TALLER DE URBANISMO I

PRÁCTICAS DE SERVICIO COMUNITARIO

DOCUMENTO DOCENTE 11

SEPTIEMBRE 2023 - FEBRERO 2024

TMOV

ESPACIO PÚBLICO

CENTRO HISTÓRICO - TOTORACOCHA

UCUENCA

ARQ. ENRIQUE FLORES JUCA, Ph.D

Arq. Enrique Flores Juca, Ph.D
DOCENTE TITULAR

Arq. Estefanía Mora Arias, Mag.
TÉCNICO DOCENTE

Arq. Jessica Chica Carmona, MsC.
COORDINADORA DOCENTE

Arq. Teresa Monserrate Oyola
COLABORADORA

Mateo Coronel
AYUDANTE DE CÁTEDRA

John Quinde
DIAGRAMACIÓN

TMOV

COAUTORES

Aguayza Christian
Andrade Karen
Andrade Kevin
Balarezo Ariana
Barrera Michelle
Bermejo Carlos
Caguana Milton
Cárdenas Justin
Chimbo Joel
Chuchuca Katherine
Coronel David
Iñiguez Fabiana
Méndez Elvis
Morales Graciela
Morocho Christian
Mullo Pedro
Muñoz Dayanna
Ortiz Danna
Quito Ángel
Rivera Daniela
Rosero Luis
Soliz Cristina
Abad Emily
Auquilla Karol
Balarezo Juan
Coronel María
García Amanda
García Josué
Guillén Brian
Jiménez Lisbeth
Juárez Ana
León Rominna
Muñoz Mateo
Muñoz Camila
Peña Danna
Pinos Eddy
Remache Samantha
Reyes Rebeca
Sari Kevin
Serrat Alejandro
Sinchi Evelyn
Sinchi Nayeli
Ugarte Camila
Zuñiga Isaac

UCUENCA ARQUITECTURA

TTMOV Comunidad Investigativa de Ciudad, Territorio y Movilidad

Semestre
Septiembre 2023- febrero 2024

ÍNDICE

Proyecto 1: Cruz Viva. Ubicado en el Centro Histórico – Calle Juan Montalvo..... 7

Proyecto 2: Horizonte Histórico Mirador Cultural - El Centro Histórico 31

Proyecto 3: Animas. Totoracocha..... 56

Proyecto 4: Armonía Teraplaza - Totoracocha..... 81

Proyecto 5: Centro de Movilidad Integrada - Totoracocha 104

Proyecto 6: Chakana, Centro de vida comunitaria - Totoracocha..... 127

Proyecto 7: El Dorado - Totoracocha 156

Proyecto 8: Evo Amaru Ubicado - Totoracocha 181

Proyecto 9: Huayna Ñan - Totoracocha 211

Proyecto 10: Música De Piedra - Totoracocha..... 234

Proyecto 11: Paseo del Sol - Totoracocha..... 257

Proyecto 12: Qhali Wasi - Totoracocha..... 280

Proyecto 13: Ruta Comercio Cultural Amarubamba - Totoracocha..... 308

Proyecto 14: Totoracocha Renace 335

Proyecto 15: Yachana Pacha - Totoracocha..... 361

Proyecto 16: Arte Viva - Totoracocha 382

INTRODUCCIÓN

El documento sintetiza el trabajo desarrollado por los estudiantes del Taller de Urbanismo I de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Cuenca, que cursan el quinto ciclo, en el semestre septiembre 2023 – febrero 2024.

La cátedra se enfoca en el estudio del espacio público, y para este período se realizó el trabajo en elCentro Histórico (dos grupos) y en Totoracocha (quince grupos).

El desarrollo del curso consta de las siguientes fases:

1. Selección del área a intervenir.
2. Identificación de la problemática.
3. Aplicación de la metodología para conseguir un proyecto de "lugar".
4. Socialización de la problemática y del proyecto con los habitantes de cada sector.
5. Elaboración de una propuesta de "lugar" en la que se potencie la identidad.

En el ámbito del urbanismo, la recuperación de la identidad local y la promoción del espacio público en las ciudades se constituye como un factor esencial para mejorar la convivencia entre los habitantes y elevar su calidad de vida. La planificación urbana no solo implica la creación de nuevos espacios, sino también la resiliencia de los existentes con la finalidad de incorporarlos en función de las necesidades de la población, así como de la apropiación e identidad que la ciudad requiere.

Además, esta planificación contribuye a la cohesión social al fomentar la interacción entre diferentes grupos y comunidades dentro de la ciudad. Al diseñar espacios públicos inclusivos y accesibles, se promueve la participación ciudadana y se fortalece el sentido de pertenencia a la comunidad.

La integración de elementos culturales y artísticos en el diseño urbano también enriquece la experiencia urbana y preserva la herencia histórica y cultural de la ciudad.

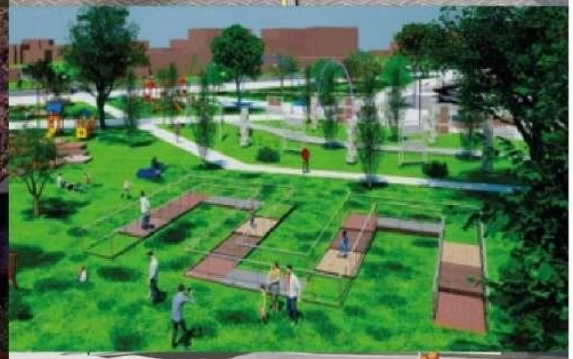
Otro aspecto importante es la sostenibilidad ambiental, que debe ser considerada en todas las etapas de la planificación urbana. La creación de áreas verdes y la implementación de prácticas de diseño sostenible ayudan a mitigar los efectos del cambio climático, mejorar la calidad del aire y promover estilos de vida más saludables.

Asimismo, la planificación urbana estratégica puede contribuir a la eficiencia y la movilidad urbana al priorizar el transporte público, fomentar el uso de medios de transporte alternativos como la bicicleta y promover el diseño de ciudades compactasy caminables. Esto no solo reduce la congestión vehicular, sino que también mejora la accesibilidad y la seguridad vial para todos los ciudadanos.

Por otro lado, es innegable que el parque automotor desempeña un papel fundamental en las ciudades, sin embargo, es imperativo encontrar soluciones que permitan una armoniosa regulación dentro de los entornos urbanos. Esto no solo implica considerar el uso de materiales en la construcción, sino también enfocarse en la preservación del patrimonio cultural y en la recuperación de áreas verdes naturales. Estos aspectos deben ser prioritarios al generar propuestas de diseño para los espacios urbanos, asegurando que se integren de manera eficaz en las diversas zonas de la ciudad.









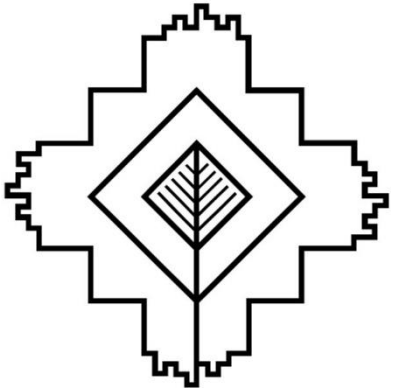






PROYECTO 1: CRUZ VIVA. UBICADO EN EL CENTRO HISTÓRICO – CALLE JUAN MONTALVO

Enlace video youtube:
https://youtu.be/SOUO5sNXwT8?list=PLl-WUENVX2h95zYMDFE-Y6Ipl4INX9jfb



AUTORES:

Juárez Moreno Ana
Peña Gonzalez Danna
Sinchi Arias Nayeli

I DIAGNÓSTICO

1. Área de estudio

El Sector de estudio se ubica en el Centro histórico de Cuenca, lo delimitan las calles Antonio Vega Muñoz al norte, Estévez de Toral al Oeste, Tarqui al este y la plazoleta Cruz del Vado al sur, su superficie es de 13.11 ha, está conformado por 16 manzanas y 334 predios, en él se asientan 6 equipamientos, se verificó además 8 predios abandonados. Se calcula la población aplicando la media familiar de 4 miembros (INEC), con lo que la población aproximada del área es de 1.280 habitantes, la densidad del sector es de 98 hab/ha.

Con una rica historia cuenta entre sus hitos La Plazoleta Cruz del Vado, cuya formación se remonta a la fundación de la ciudad. Originalmente marcada por una cruz de madera, simbolizaba los límites de la urbe y protegía contra las crecidas del río Tomebamba. En 1881, se erigió una cruz de mármol sobre un pedestal, y en el siglo XX se construyó una caseta distintiva. Cada 3 de mayo, la plazoleta acoge la festividad en honor a la Santísima Cruz, con programas culturales, música, bailes y eventos organizados por el Comité Barrial.

En este sector se asientan usos de suelo con actividades tradicionales como forjado de cobre, reparación de sombreros y barberías. A lo largo de la vía Juan Montalvo, se destacan talleres de joyería, compra-venta de oro y confección de ropa. También, hay imprentas y establecimientos de diseño gráfico. Algunos sitios de interés incluyen la Casa Museo La Condamine, El Prohibido (centro cultural y galería de arte) y la Casa de la Lira (próxima a abrir, vinculada a la tradición musical cuencana). En conjunto, definen un área económica diversa y activa.

Figura 1. Área de estudio



2. Sistema vial

El estudio realizado en el Sector 1 del centro histórico de Cuenca abarcó la minuciosa evaluación de 14 tramos distribuidos en 7 vías. Estos tramos incluyen segmentos de la vía Juan Montalvo, así como de las calles Antonio Vega Muñoz, Gaspar Sangurima, Mariscal Lamar, Gran Colombia, Simón Bolívar, Mariscal Sucre y Presidente Córdova.

Figura 2. Área de estudio



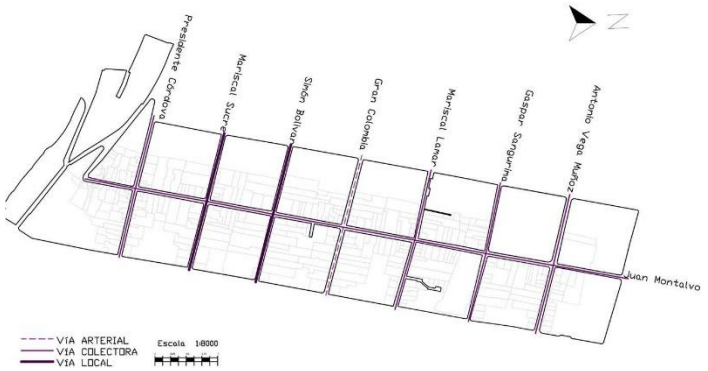
2.1 Jerarquización vial

En el sector existe una longitud total de vías de 0.988 km, que se dividen en tres categorías: Arterial (0.114 km, 12%), Colectoras (0.76 km, 76.92%), y Locales (0.114 km, 11.54%). Las colectoras dominan significativamente con un 76.92% de la longitud total y 78.57% de los tramos viales, seguidas por las locales con un 11.54% y 14.29%, respectivamente. En conjunto, estas categorías representan el 88.58% de la longitud total y el 92.93% de los tramos viales.

Tabla 1. Jerarquía vial

Jerarquía de las vías	Longitud vial		Tramos viales	
	Km	%	N°	%
Arteriales	0,114	0,12%	1	0,07%
Colectoras	0,76	76,925	11	78,57%
Locales	0,114	11,54%	2	14,29%
Total	0,988	88,58%	14	92,93%
Total	2.29	100 %	39	100 %

Figura 3. Jerarquía vial



2.2 Estado de las vías

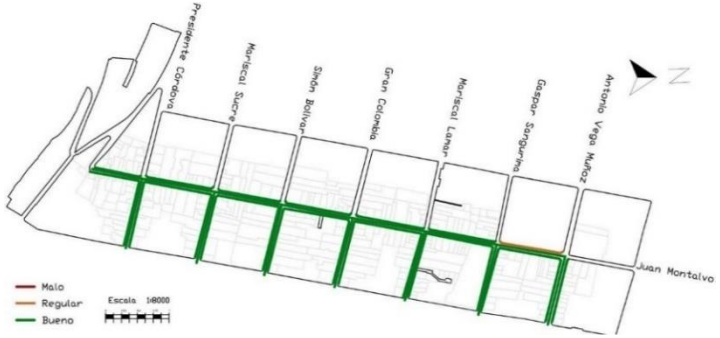
Los 14 tramos viales están en buen estado, muestran condiciones positivas en el pavimento de las vías. En relación a las aceras del lado derecho, el 92,86% (13 tramos) presentan una clasificación de bueno, mientras que el restante 7,14% (1 tramo) se

clasifica como regular. Por otro lado, las aceras del lado izquierdo alcanzan un 100% de clasificación de estado bueno.

Tabla 2. Estado de las vías

Estado	Calzadas		Acera derecha		Acera izquierda	
	N° tramos	%	N° tramos	%	N° tramos	%
Bueno	14	100 %	13	93 %	14	100 %
Regular	-	-	1	7 %	-	-
Malo	-	-	-	-	-	-
14	14	100 %	14	100 %	14	100 %

Figura 4. Estado vial



2.3 Material de las vías

Se destaca una combinación predominante de cerámica-hormigón en un 42,86% de los 6 tramos analizados. Asimismo, otra combinación significativa es la de piedra-adoquín, abarcando el 57,14% en 8 tramos. Por su parte, las calzadas se distinguen mayormente por la utilización de piedra andesita en adoquines, proporcionando a las calles una apariencia distintiva y tradicional.

Tabla 3. Material de las vías según calzada y acera

Material	Calzadas		Aceras	
	N° tramos	%	N° tramos	%
Cerámica- Hormigón	-	-	6	43%
Piedra-Adoquín	-	-	8	57%
Piedra andesita. Adoquines	14	100%	-	-
Total	14	100%	14	100%

Figura 5. Material vial



2.4 Sección vial

En cuanto a las calzadas, las secciones viales en el sector se distribuyen de la siguiente manera: en ocho tramos, que representan el 57,14%del total, se encuentran secciones en un rango de 3.51 a 7 metros. Tres tramos, constituyendo el 21,43%, presentan secciones con un rango mayor a 3.50 metros. Por último, tres tramos representados por el 21,43%, exhiben secciones en el rango de 7.01 a 10.50 metros

Tabla 4. Sección vial: calzadas

Sección calzada (m)	Número de tramos	Porcentaje
< 3.50	3	21,43%
3.51 – 7.00	8	57,14%
7.01– 10.50	3	21,43%
Total	14	100,00%

En cuanto a las aceras, en el sector, las secciones se distribuyen de la siguiente manera: cinco tramos, equivalente al 35,71%, tienen una sección con un ancho mayor a 2 metros. ocho tramos, que representan el 50,00%, cuentan con secciones en el rango de 1.01 a2 metros. Por último, dos tramos, constituyendo el 14,29%, presentan secciones con un ancho entre 0.5 y 1 metro.

Tabla 5. Sección vial: aceras

Sección acera (m)	Número de tramos	Porcentaje
>2.00	5	35,71%
1.01 – 2.00	7	50,00%
0.5 – 1.00	2	14,29%
Total	14	100 %

Figura 6. Sección de la vía colectora (Juan Montalvo)

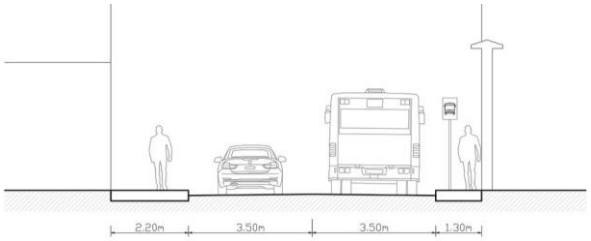


Figura 7. Sección de la vía colectora (Antonio Vega Muñoz)

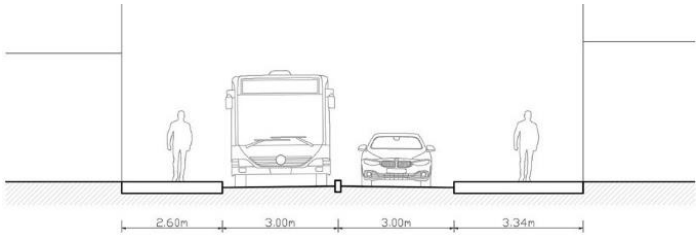
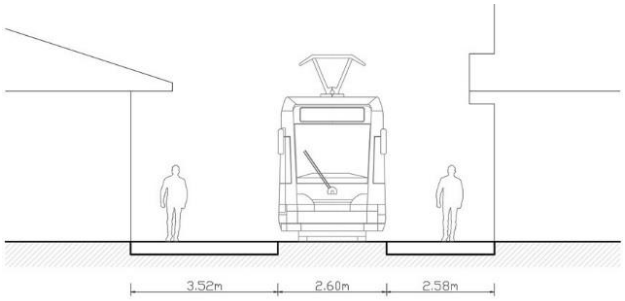


Figura 8. Sección de la vía colectora (Mariscal Lamar)



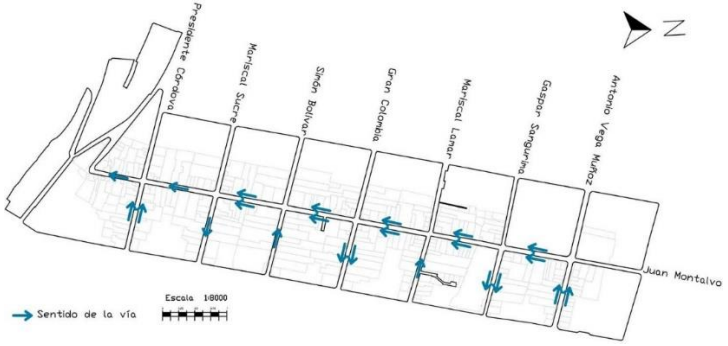
2.5 Carriles de circulación

Nueve vías en este sector cuentan con dos carriles aprovechándose en su 64,29%, adecuados para el tráfico convencional. Cinco tramos presentan la singularidad de un solo carril esto es el 35,71%.

Tabla 6. Carriles de circulación.

Número de carriles	Número de tramos	Porcentaje
1	5	35,71%
2	9	64,29%
Total	14	100,00%

Figura 9. Tramos viales con el número de carriles y sentidos de circulación.



En el sector, se han habilitado carriles exclusivos para buses urbanos, agilizando los desplazamientos y fomentando el uso del transporte colectivo. Esta medida contribuye a reducir la congestión vehicular y promueve la sostenibilidad ambiental, evidenciando un compromiso local en busca de soluciones efectivas para la movilidad.

Figura 10. Tramos viales con carriles especiales para transporte público.

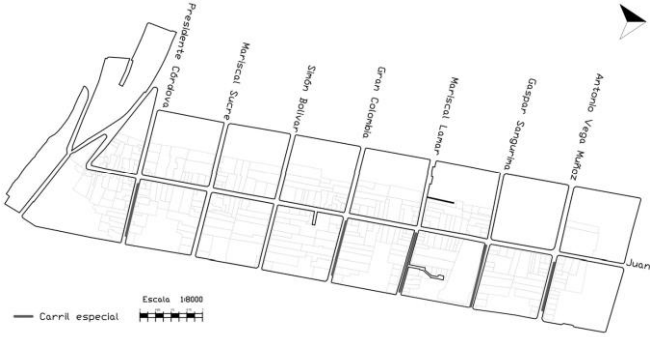


Figura 11. Fotografía de la vía (Mariscal Lamar)- Carril exclusivo del tranvía.





Figura 12. Fotografía de la vía (Gran Colombia)- Carril dual que se divide en uno para vehículos y otro exclusivo para el tranvía.





2.6 Estacionamiento

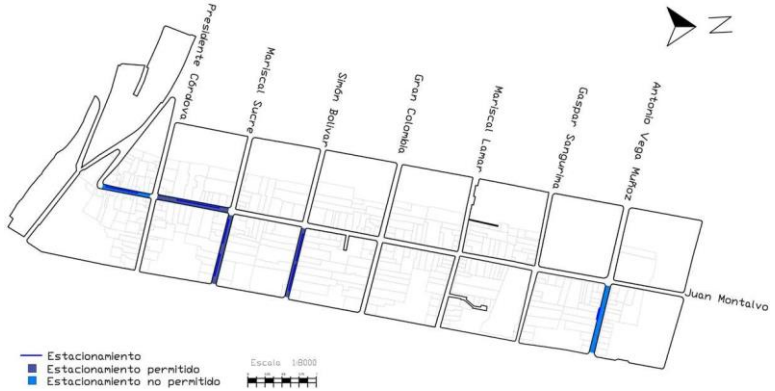
En el área de estudio existen tres tramos con estacionamiento tarifado y dos tramos con estacionamiento libre. En la zona, tres tramos ofrecen estacionamiento tarifado durante un horario conveniente para quienes trabajan en el sector representando un 71,43%. Por otro lado, en dos tramos, el estacionamiento es gratuito dentro del límite de tiempo establecido representando 28,57%.

Considerando una longitud vial total de 114 metros y aplicando una deducción de 6 metros en cada extremo según normativa, obtenemos una longitud efectiva de 102 metros por tramo. En consecuencia, se dispone de 510 metros para estacionamiento permitido, lo que representa un aprovechamiento del 71,43%. En contraste, los 204 metros destinados a estacionamiento no permitido abarcan el 28,57%.

Tabla 7. Estacionamiento

Estacionamiento	Longitud vial		Tramos viales	
	Km	%	N°	%
Permite	0,510	71,43%	5	71,43%
No permite	0,204	28,57%	2	28,57%
Total	0,714	100,00%	7	100,00%

Figura 13. Vías con estacionamiento permitido.



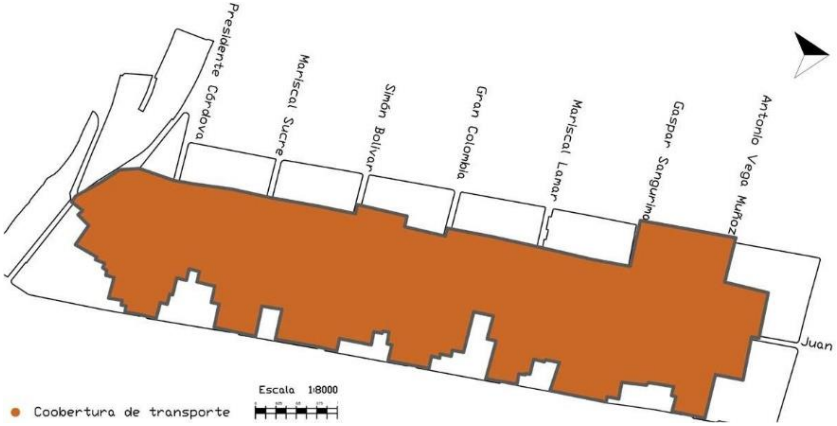
2.7 Transporte público

En el sector, se utilizan buses urbanos y tranvía como opciones de transporte público. Las paradas de autobuses están estratégicamente ubicadas, facilitando el acceso. Además, hay un tramo compartido y otro exclusivo para el tranvía, asegurando una movilidad eficiente y adaptada a las necesidades de la comunidad.

Figura 14. Rutas del transporte público



Figura 15. Cobertura de transporte público.



2.8 Vegetación en las vías

En las vías del sector, se observa la presencia de vegetación que contribuye a la calidad ambiental. Estas áreas verdes no solo añaden estética al entorno urbano, sino que también promueven la biodiversidad y el bienestar ambiental en el sector.

Figura 16. Áreas verdes en el sector



Figura 17. Vegetación en las vías



2.9 Indicadores viales

Tabla 8. Indicadores viales

	Nombre del indicador	Indicador (%)
1	Cobertura del transporte público (%)	100%
2	Calzadas en buen estado.	100%
3	Área para circulación peatonal mayor a 2 mts	41%
4	Área para circulación de motorizados menor a 3,50 (m)	64%
5	Espacio destinado a ciclovías	0%
6	Área destinada a Tranvía	12%
7	Espacio viario para transporte público	26%
8	Estacionamiento permitido en vías	1%
9	Áreas Verdes dentro del sector	1%
10	Eficiencia del Transporte Público	36%

3. Usos de suelo

El uso comercial es el que predomina en el sector, seguido por los servicios.

Tabla 9. Usos de suelo

Categoría de uso de suelo	Número	Porcentaje
Comercio	189	62%
Servicios	105	34%
Equipamientos	3	1%
Administración y gestión	-	-
Otro	8	3%
Total	305	100%

Figura 18. Localización de los usos de suelo



3.1 Usos de suelo mayor

En la zona de estudio no se encontró usos de suelo que permitan una concentración mayor a 10 personas en comercios o servicios, la mayoría son comercios pequeños existía poca circulación de peatones. Considerando también que varias casas o comercios se encontraban abandonados se puede entender que la zona no es tan concurrida.

3.2 Indicadores de uso.

Tabla 10. Indicadores de uso

N°	Nombre del indicador	Indicador
1	Oferta de plazas de estacionamiento	60
2	Porcentaje de estacionamiento en vías locales	40%
3	Porcentaje de estacionamiento en vías colectoras	60%
4	Oferta estacionamientos privados	5
5	Oferta de estacionamientos den comercios	8
6	Oferta de estacionamiento en servicios	10

4. Tráfico

El análisis de tráfico se realizó el día 27 de diciembre de 2023. En los gráficos se visualiza que no hay alto flujo vehicular por las mañanas y tardes, sin embargo, el mayor flujo vehicular ocurre en la noche siendo la vía colectora Av. Paseo de los Cañaris la más transitada. Para corroborar la información se monitorizó el tráfico el día 29 de diciembre del 2023. Los resultados del análisis concluyen que no se evidencian problemas significativos de tráfico en la mañana, pero si al medio día y en la tarde.

Figura 19. Hora de flujo mañana: 7h40

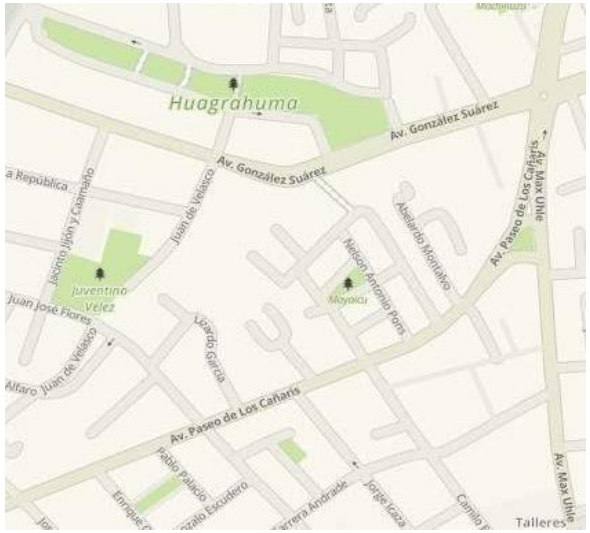


Figura 20. Figura 1. Hora de flujo mediodía: 12h21

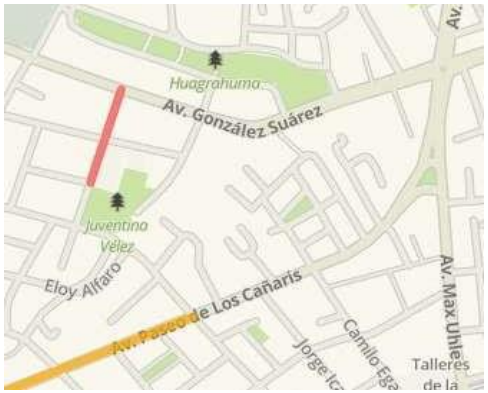
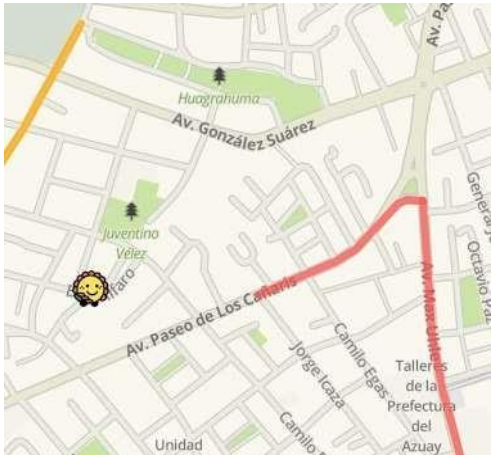


Figura 21. Hora de flujo tarde: 18h30



5. Problemática

5.1 Sistema vial

- No se tiene una dimensión óptima en las aceras para la circulación de peatones.
- El paso cebra es muy poco usado por peatones, debido a que se encuentran alejadas de las intersecciones, por ende, los peatones cruzan la calle indebidamente.
- Problemas de baches en las vías, siendo recurrente, tanto en vías colectoras como en locales.
- Aceras en mal estado.
- Falta de mantenimiento de líneas amarillas al borde de la calzada.

5.2 Usos de suelo

- Los carteles de los comercios y servicios llegan a ocupar las aceras dejando poco espacio para el peatón.
- Los carros llegan a estacionarse en las vías colectoras de la presidente Córdova y González Suárez por lapsos de tiempo, para bajar a consumir en algún restaurante o adquirir algún servicio, perjudicando el tránsito vehicular.
- En locales donde se llega a tener una mayor concentración de personas, se presenta una congestión peatonal, provocando que las personas lleguen a ocupar parte de la calzada debido a la corta dimensión de la acera. Esto genera riesgo a su integridad e incluso también para personas que quieran circular por la acera.
- Algunas aceras poseen pendiente para el acceso de vehículos a las viviendas, generando incomodidad de circulación al peatón.
- Algunas casas llegan a ocupar mucho más espacio de la acera que la permitida, dejando un mínimo espacio para que camine el peatón, generando espacios estrechos y poco usados, lo que provoca incluso que las personas opten por caminar por la calzada.

5.3 Tráfico

- El alto ruido que se genera en las vías colectoras del sector provocado por carros, motos y buses a altas velocidades.
- Irrespeto de la semaforización de vehículos y sobre todo de aquellos, que no respetan el tiempo de cambio de color provocando accidentes graves, perjudicando la vida de peatones y conductores e incluso incrementando el tráfico por varios minutos.
- Muchas de las paradas de buses en las 3 vías colectoras no poseen mobiliario urbano para la espera de buses, y aquellas que sí la poseen están en mal estado.
- Debido al alto congestionamiento vehicular que se produce especialmente en vías colectoras, ayuda a que se incremente las emisiones de dióxido de carbono, perjudicando con el aumento del calentamiento global.
- Se tiene muy poca área verde que compense el alto tráfico vehicular de todo el sector.

II MODELO OBJETIVO

El Centro Histórico de Cuenca, en particular la zona alrededor de la calle Juan Montalvo, se destaca por su riqueza cultural e histórica, con puntos relevantes como la Condamine y la Cruz del Vado. Este sector, con su arquitectura colonial francesa y calles empedradas, representa un tesoro cultural que contribuye significativamente al patrimonio de Cuenca. La Condamine se convierte en un epicentro de eventos y actividades culturales, fortaleciendo el sentido de comunidad, mientras que la preservación de la Cruz del Vado conecta a la ciudad con su pasado.

La Clínica Bolívar destaca no solo por su invaluable aporte en el ámbito médico, sino también por su arquitectura colonial francesa, la cual se integra de manera armoniosa con el resto del entorno, añadiendo un toque de distinción a la experiencia urbana. En el contexto religioso, cultural e histórico, la imponente presencia de la Iglesia del Santo Cenáculo ofrece un espectáculo visual cautivador que conecta a residentes y visitantes con la esencia espiritual y patrimonial de la región.

Este sector no solo es un atractivo turístico, sino también un faro cultural que ilumina la identidad local, fomentando el aprecio por la diversidad y la historia que define a Cuenca.

El concepto del proyecto planteado se lo va a llamar la "Plaza de la cruz viva", desempeña un rol destacado la propuesta va a resaltar la rica historia a través de la presencia significativa de la Condamine y el Vado que es valorado patrimonio cultural de la ciudad según la INPC. Y la rica arquitectura histórica del sector que por su arquitectura estilo francés expone un toque de elegancia. Además, se presenta un modelo innovador al diseñar áreas verdes recreativas, como las Plazas de la Cruz Viva en patrones entrelazados, no sólo contribuyendo a la estética del entorno, sino también fomentando la interacción comunitaria y la movilidad sostenible dentro de los predios que no tienen valor patrimonial.

Estos elementos convergen de manera armoniosa para enriquecerla identidad cultural y mejorar la calidad de vida en el núcleo histórico de Cuenca.

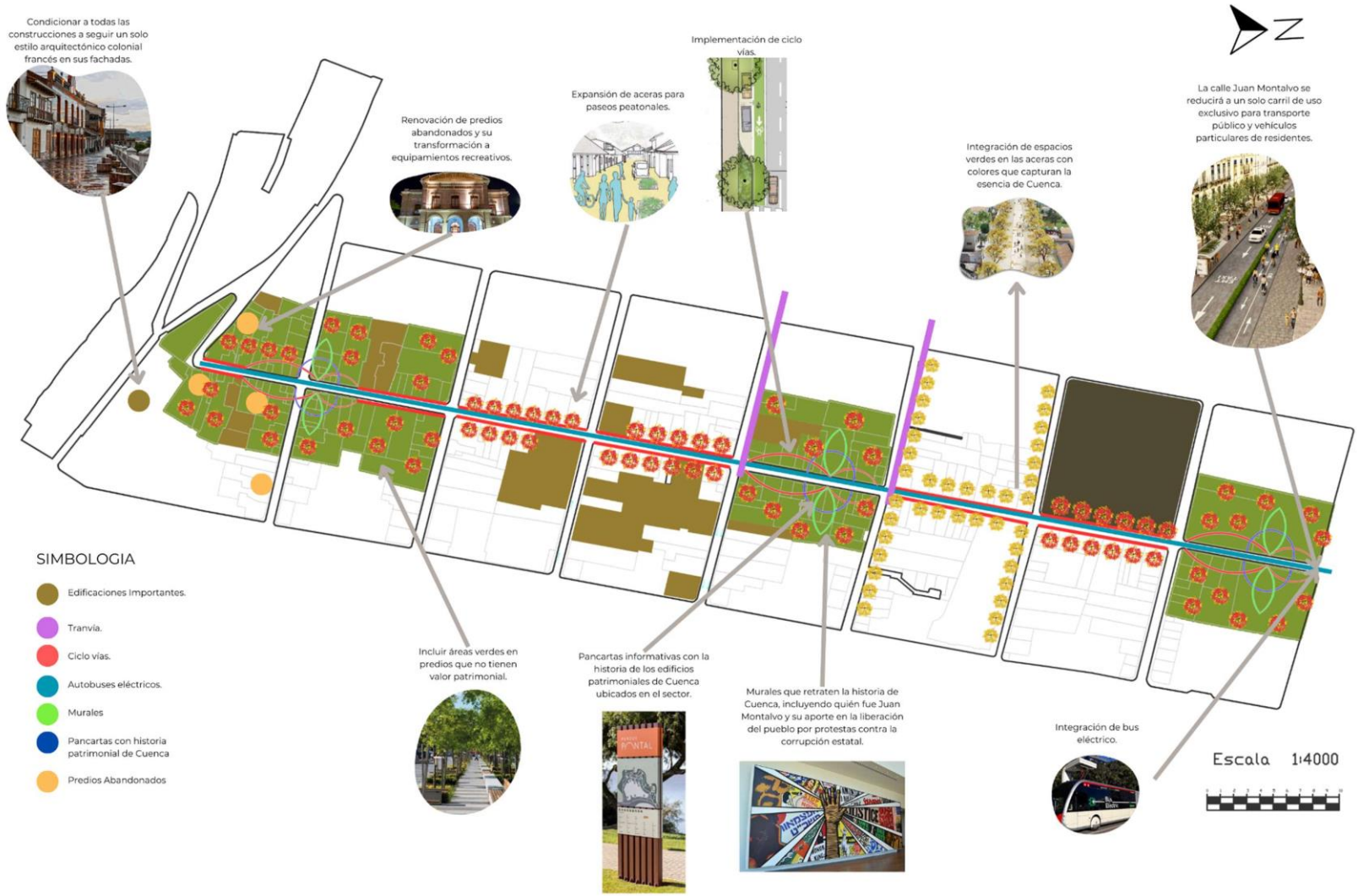
El plan propuesto aborda diversas intervenciones urbanas en la calle Juan Montalvo se plantea la creación de plazas y áreas verdes en un tercio de los predios a lo largo de la calle, simbolizando la cruz, identificando la historia del sector.

La propuesta enfatiza la armonía arquitectónica, condicionando a todas las construcciones a seguir un estilo colonial francés, tanto en fachadas como en balcones con vegetación, se sugiere la renovación de predios abandonados para convertirlos en equipamientos educativos y recreativos, promoviendo la utilización del espacio por los habitantes. La implementación de caminerías, ciclovías y un recorrido que enlace puntos importantes, para destacar la intención de fomentar un transporte sostenible, reduciendo el tráfico y resaltando la identidad histórica de Cuenca a través de las plazas, reflejando la importancia del concepto y la sostenibilidad a la que se quiere llegar.

Se busca transformar la vía, reduciendo la calzada a un solo carril para dar prioridad al peatón, ampliando aceras y fomentando la apropiación del espacio por parte de los habitantes.

Se plantea solucionar problemas de vibraciones causadas por vehículos motorizados pesados mediante el uso de transporte público eléctrico en áreas afectadas.

Figura 22. Modelo objetivo



III PROPUESTA

1. Antecedentes

1.1 Histórico

Este sector, delimitado por las calles Antonio Vega Muñoz, Estévez de Toral, Tarqui y la Plazoleta Cruz del Vado, abraza 13.11 hectáreas, marcadas por una historia que se remonta a los orígenes de la ciudad. La Plazoleta Cruz del Vado, con su cruz de madera inicial, simbolizaba los límites urbanos y protegía contra las crecidas del río Tomebamba. Transformada en una estructura de mármol en 1881, y con la adición de una caseta en el siglo XX, la plazoleta es el epicentro de la festividad anual del 3 de mayo en honor a la Santísima Cruz, organizada por el Comité Barrial.

1.2 Económico

En el ámbito económico, el Vado alberga oficios tradicionales como el forjado de cobre, la reparación de sombreros y barberías, coexistiendo con negocios modernos como talleres de joyería, compra-venta de oro, confección de ropa, imprentas y diseño gráfico. Lugares emblemáticos como la Casa Museo La Condamine y El Prohibido, junto con la futura Casa de la Lira, contribuyen a la diversidad económica y cultural de la zona.

1.3 Cultural

Culturalmente, el sector es un crisol de tradiciones, destacando la festividad anual en la Plazoleta Cruz del Vado con programas culturales, música y bailes. La preservación de oficios tradicionales y la presencia de sitios culturales como la Casa Museo La Condamine y El Prohibido consolidan una fusión única entre tradición, actividad económica y riqueza cultural, creando un entorno urbano multifacético y atractivo en el corazón histórico de Cuenca.

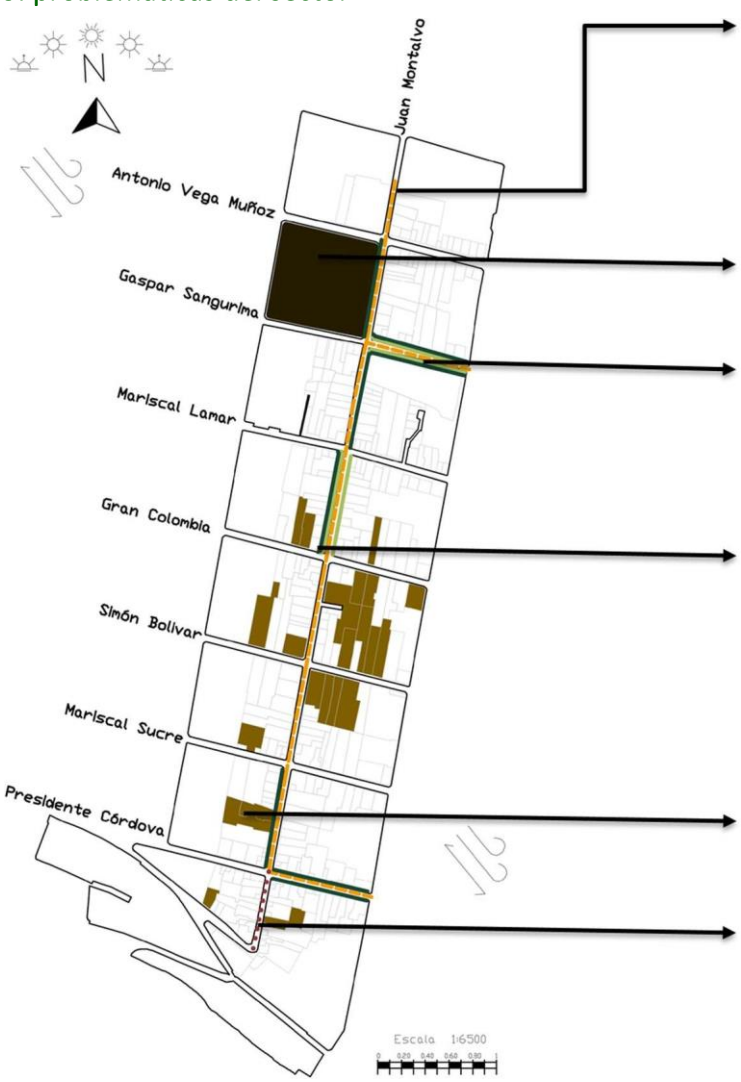
1.4 Concepto

La propuesta "Plaza de la Cruz Viva" en el Centro Histórico de Cuenca, Ecuador, surge como un proyecto innovador que va más allá de embellecer un sector; busca revitalizar la identidad de la ciudad fusionando historia y cultura en un diseño urbano visionario. Ubicada alrededor de la calle Juan Montalvo, esta plaza integra elementos fundamentales como la Condamine, la Cruz del Vado, la Clínica Bolívar y la Iglesia del Santo Cenáculo.

La preservación de la arquitectura colonial francesa refuerza el sentido de pertenencia y respeto por el patrimonio, mientras que la planificación estratégica redefine el espacio, incorporando áreas verdes y plazas que simbolizan la cruz histórica. La transformación de predios abandonados en espacios educativos y recreativos revitaliza áreas desaprovechadas, promoviendo la apropiación del espacio por parte de los residentes.

La "Plaza de la Cruz Viva" no solo embellece el paisaje urbano, sino que también se posiciona como un faro de cambio para el Centro Histórico de Cuenca. Su enfoque innovador se refleja en el diseño de áreas verdes recreativas, como las Plazas de la Cruz Viva, contribuyendo a la estética del entorno y fomentando la interacción comunitaria. Este proyecto no solo es un impulso hacia el desarrollo sostenible, sino también un legado que proyecta la identidad cultural de Cuenca hacia el futuro, manteniendo viva la esencia histórica y económica del Vado.

2. Análisis del sitio: problemáticas del sector



Vibración por transporte público.



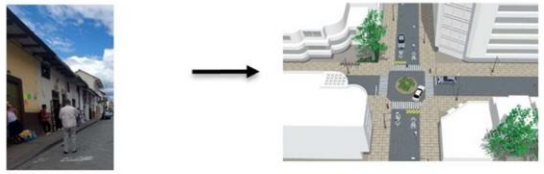
Predio de valor emergente.



Acera 0.5 m - 1.00 m



Alto flujo peatonal.



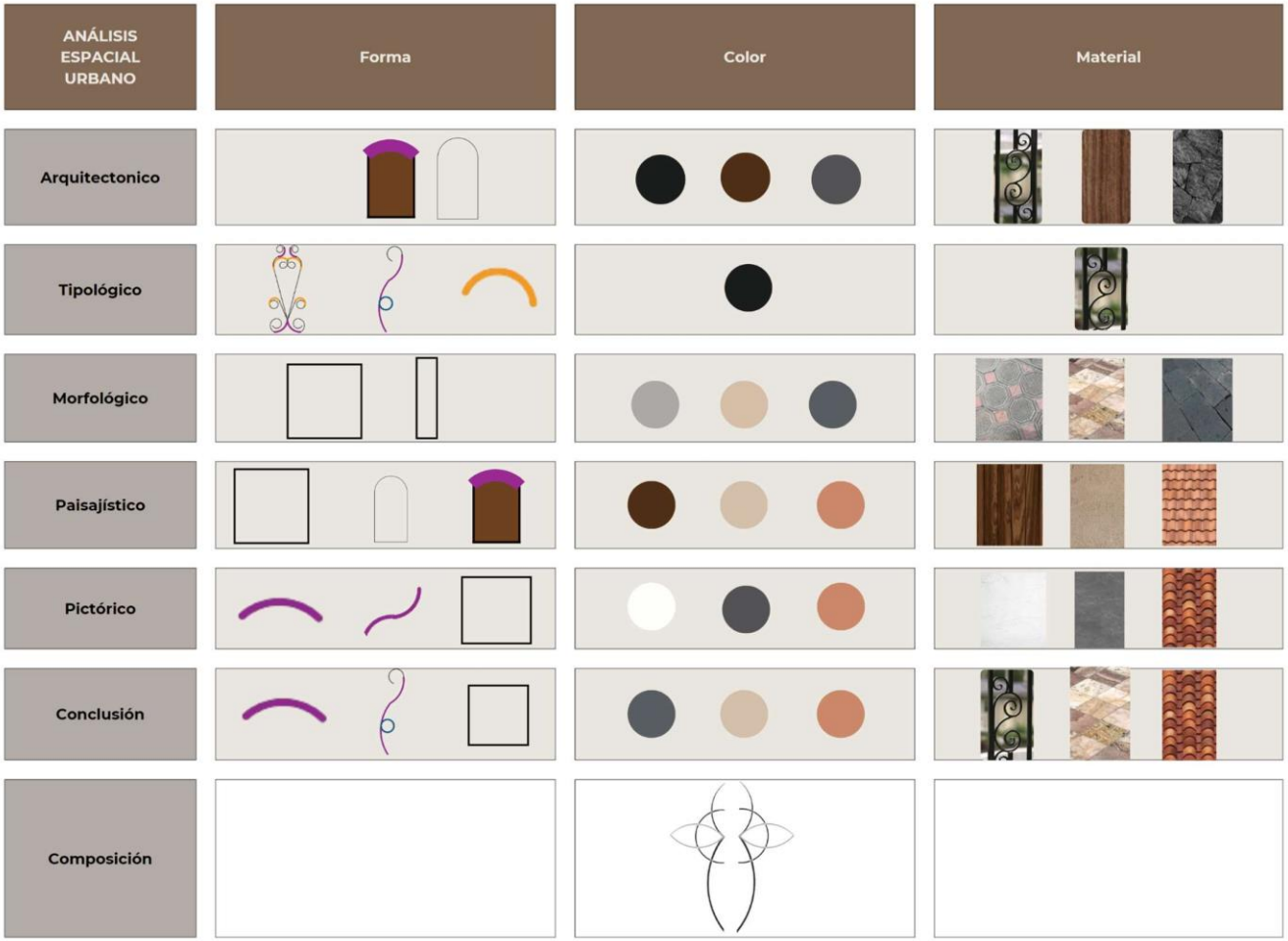
Edificaciones tipo VAR A.



Sector inseguro.



3. Síntesis del diagnóstico: Análisis espacial urbano



4. Participación ciudadana

En una encuesta llevada a cabo con el propósito de identificar las problemáticas que impactan nuestra área de estudio, se ha constatado que la carencia de movilidad en la zona emerge como uno de los principales desafíos que afectan su entorno, desencadenando una serie de consecuencias negativas, tales como la inseguridad, el vandalismo e incluso la disminución de la actividad económica local. Con el fin de abordar esta problemática, se han propuesto soluciones concretas, como la creación de parques y plazas recreativas, con el objetivo de atraer a la población y generar un mayor dinamismo en el sector.

Estas iniciativas no sólo aportarían a la mejora de la economía local, sino que también podrían incidir positivamente en la reducción de los índices de vandalismo y en el fortalecimiento de la seguridad en la zona

Tabla 11. Encuesta problemas de la ciudad

En su opinión, ¿Cuáles considera que son los principales problemas o desafíos que afectan actualmente al sector?																
Respuestas	Edad														Total	Porcentaje
	Menor de 18		18-25		25-35		35-45		45-55		55-65		Mayor de 65			
	Masculino	Femenino	Masculino	Femenino	Masculino	Femenino	Masculino	Femenino	Masculino	Femenino	Masculino	Femenino	Masculino	Femenino		
Inseguridad			2		3	2	5	4	4	3			2		25	52%
Falta de Movilidad	1		1		1	1	2	2	1		1				10	21%
Vandalismo					2	1			1						4	8%
Contaminación				1				1							2	4%
Drogadicción									1						1	2%
Falta de unión del pueblo							1			1	1				3	6%
Falta de incentivo a la economía		1			1										2	4%
Tráfico vehicular elevado					1										1	2%
TOTAL ENCUESTADOS															48	100%

5. Láminas técnicas

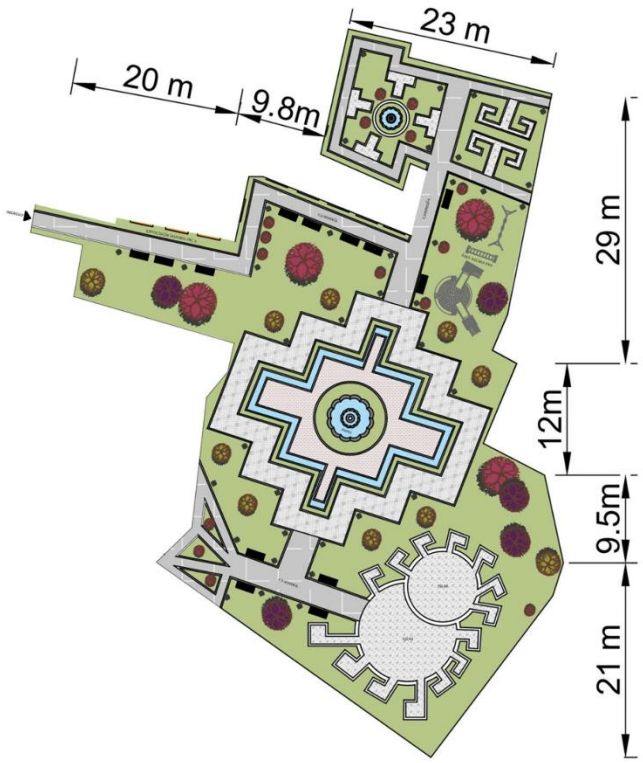
5.1 Zonificación



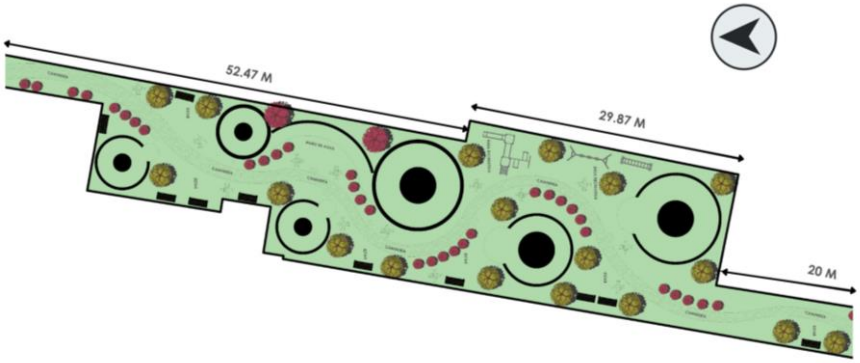
5.2 Plantas

- Planta plaza N1

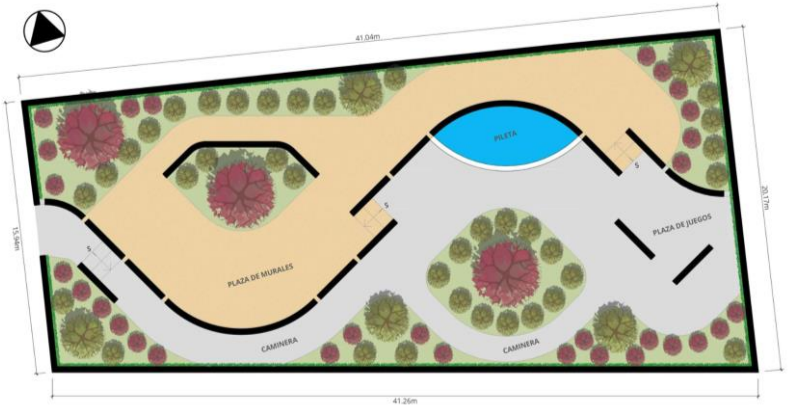
ESCALA 1:500



- Planta plaza N3



- Planta plaza N7



5.3 Secciones

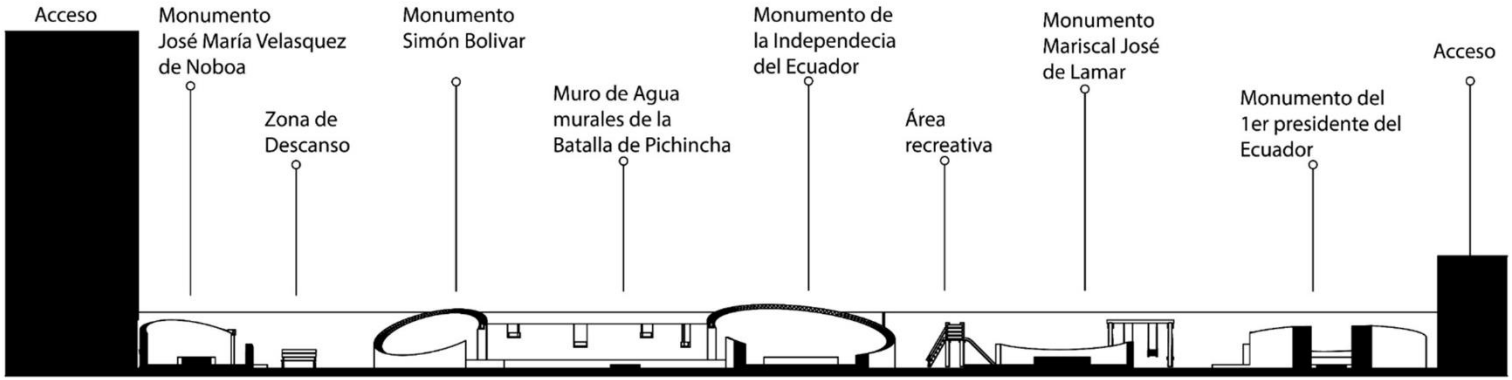
- Plaza N1



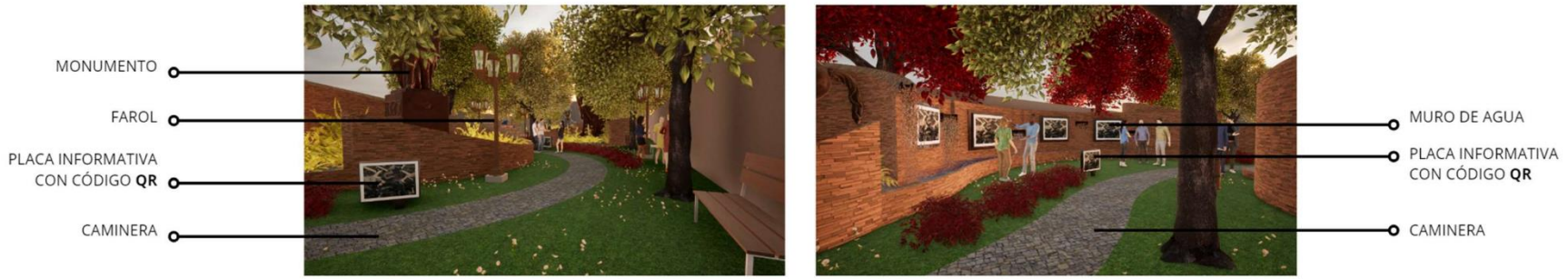
SECCIÓN LONGITUDINAL PLAZA #1



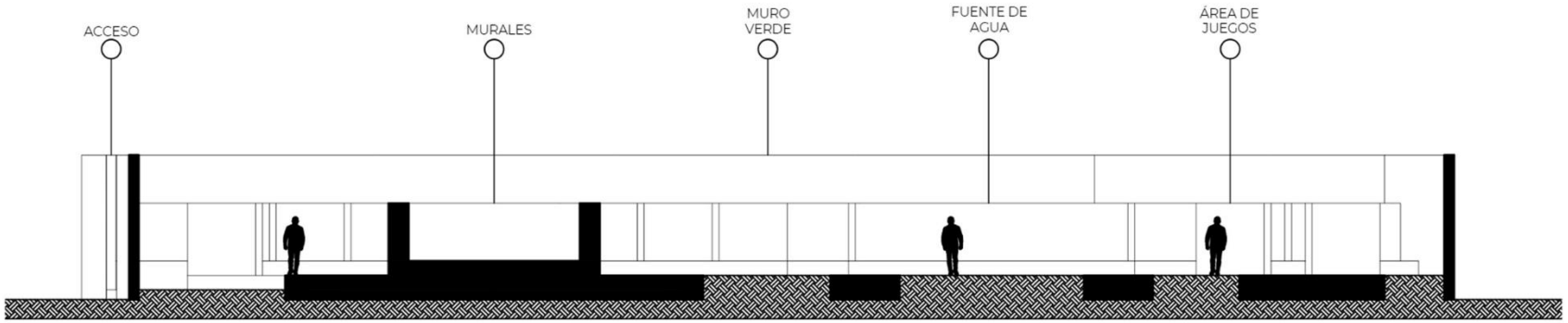
- Plaza N3



SECCIÓN DE PLAZA #3



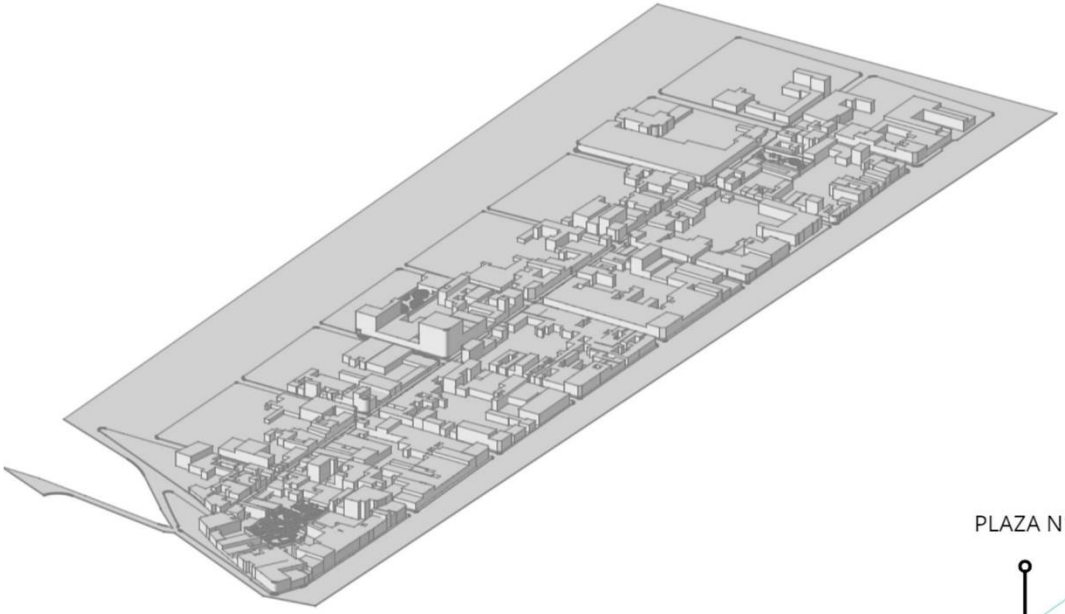
- Plaza N7



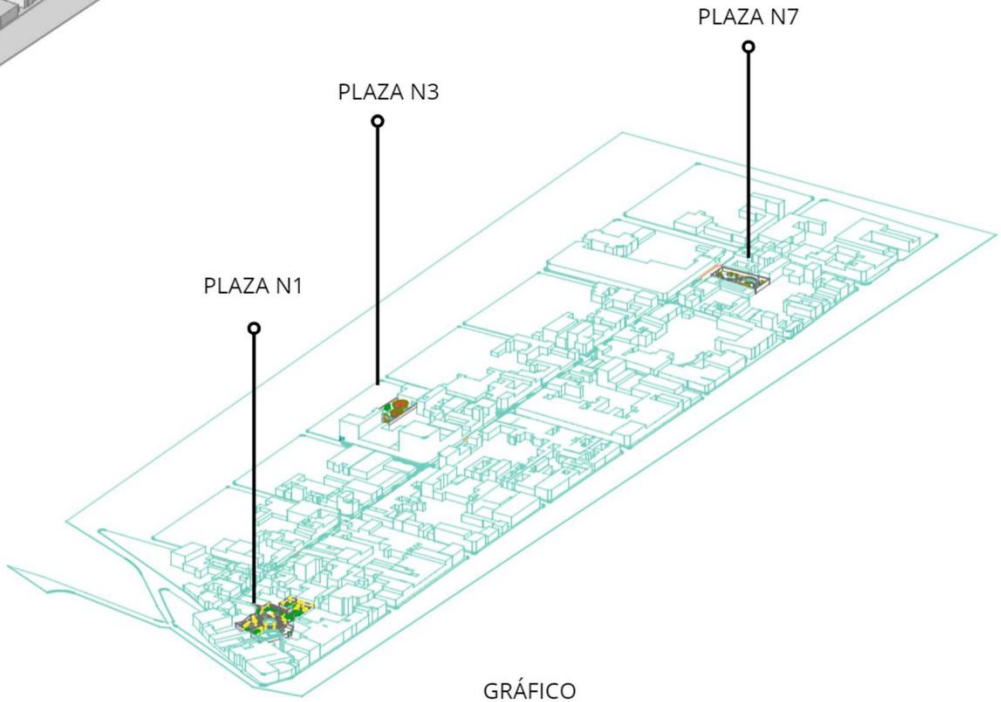
SECCIÓN LONGITUDINAL PLAZA #7



5.4 Axonometrías



VOLÚMEN



GRÁFICO

5.5 Perspectivas



PLAZA #1



PLAZA #3



PLAZA #7



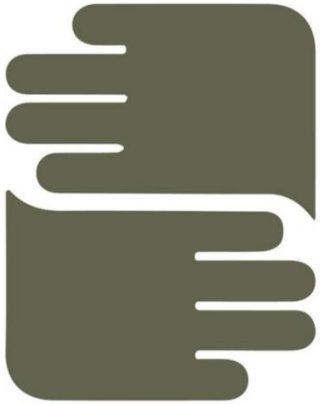




"RUTA DE LA CRUZ VIVA"

PROYECTO 2: HORIZONTE HISTÓRICO MIRADOR CULTURAL UBICADO EN EL CENTRO HISTÓRICO

Enlace video youtube
https://youtu.be/SOUO5sNXwT8?list=PLl-WUENVX2h95zYMDFE-Y6Ipl4INX9jfb



AUTORES:

Balarezo Faican Juan
Zuñiga Quezada Isaac

I DIAGNÓSTICO

1. Área de estudio

El presente proyecto de desarrolla en el Centro Histórico de Cuenca, que comprende la calle Tarqui, desde la Condamine hasta la Manuel Vega Muñoz.

Se destaca el barrio del Vado, uno de los más antiguos fundada entre 1557 y 1558, característico por su arquitectura de estilo republicano con influencia francesa donde se aprecia la casa de la Lira o la casa museo la Condamine, siguiendo el recorrido por el sector se encuentra la Iglesia del Santo Cenáculo ubicado en la calle Bolívar la cual fue el principal acceso de la ciudad en sus inicios.

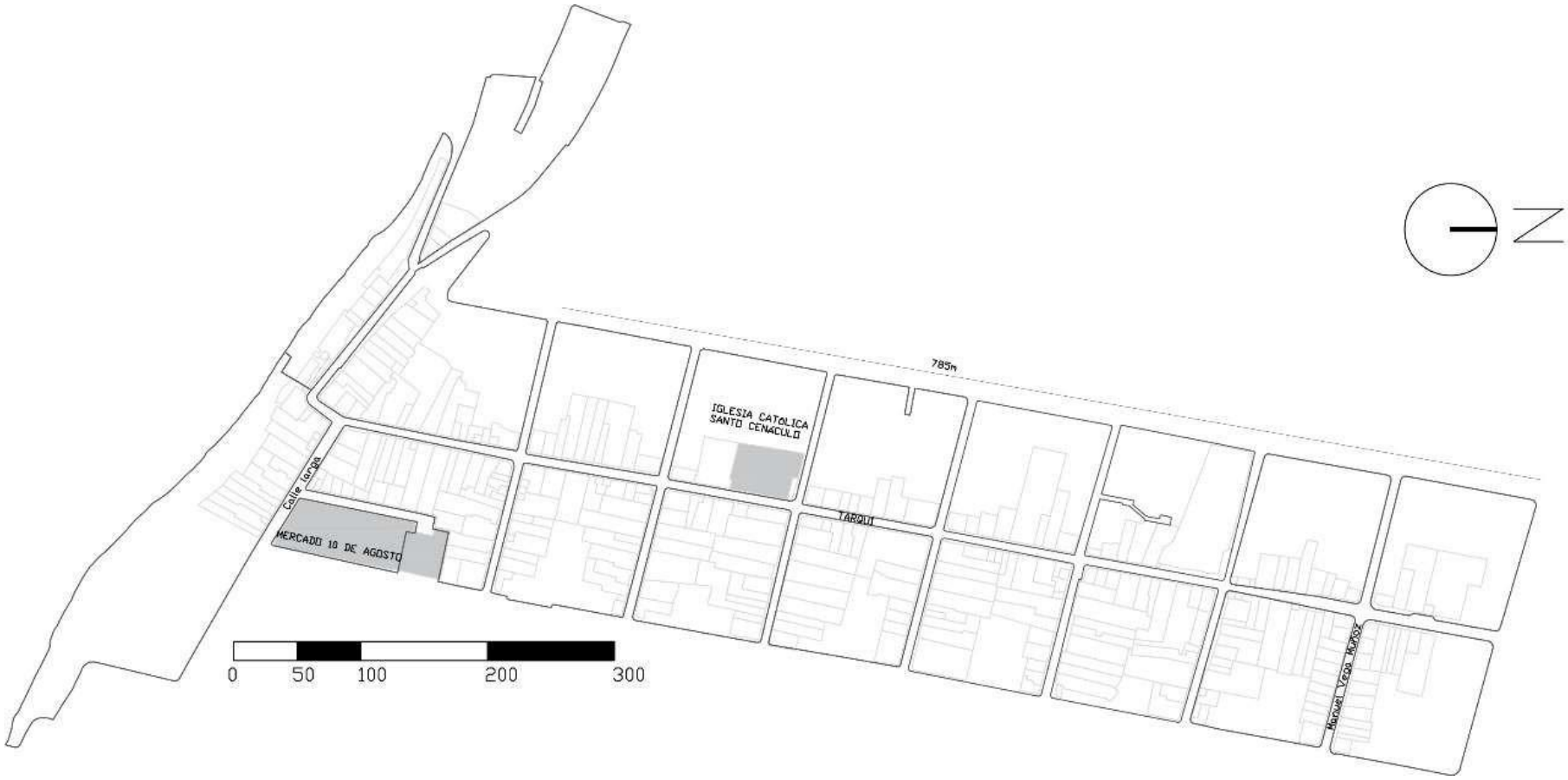
Cuenta con una superficie aproximada de 16 hectáreas la cual abarca 19 manzanas y

313 predios de los cuales 8 predios son equipamientos y 3 son predios de administración y gestión ciudadana.

Al ser un sector consolidado ya que no cuenta con lotes vacantes se puede obtener un aproximado de la población de dicho sector multiplicando el coeficiente de ocupación familiar por los predios que en este caso es 1208 habitantes, cabe recalcar que este valor es un aproximado.

Las actividades principales son terciarias, comercios y servicios las cuales están distribuidas a lo largo de todo el sector.

Figura 1. Área de estudio



2. Sistema vial

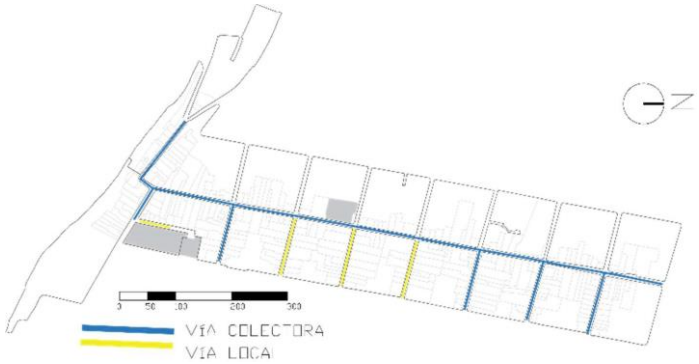
2.1 Jerarquización vial

En la zona de estudio conformado por la calle Tarqui, entre la calle Larga y la Vega muñoz, existen vías locales y colectoras. Debido a que, las mismas se conectan con vías arteriales, además de que vías locales se intersecan en ellas. Otro aspecto, es su ubicación, al estar ubicadas en el centro histórico, las calles más importantes son de esta jerarquía.

Tabla 1. Jerarquía vial

Jerarquía delas vías	Longitud vial		Tramos viales	
	Km	%	N°	%
Colectoras	1.68	79.62	13	76.47
Locales	0.44	20.38	4	23.53
Total	2.12	100	17	100k

Figura 2. Jerarquía vial



2.2 Estado de las vías

Las vías en su mayor porcentaje se encuentran en regular estado. Debido a su material y condición, por otro lado, las aceras se encuentran en buen estado debido, a la rehabilitación que han recibido años atrás.

Tabla 2. Estado vías.

Estado	Calzadas		Aceras	
	N° tramos	%	N° tramos	%
Bueno	2	11.77	21	61.76
Regular	15	88.23	12	35.3
Malo	0	0	1	2.94
Total	17	100	34	100

Figura 3. Estados de las calzadas.



2.3 Material de las vías

En la zona de estudio, al estar ubicada en el centro histórico, la gran mayoría de calzadas son de adoquín. Para realizar el análisis de materiales de las aceras con mayor certeza, se analiza la acera izquierda y derecha, independientemente, por tramo. Se observa que el material de las aceras es de adoquín, exceptuando ciertas calles que su material es de cerámica. Las aceras de cerámica traen problemas al peatón, debido a que pueden ser peligrosas, porque son resbalosas.

Tabla 3. Material de las vías.

Material	Calzadas		Aceras	
	N° tramos	%	N° tramos	%
Hormigón	0	0	2	5.88
Asfalto	1	5.88	0	0
Adoquín	16	94.12	26	76.47
Cerámica	0	0	6	17.65
Total	17	100	34	100

Figura 4. Aceras de cerámica/ Aceras de adoquín



2.4 Sección vial

Las vías y aceras presentan diferentes secciones, se nota de anteaño que existe déficit en el ancho de la calzada, ya que están por debajo de normas de diseño existentes. Las que tienen dos carriles, en su mayoría el ancho de cada unoes de tres metros. En calles que cuentan con carriles especiales, la sección deesta se reduce, por debajo de 2.5m.

Con respecto a la acera, la sección presenta variaciones en el mismo tramo. Por lo que, para el estudio, cuando en un solo tramo existían variaciones grandes, se procedía tomar las dimensiones y generar nuevos subtramos, con el objetivo de tener resultados más certeros.

Tabla 4. Sección vías.

Sección calzada (m)	Número de tramos	Porcentaje
< 2.50	1	5
2.51 – 3.50	4	24
3.51 – 7.00	12	71
Total	17	100

Tabla 5. Sección aceras.

Sección acera (m)	Número de tramos	Porcentaje
> 2.00	24	70
1.01 – 2.00	7	21
0.5 – 1.00	3	9
Total	34	100

Figura 5. Sección vial de la vía Calle Tarqui

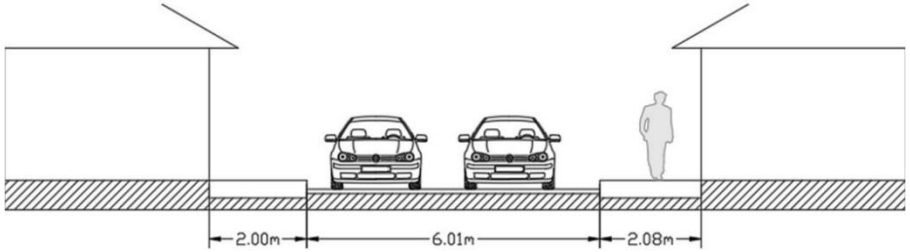
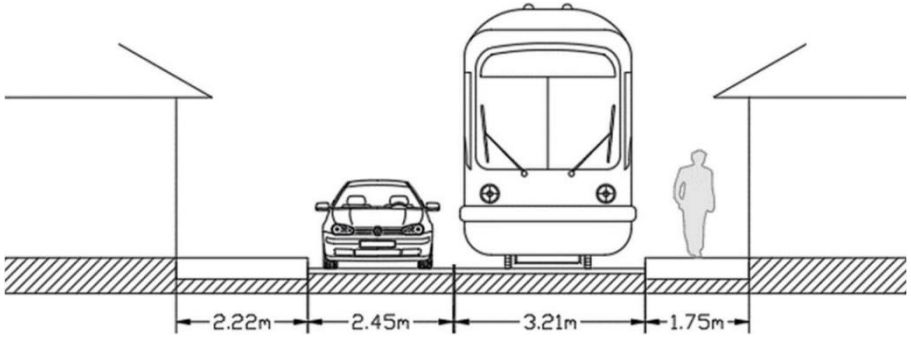


Figura 6. Sección vial de la vía Calle Mariscal Lamar.



2.5 Carriles de circulación

Las calles estudiadas, todas tenían un solo sentido y se diferencian por el número de carriles. Las calles de mayor jerarquía tienen dos carriles.

Tabla 6. Número de carriles.

Número de carriles	Número de tramos	Porcentaje
1	7	41.18
2	10	58.82
Total	17	100

En las vías de estudio se presentan carriles especiales del tranvía y de transporte público.

Tabla 7. Carriles especiales

Tipo de carril especial	Número de tramos	Porcentaje
Bus	2	50
Tranvía	2	50
Total	4	100

Figura 7. Carril de circulación de buses / tranvía



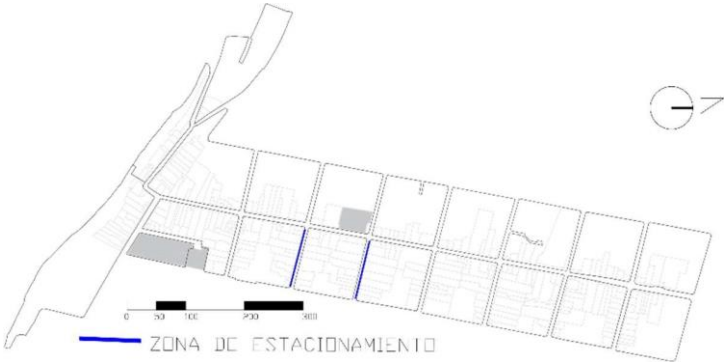
2.6 Estacionamiento

La calle Tarqui, al ser el eje principal de la zona de estudio y ser una calle que cuenta con una gran afluencia de vehículos, no permite el estacionamiento. Adicionalmente, la mayoría de los tramos viales no lo permiten. Sin embargo, en las calles Simón Bolívar y Sucre, al contar con comercios, si permiten el estacionamiento en la calzada. El mismo es de carácter tarifado.

Tabla 8. Estacionamiento.

Estacionamiento	Longitud vial		Tramos viales	
	Km	%	N°	%
Permite	0.22	10.38	2	11.76
No permite	1.9	89.62	15	88.24
Total	2.12	100	17	100

Figura 8. Vías con estacionamiento.



2.7 Transporte público

En la zona de estudio existen dos medios de transporte: buses y tranvía. Las calles por las que los buses circulan son: Tarqui, Larga, Presidente Córdova, Gaspar Sangurima y Vega Muñoz. La Tarqui es la única calle que cuenta con paradas, además es la cuenta con mayor afluencia de buses. Mientras que el tranvía circula por las calles Mariscal Lamar y Gran Colombia.

Figura 9. Ruta del transporte público



2.8 Vegetación en las vías

La existencia de vegetación es nula. Solo se observaron pequeños espacios con vegetación mediana en dos tramos que no cuantifican para el presente trabajo.

Figura 10. Vegetación en las vías.

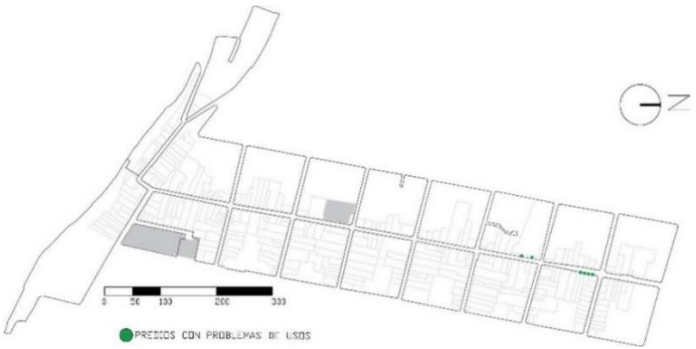


Figura 11. Vegetación en las vías





2.9 Indicadores viales

Tabla 9. Indicador vial.

N°	Nombre del indicador	Indicador
1	Espacio viario para peatones en vias locales (%)	31.28
2	Estacionamiento permitido en vías (%)	10.38
3	Vegetación en vías (%)	1.93
4	Estado regular de vías colectoras (%)	80.00
5	Aceras en buen estado (%)	61.76
6	Espacio viario para peatones en vias colectoras (%)	36.97
7	Carriles especiales (%)	14.28
8	Espacio viario para bicicletas (%)	0.00
9	Espacio viario para transporte público en vías colectoras (%)	28.57
10	Cobertura de transporte público (%)	100.00

3. Usos de suelo

En la mayoría de los tramos del área de estudio, los usos de suelo predominantes son los relacionados con el comercio y el servicio.

Esta situación se repite y con más fuerza en las calles Simón Bolívar, Tarqui, Sucre y Gran Colombia. Sin embargo, en tramos más lejanos, como la Antonio Vega Muñoz y Sangurima, el uso destinado a vivienda incrementa.

Tabla 10. Usos de suelo.

Categoría de uso de suelo	Número	Porcentaje
Comercio	322	72.69
Servicios	109	24.6
Equipamientos	9	2.03
Administración y gestión	3	0.68
Total	443	100

Figura 12. Usos de suelo



3.1 Usos de suelo mayor

Los usos de suelo mayor son comercio y servicio.

3.1.1 Tipo de concentración

Se midió la concentración de personas en usos de suelo destinados a comercio y servicio. De esta manera, se observó que usos de suelo, debido a su concentración, pueden representar un problema a la ciudad.

Tabla 11. Concentración

N°	Concentración	N° usos
1	10 – 25	16
2	25 -50	12
3	> 50	2
Total		30

3.1.2 Categoría de uso y uso específico

- Concentración de personas tipo 1 existen:
  - Servicios: Gimnasio, parqueaderos, restaurantes, hostales,peluquería.
  - Comercios: Bazar venta de lana, accesorios y elementos para tejer, venta de calzado y artículos de cuero.
- Concentración de personas tipo 2 existen:
  - Servicios: Hoteles, parqueaderos.
  - Comercios: Supermercado "Tía".
- Concentración de personas tipo 3 existen:
  - Servicios: Hotel.
  - Comercios: Supermercado "Coral Hipermercados".

En donde encontramos 7 hoteles, 5 hostales, 8 parqueaderos, 1 peluquería, 3 restaurantes, 1 tienda de venta de calzado y artículos de cuero, 2 bazares deventa de lana, accesorios y elementos para tejer, 1 gimnasio, 1 coral hipermercados, 1 supermercado tía

3.1.3 Estacionamiento

Al realizar el levantamiento de usos de suelo se observó que, excluyendo los predios que funcionan como parqueadero público, solo un establecimiento contaba con parqueadero subterráneo "Santa Ana Hotel". El resto de los comercios y servicios no contaban con este servicio, como consecuencia de esto, los usuarios dejan sus vehículos en la calzada lo cual disminuía la capacidad de esta en un 50%.

Figura 13. Vehículos estacionados en la calzada



3.2 Indicadores de uso

El 87,16% de usos de suelo, se encuentran ubicados en vías colectoras. Adicionalmente, solo el 0.31% de usos cuentan con estacionamiento propio.

Tabla 12. . Indicadores de uso.

N°	Nombre del indicador	Indicador
1	Oferta de plazas de estacionamiento de comercio (%)	0.31
2	Porcentaje de comercios en vias colectoras (%)	75.78
3	Porcentaje de usos de Servicios en vías colectoras (%)	87.16
4	M2 de área verde por habitante	0
5	Predios sin comercio ni servicio (%)	19.17

4. Tráfico

Para realizar el análisis de tráfico, se utilizó la herramienta Waze que mide las incidencias de tráfico, sus resultados se presentan en 5 categorías. Las más comunes que se observaron son, el color rojo para un nivel 4 de servicio y anaranjado para un nivel 3.

Para realizar el análisis se tomaron en cuenta tres horarios diferentes, los mismos pertenecían a horas pico de la ciudad. Como resultado, se observó que, en horas de la mañana, no existen problemas de tráfico. Sin embargo, a medio día, es el horario en el que se puede observar una mayor congestión vehicular, ya que tres calles cuentan con problemas de tráfico. Finalmente, en el horario de la tarde, el problema de tráfico es similar al del mediodía.

Las calles que cuentan con niveles bajos de servicio, en cuanto a capacidad de vehículos, son: la Tarqui, Gran Colombia, Larga, Bolívar y Presidente Córdova.

Fecha de análisis: 27 de diciembre del 2023

Figura 14. Tráfico 7:30h.

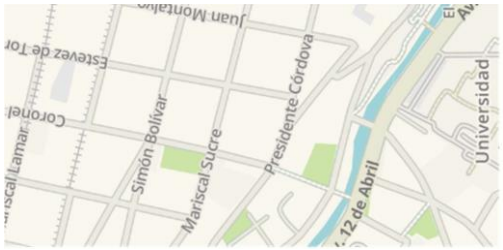


Figura 15. Tráfico 12:30h.

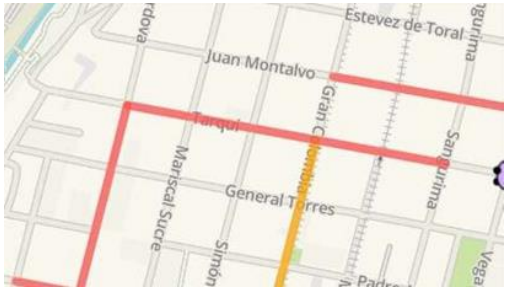


Figura 16. Tráfico 18:30h.



5. Problemática

5.1 Sistema vial

- Exceso de velocidad por parte de vehículos de transporte público, Inseguridadpara el peatón debido a que los buses pasan muy cerca de las aceras.
- Prioridad al vehículo, aceras no cumplen el ancho normado según el tipo de vía. Provocando problemas de seguridad hacia los peatones, ya que, se ven obligados a caminar por la calzada, debido a la insuficiencia de espacio en laacera.
- Materiales de las aceras peligrosos para el peatón. Pisos de cerámicaresbalosos en días lluviosos para los peatones.
- Estacionamiento en la calzada de manera que disminuye la capacidad de esta
- No existe una división física para separar tanto las aceras de los vehículos como la del carril especial (tranvía)
- Existe un índice bajo de vegetación en las vías. Por lo que, se podría decir queno existe vegetación en el área de estudio.
- Ancho de carril por debajo de los límites establecidos. Existen carriles cuya sección es menor a 3m.
- Difícil acceso por parte de vehículos de emergencia. Debido al ancho de la calzada y la congestión vehicular, vehículos como ambulancias, grúas, bomberos, tienen dificultad para acceder a la zona estudiada y al centro histórico en general.

5.2 Usos de suelo

- Comerciantes se toman una parte de la acera y no permiten un paso cómodoa los peatones
- Incumplimiento de los conductores al estacionar sus vehículos en zonas donde no existe estacionamiento permitido. Provocando que la capacidad vial disminuya, y se generen problemas de tráfico. Por ejemplo, los supermercados “Tía” y “Coral Hipermercados”.

II MODELO OBJETIVO

El área de estudio cuenta con una gran carga histórica y cultural. Empezando por su emplazamiento en el centro histórico, catalogado como Patrimonio de la Humanidad, y su traza urbana colonial. En la zona se ubican calles, hitos y sectores que son parte de la historia colectiva de la ciudad de Cuenca. Entre ellos se destacan: el sector del Vado. La calle Larga, un eje simbólico para la ciudad. La calle Tarqui, la misma que ha funcionado como el primer ingreso a la ciudad, y que conecta el centro con diferentes zonas.

El concepto eje del proyecto va a centrarse en el rescate y potenciación de la cultura y la historia del sector. Para ellos se retoma en la historia que la calle Larga era un mirador, además la representatividad de la Cruz del Vado. El objetivo es dotar espacios para contemplar la riqueza histórica y patrimonial de Cuenca. Por lo tanto, el concepto es, Mirador cultural para el centro histórico.

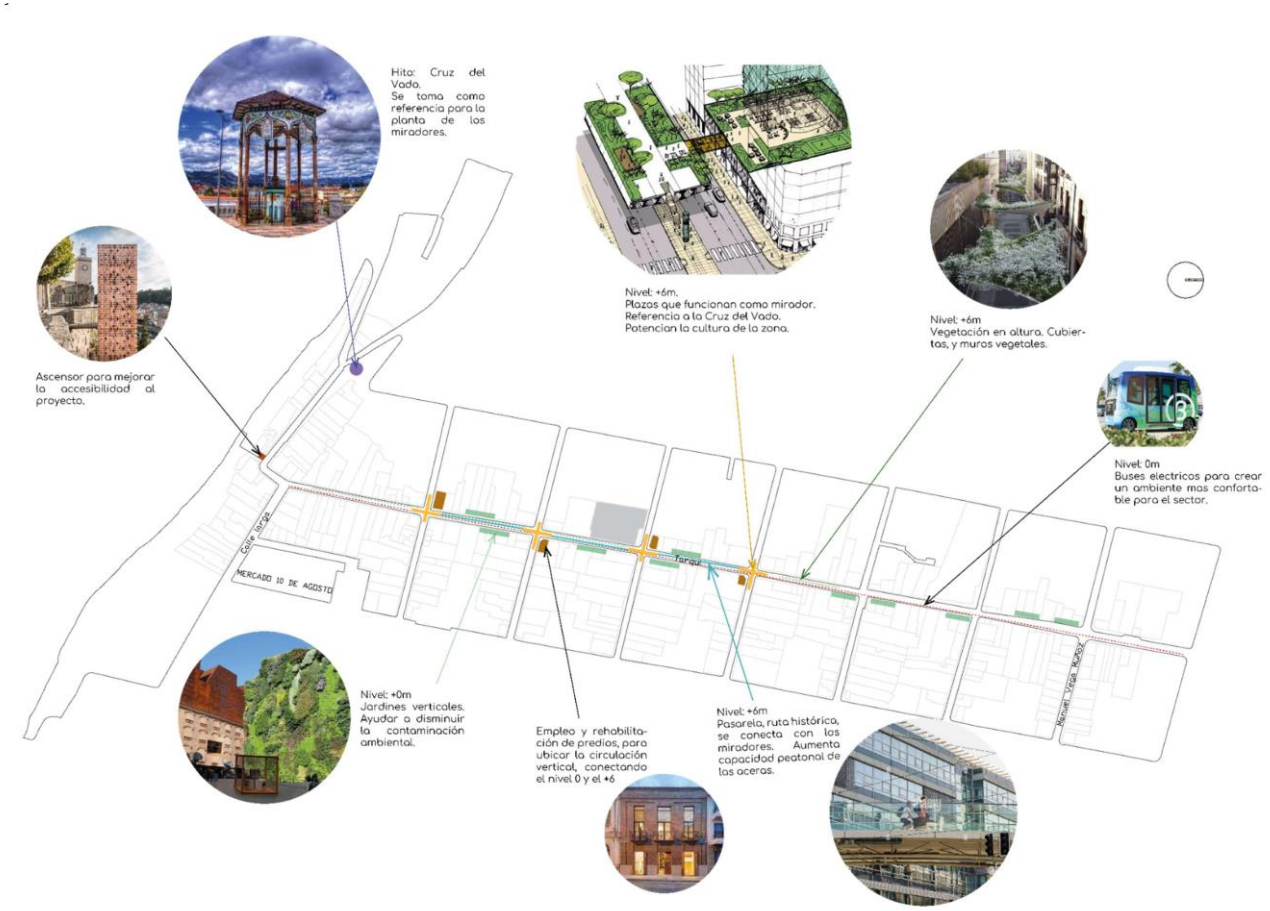
Basados en la información, análisis e historia estudiada, se establece un rol cultural e histórico. El modelo se va a centrar en dos ejes principales. El uno, va a ser una ruta, a lo largo de la calle Tarqui, que va a contar de forma secuencial la historia del centro histórico y de la ciudad. Y el segundo eje, va a ser el de la implementación espacios para mirar la ciudad. Posteriormente, se analizaron todas las problemáticas que existen en la zona, con el fin de buscar una solución que responda a las necesidades del modelo. Se buscaron las problemáticas en espacios públicos de estar y en espacios públicos de transitar.

Espacios públicos de estar: La zona de estudio carece de espacios para estar. Por lo tanto, es fundamental la implementación de dichos espacios. Con el objetivo derespetar las edificaciones existentes, por el hecho de que son históricas, y preservan el legado republicano de laciudad, se propone la creación de plazas elevadas del nivel del suelo. Las mismas se encontrarán en espacios históricos y representativos de la zona. Dichas plazas, servirán como miradores, desde los cuales se tendrán vistas privilegiadas de todo el centro histórico. Además, se propone tomar un predio por manzana, para usarlo como centrocultural.

Espacios públicos transitar: Carriles: se propone utilizar un carril para el transporte de vehículos particulares, y limitar el uso del carril derecho solo a transporte público y vehículos de emergencia. Accesibilidad: Para acceder a la zona existen problemas de accesibilidad para personas con discapacidades. Por lo tanto, se propone la instalación de ascensores que permitan conectar los desniveles de la orilla del río Tomebamba con la calle Tarqui. Aceras: Se propone aumentar la sección de la acera derecha, lo que permite generar nuevos espacios de estar a lo largo de la calle Tarqui. Además, en los tramos donde la sección es reducida, se plantea la expropiación de predios, para aumentarla. Vegetación: Basados en los indicadores, se sabe que en la zona no existe vegetación. Se propone el aumento del número de m2 de área verde por habitante. Para lograr el objetivo, se prevé la implementación de cubiertas, muros vegetales y jardines verticales. La vegetación se vinculará y aportará a los espacios elevados.

El modelo se basa en el concepto del proyecto, que es el de crear espacios para admirar la ciudad. La historia se verá representada mediante la ruta, que contará los hechos más importantes que han trascendido en la zona y ciudad. Los miradores y la ruta estarán conectados, potenciando las características del modelo. Como conclusión, el modelo ayudará al desarrollo de la zona, ya que impulsará el turismo, comercio y seguridad de manera indirecta. Se buscaron medidas innovadoras impulsadas por nuevas tecnologías, las mismas realzan y se mimetizan con el centro histórico. A la vez, se busca promover ciudades sostenibles en el tiempo

Figura 17. Modelo Objetivo



III PROPUESTA

1. Antecedentes

1.1 Histórico

El sector estudiado se encuentra emplazado en el centro histórico de la Ciudad de Cuenta. Su fundación data de 1557, sin embargo, ha contado con asentamientos de diferentes culturas, como la cañari e inca. En el sector, se encuentra el Vado, el cual es el primer barrio de Cuenca, establecido en la época de la colonia, en el siglo XVI. Su nombre se atribuye del significado de la palabra “vadear”, que es cruzar, en este caso el Tomebamba. En este barrio se puede encontrar la Cruz, la misma era un símbolo religioso de protección para los viajeros, actualmente es un hito representativo de la historia de la ciudad. La calle Tarqui, antes llamada Portete, es el eje principal de la zona de estudio. Esta calle se extiende desde el Tomebamba hasta la loma de Cullca. La Calle Tarqui históricamente ha servido como un eje de conexión importante, ya que alberga al puente de El Vado, el mismo es el primer puente de mampostería de la ciudad. En el sector, la calle Larga comienza. En la misma se asentaron cañaris, incas y españoles, debido a que la usaban como mirador, debido a que se posee una visión estratégica.

