

**UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA
INDOAMÉRICA**

FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

CARRERA DE ARQUITECTURA



TEMA:

PROPUESTA DE REVITALIZACIÓN DEL CENTRO URBANO, CON ENFOQUE EN EL ESPACIO PÚBLICO DE LA CIUDAD DE SALCEDO, PROVINCIA DE COTOPAXI.

Trabajo de titulación previo a la obtención del título de Arquitecto.

Autor

Jaime Santiago Escobar Mesías

Tutor

Arq. Carlos David Campoverde Sánchez, MSc.

AMBATO – ECUADOR

2022

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

Yo, JAIME SANTIAGO ESCOBAR MESÍAS declaro ser autor del trabajo de titulación con el nombre “PROPUESTA DE REVITALIZACIÓN DEL CENTRO URBANO, CON ENFOQUE EN EL ESPACIO PÚBLICO EN LA CIUDAD DE SALCEDO, PROVINCIA DE COTOPAXI”, como requisito para optar al grado de ARQUITECTO 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 06 días del mes de enero de 2022, firmo conforme:

Autor: Jaime Santiago Escobar Mesías

Firma:

Número de Cédula: 0503735979

Dirección: Cotopaxi, Salcedo, barrio Eloy Alfaro

Correo Electrónico: santiagoem997@gmail.com

Teléfono: 0983075425

APROBACIÓN DEL TUTOR

En mi calidad de tutor del trabajo de titulación “PROPUESTA DE REVITALIZACIÓN DEL CENTRO URBANO, CON ENFOQUE EN EL ESPACIO PÚBLICO EN LA CIUDAD DE SALCEDO, PROVINCIA DE COTOPAXI” presentado por Jaime Santiago Escobar Mesías, para optar por el Título de ARQUITECTO.

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, 21 de julio del 2021.



Firmado electrónicamente por:

**CARLOS DAVID
CAMPOVERDE
SANCHEZ**

Arq. Carlos David Campoverde Sánchez, MSc.

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, son absolutamente originales, auténticos y personales y de exclusiva responsabilidad legal y académica del autor.

Ambato, 06 de enero de 2022.



.....
Jaime Santiago Escobar Mesías

C.I 0503735979

APROBACIÓN TRIBUNAL

El trabajo de Titulación ha sido revisado, aprobado y autorizada su impresión y empastado, sobre el Tema: PROPUESTA DE REVITALIZACIÓN DEL CENTRO URBANO, CON ENFOQUE EN EL ESPACIO PÚBLICO EN LA CIUDAD 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, 06 de enero de 2022



Firmado electrónicamente por:
**PATRICIA
ALEXANDRA JARA
GARZON**

Arq. Mdi. Patricia Alexandra Jara Garzón

PRESIDENTE DEL TRIBUNAL



Firmado electrónicamente por:
YOSMEL DIAZ PEREZ

.....
Arq. MSc. Yosmel Díaz Pérez

VOCAL



Firmado electrónicamente por:
**NANCY DE LOURDES
JORDAN BUENANO**

.....
Lic. Mg. Nancy Jordán Buenaño

VOCAL

DEDICATORIA

Dedico este trabajo de investigación a mi padre y a mi madre, quienes han sido los pilares en mi educación y ejemplo de vida.

AGRADECIMIENTO

Agradezco a Dios a mis padres, a mi familia por la oportunidad de ser alguien útil para la sociedad, a los profesionales cuyo valor como humanos ha sobresalido por encima de todo y los amigos que a lo largo de este proceso me han extendido su mano.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

AUTORIZACIÓN POR PARTE DEL AUTOR PARA LA CONSULTA, REPRODUCCIÓN PARCIAL O TOTAL, Y PUBLICACIÓN ELECTRÓNICA DEL TRABAJO DE TITULACIÓN	ii
APROBACIÓN DEL TUTOR	iii
DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD.....	iv
APROBACIÓN TRIBUNAL	v
DEDICATORIA	vi
AGRADECIMIENTO	vii
ÍNDICE DE TABLAS	xi
ÍNDICE DE CUADROS.....	xii
INDICE DE FIGURAS.....	xiii
RESUMEN EJECUTIVO.....	xvi
ABSTRACT.....	xviii
INTRODUCCIÓN	xix
CAPÍTULO I	1
EL PROBLEMA.....	1
CONTEXTUALIZACIÓN.....	1
ÁRBOL DE PROBLEMAS	3
FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	3
PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN	3
JUSTIFICACIÓN	4
OBJETIVOS.....	5
Objetivo General.....	5
Objetivos Específicos	5
CAPÍTULO II.....	6
MARCO TEÓRICO.....	6
FUNDAMENTO CONCEPTUAL Y TEÓRICO	6
FUNDAMENTO TEÓRICO.....	10
ESTADO DEL ARTE.....	14
METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN.....	16
Línea y sub línea de investigación.....	16
Enfoque de investigación.....	17
Nivel de investigación	17

Tipo de investigación.....	17
Población y muestra.....	18
Técnica de recolección de datos	18
Técnicas para el procesamiento de la información.....	19
Conclusiones capitulares	19
CAPÍTULO III.....	20
APLICACIÓN METODOLÓGICA	20
DELIMITACIÓN ESPACIAL, TEMPORAL O SOCIAL.....	20
Análisis zona centro 03	22
ANÁLISIS POBLACIONAL DE COTOPAXI.....	25
ANÁLISIS POBLACIONAL DE SALCEDO.....	27
POBLACIÓN ECONOMICAMENTE ACTIVA DE SALCEDO	28
IDENTIDAD RACIAL	30
ANÁLISIS FÍSICO ESPACIAL.....	31
CONDICIONES CLIMÁTICAS	34
AMENAZAS O PELIGROS.....	35
TEMPERATURA	35
LLUVIA	36
SOL	37
VIENTO.....	38
ANÁLISIS DE POLÍGONO DE INTERVENCIÓN.....	39
Sistema de amanzanamiento.....	40
Sistema predial	41
Espacio edificado y no edificado.....	42
Análisis de áreas verdes.....	43
Análisis de equipamientos deportivos	44
Equipamientos de servicio 1	45
Equipamientos de servicio 2.....	46
Análisis de puntos comerciales.....	47
Equipamientos gubernamentales comerciales	48
Análisis de equipamientos religiosos	49
Análisis de equipamientos recreativos	50
Análisis vial.....	51
Análisis de accesibilidad	52
Análisis de densidad de flujos	53

Análisis de comercio informal.....	55
Análisis de movilidad y transporte público	56
Resumen general del espacio urbano.....	58
ANÁLISIS GRÁFICOS DE POLÍGONO DE INTERVENCIÓN	60
Análisis edificado/ no edificado	60
Análisis altura de edificaciones	61
Análisis uso del suelo	62
ANÁLISIS DE PROBLEMÁTICAS	63
Uso vial.....	63
Inseguridad	64
Imagen urbana	65
Inseguridad vial	66
Infraestructura verde.....	67
FICHA DE OBSERVACIÓN	68
ENTREVISTAS	90
ENCUESTAS.....	93
CONCLUSIONES CAPITULARES	103
CAPÍTULO IV.....	104
PROPUESTA.....	104
UBICACIÓN GENERAL DE LA PROPUESTA	105
IDEA GENERADORA.....	106
PROPUESTA	107
Equipamientos actuales	107
Plan masa.....	112
Vías perimetrales	113
Vías de amortiguamiento.....	114
Parqueadero	115
Patonización plan masa.....	116
Zonificación área peatonal.....	117
Propuesta peatonal (descanso).....	118
Propuesta vial tipo B (exteriorización comercial)	120
Propuesta vial tipo C (servicio)	123
Propuesta vial tipo D (transporte).....	126
Propuesta vial tipo E (parqueo)	127
Propuesta vial tipo F (lúdico)	129

Intersección 01.....	132
Intersección 02.....	133
Intersección 03.....	134
BIBLIOGRAFÍA	135

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Ficha de observación de espacio público Plaza Eloy Alfaro (Calle Sucre)	68
Tabla 2. Ficha de observación de espacio público Plaza Eloy Alfaro (Calle de mayo).....	69
Tabla 3. Ficha de observación de espacio público Parque central (Calle Sucre).....	70
Tabla 4. Ficha de observación de espacio público Parque central (Calle 24 de mayo)	71
Tabla 5. Ficha de observación de espacio público Estación del tren (Calle Sucre).....	71
Tabla 6. Ficha de observación de espacio público Estación del tren (Calle 24 de mayo)	72
Tabla 7. Ficha de observación de espacio público Calle Luís A. Martínez	73
Tabla 8. Ficha de observación de espacio público Calle González Suárez.....	74
Tabla 9. Ficha de observación de espacio público Calle Guayaquil.....	75

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1. Ficha de observación espacio público y entorno zona de parqueo Plaza Eloy Alfaro	77
Cuadro 2. Ficha de observación espacio público y entorno zona de circulación peatonal	78
Cuadro 3. Ficha de observación espacio público y entorno acera peatonal mercado central	78
Cuadro 4. Ficha de observación espacio público y entorno acera peatonal, ex Panamericana sur	80
Cuadro 5. Ficha de observación espacio público y entorno vía vehicular, plaza Augusto Dávalos	80
Cuadro 6. Ficha de observación espacio público y entorno vías perimetrales, plaza comercio de animales	82
Cuadro 7. Ficha de observación espacio público y entorno vías perimetrales, estación del ferrocarril	82
Cuadro 8. Ficha de observación espacio público y entorno vías perimetrales, calle 24 de mayo (Cooperativa San Francisco)	84
Cuadro 9. Ficha de observación espacio público y entorno vías centrales, calle García Moreno	85
Cuadro 10. Ficha de observación espacio público y entorno vías centrales, plaza Eloy Alfaro	86
Cuadro 12. Ficha de observación espacio público y entorno vías centrales, Av. Olmedo	87
Cuadro 13. Ficha de observación espacio público y entorno vías del centro urbano	87
Cuadro 14. Ficha de observación espacio público y entorno vías del centro urbano (2)	88

INDICE DE FIGURAS

Figura 1 árbol de problemas	3
Figura 2 delimitación espacial, temporal y social.....	20
Figura 3. delimitación espacial de Cotopaxi.....	21
Figura 4. delimitación espacial de Salcedo.....	21
Figura 5 análisis vial de la zona 3 del Ecuador.....	22
Figura 6 clasificación del suelo zona 3	23
Figura 7 Delimitación espacial del corredor central	23
Figura 8. Análisis poblacional de Cotopaxi	25
Figura 9. Identificación por etnia de Cotopaxi	26
Figura 10. PEA de Cotopaxi por sexos	26
Figura 11. Análisis poblacional de Salcedo por parroquias.....	27
Figura 12. PEA Salcedo por sexos.....	28
Figura 13. PEA Salcedo por parroquias.....	29
Figura 14. Identidad racial por parroquias	30
Figura 15. Análisis físico espacial	31
Figura 16. Crecimiento espacial histórico de Salcedo	31
Figura 17. Nivel de seguridad.....	32
Figura 18. Mapa de tendido eléctrico	33
Figura 19. Centros y subcentros de salud	33
Figura 20. Flujos y dinámicas comerciales.....	34
Figura 21. Análisis climático de Salcedo.....	34
Figura 22. Análisis de amenazas.....	35
Figura 23. Temperatura de la zona de estudio	36
Figura 24. Análisis pluvial de la zona de estudio	36
Figura 25. Iluminación natural de la zona de estudio	37
Figura 26. Viento de la zona de estudio.....	38
Figura 27. Delimitación espacial de piezas urbanas	39
Figura 28. Sistema de amanzanamiento.....	40
Figura 29. Sistema predial	41
Figura 30. Análisis edificado y no edificado	42
Figura 31. Análisis de áreas verdes.....	43
Figura 32. Análisis de equipamientos deportivos	44

Figura 33. Análisis de equipamientos de servicio 1	45
Figura 34. Análisis de equipamientos de servicio 2	46
Figura 35. Análisis de puntos comerciales	47
Figura 36. Análisis de equipamientos gubernamentales comerciales.....	48
Figura 37. Análisis de equipamientos religiosos	49
Figura 38. Análisis de equipamientos recreativos	50
Figura 39. Análisis vial.....	51
Figura 40. Análisis de accesibilidad	52
Figura 41. Análisis de densidad de flujos	53
Figura 42. Análisis de densidad de flujos 2	54
Figura 43. Análisis de comercio informal.....	55
Figura 44. Análisis de movilidad interior	56
Figura 45. Análisis de movilidad exterior.....	57
Figura 46. Análisis de equipamientos del centro urbano de Salcedo	58
Figura 47. Especialización de polígono de intervención	59
Figura 48. Análisis llenos y vacíos del polígono de intervención	60
Figura 49. Análisis altura de edificaciones del polígono de intervención	61
Figura 50. Análisis uso del suelo del polígono de intervención	62
Figura 51. Zonificación de actividades	63
Figura 52. Problemas de inseguridad.....	64
Figura 53. Problemas de imagen urbana.....	65
Figura 54. Problemática de inseguridad vial.....	66
Figura 55. Infraestructura verde.....	67
Figura 56. Pregunta 1	93
Figura 57. Pregunta 2.....	94
Figura 58. Pregunta 3.....	95
Figura 59. Pregunta 4.....	96
Figura 60. Pregunta 5.....	97
Figura 61. Pregunta 6.....	98
Figura 62. Pregunta 7.....	99
Figura 63. Pregunta 8.....	100
Figura 64. Pregunta 9.....	101
Figura 65. Pregunta 10.....	102
Figura 66. Ubicación de la propuesta	105

Figura 67. Idea generadora	106
Figura 68. Concepto de diseño.....	106
Figura 69. Concepto de diseño (geometría).....	107
Figura 70. Estrategia de diseño	107
Figura 71. Estrategia de diseño (2)	108
Figura 72. Estrategia de diseño (3)	109
Figura 73. Nuevo trazado vial.....	112
Figura 74. Zona de tránsito vehicular	113
Figura 75. Zona de amortiguamiento.....	114
Figura 76. Nuevo trazado vial.....	115
Figura 77. Zonificación área peatonal	117
Figura 78. Plan descanso peatonal	118
Figura 79. Equipamiento de descanso	119
Figura 80. Plan de exteriorización comercial	120
Figura 81. Equipamiento exteriorización comercial.....	121
Figura 82. Equipamiento exteriorización comercial RENDER.....	122
Figura 83. Plan de servicio.....	123
Figura 84. Equipamiento de servicio	124
Figura 85. Equipamiento de servicio RENDER	125
Figura 86. Plan de transporte urbano	126
Figura 87. Equipamiento de transporte	126
Figura 88. Plantas de parqueo	127
Figura 89. Esquema de uso del parqueo	127
Figura 90 RENDER de uso del parqueo	128
Figura 91. Planta de uso lúdico.....	129
Figura 92. Equipamiento de uso lúdico	130
Figura 93 . Equipamiento de uso lúdico RENDER	131
Figura 94. Intersección vías peatonal.....	132
Figura 95. Estrategias de uso	132
Figura 96. Intersección vías vehiculares	134
Figura 97. Estrategias de uso	134

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA ARTES Y DISEÑO
CARRERA ARQUITECTURA

TEMA: PROPUESTA DE REVITALIZACIÓN DEL CENTRO URBANO, CON ENFOQUE EN EL ESPACIO PÚBLICO, DE LA CIUDAD DE SALCEDO, PROVINCIA DE COTOPAXI.

AUTOR: Jaime Santiago Escobar Mesías

TUTOR: Arq. Carlos David Campoverde Sánchez MSc.

RESUMEN EJECUTIVO

Salcedo, ha mantenido un desarrollo urbanístico relevante dentro de los últimos 10 años; lastimosamente, el acrecentamiento poblacional ha venido acompañado de un mayor nivel de comercio interno desde un criterio informal y una alta saturación de las principales vías, degenerando el centro urbano de la ciudad. Frente a esto, la investigación tuvo como objetivo, proponer la revitalización del centro urbano con énfasis en el espacio público a través del análisis previo del estado de deterioro en las dinámicas y usos del territorio urbano de la ciudad de estudio. Dentro de lo cual, se revisó conceptos y fundamentación teórica aplicables que beneficiaran la intención de la propuesta. Así, se definieron desde un criterio metodológico la instauración de una investigación bibliográfica – práctica, de tipo mixta, con un accionar descriptivo bajo encuestas directas; que validaron las actuales necesidades de la investigación y establecieron acciones hacia la obtención de beneficiarios sociales por medio de la revitalización. Los resultados expusieron una clara necesidad de tipo urgente para mejorar el espacio público urbano de la ciudad de Salcedo; dado que presentaba un deterioro en 37% del centro urbano. De esta manera, la propuesta de revitalización cumplió con las necesidades y expectativas de la ciudadanía; mejorando la competitividad del espacio público, la circulación vehicular, mejor manejo de los aspectos comerciales informales, concluyendo, que la revitalización del espacio público en Salcedo contempla aspectos esenciales para el óptimo desarrollo de la ciudad por medio de la inclusión de sistemas de conectividad eficientes.

DESCRIPTORES: Público, revitalización, Salcedo, urbanismo.

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

TITLE: PROPOSAL BASED ON URBAN CENTER REVITALIZATION WITH A FOCUS ON PUBLIC SPACE IN SALCEDO CITY, COTOPAXI PROVINCE.

AUTHOR: Jaime Santiago Escobar Mesías

TUTOR: Arq. Carlos David Campoverde Sánchez. MSc.

ABSTRACT

Salcedo city has maintained a relevant urban development in the last ten years; unfortunately, population growth has caused a high level of domestic trade on informal criteria. Besides, important levels of saturation in main roads were identified, which causes the degeneration of the urban city. To address this, the objective of this research was to propose the revitalization of the urban center with an emphasis on public spaces, for which a prior analysis on the damage condition of the urban center dynamics as well as uses of the studied were identified. Then, it was vital to revise theoretical foundations to carry out the current proposal. Thus, this research work has methodological and bibliographic-practical research treated with a mixed and descriptive type, where validated surveys were applied to settle the needs and actions to obtain social benefits through revitalization. The results showed that it is vital to enhance urban public spaces in Salcedo city because 37% of the urban center has deteriorated. In this way, the proposal presented in this study meets the needs and expectations of citizens through the improvement of public spaces competitiveness and vehicular circulation, which leads to the management enhancement of informal commercial aspects. To conclude, public spaces revitalization in Salcedo city plays an important role in the development of the city where the inclusion of efficient connectivity systems is needed.

DESCRIPTORS: Public, revitalization, Salcedo city, urbanism.

INTRODUCCIÓN

La presente investigación hace referencia a la degradación del espacio público, que se puede definir como el conflicto existente entre la falta de espacio para desarrollar actividades esenciales en el progreso de la ciudad, cuyas dinámicas resultantes mantienen un constante contacto en distintos aspectos sociales, culturales y económicos de cualquier ciudad. La característica principal de dicha acción está ligada directamente con el aporte negativo de los espacios en precarias condiciones para solventar acciones en beneficio de los derechos de habitar una ciudad y la calidad de vida que presentan los ciudadanos.

Dentro de un contexto Latinoamericano, según datos de Riera (2020), “el 74% de los centros urbanos de las ciudades de la región no se encuentran en condiciones óptimas” (p. 102). De hecho, bajo el criterio de Navarro (2019), “85% de los ciudadanos de América Latina, consideran degradante las actuales condiciones de sus ciudades en función del manejo de tráfico e infraestructura general” (p. 83). Bajo lo anteriormente expuesto, la problemática macro expone una desigualdad en la planificación del espacio público. No únicamente considerado en relación con la circulación vehicular, sino, de la necesidad de áreas de servicio para actividades económicas.

La presente investigación despierta el interés por conocer los efectos de la degradación de espacios públicos en las dinámicas presentes de la ciudad de Salcedo; donde según peritaje arquitectónico de Cevallos (2019) “la ciudad muestra un claro 37% de deficiencias en el manejo y disposición del espacio público” (p. 61). Por tanto, se requiere profundizar la perspectiva económica, urbana y ambiental, de Salcedo; partiendo de un interés académico hacia uno ciudadano.

La finalidad de la investigación tiene como objetivo, proponer la revitalización del centro urbano con énfasis en el espacio público a través del análisis previo del estado de deterioro en las dinámicas y usos del territorio urbano de la ciudad de Salcedo provincia de Cotopaxi. Para esto el uso de una metodología mixta permite la recolección de datos con base de teoría, conceptos y cartografía; sumado a entrevistas, encuestas y fichas de observación, que contrastan el estado actual y el funcionamiento de distintos sistemas internos hacia la promoción de una revitalización del centro urbano.

Así, los contenidos a desarrollarlo son los siguientes:

En el capítulo I, se aborda el problema en varios contextos con el fin de resaltar la importancia del tema de estudio y los efectos de dichas dinámicas, al identificar en forma clara el problema de estudio y los objetivos hacia su solución.

El capítulo II, permite evidenciar teorías y conceptos relacionados con estudios previos realizados en contextos y escenarios similares, garantizando la actuación y participación de los distintos actores sociales y teniendo de la mano la adecuada base científica que conlleve a la correcta toma de decisiones y estrategias de solución del presente estudio.

En el capítulo III, se va a desarrollar la metodología, vinculada a la recolección de información que sustente el tema de investigación y exponga el estado actual del área de estudio, desde un criterio estadístico.

En el capítulo IV se promoverá una posible solución que permita revitalizar el espacio público de la ciudad de Salcedo, cumpliendo ciertas garantías de uso y gestión del suelo, beneficiando a la ciudadanía con el trazado de un nuevo eje comercial y la correcta distribución de los espacios entre las actividades necesarias actuales y las potenciales futuras que beneficien a todos los ciudadanos.

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA

CONTEXTUALIZACIÓN

Los centros urbanos de Latinoamérica, actualmente presentan un amplio impacto en la estructuración de las ciudades, seguido de un desfase entre el ritmo de crecimiento y el espacio existente; debido desde el criterio de Nájera (2021) a “la evolución desmedida de las sociedades que va mucho más rápido en su tasa de natalidad, que el desarrollo natural de la infraestructura y capacidad de servicios” (p. 82). De tal manera, que los sistemas colapsan y está condenado los espacios existentes a entrar en crisis frente al buen manejo de los espacios públicos. A esto, se debe sumar, la complejidad del proceso de urbanizar que requiere obligatoriamente la intervención del Estado y sus organismos públicos dentro de la planificación territorial urbanística; buscando, solucionar los problemas y necesidades globales de una sociedad, que ya no puede gestionarse dentro de los mismos espacios por diferentes factores como excesivo tráfico, masificación de vivienda, reducción de espacios sociales, exceso de espacios comerciales no planificados, informalismo del hábitat, etc.

Así, muchas de las principales ciudades de Latinoamérica, poseen espacios degradados, lugares considerados de alta masificación social y bajos niveles de calidad de vida, que requieren mejoras en las condiciones del espacio público a través de intervenciones puntuales; que más allá de ser dejadas de lado por los organismos gubernamentales, son complejos de ejecutarlos al corto plazo, no por sus altos costos que son limitante en sí; sino la deficiente planificación de largo plazo que se ha dado desde los años 90’s; donde se generaron las mayores tasa de desarrollo demográfico urbanístico.

Uno de los mayores problemas que se puede validar a nivel estadístico, es el incremento del parque automotor en la región, desde un estudio de ALMOV (Asociación Latinoamericana de Movilidad) (2021), “se ha acrecentado en una década el doble de autos en la América Latina y apenas se han mejorado en 31% de la infraestructura de calles y carreteras” (p. 73). Que, en una primera instancia expone la crisis de movilidad; además, de una expansión sobre la moda de comercialización informal, que ataca y suma fuerzas en el deterioro de la imagen urbana el espacio público y la falta de planificación para sustentar plazas de empleo, incrementa cada día su efecto negativo. Sumado a efectos colaterales de los factores ambientales e higiénicos, por ambas causas problemáticas.

Los factores derivados de la combinación de la degradación del espacio público, también se encuentran presentes en Ecuador; donde, posee distintas manifestaciones y efectos es el espacio físico fragmentando la infraestructura adecuada que garantice el funcionamiento de una ciudad, como es el caso de Salcedo. En dicha ciudad, la existencia del comercio informal ha dado paso al crecimiento exponencial desmedido en el contexto urbano, impidiendo un buen uso de los espacios públicos y promoviendo a la par, restricciones vehiculares, y limitaciones de la movilidad y correcto desempeño de las funciones diarias de los ciudadanos.

El conflicto que genera el fenómeno de estudio en la ciudad de Salcedo, irrumpe el espacio público promoviendo precarias condiciones para las actividades sociales y aumentando la creación de infraestructura improvisada. Además, la dificultad de control por parte del GAD de Salcedo fomenta el desorden y degradación, que actualmente no posee una solución planificada al corto plazo. Así, las plazas y vías destinadas al beneficio del peatón pierden el aspecto cultural e histórico para pasar a ser escenarios de la muestra de la degradación social y el conflicto de organizaciones del comercio informal y el desorden administrativo de la ciudad.

Por ende, la falta de espacios integrales dedicados y formalizados para cada actividad, más una reducción en la viabilidad automotriz, afecta en toda forma a la ciudad de Salcedo, pasando de aspectos turísticos a la reducción directa de las actividades de los ciudadanos y una disminución del sistema de buen vivir en dicho espacio geográfico del Ecuador.

ÁRBOL DE PROBLEMAS

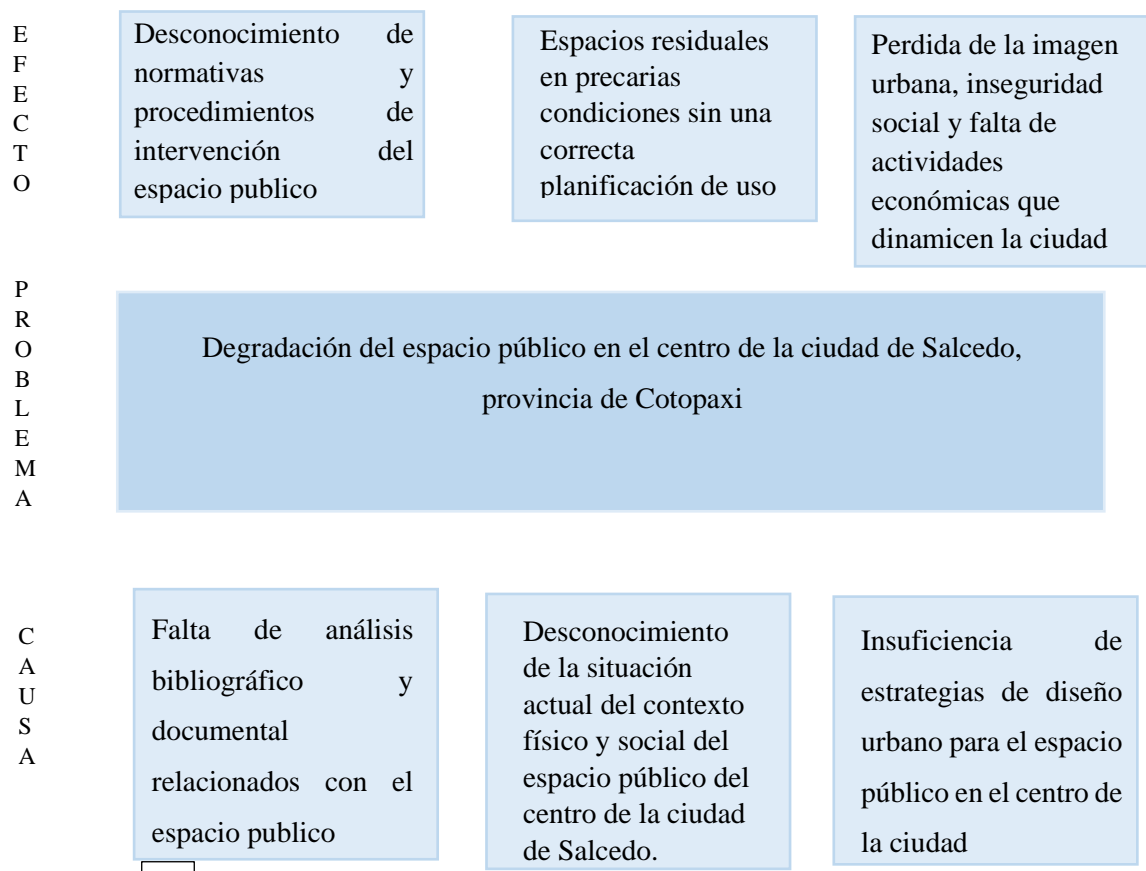


Figura 1 árbol de problemas

Nota. Elaboración propia (2021)

FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

La degradación del espacio público en el centro de la ciudad de Salcedo, provincia de Cotopaxi.

PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN

- ¿Cuál es el estado actual del contexto social y físico ambiental del espacio público del centro urbano de la ciudad de Salcedo?
- ¿Cuáles son los elementos teóricos relacionados con el espacio público que permitan sustentar la propuesta de revitalización del espacio?
- ¿Qué estrategias de diseño urbano se pueden implementar en el espacio público del centro de la ciudad de Salcedo para realizar una propuesta de revitalización?

JUSTIFICACIÓN

La necesidad de potenciar el comercio y turismo generado por tradiciones culturales de la ciudad, ligado a situaciones actuales de importancia social como el espacio público, calidad de vida en base a derechos de intervención social y urbanística presenta una novedad científica que, amparado en documentos investigativos, referentes y normativas, busca ser aplicado de manera participativa directa con la ciudadanía y sus necesidades, estableciendo parámetros de diseño que ayude a establecer nexos entre lo construido y lo nuevo a planificar en relación con el espacio público que permite potenciar actividades ya existentes.

La alta factibilidad del estudio para poder planificar y crear espacios potenciales en la ciudad de Salcedo tiene la oportunidad de intervenir la ciudad y sus dinámicas, frente a la necesidad de un eje económico, afectado bajo la creación de una vía alterna que rodea la ciudad y genera pérdidas en estos aspectos comerciales locales.

La correcta programación en base a datos estadísticos obtenidos por acontecimientos y recaudaciones de información de espacios públicos permite un diseño de calidad para la ciudad en referencia a estrategias que serán más efectivas en su aplicación directa en conjunto con la participación ciudadana y las actividades que generan desarrollo para la zona de intervención.

El impacto producido por la planificación a favor del peatón es un cambio que de manera inicial marca un punto drástico dejando como resultado una nueva ideología cultural con condiciones favorables de salud, la coexistencia entre los espacios y la sociedad además de la potenciación de aspectos simbólicos que identifican a la ciudad como tal, haciendo de si una ciudad productiva, dinámica comercial y simbólica, estarán fundamentados en base a conceptos, teorías y estrategias que respaldan la calidad de vida del ciudadano, siendo los principales beneficiarios del espacio público en la intervención de ejes particulares y derechos que garanticen el bienestar colectivo.

La carencia de una planificación urbana, seguido de un sobre desarrollo poblacional, incremento en el uso del automotor y del comercio informal, bajo limitadas o escasas acciones del buen manejo gubernamental perjudican al espacio público, exponiéndolo a una degradada en su imagen urbana y funcionalidad social y físico ambiental. Así, la presente investigación se enfoca en reducir los conflictos en las dinámicas económicas presentes y la pérdida de la imagen urbana en el área de estudio, por medio de una propuesta de revitalización del centro urbano; elemento que es viable dentro del mediano plazo con efectos trascendentales de beneficios generales y específicos hacia la ciudadanía.

Así, la revitalización de los espacios públicos de los centros urbanos es entendido como una necesidad esencial del manejo arquitectónico; donde las interacciones sociales se pueden llevar en armonía, incrementando la viabilidad urbana desde estrategias de coherente uso que equilibre el ámbito humano y medioambiental. De esta forma, una revitalización del espacio público del centro urbano de la ciudad de Salcedo, tiene como beneficiarios directos a todo su entorno (ciudadanos y naturaleza), seguido de beneficiarios indirectos como son las dinámicas vehiculares y comerciales desde una mayor estandarización urbana.

Al ser, un fenómeno problemático actual, el estudio y la propuesta de solución se va a generar en el espacio de la ciudad de Salcedo. Para el presente estudio, existen los recursos bibliográficos necesarios de partes científicos relevantes, además de presupuestarios para generar un estudio de campo que caracterice por medio de fichas de observación y encuestas las necesidades a solventar.

Por tanto, el presente trabajo posee un alto valor tanto teórico como práctico; desde el entendimiento del problema, la revisión científica de elementos doctrinales de mejora de autores referentes de la arquitectura, seguido de una cuantificación de las necesidades a mejorar, concluyendo con una propuesta aplicativa de corto plazo.

OBJETIVOS

Objetivo General

Proponer la revitalización del espacio público del centro urbano de la ciudad de Salcedo, mediante la síntesis investigativa para contribuir a su desarrollo integral.

Objetivos Específicos

- Argumentar los elementos teóricos relacionados con el espacio público, a partir del análisis bibliográfico y documental, que contribuyan a sustentar la propuesta.
- Diagnosticar el contexto social y físico ambiental del espacio público del centro urbano de la ciudad de Salcedo, mediante fichas de observación, para el conocimiento de su situación actual.
- Generar estrategias de diseño urbano, a partir del análisis de los resultados obtenidos, que garanticen la propuesta de revitalización del espacio público en el centro urbano de la ciudad de Salcedo.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

FUNDAMENTO CONCEPTUAL Y TEÓRICO

Para una mejor referencia y comprensión de los términos utilizados en el presente estudio de investigación, es necesario considerar ciertos conceptos y definiciones de varios autores y profesionales que están relacionados con el ámbito científico tratado como parte del fenómeno, para esto se va a revisar elementos científicos dentro de los últimos 5 años.

Espacio público

Según Moncayo (2019), el espacio público es un bien nacional de uso público, de libre acceso para toda la comunidad. En general corresponden a áreas verdes y sus equipamientos, como también a los espacios de circulación de personas. Así, para Borja (2018), el espacio público es un concepto propio del urbanismo que a veces se confunde erróneamente con “(...) espacios verdes, equipamientos o sistema viario, pero que es utilizado también en filosofía política como lugar de representación y de expresión colectiva de la sociedad” (p. 21).

Centralidad

Desde el criterio de Moreno (2020), es “el espacio limitado para uso administrativo del cantón, en el cual se concentra la mayor parte de servicios y elementos gubernamentales con el fin de generar dinámicas de interrelación urbano y rural” (p. 13).

Acción urbanística

Consiste según Vargas (2019), en “la decisión administrativa y actuación urbanística de la administración municipal, relacionada con el ordenamiento e intervención en el uso del suelo” (p. 72).

Actuación urbanística

Desde el mismo autor Vargas (2019), es el “procedimiento de gestión y forma de ejecución, orientada por el plan, que implica un proceso concreto de transformación del suelo o de su infraestructura o una modificación de los usos específicos del mismo” (p. 82).

Corredores biológicos

Para Tronelli (2020), son zonas de amortiguamiento que “permiten una transición menos abrupta entre ambientes naturales y artificiales; ampliando la efectividad del área protegida por la reducción del efecto de borde, el aislamiento y la fragmentación de hábitat” (p. 102).

Corredores económicos

Según Tronelli (2020), es una red donde “se generan relaciones económicas y flujo de bienes y servicios que son trasladados a través de las principales carreteras dentro de los espacios con potencial económico” (p. 104).

Corredor turístico

Desde el criterio de Moreno (2020), es “el eje de comunicación entre dos o más centros turísticos, que presenta un esquema longitudinal o un alineamiento de instalaciones turísticas” (p. 92).

Reanimación urbana

Para Brunos (2020), son las acciones “para ejecutar sobre áreas deterioradas, con deficiencias de servicios, tenencia de la tierra y valor funcional” (p. 138). Esto amerita la transformación o reemplazo parcial o total de sus componentes urbanos y su organización espacial, a fin de reutilizar el suelo urbano para alcanzar mayores beneficios.

Reanimación

Según Brunos (2020), es “un conjunto de acciones que se han de establecer para mejorar la calidad ambiental y por ende la calidad de vida, en espacios urbanos que han sufrido procesos de abandono y deterioro” (p. 176). Aplicable también a edificaciones que han desmejorado su calidad, producto de intervenciones posteriores, diversidad de materiales constructivos, construcciones inconclusas.

Intervención

En forma simple según Brito (2018), es cualquier tipo de actuación específica en un bien inmueble, simple o complejo” (p. 122).

Parques y áreas verdes

Son para Vargas (2019), “las áreas verdes bajo nuevas modalidades han hecho que integrarse directamente con la ciudad siendo estos espacios esenciales en el desarrollo diario

de la ciudadanía, permitiendo actividades recreativas y de expansión a campo abierto” (p. 129). Además, Valencia (2021) menciona “es un espacio donde predominan los elementos naturales. Tiene como fin el descanso, el esparcimiento y la conservación del equilibrio ecológico” (p. 21). Fomentando las relaciones con el entorno natural que permite aprender acerca de procesos naturales y beneficiando directamente con su sombra, purificación del aire y sus productos de ser el caso.

Estructura urbana

Para Tronelli (2020), está conformada por “el suelo habilitado y construido o el que se habilite o construya dentro de la vigencia del plan, para la residencia de la población urbana, la localización de las actividades y funciones urbana” (p. 194). La incorporación de la infraestructura, el equipamiento y el espacio libre requerido para el disfrute de los habitantes urbanos y el adecuado desarrollo de sus actividades.

Verde urbano

Barruetos (2018) hace referencia a “la cantidad de áreas determinadas para el manejo de elementos naturales en los cuales toma protagonismo la vegetación” (p. 182). Además, de tener la característica especial de estar bajo el dominio técnico y administrativo de ciertas entidades gubernamentales dentro del territorio y se encuentra dividido dentro del territorio.

Comercio - intercambio

Dentro de los ejes fundamentales que dan vida a una ciudad se encuentra el comercio, actividad que junto al requerimiento de espacio para desarrollarla crea lasos de interacción entre a ciudadanía. El intercambio supone paz y reglas, convivencia y pautas informales que regulen la vida colectiva. Para Valencia (2021), “la ciudad es comercio y cultura, comercio de las ideas y cultura de la producción de servicios para los otros. Comercio y ciudad son tan insolubles como campo y naturaleza. La ciudad existe como encuentro de flujos” (p. 284).

Dinámicas urbanas

Según Vargas (2019), son “fuerzas ejercidas por distintos actores sociales que bajo la influencia de la constante interacción con la ciudad crea conflictos y tensiones que se establecen y modifican en relación con la morfología y estructura de los asentamientos” (p. 163).

Mobiliario urbano

Las actividades como tal dependen mucho del espacio que se ofrece, si bien es cierto que para el intercambio comercial se necesita una plaza o mercado como equipamiento fundamental, para el correcto funcionamiento de la ciudad necesitamos elementos que abran paso a la habitabilidad del espacio público. Para Vargas (2019), se entiende como mobiliario urbano “a todo tipo de muebles que integran a una ciudad; son de uso público y de materiales durables que resisten los cambios de temperatura y el desgaste del exterior” (p. 72).

Recreación activa y pasiva

Para Lomas (2019) “la recreación corresponde a la interacción directa entre el usuario y el medio” (p. 82); un claro ejemplo se resuelve en lo considerado como agua lúdica, que podría ser una playa un lugar establecido como recreación activa, por otra parte la recreación pasiva toma efecto en el distanciamiento que existe entre el usuario determinado como observador y el medio que en este caso podría ser un paisaje que si bien nos permite una actividad, por otra parte nos obliga a mantener el estado original del medio.

Red de transporte

Basada en una articulación jerárquica de sus nodos para garantizar con eficacia la direccionalidad de sus flujos (flotas, pasajeros o mercancías), y garantizar del mismo modo la velocidad de movimiento de estos, dentro de unos parámetros de funcionamiento abarcables de acuerdo con la capacidad de gestión de tráfico de la propia red. Los sistemas en red para Lomas (2019), permiten a su vez “la inter operatividad con otras redes en paralelo, como por ejemplo mallas urbanas con redes metropolitanas (metro ligero, transporte suburbano, cercanías ferroviarias), nodos intermedios de conexión y distribuidores (sistemas “by pass”) o tráfico minorista” (p. 253).

Revitalización

Desde la narrativa de Vargas (2019) consiste en “generar cambios en la planificación urbana y el paisaje, para un mejor desarrollo de la vida cotidiana, por medio de los esfuerzos de los miembros de una sociedad para construir más satisfacciones” (p. 31). Así, los ajustes físicos y sociales se emiten por medio de dinamización, mejora y humanización de los ecosistemas urbanos, buscando que la complejidad del entorno se focalice a las interacciones diarias en un equilibrio para el ser humano con la arquitectura.

Movilidad sostenible

Consiste según Gallegos (2019) en “mantener un tráfico de automotores acorde a un equilibrio con la sociedad y su impacto ambiental y vial” (p. 264).

Cultura

Para Gallegos (2019), es “el conjunto de todas las formas, modelos o patrones, explícitos o implícitos, a través de los cuales una sociedad regula el comportamiento de las personas que la conforman” (p. 103). Como tal incluye costumbres, prácticas, códigos, normas y reglas de la manera de ser, vestimenta, religión, rituales, normas de comportamiento y sistemas de creencias.

Cultura urbana

La cultura urbana nace como una forma de expresión y actitudes en torno al desarrollo de la ciudad, generando movimientos que han surgido en los últimos tiempos, este tipo de cultura como tal se expresa en distintos ámbitos de la vida y la sociedad usando como medio la música, la cultura, la vestimenta e inclusive ciertos ideales y orientaciones.

La cultura urbana para Fonseca (2020) se plantea como “una estrategia para la inclusión social siendo esta un enlace de poder para acabar con la desigualdad en las ciudades resaltando la necesidad de establecer el concepto de comunidad ante solo la proximidad y el cambio de paradigmas” (p. 66).

Arte

El arte desde el criterio de Fonseca (2020) es “una forma de expresión ha sido a lo largo de la historia un vestigio por el cual se testifica los sucesos que se han dado, además de la evolución constante que ha tenido como técnica” (p. 72). El arte añade más posibilidades para abstraer, conceptualizar y comunicar de las que permiten los lenguajes naturales o formales.

