

REGENERACIÓN URBANA DE LA AV. OLMEDO EN EL CANTÓN SALCEDO-ECUADOR



Trabajo de Integración Curricular, Propuesta Innovadora, Carrera de Arquitectura, Período Académico B22

Gabriela Stefanía Gutiérrez Cruz

Trabajo de Integración Curricular

Propuesta Innovadora
Carrera de Arquitectura
Periodo académico B22

Autor:

GUTIÉRREZ CRUZ GABRIELA STEFANÍA
Correo: gaby.gsgc2001@gmail.com

Fecha de Publicación: Marzo 2023

Equipo de Soporte:

BUITRAGO RICAURTE DIEGO HERNÁN
Docente Tutor,
correo: dbuitrago@indoamerica.edu.ec

LLACAS VICUÑA LUIS DELIBERTO
Docente Unidad de Integración Curricular,
correo: luisllacas@indoamerica.edu.ec

JARA GARZÓN PATRICIA ALEXANDRA
Docente apoyo diagramación
correo patriciajara@indoamerica.edu.ec

Agradecimiento:

Agradecemos la apertura de las siguientes instituciones y personas por su aporte en este documento:

Constructora Gutiérrez&Cruz
Arq. Juan Pablo Navas



Universidad Indoamérica

**UNIVERSIDAD INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA
Y CONSTRUCCIÓN
CARRERA DE ARQUITECTURA**

**REGENERACIÓN URBANA DE LA AV. OLMEDO EN EL
CANTÓN SALCEDO-ECUADOR**

Trabajo previo a la obtención del título de Arquitecto

Autora

Gutiérrez Cruz Gabriela Stefanía

Tutor

Arq. Buitrago Ricaurte Diego Hernán

AMBATO – ECUADOR

2022

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

Yo, Gabriela Stefania Gutiérrez Cruz, declaro ser autor del Trabajo de Integración Curricular con el nombre "REGENERACIÓN URBANA DE LA AV. OLMEDO EN EL CANTÓN SALCEDO-ECUADOR", como requisito para optar al grado de Arquitecta y autorizo al Sistema de Bibliotecas de la Universidad 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 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 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 14 días del mes de marzo de 2023, firmo conforme:

Autor: Gabriela Stefania Gutiérrez Cruz

Firma:.....

Número de Cédula: 0503862716

Dirección: Cotopaxi, Salcedo, San Miguel, Barrio Económico

Correo Electrónico: gaby.gsgc2001@gmail.com

Teléfono: 0987020379

APROBACIÓN DEL TUTOR

En mi calidad de Tutor del Trabajo de Integración Curricular “REGENERACIÓN URBANA DE LA AV. OLMEDO EN EL CANTÓN SALCEDO-ECUADOR” presentado por Gabriela Stefania Gutiérrez Cruz, para optar por el Título de Arquitecto,

CERTIFICO

Que dicho trabajo de Integración Curricular 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 los Lectores que se designe.

Ambato, 14 de marzo de 2023.

.....
ARQ. BUITRAGO RICAURTE DIEGO HERNÁN
C.I. 0603291014

DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD

Quien suscribe, declaro que los contenidos y los resultados obtenidos en el presente trabajo de integración curricular, 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

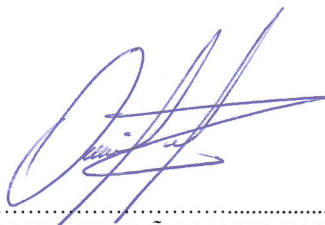
Ambato, 14 de marzo de 2023


.....
GUTIÉRREZ CRUZ GABRIELA STEFANÍA
C.I. 0503862716

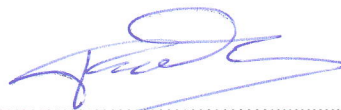
APROBACIÓN DE LECTORES

El trabajo de Integración Curricular ha sido revisado, aprobado y autorizada su impresión y empastado, sobre el Tema: REGENERACIÓN URBANA DE LA AV. OLMEDO EN EL CANTÓN SALCEDO-ECUADOR, previo a la obtención del Título de Arquitecto, reúne los requisitos de fondo y forma para que el estudiante pueda presentarse a la sustentación del trabajo de titulación.

Ambato, 14 de marzo de 2023



ARQ. AMANCHA PROAÑO MARIO FABRICIO
C.I. 1802042984



ING. PEÑAHERRERA ACURIO WILSON PATRICIO
C.I. 1803337334

DEDICATORIA

Este trabajo está dedicado a mis padres Luis y María Elena, por su apoyo incondicional en cada etapa de mi vida, que con su amor y consejos han guiado mi camino, para nunca rendirme ante ninguna adversidad, además a mi abuelita que siempre me ha dado su cariño, a mi hermano quien es la persona que llena mi vida de alegría, y me motiva a seguir cada día.

AGRADECIMIENTO

Agradezco a mis padres por ser el motor indispensable para seguir adelante, que con su cuidado y protección han velado por mi bienestar; a mi hermano que estado junto a mi cada tarde durante mis años de estudio.

A la Universidad Indoamérica, más aún a la Facultad de Arquitectura y Construcción, por los conocimientos adquiridos en la formación académica.

RESUMEN EJECUTIVO

Una ciudad es un organismo complejo que está en constante cambio debido a las condicionantes externas tales como el tiempo, la tecnología y el crecimiento poblacional, esto influye directamente en la forma de habitar y ocupar el suelo. En las épocas contemporáneas se busca que el peatón sea la base fundamental para la concepción del espacio público, mismo que ha sido desplazado por el uso del vehículo privado en forma masiva. En este sentido se analiza el contexto inmediato y se determina las estrategias adecuadas para la vocación que posee el territorio. La Avenida Olmedo al ser un sector altamente comercial, busca el desarrollo colectivo a través de la regeneración urbana que conjuntamente con la aplicación de acciones de urbanismo táctico, instauran el sentido de pertenencia y la apropiación del sitio, con la intención de conservar en buen estado por medio de la participación ciudadana. En este contexto desde la etapa conceptual se toma en cuenta el símbolo con el que se identifican la mayoría de moradores tal es el caso de los helados de Salcedo que, con el propósito de aprovechar las aceras como una zona de encuentro, incentiva la interacción social y el intercambio comercial. Por lo tanto, se analizó los componentes de la avenida y los factores que constituyen el espacio público, aplicando la metodología cualitativa para englobar por medio del diseño las soluciones a las necesidades detectadas principalmente en dotar de espacios amplios para que la acera se convierta en un espacio seguro con la finalidad de que los transeúntes puedan movilizarse de un lugar a otro de manera confortable y autónoma. Así también, se facilitó los equipamientos de acuerdo a sus necesidades con énfasis en la agrupación del comercio informal en sitios adecuados mediante la ubicación de kioscos en la avenida y la reubicación de los comerciantes en espacios públicos apropiados para sus actividades. Finalmente, la reubicación de los espacios de parqueo, para que la movilidad urbana sea fluida, sin dejar de lado el intercambio comercial.

DESCRIPTORES: comercio, espacio público, interacción social, peatón, urbanismo táctico.

ABSTRACT

A city is a complex organism that is in constant change due to external conditions such as time, technology, and population growth, it influences directly the way of inhabiting and occupying the land. In contemporary times it is sought that the pedestrian is the fundamental basis for the conception of public space, it has been displaced by the massive use of private vehicles. In this sense, the immediate context is analyzed and the appropriate strategies are determined for the vocation that the territory possesses. Olmedo Avenue, being a highly commercial sector, seeks collective development through urban regeneration that, together with the application of tactical urbanism actions, establishes a sense of belonging and appropriation of the site, with the intention of keeping it in good condition. through citizen participation. Therefore, the components of the avenue and the factors that constitute the public space were analyzed, applying the qualitative methodology to encompass, through design, the solutions to the needs detected, mainly in providing ample spaces so that the sidewalk becomes a safe space in order that passers-by can move from one place to another in a comfortable and autonomous way. Likewise, equipment was provided according to their needs with an emphasis on the grouping of informal commerce in suitable places through the location of kiosks on the avenue and the relocation of merchants in appropriate public spaces for their activities. Finally, the relocation of parking spaces, so that urban mobility is fluid, without neglecting commercial exchange.

KEYWORDS: commerce, public space, pedestrian, social interaction, tactical urbanism.

CONTENIDO

AUTORIZACIÓN POR PARTE DEL AUTOR PARA LA CONSULTA, REPRODUCCIÓN PARCIAL O TOTAL, Y PUBLICACIÓN ELECTRÓNICA DEL TRABAJO DE TÍTULACIÓN.....	6
APROBACIÓN DEL TUTOR.....	7
DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD.....	7
APROBACIÓN DE LECTORES	8
DEDICATORIA	9
AGRADECIMIENTO.....	9
RESUMEN EJECUTIVO.....	10
ABSTRACT.....	11
INTRODUCCIÓN	21
CONTEXTUALIZACIÓN	22
FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	26
JUSTIFICACIÓN.....	26
PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN.....	28
OBJETIVOS.....	28
Objetivo General	28
Objetivos Específicos	28
MARCO TEÓRICO	29
Fundamento Conceptual.....	29
Fundamento Teórico.....	35
Estado del Arte	38
DISEÑO METODOLÓGICO.....	41
Línea y sublínea de investigación.....	41
Enfoque de investigación	41
Nivel de investigación.....	42
Tipo de investigación.....	42
Población y muestra.....	42
Técnicas de Recopilación de datos.....	42
Técnicas de procesamiento de datos.....	43
Conclusiones capitulares.....	43
APLICACIÓN DE LA METODOLOGÍA	44
Delimitación Espacial.....	44
Contexto socio-económica	47
Contexto Urbano	48

ANÁLISIS DE LA ENTREVISTA	51
Morador	51
Comerciante	52
Morador y Comerciante	53
Experto en Urbanismo	55
Resultado:	56
ANÁLISIS DE REFERENTES.....	57
Intervenciones urbanas propuestas por Gehl para Puerto Montt	57
Calle consiente un jardín de colores	59
Intervenciones urbanas en el Puerto Varas.....	61
FICHA DE OBSERVACIÓN	63
Tramo 2.....	63
Tramo 3.....	63
AVENIDA DE ESTUDIO	66
PROPUESTA	72
IDEA GENERADORA	72
CONCEPTO	72
PARTIDO ARQUITECTÓNICO	72
Estrategias.....	73
DIAGRAMA DE RELACIONES.....	74
APLICACION DE ESTRATEGIAS	75
CLASIFICACIÓN POR TRAMOS DE LA INTERVENCIÓN DE REGENERACIÓN EN LA AVENIDA OLMEDO	77
Propuesta de Regeneración Urbana.....	79
Tramo 1.....	79
Tramo 2.....	81
Tramo 3.....	83
Especificaciones técnicas de la propuesta	85
Detalles de mobiliario urbano.....	88
PRESUPUESTO REFERENCIAL	90
CONCLUSIONES.....	91
RECOMENDACIONES	91
RENDERS	92
REFERENCIAS	93

TABLAS

Tabla 1	
Ficha de observación correspondiente al tramo 1	63
Tabla 2	
Ficha de observación correspondiente al tramo 2	64
Tabla 3	
Ficha de observación correspondiente al tramo 3	65
Tabla 4	
Especies de árboles a utilizar.....	76
Tabla 5	
Zonificación, Tramo 1	79
Tabla 6	
Zonificación, Tramo 2	81
Tabla 7	
Zonificación, Tramo 3	83
Tabla 8	
Pavimentos a utilizar.....	85

FIGURAS

Figura 1	
Estado vial y forma de movilidad, Ámsterdam	23
Figura 2	
Intervención vial, Medellín-Colombia	24
Figura 3	
Estado vial en distintos días de la semana Salcedo-Ecuador.....	25
Figura 4	
Árbol de problemas.....	26
Figura 5	
Acciones de urbanismo táctico para recuperar el espacio público, Tamaulipas México	30
Figura 6	
Intervención para incentivar la movilidad activa a través de la regeneración urbana.....	33
Figura 7	
Estado de calles habitadas y calles desoladas.....	36
Figura 8	
Intervención en el espacio público, Guayaquil, Ecuador.	39
Figura 9	
Crecimiento urbano, Salcedo, Ecuador.	44
Figura 10	
Delimitación de la intervención, Salcedo, Ecuador.	44
Figura 11	
Características físicas, Salcedo, Ecuador.	45
Figura 12	
Características físicas, San Miguel de Salcedo, Ecuador.	45
Figura 13	
Usos del suelo, Salcedo, Ecuador.	46
Figura 14	
Red Hídrica, San Miguel de Salcedo, Ecuador.	46
Figura 15	
Tabla de demografía poblacional, Salcedo, Ecuador.	47
Figura 16	
Equipamientos, San Miguel de Salcedo, Ecuador.	49
Figura 17	
Red Vial, Salcedo, Ecuador.	50

Figura 18	
Red Vial, San Miguel de Salcedo, Ecuador.	50
Figura 19	
Transporte público, San Miguel de Salcedo, Ecuador.	51
Figura 20	
Resultado de encuestas, San Miguel de Salcedo, Ecuador.	57
Figura 21	
Fase 1 de la propuesta, Puerto Montt, Chile.	57
Figura 22	
Mapeo de Ubicación, Puerto Montt, Chile.	57
Figura 23	
Intervención en la Calle Antonio Varas, Puerto Montt, Chile.	58
Figura 24	
Corte del paradero y muro verde, Puerto Montt, Chile.	58
Figura 25	
Diseño de la propuesta, Puerto Montt, Chile.	58
Figura 26	
Vista Aérea , Río Negro, Colombia.	59
Figura 27	
Mapeo de Ubicación , Río Negro, Colombia.	59
Figura 28	
Tramo propuesto, Río Negro, Colombia.	59
Figura 29	
Implantación , Río Negro, Colombia.	60
Figura 30	
Análisis de estrategias empleadas , Río Negro, Colombia.	60
Figura 31	
Visualización de la propuesta, Puerto Varas, Chile.	61
Figura 32	
Mapeo de Ubicación , Puerto Varas, Chile.	61
Figura 33	
Intervención en Puerto Varas, Chile.	61
Figura 34	
Diseño de la propuesta, Puerto Varas, Chile.	62
Figura 35	
Asoleamiento, Avenida Olmedo, San Miguel de Salcedo.	66

Figura 36	
Jerarquía Vial, Avenida Olmedo, San Miguel de Salcedo.	66
Figura 37	
Transporte público y privado, Avenida Olmedo, San Miguel de Salcedo.	67
Figura 38	
Nodos de Conflicto vehicular, Avenida Olmedo, San Miguel de Salcedo.	67
Figura 39	
Comercio Formal e Informal, Avenida Olmedo, San Miguel de Salcedo.	68
Figura 40	
Equipamientos, Avenida Olmedo, San Miguel de Salcedo.	68
Figura 41	
Movilidad y permanencia de personas días cotidianos, Avenida Olmedo, San Miguel de Salcedo.	69
Figura 42	
Movilidad y permanencia de personas los días de feria, Avenida Olmedo, San Miguel de Salcedo.	69
Figura 43	
Movilidad y permanencia de vehículos los días cotidianos, Avenida Olmedo, San Miguel de Salcedo.	70
Figura 44	
Movilidad y permanencia de vehículos los días de feria, Avenida Olmedo, San Miguel de Salcedo.	70
Figura 45	
Obstáculos, Avenida Olmedo, San Miguel de Salcedo.	71
Figura 46	
Ruidos en días cotidianos, Avenida Olmedo, San Miguel de Salcedo.	71
Figura 47	
Ruidos en días de feria, Avenida Olmedo, San Miguel de Salcedo.	71
Figura 48	
Idea conceptual.....	72
Figura 49	
Definición del concepto.....	72
Figura 50	
Comercio Informal, Avenida Olmedo.....	73
Figura 51	
Diagrama de relaciones espaciales.....	74
Figura 52	
Aplicación de estrategias en la Avenida Olmedo.....	75
Figura 53	
Identificación de tramos, Avenida Olmedo.	77

Figura 54	
Propuesta en tramos, Avenida Olmedo.	78
Figura 55	
Tramo 1, Intervención.	80
Figura 56	
Tramo 2, Intervención.	82
Figura 57	
Tramo 3, Intervención.	84
Figura 58	
Materiales aplicados.	85
Figura 59	
Planta de intervención tramo 1.	85
Figura 60	
Ampliación de acera tramo 1.	86
Figura 61	
Urbanismo táctico, Tramo 2.	86
Figura 62	
Intervención aplicada en el espacio.	86
Figura 63	
Cruces peatonales elevados Tramo 3.	87
Figura 64	
Iluminación Tramo 3.	87
Figura 65	
Tipos de luminaria.	87
Figura 66	
Mobiliario Urbano, Bancas.	88
Figura 67	
Unión de módulos.	88
Figura 68	
Mobiliario Urbano, Basurero.	89
Figura 69	
Mobiliario Urbano, Bebedero.	89
Figura 70	
Intervención en el espacio, Tramo 1.	92
Figura 71	
Intervención en el espacio, Tramo 2.	92

Figura 72	
Intervención en el espacio, Tramo 3.	92
Figura 73	
Urbanismo táctico	92

CAPÍTULO I

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de investigación, busca generar una propuesta urbana integral que retome al peatón como base fundamental para la concepción espacial de la Avenida Olmedo en el cantón Salcedo, devolviendo el espacio público a los habitantes, incentivando la interacción social y dinamizando la economía de la zona; puesto que la escena urbana incide directamente en las actividades socioeconómicas de la zona de estudio; sin embargo, debido a la conformación de ciudades a través de principios ordenadores vinculados primordialmente hacia el ensanche de las calzadas viales, para mantener un tránsito vehicular fluido, el intercambio social se ve reducido.

El interés para el estudio de la problemática espacial radica en comprender como ha evolucionado el espacio público dentro de las avenidas en distintos contextos tanto nacionales como internacionales, indagando las diversas estrategias que se han adaptado al contexto en el que se emplazan, con un enfoque global respecto a los usuarios que habitan el lugar, denotando el interés académico del estudio. De la misma manera la relevancia profesional como Arquitecto es aportar una propuesta de regeneración urbana que pueda ser replicable.

Por ello la finalidad del trabajo investigativo se centra en diseñar una propuesta de regeneración urbana, para mejorar la calidad del espacio público de la Avenida Olmedo en el cantón Salcedo, Cotopaxi 2022-2023.

La investigación se lleva a cabo de acuerdo al enfoque cualitativo que tiene como fin analizar las perspectivas de los usuarios respecto a su relación en el entorno colectivo de la avenida; a través de instrumentos de recolección de datos en campo como la entrevista y fichas de observación, para obtener directrices de

diseño contextualizadas al entorno en el que se sitúa la propuesta de regeneración urbana.

En el capítulo I se aborda la contextualización del problema a distintas escalas macro, meso y micro; a través de un análisis de causas de la problemática, además de cómo ha cambiado la escena urbana al igual que el modo de transporte e interacciones sociales después de las intervenciones, puesto que la regeneración urbana impacta en la calidad de vida de los individuos y su forma de apropiarse del espacio público.

El capítulo II a través de la revisión bibliográfica además del estudio de referentes, se definen conceptos primordiales y estrategias urbanas para comprender el espacio público desde la escala humana devolviendo la prioridad al peatón, tomando en cuenta las actividades cotidianas de los usuarios en la zona de estudio, manteniendo el confort espacial mediante el diseño a escala humana que invita a transitar y permanecer en los espacios públicos, bases que fundamentan de forma teórica la validez de la investigación.

En cuanto al capítulo III mediante la metodología investigativa cualitativa con instrumentos de investigación que aportan datos esenciales para el planteamiento de diseño; permiten que en el capítulo IV por medio de las fichas de observación, mapeos del sitio se diagnostique el estado actual del sector, además las entrevistas a los pobladores y expertos permite conocer las percepciones y condicionantes produce la movilidad en el lugar.

El capítulo V se centra en el planteamiento de una propuesta de regeneración urbana para la Avenida Olmedo en el Cantón Salcedo, el cual se desarrolla a partir de las estrategias urbanas integrales que contemplen el adecuado diseño de vías vehiculares y aceras priorizando el flujo peatonal lo cual incentiva el desarrollo económico y social de la zona de intervención, puesto que la intervención busca que los habitantes se apropien del lugar dotando a las calles de vitalidad y dinamismo.

CONTEXTUALIZACIÓN

Históricamente las ciudades han sido desarrolladas en función de las necesidades económicas y sociales vinculadas al hombre como centro de la sociedad, por lo que el espacio público facilitaba las actividades cotidianas en las ciudades del siglo XVII como lo señala Escudero (2005); sin embargo, a partir de la revolución industrial los avances tecnológicos desplazaron al poblador como principal beneficiario de la infraestructura urbana, puesto que la producción en masa de vehículos privados de la empresa automotriz de acuerdo a Brau (2018), dio paso a la transformación urbana de calles del medioevo hacia ensanches viales de gran magnitud que se encuentran organizados dentro de las urbes con el fin de permitir la conexión entre las ciudades aledañas reduciendo el tiempo de movilidad, así empieza la subordinación del peatón frente a los autos privados, al priorizar las calzadas viales como base para el desarrollo de la trama urbana, asimismo la posibilidad de transportarse a grandes distancias en menor tiempo modifica la concepción de los vehículos dentro de la planificación urbana, cuya finalidad primordial es garantizar la movilidad fluida de los vehículos privados (Hall, 1996 citado en Chaves, 2021).

De esta forma el vehículo empieza a apropiarse del espacio público generando cambios profundos en la concepción espacial de las ciudades dejando de lado la escala humana, creando autopistas y avenidas destinadas principalmente a la circulación vehicular; la expansión urbana acelerada es una condicionante que se suma a la escasa calidad de los espacios públicos destinados hacia los peatones; como consecuencia el aumento vehicular en los cascos urbanos es masiva, por ello se realizan planes para descongestionar y minimizar el tiempo en carretera; sin embargo, como se

menciona en Ortigosa et al., (2020, pp. 1-20) la solución ocasiona que los problemas aumenten; las nuevas infraestructuras viales que no están planificadas para la seguridad del peatón orillan a que los usuarios obtén por utilizar el vehículo privado como principal fuente de movilidad; haciendo que las ciudades cada vez sean más transitorias, sin considerar que son las calles el espacio público por excelencia en donde las personas realizan sus actividades diarias dinamizando la economía del lugar al generar interacciones sociales, apropiándose del espacio que habitan generando puntos de encuentro que benefician a la sociedad, puesto que, si una ciudad invita a que los usuarios tomen movilidades activas como caminar o la bicicleta se reduce las emisiones de carbono provocadas por el vehículo privado.

Las primeras autopistas se desarrollan en Europa y América del Norte debido a intereses económicos de los inversores privados quienes impulsan la creación de políticas públicas que fomenten y permitan generar estas autopistas por las ciudades, además se incluye fuentes de financiamiento para completar los ensanches viales; con el propósito de agilizar la vida en las ciudades; como lo menciona Bocarejo et al. (2012), la motivación principal expresada por los inversionistas fue la mejora de la calidad de vida y la eficiencia en la movilidad urbana dentro de las ciudades; no obstante los efectos que ocasionó las autopistas urbanas se evidenciaron en problemas de congestión vehicular y el crecimiento urbano disperso por lo que la infraestructura pública tanto de vías como de servicios de primera necesidad cada vez eran más costosos; por añadidura las ciudades se encontraban aisladas; puesto que las personas dejaron de convivir, cultivar su cultura y las relaciones en sociedad, empezando a vivir con prisa para llegar a los lugares de destino; por ello las carreteras se convirtieron en el lugar en el que las personas pasan mayor parte de su tiempo libre, trasladándose de un sitio a otro, con ellos los problemas sociales se hicieron evidentes, por ende los activistas empezaron a tomar fuerza para remover y modificar el uso de las autopistas urbanas y dotar de nuevas movilidades que se adapten a la realidad de las personas sin comprometer su interacción

y el desarrollo de las actividades cotidianas.

A pesar de que el uso masivo de vehículos y la expansión urbana descontrolada, lleva poco más de 100 años ha ocasionado un cambio social que se evidencia en la conformación de las ciudades provocando fragmentación y centralización de los servicios (Velásquez, 2015), dado que los recorridos provocan sensaciones de inseguridad en el peatón al encontrarse con imágenes urbanas fuera de la escala humana, las calles se encuentran deshabitadas; es por ello que en las últimas décadas se busca retomar al peatón como eje fundamental para el desarrollo y progreso de las ciudades, tomando en cuenta que, son los habitantes quienes dan vida al espacio público, de modo que es fundamental entender cómo ha evolucionado la trama urbana, en conjunto con las actividades cotidianas de la sociedad; para cambiar la forma de apropiarse del espacio desde la habitabilidad urbana, convirtiendo a la infraestructura pública en zonas de interacción que revitalizan la escena urbana y promuevan una concepción espacial integral.

Macro

A nivel macro se constata que en Ámsterdam al ser un país desarrollado los efectos de las ciudades modernas se evidenciaron antes que en los países menos desarrollados, lo cual se constata en la inseguridad del peatón al movilizarse por las calles, debido al aumento de accidentes de tránsito ocasionados por la falta de empatía de los conductores hacia el peatón generando desbalance en el uso del espacio público, en el cual los ciclistas y transeúntes debían estar a la expectativa del tránsito vehicular para evitar percances en sus trayectos cotidianos, por ello, desde la década de los 70's a causa de los activistas sociales sumado a la crisis del petróleo de la época, la movilidad se transformó, convirtiendo a la bicicleta en el principal medio de transporte, lo cual permitió que los habitantes mediante la nueva movilidad se apropien del lugar, liberando la calzada para que se desarrollen actividades de interacción social, como consecuencia el uso de automóviles disminuye al percibir de manera simultánea como la vida urbana

se desarrolla por medio de sus habitantes, por lo que actualmente el 28% de los viajes se realiza en bicicleta y específicamente en la ciudad de Groningen hasta el 60% de los mismos, estableciendo sociedades que priorizan el bienestar colectivo sobre el individual, en virtud de que la economía está ligada a las actividades que el espacio público incita en los habitantes y visitantes de las ciudades para permanecer en ellas y observar los diversos equipamientos que potencializan el territorio urbano (CBS, 2016 como se citó en Laake y Pardo, 2018).

Figura 1

Estado vial y forma de movilidad, Ámsterdam



Nota. Adaptado de Ciclo Inclusión: Lecciones de los Países Bajos para Colombia (p. 7), por Laake y Pardo, 2018, Despacio.org

Meso

Respecto a la escala meso en las ciudades latinoamericanas, el problema estructural en cuanto a la conformación de ejes viales y avenidas que comunican a la ciudad, surge a partir de la escasa planificación y gestión de los recursos para resolver el crecimiento urbano explosivo que se da a partir de la década de los 80 según Infante, (2020-2021), debido a ello el espacio público de calidad queda relegado al centro de las ciudades, por lo que las calles y avenidas fragmentan la comunicación social y comercial de las urbes, notándose la diferencia a pocas cuadras de la zona Central, es por eso que en el Segundo y Tercer Plan de Desarrollo de Medellín se enfoca en devolver la calidad espacial a las áreas urbanas con prioridad en el peatón y la movilidad activa mediante aceras que se encuentran en buen estado, sin obstáculos en el trayecto con material adecuado, de calidad y dinámico utilizando colores que representen la diversidad que se vive en los espacios públicos, es así que, en los lugares degradados de la ciudad se obtiene intervenciones con mobiliario y vegetación acorde a los requerimientos de los usuarios; por ello también se opta por la incorporación de ciclovías que conecten los barrios y los equipamientos urbanos, aumentando los espacios de encuentro de los habitantes al reducir las vías destinadas para el uso del vehículo privado, renovando el servicio de transporte público, para que sea eficiente y cumpla con los requerimientos que las actividades de las personas generan; por otra parte para que la implementación de nuevas intervenciones urbanas se lleven a cabo y se conviertan en la solución a ciertos problemas de concepción espacial, además de la imagen urbana se requiere el estudio de la población, respecto a sus tradiciones y forma de habitar el espacio, para modificar su relación con el mismo generando identidad colectiva para la mejora y progreso constante de las ciudades.

Por ello Colombia ha logrado mediante el uso tanto de políticas como de normas públicas regular el uso y disfrute del suelo, además de modificar las sensaciones que producen los barrios, en conjunto con la sensibilización y aporte de la comunidad en las intervenciones urbanas que instiguen un cambio global a partir de acciones urbanas puntualizadas con la participación de la ciudadanía lo que es fundamental para el posterior mantenimiento de la intervención realizada.

