



**UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA
INDOAMÉRICA**

FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

CARRERA DE ARQUITECTURA

TEMA:

**REGENERACIÓN URBANO-ARQUITECTÓNICA DEL EJE FERROVIARIO
DEL CANTÓN SAN MIGUEL DE SALCEDO, PROVINCIA DE COTOPAXI.**

Trabajo de titulación previo a la obtención del título de Arquitecto

Autora:

Estefania Chanatasig Coque.

Tutor:

Arq. M.Sc. Darío Bustan Gaona.

AMBATO – ECUADOR

2021

**AUTORIZACIÓN POR PARTE DEL AUTOR PARA LA CONSULTA,
REPRODUCCIÓN PARCIAL O TOTAL, Y PUBLICACIÓN
ELECTRÓNICA DEL TRABAJO DE TÍTULACIÓN**

Yo, Estefania Vanessa Chanatasig Coque declaro ser autor del Trabajo de Titulación con el nombre “Regeneración urbano-arquitectónica del eje ferroviario del cantón San Miguel de Salcedo, provincia de Cotopaxi.”, como requisito para optar al grado de Arquitecto Urbanista y autorizo al Sistema de Bibliotecas de la Universidad Tecnológica Indoamérica, para que con fines netamente académicos divulgue esta obra a través del Repositorio Digital Institucional (RDI-UTI).

Los usuarios del RDI-UTI podrán consultar el contenido de este trabajo en las redes de información del país y del exterior, con las cuales la Universidad tenga convenios. La Universidad Tecnológica Indoamérica no se hace responsable por el plagio o copia del contenido parcial o total de este trabajo.

Del mismo modo, acepto que los Derechos de Autor, Morales y Patrimoniales, sobre esta obra, serán compartidos entre mi persona y la Universidad Tecnológica Indoamérica, y que no tramitaré la publicación de esta obra en ningún otro medio, sin autorización expresa de la misma. En caso de que exista el potencial de generación de beneficios económicos o patentes, producto de este trabajo, acepto que se deberán firmar convenios específicos adicionales, donde se acuerden los términos de adjudicación de dichos beneficios.

Para constancia de esta autorización, en la ciudad de Ambato, a los 12 días del mes de febrero de 2021, firmo conforme:

Autor: Estefania Vanessa Chanatasig Coque

Firma: 

Número de Cédula: 1804953493

Dirección: Cotopaxi, Salcedo, Panzaleo, San José de Curiquingue

Correo Electrónico: estefaniavanessac@gmail.com

Teléfono: 0960017238

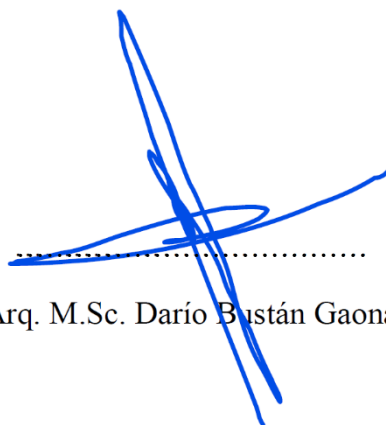
APROBACIÓN DEL TUTOR

En mi calidad de Tutor del Trabajo de Titulación “**REGENERACIÓN URBANO-ARQUITECTÓNICA DEL EJE FERROVIARIO DEL CANTÓN SAN MIGUEL DE SALCEDO, PROVINCIA DE COTOPAXI.**” presentado por Estefania Vanessa Chanatasig Coque para optar por el Título de Arquitecto Urbanista,

CERTIFICO

Que dicho trabajo de investigación ha sido revisado en todas sus partes y considero que reúne los requisitos y méritos suficientes para ser sometido a la presentación pública y evaluación por parte del Tribunal Examinador que se designe.

Ambato, 12 de enero de 2021

A handwritten signature in blue ink, consisting of several overlapping loops and lines, positioned above a horizontal dotted line.

Arq. M.Sc. Darío Bustán Gaona

DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD

Quien suscribe, declaro que los contenidos y los resultados obtenidos en el presente trabajo de investigación, como requerimiento previo para la obtención del Título de Arquitecto Urbanista de la República del Ecuador, son absolutamente originales, auténticos y personales y de exclusiva responsabilidad legal y académica del autor.

Ambato, 12 de febrero de 2021

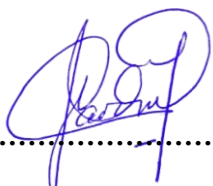


.....
Estefania Vanessa Chanatasig Coque
1804953493

APROBACIÓN TRIBUNAL

El trabajo de Titulación ha sido revisado, aprobado y autorizada su impresión y empastado, sobre el Tema: “REGENERACIÓN URBANO-ARQUITECTÓNICA DEL EJE FERROVIARIO DEL CANTÓN SAN MIGUEL DE SALCEDO, PROVINCIA DE COTOPAXI.” previo a la obtención del Título de Arquitecto Urbanista, reúne los requisitos de fondo y forma para que el estudiante pueda presentarse a la sustentación del trabajo de titulación.

Ambato, 12 de febrero de 2021



.....
M.Sc. Arq. Javier Cardet García
PRESIDENTE DEL TRIBUNAL



Firmado electrónicamente por:
CARLOS DAVID
CAMPOVERDE
SANCHEZ

.....
M.Sc. Arq. Carlos Campoverde
VOCAL



.....
M.Sc. Ing. Daicy Arias Salazar
VOCAL

DEDICATORIA

A Saori mi querida hija, la razón de todas mis luchas y
victorias.

AGRADECIMIENTO

A Dios por darme la oportunidad de tener esta alegría infinita de convertirme en profesional, y enseñarme que con fe lo puedo todo.

A Carmita, Fausto, John y Saori, mi amada familia por estar siempre conmigo y ayudarme a alcanzar este logro.

A mis mejores amigos José y Johnny que en los días más grises fueron mi luz, apoyándome en todo lo que necesitaba.

A Nancyta y Geovanita que más que mis profesoras fueron mis amigas, que más de una vez me ayudaron a no decaer.

A mis queridos arquitectos Luis M., Cesar S. y Carlos C. que de alguna forma me enseñaron a confiar en mí y en enrumbarme en esta carrera.

A Pablo y Gonzalo Llambo mis queridos aliados que me brindaron su apoyo y confianza en toda mi vida estudiantil.

A mi tutor Arq. Darío Bustan que me supo brindar su conocimiento y guiar tan pacientemente.

Estefania Chanatasig C.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

AUTORIZACIÓN POR PARTE DEL AUTOR PARA LA CONSULTA, REPRODUCCIÓN PARCIAL O TOTAL, Y PUBLICACIÓN ELECTRÓNICA DEL TRABAJO DE TÍTULACIÓN	ii
APROBACIÓN DEL TUTOR.....	iii
DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD.....	iv
APROBACIÓN TRIBUNAL.....	v
DEDICATORIA	vi
AGRADECIMIENTO.....	vii
ÍNDICE DE CONTENIDOS	1
ÍNDICE DE TABLAS	xi
ÍNDICE DE CUADROS.....	xi
ÍNDICE DE GRÁFICOS	xii
ÍNDICE DE IMÁGENES	xiii
RESUMEN EJECUTIVO	xvi
ABSTRACT	xvii
INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO I.....	3
EL PROBLEMA	3
Árbol de problemas:.....	11
1.1. Formulación del problema	12
1.2. Justificación.....	12
1.3. Objetivos	13
1.3.1. Objetivo General	13
1.3.2. Objetivos Específicos	13

CAPÍTULO II.....	14
MARCO TEÓRICO.....	14
1.1. Fundamento conceptual y teórico	14
1.1.1. Fundamento conceptual.....	14
1.1.2. Fundamento teórico.....	17
1.2. Metodología de la investigación	27
1.2.1. Línea y Sublínea de Investigación.....	27
1.2.2. Diseño Metodológico	27
1.2.2.1. Enfoque de investigación.....	28
1.2.2.2. Nivel de investigación	28
1.2.2.3. Tipo de investigación.....	29
1.2.2.4. Población y muestra.....	29
1.2.2.5. Técnicas de recolección de datos.....	30
1.2.2.6. Técnicas para el procesamiento de la información.....	31
1.3. . Conclusiones capitulares.....	32
CAPÍTULO III.....	33
APLICACIÓN METODOLÓGICA	33
3.1. Delimitación espacial, temporal o social	33
3.2. Análisis.....	33
A- Contexto Físico	33
<i>A.1 Estructura Climática</i>	<i>34</i>
<i>A.2 Estructura Geográfica</i>	<i>37</i>
<i>A.3 Estructura Ecológica</i>	<i>42</i>
Schinus molle.....	42
B- Contexto Urbano	49
<i>B.1 Redes de Infraestructura.....</i>	<i>49</i>

<i>B.2 Equipamiento</i>	60
<i>B.3 Morfología urbana</i>	63
C- Contexto social.....	66
<i>C.1 Estructura socioeconómica</i>	66
<i>C.2 Estructura social</i>	69
<i>C.2 Estructura sociocultural</i>	71
3.3. Análisis e interpretación de resultados.....	74
3.4. Conclusiones capitulares	86
CAPÍTULO IV	88
LA PROPUESTA.....	88
4.1. Idea generadora	88
4.2. Anteproyecto técnico	96
4.3. Memorias técnicas y descriptivas.....	111
CONCLUSIONES	142
BIBLIOGRAFÍA.....	143
ANEXOS.....	146

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Habitantes del sector 01.	29
Tabla 2. Usuarios de Internet.	54
Tabla 3. Actividad productiva en el cantón San Miguel de Salcedo.	67
Tabla 4. Grupos étnicos en San Miguel de Salcedo.	70
Tabla 5. Resultados de la pregunta 1.	78
Tabla 6. Resultados de la pregunta 2.	79
Tabla 7. Resultados de la pregunta 3.	79
Tabla 8. Resultados de la pregunta 4.	80
Tabla 9. Resultados de la pregunta 5.	81
Tabla 10. Resultados de pregunta 6.	82
Tabla 11. Presupuesto	138

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1. Formaciones geológicas.	40
Cuadro 2. Vegetación de San Miguel de Salcedo.	42
Cuadro 3. Fauna de San Miguel de Salcedo.	45
Cuadro 4. Acceso a servicio de luz eléctrica sector urbano del cantón Salcedo...	50
Cuadro 5. Equipamientos públicos.	60
Cuadro 6. Patrimonio inmaterial el cantón Salcedo.	73
Cuadro 7. Cuadro comparativo de las entrevistas.	74
Cuadro 8. Puntos de intervención.	93
Cuadro 9. Categorías de intervención.	94

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Red de inclusiones conceptuales.....	11
Gráfico 2. Predios con acceso a agua potable en la zona urbana de San Miguel de Salcedo.....	49
Gráfico 3. Predios con acceso a alcantarillado sector urbano del cantón Salcedo.....	50
Gráfico 4. Usuarios de telefonía fija.....	52
Gráfico 5. Transporte público.....	59
Gráfico 6. Uso de suelos en el cantón San Miguel de Salcedo.....	63
Gráfico 7. Población económicamente activa por género.....	68
Gráfico 8. Tasas de ocupación, subempleo y desempleo en el cantón Salcedo....	68
Gráfico 9. Tasa de crecimiento del cantón Salcedo.....	69
Gráfico 10. Porcentaje de conformidad con el funcionamiento de la ex plaza de hierba.....	78
Gráfico 11. Porcentaje de percepción de la imagen urbana positiva del eje ferroviario.....	79
Gráfico 12. Porcentaje de personas que están de acuerdo con la rehabilitación de espacios abiertos.....	80
Gráfico 13. Porcentaje de personas que están de acuerdo con la recuperación de la estación de ferrocarril.....	80
Gráfico 14. Espacios necesarios.....	81
Gráfico 15. Porcentajes de personas que consideran que una intervención mejorar la seguridad en el eje ferroviario.....	82

ÍNDICE DE IMÁGENES

Imagen 1. Ferrocarril del Ecuador en el paso de los años.....	5
Imagen 2. Eje ferroviario	7
Imagen 3. Invasión de la ex plaza de hierba	8
Imagen 4. Comercio rural en la ex plaza de hierba.....	9
Imagen 5. Ex plaza de hierba-día que no corresponde a feria.	10
Imagen 6. Temperatura a lo largo del año.....	34
Imagen 7. Velocidad del viento a lo largo del año.....	35
Imagen 8. Precipitación de lluvia mensual promedio.	36
Imagen 9. Asoleamiento.....	36
Imagen 10. Ubicación.	37
Imagen 11. Geografía.....	38
Imagen 12. Mapa de Pendientes.....	39
Imagen 13. Geología	40
Imagen 14. Hidrología	41
Imagen 15. Cobertura móvil.	53
Imagen 16. Conexión Interprovincial.	55
Imagen 17. Jerarquía y direccionamiento vial.	55
Imagen 18. Jerarquía y direccionamiento vial.	56
Imagen 19. Flujos peatonales días de feria.	57
Imagen 20. Flujos peatonales días ordinarios.	57
Imagen 21. Flujos vehiculares días día de feria.	58
Imagen 22. Transporte público en el sector 01.	59
Imagen 23. Equipamiento público en el sector 01.	61
Imagen 24. Uso de suelos en el cantón San Miguel de Salcedo.	64
Imagen 25. Riesgo volcánico	65
Imagen 26. Área de intervención	66
Imagen 27. Pirámide de población de San Miguel de Salcedo.	70
Imagen 28. Modelo de Ficha de observación.....	84
Imagen 29.Propuesta en espacio público.	89
Imagen 30. Propuesta de Movilidad.....	90

Imagen 31. Propuesta a nivel de Equipamiento.	91
Imagen 32. Propuesta a nivel de imagen urbana.	91
Imagen 33. Concepto de la propuesta	92
Imagen 34. Plan masa.	95
Imagen 35. Pirámide de la Movilidad	96
Imagen 36. Puntos de intervención	97
Imagen 37. Diagrama de intervención en el eje ferroviario.....	98
Imagen 38. Diagrama de intervención en el eje ferroviario en el caso de desaparecer el recorrido del tren.	98
Imagen 39. Estación del ferrocarril con respecto a otros equipamientos.....	99
Imagen 40. Antiguo colegio Nacional Salcedo con respecto a otros equipamientos.	100
Imagen 41. Redistribución de las actividades en la plaza.....	100
Imagen 42. Situación actual del parque Antonio Clavijo	101
Imagen 43. Lineamientos a nivel de imagen urbana.....	102
Imagen 44. Planta general.	103
Imagen 45. Módulo de pasarela	104
Imagen 46. Distribución modular en la pasarela verde.....	105
Imagen 47. Tramo 1-Zona de la pasarela.....	105
Imagen 48. Módulo en la plaza multifuncional del cantón.....	106
Imagen 49. Distribución modular en la Plaza multifuncional del cantón	107
Imagen 50. Módulo en la zona comercial de la Plaza multifuncional del cantón	107
Imagen 51. Módulo para nueva estructura en la estación del ferrocarril	108
Imagen 52. Tramo 2- Zona de la estación del ferrocarril.....	109
Imagen 53. Tramo 3 - Zona del parque.....	110
Imagen 54. Tramo 1- Corte A–A’	111
Imagen 55. Tramo 1- Corte B–B’	112
Imagen 56. Tramo 1- Corte C–C’	113
Imagen 57. Tramo 2 – Corte D-D’	114
Imagen 58. Tramo 2.- Corte – Fachada Sur	115
Imagen 59. Tramo 2.- Corte – Fachada Norte	116
Imagen 60. Tramo 2.- Corte – Fachada Norte	117

Imagen 60. Museo de la estación del Ferrocarril-Implantación.....	118
Imagen 61. Museo de la estación del Ferrocarril-Planta General	119
Imagen 62. Museo de la estación del Ferrocarril-Alzado Este	120
Imagen 63. Museo de la estación del Ferrocarril- Corte A-A'	120
Imagen 64. Museo de la estación del Ferrocarril-Corte B – B.....	121
Imagen 65. Biblioteca de la ciudad – Planta baja	122
Imagen 66. Biblioteca de la ciudad – Planta alta	123
Imagen 67. Biblioteca de la ciudad – Planta de Cubierta	124
Imagen 68. Biblioteca de la ciudad – Fachadas	125
Imagen 69. Biblioteca de la ciudad – Cortes.....	126
Imagen 70. Plaza multifuncional del cantón-Implantación.....	127
Imagen 71. Plaza multifuncional del cantón - Fachadas.....	128
Imagen 72. Plaza multifuncional del cantón – Cortes.....	128
Imagen 73 . Tramo 3.	129
Imagen 74. Intervención en el parque Antonio Clavijo-Planta General	130
Imagen 75. Intervención en el parque Antonio Clavijo-Fachadas.....	131
Imagen 76. . Cromática para fachadas en eje ferroviario.....	132
Imagen 77. Detalles constructivos	133

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO
CARRERA DE ARQUITECTURA

TEMA: “REGENERACIÓN URBANO-ARQUITECTÓNICA DEL EJE FERROVIARIO DEL CANTÓN SAN MIGUEL DE SALCEDO, PROVINCIA DE COTOPAXI.”

AUTOR: Estefania Chanatasig Coque.

TUTOR: Arq. M.Sc. Darío Bustán Gaona.

RESUMEN EJECUTIVO

San Miguel de Salcedo es un cantón que en los últimos años se ha desarrollado aceleradamente, dejando de lado equipamientos pretéritos importantes que cuentan historias de las raíces y origen de la ciudad. En este caso el eje ferroviario, el cual por el abandono y descuido de las entidades pertinentes ha provocado un deterioro generalizado del sector y en las estructuras públicas existentes, por lo que se pretende proyectar la regeneración urbano-arquitectónica, con el objetivo de integrarlo al resto de la ciudad, a través de la reestructuración del espacio público e imagen urbana. Los principales beneficiarios de este proyecto son los moradores del sector, por lo tanto, se estableció una investigación exploratoria, que permitió alcanzar un análisis sistemático de la información a través de encuestas a los residentes, de la misma forma se aplicó entrevistas a los principales actores sociales del cantón entre ellos el alcalde y a un docente investigador. Además, se elaboró fichas de campo con el fin de tener claridad en las necesidades y problemas existentes en el eje ferroviario; a partir de este análisis se evidenció la segregación físico-espacial y social que se ha venido dando en los últimos años. Para solucionar esta problemática se estableció planteamientos estratégicos a nivel urbano, arquitectónico y paisajístico que contribuyen a generar integración entre la ciudad y este sector de la ciudad, por medio de la conexión entre equipamientos, espacio público e imagen urbana, mejorando el desarrollo y la calidad de vida de los habitantes del sector.

DESCRIPTORES: espacio público, imagen urbana, integración, regeneración urbana.

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO
CARRERA DE ARQUITECTURA

THEME: URBAN-ARCHITECTURAL REGENERATION OF THE RAILWAY
AXIS OF SAN MIGUEL DE SALCEDO, COTOPAXI PROVINCE.

AUTHOR: Estefania Chanatasig Coque.

TUTOR: Arq. M.Sc. Darío Bustán Gaona

ABSTRACT

San Miguel de Salcedo is a canton which has developed rapidly in the last few years, leaving aside important contributions that are part of the city roots and its origins. Due to negligence of the authorities in charge, the rail axis has been abandoned and this has provoked a deterioration in the area including the public structures. For this reason, it is imperative an urban and architectural regeneration, so that it can be integrated to the rest of the city, through public space and urban restructuring. This program is very beneficial for the population in this area. Thus, a field research was carried out. The data collection was done through surveys to the residents, and meetings with the authorities in charge, such as the mayor of the city and a research professor. Furthermore, research field sheets were used to have a clear idea of the necessities and existing problems affecting the railway axis. This analysis revealed the physical, spatial, and social disarticulation that has occurred in recent years. To solve those problems, plans and strategies in an urban, architectural, and landscaped level were established, which will contribute to the integration of this area to the rest of the city, which will improve the image of the city, development, and quality of life of its population

KEYWORDS: public space, urban image, integration, regeneration.

INTRODUCCIÓN

La presente investigación plantea respuestas a un tema muy controversial que no se da únicamente en este sitio de estudio sino también en otros contextos, este es la degradación urbana misma que entre otras causas surge por el abandono de determinado elemento urbano o arquitectónico, falta de mantenimiento e intervención en la imagen urbana, entre otros, cuestión que genera el detrimento y menoscabo de estos elementos contiguos.

La peculiaridad principal de este tipo de problema trae consigo el desplazamiento de personas a otros sitios de la ciudad pues al no tener un lugar cómodo y seguro estas zonas son los menos deseados para vivir. Para analizar y brindar solución a esta problemática es necesario aplicar una metodología la cual involucre a los actores sociales y a la academia, que ayuden a obtener de primera mano las causas de esta situación.

La finalidad de esta investigación se centra en proyectar la regeneración urbano-arquitectónica del eje ferroviario del cantón San Miguel Salcedo, provincia de Cotopaxi para la integración de ciudad.

En el capítulo I se aborda el problema desde una escala macro haciendo referencia a otros contextos en Latinoamérica para finalmente situar el estudio en el caso del eje ferroviario en el cantón Salcedo. También se estableció los alcances y la importancia que tiene este estudio a nivel social, económico, entre otros.

En el capítulo II se realiza el fundamento conceptual y teórico con respecto al tema en cuestión, analizando otros casos de degradación urbana, estudiando cómo se los abordó y mediante qué acciones se les dio solución, testimonios que dan la premisa para adoptar determinada metodología para el posterior desarrollo y concepción de la propuesta.

En el capítulo III se lleva a cabo un análisis más a detalle del área de estudio es decir se aplicará la metodología seleccionada, esta parte es más exploratoria y analítica pues de aquí se obtendrá los datos necesarios para escoger determinadas estrategias para cumplir el fin del proyecto.

En el capítulo IV se plantea las estrategias para resolver las problemáticas y necesidades encontradas posteriores a la aplicación de la metodología. En este la propuesta se da a través de las siguientes categorías tales como la movilidad, espacio público, equipamientos e imagen urbana, con el fin de lograr la integración de ciudad.

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA

El presente apartado expone la base del proyecto de investigación. La problemática en el sitio de estudio y en otros contextos, así como también los alcances que aborda.

Contextualización

“América Latina experimenta un proceso de urbanización económica y demográfica sin precedentes”,(Segre, 1983) a partir de la globalización y las nuevas tendencias, se ha dejado atrás importantes elementos arquitectónicos que cuentan historias, cultura y tradición de los pueblos estos son centrales eléctricas, azucareras, plazas de toros, estaciones de ferrocarril, entre otros (Mato, 2001). Las estaciones de ferrocarril y los elementos que lo conforman han pasado de ser espacios públicos altamente concurridos a sitios totalmente abandonados y desolados. Siendo más específicos hablando de las estaciones de ferrocarril se puede decir que este fenómeno no solo afecta a los espacios que están ligadas íntimamente con este elemento sino también a sus periferias, es decir al entorno urbano o rural con los que colindan, a partir de que estas áreas no son utilizadas, han quedado prácticamente obsoletas transformándose en entes degradados víctimas de abandono y marginalidad, perdiendo así la posibilidad de relación con la vida urbana de su entorno. Este escenario es uno de los que la organización de naciones unidas intenta erradicar mediante el objetivo 11 de desarrollo sostenible, que plantea “lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles” (Naciones Unidas, n.d.)

Consecuentemente, en Latinoamérica según la Comisión Económica para América Latina y el Caribe “existe una ola reactivadora de las distintas redes de ferrocarriles, luego que años atrás prácticamente en muchos países la actividad se había paralizado casi en su totalidad” (Clemente, 2013). Por consiguiente, se ha visto la necesidad de intervenir en estos importantes puntos de encuentro los cuales deben responder a necesidades actuales de los usuarios con el fin de facilitar el

esparcimiento, la socialización y sobre todo la apropiación de estos, con el fin de evitar que el espacio público continúe el proceso de deterioro que actualmente llevan. Al respecto Gibet Camós especialista senior de transporte del Banco Interamericano de Desarrollo menciona que: “El resurgimiento de la actividad ferroviaria en varios países de Latino América indica el potencial del modo y la necesidad de priorizar su rol...”. (Camós et al., 2019)

En este sentido Argentina, hace tiempo ha incursionado en este ámbito, en respuesta al deterioro generalizado que presentaban las estaciones de ferrocarril y sus entornos, producida por la ausencia de mantenimiento, cuidado y tratamiento durante largos años los cuales trajo consigo varios problemas no solo constructivos, sino también un quebranto de las instalaciones ferroviarias y sobre todo contaminación visual. Situación por la cual nació la necesidad de crear un plan de remodelación de estaciones de la Red Metropolitana, que responde a los nuevos tiempos que viven los ferrocarriles. En Argentina actualmente según los arquitectos Jorge Sábato y Yanina Pedrini “pocos edificios argentinos gozan de tanto prestigio, entre arquitectos y público en general como las estaciones de ferrocarril.” (Jorge Sábato & Yanina Pedrini, n.d.)

En esta misma línea, Ecuador en el año 2008 declaró a la Red ferroviaria del Ecuador como Patrimonio cultural del Estado, con el fin de contrarrestar esta situación de deterioro que vivía el equipamiento ferroviario, la empresa Ferrocarriles del Ecuador y los gobiernos seccionales hace años habían puesto en marcha un Plan de Recuperación del Sistema Ferroviario, que según la Comisión Económica para América Latina y el Caribe este plan contemplaba: “la renovación de la infraestructura ferroviaria de vías y estaciones a los efectos de operar con eficiencia el sistema ferroviario turístico-patrimonial y contribuir al desarrollo socioeconómico del país, mediante el fortalecimiento de las actividades productivas, que fomenten el turismo y la valoración histórica...” (Clemente, 2013). Por ello se inició con la rehabilitación de tres tramos importantes del recorrido del ferrocarril, el primero en la vía Durán - Yaguachi, el segundo entre Sibambe - Huigra el tercero entre Quito y Santa Rosa. En relación, con el primero se puede decir que es referente a nivel de regeneración pues mantuvo el mismo diseño y

material original en sus estructuras. Además, a nivel urbano se realizó el mantenimiento de fachadas en las edificaciones asentadas junto al eje del ferrocarril, esta intervención reactivó la economía local como en sus inicios generando crecimiento económico y mejorando la calidad de vida de los residentes. Este proyecto de rehabilitación se lo pretendía replicar a nivel nacional, pero fue suspendido a razón de un descenso en sus ingresos, el diario el Universo menciona que: “Ferrocarriles del Ecuador ha visto un descenso en el número de usuarios y por ende sus ingresos. La recaudación en boletería no abastecía por lo que necesitaba de fondos estatales...” por lo que el gobierno en curso decretó el cierre de la empresa Ferrocarriles del Ecuador, situación que provoca desconcierto y preocupación entre los habitantes que de alguna forma son afectados directa o indirectamente de esta situación.

Imagen 1. *Ferrocarril del Ecuador en el paso de los años.*



Nota. Adaptado de Tren del Ecuador

Así mismo, también existe estaciones de ferrocarril que no fueron intervenidas o no tuvieron el mantenimiento requerido y actualmente muestran deterioro en su estructura y entorno, a pesar de que en sus inicios fueron un elemento muy demandado pues conectaba la sierra y la costa, pasó a ser un espacio olvidado conllevando a que sus entornos urbanos o rurales queden segregados; víctimas de inseguridad, decadencia, descuido y abandono de estas importantes zonas transformándolas en lugares poco agradables para el usuario perdiendo la esencia que poseían en su época de esplendor. Esto ha provocado que se vaya reduciendo el tiempo de circulación y permanencia en estos espacios y más aún se ha ido disipando el tiempo en las relaciones interpersonales entre los usuarios que residen estos sectores, dejando de lado el sentido de cooperativismo y

compañerismo de los habitantes, creando espacios completamente alejados de la vida urbana.

En el cantón San Miguel de Salcedo de la provincia de Cotopaxi encontramos una situación análoga a la que se percibe en el Ecuador, pues aun cuando es un cantón relativamente pequeño presenta una serie de problemáticas a nivel de espacio público, en este caso más específicamente en el eje ferroviario de la ciudad pues desde el 2001 ha dejado de funcionar a raíz de la pérdida de fondos para el mantenimiento económico y funcional del mismo según cuentan los moradores del sector. Aproximadamente en el año 2009, esta estación fue intervenida parcialmente, pero la falta de aplicación de medidas de protección y salvaguardia provocó que rápidamente regrese a su antiguo estado de deterioro, dentro de este mismo contexto es importante mencionar que “los GADS poseen la competencia para preservar, mantener y difundir el patrimonio arquitectónico y cultural”, según la constitución de la República en concordancia con la letra h del Art 55 del COOTAD; misma a la que no se le dio cumplimiento; lo que ha conllevado al olvido de la estación del ferrocarril por lo que esta área muestra deterioro a nivel físico y social, lo que ha conllevado a que pierda la esencia que tenía en sus inicios pues hace años este lugar presentaba gran movimiento a razón de que era un punto importante donde se congregaban las personas de todo el cantón para comercializar y transportar sus productos a otras provincias.

Imagen 2. Eje ferroviario



Nota. Adaptado de Google Earth (21 de noviembre del 2019)

De la misma forma, a razón de la falta de mantenimiento de las edificaciones y en general este eje urbano, la latente percepción de inseguridad y el contraste social existente entre esta zona y el resto del cantón provocan un quebranto en la imagen urbana de la ciudad. Estos escenarios siguen acrecentando debido al comercio informal que surge en las calles perpendiculares del eje, este hecho influye negativamente tanto en las actividades económicas, como de movilidad e incluso medioambiental del sector pues habitualmente los comerciantes arrojan en estos los desechos producto de su actividad y por otra parte en más de un caso algunos de estos personajes son indiferentes frente a ataques delictivos que se dan en su presencia, convirtiéndose en cómplices de los mismos.

A la par, esta situación también es un malestar que perturba e incómoda tanto a residentes como a los visitantes, pues los actos delincuenciales se muestran de manera concurrente y a plena luz del día puesto que, los bandidos aprovechan el desorden y aglomeración de personas para cometer sus desmanes y excesos, esta problemática ocurre principalmente los días de feria; jueves y domingo. Por el contrario, estas zonas los días ordinarios, es decir, los que no corresponde a feria,

al no disponer de espacios cerrados que brinden algún beneficio o seguridad, se convierten en sitios desolados dando cabida para la práctica de actos vandálicos, esto sumado a la falta de cuidado y mantenimiento, van creando notoriedad y percepción de peligrosos, incitando a no visitarlos y consecuentemente afectando negativamente la imagen urbana del sector.

En el mismo contexto, contiguo a la estación del ferrocarril se encuentra la Antigua plaza de hierba misma que el Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Salcedo ha reubicado con el fin de reorganizar la movilidad y mejorar en algo la imagen que presenta este sector según criterios del alcalde; acción que los comerciantes informales disipan rápidamente, pues al tener un espacio amplio y sin restricciones progresivamente lo van invadiendo con triciclos, camionetas y hasta en camiones de carga pesada efecto que va en aumento caotizando aún más el espacio público, se sitúan indistintamente en la plaza en los puestos que anteriormente se utilizaban para la carga y descarga de hierba.

Imagen 3. *Invasión de la ex plaza de hierba*



Nota. Elaboración Propia

Es importante mencionar que aquí también se desarrolla un icónico comercio ancestral rural que se lo viene desarrollando desde que se instauró la estación del ferrocarril este comercio consiste en la venta y compra de animales menores tales como gallinas, cuyes, conejos, entre otros. Mismo que es bien recibido por los residentes del sector y más de una vez se han opuesto a su traslado pues consideran que dinamiza y activa económicamente el sector al menos los días

que corresponden a feria, pero se realiza sin mantener ningún tipo de organización o control, sumada a que a pocos metros se sitúa la plaza Augusto Dávalos, lugar donde se comercializa frutas, verduras, carne, ropa, entre otros, continúa provocando una serie de problemáticas no solo de movilidad e imagen urbana, sino también de salubridad e higiene ambiental a gran escala.

Imagen 4. Comercio rural en la ex plaza de hierba.



Nota. Elaboración Propia

En este mismo sentido, se puede mencionar que el comercio rural ancestral que se lleva a cabo en esta plaza no es desarrollado por las mismas personas todos los días de feria, sino más bien es un tipo de comercio variante pues se da cuando las personas que residen en el campo ven la necesidad de sacar sus animales a la venta, esto sucede según las circunstancias propias de cada comerciante, es importante mencionar que esta actividad se da a lo largo de todo el año.

Sin embargo, este sector los días que no corresponde a feria permanece abandonado, sufriendo un evidente quebranto constructivo, urbano y paisajístico pues por una parte se presenta el deterioro y degradación de la estación del ferrocarril, y por otra la falta de mantenimiento y tratamiento que sufre su contexto, de cierto modo a razón de que la mayoría de elementos colindantes pertenecen a la administración pública y que por falta de uso y planificación han sido abandonados, y víctima de vandalismo.

Imagen 5. *Ex plaza de hierba-día que no corresponde a feria.*



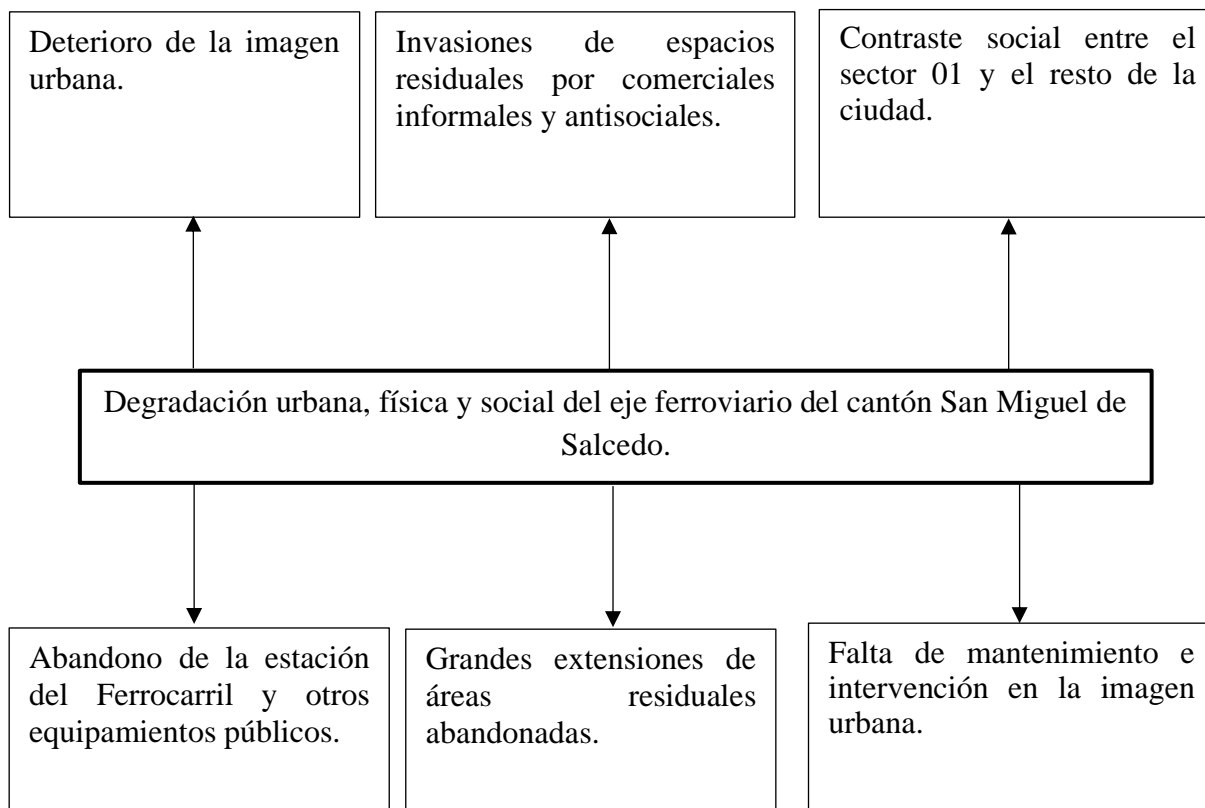
Nota. Elaboración propia

En consecuencia, se puede aseverar que de continuar el proceso de degradación que vive actualmente este sector, la imagen urbana seguirá en detrimento lo que acrecentará la tendencia al desplazamiento de los habitantes a otros sitios de la ciudad, convirtiendo a este lugar en un sitio abandonado y peligroso, la inseguridad se extendería a sectores, marcando claramente la diferencia entre el centro-atendido y el eje ferroviario-desatendido.

Árbol de problemas:

Gráfico 1. *Red de inclusiones conceptuales*

EFFECTOS



CAUSAS

Nota. Elaboración propia

Crítica:

El problema es evidente y si no se toma alguna medida de intervención para frenar el proceso de degradación que vive actualmente este sector del cantón, se convertirá en un área completamente marginal perdiendo absolutamente todo el valor histórico y natural que actualmente ostenta.

1.1. Formulación del problema

Degradación urbana, física y social del eje ferroviario del sector 01 del cantón San Miguel de Salcedo.

Preguntas de investigación

- ¿En qué estado se encuentran actualmente y como ha sido afectado el eje ferroviario del cantón San Miguel de Salcedo a partir del desuso de la estación del ferrocarril?
- ¿Como intervenir el eje ferroviario del cantón San Miguel de Salcedo?
- ¿Cómo conectar el eje ferroviario con el resto de la ciudad?
- ¿Cómo plantear una solución de regeneración urbana-arquitectónica para el eje ferroviario del cantón San Miguel de Salcedo?

1.2. Justificación

En la actualidad, a nivel mundial existe una pérdida de equipamientos históricos importantes y consecuentemente de sus contextos urbanos; frente a esto se ha llevado a cabo una serie de estrategias de intervención para evitar que este proceso continúe. Dentro de este marco, es importante estudiar, analizar y proponer una solución urbano-arquitectónica para el eje ferroviario del cantón San Miguel de Salcedo, con el propósito de proteger el patrimonio arquitectónico existente, mejorar la imagen urbana e integrar este sector al resto de la ciudad.

