



UNIVERSIDAD INTERNACIONAL DEL ECUADOR – LOJA
FACULTAD PARA LA CIUDAD, EL PAISAJE Y LA ARQUITECTURA
TESIS DE GRADO PREVIA A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE ARQUITECTO

**INTERVENCIÓN URBANA DE LA AVENIDA GRAN COLOMBIA
ENTRE LAS CALLES TENA Y RIOBAMBA Y EN UN TERRENO
DE LA QUINTA LEONOR EN LA CIUDAD DE LOJA**

Autor

Max Andrés Villavicencio Arciniegas

Director

Arq. Mgs. Marco Ortega

Loja - Ecuador

2018

A la Arq. Tatiana Tronhimchouk, por su gestión e incondicional ayuda.

Al Arq. Marco Ortega, por la dirección acertada en la culminación

del proyecto de fin de carrera.

A los profesores que a lo largo de mi carrera contribuyeron

a mi crecimiento como profesional y como persona.

A los moradores de la Gran Colombia, por

su cooperación con mi trabajo.

Al Arq. Carlos Espejo Jaramillo, por facilitar las fotografías

y planos antiguos del área de estudio.

A mi familia, por su apoyo y palabras de aliento

a lo largo de mi vida estudiantil

A mi amigo Darío Sotomayor por aconsejarme con su experiencia

en la fase de la propuesta

Gracias

Max Andrés Villavicencio Arciniegas

*A mi madre, porque ha sido mi fuente de inspiración y motivación
para cumplir mis metas.*

A mi padre, por haberme brindado su confianza y apoyo incondicional.

A mis abuelos, por su cariño y sus sabios consejos.

A mis amigos de internet por su ánimo constante.

Max Andrés Villavicencio Arciniegas

Resumen

El presente trabajo investigativo se centra en el espacio público y en los problemas que presenta, evidenciado en el campo de estudio de la calle Gran Colombia en la ciudad de Loja, en el que se realiza un análisis de elementos teóricos y prácticos que nos permiten entender mejor la imagen urbana y su función en el diario vivir de los habitantes de un conglomerado urbano.

El objetivo principal es proponer un modelo de diseño, encaminado a lo que son las áreas de tipo principalmente comercial, con una visión futura que permita el adecuado funcionamiento de dicho espacio público, además de generar alternativas relacionadas con normativas y elementos incluidos en el diseño, para mejorar la calidad del sector en cuestiones de movilidad, estética y medio ambiente.

Se encontraron diferentes elementos, que provocan desorden a nivel urbano y que degeneran el estado actual del sector, como son la congestión vehicular, peatonal, visual, ambiental y auditiva.

Se identificó el mobiliario urbano faltante, como también la necesidad de un espacio público para facilitar el esparcimiento y cohesión social entre los usuarios.

Con los resultados obtenidos se plantea una intervención, por medio de un plan de regeneración urbana.

Palabras clave: calle Gran Colombia, espacio público, cohesión social, usuario, apropiación.

Summary

The present investigative work focuses on the public space and the problems it presents, evidenced in the field of study of the Gran Colombia street in the city of Loja, in which an analysis of theoretical and practical elements that allow us to understand better the urban image and its function in the daily life of the inhabitants of an urban conglomerate. The main objective is to propose a design model, aimed at what are the areas of mainly commercial type, with a future vision that allows the proper functioning of said public space, besides generating alternatives related to regulations and elements included in the design, to improve the quality of the sector in terms of mobility, aesthetics and the environment.

Different elements were found, causing disorder at the urban level and degenerating the current state of the sector, such as vehicular, pedestrian, visual, environmental and auditory congestion.

We identified the missing urban furniture, as well as the need for a public space to facilitate recreation and social cohesion among users.

With the results obtained, an intervention is proposed, through an urban regeneration plan.

Keywords: Gran Colombia street, public space, social cohesion, user, appropriation.

INTERVENCIÓN URBANA DE LA AVENIDA GRAN COLOMBIA ENTRE LAS CALLES TENA Y RIOBAMBA Y EN UN TERRENO DE LA QUINTA LEONOR EN LA CIUDAD DE LOJA

Introducción	1
Problemática.....	1
Prognosis.....	2
Justificación	3
Objetivos	4
Metodología	5
CAPÍTULO 1. Análisis teórico del espacio público.	7
1.1. Espacio público.....	7
1.1.1. DIMENSIONES REFERENTES AL ESPACIO PÚBLICO	9
1.1.2. NOCIONES DOMINANTES SOBRE EL ESPACIO PÚBLICO	11
1.1.3. CRITERIOS ALTERNATIVOS DEL ESPACIO PÚBLICO	13
1.1.4. EL ESPACIO PÚBLICO PARA EL NUEVO URBANISMO	14
1.1.5. LA CENTRALIDAD COMO ESPACIO PUBLICO.....	15
1.2. Problemas contemporáneos del espacio público	16
1.2.1. EL HOSTIGAMIENTO DEL ESPACIO PUBLICO	16
1.2.2. EL ESCENARIO DEL ESPACIO PÚBLICO EN AMÉRICA LATINA	17
1.2.3. COMO AFECTA LA TRANSICIÓN DE LA DEMOGRAFÍA EN EL ESPACIO PUBLICO.....	18
1.2.4. AUMENTO DE LA POBREZA URBANA	19
1.3. EL PAISAJE URBANO.....	19
1.4. LA IMAGEN DE LA CIUDAD.....	21
1.4.1. LA IMAGEN DEL MEDIO AMBIENTE	21
1.4.2. LA LEGIBILIDAD DE LA CIUDAD	21
1.4.3. LA IDENTIFICACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE	21
1.4.4. UNA IMAGEN NÍTIDA:	22
1.4.5. ELABORACIÓN DE LA IMAGEN	22
1.4.6. LA IMAGEN DEL MEDIO AMBIENTE Y SUS ELEMENTOS.....	23
1.4.7. IMAGEN CAMBIANTE	23
1.4.8.-ELEMENTOS DE LA IMAGEN DEL MEDIO AMBIENTE	23
1.5. TIPOS DE INTERVENCIÓN URBANA	24
1.6. REGENERACIÓN URBANA.....	26
1.7. MOBILIARIO URBANO	27
1.7.1. DEFINICIÓN DEL SISTEMA DE AMUEBLAMIENTO URBANO	27

1.7.2. TIPOS DE MOBILIARIO URBANO.....	28
1.8. CROMÁTICAS DE COLORES	29
1.9. CREACIÓN DE PLAZAS.....	30
1.10. SÍNTESIS DEL MARCO TEÓRICO.....	33
1.11. CASOS DE ESTUDIO REFERENTES URBANOS.....	337
1.11.1. ESTRÍAS URBANAS	38
1.11.1.1.-Fotografías.....	40
1.11.2. PLAZA 31: UN NUEVO ESPACIO PÚBLICO EN SAN ISIDRO, LIMA.....	41
1.11.2.1.-Fotografías.....	44
1.12. MARCO LEGAL	45
1.12.1.NORMATIVAS RELACIONADAS CON EL TIPO DE ESTUDIO.....	45
1.12.2. CONCLUSIONES.....	47
CAPÍTULO 2. DIAGNÓSTICO	48
2.1. DATOS GENERALES.....	48
2.1.1. UBICACIÓN GEOGRÁFICA	48
2.1.2. DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO	48
2.1.3. EMPLAZAMIENTO	49
2.2. ASPECTOS FÍSICOS Y NATURALES.....	49
2.2.1. DIRECCIÓN DEL SOL Y VIENTOS	49
2.2.2. SOLEAMIENTO	50
2.2.3. CLIMA DEL SECTOR.....	51
2.2.4. CONTAMINACIÓN AUDITIVA DEL SECTOR.....	53
2.2.5. CONTAMINACIÓN AMBIENTAL	54
2.3. LECTURA HISTÓRICA.....	55
2.3.1. ANTECEDENTES HISTÓRICOS DE LA CIUDAD DE LOJA.....	55
2.3.2. PLANO DE ANTECEDENTES HISTÓRICOS DEL SECTOR.....	57
2.3.3. CONCLUSIONES DE LA LECTURA HISTÓRICA	58
2.3.4. RECOLECCIÓN FOTOGRÁFICA HISTÓRICA DE LA AVENIDA GRAN COLOMBIA	58
2.3.5. EVOLUCIÓN CARTOGRÁFICA.....	60
2.3.6. SITUACIÓN DE LOS INMUEBLES PATRIMONIALES QUE SE ENCUENTRAN EN LA GRAN COLOMBIA.....	62
2.4. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO POR INDICADORES URBANOS	63
2.4.1. POBLACIÓN Y MUESTRA.....	63
2.5. ANÁLISIS URBANO.....	63
2.5.1. MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD	63
2.5.1.1. Sistema vial	63
2.5.1.2. Transporte.....	64

2.5.1.3. Medios de transporte	66
2.5.1.4. Ruta predominante para llegar al centro	66
2.5.1.5. Flujos peatonales y vehiculares	67
2.5.1.6. Equipamientos de tipo urbano	69
2.5.1.7. Tiempo de llegada al sector	70
2.5.1.8. Tiempo de llegada al trabajo	70
2.5.1.9. Lugar de trabajo	71
2.5.1.10. Uso de equipamientos	72
2.5.1.11. Iglesia predominante en el sector	73
2.5.2. ESPACIO PUBLICO	75
2.5.2.1. Análisis de elementos de la imagen de la ciudad de Kevin Lynch	75
2.6.MORFOLOGIA	76
2.6.1. TIPOS DE VIVIENDA	76
2.6.2. CARACTERÍSTICAS DE USO DE SUELO Y OCUPACIÓN	77
2.6.3. VANOS Y LLENOS	77
2.6.4. TRAMA URBANA	78
2.6.5. ALTURAS	78
2.6.6. ESTADO ACTUAL FACHADAS	79
2.6.7. DESCRIPCIÓN VOLUMÉTRICA DOMINANTE:	79
2.6.8. ELEMENTOS DE LAS FACHADAS	81
2.6.9. TIPOLOGÍA DE VIVIENDAS	82
2.6.10. CARACTERÍSTICAS DE LAS VÍAS	83
2.6.11. LINEAMIENTOS EN TORNO A LOS ESTACIONAMIENTOS (SIMERT)	85
2.6.12. ESTADO ACTUAL DE LOS ELEMENTOS FÍSICOS DEL ESPACIO PUBLICO	85
2.7. SOCIO-ECONÓMICO	87
2.7.1. EDAD POBLACIONAL	87
2.7.2. DENSIDAD POBLACIONAL	88
2.7.3. NÚMERO DE FAMILIAS POR INMUEBLE	90
2.7.4. IDENTIDAD BARRIAL	90
2.7.5. USOS DE SUELO	92
2.7.6. PREPARACIÓN ACADÉMICA	93
2.7.7. TIEMPO DE RESIDENCIA	94
2.7.8. CREENCIA RELIGIOSA	94
2.7.9. COMERCIANTES RESIDENTES Y NO RESIDENTES	95
2.8. ANÁLISIS DE LOS TERRENOS DE LA QUINTA LEONOR	96
8.1. ANTECEDENTES	96
8.2. MATRIZ FODA DE LOS TERRENOS	97
2.9. PATRONES DE FUNCIONAMIENTO	99
2.10. SÍNTESIS DEL DIAGNOSTICO	100
CAPÍTULO 3. PROPUESTA	104
3.1. INTRODUCCIÓN	104

3.2. PROGRAMACIÓN	105
3.3.PROPUESTA A NIVEL DE LA AVENIDA GRAN COLOMBIA	105
3.3.1. INTRODUCCIÓN	105
3.3.2. PLAN DE INTERVENCIÓN	106
3.3.3. ESQUEMA DEL PARTIDO URBANO	108
3.3.4. ESQUEMAS DE REFLEXIONE DE LOS PRINCIPIOS DE DISEÑO	109
3.3.5. ORGANIGRAMAS DE RELACIONES FUNCIONALES	110
3.3.6. MEMORIA TÉCNICO DESCRIPTIVA	111
3.3.5.1. Características de los materiales	111
3.3.5.2. Detalles.....	111
3.3.6. PROPUESTA.....	113
3.3.6.1. Estado actual.....	113
3.3.6.2. Planta urbana	113
3.3.6.3. Corte del estado actual de la vía	114
3.3.6.4. Corte de la propuesta	115
3.3.6.6. Renders.....	116
3.4. PROPUESTA A NIVEL DE FACHADAS	117
3.5. INTERVENCIÓN EN TERRENO DE LA QUINTA LEONOR.....	118
3.5.1. INTRODUCCIÓN	118
3.5.2. PLAN DE INTERVENCIÓN	118
3.5.3. ESQUEMA DEL PARTIDO URBANO	120
3.5.4.ESQUEMAS DE REFLEXIONE DE LOS PRINCIPIOS DE DISEÑO	121
3.5.5. MEMORIA TÉCNICO DESCRIPTIVA	122
3.5.5.1. Características de los materiales	122
3.5.5.3. Detalles.....	123
3.5.6. PROPUESTA.....	124
3.5.6.1. Estado actual del terreno.....	124
3.5.6.2. Planta.....	125
3.5.6.3. Renders.....	125
3.6. VISIÓN GENERAL DE LA PROPUESTA	127
3.7. ORDENANZAS QUE SE PIENSA IMPLEMENTAR COMO PARTE DE LA	
PROPUESTA	128
CAPÍTULO 4. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	129
4.1. CONCLUSIONES.....	129
4.2. RECOMENDACIONES	129
BIBLIOGRAFIA.....	131
ANEXOS.....	133

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Conformación del Territorio.....	9
Ilustración 2. Paisaje Urbano.....	20
Ilustración 3. Creación de plazas.....	31
Ilustración 4. Fotografías caso de estudio ‘‘Estrías urbanas’’	40
Ilustración 5. Fotografías caso de estudio ‘‘Plaza 31’’	44
Ilustración 6. Ubicación.....	48
Ilustración 7. Emplazamiento	49
Ilustración 8. Soleamiento y vientos.....	50
Ilustración 9. Soleamientos.....	50
Ilustración 10. Temperatura y precipitación.....	52
Ilustración 11.-Temperatura durante el día y noche	52
Ilustración 12. Contaminación sonora	53
Ilustración 13. Contaminación ambiental.....	54
Ilustración 14. Fotografía antigua de la Gran Colombia 1	58
Ilustración 15. Fotografía antigua de la Gran Colombia 2	59
Ilustración 16. Fotografía antigua de la Gran Colombia 3	59
Ilustración 17. Fotografía antigua de la Gran Colombia 4	60
Ilustración 18. Plano de la ciudad de Loja, Autor desconocido. (1910).....	60
Ilustración 19. Esquema correspondiente a la edificación situada en las intersecciones de las calles José Antonio y Bolívar, Autor desconocido (1961).....	61
Ilustración 20. Centro histórico de Loja (1987)	61
Ilustración 21. Equipamientos	68

Ilustración 22. Análisis de elementos de la ciudad.....	75
Ilustración 23. Fotografía de las fachadas de uno de los tramos	79
Ilustración 24. Análisis de los elementos de las fachadas	81
Ilustración 25. Medida del estacionamiento	84
Ilustración 26. Estacionamientos.	85
Ilustración 27. Estado Actual.....	87
Ilustración 28. Fotografía Av. Gran Colombia.....	89
Ilustración 29. Foto de uno de los terrenos de la Quinta Leonor.....	96
Ilustración 30. Terrenos desocupados de la Quinta Leonor	98
Ilustración 31. Programación de la propuesta	105
Ilustración 32. Relación básica problemas/propuesta.....	106
Ilustración 33. Esquema de diseño	108
Ilustración 34. Esquema de reflexiones de diseño.....	109
Ilustración 35. Avenida Gran Colombia.....	100
Ilustración 36. Luminarias.....	112
Ilustración 37. Bancas/Jardineras	112
Ilustración 38. Basureros	112
Ilustración 39. Planta de la propuesta.....	114
Ilustración 40. Corte del estado actual.....	114
Ilustración 41. Corte de la propuesta	115
Ilustración 42. Estado actual avenida Gran Colombia	115
Ilustración 43. Avenida Gran Colombia.....	116
Ilustración 44. Avenida Gran Colombia.....	116

Ilustración 45. Avenida Gran Colombia entre la calle Guaranda y Ancón	118
Ilustración 46. Plan de intervención Quinta Leonor	119
Ilustración 47. Esquema del diseño	120
Ilustración 48. Principios de diseño de la plaza.....	121
Ilustración 50. Bancas de material reciclado	123
Ilustración 51. Jardineras	123
Ilustración 52. Estado actual del terreno	124
Ilustración 53. Perspectiva 1.....	125
Ilustración 54. Perspectiva 5.....	126
Ilustración 55. Perspectiva 11.....	126
Ilustración 56. Propuesta general.....	127
Ilustración 57. Punto de unión de la propuesta.....	128

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Síntesis del marco teórico.....	33
Tabla 2. Marco Legal.....	45
Tabla 3. Transporte.....	66
Tabla 4. Ruta predominante.....	66
Tabla 5. Tiempo de llegada	69
Tabla 6. Tiempo de llegada al trabajo	69
Tabla 7. Trabajo.....	71
Tabla 8. Uso de equipamientos.....	72
Tabla 9. Uso de iglesias.....	73
Tabla 10. Tipos de vivienda	76
Tabla 11. Características técnicas.....	77
Tabla 12. Descripción volumétrica estilo Republicano	80
Tabla 13. Descripción volumétrica estilo Vernacular	80
Tabla 14. Detalles arquitectónicos en las fachadas	81
Tabla 15. Características de las vías	83
Tabla 16. Tamaño del estacionamiento	84
Tabla 17. Estado actual de los elementos físicos.....	86
Tabla 18. Edad poblacional	87
Tabla 19. Número estimado de habitantes.....	88
Tabla 20. Familias por inmueble	90
Tabla 21. Nivel de identidad barrial	90

Tabla 22. Preparación académica	93
Tabla 23. Preparación académica	94
Tabla 24. Religión	94
Tabla 25. Comerciantes residentes y no residentes	95
Tabla 26. Matriz Foda de los terrenos	97
Tabla 27. Plan parcial de intervención	100
Tabla 28. Síntesis.....	101
Tabla 29. Propuesta en elementos del espacio publico	107

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Transporte.....	66
Gráfico 2. Ruta predominante	67
Gráfico 3. Tiempo de llegada	69
Gráfico 4. Tiempo de llegada al trabajo	71
Gráfico 5. Lugar de trabajo.....	72
Gráfico 6. Equipamientos	73
Gráfico 7. Uso de iglesias.....	74
Gráfico 8. Tipos de vivienda	76
Gráfico 9. Edad.....	88
Gráfico 10. Número de familias	90
Gráfico 11. Nivel de identidad barrial	91
Gráfico 12. Nivel de instrucción.....	93
Gráfico 13. Tiempo de residencia.....	94
Gráfico 14. Religión	95
Gráfico 15. Comerciantes	95

ÍNDICE DE PLANOS

Plano 1. Área de estudio	49
Plano 2. Antecedentes históricos	56
Plano 3. Inmuebles patrimoniales.....	61
Plano 4. Red vial, accesos al sector y paradas de transporte público	63
Plano 5. Transporte.....	65
Plano 6. Flujos peatonales y vehiculares	67
Plano 7. Vanos y llenos	77
Plano 8. Trama urbana.....	78
Plano 9. Alturas	78
Plano 10. Tipología de viviendas	82
Plano 11. Estacionamientos.....	83
Plano 12. Uso de suelos.....	92
Plano 13. Patrones de funcionamiento	99
Plano 14. Planta de la propuesta.....	113
Plano 15. Plaza en terreno de la Quinta Leonor	125

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro 1. Conformación del Territorio.....	7
--	---

Introducción

Problemática

El paisaje urbano es el resultado de la interacción de tres variables: el plano, el uso del suelo y la edificación. Cada una de ellas debe ser analizada en forma ordenada, debiendo luego establecerse la correlación existente para lograr un análisis de relaciones funcionales de lo que representa el paisaje urbano.

En este contexto, se ha considerado el sector de la avenida Gran Colombia, ubicado al norte de la ciudad de Loja, por ser un barrio que presenta un alto nivel de conflicto social y vehicular, debido a varios factores físicos y simbólicos, que se plantean como una suma de problemas que provocan desorden.

Este sector, a través de los años se consolidó como área comercial, sufriendo un aumento considerable de negocios instalados en los alrededores de la avenida Gran Colombia; las actividades cotidianas que se desarrollan en esta zona comercial-residencial han empezado a denotar una informalidad en la organización de la imagen urbana, como consecuencia del incumplimiento de las normativas municipales de planificación por parte de los usuarios del sector; reflejado en una gran cantidad de vendedores ambulantes y un mal uso del espacio público por parte de los usuarios, que constantemente obstruyen el flujo peatonal.

La cercanía del mercado Gran Colombia, el cual afecta directamente a la avenida, aumenta considerablemente ambos flujos, además de que guarda relación con el tipo de comercios que se han instalado en la avenida, como son las ferreterías, venta de insumos agrícolas, restaurantes, papelerías y materiales de construcción.

En cuanto a la vialidad, la mayoría de calles secundarias que pasan a través del sector de la Gran Colombia son de doble sentido y unen así las avenidas Nueva Loja y Cuxibamba,

convirtiéndolo en un punto de paso vehicular de alto tráfico, con elevados niveles de contaminación auditiva y ambiental.

Las portalerías presentes a lo largo de toda la avenida Gran Colombia y la implementación de arquitectura contemporánea, representan un elemento visual predominante que influye de manera directa al bajo valor estético y a la escasa homogeneidad presente en las fachadas del tramo urbano. La precaria condición de los pocos espacios recreativos presentes en el sector, denota un problema reflejado en el uso informal de los terrenos de la Quinta Leonor, siendo ocupados por los usuarios del sector, sin permiso y sin las condiciones adecuadas.

Lo anteriormente planteado conlleva a que el área de la avenida Gran Colombia esté en proceso de degeneración urbana, provocada por la presencia del mercado, la falta de homogeneidad por parte de las portalerías, la arquitectura en las fachadas, la vialidad peatonal y vehicular, la contaminación ambiental y auditiva, la necesidad por parte de los residentes del sector de un área recreativa común, la falta de mobiliario y accesos peatonales para discapacitados.

Prognosis

El escaso interés de la utilización de los espacios provoca la aparición de más elementos caóticos, evitando de esta manera el flujo apropiado de las masas que suelen integrar el sector; estos problemas requieren una intervención urbano arquitectónica debido a que cuando hablamos de paisaje urbano se habla de un equilibrio entre lo social y lo estructural.

Justificación

El tema del desarrollo de una intervención urbana en la avenida Gran Colombia se lo ha creído conveniente escoger, ya que es un sector de muy alto valor comercial, histórico/cultural y que cuenta con una gran cantidad de equipamientos para los residentes. Además de que por su cercanía, dimensiones y contexto, se podría disponer de alguno de los terrenos de la Quinta Leonor, como parte del plan de regeneración urbana. De esta manera, se pretende dar solución a problemas relacionados con movilidad, estética, falta de espacios recreativos y el uso del espacio público, para así regenerar la avenida y sus alrededores, mejorando la calidad de vida de las personas que la habitan o transitan. Para esto se han utilizado metodologías enfocadas al análisis y diagnóstico del espacio público, en base a factores como son los focos de desarrollo económico y el crecimiento demográfico, que determinen un sentido de afinidad con lo que es la imagen de la ciudad.

Esto se refleja en una mejora al sistema de actividades que se desenvuelven diariamente, originando así una nueva percepción, tanto para los comerciantes y moradores, como para todos los habitantes de la ciudad de Loja y los que la visiten.

Mejorar la avenida Gran Colombia a través de una propuesta de intervención urbana contribuye al logro de los siguientes objetivos del Plan Nacional del Buen Vivir:

Objetivo 3: mejorar la calidad de vida de la población.

Objetivo 4: fortalecer las capacidades y potencialidades de la ciudadanía.

Objetivo 5: construir espacios de encuentro común y fortalecer la identidad nacional, las identidades diversas, la plurinacionalidad y la interculturalidad.

Por lo que es pertinente para la ciudad de Loja la elaboración de este proyecto, ya que se cuenta con los recursos y el tiempo suficiente para lograr el objetivo de investigación, aclarando

que el alcance de este trabajo comprende específicamente la intervención de la avenida Gran Colombia, en el tramo comprendido entre las calles Tulcán y Tena.

Objetivos

Objetivo general

- Elaborar una propuesta de intervención urbana en el espacio público del sector de la avenida Gran Colombia y en uno de los terrenos de la Quinta Leonor.

Objetivos específicos

- Conocer los elementos que provocan desorden urbano y desarrollar los indicadores urbanos del sector.
- Comprender los factores que provocan congestión vehicular y peatonal.
- Determinar las razones y el nivel de contaminación visual, ambiental y auditiva.
- Identificar los mobiliarios faltantes en el espacio público y reconocer las necesidades que justificarán el diseño de un espacio público comunal que facilite la cohesión social.
- Realizar una propuesta que solucione los factores relacionados con el desorden, la movilidad, la contaminación y el deterioro estético, comprendidos en el sector de la avenida Gran Colombia.

Metodología

Para la investigación se necesitan tres componentes:

El sujeto (investigador).

El objeto de estudio (lugar).

Y el método por el cual se adquiere el conocimiento.

Para la realización del estudio se aplicaron diferentes estrategias tales como:

Observación directa y sistemática: con el fin de distinguir a los usuarios y el espacio para determinar las actividades que se realizan.

Encuestas: con el fin de encontrar los diversos intereses en la configuración física y social del espacio ocupado por usuarios de todo tipo/características demográficas y preferencias de uso.

Entrevistas informales: que se realizaron a diversos moradores e informantes clave.

Y fichas: que permitieron determinar el estado actual del sector.

El trabajo se refuerza con la aplicación de los siguientes métodos:

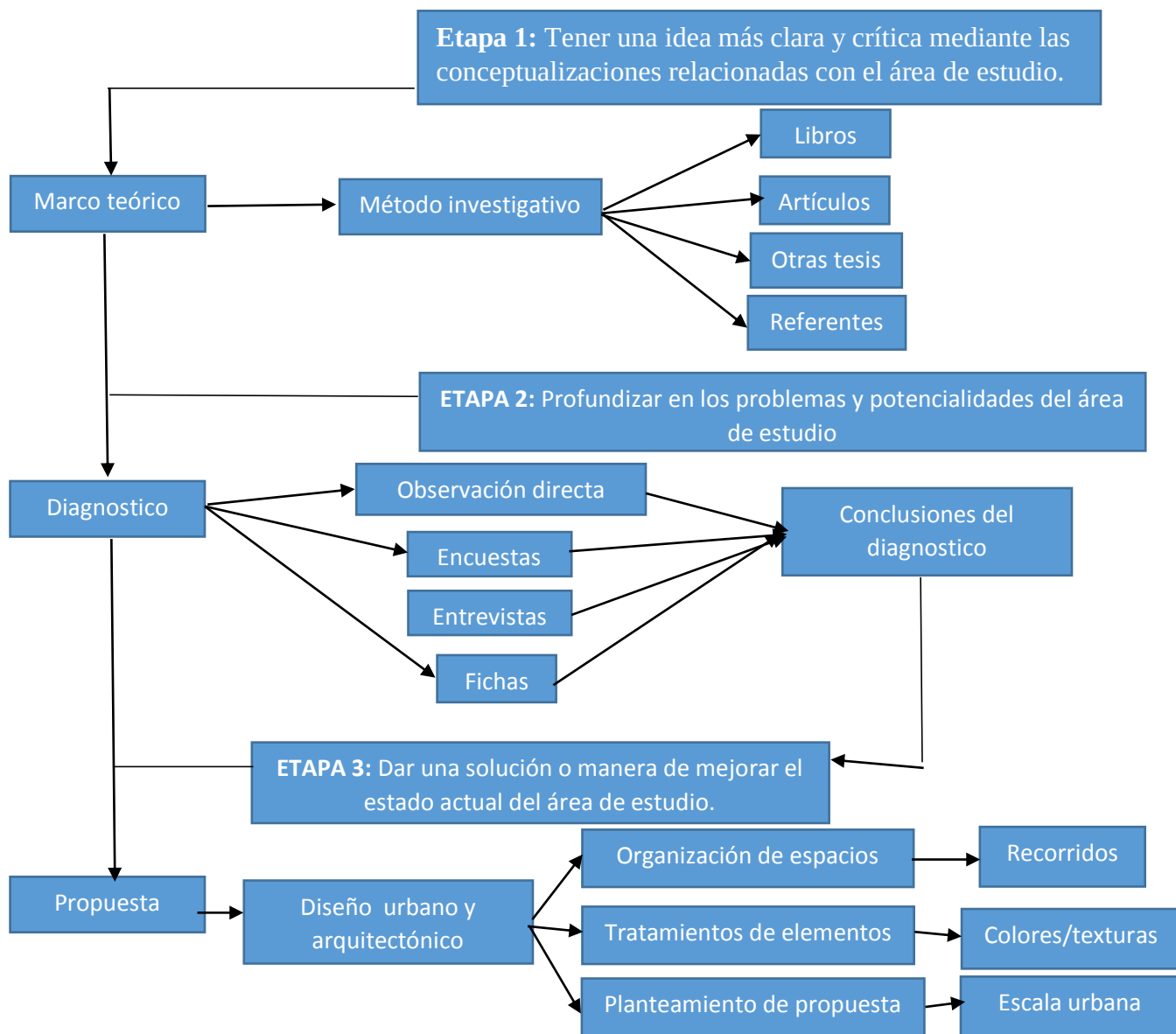
Método analítico: nos permite reconocer las partes que conforman un sistema a través de un análisis.

Método sintético: nos autoriza a comprender cómo se integran las partes de un sistema.

Método inductivo: va desde lo particular a lo general, tiene que ver con la observación, experiencia y comparación.

Método deductivo: va desde lo general a lo particular, abarca aplicación, comprensión y demostración.