Figura 2

Intervención vial, Medellín-Colombia



Nota: Adaptado de Regeneración Urbana En Medellín (p.31), por O. Infante, 2020-202.

Micro

A escala nacional micro en Ecuador en los últimos años la expansión vial ha sido una respuesta para mitigar la congestión vehicular en el centro de las ciudades; puesto que el vehículo privado continúa siendo parte fundamental de la movilidad diaria de los ciudadanos, sin embargo, los problemas causados por este tipo de movilidad genera efectos negativos en la

sociedad, como la polución por dióxido de carbono, por ello, se evidencia la creciente preocupación por devolver el espacio público a los habitantes como se denota en Quito en el sector la "Y", donde gracias a las iniciativas para mejorar la habitabilidad y sentido de pertenencia en las avenidas y calles que conectan a la ciudad se reduce significativamente la contaminación ambiental y las sensaciones de inseguridad en las personas, generando áreas de perennidad acorde al contexto en el que se emplaza incentivando las interacciones sociales en el espacio (López y Pérez, 2016).

En la provincia de Cotopaxi, cada vez se evidencia en mayor magnitud como los autos privados se apropian de la esfera pública (Zapata y Daza, 2017); por ello en el cantón Salcedo se constata como la congestión vehicular afecta la calidad espacial y por ende la forma de habitar el espacio urbano, en donde destaca los días de feria (Jueves y Domingo), denotando la competencia del auto con el peatón por la estadia en los espacios comerciales de la Avenida Olmedo, acentuando la diferencia de mantenimiento y área destinada al vehículo en comparación con el espacio casi residual de las aceras para los peatones en donde el trayecto se ve interrumpido por obstáculos lo que dificulta la movilidad de los usuarios, paralelamente al escaso mantenimiento de las aceras, la limitada vegetación, y la presencia de comerciantes informales que toman la acera para realizar sus actividades comerciales, provoca que los pobladores opten por otros medios de transporte creando un ciclo que impide el desarrollo social en el espacio público, por la escasez de espacios de permanencia adecuados a los requerimientos de los ciudadanos y transeuntes en la Avenida, debido a que el espacio está siendo considerado como pasivo y escaso de significado más allá de un sencillo escenario, de hecho para que exista un cambio sustancial debe concebirse como lo que verdaderamente es un organismo que alberga el flujo de la movilidad e incentiva la interacción

social como lo menciona Lefebvre en su libro "Producción del Espacio" citado en (Baringo, 2013).

Figura 3

Estado vial en distintos días de la semana Salcedo-Ecuador



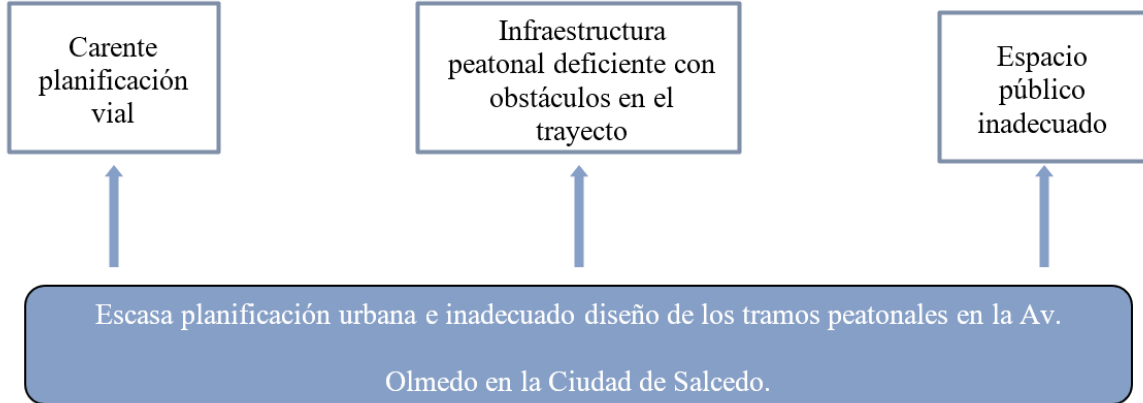
Nota: Elaboración Propia

FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

Figura 4

Árbol de problemas

Causa



Nota: Elaboración Propia

JUSTIFICACIÓN

La pertinencia del trabajo investigativo radica en conocer como la escena urbana genera espacios de intercambio social y cultural, estas zonas son variantes en el tiempo por lo que es indispensable que

la regeneración urbana esté presente en los planes de desarrollo territorial del cantón, para adaptarse a las nuevas realidades de los habitantes y transeúntes, es por ello que, en la planificación urbana de las avenidas, calles y aceras de la Ciudad de Salcedo, es decir en la mayoría

del espacio público se denota las escasas estrategias urbanas por lo cual la movilidad activa es limitada al dar mayor área de ocupación y mantenimiento a la calzada vehicular, en contraposición con el material de las aceras que se encuentra deteriorado además de tener obstáculos en el trayecto que dificultan el flujo peatonal, por ello la presente indagación pertenece a la Línea Investigativa 1 sobre Estudios Urbanos Territoriales (EUT).

El alcance del mismo radica en una propuesta de regeneración urbana contextualizada en la Av. Olmedo partiendo del diagnóstico del espacio público, a través de softwares como QGis al igual que herramientas de dibujo asistido tanto en 2D como en 3D para la digitalización de datos; a causa de ello contribuye al ámbito académico dado que no existen previos estudios de regeneración urbana en la zona específica de análisis dentro del cantón Salcedo, donde se observan distintos problemas en cuanto a la apropiación del espacio por vendedores informales y automóviles, lo cual en conjunto con el inadecuado diseño de aceras, la falta de materiales podotáctiles, y la escasa señalización orilla a los peatones a transitar por la calzada vehicular, de modo que se genera inseguridad en la avenida.

La relevancia de la propuesta se centra en el impacto que se evidenciara en la planificación urbana integral, lo que mejorará tanto la escena urbana como el medio ambiente y la interacción social, asimismo la principal utilidad en ámbitos académicos se centra en profundizar sobre estrategias urbanas aplicadas al contexto de la zona de intervención, por otra parte al estar contextualizada la propuesta puede ser replicada en otras zonas del Cantón, reflejando la mejora de la calidad espacial, al devolver el protagonismo al peatón como base para el desarrollo estratégico de la propuesta. Por ello los beneficiarios directos serán 14.394 pertenecientes a la parroquia San Miguel debido a que se toma en cuenta los pobladores de la Av. Olmedo, en el Barrio Económico,

Barrio Sur, Barrio América, Barrio Eloy Alfaro a lo cual se suma los transeúntes como beneficiarios indirectos 21,702 (GAD Municipal, 2020, pp. 1-3).

Por último, la investigación es factible debido a la disponibilidad de fuentes documentales en distintas escalas que resuelven el mismo problema con diversas estrategias de acuerdo a la realidad del sitio de estudio, agregando a lo anterior el conocimiento de los recursos digitales para llevar a cabo el análisis, el fácil acceso al sitio de indagación considerando la cercanía al lugar de residencia por lo cual conozco la problemática del sector.

PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN

1. ¿Cuáles son las estrategias de regeneración urbana se han aplicado en distintos contextos para que el diseño aporte confort al usuario ?
2. ¿Cómo se encuentra la escena urbana y movilidad actual de la Av. Olmedo?
3. ¿Cómo mejorar el espacio público priorizando a los transeúntes en la Av. Olmedo?

OBJETIVOS

Objetivo General

Diseñar una propuesta de regeneración urbana, mediante estrategias de diseño vial para mejorar la calidad del espacio público de la Avenida Olmedo en el cantón Salcedo, Cotopaxi 2022-2023.

Objetivos Específicos

1. Analizar recursos bibliográficos y estudios de caso para responder al contexto inmediato de la zona de estudio.
2. Diagnosticar la escena urbana y el contexto social mediante mapeos del sitio, para examinar el estado actual de la avenida de intervención.
3. Generar una infraestructura vial integral con prioridad hacia el peatón a través de la aplicación de estrategias de regeneración urbana para disminuir la congestión vehicular.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

Fundamento Conceptual

Es importante definir ciertos términos que se abordan en la investigación para entender la utilidad dentro de la intervención de regeneración urbana en un contexto establecido; comprendiendo la interrelación entre los conceptos para obtener un panorama claro sobre los puntos relevantes para instaurar la mejora del espacio público en conjunto con los actores sociales que habitan el territorio.

Urbanismo. El urbanismo es un concepto que ha sido desarrollado desde finales del siglo XIX y principios del siglo XX, sin embargo, es mucho más antiguo que su definición puesto que según Ducci (1990), el urbanismo empieza cuando el hombre inicia su vida en las ciudades tomando conciencia de su territorio, mediante la organización del mismo, por ello la etimología de la palabra; parte de urbe que significa ciudad, y su palabra compuesta urbanismo que quiere decir lo pertinente a la ciudad, por lo que la autora lo engloba en el análisis y planeamiento de la ciudad y región donde existen asentamientos humanos, es decir es una disciplina en constante formación, que rige a la ciudad y su morfología espacial donde el ser humano realiza las actividades sociales pertinentes, es así que el urbanismo prima el interés del colectivo sobre el individual, ahora bien es crucial la participación de la comunidad para mejorar el espacio urbano, puesto que siempre estará en constante modificación.

De la misma forma para Le Corbusier el urbanismo está ligado al proceder de los expertos en temas urbanos, quienes organizan cada espacio con las herramientas tecnológicas necesarias, guardando el orden, el equilibrio y la geometría entre sus calles, con la finalidad de suplir las necesidades colectivas de movilidad de forma ágil, integrando los problemas actuales con las posibles soluciones futuras (Choay 1965 como se citó en Ornés, 2009), para conseguir que las planificaciones se lleven a cabo es necesario la implementación de normas y guías para entender el funcionamiento individual de las ciudades debido a que cada intervención en el espacio tendrá consecuencias en su entorno físico y social, por ende el análisis del sitio es crucial para que las intervenciones dentro del espacio sean aceptadas por los pobladores.

La coexistencia interdisciplinaria de diversos profesionales como sociólogos, economistas y urbanistas, permite enriquecer la definición del urbanismo; Díez y Monclús (2017), lo define como la búsqueda de enriquecer el territorio en cada aspecto inherente a la ciudad, desde la política hasta la cultura, estableciendo normas y reglamentos que regulen el uso y disfrute del territorio, de esta forma los habitantes obtendrán espacios públicos seguros en donde sus actividades cotidianas y esporádicas se vean fortalecidas.

El urbanismo a pesar de los diversos criterios es concebido como el conjunto de estudios sociales, económicos, históricos, culturales y biofísicos, que proporcionan información relevante sobre el territorio para realizar acciones pertinentes que respondan a un contexto inmediato priorizando el progreso colectivo, a través de acciones y planes que organizan el territorio habitado, el cual debe estar en constante monitoreo para corroborar que las intervenciones han tenido un impacto positivo en la mejora de la calidad de vida

de los habitantes, promoviendo el disfrute y uso de las calles como puntos de encuentro; por ello en cada acción es indispensable tomar como actores principales del cambio a los moradores de las localidades, para que las modificaciones espaciales sean acogidas por la ciudadanía impulsando el desarrollo urbano.

Urbanismo Táctico. Según Chaves (2021), la definición de urbanismo táctico no surge en una fecha establecida, ni por una persona determinada; sino que es un concepto que se construye como herramienta para devolver a los ciudadanos el espacio público que les pertenece, por medio de acciones colectivas con un coste mínimo que generan impactos positivos en la sociedad, transformando la percepción y uso de la ciudad, además impulsa a que nuevos cambios se sigan produciendo a mayor escala, tomando en cuenta todos los factores inherentes al territorio y la perspectiva de los ciudadanos frente al mismo, haciendo las ciudades más habitables.

Para Moreno (2021), el urbanismo táctico consiste en diversas acciones coordinadas que incentivan cambios en la forma de hacer la ciudad, incluyendo a los habitantes de la zona de intervención, esto influye para el progreso comunal y social desde la predisposición ciudadana para colaborar con el nuevo modelo de ciudad que se requiere para el territorio, estas acciones son de corto plazo en la que se prioriza que los recursos sean accesibles y las intervenciones se puedan desarrollar de forma fácil y rápida; una vez implementadas estas intervenciones, es importante analizar cómo estas han transmutado las actividades que se desarrollan dentro del espacio público. Este análisis permitirá identificar si las intervenciones han sido efectivas y, de ser necesario, realizar ajustes en la estrategia para lograr mejores resultados, convirtiendo las calles en lugares seguros que permitan el intercambio sociocultural, manteniendo a las personas como eje fundamental para la toma de decisiones.

Figura 5

Acciones de urbanismo táctico para recuperar el espacio público, Tamaulipas México



Nota: Adaptado de Urbanismo táctico: elemento clave en la recuperación post-pandemia, por ONU-Hábitat, 2021.

Asimismo el urbanismo táctico se puede definir como acciones de corto plazo en un espacio determinado que buscan convertirse en intervenciones permanentes para modificar la forma en la que los usuarios dan uso a los espacios comunales, por ello las intervenciones deben estar en constante monitoreo, debido a la condición de las ciudades de ser cambiantes de acuerdo a los progresos y cambios que evoque la sociedad, dependiendo de las condiciones que el territorio

fomente (Espacio y Ciudad, 2018).

El urbanismo táctico engloba a todas las acciones planificadas por la comunidad para habitar de manera distinta el espacio público, cuyas intervenciones de bajo costo y fáciles de ejecutar modifican el espacio, con la intención de convertirse en acciones permanentes, que influyan en el progreso y desarrollo social mediante la integración comunal en conjunto con la apropiación del espacio, por lo cual debe estar en constante control para entender su influencia en las interacciones sociales posteriores; convirtiéndose en un punto de partida para que los futuros planes urbanos contemplen a las personas como base para la toma de decisiones respecto a las áreas urbanas.

Regeneración Urbana. La regeneración urbana para Moya y Diez de Pablo (2012), son acciones que impulsan el desarrollo urbano de espacios que se encuentren degradados; a través de la identificación de problemáticas en diversos ámbitos tanto físicos como ambientales, económicos y sociales; para actuar de manera equilibrada integrando todos los factores del entorno urbano, con el objetivo de mejorar los aspectos estéticos y espaciales de la zona urbana degradada.

Existen otras definiciones que a simple vista parecen ser sinónimos de regeneración urbana, por lo cual se identifica las diferencias para tomar las acciones adecuadas respecto a cada tema de intervención; entre ellos se encuentra rehabilitar encargada del regreso de un espacio urbano a su estado inicial, por otra parte la renovación urbana implica la sustitución de cualquier componente urbano que se encuentra en mal estado por uno de reciente elaboración, de la misma forma la revitalización urbana se define como la incorporación de infraestructura inexistente o deficiente para el desarrollo económico a través de políticas que estimulan el progreso económico, finalmente la reurbanización

la cual determina el reemplazo de la infraestructura urbana actual por una distinta ya sea en sus funciones o en su morfología (Juaristi y Aguado, 2015).

De acuerdo a ONU-Habitat (2016), la regeneración urbana es una herramienta primordial para el progreso de la ciudad la cual consiste en transformar los espacios urbanos decadentes en áreas que mejoren las relaciones sociales en el espacio público estas intervenciones deben ser de carácter integral para potenciar un posible cambio permanente en la imagen urbana.

Dicho de otra forma, la regeneración urbana es la mejora de espacios urbanos degradados, a través del análisis de sus componentes biofísicos, económicos y sociales, para de manera equilibrada lograr el desarrollo de las ciudades de manera permanente, por medio de técnicas que enriquezcan la escena urbana, priorizando el bien común; con el uso del espacio público de forma recurrente estableciendo lugares de encuentro en el mismo.

Urbanismo Sustentable. Para hablar de urbanismo sustentable se requiere definir el concepto de sustentabilidad; el cual se registra en el año 1983 por la Organización de las Naciones Unidas cómo lo menciona (Viso, 2005 citado en Cortés, y Peña, 2015), complementado por Gallopín (2003) por lo que se puntualiza a la sustentabilidad como el proceso de mejoramiento continuo de carácter innovador que toma en cuenta a los actores sociales para que su implementación sea acogida por los habitantes, la sustentabilidad es entendida como la búsqueda del equilibrio entre los factores socioeconómicos y biofísicos del entorno, utilizando los recursos de manera eficaz en un proceso basado en la flexibilidad y reflexión crítica del entorno, para afrontar el consumo desmedido de los medios naturales y construidos que la población ejerce actualmente.

La sustentabilidad para Zarta (2018), es la visión integral entre los recursos limitados del planeta y las necesidades incommensuradas de la población, para ello se requiere tomar en cuenta el desarrollo poblacional, económico y social del territorio, es así que el concepto se liga con la urbe, dando paso al urbanismo sustentable, debido a que a través de esta nueva visión del mundo; se busca utilizar los recursos de manera eficiente para mitigar los efectos del cambio climático con prácticas actualizadas y sustentables en el tiempo, resguardando los recursos para las siguientes generaciones para que el desarrollo está en constante evolución contemplando la armonía con el medio ambiente.

El urbanismo sustentable es también conocido como nuevo urbanismo en vista de que las tendencias actuales se han modificado para contrarrestar los efectos nocivos que ha traído a la sociedad y a las ciudades la forma de movilidad urbana; por ello cómo lo establece Hernández (2008), el urbanismo sustentable tiene como principios mejorar la calidad de vida de los usuarios modificando la forma de utilizar los recursos de manera eficaz evitando que se agoten, esto se logra mediante el uso de estrategias urbanas tales como la peatonalización, la conectividad urbana y el transporte colectivo de calidad, el cual desde el diseño contemple la realidad de los usuarios evitar la contaminación al medio ambiente y generar desarrollo en las ciudades tanto económico como social devolviendo la prioridad hacia el peatón, en la zona intervenida asegurando que las infraestructuras generadas sean utilizadas y se conserven en buen estado para el servicio de la comunidad.

Según Orellana et al. (2015), el urbanismo sustentable es el crecimiento inteligente de las ciudades utilizando el suelo de manera responsable, a través de del trazado vial que impulsa movilidades activas, el cual tiene como eje primordial el beneficio social y ecológico de los habitantes de las ciudades; por eso busca que el espacio público sea de calidad incorporando la participación

ciudadana para atender las necesidades de cada contexto individualizado, para guiar el proceso de diseño y planificación del espacio acorde a los requerimientos de la población, utilizando el mínimo de recursos necesarios, de esta forma se mantiene el equilibrio entre la capacidad de las ciudades y el crecimiento urbano, para evitar que las urbes colapsen previniendo que los problemas de las ciudades agranden la brecha económica entre las clases sociales.

En otras palabras el urbanismo sustentable es una nueva forma de hacer ciudades retomando a los actores sociales, como base para generar los planes e intervenciones urbanas que respondan a las necesidades que deben ser atendidas, utilizando únicamente los recursos necesarios, de esta forma se garantiza que las futuras generaciones puedan acceder a los recursos que precisen, para que las ciudades se siguen desarrollando de manera armoniosa entre el ecosistema natural y el construido priorizando las interacciones sociales y el desarrollo económico de la ciudad, por medio de la movilidad activa y el ordenamiento del territorio planificado para el entorno y diseño para la cotidianidad de la población, disminuyendo la contaminación hacia el medio ambiente que provoca el uso excesivo de materiales y vehículos motorizados privados.

Movilidad. Para Levy (2001 citado en Gutiérrez, 2012), la definición de movilidad se remite al desplazamiento de los individuos en el territorio que puede ser medible, dentro del sistema métrico utilizado, sin embargo, esta definición ha ido cambiando con el tiempo según Gutiérrez (2012), la movilidad se entiende como una práctica social de movimiento en el entorno, abarcando procesos repetitivos y comportamientos grupales que determinan un modelo estándar de desplazamientos, dependiendo de las condicionantes del entorno tales como los ámbitos sociales, temporales

y espaciales definidos.

Existen diferentes puntos de vista para definir lo que es la movilidad, es por eso que a través de la filosofía en definiciones platónicas y aristotélicas tiene que ver con la alteración, traslación o cambio que tiene cada persona, animal o cosa, para habitar espacios en un determinado tiempo, no obstante, en el campo urbano se la denomina como la práctica habitual de trasladarse a distintos sitios de forma eficiente sin buscar que este cambio de lugar sea permanente (Ramírez, 2019).

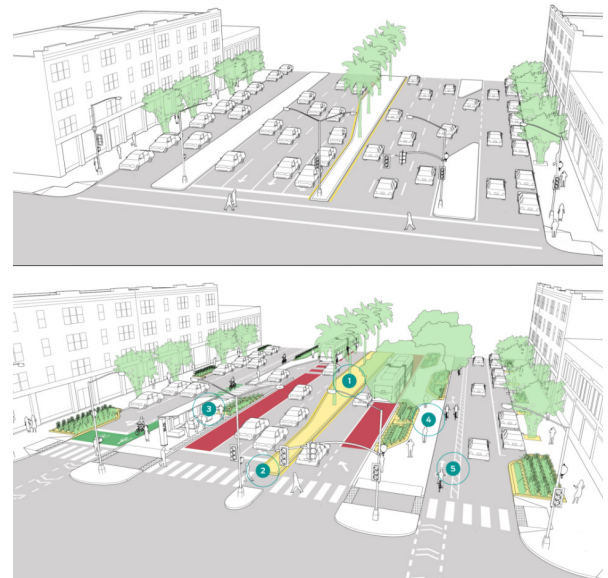
Según Mataix (2010), la cual se fundamenta en los escritos de Valladolid (2005), la movilidad urbana es la necesidad de desplazamiento en las ciudades para cumplir con las actividades que la población requiere; por ende, la movilidad es un derecho el cual debe ser igualitario y accesible para que todas las personas que habitan la localidad puedan moverse dentro del territorio sin dificultades que limiten su autonomía por condiciones físicas del espacio.

La movilidad urbana se entiende como la necesidad de trasladarse a distintos sitios de la ciudad para realizar actividades cotidianas de los habitantes, por lo que, implica el encuentro social de los individuos, involucrando factores sociales, económicos y físicos; se lo considera como un derecho de la sociedad para cumplir con sus actividades obligatorias, recreativas y sociales; la movilidad es transitoria y no busca ser permanente, no obstante requiere ser accesible y eficiente para todas las personas que viven en comunidad en el territorio, para ello es crucial el diseño adecuado de los espacios públicos.

Imagen Urbana. La imagen urbana según Briceño y Gil (2005), se define como los factores físicos y ambientales que construyen el territorio logrando que las personas mantengan en el imaginario colectivo la

identidad del sitio, por medio de la integración social, cultural y cotidianidad de actividades que se realizan en el espacio. Los aportes de Kevin Lynch sobre la imagen de urbana inciden en cómo la estética del lugar cambia las conductas de los usuarios, el sustento de la afirmación se basa en la psicología ambiental, sobre cómo el ser humano se interrelaciona en sociedad a través de su entorno dotando de identidad, estructura y significado al espacio que habita (Lynch, 1960).

Figura 6
Intervención para incentivar la movilidad activa a través de la regeneración urbana



Nota: Adaptado de Propuestas de diseño urbano para tener calles mejor preparadas, por C. Martínez, 2017.

La imagen urbana se define como el conjunto de elementos tanto naturales como edificados que están dentro del marco visual de las personas que habitan las urbes, tomando en cuenta las tradiciones

y actividades diarias de los pobladores, por ello se la concibe como la interrelación entre la parte emocional y lógica que constituye la composición natural y artificial del territorio, el objetivo es lograr un equilibrio entre estas variables para que los ciudadanos mantengan el significado e identificación del lugar en la memoria general (Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial del D.F [PAOT], 2003).

La imagen urbana es todo lo que se incorpora dentro del campo visual de los habitantes de un territorio, es por eso que, se busca que la percepción espacial de los usuarios mantenga relación con su cultura, tradiciones e historia; para que las localidades se mantengan dentro del imaginario colectivo, mediante una identidad propia que modifique de manera positiva los usos cotidianos que se da al espacio público, reforzando la interacción social y motivando a que sigan progresando los cambios en la imagen urbana que contribuyan al desarrollo colectivo.

Espacio Público. Las definiciones urbanísticas sobre el espacio público llegan a un mismo fin aunque las premisas del concepto surjan de diferentes ramas así lo expresa Borja y Carrión (2007 citado en Ben, 2016), el espacio público no puede separarse de la ciudad y sus componentes físicos y exteriores como calles, avenidas, parques, edificaciones públicas entre otros; la característica esencial supone el libre acceso a la población general, garantizando la movilidad y uso, además de ello las condicionantes políticas, sociales y culturales son las que dotan de sentido a la ciudad para que las personas se apropien del espacio público; este debe ser agradable y armonioso para promover las relaciones entre la ciudadanía, los materiales y el mensaje que proyecta el espacio público diseñado adaptado y flexible para las actividades que realicen los usuarios según su requerimiento.

El espacio público según Durán (2015), es el lugar en el cual se llevan a cabo diversas actividades públicas, las cuales se encuentran condicionadas por factores sociales, políticos y físicos, las características del espacio público eficiente se basan en relacionar de forma adecuada a las personas con las áreas públicas manteniendo su valor colectivo, por ello, está gestionado por el Estado, el cual se encarga de organizar la planificación, gestión y uso del suelo urbano. Para Gamboa (2003), el espacio público es sobre todo una definición urbana dado que surge con la ciudad, el espacio público es el que suscita la interacción social y la permanencia de los habitantes en distintas áreas de la ciudad, a su vez conlleva acciones comunales que son vitales para que la ciudadanía habite el territorio convirtiéndolo en ciudad en lugar de un conjunto de equipamientos organizados en una trama urbana.

En otras palabras el espacio público es el lugar en donde la ciudad toma forma, a través de las actividades requeridas por la sociedad; el objetivo es beneficiar a la colectividad fomentando la interacción social y la permanencia, produciendo dinamismo en las acciones cotidianas que realiza la población, por ende debe ser eficiente e inclusivo para que todas las personas puedan acceder a los espacios que necesitan, para ello la planificación y diseño espacial juega un papel crucial para la conformación del espacio público de calidad.

Accesibilidad. Se define a la accesibilidad como la agrupación de propiedades que el entorno urbano debe poseer, para que cualquier usuario pueda utilizar la infraestructura de forma cómoda segura y autónoma, sin importar las capacidades con las que cuenta el individuo, para ello es fundamental que el diseño se piense de forma global, para que no existan restricciones de uso del espacio, de esta forma se responde a los requerimientos de la diversidad de personas que habitan el territorio, impulsando el uso y disfrute de los espacios

integrando a cada actor social dentro de la comunidad (Boudeguer y Corporación Ciudad Accesible, 2010).

Según López (2016), la accesibilidad se conceptualiza como la eliminación de barreras que impidan el uso de las infraestructuras a personas con capacidades diferentes, para ello busca que la participación de cada persona sea validada y esté incluida en la vida urbana, el diseño para todas las personas impulsa la equidad y las interrelaciones sin distinción alguna entre los usuarios del espacio público; ya sean personas ciegas, sordas o con movilidad reducida, permitiendo que todos los pobladores se sientan parte del entorno urbano reduciendo la exclusión social.

La accesibilidad se define como la supresión de límites que impiden a un grupo determinado de usuarios utilizar y disfrutar las infraestructuras diseñadas, para ello se debe tener en cuenta desde la concepción del espacio la variedad de personas que habitan el territorio y para las cuales el espacio público debe estar diseñado y adaptado de esta forma se incluye a las personas dentro del entorno urbano y se acorta la brecha social que se ha perpetuado con las barreras espaciales impuestas que se evidencian en las calles por la falta de interés de la colectividad.

Interacción Social. La interacción social se define como la correspondencia de diversas acciones con dos o más individuos, dónde es necesario el encuentro en un mismo espacio de manera co-presencial; el lugar y contexto imponen normas de conducta sobre los involucrados, es así que, las interacciones agradables generan vínculos entre los participantes además de sensaciones de cercanía, y confianza, por lo cual se conforman las sociedades cooperadoras que buscan el bienestar común dentro del sitio donde ocurre la interacción (Dominique, 1992).

De acuerdo a Rizo (2006), la interacción social es un fenómeno comunitario que sólo existe si hay una respuesta por parte de los implicados; es la base de la comunicación en donde los participantes dialogan en un contexto colectivo determinado; el cual requiere de la presencia e intención de llevar a cabo un intercambio social; es por eso que es la base para establecer relaciones sociales dentro de un territorio. Al igual que para Ortiz y Peña (2013), la interacción social se define como, las relaciones entre las personas que implican reciprocidad e influyen en la construcción de conocimiento mental colectivo del territorio en el que interactúan, debido a que el contexto en común permite la relación entre los actores y los factores inmersos.

