

Revitalización del corredor verde colindante al Parque industrial como estrategia de resiliencia urbana

Escuela de Arquitectura

Proyecto Final de Carrera previo a la obtención del Título
de Arquitecto/a

Autores:

Danna Gabriela
Bustamante Andrade

Marcela Alejandra
Rodas Zamora

Director:

Msc. Arq. Pablo Ochoa Pesantez

Cuenca - Ecuador

2026





Escuela de Arquitectura

Revitalización del corredor verde colindante al Parque
Industrial como estrategia de resiliencia urbana

Proyecto Final de Carrera previo a la obtención del Título de Arquitecto

Autores:

Danna Gabriela Bustamante Andrade
Marcela Alejandra Rodas Zamora

Director:

Msc. Arq. Pablo Ochoa

Cuenca - Ecuador
2026

DEDICATORIA

Este gran logro va dedicado a mis padres, Fabián y Mónica, por su amor, entrega y confianza incondicional. Gracias por creer siempre en mí y en mis sueños, por cada consejo y por acompañarme en cada etapa de este camino. Con esfuerzo, sacrificio y dedicación, buscaron siempre la manera de brindarme oportunidades para seguir adelante, incluso en los momentos más difíciles. Gracias por luchar conmigo hasta el final, por ser mi refugio cuando más lo necesité y por enseñarme que no existen límites cuando se trabaja con amor y determinación.

A mi hermano, Fabián, por ser mi mayor inspiración. Gracias por creer en mí incluso cuando yo misma dudaba, por tus enseñanzas, tu apoyo constante y por motivarme a superarme cada día. Tu excelencia, compromiso y calidad humana han marcado profundamente mi vida. Te admiro con todo mi corazón y me siento orgullosa de poder seguir tus pasos.

A mis abuelitos, Honorato e Imelda. A mi abuelito Honorato, por su cariño, apoyo y por ser un ejemplo de superación y fortaleza. Y a mi abuelita Imelda, que me acompaña desde el cielo; aunque partió cuando yo era muy pequeña, estoy segura de que hoy comparte la alegría de este logro y se siente orgullosa de la persona en la que me he convertido. Aunque no pue-

da abrazarla ni tenerla a mi lado, siento su presencia acompañándome en cada paso y sé que desde el cielo me cuida, me bendice y me guía para seguir adelante.

También a mis abuelitos Gilberto y Teresa, por el inmenso amor con el que me han acompañado a lo largo de mi vida. Gracias por cuidar de mí, por estar siempre pendientes de cada paso que doy y por brindarme su cariño incondicional.

Me llena de orgullo convertirme en la primera nieta arquitecta de la familia, tanto por parte de mi madre como de mi padre. Este sueño hecho realidad es también el resultado de todo lo que han sembrado en mí y una pequeña muestra de la inmensa gratitud, admiración y amor que les tengo.

Danna Bustamante Andrade

AGRADECIMIENTOS

A Dios, por darme paz en los momentos difíciles y la fuerza para seguir adelante.

A toda mi familia y amigos, por su amor incondicional, apoyo constante y confianza en mí, por acompañarme en este proceso y compartir con entusiasmo la alegría de cada meta alcanzada.

A mi compañera Marcela, por su apoyo y dedicación durante todo este proceso. Gracias por creer en nuestras ideas desde el inicio, por aportar siempre con tu creatividad y por no rendirte en los momentos difíciles. Aunque el camino estuvo lleno de desafíos y obstáculos, nunca dejamos de trabajar con esfuerzo y constancia para alcanzar lo que nos propusimos. Hoy todo ese trabajo y dedicación se ven reflejados en este proyecto. Me siento agradecida de haber compartido contigo esta experiencia y orgullosa de que juntas hayamos convertido en realidad aquello que un día solo era una idea.

A mi director de tesis, Pablo Ochoa, y a Carlita Hermida, por su guía, apoyo y valiosos consejos, así como por fortalecer mi interés por el urbanismo y ayudarme a comprender la importancia de esta disciplina en la construcción de espacios más sostenibles, funcionales y accesibles.

Danna Bustamante Andrade

DEDICATORIA

A mi mamá, Verónica, por haberme apoyado desde el primer día en que le dije que no sabía por qué, pero quería seguir Arquitectura. Por estar conmigo cada amanecida, cuando me decía que no entendía por qué hacía eso en vez de madrugar. Usted fue quien me enseñó a luchar contra todo. Sin su apoyo, su fuerza y ese gran ejemplo que es para mí, mamita, nada de esto habría sido posible. Mamá, te amo esto lo logramos juntas, desde el primer día hasta el último.

A mi pa, Manuel, por apoyarme en todo lo que le decía, por creer en mí diciéndome que todas las cosas que hacía ya sea una maqueta chiquita o una grande eran bonitas y que iba a poner en su casa como decoración y por recordarme siempre que yo podía con esto y con mucho más.

A mis ñaños, Juan y Joaquí. A Juan, por ser mi chofer y nunca decirme que no, aunque te llamara en la madrugada para que me fueras a ver porque ya había terminado algún trabajo o porque la fiesta se había acabado. A Joaquí, porque aunque los dos se burlaban de mí, nunca dejaron de darme fuerza para terminar.

Esto también va para mis amigos, para quienes me vieron crecer desde el colegio hasta ahora, para quienes han estado en distintas etapas de mi vida y han

sido parte de muchos momentos que siempre voy a llevar conmigo. En especial, para Daniela y Adela, mis amigas incondicionales, que han estado conmigo en cada una de mis versiones.

A mis colegas y mejores amigos: Jinjer, Matías, Pola, Ari y Emy. Ustedes estuvieron presentes en cada una de mis crisis y amanecidas, en esos momentos de la noche en los que me daban fuerza para seguir trabajando. Gracias por cada maqueta y cada lámina que construimos entre risas, cansancio y desvelo, por cada opinión, por ayudarme a mejorar y por estar a mi lado en este proceso.

Marcela Rodas Zamora

A mis padres, Verónica y Manuel, gracias a ustedes pude alcanzar este logro. Sin su apoyo, nada de esto habría sido posible. Soy lo que soy gracias a sus enseñanzas, a sus valores y al amor con el que me han guiado. Los quiero mucho.

A mi compañera Danna, gracias por el apoyo, por confiar en cada idea que te compartía y por tener fe desde el momento en que te dije que quería hacer este tema de tesis. Dannita, lo logramos. Sacamos adelante el proyecto que tú y yo teníamos en nuestra cabeza, ese que al inicio no sabíamos cómo hacer que los demás entendieran. Todo el esfuerzo que le pusimos ahora se ve reflejado; finalmente, estamos al otro lado.

A mis arquis, que me enseñaron que la amistad existe y que nunca nos vimos como una competencia, sino como un apoyo real ante cualquier duda.

A mis abuelos, Moro, Titi y Chachy, que siempre estuvieron para mí: con las sabias palabras de mi abuelo Moro, con mi comida favorita cada vez que llegaba a la casa de mi abuela Titi, y con el apoyo incondicional de mi abuela Chachy.

A mi tía Belén, mi segunda madre, porque aunque le escribiera de madrugada, ella siempre estaba ahí para

ayudarme; porque sabemos muy bien que compartimos la misma obsesión de que las cosas queden lindas.

A mis primos, Cali y Suca, que son mis hermanos y que me hicieron reír cada vez que los veía, ayudándome a despejarme del estrés de la carrera.

A mi director de tesis, Pablo Ochoa, por su paciencia, su guía en cada revisión y los conocimientos compartidos, que hicieron que cada vez me gustara más el urbanismo.

A Carlita Hermida, por su acompañamiento y sabiduría durante este camino.

Marcela Rodas Zamora

AGRADECIMIENTOS

ÍNDICE DE CONTENIDOS

01

INTRODUCCIÓN 13

- 1.1. Antecedentes 15
- 1.2. Problemática y justificación 16
- 1.3. Objetivos 21
- 1.4. Metodología 23



02

REVISIÓN DE LITERATURA 25

- 2.1. Barrios sostenibles 26
- 2.2. Bases conceptuales para la revitalización del corredor verde 28
- 2.3. El río como eje estructurante del sistema urbano y del espacio público 30



03

ANÁLISIS DE SITIO 45

- 3.1. Ubicación 47
- 3.2. Análisis a nivel macro 49
- 3.3. Análisis a nivel meso 55
- 3.4. Análisis a nivel micro 67
- 3.5. Análisis social 72
- 3.6. Análisis FODA 77



04

ESTRATEGIAS URBANO PAISAJÍSTICAS 79

- 4.1. Vegetación Urbana 80
- 4.2. Configuración paisajística 84
- 4.3. Movilidad y conectividad urbana 86
- 4.4. Organización del espacio público 88
- 4.5. Mobiliario y elementos urbanos 92
- 4.6. Reconfiguración de la sección vial 96
- 4.7. Criterios de materialidad y construcción 100



05

PROPUESTA URBANO PAISAJÍSTICA 105

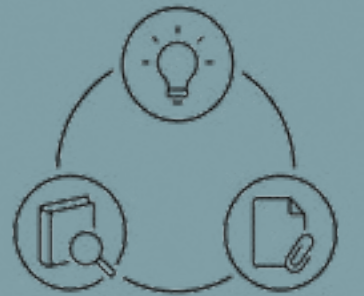
- 5.1. Emplazamiento 106
- 5.2. Tramo I 108
- 5.3. Tramo II 128
- 5.4. Tramo III 138



06

CONCLUSIONES 155

- 6.1. Conclusiones 156
- 6.2. Bibliografía 161



RESUMEN

El proyecto propone la revitalización del corredor verde junto al Parque Industrial de Cuenca, actualmente afectado por problemas de desuso, inseguridad y desconexión con el tejido urbano. La investigación tiene como objetivo recuperar las riberas del río Machángara e integrar el entorno natural a la dinámica urbana mediante estrategias urbano-paisajísticas y de movilidad sostenible. La metodología se basa en el análisis social, ambiental y físico del sector para identificar problemáticas y potencialidades. Como resultado, se plantea un espacio público accesible, seguro e inclusivo que fortalece la conectividad, promueve la cohesión social y contribuye a la regeneración urbana y ambiental del área.

Palabras clave: cohesión social, paisajismo urbano, espacio público, movilidad sostenible, regeneración urbana

ABSTRACT

The project proposes the revitalization of the green corridor located next to the Industrial Park of Cuenca, currently affected by problems of neglect, insecurity, and disconnection from the urban fabric. The research aims to restore the banks of the Machángara River and integrate the natural environment into urban dynamics through urban-landscape and sustainable mobility strategies. The methodology is based on the social, environmental, and physical analysis of the sector to identify problems and potential opportunities. As a result, the proposal creates an accessible, safe, and inclusive public space that strengthens connectivity, promotes social cohesion, and contributes to the urban and environmental regeneration of the area.

Keywords: social cohesion, urban landscaping, public space, sustainable mobility, urban regeneration.

01

INTRODUCCIÓN

- 1.1. Antecedentes
- 1.2. Problemática y justificación
- 1.3. Objetivos
- 1.4. Metodología



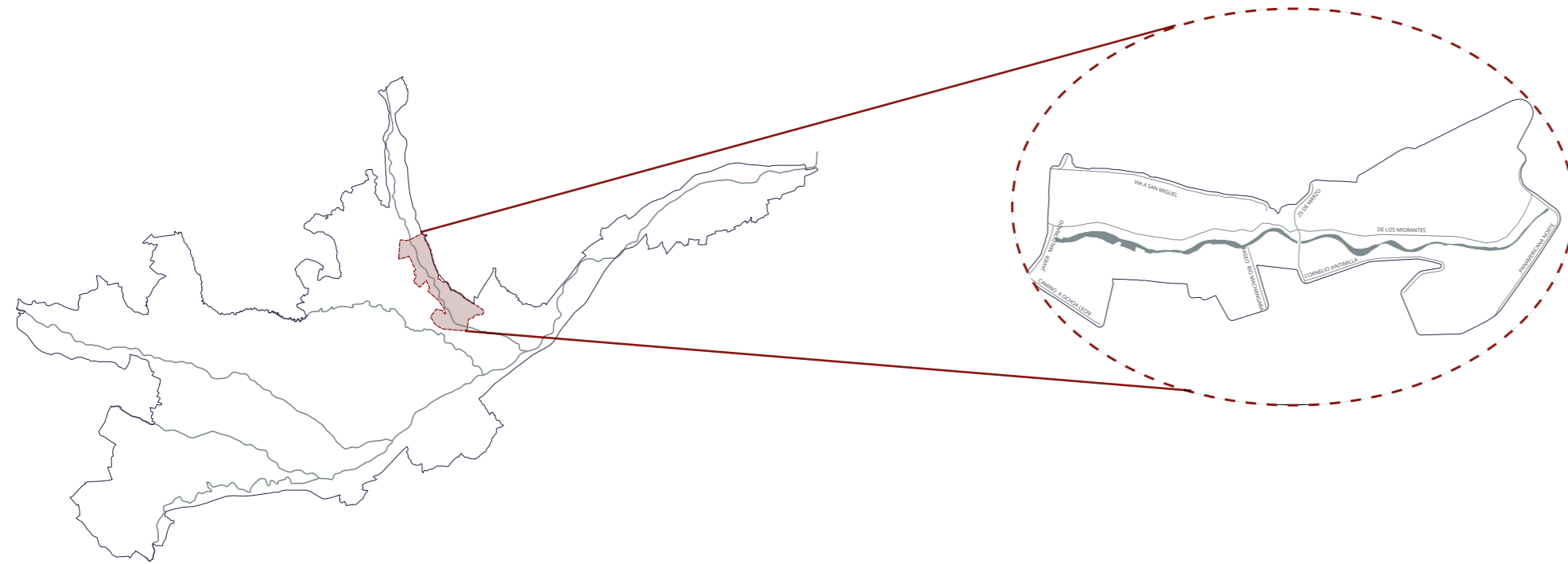


Figura 1. Ubicación de la zona de intervención
Fuente: Autoría propia

La Avenida de los Migrantes se consolidó en el contexto del proceso de expansión urbana que densificó sectores como Checa, Chiquintad, Patamarca, Ochoa León, Parque Industrial y Ricaurte. Este crecimiento motivó su apertura y prolongación a partir de 2016, con el propósito de funcionar como una vía estratégica de conexión con la ciudad. En 2019 iniciaron las obras de pavimentación rígida, junto con la reubicación de redes de alcantarillado, energía eléctrica y telefonía, además de la construcción parcial de veredas (El Mercurio, 2023).

El desarrollo de la avenida está estrechamente ligado al crecimiento industrial del sector, especialmente al establecimiento del Parque Industrial en la década de 1970, creado para responder a la creciente demanda de suelo destinado a actividades manufactureras (Escandón, 2019). De igual manera, la presencia del Camal Municipal, operativo desde 1983, ha generado afectaciones ambientales debido a los efluentes líquidos vertidos en el río Machángara (Gómez & Orellana, 2022), lo que evidencia la presión que las actividades productivas ejercen sobre el entorno inmediato.

La avenida fue concebida originalmente como una vía destinada principalmente al tránsito motorizado, sin incorporar infraestructura peatonal ni criterios

paisajísticos. Esta configuración inicial derivó en un corredor funcional para vehículos, pero desconectado del tejido urbano y limitado en su capacidad para articular el espacio público. Con el tiempo, el predominio del automóvil, la escasa gestión del paisaje y la ausencia de infraestructura verde han contribuido al deterioro visual del sector, a la pérdida de áreas de encuentro y a la fragmentación de las conexiones peatonales y ecológicas.

Estos factores evidencian la necesidad de revalorizar el corredor mediante estrategias de movilidad sostenible, infraestructura verde y rehabilitación paisajística que permitan integrarlo adecuadamente al entorno urbano y ambiental, fortaleciendo su rol estructurante dentro del territorio.



IMG 01. Av. de los Migrantes tras su habilitación – Vista 1
Fuente: Nuevo Tiempo (2023). Edición propia.



IMG 02. Terminación de obras de asfalto en la Av. del Migrante
Fuente: Nuevo Tiempo(2023) . Edición propia.

1.2. PROBLEMÁTICA Y JUSTIFICACIÓN

La Avenida de los Migrantes, ubicada en una zona de expansión urbana de Cuenca, constituye un eje estratégico que conecta áreas residenciales, industriales y espacios naturales. Sin embargo, el crecimiento desordenado que experimenta este sector responde a una dinámica urbana más amplia en la ciudad, donde la expansión horizontal ha ejercido presión sobre las zonas periféricas y ha favorecido procesos urbanos sin planificación integral. En esta línea, el PDOT señala que Cuenca “ha tenido un crecimiento horizontal... que da como resultado un crecimiento poblacional de los asentamientos próximos a la ciudad” (GAD Municipal de Cuenca, 2024, p. 154). Esta condición evidencia que el incremento de asentamientos en áreas de expansión, como el entorno inmediato de la Avenida de los Migrantes, ha derivado en deterioro urbano, fragmentación paisajística y una reducción progresiva de la calidad del espacio público, afectando su funcionalidad, calidad ambiental y valor social.

A lo largo de su trazado se evidencian problemáticas que limitan la movilidad segura, la accesibilidad y el uso activo del espacio público, generando una percepción de abandono y baja vitalidad. Esta carencia resulta especialmente crítica si se considera que “el espacio público es el hábitat más característico de la ciudad, el lugar en el que se desarrolla la mayor parte de la vida

y actividad pública” (García-Doménech, 2016, p. 12).

El Tramo I, comprendido entre la Antigua Panamericana Norte y la calle Cornelio Vintimilla, presenta las condiciones más críticas. Aunque su ubicación junto al Parque Industrial le otorga un alto potencial, actualmente carece de infraestructura peatonal, espacios de permanencia y mobiliario urbano, mientras que el tránsito vehicular domina la vía. Estas condiciones generan inseguridad, escasa actividad urbana y poca interacción social. Elementos como muros ciegos y un entorno visual deteriorado intensifican la sensación de aislamiento y disminuyen la calidad paisajística del sector.

El componente ambiental también revela afectaciones importantes. Las márgenes del río presentan acumulación de residuos y contaminación derivada de actividades industriales, lo que reduce la calidad paisajística y la percepción de un entorno saludable.

Adicionalmente, existe un deterioro significativo de la calidad ambiental acústica. El Mapa de Ruido de Cuenca (GAD Municipal de Cuenca & UDA-IERSE, 2024) confirma que las zonas de alto flujo vehicular y con concentración de actividades productivas, como es el caso del Tramo I adyacente al Parque Industrial,

registran niveles de ruido promedio que exceden los límites normativos, alcanzando valores superiores a los 70 decibeles (dB) durante el día. Esta condición de saturación acústica, sumada a la contaminación hídrica y la falta de infraestructura, intensifica el deterioro urbano y reduce drásticamente la percepción de un entorno saludable, obstaculizando el uso y disfrute del espacio público propuesto.

Además, por su cercanía al cauce, el tramo es susceptible a inundaciones o desbordes en temporada de lluvias, situación que coincide con reportes recientes sobre crecidas súbitas del río Machángara, cuyo caudal ha llegado a superar los 105 m³/s durante eventos intensos de precipitación, generando inundaciones en diversos sectores de la ciudad (Pérez, C. 2025). Esta condición evidencia la necesidad urgente de mejorar el drenaje, el manejo del agua y la resiliencia del corredor frente a eventos climáticos.

En cuanto a la movilidad sostenible, la presencia de una ciclovía representa un elemento favorable; sin embargo, su falta de conexión con la red existente interrumpe la continuidad del recorrido y limita su funcionalidad. Asimismo, la ausencia de veredas y parterres dificulta el desplazamiento seguro de peatones y reduce la integración del tramo con su entorno.

Ante este panorama, intervenir el Tramo I de la Avenida de los Migrantes es esencial para revitalizar su estructura urbana y natural, recuperar su valor paisajístico, mejorar la movilidad sostenible y reconectar los flujos peatonales y ecológicos. La propuesta busca transformar este corredor en un espacio accesible, seguro y transitable, capaz de responder a las necesidades actuales y futuras de la comunidad y de reintegrarse plenamente al tejido activo de la ciudad.



IMG 03. Vista aérea del contexto urbano de la Av. de los Migrantes
Fuente: Autoría propia

Desconexión entre márgenes del río



La falta de continuidad en la accesibilidad entre ambos márgenes del río dificulta su integración funcional y espacial dentro del entorno urbano. La ausencia de conexiones adecuadas limita la movilidad peatonal y reduce la relación entre los espacios públicos, afectando su potencial como eje articulador del sector. Esta desconexión genera áreas poco transitadas y con escasa apropiación social, disminuyendo las oportunidades de encuentro e interacción con el entorno natural, además de impedir la consolidación de un corredor continuo que fortalezca la conectividad urbana y paisajística del área.

Baja calidad paisajística



La escasa intervención paisajística y el deficiente mantenimiento del espacio público han generado un deterioro del entorno urbano y ambiental. La falta de vegetación planificada, mobiliario y tratamiento adecuado de las áreas verdes produce espacios poco atractivos y con baja calidad ambiental. Esta situación afecta la percepción de seguridad, confort y bienestar de los usuarios, reduciendo además el valor ecológico y paisajístico del corredor como espacio integrador y de encuentro ciudadano. Asimismo, limita la apropiación y permanencia de las personas dentro del espacio público.

Movilidad insegura y deficiente



La limitada infraestructura peatonal y la falta de condiciones adecuadas para una movilidad segura restringen el desplazamiento de los usuarios dentro del sector. La ausencia de senderos continuos, cruces accesibles e iluminación adecuada genera recorridos inseguros y poco funcionales para peatones y ciclistas. Estas deficiencias disminuyen la accesibilidad y afectan la conectividad urbana del corredor con el entorno circundante. Como consecuencia, se reduce la calidad de la experiencia urbana y el uso activo del espacio público.

Barrera urbana: muro ciego



La presencia de un muro ciego en gran parte del tramo genera una barrera física y visual que limita la relación entre el corredor y el entorno urbano. Esta condición afecta directamente el tránsito peatonal y reduce la apropiación del espacio público, creando áreas poco dinámicas y con escasa interacción social. Además, la falta de permeabilidad visual incrementa la percepción de inseguridad y disminuye la integración del recorrido con el paisaje y el tejido urbano circundante. Esto provoca espacios poco transitados y una menor actividad urbana en el sector.

Predominio del tránsito vehicular



El dominio del tráfico vehicular prioriza el automóvil sobre el peatón, afectando la seguridad y el confort de los usuarios dentro del corredor. La alta presencia de vehículos y la limitada infraestructura peatonal restringen la apropiación y el uso activo del espacio público. Esta situación genera recorridos poco accesibles y reduce la calidad de la experiencia urbana, dificultando además la convivencia entre movilidad y espacio recreativo. Asimismo, el exceso de velocidad y flujo vehicular incrementa la percepción de inseguridad dentro del sector.

Déficit de espacios de cohesión social



La escasez de áreas de estancia y mobiliario urbano limita las oportunidades de interacción y cohesión social dentro del sector. La falta de espacios adecuados para el descanso, recreación y encuentro ciudadano reduce la permanencia de los usuarios y el uso activo del espacio público. Asimismo, esta carencia disminuye la vitalidad urbana y debilita la apropiación social del corredor como espacio integrador y comunitario. Además, la ausencia de espacios inclusivos limita el desarrollo de actividades sociales y recreativas para diferentes grupos de usuarios.



IMG 04. Vista aérea de la Av. de los Migrantes
Fuente: Autoría propia con edición mediante IA (Google Gemini, 2026).

1.3. OBJETIVOS

Objetivo general

Diseñar una propuesta de intervención urbano-paisajística en el tramo de la Av. de los Migrantes comprendido entre la Antigua Panamericana Norte y la calle Cornelio Vintimilla, promueva la cohesión social, mejore la calidad del espacio público y fomente la conectividad urbana mediante estrategias sostenibles.

Objetivos específicos

1. Diagnosticar las condiciones físicas, sociales y ambientales del tramo I de la Avenida de los Migrantes como base para el desarrollo del proyecto.
2. Delimitar los subtramos del área de intervención en función de las características físicas, las necesidades y las problemáticas identificadas en la zona.
3. Identificar estrategias y lineamientos de diseño que mejoren la funcionalidad, sostenibilidad y calidad estética de la Avenida de los Migrantes a través del análisis de referentes.
4. Diseñar una propuesta de intervención urbano-paisajística que integre las estrategias y soluciones definidas, orientada a la regeneración del espacio público, la resiliencia urbana y la cohesión social.



IMG 05. Vista aérea del corredor verde de la Av. de los Migrantes
Fuente: Autoría propia con edición mediante IA (Google Gemini, 2026).

1.4. METODOLOGÍA

El desarrollo del proyecto se organiza en fases orientadas al análisis y diseño de una intervención urbano-paisajística en el corredor verde colindante al Parque Industrial de Cuenca. En una primera etapa, se analiza el área de estudio mediante información física, ambiental, social y urbana para comprender las condiciones y dinámicas del entorno.

Posteriormente, se identifican las problemáticas y potencialidades del sector, junto con la revisión de referentes urbano-paisajísticos que aportan criterios aplicables al contexto. A partir de ello, se definen estrategias de diseño enfocadas en sostenibilidad, accesibilidad, conectividad y resiliencia urbana.

Finalmente, se desarrolla la propuesta mediante la organización de espacios, usos y conexiones, integrando el sistema natural con la estructura urbana y consolidando un corredor continuo, accesible e inclusivo que promueva la cohesión social y la movilidad sostenible. Además, se incorporan áreas recreativas y espacios verdes que fortalecen la calidad ambiental del sector y mejoran la experiencia de los usuarios dentro del recorrido urbano. Estas acciones permiten consolidar un espacio público más funcional, seguro y conectado con el entorno natural.

02

REVISIÓN DE LITERATURA

- 2.1. Barrios sostenibles
- 2.2. Bases conceptuales para la revitalización del corredor verde
- 2.3. El río como eje estructurante del sistema urbano y del espacio público



2.1. BARRIOS SOSTENIBLES



IMG 06. Modelo de barrio sostenible
Fuente: Grupo Ibosa

Los enfoques actuales sobre planificación urbana destacan a los barrios sostenibles como unidades territoriales fundamentales para impulsar la transición urbana hacia modelos más resilientes, equitativos y ambientalmente responsables. Se entiende que un barrio sostenible es “aquel que evoluciona de manera planificada, resiliente y participativa, capaz de adaptarse al crecimiento urbano sin perder su identidad, garantizando bienestar para sus habitantes y cuidando el entorno natural” (Delgado & Delgado, 2023, p. 93).

Esta perspectiva destaca la importancia de la gobernanza local, la participación ciudadana y la capacidad adaptativa como pilares esenciales de la sostenibilidad barrial. La sostenibilidad en los barrios se estructura mediante la integración de las dimensiones ambiental, social y económica. Según Callealta et al. (2020), la interdependencia entre estas dimensiones es indispensable para reducir los impactos negativos de la urbanización y garantizar un desarrollo urbano equilibrado. En este sentido, Khatibi et al. (2023) identifican criterios clave para evaluar barrios sostenibles, tales como la accesibilidad, la movilidad activa, la calidad am-

biental, la densidad adecuada, la mezcla de usos del suelo y la disponibilidad de espacios verdes. Estas variables son esenciales para generar entornos habitables, saludables y eficientes. El enfoque del barrio compacto sustentable se alinea con estos principios, promoviendo la densificación en zonas consolidadas con el fin de evitar la expansión periférica. Se afirma que este modelo busca “consolidar estándares sostenibles adaptados a la escala barrial” (2020, p. 92) y que la escala del barrio constituye un punto estratégico para transformar ciudades dispersas en tejidos urbanos más sostenibles (Hermida et al., 2015).

Este modelo combina movilidad sostenible, diversidad de usos, accesibilidad peatonal y espacios públicos de calidad, conformando barrios que funcionan como células urbanas interconectadas. Dentro de la infraestructura urbana, los espacios públicos abiertos cumplen un papel decisivo. Emenike (2016) señala que estos espacios reducen la contaminación, mitigan las islas de calor y mejoran la habitabilidad al fomentar la recreación, la convivencia y la infraestructura verde. Asimismo, la presencia de áreas verdes fortalece conductas

proambientales entre los residentes, quienes desarrollan mayor sensibilidad ecológica y prácticas sostenibles cotidianas (Zhou et al., 2025) Modelos urbanos contemporáneos vinculados a los barrios sostenibles amplían esta visión. La Ciudad de los 15 Minutos propone que las necesidades básicas se satisfagan en un radio caminable o ciclable de 15 minutos, fomentando proximidad, equidad, movilidad activa y resiliencia urbana (Moreno et al., 2021). Por su parte, el Desarrollo Urbano Orientado al Transporte (DOT) integra densificación, mezcla de usos, transporte público accesible y priorización del peatón como estrategias fundamentales para reducir el uso del automóvil y promover ciudades compactas y conectadas (Córdova et al., 2023).

De igual manera, el modelo de supermanzanas reorganiza la estructura vial urbana para minimizar el tránsito motorizado dentro del barrio, priorizando la movilidad activa y la creación de espacios públicos seguros y multifuncionales. Su implementación ha demostrado reducciones significativas en contaminación y ruido, así como mejoras en la salud y bienestar de los residentes (Nieuwenhuijsen et al., 2024) La viabilidad de un barrio sostenible

depende especialmente de la participación ciudadana y la apropiación del espacio. Este componente social no solo garantiza el mantenimiento de las intervenciones, sino que también potencia la resiliencia del barrio frente a cambios ambientales o socioeconómicos.

2.2. BASES CONCEPTUALES PARA LA REVITALIZACIÓN DEL CORREDOR VERDE



IMG 07. Corredor verde con integración de movilidad activa y espacio público
Fuente: ArchDaily con edición mediante IA (Google Gemini, 2026).

El estudio del espacio público constituye un eje fundamental para comprender los procesos de revitalización urbana y el diseño de corredores verdes. Según ONU-Hábitat (2015), el espacio público es un ámbito de acceso libre y gratuito, concebido para el uso colectivo y conformado por calles, áreas abiertas e instalaciones destinadas al disfrute general. Esta definición resalta la dimensión social del espacio urbano y la importancia de su accesibilidad como elemento estructurador de la vida comunitaria. En este marco, los corredores verdes integran senderos, ciclovías y equipamientos para conectar áreas verdes públicas existentes (Municipio de Loja, 2021).

La resiliencia urbana, entendida como la capacidad de una ciudad para enfrentar, resistir y recuperarse de daños o adversidades mediante mecanismos de adaptación y regeneración que aseguren su continuidad (Inzulza et al., 2024), adquiere relevancia como criterio orientador en la planificación contemporánea. La incorporación de infraestructura verde potencia esta resiliencia al contribuir al manejo del agua, reducción de islas de calor y conectividad ecológica (Lancharro, 2021). De este modo, los corredores verdes operan como sistemas multifuncionales capaces de mitigar los impactos ambientales y fortalecer la capacidad adaptativa del territorio.

Por su parte, la regeneración urbana se plantea como un proceso de intervención integral orientado a revitalizar sectores deteriorados mediante mejoras físicas, sociales y económicas, preservando al mismo tiempo su identidad (Paquette Vassalli, 2020).

Este enfoque permite renovar espacios urbanos subutilizados, mejorar la calidad del entorno y promover nuevas dinámicas de movilidad, recreación y convivencia. Aplicada a la estructura urbana, la regeneración contribuye a recomponer tejidos fragmentados y consolidar redes de espacios públicos continuos y accesibles.

La infraestructura verde, definida como una red interconectada de espacios verdes que conserva funciones ecosistémicas y proporciona beneficios a la población (Vásquez, 2016), constituye un pilar esencial para las ciudades contemporáneas. Su implementación favorece la restauración ecológica, mejora la calidad ambiental y aporta servicios ecosistémicos como sombra, regulación térmica, filtración del aire y provisión de espacios recreativos. Además, fortalece la salud urbana al promover la movilidad activa y generar entornos seguros y agradables para la vida cotidiana. La planificación y revitalización de corredores verdes se sustenta en cuatro pilares conceptuales:

1. Espacio público, como articulador social y soporte de la vida urbana.
2. Resiliencia urbana, como estrategia para afrontar riesgos y fortalecer la capacidad adaptativa.
3. Regeneración urbana, como proceso de revitalización integral que transforma áreas degradadas.
4. Infraestructura verde, como sistema ecológico y funcional que proporciona beneficios ambientales y sociales.

Estos pilares fundamenta intervenciones urbanas sostenibles donde “la presencia de elementos naturales permite procesos de regeneración con bajo nivel de estrés ambiental que contribuyen a la sostenibilidad urbana” (Fadigas, 2009, p. 34). Para el corredor verde adyacente al Parque Industrial, esta integración resulta estratégica para potenciar la cohesión social y la resiliencia territorial.

2.3. EL RÍO COMO EJE ESTRUCTURANTE DEL SISTEMA URBANO Y DEL ESPACIO PÚBLICO



IMG 08. Río urbano y su función estructurante en la ciudad
Fuente: Arquitectura Viva

El río, concebido como eje estructurante del sistema urbano y del espacio público, se configura como un elemento fundamental en la organización y funcionamiento de la ciudad. En este sentido, se entiende que “los ríos urbanos son un vínculo entre el espacio construido y las dinámicas naturales de una ciudad” (Hermida et al., 2019, p. 17). Más allá de su condición natural, no solo cumple funciones ecológicas, sino que también actúa como soporte físico y simbólico del ámbito urbano, facilitando la continuidad espacial, la conectividad ecológica y la integración entre el sistema natural y la trama urbana, consolidándose como un componente estratégico dentro de la estructura urbana.

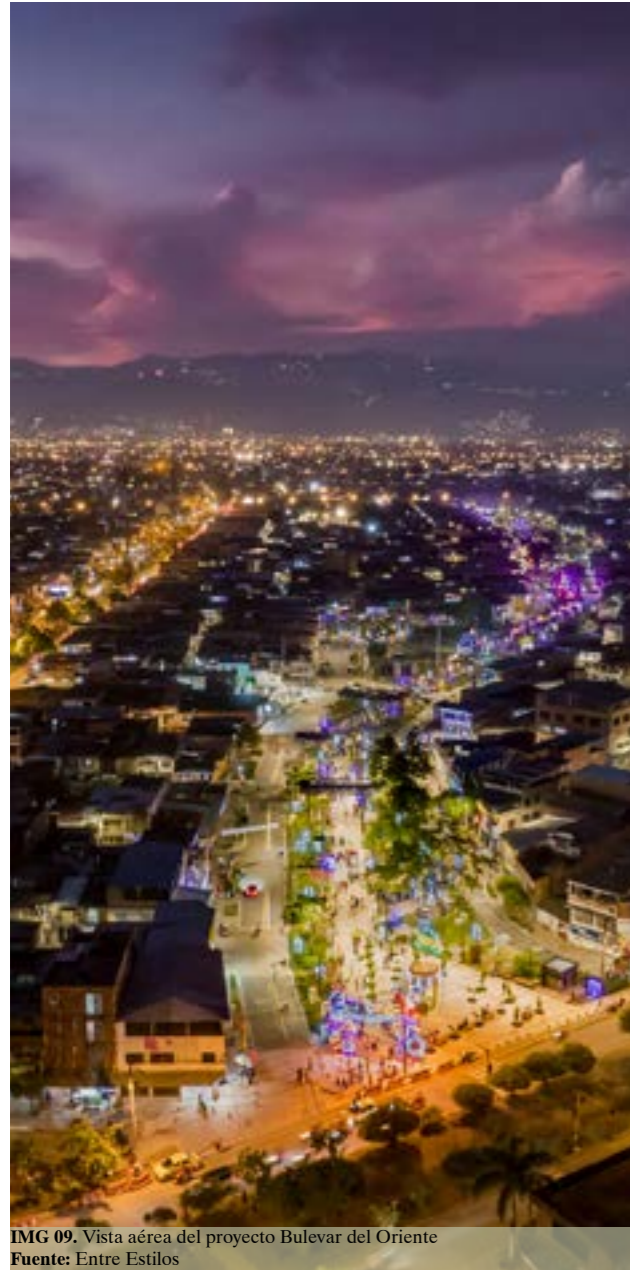
En este sentido, las riberas fluviales se reconocen como espacios de alta relevancia para el desarrollo de actividades sociales, recreativas y culturales, promoviendo la interacción entre los habitantes y fortaleciendo los procesos de cohesión social. La presencia del agua aporta valor paisajístico y ambiental, incrementando la calidad del entorno urbano y favoreciendo su apropiación por parte de la ciudadanía. Asimismo, el agua se identifica como un elemento que potencia el uso público del espacio (Hussein, 2006, como se citó en Du-

rán Vian, 2021), reforzando su capacidad para incentivar la permanencia, la diversidad de usos y el encuentro entre las personas, consolidándose como un lugar dinámico dentro de la ciudad. No obstante, en numerosos contextos urbanos, los ríos han sido progresivamente relegados, canalizados o fragmentados debido a procesos de urbanización desarticulados, lo que ha debilitado su capacidad estructurante y su relación con el tejido urbano.

Esta situación se evidencia en la degradación de sus riberas, afectadas por la presión inmobiliaria, la falta de planificación y la implementación de intervenciones de canalización poco integradas al entorno natural (Hermida et al., 2019, p. 19). En este marco, se hace necesaria la revalorización del río como parte integral del sistema urbano, reconociendo su potencial para organizar el espacio público, articular redes ecológicas y restablecer la relación entre la ciudad y sus sistemas naturales. Bajo esta perspectiva, la valorización de espacios con atributos que favorecen la apropiación social se presenta como una estrategia clave para la reestructuración de áreas urbanas degradadas, así como para la orientación de procesos de desarrollo urbano más sostenibles

y de mayor calidad espacial (Birche & Jensen, 2018).

En esta línea, la planificación urbano-paisajística contemporánea reconoce al río como un elemento estratégico en la construcción de ciudades más integradas, donde la infraestructura natural se articula con las dinámicas urbanas para conformar sistemas continuos de espacio público. La implementación de estrategias orientadas a mejorar la accesibilidad, fortalecer la conectividad ecológica y potenciar el uso social de las riberas permite consolidar corredores verdes que, además de estructurar el territorio, contribuyen significativamente a la mejora de la calidad de vida urbana y al fortalecimiento del vínculo entre la ciudad, el paisaje y sus habitantes.



IMG 09. Vista aérea del proyecto Bulevar del Oriente
Fuente: Entre Estilos

BULEVAR DEL ORIENTE

Autores: ALCUADRADO ARQUITECTOS S.A.S

Año: 2024

Ubicación: Cali, Colombia

Área del proyecto: 48.983 m²

El proyecto Bulevar del Oriente se presenta como un referente significativo para la revitalización de corredores verdes urbanos, al transformar un antiguo canal de agua deteriorado por la contaminación y el abandono en un espacio público y articulador. La intervención recupera la memoria ambiental del lugar y redefine el canal como un corredor peatonal continuo de 1,2 km, capaz de mejorar la calidad urbana, reconectar sectores segregados y consolidar el espacio público como un elemento estructurante del territorio.

