos en los lotes vacíos del tramo 01, para promover la circulación peatonal debido a que el uso de suelo del tramo es netamente vivienda.

Dentro del diseño de estos puntos focales tenemos:

- Colocación de barreras para limitar el ingreso del vehículo.
- Ampliar las medidas de las veredas para mejor circulación.
- Tratamiento de esquinas para colocación de mobiliario urbano.
- Colocación de luminarias.
- Colocación de vegetación.

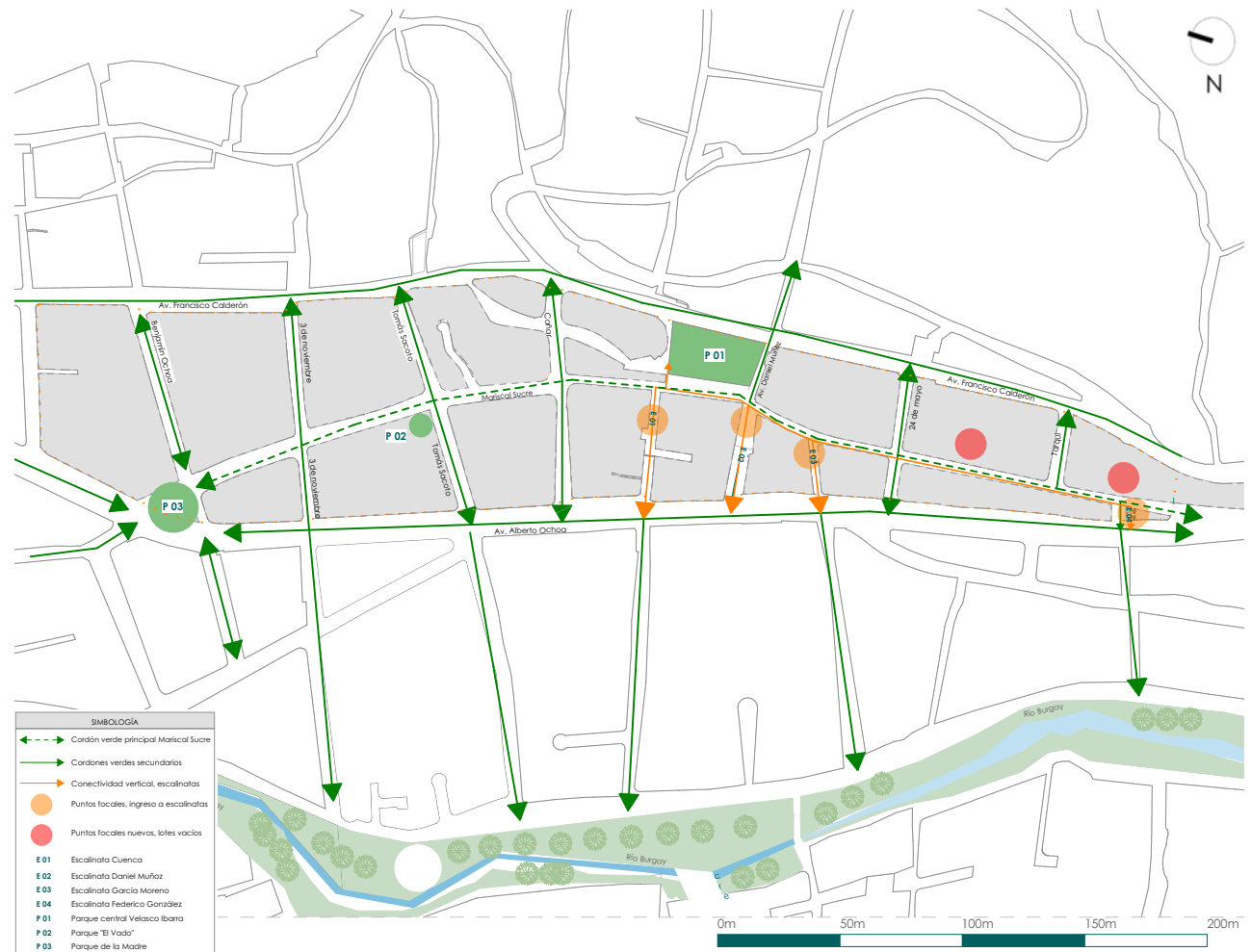
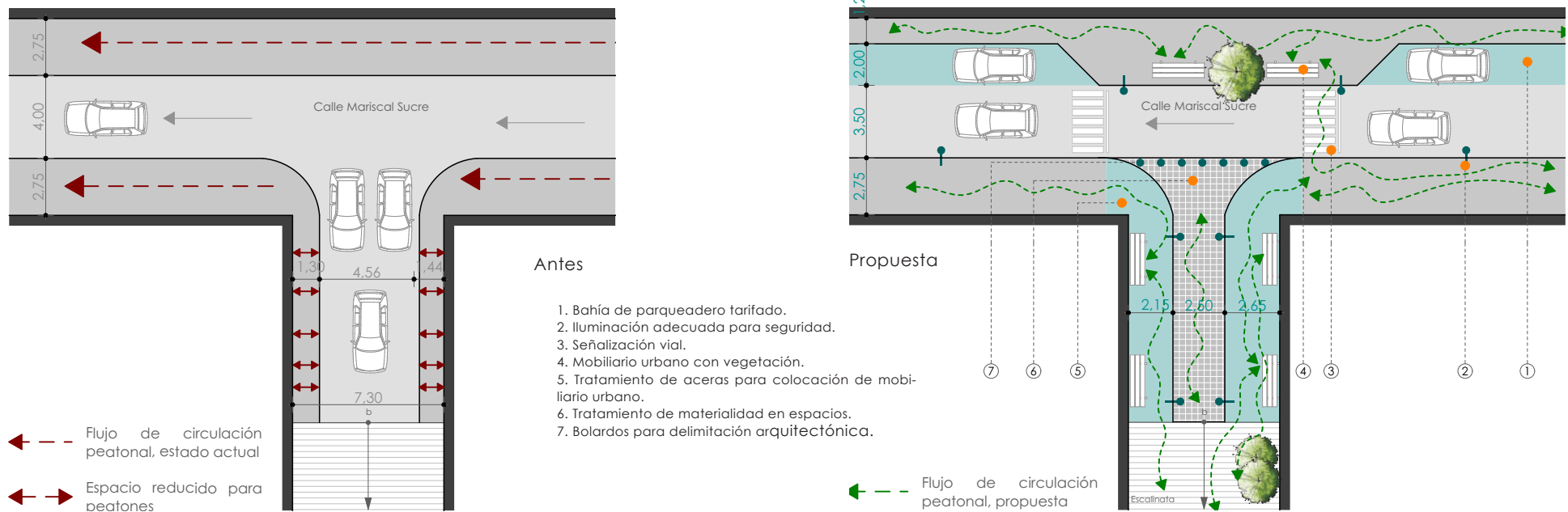


Fig. 163. Cordón principal y secundarios. Imagen: propia

3. PROPUESTA DE REVITALIZACIÓN, INGRESOS HACIA LAS ESCALINATAS



El uso indebido de los ingresos a las escalinatas como parqueaderos informales ha creado obstáculos para la libre circulación de los peatones. La deficiente infraestructura de aceras y pavimentos impide una movilidad fluida y segura.

Propuesta de Solución

- Mejora de Infraestructura Peatonal:
Reparación y Ampliación de Aceras: Renovar y en-

sanchar las aceras para asegurar que los peatones circulen cómodamente.

-Pavimentación Adecuada: Implementar materiales duraderos y antideslizantes en las aceras para mejorar la seguridad y la estética del área.

-Creación de Puntos Focales de Estancia:
Diseño de Espacios de Encuentro: Instalar bancos,

Fig. 164. Criterios de diseño para ingresos a escalinatas, puntos focales. Imagen: propia
áreas de descanso y zonas verdes a lo largo de los tramos. Estos puntos focales no solo proporcionarán lugares de descanso, sino que también la socialización y el uso comunitario del espacio.

- Integración con Cordones Verdes: Conectar estos puntos con los cordones verdes propuestos en la calle Sucre, creando un corredor verde que promueva la caminata y el disfrute del entorno natural.

4. CREACIÓN DE PUNTOS FOCALES EN LOTES VACÍOS_TRAMO 01



Fig. 165. Creación de espacios abiertos, tramo 01. Imagen: propia

La revitalización de los tramos 01 y 02, que son predominantemente residenciales, se enfocará en la creación de nuevos puntos focales a partir de los lotes vacíos disponibles. Este proyecto busca brindar espacios públicos abiertos que promuevan la permanencia y la realización de diversas actividades por parte de los residentes y visitantes.

Además, estos nuevos puntos facilitarán un flujo peatonal más eficiente y conectado, integrando la vía Sucre, la Av. Alberto Ochoa y la Av. Francisco Calderón mediante corredores verdes.
Estrategias de Implementación

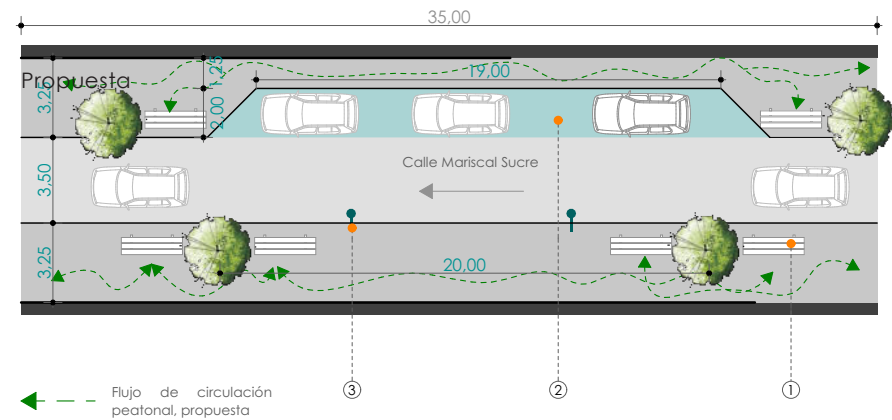
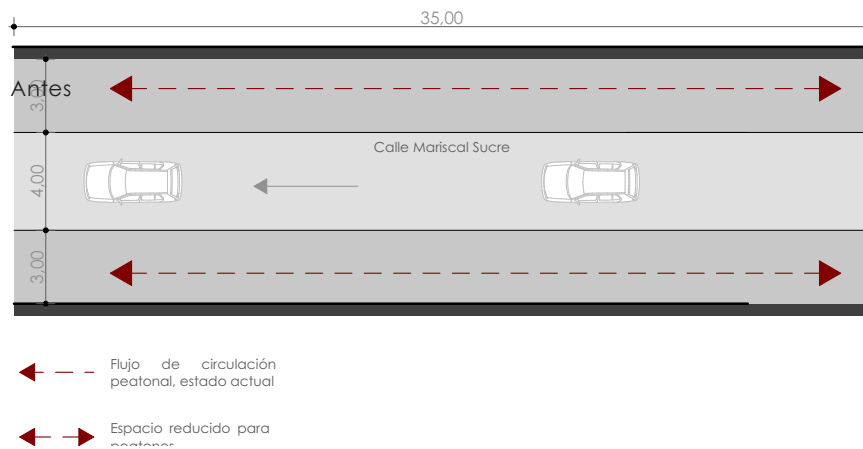
Diseño Participativo: Involucrar a la comunidad en el diseño de los nuevos espacios públicos para asegurar que se ajusten a sus necesidades y deseos.

Infraestructura Verde: Plantar árboles, instalar jardines y crear áreas verdes que mejoren la calidad del aire y proporcionen sombra.

Conexión de Espacios: Diseñar senderos peatonales y ciclovías que conecten los parques y plazas con las principales avenidas.

Sostenibilidad Ambiental: Implementar soluciones ecológicas como pavimentos permeables y sistemas de riego sostenibles.