La interacción social es un término sociológico fundamental para el crecimiento de las sociedades, desarrollado por procesos de acciones que requieren reciprocidad entre los participantes dentro de un contexto tanto espacial como social el cual debe ser definido y presencial; por ello el territorio en dónde se desarrolla está interacción influye dentro de los participantes modificando de manera positiva o negativa su conducta.

Fundamento Teórico

Softwares. Para el análisis de datos urbanos que sirvan como base para comprender el sitio de intervención y su contexto inmediato se utiliza QGIS, el cual, mediante el sistema de información georreferenciada, permite gestionar, visualizar, diseñar y analizar mapas que contengan las características requeridas, se elige dicho programa por su multifuncionalidad al trabajar con gran variedad de formatos de archivo y la funcionalidad de los datos tanto en vector, datos ráster y base de datos (QGIS, 2020). Por otro lado, se utiliza AutoCAD para la representación técnica en 2D de planos, cortes, y detalles

requeridos para la propuesta, por su automatización de tareas que ofrece, además de la utilización de Sketchup, debido a su interfaz intuitiva en conjunto con los plugins facilita el trabajo (SketchUp, 2022), para la visualización en 3D que posibilita la comprensión de la zona de intervención y la comparación del estado actual con el propuesto para la mejora del espacio público.

Ciudades para la gente. Para que una ciudad se considere como habitable y segura es necesario que sus calles posibiliten a los habitantes caminar, debido a que la naturaleza humana está diseñada para ello; puesto que el ser humano a lo largo de su historia evolutiva se ha trasladado de un sitio a otro a pie; a pesar de ello actualmente con el uso del vehículo privado, la movilidad activa se ha reducido significativamente, agravando diversos problemas sociales y del medio ambiente en las ciudades, en donde se evidencia el aislamiento de los usuarios en los espacios construidos buscando la protección de la hostilidad con la que se percibe el espacio público, por el mismo motivo la economía de los pequeños, y medianos comerciantes se ve disminuida, estableciendo lugares colectivos con imágenes urbanas degradadas sin vegetación ni mobiliario urbano; por ende es crucial repensar el espacio público como lugar de interacción colectiva porque el ser humano es un ser social que necesita de las relaciones con otras personas para su desarrollo cognitivo y comunitario; para ello es indispensable que la movilidad activa especialmente, el caminar sea prioritaria en las regeneraciones urbanas y posean áreas con diseños adecuados, inclusivos y accesibles para cada usuario; diversificando las experiencias que únicamente se consiguen caminando; además la naturaleza urbana es multifacética; por lo que el espacio debe permitir que las personas realicen un sin número de actividades; no únicamente las de carácter obligatorio puesto que dichas acciones se llevan a cabo sin importar las condiciones

físicas y sensoriales del sector donde se movilizan, sino que debe impulsar las actividades opcionales que están condicionadas a la planeación y el diseño urbano del espacio; por ello a mayor calidad espacial mayores actividades recreacionales realizará la población.

Figura 7

Estado de calles habitadas y calles desoladas



Nota: Adaptado de Ciudades para la Gente, por J. Gehl, 2014.

Los espacios armoniosos aumentan la seguridad de las personas permitiéndoles *ser* en el espacio urbano; las etiquetas asignadas a un territorio como seguro, inseguro, sano o inhabitable, predisponen a una población a ocupar o no de manera regular las calles de la zona; es por eso que Jan Gehl, describe una serie de estrategias que pueden ser adaptadas al contexto real

de los espacios públicos que requieren ser modificados; la sociedad se debe sentirse atraída a observar y permanecer en la escena urbana; para que ello ocurra el peatón debe convertirse en el eje central de la vida en las ciudades, por ende en su diseño y planificación; las avenidas deben garantizar que los peatones se sientan seguros respecto a los vehículos, al crimen y diversas molestias climáticas; además de proporcionar confort mediante aceras accesibles que permitan caminar sin obstáculos en el trayecto, invitando a permanecer y transitar por la zona; de igual forma el mobiliario urbano posibilita el observar la imagen urbana con calma y quietud, a cualquier hora del día utilizando iluminación artificial en las horas nocturnas, asimismo al reducir los carriles vehiculares se minimiza la contaminación auditiva; favoreciendo el dialogo entre las personas, por añadidura los niños volverán a jugar en las calles siendo observados y cuidados por sus cuidadores, por este motivo es primordial que el diseño sea adecuado utilizando los materiales óptimos; sin olvidarse de la arborización para mantener un equilibrio entre el espacio construido y natural; conservando la escala humana; es decir teniendo en cuenta que las personas caminando pueden observar hasta 100 metros de distancia, en una velocidad de 5 km/h, por ello las calles y avenidas deben ser dinámicas para que el recorrido sea manejable, atractivo y equilibrado, las calles bien diseñadas incita a las personas a dotar los espacios de vitalidad (Gehl, 2014).

Reducir el aislamiento. A pesar de que Alvar Aalto en su libro "La Humanización de la Arquitectura" habla más sobre aspectos inherentes a los edificios y su composición arquitectónica, es importante recalcar cómo el autor relaciona la combinación de los materiales en un espacio, como agente para reducir el aislamiento generando versatilidad y flexibilidad en las planificaciones espaciales (Aalto, 1982), por ello en el ámbito urbanístico es de gran relevancia debido

a que los materiales también dinamizan la imagen urbana que se quedará en el imaginario colectivo de los transeúntes, por lo que el recorrido cotidiano será agradable generando espacios habitados en los cuales se realicen diversas actividades colectivas que disminuyan la sensación de inseguridad que tienen los peatones al transitar por una zona, debido a ello se sentirán en tranquilidad para observar y ser parte de la vida urbana generando mayor economía y relaciones interpersonales que motiven a los pobladores a caminar o transitar con la bicicleta, monopatín, scooter u otras opciones de movilidad sostenible para realizar su recorrido diario en lugar de autos para dirigirse hacia las labores requeridas además de ello se fomenta que los usuarios opten por utilizar el espacio público como área de distracción de la cotidianidad.

Espacialidad de las ciudades. Las ciudades se construyen por las personas a través de sus relaciones y actividades sociales, políticas, culturales e históricas; debido al apresurado estilo de vida actual cada vez se observa menos al entorno que nos rodea; sin tener en cuenta que la calidad espacial y las interacciones sociales se desarrollan en tranquilidad; la perspectiva que se plantea en Espacio y Ciudad (2018), es que mejorando la accesibilidad a los espacios públicos, a través de la identificación de cada actor dentro de la ciudad, se desarrollan acciones de urbanismo táctico que de forma rápida y ágil utilizando los recursos de la zona generan impactos importantes que estimulen el progreso de las ciudades; puntualizando las intervenciones y manteniendo el control de las mismas para entender cómo ha impactado en el uso del espacio público regresando la quietud necesaria a la vida urbana.

Las calles y aceras. Son el espacio público primordial en dónde se desarrolla las actividades humanas comunitarias; por ello deben generar sentimientos de confianza entre sus transeúntes y moradores, según

(Jacobs, 2011), las características que tienen las calles seguras se basan en tres grupos primordiales; el primero, la diferenciación entre el espacio público y privado es decir las aceras, calles y avenidas deben estar pobladas por cualquier persona sin ninguna condicionante; en segundo lugar evitar los muros ciegos hacia las calles, puesto que las personas se sienten intimidadas y desprotegidas, por eso es necesario que constantemente existan personas observando la vida urbana, y como tercer punto mantener las calles dinámicas para invitar a los pobladores a habitar las calles, sea o no residente de la zona se sentirá protegido y generando aglomeraciones en los puntos de permanencia a través del mobiliario establecido en las aceras.

No existe algún manual que determine de manera exacta qué acciones o herramientas utilizar para solucionar algún problema en específico dentro de la ciudad únicamente son guías que a través de los análisis, estudios y mapeos han llevado a los autores a concluir que las ciudades hechas por el hombre deben servir al hombre e impulsar su desarrollo. Esto se logra mediante la unión colectiva, devolviendo el espacio al peatón porque esa ha sido la manera de movilizarse de los seres humanos durante toda la historia; sin embargo no podemos desechar los avances tecnológicos que han impulsado el desarrollo social actual es por eso que se debe incorporar más no ser el eje central para el desarrollo de las ciudades para que los espacios públicos en las avenidas y calles incentiven la interacción social su uso y disfrute, por medio de un adecuado diseño que prioriza la accesibilidad y el confort estableciendo puntos de encuentro e impulsando las actividades opcionales que dan vitalidad al espacio.

Estado del Arte

La presente propuesta innovadora busca a través de un diseño integral de la Avenida Olmedo mejorar la calidad espacial además de las interrelaciones en el

espacio público generando sentido de pertenencia en la población, por ello mediante el análisis de fuentes investigativas se busca sustentar el estudio presente. En primer lugar, se estudia como la congestión vehicular aumenta de manera exponencial en las ciudades Ecuatorianas y del mundo en general, como segundo punto se analiza qué acciones se han tomado a cabo en diversos contextos y sus resultados en la sociedad.

La cosmovisión del urbanismo ha ido cambiando a lo largo del tiempo; en las últimas décadas ha retomado como eje principal al ser humano, como actor de los espacios públicos especialmente las calles, debido al incremento de inseguridad en el peatón puesto que hasta el mes de septiembre del año 2022 han existido 16.210 accidentes de tránsito (ANT, 2022), por ello como señala Ruiz et al. (2020), la investigación y el estudio del flujo urbano es crucial para entender el por qué la sociedad utiliza el vehículo privado como principal medio de transporte, dando como resultado a través de la metodología cualitativa por encuestas y registro fotográfico que las ciudades por su trama y mantenimiento priorizan el tránsito continuo de vehículos por sobre otro tipo de moviidades, por lo cual en la ciudad de Manabí se plantean la implementación de vados y bordillos de acera, diseño de espacios específicos de estacionamiento, lo cual son estrategias pasivas que influyen en el cambio positivo; sin embargo son superficiales; no producen cambios significativo en la concepción del espacio público a pesar de ello la importancia que destaca al indagar los flujos es crucial para identificar las estrategias de solución urbana.

La concepción vial de las avenidas y aceras son cruciales para el desarrollo de las actividades de la población en general cada intervención debe tener en cuenta el impacto que tendrá en toda la ciudad en cuanto a los desplazamientos, por lo que en Colombia y Venezuela toma en cuenta elementos multifactoriales entre ellos la cultura, la velocidad de los distintos medios

de transporte, la estética urbana, la contaminación visual y sonora, los elementos que organizan el espacio, entre otras por lo que es una investigación de tipo cualitativa con técnicas de análisis documental y observaciones en el sitio, concibiendo las variables como condicionantes para el progreso de las ciudades desde sus calles implementando carriles exclusivos para buses colectivos, priorizando el bien común sobre el individual, incrementando las relaciones sociales y culturales producidas en las calles habitadas por los usuarios (López, 2019, pp. 39-48).

Progresivamente los esfuerzos para regenerar las zonas deterioradas de la ciudad a través de proyectos urbanos han aumentado, usando estrategias de sustentabilidad y desarrollo urbano tal es el caso en distintas ciudades latinoamericanas así como Colombia (Bogotá) que prioriza la accesibilidad y el flujo del transporte público o en Ecuador (Guayaquil) y México (Guadalajara) que prioriza la economía del sector con infraestructuras urbanas que atraigan y mantengan la permanencia del usuario cómo se expresa en Vieira et al. (2014, pp. 9-15), la cual mediante la metodología cualitativa dedujo que la mejora de la calidad de vida de los moradores está íntimamente ligada a la calidad del espacio público que posee, por lo que la regeneración espacial constituye en gran medida una herramienta que devuelve la habitabilidad a las zonas degradadas y de bajo mantenimiento, sin embargo cada intervención debe responder a su contexto para evitar ocasionar más problemas que soluciones, de igual manera como afirma González (2015), la fragmentación de las ciudades latinas incrementa los cinturones de desigualdad que se ven expresados en las calles y avenidas en mal estado que producen sensaciones de riesgo para los transeúntes, mediante el enfoque cualitativo se infiere que por ello los esfuerzos actuales se han centrado en regenerar espacios olvidados de las urbes mejorando la imagen urbana, y dinamizando la economía e interacciones sociales, mediante el reordenamiento del tráfico,

priorizando diversas movilidades activas mediante senderos peatonales y ciclovías además del transporte colectivo de calidad, devolviendo protagonismo al ser humano como centro para la conformación urbana.

Figura 8

Intervención en el espacio público, Guayaquil, Ecuador.



Nota: Adaptado de Regeneración Urbana de Guayaquil, por Douglas Dreher Arquitectos, 2001

Las características físicas del espacio y las actividades inherentes al mismo son imprescindibles para sentido de pertenencia entre los habitantes como lo menciona Izquierdo (2021), estas concepciones son variantes, por ello se busca constantemente acciones locales que mejoren continuamente las ciudades, para modificar e impulsar las posteriores intervenciones urbanas; la metodología aplicada es mixta considerando que se toma en cuenta tanto la opinión y experiencias de los moradores respecto a los cambios producidos en la regeneración para que los espacios puedan ser habitados desde la realidad de sus pobladores además de mapeos del sitio y uso de fichas de observación en conjunto con encuestas tabuladas; en el caso de estudio de Cuenca las calles son un medio de paso; más no de permanencia, sin embargo, la apropiación hacia el lugar se da por el diario transitar de la zona a pie, asimismo

la investigación arrojó que los usuarios prefieren movilizarse por sectores cambiantes que dinamicen su uso, puesto que los sitios con insuficiente tratamiento de la calzada, poca iluminación y escaso mobiliario urbano acortan el sentido de identificación con el territorio, asimismo la morfología espacial es una condicionante para las interacciones sociales por lo que se busca que las calles generen apego con el usuario, para minimizar la brecha social y la marginalización impulsando la convivencia comunitaria (Colacios y Mendoza, 2017); por ello el estudio a través de una metodología cualitativa busca que las calles brinden puntos de encuentro mediante de su diseño, que promuevan la seguridad de los pobladores por medio de actividades continuas en las avenidas y aceras con equipamiento adecuado, dando como resultado en el caso de estudio del barrio Sant Cosme que no cuenta con variables aptas para desarrollar la integración comunitaria ni el sentido de apropiación del lugar, a pesar de ello el artículo proyecta datos cruciales para el posterior progreso socio-económico de la zona mediante el análisis realizado.

Las invenciones urbanas que modifican el espacio y su significado para la comunidad deben incluir la participación ciudadana, usualmente dichas acciones se llevan a cabo en sitios puntuales, pueden ser de carácter transitorio o permanente, cambiando la forma y el uso del espacio, generando seguridad y vínculos emocionales con el territorio, intensificando la economía y la integración de todos los grupos sociales (Ocupa Tu Calle et al., 2018, pp. 65-77), por ello utilizando un enfoque cualitativo a través del arte, pintando murales o las calzadas en la floresta en Quito, Ecuador, incluyendo el reciclaje para formar mobiliario urbano en Lima, Perú, calles abiertas sin vehículos motorizados como se evidencia en São Paulo, Brasil, entre otras acciones que incluyen a la sociedad y regenera la vida urbana en las calles, en síntesis estas acciones han dado como resultado el recuperar los espacios para el peatón, motivando a la población a retomar el sentido

de comunidad cambiando hábitos al elegir caminar en lugar de movilizarse con vehículos privados establecen lugares de permanencia gracias a la acupuntura urbana.

El urbanismo táctico se expresa en acciones colectivas, como recalca Luna y Ocampo (2019), promueven la identidad del territorio en la población, por ello la metodología utilizada es cualitativa, puesto que se usa herramientas de urbanismo táctico que produce impactos significativos en la concepción espacial urbana, además su coste es relativamente bajo, respecto a los cambios inherentes a los ámbitos sociales, culturales y económicos, los cuales se fortalecen al incluir a los moradores como actores activos del cambio urbano a pequeña escala, desde la pintura que enmarque los cruces peatonales hasta actividades que tomen las calles, para modificar su uso y permanencia en sitios del trayecto urbano; es así que el trabajo investigativo desarrollado en Medellín, Colombia da como resultado que el uso de estas técnicas mejoran la calidad de vida de los usuarios y su relación con el entorno público, cabe destacar que estas acciones deben estar en constante cambio y monitoreo para que la ciudadanía redescubra sus calles.

Las regeneraciones urbanas gradualmente están tomando fuerza en las calles latinoamericanas, debido a que buscan cambiar el modo de habitar los espacios públicos y mejorar la calidad de vida de los habitantes. En este contexto, el estudio de Arquirbano Taller en colaboración con IAA Studio ha llevado a cabo una intervención en Río Negro, Colombia, con un enfoque cualitativo, como menciona Ott (2019); el objetivo de esta intervención es devolver la seguridad al peatón mediante el urbanismo táctico. Para lograrlo, se han involucrado a los comerciantes, moradores y la municipalidad como participantes activos. Esto les ha permitido contrarrestar los efectos negativos que ha producido la congestión por los vehículos privados en la zona, estableciendo puntos seguros y de encuentro

en las calles, mediante pinturas, mobiliario y vegetación el espacio peatonal, favoreciendo la identidad con la localidad mediante el uso del color y los distintos patrones a lo largo de la carretera conformando un jardín de colores, que invita a la población a transitar mediante el uso de bicicletas, monopatines, y principalmente a pie.

El comportamiento de las personas en el espacio público está determinado por las experiencias y sensaciones que le transmite el lugar, por ello es imprescindible el estudio social y cultural de los pobladores (Plataforma de Arquitectura, 2016), por medio de encuestas por lo que se desarrolló mediante un enfoque cualitativo, para potencializar las fortalezas y transformar las debilidades del sitio; es así que en los casos de estudio del centro urbano de la ciudad de Chile, específicamente en Puerto Varas y Puerto Montt, la implementación del plan piloto de regeneración urbana está condicionado por las respuestas de la población y se mantiene continuamente en control, para identificar nuevas soluciones en el tiempo debido a que las ciudades y sus calles con cambiantes y el urbanismo debe adaptarse a los cambios e impulsar el desarrollo sostenible a través de soluciones contextualizadas que respondan a los retos individuales de las áreas de intervención, como resultado el proyecto prioriza la movilidad del peatón, y le permite conocer su entorno redirigiendo el enfoque a los aspectos naturales, convirtiendo el espacio no solamente en un sitio de flujo sino que invite a la estancia dotando de vitalidad a la ciudad.

CAPÍTULO III

DISEÑO METODOLÓGICO

Línea y sublínea de investigación

El trabajo pertenece a la línea investigativa Sistemas Territoriales, Estudios Urbanos Territoriales; en la sublínea de Planificación, Manejo y Gestión de Territorios Rurales y Urbanos; debido a que estos procesos tienen como objetivo central mejorar las ciudades además de los asentamientos humanos fuera de la zona urbana; mediante acciones que promuevan la calidad de vida digna y accesible para cada usuario; utilizando únicamente los recursos necesarios, para preservar el entorno natural evitando intervenciones que no respondan a la realidad de los habitantes (Montes y United Nations, 2002).

El presente estudio se centra en la ciudad para mejorar la imagen urbana e impulsar el uso del espacio público; devolviendo el protagonismo que requiere el peatón para dotar de vitalidad al territorio; puesto que el diseño adecuado de las calles y avenidas generan espacios de interacción social dinamizando el recorrido cotidiano de los usuarios; además debe ser versátil para que las personas se apropien del lugar con actividades opcionales que doten al sitio de identidad.

Enfoque de investigación

El enfoque de la investigación es de tipo cualitativo debido a que toma en cuenta a los actores sociales como parte fundamental del estudio con aptitud de reflexión frente a las condiciones que viven; además este

enfoque según Monje (2011), prioriza la comprensión de la problemática para dar una solución basada en la comunidad estudiada, su entorno, cotidianidad, historia y costumbres. Por ello se realizará entrevistas a los transeúntes de la Av. Olmedo para identificar qué relación tiene con el espacio público de la zona, al igual que el desarrollo de fichas de observación para evidenciar el estado actual de la zona, estas herramientas permiten una interpretación integral del sitio necesario para suplir las necesidades a través del diseño.

Nivel de investigación

Exploratorio; puesto que se analizará documentos bibliográficos y referentes para comprender cómo han resuelto la problemática de movilidad urbana en los sitios de intervención con el uso de diversas estrategias que buscan devolver el protagonismo al peatón y como ha cambiado la perspectiva de los usuarios frente al entorno público y el uso del mismo como se establece en el objetivo específico 1 de la investigación. De igual forma para el cumplimiento del objetivo específico 2 el nivel de investigación continúa siendo exploratorio debido a que se diagnostica los componentes urbanos y sociales del espacio, para mejorar la calidad de la imagen urbana mediante la intervención contextualizada e individualizada de los requerimientos de la zona.

Correlacional; porque la propuesta parte de las variables sociales, es decir las actividades que realiza la población en su cotidianidad, la percepción y sensaciones que le produce el espacio público de la avenida, en conjunto con los factores físicos como los materiales, la vegetación e implementación de urbanismo táctico para regenerar la zona urbana dando cumplimiento al objetivo específico número 3.

Tipo de investigación

De Campo, debido a que para la investigación se realizan entrevistas a los usuarios y fichas de observación en la zona de intervención; con el propósito de analizar el estado actual del espacio público y las interacciones que suscitan en el mismo.

Documental, se utilizan recursos bibliográficos de diversos tipos como revistas científicas, artículos indexados, libros, tesis de grado y postgrado además de información actualizada del GAD municipal del Cantón Salcedo.

Población y muestra

La población y muestra del estudio se realiza por conveniencia del investigador es decir de tipo no probabilístico puesto que los resultados que se obtendrán no requieren ser cuantificados, sino que se necesita la percepción de un cierto número de usuarios que habiten el espacio público para conocer la relación con el sitio y las sensaciones que produce.

Técnicas de Recopilación de datos

Recopilación y análisis documental a través de consultas y análisis de recursos bibliográficos además de estudios de caso se busca comprender cómo las intervenciones de regeneración urbana modifican el espacio público y las actividades que realizan los habitantes como se establece en el objetivo 1.

Entrevista individual mediante cuestionarios es indispensable para conocer las opiniones, percepciones, sensaciones y usos cotidianos relacionados con el espacio público de los moradores y comerciantes de la Avenida Olmedo, las cuales se realizan al Lic. Carlos Gualpa quien es morador del sector por 40 años y conoce cómo ha cambiado el uso del espacio público, Sr. Homero Fernández puesto que al ser comerciante,

la visión del espacio está ligada a la cantidad de ventas que se producen en distintos días y observa como el espacio es transitado por personas y autos; Lic. Gustavo Noroña, quien es morador y comerciante por ende la comprensión del espacio público es más amplia, finalmente Arq. Juan Pablo Navas como experto en urbanismo, especialmente en el cantón Salcedo, ha realizado estudios urbanísticos en el cantón, tanto para equipamientos como para el mejoramiento de la calidad del espacio urbano.

Observación directa por medio de fichas de registro para evidenciar el estado actual del sitio, y posteriormente realizar el análisis de los factores urbanos inherentes al territorio.

La entrevista y la observación cumplen con el objetivo número 2 y establece directrices fundamentales para el cumplimiento del objetivo 3 para que la propuesta de regeneración urbana responda a los requerimientos de la población utilizando únicamente los recursos necesarios.

Técnicas de procesamiento de datos

Para procesar los datos obtenidos a través de la recopilación y análisis documental se realiza una valoración crítica expresada en un escrito donde se evidencie que estrategias urbanas y estudios previos han permitido a las ciudades regenerar los espacios deteriorados de manera eficiente para el contexto inmediato de las intervenciones y cómo ha modificado la forma de habitar el espacio público de la zona.

La información recabada por medio de las entrevistas bajo el enfoque cualitativo; busca reinterpretar las relaciones que tienen los actores sociales con el espacio público, para ello se genera un mapa mental con los aspectos más relevantes para que la intervención de regeneración urbana responda a los requerimientos de

la población mejorando el modo de habitar la Avenida.

Asimismo, para el procesamiento de datos obtenido mediante las fichas de observación con el fin de evidenciar la problemática de movilidad presente en el sitio y su potencialidad para impulsar las interrelaciones sociales; se sintetiza mediante mapeos que permitan interpretar la información de forma ágil, para ser la base de la propuesta urbana, mejorando la calidad espacial y la imagen urbana.

Conclusiones capitulares

Las ciudades están en constante cambio y el espacio público influye en cómo las personas se relacionan con el lugar que habitan, si las calles se encuentran degradadas, las actividades que se realicen en la zona serán únicamente de carácter obligatorio y el espacio se sentirá inseguro por la escasez de personas; orillando a los usuarios a optar por movilizarse en vehículos privados, y trasladarse en el menor tiempo posible para evitar las sensaciones de amenaza que evoca el sitio, por tal motivo se selecciono el presente tema.

Por ello se debe realizar intervenciones de regeneración urbana para mejorar la escena del espacio colectivo, y así instigar actividades sociales que doten de vitalidad al lugar que se encuentra deteriorado, para que los transeúntes se sientan atraídos a caminar, permanecer o simplemente observar cómo transcurre la vida urbana.

En tal sentido, el análisis documental es crucial para entender cómo la regeneración urbana permite a los usuarios apropiarse del sitio, con acciones colectivas como el urbanismo táctico en conjunto con intervenciones técnicas, considerando las perspectivas de los moradores y visitantes en donde las aceras permitan el desarrollo de actividades opcionales, teniendo en cuenta la diversidad de usuarios que se movilizan la avenida.

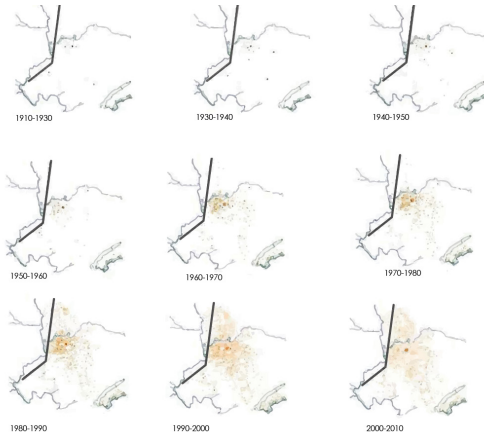
CAPÍTULO IV

APLICACIÓN DE LA METODOLOGÍA

Delimitación Espacial

La intervención tiene la finalidad de regenerar el espacio público degradado de la Av. Olmedo dentro de la Provincia de Cotopaxi, en el Cantón Salcedo, en la parroquia San Miguel de Salcedo debido a que es una zona de comercialización importante, en la que existe gran afluencia de vehículos privados, limitando la interacción social de los transeúntes; como consecuencia del evidente crecimiento urbano, hacia el norte y sur de la parroquia; por lo que la contaminación ambiental, auditiva en conjunto con la falta de vegetación y mobiliario urbano, establecen una escena urbana hostil para el peatón.

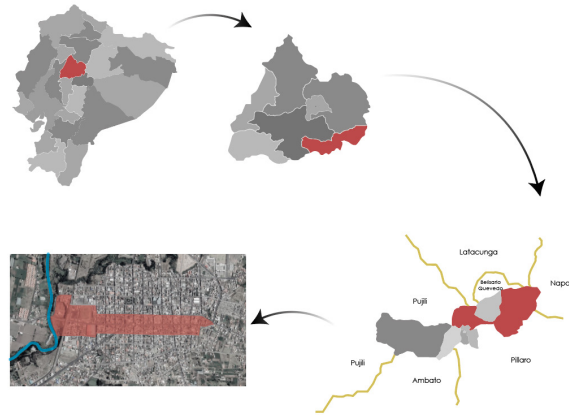
Figura 9
Crecimiento urbano, Salcedo, Ecuador.



Nota: Adaptado de PDOT Salcedo Asentamientos Humanos en la cabecera Cantonal San Miguel, 2020.

Por ello se busca analizar los componentes físicos y sociales del sector para fundamentar la propuesta de regeneración que impulse las actividades opcionales en el espacio, desencadenando identidad y sentido de apropiación con el lugar, para observar cómo transcurre la vida urbana a través de sus actividades cotidianas, en donde la diversidad es fundamental para que el recorrido de la avenida sea dinámico y atractivo, que incentive la movilidad sostenible, que a su vez permite desarrollar la economía de la zona, puesto que al caminar o trasladarse por bicicletas, la atención de las personas puede captar los comercios de su entorno inmediato.

Figura 10
Delimitación de la intervención, Salcedo, Ecuador.