1.2 Económico

El sector de estudio, debido a sus características y ubicación, ayuda y potencia la economía de la ciudad. En mayor parte del centro histórico, se puede observar eldesarrollo de actividades económicas, sin embargo, existen tramos, en los que la vivienda predomina. Históricamente, han existido comercios y oficios que han marcado a la zona, por ejemplo, la orfebrería, pintura, sastrería, hojalatería, etc. De hecho, la calle Tarqui era conocida debido a las bordadoras de polleras, sin embargo, últimamente, oficios artesanales han perdido fuerza. Actualmente, las actividades económicas abarcan más del 70% de uso de suelo de la zona. Se puede encontrar comercio y servicios de todo tipo, como por ejemplo tiendas de abarrotes, bazares, supermercados, sastrerías, joyerías, venta de ropa, restaurantes, entre otros. Adicionalmente, en las calles Gran Colombia y Tarqui, se potencia el turismo de la ciudad, debido a los hoteles existentes. Además, en la calle Larga se encuentra el mercado 10 de agosto, la misma potencia la venta de venta de alimentos y víveres, sin embargo, un gran número de ventas informales se desarrollan en las aceras. Por lo tanto, el sector es un centro económico del centro histórico de Cuenca.

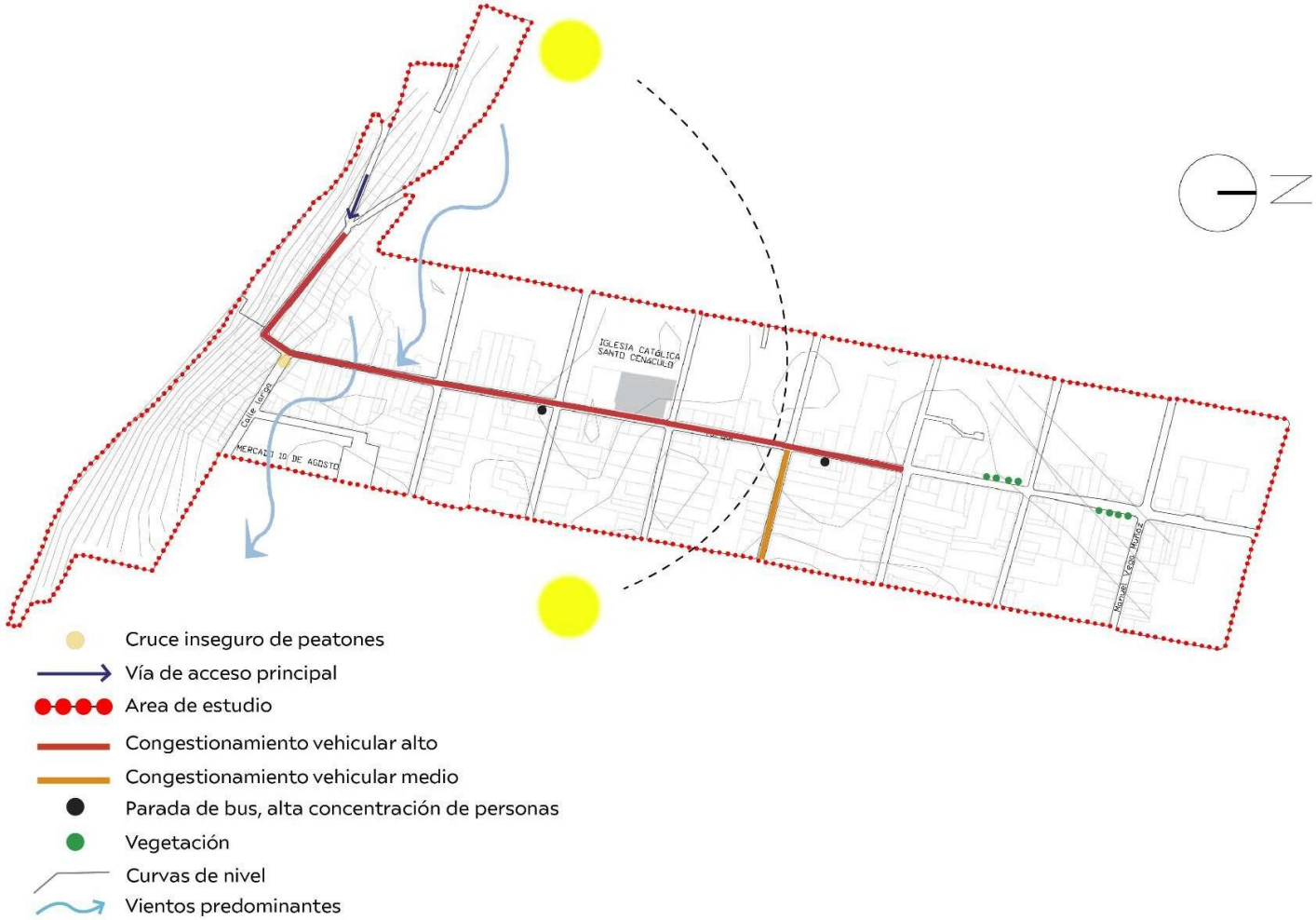
1.3 Cultural

En la zona de estudio existen actividades que se han desarrollado a lo largo de años, y han marcado la cultura de Cuenca. Varias festividades se desarrollan en zonas cercanaso traviesan el sector. Por ejemplo, las fiestas de El Vado, las mismas conmemoran la historia, tomando a la Cruz existente como icono conmemorativo. Adicionalmente, el Pase del Niño Viajero, el cuál es la fiesta religiosa más importante de la provincia, y reconocida como Patrimonio Cultural del país, atraviesa al sector estudiado. El pase toma a la Calle Simón Bolívar como recorrido, decorando y llenando al centro histórico de colores, disfraces y música. El Pase del Niño Viajero involucra elementos religiosos, pero además conlleva una alta carga cultural, social y simbólica, presente el 24 de diciembre. Además, las edificaciones que, con sus colores y estilo arquitectónico, representan la cultura de Cuenca.

1.4 Concepto

Después de realizar el diagnóstico y la investigación sobre los antecedentes de la zona, se determinó que el enfoque que se va a realizar en el área histórica. Se buscará conmemorar y recordar los hechos que ha marcado el legado de la ciudad. Debido a eso, concepto es Horizonte Histórico. El mismo, se basará en la historia que tuvo la calle larga, de mirador, y buscará realzar los hechos pasados, mediante una ruta histórica peatonal.

2. Análisis del sitio



3. Síntesis del diagnóstico: Análisis espacial urbano

AEU	Forma	Color	Material
Arquitectónico			
Tipológico			
Morfológico			
Paisajístico			
Conclusión			

4. Láminas técnicas

4.1 Zonificación

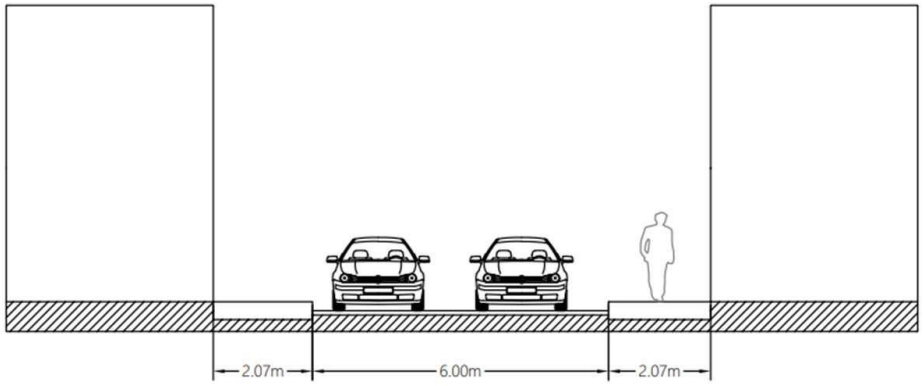


4.2 Plantas

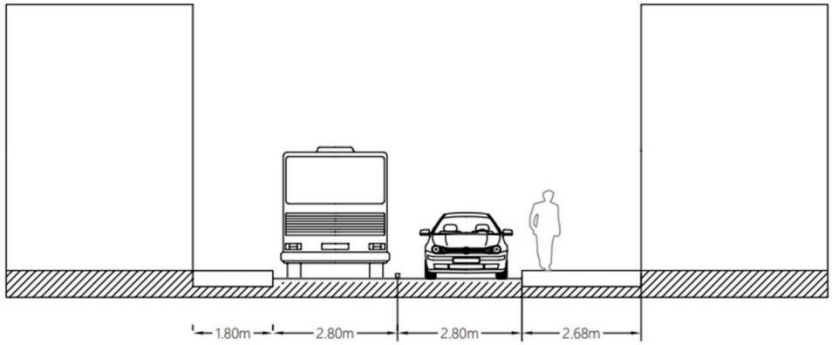




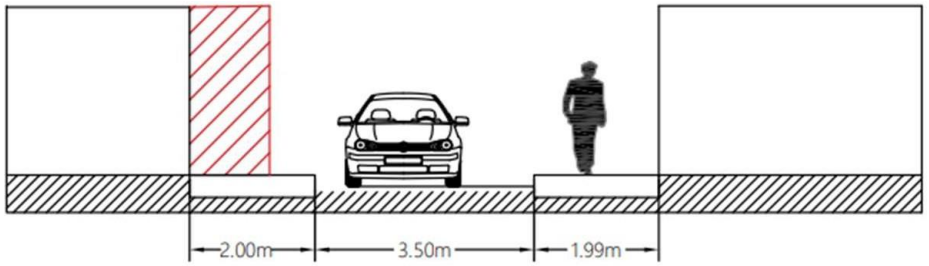
4.3 Secciones



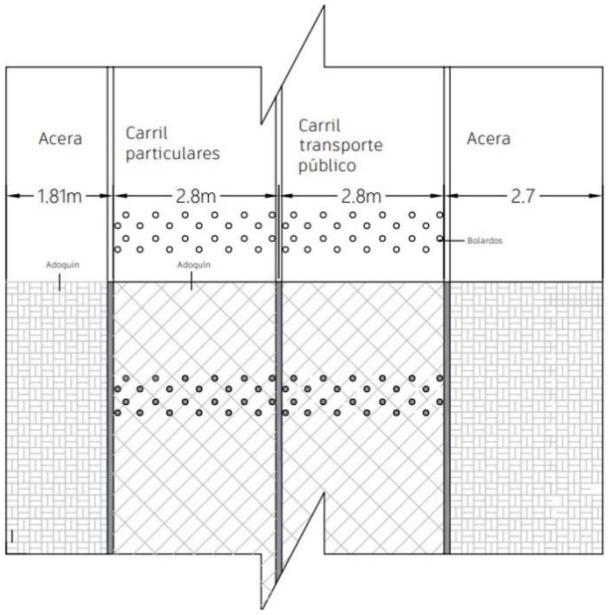
Av. Tarqui Tramo 6



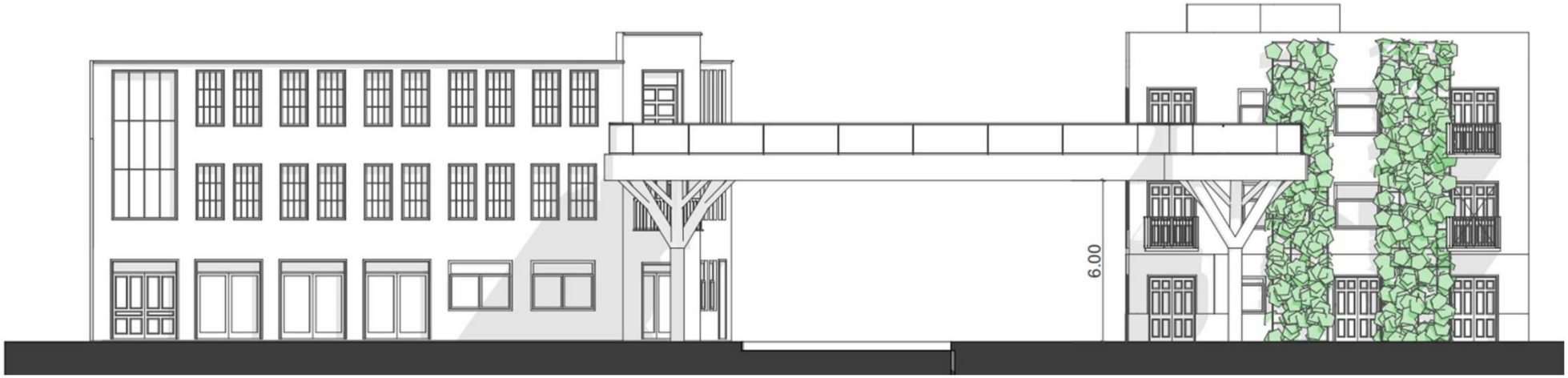
Av. Tarqui Tramo 6



Av. Tarqui Tramo 1

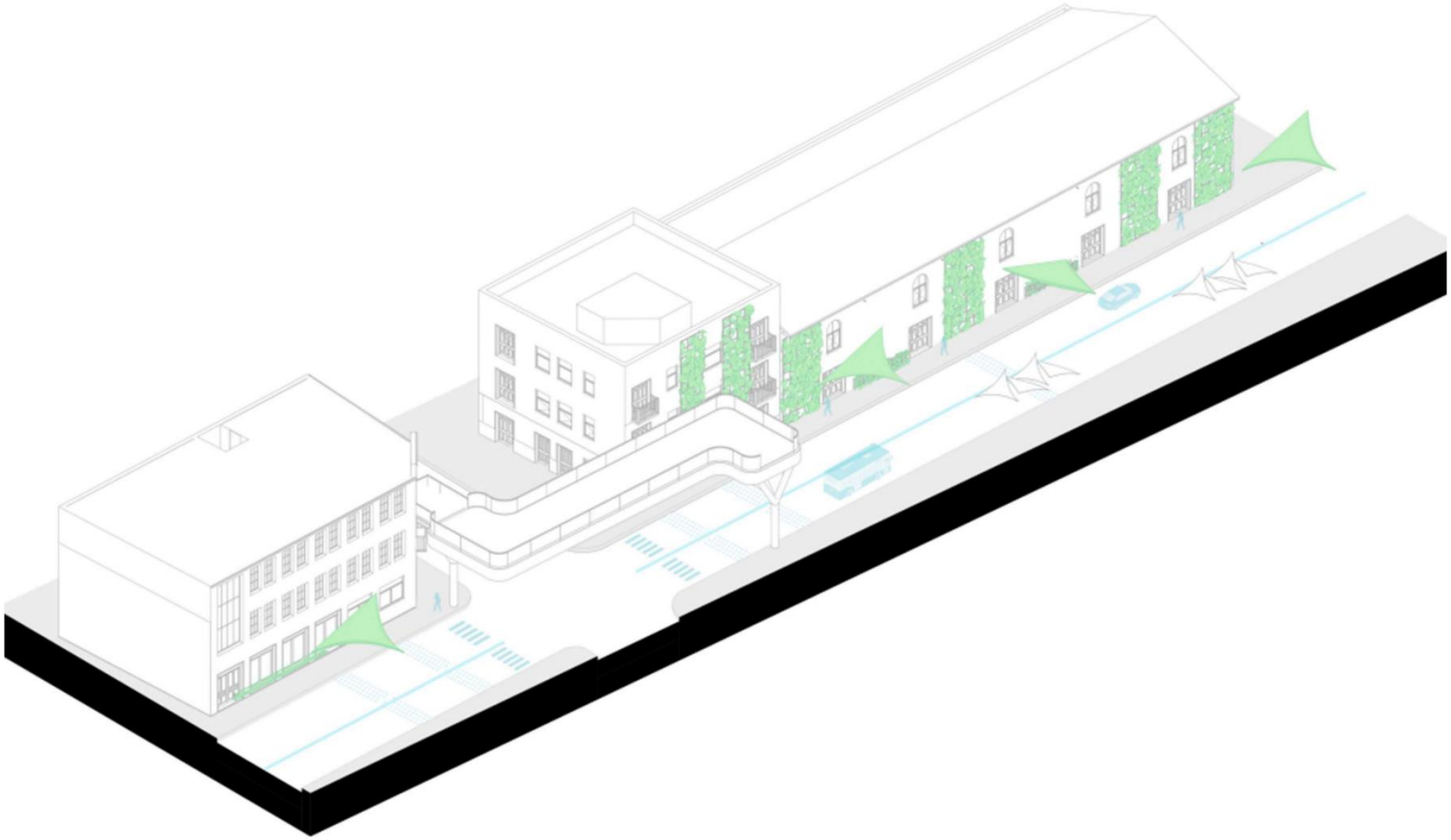


4.4 Elevaciones

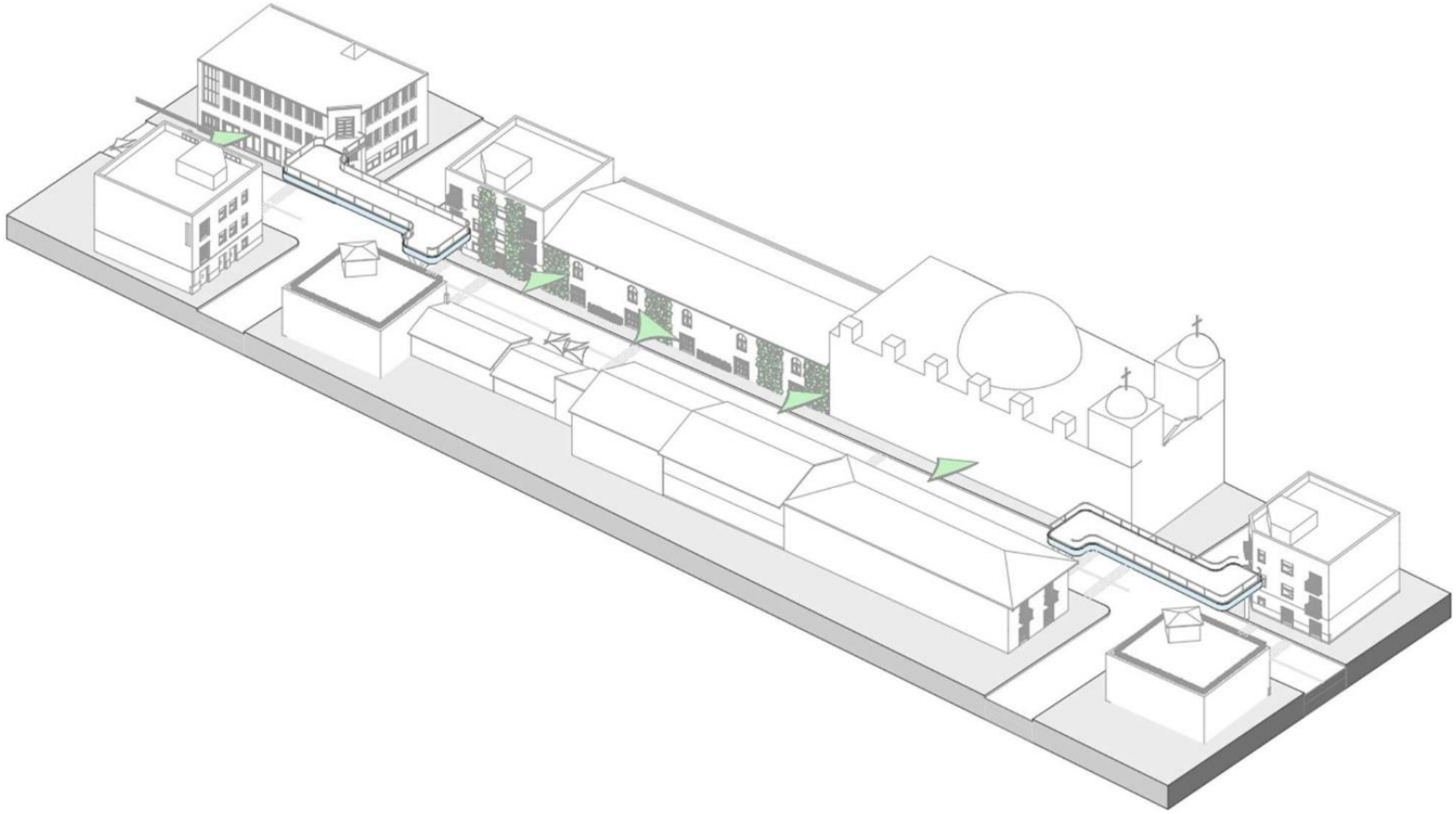




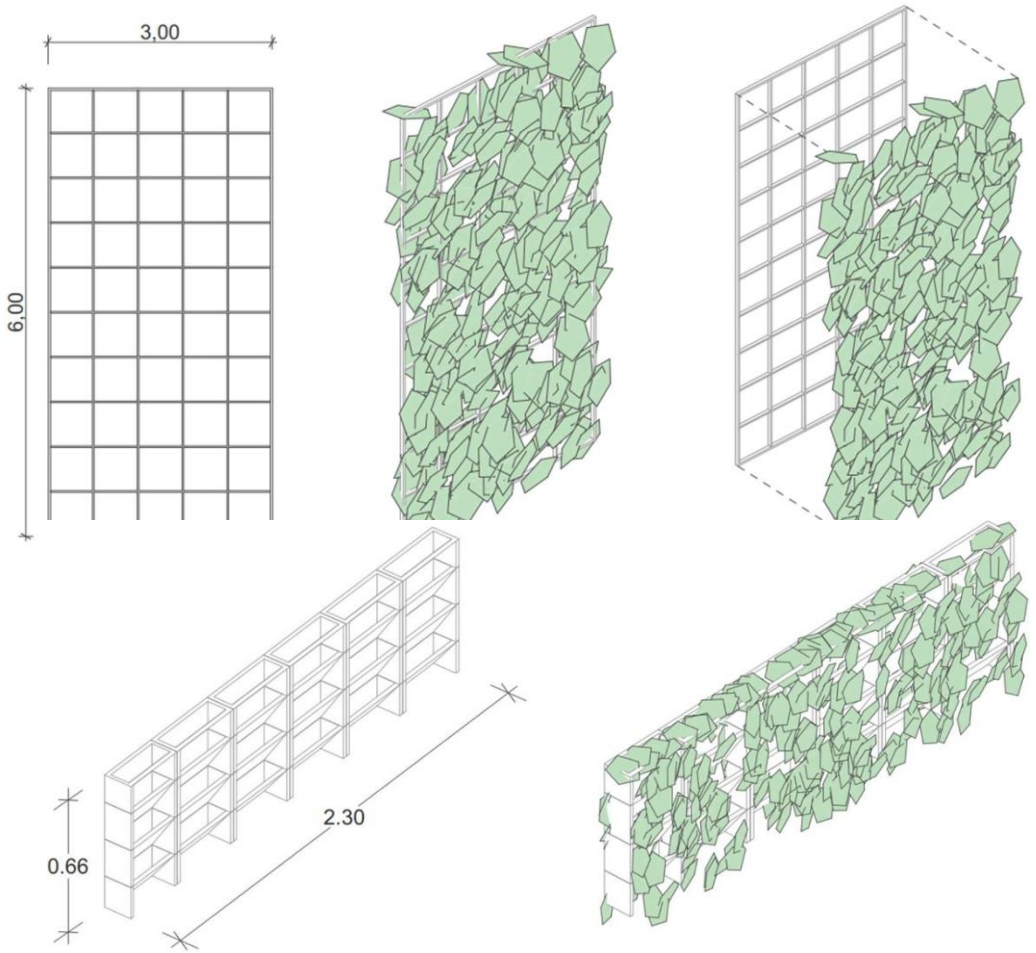
4.5 Axonometrías



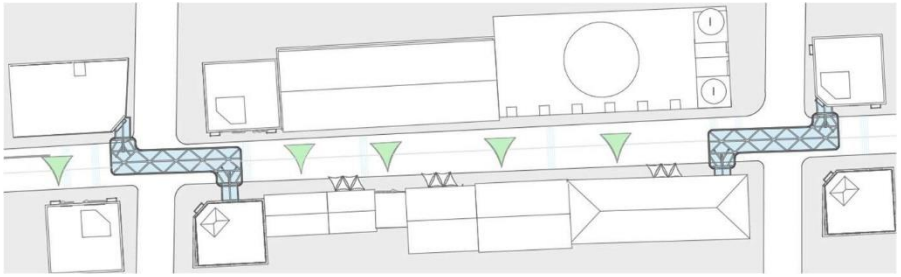
4.5.1 Axonometría

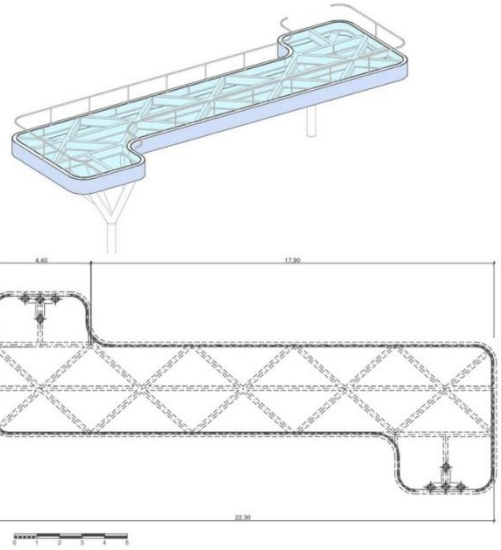


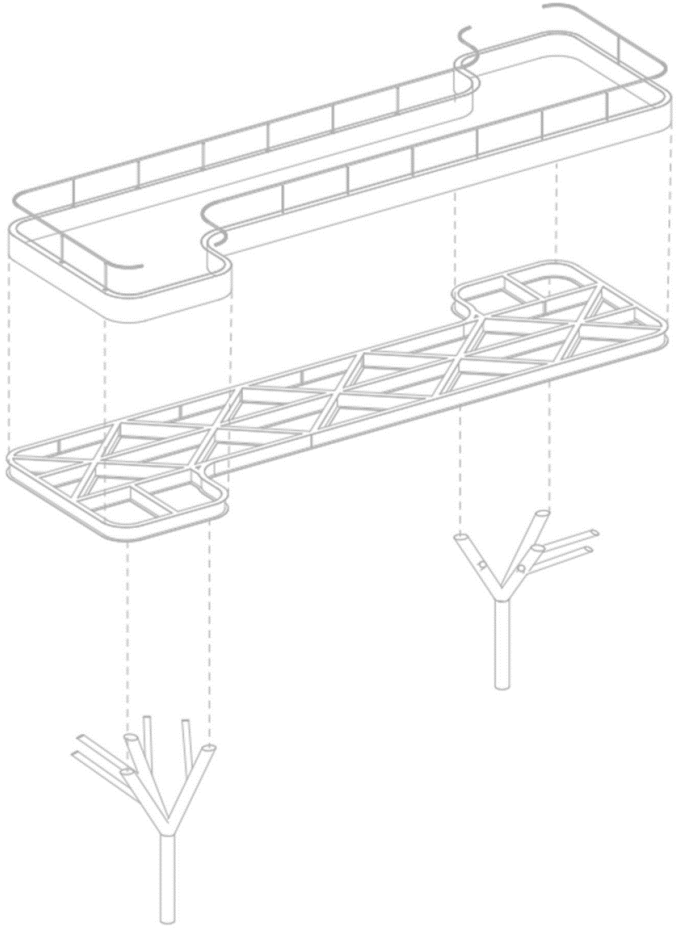
4.6 Mobiliario Urbano



4.7 Axonometría: Mobiliario Urbano







4.8 Perspectivas








BUS


BUS

PROYECTO 3: ANIMAS. TOTORACOCHA

Enlace video youtube
https://www.youtube.com/watch?v=_xetFRk55fs



AUTORES:

García Escandón Amanda
Serrat Armas Alejandro
Sinchi León Evelyn

I DIAGNÓSTICO

1. Área de estudio

La ubicación de la zona de investigación se encuentra en el sector 11 de Totoracocha, en la ciudad de Cuenca. Este sector está delimitado por las siguientes calles: al oeste, la Avenida Huayna-Cápac; al sur, la calle la República; al este, la Avenida Guapondelig y Núñez de Bonilla al norte; finalmente al noroeste, la Avenida España.

La extensión total del área de estudio abarca 32 hectáreas, distribuidas en 17 manzanas, el cementerio municipal, dos isletas reguladoras y un parque. Se contabilizan 313 predios, de los cuales 5 son lotes vacantes, 6 son equipamientos, 1 es destinado para administración y 6 tienen un uso diferente, como aeropuerto o gasolinera. Los 295 predios restantes son viviendas, con una densidad poblacional que sugiere que cada unidad familiar está compuesta por aproximadamente 4 habitantes, sumando un total de 1180 habitantes en este sector, de la cual se infiere una densidad bruta de 37 hab/ha y una densidad neta de 118 hab/ha.

El cementerio municipal fue construido a fines del siglo XVIII, manteniendo una conexión con el Centro Histórico de Cuenca. Su relación con la "ciudad de los vivos" se evidencia durante las procesiones fúnebres por la Av. González Suárez, que sirve como la ruta hacia el "destino final". El sitio refleja el sincretismo cultural americano, con elementos arquitectónicos coherentes con la historia y la presencia de influencias europeas (Sánchez & Toledo, 2019).

El uso de mármol travertino y ladrillo artesanal regional contribuye a la unidad visual. El cementerio ha sido un espacio para enterrar a personajes ilustres, construyendo la historia regional y revelando historias sociales y culturales. Además, como "ciudad en pequeño", mantiene la imagen clásica de Cuenca y sus raíces coloniales. En la actualidad, la dinámica económica se centra en actividades comerciales y de servicios, destacándose la notable presencia de talleres mecánicos.

Figura 1. Área de estudio



2. Sistema vial

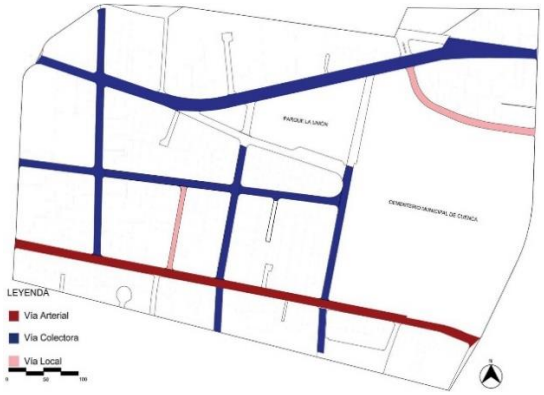
2.1 Jerarquización vial

En el presente análisis del área de estudio, se ha identificado una red vial que desglosa su estructura en tres jerarquías fundamentadas en base a la teoría:

Tabla 1. Jerarquía vial

Jerarquía de las vías	Longitud vial		Tramos viales	
	Km	%	N°	%
Arteriales	0,68	23,76	7	26,92
Colectoras	1,85	64,64	6	23,08
Locales	0,33	11,60	13	50,00
Total	2,86	100	26	100

Figura 2. Jerarquía vial



2.2 Estado de las vías

El análisis del estado de las vías se llevó a cabo en dos componentes fundamentales: la calzada y las aceras. En cuanto a la calzada, se evaluaron un total de 26 tramos, revelando que el 65,38% de ellos, es decir, 17 tramos, se encuentran en un estado bueno. Por otro lado, el 30,77%, representado por 8 tramos, se cataloga como estado regular, mientras que un único tramo, equivalente al 3,85%, se encuentra en estado malo. Estos resultados generan una perspectiva positiva sobre el estado general de la calzada.

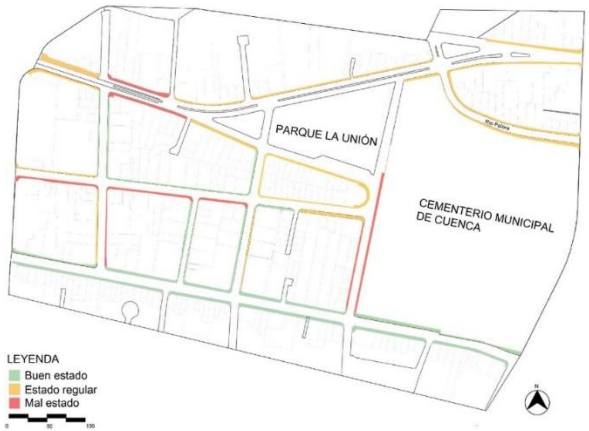
En relación a las aceras, se realizó un análisis segmentado en lados izquierdo y derecho. En la acera derecha, se identificaron 9 tramos (34,62%) en estado bueno, 11 tramos (42,31%) en estado regular y 6 tramos (23,08%) en estado malo. Por otro lado, en la acera izquierda, se observaron 12 tramos (46,15%) en estado bueno, 7 tramos (26,92%) en estado regular y 7 tramos (26,92%) en estado malo.

Estos datos indican que, en comparación con la calzada, las aceras están siendo descuidadas, destacando una proporción significativa de tramos en estado regular y malo. En consecuencia, se recomienda una atención prioritaria a la mejora del estado de las aceras para garantizar la integridad y seguridad del espacio vial en su totalidad.

Tabla 2. Estado de vías

Estado	Calzadas		Acera derecha		Acera Izquierda	
	N° tramos	%	N° tramos	%	N° tramos	%
Bueno	17	65,38	9	34,62	12	46,15
Regular	8	30,77	11	42,31	7	26,92
Malo	1	3,85	6	23,08	7	26,92
Total	26	100	26	100	26	100

Figura 3. . Mapa de estado de aceras



2.3 Material de las vías

En el proceso de estudio del material de las vías, se dividieron en dos componentes fundamentales: la calzada y las aceras. Este análisis reveló información valiosa sobre la composición de la infraestructura vial, desglosada de la siguiente manera:

Se examinaron un total de 26 tramos de calzada. El 42,31% de estos tramos, es decir, 11 en total, están construidos con hormigón. Por otro lado, los 15 tramos restantes, representando el 57,69%, están compuestos por asfalto. En el caso de las aceras, el 65,38% (17 tramos) está conformado por hormigón. El 30,77% (8 tramos) presenta una composición de adoquín y un solo tramo, equivalente al 3,85%, combina adoquín y hormigón, ofreciendo una opción híbrida en la construcción de aceras.

Estos datos ofrecen una visión clara de la diversidad de materiales utilizados en la construcción de las vías. Destacando el asfalto como material principal de las calzadas.

La predominancia del hormigón tanto en la calzada como en las aceras podría indicar una elección basada en durabilidad y resistencia. Sin embargo, la presencia de adoquín en las aceras, aunque en menor medida, sugiere una preocupación por aspectos estéticos o características específicas del entorno.

Tabla 3. Materialidad de las vías

Material	Calzadas		Aceras	
	N° tramos	%	N° tramos	%
Hormigón	11	42,31	17	65,38
Asfalto	15	57,69	0	0,00
Adoquín	0	0	8	30,77
adoquín/Hormigón	-	0	1	3,85
Total	26	100	26	100

Figura 4. Mapa de materialidad de las aceras



Figura 5. . Mapa de materialidad de las calzadas

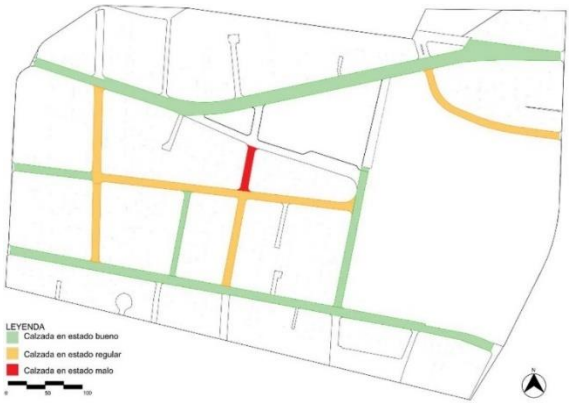
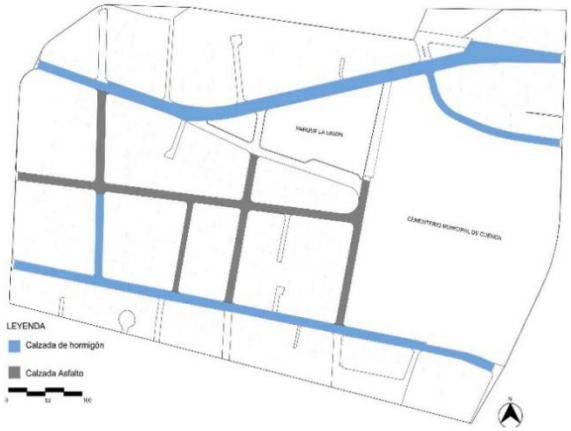


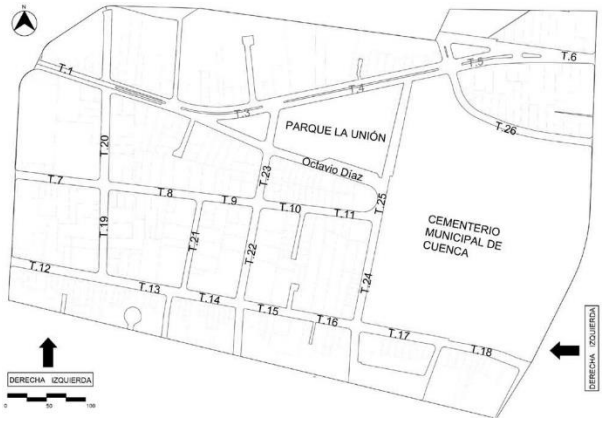
Figura 6. Mapa de materialidad de las calzadas



2.4 Sección vial

El análisis de los 26 tramos reveló información significativa sobre las secciones de la estructura en cuestión. En total, se identificaron 18 tramos con dimensiones comprendidas entre 7.01 y 10.5 metros, mientras que se observaron 8 tramos que presentan secciones superiores a los 10.5 metros. Estos datos proporcionan una visión detallada de la distribución de las dimensiones de los tramos en el conjunto analizado.

Figura 7. Mapa de tramos viales



Las secciones de las aceras fueron analizadas considerando sus lados izquierdo y derecho, revelando diversas dimensiones. En el inicio del tramo 18, se observa que la acera derecha presenta un 1,92% de tramos con dimensiones entre 0,5 y 1,00 metros. Asimismo, en 22 tramos, que representan un 42,31%, las dimensiones de las aceras oscilan entre 1,01 y 2,00 metros. Por último, en los 29 tramos restantes, equivalente al55,77%, se identificaron secciones de acera con dimensiones superiores a 2,00 metros.

Tabla 4. Secciones Calzadas

Sección calzada (m)	Número de tramos	Porcentaje
<3.50	0	0
3.51 – 7.00	0	0
7.01 – 10.50	18	69,23
>10.50	8	30,77
Total	26	100

Tabla 5. Secciones aceras

Sección acera (m)	Número de tramos acera	Porcentaje
>2.00	29	55,77
1.01 – 2.00	22	42,31
0.5 – 1.00	1	1,92
< 0.5	0	0,00
Total	52	100,00

Figura 8. Vía Av. González Suárez

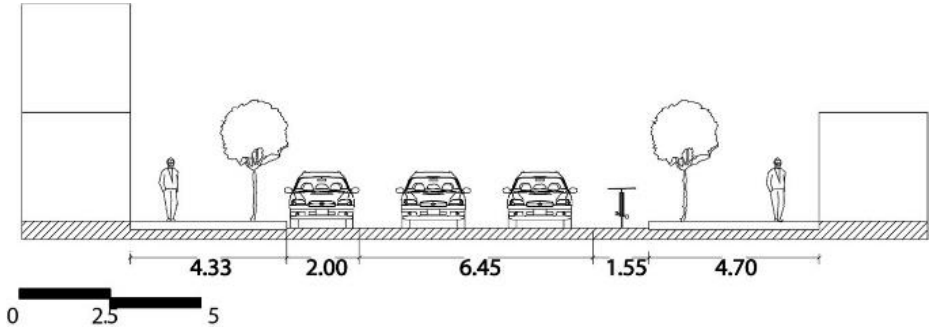


Figura 9. Vía Av. Hurtado de Mendoza Tramo 1

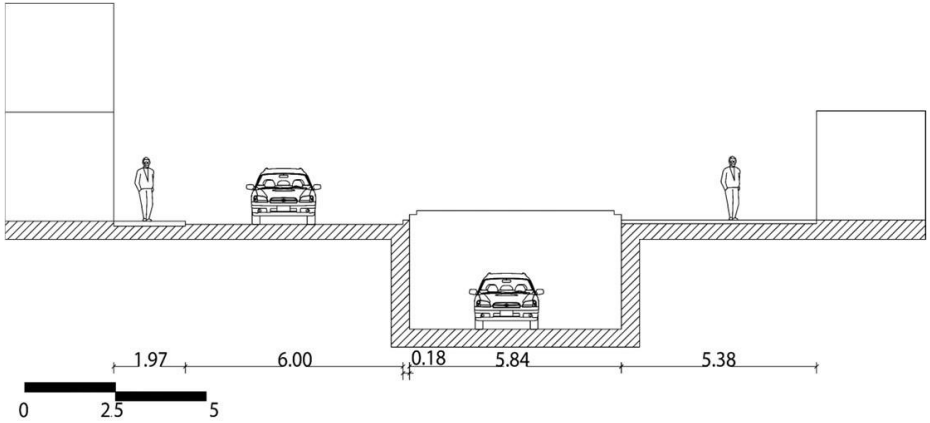
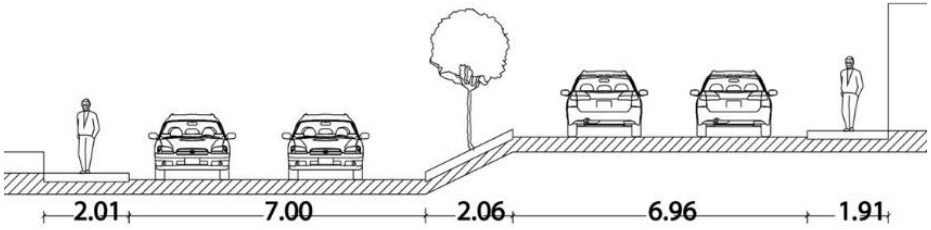


Figura 10. Vía colectora Av. Hurtado de Mendoza Tramo 4



2.5 Carriles de circulación

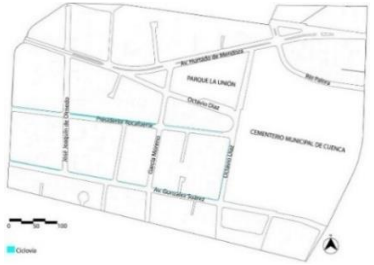
Al analizar la Av. Hurtado de Mendoza, se observa que en el tramo 1 cuenta con dos carriles, representando el 3,85% del total de carriles en el sitio de análisis. Cabe destacar que esta vía, clasificada como colectora, desemboca en los cuatro tramos subsiguientes, abarcando así el 15,38%del total de carriles en el sector.

En cuanto a la distribución general, se ha identificado que 21 tramos poseen tres carriles cada uno, lo que equivale al 80,77% del total de carriles en el área de estudio. Este análisis proporciona una visión clara de la configuración vial en el sector, destacando la predominancia de vías con tres carriles y resaltando la variabilidad en el número de carriles en diferentes tramos y tipos de vías.

Tabla 6. Número de carriles por tramo

Número de carriles	Número de tramos	Porcentaje
2	1	3,85
3	21	80,77
4	4	15,38
Total	26	100

Figura 11. Ciclovía



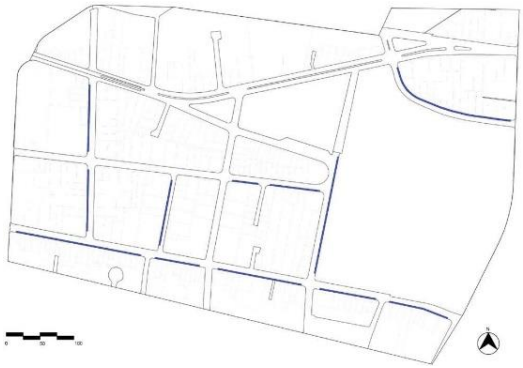
2.6 Estacionamiento

De los 2,86 km de longitud vial en el área de estudio se identificó que el 50,35 % de esta extensión, equivalente a 1,44 km, permite el libre estacionamiento. Mientras que el 49,45% restante de la longitud vial no permite el estacionamiento según la señalización correspondiente. Sin embargo, se ha observado que la mayoría de estos espacios están siendo ocupados, lo cual constituye una violación directa de las normativas vigentes.

Tabla 7. Estacionamientos

Estacionamiento	Longitud vial	
	Km	%
Permite	1,44	50,35
No permite	1,42	49,65
Total	2,86	100

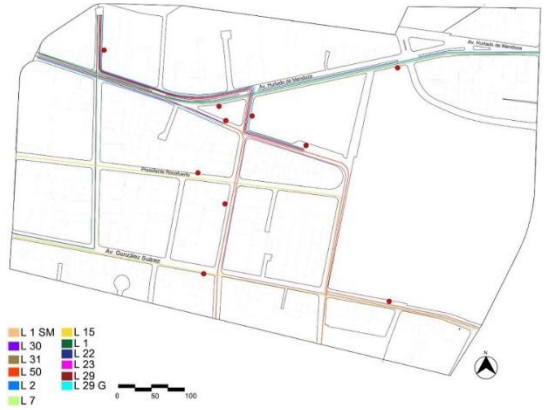
Figura 12. Vías con estacionamiento



2.7 Transporte público

Se gestiona el transporte motorizado a través de una flota de autobuses que opera en 12 líneas, brindando una cobertura integral del 100% en el sector 11. Estas rutas mantienen un intervalo promedio de 20 minutos, según los datos recopilados por Moovit, una aplicación colaborativa de transporte público y servicio de mapeo. El sistema de red de autobuses está equipado con 10 paradas debidamente señalizadas; no obstante, se ha identificado una parada en la Av. Hurtado de Mendoza autorizada por Moovit que carece de dicha señalización.

Figura 13. Mapa de rutas del transporte urbano



2.8 Vegetación en las vías

La presencia de vegetación destaca significativamente en determinadas vías, como la Avenida González Suárez, donde se observa vegetación alta -árboles- distribuida a lo largo de ambas aceras en todos los tramos analizados. De manera similar, la Avenida Hurtado de Mendoza también exhibe una notoria presencia de vegetación alta, principalmente en sus parterres.

Figura 26. Área verde vial



Tabla 8. Área verde vial

Vegetación	N° tramos	%
Alta	11	100,00
Media	0	0,00
Baja	0	0

2.9 Indicadores viales

Tabla 9. Indicadores viales

N°	Nombre del indicador	Indicado
1	Cobertura de transporte público	100%
2	Espacio viario para peatones vía colectora	19,66%
3	Espacio viario para peatones vía arterial	46,79%
4	Espacio viario para peatones vía local	27,95%
5	Accesibilidad del espacio de tránsito peatonal (>1m)	97,74%
6	Estado bueno de las vías arteriales	100%
7	Estado bueno de las vías colectoras	57,84%
8	Estado malo del espacio viario para peatones en vías colectoras	38,24%
9	Espacio viario para bicicletas	32,17%
10	Espacio viario para transporte público	0%
11	Tramos viarios con estacionamiento	50,35%
12	Tramos viarios con vegetación	43,71%

3. Usos de suelo

Al examinar las diversas propiedades dentro del sector 11, se destaca que las actividades económicas se centran en el comercio y la prestación de servicios, principalmente en el ámbito de servicios mecánicos. Estas operaciones, a su vez, ocasionan inconvenientes viales, ya que los clientes suelen utilizar un carril de estacionamiento no autorizado para acceder a dichos servicios.

Figura 14. Mapa de usos de suelo

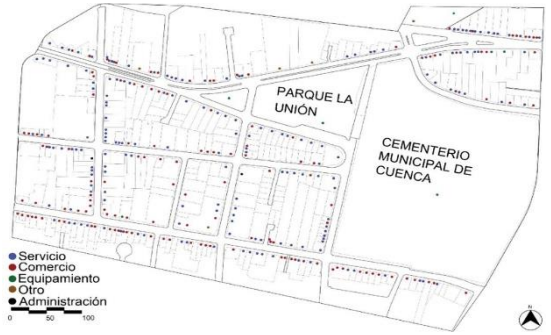


Tabla 10. Usos de suelo

Categoría de uso de suelo	Número	Porcentaje
Comercio	136	42,11
Servicios	177	54,80
Equipamientos	6	1,86
Administración y gestión	1	0,31
Otro	3	0,93
Total	323	100

3.1 Usos de suelo mayor

Durante los levantamientos realizados, no se detectó la presencia de grupos de 10 personas o más en los usos de suelo examinados durante las horas específicas de visita. No obstante, es importante señalar que estos lugares, como los restaurantes, suelen ser concurridos en diferentes momentos del día.

Se puede inferir que, en el momento de los levantamientos, estos establecimientos estaban experimentando una menor afluencia de clientes o quizás estaban cerrados temporalmente. Sin embargo, debido a la naturaleza dinámica de los restaurantes y otros lugares similares que ofrezcan servicios o sean equipamientos como academias, bancos, entre otros, es probable que, en horas distintas a las observadas, haya una mayor afluencia de personas, especialmente durante los horarios tradicionales de comida o en las horas de mayor actividad comercial.

3.2 Indicadores de uso

La siguiente tabla presenta datos clave relacionados con el uso de suelo, servicios y equipamientos en diferentes tipos de vías en un área urbana estudiada. Estos datos ofrecen una visión integral de la planificación del sector, destacando la oferta de plazas de estacionamiento, porcentajes de uso de suelo para comercio y servicios en distintos tipos de vías, así como la proporción de áreas destinadas a equipamientos y espacios verdes por habitante.

Tabla 11. Indicadores de uso de suelo

N°	Nombre del indicador	Indicador
1	Oferta de plazas de estacionamiento	262 plazas
2	Porcentaje de uso de suelo de comercio en vías locales	33.33%
3	Porcentaje de uso de suelo de servicio en vías locales	29.62%
4	Porcentaje de uso de comercio en vías colectoras	64.53%
5	Porcentaje de uso de servicio en vías colectoras	34.97%
6	Porcentaje de uso de equipamientos en vías colectoras	3.45%
7	Porcentaje de uso de comercio en vías arteriales	40%
8	Porcentaje de uso de servicio en vías arteriales	64.05%
9	Metros cuadrados de vegetación por habitante	11.18m

4 Tráfico

El sector 11 de Totoracocha, compuesto por 26 tramos viales, ha sido objeto de un análisis de tráfico utilizando la herramienta Waze, un software que proporciona datos en tiempo real sobre el flujo vehicular. Tras este análisis, se concluyó que dicho sector presenta un bajo volumen de tráfico, incluso durante las horas pico de Cuenca, que en este caso se tomó como referencia el siguiente horario: 7h00 a 8h00, 12h00 a 13h00 y 18h00 a 19h00, durante el día 27 de diciembre de 2023, si bien el estudio se realizó durante feriado, se ha visualizado en otros días durante los levantamientos que no existe congestión vehicular. Esta situación se debe a múltiples factores que influyen en el flujo de tráfico en esta zona. Entre los cuales se pueden mencionar:

- Flujo limitado de visitantes: Pese a la presencia de un equipamiento como lo es el Cementerio Municipal, el mismo no genera un flujo constante de tráfico durante todo el día, debido a sus visitas esporádicas, lo que contribuye a una menor congestión vial.
- Flujo de clientes predecible: Si bien los talleres automotrices pueden generar cierto flujo de clientes, suelen operar mediante citas o por trabajos programados, lo que distribuye la llegada de vehículos a lo largo del día en lugar de concentrarse en momentos específicos.
- Espacios de estacionamiento designados: Los talleres automotrices en su mayoría poseen áreas de estacionamiento específicas para los vehículos en espera de servicio, evitando así la congestión en las calles circundantes.
- Control de tráfico local: El tráfico local dirige el flujo vehicular hacia otras rutas o avenidas principales en la cual se destacan la Av. González Suárez y la Av. Hurtado de Mendoza, evitando así la congestión.
- Transporte público y accesibilidad: La presencia de un buen servicio de transporte público constante que da paso a una correcta accesibilidad desde otras zonas de la ciudad hacia este sector, genera que se opte por no usar vehículos personales, reduciendo así el tráfico.

Figura 15. Control 7:00-8:00

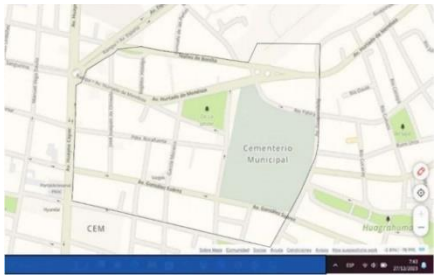
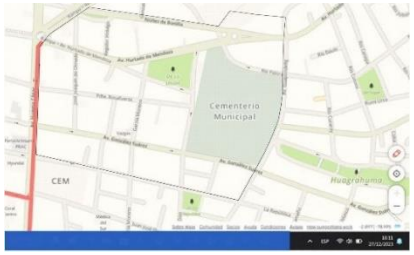


Figura 16. Control 12:00-13:00



Figura 17. Control 16:00-17:00



5 Problemática

5.1 Sistema vial

Los datos extraídos de las aceras revelan que un 59,62% de ellas se encuentran en estado regular y malo. La priorización del transporte motorizado en este sector es evidente, ya que se mantiene en buen estado la infraestructura vial.

5.2 Usos de suelo

Se destaca la presencia del Parque De La Unión, utilizado activamente durante los fines de semana para actividades deportivas y recreativas, y también como espacio de reunión ocasional durante la noche, este sector exhibe desafíos en el uso del suelo. Partiendo del estado de las canchas e infraestructura propia del parque que requieren mantenimiento, entre semana, el mismo se ve ocupado por individuos consumiendo alcohol y drogas, lo que plantea preocupaciones sobre el comportamiento social y la seguridad en la zona.

Otra problemática evidente es el uso indebido de espacios para estacionamiento, especialmente por parte de restaurantes y ciertos talleres automotrices

5.3 Tráfico

El sector analizado ha demostrado una ausencia notable de problemas de tráfico, a pesar de ser una zona que abarca un Cementerio Municipal y talleres automotrices. Esta situación se atribuye a múltiples factores que influyen en el flujo vehicular en esta área específica como la presencia esporádica de visitantes al Cementerio, la llegada distribuida de clientes a lo largo del día a talleres. Asimismo, la presencia de un eficiente sistema de transporte público y una buena accesibilidad desde otras partes de la ciudad incentivan a las personas a optar por alternativas al uso de vehículos personales, contribuyendo a la reducción del tráfico en esta zona.

I. MODELO OBJETIVO

El proyecto urbanístico para el sector no solo representará una transformación física, sino también una reorientación de la identidad y visión de la comunidad en relación con el entorno del cementerio. Esta iniciativa buscará focalizar el área circundante al cementerio, considerado un hito inamovible en la zona, por medio de reestructuraciones en sus manzanas adyacentes, mismas que se encontrarán sujetas a cambios. Uno de los aspectos fundamentales de esta propuesta será su potencial para estimular una participación ciudadana constante que asegure un compromiso activo en el desarrollo y mejora de las áreas de estudio.

La planificación del espacio público de estar se basará en un parque, que no solo será un área recreativa, sino que también servirá como un vínculo significativo con el cementerio, estableciendo una conexión emocional. Para lograr esta conexión con la identidad local, se empleará una variada vegetación autóctona de Cuenca, como arupos, sauces, jacarandas, entre otros, que dotarán al parque de una riqueza natural y simbólica, que a su vez ayudará a contrarrestar la contaminación.

El diseño del parque se inspirará en jardines reconocidos y analizados en la teoría, incorporando elementos distintivos sin perder de vista la autenticidad cultural e histórica de la zona. Por tanto, se considerará la instalación de un monumento representando a una chola cuencana adornado con flores, como un homenaje a la identidad local. Además, se contempla la introducción de un espejo de agua, donde una cruz se utilizará estratégicamente para establecer una correlación simbólica con el contexto del cementerio.

La planificación estratégica también incluye la reorientación del acceso principal al cementerio, el cual se situará en la fachada que limita con este parque mencionado, específicamente desde la calle presidente Rocafuerte. Esta decisión buscará consolidar una conexión fluida entre el espacio conmemorativo y el parque, fomentando así una transición armoniosa y respetuosa entre ambos espacios, que marcará una huella en sus visitantes.

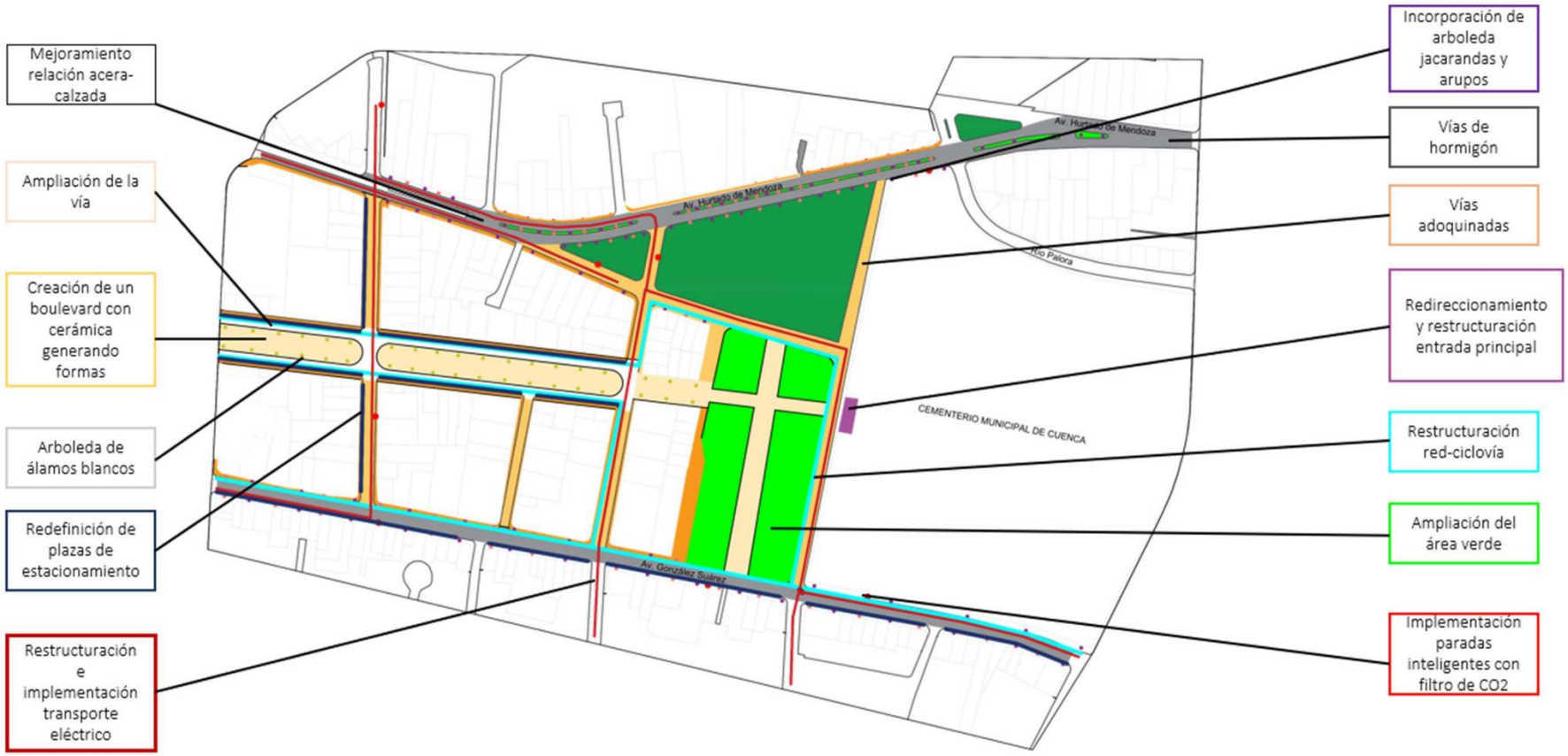
El espacio de transitar impone a la vía presidente Rocafuerte, convirtiéndola en un Boulevard central que brindará a los peatones un recorrido sereno y fascinante. El Boulevard estará adornado con una exuberante vegetación enlazadas por luces intercaladas, creando un efecto mágico que iluminará el camino incluso durante las noches. Este diseño tiene la intención de guiara los visitantes hacia el descanso de los seres queridos, ofreciendo un entorno reconfortante y tranquilo. Para garantizar una circulación más fluida y segura, se reducirán los carriles a uno por sentido, dando paso a una doble vía que facilitará la accesibilidad a la zona.

Simultáneamente, las vías Hurtado de Mendoza y Gonzáles Suárez se transformaran en calles más verdes y apacibles. Se plantará una arboleda compuesta por arupos y jacarandas, creando un juego de colores cautivador que no solo embellecerá la calle. Todas las vías serán modificadas para establecer una correcta relación entre acera y calzada, priorizando la seguridad peatonal y facilitando la movilidad. Las aceras y el Boulevard estarán pavimentados con adoquines, otorgando un toque clásico y elegante al entorno. Se resaltará la señalización para evitar futuros conflictos.

La ciclovía presente en el sector se ampliará, fomentando el uso de medios de transporte sostenibles y promoviendo un estilo de vida saludable. Para mejorar aún más la eficiencia del transporte público, se implementarán paradas inteligentes y la tecnología será una aliada en la lucha contra la contaminación, ya que se instalarán filtros de CO_2. Tanto las bicicletas como los buses serán eléctricos.

En el futuro, el territorio que rodea el Cementerio Patrimonial se erigirá como un modelo de integración entre pasado y presente, conjugando la riqueza histórica con las oportunidades de crecimiento.

Figura 18. Modelo objetivo



III PROPUESTA

1. Antecedentes

1.1 Antecedentes

El sector 11 de Totoracocha es un enclave que fusiona de manera única elementos históricos, culturales y económicos. A lo largo del tiempo, ha experimentado transformaciones que han dejado una huella palpable en su identidad. Desde eventos históricos significativos hasta expresiones culturales arraigadas, este sector ha sido moldeado por una intersección única de influencias.

1.2 Histórico

El cementerio municipal, que hoy forma parte del límite urbano, era una construcción desolada y distante del núcleo urbano. Los Cañaris llamaban a este lugar Guapondelig, que se traduce como "llanura extensa", refiriéndose al valle donde actualmente se sitúa la ciudad de Cuenca. Hoy en día, este nombre corresponde a una de las principales avenidas de acceso en la zona (Reinoso Aguilar, 2010).

El Cementerio Patrimonial de Cuenca, se asienta en una zona topográficamente regular con una pendiente del 15% en la parte posterior, favoreciendo la vista panorámica. Con una superficie total de 7.8 hectáreas, 7.6 hectáreas corresponden al cementerio y 0.2 hectáreas a las áreas administrativas. El cementerio se encuentra junto a la quebrada Supay-Huayco, lo que añade una dimensión visual única al paisaje (Sánchez & Toledo, 2019).

Originalmente ubicado fuera de la zona urbana consolidada, el cementerio se mantuvo coherente con los lineamientos establecidos desde el siglo XVIII para la ubicación de nuevos cementerios. Su elección inicial en "Perezpata" permitió su desarrollo a distancia del área urbana, manteniendo su conexión con el núcleo urbano. Este acertado emplazamiento ha contribuido a su desarrollo y a la preservación de su núcleo original hasta la actualidad (Sánchez & Toledo, 2019).

1.3 Económico

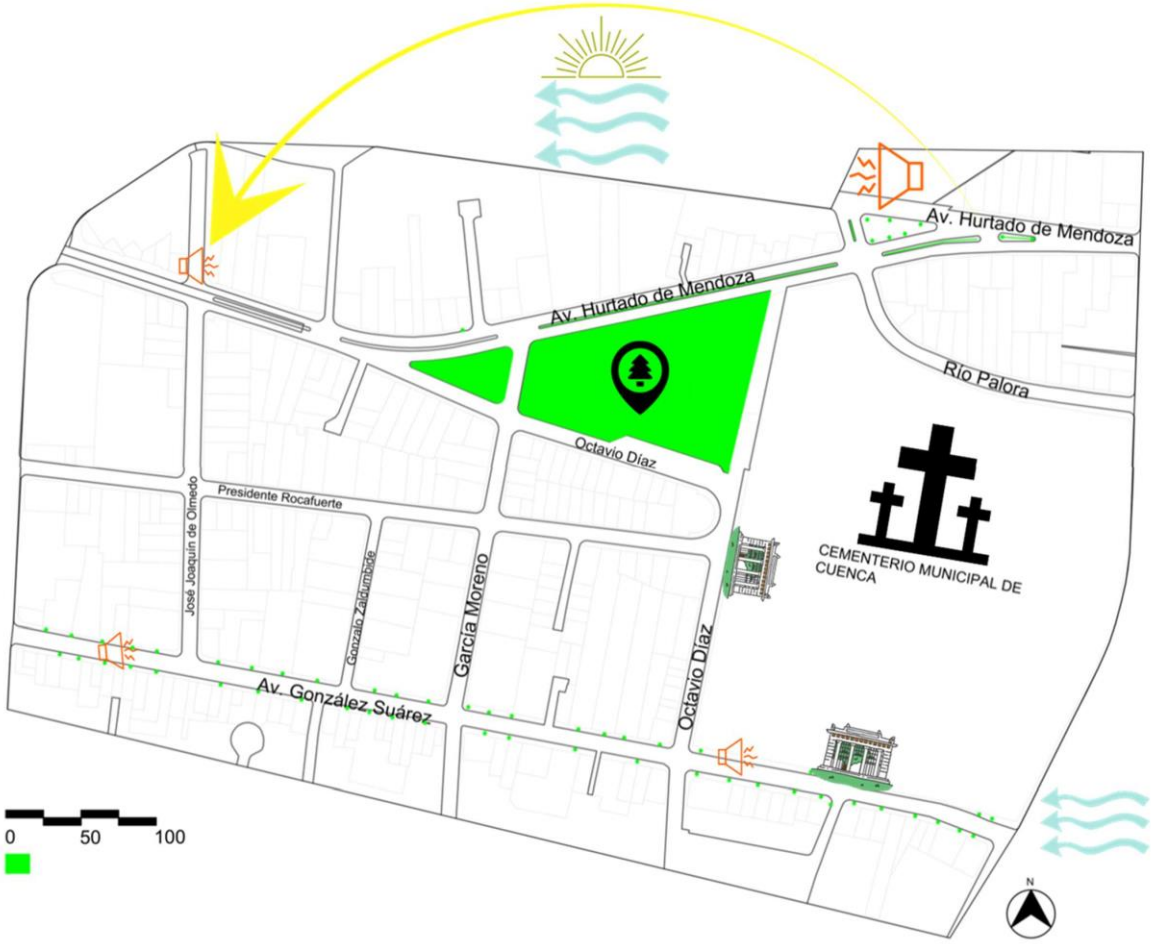
Alrededor del 45% de su economía centrada en el comercio minorista, como tiendas de abarrotes, ferreterías y mercados diversos, provee bienes esenciales a la comunidad. El restante 55% se destina a servicios variados: desde talleres de reparación, servicios de alimentación como restaurantes y comedores, así como servicios profesionales, estableciendo un equilibrio económico que ofrece múltiples opciones a los residentesy fomenta una interdependencia saludable entre los negocios.

En contraste, en la González Suárez, cercana al cementerio, se destaca una presencia notable de marmolerías y floristerías las cuales satisfacen la demanda en momentos de duelo y conmemoración. Además de contribuir a la vitalidad económica del área, enriquecen la oferta comercial de la González Suárez, brindando una amplia gama de opciones a los habitantes y visitantes.

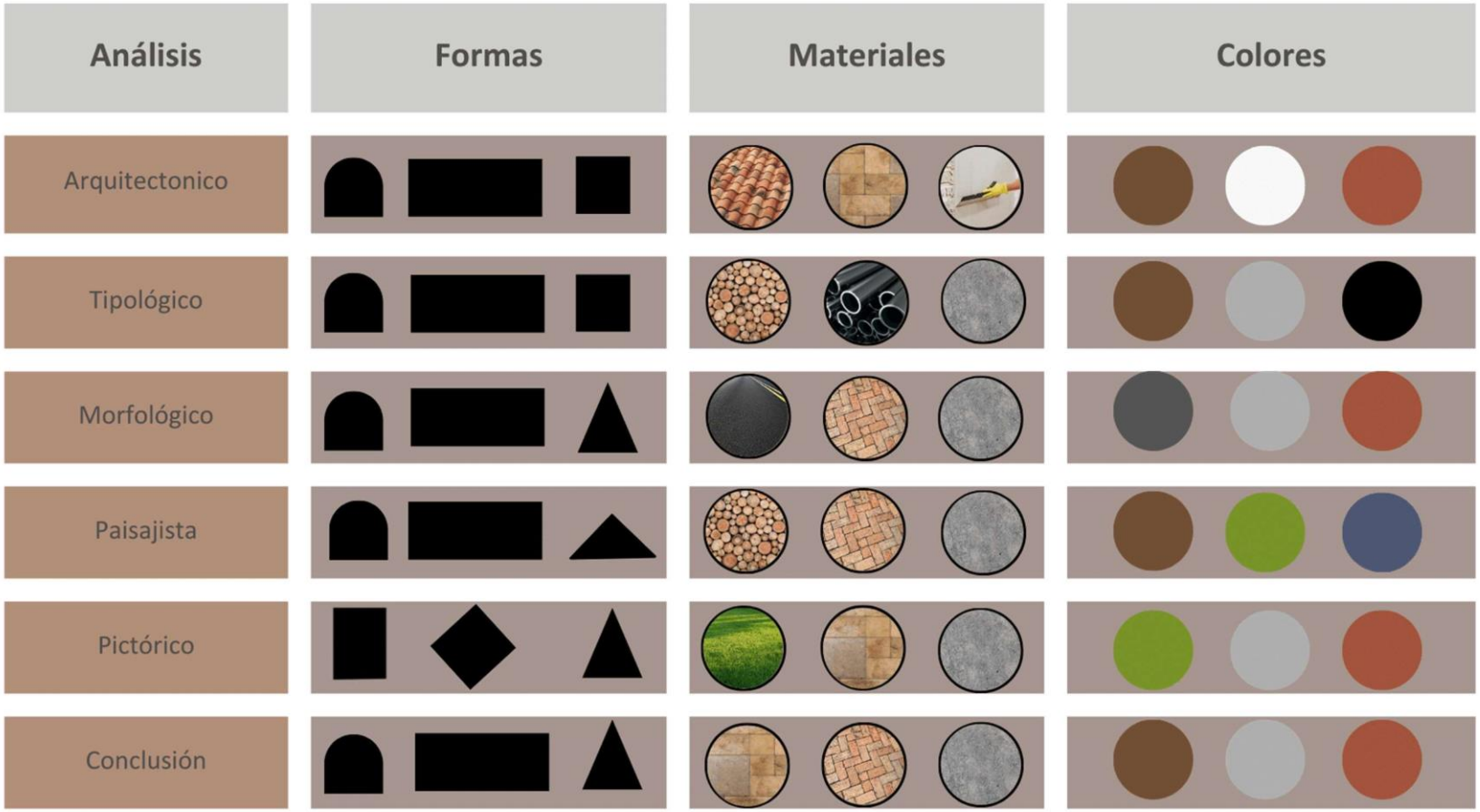
1.4 Concepto

El proyecto adopta el concepto de "Ánimas" en un firme reconocimiento hacia el cementerio como hito emblemático y emocionalmente significativo en el sector. La etimología y tradición arraigada en la palabra "ánimas", proveniente del latín "anima", que se refiere al alma o espíritu. Esta denominación no solo rinde tributo a la memoria de aquellos que descansan en el cementerio, sino que también encarna la idea de continuidad y conexión espiritual. Al tomar como punto focal el significado profundo de la palabra "ánimas", el proyecto buscará crear un espacio que trascienda lo físico y se convierta en un reflejo tangible de la herencia cultural y emocional de la comunidad del sector como un espacio de transición al cementerio, honrando así el legado del lugar y generando un ambiente que inspire reflexión y conexión.

2. Análisis del sitio



3. Síntesis del diagnóstico: Análisis espacial urbano

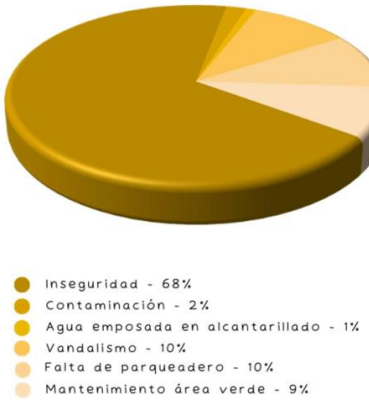


4. Participación ciudadana

Se tomo como objeto de estudio, a un grupo de 51 individuos que componen un gran porcentaje de su población y fueron entrevistados. Este grupo demográfico exhibe una distribución de género, con un 40% de mujeres y un 60% de hombres. En cuanto a la edad, hay una predominancia notable en el rango de 45 a 55 años, abarcando el 40% de los entrevistados, seguido de aquellos que oscilan entre los 55 y 65 años. A través de una encuesta se encontraron los siguientes problemas:

La inseguridad se destaca como la principal inquietud de la comunidad, siendo identificada por el 68% de los residentes como el problema más apremiante. Este sentimiento se vincula con una serie de desafíos que presenta la zona, incluyendo actos de vandalismo, escasez de parqueaderos, descuido de áreas verdes, contaminación y problemas de drenaje en los alcantarillados. Cada una de estas preocupaciones contribuye a un panorama complejo que demanda soluciones integrales.

Figura 19. Principales problemáticas del sector



Ante estas problemáticas, proponen soluciones concretas. El 75% de los entrevistados sugiere la instalación de casetas de guardianía y el aumento de patrullajes policiales como medida para mejorar la seguridad. Asimismo, se destaca la necesidad de realizar labores de poda en árboles y césped y el adecuado mantenimiento de alcantarillas para prevenir problemas de drenaje.

El tejido social también emerge como un pilar fundamental en la vida comunitaria del sector. El 100% de los entrevistados resalta la fuerte cohesión y el sentido de comunidad que prevalece en la zona, evidenciando una red de apoyo y solidaridad entre vecinos.

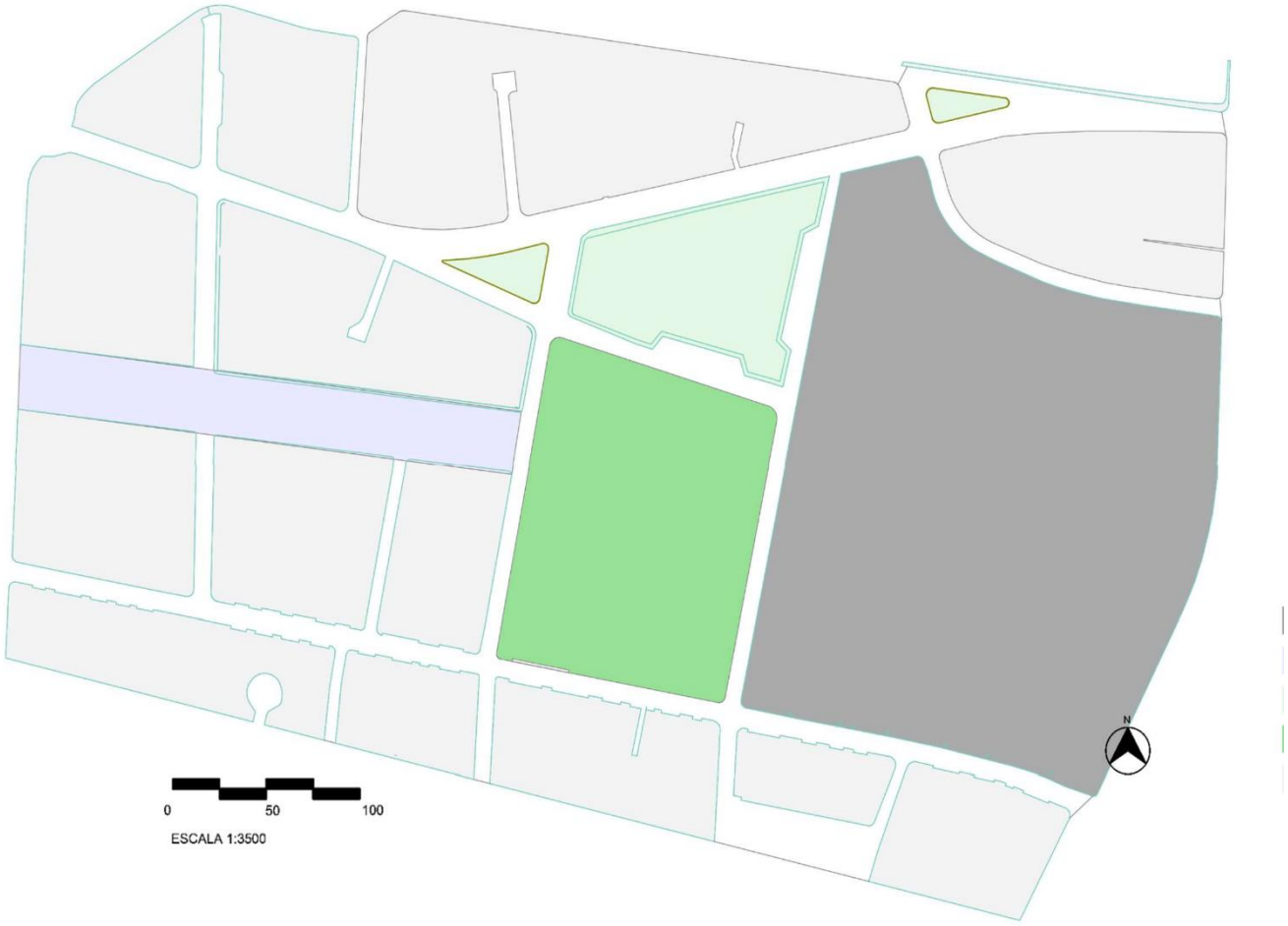
En respuesta a estos datos y desafíos analizados, se proponen estrategias innovadorasy colaborativas. Campañas de concientización, respaldadas por material visual como stickers para conductores y reglas que también funcionan como separadores de libros, buscan fomentar la responsabilidad individual y colectiva, fortaleciendo así el tejido social y promoviendo una cultura de cuidado y respeto mutuo.

Figura 20. . Principales soluciones propuestas



5. Láminas técnicas

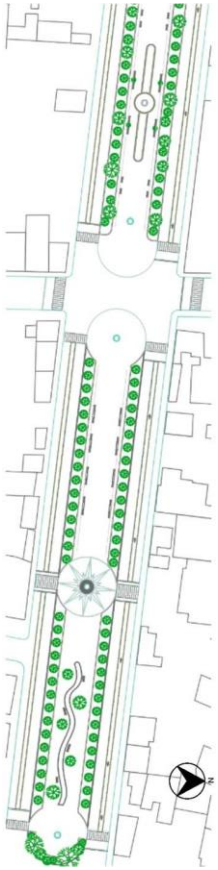
5.1 Zonificación



5.2 Plantas



- Planta boulevard en la calle Presidente Rocafuerte



- Planta renovación parque La Unión



- Planta plaza Ánimas

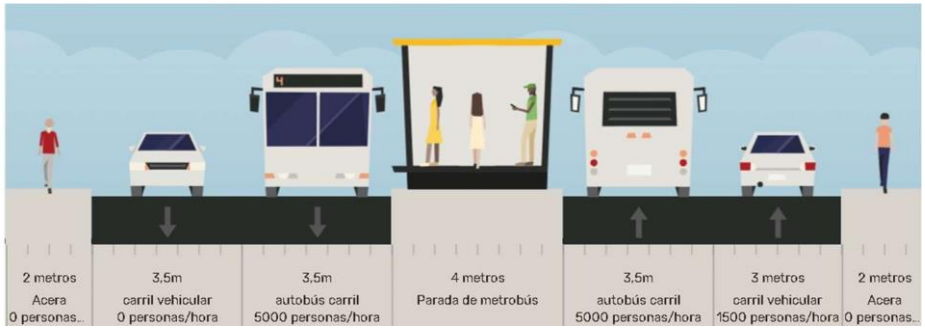


5.3 Secciones

- Sección Boulevard Presidente Rocafuerte



- Parada de buses junto al parque La Unión



5.4 Elevaciones: Elevación frontal



5.5 Axonometrías



5.6 Mobiliario Urbano

- Mobiliario utilizado en la entrada principal del Cementerio



- Mobiliario plaza Ánimas



- Mobiliario parado de buses



- Mobiliario parado de buses



5.7 Perspectivas











PROYECTO 4: ARMONÍA TERAPLAZA TOTORACOCHA

Enlace video youtube
https://www.youtube.com/watch?v=8OEjB6OOU3A



AUTORES:

Coronel Valdez María
Muñoz Álvarez Camila
Reyes Amoroso Rebeca

I DIAGNÓSTICO

1. Área de estudio

Totoracocha, ubicado en el sector 22 de Cuenca y delimitado por las calles Av. Guapondelig, Av. Hurtado de Mendoza y Av. Paseo de los Cañaris, se erige como uno de los barrios más antiguos y emblemáticos de la ciudad. Su nombre, derivado del término cañari "Totoraco", que significa lago azul, refleja la rica historia de este lugar, inicialmente considerado como campo con grandes llanuras y cultivos en la época preincaica. En la actualidad, el barrio mantiene su arquitectura colonial y republicana, con iglesias y miradores que ofrecen vistas panorámicas. Designado como Patrimonio Cultural, atrae a locales y turistas con lugares destacados como la Plaza de Totoracocha, la Iglesia de Totoracocha y el Mirador del barrio

Entre los hitos y edificaciones importantes se encuentran la Unidad Educativa Herlinda Toral, el Parque Totoracocha y el Parque Tosi. Con una superficie de 19.12 hectáreas, el sector se distribuye en 17 manzanas y alrededor de 512 predios. La población estimada, calculada en base a la composición familiar, está en los 1676 habitantes, generando una densidad bruta de 87.65 hectáreas por habitante. Las actividades principales incluyen el comercio y servicio automotriz, la presencia educativa, servicios de restaurantes y el comercio de productos de consumo diario, consolidando su importancia en la vida cotidiana de la ciudad.

Figura 1. Área de estudio



2. Sistema vial

2.1 Jerarquización vial

El sistema vial urbano presta servicio a los diferentes sectores de la ciudad. Este sistema vial sigue una lógica de funcionamiento acorde a la planificación urbana del lugar y trabaja según niveles establecidos de vías con el objetivo de optimizar la movilidad, recortar los tiempos de traslado y dar acceso a las propiedades. La jerarquización vial permite organizar los flujos de vehículos y peatones de forma eficiente dentro del entramado urbano siendo esta planificación indispensable para el buen funcionamiento y crecimiento de las zonas urbanas. En Ecuador las vías se clasifican en expresas, arteriales, colectoras, locales, peatonales y vías especiales. Con el estudio de nuestro sector se han determinado los siguientes sistemas viales:

Figura 2. . Jerarquía vial



Tabla 1. Jerarquía vial

Jerarquía de las vías	Longitud vial		Tramos viales	
	Km	%	N°	%
Colectoras	0,89	35,32	3	27,27
Locales	1,63	64,68	8	72,73
Total	**2,52**	**100,00**	**11**	**100,00**

2.2 Estado de las vías.

Al evaluar las condiciones de las 11 vías analizadas dentro del sector 22 de Totoracocha, se encontró que la mayoría presentaban problemas en su infraestructura en cuanto a aceras. Específicamente, se detectó que el 100% de las calzadas se encuentran en buen estado, mientras que el 52,38% de las aceras se encontraban en mal estado, lo que afecta principalmente a la seguridad del peatón. Otro aspecto deficiente fue la señalización, lo cual representa un factor de riesgo. A partir de esto, el estudio reveló que las vías evaluadas necesitan mantenimiento y mejoras en algunos aspectos para aumentar la eficiencia y seguridad del sistema vial.

Figura 3. . Estado de aceras.



Tabla 2. Estado de las vías

Estado	Calzadas		Aceras	
	N° tramos	%	N° tramos	%
Bueno	21	100	4	19,05
Regular	-	-	6	28,57
Malo	-	-	11	52,38
Total	**21**	**100,00**	**21**	**100,00**

Figura 4. Estado de calzadas.



2.3 Material de las vías

En cuanto a los materiales constructivos, el estudio determinó que la totalidad de las calzadas (100%) se encuentran pavimentadas con asfalto. Este material brinda una superficie de rodadura uniforme, de mayor durabilidad y con mejores condiciones de drenaje. De igual manera, la totalidad de las aceras (100%) se encuentran construidas con hormigón, el cual tiene la ventaja de soportar grandes cargas, lo que es útil en zonas de alto tránsito peatonal. Sin embargo, presenta algunas desventajas como su rigidez y la dificultad para reparar pequeñas áreas dañadas.

Tabla 3. Material de las vías

Material	Calzadas		Aceras	
	N° tramos	%	N° tramos	%
Hormigón	-	-	21	100,00
Asfalto	21	100,00	-	-
Total	**21**	**100,00**	**21**	**100,00**

2.4 Sección vial

La mayoría de las calzadas, un 71,43%, presentan secciones entre 7.01 y 10.50 metros, lo que se considera adecuado para vías colectoras o arteriales secundarias en zonas urbanas. Un porcentaje menor, de 28,57%, tiene secciones entre 3.51 y 7 metros, propio de vías locales. En cuanto a las aceras, más de la mitad de los tramos, un 52,38%, tienen secciones mayores a 2 metros, lo cual se estima apropiado para garantizar la circulación peatonal. Sin embargo, un porcentaje importante, 42,86%, tiene aceras entre 1.01 y 2 metros, dimensiones justas para el tránsito de peatones. Esto indica que buena parte de las aceras podrían mejorarse ampliando sus secciones para brindar mayor comodidad y seguridad a los usuarios.

- Calzada

Tabla 4. Sección de calzadas

Sección calzada (m)	Número de tramos	Porcentaje
3.51 – 7.00	6	28,57
7.01– 10.50	15	71,43
Total	**21**	**100,00**

- Aceras

Tabla 5. Sección de aceras

Sección acera (m)	Número de tramos	Porcentaje
>2.00	11	52,38
1.01 – 2.00	9	42,86
0.5 – 1.00	1	4,76
Total	**21**	**100,00**

Figura 5. Sección vial de la vía Colectora Av. Paseo de los Cañaris

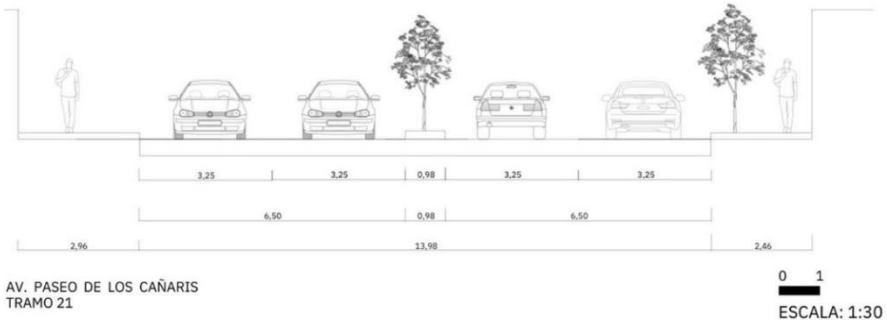


Figura 6. Sección vial de la vía Colectora Av. Hurtado de Mendoza

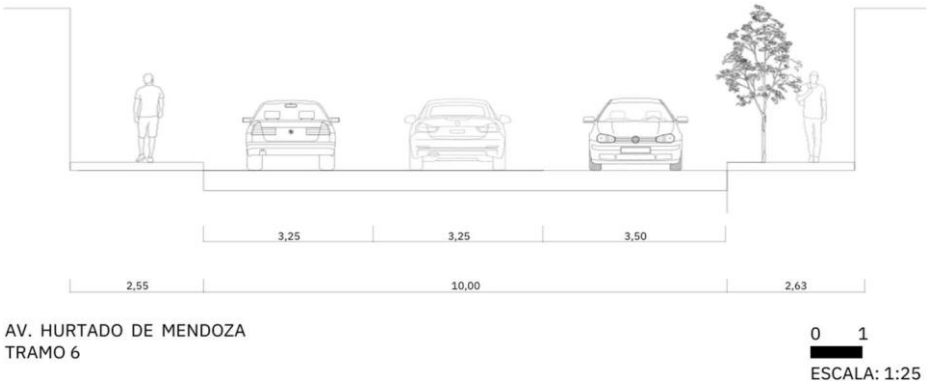
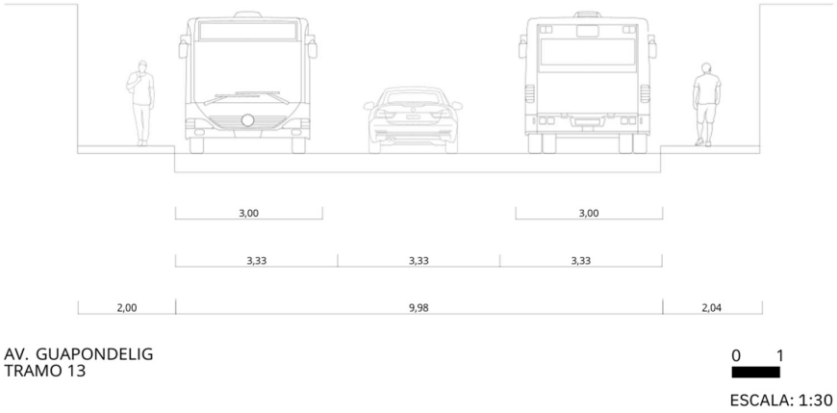


Figura 7. Sección vial de la vía Colectora Av. Guapondelig



2.5 Carriles de circulación

La mayoría de los tramos, un 47,62%, cuentan con 2 carriles, lo cual es adecuado para vías locales o colectoras de bajo flujo vehicular. Le siguen en proporción los tramos con3 carriles, que representan el 33,33%; esta configuración es apropiada para vías colectoras o arteriales secundarias de medio flujo vehicular.

En menor proporción se encuentran tramos con 1 carril, 14,28%, comúnmente vías locales de muy bajo flujo; y tramos con 4 carriles, el 4,77%, adecuados para vías arteriales principales o vías de alto flujo.

Tabla 6. Carriles de circulación

Número de carriles	Número de tramos	Porcentaje
1	3	14,28
2	10	47,62
3	7	33.33
4	1	4.77
Total	**21**	**100,00**

2.6 Estacionamiento

Describir los estacionamientos existentes en el área de estudio, con base a los datos mostrados en la tabla.

En cuanto a estacionamientos, el 39,19% de la longitud total (equivalente a 0,89 km) corresponde a tramos viales que sí permiten el estacionamiento de vehículos. Estos se encuentran distribuidos en 11 de los 21 tramos estudiados, representando el 52,38% del total de tramos. Por otro lado, en el 60,81% de la longitud vial (1,38 km) y el 47,52% de los tramos no es posible estacionarse debido a restricciones o falta de espacio.Con estos datos se puede decir que, casi la mitad de los tramos viales y el 60% de la longitud

total no disponen de zonas para estacionamiento de vehículos. Esto podría generar congestionamiento vehicular o estacionamiento irregular en ciertas áreas.

Tabla 7. Estacionamiento

Estacionamiento	Longitud vial		Tramos viales	
	Km	%	N°	%
Permite	0,89353	39,19	11	52,38
No permite	1,38452	60,81	10	47,52
Total	**2,28**	**100,00**	**21**	**100,00**

Figura 8. Vías con estacionamiento.



2.7 Transporte público

De acuerdo al análisis realizado, las vías del sector 22 de Totoracocha son utilizadas por diferentes sistemas de transporte público y privado. Entre el transporte público que circula por la zona se encuentran buses urbanos, los cuales tienen paradas autorizadas sobre algunas de las vías principales.

Específicamente, la Av. Hurtado de Mendoza, Av. Guapondelig, Av. Paseo de los Cañaris y Altar Urcu cuentan con paradas de buses urbanos en ambos sentidos de circulación.