FUNDAMENTO TEÓRICO

La revitalización urbana para Monge (2020), se refiere desde una perspectiva teórica a “un conjunto de iniciativas destinadas a reorganizar la estructura de una ciudad existente, particularmente en ciudades en declive debido a razones económicas o sociales” (p. 273). Las iniciativas de revitalización urbana generalmente incluyen la mejora de características del entorno urbano, como la calidad del pavimento y la funcionalidad de las aceras. Dependiendo del uso previsto del espacio revitalizado, los proyectos también pueden abordar la necesidad de mejorar la participación de la comunidad y la ocupación de los espacios públicos,

proporcionando nuevas instalaciones de entretenimiento como parques y museos. En varias iniciativas, los proyectos tienen como objetivo preparar partes de la ciudad para cumplir una función económica deseada ajustando la red de servicios públicos a requisitos específicos, hacia la lucha de inconvenientes como el comercio informal.

Un espacio urbano revitalizado, con una infraestructura efectiva, puede desde sus bases doctrinales científicas, crear las condiciones para una ciudad eficiente, capaz de promover la innovación, una mejor calidad de vida y el desarrollo económico con prosperidad compartida y respeto ambiental. Las iniciativas de revitalización urbana pueden, sin embargo, ser proyectos grandes, complejos en términos de implementación y operación, y requieren innovación en tecnología y alcance.

Dentro de los aspectos modernos teóricos, se expone según autores como Brito (2018) y Tronelli (2020), el establecimiento de asociaciones público-privadas (APP) que, pueden ayudar a facilitar la implementación de proyectos de revitalización urbana de diversas formas. Primero, a través de una APP, un proyecto puede ser financiado total o principalmente por el sector privado, optimizando el espacio fiscal y diferenciando el gasto del sector público durante la duración del contrato. Las APP, en este sentido, pueden ser una fuente de financiación utilizada por las ciudades para organizar su gasto de capital.

En segundo lugar, las APP pueden ayudar a los municipios a planificar mejor. A largo plazo, por definición, las APP incentivan a los municipios a tener en cuenta los costos de por vida durante la fase de diseño e implementación. Si bien esto no significa que los costos estén siempre dentro del presupuesto, las APP obligan a un nivel de planificación que, de otro modo, podría estar ausente.

En tercer lugar, y quizás lo más importante, las APP pueden agregar flexibilidad a la prestación de servicios a nivel de calle, como el mantenimiento y la operación, de activos específicos, de los que generalmente carecen las agencias del sector público. Las APP aprovechan las capacidades del sector privado y aumentan la eficiencia de los servicios.

Frente al primer problema dentro de una relación teórica – práctica, que afecta a la ciudad de Salcedo, los discursos que rodean el espacio público y la movilidad urbana se cruzan, específicamente en relación con el grado en que el uso eficiente de los espacios públicos es importante para desarrollar un sistema de movilidad sostenible y viceversa. Para Torres (2020), “los espacios públicos no son solo lugares donde se desarrollan las actividades; también son lugares de movilidad, de entrada, salida y tránsito de personas” (p. 384). Por lo tanto, ofrecer

una buena variedad de opciones de movilidad puede fomentar la creación de espacios públicos más sostenibles. Además, proporcionar espacios en los que las personas puedan caminar, andar en bicicleta, sentarse, pararse, esperar y socializar determina cómo las personas deciden moverse dentro, fuera y alrededor de la ciudad y, por lo tanto, influye en la sostenibilidad urbana.

Bajo una investigación de desarrollo histórico – teórico; las calles han jugado un papel fundamental en las ciudades: conectaron espacios, personas y bienes, y facilitaron el comercio, la interacción social y la movilidad. Hasta mediados del siglo XX, las calles, junto con las plazas, eran un sistema integrado de espacio de movimiento que contribuía a definir la vida cultural, social, económica y política de las ciudades. Tenían una vitalidad natural y eran lugares dinámicos y multifuncionales, en particular para los jóvenes y adolescentes que eran (y siguen siendo) los principales actores en el proceso de apropiación del espacio público.

Las ideas modernistas de orden, higiene y estética desde sus perspectivas teóricas, regularon el uso de espacios y actividades, mientras que las intervenciones a gran escala en las décadas de 1960 y 1970 con su énfasis en los movimientos del tráfico redujeron la importancia de las calles. Una de las consecuencias de aplicar las ideas modernistas al urbanismo, pasando de lo teórico a lo práctico, fue desde el criterio de Montero (2020), “el sacrificio de la función social de los espacios públicos y las calles por motivos estéticos y funcionales” (p. 72). Las calles comenzaron a verse como meros enlaces en una red de carreteras y como elementos que simplemente permiten viajar entre destinos.

Desde el surgimiento de la conceptualización modernista de zonificación, que facilitó la división de la ciudad en áreas funcionales, la experiencia de moverse se ha asociado con el concepto de automóvil, velocidad y se ha concebido como elementos separados de los espacios públicos. La llegada de la sociedad del automóvil ha destruido indiscutiblemente el significado colectivo de los espacios públicos. Gestionar el aumento del tráfico vehicular ha requerido que la forma de la ciudad cambie para satisfacer las necesidades de una población motorizada. Las calles se han convertido en espacios para automóviles y los espacios urbanos en espacios para estacionar, ignorando su significado como espacios de interacción, diversidad e intercambio.

Como reacción a esta visión de la ciudad, a partir de los años sesenta surgieron nuevos enfoques que buscaban restablecer las relaciones entre calles, barrios y sociedad. El trabajo de la socióloga Jane Jacobs (1961), contiene algunos de los argumentos teóricos críticos más fuertes contra el movimiento modernista. En su trabajo, codificó un nuevo sentido de “urbano”

como parte de la apertura cultural, el enriquecimiento personal, la autorrealización y la tolerancia; una experiencia urbana caracterizada por un equilibrio perfecto entre un fuerte capital social, actividades económicas y encanto local.

Hoy, los principios sugeridos en su trabajo son frecuentemente referenciados por los nuevos urbanistas, en discusiones teóricas sobre cómo diseñar espacios públicos que puedan enriquecer el sentido de lugar y mejorar la habitabilidad de la ciudad. Aunque los automóviles siguen siendo parte del paisaje urbano y deben tenerse en cuenta al planificar, ya no se puede depender de los automóviles para mantener las ciudades en funcionamiento. Se debe generar esfuerzos por crear un entorno urbano equilibrado en el que puedan coexistir personas en coche, bicicleta y a pie.

A partir de esta idea, se están rediseñando las calles para recuperar su carácter social y multifuncional del “pasado”. Reequilibrar la relación entre los espacios públicos (especialmente las calles) y la movilidad urbana implica recalificar las calles y las redes de espacios públicos, en términos sociales y formales, restableciendo un uso integrado de los espacios y múltiples formas de movimiento. Concretamente, esto significa hacer que las calles sean más atractivas para todos los usuarios, mejorando su capacidad para funcionar como espacios; tanto, de vida como de movilidad urbana, así como satisfaciendo los nuevos requisitos funcionales de la sociedad; de ahí el trabajo frente al segundo problema de la ciudad de Salcedo, la informalidad de su comercio.

Una propuesta de revitalización puede tener al menos dos consecuencias positivas para la sostenibilidad urbana. Por un lado, mejorando el sistema de movilidad, especialmente reforzando el esquema de movilidad blanda; así, se puede crear una ciudad más respetuosa con el medio ambiente y la sociedad. Al mismo tiempo, se puede establecer un modelo para un patrón de movilidad urbana más sostenible y un espacio público habitable frente a la acción comercial.

A modo de ejemplo, la capital de Dinamarca, Copenhague, ejemplifica cómo una red de espacios públicos puede volverse más sostenible donde caminar y andar en bicicleta son los modos más comunes de movimiento y transporte diarios. Por otro lado, la mejora de la movilidad urbana puede crear nuevos espacios públicos o mejorar la sostenibilidad de los existentes. Al realizar importantes inversiones en infraestructura, como Medellín en Colombia donde se crearon numerosos sistemas de movilidad sostenible, como líneas de teleférico urbano para atender sectores marginales (y a menudo informales).

Por tanto, se debe establecer la relación entre la movilidad urbana y el espacio público y restaurar el valor social y comercial de las calles es una oportunidad para: integrar las actividades cotidianas de las personas, hacer que moverse por la ciudad sea atractivo y comprender cómo la calidad de los espacios afecta nuestra experiencia de movimiento. Caminar o andar en bicicleta por los espacios públicos o utilizar el transporte público debe ser una experiencia positiva y enriquecedora, una oportunidad para disfrutar del entorno, involucrarse activamente con la sociedad e interactuar con otras personas que están compartiendo la misma experiencia. En este sentido, los espacios públicos y el potencial de movilidad urbana asociados son cruciales acciones frente al comercio informal, permite una mejor sostenibilidad urbana.

Las características teóricas referenciadas desde un desarrollo histórico sobre la importancia de la revitalización; expone en forma clara los elementos modernos a considerar dentro de un desarrollo práctico y como, las definiciones y percepciones han evolucionado a la par de las necesidades humanas, dentro de una interacción urbanística que desea una mejor integración arquitectónica con la satisfacción de hábitat y uso.

ESTADO DEL ARTE

Dentro del presente estado de arte, se hace referencia a los elementos más destacables a nivel internacional y nacional en referencia al tema de estudio bajo los 5 últimos años de estudio.

Es claro que se debe buscar la recuperación moderna de los espacios públicos como una necesidad profesional desde la arquitectura. Frente a esto, Martínez y Vidal (2018), en *“Metodología para la recuperación de espacios públicos en la Universidad Tecnológica de El Salvador”*; tienen como objetivo recuperar los espacios públicos en la Universidad Tecnológica de El Salvador y bajo un estudio metodológico mixto; se determinó que:

Los espacios públicos tienen gran importancia dentro de la ciudad, ya que estos contribuyen al fomento de la identidad y la ciudadanía. En dicha área se manifiesta una complejidad entre las relaciones sociales conflictivas que ha llevado a la degradación de espacios públicos, hasta llegar a ser actores informales quienes se apropian, a esto se le suma la contaminación visual, auditiva y ambiental (p. 72).

Por tanto, la recuperación de espacios públicos que incluya como elemento clave aspectos ambientales, la participación ciudadana, la planificación estratégica, la reducción de la inseguridad y la equidad es fundamental. No obstante, debido al progresivo crecimiento de las ciudades, muchos de estos espacios se convierten en lugares relacionados con la

inseguridad, espacios que no son accesibles para todos, espacios olvidados, abandonados o descuidados, debido al deterioro progresivo al que se encuentran expuestas las ciudades, por la atmósfera social, política y económica en que se encuentran sumergidas.

Una de las mejores formas desde la base teórica hacia la recuperación de los espacios públicos, determina integrar a las personas dentro del cambio del entorno, validado en un fin de satisfacción mayor. Para Moreta (2019) en “*La recuperación de espacios públicos en Bogotá - Colombia*”, desde el objetivo general, recuperar los espacios públicos de Bogotá bajo una mejor revisión a la movilidad; dentro de un estudio descriptivo se concluyó, que:

La recuperación de Bogotá se da por unión y diálogo con ideas para rescatar calles, plazas y parques a través de intervenciones urbanas en el espacio público; el problema se resuelve en base con intervenciones efímeras de pop-up con el fin de captar la atención de los ciudadanos a invitarles a retomar su rol de actores del espacio público, para lo cual se implementan estrategias de arte participativo, urbanismo tácito y placemaking (p. 192).

COMO CRITICA...Existen factores sociales como el comercio informal, que perjudica toda la estructura de los centros urbanos y es un fenómeno que se da en las principales ciudades de Latinoamérica. De esta forma, se debe utilizar estrategias mixtas que vinculen acciones públicas y elementos de marketing. Actualmente, se deben vincular diferentes profesionales para mejorar los espacios públicos.

Pero, muchas de las acciones de revitalización son difíciles de ejecutar, dado, que exigen transformaciones que muchas veces la sociedad no desea por mantener una zona de confort previamente establecida. Dentro de esto, Torres (2020) en “*Retomando los espacios urbanos en Santiago de Chile*”, según el objetivo general, retomar los espacios públicos de Santiago perjudicados por las ventas informales; dentro de un estudio de campo por medio de encuestas, expone:

Los espacios públicos son nuevas creaciones de identidad a través del arte y el diseño participativo, innovando herramientas de mejora que deben restringir las ventas ambulantes y que se pierda la movilidad por comercios informales. Lastimosamente, muchas ciudades como Santiago son limitadas y pierden su visibilidad cultural y movilidad social (p. 102).

De este modo, se busca explorar los distintos paisajes que de la vida cotidiana, vinculando territorios a través de la traslación de múltiples efectos que reduzcan los espacios comerciales informales. Así, todo plan de desarrollo urbanístico tiene como objetivo transformar un extenso espacio sin urbanizar, situado de una forma estratégica entre el centro

de la ciudad y espacios aledaños, todo esto con la pretensión de convertirse en espacios terciarios en servicio de la sociedad.

Actualmente, ya se han implementado soluciones de revitalización en ciudades del Ecuador, cuyos conflictos macro, exigían acciones urgentes de intervención gubernamental. Así, en el aporte de Guevara (2021) descrito como “*Recuperación de Guayaquil de la informalidad y el tráfico vial*”, desde un objetivo general direccionado en proponer acciones para reducir las ventas informales y mejorar el espacio público; dentro de un estudio mixto por medio de encuestas y entrevistas, cita:

Eliminar de una ciudad problemas de movilidad y ventas informales, requiere de planificación de largo plazo y acciones gubernamentales directas apalancadas en la arquitectura urbanística. Para esto, es urgente mejorar en la ciudad sistemas de gestión por medio de políticas públicas bajo propuestas de revitalización (p. 138).

Por tal razón se concidera, se debe realizar un análisis del desarrollo urbanístico, atendiendo a los conflictos y deficiencias que se han producido con el fin de aportar soluciones y propuestas que mejoren la calidad de vida; además, de evaluar los conflictos sociales frente a una forma de urbanizar, con el fin de potenciar la posición estratégica como un nuevo centro de negocios, basado en el sentido de antecedentes históricos en la evolución del área de estudio hasta el estado actual, detectando las amenazas pero especial énfasis en las oportunidades y a la par mejorar la movilidad central de la ciudad de Salcedo.

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

Línea y sub línea de investigación

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 ecosistémicas, urbano - rurales, movilidad y la regeneración urbana.

El estudio de las insuficiencias existentes en la calidad del espacio que determina actividades de los distintos actores principales dentro de una ciudad y por ende sus ejes correspondientes de los cuales se alimenta su desarrollo económico, social y cultural. Bajo dicha premisa Perelmán (2018), aborda la desigualdad urbana aceptando que “en su producción intervienen condiciones estructurales asociadas a las posiciones objetivas y elementos microsociales creados ante una necesidad de habitar” (p. 178); de esta manera, se hace

referencia a la cotidianidad como experiencia en sus interacciones y como de esta manera cada individuo hace de su tiempo y espacio, su realidad.

En distintos documentos, investigaciones y proyectos ejecutados dentro de un contexto se ha determinado como la calidad del espacio se ve influido directa y continuamente frente a una sociedad en desarrollo, es decir que de este modo cuando se hace de los espacios existentes una realidad constante que está presente en la forma de vivir, desde la cualidad y la imagen que se presenta a quienes visitan la ciudad, hasta que tan productivos podrían ser los espacios al transportar de un lugar a otro y que se puede encontrar en ellos para ofrecer mejores opciones con respecto a su calidad.

Enfoque de investigación

El enfoque de la investigación se basará en el uso de la metodología tipo mixta (cuantitativa y cualitativa). El aspecto cualitativo, surge de todos los elementos teóricos revisados en el presente estudio; por su parte, el elemento cuantitativo se valida bajo la aplicación de encuestas a un grupo de estudio determinado en la ciudad de Salcedo sobre las necesidades y mejoras bajo un criterio personal que requiere el espacio dentro de la revitalización del espacio público.

Nivel de investigación

Se analiza la calidad de los espacios que permitan conexiones socio - culturales; además, de los requerimientos de los mismos, para avalar la calidad de movilidad y bienestar social dentro del centro urbano de la ciudad de Salcedo.

Tipo de investigación

Es cualitativa, por las referencias y usos bibliográficos científicos que respaldan el tema de estudio; cuantitativa, porque se basa en una serie de datos obtenidos en el sitio de investigación en base a distintos parámetros referidos en las encuestas, teniendo en cuenta la participación ciudadana e información etnográfica. Por tanto, además es una investigación de campo, puesto a que el lugar de donde se han tomado los datos está directamente ubicado en la zona de acción.

El aspecto inductivo – deductivo, permite intervenir aspectos esenciales particulares y generales, de tal manera que el diseño propuesto encaje y sustente condiciones urbanísticas en

relación con la calidad de vida de la sociedad de Salcedo tanto desde un nivel macro y micro hacia la promoción de una propuesta.

Población y muestra

Se tomará como población, la totalidad de habitantes económicamente activos (PEA) del cantón Salcedo conformada en el rango de 16 a 65 años (21.121 habitantes); puesto que la intervención del centro urbano de la ciudad influirá en varias acciones y actividades actuales y dicha población referida en términos económicos posee la capacidad de pago necesaria y son actores claves del estudio. Mismo, que una vez aplicada la fórmula resulta una muestra de 378 personas.

$$n = \frac{Z^2 * p * q * N}{Z^2 (p * q) + N e^2} =$$
$$n = \frac{(1.96)^2 * (0.5)^2 * 21.121}{1.96^2 (0.5)^2 + 21.121 (0.05)^2} = 378$$

Dónde:

- n = Tamaño de la muestra inicial
- N = Tamaño de la población
- Z = Nivel de confianza
- N = Número de población
- e = Error de estimación (5%)
- p = Probabilidad favorable
- q = Probabilidad desfavorable

Técnica de recolección de datos

La observación, permite verificar directamente los datos con el lugar de estudio, siendo así testigo directo de las condiciones actuales y cuáles son los aspectos principales que requieren ser atendidos en la ciudad de Salcedo. Seguido de una recopilación y análisis documental; donde, se va a concentrar la información que sea relevante para el sentido de la

investigación por medio de datos históricos, demográficos y territoriales, haciendo un énfasis en los elementos que demuestren la problemática. Seguido por los resultados cuantitativos de las encuestas aplicadas y citados a modo de indicadores estadísticos.

Técnicas para el procesamiento de la información

Con la base de datos obtenidos por medio de encuestas a la muestra de estudio, se realizarán diferentes análisis y tabulaciones que de paso a la ejecución de indicadores estadísticos y documentos cartográficos que permitan evidenciar las debilidades y oportunidades del centro urbano de la ciudad de Salcedo; así, como el desenvolvimiento que tiene con las actividades del sector dentro de un nivel problemático que requiere acciones urgentes.

Conclusiones capitulares

- Los conceptos analizados permitirán tener definiciones más acertadas que permita desarrollar una intervención basada en realidades y necesidades esenciales de la comunidad de Salcedo; además, ayuda con herramientas que mejoran el entendimiento de investigación y su finalidad como problemática.
- El análisis directo de teorías y el estado del arte, logra llevar a cabo la investigación, además permite conocer tendencias acertadas en relación con el tema a tratar y vincular experiencias y expectativas científicas de problemas similares, entendiendo la raíz del problema planteado; como a la vez, el estudio de sus efectos y consecuencias dadas.
- Se establece un diseño metodológico que garantice la obtención de datos favorables y confiables abordando a los distintos actores sociales, además, del desarrollo de instrumentos que favorezcan el diálogo y la recolección de información entorno a donde se genera el problema en la ciudad de Salcedo.

CAPÍTULO III

APLICACIÓN METODOLÓGICA

DELIMITACIÓN ESPACIAL, TEMPORAL O SOCIAL

- Ubicación: Ecuador
- Provincia: Cotopaxi
- Canton: Salcedo
- Parroquia: San Miguel
- Lugar: Centro Urbano (Zona centro, piezas urbanas 1,2,3)



Figura 2 delimitación espacial, temporal y social

Nota. Complementación PD y OT (2016)

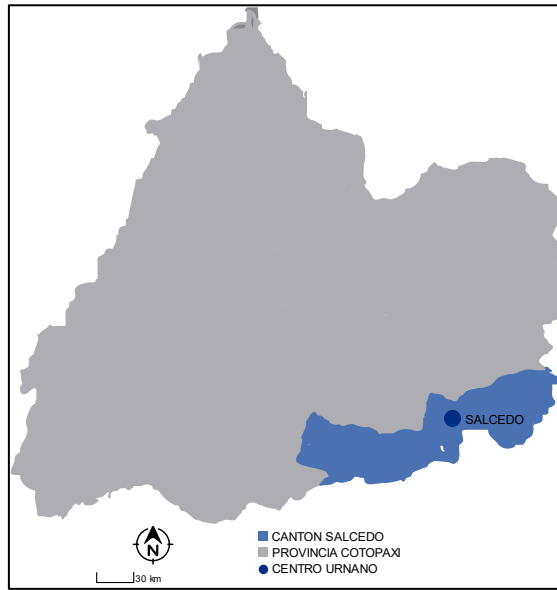


Figura 3. delimitación espacial de Cotopaxi

Nota. Complementación PD y OT (2016)

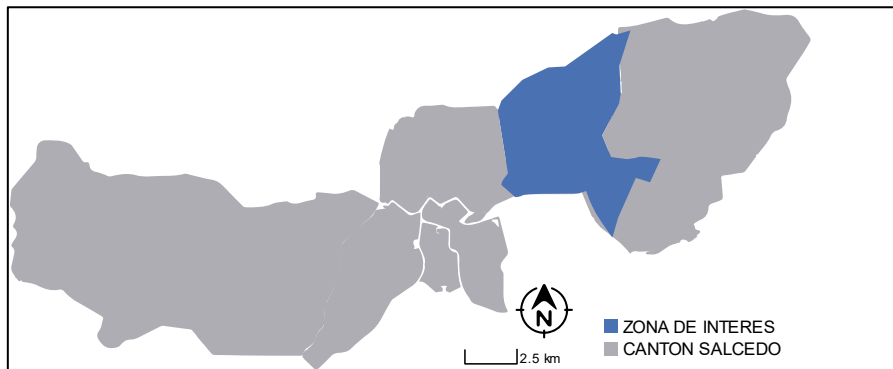


Figura 4. delimitación espacial de Salcedo

Nota. Complementación PD y OT (2016)

Análisis zona centro 03

La zona 03 se encuentra conforma por cuatro provincias, tres de ellas en la región sierra que son Cotopaxi, Tungurahua, Chimborazo y finalmente Pastaza, esta última ubicada en la región oriental; en total poseen una superficie de 45,000.00 Km², dando un equivalente al 28 % del total del territorio nacional, dicha zona se considera como un eje central para el acopio y distribución comercial del país, la factibilidad de esto se debe según la Senplandes (2020)“a la alta productividad de la zona, acompañado de la accesibilidad de transporte con la que cuenta” (p. 11).

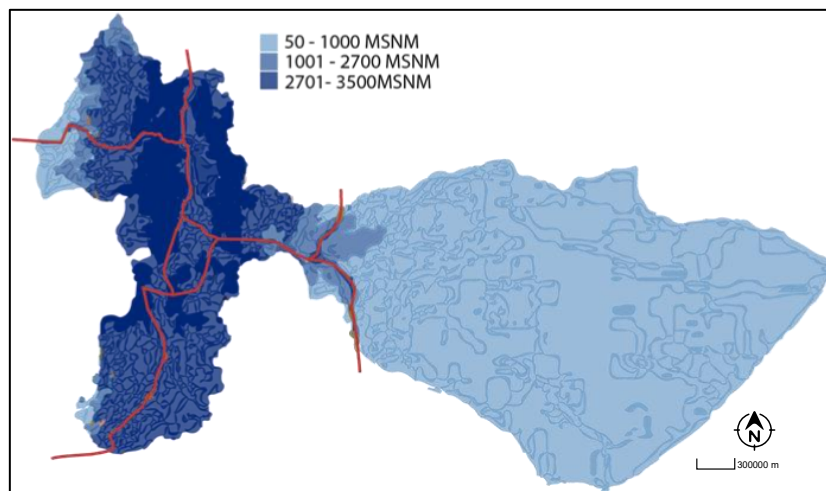


Figura 5 análisis vial de la zona 3 del Ecuador

Nota. Complementación PD y OT (2016)

Bajo la influencia de dos regiones y climas variados, la zona es considerada altamente productiva por la fertilidad de sus suelos, quienes abarcan actividades agrícolas ganaderas y los derivados de estas, es así como dentro de ellos destacan productos como brócoli, fresas y flores que son productos de exportación denominados como de alta calidad a nivel mundial. El territorio nacional se encuentra bajo la influencia de áreas naturales protegidas con un área de 7238.70 km² representando el 16% de la superficie total.

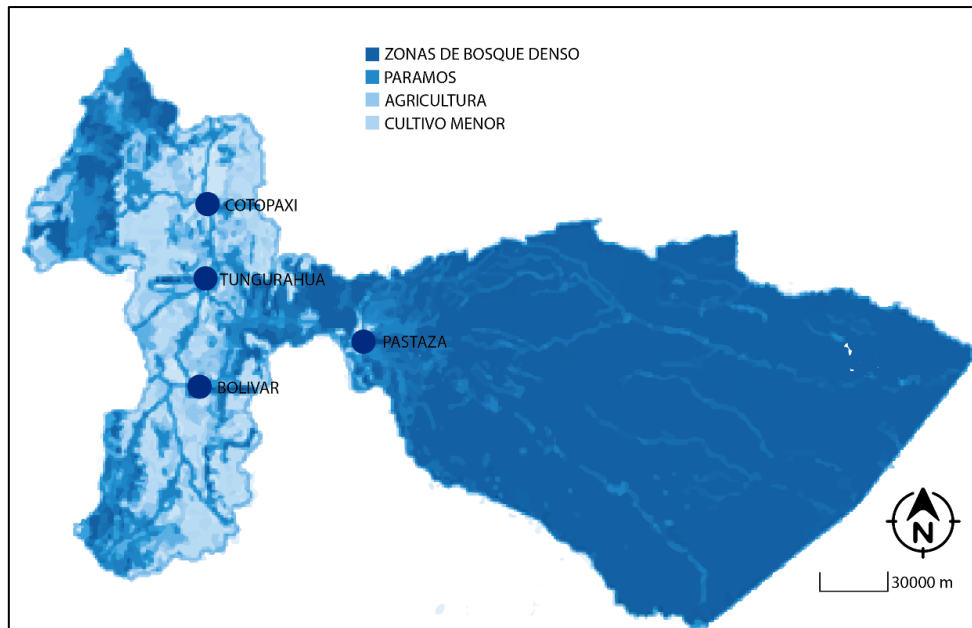


Figura 6 clasificación del suelo zona 3

Nota. Complementación PD y OT (2016)

Los bosques naturales, vegetación arbustiva y pantanos ocupan 28529 km² con el 64% de la superficie total acompañado de los páramos ocupando un área de 4858 km² equivalente al 82% de la superficie total. En ambos casos predominan debido a la que son las categorías de suelo con mayor superficie.

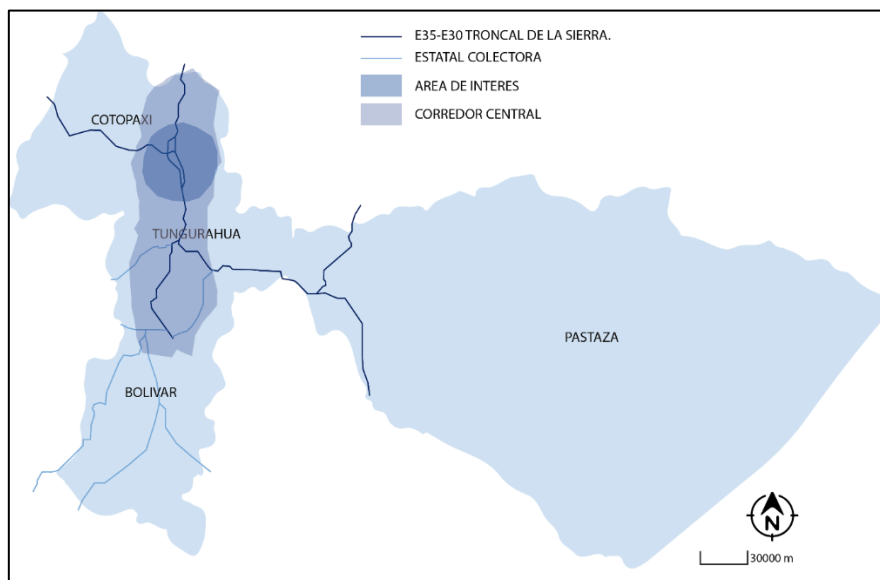


Figura 7 Delimitación espacial del corredor central

Nota. Complementación PD y OT (2016)

Dentro de la zona también existe lo que es conocido como corredor central interandino, que da paso a sembríos de corto plazo, desarrollándose así a través de la vía panamericana; que facilita la distribución de la producción, además de contar en este lugar con el aeropuerto de Latacunga, que permite exportar en grandes cantidades.

ANÁLISIS POBLACIONAL DE COTOPAXI

De acuerdo con los datos emitidos por el INEC (2020), en la provincia de Cotopaxi existe un total de 409.205 habitantes registrados, al ser comparados con la población del censo en 2001 de 349.540, se evidencia un crecimiento poblacional anual de 1,75%.

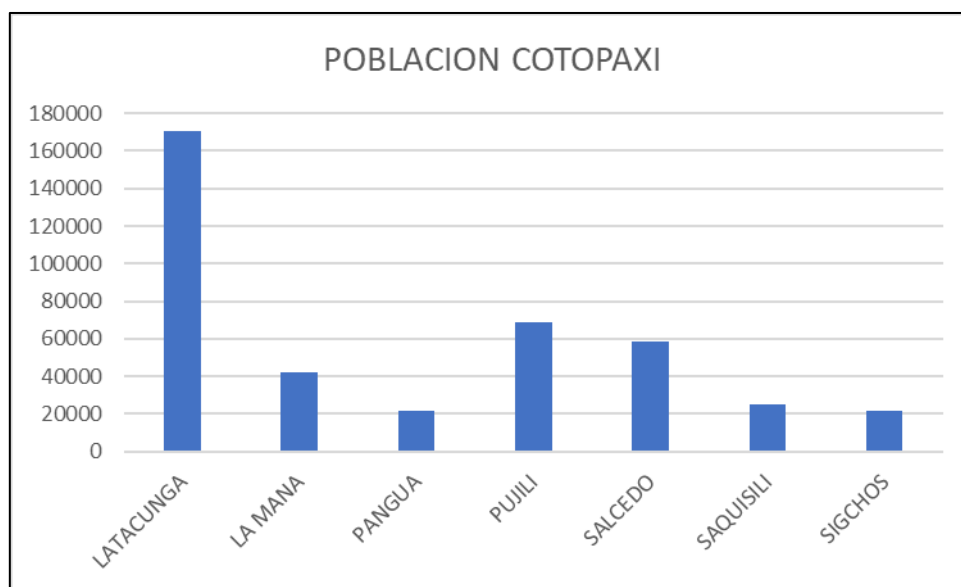


Figura 8. Análisis poblacional de Cotopaxi

Nota. INEC (2020)

Tomando en cuenta estos datos, es importante establecer grupos determinados de trabajo, esto permitirá que las necesidades sean visualizadas desde distintas perspectivas y logren recolectar información, dando paso al direccionamiento y cumplimiento de objetivos y parámetros propuestos en el presente estudio.

En el siguiente gráfico se evidencia que el 72,1% de la población femenina se identifica con la etnia mestiza, mientras que el 69,7% corresponde a la población masculina identificada con dicha etnia; visualizándose mayor autoidentificación mestiza en mujeres. Seguido existe un 24,1% de la población masculina que se identifica como indígena y el 22,1% concierne a la población femenina. Consecuentemente, se encuentra la etnia blanca que con un porcentaje del 5,2% se encuentra identificada la población masculina y el 2,3% pertenece a la población femenina. Las tres etnias antes mencionadas son las que más destacan en cuanto a la autoidentificación dentro de la provincia de Cotopaxi, así, el grupo de estudio corresponde a la etnia mestiza.

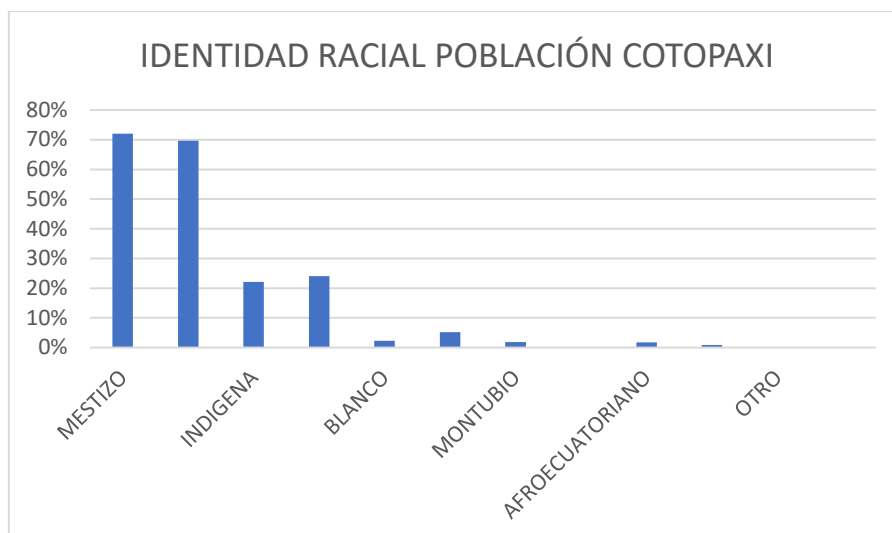


Figura 9. Identificación por etnia de Cotopaxi

Nota. INEC (2020)

De acuerdo con los lineamientos laborales y diferentes actividades de trabajo desempeñadas por la población femenina, en su mayoría corresponde a la población en edad de trabajar. Mientras que un poco más de la mitad de los habitantes masculinos, son la población económicamente activa dentro de la provincia de Cotopaxi, considerando en ambos grupos que las edades mayores a los 10 años son quienes caben dentro de esta categoría, estructurándose de la siguiente manera.

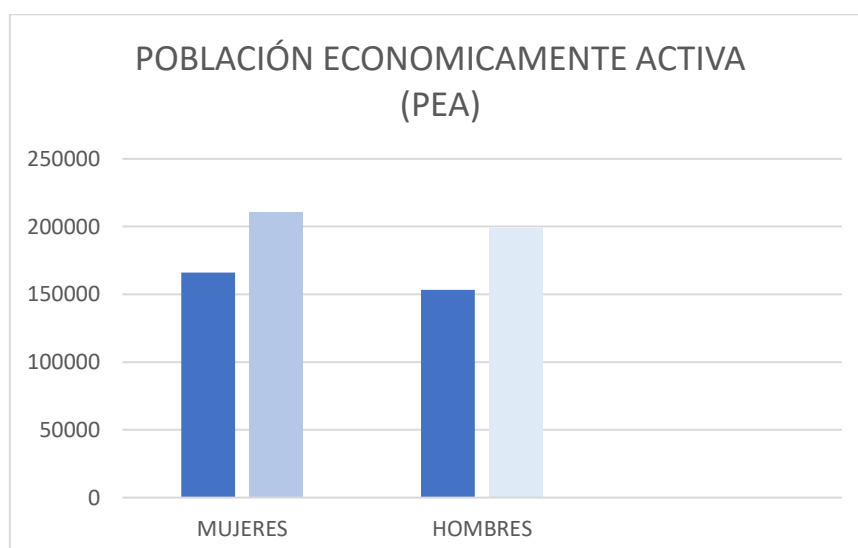


Figura 10. PEA de Cotopaxi por sexos

Nota. INEC (2020)

ANÁLISIS POBLACIONAL DE SALCEDO

El cantón Salcedo se encuentra conformado de 6 parroquias dentro de las cuales 5 de ellas están consideradas como rurales, las cuales hacen de la parroquia de San Miguel su centro administrativo, convirtiéndola además en la más poblada con 33.106 habitantes equivalente al 53.79 % de la población del cantón, seguidos de Cusubamba y Mulalillo que mantienen un 12.37% en ambos casos.

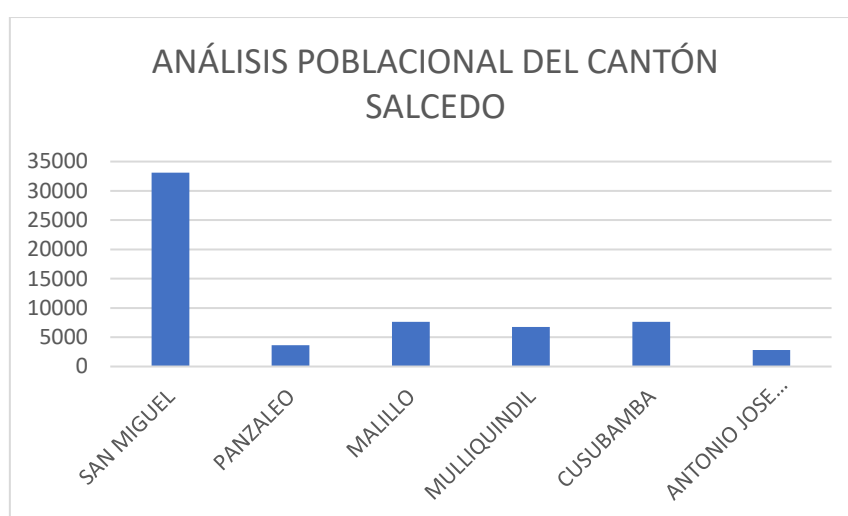


Figura 11. Análisis poblacional de Salcedo por parroquias

Nota. INEC (2020)

POBLACIÓN ECONOMICAMENTE ACTIVA DE SALCEDO

Es fundamental entender el aporte tanto social, cultural y principalmente económico que tienen los habitantes dentro del cantón; para ello, se muestra en el siguiente gráfico la distribución de la población económicamente activa en la parte urbana y rural.

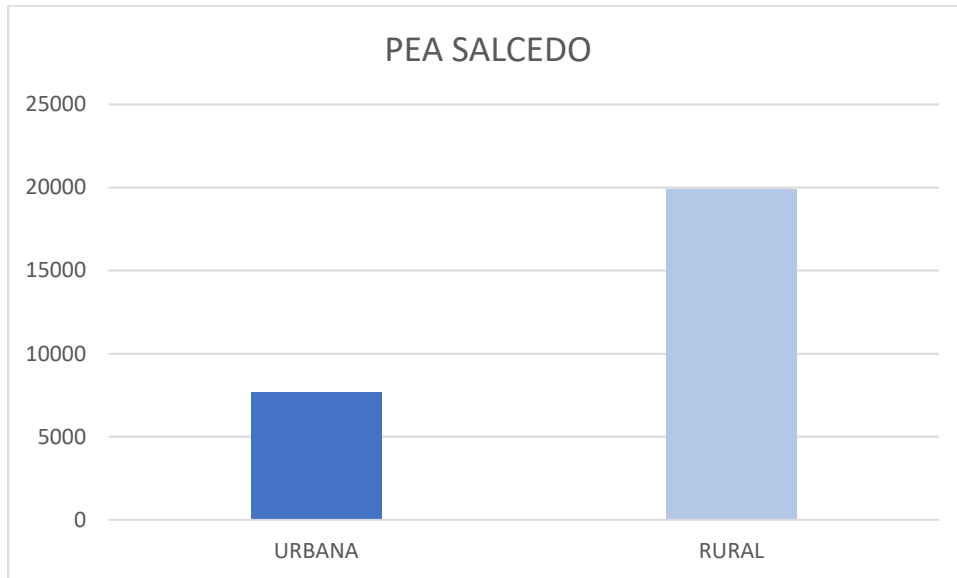


Figura 12. PEA Salcedo por sexos

Nota. INEC (2020)

Los mayores índices se inclinan hacia la zona rural superándola en un 56% a la zona urbana, ya que, bajo las influencias de parcelas de producción agrícola y ganadera, la economía tiene como eje central dichas actividades; sin embargo, se determina importante dividir este grupo económico por parroquias como se refiere a continuación.

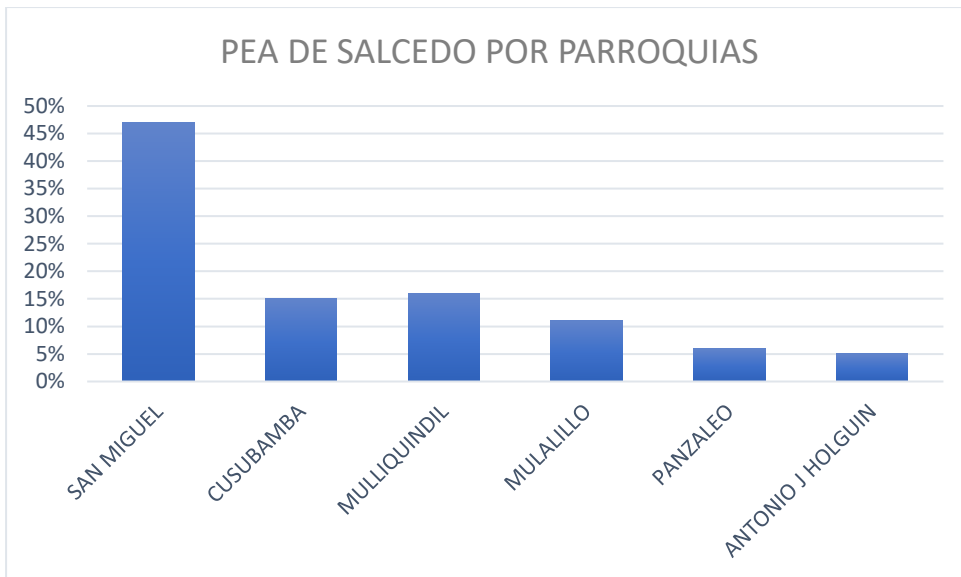


Figura 13. PEA Salcedo por parroquias

Nota. INEC (2020)

La parroquia San Miguel como cabecera cantonal muestra el mayor índice de PEA; ya que, cuenta con la influencia de sectores rurales; sin embargo, las actividades que sustentan el desarrollo de la ciudad se concentran en el centro de comando ubicado en la urbe de esta misma parroquia.