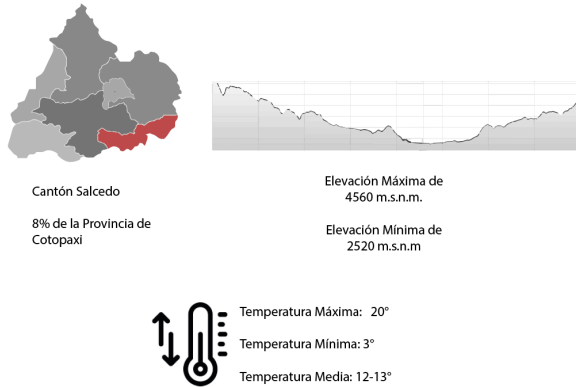


Nota: Elaboración Propia

Contexto Físico. El cantón salcedo está ubicado hacia el sur de la provincia de Cotopaxi, cuenta con una extensión de 46850,85 Ha; sin embargo existe una área en conflicto con el cantón Pujilí, con lo cual Salcedo contaría con una extensión total de 49.725,99 Ha; constituyendo

el 8% del territorio de Cotopaxi, respecto al perfil de elevación se constata que la altura máxima de la ciudad es de 4560 m.s.n.m, con una temperatura variada desde los 3°C hasta los 20°C por lo que se encuentra dentro del clima Ecuatorial Mesotérmico Semi Húmedo. El Cantón cuenta con divisiones políticas internas las cuales son mayoritariamente de carácter rural, con sus centros urbanos; tales como Cusubamba, Mulalillo, Mulliquindil, Panzaleo, Antonio José Holguín; y una parroquia urbana San Miguel de Salcedo (GAD Salcedo y Dirección de Planificación, 2020).

Figura 11
Características físicas, Salcedo, Ecuador.

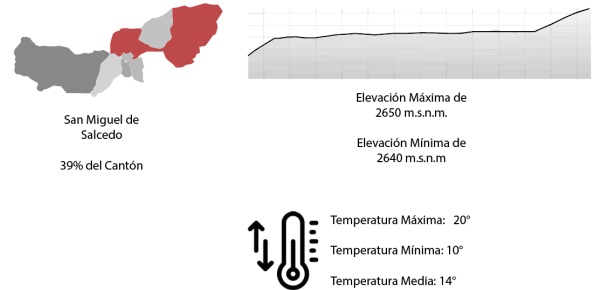


Nota: Elaboración Propia

La parroquia San Miguel, es la cabecera cantonal y tiene una extensión de 1.9317,87 Ha, conformado el 39% del territorio total del Cantón Salcedo; en el área de intervención se encuentra en los barrios La Florida, Económico, Sur, San Antonio, América, Eloy Alfaro, La Victoria, lo que corresponde al 2% de la ocupación de la zona urbana, tiene una temperatura promedio de 12°C correspondiente al clima Templado Subhúmedo además específicamente en la Avenida Olmedo se

evidencia un perfil topográfico con una altura máxima de 2650 m.s.n.m respecto a 2640 m.s.n.m siendo la altura mínima (GAD Salcedo y Dirección de Planificación, 2020).

Figura 12
Características físicas, San Miguel de Salcedo, Ecuador.



Nota: Elaboración Propia

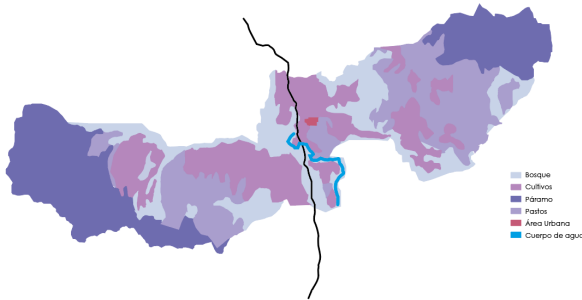
Relieve. El relieve que presenta el cantón Salcedo en la actualidad está determinado por las condicionantes que sufrió el territorio en el cuaternario, debido a las erupciones volcánicas suscitadas en diferentes períodos, se crearon por un lado La cordillera de los Andes y por el otro La cordillera Occidental en el plioceno y en el cretácico respectivamente, a causa de ello, los materiales predominantes en el cantón son piroclastos, lahares, coladas y restos de ceniza, enmarcando el territorio con imponentes montañas que simbolizan la protección para los habitantes del Gran Valle Interandino que tiene una superficie de 2800 ha. El cual se localiza en el río Cutuchi y Yanayacu, los suelos por los que está conformado el valle son muy productivos específicamente para la agricultura y la ganadería por la cantidad de nutrientes que posee el suelo, es así que, la vegetación del sitio se mantiene a lo largo del año no obstante debido a la cercanía de los ríos son propensos a deslizamientos de tierra o derrumbes específicamente en el río Nagsiche en

la parroquia de Cusubamba, en conjunto con la riqueza topográfica permite la presencia de lagunas, por ende la vida urbana del cantón es minoritaria y se desarrolla en 370 ha. aproximadamente (GAD Salcedo y Dirección de Planificación, 2020).

Uso de suelo. El suelo del Cantón se compone en su mayoría por Mollisoles que cubren el 51% del territorio, dichos suelos se caracterizan por su color negro debido a que albergan gran cantidad de materia orgánica, seguido por los suelos de tipo andisoles con el 28%, son de origen volcánico, por lo que contiene ceniza, carbonilla, piedra pómez y basalto; por ende, la textura del material predominante es grueso constituyendo el 72% de la cobertura. El uso actual que posee el suelo del cantón se distribuye en cultivo, páramo, pastizal, bosque y área urbana, en donde se evidencia que el suelo es mayoritariamente rural puesto que la producción agrícola es apta para el suelo del cantón (GAD Salcedo y Dirección de Planificación, 2020).

Figura 13

Usos del suelo, Salcedo, Ecuador.



Nota: Adaptado de PDOT Componente Biofísico, 2020

Hidrografía. Salcedo se encuentra atravesado de norte a sur por el río Cutuchi, además de la subcuenca

del río Nagsiche en la parte occidental y el río Yanayacu en la parte oriental, debido a la presencia de estos ríos se conforman diversas Lagunas como la de Yambo dentro de la parroquia de Panzaleo, además de la presencia de la Laguna de Antejos y Artezas Cocha en la parroquia San Miguel en el Parque Nacional Llanganates. Cabe mencionar que los ríos conservan el caudal sin variaciones significativas durante el año, por lo mismo la mayoría de quebradas cuentan con caudales de agua solo en épocas de lluvia, la parroquia de Cusubamba y San Miguel tienen el mayor número de quebradas con caudales permanentes, según SENAGUA (2011). A causa del limitado acceso al agua superficial en Salcedo por las condiciones de temperatura el recurso se distribuye principalmente para el riego de cultivos y el consumo humano, por ende, el 46% se destina a riego, el 35% para el uso doméstico y el 18% para el abrevadero utilizado mayoritariamente en la parroquia de Cusubamba.

Figura 14

Red Hídrica, San Miguel de Salcedo, Ecuador.



Nota: Adaptado de Proyecto urbano Salcedo Hacia el 2049, Pontificia Universidad Católica del Ecuador y Navas, 2015.

Particularidades de Salcedo. Salcedo desde antes de su decreto como cantón, cuando los territorios aún pertenecían al imperio incaico, ya eran agricultores y comerciantes, lo cual se ha mantenido hasta la actualidad debido a la composición de los suelos, además la ubicación con respecto a las ciudades colindantes favorece el intercambio comercial tanto al sur con la ciudad de Ambato la cual es una de las principales comercializadoras del centro del Ecuador como al norte con Latacunga. El cantón es conocido a nivel nacional por los helados de Salcedo, el mercadeo de este producto se ha llevado a cabo desde 1956, y su industrialización ha sido la clave para que su reconocimiento sea exponencial, estableciendo la identidad de los salcedenses en relación a su producción (Asociación de Municipalidades Ecuatorianas, 2020).

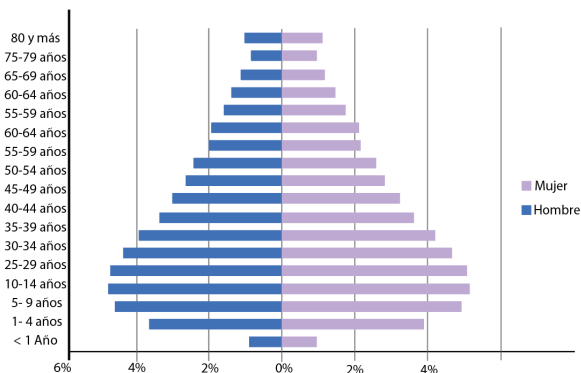
La información recaudada es importante para establecer la relación entre las actividades que realiza la población, como la incorporan en su identidad con el territorio, y cómo modifican el espacio público para que se adapte a los requerimientos de la población tanto en la utilización de las aceras para comercializar sus productos como en utilizar de forma improvisada los bordillos como asientos para descanso.

Contexto socio-económica

Demografía. De acuerdo al censo realizado por el INEC, el total de pobladores para Salcedo resultó en 58.304 personas, con esta información previa se realizó la proyección para el año 2020 en el que se refleja que los habitantes para San Miguel de Salcedo serían 36.096, de su población total de 67.100 y para el año 2030 incrementará a 41.605 personas, en dónde se evidencia que Salcedo posee habitantes mayoritariamente jóvenes el 63% menores a 30 años de edad, donde el grupo predominante es de 10 a 14 años; de igual forma se constata que el sexo predominante es el femenino con el 52% del total, en cuanto a la distribución de los

habitantes del cantón se observa que para el año 2010 existían 12.488 personas viviendo en el suelo urbano mientras que para el año 2020 incremento a 14.394 sin embargo se observa que la mayoría de personas residen en las áreas rurales debido a las actividades económicas que se priorizan en el cantón (INEC, 2010).

Figura 15
Tabla de demografía poblacional, Salcedo, Ecuador.



Nota: Adaptado de INEC, 2010.

La información recopilada respecto a la demografía, el crecimiento poblacional y la distribución de las personas dentro del territorio estudiado determina que, es fundamental que exista en zonas determinadas para la recreación y el disfrute del espacio público para las personas correspondientes a cualquier rango de edad priorizando a la población mayoritaria del cantón que corresponde a personas de 10 a 14 años en donde el mobiliario urbano debe responder a sus necesidades y requerimientos, así como potenciar los espacios para el comercio de las personas adultas debido a que la población urbana en Salcedo se dedica al comercio.

Economía. A nivel general la actividad económica que más influye en el cantón es la agricultura, ganadería, silvicultura y pesca, esto se debe a que la mayor parte

de la población está localizada en zonas rurales, sin embargo, en las zonas urbanas el comercio al por mayor y menor predomina en el sector económico, seguido por las actividades en el sector público, finalmente con una menor incidencia la construcción, enseñanza y manufactura. Por ello en la cabecera cantonal San Miguel existen diversos establecimientos principalmente para el comercio tales como tiendas, locales de comida, ferreterías, heladerías, venta de aparatos tecnológicos, cafeterías y demás; los cuales se encuentran registrados en el archivo del GAD municipal en donde se evidencian 2894 patentes comerciales para el año 2020, en conjunto con establecimientos para manufactura y prestación de servicios (GAD Salcedo y Dirección de Planificación, 2020). Esta diversidad de economía en conjunto con establecimientos dentro de la trama urbana genera movilidad continua de los habitantes en el cantón.

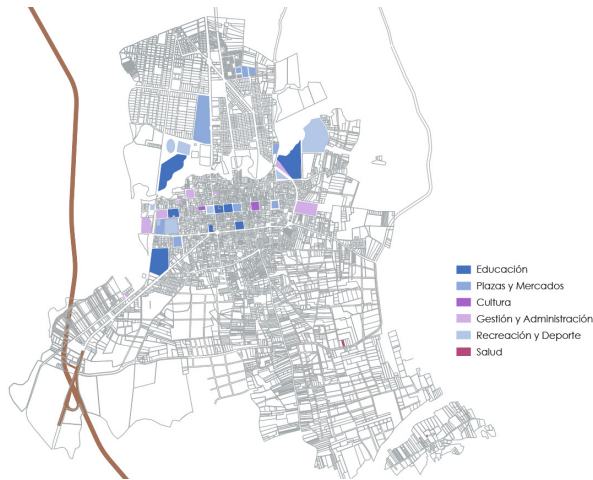
Festividades. La festividad más representativa del cantón Salcedo es la fiesta en honor al Príncipe San Miguel, la cual se celebra anualmente cada 29 de septiembre, debido a la historia mítica que posee respecto a su llegada a la ciudad, a logrado que generen un sentido de identidad y pertenencia en la mayoría de habitantes con la escultura, es así que la leyenda ha pasado a través de distintas generaciones por medio de la narración principalmente a los infantes, la cual relata que en el trayecto en el que la imagen se trasladaba de Guayaquil hasta la ciudad de Quito hubo un descanso por parte de los peregrinos en el centro de San Miguel, debido a la gran trayectoria que seguían con el príncipe, lugar en donde al siguiente día cuando las personas quisieron retomar su ruta de viaje la escultura se volvió tan pesada que para los peregrinos fue imposible levantarla, por ello decidieron llevar a la escultura a la iglesia de la urbe, en ese momento el príncipe volvió a tomar su peso normal, sin embargo, volvieron a intentar retomar su viaje original, en el momento la carga se tornó imposible de sobrellevar, por lo que, lo tomaron

como una señal que el santo quería permanecer en la urbe, es por ello que la matriz lleva el nombre de San Miguel de Salcedo la mayoría de personas dentro del cantón son creyentes del bermejo, debido a ello se hace una preparación exhaustiva en el mes de septiembre, que inicia con misas, novenas y priostes; es una fiesta grande que engloba todas las tradiciones, la cultura y devoción que tiene la gente con respecto a la imagen está celebración se lleva realizando desde hace aproximadamente 400 años, por lo que en el año 2018 se lo consideró como patrimonio cultural inmaterial del Ecuador, esta gran celebración es conocida tanto a nivel local como internacional (Instituto Nacional de Patrimonio Cultural, 2018).

Contexto Urbano

Equipamientos e infraestructura. Debido a la conformación de la trama urbana irregular del cantón Salcedo se observa que el crecimiento de los urbano es de forma horizontal ocupando mayor cantidad de suelo debido a ello se analiza los equipamientos que constan dentro de la urbe de San Miguel teniendo como principal ocupación la educación seguido de la recreación luego el comercio, el transporte, salud, cultura y finalmente la seguridad, al analizar la distribución de los equipamientos y la infraestructura, se visibiliza que existe mayor predominancia de estos equipamientos en la parte Norte y Centro del cantón, sin embargo, en cuanto a las áreas verdes se establece que existe un déficit de arborización puesto que actualmente cada habitante cuenta con 3,66 m² por habitante de espacio verde cuando el mínimo establecido es de 9m² por habitante (GAD Municipal, 2020), por lo que en el espacio público y la imagen urbana del sector de la parroquia de San Miguel de Salcedo debe potencializar el uso de vegetación y arborizado para las zonas urbanas.

Figura 16
Equipamientos, San Miguel de Salcedo, Ecuador.



Nota: Adaptado de Componente Urbanístico, 2020

Abastecimiento de agua. Respecto al suministro de agua potable en Salcedo se distribuye por medio de una red pública la cual recoge el agua de pozos y vertientes; se almacena en tanques acondicionados para su tratamiento; es una de las principales preocupaciones que busca suplir el gobierno del cantón debido a la importancia del líquido vital para el consumo de las personas la mayor provisión de agua potable se realiza en San Miguel, Cusubamba, Pujilí y Mulliquindil, puesto que existe quebradas que sirven para la captación del líquido y las parroquias que se encuentran menor con menor abastecimiento son Antonio José Holguín Mulalillo y Panzaleo, de la misma forma se busca que una vez el agua potable sea utilizada tenga un proceso de captación para las aguas servidas, el cantón cuenta con 22 plantas de tratamiento para las aguas residuales de la población urbana y rural con tanques

para su recolección y tratamiento a través de procesos anaeróbicos que utilizan las plantas para acumular, metabolizar y estabilizar los contaminantes que se presentan en los sedimentos de las aguas utilizadas. Toda la trama urbana del cantón Salcedo tiene este tipo de redes de alcantarillado y de recolección de agua, al estar en constante mantenimiento y soporte no produce problemas en el consumo de la población (GAD Municipal, 2020).

Recolección de basura. El proceso de disposición final de los desechos que se producen en el cantón ha ido en aumento y las redes que transportan estos desechos a los sitios de tratamiento actualmente abastece la recolección que se necesita tanto para los desechos de hogares residenciales como de diversas equipamientos industriales, de salud, educativos o de comercio como mercados y plazas se ha establecido que existe un 75% de desechos orgánicos y un restante del 25% de desechos inorgánicos tales como el vidrio o el papel (GAD Municipal, 2020).

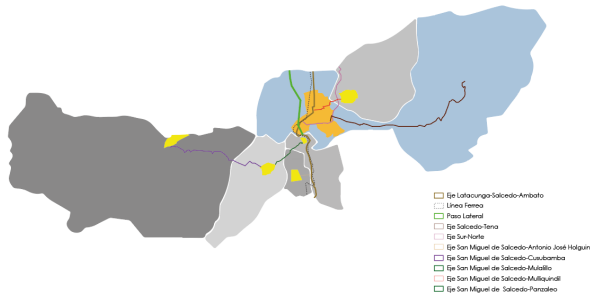
Energía. El abastecimiento de la energía eléctrica se da a través del convenio municipal con la empresa Elepco S.A. con lo que se ha logrado que toda la población del cantón tenga acceso a este servicio y esté en óptimas condiciones para el uso, tanto de la población actual como de la futura, dicha empresa se abastece con energía producidas por hidráulicas existentes en el país en cuanto al cantón Salcedo no tiene fuentes de energía alternativa, no obstante, cuenta con una subestación móvil que abastece de este servicio cuando la central eléctrica se encuentra en mantenimiento (GAD Municipal, 2020).

Redes viales del cantón. Las interconexiones que se dan a través de las vías que se establecen en el cantón son importantes para el desplazamiento de las personas hacia los destinos que requieran sean dentro del propio territorio, dentro del cantón o fuera del mismo, respecto a San Miguel de Salcedo se evidencia que existe mayor

cantidad de vías que se encuentran asfaltadas, en segundo lugar las que se encuentran adoquinadas y pocas vías son de tierra; de igual forma esta ampliación de redes viales se ha instaurado para que el tránsito en la urbe sea fluido (GAD Municipal, 2020), por ello Salcedo se encuentra conectado con las ciudades vecinas de Latacunga y Ambato a través de las vías primarias específicamente la Panamericana E35.

Figura 17

Red Vial, Salcedo, Ecuador.



Nota: Adaptado de Componente Estructurante, 2020

Del mismo modo se conecta a través de otros medios de transporte, es así que, antiguamente se circulaba por los ferrocarriles a través de la línea férrea, la cual pasaban por el barrio la Florida en San Miguel de Salcedo conectando con la ciudad del Norte la cual es Latacunga; sin embargo, actualmente se circula por las vías secundarias, las cuales son vías que recolectan el flujo vehicular de las zonas urbanas o rurales para conducirlos hacia las vías primarias, finalmente se encuentran las vías terciarias o locales de tercer orden que conectan a las cabeceras parroquiales tanto de Mulliquindil, Antonio José Holguín, Panzaleo, Mulalillo y Cusubamba.

Figura 18

Red Vial, San Miguel de Salcedo, Ecuador.

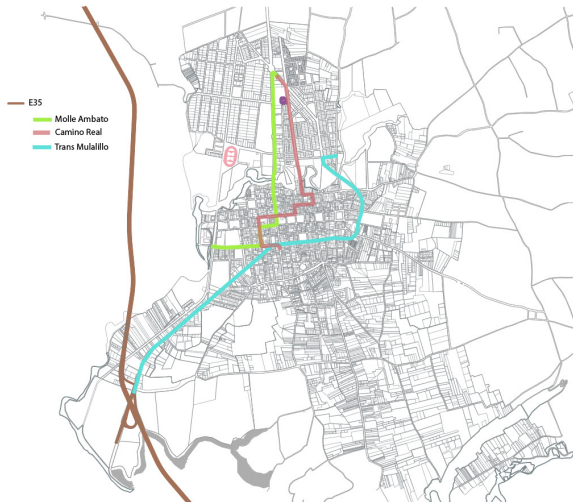


Nota: Adaptado de Proyecto Urbano Salcedo hacia el 2049 Pontificia Universidad Católica del Ecuador y Navas, 2015.

Estas vías que se establecen dentro del cantón cuentan con servicios de transporte público, teniendo diferentes líneas de transporte colectivo, como la cooperativa Molle Ambato, Camino real y Trans Mulalillo dentro de la urbe que oscilan en la frecuencia de 15 a 30 minutos, utilizados para llegar a los destinos frecuentes como el terminal terrestre, las diferentes parroquias y los equipamientos relevantes del cantón, además de ello cuentan con diversas compañías de transporte tanto de taxis como de camionetas entre ellas cabe mencionar, Taxis Salcedo Tena, Taxis Guillermo

Pacheco, Yambo, La Tebaida S.A, Compañía Señor de Panzaleo, Mulalitrans S.A, entre otras para abastecer el servicio que la población necesita usualmente las personas utilizan el transporte público con mayor frecuencia respecto a los taxis (GAD Municipal, 2020).

Figura 19
Transporte público, San Miguel de Salcedo, Ecuador.



Nota: Elaboración Propia

ANÁLISIS DE LA ENTREVISTA

Se realizan entrevistas a distintas personas como moradores, comerciantes y expertos, que conozcan la realidad del espacio público de la Avenida Olmedo, para que la propuesta urbana brinde soluciones a las necesidades espaciales que requiere el sitio para su movilidad diaria.

El morador menciona lo siguiente:

Morador

Lic. Carlos Gualpa

1.¿Cuál es la principal diferencia en el espacio público de la Avenida Olmedo, en los días de feria y en los días cotidianos y por qué?

En los días cotidianos el flujo tanto peatonal como vehicular es normal, sin embargo, en los días de feria la congestión interrumpe la movilidad.

2.¿Cree que existe problema de tráfico vehicular en la Avenida Olmedo, por qué?

Por supuesto que existe el problema de tráfico vehicular especialmente en los días de feria, puesto que, es una zona comercial en la que confluyen comerciantes tanto del cantón como de fuera del territorio, por lo mismo el congestionamiento impide la movilidad fluida llegando a demorar entre 2 a 3 minutos para atravesar una cuadra.

3.¿Considera que el mal estado de las aceras y el ancho de las mismas influye en cómo las personas se movilizan?

Considero que el ancho de las aceras tiene medidas adecuadas para el trayecto de las personas, sin embargo, constantemente se debe esquivar basureros o postes de luz.

4.¿Considera que el comercio informal genera conflicto en la Avenida Olmedo?

El comercio informal es uno de los puntos principales en la obstaculización del trayecto de los peatones, debido a que, se asientan en las aceras para realizar sus actividades comerciales dejando a las personas sin un lugar para caminar con seguridad, por lo que los peatones deben transitar por el carril vehicular.

5.¿Considera que existe un déficit de mobiliario y vegetación urbana en la Avenida Olmedo?

Sí, existe un déficit tanto de mobiliario como de vegetación por ello considero que es necesario un proyecto que dote de vitalidad el espacio, para que los habitantes tengan contacto con el medio ambiente, debido a la importancia del área verde en las zonas urbanas que no únicamente impacta en la psicología de las personas para que se sientan mejor en el espacio que caminan, sino que también ayuda a purificar el aire.

6.¿Considera necesario realizar intervenciones de regeneración que modifiquen la escena urbana de la zona ?

Definitivamente es necesario que existen intervenciones de regeneración para que exista mayor visibilidad de la avenida, y a largo plazo el comercio sea controlado, además que la movilidad sea confortable tanto para los vehículos como para las personas

7.¿Cree que el transporte público es eficiente y cuenta con las paradas requeridas para la población?

Hasta el momento las líneas de transporte que se han implementado en el cantón en las últimas décadas, debido al crecimiento que ha tenido el centro de Salcedo abastecen a la población que utiliza este medio de transporte.

8.¿La existencia de transporte pesado causas inconvenientes en la movilidad urbana?

El transporte pesado es otro de los problemas que tiene el cantón en general y especialmente en esta avenida más aún en los días de feria, dónde al no existir control de carga y descarga de los camiones, estos permanecen en las vías del tránsito vehicular.

9.¿Considera que en la Avenida Olmedo los espacios de parqueo son adecuados?

Existen espacios de parqueo que se encuentran señalizados a lo largo de la avenida, pero no abastecen a la cantidad de vehículos que transitan por la misma, por ello en algunos momentos se llegan estacionar en doble fila, considero que hay la necesidad de tener parqueaderos públicos que no existen en el cantón.

10.¿Cree que existe planificación urbana en la Avenida Olmedo y su contexto inmediato?

La planificación urbana va cambiando a lo largo del tiempo, pero existe la necesidad de que se proyecte a futuro el espacio de la Avenida Olmedo, es necesario para conocer lo que requiere la población, porque la realidad ha cambiado y la vía que décadas atrás abastecía a la población actualmente no lo hace porque los tiempos han ido cambiando y con ello ha aumentado vehículos y gente que necesita trabajar.

Comerciante

El comerciante menciona lo siguiente

Sr. Homero Fernández

1.¿Cuál es la principal diferencia en el espacio público de la Avenida Olmedo, en los días de feria y en los días cotidianos y por qué?

En los días de feria existe mayor ocupación tanto en las vías como en las aceras por la aglomeración de personas en la avenida, diferenciándose de los días normales en dónde existe una notoria disminución de la gente y los autos.

2.¿Cree que existe problema de tráfico vehicular en la Avenida Olmedo, por qué?

El problema de tráfico vehicular en no es únicamente en los días de feria, sino que todos los días, debido al incremento de los autos es que la mayoría de veces no se

puede ni siquiera cruzar la calle porque los conductores no respetan al peatón.

3.¿Considera que el mal estado de las aceras y el ancho de las mismas influye en cómo las personas se movilizan?

Sí, definitivamente influye en cómo las personas transitan por el espacio público más aún para los comerciantes que circulan con pequeños coches se necesita medidas más amplias que permitan este tipo de movilizaciones, qué las aceras de la avenida no permiten.

4.¿Considera que el comercio informal genera conflicto en la Avenida Olmedo?

El comercio informal impide la libre circulación dado que se ubica en las aceras y obstaculizan el trayecto de las personas y de los vehículos, generando problemas de congestamiento.

5.¿Considera que existe un déficit de mobiliario y vegetación urbana en la Avenida Olmedo?

Totalmente, porque no existen áreas verdes dentro de la avenida, por ello se debería tomar en cuenta para que el trayecto sea atractivo para las personas.

6.¿Considera necesario realizar intervenciones de regeneración que modifiquen la escena urbana de la zona ?

Deberían realizarse intervenciones en el espacio para que la escena urbana sea vistosa cómo se han observado en otras avenidas, para que se fomente la seguridad de las personas para cruzar de una acera a otra.

7.¿Cree que el transporte público es eficiente y cuenta con las paradas requeridas para la población?

Considero que el transporte público si abastece

con los requerimientos de las personas y las paradas establecidas son suficientes, sin embargo, el problema radica en que no se utiliza estas paradas.

8.¿La existencia de transporte pesado causas inconvenientes en la movilidad urbana?

El transporte pesado causa inconvenientes y malestar porque genera obstaculización vehicular y las personas no pueden transitar seguras, además de ello el ruido que genera algunas veces impide atender a los clientes de manera adecuada.

9.¿Considera que en la Avenida Olmedo los espacios de parqueo son adecuados?

Considero que los espacios de parqueo no son adecuados por la cantidad de vehículos que existen en el centro del cantón Salcedo especialmente en la avenida es complicado estacionarse en horas pico.

10.¿Cree que existe planificación urbana en la Avenida Olmedo y su contexto inmediato?

Considero que no existe planificación urbana puesto que las problemáticas evidentes son perjudiciales para todas las personas y no ha existido obras para mejorar estas necesidades.

Morador y Comerciante

El licenciado menciona lo siguiente

Lic. Gustavo Noroña

1. ¿Cuál es la principal diferencia en el espacio público de la Avenida Olmedo, en los días de feria y en los días cotidianos y por qué?

En los días cotidianos existe fluidez en el tránsito y los espacios usualmente están desocupados, pero en los días de feria es un caos vehicular, por ello los espacios

de parqueo se sobreesaturan, y las personas no pueden transitar con facilidad.