5. REDISEÑO DEL ESPACIO FÍSICO DE LA CALLE MARISCAL SUCRE



1. Mobiliario urbano con vegetación
2. Bahía de parqueadero tarifado
3. Iluminación adecuada para seguridad.

El análisis del sitio ha revelado una problemática significativa relacionada con la falta de espacio destinado a parqueaderos en la calle Sucre. Esta carencia ha llevado a un mal uso del espacio público, con usuarios que invaden aceras y otros lugares inapropiados para estacionar sus vehículos.

En particular, los tramos 01, 02 y 03 carecen de estacionamientos para vehículos que necesitan reali-

zar entregas a los comerciantes, lo que agrava aún más la situación.

Estrategias de Implementación

- Identificación de Ubicaciones: Seleccionar puntos estratégicos a lo largo de la calle Sucre y en los tramos 01, 02 y 03 para la instalación de las bahías.
- Infraestructura Adecuada: Construir bahías con

Fig. 166. Rediseño de la calle Mariscal Sucre. Imagen: propia

dimensiones adecuadas para diferentes tipos de vehículos, asegurando accesibilidad y seguridad. Regulación de Tiempos: Establecer límites de tiempo para el estacionamiento para asegurar una rotación constante y eficiente de vehículos.

- Áreas de Carga y Descarga: Crear zonas específicas para la carga y descarga de mercancías, facilitando el acceso de los vehículos de distribución sin interferir con el flujo peatonal.

6. REVITALIZACIÓN DE LA ESCALINATAS EXISTENTES EN LA CALLE MARISCAL SUCRE

Otra variable considerada en la propuesta es la revitalización de las escalinatas existentes, puesto que se plantea como cordones de conexión vertical que conecta al centro con la parte baja de la ciudad debido a su topografía.

En la revitalización se considera rediseñar espacios de descanso con vegetación de altura media, mobiliario de estancia para el descanso de los usuarios y la implantación de iluminación

Además, se propone la implementación de paradas de buses justo en el inicio de las escalinatas desde la Av. Alberto Ochoa para brindar accesibilidad directa a la calle Sucre y mejorar el flujo peatonal.

Al transformar las escalinatas en verdaderos puntos de conexión y descanso, y al asegurar una accesibilidad eficiente mediante el transporte público, se espera fomentar una mayor utilización de estos espacios y mejorar significativamente la calidad de vida urbana en la ciudad.

1. Vegetación de altura media (Eucalipto pequeño)
2. Mobiliario urbano individual.
3. Ampliación de huellas de escalinatas.

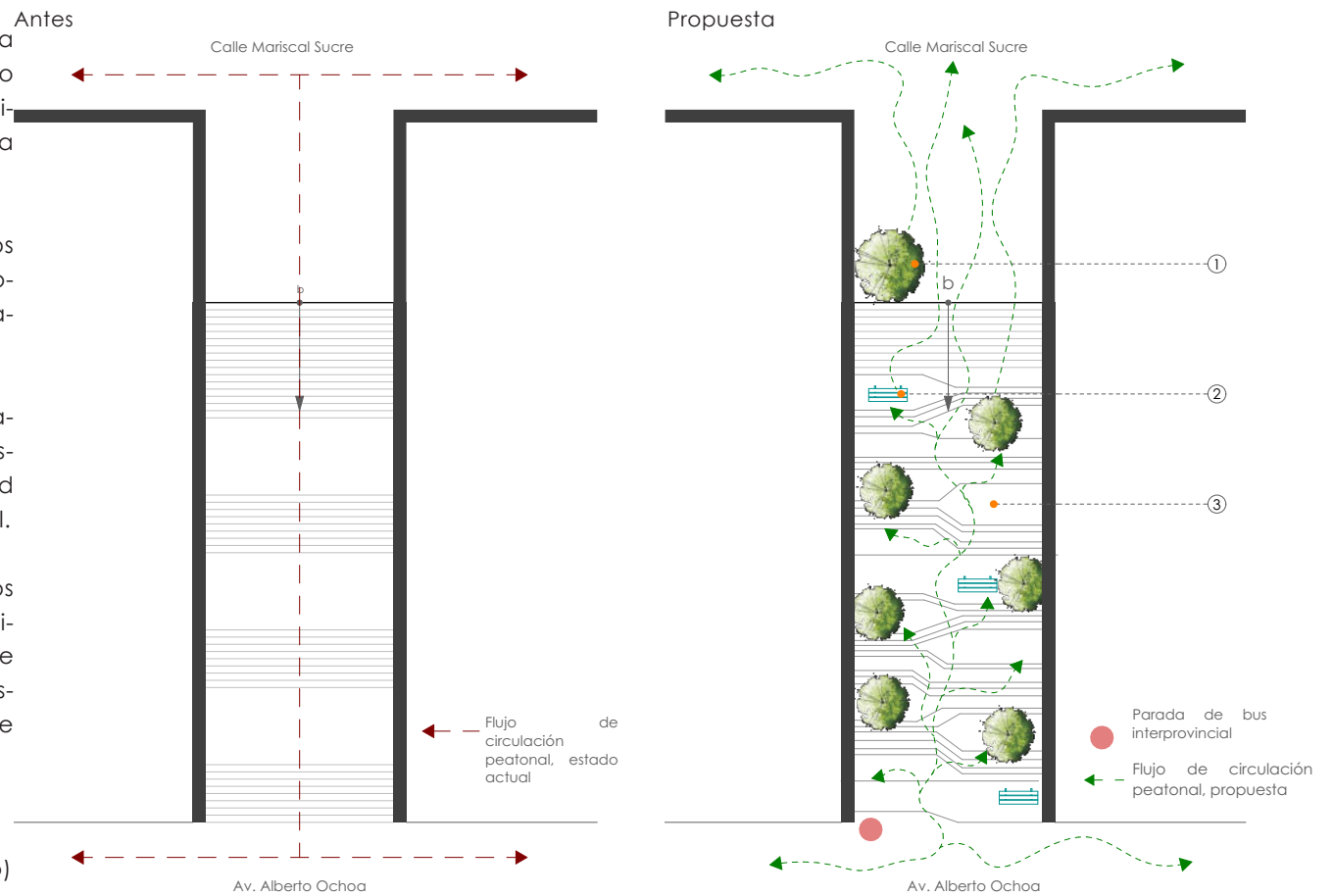


Fig. 167. Revitalización urbana de las escalinatas existentes. Imagen: propia

7. DISEÑO DE ESQUINAS EN LAS INTERSECCIONES

La revitalización de las esquinas transversales a la calle Sucre busca crear espacios de calidad que fomenten la estancia y el disfrute del espacio público. Esta iniciativa incluye la creación de áreas verdes con mobiliario de descanso y la implementación de una ciclovía en doble sentido que recorre de norte a sur.

Estrategias de Implementación

- Diseño de Espacios Verdes: Incorporar vegetación baja y arbustos que no obstruyan la visibilidad, creando un ambiente agradable y seguro.

- Mobiliario Urbano a Escala Micro: Instalar bancos, mesas y otros elementos de mobiliario a una escala adecuada para pequeños grupos, fomentando la estancia y la socialización.

- Iluminación y Seguridad: Asegurar una buena iluminación en las esquinas para mejorar la seguridad y hacer los espacios accesibles durante la noche.

Creación de la Ciclovía en Doble Sentido:

- Planeación y Diseño: Trazar la ciclovía a lo largo de la calle Sucre, asegurando que tenga el ancho adecuado y esté bien señalizada para garantizar la seguridad de los ciclistas.

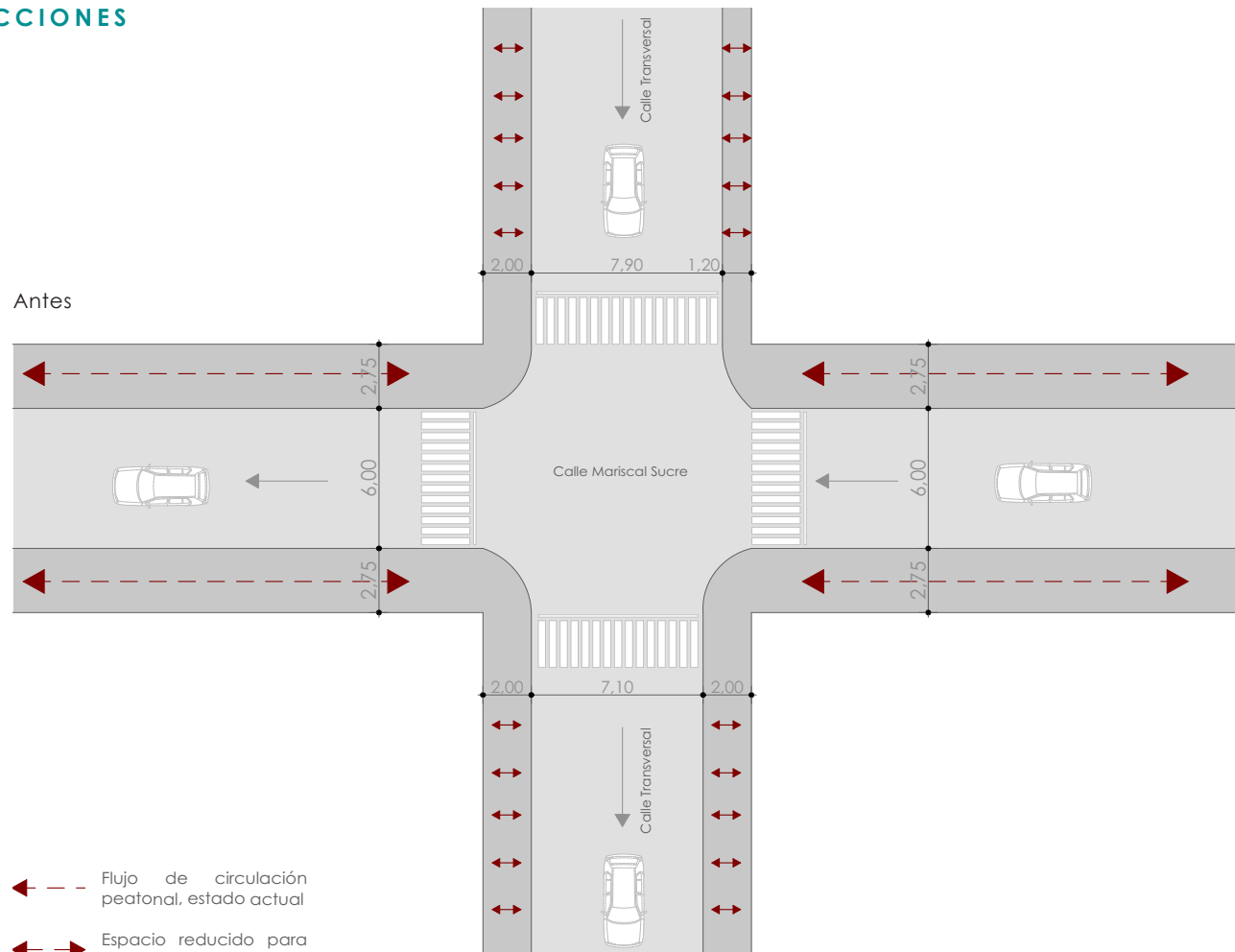


Fig. 168. Estado actual de las intersecciones de la calle Sucre. Imagen: propia

7. DISEÑO DE ESQUINAS EN LAS INTERSECCIONES

- Infraestructura de Soporte: Incluir estaciones de reparación de bicicletas, señalización adecuada y cruces seguros en las intersecciones.
- Integración con el Entorno: Conectar la ciclovía con otras rutas ciclistas y áreas de interés para facilitar su uso y promover la movilidad sostenible.
- Uso de Materiales Sostenibles: Emplear materiales ecológicos y de bajo mantenimiento tanto en la construcción de la ciclovía como en las áreas de descanso.