Igualmente, el beneficio que otorga este estudio es muestra a nivel social pues pretende mejorar la calidad de vida de los habitantes los residentes de esta zona, ya que pretende ayude a superar el proceso de degradación que sufre algunos elementos arquitectónicos existentes en este sector, conjuntamente, a nivel urbano este proyecto pretende establecer varios aspectos en cuanto a la movilidad, imagen urbana y comercio informal. Así también, este proyecto representa una solución para el latente abandono que vive el sector por lo que el potencial que representa la intervención es a nivel turístico pues aspira atraer a propios y extraños, efecto que ayudaría considerablemente al desenvolvimiento y desarrollo de la economía local.

En este sentido, esta investigación constituye un significativo aporte teórico-práctico pues hasta hoy no existe un análisis de las condiciones y problemáticas del sector, que brinde una solución a estas deficiencias. La posibilidad de plasmar esta idea es representativamente alta pues el Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Salcedo tiene la necesidad y predisposición de reconstruir, integrar y potenciar este espacio, fomentar el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo, y el trabajo decente para todos.

1.3. Objetivos

1.3.1. Objetivo General

Proyectar la regeneración urbano-arquitectónica del eje ferroviario del cantón San Miguel Salcedo, provincia de Cotopaxi para la integración de ciudad.

1.3.2. Objetivos Específicos

- Analizar las diversas problemáticas que acontecen en el eje ferroviario del cantón San Miguel Salcedo.
- Estudiar procesos de regeneración urbana-arquitectónica en otros contextos similares que permitan tener un acercamiento a soluciones reales.
- Integrar el eje ferroviario a través de la reestructuración del espacio público.
- Diseñar una intervención de regeneración urbana-arquitectónica para el eje ferroviario del cantón San Miguel de Salcedo.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

El presente capítulo expone antecedentes teóricos y conceptuales que permiten orientar y desarrollar la investigación. A la vez presenta los métodos y técnicas establecidos para abordar el problema.

1.1. Fundamento conceptual y teórico

1.1.1. Fundamento conceptual

Urbanismo

“Es el conjunto de disciplinas que se encarga del estudio de los asentamientos humanos para su diagnóstico, comprensión e intervención. El urbanismo utiliza a la geografía urbana como herramienta fundamental, e intenta comprender los procesos urbanos...” (Toledo, 2016).

Planificación Urbana.

“La planificación urbana es una disciplina formada por un conjunto de ciencias técnicas y arte que tiene como meta plantear la estructura urbana: zonificar, localizar y dosificar áreas y servicios en la forma más efectiva y económica.” (Ducci, 2014)

Se puede decir, que la planificación urbana es la rama que plantea estrategias públicas y privadas basadas en las problemáticas y necesidades latentes en la ciudad, con el fin de mejorar la ciudad mediante acciones.

Intervención urbana

Intervención urbana, es un proceso en la cual se analiza la situación de determinada zona urbana, en donde si se encuentran problemas se debe actuar sobre las causas y factores específicos que dan origen al detrimento o menoscabo de dicha área.

Regeneración Urbana

La regeneración urbana es un proceso el cual “Implica recuperar la funcionalidad y la revitalización de la trama urbana del municipio, para lograr el modelo de ciudad sostenible que en la actualidad se quiere alcanzar” (Chávez, 2015)

Se puede decir entonces, que la regeneración urbana debe tomar en cuenta dentro de su planteamiento los componentes históricos, los cuales deben ser intervenidos de manera estratégica con el fin de integrarlos nuevamente al contexto actual. Para un estudio adecuado dentro de la regeneración urbana se debe integrar aspectos como el medio ambiente, componentes físico-urbanos, así como también el comportamiento social y económico de la zona en cuestión.

Restauración urbana

“Implica proporcionar estructuras nuevas a una zona urbana concreta... mediante la demolición y la liberación de suelo en donde se pueden asentar infraestructuras y equipamientos que sean necesarios, teniendo como principio la conservación del patrimonio edificado...” (Chávez, 2015)

Rehabilitación Urbana

“Abarca diferentes operaciones; como la conservación, el equipar y la restauración son acciones que se necesitan implementar para tener una ciudad con un urbanismo sostenible.” (Chávez, 2015)

Acupuntura urbana

“La función de la acupuntura urbana es, trabajar sobre aquellos espacios que han quedado en abandono dentro de la estructura de una ciudad. Hablamos por ejemplo de solares vacíos, edificios en desuso o barrios residenciales con un nivel de actividad bajo.”(Mayer, n.d.)

La acupuntura urbana ayuda entonces a reconocer sitios segregados que necesitan de una o más intervenciones puntuales que ayuda a que el objeto de intervención y su contexto mejoren su estética y función.

Integración Urbana

“La integración urbana es entendida también como una integración social en tanto la diferencia entre ambos sectores de la comuna tiene un importante componente socioeconómico de exclusión.” (Carrasco, 2012)

Imagen Urbana

“La imagen urbana no se refiere únicamente a la imagen visual que acostumbramos a hacer de una ciudad, es decir la imagen que tenemos como referencia mental si no también y sobre todo la imagen viva de la ciudad, la imagen que se crea en la vida cotidiana de sus habitantes.” (Benítez, 2009)

Espacio público

“El espacio público es el lugar de la expresión pública del interés común, donde el ser humano busca los lazos compartidos y la diferenciación. En cambio, el espacio privado es aquel en que se asegura la reproducción de la vida.” (Berroeta & Vidal, 2012)

Conectividad Urbana

“La conectividad hace referencia a la capacidad de enlace o de existencia de conexión, y todo ello, en el marco del tránsito en la ciudad (la movilidad urbana) y de la dualidad infraestructura-servicio.” (Santos y Ganges & De las Rivas Sanz, 2017)

Accesibilidad

“Accesibilidad tiene que ver con la calidad del acceso de las personas y las empresas al sistema de movilidad urbana, consistente tanto en la infraestructura como en los servicios.” (Santos y Ganges & De las Rivas Sanz, 2017)

Cohesión social

“Suele evocar un anhelo de comunidad ante un escenario de globalización y transformaciones profundas, que muchos asocian con una mayor fragmentación social y una pérdida de lazos estables.” (CEPAL, 2007)

1.1.2. Fundamento teórico

Kevin Lynch uno de los principales exponentes del urbanismo presenta varios aspectos importantes a considerar dentro de la imagen de la ciudad pues para él es necesario tener un conocimiento claro de la estructura urbana y de los mecanismos o proceso de cambio, pues esto constituye la base para lograr una planificación eficaz y equilibrada. Para ello presenta una serie de planteamientos acerca de los elementos que deben ser analizados dentro de la ciudad en este es necesario analizar lo que corresponde a bordes; “que son elementos lineales, límites entre dos fases o rupturas lineales de la continuidad. Por ejemplo: playas, cruces de ferrocarril, bordes de desarrollo, muros.” (Lynch, 2008). Estos generalmente fragmentan la ciudad por lo que es necesario buscar estrategias con el fin de integrarlos para que no exista contraste sino más bien un dialogo e integración.

Howard desde una perspectiva ecologista plantea una serie de teorías y estrategias que tiene como fin intervenir en la ciudad a partir de la integración de la naturaleza y lo construido a este modelo lo denominó “ciudad-jardín”, a pesar de ser un pensamiento utópico es esencial tomar en consideración esta perspectiva pues actualmente se ha visto la necesidad de tener este tipo de espacios verdes y abiertos para contrarrestar los efectos negativos que ha producido el confinamiento y en general la pandemia en el pensamiento del ser humano.

Para lograr la ciudad ideal se han planteado una serie de teorías desde el inicio de los tiempos cada una tiene su fundamento, pero no siempre suelen ser aplicable en todos los contextos es por ello necesario siempre tener un análisis de sitio para entender las circunstancias y problemáticas que acontece en cada sector para plantear estrategias acertadas.

Estado del Arte

“La regeneración urbana integral como estrategia para mejorar los barrios: evolución en el ámbito de Andalucía en tiempos de crisis.”

Promotor: Universidad de Sevilla

Ubicación: Andalucía-España

Tipo: Tesis doctoral

Autor: Carolina Ureta Muñoz

Año: 2007

Objetivo:

“Analizar la capacidad de las herramientas de regeneración de barrios, a través de los planes, que hayan intervenido en la Comunidad Autónoma de Andalucía para realizar mejoras urbanas repercutidas en la calidad de vida de la población.” (Ureta, 2007)

Metodología:

FASE 1. - Enfoque descriptivo-explicativo

Revisión analítica sobre los procesos de gestión de los barrios vulnerables de las ciudades europeas y españolas a través del estudio histórico de los procesos de crecimiento urbano.

FASE 2. - Enfoque analítico

Estudio de programas europeos vinculados con los procesos en regeneración integral de barrios en España, con el fin de conocer qué intervenciones han funcionado.

FASE 3. - Identificación de la evolución de los planes y programas estatales y autonómicos.

Identificar procesos de mejoras que han percibido los barrios con proyectos de rehabilitación a través de sus ejes de actuación y sus acciones concretas.

FASE 4. – Propuesta

Posterior a un análisis de intervenciones anteriores, se obtiene una serie de datos que informan de que acciones han sido adecuadas y cuáles no, referentes que ayudan a entender la manera en la que se debe actuar.

Problema

“Las agendas públicas españolas y autonómicas parece que no han desarrollado la rehabilitación urbana como una prioridad durante las últimas décadas, y menos aún enfocada desde la gestión y el desarrollo de procesos integrales.” (Ureta, 2007)

Conclusiones:

- Las políticas urbanas pueden influir de una forma directa en la mejora de la calidad de vida de las ciudades.
- Es necesario que los indicadores sean más personalizados para evaluar el bienestar de las personas.

Análisis:

El aporte que este proyecto brinda radica en la importancia de realizar un análisis de estudios y proyectos desarrollados en el pasado, ya que puede ser la base para el desarrollo de un proyecto actual, para ello se debe indagar sobre los aspectos que resultaron funcionales y dieron un resultado positivo en cuanto a la mejora de la calidad de vida urbana a través de la medición de la misma, para este fin se debe elegir las dimensiones e indicadores adecuados para la obtención de información que debe incluir la dimensión subjetiva para valorar la percepción de la propia calidad de vida.

“Regeneración urbana para combatir las desigualdades en las ciudades.”

Promotor: Planur-e territorio, urbanismo, paisaje, sostenibilidad y diseño urbano

Ubicación: Puente de Vallecas-España

Tipo: Artículo científico

Autor: Paisaje Transversal

Año: 2016

Objetivo:

“Incorporar a la ciudadanía y autoridades a la participación en los procesos de regeneración urbana, desde una acción transversal y multinivel mediante estrategias interdepartamentales y multidisciplinarias.” (Paisaje Transversal, 2016)

Metodología:

FASE 1 - Indicadores Participativos

En esta fase se realiza el análisis y gestión de la información indispensable de tal manera que facilite la priorización de soluciones y propuestas en las que es necesario tener en cuenta.

FASE 2 - Trabajo intersectorial y mediación

Con el fin de obtener una propuesta útil y consistente es necesario efectuar un análisis y gestión de la información indispensable de cara a facilitar la priorización de propuestas en las que es necesario tener en cuenta.

FASE 3 - Programa Integrado de Acciones de Mejora

“Como resultado de estas fases en donde se integra varios aspectos indispensables para el funcionamiento de una propuesta pertinente a la situación se obtiene soluciones mejora a realizar en el barrio.” (Paisaje Transversal, 2016)

Problema

Puente de Vallecas en la ciudad de Madrid a lo largo del tiempo ha sufrido de desigualdad y flaqueza a nivel urbano efecto que, en las zonas más desoladas ha provocado retraso en cuanto a la movilidad, espacio público, reactivación económica, educación, cultura, el empleo, entre otros.

Conclusiones:

Las conclusiones obtenidas por paisaje transversal fueron:

- Es vital lograr la apropiación y compromiso de los usuarios conseguir la transformación sostenible.
- Se debe intervenir en los espacios públicos más degradados fomentando de la movilidad peatonal.
- Concienciación medioambiental y ejecución de huertos urbanos.

Análisis:

Este proyecto constituye un aporte importante dentro de esta investigación pues considera fundamental dar una solución urbana desde una perspectiva integral y participativa, por una parte se debe tener la capacidad de integrar a las diferentes ramas multidisciplinarias que contribuyen a determinado proyecto y por otra parte integrar a la ciudadanía, técnicos, políticos, agentes culturales, sociales y ecosistemas, para generar dinámicas de corresponsabilidad entre todos los sectores que hacen ciudad.

“Modelo de Regeneración para Centros Urbanos Caso: Centro de Monterrey.”

Promotor: Universidad Autónoma de Nuevo León

Ubicación: Monterrey – México

Tipo: Tesis de Maestría

Autor: Pedro Sandoval Vázquez

Año: 2013

Objetivo:

“Analizar y determinar las causas que provocan la pérdida de población en la zona central de Monterrey.” (Sandoval, 2013)

Metodología:

“Utiliza el método deductivo cuando analiza los datos de población de las ciudades y sus áreas centrales, en forma descriptiva el método, sirve para analizar, sistematizar, ordenar y definir los problemas de la realidad social.” (Sandoval, 2013).

FASE 1. - Identificación del problema,

“Es descriptiva con el objeto de lograr una mayor estructuración del estudio para la identificación del problema.” (Sandoval, 2013)

FASE 2. - Visualización del problema

“El problema del área central es multifactorial involucra a diversas variables en el marco de una compleja red de interrelaciones que estructuran el espacio urbano y cuyos efectos físicos son el congestionamiento, el despoblamiento y el deterioro de la zona.” (Sandoval, 2013)

FASE 3. - Explicar

“La causa del deterioro del área central, entre ellas las relativas a las tendencias demográficas, evolución de la economía, falta de claridad en las políticas públicas, ausencia de formas positivas de atracción, crecimiento expansivo, entre otros.” (Sandoval, 2013)

Problema:

“El abandono del área central de Monterrey trae como consecuencia la decadencia de este espacio urbano, siendo este problema un fenómeno común en el proceso de fundación, crecimiento y posterior deterioro de las áreas centrales de las ciudades.” (Sandoval, 2013)

Según el autor sumado a lo anterior, “...los conflictos en la movilidad urbana de la zona central, origina congestionamientos viales ocasionados por una estructura vial de calles estrechas y la elevada cantidad de unidades que se concentran en ciertas vialidades de la zona, incrementando la contaminación ambiental.” (Sandoval, 2013)

Conclusiones:

- “Se han realizado proyectos urbanos para la regeneración de la zona, como es el caso de la Macro Plaza, Parque Fundidora y Santa Lucía, estas intervenciones son independientes.” (Sandoval, 2013)
- “

- “Existen edificaciones catalogadas como de valor histórico y artístico dispersas por toda la zona de estudio, las cuales hay que preservar.” (Sandoval, 2013)

Análisis:

Este proyecto aporta la importancia de integrar intervenciones anteriores a la nueva propuesta, pues en ocasiones surgen elementos arquitectónicos o urbanos aislados o por otra parte incompatibles, es decir por el afán de activar determinada zona en ocasiones se crean espacios que no son necesarios, es por ello ineludible realizar un análisis urbano y estudio apropiado para determinar las intervenciones pertinentes para cada caso.

“Regeneración urbana integrada de Nantou Old Town, Shenzhen, China”

Promotor: Revista ciudad y territorio

Ubicación: Nantou Old Town, distrito Nanshan, Shenzhen, China

Tipo: Artículo científico

Autor: Urbanus Architecture & Design Inc.

Año: 2017

Objetivo:

“Conciliar sutilmente la preservación de la identidad histórica y cultural local con la renovación de la situación presente.” (Urbanus Architecture & Design Inc., 2017)

Metodología:

FASE 1. - Investigación

Se indagó sobre cómo definir y conectar el patrimonio histórico y contemporáneo.

FASE 2. - Diseño

“El diseño urbano para regenerar Nantou se ha formado gradualmente inspeccionando el lugar, mapeando las informaciones históricas sobre el tejido urbano e incluyendo los residentes en el proceso inicial de planeamiento.” (Urbanus Architecture & Design Inc., 2017)

FASE 3. – Incorporación

Mediante la incorporación puntual de jardines y huertas urbana los residentes del proceso gradualmente van regenerando y empujando la participación directa de la ciudadanía.

Problema:

“El proyecto se enfrenta a la cuestión del llamado “urban village”, es decir de la aldea urbana caracterizado por el marcado contraste entre la ciudad modernizada del exterior y la aldea subdesarrollada del interior.” (Urbanus Architecture & Design Inc., 2017)

Conclusiones:

- El éxito positivo de la regeneración de Nantou lo convierte en un proyecto piloto y un ejemplo para las futuras regeneraciones de aldeas urbanas.
- El proyecto destaca sobre todo por su voluntad de conciliar sutilmente la preservación de la identidad histórica y cultural local con la renovación de la situación presente.

Análisis:

Este proyecto marca una pauta importante que radica en la conservación de elementos como jardines y espacios residuales, puesto que en ocasiones se los toma como espacios secundarios aptos para incorporación de elementos arquitectónicos perdiendo así el potencial de espacios verdes y abiertos indispensables para la comunidad, es por ello importante incluirlos en un plan de conservación y rehabilitación, al igual que los edificios históricos.

Concepción:

Los problemas de degradación en las ciudades en la actualidad son un tema muy recurrente, ya sea por falta de planificación o por otros factores externos se han dejado de lado equipamientos, calles, barrios, sectores, centros patrimoniales entre otros, por la modernización, tendencias demográficas, evolución de la economía, entre otros, esto sin lugar a duda marca contrastes entre la ciudad moderna y la olvidada, estos puntos de degradación suelen convertirse en sitios peligrosos o inseguros, haciendo que la población vaya abandonando estos espacios por lo que se han desarrollado varias categorías de intervención para este problema dependiendo la situación o necesidades que presente; algunas de estas son renovación urbana, rehabilitación urbana, revitalización urbana, regeneración urbana, entre otras, todas estas presentan conceptos similares pero cada una se diferencia según el tratamiento que cada brinda, en este caso nos enfocaremos en esta última.

Según la RAE define el verbo “regenerar” como “dar nuevo ser a algo que se degeneró, restablecerlo o mejorarlo”, esto se traduce en dar solución a un elemento que se encuentre degenerado reestableciéndolo o mejorándolo, se puede decir que en un tipo de intervención no puede surgir sola sino también debe incluir a todos los elementos que se encuentren en área deteriorada. En los casos de estudio analizados se pudo evidenciar la integración de elementos urbanos y arquitectónicos para crear planteamientos que no surge separados sino más bien que combina tanto a factores físicos como sociales, con el fin de que la propuesta no solo tenga una buena estética sino también apropiación ciudadana, siempre respetando el alma y el valor de cada uno de los elementos a intervenir, es importante mantener la identidad y cultura histórica del lugar.

En este sentido, lamentablemente no siempre se puede concretar la idea de tener una regeneración urbana integral, pues es necesario de la completa decisión de autoridades y de habitantes, es decir dentro de estas intervenciones se debe considerar los elementos urbanos, arquitectónicos y sociales para que sea exista una propuesta acertada pues se ha visto en muchos casos que se realizan intervenciones que no suelen compaginar con las necesidades o expectativas de la población y

rápidamente se convierten en entes abandonados regresando al estado que se intentó combatir.

Consecuentemente, la regeneración urbana es proceso adecuado para subsanar zonas que se muestran deterioradas manteniendo la esencia de estas, siempre buscando la calidad de vida de sus habitantes.

1.2. Metodología de la investigación

1.2.1. Línea y Sublínea de Investigación

Línea 1: Sistemas territoriales urbanos y rurales.

Descripción: Esta línea de investigación apunta a buscar respuestas a problemáticas relacionadas con el uso de la tierra, el ordenamiento territorial, la planificación, manejo y gestión de territorios rurales y urbanos, las relaciones socio ecosistemitas urbano-rurales, la movilidad y la regeneración urbana.

Esta línea de investigación aborda soluciones en cuanto al resultado que se desea presentar en cuanto a la planeación, ordenación entre otros aspectos en el territorio urbano en este caso correspondiente al cantón Salcedo para el desarrollo físico del territorio.

1.2.2. Diseño Metodológico

FASE 1

Se realizará un análisis del contexto, estableciendo conexión directa con los usuarios del espacio con el fin de conocer la necesidad y las problemáticas que acontecen en el sector.

FASE 2

Seguidamente, se analizará otros casos de intervención urbana-arquitectónica en los que se ha enfrentado problemáticas similares con el fin de establecer estrategias de intervención para este caso.

FASE 3

Finalmente, se analizará los datos en información obtenida para posteriormente obtener un proyecto para regeneración urbana del sector.

1.2.2.1. Enfoque de investigación

En este caso el enfoque de la investigación es mixta.

Cuantitativa, se realizará recolección de datos mediante encuestas realizadas a los usuarios propios del lugar y comerciantes, para así poder encontrar las problemáticas propias del lugar.

Cualitativa, se realizará recolección de datos mediante las entrevistas y fichas de observación realizadas a los usuarios propios del lugar y comerciantes, para así poder dar una solución a las necesidades de los usuarios, comerciantes y visitantes.

1.2.2.2. Nivel de investigación

Exploratoria, permitirá alcanzar un análisis sistemático de información en su mayoría subjetiva pero fundamentada. A través de un estudio de problemas y necesidades que posteriormente serán interpretados para generar una propuesta urbana-arquitectónica que dé respuesta a las situaciones encontradas.

Descriptiva, en base a datos cualitativos, se obtendrá datos de manera verídica y concreta que ayudará al análisis de datos obtenidos que permite establecer una descripción más clara de la problemática que como resultado se obtendrá una propuesta fundamentada.

1.2.2.3. Tipo de investigación

Es una investigación de tipo bibliográfica argumental, puesto que es necesario de la revisión teórico-científica, que sirva como base para fundamentar los elementos que conformen la propuesta tales como libros, periódicos, artículos, revistas, entre otros. El propósito general de este tipo de investigación es ampliar y profundizar diferentes puntos de vista, teoría, conceptualizaciones y criterios.

En el mismo sentido también se configura como una investigación de campo, por cuanto la investigación se realizará en el sitio de intervención, con el fin de obtener datos vivenciales, verídicos y certeros que sirvan de base para una propuesta beneficiosa para el sector.

1.2.2.4. Población y muestra

Los beneficiarios del proyecto son directamente los residentes del sector 01 ya que en este sector se sitúa el eje ferroviario por lo que se ha considerado tomar como universo a la población de dicho sector mismo que según el PDOT del cantón, está conformado por cuatro zonas cuyas poblaciones han sido sumadas para obtener la población total.

Tabla 1. *Habitantes del sector 01.*

Sector 01	Área (ha)	Densidad (hab/ha)	N° habitantes
SO01	7,14	4	28,56
SC04	26,71	33	881,43
SC02	14,20	38	539,6
SO02	77,27	2	154,54
		Total	1604,13

Nota. Adaptado del PDOT Salcedo

$$n_o = \frac{NZ^2pq}{(N-1)E^2 + Z^2pq}$$

$$n_o = \frac{1600 * 1.96^2 * 0.95 * (1 - 0.95)}{(1600 - 1)0.05^2 + 1.96^2 * 0.95 * 0.05}$$

$$n_o = 69,85$$

$$n_o = 70$$

Simbología:

n_o = Tamaño de la muestra

N = Población

Z^2 = Nivel de confianza

p = Proporción de éxito

$q = (1-p)$ Proporción de fracaso

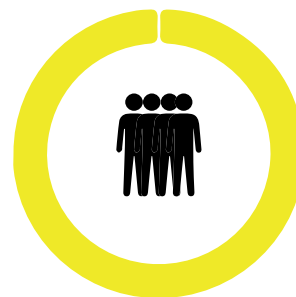
E = Error de estimación

POBLACIÓN



$N: 1600$

MUESTRA



$n_o = 70$

1.2.2.5. Técnicas de recolección de datos.

Para la recolección de datos se obtendrá mediante:

- Fichas de observación.

Las fichas de observación son una técnica utilizada para la recolección de información en el campo, en este caso se realizó a tres horas del día (mañana, tarde y noche), en cuatro días de la semana (dos de feria y dos ordinarios), con el fin de entender de primera mano la situación actual del eje.

- Entrevistas

Las entrevistas se realizaron a cuatro entes fundamentales para el desarrollo de este trabajo investigativo, se realizó un modelo de entrevista para entender las diferentes perspectivas de parte del alcalde del cantón San Miguel de Salcedo Msc. Willian Naranjo, del director del laboratorio de proyectos del Municipio del cantón Arq. Fabian Romo, de un docente investigador en este caso la PhD. Andrea Medina y un morador participativo del sector Alejandro Melena.

- Encuestas

Las encuestas se realizaron a la muestra obtenida de los habitantes residentes en el sector 01 del cantón, mismos que son afectados por el abandono de la estación del ferrocarril.

- Análisis cartográfico.

Se realizaron mapeos a nivel urbano del entorno natural y construido del cantón San Miguel de Salcedo para entender de qué forma se debe intervenir en el eje ferroviario.

1.2.2.6. Técnicas para el procesamiento de la información

- Análisis sistemático de referentes teóricos y proyectuales.
- Análisis sistemático comparativa de las fichas de trabajo.
- Cuadro comparativo de las principales ideas de la entrevista.
- Análisis a través del redibujo de elementos propios del sector.
- Registro Fotográfico

1.3.. Conclusiones capitulares

1. La falta de planificación genera problemas a nivel urbano entre ellos la segregación social urbana.
2. Se suele producir fragmentación de la ciudad cuando no existe repartición equitativa de obras o recursos.
3. Una intervención urbana debe integrar elementos físicos, sociales y medioambientales, para lograr ciudades funcionales y responsables con el medio ambiente.
4. La regeneración urbana es una herramienta importante para la reestructuración, de espacios degradados a fin de alcanzar y brindar una adecuada calidad de vida para los residentes de un sector.
5. En un proceso de regeneración urbana es importante respetar el valor histórico y cultural de determinada zona.
6. En cualquier tipo de intervención urbana es importante conocer las necesidades y aspiraciones de los habitantes para que exista apropiación del lugar.
7. Este tipo de intervención urbana es compleja en ciertos aspectos, pues debe lograr la integración de los actores que conforman la ciudad, para conseguir mejorar la calidad de vida urbana y social. Para ello es importante tener una metodología de la investigación adecuada a fin de obtener un mayor entendimiento de la situación y problemática para que posteriormente sirva de base para alcanzar los objetivos planteados, en este caso se ha establecido una investigación de tipo mixta pues para la obtención de información se maneja datos cualitativos y cuantitativos, por medio de entrevistas, encuestas y fichas de observación.

CAPÍTULO 3

APLICACIÓN METODOLÓGICA

En esta fase se muestra la aplicación de fundamentos teóricos y diseños metodológicos planteados.

3.1. Delimitación espacial, temporal o social

Ubicación: Ecuador

Provincia: Cotopaxi

Cantón: San Miguel de Salcedo

Lugar: Sector 01 de la zona 01 – Eje Ferroviario

Proyecto: Regeneración urbano-arquitectónica del eje ferroviario del cantón San Miguel de Salcedo, provincia de Cotopaxi.

Tipología: Intervención urbano-arquitectónica en el espacio público.

Área de Proyecto: 16.50 ha

3.2. Análisis

A- Contexto Físico

Es importante conocer la realidad del sector con respecto al contexto físico para que en el proceso de diseño se logre aprovechar las oportunidades que brindan dichas condiciones y, por otra parte, respetar las condicionantes que limitan el mismo.

A.1 Estructura Climática

1.- Tipo de clima

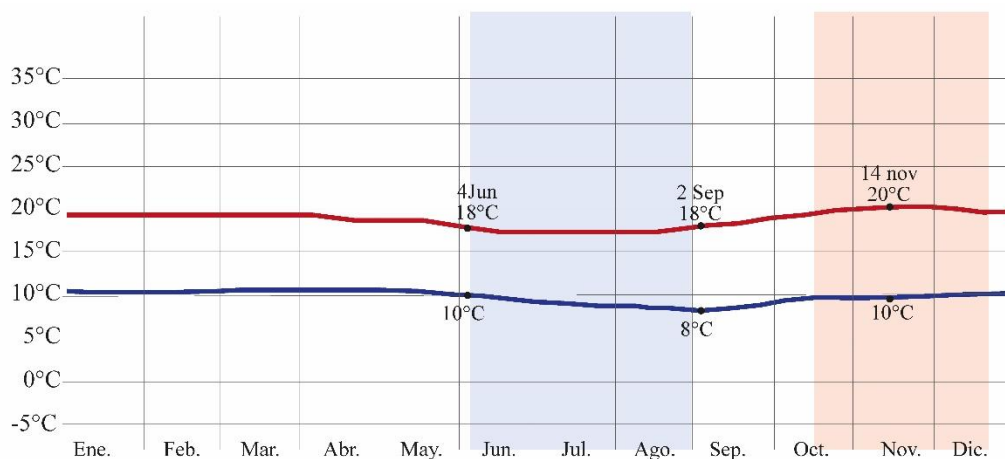
El clima que presenta el cantón Salcedo se divide en dos a razón de la topografía que presenta. “La zona templada se encuentra en la parte baja y plana del cantón. Por su parte la zona fría se da a partir de los 3000 metros sobre el mar, se caracteriza por un clima frío con vientos helados propios de estas regiones.” (Oña & Fernanda, 2015)

2.- Condiciones climáticas

- Temperatura.

En el cantón San Miguel de Salcedo, la temperatura más alta llega a finales de año alcanzando hasta los 20°C, la época más fría llega en los meses de junio, julio y agosto descendiendo hasta los 8°C.

Imagen 6. *Temperatura a lo largo del año.*



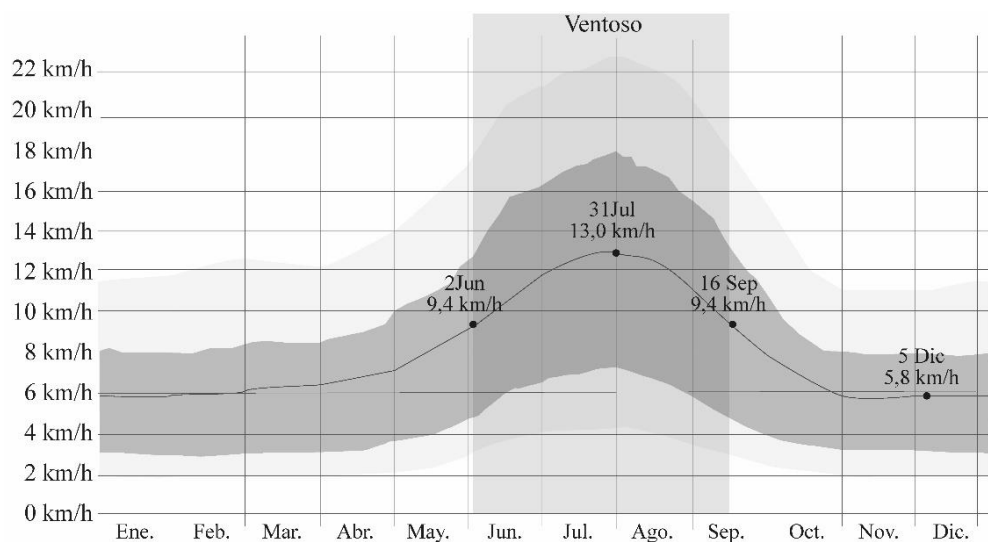
Nota. Temperatura máxima y mínima anual del cantón San Miguel de Salcedo. Adaptado de Weather Spark. Temperatura máxima y mínima promedio.

- Vientos.

En este cantón el viento toma dirección sureste. La temporada más ventosa del año se da en los meses de junio, julio y agosto, alcanzando velocidades de hasta 13 km/h. Esto provoca que estos meses sean los más fríos del año.

Los días menos ventosos del año se dan en los meses de noviembre y diciembre, por lo que la falta de viento provoca incrementos en la temperatura en estos meses.

Imagen 7. *Velocidad del viento a lo largo del año.*



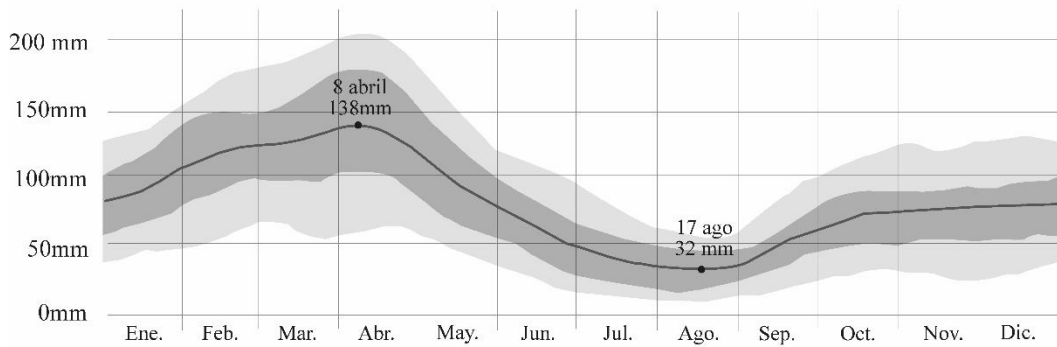
El promedio de la velocidad media del viento por hora (línea gris oscuro)

Nota. Velocidad promedio por hora del cantón San Miguel de Salcedo. Adaptado de Weather Spark.

- Precipitación Pluvial. Intensidad y frecuencia. Pluviometría.

En San Miguel de Salcedo los meses más lluviosos son en abril y marzo, situación que repercute positivamente en los cultivos y áreas verdes del cantón. Los meses de sequía son en agosto y septiembre siendo este primero el que afecta de manera negativa a las áreas verdes del cantón.

Imagen 8. *Precipitación de lluvia mensual promedio.*



Nota. precipitación anual de San Miguel de Salcedo. Adaptado de Weather Spark.

Precipitación de lluvia mensual promedio.

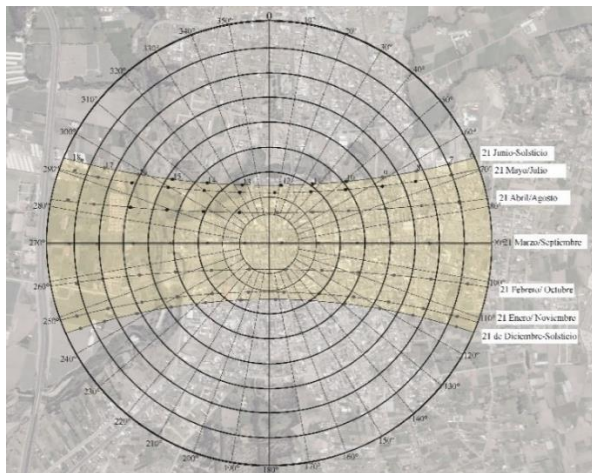
- Humedad.

En el cantón San Miguel de Salcedo, “al ser una zona seca se percibe que el nivel de humedad es nulo y no varía considerablemente durante el año, y permanece prácticamente constante en 0 %.” (Weather Spark, s/f).

- Asoleamiento:

El asoleamiento se da de este a oeste.

Imagen 9. *Asoleamiento.*



Nota. Trayectoria solar en San Miguel de Salcedo. Adaptado de SunEarthTools. Gráfico polar.

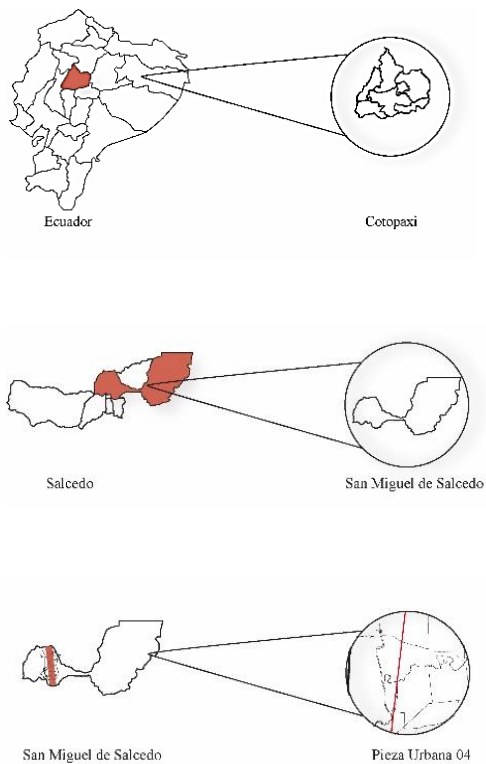
A.2 Estructura Geográfica

1.- Aspectos de localización

- Ubicación

El cantón San Miguel de Salcedo está ubicado en la provincia de Cotopaxi, a 25 kilómetros de distancia con referencia de la ciudad de Ambato. Está atravesada por la Troncal de la Sierra E35, vía importante que conecta a todo el país.

Imagen 10. *Ubicación.*



Nota. Elaboración propia.

- Localización geográfica.

El cantón San Miguel de Salcedo se encuentra en la zona 17M, en las coordenadas 767598.64 E; 9884335.61 S, latitud sur, a 2654 metros sobre el nivel del mar. (Google Earth, 2020). A su vez se encuentra delimitado de la siguiente forma:

Norte Pujilí y Latacunga (Correspondientes a la provincia de Cotopaxi).

Sur: Ambato y Píllaro. (Correspondientes a la provincia de Tungurahua).

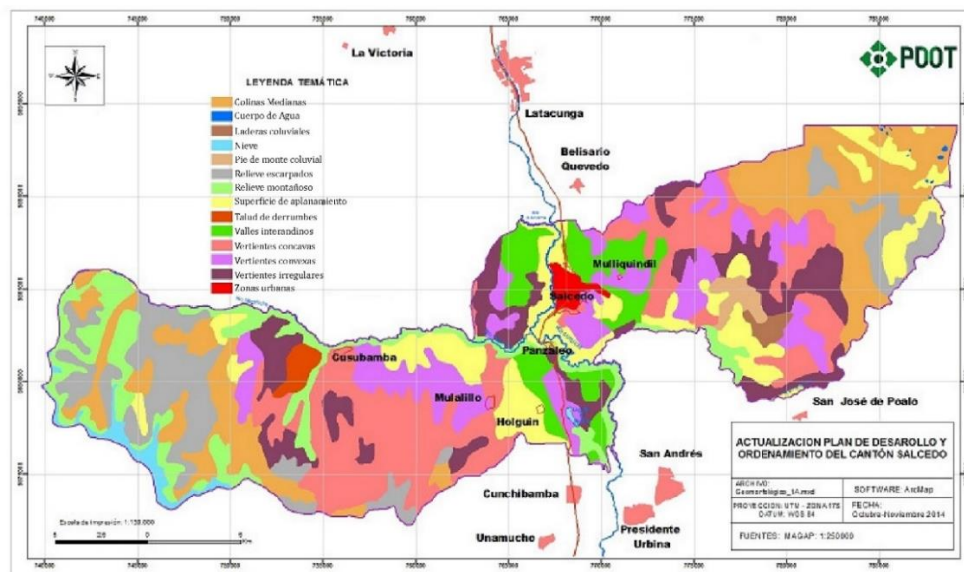
Este: la cordillera central de los Andes.