2.¿Cree que existe problema de tráfico vehicular en la Avenida Olmedo, por qué?

La dificultad se agrava principalmente en los días de feria los días domingo y jueves, Y en los días cotidianos en el tráfico mayoritariamente es fluido exceptuando las horas pico de 7:00 a 8:00, de 12 a 13:30 y de 18:00 a 19:30; dónde es difícil para los peatones cruzar las vías.

3.¿Considera que el mal estado de las aceras y el ancho de las mismas influye en cómo las personas se movilizan?

Considero que las aceras tienen un estado aceptable con excepciones donde el material se encuentra desprendido y no han sido arreglados además de cuentan con medidas mínimas que permiten la movilidad de las personas a pie, menos donde existen los tachos de recolección de basura que ocupan más de la mitad de las aceras.

4.¿Considera que el comercio informal genera conflicto en la Avenida Olmedo?

El comercio informal se toma las aceras y los puestos de parqueo para realizar sus ventas, Por lo tanto, obstaculizan el libre trayecto de las personas y de los autos debido a ello se requiere mayor control de estas actividades.

5.¿Considera que existe un déficit de mobiliario y vegetación urbana en la Avenida Olmedo?

Sí existe un déficit, por ello es importante que se tomen acciones debido a que los parterres son zonas muertas que no tienen vegetación, únicamente un poco de césped y nada más, Por lo que la imagen de la zona se encuentra degradada y no tiene vitalidad Qué

es fundamental para que las personas transmiten los sitios de forma continua y No únicamente en los días de feria, Adicional a ello Es necesario la ubicación de un semáforo en la intersección de la avenida Olmedo y Guayaquil Ese lugar donde existe gran cantidad de tráfico vehicular y ya se han producido algunos accidentes de tránsito.

6.¿Considera necesario realizar intervenciones de regeneración que modifiquen la escena urbana de la zona ?

Es muy importante que se promuevan intervenciones de regeneración urbana para la avenida Olmedo, para que la movilidad sea más fluida.

7.¿Cree que el transporte público es eficiente y cuenta con las paradas requeridas para la población?

Siempre existirá un déficit de en cuanto al transporte público sin embargo considero que actualmente abastece de manera adecuada los requerimientos de las personas, Además de hecho las paradas con las que cuentan La ciudadanía del cantón Salcedo no deberían ser únicamente Con señaléticas horizontales Deberían tener señaléticas verticales y una parada como tal No únicamente tener un espacio pintado en la calzada.

8.¿La existencia de transporte pesado causas inconvenientes en la movilidad urbana?

Sí Generalmente el transporte pesado causa dificultades en la movilidad urbana Tanto de los peatones como de los automóviles puesto que permanecen estacionados durante todo el día de feria Dificultando que se pueda observar directamente hacia los locales comerciales.

9.¿Considera que en la Avenida Olmedo los espacios de parqueo son adecuados?

Los espacios de parqueo están correctamente señalizados sin embargo existe un déficit de parqueo debido a al aumento de vendedores informales en la zona

10.¿Cree que existe planificación urbana en la Avenida Olmedo y su contexto inmediato?

Considero que la planificación urbana que se tiene actualmente es muy superficial debido a que no se conoce la realidad de las personas que habitan y transitan este sitio, por ello es importante realizar un nuevo estudio urbano para conocer todas las actividades que se realizan en el sector y los sitios adyacentes al mismo, puesto que el espacio ha cambiado mucho a lo largo del tiempo debido al avance tecnológico y los aspectos sociales inherentes al sitio

Experto en Urbanismo

Arquitecto / Magister Juan Pablo Navas

CEO JUANPABLONAVAS | ARQUITECTO

DISEÑO ARQUITECTÓNICO

Proyecto arquitectónico preliminar, definitivo y ejecutivo

DISEÑO URBANO

Plan Maestro, Plan Integral, Plan Parcial, Transformación Urbana

El arquitecto menciona lo siguiente

1.¿Cuál es la principal diferencia en el espacio público de la Avenida Olmedo, en los días de feria y en los días cotidianos y por qué?

La principal diferencia que existe es el desarrollo del comercio informal a lo largo de las aceras, y en los días cotidianos solo existe comercio formal en las plantas bajas de las edificaciones a lo largo de la avenida.

2.¿Cree que existe problema de tráfico vehicular en la Avenida Olmedo, por qué?

Sí existe un problema de tráfico vehicular especialmente en los días de feria donde existe gran afluencia de personas y desorganización en el espacio público.

3.¿Considera que el mal estado de las aceras y el ancho de las mismas influye en cómo las personas se movilizan?

Sí, el mal estado de las aceras influye negativamente y su dimensión está pensada como aceras de una vía regular por lo que no permite el flujo adecuado de personas cuando existen las actividades de comercio informal.

4.¿Considera que el comercio informal genera conflicto en la Avenida Olmedo?

El comercio informal genera un gran conflicto evidente en la desorganización de estas actividades comerciales, que impiden el desarrollo adecuado del espacio público; por ello es importante la reubicación de estos puestos se localizan tanto en las aceras como en la rasante de la avenida para realizar la comercialización; además actualmente en los días cotidianos poco a poco las personas se van apropiando del espacio público para realizar venta

5.¿Considera que existe un déficit de mobiliario y vegetación urbana en la Avenida Olmedo?

Sí, existe un déficit de mobiliario adecuado y vegetación adecuada, sin embargo, es importante conocer como la avenida se va transformando a lo largo de su extensión y paso por los distintos barrios observando las actividades que se desarrollan en el espacio.

6.¿Considera necesario realizar intervenciones de regeneración que modifiquen la escena urbana de la zona ?

Si es necesario realizar una regeneración urbana de la avenida Olmedo para que se convierte en un punto neurálgico del cantón que contribuye a un sistema urbano de la ciudad que sea una pieza que haga parte integral de Salcedo, para ello tiene que nacer desde la reflexión del plan de uso y gestión de suelos que aterrizan a través de los planes urbanísticos complementarios puntuales y detallados, entendiendo la real vocación y la función que cumple la avenida.

7.¿Cree que el transporte público es eficiente y cuenta con las paradas requeridas para la población?

De ninguna manera en el transporte público ni las paradas son eficientes, no solamente en la avenida sino de manera global en todo el casco urbano del cantón Salcedo, puesto que se debería pensar en una unidad de transporte colectivo más pequeña pensada a escala humana que sea sostenible y que estas paradas sean amigables hacia el peatón y el entorno.

8.¿La existencia de transporte pesado causas inconvenientes en la movilidad urbana?

El transporte pesado debe ser retirado de cualquier espacio público sostenible, por ello a escala global se debe observar porque vías deben transitar este tipo de transporte, puesto que, de manera idealista dentro del casco urbano no debería existir este tipo de movilidad, sin embargo, pueden haber excepciones de fuerza mayor que deben estar adaptadas al contexto, pero en el caso de la avenida Olmedo, es evidente que no debe existir el ingreso de transporte pesado, los cuáles deben transitar por la periferia de las ciudades

9.¿Considera que en la Avenida Olmedo los espacios de parqueo son adecuados?

Los espacios de parqueo no son adecuados creo que a través de la regeneración del espacio público en conjunto con el entendimiento de la vocación de

la avenida que se propone, es necesario repensar los espacios de estacionamiento.

10.¿Cree que existe planificación urbana en la Avenida Olmedo y su contexto inmediato?

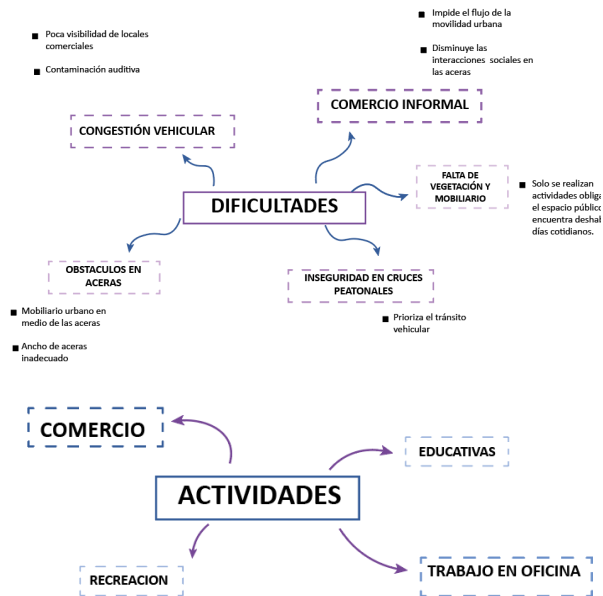
No, de lo que conozco no existe una planificación urbana adecuada, debido a que no se ha reflexionado de manera adecuada sobre el planeamiento urbanístico integral que debe estar vinculada con el ordenamiento territorial, cuál determina las funciones y vocaciones del suelo urbano. El Plan de uso y gestión de suelo con el que cuenta el cantón Salcedo no está adecuado a los tiempos actuales y a los retos contemporáneos que se debe resolver en las ciudades, en dónde se garantice el derecho a la ciudad y a los espacios públicos vitales.

Resultado:

De acuerdo a las entrevistas realizadas se evidencian que existen diversas perspectivas dependiendo de la realidad y las actividades que realizan las personas, sin embargo, a pesar de tener diversos criterios respecto al espacio público de la Avenida Olmedo se puede concluir que existen ciertas dificultades que afectan a la mayoría de la población entre ellas el principal generador de conflicto es del comercio informal, que ocurre mayoritariamente en los días de feria, debido a que, ocupa el sitio de las aceras y la rasante de la misma por lo que tiene conflictos a nivel comercial porque las personas no pueden ingresar a los locales, puesto que se obstaculiza el trayecto de las de los peatones y por ende las dinámicas sociales se ven reducida, por ello las personas se ven obligadas a por la calzada vehicular lo que provoca inseguridad en el recorrido, en segundo lugar se encuentra la congestión vehicular que incrementa en los días de feria y en las horas pico, lo que, dificulta que las personas puedan cruzar las vías, por el mismo motivo los espacios de parqueo no son adecuados debido a la gran cantidad

de autos que transitan, por lo que deben estacionarse en doble fila e impiden la visibilización de los locales comerciales que se encuentran a lo largo de la avenida por ello las personas sienten inseguridad en los trayectos peatonales, porque se priorizan la movilidad del vehículo, además de ello, los obstáculos en las aceras como la ubicación de señalética, basureros y demás mobiliario urbano que no se encuentran ubicados dentro de una franja de servicios, impide el confort al momento de transitar por las aceras, finalmente la falta de vegetación y de mobiliario urbano adecuado para las actividades que se desarrollan a lo largo de la avenida provoca que las personas únicamente transiten por actividades obligatorias.

Figura 20
Resultado de encuestas, San Miguel de Salcedo, Ecuador.



Nota: Elaboración Propia

ANÁLISIS DE REFERENTES.

Intervenciones urbanas propuestas por Gehl para Puerto Montt

Año: 2016

Arquitectos: Consultora Gehl Architects

Área de estudio: Centro de la ciudad

Figura 21

Fase 1 de la propuesta, Puerto Montt, Chile.

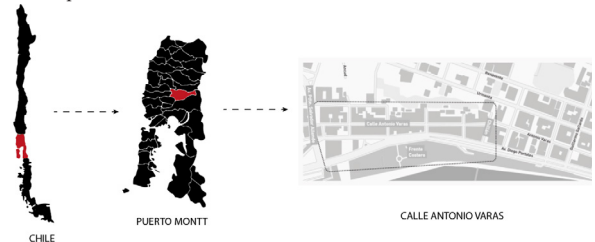


Nota: Adaptado de Plataforma de Arquitectura, 2016.

Ubicación:

Figura 22

Mapeo de Ubicación, Puerto Montt, Chile.

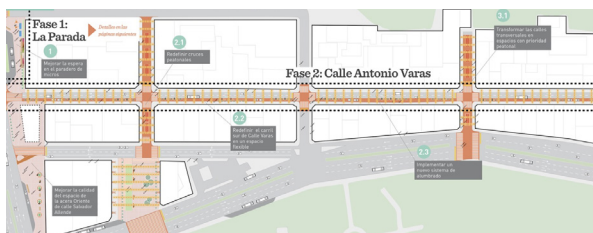


Nota: Elaboración Propia

Descripción:

Es un plan piloto que busca mejorar la calidad del espacio de los habitantes y transeúntes de la zona para ello, estudia el sitio las actividades que se realizan cotidianamente, a través de entrevistas a los usuarios, mediciones, registros fotográficos y talleres en conjunto con la municipalidad para proponer soluciones al largo plazo, el diseño pretende ser implantado de forma rápida, ágil y con un costo mínimo

Figura 23
Intervención en la Calle Antonio Varas, Puerto Montt, Chile.



Nota: Adaptado de Plataforma de Arquitectura, 2016.

Retos:

Predominio de autos en la calle Antonio Varas
Fortaleza el mercado Popular
Difícil acceso al frente costero
Centro sin accesos universales además de tramos con obstáculos.

Con los retos establecidos y los estudios previos realizados se plantean estrategias clave para la intervención en la zona, entre ellas se encuentra, priorizar al peatón y su seguridad, mejorar las condiciones de espera, facilitar el acceso peatonal al centro de la ciudad y hacia el frente costero de igual forma se busca valorizar el frente del mismo.

Aspecto funcional y formal

El objetivo principal de la intervención urbana es incentivar la movilidad peatonal, para ello el espacio público, debe permanecer en condiciones óptimas que posibilite a los usuarios a permanecer y observar con quietud la escena urbana.

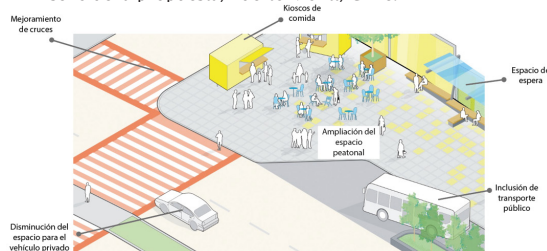
Figura 24
Corte del paradero y muro verde, Puerto Montt, Chile.



Nota: Tomado de Plataforma de Arquitectura, 2016.

Además de ello el aspecto formal modifica la imagen urbana con la inserción de mobiliario acorde a las necesidades del sitio, que toma como base central la cercanía con el mercado popular por ello los asientos confortables y los kioscos permiten adaptarse a la realidad de las personas y la intervención sirve a la vocación de la calle, así mismo los muros verdes generan conexión con la naturaleza, la cual es necesaria para incorporar áreas que potencien las visuales y la conexión con el frente costero.

Figura 25
Diseño de la propuesta, Puerto Montt, Chile.



Nota: Adaptado de Plataforma de Arquitectura, 2016.

En síntesis, el proyecto del plan piloto cuenta con una metodología que toma en cuenta la participación de la ciudadanía para solucionar la problemática creciente respecto al uso del espacio público, al estar mayoritariamente bajo el dominio del vehículo, además debido al análisis del sitio la propuesta busca fortalecer las características principales del contexto para que la intervención se acople y mejore la interacción social y la seguridad del peatón a través de las estrategias planteadas.

Aporte:

Del plan piloto para la calle Antonio Varas, se toma principalmente, la inserción de kioscos en el sitio, el mejoramiento de los cruces y la ampliación de las aceras. No obstante, cabe resaltar la importancia de entender las necesidades de los usuarios para que la intervención aporte confort y soluciones adecuadas al contexto en el que se diseña.

Calle consciente un jardín de colores

Año: 2019

Arquitectos: Arquirbano Taller, IAA Studio

Área de estudio: 2031 m2

Figura 26

Vista Aérea , Río Negro, Colombia.

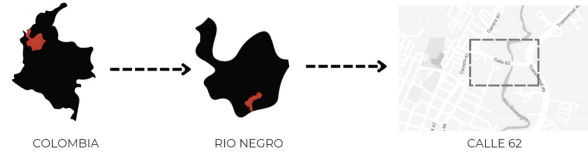


Nota: Adaptado de Plataforma de Arquitectura, 2020.

Ubicación:

Figura 27

Mapeo de Ubicación , Río Negro, Colombia.



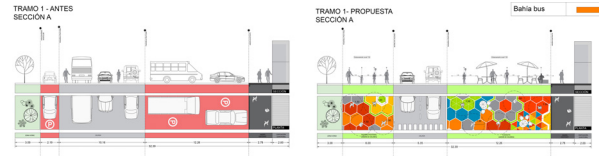
Nota: Elaboración Propia

Descripción:

Es un plan piloto de urbanismo táctico planteado para resolver el problema centralizado en la movilidad urbana cerca del Hospital Regional San Juan de Dios ,el cual es el punto con mayor conflicto entre las distintas movilidades, en donde los autos son los que cuentan con el espacio público prioritario; con la intervención multidisciplinaria del municipio de la ciudad, expertos en urbanismo, comerciantes y la comunidad.

Figura 28

Tramo propuesto, Río Negro, Colombia.



Nota: Adaptado de Plataforma de Arquitectura, 2020.

Retos:

- Los cruces son conflictivos entre las personas, bicicletas y automóviles
- Escaso espacio público para los peatones
- Inexiste espacio de espera funcional para los familiares que no ingresen al hospital

Bajo intercambio comercial debido a la falta de espacios de permanencia.

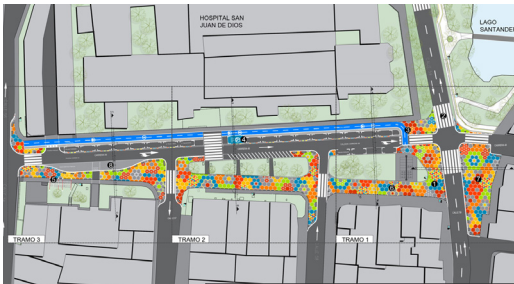
El impacto del espacio público en la percepción de las personas condiciona el uso del mismo, por ello al identificar los retos en el contexto de la intervención, la propuesta modificará cómo las personas utilizan el sitio, para dinamizar la economía mediante el incremento de personas que permanecen en las calles y la unión como comunidad para que el sector se perciba como seguro al frecuentar con regularidad.

Aspecto funcional y formal

El diseño surge de la colaboración con la comunidad, para que se apropien del sitio mediante las actividades diarias, por ello busca generar espacios de comercio para que la población mejore su economía, dichos espacios se logran por la redistribución del tráfico vehicular, reduciendo los carriles de circulación de los autos privados, además de ello se propone un carril exclusivo para el transporte colectivo y una red de ciclovías que se articula con los ejes ciclisticos de la urbe, asimismo se amplía los cruces de los peatones. De esta forma se retoma el espacio público convirtiéndose en un paseo urbano el cual interconecta a los locales comerciales, farmacias y de esta forma se convierte en sitio de espera atractivo del Hospital puesto que el peatón se siente seguro en el sitio.

Figura 29

Implantación, Río Negro, Colombia.

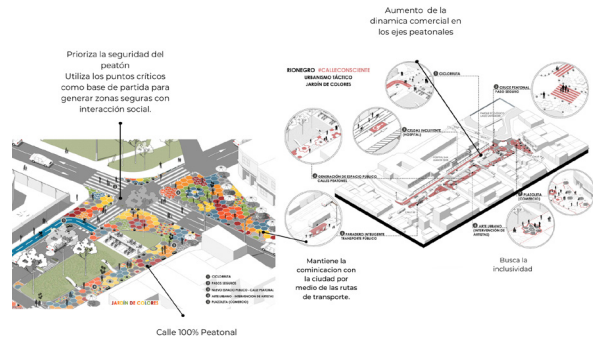


Nota: Adaptado de Plataforma de Arquitectura, 2020.

Por otro lado, el urbanismo táctico que se implementa en el proyecto urbano, tiene como meta principal incentivar las relaciones de colectividad entre los moradores, para que sean partícipes del cambio que se requiere en la zona, debido a la riqueza cultural de Río Negro se propone como idea conceptual la geometrización de las flores que han llenado de vida y colores el oriente antioqueño, lo que se materializa en mallas multicolores que potencian la identidad de la localización.

Figura 30

Análisis de estrategias empleadas, Río Negro, Colombia.



Nota: Adaptado de Plataforma de Arquitectura, 2020.

En conclusión, el proyecto de intervención cumple con los objetivos planteados al resolver de manera acertada los retos inherentes al sitio y su contexto inmediato, además de ello al incluir a la población como parte principal para el diseño y ejecución de la obra genera conexión con el sitio y de esta manera las relaciones en el espacio público se dinamizan y los puestos de comercio establecen puntos de permanencia necesarios para que las calles se encuentren habitadas

Aporte:

El estudio del referente aporta con ideas sobre la conceptualización del diseño por medio de características identitarias al sitio, además de utilizar el

urbanismo táctico para mantener las relaciones sociales con la comunidad y establecer a través de acciones de fácil ejecución, sitios y cruces seguros, asimismo es importante resaltar que busca la conexión con la urbe por medio de las rutas de transporte y los espacios de espera con el hospital.

Intervenciones urbanas en el Puerto Varas

La intervención en la calle San Pedro en conjunto con la Plaza de Armas y el Muelle, busca regenerar la escena urbana para que sea habitada por personas.

Año: 2017

Arquitectos: Consultora Gehl Architects

Área de estudio: Centro de la ciudad

Figura 31

Visualización de la propuesta, Puerto Varas, Chile.

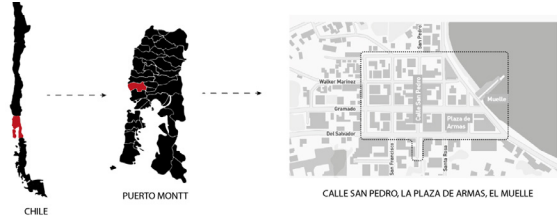


Nota: Adaptado de Plataforma de Arquitectura, 2017.

Ubicación:

Figura 32

Mapeo de Ubicación , Puerto Varas, Chile.



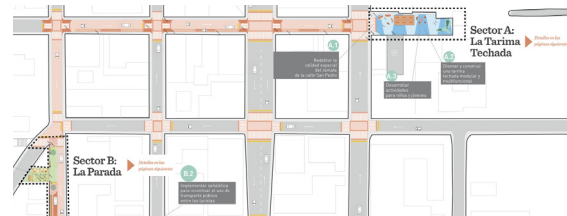
Nota: Elaboración Propia

Descripción:

La intervención se la realiza en 12 manzanas del centro de Puerto Varas, los sitios fundamentales del proyecto se concentran la calle San Pedro, la Plaza de Armas y el Muelle, debido a la gran cantidad de vehículos que circulan por el sector se realizan entrevistas, mediciones del sitio de intervención, para conocer la realidad que alberga el espacio público, para que el diseño se encuentre individualizado y se potencie la imagen urbana del sector, motivando a las personas a optar por caminar en lugar de movilizarse con vehículos privados.

Figura 33

Intervención en Puerto Varas, Chile.



Nota: Adaptado de Plataforma de Arquitectura, 2017.

Retos:

Ampliar el espacio de destinado para el uso peatonal

Generar interacción en el espacio en cualquier tipo de clima

Opciones de movilidad, incentivando el uso del transporte público.

Establecer espacios confortables para las actividades cotidianas

Diseñar espacios accesibles para todos, sin limitaciones.

Debido a los retos identificados en la intervención se proponen estrategias para que el uso del espacio público sea diverso, para que los usuarios tengan recorridos atractivos, y puntos de permanencia en donde se reactive la convivencia urbana, para ello es importante priorizar los trayectos peatonales e implementar infraestructuras para ciclistas.

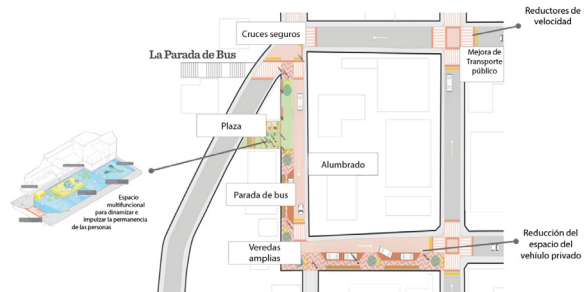
Aspecto funcional y formal

En cuantos a la función de la calle se busca mantener el uso comercial del sector e impulsar el uso del espacio público por las personas que acuden al sitio para que se convierta en sitio en el que se realice diversas actividades que fomenten aún más el comercio y por consecuencia el intercambio social, teniendo en cuenta la seguridad de los transeúntes, con los cruces adecuados, respetando la escala humana en conjunto con la incorporación de una plaza pública multifuncional para eventos que la población proponga y la incorporación de paradas de buses acorde a los requerimientos de la población.

En cuanto al aspecto formal la incorporación de pintura con trama geométrica armoniza la intervención,

el uso de distintos tipos de vegetación como arbustos, árboles y flores hace que la imagen urbana que se encontraba degradada, alcance su potencial que se encuentre habitada por personas y no únicamente por autos, de esta manera con el mobiliario propuesto para el descanso, y actividades varias el sector se integra con sus usuarios.

Figura 34
Diseño de la propuesta, Puerto Varas, Chile.



Nota: Adaptado de Plataforma de Arquitectura, 2020.


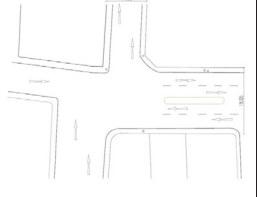
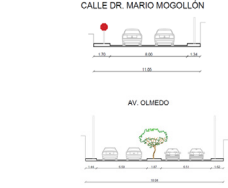




Aporte:

En el proyecto de intervención se destaca su aporte respecto a la inclusión de paradas de buses acorde a las actividades de los usuarios, incorporación de vegetación diversa, y la incorporación de cruces seguros para los peatones.

FICHA DE OBSERVACIÓN

Se realiza en tres tramos debido a la vocación del suelo que cambia a lo largo de su recorrido, para comprender las particularidades del territorio, con énfasis en las plantas bajas que se encuentran a la altura de la visión humana.