1. Aceras amplias 4.25 m
2. Ciclovía doble sentido 1.5 m
3. Señalización vial.
4. Mobiliario urbano con vegetación.
5. Vegetación de altura alta y baja para creación de cordones verdes.
6. Bolardos para separación de espacios y seguridad de peatones y ciclistas.
7. Bahías de parqueo tarifado

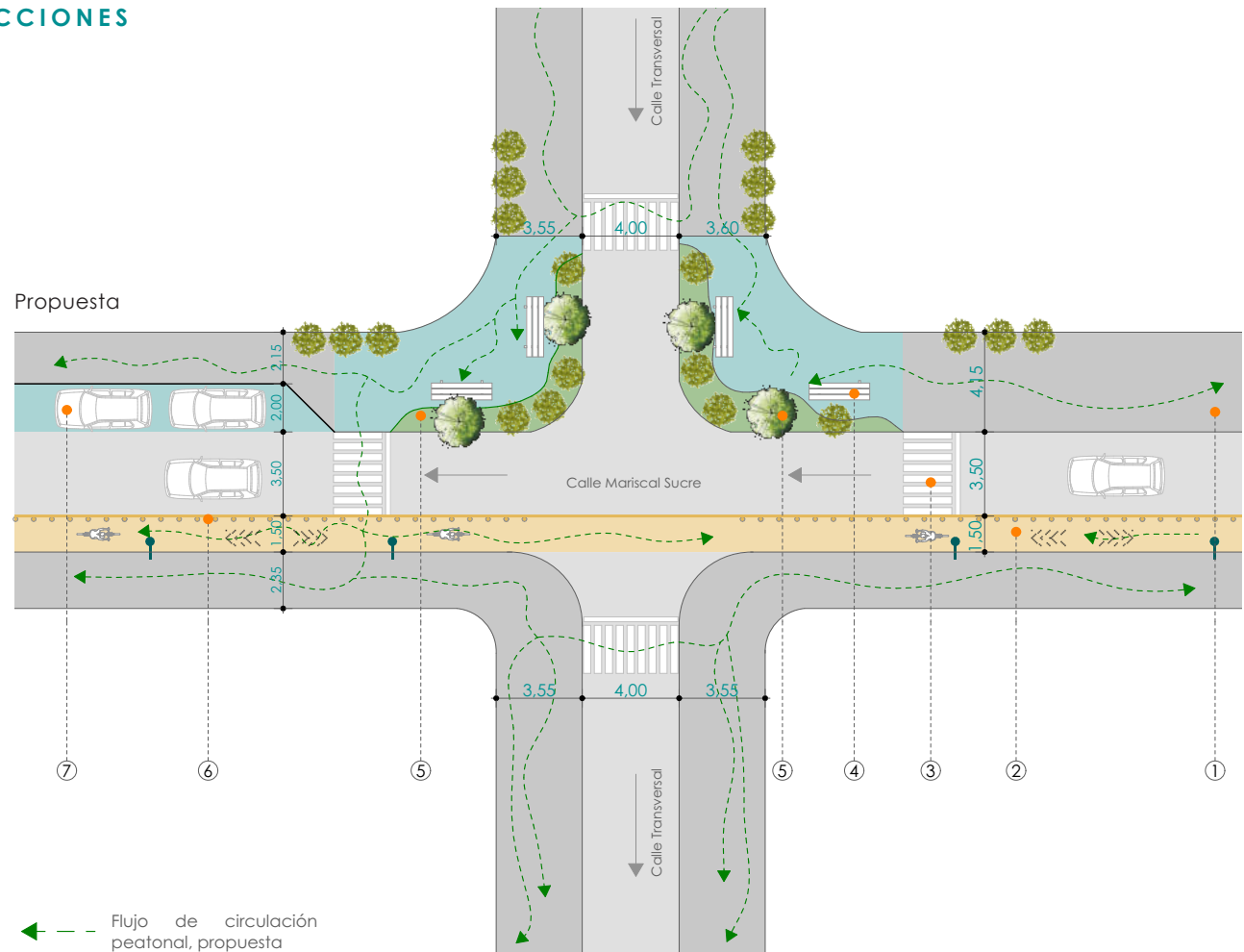


Fig. 169. Intersecciones con diseño urbano de calidad. Imagen: propia

3.2 ANTEPROYECTO DE REVITALIZACIÓN DE CALLE MARISCAL SUCRE



Fig. 170. Plan maestro de los criterios de diseño a nivel barrial (Abad, 2024). Imagen: propia

Revitalización de la calle Mariscal Sucre

Las dinámicas actuales de la calle Sucre muestra la factibilidad de plantear un proyecto urbano-arquitectónico para potenciar, mejorar, renovar e implementar criterios de diseño que permite obtener espacios de calidad.

Los criterios planteados en la zona de estudio pretenden: mejorar la calidad de vida, impulsar el comercio y economía, cohesión social, seguridad y sostenibilidad.

Este proyecto busca transformar las zonas existentes para hacerlas más atractivas, funcionales y sostenibles, tanto para los residentes actuales como para atraer a nuevos habitantes, visitantes y negocios.