Esquema de la metodología



Capítulo 1

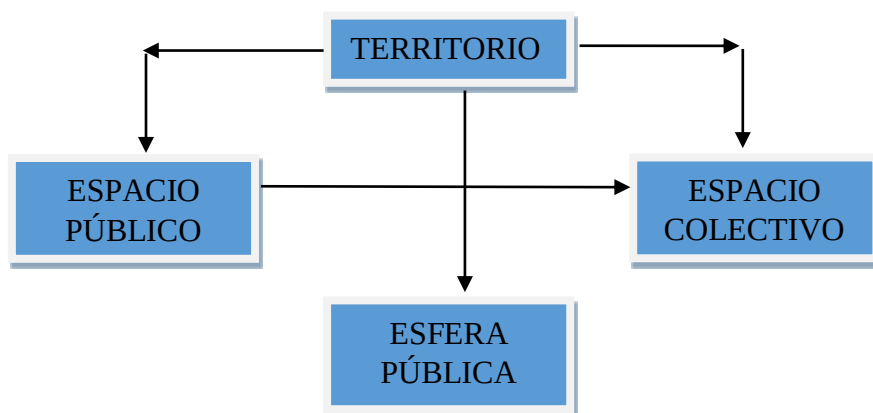
Análisis teórico del espacio público

1.1. Espacio público

Inicialmente al espacio público se lo considera como un lugar de transición para las personas apropiándose del lugar y con el paso del tiempo comprende significados para las personas tanto en patrimonio y cultura. Según Dascal (2003), “el espacio público puede cumplir distintas funciones en la ciudad, al extremo de que es factible encontrar posiciones extremas y contradictorias que lo conciben como un espacio de aprendizaje, ámbito de libertad o lugar de control”.

Ya sean lugares abiertos como parques, hasta lugares cerrados como centros comunitarios, a esta corta definición se la complementará con sus distintas dimensiones relacionadas, como son política, física, cultural, social y económica; pero, para entender más su significado es necesario aclarar más conceptos para comprenderlo de una mejor manera, sin confundirlo con otras directrices que abarcan y caracterizan al espacio público.

Cuadro 1. Conformación del territorio



Fuente: Reflexiones sobre el espacio público.

Elaborado por: Max Andrés Villavicencio Arciniegas.

El espacio público siempre va a estar enmarcado en un lugar o territorio, comprendiendo la territorialización que nace a través del sentido de pertenencia, fomentando un factor para la apropiación de algo, eliminando el lugar anónimo e interponiendo la etnia de una sociedad con la caracterización de un espacio que no tenía propiedad.

El análisis de lo público y lo privado en un territorio enmarca tres apartados, que son el espacio público, el espacio colectivo y la esfera pública.

De estos tres apartados se puede confundir su significado con una similitud, debido a que nacen dentro del territorio o lugar, por eso se analizará qué es esfera pública y espacio colectivo, para tener una mejor fluidez en el aclaramiento de los términos.

La esfera pública tiene un nexo de conexión con lo público y privado debido a que las expresiones de las personas son laborales y familiares; sintetizando el concepto, la esfera pública es el lugar donde las personas pueden ejercer su libre albedrío en libertad de expresión.

El espacio colectivo es cuantificable debido a que es más amplio que el espacio público, no solo por la expansión arquitectónica que posee sino por el número de personas que ocupan la propiedad pública y el dominio privado.

El espacio colectivo tiene mayor acogimiento por ser un lugar de cohesión entre las personas, consumo de productos, y con el avance de la tecnología se implementa el uso de las redes sociales, además de que algunas zonas que son de espacio público se cierran para hacerlas de carácter privado.

Ilustración 1. Conformación del territorio

	Material/Territorial/ Morfológico	Soporte comunicación	Interacciones sociales
Espacio Público	Calle, plaza,...	Redes	Encuentro Fiesta Manifestación "Media"
Espacio colectivo	Mall, Centro Comercial, calle, "plazza"....	Redes	Encuentro Consumo Redes sociales "Media"

Fuente: Reflexiones sobre el espacio público.

Elaborado por: Núria Ricart, Antoni Remesar.

El espacio no solo está caracterizado por ser un lugar de interacción social, también contiene diversas dimensiones conformadas por funciones y usos que se le da al lugar y a los espacios que lo conforman.

1.1.1. Dimensiones referentes al espacio público

Según Vázquez (2008), el espacio público se divide en cinco dimensiones.

▪ Política

La dimensión política se caracteriza en dar el derecho al usuario a tener un acceso al espacio público eficiente, creando una interacción de la propiedad jurídica del territorio con la gerencia pública y los miembros de la ciudadanía que dan uso sobre el mismo, brindándole apropiación pública.

La apropiación aprecia la visión de espacio colectivo y le brinda su calificativo de espacio público. La mecánica que nos presenta el espacio público en la ciudad es directamente proporcional al nivel de apropiación, más que el equipamiento urbano que presenta.

▪ Físico

La imagen de la ciudad se hace notar por tener un entorno visible, accesible por todos y con priorización de la centralidad, fácil de reconocer por parte de sus mismos moradores que ya tienen asignado un uso incondicional y cotidiano; sin embargo, también en caso de que no sean estos los casos se identifican con un espacio como una parte de la ciudad que fácilmente los puede recibir sin dar resistencia.

El sitio tiene que tener una facilidad de adaptación que permita que las personas realicen múltiples actividades, así como también se logren adecuar a nuevos usos.

El espacio público depende tanto de su configuración física como de dicha facilidad de adaptación, para identificar simbólicamente los grupos sociales de todo tipo que moran en el espacio a analizar. La cuestión territorial es lo que sostiene todas las demás dimensiones (cultural, política, social y económica) para que logren vincularse.

▪ Cultural

La dimensión cultural enmarca al espacio público para representar la evolución e historia, proyectando los factores que le dieron nacimiento a ese sector, como es el registro del pasado el cual está presente tanto en sus monumentos como en sus errores. A partir de estos elementos del pasado, el espacio público se transforma en un espacio de identificación de simbolismos, de integración, expresión cultural y relación social, representando de forma física lo colectivo en el sector presente como un hecho a través de los días. De esta manera se entiende que cualquier intento de intervenir tiene que concentrarse en conocer y entender cómo la comunidad se desenvuelve al respetar la relación con el entorno territorial.

▪ Social

En esta dimensión la ciudad es el escenario del anonimato dentro de una integración social, en el sentido que nos evita la responsabilidad de dar explicación sobre nuestra condición social, creencias religiosas de diferente origen, etc., y nos presenta como iguales unos con otros. El uso equitativo del espacio público es condicionado por esa igualdad basada en el anonimato y su relación de poder, a su vez que esta se refleja en conflictos por el control de los espacios, disputas de toda índole e intensidad, que son causados tanto por la forma de ser individual de las personas o grupos sociales, o por la falta de compatibilidad entre las dinámicas que ellos presentan.

▪ Económico

Es la dimensión económica de los usos públicos, como calles, plazas, que son de transición para venta de productos, personas que realizan maniobras, en otras palabras, se demuestran las necesidades de las personas y la calle es la representante de reconocer y dar refugio a todo tipo de individuo en una sociedad donde el estatus de una persona es demostrativo ante la sociedad.

1.1.2. Nociones dominantes sobre el espacio público

Según Carrión (2005), las nociones dominantes tienen atribuciones al urbanismo moderno, ya que sus factores a tratar tienen que ver con el espacio físico ligado al uso público (p. 4).

Concepciones referentes al espacio público:

1. La primera proviene del urbanismo operacional y de la inmobiliaria, que comprende como lo que queda posteriormente finalizada la construcción de la vivienda o comercio. Con esto lo que se intenta explicar es que la estructura urbana está formada de diferentes usos de

suelo donde el espacio público tiene el trabajo de enlazar y unir los unos a los otros, crear espacios para el descanso y recreación de los pobladores, así como parques y plazas, desarrollar lugares de intercambio y producción de bienes, como centros comerciales, o de adquirir información como puntos o de producir hitos simbólicos que algún día podrían convertirse en históricos.

2. La segunda concepción comprende el sector jurídico y es aquella que proviene del concepto de propiedad y apropiación del espacio. Es la que tiene marcada distinción entre un espacio vacío de un espacio ya construido, espacio individual y espacio colectivo, aquellos que llevan a la conformación del concepto de espacio privado en oposición al espacio público. Un concepto jurídico es que el espacio público es el que no es privado y pertenece a todos, a la vez que es asumido por el Estado como representante general, en otras palabras, su administrador.
3. La tercera tiene que ver más con lo filosófico, que nos presenta un espacio público como un conjunto de nodos donde se desvanece la diferenciación individual de las personas y se coarta la libertad. Representa el tránsito de lo privado a lo público, un recorrido en el cual el individuo es privado de su libertad porque construye una instancia colectiva en la cual se niega.

1.1.3. Criterios alternativos del espacio público

De acuerdo a Carrión (2005), consiste en dominar estas concepciones sobre el espacio público para lograr un entendimiento de un doble análisis interrelacionado, que le es propia: por un lado, de su estado urbano y de su interacción con la ciudad y, por otro, de su relación histórica debido a que tiende a cambiar con el pasar del tiempo, así como funciona su continua articulación de la ciudad.

Se debe comprender la historia de una ciudad como un fragmento que posteriormente se relaciona con la ciudad en sí, lo cual consigue que los espacios cambien por su cuenta y se conviertan en relación a la ciudad.

Un espacio puede cambiar su función de manera repentina y puede pasar de un rol político a un rol mercantil, y luego puede cambiar a tener predominio de la estética, lo que significa que el espacio público cambia a lo largo de la historia y tiende a cambiar de lógica. Esta condición cambiante le permite tener diferentes y simultáneas funciones que, en conjunto, trascienden el tiempo y espacio (p. 5).

Esto plantea que existe un vínculo entre el espacio público y la ciudad, que tiende a alterarse dependiendo de la historia (lo que alguna vez fue un eje de importancia pasó a ser un espacio secundario). Por esto se puede afirmar que el concepto de plaza organizadora en ciudades diseñadas a partir del espacio público es un producto urbano en vías de extinción.

Actualmente, la organización de la ciudad empieza desde lo privado, dejando a los espacios comunitarios como un despilfarro para la logística económica, cuya prioridad tiene que ver con el aumento de las ganancias, sin embargo viene siendo un mal necesario para cumplir con las normas del urbanismo (p. 6).

“Una ciudad puede definirse como un asentamiento relativamente grande, denso y permanente de individuos socialmente heterogéneos” Wirth (1988).

“Una ciudad es una comunidad de considerable magnitud y de elevada densidad poblacional, que alberga en su seno una gran variedad de trabajadores especializados, no agrícolas, amén de una elite cultural, intelectual” Sjoborg (1988).

El espacio público es un engranaje fundamental en el funcionamiento y organización de la vida colectiva y la representación de la sociedad. En resumidas cuentas, si no vemos a la ciudad actuar y funcionar como un sistema, el espacio público no existe.

1.1.4. El espacio público para el nuevo urbanismo

Para Carrión (2005), el concepto de espacio público debe recuperar su lugar en el complejo sistema de la ciudad, más si actualmente la ciudad adquirió el mismo significado y valor que de un lugar que se presta al civismo. El dominio público, social y colectivo, predomina conformando la movilidad económica privada, caracterizada por la inclusión. Es el espacio que le proporciona valor a la ciudad y el que caracteriza su aptitud.

Debemos mantener y cambiar el espacio ya existente, para así lograr generar un nuevo espacio público para el nuevo significado del urbanismo, que pueda proporcionar al mismo tiempo muchas facilidades y que todas estas tengan una alta calidad estética. Las cuatro condiciones que caracterizan el espacio público son: lo simbólico, lo simbiótico, el intercambio y lo cívico (p. 21).

Simbólico. Es el espacio que genera una personalidad en base de dos formas: la permanencia y el rol.

Simbiótico. Se determina por espacios de incorporación social, en los cuales predomina lo social, en donde se realiza una simbiosis (mezcla, fusión) de relaciones diversificadas.

Intercambio. Es aquel espacio en donde se realizan actividades económicas de intercambio de bienes, información, entretenimiento, servicios, etc. Espacio que se caracteriza por la continua mejora de la accesibilidad, la rapidez, la calidad y las tecnologías.

Civismo. Finalmente, aquí es donde se forma la ciudadanía, la identidad con la ciudad que forma la Polis, un lugar que es espectador de marchas o concentraciones de la ciudadanía (p. 22).

1.1.5. La centralidad como espacio público

Carrión (2005), sostiene que los espacios públicos son de múltiples naturalezas y tienen varios escalones, funciones, tecnologías, siendo el más trascendental el concepto de centralidad en la trama urbana, esto debido a que posee el escalón más importante y de mayor resonancia. La centralidad se ha transformado en un lugar donde se ha abastecido de la rigidez debido a las relaciones Sociedad con el Estado y lo Privado con lo Público. Es el espacio más propenso a presentar cambios constantes o transformaciones.

Tiene que ver con un tipo de espacio público, que debe ser apreciado por todo el gran significado que posee como un todo para los ciudadanos y no solo por sus partes de manera individual. Esto lo convierte en un lugar diferente respecto al resto de la ciudad. Este espacio es crucial, debido a que proporciona el sentido de identidad en un ámbito de colectividad a los ciudadanos que residen más lejos del centro y de la actualidad.

Representa relación y encuentro, un lugar donde se presta a la socialización, información y expresión cívica/colectiva. Esto se logra dar debido a su centralidad y por su heterogeneidad general de todos los elementos que la conforman. La ciudad lo presenta como un punto de orden público, definido y desarrollado (p. 23).

1.2. Problemas contemporáneos del espacio público

1.2.1. El hostigamiento del espacio publico

Según Carrión (2005), actualmente las nuevas formalidades del urbanismo han influido considerablemente en el espacio público. Existe una clase de rechazo por el espacio público, incluso llegando al punto de generar miedo en las personas y que lo consideren nocivo, esto se debe a la falta del sentido de protección.

A causa de este bloqueo en el espacio público, tenemos como resultado una ciudad que pierde completamente la capacidad de crecer, de edificación y de interacción social adecuada, se elimina la intervención y se reduce la participación ciudadana, separándose así completamente el intento de ejercicios de tolerancia (p. 17). “Es un territorio abandonado, incluso, de la disputa social, se ha convertido en guarida y no en hábitat” (Borja, 2003).

A partir de aquí las ciudades se empiezan a determinar por un fenómeno llamado fragmentación, esto hace que el ciudadano llegue a ser visto como un extraño que no pertenece a la ciudad en sí, esto se puede experimentar cuando caminamos por fuera de nuestro recorrido cotidiano y nos sentimos fuera de nuestro territorio o barrio, a continuación esto nos da un sentido como extraños en nuestra propia ciudad, como si necesitáramos identificación para ir de un barrio a otro.

La fragmentación ha provocado la pérdida de espacios destinados específicamente a la construcción social y la interacción de la misma. “Las ciudades son constelaciones discontinuas de fragmentos espaciales” (Castells, 1999).

Lo que normalmente se encuentra en los diseños de las ciudades es la centralidad, de la cual se vive un efecto doble, de un lado, el cambio de la población por negocios y del otro lado la demanda de espacios en el centro, en otras palabras, mediante la densificación. Quedando como residuo los barrios en la periferia, que vienen siendo los sectores que pertenecen a las personas de bajos ingresos económicos, donde predomina la inseguridad, así como también se encuentran urbanizaciones para personas adineradas de alto valor económico (p. 20).

1.2.2. El escenario del espacio público en América Latina

Para Carrión (2005), el concepto de ciudad en América Latina ha sufrido varios cambios en el pasar de los años, de los cuales se podría decir que estamos viviendo en otro tipo de urbe. En sí, las agrupaciones urbanas han entrado en un parámetro de modificación que parte desde los cuarenta, en los cuales la dialéctica de la urbanización se enfocó en el crecimiento hacia la periferia, cuando actualmente lo hace hacia la ciudad ya previamente construida, provocando un cambio extremo en el típico flujo de desarrollo urbano desde un panorama internacional.

Una de las características del sistema de urbanización en América Latina es que este regreso de la ciudad construida tiene como antagonismo una internacionalización del concepto de ciudad.

Con este regreso de la priorización de la metrópolis, construida bajo un sentido internacional, el espacio público adquiere un sentido distinto, generando nuevos desafíos que tienen que ver con la centralidad, accesibilidad y simbolismo existente, todo esto en relación a las características sociales que le dan soporte, añadiendo así nuevos elementos a analizar dentro de la crisis urbanística. Conceptos claves a tratar en América Latina, que se relacionan con el urbanismo, son: la pobreza, los cambios en la demografía y los impactos de la globalización (p. 13).

1.2.3. Cómo afecta la transición de la demografía en el espacio público

Según información recopilada del registro poblacional en América Latina (Habitat, 1999), en el año 1950 el 41 % de los habitantes de las ciudades se encontraban en América Latina y en el año 2000 el 78 %. Este constante aumento exponencial de la población en los sectores urbanos tiene a su vez un opuesto en la disminución de los registros de urbanización, esto se presenta en el hecho de que si en 1950 existía una tasa de 4,6 para el año 2000 se redujo a la mitad. Esta información es considerable teniendo en cuenta la disminución de la población residente en el campo.

Esto se entiende en que en la región se clausuró el ciclo de la migración de las periferias o sectores alejados de la ciudad al centro y del crecimiento constante de las urbes, esto produjo una priorización de dos conceptos claves en el diseño y distribución urbana que son la “periferización” y la “metropolización”.

Paralelamente a todo esto se presentó un proceso de migración hacia el exterior de los países.

1.2.4. Aumento de la pobreza urbana

Según información del CEPAL (2001), en América Latina la pobreza se ha vuelto en un problema principalmente relacionado con la trama urbana. Actualmente, el 37 % de los habitantes residentes en urbanizaciones son pobres y el 12 % indigentes. A finales de los años 90 se notó un aumento considerable de pobres en zonas urbanas, esto lleva a que en la actualidad haya más de 120 millones de pobres viviendo en ciudades, aproximadamente.

Esta información nos rebela no solo que la mayoría de las personas residentes en zonas urbanas son pobres sino también que las ciudades en sí lo son. Sin darnos cuenta, estamos

colaborando en este proceso de urbanismo pobre, en el aumento de la exclusión social y la baja calidad de trabajo, todo esto demostrado en el aumento de la tasa de desempleo.

1.3. El paisaje urbano

Según Cullen (1974), la ciudad crea la obligación y le da un sentido de placer de convivir los unos con los otros, en la diversidad se encuentra el disfrute tanto de lo que se ve como de las experiencias que se desenvuelven unos con otros, las edificaciones concluyen en una amalgama de diferentes tamaños, colores y decoración externa, tratando así la ciudad como un arte, el cual adquiere características que presentan contraste.

La ciudad se vive a través de tres caminos: la óptica, el lugar y el contenido.

Óptica: percepción de descubrimientos que resultan en una gran cantidad de maravillas que generan un cambio en las emociones.

La visión serial nos muestra cómo seguir un plano de un extremo al otro de manera uniforme, produce un ordenamiento de dichos descubrimientos.

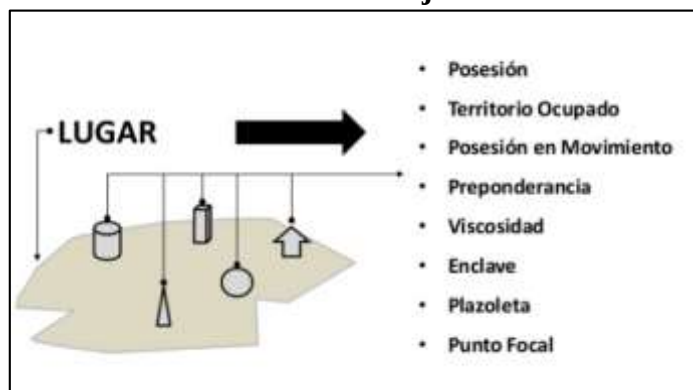
Lugar: efecto que puede producir un lugar o espacio de todo tipo, tanto público como privado.

El lugar cuenta con cierta cantidad de elementos que lo conforman, como: el sentido de posesión, el territorio ocupado, posesión en movimiento, preponderancia, viscosidad, enclave, plazoleta y punto focal.

Contenido: son los elementos y el sistema de una construcción, que van desde colores, estilos, hasta materiales. El espacio se enriquece de los sucesos que se viven en él.

En el contenido se reconocen los elementos de una ciudad y sus aptitudes visibles a simple vista.

Ilustración 2. Paisaje urbano



1.4. La imagen de la ciudad

1.4.1. La imagen del medio ambiente

Según Kevin Lynch, siempre se experimenta en relación a su silueta, con la variedad de sucesos que se desenvuelven para llegar a ello y con las memorias de experiencias pasadas. De esta manera, se crean enlaces con partes de la ciudad y su figura está empapada de memorias y significados.

Esto quiere decir que nosotros, como residentes de una ciudad, no actuamos solo como espectadores sino al mismo tiempo somos los actores, nuestra apreciación del espacio que nos rodea es fragmentada, pero a su vez la imagen es en realidad una unión de todos ellos mientras ocupamos todos nuestros sentidos.

1.4.2. La legibilidad de la ciudad

Es una cualidad visual específica; es la facilidad con que pueden reconocerse y organizarse sus partes en una pauta coherente. Una ciudad legible hace que sus distintos sitios sobresalientes o sendas sean fácilmente identificables, y se agrupan también fácilmente en una pauta global.

1.4.3. La identificación del medio ambiente

Como punto clave en la identificación de la imagen ambiental es la orientación, ya que está directamente relacionada con la geografía y psicología, al tratarse de una persona que está perdida y no puede encontrar el camino correcto. La orientación es la imagen mental del mundo físico externo que tiene cada persona. La experiencia inmediata junto a la memoria de una anterior sirve para darle un significado a la información y canalizar la acción.

1.4.4. Una imagen nítida

Permite un traslado rápido y fácil.

Es un amplio marco referencial.

Es una base de equilibrio en el desarrollo de cada uno.

Da las herramientas para la creación de simbolismos y memorias colectivas.

Confiere una gran impresión de seguridad emocional.

1.4.5. Elaboración de la imagen

Una imagen ambiental es producto de un procedimiento doble entre el observador y dicho medio ambiente. El observador elige, estructura y le da un significado a lo que percibe, de esta manera se determina que, dependiendo del observador, las imágenes se diferencian considerablemente unas de otras; sin embargo, existen casos en los que coinciden entre los integrantes de un grupo, lo que da a lugar a las imágenes colectivas. Los elementos de una imagen se dividen en: identidad (características específicas de un objeto), estructura (relación espacial entre observador, espacio y los demás objetos) y significado (el objeto debe ser algo reconocible al observador).

1.4.6. La imagen del medio ambiente y sus elementos

La imagen general de una ciudad es la intercalación de muchas imágenes individuales, las cuales son necesarias para que el observador pueda actuar correctamente en el medio ambiente; dentro de esto caben otros aspectos como lo social, lo político y lo histórico.

1.4.7. Imagen cambiante

La imagen puede cambiar ocasionalmente de tipo si las circunstancias de su visión son diferentes.

Una autopista es una senda para el conductor y un borde para el peatón.

Ninguno de los elementos existe en la realidad aisladamente. Los barrios están estructurados por nodos, definidos por bordes, atravesados por sendas y regados de mojones.

1.4.8. Elementos de la imagen del medio ambiente

Sendas: vías, senderos, ciclo vías, canales, vías férreas, avenidas o líneas de tránsito.

Bordes: son las limitantes entre dos fases, las cuales no se usan y no son senderos, tales como bordes de desarrollo, muros o cruces de ferrocarril.

Barrios: son los grupos de la ciudad en los que sus dimensiones oscilan entre medianos y grandes. Pensados desde un punto de vista bidimensional en el que el observador entra en él y son fáciles de identificar por algunos elementos en común. En su mayoría se suelen identificar desde el interior, aunque también se lo usa para la referencia exterior en caso de ser distinguible desde afuera.

Algunas características físicas que presentan los barrios son: los espacios, las formas, los detalles, las texturas, los símbolos, el tipo de construcción, el uso, la actividad, los habitantes y la topografía.

Nodos: son partes importantes de la ciudad que sirven como punto de atracción y los cuales se prestan para tener una gran confluencia de personas. Ejemplos de esto son plazas, cruces o convergencia de sendas.

Mojones: son otro tipo de puntos referenciales, con la diferencia que el observador no entra en él, sino que se encuentra en el exterior. Van desde lo más grande, que serían edificios, iglesias, colinas y monumentos, hasta los mojones pequeños como frentes de quioscos, árboles y demás mobiliario urbano.

1.5. Tipos de intervención urbana

Una intervención urbana, de cualquier tipo, cuenta con varias etapas de acción:

1. Etapa: la detención.
2. Etapa: el diagnóstico.
3. Etapa: el tratamiento.
4. Etapa: la vigilancia y prevención.

Según García (2017), el tipo de intervención se determina por sus objetivos, visión futura y nivel de profundidad.

- a) Puesta en valor: tiene como objetivo motivar a los pobladores para conservar el patrimonio cultural, de esta forma, recuperar el valor que se ha olvidado en torno a los inmuebles y el espacio público.
- b) Reciclaje: proceso de intervención cuya tarea es brindar nuevas características de habitabilidad a los inmuebles o al espacio urbano.
- c) Rehabilitación: proceso de recuperación del uso o actividad que se solía llevar a cabo en un edificio o estructura urbana, de manera que vuelva a cumplir su función inicial.
- d) Revitalización: consiste en el conjunto de acciones de tipo técnico, administración y legales que proponen aspectos urbanos y arquitectónicos que presenten un porcentaje de abandono o descuido.
- e) Conservación: es la acción de preservación sobre algún inmueble o estructura urbana, para de esta forma conservar su significado o valor histórico cultural (Cap. 6) (p. 1) (p. 2).

Para desarrollar estas intervenciones, existen varios niveles de intervención:

- a) Liberación: eliminación de elementos adicionales que carecen de valor natural, patrimonial o cultural.
- b) Consolidación: es el acto de detener las alteraciones mediante elementos que permitan el mantenimiento de la misma.
- c) Reintegración: acción para devolver unidad a elementos deteriorados y reubicarlos en su espacio original.
- d) Integración: implementación de nuevos elementos que sustituyan los perdidos, denotando una clara diferencia el uno del otro.
- e) Reestructuración: acción propuesta en monumentos para recuperar condiciones de estabilidad que se encuentran dañadas o perdidas.
- f) Reproducción: es la producción de un modelo similar de un monumento, a base de materiales nuevos con el fin de proteger el original.
- g) Mantenimiento: son los elementos con el objetivo de impedir los deterioros, sin alterar las condiciones de habitabilidad (Cap. 6) (p. 2).

1.6. Regeneración urbana

Desde que existe el urbanismo intervenido, se han creado conflictos entre lo que significa regeneración y rehabilitación urbana.

Según el plan de regeneración urbana, propuesta en San Pablo, Zaragoza (2014), el debate se prolonga en los años siguientes y resume las cuestiones que se plantean en torno a las distintas acepciones del término “regeneración urbana”. Diversos autores constatan que, a pesar de las

buenas intenciones, los efectos de ese tipo de intervenciones conllevan la gentrificación o aburguesamiento de los barrios.

La “regeneración urbana” se plantea hoy desde las instituciones como una vía para la recuperación económica, que además garantiza un modelo basado en la sostenibilidad y en la integración de los aspectos sociales, económicos y ambientales (p. 17).

Según el artículo “Deconstrucción y reconstrucción de un concepto incuestionado” (2012), la regeneración urbana se presenta en la actualidad como epicentro de una nueva generación de políticas urbanísticas. Aparece con frecuencia confundida o yuxtapuesta con términos como rehabilitación, renovación, remodelación, revitalización, reestructuración u otros, aplicados a iniciativas y proyectos urbanos muy diversos, con el denominador común de referirse a espacios ya urbanizados. Este interés por la ciudad ya existente no es una particularidad ni una reacción a las peculiaridades españolas (urbanización desbocada, peso del sector construcción).

La regeneración urbana integrada es, por el contrario, una noción que viene siendo impulsada por la UE (Unión Europea) desde hace décadas y que ha tenido una práctica efectiva. No obstante, aunque el neologismo es relativamente reciente, el interés de los gobiernos por dirigir la transformación de la ciudad existente no lo es en absoluto. Por el contrario, constituye uno de los ejes constantes de la historia del urbanismo. Merece la pena, por tanto, detenernos brevemente para mirar al pasado, lejano y reciente, explorar algunos ejemplos y tendencias precedentes con el fin de comprender a qué imperativos han obedecido este tipo de medidas, qué contextos sociales, económicos y disciplinares las han propiciado y, sobre todo, para mostrar algunas de sus repercusiones sobre la ciudad que heredamos (p. 130).

1.7. Mobiliario urbano

1.7.1. Definición del sistema de amueblamiento urbano

Según el “Estatuto de Espacio Público” del municipio de Palmira (2009), la relación hombre medio nos obliga a plantear soluciones cada vez más incluyentes y que generen patrones de identificación sobre el entorno en el cual nos desenvolvemos diariamente, proporcionando a la ciudad un lenguaje claro, definido y diferenciado de las demás circundantes. Por lo anterior, tiene importancia la caracterización de un sistema de amueblamiento que permita visualizar las diferentes soluciones formales a las necesidades colectivas de los espacios. Para efectos de este producto, se considera sistema de amueblamiento urbano (SAU) al conjunto de elementos incorporados en el espacio público para facilitar las actividades habituales de los usuarios, acorde a los diferentes tipos de espacios públicos y conforme a las particularidades de cada uno de ellos. La carga simbólica y gráfica, que permita identificar el amueblamiento de la ciudad en diferenciación con los demás elementos existentes del mercado urbano, es una premisa sustancial de este capítulo, ya que permite generar identidad, recordación y memoria urbana (p. 2).

1.7.2. Tipos de mobiliario urbano

Mobiliario descanso:

Banca.

Paradero de bus.

Parasoles.

Higiene:

Cestas de basura.

Áreas verdes:

Protección vegetal (arbórea, arbustiva, herbácea).

Señalización:

Semáforos

Bolardo.

Señales (tránsito).

Orden público:

Bici-parqueadero.

Luminaria.

Puestos de vendedores urbanos.

1.8. Cromáticas de colores

En una intervención a nivel de las fachadas es importante utilizar los colores apropiados según la gama de cromáticas existente; por lo tanto, se tomaron en cuenta algunos estándares como armonía y precepción por parte de los usuarios (Heller, 2004, p. 8).

Esto tiene significado en los efectos a nivel psicológico, bajo la presencia de algunos colores.