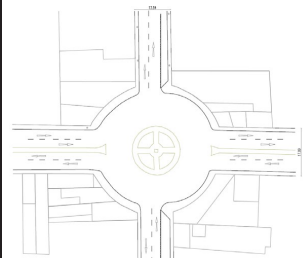
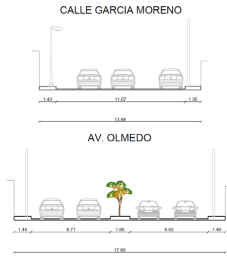




Tabla 1
Ficha de observación correspondiente al tramo 1

LOCALIZACIÓN		FECHA DE OBSERVACIÓN						
CIUDAD: Salcedo		07/01/2022						
BARRIO: Económico								
DIRECCIÓN: Av. Olmedo								
ESPACIO FÍSICO Y ENTORNO								
UBICACION	PLANTA	ELEVACION						
								
DIMENSIONES <small>Unidad metros</small>								
TRAMO 1 (m)	ACERA	BORDILLO	VIA	PARTERRE	BORDILLO DE PARTERRE	VIA	ACERA	BORDILLO
AV. OLMEDO	1,44	0,2	6,59	1,87	0,2	6,51	1,62	0,2
CALLE DR. MOGOLLON	1,7	0,2	6,00				1,34	0,2
ESTADO	D	I	B	I	I	B	I	I
MATERIALIDAD	VEGETACIÓN		MOBILIARIO URBANO					
PAVIMENTO	X	ARBOLES		SENALETICA		BANCAS		
ADOQUIN		ARBUSTO		SEMAFORO		PARADA DE BUS		
		PASTO	X	POSTE	X	LUMINARIA	X	
FOTOGRAFIA	FOTOGRAFIA	FOTOGRAFIA	FOTOGRAFIA					
								
OCUPACION	NOTA	ESTADO GENERAL DEL TRAMO						
MIXTO		En el tramo se evidencia que la vocación principal es el comercio debido a las plazas del sector Se encuentra en condiciones intermedias de mantenimiento, sin embargo no existe vegetación, y los obstaculos interfieren en el trayecto de las personas						
COMERCIAL	X							
RESIDENCIAL	X							
RECREACION								
OTROS								

ESTADO	DESCRIPCION
Buen Estado	Nivel adecuado de las condiciones
Intermedio	Nivel moderado de las condiciones
Deficiente	Nivel inadecuado de las condiciones

Nota: Elaboración Propia


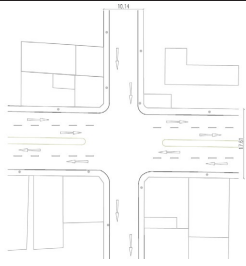
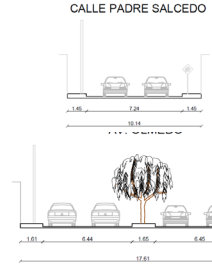
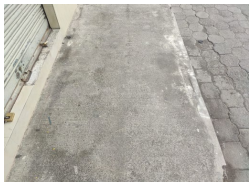



Tabla 2
 Ficha de observación correspondiente al tramo 2

LOCALIZACIÓN		FECHA DE OBSERVACIÓN						
CIUDAD: Salcedo		04/01/2022						
BARRIO: Económico								
DIRECCIÓN: Av. Olmedo								
ESPACIO FÍSICO Y ENTORNO								
UBICACIÓN	PLANTA	ELEVACIÓN						
								
DIMENSIONES <i>Unidad metros</i>								
TRAMO 1 (m)	ACERA	BORDILLO	VIA	PARTERRE	BORDILLO DE PARTERRE	VIA	ACERA	BORDILLO
AV. OLMEDO	1,44	0,2	6,71	1,66	0,2	6,63	1,46	0,2
CALLE GARCIA MORENO	1,43	0,2	11,07				1,35	0,2
ESTADO	B	B	B	I	I	B	B	B
MATERIALIDAD		VEGETACIÓN		MOBILIARIO URBANO				
PAVIMENTO		ARBOLES	X	SENALETICA		BANCAS		
ADOQUIN	X	ARBUSTO		SEMÁFORO	X	PARADA DE BUS		X
		PASTO	X	POSTE	X	LUMINARIA		X
FOTOGRAFIA		FOTOGRAFIA		FOTOGRAFIA		FOTOGRAFIA		
								
OCUPACION		NOTA		ESTADO GENERAL DEL TRAMO				
MIXTO	X	En el tramo se evidencia que la vocación principal es el comercio en plantas bajas, y viviendas en las plantas altas, debido a su cercanía con el centro de la ciudad		Se encuentra en buenas condiciones y es un sector que constantemente es frecuentado por las personas del area urbana del cantón.				
COMERCIAL	X							
RESIDENCIAL								
RECREACIÓN								
OTROS								

ESTADO	DESCRIPCION
Buen Estado	Nivel adecuado de las condiciones
Intermedio	Nivel moderado de las condiciones
Deficiente	Nivel inadecuado de las condiciones

Nota: Elaboración Propia

Tabla 3
 Ficha de observación correspondiente al tramo 3

LOCALIZACIÓN		FECHA DE OBSERVACIÓN						
CIUDAD: Salcedo		04/01/2022						
BARRIO: Económico								
DIRECCIÓN: Av. Olmedo								
ESPACIO FÍSICO Y ENTORNO								
UBICACIÓN	PLANTA	ELEVACION						
								
DIMENSIONES <small>Unidad metros</small>								
TRAMO 1 (m)	ACERA	BORDILLO	VIA	PARTERRE	BORDILLO DE PARTERRE	VIA	ACERA	BORDILLO
AV. OLMEDO	1,61	0,2	6,44	1,65	0,2	6,45	1,46	0,2
CALLE DR. MOGOLLON	1,45	0,2	7,24				1,45	0,2
ESTADO	I	I	B	I	I	B	I	I
MATERIALIDAD	VEGETACION		MOBILIARIO URBANO					
PAVIMENTO	X	ARBOLES	X	SENALETICA	X	BANCAS		
ADOQUIN	X	ARBUSTO		SEMAFORO		PARADA DE BUS		
		PASTO	X	POSTE	X	LUMINARIA		
						X		
FOTOGRAFIA	FOTOGRAFIA	FOTOGRAFIA	FOTOGRAFIA					
								
OCUPACION	NOTA	ESTADO GENERAL DEL TRAMO						
MIXTO	En el tramo se evidencia que la vocación principal es la residencia, y el comercio debido a los equipamientos de educación y el mercado America	Se encuentra en condiciones intermedias de mantenimiento, no obstante no cuenta con paradas adecuadas para la población						
COMERCIAL				X				
RESIDENCIAL				X				
RECREACION								
OTROS								

ESTADO	DESCRIPCION
Buen estado	Nivel adecuado de las condiciones
Intermedio	Nivel moderado de las condiciones
Deficiente	Nivel inadecuado de las condiciones

Nota: Elaboración Propia

AVENIDA DE ESTUDIO

Soleamiento. Dentro de la Avenida Olmedo y su contexto inmediato la ruta del sol no varía de manera abrupta debido a que se encuentra en la zona ecuatorial, debido a ello, la trayectoria de salida del sol se produce por el lado este y se oculta por el lado oeste, sin embargo, en los meses más calurosos del solsticio de invierno se encuentran orientados hacia el sur, y en el solsticio de verano se orienta hacia el norte por lo que se requiere estrategias de arborización y cubiertas para el confort de los usuarios.

Figura 35

Asoleamiento, Avenida Olmedo, San Miguel de Salcedo.



Nota: Elaboración Propia

Jerarquía vial. Respecto a el tipo de vías que se encuentran en el contexto se evidencia que existe mayor porcentaje de vías conectoras, o terciarias las cuales comunican las manzanas de la zona, en segundo lugar se evidencia con el porcentaje de 14,3% correspondiente a las vías expresas o de primer orden, las cuales vinculan al cantón con las ciudades colindantes y finalmente las colectoras o de segundo orden, las cuales permiten la transferencia de vehículos desde las vías locales hacia las vías principales. Se denota que todas las vías que se encuentran dentro de la intervención se comunican a través de la Avenida Olmedo.

Figura 36

Jerarquía Vial, Avenida Olmedo, San Miguel de Salcedo.



Nota: Elaboración Propia

Movilidad. El trayecto de las tres líneas de transporte colectivo del cantón Salcedo, pasa por el sitio de intervención como es la línea de buses urbanos Molle Ambato y Camino Real, por otro lado el bus inter parroquial de la cooperativa Trans Mulalillo ocupa mayor tramo vehicular, no obstante los vehículos privados están posibilitados para transitar en todas las carreteras habilitadas, debido a ello se concluye que es necesario ubicar paradas de buses que sean aptas para las para los usuarios que no únicamente sean de forma horizontal con pintura en la calzada vehicular.

Figura 37

Transporte público y privado, Avenida Olmedo, San Miguel de Salcedo.



Nota: Elaboración Propia

Nodos de Conflicto vehicular. Al tener gran cantidad de flujo de transporte tanto colectivo como privado que confluyen principalmente en la Avenida Olmedo, se generan nodos de conflicto vehicular que producen problemas en la movilidad urbana de la zona de intervención, debido a la congestión en la vía, la cual se agrava en días de feria por la cantidad de vehículos y personas que se encuentran en el espacio

público, principalmente donde convergen la línea de transporte Molle Ambato, Camino Real, Trans Mulalillo y los vehículos privados es el sitio en donde mayoritariamente existe el conflicto vehicular.

Figura 38

Nodos de Conflicto vehicular, Avenida Olmedo, San Miguel de Salcedo.



Nota: Elaboración Propia

Comercio Formal e Informal. La avenida Olmedo es una zona muy comercial vinculada principalmente a las actividades de intercambio comercial que tienen lugar en la Plaza Augusto Dávalos y a la Plaza de venta de animales menores, por tal motivo existen locales comerciales a lo largo de la extensión de la avenida de diversa índole desde tiendas, ferreterías, locales de comida hasta mecánicas y centros de cómputo, por lo que las personas transitan por la avenida Olmedo con regularidad; a causa de ello los vendedores informales se ubican a lo largo de la avenida concentrándose principalmente en las plazas, la escuela González Suárez y el Redondel de la Madre, utilizando las aceras como un improvisado sitio de venta, por lo que es necesario tener sitios adecuados para que puedan

convivir los vendedores informales con los pobladores y transeúntes de la zona permitiendo realizar las actividades cotidianas que se requiere.

Figura 39

Comercio Formal e Informal, Avenida Olmedo, San Miguel de Salcedo.

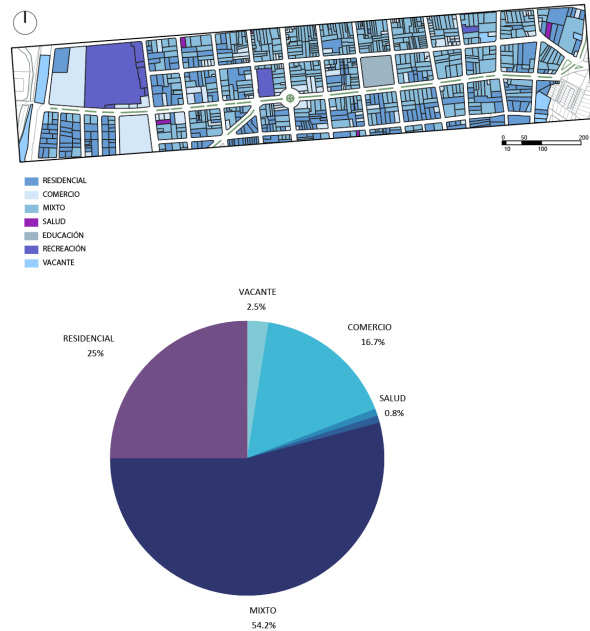


Nota: Elaboración Propia

Equipamientos. En cuanto a los equipamientos que existen dentro del sector se encuentran principalmente los edificios de uso mixto con viviendas en las plantas superiores en conjunto con comercios en las plantas bajas, seguido de predios con construcciones residenciales, además de comercios correspondientes al 16,7% de la ocupación, al igual que con menor porcentaje se encuentran los espacios de recreación de salud y educación, finalmente se encuentra espacios de lotes vacantes que son un recurso valioso que a menudo se encuentran infrutilizados en las ciudades. Estos espacios no se están aprovechando de manera óptima, lo que representa una oportunidad perdida para mejorar la vida urbana y satisfacer las necesidades de la población. Por ello, es necesario explorar modos innovadores de utilizar estos terrenos de manera efectiva, de tal forma que se integren eficazmente con las actividades urbanas realizadas por la población, el uso idóneo de los terrenos baldíos puede ser un factor clave para mejorar la vida urbana creando ciudades más sostenibles y habitables para el colectivo.

Figura 40

Equipamientos, Avenida Olmedo, San Miguel de Salcedo.

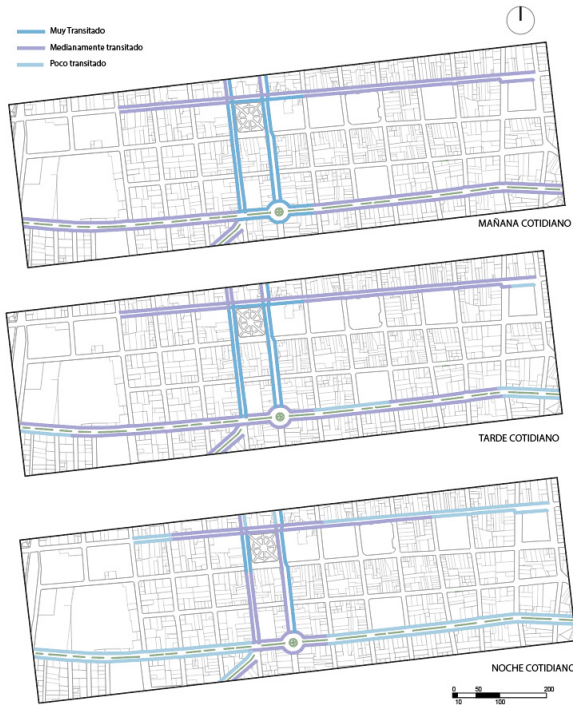


Nota: Elaboración Propia

Movilidad y permanencia de personas. La avenida comunica equipamientos de importancia que son utilizados por actividades obligatorias de las personas, como el trabajo y el estudio, debido a ello la movilidad en el sitio es constante teniendo algunas diferencias, en dónde se evidencia que en las horas de la mañana son medianamente transitadas hasta llegar a muy transitadas debido a los horarios de los estudiantes, docentes y trabajadores en general, en horas de la tarde de igual manera se encuentra medianamente transitada especialmente por los centros de recreación que son utilizados por jóvenes y niños del sector, al igual que las personas salen a realizar actividades extras, estas

actividades opcionales se extienden hasta horarios de la noche, sin embargo, se centran en la parte del Redondel de la Madre y el Parque Central de Salcedo.

Figura 41
Movilidad y permanencia de personas días cotidianos, Avenida Olmedo, San Miguel de Salcedo.



Nota: Elaboración Propia

Respecto a los días de feria las actividades que se realizan en el entorno están principalmente dominadas por las personas que salen a comercializar desde las partes rurales hacia el centro urbano de San Miguel de Salcedo; por ello calles que antes usualmente eran menos transitadas por las personas empiezan a estar completamente saturadas por la cantidad de

comerciantes, moradores y transeúntes que caminan por la zona; debido a ello tanto en horarios de la mañana como de la tarde se encuentra muy transitada la zona; sin embargo, en horarios de la noche este tránsito disminuye llegando a estar medianamente a poco transitada la avenida Olmedo, no obstante, el centro de la zona sigue siendo muy transcurrida, es por eso que se requieren que las aceras se encuentren en óptimas condiciones para que las personas puedan hacer sus trayectos de manera eficiente y autónoma.

Figura 42
Movilidad y permanencia de personas los días de feria, Avenida Olmedo, San Miguel de Salcedo.



Nota: Elaboración Propia

Movilidad y permanencia de Vehículos.

Actualmente la mayoría de personas opta por trasladarse de un sitio a otro por más cercano que se encuentre a través de los vehículos privados, para de esta manera acortar el trayecto que se deba ir a pie, sin embargo, esta forma de movilidad ha causado problemas urbanos, debido a que en los días cotidianos en las horas pico los sitios se encuentran muy transitados, y no existen espacios suficientes para que las personas estacionen sus vehículos cerca de los sitios que requieren.

Figura 43

Movilidad y permanencia de vehículos los días cotidianos, Avenida Olmedo, San Miguel de Salcedo.



Nota: Elaboración Propia

Respecto a los días de feria el tránsito vehicular

sobrepasa las capacidades de la vía llegando a tener carros estacionados en doble fila, además de vehículos pesados con carga que obstruyen el paso dificultando la fluidez vehicular, es por ello que se requiere dotar de espacios de aparcamiento para que las personas puedan descongestionar la avenida y que el tránsito sea fluido teniendo como prioridad la movilidad del peatón.

Figura 44

Movilidad y permanencia de vehículos los días de feria, Avenida Olmedo, San Miguel de Salcedo.



Nota: Elaboración Propia

Obstáculos. Los obstáculos que se pueden encontrar en las aceras dificultan el trayecto adecuado de las personas, al estar localizados en cada uno de los tramos peatonales, con excepción de la parte sur de la calle García Moreno la cual tiene el espacio suficiente para

establecer una zona de servicio en donde no interfiera con el paso de las personas; el resto de los trayectos, provocan que las personas están acostumbradas a esquivar las señaléticas, luminarias, postes, basureros y demás mobiliario urbano, con tanta regularidad que están acostumbrados a no tener aceras con condiciones óptimas para su trayecto. Es por ello que se requiere que las sendas peatonales, tengan franjas establecidas para mejorar tanto la calidad del espacio público como el trayecto diario de los habitantes.

Figura 45

Obstáculos, Avenida Olmedo, San Miguel de Salcedo.



Nota: Elaboración Propia

Ruidos. Según lo establecido en la norma del anexo 5 de la legislación secundaria del Ministerio del Ambiente en horas de la mañana hasta la noche (6am a 8pm) para la zona residencial mixta el nivel máximo de ruido es de 65 dB; mientras que para la zona comercial mixta es de 70 dB (Ministerio del Ambiente, 2018).

Por ello en la avenida Olmedo debido a la cantidad de vehículos que transitan diariamente el espacio público se encuentra contaminado por el ruido que generan los motores, en conjunto con el claxon de los autos, los cuales buscan pasar lo más rápido posible para llegar a su lugar de destino, sin embargo, provocan incomodidad a los moradores y comerciantes que pasan la mayoría del día en la Avenida; llegando a obtener en días cotidianos en horas de la tarde de 12 a 13:30 cuando existe mayor movilidad tanto de personas como de vehículos, se registra ruidos máximos de 65 dB en días

cotidianos y ruidos máximos de 75 dB en días de feria.

Figura 46

Ruidos en días cotidianos, Avenida Olmedo, San Miguel de Salcedo.



Nota: Elaboración Propia

La situación se agrava en los días de feria donde en conjunto con el problema que generan los vehículos se suma el ruido proveniente de las personas que realizan comercio informal, debido a ello todo el transcurso de la Avenida Olmedo es muy ruidoso para cualquier persona que transite por el sitio, más aún para los moradores; de igual forma las calles transversales que en días normales cuentan con poco ruido en los días de feria son medianamente ruidosas, lo que afectan la calidad del espacio que habitan y circulan las personas.

Figura 47

Ruidos en días de feria, Avenida Olmedo, San Miguel de Salcedo.



Nota: Elaboración Propia

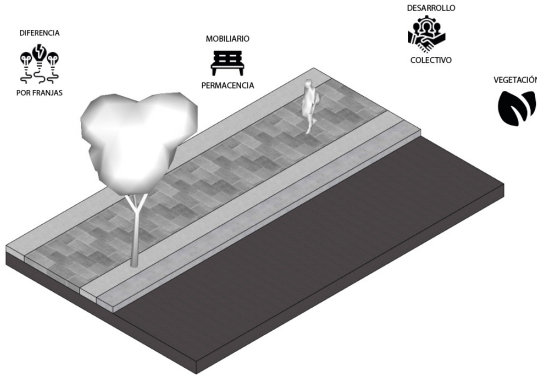
CAPÍTULO V

PROPUESTA

IDEA GENERADORA

La propuesta de planificación técnica y visual aplicada a los espacios públicos de la Av. Olmedo, se realiza mediante estrategias que organizan el sitio, y el contexto inmediato, tomando como eje central al peatón, por ende, las actividades principales que se desarrollan en la zona para impulsar el progreso urbano de forma colectiva con los moradores, manteniendo la vocación del territorio como comercial.

Figura 48
Idea conceptual



Nota: Elaboración Propia

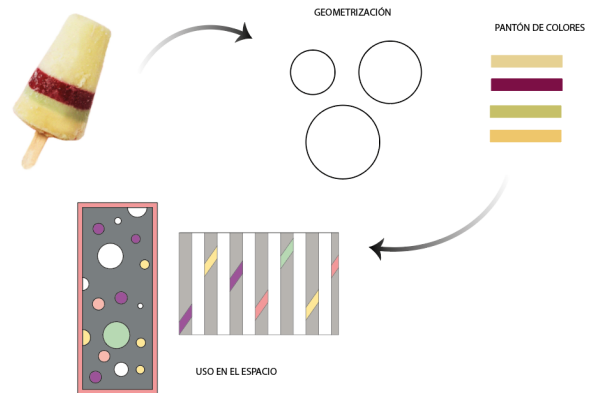
CONCEPTO

El concepto parte del Helado de Salcedo, puesto que los ciudadanos salcedenses se identifican con el significado simbólico de originalidad y creatividad que

caracteriza a la ciudad, puesto que los helados salieron de forma espontánea en un convento hace más de 60 años.

Para la aplicación en el urbanismo táctico se geometriza la forma del helado por medio de círculos de distintos tamaños, además se conserva la paleta de colores identitaria para utilizarla en el espacio público como parte de las zonas de protección y uso para los peatones.

Figura 49
Definición del concepto



Nota: Elaboración Propia

PARTIDO ARQUITECTÓNICO

Se aplicarán estrategias urbanas como acciones y medidas planificadas para mejorar la calidad de vida del sitio de esta forma se incrementa el uso del espacio público. En este caso, se han establecido estrategias específicas para el sitio de intervención con el objetivo de realzar las cualidades del espacio público.

Estas estrategias tienen como objetivo principal fomentar el uso y disfrutar del espacio público por

parte de los habitantes y transeúntes del área, creando un entorno urbano atractivo y seguro.

Estrategias



Uso de suelo

En varios cantones del Ecuador hay problemas sobre el crecimiento desmedido del comercio informal, el cual se toma las calles y aceras para realizar las actividades comerciales, por ello se ha propuesto estrategias como el uso de lotes para la reubicación de estas actividades y mejorar el uso del suelo.

Figura 50
Comercio Informal, Avenida Olmedo



Nota: Elaboración Propia

De acuerdo al mapeo de equipamientos se observa la existencia de lotes vacantes, los cuales permiten la organización de las actividades comerciales especialmente en días de feria por ello se pretende reubicar el comercio informal, y destinar espacios de parqueo para facilitar la movilidad urbana



Diseño vial

Al ser una avenida con un flujo peatonal alto, se requiere el ensanchamiento de las aceras, lo cual se logra al reducir los carriles vehiculares al mínimo establecido por norma en el cantón Salcedo.



Mobiliario urbano

A pesar de que se encuentran enmarcadas las paradas de buses en la calzada vehicular, es necesario ubicar un equipamiento acorde a los requerimientos.

La implementación de mobiliario urbano como quioscos para el comercio informal, luminarias, bancas y basureros, permiten que las personas permanezcan mayor tiempo en las aceras reduciendo la inseguridad en el espacio público.



Urbanismo Táctico

Las acciones del urbanismo táctico en el espacio, involucran activamente a los usuarios de la intervención, estableciendo sentido de pertenencia con el territorio, por ende, el uso y disfrute del espacio público incrementará, además al ser de fácil implementación y ejecución el mantenimiento de la imagen urbana será óptimo.

Para ello se propone las siguientes fases:

Fase 1 la comunicación a los moradores por parte de los presidentes barriales para contar con la participación activa de los usuarios.

Fase 2 organización colectiva los días viernes o sábados para realizar las actividades en el espacio público, con el fin de generar apropiación con el sitio de intervención.

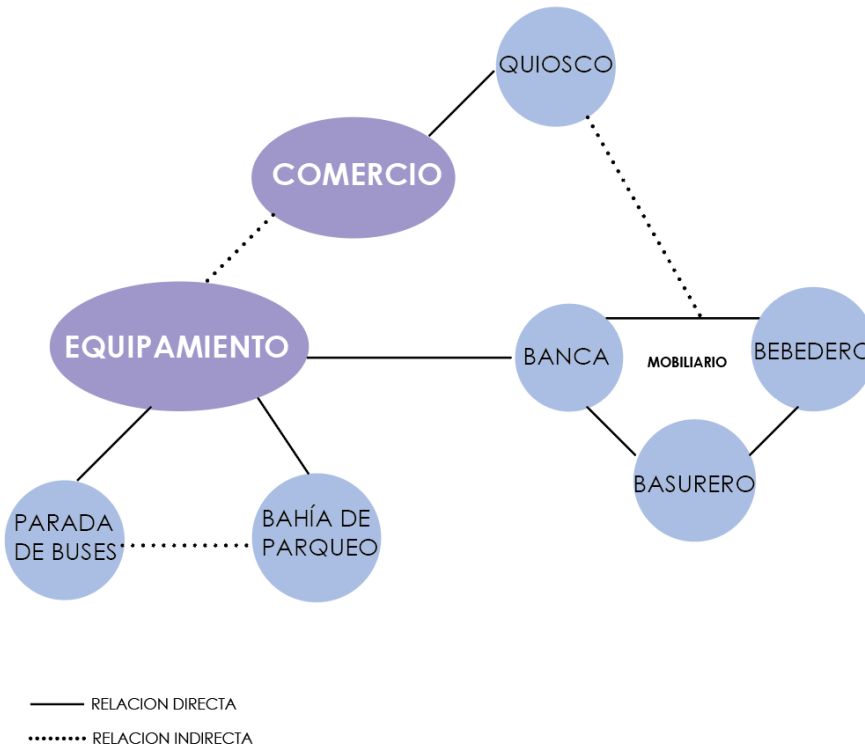
Fase 3, mantenimiento de las intervenciones, para que la imagen urbana perdure en óptimas condiciones, incentivando la permanencia de las personas en el espacio intervenido

DIAGRAMA DE RELACIONES

Cada elemento está conectado de manera directa o indirecta lo que contribuyen a la funcionalidad general del programa. Es importante destacar que la ubicación de los espacios en la acera y en la vía vehicular no solo afecta la relación entre ellos, sino que también influye en su interacción con el entorno y los usuarios.

La acera es un espacio público destinado para el tránsito peatonal, por lo que es fundamental que los espacios ubicados en ella estén diseñados de manera segura y cómoda para los peatones. Por otro lado, la vía vehicular es un espacio destinado para el tránsito de vehículos, por lo que es necesario considerar las necesidades de seguridad y fluidez en este ámbito.

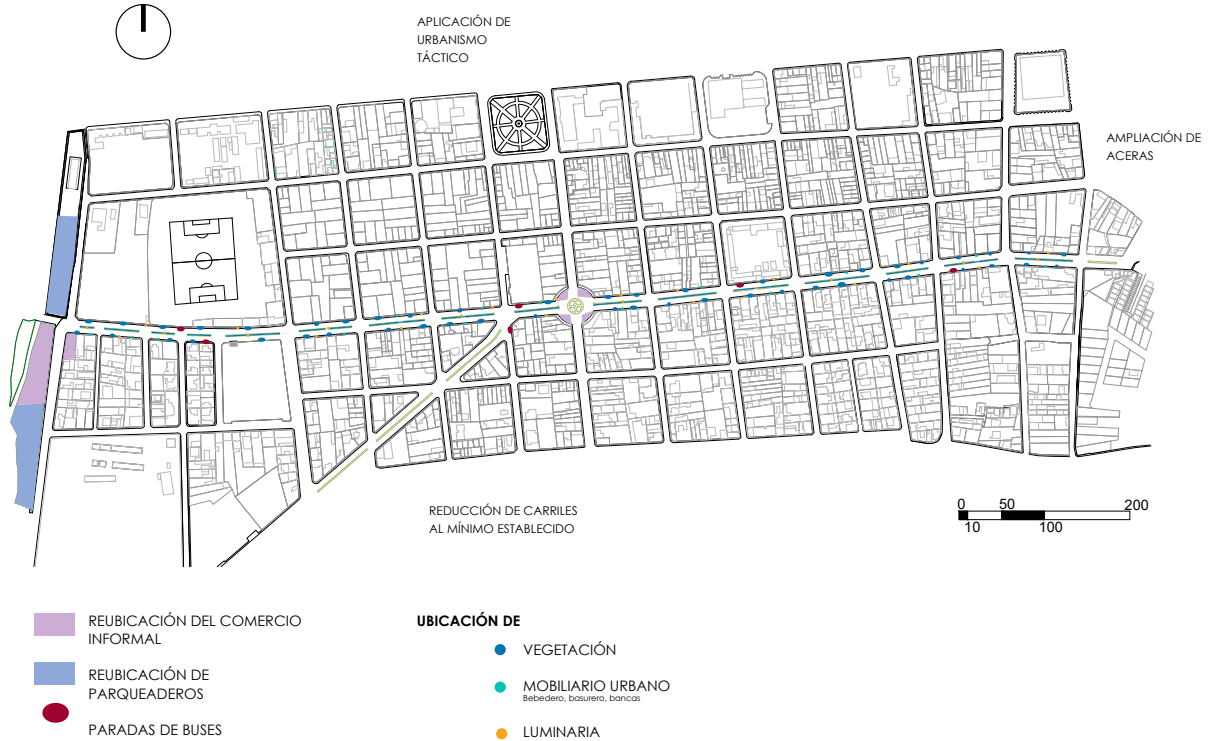
Figura 51
Diagrama de relaciones espaciales.



Nota: Elaboración Propia

APLICACIÓN DE ESTRATEGIAS

Figura 52
Aplicación de estrategias en la Avenida Olmedo



Nota: Elaboración Propia



Normativa

El estudio de la normativa, establece directrices para que el diseño sea apto para la ejecución en el sitio de intervención; para ello se analizó el Código de Arquitectura y Urbanismo del Cantón Salcedo, debido a la información faltante en cuanto especificaciones técnicas se optó por completar los datos requeridos el estudio del POT de Ambato, para obtener una visión amplia de las estrategias utilizadas para la regeneración.

Para los parterres se dispone el ancho mínimo de 1,20 m, y el largo mínimo de 3,00 m, en cuanto a las luminarias, la altura a la que se debe colocar es de 5 m; con una distancia de aproximadamente 7 m entre ellas. Respecto a las señaléticas visuales se deben colocar a una altura no menor a 1,40m.

En el Art. 419 Diseño Vial, Loteamiento y Redes de Infraestructura, se establece el mínimo del ancho de las aceras en 1,20 m con una dimensión de 0,60 m para circulación libre. En cuanto al ancho del carril se contempla como mínimo 3,00m por cada vía; por otro lado, respecto a los pavimentos tanto para la calzada vehicular como peatonal se ordena el uso de pavimento asfáltico, adoquín y similares, para evitar deslizamientos en el trayecto.