SECCIÓN S1-S1

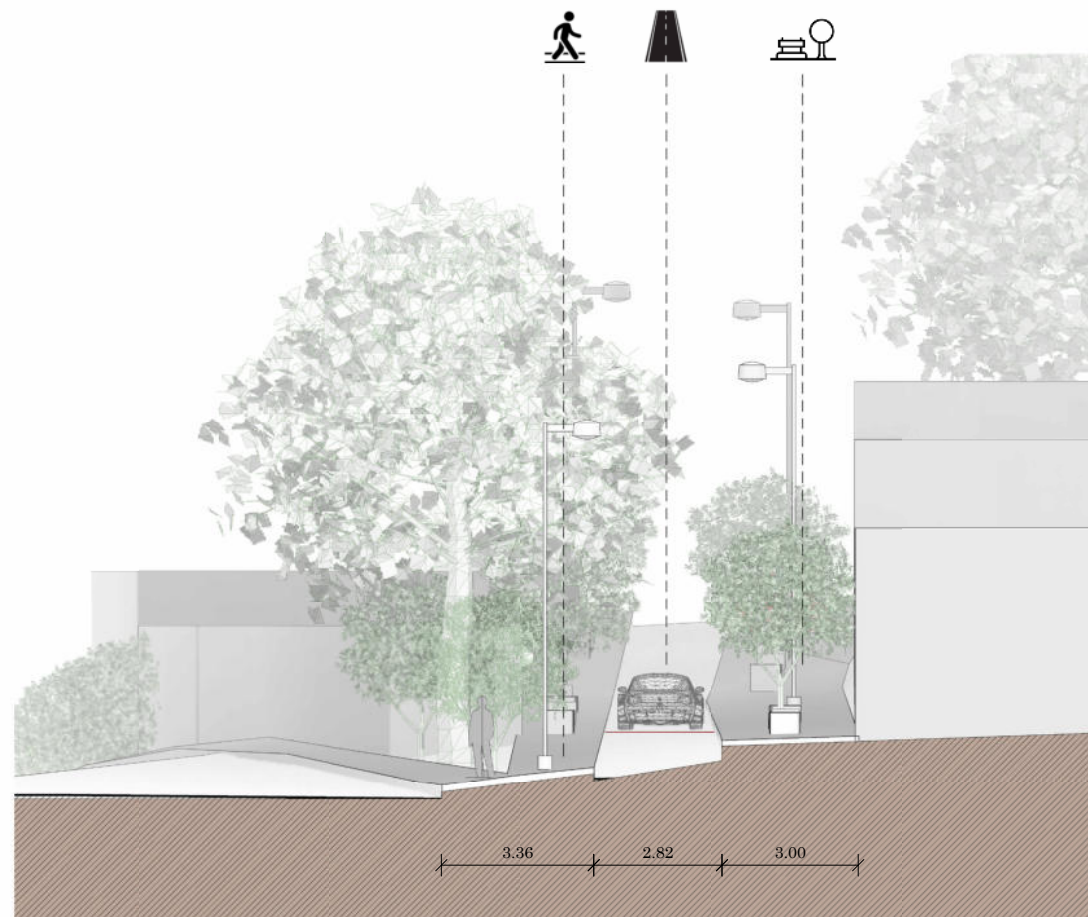


Fig. 171. Sección de la calle Mariscal Sucre S1_S1. Imagen: propia

SECCIÓN S2-S2

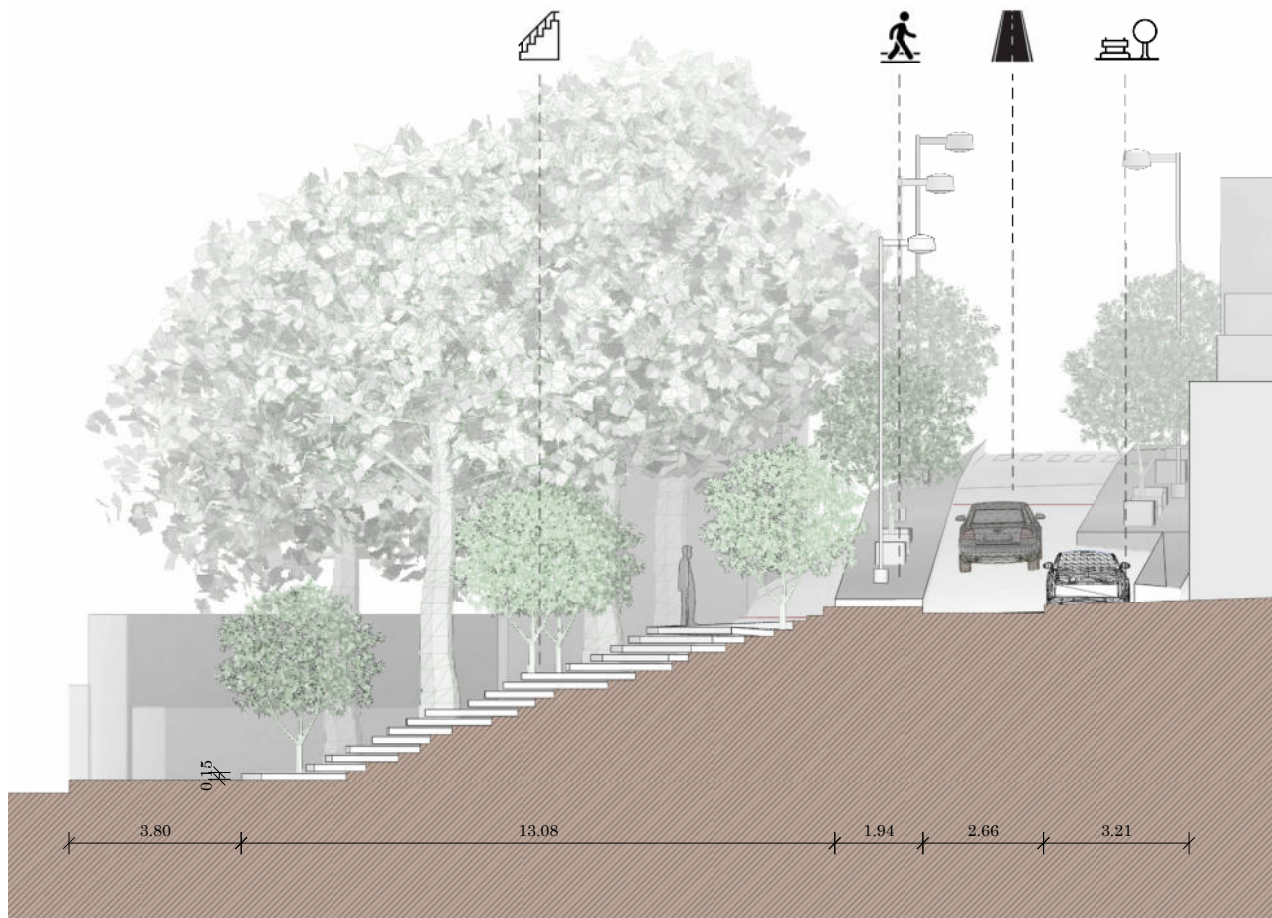


Fig. 172. Sección de la calle Mariscal Sucre S2_S2. Imagen: propia

SECCIÓN S3-S3

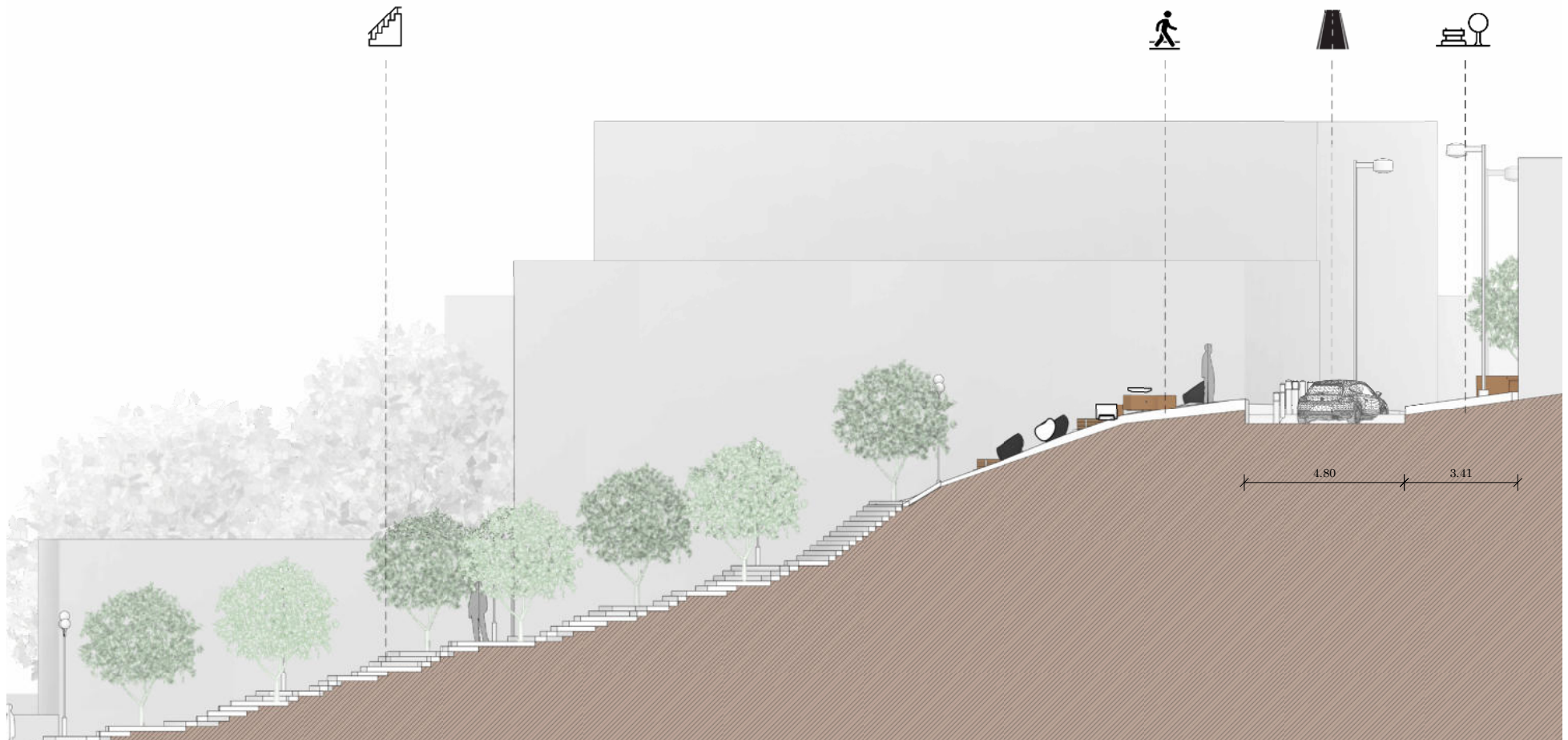


Fig. 173. Sección de la calle Mariscal Sucre S3_S3. Imagen: propia

SECCIÓN S4-S4

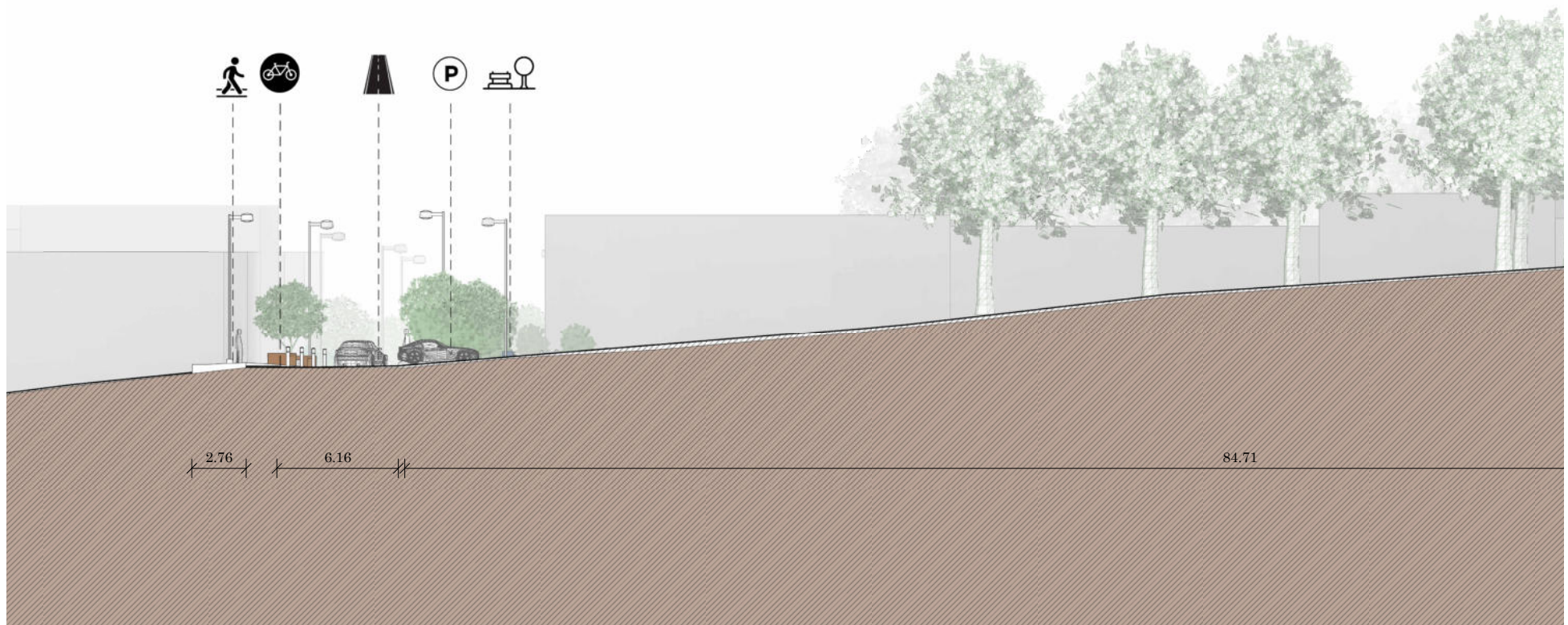


Fig. 174. Sección de la calle Mariscal Sucre S4_S4. Imagen: propia

SECCIÓN S5-S5

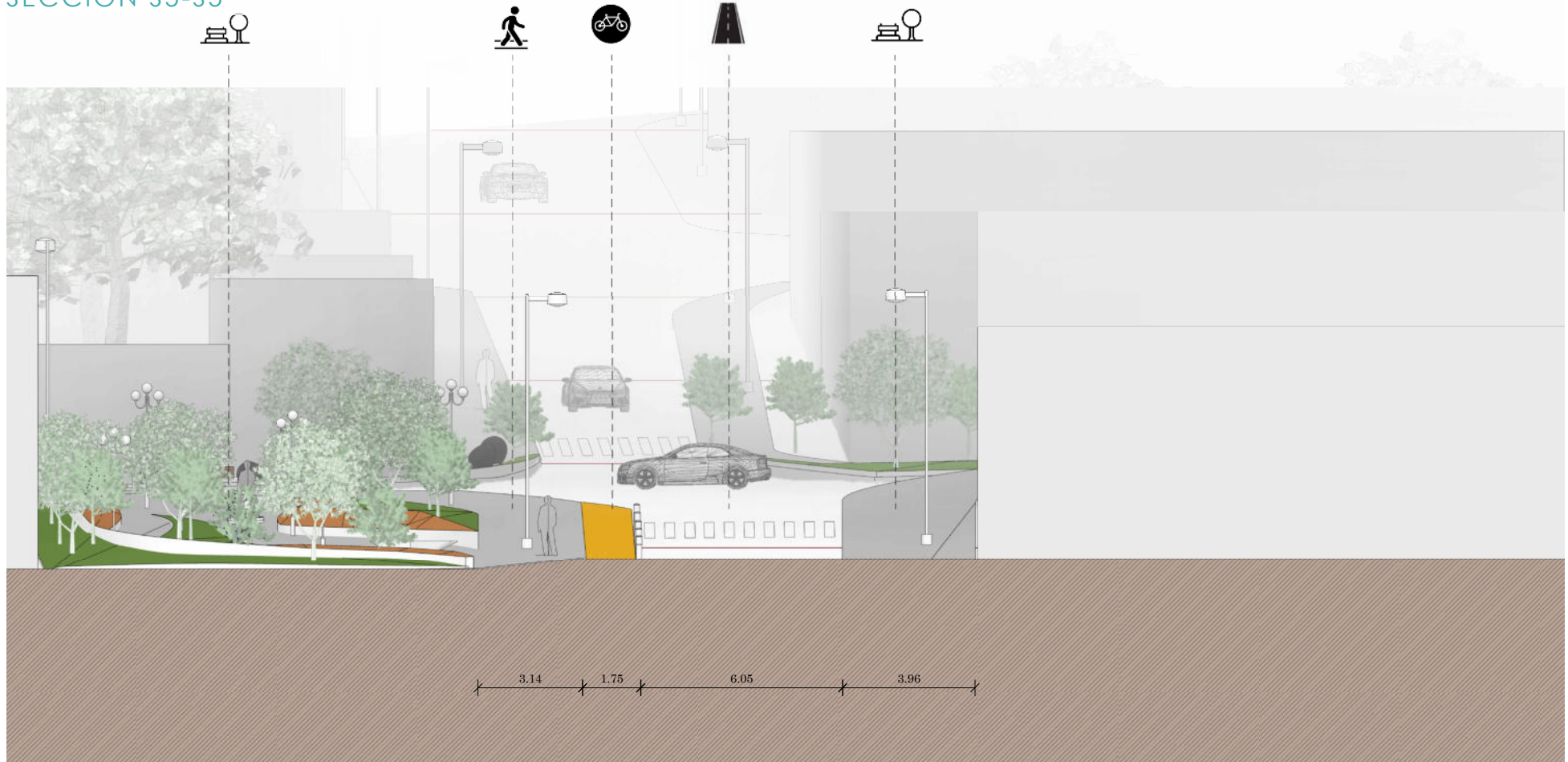


Fig. 175. Sección de la calle Mariscal Sucre S5_S5. Imagen: propia

TRAMO 01

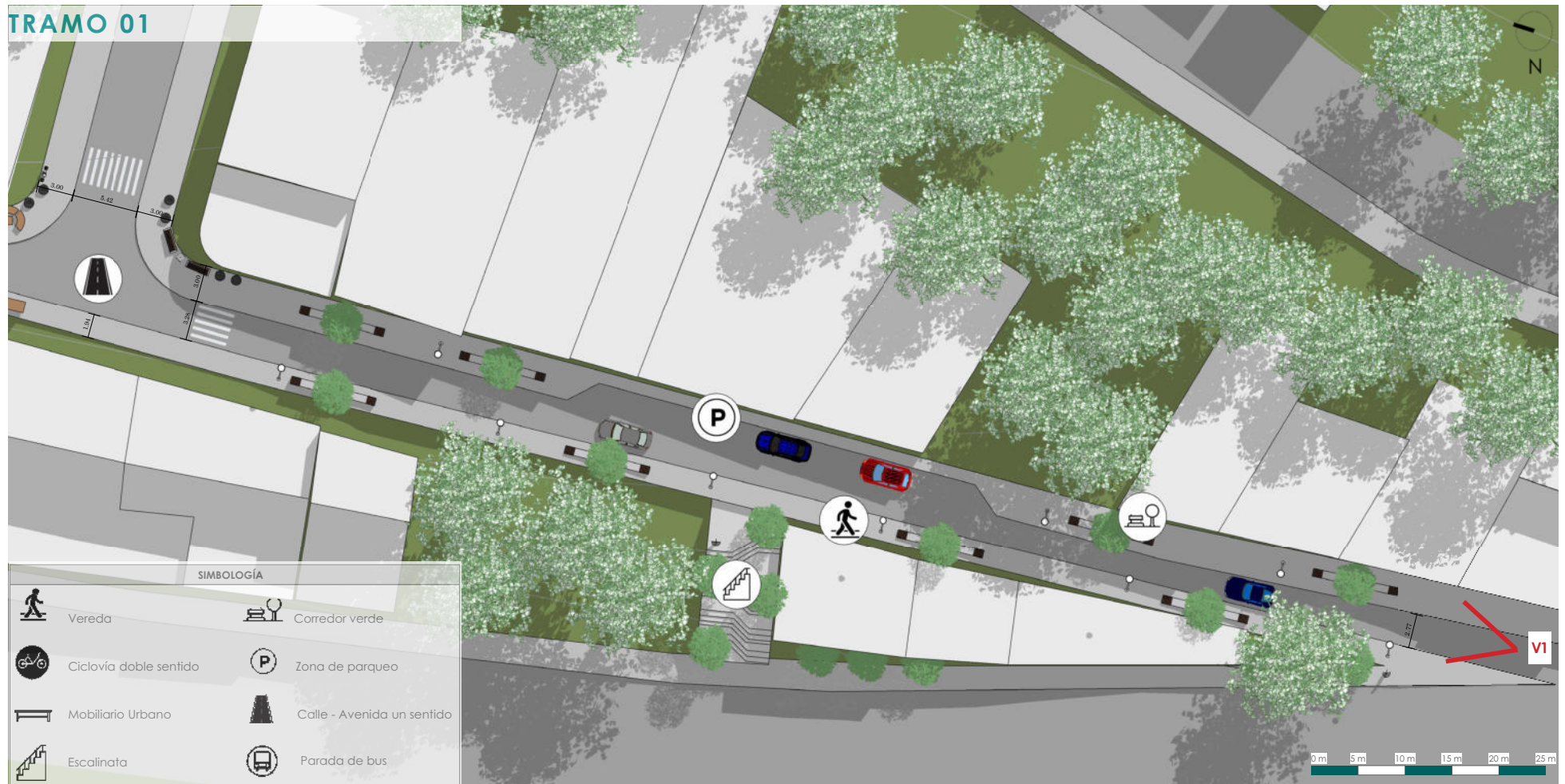


Fig. 176. Diseño urbano del TRAMO 01. Imagen: propia

TRAMO 02

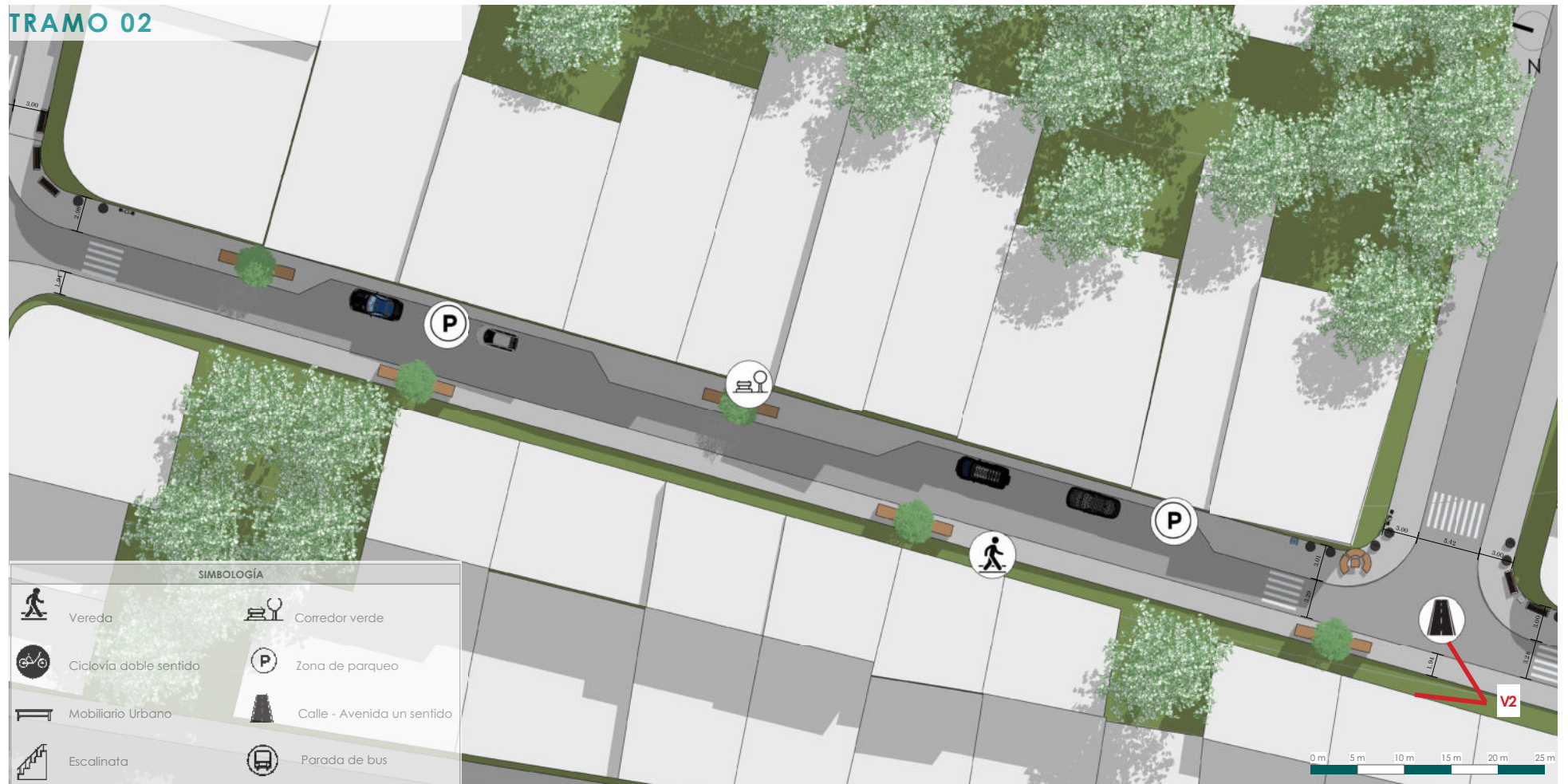


Fig. 177. Diseño urbano del TRAMO 02. Imagen: propia

ANTES



Fig. 178. Estado actual del inicio de la calle Sucre. Imagen: propia

Criterios de diseño aplicados

- ✓ Reducción de calzada de 4 m a 3.5 m
- ✓ Implementación de mobiliario urbano
- ✓ Creación de franjas verdes
- ✓ Colocación de luminarias
- ✓ Vegetación de la zona
- ✓ Bolardos arquitectónicos



Fig. 179. Propuesta de diseño para el inicio de la calle Sucre V1. Imagen: propia

ANTES



Fig. 180. Estado actual de la calle Sucre en el tramo 02. Imagen: propia

Criterios de diseño aplicados

- ✓ Reducción de calzada de 4 m a 3.5 m
- ✓ Implementación de mobiliario urbano
- ✓ Creación de franjas verdes
- ✓ Colocación de luminarias
- ✓ Vegetación de la zona
- ✓ Bolardos arquitectónicos



Fig. 181. Propuesta de diseño de la calle Sucre en el tramo 02 V2. Imagen: propia