Oeste: Pujilí. (Correspondientes a la provincia de Cotopaxi).

- Modalidad geográfica.

San Miguel de Salcedo se encuentra en pleno callejón interandino, las zonas más altas se encuentran en la región oriental y occidental del cantón las cuales se encuentran cubiertas por una capa vegetal propia de este tipo de zonas, el centro urbano consolidado se sitúa en los contornos del río Cutuchi.

Imagen 11. *Geografía.*

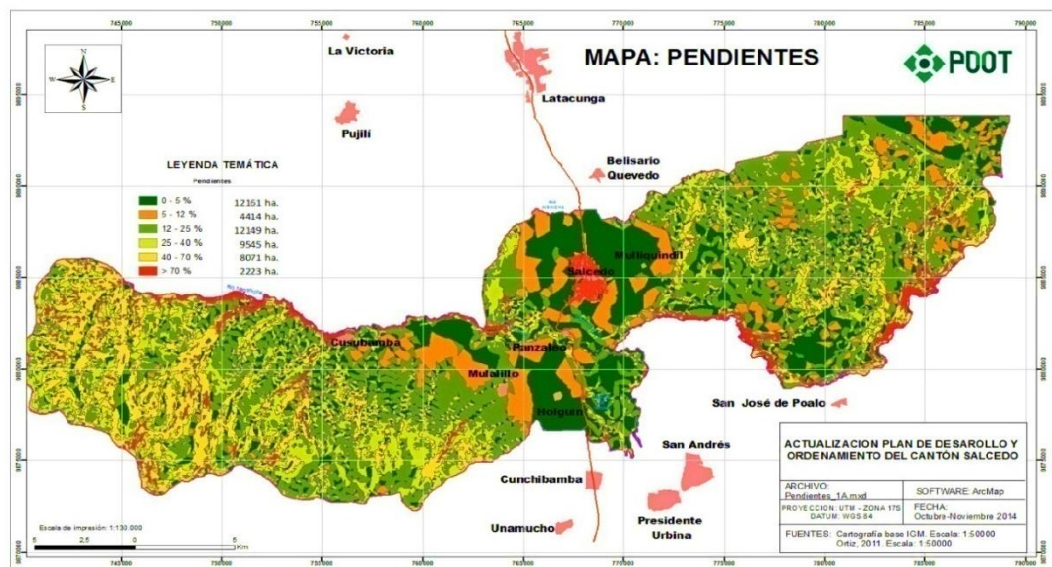


Nota. Extraído de Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial, 2014.

- Aspectos Topográficos.

La superficie del suelo en el cantón Salcedo al encontrarse en la cordillera de los andes al igual que la superficie de la provincia, es irregular. Se puede decir que 12151 hectáreas de territorio corresponden a zonas relativamente planas los mismos que se distribuyen mayoritariamente en los centros parroquiales consolidados como Mulalillo, Antonio José Holguín en Panzaleo Cusubamba y en mayor parte del centro urbano de cantón Salcedo. “Las pendientes en las zonas altas oscilan hasta el 70%.” (PDOT, 2014)

Imagen 12. *Mapa de Pendientes.*

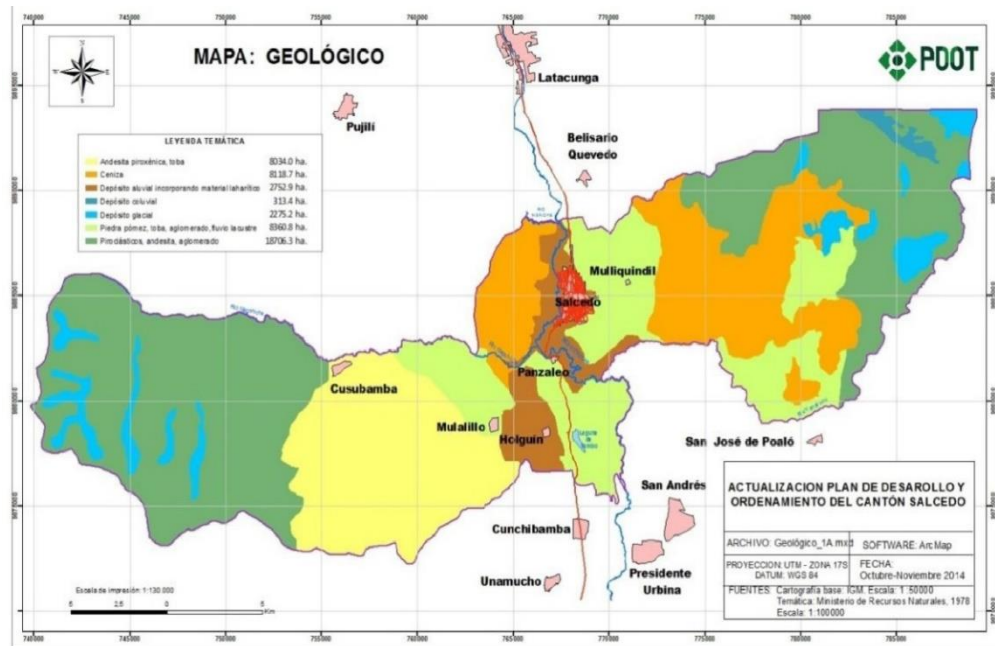


Nota. Extraído de Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial, 2014.

- Aspectos Geológicos.

La geomorfología de este cantón está dada en su mayoría por vertientes cóncavas, que cubren una superficie de 9.445 ha. “En su mayor parte conforman microclimas que están ubicados dentro de la red hidrográfica de las zonas medias y baja del cantón, dando la oportunidad de la presencia de varias especies vegetales nativas y exóticas.” (PDOT, 2014)

Imagen 13. *Geología*



Nota. Extraído de Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial, 2014.

Cuadro 1. *Formaciones geológicas.*

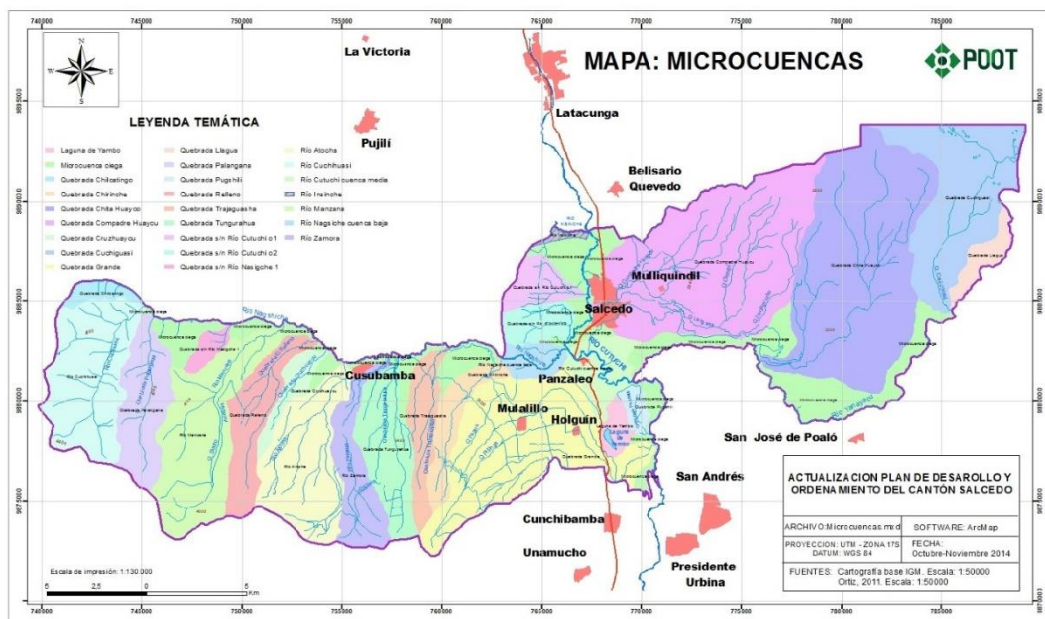
FORMACIONES GEOLÓGICAS	DESCRIPCIÓN
FORMACIÓN PISAYAMBO (PLP).-	Son piroclastos andesíticos, predominio de aglomerados, e intercalaciones de mantos gruesos de lava de composición andesítica. Se localiza en la parte occidental y alta del Cantón ocupando aproximadamente el 60 % de la Parroquia Cusubamba; también se localiza al este del Cantón, ocupando la parte noreste de la Parroquia Mulliquindil extendiéndose en esa dirección en la Parroquia San Miguel.
FORMACIÓN LATACUNGA (PL).-	Están constituidos por una secuencia parcialmente consolidada de arenas, limos, tobas y conglomerados. Ocupa más del 80 % de la Parroquia Panzaleo; también aflora al este de la parte central de la Parroquia San Miguel extendiéndose al occidente de la Parroquia Mulliquindil; ocupa una pequeña porción de la Parroquia Cusubamba al extremo noreste extendiéndose al norte de la Parroquia Mulalillo.
CANGAGUA (QC).-	Es un manto de ceniza volcánica de 10 a 30 m de potencia. Se localiza al occidente de la Parroquia San Miguel y en la parte central del a Parroquia Mulliquindil desde donde se prolonga hacia el centro de la Parroquia San Miguel, extendiéndose al este de la misma parroquia, hasta limitar con la formación Pisayambo.
VOLCÁNICOS DEL SAGOATOA	Esta constituido de lavas y aglomerados de composición andesita piroxénica. Se localiza en la Parroquia Cusubamba, ocupando aproximadamente el 35 % al este de la misma extendiéndose al occidente de la Parroquia Mulalillo, de la cual ocupa aproximadamente el 50 %.
DEPÓSITOS ALUVIALES (M).-	Se localizan en la parte central del Cantón, relacionados con la presencia del Río Cutuchi que lo atraviesa de norte a sur. Ocupa aproximadamente el 50 % de la Parroquia Holguín. Se localiza en la parte centro occidental de la Parroquia San Miguel, y al este de la Parroquia Mulalillo.

Nota. Adaptado de Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial, 2014.

- Aspectos Hidrológicos.

Según el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del cantón San Miguel de Salcedo, el río Cutuchi es la red hidrográfica principal del cantón Salcedo, “... lo atraviesa de norte a sur, sus tributarios principales son los ríos: Nagsiche, Yanayacu, Salachi y Patoa, que alimenta desde la parte más alta de la Hoya de Patate a la conformación de la gran Cuenca del Río Pastaza.” (PDOT cantón Salcedo, 2011)

Imagen 14. *Hidrología*



Nota. Extraído de Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial, 2014.





A.3 Estructura Ecológica






Condiciones ambientales y su entorno natural.



1.- Flora

Cuadro 2. *Vegetación de San Miguel de Salcedo.*

IMAGEN	NOMBRE COMÚN	NOMBRE CIENTÍFICO	CARACTERÍSTICA
	Molle	Schinus molle	“Mide alrededor de 10 m de alto, tiene la corteza escamosa, parda, grisácea o rojiza, y con las ramas colgantes y gráciles, genera una resina aromática.” (Schinus molle, s. f.)
	Sigse	Cortaderia nitida	“Crece en densa masa, pudiendo alcanzar 3m de altura; hojas perennes, largas y finas, 1–2 m de largo y 1 cm ancho, con bordes muy afilados (debiéndosela manipular con cuidado), color verde azulinas, pero pueden llegar a gris plateadas.” (Cortaderia nitida, s. f.)
	Chilca	Amaranthaceae	“Arbusto de 1- 2 m de altura, dioico, ramoso, glanduloso, densamente hojoso. Flores numerosas, filiformes; y estilo con ramas bien desarrolladas y separadas.” (Herbario Digital - Ladyot-Iadiza. 2006, s. f.)
	Eucalipto	Eucalyptus urograndis	“Árbol de gran desarrollo; de corteza de color gris; que alcanza alturas que pueden rebasar los 100 mts. sus hojas son dimorfas, con fuerte olor a cineol, de color verde; de 10 a 20 cm. de largo.”

			(Ficha Técnica N° 10: EUCALIPTO, s. f.)
	Uvilla	physalis peruviana	“Planta perenne, que se desarrolla en un arbusto herbáceo difusamente ramificado o algo leñoso que alcanza 1.0-1.6 m, ocasionalmente 1.8-2.0 m. Sus frutos crecen y maduran dentro de su cáliz.” (Ochoa, 2019)
	Carrizo	Phragmites australis	“Parecida a la caña, muy robusta, perenne, provista de tallos rígidos, gruesos y muy duros, que pueden llegar a alcanzar una altura de hasta 3m y que crecen sin formar nudos.” (Carrizo, s. f.)
	Tilo	Justicia pectoralis	“Planta herbácea, arbusto o arbolillo, ascendente, muy ramosa. Hojas lanceoladas de 3 a 10cm, acuminadas. Inflorescencia Terminal en panícula; segmento del cáliz tubulados, de 2mm, corola rosada, de 8 a 10 mm. Cápsula de 1cm de longitud” (Tilo (planta) - EcuRed, s. f.)
	Tuna	puntia ficus-indica	“Planta que se caracteriza por presentar un tallo primario lignificado con altura promedio de 2.5 metros de altura. A su vez, esta planta desarrolla cladodios, los cuales son tallos modificados de donde surgen las espinas y flores de la tuna.” (Blanco, 2019)


	<p>Pitajaya Silvestre</p>	<p><i>Hylocereus undatus</i></p>	<p>Planta silvestre que se encuentra en laderas y quebradas de la Provincia de Cotopaxi.</p>
	<p>Marco</p>	<p><i>Ambrosia arborescens</i></p>	<p>Planta silvestre que crece esporádicamente a nivel de la Sierra Ecuatoriana</p>
	<p>Ruda</p>	<p><i>Ruta graveolens</i></p>	<p>“Planta de tipo perenne que dispone de hojas gruesas, flores de tamaño reducido y frutos llenos de semillas de color negro. Caracterizada por su aroma, la ruda puede alcanzar una altura de hasta seis metros según la especie” (Ruda - EcuRed, s. f.)</p>
	<p>Kikuyo</p>	<p><i>Pennisetum clandestinum</i></p>	<p>“Manto de hierba perenne que se propaga por tallos subterráneos y profusamente ramificada, con tallos rastreros superficiales con la raíz hacia abajo hacia los nodos puede crecer hasta unos 30 o 40cm de profundidad. Tiene un sistema radicular profundo.”(Kikuyo. aracterísticas y uso del césped, s. f.)</p>
	<p>Mortiño</p>	<p><i>Vaccinium floribundum</i></p>	<p>“Arbusto silvestre de hasta 3.5 metros de altura y 5.0 de diámetro, usualmente muy ramificado, de copa redonda. El fruto es una baya redondita y carnosa de color morado oscuro al madurar y sus semillas son numerosas y pequeñas.” (www.elmundo.com, s. f.)</p>







	Quishuar	Buddleja incana	“Árbol de 5 a 7 m de alto y 20 a 50 cm de diámetro, la corteza externa es agrietada y de color marrón cenizo. Crece a lo largo de quebradas, orillas de ríos y áreas perturbadas, formando parte del matorral.” (Quishuar. - Ecuador y su flora, s. f.)
	Puma maqui	Oreopanax ecuadorensis	“La planta es un árbol erecto de mediana altura, las hojas pecioladas son palmeadas de lóbulos grandes, envés pubescente y bordes aserrados. Las flores se agrupan en umbelas, los frutos son una baya ovalada de colores oscuros y pulpa blanda.” (Chacón, 2019)




Nota. Elaboración propia

2.- Fauna

Cuadro 3. *Fauna de San Miguel de Salcedo.*

IMAGEN	NOMBRE COMÚN	NOMBRE CIENTÍFICO	CARACTERÍSTICA
	Raposa	Didelphis pernigra	“Mamífero con hábitos alimenticios de tipo omnívoro. Tiene un alto valor ecológico por su papel en la dispersión de semillas.” (<i>Mamíferos del Ecuador</i> , 2019)

	Rata de monte	Rattus	“Está ligada a las actividades humanas y gracias a ello ha colonizado todo el mundo desde sus orígenes.” (<i>Mamíferos del Ecuador</i> , 2019)
	Pato	Cerceta Andina	“Se alimenta principalmente de insectos y plantas acuáticas que captura mientras se sumerge en el agua.” (<i>Aves del Ecuador</i> , 2019)
	Colibrí	Colibri coruscans	“Se alimenta solo, visitando una variedad de flores, incluyendo muchas exóticas y ornamentales.” (<i>Aves del Ecuador</i> , 2019)
	Búho	Tyto alba	“Las aves de la sierra son pardas por encima, dorso y alas lucen un extenso sector de lunares blancos, la región facial pardusco-rodeada de blanco.” (<i>Aves del Ecuador</i> , 2019)
	Mirlo	Turdus chiguanco	“Se encuentra en valles y laderas interandinas desde el oeste de la provincia de Cotopaxi hacia el sur.” (<i>Aves del Ecuador</i> , 2019)
	Mirlo Grande	Turdus fuscater	“Vive con pastos cortos y bordes de carretera, pero también es un visitante regular de árboles frutales y arbustos.” (<i>Aves del Ecuador</i> , 2019)

	Tórtola	Leptotila verreauxi	“Es una especie terrestre y diurna. Esta tórtola mediana mide 26 centímetros.” (Aves del Ecuador, 2019)
	Paloma	Columba livia	“Presentan gran variedad de coloraciones y formas diferentes. Los adultos miden generalmente entre 29 y 37 cm de largo” (Aves del Ecuador, 2019)
	Sapo	Leptodactylus wagneri	Este anfibio vive a orillas del Rio entre el kikuyo y carrizos.

Nota. Elaboración propia

➤ Niveles de contaminación

Agua.

La principal fuente hídrica del cantón es el Rio Cutuchi y el riachuelo de Isinche, sin embargo, estos ríos están terriblemente contaminados, pues por el mismo hecho de situarse a los contornos de la ciudad son víctima de contaminación de los mismos ciudadanos sumado a esto en las poblaciones de la cuenca alta como la ciudad de Latacunga existe descargas concentradas de aguas servidas, hospitalarias e industriales. (PDOT,2014)

Aire.

En el cantón Salcedo, dentro del área urbana se sitúan los principales focos de contaminación del aire, “debido a la emisión de gases y ruido por el parque automotor existente, fenómeno que se observa a diario y con mayor efecto los días de feria, sumado a ello no existe vegetación que ayude a contrarrestar este efecto.” (PDOT,2014)

- Suelo.

En la zona urbana las quebradas son víctima de contaminación pues a diario se observa que los transeúntes arrojan sus desperdicios tanto a zonas naturales como construidas quizá por falta de empatía con el medio ambiente. Así mismo, “las personas especialmente del área rural acostumbran a arrojar los desechos a campo abierto, la falta de conciencia o información sobre el adecuado manejo de desechos sólidos más la falta de un sistema de recolección que cubra ampliamente el cantón.” (PDOT,2014)

- Higienización del medio

Actualmente, “la ciudad de San Miguel dispone de 5 plantas de tratamiento de aguas servidas, conectadas a los principales colectores del alcantarillado” (PDOT, 2014), estas plantas aún se encuentran en periodo de prueba, ya que no cumplen los requerimientos establecidos por el régimen ambiental vigente.

Con el fin de atenuar la contaminación del suelo y del agua, existe rutas para la recolección de desechos tanto en la zona urbana como en la rural. En lo que tiene que ver con la recolección de los desechos sólidos se debe diferenciar la recolección domiciliaria en el sector urbano se la realiza los martes, jueves, viernes y domingo, de 17:00 horas a 21:00 horas. En ciertos sectores rurales del cantón la recolección se realiza los jueves en el horario de 7:00 horas a 11:00 horas, lo que resulta insuficiente pues no recorre todos los sectores del cantón. (PDOT,2014)

B- Contexto Urbano

B.1 Redes de Infraestructura.

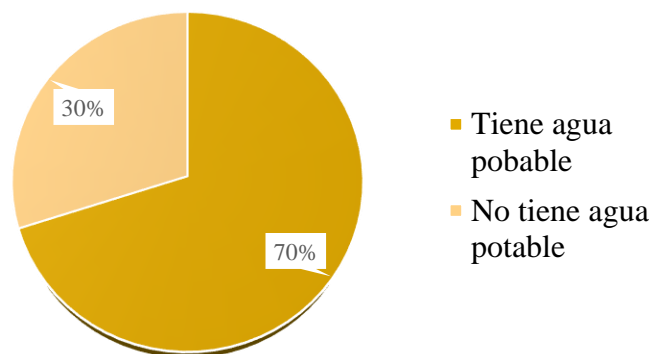
1.- Servicios Municipales

➤ Agua. Abastecimiento.

“El 90,32% de medidores de agua potable del cantón Salcedo se encuentran ubicados en la zona urbana, el 8,77% en la zona rural; y el 0,92% en predios públicos.” (PDOT, 2014).

De un total de 10403 habitantes residentes de la zona urbana del cantón San Miguel de Salcedo 7289 poseen acceso a agua potable y 3114 no tiene acceso a agua potable. (PDOT, 2014)

Gráfico 2. Predios con acceso a agua potable en la zona urbana de San Miguel de Salcedo.



Nota. Adaptado del Plan de desarrollo y ordenamiento territorial del Gobierno autónomo descentralizado del cantón Salcedo

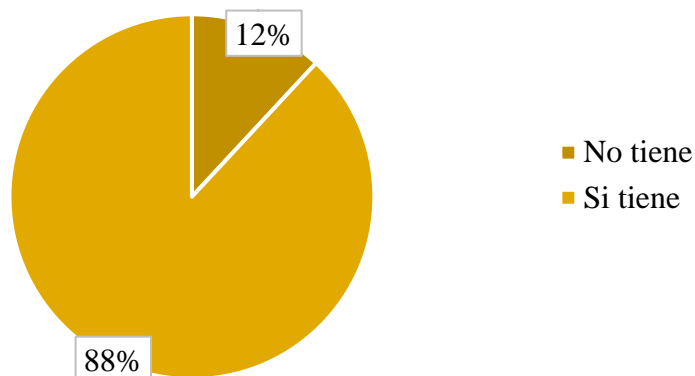
➤ Drenaje. Desalojo de las aguas negras.

“Del total de acometidas para alcantarillado instaladas en los predios de cantón Salcedo, el 98,37% están ubicadas en el sector urbano, el 1,00% de

acometidas se encuentran en el sector rural y el 0,63% pertenece a predios públicos del cantón”. (PDOT,2014)

De un total de 10403 habitantes residentes de la zona urbana del cantón San Miguel de Salcedo 878 personas no disponen de acceso a alcantarillado.

Gráfico 3. *Predios con acceso a alcantarillado sector urbano del cantón Salcedo.*



Nota. Adaptado del Plan de desarrollo y ordenamiento territorial de Gobierno autónomo descentralizado del cantón Salcedo

- Energía eléctrica. Pública y privada.

Cuadro 4. *Acceso a servicio de luz eléctrica sector urbano del cantón Salcedo*

DESCRIPCIÓN	CANTIDAD	CANTIDAD	PORCENTAJE
Red pública		1	0%
Red pública, alumbrado y red provisional		30	0%
Red pública, alumbrado, red provisional y red definitiva		2	0%
Red pública, alumbrado, red provisional, red definitiva, conexión domiciliaria y medidor		1	0%
Red pública, alumbrado, red provisional, conexión domiciliaria y medidor		32	0%
Red pública, alumbrado y red definitiva		2079	28%
Red pública, alumbrado, red definitiva y conexión domiciliaria		7	0%
Red pública, alumbrado, red definitiva, conexión domiciliaria y medidor		3927	53%

Red pública, alumbrado, red definitiva y medidor	3	0%
Red pública, alumbrado, conexión domiciliaria y medidor	3	0%
Red pública y red provisional	58	1%
Red pública, red provisional y red definitiva	13	0%
Red pública, red provisional, red definitiva, conexión domiciliaria y medidor	13	0%
Red pública, red provisional, conexión domiciliaria y medidor	38	1%
Red pública y red definitiva	676	9%
Red pública, red definitiva, conexión domiciliaria y medidor	271	4%
Red pública, red definitiva y medidor	3	0%
Red pública, conexión domiciliaria y medidor	5	0%
Alumbrado y red definitiva	4	0%
Alumbrado, red definitiva conexión domiciliaria y medidor	9	0%
Red definitiva, conexión domiciliaria y medidor	5	0%
Conexión domiciliaria y medidor	15	0%
No tiene	80	1%
Red pública	12	0%
Red definitiva	2	0%
Sin datos	87	1%
TOTAL	7376	100%

Nota. Extraído del Plan de desarrollo y ordenamiento territorial de Gobierno autónomo descentralizado del cantón Salcedo

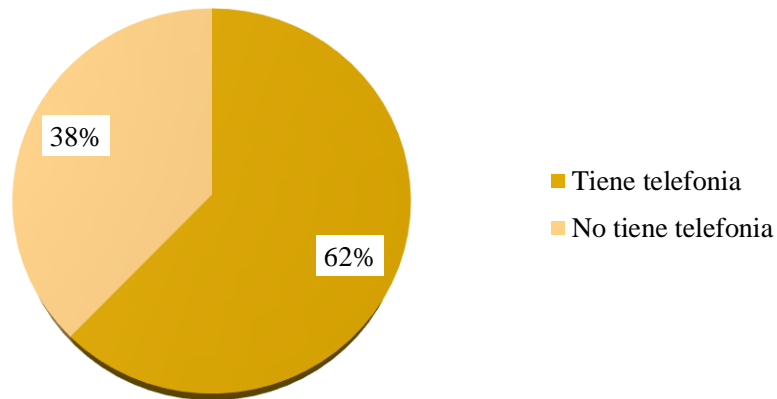
2.- Servicios de apoyo.

Comunicaciones

- Telefonía fija

“Con respecto a la telefonía fija en el cantón de Salcedo de un total de 10403 residentes se puede decir que la mayoría de la población goza de este servicio, 6469 posee telefonía fija y el 3934 no dispone.” (PDOT, 2014)

Gráfico 4. *Usuarios de telefonía fija.*

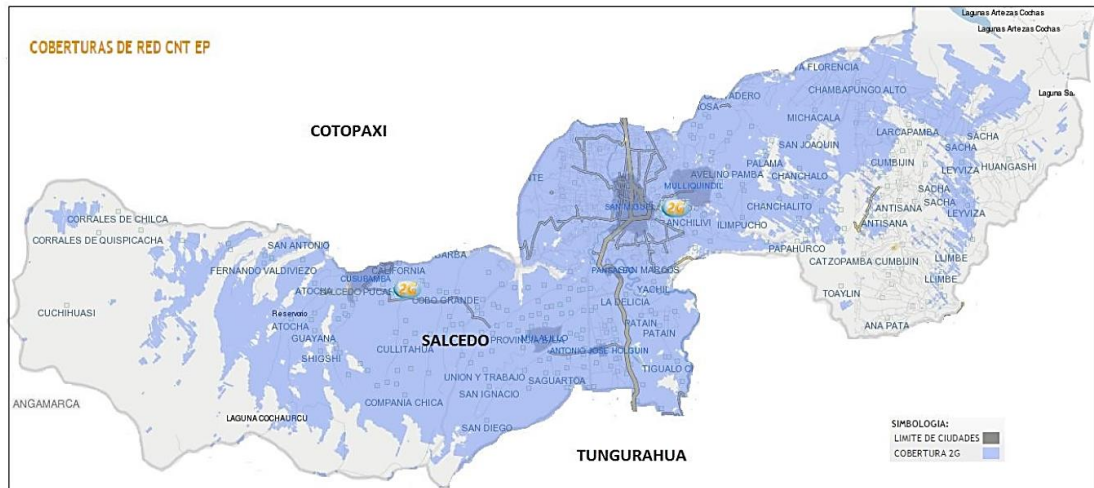


Nota. Adaptado del Plan de desarrollo y ordenamiento territorial de gobierno autónomo descentralizado del cantón Salcedo

- Telefonía móvil

“En cuanto a la telefonía móvil, según el PDOT de cantón Salcedo, todas las cabeceras parroquiales cuentan con cobertura 2G y 3.5G, tanto para CNT como para Movistar y cobertura 3G para la telefonía móvil claro.” (PDOT,2014)

Imagen 15. Cobertura móvil.



Nota. Extraído del Plan de desarrollo y ordenamiento territorial de gobierno autónomo descentralizado del cantón Salcedo

- Radio

La radio es el medio de comunicación más usado en San Miguel de Salcedo debido a su fácil accesibilidad y economía. En el cantón existen dos frecuencias radiales propias de la ciudad; Radio San Miguel y Radio Brisa.

- Televisión

La televisión al igual que el radio es uno de los entes de comunicación más usados no solo en Salcedo sino más bien a nivel nacional. Actualmente existe dos canales de tv propios del cantón; Tv Salcedo y Multicanal Salcedo.

- Internet

En la ciudad de Salcedo se ha ido implementando gradualmente el servicio de internet fijo, uno de los limitantes es el bajo alcance de empresas privadas y públicas a los diferentes puntos de cantón. Por otra parte, “Salcedo cuenta con 57

equipos distribuidos en diferentes instituciones sociales, que cuentan con internet ADSL o Satelital VSAT.” (PDOT,2014)

Tabla 2. *Usuarios de Internet.*

PARROQUIA	TOTAL	PORCENTAJE
Salcedo	2328	67%
Antonio José Holguín	366	10%
Mulliquindil	225	6%
Mulalillo	144	4%
Panzaleo	338	10%
Cusubamba	96	3%
	3497	100%

Nota. Extraído del Plan de desarrollo y ordenamiento territorial de Gobierno autónomo descentralizado del cantón Salcedo

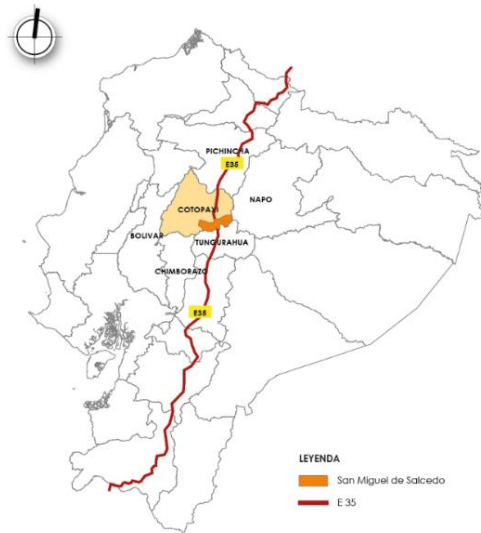
- Periódicos

Existe tres periódicos propios del cantón como son la Vanguardia, Salcedo al Día, Canal 3, este medio de comunicación es uno de los más usados por parte del grupo de usuarios de edad adulta mayor.

- Vialidades

San Miguel de Salcedo es un cantón de la provincia de Cotopaxi conocido popularmente por ser la tierra de los helados. Está conectada directamente mediante la Troncal de la sierra E35, hacia el norte aproximadamente a 100 km de la capital del Ecuador y hacia el sur a aproximadamente a 25km de Ambato.

Imagen 16. *Conexión Interprovincial.*

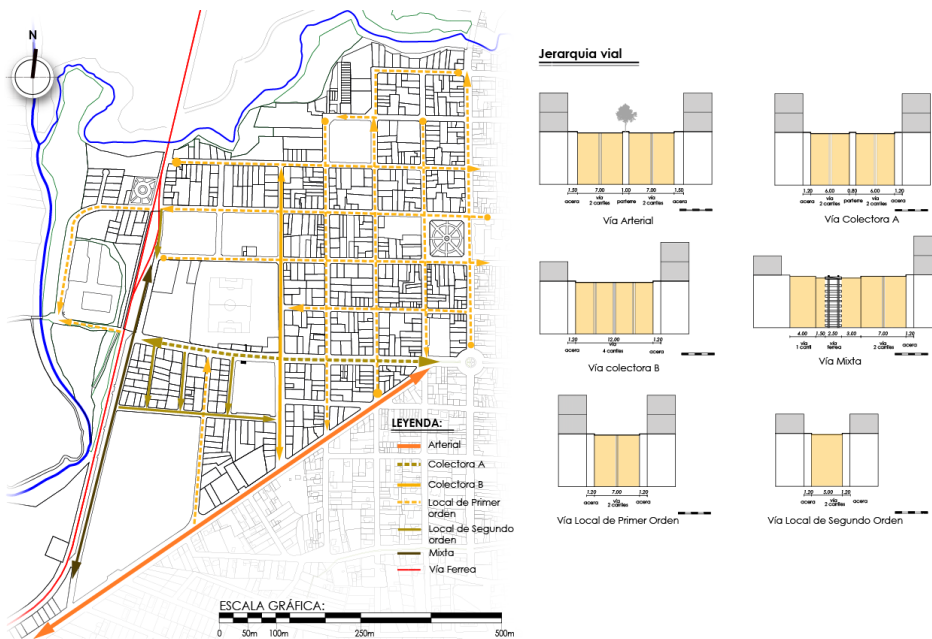


Nota. Adaptado del Plan de desarrollo y ordenamiento territorial de gobierno autónomo descentralizado del cantón Salcedo

- Jerarquía y direccionamiento vial

En su mayoría san Miguel de Salcedo presenta vías en un solo sentido, con el fin de descongestionar el tráfico que hace unos años se producía en varios puntos de la ciudad mismos que ocasionaban malestar a la ciudadanía.

Imagen 17. Jerarquía y direccionamiento vial.

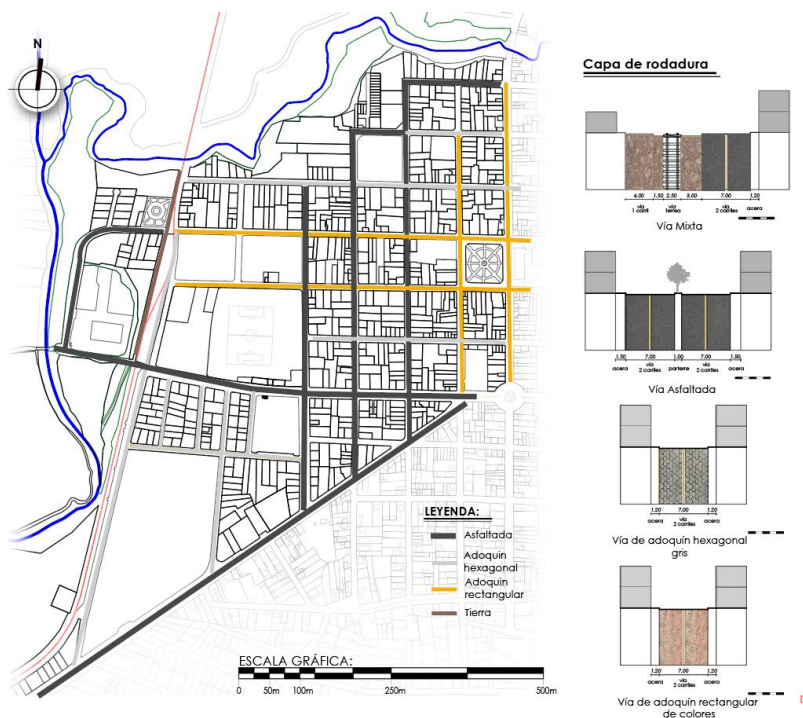


Nota. Elaboración propia

➤ Capa de rodadura

La mayor parte de las vías presentan una capa de rodadura de adoquín, en el centro de la ciudad existe adoquín de colores mientras que en los exteriores de la ciudad y siendo más específicos en el eje ferroviario se puede notar el tradicional adoquín hexagonal. Existe también algunas vías que presentan asfaltado, pero en su mayoría son las principales vías arteriales que sacan el tráfico de la ciudad.

Imagen 18. Jerarquía y direccionamiento vial.



Nota: Elaboración propia

➤ Flujos peatonales y nodos de conflictos (días de feria)

Los días de feria las personas se conglomeran en distintos puntos de la ciudad en su mayoría en plazas a razón del comercio informal que existe en todo tipo de automóviles o camiones se suele obstaculizar las vías y producir una gran cantidad de conflictos vehiculares.

Imagen 19. *Flujos peatonales días de feria.*



Nota. Elaboración propia

➤ Flujos peatonales (días ordinarios)

Los días ordinarios en una hora se puede observar una cantidad significativa de personas que circulan en el centro de la ciudad, pues acuden en su mayoría a tramites en las entidades públicas que se encuentran situadas en el sector mencionado. El flujo peatonal disminuye hacia las periferias de la ciudad.

Imagen 20. *Flujos peatonales días ordinarios.*



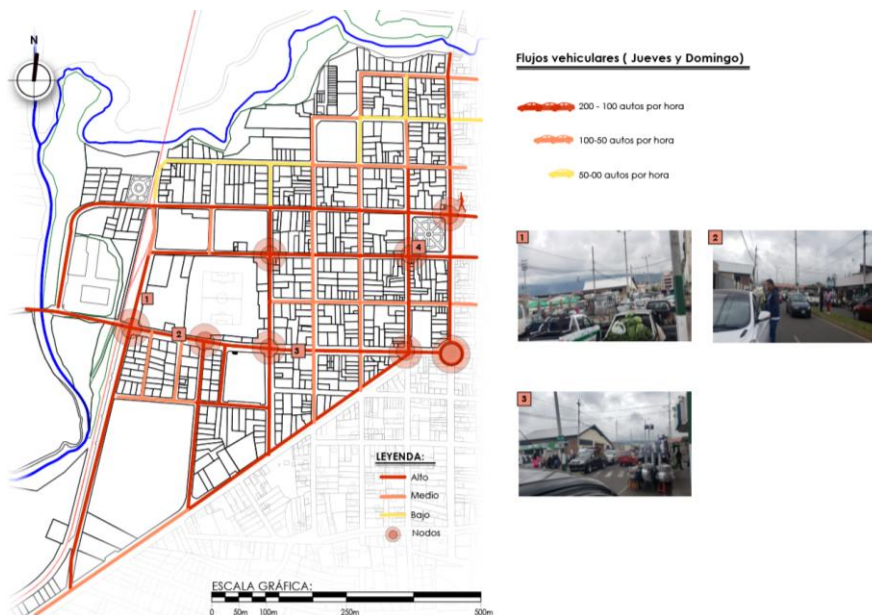
Nota.