En el Art. 439 Mobiliario Urbano, para la implementación de quioscos se requiere aceras con el ancho suficiente para que la ubicación del mobiliario no afecte el trayecto peatonal dejando un paso libre para la circulación de 0,80 m. De la misma forma para la ubicación de paradas de buses debe mantener un ancho de circulación 1,20 m por cada costado.

En el Art. 114 Rampas, dispone un ancho mínimo de 1,20m con una pendiente máxima del 10% además de ello los pisos deben ser antideslizantes (GAD Salcedo, 2020).



En el Art. 33. Cruces peatonales; deben tener un ancho mínimo de 1,00 m, sin embargo, si se considera

el uso de dos sillas de ruedas en direcciones opuestas, el ancho mínimo es 1,80 m.

En el Art. 52 Artículos de ambientación, Para las bancas en el espacio público se debe anclar con un sistema fijo dejando un espacio lateral de circulación libre de 1,20 m por lo menos en un costado, la altura máxima del asiento debe ser de 0,45m (Gobierno Municipal Ambato, 2020).

Art.60. Arborización

Tabla 4
Especies de árboles a utilizar

NOMBRE COMÚN	NOMBRE CIENTIFICO	DISTANCIA ENTRE ÁRBOLES (m)	FOTOGRAFÍA
Cholán	Tecota stans	6	
Acacia	Acacia melanoxylum	10	
Trueno árbol	Ligustrum-japanicum	8	
Molle	Sehinus molle	8	
Flor de mayo	Nicunia sp	3	
Calistemo	Citrus calistemonum	6	
Arupo Blanco	Crionanthus pubescens	6	

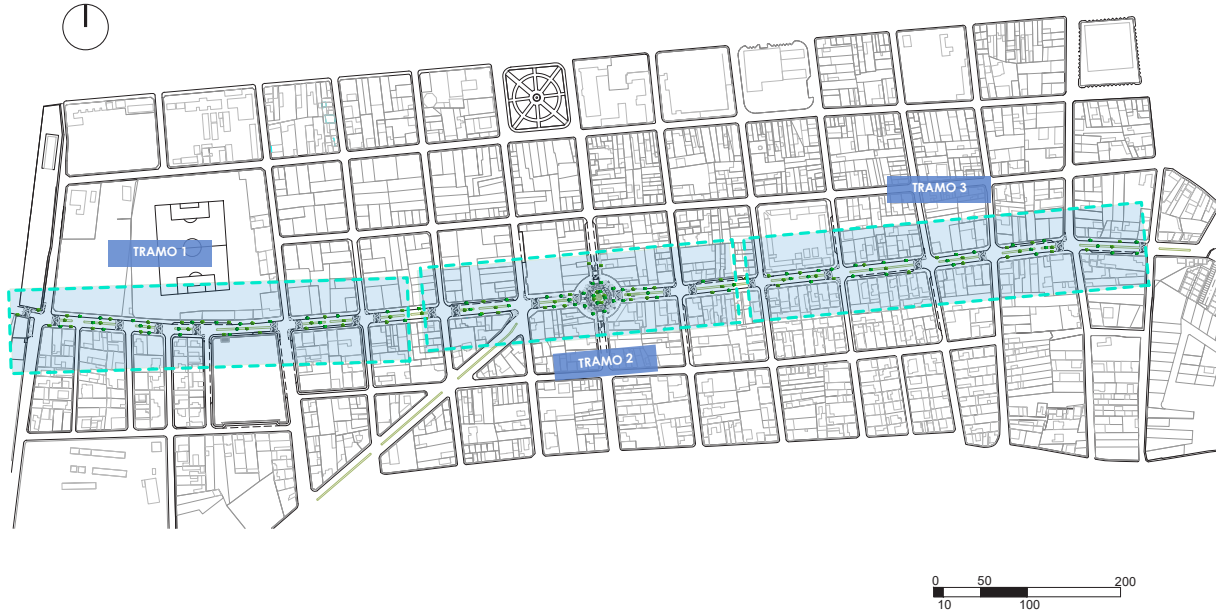
Nota: Adaptado de POT Ambato, 2020

CLASIFICACIÓN POR TRAMOS DE LA INTERVENCIÓN DE REGENERACIÓN EN LA AVENIDA OLMEDO

La intervención en el espacio público de la avenida Olmedo la cual cuenta con una longitud total de 1,48 km, (1480 m) se realiza por tramos, para adaptar las estrategias implementadas a las actividades cotidianas que se realizan:

Figura 53

Identificación de tramos, Avenida Olmedo.



Nota: Elaboración Propia

- Tramo 1 zona residencial, con vocación comercial debido a la presencia de la Plaza Augusto Dávalos y la Plaza de Animales Menores.
- Tramo 2 zona de uso mixto consolidada, con vocación comercial en plantas bajas.
- Tramo 3 zona residencial, debido a la cercanía con la Unidad Educativa Gonzáles Suarez.

Figura 54

Propuesta en tramos, Avenida Olmedo.



Nota: Elaboración Propia

Propuesta de Regeneración Urbana

Para mejorar el espacio público en cada tramo de la intervención se prioriza al peatón como eje central de la regeneración urbana, es por ello que se utiliza en cada tramo luminaria colgante y en fachadas para que la escena urbana se libere de los postes de iluminación, de igual forma al realizar franjas en las aceras dentro de las cuales se prioriza la franja de circulación y de servicio los transeúntes obtienen trayectos sin obstáculos; el uso de urbanismo táctico permite aumentar el espacio de seguridad para las personas, asimismo se propone el uso de paso cebra a nivel de acera en la avenida para que los vehículos disminuyan la velocidad a la que transitan, finalmente el uso de vegetación, mobiliario urbano incitan a la permanencia de las personas en el espacio público.

Tramo 1

La longitud del tramo es de 550 m, en donde se propone la ubicación de una parada de buses, la ampliación del espacio de peatones con el uso de urbanismo táctico, para que las personas utilicen el espacio de manera comfortable.

CONFORT			
ILUMINACIÓN			
SUBESPACIO	NATURAL	ARTIFICIAL	CONFORT VISUAL
COMERCIO INFORMAL	X	X	X
QUIOSCO	X	X	
ESPACIO DE PARQUEO	X	X	X
BAHIA DE PARQUEO	X	X	X
PARADA DE BUSES	X	X	X
BANCAS	X	X	
BASURERO			

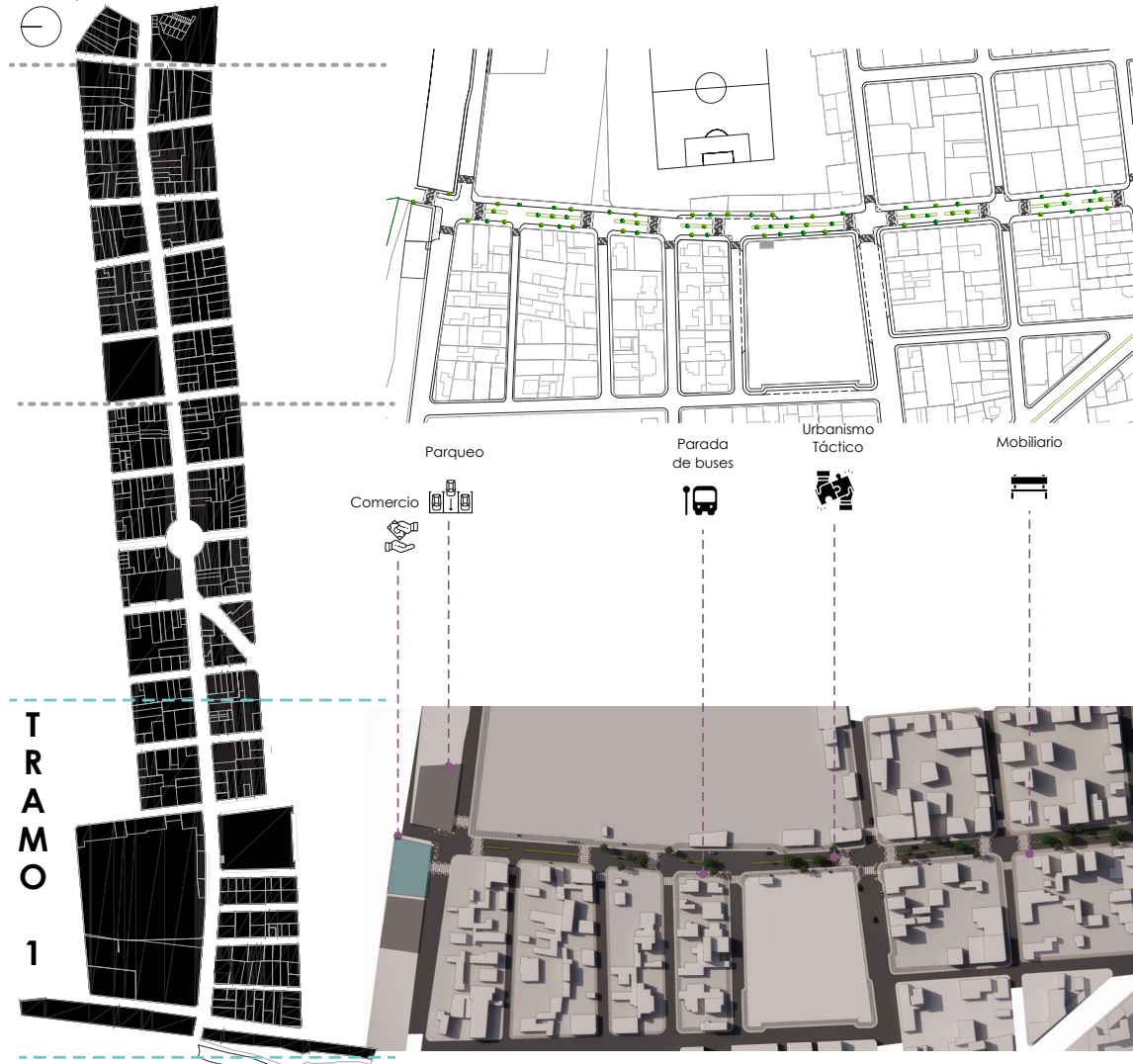
Tabla 5
Zonificación, Tramo 1

PROGRAMA

COMPONENTES	ZONA	ESPACIO	SUBESPACIO	LARGO	ANCHO	METROS FUNCIONALES	#ESPACIOS	m2 FINALES
TRAMO 1	COMERCIO		COMERCIO INFORMAL	20,00	13,50	270,00	1	270
			QUIOSCO	2,80	3,00	8,40	2	16,8
	EQUIPAMIENTO		ESPACIO DE PARQUEO	19,00	12,00	228,00	1	228
			BAHIA DE PARQUEO	50,00	2,50	125,00	3	375
			PARADA DE BUSES	2,20	1,50	3,30	2	6,6
			BANCAS	1,80	0,90	1,62	12	19,44
			BASURERO	0,45	0,45	0,20	10	2,025
			TOTAL					

Nota: Elaboración Propia

Figura 55
Tramo 1, Intervención.



Nota: Elaboración Propia

Tramo 2

Tiene una longitud de 430 m, además de ello el espacio público del redondel usualmente se encuentra sin uso, por ello se propone tener conexiones directas en las esquinas las cuales han sido ampliadas previamente para la ubicación de comercios y así concentrar las actividades en estos sitios dejando

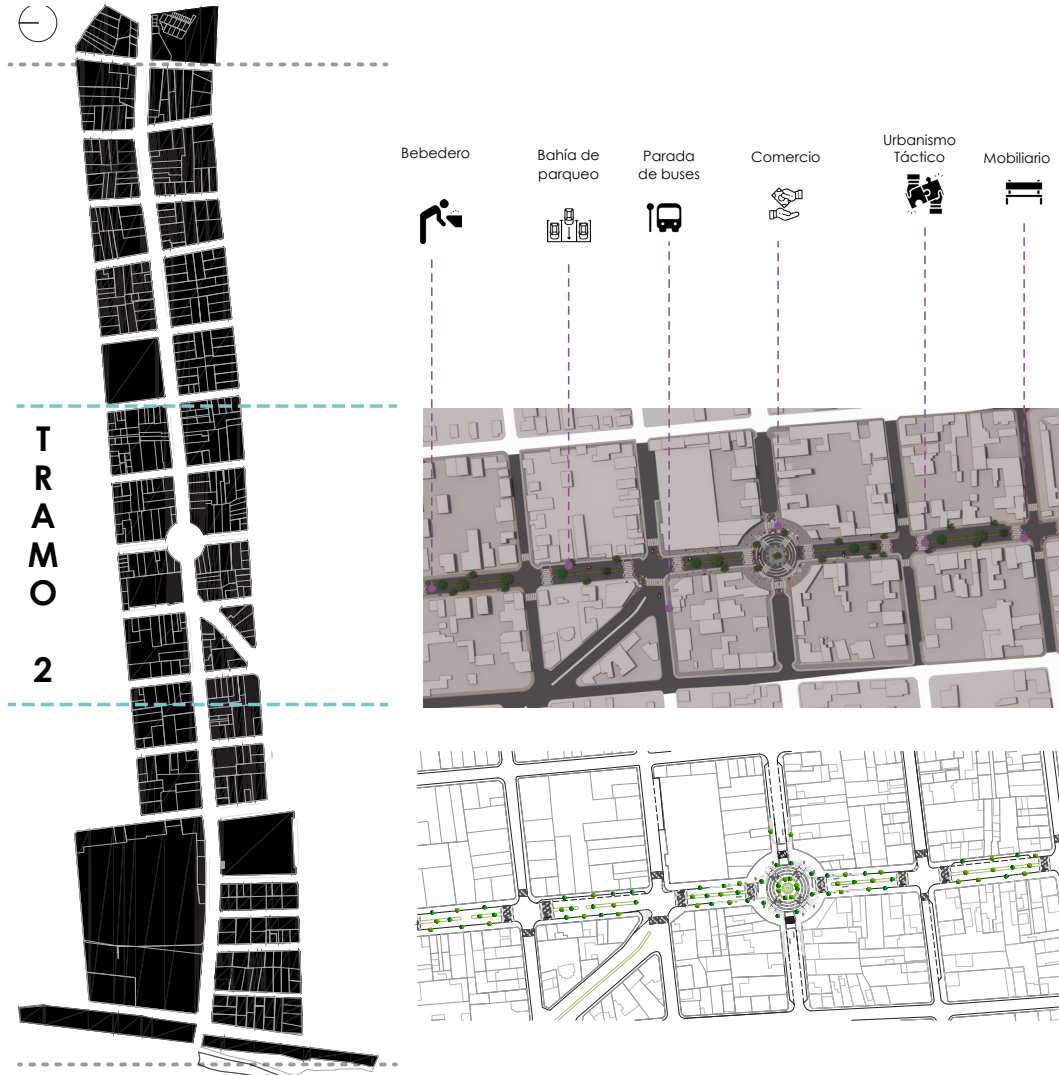
la franja de circulación liberada para el uso de los peatones, de igual manera la ubicación de paradas de buses que sean adecuadas para las actividades que se realizan al igual que en bebederos debido a la cercanía con las actividades de recreación que ofrece el coliseo menor del cantón.

Tabla 6
Zonificación, Tramo 2

PROGRAMA ARQUITECTONICO								
COMPONENTES	ZONA	ESPACIO	SUBESPACIO	LARGO	ANCHO	METROS FUNCIONALES	#ESPACIOS	m2 FINALES
TRAMO 2	COMERCIO		QUIOSCO	2,80	3,00	8,40	5	42
			BAHIA DE PARQUEO	40,00	2,50	100,00	4	400
	EQUIPAMIENTO		PARADA DE BUSES	2,20	1,50	3,30	2	6,6
			BANCAS	1,80	0,90	1,62	12	19,44
			BEBEDERO	0,45	0,45	0,20	4	0,81
			BASURERO	0,45	0,45	0,20	10	2,025
	TOTAL							
CONFORT								
ILUMINACIÓN								
SUBESPACIO	NATURAL	ARTIFICIAL	CONFORT VISUAL					
QUIOSCO	X	X						
BAHIA DE PARQUEO	X	X	X					
PARADA DE BUSES	X	X	X					
BANCAS	X	X						
BEBEDERO								
BASURERO								

Nota: Elaboración Propia

Figura 56
Tramo 2, Intervención.



Nota: Elaboración Propia

Tramo 3

Cuenta con una longitud de 500 m, es una zona residencial que se encuentra cerca de una unidad educativa propone la ubicación de una parada de buses que sea apta para los requerimientos de las personas cubiertas por las condiciones climáticas existentes de igual manera el uso de bebederos y botes de basura.

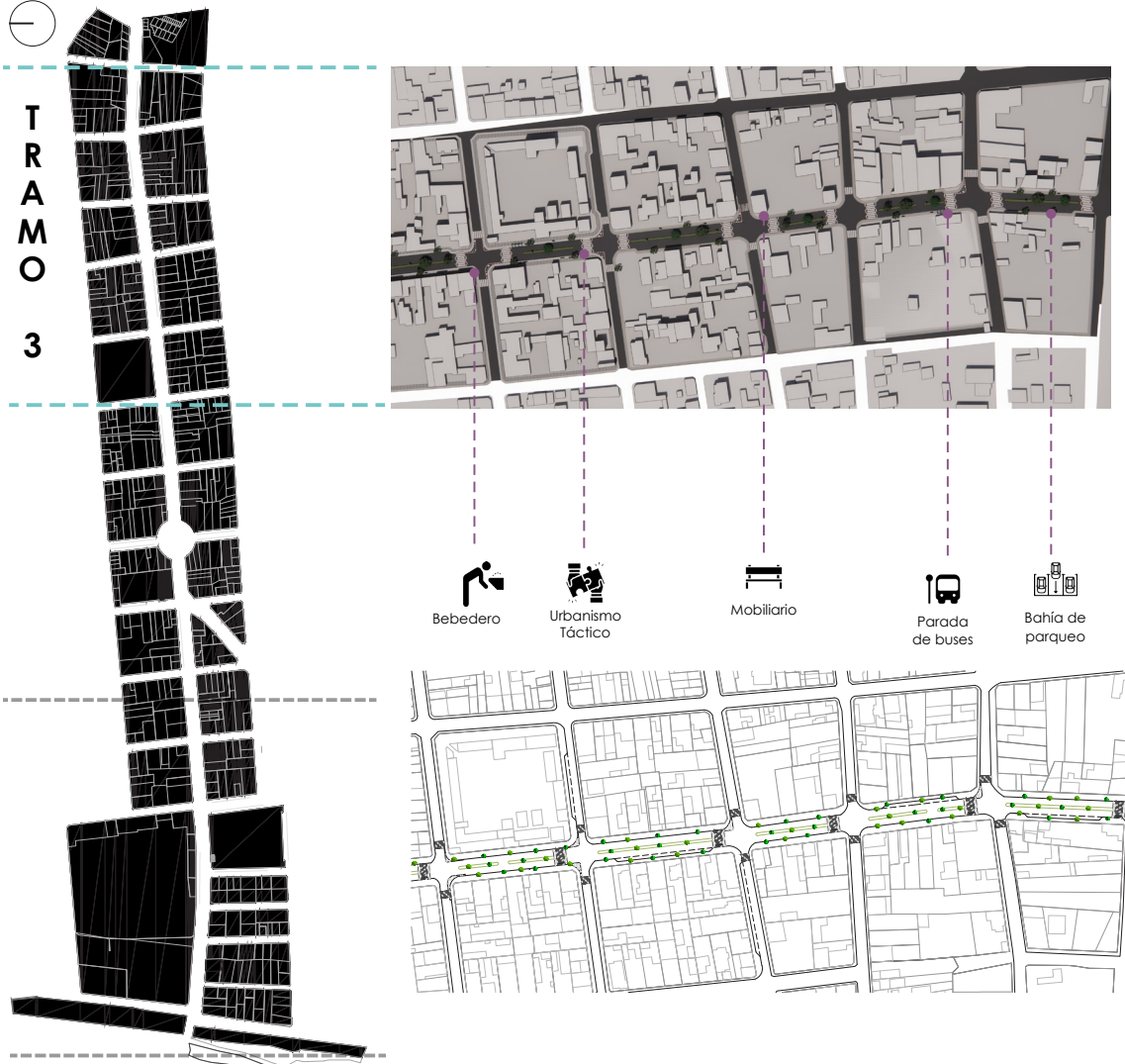
Tabla 7
Zonificación, Tramo 3

PROGRAMA ARQUITECTONICO								
COMPONENTES	ZONA	ESPACIO	SUBESPACIO	LARGO	ANCHO	METROS FUNCIONALES	#ESPACIOS	m2 FINALES
TRAMO 3	COMERCIO		QUIOSCO	2,80	3,00	8,40	2	16,8
			BAHIA DE PARQUEO	50,00	2,50	125,00	3	375
	EQUIPAMIENTO		PARADA DE BUSES	2,20	1,50	3,30	2	6,6
			BANCAS	1,80	0,90	1,62	10	16,2
			BEBEDERO	0,45	0,45	0,20	4	0,81
			BASURERO	0,45	0,45	0,20	8	1,62
TOTAL								417,03

CONFORT ILUMINACIÓN			
SUBESPACIO	NATURAL	ARTIFICIAL	CONFORT VISUAL
QUIOSCO	X	X	
BAHIA DE PARQUEO	X	X	X
PARADA DE BUSES	X	X	X
BANCAS	X	X	
BEBEDERO			
BASURERO			

Nota: Elaboración Propia

Figura 57
Tramo 3, Intervención.



Nota: Elaboración Propia

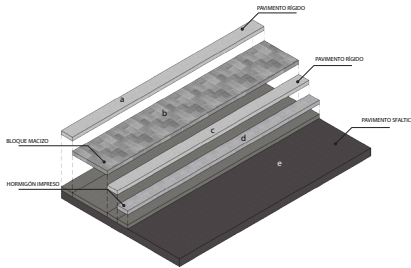
Especificaciones técnicas de la propuesta

Se utiliza diferentes materiales antideslizantes para las franjas de borde, de servicio, de seguridad, de circulación peatonal y la vía vehicular, para determinar de forma clara los espacios diseñados; el uso de los materiales incide directamente en la percepción espacial de los usuarios; y por ende el uso del espacio público mejora al retirar los obstáculos en las circulaciones de las personas.

Tabla 8
Pavimentos a utilizar

a.	Franja de Borde	 Pavimento Rígido
b.	Acera	 Bloque macizo
c.	Franja de servicio	 Pavimento Rígido
d.	Franja de seguridad	 Pavimento de Hormigón Impreso
e.	Vía Vehicular	 Pavimento Asfáltico

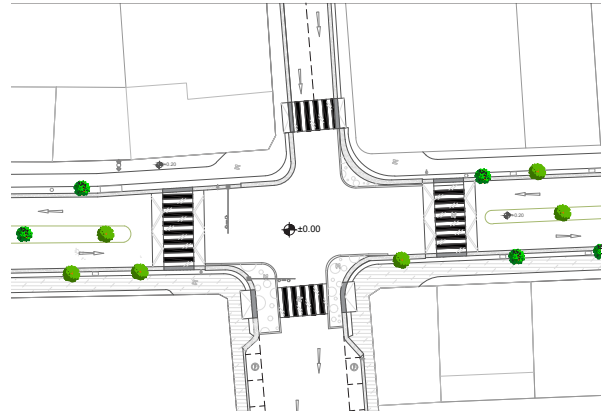
Nota. Elaboración propia
Figura 58
Materiales aplicados.



Nota: Elaboración Propia

La implementación de vegetación y mobiliario urbano en conjunto con el ensanchamiento de las aceras y la ubicación de bahías de parqueo, mejora la movilidad urbana al tener espacios para observar el desarrollo de la vida urbana en las calles, debido a ello las calles están habitadas por ende observadas lo que aumenta la sensación de seguridad tanto para los moradores como para los visitantes de la avenida.

Figura 59
Planta de intervención tramo 1.



Nota: Elaboración Propia

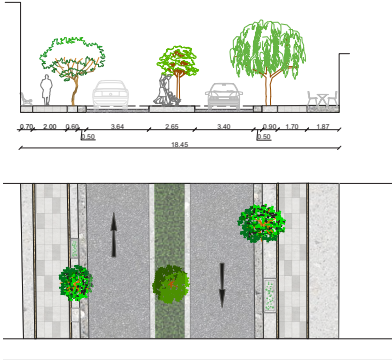
La aplicación de acciones de urbanismo táctico, como la pintura en la calzada en conjunto con la ubicación de macetas, permite ampliar el espacio de seguridad para los peatones hasta el carril vehicular. De esta forma, se crea un área designada para los peatones que les permite caminar con mayor seguridad por el espacio público.

Al impedir la circulación de los autos en esta zona, se reduce el riesgo de accidentes y se fomenta una ciudad más amigable para los peatones. Estas acciones de urbanismo táctico son una solución eficaz y asequible

para mejorar la seguridad en las calles, y contribuyen a una ciudad más sostenible y accesible para todos, puesto que incentiva la movilidad a pie.

Figura 60

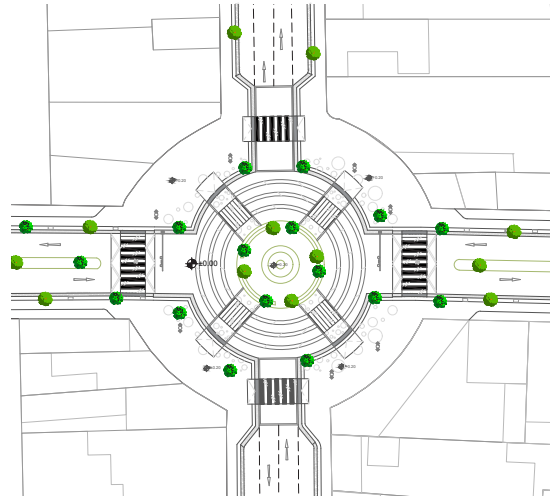
Ampliación de acera tramo 1.



Nota: Elaboración Propia

Recorriendo la avenida, se encuentra un redondel que ha sido transformado para mejorar la movilidad urbana y la seguridad de los peatones. La decisión de reducir los carriles vehiculares y ampliar el espacio de la acera permite que las personas que realicen actividades de comercio informal tengan un lugar adecuado para ejercer sus actividades sin interferir en el tráfico de los peatones. Esto mejora la vida urbana en el sector y permite que las personas puedan desarrollar sus actividades de manera segura y cómoda. Además, se han implementado acciones de urbanismo táctico alrededor de la intervención principalmente en los cruces peatonales para conectar el nuevo espacio que antes estaba inutilizado. Estas acciones permiten que los peatones puedan aprovechar el centro del redondel y que el sector se convierta en un lugar vibrante y lleno de vida.

Figura 61
Urbanismo táctico, Tramo 2.



Nota: Elaboración Propia

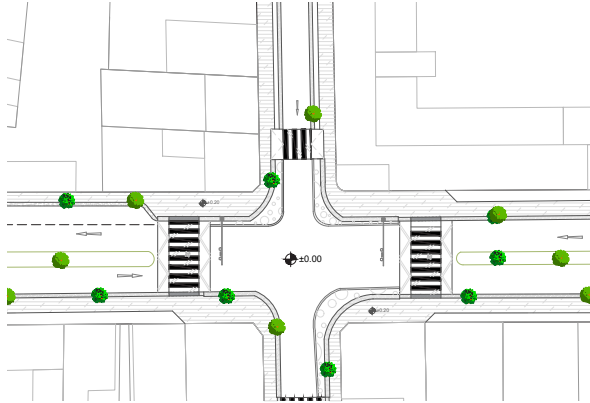
La ubicación del mobiliario urbano tanto de paradas de buses como bebederos, mesas y sillas incitan el disfrute del espacio público, en el cual se pueden realizar actividades de ocio u opcionales, puesto que, se genera un espacio atractivo en el cual poder circular de manera dinámica en un sitio comfortable con vegetación.

Figura 62
Intervención aplicada en el espacio.



Nota: Elaboración Propia

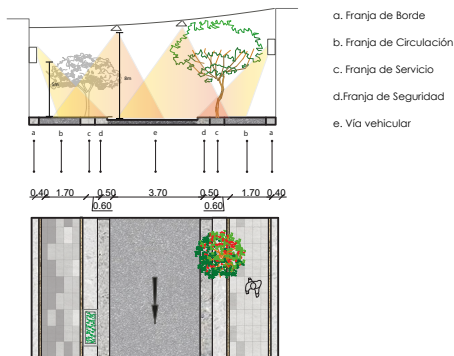
Figura 63
Cruces peatonales elevados Tramo 3.