Fig. 182. Diseño urbano del TRAMO 03. Imagen: propia



Fig. 183. Diseño urbano del TRAMO 04. Imagen: propia

ANTES



Fig. 184. Estado actual de la escalinata Daniel Muñoz. Imagen: propia

Criterios de diseño aplicados para rediseño de escalinatas

- ✓ Incremento de huella en longitudes y descansos amplios.
- ✓ Implementación de zonas de estancia en los descansos
- ✓ Colocación de luminarias
- ✓ Vegetación de la zona
- ✓ Creación de lugares con sombra y vegetación



Fig. 185. Propuesta de diseño de la escalinata Daniel Muñoz V3. Imagen: propia

ANTES



Fig. 186. Estado actual, inicio de la escalinata Daniel Muñoz Imagen: propia

Criterios de diseño aplicados

- ✓ Colocación de paradas de buses en la Av. Alberto Ochoa para circulación vertical de peones hacia el centro de la ciudad.
- ✓ Creación de franjas verdes
- ✓ Colocación de luminarias
- ✓ Vegetación de la zona



Fig. 187. Propuesta de diseño, inicio de escalinata Daniel Muñoz V4. Imagen: propia

ANTES



Fig. 188. Estado actual, parque José Velasco Ibarra. Imagen: propia

Criterios de diseño aplicados en el parque José Velasco Ibarra

El parque central cuenta con una revitalización urbana de tal manera que se aproveche su espacio físico con diferentes elementos para crear lugares de permanencia, puesto que en los análisis este lugar es concurrido por una cantidad considerable de usuarios.

- ✓ Implementación de mobiliario urbano bajo sombra.
- ✓ Complementación de vegetación de la zona en los espacios verdes.
- ✓ Colocación de iluminación adecuada y cámaras de vigilancia.
- ✓ Ampliación de veredas para mejor circulación peatonal.
- ✓ Generación de bahías de parqueo