IDENTIDAD RACIAL

De este modo, se logra identificar que la única parroquia del cantón considerada como urbana mantiene la economía más fuerte; puesto que, al ser un centro administrativo, mantiene flujos y dinámicas internas que hacen posible el desarrollo de la ciudad.

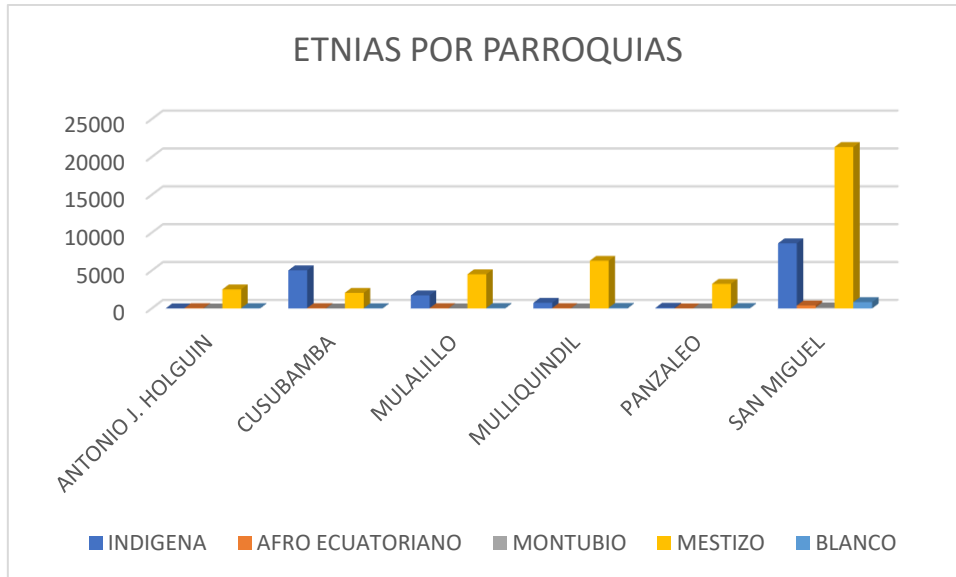


Figura 14. Identidad racial por parroquias

Nota. INEC (2020)

Se ha tomado en cuenta además la autoidentificación racial que existe en el cantón, siendo de vital importancia integrar cada uno de ellos en la planificación del espacio por igual forma y sin distinción. En el gráfico se puede ver el crecimiento existente del mestizaje frente a las razas autóctonas del lugar y la pérdida de ciertas manifestaciones que estas realizan en el espacio de estudio.

ANÁLISIS FÍSICO ESPACIAL

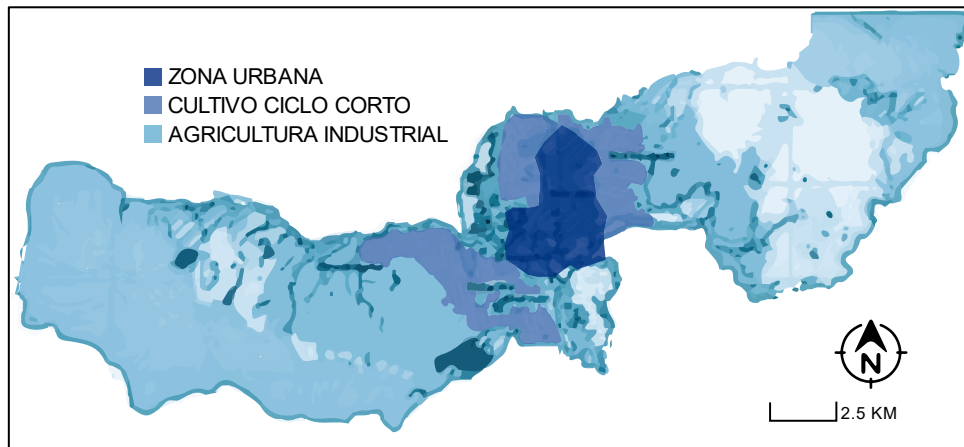


Figura 15. Análisis físico espacial

Nota. Complementación PD y OT (2016)

La categorización del espacio se encuentra determinada en base de criterios con actividades desarrolladas en el sector, mismas que se manifiestan en grandes o pequeñas parcelas de terreno según la necesidad, esto a la vez logra determinar la economía potencial.

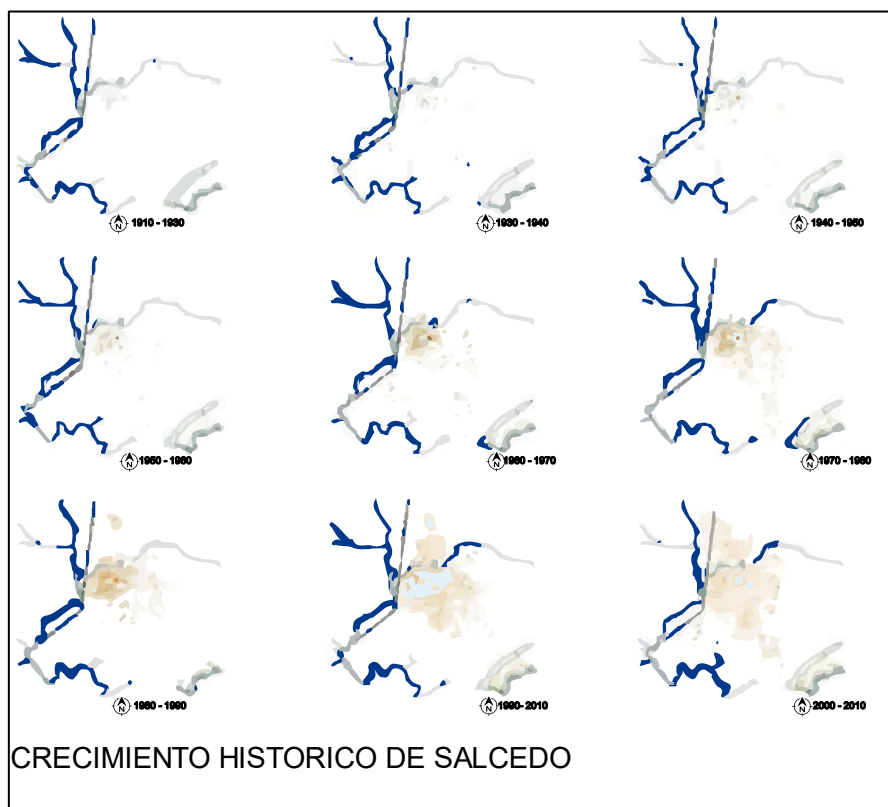


Figura 16. Crecimiento espacial histórico de Salcedo

Nota. Complementación PD y OT (2016)

El crecimiento evidente a través de la historia se ve influenciado por ciertos acontecimientos que de a poco han favorecido a la población, los ejes que permiten la movilización de la mercadería producida, logra dar paso a distintas actividades derivadas de una en particular, convirtiéndose en potenciales y necesarias con el tiempo, es así como con la intervención de tecnología y nuevos modelos sociales logran conexiones viales, relaciones entre distintas ciudades y por ende oportunidades comerciales.

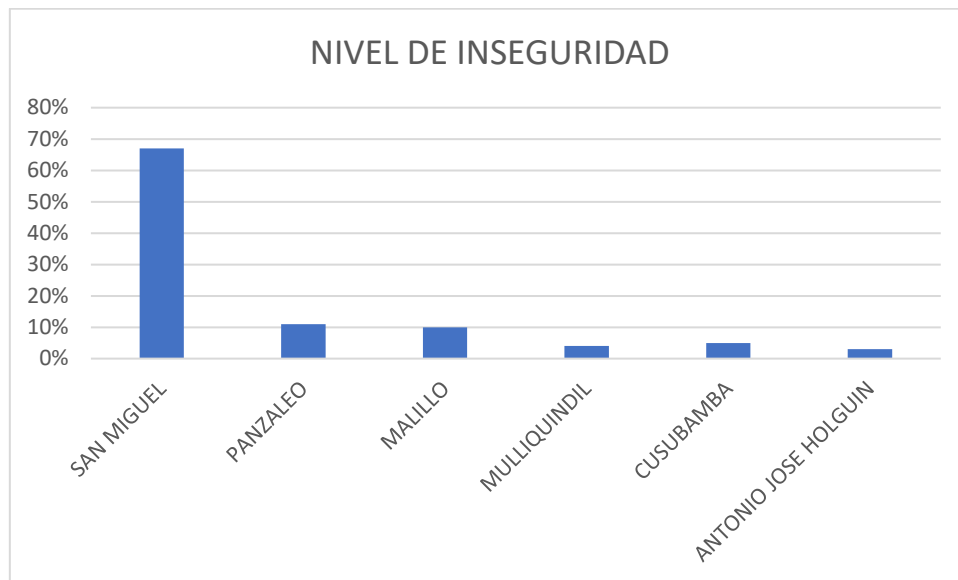


Figura 17. Nivel de seguridad

Nota. INEC (2020)

El desarrollo constante entre los servicios activos en el centro de la ciudad y todo su manejo administrativo ha creado también conflictos internos que se evidencian en el trabajo realizado por mantener la seguridad y orden del cantón, mostrando denuncias hacia las autoridades mismas que se concentran en el centro urbano correspondiente a la parroquia de San Miguel.



Figura 18. Mapa de tendido eléctrico

Nota. Complementación PD y OT (2016)

Dentro de la infraestructura necesaria para el óptimo funcionamiento se encuentra el servicio de tendido eléctrico, del cual se encuentra abastecido alrededor del 70% del territorio, considerándolo como un aspecto positivo y estratégico para el diseño y el uso del espacio; evitando inclusive problemas relacionados con la inseguridad.

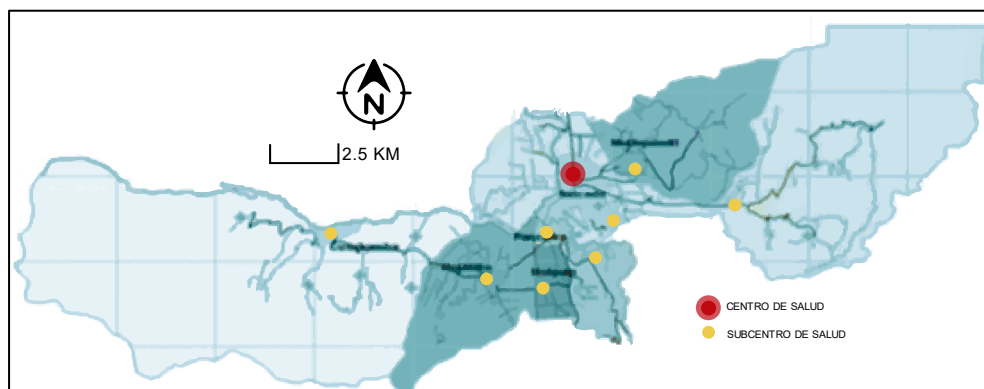


Figura 19. Centros y subcentros de salud

Nota. Complementación PD y OT (2016)

Por otra parte, no menos importante se encuentra el abastecimiento de centros y subcentros de salud lo que determina las intenciones por parte de instituciones públicas de abastecer a estos nuevos centros poblados, evitando aglomerar toda la población en uno solo llevándolo hacia un punto de quiebre y solventando necesidades sectoriales sociales.

Las políticas y modelos tradicionales en la tramitación legal están relacionadas directamente al tiempo que requiere invertir; siendo esto una obligación ciudadana, es algo inevitable que requiere de un espacio óptimo para desarrollarlo, mismo que no abastece al verse

concentrado en un solo lugar en conflicto acompañado de la debilidad de normativas prácticas y gestión en el uso del espacio que crean retrasos.

La característica comercial del área de estudio permite la interrelación tanto interna como externa con otros cantones y provincias que se encuentran también influenciados por el antes mencionado corredor andino y productivo.

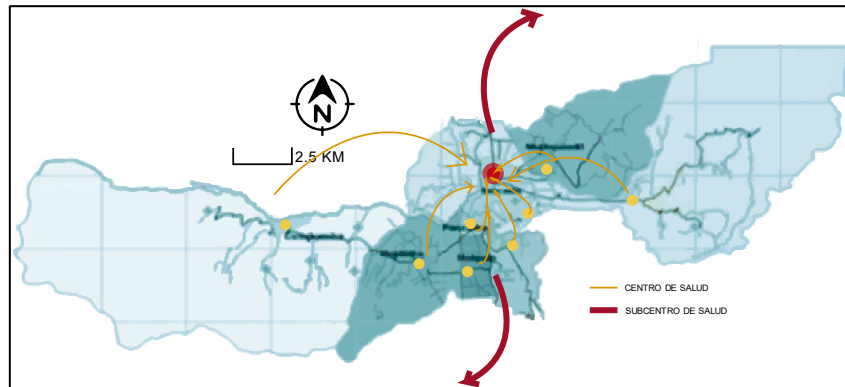


Figura 20. Flujos y dinámicas comerciales

Nota. Complementación PD y OT (2016)

CONDICIONES CLIMÁTICAS

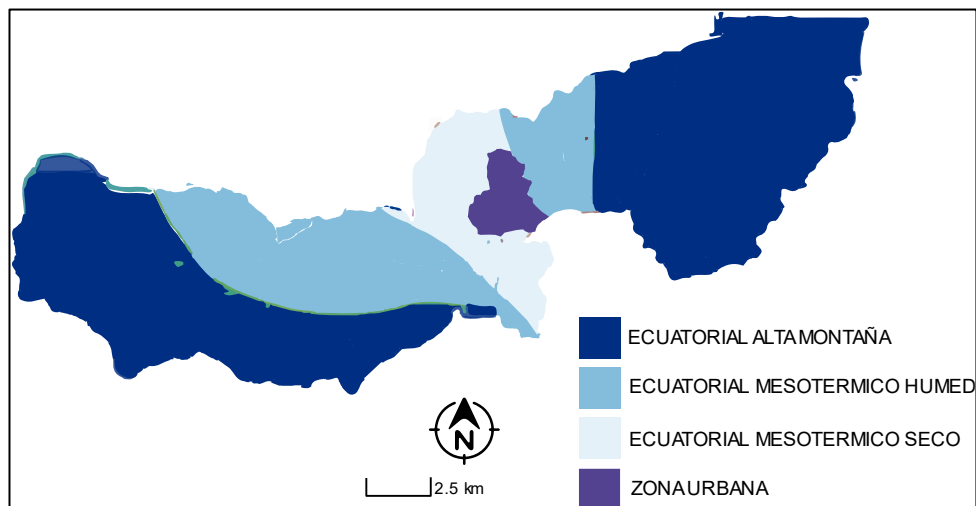


Figura 21. Análisis climático de Salcedo

Nota. Complementación PD y OT (2016)

La variedad de climas dentro de un mismo entorno cercano, crea en el territorio la variedad de productos y contextos físicos que resultan atractivos para la sociedad, pues, el contar con un punto de equilibrio que garantice la conexión a estos distintos espacios da paso

a recorridos ecológicos productivos y nuevos espacios destinados a la industria con garantías adecuadas permitiendo a la vez reubicar equipamientos en conflicto.

AMENAZAS O PELIGROS

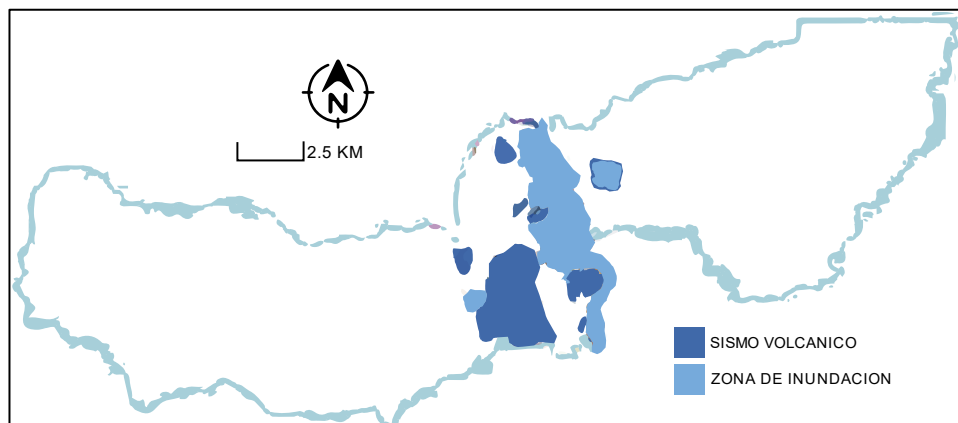


Figura 22. Análisis de amenazas

Nota. Complementación PD y OT (2016)

El cantón Salcedo mantiene un territorio expuesto ante algunas amenazas entre las cuales se destacan las siguientes: amenaza sísmica, volcánica del Cotopaxi, deslizamientos leves a moderados, en baja intensidad se encuentran inundaciones y sequías. El Cantón Salcedo se encuentra afectado en un 4% aproximadamente por esta amenaza, siendo la mayor peligrosidad los flujos de lodo intensificándose a medida que se acercan al centro del cauce del río Cutuchi, aunque existen afectaciones laterales de menor intensidad hacia el oriente y occidente.

TEMPERATURA

En San Miguel de Salcedo, las distintas épocas del año se ven representadas en etapas cortas, cómodas y parcialmente nublados, caracterizando de esta manera a la ciudad con un clima confortable, sus temperaturas varían entre 8° C en sus épocas más frías en los meses de agosto y septiembre. Por otra parte sus temperaturas más altas se encuentran en los meses de noviembre y diciembre como se muestra en el siguiente gráfico.

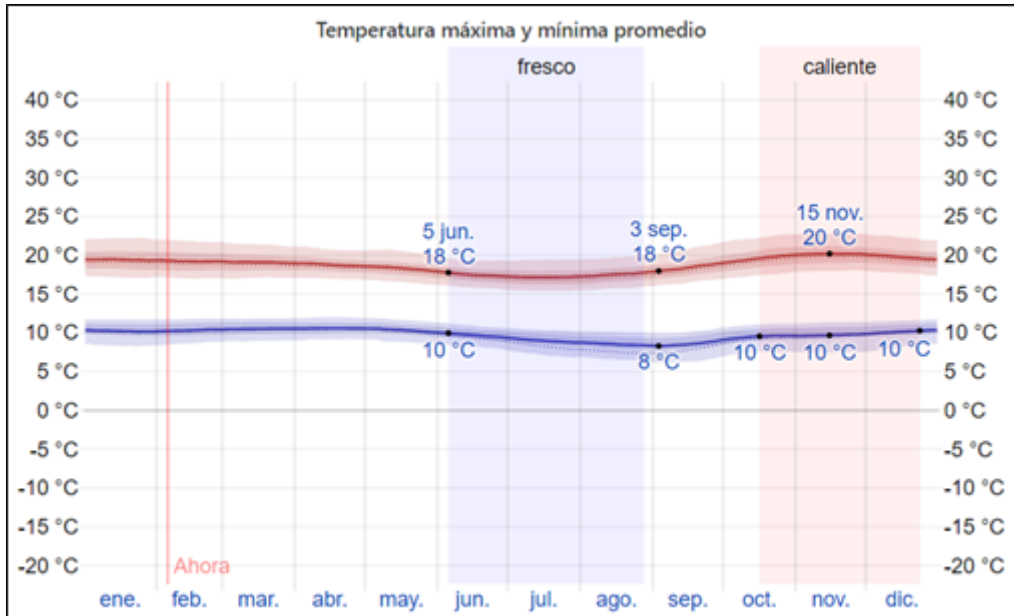


Figura 23. Temperatura de la zona de estudio

Nota. Wather Spark (2021)

LLUVIA

La variación de lluvia es extrema en los distintos meses del año; puesto que, la mayoría de lluvia se ve direccionada hacia los meses de abril con una precipitación constante durante 31 días, alcanzando una acumulación promedio de 138 mm en su densidad, mientras que por otra parte los meses de agosto recibe la menor cantidad de lluvia con una acumulación total promedio de 32 mm. Puesto que el abastecimiento de la infraestructura es de suma importancias para evitar colapsos en sistemas de recolección de aguas.



Figura 24. Análisis pluvial de la zona de estudio

Nota. Wather Spark (2021)

SOL

La luz del sol no varía de forma considerable en el transcurso del año, pues su máxima variación es de 11 minutos en relación de las 12 horas constantes que existen en este período de tiempo. Siendo así, el día más corto en el mes de junio y el más largo en el mes de diciembre. Es decir, se pueden determinar horarios de uso para distintas actividades, además de la toma de decisiones que se puedan relacionar a la iluminación y temas de seguridad en horarios nocturnos.



Figura 25. Iluminación natural de la zona de estudio

Nota. Wather Spark (2021)

VIENTO

Durante el año, el tiempo más ventoso dura alrededor de 3,5 meses entre junio y septiembre, su velocidad promedio alcanza los 9,4 km/h. Considerándose, el 1 de agosto el día más ventoso del año, debido a que alcanzó una velocidad promedio de 13,0 km/h. Por otra parte, en los meses de septiembre hasta junio se considera parte del tiempo más calmado en el transcurso del año con una duración de 8,5 meses, siendo el mes de diciembre el más calmado del año, puesto a que la velocidad máxima del viento alcanzó los 5,8 km/h.

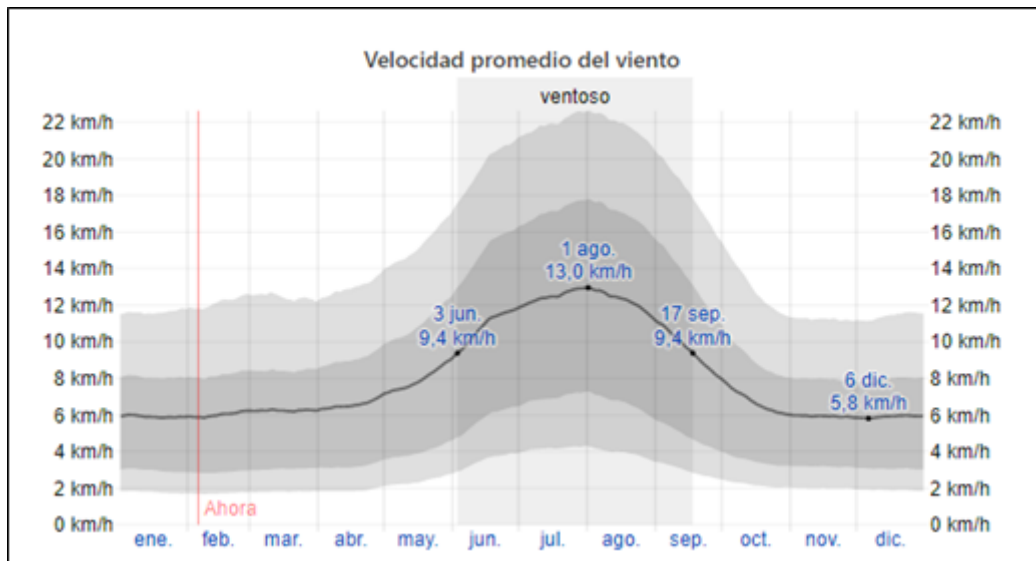


Figura 26. Viento de la zona de estudio

Nota. Wather Spark (2021)

ANÁLISIS DE POLÍGONO DE INTERVENCIÓN

Como propuesta de intervención se mantiene la pieza central 01 de la parroquia de San Miguel, donde bajo los distintos análisis se demuestra la mayor concentración de equipamientos de servicio gubernamental y bancarios, los que a la vez, son un eje benefactor tomando las formas de actuación adecuadas. La zona como tal, muestra un potencial y grandes oportunidades de desarrollo en conjunto con la identidad de Salcedo.

El cantón Salcedo se encuentra ubicado en una franja que atraviesa la cordillera central con una longitud de 50 km, mientras que el promedio de su ancho llega a los 10 km; mismo que se encuentra ubicado al sur oriente de la provincia de Cotopaxi. A su vez, situada a una altitud de 2683 msnm.

Su extensión total se calcula en 533 km², esta área se encuentra distribuida entre parroquias rurales y urbanas. Limitando al norte con los cantones Pujilí y Latacunga. Al sur los cantones de Ambato y Pillaro. Al este, la cordillera de los Andes y al oeste, el cantón Pujilí parroquia de Angamarca.

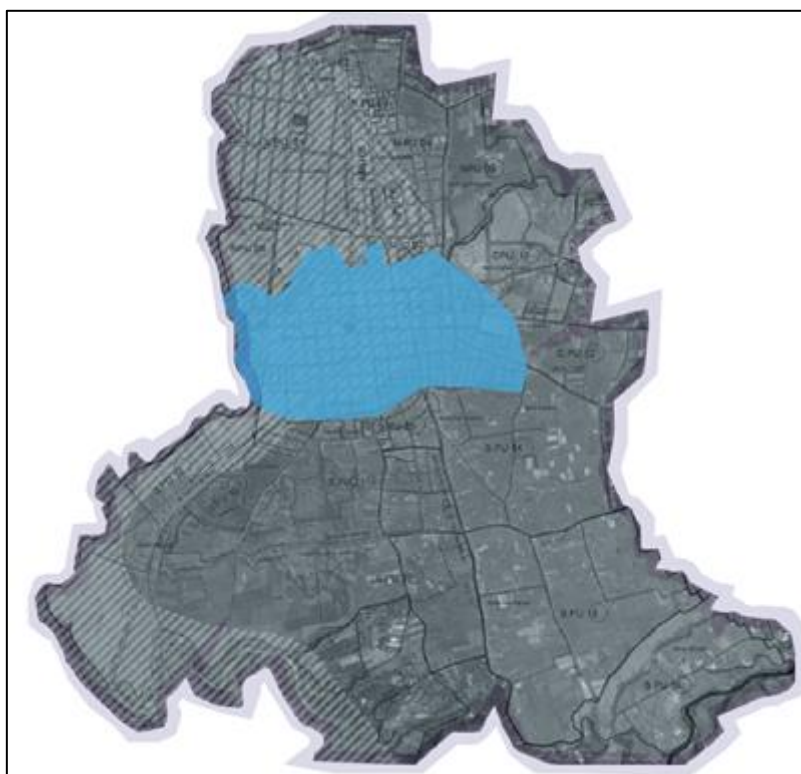


Figura 27. Delimitación espacial de piezas urbanas

Nota. Complementación PD y OT (2016)

Sistema de amanzanamiento

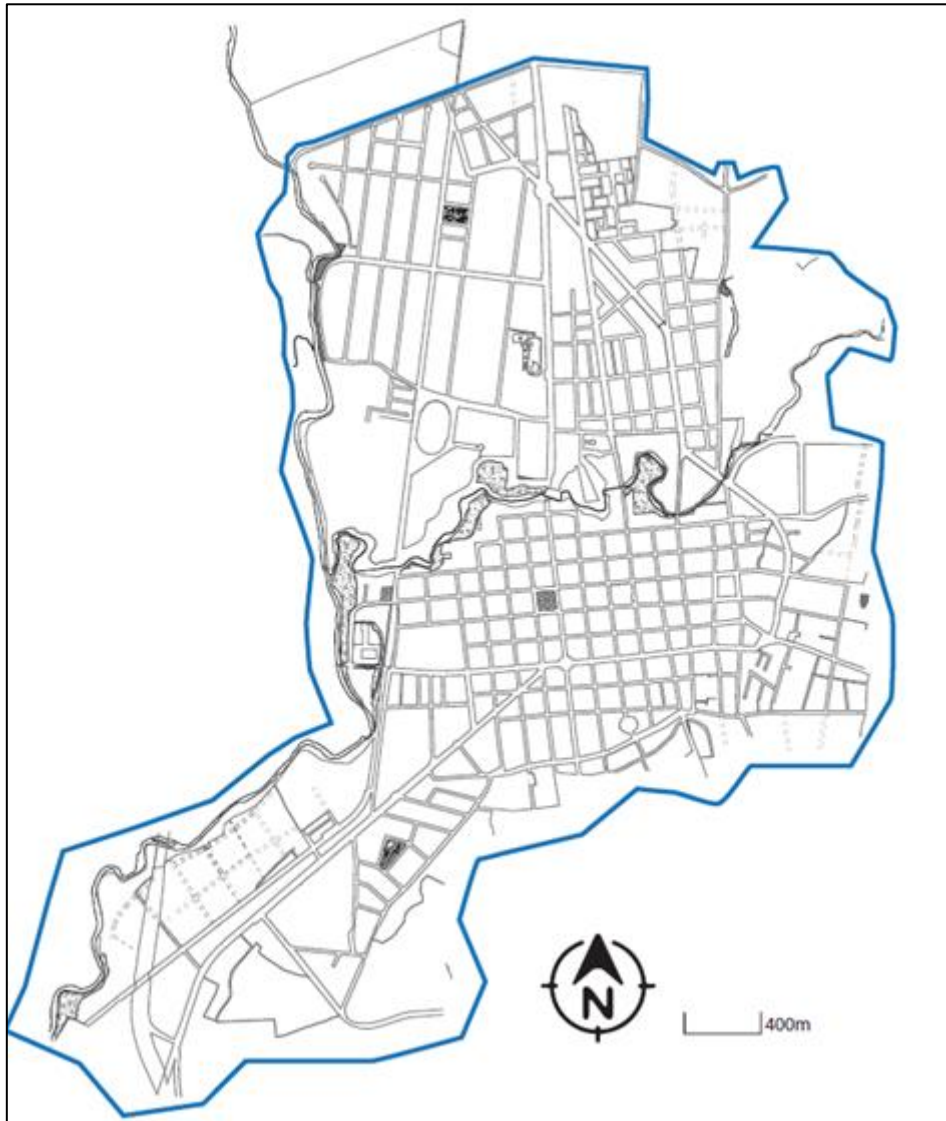


Figura 28. Sistema de amanzanamiento

Nota. Complementación PD y OT (2016)

La ciudad se encuentra desarrollada bajo una influencia de la conquista, basada en un sistema reticular, además de tener un centro de dominio en el que se encuentran autoridades gubernamentales, religiosas y administrativas. A esto, se debe su trama rectangular y la ocupación de todo un territorio dividido por un elemento geográfico que es el río.

Sistema predial

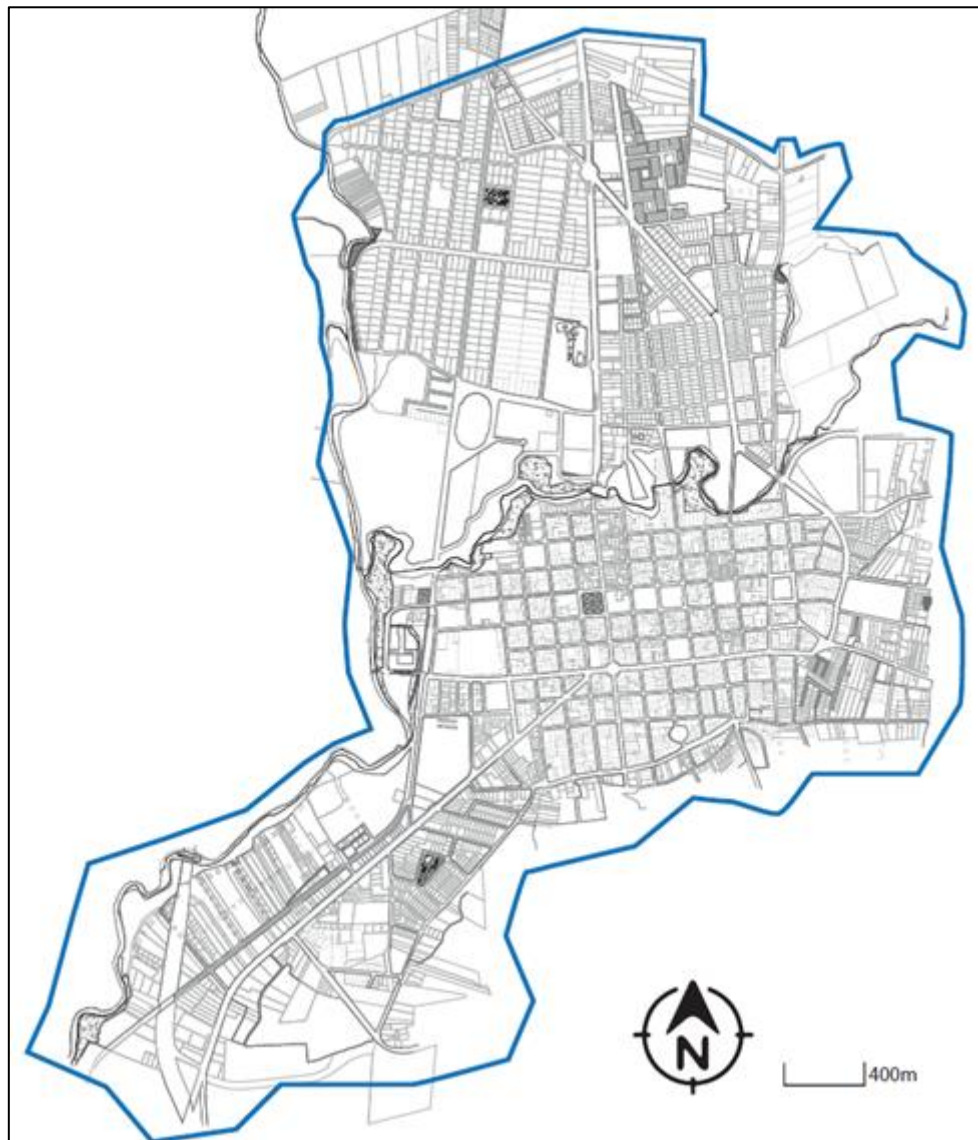


Figura 29. Sistema predial

Nota. Complementación PD y OT (2016)

La necesidad de urbanizar la ciudad y de habitarla ha generado un sistema predial; en un inicio de forma irregular dentro de las manzanas creadas, por otra parte, en las zonas consideradas de expansión se establecen lotes con mayor igualdad espacial y proyección de vivienda, apartado de este centro de dominio.

Espacio edificado y no edificado

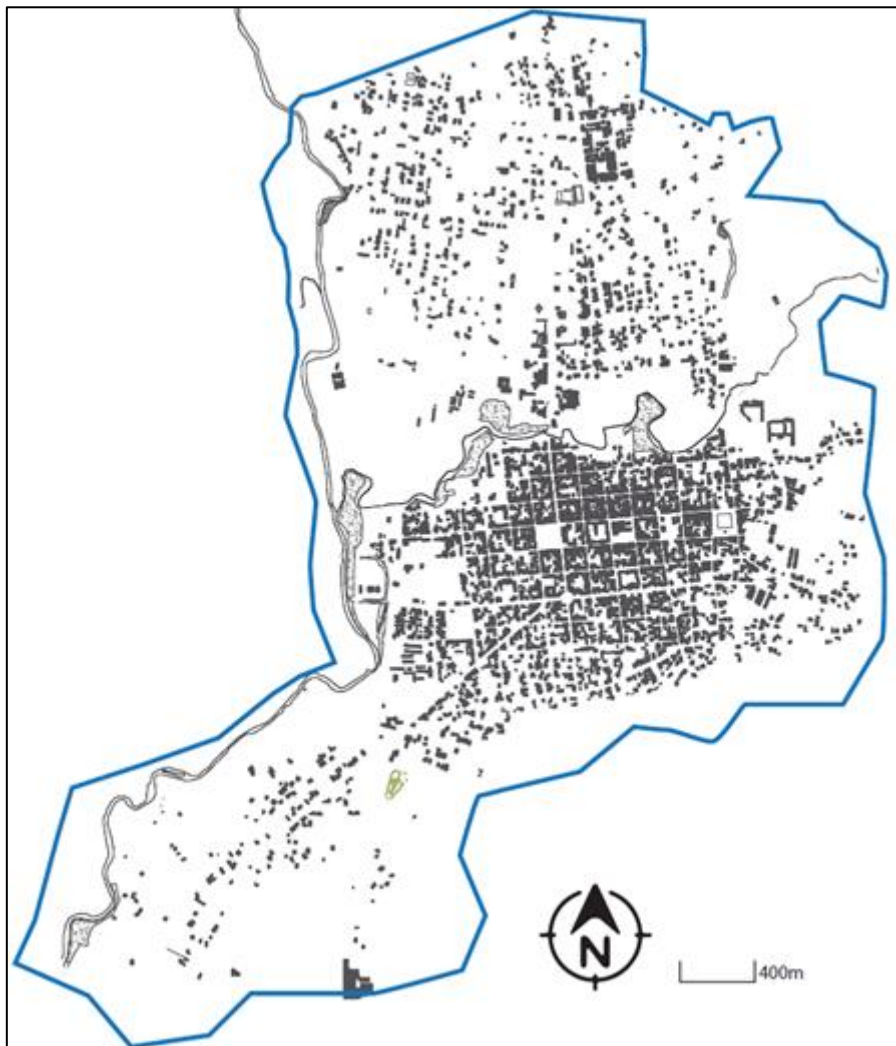


Figura 30. Análisis edificado y no edificado

Nota. Complementación PD y OT (2016)

La construcción se ve masificada en la zona central, con la influencia de distintas actividades desarrolladas en relación con un eje económico, de movilidad social; sin embargo, en la zona norte este crecimiento se ha visto detenido con la creación de una vía alterna que deja a un lado las actividades y flujos internos de la ciudad.

Análisis de áreas verdes



Figura 31. Análisis de áreas verdes

Nota. Complementación PD y OT (2016)

La infraestructura verde de la ciudad en su mayoría se ve dotada por la influencia del río Cutuchi y las quebradas que se generan a su transcurso, estos, poseen una condición contaminada no son habitables, los parques y jardines están sectorizados y no abastecen a la ciudad como tal.

Análisis de equipamientos deportivos

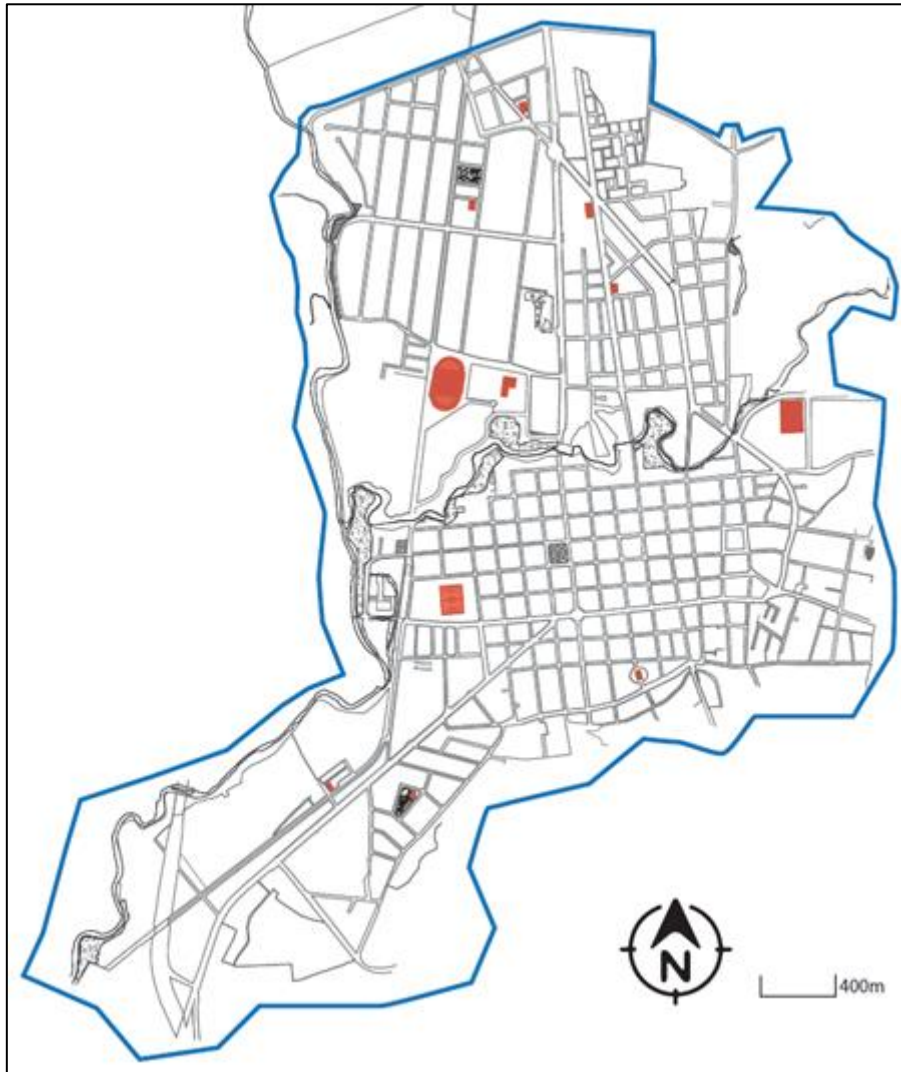


Figura 32. Análisis de equipamientos deportivos

Nota. Complementación PD y OT (2016)

Los equipamientos deportivos se encuentran distribuidos en distintos espacios de la ciudad; ya que, las canchas multifuncionales consideradas de barrio, son elementos característicos de la ciudad, y también los de mayor escala como estadios y coliseos son limitados.