La elección de color se debe basar en:

Color azul:

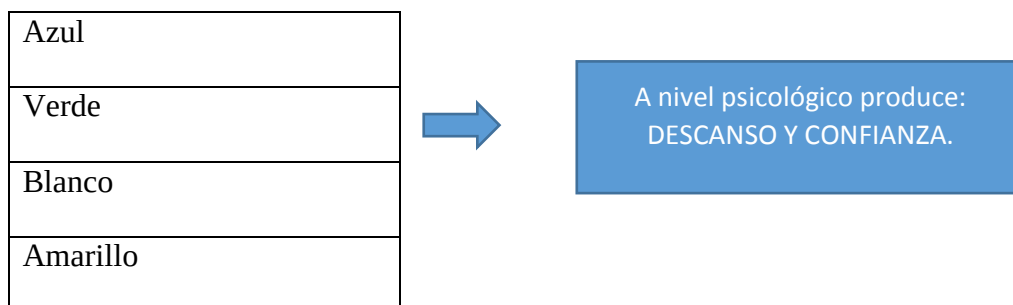
- Color de la armonía y la simpatía.
- Color de la amistad y la confianza.
- Color preferido debido a que es el color divino de lo eterno.

Color verde:

- Verde terrenal, color de la naturaleza.
- La combinación del verde y el azul se convierte en azul humano.

Color amarillo:

- Color más apreciado.
- Color favorito de las mujeres y hombres.
- Amarillo junto con el color blanco se muestra radiante.
- Color del placer, amabilidad, optimismo y divertido.
- Elección de la cromática



No se consideran el color rojo, violeta, naranja, marrón, rosa, debido a que el porcentaje del apreciamiento del color es bajo, y debido al entorno, ya que el espacio público tiene un significado

de electricidad es por eso que se consideran colores que fundamenten la igualdad del espacio, para que las personas interactúen constantemente con él.

1.9. Creación de plazas

De acuerdo con Barrientos (2011), los aspectos principales a la hora de diseñar una plaza son los factores políticos, públicos y culturales, que normalmente se llevan a cabo durante el desarrollo de un proyecto urbano.

Ilustración 3. Creación de plazas



Elaborado por: Natalia Barrientos

Entre algunos aspectos clave están:

1. Identidad: a través de la historia las plazas han significado el centro de las comunidades y la base de la identidad de ciudades enteras. La visión general de muchas plazas siempre ha estado fuertemente relacionada con piletas o edificios cívicos en sus cercanías, dando una imagen fuerte e imponente.

2. Atracciones y destinos: toda plaza posee una diversidad de pequeños elementos o lugares dentro de sí misma y que cumplen la función de atraer a una cantidad de personas dependiendo de la actividad. Estos elementos no necesitan ser considerablemente grandes para que la plaza sea muy concurrida, de hecho, las plazas más exitosas tienen múltiples atracciones pequeñas, como vendedores de comida o quioscos de golosinas.

3. Comodidades: la comodidad es muy importante para los usuarios de la plaza. La forma de usar, colocar el equipamiento puede determinar cómo la gente elige usar el espacio. En esto destaca la iluminación, la cual ayuda a destacar ocupaciones precisas como accesos y caminerías. El arte público y los juegos menores son un gran atractivo para niños y en general personas de todas las edades.

4. Diseño flexible: la utilización de una plaza tiende a ser diferente con el pasar de tiempo, ya sean horas, días o años. Para corresponder a variaciones, el diseño tiene que ser flexible en un ambiente de cambio continuo. De esta manera, se debería tener una bodega o un depósito de elementos tales como sillas móviles, mesas, sombrillas y juegos, para que se les pueda dar uso en cualquier ocasión.

5. Estrategia de temporada: el proyecto de una plaza no puede funcionar de la misma manera todos los meses del año, el diseño debe dar la facilidad a los usuarios para realizar actividades de todo tipo, dependiendo de la temporada.

6. Acceso: el fácil acceso es la clave para que la plaza sea un éxito. Las plazas normalmente y en su mayoría son accesibles para los peatones, ya que elementos como los pasos cebra y las luminarias están hechas para su seguridad. Demasiadas vías y automóviles suelen limitar el acceso, privando la plaza de su elemento más esencial: los usuarios.

7. La plaza interior y exterior: los alrededores de una plaza, como sus calles o edificios, pueden influir positiva o negativamente en su funcionamiento. Un edificio que presta un servicio de buena calidad, es decir, acogedor para el usuario (plaza interior) es esencial para la comodidad de la plaza exterior.

8. Llega como un pulpo: los vehículos deben tener claro que están accediendo a un lugar de alta concurrencia peatonal, esto se debe manifestar en el diseño, por ejemplo, con las señaléticas, la vegetación, las texturas y demás.

9. El papel central de la gestión: una plaza se vuelve agradable cuando la gente acude a ella y poco después regresa, esto debido a que el sentido de seguridad del usuario va a depender de que el plan de gestión la mantenga animada y siempre ordenada.

10. Diversas fuentes de financiación: se necesita implementar varias formas de recaudación de fondos que beneficien el constante mantenimiento de la plaza; como pequeños negocios de comida rápida, organización de eventos e impuestos sobre las propiedades adyacentes.

1.10. Síntesis del marco teórico

Tabla 1. Síntesis del marco teórico

Síntesis		
Tema	Descripción	Aporte
Espacio público	El espacio público se considera como un lugar de transición, que les permite a las personas apropiándose del lugar y con el paso del tiempo comprende significados tanto en patrimonio y cultura, ya sean lugares abiertos como parques hasta lugares cerrados como centros comunitarios, a esta corta definición se la complementara con sus distintas dimensiones relacionadas como lo son: política, físico, cultural, social y económico.	Comprensión del concepto de espacio público y sus principios de funcionamiento.

Dimensiones referentes al espacio público	Política: se caracteriza en dar el derecho al usuario, creando una interacción de la propiedad jurídica del territorio con la gerencia pública y los miembros de la ciudadanía. Físico: entorno visible, accesible por todos y con priorización de la centralidad, el sitio tiene que tener una facilidad de adaptación que permita que las personas realicen múltiples actividades, así como también se logren adecuar a nuevos usos. Cultural: la evolución historia, transformado en un espacio de simbolismos, de integración, expresión cultural y relación social. Social: el uso equitativo del espacio público es condicionado por esa igualdad basada en el anonimato y su relación de poder. Económico: en la dimensión económica los usos públicos como calles, plazas demuestran las necesidades de las personas y la calle es la representante de reconocer y dar refugio a todo tipo de persona.	Entender cómo funcionan las diferentes dimensiones del espacio público para su posterior análisis en el campo de estudio.
Criterios alternativos del espacio público	Consiste en dominar estas concepciones sobre el espacio público para lograr un entendimiento de un doble análisis interrelacionado, que le es propia: por un lado, de su estado urbano y, por la presente, de su interacción con la ciudad y, por otro, de su relación histórica debido a que tiende a cambiar con el pasar del tiempo, así como funciona su continua articulación de la ciudad. Se debe comprender la historia de una ciudad como un fragmento que posteriormente se relaciona con la ciudad en sí, lo cual consigue que los espacios cambien por su cuenta y se convierten en relación a la ciudad. Un espacio puede cambiar su función de manera repentina y puede pasar de un rol político a un rol mercantil y luego puede cambiar a tener predominio de la estética, lo que significa que el espacio público cambia a lo largo de la historia y tiene a cambiar de lógica. Esta condición cambiante le permite tener diferente y simultáneas funciones que, en conjunto trascienden el tiempo y espacio.	Un análisis de la interrelación de los diferentes cambios que sufre un espacio público a través del tiempo, por medio de estudio histórico del sector.
El espacio público para el nuevo urbanismo	Simbólico. Es el espacio que genera una personalidad en base de dos formas: la permanencia y el rol. Simbiótico. Se determina por espacios de incorporación social, en los cuales predomina lo social, en donde se realiza una simbiosis (mezcla, fusión) de relaciones diversificadas. Intercambio. Es aquel espacio en donde se realizan actividades económicas de intercambio de bienes, información, entretenimiento, servicios, etc. Espacio que se caracteriza por la continua mejora de la accesibilidad, la rapidez, la calidad y las tecnologías. Civismo. Aquí es donde se forma la ciudadanía, la identidad con la ciudad, un lugar que es espectador de marchas o concentraciones de la ciudadanía.	Entender cómo funcionan los diferentes tipos de espacio público en base a la función que desempeña.

La centralidad como espacio público	La centralidad se ha transformado en un lugar donde es abastecido de la rigidez debido a las relaciones Sociedad con Estado y lo Privado con lo Público. Es el espacio más propenso a presentar cambios constantes o transformaciones. Este espacio es crucial debido a que proporciona el sentido de identidad en un ámbito de colectividad a los ciudadanos que residen más lejos del centro en la actualidad. Representa relación y encuentro, un lugar donde se presta a la socialización, información y expresión cívica/colectiva.	El área de estudio es una extensión del centro de la ciudad, por lo tanto es importante comprender cómo la centralidad afecta el espacio público.
El hostigamiento del espacio público	Existe una clase de rechazo por el espacio público, incluso llegando al punto de generar miedo en las personas y que lo consideren nocivo, esto se debe a la falta del sentido de protección. A causa de este bloqueo tenemos como resultado una ciudad que pierde completamente la capacidad de crecer, de edificación y de interacción social adecuada, se elimina la intervención y se reduce la participación ciudadana, separándose así completamente el intento de ejercicios de tolerancia, lo que se determina por un fenómeno llamado fragmentación.	El espacio público de la avenida Gran Colombia sufre de hostigamiento por parte de sus usuarios debido a la falta de sentido de protección.
El escenario del espacio público en América Latina	Una de las características del sistema de urbanización en América Latina es que este regreso de la ciudad construida tiene como antagonismo una internacionalización del concepto de ciudad, generando nuevos desafíos que tienen que ver con la centralidad, accesibilidad y simbolismo existente dentro de la crisis urbanística. Conceptos clave a tratar en América Latina que se relacionan con el urbanismo son tales como: la pobreza, los cambios en la demografía y los impactos de la globalización.	Estar al tanto de los desafíos y conceptos clave relacionados con el espacio público en América Latina.
Cómo afecta la transición de la demografía en el espacio público	Según información recopilada del registro poblacional en América Latina Habitat de 1999, en el año 1950 el 41 % de los habitantes de las ciudades se encontraban en América Latina y en el año 2000 el 78 %. Este constante aumento exponencial de la población en los sectores urbanos tiene a su vez un opuesto en la disminución de los registros de urbanización, esto se presenta en el hecho de que si en 1950 existía una tasa de 4,6 para el año 2000 se redujo a la mitad. Esta información es considerable teniendo en cuenta la disminución de la población residente en el campo.	El aumento demográfico en el área de estudio es la base de los diferentes cambios que se dieron a través de los años, esto provocado por la dicha transición.
Aumento de la pobreza urbana	En América Latina la pobreza se ha vuelto en un problema principalmente relacionado con la trama urbana. Actualmente el 37 % de los habitantes residentes en urbanizaciones son pobres y el 12 % indigentes, en la actualidad hay más de 120 millones de pobres viviendo en ciudades aproximadamente. Esta información nos rebela la exclusión social y la baja calidad de trabajo, todo esto demostrado en el aumento de la tasa de desempleo.	La presencia de comercio informal y vendedores ambulantes es un reflejo de la pobreza urbana.

El paisaje urbano	Óptica: percepción de descubrimientos que resultan en una gran cantidad de maravillas que generan un cambio en las emociones. Lugar: el lugar cuenta con cierta cantidad de elementos que lo conforman como: el sentido de posesión, el territorio ocupado, posesión en movimiento, preponderancia, viscosidad, enclave, plazoleta y punto focal. Contenido: son los elementos y el sistema de una construcción, que van desde colores, estilos, hasta materiales.	Entender cómo funciona el paisaje urbano a través de la perspectiva y percepción del usuario con su entorno.
La imagen del medio ambiente	Según Kevin Lynch, siempre se experimentan enlaces con partes de la ciudad y su figura esta empapada de memorias y significados, nuestra apreciación del espacio que nos rodea es fragmentada, pero a su vez la imagen es en realidad una unión de todos ellos mientras ocupamos todos nuestros sentidos.	La imagen de una ciudad depende del observador, su memoria y los significados que obtiene a través de las experiencias vividas en el espacio público.
La legibilidad de la ciudad	Una ciudad legible hace que sus distintos sitios sobresalientes o sendas sean fácilmente identificables y se agrupan también fácilmente en una pauta global.	Lograr que el espacio público sea legible a través de la propuesta de intervención.
La identificación del medio ambiente	La orientación es la imagen mental del mundo físico externo que tiene cada persona directamente relacionada con geografía y psicología.	Cómo los elementos físicos pueden intervenir de manera positiva o negativa en el usuario.
Una imagen nítida	Permite un traslado rápido y fácil, en un amplio marco referencial, como base de equilibrio en el desarrollo de cada uno, siendo las herramientas para la creación de simbolismos y memorias colectivas y así mismo confiere una gran impresión de seguridad emocional.	Tener en cuenta los conceptos de simbolismos, memoria colectiva y estabilidad psicológica.
Elaboración de la imagen	El observador elige, estructura y le da un significado a lo que percibe. Los elementos de una imagen se dividen en: identidad (características específicas de un objeto), estructura (relación espacial entre observador, espacio y los demás objetos) y significado (el objeto debe ser algo reconocible al observador).	Comprender los diferentes elementos que el observador percibe y procesa.
Imagen cambiante	La imagen puede cambiar ocasionalmente de tipo si las circunstancias de su visión son diferentes.	La imagen urbana cambia en relación a su observador.

Tipos de intervención urbana	El tipo de intervención se determina por sus objetivos, visión futura y nivel de profundidad.	Analizar los diferentes tipos de intervención para determinar la que aplica al área de estudio.
Regeneración urbana	La “regeneración urbana” se plantea hoy desde las instituciones como una vía para la recuperación económica que además garantiza un modelo basado en la sostenibilidad y en la integración de los aspectos sociales, económicos y ambientales.	Al determinar que el proyecto cumplirá como regeneración urbana es importante saber en qué consiste.
Definición del Sistema de Amueblamiento Urbano	Conjunto de elementos incorporados en el espacio público para facilitar las actividades habituales de los usuarios, acorde a los diferentes tipos de espacios públicos y conforme a las particularidades de cada uno de ellos. La carga simbólica y gráfica que permita identificar el amueblamiento de la ciudad en diferenciación con los demás elementos existentes del mercado urbano, es una premisa sustancial de este capítulo, ya que permite generar identidad, recordación y memoria urbana.	Mobiliario urbano que será implementado en el proyecto.
Tipos de Mobiliario Urbano	Mobiliario descanso, higiene, áreas verdes, señalización y de orden público.	
Cromáticas de colores	La gama de cromáticas es de acuerdo a los estándares, como armonía y precepción por parte de los usuarios. Esto significando en los efectos a nivel psicológico bajo la presencia de algunos colores. Colores azul, verde, blanco y amarillo producen descanso y confianza.	Elección de colores apropiada para provocar descanso y confianza a nivel psicológico en los usuarios de la avenida.
Creación de plazas	Entre algunos aspectos clave están: 1. Identidad, 2. Atracciones y destinos, 3. Comodidades, 4. Diseño flexible, 5. Estrategia de temporada, 6. Acceso, 7. La plaza interior y exterior, 8. Concurrencia peatonal, 9. El papel central de la gestión, 10. Diversas fuentes de financiación.	Parámetros de concepto y diseño para la realización de un espacio público de uso común.

Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

1.11. Casos de estudio referentes urbanos

1.11.1. Estriás urbanas

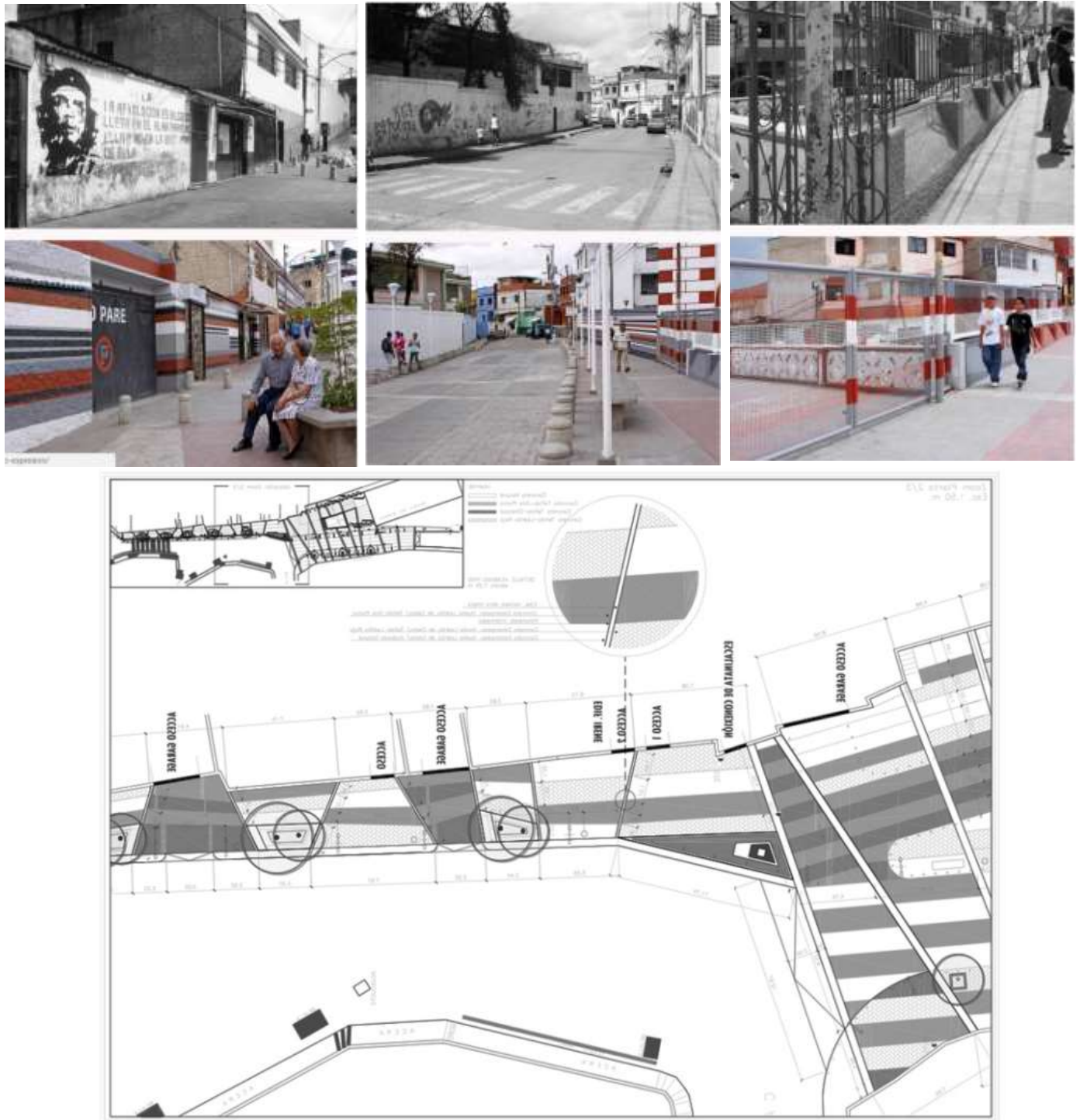
	Análisis
¿Qué?	Rescatar y conservar el Bulevar El Carmen Lograr mejorar y repotenciar las actividades de tipo recreativo y religioso en la comunidad, a la vez que refuerza los flujos peatonales de manera natural, todo esto logra potencializar la historia y el valor cultural de la ciudad.
¿Quién?	El arquitecto Carlo Bravo, con la colaboración de los arquitectos Eduardo Izaguirre y Gustavo Giménez
¿Dónde?	Barrió Unión de Petare, Municipio Sucre, Caracas - Venezuela
¿Cuándo?	Año 2011
¿Cómo?	Mediante una propuesta que simula un juego ‘geométrico’ entre arte y arquitectura, dejando claro su estrecha relación con arte venezolano. La implementación de mobiliario urbano y la expresión plástica genera una composición entre líneas paralelas y abstractas, despertando la perceptibilidad de los usuarios. El diseño consolida los flujos peatonales mediante el ensanchamiento y trabajo plástico. Colocando texturas y colores de pisos en variaciones de rojos y grises tanto en el pavimento como en algunas fachadas.

	También se implementa mobiliario urbano como: basureros, luminarias, rejas, vegetación y bancas, de esta forma, trabajando en la función, estética y orden general del espacio.
¿Cuánto?	El proyecto tuvo un costo de 1300000 BsD y fue desarrollado gracias a la Dirección de Obras y Mantenimiento de la Alcaldía del Municipio Sucre.
¿Por qué?	El Bulevar ‘‘El Carmen’’ es un importante e interesante espacio público, posee una gran influencia de peatones. En él desembocan más de 19 sectores aledaños y presenta un gran valor cultural e histórico, debido a que se encuentra cerca de la Iglesia ‘‘El Carmen’’. Es un sector que se encuentra lleno de residencias, comercios y dos colegios importantes.
¿Qué aprendizaje se puede extraer para la tesis?	-Que cada punto de una intervención debe tener un significado que represente la cultura o la historia del sector. En caso de no poder disponer de estos elementos el enfoque debe estar dirigido a lo funcional. -Mediante elementos artísticos, arquitectónicos y urbanos se puede fomentar el sentido de lugar y apropiación del espacio común. -Al analizar una ciudad se debe tener en cuenta la perspectiva y cohesión social entre los usuarios, cuyas actividades se desenvuelven diariamente en un espacio. .

Fuente: Archivo del autor
Elaborado por: El autor

1.11.1.1. Fotografías

Ilustración 4. Fotografías caso de estudio ‘Estrías urbanas’



Fuente: <https://sancheztaffurarquitecto.wordpress.com/>

Elaborado por: Carola Bravo

1.11.2. Plaza 31: un nuevo espacio público en San Isidro, Lima

	Análisis
¿Qué?	El proyecto se plantea a partir de las palabras ‘‘devolver la ciudad a las personas, sus verdaderos dueños’’. Se busca recuperar el espacio público y mejorar el estado actual y condiciones de la ciudad. Plaza 31 convierte un espacio subutilizado en un nuevo espacio público con fines recreativos y culturales. Diseñar un espacio público que por medio de la plaza resuelve un espacio extendido a partir de los negocios en planta baja.
¿Quién?	Los arquitectos Solangel Fernández Huanqui, Arq. Karlos Omar Rioja Branmon y Arq. Karel Van Oordt.
¿Dónde?	La obra está ubicada en la calle 31 de la urbanización Córpac, en el tramo comprendido entre las calles 24 y 25 correspondiente al subsector 5 – 4 distrito de San Isidro, Lima.
¿Cuándo?	Fue diseñado en abril del 2015, se empezó a construir en marzo del 2016 y se terminó el 28 del mismo mes.
¿Cómo?	La propuesta ocupa el centro del estacionamiento de manera integral con el fin de generar tranquilidad entre comerciantes y residentes del sector.

	Se trabaja con varios materiales, entre algunos están: el cemento pulido coloreado y natural en los sardinales de confinamiento de áreas vegetales. También se utiliza gravilla blanca, que con capa de tierra compactada sirve de transición a la hondonada de césped. Se colocaron bancas lineales de cemento y madera y bandas de tipo macizo en concreto con el logotipo del proyecto ‘‘Plaza 31’’. Se implementaron 2 bloques de estacionamiento de bicicletas y jardineras móviles para de esta manera cerrar los circuitos de acceso a las residencias aledañas. Se propuso un trabajo de arborización mediante especies típicas del sector (se aplicó 48000 m2 de área verde y 33 árboles nuevos). Se eliminó ambas vías con el fin de facilitar la movilidad vehicular de entrada y salida de los comercios. Las luminarias se componen en 5 postes de luz potente, 24 luminarias de piso que acompañan los árboles y 48 puntos de saliente en las elipses de vegetación.
¿Cuánto?	Fue financiado por la Municipalidad de San Isidro; sin embargo, no se especifica la cantidad.
¿Por qué?	La calle 31 de la urbanización Córpac se presentaba como un área comercial y residencial muy importante en la ciudad de Lima, sin embargo, presentaba conflictos de tipo urbano y funcional. La calle contaba con 2 vías y 2 carriles, en la cual se encontraba un estacionamiento en la parte del centro. Las veredas se encontraban deterioradas, carecía de accesos para discapacitados, las áreas verdes eran mínimas en relación al área total, la iluminación requería mantenimiento y repotenciación.
¿Qué aprendizaje se puede extraer para la tesis?	Considerar el diseño de una plaza como una forma de repotenciar las actividades económicas y turísticas de un sector problemático.

Una plaza transforma un espacio subutilizado de la ciudad en un nuevo espacio público, proporcionando al sector un lugar con fines culturales y recreacionales.

La implementación de especies endémicas en la propuesta a nivel paisajístico ayuda a mantener la identidad con la ciudad y resalta las bondades de fauna local.

Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

1.11.2.1. Fotografías

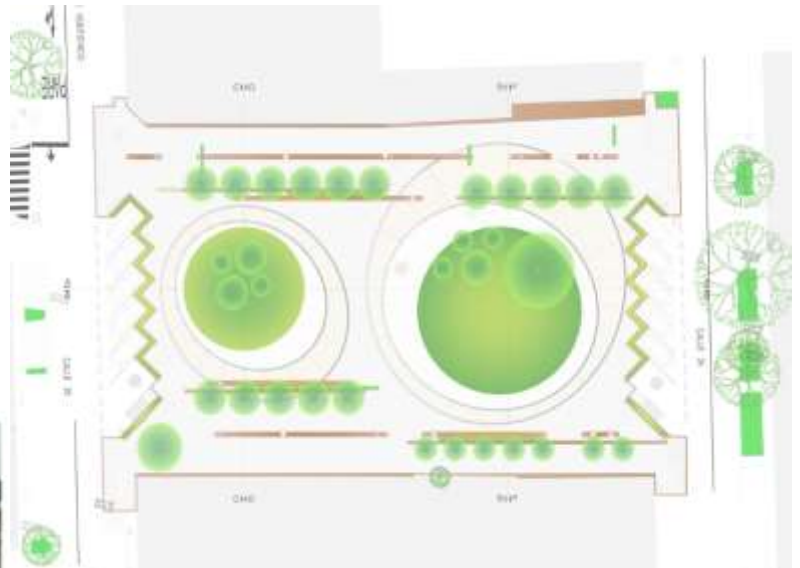
Ilustración 5. Fotografías caso de estudio ‘Plaza 31’



ANTES



AHORA



Fuente: <http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/791761/plaza-31-un-nuevo-espacio-publico-en-san-isidro-lima>

Elaborado por: Claudia Hiromoto

1.12. Marco legal

Para la investigación tendremos en cuenta normativas y artículos determinados por el Plan Nacional del Buen Vivir 2013-2017, la Constitución de la República del Ecuador, las Ordenanzas Municipales del cantón Loja y la Normativa Patrimonial.

1.12.1. Normativas relacionadas con el tipo de estudio

Tabla 2. Marco legal

	Plan Nacional del Buen Vivir	Constitución de la República del Ecuador	Ordenanzas Municipales (Loja)	Normativa Patrimonial
Espacio Público	Objetivo 5. Construir espacios de encuentro común y fortalecer la identidad nacional, las identidades diversas, la plurinacionalidad y la interculturalidad.	Art 22. Las personas tienen derecho a desarrollar su capacidad creativa, al ejercicio digno y sostenido de las actividades culturales y artísticas.	7. Planificar, construir y mantener la infraestructura física como los espacios públicos destinados al desarrollo social cultural y deportivo, de acuerdo con la ley.	Organización Territorial del Estado Régimen de competencias. Cap. 4to Art. 264.- Numeral 8. Preservar, mantener y difundir el patrimonio arquitectónico cultural y natural del cantón y construir los espacios públicos para estos fines.
Ámbito de control del espacio público		Art. 264.- 2. Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón.	m) Regular y controlar el uso del espacio público cantonal y de manera particular el ejercicio de todo tipo de actividad que se desarrolle en él, la colocación de publicidad, redes o señalización.	

Ámbito social	Objetivo 2. Auspiciar la igualdad, la cohesión, la inclusión y la equidad social y territorial en la diversidad.	Art. 23.- Las personas tienen derecho a acceder y participar del espacio público como ámbito de deliberación, intercambio cultural, cohesión social y promoción de la igualdad en la diversidad. El derecho a difundir en el espacio público las propias expresiones culturales se ejercerá sin más limitaciones que las que establezcan la ley con sujeción a los principios constitucionales.	e) La protección y promoción de la diversidad cultural y el respeto a sus espacios de generación e intercambio; la recuperación, preservación y desarrollo de la memoria social y el patrimonio cultural.	Derechos de las comunidades, pueblos y nacionalidades Cap. 4to. Art. 57.- Numeral 13: Mantener, recuperar, proteger desarrollar y preservar su patrimonio cultural e histórico como parte indivisible del patrimonio del Ecuador.
Ámbito medioambiental	Objetivo 3. Mejorar la calidad de vida de la población.	Art. 14.- Se reconoce el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, que garantice la sostenibilidad y el bien vivir, sumak kawsay.		Art.379.2. Las edificaciones, espacios y conjuntos urbanos, monumentos, sitios naturales, caminos, jardines y paisajes que constituyan referentes de identidad.
Ámbito recreacional	Objetivo 4. Fortalecer las capacidades y potencialidades de la ciudadanía.	Art. 24.- Las personas tienen derecho a la recreación y al esparcimiento, a la práctica del deporte y al tiempo libre.	Art.94.- Compromete a los GAD a ejecutar actividades deportivas, recreativas, con un espíritu participativo y de relación social, para la adecuación del tiempo libre de toda la población.	

Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

1.12.2. Conclusiones

Posterior al análisis de los artículos y normativas se puede determinar que si queremos lograr un avance eficiente a nivel urbano es primordial la planificación y correcto uso del espacio público.