Desde el punto de vista del diseño, el proyecto se organiza mediante la división del corredor en subtramos, lo que permite responder de manera específica a las distintas dinámicas del entorno. Esta estrategia se complementa con una prioridad clara para el peatón y el ciclista, promoviendo una movilidad más segura y sostenible, mientras que el vehículo se limita a funciones de servicio. La incorporación de usos diversos espacios naturales, deportivos, culturales, pedagógicos y

comerciales garantiza la activación constante del corredor y favorece su uso para la comunidad.

Finalmente, el Bulevar del Oriente destaca por integrar la participación comunitaria como un componente fundamental del proyecto, fortaleciendo la apropiación y el cuidado del espacio público. La inclusión del arte urbano, el uso de vegetación nativa, la implementación de sistemas de drenaje sostenible y la incorporación de soluciones sostenibles de bajo impacto ambiental, como el aprovechamiento de energía solar y equipamientos eficientes, refuerzan el carácter ambiental y social de la intervención. Estos criterios resultan directamente aplicables al proyecto de revitalización del corredor verde de la avenida de los Migrantes en Cuenca, especialmente en la organización por subtramos, la prioridad peatonal y la recuperación del canal como un espacio público inclusivo, activo y ambientalmente sostenible.



IMG 10. Síntesis gráfica del proyecto urbano
Fuente: Entre Estilos



IMG 11. Vista aérea del proyecto Parques del Río Medellín
Fuente: Bial Internacional de Paisaje de Barcelona

PARQUES DEL RÍO MEDELLÍN

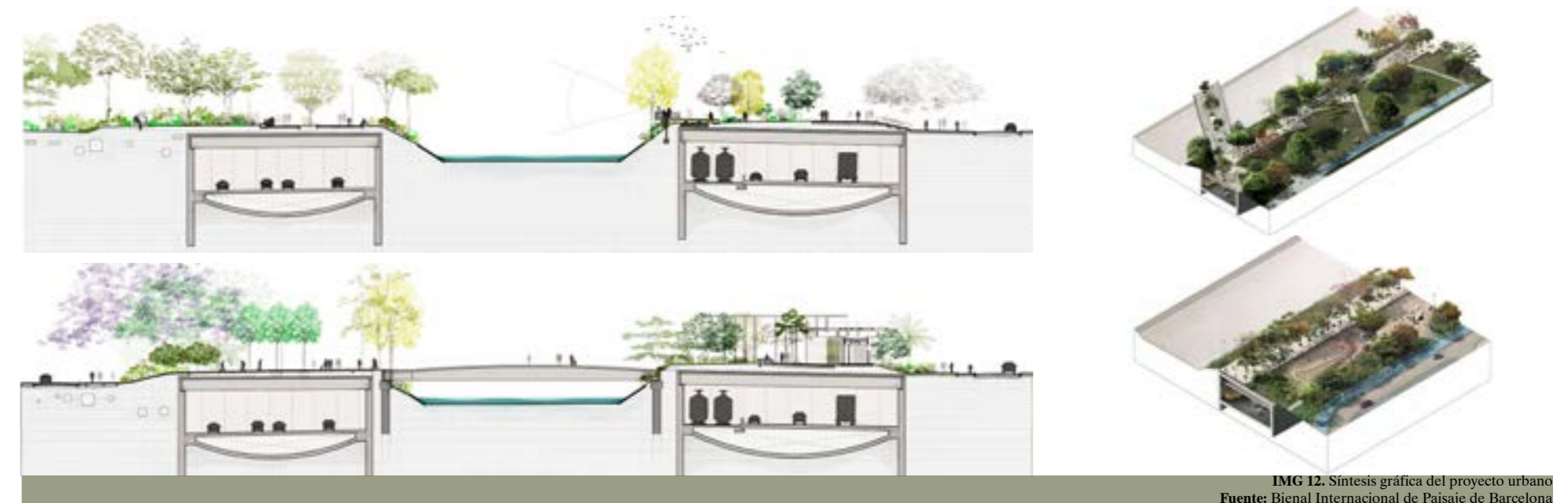
Autores: Latitud taller
Año: 2015 - 2019
Ubicación: Medellín, Colombia
Área del proyecto: 90.000 m²

El proyecto Parques del Río Medellín es una intervención urbana integral orientada a reincorporar el río Medellín a la vida cotidiana de la ciudad, superando su condición histórica de barrera generada por la infraestructura vial metropolitana. Mediante la transformación de sus bordes en un parque urbano continuo, la propuesta resignifica este espacio como un lugar de encuentro, recreación y permanencia, al tiempo que recupera la memoria hídrica del territorio y fortalece la relación entre el sistema natural y el tejido urbano.

Desde una perspectiva urbana y territorial, el proyecto reconoce al río como un eje estructurante dentro del modelo de ciudad y se articula con los instrumentos de planificación urbana. La intervención aprovecha suelos de oportunidad, áreas verdes fragmentadas y espacios subutilizados para conformar un corredor público de alta calidad, integrando usos recreativos, culturales, educativos y de estancia. De este modo, el parque se consolida como un elemento conector entre

barrios y centralidades, evitando que el río continúe funcionando como un espacio residual o inaccesible para la ciudadanía.

Parques del Río Medellín destaca por su enfoque ambiental y paisajístico, al consolidar una red ecológica continua que conecta quebradas, áreas verdes y sistemas naturales previamente fragmentados. El diseño paisajístico se concibe como un proceso evolutivo, basado en la asociación de especies nativas, la sucesión vegetal y la adaptación a distintos tipos de suelo, con el objetivo de generar un ecosistema biodiverso y sostenible en el tiempo. Estos criterios resultan aplicables a la revitalización del corredor verde de la avenida de los Migrantes en Cuenca, especialmente en el tratamiento del canal o río como eje estructurante, la integración del paisaje al espacio público, la recuperación de vacíos urbanos y la consolidación de un corredor ambiental que articule ciudad, naturaleza y vida comunitaria.



IMG 12. Síntesis gráfica del proyecto urbano
Fuente: Bial Internacional de Paisaje de Barcelona



IMG 13. Vista aérea del proyecto Mapocho 42k
Fuente: El diario inmobiliario

MAPOCHO 42K

Autores: : Sandra Iturriaga, Juan Ignacio Baixas,- Francisco Croxatto, Paulina Ibieta, Francisco-Quintana - Equipo Mapocho 42K

Año: 2013

Ubicación: Santiago de Chile, Chile

Área del proyecto: 90.000 m²

El proyecto Mapocho 42K se configura como una estrategia urbano-paisajística de escala metropolitana que busca revalorizar el río Mapocho como eje estructurante del espacio público en Santiago. Tradicionalmente concebido como un cauce canalizado y desvinculado de la ciudad, el río es replanteado como un corredor continuo de aproximadamente 42 km que articula movilidad, recreación y cohesión territorial, mejorando su integración en la estructura urbana.

Desde el enfoque urbano, la propuesta consolida un eje longitudinal que conecta comunas y centralidades mediante infraestructura peatonal y ciclista, promoviendo una movilidad sostenible e inclusiva. A través de la recuperación de bordes deteriorados y espacios subutilizados, el río deja de ser una barrera para convertirse en un elemento integrador que fortalece la continuidad urbana y la accesibilidad.

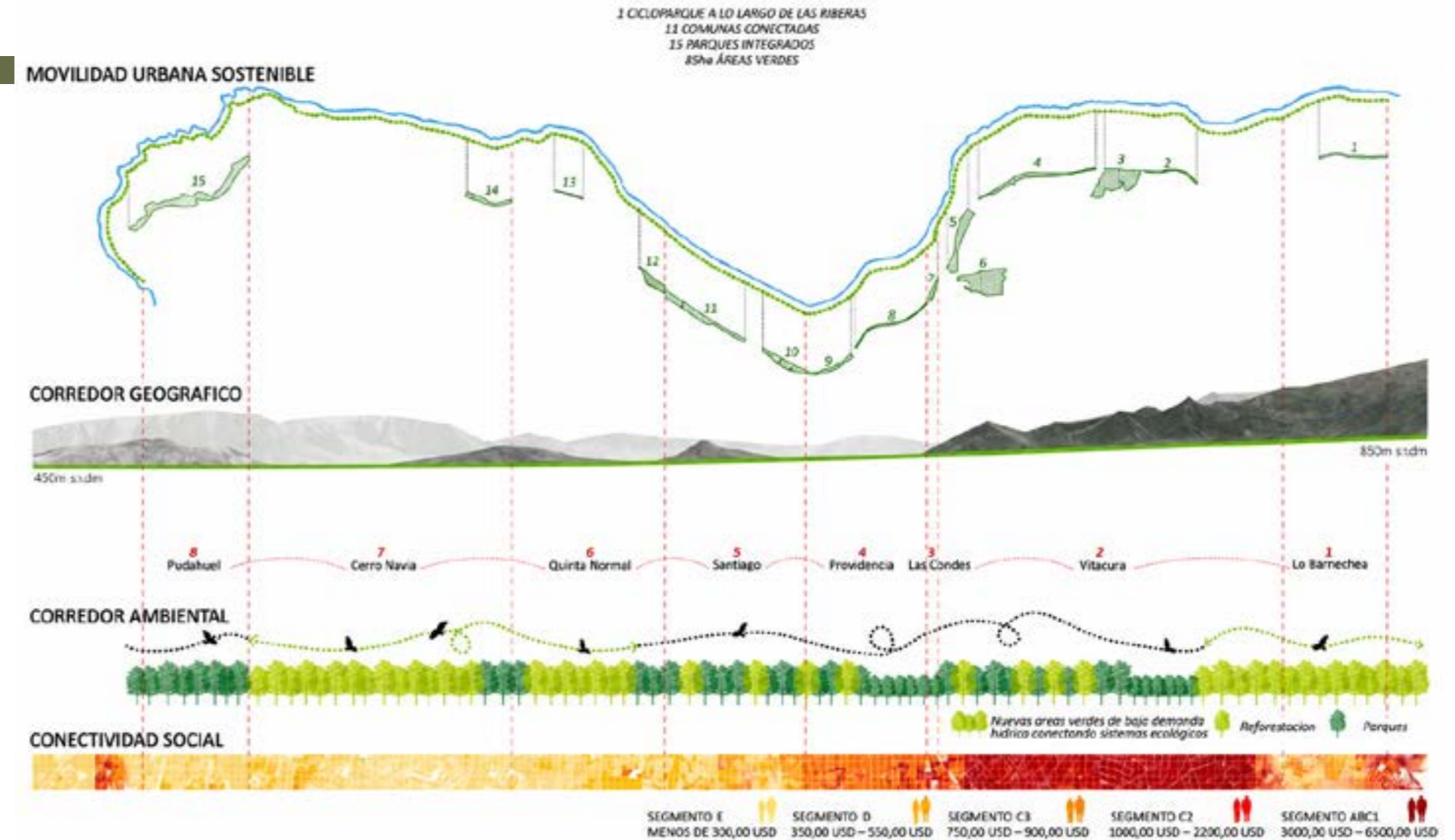
En términos urbano-paisajísticos, el proyecto impulsa

un corredor ecológico que incorpora vegetación nativa, restauración ambiental y espacios de transición entre lo construido y lo natural. El diseño responde a

criterios de adaptabilidad frente a las variaciones del caudal y el clima, integrando infraestructura verde que mejora las condiciones ambientales y fomenta la apropiación social.

Finalmente, Mapocho 42K incorpora un enfoque de resiliencia urbana, promoviendo soluciones basadas en la naturaleza para la gestión hídrica y la mitigación de riesgos. Asimismo, potencia el uso social y cultural del borde fluvial, consolidándose como una intervención integral orientada a una ciudad más sostenible, inclusiva y conectada.

MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE



IMG 14. Síntesis gráfica del proyecto urbano
Fuente: Iturriaga del Campo



IMG 15. Vista aérea del proyecto Bioparque museo vivo
Fuente: ArchDaily

BIOPARQUE MUSEO VIVO

Autores: ALCUADRADO Arquitectos + Habitar Colectivo
Año: 2018
Ubicación: Cali, Colombia
Área del proyecto: 17 km

El proyecto Bioparque museo vivo se presenta como un referente de renovación urbana, cultural y ambiental al transformar un sector estratégico de la ciudad de Cali, ubicado en la margen del río Cali, en un espacio público integrador vinculado a la identidad del Litoral Pacífico colombiano. La intervención resignifica un área urbana subutilizada mediante un parque de carácter cultural, fortaleciendo la relación entre ciudad, río y paisaje, y reconociendo la dimensión social y cultural del territorio.

Desde el diseño urbano, el proyecto se desarrolla sobre un área aproximada de 43.237 m² e integra infraestructura cultural, espacios públicos y áreas verdes organizados para promover el encuentro ciudadano. La propuesta prioriza al peatón mediante recorridos accesibles y continuos que articulan espacios para actividades culturales, recreativas, gastronómicas y de descanso, permitiendo una activación constante del espacio público y una adecuada integración con su entorno inmediato.

El Bioparque museo vivo destaca por su enfoque social y participativo, incorporando a la comunidad desde las etapas iniciales del proyecto y poniendo en valor las expresiones culturales del Pacífico colombiano. Este enfoque no solo fortalece el sentido de pertenencia, sino que también contribuye a la apropiación del espacio público por parte de los usuarios, consolidándolo como un lugar dinámico, inclusivo y representativo de la diversidad cultural de la ciudad.

Asimismo, la intervención integra criterios de sostenibilidad ambiental mediante la incorporación de áreas verdes, estrategias de manejo del agua y elementos paisajísticos que favorecen la biodiversidad y el confort urbano. De esta manera, el proyecto no solo actúa como un espacio de encuentro, sino también como un corredor ecológico que mejora la calidad ambiental y refuerza la resiliencia urbana frente a condiciones climáticas y ambientales.



IMG 16. Síntesis gráfica del proyecto urbano
Fuente: ArchDaily



IMG 17. Vista aérea del proyecto Bulevar del Oriente
Fuente: ArchDaily



IMG 18. Vista aérea del proyecto Parques del Río Medellín
Fuente: Bienal Internacional de Paisaje de Barcelona



IMG 19. Vista aérea del proyecto Mapocho 42k
Fuente: Consejo Políticas de Infraestructura



IMG 20. Vista aérea del proyecto Bioparque museo vivo
Fuente: ArchDaily

Las intervenciones analizadas evidencian un cambio significativo en la forma de abordar los sistemas hídricos urbanos, pasando de ser infraestructuras residuales o barreras físicas a consolidarse como ejes estructurantes del espacio público y del paisaje urbano. Proyectos como Parques del Río Medellín, Bioparque museo vivo, Mapocho 42K y Bulevar del Oriente demuestran que la recuperación de estos espacios permite articular dimensiones ambientales, sociales y urbanas, posicionando al espacio público como un componente esencial dentro de la estructura y el funcionamiento de la ciudad (Garriz & Schroeder, 2014).

En este marco, los referentes destacan la importancia de consolidar corredores verdes continuos que integren vegetación, espacio público y movilidad sostenible, favoreciendo la conectividad urbana y la cohesión territorial, así como la necesidad de priorizar al peatón mediante recorridos accesibles, ciclovías y espacios de estancia que promuevan la apropiación social y la calidad de vida urbana (ONU-Hábitat, 2015).

Por otro lado, se reconoce el valor de la renaturalización y la infraestructura verde como estrategias para mejorar las condiciones ambientales y fortalecer la resiliencia urbana, permitiendo gestionar el agua y mitigar problemáticas como inundaciones e islas de calor

(ONU-Hábitat, 2015).

Finalmente, los proyectos coinciden en la importancia de activar los bordes urbanos mediante usos mixtos y espacios flexibles, consolidando el espacio público no solo como un elemento físico, sino como un soporte de interacción social, integración territorial y bienestar, principios que orientan la propuesta urbano-paisajística.

CONCLUSIONES Y ESTRATEGIAS BASADAS EN REFERENTES

1. RESILIENCIA Y MANEJO AMBIENTAL



Figura 2. Esquema de manejo ambiental

- Mejora de permeabilidad del suelo
- Regulación microclimática

Los referentes analizados evidencian la importancia de integrar estrategias ambientales dentro del espacio público para fortalecer la relación entre ciudad y naturaleza. Proyectos de recuperación de riberas y corredores verdes demuestran cómo la permeabilidad del suelo y la incorporación de vegetación mejoran la calidad ambiental del entorno, consolidando un espacio más sostenible y vinculado al sistema natural.

2. INTEGRACIÓN SOCIAL Y APROPIACIÓN



Figura 3. Esquema de integración social

- Diseño de espacios inclusivos y accesibles
- Espacios flexibles y multifuncionales

Los referentes muestran que los espacios públicos inclusivos y accesibles fortalecen la interacción social y la apropiación ciudadana. La incorporación de áreas recreativas, zonas de estancia y espacios multifuncionales promueve actividades comunitarias y aumenta la permanencia de los usuarios, generando espacios más activos, seguros y dinámicos dentro del entorno urbano.

3. CONECTIVIDAD Y MOVILIDAD SOSTENIBLE



Figura 4. Esquema de conectividad

- Implementación de ejes peatonales y ciclistas
- Conexión de barrios y centralidades
- Prioridad al peatón sobre el vehículo

Los referentes destacan la importancia de priorizar la movilidad peatonal y ciclista mediante recorridos seguros, accesibles y continuos. La conexión entre barrios, espacios públicos y áreas naturales fortalece la integración urbana y mejora la accesibilidad del sector. Estas estrategias favorecen una movilidad más sostenible y una mejor articulación entre los diferentes espacios.

4. ESTRUCTURA ECOLÓGICA Y PAISAJE



Figura 5. Esquema de paisaje

- Consolidación de corredor verde continuo
- Incorporación de vegetación nativa
- Renaturalización del borde hídrico
- Generación de transición entre ciudad y naturaleza

Los referentes analizados destacan la importancia de consolidar corredores verdes continuos que integren el sistema natural con el entorno urbano. La incorporación de vegetación nativa y la renaturalización de bordes hídricos permiten mejorar la calidad ambiental y recuperar el valor ecológico del paisaje. Estas estrategias fortalecen la biodiversidad y generan una transición más equilibrada entre ciudad y naturaleza.

5. RECUPERACIÓN Y ACTIVACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO



Figura 6. Esquema de activación del espacio público

- Reutilización de espacio residuales o deteriorados
- Creación de áreas de estancia y recreación
- Integración de mobiliario urbano e iluminación
- Promoción de actividades sociales y culturales

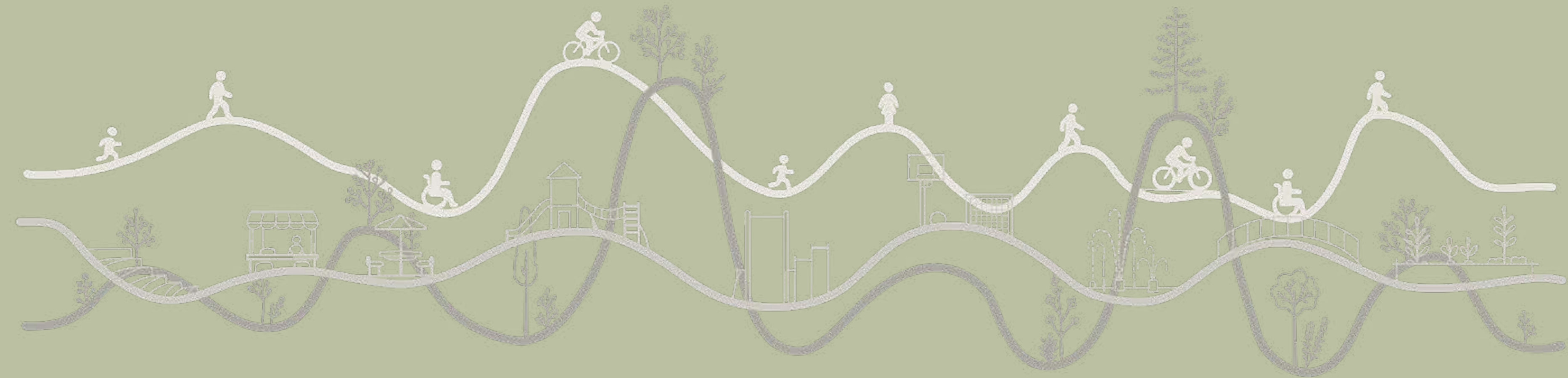
Los referentes evidencian cómo la recuperación de espacios residuales o deteriorados puede transformar áreas subutilizadas en espacios activos y accesibles para la comunidad. La incorporación de áreas de estancia, recreación, mobiliario urbano e iluminación favorece la permanencia y apropiación del espacio público. Además, la promoción de actividades sociales y culturales fortalece la interacción ciudadana y genera espacios más inclusivos y dinámicos.

Nota: Las representaciones gráficas correspondientes a las conclusiones y estrategias fueron elaboradas mediante IA utilizando Google Gemini (2026).

03

ANÁLISIS DE SITIO

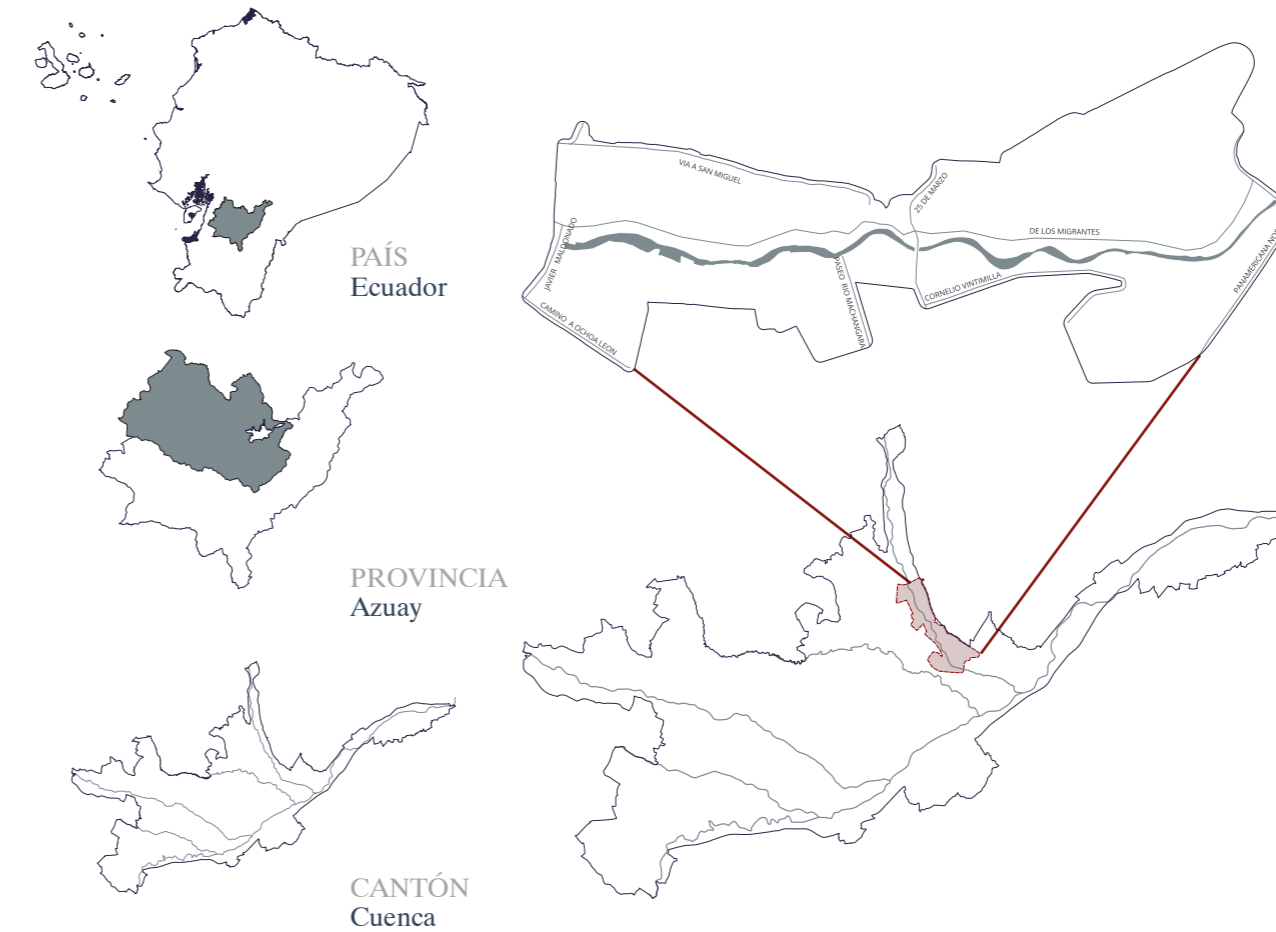
- 3.1. Ubicación
- 3.2. Análisis a nivel macro
- 3.3. Análisis a nivel meso
- 3.4. Análisis a nivel micro
- 3.5. Análisis FODA





IMG 21. Vista aérea de la Av. de los Migrantes
Fuente: Autoría propia

3.1. UBICACIÓN



La zona de intervención se localiza en la periferia nor- noreste de Cuenca, junto al Parque Industrial y próxima al río Machángara. El área de estudio se divide en dos tramos ubicados a lo largo del borde hídrico; sin embargo, el proyecto se centra principalmente en el tramo comprendido entre la Antigua Panamericana Norte y la calle 25 de Marzo. Este sector se caracteriza por encontrarse en un área de expansión y consolidación urbana, con presencia de zonas residenciales, industriales y espacios naturales vinculados al río. Además, presenta una relación directa con importantes vías de conexión y equipamientos cercanos que influyen en la dinámica urbana del sector. Su ubicación estratégica permite conectar diferentes áreas de la ciudad y articular el entorno urbano con el paisaje natural existente.

No obstante, su relación con el sistema natural y su ubicación estratégica representan una oportunidad para consolidar un corredor verde que fortalezca la conectividad urbana, la movilidad sostenible y la integración entre paisaje y ciudad mediante espacios públicos accesibles, recreativos e inclusivos.

Figura 7. Ubicación
Fuente: Autoría propia



IMG 22. Vista aérea de la ciudad de Cuenca
Fuente: Autoría propia

EJES HÍDRICOS

Cuenca, conocida como Santa Ana de los Cuatro Ríos, se caracteriza por la presencia de los ríos Tomebamba, Yanuncay, Tarqui y Machángara, los cuales estructuran la ciudad y configuran gran parte de su paisaje urbano. El análisis de estos ejes hídricos es fundamental para el proyecto, ya que permite comprender cómo la ciudad se ha desarrollado en relación con el río y cómo estos espacios influyen en la organización urbana. Además de su valor ambiental y paisajístico, los ríos funcionan como corredores urbanos y ecológicos que conectan distintos sectores de la ciudad y generan espacios públicos de encuentro y recreación. A nivel macro, este análisis permite identificar oportunidades para integrar naturaleza y ciudad, recuperar áreas degradadas y fortalecer la calidad del espacio público dentro del corredor de estudio.

Simbología

- Límite urbano
- Centro histórico
- Zona de intervención
- Hidrografía
- 1. Río Machángara
- 2. Río Tomebamba
- 3. Río Yanuncay
- 4. Río Tarqui
- 5. Río Milchichig
- 6. Río Paute

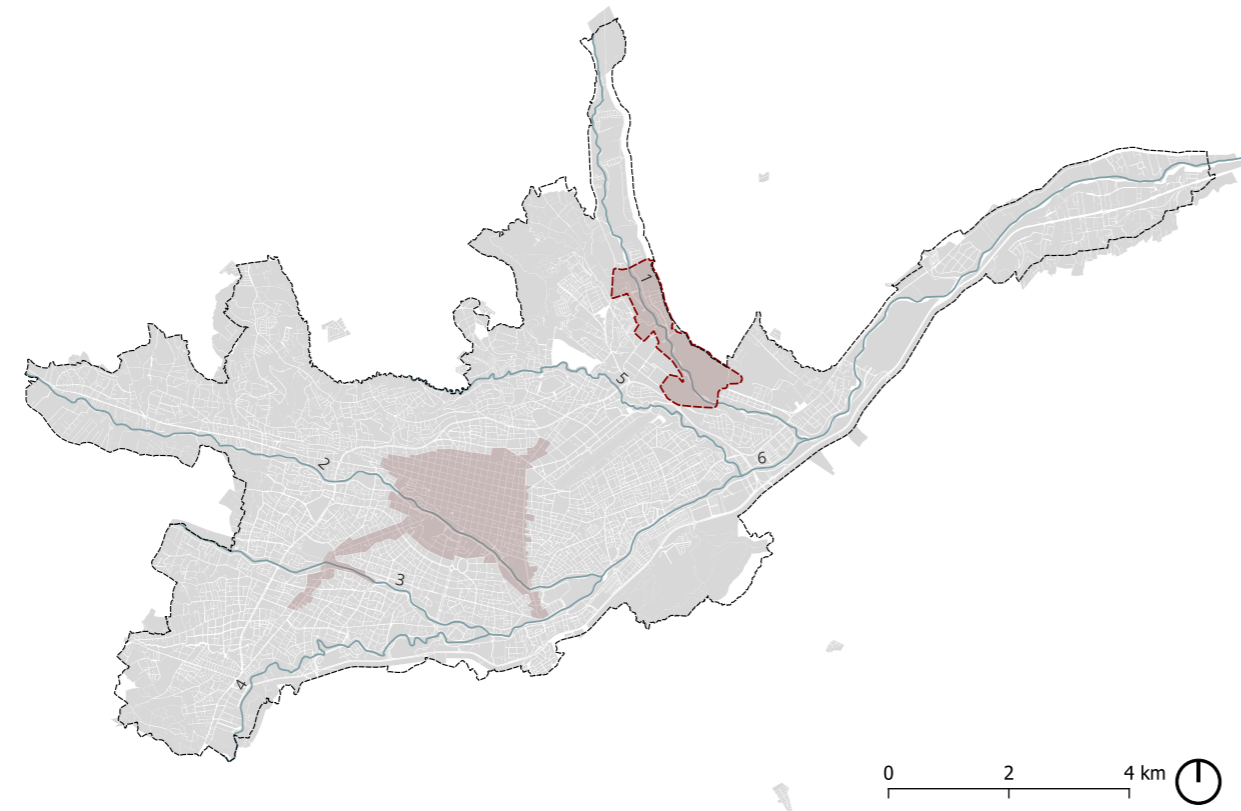


Figura 8.
Fuente: Autoría propia

TRANSPORTE PÚBLICO

El transporte público es un elemento clave de movilidad que permite la conexión entre los distintos sectores de la ciudad. Su análisis a nivel macro resulta fundamental para comprender los flujos urbanos, la accesibilidad y la relación del proyecto con el resto de la ciudad. Asimismo, identificar las rutas y puntos de conexión cercanos permite evaluar el nivel de integración urbana del sector y su potencial para generar espacios públicos más accesibles y dinámicos. Además, la presencia de transporte público cercano favorece la movilidad peatonal y el acceso de distintos usuarios al corredor, fortaleciendo su funcionamiento como un espacio de conexión e interacción urbana.

Simbología

- Límite urbano
- Centro histórico
- Zona de intervención
- Línea de bus 4
- Línea de bus 6
- Línea de bus 7
- Línea de bus 8
- Línea de bus 10
- Línea de bus 26
- Línea de bus 28
- Línea de bus 30
- Línea de bus 31
- Línea de bus 32
- Línea de bus 33

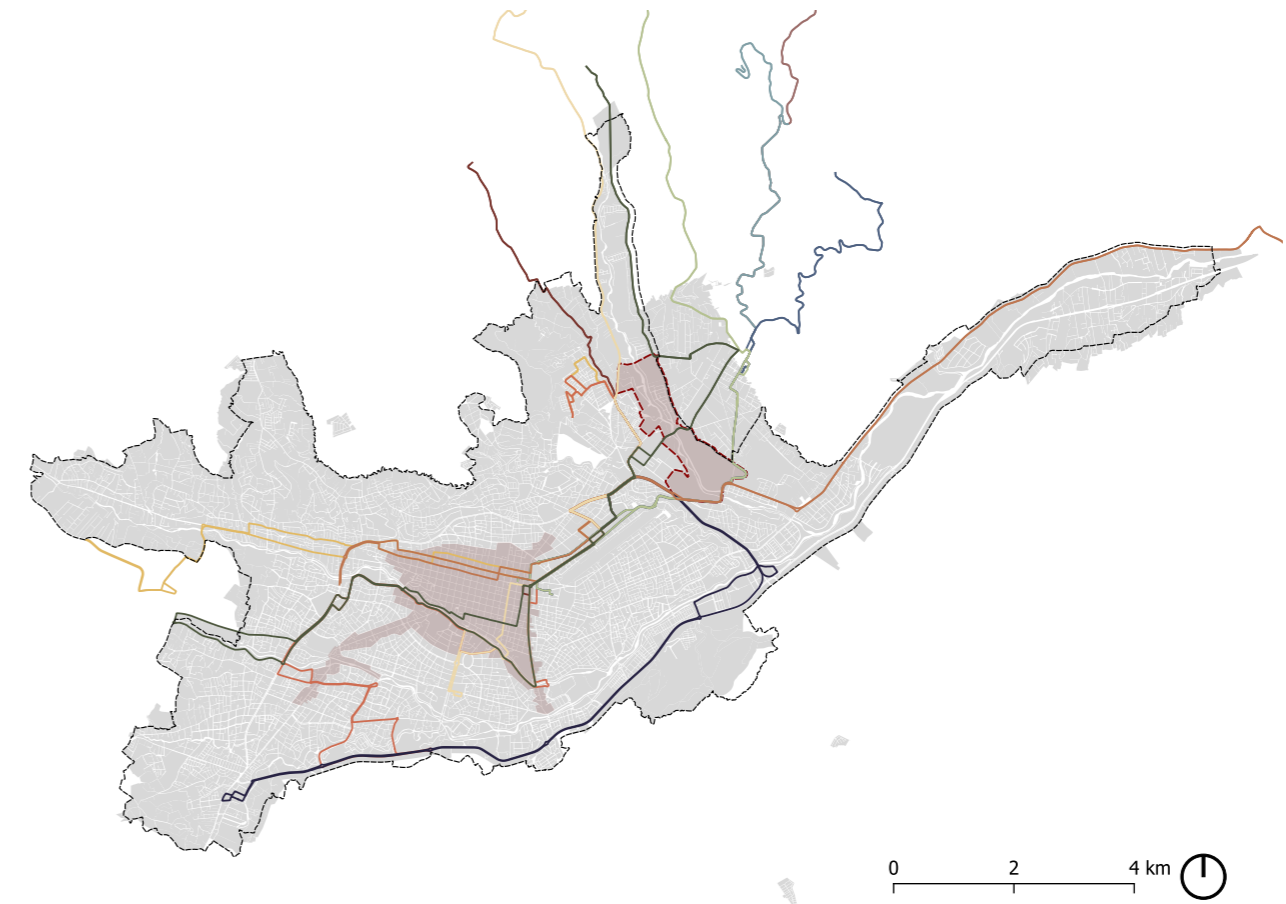


Figura 9.
Fuente: Autoría propia

PARQUES Y CORREDORES VERDES

Los parques y corredores verdes conforman una red de espacios públicos y ambientales que aportan a la calidad urbana y al equilibrio ecológico de la ciudad. Su análisis a nivel macro permite identificar áreas de recreación, conexión paisajística y relación entre los distintos sectores urbanos. Además, estos espacios funcionan como corredores ambientales vinculados a los ríos y áreas verdes, favoreciendo la movilidad peatonal, la permanencia y el encuentro ciudadano. La proximidad del proyecto a esta red verde representa una oportunidad para fortalecer la integración entre naturaleza y ciudad, potenciando espacios públicos más accesibles, sostenibles y conectados.

Simbología

- Límite urbano
 - Centro histórico
 - Zona de intervención
 - Hidrografía
 - Parques y corredores lineales
1. Parque lineal Yanuncay
 2. Parque lineal Río Tarqui
 3. Parque lineal Tomebamba
 4. Parque lineal Machángara
 5. Parque Miraflores
 6. Parque de la Luz
 7. Parque de la Madre
 8. Jardín botánico
 9. Parque El Paraíso
 10. Parque La Libertad

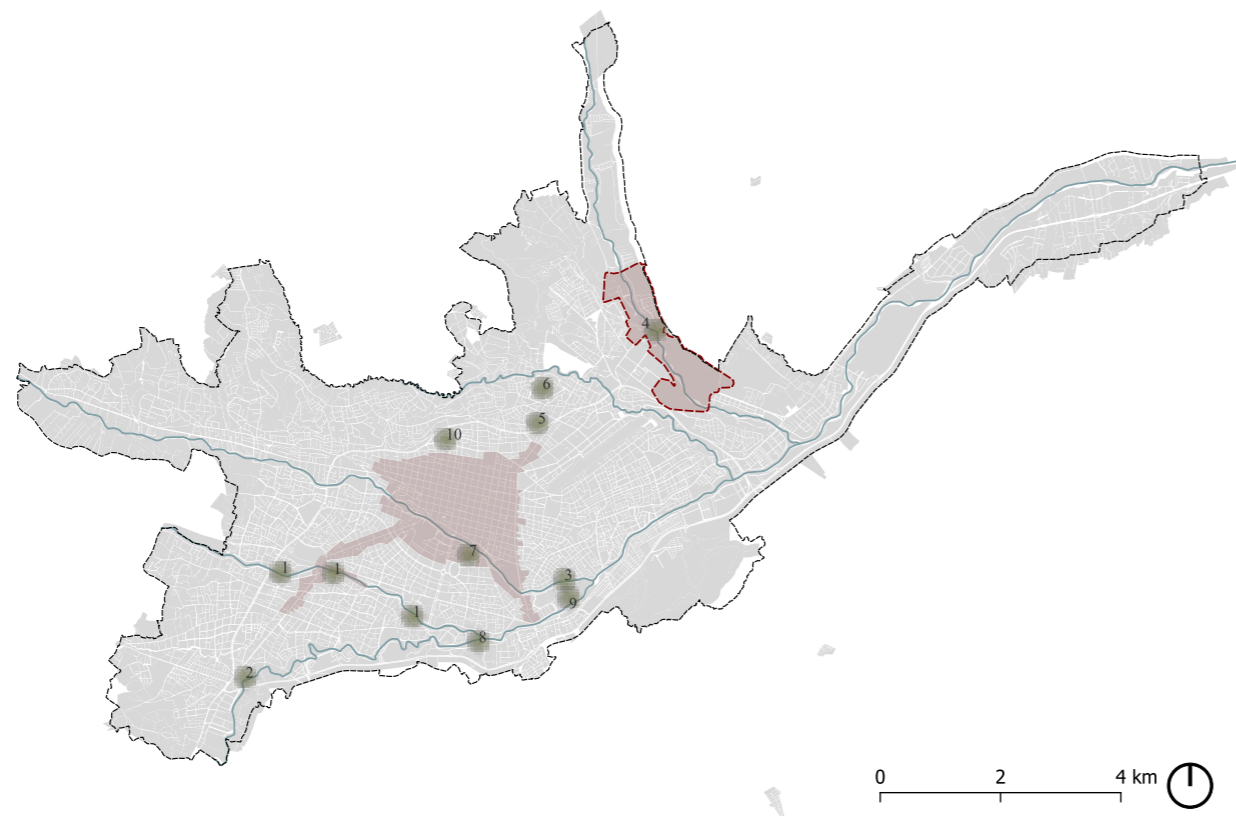


Figura 10.
Fuente: Autoría propia

HITOS

Los hitos urbanos representan puntos de referencia importantes dentro de la ciudad por su valor histórico, cultural, recreativo e institucional. Su análisis a nivel macro permite comprender las dinámicas urbanas y los sectores con mayor actividad y flujo de personas. Además, estos espacios influyen en la identidad y percepción de la ciudad, funcionando como nodos de encuentro y conexión. En relación con el proyecto, este análisis ayuda a identificar oportunidades para fortalecer la integración del corredor con espacios y equipamientos relevantes del contexto urbano. Visibilidad y relación con el contexto urbano.