Fig. 189. Propuesta de diseño, parque José Velasco Ibarra V5. Imagen: propia

TRAMO 05

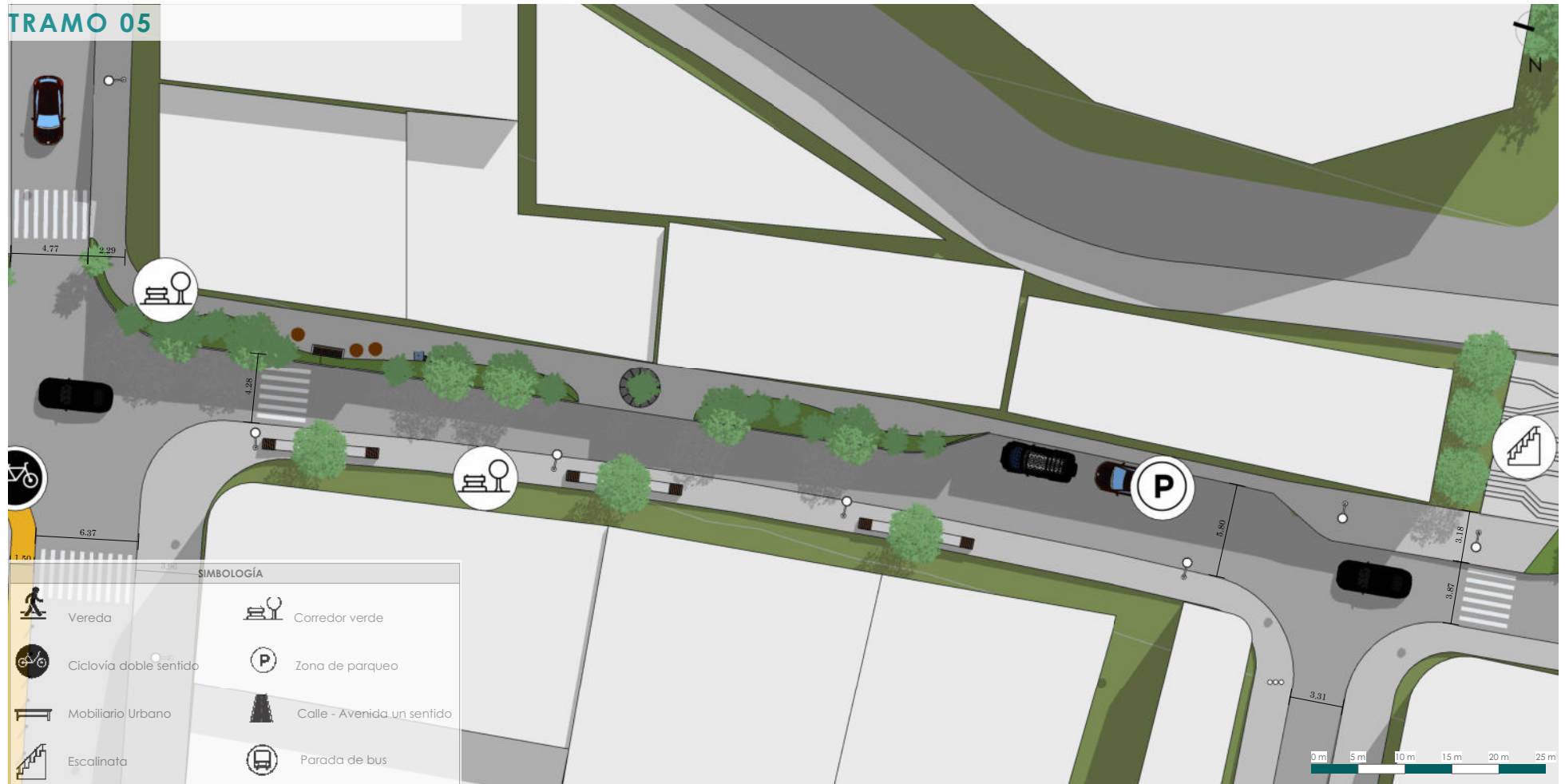


Fig. 190. Diseño urbano del TRAMO 05. Imagen: propia

TRAMO 06

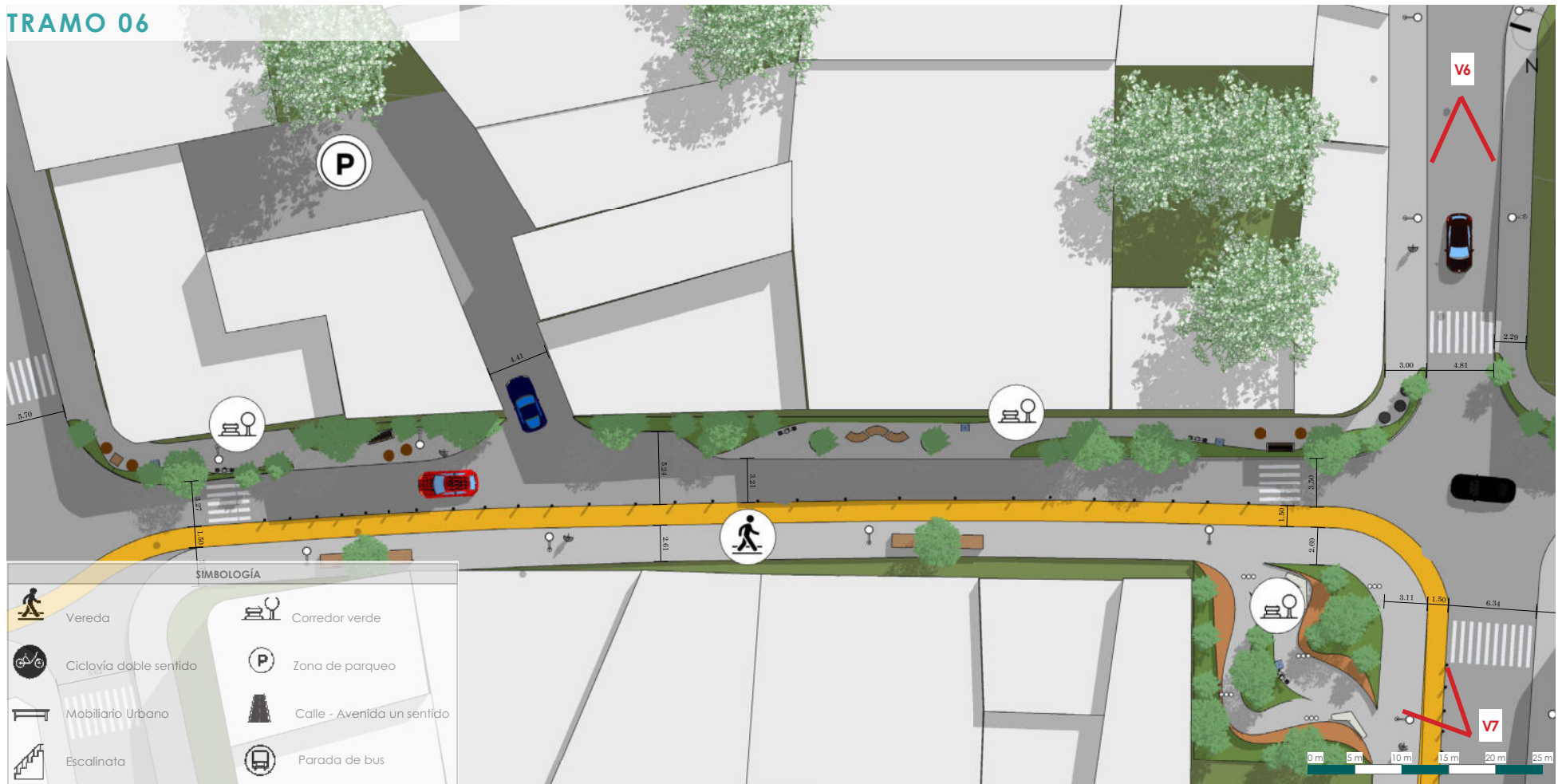


Fig. 191. Diseño urbano del TRAMO 06. Imagen: propia

ANTES



Fig. 192. Estado actual de la calle Cañar, transversal calle Sucre. Imagen: propia

Criterios de diseño aplicados para las intersecciones de las calles transversales

Se equilibra los espacios de las veredas, dejando la calza con un ancho de 4.00 m, para brindar espacios de calidad donde el peatón sea el protagonista.

- ✓ Ampliación de veredas de 1.20 m a 3.50 m
- ✓ Complementación de vegetación de la zona en los espacios verdes.
- ✓ Colocación de iluminación
- ✓ Creación de espacios de estancia en las esquinas
- ✓ Generación de bahías de parqueo



ANTEPROYECTO DE DISEÑO

Fig. 193. Propuesta de diseño de la calle Cañar, transversal calle Sucre V6. Imagen: propia

ANTES



Fig. 194. Estado actual del parque "El Vado". Imagen: propia

Criterios de diseño aplicados para el parque “El Vado”

El rediseño del parque, se considera espacios mas accesibles para todo tipo de personas, con mobiliario de descanso y creación de areas verdes dentro del mismo, con una vegetación de la zona en escala mediana para propiciar su uso y funcionalidad.

- ✓ Retiro de barreras metálicas.
- ✓ Implementación de mobiliario urbano de acorde al espacio público abierto.
- ✓ Colocación de iluminación.
- ✓ Vegetación a escala mediana para crear lugares con sombra y vegetación.
- ✓ Punto focal en cordón verde.