Adicionalmente, por estas avenidas circulan buses Inter parroquiales y rurales que conectan con otras zonas del cantón Cuenca. También hay presencia de taxis que operan bajo el servicio de cooperativas o de forma independiente. En cuanto al transporte privado, las vías del sector son utilizadas por vehículos particulares livianosy pesados. Elaborar un mapa (figura) en el que se vea la ruta por donde pasa el transporte público y a través de una simbología mostrar las paradas de buses existentes.

Figura 9. Ruta de transporte público



2.8 Vegetación en las vías

Específicamente, en la mayoría de los tramos viales analizados no se aprecia presencia de árboles o zonas verdes adyacentes a las calzadas o aceras. Únicamente en algunos tramos de la Av. Hurtado de Mendoza, la Av. Paseo de los Cañaris y la calle Altar Urcu se observan de manera escasa en las aceras pequeñas áreas destinadas a vegetación, sin embargo, se encuentran en mal estado. Esta falta de vegetación representa un problema, ya que no se aprovechan los beneficios ambientales y estéticos que proporcionan las plantas en el entorno urbano.

Figura 10. Vegetación en la vía



2.9 Indicadores de Movilidad

Los indicadores viales son medidas cuantitativas que permiten analizar el desempeñoy condiciones de un sistema de transporte urbano. Según la tabla proporcionada, en este sector de Totoracocha se evaluaron diez indicadores que brindan información relevante.

Tabla 8. Indicadores de movilidad

N°	Nombre del indicador	Indicador
1	Cobertura de paradas de bus (%)	22,48%
3	Vías con buen estado.	19,05%
4	Vías con aceras en mal estado.	52,38%
5	Vías locales del sector.	72,72%
6	Vías colectoras del sector	27,27%
7	Tramos viales con estacionamiento	52,38%
8	Tramos viales sin estacionamiento	47,52%

3. Usos de suelo

Se identificaron cuatro categorías principales de actividades existentes en el área de estudio. El mayor porcentaje corresponde al uso servicios, con un 54,08% del total registrado.

Le sigue en importancia el uso comercial, que representa el 41,51% .

En menor medida aparecen los equipamientos y la administración pública, con porcentajes del 3,77% y 0,63% respectivamente. Los equipamientos existentes incluyen una iglesia, parques y un edificio de administración pública.

Tabla 9. Uso de suelo

Categoría de uso de suelo	Número	Porcentaje
Comercio	66	41,51%
Servicios	86	54,08%
Equipamientos	6	3,77%
Administración y gestión	1	0,63%
Total	**159**	**100%**

Figura 11. Usos de suelo



3.1 Usos de suelo mayor

El uso de suelo mayor corresponde a los servicios, que representan un 54,08%, los rubros específicos más frecuentes son restaurantes, residencias, salones de belleza y peluquerías, lavanderías, mecánicas automotrices, carpinterías, entre otros talleres de reparación.

3.1.1 Tipo de concentración

Se registraron 9 segmentos viales. La mayoría, 8 segmentos, presentan una concentración media entre 10 y 25 establecimientos. Este nivel de aglomeración genera dinamismo comercial y de servicios a escala barrial.

Tabla 10. Tipo de concentración

N°	Concentración	N° usos
1	10 – 25	8
2	25 -50	0
3	> 50	1
Total		**9**

3.1.2 Categoría de uso y uso específico

De los 8 predios con menor concentración se pudo observar los diferentes servicios y comercios tales como: almacén de materiales de construcción, parqueadero, 2 restaurantes, 2 parques, mecánica y guardería. Y un único predio de mayor concentración es destinado a escuela.

3.2 Indicadores de uso

Se presenta 5 indicadores relevantes para el área de estudio:

Tabla 11. Indicadores de uso

N°	Nombre del indicador	Indicador
1	Oferta de plazas de estacionamiento de usos mayores.	44,44%
2	Porcentaje de usos comerciales en la vía colectora.	65,15%
3	Porcentaje de usos de servicios en la vía colectora.	55,81%
4	Porcentaje de áreas verdes.	3,50%
5	Porcentaje de uso de vivienda.	81,83%

4. Tráfico

El análisis del tráfico permite comprender los flujos vehiculares y las condiciones de movilidad en el sector de estudio, por lo que es relevante evaluar la situación del tráfico en esta zona dado el impacto que tiene en la circulación de vehículos y personas. El procesamiento de estos datos permitirá obtener indicadores clave y patrones espaciales y temporales del tráfico, facilitando la identificación de problemas y la propuesta de mejoras al sistema vial y de gestión del tránsito.

Figura 12. Tráfico 7h00-8h00 (Av. Hurtado de Mendoza y Av. Guapondelig)

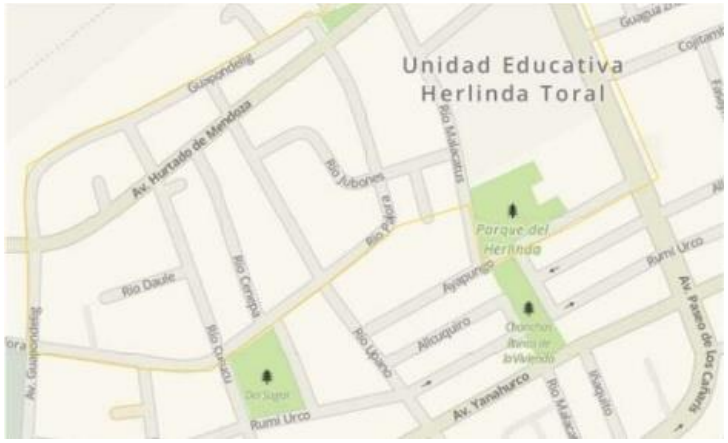


Figura 13. Tráfico 12h00-13h00 (Av. Hurtado de Mendoza y Av. Guapondelig)

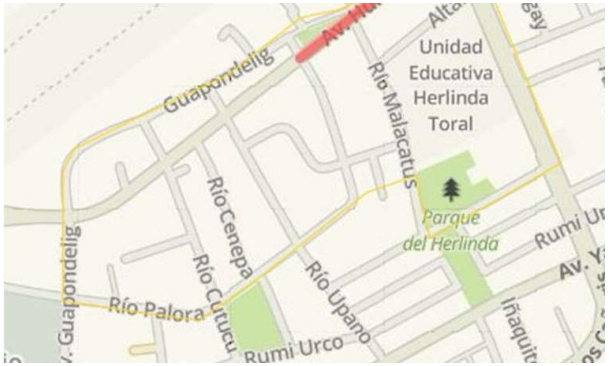


Figura 14. Tráfico 18h00-19h00 (Av. Hurtado de Mendoza y Av. Guapondelig)



5. Problemática

5.1. Sistema vial

Figura 15. Sistema Vial



5.2. Usos de suelo

Figura 16. Usos de suelo



5.3. Tráfico

Figura 17. Usos de suelo



II MODELO OBJETIVO

En la historia de Cuenca, particularmente en la parroquia de Totoracocha, se le presenta como un modelo ejemplar de planificación urbana centrada en la equidad social. La significativa presencia de servicios de mecánica automotriz y la existencia de instituciones educativas contribuyen al bienestar local. Sin embargo, se visualiza un potencial sin explotar que es el turismo, que podría catalizar un crecimiento económico significativo. Impulsar esta faceta turística no solo diversificará la economía local, sino que también proporcionará ingresos adicionales para los residentes de Totoracocha, marcando un desarrollo más robusto y sostenible en esta vibrantecomunidad.

En respuesta a las problemáticas identificadas en Totoracocha, se presenta un enfoque integral de soluciones para la zona. Se iniciará implementando ciclovías y paradas de bus de transporte público con su respectivo estacionamiento en la avenida principal, proporcionando una alternativa sostenible para la movilidad urbana. Para abordar el desafío del estacionamiento irregular, se han introducido sistemas de sensores vehiculares, fortaleciendo la vigilancia y reduciendo el tráfico provocado por estacionamientos indebidos. Además, se abordará la deficiente señalética vial, proponiendo una nueva implementación tanto vehicular como peatonal, se implementarán rompevelocidades en las calles con curvas cerradas para prevenir cualquier tipo de riesgo, tanto vehicular como peatonal y por último se mejorarán las aceras para garantizar espacios seguros y cómodos para los habitantes.

En el ámbito de espacios públicos para estar, se planea la construcción de una gran plaza - parque denominada Armonía TeraPlaza, el objetivo principal de este proyecto es otorgar a la ciudad de Cuenca un espacio seguro y dinámico que contribuya con el cuidado de la salud mental y física de sus habitantes, y que permita también el desarrollo de las actividades económicas del sector de una manera más organizada y segura. Este espacio es innovador, ya que destaca por la implementación de un entorno diseñado con sistemas sensoriales, un concepto diferente a los demás espacios públicos existentes en la ciudad, proporcionando una experiencia enriquecedora para todas las edades.

En la plaza se destacará por una fuente que simboliza las antiguas lagunas de Totoracocha. Simultáneamente, se crearán áreas verdes con especies de plantas de color amarillo y rosado que bordeen el parque y la plaza, generando un entorno acogedor que promueva la calidad de vida y brinde espacios recreativos a los habitantes. En el eje central estará ubicado la ruta comercial, la cual contará con pequeños quioscos con el objetivo de estimular emprendimientos locales y fortalecer la oferta comercial.

Al mismo tiempo en este espacio se implementará un parque de igual manera, sensorial y terapéutico el cual será un espacio al aire libre diseñado específicamente para beneficiar la salud y el bienestar de las personas. Este espacio único ofrece oportunidades para el desarrollo, exploración y estimulación de los sentidos. Algunas características que presentan estos parques son:jardines sensoriales, senderos y áreas accesibles para caminar o hacer ejercicio al aire libre con diferentes niveles de dificultad, espacios para la reflexión, jardines comunitarios, integración de elementos de la naturaleza que ayudan a reducir el estrés, zonas para la interacción social y entretenimiento, utilización de materiales naturales y accesibilidad especial para personas con movilidad limitada. Otra cosa importante a implementar en este sector son diferentes puntos de recolección de desechos, los cuales tendrán colores acordes al entorno, esto contribuirá con la preservación del medio ambiente. La construcción y mejoramiento de estacionamientos exteriores e interiores, incluyendo parqueaderos públicos y privados también es importante en este proyecto, mediante estos estacionamientos se conectará el parque con la ciclovía de la avenida Hurtado de Mendoza. Estas iniciativas no solo buscan abordar desafíos urbanos, sino también impulsar el turismo y la economía local, transformando a Totoracocha en un lugar próspero, sostenible y atractivo para sus residentes y visitantes.

Figura 18. Modelo objetivo



III PROPUESTA

1. Antecedentes

1.1 Histórico

El área de Totoracocha, cuyo nombre proviene del término cañari "Totoraco" que significa lago azul, muestra la rica historia de este lugar. Inicialmente, era un campo con extensas llanuras y cultivos. En la actualidad, conserva su arquitectura colonial y republicana, con iglesias y miradores que ofrecen vistas panorámicas, atrayendo tantoa locales como a turistas con lugares destacados como la Plaza de Totoracocha, la Iglesia de Totoracocha y el Mirador del barrio.

En la historia de Cuenca, específicamente en la parroquia de Totoracocha, bajo la dirección visionaria de Hugo Castillo, se presenta como un modelo ejemplar de planificación urbana centrada en la equidad social. Destinada a las clases media y baja de la ciudad de Cuenca, haciendo estas las clases trabajadoras de la ciudad, esta zona ha prosperado al proporcionar servicios esenciales y cómodos para sus habitantes.

1.2 Económico

En cuanto al aspecto económico Totoracocha se ha destacado por ser un lugar de la ciudad de Cuenca con mayores lugares de comercio y servicios. En nuestro sector asignado pudimos determinar que la economía juega un papel muy importante en la vida de los moradores del lugar, ya que encontramos varios predios con más de un solo local destinado a los servicios, como por ejemplo restaurantes y atención automotriz, destacando las principales actividades económicas del sector.

1.3 Cultural

La cultura de la parroquia de Totoracocha en donde se encuentra nuestro sector de intervención, se manifiesta en las interacciones cotidianas y las tradiciones de sus habitantes. La preservación de sitios históricos y la valoración de la historia local fortalecen la identidad cultural. Las festividades locales enriquecen la vida comunitaria con tradiciones, gastronomía y actividades sociales, consolidando la conexión con el valioso patrimonio cultural. La cultura Cañari, arraigada en una profunda cosmovisión andina, se manifestaba en mitos, prácticas y creencias que perduran en esta parroquia de Cuenca, Ecuador. Los relieves montañosos y los paisajes andinos de Totoracocha ofrecen un entorno natural impresionante, y los parques y espacios públicos son puntos de encuentro y actividades para la comunidad local.

1.4 Concepto

- Armonía: porque promueve la integración social armónica.
- Tera haciendo referencia a uno de los espacios sensoriales más grande y único de la ciudad.
- Plaza: tipo de equipamiento que se implantará.

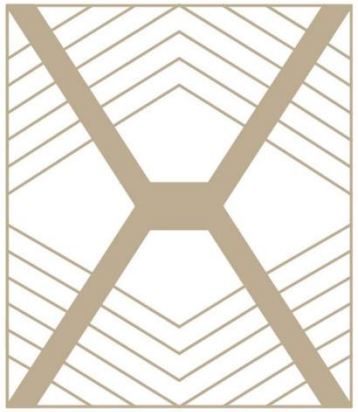
Para determinar este concepto hicimos un análisis y estudios de todos los antecedentes mencionados, en base a las necesidades de los habitantes del sector mediantes encuestas para así poder llegar a entender y conocer cuáles son los problemas más urgentes, como también una necesidad para toda la ciudad, que han sido temas invisibles y se han dejado de lado, con nuestro concepto queremos promover la integración, formación y salud en los habitantes brindándoles un lugar donde solo se puedan desenvolver sino también el disfrute para personas discapacitadas físicas y mentales

2. Análisis del sitio



3. Síntesis del diagnóstico: Análisis espacial urbano

MODELO BASE

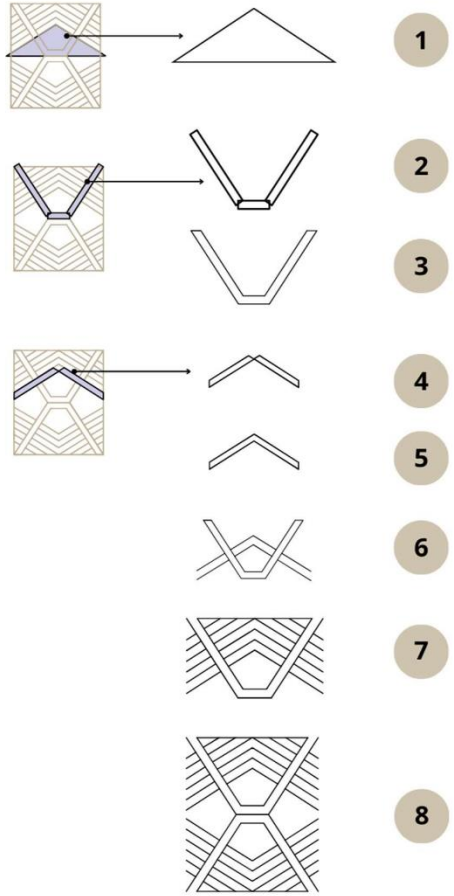




PATRÓN

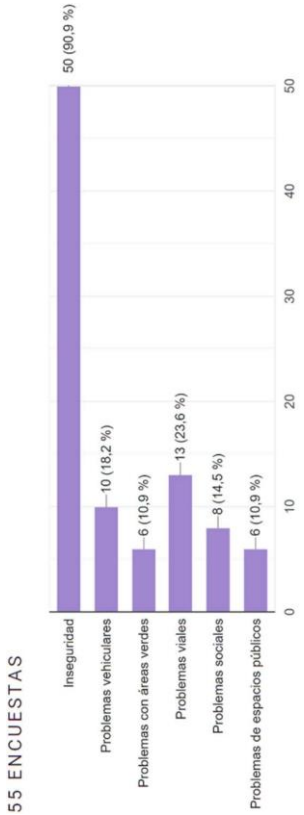
AEU	Forma	Color	Material
Arquitectónico			Aluminio Enlucido
Tipológico			Aluminio Teja
Paisajista			Asfalto Teja Césped
Morfológico			Asfalto Hormigón Césped
Conclusión			Asfalto Teja Césped

ANÁLISIS FORMAL

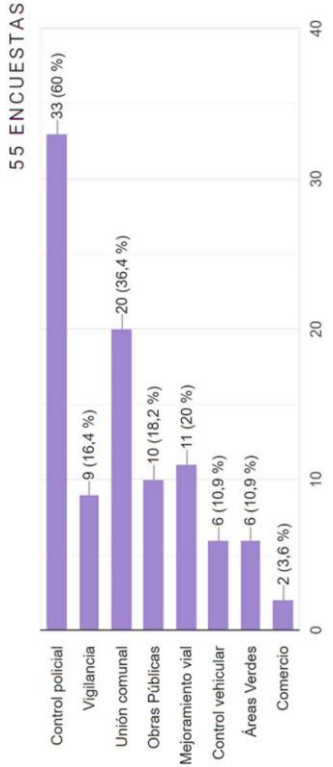


4. Participación ciudadana

Las principales necesidades y problemáticas que presenta el sector de Totoracocha cuando se realizó la encuesta fueron los siguientes datos.



Y como solución de las problemáticas que presentaron los encuestados fueron las siguientes



5. Láminas técnicas

5.1 Zonificación



- PLAZA Y PARQUE TERAPEÚTICO SENSORIAL.
- PARQUE LÚDICO.
- CENTRO TECNOLOGICO DE AUDIOVISUALES.
- RESTAURANTE.
- ROMPE VELOCIDADES
- PARADA DE BUS TECNOLOGICA

PLANTA DE ZONIFICACION
ESCALA: 1:3500

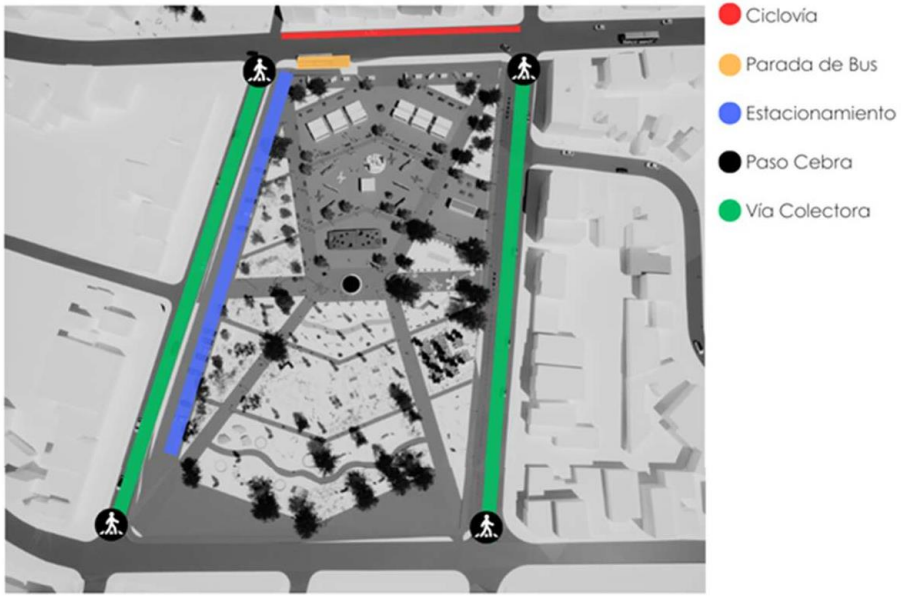
5.2 Plantas



PLANTA
ESCALA: 1:1500

5.3 Secciones

SEÑALIZACIÓN



MATERIALIDAD



SECCIONES VIALES







5.4 Axonometrías

AXONOMETRÍA AÉREA

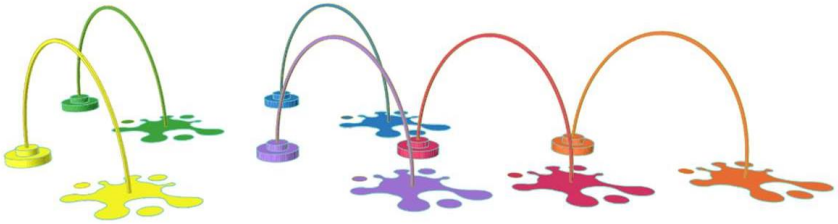


CORTE TOPOGRAFÍA

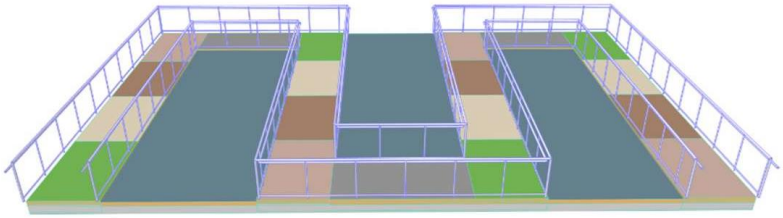


5.5 Mobiliario Urbano

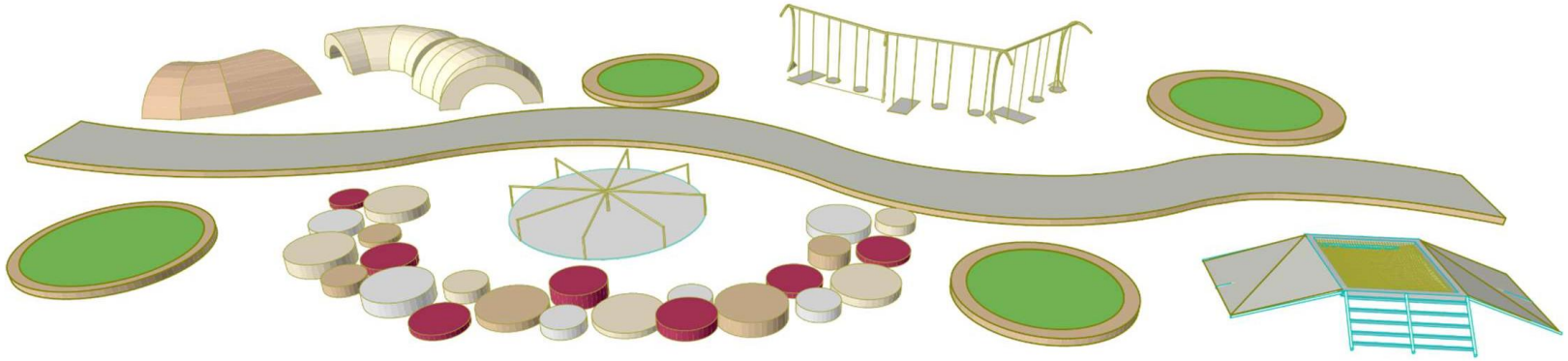
ARCOS DE COLORES



PARQUE SENSORIAL



PARQUE LÚDICO



5.6 Perspectivas











PROYECTO 5: CENTRO DE MOVILIDADINTEGRADA TOTORACOCHA

Enlace video youtube
https://www.youtube.com/watch?v=1bVh6MeQ97w



AUTORES:

Abad Jimbo Emily
Guillén Remache Brian
Muñoz Andrade Mateo

I DIAGNÓSTICO

1. Área de estudio

El área de estudio se encuentra en el sector de Totoracocha, las calles que delimitan son: Por el norte la calle Paseo Huagra-Uma, por el sur la calle Juan José Flores, por el este la calle Jacinto Jijón y Camaño y por el oeste la Av. Guapondelig. Totoracocha es considerado como uno de los barrios más grandes y poblados de Cuenca, Ecuador.

El nombre es un compuesto quichua ¨Totora Cocha¨ qué significa Laguna con totoras. Según la memoria Totoracocha fue una parroquia casi desolada, había poca gente en ello y se la consideraba como campo donde se ponían varios animales en grandes llanuras y seobservaban muchos cultivos.

Dentro de este sector podemos destacar la capilla católica del corazón de Jesús, así tambiénla escuela Julio Abad Chica y el jardín para niños María Luisa Aguilar

La superficie del área de estudio es de 12,92 ha. Dentro de él están 16 manzanas y 306 predios. Son 10 predios los que pertenecen a equipamientos y lotes vacíos, por lo que, los predios donde existen edificaciones de vivienda terminan siendo de 296.

Para el cálculo de la población multiplicamos el número de predios donde existen edificaciones por el número de la composición familiar en el país que es de 4 integrantes, por lo cual el cálculo resultante es el siguiente:

$$\#Predios \times 4 = Población\ 296 \times 4 = 1184\ habitantes$$

La densidad bruta es de 92 Hab/ha

Las actividades principales del sector son las comerciales donde se vende materiales eléctricos, bazares, carnicerías, tiendas de abarrotes, casas comerciales, materiales automotrices y minimarkets. Así también servicios como bancos, peluquerías, etc

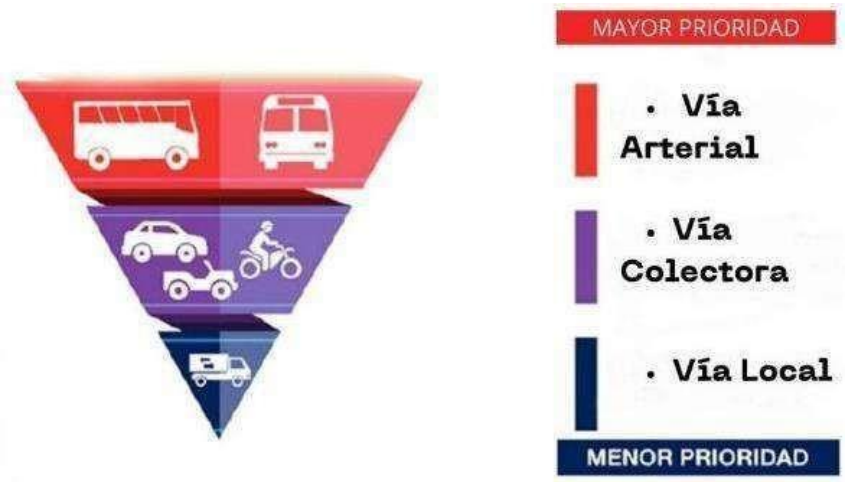
Figura 1. Área de estudio



2. Sistema vial

El sistema vial es fundamental para la comunicación efectiva de los ciudadanos. Creada y utilizada por los seres humanos, la red vial está constituida por calles urbanas y rurales, avenidas, autopistas, carreteras, caminos vecinales, y sus obras complementarias como puentes, veredas, señalización, iluminación, entre otras. El área de estudio tiene un total de 9 vías y 20 tramos de los cuales 2.

Figura 2. Jerarquía sistema vial



2.1 Jerarquización vial

La jerarquía la tienenlas vías arteriales, seguidas de las vías colectoras y finalmente las vías locales. La Av. González Suárez es una vía arterial que cuenta con un alto flujo vehicular. La Av. Guapondelig, Juan José Flores y La República son colectoras ya que enlazan a la vía arterial antes descrita con las vías locales y soportan el transporte público, así también unen varias zonas de la ciudad. El resto de vías se consideran locales, ya que todas tienen acceso a predios, existe una alta concentración peatonal y su flujo vehicular desembocaen las vías colectoras.

Tabla 1. Jerarquía vial

Jerarquía Vial	Longitud vial		Tramos viales	
	Km	%	N°	%
Arteriales	0.31	12.20%	2	9.09%
Colectoras	1	39.37%	8	36.36%
Locales	1.23	48.43%	12	54.55%
Total	2.54	100%	22	100%

Figura 3. Jerarquía vial



2.2 Estado de las vías

El estado de las calzadas se encuentra en buen estado. Por otra parte, las aceras en su mayoría están en regular estado.

Tabla 2. Estado de vías

Estado	Calzadas		Aceras	
	N° tramos	%	N° tramos	%
Bueno	22	100%	0	0
Regular	0	0	40	90.90%
Malo	0	0	4	9.10%
Total	22	100%	44	100%

2.3 Material de las vías

En el área de estudio en su gran mayoría las vías y las aceras son de hormigón.

Tabla 3. Material de las vías

Material	Calzadas		Aceras	
	N° tramos	%	N° tramos	%
Hormigón	15	68.18%	44	100%
Asfalto	7	31.82%	0	0
Total	22	100%	44	100%

Figura 4. Material de las vías



2.4 Sección vial

En base al levantamiento vial realizado, determinamos las diferentes secciones que se reflejan en la tabla. Las tres secciones representan los tres tipos de vías que encontramos en nuestra área de estudio, siendo estas por orden jerárquico como se muestran en las figuras4, 5 y 6.

Tabla 4. Secciones calzadas

Sección calzada (m)	Número de tramos	Porcentaje
3.51 – 7.00	9	40.90%
7.01– 10.50	11	50%
> 10.50	2	9.10%
Total	22	100%

Tabla 5. Sección aceras

Sección acera (m)	Número de tramos	Porcentaje
> 2.00	14	31.82%
1.01 – 2.00	28	63.63%
0.5 – 1.00	2	4.55%
Total	44	100%

Figura 5. Sección: (Tramo 4-Av. González Suárez entre Guapondelig y Jacinto Jijón)

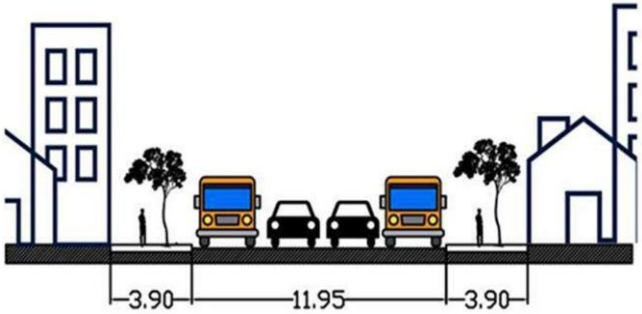


Figura 6. Sección: Av. Guapondelig entre González Suárez y Calle La República

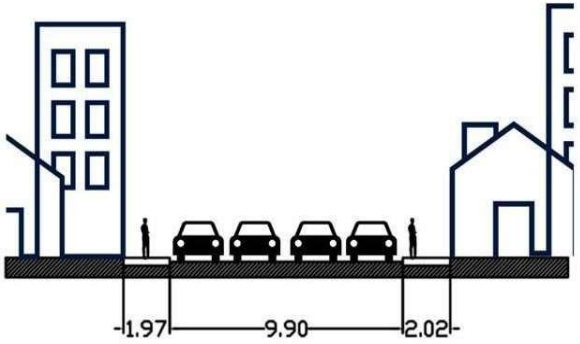
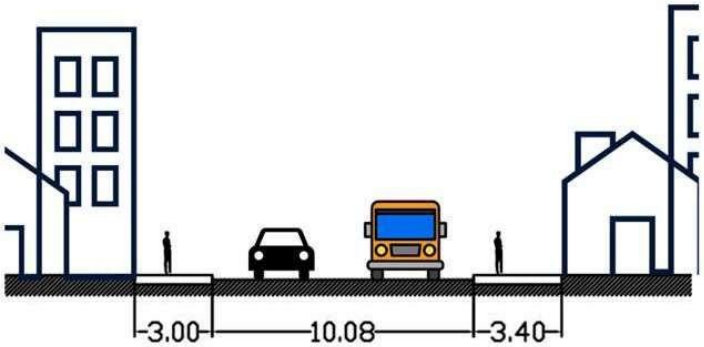


Figura 7. Sección: Calle La República entre Jacinto Jijón y Fermín Cevallos



2.5 Carriles de circulación

En el área de estudio todas las vías contaban con dos carriles, en su gran mayoría con unsolo sentido de circulación y otras con dos sentidos de circulación.

Tabla 6. Carriles de circulación

Número de carril	Número de carriles	Porcentaje
2	22	100%
Total	22	100%

Las vías no cuentan con carriles especiales de ningún tipo sin embargo esimportante destacar que la sección de la calzada está sobre las normas.

2.6 Estacionamiento

En el área de estudio la mayoría de sus tramos viales contaban con estacionamiento, sin embargo, no existe señalización adecuada, por lo que muchos vehículos se estacionan en los accesos a los garajes.

Tabla 7. Estacionamiento

Estacionamiento	Longitud vial		Tramos viales	
	Km	%	N°	%
Permite	1.69	91.85%	19	86.36
No permite	0.15	8.15%	3	13.64
Total	1.84	100	22	100

Figura 8. Vías con estacionamiento



2.7 Transporte público

En el área de estudio circula el sistema de transporte de buses urbanos, las paradasde buses se muestran en la siguiente figura así también las rutas de cada una de laslíneas de buses.

Figura 9. Ruta del transporte público



Figura 10. Cobertura de transporte público



2.8 Vegetación en las vías

En las vías dentro del área de estudio tenemos dos tipos de vegetación que existen en lasaceras, las cuales s2n:

- Alta correspondiente a árboles
- Baja correspondiente al césped

La vegetación en las vías dentro de nuestra área de estudio la encontramos solo en eltramo vial de la Av. González Suárez como puede apreciarse en la siguiente figura.

Figura 11. Vegetación en las vías



2.9 Indicadores viales

Tabla 8. Indicadores viales

N°	Nombre del Indicador	Indicador
1	Cobertura del transporte	100%
2	Lotes en vías arteriales (%)	19%
3	Lotes en vías colectoras (%)	15%
4	Lotes en vías locales (%)	66%
5	Frecuencia del transporte	12 min
6	Tramos viales por donde	60%
7	Tramos viales donde existe	9.09%
8	Tramos viales que permiten	86%
9	Tramos viales con	36.36%
10	Tramos con paradas de bus	18.18%

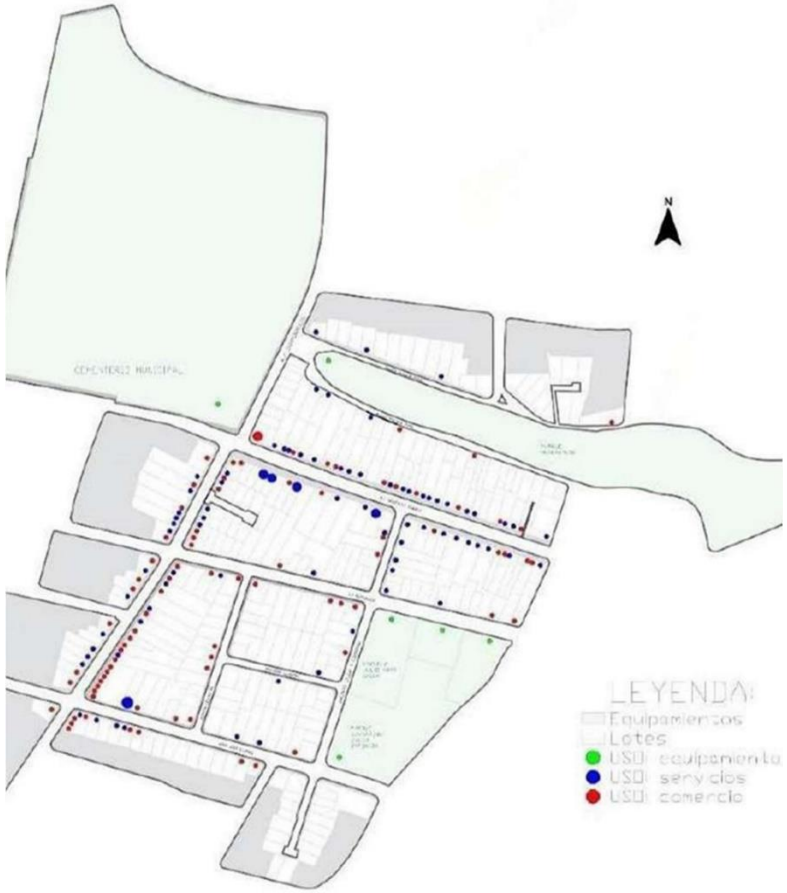
3. Usos de suelo

Las actividades predominantes en el sector son los servicios seguidos por los comercios y finalmente los equipamientos que si bien no existe gran cantidad si son espacios amplios.

Tabla 9. Usos de suelo

Categoría de uso	Número	Porcentaje
Comercio	79	48%
Servicios	81	49%
Equipamientos	6	3%
Total	166	100

Figura 12. Usos de suelo



3.1 Usos de suelo mayor

Al referirnos a los usos de suelo mayores entendemos los que a ciertos momentos o en la mayoría de su horario de atención tienen una concentración de más de 10 personas, en nuestra área de estudio pudimos identificar 5, sin embargo, estos varían con respecto ala hora del día.

3.1.1 Tipo de concentración

Dentro de nuestra área de estudio pudimos identificar 5 usos de suelo mayor en los que la concentración de personas es de entre 10 a 25. Sin embargo, es importante recalcar que algunos de ellos varían dependiendo la hora del día ya que son restaurantes y estos tienen una alta concentración en ciertas horas.

3.1.2 Categoría de uso y uso específico

El listado de cada uno de ellos era:

- 2 restaurantes
- Banco
- Gimnasio
- Local de instalaciones eléctricas

Así pues, determinamos que en 4 de los 5 usos mayor se encontraban servicios mientras que solo uno era perteneciente al comercio.

3.1.3 Estacionamiento

Se tenía estacionamiento en los siguientes locales:

- Banco.
- Gimnasio.
- Local instalaciones eléctricas.

Los restaurantes encontrados en el lugar y que estaban con una gran concentración en este momento, los frecuentan personas que iban caminado mas no en vehículos.

3.2 Indicadores de uso

En la siguiente tabla podemos visualizar la representación porcentual de los indicadores calculados con respecto a los usos de suelo que se han mencionado anteriormente. Todoslos datos levantados en la siguiente tabla son en base al diagnóstico realizado anteriormente

Tabla 10. Indicadores de uso

N°	Nombre del indicador	Indicador
1	Oferta de plazas de estacionamiento en uso de suelo	60%
2	Lotes con uso comercio (%)	14%
3	Lotes con uso servicios	18%
4	Lotes con uso mixto (comercio servicios)	6%
5	Lotes con uso equipamientos	2%
6	Comercios y servicios en vías arteriales	14%
7	Comercios y servicios en vías colectoras	11%
8	Comercios y servicios en vías locales	18%

4. Tráfico

Dentro de la problemática del tráfico, gracias a los datos proporcionados por la aplicación de Waze en el área de estudio pudimos determinar que las horas donde existemayor incidentes son entre las 15:00 hasta las 19:00 figura 15.No existe durante todo el lapso, sin embargo, es en estas horas donde el flujo es mayor a diferencia del resto de las horas del día como se muestran en las figuras 13 y 14.

Figura 13. Hora: 7:40 am



Figura 14. Hora: 12:20 pm



Figura 15. Hora: 6:40 pm



5. Problemática

Totoracocha es uno de los barrios que cuenta con la densidad poblacional más alta, tiene 45000 habitantes en 339 hectáreas, con una densidad de 132hab/Ha. Este sector se encuentra en el punto medio entre los nuevos barrios del norte y el antiguo centro de la ciudad, por lo que su ubicación va a representar vital en la comunicación, convirtiéndose en la puerta de acceso al centro y cumple las condiciones de un punto de integración.

Dentro del barrio Totoracocha se puede encontrar diferentes usos de suelo que activan al sector generando una gran afluencia de personas durante el día y la tarde produciendo un alto tráfico vehicular, pero en la noche se convierte en un lugar inseguro debido a queno cuenta con la iluminación necesaria y la sensación de seguridad es baja. Al ser el barrio más densificado de Cuenca no cuenta con equipamientos urbanos ni espacio público.

Dentro de nuestra área de estudio identificamos las problemáticas en los diferentes ejesque hemos venido analizando y los presentaremos a continuación.

5.1 Sistema vial

Dentro del sistema vial las problemáticas son:

- Las aceras ya que la mayoría de ellas se encuentran en un estado regular o malo y esto afecta a las personas que las transitan.
- Ausencia de señalización en los espacios de estacionamiento
- No existe señalización en La parada de bus del parque Juventino Vélez.
- Falta de mantenimiento en la vegetación de la Av. González Suárez, sin embargo,
- No existen los basureros suficientes dentro del sector por lo que la basura queda en las veredas.
- En la Av. González Suárez, no existen basureros. Así también no se da mantenimiento a las paradas de buses, lo que las hace inseguras.

5.2 Usos de suelo

Dentro de los usos de suelo las problemáticas son:

- En negocios como tiendas, mecánicas y peluquerías en la Av. Gónzalez Suárez, se estacionan enla vía o hasta en la vereda dificultando el paso al peatón.
- Existe inseguridad en el parque y falta de educación con las personas que llevan a sus mascotas, ya que no recogen sus desechos

5.3 Tráfico

Dentro del tráfico las problemáticas son:

- La falta de educación vial al realizar maniobras en las vías son las que causan congestionamiento vial y hacen que el tráfico se retrase causando contaminación acústica y ambiental para las personas del sector.

- La falta de fases en los semáforos de la intersección entre la Av. González Suárez y la Av. Guapondelig, no cumplen para todos los movimientos que se realizan y esto retrasa el tráfico y es causante de accidentes.

II MODELO OBJETIVO

El concepto ¨CUMI¨ (Centro Urbano de Movilidad Integrada) se aplica en el sector ser denso, y generador de fuentes de trabajo.

Este se convierte en un nuevo centro de la ciudad, donde se acojan actividades de administración gestión y comercio junto con residencia.

Se espera que, en años futuros, Totoracocha experimente una transformación gracias a un proyecto destinado a fortalecer sus. Este plan visionario se erige como un faro de innovación y progreso, diseñado para catapultar el área de estudio hacia un futuro próspero y sostenible.

El paisaje urbano se teñirá de una paleta de colores revitalizantes, donde la representación del propio histórico se genere en esta transición de sectores modernizándose a las nuevas necesidades y formas constructivas que se han implementado durante la creación del sector.

Los medios de transporte eficientes y sostenibles, permitirán integrar a la ciudad y reducirán la congestión y la contaminación ambiental. Las ciclovías serán el corazón de la actividad diaria, promoviendo un estilo de vida saludable y conectando a la comunidad de una manera más significativa. Buscar potencializar la cultura en el sector es primordial ya que, en él, el comercio es significativo, y por lo mismo impulsar este proyecto haría que el sector crezca mucho más y sea un beneficio para toda la población del este de la ciudad y no solo del sector.

En este horizonte futuro, el territorio se erige como un ejemplo de cómo la planificación urbana puede transformar no solo el entorno físico, sino también la calidad de vida de sus habitantes. La fortaleza del área de estudio se convierte en un testimonio viviente de cómo la visión y la acción estratégica pueden dar forma a un futuro brillante y sostenible para las generaciones venideras. Con la propuesta presentada buscar una movilidad integrada en cuanto a los medios de transporte, creando en nuestro sector un espacio de integración urbana, tanto para buses urbanos como para las bicicletas con nuevas rutas que garanticen esta interconectividad.

El proyecto supone analizar, desarrollar y diseñar las diferentes infraestructuras y servicios, tomando en cuenta las preexistentes y las oportunidades que ofrece este estratégico sitio en el trazado urbano de Cuenca.

Para esto se propone:

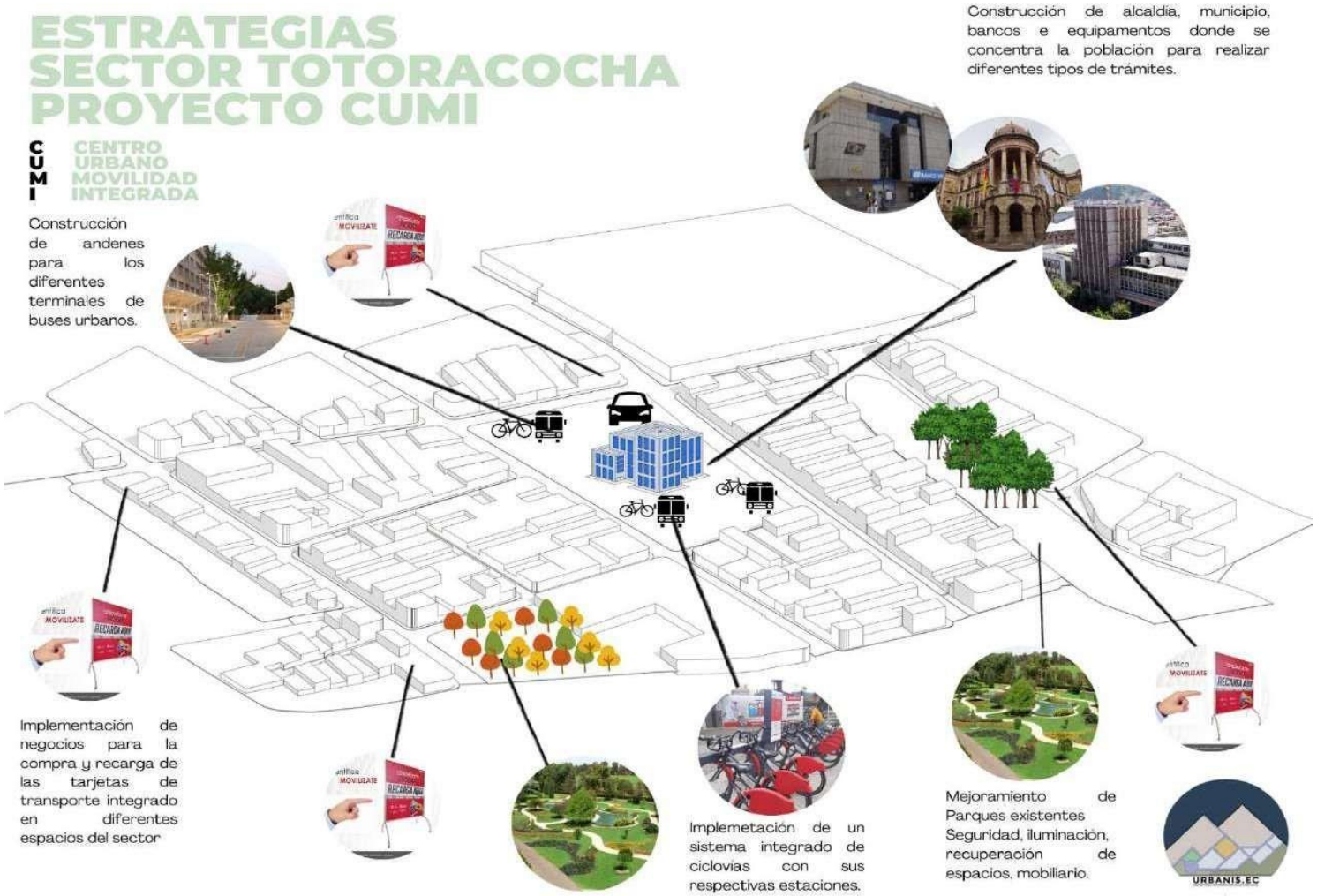
Resolver el problema de los estacionamientos en las calles locales (las que no son avenidas. Adicional a esto, se crearán parqueaderos públicos para evitar la saturación en las calles de las personas que se acerquen en su vehículo.

Se propone la implementación de los nuevos equipamientos en los predios existentes en lamanzana indicada, cada uno de ellos contará con sus respectivos parqueaderos.

En mitad de los predios se implementará una plaza central que ayude a la circulación entrelos equipamientos y los diferentes andenes para las terminales de las nuevas líneas de buses urbanos.

Se propone la implementación de paradas de buses inteligentes y el mobiliario respectivo.

Figura 16. Modelo objetivo



III PROPUESTA

1. Antecedentes

1.1 Histórico

Históricamente Totoracocha fue una parroquia casi desolada, había poca gente en ella y se la consideraba como campo donde se ponían varios animales en grandes llanuras y se observaban muchos cultivos.

Durante la época colonial, se convirtió en un importante centro comercial, gracias a su ubicación estratégica en la entrada norte de la ciudad de Cuenca.

En la época republicana, Totoracocha siguió siendo un lugar de gran importancia paralaeconomía local, por su producción de cerámica y textiles. También se convirtió en un barrio residencial para la clase media de la ciudad.

1.2 Económico

En el sector urbano, las actividades económicas que predominan y dan vida a la dinámicacotidiana se centran principalmente en el comercio y los servicios. Este sector de la ciudad se erige como un epicentro comercial, donde la interacción entre compradores y vendedores crea un flujo constante de transacciones que impulsan la economía local. El comercio ocupa un papel destacado en este escenario, manifestándose a través de una variada red de establecimientos que ofrecen bienes y productos para satisfacer las necesidades y deseos de la comunidad. Además, los servicios desempeñan un rol esencial en la dinámica económica de la zona. Desde restaurantes, cafeterías hasta peluquerías, gimnasios y consultorios profesionales, el sector de servicios responde a las demandas de la población.

1.3 Cultural

En el ámbito cultural nos hemos percatado que, aunque existen festividades muchas otras se han olvidado con el pasar de los años, pero las que aún se celebran son:

- Fiestas del sagrado corazón de Jesús: se celebran a mediados de junio en donde se realizan actividades recreativas para los habitantes del sector.
- Reunión barrial para conformar el equipo de fútbol, donde la gente del barrio determina el equipo para así participar en el campeonato de la ciudadconocido como el Mundialito de los pobres.

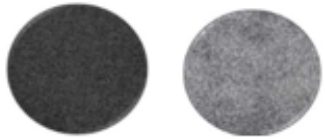
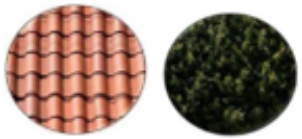
1.4 Concepto

Como forma de conceptualizar el proyecto, históricamente Totoracocha ha sido un sector comercial / residencial lo cual ha influido económicamente ya que muchas empresas se emplazaron en este sector. El caos que existe en el centro histórico con la congestión vehicular y el deterioro de las vías dentro de el han despertado propuestas con soluciones a esta problemática y una de ellas ha sido descentralizar los equipamientos a los que la ciudadanía recurre regularmente y emplazarlos en este centroide que si bien no se encuentra muy alejado del centro histórico reducirá todo el impacto y la concentración vehicular desde el este de la ciudad. Tomando en cuentalo antes mencionado reformando el sistema de transporte integrándolo el bus urbano con nuevas líneas y terminales que permitan la interconexión con otro bus o a su vez con un sistema de bicicletas que contará con ciclovías que se conectan a todos los sectores aledaños a este y que enseñamos en las siguientes figuras. Es por eso que nuestro concepto es el Centro Urbano de Movilidad Integrada o por sus siglas ¨CUMI¨.

2. Análisis del sitio



3. Síntesis del diagnóstico: Análisis espacial urbano

AEU	Forma	Color	Material
Arquitectónico			
Tipológico			
Morfológico			
Paisajístico			
Conclusión			

4. Participación Ciudadana

Para empezar con la participación ciudadana creamos una encuesta y así poder realizar una entrevista con una serie de preguntas para conocer las problemáticas que existen para la gente del sector. Las encuestas fueron aplicadas a 3 personas por manzana lo que nos dio un total de 42 encuestas realizadas y los resultados pueden apreciarse en las siguientes figuras.

Figura 17. Género de las personas encuestadas

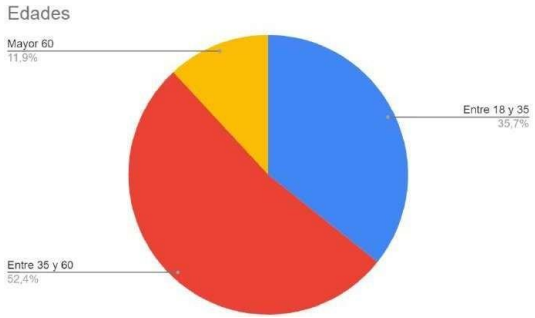


Figura 18. Edades de las personas encuestadas

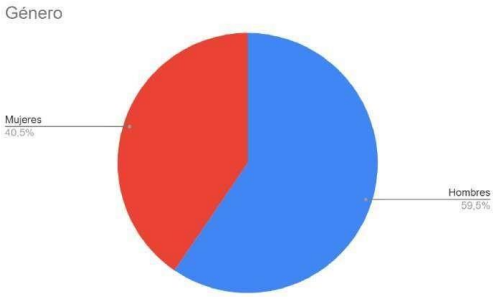


Figura 19. Problemáticas

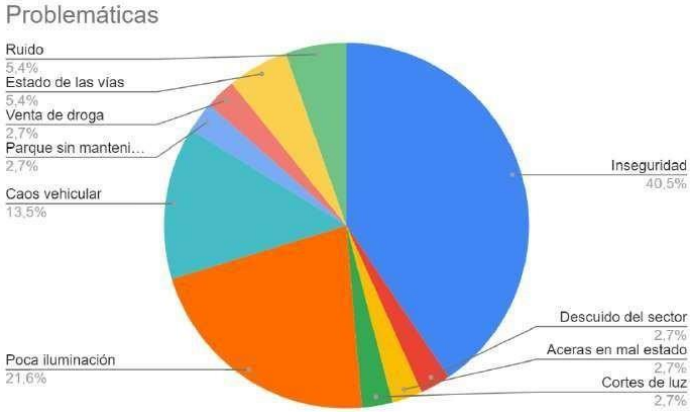
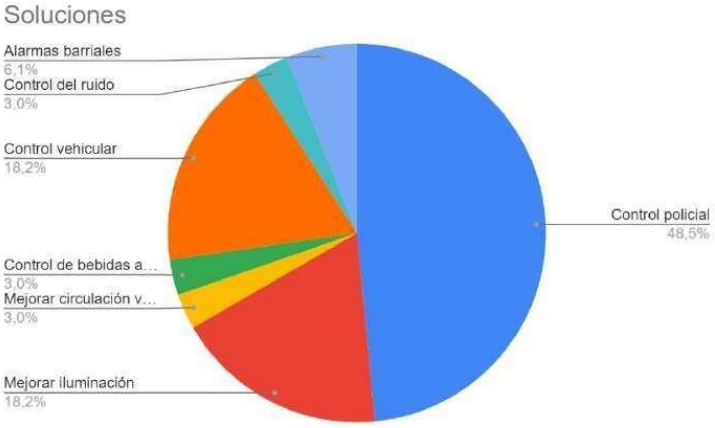
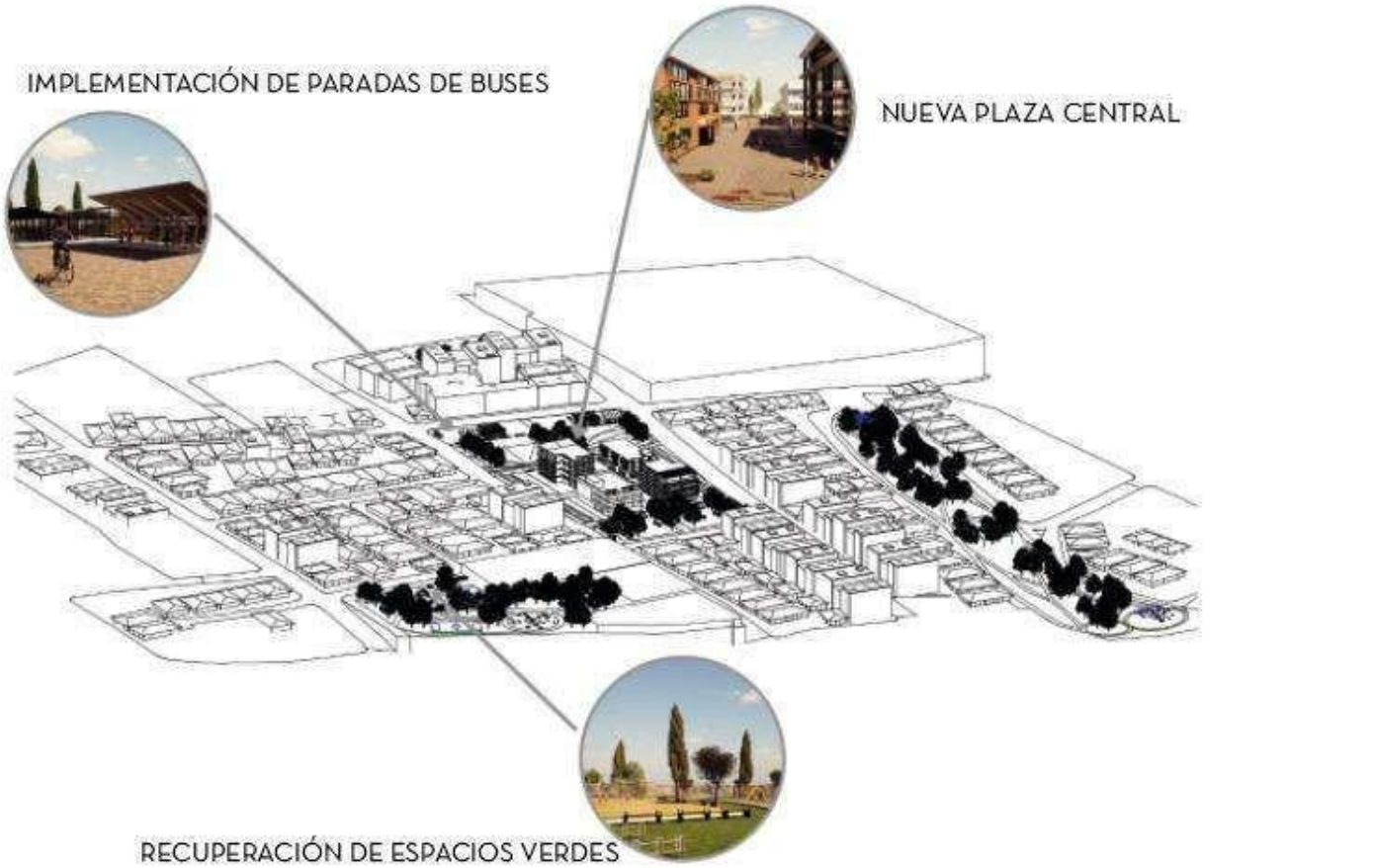


Figura 20. . Soluciones



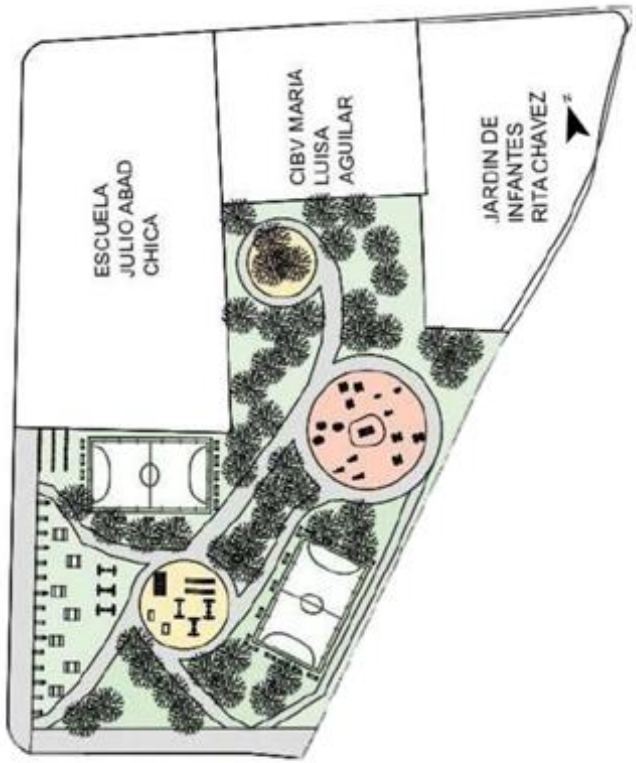
5. Láminas técnicas

5.1 Zonificación



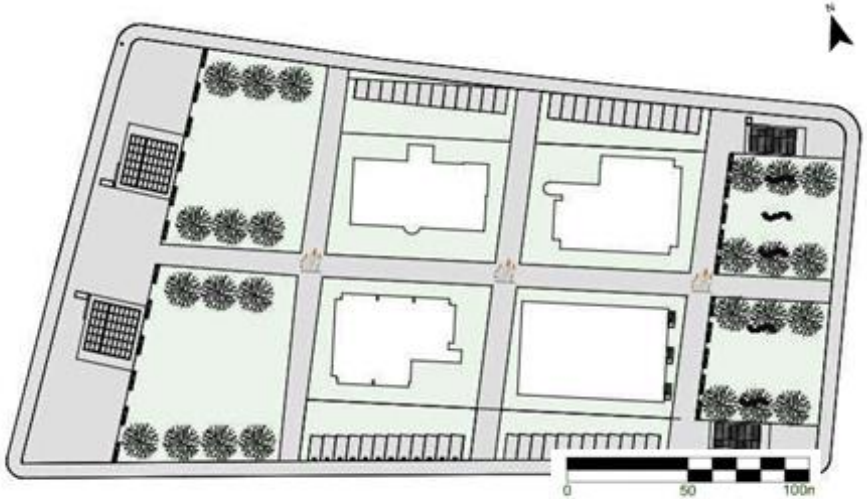
ZONIFICACIÓN GENERAL DEL PROYECTO

5.2 Plantas



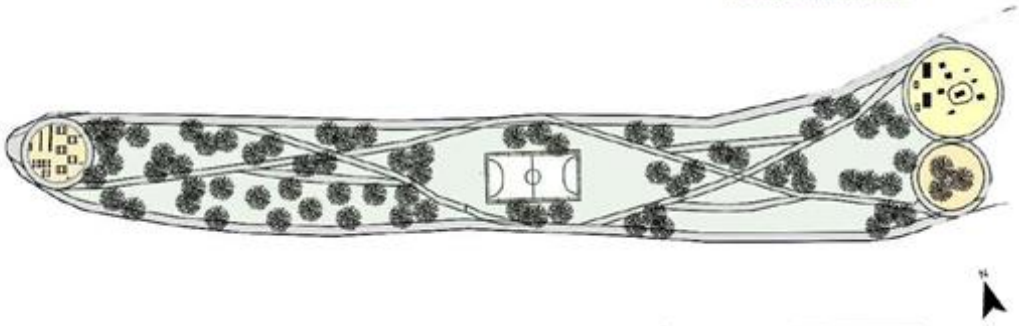
0 50 100m

Parque Juventino Perez Ortoneda



0 50 100m

Nuevo centroide



0 50 100m

Parque Huagra-Uma

5.3 Secciones



En el marco de nuestro ambicioso proyecto de renovación de vías, hemos tomado la decisión estratégica de utilizar hormigón en la construcción de las aceras. Esta elección se fundamenta en una cuidadosa evaluación de las características y beneficios que este material aporta al entorno urbano.

Optamos el asfalto como material principal para el pavimento de nuestras calles- Esto se basa en una cuidadosa consideración de las cualidades que este material nos aporta, resaltando aspectos claves como su versatilidad, capacidad para soportar cargas vehiculares y su contribución a la seguridad vial.

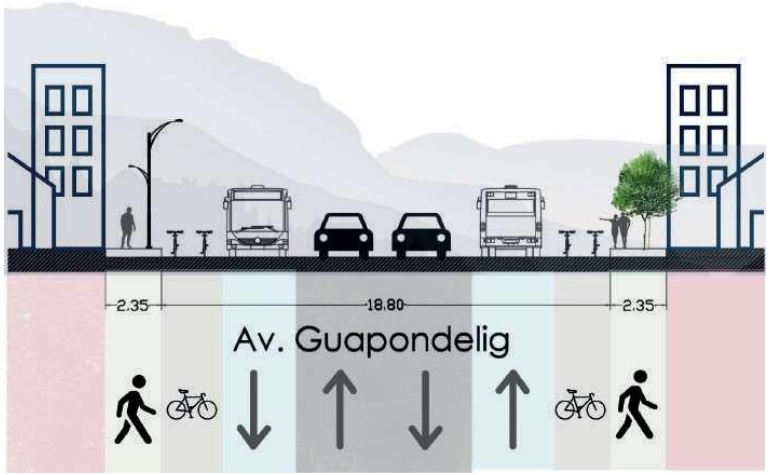


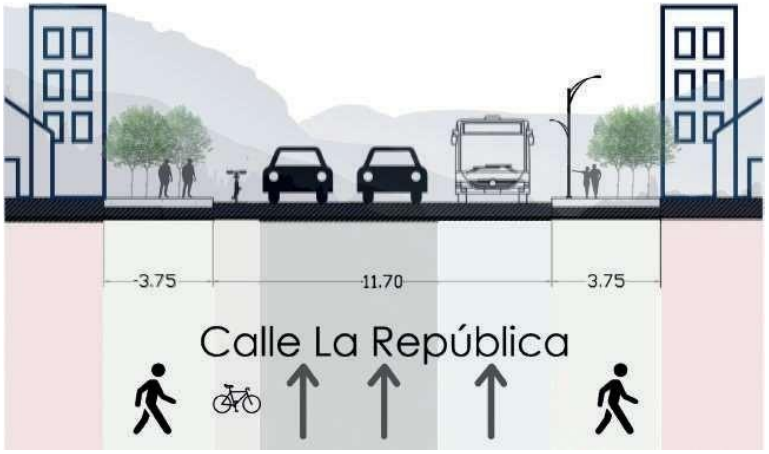
Corte: Paseo Huagra-Uma



Corte: Paseo Huagra-Uma







5.4 Mobiliario Urbano









5.5 Perspectivas









PROYECTO 6: “CHAKANA, CENTRO DE VIDA COMUNITARIA EN CUENCA” UBICADO EN TOTORACOCHA

Enlace video youtube
https://www.youtube.com/watch?v=EA19AEeocLg



AUTORES:

Auquilla Pintado Karol
León Ramírez Rominna
Medina Galarza Cristian

I DIAGNÓSTICO

1. Área de estudio

El área de estudio se localiza en el sector 16 en la parroquia urbana de Totoracocha, en la ciudad de Cuenca, limitando con la Av. Guapondelig al oeste, la Av. Paseo de los Cañaris al sureste, la calle Juan José Flores al norte y la Av. Viracochabamba al suroeste. Se encontró una relación, no planificada, en los nombres de las calles con los antiguos habitantes de la provincia de Azuay, los Cañaris. Guapondelig era uno de los cacicazgos más destacados de la Confederación Cañari. Viracochabamba fusiona "viracocha", deidad suprema inca, con "bamba", campo o llanura. La calle Juan José Flores lleva el nombre del primer presidente de Ecuador.

En esta parroquia se encuentra el Mercado 12 de Abril, el principal centro de abasto enla zona este de Cuenca con 38 años de antigüedad. Fue remodelado en 2017, finalizado en 2019 su estructura fue modernizada y se mantiene en buenas condiciones hasta la actualidad. Además, en el mismo lugar está ubicado el Centro de Salud C - Materno Infantil y Emergencias, que es la unidad médica tipo C de mayor producción de este nivel en Ecuador y está en funcionamiento desde 2017.

El área de estudio cubre 13,82 ha y comprende 24 manzanas y 385 predios, de los cuales, 367 están ocupados por viviendas, 12 lotes vacantes, 2 equipamientos y 4 son espacio para estacionamiento. Considerando el promedio de 4 hab/viv en Ecuador, se estima una población de 1468 habitantes en el área, obteniendo una densidad bruta de 106,5 hab/ha y una densidad neta de 193,9 hab/ha, con una superficie de vivienda de 7.57 ha. Observando los tramos del 1 al 19, se destaca la preeminencia de actividades comerciales y de servicios en la Av. Guapondelig y sus inmediaciones al mercado. Así mismo, el resto del sector, se destina a viviendas. A continuación, se presenta un estudio detallado de la zona que busca potenciar y mejorar, analizando aspectos cruciales para el desarrollo sustentable y la calidad de vida en el sector.

Figura 1. Área de estudio



2. Sistema vial

El espacio público se configura en dos aspectos fundamentales: como espacio para transitar y espacio para estar. Para el análisis del espacio de tránsito, se presenta un estudio detallado de las infraestructuras viales presentes en el sector.

Dentro de la porción inicial del sector 16, se observan dos categorías principales en cuanto a la jerarquía de vías: aquellas de carácter colectivo y las locales.

Esta sección abarca un conjunto de 19 tramos viales, donde se examinan sus elementos funcionales, como las secciones de calzadas y aceras, así como sus elementos formales y materiales.

Además de evaluar factores que inciden en la capacidad vial, se consideran aspectos como el estado de la vía, la presencia de vegetación y el número de carriles en cada tramo.

2.1 Jerarquización vial

En esta zona, las vías expresas y arteriales están ausentes, puesto que la vía expresa de la ciudad de cuenca es la Autopista y las únicas vías arteriales son la Avenida de las Américas y la calle Gran Colombia y sus prolongaciones, por lo que el área de estudio presenta 2 tipos de vías: locales y colectoras. De los 3,42 km de longitud vial analizados, 2,55 km corresponden a vías locales, es decir, es decir, un 74,56%.

De manera similar existe 69,23% para vías locales en números de tramos viales.Tabla 1. Jerarquía vial

Tabla 1. Jerarquía vial

Jerarquía de las vías	Longitud vial		Tramos viales	
	Km	%	N°	%
Colectoras	0,87	25,44	12	30,77
Locales	2,55	74,56	27	69,23
Total	3,42	100	39	100

Figura 2. Jerarquía vial



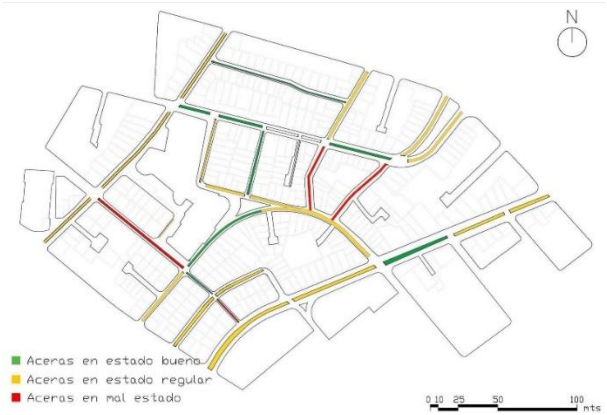
2.2 Estado de las vías

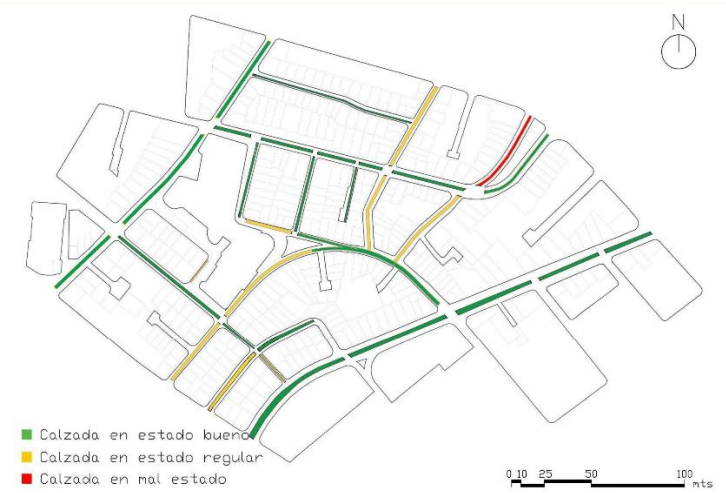
Durante el análisis efectuado en el sector, se identificaron once tramos de calzada en buena condición, con un único tramo que presentó deficiencias considerables. Respecto a las aceras, se constató la presencia de cuatro tramos en buen estado, y un total de dieciocho tramos que reflejaron un mal estado.

Tabla 2. Estado vial

Estado	Calzadas		Aceras	
	N°	%	N° tramos	%
Bueno	29	72,5%	11	18,96%
Regular	10	25%	25	43,10%
Malo	1	2,5%	22	37,94%

Figura 3. Estado vial





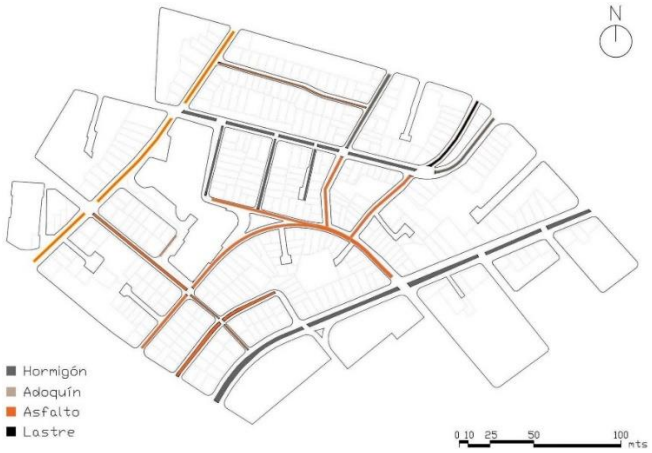
2.3 Material de las Vías

Durante el estudio, se constató que el predominio en cuanto al material de las calzadas se centra en el asfalto, con un total de 17 tramos.

Tabla 3. Material de las vías

Material	Calzadas		Aceras	
	N° tramos	%	N° tramos	%
Hormigón	17	42,5%	68	89,47%
Asfalto	22	55%	5	10,41%
Adoquín	1	2,5%	3	1,2%
Total	40	100%	76	100%

Figura 4. Materialidad



2.4 Sección vial

El análisis revela que el 60% de las calzadas dentro de la zona cuentan con una amplitud que oscila entre los 7.01 y 10.50 metros. En cuanto a las aceras, se constata que un porcentaje del 41.03% cuenta con una sección superior a los 2.00 metros, representando así un total de 16 tramos.

Tabla 4. Secciones de calzada

Sección calzada (m)	Número de tramos	Porcentaje
3.51 – 7.00	8	40%
7.01– 10.50	12	60%
Total	20	100%

Tabla 5. Secciones de aceras

Sección acera (m)	Número de tramos	Porcentaje
> 2.00	16	41,03%
1.01 – 2.00	23	58,97%
Total	39	100%

Figura 5. . Sección vial de la vía colectora

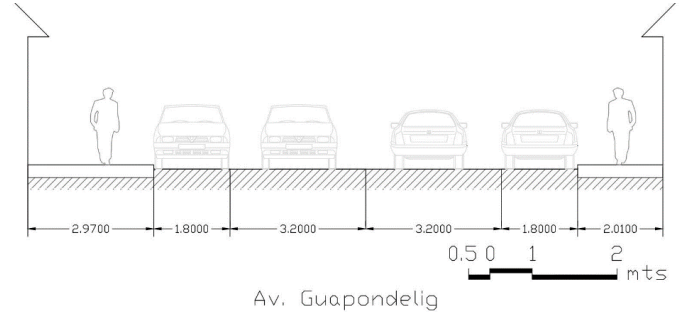
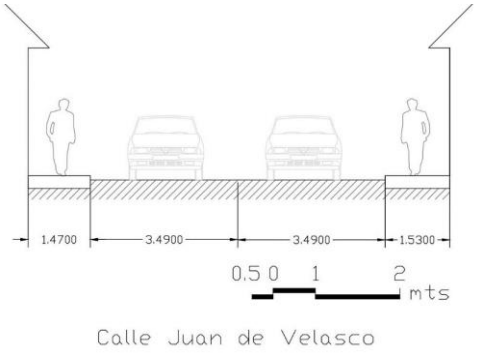


Figura 6. Sección vial de la vía local



2.5 Carriles de circulación

Se identifica que un 15% de las vías analizadas presentan una configuración con un único carril de circulación, mientras que en el 60% de las mismas se evidencian dos carriles para la circulación vehicular. No existe presencia de carriles especiales

Tabla 6. Carriles de circulación

Número de carriles	Número de tramos	Porcentaje
1	6	15%
2	24	60%
3	0	0%
4	10	25%
Total	40	100%

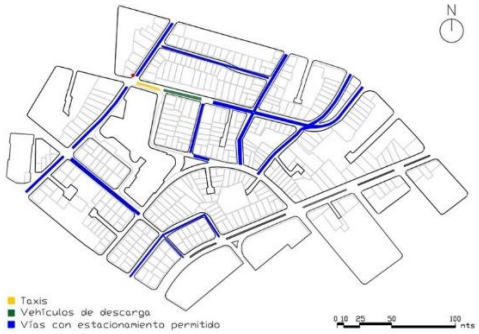
2.6 Estacionamiento

Se observa que, en el sector analizado, un total de 18 tramos viales ofrecen disponibilidad para estacionamiento sin restricciones, mientras que otros 8 carriles no permiten el estacionamiento libre.

Tabla 7. Estacionamientos

Estacionamiento	Longitud vial		Tramos viales	
	Km	%	N°	%
Permite	1,460	66,88%	18	64,29%
No permite	0,595	27,26%	8	28,57%
Taxis	0,038	1,74%	1	3,57%
Vehículos de	0,090	4,12%	1	3,57%
Total	2,183	100%	28	100%

Figura 7. . Vías con estacionamiento.



2.7 Transporte Público

En la zona delimitada, se registra la presencia de las líneas 3, 5 y 20. Estas líneas efectúan su ingreso por la Avenida Guapondelig y realizan un giro hacia la derecha, a la calle Eloy Alfaro. Además de la circulación de las líneas 13 y 50.

Figura 8. Ruta del transporte público



2.8 Vegetación en las vías

En la siguiente figura se muestra la presencia de área verde en el sector, la cual se encuentra clasificada en tres tipos:

- Alta
- Media
- Baja

La mayor concentración de área verde se encuentra en las vías locales, presente en un total de 6 tramos viales.

Figura 9. Vegetación en las vías



2.9 Indicadores viales

Tabla 8. Indicadores Sistema Vial.

N°	Nombre del indicador	Indicador
1	Cobertura del transporte público (%)	100
2	Estacionamiento permitido en vías colectoras (%)	42.16
3	Estacionamiento permitido en vías locales (%)	78,81
4	Vegetación en vías locales (%)	6.34
5	Vegetación en vías colectoras (%)	12,89
6	Vías locales en buen estado (%)	58,71
7	Espacio viario para peatón en vías colectoras (%)	22,56
8	Espacio viario para peatón en vías locales (%)	37,5

3. Usos de suelo

A pesar de su designación como una zona residencial, la presencia del 'Mercado 12 de Abril' en la manzana 33 ejerce una notable influencia, transformando las cuadras circundantes en áreas de comercio y servicio. De manera similar, los Edificios Residenciales en la manzana 73 dinamizan significativamente la zona, atrayendo la ubicación estratégica de comercios y servicios en sus inmediaciones.

Tabla 9. . Usos de Suelo

Categoría de uso de suelo	Número	Porcentaje
Comercio	83	45.35%
Servicios	98	53.55%
Equipamientos	2	1.1%
Total	183	100%

Figura 10. Usos de suelo.



3.1. Usos de suelo mayor

Para llevar a cabo el análisis del impacto de los usos de suelo, se ha optado por la categorización de estos como 'uso de suelo mayor' cuando presentan una concentración de más de 10 personas, considerando que este umbral indica una mayor probabilidad de generar problemas significativos. A partir del mismo, se generan 3 categorías.

3.1.1. Tipo de concentración

En la zona de estudio, se identificaron únicamente seis usos de suelo con una concentración de 10 a 25 personas. A pesar de ser un número limitado, estos usos de suelo generaban problemas significativos en el espacio público. Es relevante señalar que el equipamiento 'Mercado 12 de Abril' no fue incluido en este conteo, ya que, evidentemente, superaba las 50 personas y ejercía el impacto más considerable en el espacio público.

Tabla 10. Concentración en los Uso de Suelo

N°	Concentración	N° usos
1	10 – 25	6
2	25 -50	
3	> 50	
Total		6

3.1.2. Categoría de uso y uso específico

Los seis usos de suelo mayor se dividen en tres servicios y tres comercios. Entre los comercios, los dos ubicados en las proximidades del Mercado 12 de Abril se especializan en la venta de productos alimenticios, a saber, "Tienda Frutos Secos y Especias" y "Tienda Frutas y Legumbres". Por otro lado, el comercio más distante es un "Local de venta de colchones".

En cuanto a los servicios, dos de ellos operan como "Restaurantes", y el último funciona como "Peluquería".

3.1.3. Estacionamiento

Como se mencionó previamente, el umbral de 10 personas indica una mayor probabilidad de generar problemas significativos. Es por ello que en los usos de suelo mayor es crucial contar con estacionamiento. Sin embargo, únicamente 2 de los 6 identificados cuentan con plazas de estacionamiento.

En este caso, "Local de Venta de Colchones" y "Tienda Frutos Secos y Especias" son los únicos que disponen de plazas de estacionamiento. Este escenario crea un conflicto en las vías, ya que los usuarios de los demás servicios no cuentan con espacios de estacionamiento para sus vehículos.

3.2. Indicadores de uso

A continuación, se presenta una tabla que resume los resultados obtenidos a través de 6 indicadores.

Tabla 11. Indicadores Uso de Suelo

N°	Nombre del indicador	Indicador
1	Oferta de plazas de estacionamiento en usos de suelo	33%
2	Predios en desuso	6.6%
3	Área verde en espacio Público	11.32 %
4	Usos de equipamientos en vías colectoras	100%
5	Usos de suelo comercio y servicio alrededor de los	66.88%
6	Vegetación	0%

4. Tráfico

Para realizar este análisis, se utilizaron datos proporcionados por la plataforma Waze. El mismo se llevó a cabo en tres horarios diferentes el día miércoles 27 de diciembre del 2023, entre las 7h00-8h00, 12h00-13h00 y 19h00-20h00.

No obstante, se considera necesario realizar un análisis adicional del tráfico,fue realizado entre las 11h00 a 13h00 del día viernes 29 de diciembre del 2023 y del día sábado 30 de diciembre del 2023. Se pudo observar resultados de congestionamiento vehicular presente en la Av. Guapondelig y Av. Paseo de los Cañaris.

Día de análisis de flujo vehicular: miércoles 27 de diciembre del 2023.

Figura 11. Flujo vehicular 07h00 - 08h00



Figura 12. Flujo vehicular 12h00-13h00



Figura 13. Flujo vehicular 18h00-19h00

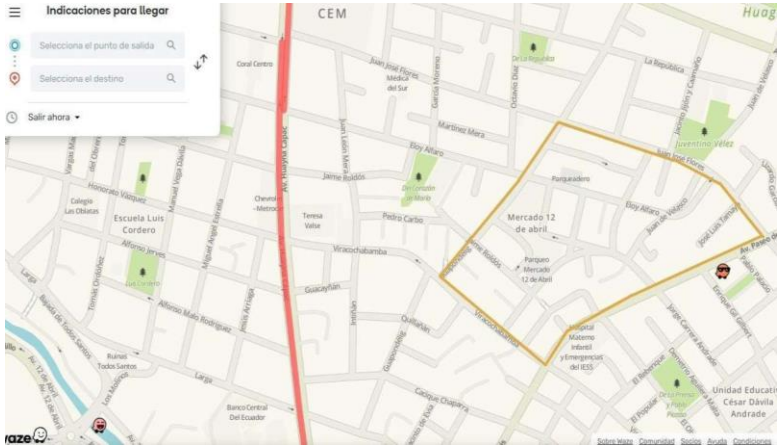


Figura 14. Flujo vehicular viernes 29 de Diciembre de 2023 - 11h00-13h00



Figura 15. Flujo vehicular sábado 30 de Diciembre de 2023- 11h00-13h00



5. Problemática

5.1 Sistema vial

Con base en el análisis del uso de suelo en el Sector 16 de Totoracocha, se han identificado diversos problemas que afectan la infraestructura vial, la movilidad y la calidad de vida de los ciudadanos.

- En la calle Yeroví, se ha constatado la situación problemática de vehículos estacionados sobre la acera, generando dificultades significativas para la circulación peatonal.
- En la calle Padre Monroy, se ha constatado que los peatones han optado por utilizar parte del espacio destinado a áreas verdes como ruta para cruzar de una calle a otra.
- En la calle General Eloy Alfaro, se ha constatado un descuido evidente en la vegetación circundante, lo que obstaculiza la circulación peatonal fluida por la acera. Esta situación no solo limita la libertad de movimiento de los peatones, sino que además afecta la visibilidad de los conductores, generando un entorno peligroso parala seguridad vial.
- La ausencia de lugares designados y protegidos para que los peatones crucen las víasde manera segura contribuye a un entorno de movilidad peligroso. La falta de señalización adecuada y la inexistencia de zonas destinadas específicamente para el cruce de peatones
- La presencia de calles en mal estado compromete la calidad de la infraestructura vial,generando inconvenientes como baches, desniveles y deterioro generalizado.
- La presencia de basura en las vías genera un impacto negativo en la estética y limpiezadel entorno, afectando la calidad visual de las calles y contribuyendo a la degradacióndel espacio urbano.
- La congestión de los carriles conduce a problemas como la congestión del tráfico, dificultades en la movilidad peatonal, y una falta de armonía en el uso de las vías.

5.2 . Usos de suelo

La limitada capacidad del estacionamiento impide que los automóviles se ubiquen adecuadamente dentro de los límites designados, provocando que parte de los vehículos se extienda sobre la acera

La ocupación de la acera por productos de los comercios, esta práctica afecta negativamente el libre tránsito peatonal, ya que reduce el espacio disponible para los peatones y genera obstáculos en la vía pública.

El problema del comercio desorganizado, los negocios no respetan un orden establecido para la ubicación de sus estructuras o puestos de venta en las áreas peatonales.

5.3 Tráfico

Se han identificado diversas problemáticas relacionadas con el tráfico en esta área, comenzando por la congestión de vehículos entre la Av. Guapondelig y la calle General Eloy Alfaro. Este problema surge debido a la presencia de una parada de autobús cercana a un semáforo.

Además, se ha evidenciado la necesidad de mejorar la señalización vial tanto para peatones como para vehículos. Es relevante señalar que no se observaron señalamientos ni carriles específicos para ciclistas.

En la intersección de las calles Jaime Roldós y Av. Guapondelig, se observó que los autobuses enfrentaban dificultades para girar debido al radio de giro ajustado.

El congestionamiento vehicular en las vías circundantes al mercado 12 de abril es evidente en ciertos momentos de la semana, generando embotellamientos.

II MODELO OBJETIVO

Totoracocha, parroquia urbana de la ciudad de Cuenca, se levanta al este de la urbe, en el emplazamiento histórico del antiguo pueblo Cañari. Las calles de Totoracocha, marcadas por nombres que evocan su pasado precolombino, son testigos de su herencia. El sector fue planificado en 1971, por el Arq. Hugo Castillo, proyectado para conservar el espíritu de comunidad urbana y la formación de las nuevas comunidades locales equipadas con servicios comunales (Vanegas, S.2022).

Por consiguiente, el proyecto modificará el trazado urbano, unificando el predio del Mercado 12 de Abril con los dos predios adyacentes, así como las cuatro vías que convergen en el mismo. Esta modificación, inspirada en la chakana, dará origen a dos proyectos distintos: uno destinado al espacio público de estar y otro al espacio público de tránsito, ambos propiciando una vida comunitaria próspera.

El proyecto del espacio público de estar tiene como objetivo principal la creación de una plaza con doble funcionalidad. Por la mañana, se convertirá en un espacio propicio para el comercio sostenible, facilitando el trueque y la venta de productos entre los residentes. En las tardes, se transformará en una zona de exposición que permitirá a los habitantes presentar diversas manifestaciones culturales.

En el área verde circundante, se planea establecer un parque que albergará una variedad de actividades recreativas, diseñado para integrar a la comunidad. Además, se incorporarán huertos urbanos que brindarán a los residentes la oportunidad de cultivar sus propios productos.

Los puntos focales, generados por la disposición basada en la chakana, se materializarán en forma de jardines. Estos jardines no solo servirán como espacios de encuentro, sino que también albergarán áreas de pampamesa y vegetación que estarán disponibles para toda la población, incluyendo plantas medicinales.

En cuanto a los cerramientos de las edificaciones, se fomentará la creación de murales como una forma de promover la participación ciudadana en la construcción del espacio público.

Para facilitar el acceso a todas las personas, especialmente aquellas con capacidades reducidas, se conectarán los diferentes espacios mediante rampas. Además, se garantizará que los mobiliarios y espacios comunales cuenten con áreas diseñadas específicamente para personas con discapacidades físicas y mentales.

El proyecto vial tiene como objetivo principal la implementación de una vía circundante al Mercado 12 de Abril para regular el flujo vehicular, transformando estas vías en espacios peatonales con acceso vehicular exclusivo para residentes y comercios. Se integrará vegetación frutal, ornamental y medicinal de libre acceso, con el propósito de conectar a la población.

Con el fin de fomentar la vida comunitaria, se incorporará una ciclovía, se reorganizará el recorrido de los autobuses con paradas que promuevan la interacción entre habitantes e incluirán intercambiadores de libros. Además, en las aceras, se aprovecharán los retiros de las edificaciones para mejorar la sección de la acera e integrar vegetación y mobiliarios de descanso. En las aceras contarán con señalización podotáctil y accesos para personas con movilidad reducida.

En conclusión, al adoptar el concepto simbólico de la chakana, se logra reflejar la identidad precolombina, rescatar la visión de la planificación original y establecer un modelo para la vida comunitaria en Cuenca. Esta integración cuidadosa no solo contribuirá al ordenamiento urbano de la ciudad, sino que también empoderará a toda la comunidad, incentivándola a participar activamente en la creación de un espacio público que refleje su herencia histórica y promueva la solidaridad en el tejido social actual.

Figura 16. Modelo objetivo.



III PROPUESTA

1. Antecedentes

1.1 Histórico

La provincia de Azuay destaca por su rico patrimonio cultural, caracterizado por una arquitectura impresionante y una notable riqueza arqueológica. El legado histórico de los antiguos pueblos asentados en la región constituye una parte significativa de esta herencia cultural. Antes de la llegada de los incas, diversos grupos étnicos habitaban el territorio, incluyendo los Cañari, un pueblo indígena reconocido por su valiente resistencia ante la expansión incaica. Los Cañari, conocidos como guerreros intrépidos,se establecieron en zonas estratégicas que les proporcionaban alimentación y protección climática, siendo Totoracocha, en los Andes ecuatorianos, considerado uno de sus antepasados.

1.2 Económico

El mercado 12 de abril en Totoracocha, siendo el principal centro de abastecimiento en la zona este de Cuenca, destaca la importancia del comercio en la vida económica local. Este mercado no solo ofrece una diversidad de productos, desde carnes y hortalizas hasta granos y frutas, sino que también promueve el intercambio cultural y la actividad económica. La presencia de comerciantes y servicios en las cercanías del mercado refleja la necesidad de satisfacer las diversas demandas de los residentes, buscando proporcionar una oferta completa que cubra todas sus necesidades.