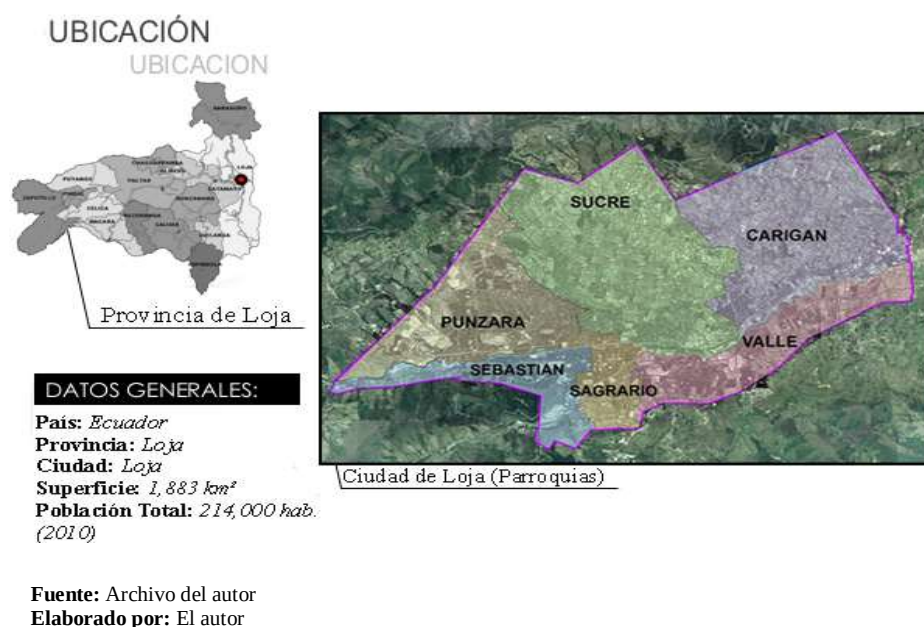
Capítulo 2

Diagnóstico

2.1. Datos generales

2.1.1. Ubicación geográfica

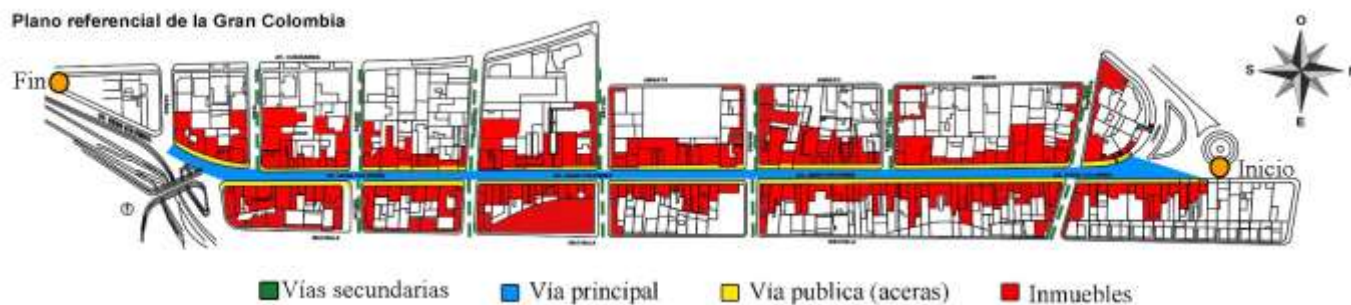
Ilustración 6. Ubicación



2.1.2. Delimitación del área de estudio

Entre las calles Ambato y Machala se encuentra la avenida Gran Colombia, la cual se extiende desde el redondel que converge de la avenida Cuxibamba y la avenida 8 de Diciembre (enfrente del Parque de la Madre), hasta la ya muy conocida Puerta de la Ciudad.

Plano 1. Área de estudio



Fuente: Plano catastral Loja 2015

Elaborado por: El autor

2.1.3. Emplazamiento

Ilustración 7. Emplazamiento



Fuente: www.google/maps.com

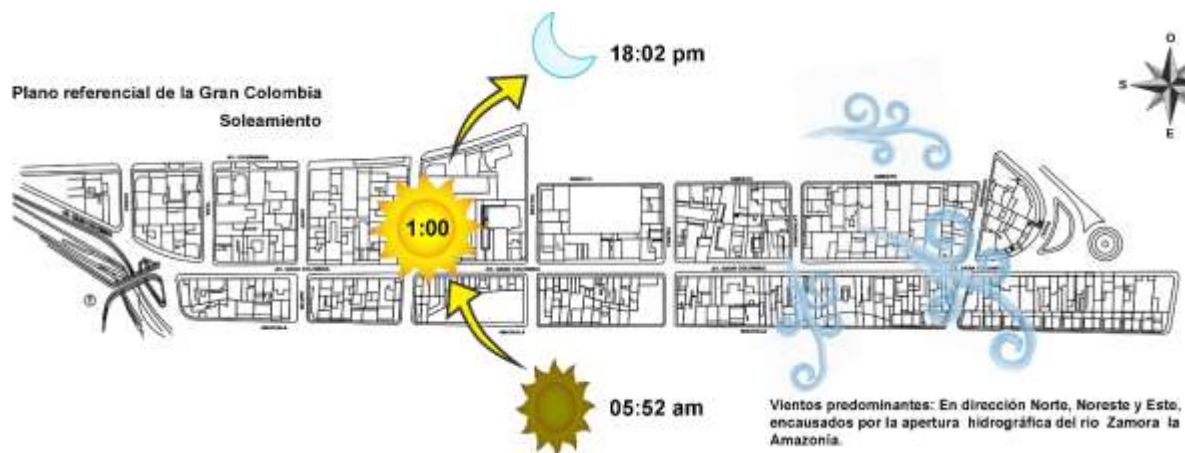
Elaborado por: El autor

2.2. Aspectos físicos y naturales

2.2.1. Dirección del sol y vientos

En el valle de Loja predominan los vientos de dirección norte, noreste y este, encausados por la apertura hidrográfica del río Zamora hacia la Amazonía.

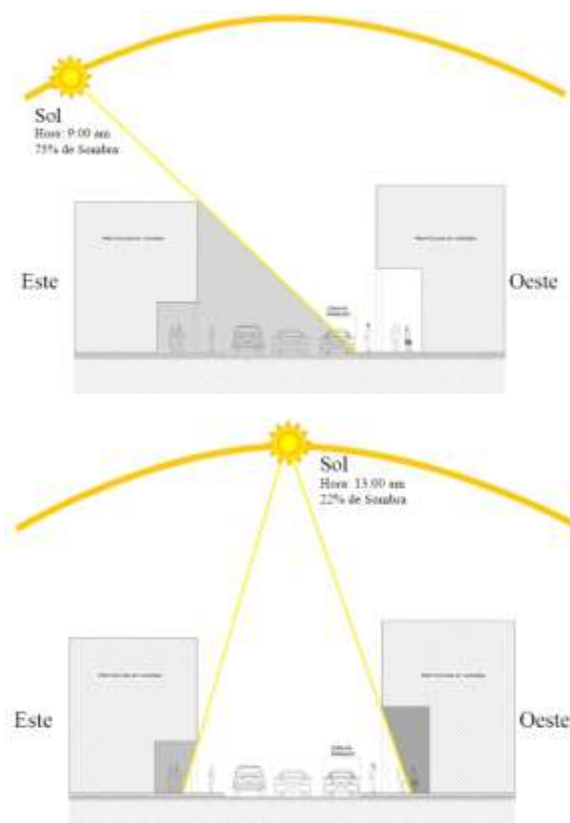
Ilustración 8. Soleamiento y vientos

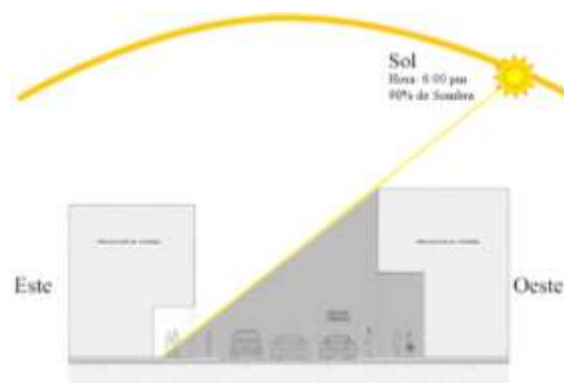


Fuente: Plano catastral Loja 2015
Elaborado por: El autor

2.2.2. Soleamiento

Ilustración 9. Soleamientos





Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

La iluminación solar directa es desde las 11 de la mañana hasta las 4 de la tarde. Esto teniendo en cuenta que la calle se presenta de norte a sur, genera espacios completamente iluminados que se complementan por los portales que representan una protección para el peatón por parte de la radiación solar.

2.2.3. Clima del sector

Según datos del Inamhi, la ciudad de Loja (2017), posee un clima temperado subhúmedo, con una temperatura media entre los 22,5 °C y 12,4 °C y una precipitación mensual media de 90,0 mm. En cuanto al área de estudio, presenta una temperatura de 17 °C, esto es debido a su ubicación cercana al centro de la ciudad.

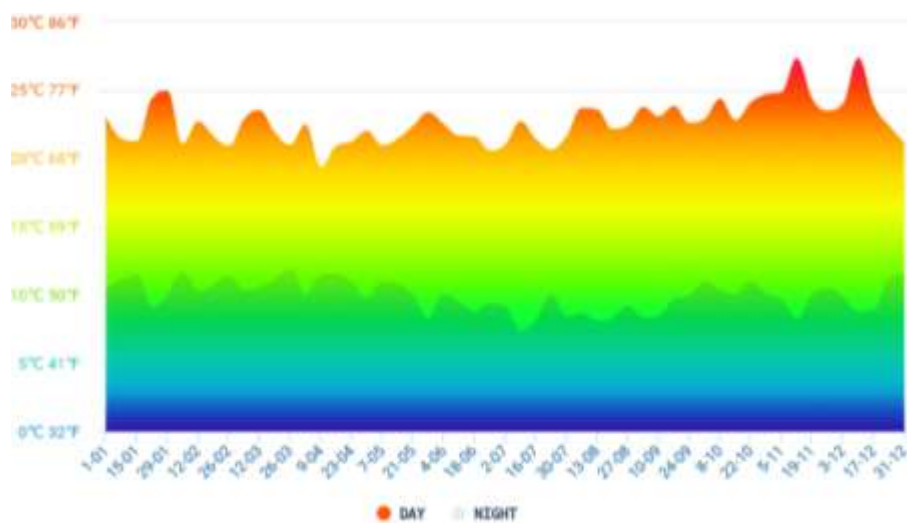
Ilustración 10. Temperatura y precipitación



Fuente: <http://hikersbay.com/climate/ecuador/loja>

Elaborado por: Hikersbay

Ilustración 11. Temperatura durante el día y noche

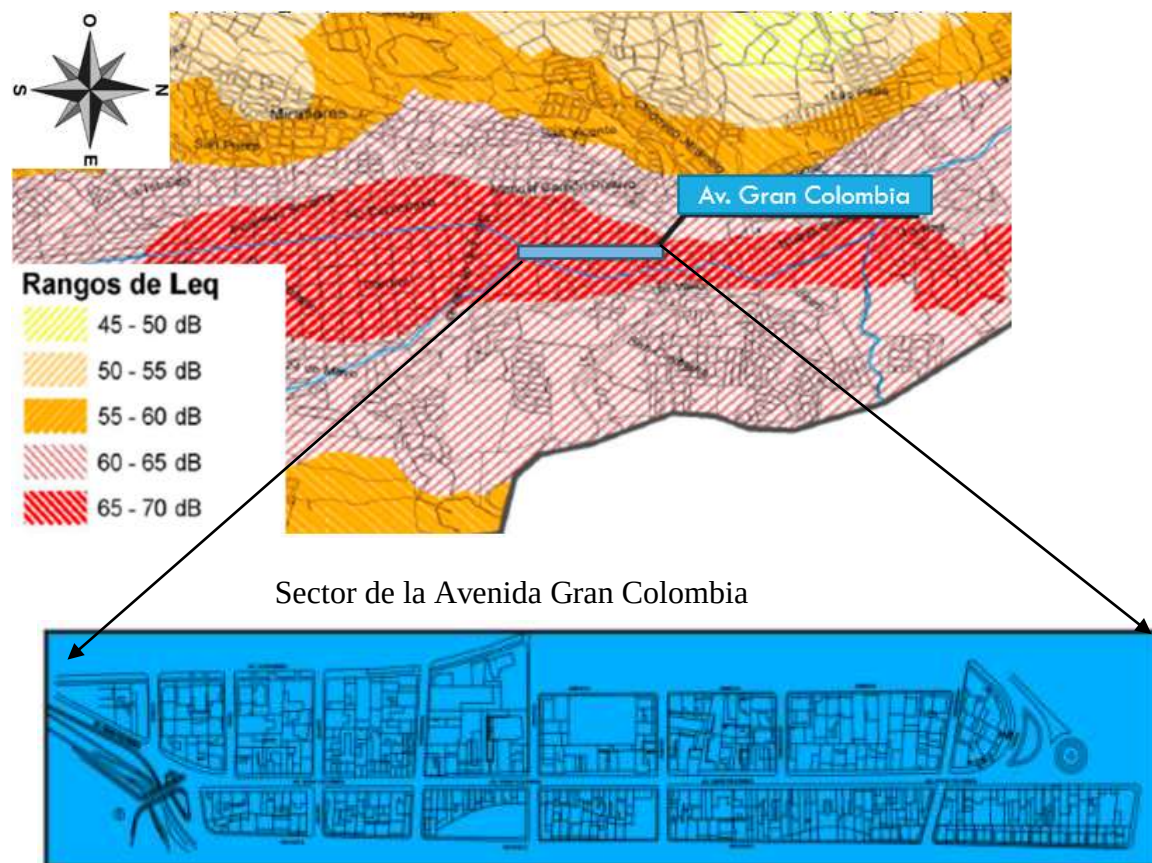


Fuente: <http://hikersbay.com/climate/ecuador/loja>

Elaborado por: Hikersbay

2.2.4. Contaminación auditiva del sector

Ilustración 12. Contaminación sonora



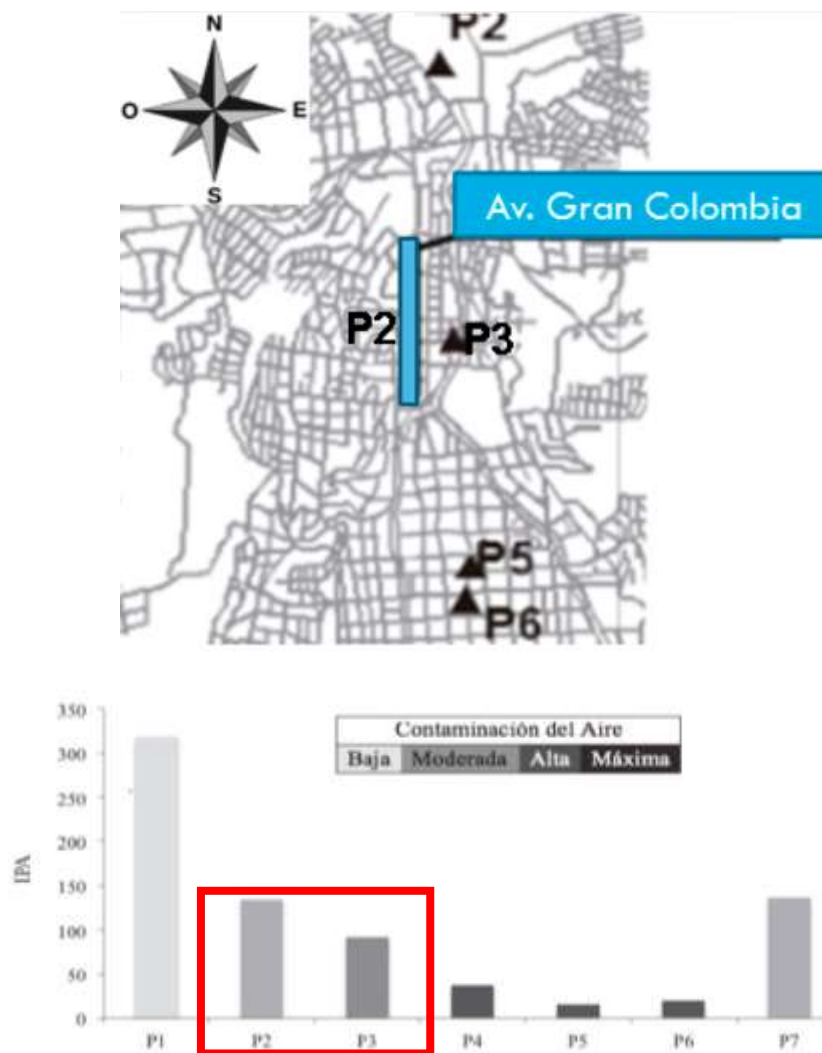
Tipo de Zona Según el Uso de Suelo	Límite de Presión Sonora Equivalente NPS eq dB (A)	
	DE 06H00 A 20H00	DE 20H00 A 06H00
Zona Hospitalaria y Educativa	55	45
Zona Residencial	60	50
Zona Residencial Mixta	65	55
Zona Comercial	65	55
Zona Comercial Mixta	70	60
Zona Industrial	75	65
Zonas de Preservación de Hábitat	60	50

Fuente: Ministerio ambiental de Ecuador
Elaborado por: Iñiguez Armijos John Paul

Debido a los diferentes roles que representa el área de estudio, es un sector con altos índices de ruido, variando entre los 65 a los 75 dB.

2.2.5. Contaminación ambiental

Ilustración 13. Contaminación ambiental



Fuente: Diversidad de epífitos (briofitos y líquenes) y factores microclimáticos en plantaciones de *Pinus patula* en la región sur del Ecuador.
Elaborado por: Ochoa Jiménez Diego Armando

En base a un análisis realizado del nivel de pureza, por medio de líquenes, epífitos y briófitos (plantas terrestres, pequeñas y que viven en ambientes húmedos) como indicadores de la

contaminación atmosférica, el sector de la avenida Gran Colombia se encuentra entre una baja y moderada contaminación ambiental (agua y aire).

En cuestiones del aire del sector se estiman 63 puntos de IMECA, lo que lo determina como un sector de contaminación moderada, provocada por la emisión de smog de los automóviles.

1.3. Lectura histórica

1.3.1. Antecedentes históricos de la ciudad de Loja

Desde la fundación de la ciudad de Loja (en el Valle de Garrochamba, Catamayo, primera fundación en 1546, y posteriormente en el año 1548) hasta los tiempos actuales, se ha ido modificando su estructura urbana de acuerdo a los requerimientos de la población; por ejemplo, en 1984, durante el mandato de Dr. Bolívar Guerrero, se eliminaron las portalerías, para ser retomadas en 1988 por el Dr. José Bolívar Castillo, por petición popular.

Inicialmente, los colonos indígenas y los arrendatarios blancos que ocupaban los terrenos ejidales (propiedad Municipal), a través del poder legislativo obligaron al municipio a vender a quienes los usufructuaban, empezando a consolidarse el centro de la ciudad.

En 1945 se delimitó el perímetro urbano, con lo que se incorporó jurídicamente el territorio de las antes doctrinas de San Sebastián y San Juan del Valle a la ciudad. Sin embargo, la ciudad no logró crecer mucho más allá de los límites naturales de los ríos Zamora y Malacatos.

El 23 de junio de 1946, el Honorable Concejo Cantonal resolvió contratar los servicios del Arq. Gatto Sobral para los estudios del Plan Regulador, y en 1960 se aprobó el Plan Regulador, lo que condujo a un crecimiento planificado de la ciudad.

A partir de 1960 se empezó a transformar profundamente la estructura agraria regional y se intensificó la intervención del Estado en la sociedad y la economía. De esta manera, se operó la modernización de la estructura social política de la región y de la ciudad, convirtiéndose Loja en una ciudad intermedia, a través de un proceso en el que durante muchas coyunturas han prevalecido, el poco nivel de integración de la dinámica de la ciudad a la del conjunto del sistema económico nacional.

Igualmente, durante esta época la ciudad aceleró su expansión territorial, configurándose así el área consolidada y un área en proceso de ocupación, de uso principalmente residencial en las áreas aledañas al centro histórico.

En 1979 se produjo la creación del departamento de planificación, lo que ha permitido un mejor control de las diferentes intervenciones que se realizaban en la ciudad, pero ya en 1985 se elaboró el Plan de Desarrollo Urbano – Rural de Loja (Consulplan), lo que ha determinado unas propuestas de actualizaciones urbanísticas que permitan regular el uso y ocupación del suelo, preservar y conservar las edificaciones de valor histórico – cultural.

3.3.2. Plano de antecedentes históricos del sector

Plano 2. Antecedentes históricos

Puntos históricos

Plano referencial de la Gran Colombia



Fuente: Plano catastral Loja 2015

Elaborado por: El autor

2.3.3. Conclusiones de la lectura histórica

A través de los años, la avenida Gran Colombia ha sufrido diferentes cambios, tanto funcionales como estéticos, empezando como la única entrada oficial de la ciudad de Loja, pasando por potreros, convirtiéndose en zona residencial, pasando por varios cambios a nivel urbano/arquitectónico a nivel de las edificaciones, como de las portalerías, hasta finalmente llegar a lo que actualmente es el sector.

Esto forma parte de una línea de tiempo formada por la memoria colectiva, tanto de los antiguos moradores del sector, los actuales y el resto de habitantes de la ciudad de Loja.

Se determina que es un sector con peso histórico y simbólico significativo, sin embargo casi no presenta hitos o elementos físicos que lo respalden.

2.3.4. Recolección fotográfica histórica de la avenida gran Colombia

Ilustración 14. Fotografía antigua de la Gran Colombia 1



Fuente: Fototeca

Elaborado por: Arq. Carlos Espejo Jaramillo

Ubicación: El inicio del puente Bolívar con la perspectiva hacia el Rio Malacatos (año desconocido).

Ilustración 15. Fotografía antigua de la Gran Colombia 2

Fuente: Fototeca

Elaborado por: Arq. Carlos Espejo Jaramillo

Ubicación: A la altura del puente Bolívar por donde anteriormente era la Cooperativa Casa Fácil, el primer vehículo que llega a Loja, es el presidente de la república el que viene en el vehículo, mientras que los ministros y edecanes vienen a caballo (año desconocido).

Ilustración 16. Fotografía antigua de la Gran Colombia 3

Fuente: Fototeca

Elaborado por: Arq. Carlos Espejo Jaramillo

Ubicación: Avenida Gran Colombia (año desconocido).

Ilustración 17. Fotografía antigua de la Gran Colombia 4



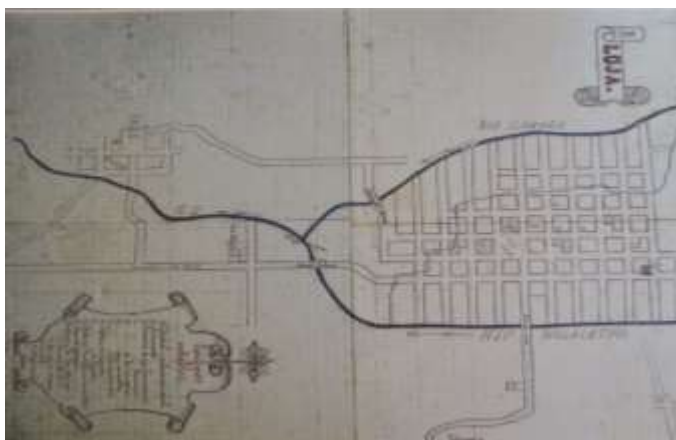
Fuente: Fototeca

Elaborado por: Arq. Carlos Espejo Jaramillo

Ubicación: El puente Bolívar decada de 1970 – 1980 vista hacia el noreste.

3.3.5. Evolución cartográfica

Ilustración 18. Plano de la ciudad de Loja, autor desconocido (1910)

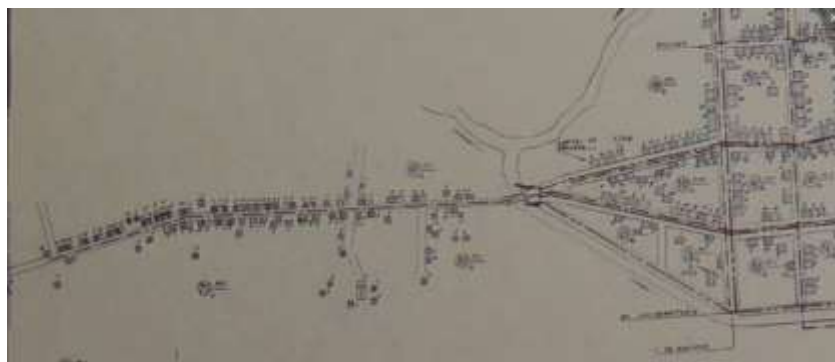


Fuente: Fototeca

Elaborado por: Arq. Carlos Espejo Jaramillo

A inicios de la consolidación de la ciudad de Loja, la avenida Gran Colombia (antes conocida como Carretero Norte), servía simplemente de acceso a la ciudad y como potreros con residencias menores.

Ilustración 19. Esquema correspondiente a la edificación situada en las intersecciones de las calles José Antonio Eguiguren y Bolívar, autor desconocido (1961)

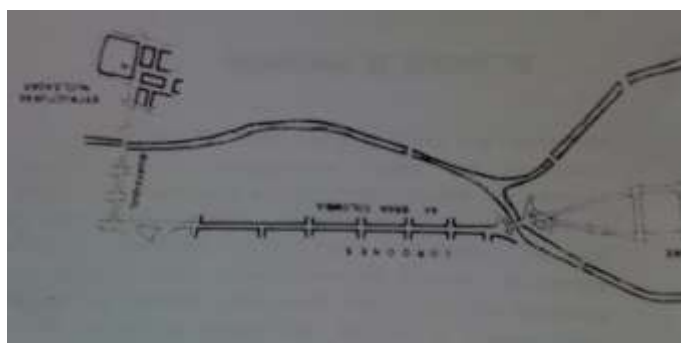


Fuente: Fototeca

Elaborado por: Arq. Carlos Espejo Jaramillo

Ya por el año 1961 se empezó a consolidar como un área residencial, presentando un aumento de familias que principiaban a posicionarse a lo largo de la avenida (cordones de asentamiento).

Ilustración 20. Centro histórico de Loja (1987)



Fuente: Plan de desarrollo urbano rural de la ciudad de Loja

Elaborado por: Municipio de Loja

A partir del plan de desarrollo urbano de 1987, la avenida empezó a adquirir la caracterización que lleva en la actualidad, la cual es de trama urbana en Damero, que se fue extendiendo hacia el este, oeste y norte, cambiando progresivamente en un sector comercial y perdiendo así la mayoría de familias que originalmente residían en el sector.

2.3.6. Situación de los inmuebles patrimoniales que se encuentran en la Gran Colombia

Plano 3. Inmuebles patrimoniales



Fuente: Plano catastral Loja 2015
Elaborado por: El autor

Según el INPC, encontramos que la cantidad de edificaciones patrimoniales se han reducido considerablemente, del 100 % de los inmuebles a través de los años ha sido derribado y sustituido por una construcción nueva, actualmente solo queda el 7 %, un total de 20 inmuebles que aún se podrían considerar patrimoniales y cuyos estilos chocan con los inmuebles de tipo contemporáneo que fueron apareciendo a través de los años.

2.4. Análisis y diagnóstico por indicadores urbanos

2.4.1. Población y muestra

El cálculo del tamaño de la muestra es uno de los aspectos a concretar en las fases previas de la investigación comercial y determina el grado de credibilidad que concederemos a los resultados obtenidos.

Fórmula:

$$n = \frac{k^2 \cdot p \cdot q \cdot N}{(e^2 \cdot (N-1)) + k^2 \cdot p \cdot q}$$

Datos para aplicación de fichas:

N: número total de posibles encuestados. N: 218

(# de familias aproximado por el número de viviendas del sector)

k: nivel de confianza. k: 1.15

e: error muestra aceptable. e: 5%

p: proporción verdadera de individuos. p: 0.5

q: proporción de individuos que no contestaran. q: 0.5

n: es el tamaño de la muestra.

$$n = \frac{1.15^2 \cdot 0.5 \cdot 0.5 \cdot 218}{(5^2 \cdot (218-1)) + 1.15^2 \cdot 0.5 \cdot 0.5}$$
$$n = 83$$

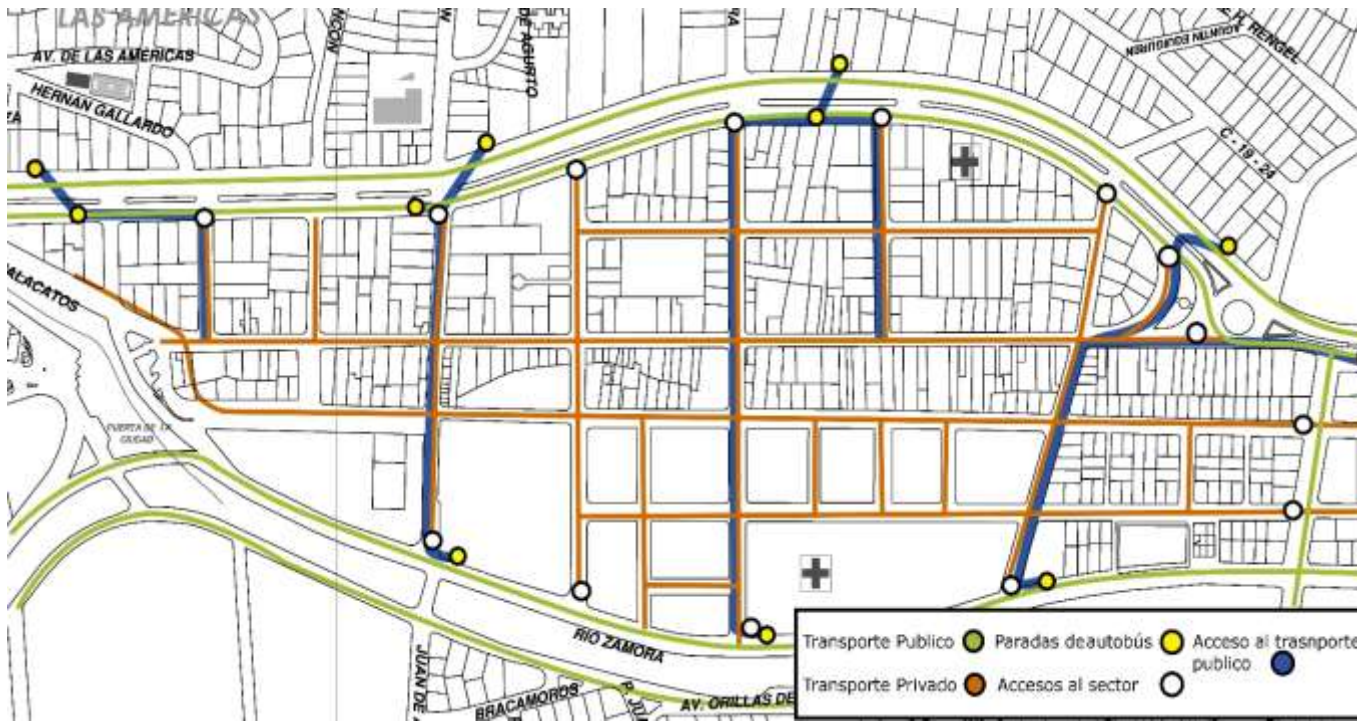
Fuente: Recuperado de <http://www.feedbacknetworks.com>

Elaborado por: El autor

La mayoría de las vías secundarias de la avenida Gran Colombia son en doble sentido, determinando así un total de 13 puntos de acceso vehicular al sector, mientras que de igual forma la ubicación de 12 paradas de autobús, en las avenidas Nueva Loja y Cuxibamba, hacen que sea un sector de alta accesibilidad tanto por parte de peatones como de vehículos.