Fig. 195. Propuesta de diseño del parque “El Vado” V7. Imagen: propia

TRAMO 07

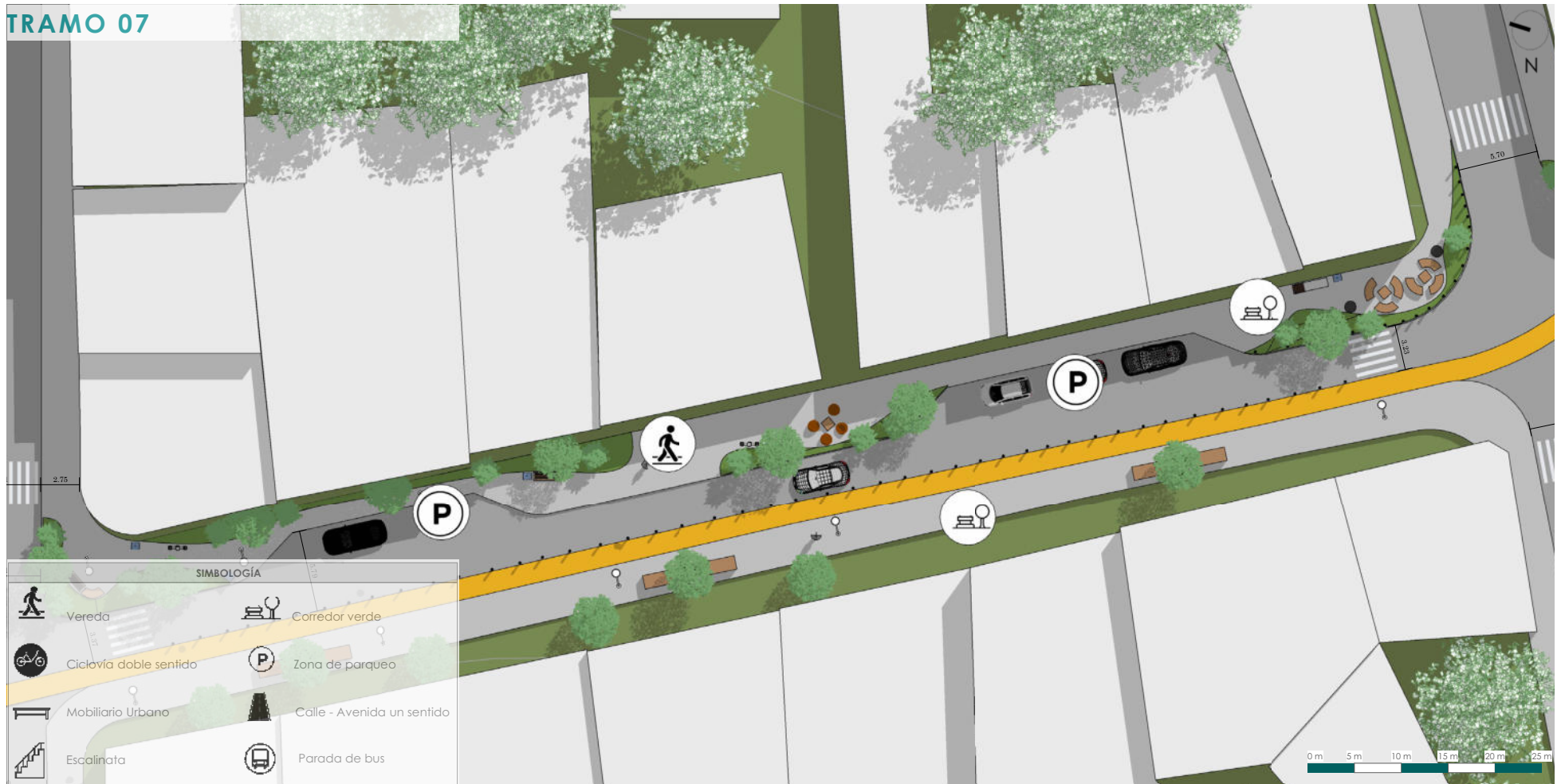


Fig. 195. Diseño urbano del TRAMO 07. Imagen: propia

TRAMO 08



Fig. 196. Diseño urbano del TRAMO 08. Imagen: propia

TRAMO 09

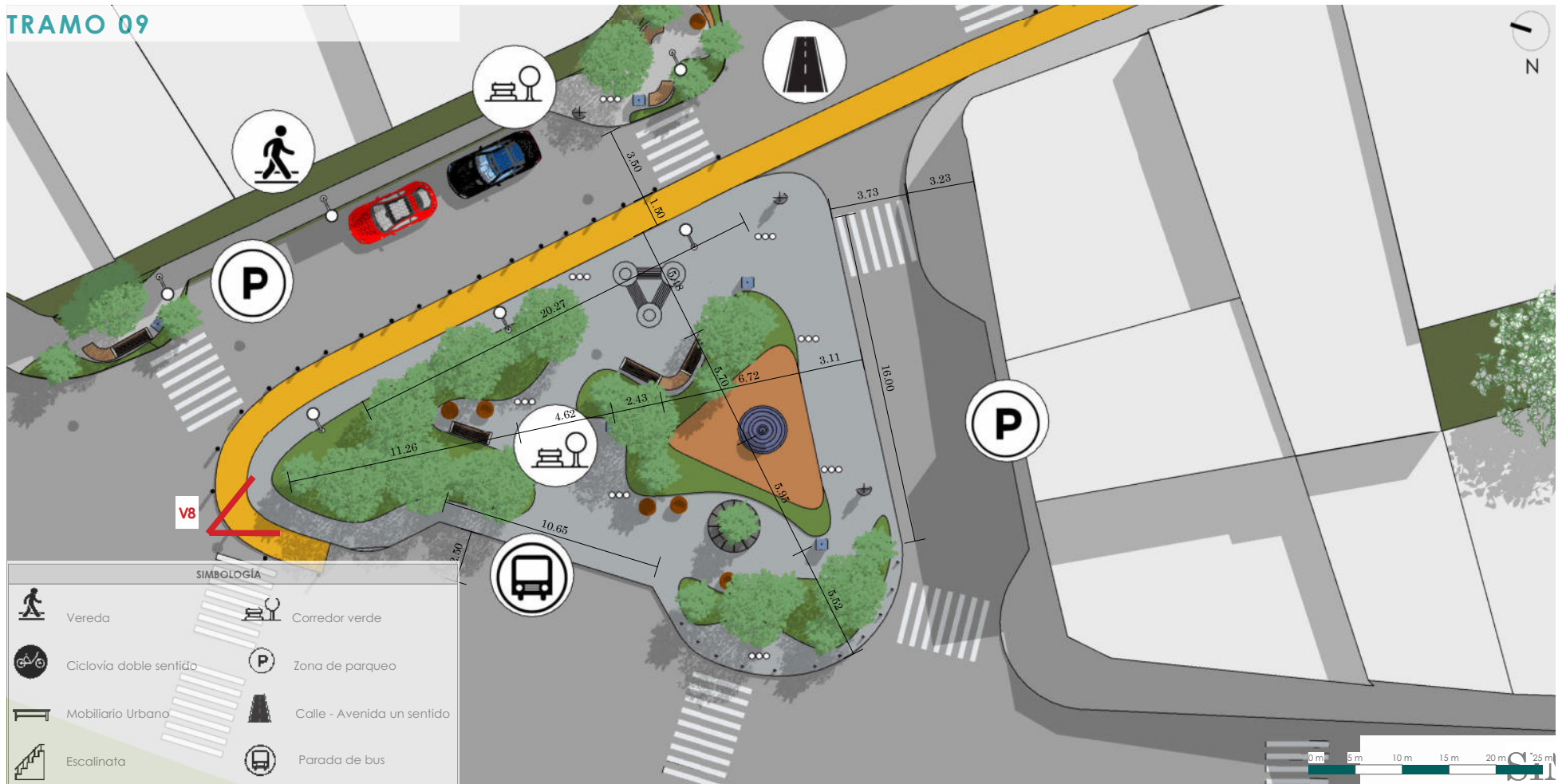


Fig. 197. Diseño urbano del TRAMO 09. Imagen: propia

ANTES



Fig. 198. Estado actual del parque de la Madre. Imagen: propia

Criterios de diseño aplicados para el parque de la Madre

Al escanear el parque de la Madre se observó la gran afluencia de personas de diferente rango de edad; las dinámicas urbanas identificadas aportan a los criterios de diseño considerados. Además, al ser un punto de paradas de buses se opta por darle una revitalización total de su espacio físico con espacios abiertos sin barreras arquitectónicas (Fig. 197).

- ✓ Retiro de barreras metálicas.
- ✓ Implementación de mobiliario urbano de acorde al espacio público abierto.
- ✓ Configuración de veredas amplias al mismo nivel de la plaza.
- ✓ Colocación de mobiliario urbano para descanso.
- ✓ Incremento de juegos infantiles para niños



Fig. 199. Propuesta de diseño del parque de la Madre V8. Imagen: propia

Mobiliario urbano

El mobiliario urbano planteado para el anteproyecto contribuye a la creación de espacios funcionales con una escala adecuada, que permite: la visibilidad, comodidad, funcionalidad y accesibilidad.

La correcta planificación y ubicación del mobiliario tiene la finalidad de mejorar la experiencia de los usuarios y el uso eficiente de los espacios urbanos, para que permanezcan en él.

Los diferentes tipos de mobiliario se diseñaron a una escala pequeña que proporcionan lugares donde los peatones pueden descansar, sentarse a conversar o simplemente disfrutar el entorno. Todos los mobiliarios están ubicados cerca de la vegetación media, para lograr espacios con sombra (Fig. 200) y se emplazan en las veredas que son ampliadas para mejorar el flujo de circulación y permitir el descanso durante el transcurso.

Los mobiliarios compuestos (Fig. 201) se ubican únicamente en la revitalización de parque José Velasco Ibarra y el parque de la Madre, donde cuenta con un área adecuada para su correc-

to uso y que de esta manera acapare más flujo de personas en los dos parques para propiciar la permanencia en él.

Al vincular el mobiliario con la vegetación como un solo elemento permite que sean piezas funcionales y agradables para el uso de los peatones.

Vegetación

Dentro del anteproyecto, el planteamiento de cordones o corredores verdes para mejorar la calidad se plantea con dos tipos de vegetación: la vegetación de árboles mediados y arbustos o plantas a nivel de piso.

La vegetación planteada de acuerdo con su emplazamiento a lo largo de la longitud de la vía, se escoge especies verdes que no sean abrasivas al medio, las mismas que se han elegido bajo las siguientes condiciones:

- Especies que requieren menor cantidad de riego.
- Mayor capacidad de adaptación.
- Mantenimiento de bajo costo.
- Raíces o copas que no afecten la infraestructura de la vía.

- Especies fáciles de conseguir en el medio.

- Árboles y arbustos que no interfieran con líneas eléctricas, señales de tráfico y visibilidad de conductores y peatones.

- Plantas ornamentales que mejoran la estética del área de estudio (hojas perennes, flores atractivas).

Una vez identificado las características para el anteproyecto se escoge seis especies de plantas; las tres primeras son de altura media con follaje ligero (Tabla 22, 23, 24) las que se emplazan en los corredores verdes y los parques.

Sin embargo, las tres especies restantes (Tabla 25, 26, 27), son de tipo arbustivas que tienen altura baja, densidad media y colores llamativos, estas especies se ubican en los espacios verdes creados en las esquinas de las intersecciones con el mobiliario urbano que permite la visibilidad completa del lugar, mejorando la calidad del lugar y de vida de los usuarios.

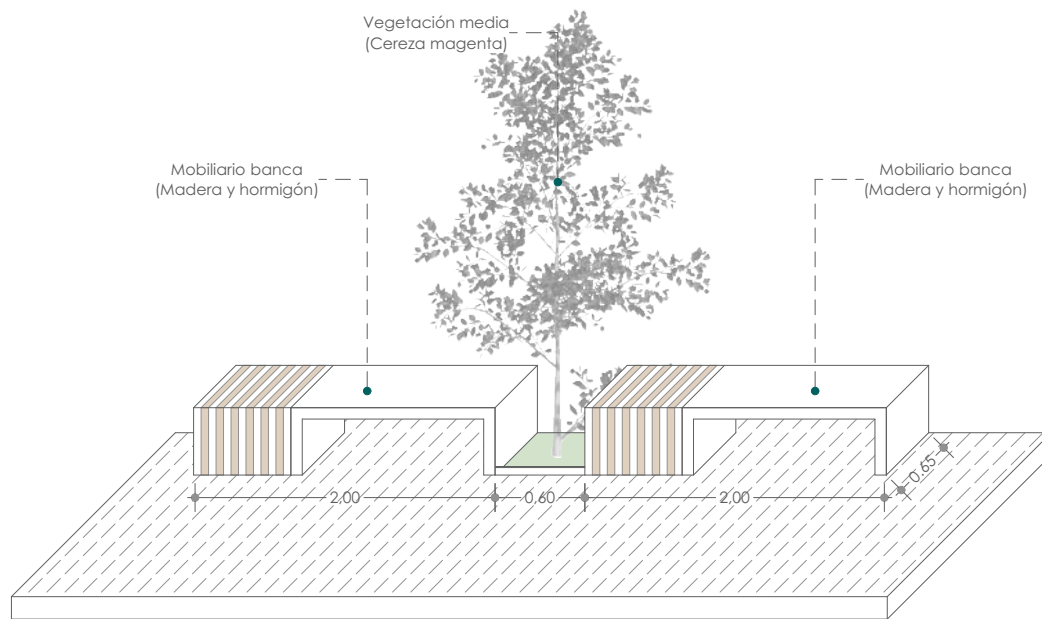


Fig.200. Mobiliario urbano con vegetación, para corredores verdes. Imagen: propia

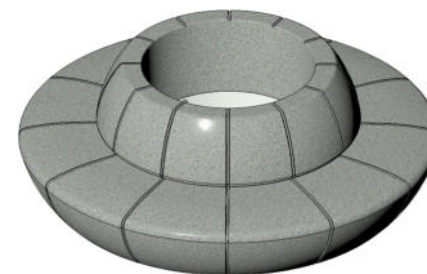


Fig.203. Mobiliario de estancia para parques y veredas. Imagen: propia



Fig.204. Mobiliario de descanso para ubicación bajo árboles. Imagen: propia

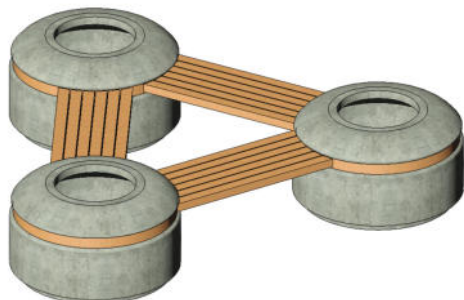


Fig.201. Mobiliario urbano para espacios públicos abiertos. Imagen: propia



Fig.202. Mobiliario para intervención en esquinas de veredas. Imagen: propia

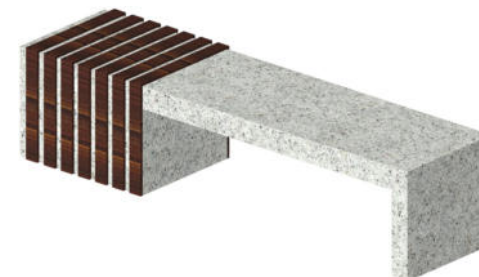


Fig.205. Mobiliario de estancia bajo sombra, para aceras. Imagen: propia



Nombre común: Cereza Magenta
<p>Nombre científico: Syzygium Familia: Myrtaceae Tipo planta: Árbol mediano</p>
<p>Altura: 12 m máximo Diámetro de copa: 0.55 metros Característica del follaje: Perenne, con hoja alargada Forma del follaje: Follaje verde, con frutos color rosado y flor blanca Nivel de cuidado: Bajo, apto para suelos escasamente fértiles.</p>
<p>Uso recomendable: Utilizado para adornar calles y jardines</p>