1.3 Cultural

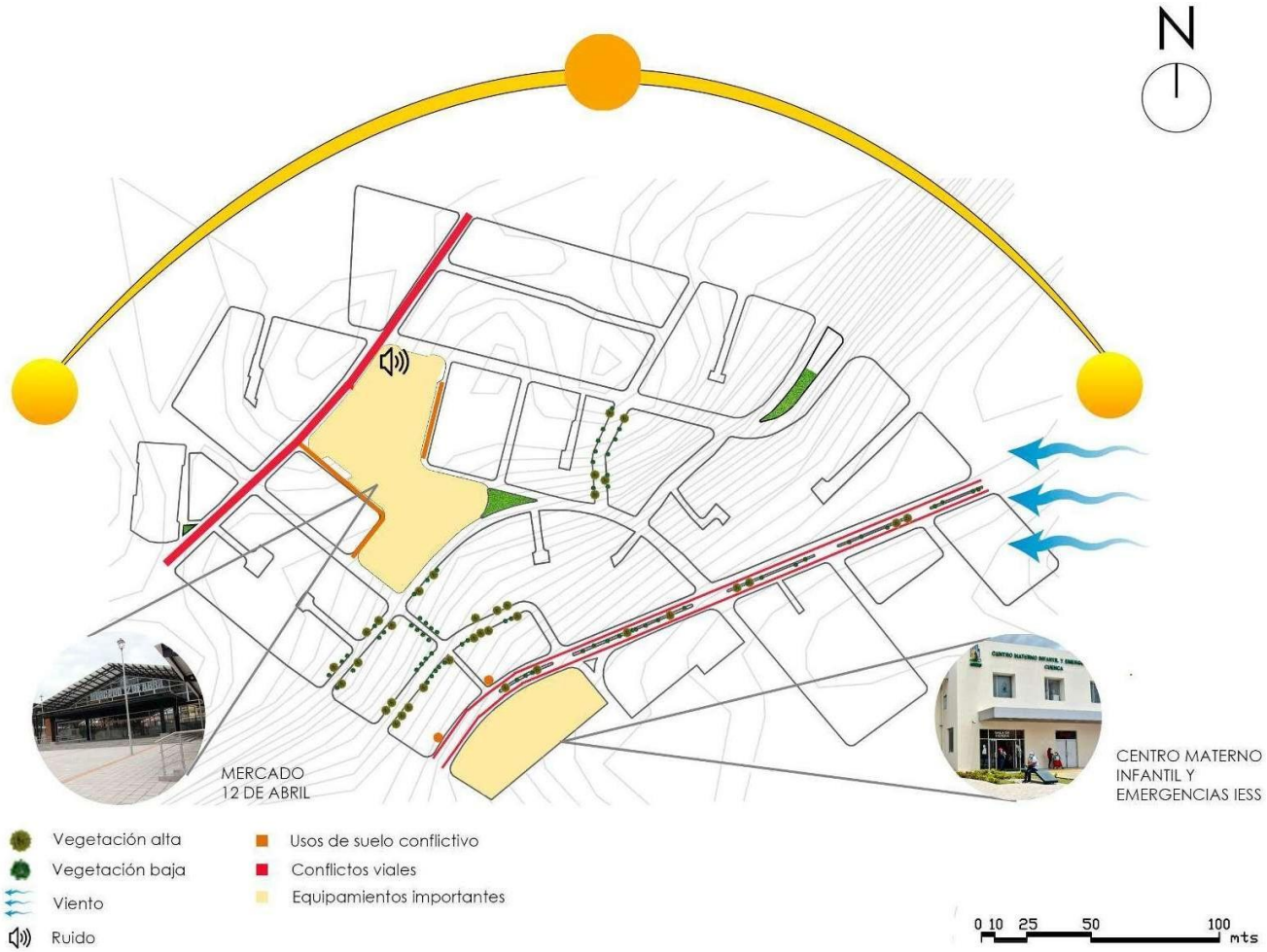
La identidad cultural se fortalece mediante la preservación de sitios históricos y la valoración de la historia local. Festividades como la celebración por la fundación de Cuenca en el Mercado 12 de abril y ferias locales enriquecen la vida comunitaria con tradiciones, gastronomía y actividades sociales, consolidando la conexión con el valioso patrimonio cultural. La cultura Cañari, arraigada en una profunda cosmovisión andina, se expresaba en mitos, prácticas y creencias que han perdurado. "La Chakana" o "Cruz del Sur", símbolo emblemático con cuatro escalones y un círculo central, guiaba las vidas según constelaciones y seres míticos, simbolizando la mita, la animalidad, el aprendizaje, y la conexión con el cielo, la tierra yel mundo espiritual en la cosmovisión andina.

1.4 Concepto

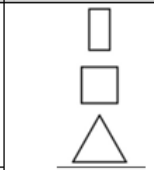
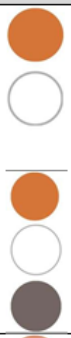
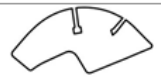
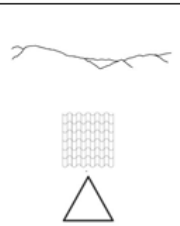
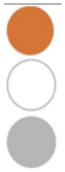
El objetivo de este proyecto es desarrollar el diseño del Centro de Vida Comunitaria de Cuenca, inspirándose en el símbolo emblemático de los Cañaris, la Chakana, con la intención de conservar la cultura y esencia histórica que tiene la ciudad y representarla en el sector. La idea se basa en los valores fundamentales que este símbolo representaen las comunidades andinas, como la reciprocidad, la armonía con la naturaleza y la vida en comunidad. La Chakana simboliza la importancia de preservar el equilibrio entre el ser humano y su entorno, honrando y cuidando la Madre Tierra.

Se busca preservar y potenciar el potencial económico, centrado en el comercio, del sector 16 de Totoracocha. El objetivo es fomentar el intercambio entre habitantes para destacar la vida comunitaria y fortalecer la economía local. Además, el Centro de Vida Comunitaria de Cuenca, como un espacio inclusivo, promoverá la educación, la convivencia y se convertirá en un punto de encuentro comunitario. Al aplicar los valores de la Chakana, se busca impulsar un estilo de vida armónico y respetuoso con el medio ambiente y la comunidad.

2. Análisis de sitio



3. Síntesis del diagnóstico: Análisis espacial Urbano

AEU	Forma	Color	Material
Arquitectónico			
Tipológico			
Morfológico			
Paisajístico			
Conclusión			

Antes de plantear el módulo base, es importante, recordar que el concepto del proyecto es la Chakana. Por lo tanto, el módulo base que se usará para la ejecución del proyecto se deriva de la combinación de cuadrados y rectángulos, mediante operaciones de rotación, dando como resultado una figura simétrica que evoca la el concepto del proyecto, el módulo refleja dos anillos: el primero que parte de dos cuadrados y el segundo formado por los rectángulos.

Figura 17. Operaciones para obtener el módulo base.



Figura 18. Comparación del módulo con la Chakana, concepto del proyecto



4. Participación Ciudadana

Descripción de las necesidades y requerimientos de la población (entrevista mínimo 3 personas).

Después de aplicar la encuesta a una muestra de 66 usuarios del espacio público en donde 28 personas eran de género masculino y 38 de género femenino, se puede concluir que los principales problemas detectados por la población son:

- Inseguridad
- Aceras y calzadas
- Infraestructura
- Contaminación auditiva
- Estacionamiento incorrecto

Fomentando la participación ciudadana solicitamos a los moradores dar posibles soluciones a las problemáticas del sector, obteniendo los siguientes resultados:

- Implementar infraestructuras de seguridad como UPS.
- Restauración de calzadas y aceras.
- Restaurar infraestructuras existentes.
- Restaurar infraestructuras existentes.
- Aumentar el personal de vigilancia.
- Mejorar la educación de los habitantes.
- Controlar la limpieza del sector y dar mantenimiento al área verde área verde.
- Aumentar la señalización.
- Creación de carriles de estacionamientos.
- implementar infraestructura educativa.
- Aumentar luminarias.
- Aumentar parrillas de basura o basureros.

Hemos propuesto diversas estrategias para abordar los problemas más recurrentes Inseguridad:

Implementar una iluminación adecuada en calles, parques y espacios públicos con el fin de disuadir la actividad delictiva al aumentar la visibilidad y la percepción de seguridad, así mismo es importante diseñar espacios abiertos, accesibles bien mantenidos y con señalización adecuada.

Calzada y aceras:

Intervención de aceras y calzadas para mejorar su estado físico y lograr una mejora del flujo peatonal y vehicular, buscando la accesibilidad a personas con capacidades especiales, haciendo uso de rampas y señalización podo táctil. mejorar el sistema de recolección de basura y establecer lugares estratégicos para el depósito de la misma.

Infraestructura:

Crear un acceso eficiente al estacionamiento del mercado, para una movilización mucho más directa, implementar nuevas zonas de descanso con el diseño de mobiliario en la plaza conjuntamente con el aumento de área verde en zonas estratégicas, mejorando la experiencia de los transeúntes

5. Láminas Técnicas

5.1 Zonificación



PROYECTO
"CHAKANA, CENTRO DE VIDA COMUNITARIA EN CUENCA"

FECHA
CUENCA, 2 DE FEBRERO DE 2024

TALLER Y
URBANISMO 1
ARQ. GONZALO ENRIQUE FLORES JUCA

EMPLAZAMIENTO



DESCRIPCIÓN
1. Mercado 12 de Abril
2. Casa Comunal (Biblioteca de Objetos, Mentoría Inter-Generacional, Comedores)
3. Centro Integral Infantil
4. Cohousing
5. Bancos de Tiempo
6 Huertos Urbanos
7. Talleres
8. Mirador
9. Bibliotecas al Aire Libre
10. Ciclovía
11. Topiaria

ESTUDIANTES
KAROL ALEJANDRA AUQUILLA PINTADO
CRISTIAN DAVID MEDINA GALARZA
PAULA ROMINNA LEÓN RAMÍREZ

ESCALA:	LÁMINA TÉCNICA:
	PLANTAS
CONTENIDO: ZONIFICACIÓN	LÁMINA: A

UCUENCA
ARQUITECTURA

5.2 Plantas

- Planta Plaza General



COMUNITARIA EN CUENCA"

FECHA

CUENCA, 2 DE FEBRERO DE 2024

TALLER Y URBANISMO 1

ARQ. GONZALO ENRIQUE FLORES JUCA

EMPLAZAMIENTO

DESCRIPCIÓN

1. Mercado 12 de Abril
2. Casa Comunal (Biblioteca de Objetos, Mentoría Inter-Generacional Comedores)
3. Centro Integral Infantil
4. Cohousing
5. Bancos de Tiempo
6 Huertos Urbanos
7. Talleres
8. Mirador
9. Bibliotecas al Aire Libre
10. Ciclovía
11. Topiaria

ESTUDIANTES

KAROL ALEJANDRA AUQUILLA PINTADO
CRISTIAN DAVID MEDINA GALARZA
PAULA ROMINNA LEÓN RAMIREZ

ESCALA 1:2000

LAMINA TECNICA PLANTAS

CONTENIDO PLANTA GENERAL

LAMINA A.01

UCUENCA
ARQUITECTURA

- Planta: Plaza Mercado



PROYECTO
"CHAKANA, CENTRO DE VIDA COMUNITARIA EN CUENCA"

FECHA
CUENCA, 2 DE FEBRERO DE 2024

TALLER Y URBANISMO 1
ARQ. GONZALO ENRIQUE FLORES JUCA

EMPLAZAMIENTO



PLAZA MERCADO

DESCRIPCIÓN

El nuevo mercado con la plaza de los Bancos del Tiempo es una iniciativa que fusiona comercio y comunidad. Ofrece productos locales y espacios para intercambiar habilidades y servicios sin dinero. Promueve la solidaridad y fortalece los lazos comunitarios, creando un ambiente vibrante y colaborativo.

ESTUDIANTES
KAROL ALEJANDRA AUQUILLA PINTADO
CRISTIAN DAVID MEDINA GALARZA
PAULA ROMINNA LEÓN RAMIREZ

ESCALA: 1:500	LAMINA TÉCNICA: PLANTAS
CONTIENE: PLAZA MERCADO	LAMINA: A 04

UCUENCA
ARQUITECTURA

- Planta: Jardines



PROYECTO
"CHAKANA, CENTRO DE VIDA COMUNITARIA EN CUENCA"

FECHA
CUENCA, 2 DE FEBRERO DE 2024

TALLER Y URBANISMO 1
ARQ. GONZALO ENRIQUE FLORES JUCA

EMPLAZAMIENTO



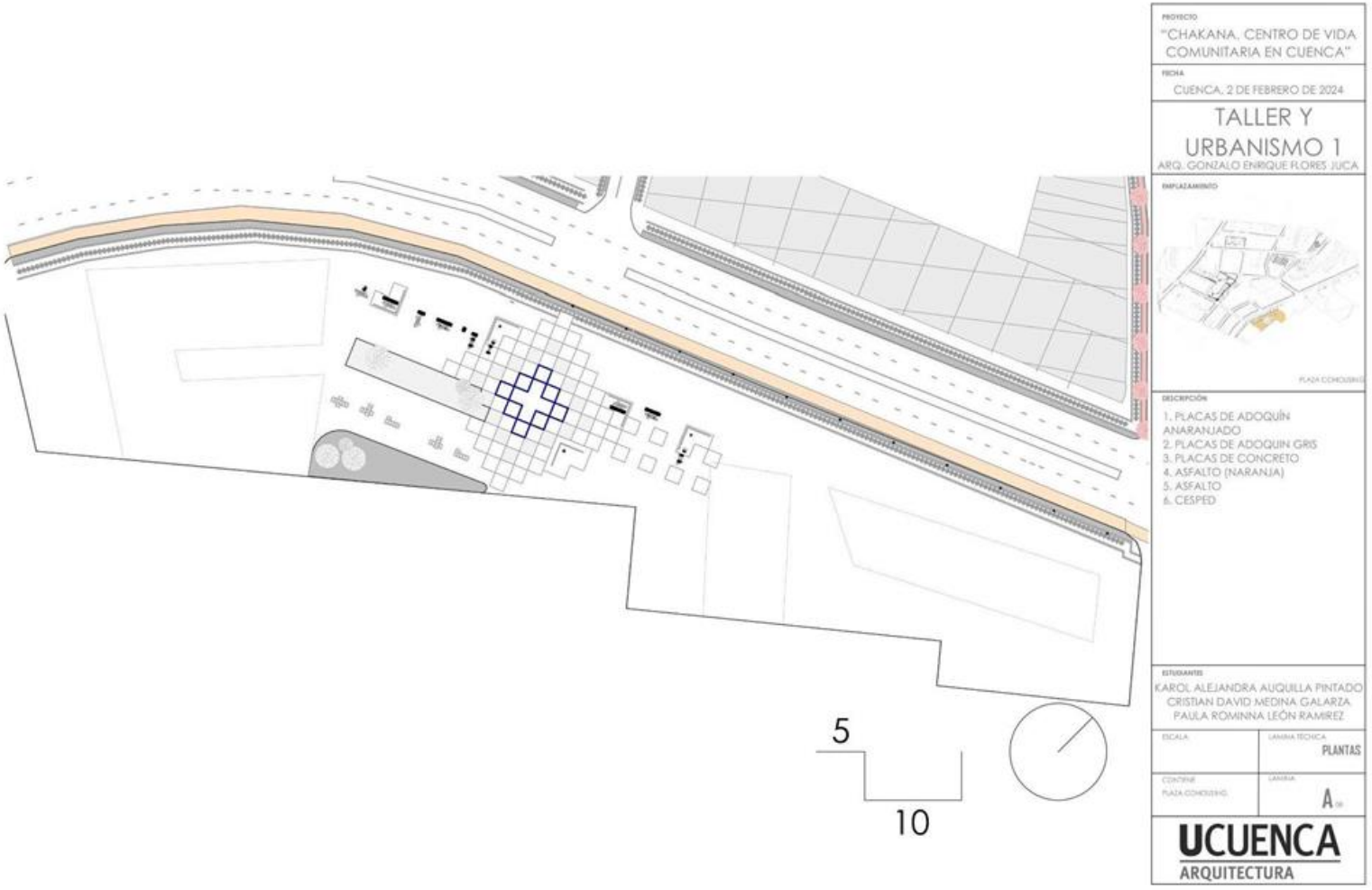
DESCRIPCIÓN
En el proyecto, los jardines fueron creados como parte de la rehabilitación del espacio público, embelleciendo el entorno y promoviendo la biodiversidad local. Estos espacios verdes proporcionan áreas de recreación y descanso, diseñados con la colaboración de la comunidad para fomentar el sentido de pertenencia y cuidado del entorno urbano.

ESTUDIANTES
KAROL ALEJANDRA AUQUILLA PINTADO
CRISTIAN DAVID MEDINA GALARZA
PAULA ROMINNA LEÓN RAMIREZ

ESCALA	LAMINA TÉCNICA
	PLANTAS
CONTENIDO: JARDINES	LAMINA: A

UCUENCA
ARQUITECTURA

- Planta: Plaza Cohousing



5.3 Secciones



PROYECTO
"CHAKANA, CENTRO DE VIDA COMUNITARIA EN CUENCA"

FECHA
CUENCA, 2 DE FEBRERO DE 2024

TALLER Y URBANISMO 1
ARQ. GONZALO ENRIQUE FLORES JUCA

EMPLAZAMIENTO

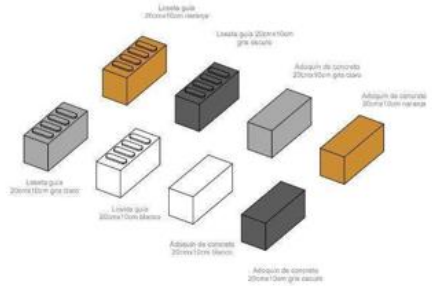
ESTUDIANTES
KAROL ALEJANDRA AUQUILLA PINTADO
CRISTIAN DAVID MEDINA GALARZA
PAULA ROMINNA LEÓN RAMIREZ

ESCALA	LÁMINA TÉCNICA
1:200	CORTES
CONTIENE	LÁMINA
CUAPONDELIG	D.01

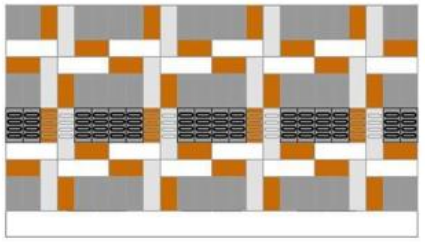
UCUENCA
ARQUITECTURA

5.4 Mobiliario Urbano

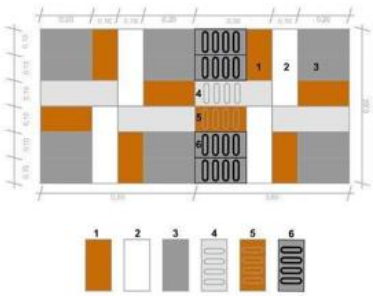
- Detalle Piso: Adoquín



TIPO DE ADOQUÍN
Y ELEMENTOS DE INCUSIÓN 1:20

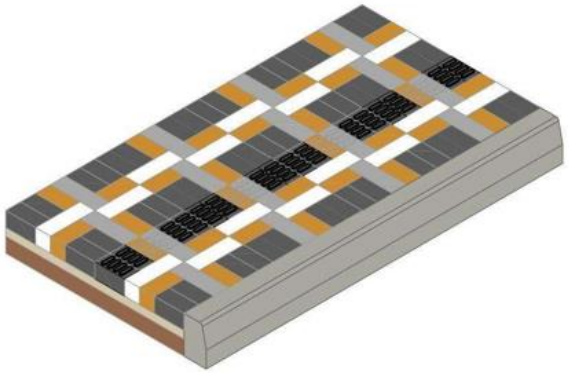


PLANTA 1:30



1. Adoquín de concreto 20cmx10cm naranja
2. Adoquín de concreto 20cmx10cm blanco
3. Adoquín de concreto 20cmx10cm gris oscuro
4. Loseta guía 20cmx10cm gris claro
5. Loseta guía 20cmx10cm naranja
6. Loseta guía 20cmx10cm gris oscuro

ESPECIFICACIÓN TÉCNICA 1:20



AXONOMETRÍA 1:30

PROYECTO
"CHAKANA, CENTRO DE VIDA COMUNITARIA EN CUENCA"

FECHA
CUENCA, 2 DE FEBRERO DE 2024

TALLER Y URBANISMO 1
ARQ. GONZALO ENRIQUE FLORES JUCA

EMPLAZAMIENTO

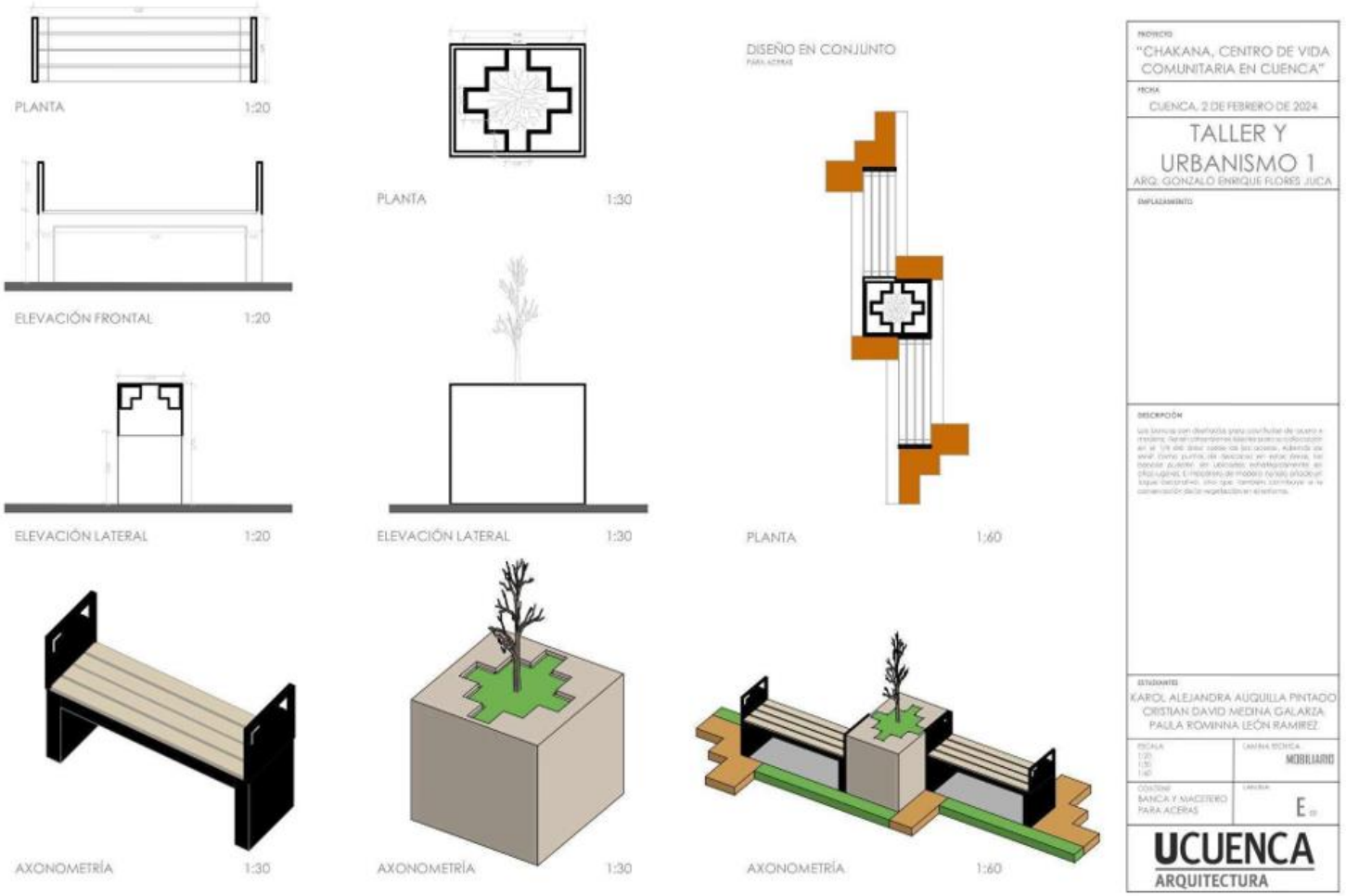
DESCRIPCIÓN
Los aceras peatonales de este lugar son únicas, inspiradas en la chakana, un símbolo andino. La forma de cruz de los adoquines más tradicional a la historia local, mientras que los colores representativos del sector reflejan la identidad cultural. Estas aceras no solo son funcionales, sino también una expresión estética que embellecen el entorno urbano con historia y tradición.

ESTUDIANTES
KAROL ALEJANDRA AUQUILLA PINTADO
CRISTIAN DAVID MEDINA GALARZA
PAULA ROMINNA LEÓN RAMIREZ

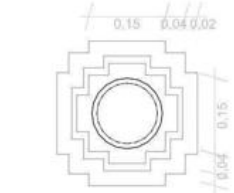
ESCALA	LAMINA TÉCNICA
1:20 1:30	MOBILIARIO
CONTIENE	LAMINA
DETALLE ADOQUIN	E

UCUENCA
ARQUITECTURA

- Bancas-Macetero



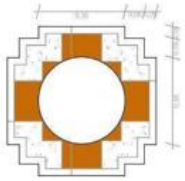
- Iluminación- basurero



PLANTA 1:10

Las luminarias se diseñarán con diversas alturas, adaptándose a las necesidades específicas de cada ubicación: 3m, 5m y 8m. En plazas, se instalarán las de menor altura, mientras que en las vías se utilizarán las más altas. Estas luminarias emitirán luz blanca fría con una potencia de 1000 lumens. El poste, fabricado en metal, sostendrá una placa de acero galvanizado negra de 5mm con forma de chakana sobre la que estará el foco. La iluminación generará un efecto reflectante en el suelo.

DESCRIPCIÓN



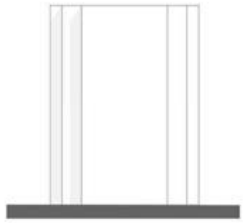
PLANTA 1:20



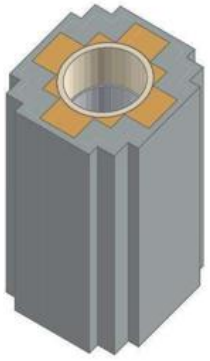
ELEVACIÓN 1:70



AXONOMETRÍA 1:70



ELEVACIÓN 1:20



AXONOMETRÍA 1:20

PROYECTO
"CHAKANA, CENTRO DE VIDA COMUNITARIA EN CUENCA."

FECHA
CUENCA, 2 DE FEBRERO DE 2024

TALLER Y URBANISMO 1
ARQ. GONZALO ENRIQUE FLORES JUCA

EMPLAZAMIENTO

DESCRIPCIÓN
Las luminarias en esta zona desempeñan un papel crucial en la iluminación nocturna para contribuir la tranquilidad. Además, la presencia estratégica de basureros contribuye significativamente a la reducción de la contaminación en el área. Cada una de estas estructuras urbanas ha sido cuidadosamente diseñada, tomando como referencia la chakana, aportando así una estética ornamental y culturalmente relevante al entorno, conservando su esencia y su historia.

ESTUDIANTES
KAROL ALEJANDRA AUQUILLA PINTADO
CRISTIAN DAVID MEDINA GALARZA
PAULA ROMINNA LEÓN RAMIREZ

ESCALA
1:10
1:20
1:50

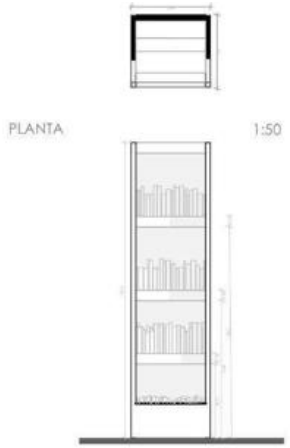
LÁMINA TÉCNICA
MOBILIARIO

CONTIENE
DETALLE LUMINARIAS Y BASURERO

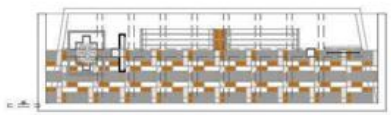
LÁMINA
E 07

UCUENCA
ARQUITECTURA

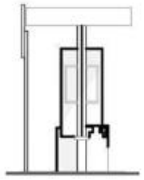
- Estación Autobús



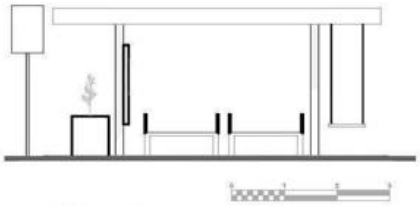
PLANTA 1:50



PLANTA

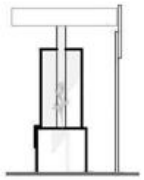


ELEVACIÓN IZQUIERDA



ELEVACIÓN FRONTAL 1:50

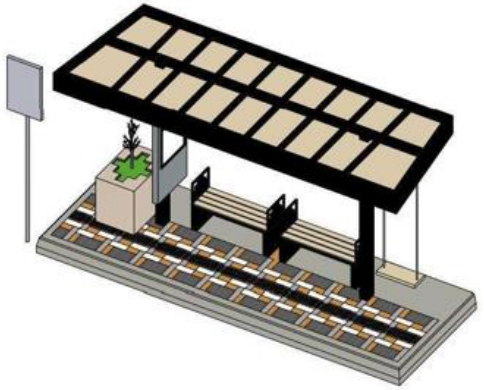
ELEVACIÓN FRONTAL



ELEVACIÓN DERECHA 1:100



AXONOMETRÍA 1:50



AXONOMETRÍA 1:100

PROYECTO
"CHAKANA, CENTRO DE VIDA COMUNITARIA EN CUENCA"

FECHA
CUENCA, 2 DE FEBRERO DE 2024

TALLER Y URBANISMO 1
ARQ. GONZALO ENRIQUE FLORES JUCA

EMPLAZAMIENTO



DESCRIPCIÓN

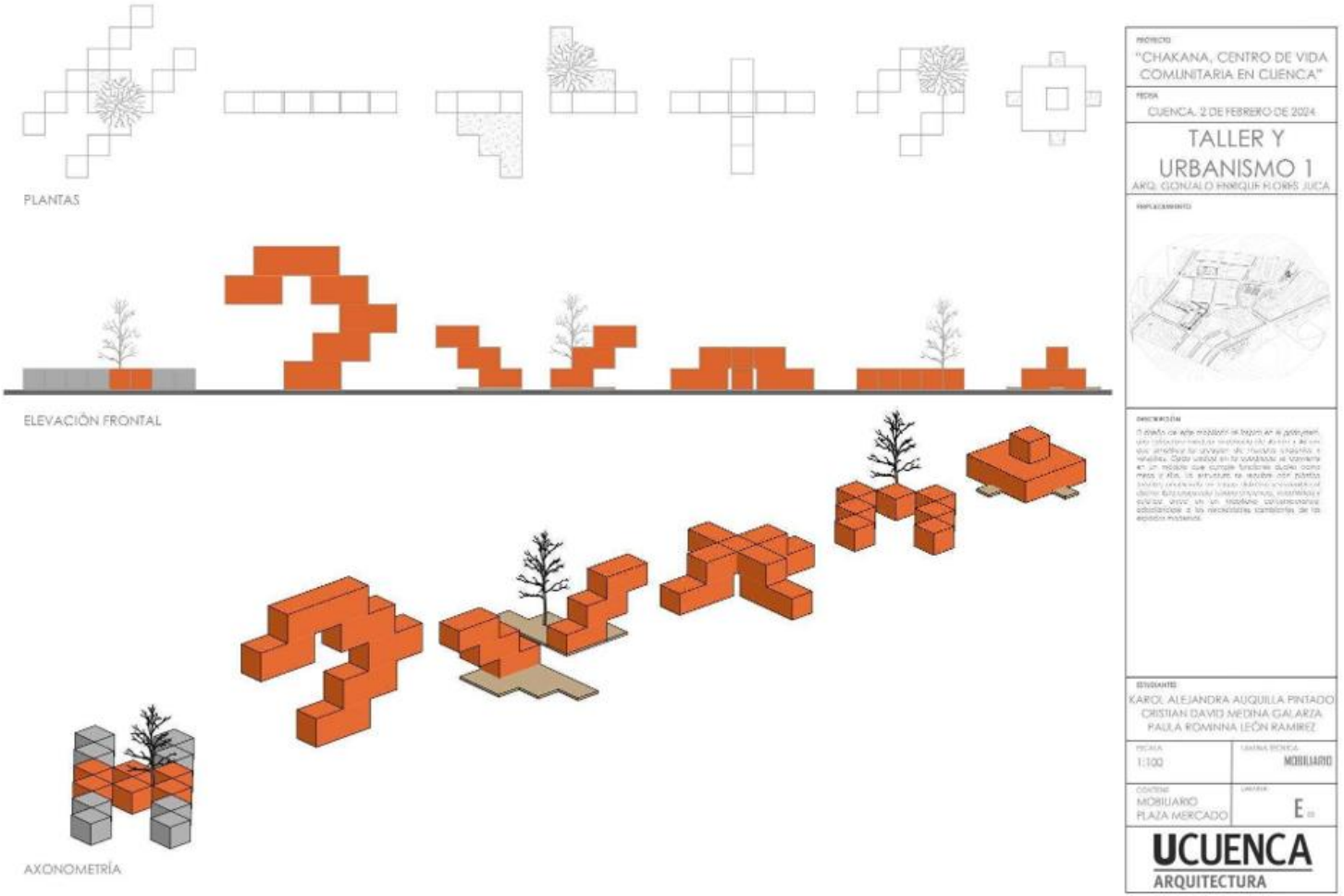
La parada de autobús cuenta con una estructura de acero, que destaca por su entrega interactiva y espacioso. Incorpora una pantalla para mostrar la hora de llegada de los autobuses, enchufes para cargar dispositivos electrónicos, un tablero y un mecanismo para agregar vegetación. El suelo adopta la configuración de la cubierta con adoquines. Este diseño innovador integra comodidades tecnológicas y elementos culturales para mejorar la experiencia de la comunidad. El intercambiador de libros, con estructura de acero, está diseñado para caminar en término, punto del vecino, comprometido la educación, el aprendizaje, la comunidad y la lectura.

ESTUDIANTES
KAROL ALEJANDRA AUQUILLA PINTADO
CRISTIAN DAVID MEDINA GALARZA
PAULA ROMINNA LEÓN RAMIREZ

ESCALA	LÁMINA TÉCNICA
1:100 1:50	MOBILIARIO
CONTIENE: ESTACIÓN DE AUTOBÚS E INTERCAMBIADOR DE LIBROS	LÁMINA: E 04

UCUENCA
ARQUITECTURA

- Mobiliario bancas: plaza Mercado



5.5 Perspectivas



PROYECTO 7: EL DORADO UBICADO EN TOTORACOCHA

Enlace video youtube
https://www.youtube.com/watch?v=EO9HgvrsyCU



AUTORES:

García Peralta Josué
Jiménez Herrera Lisbeth
Ugarte González Camila

I DIAGNÓSTICO

1. Área de estudio

El área de estudio se encuentra ubicada en la ciudad de Cuenca, Ecuador, específicamente en el sector de Totoracocha. Esta zona está delimitada por las calles Av. Max Uhle y Paseo de los Cañaris, así como por la Av. Yana Urco y el Parque Huagrahuma.

En cuanto a la historia del sector, se destacan dos barrios históricos: El Dorado y Zamora Huagrahuma. El Barrio El Dorado ha sido escenario de diversas actividades culturales, como pases del niño y agasajos. Por otro lado, el Barrio Zamora Huagrahuma surgió alrededor del año 1985 en terrenos vacíos propiedad de las familias Espinoza y Avilés.

En cuanto a hitos o edificaciones importantes, el sector cuenta con el Redondel de la Jep, cercano al Banco Jep, también conocido como Redondel Plaza Bocatti por la proximidad a dicho establecimiento. Otro ejemplo destacado es el Parque Huagrahuma, que se ha convertido en un punto de referencia importante en la zona.

La superficie total del área de estudio es de 16.9 hectáreas, distribuidas en 16 manzanas con un total de 346 predios; Existen 10 predios desocupados y que pertenecen a equipamientos. La población se estima en aproximadamente 1344 habitantes, calculada en función de la composición familiar media de 4 integrantes por familia. Densidad Bruta (Dn) es igual al # de habitantes dividido para el total de Hectáreas,

Dn= 80 hab/Ha.

Las actividades principales en este sector son residenciales, aunque también se desarrollan actividades económicas terciarias, como la venta de productos y servicios en los predios cercanos a las avenidas Gonzalez Suarez, Max Uhle y Paseo de los Cañaris. Este equilibrio entre lo residencial y lo comercial contribuye a la dinámica y vitalidad del sector de Totoracocha en la ciudad de Cuenca.

Figura 1. Área de estudio



2. Sistema vial

En el siguiente apartado se realiza un análisis con respecto al sistema vial del sector, donde se observa la jerarquía de las vías y el estado actual en que se encuentran. Se estudiaron un total de 15 vías, dentro de las cuales se examinaron 30 tramos.

Figura 2. Sistema vial.



3.1. Jerarquización vial

La jerarquía vial del área de estudio se clasifica en cuatro categorías: Expresas, Arteriales, Colectoras y Locales. No se registran vías expresas, lo que representa el 0% de la longitud vial y el número de tramos. Las arteriales abarcan 0.42 km, constituyendo el 15.8% de la longitud total y representan el 4.8% de los 21 tramos. Las colectoras, con una extensión de 0.53 km, representan el 20% de la longitud vial y el 9.5% de los tramos. Por último, las vías locales tienen una longitud de 1.7 km, abarcando el 64.2% de la extensión total y el 85.7% de los tramos. En conjunto, el área de estudio cuenta con una longitud vial de 2.65 km distribuida en 21 tramos, donde las vías locales predominan en

Tabla 1. . Jerarquía vial

Jerarquía de las vías	Longitud vial		Tramos viales	
	Km	%	N°	%
Expresas	0	0	0	0
Arteriales	0.42	15.8 %	1	4.8 %
Colectoras	0.53	20 %	2	9.5 %
Locales	1.7	64.2 %	18	85.7 %
Total	2.65	100 %	21	100 %

Figura 3. Jerarquía vial



3.2. Estado de las vías

La mayoría de los tramos de calzadas se encuentran en buen estado, representando el 78.12% del total. Un porcentaje menor de tramos de calzadas son regulares. Esto sugiere que podrían beneficiarse de mejoras o mantenimiento adicional. Aunque en menor medida, existe un (6.25%) de tramos de calzadas que se consideran en mal estado. Esto indicala necesidad de intervención para mejorar la calidad de estas áreas.

La mayoría de los tramos de aceras exhiben un buen estado, con un porcentaje del 67.7%. Esto sugiere un mantenimiento adecuado de las aceras. Existe un porcentaje menor (12.9%) de tramos de aceras clasificados como regulares y un porcentaje significativo (19.3%) de tramos en mal estado. Esto señala la necesidad de atención inmediata para mejorar la calidad y seguridad de estas áreas peatonales.

Tabla 2. Estado de las vías.

Estado	Calzadas		Aceras	
	N° tramos	%	N° tramos	%
Bueno	25	78,12 %	21	67.7 %
Regular	5	15.63 %	4	12.9 %
Malo	2	6.25 %	6	19.3 %
Total	32	100 %	31	100 %

Estado Calzadas



Figura 4. . Estado Aceras



3.3. Material de las vías

En las calzadas, el material predominante es el asfalto con un 59.38%, seguido del hormigón con un 34.38%. En cuanto a las aceras, el material más común es el hormigón, representando el 90.63% de los tramos. También se observa que hay tramos donde no existen aceras, estos representan un 9.37% de los casos. En resumen, las vías presentan una diversidad de materiales, siendo el asfalto y el hormigón los más utilizados, mientras que las aceras mayoritariamente están construidas de hormigón.

Tabla 3. Material de las vías.

Material	Calzadas		Aceras	
	N° tramos	%	N° tramos	%
Hormigón	11	34.38 %	29	90.63 %
Asfalto	19	59.38 %	0	0
Lastre	2	6.24 %	0	0
No tiene	0	0	3	9.37 %
Total	32	100 %	32	100 %

Figura 5. Material Aceras



Figura 6. . Material Calzadas



3.4. Sección vial

La distribución de la sección vial (Tabla 4) muestra que no hay tramos con una longitud inferior a 3.50 metros. La mayoría de los tramos (50%) tienen una longitud de calzada entre 3.51 y 7.00 metros, seguido por un 28.12% de los tramos que tienen una longitud superior a 10.50 metros. En resumen, la sección vial se caracteriza por una variabilidad en la longitud de los tramos, con una predominancia en la categoría de 3.51 a 7.00 metros.

La mayoría de las aceras se encuentran en el rango de 1.01 a 2.00 metros, lo que sugiere posiblemente que son adecuados para la mayoría de las necesidades peatonales. Los tramos con secciones mayores a 2.00 indican un enfoque en áreas donde se busca un espacio peatonal más amplio y cómodo. La atención es necesaria para los tramos de acera con secciones en el rango de 0.5 a 1.00 metros para garantizar que cumplan con los estándares de accesibilidad y seguridad. (Tabla 5)

- Calzadas

Tabla 4. . Sección Calzadas.

Sección calzada (m)	Número de tramos	Porcentaje
3.51 – 7.00	16	50 %
7.01– 10.50	7	21.88 %
> 10.50	9	28.12 %
Total	32	100 %

- Aceras

Tabla 5. . Sección Aceras

Sección acera (m)	Número de tramos	Porcentaje
>2.00	4	12.9 %
1.01 – 2.00	17	54.8 %
0.5 – 1.00	10	32.3 %
Total	31	100 %

Figura 7. Sección vial local de la calle Sumaco

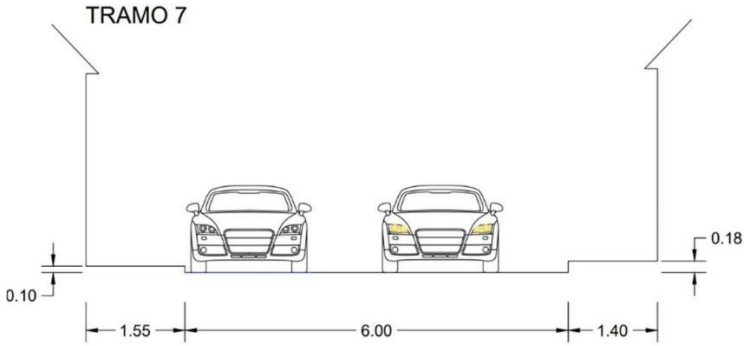


Figura 8. Sección vial colectora de la vía Paseo de los Cañaris

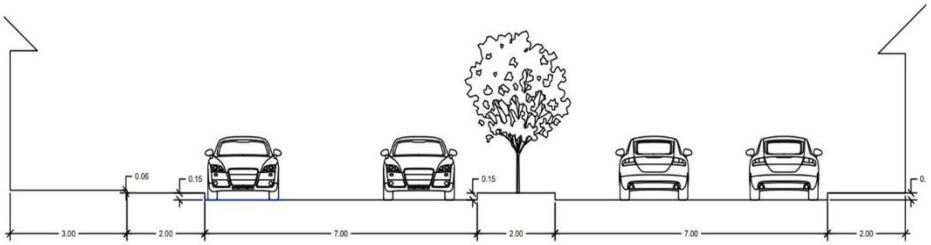
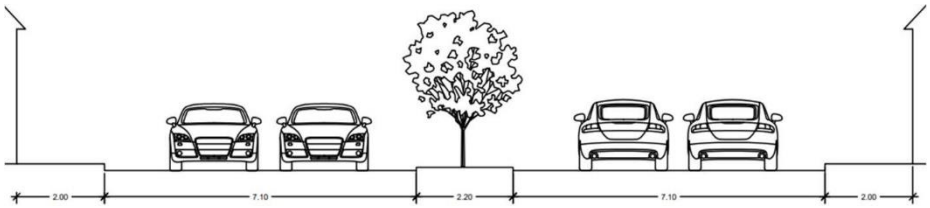


Figura 9. Sección vial arterial de la Av. Gonzalez Suarez



3.5. Carriles de circulación

Las vías se distribuyen en diferentes números de carriles (Tabla 6), siendo los más comunes los de 2 carriles, que representan el 40.63% de los tramos.

Tabla 6. Carriles de circulación

Número de carriles	Número de tramos	Porcentaje
1	10	31.25 %
2	13	40.63 %
4	9	28.12 %
Total	32	100 %

Dentro del área de estudio no existe presencia de ningún tipo de carril especial como carril para buses o ciclovías.

Figura 10. . Carriles especiales



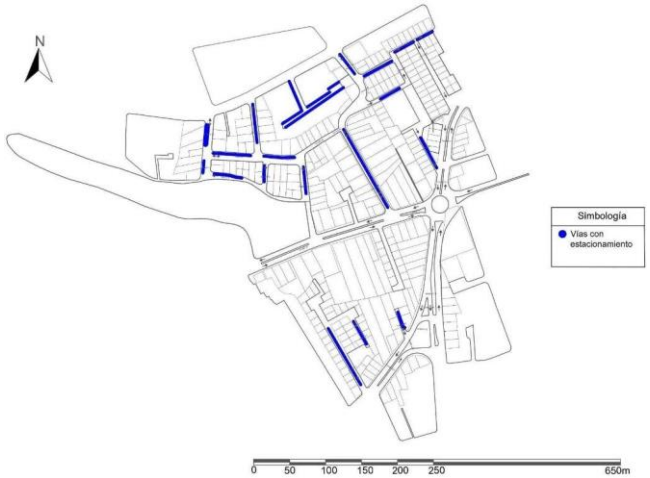
3.6. Estacionamiento

En el área de estudio, se observa que hay una longitud total de 2.65 km distribuida entre tramos viales que permiten estacionamiento y aquellos que no lo permiten. El 56.25% de los tramos viales, con una longitud de 0.75 km, permiten estacionamiento, mientras que el 43.75% de los tramos viales, con una longitud de 1.9 km, no permiten estacionamiento. El número de plazas de estacionamiento presentes dentro del sector es de 97 plazas.

Tabla 7. Estacionamiento

Estacionamiento	Longitud vial		Tramos viales	
	Km	%	N°	%
Permite	0.75 km	28.3 %	18	56.25 %
No permite	1.9 km	71.7 %	14	43.75 %
Total	2.65 km	100%	32	100 %

Figura 11. Vías con estacionamiento



3.7. Transporte público

El transporte público en el área de estudio se compone principalmente de tres líneas de autobuses urbanos: la línea 3, que conecta de este a oeste la ciudad; la línea 13, que traza su ruta de sureste a noroeste; y la línea 15, que abarca de noreste a suroeste de

la ciudad de Cuenca. Estas líneas son esenciales para la movilidad de la población del sector, ya que las tres conectan con puntos y ejes vitales de la ciudad. Respecto a las paradas de autobuses, la línea 3 y la línea 15 tienen sus paradas ubicadas en la Vía González Suarez, mientras que la línea 13 tiene su parada en la Vía Paseo de los Canaris.

Figura 12. Ruta del transporte público



3.8. Vegetación en las vías

La vegetación se clasifica en tres tipos: alta, media y baja, pero se muestra que en la mayoría de tramos, con un 71.88% no existe vegetación de ningún tipo. Existe en un 25% la vegetación alta, que son árboles y arbustos que se encuentran en los parterres. También hay un porcentaje menor de vegetación baja que es 3.12% que es el césped. (tabla 8)

En resumen, hay falta de vegetación en las vías del sector, siendo la vegetación alta la más predominante, pero un porcentaje bajo.

Tabla 8. Vegetación en las vías

Tipo	Número de tramos	Porcentaje
Alta	8	25%
Media	0	0%
Baja	1	3.12%
No existe	23	71.88%
Total	32	100 %

Figura 13. Vegetación en vías



3.9. Indicadores viales

Tabla 9. Indicadores viales

N°	Nombre del indicador	Indicador
1	Cobertura del transporte público (%)	84.02%
2	Relación acera calzada en vías arteriales	20-80
3	Relación acera calzada en vías colectoras	19-81
4	Relación acera calzada en vías locales	22-78
5	Accesibilidad del espacio de tránsito peatonal	0 %
6	Espacio viario para bicicletas	0 %
7	Población servida	87 %
8	Espacio viario exclusivo para transporte público	0 %
9	Vegetación en las vías	28.12 %
10	Aceras en mal estado	19.3%
11	Calzadas en mal estado	6.25 %
12	Señalización en tránsito peatonal	0%

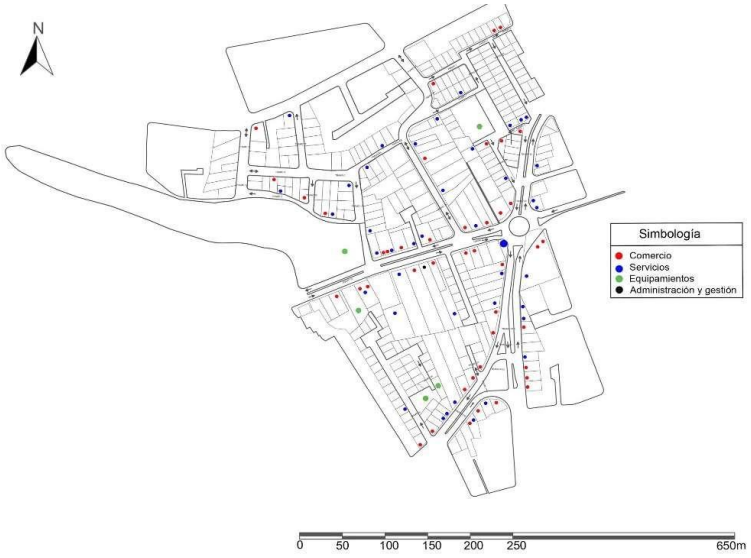
3. Usos de suelo

La mayoría de las actividades se distribuyen entre comercio y servicios, lo que sugiere una fuerte presencia de actividades comerciales y de servicios en las áreas estudiadas. Durante el trabajo en campo se evidenció una alta presencia de tiendas barriales, restaurantes y todo tipo de servicios desde mecánicas, escuelas de danza, confección y alquiler de ropa, etc. La presencia de equipamientos y áreas destinadas a la administración y gestión es relativamente baja en comparación con comercio y servicios. Los Equipamientos encontrados en el sector son principalmente parques, de los cuales destaca el parque Huagrahuma.

Tabla 10. Categoría de uso de suelo

Categoría de uso de suelo	Número	Porcentaje
Comercio	41	47,1 %
Servicios	40	46 %
Equipamientos	5	5.7 %
Administración y gestión	1	1.2 %
Otro	0	0
Total	87	100 %

Figura 14. Usos de suelo



3.1. Usos de suelo mayor

Dentro del área de estudio solamente existe la presencia de un uso de suelo mayor, en el cual funciona una entidad bancaria. Dicho servicio tiene gran impacto en el sector ya que concentra un mayor número de gente que cualquier otro establecimiento cercano.

3.1.1. Tipo de concentración

Describir los datos de las tablas

Tabla 11. Concentración

N°	Concentración	N° usos
1	10 – 25	1
2	25 -50	0
3	> 50	0
Total		1

3.1.2. Categoría de uso y uso específico

En el área de estudio, se identificó un solo lote cuyo uso de suelo supera la categoría convencional de servicios, destacando por su función específica como un banco. Este establecimiento bancario actúa como un centro financiero, atrayendo a una concentración de personas que oscila entre 10 y 25 individuos en un momento dado. Su presencia única sugiere un rol crucial en la oferta de servicios financieros para la comunidad local. Este lote no solo desempeña un papel fundamental en el ámbito económico, sino que también puede influir en la dinámica social al servir como punto de encuentro y actividad para los residentes de la zona.

3.1.3. Estacionamiento

Existe una ausencia de plazas de estacionamiento dentro del predio del establecimiento bancario, pero se observa una solución estratégica con la propiedad de un lote cercano, a menos de 10 metros, utilizado como un parqueadero exclusivo para los clientes del banco. Esta iniciativa demuestra una consideración consciente por parte del banco para abordar las necesidades de estacionamiento de sus clientes, optimizando el espacio disponible en las inmediaciones. La proximidad del lote de estacionamiento sugiere una planificación eficiente para facilitar el acceso y comodidad de los usuarios del banco. Este enfoque también puede contribuir a mitigar impactos negativos en el tráfico y a mejorar la experiencia general de los clientes al proporcionar una solución práctica y dedicada para el estacionamiento.

3.2. Indicadores de uso

Generar una tabla en la que se visualice el nombre de los valores de los diferentes indicadores calculados. Mínimo 5 indicadores. Se puede relacionar los usos de suelo con las vías. Ejemplo. El 80% de usos comerciales se emplazan en vías colectoras.

Tabla 12. Indicadores de uso

N°	Nombre del indicador	Indicador
1	Oferta de plazas de estacionamiento	97 plazas
2	Comercios y servicios en relación a las vías principales	66.66 %
3	Uso residencial en relación a vías locales	88.30 %
4	Uso de concentración 10 - 25 personas	1
5	Uso de concentración 25 - 50 personas	0

4. Tráfico

Según la información recopilada el miércoles 28 de diciembre de 2023 en intervalos de tiempo específicos (7 am-8 am, 12 pm-1 pm y 6 pm-7 pm), se observa un patrón claro de congestión vehicular. En particular, las horas pico de tráfico se concentran al mediodía en la vía Gonzalez Suarez, mientras que por la noche se registran mayores niveles de flujo vehicular en las vías Paseo de los Canaris y Max Uhle. Durante el día, también se identificó congestión en una zona cercana al área de estudio en la vía Gonzalez Suarez. Estos datos resaltan la variabilidad de la congestión a lo largo del díay proporcionan una visión integral de los momentos críticos en los que se debe preverun mayor flujo vehicular.

Figura 15. Tráfico Vehicular 7-8 am

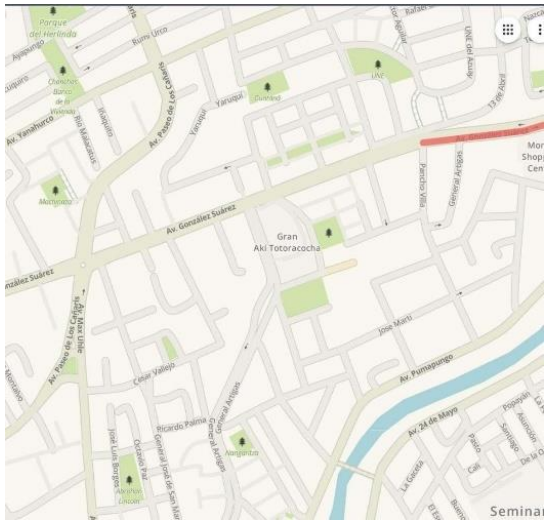


Figura 16. Tráfico Vehicular 12-13 pm

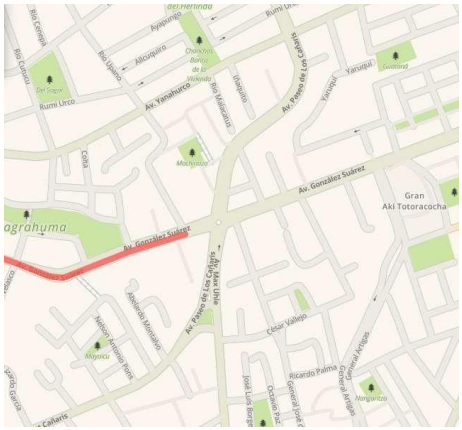


Figura 17. Tráfico Vehicular 18-19 pm



5. Problemática

3.1. Viales

- No existe espacio adecuado para peatones y ciclistas
- No existe cobertura de área verde.
- Accidentes provocados por el estado de aceras y vías.
- No existe accesibilidad para personas con discapacidad.
- Inseguridad del peatón en zonas poco transitadas.
- No existen plazas de estacionamiento para bicicletas.

3.2. Usos de suelo

- No existe espacio para el comercio local.
- Abandono de Áreas verdes.
- No existen espacios que promuevan el reciclaje.
- Desarrollo desordenado de comercios.
- No existen espacios/servicios culturales.
- No existen espacios de recreación infantil.
- No existen espacios para la agricultura urbana.
- Desorden visual por altura de edificaciones, cables eléctricos y publicidad.
- Servicios y comercios ubicados próximos a vías arteriales y colectoras.

3.3. Tráfico

- No existe un flujo vehicular adecuado en horas pico.
- Alto tráfico vehicular en horas pico genera contaminación acústica y smog.

3.4. Otros

- No existe accesibilidad al transporte público para toda la población.
- No existe planificación ante catástrofes naturales.
- Falta de accesibilidad de conexiones rápidas de Internet.
- No existe participación ciudadana en decisiones/planificación urbana.
- Pérdida de la identidad cultural en el diseño.

II MODELO OBJETIVO

Con el propósito de impulsar el desarrollo en esta área de estudio, es esencial resaltar los elementos distintivos que influyen en su dinámica. En primer lugar, destacan aspectos positivos, como la diversidad de comercios y servicios que contribuyen al fortalecimiento económico de la comunidad. Además, la limitada densidad de uso del suelo evita la congestión vehicular, preservando la fluidez del tráfico en la zona. La excelente condición de las vías, tanto peatonales como vehiculares, especialmente en las arterias principales, desempeña un papel crucial en la seguridad y comodidad de peatones y conductores.

Considerando las actuales condiciones del lugar, se propone la implementación de un recorrido de tranvía a lo largo de la avenida González Suárez. Esta propuesta se configura como una estrategia visionaria para establecer un innovador eje comercial. Asimismo, contempla la creación de una plaza que fomente la participación en diversas actividades y promueva la diversidad de emprendimientos. De este modo, se aspira a convertirla en la primera plaza de reactivación económica en la ciudad.

En el contexto de la intervención planificada en el sector, la participación activa de la población local se presenta como un elemento esencial para el éxito y la sostenibilidad de la iniciativa. La comunidad desempeña un papel crucial en el impulso del desarrollo, ya que es la principal beneficiaria y usuaria de las mejores propuestas. En primer plano, la diversidad de comercios y servicios existentes en la zona no solo refleja la vitalidad económica, sino que también representa una oportunidad para fortalecer los lazos comunitarios a través de la colaboración empresarial. La baja densidad de uso del suelo, por otro lado, no solo preserva la estética del entorno, sino que también contribuye a una movilidad más eficiente, fomentando la interacción y conectividad entre los residentes. Se crearán espacios para artistas y emprendedores locales en la nueva plaza, fomentando así la diversidad de talentos y productos en la comunidad.

Para los problemas específicos del sector se toma en cuenta soluciones estratégicas en las que se intervenga todo el sitio y genere cambios significativos para la comunidad. En primer lugar, es esencial garantizar la accesibilidad para personas con discapacidad, lo cual se logra mediante la implementación de rampas y accesos adaptados, así como la inclusión de información en braille en señalizaciones.

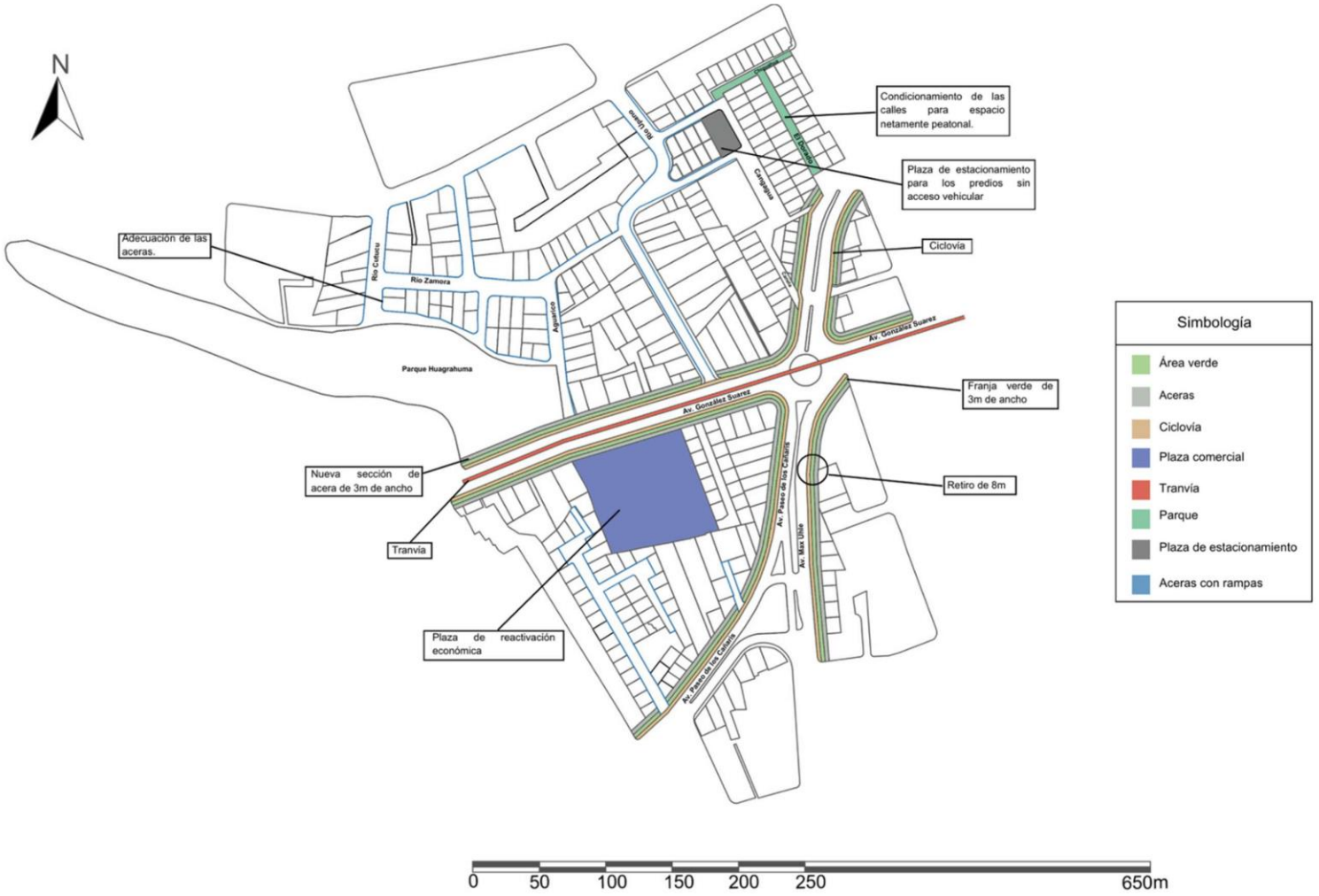
Además, es importante diseñar nuevas áreas verdes sobre las aceras de las vías principales Av. Gonzalez Suarez, Max Uhle y Paseo de los Cañaris. Se busca recuperar áreas abandonadas diseñando jardines comunitarios y huertos urbanos.

La mejora del espacio peatonal y la creación de infraestructuras adecuadas para ciclistas son esenciales para fomentar modos de transporte más sostenibles y seguros. Esto implica la ampliación y mejora de aceras locales. Se diseñan aceras tipo para las vías González Suarez, Max Uhle y Paseo de los Cañaris, estas serán más amplias y conectarán con los puntos comerciales dentro del sector. Se debe planificar la construcción de ciclovías sobre las vías arteriales y colectoras. Al mismo tiempo, mejorar la infraestructura y la accesibilidad del transporte público. Se diseña un carril de tranvía sobre la Av. González Suarez con el fin de conectar el sector con la ciudad de manera más ágil y efectiva y reducir el uso del transporte individual.

Para la seguridad de los ciudadanos, se han abordado problemas como, la inseguridad en zonas poco transitadas y la contaminación generada por el tráfico vehicular. Soluciones que incluyen el mantenimiento de infraestructuras, mejoras en la iluminación y la promoción de tecnologías de alerta temprana.

Nuestro diseño urbano y planificación se enfocan en preservar la identidad cultural, evitando el desorden visual y la pérdida de estructuras históricas. La participación ciudadana es clave en este proceso, permitiendo que la comunidad influya en la toma de decisiones para el desarrollo urbano.

Figura 18. Modelo objetivo



III PROPUESTA

1. Antecedentes

1.1. Histórico

Totoracocha se ubica en la parte este, el límite de la ciudad para la década de 1950 era la actual Av. Huayna Cápac y en esa época existían casas dispersas que contaban con amplios sectores dedicados a la agricultura y al pastoreo, el actual cementerio municipal se constituía en el límite urbano, era una construcción desolada y alejada de la ciudad, se conocía ese sector con amplias zonas de prados, con presencia de árboles frutales, eucaliptos entre otros, se veía sectores con presencia de totoras de ahí viene el nombre de la parroquia, los Cañaris utilizaban el nombre Guapondelig que significa llanura extensa para referirse a todo el valle donde hoy se encuentra la ciudad de Cuenca, este nombre actualmente corresponde a una de las principales avenidas de acceso del sector.

Dentro del sector de estudio existen dos barrios importantes que son el barrio “El Dorado” donde se realizan actividades culturales. Dentro de este barrio se formó una brigada para respaldar la seguridad de sus habitantes y está el barrio “Zamora Guagrahuma. El barrio es conocido como el relleno del gallinazo por la ubicación y situación que existía.

1.2. Económico

El sector de Totoracocha corresponde al 8% de la mejor disponibilidad de servicios y afluencia de la población como restaurantes, mecánicas, sastrerías, bancos, pequeñas tiendas, etc. Estos locales son tanto de producción como de exhibición de sus productos y también sirven como vivienda para sus propietarios.

La Plaza Bocatti es uno de los puntos donde más se genera movimiento, el 68% de la gente acude a este lugar y el 29% lo hace por otros factores principalmente porel Banco del Pichincha y la Cooperativa Creo (Tobar, 2014). La avenida González Suárez es uno de los lugares donde más se concentra la actividad económica del sector, donde prevalecen distintos tipos de locales desde restaurantes y mecánicas hasta entes públicos como la agencia de tránsito y notaría del sector.

1.3. Cultural

La ciudad de Cuenca, ubicada en Ecuador, es reconocida por su rica herencia cultural que se refleja en su arquitectura colonial, tradiciones arraigadas y expresiones artísticas vibrantes. El Centro Histórico de Cuenca, declarado Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO, alberga una impresionante colección de iglesias, catedrales y edificaciones coloniales que representan la fusión de estilos arquitectónicos europeos e indígenas. El sector de Toracocha a estudiar se encuentra próximo al centro histórico de la ciudad, dentro los barrios se realizan actividades culturales por ejemplo el pase del niño, agasajos, entre otras. También actividades de concienciación de cómo sacar la basura.Y mantienen la costumbre de jugar con trompos, bolas, etc.

1.4. Concepto

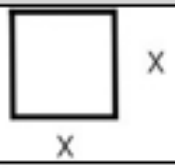
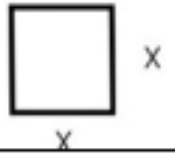
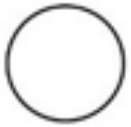
El concepto urbano para el proyecto "El Dorado" se inspira en la rica historia del barrio homónimo, que remonta su nombre al asentamiento cañari en Cuenca. La esencia se centra en capturar el poder, riqueza y prosperidad que simboliza el nombre "El Dorado". En este sentido, el proyecto se diseñará para reflejar la majestuosidad y la opulencia asociadas con este lugar histórico, utilizando elementos que evoquen los valores que representa el nombre.

El diseño se basará en las formas que se definan a partir del análisis de sitio y el símbolo de ¨El dorado¨, el cual se verá reflejado mediante la combinación de elementos en mobiliario, caminerías, mosaicos y la plaza central de nuestro proyecto.

2. Análisis de Sitio



3. Síntesis del diagnóstico: Análisis espacial urbano

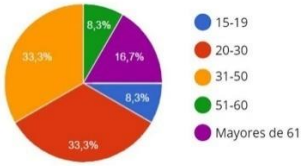
AEU	Forma	Color	Material
Arquitectónico			
Tipológico			
Morfológico			
Paisajístico			
Conclusión			

4. Participación Ciudadana

La participación ciudadana es importante para conocer las necesidades que tienen las personas con respecto al sitio, de esta forma encontramos las problemáticas y las soluciones que podríamos abordar de acuerdo a perspectivas diferentes. En la encuesta realizada en sitio, según los resultados de las tablas se entrevistó a más mujeres que hombres, ya que ellas se encontraban en el sector con sus hijos. Además, existe una gran diversidad de edades a quienes se entrevistó.

La mayoría de personas entrevistadas estaban en un rango entre los 20 y 60 años, es importante recalcar que aquellas estaban trabajando o tomando su caminata.

Figura 19. Rango de Edades



En esta encuesta se pudo observar que el mayor porcentaje está en el área de seguridad, la mayoría de los encuestados de la cuál son mujeres expresaban esta inquietud, ya que no podían salir con sus hijos por miedo de que sean asaltadas o agredidas.

Figura 20. Problemas del Sector



Luego para conocer a detalle los problemas, pedimos a los participantes que nos expliquen, de acuerdo a sus respuestas anteriores. Recalcando las siguientes:

- Faltan plazas y centros de dispersión
- No existen rampas dentro del sector
- Personas que toman y roban (no hay control)
- Delincuencia dentro del parque
- No existen equipamientos culturales para niños
- No existe la señalización debida
- Mucha delincuencia
- Mucha contaminación
- Mucha inseguridad en los parques del sector
- Mantenimiento de las aceras y el pintado de las señalizaciones
- Mucha delincuencia en las calles
- Existen problemas de baches en las vías

Dentro de las soluciones que propusieron los habitantes para solventar los problemas antes mencionados, se encuentran los siguientes:

- Crear espacios dentro del sector donde se realicen diferentes actividades
- Deben de existir mejoras en todas las aceras y agregar señales en braille
- Más patrullaje en el sector del parque Huagrahuma
- Mayor control de policías en horas de la noche
- Incentivar con espacios como bibliotecas para la lectura y control de lecturas
- Se debe aumentar el número de semáforos para evitar accidentes
- Barrio sea unido, más aporte de la policía
- Aumentar los números de tachos de basura
- Mayor control de las autoridades en horas de la noche
- Dar mantenimiento y pintado de señales
- Reuniones y grupos barriales contra el crimen
- Se deben mejorar las vías en el sector

5. Láminas Técnicas

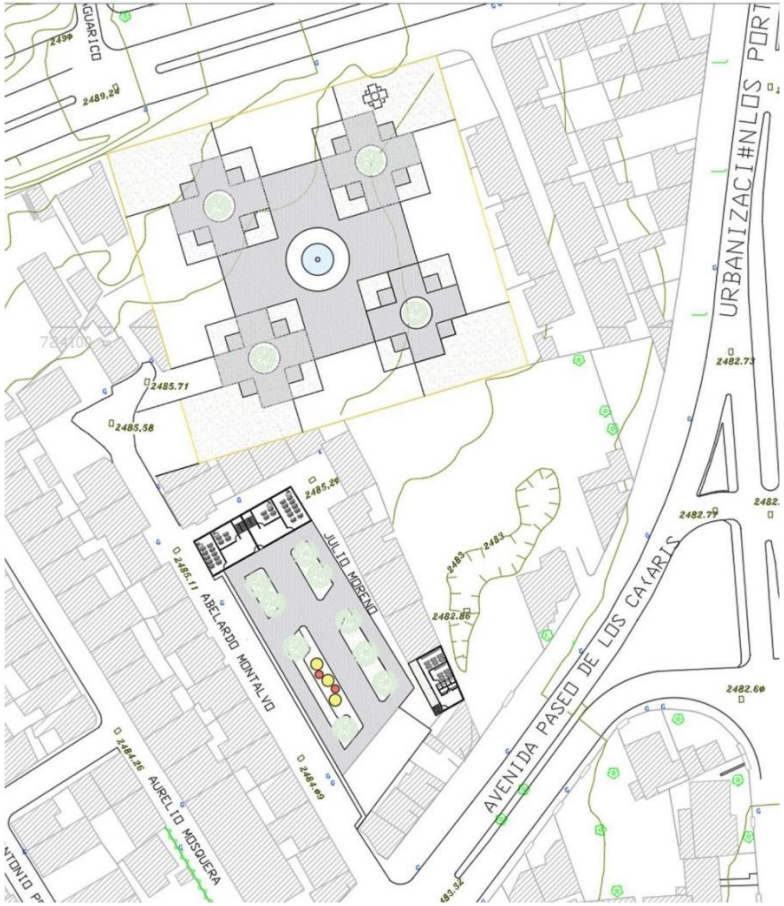
5.1. Zonificación



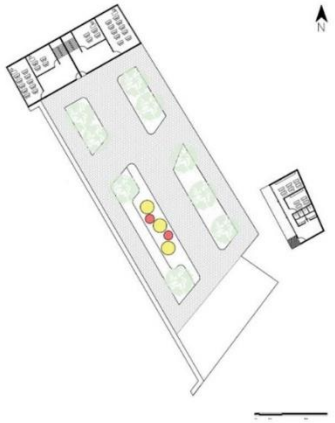
5.2. Plantas



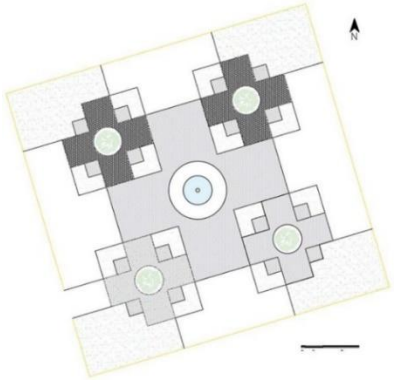
- Planta: Diseño de Espacios Públicos



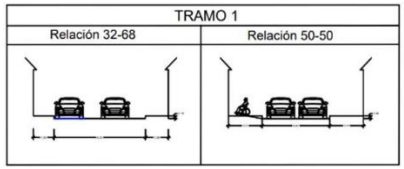
- Parque del emprendedor

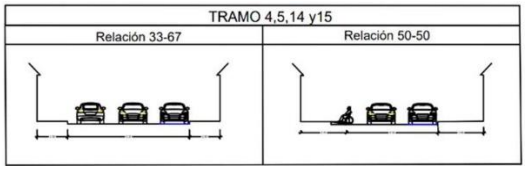


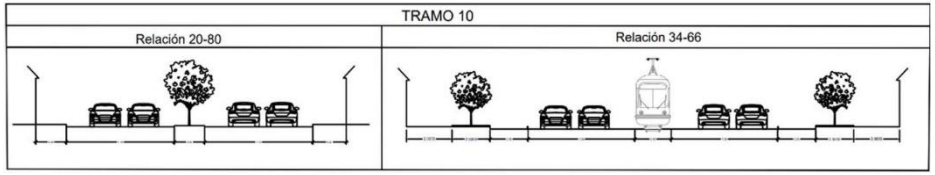
- Plaza del Emprendedor

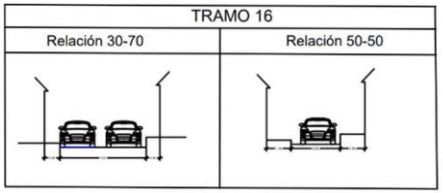


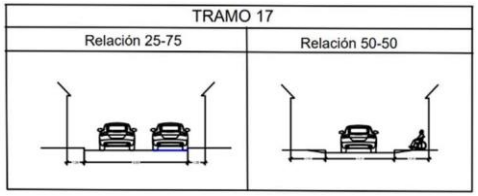
5.3. Secciones

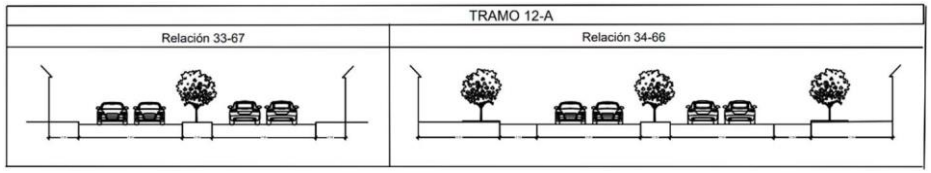




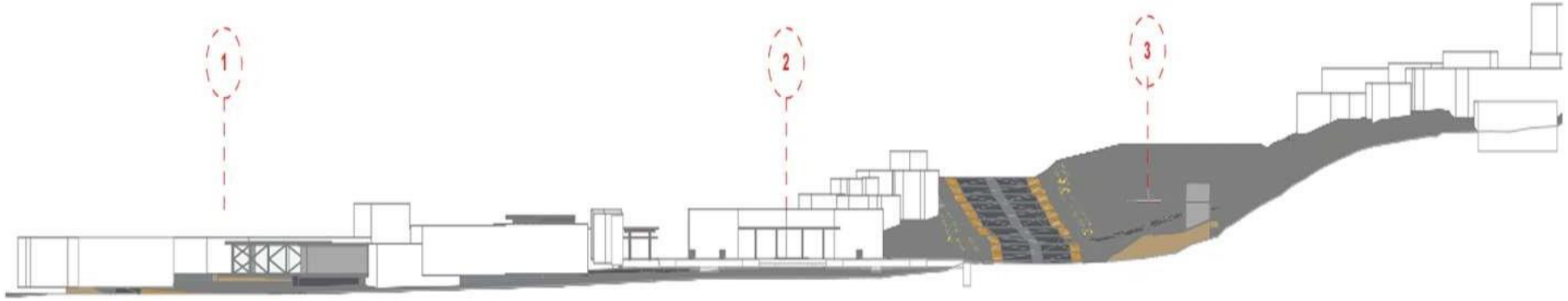






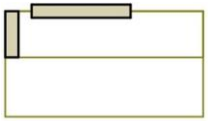


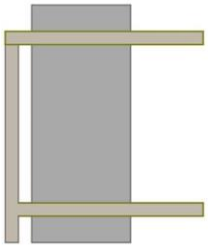
1. Parque del Emprendedor
2. Plaza del Emprendedor
3. Pabellón del Emprendimiento

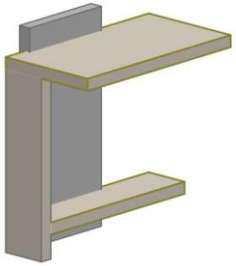


5.4. Mobiliario Urbano

- Parada de Autobús- Banca con tacho de Basura

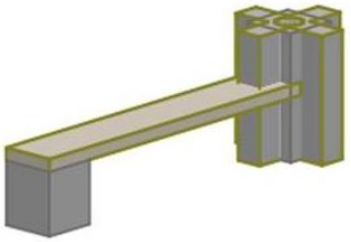












5.5. Perspectivas








PROYECTO 8: EVO AMARU UBICADO EN TOTORACOCHA

Enlace video youtube
https://www.youtube.com/watch?v=q6jRkr66WY8

AUTORES:

Pinos Campoverde Eddy
Remache Ruilova Samantha
Sari Chasi Kevin

I DIAGNÓSTICO

1. Área de estudio

El caso de estudio está situado en la Provincia del Azuay, en el Cantón Cuenca, específicamente en la parroquia Huayna Cápac, en el sector 15. Este lugar está delimitado por las siguientes vías: al Norte, la Calle Cacique Chaparra; al Sur, la Calle Hernando Leopulla; al Este, la Avenida Paseo de los Cañaris y al Oeste, la Avenida Huayna Cápac.

La historia de este sector se remonta al Asentamiento Cañari de Guapondelig, luego conquistado por los Incas, quienes establecieron la ciudad de Tomebamba. Esta ciudad fue destruida, y más adelante, los españoles fundaron la ciudad de Cuenca en estas llanuras. Estas tierras fueron usadas para haciendas y huertas, dando lugar a zonas históricas y edificaciones en la parroquia. Este sector ha sido fundamental a lo largo de la historia de la ciudad y es uno de los dos Ejidos en su fundación.

Dentro de las delimitaciones se ha logrado identificar 3 hitos relevantes. Los cuales se encasillan entre áreas verdes e históricas. En cuanto a áreasverdes, se encuentran dos parques, Duchicelas y el de la ciudadela Alvarez. Por otro lado, se encontró un elemento histórico, una casa patrimonial, la cual se ubica en la calle Cacique Chaparra en el predio N° 119.

Tras el análisis del área, se identificó que ocupa 15.24 hectáreas y comprende 15 manzanas con 263 predios. Considerando un promedio de 4 miembros por hogar, se estima una población de 1008 habitantes. Con estos datos, la densidad brutase calcula en 66.14 hab/Ha. Las actividades principales se basan en el comercio y los servicios, siendo más notables a lo largo de la Avenida Paseo de los Cañaris ya que dispone de una variedad de establecimientos, tales como peluquerías, restaurantes, tiendas, farmacias, entre otros.

Figura 1. Área de estudio



2. Sistema vial

Para abordar de manera integral el caso de estudio es importante se analicen diferentes temáticas. En primera instancia se abordará lo relacionado a la infraestructura vial del sector. En el caso específico del sector 15, este, se compone de 9 vías, las cuales se desarrollan entre la Av. Huayna-Cápac y Av. Paseo de los Cañaris. Además, las vías antes mencionadas se desglosan en un total de 18 tramos, entre los cuales se debe destacar el tramo 10 y 18, ya que son parte de un asentamiento privado, por tanto, no se tomarán en cuenta en el presente estudio.

El análisis vial tiene la finalidad de entender las diferentes problemáticas que las vías de estudio pueden presentar, de tal manera que se pueda analizar el estado físico y funcional de las vías. En cuanto al primer aspecto, se busca identificar el estado actual de las vías y aceras, los materiales principales que las componen y las dimensiones de las secciones viales. Por otro lado, en tanto a lo funcional, se busca identificar los usos de estacionamientos, sentidos y número de carriles.

Figura 2. Esquema vial general



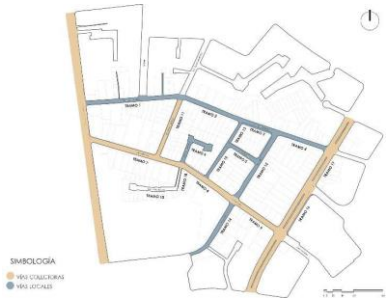
2.1 Jerarquización vial

Para iniciar con el análisis vial, es necesario generar una jerarquización vial del sector. En primer lugar, se identificó vías colectoras y locales. Cabe mencionar que a pesar que el gráfico se considera la Av. Huayna Cápac, esta no se tomó en consideración para el análisis de la tabla a continuación. Es entonces que en la Tabla 1 se puede observar el porcentaje de existencia de vías, en torno a su extensión en kilómetros y tramos. Con ello se pudo concluir que existe una mayor presencia de vías locales, comprendiendo un 62.5% del porcentaje de tramos.

Tabla 1. Jerarquía vial

Jerarquía de las vías	Longitud vial		Tramos viales	
	Km	%	N°	%
Arteriales	0	0	0	0
Colectoras	0.63	39.38	6	37.50
Locales	0.97	60.62	10	62.50
Total	1.60 Km	100 %	16	100 %

Figura 3. Jerarquía vial



2.2 Estado de las vías

Tras la clasificación de las vías, se puede analizar el estado actual de las calzadas y aceras. Es entonces que se desarrolla la tabla 2 en donde se determinó que existe un mayor porcentaje en buen estado, con un 56.25 %. Por otro lado, existe un 31.25 % de calzadas en estado regular; y el 12.5 % restante, representa las calzadas en malas condiciones. Se toma el estado de las aceras en torno a dos condiciones, regular y malo, ya que no se registraron elementos en buen estado. En consecuencia, existe un 70 % de aceras en estado regular y un 30% en estado malo. En base a lo anterior se puede concluir que el estado de mayor presencia es el regular.

Tabla 2. Estado de calzadas y aceras

Estado	Calzadas		Aceras	
	N° tramos	%	N° tramos	%
Bueno	9	56.25	0	0
Regular	5	31.25	21	70.00
Malo	2	12.50	9	30.00
Total	16	100 %	30	100 %

Figura 4. Estado de las calzadas

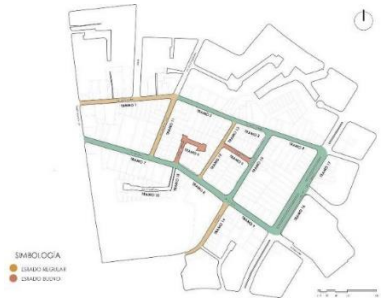
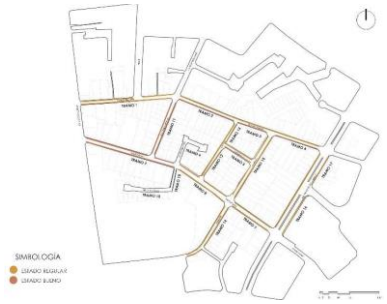


Figura 5. Estado de las aceras



2.3 Material de las vías

A continuación, se expondrán los resultados relacionados a los materiales usados en el sector de estudio, lo cual se encuentra resumido en la tabla 3. En primera instancia se puede denotar que el material selecto para las aceras, es el hormigón, ya que el 100% de las mismas están hechas con ello. En cuanto a las calzadas, estás se muestran construidas en tres materiales diferentes, dependiendo el tramo. Entonces, se ha determinado que un 6.25 % de calzadas están hechas de adoquín, el 31.25 % de hormigón y el 62.50 % de asfalto. En consecuencia, se puede mencionar que el material principal usado en las calzadas es el asfalto.

Tabla 3. Materiales de calzadas y aceras

Material	Calzadas		Aceras	
	N° tramos	%	N° tramos	%
Hormigón	5	31.25	30	100
Asfalto	10	62.50	0	0
Adoquín	1	6.25	0	0
Total	16	100	30	100

2.4 Sección vial

Dentro del presente apartado, es importante se conozcan las secciones viales que comprenden los tramos analizados, tanto en calzadas como en aceras. En cuanto a calzadas, se toma la tabla 4, donde se destacó la presencia de secciones entre 3.51 - 7 m, ya que representan un 56.25 % del total de elementos estudiados. En segunda instancia, se destaca la presencia de secciones en un rango de 7.01 - 10.5 m dado que representan un 31.25%. Posteriormente, se denotó que la existencia de aceras con valores superiores a 10,5m es baja, ya que estas representan un 12.5%.

En tanto a las aceras, se toma la tabla 5, en donde se determinó que existe mayor presencia de las mismas en valores comprendidos entre 1.01 - 2.00 m, puesto que representan un 63.33 % del porcentaje total. Además, se determinó que la existencia de aceras con valores mayores a 2 m y entre 0.5 - 1.00 m, se presentan en menor escala, ya que mostraron porcentajes de 30 % y 6.67%, respectivamente.

Tabla 4. Secciones viales de calzadas

Sección calzada (m)	Número de tramos	Porcentaje
3.51 – 7.00	9	56.25
7.01– 10.50	5	31.25
> 10.50	2	12.5
Total	16	100 %

Tabla 5. Secciones viales de aceras

Sección acera (m)	Número de tramos	Porcentaje
> 2.00	9	30.00
1.01 – 2.00	19	63.33
0.5 – 1.00	2	6.67
Total	30	100 %

Figura 6. Sección vial de la vía Paseo de los Cañaris (COLECTORA)

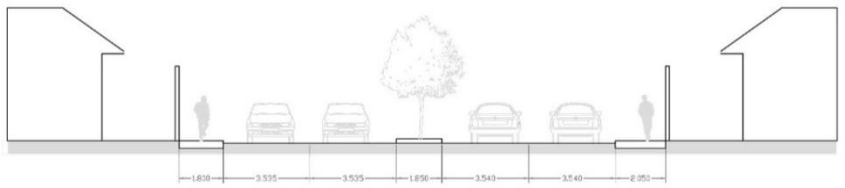


Figura 7. Sección vial de la vía Cacique Duma (COLECTORA)

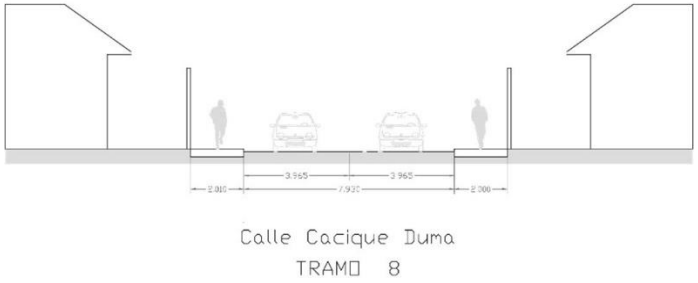
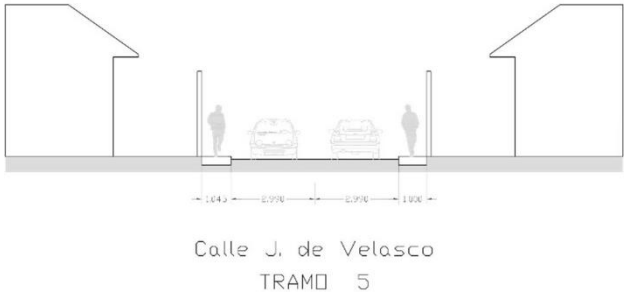


Figura 8. Sección vial de la vía J. de Velasco (LOCAL



2.5 Carriles de circulación

En concerniente a los carriles de circulación, se tomaron datos para determinar el número de carriles más común del sector, esto se desarrolla en la tabla 6. Por consiguiente, se concluye que existe mayor presencia de vías de 2 carriles, con un 81.25%. En cuanto a las vías de 1 y 4 carriles, se determinó que su presencia es de 6.25% y 12.50 % del total de tramos, respectivamente.Tabla 6. Número de carriles de circulación

Tabla 6. Número de carriles de circulación

Número de carriles	Número de tramos	Porcentaje
1	1	6.25
2	13	81.25
3	0	0
4	2	12.5
Total	16	100 %

Es importante mencionar que en la zona estudiada no se encontraron carriles especiales, tales como ciclovías o carriles de buses.

2.6 Estacionamiento

En la zona estudiada no se encontraron líneas azules o blancas, las cuales identifican área de estacionamiento. Sin embargo, se pudo observar que las personas del sector aparcaban en las calles sus vehículos, incluso en vías de doble línea amarilla, en donde es prohibido el estacionamiento. Esto se puede evidenciar en la tabla 7, en donde se concluye con un 0% de tramos en donde se permite estacionamiento.

Tabla 7. Estacionamientos

Estacionamiento	Longitud vial		Tramos viales	
	Km	%	N°	%
Permite	0	0	0	0
No permite	1.6	100	16	100
Total	1.6 km	100 %	16	100 %

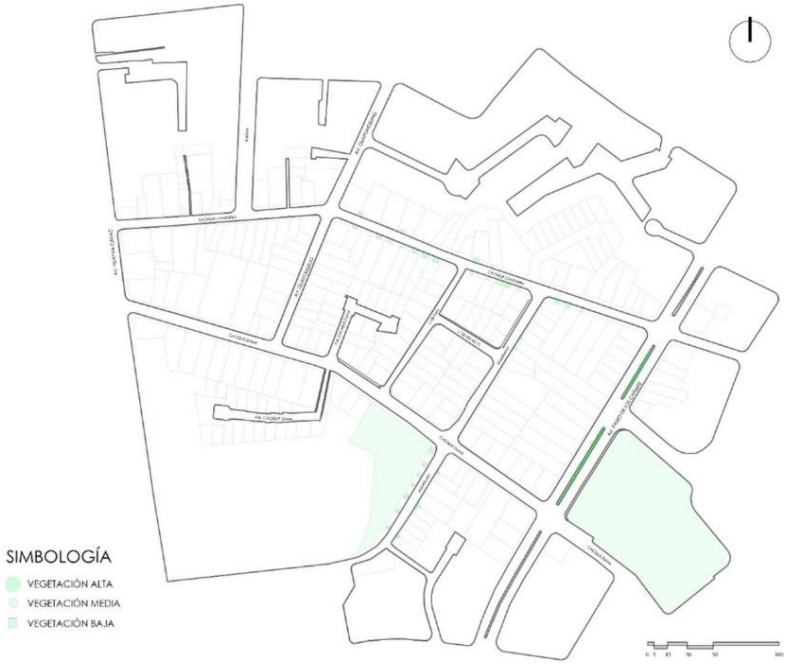
2.7 Transporte público

Dentro del sector 15, zona de análisis, no se encontraron paradas de autobuses, ni cualquier otro elemento indicador de la presencia de transporte público. En consiguiente, se determinó que la zona carece de este tipo de transporte para comunicar tanto zonas cercanas como alejadas del área.

2.8 Vegetación en las vías

La vegetación existente se logra apreciar en ciertos tramos, donde mayormente encontramos vegetación alta, esta se encuentra principalmente en las vías locales y en el parterre de la Avenida Paseo de los Cañaris.

Figura 9. Esquema de vegetación de la zona



2.9 Indicadores viales

Se han establecido 10 indicadores viales que nos permitirán medir y evaluar la situación actual de la zona estudiada. La recopilación de datos para el cálculo de estos indicadores se ha basado principalmente en fuentes primarias, obtenidos mediante levantamiento en el terreno. Este enfoque nos brindara un panorama detallado de las principales problemáticas de la zona, lo que no capacitara para proponer soluciones pertinentes y efectivas.

Tabla 8. Indicadores viales

N°	Nombre del indicador	Indicador
1	Cobertura del transporte público (%)	0
2	Vías de acceso adecuadas (%)	59.17
3	Espacio viario para peatones vías arteriales (%)	21.38
4	Espacio viario para bicicletas (%)	0
5	Accesibilidad del espacio de	95.53
6	Estacionamiento ilegal en vías (%)	67.82
7	Vegetación en tramos viales (%)	43.54
8	Señalización vertical de regulación en tramos viales (%)	88.23
9	Señalización horizontal de regulación en tramos viales (%)	52.94
10	Señalización peatonal en tramos viales (%)	88.23

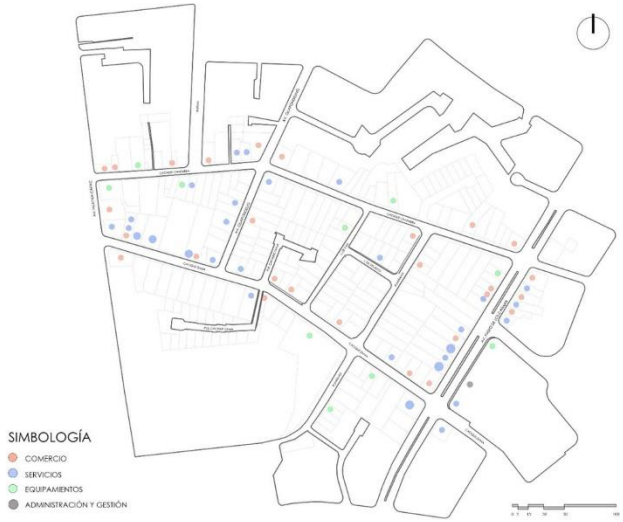
3. Usos de suelo

En la zona 15 de Totoracocha, se puede apreciar una diversidad de usos para el terreno, incluyendo servicios, establecimientos comerciales y equipamientos. Se observa una actividad mayormente de servicios, seguida muy de cerca por la actividad comercial, mientras que la presencia de equipamientos es más restringida en esta área en particular. Entre las vías, la Avenida Paseo de los Cañaris destaca como el epicentro de la actividad comercial y de servicios, generando un importante dinamismo económico en la región.