Equipamientos de servicio 1

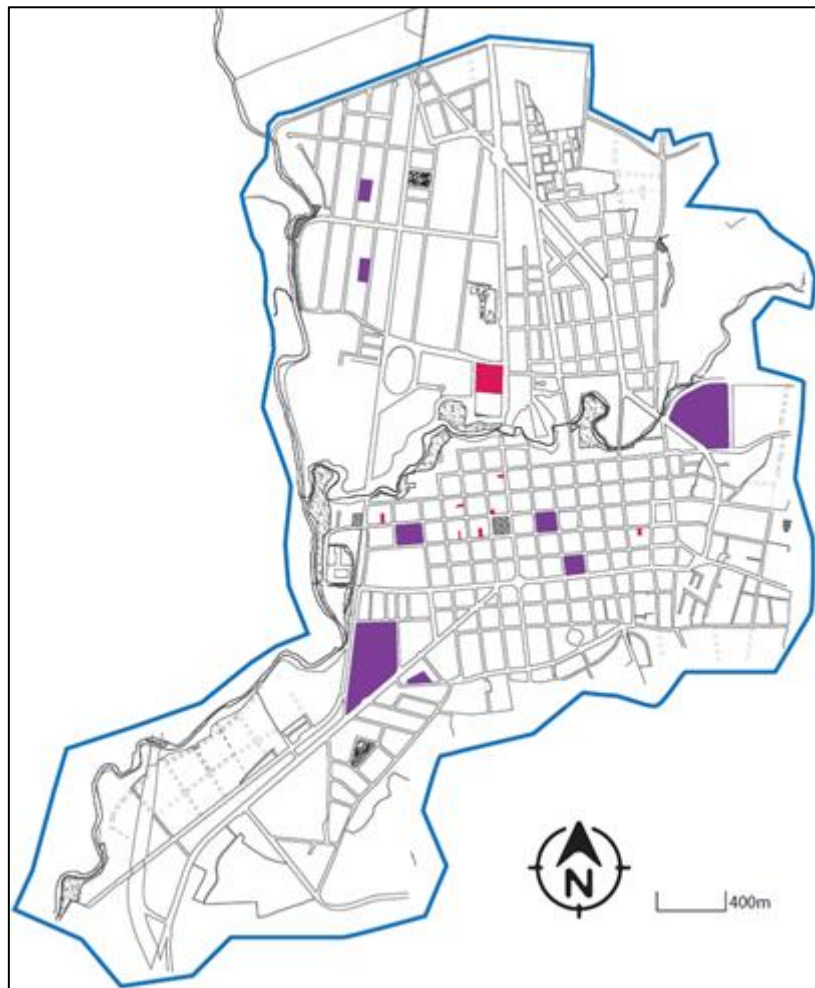


Figura 33. Análisis de equipamientos de servicio 1

Nota. Complementación PD y OT (2016)

Los equipamientos de servicio educativo y de salud se extienden en el centro de la ciudad como respuesta a la población de Salcedo y sus necesidades, una vez más se ve como estos mismos están en la parte centro sur de la ciudad; por lo cual, se crea una concentración de espacios con dicha actividad, causante de grandes afluencias y conflictos en el uso del espacio.

Equipamientos de servicio 2

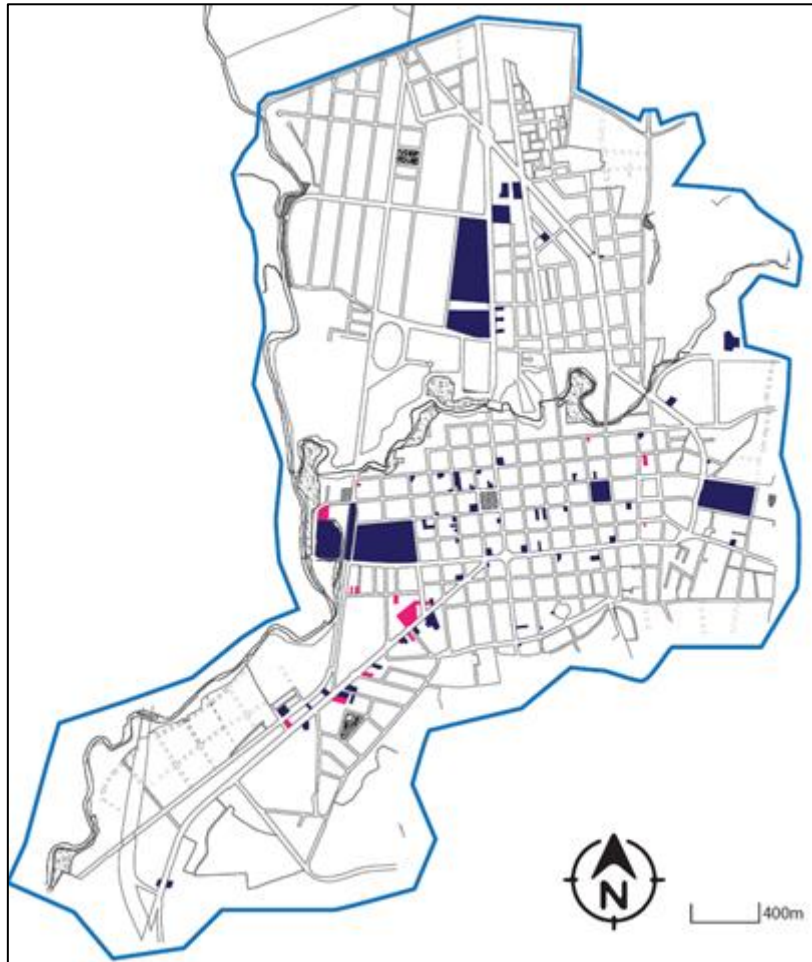


Figura 34. Análisis de equipamientos de servicio 2

Nota. Complementación PD y OT (2016)

Los servicios de la ciudad en su mayoría se reflejan en puntos comerciales que brindan servicios varios, como hoteles, limpieza, alimentos, cementerios, camales, etc. Que son esenciales para el desarrollo de la ciudad, pero no responden directamente al gobierno. Estos a su vez, se ven limitados en su crecimiento por la interferencia de la quebrada, obligados a permanecer en un espacio sin garantías de espacialidad e infraestructura adecuada.

Análisis de puntos comerciales

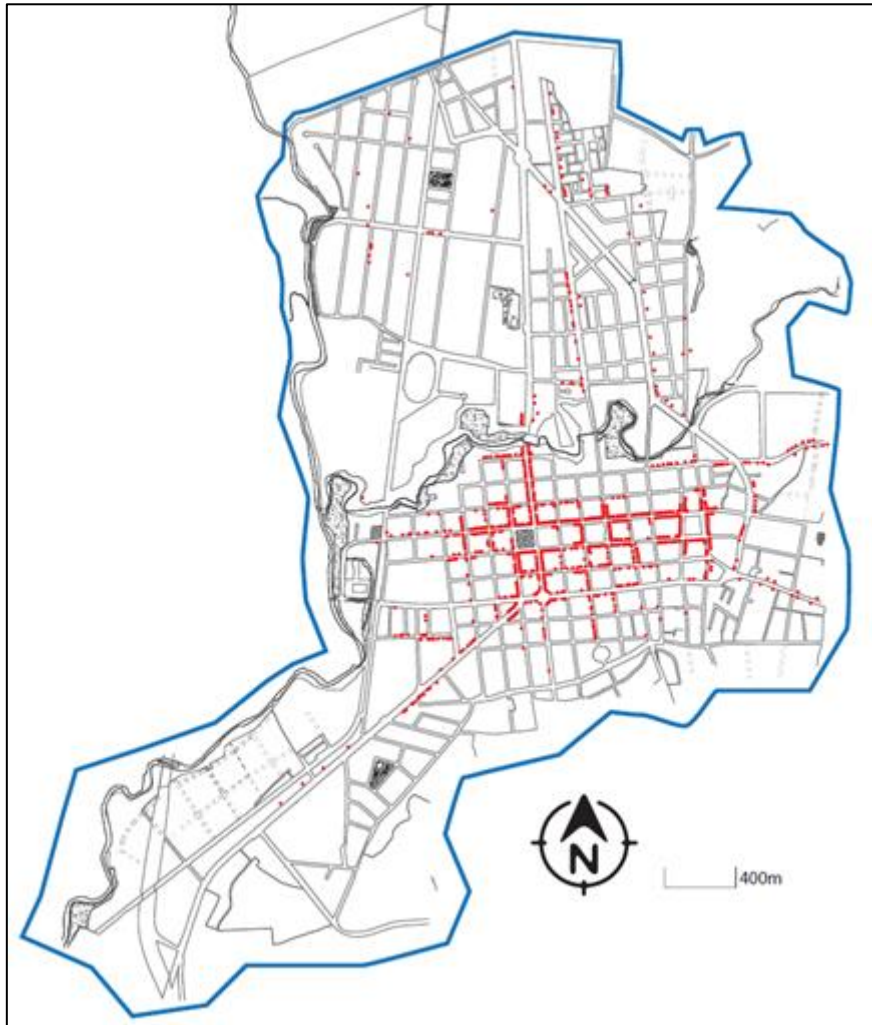


Figura 35. Análisis de puntos comerciales

Nota. Complementación PD y OT (2016)

Las actividades que generan comercio en la ciudad se han desarrollado a lo largo de un eje de movilidad que conecta distintos equipamientos comerciales que son nodos para otros flujos importantes, estos considerados como comercio a menor escala y ubicados en la planta baja de construcciones privadas.

Equipamientos gubernamentales comerciales

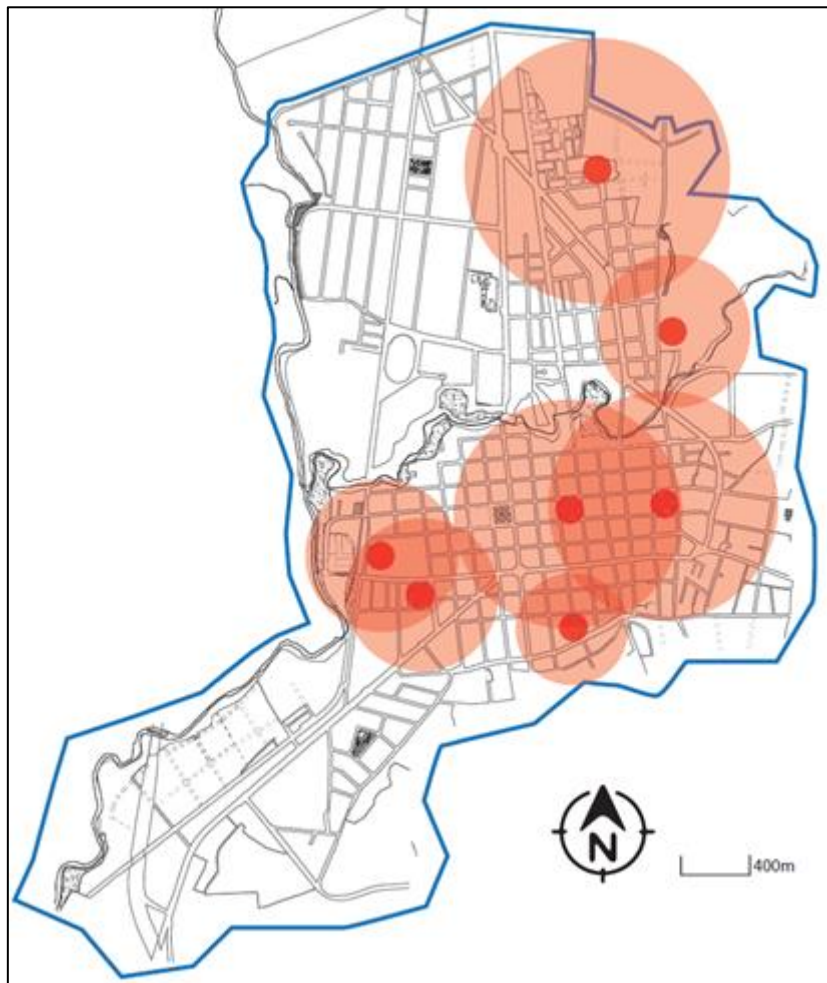


Figura 36. Análisis de equipamientos gubernamentales comerciales

Nota. Complementación PD y OT (2016)

Los equipamientos de servicio económico dotados por el gobierno presentan grandes radios de influencia, lo que resulta en distintas actividades como un choque de dinámicas y la concentración de varios flujos; de esto se deriva directamente el deterioro del espacio público; ya que, junta problemas ambientales, de tráfico y pérdida de espacio destinado al peatón.

Análisis de equipamientos religiosos

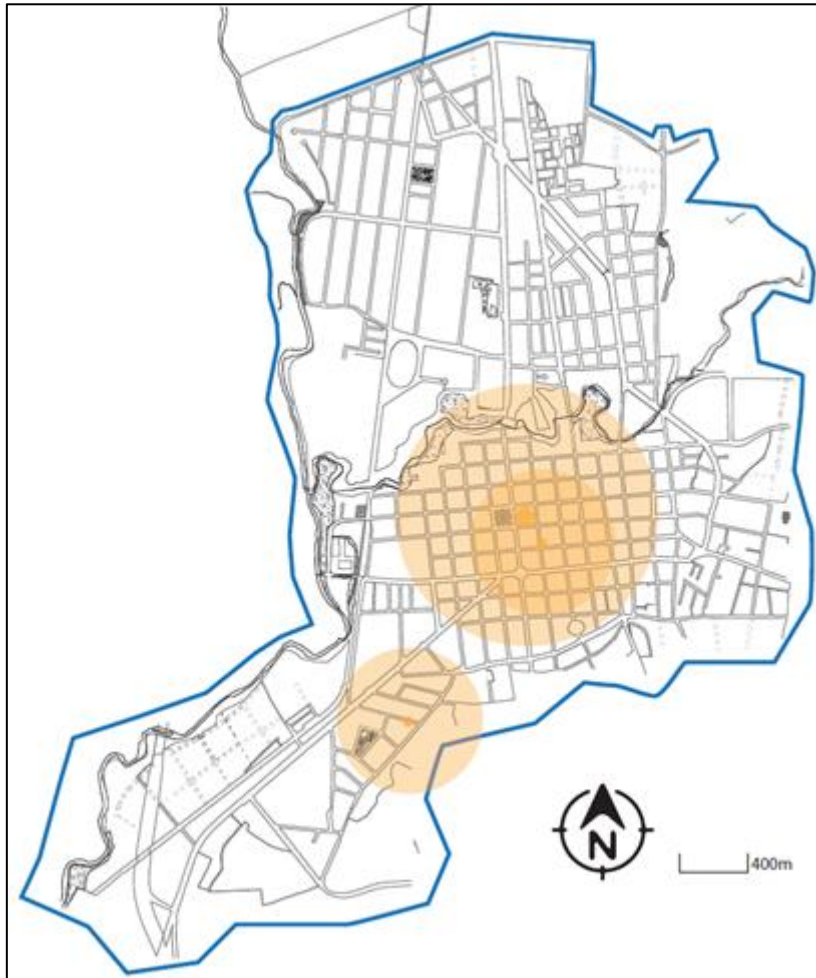


Figura 37. Análisis de equipamientos religiosos

Nota. Complementación PD y OT (2016)

La religión es una actividad que se ve presente en las distintas culturas pasadas y presentes; sin embargo, los equipamientos destinados son muy escasos, dentro de ello, se encuentra la iglesia matriz que responde a la religión católica y por otra parte dos iglesias de religión evangélica, esto quiere decir, que la cultura y creencias sociales han perdido protagonismo en el uso del espacio público, reflejando así, espacios sin uso y baja calidad.

Análisis de equipamientos recreativos

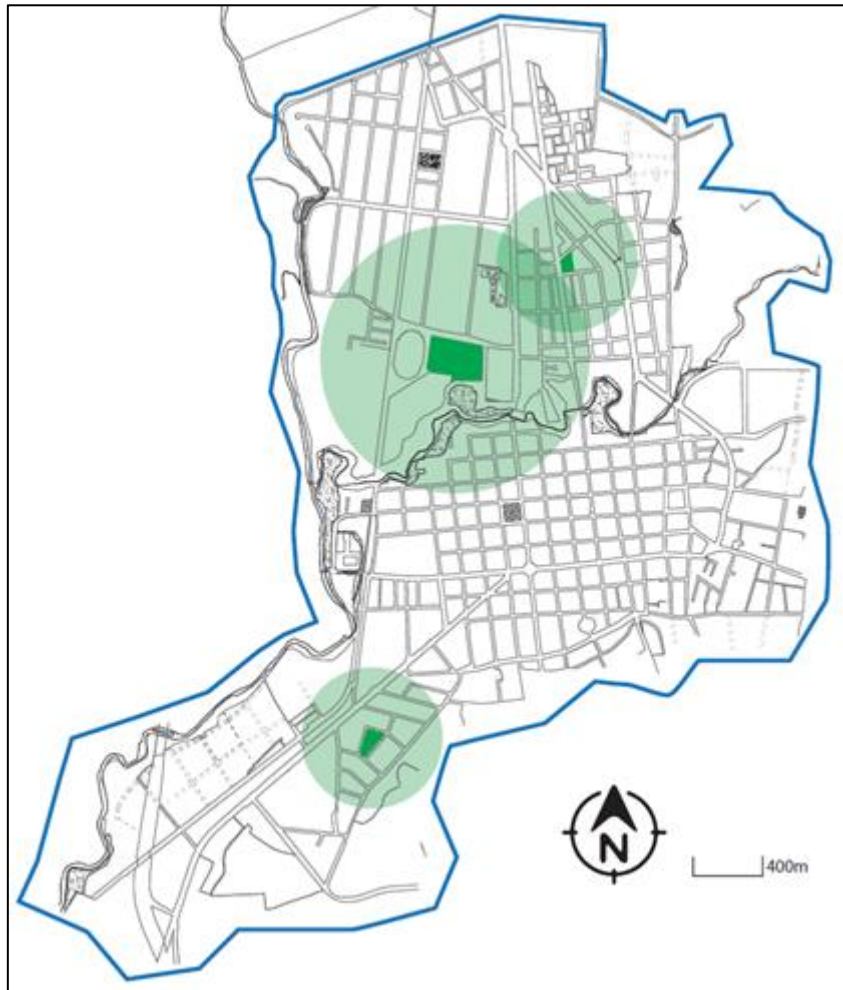


Figura 38. Análisis de equipamientos recreativos

Nota. Complementación PD y OT (2016)

Dentro de los equipamientos destinados para la recreación tanto familiar como deportiva, se ven sectorizados, siendo así, que estos no pueden satisfacer las necesidades de la ciudadanía y por ende la creación de mobiliario que garantice el esparcimiento social. La creación de espacios destinados a los vehículos, compite de gran manera en el espacio público y la vialidad, pues el concepto actual de recreación se ve relacionado con el deporte y no considera actividades de recreación pasiva.

Análisis vial

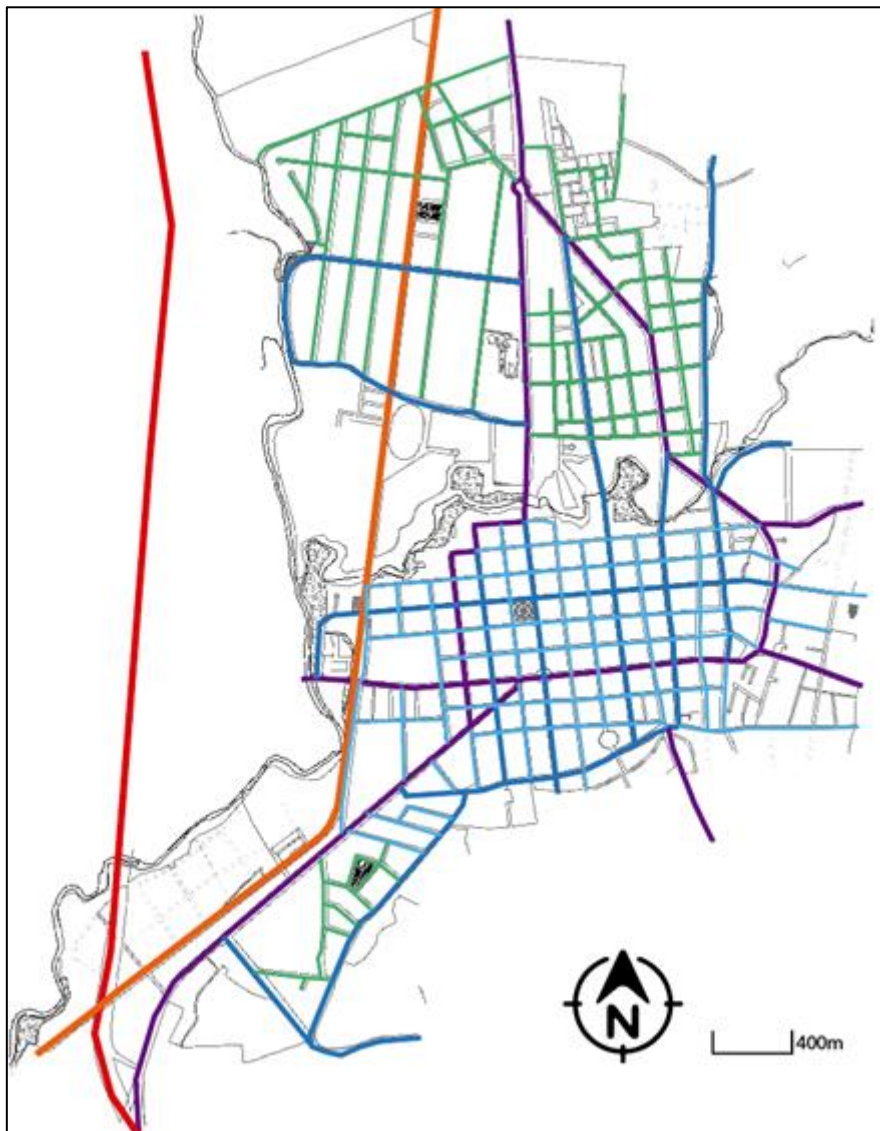


Figura 39. Análisis vial

Nota. Complementación PD y OT (2016)

La necesidad de establecer conexiones internas de la ciudad y a la vez con otras que influyan en la productividad y desarrollo, ha hecho que se generen vías de interacción con distintas categorías y espacios que beneficien directamente el tránsito vehicular. Sin embargo, al que realmente se ve enfrentado es muy distinto; ya que, el abastecimiento de equipamientos de servicio obliga a que transporte pesado, público y privado se encuentran en las mismas áreas en conflicto y sin la infraestructura adecuada.

Análisis de accesibilidad

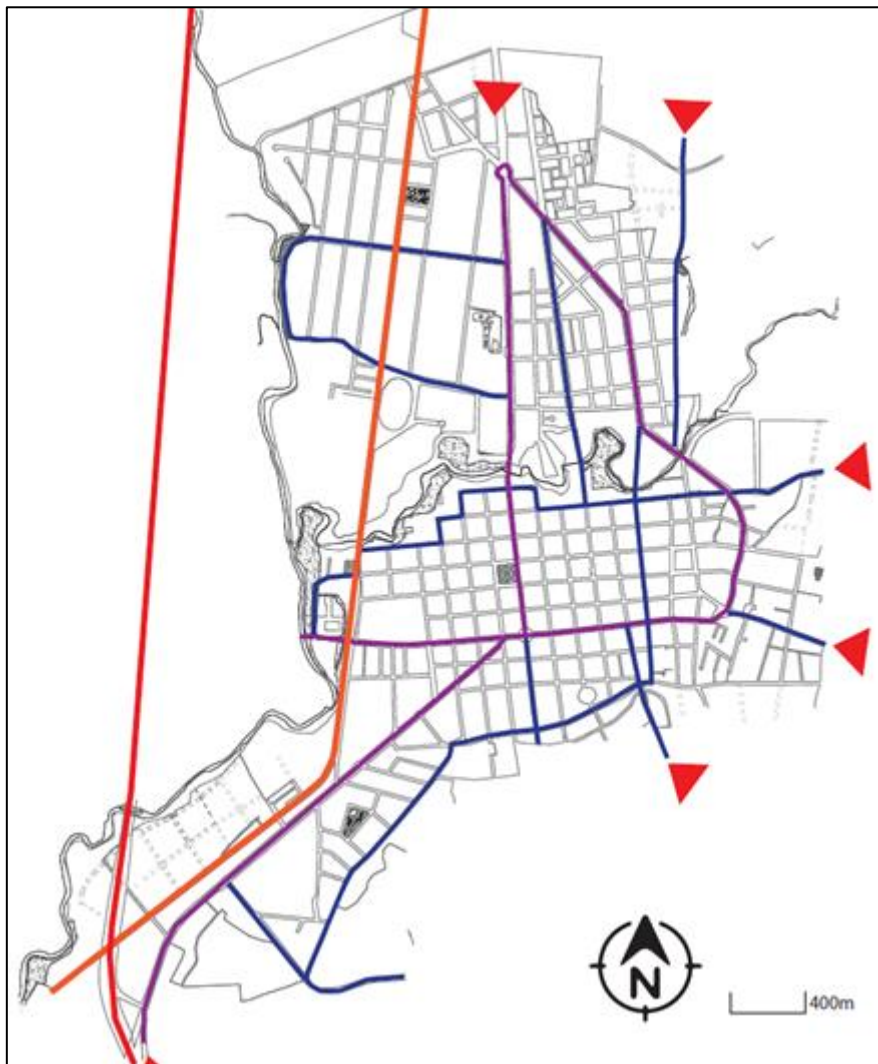


Figura 40. Análisis de accesibilidad

Nota. Complementación PD y OT (2016)

La cercanía de distintas ciudades y centros poblados con similares características ha logrado que se pueda establecer nexos para su mutuo abastecimiento, previamente a la construcción de la ruta E35. La ciudad de Salcedo se caracterizaba por su labor comercial, reduciéndose drásticamente esta actividad con la ejecución de la obra antes mencionada. Los accesos a pesar de la actual condición se mantienen en actividad por la influencia de parroquias rurales aledañas que requieren de este centro poblado para la distribución y comercialización a mayor escala.

Análisis de densidad de flujos

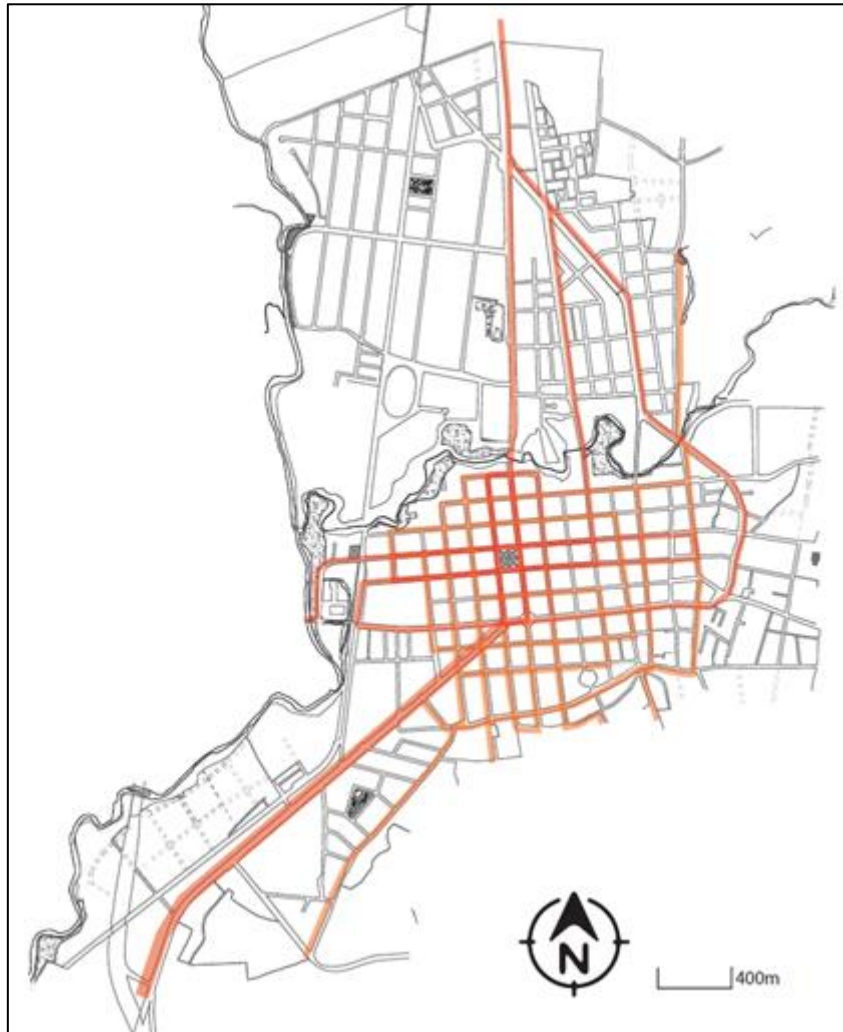


Figura 41. Análisis de densidad de flujos

Nota. Complementación PD y OT (2016)

Los flujos que se desarrollan en el interior de la ciudad, tanto vehicular como peatonal se ve intensificado con mayor fuerza en la zona central con la concentración de equipamientos de servicio en días de alta actividad comercial, mostrándose en una forma de cinturón, que se extiende a sus bordes oriental y occidental; y por otra parte viéndose detenido en el crecimiento hacia el norte y sur.

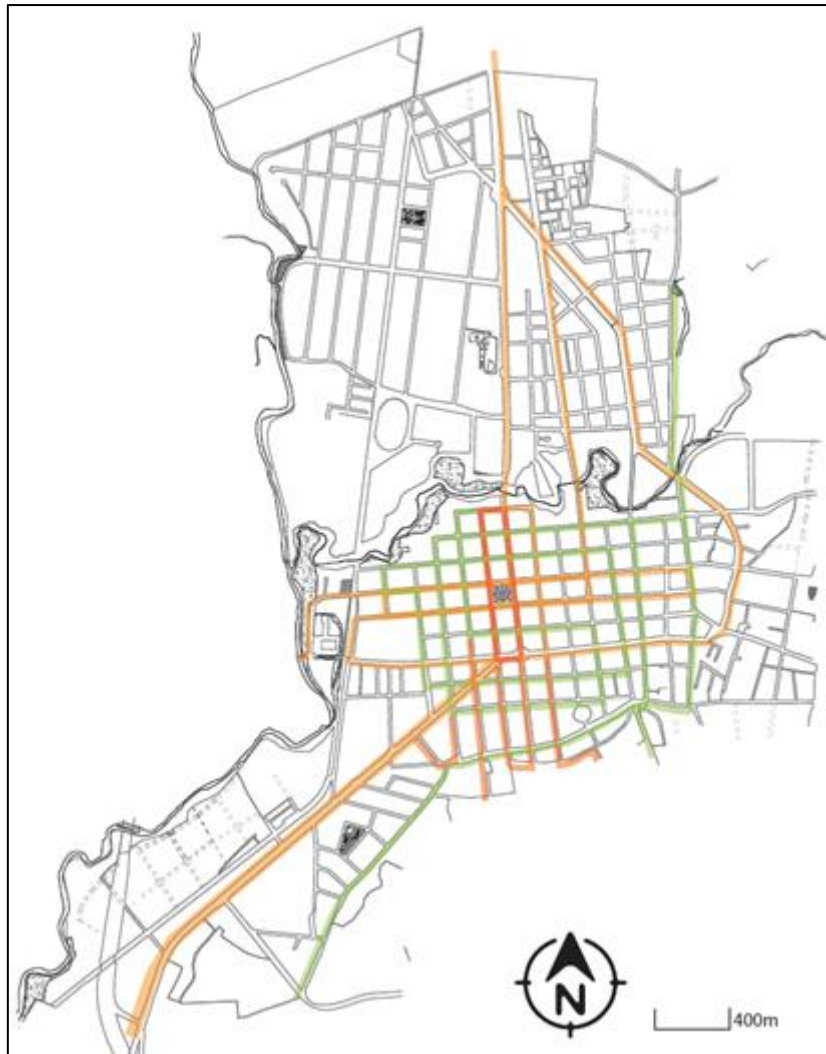


Figura 42. Análisis de densidad de flujos 2

Nota. Complementación PD y OT (2016)

En otros días este tipo de actividad se reducía a nivel local, facilitando de cierto modo el movimiento interno de la ciudad; pero a la vez, perdiendo la esencia comercial del lugar, detonando en la escasez económica y la informalidad en vías de conexión y deterioro de la imagen pública.

Análisis de comercio informal

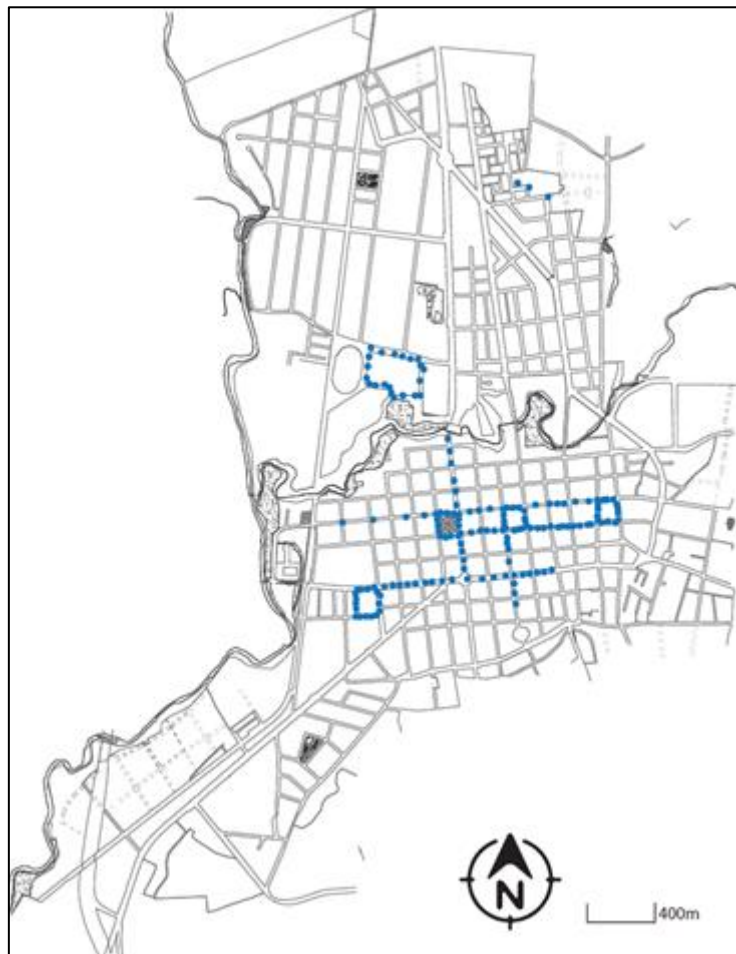


Figura 43. Análisis de comercio informal

Nota. Complementación PD y OT (2016)

Las necesidades económicas desbordan las oportunidades existentes, y a esto se debe que las personas se apropien del espacio público como un modo de subsistencia manejando una economía a escala muy baja; pero, presentando grandes irregularidades en el uso y funcionamiento del centro urbano. La contaminación, por ejemplo, es el resultado de las precarias condiciones de instalación y la improvisación en el manejo de su actividad comercial, sobre todo en el caso de la alimentación.

Análisis de movilidad y transporte público

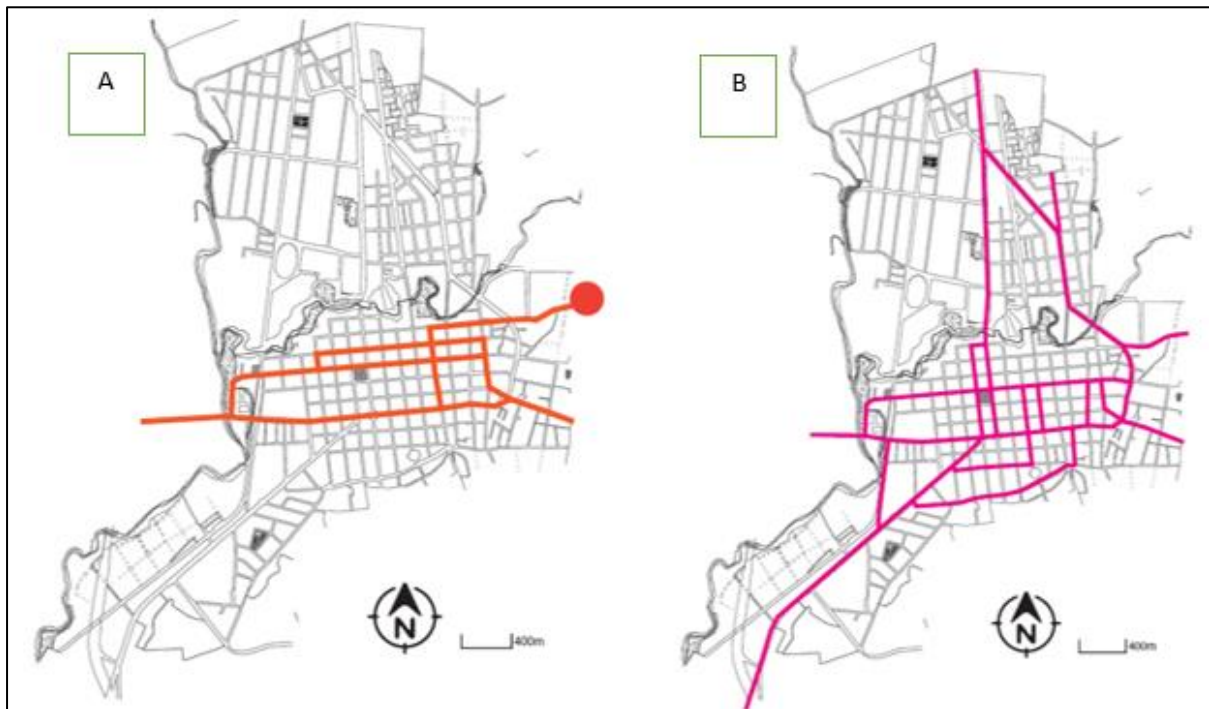


Figura 44. Análisis de movilidad interior

Nota. Complementación PD y OT (2016)

El presente mapa (38A), presenta el recorrido del transporte urbano en el centro de la ciudad, este permite recolectar a usuarios de distintas áreas de la ciudad en especial de zonas orientales y occidentales. El transporte privado (38B), se toma gran parte del centro de la ciudad con la alta necesidad de espacio para parqueo, esto genera pérdida de espacio, reducción de la imagen urbana y una alta contaminación del medio ambiente.

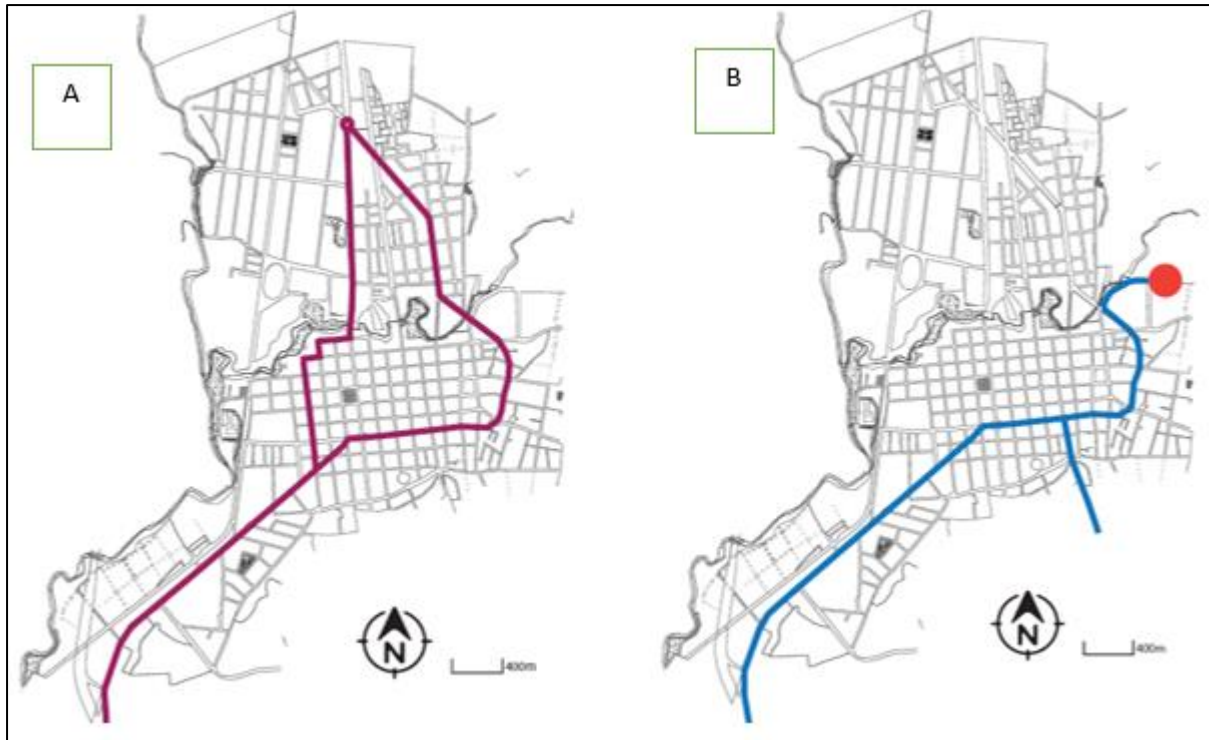


Figura 45. Análisis de movilidad exterior

Nota. Complementación PD y OT (2016)

Por otra parte (39 A), tiene el recorrido de los buces interprovinciales e inter cantonales que conecta al norte directamente con la ciudad de Latacunga y al sur con Ambato y Píllaro pertenecientes a la provincia de Tungurahua. El transporte Inter cantonal (39 B) e inter parroquial, establece una ruta en vías de acceso inmediato evitando el contacto directo con el centro urbano y por ende crea mayores conflictos en flujos.

Los días de feria, son espacios que multiplican la necesidad de servicios; ya que, en estos horarios es posible que los productos sean distribuidos a nivel local y para sectores aledaños, convirtiéndose en un sub centro de acopio y distribución, estas actividades se chocan al encontrarse en un mismo espacio limitado generando en sí un caos interno.

Por otra parte los días comunes se mantienen las actividades comerciales que abastecen a la ciudad a nivel local, es de esta manera, como en dichos días los equipamientos de servicio toman protagonismo, lo que en horarios de oficina logra mantener la actividad; pero, fuera de estos la ciudad pierde esencia, característica que se ve ausente a partir de la creación de vías estatales alternas.