Nota: Elaboración Propia

En cuanto a la iluminación se realiza por dos estrategias la primera es la ubicación de luminaria en las fachadas a una altura de 5 metros, de igual forma para la iluminación general de las vías vehiculares se realizan luminarias colgantes a una altura de 8 a 10 metros retirando así los obstáculos que se encuentran dentro de las de los transeúntes.

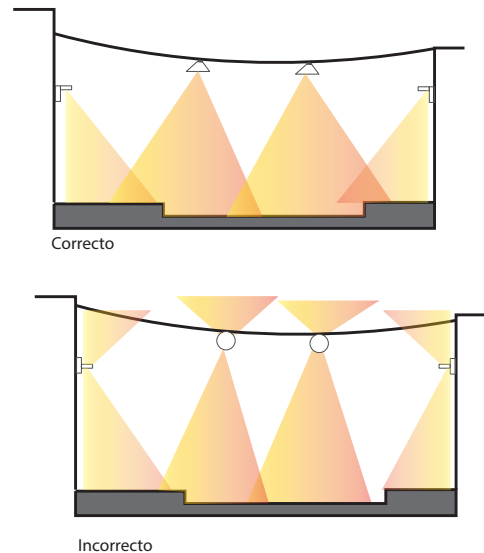
Figura 64
Iluminación Tramo 3.



Nota: Elaboración Propia

El diseño de la iluminación en la intervención se selecciona cuidadosamente para lograr un ambiente agradable y seguro para los usuarios de la avenida, mientras se conserva el medio ambiente. La elección de iluminación paralela al suelo en las fachadas permite una distribución uniforme y adecuada de la luz, lo que mejora la visibilidad y la seguridad en la calle. Además, la colocación de una cubierta en la parte alta de la iluminación ayuda a evitar los destellos hacia arriba, reduce así la contaminación lumínica y preservando el hábitat de la fauna urbana. Esta medida también contribuye al confort visual del usuario, creando un ambiente acogedor y agradable. La implementación de estas medidas cumple con los estándares establecidos por la National Association of City Transportation Officials (2013).

Figura 65
Tipos de luminaria.



Nota: Elaboración Propia

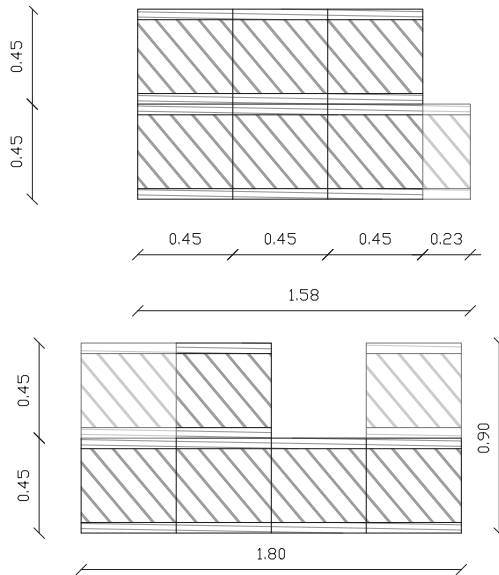
Detalles de mobiliario urbano

Bancas.

Para el diseño de las bancas en la intervención se toma como módulo base un cuadrado de 45cm x 45cm con el material principal de madera hidrófuga de teca, el cual puede tener distintas configuraciones de acuerdo a los requerimientos del espacio; puesto que la flexibilidad y adaptabilidad que permite al estar modulado hace que las piezas puedan formar distintos diseños de bancas. Las medidas base de 45 cm se toman debido a que es la altura a la que se encuentran las sillas para que sean confortables para los usuarios (INEN, 2018).

Figura 66

Mobiliario Urbano, Bancas.

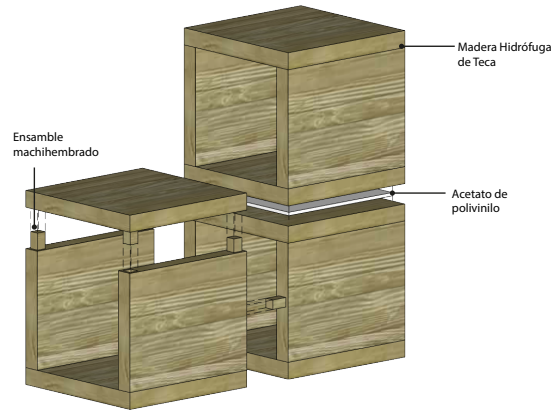


Nota: Elaboración Propia.

Para las uniones del módulo principal se utiliza un ensamblaje macho-hembra, lo que permite lograr una superficie lisa y uniforme. Por otro lado, para unir los distintos módulos de las bancas se utiliza el acetato de polivinilo, debido a su facilidad de aplicación y rapidez en el proceso de conformación. Además, para proteger la madera de las condiciones externas que pueden afectar sus propiedades físicas, se recubre el mobiliario con pintura de lasures de alta calidad. Estos procesos garantizan que las bancas sean duraderas y resistentes a los factores ambientales, y que mantengan su apariencia y calidad a lo largo del tiempo.

Figura 67

Unión de módulos.



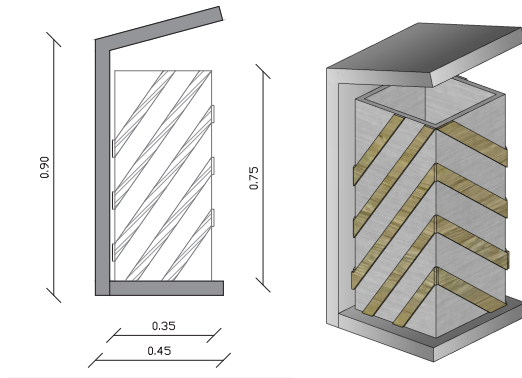
Nota: Elaboración Propia

Basurero.

El diseño de los basureros utilizados en la intervención es un aspecto importante para garantizar una adecuada gestión de los residuos en la zona. La altura de la cubierta se ha establecido en 90 cm, mientras que la altura interior del basurero es de 75cm, lo que

permite una accesibilidad cómoda para los usuarios. Esta altura es la recomendada por el Instituto Nacional de Normalización y Certificación (INEN) en su normativa del 2018. Además, el ancho del basurero es de 35 cm y el ancho de la cubierta es de 45 cm, lo que proporciona un espacio amplio y seguro para depositar los desechos. Estos basureros se distribuyen estratégicamente a lo largo del sitio para garantizar una accesibilidad óptima y una gestión eficiente de los residuos.

Figura 68
Mobiliario Urbano, Basurero.

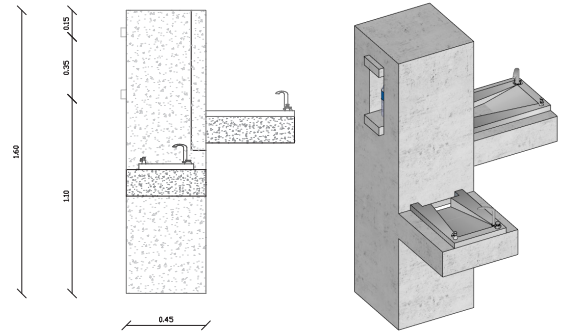


Nota: Elaboración Propia

es de 75 cm, por lo que se toma este ultimo dato para el diseño del bebedero.

Además, para los adultos se ha establecido una altura máxima de 1 metro (INEN, 2018). Por otro lado, se ha colocado un dispensador de agua para que las personas puedan llenar sus botellas de forma fácil y rápida, con el fin de promover un uso sostenible y reducir la producción de residuos plásticos.

Figura 69
Mobiliario Urbano, Bebedero.



Nota: Elaboración Propia

Bebedero.

Para asegurar la accesibilidad y comodidad de los usuarios de la intervención, se han tenido en cuenta los distintos grupos demográficos y sus necesidades específicas. En el caso de los niños, se ha establecido la altura adecuada para que puedan alcanzar el agua en los bebederos, que se encuentra entre 65 y 75 cm. Por otro lado, se ha considerado la altura máxima de una persona en silla de ruedas, para realizar esta actividad

PRESUPUESTO REFERENCIAL

COSTO DIRECTO DEL METRO CUADRADO DE CONSTRUCCIÓN REFERENCIAL

ÁREA CONSTRUIDA (m ²)
22180

COSTO USD/m ²
31.39

REGENERACION URBANA

Estos valores han sido analizados sin considerar los Costos Indirectos (utilidades, gastos administrativos e imprevistos), tampoco el valor del terreno. La mano de obra se ha calculado con los costos horarios mínimos establecidos por el Ministerio de Trabajo.

Todos los valores aquí expuestos son únicamente referenciales.

PRESUPUESTO REFERENCIAL

COL. 1	DESCRIPCION	UNIDAD	CANTIDAD	P.UNITARIO	TOTAL
	OBRAS PRELIMINARES				29721,20
3	LIMPIEZA MANUAL DEL TERRENO	m2	22180	1,34	29721,20
	ESTRUCTURA				97785,00
7	CONTRAPISO H.S. 180 KG/CM2. EQUIPO: CONCRETERA 1 SACO	m3	750	130,38	97785,00
	ALBAÑILERÍA				567500,60
22	Bloques de 10cm, mortero de 1,4	m2	6000	27,48	164880,00
23	Alisado contrapiso, espesor 1 cm, mortero 1:4	m2	11180	10,37	115936,60
24	Capa de rodadura asfáltica espesor 5cm	m2	11000	18,71	205810,00
25	Pavimento de hormigon impreso 10cm, mortero de 1,4	m2	3700	17,97	66489,00
28	Pavimento rigido 10cm, mortero de 1,4	m2	1500	9,59	14385,00
	ACABADOS				1225,83
93	PINTURA CAUCHO PARA EXTERIORES	m2	250,68	4,89	1225,83
	TOTAL				696232,63

CONCLUSIONES

En cuanto al objetivo específico número 1 una vez realizado el análisis de recursos bibliográficos y estudios de caso se logra comprender, como la calidad del espacio público afecta directamente a las actividades diarias de los transeúntes y pobladores al percibir un ambiente como hostil se opta por transitar en menor medida en el sitio, sin embargo, al establecer sitios seguros para el peatón se pueden realizar actividades opcionales para que el espacio se encuentre habitado, y así se retome su carácter de escenario urbano para que las acciones cotidianas puedan desarrollarse de manera adecuada incentivando la interacción social entre las personas.

Respecto al objetivo específico número 2 con el diagnóstico de la escena urbana y el contexto social actual por medio de mapeos se determinó las condicionantes del espacio para la posterior intervención teniendo en cuenta el comercio informal, los parqueaderos insuficientes, además de la falta de vegetación y mobiliario urbano en la zona; en conjunto con los obstáculos en el trayecto y las medidas mínimas que contaba las aceras se establece cambiar la distribución espacial con medidas técnicas para el aprovechamiento del espacio principalmente para el peatón.

Finalmente en cuanto al objetivo específico número 3 se genera un diseño de una infraestructura vial que toma como base central peatón para la concepción del espacio debido a ello se aplican estrategias tanto de iluminación como de urbanismo táctico, ampliación de aceras, reducción de carriles vehiculares, división por franjas que sean establecidas a través de los materiales utilizados, ubicación de mobiliario urbano acorde a los requerimientos de la población, tales como los basureros, las bancas y los bebederos, debido a las actividades que se realizan en el sector como principalmente actividades comerciales y secundarias actividades de recreación.

En síntesis general, el espacio público genera las condiciones óptimas para que las actividades de las personas se desarrollen de manera confortable, sin embargo, es necesario comprender qué vocación tiene cada sector que se interviene para determinar si es necesario conservar el desarrollo que ha surgido o modificarlo para las nuevas actividades que se ha generado con el tiempo.

RECOMENDACIONES

Desde la visión académica, es recomendable continuar con investigaciones respecto a las estrategias que se pueden aplicar en distintos contextos, para intervenciones de regeneración urbana, con énfasis en los sitios altamente comerciales en los que el estudio se centra en retomar al peatón como punto de partida para el desarrollo colectivo del territorio, debido a que en Ecuador específicamente en la zona 3 es un sector con altos índices de intercambio comercial.

En cuanto a las recomendaciones prácticas, específicamente en el cantón Salcedo, en la Avenida Olmedo, se sugiere potencializar los recursos tales como es la economía dinámica de la zona, al incluir y promover la participación de la ciudadanía de forma activa en los futuros cambios respecto al espacio público.

RENDERS

Figura 70

Intervención en el espacio, Tramo 1.



Nota: Elaboración Propia

Figura 72

Intervención en el espacio, Tramo 3.



Nota: Elaboración Propia

Figura 71

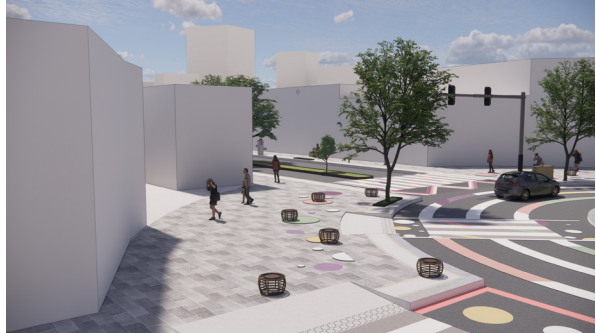
Intervención en el espacio, Tramo 2.



Nota: Elaboración Propia

Figura 73

Urbanismo táctico .



Nota: Elaboración Propia

REFERENCIAS

- Aalto, A. (1982). *La Humanización de la Arquitectura*. Tusquets Editor.
- ANT. (2022, septiembre). *Visor de siniestralidad – Estadísticas – Agencia Nacional de Tránsito del Ecuador – ANT*. ANT. <https://www.ant.gob.ec/visor-de-siniestralidad-estadisticas/>
- Archdaily. (2016). *Home*. Plataforma de Arquitectura. https://www.archdaily.cl/cl/790072/conoce-las-intervenciones-urbanas-propuestas-por-gehl-architects-para-puerto-varas-y-puerto-montt-chile?ad_source=myarchdaily&ad_medium=bookmark-show&ad_content=current-user
- Asociación de Municipalidades Ecuatorianas. (31 de diciembre de 2020). *Helados de Salcedo, icono de sabor y originalidad*. AME. <https://ame.gob.ec/2020/12/31/helados-de-salcedo-icono-de-sabor-y-originalidad/>
- Baringo Ezquerro, D. (22 de abril de 2013). La tesis de la producción del espacio en Henri Lefebvre y sus críticos: un enfoque a tomar en consideración. *QUID 16 Revista del Área de Estudios Urbanos del Instituto de Investigaciones Gino Germani de la Facultad de Ciencias Sociales (UBA)*. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/5593337.pdf>
- Ben, C. (2016). *1° Coloquio de Investigación y Arquitectura Investigación en el Proyecto y la Morfología en Arquitectura* (1st ed.). Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Universidad Nacional de Tucumán.
- Bocarejo, J. P., LeCompte, M. C., y Zhou., J. (2012). *Vida y muerte de las autopistas urbanas*. https://wrimexico.org/sites/default/files/vidaymuerteautopistasurbanas_vf.pdf
- Boudegue Simonetti, A., y Corporación Ciudad Accesible. (2010). *Manual de accesibilidad universal: ciudades y espacios para todos* (A. Boudegue Simonetti, P. Pretti Weber, y P. Squella Fernández, Eds.). Corporación Ciudad Accesible.
- Brau, L. (10 de abril de 2018). *La ciudad del coche*. *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, XXIII,(1.235). <http://www.ub.edu/geocrit/b3w-1235.pdf>
- Briceno, M., y Gil, B. (3 junio de 2005). *Ciudad, imagen y percepción*. *Revista Geográfica Venezolana*, 46(1), 11-33. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=347730348005>
- Chaves, L. (2021). *Urbanismo Táctico: Reflexión y Crítica*. Universidad de Barcelona Facultad de Bellas Artes. http://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/179264/1/TFM_LAURA%20CHAVESa_compressed.pdf
- Colacios, R., y Mendoza, C. (12 de noviembre de 2017). *Uso e Interacción Social en el Espacio Público. El caso del Polígono de Vivienda Sant Cosme, Barcelona*. *Revista Urbano*, (36), 66 - 77. <https://www.redalyc.org/pdf/198/19853617007.pdf>
- Cortés Mura, H., y Peña Reyes, J. (2015). *De la sostenibilidad a la sustentabilidad. Modelo de desarrollo sustentable para su implementación en políticas y proyectos*. *Revista Escuela de Administración de Negocios*, (78), 40-50. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=20640430004>
- Díez, C., y Monclús, J. (15 de noviembre de 2017). *Nuevas miradas al urbanismo contemporáneo*. *Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, 12(1). <https://revistes.ub.edu/index.php/b3w/article/view/26444>
- Dominique Picard, E. M. (1992). *La interacción social Cultura, instituciones y comunicación* (1st ed.). Ediciones Paidós.
- Ducci, M. E. (1990). *Conceptos Básicos de Urbanismo*. Trillas.
- Durán, M. E. (12 de septiembre de 2015). *Espacio público en zonas de patrimonio débil Regeneración arquitectónico-urbana de la plaza El Otorongo y la Plaza del Herrero*. Universidad de Cuenca Facultad de Arquitectura y Urbanismo. <http://dspace.ucuenca.edu.ec/handle/123456789/23076>
- Escudero, M. E. (2005). *Arquitectura y Urbanismo de las cuatro villas de la costa en la Edad Moderna. Departamento de Historia Moderna y Contemporánea Área de Historia del Arte*. https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/10658/1de7.MEES_cap1.pdf?sequence=2&isAllowed=y
- Espacio y Ciudad. (2018). *Guía rápida para El Urbanismo Táctico Técnicas empleadas en caso piloto: Pereira*. *Espacio y Ciudad*. http://espacioyciudad.com/wp-content/uploads/2019/02/Guia_de_Urbanismo_

- Tactico_CAF_y_Espacio_y_Ciudad_2018_Final.pdf
 Instituto Nacional de Patrimonio Cultural. (2018). *Fiesta Príncipe San Miguel de Salcedo*. <https://www.patrimoniocultural.gob.ec/fiesta-principe-san-miguel-de-salcedo/>
- GAD Municipal. (2020). *PUGS*.
- GAD Salcedo. (2020). *Código de Arquitectura y Urbanismo*.
- GAD Salcedo y Dirección de Planificación. (2020). *PDYOT*.
- Gamboa, P. (2003). El sentido urbano del espacio público. *Bitácora Urbano / Territorial*, 7(1), 13-18. <https://revistas.unal.edu.co/index.php/bitacora/article/view/18775>
- Gehl, J. (2014). *Ciudades para la gente*. Infinito.
- Gobierno Municipal Ambato. (2020). *Plan De Ordenamiento Territorial Ambato 2020 Reforma*.
- González, D. (2015). Tendencias actuales de la Arquitectura y el Urbanismo en América Latina.1990–2014. *Arquitectura y Urbanismo*, 36(2). <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=376839254009>
- Gutiérrez, A. (2012). ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Bitácora Urbano / Territorial*, 2, 61-74. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=74826255011>
- Hernández, S. (13 de diciembre de 2008). Introducción al urbanismo sustentable o nuevo urbanismo. *Espacios Públicos*, 11(23), 298-307. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=67611217015>
- INEC. (2010). *Población y Demografía. Instituto Nacional de Estadística y Censos*. <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/censo-de-poblacion-y-vivienda/>
- INEN. (2018). *NTE INEN 2314. MIDUVI – Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda*. <https://www.habitatyvivienda.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2018/06/NTE-INEN-2314-ELEMENTOS-URBANOS.pdf>
- Infante, O. A. (2020-2021). *Regeneración Urbana en Medellín*. Universitat Politècnica de València. <https://riunet.upv.es/bitstream/handle/10251/180943/Infante%20-%20Regeneracion%20Urbana%20en%20Medellin.pdf?sequence=2>
- Izquierdo, M. C. (5 de diciembre de 2021). *Regeneración Urbana, Sentido de Pertenencia y Apropiación en Áreas Patrimoniales Estudio de cuatro espacios públicos del Centro Histórico de Cuenca*. DAYA. *Diseño, Arte y Arquitectura*, (11). https://revistas.uazuay.edu.ec/flip/daya/11/daya_11_05.pdf
- Jacobs, J. (2011). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Capitán Swing Libros S.l.
- Juaristi, J., y Aguado, I. (2015). *Conceptos de rehabilitación urbana. El Caso del Per del Casco Viejo de Bilbao*. Universidad del País Vasco. <https://addi.ehu.es/handle/10810/21229>
- Laake, T. V., y Pardo, C. F. (20 de marzo de 2018). *Ciclo-Inclusión: Lecciones De Países Bajos Para Colombia*. *Despacio.org*. <https://www.despacio.org/portfolio/ciclo-inclusion-lecciones-de-paises-bajos-para-colombia/#::~:~:text=El%20documento%20presenta%20ocho%20lecciones,dif%C3%ADcil%20aplicarlas%20a%20otros%20pa%C3%ADses.>
- López, F. (18 de febrero de 2016). *La Accesibilidad en Evolución: La adaptación Persona-Entorno y su aplicación al medio residencial en España y Europa* [Tesis Doctoral]. Universidad Autónoma de Barcelona. <https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/385208/fal1de1.pdf>
- López Acosta, M. A., y Pérez Díaz, J. C. (11 de agosto de 2016). *Plan de Regeneración Urbana-Arquitectónica en El Sector La “Y” Quito* (Universidad Internacional Sek Ed.) [Plan Regeneración Urbana-Arquitectónica Sector La “Y” Quito]. Repositorio Digital Universidad Internacional SEK. <https://repositorio.uisek.edu.ec/handle/123456789/2353>
- Luna, E., y Ocampo, A. (9 de noviembre de 2019). *El Urbanismo Táctico como instrumento para la manifestación social y urbana de la sociedad*. Universidad EAFIT. https://repository.eafit.edu.co/bitstream/handle/10784/24361/ElkinMauricio_LunaPalcia_AndresFelipe_OcampoZapata_2020.pdf?sequence=2&isAllowed=y
- Lynch, K. (1960). *The Image of the City*. The Massachusetts Institute of Technology Press, Cambridge.
- Martínez, C. (15 de agosto de 2017). *3 propuestas de diseño urbano para tener calles mejor preparadas frente a las lluvias*. Plataforma Urbana. <https://www.plataformaurbana.cl/archive/2017/08/15/3-propuestas-de-diseno-urbano->

- para-tener-calles-mejor-preparadas-frente-a-las-lluvias/
- Mataix, C. (2010). *Movilidad Urbana Sostenible: Un reto energético y ambiental*. Fundación de la energía. <https://www.fenercom.com/publicacion/movilidad-urbana-sostenible-un-reto-energetico-y-ambiental-2010/>
- Ministerio del Ambiente. (2018). *Límites permisibles de niveles de ruido ambiente para fuentes fijas y fuentes móviles, y para vibraciones*. Ambiente.gov. <https://www.cip.org.ec/attachments/article/450/ANEXO%205%20RUIDO.pdf>
- Monje Álvarez, C. A. (2011). *Metodología de la Investigación Cuantitativa y Cualitativa Guía didáctica*. Universidad Surcolombiana Facultad de Ciencias Sociales y Humanas. <https://www.uv.mx/rmipe/files/2017/02/Guia-didactica-metodologia-de-la-investigacion.pdf>
- Montes Lira, P. F., y United Nations. (2002). *El ordenamiento territorial como opción de políticas urbanas y regionales en América Latina y el Caribe*. CEPAL. <http://hdl.handle.net/11362/5739>
- Moreno, R. (7 de enero de 2021). *Caracterización de las respuestas de urbanismo táctico en ciudades*. Universidad Politécnica de Madrid.
- Ocupa Tu Calle, ONU-Hábitat, Fundación Avina. (2018). *Intervenciones Urbanas Hechas por Ciudadanos: Estrategias Hacia Mejores Espacios Públicos*. Ocupa Tu Calle. <https://www.avina.net/wp-content/uploads/2019/08/Manual-de-Intervenciones-Urbanas.pdf>
- ONU-Habitat. (2016). *Regeneración Urbana*. Gobierno de Madrid. https://unhabitat.org/sites/default/files/documents/2019-06/urban_regeneration.pdf
- Orellana Valdez, D., Quesada Molina, F., López Catalán, M., Guillen Mena, V., y Serrano, A. (2015). Urbanismo sustentable y los métodos de evaluación. *Estudio sobre arte actual*, (3). http://estudiosobrearteactual.com/wp-content/uploads/2015/07/9_articulo_Diana-Orellana.pdf
- Ornés, S. (2009). El urbanismo, la planificación urbana y el ordenamiento territorial desde la perspectiva del derecho urbanístico venezolano. *Politeia*, 32(42), 197-225. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=170014942008>
- Ortigosa, J., Pretel, L., Gines, N., y Siso, R. (28-30 de septiembre de 2020). Las avenidas y calles para la movilidad del futuro. *Universidad Politécnica de Catalunya*, 1-20. <https://upcommons.upc.edu/handle/2117/329128>
- Ortiz, S., y Peña, L. (2013). *La interacción social como una forma de abordar y reforzar la empatía, filiación y proximidad de los estudiantes de ciclo II con sus pares, académicos y docentes del C.E.D. Villas del Progreso Sede A*. Universidad Libre Facultad Ciencias De La Educación. <https://repository.unilibre.edu.co/bitstream/handle/10901/7170/OrtizGarzonSandraMilena2013.pdf?sequence=1>
- Ott, C. (2019). *Intervención Calle Consciente, un jardín de colores / Arquiuurbano Taller + IAA Studio*. Arch Daily. https://www.archdaily.cl/cl/950554/intervencion-calle-consciente-un-jardin-de-colores-taller-arquiurbano-plus-iaa-studio?ad_source=myarchdaily&ad_medium=bookmark-show&ad_content=current-user
- PAOT. (2003). *Imagen Urbana*. Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial del D.F. <https://paot.org.mx/centro/paot/informe2003/temas/imagen.pdf>
- Pontificia Universidad Católica del Ecuador y Navas, J. (2015). *Proyecto urbano Salcedo hacia el 2049*. Pontificia Universidad Católica del Ecuador.
- QGIS. (2020). *Descubre QGIS*. QGIS. Retrieved December 22, 2022, from <https://www.qgis.org/es/site/about/index.html>
- Ramírez, B. (2019). Alcances y dimensiones de la movilidad: aclarando conceptos 1. *Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco (México)*.
- Rizo, M. (2006). La interacción y la comunicación desde los enfoques de la psicología social y la sociología fenomenológica. Breve exploración teórica. *Academia de Comunicación y Cultura*, (33), 45-62. <https://ddd.uab.cat/pub/analisi/02112175n33/02112175n33p45.pdf>
- Ruiz Castillo, J. I., Vargas Zambrano, D. A., Delgado Gutiérrez, D. A., y Ortiz Hernández, E. H. (24 de octubre de 2020). Análisis del tránsito peatonal, alternativas y soluciones a congestamientos en la Avenida América, entre Avenida Manabí y Calle Ramón Fernández. Portoviejo-Manabí. *REVISTA RIE MAT*, 5(2). <https://doi.org/10.26434/chemrxiv-2020-06>

org/10.33936/riemat.v5i2.2967

- SENAGUA. (2011). *Secretaría del Agua*. Ecuador - Guía Oficial de Trámites y Servicios. <https://www.gob.ec/senagua>
- SketchUp. (2022). *Software de diseño arquitectónico | Dibujo arquitectónico en 3D | Programa para diseño arquitectónico*. SketchUp. <https://www.sketchup.com/es/industries/architecture>
- Velásquez, C. (23 de septiembre de 2015). *Espacio público y movilidad urbana Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM)*. España de Creative Commons. https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/319707/01.CVVM_1de5.pdf
- Vieira, E. J., Ito, G., Ashino, T., Yamamoto, L., y Deno, T. (10 junio de 2014). Análisis del diseño urbano contemporáneo en América Latina. *Revista AUS*, (15), 9-15. <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=281732449003>
- Zarta, P. (2018). La sustentabilidad o sostenibilidad: un concepto poderoso para la humanidad. *Tabula Rasa*, (28), 409-423. <https://doi.org/10.25058/20112742>



UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA

Ambato: Calle Bolívar, 20-35 y Quito

(03) 2 421 713 / 2421 452

Quito: Machala y Sabanilla (Cotacollao)

(02) - 3998227 / 3998238

www.uti.edu.ec