Tabla 9. Categorización de uso de suelos

Categoría de uso de suelo	Número	Porcentaje
Comercio	27	40.29%
Servicios	29	43.28%
Equipamientos	10	14.92%
Administración y gestión	1	1.42%
Otro	0	0%
Total	67	100%

Figura 10. Esquema de usos de suelo



3.1 Usos de suelo mayor

Se han identificado seis usos preponderantes del suelo, con cuatro de estos usos localizados específicamente a lo largo de la calle Cacique Duma, mientras que los dos restantes se sitúan en la Avenida Paseo de los Cañaris. Esta distribución pone de manifiesto una notable importancia económica centrada en dichas vías que atraviesan esta área de estudio. Esta concentración de usos del suelo en las calles principales sugiere un potencial significativo en términos de actividades comerciales y económicas.

3.1.1. Tipo de concentración

En los predios estudiados se encontraron una concentración de 10 a 15 personas, en días laborables y los horarios determinados entre las 11:00 am y 13:00 pm el día viernes 15 diciembre.

Tabla 10. Concentración de personas

N°	Concentración	N° usos
1	10 – 25	6
2	25 -50	0
3	> 50	0
Total		6

3.1.2. Categoría de uso y uso específico

En la zona predominan los usos de suelo que se centran en ofrecer servicios, principalmente relacionados con el ámbito automotriz. Se cuentan con cinco establecimientos especializados en brindar este tipo de servicio, abarcando desde

talleres mecánicos hasta lavadoras automotrices. Además de estos, hay un restaurante que complementa la oferta de servicios en el área, proporcionando opciones adicionales a quienes transitan o trabajan en la localidad.

Figura 11. Usos de suelo mayor Calle Cacique Duma



Figura 12. Usos de suelo mayor Av. Paseo de los Cañaris



3.1.3. Estacionamiento

Todos los establecimientos de mayor tamaño en la zona han incluido áreas de estacionamiento dentro de sus predios. Entre ellos, destaca el Restaurante Pizza House, que cuenta con el mayor número de plazas disponibles, ofreciendo específicamente un total de 8 espacios destinados. Mientras que los talleres mecánicos varían en su capacidad, proporcionando entre 4 a 7 lugares de estacionamiento dentro de sus terrenos.

3.2 Indicadores de uso

Para evaluar la actividad económica del área, se han definido 6 indicadores vinculados al uso de suelo en los predios circundantes. Estos indicadores se han formulado utilizando datos directamente recolectados en el terreno, provenientes de fuentes primarias. Al analizar estos indicadores, podemos sumergirnos en aspectos más profundos de la dinámica económica local, lo que a su vez nos brinda la oportunidad de concebir estrategias para mejorar y potenciar estos indicadores.

Tabla 11. Indicadores de uso de suelo

N°	Nombre del indicador	Indicador
1	Oferta de plazas de estacionamiento de uso mayor en vías	100
2	Usos comerciales en vías colectoras (%)	59.25
3	Uso de suelo mayor en vías colectoras y arteriales (%)	100
4	Usos de servicios en vías colectoras (%)	72.41
5	Usos de equipamientos en vías locales (%)	50
6	Área verde por habitante (m2/hab)	11.40

4. Tráfico

Día de análisis de flujo vehicular: miércoles 27 de diciembre.

Rango de horas de flujo: 07h00 – 08h00; 12h00-13h00; 18h00-19h00

Figura 13. Muestra de flujo vehicular tomada 07:34 am

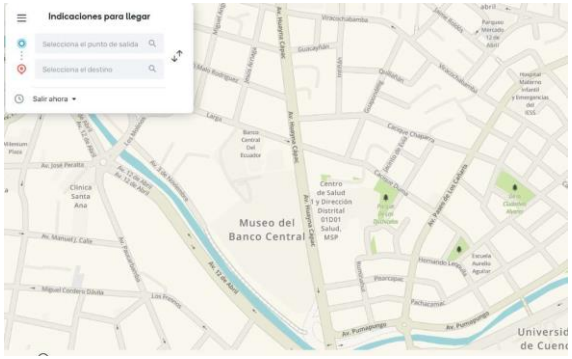


Figura 14. Muestra de flujo vehicular tomada 12:48 am

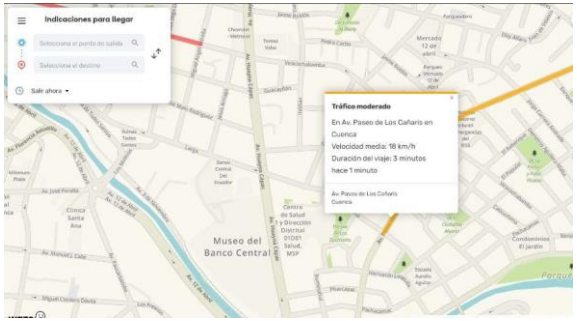
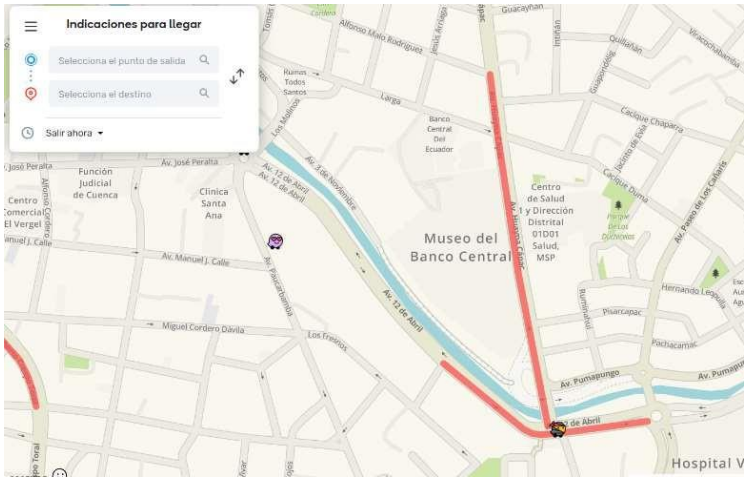


Figura 15. Muestra de flujo vehicular tomada 18:57 pm

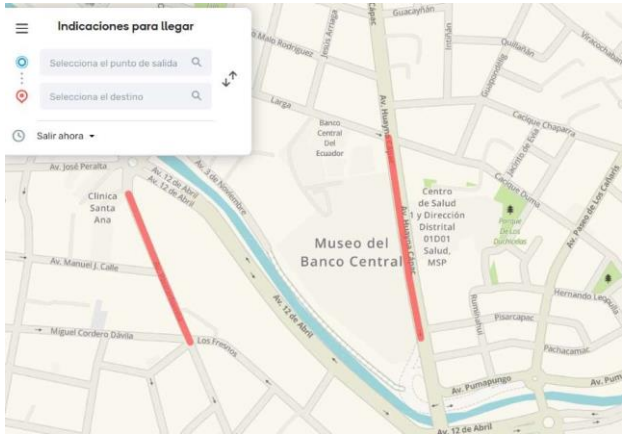


El análisis de tráfico en el sector fue realizado mediante la aplicación conocida como Waze, una plataforma de navegación colaborativa que proporciona información en tiempo real sobre condiciones de tráfico, incidentes y rutas alternativas. A través de esta herramienta, se llevó a cabo un muestreo en tres horarios estratégicos coincidentes con momentos de mayor afluencia vehicular. Es crucial destacar que las muestras se recopilaron en un día festivo. Por ende, los datos obtenidos podrían no representar la situación típica de un día normal en la ciudad.

Los resultados revelaron que, entre las 12:00 am y las 13:00 pm, la Avenida Paseo de los Cañaris experimenta un tráfico moderado. En este lapso, los vehículos circulan a una velocidad promedio de 18 km/h, lo que incide directamente en la duración del viajea lo largo de este tramo vial. Cabe destacar que no se detectaron inconvenientes significativos relacionados con flujos vehiculares elevados en ningún otro tramo durante el período de toma de muestras diurno.

No obstante, es esencial subrayar que en vías adyacentes, como la Avenida Huayna Cápac, se observó una densidad considerable de tráfico, lo cual podría influir en la movilidad general de la zona.

Figura 16. Muestra de flujo vehicular tomada 17:20 pm



Finalmente, se tomó la última muestra el 2 de enero de 2024. Durante ese día, el flujo vehicular en la zona se encontraba dentro de los parámetros normales, a pesar de ello, la muestra no reveló ningún problema en los tramos del sector asignado.

5. Problemática

5.1 Sistema vial

El inconveniente recurrente en la mayoría de los tramos radica en que, a pesar de la ausencia de un carril dedicado al estacionamiento, ya sea libre o tarifado, varios habitantes de la zona utilizan 2 metros de la calzada para estacionar sus vehículos fuera de sus domicilios. Este comportamiento se refleja en datos generales que indican que 10 de los 18 tramos analizados son utilizados de esta manera.

Específicamente, los habitantes utilizan un 22.22% de la zona izquierda de la calzada y un 33.33% de la zona derecha para este propósito. Esto resulta en una reducción significativa del espacio total destinado al tránsito vehicular.

El segundo inconveniente detectado durante este análisis radica en la existencia de una casa patrimonial en el tramo 4, específicamente en la calle Cacique Chaparra, entre la calle Rumiñahui y la Av. Paseo de los Cañaris. Esta estructura impacta directamente en la sección de la acera pues su disposición no refleja ningún retiro en la parte frontal, reduciendo significativamente el espacio disponible para los peatones y generando dificultades para el tránsito de más de una persona.

El tercer problema se encuentra en el tramo 6, correspondiente a la calle Cacique Duma, donde no existen aceras y la calzada está compuesta de adoquines en mal estado. Esta situación representa un riesgo para los peatones ya que comparten el mismo suelo para el tránsito peatonal como vehicular.

5.2 Usos de suelo

En cuanto al uso de suelo cuyo levantamiento tuvo lugar el 8 de diciembre del presente año, se identificó un único inconveniente que concierne específicamente a un Centro Educativo de Nivel Inicial denominado "JUGART", así como al centro educativo Estrellitas Creativas. Ambos centros se ubican en la calle Cacique Chaparra, próxima a la intersección con la Avenida Huayna Cápac.

Es crucial resaltar que, en la actualidad, estas dos instituciones carecen completamente de zonas de estacionamiento. Resulta esencial que estos dos centros cuenten con una zona de estacionamiento para que los padres de familia puedan recoger a sus hijos de manera adecuada. Dado que se trata de niveles iniciales, es fundamental garantizar la seguridad de los niños. Además, no se ha instalado ningún letrero vial que indique que es una zona escolar, lo cual contribuiría a que los conductores reduzcan su velocidad.

Cabe destacar que el primer centro se desarrolla en una casa, lo que implica que las instalaciones de este equipamiento han debido adaptarse. Sin embargo, estas adaptaciones podrían no ser las más adecuadas para los niños, ya que se encuentran muy próximos a una vía concurrida, generando problemas debido al ruido vehicular en la zona.

5.3 Tráfico

En el análisis exhaustivo de las problemáticas circulatorias realizado en el estudio, se ha identificado un fenómeno destacado en el intervalo horario comprendido entre las 12:00 am y las 13:00 pm en la Avenida Paseo de los Cañaris. En este lapso de tiempo específico, se ha constatado la presencia de un flujo vehicular que exhibe características de congestión moderada. Este hallazgo cobra especial relevancia al considerar la importancia estratégica de dicha avenida en el contexto urbano, ya que sirve como una arteria vital para el tránsito de vehículos en la zona. La congestión identificada durante estas horas específicas podría tener múltiples implicaciones, desde afectar la eficiencia del transporte hasta generar repercusiones en la calidad de vida de los residentes locales. Es imperativo abordar estas cuestiones de tráfico de manera integral, considerando factores como la planificación urbana, la optimización de la gestión del flujo vehicular y la implementación de soluciones innovadoras para mitigar los efectos adversos de la congestión en la Avenida Paseo de los Cañaris.

II MODELO OBJETIVO

El sector de Totoracocha se ha desarrollado en una zona de gran relevancia histórica y cultural. Antiguamente conocida como Guapondeling, formó parte del cacicazgo cañari. Más tarde, fue conquistada por los incas bajo el mando de Huayna Capac, dando origen a la ciudad de Tomebamba. Esta rica evolución histórica y cultural se convierte en el punto central del proyecto. Se busca recuperar los rasgos culturales que solían ser representativos en la región en tiempos pasados, considerando también las culturas posteriores, y tomando como referencia el símbolo de la Serpiente, presente de manera relevante en las tres culturas. Siendo interpretada como la idea de evolución y cambio constante.

Actualmente, el sector se ha constituido como un epicentro económico, impulsado por la Av Paseo de los Cañaris, lugar donde se han desarrollado condiciones óptimas para poder realizar actividades comerciales y de prestación de servicios. Este desarrollo ha tenido gran importancia, que se ha hecho extensivo a calles secundarias, tales como la Cacique Duma y Cacique Chaparra. De igual manera las zonas verdes existentes tienen un gran potencial para el desarrollo de la zona. Tomando los dos puntos antes expuestos, se pretende que el sector adquiera mayor relevancia cultural al generar un centro de integración cultural, de tal manera que se potencialice la identidad y la apropiación de las raíces culturales, a la vez que mejoramos las condiciones de habitar de las personas, fomentamos la inclusividad, aseguramos el transitar seguro para el peatón, y a su vez que instruimos a sus habitantes sobre su origen cultural.

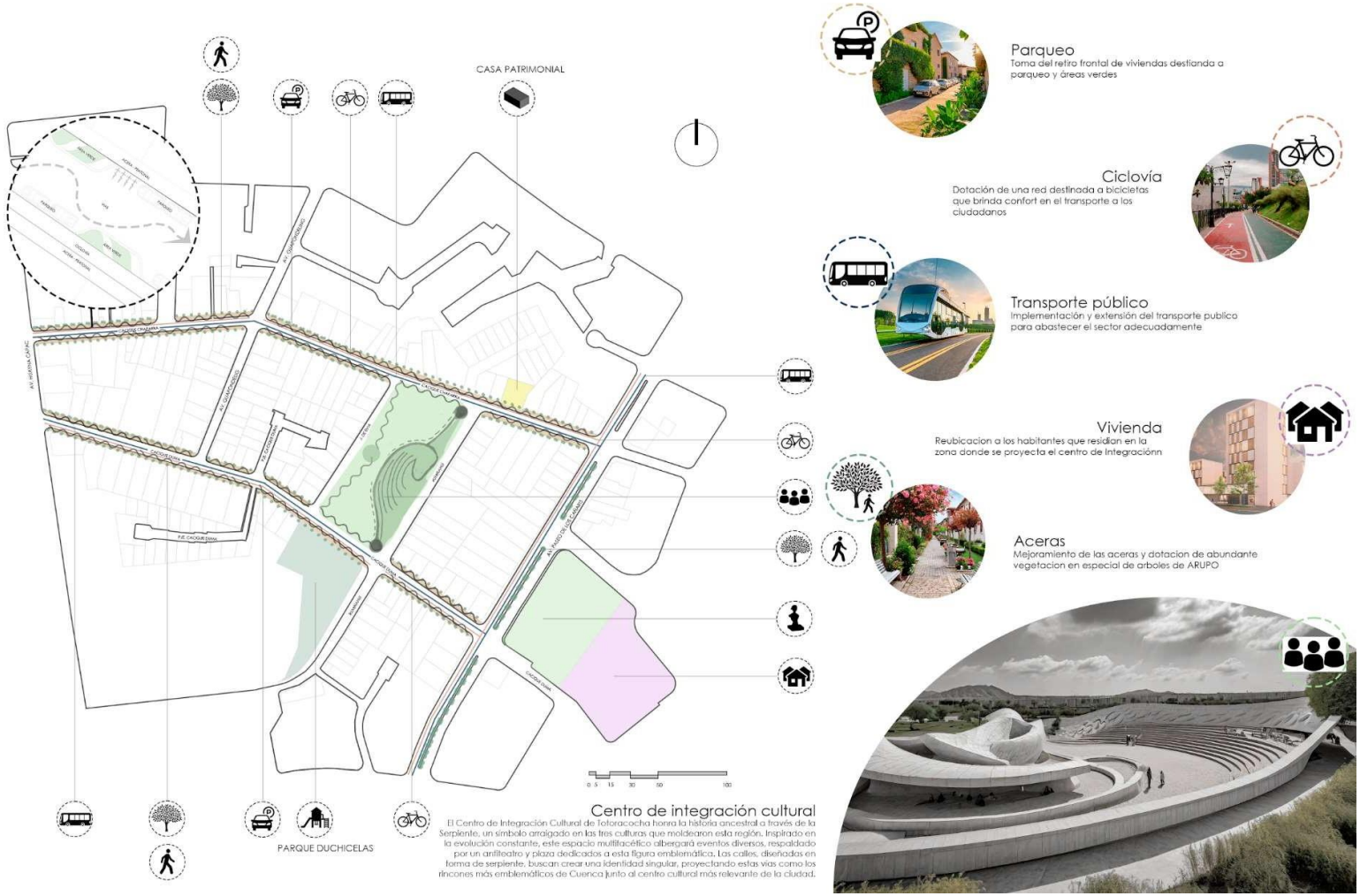
En consecuencia, se tomarán dos manzanas comprendidas en los tramos 3,11, 12 y parte del 8, como se puede observar en la figura 2. En dicha locación tomará lugar un centro de integración cultural, en donde se desarrollará un equipamiento tomando como referencia el pasado histórico, el cual tiene como finalidad crear un hito en la zona, que propiciará la actividad económica, social y cultural. A su vez se revitalizará el parque preexistente, con la incorporación de huertos comunales.

Además, se aprovechará el terreno de la cancha de la Ciudadela Alvarez para construir viviendas y un parque, con el fin de reubicar a las familias afectadas y expandir el área verde de la zona.A través de la incorporación de un anfiteatro y una plaza inspirados en el concepto de la Serpiente, tanto en su diseño formal como en los materiales utilizados, se pretende establecer un espacio polifacético. Este lugar servirá como escenario para la realización de eventos que incluirán actividades artísticas, comerciales, de servicios y deportivas.Además, se fortalecerá esta idea al renovar la casa patrimonial y convertirla en galerías que relaten la historia y origen del lugar.

Se buscará también jerarquizar las calles aledañas, la calle Cacique Duma y Cacique Chaparra, y a su vez fortalecer la Avenida Paseo de los Cañaris, con esto se pretende satisfacer el déficit de transporte público, que reforzará aún más la actividad social en el lugar. Esto se conseguirá mediante la ampliación de la vía, tomando parte de los retiros de los lotes, generando una mayor relación para el peatón y automóvil, tomando también plazas de estacionamiento, sin dejar de lado las otras maneras de transitar como lo son las ciclovías, señalización podotáctil y rampas para que cualquier persona pueda circular fácilmente en las aceras.

Con el propósito de transformar estas calles en un espacio único, se realizará un recorrido rodeado de vegetación de arupos, asignando una fecha para la celebración del Amaru. Además, se embellecerá las aceras con mosaicos que relatan la historia y transformación de la zona. Aprovechando la forma de las plazas de estacionamiento, reforzaremos el concepto de forma de serpiente que guiará hacia el centro de integración cultural. El objetivo es crear una identidad distintiva, aspirando a que estas calles sean reconocidas como los espacios más vibrantes de Cuenca junto con el centro de integración cultural más relevante de la Ciudad. Este proyecto revitalizará el área, inspirándose en la esencia de la evolución y la transformación, valores esenciales para el progreso de cualquier sociedad.

Figura 17. Modelo objetivo.



III PROPUESTA

1. Antecedentes

1.1. Histórico

En el sector 15 de Cañaripamba, destaca su relevancia histórica como escenario del cacicazgo Guapondeling, parte de la Confederación Cañari, establecido alrededor del año 500 después de Cristo. Tras la conquista de los cañaris por los incas, la zona se transformó en Tomebamba, un centro administrativo, militar y religioso bajo Tupac Yupanqui. Durante este periodo, se erigió la grandiosa ciudad de Pumapungo, rivalizando con la capital inca, Cusco. Bajo las órdenes de Don Andrés Hurtado de Mendoza, fundaron Santa Ana de los Ríos de Cuenca el 12 de abril de 1557, al noroeste de la destruida Tomebamba, liderados por Don Gil Ramírez Dávalos.

Este contexto histórico influye en la percepción actual del sector, evidenciando su evolución a lo largo del tiempo como un testimonio vivo de las civilizaciones que lo habitaron. La nomenclatura de las calles perpetúa los nombres de guerreros involucrados en la confrontación entre cañaris e incas, como el Cacique Duma, Cacique Chaparra y Huayna Capac.

1.2. Económico

La base económica en el sector 15 de Totoracocha, ha sido el comercio y la prestación de servicios. Esto se ha generado gracias a la presencia de dos avenidas importantes: la Paseo de los Cañaris y la Huayna-Cápac. Es importante se mencione que estas ubicaciones tienen gran impacto en la prosperidad económica, ya que facilitan la visibilidad de los negocios porque tienen grandes flujos de tráfico peatonal y vehícular. Este elemento ha sido aprovechado en la zona, de tal manera que se ha logrado consolidar un área comercial propicia para negocios como restaurantes, centros automotores, entre otros (figura 10).

1.3. Cultural

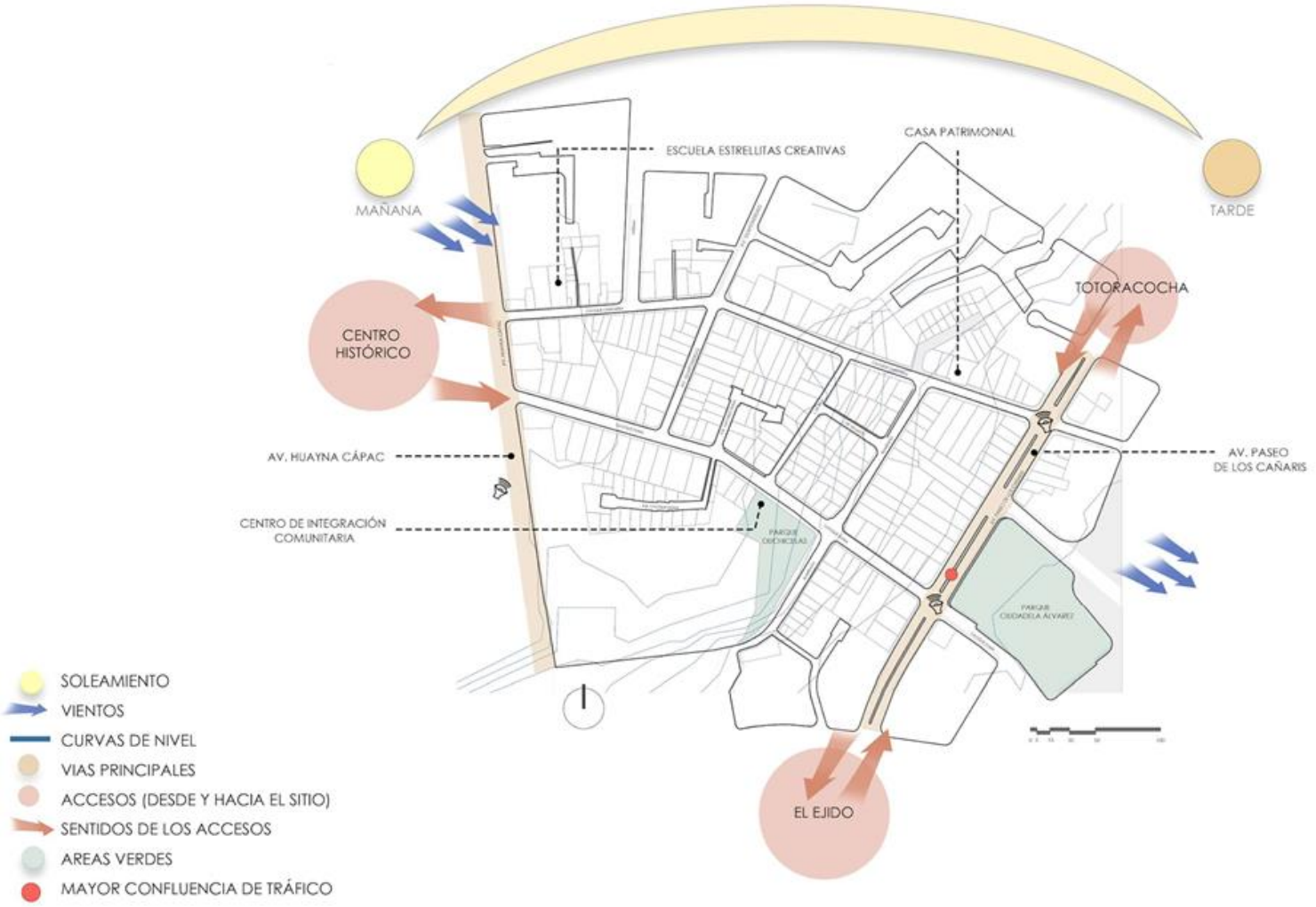
En el contexto cultural de la región, la relevancia de los animales en múltiples asentamientos a lo largo de la historia se destaca significativamente. Para los cañaris, los dioses y animales sagrados eran de gran importancia. La etimología de la palabra "cañari" sugiere una conexión especial, posiblemente derivada de "kan" (culebra) y "ara" (guacamaya), simbolizando así su descendencia de la culebra y la guacamaya. Por otro lado, la cosmovisión inca estructuraba la realidad en tres planos, representados por tres animales: el cóndor (mundo celestial), el puma (mundo presente) y la serpiente (mundo de abajo). Estos animales simbolizaban valores como la independencia, la fuerza y el infinito, contribuyendo de manera significativa a la riqueza simbólica de su cultura.

Ambos asentamientos, cañaris e incas, compartían una conexión cultural especial con el mundo animal, visible en la planificación de sus ciudades y la confección de sus vestimentas.

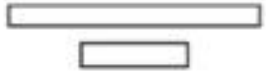
1.4. Concepto

Desde el análisis realizado, se destaca en el sector un proceso evolutivo histórico de las diversas culturas que han dejado su huella en el asentamiento. En este contexto, se propone impulsar un centro de integración cultural que promueva tanto los aspectos culturales como económicos positivos de la zona. Con el fin de lograr un impacto más significativo, se sugiere que este centro se base en la figura de la serpiente, previamente identificada como un elemento clave al que aún no se le ha otorgado el valor adecuado. Bajo el concepto general "EVO-AMARU", donde "EVO" refleja la reflexión sobre la evolución y evocación de los pueblos antepasados, reconociendo la participación en esa historia a lo largo de los años. La elección de "AMARU", que significa serpiente en cañari, subraya la importancia de este símbolo en la identidad y el desarrollo de la región.

2. Análisis de Sitio



3. Síntesis del diagnóstico: Análisis espacial urbano

AEU	Forma	Color	Material
Arquitectónico			
Tipológico			
Morfológico			
Paisajístico			
Conclusión			

4. Participación ciudadana

La encuesta se aplicó a un total de 35 personas, el día 6 de enero del 2024 al mediodía. Siguiendo el modelo: En una escala del 1 al 5, siendo 1 muy malo y 5 muy bueno.

1. ¿Cómo considera que está actualmente su sector en los siguientes aspectos?
a. Seguridad
b. Estado de las vías
c. Señalización
d. Espacios recreativos

2. Pregunta: ¿Qué es lo que más le preocupa acerca del sector en dondevive?

3. Pregunta: ¿Cómo considera que se podría resolver su preocupación/es mencionada en la anterior pregunta?

Tabla 12. Seguridad en el Sector

Valor	Total	Frecuencia
Malo	11	31%
Neutral	12	34%
Bueno	8	23%
Muy Bueno	4	11%
Total	35	100%

Tabla 13. Señalización

Valor	Total	Frecuencia
Muy malo	1	3%
Malo	9	26%
Neutral	13	37%
Bueno	7	20%
Muy Bueno	5	14%
Total	35	100%

Tabla 14. Espacios recreativos

Valor	Total	Frecuencia
Muy malo	0	0%
Malo	9	26%
Neutral	14	40%
Bueno	7	20%
Muy Bueno	5	14%
Total	35	100%

Basándonos en los resultados expuestos y también en ciertas problemáticas que se mencionaron por parte de sus habitantes, se jerarquizaron las problemáticas más recurrentes y más urgentes de solución.

Tabla 15. . Jerarquía de problemáticas

Problemática	Frecuencia
Inseguridad	26
Seguridad Vial	29
Estado de las vías	9
Mantenimiento de areas verdes	11
Espacios de estacionamiento	14
Acceso a transporte	6
Recolección de desechos	11
Equipamiento	3
Falta de conciencia ciudadana	3
Ninguna	3
Total	100%

5. Láminas Técnicas

5.1. Zonificación

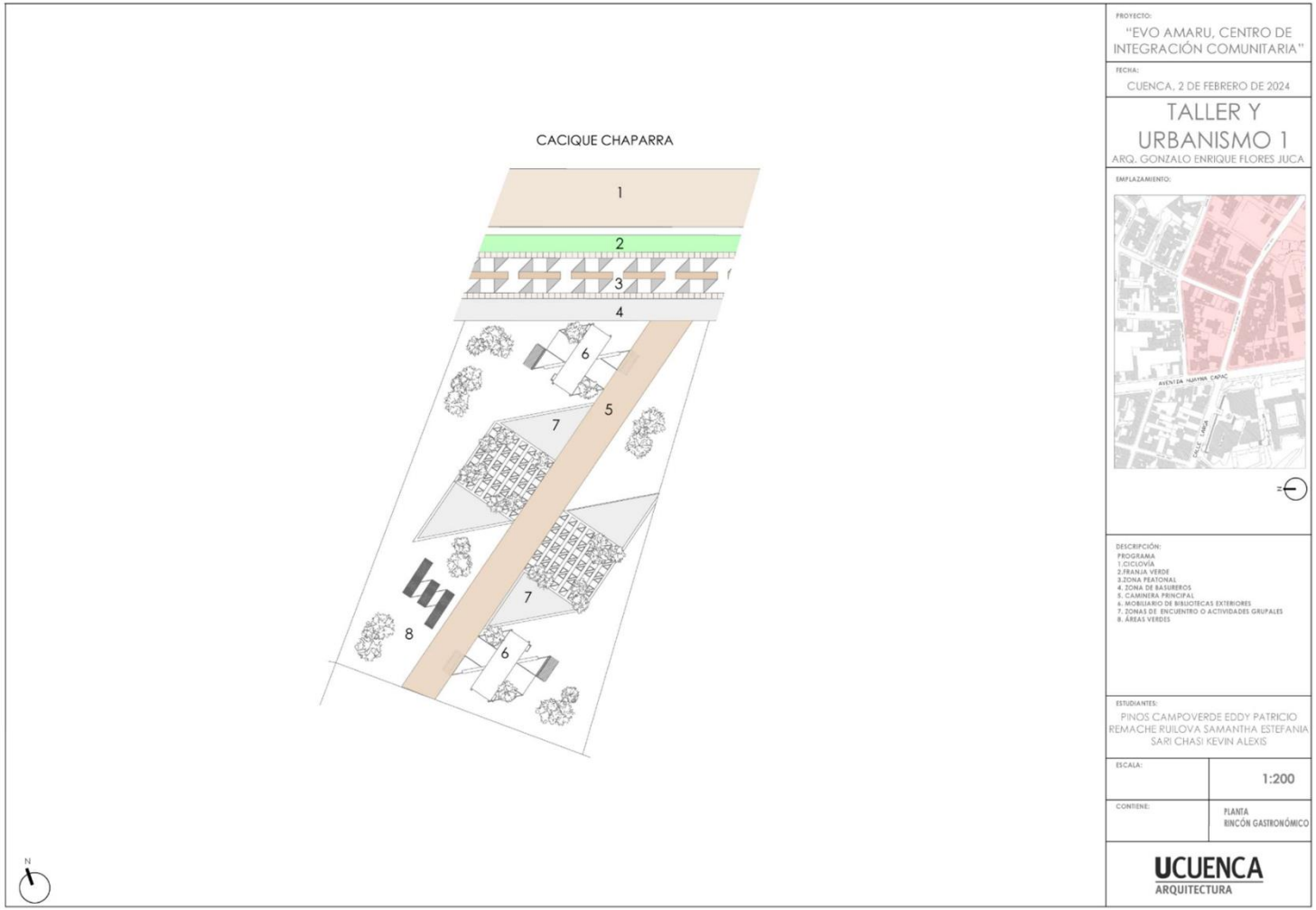


5.2. Plantas:

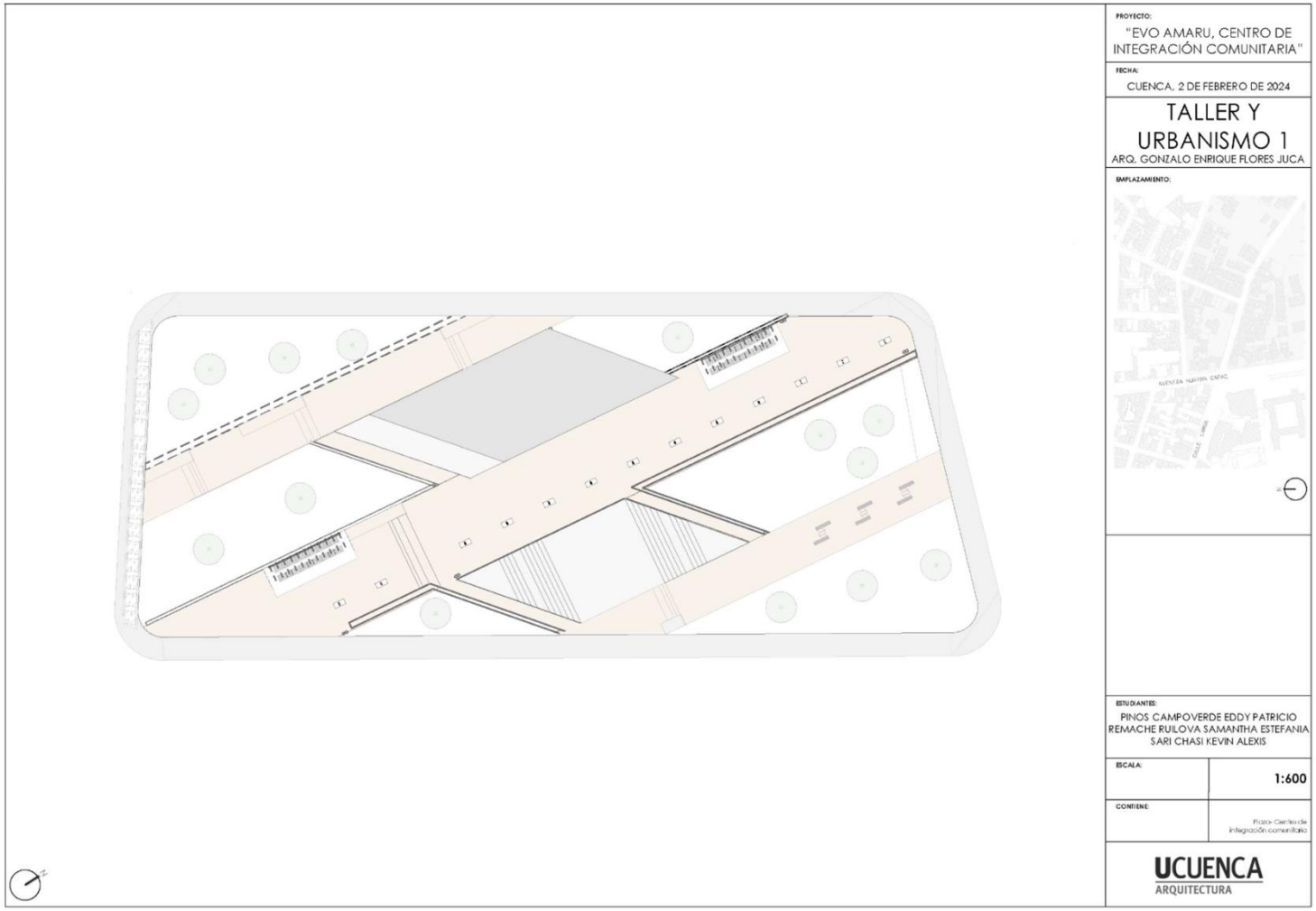
- Planta General



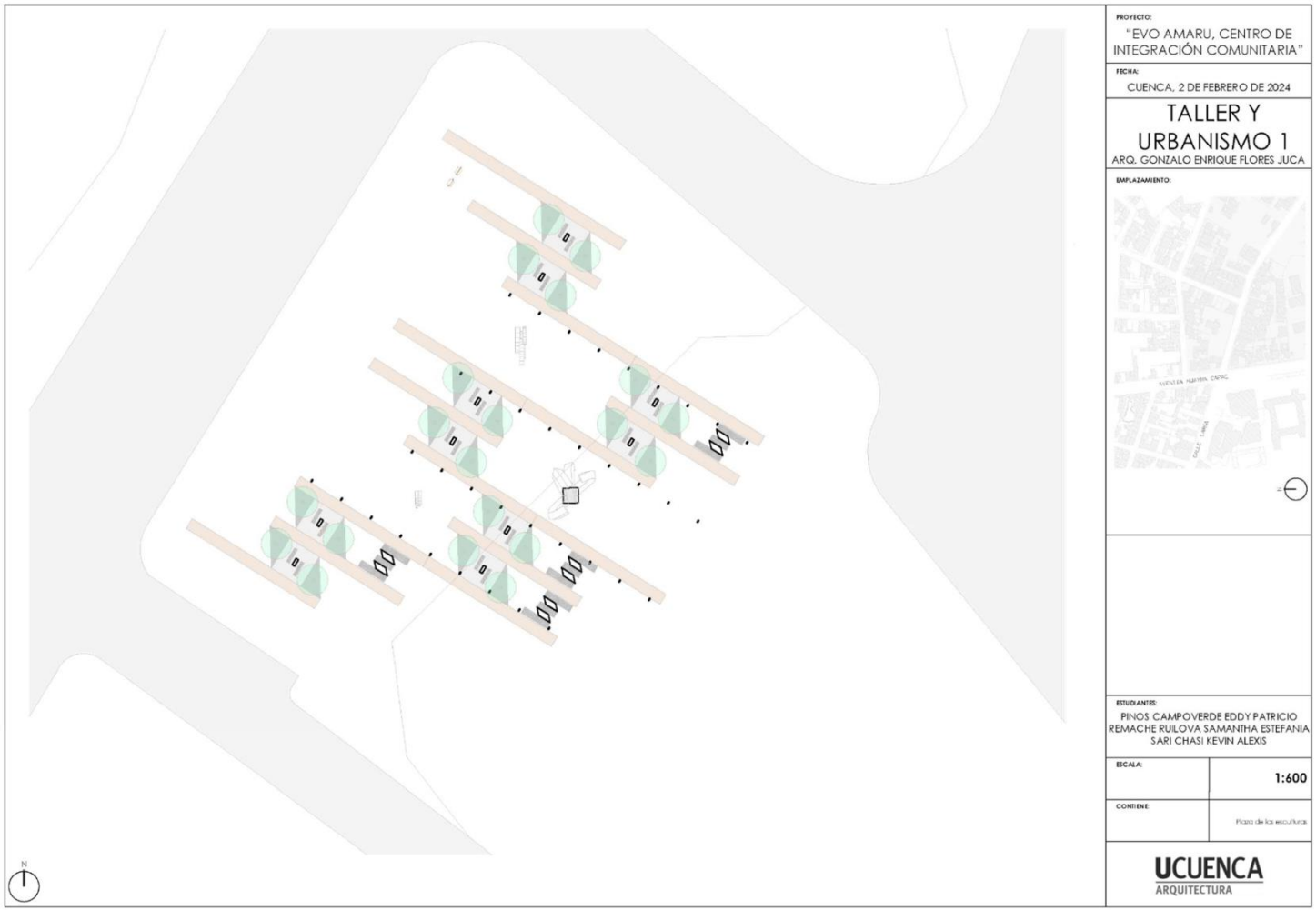
- Planta: Rincon Gatronomico



- Planta: Centro de Investigación Comunitario



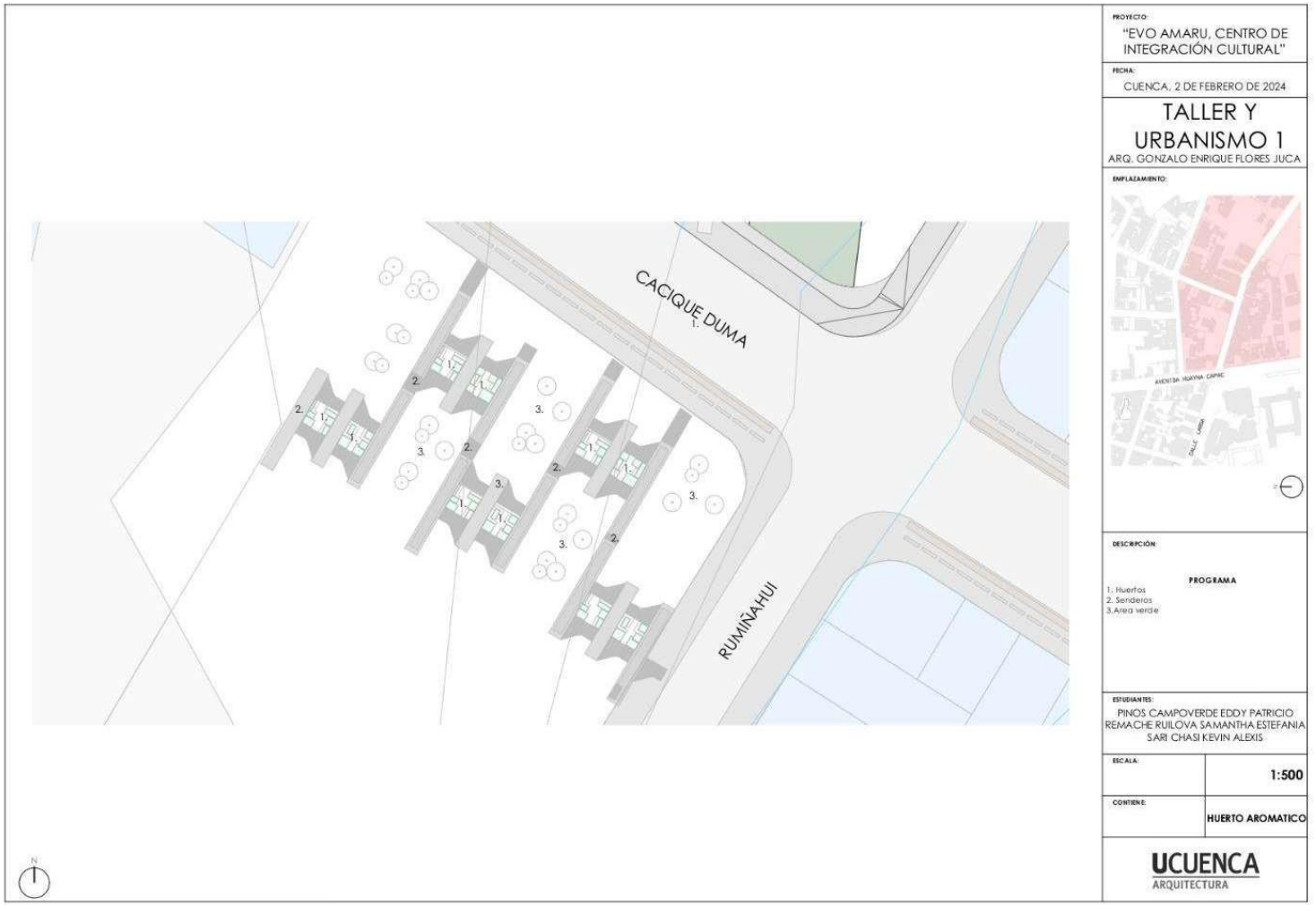
- Planta: Estructura



- Planta: Rincon Musical

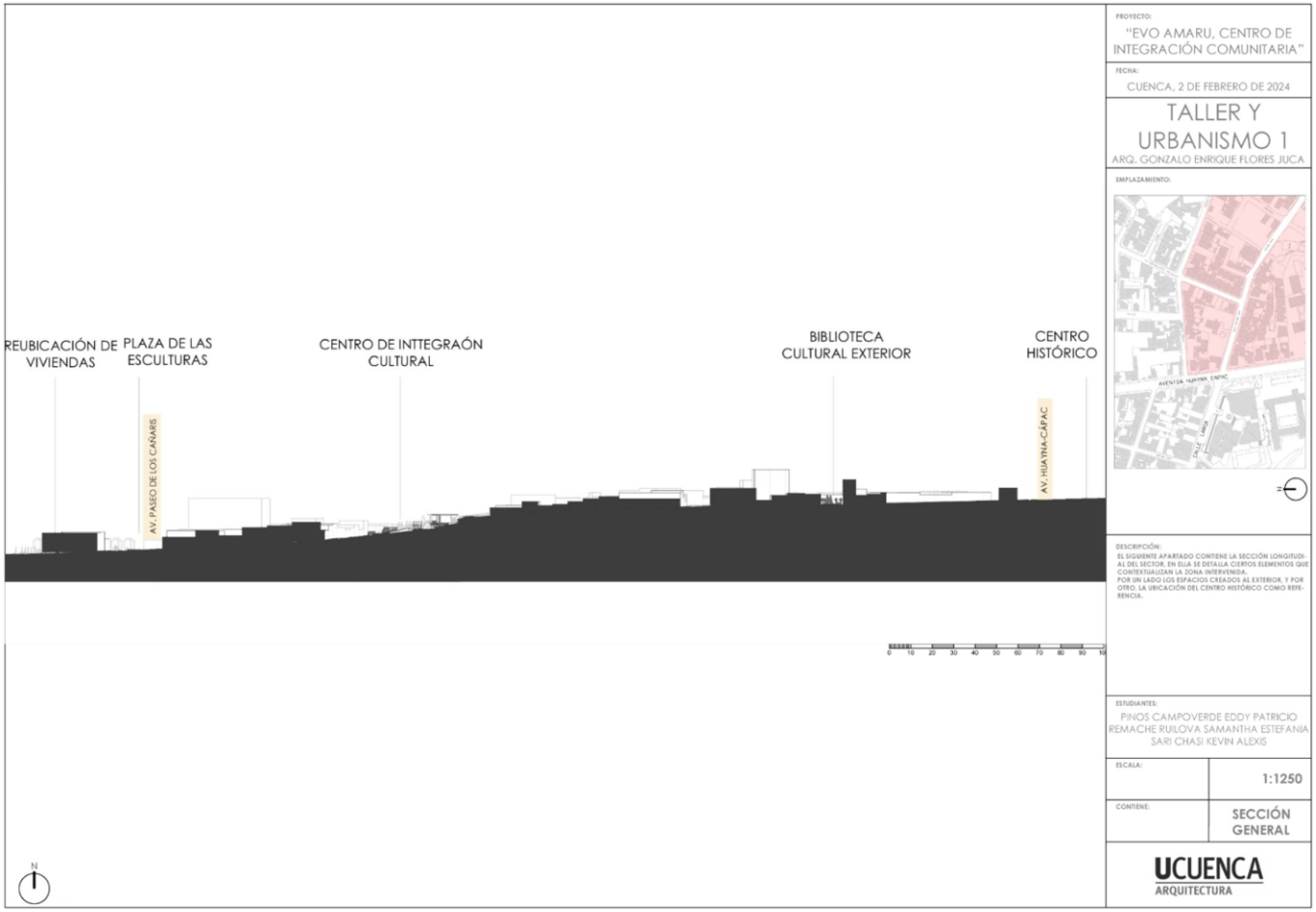


- Planta: Huerto Organico

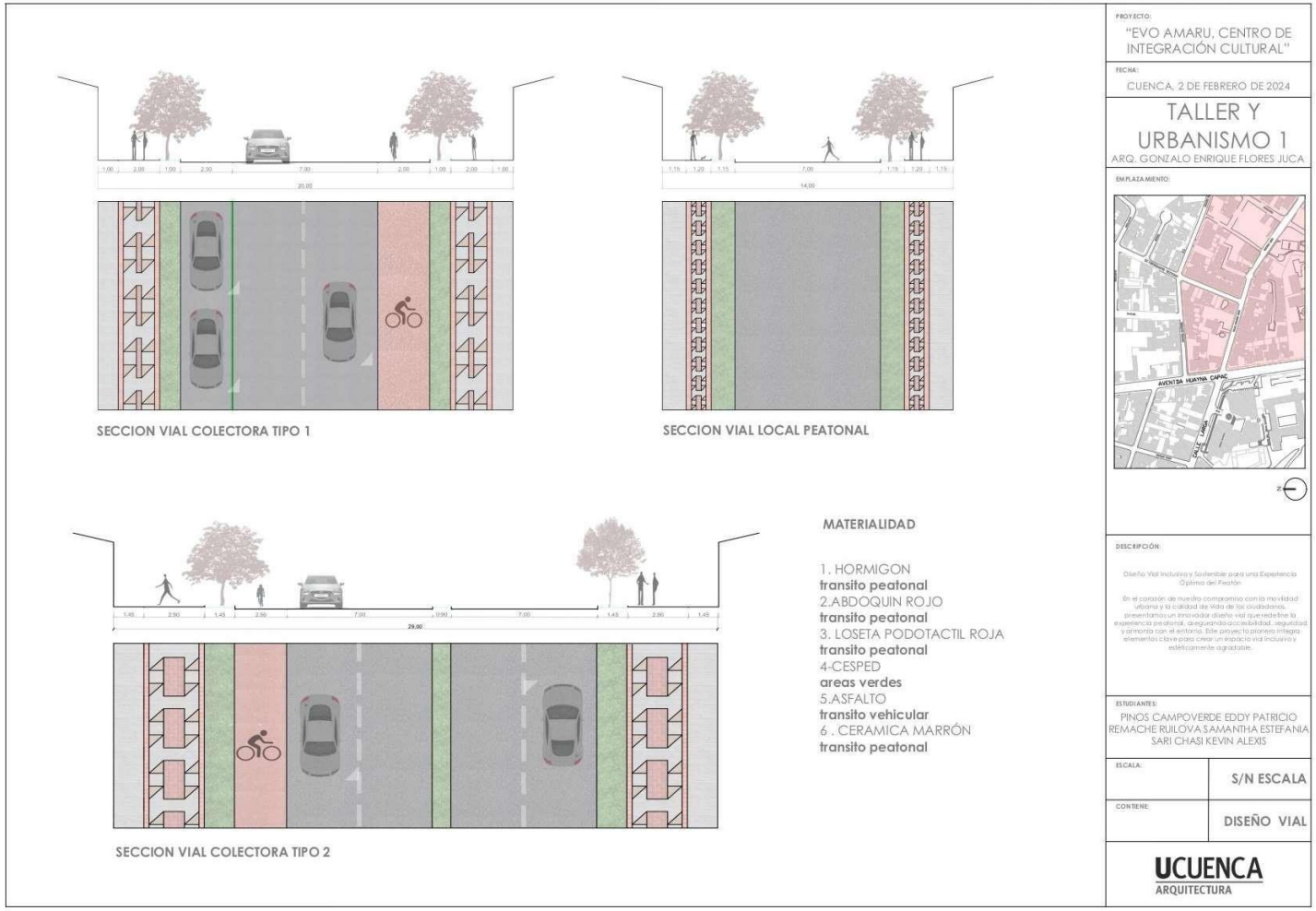


5.3. Secciones

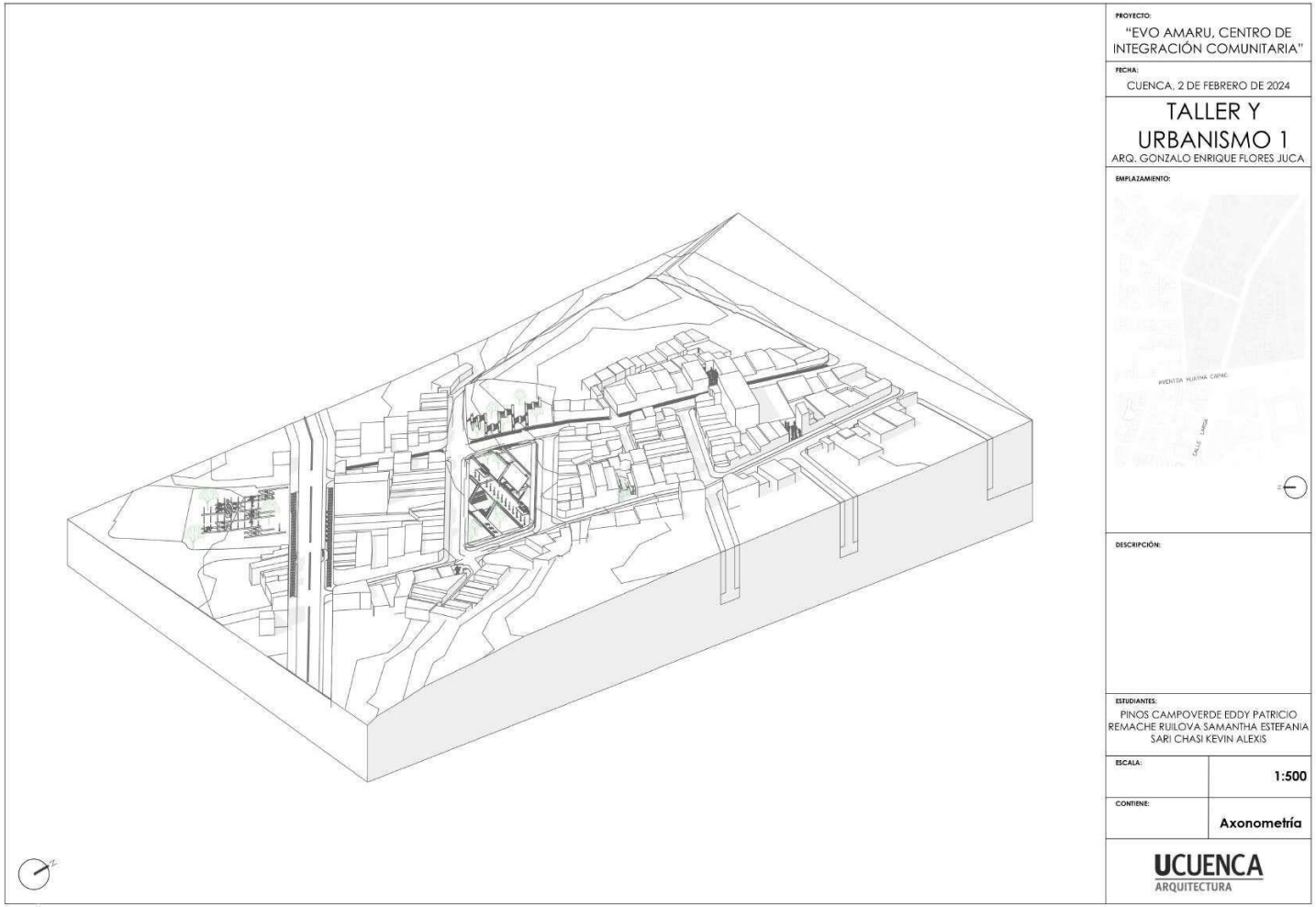
- Sección: General



- Sección Diseño Vial



5.4. Axonometrías



PROYECTO:
"EVO AMARU, CENTRO DE INTEGRACIÓN COMUNITARIA"

FECHA:
CUENCA, 2 DE FEBRERO DE 2024

TALLER Y URBANISMO 1
ARQ. GONZALO ENRIQUE FLORES JUCA

EMPLAZAMIENTO:

DESCRIPCIÓN:

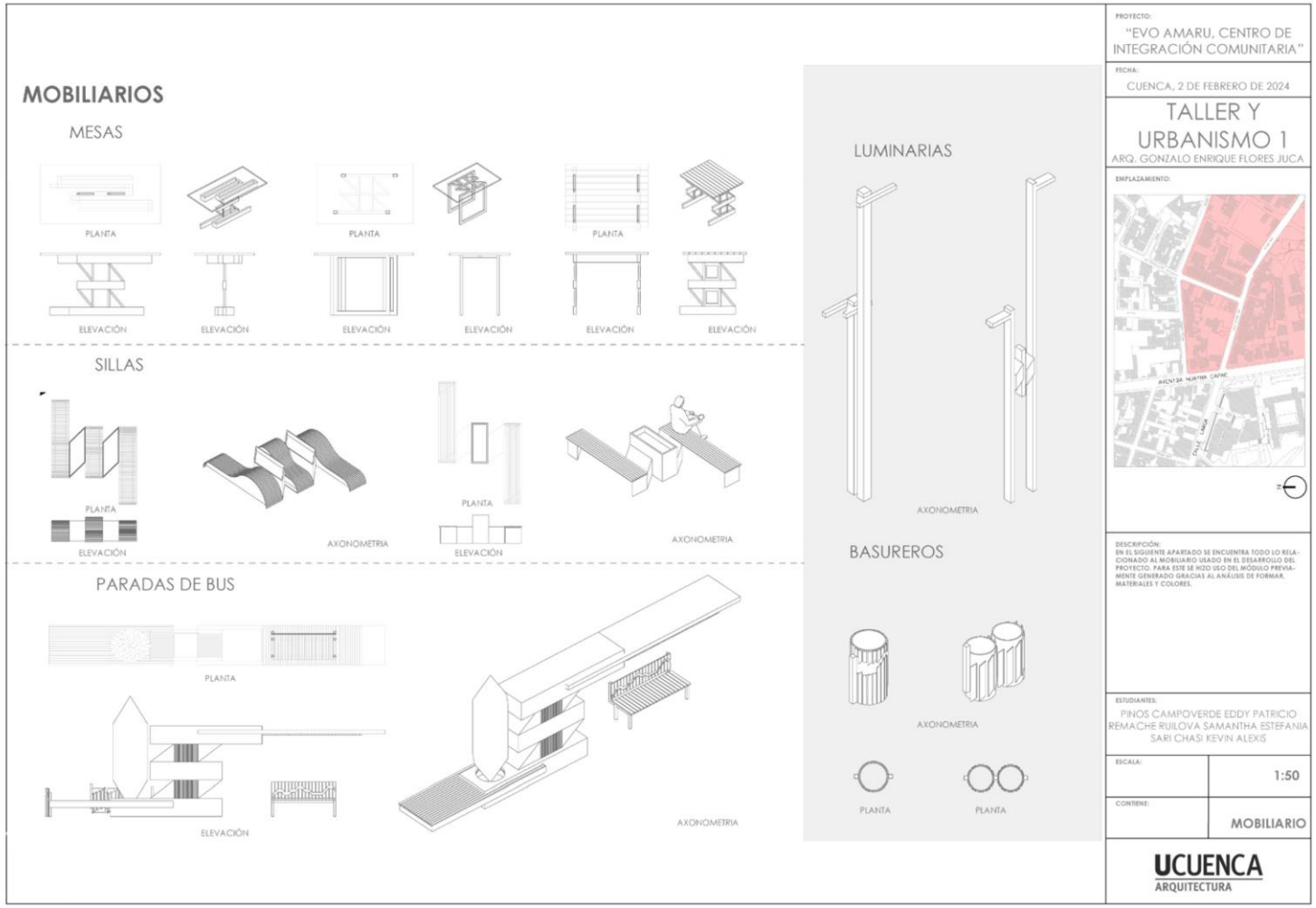
ESTUDIANTES:
PINOS CAMPOVERDE EDDY PATRICIO
REMACHE RUILOVA SAMANTHA ESTEFANIA
SARI CHASI KEVIN ALEXIS

ESCALA: 1:500

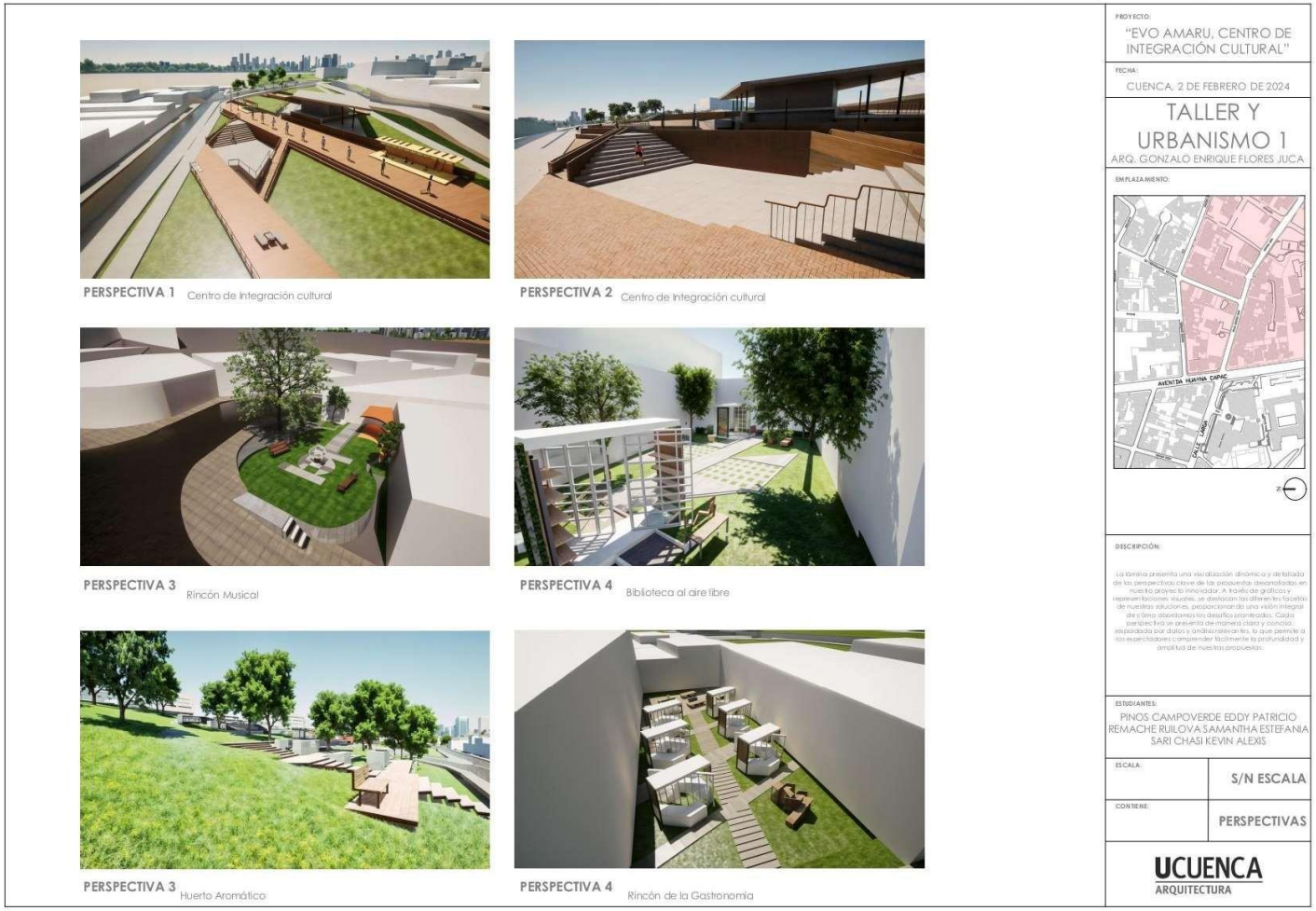
CONTIENE: Axonometría

UCUENCA
ARQUITECTURA

5.5. Mobiliario Urbano



5.6. Perspectivas



PROYECTO 9: HUAYNA ÑAN UBICADO

Enlace video youtube:
https://youtu.be/R4dzW44pBjw?si=P2N-2PHrtu6IjCfV



AUTORES:

Aguayza Arce Christian
Bermejo Álvarez Carlos
Méndez Sánchez Elvis

I DIAGNÓSTICO

1. Área de estudio

El área de estudio se localiza en la Ciudadela Huayna Cápac perteneciente a la parroquia urbana de San Blas. Se ubica al borde del Centro Histórico y está limitado al norte por la calle Eloy Alfaro, al este por la Av. Guapondelig, al sur por la Av. Viracochabamba, y al oeste por la calle Juan León Mera.

Su historia se remonta a los años setenta, marcados por el boom petrolero que propició un crecimiento económico y demográfico en Ecuador. En respuesta, Cuenca realizó en 1971 su segundo plan de desarrollo urbano, organizando la ciudad en células barriales El sector se conformó en dos fases: la primera, marcada por los primeros asentamientos que surgieron ante la creciente demanda habitacional; la segunda, corresponde a la ejecución del proyecto Huayna Cápac en 1985, desarrollado por la Junta Nacional de Vivienda.

Dentro de los hitos principales se encuentran el parque Corazón de María, que ofrecela mayor área verde en la zona, y el busto a Huayna Cápac, personaje importante en la historia de la ciudad. Entre las edificaciones importantes, se encuentra la Escuela Manuela Cañizares, contigua al parque.

El área de estudio abarca 5.62 hectáreas distribuidas en 10 manzanas y 194 predios. Considerando una composición familiar promedio de 4 hab. y excluyendo 3 predios destinados a equipamientos, la población estimada es de 764 habitantes. Por lo tanto, la densidad bruta es de 136 hab/Ha. Cerca al Mercado 12 de Abril, en las calles Jaime Roldós y Eloy Alfaro, se destaca unafuerte actividad comercial y de servicios. Asimismo, la Av. Guapondelig experimenta un intenso movimiento comercial, mientras que en la Av. Viracochabamba se concentran una variedad de servicios como peluquerías, restaurantes, una imprenta y una óptica.Por último, en las zonas restantes predomina el uso residencial.

Figura 1. Área de estudio



2. Sistema Vial

El sistema vial del sector cuenta con 22 tramos que conforman las vías: Eloy Alfaro, Jaime Roldos, Dolores Vintimilla, Pedro Carbo, Juan León Mera, Otto Arosemena, Emilio Estrada, G. Enriquez, G. Robles, General Franco y dos vías sin nombre. Con la finalidad de comprender la movilidad y la calidad de vida en este sector urbano, se analizará de manera detallada la jerarquización y sección vial, el estado y material de las vías, los carriles de circulación, el estacionamiento, el transporte público y la vegetación en las vías

Figura 2. Sentido de circulación de las vías



2.1 Jerarquización vial

Se recopiló la información de una tesis de pregrado y del GAD Municipal de Cuenca. Se determinó que, en este sector, la vía de mayor jerarquía es la calle General Eloy Alfaro, se configura como una vía colectora que comprende 4 tramos en una longitud de 0.36km. Las demás vías, debido a que no conectan equipamientos ni atraviesan la ciudad, se las categorizó como vías locales distribuidas en 17 tramos, alcanzando una longitud total de 1.02 km. Finalmente, se encuentra un tramo designado como vía peatonal, con una longitud de 0.03 km.

Tabla 1. Jerarquía vial

Jerarquía de las vías	Longitud vial		Tramos viales	
	Km	%	N°	%
Colectoras	0.36	26 %	4	18 %
Locales	1.02	72 %	17	77 %
Peatonal	0.03	2 %	1	5 %
Total	1.41	100%	22	100%

Figura 3. . Jerarquía vial



2.2 Estado de las vías

El estado de las vías se clasificó en tres categorías: bueno, regular y malo. Se consideraron en estado bueno cuando el carro avanza sin parar, regular cuando hay baches por lo que el conductor disminuye velocidad y mala cuando la velocidad del vehículo es casi 0. Durante el levantamiento de los tramos viales, se observó que, en las calzadas, 7 tramos mantienen un buen estado, mientras que 13 tramos presentan condiciones regulares y 2 tramos se encuentran en mal estado. En relación a las aceras, se constató que 18 tramos exhiben un buen estado, 8 tramos presentan un estado regular, 5 tramos un estado malo y se observó la ausencia de aceras en 13 tramos

Tabla 2. Estado de las vías

Estado	Calzadas		Aceras	
	N° tramos	%	N° tramos	%
Bueno	16	73 %	18	41 %
Regular	6	27 %	8	18 %
Malo			5	11 %
No tiene			13	30 %
Total	22	100%	44	100 %

2.3 Material de las vías

Al analizar la materialidad de las vías se constató que, en su mayoría, las calzadas están compuestas por asfalto. En cuanto a las aceras, la mayoría de ellas son de hormigón. Además, se observó la ausencia de aceras en 13 tramos.

Tabla 3. Material de las vías según calzada y acera

Material	Calzadas		Aceras	
	N° tramos	%	N° tramos	%
Hormigón	5	23 %	31	70 %
Asfalto	17	77 %	0	0 %
No tiene	0	0 %	13	30 %
Total	22	100 %	44	100 %

2.4 Sección vial

Durante el levantamiento de la sección de calzada, se constató que 11 tramos presentan una sección que va desde 3.51 hasta 7 metros. Asimismo, se identificaron 15 tramos con una sección que oscila entre 7.01 y 10.50 metros. Por último, se observó un tramo que tiene una sección menor a 2.50 metros (vía peatonal).

Tabla 4. Sección vial: calzadas

Sección calzada (m)	Número de tramos	Porcentaje
< 2.50	1	4 %
3.51 – 7.00	11	41 %
7.01– 10.50	10	55 %
Total	22	100 %

De los 31 tramos que tiene acera, la mayoría, 28 tramos, presentan una sección que va desde 1.01 hasta 2.00 metros. Mientras que 3 tramos presentan una sección inferior a 1 metro.

Tabla 5. Sección vial: aceras

Sección acera (m)	Número de tramos	Porcentaje
1.01 – 2.00	28	90 %
0.5 – 1.00	3	10 %
Total	31	100%

Figura 4. Sección vial tipo, vía colectora (General Eloy Alfaro)

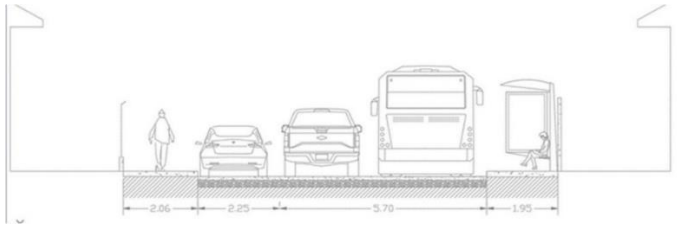


Figura 5. Sección vial tipo, vía local (Calle Pedro Carbo)

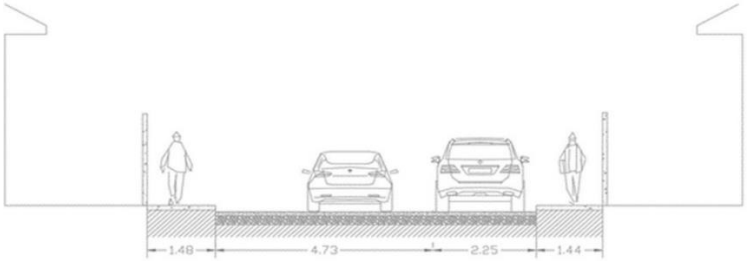
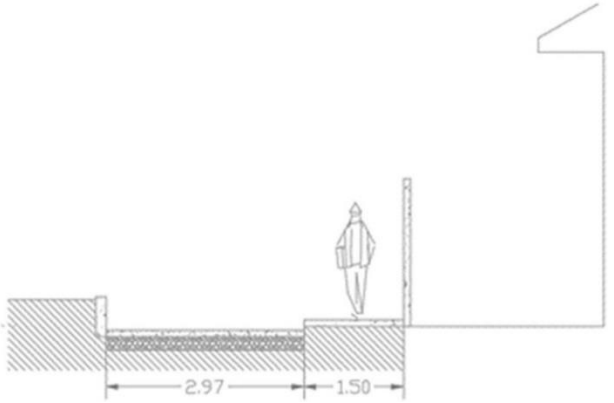


Figura 6. Sección vial tipo, vía peatonal.



2.5 Carriles de circulación

La mayor parte de las vías tienen 2 carriles de circulación, seguido por tramos en los que se presenta 3 carriles. Mientras que tan solo el 5 % son vía de un carril de circulación.

Tabla 6. Carriles de circulación.

Número de carriles	Número de tramos	Porcentaje
1	1	5 %
2	13	59 %
3	8	36 %
Total	22	100 %

2.6 Estacionamiento

En relación a los estacionamientos, se observa que en 21 tramos se permite el estacionamiento de forma libre, mientras que en 1 tramo no se permite el estacionamiento

Tabla 7. Estacionamiento

Estacionamiento	Longitud vial		Tramos viales	
	Km	%	N°	%
Permite	1.03	98 %	21	95 %
No permite	0.02	2 %	1	5 %
Total	1.05	100 %	22	100 %

2.7 Transporte público

En el sector, circulan las líneas de autobuses de transporte público, que incluyen las líneas 3, 5 y 20, las cuales recorren la calle General Eloy Alfaro en dirección al centro de la ciudad. Además, se cuenta con la línea 13, que realiza su recorrido por la calle Pedro Carbo.

Figura 7. Ruta del transporte público



2.8 Vegetación en las vías

La presencia de vegetación en Ciudadela Huayna Cápac es escasa; de los 22 tramos analizados, únicamente 7 presentan vegetación. Concretamente, en el tramo 17, correspondiente a la calle Juan León Mera, se encuentran vegetación alta y baja en las aceras. Además, en los tramos 24, 25, 26, 27, 33 y 34, se observa vegetación en los parterres. Este aspecto podría ser objeto de atención para mejorar la accesibilidad a espacios verdes y promover una mejor calidad ambiental en la zona.

Figura 8. Vegetación en las vías



2.9 Indicadores viales

Tabla 8. Indicadores viales

	Nombre del indicador	Indicador (%)
1	Promedio para peatones en vía colectora (%)	30.71
2	Promedio para peatones en vías locales (%)	18.90
3	Estado regular de calzadas en vías locales (%)	33.33
4	Buen estado de calzadas en vías locales (%)	66.67
5	Buen estado de aceras en vías colectoras (%)	12.5
6	Buen estado de aceras en vías locales (%)	73.91
7	Cobertura vegetal (%)	8.09
8	Estacionamiento en vías colectoras (%)	100
9	Estacionamiento en vías locales (%)	100
10	Espacio viario para ciclovías (%)	0

3. Usos de suelo

Debido a la cercanía del sector con el Mercado 12 de Abril, se registra un alto número de actividades comerciales, representando un 57.14%, seguido por el sector de servicios con un 39.56%, y los equipamientos con un 3.30%.

Tabla 9. Usos de suelo

Categoría de uso de suelo	Número	Porcentaje
Comercio	52	57.14 %
Servicios	36	39.56 %
Equipamientos	3	3.30 %
Administración y gestión	0	0.00 %
Otro	0	0.00 %
Total	91	100.00 %

Figura 9. Localización de los usos de suelo



3.1 Usos de suelo mayor

Durante el levantamiento, no se detectó ningún predio con uso de suelo mayor en el sector. Esta situación puede deberse a la distribución de negocios similares en diferentes predios, evitando una concentración significativa de personas en un único punto. Además, es importante considerar que el Mercado 12 de Abril, cercano al sector, funciona como el principal punto de concentración de personas

3.2 Indicadores de uso

Tabla 10. Indicadores de usos de suelo

N°	Nombre del indicador	Indicador
1	Áreas verdes (%)	6.00
2	Uso de suelo comercial en vías colectoras (%)	51.28
3	Uso de suelo de servicios en vías colectoras (%)	30.71
4	Uso de suelo comercial en vías locales (%)	9.66
5	Uso de suelo de servicios en vías locales (%)	15.71
6	Total, de uso comercial en el sector	20.30

4. Tráfico

En relación al tráfico en la zona, se recopiló información proporcionada por Waze, una aplicación que permite monitorizar las condiciones del tráfico en la ciudad. Se llevó a cabo un análisis del flujo vehicular el día miércoles 27 de diciembre de 2023, en las horas de mayor tráfico, específicamente de 7 a 8 de la mañana, de 12 a 1 del mediodía y de 6 a 7 de la tarde.

Figura 10. Hora de flujo mañana: 8h00



Figura 11. Hora de flujo mediodía: 12h08

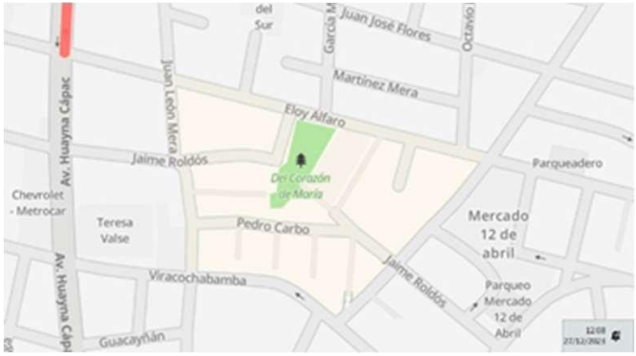
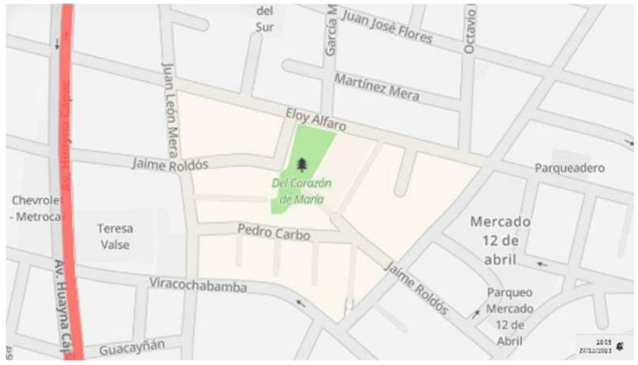
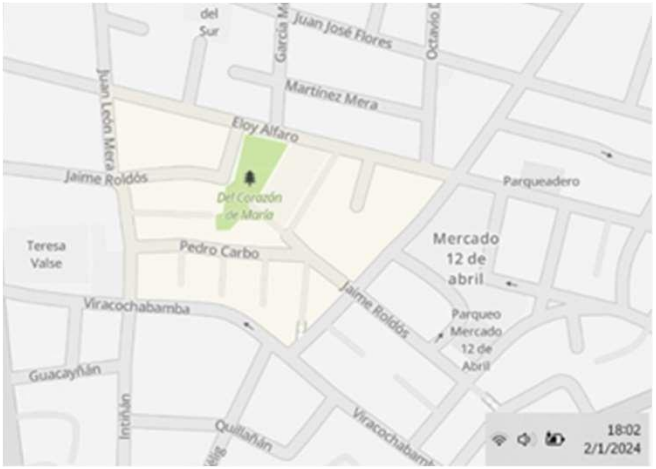


Figura 12. Hora de flujo tarde: 18h05



Para corroborar la información se monitorizó el tráfico el día 2 de enero del 2024 a las 18:02. Los resultados del análisis concluyen que no se evidencian problemas significativos de tráfico en el sector durante esos periodos.

Figura 13. Hora de flujo tarde: 18h02



5. Problemática

5.1 Sistema vial

- Mal estado de las aceras que dificulta la circulación adecuada de la población.
- Ausencia de aceras en algunos tramos viales en ambos lados y el estacionamiento unilateral afectan la seguridad peatonal y la fluidez vehicular, creando condiciones inseguras y congestionando la vía.
- Presencia de cablesde electricidad que se encuentran a unaaltura muy baja en la acera, presentando un riesgo potencial para laseguridad del peatón
- Los conductores estacionan en un lugar no permitido, reduciendo la calzada a un carril y generando inconvenientes para la entrada al condominio.
- Carencia de mantenimiento en la señalización horizontal (paso cebra), especialmente en los pasos de cebra genera un riesgo para el peatón.
- Falta mobiliario en la parada de bus.

5.2 Usos de suelo

- Existen obras en construcción que utilizan las aceras para cerramientos provisionales limitando el paso peatonal.
- Existen puestos de comida en la calzada que representa riesgos para peatones y afecta el flujo vehicular.
- En los predios con uso servicio y comercio se ocupa la acera para publicidad de sus locales, situación que obstaculiza el espacio para peatones.
- Existe basura en los cerramientos de los predios.

5.3 Tráfico

- Altos niveles de ruido se generan por el tráfico, música de locales y la proximidad al Mercado 12 de Abril.
- La calzada, de sentido único, enfrenta congestión vehicular debido al estacionamiento en ambos lados, reduciendo la circulación aun carril.
- Los vehículos se estacionan en lugares no permitidos lo que genera afección a la capacidad vial.

II MODELO OBJETIVO

Actualmente, la ciudad de Cuenca enfrenta una problemática en su desarrollo turístico, ya que la atención se ha centrado predominantemente en el área del Centro Histórico. Las periferias urbanas, como Ciudadela Huayna Cápac, carecen de visibilidad y atractivos turísticos, resultando en un desequilibrio en la distribución de visitantes y recursos.

Esta falta de diversificación turística impacta negativamente en la vitalidad económica y cultural, limitando el potencial de desarrollo y generación de ingresos para estas zonas.

Este sector se posiciona como un área idónea para solucionar esta problemática. Su rica historia ligada a la antigua ciudad de Tomebamba y su potencial para convertirse en un Centro Cultural Cañari ofrecen la oportunidad de potenciar el turismo, proporcionando a los visitantes una experiencia única y enriquecedora.

En este contexto, nace Huayna Ñan, que se traduce como "camino nuevo" en quechua, simbolizando la senda hacia una transformación positiva y renovadora para la Ciudadela Huayna Cápac. Este concepto refleja la aspiración de crear un nuevo camino hacia el progreso y el bienestar, inspirado en las raíces históricas de los pueblos cañarie inca.

El modelo objetivo propuesto no solo busca atraer turistas hacia la periferia, sino también abordar la falta de espacios verdes y espacios inclusivos contribuyendo así al desarrollo comercial controlado, la preservación cultural y la equidad en el turismo de Cuenca.

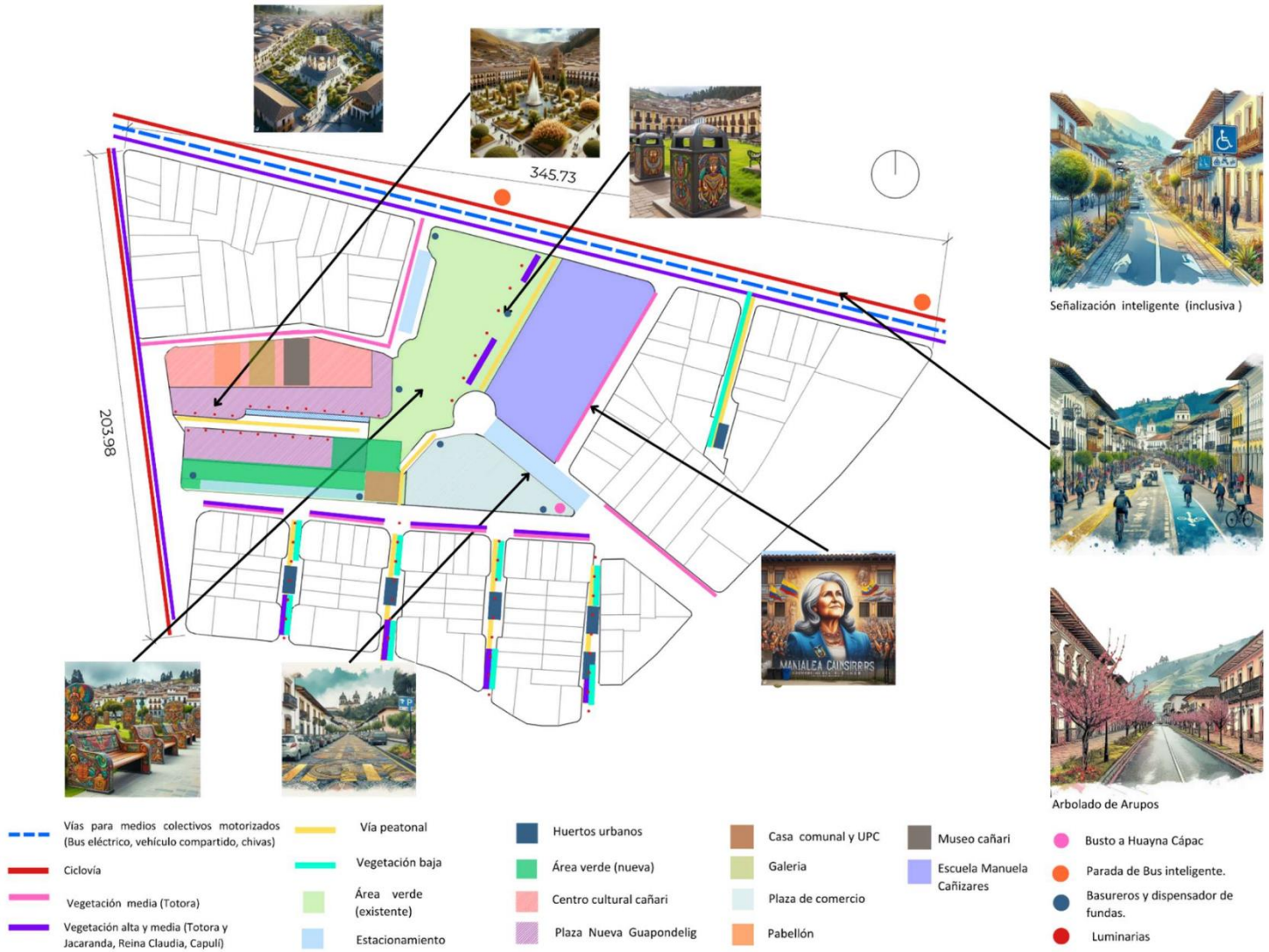
Asimismo, Huayna Ñan representa la idea de transformar las vías actuales, que dan preferencia al vehículo, en trayectos comunitarios; espacios de circulación y encuentro llenos de área verde. Además, estos espacios buscan la recuperación de la vegetación autóctona (totora). Estas zonas verdes no solo contribuirán al bienestar físico y psicológico de los residentes, sino que fortalecerán la identidad del sector y los lazos comunitarios.

La creación de un lugar que refleje su historia, cultura y valores incentivará a los residentes a ser activos participantes en la construcción y preservación de su comunidad, fomentando un sentido de pertenencia y responsabilidad compartida. Los habitantes se sentirán identificados con el sector y participarán activamente en campañas realizadas en este centro cultural para abordar temas como el cuidado del área verde, el desarrollo del comercio controlado, la creación de huertos urbanos y educación vial.

La implementación de un huerto urbano en Ciudadela Huayna Cápac no solo añadirá un atractivo adicional a la propuesta turística, sino que también generará beneficios tangibles para la comunidad y la ciudad en su conjunto. Este huerto urbano se convertirá en un espacio donde los residentes podrán participar activamente en la producción de alimentos frescos y locales, promoviendo la sostenibilidad y reduciendo la dependencia de fuentes externas. Además, la educación sobre prácticas agrícolas sostenibles y la promoción de la agricultura urbana contribuirán a la conciencia ambiental de la comunidad. Los productos cultivados en este huerto podrían también ser utilizados en iniciativas locales, como programas de alimentación escolar o eventos comunitarios, fortaleciendo así los lazos entre los habitantes y propiciando un impacto positivo en la calidad de vida en Ciudadela Huayna Cápac y en la ciudad de Cuenca en general.

Este modelo objetivo pretende sentar las bases para un desarrollo sostenible, donde la comunidad de Ciudadela Huayna Cápac sea protagonista activa de su evolución. La visión futura es la de un barrio que respeta sus raíces históricas, promueve la colectividad y se erige como un ejemplo de convivencia armoniosa entre la naturalezay la vida urbana.

Figura 14. Modelo objetivo



III PROPUESTA

1. Antecedentes

1.1 Histórico

El área de estudio es perteneciente al sector 13, dicho análisis presenta una rica historia que se remonta a los años setenta. Este periodo está marcado por el auge petrolero que propició un significativo crecimiento económico y demográfico en Ecuador. En respuesta a este desarrollo, en 1971, la ciudad de Cuenca implementó su segundo plan de desarrollo urbano, dando origen a la ‘’Ciudadela Huayna Cápac’’. Este proyecto se desarrolló en dos fases: la primera, como respuesta a la creciente demanda habitacional; y la segunda, con la ejecución del proyecto Huayna Cápac en 1985, liderado por la Junta Nacional de Vivienda. La construcción del Edificio Multifamiliar Arias y 118 viviendas unifamiliares marcó un hito en el desarrollo urbano de Cuenca.

1.2 Económico

En las inmediaciones del Mercado 12 de Abril, específicamente en las calles Jaime Roldós y Eloy Alfaro, así como en las avenidas Guapondelig y Viracochabamba, se evidencia una notable actividad económica, destacando la presencia de diversos comercios y servicios. Esta zona se configura como un importante centro comercial, albergando peluquerías, restaurantes, una imprenta y una óptica. La concentración de estas actividades señala la vitalidad del comercio en el sector, posicionándose como una de las principales fuentes de empleo. La dinámica comercial en estas áreas no solo contribuye al sustento económico local sino también a la diversificación de servicios, generando un impacto significativo en la actividad económica de la ciudadela.

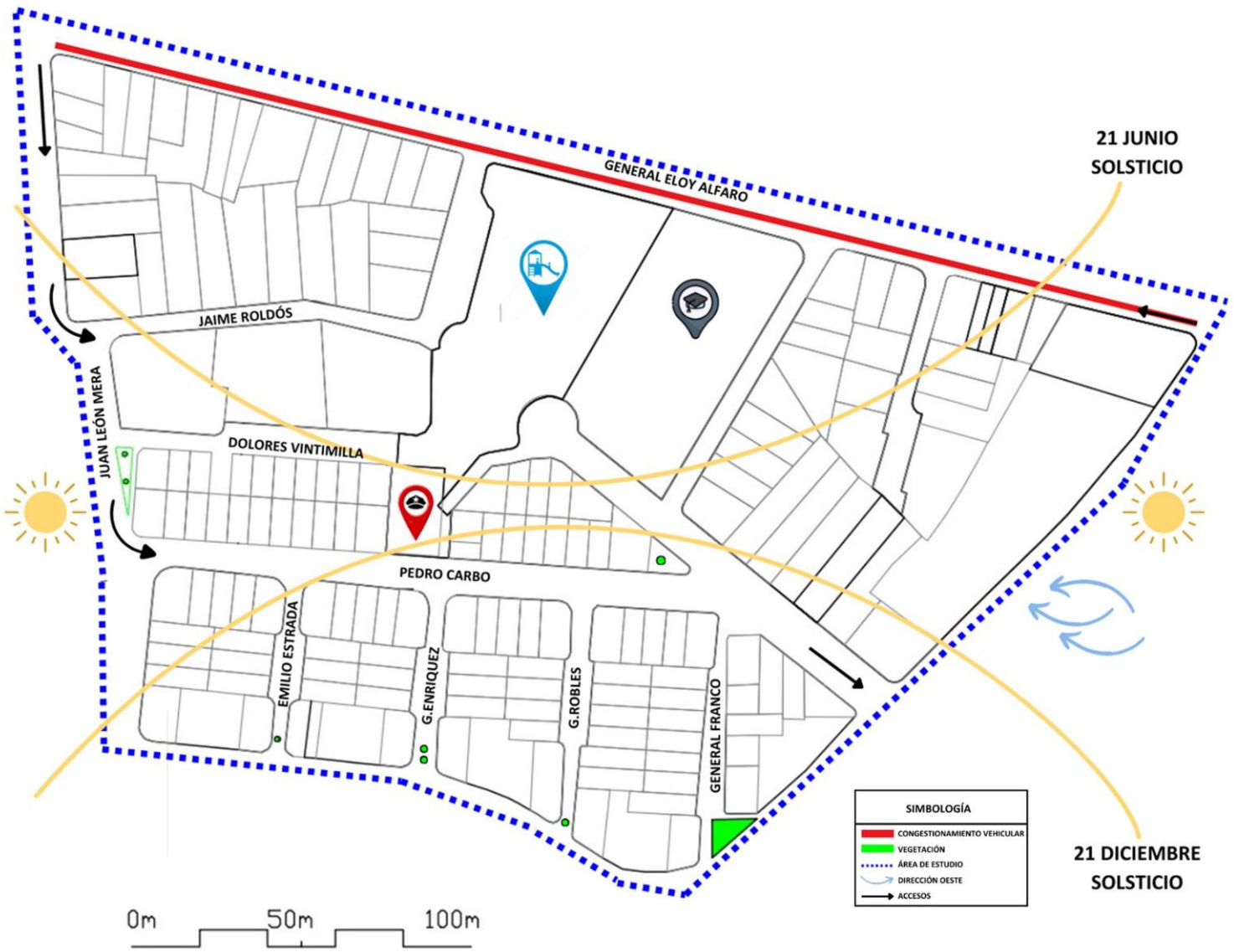
1.3 Cultural

El parque 'Corazón de María', un distintivo espacio verde, no solo ofrece un entorno natural, sino que también sirve como punto de encuentro comunitario, proporcionando un escenario propicio para eventos deportivos. Además, el busto de Huayna Cápac, figura histórica fundamental, no solo da nombre al sector, sino que también simboliza una conexión profunda con la historia local, actuando como un emblema inspirador para los equipos locales. Esta rica herencia cultural se refleja en la participación activa de la Ciudadela Huayna Cápac en eventos deportivos locales, como el Mundialito de los Pobres, donde el equipo de este sector se destaca no solo por su habilidad deportiva, sino también por representar y preservar los valores culturales arraigados en la comunidad.