Elaboración propia

➤ Flujos vehiculares días día de feria

La mayor parte de vehículos que ocasionan caos vehicular son de propiedad de los productores que acuden a la ciudad a ofertar sus productos, otro tipo de vehículos que causan abundante caos es el de los comerciantes informales que usualmente se parquean en donde les place.

Imagen 21. *Flujos vehiculares días día de feria.*



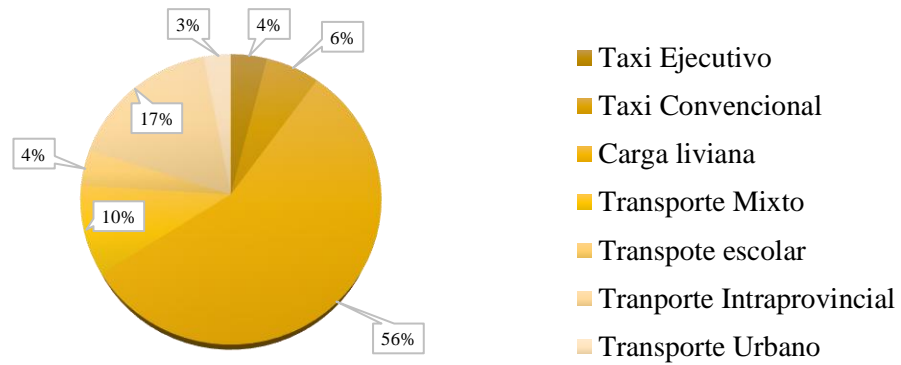
Nota. Elaboración propia

➤ Sistema de transporte

Transporte público

“ El transporte terrestre vehicular es el más utilizado en el cantón para la movilidad de personas y de carga y se cuenta con el siguiente parque automotor para brindar este servicio.” (PDOT,2014)

Gráfico 5. *Transporte público*

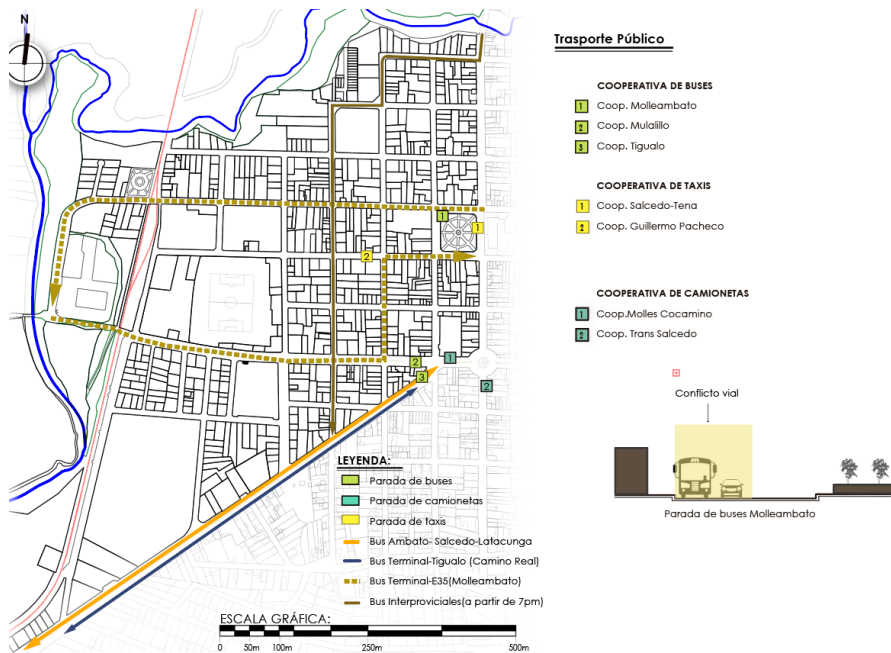


Nota. Elaboración propia

➤ Líneas de transporte público

Usualmente los buses inter-parroquiales permanecen en las paradas alrededor de quince minutos a razón que no existe un terminal donde el usuario se pueda embarcar, situación que crea caos vehicular y aglomeración en ciertos puntos de la ciudad.

Imagen 22. *Transporte público en el sector 01.*



Nota. Elaboración propia

B.2 Equipamiento

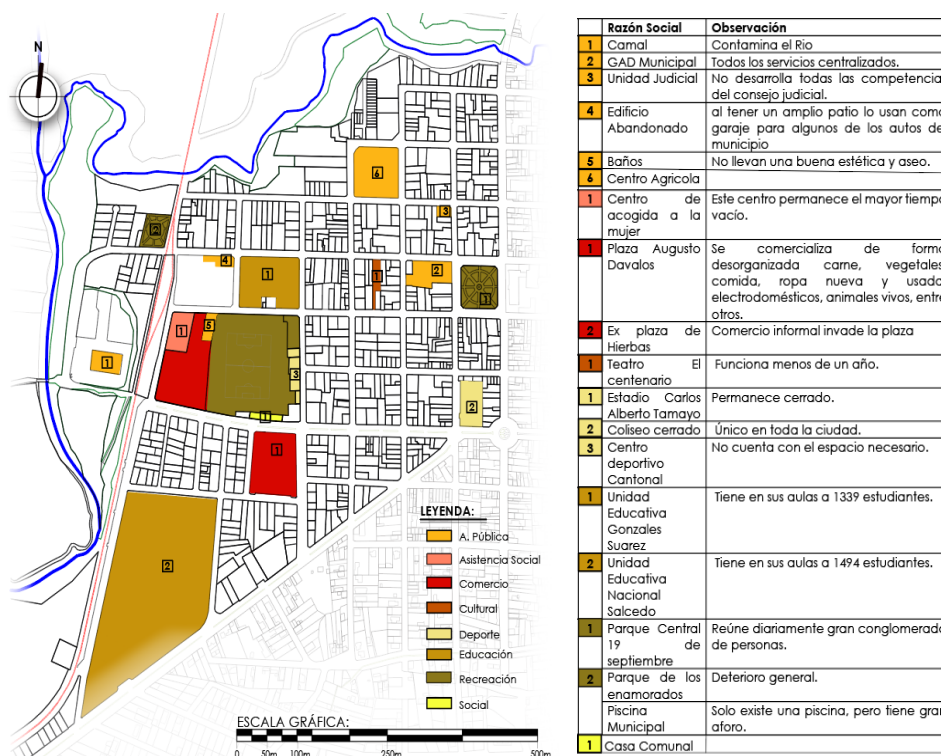
Cuadro 5. Equipamientos públicos.

Subsistema	Razón Social	Observación
Administración pública	Camal	Contamina el Rio
	GAD Municipal	Todos los servicios centralizados.
	Unidad Judicial	No desarrolla todas las competencias del consejo judicial.
	Edificio Abandonado	Al tener un amplio patio lo usan como garaje para algunos de los autos del municipio
	Baños	No llevan una buena estética y aseo.
Asistencia Social	Centro de acogida a la mujer	Este centro permanece el mayor tiempo vacío.
Comercio	Plaza Augusto Davalos	Se comercializa de forma desorganizada carne, vegetales, comida, ropa nueva y usada, electrodomésticos, animales vivos, entre otros.
	Ex plaza de Hierbas	Comercio informal invade la plaza
Cultural	Teatro El Centenario	Funciona menos de un año.
Deporte	Estadio Carlos Alberto Tamayo	Permanece cerrado.
	Coliseo cerrado	Único en toda la ciudad.
	Centro deportivo Cantonal	No cuenta con el espacio necesario.
Educación	Unidad Educativa Gonzales Suarez	Tiene en sus aulas a 1339 estudiantes.

	Unidad Educativa Nacional Salcedo	Tiene en sus aulas a 1494 estudiantes.
Recreación	Parque Central 19 de septiembre	Reúne diariamente gran conglomerado de personas.
	Parque de los enamorados (Antonio Clavijo)	Deterioro general.
	Piscina Municipal	Solo existe una piscina, pero tiene gran aforo.

Nota. Elaboración propia

Imagen 23. Equipamiento público en el sector 01.



Nota. Elaboración propia

6.- Áreas Rurales

Dentro del cantón Salcedo la mayor parte del territorio se constituye como rural en donde predomina la actividad agrícola y ganadera.

- Agrícolas

Según el PDOT del cantón San Miguel de Salcedo al menos 14820 hectáreas corresponde a cultivos de ciclo corto, como pastos plantados y otras siembras como de papa, haba, frejol, maíz, arveja, quinua, chocho, zambo, zapallo, col, lechuga, brócoli, zanahoria, entre otros, que favorecen la soberanía alimentaria. Así como 6158 hectáreas corresponden a cultivo de frutas como mortiño, claudia, durazno manzana, pera, nuez, capulí, entre otras. (PDOT, 2015)

- Pecuarias

Con respecto a la producción ganadera en San Miguel de Salcedo se desarrolla de manera amplia, existe alta oferta y demanda de animales de granja ya que, al ser un cantón con abundante extensión rural, la agricultura y ganadería esta entre las principales actividades económicas que se desarrollan. Aquí resalta la producción de ganadería bovina para la producción de leche y la ganadería ovina para la obtención de carne, en este cantón también resalta la producción de cuyes para el consumo de su carne ya que es un alimento tradicional de la zona.

- Forestales

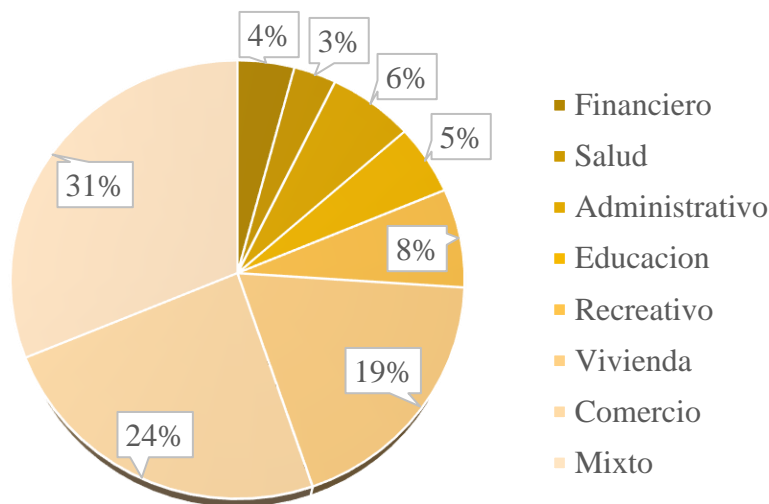
Las reservas forestales en su mayoría se encuentran a las riveras de los ríos, quebradas y páramos del cantón, en la actualidad el sector de la agricultura ha invadido importantes áreas protegidas. Además, la tala y la extracción de estos recursos han deteriorado el suelo y el ecosistema.

B.3 Morfología urbana

El uso mayoritario de uso de suelos es el mixto, pues la vivienda está combinada con comercio, el segundo uso más extenso es el residencial pues en los últimos años vivir en el centro urbano se ha tornado muy solicitado.

- Uso del suelo

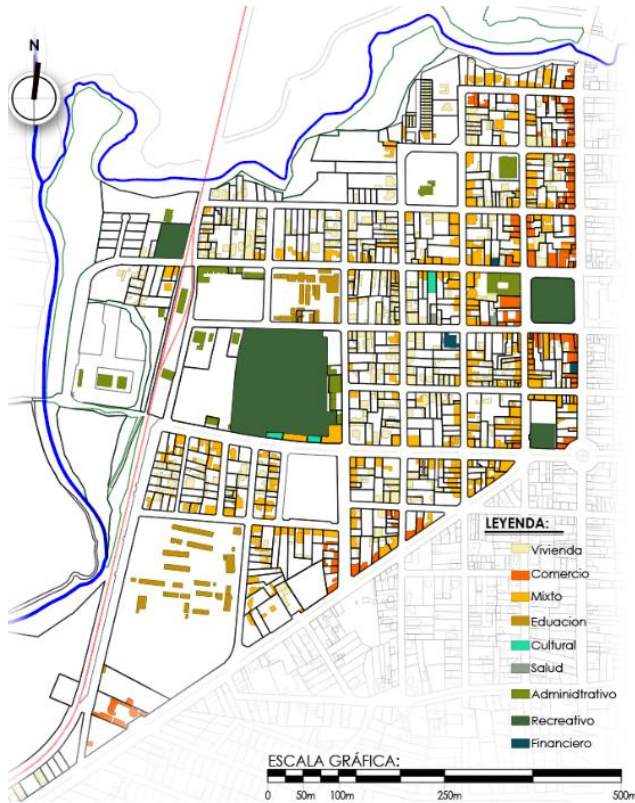
Gráfico 6. *Uso de suelos en el cantón San Miguel de Salcedo.*



Nota. Elaboración Propia

Los servicios en mayor parte se encuentran en el centro del cantón, también existen equipamientos recreativos, pero en su mayoría pasan cerrados o se encuentra deteriorado o inaccesibles, la única área recreativa que usualmente permanece abierto es el parque central 19 de septiembre, mismo que antes de la pandemia acogía a miles de personas diariamente.

Imagen 24. *Uso de suelos en el cantón San Miguel de Salcedo.*

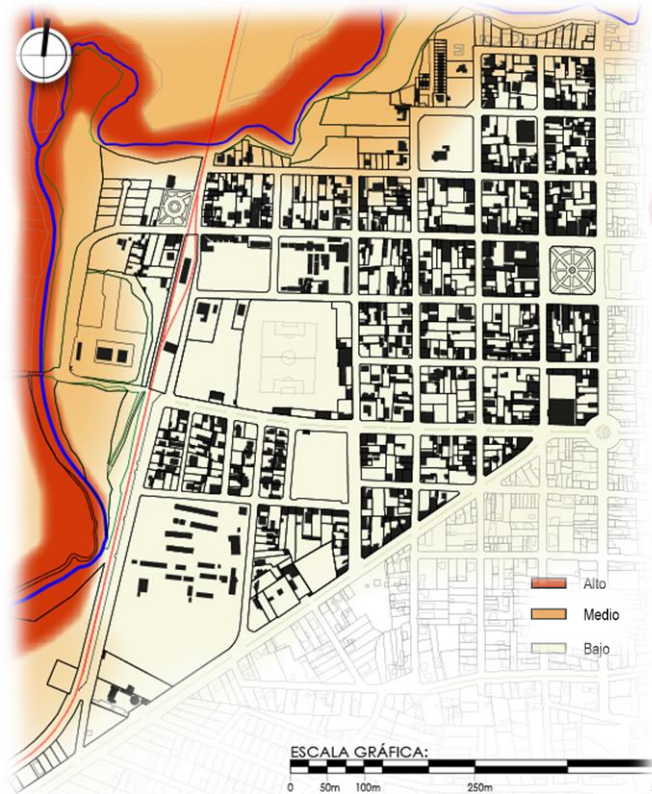


Nota. Elaboración Propia

- Riesgos

Es importante tener en cuenta las implicaciones que conlleva tener al volcán Cotopaxi cerca por tanto se establece los niveles de riesgo existentes para plantear las estrategias para enfrentar esta situación. El sector de estudio se encuentra en una zona de menor riesgo por ello no se considera pertinente edificar para que en el momento de una incidencia volcánica no se afecta la infraestructura y más bien el proyecto sirva como un punto de encuentro para la población.

Imagen 25. *Riesgo volcánico*

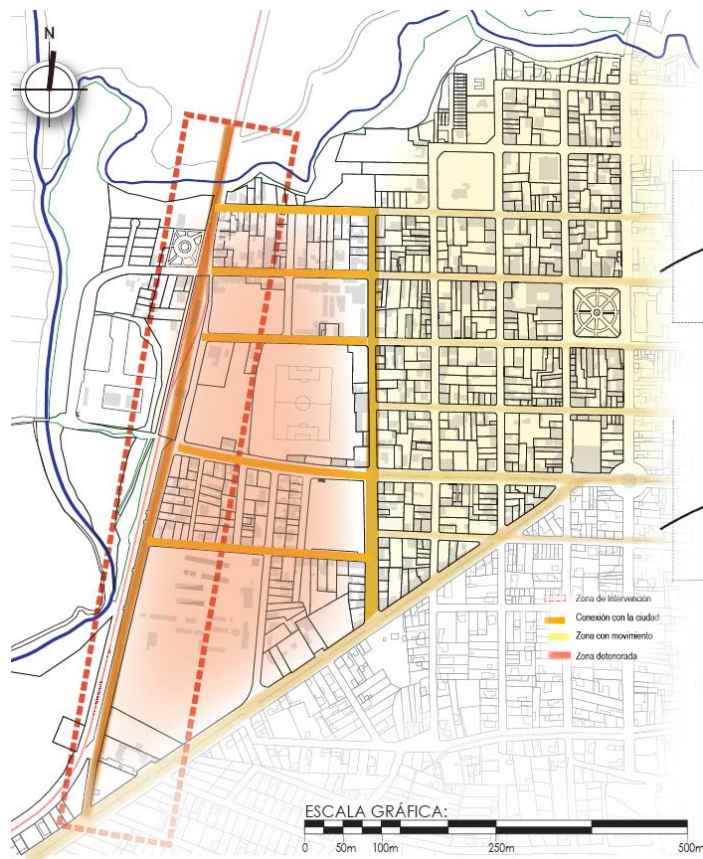


Nota. Elaboración Propia

- Área de intervención

El área de intervención se da a partir de reconocer la zona que se encuentra en deterioro en este caso el eje ferroviario, mismo que debe ser intervenido e integrado al resto de la ciudad pues hoy en día es la fragmentación que sufre la ciudad a partir del abandono y detrimento del eje ferroviario. Es por esto que es necesario plantear estrategias a nivel de imagen urbana y espacio público, que conecten a centro consolidado con el eje ferroviario.

Imagen 26. Área de intervención



Nota. Elaboración Propia

C- Contexto social

El contexto urbano está conformado por las formas de vida y patrones de conducta de la población que son importantes analizar para proponer una propuesta que tenga contexto con lo planteado.

C.1 Estructura socioeconómica

1.- Sistemas productivos

○ Actividades productivas

La mayoría de la población del cantón Salcedo en el sector rural se dedica a la agricultura y ganadería, en la zona urbana predomina la manufactura, construcción y comercio.

Tabla 3. *Actividad productiva en el cantón San Miguel de Salcedo.*

Actividad	Hombres	Mujeres
Agricultura y ganadería	6.937	4.677
Manufactura	1.017	464
Construcción	1.803	42
Comercio	1.089	826
Enseñanza	240	322
Otras actividades	2.185	1.519

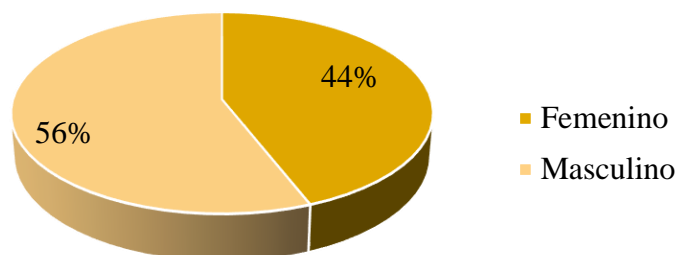
Nota: Adaptado de censo de población y vivienda INEC-2010

○ Población económica

La población economía activa (PEA) se refiere al grupo de persona que está en condición de laborar, y obtener una remuneración a cambio. Según el PDOT de San Miguel de Salcedo ha realizado un estudio basándose en datos históricos del INEC en donde obtuvieron que la tendencia del PEA es ascendente, teniendo un porcentaje del 44,25%.

Por tanto, se puede decir que el cantón tiene una gran potencialidad al contar con un alto porcentaje de mano de obra, lo cual podría encaminar a una mejor y mayor producción. Este análisis se confirma con las diferentes visitas que el equipo técnico realizó, verificando una realidad que es palpable, el cantón Salcedo cuenta con mano de obra para realizar actividades productivas de acuerdo con las condiciones y características propias de cada sector.

Gráfico 7. *Población económicamente activa por género.*

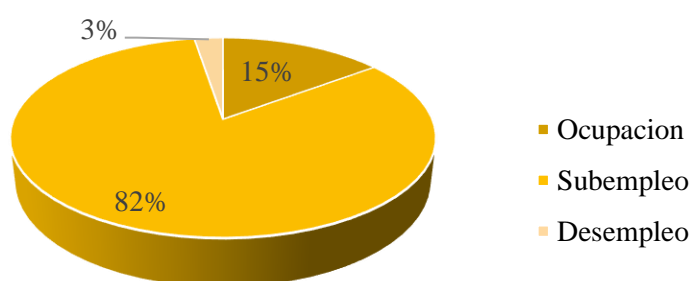


Nota. Elaboración propia

○ Tasas de ocupación, subempleo y desempleo en el cantón Salcedo

Los datos que se presentan no representan la completa realidad que se vive en la actualidad, pues a razón de la pandemia y de los cambios en la economía del país ha generado que las fuentes de empleo disminuyan, es decir el porcentaje de desempleo ha aumentado a partir del 2020.

Gráfico 8. *Tasas de ocupación, subempleo y desempleo en el cantón Salcedo.*



Nota. Adaptado de *Tasas de ocupación, subempleo y desempleo en el cantón Salcedo* (p.52), por E. Moya, 2014.

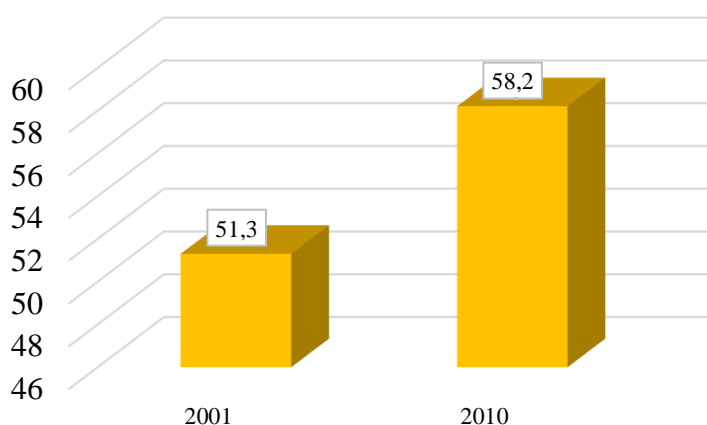
C.2 Estructura social

1.- Aspectos demográficos

- Número de habitantes

Según el censo de población y vivienda “la población del cantón Salcedo fue de 58.216 habitantes; población compuesta por el 52% de mujeres y por el 48% de hombres.” (INEC, 2010)

Gráfico 9. Tasa de crecimiento del cantón Salcedo.



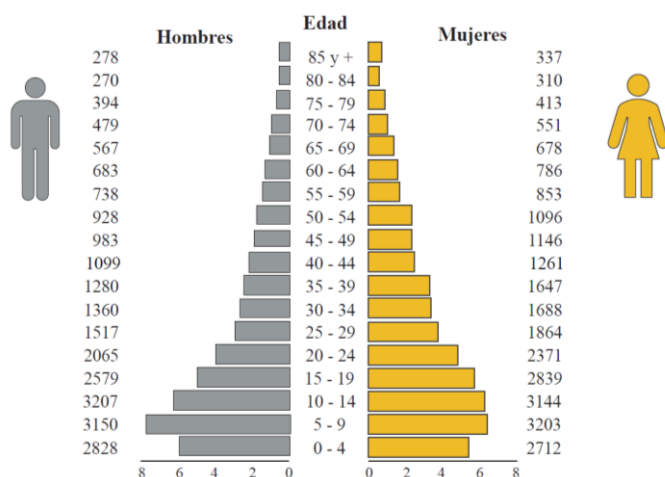
Nota. Adaptado de *Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC), 2010*.

La tasa de crecimiento de la población de San Miguel de Salcedo ha ascendido un 6.9%, morfológicamente a nivel de ciudad presenta un crecimiento hacia el oeste a razón de la nueva carretera E35, desafortunadamente dicho fenómeno se está dando de manera descontrolada por ello es importante plantear estrategias de protección de áreas agrícolas y quebradas.

- Pirámide de edades

La población de cantón San Miguel de Salcedo representa el 14,7 % del total de la provincia de Cotopaxi. En donde predomina la población infantil y adulta joven.

Imagen 27. Pirámide de población de San Miguel de Salcedo.



Nota. Adaptado de Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC), 2010.

- Grupos étnicos

“En términos de auto identificación étnica, los datos el 68,65% de la población se reconoce como mestiza y el 27,91% como indígena. Las demás categorías étnicas representan valores estadísticamente bajos.” (PDOT, 2015)

Este influye representativamente en las tradiciones y cultura del cantón que se traduce en mixticidad en sus valores culturales.

Tabla 4. Grupos étnicos en San Miguel de Salcedo.

ETNIA	CANTIDAD	PORCENTAJES
Mestizo	39965	68.65%
Indígena	16248	27.91%
Blanco	1141	1.96%
Afroecuatoriano	437	0.75%
Montubio	215	0.37%
Mulato	163	0.28%
Negro	17	0.03%
Otros	29	0.05%
	58216	100%

Nota. Adaptado de Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC), 2010.

2.- Aspectos de densidad

- Densidad de población

En el cantón san Miguel de Salcedo existe una densidad poblacional de 173.65hab/km². (PDOT, 2015)

C.2 Estructura sociocultural

2.- Aspectos culturales

Folklore

En Salcedo desde hace 435 años, cada 29 de septiembre los salcedenses reviven la fiesta del príncipe San Miguel en donde se desarrollan una serie de festejos con fe, alegría, baile y música. (La hora, 2009). Los festejos incluyen misas y desfiles que hoy en día son considerados patrimonio inmaterial del Ecuador por la riqueza cultural que se presentan en estos eventos.

El folklore aborígen también involucra a la comida típica ancestral, en donde se destaca el cuy con papas y salsa de maní, otro de los platos es el conejo con papas y salsa, la fritada y el hormado frecuentes, mismos que son deleitados en los encuentros culturales, festividades, y más. Pero cabe recalcar que a nivel nacional esta región es famosa por los coloridos helados, reconocidos por su exquisitez a nivel nacional e internacional ya que actualmente se los exporta a diferentes partes del mundo.

3.- Determinantes regionales

- Etnología

San Miguel de Salcedo es un lugar privilegiado y con mucha historia a razón de encontrarse sobre los antiguos asentamientos de los Panzaleos, pueblo indomable y

sanguinario que según el historiador Juan Pablo Navas, en la antigüedad en este pueblo detuvo a la invasión de Tupac-Yupanqui al Reino de Quito. Las tradiciones de estos pueblos ancestrales han perdurado a lo largo de los años no solo en la población rural sino también la urbano.

Es importante mencionar también que la población mestiza del cantón habla español a diferencia de las comunidades indígenas que casi en su totalidad son bilingües, es decir, dominan el quichua y el español.

- Religión

La religión católica es la que predomina en el Cantón San Miguel de Salcedo, también existe un pequeño grupo de creyentes que se define como testigos de Jehová y Evangélicos (Llamba, S. y Yupanqui, S., 2012). Sin embargo, en la mente de algunas personas prevalece la creencia a las divinidades del pasado como es el Sol y la Tierra dándose una mezcla ente la religión católica y la adoración a dichas deidades principalmente en la fiesta mayor del príncipe San Miguel en donde se fusionan y presentan espectáculos únicos.

La fiesta del Patrono San Miguel se lo celebra en dos fechas, del 27 al 29 de septiembre y del 7 al 8 de octubre por el mercado de Salcedo. Esta festividad guarda un sincretismo entre el acto religioso que agradece por los dones y favores concedidos con una misa campal y el acto social, donde se unen todas las manifestaciones culturales. (Fiesta Príncipe San Miguel de Salcedo – Instituto Nacional de Patrimonio Cultural, s. f.)

- Política

El cantón Salcedo se muestra como un cantón democrático en donde el alcalde es elegido por el pueblo. Dicho gobierno es autónomo, pero en ocasiones para eventos importantes como las fiestas de Salcedo recibe el acompañamiento de la iglesia, personas naturales y entidades privadas representativas del cantón.

- Ferias

Los principales días de feria son los jueves y el domingo, acción que dinamiza el comercio a nivel de todo el cantón principalmente en los sectores en donde se encuentran las plazas y mercados, que recibe no únicamente a los residentes del cantón sino también a entes de provincias vecinas.

- Patrimonio Inmaterial

San Miguel de Salcedo es rico en cultura y tradición por ello existe varios elementos dentro del inventario de patrimonio del INPC.

Cuadro 6. *Patrimonio inmaterial el cantón Salcedo.*

Denominación	Parroquia
Leyenda del origen de la Laguna de Yambo	Panzaleo
Pingullero	Mulalillo
Conocimientos del Pingullero	Mulalillo
Construcción del tambor de cuero de oveja	Mulalillo
Sistema de trueque	Cusubamba
Sistema de trabajo al partir	Cusubamba
Parvas de cebada	Cusubamba
Crianza y entrenamiento de gallos de pelea	San Miguel
Pinol	San Miguel
Helados de colores	San Miguel
Juego de cocos	San Miguel
Sitio Sagrado Cerro El Calvario	San Miguel
Historia local del Capac Ñac	San Miguel
Vertiente Sagrada del Río Yanayacu	San Miguel
Juego enlazado del cuy	San Miguel
Indumentaria cotidiana indígena Panzaleo	San Miguel
Danza ritual de los Yumbos	San Miguel
Tortillas de Tzawar Mishqui	San Miguel
Construcción de barreras naturales de penco	San Miguel
Leyenda del origen del nombre de Salcedo	San Miguel
Historia local de la Batalla de Nagsiche	San Miguel
Tzawar Mishqui	San Miguel
Bebida festiva de Puruntunas	San Miguel
Danzante de Corpus Christi	San Miguel

Nota. Extraído de PDYOT Salcedo, 2015

3.3. Análisis e interpretación de resultados

3.4.1. Entrevistas

Cuadro 7. Cuadro comparativo de las entrevistas.

	Entrevista 1	Entrevista 2	Entrevista 3	Entrevista 4
1	Existe espacio público, pero es necesario adaptarlo.	Existe espacio público, pero debemos intervenirlo.	No existe suficiente espacio público, pero los siguientes planes deben considerar esta situación.	No existe suficiente espacio público y es casi imposible alcanzar lo esperado.
2	Si fuese bueno que se implanten más áreas de recreación debido a que las personas necesitamos más zonas de esparcimiento para realizar deportes o actividades de recreación.	Es necesario hacerlo... hay que equipar en forma distinta y diferente todos estos espacios para que podamos tener un mejor estilo de vida.	Salcedo al no ser una capital precisamente puede demandar este tipo de espacios público, parques, mobiliario y también depende mucho de la gestión de la administración local...	Equipamiento cultural, comercial, sitios de recreación son importante para el desenvolvimiento de la ciudadanía, ... para de esta manera incentivar sobre todo rescatar nuestra cultura, practicar el deporte y sentirnos orgullosos de lo que somos.
3	Como morador... he observado que se ha dejado de dar un mantenimiento al lugar, por lo cual muchas personas hacen cualquier tipo de actividad y <u>siguen destruyendo el lugar y afectando a la imagen del sector.</u>	<u>Contaminación, insalubridad e inseguridad.</u>	...podría dar referencia de otros ejes ferroviarios que no han logrado desarrollarse o <u>están obsoletos</u> y no han sido utilizados de manera adecuada en los diferentes municipios por los cuales atraviesan.	<u>Esta zona sigue siendo deteriorada y más que todo abandonada;</u> menoscabando en general en la imagen urbana de todo este sector del cantón.
4	Sería un excelente proyecto y lo más importante de esto sería que vaya a	Debemos explotar ese eje ferroviario para que se eleve más turísticamente,	<u>Si, aunque de igual forma</u> no conozco la realidad	<u>Si, puede reactivarse</u> reconstruyendo su fachada principal

	manos de administración pública.	por tal razón a lo largo de las líneas del tren si tenemos espacios en lo cual nos llame la atención no solamente como ciudadanos...sino a los turistas para que sea un punto de encuentro... debemos combinar las líneas del tren con unos buenos espacios verdes, iluminación, entre otros.	específica de este cantón, sin embargo, puedo hablar de una manera más genérica en un contexto a nivel regional o nacional, en otros países hacen mucha referencia a estos ejes ferroviarios como una forma de potenciar el espacio público en las ciudades.	por cuanto esta construcción está considerada como patrimonio cultural, por lo tanto, una remodelación en base al objetivo mismo del turismo y sobre todo respetando el legado que nos dejó Eloy Alfaro...
5	<u>Sí, es necesario recuperar este espacio</u> que según cuentan los mayores activaba no solo el sector sino todo Salcedo.	<u>Así es, la estación del ferrocarril aquí en la ciudad de Salcedo es un icono</u> porque hace muchos años atrás Salcedo hacía el intercambio y comercialización.... Por eso es muy importante rehabilitar estos espacios porque cada estación del tren en cada ciudad, en cada parroquia o cantón son un ícono porque tuvieron un legado muy importante que es la economía de nuestro país	Tenemos el caso del parque lineal New York que se rehabilitó a través de un eje ferroviario que estaba abandonado y... ahora llega a ser uno de los puntos turísticos más atractivos de la ciudad y que fue consolidado..., así que yo creería que los ejes <u>si pueden potenciar muchísimo en varias dimensiones;</u> económica, cultural y dotar a la ciudad de espacio público que tanta falta nos hace.	La estación del ferrocarril constituye <u>un ícono en la ciudad de Salcedo,</u> su ubicación geográfica en el barrio la Florida cerca al Río Cutuchi, colindante a la E35 constituye un poder turístico bastante apreciable...
6	Es muy importante que las autoridades tengan un pleno control y	Por supuesto, todas las ciudades tienen esta problemática del comercio	El hecho del comercio informal, la desorganización	El comercio informal cambia en todas las ciudades del país, no

<p>organización de todo lo referente al comercio, entonces es prácticamente de las autoridades de quien depende esto porque ellos son los llamados hacer una reunión colectiva con todas las personas y organizarlas para que puedan desarrollar su comercio y poder salir adelante</p>	<p>informal, lamentablemente por cuestiones ideológicas de la gente el comercio informal siempre va a estar latente, lo importante como autoridades que estemos aquí es necesario organizarles a ellos...es importante concentrarles en un solo sitio o en varios sitios categorizando el tipo de comercio que vaya a tener solamente así podremos eliminar ciertas cosas de condiciones de inseguridad e insalubridad.</p>	<p>de estos espacios de comercio y la mala apropiación de este espacio urbano es importante siempre y cuando se mantenga la esencia del tipo de comercio, se mantenga el espacio porque me imagino que en ese sitio hay una historia respecto a eso, hay una identidad respecto a ese tipo de comercio, entonces si bien es cierto no podemos cortar de cajón esa actividad porque también cortaríamos la identidad.</p>	<p>necesariamente en el eje del sistema ferroviario puesto que es un punto de paso cuando existía este tipo de transporte, ahora mucho menos con la pandemia en la que nos encontramos es difícil poder hablar de un comercio informal en aquel sector si aún no existe, todavía debería reactivarse de una manera formal para de ahí ver si existe el comercio informal que a decir nunca existió, tratamos de hacerlo formal pero lamentablemente fue imposible.</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Conclusión

Como síntesis y abstracción de las respuestas obtenidas por los diferentes entrevistados para establecer aspectos esenciales para el desarrollo del diseño del proyecto, se puede decir que:

1. En San Miguel de Salcedo existe deficiencia en cuanto al espacio público y por ello es necesario intervenir y adaptar a la necesidad actual los espacios existentes y no están siendo aprovechados.
2. En el cantón es necesario implementar espacios que fomenten la cultura y la recreación, ya que en la actualidad no existe espacios propicios para el desarrollo de estos.
3. Actualmente el eje ferroviario presenta falta de mantenimiento y abandono por parte de la entidad competente, es por ello que esta zona presenta una mala imagen urbana a propios y extraños de la ciudad.
4. En este eje es importante aplicar estrategias de intervención urbana o arquitectónica que activen el sector y fomenten la recreación y el turismo.
5. Es necesario y urgente la recuperación de la estación del ferrocarril no solo porque es un icono del cantón sino también porque es un elemento que cuenta historias y tradiciones de este pueblo.
6. Es necesario organizar el comercio informal para que de alguna manera genere también un atractivo para el sector basándose en la historia que presenta esta actividad en el sector.

3.4.2. Encuestas

Encuesta

Objetivo: Obtener información de los usuarios del espacio para establecer aspectos esenciales para el desarrollo del diseño del proyecto.

Espacio público

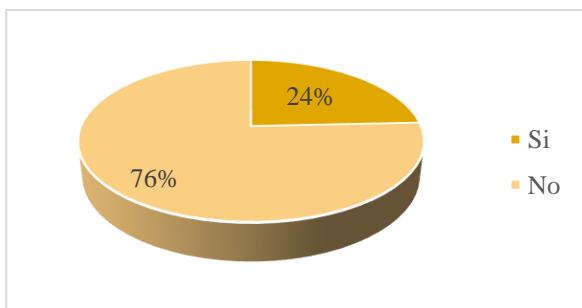
1. ¿Se encuentra conforme con el funcionamiento de la ex plaza de hierba del eje ferroviario?

Tabla 5. Resultados de la pregunta 1.

Opción	N° de personas	Porcentaje
Si	17	24%
No	53	76%

Nota. Elaboración propia

Gráfico 10. Porcentaje de conformidad con el funcionamiento de la ex plaza de hierba.



Nota. Elaboración propia.

La mayoría de las personas que residen en el eje ferroviario no se encuentran conforme con el funcionamiento de la ex plaza de hierba, a razón de que por un parte provoca inseguridad y por otra porque consideran que puede ser un espacio para el esparcimiento y disfrute de la comunidad y actualmente no está siendo aprovechado.