Simbología

- Límite urbano
- Centro histórico
- Zona de intervención
- Hidrografía
- Hitos

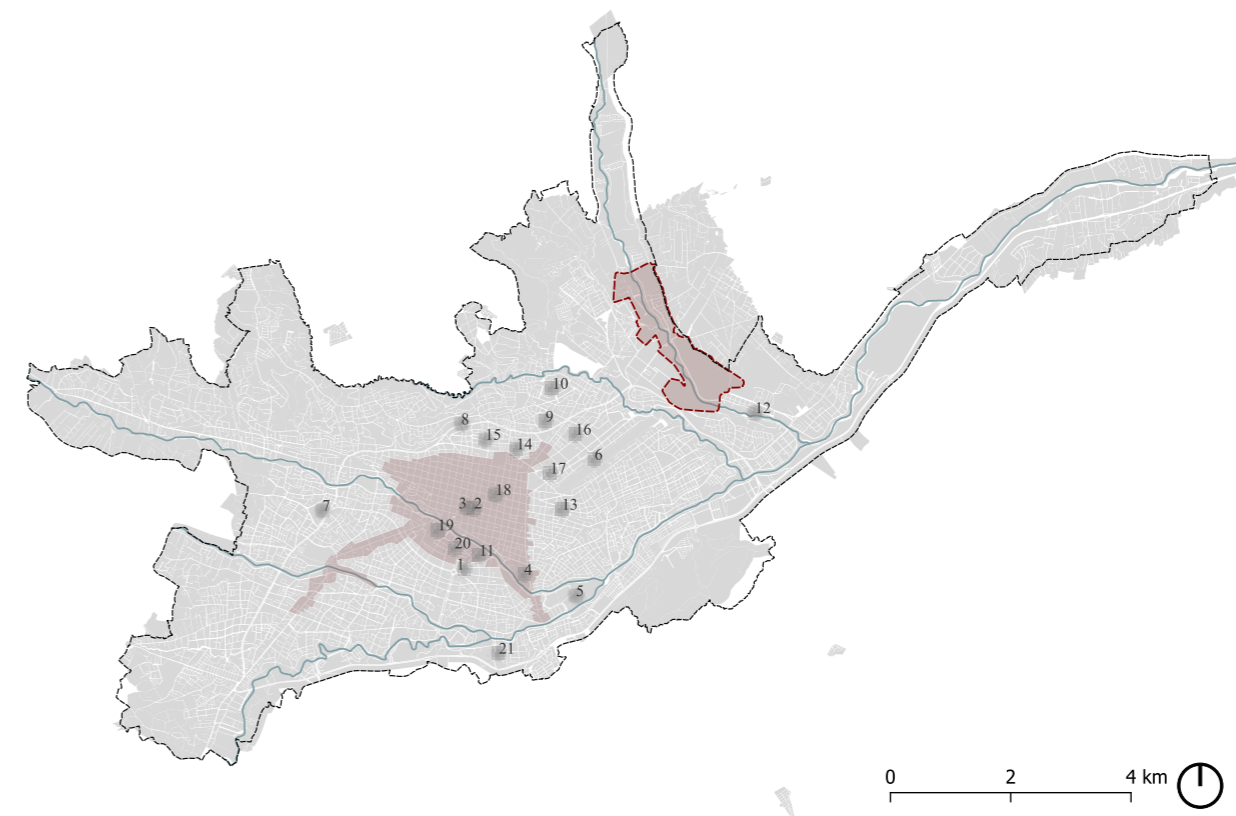
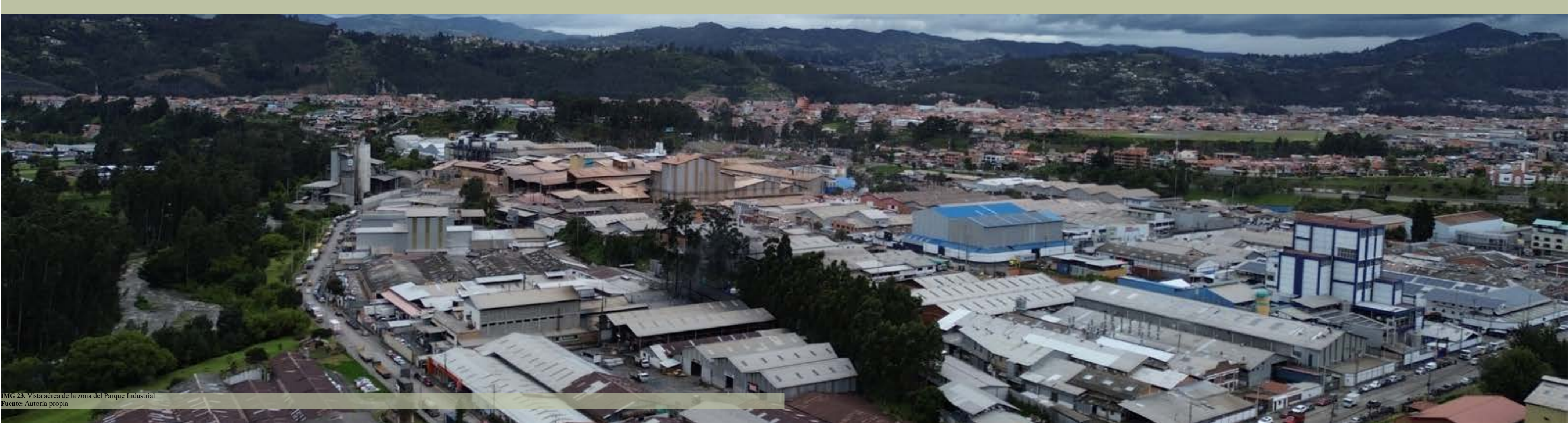


Figura 11.
Fuente: Autoría propia

1. Estadio José Alejandro Aguilar
2. Parque Calderón
3. Catedral de Cuenca
4. Museo Pumapungo
5. Parque Paraíso
6. Aeropuerto Mariscal La Mar
7. Mercado El Arenal
8. Universidad Católica
9. Parque Miraflores
10. Parque de la Luz
11. Parque de la Madre
12. Parque lineal Kennedy
13. Cementerio Municipal
14. Colegio Manuel J. Calle
15. Parque Cristo Rey
16. Parque de la Luz
17. U. Politécnica Salesiana
18. Terminal terrestre
19. Mercado 9 de Octubre
20. Colegio Benigno Malo
21. Universidad del Azuay



IMG 23. Vista aérea de la zona del Parque Industrial
Fuente: Autoría propia

TOPOGRAFÍA E HIDROGRAFÍA

El área presenta un relieve suave y homogéneo (2460–2480 m s. n. m.), con curvas de nivel cada 5 m y leves variaciones. Se ubica junto al río Machángara, un elemento estructurante con valor ambiental y potencial para la integración urbana. El análisis de la topografía e hidrografía permite comprender las condiciones naturales del sitio y cómo estas influyen en la implantación del proyecto, la accesibilidad y la relación con el entorno inmediato. Además, la presencia del río genera un importante valor paisajístico y ambiental que puede potenciarse mediante estrategias de recuperación e integración del espacio público. Estas características también permiten identificar oportunidades para fortalecer la conexión entre naturaleza y ciudad, incorporando recorridos, áreas verdes y espacios de permanencia que mejoren la calidad urbana y la experiencia de los usuarios dentro del corredor de intervención. De igual manera, este análisis ayuda a reconocer el potencial del entorno natural como elemento articulador para futuras actividades recreativas, paisajísticas y de integración social.

Simbología

- Manzanas
- - - Zona de intervención
- Manzanas zona de intervención
- Río Machángara
- Curvas de nivel (5m)

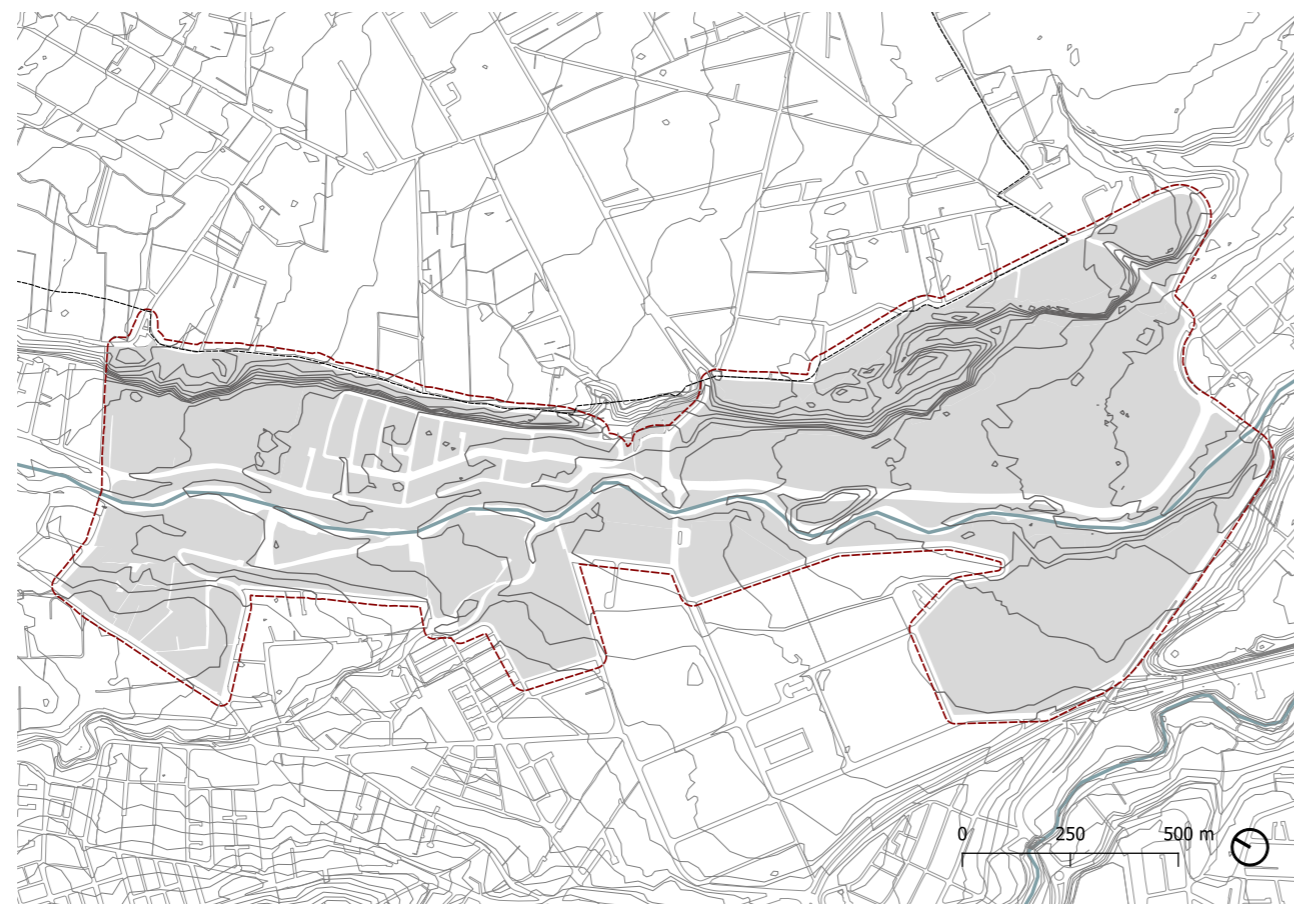


Figura 12.
Fuente: Autoría propia

JERARQUÍA VIAL

El sistema vial se estructura por vías arteriales como la Avenida de los Migrantes, calle 25 de Marzo y Antigua Panamericana Norte, y vías colectoras como Cornelio Vintimilla, Paseo Río Machángara y la vía a Checa. Esta jerarquía prioriza el flujo vehicular, limitando la integración y accesibilidad peatonal. El análisis de la jerarquía vial permite comprender las dinámicas de movilidad y la relación del corredor con los diferentes sectores urbanos. Además, ayuda a identificar oportunidades para mejorar la conectividad peatonal y fortalecer la integración urbana mediante espacios públicos más accesibles y seguros para el usuario.

Simbología

- Zona de intervención - - -
- Predios zona de intervención ■
- Áreas verdes ■
- Río Machángara —
- Vías arteriales**
- Av. de los Migrantes —
- Cornelio Vintimilla —
- 25 de Marzo —
- Panamerica norte —
- Vías colectoras**
- Paseo Río Machángara —
- Vía a Checa —
- Camino a Ochoa León —
- Vías secundarias**
- Javier Maldonado —
- Vía a San Miguel —

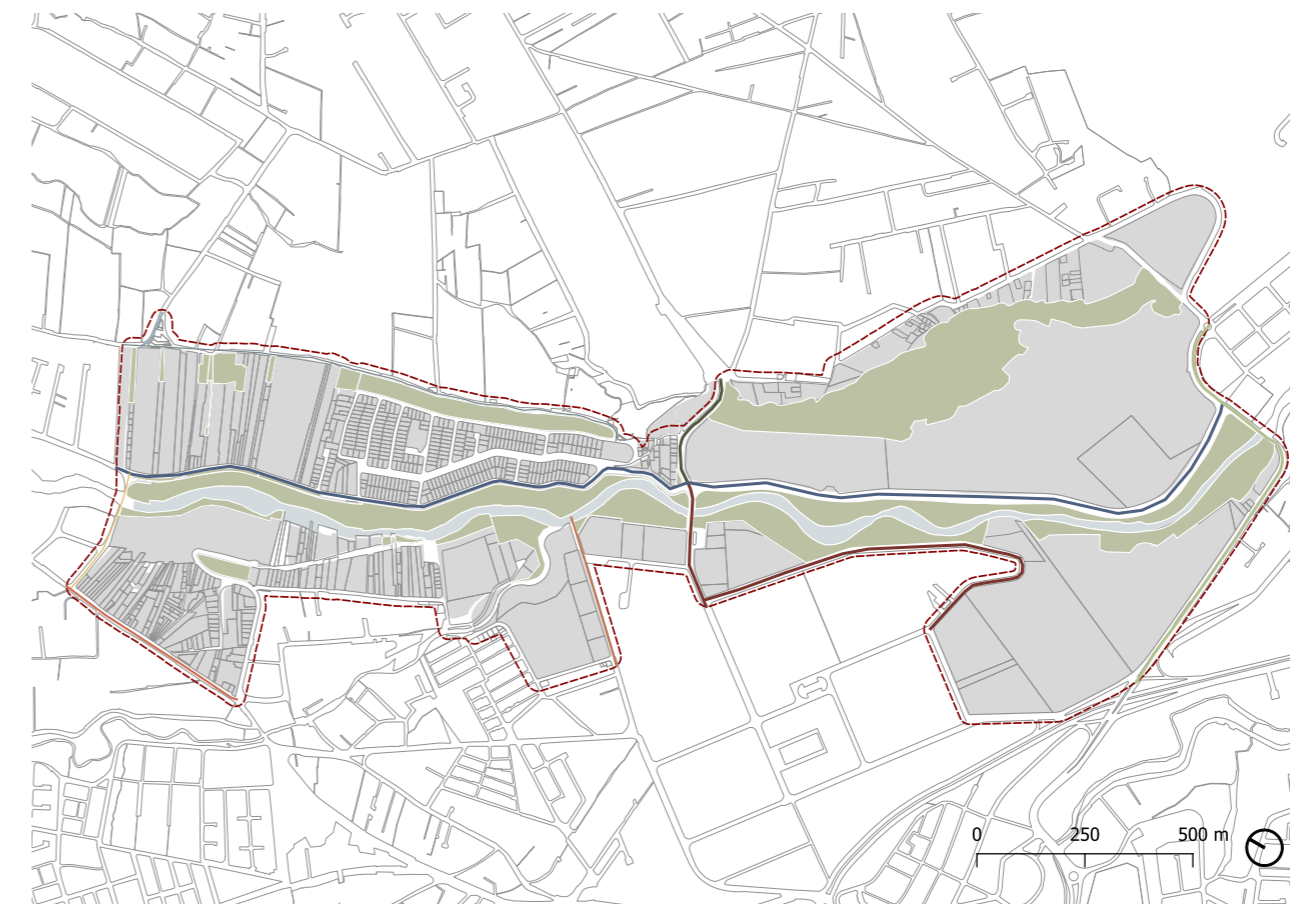


Figura 13.
Fuente: Autoría propia

TRANSPORTE PÚBLICO

En el área de intervención no existen rutas de transporte público; las paradas se ubican en vías cercanas, limitando la accesibilidad y fomentando el uso del transporte privado. Esta condición evidencia una débil conexión entre el corredor y el sistema de movilidad urbana, afectando principalmente la accesibilidad peatonal y la integración con otros sectores de la ciudad. El análisis del transporte público permite identificar oportunidades para mejorar la conectividad y promover una movilidad más sostenible, accesible y vinculada al espacio público. Además, este estudio ayuda a comprender los recorridos y flujos de usuarios en el sector, permitiendo plantear estrategias que favorezcan una mejor relación entre movilidad, espacio público y calidad urbana.

Simbología

- Zona de intervención
- Predios zona de intervención
- Área verde
- Río Machángara
- Paradas de autobús
- Línea de bus 4
- Línea de bus 10
- Línea de bus 26
- Línea de bus 28
- Línea de bus 30 - 31 - 32 - 33

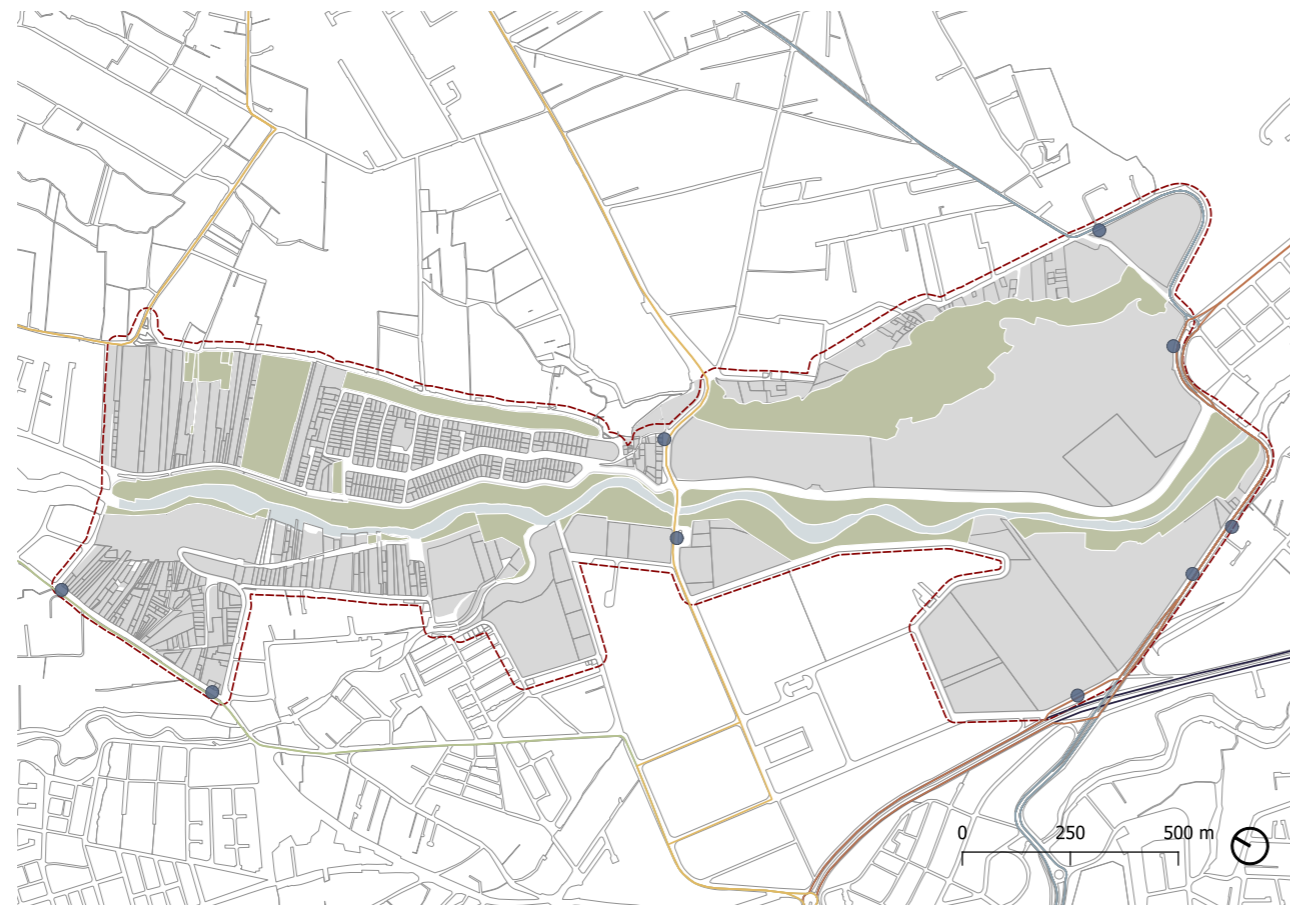


Figura 14.
Fuente: Autoría propia

USOS DEL SUELO

En el área predomina el uso residencial, con poco comercio y equipamientos puntuales. Los predios vacíos, dispersos en el sector, reflejan un proceso de consolidación urbana, especialmente cerca del río, donde existe potencial para diversificar usos y dinamizar el entorno. El análisis de usos de suelo permite comprender cómo se organiza el sector y cuáles son las actividades que predominan en el área de intervención. Además, ayuda a identificar oportunidades para incorporar espacios y actividades complementarias que fortalezcan la integración urbana, activen el espacio público y generen mayor diversidad y vitalidad dentro del corredor. Asimismo, este análisis permite reconocer áreas con potencial de transformación y espacios subutilizados que pueden integrarse a nuevas dinámicas urbanas, favoreciendo una relación más activa entre el entorno construido, el espacio público y el paisaje natural.

Simbología

- Zona de intervención
- Área verde
- Río Machángara
- Predios vacíos
- Viviendas
- Comercio + Vivienda
- Comercio
- Equipamiento

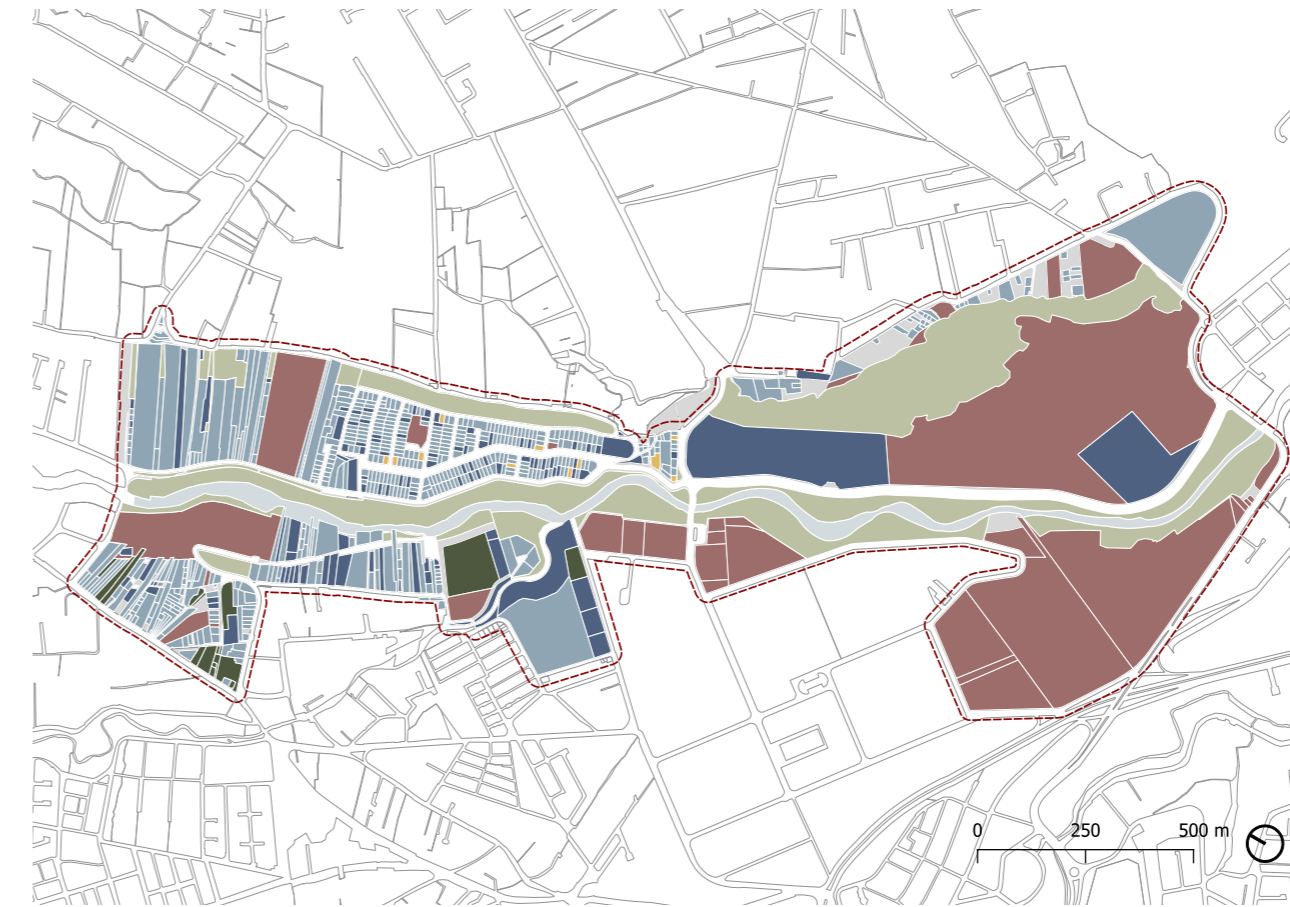


Figura 15.
Fuente: Autoría propia

EQUIPAMIENTOS

En el área de intervención predominan los equipamientos industriales, mientras que los de recreación y otros usos se presentan de forma puntual y dispersa. Esta condición limita la diversidad de actividades y la presencia de espacios de encuentro dentro del corredor. El análisis a nivel meso permite identificar la necesidad de incorporar equipamientos complementarios que respondan a las carencias del sector y aporten nuevas dinámicas urbanas. Esta información es importante para el proyecto, ya que orienta la propuesta hacia un corredor verde que integre espacios recreativos, culturales, comerciales y de permanencia, promoviendo diferentes usos que fortalezcan la actividad urbana, la cohesión social y la relación del corredor con su entorno.

Simbología

- Zona de intervención
- Área verde
- Río Machángara
- Abastecimiento
- Recreación
- Educación
- Social
- Industrial
- Salud
- Seguridad

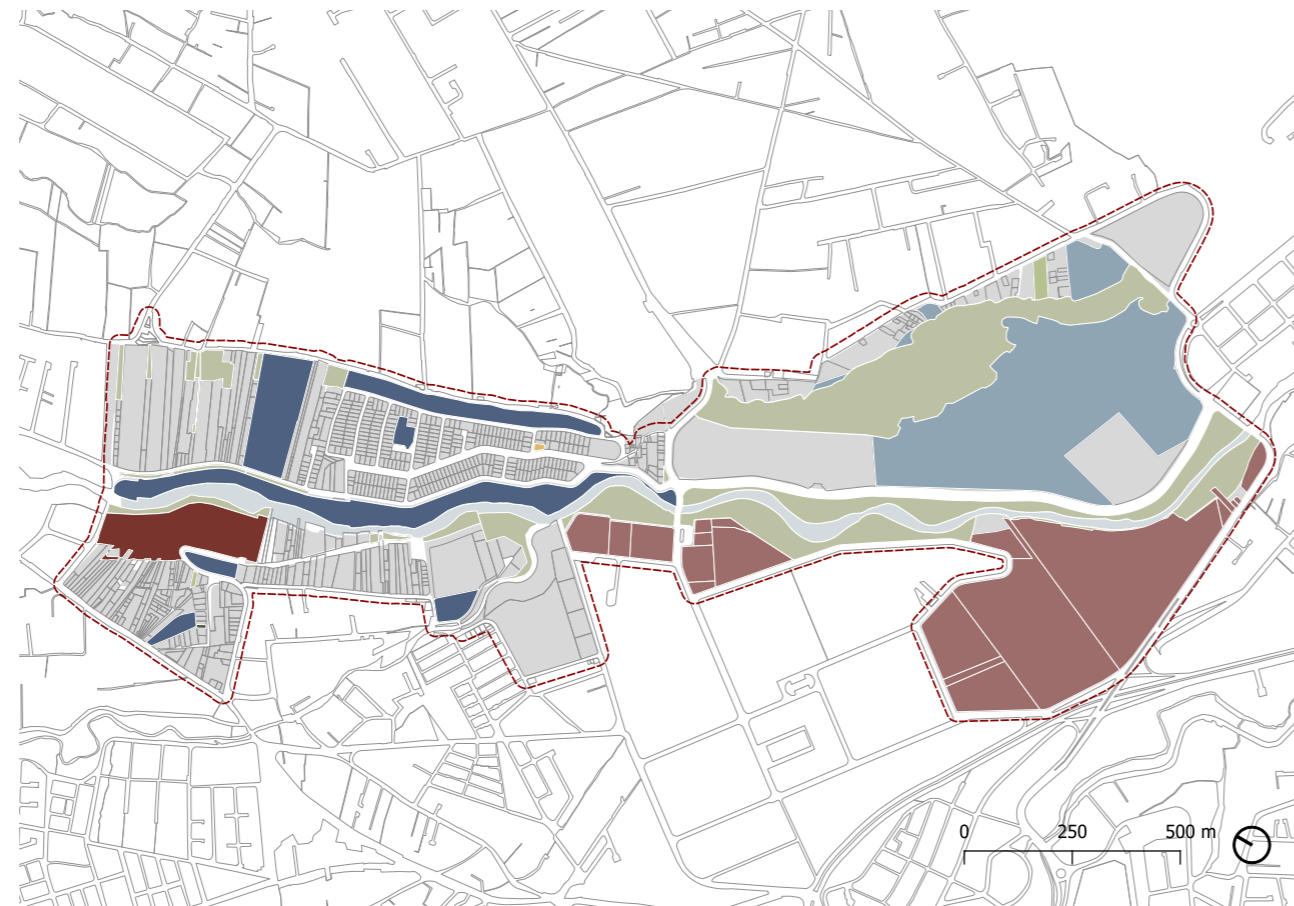


Figura 16.
Fuente: Autoría propia

RELACIÓN DE LLENOS Y VACÍOS

En el sitio de intervención se identificaron 505 predios, de los cuales el 85,7% se encuentran ocupados y el 14,3% corresponden a terrenos vacíos. Esta relación entre llenos y vacíos permite comprender la configuración, continuidad y grado de consolidación del tejido urbano dentro del corredor. La presencia de predios vacantes representa oportunidades de intervención para incorporar espacios públicos, áreas verdes y equipamientos que contribuyan a dinamizar el sector y mejorar la calidad del entorno urbano. Asimismo, estos espacios poseen potencial para generar nuevas áreas de encuentro, permanencia y recreación, fortaleciendo la conectividad y articulación del corredor con su contexto inmediato. Este análisis resulta fundamental para el proyecto, ya que permite identificar áreas estratégicas de transformación donde se puedan integrar diferentes usos y actividades que beneficien el funcionamiento del corredor verde, promoviendo una mayor continuidad espacial, apropiación social y relación entre el espacio público, la movilidad y el entorno urbano.

Simbología

- Zona de intervención
- Predios zona de intervención
- Área verde
- Río Machángara
- Construcciones existentes

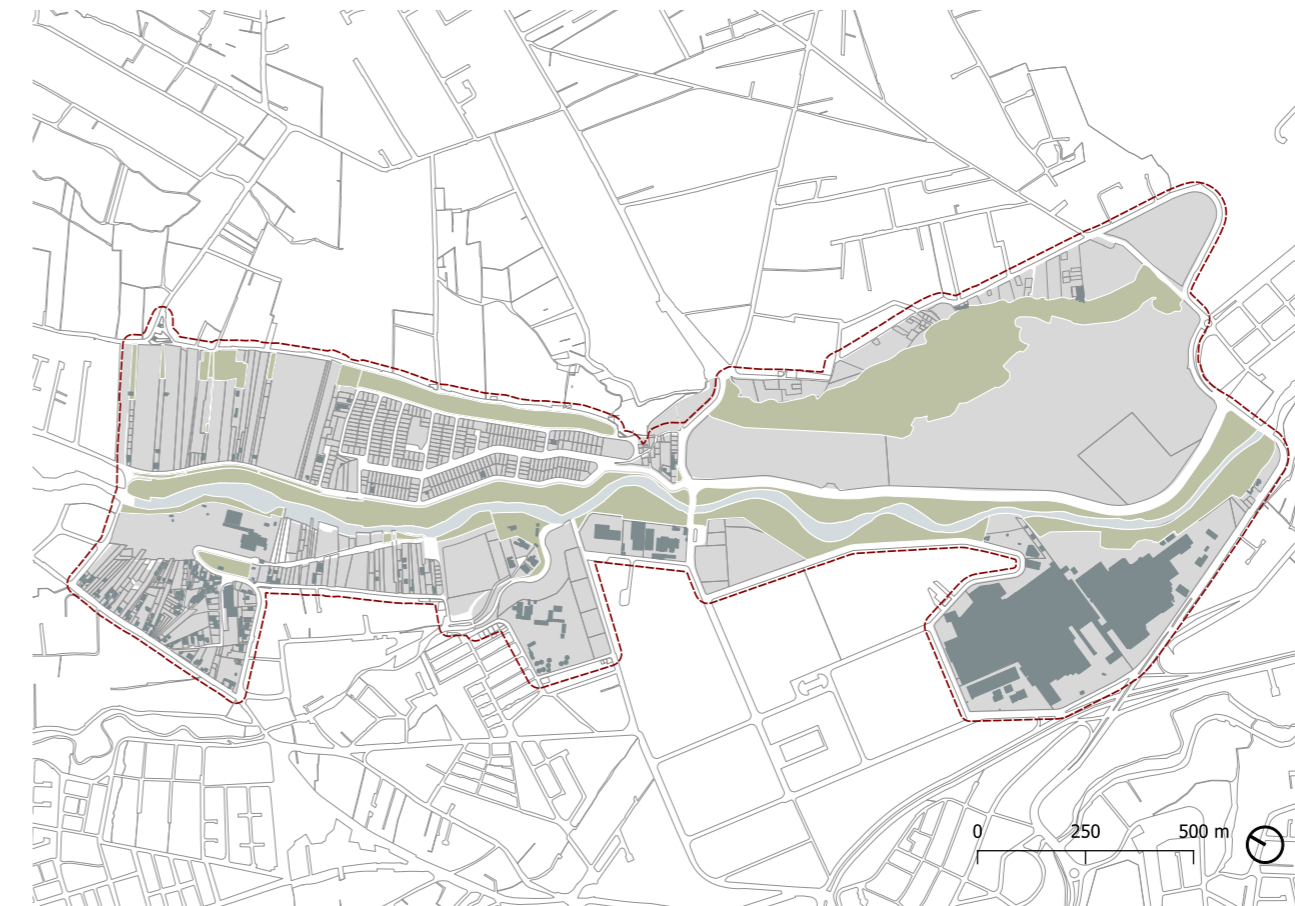


Figura 17.
Fuente: Autoría propia

ÁREA PÚBLICA VS PRIVADA

En el área de intervención predomina el suelo privado, mientras que el espacio público es limitado y se concentra principalmente en las márgenes del río Machángara. Esta condición evidencia un desequilibrio en la distribución del espacio urbano y una escasa presencia de áreas destinadas al encuentro, la recreación y la permanencia dentro del corredor. Asimismo, la reducida disponibilidad de espacio público limita las dinámicas sociales y la integración entre los diferentes sectores del área de estudio. El análisis entre área pública y privada permite identificar la necesidad de ampliar y fortalecer los espacios públicos, incorporando áreas verdes, zonas de estancia y equipamientos que favorezcan una mayor apropiación social del sector. Esta información resulta importante para el proyecto, ya que orienta estrategias que permitan mejorar la conectividad, la integración urbana y la relación del corredor verde con su entorno inmediato, consolidando un espacio más accesible, funcional y capaz de articular diferentes actividades y usos dentro del corredor.

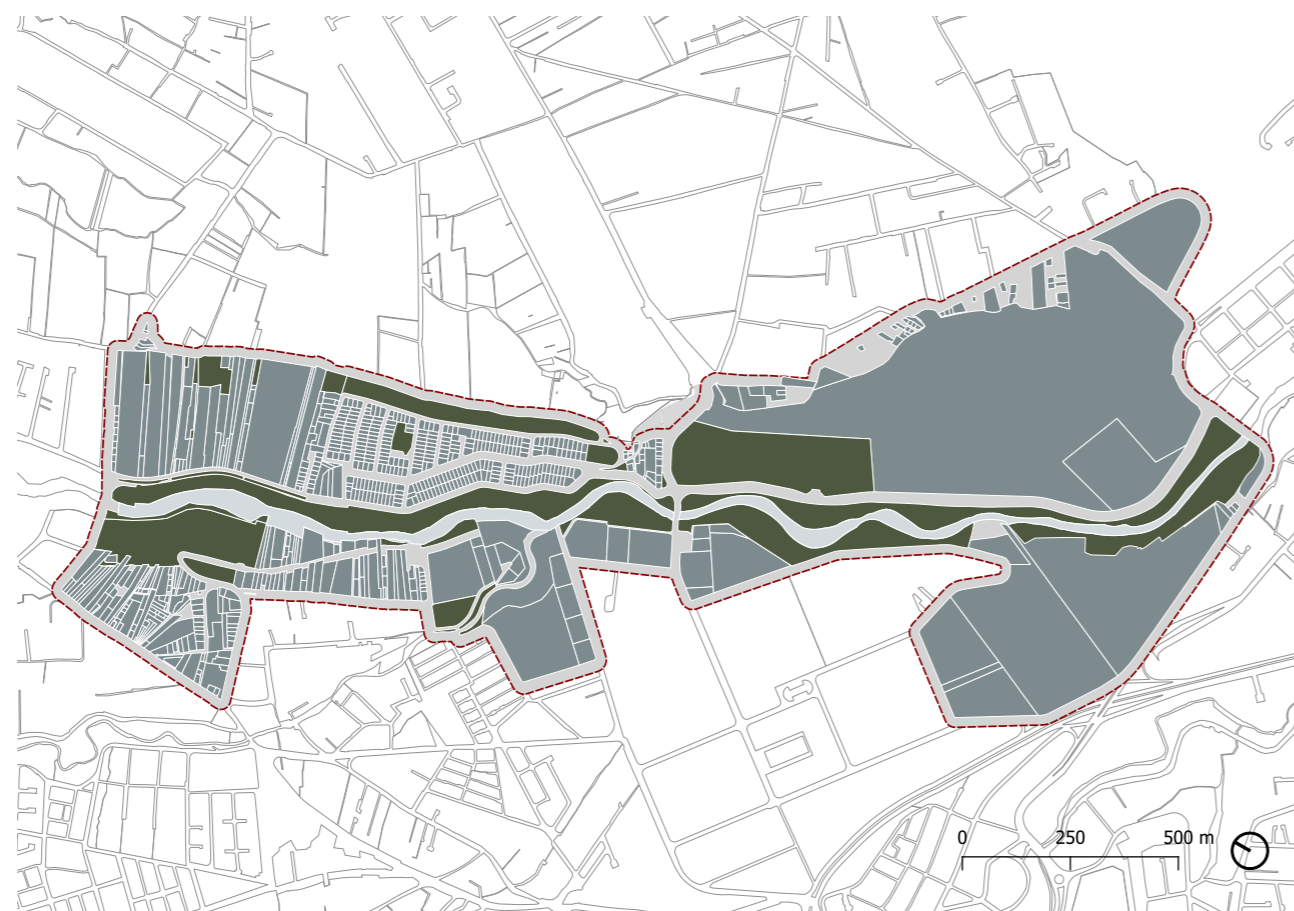


Figura 18.
Fuente: Autoría propia

Simbología

- Zona de intervención
- Área verde
- Río Machángara
- Vías
- Área pública
- Área privada

ÁREA VEGETAL VS MINERAL

El área vegetal representa el 13,15% y la mineral el 9,55% de la superficie dentro del área de intervención. Aunque la presencia de vegetación es considerable, las áreas duras continúan teniendo una fuerte presencia en la estructura urbana del sector, especialmente en los espacios destinados a la circulación vehicular y peatonal. Esta relación evidencia la necesidad de lograr una mejor integración entre los componentes vegetales y minerales, permitiendo un equilibrio entre las dinámicas urbanas y ambientales del sector. El análisis de estas áreas resulta fundamental para el proyecto, ya que orienta estrategias enfocadas en incrementar la cobertura verde, mejorar la calidad paisajística y fortalecer la continuidad ecológica del corredor. Asimismo, permite identificar sectores con potencial para incorporar vegetación y espacios de transición que contribuyan a reducir la fragmentación del paisaje urbano, favoreciendo espacios más confortables, accesibles y vinculados con el entorno natural.