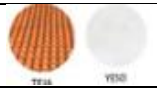
1.4 Concepto

La propuesta de mejoramiento para la Ciudadela Huayna Cápac, bajo el concepto de "Huayna Ñan" (camino nuevo en quechua), tiene como objetivo abordar la falta de visibilidad y atractivos turísticos en las periferias urbanas de Cuenca, especialmente en la mencionada ciudadela. Inspirado en la rica historia ligada a la antigua ciudad de Tomebamba, el proyecto aspira no solo a atraer turistas, sino también a solucionar la carencia de espacios verdes y áreas inclusivas. Prioriza la movilidad no motorizada, desincentiva el uso de vehículos, promueve la recuperación de la vegetación autóctona, como la totora, y busca fortalecer la identidad del sector mediante la creación de un 'Centro Cultural' que refleje la historia y valores locales. Además, se propone la implementación de un huerto urbano no solo como atractivo turístico, sino también para generar beneficios tangibles en sostenibilidad y autonomía alimentaria, promoviendo prácticas agrícolas sostenibles.

2. Análisis del sitio



3. Síntesis del diagnóstico

AEU	Forma	Color	Material
Arquitectónico			
Tipológico			
Morfológico			
Paisajístico			
Conclusión			

4. Participación ciudadana

La participación ciudadana es esencial para comprender y abordar las problemáticas de manera inclusiva y efectiva. En nuestra encuesta, con una muestra representativa de 30 participantes, observamos una distribución demográfica equitativa en cuanto al género, con un 53.3% de hombres y un 46.7% de mujeres. Además, la diversidad de edades, desde adolescentes hasta adultos mayores, enriqueció la perspectiva de nuestro estudio

El análisis de los resultados de nuestra encuesta revela que la inseguridad es el principal problema identificado por la comunidad en los espacios públicos del sector, con un total de 11 votos. Esta preocupación se ve seguida de cerca por la falta de mantenimiento, con 10 votos.

Aunque en el sector contamos con un parque, es notable que 17 personas sienten que aún no existen suficientes áreas verdes y recreativas en la ciudadela, en contraste con las 13 personas que opinan lo contrario.

En relación a la percepción de seguridad en el sector, un total de 15 personas la calificaron como regular. Este dato sugiere que, si bien existe cierto nivel de seguridad, hay aspectos que podrían mejorarse para generar un ambiente más seguro y confiable para todos los residentes

En cuanto a los elementos que la comunidad desea ver mejorados en el espacio público, 11 personas han expresado su deseo de mejorar la iluminación pública, seguido de cerca por 9 personas que señalaron la necesidad de mejorar el mobiliario urbano

5. Láminas técnicas

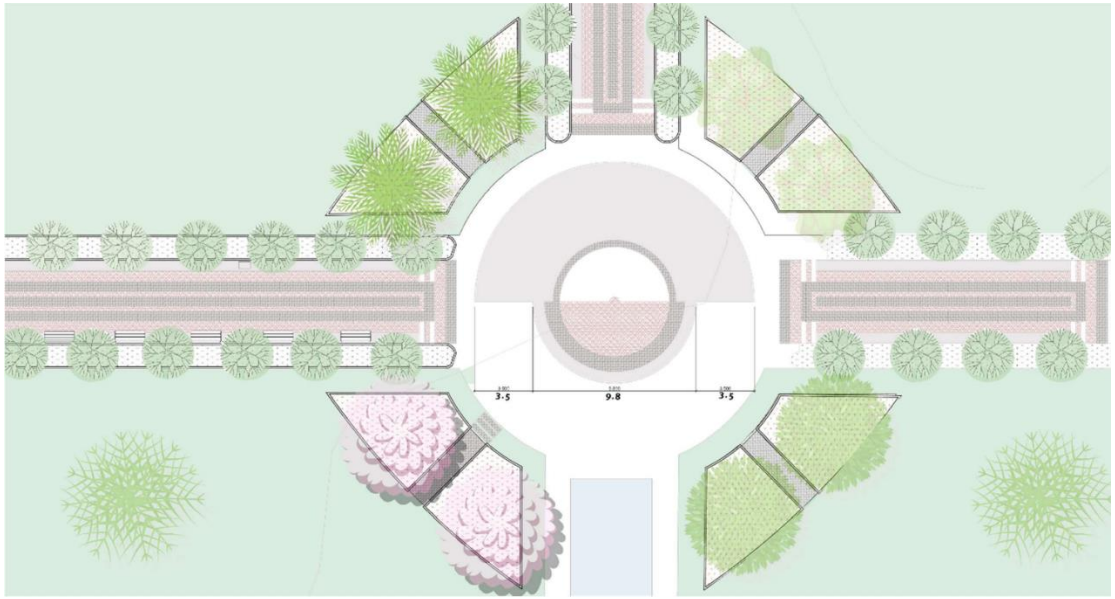
5.1 Zonificación



5.2 Planta general



Planta Plaza Central



5.3 Sección

Topografía del sitio

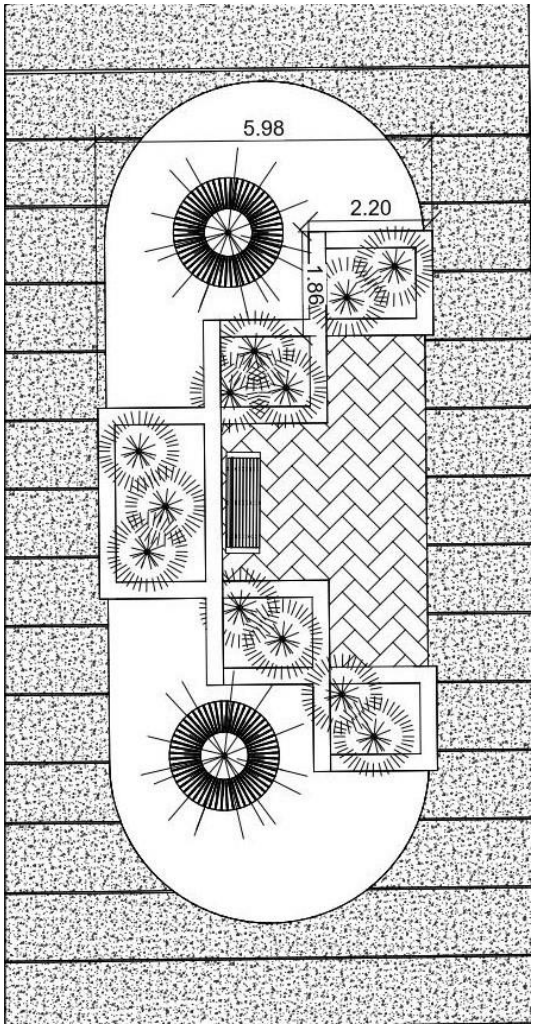


5.4 Axonometría



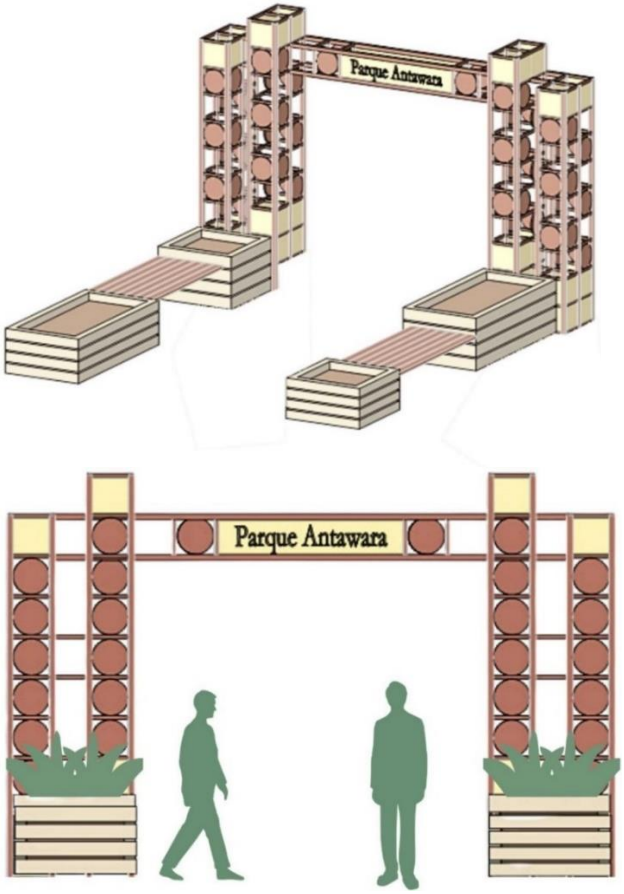
5.5 Mobiliario urbano

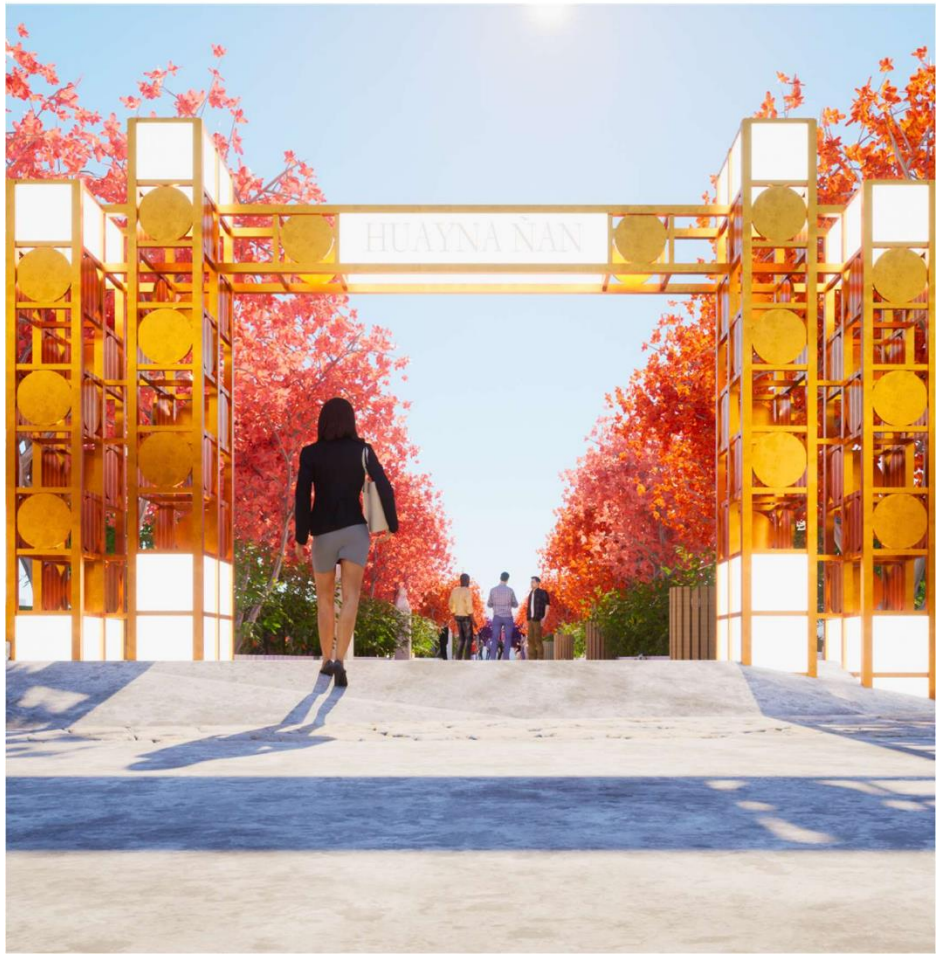
Huerto Urbano





Mobiliario de acceso





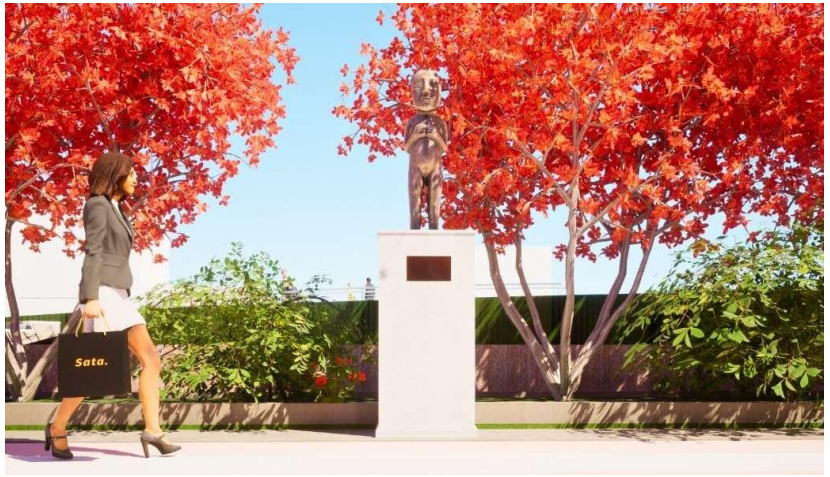
5.6 Perspectivas










Sata.

PROYECTO 10: MÚSICA DE PIEDRA

Enlace video youtube:

https://youtu.be/en9lvN9qnKs?list=PLl-WUENVX2h95zYMDFE-Y6Ipl4INX9jfb



AUTORES:

Andrade León Karen
Morocho Chuchuca Christian
Rivera Cordero Daniela

I DIAGNÓSTICO

1. Área de estudio

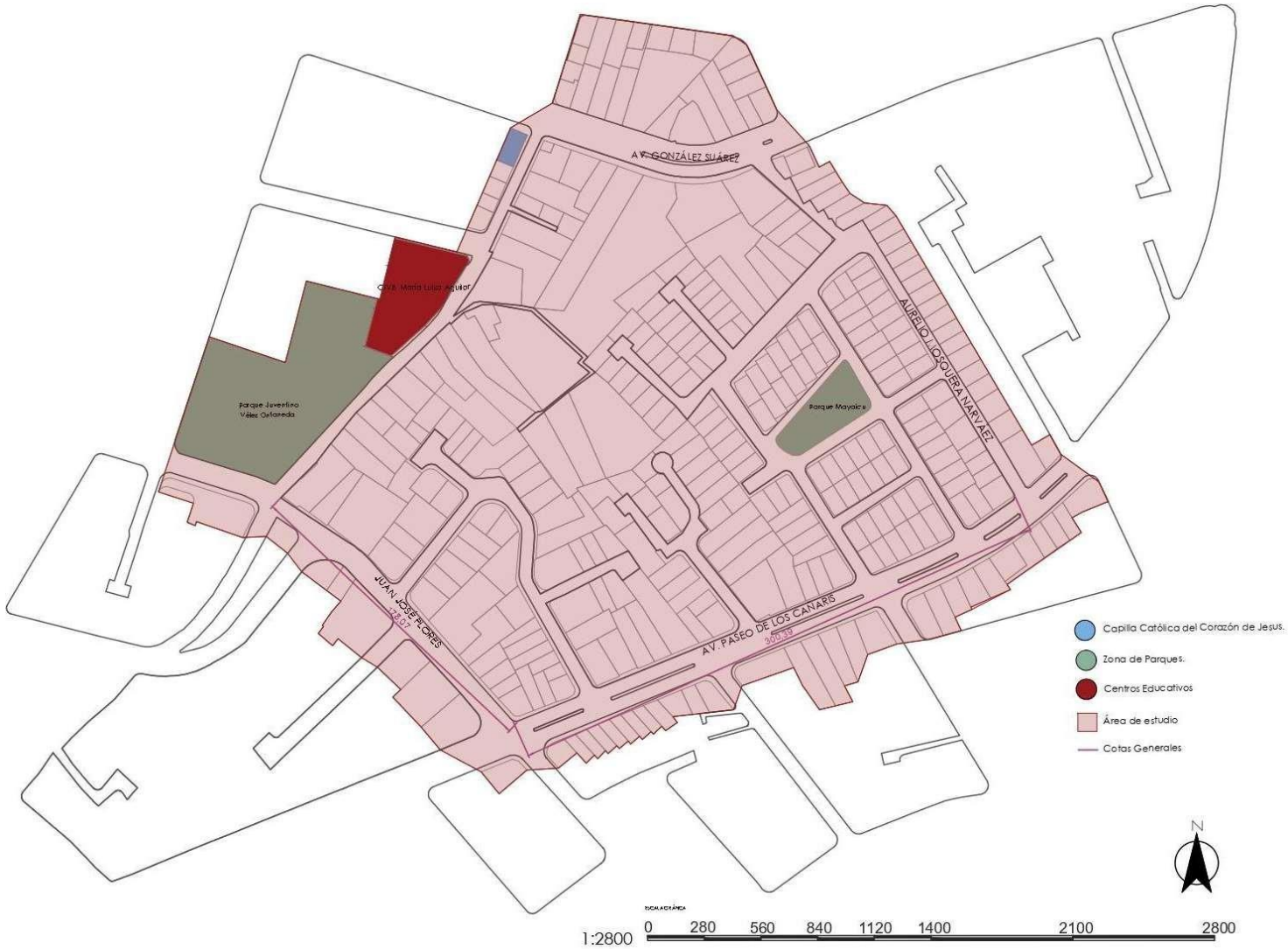
El área de estudio está localizada dentro de la parroquia de Cañaribamba, en Cuenca, Ecuador. Se encuentra delimitada al norte por la Av. Gonzáles Suárez, donde da inicio a la parroquia de Totoracocha, al sur por la Av. Paseo de los Cañaris, al este por la Calle Aurelio Mosquera Narváez y al oeste por la Calle Juan José Flores.

La tenacidad y la preservación de su cultura en tiempos difíciles son cualidades que resaltan en la historia y la identidad del pueblo Cañari. En contraste se ha buscado plasmar en el sector un espacio innovador para la ciudad, propuesto netamente para el ámbito musical, de igual manera manteniendo esa relación histórica y cultural de los pueblos antes habitados, los cañaris. Partiendo de ahí el nombre del proyecto “Música en Piedra”.

Durante la época republicana de Ecuador, se construyeron infraestructuras básicas en el sector, como calles, plazas, iglesias, experimentando un crecimiento demográfico y económico, convirtiéndose actualmente en una zona residencial y comercial vital, en donde las actividades del sector son principalmente residenciales. El sector cuenta con edificaciones importantes que reflejan la historia como la vida actual de la zona, entre ellos se encuentra la Capilla Católica del Corazón de Jesús, el centro educativo Julio Abad Chica y varios parques que enriquecen la zona, como el Parque Juventino Vélez Ontaneda y el Parque Mayaicu.

La zona de estudio cuenta con un área de 12.03 hectáreas, en donde se emplazan 339 predios, repartidos en 16 manzanas. Restando el número de predios de equipamientos (9) y predios vacantes (6), existe un aproximado de 1296 habitantes. Considerando así, una densidad bruta de 107,73 habitantes/Hectárea dentro del área de estudio

Figura 1. Área de estudio



2. Sistema vial

Los sistemas viales se definen como la infraestructura que engloba a los usuarios y vehículos, facilitando su circulación y beneficiando el acceso a la red vial (Benavides y Fiallos, 2019, p. 19). De esta manera, se estudia el sistema vial de la parroquia de Cañaribamba, partiendo de indicadores de medición, los mismos que permitieron conocer la calidad y el servicio de los sistemas viales, poniendo hincapié en el estado actual del mismo. Las vías estudiadas fueron trece, con un total de treinta y nueve tramos, donde se puso énfasis en la jerarquización vial, material, sección, carriles de circulación y el estado de las vías, así como también otros factores como la vegetación, el transporte público y el estacionamiento.

2.1 Jerarquización vial

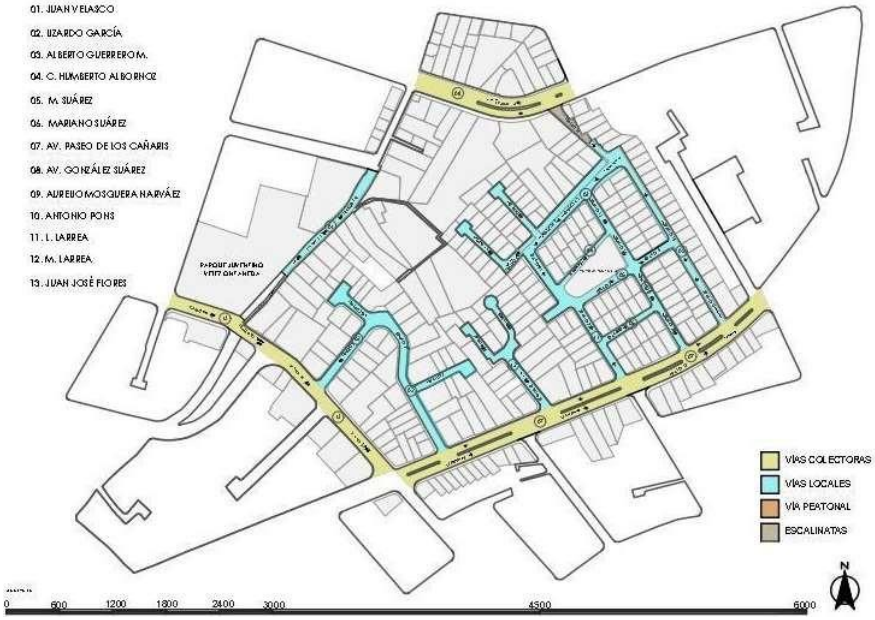
En el sector se encuentran vías colectoras, locales y peatonales

Tabla 1. Jerarquía vial

Jerarquía de las vías	Longitud vial		Tramos viales	
	Km	%	N°	%
Colectoras	0.72	31 %	3	8 %
Locales	1.48	65 %	34	87 %
Peatonal	0.05	2 %	1	2.5 %
Escalinata	0.04	2 %	1	2.5 %
Total	2.29	100 %	39	100 %

En la figura 2 se puede visualizar las jerarquías viales, donde no hay existencia de vías expresas ni arteriales, sin embargo, se encuentra un 31.44 % con relación a la longitud vial medida en kilómetros de vías colectoras incluyendo la Av. Paseo de los Cañaris, Av. González Suárez y Juan José Flores. El 64.63 % pertenece a vías locales y tanto la vía peatonal y la escalinata posee un 2.56 % cada una respectivamente, existiendo un bajo porcentaje de las mismas en el sector de estudio.

Figura 2. Jerarquía vial



2.2 Estado de las vías

En la tabla 2 el análisis realizado corresponde al estado vial según el número de tramos, en donde, se calcula el porcentaje de cada uno, detallando así la

vulnerabilidad del sistema vial; para el estudio se catalogó en tres apartados, siendo estos: bueno, regular y malo. Para el estudio respectivo se establecieron factores que inciden en los porcentajes de circulación y capacidad vial.

En el sector de Cañaribamba se puede visualizar una primacía del estado regular en las vías, en el cual se encuentra presente en el pavimento un porcentaje medio de desperfectos como baches, grietas o desniveles, lo que ocasiona dificultades en la circulación y en la velocidad. Como resultado del análisis, en el sector existe un 86.84% de un estado regular en las calzadas y un 74% de un estado regular en las aceras.

Debe señalarse que algunas aceras del sector se encuentran en estado malo, en donde las condiciones irregulares como grietas o desniveles ocasionan un peligro para los transeúntes. Dentro de este marco, existe un mínimo porcentaje de vías en estado bueno, esto ayuda a un desplazamiento seguro, eficiente y fluido.

Tabla 2. Estado de las vías

Estado	Calzadas		Aceras	
	N° tramos	%	N° tramos	%
Bueno	5	13 %	3	8 %
Regular	33	87 %	28	74 %
Malo	-	-	7	18 %
Total	38	100 %	38	100 %

2.3 Material de las vías

Para el análisis realizado correspondiente al material de las vías, en donde se divide en las siguientes categorías: hormigón, asfalto, adoquín y otros.

Dentro del área de investigación, se obtiene que los tramos de las calzadas están construidos en su mayoría por asfalto y existen unas pocas calzadas de hormigón. Por otro lado, las aceras en su totalidad son de hormigón. La información presentada en la tabla 3 refleja un 36.84% en las aceras del hormigón y en las calzadas de asfalto un 63.16%.

Tabla 3. Material de las vías según calzada y acera

Material	Calzadas		Aceras	
	N° tramos	%	N° tramos	%
Hormigón	14	37 %	38	100 %
Asfalto	24	63 %	-	-
Total	38	100 %	38	100 %

2.4 Sección vial

El análisis evidencia el ancho de las calzadas, la información se visualiza en la tabla 4, donde se ha verificado que en el sector existe 2.63 % que pertenece a unas escalinatas y se encuentra entre 2.50 a 3.50 metros. El 55.26 % de las vías posee una sección entre

3.51 a 7.00 metros, estableciéndose el mayor porcentaje de vías locales entre estas secciones; el 31.58 % tiene vías entre 7.01 a 10.50 y el 10 % de vías correspondientes a la Av. Paseo de los Cañaris y la Av. González Suárez posee un ancho mayor a 10.50, el mismo que permite dos carriles por sentido.

Tabla 4. Sección vial: calzadas

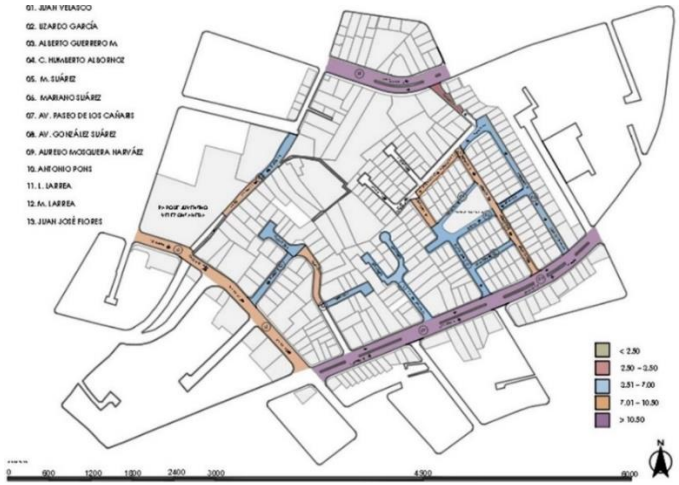
Sección calzada (m)	Número de tramos	Porcentaje
2.50 – 3.50	1	3 %
3.51 – 7.00	21	55 %
7.01 – 10.50	12	32 %
> 10.50	4	10 %
Total	38	100 %

En las tablas 5 se evidencia las secciones de las aceras, donde existe un mayor porcentaje de veredas que se encuentra entre 1.01 a 2.00 con 52 %. El 27 % corresponde a vías que se encuentran entre el 0.51 a 1.00 metros y el 21 % tiene sesiones mayores a 2.00 metros. Existe un importante porcentaje de aceras con secciones mínimas, situación que se dificultan aún más debido que en estos espacios existen postes de luz, publicidad de locales comerciales, situación que perjudican a la movilidad del peatón y generan segregación.

Tabla 5. Sección vial: aceras

Sección acera (m)	Número de tramos	Porcentaje
0.51 – 1.00	10	27 %
1.01 – 2.00	20	52 %
> 2.00	8	21 %
Total	38	100 %

Figura 3. Vías según sección de calzada



A continuación, se grafican los diferentes tipos de vías existentes.

Figura 4. Sección vial de vías peatonales

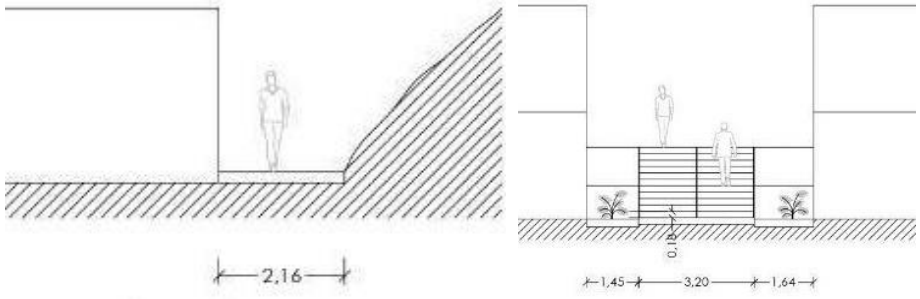


Figura 5. Sección vial de la vía (Burelio Mosquera). Vía tipo

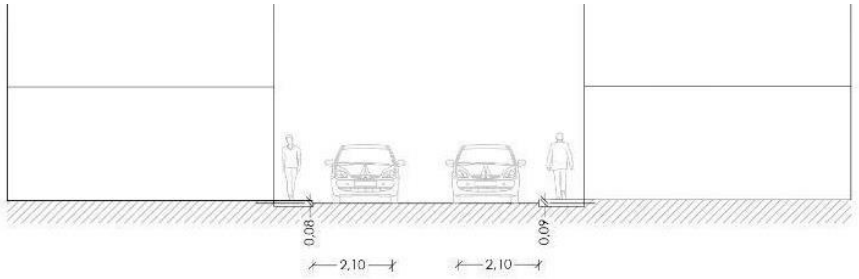
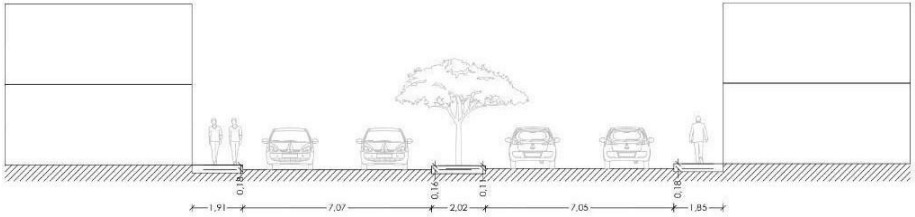


Figura 6. Sección vial de la vía colectora (Av. Paseo de los Cañaris)



2.5 Carriles de circulación

En la tabla a continuación se presenta información presenta el porcentaje de los carriles de circulación según el número de carriles existentes, donde, en su mayoría existen 25 tramos con dos carriles de circulación, el 64 % de los mismos presentan doble vía y el 36 % representa una vía en su sentido de circulación. En esta perspectiva, el 22 % posee 8 tramos con 1 carril, el 10.81 % posee 4 carriles, con dos sentidos de circulación por carril correspondientes a la Av. Paseo de los Cañaris y la Av. González Suárez.

Tabla 6. Carriles de circulación.

Número de carriles	Número de tramos	Porcentaje
1	8	22 %
2	25	68 %
4	4	11 %
Total	37	100 %

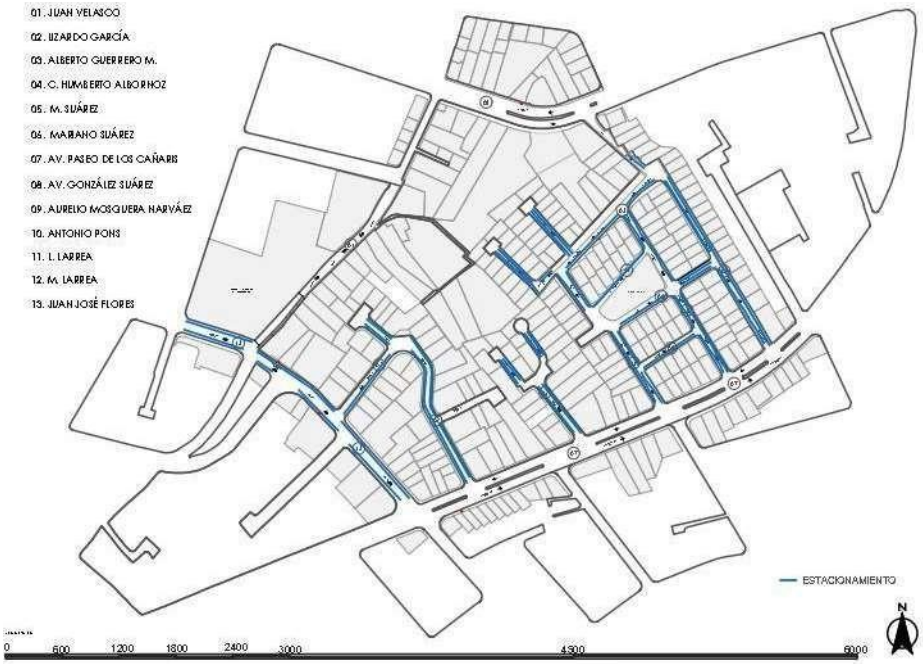
2.6 Estacionamiento

El análisis en cuanto al estacionamiento del sector, establece que los vehículos se localizaban estacionados en ambos lados de las vías, generando la pérdida de la capacidad vial, obstaculizando las mismas y provocando problemas en el tráfico. Para el análisis se ha considerado la longitud vial en kilómetros y los tramos viales estudiados, como se observa en la tabla 7 el 68 % de la longitud vial si permite estacionamiento y el 31 % no permite.

Tabla 7. Estacionamiento

Estacionamiento	Longitud vial		Tramos viales	
	Km	%	N°	%
Permite	1.29	68 %	29	74. %
No permite	0.60	32 %	10	26 %
Total	1.05	100 %	22	100 %

Figura 7. Vías con estacionamiento.



2.7 Transporte público

En la figura 8 se visualiza el esquema del transporte público, donde se analiza las paradas, la ruta y la cobertura de servicio.

En la Av. Gonzáles Suárez circulan las líneas de buses:

- Línea 3 - Bellavista
- Línea 23 - Cementerio
- Línea 15 - Feria Libre

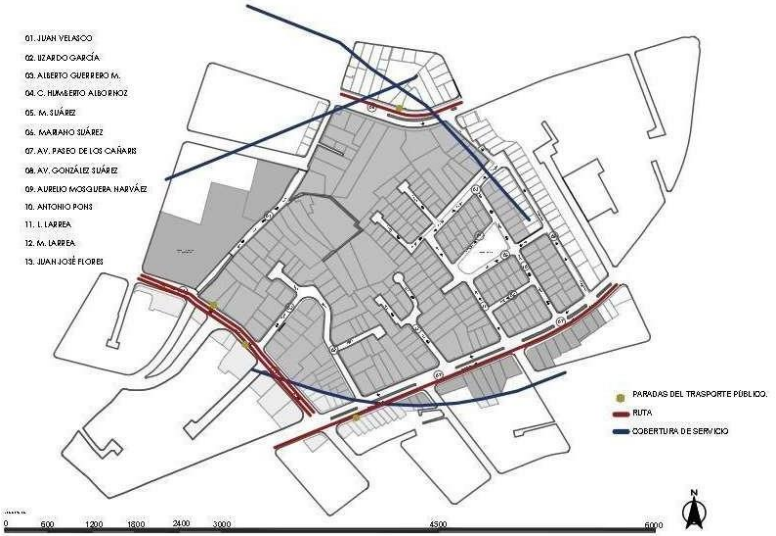
En la Juan José Flores circulan las líneas de buses:

- Línea 50 - Hospital del Río

En la Av. Paseo de los Cañaris circulan las líneas de buses:

- Línea 13: Mutualista Azuay II
- Línea 13M: Mall del Río

Figura 8. Ruta del transporte público

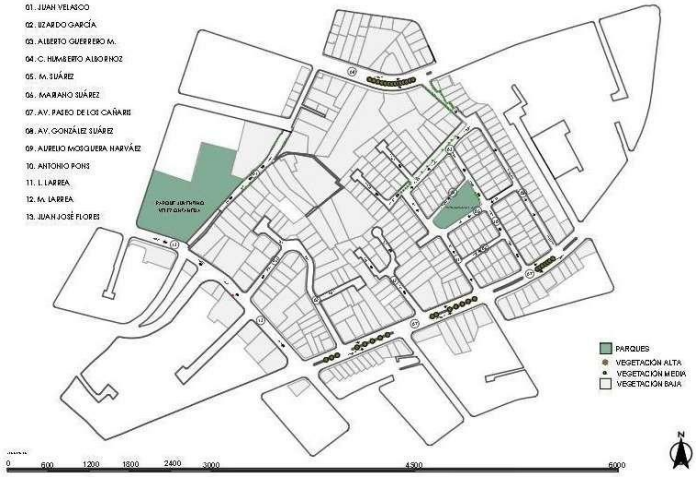


2.8 Vegetación en las vías

En la figura a continuación se visualiza las zonas con vegetación, donde se subdivide en vegetación alta, media y baja. Así pues, en la Av. Paseo de los Cañaris y la Av. Gonzales Suarez posee vegetación alta en el parterre, también posee vegetación media y baja, pues presenta arbustos y césped. En los tramos 1, 4, 5 y 14 posee vegetación baja, media y alta en sus aceras. Dentro de la zona de estudio existen dos equipamientos de parque que poseen de igual manera las tres categorías de vegetación.

El área de vegetación correspondiente a los equipamientos de parques es de 0.0081 Km2 y la longitud en lo que respecta la vegetación del parterre y las aceras es de 0.27 km.

Figura 9. Vegetación en las vías



2.9 Indicadores viales

Tabla 8. Indicadores viales

	Nombre del indicador	Indicador (%)
1	Cobertura del transporte público	81.49%
2	Vías locales en estado bueno	33.33%
3	Vías locales que no cumplen relación 50/50	100%
4	Estacionamiento permitido en vías locales	83.33%
5	Estacionamiento permitido en vías colectoras	50%
6	Espacio viario para ciclovía	0%
7	Espacio viario para peatones en vías colectoras	33,05%
8	Espacio viario para peatones en vías locales	29,37%
9	Área verde en vías colectoras	3.9%
10	Área verde en vías locales	4.66%

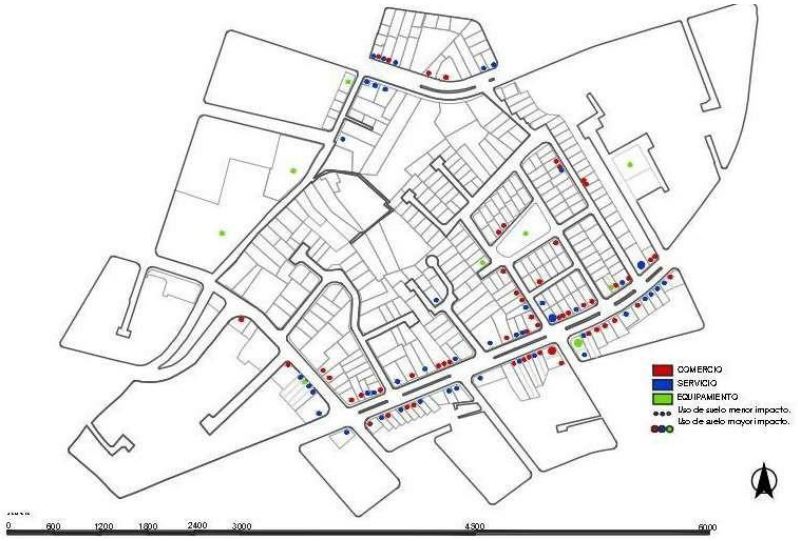
3. Usos de suelo

Los usos generales de suelo abarcan la transformación de la tierra, para fines específicos, se clasifican por medio de distintas categorías: comercio, servicios, equipamientos (relacionados con la salud, el bienestar, la educación y la cultura); Y administración y gestión, como se muestra en la presente tabla. Dentro de las principales actividades del sector de estudio se destacan las actividades comerciales, alcanzando el 50%, de las cuales su mayoría se encuentran orientadas a vías colectoras como la Av. Paseo de los Cañaris, al igual que uso de Servicios abarcando el 42%.

Tabla 9. Usos de suelo

Categoría de uso de suelo	Número	Porcentaje
Comercio	55	50%
Servicios	45	42%
Equipamientos	9	8%
Total	109	100%

Figura 10. Localización de los usos de suelo



3.1 Usos de suelo mayor

Abarcando una mejor perspectiva de los distintos usos de suelo, se plantea una clasificación acorde a la concentración de personas, partiendo de un valor que permita llegar a conclusiones más acertadas, es este caso 10 personas (valor mínimo).

3.1.1 Tipo de concentración

Se ha logrado identificar 5 usos de suelo dentro del sector estudiado, los cuales se categorizan en una concentración de 10-25 personas, dentro de los cuales se encuentran usos comerciales, de servicio u otros. (*Tabla 11*).

Tabla 10. Tipo de concentración

N°	Concentración	N° usos
1	10 – 25	5
Total		5

3.1.2 Categoría de uso y uso específico

Dentro de los resultados obtenidos en el estudio, se establecen los predios con mayor impacto. En categoría de servicios se encuentra un gimnasio y dos restaurantes. Con respecto a los comercios con mayor influencia se encuentra una heladería y finalmente, dentro de los equipamientos se presenta una escuela de música.

Tabla 11. Especificaciones del uso específico dentro de la categoría.

Categoría de uso de suelo	Uso específico
Servicio	Gimnasio
Servicio	Restaurante 1
Servicio	Restaurante 2
Comercio	Heladería
Otro	Escuela de música

3.1.3 Estacionamiento

Existen variables en cuanto a plazas de parqueaderos existentes en los diferentes usos, categorías de servicio presentan un valor mayor de plazas de parqueo, considerando su emplazamiento en una vía colectora por su mayor movimiento como es la Av. Paseo de los Cañaris. Heladería, en comercio y escuela de música, en equipamiento poseen un valor mínimo de plazas de parqueo.

Tabla 12. Estacionamientos según uso de suelo mayor

Categoría de uso de suelo	Uso específico	Estacionamiento N° de plazas de parqueaderos existentes
Servicio	Gimnasio	12
Servicio	Restaurante 1	14
Servicio	Restaurante 2	0
Comercio	Heladería	0
Otro	Escuela de música	1

3.2 Indicadores de uso.

Tabla 13. Indicadores de uso

N°	Nombre del indicador	Indicador
1	Oferta de plazas de estacionamiento en uso de suelo	60%
2	Los usos comerciales se emplazan en vías colectoras.	36,44%
3	Los usos de servicio se emplazan en vías colectoras.	33,05%
4	Los usos de equipamientos se emplazan en vías colectoras.	2,54%
5	Ocupación de predios para servicio y comercio	20,64%
6	Los usos de servicio se emplazan en vías locales	31.8%
7	Los usos de comercio se emplazan en vías locales	68,18%
8	$9m^2$ de área verde por habitante	69,83%

4. Tráfico

El análisis de tráfico se realizó el día 27 de diciembre de 2023, donde se visualiza la intensidad de tráfico existente en un día festivo de fin de año. En los gráficos se visualiza que no hay alto flujo vehicular por las mañanas y tardes, sin embargo, el mayor flujo vehicular ocurre en la noche siendo la vía colectora Av. Paseo de los Cañaris la más transitada.

Para corroborar la información se monitorizó el tráfico el día 29 de diciembre del 2023. Los resultados del análisis concluyen que no se evidencian problemas significativos de tráfico en la mañana, pero si al medio día y en la tarde.

Figura 11. Hora de flujo mañana: 7h40

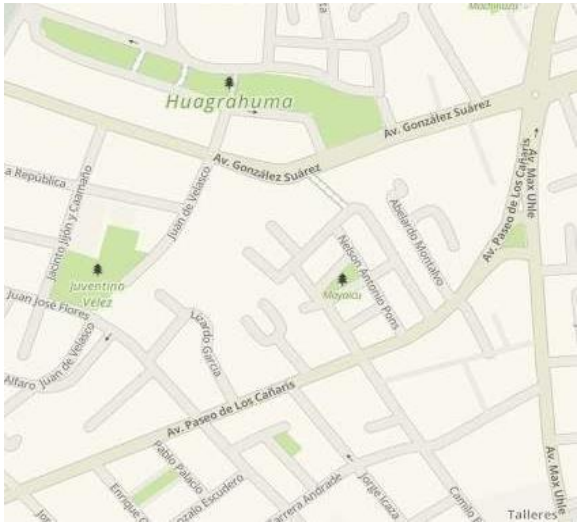


Figura 12. Hora de flujo mediodía: 12h21

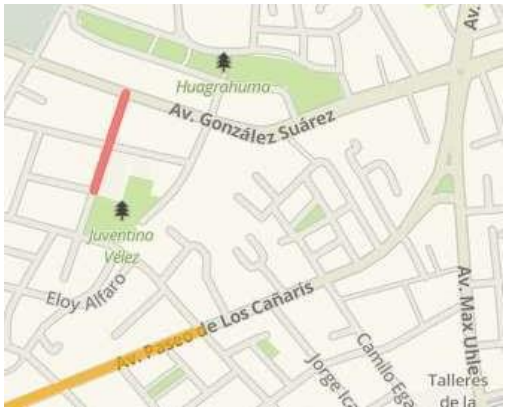
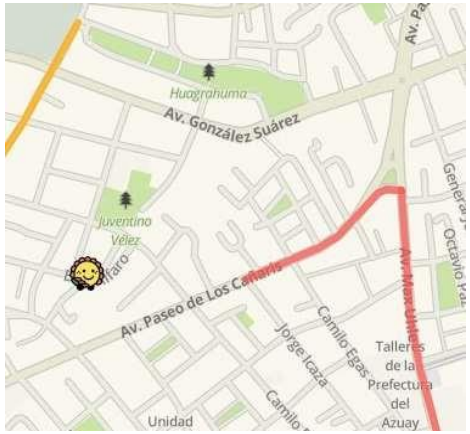


Figura 13. Hora de flujo tarde: 18h30



5. Problemática

5.1 Sistema vial

- No se tiene una dimensión óptima en las aceras para la circulación de peatones.
- El paso cebra es muy poco usado por peatones, debido a que se encuentran alejadas de las intersecciones, por ende, los peatones cruzan la calle indebidamente.
- Problemas de baches en las vías, siendo recurrente, tanto en vías colectoras como en locales.
- Aceras en mal estado.
- Falta de mantenimiento de líneas amarillas al borde de la calzada.

5.2 Usos de suelo

- Los carteles de los comercios y servicios llegan a ocupar las aceras dejando poco espacio para el peatón.
- Los carros llegan a estacionarse en las vías colectoras de la presidente Córdova y González Suárez por lapsos de tiempo, para bajar a consumir en algún restaurante o adquirir algún servicio, perjudicando el tránsito vehicular.
- En locales donde se llega a tener una mayor concentración de personas, se presenta una congestión peatonal, provocando que las personas lleguen a ocupar parte de la calzada debido a la corta dimensión de la acera. Esto genera riesgo a su integridad e incluso también para personas que quieran circular por la acera.
- Algunas aceras poseen pendiente para el acceso de vehículos a las viviendas, generando incomodidad de circulación al peatón.
- Algunas casas llegan a ocupar mucho más espacio de la acera que la permitida, dejando un mínimo espacio para que camine el peatón, generando espacios estrechos y poco usados, lo que provoca incluso que las personas opten por caminar por la calzada.

5.3 Tráfico

- El alto ruido que se genera en las vías colectoras del sector provocado por carros, motos y buses a altas velocidades.
- Irrespeto de la semaforización de vehículos y sobre todo de aquellos, que no respetan el tiempo de cambio de color provocando accidentes graves, perjudicando la vida de peatones y conductores e incluso incrementando el tráfico por varios minutos.
- Muchas de las paradas de buses en las 3 vías colectoras no poseen mobiliario urbano para la espera de buses, y aquellas que sí la poseen están en mal estado.
- Debido al alto congestionamiento vehicular que se produce especialmente en vías colectoras, ayuda a que se incremente las emisiones de dióxido de carbono, perjudicando con el aumento del calentamiento global.
- Se tiene muy poca área verde que compense el alto tráfico vehicular de todo el sector.

II MODELO OBJETIVO

El área de estudio está emplazada en el territorio central de la ciudad, dentro de la parroquia Cañaribamba, rescatando las raíces históricas del pueblo Cañari antes habitado. Las distintas características del sector, como su ubicación estratégica, genera una zona de gran oportunidad urbana, las vías colectoras que rodean al área de estudio son potencia para una propuesta basada en conexión, accesibilidad, y bienestar urbano.

Como concepto central, el proyecto se abstrae en el rol de expresión musical, generando en el sector un nuevo punto clave cuencano, en donde se presente a la música junto con un rescate cultural cañari, mediante distintos espacios que permitan desarrollar actividades de expresión artística. Resumiendo, así, un proyecto innovador que sin lugara dudas potenciará a la ciudad de Cuenca de manera significativa.

El sector está focalizado en su mayoría por locales comerciales, que luego de un análisis se han encontrado cierto número espacios que se basan en la música, por lo tanto, se busca proyectar una plaza ubicada estratégicamente, que rescate esta característica mediante puestos comerciales centrados únicamente en la venta de instrumentos musicales, en especial de la cultura cañari, permitiendo así, relacionar a la población con su historia.

Luego del análisis y diagnóstico de la zona de estudio, se han identificado distintos indicadores que no se ven resueltos. El estado vial no es considerado bueno especialmente de vías locales del sector, lo cual debilita su acceso y aprovechamiento total de la vía; Incluyendo la relación peatón / vehículo motorizado (relación 50/50), aquello que no es respetado en ninguna de las vías locales. Por lo tanto, se plantea por medio de un cambio tipo, la existencia de vías peatonales, de este modo se satisface la problemática antes mencionada, y a su vez se complementa con un aumento de espacio viario para peatones.

El diagnóstico de usos de suelo permite establecer la falta del cumplimiento de los indicadores, de acuerdo al estudio realizado los carteles de los comercios y servicio generan conflicto, pues se localizan en las aceras dificultando el desplazamiento del peatón, tomando énfasis en niños, personas no videntes o personas con movilidad limitada. El análisis revela que los comerciantes buscan sustento para sus locales, recurriendo a esta problemática, por ello, se proyecta una plaza que permita conocer las actividades comerciales del sector y que cuente con un mapa que clasifique las zonas del sector y los comercios que posee, solucionando esa contaminación visual que generan dichos carteles y a su vez brindando seguridad al peatón.

Por otro lado, el número de plazas existentes es mínimo en usos de suelo mayor, generando conflictos en la circulación de vehículos motorizados y ocasionando congestión en el sector, se proyectan estrategias, principalmente abarcar los números de estacionamiento con un parqueadero que se ubique de manera posterior a la plaza, que permita al usuario recorrer el sector, así potenciando el comercio en la parroquia de Cañaribamba.

El estacionamiento en vías colectoras ocupa un gran porcentaje, pero perjudica considerablemente al peatón, trabajamos en un espacio donde el peatón transcurra con libertad en espacios públicos sin mayor densidad de carros, por lo tanto, las ciclovías ayudarán a reducir la huella de carbono de los vehículos, para lo cual, se implementan bicicletas gratuitas en la zona. También se opta por llevar a cabo el uso de buses eléctricos en la zona, mejorando el nivel de contaminación del sector.

Después de deducir que las áreas verdes del área de estudio no cumplen con el mínimo de 9m2 por habitante, se ha solucionado por medio de la creación de parques y plazoletas de estar, cercanas a la plaza central.

Figura 14. Modelo objetivo



III PROPUESTA

1. Antecedentes

Cañaribamba es una parroquia enriquecida de leyendas que se remonta a tiempos prehispánicos, su cultura y economía fueron hitos que marcaron la parroquia. A continuación, se presenta la cultura Cañari desde una perspectiva histórica, económica y cultural, donde se estudia sus características físicas e intelectuales.

1.1 Histórico

El origen de los Cañaris surge a partir de tradiciones antiguas, contadas mediante una leyenda, según investigadores relatan que la provincia del Azuay estaba totalmente poblada, pero debido a una inundación, toda esta tierra se cubrió, dejando a dos hermanos, Ataorupagui, y Cusicayo que fueron los únicos sobrevivientes del diluvio, ellos subieron hasta la cumbre de la montaña Huacayñan, en la provincia de Cañaribamba se le denomina como "camino del llanto", cuando el diluvio llegó a su fin, ellos salieron de la cueva en la que habitaban buscando comida y al regresar descubrieron bastantes y variados alimentos, al día siguiente ocurrió lo mismo, por lo que los hermanos decidieron saber quién era la persona que los alimentaba, el uno fue en busca de los alimentos y el otro se escondió en la choza, al ver a las dos guacamayas con caras de mujeres quiso atraparlas pero falló en su intento, ocurriendo dos veces lo mismo, decidieron que el hermano menor sea ahora el que se esconda y el logro capturar a la guacamaya menor y se casó con ella, teniendo tres hijos y tres hijas, originándose la población Cañari.

1.2 Económico

Históricamente, la agricultura fue la base de la economía de los Cañaris, aunque también se destacaban por ser alfareros. Una de las actividades que se permitió en la época colonial al Ecuador y al Perú crear un vínculo comercial fue las artesanías.

El Ecuador elaboraba tejidos de lana y algodón, alfombras, cuero, jergas, en tanto que en Lambayeque elaboraban el algodón para los tejidos cuencanos y en Piura se dedicaba a los utensilios de cocina, alforjas y mermeladas. Las tierras cañaris eran las mejores y más productivas en cuanto a los recursos agrícolas, un complemento de esto es la ganadería, estos terrenos generaban en gran cantidad y de buena calidad su pasto, el cual brinda de alimento para los ganados vacuno, porcino y lanar. En la antigüedad abastecían las haciendas ganaderas de carne, leche y queso. En la actualidad, en la parroquia Cañaribamba existen comercios, servicios y equipamientos de metalurgia, tienda de abarrotes, restaurantes, mecánicas, entre otros.

1.3 Cultural

Dentro del ámbito cultural de la cultura Cañari, existen diversos aspectos que conforman su identidad cultural, entre ellos se encuentra la arquitectura y urbanismo, esta se caracterizaba por sus casas de piedra, de forma redonda, paredes de bahareque, techo de paja y el piso de tierra. De igual manera, los Cañaris tienen una rica tradición musical que se ha transmitido de generación en generación. Su música tradicional a menudo incluye instrumentos autóctonos como la quena (una flauta andina), la zampoña (una especie de flauta de pan), el rondador (otro tipo de flauta de pan), y la guitarra. A través de sus canciones y danzas, transmiten historias, mitos y leyendas que son fundamentales para su identidad cultural.

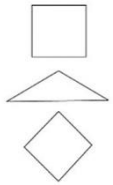
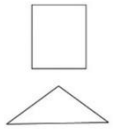
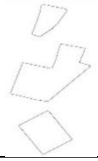
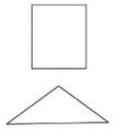
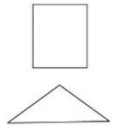
1.4 Concepto

Se rescata el concepto central de estas categorías, para generar un icono cuencano, por ello elegimos el concepto Música de piedra, que se abstrae de la historia de la cultura cañari, su arquitectura y las necesidades de innovación de la ciudad de Cuenca, en un entorno artístico, la música.

2. Análisis del sitio



3. Síntesis del diagnóstico

AEU	Forma	Color	Material
Arquitectónico			
Tipológico			
Morfológico			
Paisajístico			
Conclusión			

Para el planteamiento del módulo base es necesario tomar en cuenta el concepto principal del proyecto, siendo éste el arte musical, planteado en un contexto Cañari. Es por ello, que luego de un análisis formal dentro de la arquitectura Cañari.

Figura 15. Tumba Cañari, Ruinas de Ingapirca

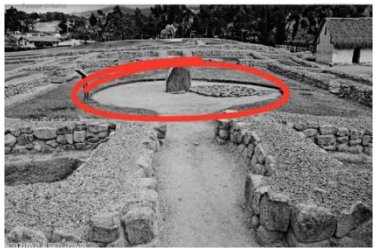
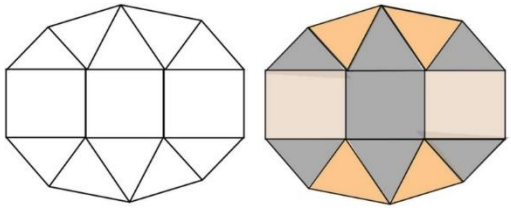


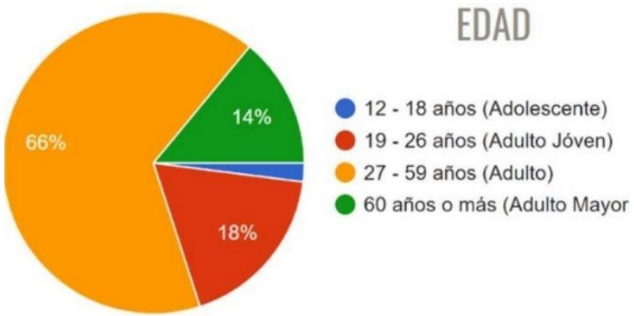
Figura 16. Módulo Base



4. Participación ciudadana

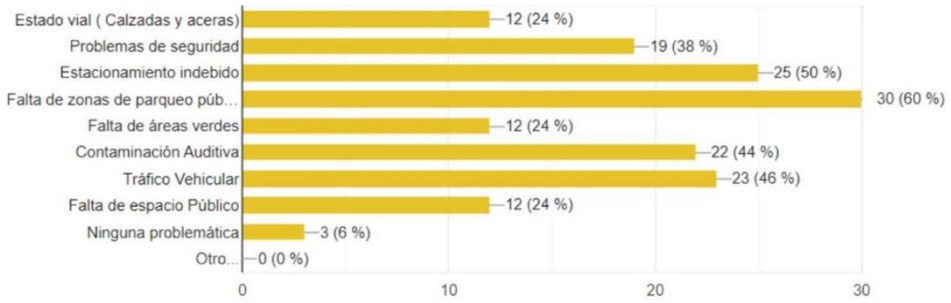
La encuesta se ha realizado a un número de 50 usuarios del sector. Con un análisis previo de género y edad. El 64 % de personas encuestadas eran hombre y el 36 % mujeres. El rango de edad se representa en la figura siguiente.

Figura 17. Rangos de edad de encuestados



En respuesta a la siguiente interrogante ¿Cuáles de los siguientes apartados considera que genera una problemática significativa en el sector? se obtuvo los siguientes datos:

Figura 18. Encuesta sobre temas del sector



Concluyendo con la calificación del sector en cuanto a la calidad de vida de la siguiente manera: el 42 % percibe que el sector se encuentra en estado regular, mientras que el 58 % en estado bueno.

Así mismo se obtienen la siguiente información:

- En la primera entrevista realizada en el local del Billar, hemos escuchado las principales problemáticas que enfrenta día a día la dueña del local, como son: mayor tráfico vehicular que se presenta al frente de su local a altas hora de la noche, así mismo el déficit de parqueaderos en el sector afecta notoriamente y la inseguridad son factores alarmantes del local.
- En un segundo local de comida rápida, tan solo al ingresar ya el ruido de vehículos era abrumador así que al preguntarle a su dueño efectivamente el principal problema era la contaminación auditiva de vehículos motorizados que impiden la libre conversación, además la falta de espacio público y la falta de área verde en el sector son factores que la persona percata que hacen falta en el sector.
- El tercer lugar a entrevistar fue una tienda. aquí varias personas entre ellas de mediana y avanzada edad nos brindaron información en el ámbito del transporte público, pues este no es muy eficaz en el sector debido a que para subirse a un bus este demora en periodos de 40 minutos a 1 hora existiendo solo una línea que los lleve al centro de la ciudad, siendo un problema para jóvenes que recurren a este medio para acercarse a sus unidades educativas o trabajos, además, el tráfico vehicular, la falta de área verde en el sector, parqueaderos y espacio público son factores determinantes que condicionan al sector

5. Láminas técnicas

5.1 Zonificación



}

5.2 Plantas

1. Plaza Central para eventos musicales y artísticos.
2. Plaza comercial, venta de intrumentos musicales.
3. Plaza de apertura, zona de baile y de descanso.
4. Zona de estacionamiento.
5. Vía de paso peatonal - Zona de murales memorativos a músicos cuencanos y ecuatorianos.
6. Aceras peatonales ampliadas y mejoradas.
7. Mapa ubicación y distribución de comercios y equipamientos relevantes.
8. Monumento Plaza Central.

MURALES CONMEMORATIVOS

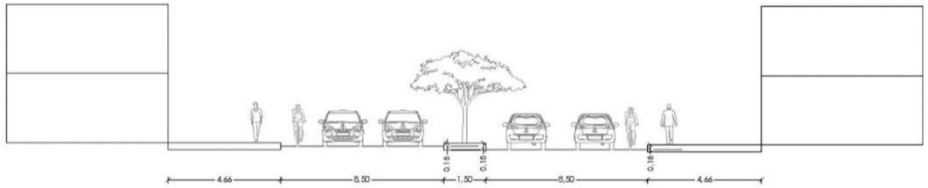


DISEÑO TELA DE COMERCIOS

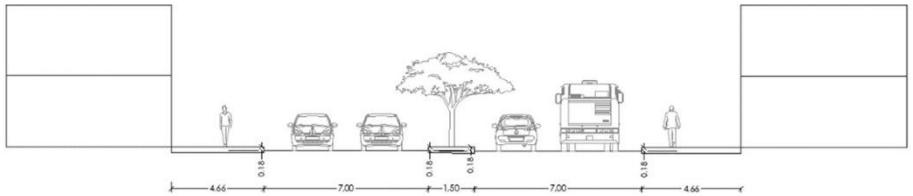




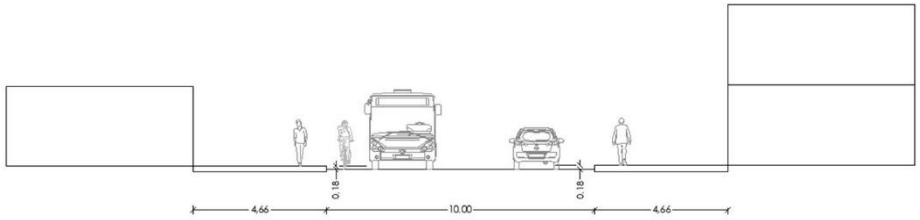
5.3 Sección



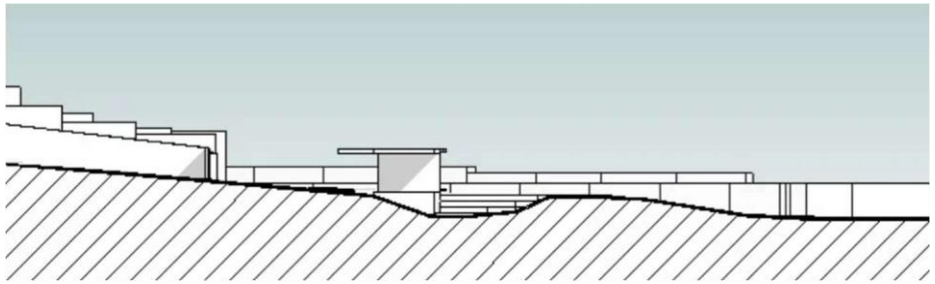
Av. Paseo de los Cañaris
TRAMO 10

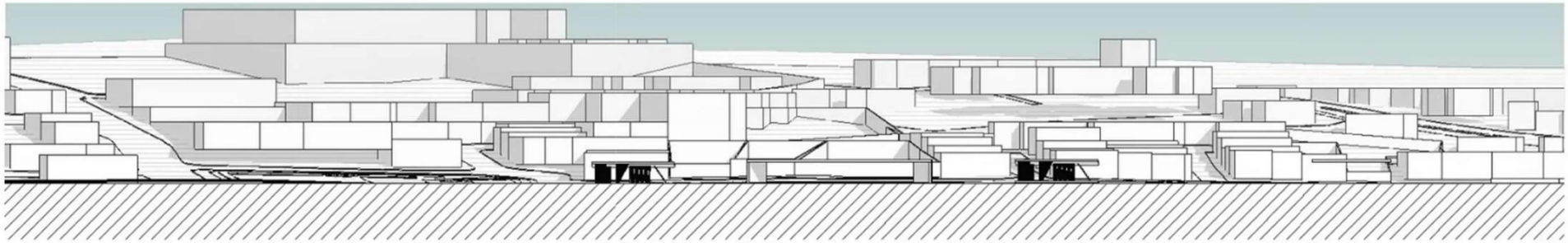


Av. González Suárez
TRAMO 13



Juan José Flores
TRAMO 32





5.4 Mobiliario urbano

- Mobiliario 1: Instrumento artesanal para música mediante el viento



- Mobiliario 2: bancas



- Mobiliario 3: Genera música mediante cuerdas



- Mobiliario4: Bancas tambor





5.5 Perspectivas



PROYECTO 11: PASEO DEL SOL

Enlace video youtube:
https://youtu.be/WAkxfFcHm78?list=PLl-WUENVX2h95zYMDFE-Y6Ipl4INX9jfb



AUTORES:

Balarezo Acaro Ariana
Criollo Enríquez Wendy
Ortiz Zambrano Danna

I DIAGNÓSTICO

1. Área de estudio

El sector se sitúa en la provincia del Azuay, específicamente en la ciudad de Cuenca, perteneciendo a la parroquia de Totoracocha. Sus límites geográficos incluyen la calle Altar Urco al norte, la avenida Gonzales Suárez al sur, la calle Río Upano al oeste y la calle Cordillera al este.

Totoracocha, en su historia, fue reconocida como una extensión rural dondelas actividades primordiales se centraban en el sector primario, incluyendo el pastoreo y la agricultura. El desarrollo tanto urbano como económico de esta área experimentó un notable impulso en las últimas cuatro décadas. Este cambio significativo marcó un período clave en la evolución y transformación de Totoracocha de un enclave rural a una zona con crecimiento urbano y dinámica económica.

Entre las construcciones emblemáticas de la zona, resalta el colegio “Herlinda Toral”, reconocido como uno de los centros educativos más destacados en la ciudad de Cuenca. Asimismo, la iglesia católica María Reina de la Paz sobresale por su compromiso en actividades sociales en beneficio de la comunidad local. La extensión territorial abarca un total aproximado de 15.120 hectáreas y se despliega que el sector 21, está compuesto en un entorno urbano por 21 manzanas y 320 predios, de los cuales 8 son equipamientos y 6 son lotes vacantes dando así una población aproximada de 1224 habitantes según la composición familiar de 4 personas por familia. Lo que da como resultado una densidad bruta de 81 habitantes/ Ha.

Totoracocha se distingue por impulsar sus actividades en el sector terciario donde el comercio se despliega en una amplia gama de establecimientos, generando un flujo constante de transacciones comerciales. Asimismo, la manufactura se destaca activando el desarrollo y crecimiento productivo y el sector de servicios ofrece una diversidad de beneficios a la zona.

Figura 1. Área de estudio



2. Sistema vial

Dentro del diagnóstico, se llevó a cabo un exhaustivo estudio del sistema vial en el sector 21 de Totoracocha, abarcando 8 vías que comprenden un total de 23 tramos. Durante este análisis, se examinaron aspectos cruciales como la jerarquía vial, el estado de las aceras y calzadas, así como el material empleado en su construcción. Se prestó especial atención a la presencia de vegetación en las aceras, considerando su impacto visual y ambiental. Asimismo, se evaluó la sección vial y los carriles de circulación para comprender la estructura y funcionalidad de las vías. Adicionalmente, se investigó la disponibilidad de estacionamiento en estas vías y la existencia de rutas de transporte público dentro de los tramos estudiados, proporcionando un panorama completo del sistema vial en la zona.

Figura 2. Sistema vial



2.1 Jerarquización vial

En el análisis de la jerarquía vial en el sector 21, se ha constatado la ausencia de vías expresas y arteriales. La Av. Yana Urco y Av. Paseo de los Cañaris se clasifican como vías colectoras ya que cuentan con menor capacidad y niveles de tráfico en comparación con las vías arteriales. En contraste, las demás vías se categorizan como locales, presentando una escasa presencia de comercios y servicios, principalmente sirviendo como accesos a los lotes.

Tabla 1. Jerarquía vial

Jerarquía de las vías	Longitud vial		Tramos viales	
	Km	%	N°	%
Expresas	0	0 %	0	0%
Arteriales	0	0%	0	0%
Colectoras	0.99	42.49%	11	42.49%
Locales	1.34	57.51%	12	57.51%
Total	2.33	100%	23	100%

Figura 3. Jerarquía vial



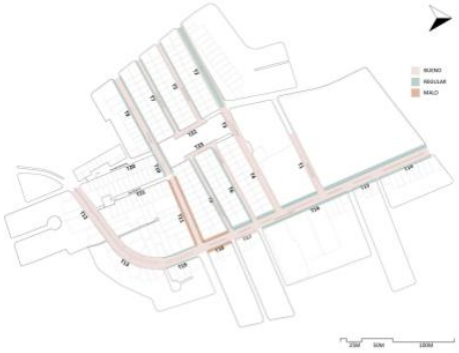
2.2 Estado de las vías

Se observa que la mayoría de las calzadas se encuentran en buen estado, a excepción de una que requiere atención. En cuanto a las aceras, se presenta una variación en su condición, oscilando entre un estado bueno y regular, aunque algunas se encuentran en un estado malo.

Tabla 2. . Estado de las vías

Estado	Calzadas		Aceras	
	N° tramos	%	N° tramos	%
Bueno	22	95.65%	21	47.73%
Regular	1	4.35%	19	43.18%
Malo	0	0%	4	9.09%
Total	23	100%	44	100%

Figura 4. Estado de las vías



2.3 Material de las vías

Las vías y aceras en el sector exhiben variada materialidad. En las calzadas, predomina el asfalto con un, relegando al hormigón a un porcentaje menor. Por otro lado, en las aceras, el material más empleado es el hormigón, alcanzando un 91.30%, mientras que otros materiales y vías que carecen de acera representan porcentajes menores.

Este análisis subraya las diferencias en la elección de materiales entre las calzadas y aceras, evidenciando la predominancia del asfalto en las primeras y del hormigón en las segundas, con algunas vías que carecen de aceras.

Tabla 3. Material de vías

Material	Calzadas		Aceras	
	N° tramos	%	N° tramos	%
Hormigón	9	39.13%	42	91.30%
Asfalto	14	60.87%	0	0%
Adoquín	0	0%	0	0%
Otros	0	0%	2	4.35%
No tiene	0	0%	2	4.35%
Total	23	100%	46	100%

2.4 Sección vial

En las tablas (4 y 5) se detalla el análisis de la sección vial llevada a cabo. En dicho análisis, se destaca que la mayoría de las secciones de calzada se sitúan en un intervalo de 3.51 a 7.00 metros, principalmente en vías locales y colectoras.

No obstante, se observa que el 34.78% de los tramos estudiados presenta una sección de calzada superior a 10.50 metros, ubicándose estos tramos específicamente en la vía arterial denominada Avenida Paseo de los Cañaris. En relación con las aceras, sé identifican con secciones que oscilan entre 1.01 y 2 metros.

- Calzada

Tabla 4. Sección calzada

Sección calzada (m)	Número de tramos	Porcentaje
< 2.50	0	0%
2.51–3.50	0	0%
3.51 – 7.00	9	39.13%
7.01– 10.50	6	26.09%
> 10.50	8	34.78%
Total	23	100%

- Aceras

Tabla 5. Sección acera

Sección acera (m)	Número de tramos	Porcentaje
> 2.00	23	54.76%
1.01 – 2.00	19	45.24%
0.5 – 1.00	0	0%
< 0.5	0	0%
Total	42	100%

Figura 5. . Sección vial de la vía Ayapungo (Local)

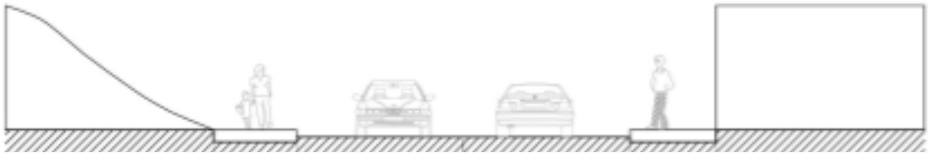


Figura 6. Sección vial de la vía Av. Paseo de los Cañaris (Colectora)



2.5 Carriles de circulación

Al efectuar un análisis de la cantidad de carriles de circulación en diferentes tramos, se constata que la avenida Paseo de la Cañaris dispone de cuatro carriles de circulación.

Resulta relevante destacar que el 34.78% de los segmentos evaluados presenta dos carriles de circulación, mientras que un 30.44% de dichos tramos se caracteriza por contar únicamente con un carril de circulación.

Tabla 6. Carriles de circulación

Número de carriles	Número de tramos	Porcentaje
1	7	30.44%
2	8	34.78%
3	0	0%
4	8	34.78%
Total	23	100%

No se logró constatar la presencia de carriles especiales en el área de investigación correspondiente al sector 21 de Totoracocha.

2.6 Estacionamiento

En lo que respecta al estacionamiento dentro de las vías, se observa que una considerable proporción de ellas no permite estacionamiento, específicamente en 14 tramos ubicados dentro de la zona de estudio.

En contraste, un 39.13% de las vías posibilita el estacionamiento sin restricciones, destacándose algunas de estas áreas como bahías de estacionamiento integradas dentro de las propias vías.

Tabla 7. . Estacionamiento

Estacionamiento	Longitud vial		Tramos viales	
	Km	%	N°	%
Permite	0.90	39.13%	9	39.13%
No permite	1.40	60.87%	14	60.87%
Total	2.3	100%	23	100%

Figura 7. Vías con estacionamiento.



2.7 Transporte público

El transporte público que presta servicio en esta zona se compone principalmente de buses, específicamente las líneas L2, L5 y L20. Las líneas L20 y L5 siguen la ruta a lo largo de la Avenida Yana Urco, contando con dos paradas dentro de este trayecto. Por otro lado, la línea L2 circula por la Avenida Paseo de los Cañaris y la calle Ayapungo, abarcando cuatro paradas distribuidas en estos tramos dentro de la zona de estudio.

Figura 8. Ruta del transporte público.

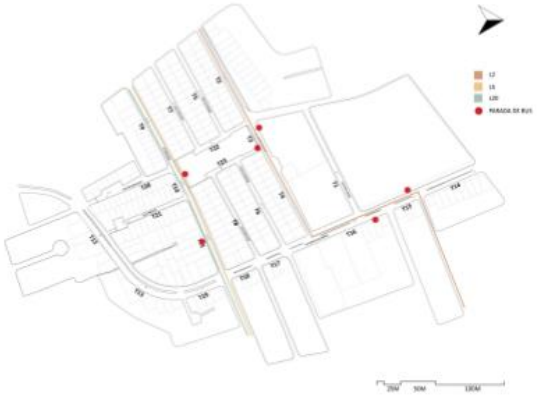
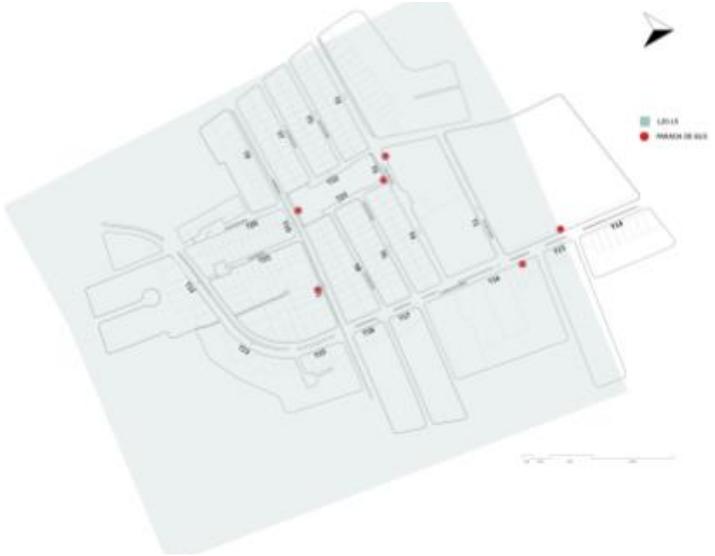


Figura 9. Cobertura L2



Figura 10. Cobertura L5 y L20



2.8 Vegetación en las vías

Las vías del Sector 21, en particular la Avenida Paseo de los Cañaris, se caracterizan por la presencia de vegetación tanto en las aceras como en el parterre central, variando desde ejemplares de vegetación alta hasta vegetación baja. Predominantemente, se ha elegido incorporar vegetación de mayor altura en las aceras espaciosas, optimizando así el uso del espacio disponible. Además de la Avenida Paseo de los Cañaris, la vía Río Jubones (tramo 1) también exhibe una destacada presencia de vegetación de altura en sus aceras. Este meticuloso diseño

paisajístico contribuye significativamente a la creación de un entorno urbano estéticamente agradable en ambas vías.

Figura 11. Vegetación.



2.9 Indicadores viales

A continuación, se presenta una tabla que resume lo descrito anteriormente en 10 indicadores.

Tabla 8. Indicadores

N°	Nombre del indicador	Indicador
1	Cobertura del transporte público (%)	100
2	Espacio viario para peatones (%)	29.26
3	Espacio viario para bicicletas (%)	0
4	Vías de acceso adecuadas (%)	93.51
5	Espacio viario para transporte público (%)	0
6	Accesibilidad del espacio de tránsito peatonal (%)	99.06
7	Vegetación en tramos viales (%)	39.13
8	Espacio para estacionamiento no permitido (%)	60.87
9	Vegetación dentro de vías locales (%)	8.33
10	Mobiliario en vías (%)	26.09

3. Usos de suelo

En el sector 21 de Totoracocha, se observa una variedad de usos de suelo, como servicios, comercios y equipamientos. Destacan principalmente los servicios y comercios, mientras que los equipamientos tienen una presencia más limitada en esta área. La Avenida Yanahurco se posiciona como el centro comercial, con una actividad destacada en salones de belleza y tiendas de tipo bazar, siendo estas las más prominentes en esta zona específica.

Tabla 9. Categoría de uso de suelo

Categoría de uso de suelo	Número	Porcentaje
Comercio	47	45.63%
Servicios	48	46.60%
Equipamientos	8	7.77%
Administración y gestión	0	0%
Otro	0	0%
Total	103	100%

Figura 12. Usos de suelo



3.1. Usos de suelo mayor

En esta área específica, se identificó únicamente un uso mayor de suelo, denominada Monte Bianco, situada en el Paseo de los Cañaris (Manzana 028, predio 002).

3.1.1 Tipo de concentración

Para realizar la evaluación del impacto de los usos de suelo, se ha decidido clasificarlos como uso de suelo mayor cuando muestran una concentración de más de 10 personas. Este límite se considera significativo, indicando una mayor probabilidad de ocasionar problemas sustanciales. A partir de esta consideración, se establecen tres categorías distintas.

Tabla 10. Concentración

N°	Concentración	N° usos
1	10 – 25	1
2	25 -50	0
3	> 50	0
Total	1	

3.1.2 Categoría de uso y uso específico

Monte Bianco es un establecimiento clasificado dentro de la categoría de comercio, con un uso específico destinado a una heladería.

3.1.3 Estacionamiento

Este local no dispone de áreas de estacionamiento, lo cual, puede ser un desafío significativo, especialmente considerando la comodidad y la accesibilidad para los clientes.

3.2. Indicadores de uso

En el análisis de los usos de suelo, se destaca la concentración predominante de servicios, comercios y equipamientos a lo largo de las vías colectoras del sector 21. Asimismo, se hace referencia al espacio disponible por habitante en esta área específica, así como al porcentaje de superficie dedicada a estacionamientos dentro de los usos de suelo principales.

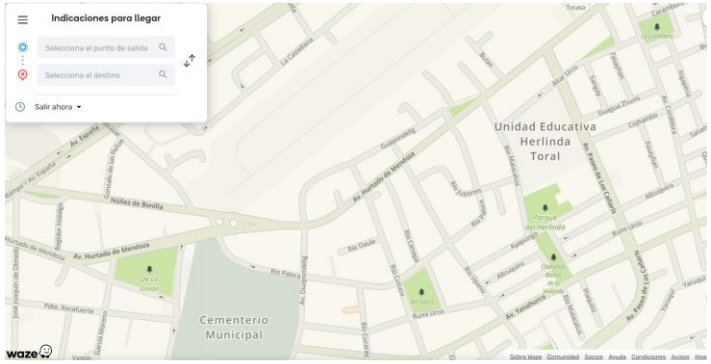
Tabla 11. Indicadores de Usos de Suelo

N°	Nombre del indicador	Indicador
1	Oferta de plazas de estacionamiento en uso de suelo mayor (%)	0
2	Usos de Comercio en Vías Colectoras (%)	80.85
3	Usos de Servicio en Vías Colectoras (%)	85.42
4	Usos de Equipamiento en Vías Colectoras (%)	75
5	Área Verde por Habitante (m²/hab)	7.56

4. Tráfico

A diferencia de los días hábiles, la aplicación indicó una ausencia significativa de tráfico en las principales vías como es la Av. Paseo de los Cañaris la cuál en el horario establecido a las 7:13 am, (figura 14) se notó con una disminución de afluencia vehicular, sin embargo, el impacto de las instituciones educativas locales en días normales. La presencia de la Unidad Educativa Herlinda Toral y la Unidad Educativa Ricardo Muñoz Chaves es un factor clave que puede influir significativamente en la congestión vehicular durante días hábiles. En jornadas normales, la entrada y salida de estudiantes, profesores y personal administrativo de estas instituciones pueden contribuir a un aumento considerable en la afluencia de tráfico en la zona.

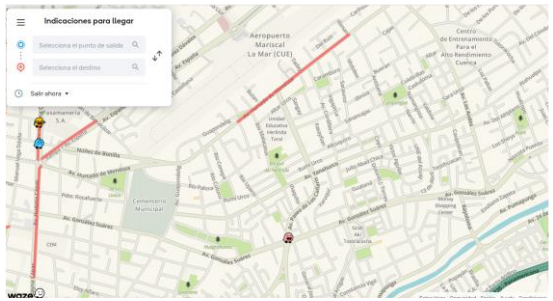
Figura 13. Tráfico



Horas de flujo: 12h22 am.

La aplicación de Waze señaló una excepción notable en calles aledañas. En la avenida Hurtado de Mendoza, a las 12:22 a.m. (figura 15), se observó una presencia de tráfico inusual para un día feriado. Este fenómeno puede atribuirse a eventos específicos, festividades locales o la proximidad de lugares de entretenimiento que generan desplazamientos que pueden influir en el acceso de vehículos en el sector 21.

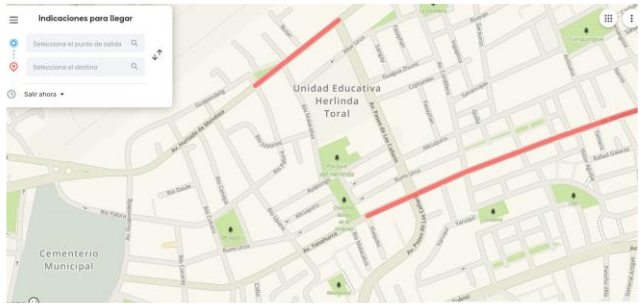
Figura 14. Tráfico



Horas de flujo: 18h00 pm.

En la calle Yanahurco, a las 6:00 p.m. (Figura 16) Se registró una presencia de tráfico, contraviniendo la tendencia general de disminución durante los feriados. Este hallazgo puede deberse a actividades programadas en esa ubicación específica o a factores externos que atrajeron a un número considerable de personas a esa zona en particular, generando congestión en las horas de la tarde.

Figura 15. Tráfico



5. Problemática

5.1 Sistema vial

En la zona de estudio, se observa una carencia significativa de infraestructuras destinadas a ciclovías.

En la Avenida Paseo de los Cañaris, se observa una distribución desigual de la vegetación a lo largo de los ocho tramos que se encuentran dentro de la zona de estudio.

En la Avenida Yana Urco se evidencia una carencia significativa de bordillos, lo cual propicia que los vehículos, al estacionarse de manera indebida en esta vía, invadan el espacio destinado a la acera.

5.2 Usos de suelo

En la Av. Paseo de los Cañaris, se encuentra el comercio denominado Monte Bianco se caracteriza por ser un uso de suelo mayor, ya que tiene densidad de entre 10 y 25 personas. Este tipo de comercio enfrenta un problema significativo con respecto al estacionamiento, dado que no cuenta con un área de estacionamiento propia, a pesar de ser esencial para acomodar esta concentración de personas.

5.3 Tráfico

Hay congestión vehicular durante las horas de salida de los establecimientos educativos que se encuentran en el sector, los dos ubicados en la Av. Paseo de los Cañaris.

En la Av. Yana Urco debido a la densidad comercial en la zona. La presencia de numerosos comercios genera una alta demanda de estacionamientos, lo que conduce a la congestión vehicular y dificulta la circulación fluida de vehículos.

II MODELO OBJETIVO

Totoracocha, ubicada en la parte este, emerge como un testimonio vivo de la historia de Cuenca. En la década de 1950, la ciudad se extendía hasta la actual Av. Huayna Capac, y en ese período, Este sector se caracterizaba por prados extensos, árboles frutales y la presencia distintiva de totoras, de donde deriva el nombre de la parroquia. Los Cañaris, quienes otorgaron a las vías el significado de "llanura extensa" o relacionado con los incas, eran una cultura cuya cosmovisión estaba profundamente arraigada en la naturaleza. Adoraban al Sol, considerándolo una deidad fundamental asociada con la fertilidad, la vida y el ciclo agrícola, dependiendo en gran medida de esta conexión con la naturaleza para su subsistencia. En el contexto específico de la Av. "Paseo de los Cañaris" en Totoracocha, Cuenca, Ecuador, se presume que el nombre rinde homenaje al pueblo indígena Cañari.

Esta zona urbana dentro del cantón de Cuenca, se distingue por su combinación de actividades comerciales y residenciales. En el Sector 21, específicamente en sus avenidas principales, los espacios de retiro de las viviendas han sido adaptados para albergar usos de suelo de comercio y servicio, siendo vital para la vida cotidiana de sus residentes. Asimismo, esta zona resalta espacios más amplios como el Parque de Totoracocha, junto a la prestigiosa Unidad Educativa Herlinda Toral, y otro centro educativo, la Unidad Educativa Ricardo Muñoz Chavez, que cuenta con un número menor de estudiantes. Complementando este entorno, se encuentran la cancha deportiva "Cancha Banco de la Vivienda" y la iglesia católica Reina de la Paz.

En el sector 21 de Cuenca, se propone la iniciativa "Paseo del Sol" para convertirlo en la única zona con un ecosistema educativo urbano, empleando la metáfora del sol como la iluminación vital de nuestras mentes. Esta visión audaz y transformadora surge en parte debido a la presencia de dos unidades educativas destacadas en el sector, cuya excelencia académica y compromiso con la educación han servido de inspiración para esta iniciativa.

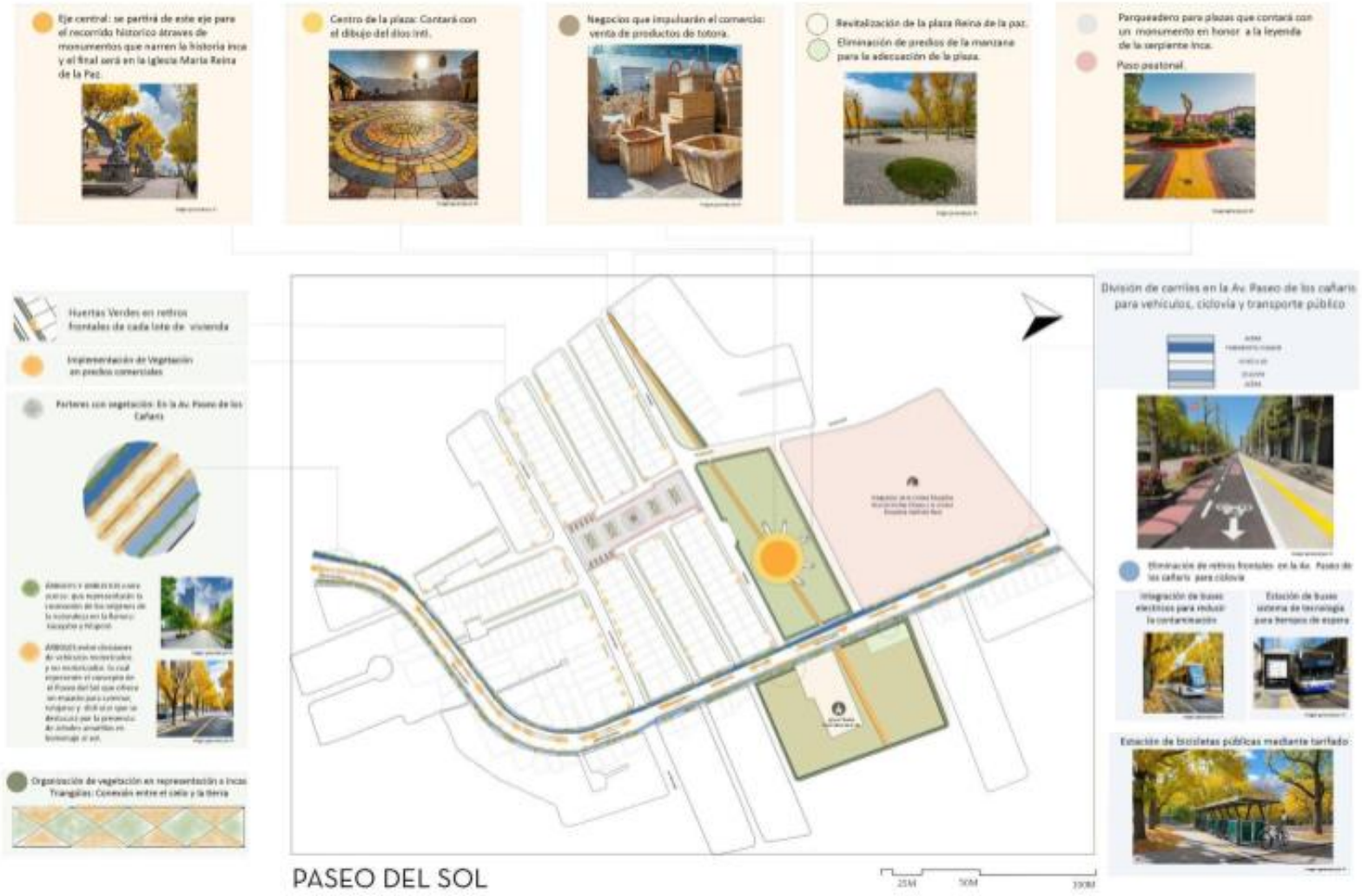
En sintonía con estas mejoras, se revitalizará la plaza adyacente a la iglesia María Reina de La Paz y el parque Totoracocha.

Esta área será transformada en una plaza llamada la plaza de la serenidad, destinada para los adultos mayores. Reconociendo la importancia de su sabiduría y experiencia, se implementarán actividades y programas específicos que promuevan la interacción social, el bienestar emocional y el desarrollo cognitivo de este grupo etario. Mediante el aprovechamiento estratégico de los predios vacantes en el sector, se iniciará con la creación de una plaza educativa que servirá como epicentro del aprendizaje en nuestra comunidad. Este innovador espacio estará diseñado para integrar áreas dedicadas a las cuatro áreas principales del conocimiento: Lengua y Literatura, Matemáticas, Ciencias Naturales e Historia. Cada sección será concebida con la intención de fomentar la investigación, el debate y el descubrimiento intelectual.