Resumen general del espacio urbano

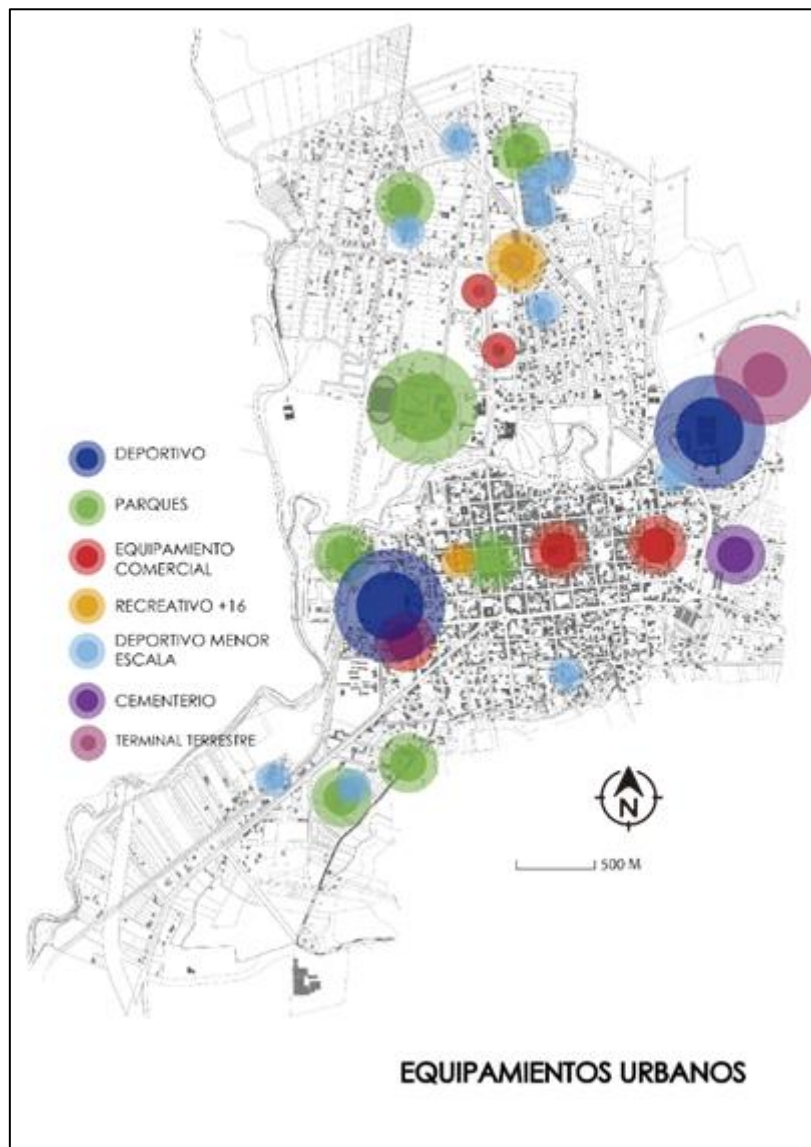


Figura 46. Análisis de equipamientos del centro urbano de Salcedo

Nota. Complementación PD y OT (2016)

La creación de equipamientos es un punto favorable para la ciudadanía; ya que, no solo cumplen una necesidad inicial que es el fin de realizarlos, sino que con el tiempo y el uso se desarrollan distintas actividades derivadas de los mismos que requieren de nuevas infraestructuras, estas al no encontrarse planificadas de una manera adecuada dan como resultado el colapso gradual del espacio. En el caso de estudio, bajo esta idea se crea un cinturón en el que se concentran la mayoría de equipamientos de comercio, servicio y bancarios, siendo así, el motivo de una centralidad colapsada en ciertos horarios y desolada en otros.

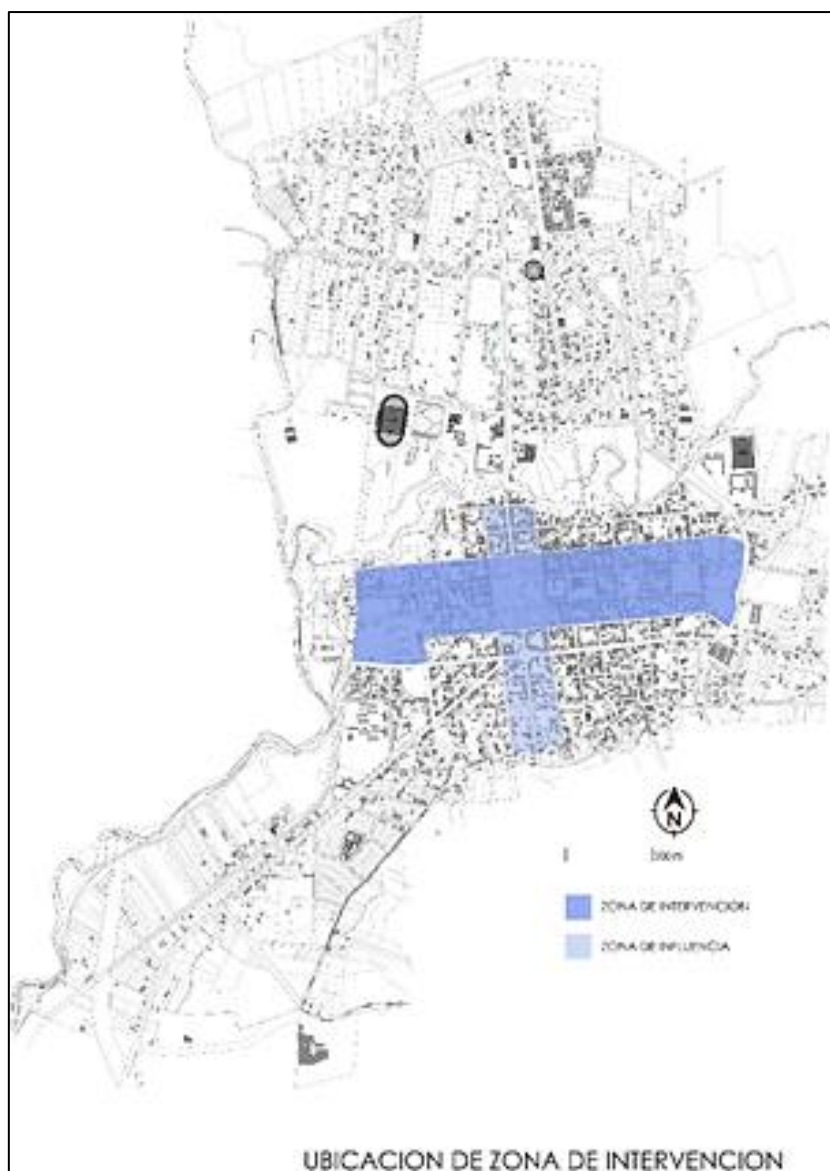


Figura 47. Especialización de polígono de intervención

Nota. Complementación PD y OT (2016)

Bajo el previo análisis de centro urbano y tomando en cuenta las necesidades existentes, se considera conveniente actuar en la zona marcada; ya que, la formación de este polígono se ve relacionado directamente a las dinámicas internas y la concentración de equipamientos que potencian las actividades, siendo en la actualidad un problema de mala planificación. En el cantón Salcedo dentro del área urbana, los principales focos de contaminación se encuentran localizados en el centro de la ciudad en los barrios: América, Eloy Alfaro, Económico y el Barrio Norte; especialmente, debido a la emisión de gases por el parque automotor existente, fenómeno que se observa a diario y con mayor efecto los días de feria (miércoles, jueves y domingo).

ANÁLISIS GRÁFICOS DE POLÍGONO DE INTERVENCIÓN

Análisis edificado/ no edificado

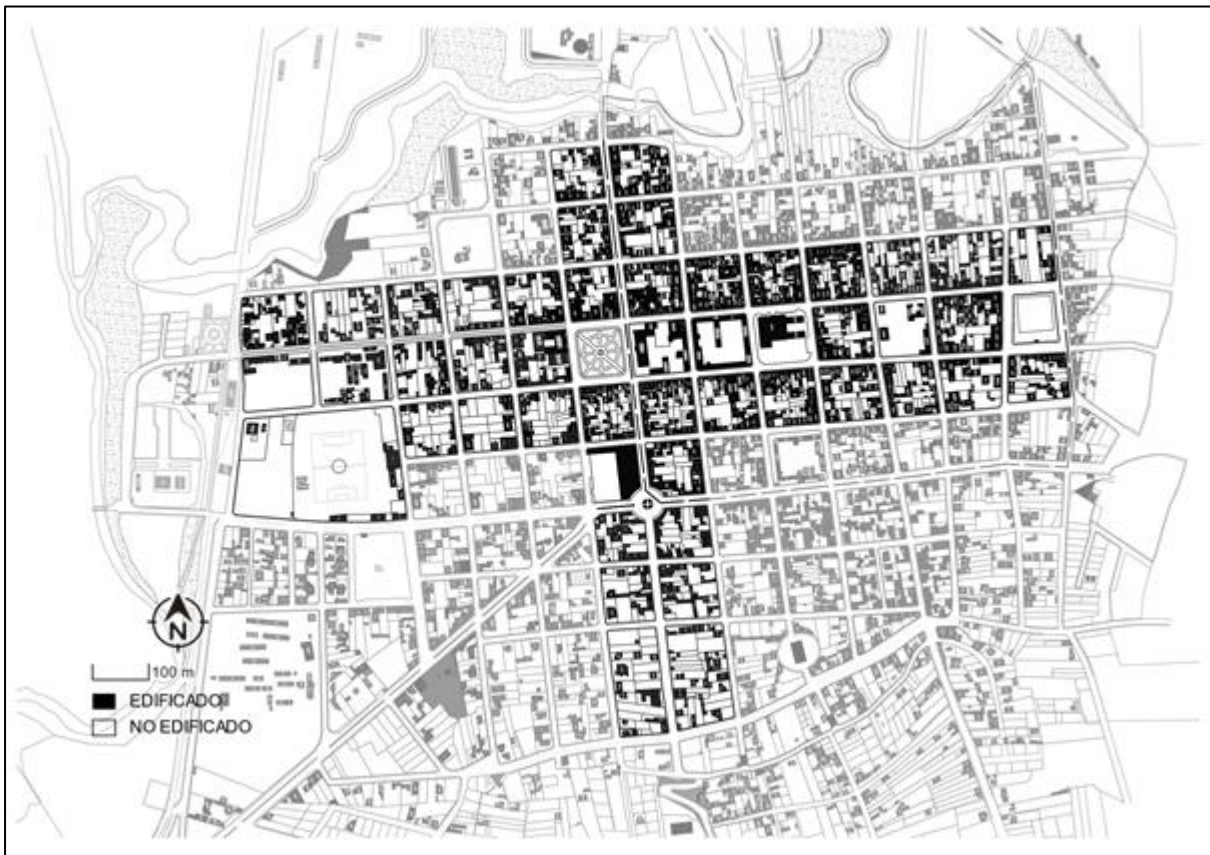


Figura 48. Análisis llenos y vacíos del polígono de intervención

Nota. Complementación PD y OT (2016)

El crecimiento poblacional, va de la mano con distintas necesidades, una de ellas, la de habitar. Dentro del gráfico es posible diferenciar entre el espacio disponible para construcciones posteriores y la ubicación de estos, lo cual es notable el nivel de ocupación de dicho espacio, con 76% edificado equivalente a 361.000 m² aprox. El porcentaje restante, destinado a vías públicas y sobrantes de lotes privados. Esto determina, el desarrollo y por ende las oportunidades de intervención en un ambiente densificado con falta de actividad y programaciones de largo plazo para el uso adecuado del espacio público.

Análisis altura de edificaciones

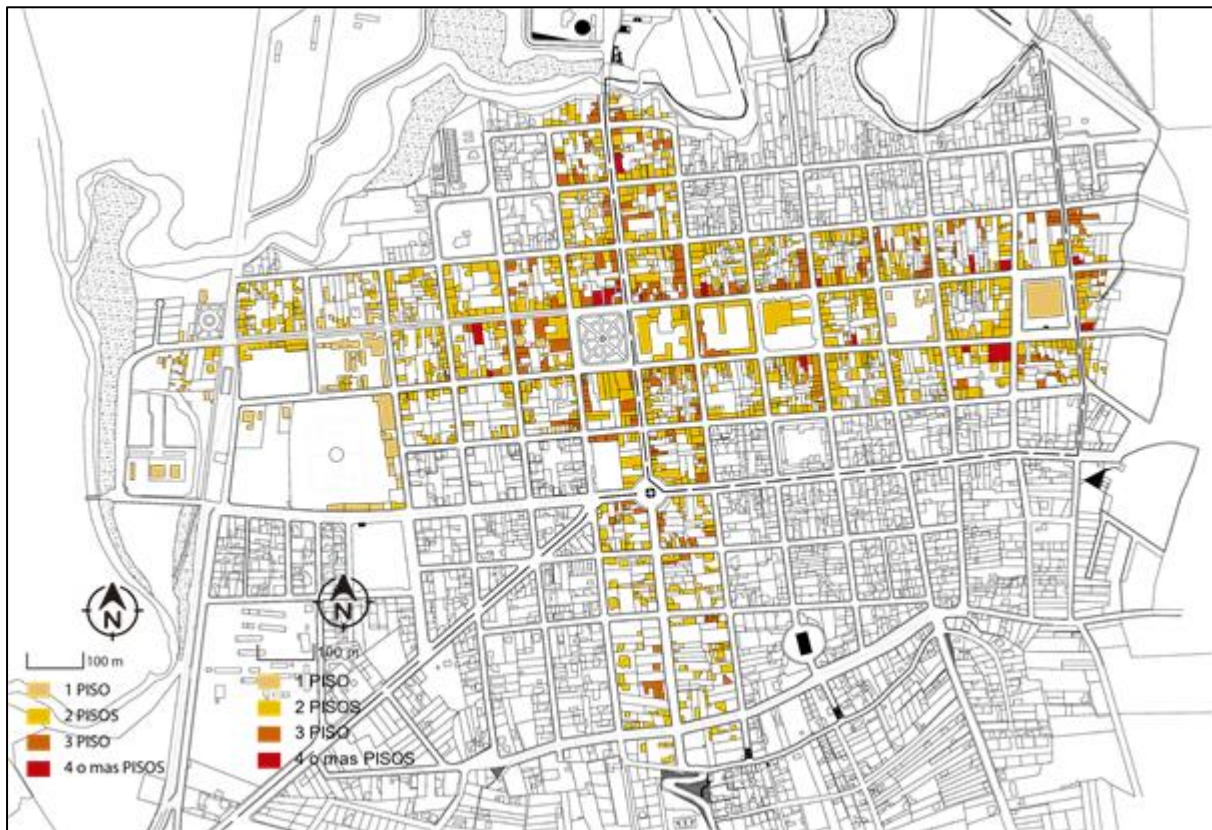


Figura 49. Análisis altura de edificaciones del polígono de intervención

Nota. Complementación PD y OT (2016)

La altura de edificaciones influye en distintos aspectos esenciales en el desarrollo de la ciudad; por una parte, influye directamente en la imagen urbana de la ciudad, mientras que, por otra, muestra las actividades que permite desarrollar de manera óptima. Pues, en la zona de estudio, destacan ciertos elementos en altura que contrastan con el contexto general de la ciudad. Siendo este, un aspecto de principal interés; donde, dan como resultado medianeras olvidadas que afectan a la imagen urbana, pudiendo ser estas mismas, oportunidades de aprovechar espacios residuales manejando aspectos económicos, culturales y sociales.

Análisis uso del suelo

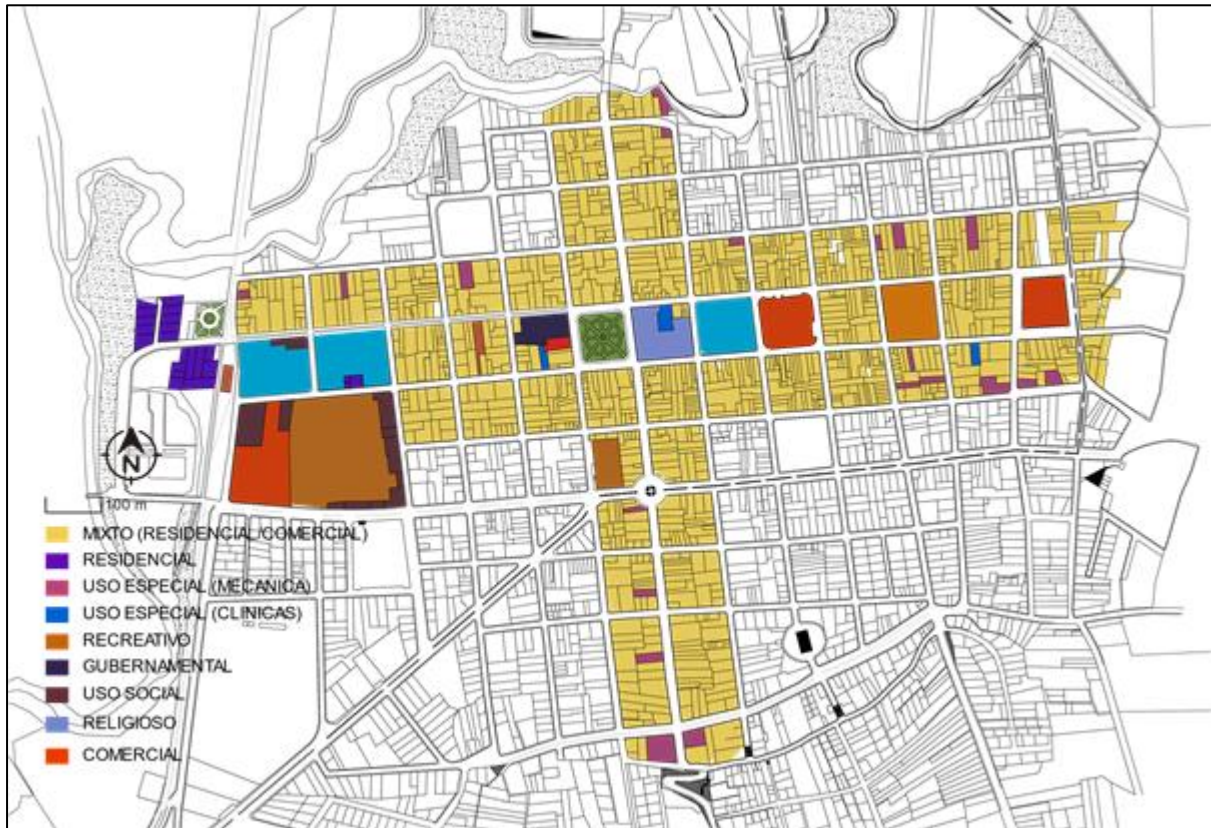


Figura 50. Análisis uso del suelo del polígono de intervención

Nota. Complementación PD y OT (2016)

Los aspectos normativos es otra de las consideraciones a tomar en cuenta, ya que el uso de suelo está relacionado con un análisis previo especificado en el PD y OT, sin embargo la morfología de la ciudad también resulta ser una variante constante entre lo pensado y las necesidades básicas de desarrollo de la ciudad; es así, como hoy en día la ciudad se encuentra dividida entre el uso comercial y residencial; ya que, los propietarios ven la posibilidad de generar ingresos ya sean con negocios propios o arriendos, de este modo, existe la oportunidad de crear beneficios para el comercio aprovechando las vías como espacio público para promover las acciones comerciales.

ANÁLISIS DE PROBLEMÁTICAS

Uso vial

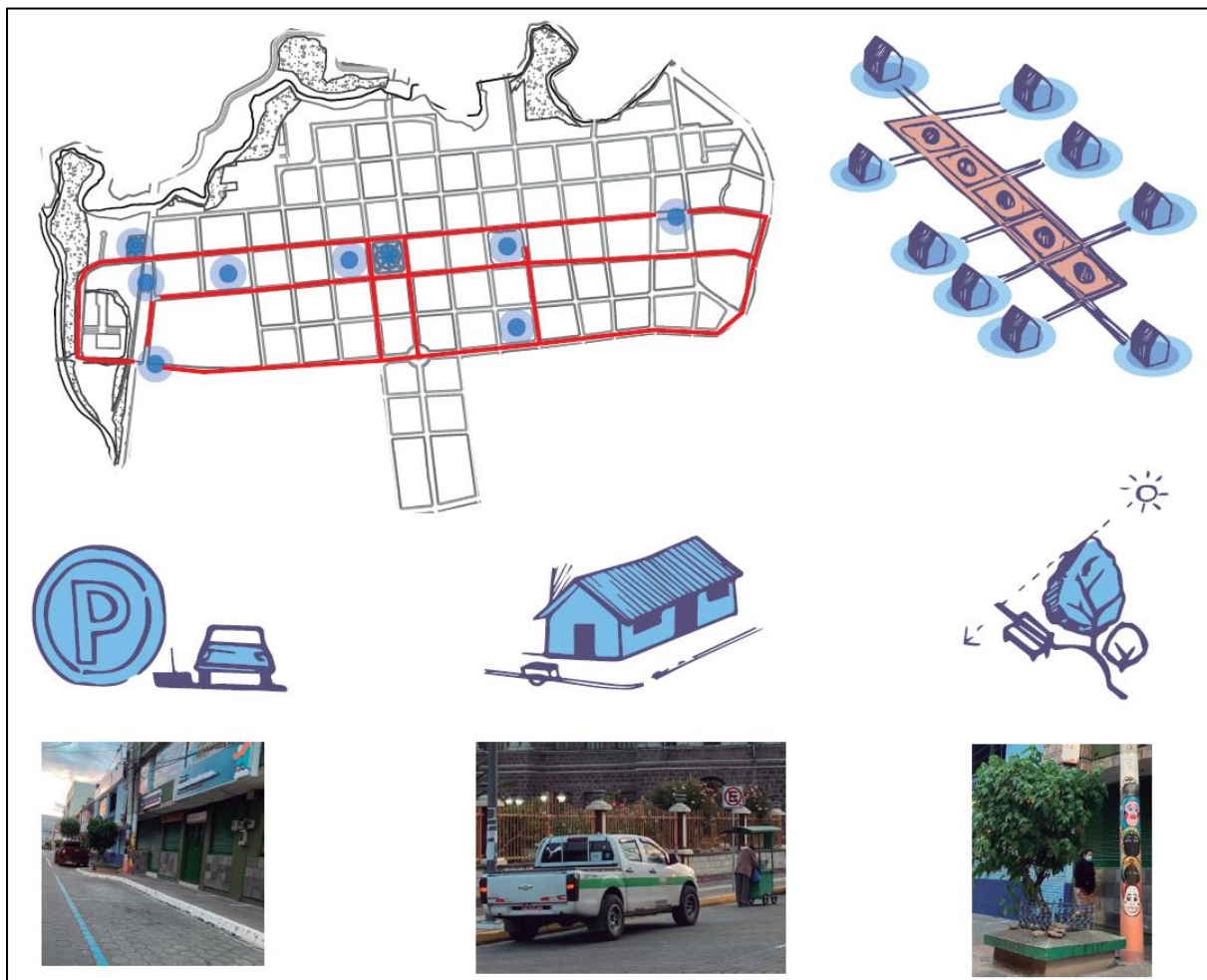


Figura 51. Zonificación de actividades

Nota. Complementación PD y OT (2016)

Actualmente, el uso del vehículo se muestra de manera protagónica en el espacio público, pues cada lugar es pensado en su beneficio. La contaminación provocada, va desde los gases emitidos, el ruido excesivo y la gran cantidad de espacio que requiere para su operación, motivos que hacen incómodo el tránsito del peatón. El cambio de uso de vías es importante; el abastecimiento es esencial para el comercio, dado que, estos productos son movilizadas en camiones y otras clases de carga de distribución; para esto, el hecho de peatonalizar significa cambios drásticos en la zona. Dentro de ello, está dejar de lado significativamente al uso del vehículo, aun así no es conveniente evitarlo en su totalidad. Así, el abastecimiento de zonas de parqueo y circulación se considera de forma alemana y sin causar mayor conflicto, mantener la idea de relacionar el equipamiento peatonal con el vehicular es importante, siempre y cuando eviten crear conflictos uno con otros.

Inseguridad

Dentro de las estrategias de diseño planteadas se encuentra la zonificación de actividades que establece en primer plano, abastecer de mobiliario que haga permeable las relaciones entre lo existente con necesidades de densificación en el caso de los flujos provocados por servicios gubernamentales y bancarios; por otra parte, se requiere tener la oportunidad de generar nuevas formas de economía desde el comercio a baja escala y nivel local.

Las actividades a realizarse dentro de este espacio se debe a que hoy en día, bajo el análisis previo realizado, el desarrollo es notable en como las actividades comerciales han generado relaciones con estos equipamientos mencionados con anterioridad, dicha nueva economía de menor escala, da paso a la concentración de personas en estas zonas y despierta un especial interés para delincuentes; ya que, además no existe la vigilancia necesaria para mantener el orden, el espacio reducido para esta actividad genera un riesgo significativo a la hora de ocupar el espacio público.



Figura 52. Problemas de inseguridad

Nota. Complementación PD y OT (2016)

Imagen urbana

La transformación de los espacios existentes que se encuentran deteriorados, logra perder la imagen urbana y dialoga directamente con sus usuarios, pues ellos ven en su entorno la posibilidad de realizar ciertas acciones que no benefician la imagen urbana y se ven patrocinadas por el contexto espacial y social que genera, la oscuridad y precariedad en logística para la promoción de actividades o productos, mobiliario escaso, elementos publicitarios que sobresalen y obstaculizan el flujo peatón y la falta de actividades cotidianas se ven como muestra a la baja preocupación por su activación y de participación ciudadana.

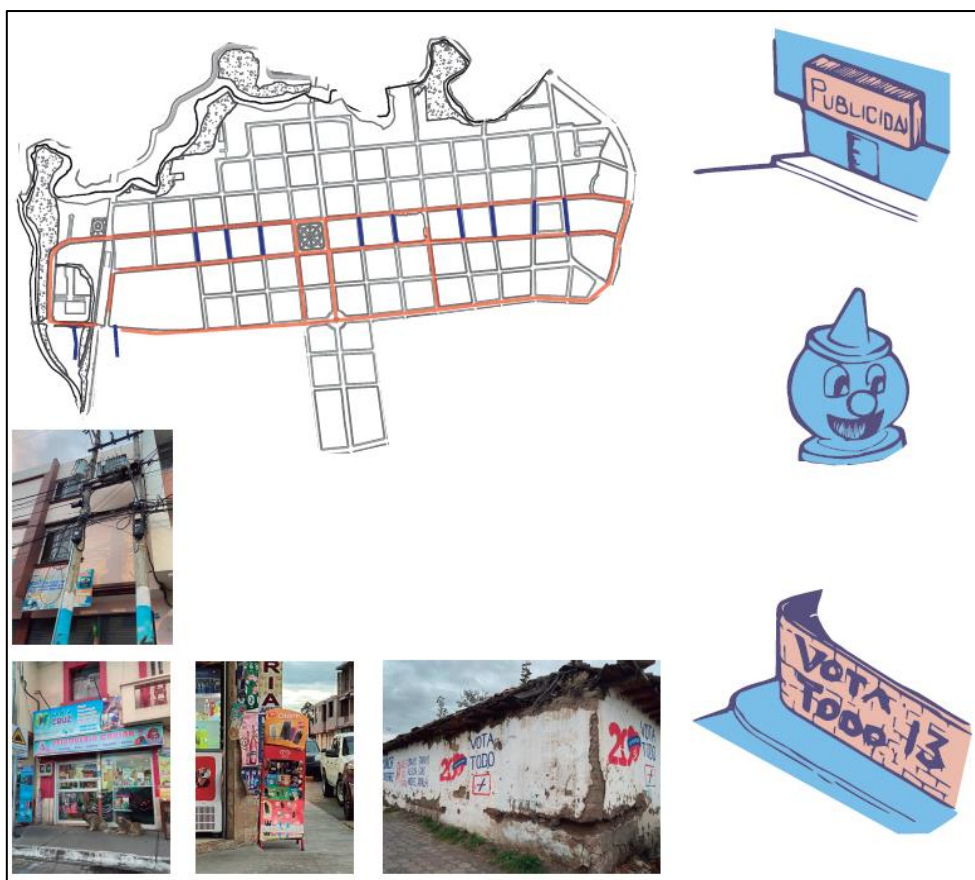


Figura 53. Problemas de imagen urbana

Nota. Complementación PD y OT (2016)

Inseguridad vial

La inseguridad vial, forma parte de la preocupación en la toma de decisiones en beneficio de la ciudad; ya que, entre las contradicciones que están presentes en la realidad actual del espacio público, se ve ciertos aspectos importantes que se ocasiona por el mal uso de la vía, como accidentes de tránsito, atropellos al peatón y el uso de las aceras para colocar elementos de publicidad tomando la calzada vehicular como un espacio más habitable y transitable para la ciudadanía haciendo inevitable estos factores sociales.

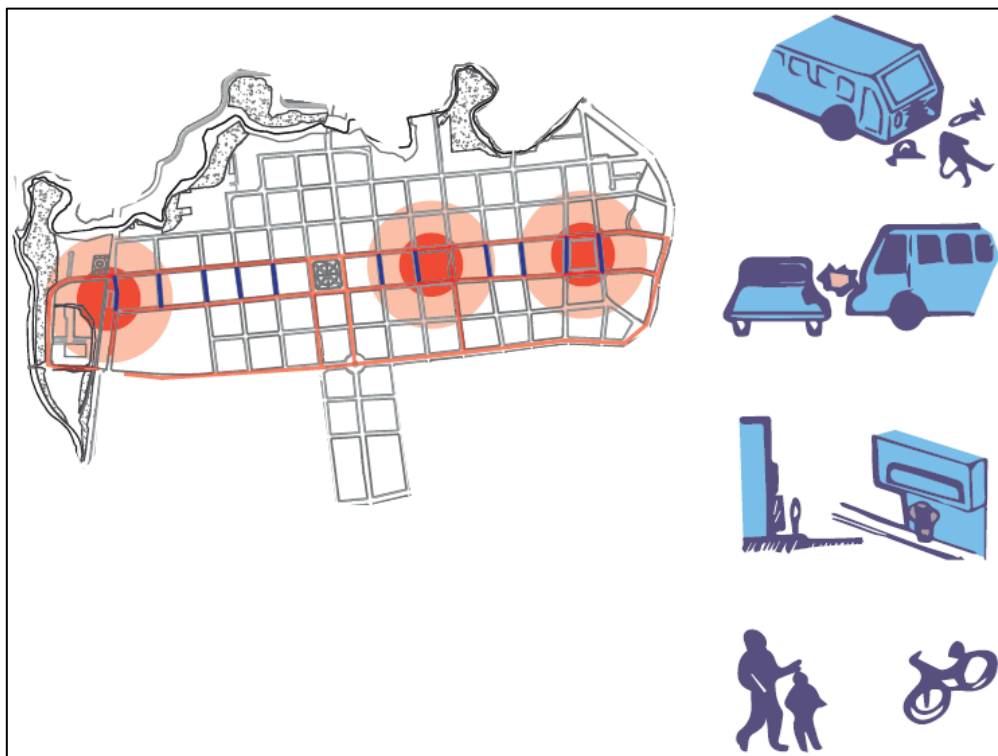


Figura 54. Problemática de inseguridad vial

Nota. Complementación PD y OT (2016)

Infraestructura verde

Dentro de la problemática actual, se encuentra el deterioro de espacios verdes e incluso la inexistencia en ciertos casos, pues sus beneficios van más allá de la intención de embellecer la ciudad, la implementación de estos a lo largo de la vía, genera sombra que en el trayecto de los usuarios los mantiene cubiertos del sol y frescos, gracias a los micro climas creados en el ambiente sin dejar de lado su función más importante que es la reducción de la contaminación del aire, incentivando al uso del espacio público y proponiendo condiciones óptimas de habitabilidad, si bien, la zonificación trata de establecer actividades en ciertos lugares, el replicarlos a lo largo del proyecto permite generar la idea de flexibilidad entre ellos.



Figura 55. Infraestructura verde

Nota. Complementación PD y OT (2016)

FICHA DE OBSERVACIÓN

Tabla 1. Ficha de observación de espacio público Plaza Eloy Alfaro (Calle Sucre)

FICHA DE OBSERVACION DE ESPACIO PUBLICO								
ESPACIO	DIMENSIONES			ESTADO ACTUAL			CANTIDAD/ CUADRA	FOTOGRAFIA
	LARGO	ANCHO	ALTURA	MALO	REGULAR	BUENO		
ACERAS	100 m	1,2 m	0,18 m		x		-	
CRUCES PEATONALES	11 m	2 m	-		x		2	
AREAS VERDES				x			-	
SENALETICA					x		3/4 aprox	
ILUMACION					x		4	
MOBILIARIO URBANO				x			-	
PARADAS DE BUCES				x			1	
ACCESIBILIDAD INCLUSIVA					x		4	
HITOS REFERENCIALES					x		2	
LUGAR	PLAZA ELOY ALFARO (CALLE SUCRE)		R. INFLUENCIA	200m		OBSERVACION	Es evidente el constante flujo vehicular debido a la influencia de un equipamiento comercial, consta de vias amplias, y una despreocupacion por el espacio destinado al usuario	

Elaborado por: Santiago Escobar (2021)

La retícula establecida en la trama de la ciudad a destinado manzanas completas al uso de equipamientos comerciales influenciando así en las actividades que se desarrollan en su contexto inmediato, es de este modo como podemos evidenciar la acumulación de flujos vehiculares y peatonales. La circulación vehicular y el espacio destinado como tal a zonas de parqueo y vías de abastecimiento suman fuerzas para el deterioro del espacio público, pues si bien es cierto da como resultado la contaminación visual auditiva y a la vez la reducción de espacios de calidad para la ciudadanía.


Tabla 2. Ficha de observación de espacio público Plaza Eloy Alfaro (Calle de mayo)

FICHA DE OBSERVACION DE ESPACIO PUBLICO								
ESPACIO	DIMENSIONES			ESTADO ACTUAL			CANTIDAD/ CUADRA	FOTOGRAFIA
	LARGO	ANCHO	ALTURA	MALO	REGULAR	BUENO		
ACERAS	100 m	1,2 m	0,18 m		x		-	
CRUCES PEATONALES	11 m	2 m	-		x		2	
AREAS VERDES				x			-	
SENALETICA					x		3/4 aprox	
ILUMACION					x		4	
MOBILIARIO URBANO				x			-	
PARADAS DE BUCES				x			1	
ACCESIBILIDAD INCLUSIVA					x		4	
HITOS REFERENCIALES					x		2	
LUGAR	PLAZA ELOY ALFARO (CALLE 24 DE MAYO)		R. INFLUENCIA	200m		OBSERVACION	De manera similar la movilidad mantiene su característica sin embargo existe particularidades como las construcciones que se realizan con ciertos riegos como el tendido electrico frente a una construccion en acero	

Elaborado por: Santiago Escobar (2021)

La complementación de locales comerciales por parte del sector privado aldaño a estos ya establecidos, toman grandes magnitudes que a pesar de tener cierta regulación en cuanto a uso de suelo y volados en plantas altas con el fin de evitar el contacto con el tendido eléctrico y otros sistemas infraestructurales, no deja de significar un riesgo latente en los procesos constructivos, pues el uso de materiales conductores puede resultar en fatales accidentes con pérdidas humanas y multas para los profesionales de la construcción.


Tabla 3. Ficha de observación de espacio público Parque central (Calle Sucre)

FICHA DE OBSERVACION DE ESPACIO PUBLICO								
ESPACIO	DIMENSIONES			ESTADO ACTUAL			CANTIDAD/ CUADRA	FOTOGRAFIA
	LARGO	ANCHO	ALTURA	MALO	REGULAR	BUENO		
ACERAS	100 m	1,2 m	0,18 m		x		-	
CRUCES PEATONALES	11 m	2 m	-		x		2	
AREAS VERDES				x			-	
SENALETICA					x		3/4 aprox	
ILUMACION					x		4	
MOBILIARIO URBANO				x			-	
PARADAS DE BUCES				x			1	
ACCESIBILIDAD INCLUSIVA					x		4	
HITOS REFERENCIALES					x		2	
LUGAR	PARQUE CENTRAL (CALLE Sucre)		R. INFLUENCIA	200m		OBSERVACION	Al acercarnos al centro encontramos espacio publico con prioridad para el peaton y como una solucion a la vez ante el flujo constante del mismo, que por otra parte genera dinamicas urbanas	

Elaborado por: Santiago Escobar (2021)

El parque central es el único espacio con áreas verdes destinadas a la acogida de actividades de estancia peatonal, sin embargo, al mantener la constante de gran cantidad de espacio para el vehículo, su estancia y circulación crea un contraste en el diálogo de la ciudad. La contaminación provocada daña por completo la intención esencial que era el incremento estético de la ciudad y las condiciones adecuadas para acoger actividades de turismo y descanso.

Tabla 4. Ficha de observación de espacio público Parque central (Calle 24 de mayo)

FICHA DE OBSERVACION DE ESPACIO PUBLICO								
ESPACIO	DIMENSIONES			ESTADO ACTUAL			CANTIDAD/ CUADRA	FOTOGRAFIA
	LARGO	ANCHO	ALTURA	MALO	REGULAR	BUENO		
ACERAS	100 m	1,2 m	0,18 m		x		-	
CRUCES PEATONALES	11 m	2 m	-		x		2	
AREAS VERDES				x			-	
SENALETICA					x		3/4 aprox	
ILUMACION					x		4	
MOBILIARIO URBANO				x			-	
PARADAS DE BUCES				x			1	
ACCESIBILIDAD INCLUSIVA					x		4	
HITOS REFERENCIALES					x		2	
LUGAR	PARQUE CENTRAL (CALLE 24 de Mayo)		R. INFLUENCIA	200m		OBSERVACION	La alta demanda de garaje y espacio para el vehiculo es notable en cada equipamiento, y a su vez la respuesta de las autoridades en cobrar por ellos.	

Elaborado por: Santiago Escobar (2021)

La existencia de actividades complementarias como hoteles, restaurantes, tiendas de abastecimiento y productos varios a menor escala requieren estar ubicadas en una zona que garantice el correcto funcionamiento de los mismos, pues el evidente fenómeno vehicular se encuentra propagado en todo el centro urbano manteniendo el conflicto entre las necesidades comerciales de la gente el óptimo espacio para desarrollar dicha actividad sin riesgos ni factores que influyan de manera negativa a la ciudad.

Tabla 5. Ficha de observación de espacio público Estación del tren (Calle Sucre)

FICHA DE OBSERVACION DE ESPACIO PUBLICO								
ESPACIO	DIMENSIONES			ESTADO ACTUAL			CANTIDAD/ CUADRA	FOTOGRAFIA
	LARGO	ANCHO	ALTURA	MALO	REGULAR	BUENO		
ACERAS	100 m	2,4m	0,18 m		x		-	
CRUCES								
PEATONALES	2m	9m	-		x		2	
AREAS VERDES				x			-	
SENALETICA					x		3/4 aprox	
ILUMACION					x		4	
MOBILIARIO URBANO				x			-	
PARADAS DE BUCES				x			1	
ACCESIBILIDAD INCLUSIVA					x		4	
HITOS REFERENCIALES					x		2	
LUGAR	ESTACION DEL TREN (CALLE SUCRE)		R. INFLUENCIA	200m		OBSERVACION	Las areas verdes junto con actividades comerciales, generan multiples beneficios, sin embargo la calidad del espacio no permite que estas a pesar de la potencialidad de sus elementos no pueda ser aprovechado.	

Elaborado por: Santiago Escobar (2021)

Dentro del área de estudio aunque en un porcentaje muy bajo se encuentra ciertos elementos arquitectónicos de valor patrimonial que han logrado gracias al uso permanente y el acondicionamiento necesario prestar ciertos servicios como es el caso de restaurantes y cafeterías, mismas que se encuentran cercanas a equipamientos de los cuales está encargado distintas entidades gubernamentales, misma que han logrado que a pesar de las intenciones de los usuarios de la zona en ciertas se muestran como zonas de riesgo debido a la despreocupación y falta de planificación en la zona beneficiando así la seguridad y una adecuada imagen urbana para los usuarios.

Tabla 6. Ficha de observación de espacio público Estación del tren (Calle 24 de mayo)

FICHA DE OBSERVACION DE ESPACIO PUBLICO								
ESPACIO	DIMENSIONES			ESTADO ACTUAL			CANTIDAD/ CUADRA	FOTOGRAFIA
	LARGO	ANCHO	ALTURA	MALO	REGULAR	BUENO		
ACERAS	100 m	2,4m	0,18 m		x		-	
CRUCES PEATONALES	2m	9m	-		x		2	
AREAS VERDES				x			-	
SENALETICA					x		3/4 aprox	
ILUMACION					x		4	
MOBILIARIO URBANO				x			-	
PARADAS DE BUCES				x			1	
ACCESIBILIDAD INCLUSIVA					x		4	
HITOS REFERENCIALES					x		2	
LUGAR	ESTACION DEL TREN (CALLE 24 de Mayo)		R. INFLUENCIA	200m		OBSERVACION	Elementos historicos marcados en la ciudad como hitos referenciales de desarrollo han sido abandonados, presentan daños graves afectando la imagen urbana y los servicios para la ciudad	

Elaborado por: Santiago Escobar (2021)

La programación planificada para las estaciones de ferrocarril consideradas como ejes potenciales en el turismo del país no pudo adaptarse a la ciudad de Salcedo, ya que, a pesar de contar con este equipamiento, no se ha destinado alguna programación o proyecto en beneficio de este elemento arquitectónico con tanta importancia en la ciudad y la narrativa histórica de la ciudad.

Tabla 7. Ficha de observación de espacio público Calle Luís A. Martínez

FICHA DE OBSERVACION DE ESPACIO PUBLICO								
ESPACIO	DIMENCIONES			ESTADO ACTUAL			CANTIDAD/ CUADRA	FOTOGRAFIA
	LARGO	ANCHO	ALTURA	MALO	REGULAR	BUENO		
ACERAS	100 m	1,2 m	0,18 m		x		-	
CRUCES PEATONALES	11 m	2 m	-		x		2	
AREAS VERDES				x			-	
SENALETICA					x		3/4 aprox	
ILUMACION					x		4	
MOBILIARIO URBANO				x			-	
PARADAS DE BUCES				x			1	
ACCESIBILIDAD INCLUSIVA					x		4	
HITOS REFERENCIALES					x		2	
LUGAR	CALLE LUIS A. MATRINEZ		R. INFLUENCIA		200m		OBSERVACION	

Elaborado por: Santiago Escobar (2021)

Existen vías que se encuentran cercanas a equipamientos educativos o que tienen horarios establecidos de funcionamiento, dejando así perdida la actividad fuera de estos determinados lapsos de tiempo debido a su bloqueo y falta de espacio público, generalmente la concentración de actividad se da en horarios vespertinos lo que significa una condicionante en los negocios que funcionan alrededor lo cual no presenta un beneficio para los comerciantes locales.