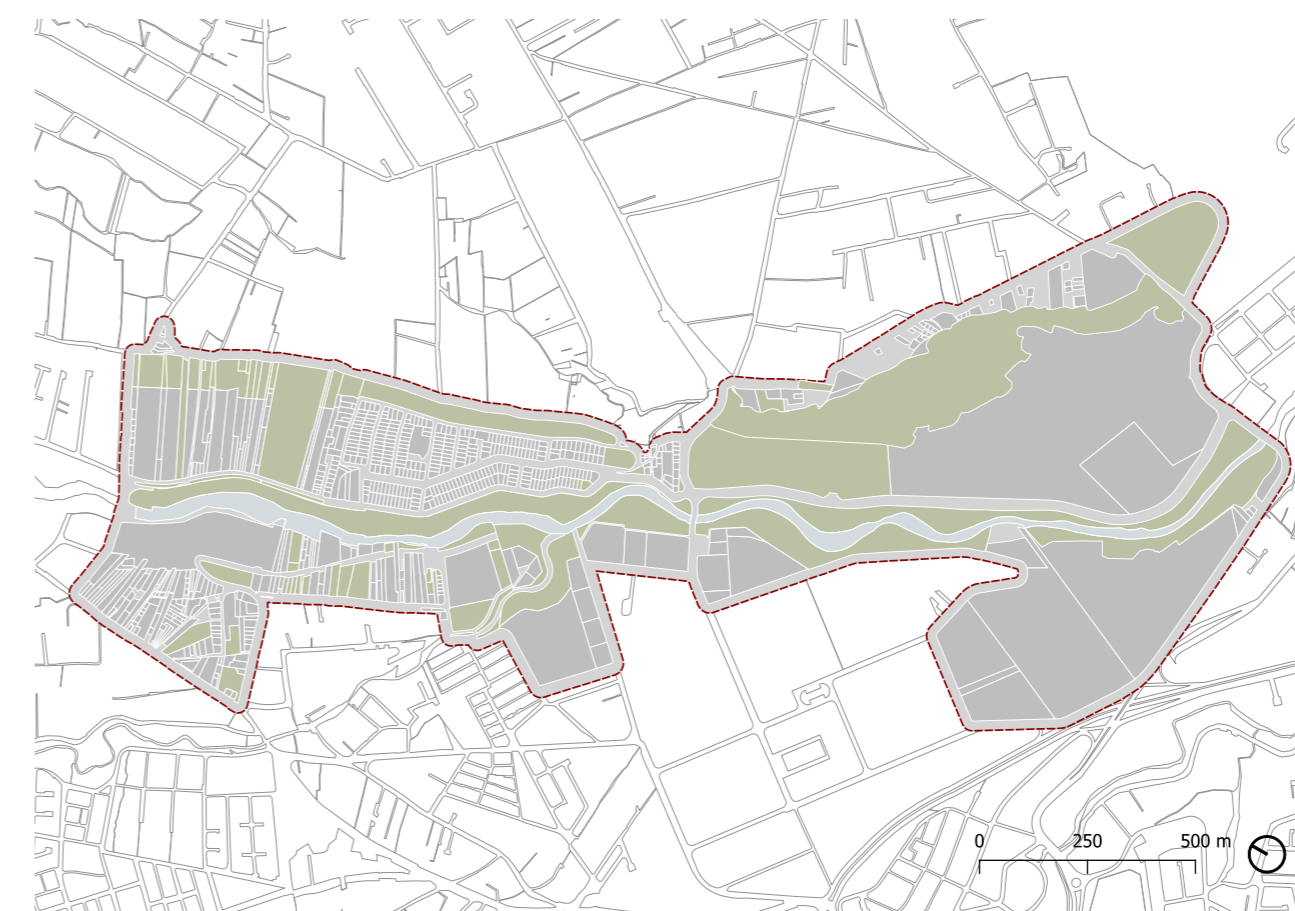


Figura 19.
Fuente: Autoría propia

Simbología

- Zona de intervención
- Río Machángara
- Área mineral vías
- Área vegetal
- Predios zona de intervención

FLUJO DE MOVILIDAD

El análisis del flujo de movilidad evidencia un predominio del tránsito vehicular, especialmente de autos particulares, frente a una menor presencia peatonal dentro del área de intervención. La movilidad se concentra principalmente en las intersecciones, donde se registra una mayor afluencia de usuarios y actividad, mientras que ciertos tramos presentan baja circulación y escasa permanencia. Asimismo, la limitada presencia de peatones se relaciona con la falta de infraestructura adecuada, como veredas y cruces seguros, evidenciando una dinámica urbana orientada principalmente al vehículo. Esta condición limita el uso continuo y la apropiación del espacio público dentro del corredor.

Esta información resulta fundamental para el proyecto, ya que permite identificar las dinámicas de circulación y los puntos de mayor conflicto o concentración, orientando estrategias que fortalezcan la movilidad peatonal y ciclista, mejoren la conectividad y promuevan un uso más equilibrado y activo del corredor verde.

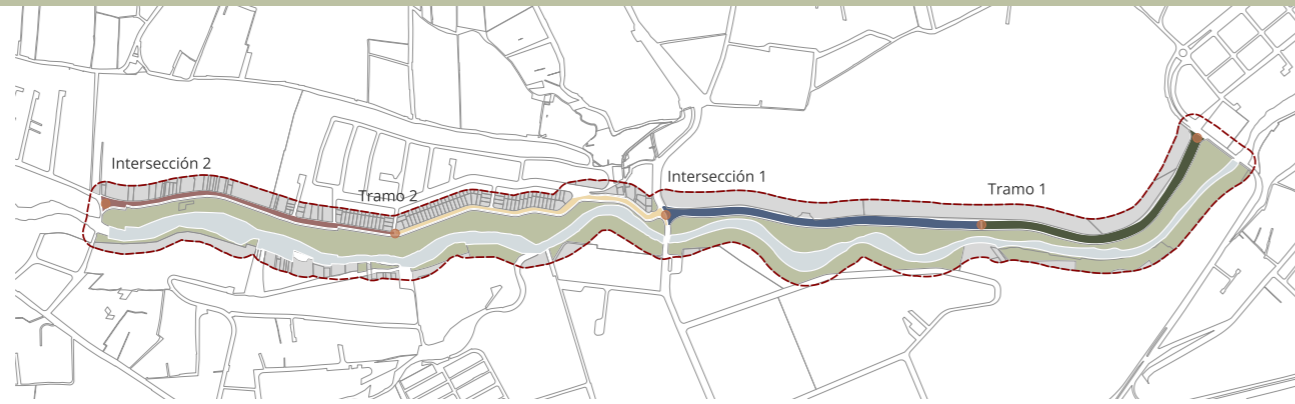
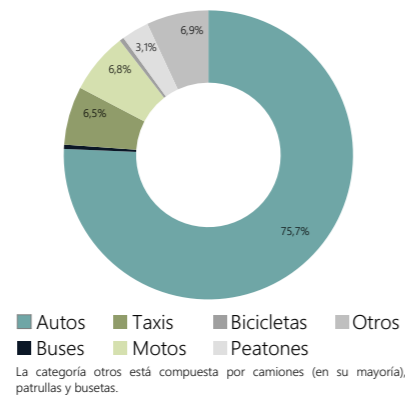


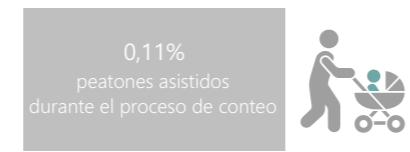
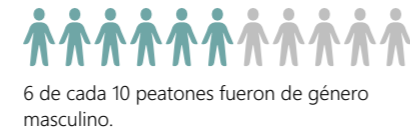
Figura 20.
Fuente: Autoría propia



La mayor cantidad de flujo es por parte de los autos (vehículos particulares). Los buses solo transcurren por la intersección 1 con un promedio de 5 buses/hora.

Figura 21.
Fuente: estudiantes de 7mo ciclo A de la Carrera de Arquitectura de la UDA, 2025

Acerca de peatones:



Durante el conteo se presenciaron bajas cantidades de peatones asistidos, una de las razones observadas es la ausencia de veredas en el tramo 1.

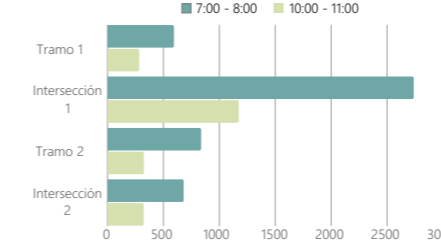


Se evidenció que en la intersección 2 existe una mayor afluencia peatonal (43 peatones/hora). Por otro lado, el tramo 1 se encuentra casi desolado (5 peatones/hora).

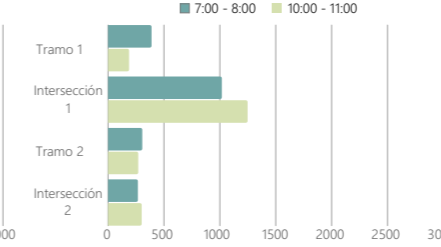
RELACIÓN PEATÓN VS VEHÍCULO

Acerca de autos:

Cantidad de autos los días jueves:



Cantidad de autos los días sábados:



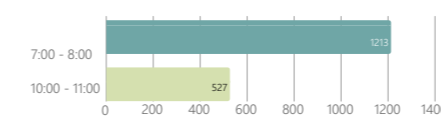
Mayor afluencia de vehículos: intersección 1 (promedio de 1545 vehículos/hora).

Menor afluencia de vehículos: tramo 1 (promedio de 364 vehículos/hora).

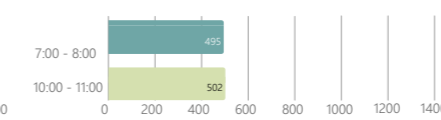
La cantidad de vehículos disminuye aproximadamente un 56,58% de las 7a.m. a las 10a.m los días jueves.

La cantidad de vehículos aumenta aproximadamente un 1,41% de las 7a.m. a las 10a.m los días sábado.

Promedio autos jueves:



Promedio autos sábado:



El alto flujo de autos (vehículos particulares) causa congestión en las horas de mayor actividad (jueves 7 a.m. y sábados 10 a.m.).

La cantidad de vehículos disminuye aproximadamente un 42,69% de jueves a sábado.

Figura 22.
Fuente: estudiantes de 7mo ciclo A de la Carrera de Arquitectura de la UDA, 2025

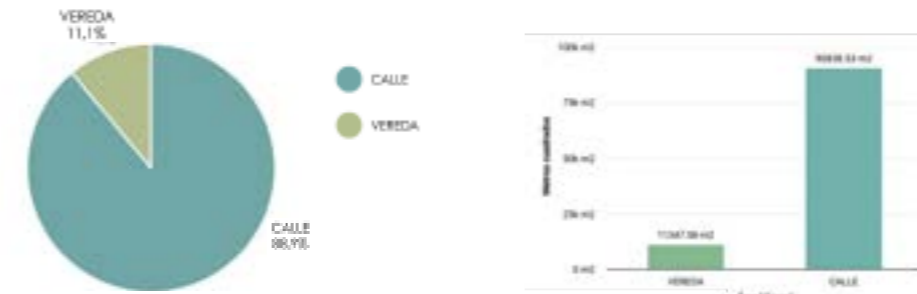


Figura 23.
Fuente: Autoría propia

Las veredas ocupan el 11,10% del área frente al 88,89% correspondiente a las calzadas, evidenciando un claro predominio del espacio destinado al vehículo dentro del área de intervención. Además, existen tramos sin veredas y parterres que no cumplen una función adecuada para la circulación y permanencia peatonal. Esta condición limita la accesibilidad, la seguridad y el uso continuo del espacio público, generando una relación desigual entre peatón y vehículo. Asimismo, la falta de infraestructura peatonal adecuada reduce las posibilidades de interacción social, permanencia y apropiación del corredor por parte de los usuarios.

El análisis permite identificar la necesidad de redistribuir el espacio vial y fortalecer la infraestructura peatonal, incorporando recorridos seguros, áreas de transición y espacios de permanencia que favorezcan una movilidad más equilibrada. Esta información resulta fundamental para el proyecto, ya que orienta estrategias que permitan priorizar al peatón, mejorar la conectividad y consolidar un corredor verde más accesible, seguro, funcional e integrado con las dinámicas urbanas y ambientales del sector.



IMG 24. Vista aérea del corredor verde de la Av. de los Migrantes
Fuente: Autoría propia

ANÁLISIS DE PAISAJE

El tramo presenta predominio de infraestructura vial, vegetación fragmentada y baja calidad visual, generando un paisaje poco integrado que requiere mejoras mediante una mejor organización y elementos naturales.

Simbología

- Límite del proyecto
- Área verde
- Río Machángara
- Predios

Problemáticas

- Predominio de infraestructura vial que fragmenta el paisaje y reduce la calidad visual.
- Vegetación fragmentada, dispersa y poco integrada al entorno.
- Baja calidad visual por elementos desarticulados y falta de definición paisajística.
- Espacios subutilizados y sin función clara para la estancia y recreación.

Potencialidades

- Presencia de áreas verdes que pueden consolidarse y conectarse.
- Proximidad al río Machángara como elemento estructurante del paisaje.
- Posibilidad de generar conexiones visuales y recorridos paisajísticos continuos.
- Terreno con potencial para implementar vegetación nativa y mejorar la biodiversidad.



Figura 24.
Fuente: Autoría propia

- El río Machángara atraviesa el tramo, con potencial para mejorar su relación visual y de acceso.
- Topografía suave con ligeras pendientes hacia el río, lo que permite visuales abiertas.
- Predominan especies arbóreas y arbustivas nativas y exóticas, en estado disperso
- Media-baja, debido a la fragmentación, elementos discordantes y falta de mantenimiento.

INUNDACIONES

El río Machángara es un elemento estructurante y se debe respetar sus dinámicas naturales.

Definir márgenes de protección permite reducir riesgos y proteger infraestructuras y ecosistemas.

La vegetación ribereña contribuye a estabilizar las riberas y controlar el flujo del agua.

Diseñar espacios resilientes que se adapten a las diferentes cotas de inundación.

Tabla de cotas de inundación

Caudal Sector Parque Industrial de Cuenca	
P. Retorno	Cota máxima(m.s.n.m)
5	119,49
10	170,23
25	268,12
50	391,08
100	570,22

Tabla 1.
Fuente: Autoría propia a partir de información obtenida del Informe Final Proyecto Machángara.

Las inundaciones constituyen un aspecto relevante en Cuenca debido a la presencia de sus cuatro ríos. En el área de análisis, influenciada por el Río Machángara, es fundamental considerar el comportamiento hídrico del entorno como un factor clave para la planificación y gestión del espacio. La línea Q100 representa la cota máxima de inundación para un periodo de retorno de 100 años, mientras que las demás líneas corresponden a niveles de agua asociados a periodos de retorno de 5, 10, 25 y 50 años.

La Tabla 1 indica las cotas máximas de inundación asociadas a distintos periodos de retorno en el sector del Parque Industrial de Cuenca. Los valores evidencian un incremento progresivo del nivel del agua conforme aumenta el periodo de retorno, permitiendo identificar áreas con mayor susceptibilidad a inundaciones y definir estrategias de protección y resiliencia hídrica para el corredor.

- Simbología**
- Límite del proyecto
 - Área verde
 - Río Machángara
 - Predios
 - Afectación de inundaciones

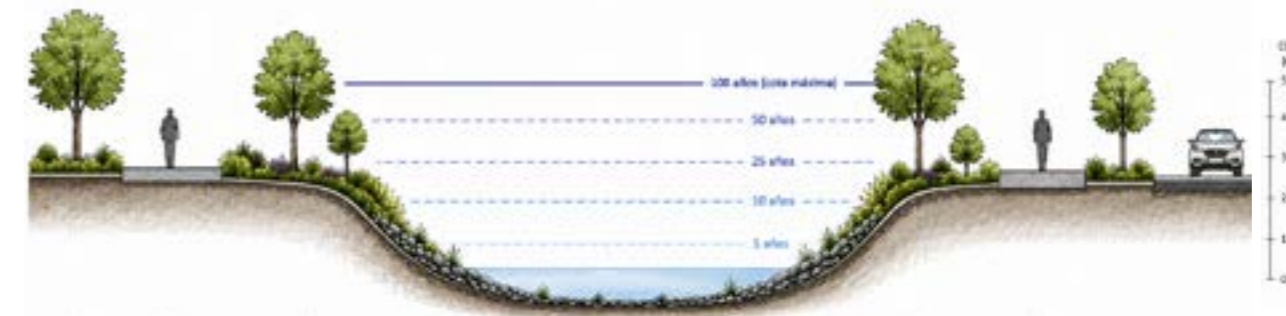







Figura 25.
Fuente: Autoría propia, generada mediante IA con Google Gemini (2026).

- Simbología**
- Periodo de retorno 100 años (COTA MÁX)
 - Periodo de retorno 50 años
 - Periodo de retorno 25 años
 - Periodo de retorno 10 años
 - Periodo de retorno 5 años

VEGETACIÓN EXISTENTE

La vegetación existente presenta una alta cobertura, compuesta principalmente por especies como eucalipto, sauce, níspero y acacia, entre otras; sin embargo, evidencia un escaso mantenimiento y una organización limitada.

Simbología

-  Límite del proyecto
-  Área verde
-  Río Machángara
-  Predios
-  Vegetación existente

Características






-  Cobertura vegetal alta, con presencia de árboles de mediana a grande y estratos arbustivos.
-  Escaso mantenimiento y manejo, evidenciando crecimiento espontáneo.
-  Predominan especies introducidas y algunas nativas asociadas al entorno hídrico.
-  Falta de organización y criterios paisajísticos definidos.
-  Potencial para mejorar la estructura ecológica y la calidad del paisaje.



Figura 26.
Fuente: Autoría propia



Eucalipto



Sauce



Níspero



Acacia








Vegetación arbustiva

ILUMINACIÓN

La iluminación se concentra tanto en la vía vehicular como en el contexto inmediato; sin embargo, a lo largo del corredor es insuficiente. Esto genera zonas poco iluminadas y una mayor percepción de inseguridad, evidenciando la necesidad de mejorar su distribución, especialmente en las áreas peatonales.

Simbología

-  Límite del proyecto
-  Área verde
-  Río Machángara
-  Predios
-  Puntos de iluminación





-  Aumentar la cobertura lumínica en senderos peatonales y áreas verdes.
-  Implementar iluminación peatonal de baja altura para mejorar el confort y seguridad.
-  Utilizar luminarias eficientes y sostenibles que reduzcan el impacto ambiental.
-  Priorizar los puntos críticos para mejorar la percepción de seguridad en el corredor.



Figura 27.
Fuente: Autoría propia

3.5. ANÁLISIS SOCIAL

El presente análisis social tiene como objetivo comprender el uso, la percepción y las principales problemáticas del espacio en la Av. de los Migrantes, en el tramo comprendido entre la antigua Panamericana Norte y la Av. 25 de Marzo. Debido al bajo tránsito peatonal, se aplicaron 25 encuestas a peatones, ciclistas y conductores del sector. Los resultados permiten identificar condiciones de movilidad, accesibilidad, seguridad y convivencia entre los distintos usuarios, además de reconocer las principales problemáticas y potencialidades del corredor, sirviendo como base para plantear estrategias de intervención y mejora del espacio público.



IMG 25. Comercio informal
Fuente: Autoría propia



IMG 26. Peatones utilizando la ciclovia ante la ausencia de veredas



IMG 27. Predominio vehicular y de carga pesada
Fuente: Autoría propia



IMG 28. Ocupación peatonal de la ciclovia
Fuente: Autoría propia

1. ¿Cómo utiliza principalmente este tramo?

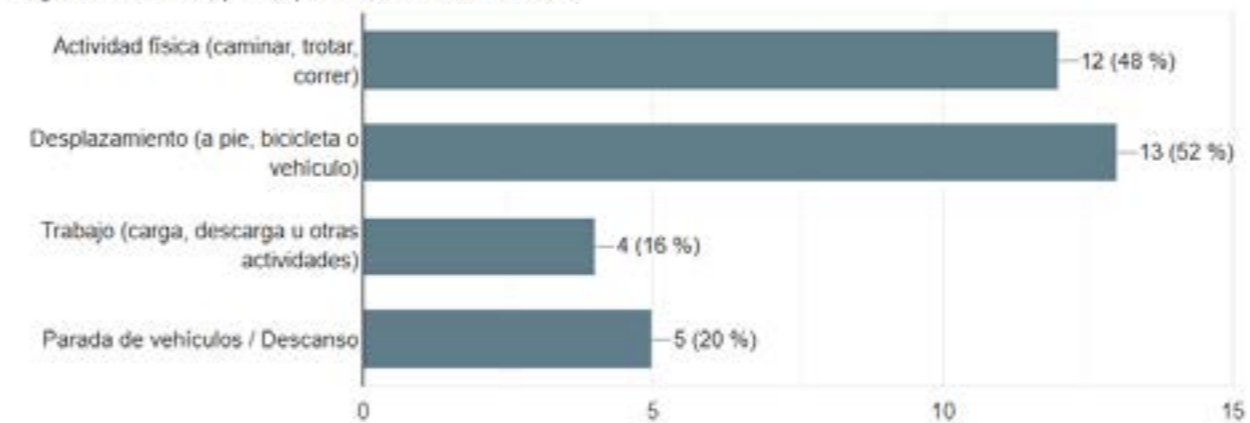


Figura 28. Principales dinámicas de uso del tramo analizado

2. ¿En qué momentos del día utiliza este sector?

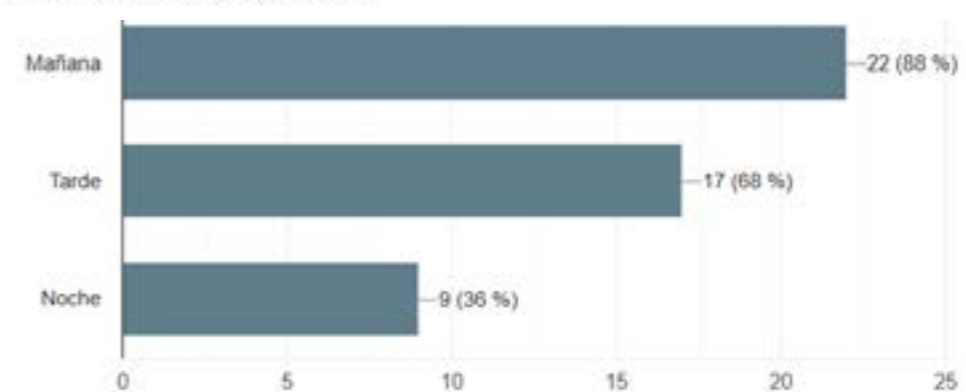


Figura 29. Uso del tramo según el momento del día

Como se observa en la Figura 28, el tramo se utiliza principalmente para desplazamiento; sin embargo, también es ocupado para actividades no propias de una vía vehicular, como actividades recreativas y de permanencia. Esto evidencia la falta de espacios adecuados dentro del corredor, generando una superposición de usos y conflictos entre peatones, ciclistas y vehículos. Asimismo, se identifica la necesidad de incorporar áreas complementarias y espacios seguros que permitan organizar las actividades y mejorar la funcionalidad del sector.

Como se observa en la Figura 29, el uso del sector se concentra principalmente en horas diurnas, especialmente durante la mañana y la tarde, mientras que en la noche disminuye de forma notable. Esto indica que las actividades están condicionadas por factores como la visibilidad, la iluminación y la percepción de seguridad, evidenciando una menor apropiación del espacio en horario nocturno. Además, se refleja la necesidad de mejorar las condiciones ambientales y funcionales del corredor, mediante estrategias que favorezcan un uso más continuo, seguro y equilibrado del espacio público a lo largo del día.

3. ¿Cuánto tiempo permanece ?

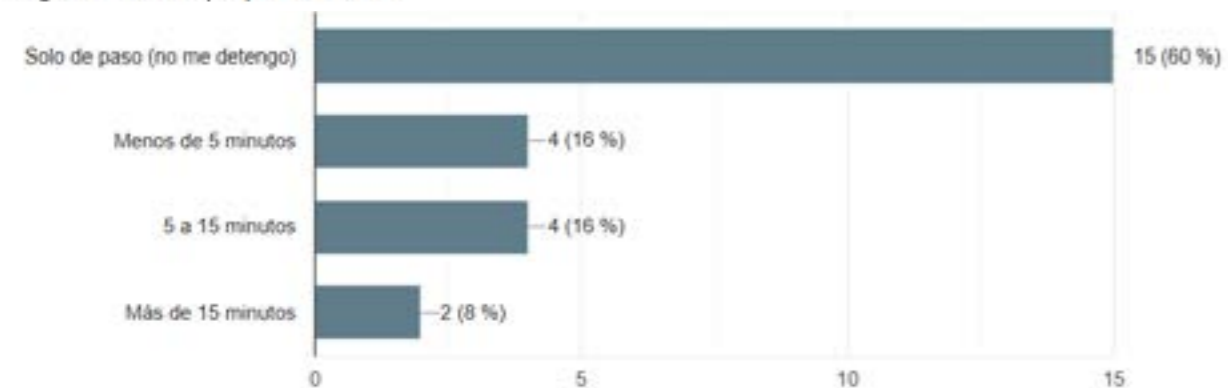


Figura 30. Permanencia de los usuarios en el tramo analizado

4. ¿La ciclovía es de uso compartido (ciclista y peatón)?

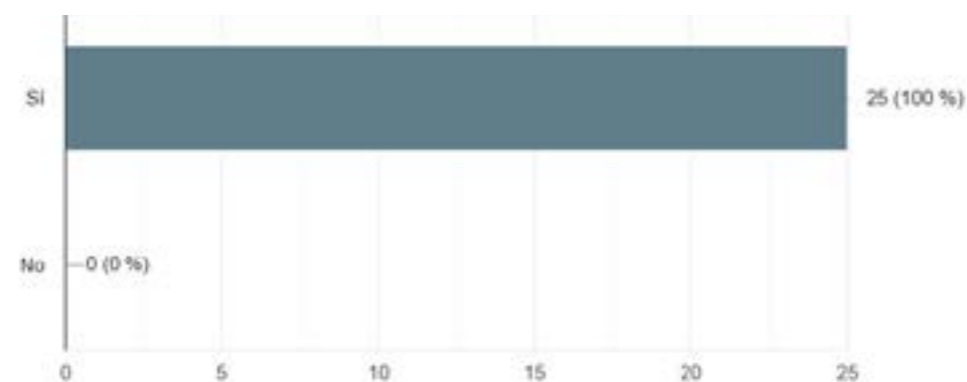


Figura 31. Percepción del uso de la ciclovía

Como se observa en la Figura 30, la mayoría de los usuarios permanece en el tramo únicamente de paso, evidenciando un uso transitorio del espacio. La baja permanencia indica que el sector no cuenta con condiciones o elementos que incentiven la estancia, por lo que se identifica la necesidad de incorporar infraestructura que promueva mayor permanencia y apropiación del lugar. Asimismo, la ausencia de áreas de descanso, mobiliario urbano y espacios de encuentro limita el desarrollo de actividades recreativas y sociales, reduciendo la interacción de los usuarios con el entorno.

Como se observa en la Figura 31, la ciclovía es percibida como un espacio de uso compartido entre ciclistas y peatones, lo que evidencia una convivencia directa que puede generar conflictos. En este contexto, se plantea la necesidad de segregar los flujos dentro de la sección vial, mediante la incorporación de elementos físicos como parterres o franjas verdes, que permitan diferenciar claramente las actividades y favorecer una circulación más segura y ordenada. Además, esta separación contribuiría a mejorar la accesibilidad y la percepción de seguridad, fortaleciendo el funcionamiento del corredor y promoviendo una movilidad más eficiente para todos los usuarios.

5. ¿Cómo percibe la seguridad en el tramo ?

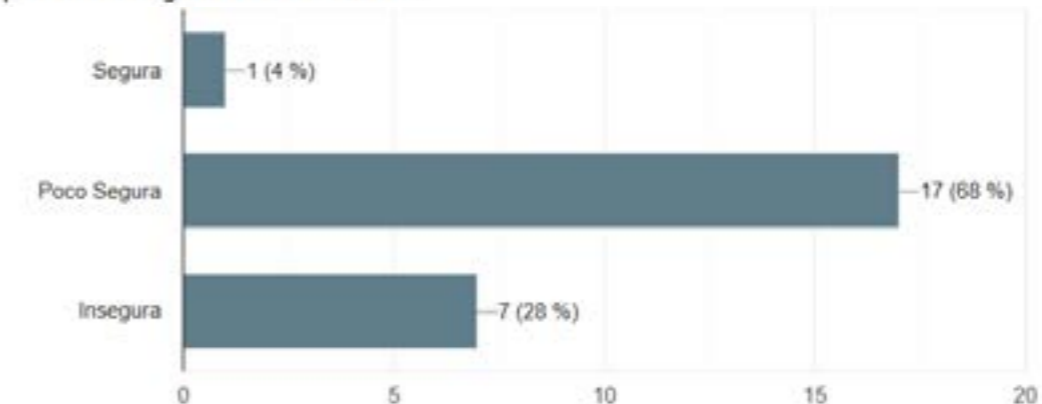


Figura 32. Percepción de seguridad en el tramo

6. ¿La falta de accesibilidad y el estado de abandono limitan el uso del corredor?

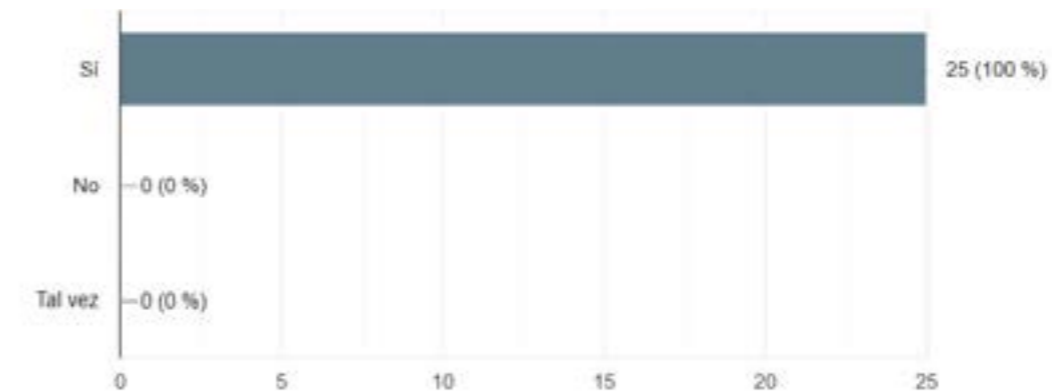


Figura 33. Restricciones de uso del corredor

Como se observa en la Figura 32, predomina una percepción de baja seguridad, lo que refleja desconfianza por parte de los usuarios y limita su adecuado uso. En este contexto, se evidencia que el espacio no cuenta con condiciones que garanticen una circulación segura y confortable. Además, la escasa iluminación y la falta de control visual contribuyen a reforzar la percepción de inseguridad dentro del corredor. Asimismo, evidencia la necesidad de implementar estrategias que mejoren las condiciones ambientales y funcionales del sector.

Como se observa en la Figura 33, la falta de accesibilidad y el estado de abandono se identifican como factores que limitan el uso del corredor. En este sentido, se evidencia la necesidad de intervenir integralmente la sección vial y el corredor verde, mediante mejoras físicas y funcionales que permitan recuperar el espacio, optimizar su uso y fomentar una mayor apropiación por parte de los usuarios. Asimismo, estas intervenciones contribuirían a mejorar la conectividad y la calidad del espacio público en el sector. La recuperación del espacio también favorecería el desarrollo de actividades recreativas y de encuentro social dentro del corredor verde.

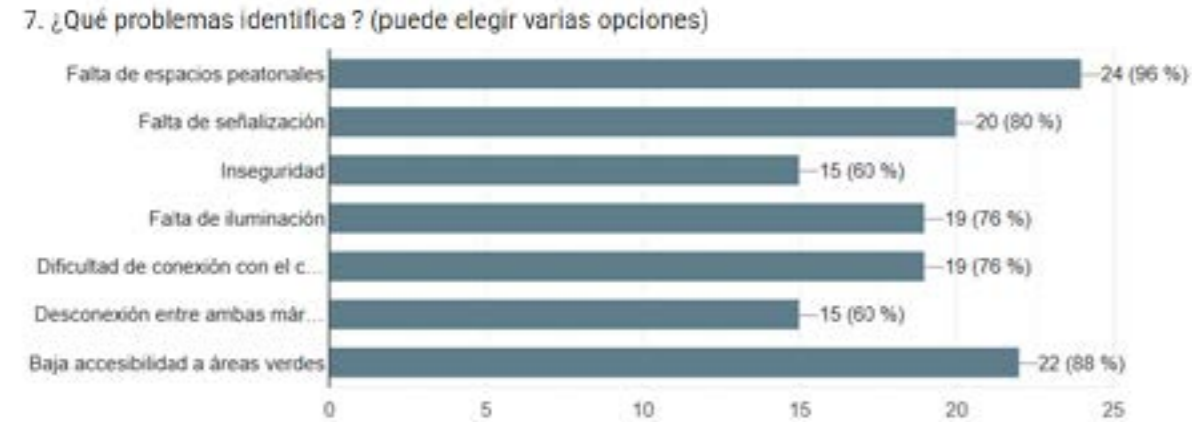


Figura 34. Problemas identificados en el sector

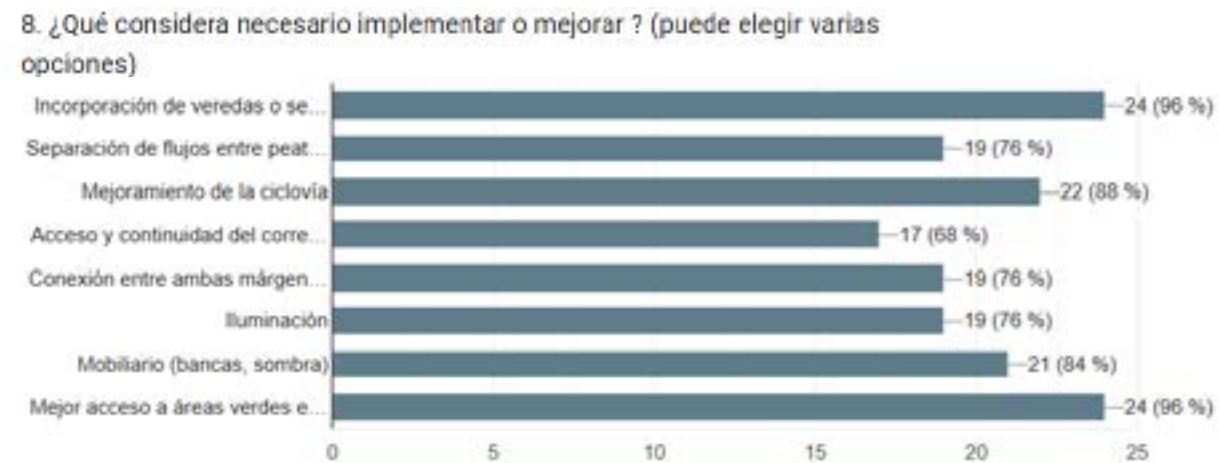


Figura 35. Aspectos a mejorar o implementar en el corredor

Nota: Las representaciones gráficas del análisis social fueron elaboradas mediante Google Forms con información obtenida de encuestas propias.

Como se observa en la Figura 34, los problemas identificados evidencian un espacio fragmentado que limita su uso, continuidad y calidad para los usuarios. Además, se identifican deficiencias de accesibilidad, seguridad y organización espacial, las cuales afectan el adecuado funcionamiento del corredor y reducen la permanencia de las personas en el sector.

A partir de este diagnóstico, y tal como se muestra en la Figura 35, las necesidades detectadas permiten establecer una relación directa entre las problemáticas existentes y las acciones requeridas, orientando de manera clara las decisiones de intervención. En este contexto, se evidencia la importancia de incorporar estrategias que mejoren la conectividad, el espacio público y la movilidad dentro del corredor, promoviendo un entorno más seguro y funcional.

En este sentido, el análisis de problemas y necesidades constituye una base para definir estrategias de diseño enfocadas en la priorización del usuario y la mejora de las condiciones existentes. De esta manera, se plantea una propuesta coherente con la realidad del lugar, orientada a consolidar un corredor accesible, seguro, continuo y funcional para la comunidad, fortaleciendo además la integración entre el entorno urbano y natural.