2.5.1.2. Transporte

Plano 5. Transporte



Fuente: Plano catastral Loja 2015

Elaborado por: El autor

Método: Observación directa

El transporte privado es predominante dentro del sector comprendido en la avenida Gran Colombia, mientras que el transporte público está definido en las avenidas Nueva Loja y Cuxibamba.

Las vías predominantes por las que los moradores del sector acceden al transporte público son las calles Tena, Guaranda, Ibarra, Latacunga y Riobamba.

2.5.1.3. Medios de transporte

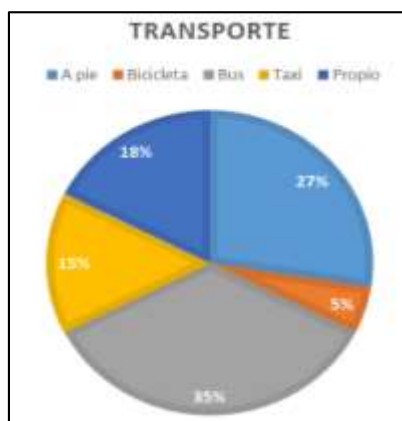
Tabla 3. Transporte

3.1	A pie	Bicicleta	Bus	Taxi	Propio	Total
Transporte	33	6	42	18	21	120

Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

Gráfico 1. Transporte



Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

Solo el 18 % de los habitantes tiene transporte propio, mientras que el 82 % opta por otros medios de transporte, como lo son la bicicleta, ir a pie, taxi, bus o simplemente caminar.

2.5.1.4. Ruta predominante para llegar al centro

Tabla 4. Ruta predominante

Rutas	Número
Avenida Cuxibamba	25
Avenida Gran Colombia	56
Total	81

Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

Gráfico 2. Ruta predominante



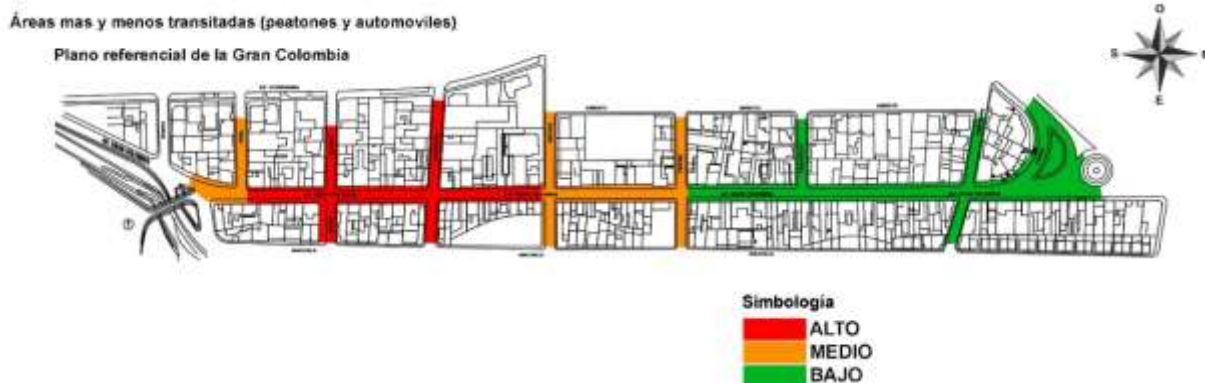
Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

En caso de ir en auto propio o caminando, se dirigen por la avenida Gran Colombia en dirección a la Puerta de la Ciudad, mientras que si toman el transporte público, utilizan la avenida Cuxibamba.

2.5.1.5. Flujos peatonales y vehiculares

Plano 6. Flujos peatonales y vehiculares



Fuente: Plano catastral Loja 2015

Elaborado por: El autor

Método: Observación directa/conteo

-Promedio de tránsito urbano y vehicular por hora

Horarios de 9 am a 1 pm

Hombres: 344 Autos: 401 Niños: 82
Mujeres: 302 Taxis: 478

Horarios de 3 pm a 6 pm

Hombres: 260 Autos: 350 Niños: 60
Mujeres: 274 Taxis: 460

-Promedio de tránsito urbano y vehicular por hora

Horarios de 8 am a 1 pm

Hombres: 166 Autos: 289 Niños: 33
Mujeres: 145 Taxis: 340

Horarios de 1 pm a 5 pm

Hombres: 110 Autos: 220 Niños: 15
Mujeres: 125 Taxis: 315

-Promedio de tránsito urbano y vehicular por hora

Horarios de 8 am a 1 pm

Hombres: 58 Autos: 137 Niños: 17
Mujeres: 65 Taxis: 167

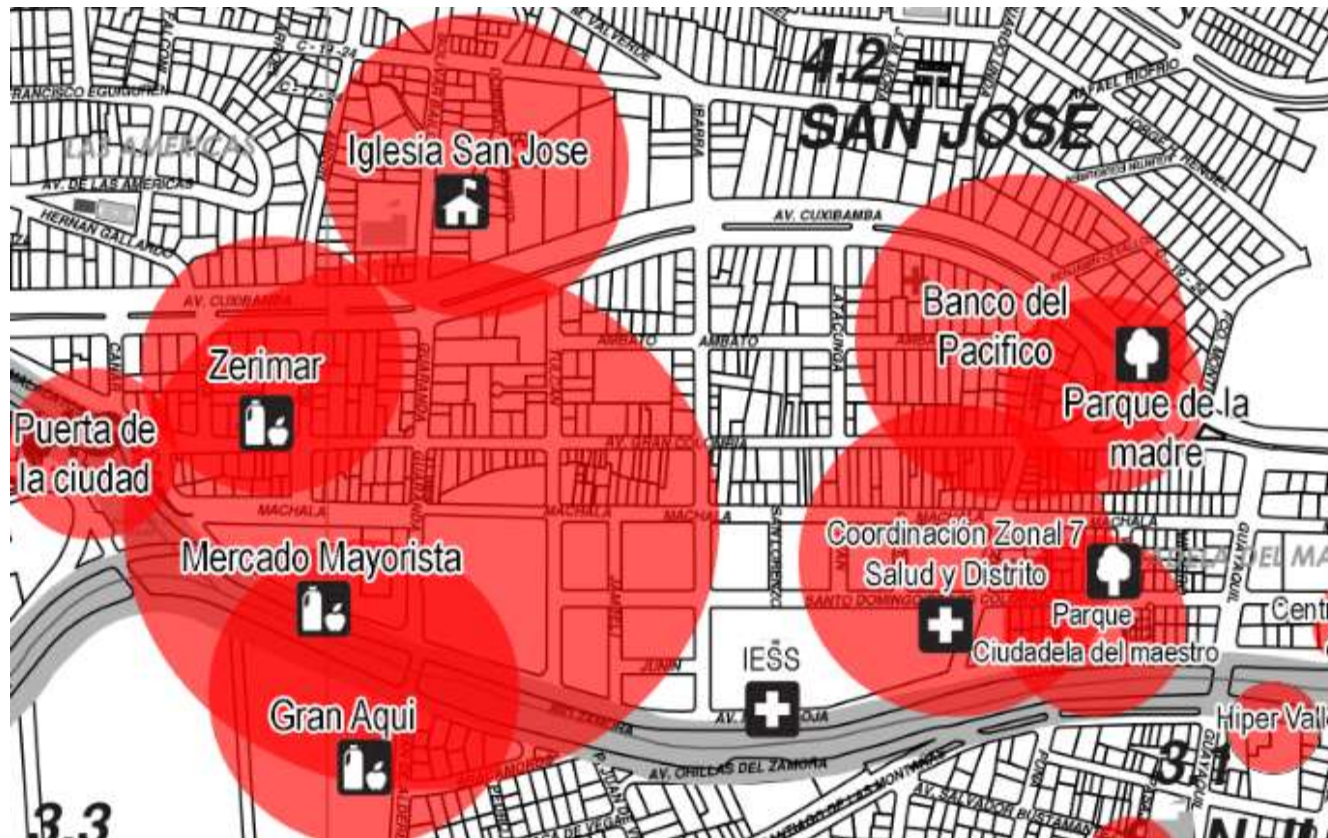
Horarios de 1 pm a 5 pm

Hombres: 40 Autos: 120 Niños: 5
Mujeres: 29 Taxis: 123

En base a los conteos realizados durante la mañana y la tarde, en una semana normal de trabajo se destaca con color rojo el sector con más flujo peatonal y vehicular de la avenida Gran Colombia, comprendido entre las calles Tulcán y Tena.

2.5.1.6. Equipamientos de tipo urbano

Ilustración 21. Equipamientos



Fuente: Plano catastral Loja 2015
Elaborado por: El autor
Método: Observación directa

Mediante este análisis se puede determinar que es un sector sobre equipado por los distintos servicios que se prestan cerca de la avenida Gran Colombia, siendo de todos estos el mercado el más significativo, esto en general es algo positivo ya que abastece a los residentes del sector de servicios de todo típico, por ejemplo de tipo: religioso, de salud, transacciones bancarias y de compra de víveres. Sin embargo, esto también aumenta la afluencia de usuarios que vienen de fuera del sector, provocando así un aumento de tráfico vehicular y contaminación ambiental y auditiva.

2.5.1.7. Tiempo de llegada al sector

Tabla 5. Tiempo de llegada

5 a 10 min	10 a 20 min	20 a 30 min	30 a 60 min	Total
50	22	5	4	81

Fuente: Archivo del autor
Elaborado por: El autor

Gráfico 3. Tiempo de llegada



Fuente: Archivo del autor
Elaborado por: El autor

En cuestiones de volver al sector después de un evento, compromiso o diligencia en el centro de la ciudad, el 89 % se suele tardar muy poco en volver. El otro 11 % asegura que se tardan más debido a que tienen la costumbre de caminar y visitar familiares en el camino.

2.5.1.8. Tiempo de llegada al trabajo

Tabla 6. Tiempo de llegada al trabajo

5 a 10 min	10 a 20 min	20 a 30 min	30 a 60 min	Total
48	27	0	6	81

Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

Gráfico 4. Tiempo de llegada al trabajo



Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

El 92 % de los habitantes de la Gran Colombia se suelen tardar entre 5 a 20 minutos en llegar al trabajo, ya sea porque realizan sus actividades dentro del barrio o porque trabajan en otros sectores, solo el 8 % se tarda más de 30 o 60 porque trabajan fuera de la ciudad.

2.5.1.9. Lugar de trabajo

Tabla 7. Trabajo

Barrio	Fuera del barrio	Total
66	15	81

Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

Gráfico 5. Lugar de trabajo



Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

La gran mayoría de habitantes de la avenida Gran Colombia trabajan dentro del sector, mientras que solo el 19 % lleva acabo sus actividades fuera e incluso de la ciudad.

2.5.1.10. Uso de equipamientos

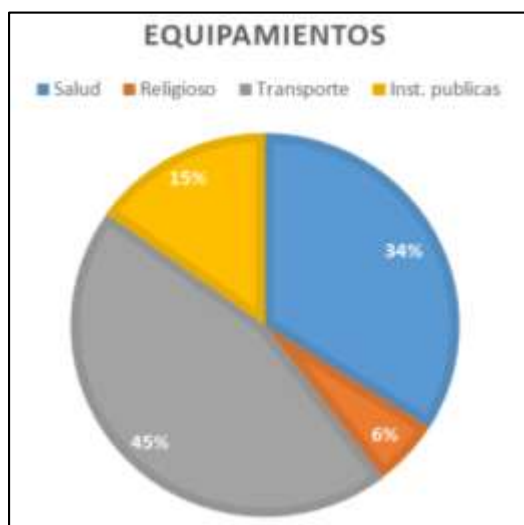
Tabla 8. Uso de equipamientos

Salud	Religioso	Transporte	Inst. públicas	Total
36	6	48	16	106

Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

Gráfico 6. Equipamientos



Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

Los equipamientos predominantes en el sector son los de salud y transporte, debido a la cercanía con el centro de salud y la importancia del transporte público en el diario vivir.

2.5.1.11. Iglesia predominante en el sector

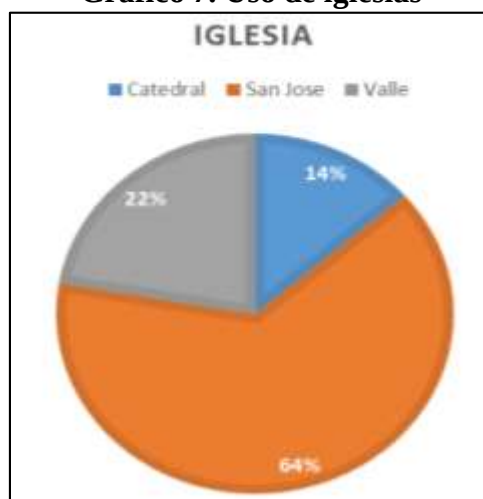
Tabla 9. Uso de iglesias

Catedral	San José	El Valle	Total
11	52	18	81

Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

Gráfico 7. Uso de iglesias



Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

Por su cercanía al sector el 64 % prefiere asistir a la iglesia San José, mientras que el 22 % asiste a la de El Valle, para aprovechar y pasear por la plaza.

El 14 % asisten a la Catedral, porque camino al Parque Central suelen recoger familiares y organizan una salida familiar después de la misa.

2.5.2. Espacio público

2.5.2.1. Análisis de elementos de la imagen de la ciudad de Kevin Lynch

Ilustración 22. Análisis de elementos de la ciudad



Fuente: Plano catastral Loja 2015

Elaborado por: El autor

Según la identificación de los distintos elementos de la imagen urbana, se determina que el sector de la avenida Gran Colombia es fácil de identificar y forma parte de la memoria colectiva de los usuarios del sector, esto debido a diferentes perspectivas y lugares representativos que tienen un significado para los habitantes de la ciudad de Loja, sin embargo el sector comercial como tal no presenta esta característica ya que se encuentra fragmentado.

2.6. Morfología

2.6.1. Tipos de vivienda

Tabla 10. Tipos de vivienda

	2	3	4	
Unifamiliar	familias	familias	familias	Total
69	3	6	3	105

Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

Gráfico 8. Tipos de vivienda



Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

El grupo predominante es el unifamiliar, y es destacable por el hecho de que son familias que llevan viviendo poco tiempo en el barrio; mientras que los otros porcentajes suelen ser las pocas familias antiguas que aún quedan en el sector.

2.6.2. Características de uso de suelo y ocupación

Según la información recopilada del Municipio de Loja.

Tabla 11. Características técnicas

Lote promedio:	300 m ²
Lote max:	450 m ²
Lote min:	300 m ²
N. pisos max:	4 pisos
Frente min:	15 m
Implantación:	Continua con portal
C.O.S.	80 %
C.U.S.	240 %

Fuente: Municipio ciudad de Loja

Elaborado por: El autor

2.6.3. Vanos y llenos

Plano 7. Vanos y llenos



Fuente: Plano catastral Loja 2015

Elaborado por: El autor

El 78 % de los lotes presentes en el sector se encuentran ocupados, por lo tanto es un sector consolidado en su totalidad.

2.6.4. Trama urbana

Plano 8. Trama urbana



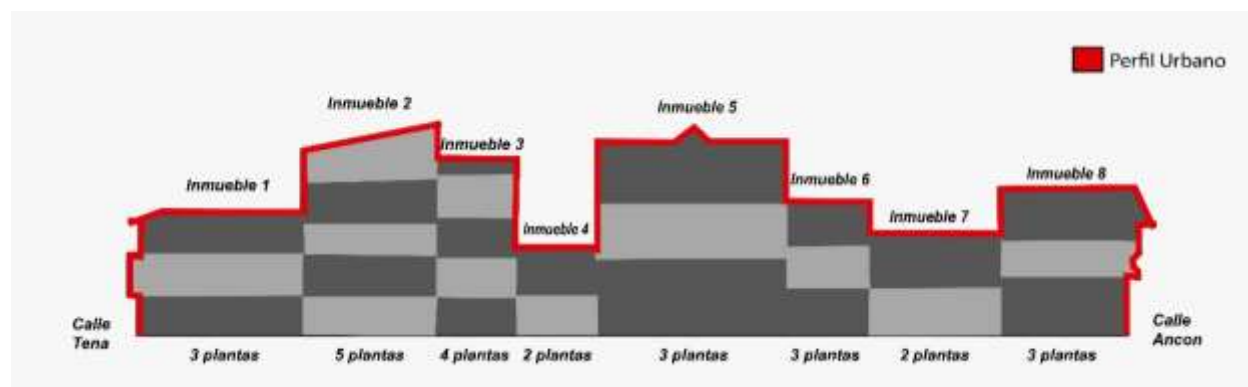
Fuente: Plano catastral Loja 2015
Elaborado por: El autor



La trama urbana de la avenida Gran Colombia se considera lineal, mientras que en sus alrededores posee características de trama dispersa.

2.6.5. Alturas

Plano 9. Alturas



Fuente: Archivo del autor
Elaborado por: El autor

Los inmuebles presentes en la Gran Colombia varían de uno hasta los cinco pisos, aunque en un ámbito más general, la mayoría es de dos pisos (170 de 218). Esto nos da a entender una falta de control por parte del municipio, ya que el límite de pisos en el sector es de cuatro.

2.6.6. Estado actual fachadas

Ilustración 23. Fotografía de las fachadas de uno de los tramos



Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

La representación en fachadas en cuanto al sector varía en diversos estilos, entre estos vernáculo y republicano, que se pueden apreciar en el cuadro de la descripción volumétrica dominante.

2.6.7. Descripción volumétrica dominante

Según Delgado Cruz (2015), las primeras viviendas de la ciudad de Loja fueron de carácter republicano y vernacular, pero con el tiempo sufrieron variación en detalles que se implementaron en las fachadas y nuevas construcciones con arquitectura contemporánea (p. 36).

Tabla 12. Descripción volumétrica estilo republicano

Estilo dominante	Tradicional
Época	Republicano
Morfología	
Fachada	Recta
Textura	Lisa
Portada	Simple
Vanos	Puertas y ventanas (tanto en planta alta como baja)
Remates de fachadas	Aleros canecillos
Detalles	Ornamentos, balcones de madera y rejas de hierro forjado o fundido
Trama	Continua

Fuente: Arquitectura moderna en Loja: Patrimonio y conservación.

Elaborado por: María José Delgado Cruz

Tabla 13. Descripción volumétrica estilo vernacular

Estilo	Tradicional
Época	Vernácula
Morfología	
Fachada	Recta
Textura	Rugosa (tapial)
Portada	Simple
Vanos	Puertas y ventanas
Remates de fachadas	Aleros canecillos
Trama	Continua

Fuente: Arquitectura moderna en Loja: Patrimonio y conservación.

Elaborado por: María José Delgado Cruz

2.6.8. Elementos de las fachadas

Ilustración 24. Análisis de los elementos de las fachadas



Fuente: Archivo del autor **Elaborado por:** El autor

Tabla 14. Detalles arquitectónicos en las fachadas

Detalles
Cubiertas de zinc, hormigón y teja (algunos con el detalle de los canecillos).
Columnas decorativas (Capitel, Fuste y Base).
Balcones.
Ventanas rectangulares, cuadradas, contemporáneas y de arco de medio punto (alguna con recubrimiento o molduras decorativas).
Fachadas con juego de volúmenes (hormigón y en pocos casos Alucobond).
Fachadas con fachaleta de piedra o ladrillo.
Remates superior en las losas.
Molduras de hormigón con detalles contemporáneos.
Remates entre columnas.

Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

Arquitectónicamente las fachadas de la avenida Gran Colombia presentan elementos de todo tipo, los cuales se repiten a lo largo de todos los tramos.

La mayoría de estos elementos no van acorde con el tipo de arquitectura que originalmente existía en la avenida (republicana y vernácula).

Como valor predominante se encuentran las portalerías, los escaparates de los negocios y las puertas de acceso a viviendas o negocios internos (madera o acero) y los anuncios publicitarios. Este tipo de elementos arquitectónicos se repite a lo largo de toda la Gran Colombia.

2.6.9. Tipología de viviendas

Plano 10. Tipología de viviendas

Uso de suelos



Fuente: Archivo del autor
Elaborado por: El autor

Los inmuebles que están catalogados como principalmente comerciales o residenciales, no solo se refiere al local que se encuentra hacia la calle, sino también de todo el edificio. Los de uso mixto representan el grupo mayoritario

2.6.10. Características de las vías

Tabla 15. Características de las vías

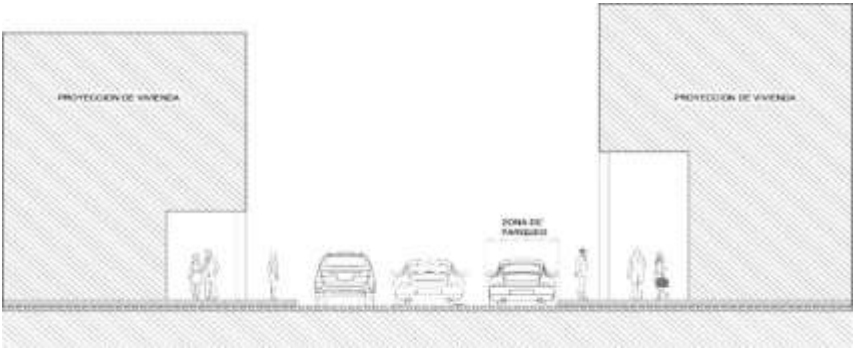
Acciones	Especificaciones	Fotografia
Tipo de via	Avenida de área urbana	
Velocidad máxima	55 Km/h	
Carriles	2 carriles del mismo sentido	
Ancho de carril	3,00m	
Ancho de acera	8,00m total de calzada	
-Dentro de la portaleria	4,00m libres	
-Fuera de la portaleria	2,65m	
Prioridad	Semáforos	

Fuente: Archivo del autor
Elaborado por: El autor

Según el código municipal de Quito, el ancho correcto de un carril debe medir 3,65 m, por lo que al ser una avenida de doble carril con estacionamiento lateral, presenta una imagen de amontonamiento de vehículos, dificultando el paso peatonal y empeorando el tráfico vehicular.

2.6.10. Análisis de los estacionamientos

Plano 11. Estacionamientos



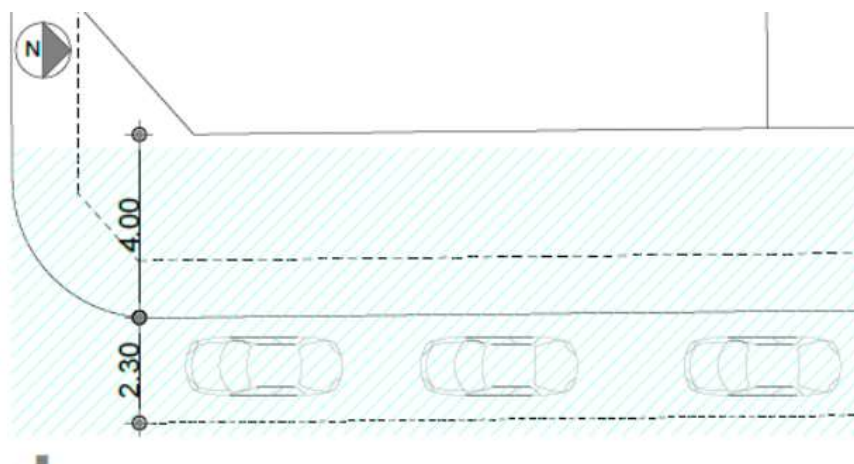
Fuente: Archivo del autor
Elaborado por: El autor

Tabla 16. Tamaño del estacionamiento

Ancho del parqueadero	2,30 m
Tamaño mínimo	2,30 m

Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

Ilustración 25. Medida del estacionamiento

Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

En base a observaciones realizadas en la mañana y la tarde, en una semana normal de trabajo, se determinó que todos los estacionamientos se encuentran ocupados en su totalidad, entre las 9 am hasta las 11 am y de la 1 pm hasta las 6 pm. Generando así un aumento en la incidencia de automóviles en el sector, esto acarrea contaminación ambiental y auditiva.

2.6.11. Lineamientos en torno a los estacionamientos (Simert)

Ilustración 26. Estacionamientos



Fuente: www.google.com.ec/maps/
Elaborado por: El autor

El Simert estipula que todos los estacionamientos comprendidos en la zona “A” tienen tiempo máximo de estacionamiento continuo de 3 horas y están vigentes de lunes a viernes de 08h00 a 19h00 y sábados de 09h00 a 13h00.

2.6.12. Estado actual de los elementos físicos del espacio público

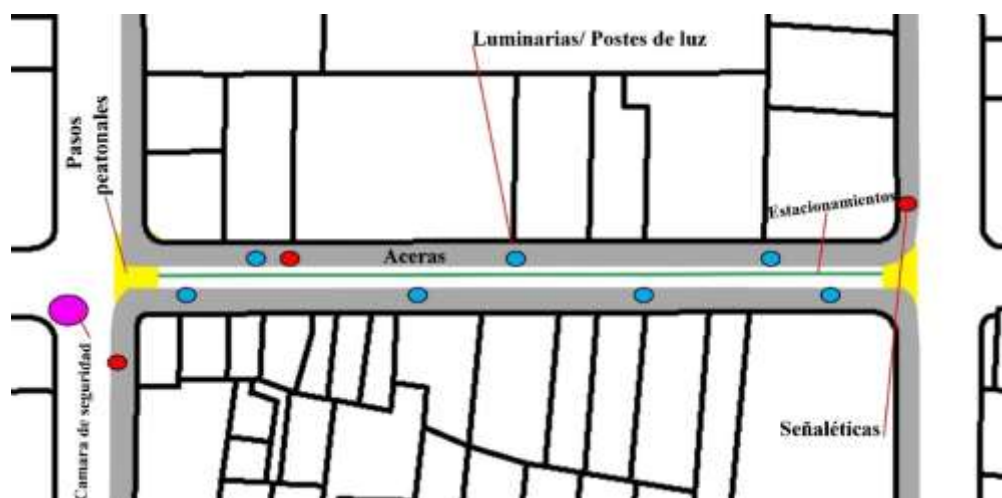
Tabla 17. Estado actual de los elementos físicos

Elementos	Características	Fotografía
Aceras (accesos)	Las aceras se encuentran deterioradas y no presentan accesos apropiados para discapacitados.	
Pasos peatonales	Se encuentran desgastados y no se respetan por parte de los conductores ni los peatones.	
Luminarias	Son pocas y de baja intensidad, por lo que en la noche el sector es oscuro.	
Bancas	El sector no cuenta con mobiliario urbano, por lo que algunos comerciantes improvisan bancas fuera de sus negocios.	
Basureros	No hay basureros públicos por lo que igual que con las bancas.	
Señaléticas	Las señaléticas son el único elemento que si está bien colocado y cumple su función.	
Cámaras de vigilancia	En la calle Ancón y avenida Gran Colombia se encuentra la única cámara de seguridad del ECU 911.	
Delimitación de parqueaderos	Los parqueaderos se encuentran al lado derecho de la vía a lo largo de toda la Gran Colombia y en sus calles transversales.	
Postes de luz/Luminaria	Los postes representan un problema para el valor estético del sector.	

Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

Ilustración 27. Estado actual



Fuente: Archivo del autor
Elaborado por: El autor

2.7. Socio-económico

2.7.1. Edad poblacional

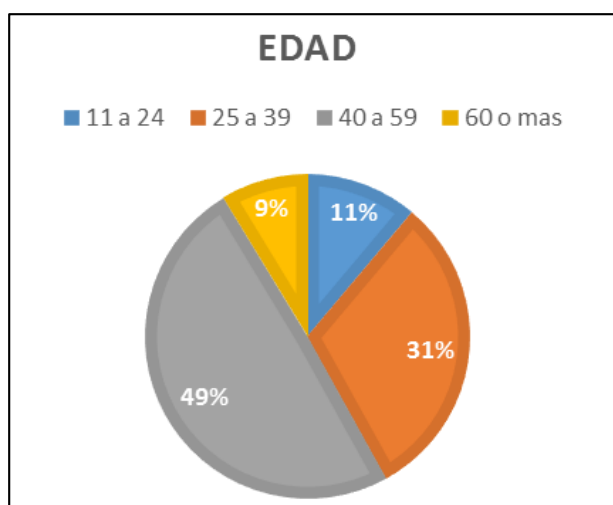
Tabla 18. Edad poblacional

1 a 7	11 a 24	25 a 39	40 a 59	60 o más
Edad	9	25	40	7

Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

Gráfico 9. Edad



Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

El 49 % de los habitantes se encuentra entre los 40 a 59 años, por lo que, además de ya tener un mínimo de 3 a 5 hijos, al menos la mitad ya son profesionales y se hallan trabajando.

El 31 % están entre los 25 a 39 años, por lo que aún están en condiciones de tener más hijos y a la vez trabajar.

Los porcentajes restantes son estudiantes.

2.7.2. Densidad poblacional

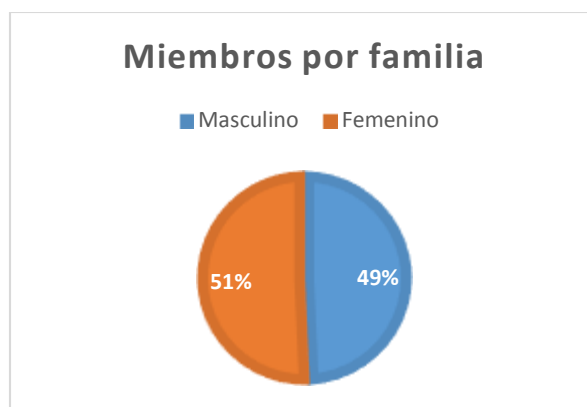
Tabla 19. Número estimado de habitantes

2,3	Masculino	Femenino	Total
Miembros por familia	211	217	482

Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

Gráfico 10. Miembros por familia



Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

Según la encuesta realizada, en la avenida Gran Colombia se calculó un estimado de 428 habitantes, debido a la predominancia de comercios sobre el número de residencias en una gran parte del tramo de estudio.

$$\frac{\text{Número de personas}}{\text{Superficie del área}} = \frac{428 \text{ habitantes}}{0.03572 \text{ km}^2} = 11.98 \times \text{km}^2$$

La densidad poblacional de la avenida es de 11,98 habitantes por kilómetro cuadrado.