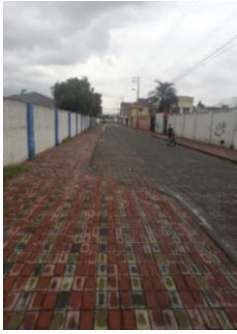
Tabla 8. Ficha de observación de espacio público Calle González Suárez

FICHA DE OBSERVACION DE ESPACIO PUBLICO								
ESPACIO	DIMENSIONES			ESTADO ACTUAL			CANTIDAD/ CUADRA	FOTOGRAFIA
	LARGO	ANCHO	ALTURA	MALO	REGULAR	BUENO		
ACERAS	100 m	1,2 m	0,18 m		x		-	
CRUCES								
PEATONALES	11 m	2 m	-		x		2	
AREAS VERDES				x			-	
SENALETICA					x		3/4 aprox	
ILUMACION					x		4	
MOBILIARIO URBANO				x			-	
PARADAS DE BUCES				x			1	
ACCESIBILIDAD INCLUSIVA					x		4	
HITOS REFERENCIALES					x		2	
LUGAR	CALLE GONZALES SUAREZ		R. INFLUENCIA	200m		OBSERVACION	un problema constante dentro del espacio es el peligro que representa el cableado para el crecimiento en altura	

Elaborado por: Santiago Escobar (2021)

El comercio destaca dentro tanto a gran escala como también es el caso en los minoristas, demostrando la cualidad que representa la ciudad, los choques, sin embargo, se encuentran influenciados de la informalidad que no únicamente representa una lucha desigual, sino que en ninguno de los casos mencionados pueden garantizar el correcto uso del espacio público indistintamente en aspectos de limpieza, higiene y mantenimiento en la organización, aun cuando se sobreentiende que sus principales benefactores son los usuarios a pie.

Tabla 9. Ficha de observación de espacio público Calle Guayaquil

FICHA DE OBSERVACION DE ESPACIO PUBLICO								
ESPACIO	DIMENSIONES			ESTADO ACTUAL			CANTIDAD/ CUADRA	FOTOGRAFIA
	LARGO	ANCHO	ALTURA	MALO	REGULAR	BUENO		
ACERAS	100 m	1,2 m	0,18 m		x		-	
CRUCES PEATONALES	11 m	2 m	-		x		2	
AREAS VERDES				x			-	
SENALETICA					x		3/4 aprox	
ILUMACION					x		4	
MOBILIARIO URBANO				x			-	
PARADAS DE BUCES				x			1	
ACCESIBILIDAD INCLUSIVA					x		4	
HITOS REFERENCIALES					x		2	
LUGAR	CALLE GUAYAQUIL		R. INFLUENCIA	200m		OBSERVACION	<p>el abandono de espacios por otra parte crean contrastes que delimitan la concentracion de equipamientos, en el caso de los educativos. Tienen a verse desolados fuera de su horario de uso.</p>	

Elaborado por: Santiago Escobar (2021)

La presente ficha de observación, muestra el estado actual de las principales vías de acceso a los distintos equipamientos concentrados en el centro urbano, en donde se puede evidenciar la espacialidad destinada al beneficio de la población versus las adaptaciones que se han realizado para el ingreso vehicular incluso en zonas donde su estancia significa un riesgo. Las mejoras realizadas a la ciudad, no han sido pensadas desde el punto ciudadano, pues es notable que los riesgos apuntan al mismo usuario.

Cuadro 1. Ficha de observación espacio público y entorno zona de parqueo Plaza Eloy Alfaro

FICHA DE OBSERVACION ESPACIO PUBLICO Y ENTORNO			
HORARIO		LUGAR	
16:00 pm - 18: 00		Zona de parqueo Plaza Eloy Alfaro	
Se evidencia la apropiacion de zonas de parqueo para la ubicación de puestos improvisados de comercio			
Es notable el conflicto entre la necesidad de comercializacion como a la vez de parqueos para vehiculos de distintos tipos			
La improvisacion de posibilidades de comercio afecta al comercio local y formal a menor escala puesto que significa una competencia en ventas			
			
PERMANENCIA ESTATICA		PERMANENCIA DINAMICA	
esperar	conversar	trabajar	caminar
descanzar	leer	tocar un instrumento	transporte
vender	comer	obra de teatro	carga y descarga

Elaborado por: Santiago Escobar (2021)

Las necesidades de los usuarios se manifiesta en el espacio publico de distintas maneras, entre ellas es evidente como el ingenio logra sobre pasar cuando de sustentar necesidades esenciales se trata, a pesar de ellos dichas actividades quien por su parte se encargan de pagar un impuesto acogido a una normativa de funcionamiento presentan inconvenientes ya que no influye nada mas en su costo de venta sino en la competencia constante con puestos moviles que se desplazan por la ciudad y desorganizan distintos espacios ya establecidos a respaldar ciertas acciones.

Cuadro 2. Ficha de observación espacio público y entorno zona de circulación peatonal

FICHA DE OBSERVACION ESPACIO PUBLICO Y ENTORNO			
HORARIO		LUGAR	
18: 00 - 20:00		Zona de circulacion peatonal Parque Central	
Actividades como la venta de productos alimenticios toma vias peatonales como espacio de funcionamiento			
El riesgo en aspectos sociales es evidente ya que la necesidad obliga a tomar espacios para el comercio y cuidado familiar de forma simultanea			
El tiempo tomado para dicha actividad requiere de largos lapson en los que los comerciantes pueden recuperar su inversion, para lo cual mobiliario que beneficio su descanso es deficiente en el espacio publico			
			
PERMANECIA ESTATICA		PERMANENCIA DINAMICA	
esperar	conversar	trabajar	caminar
descanzar	leer	tocar un istrumento	transporte
vender	comer	obra de teatro	carga y descarga

Elaborado por: Santiago Escobar (2021)

El comercio informal se ha apoderado de distintos espacios públicos incluyendo vías de circulación tanto peatonal como vehicular, muchas de las personas que respaldan esta actividad son madres y padres de familia en situaciones de pobreza que no les permite pagar una guardería mientras ellos trabajan significando un riesgo social acompañado de la precariedad de espacios y mobiliarios de descanso, pues si bien no se puede sustentar cada una de las necesidades comerciales si es posible dignificar si trabajo.

Cuadro 3. Ficha de observación espacio público y entorno acera peatonal mercado central

FICHA DE OBSERVACION ESPACIO PUBLICO Y ENTORNO			
HORARIO		LUGAR	
15:00-18:00		Acera peatonal Mercado central	
<p>La falta de empleo y espacio para el desarrollo de actividades comerciales, supone la toma de espacios en precarias condiciones.</p>			
<p>El comercio de menor escala se ve afectado ya que sus condiciones de venta no son favorables para el consumo de los usuarios</p>			
<p>la competencia constante con mayores productores excluye al comerciante acompañado de su deficiencia de imagen de productos</p>			
			
PERMANENCIA ESTATICA		PERMANENCIA DINAMICA	
esperar	conversar	trabajar	caminar
descanzar	leer	tocar un instrumento	transporte
vender	comer	obra de teatro	carga y descarga

Elaborado por: Santiago Escobar (2021)

En esta ficha de observación podemos evidenciar como la adaptación de las personas con el fin de poder llevar el sustento es tan fuerte al punto de que el mobiliario de descanso sé la misma acera y como estanterías un canasto y un balde, es así como no únicamente la imagen urbana se deteriora, sino que la vez la dignidad laboral de las personas es atacada drásticamente además que al ser comerciantes informales corren el riesgo de que sus productos sean decomisados.

Cuadro 4. Ficha de observación espacio público y entorno acera peatonal, ex Panamericana sur

FICHA DE OBSERVACION ESPACIO PUBLICO Y ENTORNO				
HORARIO		LUGAR		ACTIVIDAD
09:00 - 17:00		Acera Peatonal, ex Panamericana sur		Invación espacio de circulación
El uso de la acera peatonal obliga al peaton a bajar de la calzaday por ende a tomar riesgos de accidentes				
la colocacion de elementos publicitarios degrada el espacio ademas de contaminar de forma visial la imagen urbana				
La falta de normativas que regulen el uso del espacio permite el abuso del comercio local para dicha actividad publicitaria				
				
PERMANENCIA ESTATICA		PERMANENCIA DINAMICA		DESPLAZAMIENTO
esperar	conversar	trabajar	caminar	
descanzar	leer	tocar un istrumento	transporte	
vender	comer	obra de teatro	carga y descarga	

Elaborado por: Santiago Escobar (2021)

La publicidad es otro de los elementos que si bien son necesarios para la comercialización de los productos, se ha tomado gran cantidad de las aceras destinadas como peatonales, de este modo los usuarios en muchas ocasiones optan por bajarse de la vereda y realizar maniobras que presentan riesgos al estar tan cerca de vías de alto tráfico y zonas de parqueo vehicular. La gran cantidad de colores usados y colocados en las fachadas bloquea la homogeneidad con la que inicialmente fue pensada la vivienda o local comercial afectando las visuales y la imagen urbana de la ciudad.

Cuadro 5. Ficha de observación espacio público y entorno vía vehicular, plaza Augusto Dávalos

FICHA DE OBSERVACION ESPACIO PUBLICO Y ENTORNO				
HORARIO		LUGAR		ACTIVIDAD
17:00 - 20:00		Via vehicular, Plaza Augusto Davalos		Invación espacio de circulación
<p>Actividades como el mantenimiento de baterías sanitarias han optado por adaptarse a espacios residuales</p>				
<p>La contaminación de los espacios deteriora la imagen y el valor de las actividades realizadas pues son soluciones creativas quien tratan de solventar la precariedad de los espacios</p>				
				
PERMANENCIA ESTATICA		PERMANENCIA DINAMICA		DESPLAZAMIENTO
esperar	conversar	trabajar	caminar	
descanzar	leer	tocar un instrumento	transporte	
vender	comer	obra de teatro	carga y descarga	

Elaborado por: Santiago Escobar (2021)

La contaminación en lugares comerciales logra mezclarse entre productos de alimentación, residuos orgánicos y las precarias condiciones de uso, pues son los mismos usuarios quienes deben improvisar estructuras que cubran ciertos factores naturales a la hora de realizar actividades al aire libre sin considerar a la vez elementos de recolección de basura, ya que de parte de las entidades gubernamentales no hay el correcto abastecimiento y preocupación por el cuidado.



Cuadro 6. Ficha de observación espacio público y entorno vías perimetrales, plaza comercio de animales

FICHA DE OBSERVACION ESPACIO PUBLICO Y ENTORNO				
HORARIO		LUGAR		ACTIVIDAD
-----		Vias Perimetrales, Plaza de Comercio de Animales		Degradacion Espacio Publico en Equipamientos
despreocupacion de espacios patrimoniales que colaboran a la integridad de actividades comerciales y culturales				
la invasion por personas antisociales al interior de estos espacios crea grupos delictuales y la inseguridad de espacios precarios				
la conectividad involucra hitos referenciales pero ademas cuando estos se encuentran afectados pierden interes social y por ende gubernamental				
-----		-----		-----
PERMANENCIA ESTATICA		PERMANENCIA DINAMICA		DESPLAZAMIENTO
esperar	conversar	trabajar	caminar	
descanzar	leer	tocar un instrumento	transporte	
vender	comer	obra de teatro	carga y descarga	

Elaborado por: Santiago Escobar (2021)

Anteriormente, este equipamiento era un elemento arquitectónico destinado al almacenamiento de productos con fines de ser enviados a distintos lugares del país, además de contar con oficinas complementarias para la estación de ferrocarril, hoy en día el descuido y falta de cuidado ha hecho que se convierta en un botadero de basura y un punto de concentración para libadores en horarios de la noche, esto representa un riesgo constante para habitantes de la zona como a la vez una pérdida de espacios de suma importancia en la regeneración de la ciudad y el asignamiento de programaciones que permitan el correcto uso en distintos horarios

Cuadro 7. Ficha de observación espacio público y entorno vías perimetrales, estación del ferrocarril

FICHA DE OBSERVACION ESPACIO PUBLICO Y ENTORNO			
HORARIO		LUGAR	
-----		Vias Perimetrales, Estacion del Ferrocarril	
		ACTIVIDAD	
		Degradacion Espacio Publico en Equipamientos	
<p>los garffitis caracteristicos de espacios abandonados hacen falta de la composicion del deterioro del espacio</p>			
<p>la falta de actividades y programacion en dichos equipamientos ayuda al desgaste de su imagen y fachadas</p>			
<p>aspectos turisticos como este se ven deteriorados a pesar de contar con presupuestos e infraestructura de mantenimiento</p>			
			
PERMANECIA ESTATICA		PERMANENCIA DINAMICA	
esperar	conversar	trabajar	caminar
descanzar	leer	tocar un istrumento	transporte
vender	comer	obra de teatro	carga y descarga

Elaborado por: Santiago Escobar (2021)

La degradación existente entre los equipamientos actualmente abandonados se manifiesta con rayones en sus fachadas, el desgaste de estas como obra del tiempo y la falta de cuidados además de la falta de presupuestos con fines de potenciar actividades turísticas que realcen valores históricos y generen beneficios económicos para la ciudad, elevando así los índices de productividad de Salcedo.

Cuadro 8. Ficha de observación espacio público y entorno vías perimetrales, calle 24 de mayo (Cooperativa San Francisco)

FICHA DE OBSERVACION ESPACIO PUBLICO Y ENTORNO			
HORARIO		LUGAR	
08:00 - 17:00		Vias centrales, Calle 24 de Mayo(Coop. San Francisco)	
los vehiculos toman gran parte del espacio publico mismo que se ve en conflicto en espacios de espera			
las zonas de descanso se van escasas frente a a la necesidad de espera			
la vegetacion de dichos sectores si bien es cierto favorece a la imagen publica, no sustenta necesidades de funcionamiento			
			
PERMANENCIA ESTATICA		PERMANENCIA DINAMICA	
esperar	conversar	trabajar	caminar
descanzar	leer	tocar un istrumento	transporte
vender	comer	obra de teatro	carga y descarga
DESPLAZAMIENTO			

Elaborado por: Santiago Escobar (2021)

Existen además equipamientos que debido a su actividad requiere de grandes extensiones de espacio para albergar a personas que buscan realizar trámites bancarios o gubernamentales debido a la influencia del GAD Municipal en el sector, es así como se puede evidenciar la despreocupación por crear mobiliarios que permitan el descanso de los usuarios en los largos procesos a realizar. Sin contar con la preocupación que se ha manifestado de los usuarios del sector por mantener áreas de parqueo para su propio beneficio dejando de lado el bienestar colectivo.

Cuadro 9. Ficha de observación espacio público y entorno vías centrales, calle García Moreno

FICHA DE OBSERVACION ESPACIO PUBLICO Y ENTORNO					
HORARIO		LUGAR		ACTIVIDAD	
08:00 - 17:00		Vias centrales, Calle Garcia Moreno		parqueo de vehiculos vs espacio peatonal	
<p>El abastecimiento de locales comerciales dificulta el trafico en horas pico, puesto que no existe un control adecuado para esta actividad</p>					
<p>el vehiculo no permite el adecuado funcionamiento del sector comercial debido a la interferencia con el peaton y su circulacion</p>					
<p>la sobra de espacios para parqueadero deja en evidencia la despreocupacion de por el bienestar de los principales actores osciales de la ciudad</p>					
					
PERMANECIA ESTATICA		PERMANENCIA DINAMICA		DESPLAZAMIENTO	
esperar	conversar	trabajar		caminar	
descanzar	leer	tocar un istrumento		transporte	
vender	comer	obra de teatro		carga y descarga	

Elaborado por: Santiago Escobar (2021)

El abastecimiento de los locales comerciales es necesario, sin embargo, al no existir una normativa u horario que regule el ingreso y salida de estos productos, logra crear conflictos dentro de las vías, ya que irrespetan zonas destinadas para parqueadero además de generar daños colaterales en vías, ya que su capa de rodamiento no está diseñada para sus pesos y medidas, siendo así que estos problemas se pueden evidenciar en distintos horarios y lugares en el centro urbano.

Cuadro 10. Ficha de observación espacio público y entorno vías centrales, plaza Eloy Alfaro

FICHA DE OBSERVACION ESPACIO PUBLICO Y ENTORNO				
HORARIO		LUGAR		ACTIVIDAD
08:00 - 20:00		Vias Centrales, Plaza Eloy Alfaro		Invasión de Espacio Público (VIAS)
la precariedad de las condiciones de uso se ven en la salubridad e higiene de los productos				
la cercanía de desagües a producto alimenticios no colabora al hecho de mayores ventas que es la finalidad de los comerciantes				
las personas que tienen negocios móviles se encuentran expuestos a riesgos de accidentes viales sobre llevando además la responsabilidad de siempre mantener limpios los lugares usados o				
				
PERMANENCIA ESTATICA		PERMANENCIA DINAMICA		DESPLAZAMIENTO
esperar	conversar	trabajar	caminar	
descanzar	leer	tocar un instrumento	transporte	
vender	comer	obra de teatro	carga y descarga	

Elaborado por: Santiago Escobar (2021)

Los espacios comerciales no permiten abastecer todas las necesidades existentes en la zona, por lo tanto, se manifiestan puestos informales que no acatan medidas básicas de higiene es así como podemos denotar la cercanía de productos alimenticios y de consumo doméstico a alcantarillas que emanan ciertos olores desagradables al consumidor, dando así una presentación de condiciones muy bajas sin la toma de conciencia en otros riesgos como son accidentes viales.


Cuadro 11. Ficha de observación espacio público y entorno vías centrales, Av. Olmedo

FICHA DE OBSERVACION ESPACIO PUBLICO Y ENTORNO			
HORARIO		LUGAR	ACTIVIDAD
08:00 - 20:00		Vias Perimetrales, Av. O LMEDO	Invasión de Espacio Público (VIAS)
<p>los horarios establecidos en equipamientos comerciales no abastecen la necesidad de contemplar la extensión de los mismo por lo que los comerciantes buscan nuevos espacios para continuar con sus</p>			
<p>la limpieza de los productos no es posible ya que en la vía publica no existen tomas de agua o equipamientos para poder hacerlo</p>			
<p>los grupos sociales condenados a estos espacios fomentan el deterioro de la vía y la imagen urbana puesto que exponen los defectos potenciales de la ciudad</p>			
			
PERMANENCIA ESTATICA		PERMANENCIA DINAMICA	DESPLAZAMIENTO
esperar	conversar	trabajar	caminar
descanzar	leer	tocar un instrumento	transporte
vender	comer	obra de teatro	carga y descarga

Elaborado por: Santiago Escobar (2021)

Las noches son escenarios cómplices de la venta de productos acogidos a la informalidad, ya que en estos horarios no existen agentes municipales que les quiten sus productos, sin embargo, estas mismas condiciones son un riesgo vial, ya que estos grupos de comerciantes se toman gran parte de la calzada para la exhibición de sus productos sin contar con la cantidad de infantes que los acompañan quienes juegan mientras sus padres buscan vender sus productos.


Cuadro 12. Ficha de observación espacio público y entorno vías del centro urbano

FICHA DE OBSERVACION ESPACIO PUBLICO Y ENTORNO			
HORARIO		LUGAR	
-----		VIAS DEL CENTRO URBANO	
		Apropiación del espacio público	
<p>la calidad artistica es evidente en un entorno de deterioro y baja calidad de la imagen urbana, pues se concidera que elementos de este tipo aportan en gran proporcion a la mejora de espacios perdidos a un bajo costo y alto impacto</p>			
			
PERMANECIA ESTATICA		PERMANENCIA DINAMICA	
esperar	conversar	trabajar	caminar
descanzar	leer	tocar un istrumento	transporte
vender	comer	obra de teatro	carga y descarga

Elaborado por: Santiago Escobar (2021)

La calidad de artistas locales y visitantes ayuda en el mejoramiento de la imagen urbana, ya que muestran un diálogo entre los usuarios y el contexto del lugar pues estos mismos muros pueden ser informativos de culturas y formas de vida de la ciudad, aun así se opta por tomar lugares de precarias condiciones y alejados para realizar esta actividad, ya que no existen permisos municipales ni espacios adecuados lo cual puede resultar en multas graves, a pesar de la aceptación de las personas y la calidad mostrada aún se criminaliza el talento existente.

Cuadro 13. Ficha de observación espacio público y entorno vías del centro urbano (2)

FICHA DE OBSERVACION ESPACIO PUBLICO Y ENTORNO			
HORARIO		LUGAR	
-----		VIAS DEL CENTRO URBANO	
		Apropiación del espacio público	
<p>las intervenciones artísticas son características notorias en el espacio puesto que la ciudadanía toma muros en deterioro como oportunaes de mejorar la imagen y el aspecto de la ciudad además de manejar tematicas que podrían contar historias identitarias del contexto social</p>			
			
PERMANECIA ESTATICA		PERMANENCIA DINAMICA	
esperar	conversar	trabajar	caminar
descanzar	leer	tocar un istrumento	transporte
vender	comer	obra de teatro	carga y descarga

Elaborado por: Santiago Escobar (2021)

La calidad del espacio público hace referencia las actividades realizadas a su alrededor, a esto se podría deber el hecho de contar actualmente con espacios austeros desolados y peligrosos para el tránsito peatonal, pues la degradación social es palpable a distintas escalas de actuación, desde espacios equipamientos de servicio, hasta aquellos que a su momento fueron planificados para satisfacer necesidades de movilidad y comercialización, y que por descuido en su mantenimiento tanto físico como social y cultural hoy representan un riesgo en la ciudad.

ENTREVISTAS

ENTREVISTAS					
La siguiente entrevista se la ha realizado a un grupo de 6 personas, tres de ellas profesionales con conocimientos en el área de estudio y 3 denominados actores sociales partícipes en el desarrollo y economía del centro urbano. Para esto, se ha tomado como una síntesis general entre los datos obtenidos la respuesta en cada una de las preguntas realizadas de manera objetiva.					
#	PREGUNTA	ENTREVISTADO	PREGUNTA	RESPUESTA	CONCLUSIÓN
1		ARQ. ANDRES POVEDA	Teniendo en cuenta su experiencia en los distintos espacios públicos, ¿Considera que el sector urbano beneficia la calidad de vida de los ciudadanos? ¿por qué?	Al ser un sector en donde generalmente se ubican todas las instituciones públicas privadas o de cualquier índole genera un gran espacio activo para generar economía y movimiento, mientras que se va convirtiendo en un espacio caótico si el mismo no cuenta con espacios de libre esparcimiento, se considera que si mejora la calidad de vida.	El espacio publico se ha determinado como espacios que beneficien los intereses colectivos de la ciudad, sin embargo su estado actual y la degradación del mismo ha logrado que las personas ven en ellos características que benefician únicamente ciertos sectores y no en su totalidad.
		ING. HOLGER GUAMANI		Si, ya que el sector urbano es el eje principal para cualquier actividad del ciudadano en este caso al tener un buen sector urbano los ciudadanos tienen más facilidad de realizar todas sus actividades.	
		ARQ. JORGE CARDENAS		Si, por su aporte a la ciudadanía en sus diferentes espacios de trabajo.	
		SRA. HILDA GUALPA		Si, beneficia la economía del sector tanto en la industria como en el comercio y en los servicios	
		SR. SEBASTIAN TACO		No, porque la falta de preocupación por las prioridades que debe existir en una ciudad ha hecho que el usuario sea el último punto para tratar dentro de la ciudad, pues las planificaciones y obras son hechas sin un previo conocimiento y participación ciudadana lo que da como resultado que antes de que estas obras beneficien, solo terminan en una pérdida de espacio y dinero.	
		SRA. MARIA TENORIO		Si, porque este lleva a una calidad de vida digna y necesaria para el ser humano	
2		ARQ. ANDRES POVEDA	¿De qué manera considera usted que el espacio público integra las actividades esenciales del peatón?	Con espacios verdes como parques y además de no dejar de lado la accesibilidad universal de todos y cada uno de los peatones sea en aceras especial con pisos porotáctiles, señalización adecuada, rampas con pendientes aceptables y bien diseñadas, entre otros	si bien es cierto el principal objetivo es integrar las actividades ciudadanas, hoy en día se mantienen latente el contraste entre el uso del espacio destinado al peatón versus el espacio destinado al vehículo y sus grandes extensiones de parqueo, por esta misma razón se han presentado distintos fenómenos sociales en el espacio público
		ING. HOLGER GUAMANI		El espacio público es esencial ya que ella está integrada en el peatón, ya que para realizar sus actividades profesionales o tal vez personales se lo realizan mediante los espacios públicos.	
		ARQ. JORGE CARDENAS		De una manera positiva ya que como peatón uno puede caminar por estos espacios sin molestias ni interrupciones.	
		SRA. HILDA GUALPA		En El Paso libre de circular con mayor facilidad, así generando al no tener alguna inconformidad	
		SR. SEBASTIAN TACO		Los espacios que permiten las actividades tanto recreación como integración extrañamente se encuentran en una pésima condición o están cerradas, sin embargo, son elementos que destacan en la ciudad; no solo impiden el correcto uso y soluciones prácticas para la sociedad, sino que además daña la imagen de nuestra ciudad.	
		SRA. MARIA TENORIO		Al tener los espacios con un servicio de mantenimiento continuo	

3	ARQ. ANDRES POVEDA	¿Considera que la ciudad requiere de una revitalización que beneficie los principales ejes productivos en base a la intervención del espacio público?	Si en general fueron lugares pensados solo para el confort de algunos así que debería volver a revitalizar todos los espacios .	los ejes actualmente se encuentran en una discordia en cuanto a la planificación que permita beneficiarse teniendo en cuenta la economía local a menor y mayor escala, esto con la finalidad de generar un desarrollo equitativo en pro de la ciudad.
	ING. HOLGER GUAMANI		Si, ya que hay algunos espacios públicos que pasan desapercibidos por el peatón y por la sociedad ya que no se encuentran en buen estado y por lo tanto sería un espacio publico desperdiciado ya que no presta las condiciones para realizar alguna actividad o para ser transitada.	
	ARQ. JORGE CARDENAS		Si ya que aportaría positivamente a la economía de la ciudad y a la vez generaría oportunidades de empleo para su gente.	
	SRA. HILDA GUALPA		Si, debido que al momento de ingresar con vehículos al sector público ya genera más ocupamiento de espacio y dificultad para movilizarse	
	SR. SEBASTIAN TACO		Si, pues ante los sucesos actuales en relación con los problemas sociales, culturales y especialmente económicos, Salcedo requiere de una estrategia que garantice el desarrollo adecuado de las actividades que dan movimiento a estos ejes, aportando, además, la cultura e identidad de la ciudad.	
	SRA. MARIA TENORIO		Si, ya que varios ejes están en mal estado, sin ningún mantenimiento que es visible	
4	ARQ. ANDRES POVEDA	¿Considera que desintegrar al vehículo del espacio público sería una buena estrategia de intervención del espacio público en beneficio del ciudadano?	Siempre y cuando se mantenga previsto algún medio de transporte especial o único que ingrese a los sectores al cual de les prohíba el ingreso de vehículos.	actualmente el vehiculo es un bien innegable para nuestra ciudad, si bien nos permite recorrer largas distancias en nuestro caso particular resulta siendo un fenomeno que dificulta realizar actividades cotidianas y esenciales en el desarrollo de la ciudad
	ING. HOLGER GUAMANI		Si, ya que algunos espacios públicos que son peatonales existen mucha invasión de vehículos lo cual roba el espacio al peatón y no puede transitar con normalidad por culpa del vehículo ya que hay mucha gente con su vehículo que no respeta los espacios peatonales.	
	ARQ. JORGE CARDENAS		-Si me parece una buena idea, porque estarían dando prioridad a que estos espacios sean uso exclusivo de peatones, a la vez que uno se pueda sentir seguro de transitar por estos espacios sin correr riesgo de algún accidente causado por vehículos.	
	SRA. HILDA GUALPA		Si, debido que al momento de ingresar con vehículos al sector público ya genera más ocupamiento de espacio y dificultad para movilizarse	
	SR. SEBASTIAN TACO		La desintegración total sería un cambio drástico incluso para quien serían los principales beneficiarios, sin embargo, bajo una correcta planificación y garantizando buenos resultados para la ciudad, es un punto considerable no únicamente por espacio en beneficio para el peatón sino también por sus derechos y salud.	
	SRA. MARIA TENORIO		Si, ya que estos no tiene n cultura de manejo, esto lleva a una ciudad de trafico	

Tabla 10 Analisis de entrevistas

5	ARQ. ANDRES POVEDA	¿Cree usted que el arte urbano permite transmitir identidad y cultura de una ciudad en el espacio público?	Si, porque es una manera de expresar emociones, sentimientos, deseos o cualquiera que se lo requiera.	El arte subsiste de tal manera que puede transmitir una idea concepto o realidad a distintos grupos sociales sin distincion de edad, es asi como podemos conocer hoy en dia sobre culturas y tradiciones de varios pueblos y entidades.
	ING. HOLGER GUAMANI		Si, ya que el arte urbano hoy en día es una de las maneras más relevantes de expresar la cultura y el arte mediante sus murales, música, etc. Y así de esa forma puede darle mejor presentación y puede ser mas visitado el sector público por la sociedad.	
	ARQ. JORGE CARDENAS		Si, porque el arte podría servir como una herramienta para fortalecer los lazos entre la sociedad, dando la oportunidad a muchos jóvenes que poseen este talento donde podrían dar un realce y embellecimiento a estos espacios públicos de nuestra ciudad.	
	SRA. HILDA GUALPA		Si, genera un estilo contemporáneo en base a las tendencias sociales	
	SR. SEBASTIAN TACO		Las muestras de arte mientras mantengan el respeto hacia quienes va dirigida siempre será la mejor muestra de cultura y por ende de la identidad de su gente, además sumándole el valor y la calidad de poder transmitir su mensaje sería importante para la ciudad en su estética.	
	SRA. MARIA TENORIO		No, creo que es una forma de arte que se debe integrar en el espacio publico	

ENCUESTAS

1. ¿Qué lugares públicos visita usted con regularidad

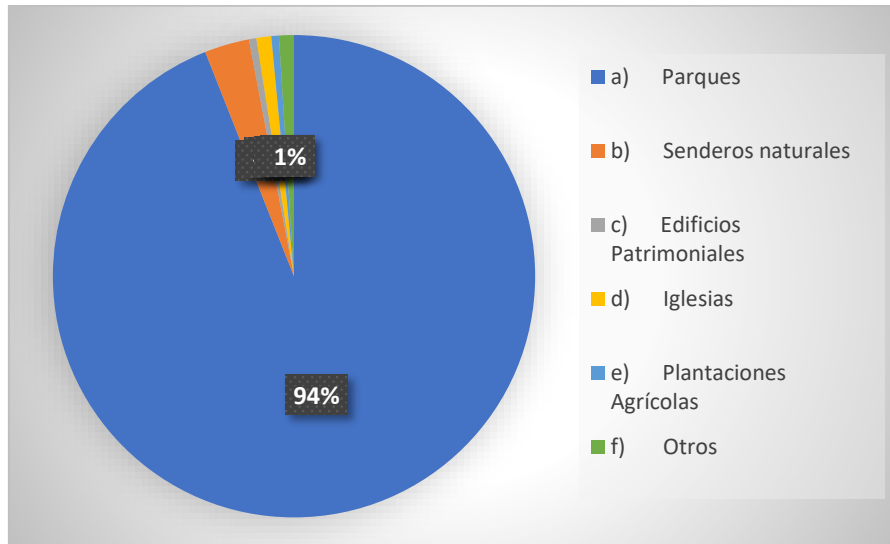


Figura 56. Pregunta 1

Nota. Encuesta propia (2021)

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS.

Los espacios públicos visitados actualmente con mayor afluencia son los parques y áreas destinadas al esparcimiento y el acogimiento de actividades recreativas con un porcentaje correspondiente al 95%, al ser estos muy escasos conlleva a la aglomeración de gente en puntos específicos estancando otras dinámicas esenciales.

2. ¿Qué días de la semana y en qué horario acude usted este sitio?

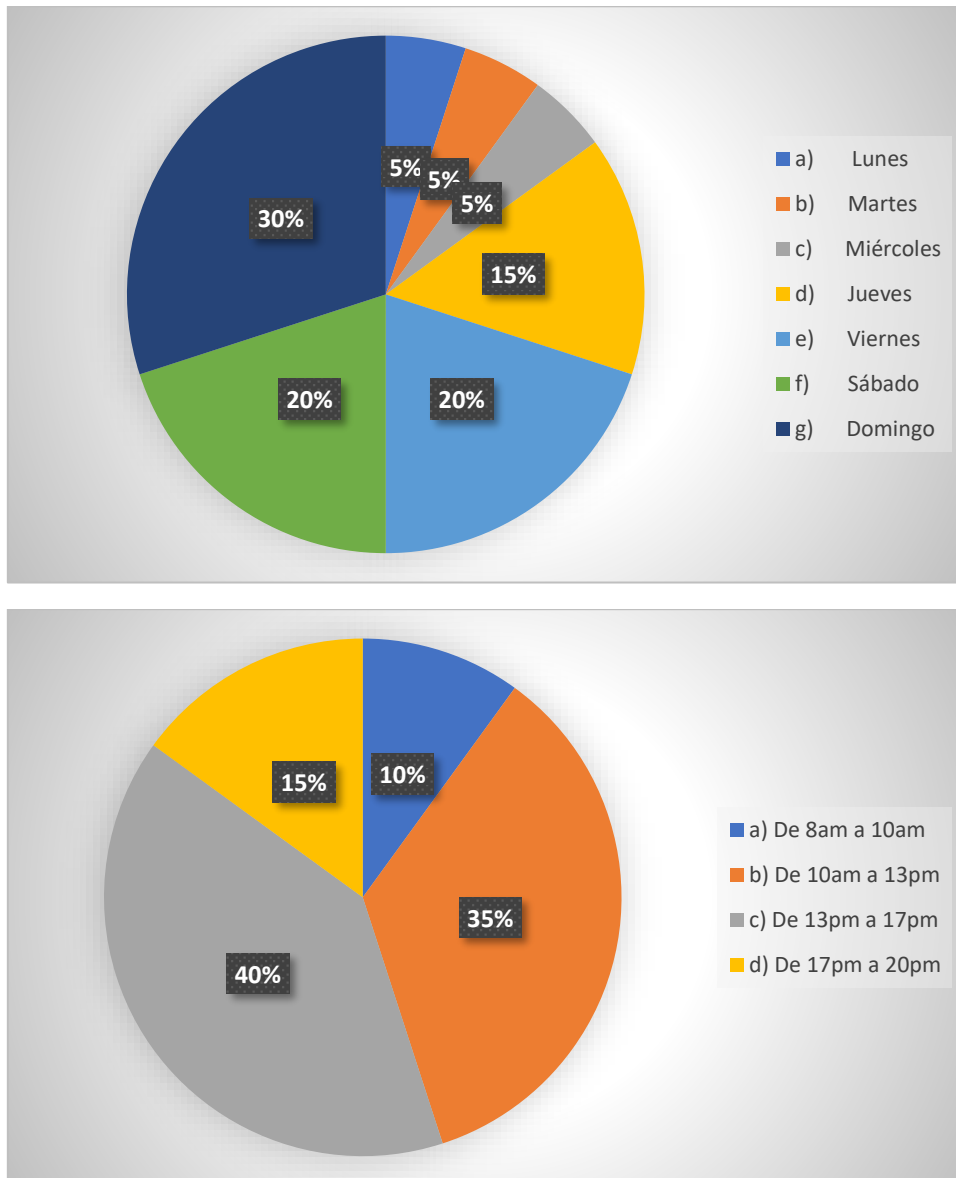


Figura 57. Pregunta 2

Nota. Encuesta propia (2021)

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS.

La mayoría de población con un rango del 40% de los encuestados, destaca el uso de equipamientos en fines de semana especialmente los días domingo debido a la influencia de varias actividades comerciales y sociales, en horarios de la tarde entre 10 de la mañana hasta las 5 de la tarde, horarios en los cuales la ciudad muestra significativas falencias en cuanto a su organización e invasión por la informalidad.

¿Qué actividades Ud., realiza en este sitio?

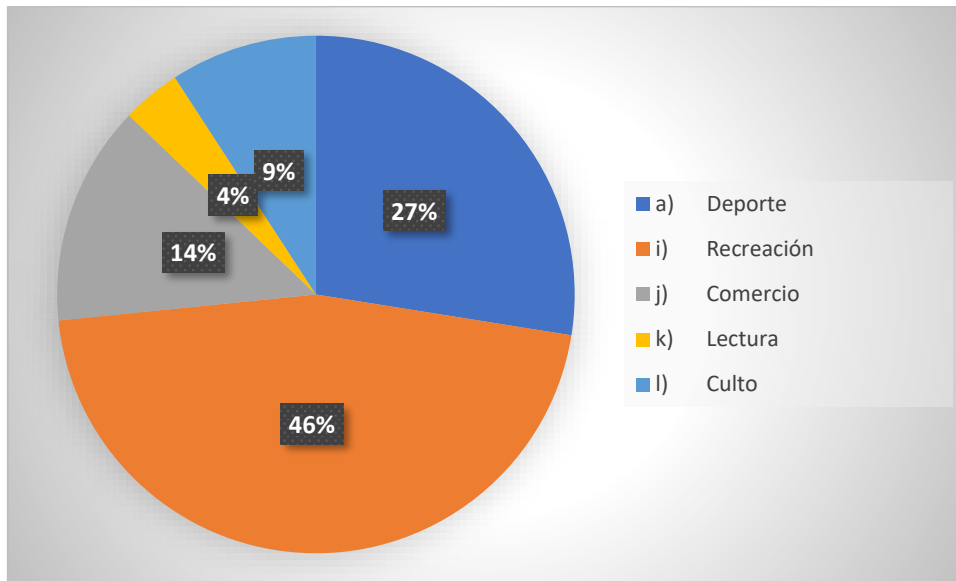


Figura 58. Pregunta 3

Nota. Encuesta propia (2021)

ANALISIS E INTERPRETACION DE LOS RESULTADOS.

La comunidad de Salcedo considera que los espacios públicos se encuentran en una calidad regular con un porcentaje de 40,6% seguido de una calidad buena con 36,8% siendo estas características desfavorables para la imagen de la ciudad.

3. ¿A qué lugares comerciales acude para el abastecimiento de su hogar?

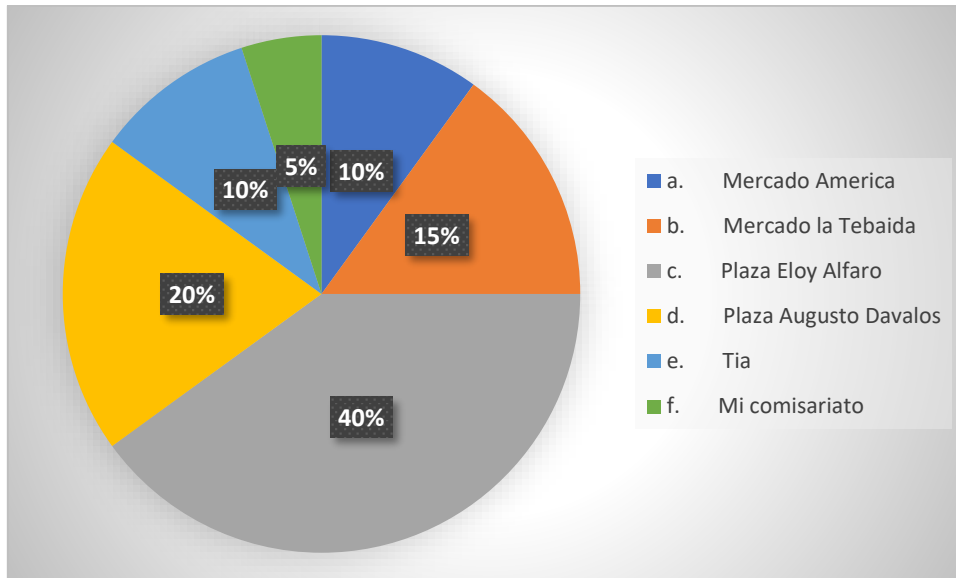


Figura 59. Pregunta 4

Nota. Encuesta propia (2021)

ANALISIS E INTERPRETACION DE LOS RESULTADOS.

El abastecimiento del hogar en productos de primera mano es importante, para lo cual equipamientos de la zona centro, son en su mayoría los ocupados por la urbe, como lo es en el caso de la plaza Eloy Alfaro, Plaza Augusto Dávalos y mercado América actualmente en remodelación, sin dejar de lado la actuación de empresas de comercio privado como lo es el Tía y comisariato.

4. ¿Qué días de la semana y en qué horario acude usted este sitio?