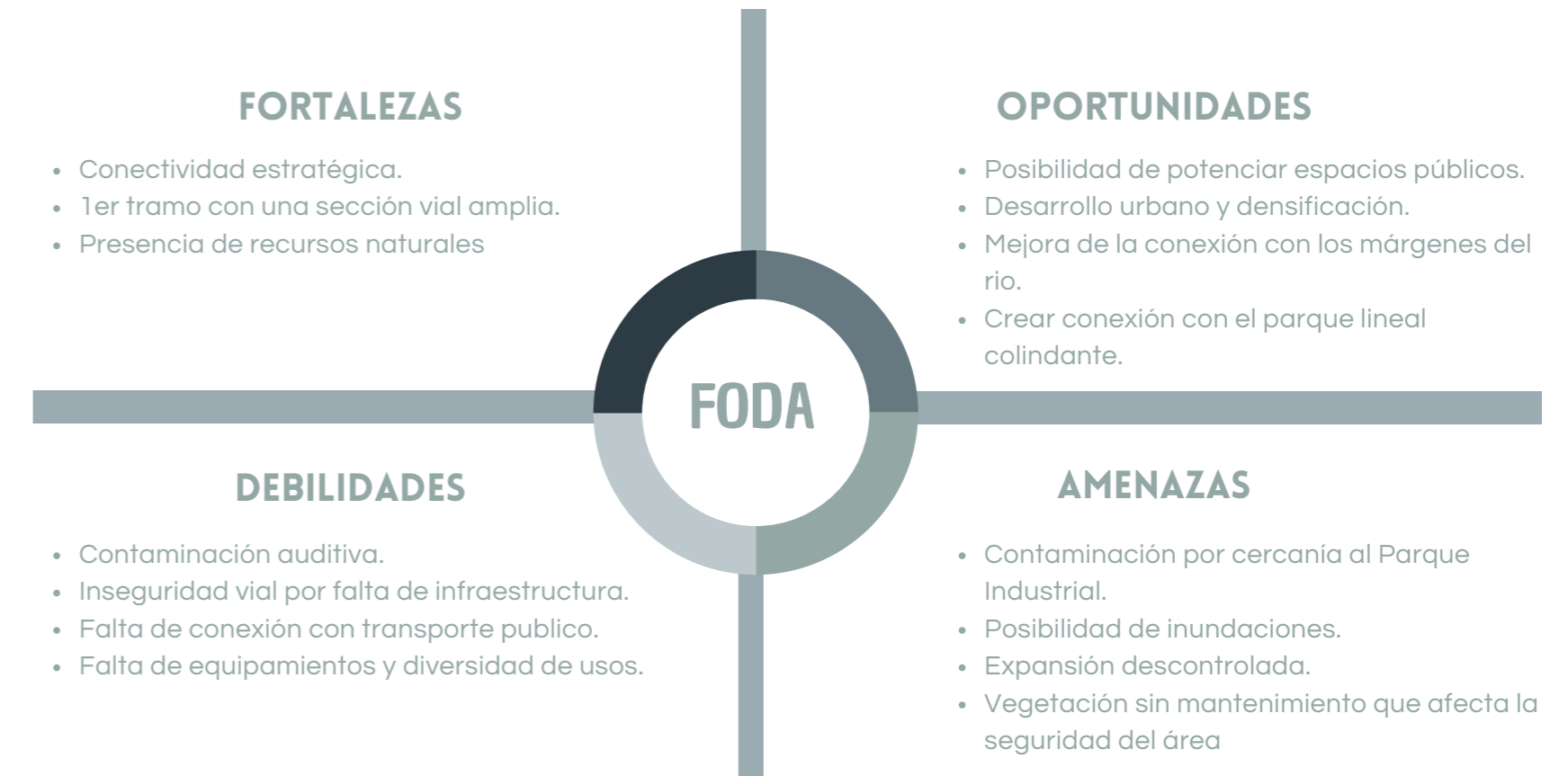


Figura 36. Fuente: Autoría propia

ESTRATEGIAS URBANO

PAISAJÍSTICAS

- 4.1. Vegetación propuesta
- 4.2. Configuración paisajística
- 4.3. Movilidad y conectividad urbana
- 4.4. Organización del espacio público
- 4.5. Mobiliario y elementos urbanos
- 4.6. Reconfiguración de la sección vial
- 4.7. Criterios de materialidad y construcción



4.1. VEGETACIÓN PROPUESTA







VEGETACIÓN PROPUESTA									
Foto	Familia	Nombre y Origen	Características	Beneficios	Foto	Familia	Nombre y Origen	Características	Beneficios
	Betulaceae Especie: <i>Alnus acuminata</i>	Aliso Hábito: Árbol Origen: Nativo	Altura: hasta 15 m Diámetro: aprox. 30 cm Copa: abierta Hojas: simples, aserradas	Mejora el suelo Estabilización de riberas Genera sombra Favorece la biodiversidad		Araliaceae Especie: <i>Oreopanax</i> spp.	Pumamaqui Hábito: Árbol Origen: Nativo	Altura: hasta 15 m Diámetro: aprox. 30 cm Copa: amplia Tronco: recto Hojas: simples, grandes y coriáceas	Estabiliza suelos y taludes Favorece biodiversidad Genera sombra Aporta valor paisajístico
	Salicaceae Especie: <i>Salix humboldtiana</i>	Sauce Hábito: Árbol Origen: Nativo	Altura: 5–12 m Diámetro: hasta 50 cm Copa: amplia e irregular Hojas: simples, alargadas y aserrada	Estabiliza riberas Genera sombra Protección de taludes Aporta valor paisajístico		Fabaceae Especie: <i>Inga insignis</i>	Guaba Hábito: Árbol Origen: Nativo	Altura: 4–8 m Diámetro: pequeño Copa: ancha Hojas: compuestas, verdes brillantes	Mejora el suelo Genera sombra Favorece biodiversidad Produce frutos comestibles
	Myrtaceae Especie:	Arrayán Hábito: Árbol Origen: Nativo	Altura: hasta 15 m Diámetro: medio Copa: irregular Tronco: tortuoso, corteza rojiza exfoliante Hojas: simples, opuestas, ovaladas	Estabiliza riberas Genera sombra Favorece biodiversidad (alimento para aves) Aporta valor paisajístico		Escalloniaceae Especie: <i>Escalloniaceae myrtioides</i>	Chachaco Hábito: Árbol Origen:	Altura: hasta 15 m Diámetro: medio Copa: plana Tronco: ligeramente tortuoso Hojas: simples, pequeñas y coriáceas	Estabiliza riberas Favorece biodiversidad Genera sombra Aporta valor paisajístico

Tabla 2. Vegetación propuesta Fuente: Autoría propia con información basada en Minga Ochoa, D. y Verdugo Navas, A. Árboles y arbustos de los ríos de Cuenca.







VEGETACIÓN PROPUESTA									
Foto	Familia	Nombre y Origen	Características	Beneficios	Foto	Familia	Nombre y Origen	Características	Beneficios
	Rosaceae Especie: <i>Prunus serotina</i>	Capulí Hábito: Árbol Origen: Nativo	Altura: 8–15 m Diámetro: 30–50 cm Copa: globosa Tronco: ligeramente tortuoso Hojas: simples, aserradas	Genera sombra Favorece biodiversidad Produce frutos comestibles Aporta valor paisajístico		Meliaceae Especie: <i>Cedrela montana</i>	Cedro Hábito: Árbol Origen: Nativo	Altura: hasta 30–40 m Diámetro: hasta 1 m Copa: amplia Tronco: recto, corteza fisurada Hojas: compuestas, grandes	Genera sombra Aporta valor paisajístico Favorece biodiversidad Madera de alto valor
	Fabaceae Especie: <i>Erythrina edulis</i>	Cáñaro Hábito: Árbol Origen: Nativo	Altura: 8–15 m Diámetro: 20–40 cm Copa: globosa e irregular Tronco: con espinas dispersas Hojas: compuestas, trifoliadas	Mejora el suelo Genera sombra Favorece biodiversidad Produce alimento (semillas comestibles)		Juglandaceae Especie: <i>Juglans neotropica</i>	Nogal Hábito: Árbol Origen: Nativo	Altura: hasta 25 m Diámetro: hasta 80 cm Copa: globosa Tronco: recto, corteza agrietada Hojas: compuestas, caducifolias	Genera sombra Aporta valor paisajístico Produce frutos comestibles Favorece biodiversidad
	Melastomataceae Especie: <i>Miconia theaezans</i>	Yugyug Hábito: Árbol Origen: Nativo	Altura: 6–10 m Diámetro: 15–30 cm Copa: amplia Tronco: recto, corteza lisa Hojas: simples, opuestas, elípticas	Favorece biodiversidad Genera sombra Aporta valor paisajístico Alta regeneración natural		Onagraceae Especie: <i>Fuchsia loxensis</i>	Pena pena Hábito: Arbusto Origen: Nativo	Altura: 1–2 m Diámetro: bajo Copa: ligera Tallo: flexible, ramificación opuesta Hojas: simples, opuestas, dentadas	Favorece biodiversidad (colibríes) Aporta valor ornamental Genera cobertura vegetal

Tabla 3. Vegetación propuesta Fuente: Autoría propia con información basada en Minga Ochoa, D. y Verdugo Navas, A. Árboles y arbustos de los ríos de Cuenca.

VEGETACIÓN PROPUESTA									
Foto	Familia	Nombre y Origen	Características	Beneficios	Foto	Familia	Nombre y Origen	Características	Beneficios
	Asteraceae	Chilca	Altura: 2-4 m Diámetro: bajo Copa: densa Tallo: ramificado, corteza escamosa Hojas: simples, lanceoladas, aserradas	Estabiliza suelos Favorece biodiversidad Alta regeneración Aporta cobertura vegetal		Myrtaceae	Eugenia	Altura: 2-4 m Copa: densa Tallo: leñoso Hojas: perennes, brillantes	Aporta valor ornamental Funciona como barrera vegetal Favorece biodiversidad
	Lamiaceae	Salvia/Matico	Altura: 2-3 m Diámetro: bajo Copa: densa Tallo: leñoso, ramificación desde la base Hojas: simples, opuestas, dentadas	Favorece biodiversidad (polinizadores) Alta regeneración Aporta cobertura vegetal Funciona como barrera vegetal		Acanthaceae	Labios de fuego	Altura: 1-3 m Copa: compacta Tallo: delgado Hojas: grandes, verdes	Altura: 1-3 m Copa: compacta Tallo: delgado Hojas: grandes, verdes
	Solanaceae	Mermelada	Altura: 1-2 m Copa: densa Tallo: ramificado Hojas: simples, verdes	Aporta valor ornamental Favorece polinizadores Añade color al paisaje		Lamiaceae	Lavanda	Altura: 0,5-1 m Copa: compacta Tallo: leñoso bajo Hojas: aromáticas	Aporta valor ornamental Atrae polinizadores Bajo mantenimiento Aroma ambiental

Tabla 4. Vegetación propuesta Fuente: Autoría propia con información basada en Minga Ochoa, D. y Verdugo Navas, A. Arboles y arbustos de los ríos de Cuenca.

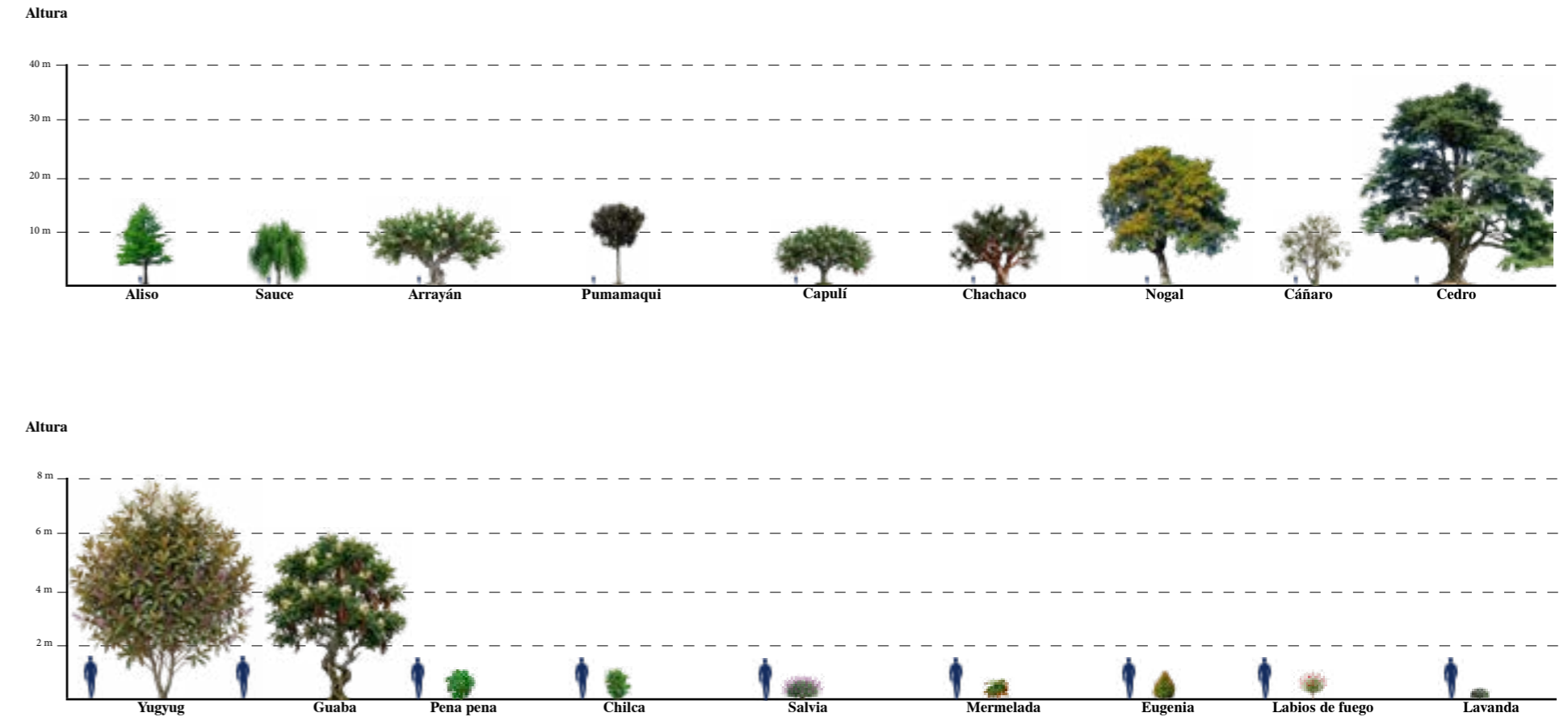


Figura 37. Comparación de alturas de vegetación propuesta Fuente: Autoría propia

4.2. CONFIGURACIÓN PAISAJÍSTICA

Sección cercana al río

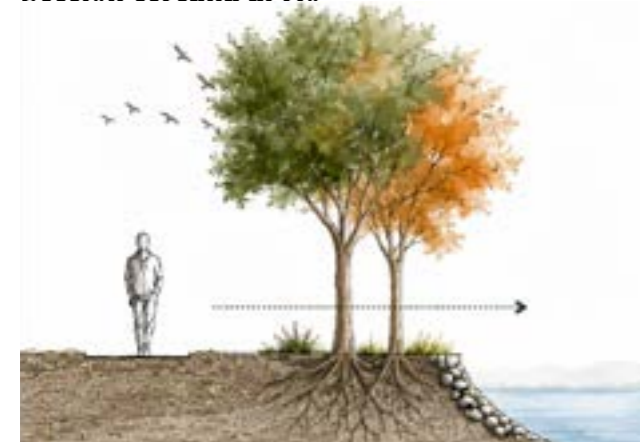


Figura 38.

Apertura visual controlada hacia el río:

Se genera una vista abierta y directa hacia el río, integrando el paisaje natural y promoviendo la conexión visual.

Cañaro, Pena pena

Estabilización y naturalización del terreno:

Se utiliza vegetación ribereña nativa para estabilizar el suelo, prevenir la erosión y fortalecer la estructura ecológica del borde.

Aliso, Sauce, Chilca

Atracción visual:

Se incorporan especies que aportan color, textura y vida, enriqueciendola exeriencia del recorrido.

Arrayán, Capulí, Lavanda, Salvia, Labios de fuego

Sección cercana al vía

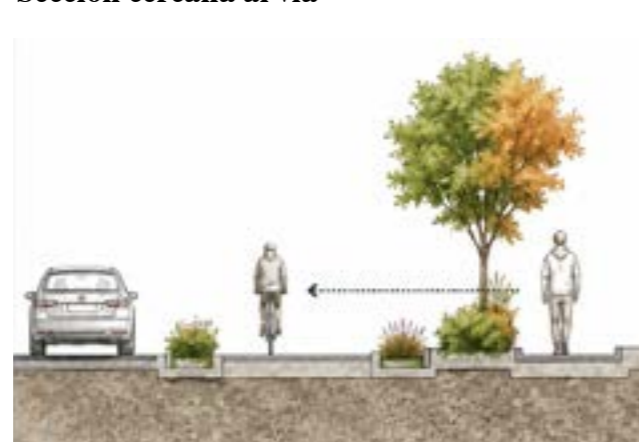


Figura 39.

Permeabilidad visual:

La disposición de vegetación baja y la separación permite mantener una visibilidad clara y continua entre la vía y el espacio peatonal.

Cañaro, Pena pena

Control de acceso:

La vegetación delimita el borde de manera sutil, organizando los accesos y mejorando la seguridad del peatón sin generar barreras visuales.

Eugenia, Yuyug, Chilca

Atracción visual:

Arrayán, Capulí, Lavanda, Salvia, Labios de fuego

Sección cercana a la industria



Figura 40.

Control acústico:

Se utilizan especies de follaje denso que absorben y dispersan el ruido proveniente de la industria, mejorando el confort acústico del espacio público.

Cedro, Nogal

-Protección visual:

La vegetación densa y en distintos estratos genera barreras visuales efectivas, reduciendo el impacto visual de las edificaciones industriales y mejorando la calidad del paisaje.

Cedro, Nogal, Eugenia, Yuyug

Sección en zonas activas



Figura 41.

Permeabilidad visual:

La disposición de vegetación baja permite vistas claras y continuas, aumentando la sensación de seguridad y conexión entre los espacios.

Cedro, Nogal

Control de acceso:

La vegetación delimitan los accesos de forma natural, organizando el uso del espacio sin generar barreras físicas, mejorando la seguridad y el orden.

Eugenia, Yuyug, Chilca

Sección en zonas pasivas



Figura 42.

Ecosistema diverso:

La incorporación de especies nativas y adaptadas promueve la biodiversidad, atrayendo fauna local y generando un ecosistema más equilibrado y resiliente.

Aliso, Pumamaqui, Capulí, Chilca, Salvia

Confort climático y sensorial:

La vegetación seleccionada aporta sombra, regula la temperatura, filtra el viento y libera aromas que enriquecen la experiencia sensorial del espacio.

Sauce, Nogal, Lavanda, Guaba

Se emplea vegetación ribereña que integra el paisaje, refuerza la continuidad ecológica y estabiliza el suelo, favoreciendo la protección ambiental del corredor. (Figura 38.)

Se incorpora vegetación densa orientada a generar barreras visuales y mitigar impactos ambientales, mejorando la calidad del entorno y reduciendo la exposición generada por la vía. (Figura 39.)

Se incorpora vegetación densa orientada a generar barreras visuales y mitigar impactos ambientales, permitiendo una mejor transición entre el corredor y las áreas industriales cercanas. (Figura 40.)

Se dispone vegetación que favorece la permanencia, el uso recreativo y la interacción social, consolidando espacios dinámicos y confortables para los usuarios. (Figura 41.)

Se propone vegetación destinada a generar espacios de contemplación, descanso y conexión con la naturaleza, fortaleciendo la calidad paisajística del corredor. (Figura 42.)

Nota: Todos los gráficos correspondientes a la configuración paisajística son de autoría propia y fueron optimizados digitalmente mediante IA con apoyo de ChatGPT (2025).

4.3. MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD URBANA

Como se indica en la Figura 43 se configura una red de movilidad continua que articula recorridos peatonales y ciclistas mediante conexiones jerarquizadas. Los nodos estratégicos organizan e integran los flujos, consolidando un sistema estructurado de desplazamientos en el corredor. Además, esta estrategia prioriza la accesibilidad universal y la seguridad vial, incorporando señalización, cruces seguros y criterios de diseño inclusivo que optimizan la circulación y garantizan una movilidad eficiente y equitativa para todos los usuarios. De igual manera, se fortalece la conectividad entre los distintos puntos del corredor y su relación con el entorno inmediato, favoreciendo desplazamientos más fluidos y continuos. Asimismo, la articulación de esta red permite ordenar los recorridos, reducir conflictos entre modos de transporte y fomentar una movilidad sostenible que contribuya a mejorar la integración urbana y la funcionalidad del espacio público.



Figura 43. Mapa red de movilidad
Fuente: Autoría propia

Simbología

- Límite del proyecto
- ▽ Accesos
- Nodo principal
- Nodo secundario



Figura 44. Mapa circuito de recorrido y uso
Fuente: Autoría propia

Como se observa en la Figura 44 se establece un circuito continuo que conecta estratégicamente los puntos del corredor, estructurando su funcionamiento. Este recorrido integra dinámicas de movimiento y permanencia, generando una experiencia espacial activa y flexible. A su vez, incorpora áreas de transición y espacios de estancia que favorecen la apropiación social y el encuentro. Así, articula de manera coherente los ámbitos deportivo, comercial, cultural, ambiental y contemplativo, consolidando una experiencia diversa y continua a lo largo del corredor. Además, los circuitos se organizan mediante recorridos complementarios que permiten distintas formas de uso y apropiación del espacio, facilitando conexiones entre actividades recreativas, paisajísticas y de interacción social. Esta estructura fortalece la continuidad del corredor y promueve desplazamientos más dinámicos y fluidos, permitiendo que los usuarios recorran el espacio de manera integral, mientras se genera una relación equilibrada entre circulación, permanencia y conexión con el paisaje urbano y natural.

Simbología

- Límite del proyecto
- Conexiones transversales
- Flujo peatonal secundario
- Flujo ciclista
- Flujo peatonal principal
- Accesos principales

4.4. ORGANIZACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO

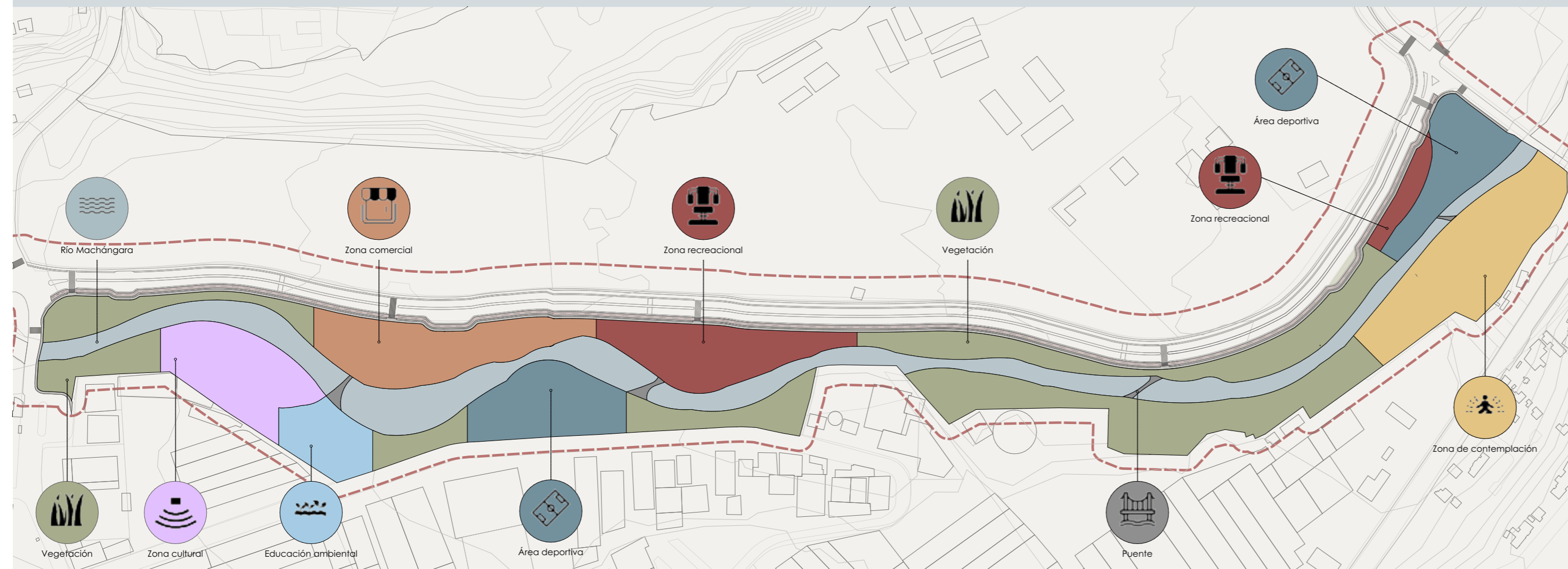


Figura 45. Zonificación
Fuente: Autoría propia

Como se observa en la Figura 45, la zonificación del proyecto se organiza a partir de las condiciones del lugar, la relación con las vías principales y las dinámicas de uso previstas para cada espacio. La zona comercial se ubica cercana a la vía principal con el fin de aprovechar el flujo de personas y facilitar la accesibilidad, permitiendo activar el espacio público y generar interacción constante. Junto a esta, la zona recreacional se plantea como un espacio destinado al encuentro, la permanencia y las actividades al aire libre, complementando el dinamismo generado por el área comercial y fortaleciendo el uso continuo del espacio público.

La zona cultural se localiza en un sector con condiciones topográficas favorables que permiten una mejor adaptación al terreno y el desarrollo de actividades colectivas, eventos e interacción social. Su ubicación cercana a la zona de educación ambiental permite complementar actividades culturales, educativas y recreativas relacionadas con el paisaje y el entorno natural. Por otro lado, la zona de educación ambiental se integra directamente con las áreas verdes y el sistema natural, promoviendo espacios orientados al aprendizaje, la concientización ambiental y la relación directa entre usuario y naturaleza.

Las zonas deportivas se distribuyen en dos puntos estratégicos dentro del proyecto. La primera se ubica frente a las áreas comercial y recreacional, permitiendo complementar las actividades y generar mayor movimiento e interacción entre usuarios. La zona contemplativa se implanta en sectores con mayor relación con la vegetación y el paisaje, promoviendo espacios de descanso, permanencia y conexión visual con el entorno natural. Finalmente, la segunda zona deportiva se localiza próxima a la Panamericana Norte, funcionando como un espacio activo que fortalezca el ingreso y la conexión hacia el proyecto, además de incentivar un uso constante y dinámico del sector.

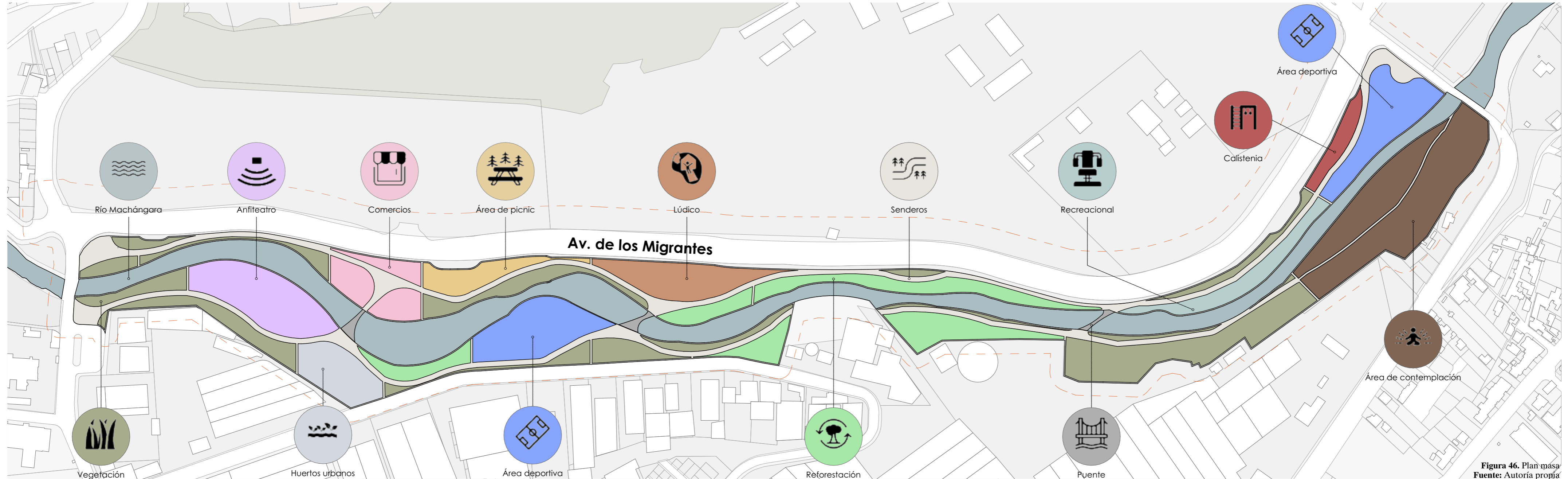


Figura 46. Plan masa
Fuente: Autoría propia

4.5. MOBILIARIO Y ELEMENTOS URBANOS

1. Mobiliario para uso individual



Figura 47.

Diseñado para el uso individual, este mobiliario brinda comodidad y soporte adecuado para el descanso. Su disposición favorece la permanencia en el espacio público, ofreciendo espacios accesibles y confortables para el uso personal. Además, su diseño resistente y de bajo mantenimiento permite una adecuada integración con el entorno, contribuyendo a la funcionalidad y calidad del espacio público.

2. Mobiliario para uso familiar



Figura 48.

Diseñado para el uso familiar, este mobiliario fomenta la interacción y el encuentro entre usuarios, generando espacios cómodos que favorecen la permanencia y el uso compartido en el espacio público. Su disposición permite la integración de grupos y actividades de descanso o convivencia, contribuyendo a fortalecer el carácter social y recreativo del espacio urbano.

3. Mobiliario + vegetación



Figura 49.

Integra la vegetación al mobiliario, mejorando el confort ambiental y aportando calidad al paisaje urbano. Esta relación fortalece la experiencia del usuario, fomenta la permanencia y contribuye a la regulación microclimática del espacio. Además, genera áreas más agradables y sombreadas dentro del recorrido, reforzando la conexión entre naturaleza y espacio público.

4. Mobiliario banca - mesa



Figura 50.

Se propone la incorporación de mobiliario como bancas y mesas que favorecen el descanso, la permanencia y la interacción social, mediante elementos funcionales, resistentes y de bajo mantenimiento, adecuados para el uso continuo en el espacio público. Su disposición responde a las áreas de encuentro y recorrido, contribuyendo a generar espacios más cómodos, accesibles y dinámicos para los usuarios.

5. Basureros



Figura 51.

Se proponen basureros distribuidos estratégicamente que facilitan la disposición de residuos, mantienen la limpieza del espacio y promueven prácticas responsables, mediante el uso de materiales resistentes y la incorporación de opciones de separación para reciclaje. Su ubicación responde a las áreas de mayor permanencia y circulación, contribuyendo al orden y adecuado mantenimiento del espacio público.

6. Bebederos



Figura 52.

Se proponen bebederos estratégicamente ubicados que garantizan acceso a agua potable, fomentan hábitos saludables y favorecen la permanencia en el espacio público. Además, cuentan con diseños resistentes y de bajo mantenimiento, adecuados para su uso continuo y las condiciones exteriores del proyecto, contribuyendo al confort y funcionalidad general del espacio público.

7. Alcorque



Figura 53.

Se proponen alcorques integrados en suelos duros, que permiten el adecuado desarrollo de la vegetación al facilitar la infiltración del agua y proteger las raíces. Estos elementos contribuyen a organizar el espacio público, mejorar las condiciones del suelo y reforzar la calidad ambiental y paisajística del entorno.

8. Bici parqueo



Figura 54.

Se proponen biciparqueaderos distribuidos estratégicamente, que fomentan el uso de la bicicleta y facilitan su estacionamiento seguro. Estos elementos contribuyen a una movilidad sostenible y ordenan el espacio público mediante estructuras resistentes y de fácil acceso para los usuarios, promoviendo formas de desplazamiento más sostenibles dentro del entorno urbano.





9. Parada de bus



Figura 55.

Se propone la implementación de paradas de bus, que brindan resguardo y comodidad a los usuarios del transporte público. Estos espacios mejoran la accesibilidad, ordenan el flujo de personas y favorecen la permanencia, mediante estructuras funcionales, resistentes y adecuadas para su uso continuo. Además, se integran al recorrido peatonal y fortalecen la conexión del proyecto con la movilidad urbana del sector.

10. Iluminación

-  **Luz dirigida hacia abajo:** Evita la emisión de luz hacia el cielo y reduce la contaminación lumínica.
-  **Protección a la avifauna:** Previene la desorientación de aves y protege sus ciclos naturales.
-  **Temperatura cálida:** Luz cálida (≤ 3000 K) menos atractiva para insectos y menos intrusiva para la fauna.
-  **Cielo nocturno:** Contribuye a preservar la calidad del cielo nocturno y el equilibrio de los ecosistemas.

Se propone iluminación alta y baja con luz cálida (≤ 3000 K) para no afectar la fauna, utilizando luminarias de corte total que dirigen la luz únicamente hacia el suelo y con inclinación menor a 70° , evitando la dispersión y la contaminación lumínica. Esta estrategia mejora la seguridad y visibilidad del recorrido nocturno, manteniendo al mismo tiempo un adecuado equilibrio ambiental y una integración respetuosa con el entorno natural.

Luminaria alta



Especificaciones:

Altura: 3.00 m
Fuente de luz: LED
Potencia: 30-40 W
Flujo luminoso: 3.000-4.000 lm
Temperatura de color: 3000 k (cálida)
Uso: Iluminación para áreas generales, vías peatonales y zonas abiertas.

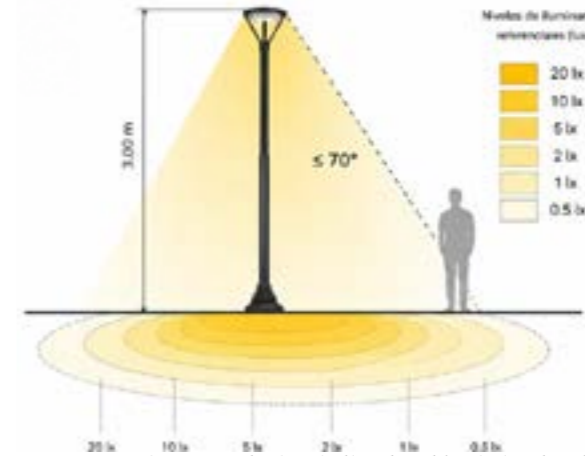


Figura 56. Alcance y niveles de iluminación de luminaria alta
Fuente: Generada mediante IA con ChatGPT (2026)

Luminaria baja



Especificaciones:

Altura: 0.80 m
Fuente de luz: LED
Potencia: 10-12 W
Flujo luminoso: 800-1.200 lm
Temperatura de color: 3000 k (cálida)
Uso: Iluminación de senderos, jardines y áreas de estancia.

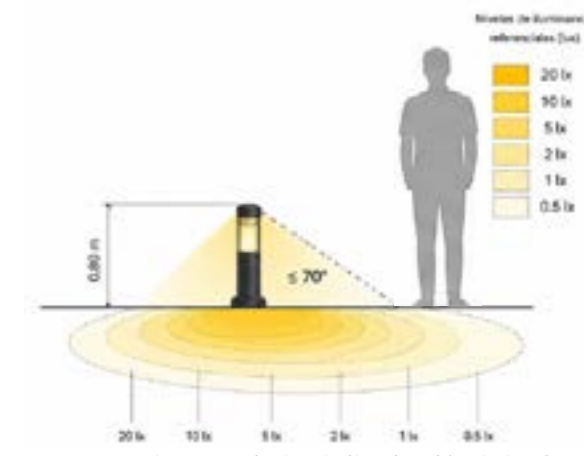


Figura 57. Alcance y niveles de iluminación de luminaria baja
Fuente: Generada mediante IA con ChatGPT (2026)

4.6. RECONFIGURACIÓN DE LA SECCIÓN VIAL

Actualmente, en el primer tramo de la Av. de los Migrantes presenta un déficit significativo de infraestructura peatonal y urbana. Como se observa en la Figura 58, la vía carece de veredas continuas, parterres, áreas verdes y señalización vial, generando un entorno poco seguro y desordenado tanto para peatones como para vehículos. Esta condición evidencia una falta de planificación vial, donde el espacio se encuentra dominado por el tránsito vehicular y sin condiciones adecuadas para la movilidad peatonal.

Además, la ausencia de señalización horizontal y vertical provoca descontrol en la circulación, dificultando la organización de los flujos vehiculares y aumentando los riesgos de movilidad dentro de la avenida. Aunque existe una ciclovía en este tramo, esta no cuenta con una infraestructura adecuada ni con elementos de protección y delimitación que garanticen seguridad y continuidad para los ciclistas, reduciendo su funcionalidad y correcta integración dentro de la vía. La falta de elementos urbanos y paisajísticos también afecta la calidad visual y ambiental del sector, consolidando una imagen urbana deteriorada y poco funcional.



IMG 29. Condición actual de la Av. de los Migrantes - Tramo 1
Fuente: Autoría propia



IMG 30. Condición actual de la Av. de los Migrantes - Tramo 2
Fuente: Autoría propia



Figura 58. Sección vial actual
Fuente: Generada mediante IA con ChatGPT (2026)

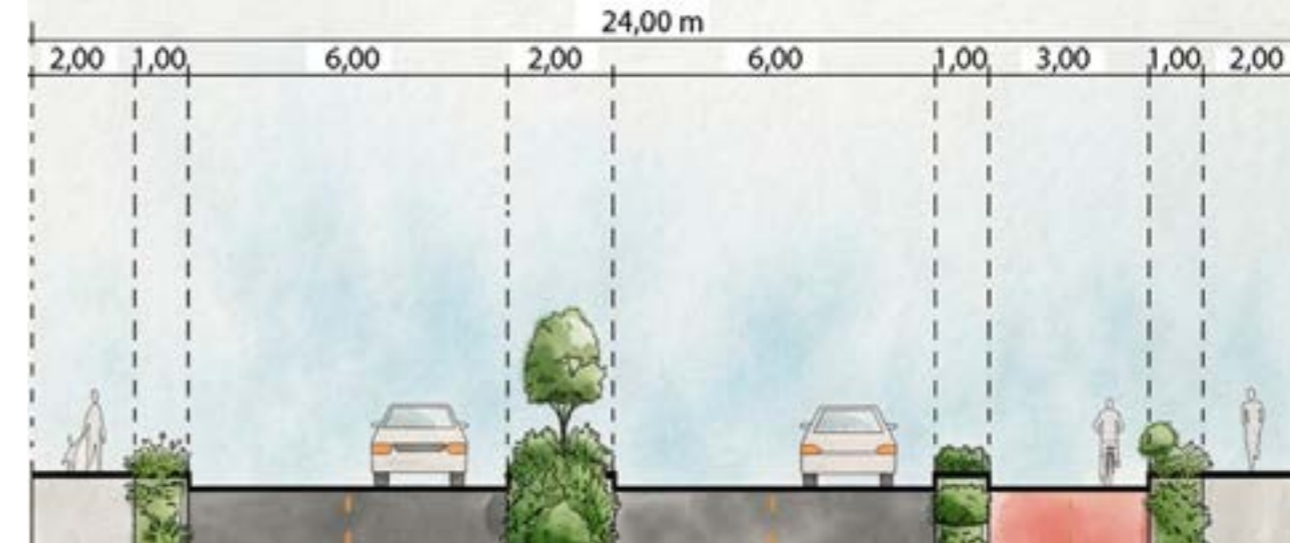


Figura 59. Sección vial Tipo 1
Fuente: Autoría propia, generada mediante IA con Google Gemini (2026).