Ilustración 28. Fotografía Av. Gran Colombia



Fuente: www.google.com.ec/maps/

Elaborado por: El autor

2.7.3. Número de familias por inmueble

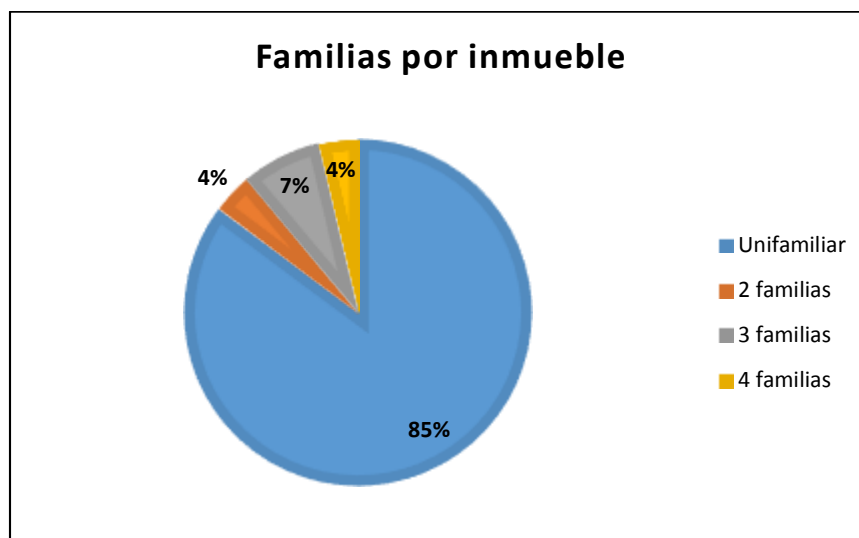
Tabla 20. Familias por inmueble

2,2	Unifamiliar	2 familias	3 familias	4 familias	Total
Familias por inmuebles	69	3	6	3	105

Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

Gráfico 10. Número de familias



Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

2.7.4. Identidad barrial

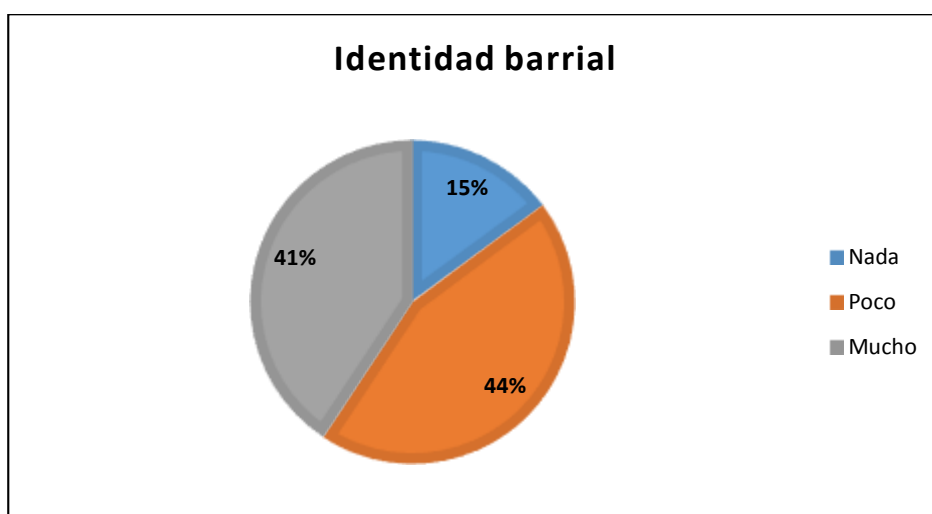
Tabla 21. Nivel de identidad barrial

3.13	Nada	Poco	Mucho	Total
Identidad barrial	12	36	33	81

Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

Gráfico 11. Nivel de identidad barrial

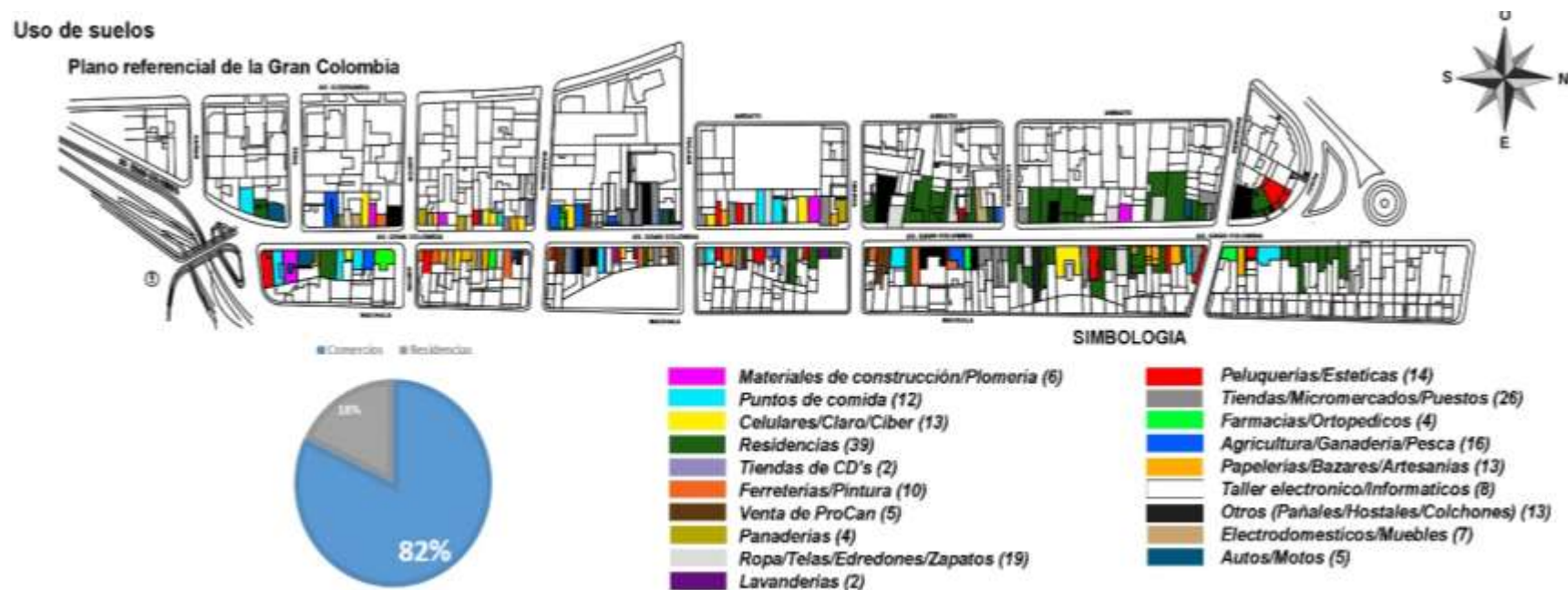


Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

2.7.5. Usos del suelo

Plano 12. Uso del suelo



Fuente: Archivo del autor
Elaborado por: El autor

En la Avenida Gran Colombia, a nivel de la calle (solo el primer piso) el 82% de los inmuebles es de índole comercial, estos se encuentran en su mayoría en 4 tramos comprendidos entre las calles Tena y Tulcan.

Los comercios predominantes son los dirigidos a tiendas de abarrotes, peluquerías, venta de ropa o textiles, ferreterías y venta de insumos agrícolas.

2.7.6. Preparación académica

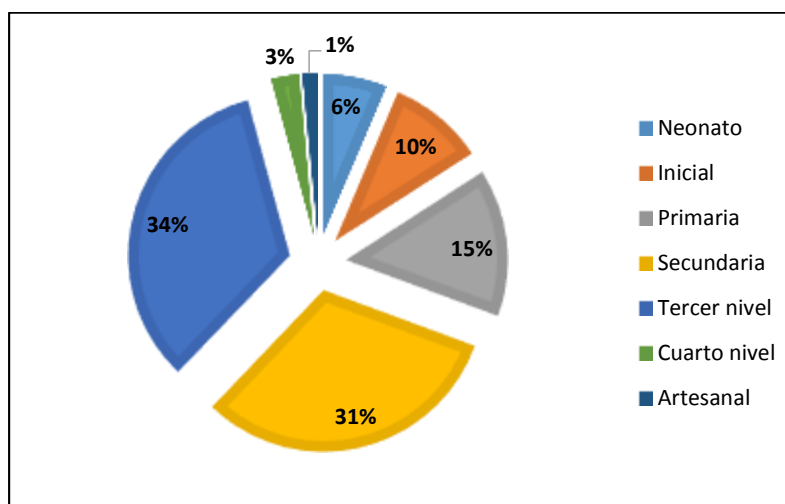
Tabla 22. Preparación académica

Neonato	Inicial	Primaria	Secundaria	Tercer nivel	Cuarto nivel	Artesanal	Total
27	41	63	135	144	12	6	428

Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

Gráfico 12. Nivel de instrucción



Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

Los valores predominantes en el sector son el secundario y tercer nivel, sumando entre los dos el 65 % de los habitantes del barrio. Esto debido a la cantidad de estudiantes y adultos mayores que solamente terminó el colegio. Los otros porcentajes menores son por los niños y pocos casos de profesionales de cuarto nivel y artesanal.

2.7.7. Tiempo de residencia

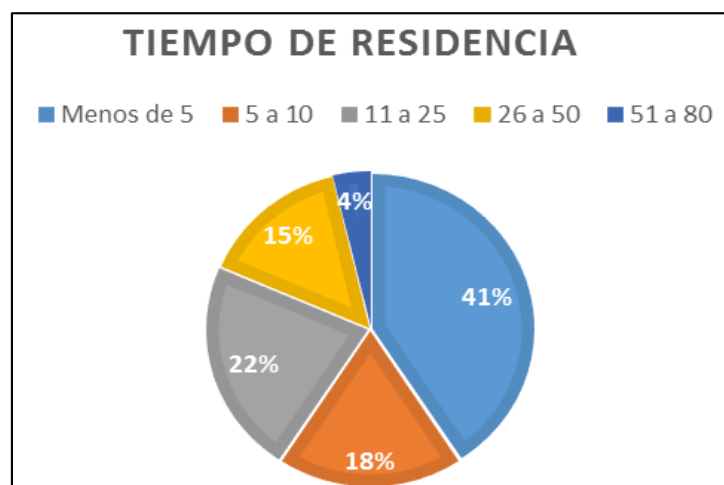
Tabla 23. Preparación académica

1.8	Menos de 5	5 a 10	11 a 25	26 a 50	51 a 80
Tiempo de residencia	33	15	18	12	3

Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

Gráfico 13. Tiempo de residencia



Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

El 81 % ha habitado el sector de 1 a 25 años, esto es entendible ya que la gran mayoría de familias que se mantenían desde que se empezó a consolidar el barrio se fueron o perecieron los miembros principales.

2.7.8. Creencia religiosa

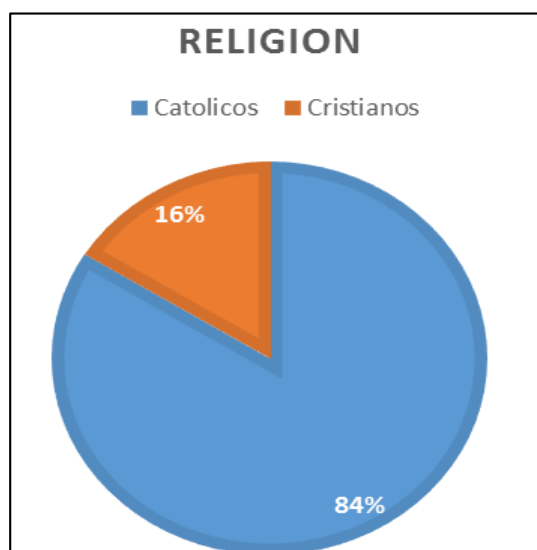
Tabla 24. Religión

Católicos	Cristianos
359	69

Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

Gráfico 14. Religión



Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

La gran mayoría son católicos; sin embargo, hay un pequeño grupo de cristianos a los que se suman otros que vienen de fuera del sector y asisten a eventos religiosos en la calle Latacunga.

2.7.9. Comerciantes residentes y no residentes

Tabla 25. Comerciantes residentes y no residentes

Comercios	Residencias	Total
196	232	428

Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

Gráfico 15. Comerciantes

Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

La cantidad de comerciantes que sí son residentes del sector y los que no, presentan casi la misma cantidad, esto es comprensible ya que como se dijo anteriormente, se está perdiendo poco a poco el valor residencial del sector.

2.8. Análisis de los terrenos de la Quinta Leonor

2.8.1. Antecedentes

Ilustración 29. Foto de uno de los terrenos de la Quinta Leonor



Fuente: lahora.com.ec/
Elaborado por: Editorial “La hora”

En 1988, el Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social (IESS), puso a funcionar el hospital Manuel Ygnacio Monteros; diez años después, en 1998, en la administración del alcalde José Bolívar Castillo, el Cabildo aprobó la declaratoria de utilidad pública de dos de los siete terrenos que constituyen el predio. La idea en aquel momento fue utilizar la propiedad para programas de vivienda social; sin embargo, no lograron aprobar el proyecto.

En el año 2011 el Cabildo analizó el pedido de revocatoria del IESS. La solicitud la hizo la Dirección Provincial, pero nuevamente no obtuvo respaldo.

Actualmente, 30 años después, los terrenos aun pertenecen al IESS y prácticamente no cumplen ninguna función, los que están abandonados y la mitad cumple la función de garaje para los trabajadores o pacientes que se atienden en el hospital Manuel Ygnacio Monteros.

La Quinta Leonor está conformada por 11 sub lotes (2 hectáreas y media) de los cuales de 7 a 8 lo ocupa la casa de salud, mientras que los 3 restantes se encuentran desocupados.

Algunos de los problemas que acarrearán los terrenos son: la acumulación de basura, puntos de inseguridad por parte de usuarios indeseables, invasiones por parte de comerciantes o moradores, en busca de un lugar donde desempeñar tanto actividades recreativas como económicas.

2.8.2. Matriz Foda de los terrenos

Tabla 26. Matriz Foda de los terrenos

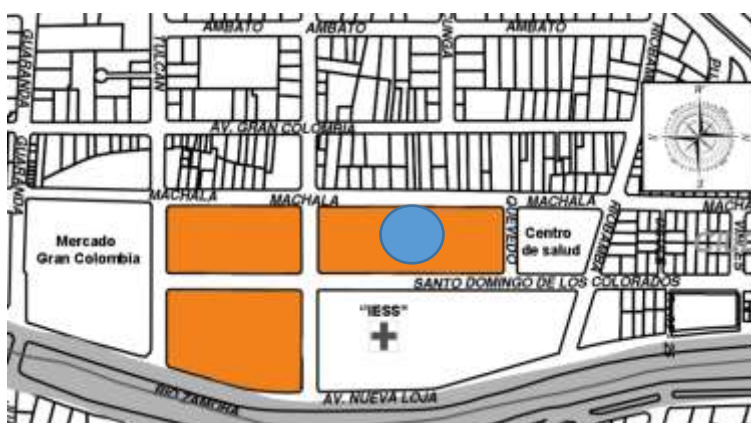
Factores internos y externos	Fortalezas: -Buena vialidad -Servicios básicos -Buena ubicación -Dimensiones -Clima	Debilidades: -Inseguridad -Calidad estética baja -Alta cantidad de tráfico a ciertas horas -Contaminación -Falta de mobiliario
Oportunidades: -Ubicación -Espacio apto para intervenir -Cerca del transporte público -De fácil acceso -Hay 3 terrenos disponibles	Estrategias: -Los terrenos son llanos, proporcionando una mayor facilidad para planificar. -La propuesta a nivel de la avenida fácilmente puede conectarse a la de los terrenos.	Estrategias: -Se proporciona al sector un punto de interacción social que ayudará a fortalecer el sentido de pertenencia. -Las áreas verdes ayudan a mitigar la contaminación del aire.

Amenazas:	Estrategias:	Estrategias:
-Desorden en el crecimiento del sector	-Implementación de equipamientos recreativos y áreas libres que faciliten la apropiación del espacio	-El uso de luminarias, mobiliario y vegetación ayudará a mitigar la inseguridad
-La presencia del mercado Gran Colombia	-Utilización de vegetación para mantener una imagen de entorno natural	-La implementación de instalaciones apropiadas evitará las invasiones.
-Invasiones e inseguridad		

Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

Ilustración 30. Terrenos desocupados de la Quinta Leonor



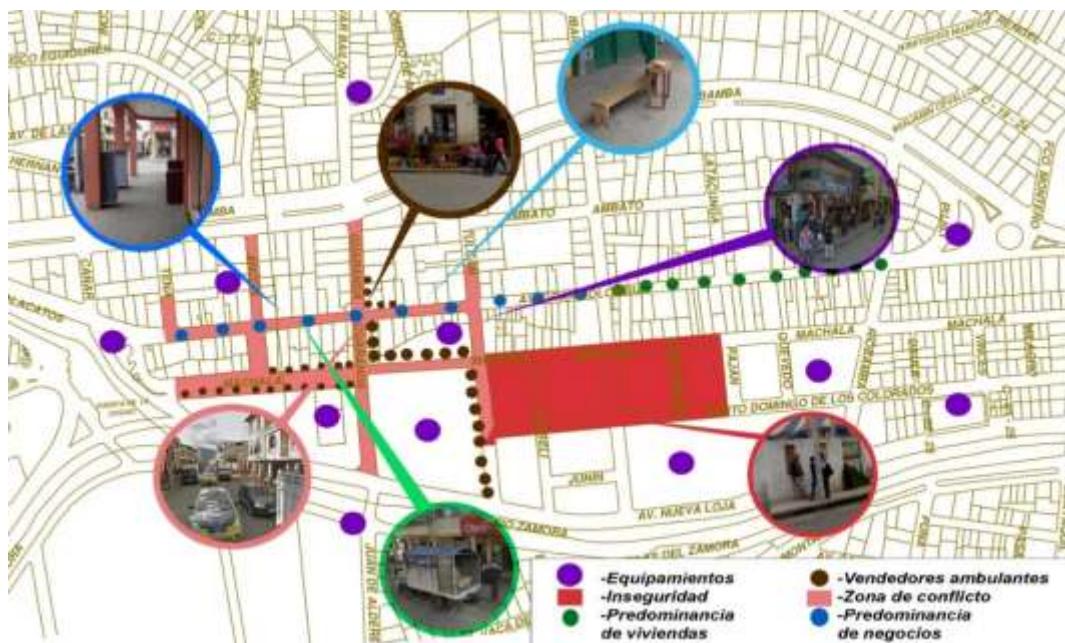
Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

Los tres terrenos presentan considerables fortalezas y debilidades, pero lo más conveniente escoger el que se encuentra entre las calles Quevedo e Ibarra, porque es el más cercano a la avenida y no se halla afectado por la influencia del mercado Gran Colombia.

2.9. Patrones de funcionamiento

Plano 13. Patrones de funcionamiento



Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

- La aparición de vendedores ambulantes es más notoria los fines de semana y son los días en los que sí representa una obstrucción considerable de la vía (representado en el plano).
- La constante aparición de camiones de carga y descarga de mercadería de los comercios del sector, muchos son de material pesado, como por ejemplo el agrícola y el de construcción, por lo que normalmente durante el día aparecen de 3 a 4 de este tipo, por periodos de tiempo de hasta 2 a 4 horas, aumentando el tráfico vehicular (representado en el gráfico).
- La extensión de comercios relacionados con el mercado se encuentra estrechamente relacionada con la gran confluencia de gente entre las calles Tulcán y Tena, es una franja de venta de víveres

muy significativa y que al menos temprano en fines de semana significa aún más desorden (representado en el gráfico).

- Cerca de los terrenos pertenecientes al IEES se generan puntos de inseguridad a causa de gente conflictiva que se dedica a libar en la vía pública, normalmente se ve esto durante toda la semana (representado en el gráfico).

-De 06h30 a 07h30 se presenta una acumulación drástica en el tránsito vehicular provocada por los padres de familia que van a dejar a sus hijos a la escuela.

2.10. Síntesis del diagnóstico

Tabla 27. Plan parcial de intervención

Plan Parcial de Intervención	
Potencialidades	Problemas
-Buena localización. Se encuentra cerca de múltiples equipamientos que responden a las necesidades de los habitantes del sector. -Foco de desarrollo. Mueve una gran cantidad de gente día a día, lo que lo vuelve un sector comercial altamente activo. -Valor histórico y simbólico muy significativo. -Espacios completamente iluminados complementados por los portales que representan una protección para el peatón por parte de la radiación solar.	-Congestión vial y peatonal. -Insuficiencia de áreas recreativas. -Vendedores ambulantes. -Espacio público deteriorado y sobre utilizado. -Contaminación ambiental, auditiva y visual. -Escases de mobiliario urbano. -Nivel estético de la imagen urbana deficiente. -Deficiencia en la iluminación artificial. -Ausencia de accesos para discapacitados. -Horario inadecuado de vehículos pesados.

Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

Tabla 28. Síntesis

Síntesis			
Tipo de componente	Componente	Descripción	Indicadores

Componente social	Organización	La aparición de vendedores ambulantes es más notoria los fines de semana, días en los que sí representa una obstrucción considerable de la vía, esto debido a la falta de un espacio designado para el uso de ellos.	Congestión peatonal y falta de un área de libre uso.
		El segundo uso de suelo predominante es de vivienda y no cuenta con espacios recreativos, lo que hace que se tomen lotes particulares para estos fines, adecuando dichos espacios de manera anti-funcional por la falta de baterías sanitarias, estacionamientos, áreas verdes, áreas de juegos infantiles.	Falta de un área de libre uso.
	Espacio público	Cerca de los terrenos pertenecientes al IESS se generan puntos de inseguridad a causa de gente conflictiva que se dedica a libar en la vía pública y se desplazan a la avenida Gran Colombia, lo que genera incomodidad y preocupación a sus usuarios.	Inseguridad
		La mayoría de moradores del sector de la avenida Gran Colombia se movilizan por medio de transporte público o caminando, por lo que se puede determinar que la mayoría de autos que se presentan diariamente en el sector son de gente externa a la avenida y que solo la utilizan por los servicios que presta esta o para llegar a otro punto de la ciudad.	Los medios de transporte predominantes dentro de la avenida son el transporte público y caminando.

	Red vial y peatonal	El tránsito vehicular y peatonal normalmente es mayor en las mañanas, desde las 9 am hasta la 1 pm, esto evidenciado principalmente en las calles Tulcán y Tena, las cuales son el sector más conflictivo y en el que se encuentra más movimiento por parte de los comercios.	
Componente físico	Uso de suelo	La presencia de equipamientos como el mercado Gran Colombia y el hospital del IESS generan adecuación de espacios complementarios de varios comercios (ferreterías, insumos agrícolas, venta de balanceados). Lo que provoca comercio informal, asentamiento de comerciantes, excesos de habitantes y vehículos que aumentan el sobre uso de espacio público disponible.	Degeneración del mismo espacio, con altos índices de congestión y contaminación. Sobre todo los fines de semana.
	Red vial	Deficiencia de estacionamientos	Congestión vehicular
		La constante aparición de camiones de carga y descarga de mercadería de los comercios del sector, que en general son de material pesado como por ejemplo el agrícola y el de construcción, esto normalmente durante el día aparecen de 3 a 4 de este tipo, por periodos de tiempo de hasta 2 a 4 horas.	Tráfico vehicular y contaminación ambiental y sonora.
		De 6:30 a 7:30 am se presenta una acumulación drástica en el tránsito vehicular en la entrada del puente Bolívar, provocada por los padres de familia que van a dejar a sus hijos a la escuela en el centro de la ciudad.	Congestión vehicular y contaminación ambiental y sonora.

		Las calles transversales a la avenida Gran Colombia son en doble sentido, conectando las avenidas Cuxibamba y Nueva Loja, esto sumado a la sobrecarga de equipamientos como mercados, centros comerciales, etc. que presenta el sector lo vuelve un punto de transición desordenado y saturado de vehículos.	Congestión vehicular
		El ancho de la vía no es el adecuado para ser una calle de doble carril con estacionamiento lateral.	Congestión vehicular y peatonal
	Arquitectónico	La arquitectura presente en la avenida es de tipo contemporánea con pocos vestigios de arquitectura tradicional, vernácula y republicana.	Contaminación visual
		La falta de homogeneidad por parte de las portalerías representa un factor considerable en el decaimiento del valor estético del sector.	Contaminación visual
	Espacio público	No existen rampas de acceso para discapacitados, bancas para los peatones, basureros, ni iluminación apropiada para mantener un sentido de seguridad apropiado durante la noche.	Mobiliario inadecuado, pasos cebras, señaléticas e inseguridad.

Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

Capítulo 3

Propuesta

Finalizado el proceso de diagnóstico se determinaron los problemas y potencialidades del área de estudio, gracias a esto se lograron reconocer los elementos de la propuesta que servirán como solución ejecutable, para lograr una mejora urbana, social y en cuanto a la eficiencia del sector como lo es un área comercial.

Mediante todo el desarrollo de la investigación se ha conseguido entender nociones importantes de cómo trabajar el espacio público, logrando crear así un lugar que gracias a su diseño genera sensaciones en sus usuarios tales como seguridad, confianza, comodidad y dinamismo.

3.1. Introducción

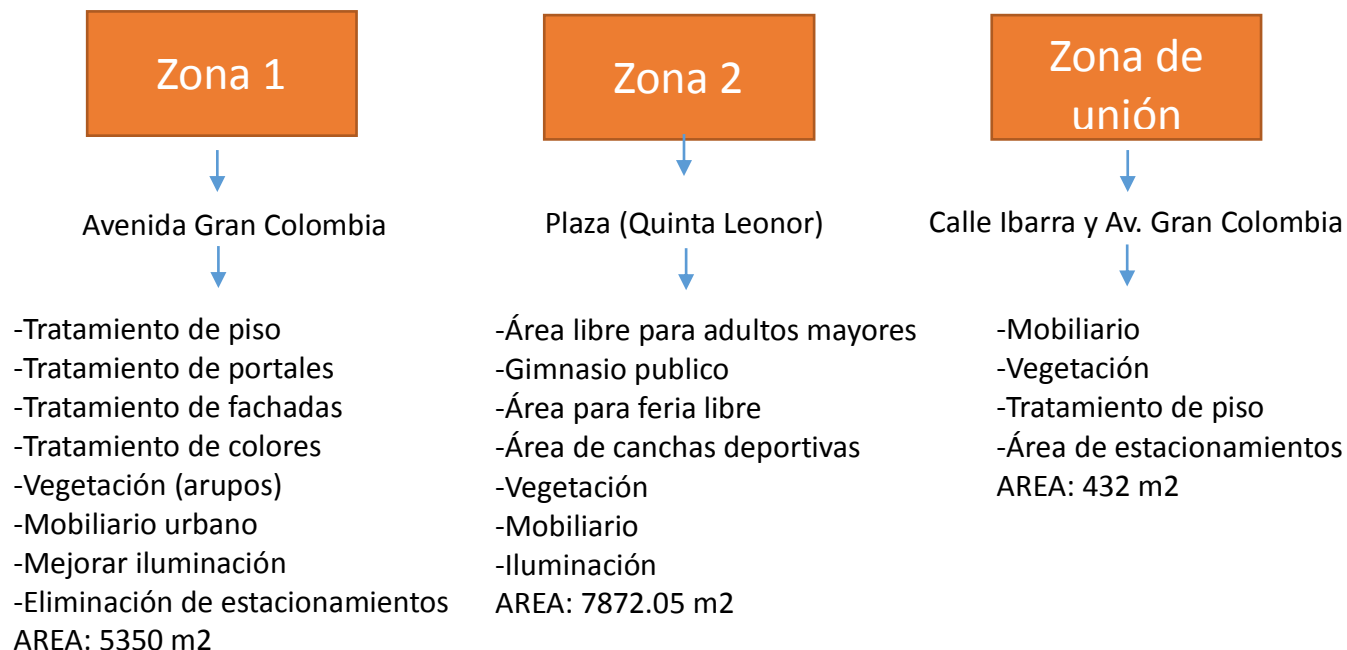
La avenida Gran Colombia fue originalmente un punto clave de la ciudad, que históricamente llegó a volverse un hito intangible muy valioso, pero al pasar de los años empezó a presentar un decaimiento y problemas acarreados por la mala planificación, la falta de gestión municipal y el desplazamiento de las familias propias del sector.

Actualmente el sector, por sus características mixtas, presenta la necesidad de una intervención en torno a los siguientes aspectos:

- El valor estético del sector de la avenida Gran Colombia.
- La vialidad de los vehículos y peatones que pasan a través de la avenida.
- La necesidad de un área comunal, recreativa y para los vendedores ambulantes.