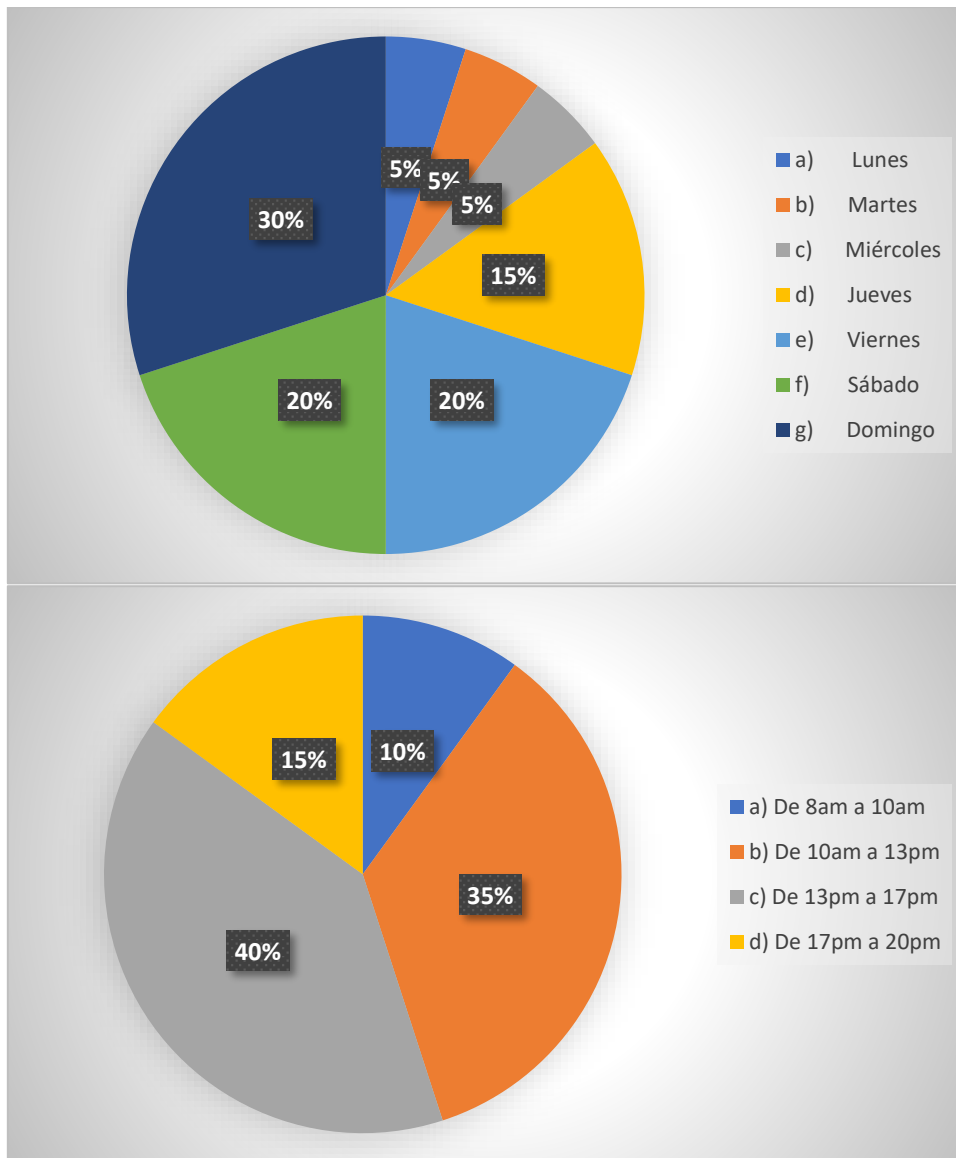


Figura 60. Pregunta 5

Nota. Encuesta propia (2021)

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS.

La disposición de horarios para distintas actividades va de la mano con espacios libres en días de descanso; quienes en su mayoría trabajan en horarios fijos con descanso en fines de semana. La consideración para mejorar dicha actividad se basa en atender los llamados de la ciudadanía, aun así, la afluencia a equipamientos cercanos golpea la aceleración hacia el deterioro del espacio.

5. ¿Qué tipo de transporte usa para acudir a dichos lugares?

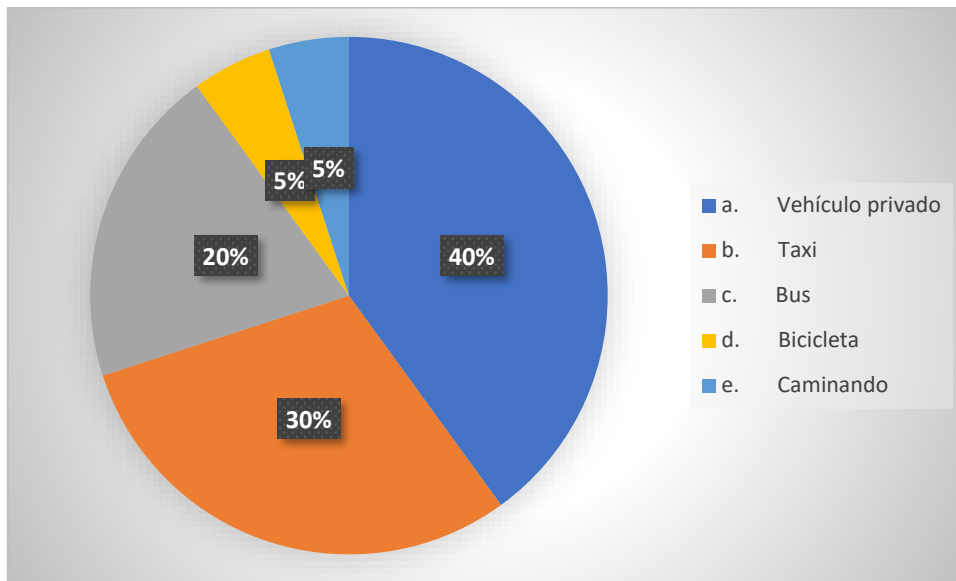


Figura 61. Pregunta 6

Nota. Encuesta propia (2021)

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS.

El transporte vehicular toma protagonismo en el uso del espacio; ya que, la necesidad de transportarse de un lugar a otro ocupa extensiones considerables de espacio, compite con el peatón y afecta al comercio de menor escala; es decir, encerrarse en un vehículo imposibilita crear vínculos con el espacio en el trayecto.

6. ¿Considera usted que los espacios públicos dentro del casco urbano son sitios seguros contra la delincuencia?

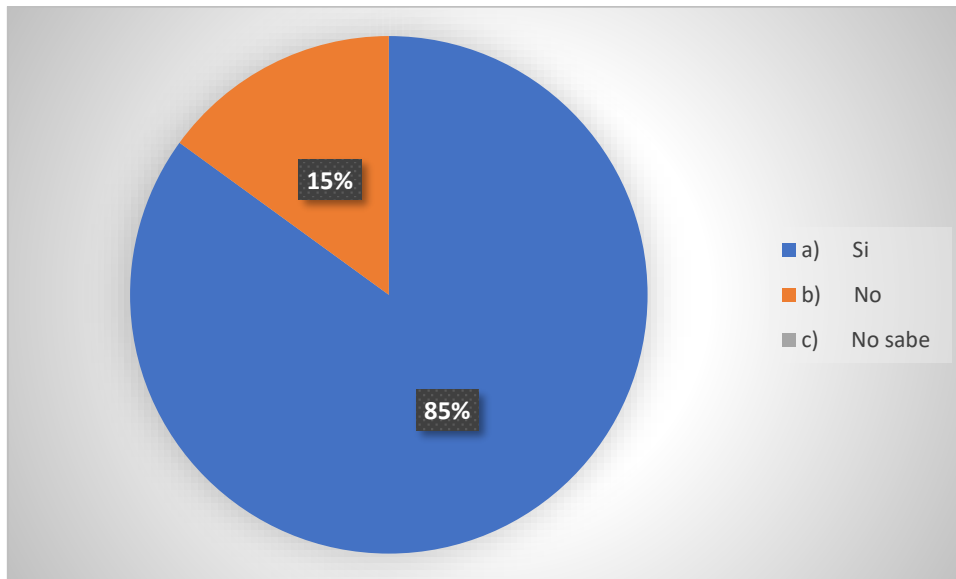


Figura 62. Pregunta 7

Nota. Encuesta propia (2021)

ANALISIS E INTERPRETACION DE LOS RESULTADOS.

La población de Salcedo se encuentra de acuerdo ante la posición de que la precariedad de los espacios colabora a la propagación de la delincuencia; además, pues la inseguridad es apreciable en los contextos físicos de los equipamientos posterior a su uso, sin destacar la contaminación de estos.

7. ¿Considera Ud. como un aspecto negativo al comercio ambulante o informal?

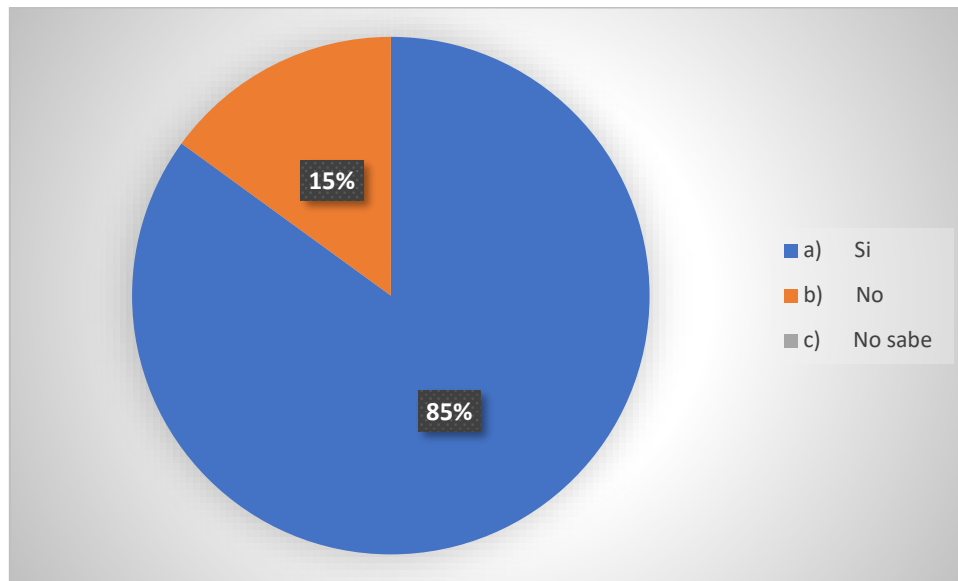


Figura 63. Pregunta 8

Nota. Encuesta propia (2021)

ANALISIS E INTERPRETACION DE LOS RESULTADOS.

El 85% de la población está de acuerdo con que, el comercio informal es un elemento negativo que genera conflictos entre el uso adecuado del espacio público y las vías de conexión, sin contar con la contaminación que provoca y la precariedad en la atención brindada.

8. ¿Cómo calificaría usted la calidad del espacio público dentro del cantón Salcedo?

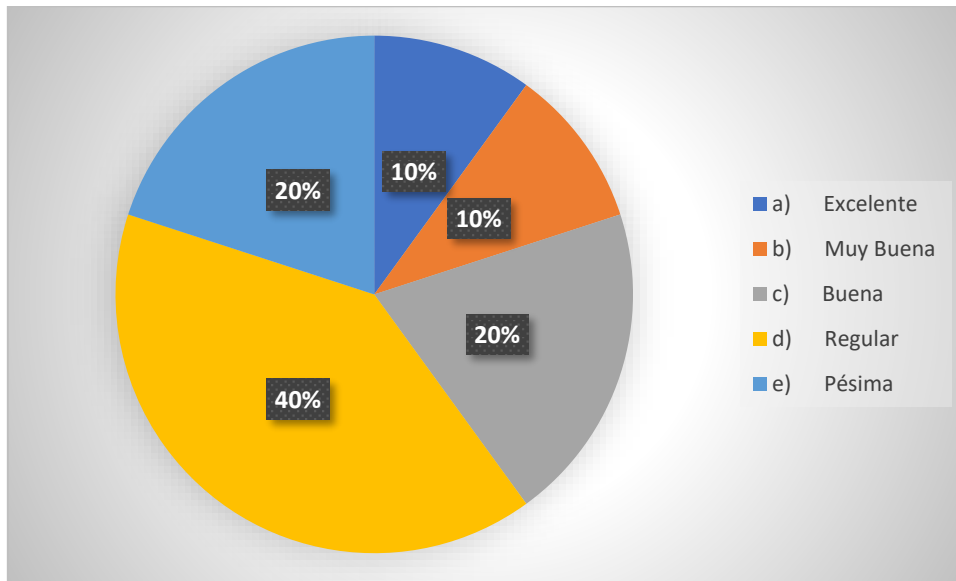


Figura 64. Pregunta 9

Nota. Encuesta propia (2021)

ANÁLISIS E INTERPRETACION DE LOS RESULTADOS.

Las condiciones actuales del espacio público, cae en categorías bajas; puesto que, el aspecto que se muestra a la ciudadanía no garantiza la calidad de vida que por derecho se debe evidenciar en la ciudad de Salcedo, por el contrario, la realidad social y su decadencia se manifiesta en el uso de la urbe y requiere acciones urgentes.

9. ¿Considera que es necesario establecer normas de uso y comportamiento en el espacio público, del cantón Salcedo?

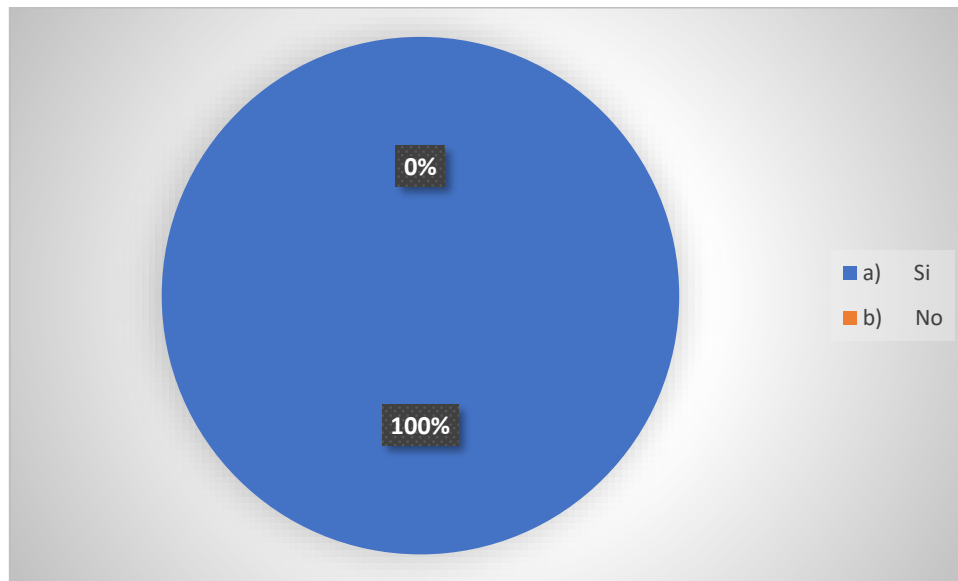


Figura 65. Pregunta 10

Nota. Encuesta propia (2021)

ANALISIS E INTERPRETACION DE LOS RESULTADOS.

La regulación del uso del espacio cae en el compromiso de las autoridades y los organismos de control que se puedan destinar a esta actividad, sin embargo, las alteraciones actuales dificultan el control y la gestión benefactora para la integración y la participación ciudadana, es así, como se encuentra de acuerdo la ciudadanía con el hecho de organizar espacios para el beneficio colectivo.

CONCLUSIONES CAPITULARES

Las conclusiones del presente capítulo son:

- Los factores característicos de la ciudad concluyen en considerar las potencialidades del territorio en el aspecto social, cultural, económico y productivo. Resaltando dentro de ello que se puede exponer a la ciudad de Salcedo como un punto de conexión comercial entre provincias aledañas.
- Bajo el análisis realizado se determina la existencia de concentración de equipamientos en el área de estudio, la deficiencia del espacio público y como de esta manera el centro de la ciudad acoge problemas en relación con derechos de habitar el espacio público.
- A través del entendimiento de la ciudad bajo los estudios realizados dentro de ella, determina dinámicas con conflictos ocasionados por la precariedad del planeamiento urbano y la distribución del espacio sin prioridad del peatón.
- Para finalizar, la comprensión del problema se trata de establecer nexos entre los actores sociales a través de encuestas y entrevistas, considerando de esta manera de suma importancia la opinión y punto de vista del principal beneficiario, con la posibilidad de crear una propuesta coherente ante los problemas y necesidades del centro urbano de la ciudad.

CAPÍTULO IV

PROPUESTA

Los aspectos negativos evidenciados en el uso del espacio público, y la degradación provocada por la invasión de áreas comunales, es la principal motivación para diseñar una propuesta de revitalización que integre actividades ya existentes y dinamizar la economía y cultura de la ciudad, basados en la participación colectiva, la potenciación de espacios en deterioro y la distribución adecuado de espacio público que beneficio al peatón, con el control adecuado de las actividades permitidas y la gestión que logre el control adecuado para el cumplimiento del objetivo.

Dentro de este polígono se encuentra la mayoría de los equipamientos de comercialización a menor escala; ya que, estos puntos son derivados de actividades predominantes, además, se complementa con restaurantes, hoteles y usos recreativos que permiten dar paso a nuevas dinámicas turísticas, efecto que a la vez potencian y multiplican el sector comercial y mantiene el contacto de forma indirecta con la cultura y tradición de la ciudad. La oportunidad de relacionar estos equipamientos con el espacio público se debe a que, al ser instituciones financieras con un respaldo económico, permiten manejar impuestos que colaboren al cuidado de su espacio e incentivo al uso del mismo por parte de autoridades gubernamentales.

UBICACIÓN GENERAL DE LA PROPUESTA

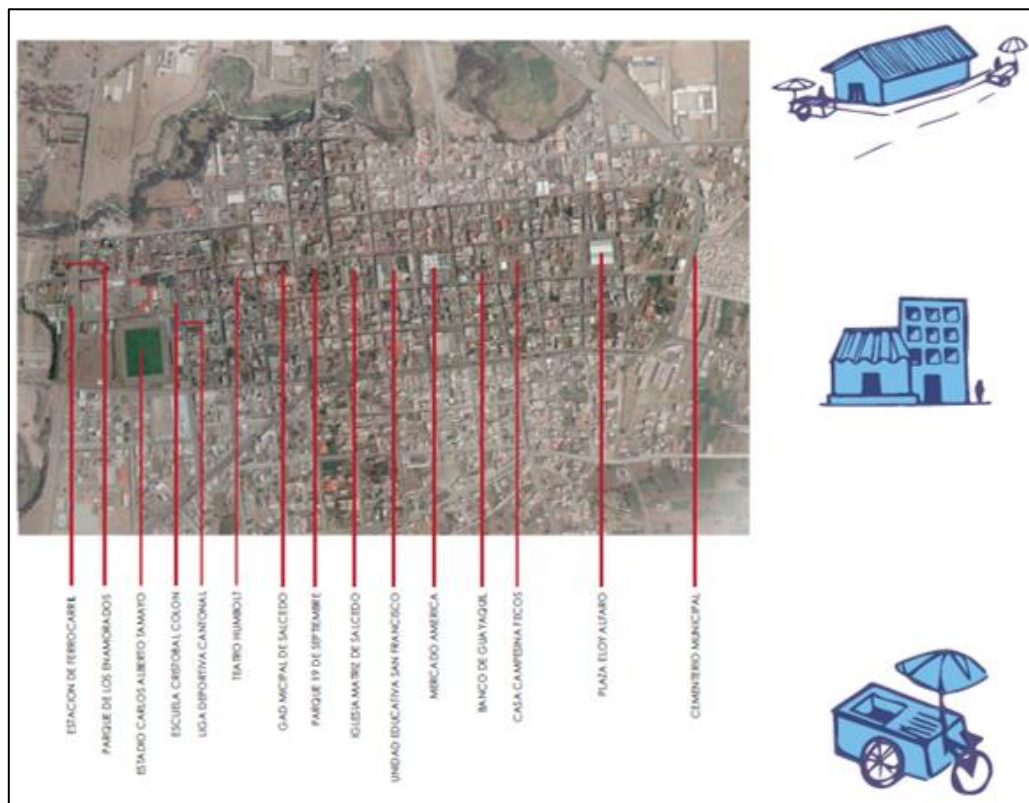


Figura 66. Ubicación de la propuesta

Dentro de este polígono se encuentra la mayoría de los equipamientos de comercialización a menor escala; ya que, estos puntos son derivados de actividades predominantes, además, se complementa con restaurantes, hoteles y usos recreativos que permiten dar paso a nuevas dinámicas turísticas, efecto que a la vez potencian y multiplican el sector comercial y mantiene el contacto de forma indirecta con la cultura y tradición de la ciudad. La oportunidad de relacionar estos equipamientos con el espacio público se debe a que, al ser instituciones financieras con un respaldo económico, permiten manejar impuestos que colaboren al cuidado de su espacio e incentivo al uso del mismo por parte de autoridades gubernamentales.

IDEA GENERADORA

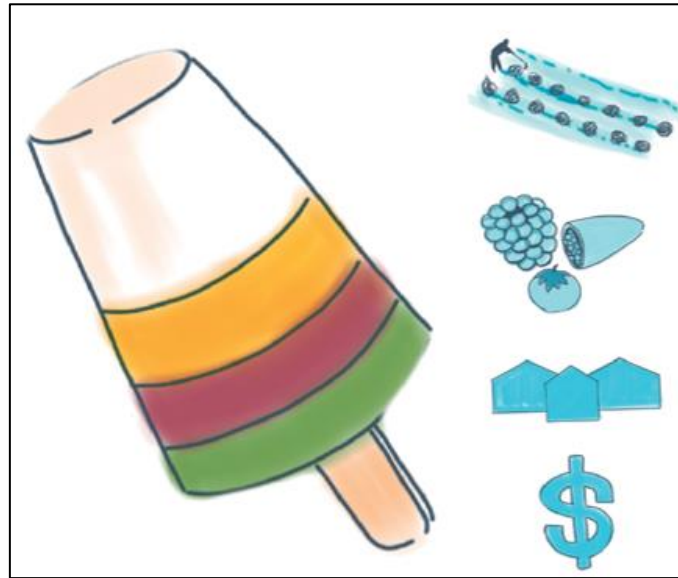


Figura 67. Idea generadora

La idea generadora parte dentro de la ciudad haciendo referencia a la falta de identidad y como por otra parte, un elemento gastronómico como el helado de sabores o helado de Salcedo ha generado ingresos económicos locales además consumiendo productos locales, ha transformado y dado vida a una ciudad a nivel nacional e internacional, opacado a la vez por una vía alterna.

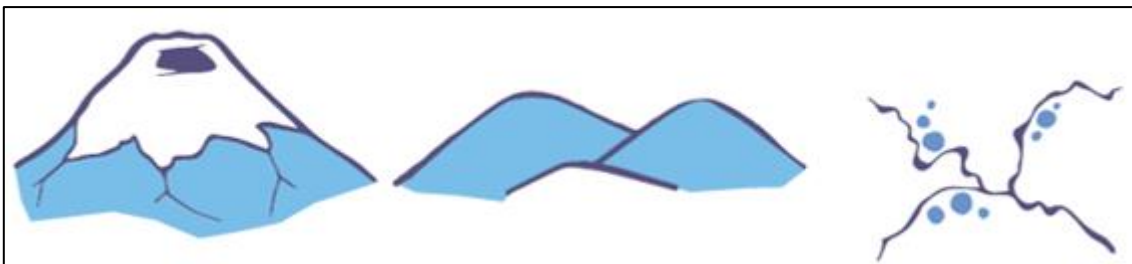


Figura 68. Concepto de diseño

Los flujos que requiere cada uno de los productos, las frutas con el agua para crecer que viene a través de ríos y quebradas del deshielo de volcanes y nevados, las vías que a lo largo de las montañas crean formas orgánicas son la fuente de inspiración para las formas a utilizar en el proyecto, ya que estas se ven presente en distintas etapas que representa el helado de salcedo. Desde sus métodos productivos, las frutas que utiliza y el comercio que genera a nivel local tanto como la geometría que guarda en su desarrollo.

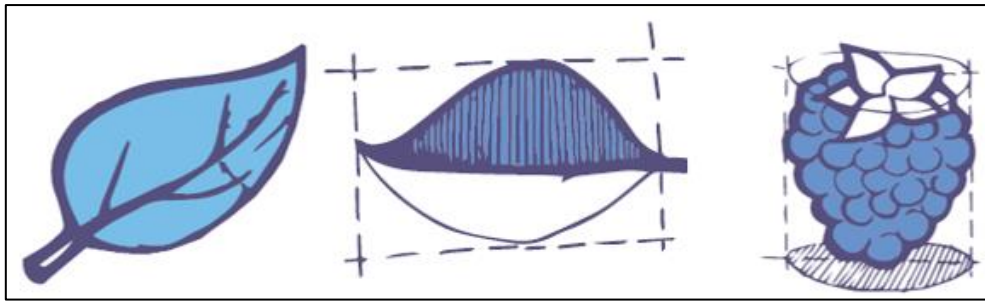


Figura 69. Concepto de diseño (geometría)

La funcionalidad de estos sistemas orgánicos otorgados por la naturaleza proviene de cierta geometrización, a la cual se adaptan para crecer. Son estos elementos quienes servirán para la creación no únicamente de estructuras sino a la vez, de sistemas uso y mantenimiento.

PROPUESTA

Equipamientos actuales



Figura 70. Estrategia de diseño

Los equipamientos existentes son elementos que, a pesar de generar cierto conflicto, son inamovibles dentro de este sistema urbano desarrollado en base a un eje comercial, en este caso en particular se ha considerado generar elementos que estén en beneficio a distintas intervenciones artísticas y culturales además del mapping en fachadas y elementos de

señalización vial que despierten el interés público además de dar paso al uso de estos espacios en horarios más extendidos. Respondiendo así a la emergente necesidad de dar un nuevo aspecto a equipamientos públicos y de tal modo despertar el interés social.

El uso de vegetación específica para espacios urbanos es un aspecto importante para tomar en cuenta, ya que, al ser parte fundamental en el diseño, es necesario que pueda cumplir a cabalidad con las funciones requeridas, para ello consideramos el uso de elementos como maceteros que no sean elementos fijos y que acompañe a distintas intervenciones artísticas ya presentes en el espacio público y creando nuevos ambientes.

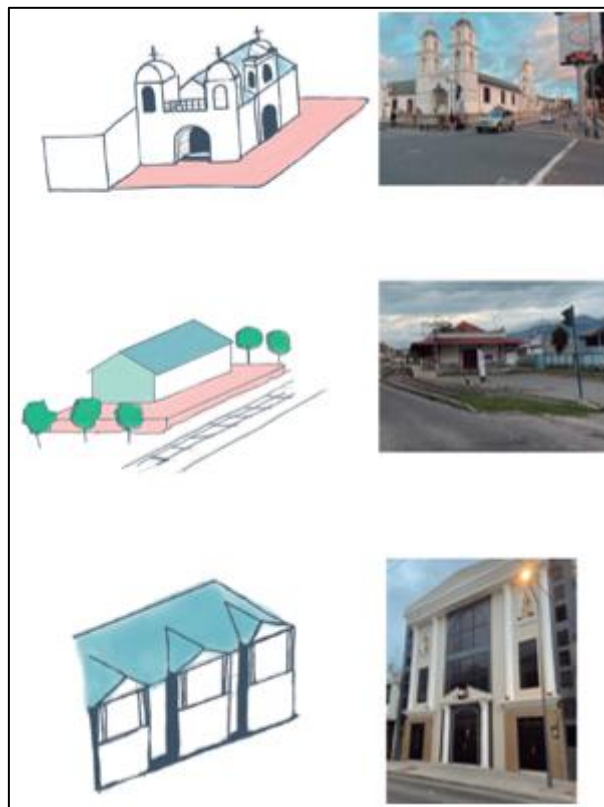


Figura 71. Estrategia de diseño (2)

Se intervendrá en las llamadas medianeras que son las fachadas muertas que se ven como causa del adosamiento y crecimiento en altura fuera de contexto a lo largo del trayecto de intervención, se piensa que lo obsoleto que se encuentra la forma de hacer publicidad, la contaminación que forma en la vía y la necesidad de generar actividad comercial, pretende activar nuevos espacios usando terrazas e interiores de edificaciones que son adaptables al comercio y necesidades de la ciudadanía.



Figura 72. Estrategia de diseño (3)

El cumplimiento de las actividades dispuestas en la propuesta estas garantizadas únicamente si los actores sociales participantes estas diseñados a la colaboración con el mantenimiento, uso y organización de los nuevos espacios dispuestos, ya que, dentro de los principales problemas se encuentra la degradación de espacio, inseguridad y el conflicto de distribución de espacio; ante lo cual, considerado lo siguiente:

- El control de la seguridad en el espacio por parte de la Policía municipal, quienes actualmente se encargan del orden comercial, además de ser guías y actores informativos para turistas y distintos visitantes.
- El mantenimiento adecuado de los espacios será responsabilidad de todos, por parte de la ciudadanía, se propone la implementación de multas de alto costo a quienes agreden los distintos mobiliarios además de la imagen pública como tal; mientras que por parte de comerciantes y personas que ocupen las vías para cierta actividad comercial deberán pagar una módica cuota en relación con su actividad con el fin de sustentar la limpieza y adecuación del espacio, caso contrario será obligación mantener el espacio limpio desde su previa y posteriormente de su uso, lo cual será controlado por el personal mencionado en el primer ítem.
- Las manifestaciones culturales y artísticas se han evidenciado en el espacio público de distintas maneras, ya que el arte permite comunicar un sinnúmero de mensajes se cree importante potenciar dicha actividad y destinar espacios adecuados y puntos estratégicos con el fin de recuperarlos y beneficiar actividades en descuido, siendo también aportes en la imagen pública y la relación sensorial con el usuario en el consumo y habitabilidad del espacio público.
- El desarrollo tecnológico ha mostrado como sus avances han solucionado problemas de distintas índoles, además la preparación de los jóvenes profesionales que muestran el interés por proponer nuevos esquemas y sistemas que solucionan y facilitan nuestra vida, el mapping es un sistema tecnológico que permite proyectar animaciones e imagen a través de proyectores, esta intención se basa en integrar entidades educativas relacionadas con el tema de estudio para beneficio de la ciudad además de dar espacios en donde los estudiantes puedan practicar, llevar a cabo sus ideas y explotar su creatividad como también será el caso en la integración de facultades de arquitectura cercanas para intervenir con equipamientos de uso público con los denominados esquicios.

- Por último, se plantea una estrategia que solvente una movilidad eficiente entre equipamientos y otras ciudades, colocando paradas de las cooperativas de transporte público y privado en puntos estratégicos como lo son los ingresos marcados entre parroquias y centros poblados del cantón.
- La falta de actividad en horarios fuera de los establecidos como de oficina, preocupa ya que no solo interrumpe el desarrollo de la ciudad, sino que también permite el abandono de ciertos lugares que se tornan peligrosos, la iluminación en horarios nocturnos además de la vigilancia para actividades de recreación pasiva permitirá extender la economía del lugar a más de poder dar oportunidades a los que actualmente se considera como informal, ya que en estos horarios los negocios y micro emprendimientos tienen a cerrar sus puertas.

Plan masa

El sistema de movilidad propone establecer vías específicas de circulación, dentro del tramo de intervención, esto permitirá crear un orden al momento del desarrollo constante de actividades. La idea central es crear un nuevo uso del espacio público dentro de las calles Sucre, 24 de mayo, García Moreno y parte influyente de la vía González Suárez; la cual, tendrá un uso peatonal, se mantendrá el acceso para vehículos de emergencia y limpieza, además a esto se encuentra una vía perimetral que garantiza el funcionamiento a dicha área, ya que las necesidades esenciales de movilidad y abastecimiento no puede verse afectado en su totalidad.



Figura 73. Nuevo trazado vial

Vías perimetrales

Las vías perimetrales responden al uso constante del vehículo ya sea transporte, privado o de carga y descarga de alimentos. El correcto funcionamiento de dichas vías vendrá acompañado de aspectos normativos en el control de tamaño y peso de carga con fines de no alterar el funcionamiento del resto de sistemas internos.

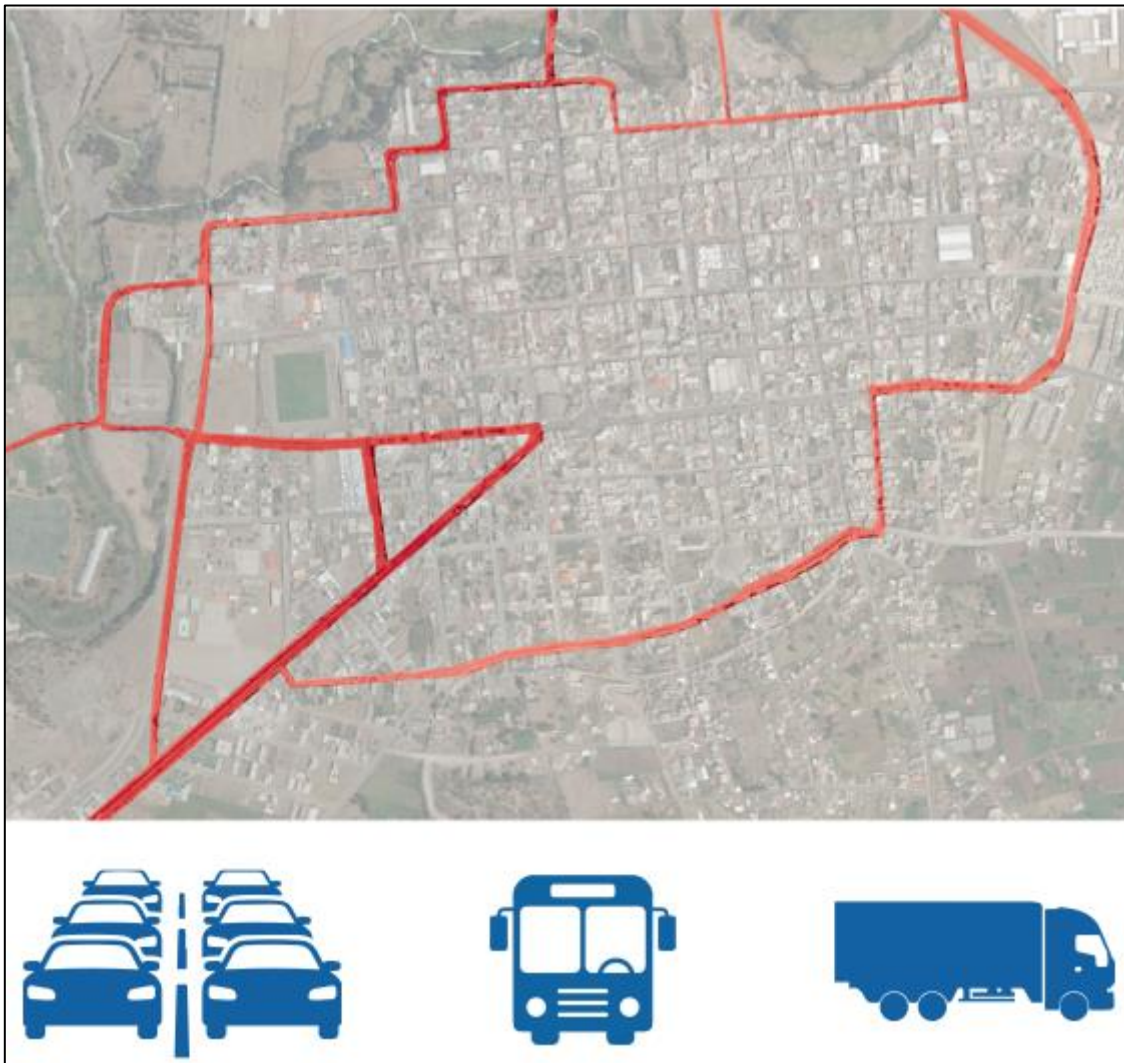


Figura 74. Zona de tránsito vehicular

Vías de amortiguamiento

La zona perimetral requiere de una zona para vincularse con las nuevas dinámicas del centro urbano, para ello se crea un área denominada de amortiguamiento con fines de control, vigilancia y reducción de tráfico vehicular que también logra conectar con las zonas de parqueo destinadas a vehículos privados y de carga y descarga en lapsos de tiempo no muy prolongados.



Figura 75. Zona de amortiguamiento

Parqueadero

El abastecimiento del centro urbano es necesario y muchos de los productos que llegan a este lugar provienen del sector rural y ciudades aledañas; por lo mismo, es inevitable dejar de lado este hecho, para lo cual, se dotara de vías con limitaciones espaciales y mobiliarios para un desarrollo correcto en el cuidado, vigilancia y estancia de los vehículos mientras las personas se trasladan al nuevo espacio destinado al uso específico del peatón.



Figura 76. Nuevo trazado vial

Peatonización plan masa

El cinturón urbano creado a partir de equipamientos concentrados en un solo espacio, las vías de acceso a estos y las dinámicas relacionadas con el comercio actual de la ciudad; requiere de una oportunidad de ser intervenida creando espacios adicionales que beneficien directamente a los usuarios garantizando las actividades y dinámicas ya existentes además de potenciar la participación ciudadana y economía local.



Imagen 1. Peatonización plan masa

Nota. Complementación PD y OT (2016)

Zonificación área peatonal

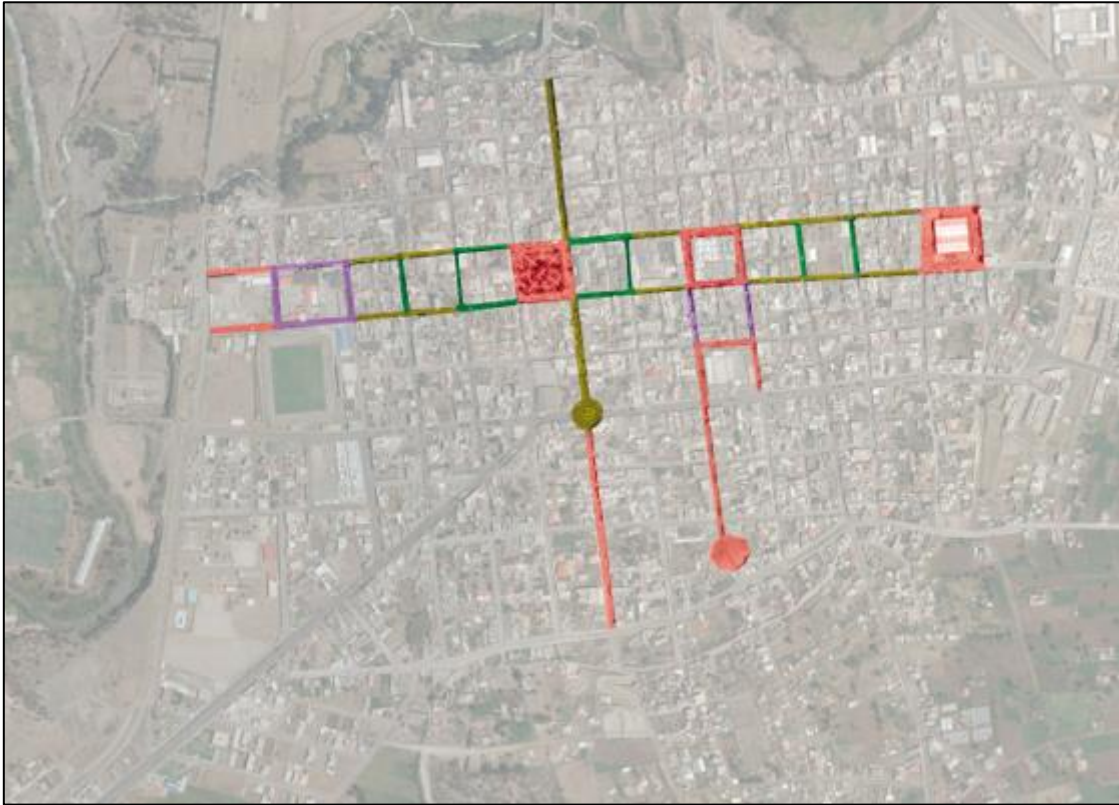


Figura 77. Zonificación área peatonal

La peatonalización del centro urbano con la idea de establecer estrategias tomando como criterio principal el sentido de potenciar las actividades aledañas a las vías de intervención y comercio a menor escala que ha sido afectado principalmente por la creación de vías alternas.

Dentro de estas actividades a potenciar se encuentra espacios de uso lúdico junto a equipamientos educativos que despierten el interés interactivo y cultural con lugares adecuados para lectura exposición y juegos en un mismo entorno. Espacios de exteriorización comercial que generen nuevas dinámicas en espacios que actualmente se encuentran usados por el vehículo en estacionamientos e ingresos a ciertas entidades. Espacios de descanso cercanos a bancos y otros equipamientos gubernamentales que realizan trámites legales y pagos.

Propuesta peatonal (descanso)

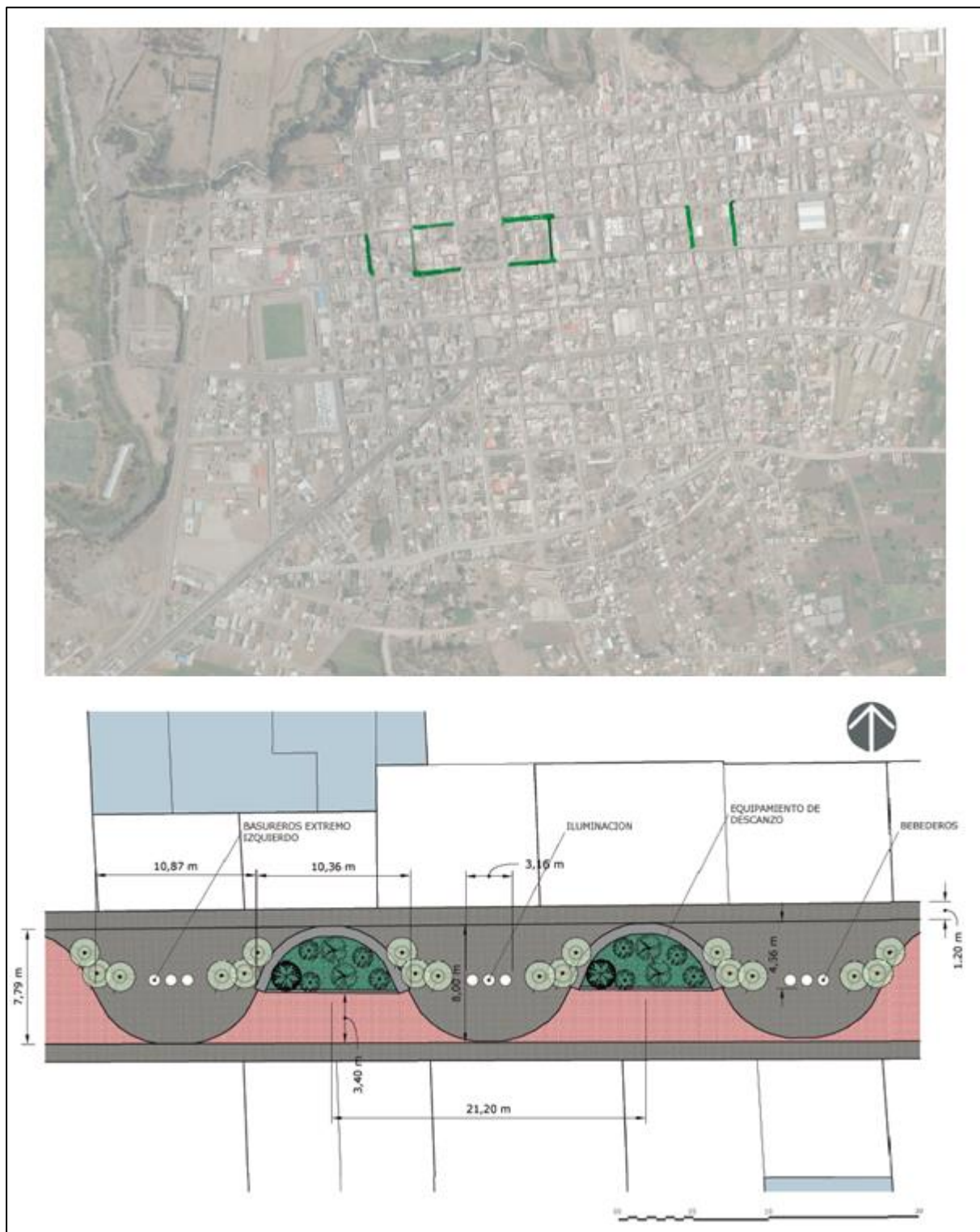


Figura 78. Plan descanso peatonal

Se caracteriza principalmente por dar paso a las relaciones socio espaciales, dotado de elementos que garanticen el desarrollo de las actividades comerciales existentes, además de la arborización que logra crear un microambiente a lo largo de la vía entre sombras y la purificación directa del ambiente.