Figura 60. Axonometría vial Tipo 1
Fuente: Autoría propia, generada mediante IA con Google Gemini (2026).

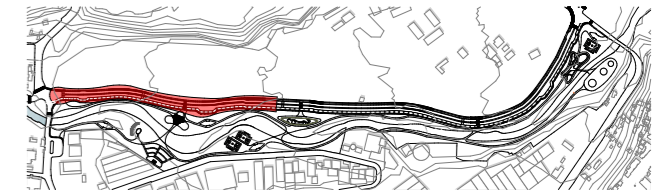


Figura 61. Referencia
Fuente: Autoría propia

Como se observa en las Figuras 59 y 60, la propuesta plantea una reorganización de la vía para priorizar peatones y ciclistas, incorporando una ciclovía segura, aceras más amplias y parterres con vegetación. La sección vial y la axonometría evidencian una mejor distribución de los flujos peatonales, ciclistas y vehiculares, permitiendo una integración más equilibrada entre movilidad, paisaje y espacio público.

Asimismo, la incorporación de vegetación contribuye a mejorar la calidad visual y ambiental del sector, generando espacios más confortables y seguros para la permanencia y el recorrido. La propuesta se adapta a las condiciones existentes del tramo, favoreciendo la accesibilidad y optimizando la funcionalidad de la vía mediante un entorno más ordenado, integrado y atractivo para los usuarios.

Actualmente en el segundo tramo de la Av. de los Migrantes, como se observa en la Figura 62, se evidencia la presencia de muros ciegos pertenecientes a predios privados, los cuales generan una relación poco activa con el espacio urbano y producen una percepción de inseguridad y desarticulación visual a lo largo de la vía. Al igual que en el primer tramo, existe una carencia de veredas, parterres y señalización horizontal y vertical, lo que provoca un entorno desordenado y con baja calidad para la movilidad peatonal y vehicular.

Asimismo, aunque se incorpora una ciclovía, esta no cuenta con la infraestructura adecuada para su correcto funcionamiento, debido a la falta de delimitación, protección y elementos de apoyo que garanticen seguridad y continuidad para los ciclistas. Esta situación limita su uso eficiente y reduce las condiciones de accesibilidad y seguridad dentro de la avenida, consolidando una imagen urbana poco funcional y escasamente integrada. Además, la ausencia de áreas verdes y elementos urbanos complementarios genera un espacio con baja calidad ambiental y visual, afectando la experiencia de quienes transitan diariamente por este sector.



IMG 31. Condición actual de la Av. de los Migrantes - Tramo 2
Fuente: Autoría propia



IMG 32. Condición actual de la Av. de los Migrantes - Tramo 2
Fuente: Autoría propia



Figura 62. Sección vial actual
Fuente: Generada mediante IA con ChatGPT (2026)

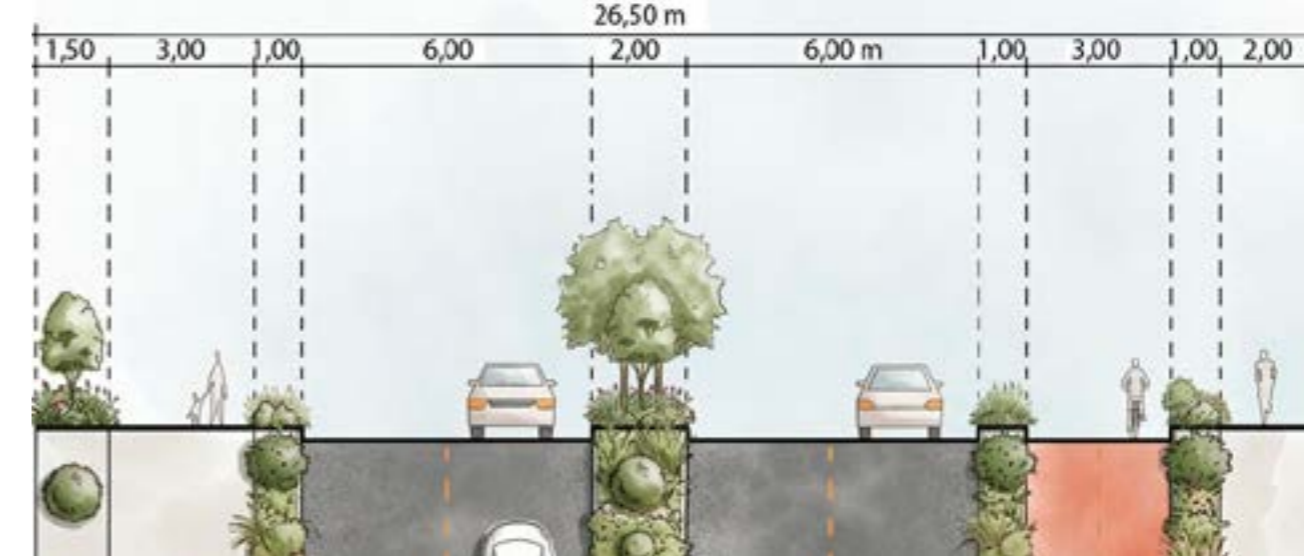


Figura 63. Sección vial Tipo 2
Fuente: Autoría propia, generada mediante IA con Google Gemini (2026).



Figura 64. Axonometría vial Tipo 2
Fuente: Autoría propia, generada mediante IA con Google Gemini (2026).

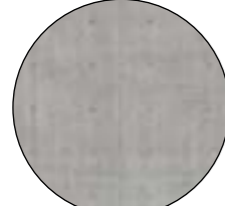

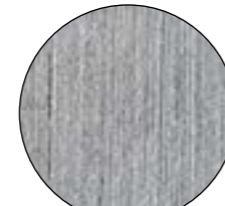
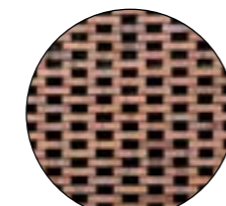
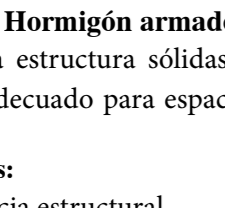
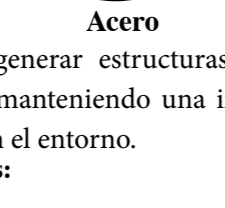
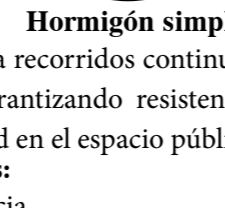
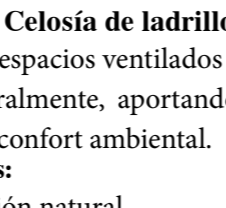




Figura 65. Referencia
Fuente: Autoría propia

Como se observa en las Figuras 63 y 64, la propuesta plantea una sección más amplia que incorpora carriles vehiculares, ciclovía segregada, aceras generosas, parterres con vegetación y mobiliario urbano. La sección vial y la axonometría evidencian una mejor organización de los flujos peatonales, ciclistas y vehiculares, favoreciendo una movilidad más segura y ordenada dentro del corredor.

Asimismo, la propuesta integra recursos paisajísticos y espacios de estancia que contribuyen a mitigar la presencia del muro ciego, fortaleciendo la calidad visual y ambiental del sector. La incorporación de vegetación permite generar sombra, mejorar las condiciones microclimáticas y reducir la percepción de dureza urbana, beneficiando al sector mediante un entorno más accesible, funcional y atractivo para los usuarios.

4.7. CRITERIOS DE MATERIALIDAD Y CONSTRUCCIÓN

 <p>Hormigón armado</p> <p>Garantiza estructura sólidas y permanentes, adecuado para espacios de alto uso.</p> <p>Beneficios:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Resistencia estructural -Durabilidad frente a la intemperie -Bajo mantenimiento -Estabilidad 	 <p>Acero</p> <p>Permite generar estructuras ligeras y abiertas, manteniendo una integración visual con el entorno.</p> <p>Beneficios:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Ligereza -Flexibilidad -Resistencia 	 <p>Hormigón simple</p> <p>Consolida recorridos continuos y accesibles, garantizando resistencia y funcionalidad en el espacio público.</p> <p>Beneficios:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Resistencia -Durabilidad -Fácil mantenimiento 	 <p>Celosía de ladrillo</p> <p>Favorece espacios ventilados e iluminados naturalmente, aportando permeabilidad y confort ambiental.</p> <p>Beneficios:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Ventilación natural -Iluminación -Permeabilidad visual
 <p>Lastre</p> <p>Favorece recorridos más naturales y permeables, integrandose de manera armónica al paisaje .</p> <p>Beneficios:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Permeabilidad -Bajo costo -Drenaje natural 	 <p>Caucho EPDM</p> <p>Mejora la seguridad y comodidad en áreas recreativas con superficies mas seguras y resistentes.</p> <p>Beneficios:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Seguridad -Amortiguación -Confort 	 <p>Hormigón pigmentado rojo</p> <p>Empleado en la vía ciclista para diferenciar el recorrido, reforzar la seguridad y organizar la circulación.</p> <p>Beneficios:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Resistencia -Fácil identificación visual -Durabilidad 	 <p>Madera WPC</p> <p>Aporta calidez e integración natural al paisaje, garantizando resistencia y durabilidad en exteriores.</p> <p>Beneficios:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Resistencia a humedad -Bajo mantenimiento -Apariencia natural

	Hormigón armado
	Acero
	Hormigón simple
	Celosía de ladrillo
	Lastre
	Caucho EPDM
	Hormigón pigmentado
	Madera WPC

	Vereda	Sendero	P. Comercial	Puente	Zona recreativa	Canchas	Pabellón	Snack bar/ zona de servicios	Ciclovía	Mobiliario	Módulo comercial
Hormigón armado											
Acero											
Hormigón simple											
Celosía de ladrillo											
Lastre											
Caucho EPDM											
Hormigón pigmentado											
Madera WPC											

Los pabellones como se observa en las Figuras 66 y 68, se configuran mediante una estructura de hormigón armado, integrada a la topografía a través de una implantación semienterrada que reduce el impacto visual. La cubierta se resuelve como una losa verde, con sistema de impermeabilización y sustrato vegetal, permitiendo la continuidad del paisaje y reforzando la integración del proyecto con el entorno natural.

El snack bar y la zona de servicios, como se observa en la Figura 67, se organizan dentro de un mismo pabellón de carácter compacto y funcional. El snack bar se ubica al frente como área de atención y venta, mientras que la zona de servicios se dispone en la parte posterior, con mayor privacidad, destinada a baterías sanitarias. Este conjunto se articula directamente con el sendero, el cual se abre en este punto para integrarlo como espacio de apoyo dentro del recorrido.

Por otro lado, el pabellón de estancia, como se observa en la Figura 69, se plantea como un espacio abierto y permeable, integrado al ensanchamiento del sendero. Su configuración favorece la permanencia, el descanso y la interacción con el paisaje, consolidándose como un punto de estancia dentro del recorrido, más que como una pieza volumétrica cerrada.

1. Pabellón zona de servicios+ snack bar



Figura 66. Axonometría zona de servicios+snack bar
Fuente: Autoría propia, generada con ChatGPT (2026)

1. Estrategia 2. Función 3. Criterio

1. Zonificación por usos y flujo peatonal.
2. Servicio, alimentación y transición.
3. Privacidad controlada y seguridad.

Aprovecha el flujo peatonal, integrando un snack bar abierto y un área de servicios más privada.



Figura 67: Sección zona de servicios+snack bar
Fuente: Autoría propia, generada con ChatGPT (2026)

2. Pabellón de estancia



Figura 68. Axonometría pabellón de estancia
Fuente: Autoría propia, generada con ChatGPT (2026)

1. Estrategia 2. Función 3. Criterio

1. Integración topográfica y mínima intervención.
2. Estancia y descanso.
3. Bajo impacto visual y continuidad paisajística.

La implantación sigue la topografía natural, reduciendo cortes y rellenos.



Figura 69. Sección pabellón de estancia
Fuente: Autoría propia, generada con ChatGPT (2026)

La zona comercial como se observa en las Figuras 70 y 71, se configura mediante una estructura de acero con malla espacial y una cubierta mixta, con un lucernario central en policarbonato que permite el ingreso de iluminación natural, y paneles compuestos laterales que protegen el espacio de las condiciones climáticas. Esta configuración genera un espacio abierto, flexible y de transición, adecuado para la actividad comercial, favoreciendo la ventilación cruzada, el confort ambiental y el bajo mantenimiento, al mismo tiempo que refuerza su carácter de espacio público activo.

Los módulos de comercio, como se observa en las Figuras 72 y 73, se estructuran a partir de columnas circulares de acero ubicadas en su eje central, las cuales se anclan a la pérgola superior, complementándose con soportes de hormigón armado que aseguran la estabilidad del conjunto. La envolvente se resuelve mediante ladrillo tipo celosía, lo que permite el paso controlado de aire y luz natural, generando espacios interiores más confortables y ventilados. Esta estrategia constructiva no solo mejora el desempeño ambiental de los módulos, sino que también reduce el mantenimiento y refuerza la permeabilidad visual entre el interior y el exterior, consolidando una imagen ligera dentro del conjunto comercial.

3. Zona comercial



Figura 70. Axonometría zona comercial
Fuente: Autoría propia, generada con ChatGPT (2026)

1. Estrategia 2. Función 3. Criterio

1. Espacio abierto y flexibilidad espacial.
2. Comercio, encuentro y actividad.
3. Confort ambiental y ventilación natural.

Estructura abierta que permite la circulación cruzada y la adaptabilidad de los módulos según la actividad.



Figura 71. Sección zona comercial
Fuente: Autoría propia, generada con ChatGPT (2026)

4. Módulo comercial



Figura 72. Axonometría módulos de comercio
Fuente: Autoría propia, generada con ChatGPT (2026)

1. Estrategia 2. Función 3. Criterio

1. Módulos independientes y permeables.
2. Comercio, exhibición y servicios.
3. Iluminación y ventilación natural.

Los muros generan espacios flexibles e iluminados, favoreciendo la ventilación y relación con el entorno.



Figura 73. Sección módulos comerciales
Fuente: Autoría propia, generada con ChatGPT (2026)

05

PROPUESTA URBANO PAISAJÍSTICA

- 5.1. Emplazamiento
- 5.2. Tramo I
- 5.3. Tramo II
- 5.4. Tramo III



5.1. EMPLAZAMIENTO

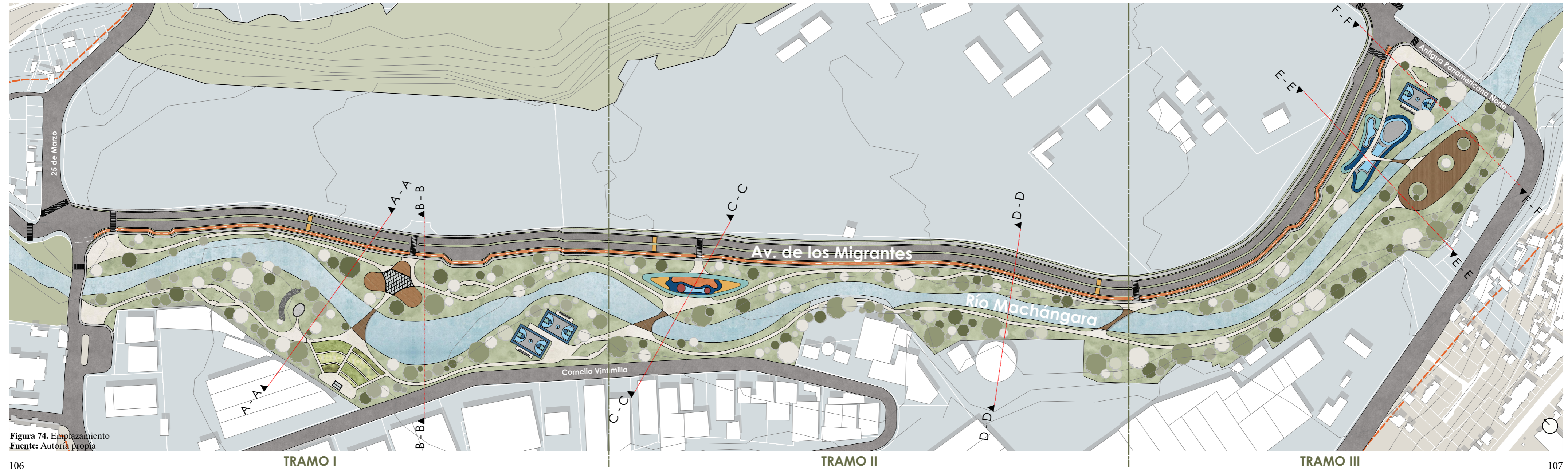


Figura 74. Emplazamiento
Fuente: Autoría propia

5.2. TRAMO I

Como se muestra en la Figura 75, se plantea el tramo de mayor actividad del proyecto, donde se concentran usos comerciales, huertos urbanos y espacios deportivos. La organización espacial evidenciada en la planta genera un entorno dinámico que favorece la interacción social, la permanencia y el uso continuo del espacio público, consolidándolo como el sector más activo del recorrido. Asimismo, la diversidad de actividades permite atraer distintos tipos de usuarios a lo largo del día, fortaleciendo la apropiación del espacio y promoviendo una mayor vitalidad urbana.

Del mismo modo, las axonometrías presentadas en las Figuras 76, 77 y 78 permiten visualizar la relación espacial entre las diferentes áreas que conforman la propuesta. La integración de espacios recreativos, productivos y de encuentro contribuye a generar un ambiente más accesible, inclusivo y funcional, potenciando la relación entre comunidad, paisaje y espacio público. Además, la presencia de áreas verdes y espacios de estancia aporta confort ambiental y mejora la calidad paisajística del corredor, fortaleciendo su carácter como espacio público de integración y convivencia.

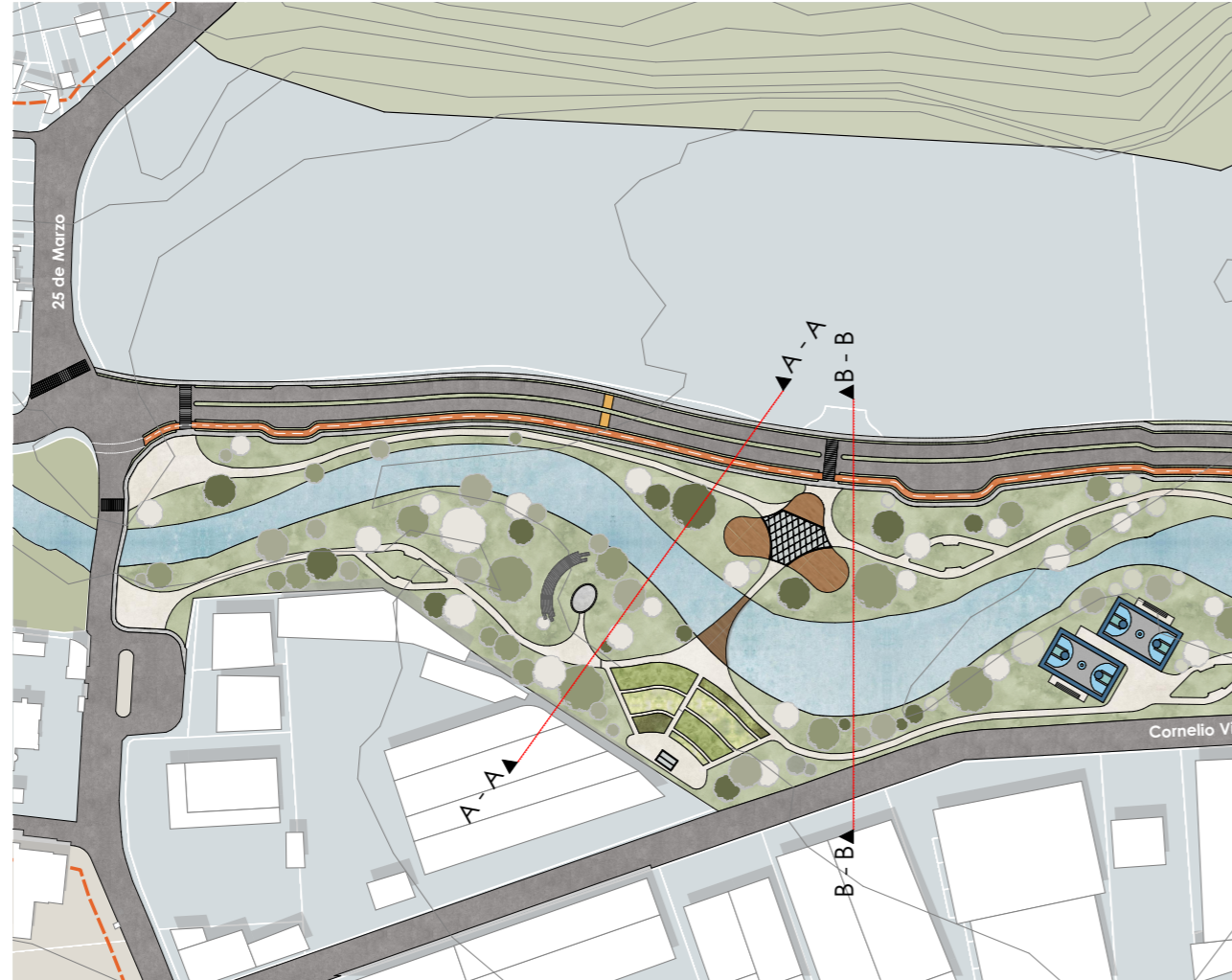


Figura 75. Planta Tramo 1
Fuente: Autoría propia

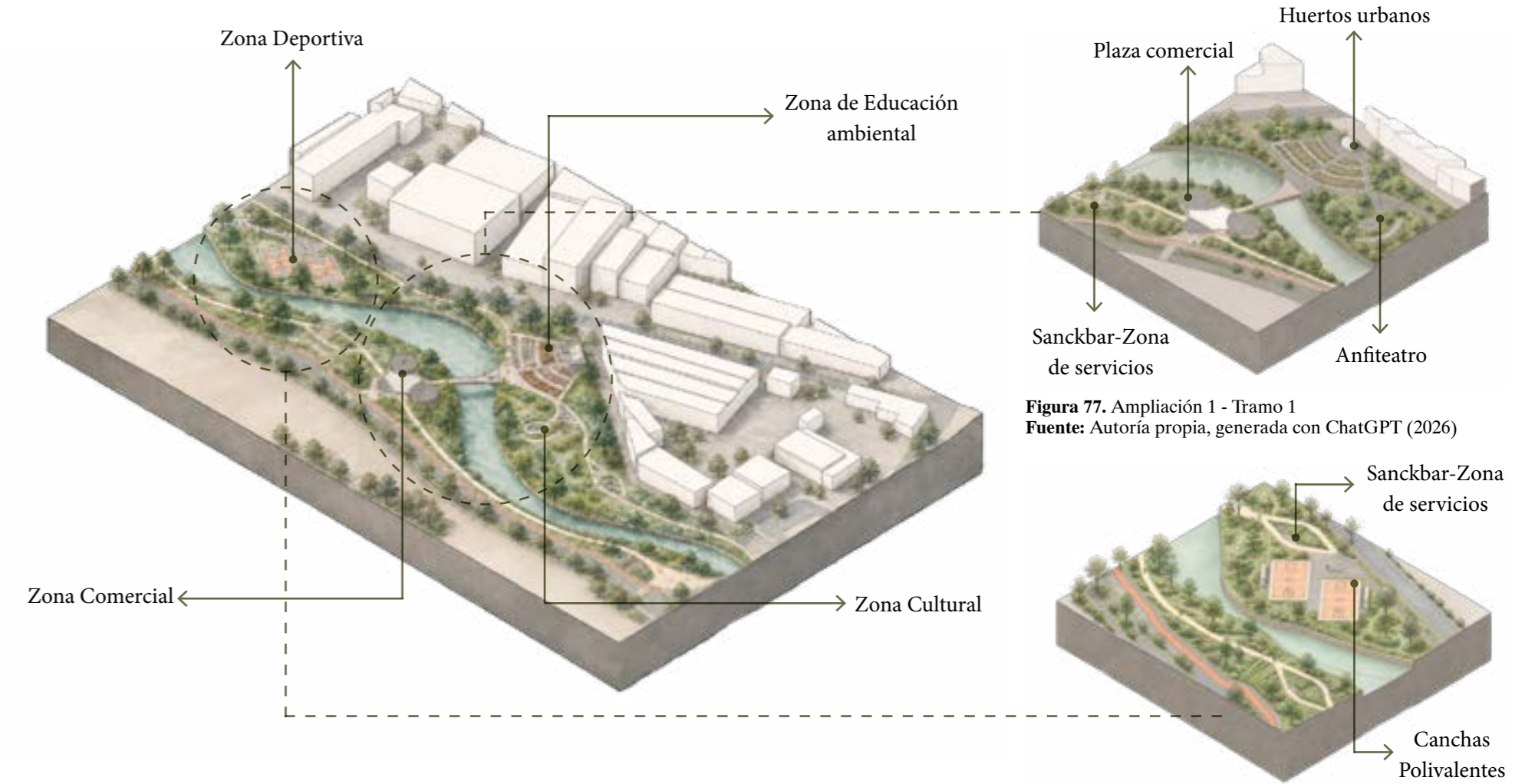


Figura 76. Axonometría general Tramo 1
Fuente: Autoría propia, generada con ChatGPT (2026)

Figura 77. Ampliación 1 - Tramo 1
Fuente: Autoría propia, generada con ChatGPT (2026)

Figura 78. Ampliación 2 - Tramo 1
Fuente: Autoría propia, generada con ChatGPT (2026)

ACTIVIDADES



Figura 79. Zona cultural - Anfiteatro
Fuente: Autoría propia, generada con ChatGPT (2026)

La zona cultural incorpora un anfiteatro como espacio principal para actividades recreativas, culturales y de encuentro, fomentando la apropiación del espacio público y la interacción comunitaria. Asimismo, este espacio se integra al entorno natural del corredor, generando un ambiente abierto y flexible que permite el desarrollo de eventos colectivos y fortalece la identidad cultural del lugar.



Figura 80. Zona comercial
Fuente: Autoría propia, generada con ChatGPT (2026)

La zona comercial se concibe como un espacio abierto y de transición que dinamiza la actividad económica, promoviendo la interacción social y el uso continuo del espacio público. Asimismo, su configuración favorece la integración con el flujo peatonal del corredor, generando un ambiente activo que incentiva la permanencia, el encuentro y la articulación entre distintos usuarios, fortaleciendo la vitalidad urbana del sector.



Figura 81. Zona deportiva
Fuente: Autoría propia, generada con ChatGPT (2026)

La zona deportiva incorpora dos canchas multiuso destinadas a la práctica de diversas actividades físicas, promoviendo el uso activo del espacio y hábitos saludables en la comunidad. Asimismo, este espacio fomenta la interacción social y la convivencia, consolidándose como un punto de encuentro que dinamiza el corredor y fortalece la apropiación colectiva del espacio público.



Figura 82. Zona de educación ambiental - Huertos urbanos
Fuente: Autoría propia, generada con ChatGPT (2026)

La zona de educación ambiental integra huertos urbanos como espacios de aprendizaje, promoviendo prácticas sostenibles y la relación directa con el entorno natural. Asimismo, este espacio fomenta la conciencia ambiental y la participación comunitaria, fortaleciendo el vínculo entre los usuarios y los procesos de producción sostenible dentro del corredor.

Vegetación propuesta-Huertos urbanos					
Tipo	Especie	Función	Tipo	Especie	Función
Hortaliza	Lechuga	Consumo	Aromática	Romero	Culinario-medical
Hortaliza	Espinaca	Consumo	Aromática	Hierbabuena	Infusiones
Hortaliza	Zanahoria	Consumo	Aromática	Orégano	Culinario
Hortaliza	Brócoli	Producción	Medicinal	Manzanilla	Infusiones
Hortaliza	Cebolla	Consumo	Medicinal	Toronjil	Medicinal
Hortaliza	Remolacha	Consumo	Hortaliza	Ajo	Consumo
Aromática	Cilantro	Culinario	Hortaliza	Col	Consumo

Tabla 5. Selección de especies para huertos urbanos

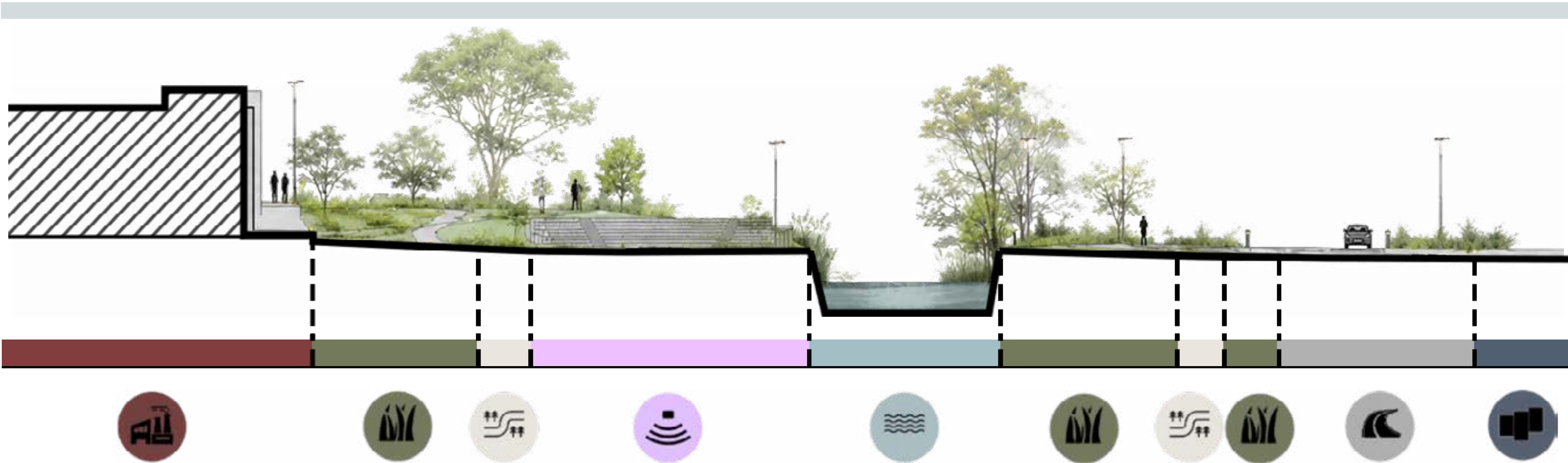


Figura 83. Sección A-A, Tramo 1
Fuente: Autoría propia, generada con ChatGPT (2026)

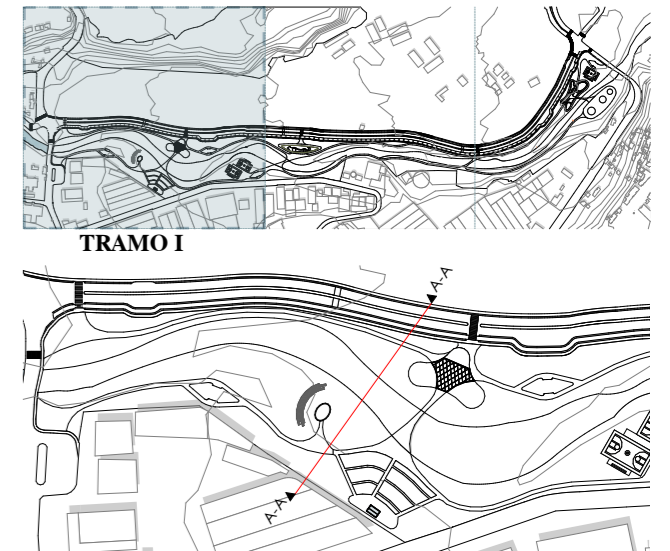


Figura 84. Referencia
Fuente: Autoría propia

En la Figura 83, el anfiteatro se destaca como el elemento principal del espacio, configurándose como punto de encuentro y actividad. A su alrededor, se integran la vía, el sendero peatonal y el río, que complementan el recorrido y estructuran el entorno. Asimismo, esta configuración fortalece la relación entre el espacio cultural y el paisaje natural, generando un ambiente dinámico que favorece la interacción social y la apropiación del lugar.

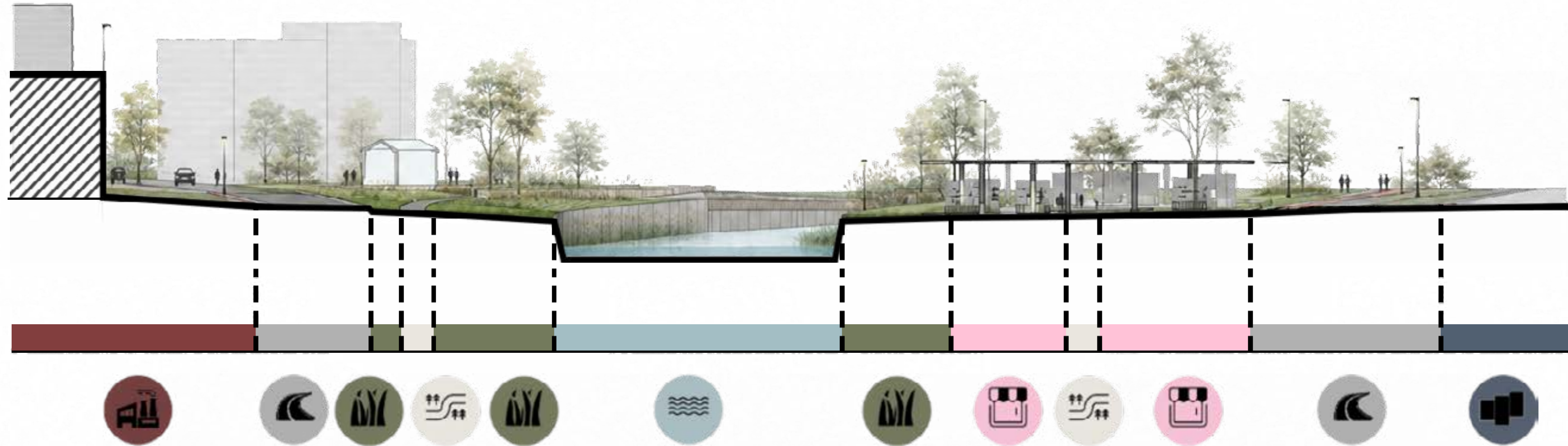


Figura 85. Sección B-B, Tramo 1
Fuente: Autoría propia, generada con ChatGPT (2026)

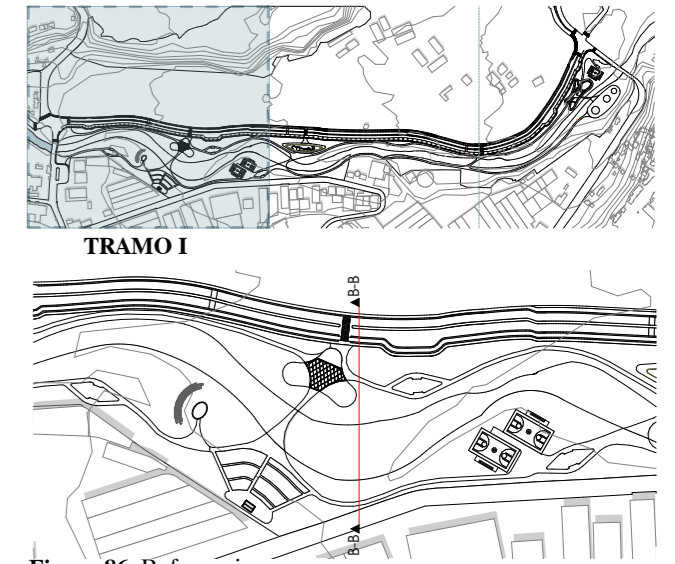


Figura 86. Referencia
Fuente: Autoría propia

En la Figura 85 se muestra la sección donde se evidencia la conexión entre los huertos urbanos y la zona comercial mediante un puente, articulando ambos espacios. A su vez, los senderos peatonales y la vía estructuran el recorrido, generando un entorno activo y accesible. Asimismo, esta articulación refuerza la continuidad del corredor, promoviendo la integración entre actividades productivas, comerciales y de circulación.



Luminaria alta: 3.00 m
luz cálida de 30 - 40 W

Cubierta con malla
espacial

Barrera visual con
vegetación nativa

Estructura con anclaje
tipo ramificado

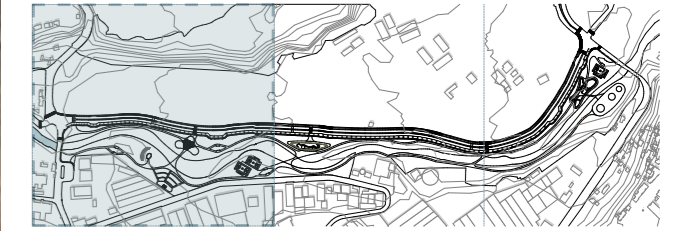
Módulos de comercio
Celosía de ladrillo

Sendero peatonal
de lastre

Barrera vegetal con
arbustos nativos de las
riberas de Cuenca

Vereda peatonal
de hormigón

Luminaria baja: 0.80 m
luz cálida de 10 - 12 W



TRAMO I

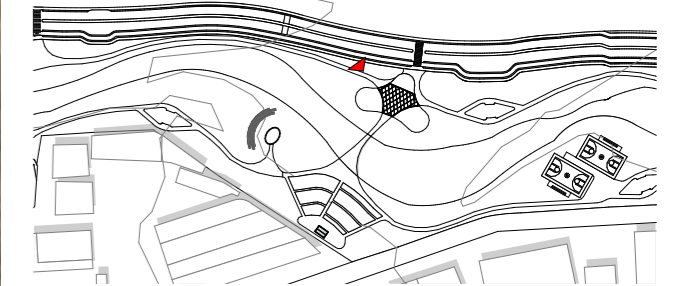


Figura 87. Referencia
Fuente: Autoría propia

Zona comercial concebida como un espacio abierto y dinámico, donde el recorrido continuo invita a ingresar, permanecer y encontrarse. Su relación con la naturaleza crea un ambiente activo y confortable, adecuado para la actividad comercial y el encuentro. Asimismo, este espacio favorece la interacción social y la dinamización económica del corredor, integrando el comercio con el flujo peatonal y fortaleciendo la vitalidad urbana del entorno.