3.2. Programación

Ilustración 31. Programación de la propuesta



Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

3.3. Propuesta a nivel de la avenida Gran Colombia

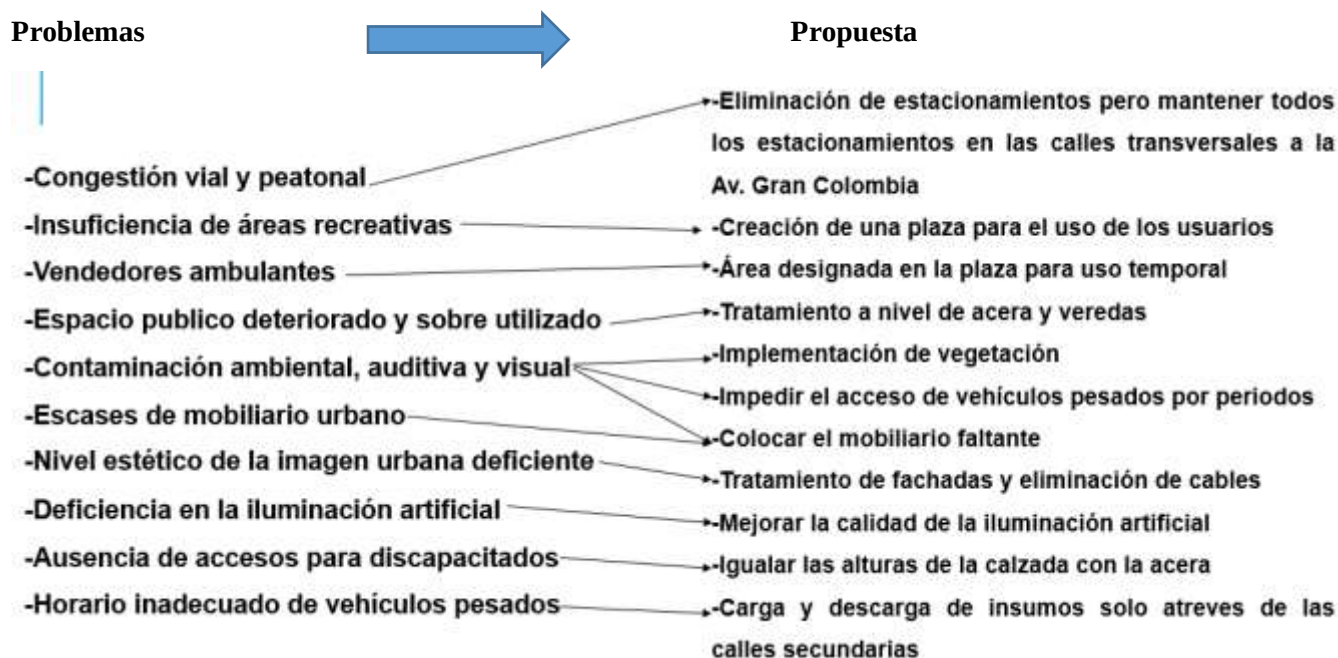
3.3.1. Introducción

Con este trabajo se pretende generar una propuesta que ordene el tramo urbano, surgido por el desarrollo no controlado del sector, concibiéndola no como la adición repetitiva de partes sino como la composición de un todo único y coherente.

Conociendo el espacio público, privado y colectivo, se pretende tomar en cuenta la territorialidad para crear un ambiente que las personas lo perciban como propio.

3.3.2. Plan de intervención

Ilustración 32. Relación básica problemas/propuesta



Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

En base al análisis de trama urbana, el diseño está enfocado a una trama lineal; según el estado actual de elementos urbanos comprendidos en el espacio público, se determinó una solución para cada una.

Tabla 29. Propuesta en elementos del espacio público

Actuales	Estado	Propuesta	Motivo
Aceras (accesos)	Escasas	Igualar las alturas de aceras con las de la calzada	Comodidad
Pasos peatonales	Desgastados	Integrarlos como parte de la propuesta de pisos	Seguridad
Luminarias	Escasas e insuficientes	Redistribución y mejora de las luminarias	Seguridad
Bancas	Inexistentes	Implementación de bancas apropiadas	Comodidad
Basureros	Inexistentes	Implementación de basureros en cada esquina	Higiene
Señaléticas	Ineficientes	Colocar señaléticas referentes a las nuevas ordenanzas	Orden
Cableado eléctrico	Anti-estéticos	Cableado subterráneo	Estética

Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

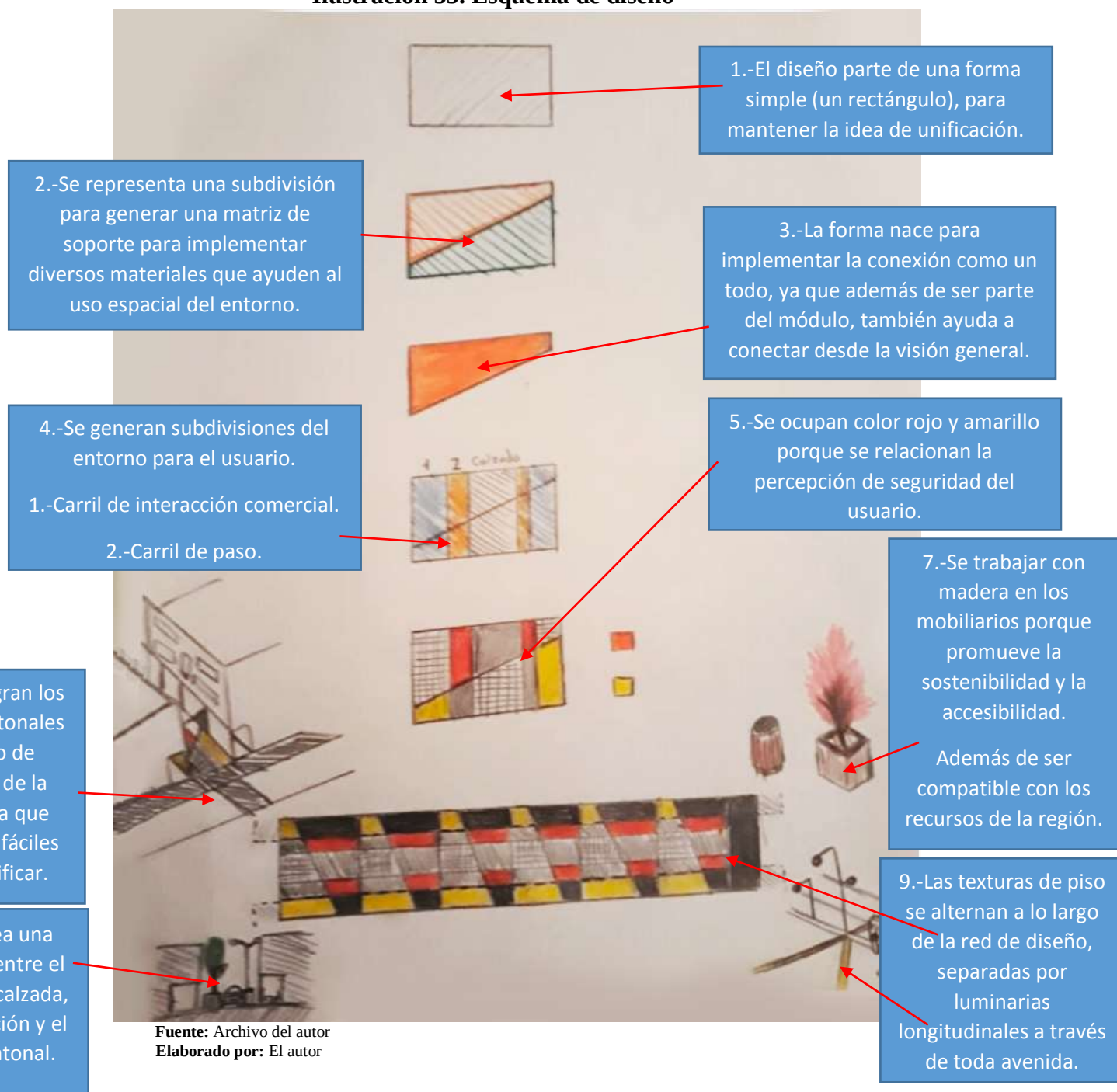
La eliminación de los estacionamientos es debido a que son parte del problema, el análisis determina que la calzada no cumple con las medidas para ser de doble carril con estacionamiento lateral, además de que la carga y descarga de mercadería se realiza en horas inadecuadas. Todo esto genera tráfico vehicular, que viene acompañado de contaminación tanto ambiental como auditiva.

Eliminar los estacionamientos promueve la acera para uso peatonal, el transporte público y reduce la presencia de automóviles; sin embargo, se mantienen los de todas las calles transversales para abastecer al sector en general.

La implementación de vegetación propia de la ciudad de Loja (arupos), además de mitigar en una parte la contaminación ambiental y mejorar el valor estético del sector, también crea un nexo con los ciudadanos.

3.3.3. Esquema del partido urbano

Ilustración 33. Esquema de diseño

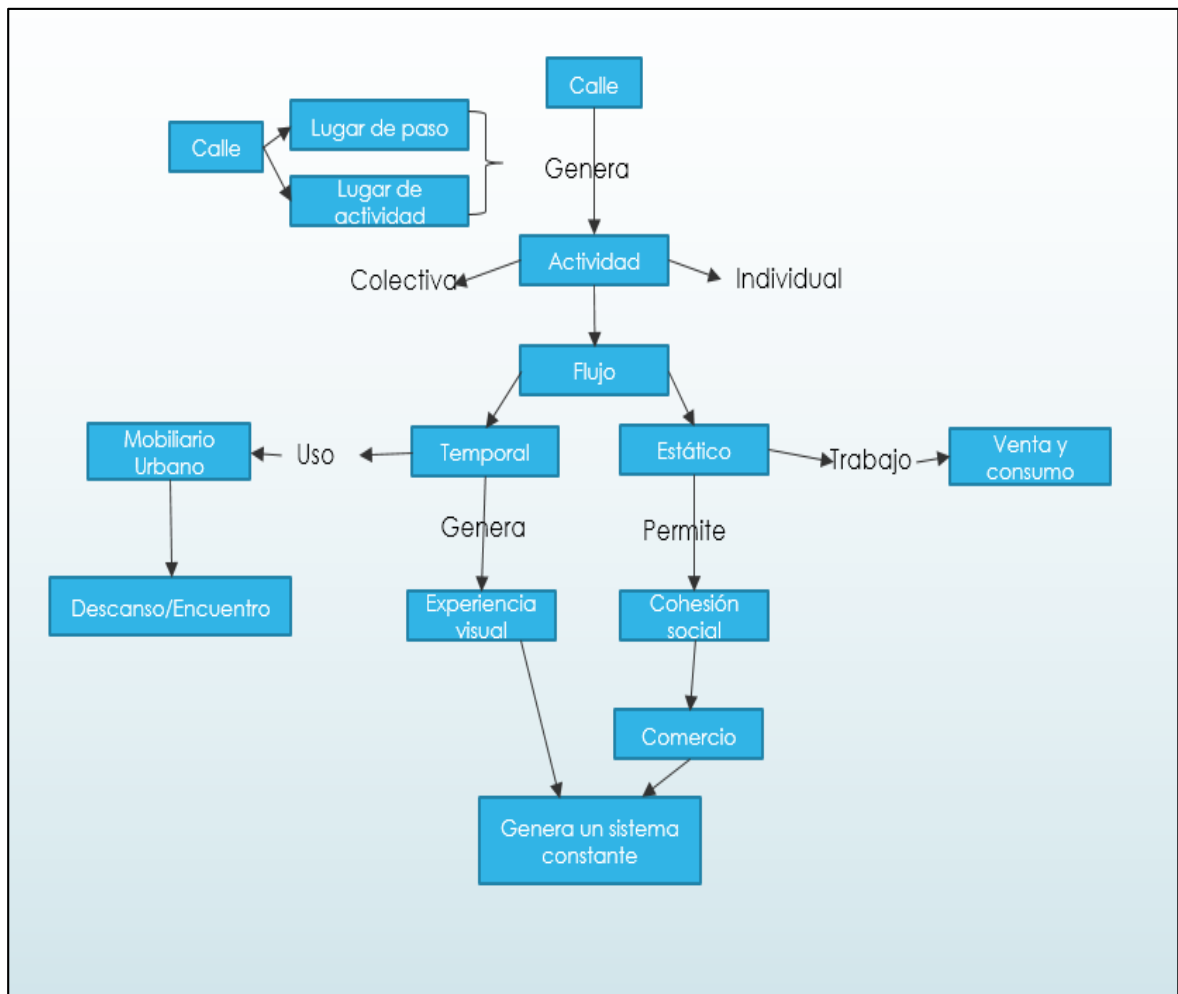


El diseño en general se plantea como un espacio público equilibrado, con elementos cromáticos que fomentan la seguridad y la confianza a nivel psicológico con los usuarios y una

calle que le da prioridad al peatón, sin dejar de tomar en cuenta a los conductores en un segundo plano.

3.3.4. Esquemas de reflexiones de los principios de diseño

Ilustración 34. Esquema de reflexiones de diseño

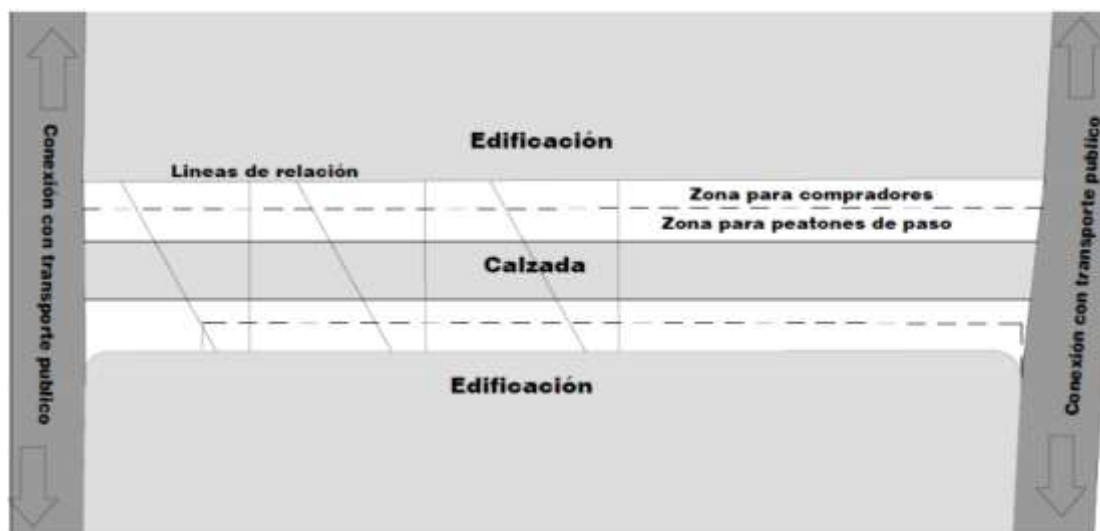


Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

3.3.5. Organigramas de relaciones funcionales

Ilustración 35. Avenida Gran Colombia



Fuente: Archivo del autor
Elaborado por: El autor

La jerarquización de funciones agiliza el paso peatonal y mejora la eficiencia del sector, manteniendo en un carril a los peatones de paso o que solo usan la avenida como medio de transición a otro lugar de la ciudad, y en el otro, por debajo de los portales, a los peatones que están ahí para realizar compras o solicitar algún servicio; las conexiones secundarias facilitan el acceso o salida del sector por medio de las vías que conectan con las avenidas Cuxibamba y Nueva Loja, donde se encuentran ubicadas las paradas de transporte público. Además, se mantiene un fácil desplazamiento entre los comercios gracias a la unificación de la altura del piso y los elementos geométricos que visualmente los conectan.

3.3.6. Memoria técnico descriptiva

La propuesta en la avenida Gran Colombia consiste en una variación entre adoquín negro, rojo y amarillo, intercalados entre sí con hormigón impreso con dos estilos diferentes de diseño, uno en patrón de cuadrícula que se encuentra en la sección de la calzada y otro diseño personalizado en la sección de la portalería, para determinar los recorridos comerciales. En separación de estas texturas se encuentran franjas continuas de luces LED, acompañado de bolardos, los cuales también sirven de iluminación de piso, todo esto complementado por altos y potentes postes de luz de 60 y 90 W a lo largo de cada tramo. El mobiliario y los basureros son de madera, las bancas también prestan la función de jardineras donde se encuentran arupos, árbol nativo de la ciudad de Loja.

3.3.6.1. Características de los materiales

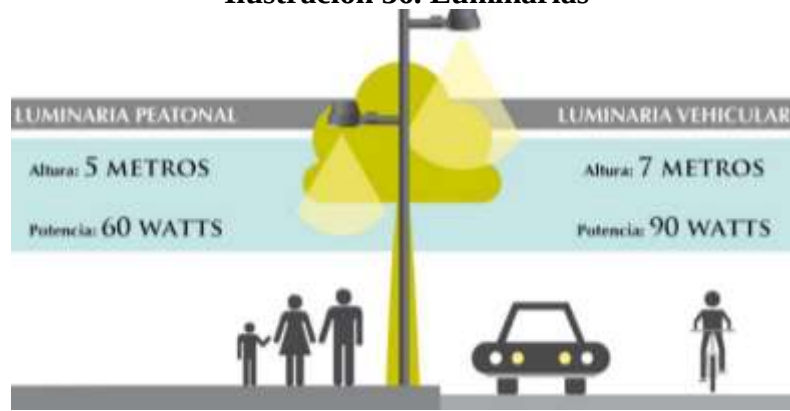
Adoquín: durabilidad y permanencia del color, posibilidades expresivas, cualidades físicas, mantenimiento económico, facilidad en las reparaciones, facilidad de ejecución y vida útil.

Hormigón impreso: posibilidades expresivas, cualidades físicas, facilidad de ejecución, costo reducido y vida útil.

3.3.5.2. Detalles

Luminarias

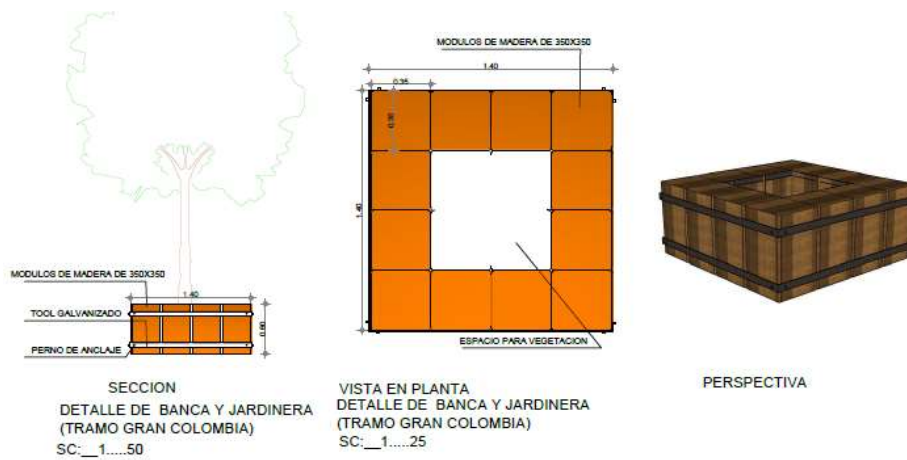
Ilustración 36. Luminarias



Elaborado por: El autor

• Mobiliario

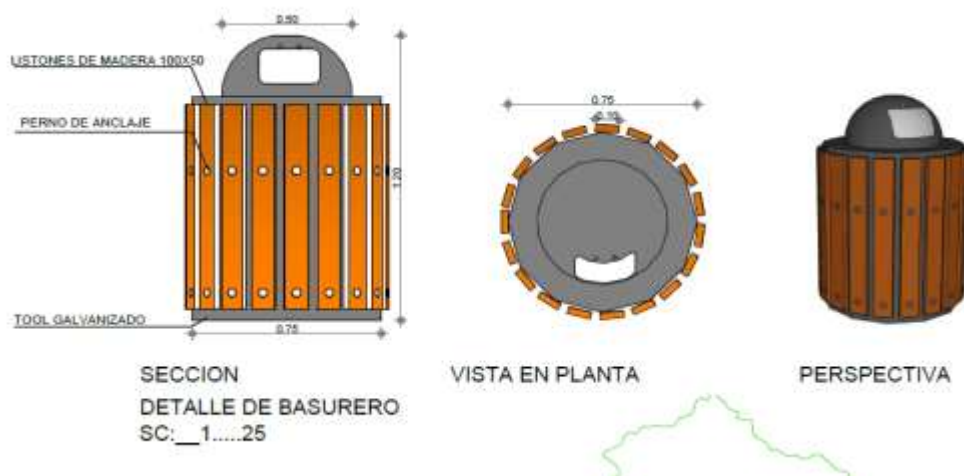
Ilustración 37. Bancas/jardineras



Elaborado por: El autor

- Basureros

Ilustración 38. Basureros



Elaborado por: El autor

3.3.6. Propuesta

3.3.6.1. Estado actual

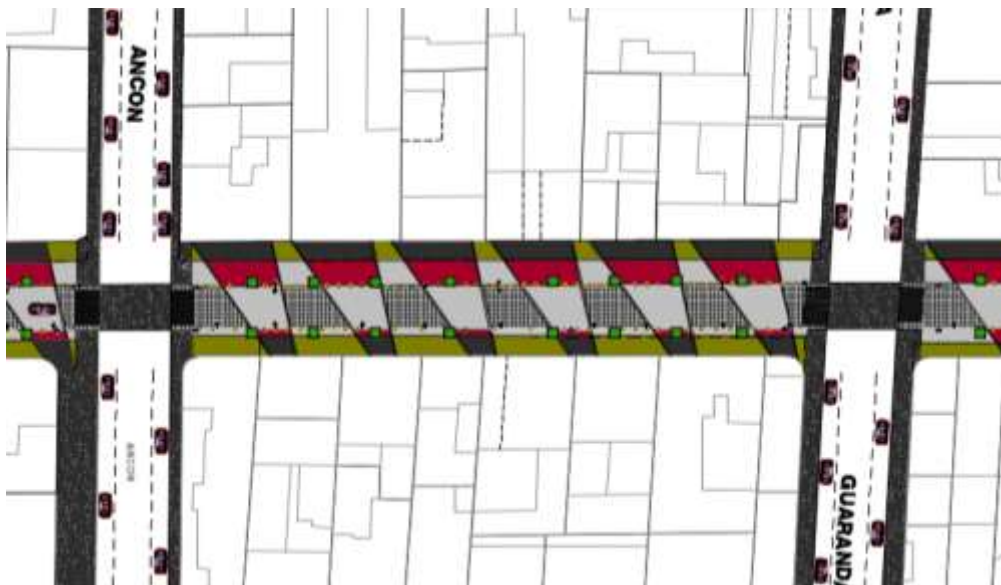
Plano 14. Planta de la propuesta



Elaborado por: El autor
Ver Lamina #2, #3, #4, #5

3.3.6.2. Planta urbana

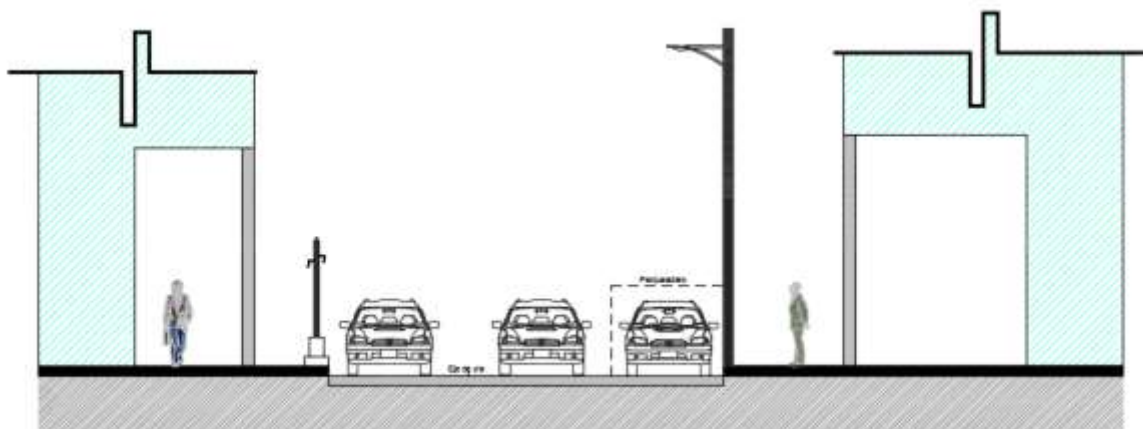
Ilustración 39. Planta de la propuesta



Elaborado por: El autor
Ver Lamina #2, #3, #4, #5

3.3.6.3. Corte del estado actual de la vía

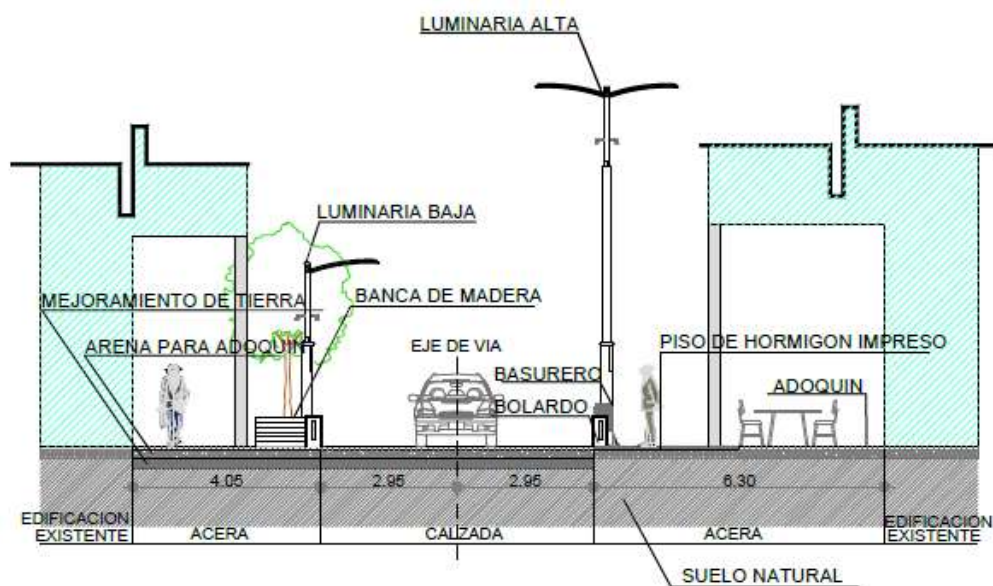
Ilustración 40. Corte del estado actual



Elaborado por: El autor
Ver Lamina #2, #3, #4, #5

3.3.6.4. Corte de la propuesta

Ilustración 41. Corte de la propuesta



Elaborado por: El autor
Ver Lamina #2, #3, #4, #5

3.3.6.5. Estado actual de la vía Gran Colombia

Ilustración 42. Estado actual avenida Gran Colombia



Fuente: Google Maps
Elaborado por: El autor

3.3.6.6. Renders

Ilustración 43. Avenida Gran Colombia



Elaborado por: El autor

Ilustración 44. Avenida Gran Colombia



Elaborado por: El autor

3.4. Propuesta a nivel de fachadas

En lo que respecta a las fachadas de la avenida Gran Colombia, el análisis de elementos arquitectónicos presentes determina que el sector originalmente solo presentaba estilo republicano y vernáculo, pero con el pasar de los años se implementaron edificaciones y detalles típicos de arquitectura contemporánea, generando contaminación a nivel visual, por lo tanto se cree conveniente eliminar algunos elementos volumétricos y materiales menores como las molduras en las columnas, cubiertas de zinc y fachaletas de piedra o ladrillo, dejando así fachadas más acordes con los estilos clásicos, los cuales suelen presentar líneas rectas, texturas lisas, balcones de madera, ornamentos, rejas de hierro forjado, aleros y canecillos.

Los elementos arquitectónicos predominantes, como los balcones, los arcos de medio punto y los remates de las losas pueden desempeñar una composición más estilizada y homogénea, esto acompañado de un juego de colores, como lo son el amarillo, el azul y el blanco (estos pueden ser degradados u oscurecidos para evitar que se vean muy fuertes); se escogieron estos colores en particular porque según el estudio realizado sobre psicología del color, son tonos que producen a nivel psicológico confianza, descanso y seguridad. Además de que se remplazarán todas las cubiertas de teja por unas nuevas, ya que también son un elemento arquitectónico predominante. El color naranja brillante de la teja nueva representa calidez y es similar al rojo, el cual será utilizado en parte de las texturas de piso. A nivel de anuncios publicitarios solo se va a permitir a nivel por debajo de los portales y no sobre las fachadas de los inmuebles, impidiendo así la contaminación visual. Finalmente se utilizará amarillo a nivel de los comercios, ya que de igual forma la decisión de colores en las texturas de piso, es un color que representa precaución y seguridad.

Ilustración 45. Avenida Gran Colombia entre la calle Guaranda y Ancón



Elaborado por: El autor
Ver Lamina #1

3.5. Intervención en terreno de la Quinta Leonor

3.5.1. Introducción

Mediante esta propuesta se pretende revitalizar el sector, solucionar problemas y lograr una composición equilibrada, que sea atractiva para el usuario y que genere cohesión social.

3.5.2. Plan de intervención

Con este trabajo se pretende solucionar o mitigar en una medida los problemas que presenta el sector de los terrenos de la Quinta Leonor, además de abastecer las necesidades por la falta de equipamientos recreativos, ya que según el diagnóstico la mayoría de residentes del sector de la avenida Gran Colombia son gente entre los 25, 39, 40 y 59 años, residentes adultos que, además en un 85 % se conforman de viviendas unifamiliares.

Según el diagnóstico, el 59 % de los residentes del sector llevan habitándolo de 26 a 80 años, cuentan con un grado de instrucción entre el segundo y tercer nivel, con una identidad barrial del 85 %, manteniendo una buena relación entre usuarios y habitantes, por lo que el uso de las canchas deportivas y demás, será bien recibido. El porcentaje de niños es bajo, por lo que no se ve necesario colocar equipamientos para recreación infantil.