Las moras y frutillas son frutas endémicas de la sierra, gracias a su estructura de crecimiento es posible plantarlas en maceteros, esto presenta un beneficio en los meses de febrero y marzo respecto al clima que es el más óptimo y adecuado para su crecimiento; ya que, ofrece frutos que serían recolectados para una posterior distribución y beneficio de la ciudadanía.

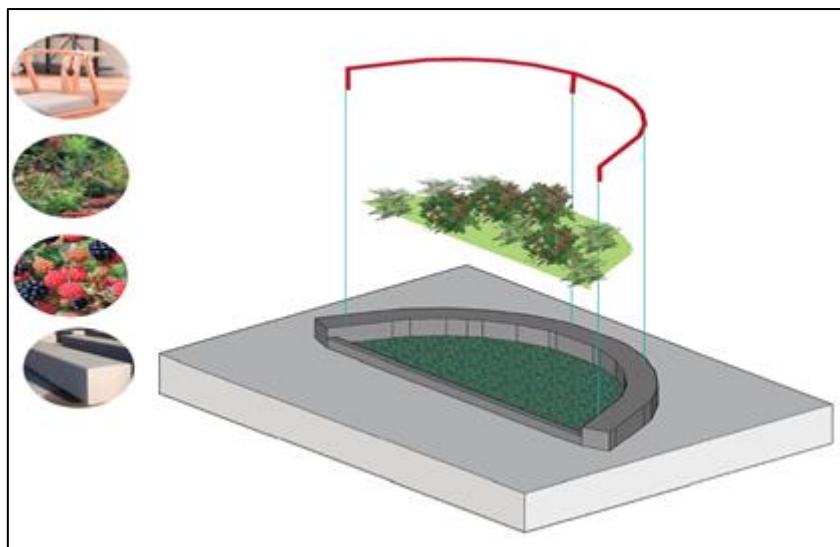


Figura 79. Equipamiento de descanso

- El uso de vegetación es importante por sus funciones básicas que aportan a la salud, sin embargo, aprovechar la flora local es una característica que resalta dentro del proyecto, ya que existen plantas con productos consumibles o incluso medicinales, la mora, la frutilla, el taxo; entre otras frutas usadas actualmente para la elaboración del Helado de Salcedo, mismas que se verán a lo largo del trayecto de diseño como símbolo de producción, ornamento y servicio.
- Colocar un elemento que permita el descanso de los usuarios se basa en un sistema tradicional de hormigón prefabricado con la finalidad de acoger estas actividades y a la vez su sencillo armado y transporte.

Propuesta vial tipo B (exteriorización comercial)

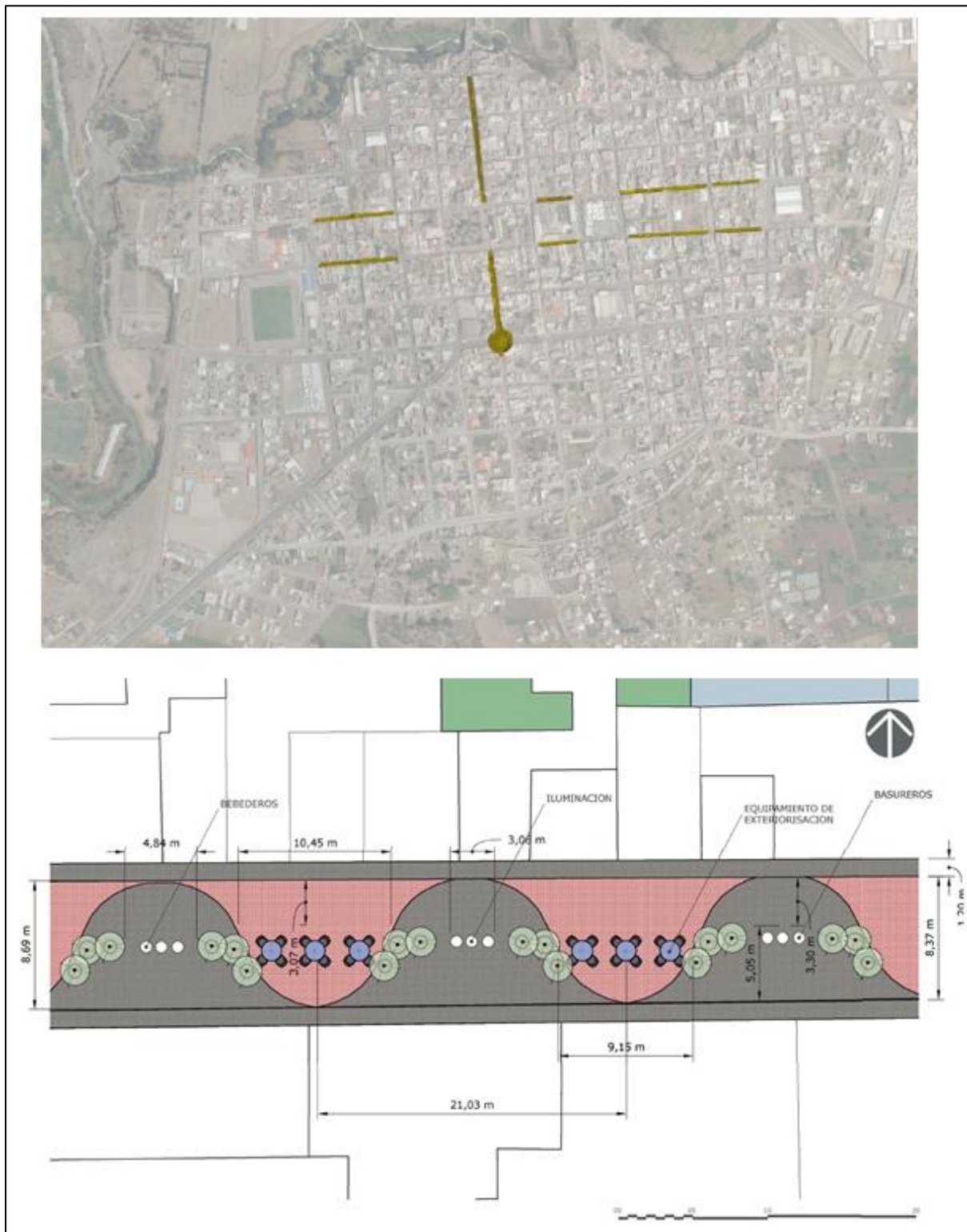


Figura 80. Plan de exteriorización comercial

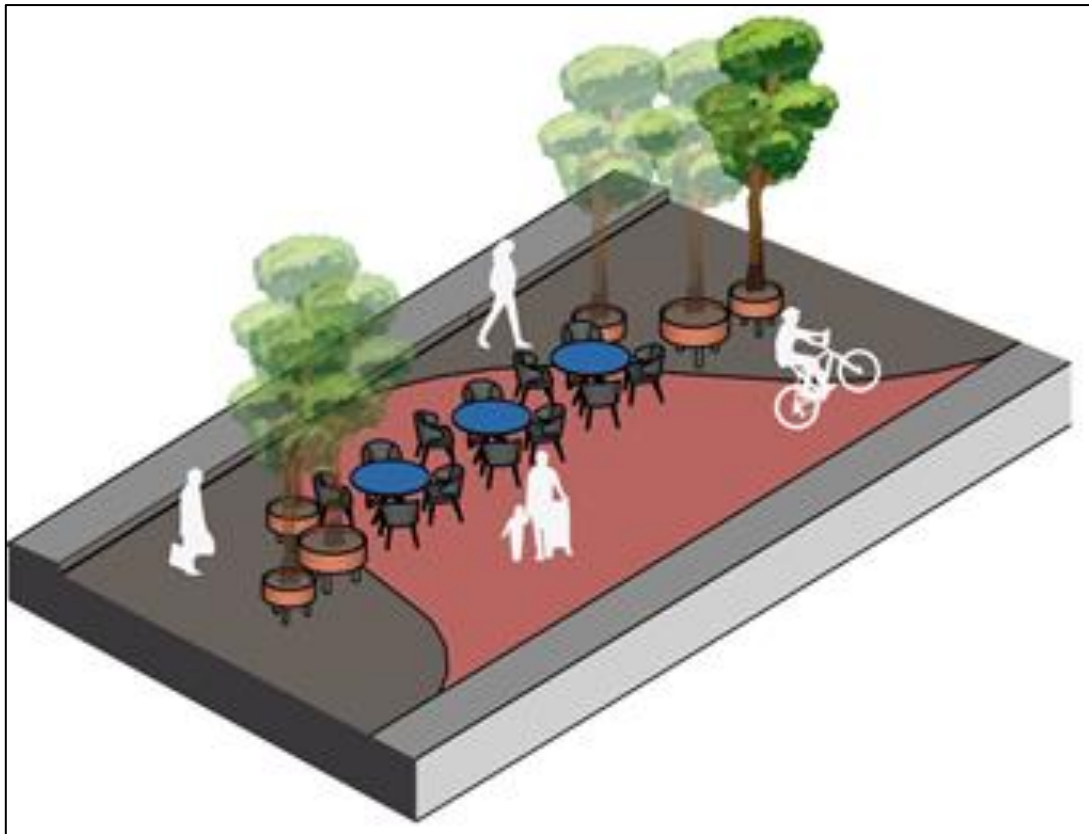


Figura 81. Equipamiento exteriorización comercial

La exteriorización de actividades se beneficia directamente para microemprendimientos como cafeterías restaurantes y otro tipo de actividad comercial que concentre una cierta cantidad de personas por un determinado tiempo, actualmente es necesario la ventilación y limpieza constante por razón de salud, es por esto por lo que a más de extender la capacidad de venta y alojamiento permite también el flujo constante de aire por estos espacios dotados de nuevos microambientes vegetales encargados de distintas funciones ambientales.



Figura 82. Equipamiento exteriorización comercial RENDER

Propuesta vial tipo C (servicio)

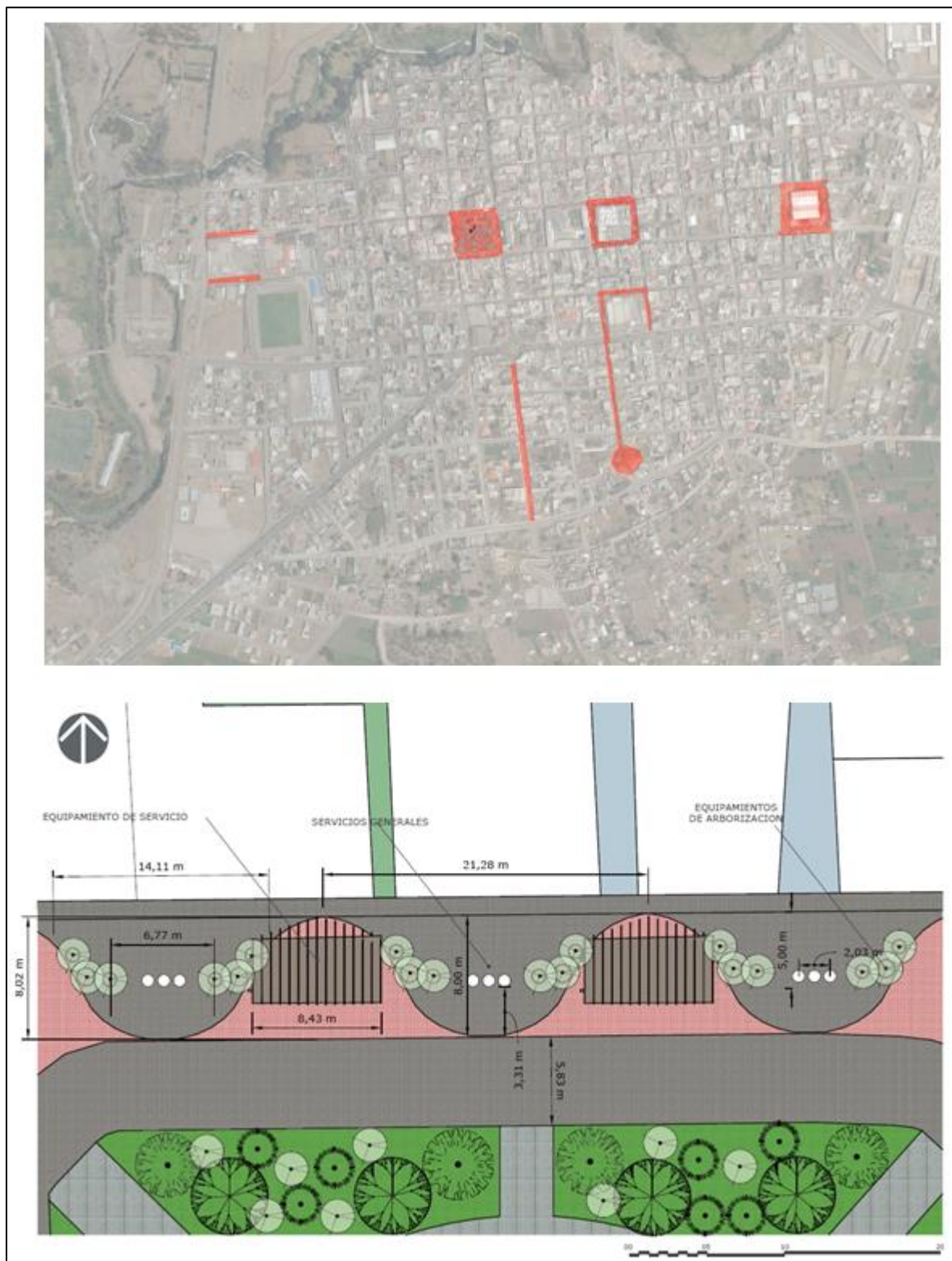


Figura 83. Plan de servicio

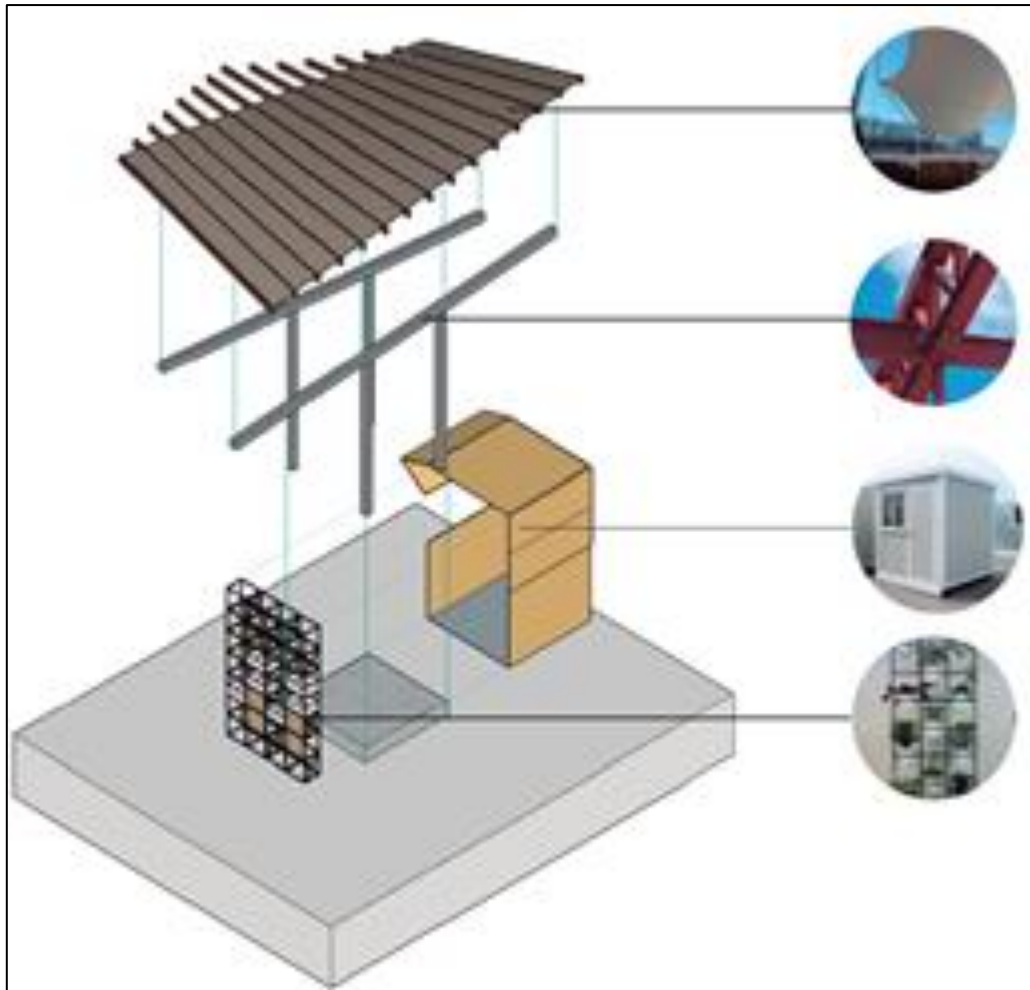


Figura 84. Equipamiento de servicio

Los espacios determinados como espacios de servicio estarán destinados a distintos usos, pues el equipamiento se encuentra diseñado para albergar varias actividades, desde comercio de muy baja escala, garitas de seguridad, información y banner publicitarios con ciertas restricciones hasta su uso general que es proyectar sombra y el uso de sus fachadas para distintas intervenciones urbanas.



Figura 85. Equipamiento de servicio RENDER

Propuesta vial tipo D (transporte)

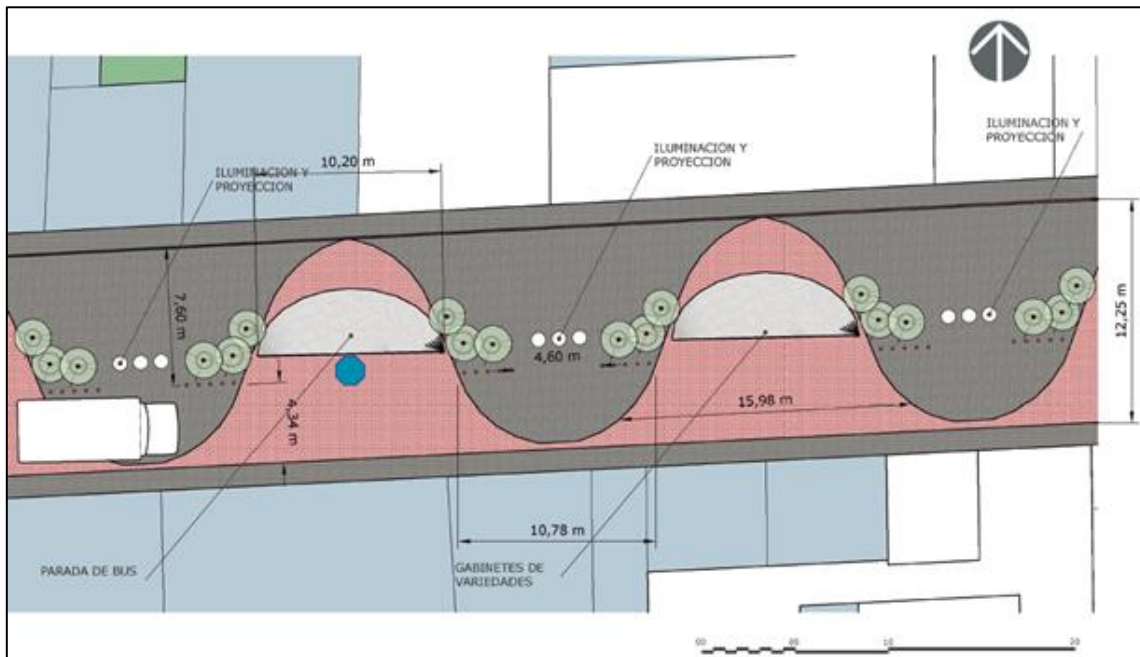


Figura 86. Plan de transporte urbano

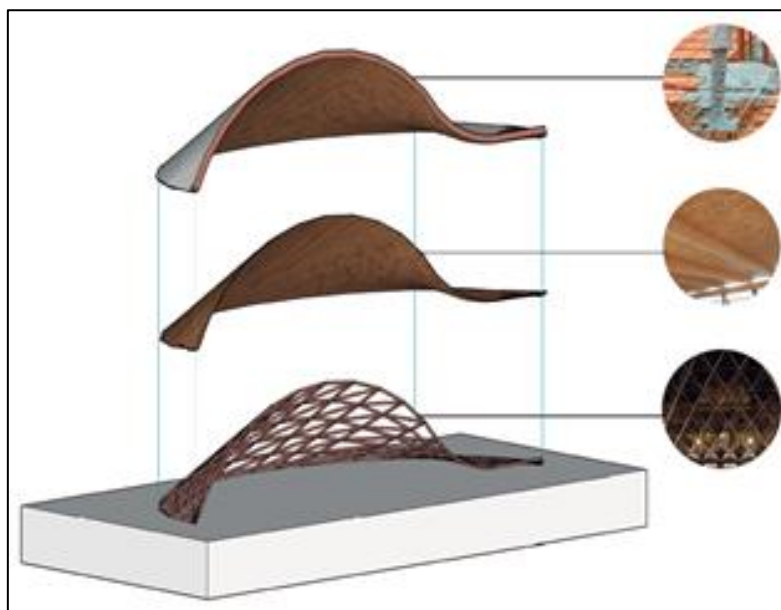


Figura 87. Equipamiento de transporte

Las vías perimetrales y de acceso tanto a la zona de parqueo como al área peatonalizada contará con equipamientos que acojan a gente al darle el uso de paradas de bus y otros servicios informativos en el trayecto, pues bajo el análisis realizado previamente es evidente como los periodos de espera son muy largos hasta la llegada de los vehículos de transporte.

Propuesta vial tipo E (parqueo)

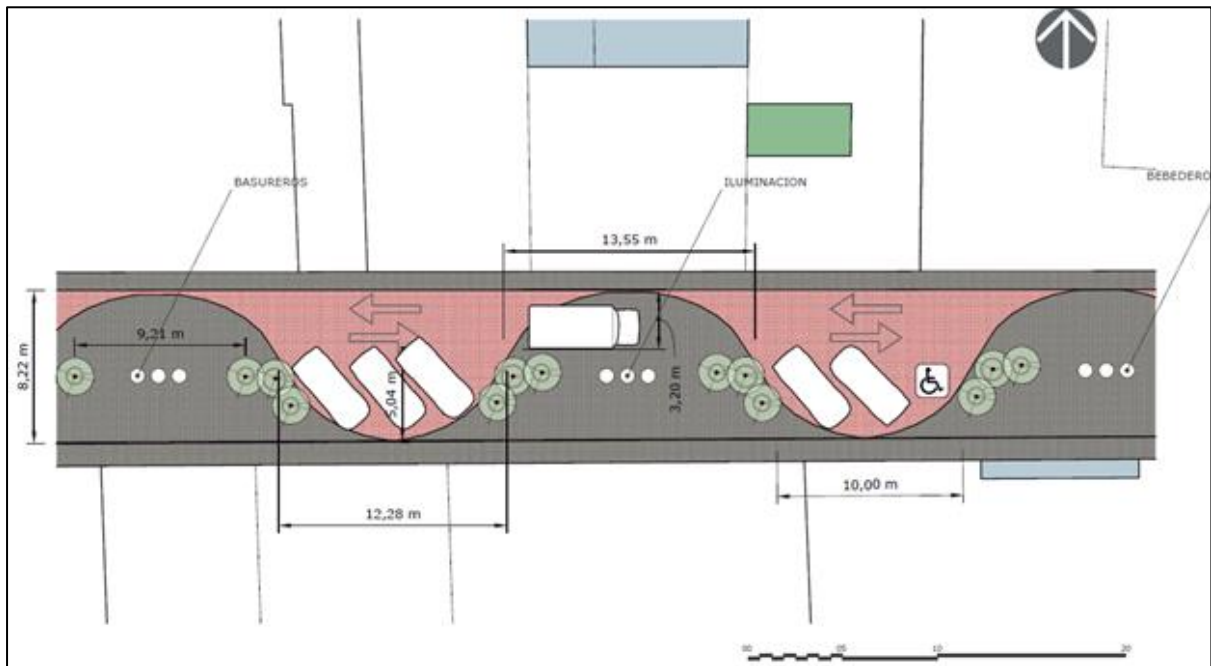


Figura 88. Plantas de parqueo

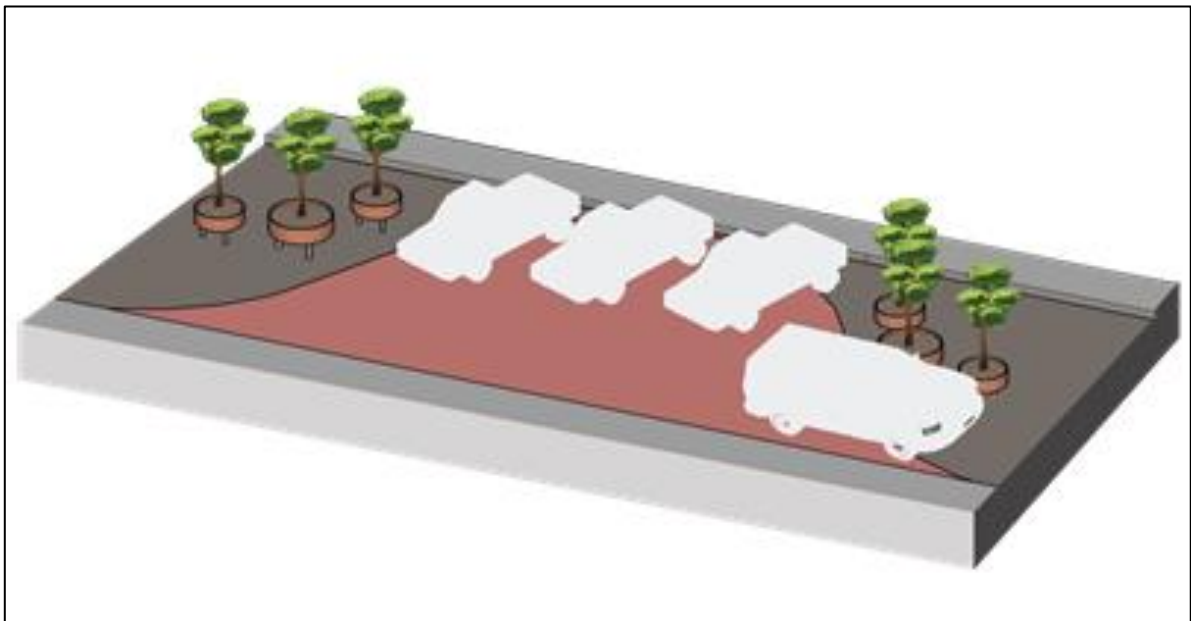


Figura 89. Esquema de uso del parqueo

Entendiendo el uso inevitable del vehículo se han dotado de vías de parqueaderos en conjunto con la zona peatonal, con la finalidad de no causar conflictos en las dinámicas actuales y futuras, permite a la vez el mejor control y seguridad con espacios específicos y mejores métodos de cobranzas a quienes los usen.



Figura 90 RENDER de uso del parqueo

Propuesta vial tipo F (lúdico)

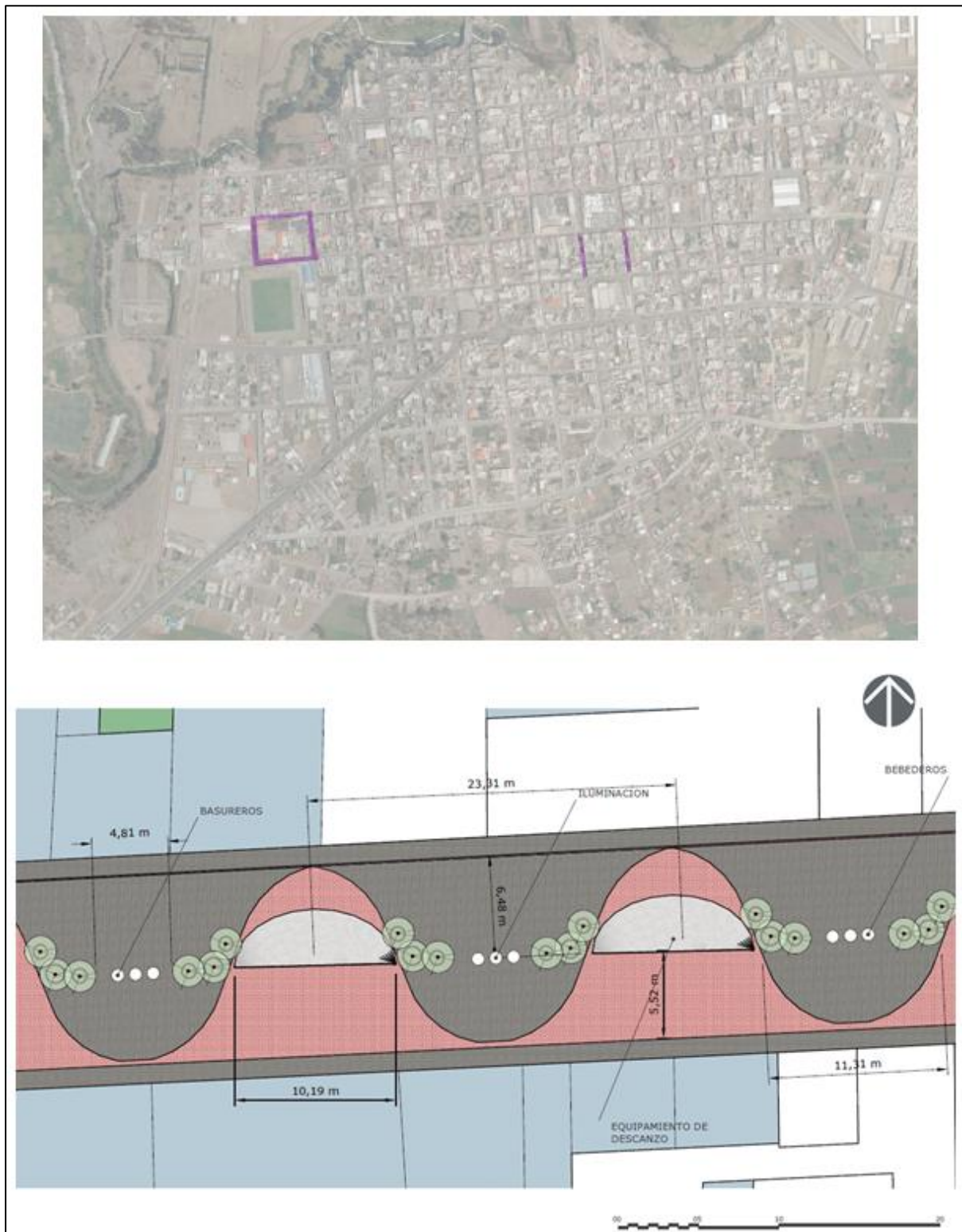


Figura 91. Planta de uso lúdico

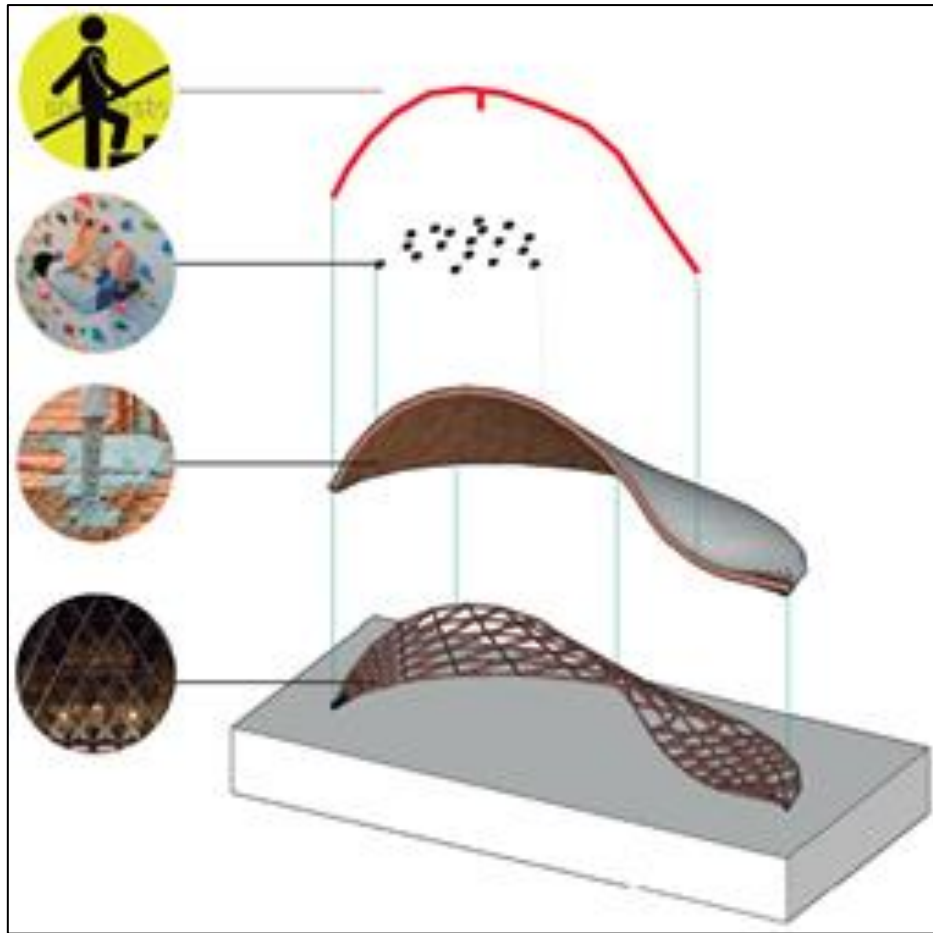


Figura 92. Equipamiento de uso lúdico

La intención principal de este tipo de espacios es potenciar actividades infantiles de la mano de equipamientos que permitan el uso total de la instalación, dentro de ellos, cabe la lectura, espacios de exposición de proyectos tanto escolares como intervenciones generales de la ciudadanía, aparte del uso recreativo, en conjunto con centros educativos y culturales.



Figura 93 . Equipamiento de uso lúdico RENDER

Intersección 01



Figura 94. Intersección vías peatonal

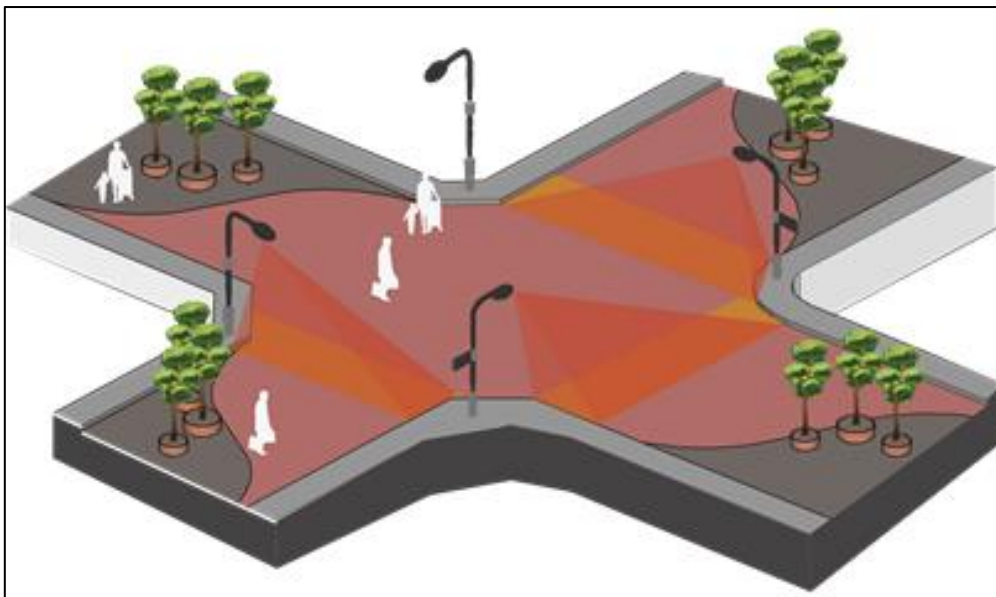


Figura 95. Estrategias de uso

Entre las intersecciones peatonales se planifica el uso de nuevas tecnologías como lo es el mapping con el cual se podrán proyectar en el piso en horarios de la noche distintos tipos de publicidad además de animación e información de eventos, lugares y programaciones a realizarse en la ciudad.

Intersección 02



Imagen 2. Intersección uso peatonal, uso vehicular



Imagen 3. Estrategias de uso

Elementos como bolardos permitirán la delimitación parcial de los espacios en donde terminaría la zona peatonal y comenzaría la zona vehicular, con fines del uso adecuado del espacio y poder evitar el contraste existente en la actualidad al compartir un mismo espacio para distintos usos.

Intersección 03



Figura 96. Intersección vías vehiculares



Figura 97. Estrategias de uso

Finalmente, las vías que conectan entre el anillo vial para circulación de vehículos pesados y transporte, sin distinción de peso y tamaño; puede ingresar a la propuesta por esta vía de amortiguamiento dotadas de la correcta señalización, y facilidad en control en sus accesos.

BIBLIOGRAFÍA

- Asociación Latinoamericana de Movilidad. (2021). *Masificación automotor en Latinoamérica*. Santiago - Chile: ALMOV publicaciones.
- Barruetos, G. (2018). *Los espacios verdes y su importancia en las ciudades*. Bogotá - Colombia: Miller ediciones.
- Borja, S. (2018). *Trato al espacio público dentro de las gobernanzas*. Lima - Perú: Montreal ediciones educativas.
- Brito, S. (2018). *Intervención de espacios públicos en Latinoamérica*. León - México: Oazcall ediciones.
- Brunos, M. (2020). *Reanimación urbana de sectores muy poblados*. México D.F. - México: Iron ediciones educativas.
- Cevallos. (2019). *El espacio público de Salcedo y efectos de largo plazo*. Salcedo - Ecuador: Aterios ediciones públicas.
- Fonsca, R. (2020). *La cultura urbana y su efecto dentro de las sociedades*. Santiago - Chile: Mexión ediciones.
- Gallegos, P. (2019). *La movilidad sostenible*. Valencia - España: Nitro ediciones educativas.
- Guevara, M. (2021). *Recuperación de Guayaquil de la informalidad y el tráfico vial*. Guayaquil - Ecuador: USG publicaciones.
- INEC. (2020). *Indicadores poblacionales de Ecuador*. Quito - Ecuador: INEC publicaciones.
- Jacobs, J. (1961). *La modernización y sus efectos latentes*. Nueva York - Estados Unidos: R&Y ediciones.
- Lomas, S. (2019). *Recreación activa y pasiva en las ciudades*. Bogotá - Colombia: Llorente ediciones.
- Martínez, L., & Vidal, P. (2018). *Metodología para la recuperación de espacios públicos en la Universidad Tecnológica de El Salvador*. San Salvador - El Salvador: Universidad Tecnológica de El Salvador publicaciones.

- Moncayo, V. (2019). *El manejo del espacio público*. Madrid - España: Altas ediciones investigativas.
- Monge, D. (2020). *La revitalización urbana y la interacción pública y privada*. Madrid - España: Petros ediciones.
- Montero, L. (2020). *El modernismo de las ciudades*. Santiago - Chile: Palermo ediciones investigativas.
- Moreno, P. (2020). *La centralidad y el uso de espacios arquitectónicos*. Valencia - España: Metro ediciones.
- Moreta, F. (2019). *La recuperación de espacios públicos en Bogotá - Colombia*. Bogotá - Colombia: UPS publicaciones.
- Nájera, V. (2021). *El desarrollo de las ciudades en Latinoamérica*. Lima - Perú: Atenea ediciones.
- Navarro, V. (2019). *Efecto y desgaste social urbanístico*. Lima - Perú: Ñerús ediciones educativas.
- Perelmán, G. (2018). *El manejo del espacio y sus deficiencias*. Leningrado - Rusia: Koplars ediciones matemáticas.
- Riera, F. (2020). *El manejo de los espacios públicos*. Bogotá - Colombia: Rifle ediciones educativas.
- Senplandes. (2020). *Indicadores económicos de Ecuador*. Quito - Ecuador: Senplandes publicaciones.
- Torres, P. (2020). *Retomando los espacios urbanos en Santiago de Chile*. Santiago - Chile: Universidad Católica de Chile.
- Tronelli, M. (2020). *Manejo de corredores en ciudades modernas*. Dallas - Estados Unidos: Rex ediciones investigativas.
- Valencia, C. (2021). *Parques y áreas verdes dentro del buen uso social y patrimonial*. Madrid - España: Keos ediciones.

Vargas, F. (2019). *La acción urbanística como manejo público*. Madrid - España: Exnell ediciones.

Wather Spark . (2021). *Indicadores climáticos de Ecuador*. Dallas - Estados Unidos: Wather Spark publicaciones.