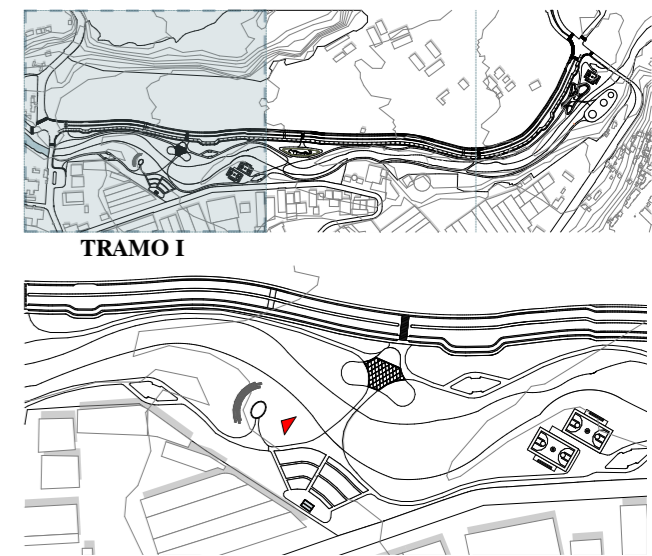
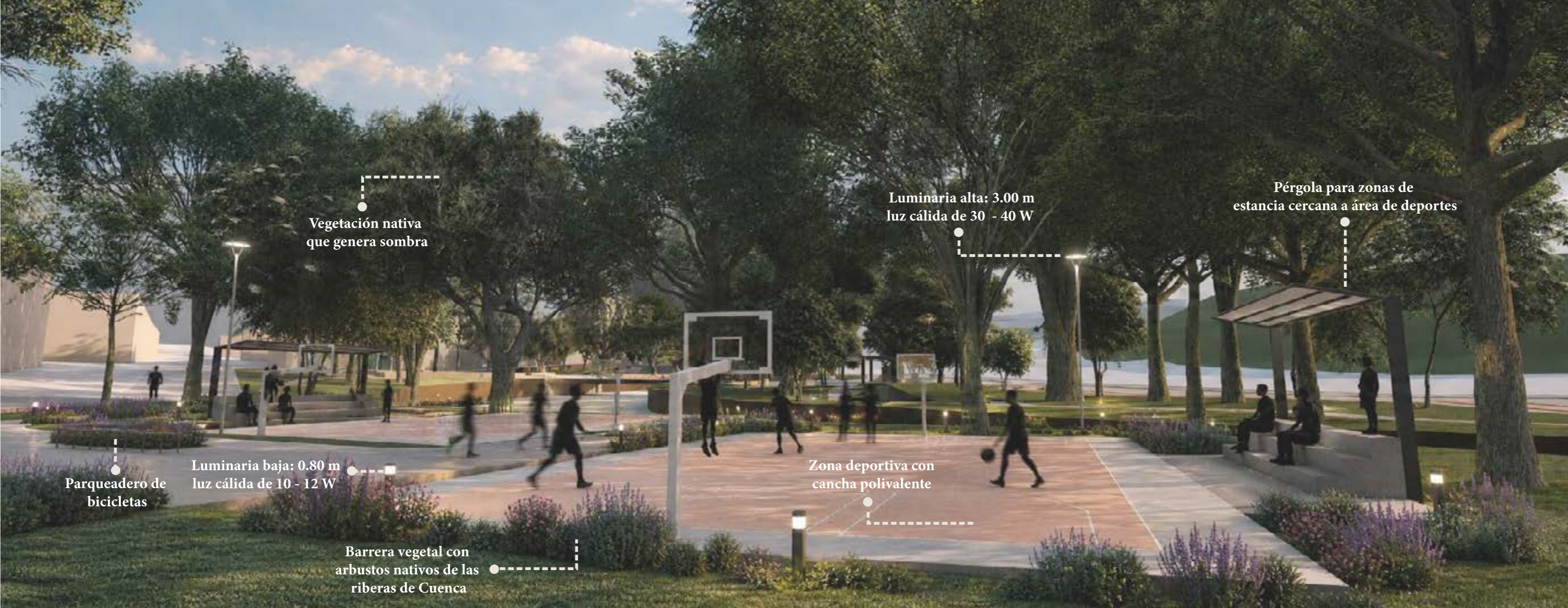


Figura 88. Referencia
 Fuente: Autoría propia

Zona cultural concebida como un espacio abierto y de encuentro, donde el anfiteatro se integra al entorno natural y acoge actividades como danza, presentaciones y eventos culturales. Su configuración genera un ambiente dinámico y acogedor, propicio para la interacción y la vida comunitaria. Asimismo, este espacio fortalece la identidad del corredor al promover la expresión cultural y la participación ciudadana, consolidándose como un punto de referencia para actividades colectivas y de integración social.



Vegetación nativa que genera sombra

Luminaria alta: 3.00 m
luz cálida de 30 - 40 W

Pérgola para zonas de estancia cercana a área de deportes

Parqueadero de bicicletas

Luminaria baja: 0.80 m
luz cálida de 10 - 12 W

Zona deportiva con cancha polivalente

Barrera vegetal con arbustos nativos de las riberas de Cuenca



TRAMO I

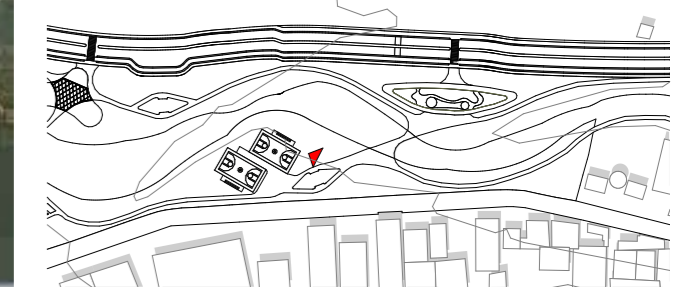


Figura 89. Referencia
Fuente: Autoría propia

Zona deportiva planteada como un espacio abierto y dinámico, donde las canchas multiuso acogen actividades como fútbol, baloncesto y vóley. Su integración con el entorno natural favorece el uso continuo, la interacción y el desarrollo de actividades recreativas en comunidad. Asimismo, este espacio promueve la apropiación colectiva y el fortalecimiento de la vida social, consolidándose como un punto de encuentro que incentiva la actividad física y el uso activo del corredor.

IMG 35. Perspectiva Zona Deportiva
Fuente: Autoría propia

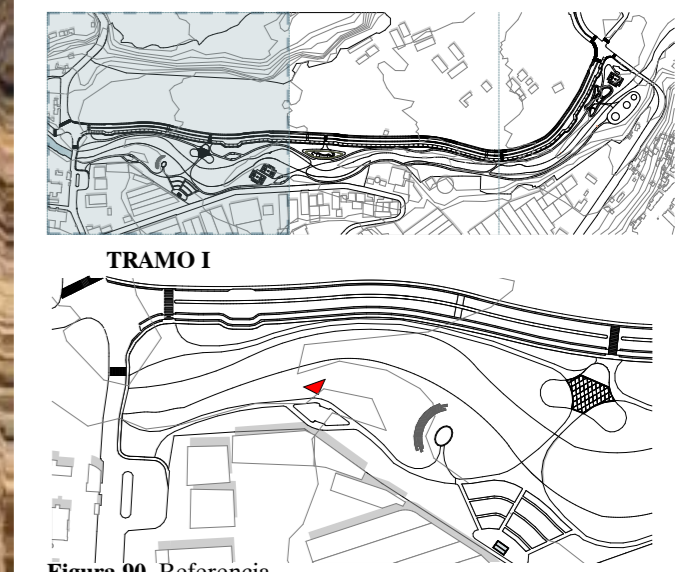


Figura 90. Referencia
 Fuente: Autoría propia

El pabellón se integra al paisaje como una extensión del terreno, donde la topografía y la vegetación generan un espacio de resguardo dentro del recorrido. La combinación de sombra y entorno natural crea una atmósfera tranquila que invita a la contemplación y al descanso. Su diseño prioriza la experiencia del usuario y el contacto directo con la naturaleza.

IMG 36. Perspectiva Pabellón de estancia
 Fuente: Autoría propia



IMG 37. Perspectiva Huertos urbanos
Fuente: Autoría propia

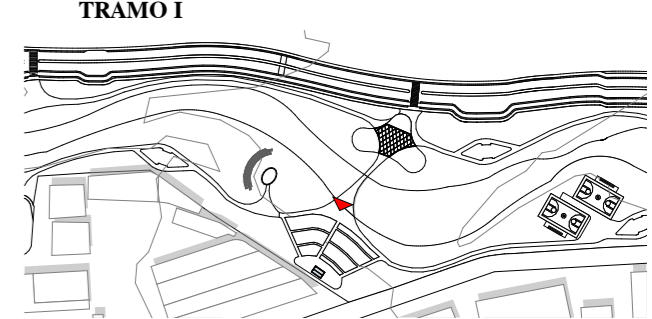
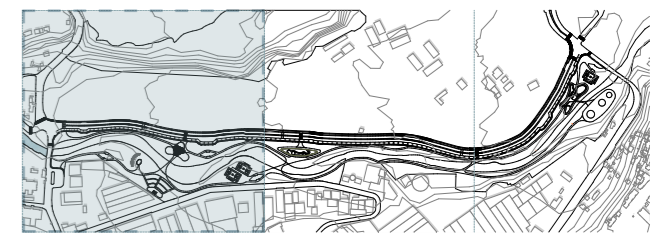


Figura 91. Referencia
Fuente: Autoría propia

Huertos urbanos planteados como un espacio productivo y educativo dentro del recorrido, donde las parcelas de cultivo fomentan la participación comunitaria y el aprendizaje ambiental. Su integración con áreas de circulación y descanso permite el uso continuo del espacio, promoviendo la conexión entre las personas, la naturaleza y los procesos de cultivo sostenible.



Barrera visual con árboles nativos.

Vegetación nativa que genera sombra

Luminaria alta: 3.00 m
luz cálida de 30 - 40 W

Snack-bar

Área de servicio

Zona de descanso

Luminaria baja: 0.80 m
luz cálida de 10 - 12 W

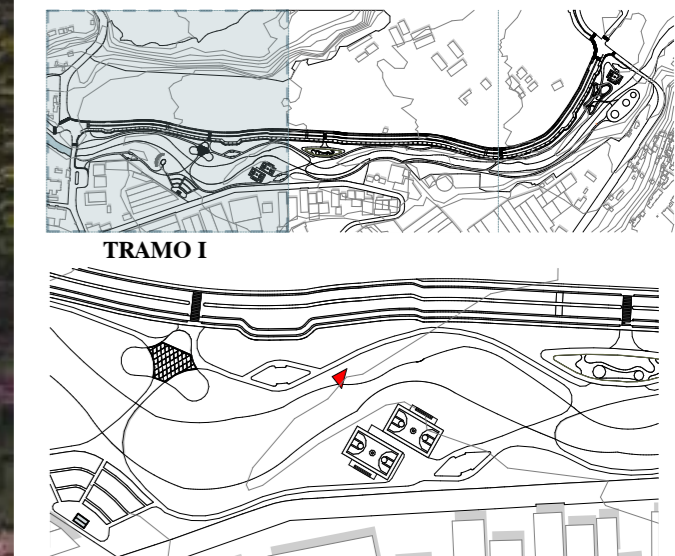


Figura 92. Referencia
Fuente: Autoría propia

Se ubica estratégicamente cercano a zonas de mayor uso, lo que potencia su funcionamiento como punto de apoyo y encuentro. Su diseño se integra de forma sutil al paisaje, manteniendo la continuidad del entorno. La apertura hacia el recorrido y la presencia de vegetación generan un espacio activo, confortable y propicio para la permanencia.

IMG 38. Perspectiva Snack-bar + Zona de servicio
Fuente: Autoría propia

5.3. TRAMO II

Se plantea como un tramo de transición que articula las distintas zonas del recorrido, caracterizado por un uso principalmente de paso. Incorpora un punto puntual de recreación, mientras que el resto del espacio se destina a la circulación peatonal, priorizando la conectividad y la continuidad del recorrido. Asimismo, este tramo funciona como un elemento articulador dentro del corredor, permitiendo integrar los diferentes espacios y facilitando desplazamientos más fluidos y accesibles. La organización de los recorridos contribuye a mantener una experiencia continua, fortaleciendo la relación entre movilidad, permanencia y conexión con el entorno natural y urbano. Del mismo modo, su configuración favorece una transición equilibrada entre las áreas de actividad y los espacios de circulación, generando recorridos más claros y ordenados. La presencia de conexiones peatonales continuas también permite mejorar la accesibilidad entre los distintos puntos del corredor, consolidando un espacio más integrado, dinámico y funcional para los usuarios.



Figura 93. Planta Tramo 2
Fuente: Autoría propia

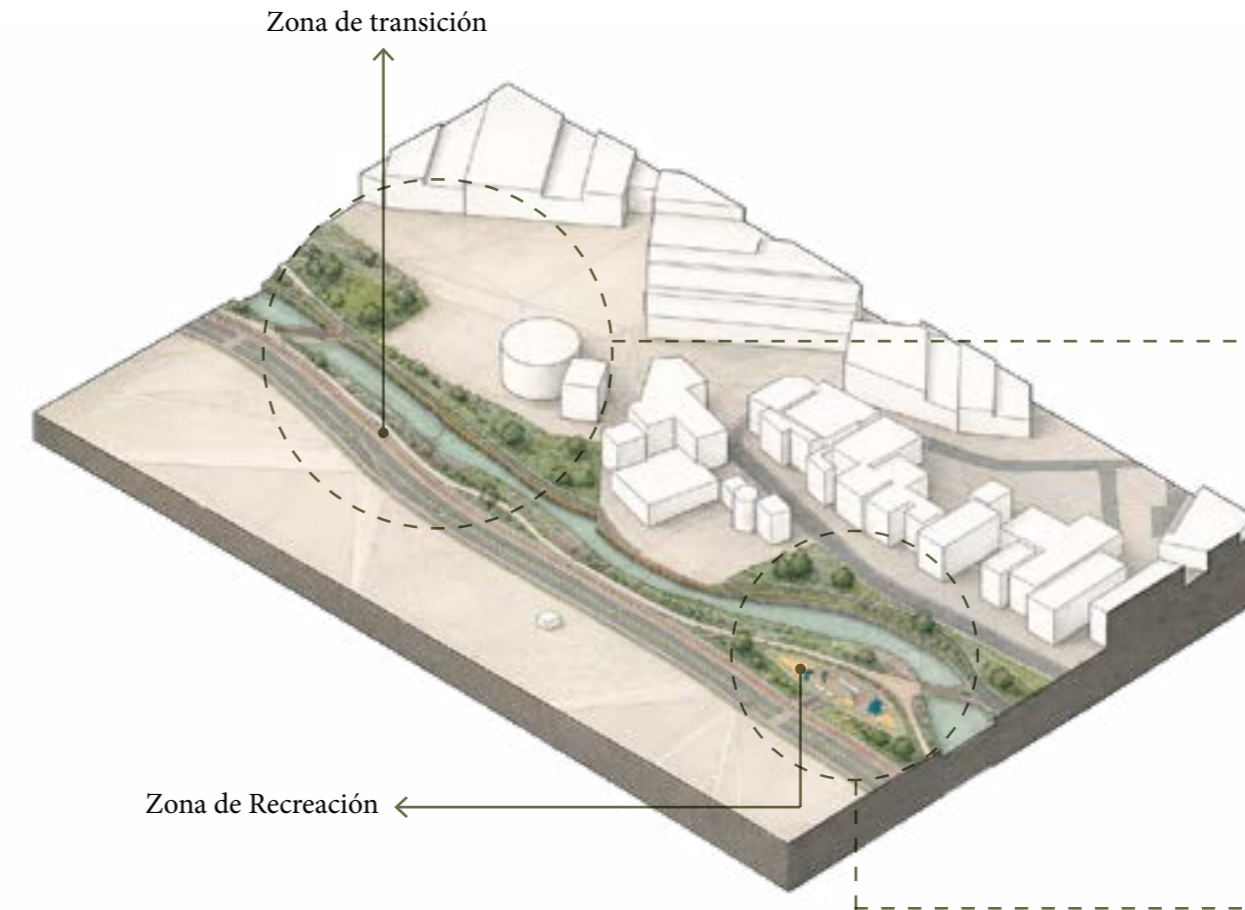


Figura 94. Axonometría general Tramo 2
Fuente: Autoría propia, generada con ChatGPT (2026)

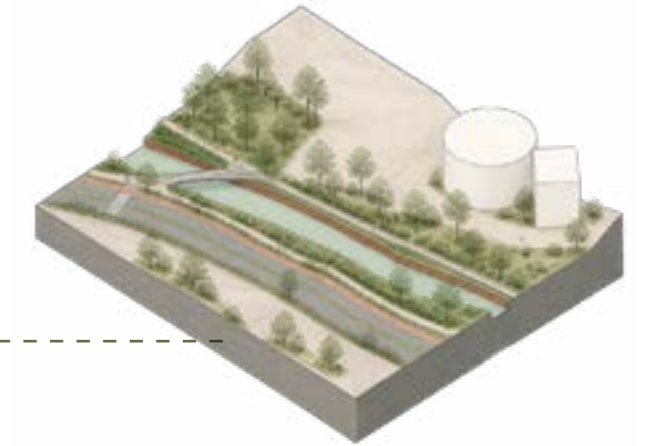


Figura 95. Ampliación 1 - Tramo 2
Fuente: Autoría propia, generada con ChatGPT (2026)

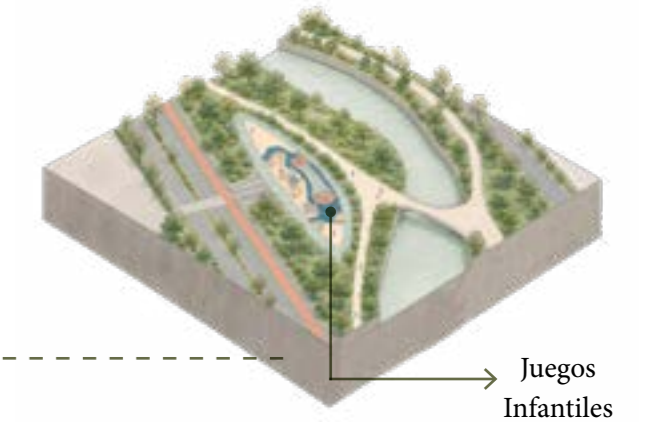


Figura 96. Ampliación 2 - Tramo 2
Fuente: Autoría propia, generada con ChatGPT (2026)

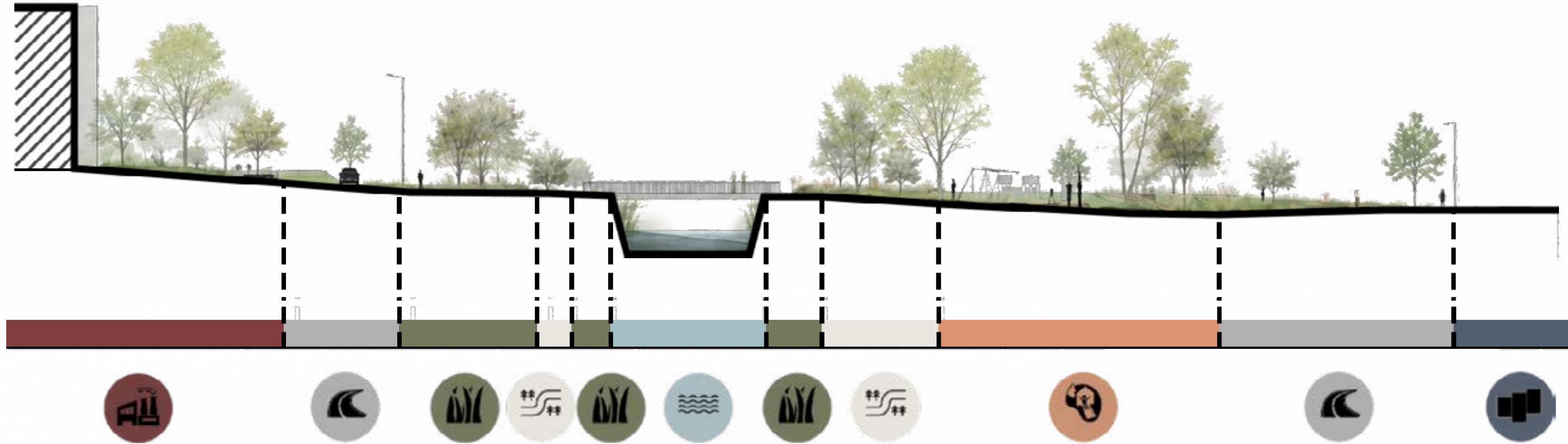


Figura 97. Sección C-C, Tramo 2
Fuente: Autoría propia, generada con ChatGPT (2026)

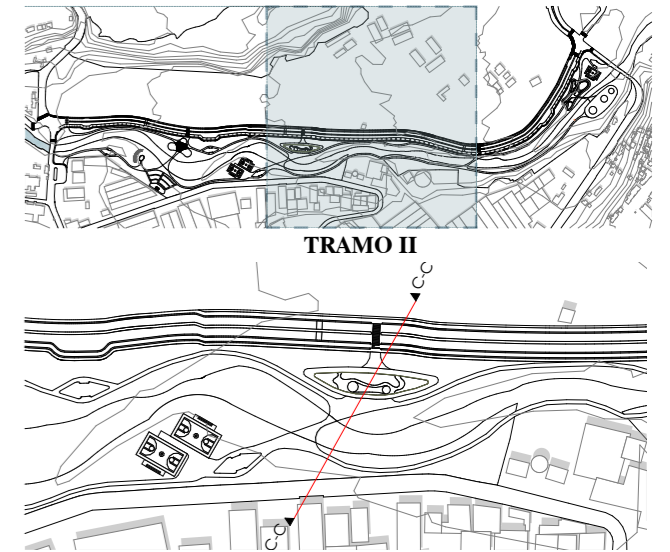


Figura 98. Referencia
Fuente: Autoría propia

En la Figura 97, se observa la zona recreacional articulada por senderos peatonales y un puente que conecta ambos lados del recorrido, generando un espacio continuo para el uso e interacción. La integración de estos elementos favorece la conectividad y el desplazamiento fluido entre las distintas áreas del corredor, promoviendo espacios más accesibles, dinámicos y vinculados con las actividades recreativas y el entorno natural.

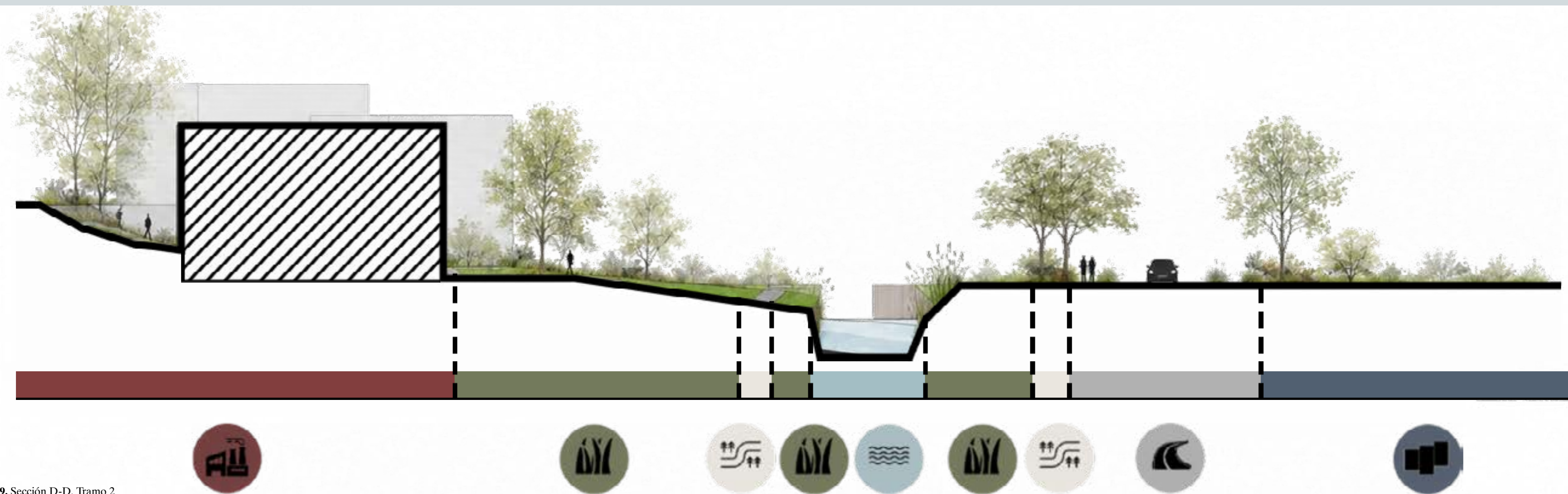


Figura 99. Sección D-D, Tramo 2
Fuente: Autoría propia, generada con ChatGPT (2026)

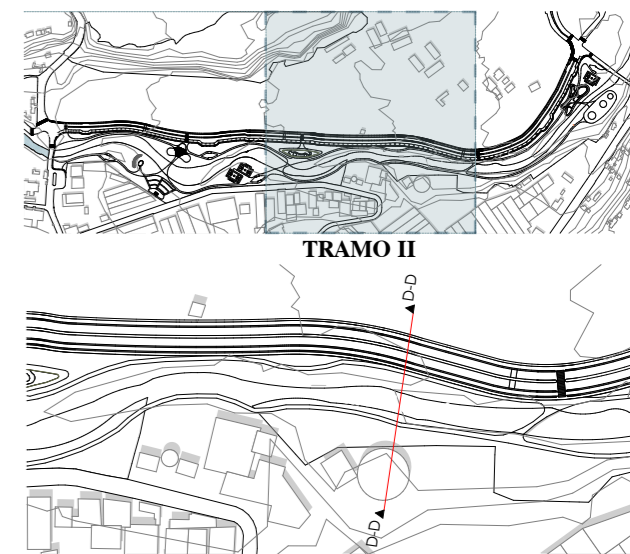


Figura 100. Referencia
Fuente: Autoría propia

En la Figura 99, se presenta una sección planteada como un espacio de uso peatonal y de transición, donde los senderos organizan el recorrido junto a la vía y el río, generando una conexión fluida y accesible. La disposición de los recorridos integra movimiento y permanencia, favoreciendo desplazamientos continuos y una relación más cercana con el entorno natural, fortaleciendo la conectividad y la experiencia del usuario dentro del corredor.



Vegetación nativa que genera sombra

Luminaria alta: 3.00 m
luz cálida de 30 - 40 W

Juegos para niños

Luminaria baja: 0.80 m
luz cálida de 10 - 12 W

Sendero peatonal de lastre

Barrera vegetal con arbustos nativos de las riberas de Cuenca

Zona recreacional Material caucho EPDM



TRAMO II

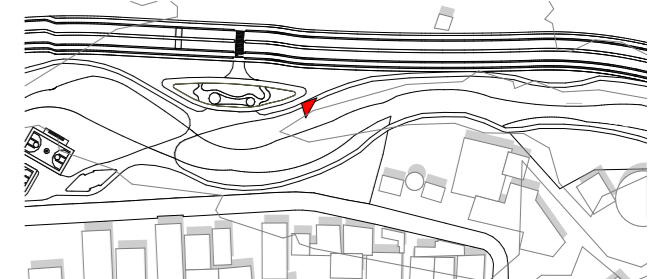


Figura 101. Referencia Fuente: Autoría propia

Zona de recreación infantil concebida como un espacio seguro y estimulante, equipado con juegos que promueven el movimiento, la creatividad y la interacción social. Su diseño abierto y la integración con áreas verdes favorecen la permanencia, el juego libre y el desarrollo de actividades lúdicas en contacto con el entorno natural.

IMG 39. Perspectiva Zona de Recreación Fuente: Autoría propia



Luminaria alta: 3.00 m
luz cálida de 30 - 40 W

Barrera visual con
vegetación nativa

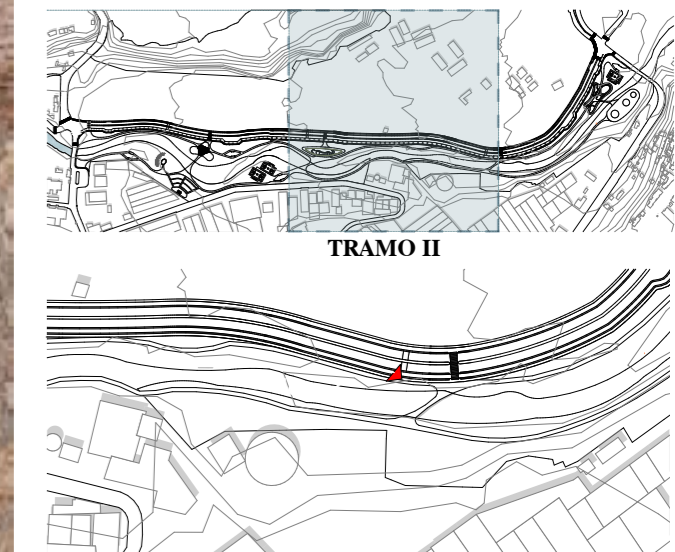
Cruce transversal
estructura de acero y
madera WPC

Luminaria baja: 0.80 m
luz cálida de 10 - 12 W

Sendero peatonal
de lastre

Barrera vegetal con
arbustos nativos de las
riberas de Cuenca

Ciclovía de hormigón
pigmentado



TRAMO II

Figura 102. Referencia
Fuente: Autoría propia

Zona de transición concebida como un sendero de recorrido y contemplación que integra la ciclovía y el cruce del puente en una experiencia de desplazamiento fluida y segura. El espacio propone una circulación pausada, donde el paisaje se convierte en el principal elemento de observación, favoreciendo la conexión entre el entorno natural y el tránsito cotidiano de los usuarios.

IMG 40. Perspectiva Zona de Transición
Fuente: Autoría propia

5.4. TRAMO III

Se configura como un tramo que recupera la actividad, incorporando espacios para la práctica de calistenia, zonas lúdicas con agua y una cancha deportiva, complementados por un área de contemplación. La combinación de estos usos genera un equilibrio entre dinamismo y descanso, favoreciendo la permanencia y el disfrute del espacio público. Asimismo, la articulación de estas actividades permite consolidar un espacio más activo y diverso, donde se fortalecen las dinámicas recreativas, la interacción social y la relación de los usuarios con el entorno. La integración de áreas de movimiento y estancia contribuye además a generar un corredor más continuo, accesible y atractivo para distintos grupos de usuarios. Del mismo modo, este tramo promueve una experiencia espacial integral, en la que las actividades deportivas, recreativas y contemplativas se relacionan entre sí, generando recorridos dinámicos y espacios que incentivan la apropiación colectiva y el uso constante del corredor. A su vez, la presencia de distintos ambientes permite diversificar las formas de uso del espacio y fortalecer la vitalidad urbana del sector.

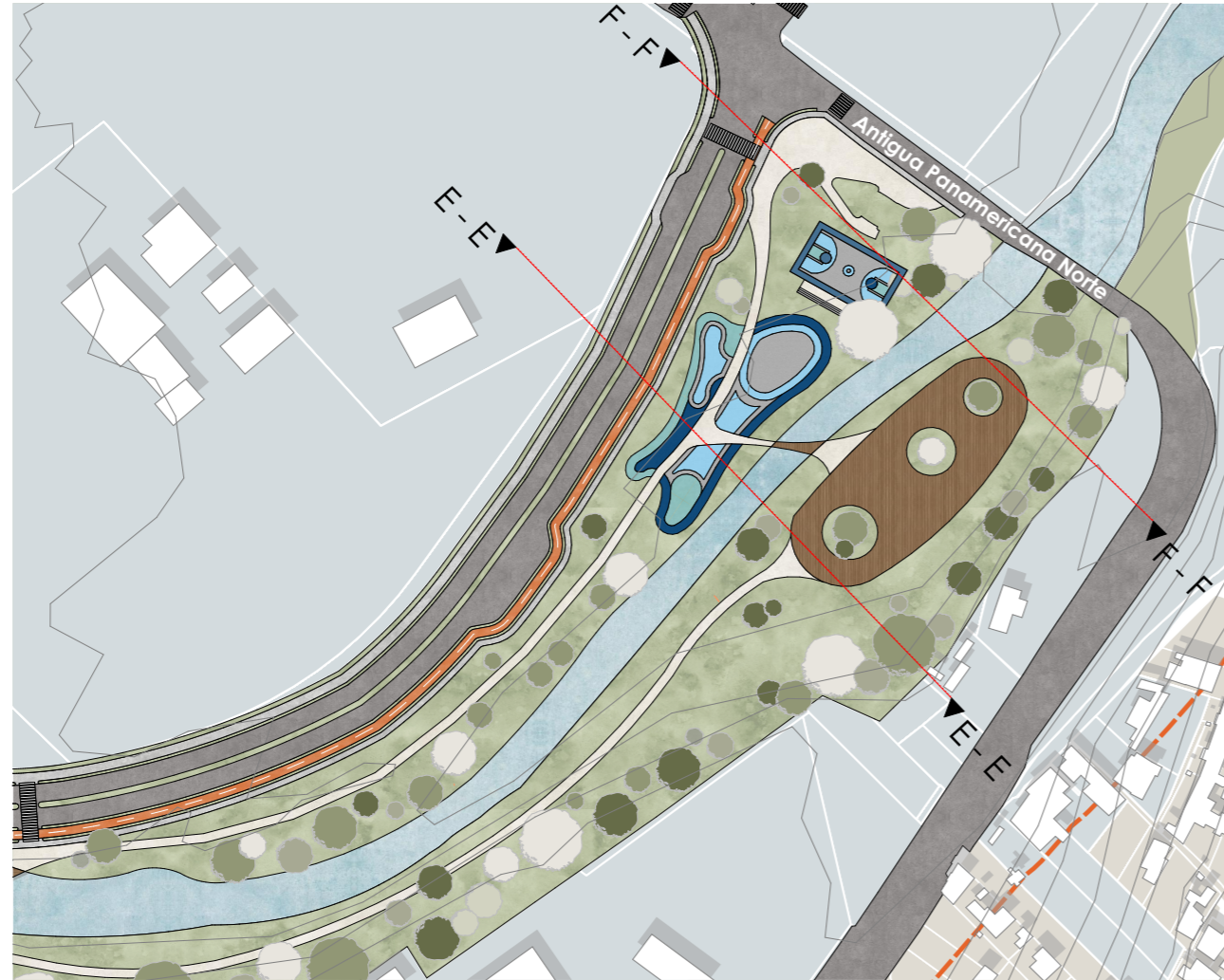


Figura 103. Planta Tramo 3
Fuente: Autoría propia

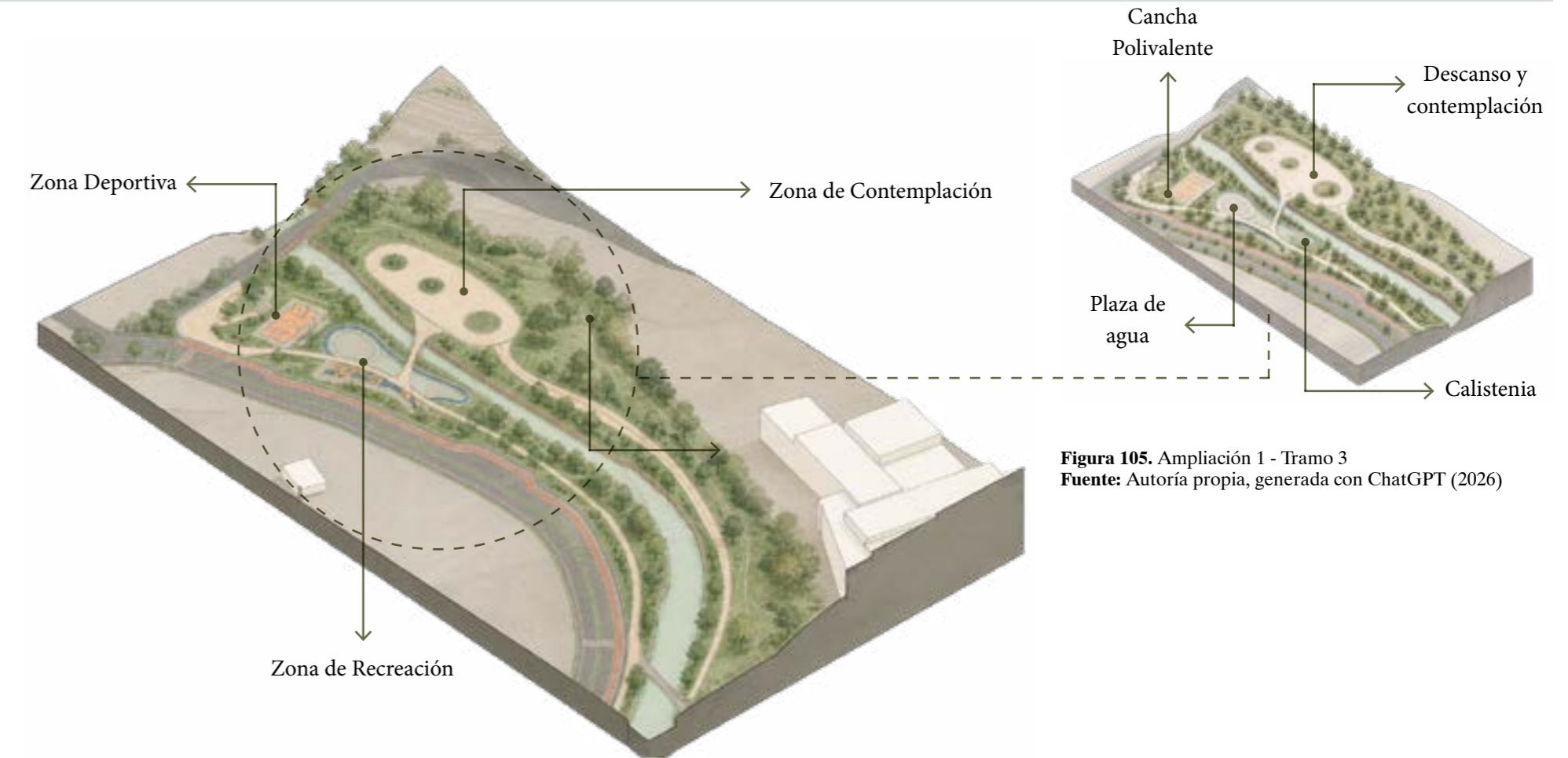


Figura 104. Axonometría general Tramo 3
Fuente: Autoría propia, generada con ChatGPT (2026)

Figura 105. Ampliación 1 - Tramo 3
Fuente: Autoría propia, generada con ChatGPT (2026)

ACTIVIDADES

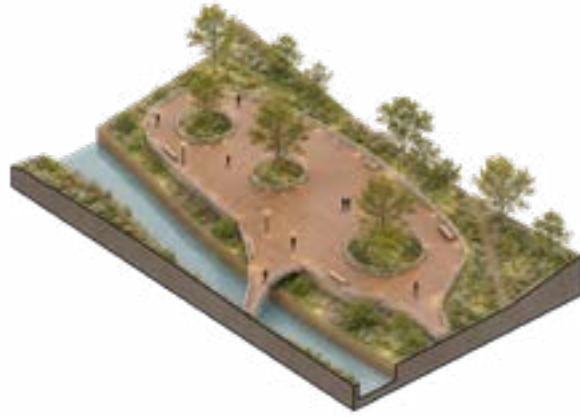


Figura 106. Zona de contemplación
Fuente: Autoría propia, generada con ChatGPT (2026)

La zona de contemplación es un espacio de estancia y observación rodeado de vegetación, destinado a la pausa y el descanso. Su diseño promueve la apreciación del paisaje en un ambiente natural y tranquilo. Además, este espacio favorece la permanencia y la conexión con el entorno, generando áreas que invitan a la relajación y al disfrute del corredor mediante una experiencia más serena y equilibrada. Asimismo, contribuye a fortalecer la relación entre el usuario, el paisaje y las dinámicas ambientales del lugar.