Asimismo, en el predio destinado a la "Cancha Banco de la Vivienda", se llevará a cabo una transformación para convertirla en un área dedicada a la educación para los menores, en donde se crearán ambientes seguros y estimulantes que favorezcan el desarrollo integral de los niños.

En consonancia con nuestra visión de transformar el sector en un enclave educativo dinámico y moderno, hemos decidido implementar una biblioteca de última generación como parte integral de nuestro proyecto urbano. Esta biblioteca, que se erigirá como un faro de conocimiento en la comunidad, ofrecerá una vasta colección de recursos literarios, académicos y tecnológicos para el beneficio de estudiantes, investigadores y entusiastas del aprendizaje. Además, como una innovación adicional, se establecerán cubículos al aire libre que brindarán un espacio tranquilo y propicio para el estudio y la lectura, permitiendo a los usuarios sumergirse en sus investigaciones y exploraciones intelectuales mientras disfrutan del entorno natural.

Figura 16. . Modelo objetivo



1. Antecedentes

1.1 Histórico

En la década de 1950, la ciudad de Cuenca se expandía hasta la actual Av. Huayna Capac, abarcando la zona oriental donde hoy se encuentra Totoracocha. En ese periodo, Totoracocha constituía un paisaje caracterizado por viviendas dispersas y extensas áreas dedicadas a la agricultura y pastoreo. Este sector se distinguía por sus prados amplios, presencia de árboles frutales y la marcada existencia de totoras, de las cuales proviene el nombre de la parroquia. Totoracocha, en aquel entonces, albergaba un testimonio vivo de la historia de Cuenca, revelando una conexión profunda con la naturaleza y sus raíces culturales.

Los Cañaris, una civilización cuya cosmovisión estaba intrínsecamente vinculada a la naturaleza, adoraban al Sol como una deidad fundamental asociada con la fertilidad, la vida y el ciclo agrícola. Su subsistencia dependía en gran medida de esta conexión con el entorno natural. La presencia de la Av. "Paseo de los Cañaris" en Totoracocha, Cuenca, Ecuador, sugiere un tributo al pueblo indígena Cañari. Este nombre, impregnado de significado histórico, resalta la herencia cultural y la importancia de preservar las raíces de esta comunidad.

1.2 Económico

En sus inicios, las actividades económicas predominantes en el sector 21 de Totoracocha estaban centradas en el sector primario, con un enfoque particular en el pastoreo y la agricultura. Con el tiempo, se ha observado un cambio significativo hacia el impulso de actividades en el sector terciario. Las viviendas originales han experimentado una transformación, convirtiéndose mayormente en locales comerciales, especialmente a lo largo de las principales avenidas de la parroquia.

Este cambio de uso generó un dinámico flujo de transacciones comerciales, evidenciando una transición económica hacia un entorno más comercial. La adaptación de las antiguas residencias en locales comerciales contribuyó a la vitalidad económica del sector, con un énfasis especial en la generación de ingresos mediante arriendos y la promoción de actividades comerciales diversas. Además, se destacaba la presencia de actividades manufactureras que impulsaron el desarrollo y el crecimiento productivo en la zona. Este enfoque en la manufactura fomentó la creación de empleo lo que contribuyó al progreso económico y sostenible de la comunidad.

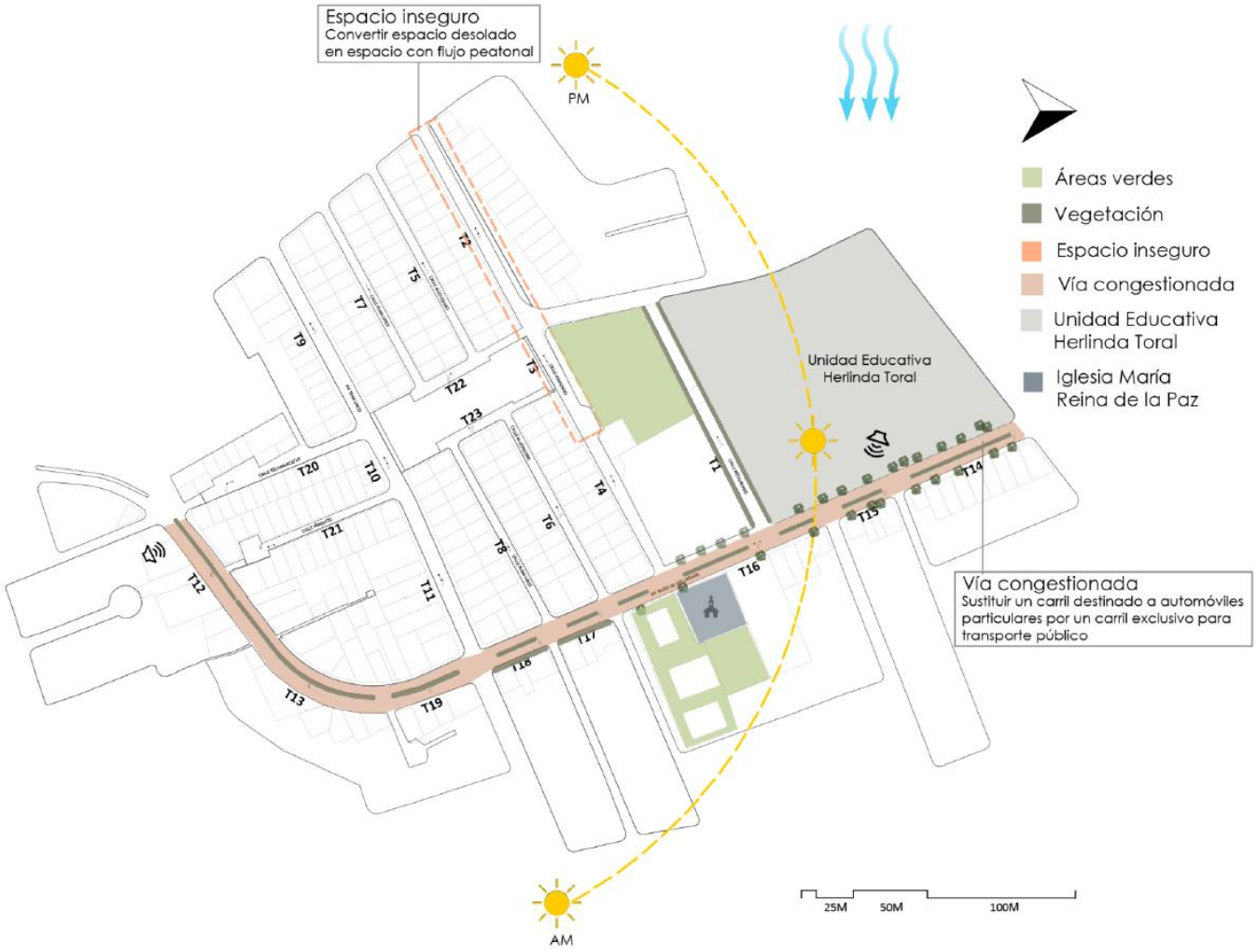
1.3 Cultural

Dentro del sector, el festival anual "Tradiciones y Costumbres de los Andes" ha arraigado una valiosa tradición cultural en honor a Cuenca. Celebrado cada noviembre en el Parque junto a la Iglesia Católica María Reina de la Paz, conocida por su compromiso social, este evento resalta la riqueza cultural de la región andina. El festival se distingue por su diversidad de actividades, desde expresiones musicales hasta tradicionales bailes y presentaciones artísticas, proporcionando un espacio vital para que la comunidad se una y comparta sus tradiciones. Más allá de fortalecer la identidad cultural local, este evento fomenta la cohesión comunitaria al celebrar y preservar las tradiciones y costumbres de la historia de la parroquia.

1.4 Concepto

Basado en los antecedentes históricos y económicos que revelan la profunda conexión del sector 21 con la naturaleza y sus raíces, y la vinculación intrínseca de los Cañaris al Sol como deidad, surge el concepto clave "El Paseo del Sol". Este espacio se convertirá en un símbolo destacado que se tomará como metáfora de iluminación de mentes brillantes, que destacarán en el único ecosistema educativo.

2. Análisis del sitio

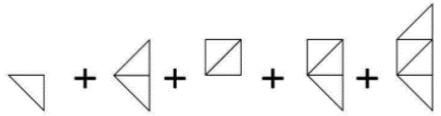


3. Síntesis del diagnóstico

En la siguiente tabla se puede observar la síntesis del diagnóstico en el que se analizó la forma, color y material.

AEU	Forma	Color	Material
Arquitectónico	Rectángulo Triangulo	Azul Gris	Hormigón Vidrio Acero
Tipológico	**Rectángulo** **Cuadrado** **Triángulo**	**Naranja**	**Mortero** **Arcilla cocida** **Acero**
Morfológico	**Rectángulo**	Griss	**Asfalto** **Hormigón**
Paisajístico	**Rectángulo** **Cuadrado** **Triángulo**	**Naranja** **Amarillo** **Verde**	**Hormigón** **Ladrillo** **Arcilla cocida**
Conclusión	**Triángulo**	**Naranja** **Gris**	**Hormigón** **Arcilla cocida**

El módulo ha dado especial énfasis a la forma triangular, la cual se destacó como un elemento central en la concepción de los espacios. El módulo resultante se ha configurado a través de operaciones de simetría y rotación aplicadas al triángulo seleccionado. Estas operaciones no solo han permitido una integración coherente y armoniosa de la forma triangular en los distintos componentes del diseño, sino que también han contribuido a la creación de un esquema visual que refleja la atención meticulosa prestada a la organización y estructura del entorno urbano.



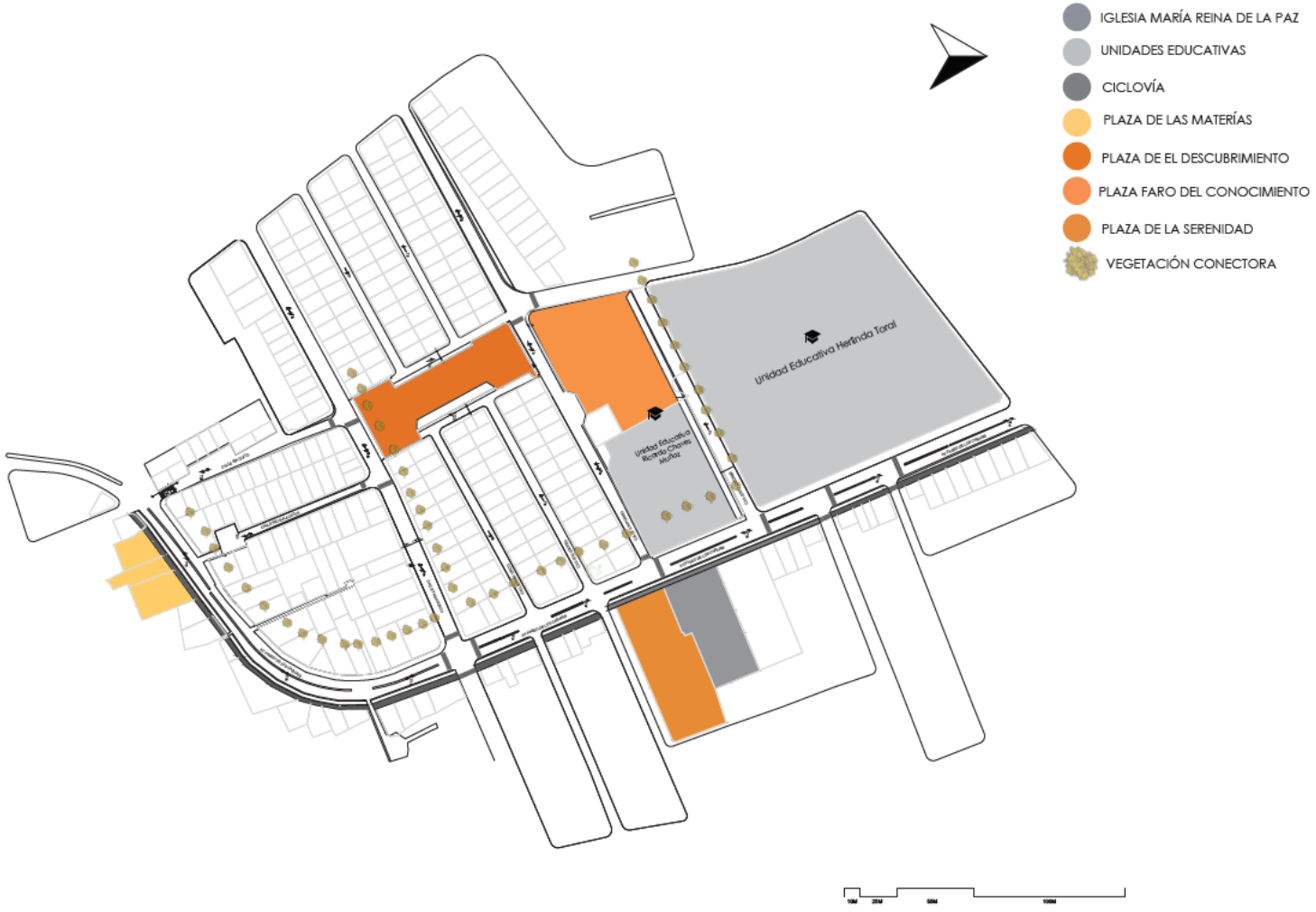
4. Participación ciudadana

Llevamos a cabo una encuesta entre los residentes del barrio con el objetivo de analizar las problemáticas predominantes. Se constató que la más recurrente es la delincuencia. Como solución, los habitantes proponen solicitar la presencia policial mediante rondas en el sector.



5. Láminas técnicas

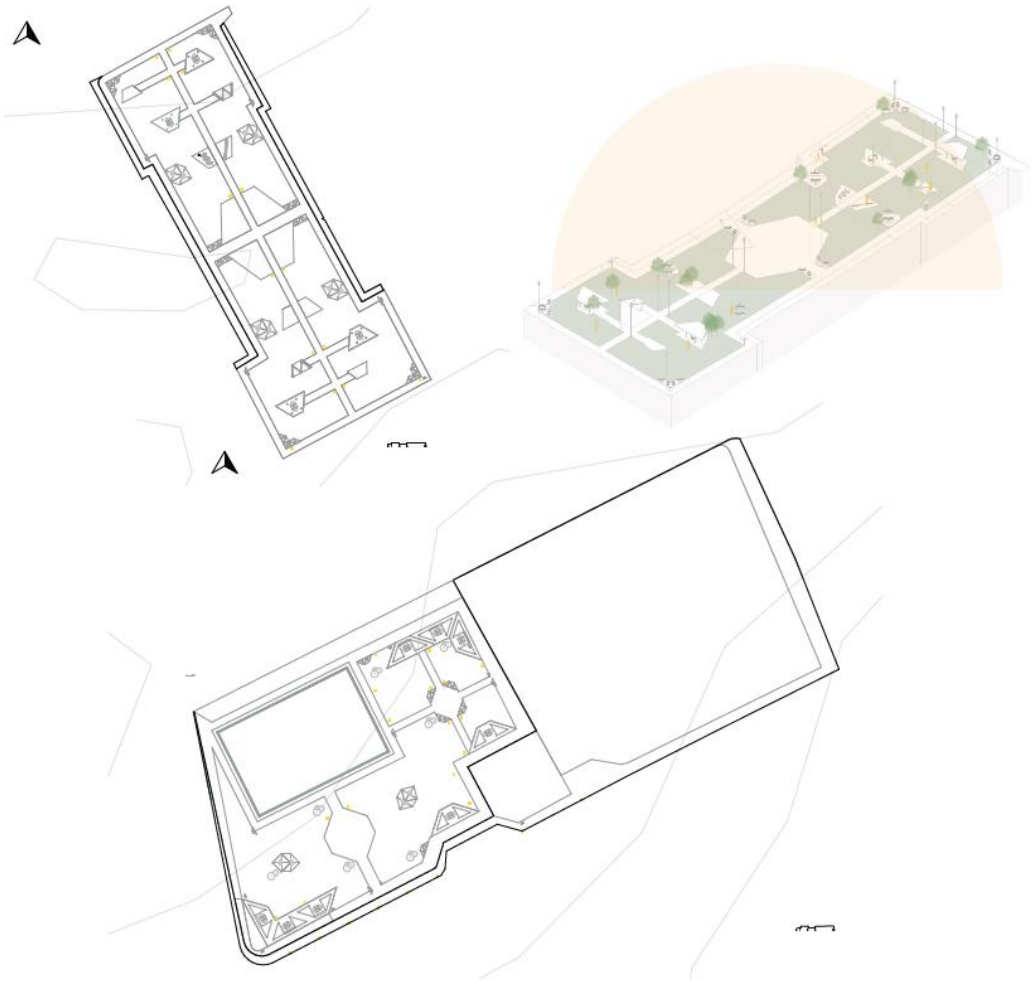
5.1 Zonificación



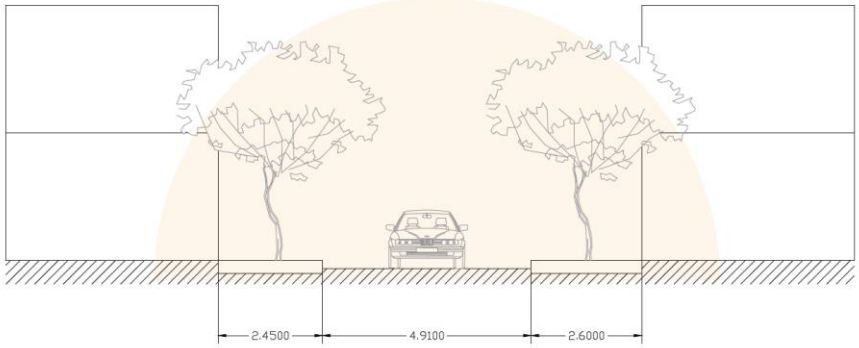
5.2 Planta General



5.3 Plantas

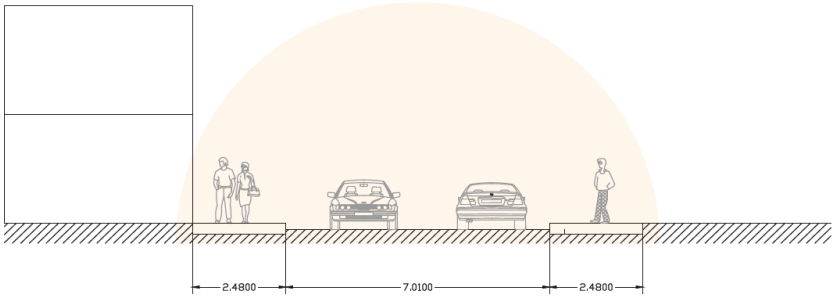


5.4 Secciones



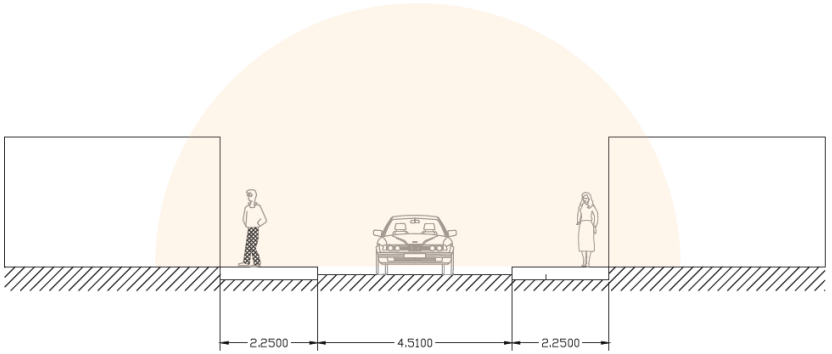
Calle. Rio Jubones

TRAMO 1



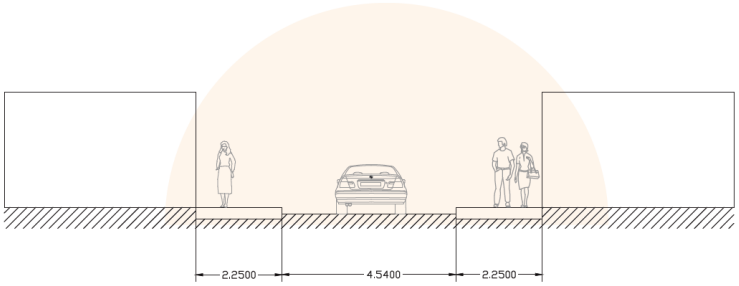
Calle. Ayapungo

TRAMO 2



Calle. Allcuquiro

TRAMO 6



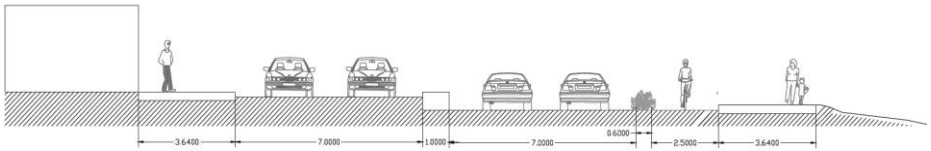
Av. Rimi Hurco

TRAMO 7

CORTE R-R

5.5 Diseño vial



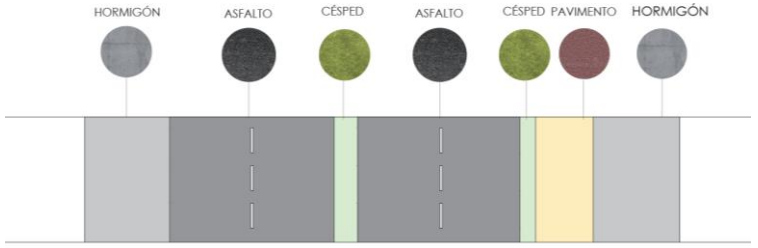


INDICADORES

N	NOMBRE DEL INDICADORE	INDICADOR ACTUAL	INDICADOR SEGÚN PROYECTO
1	COBERTURA DEL TRANSPORTE PÚBLICO (%)	100	100
2	ESPACIO VIARIO PARA PEATONES (%)	29.96	41.30
3	ESPACIO VIARIO PARA BICICLETAS (%)	0	28.57
4	VÍAS DE ACCESO ADECUADAS (%)	93.51	100
5	ESPACIO VIARIO PARA TRANSPORTE PÚBLICO (%)	0	0
6	ACCESIBILIDAD DEL ESPACIO DE TRÁNSITO PEATONAL (%)	99.06	100
7	VEGETACIÓN EN TRAMOS VIALES	39.13	91.30
8	ESPACIO PARA ESTACIONAMIENTO NO PERMITIDO (%)	60.87	0
9	VEGETACIÓN DENTRO DE VÍAS LOCALES (%)	8.33	83.33
10	MOBILIARIO EN VÍAS (%)	26.09	60.87
11	ÁREA VERDE POR HABITANTE (M2/HAB)	7.56	11.26

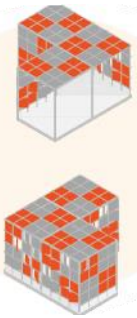
PLANTA DE DISEÑO VIAL



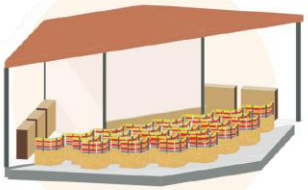


5.6 Mobiliario Urbano

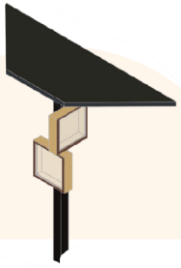
MÓDULOS DE DESCANSO
Y LECTURA DE TOTORA



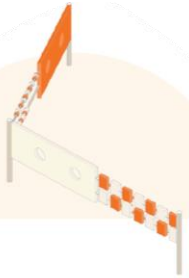
TEATRO AL AIRE LIBRE



PUNTOS INFORMATIVOS



ÁBACO PARA NIÑOS



BANCA-MODELO CON LÁPICES



BASUREO

Perspectivas



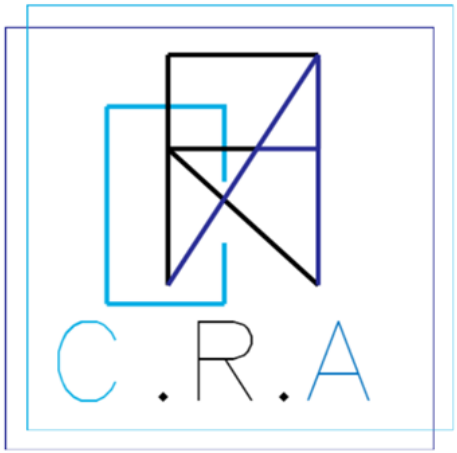






PROYECTO 12: QHALI WASI UBICADO EN TOTORACOCHA

Enlace video youtube
https://www.youtube.com/watch?v=phIYQM4KzQg



AUTORES:

Andrade Yungaisaca Kevin
Cárdenas Jachero Justin
Mullo Sinaluisa Pedro

I DIAGNÓSTICO

1. Área de estudio

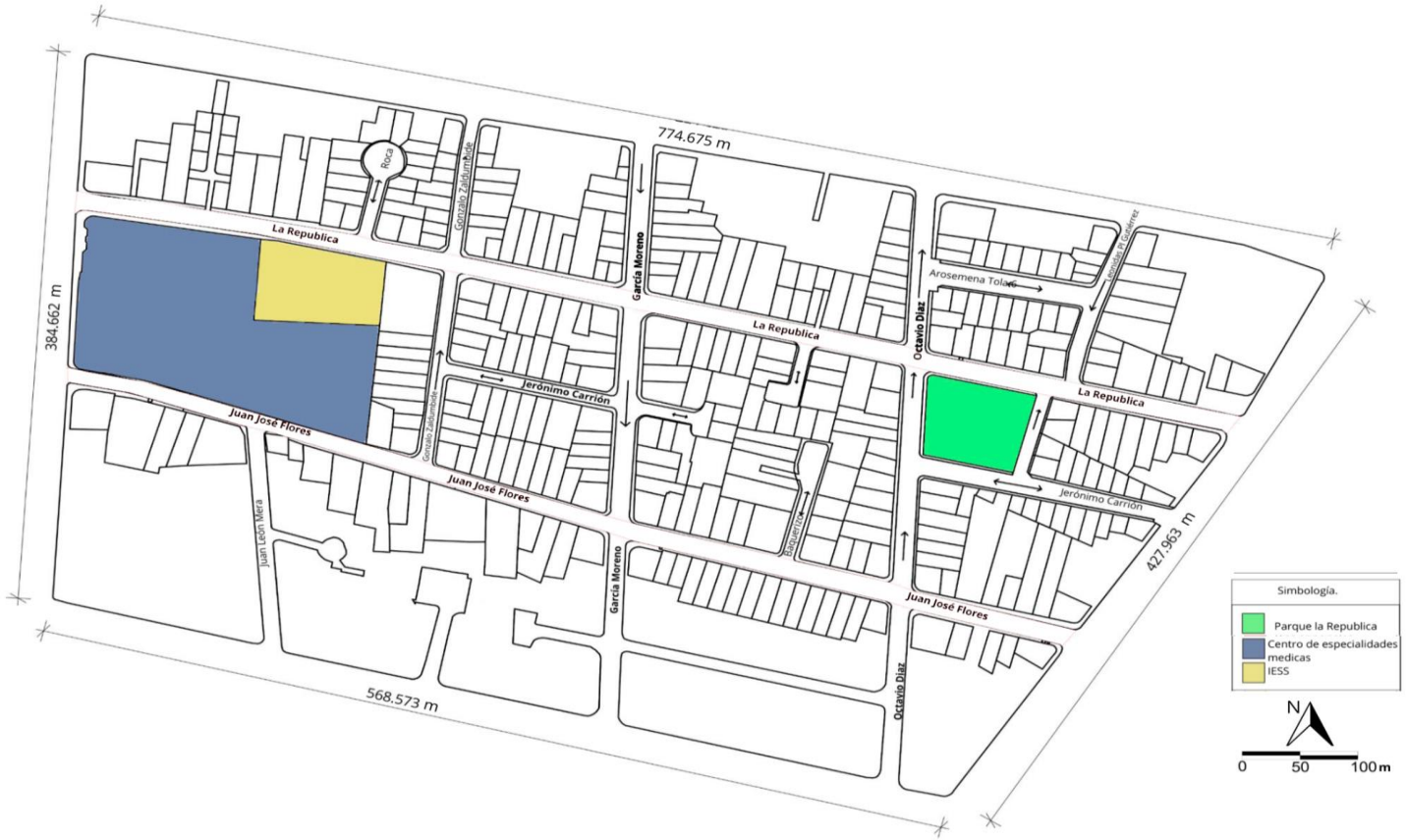
El área de estudio comprende el sector 12 de la parroquia de Totoracocha, ubicada al este de la ciudad de Cuenca, Ecuador. Limitada por la Av. Huayna Cápac al oeste, la Av. Guapondelig al este, la Av. González Suárez al norte y la calle Juan José Flores al sur, esta zona experimentó un desarrollo urbano limitado hasta la década de 1950, caracterizado por casas dispersas en terrenos destinados a la agricultura y cría de animales.

En aquel entonces, la región se destacaba por sus extensos prados, la presencia de árboles como los eucaliptos y la presencia de totoras, plantas que inspiraron el nombre de la parroquia. En la actualidad, la Av. Guapondelig conserva ese nombre como una de las principales avenidas de acceso.

El sector alberga edificaciones notables como el antiguo IESS, no solo un centro de salud sino también un espacio de servicios sociales, y el Centro de Especialidades Médicas (CEM), crucial para la salud y bienestar comunitario. El Parque de la República se destaca como un emblemático lugar de esparcimiento al aire libre y pulmón verde en el entorno urbano, sirviendo como punto de encuentro para familias.Con una extensión de aproximadamente 30 hectáreas, el área se organiza en 15 manzanas y 343 predios. La población estimada en función del número de edificaciones y composición familiar sugiere una población de 884 habitantes, obteniendo una densidad bruta de 29 Hab/HA.

Las actividades principales, que abarcan aspectos económicos y sociales, son fundamentales para la vida diaria y el desarrollo económico local. Entre estas actividades se encuentran: servicios y comercios que desempeñan un papel crucial, contribuyendo significativamente a la identidad y sustento de la comunidad en el área de estudio.

Figura 1. Área de estudio



2. Sistema vial

El siguiente apartado abarca un análisis detallado de la infraestructura vial en la zona. Se examinaron un total de 14 vías, que abarcan una extensión de 30 tramos en este estudio. Este análisis integral proporciona una visión completa del estado actual y las características del sistema vial, lo que es fundamental para comprender la infraestructura y las necesidades de transporte en el sector.

Figura 2. . Universidad de Cuenca, 2023 Elaboración Propia.



2.1 Jerarquización vial

La jerarquía vial se describe en la tabla 1, donde se detallan los datos correspondientes a la longitud vial, tramos viales, kilómetros y porcentajes de las diferentes categorías de vías. El sector dispone en su mayoría de vías colectoras, distribuidas en 17 tramos. Por otro lado, las vías restantes corresponden a locales que abarcan 13 tramos.

Tabla 1. Jerarquía vial

Jerarquía de las vías	Longitud vial		Tramos viales	
	Km	%	N°	%
Colectoras	1,91	66,6 %	17	57 %
Locales	0,96	33,4 %	13	43 %
Total	2,87	100 %	30	100 %

Figura 3. Jerarquía vial.



2.2 Estado de las vías

El estado de las vías se puede describir en base a los datos mostrados en la tabla 2. En la tabla se puede observar que la mayoría de las calzadas y las aceras se encuentran en buen estado.

Tabla 2. Estado de las vías

Estado	Calzadas		Aceras	
	N° tramos	%	N° tramos	%
Bueno	22	73 %	16	27 %
Regular	8	27 %	42	71 %
Malo			1	2 %
Total	30	100 %	59	100 %

Figura 4. Estados de las calzadas.



Figura 5. Estados de las aceras.



2.3 Material de las vías

El análisis del material de las vías revela una predominancia notable del hormigón tanto en las calzadas como en las aceras. La presencia de adoquín es mínima.

Tabla 3. Material de las vías

Material	Calzadas		Aceras	
	N° tramos	%	N° tramos	%
Hormigón	29	97 %	56	94 %
Adoquín	1	3 %	3	6 %
Total	30	100 %	59	100 %

Figura 6. Material de las calzadas.



Figura 7. Material de las Aceras.



2.4 Sección vial

El análisis de las secciones viales destaca una variabilidad significativa en las dimensiones de las calzadas y aceras. En las calzadas, se observa una mayoría de tramos que oscilan entre 7.00 y 10.50 metros. Por otro lado, en las aceras, predominan los tramos que van desde 1.00 hasta 2.00 metros. Estos datos reflejan la diversidad en el tamaño de las vías y aceras, mostrando la variedad de espacios disponibles para el tráfico vehicular y peatonal en la zona.

- Calzada

Tabla 4. Sección de la calzada

Sección calzada (m)	Número de tramos	Porcentaje
> 2.50		
2.51 – 3.50		
3.51 – 7.00	13	44,3 %
7.01– 10.50	17	56,7 %
< 10.50		
Total	30	100 %

- Aceras

Tabla 5. Sección de la acera

Sección acera (m)	Número de tramos	Porcentaje
> 2.00	5	8,4 %
1.01 – 2.00	51	85 %
0.5 – 1.00	3	5 %
< 0.5	1	1,6 %
Total	60	100 %

Figura 8. Sección vial de la vía (Vía local calle: Gonzalo Zaldumbide.)

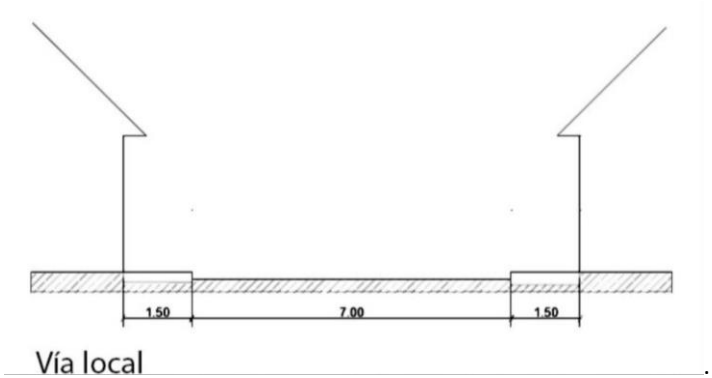
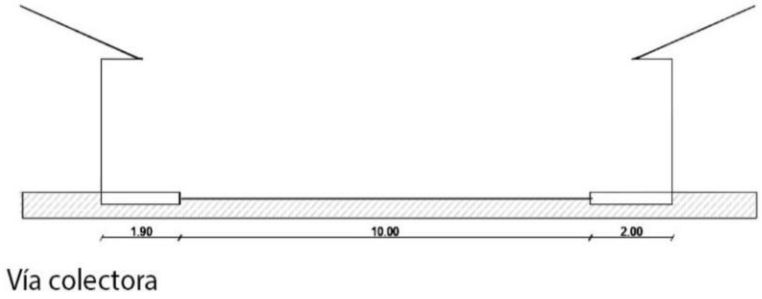


Figura 9. . Sección vial de la vía (Vía Colectora Calle: Juan José Flores.)



2.5 Carriles de circulación

El análisis de los carriles muestra que la mayoría de los tramos poseen dos carriles, seguidos por un porcentaje menor de vías con tres carriles. Un número reducido de tramos cuenta con un solo carril, y no se identificaron carriles especiales en el sector analizado.

Tabla 6. . Carriles de circulación

Número de carriles	Número de tramos	Porcentaje
1	2	6,7 %
2	22	73,3%
3	6	20 %
4		
Total	30	100 %

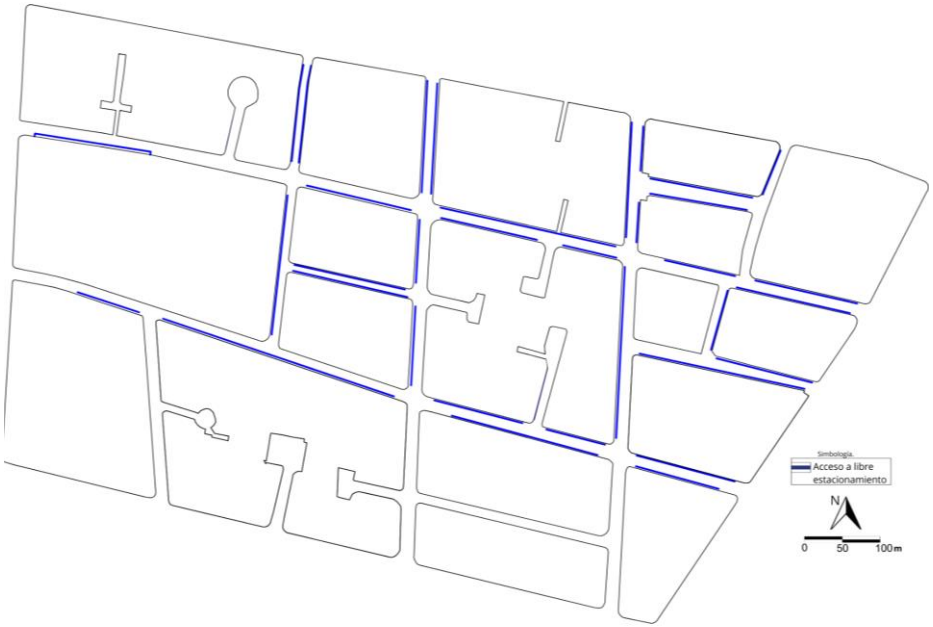
2.6 Estacionamiento

El análisis de estacionamientos muestra que aproximadamente el 56.66% de la longitud vial está designada para estacionamiento. Por otro lado, alrededor del 43.34% de la longitud vial no permite estacionamiento.

Tabla 7. Estacionamientos

Estacionamiento	Longitud vial		Tramos viales	
	Km	%	N°	%
Permite	3,02	56,66%	26	87%
No permite	2,31	43,34 %	4	13%
Total	5,33	100 %	30	100 %

Figura 10. Vías con estacionamiento



2.7 Transporte público

El sistema de transporte público en el área estudiada consta de 2 líneas, dando cobertura al área de estudio en su totalidad, a pesar de la existencia de un solo tipo de transporte para la movilidad de residentes y visitantes. Las estratégicas paradas de buses situadas a lo largo de las vías colectoras funcionan como puntos esenciales de acceso y conexión para los usuarios, permitiendo un desplazamiento eficiente y la interconexión entre distintas zonas urbanas.

Figura 11. Ruta del transporte público



2.8 Vegetación en las vías

La vegetación en las vías del área es escasa, evidenciando una carencia de áreas arboladas o espacios ajardinados a lo largo de las vías. Esta ausencia de vegetación afecta no sólo la estética, sino que también incide en la calidad ambiental y el bienestar de los residentes, ya que la presencia de vegetación se relaciona con la mejora del entorno urbano y la salud ambiental.

Figura 12. Mapa de áreas verdes dentro de las aceras.



2.9 Indicadores viales

El análisis de los indicadores viales ofrece una comprensión completa del tráfico y la infraestructura vial en el área estudiada. A través de la evaluación del sistema vial: jerarquía vial, materialidad y estado de las vías, carriles de circulación, estacionamientos, vegetación en las vías y transporte público, se busca identificar áreas críticas, mejorar la seguridad vial y proponer mejoras en la movilidad urbana.

Tabla 8. Indicadores viales

N°	Nombre del indicador	Indicador
1	Cobertura del transporte público.	100 %
2	Oferta de estacionamiento en las vías.	56.66 %
3	Cumplimiento de relación de las vías locales.	0 %
4	Cumplimiento de relación de las vías colectoras.	0 %
5	Espacio arbolado urbano	0.06 %
6	Tramos con ciclovías.	0 %
7	Estado bueno de las aceras (bueno).	27 %
8	Material de vías (hormigón).	97 %
9	Estado de las calzadas.	73 %
10	Población servida de transporte público.	100

3. Usos de suelo

El análisis de usos de suelo destaca una predominancia de zonas comerciales y de servicios en el área estudiada. Se identifican 55 áreas comerciales y 88 zonas de servicios, seguidas por espacios designados como equipamientos y administración.

Esta distribución resalta la importancia económica de las actividades comerciales y de servicios en el entorno urbano evaluado.

Tabla 9. Usos del suelo

Figura 13. Categoría de uso y según tipo de uso: menor y mayor impacto



3.1 Usos de suelo mayor

Los usos de suelo mayores incluyen zonas de servicios y equipamientos, cada una con usos particulares. Las áreas de servicios facilitan: laboratorios clínicos; y los equipamientos albergan servicios públicos entre ellos: centros médicos.

3.1.1 Tipo de concentración

El análisis de los tipos de concentración revela una distribución específica en el área estudiada. Se identificaron cuatro áreas con una concentración de uso mayor a 50, mientras que no se encontraron áreas con concentración entre 10 y 50. Estos datos indican la presencia de áreas con diferentes niveles de concentración en el área estudiada.

Tabla 10. Tipos de concentración

N°	Concentración	N° usos
1	10 – 25	0
2	25 -50	0
3	> 50	4
Total		4

3.1.2 Categoría de uso y uso específico

En el área analizada, se identificaron concentraciones clave de usos de suelo:

- El antiguo IESS, reconocido como centro médico y de servicios sociales.
- El Centro de Especialidades Médicas (CEM), centro médico vital para el bienestar comunitario.
- El Parque de la República, equipamiento que se posiciona como un espacio emblemático de esparcimiento al aire libre, sirviendo como punto de reunión para las familias locales.
- Laboratorio clínico, espacio que brinda servicios médicos.

3.1.3 Estacionamiento

El análisis de estacionamientos según los usos concentradores muestra una conexión directa entre ambos aspectos en el área estudiada. Estos lugares destinados a servicios médicos cuentan con un promedio de 50 plazas de estacionamiento, indicando una relación entre la actividad económica y la necesidad de estacionamientos. Este análisis revela la interdependencia entre los diferentes usos del suelo y la planificación de áreas de estacionamiento, proporcionando información esencial sobre su distribución y demanda asociada a las actividades predominantes en la zona.

3.2 Indicadores de uso

El análisis de los indicadores de uso ofrece una visión detallada sobre la distribución y aprovechamiento de recursos y espacios. A través del estudio de usos del suelo como: usos de suelo mayor, los tipos de concentración, la categoría de usos y la oferta de estacionamientos que disponen, se busca comprender los patrones de actividad, demanda y los elementos que afectan el uso de instalaciones o servicios. Estos indicadores proveen información crucial para optimizar recursos y tomar decisiones estratégicas en la planificación y gestión de espacios.

Tabla 11. Indicadores de uso

N°	Nombre del indicador	Indicador
1	Usos de comercio	37.16 %
2	Usos de servicio	59.46 %
3	Usos de equipamientos	2.8 %
4	Usos de comercio en vías colectoras	31.07 %
5	Usos de servicio en vías colectoras	49.32 %
6	Usos concentradores	2.7 %
7	Área verde por habitante	3.8 m2

4. Tráfico

El estudio del flujo vehicular se llevó a cabo el miércoles 27 de diciembre mediante la aplicación Waze, en tres horarios que se consideraban de alta afluencia de vehículos en la ciudad. Sin embargo, en el sector evaluado no se observó congestión vehicular en ninguno de los horarios analizados, esto se puede deber a que la Av. Huayna Cápac es la que colecta un alto volumen de tráfico al dar acceso a áreas con alta concentración de comercios, oficinas o centros de entretenimiento. Horas de flujo analizadas: 7h00; 12h00; 18h00.

Figura 14. Captura de Pantalla de waze hora: 7:00 am

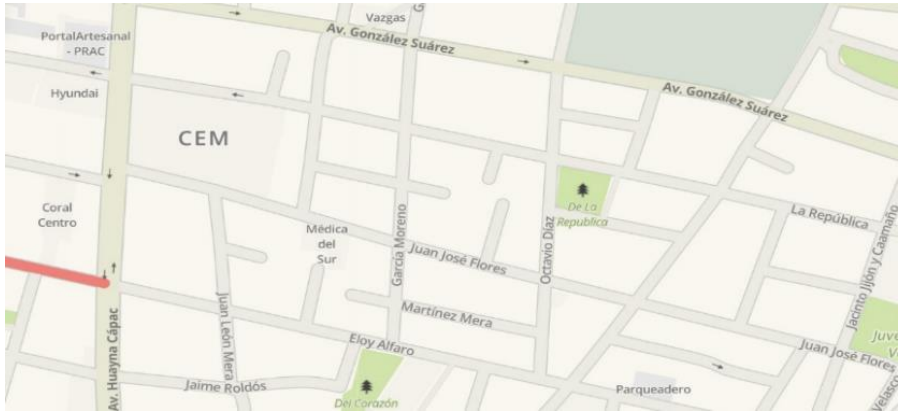


Figura 15. Captura de Pantalla de waze hora: 12:00 am

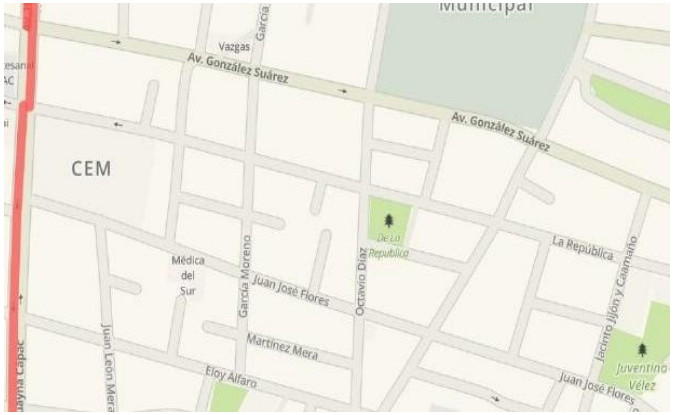
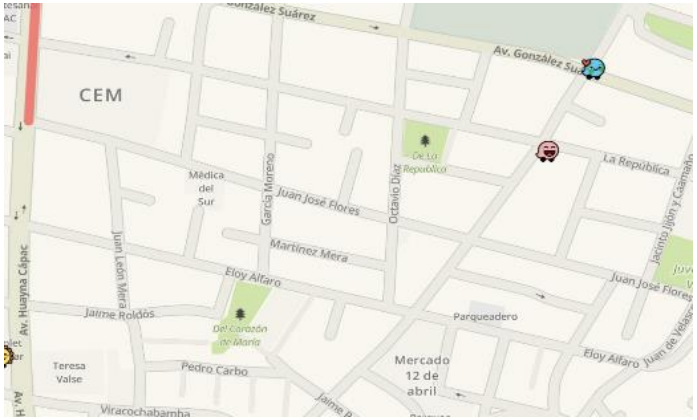


Figura 16. Captura de Pantalla de waze hora: 18:00 am



5. Problemática

Este apartado se centra en la identificación y análisis de los problemas que aquejan a Totoracocha, desde cuestiones urbanísticas hasta desafíos sociales y medioambientales. Al explorar estas problemáticas, buscamos arrojar luz sobre los obstáculos que enfrenta esta comunidad, con la esperanza de promover soluciones efectivas que contribuyan al bienestar y progreso de sus habitantes.

5.1 Sistema vial

- Incumplimiento en las relaciones calzada acera de las vías
- Gran parte de las aceras se encuentra en estado regular.
- Falta de señalización de estacionamientos en las vías.
- No existe verde en las aceras
- La mayoría de aceras irregulares
- No existen vías para el transporte
- Exceso de estacionamientos
- Negocios sin estacionamientos ocupan la vía para atender

5.2 Usos de suelo

- Equipamientos escasos, entre ellos un lugar de recreación y ocio.
- Demasiada oferta de estacionamiento en usos concentradores
- Equipamientos en mal estado
- Falta de área verde

5.3 Tráfico

En el área, se ha observado la ausencia total de tráfico vehicular en los horarios y áreas evaluadas.

II MODELO OBJETIVO

La propuesta de transformar Totoracocha no solo apunta a mejorar sus aspectos físicos y funcionales, sino que aspira a cambiar su identidad y percepción dentro de la ciudad. Esta zona, antes asociada con ciertas preocupaciones de seguridad, se convertirá en un faro de recreación saludable, expresión artística y cuidado médico de calidad. En Cuenca, se está planeando la creación del primer parque público terapéutico, ubicado en las cercanías de los centros médicos del sector. Este innovador espacio contará con diversas zonas diseñadas para promover el bienestar y la salud de la comunidad. Entre estas zonas se incluye una laguna en referencia al nombre Totoracocha, un área de juegos infantiles, espacios de recreación y ejercicio, así como un huerto social. Estos elementos se distribuirán estratégicamente en cada esquina del parque, mientras que en el centro se ubicará un área de consultorios médicos y una piscina. El propósito de este parque terapéutico es brindar un entorno que contribuya a mejorar la calidad de vida de las personas con necesidades médicas, así como de los residentes del sector, fomentando la integración, el ejercicio físico, la relajación y la interacción social en un entorno natural y terapéutico.

Para crear estos espacios nos basamos en los conceptos históricos de la zona de Totoracocha como lo era la presencia de lagunas, económicos como la agricultura que se encuentran representados en modelo con los espacios de huerto, incrementando el comercio con plazas de mercado y ferias, además se mejorará la calidad de vida con espacios terapéuticos que trabajarán en conjunto con los equipamientos de salud presentes en el sector.

El papel crucial que desempeñará este sector abarca múltiples aspectos para el crecimiento integral de la zona. En términos de desarrollo urbano, se prevé una transformación significativa al priorizar la creación y reactivación de áreas sociales, lo que no solo embellece el entorno, sino que también fomenta la interacción comunitaria. Este impulso incluirá mejoras en la señalización y el acondicionamiento de las vías para facilitar la movilidad, enfocándose en la integración de espacios verdes en las aceras, proporcionando entornos más saludables y estéticamente agradables.

La atención médica y la salud serán ejes centrales, al procurar la construcción de espacios verdes terapéuticos. Estos entornos buscan acelerar la recuperación de pacientes al ofrecer interacción directa con la naturaleza, lo que ha demostrado tener efectos positivos en la recuperación y bienestar general.

En cuanto al comercio, la creación de espacios de ocio atractivos se proyecta como un potenciador económico. Al generar entornos confortables que invitan a la permanencia, se espera una mayor afluencia de personas, lo que beneficiará tanto a los comercios a gran escala como a los pequeños emprendimientos locales.

Se planea la implementación de un ambicioso proyecto que abarque la creación de un extenso parque, destinado a satisfacer cualquier necesidad y otorgar al sector la auto sustentabilidad.

Para promover el transporte sostenible, se planifica la ampliación de calles mediante un diseño que integre áreas arboladas. Esta medida no solo favorecerá la movilidad, sino que también contribuirá a reducir la contaminación y a mejorar la calidad del aire en la zona.

Se plantea generar circuitos de ciclovías, promoviendo el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo. Esto no solo fomentará un estilo de vida más saludable, sino que también reducirá la congestión vehicular y las emisiones contaminantes.

Asimismo, se contempla la mejora del mobiliario urbano para brindar espacios más cómodos y funcionales a los habitantes y visitantes. Estas iniciativas, enfocadas en la sostenibilidad y el bienestar urbano, contribuirán a transformar Totoracocha en una zona más amigable, accesible y respetuosa con el medio ambiente.

Figura 17. Modelo objetivo



1. Antecedentes

1.1. Histórico

El nombre hace referencia a la numerosa cantidad de lagunas, charcos cienegos y totoras que tenía originalmente este sitio que estaba junto al bosque, debido a esto las primeras familias lo nombraron Totoracocha. En la década de 1950, era inicialmente un asentamiento alejado del centro de Cuenca, se encontraba en la parte este de la ciudad.. El cementerio municipal seguía siendo el límite urbano en esa época. Los Cañaris llamaban a esta área Guapondelig, que significa llanura extensa, refiriéndose al valle donde hoy se encuentra Cuenca. Actualmente, este nombre corresponde a una de las principales avenidas de acceso en la región (Aguilar Reinoso, 2010).

Inicialmente planificado como sector agrícola de baja altura debido a su proximidad al Centro Histórico, el Plan de 1971 lo designó como residencial de alta densidad, requiriendo edificaciones continuas y adosadas con retiro frontal. En 1982, se mantuvo la idea de alta densidad, consolidando rápidamente el sector. En 1998 y 2003, se propuso una mayor densificación, permitiendo construir hasta 6 pisos y aumentando la densidad, contribuyendo a la pérdida de áreas verdes (Flores & Carmona, 2016).

1.2. Económico

Cuenca, siendo la tercera ciudad más importante de Ecuador, ha mantenido una tradición artesanal arraigada a lo largo de su historia. La destreza artesanal de los cuencanos, reconocida desde la época colonial, se ha destacado por su capacidad para llevar a cabo obras y ocupaciones que demandan acabados delicados y refinados (Hurtado, 2009). Durante años pasados, este sector se sustentaba en actividades tradicionales como la ganadería, agricultura y pastoreo, aprovechando sus amplios prados y lagos que propiciaban estas labores.

En Totoracocha, se encuentran una diversidad de servicios y locales, como restaurantes, mecánicas, sastrerías, bancos y pequeñas tiendas. Estos establecimientos no solo funcionan como lugares de producción y exhibición de productos, sino que también sirven como viviendas para sus propietarios, contribuyendo así a la dinámica económica y social del sector.

1.3. Cultura

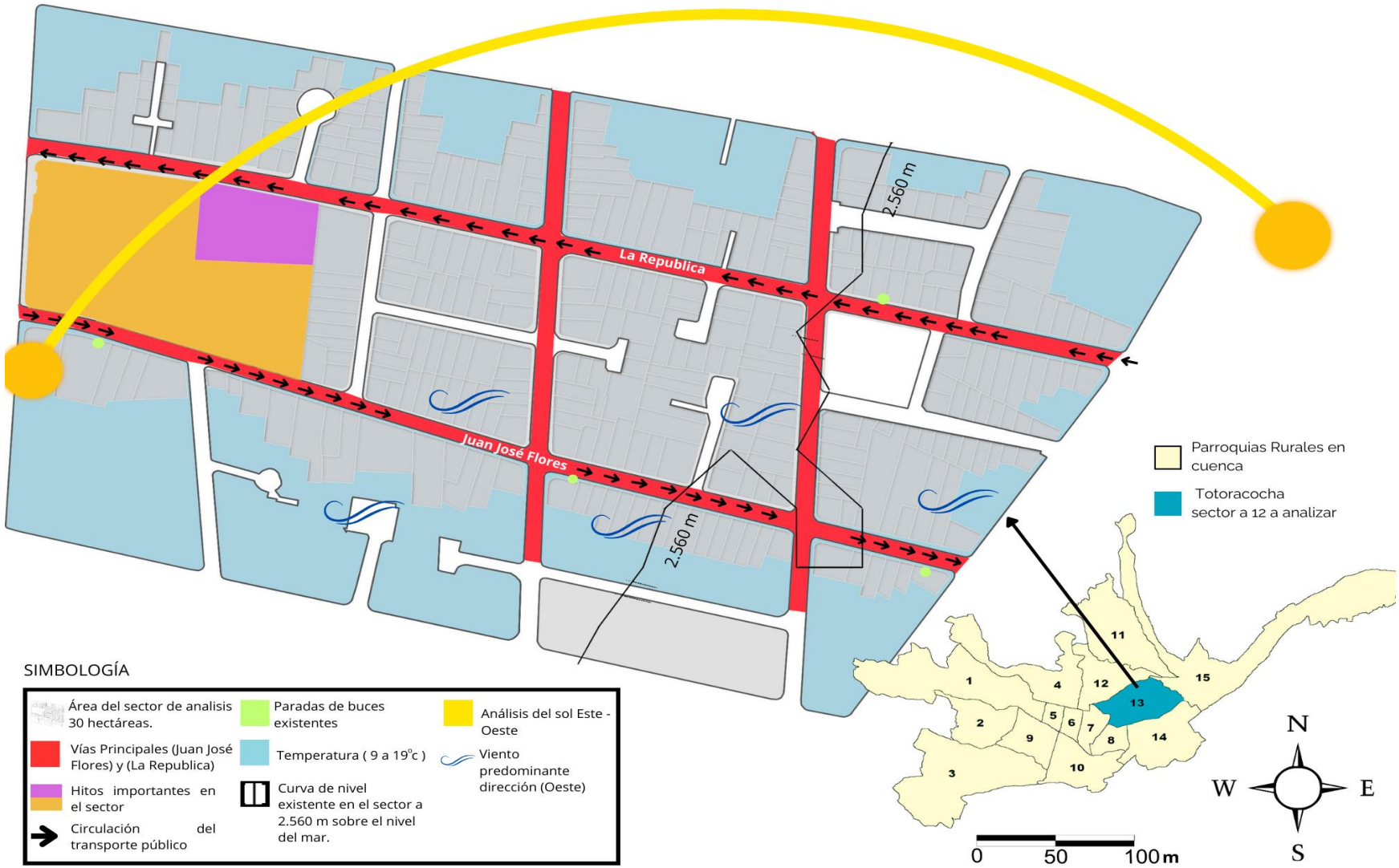
En el contexto cultural, las sepulturas realizadas con pocas eran una práctica común que se encontraba principalmente en las zonas rurales. Sin embargo, en el ámbito de los funerales, se observan algunas excepciones a la segregación étnica, lo que significa que, a pesar de ciertas restricciones, se permite enterrar a individuos indígenas en lugares que, en teoría, estaban designados sólo para la población blanca.

Además, en estos rituales fúnebres, se evidencia una cierta tolerancia étnica al aceptar que personas indígenas paguen sumas significativas para ser enterradas en lugares de prestigio. Estos lugares no solo están reservados para aquellos de reputación social y económica destacada, sino que también son considerados espacios exclusivos dentro de la comunidad.

1.4. Concepto

La propuesta busca cambiar la percepción de la zona, antes asociada con preocupaciones de seguridad, convirtiéndola en un punto destacado de recreación saludable, expresión artística y cuidado médico de calidad. La creación del primer parque público terapéutico, basado en conceptos históricos y económicos locales, se combina con mejoras en la infraestructura urbana, promoción del comercio, y la integración de espacios verdes y sostenibles, con el objetivo de mejorar la calidad de vida y fomentar la interacción comunitaria en un entorno natural y terapéutico. Conforme todo lo descrito el concepto del proyecto es “UN ESPACIO PARA SANAR".

2. Análisis del sitio



3. Síntesis Análisis espacial urbano

De cada análisis espacial urbano se ha llegado a la conclusión que los elementos que más se repiten son:

Tabla 15. Síntesis de diagnostico

AEU	Forma	Color	Material
Arquitectónico	Rectángulo Triángulo	Azul Celeste Gris	Hormigón Acero Vidrio
Tipológico	Semicírculo Triángulo Cuadrado	Café Naranja Amarillo	Hormigón Acero Vidrio
Morfológico	Cuadrado	GrisNegro Verde	Hormigón Asfalto Césped
Paisajístico	Cuadrado Círculo Triángulo	Naranja Café Verde	Madera Ladrillo
Conclusión	Rectángulo Triángulo	Azul Naranja Café	Hormigón Madera Acero

4. Participación ciudadana

En este apartado se llevaron a cabo entrevistas con un grupo de al menos tres personas, con el objetivo de capturar la diversidad de perspectivas y experiencias en la comunidad. Estas conversaciones proporcionaron una visión profunda de las demandas, expectativas y desafíos que enfrentan los ciudadanos.

A continuación, algunas de las preocupaciones expresadas:

- Expresa inquietud por la seguridad, solicitando un mayor control.

  Solicita una gestión más eficiente de los impuestos, asegurando que los fondos recaudados se asignen adecuadamente para la mejora integral del sector. Además, insta a una mayor atención y un mantenimiento adecuado de las áreas públicas.

- Indica una mejora en la calidad de los servicios con el tiempo y pide por un adecuado mantenimiento del espacio público, especialmente del Parque La República ubicado en el sector bajo análisis.

- En relación con la seguridad, menciona que el barrio es tranquilo, pero aun así persiste su preocupación por la seguridad. Asimismo, solicita una mejora en el mantenimiento general del sector.

5. Láminas técnicas

5.1 .Zonificación



5.2 Plantas

- Planta General



PLANTA GENERAL

- Planta de Huertos



- Planta Pabellón

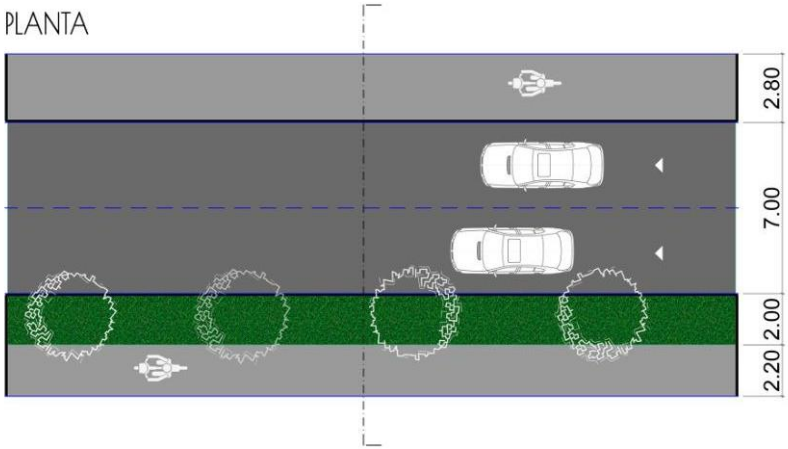


PLANTA PABELLÓN

5.3 Secciones

DISEÑO TRAMOS 1-5

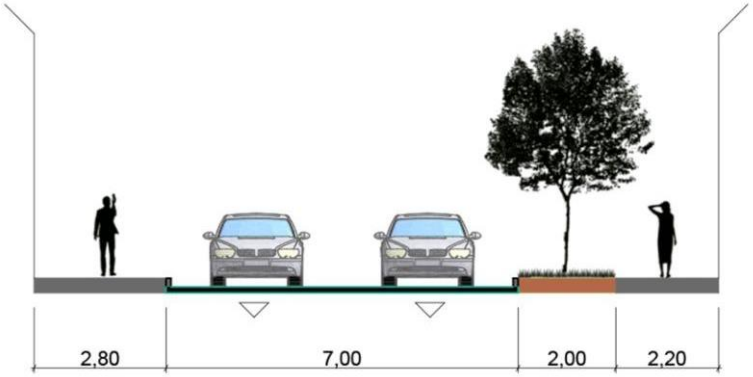
PLANTA



VISTA



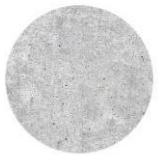
SECCIÓN



MATERIALIDAD



ASFALTO



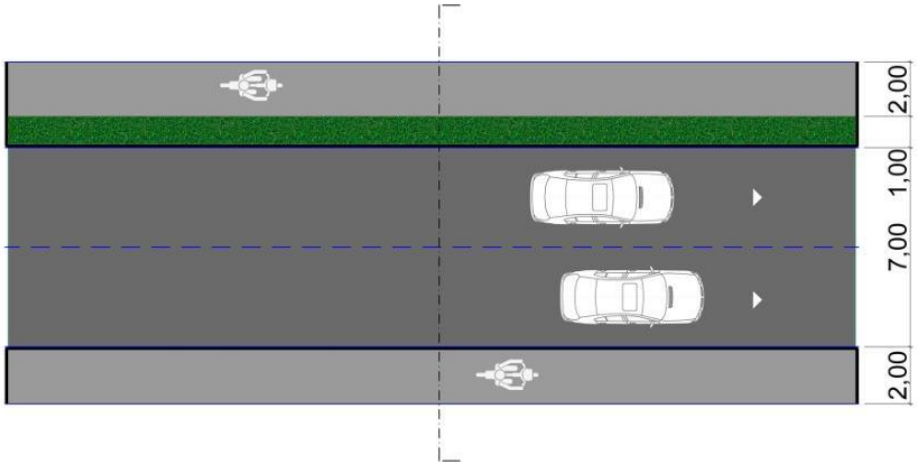
HORMIGÓN



FORMA Y COLOR

DISEÑO TRAMOS 14-16

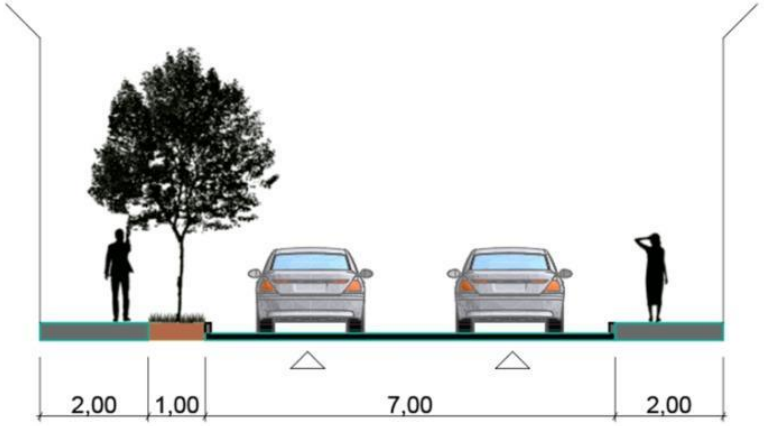
PLANTA



VISTA



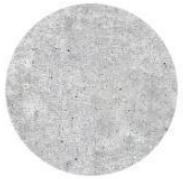
SECCIÓN



MATERIALIDAD



ASFALTO



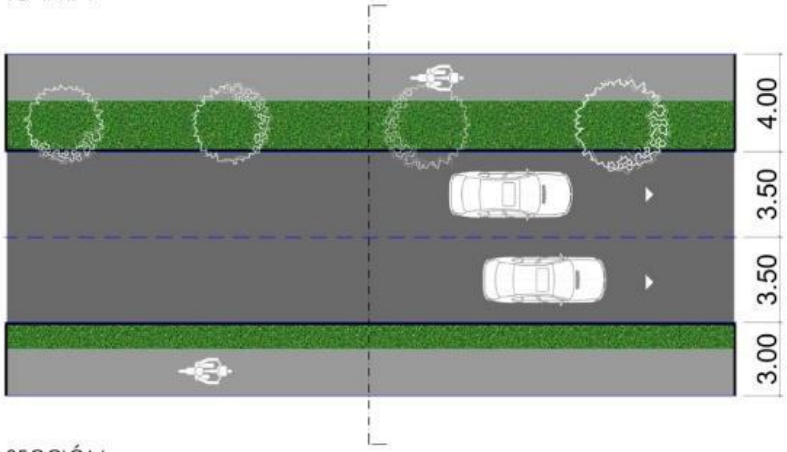
HORMIGÓN



FORMA Y COLOR

DISEÑO TRAMOS 17-19

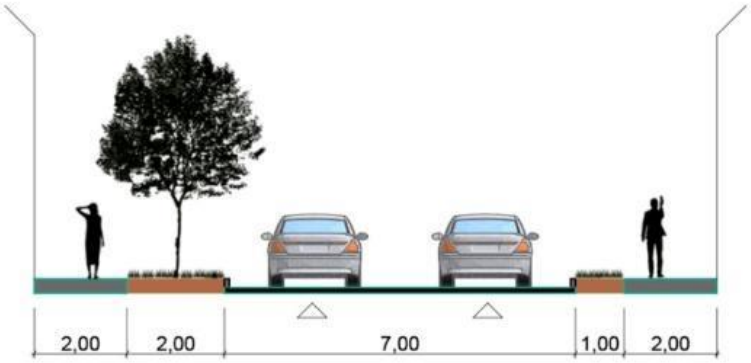
PLANTA



VISTA



SECCIÓN

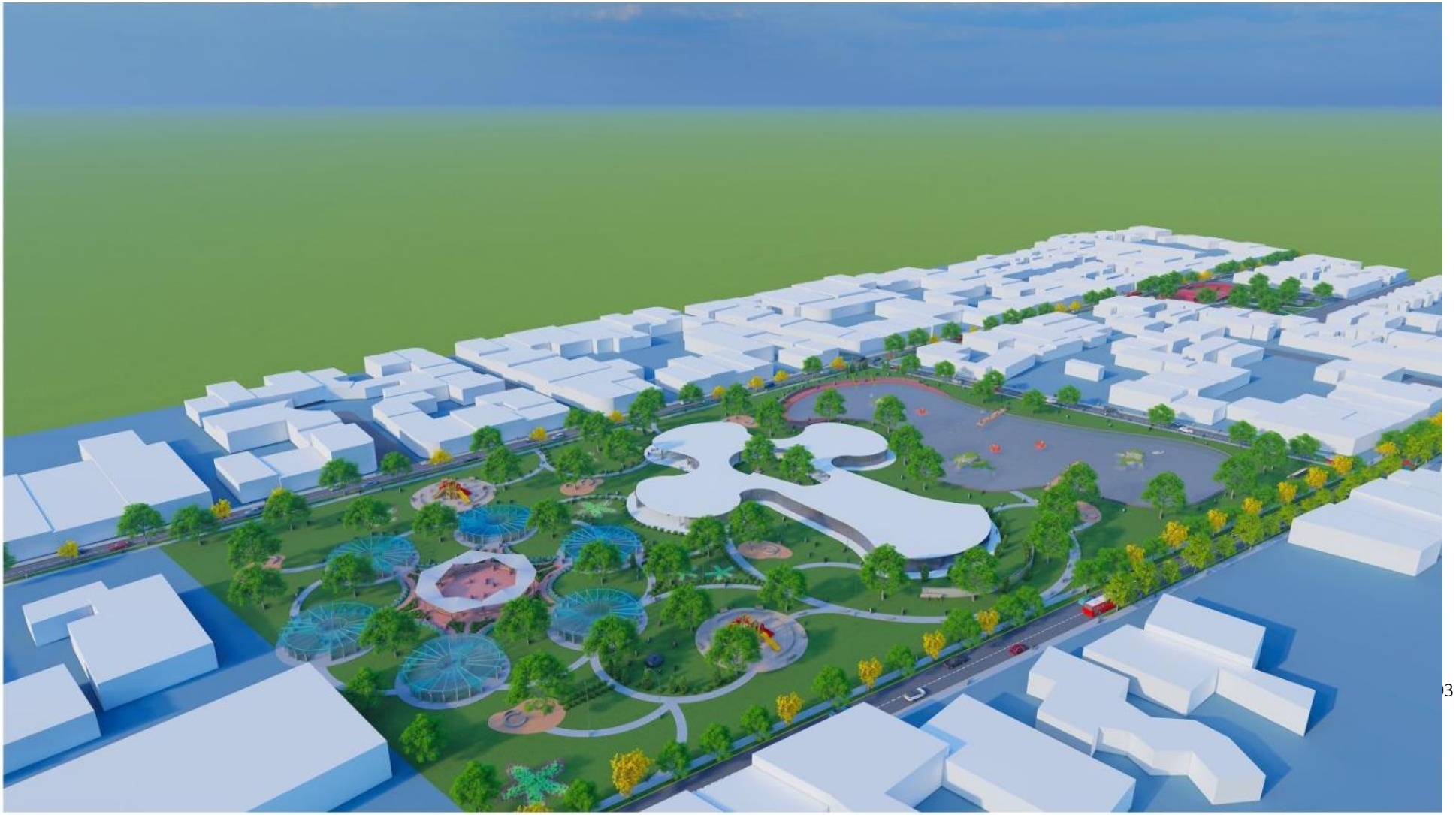


MATERIALIDAD



ASFALTO HORMIGÓN FORMA Y COLOR

5.4 Axonometria



AXONOMETRÍA AÉREA

5.5 Mobiliario Urbano

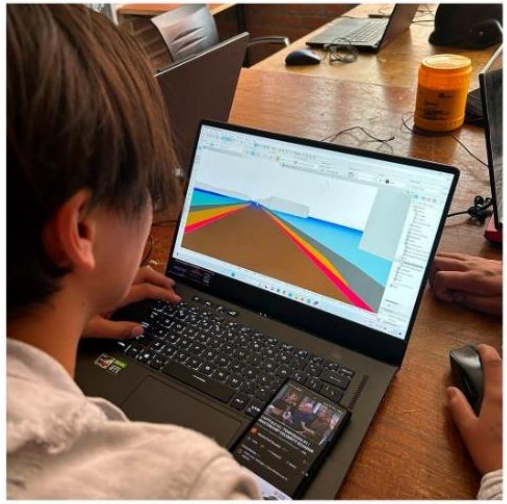
ESTACIONAMIENTO DE BICICLETAS



CRUCES CREATIVOS



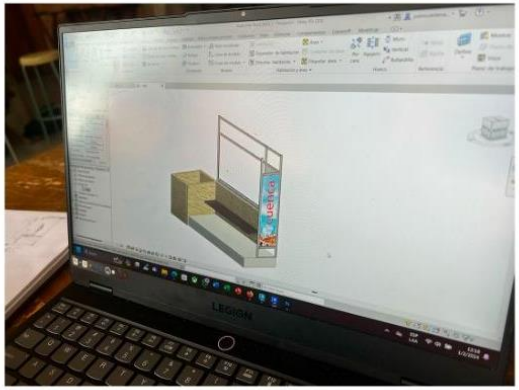






PARADA DE BUS



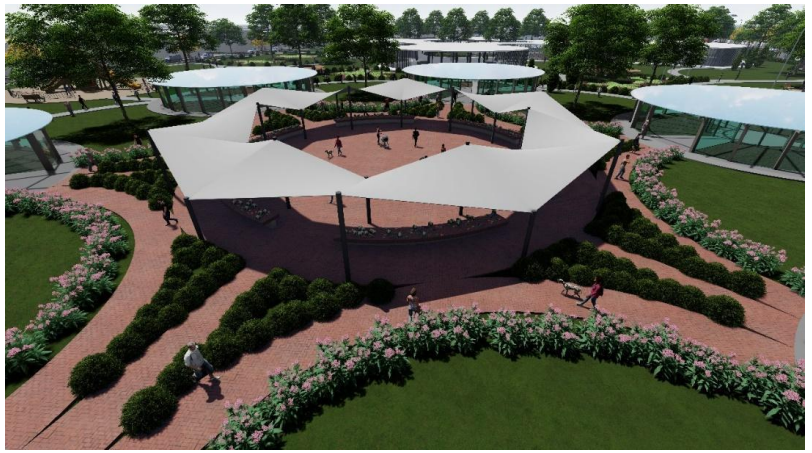






5.6 Perspectivas









PROYECTO 13: “RUTA COMERCIO CULTURAL AMARUBAMBA” UBICADO EN TOTORACOCHA

Enlace de youtube
https://www.youtube.com/watch?v=sCVuDeTQkqQ

AUTORES:

Caguana Dután Milton

Chimbo Jiménez Joel

Quito Ramírez Ángel

I DIAGÓSTICO

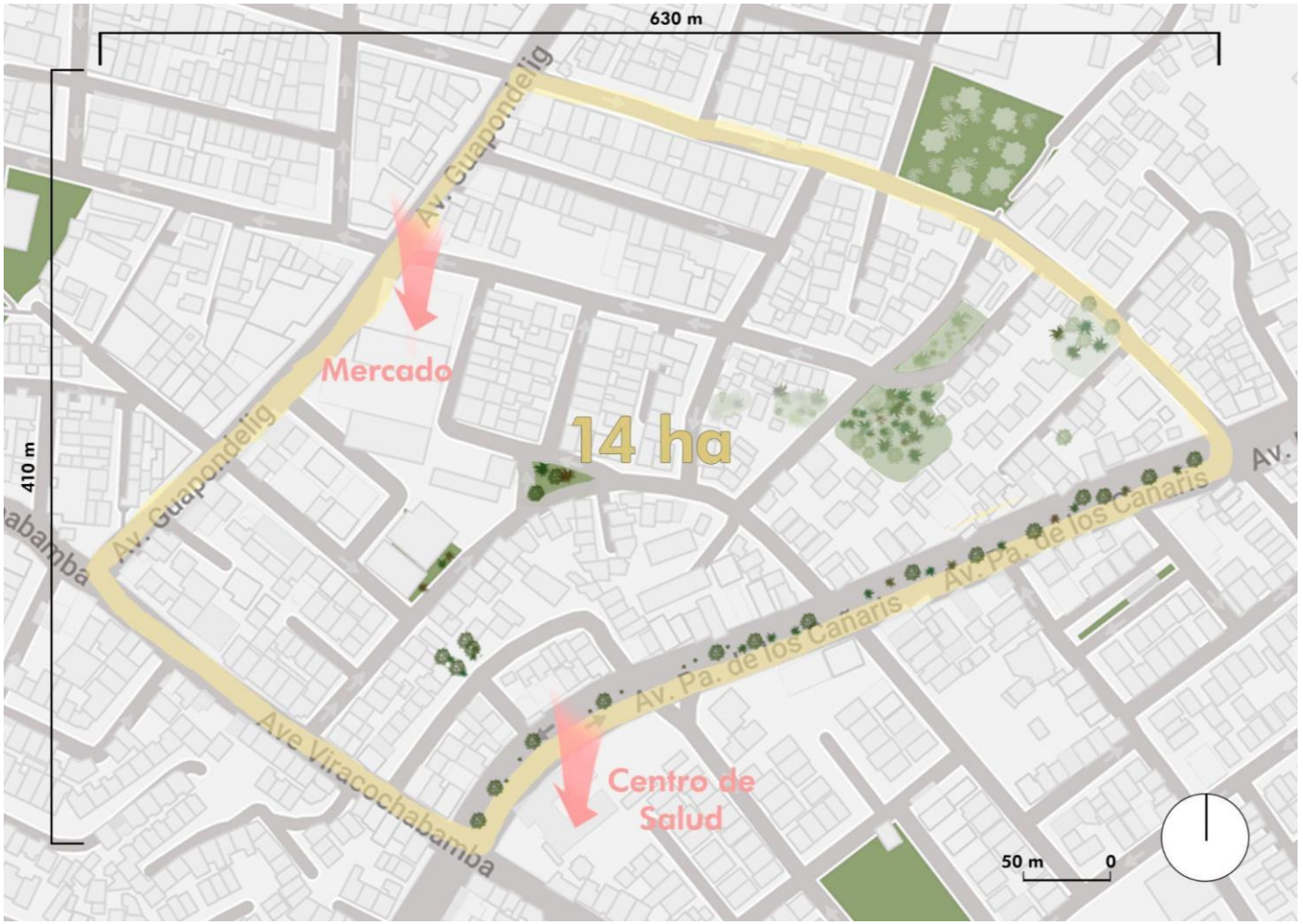
1. Área de estudio

Ubicación: El área de estudio se encuentra en la parroquia urbana Cañaribamba. Las calles que delimitan el área son: del cruce de la Av. Guapondelig y la calle Juan José Flores, en dirección oriental sigue hasta la intersección con la Av. Paseo de los Cañaris; occidentalmente sigue por la misma hasta la calle Ave Viracocha; sube en dirección noroeste hasta la intersección con la Av. Guapondelig; finalmente sube en dirección norte hasta la primera intersección mencionada.

Historia del sector: Cañaribamba proviene de la palabra “Cañari” y del quechua “Bamba” que significa valle: el valle de los Cañaris. Este lugar era uno de los asentamientos más importantes de los cañaris, el cual se encontraba cerca al río Jubones en la parroquia Santa Isabel. Según el libro “barrios históricos de Cuenca” a los alrededores de Pumapungo y siguiendo el río Tomebamba se compraron y asentaron varios grupos indígenas, entre ellos cañaris provenientes de Cañaribamba, los cuáles se dedicaron a varios oficios como agricultura, carpintería, y curtiduría.

- Hitos o edificaciones importantes:
- Mercado 12 de abril
- Centro de Salud Materno Infantil y Emergencias
- **Superficie en hectáreas del área de estudio: 14 ha**
- Predios y manzanas: En el sector existen 306 predios y 25 manzanas.
- Población: Existen aproximadamente 1224 habitantes. (Cálculo aproximado de la población en función del número de edificaciones por cuatro, que son los habitantes de una composición familiar).
- **Densidad Bruta: 87 habitantes/ha**
- **Actividades principales del sector:** Comercios y Servicios tales como: Minimarkets, Restaurantes, Consultorios Médicos, Arquitectónicos, etc.

Figura 1. Área de estudio



2. Sistema vial

En el área de estudio existen 18 vías, de las cuales 2 son colectoras y 16 locales. Sin embargo, en nuestro caso se analizaron 8 vías; 1 colectora y 7 locales, las mismas comprenden un total de 20 tramos.

2.1 Jerarquización vial

La zona de estudio exhibe la presencia de 2 tipos de vías: locales y colectoras. De los 3,42 km de longitud vial analizados, 2,55 km corresponden a vías locales, es decir, un 74,56%. De manera similar existe 69,23% para vías locales en los números de tramos viales.

Tabla 1. Jerarquía vial

Jerarquía de las vías	Longitud vial		Tramos viales	
	Km	%	N°	%
Colectoras	0,87	25,44	12	30,77
Locales	2,55	74,56	27	69,23
Total	3,42	100	39	100

Figura 2. Jerarquía vial (En rojo las vías colectoras y en blanco las vías locales).



Fuente: Snazzy Maps - Free styles for Google Maps. (2023, 28 diciembre). Snazzy Maps. Recuperado 28 de diciembre de 2023, de https://snazzymaps.com/editor/customize/28211

2.2 Estado de las vías

El estado de las vías se refiere a las condiciones físicas y funcionales de las carreteras y calles. Se clasifican en 3: bueno, regular y malo. En nuestro caso, en las calzadas el 90% de los tramos están en buen estado.

Por el contrario, en las aceras existe una buena parte en estado regular y malo. Siendo en las aceras izquierdas donde más se nota el deterioro con un 21,05% en mal estado y 52,63% en estado regular. La acera derecha mejora un poco teniendo un 15,79% en mal estado y 47,37 en estado regular.

Tabla 2. Estado de las vías

Estado	Calzadas		Aceras Izquierdas		Aceras Derechas	
	N° tramos	%	N° tramos	%	N° tramos	%
Bueno	18	90	5	26,32	7	36,84
Regular	2	10	10	52,63	9	47,37
Malo	0	0	4	21,05	3	15,79
Total	20	100	19	100	19	100

2.3 Material de las vías

Los materiales de las vías son los recursos con los que están fabricadas las carreteras, tales como hormigón, asfalto, etc. En nuestro caso el 75% de las calzadas han sido construidas con hormigón. Casi de igual manera las aceras, siendo de hormigón las de la derecha e izquierda un 85% y 80% respectivamente.

Tabla 3. . Material de las vías

Material	Calzadas		Aceras Izquierdas		Aceras Derechas	
	N° tramos	%	N° tramos	%	N° tramos	%
Hormigón	15	75	16	80	17	85
Asfalto	5	25	0	0	0	0
Vegetación	0	0	1	5	1	5
Ladrillo	0	0	2	10	1	5
No tiene	0	0	1	5	1	5
Total	20	100	20	100	20	100

2.4 Sección vial

La sección vial se refiere a la disposición transversal de una carretera, que incluye los elementos como carriles, aceras, medianas y áreas verdes. En las tablas a continuación se muestran diferentes rangos de sección de calzada y aceras, donde se analiza el número de tramos y su respectivo porcentaje.

Tabla 4. Sección vial de calzada

Sección calzada (m)	Número de tramos	Porcentaje
< 3.50	1	5
3.51 – 7.00	6	30
7.01– 10.50	7	35
> 10.50	6	30
Total	20	100

Tabla 5. Sección vial de acera izquierda

Sección acera (m)	Número de tramos	Porcentaje
No tiene	1	5
0.5 – 1.00	1	5
1.01 – 2.00	13	65
> 2.00	5	25
Total	20	100

Tabla 6. Sección vial de acera derecha

Sección acera (m)	**Número de tramos**	**Porcentaje**
No tiene	1	5
0.5 – 1.00	2	10
1.01 – 2.00	6	30
> 2.00	11	55
Total	20	100

Figura 3. Sección vial de vía Colectora (Tramo 25 - Av. Paseo de los Cañaris)

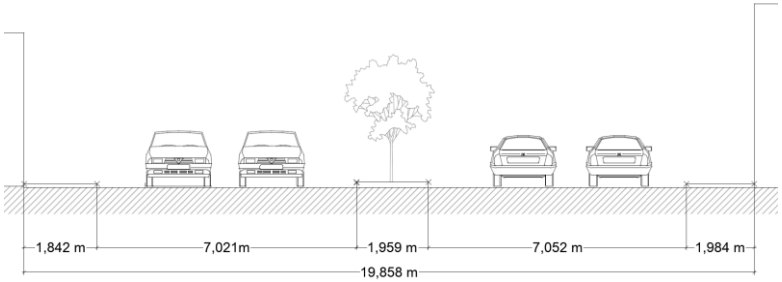
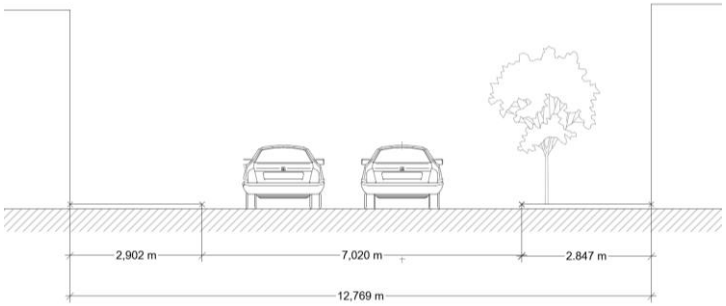


Figura 4. Sección vial de vía Local (Tramo 23 - Calle Princesa)



2.5 Carriles de circulación

Los carriles de circulación son las áreas designadas y separadas en una carretera o calle, destinadas para el desplazamiento de vehículos. En nuestro caso existen carreteras con 1, 2 y 4 carriles. Siendo el de mayor porcentaje estos dos últimos, con un 45% cada uno. Por otro lado, no se encontró ningún carril especial.

Tabla 7. Número de carriles

Número de carriles	Número de tramos	Porcentaje
1	2	10
2	9	45
4	9	45
Total	20	100

2.6 Estacionamiento

Los espacios de estacionamiento son áreas designadas en las cuales los vehículos pueden estar detenidos y permanecer temporalmente sin interferir con el flujo del tráfico. Las vías que permiten estacionamiento son las que tienen en el piso marcado líneas azules o blancas. También se puede dividir en estacionamiento tarifado y libre (tramos sin línea amarilla). En nuestro caso se identificaron tres tipos de estacionamiento: para taxis, para vehículos de descarga y libre, siendo este último el de mayor porcentaje con un 89,68% de la longitud vial total.

Tabla 8. Tipo de Estacionamiento

Tipo	Longitud vial		Tramos viales	
	Km	%	N°	%
No tiene	0,040	2,46	2	9,10
Taxis	0,038	2,33	1	4,54
Vehículos de Descarga	0,090	5,53	1	4,54
Libre	1,460	89,68	18	81,82
Total	1,628	100	22	100

En la siguiente figura se puede apreciar la ubicación de los estacionamientos.

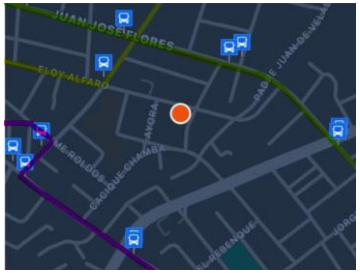
Figura 5. . Vías con estacionamiento (en verde estacionamiento para vehículos de descarga, en amarillo para taxis, en azul, libre y en rojo no tiene).



2.7 Transporte público

En el área de estudio se evidencia la existencia de tres paradas de buses donde circulan las líneas 3, 5, 20, 13 y 50.

Figura 6. Ruta de Transporte Público (en morado recorrido de linea 13, en amarillo las líneas 3, 5 y 20, en verde la línea 50).



El área de servicio de transporte público es el área de influencia donde operan y brindan servicios los medios de transporte público, autobuses en nuestro caso. Por lo tanto, como muestra la figura 7 existe una población servida del 100%, esto quiere decir que toda la población puede acceder al transporte público.

Figura 7. : Área de servicio de transporte público.



2.8 Vegetación en las vías

Se ha creado un mapa que destaca tres categorías de vegetación en las vías de la zona de estudio:

- Alta – correspondiente a árboles (rojo)
- Media – correspondiente a árbustos (amarillo)
- Baja – correspondiente al césped (verde)

Este análisis visual ofrece una visión concisa de la distribución de la vegetación en el entorno urbano.

Figura 8. Mapa vegetación en las vías.



2.9 Indicadores viales

Se ha elaborado una tabla que presenta los nombres y valores de más de diez indicadores, siguiendo las directrices y obligatoriedades establecidas en el artículo de referencia:

https://publicaciones.ucuenca.edu.ec/ojs/index.php/estoa/article/view/1437

Estos indicadores abarcan diversas dimensiones, ofreciendo una representación exhaustiva de los aspectos analizados en la investigación urbanística. Para consultar los detalles específicos de cada indicador, se recomienda revisar el enlace proporcionado al artículo.

Tabla 9. Tipos de Indicadores

N°	Nombre del indicador	Indicador
1	Espacio viario para transporte público (%)	30
2	Índice de motorización (vehículos)	2000
3	Espacio viario para bicicletas (%)	0
4	Tiempo de viajes en transporte público por motivo de	20-30
5	Coste promedio del usuario de transporte público por	0,60
6	Nivel de accesibilidad al transporte público colectivo. (%)	30
7	Accidentalidad de tránsito anual (%)	20
8	Vías de acceso adecuadas (%)	93
9	Espacio viario para peatones (%)	80
10	viajes en medios no motorizados (%)	10

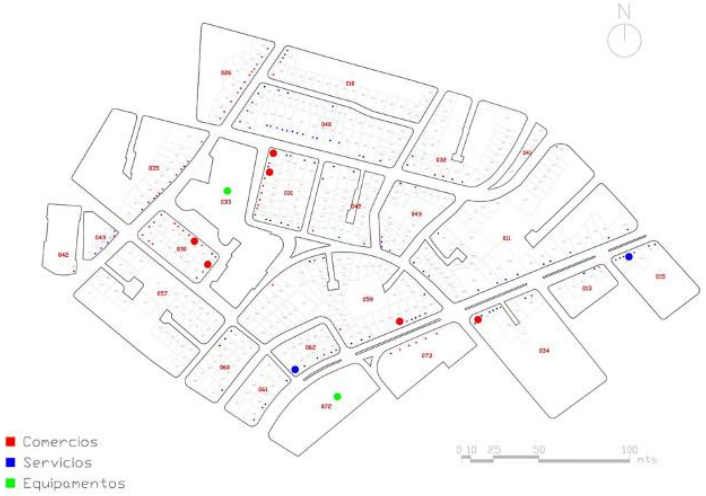
3. Usos de suelo

Los usos de suelos se refieren a las distintas maneras en que se utiliza la tierra, y pueden clasificarse en diversas categorías según su función.

Tabla 10. Uso de suelo

Categoría de uso de suelo	Número	Porcentaje
Comercio	83	45.35%
Servicios	98	53.55%
Equipamientos	2	1.1%
Administración y gestión	0	0%
Otro	0	0%
Total	183	100%

Figura 9. Usos de suelo



3.1 Usos de suelo mayor

Se describen los usos de suelo en función de su concentración.

3.1.1 Tipo de concentración

En el área de estudio se identificaron 2 tipos de concentraciones, siendo la de 10 a 25 personas la que tiene más usos. Cabe recalcar que el mercado 12 de abril no se tomó en cuenta en este conteo.

Tabla 11. Tipo de Concentración

N°	Concentración	N° usos
1	10 – 25	4
2	25 -50	1
3	> 50	0
Total		5

3.1.2 Categoría de uso y uso específico

1 Concentración 10-25
- Minimarket (Comercio)
- Restaurant (Servicio)

2 Concentración 25-50
- Restaurant (Servicio)

2.1.1 Estacionamiento

En el marco del análisis del uso de suelo efectuado, se observa una problemática destacada en relación con los estacionamientos asociados a los locales comerciales y restaurantes. Se identifican estacionamientos de dimensiones reducidas, lo cual plantea una limitación significativa en la capacidad de alojar vehículos de los clientes. Además, se constata una tendencia a la ocupación de la vía pública para estacionamiento, indicando una insuficiencia de espacios destinados a tal fin.