Imagen urbana

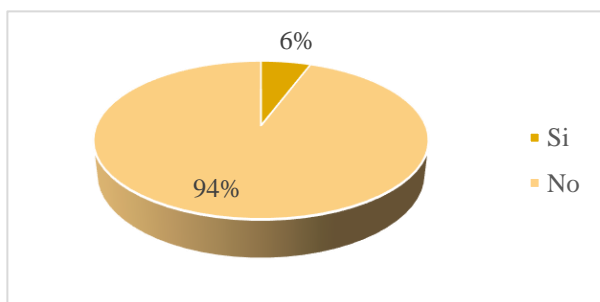
2. ¿Considera usted que el espacio público que se encuentran a lo largo del eje ferroviario aporta a una imagen agradable a la ciudad?

Tabla 6. *Resultados de la pregunta 2.*

Opción	N° de personas	Porcentaje
Si	4	6%
No	66	94%

Nota. Elaboración propia.

Gráfico 11. *Porcentaje de percepción de la imagen urbana positiva del eje ferroviario.*



Nota. Elaboración propia.

El 94% de las personas considera que el espacio público que se encuentra a lo largo del eje ferroviario no aporta una buena imagen a la ciudad y esta es una de las razones por las cuales las personas se están movilizadas del sector hacia otros lados de la ciudad.

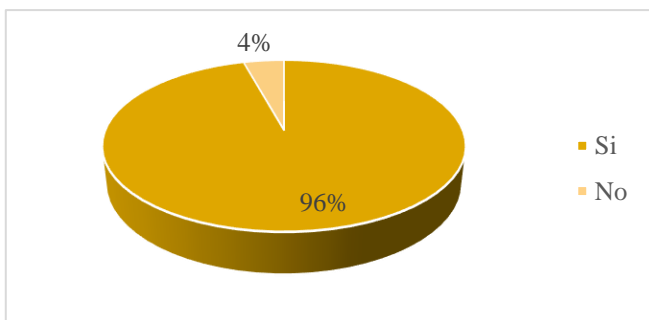
3. ¿Está usted de acuerdo con que se rehabiliten los espacios abiertos deteriorados del eje ferroviario, para la recreación y convivencia de vecinos y visitantes?

Tabla 7. *Resultados de la pregunta 3.*

Opción	N° de personas	Porcentaje
Si	67	96%
No	3	4%

Nota. Elaboración propia.

Gráfico 12. *Porcentaje de personas que están de acuerdo con la rehabilitación de espacios abiertos.*



Nota. Elaboración propia

El 96 % de los residentes del eje ferroviario consideran que es necesario que se rehabiliten los espacios abiertos para la recreación de vecinos y visitantes para así de alguna forma potenciar y promocionar este sector.

Patrimonio

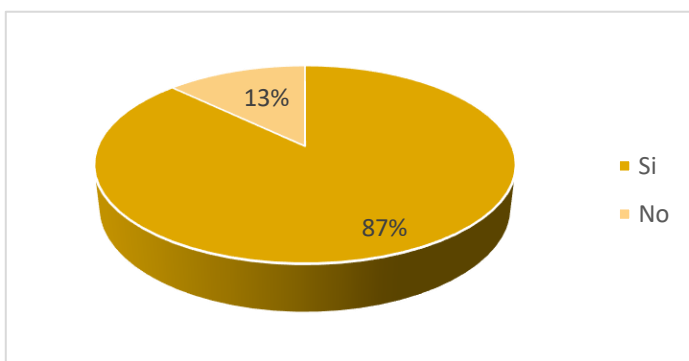
4. ¿Estaría de acuerdo usted con recuperar la estación de ferrocarril?

Tabla 8. *Resultados de la pregunta 4.*

Opción	N° de personas	Porcentaje
Si	61	87%
No	9	13%

Nota. Elaboración propia

Gráfico 13. *Porcentaje de personas que están de acuerdo con la recuperación de la estación de ferrocarril.*



Nota. Elaboración propia

La mayoría de la población considera que se debe recuperar la estación del ferrocarril o en su defecto derrumbarla porque es uno de los elementos que más genera inseguridad pues atrae a todo tipo de actos antisociales.

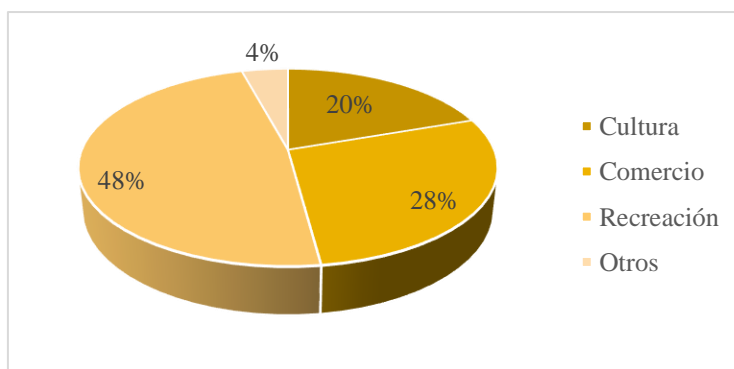
5. Considera que los espacios deteriorados del eje ferroviario deben ser transformados para crear espacios que fomenten:

Tabla 9. *Resultados de la pregunta 5.*

Opción	N° de personas	Porcentaje
Cultura	14	20%
Comercio	20	28%
Recreación	34	48%
Otros	3	4%

Nota. Elaboración propia

Gráfico 14. *Espacios necesarios.*



Nota. Elaboración propia

La mayoría de los pobladores del sector considera que los espacios deteriorados en su mayoría deberían ser usado para crear espacios para la recreación de propios y extraños en el sector el segundo uso necesario en este sector es el de comercio para según mencionan atraer a los pobladores del cantón para recuperar en la esencia que todo este sector tenía en sus inicios

Seguridad

6. ¿Considera que plantear estrategias de intervención encaminadas a reforzar el sentido de pertenencia al lugar y participación ciudadana mejorara la seguridad en el sector?

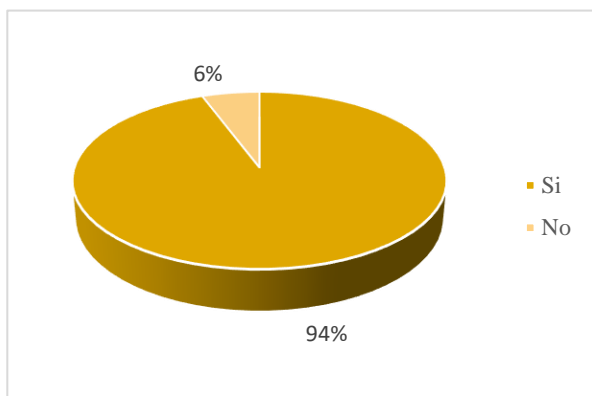
- Sí
- No

Tabla 10. *Resultados de pregunta 6.*

Opción	N° de personas	Porcentaje
Si	66	94%
No	4	6%

Nota. Elaboración propia

Gráfico 15. *Porcentajes de personas que consideran que una intervención mejorara la seguridad en el eje ferroviario.*



Nota. Elaboración propia

La mayoría de la población del sector está consiente que plantear estrategia en donde se involucre a la participación ciudadana puede mejorar la seguridad y progreso del sector. También es importante mencionar que esta zona es muy organizada y mencionan además que para cualquier evento siempre están prestos a participar con el fin de sacar del olvido a este sector.

Conclusión






Como conclusión de las encuestas realizadas se puede obtener aspectos esenciales para el desarrollo de la propuesta tales como:

1. En la ex plaza de hierba es importante establecer un diseño que se acomode a las necesidades de los residentes de sector como de los comerciantes rurales.
2. Se debe establecer un planteamiento que ayude a adecuar la imagen urbana a lo largo del eje ferroviario.
3. Es necesario rehabilitar los espacios deteriorados del eje ferroviario para la recreación y convivencia de vecinos y visitantes
4. Se debe recuperar la estación de ferrocarril sin cambiar su estructura.
5. Los espacios por intervenir deben continuar fomentando el comercio existente pero también deben ofrecer a los residentes espacios para la recreación y la cultura.
6. Es necesario generar espacios para el convivio de los residentes del sector.

3.4.3 Fichas de observación

Para el desarrollo del análisis de flujos peatonales, ciclables y vehiculares, en el espacio público en el eje ferroviario fue necesario efectuar observación de campo, información que fue levantada mediante el registro en fichas de observación en donde se pudo analizar la calidad del espacio público, ancho de vía y aceras. Es importante mencionar que este análisis se lo realizó a tres horas del día (mañana, medio día y tarde), en diferentes días de la semana (sábado, domingo, martes y jueves), estableciendo un punto estratégico para la observación en tres tramos del eje ferroviario, en un lapso de treinta minutos.

Imagen 28. Modelo de Ficha de observación.

 Universidad Tecnológica Indoamérica Facultad de Arquitectura y Artes Aplicadas Carrera Arquitectura Y urbanismo			
Tema:			
Objetivo:			
Datos generales			
Ficha número:	02	Lugar:	Tramo 02
Tipo de espacio público:	Eje ferroviario	Fecha:	27/06/2020
		Hora de Observación:	08H00 a 08H30
		Flujos Peatonales:	
		Alto	
		Moderado	X
		Bajo	
		Flujos Vehiculares:	
		Alto	X
		Moderado	
		Bajo	
		Flujos Ciclables:	
		Alto	
		Moderado	X
		Bajo	
		Materialidad de vías:	
		Asfaltado	
Adoquinado	X		
Empedrado			
Ancho de acera:	1.20m		
Ancho de vía:	8m		
Calidad del espacio público:			
Bueno			
Regular			
Malo	X		
Fotografía:		Observación:	
		<p>Las personas realizan actividad física en la ex plaza de hierba, pero no existe ningún tipo de mobiliario urbano ni área que los acoja.</p> 	

Nota. Elaboración propia

Para la valoración de los flujos peatonales considero la intensidad de personas que transitaban en treinta minutos, estableciéndolos de la siguiente forma:

- Flujo peatonal alto: 150 a 100 personas
- Flujo peatonal medio: 99 a 50 personas
- Flujo peatonal bajo: 49 a 0 personas

Para la estimación de los flujos ciclables, se los considero en un tiempo de treinta minutos de la siguiente forma:

- Flujo ciclable alto: 50 – 35 bicicletas
- Flujo ciclable medio: 34 a 15 bicicletas
- Flujo ciclable bajo: 14 a 0 bicicletas

Para la valoración de los flujos vehiculares se los considero en un lapso de treinta minutos de la siguiente forma:

- Flujo vehicular alto: 200 a 100 vehículos.
- Flujo vehicular medio: 99 a 50 vehículos.
- Flujo vehicular bajo: 49 a 0 vehículos.

A esta ficha de trabajo también de le sumo un registro fotográfico y una observación que muestran parte de la situación espacial presenciada en el lugar.

Conclusión

Mediante la observación de campo y el análisis de las fichas de trabajo se pudo apreciar que la calidad del espacio público es mala, y aunque se tiene vías amplias, las aceras son muy pequeñas y no permite la libre circulación de las personas ya que usualmente deben descender a la calzada o a las áreas del eje de ferrocarril que no tienen un tratamiento adecuado para la circulación. Se puede decir que al igual que la mayoría de las ciudades en este caso también el auto tiene la preferencia.

Con respecto a los flujos peatonales se puede decir que la mayor intensidad se produce a medio día tanto días ordinarios como los feria, principalmente en el tramo 02 que corresponde a donde se sitúa la ex plaza de hierba; en donde usualmente las

personas recorren este espacio, pero no encuentran un sitio donde descansar o recrearse. El flujo más bajo se produce el domingo en horas de la tarde a lo largo de todo el eje ferroviario en donde se pudo evidenciar la latente sensación de inseguridad pues se tiene calles vacías, elementos deteriorados y cerramientos altos.

Con respecto a los flujos ciclables, se puede decir que son considerablemente altos, pero es sumamente inseguro pues los autos no respetan a peatones ni ciclista por lo que estos últimos en ocasiones optan por ir por las aceras.

Los flujos vehiculares son de medio a alto en los tramos dos y tres, pues son ejes articuladores importantes de la ciudad con respecto a la troncal E35, por lo que en general siempre existe movimiento a excepción de los domingos en horas de la tarde que ordinariamente existe poca afluencia.

3.4. Conclusiones capitulares

1. En el análisis documental se pudo evidenciar aspectos importantes del eje ferroviario, ubicado en el sector 01 del cantón San Miguel de Salcedo en la provincia de Cotopaxi, a 25 kilómetros de distancia con referencia de la ciudad de Ambato. Con respecto a la temperatura se puede decir que varía a lo largo de todo el año teniendo como la más alta en 20°C y la más baja en 8°C. Así mismo se puede mencionar que la zona urbana del cantón Salcedo se encuentra en una zona relativamente plana, sus bordes urbanos están delimitados por la quebrada compadre Huaycu, y por la Panamericana E35. Este cantón presenta flora propia de la zona como molles, mortiños, sigse, chilca, uvilla entre otros, distribuidos en su mayoría en las zonas agrícolas y quebradas del cantón. La fauna existente varía a lo largo de la jornada, en el día en su mayoría se puede observar aves como colibríes, palomas, patos y por la noche existen ratas, raposas, búhos, entre otros.
2. Con respecto al contexto urbano mediante los mapeos y observación de campo se pudo determinar que existe deficiencia en cuanto a la accesibilidad de equipamientos públicos pues a pesar de que existen son inaccesibles ya que se encuentran cercados o en su defecto en mal estado

llevando a transformarlos en espacios abandonados, obteniendo como resultado zonas sombrías y peligrosas, como por ejemplo la estación del ferrocarril.

3. Con relación a las entrevistas realizadas a los cuatro actores sociales importantes dentro de esta investigación tales como el alcalde, arquitecto planificador del municipio, docente académico y residente del eje ferroviario se pudo establecer bases fundamentales para el planteamiento de la propuesta. En este proceso, se pudo denotar la predisposición de las autoridades de turno para recuperar este emblemático espacio, así mismo un importante aporte y referente urbano obtenido de esta entrevista fue el High Line un espacio abandonado transformado en algo completamente nuevo y atractivo. Al establecer contacto directo con un dirigente del sector se reveló la necesidad de la población de recuperar estos espacios deteriorados y hacerlos accesibles.
4. Con respecto a las encuestas se obtuvieron estrategias importantes para la propuesta como; reestructurar la ex plaza de hierba, el espacio aledaño al eje ferroviario debe ser intervenido, es de vital importancia rehabilitar los equipamientos arquitectónicos deteriorados y establecer espacios para la recreación y esparcimiento.

CAPÍTULO 4

LA PROPUESTA

Una vez aplicada la metodología de investigación, bajo los resultados obtenidos se procede con el desarrollo de la propuesta para lo cual se establece dos niveles de intervención; macro desde una perspectiva urbana y micro a una escala arquitectónica.

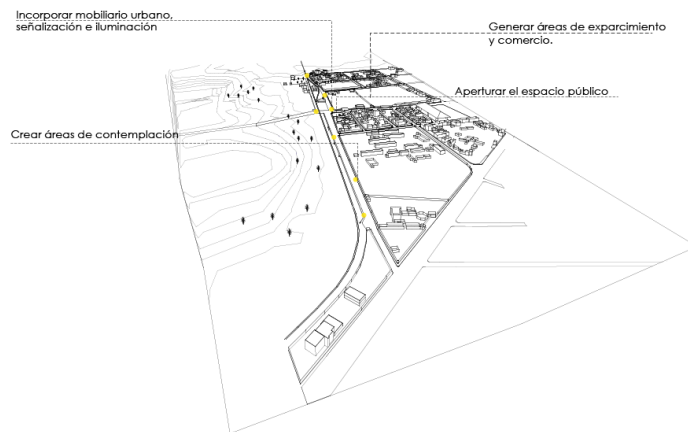
4.1.Idea generadora

La idea generadora surge a partir de los resultados obtenidos en la aplicación de la metodología de investigación en donde ese obtuvo cuatro categorías de intervención, los cuales se detallan a continuación:

Espacio público:

Las ciudades presentan una serie de dificultades a nivel de espacio público a los cuales Salcedo no es indiferente, después del estudio realizado se pudo establecer varias problemáticas en el cantón, como vías y veredas en mal estado, deficiente accesibilidad, falta de áreas verdes y de recreación, situaciones que impiden el convivio de la población convirtiendo este eje ferroviario en un lugar abandonado, para mitigar esta situación se plantean varias estrategias las cuales pretenden fomentar la vida urbana a través de la cohesión social para lo cual es necesario brindar tratamiento a las vías y áreas residuales contiguas a eje ferroviario.

Imagen 29. Propuesta en espacio público.

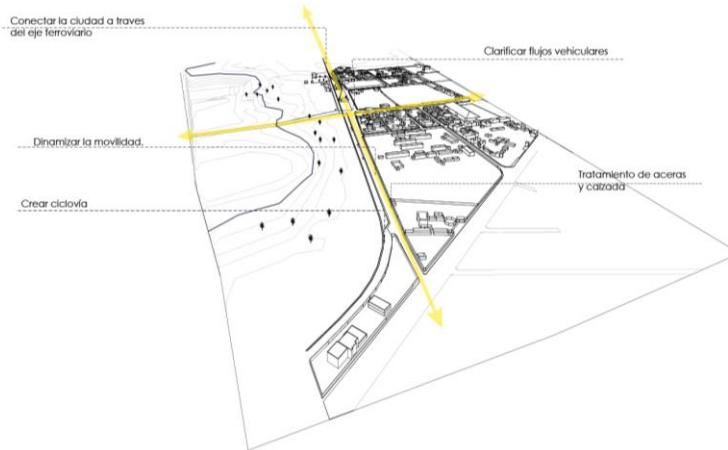


Nota. Elaboración propia.

Movilidad:

En cuanto a la movilidad se puede decir que los flujos son confusos, y como en varios otros contextos la preferencia la tiene el vehículo, es por ello que se plantea una clarificación de los flujos, ampliación de aceras, tratamiento de calzada, señalización y la generación de una ciclovía la cual se desarrollará a lo largo del eje ferroviario, esta posee la posibilidad de tener continuidad a las otras ciudades aledañas, es importante mencionar que si el eje ferroviario deja de funcionar se puede tomar este espacio para convertirlo en un eje verde que entre muchos aportes, serviría para brindar protección solar a los usuarios de la ciclovía.

Imagen 30. Propuesta de Movilidad.



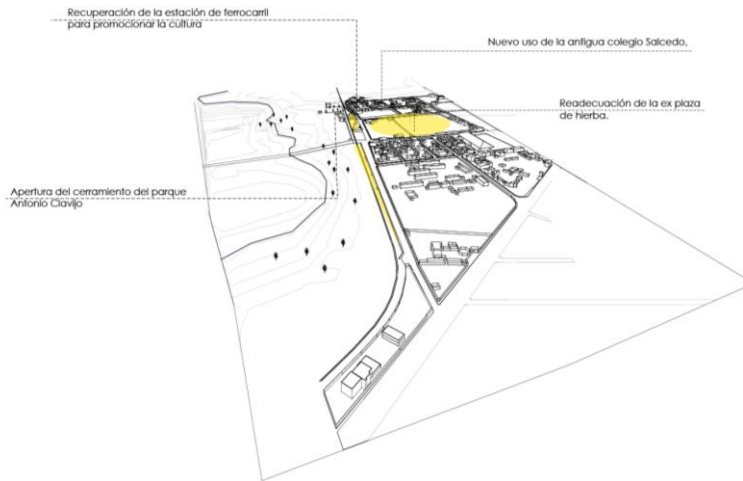
Nota. Elaboración propia

Equipamiento

Dentro de esta categoría no se considerado oportuno crear nuevo equipamiento debido al riesgo volcánico existente, pero es una realidad que elementos para recibir al usuario es por ello se plantea la recuperación de la antigua estación de ferrocarril que actualmente se encuentra abandonada, además de ello se pretender realizar el rediseño de la ex plaza de hierba la cual presenta una imagen deplorable que desmejora la imagen urbana de sector.

Así mismo, se pretende brindar un nuevo uso al ex colegio Nacional Salcedo, el cual sufre desuso y deterioro. A la vez se pretende retirar el cerramiento existente en el parque Antonio Clavijo del cantón Salcedo pues limita el acceso al mismo.

Imagen 31. Propuesta a nivel de Equipamiento.

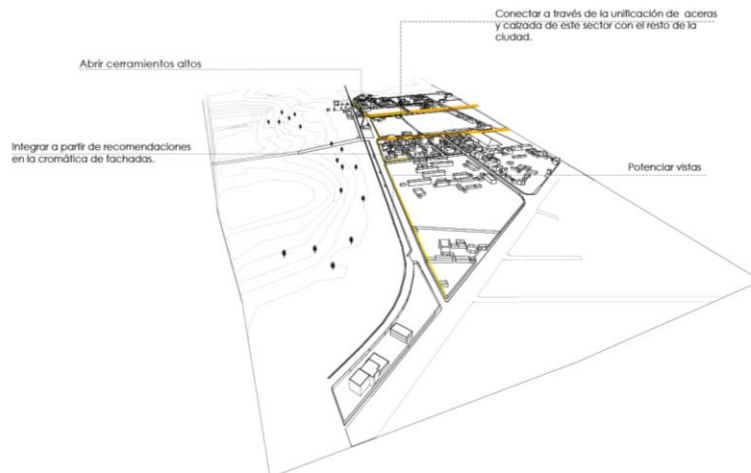


Nota. Elaboración Propia

Imagen urbana

En el análisis de pudo apreciar que existe un detrimento en la imagen urbana del sector, por lo que se plantea estrategias para el mejoramiento de esta mediante la recuperación de espacios segregados, el tratamiento de fachadas y del borde urbano.

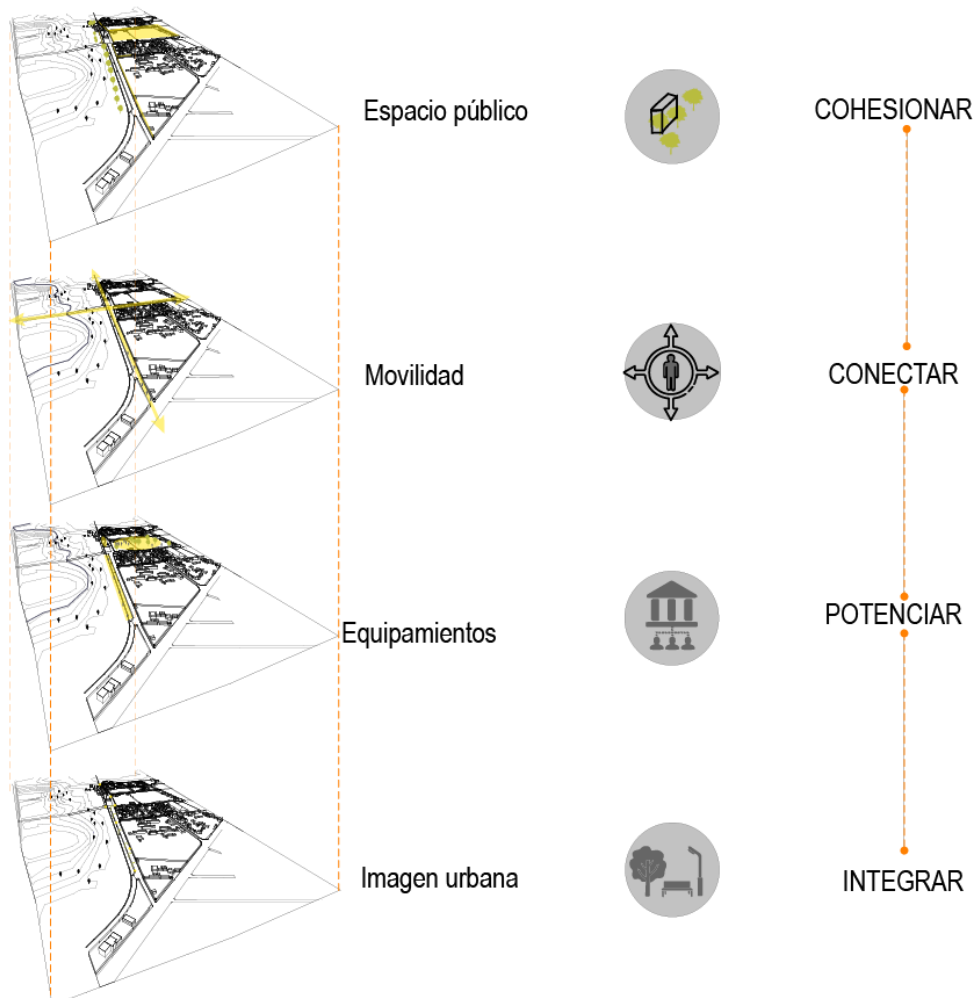
Imagen 32. Propuesta a nivel de imagen urbana.



Nota. Elaboración Propia

Consecuentemente, se puede decir que la unión de estas estrategias propiciase cumplir el objetivo de regenerar el eje ferroviario mediante una serie de intervenciones de acupuntura urbana que permita la integración de ciudad, fomento de diversidad de actividades y verde urbano, siempre manejando criterios de sostenibilidad, preservando la biodiversidad del entorno sin afectar el progreso social y económico del sector.

Imagen 33. Concepto de la propuesta

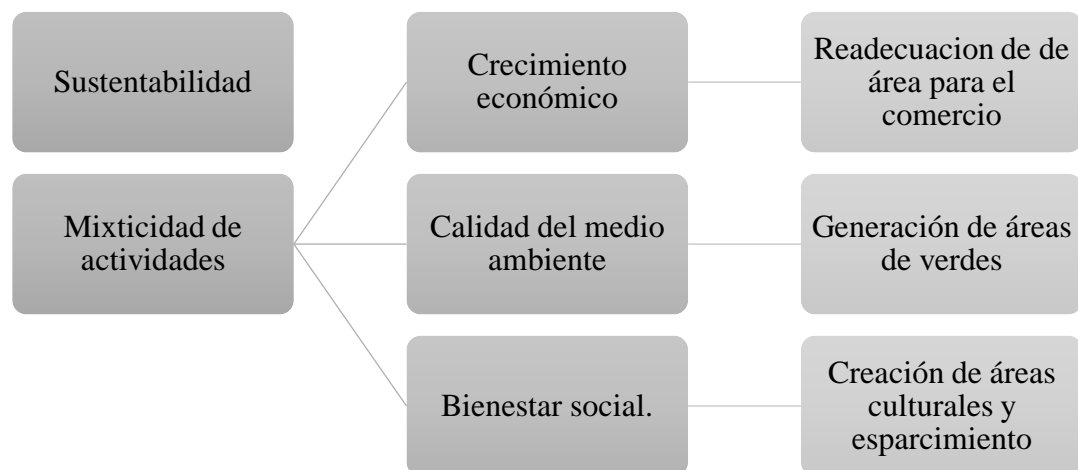


Nota. Elaboración Propia

Estrategias urbanas

Posterior a los resultados obtenidos del análisis realizado en el eje ferroviario se han determinado estrategias de acuerdo con cada categoría que de acuerdo con el estudio necesita intervención para contrarrestar la situación actual y lograr la revitalización de dicho espacio e integrarlo al resto de la ciudad de sector manejando como base la conceptos y lineamiento de sustentabilidad, procurando siempre la prioridad al peatón.

Cuadro 8. Puntos de intervención.



Nota. Elaboración Propia

Cuadro 9. Categorías de intervención.

CATEGORÍA	CRITERIO	CONCEPTO	ESTRATEGIAS
Espacio público	Cohesión	Fomentar la vida urbana	<ul style="list-style-type: none"> • Brindar accesibilidad universal. • Crear áreas lúdicas y de contemplación. • Dotar de mobiliario urbano. • Colocar señalización e iluminación.
Movilidad	Conexión	Conectar a través del eje ferroviario	<ul style="list-style-type: none"> • Priorizar al Peatón. • Ampliación de veredas. • Generación de sendero verde. • Crear ciclovía en los bordes del eje ferroviario. • Tratamiento de calzada.
Equipamientos	Potenciación	Reapropiación de equipamientos.	<ul style="list-style-type: none"> • Recuperación de la antigua estación del ferrocarril • Rediseño de la ex plaza de hierba • Tratamiento en fachada del parque Antonio Clavijo
Imagen urbana	Integración	Revitalización del espacio público.	<ul style="list-style-type: none"> • Crear el sentido de identidad al sector. • Brindar tratamiento de fachadas. • Orientar los flujos • Generar confort

Nota. Elaboración Propia

Plan masa

Imagen 34. Plan masa.

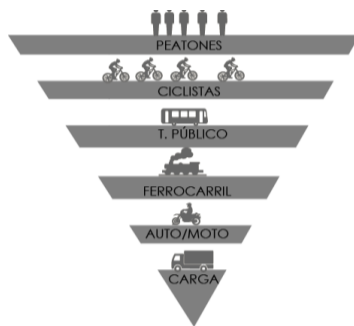


Nota. Elaboración Propia

4.2. Anteproyecto técnico

Para lograr el fin de este proyecto se han desarrollado estrategias de intervención planteadas para cada categoría, mismas que dan respuesta a las problemáticas encontradas en el área de estudio, siempre pensando en el peatón como elemento primordial en la configuración de la propuesta.

Imagen 35. Pirámide de la Movilidad



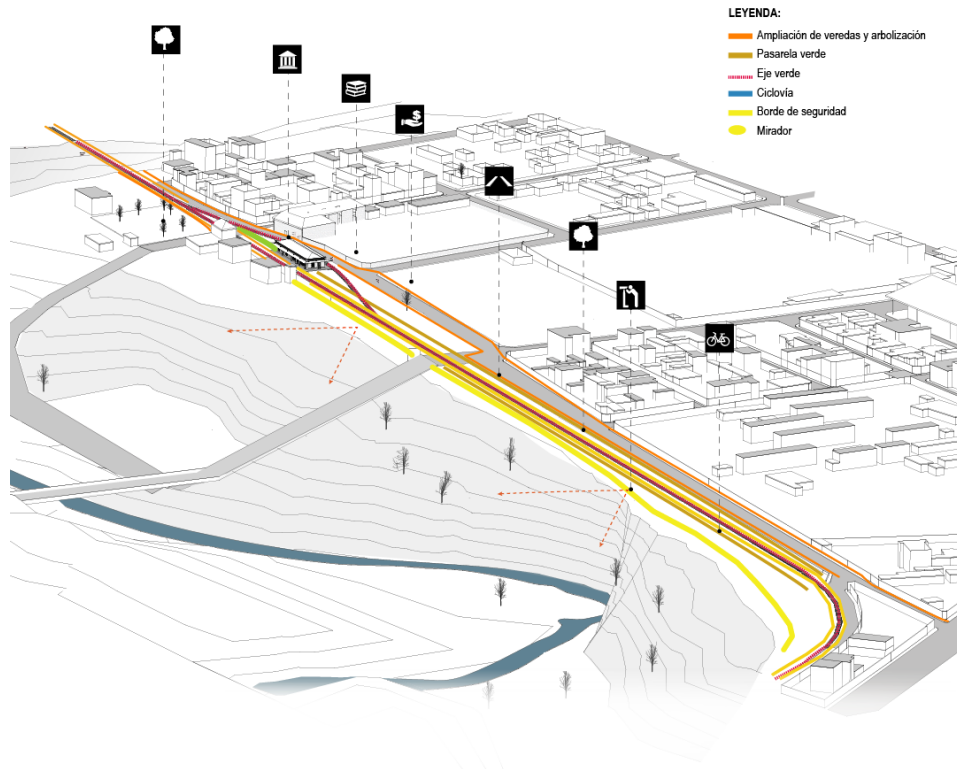
Nota. Elaboración Propia

Así pues, esta propuesta ha tomado como eje de intervención la línea férrea de la cual se desprenden una serie de equipamientos que son intervenidos.

Espacio público

A lo largo del eje ferroviario se ha regenerado el espacio público para el disfrute y convivio de los usuarios. Estas áreas han sido dotadas de mobiliario urbano que propician la estancia en el sector.

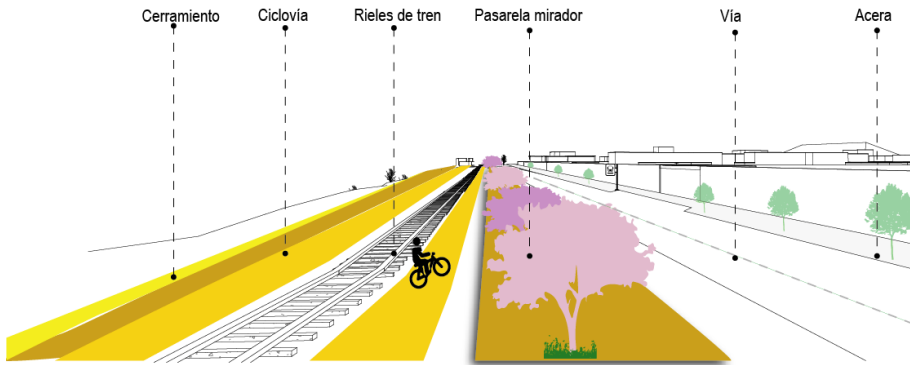
Imagen 36. Puntos de intervención



Nota. Elaboración Propia

En primera instancia, en los contornos de la línea férrea se ha planteado una ciclovía que tiene como fin conectar e integrar los diferentes puntos del cantón, pues en la actualidad ya existe este tipo de tratamiento en otro punto del cantón, esta intervención pretende ser un trazado replicable en otros puntos del territorio, ya que la línea férrea no solo atraviesa esta ciudad sino gran parte del Ecuador. Contigua a la ciclovía se encuentra zonas residuales, en donde actualmente se lo tiene en completa desidia pues al momento de realizar el análisis se encontró basura y escombros a lo largo de todo este trayecto, a razón de ello se ha planteado un tratamiento sutil como es una pasarela verde la cual está íntimamente relacionada con la naturaleza, pues al encontrarse en el borde urbano es necesario un diseño estratégico que conecte la ciudad consolidada con el medio natural, esta intervención se da a partir de un tratamiento de piso para brindar un área accesible para los usuarios sin cambiar la configuración de la línea férrea.

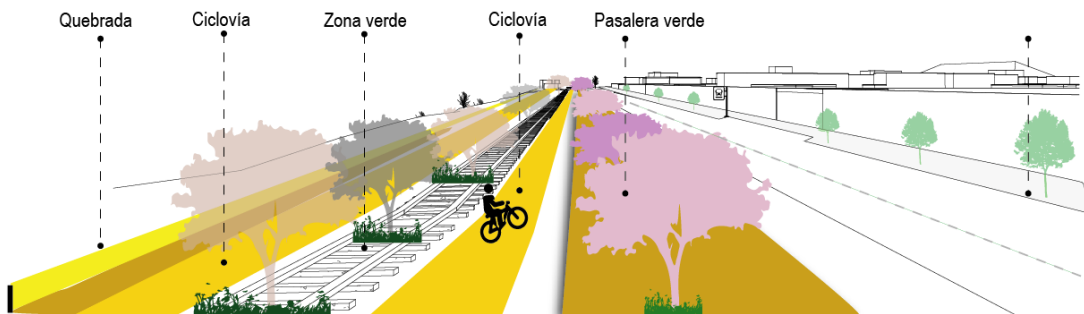
Imagen 37. Diagrama de intervención en el eje ferroviario



Nota. Elaboración Propia

De la misma forma, se ha considerado la posible desaparición del recorrido del ferrocarril y con él sus vías, de ser el caso se ha trazado la posibilidad de que en este sitio donde actualmente se encuentra los rieles del tren se sitúe vegetación la cual ayude rescatar este espacio y genere sombra a la ciclovía que se encuentra perpendicular a la misma.

Imagen 38. Diagrama de intervención en el eje ferroviario en el caso de desaparecer el recorrido del tren.



Nota. Elaboración Propia

Adicionalmente, en cuanto a la vialidad se pretende brindar un tratamiento a la calzada y de la misma forma la ampliación de veredas para plantear un eje peatonal que conecte los equipamientos existentes en este espacio.

Movilidad

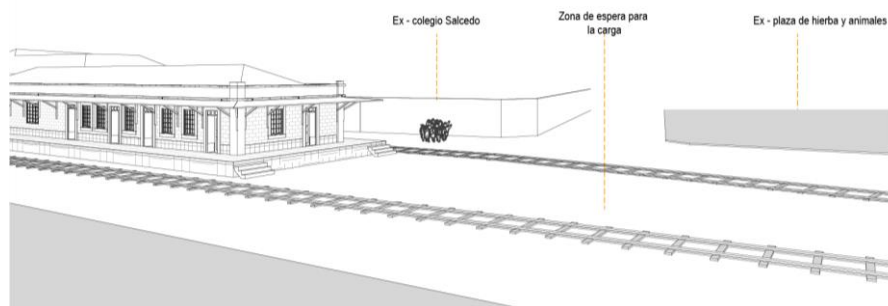
Se ha brindado la prioridad al peatón mediante la creación de espacios amplios y seguros para su desenvolvimiento. También con el fin de unificar las texturas de la ciudad se ha planteado la unificación de la capa de rodadura del eje ferroviario con respecto al resto de la ciudad.

Equipamientos

Mediante un tratamiento de acupuntura urbana se ha planteado la recuperación de varios elementos arquitectónicos que se encuentran en deterioro por la falta de uso.

En primera instancia, se ha recuperado la estación del ferrocarril como museo de la ciudad a la cual también se la ha anexado una estructura metálica modular para el desarrollo de actividades sociales y culturales la cual tiene la posibilidad de seguir creciendo, según se lo requiera.

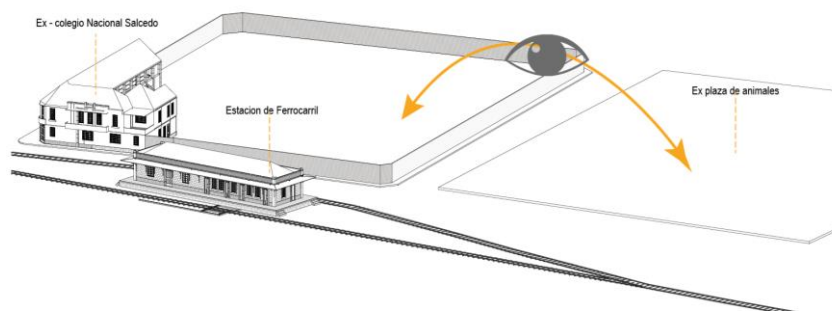
Imagen 39. Estación del ferrocarril con respecto a otros equipamientos.