Figura 107. Zona deportiva
Fuente: Autoría propia, generada con ChatGPT (2026)

Zona deportiva que integra una cancha multiuso para actividades como fútbol, baloncesto y vóley, promoviendo la recreación y la interacción comunitaria en un espacio abierto y accesible. Su configuración favorece el desarrollo de actividades físicas y colectivas, generando un ambiente dinámico que fortalece la convivencia y el uso activo del espacio público. Asimismo, este espacio contribuye a incentivar hábitos saludables y la apropiación social dentro del corredor.



Figura 108. Zona de calistenia+Plaza de agua
Fuente: Autoría propia, generada con ChatGPT (2026)

Zona de recreación activa que integra calistenia y juegos de agua, promoviendo el ejercicio, el juego libre y la interacción social en un entorno dinámico y lúdico. Su configuración permite combinar actividades recreativas y deportivas en un mismo espacio, generando un ambiente activo y accesible para diferentes grupos de usuarios. Asimismo, fortalece la permanencia y el uso colectivo del corredor, aportando dinamismo y vitalidad al espacio público.

ACTIVIDAD	ESPACIO	EXPERIENCIA
 Recreación	 Plaza de agua	 Dinamismo
 Ejercicio	 Zona de calistenia	 Activación
 Descanso	 Zona de contemplación	 Bienestar
 Deporte	 Zona deportiva	 Integración

Tabla 6. Tabla de actividades

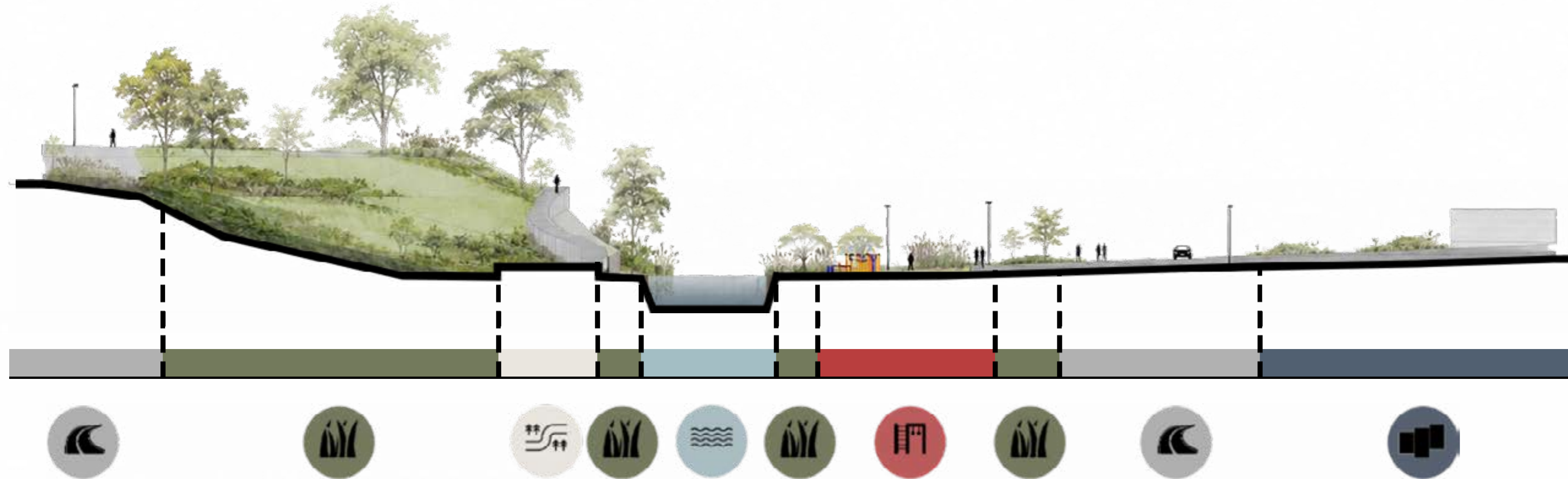
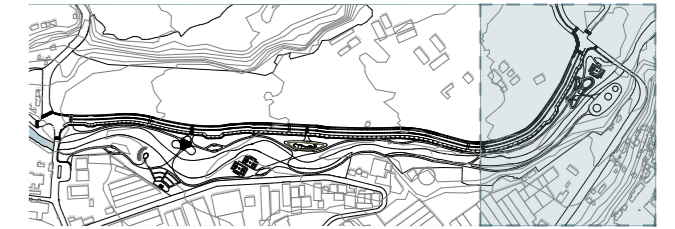


Figura 109. Sección E-E, Tramo 3
Fuente: Autoría propia, generada con ChatGPT (2026)



TRAMO III

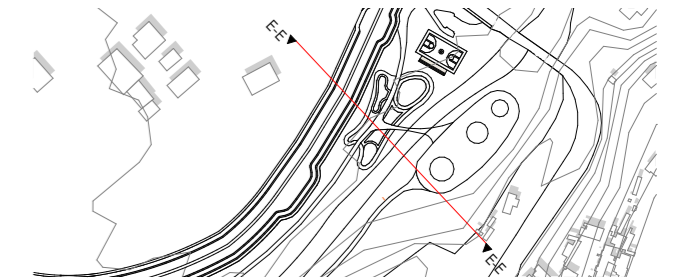


Figura 110. Referencia
Fuente: Autoría propia

En la Figura 109, se presenta una sección del corredor donde se observa la zona de calistenia, con la pasarela en un margen y el sendero en el otro, estructurando el recorrido en ambos lados. La sección permite visualizar la relación entre las áreas de circulación y el espacio destinado a la actividad física, generando una conexión equilibrada entre movimiento, permanencia y recreación dentro del corredor.

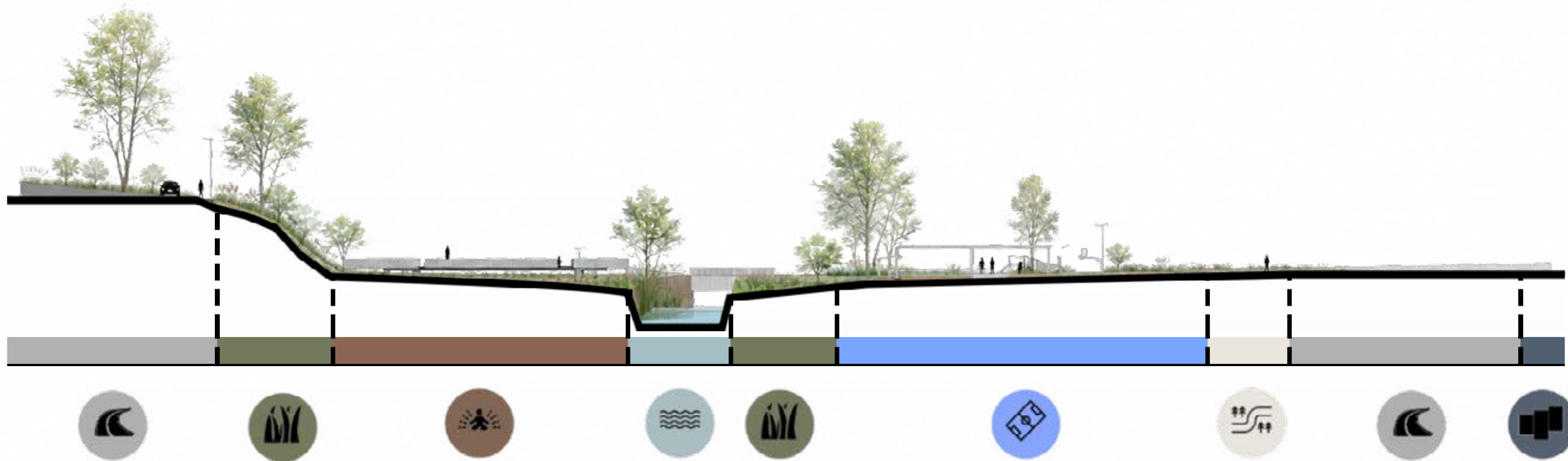


Figura 111. Sección F-F, Tramo 3
Fuente: Autoría propia, generada con ChatGPT (2026)

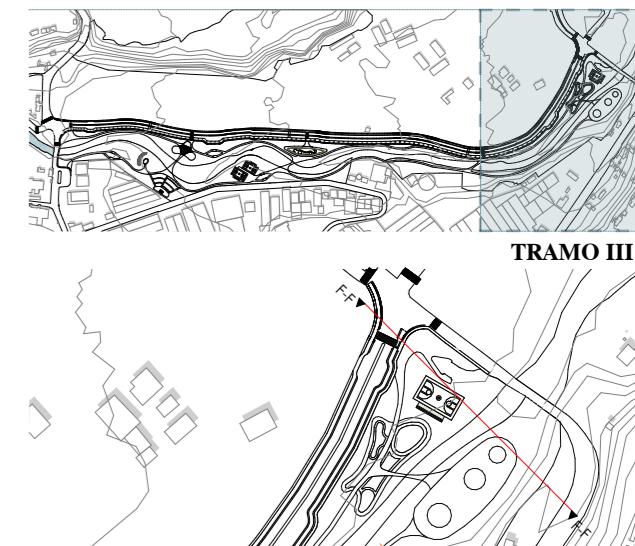


Figura 112. Referencia
Fuente: Autoría propia

En la Figura 111, se presenta una sección del corredor donde se observa la relación entre la zona de contemplación y las canchas deportivas. La sección evidencia la integración de áreas de descanso con espacios destinados a la actividad física y recreativa. Asimismo, permite visualizar la organización de recorridos y elementos paisajísticos que estructuran el espacio, fortaleciendo la conexión entre las dinámicas de permanencia, movimiento y el entorno natural.



Luminaria alta: 3.00 m
luz cálida de 30 - 40 W

Barrera visual con
vegetación nativa

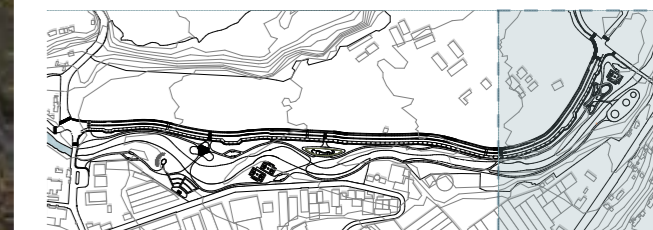
Accesorio de calistenia
Material acero

Zona de calistenia
Material caucho EPDM

Luminaria baja: 0.80 m
luz cálida de 10 - 12 W

Vegetación nativa
que genera sombra

Sendero peatonal
de lastre



TRAMO III

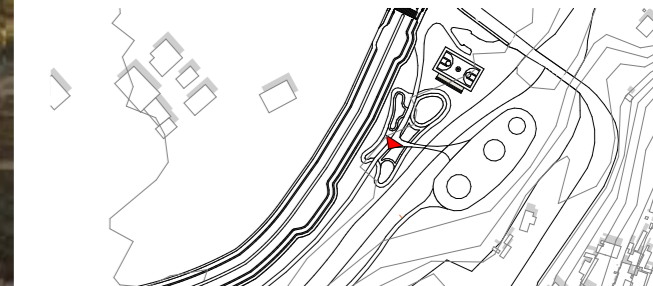


Figura 113. Referencia
Fuente: Autoría propia

Zona de calistenia concebida como un espacio abierto destinado al ejercicio físico y la actividad al aire libre, equipado con estructuras para entrenamiento funcional. Su diseño promueve el movimiento, la resistencia y la interacción social en un entorno dinámico y accesible. Además, este espacio incentiva hábitos saludables y el uso activo del corredor, generando un ambiente que favorece la permanencia, la recreación y la apropiación colectiva del espacio público.

IMG 41. Perspectiva Zona de calistenia
Fuente: Autoría propia



Luminaria alta: 3.00 m
 luz cálida de 30 - 40 W

Juegos de agua

Juegos recreacionales
 para niños entre 3 a 7 años

Barrera vegetal con
 arbustos nativos de las
 riberas de Cuenca

Sendero peatonal
 de lastre

Luminaria baja: 0.80 m
 luz cálida de 10 - 12 W



TRAMO III

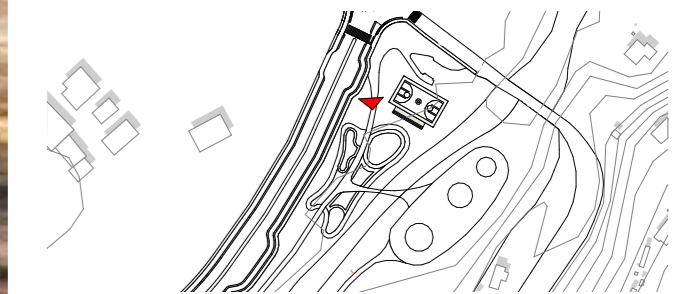


Figura 114. Referencia
 Fuente: Autoría propia

Zona de juegos con agua concebida como un espacio lúdico y refrescante, donde el agua se integra como elemento principal de interacción y diversión. Su diseño promueve el juego libre, la recreación y la convivencia, generando una experiencia sensorial dinámica y atractiva para los usuarios. Además, este espacio fortalece la permanencia y la interacción social, convirtiéndose en un punto de encuentro que aporta dinamismo al corredor y favorece actividades recreativas para diferentes grupos de edad.

IMG 42. Perspectiva Zona de juegos de agua
 Fuente: Autoría propia



Luminaria alta: 3.00 m
luz cálida de 30 - 40 W

Vegetación que favorece
a la biodiversidad

Mobiliario individual

Zona de contemplación
Material madera WPC

Mobiliario familiar

Luminaria baja: 0.80 m
luz cálida de 10 - 12 W



TRAMO III

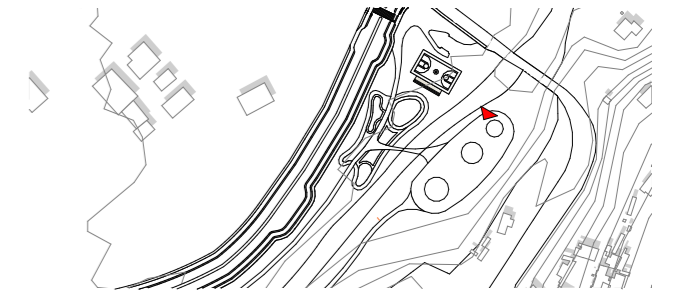


Figura 115. Referencia
Fuente: Autoría propia

Zona contemplativa concebida como un espacio de pausa y observación, donde la vegetación y el entorno natural generan un ambiente de tranquilidad. Su diseño invita al descanso y a la apreciación del paisaje, propiciando una experiencia serena y de conexión con la naturaleza. Además, este espacio favorece la permanencia y el bienestar de los usuarios, creando áreas que permiten desconectarse de la dinámica urbana y fortalecer la relación entre el corredor y el entorno natural.

IMG 43. Perspectiva Zona de contemplación
Fuente: Autoría propia



Pérgola para zonas de estancia cercana a área de deportes

Árbol nativo de las riberas de Cuenca

Luminaria baja: 0.80 m luz cálida de 10 - 12 W

Zona deportiva con cancha polivalente

Barrera vegetal con arbustos nativos de las riberas de Cuenca



TRAMO III

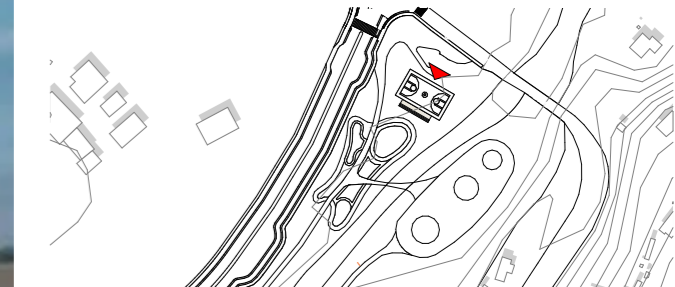


Figura 116. Referencia Fuente: Autoría propia

Zona deportiva concebida como un espacio de encuentro y actividad física, donde la cancha multiuso permite el desarrollo de actividades como fútbol, baloncesto y vóley. La presencia de usuarios en acción refuerza su carácter dinámico, promoviendo la convivencia y el uso activo del espacio público. Además, este espacio fomenta la integración social y la participación comunitaria, incentivando hábitos saludables y fortaleciendo la apropiación colectiva del corredor.

6.1. CONCLUSIONES

El desarrollo del proyecto cumplió con el objetivo general mediante el diseño de una propuesta de intervención urbano-paisajística en el tramo de la Av. de los Migrantes, entre la Antigua Panamericana Norte y la calle Cornelio Vintimilla. La propuesta busca mejorar la calidad del espacio público y optimizar la conectividad urbana mediante estrategias sostenibles, respondiendo a las problemáticas identificadas en el área de estudio. En este sentido, la intervención plantea una reorganización clara del espacio, estructurando recorridos y definiendo áreas de uso específicas. A través de la articulación de distintos usos y la incorporación de conexiones transversales y puntos de estancia, se logra ordenar los desplazamientos de los usuarios. Esto permite establecer una relación clara entre circulación y permanencia, facilitando el uso del espacio. Asimismo, la propuesta organiza las actividades a lo largo del corredor, generando una estructura funcional más legible. De esta manera, se mejora la continuidad del sistema peatonal y la conexión entre los distintos sectores, consolidando una solución coherente que optimiza el funcionamiento del espacio público.

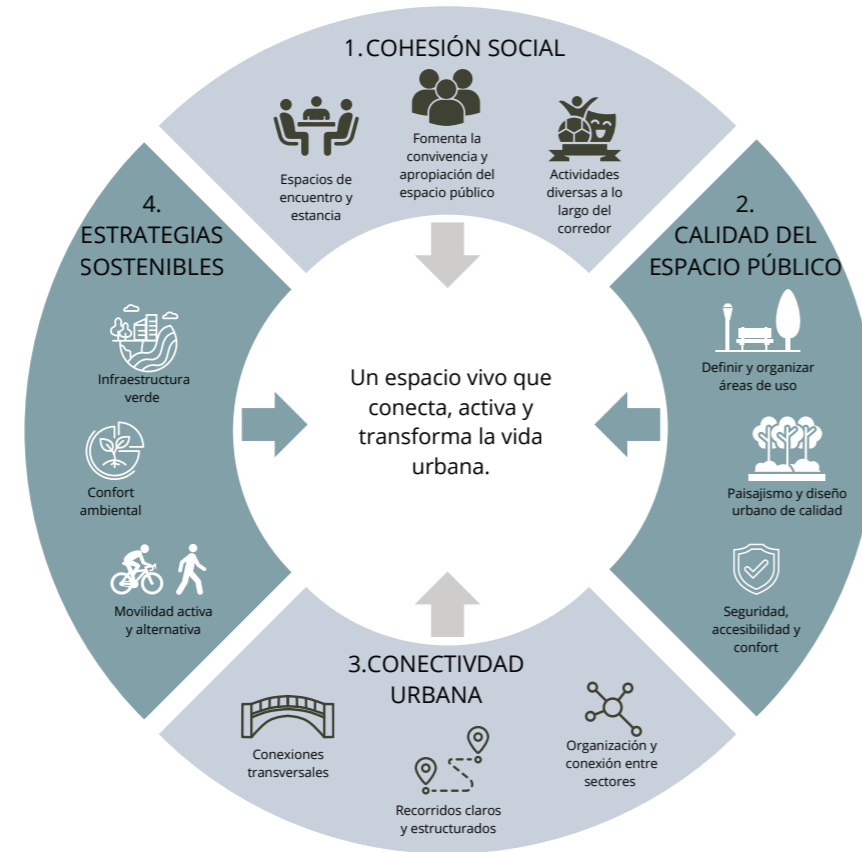


Figura 117. Conclusión con respecto al objetivo general
Fuente: Autoría propia



Figura 118. Conclusión con respecto al primer objetivo específico
Fuente: Autoría propia

El proceso de diagnóstico de las condiciones físicas, sociales y ambientales del área de estudio permitió identificar con claridad las principales problemáticas presentes en el tramo analizado. Se evidenció la discontinuidad de los recorridos peatonales, la falta de accesibilidad y la limitada calidad del espacio público, lo que configura un corredor con bajo nivel de uso y escasa permanencia de usuarios. En este contexto, la avenida ha terminado asumiendo funciones propias de un corredor urbano, sin contar con las condiciones necesarias para desarrollarlas adecuadamente. En el ámbito social, se identificó una baja apropiación del lugar, asociada a la falta de mobiliario y de espacios de estancia que incentiven su uso. A nivel ambiental, aunque existe cobertura vegetal, esta se encuentra descuidada y desorganizada, reduciendo su aporte al espacio. Asimismo, la proximidad del parque industrial se reconoce como una condición del contexto. En conjunto, estas condiciones evidencian un corredor subutilizado, cuyo potencial no ha sido desarrollado, estableciendo una base clara para orientar las decisiones proyectuales.

Se logró delimitar los subtramos del área de intervención a partir de un análisis detallado de las características físicas del lugar, considerando su estructura urbana, topografía y condiciones actuales del espacio. Este proceso se complementó con la identificación de las principales necesidades y problemáticas presentes en la zona, como la discontinuidad del espacio público, la falta de conectividad y las condiciones de uso. La segmentación resultante permitió organizar el área de estudio en unidades proporcionales a lo largo del corredor, en función de las condiciones específicas de cada tramo, lo que facilitó una lectura más clara del territorio y una intervención más precisa. De esta manera, se establecen bases sólidas para proponer usos diferenciados a lo largo del recorrido, respondiendo de forma coherente a las dinámicas y particularidades del corredor. Asimismo, esta delimitación permitió estructurar el proyecto de manera ordenada, asegurando que cada tramo cuente con criterios de intervención acordes a sus características, potenciando así la funcionalidad, la continuidad espacial y la articulación del conjunto del espacio público.

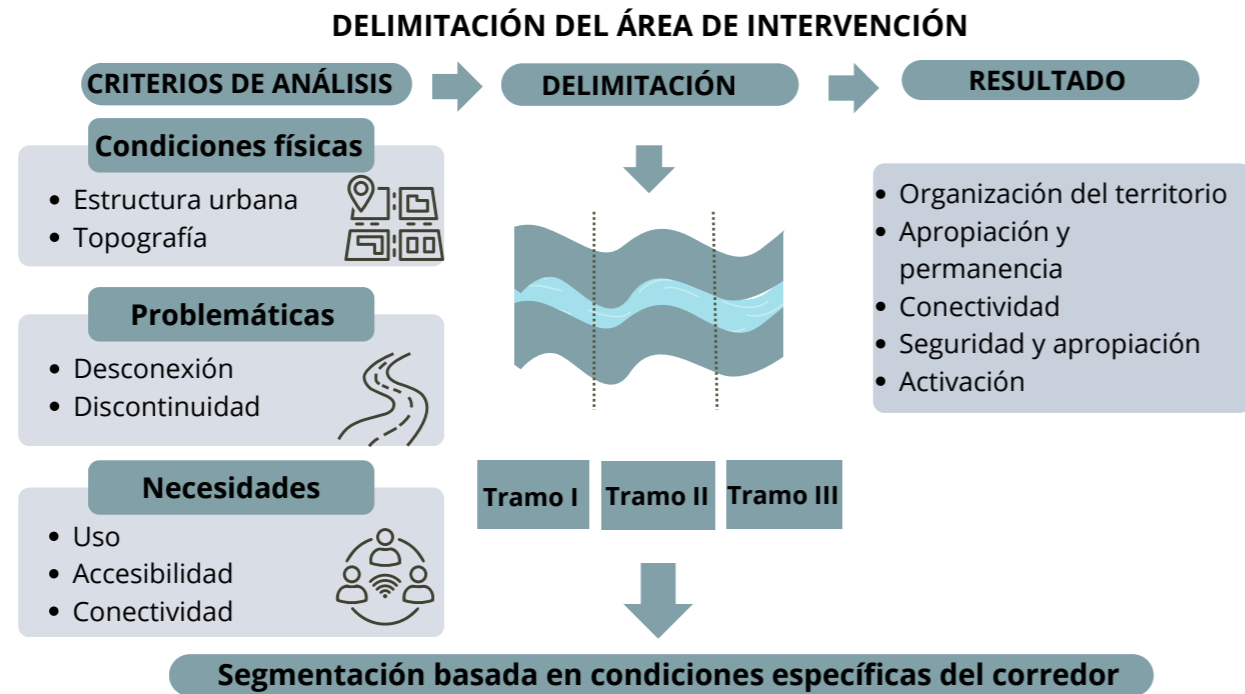


Figura 119. Conclusión con respecto al segundo objetivo específico
Fuente: Autoría propia



Figura 120. Conclusión con respecto al tercer objetivo específico
Fuente: Autoría propia

Se identificaron estrategias y lineamientos de diseño a partir del análisis de referentes urbanos y paisajísticos como el Bulevar del Oriente, Parques del Río Medellín, el Bioparque Museo Vivo y el proyecto Río Mapocho 42K. Estos casos aportaron criterios aplicables al contexto de la Avenida de los Migrantes, destacando soluciones orientadas a la recuperación del espacio público, la integración paisajística y la sostenibilidad urbana. A partir de estos referentes, se establecieron lineamientos enfocados en la incorporación de la vegetación como estructura del paisaje, la priorización de la movilidad peatonal y sostenible, el fortalecimiento del confort del usuario y la articulación continua del corredor urbano. Asimismo, se consideraron estrategias de activación del espacio público, conectividad y relación con el entorno natural. Estas estrategias contribuyen a mejorar la funcionalidad del área, reforzar su identidad urbana y elevar su calidad estética, permitiendo una intervención integral, coherente y contextualizada con base en experiencias urbanas exitosas.

La propuesta de intervención urbano-paisajística integra las estrategias definidas en el análisis del área de estudio, orientándose a la consolidación de un corredor verde de usos múltiples en una zona periférica de la ciudad de Cuenca en proceso de desarrollo urbano. Este se consolida como una estructura articuladora del espacio público que permite la regeneración de áreas degradadas, la mejora de la conectividad y la activación de nuevos usos a lo largo del recorrido, respondiendo a las condiciones actuales del territorio. Asimismo, incorpora criterios de resiliencia urbana y sostenibilidad mediante la integración de infraestructura verde y elementos urbanos que mejoran el confort, la habitabilidad y la permanencia de los usuarios. De igual manera, el proyecto fortalece la cohesión social al generar espacios inclusivos, accesibles y de calidad que promueven la interacción y apropiación del lugar por parte de la comunidad. En conjunto, la propuesta contribuye a mejorar la funcionalidad, identidad y calidad paisajística del corredor en un contexto de crecimiento urbano.



Figura 121. Conclusión con respecto al cuarto objetivo específico
Fuente: Autoría propia

6.2. BIBLIOGRAFÍA

Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Cuenca. (2024). Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Cuenca - Actualización 2024 y Plan de Uso y Gestión del Suelo del Cantón Cuenca - Actualización 2024 . Dirección General de Planificación Territorial.

García-Doménech, S. (2016). El espacio público como catalizador de la arquitectura, el arte y el diseño urbano. *on the waterfront*, 42(1), 1-24.

Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del Cantón Cuenca, & Instituto de Estudios de Régimen Seccional del Ecuador - Universidad del Azuay. (2024). Sistema de Monitoreo del Ruido en Cuenca. IERSE - Universidad del Azuay.

Pérez, C. (2025, 7 de enero). Cuenca activa la alerta en el río Machángara por su crecida repentina tras la lluvia. Ecuavisa. <https://www.ecuavisa.com/noticias/ecuador/cuenca-activa-alerta-rio-machangara-crecida-repentina-lluvia-DY8573555>

El Mercurio. (2023, 22 de marzo). Municipio de Cuenca pavimenta 1.680 m de la Av. de los Migrantes. El Nuevo Tiempo. <https://elnuevotiempo.com/municipio-de-cuenca-pavimenta-1-680-m-de-la-av-de-los-migrantes/>

Escandón, L.J. (2019) El desarrollismo económico como un factor de transformación socio-espacial en la ciudad de Cuenca en la década de 1970. <https://repositorio.flacsoandes.edu.ec/bitstream/10469/15891/8/TFLACSO-2019LJEC.pdf>

Hermida, A., Calle, C., & Cabrera, N. (2015). La ciudad empieza aquí: Metodología para la construcción de Barrios Compactos Sustentables (BACS) en Cuenca. Universidad de Cuenca

Delgado Cruz, A. D. R., & Delgado Cruz, M. J. (2023). Aplicación de estrategias micro sostenibles y resilientes en el barrio periurbano San Cayetano de la ciudad de Loja. *Revista Digital Novasiner-gia*, 6(2), 77-96.

6.2. BIBLIOGRAFÍA

Callealta, Virginia Arnet, & Naranjo Escudero, Enrique. (2020). Nueva sostenibilidad para los barrios de la gran metrópolis chilena. *Estoa. Revista de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Cuenca*, 9(18), 145-163.

Khatibi, M. M., Taleai, M., & Alizadeh, T. (2023). Measuring the sustainability of neighborhoods: A systematic literature review. *Sustainable Cities and Society*, 92, 104471.

Arnet, V., & Naranjo, E. (2020). Nueva sostenibilidad para los barrios de la gran metrópolis chilena. *Estoa*, 9(18), 91–104. <https://doi.org/10.18537/est.v009.n018.a08>

Emenike, A. I. (2016). Developing sustainable and liveable neighbourhoods: the role of public open spaces. *The Sustainable City XI*, 204, 257–268. <https://doi.org/10.2495/SC160221>

Gómez, D. & Orellana, E.(2022). Repotenciación de las Márgenes del Río Machángara en la Periferia de la Ciudad de Cuenca (Tesis de pregrado, Universidad del Azuay). Repositorio Digital de la Universidad del Azuay. <http://dspace.uazuay.edu.ec/handle/datos/12086>García-Doménech, S. (2016). El espacio público como catalizador de la arquitectura, el arte y el diseño urbano. *on the waterfront*, 42(1), 1-24.

Zhou, K., Gong, Y., Sun, Y., & Lee, T. M. (2025). Creating sustainable neighbourhoods in cities: Greener neighbourhoods could promote residents’ pro-environmental recycling behaviour. *Landscape Ecology*, 40(12). <https://doi.org/10.1007/s10980-024-02009-5>

Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C., & Pralong, F. (2021). Introducing the “15-Minute City”: Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities. *Smart Cities*, 4(1), 93-111. <https://doi.org/10.3390/smartcities4010006>

Córdova, N., Pauta, R., & Hermida, C. (2023). Desarrollo Urbano Orientado al Transporte Público: Estrategias para un sector del Centro Histórico de Cuenca atravesado por el tranvía. *Cuaderno Urbano*, 34(34). <https://doi.org/10.30972/crn.34346558>

Nieuwenhuijsen, M., de Nazelle, A., Cirach Pradas, M., Daher, C., Dzhambov, A. M., Echave, C., Gössling, S., Jungman, T., Khreis, H., Kirby, N., Khomenko, S., Leth, U., Lorenz, F., Matkovic, V., Müller, J., Palència, L., Pereira Barboza, E., Pérez, K., Tatah, L., ... Mueller, N. (2024). The Superblock model: A review of an innovative urban model for sustainability, liveability, health and well-being. *Environmental Research*, 251, 118550. <https://doi.org/10.1016/j.envres.2024.118550>

Vásquez, A. E. (2016). Infraestructura verde, servicios ecosistémicos y sus aportes para enfrentar el cambio climático en ciudades: El caso del corredor ribereño del río Mapocho en Santiago de Chile. *Revista de geografía Norte Grande*, 63, 63-86. <https://doi.org/10.4067/S0718-34022016000100005>

Paquette Vassalli, C. (2020). Regeneración urbana: Un panorama latinoamericano. *Revista INVI*, 35(100), 38-61. <https://doi.org/10.4067/S0718-83582020000300038>

Inzulza, J., Riquelme, A., Cerda, C., Inzulza, J., Riquelme, A., & Cerda, C. (2024). Resiliencia urbana multidimensional en contextos de riesgo: Estrategias para el Programa “Quiero Mi Barrio” desde el caso “Barrio Olga Leiva” en Peñalolén. *EURE (Santiago)*, 50(149), 1-24. <https://doi.org/10.7764/eure.50.149.10>

Fadigas, L. (2009). La estructura verde en el proceso de planificación urbana. *CIUDADES*, 12, 33-47. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/3212957.pdf>

Lancharro, I. (2021). Infraestructura verde urbana II: Implementación y seguimiento de soluciones basadas en la naturaleza. Banco Interamericano de Desarrollo (BID). <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Infraestructura-Verde-Urbana-II-Implementacion-y-seguimiento>

Municipio de Loja. (2021). Guía para el diseño de corredores verdes urbanos. Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Loja. <https://es.scribd.com/document/620750829/Guia-para-el-dise-no-de-Corredores-Verdes-Urbanos>

Durán Vian, F. (2021). Ríos y ciudades: análisis de los usos del suelo en el espacio fluvial de las áreas urbanas españolas. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (89). <https://bage.age-geografia.es/ojs/index.php/bage/article/view/2980>

Birche, M., & Jensen, K. (2018). El paisaje en el espacio público como medio de integración entre la ciudad y el agua: el caso de la región La Plata, Argentina. *Revista de Urbanismo*, (39). <https://doi.org/10.5354/0717-5051.2018.48911>

Hermida, M. A., Cabrera, N., Osorio, P., & Cabrera, S. (2019). RIOURBANO: Medición, representación espacial y estrategias de diseño para las márgenes de los ríos urbanos. Universidad de Cuenca. <http://lactalab.ucuenca.edu.ec>

UN-Hábitat. (2015). Temas Hábitat III: Espacio público. Naciones Unidas. https://habitat3.org/wp-content/uploads/Issue-Paper-11_Public_Space-SP.pdf

Garriz, E. J., & Schroeder, R. V. (2014). Dimensiones del espacio público y su importancia en el ámbito urbano. *Revista Científica Guillermo de Ockham*, 12(2), 25–36. <file:///C:/Users/ZONA%20ASUS/Downloads/Dialnet-DimensionesDelEspacioPublicoYSuImportanciaEnElAmbi-6456372.pdf>

BIBLIOGRAFÍA IMÁGENES

IMG 01. Redacción. (2023). Asfaltado de la Av. de los Migrantes con 80 % de avance [Fotografía]. El Nuevo Tiempo. <https://elnuevotiempo.com/asfaltado-de-la-av-de-los-migrantes-tiene-un-avance-del-80-por-ciento/>

IMG 02. Carchi, C. (2023). Obras de asfalto en la Av. del Migrante [Fotografía]. El Nuevo Tiempo. <https://elnuevotiempo.com/terminan-obras-de-asfalto-en-la-av-del-migrante-entre-la-panamericana-norte-y-la-av-25-de-marzo/>

IMG 03. Carchi, C. (2023). Obras de asfalto en la Av. del Migrante [Fotografía]. El Nuevo Tiempo. <https://elnuevotiempo.com/terminan-obras-de-asfalto-en-la-av-del-migrante-entre-la-panamericana-norte-y-la-av-25-de-marzo/>

IMG 04. Google. (2025). Vista aérea de la Av. de los Migrantes [Imagen generada por IA]. Gemini.

IMG 05. Google. (2025). Vista aérea del corredor verde de la Av. de los Migrantes [Imagen generada por IA]. Gemini.

IMG 06. Cerros, el nuevo barrio de la ciudad que dialoga con la naturaleza (2024). [Fotografía]. ABC. <https://www.abc.es/economia/cerros-nuevo-barrio-ciudad-dialoga-naturaleza-20240429163237-nt.html>

IMG 07. ArchDaily Team. (2019). Conoce el proyecto ganador para el corredor ambiental urbano del Río Cali, Colombia [Imagen]. ArchDaily. <https://www.archdaily.cl/cl/914438/conoce-el-proyecto-ganador-para-el-corredor-ambiental-urbano-del-rio-cali-colombia>

IMG 08. Burgos & Garrido. (2024). Intervención en el entorno del río Arlanzón en Burgos [Imagen]. Arquitectura Viva. <https://arquitecturaviva.com/obras/intervencion-en-el-entorno-del-rio-arlanzon-en-burgos>

IMG 09. Alcuadrado Arquitectos. (s.f.). Bulevar de Oriente [Imagen]. Entre Estilos. <https://www.entre-estilos.com/bulevar-de-orient-alcuadrado-arquitectos/>

IMG 10. Alcuadrado Arquitectos. (s.f.). Bulevar de Oriente [Imagen]. Entre Estilos. <https://www.entre-estilos.com/bulevar-de-orient-alcuadrado-arquitectos/>

IMG 11. Monsalve Gómez, S., & Hoyos Taborda, J. D. (2019). Parques del Río Medellín [Imagen]. Landscape Biennial. <https://landscape.coac.net/parques-del-rio-medellin>


IMG 12. Monsalve Gómez, S., & Hoyos Taborda, J. D. (2019). Parques del Río Medellín [Imagen]. Landscape Biennial. <https://landscape.coac.net/parques-del-rio-medellin>

IMG 13. Rodríguez Botto, T. (2025). Inauguración del segundo tramo del Parque Mapocho Río contempla 82 hectáreas [Fotografía]. El Diario Inmobiliario. <https://eldiarioinmobiliario.cl/noticias/nacional/inauguracion-del-segundo-tramo-del-parque-mapocho-rio-contempla-82-hectareas/>

IMG 14. Iturriaga del Campo, S. (2014). Mapocho 42K [Documento con imágenes]. Landscape as Urbanism in the Americas. https://landscapeasurbanismamericas.net/wp-content/uploads/2016/11/SandraIturriaga_Mapocho42k_2014.pdf

IMG 15. ALCUADRADO Arquitectos & Habitar Colectivo. (2019). Corredor ambiental urbano del Río Cali [Imagen]. ArchDaily. <https://www.archdaily.cl/cl/914438/conoce-el-proyecto-ganador-para-el-corredor-ambiental-urbano-del-rio-cali-colombia>

IMG 16. ALCUADRADO Arquitectos & Habitar Colectivo. (2019). Corredor ambiental urbano del Río Cali [Imagen]. ArchDaily. <https://www.archdaily.cl/cl/914438/conoce-el-proyecto-ganador-para-el-corredor-ambiental-urbano-del-rio-cali-colom>



IMG 17. Alcuadrado Arquitectos. (s.f.). Bulevar de Oriente [Imagen]. Entre Estilos. <https://www.entre-estilos.com/bulevar-de-oriente-alcuadrado-arquitectos/>

IMG 18. Monsalve Gómez, S., & Hoyos Taborda, J. D. (2019). Parques del Río Medellín [Imagen]. Landscape Biennial. <https://landscape.coac.net/parques-del-rio-medellin>

IMG 19. Monsalve Gómez, S., & Hoyos Taborda, J. D. (2019). Parques del Río Medellín [Imagen]. Landscape Biennial. <https://landscape.coac.net/parques-del-rio-medellin>

IMG 20. Jocelyn. (2025). Parque Mapocho Río [Fotografía]. Cámara Chilena de la Construcción. <https://www.infraestructurapublica.cl/parque-mapocho-rio/>