Tabla 22. Características de la cereza común. Elaboración: propia



Nombre común: Eucalipto Pequeño
<p>Nombre científico: Eucalyptus gunnii. Familia: Myrtaceae Tipo planta: Arbustivo</p>
<p>Altura: 3.00 m máxima Diámetro de copa: 2.50 metros Característica del follaje: Perenne, con hoja redonda Forma del follaje: Follaje verde azulado, densidad baja Nivel de cuidado: Bajo, apto para suelos escasamente fértiles.</p>
<p>Uso recomendable: Planta adecuada para jardines, espacios públicos, parterre, cordones verdes</p>

Tabla 23. Características del eucalipto pequeño. Elaboración: propia



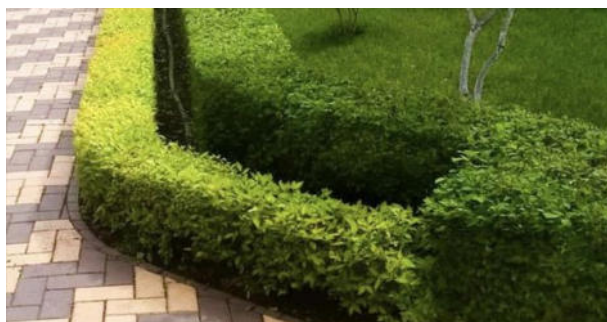
Nombre común: Fresno
<p>Nombre científico: Fraxinus Familia: Lamiaceae Tipo planta: Árbol mediano</p>
<p>Altura: 10.00 metros máxima Diámetro de copa: 5.00 metros Característica del follaje: Perenne, con hoja ovalada Forma del follaje: Follaje verde con hojas dispersas Nivel de cuidado: Bajo, apto para suelos de humedad media.</p>
<p>Uso recomendable: Implantación en parques, jardines y parterre</p>

Tabla 24. Características de la planta de fresno. Elaboración: propia



Nombre común: Coleo
<p>Nombre científico: Solenostemon Familia: Lamiaceae Tipo planta: Ornamental</p>
<p>Altura: 1.00 m máxima Diámetro de copa: 0.80 metros Característica del follaje: Perenne, con hojas de color verde con rojo Forma del follaje: Follaje de hojas pequeñas Nivel de cuidado: Medio, aptos para suelos húmedos</p>
<p>Uso recomendable: Planta adecuada para jardines, franjas verdes, espacios públicos, parterre.</p>

Tabla 25. Características del cóleo. Elaboración: propia



Nombre común: Durantas
<p>Nombre científico: Magnoliopsidae. Familia: Verbenaceae Tipo planta: Arbustivo</p>
<p>Altura: 0.70 metros máximo Ancho: 0.50 metros (según poda) Característica del follaje: Perenne, con hoja delgada Forma del follaje: Follaje grisáceo y abundante floración blanca. Nivel de cuidado: Bajo, apto para suelos escasamente fértiles.</p>
<p>Uso recomendable: Planta adecuada para jardines, franjas verdes, espacios públicos y parques.</p>

Tabla 26. Características de las durantas. Elaboración: propia



Nombre común: Romero Blanco
<p>Nombre científico: Westringia fruticosa Familia: Lamiaceae Tipo planta: Arbustivo</p>
<p>Altura: 1.20 m máxima Diámetro de copa: 2.00 metros Característica del follaje: Perenne, con hoja delgada Forma del follaje: Follaje grisáceo y abundante floración blanca. Nivel de cuidado: Bajo, apto para suelos escasamente fértiles.</p>
<p>Uso recomendable: Planta adecuada para jardines, franjas verdes, espacios públicos, parterre.</p>

Tabla 27. Características del romero blanco. Elaboración: propia

3.3 Conclusiones y recomendaciones

En conclusión, el presente trabajo de titulación logra cumplir con el objetivo principal y específicos propuestos, que consisten en explorar y comprender las dinámicas urbano-arquitectónicas de la calle Mariscal Sucre. A lo largo de esta investigación, hemos examinado detalladamente diversos aspectos que influyen en la configuración y evolución de esta importante vía urbana. Desde su diseño arquitectónico hasta el comportamiento de sus peatones y las actividades que realizan.

Durante el desarrollo de este estudio, se llevó a cabo un exhaustivo análisis en diversas escalas con el fin de identificar los puntos críticos de intervención. Este análisis abarcó desde la evaluación a nivel del sitio hasta el estudio a nivel de barrio, culminando en el análisis a nivel del área de influencia. Esta última etapa fue fundamental para comprender las dinámicas urbanas del espacio público en relación con el comportamiento de los individuos dentro del entorno físico.

Es importante destacar que, si bien existen diversas metodologías para realizar este tipo de análisis, estas suelen ser escasas en nuestro contexto local. Por ello, se optó por adoptar metodologías

aplicadas en Europa, las cuales fueron adaptadas y contextualizadas según las características particulares de nuestra área de estudio. Los resultados obtenidos a partir de esta metodología adaptada fueron altamente satisfactorios, lo que respalda la validez y eficacia de este enfoque en nuestro entorno urbano específico.

Las herramientas utilizadas para el análisis, muestra como los diferentes tramos de la calle Sucre, a pesar de tener condiciones físicas en cuanto a dimensiones adecuadas, no son lugares atractivos para fomentar la permanencia y variedad de actividades, tienen un diseño básico que permite solo la circulación obligatoria.

Además, es fundamental reconocer la importancia de abordar el estudio del espacio público desde una perspectiva del usuario.

La identificación de las dinámicas urbanas deficientes ha llevado a la formulación de criterios de diseño que buscan mejorar la calidad del espacio urbano. Estos criterios están enfocados en crear un ambiente donde los usuarios se sientan cómodos y seguros, fomentando así la apropiación del espacio público. Los puntos principales de diseño incluyen:

Aprovechamiento del área existente: En la calle

Sucre, se proponen bahías de parqueo, cordones verdes, ciclovías y espacios de estancia. También se planea la colocación de vegetación y la revitalización de espacios públicos clave, como el parque de la Madre, el parque "El Vado" y el parque central Velasco Ibarra.

Creación de puntos focales: A lo largo de la calle Sucre, se revitalizarán los ingresos de las escalinatas y se crearán nuevos puntos focales en lotes vacíos. Además, se rediseñarán las escalinatas que dirigen al centro de la ciudad, transformándolas en elementos atractivos y funcionales.

Estos criterios están diseñados para fomentar la creación de lugares de permanencia, invitando a los peatones a detenerse y disfrutar del entorno. La implementación de estos elementos no solo mejorará la funcionalidad y estética de la calle Sucre, sino que también contribuirá a la cohesión social y al bienestar de la comunidad.

Para concluir se recomienda que en futuras normativas se considere ciertos criterios de diseño como la creación de puntos focales en los espacios, fomentar cordones verdes con accesibilidad para todo tipo de personas, hacer cumplir las normativas de las medidas mínimas para la configuración de las vías urbanas.

3.4 Bibliografía

- Arbury, J. (2005). From Urban Sprawl to Compact City-An analysis of urban growth management in Auckland Acknowledgements.
- Arico, G., & Stanchieri, M. L. (2015). El discreto encanto del «espacio público». <http://www.revistadiagonal.com/articles/analisi-critica/el-discreto-encanto-del-espacio-publico/>
- Borja, J., & Muxí, Z. (2003). El espacio público, ciudad y ciudadanía. <https://www.researchgate.net/publication/31731154>
- De Jesús Jiménez-Jiménez, J., Enrique De Hoyos-Martínez, J., & Álvarez-Vallejo, A. (s. f.). Transporte urbano y movilidad, hacia una dinámica urbana sustentable y competitiva Urban transport and mobility, towards a sustainable and competitive urban dynamic. AÑO, 16, 2014-2015.
- De los Ríos Bravos, E. (2017). La dimensión humana. ISSUU, 1-164. https://issuu.com/gehlarchitects/docs/20170922_minvu_la_dimension_humana
- Espectador Azogues. (2013, noviembre 25). Av. Mariscal Sucre es utilizada como zona de parqueo público. Seminario El Espectador . <http://espectadorazogues.blogspot.com/2013/11/av-mariscal-sucre-es-utilizada-como.html>
- Ferrovial. (2024). Movilidad. <https://www.ferrovial.com/es/recursos/movilidad/>
- Flores, E. (2013). «La Ordenación de la Red Vial del Cantón Cuenca».
- Gehl. (2010). Ciudades para la gente. Gehl, J., & Svarre, B. (2013). Jan Gehl y Birgitte Svarre.
- Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal Biblián. (2015). Plan de ordenamiento Biblián. 1-414.
- Gomez, Y., & Universidad de Oriente. (2008). CARACTERIZACIÓN GRÁFICO-TEÓRICA DE LOS HITOS EN EL CENTRO HISTÓRICO DE SANTIAGO DE CUBA. 1-10.
- Heraldo del Cañar. (2019, noviembre 11). La tienda de «Doña Elisa» es parte de la historia de Biblián . Seminario Heraldo del Cañar. <https://heraldocanar.opennemas.com/articulo/biblian/tienda-dona-elisa-es-parte-historia-biblian/20191111111142001068.html>
- Hermida, A., Calle, C., & Cabrera, N. (2015). La_Ciudad_empieza_Aquí_FINAL. Ilustre Municipalidad de Biblián. (2019). Revista Biblián 2009. 1-55.
- Montero, B. (2000). El Cantón Biblián en el contexto geográfico e histórico de la provincia del Cañar (Vol. 1).
- Municipalidad de Biblián. (2019). Patrimonio cultural. <https://gadbiblián.gob.ec/galeria/patrimonio-cultural/>
- Noticias del Cañar. (2013, noviembre 2). Detienen a 6 personas tras el robo de un vehículo. Noticias del Cañar. <https://www.noticiasdelcanar.com/2013/11/02/detienen-a-6-personas-tras-el-robo-de-un-vehiculo/>
- Obra social caja Madrid. (2010). Movilidad urbana sostenible.
- ONU HABITAT. (2022, noviembre 11). El fenómeno de la gentrificación. <https://onuhabitat.org.mx/index.php/el-fenomeno-de-la-gentrificacion>
- Peralta, H. (2016). «Biblián» Historias de otros tiempos (Vol. 1). Editorial «Alfonso María Arce» de la Casa de la Cultura Benjamín Carrión, Núcleo del Cañar .

- Project for public spaces. (2019). What makes a successful place? Project for public spaces. <https://www.pps.org/article/august2005what-makesplacegreat>.

- Simposio Nacional de Desarrollo Urbano y Planificación Territorial. (2014). CARTILLA TÉCNICA CARTILLA TÉCNICA 004-SNDU-2014 EL ESPACIO PÚBLICO FUNCIÓN, TIPOLOGÍAS, IMPORTANCIA Y ALTERNATIVAS DE RECUPERACIÓN. www.sndu.org
SIPCE. (2023). Sistema de Información del Patrimonio Cultural del Ecuador (SIPCE). <https://www.patrimoniocultural.gob.ec/servicios-intitucionales>

- Tello, C. A. (2017). REVITALIZACIÓN URBANA Y CALIDAD DE VIDA EN EL SECTOR CENTRAL DE LAS CIUDADES DE MONTREAL Y MÉXICO. 1-69. <https://doi.org/10.20868/ciur.2017.113>

- VQ Ingeniería. (2015). Mejorar el espacio urbano tiene efectos positivos en la calidad de vida de la comunidad. <https://www.vqingenieria.com/mejorar-el-espacio-urbano-tiene-efectos-positivos-en-la-calidad-de-vida-de-la-comunidad>.