Nota. Elaboración Propia

De la misma forma, se ha planteado brindar un nuevo uso al antiguo Colegio Nacional Salcedo que actualmente se encuentra abandonado. Se ha estimado conveniente después del análisis realizado y convertirlo en la Biblioteca de la ciudad pues es un espacio inexistente en el cantón y a más de ello este elemento se encuentra próximo a varios establecimientos educativos.

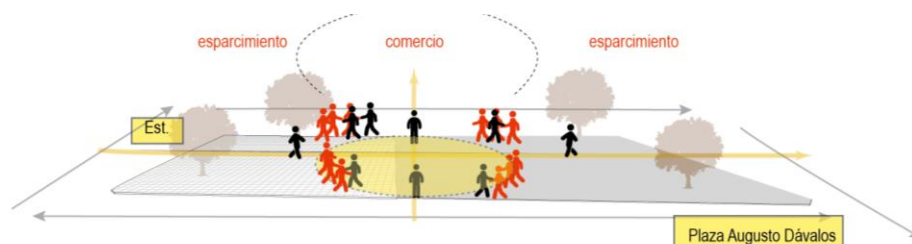
Imagen 40. Antiguo Colegio Nacional Salcedo con respecto a otros equipamientos.



Nota. Elaboración Propia

También, se ha establecido el rediseño de la ex plaza de animales para brindar a los residentes del sector un espacio amplio y en su medida natural donde puedan recrearse, sin olvidar ni dejar de lado el comercio ancestral rural que se desarrolla dos días por semana que no solo reactiva el sector, sino el cantón en general. Además, dentro del planteamiento se ha considerado la plaza como un lugar para el desarrollo de eventos masivos del cantón pues tampoco se cuenta de un espacio para el desarrollo de estos.

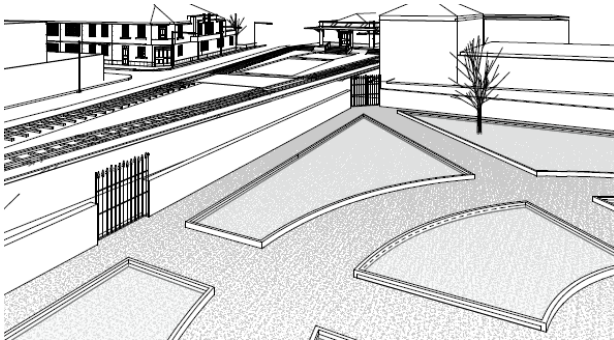
Imagen 41. Redistribución de las actividades en la plaza.



Nota. Elaboración Propia

Finalmente, se ha planteado la apertura del cerramiento del parque existente en el eje ferroviario pues a pesar de tener una buena estructura e imagen permanece cerrado todo el tiempo situación que limita la integración entre el usuario y el espacio público.

Imagen 42. Situación actual del parque Antonio Clavijo



Nota. Elaboración Propia

Imagen urbana

Con el fin de mejorar la imagen urbana se intervino paisajísticamente en el espacio público del sector pero se consideró necesario plantear estrategias también en la parte privada en este caso en las fachadas de las viviendas pues este es un aspecto que también afecta a la estética del sector, se ha considerado intervenir en la cromática del sector manejando tonalidades blancas y pastel pues son colores predominantes en el sector y sobre todo son los colores originales de las estructuras a intervenir.

Es importante también aplicar la normativa vigente de no permitir crecer a las estructuras más de 9 metros, situación que no se la ha aplicado y va deprimiendo el ornato del sector. Adicionalmente se ha considerado pertinente proponer que los cerramientos no superen los dos metros de altura pues existen elementos de este tipo sumamente altos que transmiten inseguridad al momento de transitar.

Imagen 43. Lineamientos a nivel de imagen urbana

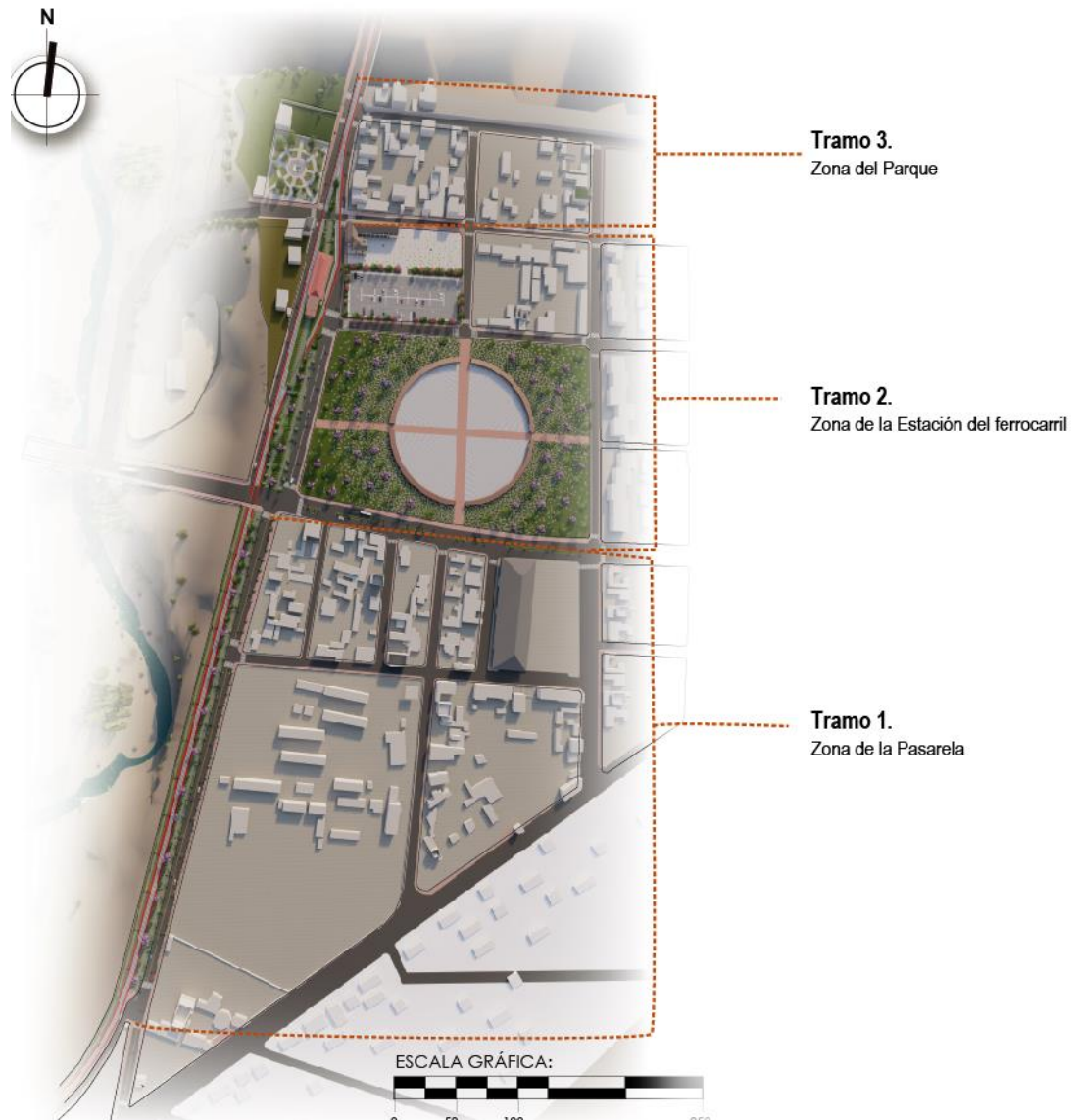


Nota. Elaboración Propia

Implantación general del proyecto

El proyecto se establece a lo largo del eje ferroviario mismo que para su mejor comprensión se lo ha dividido en tramos.

Imagen 44. Planta general.



Nota. Elaboración propia

Zona de la Pasarela

Este tramo corresponde al área conformada entre la antigua E35 y la ex plaza de animales. Aquí se desarrolla la pasarela verde, misma que ha adoptado para su planteamiento una composición a partir del módulo de los durmientes del ferrocarril y césped, conformando una pasarela lineal que es acompañada con una ciclovía y un mirador que se desarrolla paralela a la línea férrea, este planteamiento no afecta de ninguna a manera a la configuración original de la línea del ferrocarril, pues únicamente se realiza tratamiento sutil a nivel de piso y su contorno para mitigar la situación que esta zona vive actualmente .

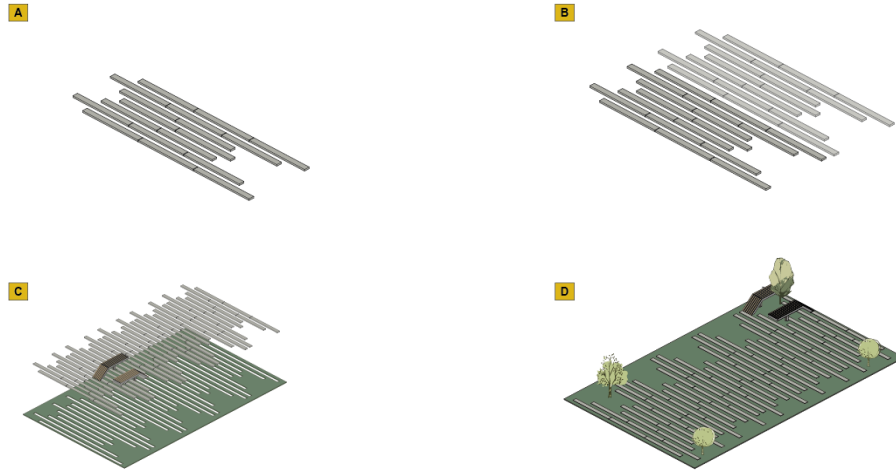
Imagen 45. Módulo de pasarela



Nota. Elaboración propia

Esta estructura es modular y se va repitiendo a lo largo de la pasarela, acompañado de árboles existentes en el cantón tales como molles arupos y arrayan. Además, se ha creado mobiliario que llaman a permanecer en el lugar.

Imagen 46. Distribución modular en la pasarela verde



Nota.

Elaboración propia

A la vez se ha planteado colocar adoquín de colores en las veredas contiguas que están ubicados en el resto de la ciudad para brindar continuidad.

Imagen 47. Tramo 1-Zona de la pasarela



Nota. Elaboración propia

Tramo 2.

Zona de Estación del ferrocarril

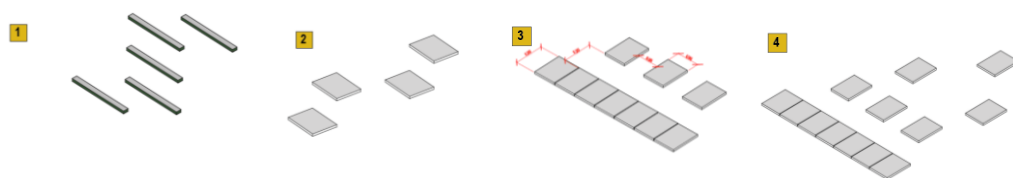
Este tramo presenta la mayor sección de la pasarela verde, pero se la ha ido desarrollando con el mismo modulo inicial. Este trayecto a la vez está conformado por tres elementos importantes tales como la estación de ferrocarril, la ex plaza de animales y ex colegio nacional Salcedo.

Ex plaza de animales

(Plaza multifuncional del cantón Salcedo)

Anteriormente la plaza únicamente se activaba los días de feria (jueves y domingo) es por ello que se ha planteado brindarle un uso adicional, pues al realizar el análisis correspondiente fue evidente la necesidad de los residentes de regenerar este espacio para que los días ordinarios también brinden un beneficio siempre y cuando se mantenga la feria tradicional que activa económicamente al sector. Para su materialidad se ha considerado brindar cierta continuidad a la de pasarela, pero con un adoquín más cuadrado para lograr la forma que se ha planteado.

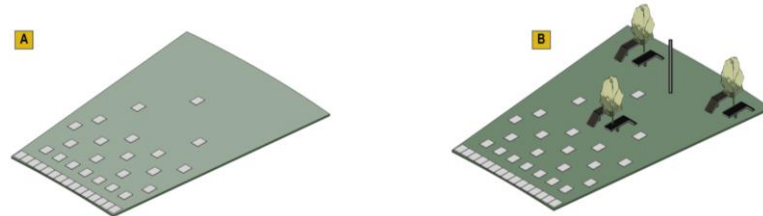
Imagen 48. Modulo en la plaza multifuncional del cantón



Nota. Elaboración propia

En donde ubicado mobiliario urbano para generar una zona de estar par propios y extraños del sector.

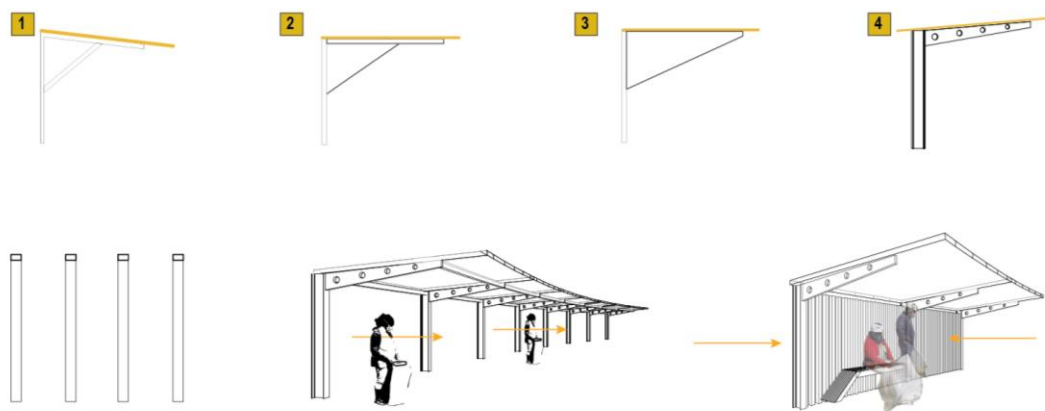
Imagen 49. Distribución modular en la Plaza multifuncional del cantón



Nota. Elaboración propia

Con respecto al área comercial se considera realizar una intervención muy discreta, pues es conocido que en el cantón existen equipamientos nuevos que no han logrado establecer conexión con los usuarios y por ello son abandonados, un claro ejemplo es el nuevo mercado de la Tebaida.

Imagen 50. Módulo en la zona comercial de la Plaza multifuncional del cantón



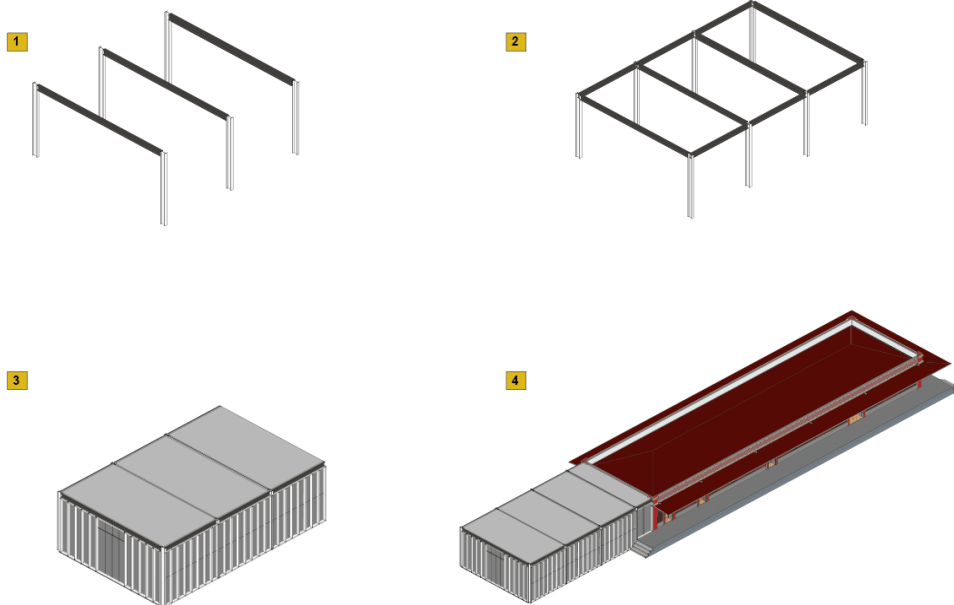
Nota. Elaboración propia

Estación de ferrocarril

(Nuevo uso: Museo)

La estación del ferrocarril al tener una historia que ha trascendido en la memoria de los residentes del cantón es importante rehabilitarla y brindarle un nuevo uso, en este caso se ha estimado de museo, mismo que recoja los objetos ancestrales encontrados en el cantón. Al convertir este espacio en un elemento cultural que acoge a varias personas es oportuno anexarle un elemento nuevo para el desarrollo de exposiciones o actividades sociales.

Imagen 51. Módulo para nueva estructura en la estación del ferrocarril



Nota. Elaboración propia

Ex colegio Nacional Salcedo

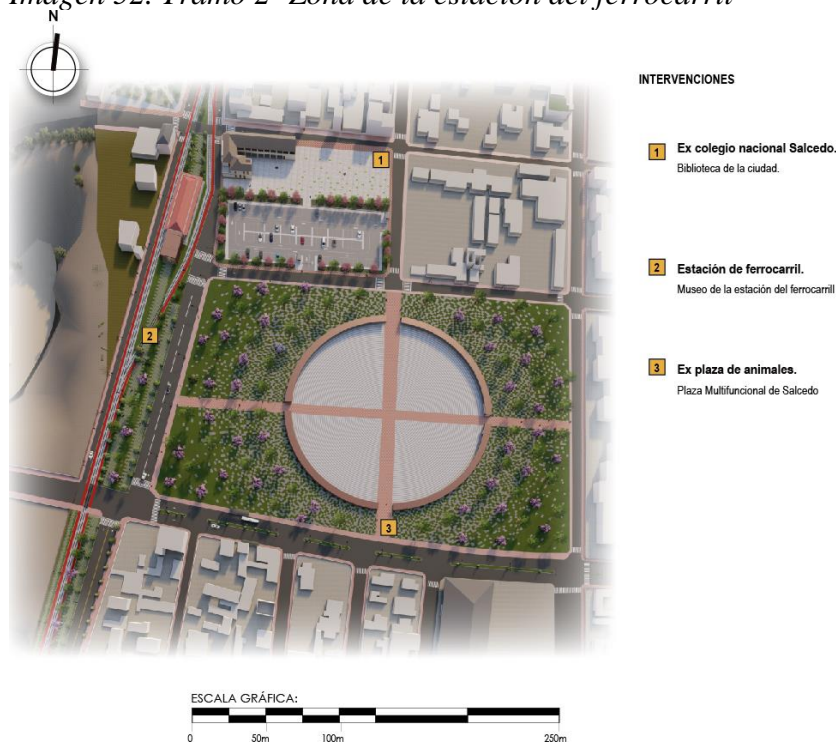
(Nuevo uso: Biblioteca de la ciudad)

Para recuperar este espacio que actualmente se encuentra abandonado se ha planteado brindarle un nuevo uso similar al original, en este caso de biblioteca un espacio muy requerido en la ciudad ya que actualmente no se dispone de un lugar para el mismo.

Para este fin arquitectónicamente se ha realizado intervenciones muy puntuales dentro del ex colegio con el fin de mantener la esencia y estética original de este equipamiento que, aunque no es considerado patrimonio ofrece una imagen muy agradable para el sector.

Dentro de las intervenciones realizadas tenemos aperturas en muros con el fin de ofrecer una circulación más fluida en el interior del equipamiento a más de ello se ha planteado la clausura de ciertas puertas para evitar la salida descontrolada de los libros. conjuntamente a razón de que este equipamiento utiliza toda una cuadra se ha considerado adecuado tener una mini plaza que es la antesala a la Biblioteca así mismo se ha ubicado en esta área un estacionamiento que pretende ser usado por los usuarios de los equipamientos existentes en el sector,

Imagen 52. Tramo 2- Zona de la estación del ferrocarril

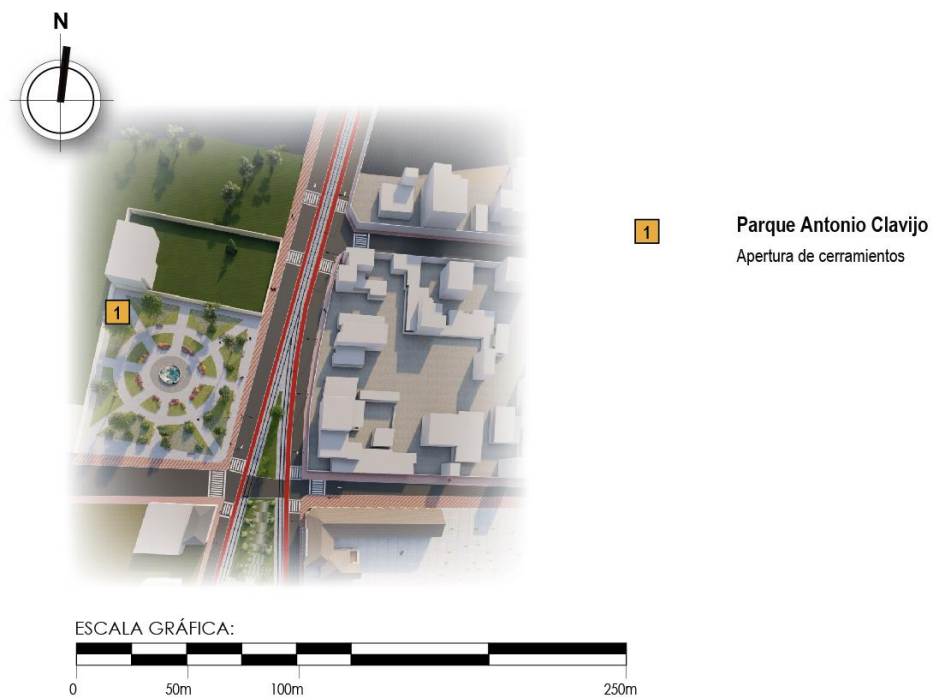


Nota. Elaboración propia

Tramo 3.

En esta zona se ha precisado abrir el cerramiento del parque Antonio Clavijo que usualmente permanece cerrado la mayor parte del tiempo, por lo que es considerado un desperdicio de espacio público pues presenta una estética muy agradable que no es aprovechada. Sumado a esto se ha planteado brindar el mismo tratamiento de veredas y calzada que se ha generado para el resto del eje ferroviario

Imagen 53. Tramo 3 - Zona del parque

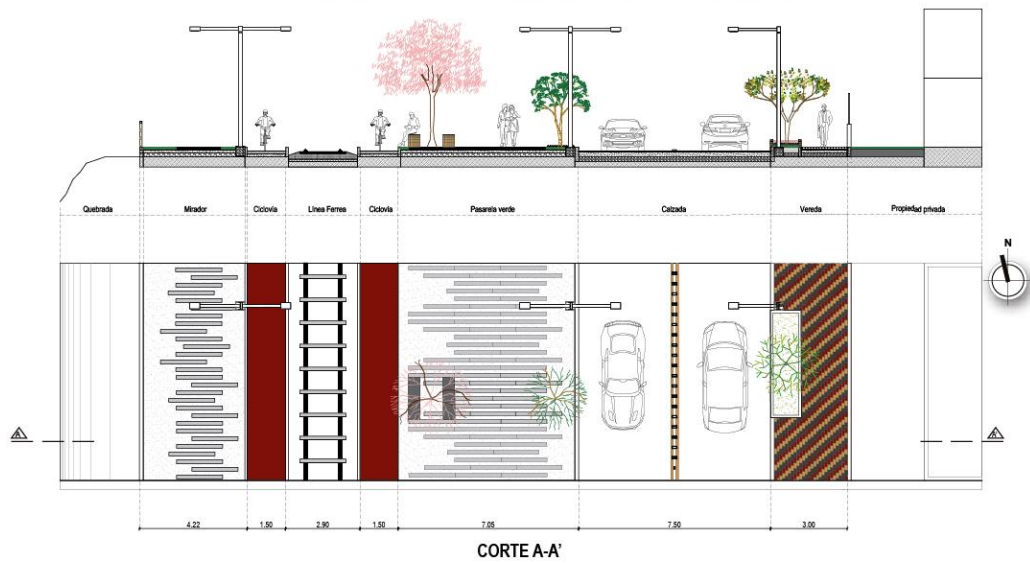


Nota. Elaboración propia

4.3. Memorias técnicas y descriptivas

Imagen 54. Tramo 1- Corte A-A'

TRAMO 1:
(Zona de la Pasarela)

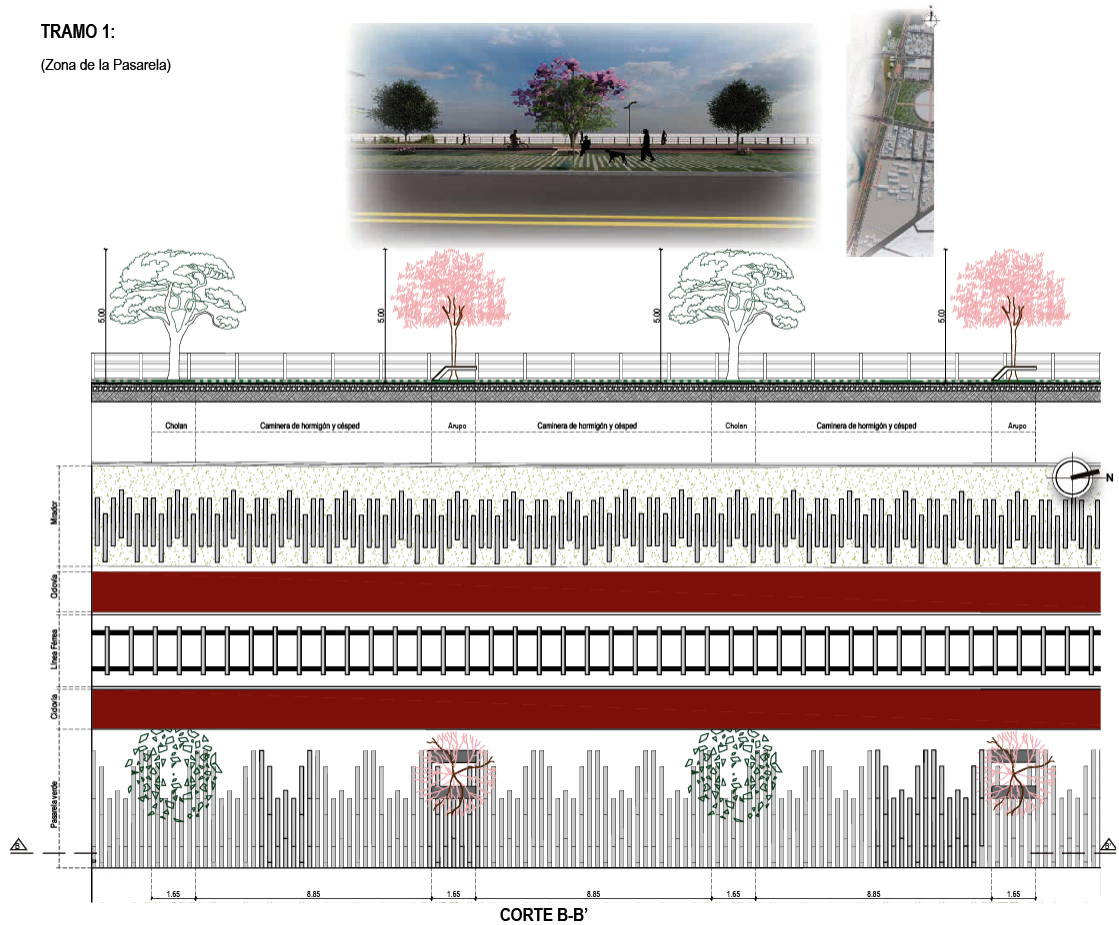


Nota. Elaboración Propia

Imagen 55. Tramo 1- Corte B-B'

TRAMO 1:

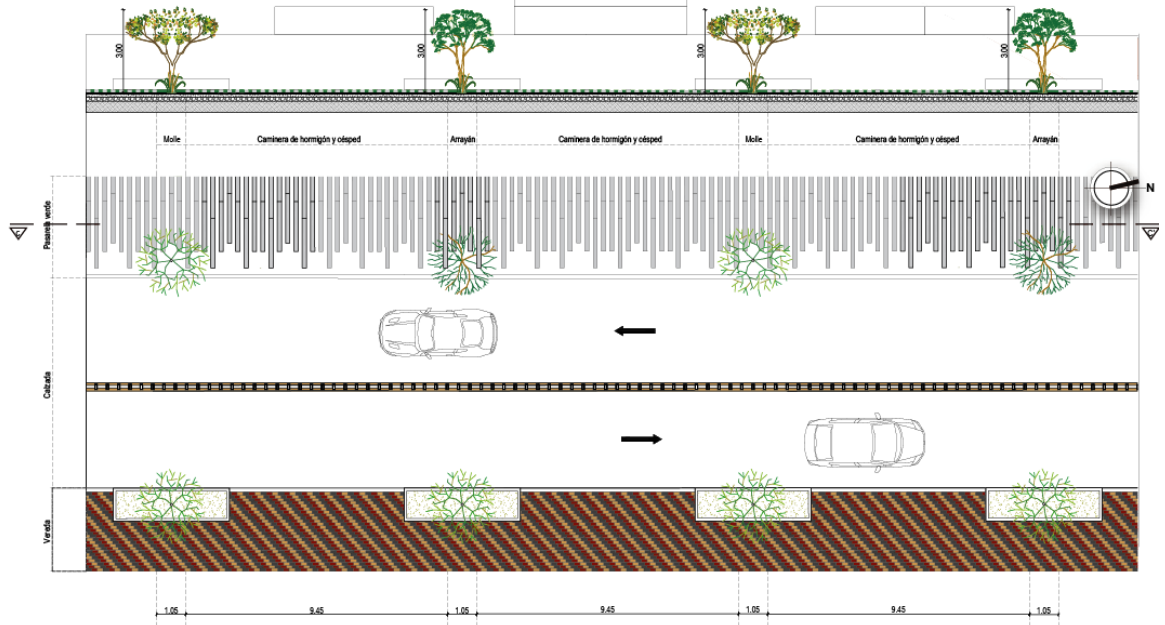
(Zona de la Pasarela)



Nota. Elaboración Propia

Imagen 56. Tramo 1- Corte C-C'

TRAMO 1:
(Zona de la Pasarela)



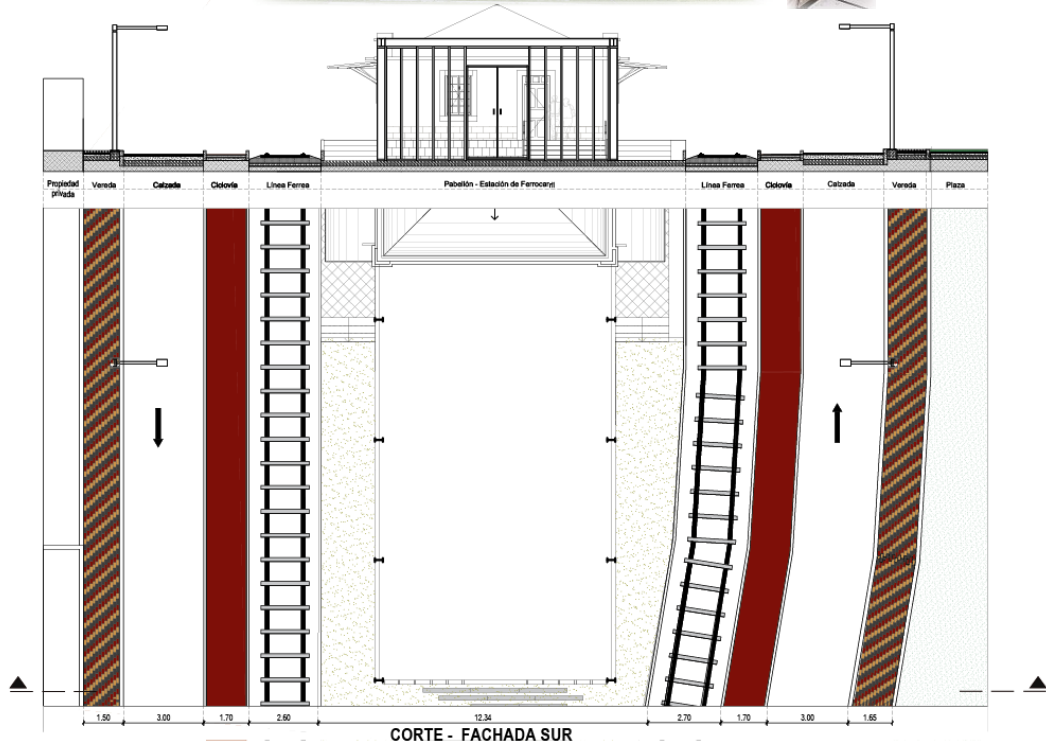
CORTE C-C'

Nota. Elaboración Propia

Imagen 57. Tramo 2 – Corte D-D'

TRAMO 2:

Zona de Estación del ferrocarril

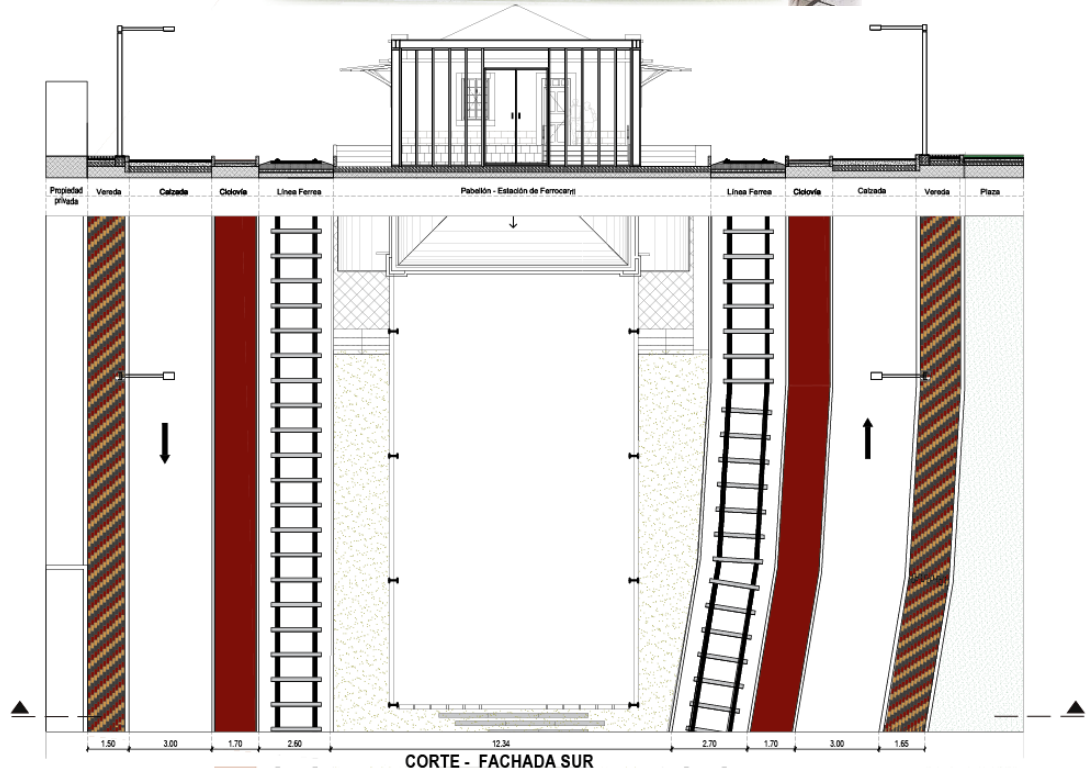


Nota. Elaboración Propia

Imagen 58. Tramo 2.- Corte – Fachada Sur

TRAMO 2:

Zona de Estación del ferrocarril

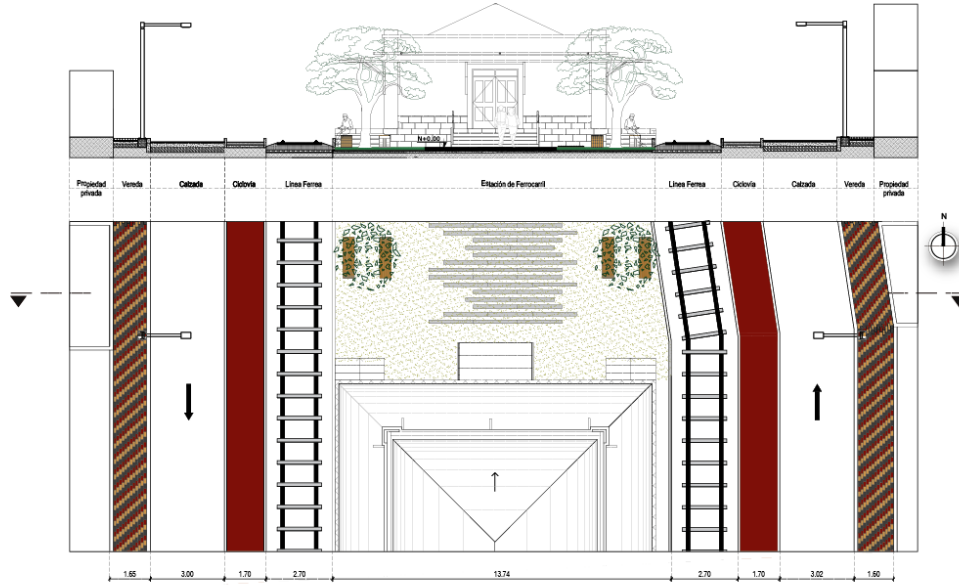


Nota. Elaboración Propia

Imagen 59. Tramo 2.- Corte – Fachada Norte

TRAMO 2:

Zona de Estación del ferrocarril

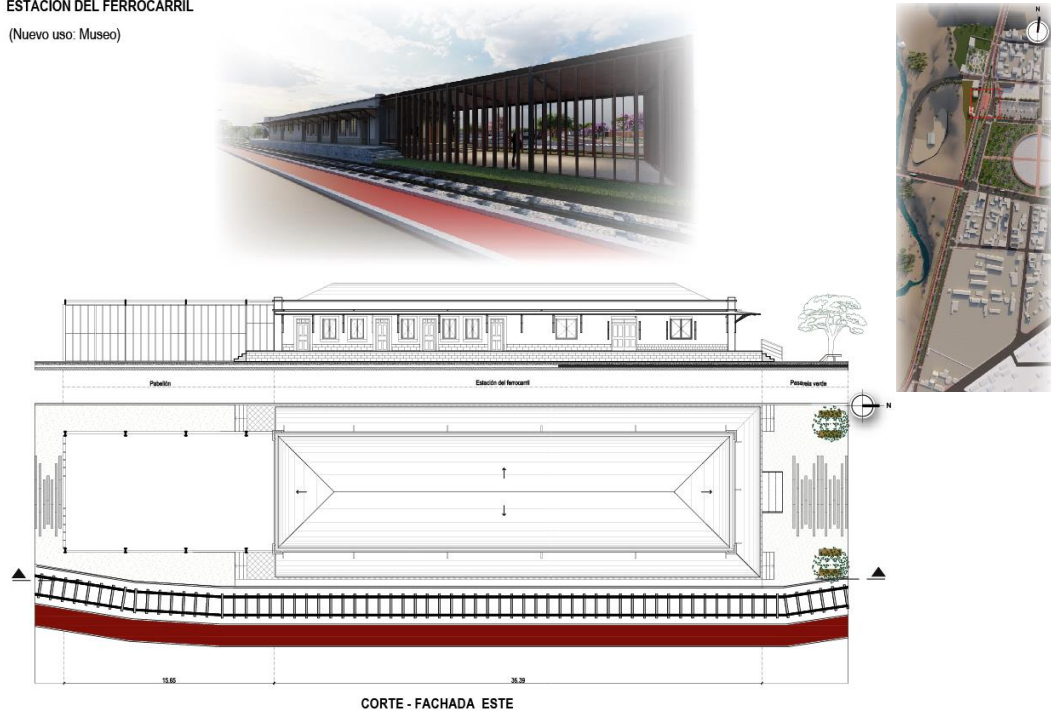


CORTE - FACHADA NORTE

Nota. Elaboración Propia

Imagen 60. Tramo 2.- Corte – Fachada Norte

ESTACIÓN DEL FERROCARRIL
(Nuevo uso: Museo)

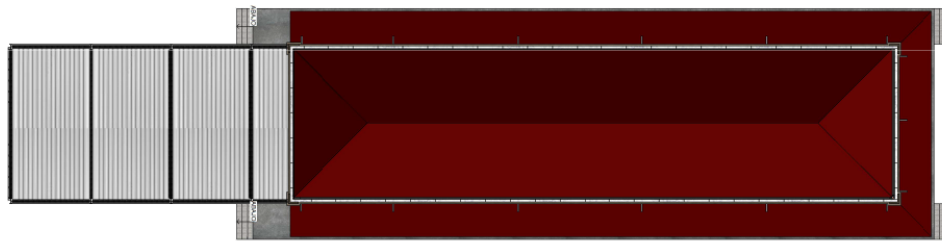
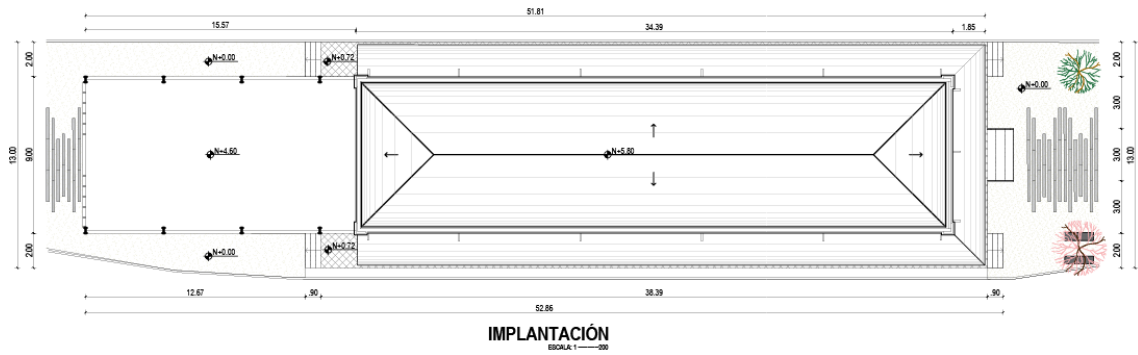


Nota. Elaboración Propia

Imagen 61. Museo de la estación del Ferrocarril-Implantación

ESTACIÓN DEL FERROCARRIL

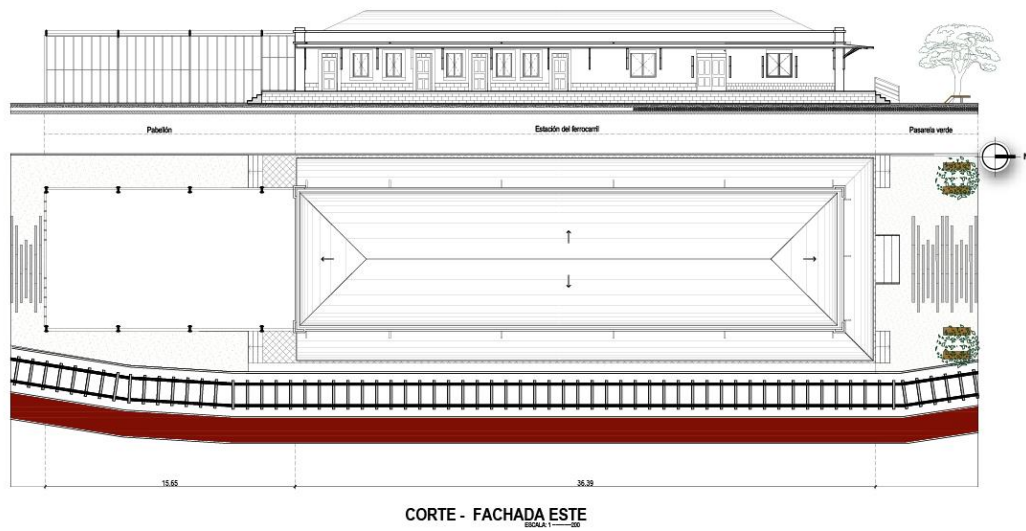
(Nuevo uso: Museo)



Nota. Elaboración Propia

Imagen 63. Museo de la estación del Ferrocarril-Alzado Este

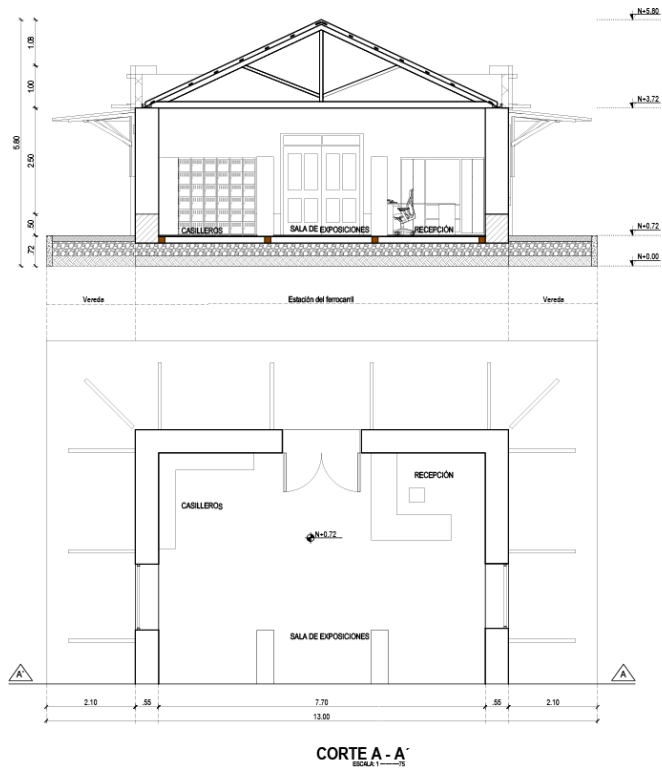
ESTACIÓN DEL FERROCARRIL
(Nuevo uso: Museo)



Nota. Elaboración Propia

Imagen 64. Museo de la estación del Ferrocarril- Corte A-A'

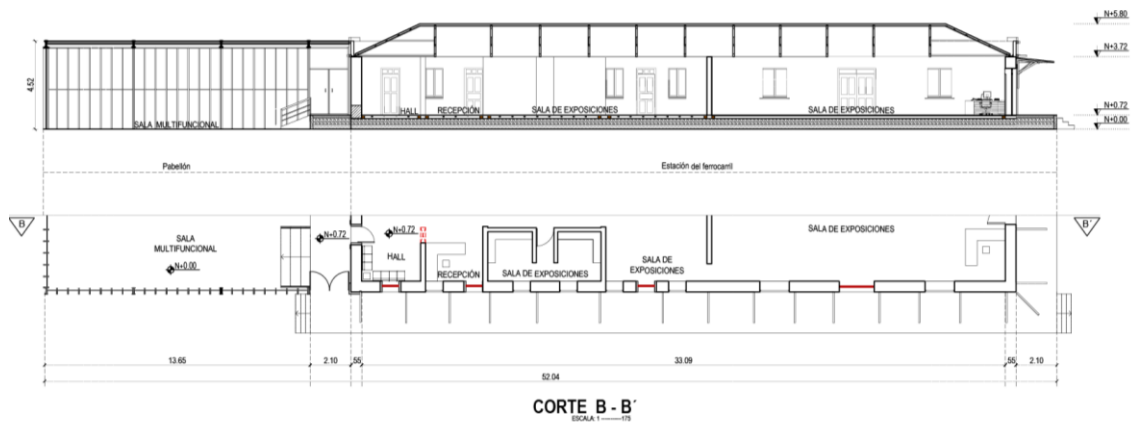
ESTACIÓN DEL FERROCARRIL
(Nuevo uso: Museo)



Nota. Elaboración Propia

Imagen 65. Museo de la estación del Ferrocarril-Corte B – B

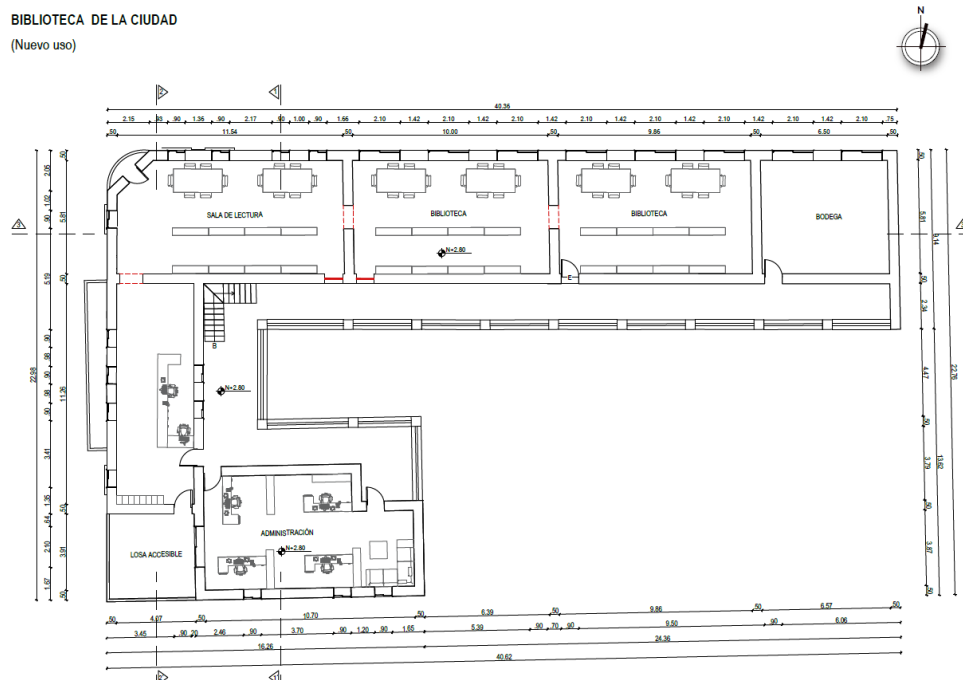
ESTACIÓN DEL FERROCARRIL
(Nuevo uso: Museo)



Nota. Elaboración Propia

Imagen 67. Biblioteca de la ciudad – Planta alta

BIBLIOTECA DE LA CIUDAD
(Nuevo uso)



PLANTA ALTA
BLOQUE 1

BIBLIOTECA DE LA CIUDAD
(Nuevo uso)

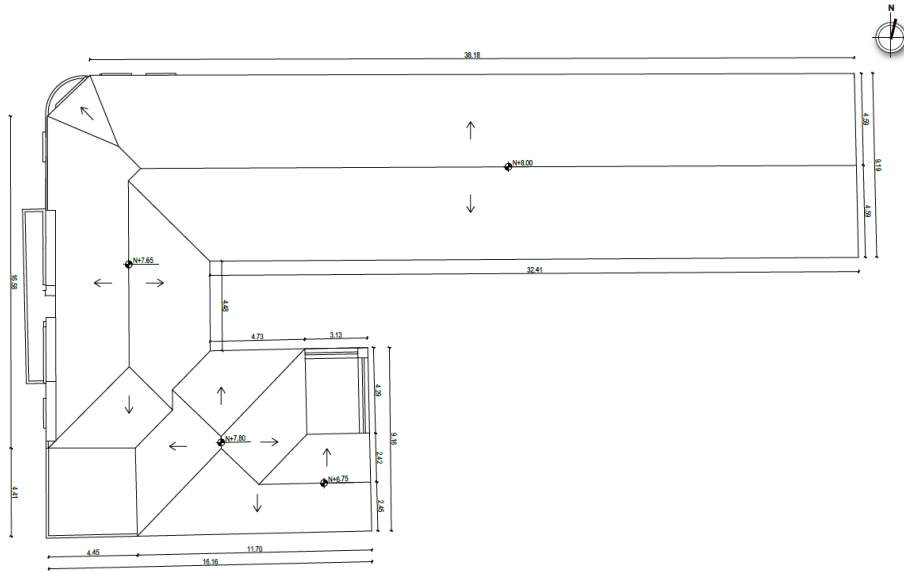


PLANTA ALTA
BLOQUE 1

Nota. Elaboración Propia

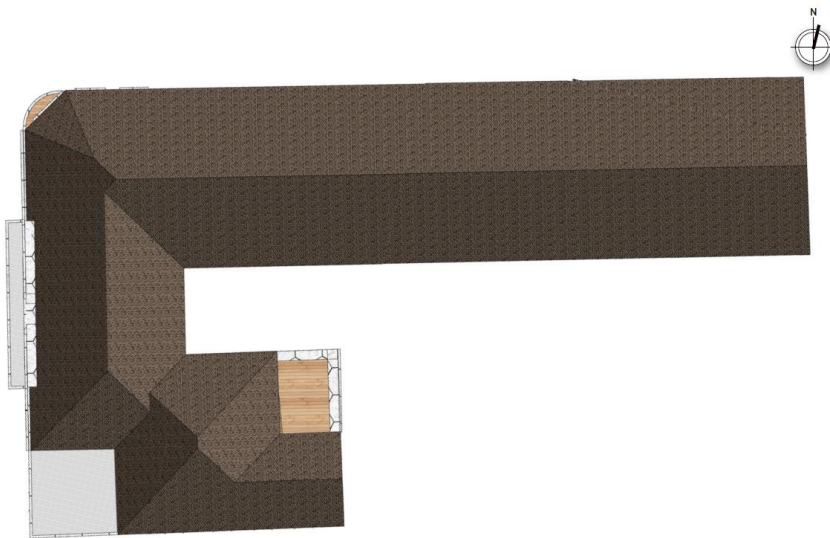
Imagen 68. Biblioteca de la ciudad – Planta de Cubierta

BIBLIOTECA DE LA CIUDAD



PLANTA DE CUBIERTAS
ESCALA 1:100

BIBLIOTECA DE LA CIUDAD
(Nuevo uso - Planta de acabados)

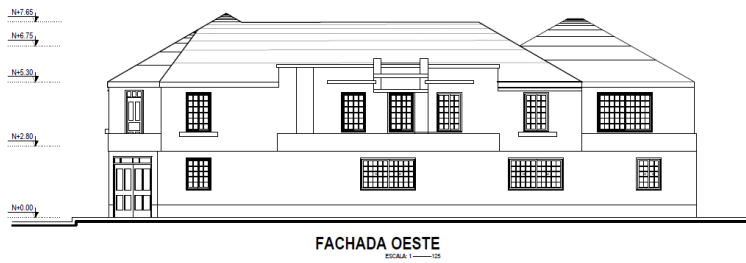
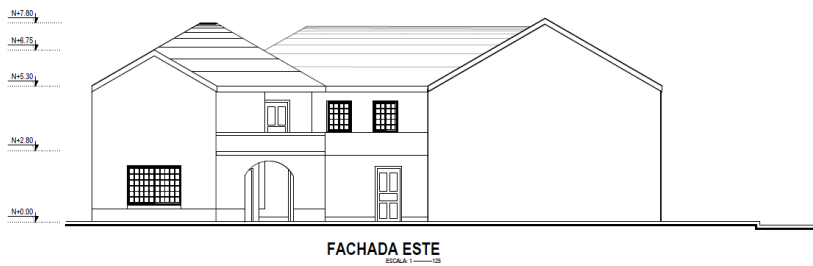
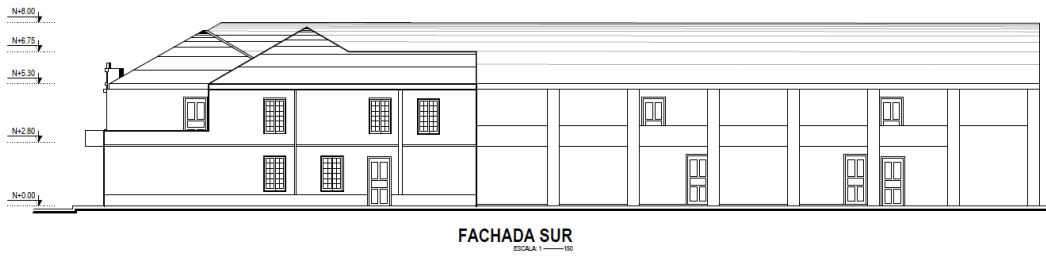
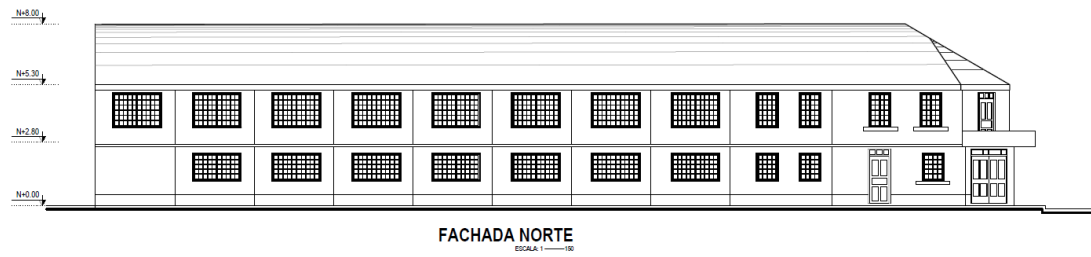


PLANTA DE CUBIERTAS
ESCALA 1:100

Nota. Elaboración Propia

Imagen 69. Biblioteca de la ciudad – Fachadas

BIBLIOTECA DE LA CIUDAD



Nota. Elaboración Propia

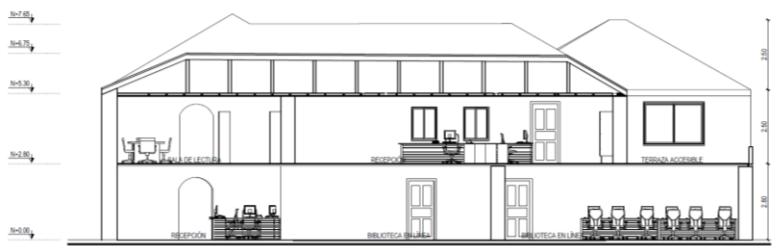
Imagen 70. Biblioteca de la ciudad – Cortes



BIBLIOTECA DE LA CIUDAD



CORTE 1-1'
ESCALA 1:100



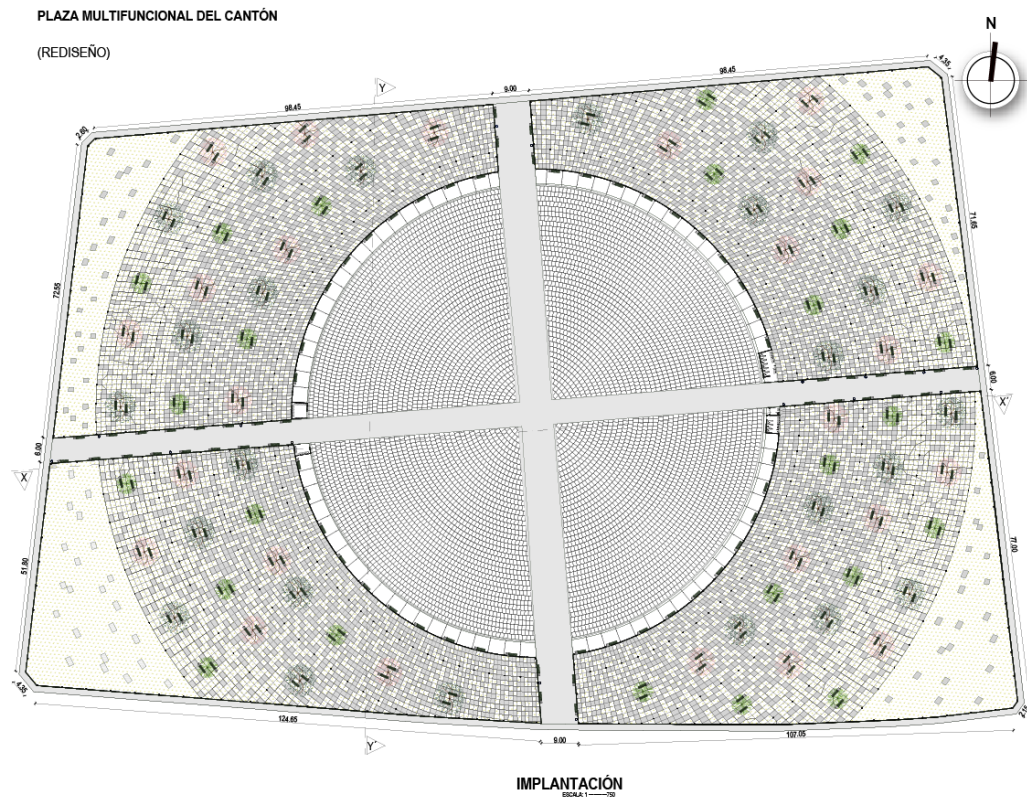
CORTE 2-2'
ESCALA 1:100



CORTE 3-3'
ESCALA 1:100

Nota. Elaboración Propia

Imagen 71. Plaza multifuncional del cantón-Implantación

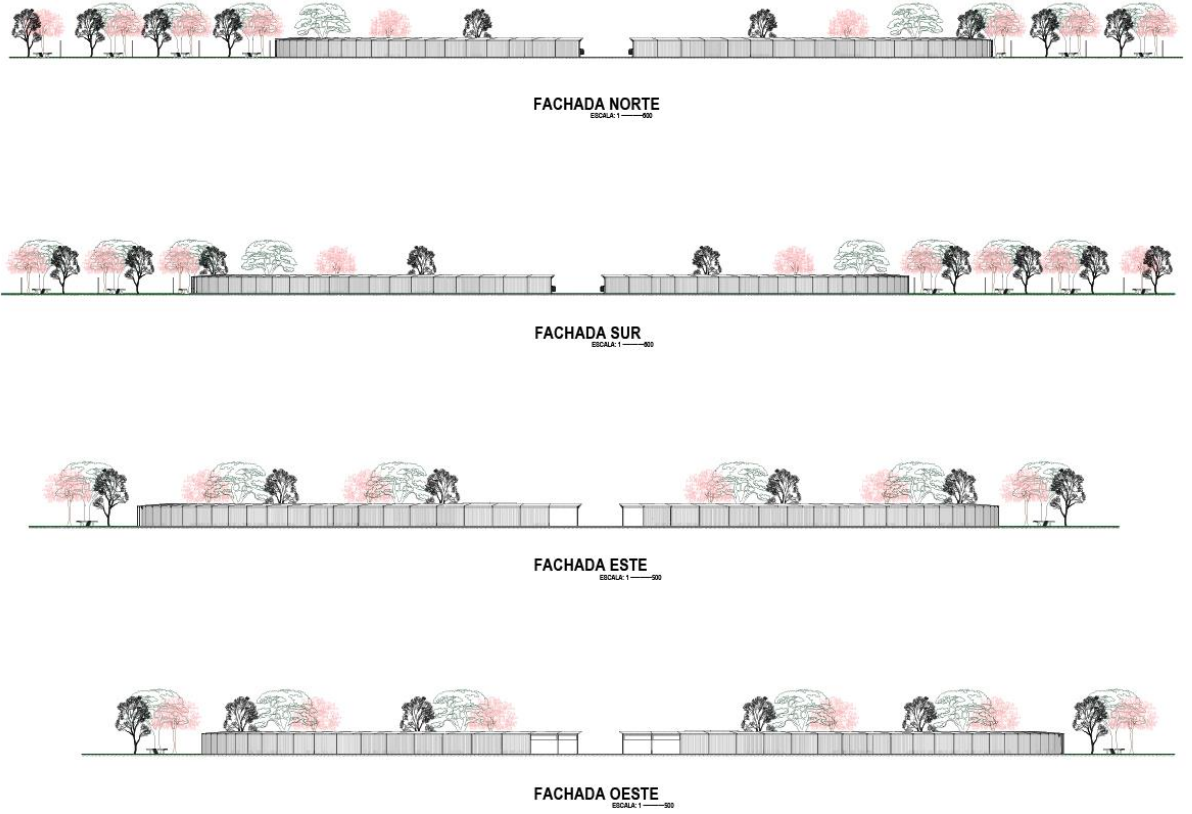


Nota. Elaboración Propia

Imagen 72. Plaza multifuncional del cantón - Fachadas

PLAZA MULTIFUNCIONAL DEL CANTÓN

(REDISEÑO)

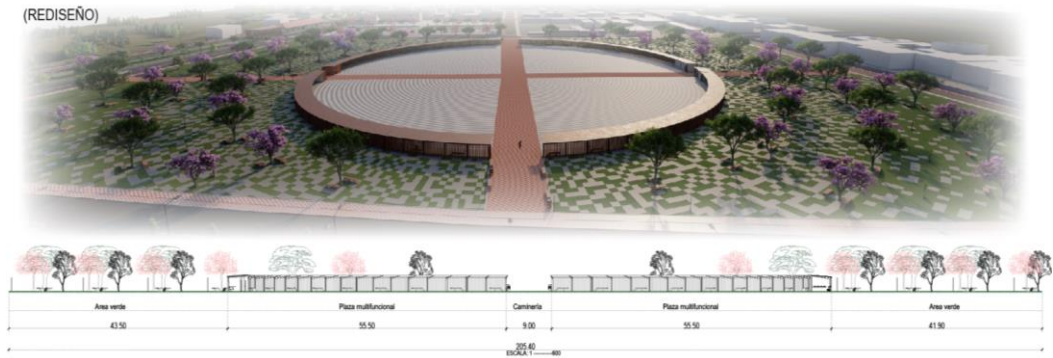


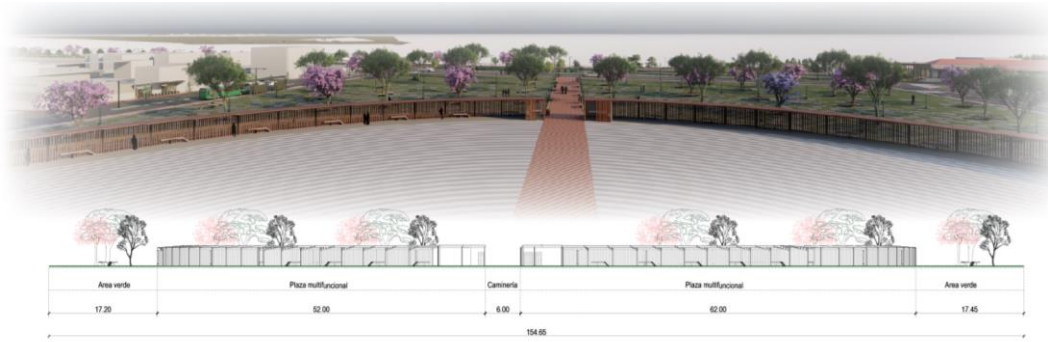
Nota. Elaboración Propia

Imagen 73. Plaza multifuncional del cantón – Cortes

PLAZA MULTIFUNCIONAL DEL CANTÓN

(REDISEÑO)



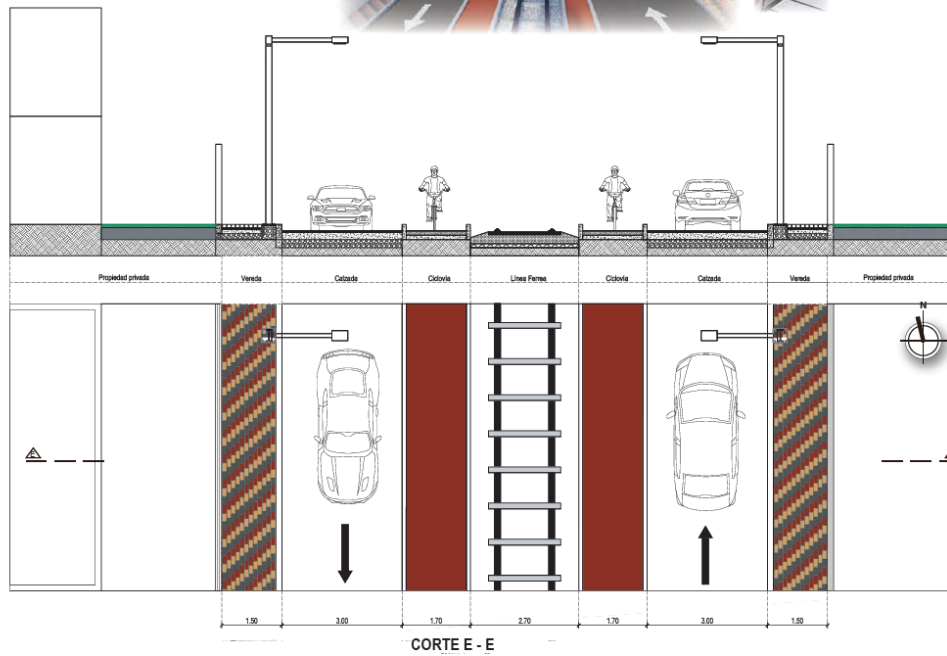
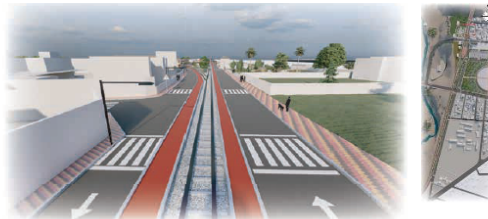


CORTE Y-Y'

Nota. Elaboración Propia

Imagen 74 . Tramo 3.

TRAMO 3. ZONA DEL PARQUE ANTONIO CLAVIJO
(Apertura de cerramiento y tratamiento de vías)

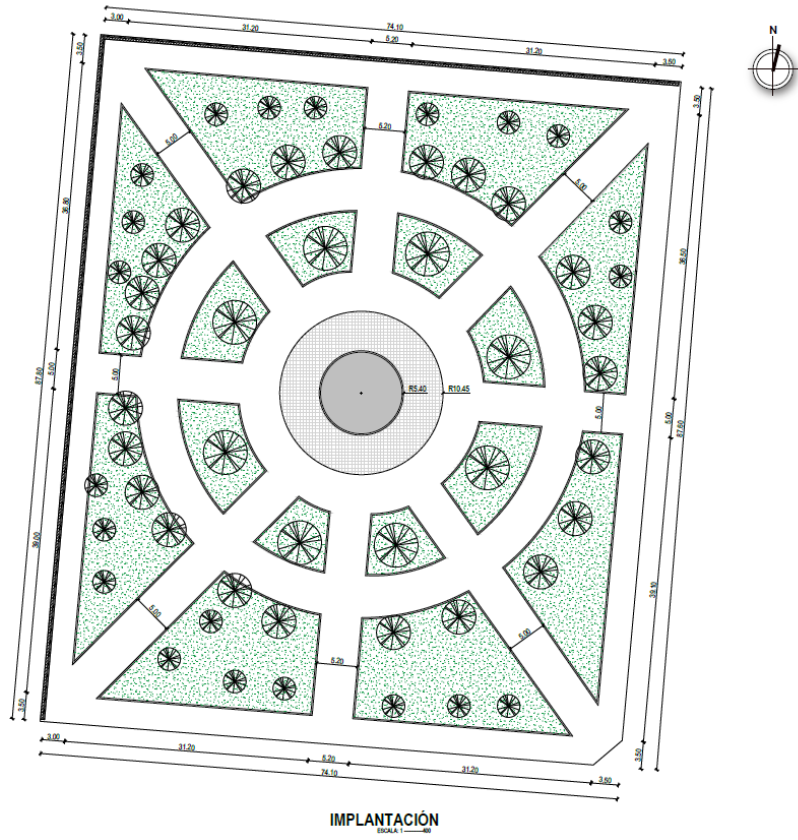


CORTE E - E

Nota. Elaboración Propia

Imagen 75. Intervención en el parque Antonio Clavijo-Planta General

PARQUE ANTONIO CLAVIJO
(APERTURA)



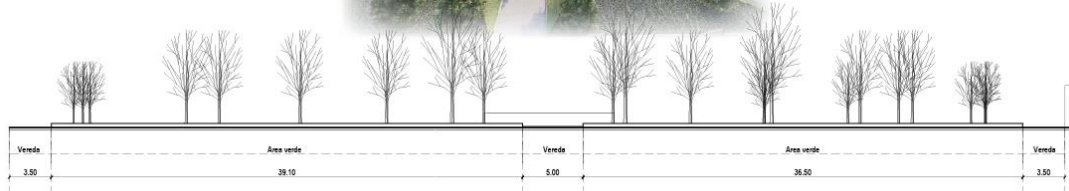
Nota. Elaboración Propia

Imagen 76. Intervención en el parque Antonio Clavijo-Fachadas

PARQUE ANTONIO CLAVIJO
(APERTURA)



FACHADA SUR
ESCALA 1:1000



FACHADA ESTE
ESCALA 1:1000

Nota. Elaboración Propia

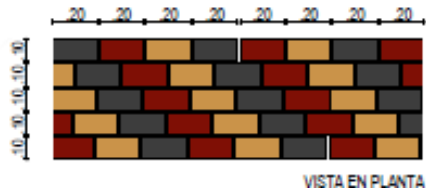
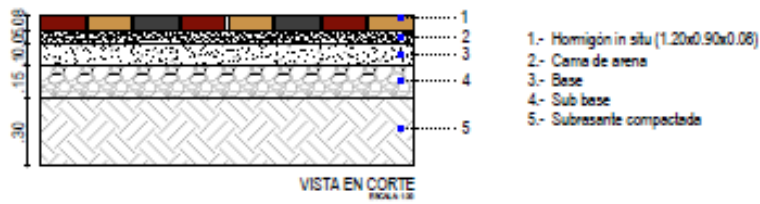
Imagen 77. . Cromática para fachadas en eje ferroviario.