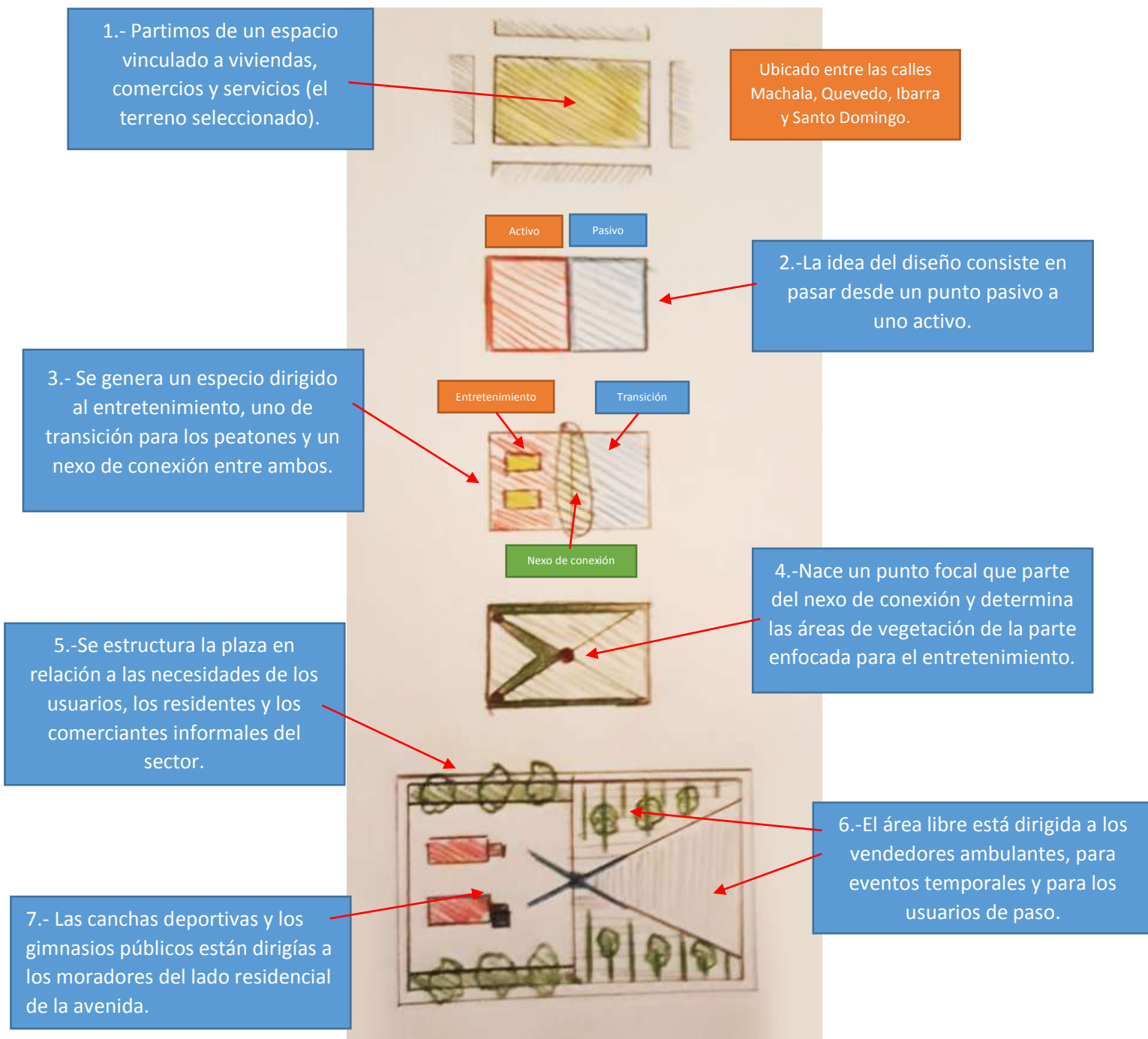
Ilustración 46. Plan de intervención Quinta Leonor



Fuente: Archivo del autor
Elaborado por: El autor

3.5.3. Esquema del partido urbano

Ilustración 47. Esquema del diseño

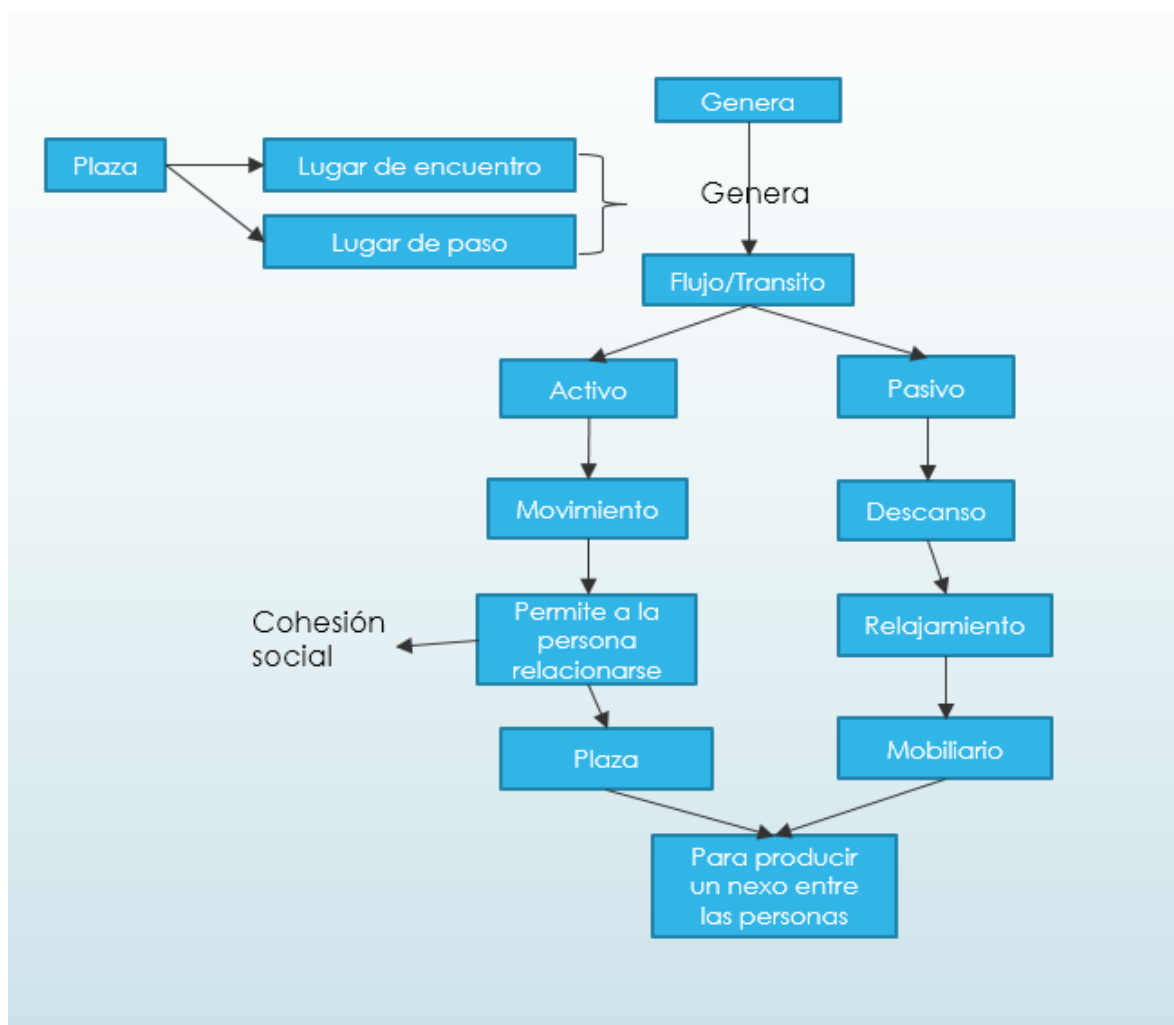


Fuente: Archivo del autor
Elaborado por: El autor

La plaza es un nexo de conexión que sirve para brindar a los usuarios un lugar donde tengan la libertad de apropiarse del espacio y realizar actividades de todo tipo, genera cohesión social y entretenimiento.

3.5.4. Esquemas de reflexiones de los principios de diseño

Ilustración 48. Principios de diseño de la plaza



Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

3.5.5. Memoria técnico descriptiva

La plaza consiste en un juego entre textura de piedra, hormigón pulido y hormigón impreso con diseño en cuadrícula, adoquín con tiras de vegetación complementadas por luces LED y en el centro un espejo de agua como punto focal. Las bancas y las jardineras están hechas de materiales reciclados de cajas de fruta. Los basureros son de madera con tubo galvanizado.

Presenta dos canchas multiuso de hormigón y dos mini gimnasios públicos con base de graba, que presentan máquinas de acero con pintura como impermeabilizante. Todo bien iluminado por potentes postes de luz de 80 W y tiras de piso de luces LED.

3.5.5.1. Características de los materiales

Hormigón pulido: versatilidad, fácil de personalizar, bajo mantenimiento, durabilidad, firme y estético.

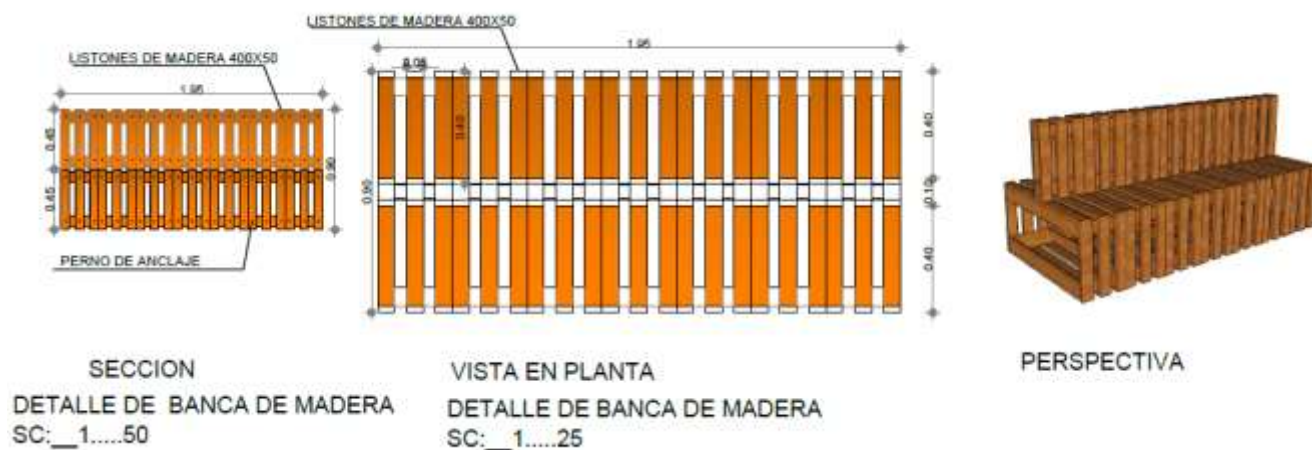
Hormigón impreso: posibilidades expresivas, cualidades físicas, facilidad de ejecución, costo reducido y vida útil.

Textura de piedra: terminación prolija, elegancia y resistencia.

3.5.5.2. Detalles

• Mobiliario

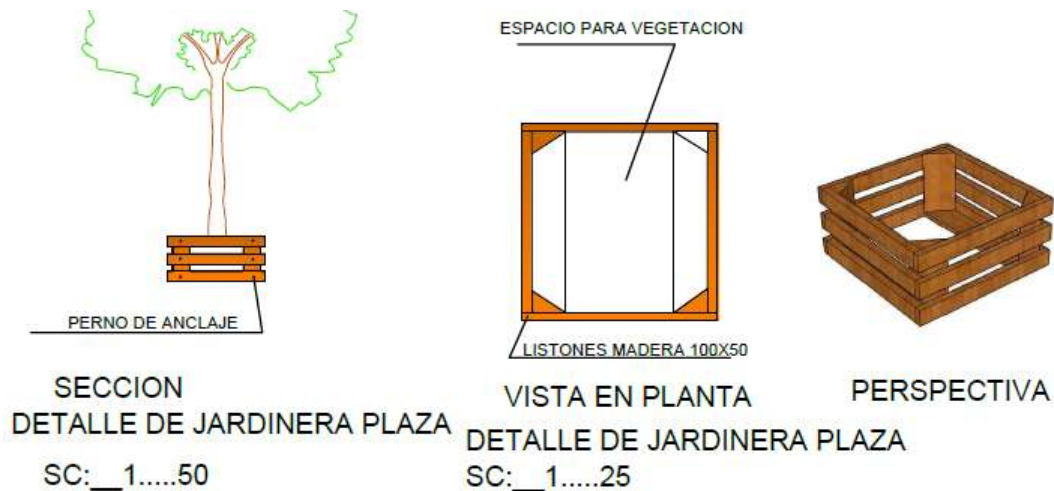
Ilustración 49. Bancas de material reciclado



Elaborado por: El autor

• Jardineras

Ilustración 50. Jardineras



Elaborado por: El autor

3.5.6. Propuesta

3.5.6.1. Estado actual del terreno

Ilustración 51. Estado actual del terreno

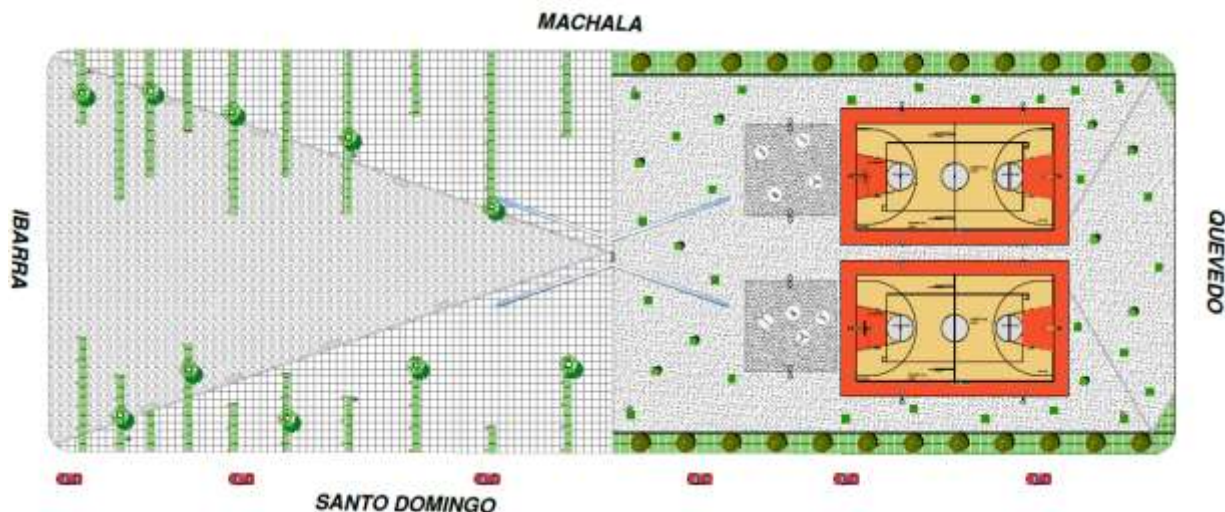


Fuente: Google maps
Elaborado por: El autor

Como respuesta a la eliminación de los estacionamientos, se planea cambiarlos de lugar a otro de los dos terrenos restantes del IESS.

3.5.6.2. Planta

Plano 15. Plaza en terreno de la Quinta Leonor



Elaborado por: El autor
Ver lamina #6

3.5.6.3. Renders

Ilustración 52. Perspectiva 1



Elaborado por: El autor

Ilustración 53. Perspectiva 5



Elaborado por: El autor

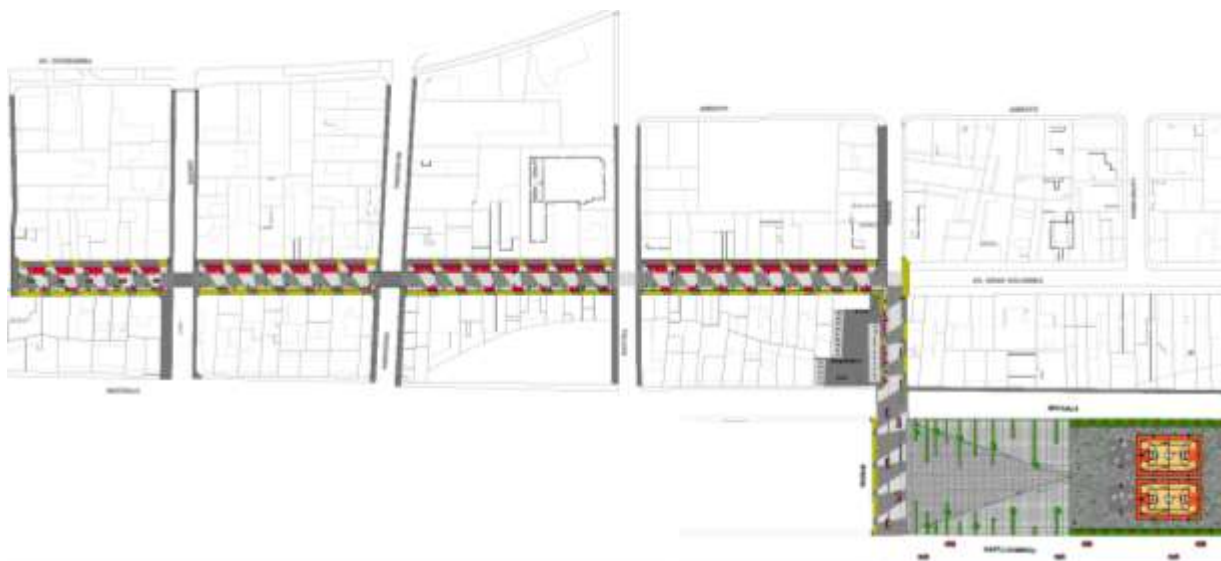
Ilustración 54. Perspectiva 11



Elaborado por: El autor

3.6. Visión general de la propuesta

Ilustración 55. Propuesta general



Elaborado por: El autor
Ver Lamina #1

La propuesta en la avenida Gran Colombia se extiende a lo largo desde la calle Tena hasta la Ibarra, en la cual se encuentra un estacionamiento público para abastecer a los interesados en acceder al área comercial, el diseño con respecto a las texturas de piso se repite en todas estas calles con el fin de mantener la homogeneidad y lograr esa consolidación como sector comercial, diferenciado del resto del tramo que es residencial.

A través de la calle Ibarra se conecta la avenida Gran Colombia con la plaza en el terreno de la Quinta Leonor, por medio del adoquín, el mobiliario, la vegetación y un diseño similar al principal de la avenida. De esta manera se genera un recorrido unificado desde la plaza hasta el otro extremo del área comercial, manteniendo de igual forma la accesibilidad de los moradores del área residencial y los sectores aledaños.

Ilustración 56. Punto de unión de la propuesta



Elaborado por: El autor
Ver Lamina #1

3.7. Ordenanzas que se piensa implementar como parte de la propuesta

- Se eliminarán los estacionamientos a lo largo de la avenida Gran Colombia.
- Los vendedores ambulantes pueden hacer uso de la plaza los fines de semana desde 6 am hasta la 3 pm.
- Los vehículos pesados no pueden ingresar a la avenida Gran Colombia durante las horas pico.
- La carga y descarga de mercadería solo se puede hacer a través de las calles secundarias por las esquinas.
- Se mantendrán y potenciarán los estacionamientos de las calles secundarias para solucionar la escasez de estacionamientos por su eliminación en la avenida principal.
- Paradas de autobús con infraestructuras apropiadas en el sector de la avenida Nueva Loja.

Capítulo 4

Conclusiones y Recomendaciones

4.1. Conclusiones

- El espacio público nunca será algo estático, siempre estará expuesto a cambios constantes así como la gente que lo vive día a día.
- El sistema vial es un elemento urbano que nos permite desarrollar y vincular las diferentes actividades que se llevan a cabo dentro de una ciudad.
- Los factores que provocan degeneración del espacio público se encuentran relacionados a la mala planificación y al poco control en torno al cumplimiento de las normativas existentes.
- La ciudad es un lugar de cambios constantes con el pasar del tiempo, por lo que siempre se debe considerar a futuro cada planteamiento en una propuesta de tipo urbano.
- A la hora de pensar en la ciudad y qué se puede hacer para mejorarla, hay que considerar a sus diferentes tipos de usuarios y a quien va a estar dirigida.
- La única forma de lograr determinar los factores a considerar dentro del futuro diseño urbano arquitectónico es mediante una serie de estudios e investigación de campo.

4.2. Recomendaciones

-Promover la investigación de tipo urbano arquitectónica, ya que es un estudio multidisciplinario y -termina siendo muy enriquecedor.

Aportar con puntos de vista que enriquezcan la imagen de la ciudad y ayuden a volver más atractivo un sector que simplemente está siendo desaprovechado porque no cumple con ciertas características o simplemente no se le puso el enfoque correcto.

-Siempre enfocar las encuestas o las entrevistas a los usuarios principales que ocupan el sector, esto dependiendo del contexto en el cual se está trabajando, ya que eso será crucial a la hora de determinar los patrones de funcionamiento correctos.

-La propuesta debe responder a las necesidades tanto estéticas como funcionales de los usuarios que van a ocupar el espacio, de esta forma se puede corroborar que el estudio fue acertado.

-El sector de la avenida Gran Colombia es un punto muy importante de la ciudad de Loja y debería tener aún más personas dispuestas a analizarla, para que con el pasar del tiempo pueda llegar a volver a ser una zona clave de la ciudad de Loja.

Bibliografía

- Aramburu, M. (2008). *Usos y significados del espacio público*. ACE.
- Ayuntamiento de Zaragoza. (2014). *Regeneración urbana propuestas para el barrio de San Pablo, Zaragoza*. Editorial: Prensas Universitarias de Zaragoza.
- Barrientos, N. (2011). *¿Cómo crear plazas exitosas? Diez principios básicos*. Ecuador. Universidad Católica. 2011.
- Borja, J. y Castells, M. (1998). *Local y global*. Ed. Taurus, Madrid.
- Borja, J. y Zaida, Z. (2000). *El espacio público, ciudad y ciudadanía*. Barcelona.
- Bossio, S. N. (2015). *Rehabilitar para mejorar la calidad de vida*. FADU, Universidad de Buenos Aires.
- Bossio, S. N. (2015). *Rehabilitar para mejorar la calidad de vida*. FADU, Universidad de Buenos Aires.
- Carrión, F. (2005). *Espacio público: punto de partida para la alteridad*. Editorial: Diario Hoy. Ecuador.
- Castrillo, M., Matesanz, A., Sánchez Fuentes, D. y Sevilla, A. (2012). *¿Regeneración urbana? Deconstrucción y reconstrucción de un concepto incuestionado*. Subprograma de proyectos de investigación fundamental no orientada.
- Dascal, G. (2003). *Reflexiones acerca de la relación entre los espacios públicos y el capital social*, mimeo, Santiago.
- Donald, N. (2003). *Expresión de la pobreza en la ciudad*. mimeo CEPAL, Santiago.
- Delgado, M. J. (2009). *La arquitectura moderna en Loja: patrimonio y conservación*. Universidad Técnica Particular de Loja. Ecuador.

- García Figueroa, M. (2004). *Rehabilitación de la calle 3 oriente del Centro histórico de Puebla: estrategias para generar paisajes de consumo*. Capítulo 6, Tipos de intervención. UDLAP. México.
- Gordon, C. (1974). *El paisaje urbano*. Inglaterra. Editorial: Blume.
- HABITAT. (1996). *La pobreza urbana*. Editorial hábitat, Ciudad SI.
- Hannah, Arendt. (S. f.). La esfera pública y la privada. *Revista Electrónica de la Asociación Andaluza de Filosofía*.
- Heller, E. (2004). *Psicología del color*. Editorial: Gustavo Gili. Barcelona.
- Lynch, K. (2008). *La imagen de la ciudad*. Ed. Gustavo Gili, Barcelona.
- Municipio de Palmira. (2009). *Estatuto de Espacio Público*.
- Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente. (2008). *Geo Loja*. Municipalidad de Loja y Naturaleza y Cultura Internacional.
- Ricart, N. y Remesar, A. (2013). *Reflexiones sobre el espacio público*. Universidad de Barcelona.
- Sjoberg, G. (1998). *Origen y evolución de las ciudades*. Ed. UNAM
- Vázquez, M. (2008). *Propuesta de anteproyecto para la recuperación del Sector 4*. México: Facultad de arquitectura de la UNAM.
- Wirth, L. (1988). *El urbanismo como modo de vida*, Ed. UNAM.

Anexos

 UNIVERSIDAD INTERNACIONAL DEL ECUADOR SEDE LOJA FICHA DE ANALISIS POBLACIONAL Y URBANO SECTOR DE LA AVENIDA GRAN COLOMBIA PARROQUIA SUCRE		 Trayectoria para la ciudad, el desarrollo y la sustentabilidad																				
1.-DATOS GENERALES																						
1.1. Apellido:	1.4. Nombre:	1.7. Edad:																				
1.2. Dirección:	1.5. Fecha:	1.8. Tiempo de residencia en el sector:																				
1.3. Estado Civil:	1.6. Género: M ☐ F ☐																					
<table border="0"> <tr> <td>10 o menos</td> <td>☐</td> <td>5 a 10 años</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>11 a 24</td> <td>☐</td> <td>11 a 25 años</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>25 a 39</td> <td>☐</td> <td>26 a 50 años</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>40 a 59</td> <td>☐</td> <td>51 a 60 años</td> <td>☐</td> </tr> <tr> <td>60 o mas</td> <td>☐</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>			10 o menos	☐	5 a 10 años	☐	11 a 24	☐	11 a 25 años	☐	25 a 39	☐	26 a 50 años	☐	40 a 59	☐	51 a 60 años	☐	60 o mas	☐		
10 o menos	☐	5 a 10 años	☐																			
11 a 24	☐	11 a 25 años	☐																			
25 a 39	☐	26 a 50 años	☐																			
40 a 59	☐	51 a 60 años	☐																			
60 o mas	☐																					
2.-DATOS POBLACIONALES/ECONOMICOS																						
2.1. # de personas en la vivienda:	2.3. Numero de miembros por familia:	2.6. Nivel de instrucción de la población:																				
	Masculino:	2.7. Situación laboral de la población:																				
	Femenino:	Empleado:																				
	2.4. Vivienda:	Desempleado:																				
	Alquilada: ☐	Estudiante:																				
2.2. Familias por inmueble:	2.5. Uso de la vivienda:	Jubilado:																				
	Residencial: ☐	2.8. Actividad principal?																				
	Propia: ☐																					
	Otros: ☐																					
	Comercial: ☐																					
	Mixto: ☐																					
	Otros: ☐																					
	Servicios: ☐																					
3.-DATOS SOCIALES																						
3.1. Transporte:	3.2. Falta de servicios:	3.3. Tiempo en llegar al sector:																				
A pie: ☐	Salud: ☐	3.4. Tiempo en llegar al trabajo:																				
Bicicleta: ☐	Seguridad: ☐	3.5. Horas de trabajo/semana:																				
Bus: ☐	Educación: ☐	3.6. Religión:																				
Taxi: ☐	Comercio: ☐	Cristiano: ☐																				
Propio: ☐	Recreación: ☐	Católico: ☐																				
Otro: ☐	Religión: ☐	Ateo: ☐																				
	Mantenimiento: ☐																					
	Otro: ☐																					
3.8. En que piensa que debe mejorar el sector:	3.9. Lugar de trabajo:	3.10. Mingas Barriales																				
Salud: ☐	Barrio: ☐	Nunca: ☐																				
Seguridad: ☐	Fuera del barrio: ☐	Rara vez: ☐																				
Educación: ☐		Con frecuencia: ☐																				
Recreación: ☐		Siempre: ☐																				
Mantenimiento: ☐		Cuántas horas?																				
Otro: ☐																						
	3.7. En caso de no ser ateo ¿A que iglesia suele asistir?	3.11. Valor barrial:																				
		Historico: ☐																				
		Comercio: ☐																				
		Paisaje: ☐																				
		Su gente: ☐																				
		Otro: ☐																				
		3.12. Equipamiento mas utilizado:																				
		Salud: ☐																				
		Educación: ☐																				
		Deporte y ocio: ☐																				
		Religioso: ☐																				
		Transporte: ☐																				
		Inst. publicas: ☐																				
		3.13. Identidad barrial:																				
		Nada: ☐																				
		Poco: ☐																				
		Mucho: ☐																				
		Totalmente: ☐																				
3.14. Cual suele ser el punto de reunión u ocio del sector?																						
4.-ACTIVIDADES COMERCIALES																						
4.1. ¿Usted cree que el sector de la Avenida Gran Colombia necesita una intervención a nivel de espacio publico donde se pueda realizar actividades comunitarias?																						
1.-Si, lo necesita urgentemente																						
3.-Me es indiferente																						
2.-Si, sería muy bueno																						
4.-Esta bien como se encuentra																						
4.2. ¿Usted se siente a gusto con la función principalmente comercial que adquirio el sector de la Avenida Gran Colombia?																						
1.-Si																						
3.-No																						
2.-Me da igual																						
4.3. ¿Le gusta caminar por el sector, para socializar y reunirse con los vecinos?																						
1.-Si, me gusta mucho																						
3.-No, porque no tienen un lugar específico																						
2.-Si me llaman, salgo																						
4.-No me interesa																						
4.4. ¿Usted cree que el sector es adecuado para la crianza de niños y familias?																						
1.-Si																						
3.-Porqué?																						
2.-No																						
4.5. ¿Que función para usted cree que tiene el sector con respecto a la ciudad?																						
1.-Punto de transitor para despasarse dentro de la ciudad																						
2.-Área meramente comercial																						
3.-Área residencial																						
4.6. ¿Visión a futuro del sector?																						
5.-UBICACION																						
																						

DATOS GENERALES:
Carácter del área donde se ubica: ☐ residencial ☐ oficinas ☐ industrial ☐ ocio

Tipos de viales existentes en torno al espacio:
☐ peatonal ☐ carretera ☐ vía rápida ☐ tranvía
☐ carril bici ☐ carretera de baja velocidad ☐ ferrocarril ☐ autopista/autovía

Accesos: ☐ escaleras ☐ rampa ☐ acceso a parking

¿Existe alguna barrera arquitectónica? _____

¿Cómo podría eliminarse? _____ ¿Cómo está delimitada la plaza? _____

Presencia de vegetación:
☐ zonas ajardinadas transitables ☐ setos ☐ árboles agrupados
☐ zonas ajardinadas no transitables ☐ árboles aislados ☐ bosque
☐ flores ☐ árboles alineados ☐ vegetación decorativa

Proporción de la vegetación respecto del espacio total ____%. Relación entre vegetación y actividades a desarrollar _____

Favorece o dificulta este desarrollo de las actividades _____

Mobiliario urbano:
☐ bancos ☐ inst. deportivas ☐ baños ☐ papeleras ☐ contenedores basura
☐ sillas ☐ quiosco música, teatro ☐ cabinas teléfono ☐ fuentes ☐ _____
☐ juegos infantiles ☐ zonas cubiertas ☐ buzones ☐ quiosco ☐ _____
☐ juegos juveniles ☐ terrazas ☐ farolas ☐ esculturas ☐ _____

Equipamientos cercanos:
☐ centro de enseñanza ☐ centro cultural ☐ instituciones ☐ comisaría policía
☐ centro de salud ☐ centro deportivo ☐ centro comercial ☐ museo
☐ centro asistencial ☐ centro religioso ☐ mercado barrio ☐ _____

Medios de transporte:
☐ parada autobús urbano ☐ parada tranvía ☐ parada autobús escolar ☐ aparcamiento
☐ parada metro ☐ parada de taxis ☐ estación de autobuses