FICHA DE CRÓMATICA PARA FACHADAS	
Elemento	
Durazno	
Forma	
	
Notas generales	
1.NCS S0550Y20R. - Pinturas Unidas	
Elemento	
Amarillo Pastel	
Forma	
	
Notas generales	
1.Color: NCS S0515Y10R - Pinturas Unidas	
Elemento	
Beige	
Forma	
	
Elemento	
Rosa pastel	
Forma	
	
Notas generales	
1. Color: NCS S0520Y80R - Pinturas Unidas	
Elemento	
Blanco hueso	
Forma	
	
Notas generales	
1. . NCS SPE1000Blanco. - Pinturas Unidas	
Elemento	
Gris	
Forma	
	
Notas generales	
1. Color: NCS S2502G - Pinturas Unidas	

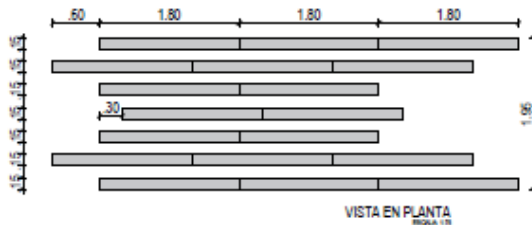
Nota. Elaboración Propia

Imagen 78. Detalles constructivos

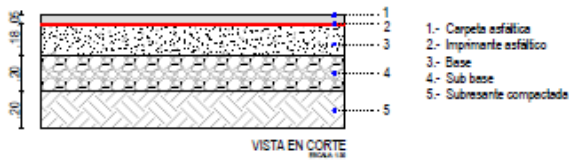
DETALLE EN VEREDAS



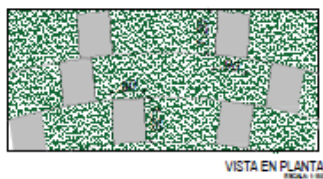
DETALLE PASARELA VERDE



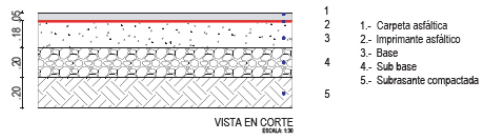
DETALLE DE CALZADA



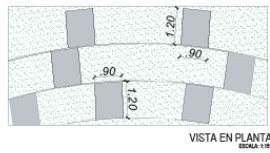
DETALLE EN PLAZA



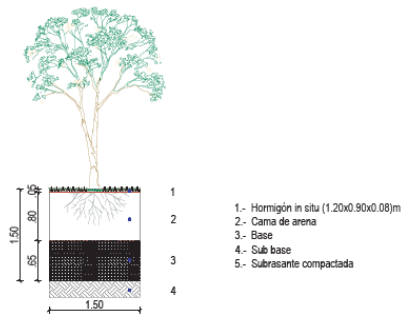
DETALLE DE CALZADA



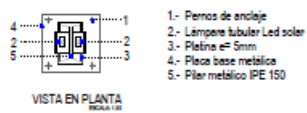
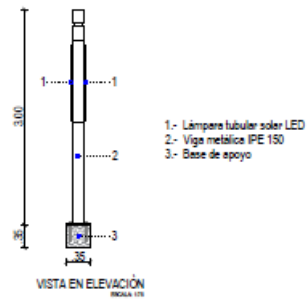
DETALLE EN PLAZA



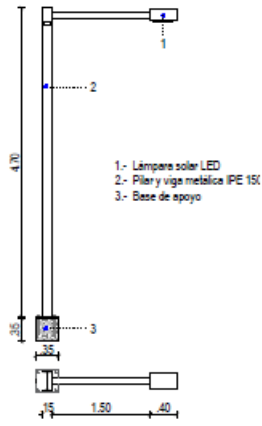
DETALLE DE ÁRBOLES



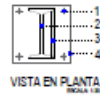
LUMINARIA EN PASARELA



LUMINARIA EN PLAZA

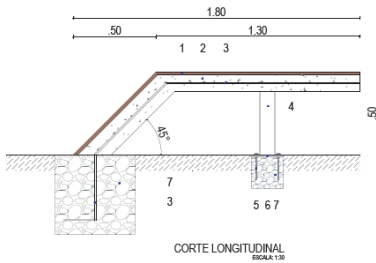


- 1.- Pilar metálico IPE 150
- 2.- Placa base metálica
- 3.- Pernos de anclaje
- 4.- Hormigón ciclópeo

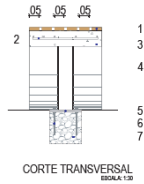


- 1.- Pernos de anclaje
- 2.- Viga metálica IPE 150
- 3.- Platina e=5mm
- 4.- Placa base metálica

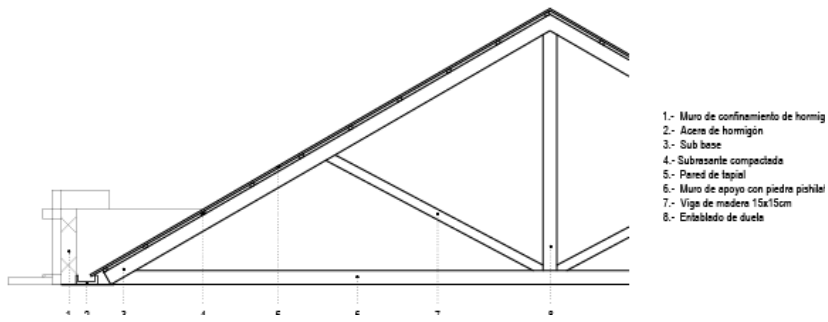
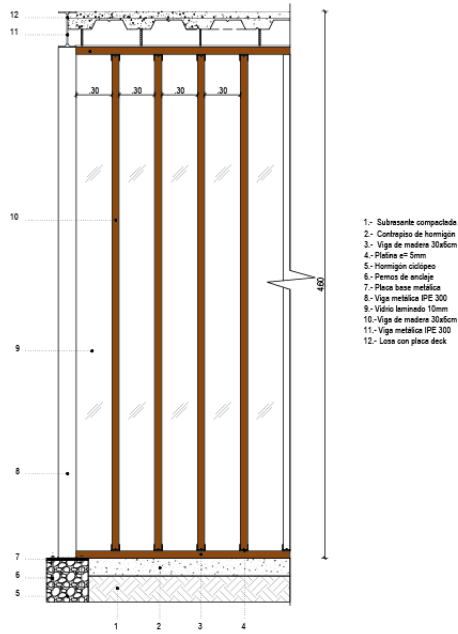
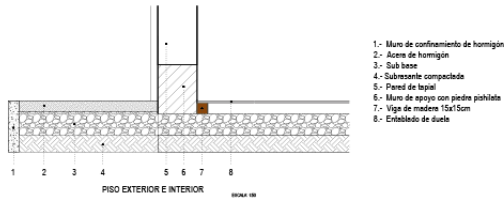
DETALLES DE BANCA



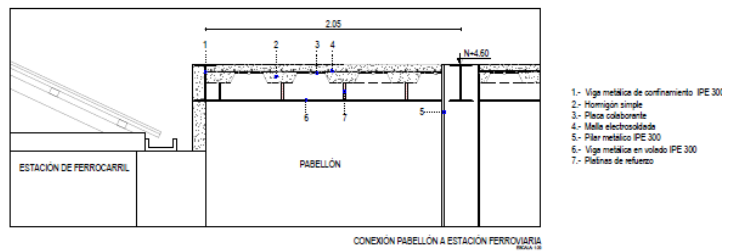
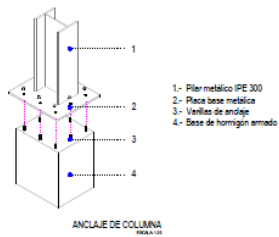
- 1.- Media duela 5cm de ancho
- 2.- Hormigón simple
- 3.- Acero de refuerzo Ø10mm @15cm
- 4.- Tubo circular Ø10cm
- 5.- Pernos de anclaje
- 6.- Placa metálica de anclaje
- 7.- Hormigón ciclópeo

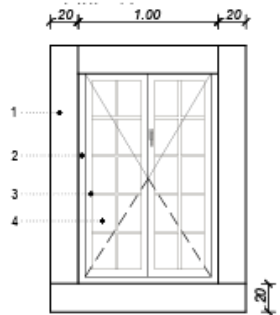
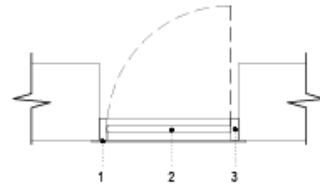
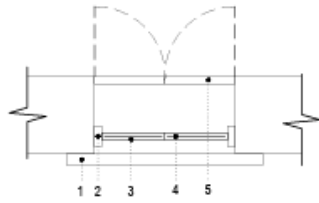


- 1.- Media duela 5cm de ancho
- 2.- Acero de refuerzo Ø10mm @15cm
- 3.- Hormigón simple
- 4.- Tubo circular Ø10cm
- 5.- Pernos de anclaje
- 6.- Placa metálica de anclaje
- 7.- Hormigón ciclópeo



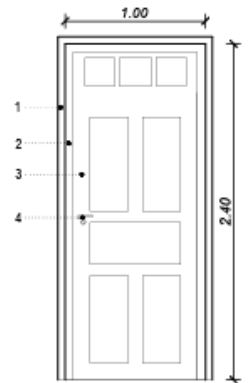
DETALLES EN PABELLÓN





- 1.- Batiente de caño 14cm
- 2.- Puerta con entablado madera de caño
- 3.- Jamba de caño, ancho=5cm
- 4.- Carrilera de bronce antiguo

VENTANA TIPO
ESCALA 1:10



- 1.- Moldura exterior
- 2.- Marco de caño, 15x5cm
- 3.- Jaqueillo de madera
- 4.- Vidrio claro 6mm
- 5.- Puerta colorantana de madera

PUERTA TIPO
ESCALA 1:10

Nota. Elaboración Propia

Tabla 11. Presupuesto

PRESUPUESTO DE OBRA					
DESCRIPCIÓN DE RUBROS, UNIDADES, CANTIDADES Y PRECIOS					
No.	Rubro / Descripción	Unidad	Cantidad	Precio unitario	Precio global
1	PLAZA CENTRAL				
1.1	Nivelación, replanteo, preparación de superficie	m2	35391.00	0.80	28312.80
1.2	Adoquín peatonal en veredas (0.20x0.10x0.08)m; f'c=400kg/cm2 , cama de arena e= 10cm	m2	3876.22	15.00	58143.30
1.3	Hormigón simple f'c=210kg/cm2 plaza central; módulos de (1.20x0.90x0.08)m	m2	20827.00	11.80	245758.60
1.4	Cubierta con estructura metálica; panel tipo oxidado	ml	340.00	150.00	51000.00
1.5	Baterías Sanitarias	glb	1.00	5000.00	5000.00
1.6	Instalación de césped natural; incluye tierra negra	m2	10955.00	2.50	27387.50
1.7	Árbol de Arupo, Cholán, Jacaranda ; h=8.00m	u	75.00	120.00	9000.00
1.8	Retiro de Cerramiento	ml	375.00	5.20	1950.00
1.9	Basureros metálicos; incluye instalación	u	16.00	85.00	1360.00
1.10	Luminarias	u	50.00	130.00	6500.00
1.11	Banca ornamental de hormigón y madera	u	220.00	115.00	25300.00
				SUBTOTAL:	459712.20
2	ESTACIÓN DEL TREN				
2.1	Mantenimiento de pisos, paredes y cubierta	glb	1.00	15000.00	15000.00

2.2	Mantenimiento de ventanas de madera	u	15.00	60.00	900.00
2.3	Mantenimiento de puertas de madera	u	17.00	80.00	1360.00
2.4	Readecuación de Baños	glb	1.00	2700.00	2700.00
2.5	Pabellón de estructura metálica 140 m2	glb	1.00	30000.00	30000.00
2.6	Mantenimiento del sistema eléctrico	glb	1.00	500.00	500.00
2.7	Obras exteriores	glb	1.00	2000.00	2000.00
				SUBTOTAL:	52460.00
3	BIBLIOTECA DE LA CIUDAD				
3.1	Mantenimiento de pisos, paredes y cubierta	glb	1.00	20000.00	20000.00
3.2	Mantenimiento de ventanas de madera	u	40.00	60.00	2400.00
3.3	Mantenimiento de puertas de madera	u	21.00	80.00	1680.00
3.4	Readecuación de Baños	glb	1.00	4500.00	4500.00
3.5	Mantenimiento del sistema eléctrico	glb	1.00	800.00	800.00
3.6	Cuadrada de boquete en contrapiso de plaza junto a biblioteca (1,20x0,90)m	m2	127.00	4.80	609.60
3.7	Instalación de césped natural; incluye tierra negra	m2	127.00	2.50	317.50
3.8	Luminarias	u	20.00	130.00	2600.00
				SUBTOTAL:	32907.10
4	PARQUEADERO				
4.1	Adoquín peatonal en veredas - parqueadero y biblioteca (0.20x0.10x0.08)m; f'c=400kg/cm2 , cama de arena e= 10cm	m2	680.00	15.00	10200.00

4.2	Bordillo de hormigón 15x25cm, incluye excavación	ml	482.00	6.20	2988.40
4.3	Instalación de césped natural; incluye tierra negra	m2	790.00	2.50	1975.00
4.4	Árbol de Arupo, Cholán, Jacaranda ; h=8.00m	u	33.00	120.00	3960.00
4.5	Caseta de vigilancia incluye barreras manuales	u	2.00	500.00	1000.00
4.6	Señalización con pintura de tráfico	m2	220.00	3.50	770.00
4.7	Retiro de Cerramiento	ml	275.00	5.20	1430.00
				SUBTOTAL:	22323.40
5	VÍAS Y PASARELA VERDE				
5.1	Nivelación, replanteo, preparación de superficie	m2	19850.00	0.80	15880.00
5.2	Adoquín peatonal en veredas (0.20x0.10x0.08)m; f'c=400kg/cm2, cama de arena e= 10cm	m2	1395.00	15.00	20925.00
5.3	Jardineras; incluye paredes de ladrillo, arbol de molle, tierra negra	u	43.00	140.00	6020.00
5.4	Hormigón simple f'c=210kg/cm2 pasarela verde; módulos de (1.80x0.15x0.08)m	m2	1932.80	11.80	22807.04
5.5	Árbol de Arupo, Cholán, h=5.00m	u	55.00	100.00	5500.00
5.6	Árbol de Molle, Arrayán, h=2.00m	u	79.00	80.00	6320.00
5.7	Banca ornamental de hormigón y madera	u	60.00	115.00	6900.00
5.8	Ciclovía, ancho =1.50m, recubrimiento epóxico	m	1560.00	125.00	195000.00
5.9	Instalación de césped natural; incluye tierra negra	m2	5267.20	2.50	13168.00
5.10	Pasamanos de madera	m	550.00	25.80	14190.00

5.11	Luminarias	u	70.00	130.00	9100.00
5.12	Basureros metálicos; incluye instalación	u	16.00	30.00	480.00
5.13	Mantenimiento de capa de rodadura con hormigón asfáltico e=5cm, incluye imprimante	m2	5950.00	12.50	74375.00
				SUBTOTAL:	390665.04
6	PARQUE ANTONIO CLAVIJO				
6.1	Retiro de Cerramiento	ml	87.50	5.20	455.00
7	INTERVENCIÓN EN FACHADAS				
7.1	Mantenimiento de paredes (fachadas y cerramientos), pintura exterior látex color rosa pastel	m2	1750.00	3.40	5950.00
7.2	Mantenimiento de paredes (fachadas y cerramientos), pintura exterior látex color blanco	m2	1750.00	3.40	5950.00
7.3	Mantenimiento de paredes (fachadas y cerramientos), pintura exterior látex color gris	m2	1750.00	3.40	5950.00
7.4	Mantenimiento de paredes (fachadas y cerramientos), pintura exterior látex color beige	m2	1750.00	3.40	5950.00
7.5	Mantenimiento de paredes (fachadas y cerramientos), pintura exterior látex color amarillo pastel	m2	1750.00	3.40	5950.00
7.6	Mantenimiento de paredes (fachadas y cerramientos) , pintura exterior látex color durazno	m2	1750.00	3.40	5950.00
				SUBTOTAL:	35700.00
				TOTAL	994,222.74
Estos precios no incluyen IVA					

CONCLUSIONES

1. En el presente trabajo de fin de carrera, se proyectó la regeneración urbano-arquitectónica del eje ferroviario del cantón San Miguel de Salcedo en la provincia de Cotopaxi con el fin de superar el proceso de degradación urbana, física y social que vive pues hoy en día es evidente la fragmentación existente entre este sector y el resto de la ciudad.
2. Se analizó las diversas problemáticas que acontecen en el eje ferroviario del cantón San Miguel de Salcedo a través de una investigación de tipo cualitativa y cuantitativa, misma que resultó acertada pues al realizar un análisis cartográfico y fichas de observación se pudo evidenciar la deteriorada situación en la que se encuentra hoy día este sector. A más de ello, al realizar las encuestas y entrevistas es decir al tener contacto directo con los principales actores sociales de este sector se evidenció el descontento por la situación que atraviesa esta zona.
3. Se estudió procesos de regeneración urbana - arquitectónica en otros contextos para tener una base teórico – práctica de cómo enfrentar esta problemática, esto permitió tener un acercamiento a soluciones comprobadas y reales para el eje ferroviario del cantón San Miguel de Salcedo.
4. Se integró a nivel proyectual el eje ferroviario al resto de la ciudad a través de la reestructuración del espacio público; generando recorridos más agradables y zonas de estar, creando zonas únicamente para bicicletas, sin alterar de ninguna forma la vía del ferrocarril sino más bien transformándolo en un eje articular, que si en algún momento vuelve el recorrido del ferrocarril se convierta en un detonante que dinamice aún mas el sector.
5. Se diseñó una intervención de regeneración urbana-arquitectónica para el eje ferroviario del cantón San Miguel de Salcedo a través de planteamientos en las categorías que en la investigación y análisis resultaron deficientes en este caso; espacio público, imagen urbana, equipamientos y movilidad; teniendo como resultado una propuesta integral que brinda un nuevo uso a los equipamientos existentes y conectándolos a través del espacio público.

BIBLIOGRAFÍA

- Aldana, J. (2015). Análisis de la calidad del espacio público en el Conjunto Centro Internacional Tequendama. *Universidad Del Rosario*, 2007, 88.
- Andaluz, L. (2019). *Regeneración urbana de la “av. Confraternidad”, barrio del tambo de la ciudad de Pelileo que fortalezca las actividades comerciales del jean*. <http://repositorio.uti.edu.ec/handle/123456789/1295>
- Arteaga, S., & Jordan, M. (2018). *Análisis de degradación del espacio público en el casco central de la parroquia Picoazá y propuesta de regeneración urbana del parque central*. <https://repositorio.ulead.edu.ec/handle/123456789/1973>
- Benitez, X. (2009). Imagen Urbana. In *Planeación y Desarrollo Urbano*. <https://desarrollourbano.wordpress.com/imagen-urbana/>
- Berroeta Torres, H., & Vidal Moranta, T. (2012). La noción de espacio público y la configuración de la ciudad: fundamentos para los relatos de pérdida, civilidad y disputa. *Polis. Revista Latinoamericana*, 11(31), 57–80. <https://doi.org/10.4067/s0718-65682012000100004>
- Callejas Montero, D. (2014). Regeneración urbana del centro de Ambato utilizando vacíos urbanos como detonantes. *Pontificia Universidad Católica del Ecuador*. <http://repositorio.puce.edu.ec:80/xmlui/handle/22000/6719>
- Camós, G., Galarza, D., Bernal, J., & Paez, H. (2019). La reactivación del tren en Colombia: Plan Maestro Ferroviario. *BID*, 1, 22–23. <https://blogs.iadb.org/transporte/es/la-reactivacion-del-tren-en-colombia-plan-maestro-ferroviario/>
- CEPAL. (2007). *Cohesión social: inclusión y sentido de pertenencia en América Latina y el Caribe*.
- CEPAL. (n.d.). *Situación actual de los metros y ferrocarriles de América Latina*. 2013. Retrieved August 13, 2020, from https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/36138/1/FAL_326_es.pdf
- Chávez, A. J. M. (2015). *Regeneración Urbana para una Mejor Calidad de Vida*. <http://www.trcimplan.gob.mx/blog/regeneracion-urbana-para-una-calidad-de-vida.html>
- Clemente, J. (2013). Situación actual de los metros y ferrocarriles de América Latina. *Boletín FAL - Facilitación Del Transporte y El Comercio En América Latina y El Caribe*, 326, 16.

http://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/36138/FAL_326_es.pdf;jsessionid=420BCF793FBA3E6DA89C80223E3D9BC4?sequence=1

- Coombes, A., Martin, J., & Slater, D. (2019). *Defining the allometry of stem and crown diameter of urban trees*. <https://doi.org/10.1016/j.ufug.2019.126421>
- Cuentas, E. I., Iraegui Cuentas, E., & Cuentas, E. I. (2015). *Conceptos de rehabilitación urbana. El caso del per del casco viejo de Bilbao*. 31. <http://files/153/Cuentas - CONCEPTOS DE REHABILITACIÓN URBANA. EL CASO DEL PE.pdf>
- Diario Correo. (2020). Regeneración integral de la Av. Ferroviaria. *Diario Correo*. <https://www.diariocorreo.com.ec/18290/ciudad/alcalde-falquez-anuncio-regeneracion-integral-de-la-av-ferroviaria>
- Domingo, D. S., Rodríguez, A., & Carlota, S. (2019). *Regeneración Urbana en los Márgenes del Río Ozama en la Ciudad de Santo Domingo*. 2018–2019.
- Fernandez, T., & Dayanara, K. (2018). *Proyecto de regeneración urbana y paisajista: diseño de circuito de equipamientos educativos existentes del barrio Santo Domingo, ciudadela Ñukanchik Allpa*. <http://repositorio.uti.edu.ec/handle/123456789/909>
- Forero A., & Ospina, D. (2013). Revista de arquitectura. *Revista de Arquitectura*, 15, 78–83. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.14718/RevArq.2013.15.1.9>
- Fraga, J. (2014). Regeneración urbana : propuestas para el barrio de San Pablo, Zaragoza. In *Regeneración urbana: propuestas para el barrio de San Pablo, Zaragoza*. Universidad de Zaragoza. <https://doi.org/10.26754/978-84-16272-19-8>
- Gamez, M. J. (2020). Objetivos y metas de desarrollo sostenible. In *Desarrollo Sostenible*. <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>
- Sábato, J. & Pedrini, Y. (n.d.). *ARQUITECTURA EN LINEA - LATINA*. Retrieved August 13, 2020, from <http://www.arquitectura.com/arquitectura/latina/obras/reciclajes/ferroc/tms/metro.asp>
- Lane, R., J. Powell, T., Zhang, Z., Qian, C., Bian, Y., BANCO DE DESARROLLO DE AMÉRICA LATINA, Yao, Y., Zhang, Y., Tian, L., Zhou, N., Li, Z., & Wang, M. (2019). Crecimiento urbano y acceso a oportunidades: *Sustainability (Switzerland)*, 11(19), 2020. <https://doi.org/10.1177/0308518X18816695>
- Mato, D. (2001). Estudios latinoamericanos sobre cultura y transformaciones sociales en tiempos de globalización. In *Colección Grupos de trabajo de*

- CLACSO (1. ed). CLACSO-Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales. <http://files/124/Mato et al. - 2001 - Estudios latinoamericanos sobre cultura y transfor.pdf>
- Mayer, L. (n.d.). *Acupuntura urbana*. Retrieved January 3, 2021, from <https://www.f3arquitectura.es/urbanismo/acupuntura-urbana/>
- Moran, M. (2020). Ciudades. In *Desarrollo Sostenible*. <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/cities/>
- Naciones Unidas. (n.d.). *Ciudades – Desarrollo Sostenible*. Retrieved August 13, 2020, from <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/cities/>
- Omaña, G., & Márquez, A. (2016). *Propuesta de intervención urbano-arquitectónica en la Avenida Manuel Espinosa Batista*. <http://www.aknamarquez.com/manuelespinosa>
- Rodríguez, A., & Carlota, S. (2020). *Regeneración Urbana en los márgenes del Río Ozama en la ciudad de Santo Domingo*. <https://riunet.upv.es/handle/10251/135241>
- Sanchez, G. (2020). *El Diseño Urbano*. <https://www.urbanismo.com/el-diseno-urbano/>
- SantosLuis, & De las Rivas, J. (2017). Ciudades con atributos: conectividad, accesibilidad y movilidad. *Ciudades*, 11, 13. <https://doi.org/10.24197/ciudades.11.2008.13-32>
- Segre, R. (1983). *América Latina en su arquitectura*. <https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000017222>
- Silva, J. (n.d.). *Análisis de la calidad del espacio público en el conjunto centro internacional Tequendama, desde los conceptos de espacio público, de Carrión (2007) y cualidades del espacio, de Mehta (2014)*. 88. <http://files/271/Silva - ANÁLISIS DE LA CALIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO EN EL C.pdf>
- Simba, V. (2012). *Intervención-urbano arquitectónica: Parque Lineal “Mariana de Jesús” : la relación hombre, ciudad y naturaleza a través del jardín arquitectónico y el parque urbano*. <http://repositorio.usfq.edu.ec/handle/23000/7608>
- Ureta, C. (2017). *La regeneración urbana integral como estrategia para mejorar los barrios: evolución en el ámbito de Andalucía en tiempos de crisis*. <https://idus.us.es/handle/11441/77387>

ANEXOS

Anexo 1.

Entrevistas.

Lic. Andrés Melena

Morador participativo del sector

1. ¿Considera que en San Miguel de Salcedo existe suficiente espacio público?

Para mi criterio creo que, si existe espacio público en Salcedo, pero no se encuentra distribuido de la manera adecuado y no tiene las adecuaciones correctas para que podamos usar ese espacio público

2. ¿Considera usted que en San Miguel de Salcedo es necesario implementar mobiliario urbano, áreas de recreación, espacios comerciales o espacios culturales? ¿Por qué?

Si fuese bueno que se implanten más áreas de recreación debido a que las personas necesitamos más zonas de esparcimiento para realizar deportes o actividades de recreación en sí mismo para los niños y los jóvenes.

3. ¿Conoce la situación actual que atraviesa el eje ferroviario? ¿Cuáles son los problemas a nivel paisajístico, urbano o social que presenta el eje ferroviario?

Los problemas que nosotros observamos aquí en la estación del tren, yo como morador aquí de la zona he observado que se ha dejado de dar un mantenimiento al lugar, entonces el lugar se encuentra sin mantenimiento por lo cual muchas personas entran y hacen cualquier tipo de actividad y siguen destruyendo el lugar y afectando a la imagen del sector, entonces debería darse el mantenimiento adecuado para que se encuentre de mejor forma.

4. ¿Qué tipo de intervenciones urbanas o arquitectónicas considera pertinente, en el eje ferroviario?

Sería un excelente proyecto y lo más importante de esto sería que vaya a manos de administración pública porque son bienes públicos que han venido de los recursos del estado, entonces debería servir para que se desarrolle el estado como en un momento ya se estuvo desarrollando todo lo que es el ferrocarril y el turismo estuvo repuntando, pero pienso que faltó apoyo de las municipalidades que debieron haberse hecho cargo de las estaciones de cada municipio.

5. ¿Considera pertinente la recuperación de la Antigua estación del ferrocarril?

Si, es necesario recuperar este espacio que según cuentan los mayores activaba no solo el sector sino todo Salcedo. Según cuentan los mayores del sector el tren venia sonando su bocina todo Salcedo se prendía.

6. ¿Considera que el comercio informal debe ser organizado o reestructurado para dinamizar el sector?

Es muy importante que las autoridades tengan un pleno control y organización de todo lo referente al comercio, entonces es prácticamente de las autoridades de quien depende esto porque ellos son los llamados hacer una reunión colectiva con todas las personas y organizarlas para que puedan desarrollar su comercio y poder salir adelante

Arq. Fabian Romo

Director del Departamento de Proyectos del GAD. Ambato

1. ¿Considera que en San Miguel de Salcedo existe suficiente espacio público?

Dentro del Cantón Salcedo tenemos espacio público que debemos aprovechar y dentro de estos espacios público se encuentra a los lados de Salcedo por ejemplo las riveras de los ríos, las quebradas, tenemos un mirador, en fin, hay espacio suficiente, lo que nos toca hacer como funcionarios y profesionales del GAD municipal es saber equipar a estos espacios públicos para que cumplan con todas las consideraciones y aplicaciones urbanísticas de las grandes ciudades.

2. ¿Considera usted que en San Miguel de Salcedo es necesario implementar mobiliario urbano, áreas de recreación, espacios comerciales o espacios culturales? ¿Por qué?

Es necesario hacerlo, esta pandemia que estamos viviendo ya las viviendas a nivel nacional cambiaron su estilo y su forma de vida dentro de las ciudades, es por eso por lo que todos los espacios públicos deben tener de hoy en adelante un nuevo equipamiento en donde el ciudadano o individuo puedan hacer uso y así contrarrestar muchas enfermedades que se vienen y hay que equipar en forma distinta y diferente todos estos espacios para que podamos tener un mejor estilo de vida. Hoy en día se ha hecho un llamado que es mejor armonizar a los espacios públicos que te den mucha aplicación con el hormigón, en nuestro caso tenemos en nuestras vías, veredas, parques sean ya llenos de vegetación y espacios verdes.

3. ¿Conoce la situación actual que atraviesa el eje ferroviario? ¿Cuáles son los problemas a nivel paisajístico, urbano o social que presenta el eje ferroviario?

Los problemas siempre van a ver mientras los ciudadanos o el individuo o la gente que vive en el sector no nos eduquemos para mantener limpios estos espacios, en otras ciudades como por ejemplo Guayaquil hace un par de años atrás el Estero

Salado era un simple sitio, un punto de contaminación, insalubre ,de inseguridad y hoy lo vemos a ese mismo espacio a esas riveras del estero Salado como un gran Malecón donde existe asistencia turística en gran manera y así muchos ejemplos que podemos tener. Eso es lo que hace falta en nuestra ciudad la culturización urbanística que debemos tener sobre nuestros espacios públicos.

4. ¿Qué tipo de intervenciones urbanas o arquitectónicas considera pertinente, en el eje ferroviario?

Debemos explotar ese eje ferroviario para que se eleve más turísticamente este importante medio de transporte, por tal razón a lo largo de las líneas del tren si tenemos espacios en lo cual nos llame la atención no solamente como ciudadanos de los que habitamos aquí sino a los turistas para que sea un punto de encuentro, un punto atractivo, es por eso que debemos combinar las líneas del tren con unos buenos espacios verdes, una buena arborización, una buena iluminación y sobre todo la limpieza que debe existir en el trayecto de las líneas del tren y también en toda la ciudad la limpieza, la calidad que debemos presentar como ciudadanos a los turistas.

5. ¿Considera pertinente la recuperación de la Antigua estación del ferrocarril?

Así es, la estación del ferrocarril aquí en la ciudad de Salcedo es un icono porque hace muchos años atrás Salcedo hacía el intercambio y comercialización, dentro de esos productos que traían los vagones del tren es el cacao y eso mucha gente del cantón se dedicó a hacer el chocolate. Por eso es muy importante rehabilitar estos espacios porque cada estación del tren en cada ciudad, en cada parroquia o cantón son un ícono porque tuvieron un legado muy importante que es la economía de nuestro país

Es muy importante tener en cuenta cómo esta nuestra historia, hoy en día no la hemos considerado dentro del cantón, Salcedo tiene mucha historia antes de su cantonización, antes de que sea la tradición de los helados de sabores o el hornado, existen muchas cosas más antes de todo eso como la batalla de Nagsiche, la cultura

de los Panzaleos, la gran avenida de los Molles en donde los incas en aquellos tiempos hacían sus entregas o su recorrido de las postas para poder comunicarse entre tribus o entre pueblos. es importante tener esa recreación histórica y poderlas representar en los espacios verdes. Salcedo carece de monumentos, es el momento de levantar esos iconos en donde demuestre la historia de lo que ha sucedido aquí en Salcedo a través de monumentos, a través de ciertos detalles urbanos que representen lo que fue Salcedo años atrás.

6. ¿Considera que el comercio informal debe ser organizado o reestructurado para dinamizar el sector?

Por supuesto, todas las ciudades tienen esta problemática del comercio informal, lamentablemente por cuestiones ideológicas de la gente el comercio informal siempre va a estar latente, lo importante como autoridades que estemos aquí es necesario organizarles a ellos, pero siempre va a estar latente el comercio informal, la importancia de nosotros reorganizar a estas personas que comercializan, es importante concentrarles en un solo sitio o en varios sitios categorizando el tipo de comercio que vaya a tener cada plaza, cada mercado, solamente así podremos eliminar ciertas cosas de inseguridades, de insalubridad de productos que ellos venden y mucho más en este tiempo que estamos viviendo en la pandemia de esta emergencia sanitaria, nos va a obligar como personas a tener otro estilo de bienestar, otro estilo de vida, otro estilo hasta de poder comprar los productos que nosotros necesitemos, por eso es importante que hay que reorganizarles a ellos.

PhD. MSc. Andrea Medina

Docente de la Universidad Tecnológica Indoamérica

1. ¿Considera que en San Miguel de Salcedo existe suficiente espacio público?

Entendiendo un poco el contexto de Ecuador y nuestra realidad urbanística de las ciudades entenderían que en San Miguel de Salcedo no existe suficiente espacio público, no tengo un acercamiento profundo a la realidad de este cantón, sin embargo podría asegurar que a nivel nacional casi ninguna ciudad cumple con los parámetros que ordena la Organización Mundial de la Salud, y esto proviene de una planificación desordenada, más bien dicho de una creencia de planificación de estos espacios públicos y también de herramientas de sesión de espacio público que no han existido antes, también viene de una falta de ley de uso y gestión de suelo que ahora si contamos y estamos empezando a utilizarla, entonces creería yo que en San Miguel de Salcedo no existe el suficiente espacio público que recomienda. Y que evidentemente los siguientes planes urbanos deben considerar esta situación que atraviesan ciertas ciudades a nivel nacional.

2. ¿Considera usted que en San Miguel de Salcedo es necesario implementar mobiliario urbano, áreas de recreación, espacios comerciales o espacios culturales? ¿Por qué?

Haría referencia a la zona 3 que en general carece de cierto tipo de equipamientos y esto ha sido porque nosotros hemos tenido en Ecuador un territorio bisefálico que estaba en primera instancia en Quito y Guayaquil como las ciudades más grandes y las otras ciudades lamentablemente no tuvieron la oportunidad de desarrollarse, esto fue por una falta de planificación a nivel territorial que no había estos policentros que otorgaban equipamiento a las diferentes zonas, así como espacios públicos y muchas otras necesidades que tenían cada una de las zonas. Ahora con la nueva estrategia territorial se está empezando ya a generar estos policentros, sin embargo Salcedo al no ser una capital precisamente puede demandar este tipo de espacios público, parques, mobiliario y también depende

mucho de la gestión de la administración local, de cuál es la misión y visión que tenga la administración local respecto al espacio público, a como de desarrolla la vida cotidiana en los espacios exteriores, me imaginaría que efectivamente en Salcedo en las condiciones geográficas y también por las condiciones administrativas evidentemente va a necesitar de estos equipamientos y también de estos espacios que hacen referencia a la pregunta.

3. ¿Conoce la situación actual que atraviesa el eje ferroviario? ¿Cuáles son los problemas a nivel paisajístico, urbano o social que presenta el eje ferroviario?

No precisamente pero podrá dar referencia de otros ejes ferroviarios que no han logrado desarrollarse o están obsoletos y no han sido utilizados de manera adecuada en los diferentes municipios por los cuales atraviesan estos ejes ferroviarios , entonces daría una percepción más general que estos ejes ferroviarios tienen mucho potencial para ser usados con diferentes actividades y que pueden ser un potencial de equipamiento público y múltiples que sirvan a las ciudades y territorios que es importante potencializarlos a través de estructura de este tipo.

4. ¿Considera pertinente la recuperación de la Antigua estación del ferrocarril?

Si, aunque de igual forma no conozco la realidad específica de este cantón, sin embargo, puedo hablar de una manera más genérica en un contexto a nivel regional o nacional, en otros países hacen mucha referencia a estos ejes ferroviarios como una forma de potenciar el espacio público en las ciudades.

5. ¿Qué tipo de intervenciones urbanas o arquitectónicas considera pertinente, en el eje ferroviario?

Tenemos el caso del parque lineal New York que se rehabilitó a través de un eje ferroviario que estaba abandonado y que estaba en la altura que ahora llega a ser uno de los puntos turísticos más atractivos de la ciudad y que fue consolidado a partir de la participación ciudadana, así que yo creería que los ejes si pueden potencia muchísimo en varias dimensiones, en una dimensión económica, cultural

y dotar a la ciudad de espacio público que tanta falta nos hace sobre todo si no ha habido una planificación previa de estos espacios, entonces valdría la pena porque por otro lado esto fomenta una identidad patrimonial y cultural que contribuye a esta apropiación de estos espacios y al desarrollo y mejoramiento de la calidad de vida de las personas que habitan en las ciudades.

6. ¿Considera que el comercio informal debe ser organizado o reestructurado para dinamizar el sector?

De igual forma estos problemas se duplican en varios sitios, el hecho del comercio informal, la desorganización de estos espacios de comercio y la mala apropiación de este espacio urbano es importante siempre y cuando se mantenga la esencia del tipo de comercio, se mantenga el espacio porque me imagino que en ese sitio hay una historia respecto a eso, hay una identidad respecto a ese tipo de comercio, entonces si bien es cierto no podemos cortar de cajón esa actividad porque también cortaríamos la identidad, si debería ser reorganizado sobre todo para que pueda ser reutilizado por diferentes tipos de usuarios y también para beneficiar la sanidad de este tipo de comercialización sobre todo en estos tiempos de emergencia sanitaria es importante que estos espacios cuenten con una mejor higienización, en este sentido es importante una reorganización pero siempre y cuando se mantenga la esencia, la identidad del sitio y de la actividad de este tipo comercial.

MSc. William Naranjo

Alcalde del cantón San Miguel de Salcedo

1. ¿Considera que en San Miguel de Salcedo existe suficiente espacio público?

Las sociedades se encuentran sobredimensionadas en cuanto a espacios físicos, de tal manera en Salcedo es por ello que es muy difícil alcanzar el ideal de tener espacio público para todas las personas que residen en el cantón.

2. ¿Considera usted que en San Miguel de Salcedo es necesario implementar mobiliario urbano, áreas de recreación, espacios comerciales o espacios culturales? ¿Por qué?

Salcedo como toda ciudad que está encaminada a un progreso, ya que Salcedo dejó de ser un pueblito y es una ciudad, todo lo que es situación cultural, comercial, sitios de recreación es importante para el desenvolvimiento de la ciudadanía, esto va a permitir tener un distanciamiento y sobre todo coadyuvar al desarrollo acelerado, óptimo y sobre todo con mucha responsabilidad en cuanto a los espacios eminentemente culturales para de esta manera incentivar sobre todo rescatar nuestra cultura, practicar el deporte y sentirnos orgullosos de lo que somos .

3. ¿Conoce la situación actual que atraviesa el eje ferroviario? ¿Cuáles son los problemas a nivel paisajístico, urbano o social que presenta el eje ferroviario?

En el mes de enero más o menos en Salcedo estábamos incentivando el ferrocarril a través de la promoción de la locomotora que por tres o más ocasiones llegó a Salcedo, pero lamentablemente los precios exagerados, por recorrer el trayecto de Latacunga Ambato; en lugar de incentivar el turismo lo ahuyentó...Es por ello por lo que esta zona sigue siendo deteriorada y más que todo abandonada; menoscabando en general en la imagen urbana de todo este sector del cantón.

4. ¿Considera pertinente la recuperación de la Antigua estación del ferrocarril?

La estación del ferrocarril constituye un ícono en la ciudad de Salcedo, su ubicación geográfica en el barrio la Florida cerca al Río Cutuchi, colindante a la E35 constituye un poder turístico bastante apreciable, pero lamentablemente las autoridades nacionales, el ferrocarril y la empresa a la que pertenece debe potenciar de otra manera para con ello hacer un centro turístico y que sea un punto de llegada, un punto en donde los turistas puedan tener un nuevo giro de negocios a servicios de ellos, por lo tanto es muy importante que las autoridades nacionales pongan muchos énfasis a este sitio que constituye un ícono para la ciudad de Salcedo.

5. ¿Qué tipo de intervenciones urbanas o arquitectónicas considera pertinente, en el eje ferroviario?

El eje ferroviario en Salcedo puede reactivarse reconstruyendo su fachada principal por cuanto considero que esta construcción está considerada como patrimonio cultural, por lo tanto, una remodelación en base al objetivo mismo del turismo y sobre todo respetando el legado que nos dejó Eloy Alfaro al construir esta magna obra podemos reestructurarlo, pero siempre y cuando el patrimonio cultural nos permita dicha situación.

6. ¿Considera que el comercio informal debe ser organizado o reestructurado para dinamizar el sector?

El comercio informal cambia en todas las ciudades del país, no necesariamente en el eje del sistema ferroviario puesto que es un punto de paso cuando existía este tipo de transporte, ahora mucho menos con la pandemia en la que nos encontramos es difícil poder hablar de un comercio informal en aquel sector si aún no existe, todavía debería reactivarse de una manera formal.