Asimismo, se detectan casos donde comercios ubicados en vías restringidas para estacionamiento se ven compelidos a utilizar la vía pública, evidenciando una necesidad imperante. Esta situación sugiere la importancia de revisar y ajustar las regulaciones de estacionamiento para garantizar una distribución adecuada y eficiente de los espacios, mejorando así la funcionalidad y accesibilidad del entorno urbano.

2.2 Indicadores de uso

Se ha creado una tabla que presenta la relación entre los usos de suelo y las vías, proporcionando información clave. Esta representación tabular ofrece una visión concisa y estructurada de los datos recopilados en la investigación urbanística.

Tabla 12. Indicadores de Uso

N°	Nombre del indicador	Indicador
1	Oferta de plazas de estacionamiento	20%
2	Distribución de uso comercial en vías colectoras	10%
3	Proporción de uso residencial en vías locales	67%
4	índice de uso institucional en vías colectoras	3%
5	Área verde por habitante	0,52m2

4. Tráfico

Se ha llevado a cabo la evaluación del tráfico en las áreas de estudio mediante el análisis de datos de Waze.

Figura 10. Tráfico (miércoles 27 de diciembre. 7h00 – 8h00)



Figura 11. Tráfico (miércoles 27 de diciembre. 12h00 – 13h00)

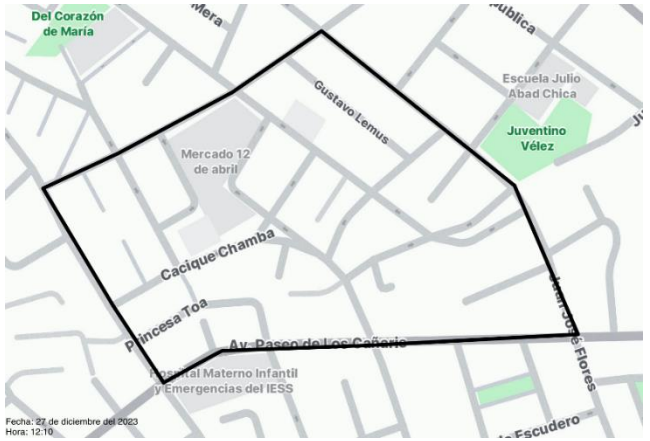


Figura 12. Tráfico (Miércoles 27 de diciembre. 18h00 – 19h00)



5. Problemática

Se ha elaborado una lista que destaca la problemática general en los ejes de análisis. Cada problema se ha ilustrado con fotografías para proporcionar una comprensión visual clara de los desafíos identificados en la investigación urbanística.

5.1 Sistema vial

- No se permite estacionar, pero existen autos estacionados.
- Aceras muy pequeñas.
- Huecos en las aceras.
- Vía de dos carriles se estacionan a los dos lados.
- Vegetación que sale de los predios a la acera.
- Grafitis.
- Mal Olor.
- Comerciantes informales.
- Acumulación de material de construcción en la vía.
- Cables del alumbrado público en la vía.
- Cables colgando.
- Ausencia de basureros.
- Desechos orgánicos de animales.
- Acumulación de basura.
- Huecos en la calle. (Figura 16)
- Vegetación en la acera.
- Puertas que se abren a la acera.
- No hay señalización.
- Perros en rejas.
- Vegetación salvaje.
- Ruido vehicular.
- No hay continuidad en la acera. (Figura 13/14)
- Desperdicios en las zonas verdes (Figura 15)

5.2. Usos de suelo

A partir del análisis del uso de suelo en el Sector 16 de Totoracocha, se han detectado diversos desafíos que impactan negativamente en la funcionalidad y la convivencia en esta área. Uno de los problemas destacados se vincula estrechamente con las instalaciones del Mercado 12 de Abril. La imperante necesidad de abordar estos inconvenientes se convierte en un aspecto esencial para potenciar la coexistencia y la eficacia de este espacio urbano.

Particularmente, el problema del estacionamiento se manifiesta en la ocupación parcial de la acera por los vehículos. La limitada capacidad del estacionamiento impide que los automóviles se ubiquen de manera apropiada dentro de los límites

asignados, dando lugar a que parte de los vehículos se extienda sobre la acera, generando complicaciones adicionales en la dinámica del entorno urbano.

5.3. Trafico

Se han detectado diversas problemáticas vinculadas al tráfico en esta área, comenzando por la congestión de vehículos entre la Av. Guapondelig. Este inconveniente surge a raíz de la proximidad de una parada de autobús con un semáforo, generando una dinámica donde, al cambiar la luz mientras un autobús carga pasajeros, los vehículos tienden a rebasar. Este comportamiento podría resultar en posibles accidentes, especialmente considerando que la vía posee dos carriles en ambas direcciones. Adicionalmente, se evidencia la necesidad de mejorar la señalización tanto para peatones como para vehículos. En varias instancias, se observaron pasos de cebra mal pintados, comprometiendo la prioridad de paso para los peatones. Tanto peatones como conductores transgreden las normativas de tránsito, como cruzar la vía en lugares no designados o estacionar vehículos en áreas prohibidas, reduciendo así la sección de acera destinada al tránsito vehicular. Es relevante señalar que no se identificaron señalizaciones ni carriles específicos para ciclistas.El congestionamiento vehicular en las vías cercanas al mercado 12 de abril es evidente en ciertos momentos de la semana, generando embotellamientos debido a la afluencia de personas en busca de productos frescos. Esta situación afecta tanto a conductores como a peatones, ya que la limitada amplitud de las aceras y la insuficiente señalización dificultan la movilidad peatonal en las cercanías del mercado.

La Avenida Paseo de los Cañaris se ve afectada por un significativo congestionamiento vehicular, situación que encuentra su origen principalmente en el estacionamiento de automóviles frente a los diversos comercios que bordean la avenida. Este problema se agrava debido a que muchos de estos vehículos ocupan zonas donde el estacionamiento no debería permitirse, generando una serie de complicaciones que repercuten en la fluidez del tráfico y obstaculizan la movilidad en toda la zona.

La práctica de estacionar en áreas no autorizadas conlleva una serie de desafíos. Entre ellos, se destaca la obstrucción del flujo vehicular, creando puntos de congestión en una vía que, en teoría, debería facilitar el desplazamiento eficiente de vehículos. Este comportamiento no solo impacta negativamente en la eficiencia del tráfico, sino que también presenta inconvenientes para los conductores que transitan regularmente por la avenida. Adicionalmente, la persistente presencia de vehículos estacionados de manera irregular genera tensiones entre los comercios locales y los conductores. La disputa por el espacio disponible puede desencadenar conflictos y disputas, contribuyendo a la percepción de un entorno urbano caótico y desorganizado. Esta percepción, a su vez, afecta negativamente la experiencia de quienes transitan e interactúan en esta área.

En este contexto, resulta imperativo adoptar estrategias efectivas de gestión del estacionamiento y promover el cumplimiento de las normativas existentes. El diseño de soluciones integrales no solo mejorará la circulación vehicular en la Avenida Paseo de los Cañaris, sino que también contribuirá significativamente a la creación de un entorno urbano más ordenado y amigable para residentes y visitantes. La implementación de medidas coordinadas y eficaces será esencial para abordar estos desafíos y mejorar la calidad del espacio público en esta importante vía.

II MODELO OBJETIVO

El proyecto tiene como visión la transformación del espacio urbano al concebir el mercado más extenso y significativo del país. Más allá de ser simplemente una infraestructura, se plantea como un innovador hito turístico que redefine la experiencia de compra y la interacción con la ciudad. Este mercado no solo abarcará dimensiones extensas, sino que se convertirá en un epicentro vibrante, integrando la riqueza cultural y comercial de la región. Su propósito es ir más allá de lo convencional, ofreciendo no solo productos, sino una experiencia inigualable que atraerá a visitantes locales e internacionales, convirtiéndose así en un símbolo distintivo de la ciudad.

En el rico tejido mitológico de Cañaribamba, emerge la fascinante leyenda de la culebra, la cual narra el nacimiento del pueblo cañari. Se cuenta que una serpiente gigante se sumergió en las aguas de la laguna de Culebrillas, cautivando a una mujer y engendrando así a los primeros cañaris. Este relato mítico simboliza el inicio de la población cañari en la región, añadiendo un matiz único a la rica historia de esta comunidad.

En la contemporaneidad, los habitantes de la parroquia urbana de Cuenca, Cañaribamba, han asumido roles destacados en el ámbito comercial y de servicios. Han prosperado como propietarios de establecimientos gastronómicos, resaltando no solo por la oferta de productos autóctonos, sino también por la creatividad en la fusión de tradiciones culinarias. Su legado de compromiso con el comercio ha dejado una marca duradera, influyendo significativamente en la dinámica económica de Cuenca y diversificando la escena gastronómica con una variedad de servicios.

Sin embargo, para potenciar más el sector se pretende tomar como punto de enfoque el turismo, tanto cultural como comercial, artístico, gastronómico, ecológico y de lujo. De esta manera se procura crear la zona más productiva de Cuenca, de manera que cumpla todos los estándares de calidad.

En cuanto a la problemática en el espacio público de estar se encuentra que en el sector, hay una extensión de 638,92 m2 de área verde, lo que equivale a solo 0,52 m^2 por habitante. Esta cifra refleja una notable carencia de espacio verde, considerablemente por debajo de la recomendación de la OMS (Organización Mundial de la Salud) de 9 m^2 por habitante, por lo tanto, se plantea la incorporación de espacios verdes, a través de la expropiación de predios con el objetivo de alcanzar un 2091% más del total del área verde existente con la visión de convertir este espacio en un atractivo punto de interés, promoviendo la belleza natural y ofreciendo un entorno acogedor que inspire la visita de turistas y residentes por igual.

Por otro lado en el espacio público de transitar encontramos problemas como aceras muy pequeñas, huecos en las aceras, vegetación que sale de los predios a la acera, falta de señalización de tránsito horizontal y vertical, obstrucción peatonal por parte de comerciantes informales, cables del alumbrado público en la vía, ausencia de basureros, desechos orgánicos de animales, ruido vehicular, falta de continuidad en la acera, desperdicios en las zonas verdes, mal olor, existencia de vehículos en zonas no permitidas de estacionamiento, etc, por lo cual, nuestro objetivo central al plantear este proyecto es abordar eficazmente los problemas de tránsito.

Buscamos establecer un sistema fluido en el que ambos tipos de transporte (motorizados y no motorizados) puedan funcionar sin interferencias. En este contexto, priorizamos la creación de espacios públicos para transitar donde antes solían ser espacios para vías de transporte vehicular. De tal manera, se enriquece el entorno público, contribuyendo así a la sustentabilidad y al mismo tiempo una movilidad más amigable con el medio ambiente

Figura 11. Modelo objetivo



1. Antecedentes

Cañaribamba (en quechua: Kañaripampa) es una localidad y parroquia urbana en el Cantón Cuenca, Provincia de Azuay, Ecuador.

1.1 Histórico

Cañaribamba proviene de la palabra “Cañari” y del quechua “Bamba” que significa valle: el valle de los Cañaris. Este lugar era uno de los asentamientos más importantes de los cañaris, el cual se encontraba cerca al río Jubones en la parroquia Santa Isabel. Según el libro “barrios históricos de Cuenca” a los alrededores de Pumapungo y siguiendo el río Tomebamba se compraron y asentaron varios grupos indígenas, entre ellos cañaris provenientes de Cañaribamba.

1.2 Económico

Se dedican a varias actividades que tienen relación con el comercio, y prestación de servicios como, por ejemplo: minimarkets, imprentas, restaurantes, farmacias, venta de productos primarios en un mercado principal, etc.

1.3 Cultural

Una de las costumbres dejadas por nuestros ancestros es la tradicional devuelta de manos, que consiste en que las personas solicitan la ayuda de sus coterráneos, con el compromiso de devolver esa colaboración recibida, en el momento más oportuno.

Las personas que piden la “prestada de manos” debe atender a los participantes con la alimentación respectiva; y de esta manera los moradores se ayudan mutuamente, cumpliendo con el famoso adagio: “La unión hace la Fuerza”. Por lo tanto, acuden fielmente a las “mingas”, con la finalidad de dar pronta culminación a las labores que van en beneficio colectivo como son: limpieza de vías, labranzas, siembras, cosechas, construcción y limpieza de canales y acequias.

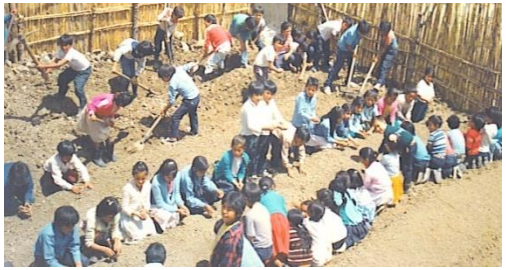
1.4 Concepto

RUTA COMERCIO CULTURAL AMARUBAMBA , donde Amaru en lengua kichwa significa serpiente y bamba, valle.

Figura 12. Baile Tradicional

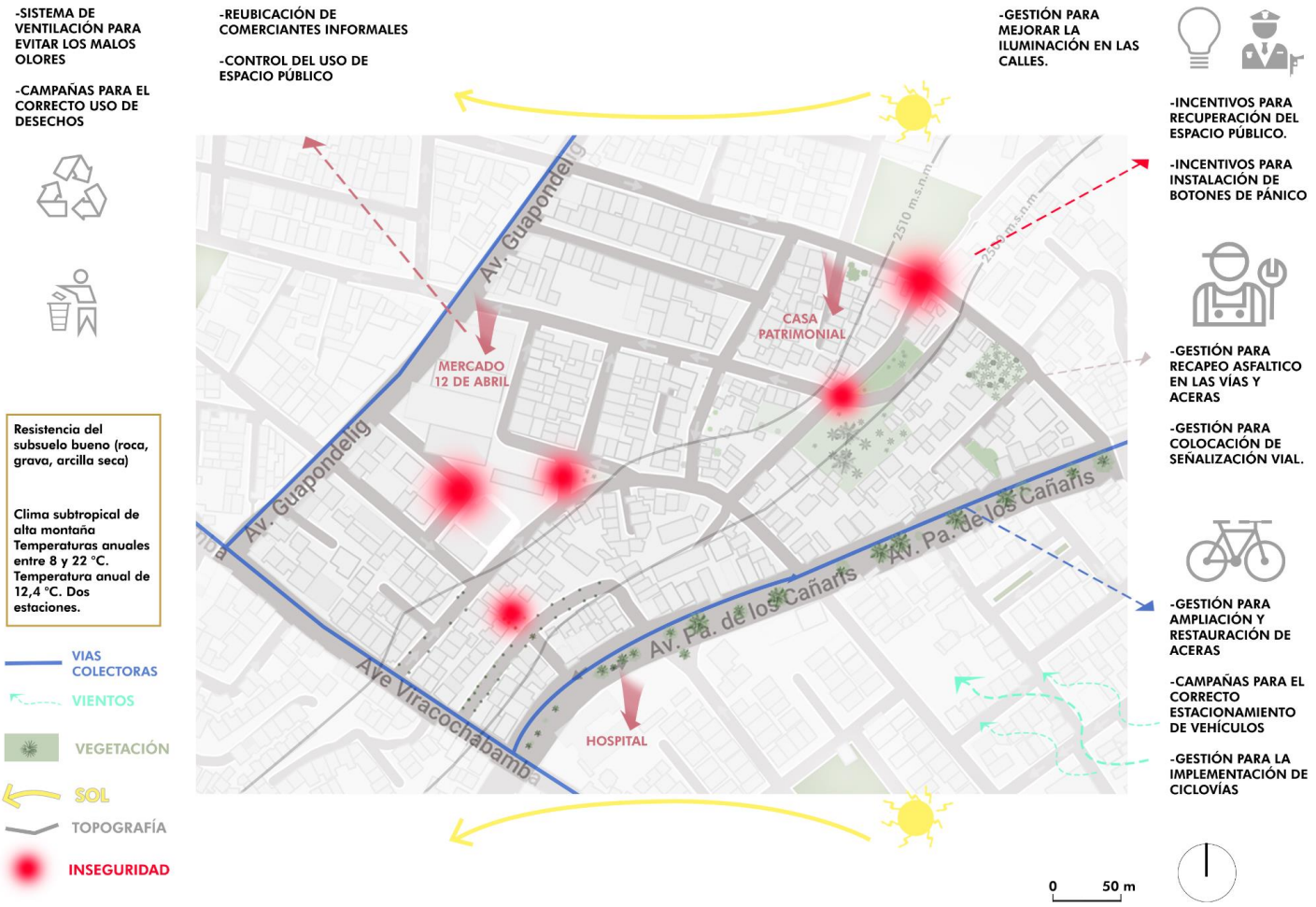


Figura 13. . Minga.

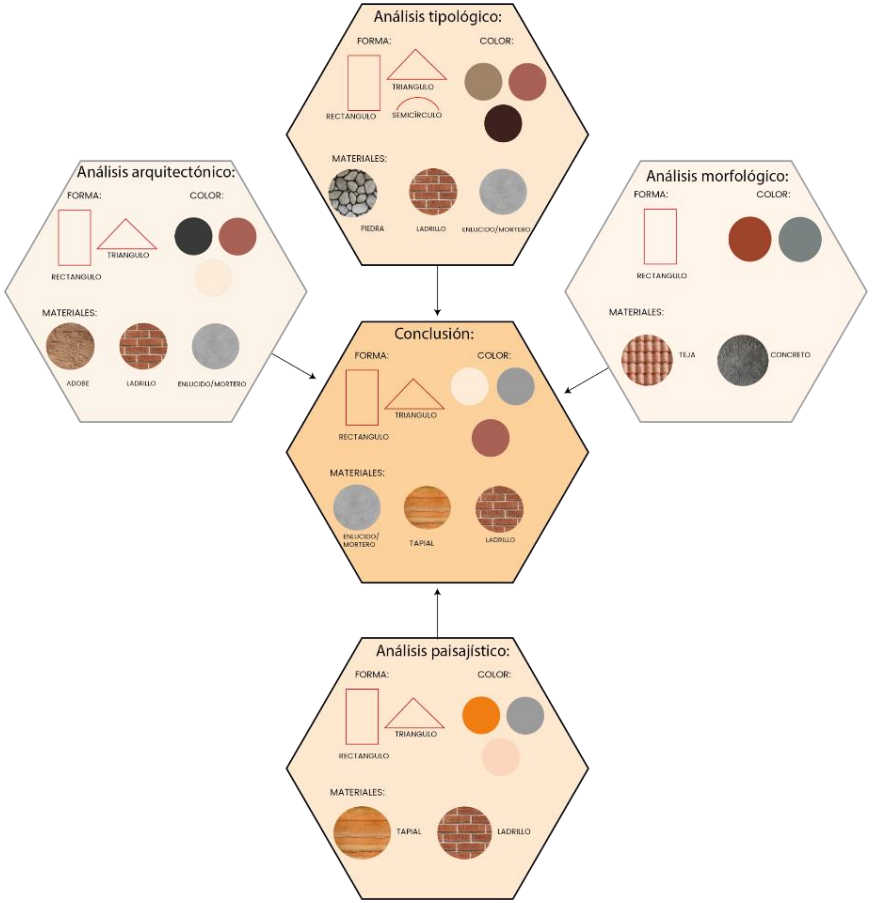


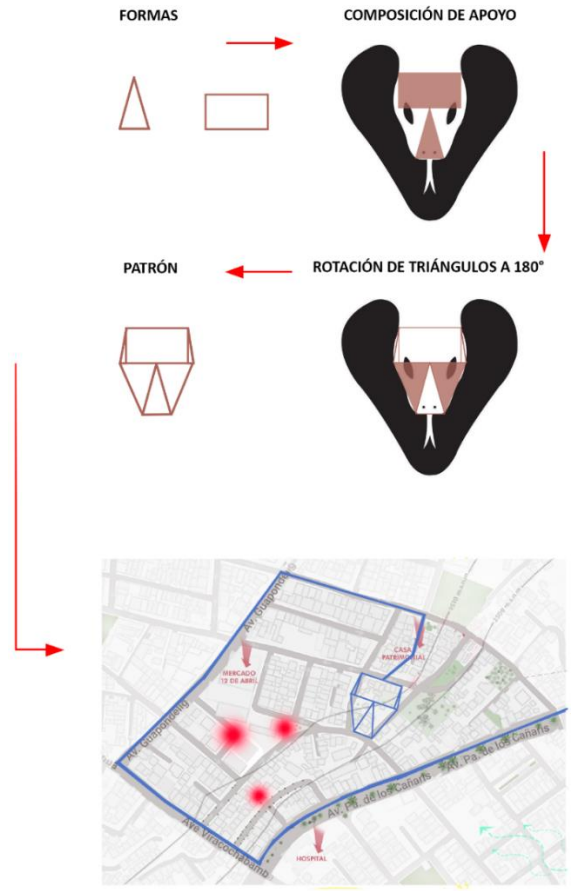
Fuente: *“TRADICIÓN ORAL EN TORNO A LAS HUACAS EN UN CANTÓN AZUAYO (SANTA ISABEL)*. (2011). Repositorio Institucional Universidad de Cuenca. http://dspace.ucuenca.edu.ec/bitstream/123456789/1984/1/thg434.pdf

2. Análisis del sitio



3. Síntesis de Análisis Espacial Urbano





4. Participación ciudadana

A través de encuestas meticulosas, hemos captado la voz de la comunidad, identificando desafíos que afectan directamente la calidad de vida.

Entre las problemáticas resaltantes, destacan preocupaciones relacionadas con la seguridad, el exceso de ruido en las calles y el estado precario de aceras y calzadas. Estas inquietudes no solo son puntos clave en nuestro análisis, sino también motivaciones para buscar soluciones que mejoren la vida de todos en nuestro querido barrio. Además, que se encontraron otras problemáticas y hemos captado mediante estas mismas encuestas soluciones a estos temas que se reflejan a continuación en las siguientes gráficas y tablas.

Figura 34. Esquema problemáticas identificadas en el sector.



Figura 35. Esquema soluciones a problemáticas identificadas en el sector.

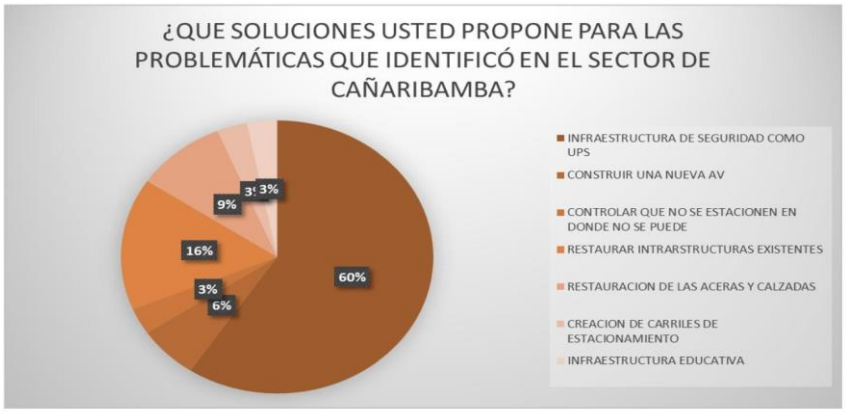


Figura 36. Esquema.



5. Láminas técnicas

5.1 Zonificación



5.2 Plantas

- Planta General



SIMBOLOGÍA

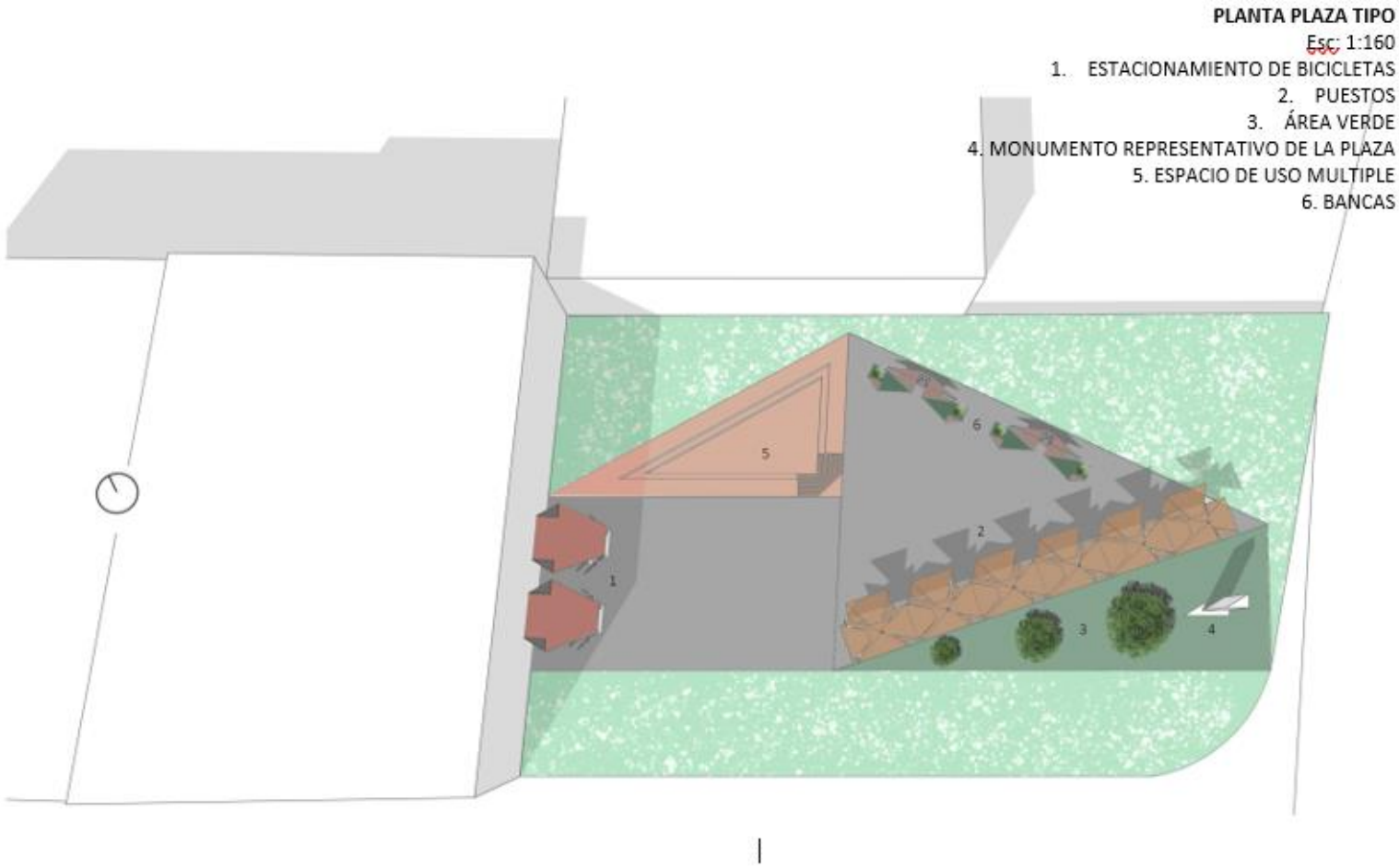
1 REFORMA MERCADO 12 DE ABRIL.
PLAZA DE LOS DULCES.
PLAZA DEL HERRERO.
PLAZA DE LA TOTORA.
PLAZA DE LA PAJA TOQUILLA.
PLAZA DE ROPA.
PLAZA DE LA MADERA.
PLAZA DE LAS CERÁMICAS.
ÁREA VERDE.

PLANTA GENERAL
ESCALA 1:3500

- Planta Reforma Mercado 12 de Abril

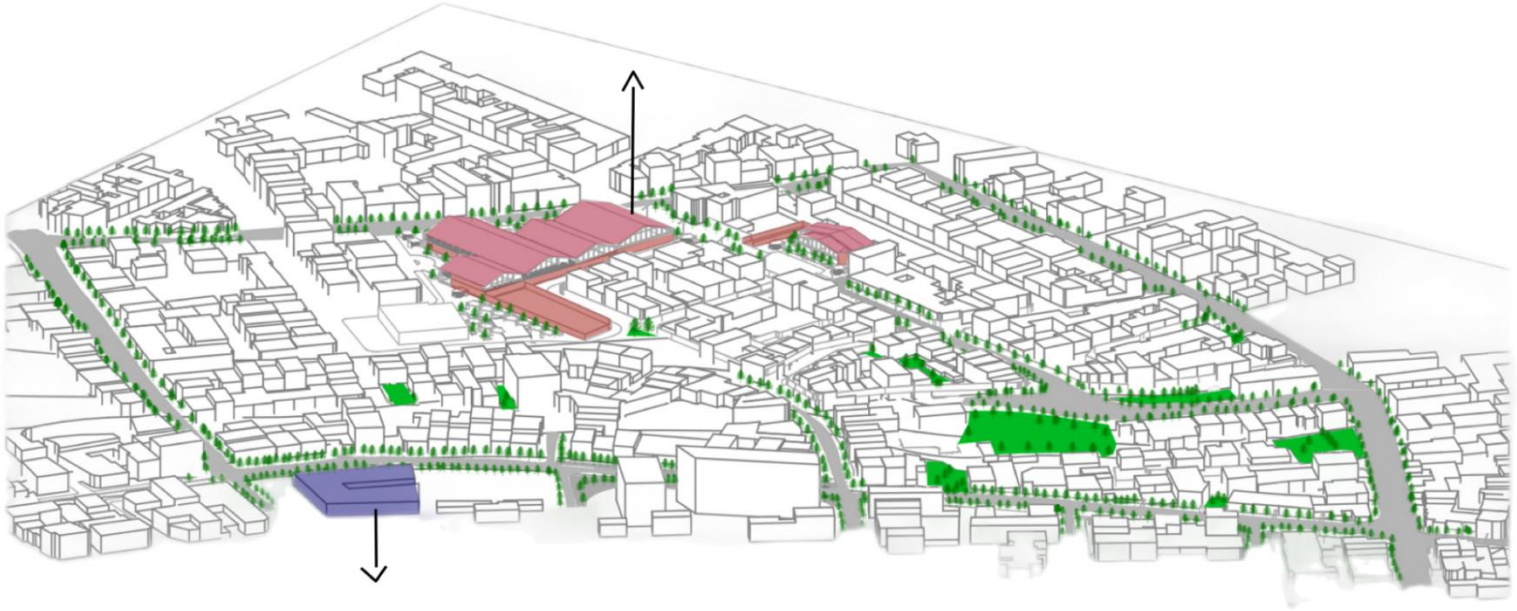


- Planta Plaza Tipo



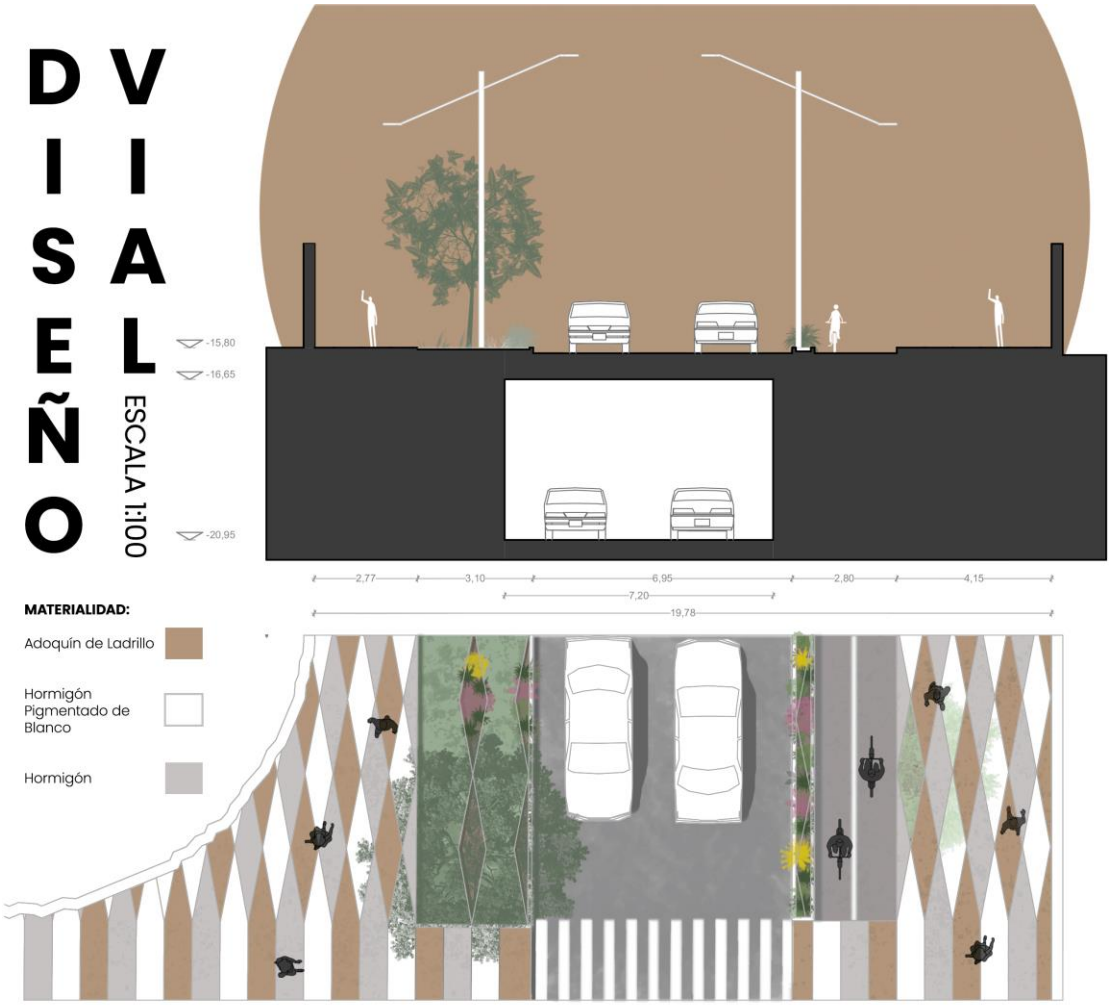
5.3 Sección y Axonometría





DISEÑO VIAL

ESCALA 1:100



MATERIALIDAD:

- Adoquín de Ladrillo
- Hormigón Pigmentado de Blanco
- Hormigón

SEÑALIZACIÓN:

SEÑALES VERTICALES:

REGULATORIAS:



PREVENTIVAS:



INFORMATIVAS



SEÑALES HORIZONTALES:

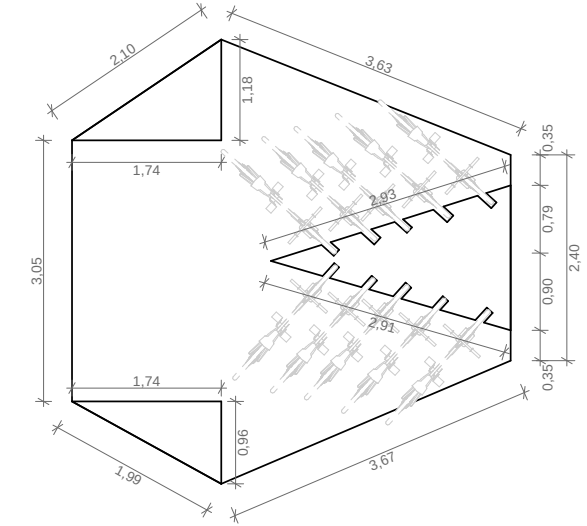


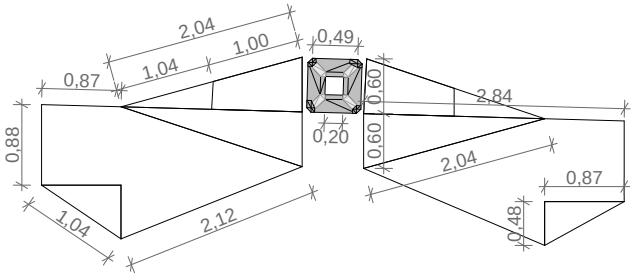


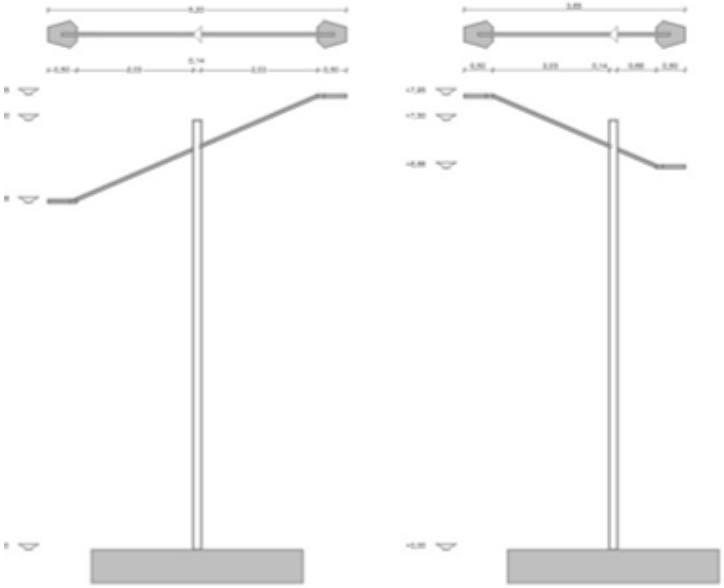
SEÑALES LUMINOSAS:



5.4 Mobiliario Urbano







ESC:1:100

PLANTA MOBILIARIO

ESC: LAS INDICADAS

1. PLANTA PARQUEADERO DE BICICLETAS.
2. PLANTA BANCAS.
3. LUMINARIAS.

- Diseño mobiliario-luminarias.



- Diseño mobiliario-banca.



- Diseño mobiliario-puestos para los comercios.



- Diseño mobiliario-parquedero para bicicletas.



5.5 Perspectivas











PROYECTO 14: TOTORACOCHA RENACE

Enlace de youtube
https://www.youtube.com/watch?v=XxgI2Ej9qRY

MOSAICO URBANO
CIUDADES QUE REFLEJAN TU HISTORIA

AUTORES:

Soliz Carangui Cristina

Muñoz Armijos Dayanna

Iñiguez Reyes Fabiana

I DIAGNÓSTICO

1. Área de estudio

El área de estudio a analizar está ubicada en el sector de Totoracocha. Está limitado al norte por la calle Rio Palora, en el este por la Av. Guapondelig, en el sur por la Av. Yana Urco y en el oeste por la calle Rio Upano, el sector se encuentra a lado de la parte este del cementerio municipal.

Fue fundada por el instituto del banco ecuatoriano de la vivienda en el año de 1970, es decir, la ciudadela tiene 53 años de vida. En el año de 1972 el BEV (Banco Ecuatoriano de la Vivienda) concluyo a la construcción de villas y procedió a la selección y adjudicación de las mismas. Lo que hoy conocemos como barrio de la central telefónica, tuvo sus inicios en 1971 con las pocas familias que allí habitaban. En el año de 1972 en una reunión general se nombró la primera directiva que pidió abrir una calle para dar mayor amplitud a los moradores. Según testimonios guardados del primer habitante de este barrio dice que cuando llegó solo había un enorme llano rodeado por una cerca de pencos y eucaliptos. Desde entonces la ciudadela ha tenido un enorme desarrollo.

Entre las edificaciones más importantes se encuentran la Central telefónica Etapa, el parque de la Central Telefónica y varias iglesias. El sector cuenta con una superficie de 380077.67m2 distribuidos en 23 manzanas y 319 predios. La población aproximada es de 1276 personas, el sector es conocido por el comercio, debido a que, cuenta con tiendas de primera necesidad, venta de repuestos para automóvil, además servicios como clínicas dentales, médicas y animales, peluquerías, la central telefónica, y mecánicas.

Figura 1. . Área de estudio



2. Sistema vial

La planificación y gestión del sistema vial urbano son esenciales para abordar desafíos como la congestión, la seguridad peatonal y la accesibilidad.

Este sector urbano se distingue por la existencia de 13 vías que se despliegan de manera estructurada, configurando un entramado vial que conecta diversos puntos de la comunidad. Estas vías, a su vez, se dividen en un total de 31 tramos, delineando de manera clara y eficiente las diferentes secciones y rutas dentro del sector.

2.1 Jerarquización vial

En el presente análisis, identificamos dos categorías de vías: colectoras y locales, como se detalla en la Tabla 1. Las vías colectoras destacan al ocupar un mayor porcentaje de la longitud total de la red vial, constituido por cuatro vías que abarcan 17 tramos. Por otro lado, las vías locales suman nueve y se extienden a lo largo de 14 tramos, con una diferencia de 0.063 kilómetros entre ambas categorías.

Esta distinción en la distribución de vías subraya la relevancia de evaluar la conectividad y proporciones en la planificación urbana, proporcionando información valiosa para optimizar la movilidad y la accesibilidad en la zona.

Tabla 1. Jerarquía vial

Jerarquía de las vías	Longitud vial		Tramos viales	
	Km	%	N°	%
Colectoras	1,228	51.31	17	54.84
Locales	1,165	48.68	14	45.16
Total	2.393	100	31	100

Figura 2. Jerarquía vial



2.2 Estado de las vías.

Las vías bajo análisis presentan los tres estados, destacando que aproximadamente tres cuartas partes de las carreteras están en buen estado, reflejando un mantenimiento adecuado. La mayoría de las aceras que exhiben un estado regular o malo, indicando una falta generalizada de cuidado. Además, solo una vía se encuentra en mal estado, atribuido al mal uso de la calle por parte de los residentes que cerraron la vía con una puerta. En el caso de las aceras, se evidencia descuido y falta de mantenimiento, como se puede apreciar en la tabla 2 muestra solo un tramo está en buen estado.

Tabla 2. Estado de las vías.

Estado	Calzadas		Aceras	
	N° tramos	%	N° tramos	%
Bueno	23	74.14	1	1.61
Regular	7	22.58	28	32.25
Malo	1	3.23	27	43.54
Total	31	100	56/62	77.4/100

Figura 3. Estado vial.



2.3 Material de las vías

En cuanto a las calzadas, se identifican tres tipos de materiales, como se detalla en la tabla 3. Predominando el asfalto que constituye el material principal en un 80%, seguido por el hormigón con casi un 13%. Por otro lado, todos los tramos que las aceras integran están construidos con hormigón.

Tabla 3. Material de las vías.

Material	Calzadas		Aceras	
	N° tramos	%	N° tramos	%
Hormigón	4	12.90	28	90.32
Asfalto	25	80.65	-	-
Otros (Lastre)	2	6.45	-	-
No tiene	-	-	3	9.67
Total	31	100	31	100

Figura 4. Material de las vías



2.4 Sección vial

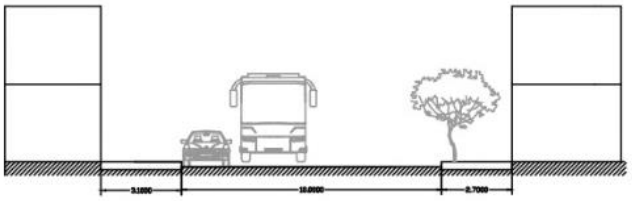
Tabla 4. Calzada

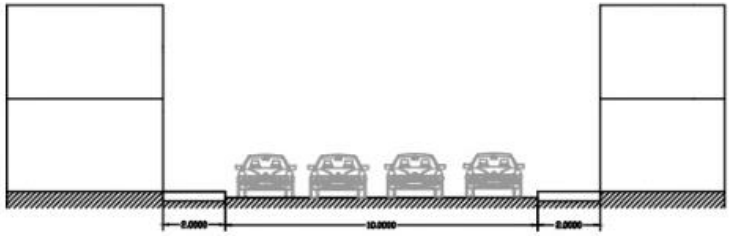
Sección calzada (m)	Número de tramos	Porcentaje
2< 3.50	2	6.45
3.51 – 7.00	7	22.58
7.01– 10.50	22	70.97
> 10.50	-	-
Total	31	100

Tabla 5. Aceras

Sección acera (m)	Número de tramos	Porcentaje
> 2.00	13	20.97
1.01 – 2.00	33	53.22
0.5 – 1.00	10	16.13
< 0.5	-	-
Total	56/62	90.32/100

Figura 5. Sección vial de la vía Av. Yana Urco y calle Rio Upan





2.5 Carriles de circulación

Los datos más significativos en la Tabla 6 corresponden a los tramos con 2 y 4 carriles, sumando un total del 80.65%. Este predominio se explica por la naturaleza de las vías, muchas de las cuales son de doble sentido. Los segmentos con un solo carril, como los tramos 25 y 19, corresponden a accesos residenciales. Es relevante destacar que ninguno de los tramos cuenta con carriles especiales, como ciclovías o carriles exclusivos para autobuses.

Tabla 6. Carriles de circulación

Número de carriles	Número de tramos	Porcentaje
1	2	6.45
2	13	41.94
3	4	12.90
4	12	38.71
Total	31	100

2.6 Estacionamiento

Respecto al estacionamiento, durante la recopilación de datos en el campo, se identificó un problema significativo en gran parte de las vías, como se refleja en la Tabla 7. El 77.42% de las vías indican la presencia de estacionamiento. Sin embargo, este dato puede atribuirse al uso incorrecto de los carriles, ya que las vías carecen de señalización clara, como líneas en el pavimento de color blanco o azul, que confirmen un estacionamiento planificado por el municipio.

Figura 6. Vías con estacionamiento.



Tabla 7. Estacionamiento

Estacionamiento	Longitud vial		Tramos viales	
	Km	%	N°	%
Permite	1.9723	82.42	24	77.42
No permite	0.42064	17.58	7	22.58
Total	2.393	100	31	100

2.7 Transporte público

En relación al transporte público en el área examinada, existen tres líneas que atraviesan la zona. Específicamente, las líneas 5 y 20 recorren la Avenida Yana Urco, mientras que la línea 2 sigue la ruta por la calle Río Palora. Sin embargo, la capacidad actual de estas líneas de autobús no es suficiente para la población.

Figura 7. Ruta del transporte público



2.8 Vegetación en las vías

Al analizar la vegetación a lo largo de las vías, se observa una escasa presencia de vegetación. Únicamente la Avenida Yana Urco cuenta con árboles, arbustos y césped. Dada la densidad poblacional en la zona analizada, se podría afirmar que la presencia de vegetación es prácticamente nula, constituyendo así un problema que requiere un análisis más detenido. En cuanto a la clasificación de vegetación, esta se da por tres niveles: alta que representa árboles, media para los arbustos y baja para el césped.

Figura 8. Vías con vegetación



2.9 Indicadores viales

Tabla 8. Indicadores viales

N°	Nombre del indicador	Indicador
1	Cobertura del transporte público (%) 300	
2	Área servida de transporte publico	100%
3	Población servida de transporte publico	100%
4	Tiempo promedio de traslado a los equipamientos	6.2
5	Tiempo promedio de viaje(min)	26.33
6	Porcentaje de uso de estacionamiento publico	70%
7	Índice de seguridad vial	80%
8	Ancho promedio de aceras	1.80m
9	Ancho promedio de carriles de trafico	8.37m
10	Porcentaje de vías con señalización inadecuada	70%
11	Porcentaje de vías con cruces peatonales	20%
12	Porcentaje de zonas verdes en las carreteras arbolado urbano	32.26%
13	Porcentaje número de estacionamiento	82.42%

3. Usos de suelo

Los usos de suelo se refieren a la designación específica y planificada de áreas urbanas para actividades particulares, como residencial, comercial, industrial, o de servicios. Esta planificación del uso de suelo es esencial para regular el desarrollo urbano de manera coherente y sostenible. Este sector presenta numerosos comercios y servicios, con un 41% y 50% respectivamente, donde las principales actividades son

tiendas, restaurantes, mecánicas y venta de repuesto automotrices, por lo que, los usos de suelo se orientan hacia actividades económicas y de atención al público, de igual manera cuenta con varias casas de adoración de diversas religiones.

Tabla 9. Categorías y uso de suelos.

Categoría de uso de suelo	Número	Porcentaje
Comercio	48	41.38
Servicios	58	50
Equipamientos	8	6.9
Administración y gestión	2	1.72
Otro	0	0
Total	116	100

Figura 9. Usos de suelo



3.1 Usos de suelo mayor

Los usos de suelo mayor son de especial relevancia, ya que reúnen a diez o más personas, proporcionando una valiosa perspectiva sobre los establecimientos que ejercen un impacto significativo en la comunidad. Estos lugares no solo son indicadores del flujo de masas, sino también puntos de referencia cruciales que nos ayudan a entender las dinámicas sociales y las preferencias colectivas. Esta información es esencial para una planificación urbana efectiva, permitiéndonos anticipar y abordar de manera precisa las necesidades y expectativas de la población en el diseño de entornos que promuevan la calidad de vida y la satisfacción comunitaria.

3.1.1 Tipo de concentración

En nuestro sector, identificamos dos tipos de concentración: la primera se centra en la prestación de servicios, mientras que la segunda está orientada al ocio. La tabla 10 revela la presencia de siete predios clasificados como usos de suelo mayor. De estos, uno alberga hasta 25 personas, mientras que los seis restantes superan esta cifra.

Tabla 10. Usos de suelo mayor.

N°	Concentración	N° usos
1	10 – 25	1
2	25 -50	2
3	> 50	0
Total		3

3.1.2 Categoría de uso y uso específico

En la categoría de servicios, se identifican seis predios de interés. Específicamente, los predios 12 y 17 de la manzana 18 están destinados a instalaciones de telefonía de

Etapa. Por otro lado, los predios numerados del 040 al 043 de la manzana 38 están designados como canchas privadas de ecuavoley, siendo lugares de concentración de personas desde las 5 de la tarde hasta altas horas de la madrugada.

Dentro de la categoría de comercios, destaca el predio 017 de la manzana 43, el cual alberga un restaurante de comida rápida con horario de apertura a partir de las 7 de la noche. Cada uno de estos establecimientos contribuye de manera única a la diversidad y dinámica del sector, ofreciendo servicios y experiencias específicas para los residentes y visitantes.

3.1.3 Estacionamiento

En lo que respecta al estacionamiento, se observa que únicamente las instalaciones de telefonía de Etapa cuentan con espacios destinados para este fin. Se estima un aproximado de 45 espacios disponibles en estas instalaciones.

3.2 Indicadores de uso de suelos

Tabla 11. Indicadores de uso de suelos.

N°	Nombre del indicador	Indicador
1	Densidad Comercial	4 comercios /hectárea
2	Densidad de Servicios	5servicios/hectárea
3	Densidad Residencial	16viviendas/hectárea
4	Índice de Mixtura de Usos	2.58%
5	Tiempo promedio de a acceso a Comercios	1.33min
6	Tiempo promedio de acceso a Servicios	1min
7	Porcentaje de Área Verde	4m2/habitante
8	Índice de Comercios por Persona	0.038
9	Índice de Servicios por Persona	0.045

4. Tráfico

Día de análisis de flujo vehicular: jueves 28 de diciembre.

Horas de flujo: 7h00 – 8h00; 12h-13h00; 18h00-19h00

Figura 10. Flujo vehicular a las 7:30 AM

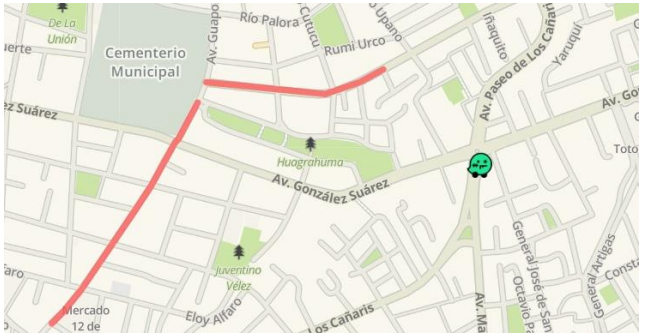


Figura 11. Flujo vehicular a las 12:20PM

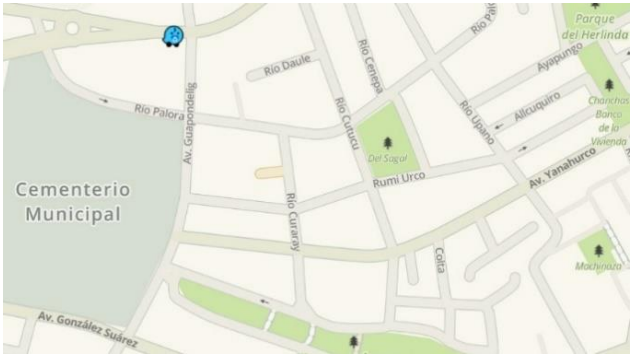
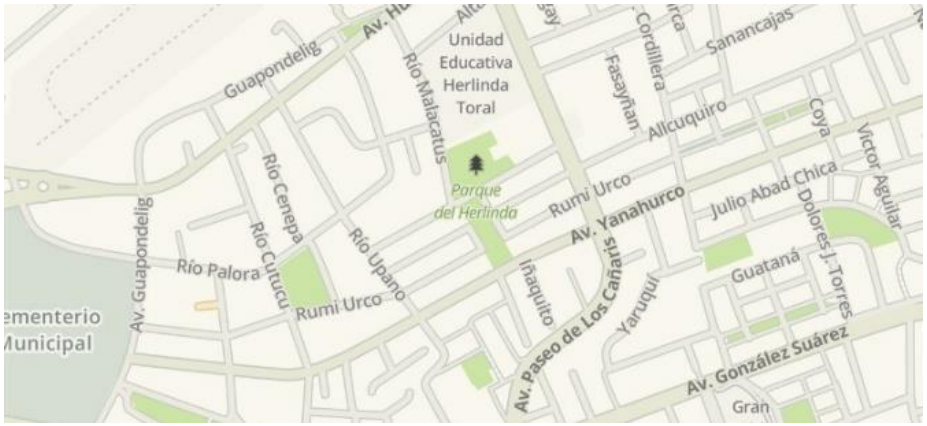


Figura 12. Flujo vehicular a las 6:53PM

De acuerdo a los estudios realizados en la zona, en sentido del tráfico se puede encontrar que durante el medio día es donde existe mayor congestionamiento vehicular, dado principalmente en la Av. Yana Urco.



5. Problemática

5.1 Sistema vial

El mal uso persistente de carriles para estacionamiento genera obstrucciones, mientras que la falta de áreas verdes contribuye a la carencia de espacios estéticos y ambientales. La inexistencia de medianeras y calles sin pavimentar añaden complejidad, afectando la durabilidad de las vías y generando obstáculos.

La falta de señalización y el deterioro de aceras, por negligencia en el mantenimiento, crean condiciones inseguras. La ausencia de carriles especiales y la presencia de vías de doble sentido contribuyen a estancamientos constantes, generando retrasos

5.2 Usos de suelo

La inseguridad se agudiza por la falta de estacionamiento propio, generando un entorno poco seguro.

La limitada diversidad en comercios y servicios añade una capa adicional a esta situación, restringiendo las opciones disponibles y contribuyendo a la monotonía en la vida diaria. Asimismo, la ausencia de un centro médico cercano representa una preocupación en términos de accesibilidad a servicios de salud.

5.3 Tráfico

La velocidad en las vías es un problema destacado, ya que la falta de regulación propicia condiciones inseguras y contribuye a la congestión. La nula existencia de semaforización agrava aún más la situación, dejando a los conductores sin las señales necesarias para una circulación ordenada y segura.

La Av. Yana Urco experimenta una alta densidad de vehículos, exacerbando los problemas de tráfico y generando retrasos significativos en los desplazamientos

II MODELO OBJETIVO

La reorientación de Totoracocha hacia un destino destacado, tendrá un enfoque especial en el fomento del deporte, generará una serie de beneficios sociales significativos para los habitantes del sector. La construcción del complejo deportivo más completo de Cuenca se convertirá en un catalizador para mejorar la calidad de vida y fortalecer la cohesión comunitaria.

Mejora de la Salud y Bienestar: La accesibilidad gratuita al complejo deportivo permitirá a los residentes participar en diversas actividades físicas, promoviendo un estilo de vida activo. Esto contribuirá a la mejora de la salud física y mental de la comunidad, reduciendo problemas de salud relacionados con el sedentarismo.

Oportunidades para la Juventud: La disponibilidad de instalaciones deportivas de calidad ofrecerá a los jóvenes del sector oportunidades para participar en deportes, alejándolos de posibles conductas negativas y proporcionándoles una vía constructiva para canalizar su energía.

Inclusión y Diversidad: El complejo deportivo se convertirá en un espacio inclusivo que acoge a personas de todas las edades, habilidades y antecedentes. La diversidad en las actividades deportivas promoverá la integración social y la aceptación mutua.

Eventos y Celebraciones Comunitarias: La realización de eventos deportivos y celebraciones comunitarias en el complejo atraerá a residentes y visitantes, fortaleciendo los lazos entre la comunidad y promoviendo un sentido de orgullo por el lugar.

Desarrollo de Talentos Locales: La infraestructura deportiva proporcionará un espacio para descubrir y desarrollar talentos locales en diversas disciplinas, fomentando un ambiente en el que los residentes puedan destacar y contribuir al prestigio deportivo de la región.

En resumen, la focalización en el fomento del deporte no solo mejorará la infraestructura y la oferta turística, sino que también traerá beneficios tangibles a nivel social, fortaleciendo la comunidad de Totoracocha y mejorando la calidad de vida de sus habitantes.

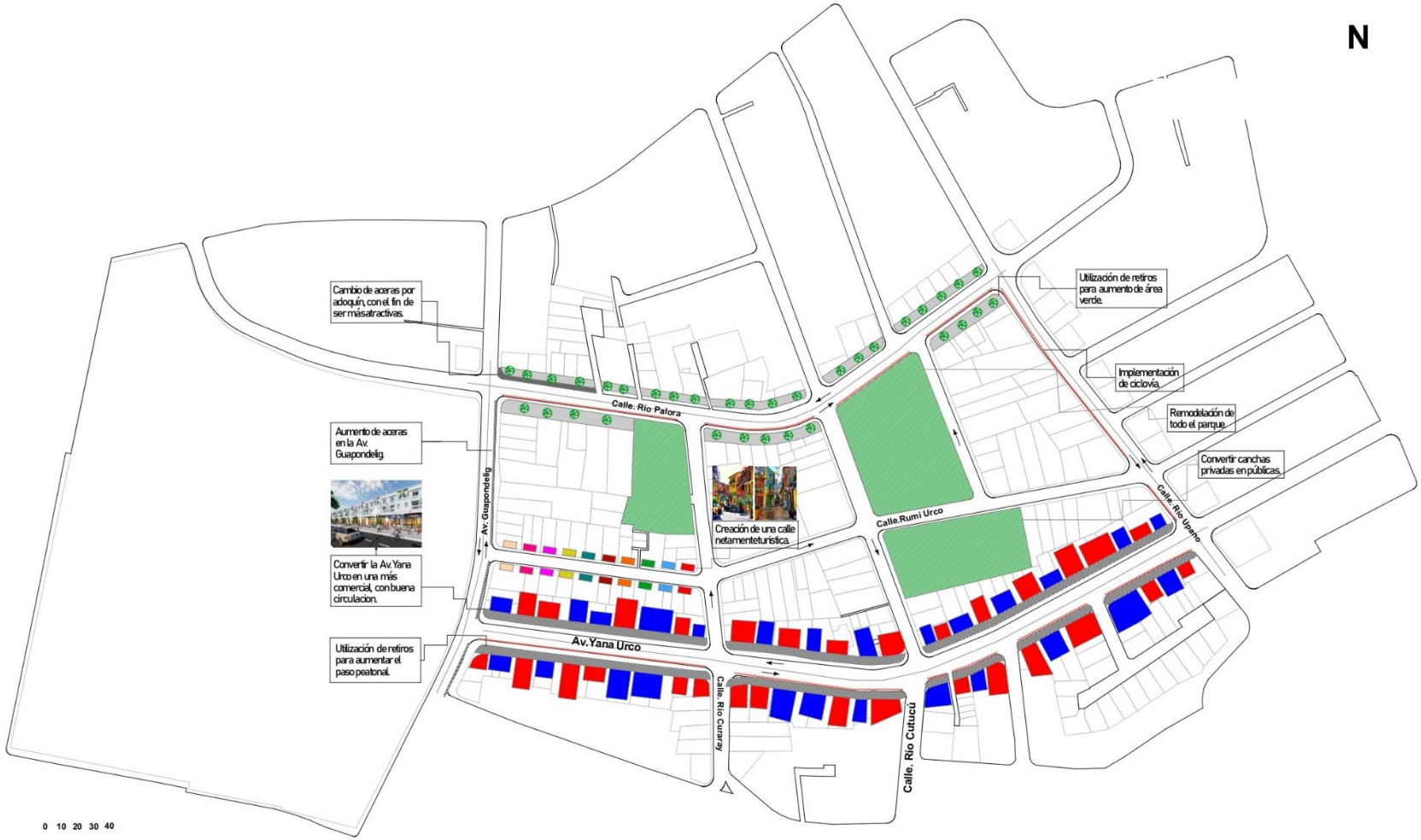
La reorientación de Totoracocha no descuidará aspectos integrales que abordarán los desafíos en infraestructura vial, seguridad, uso de suelos y calidad de vida, ya que estos son fundamentales para la transformación de la región en un lugar vibrante y atractivo tanto para los residentes como para los visitantes.

En términos de infraestructura vial y seguridad, se implementarán acciones como la pavimentación de calles y la aplicación de señalización adecuada para mejorar la durabilidad de las vías y garantizar una circulación segura. La gestión eficiente del estacionamiento, con vías auxiliares dedicadas, contribuirá a evitar obstrucciones y mejorar la movilidad en el área. La regulación de velocidad y la semaforización jugarán un papel crucial en la creación de condiciones seguras, mientras que la introducción de medios colectivos en la Avenida Yana Urco aliviará la congestión y facilitará el acceso a los puntos encuentro.

En relación al uso de suelos, se aprovechará la ubicación estratégica para impulsar comercios y servicios, creando así una comunidad vibrante. La creación de áreas verdes, junto con la implementación de energía verde, como paneles solares, contribuirá a un entorno saludable y sostenible. La rehabilitación de parques y la creación de espacios recreativos serán esenciales para mejorar la calidad de vida y fomentar el bienestar comunitario.

En resumen, la construcción del complejo deportivo y las diversas iniciativas en infraestructura, uso de suelos y sostenibilidad convergen como herramienta central para superar los desafíos del sector, impulsando un desarrollo integral que beneficia a toda la comunidad y posiciona a Totoracocha como un destino turístico de referencia

Figura 13. Modelo objetivo



1. Antecedentes

1.1 Histórico

Hace varias décadas, Totoracocha era una extensa área dedicada a la agricultura y pastoreo de animales, conocida por sus llanuras, lagunas y bosques circundantes. El nombre proviene de las lagunas, charcos cenagosos y totoras que caracterizaban la región. Hace aproximadamente cuatro décadas, la creciente demanda de propiedades impulsó la urbanización de Totoracocha, antes una parroquia rural de Cuenca, Ecuador. La transformación comenzó con la construcción de la Ciudadela Banco de la Vivienda en 1970, marcando el inicio de la evolución de esta zona hacia un sector urbano. Hoy en día, Totoracocha cuenta con varios parques y la iglesia María Reina de la Paz, donde las actividades comunitarias desempeñan un papel crucial en su desarrollo.

1.2 Económico

La economía ha estado históricamente impulsada por pequeños comercios y talleres, como tiendas de abarrotes y talleres mecánicos. Este sector ha experimentado un crecimiento en la actividad comercial debido a la concentración de negocios locales y a una clientela arraigada en la comunidad. A pesar de ser conocido por su vitalidad comercial, el área también ha enfrentado desafíos relacionados con la seguridad, lo que ha contribuido a la percepción de que es un lugar que requiere precaución.

En términos económicos, la diversificación de negocios ha generado empleo local y ha contribuido al sustento de la comunidad. Sin embargo, la concentración de actividades comerciales también ha llevado a una mayor competencia entre los comerciantes locales. Además, la reputación del área como "medio peligrosa" puede haber influido en la inversión externa y el turismo, afectando potencialmente el crecimiento económico.

1.3 Cultural

En el ámbito cultural, Totoracocha se distingue por la celebración de diversos eventos a los cuales asiste una considerable parte de la población local. Destacan entre ellos el festival "Tradiciones y Costumbres de Los Andes", que se lleva a cabo en días festivos como la Independencia de Cuenca. Estos festivales incluyen presentaciones de bailes, juegos y la degustación de la comida tradicional de la ciudad.

1.4 Concepto

El nombre "Totoracocha Renace" refleja la aspiración del proyecto de revitalizar y renovar la región de Totoracocha en Cuenca, Ecuador. "Totoracocha" tiene un significado histórico y cultural, siendo una combinación de "Totoras" (una planta local) y "Cocha" (laguna). La palabra evoca la conexión con la naturaleza y la riqueza ambiental de la región.La elección de "Renace" simboliza la transformación positiva que busca el proyecto, superando los desafíos y obstáculos previos para impulsar un renacimiento en la calidad de vida, la infraestructura y la atracción turística.

"Complejo Deportivo Integral y Comunitario" se centra en la creación de un espacio inclusivo que va más allá de ser simplemente un complejo deportivo. Busca transformar la vida de los habitantes de Totoracocha al fomentar la participación activa en actividades deportivas y promover valores que fortalezcan la cohesión social.

Un novedoso complejo deportivo y comunitario, destaca por su enfoque pionero y su contribución holística al bienestar, inclusión social y desarrollo económico local. A través de la oferta de instalaciones deportivas de primer nivel, la promoción de valores mediante actividades deportivas, la creación de oportunidades para la juventud, la adopción de una filosofía inclusiva, la generación de empleo local, la organización de eventos comunitarios y el estímulo al desarrollo de talentos locales.

2. Análisis del sitio

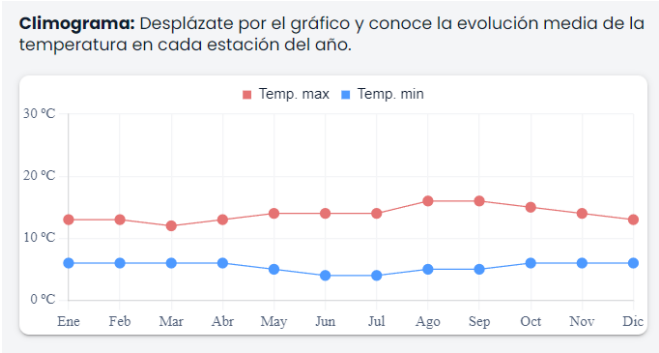
Describir las condicionantes del sitio analizadas en clase.

Es necesario que se realice un mapa esquemático que muestre todas las condicionantes.

2.1 Clima

Cuenca, presenta un clima subtropical de altitud con temperaturas moderadas durante todo el año. La temperatura anual varía entre 14 °C y 20 °C. Existen dos estaciones principales: la temporada de lluvias (octubre a mayo) con precipitaciones frecuentes, y la temporada seca (junio a septiembre) con menor cantidad de lluvias. La altitud de alrededor de 2,500 metros sobre el nivel del mar contribuye a temperaturas frescas en comparación con áreas a nivel del mar.

Figura 14. Climograma anual (2024) sector Totoracocha



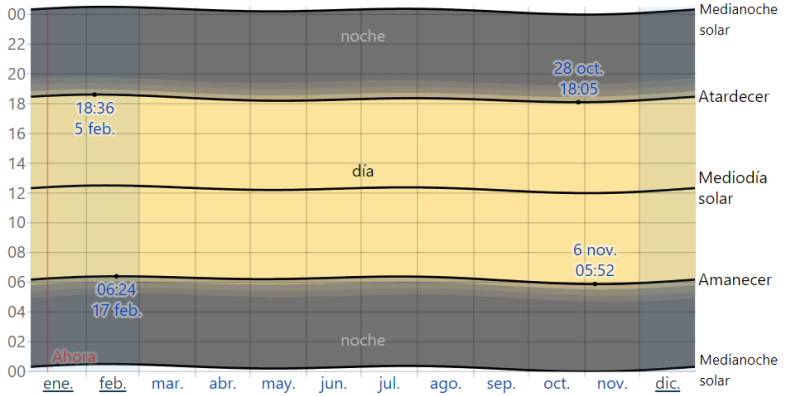
Fuente: https://www.clima.com/ecuador/azuay/totoracocha

2.2 Asoleamiento

Cuenca, debido a su ubicación en una región ecuatorial y a una altitud considerable, experimenta niveles notables de exposición solar a lo largo del año, especialmente durante los meses de temporada seca, cuando la presencia de nubosidad suele ser menor. La altitud también influye en una mayor intensidad de radiación solar.

En relación al sector, este no se ve mayormente afectado por las construcciones del lugar, ya que no son en altura, la baja cantidad de vegetación provoca que la exposición al sol se más directa.

Figura 15. Salida del sol y puesta del sol con crepúsculo en Cuenca



El día solar durante el año 2024. De abajo hacia arriba, las líneas negras son la medianoche solar anterior, la salida del sol, el mediodía solar, la puesta del sol y la siguiente medianoche solar. El día, los crepúsculos (civil, náutico y astronómico) y la noche se indican por el color de las bandas, de amarillo a gris.

Fuente: https://es.weatherspark.com/y/19348/Clima-promedio-en-Cuenca-Ecuador-durante-todo-el-a%C3%B1o

2.3 Topografía

En la figura 17 se puede apreciar que en el punto más bajo del sector: entre la Avenida Yana Urco y Río Upano el nivel de terreno se encuentra a 2509.63m y la parte más alta entre la calle Río Palora y Avenida Guapondelig se encuentra a 2522.93 m; por lo que se concluye que, todo el sector tiene 13,3 metros de desnivel.

Figura 16. Topografía



2.4 Vientos

Según un estudio sobre los patrones de viento en la zona, se puede inferir que los vientos predominantes se desplazan hacia el oeste, mientras que los secundarios lo hacen en dirección este. Es importante destacar que la dirección del viento puede variar según la hora del día. Para nuestro análisis, nos hemos enfocado en los vientos del mediodía como punto de referencia.

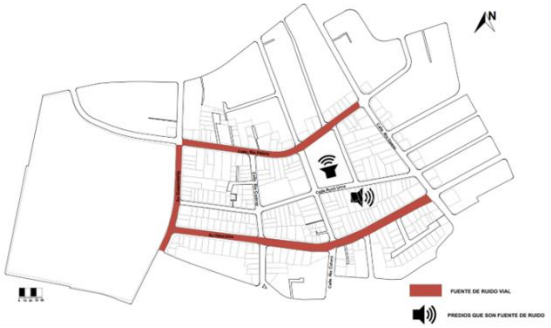
Figura 17. Vientos



2.5 Ruido

Las 3 vías principales son una fuente de ruido debido a la gran circulación de vehículos y peatones, los predios presentados en el la figura 19 son fuente de ruido porque son canchas.

Figura 18. Ruido



2.6 Sistema Vial

Como se muestra en la figura 20 las 4 calles son colectoras y los demás locales, de igual manera todas las vías tienen doble sentido, exceptuando el tramo 16 que se encuentra con la flecha en el sentido de la vía.

Figura 19. Sistema Vial



2.2.7. Impacto Ambiental

En la figura 21 se muestra la presencia de toda la vegetación del sector, de donde se concluye que el sector presenta pocos metros de vegetación por habitante y que solo la Avenida. Yana Urco presenta vegetación en sus aceras.

Figura 20. Impacto ambiental



2.2.8. Geología

En la parroquia encontramos tres tipos de suelo que son: los Vertisoles, Inceptisoles y Alfisoles; siendo los dos primeros los que ocupan áreas de mayor extensión

Figura 21. Impacto ambiental



2.2.10 Localización

En cuanto a la descripción del sector podemos decir que su localización, no consta con grandes hitos importantes, el más reconocido seria la empresa de etapa; pero hablando de manera más local trae consigo varias iglesias y una cancha deportiva que es el punto de encuentro entre todos los habitantes de la zona.

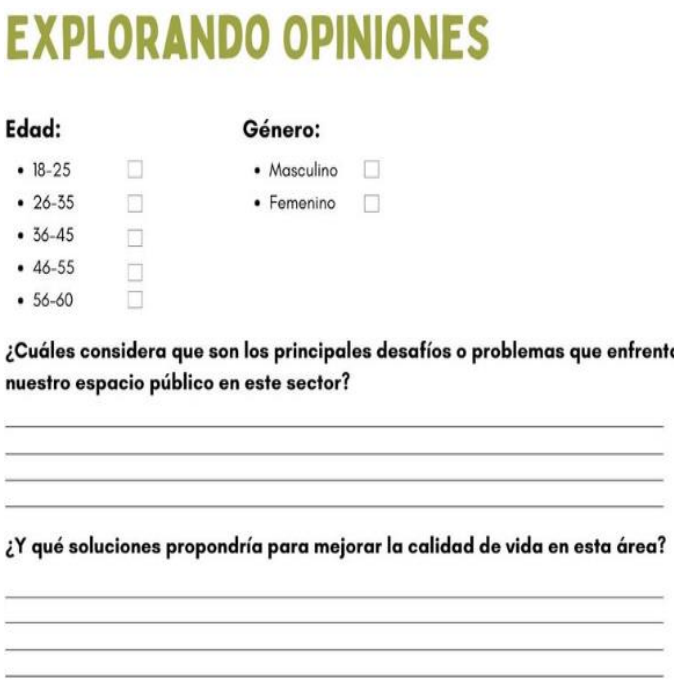
3. Síntesis Análisis Espacial Urbano

AEU	Forma	Color	Material
Arquitectónico	RECTÁNGULO 	BEIGE	PIEDRA DECORATIVA 
Tipológico	RECTÁNGULO 	CAFÉ 	PIEDRA ARENISCA 
Morfológico	RECTÁNGULO 	GRIS 	ASFALTO 
Paisajístico		-	-
Pictórico	RECTÁNGULO 	BEIGE CLARO	PIEDRA 
Conclusión	RECTÁNGULO 	BEIGE	PIEDRA 

4. Participación ciudadana

En la preparación de la entrevista, se formularon dos preguntas con el objetivo de entender las problemáticas fundamentales presentes en el sector. Dichas preguntas son de naturaleza abierta, permitiendo a los habitantes expresar libremente las soluciones que consideren pertinentes. Para ello, planteamos lo siguiente:

Figura 22. Encuesta



EXPLORANDO OPINIONES

Edad:

- 18-25 ☐
- 26-35 ☐
- 36-45 ☐
- 46-55 ☐
- 56-60 ☐

Género:

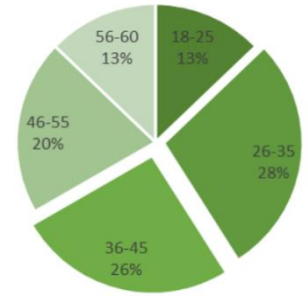
- Masculino ☐
- Femenino ☐

¿Cuáles considera que son los principales desafíos o problemas que enfrent nuestro espacio público en este sector?

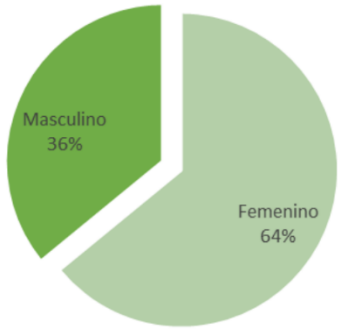
¿Y qué soluciones propondría para mejorar la calidad de vida en esta área?

Los resultados fueron los siguientes:

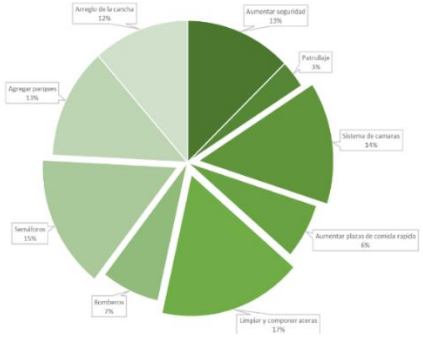
Figura 23. Resultados de la encuesta



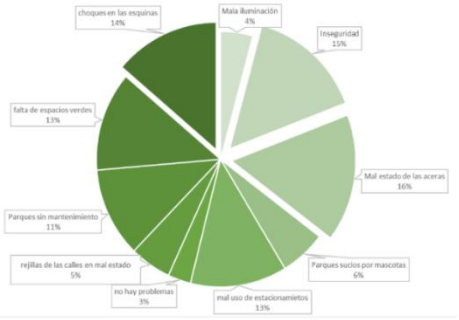
Edad



Sexo



Problemas



Soluciones

Análisis de datos:

El grupo más extenso analizado se encuentra en el rango de edad de 26 a 45 años, y son las mujeres quienes expresan mayor opinión. La problemática más recurrente se relaciona con el deficiente estado de las aceras y la preocupación por la inseguridad en el sector. No obstante, también se identifican otras áreas de preocupación, como la carencia de espacios verdes, el uso inapropiado de estacionamientos y la falta de mantenimiento en los parques; cuestiones que demandan soluciones inmediatas.

En general, hay consenso entre los participantes en que mejorar la seguridad mediante la presencia de agentes de policía, reparar las canchas deportivas y mantener limpios los espacios verdes, junto con la incorporación de nuevas áreas verdes, son algunas de las soluciones sugeridas por la comunidad para abordar estos problemas.

Consideraciones del proyecto:

Análisis predial

El proyecto, orientado hacia la creación de espacios públicos y áreas verdes, tiene como objetivo principal generar un entorno más atractivo y funcional para la comunidad.

La planificación realizada en el sector también se enfoca en la promoción de usos mixtos, integrando viviendas, comercios y espacios públicos, para fomentar la diversidad y la vitalidad urbana. Todas estas consideraciones se alinean con normativas y regulaciones urbanas que buscan mejorar la densidad poblacional, eficiencia en el uso del suelo y la seguridad estructural de las edificaciones. Esta intervención garantiza alternativas adecuadas y compensaciones justas para los propietarios de los predios involucrados.

Diseño

Se optará por un diseño con movimiento, que resalte de lo cotidiano. Tanto los espacios públicos con sus caminerías como el mobiliario del mismo serán realizadas con un estilo orgánico, el objetivo es que el complejo se adapte al entorno. Para cumplir con las necesidades del proyecto planteamos la incrementación de área verde y al usar una arquitectura orgánica generamos que el proyecto se adapte al entorno, dándole totalmente una nueva imagen al sector.

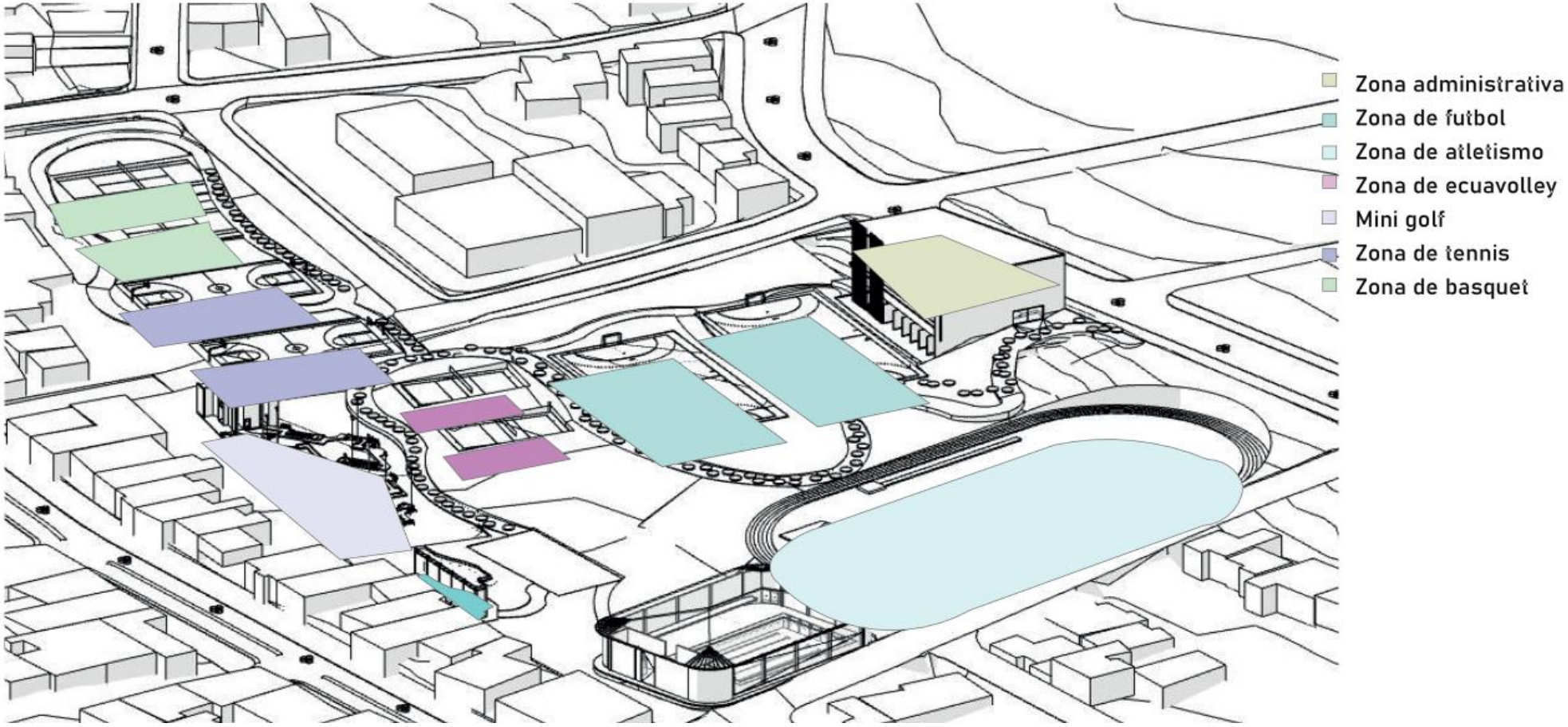
El diseño del proyecto se fundamenta en un exhaustivo análisis previo del sector, el cual culmina en la síntesis del proyecto antes mencionada. La figura preponderante adoptada del sector es el rectángulo, mientras que el color principal es el beige y el material predominante es la piedra. En virtud de lo anterior, el propósito de la intervención es realzar la identidad propia del lugar, por lo que se conservarán como recursos principales los elementos mencionados que caracterizan la zona. No obstante, el proyecto busca destacar, ser llamativo, colorido y con capacidad para infundir vida al entorno. En este sentido, se respaldará la propuesta con elementos distintivos que definen y enriquecen la esencia de nuestro proyecto como es el circulo. Esta figura esta presente en todo el proyecto como elemento esencial, al ser indispensable para la realización de la mayoría de los deportes que incluyen en el Complejo Deportivo de Totoracocha.

Una de las figuras predominantes es el círculo, ya que este representa a una pelota, siendo el eslabón mas importante en la realización de la mayoría de los deportes, por lo que consideraremos al círculo como nuestro símbolo representativo. Estará presente en caminerías, mobiliario, diseño gráfico y demás.

Se optará por un diseño con movimiento, que resalte de lo cotidiano. Tanto los espacios públicos con sus caminerías como el mobiliario del mismo serán realizadas con un estilo orgánico, el objetivo es que el complejo se adapte al entorno. Para cumplir con las necesidades del proyecto planteamos la incrementación de área verde y al usar una arquitectura orgánica generamos que el proyecto se adapte al entorno, dándole totalmente una nueva imagen al sector.

5. Láminas técnicas

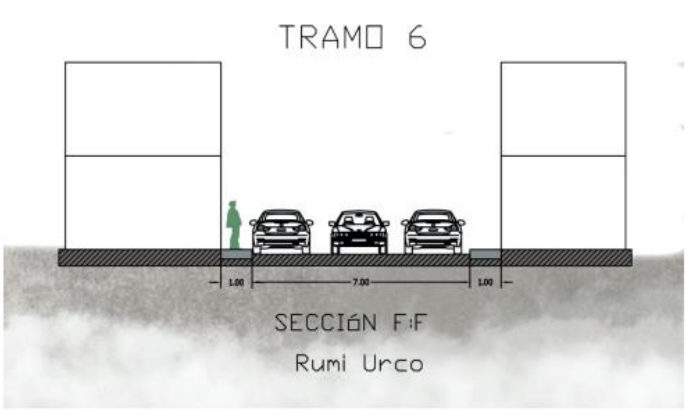
5.1 Zonificación



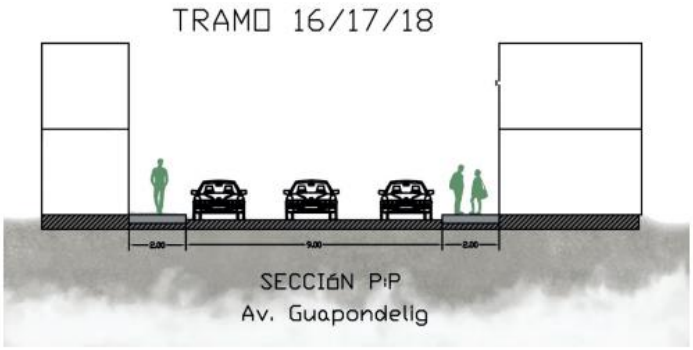
5.2 Plantas


N
Iluminación
Sello en la calle
Vegetación
Medallas incrustados en el piso con el nombre de deportistas importantes
Caminerías
Vegetación de parques
Iluminación de piso
Bolardos
Ciclovía
Paso peatonal
Parada de bus
Linea doble amarilla/señal de tránsito
Linea de parqueo tarifada
Murales de deportistas
Pare / Señal de tránsito
Linea blanca de separación de carril
Mobiliario
10
30
50
70

5.3 Secciones









TRAMO 1/2/3/4



TRAMO 9/10/11/12/13/14



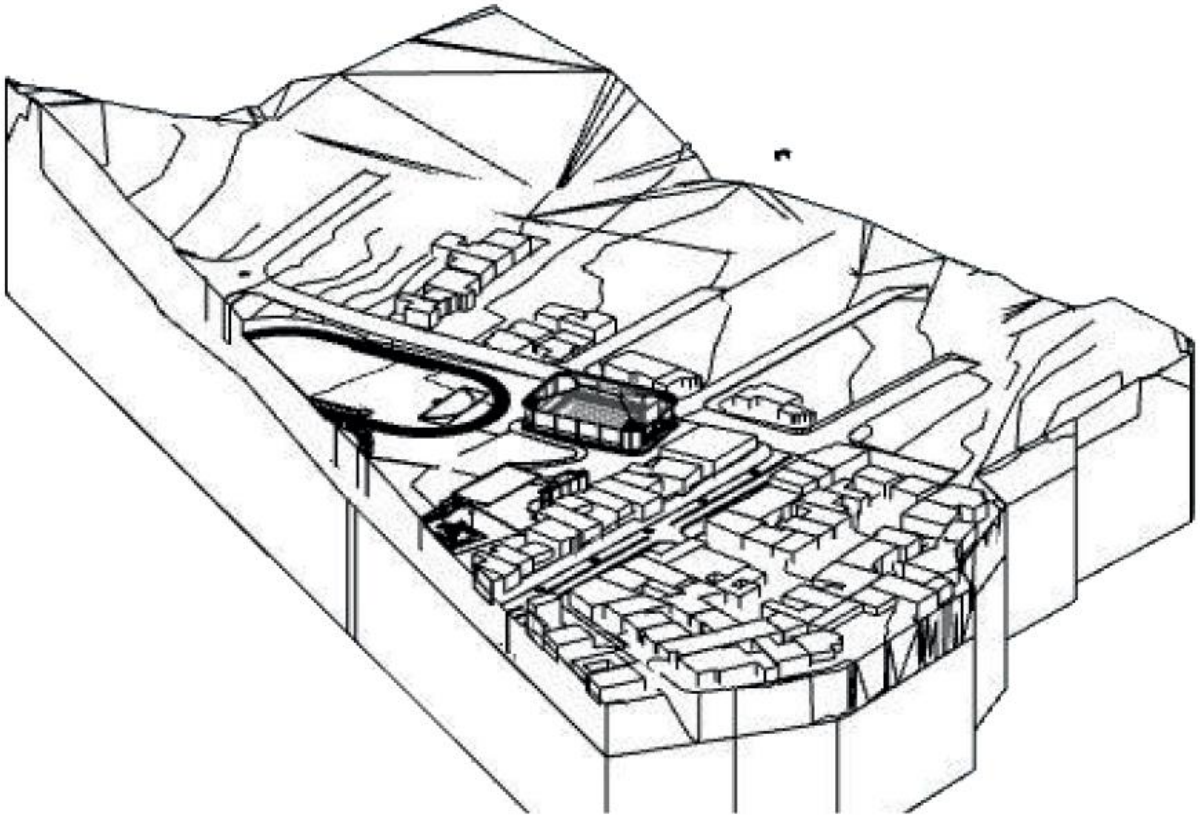
TRAMO 20/21/22



TRAMO CON PARADA DE TRANSPORTE PUBLICO



5.4 Axonometrías



5.5 Perspectivas











PROYECTO 15: YACHANA PACHA

Enlace video youtube:

https://youtu.be/dB-pw6LjnsE

ARQ. VISION

AUTORES:

Tenesaca Cuzco Ariel
Barrera Macancela Michelle
Chuchuca Méndez Katherine

I DIAGNÓSTICO

1. Área de estudio

Yachana Pacha es un proyecto de intervención que se desarrollará en la ciudad de Cuenca. Su localización abarca la Ciudadela Huayna Capac, sector 13 de Totoracocha, delimitada al norte por la calle Juan José Flores, al sur por la Av. Viracochabamba, al este por la Av. Huayna Cápac, y al oeste por las calles Juan León Mera y General Eloy Alfaro. Además, incluye una parte de los predios de la Av. Guapondelig.

De acuerdo con los planos de desarrollo urbano del área metropolitana de Cuenca, los terrenos ubicados a la derecha de la Avenida Huayna Cápac fueron originalmente las ruinas de Pumapungo. Según Wilson Macancela, presidente del barrio, este sitio experimentó una gran evolución convirtiéndose en tierras agrícolas y potreros; posteriormente, se transformó en hogar de residentes dedicados a la artesanía. En la década de 1980, se desarrolló el establecimiento de servicios y talleres mecánicos automotrices..

Las edificaciones importantes emplazadas en el marco espacial de estudio son: Unidad Educativa Fiscomisional Sor Teresa Valsé, Médica del Sur, Centro Médico APROFE, Centro de Educación Infantil "Jardín de Sueños", "Colorines" Centro De Educación Inicial, Salón del Reino - Central y la Iglesia Corazón de María.

La superficie total del área de estudio es de 10 hectáreas. El área de estudio cuenta con 7 manzanas. El número total de predios existentes es de 227, de los cuales 6 son equipamientos y 3 son predios vacantes, dando un total de 218 predios ocupados. Al multiplicar este número por 4 personas (composición familiar promedio en Ecuador) nos da unresultado aproximado de 872 habitantes. Las actividades principales de este sector secentran en diversos comercios como: centros de belleza, barberías y tiendas de abacería. Además, ofrece una variedad de servicios que incluyen talleres mecánicos, restaurantes y negocios especializados en la venta de automóviles.

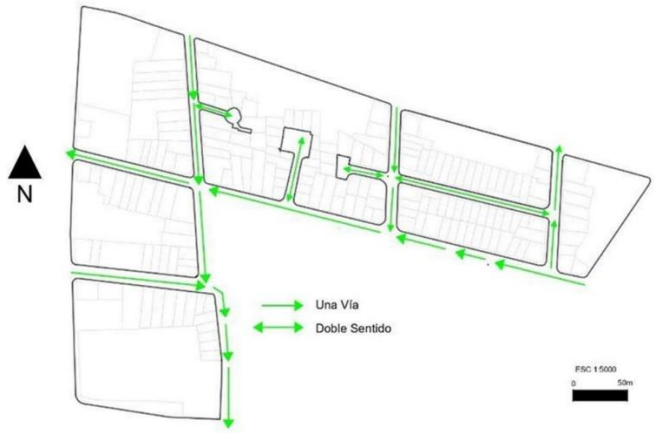
Figura 1. Área de estudio



2. Sistema vial

En la zona de estudio, se han identificado un total de 8 vías principales con las siguientes denominaciones: Juan León Mera, Jaime Roldos, General Eloy Alfaro, García Moreno, Octavio Díaz, Federico Páez, Andrés Córdova y Martínez Mera. Las mismas están distribuidas en un total de 20 tramos. Estas desempeñan un papel crucial en la estructura vial, puesto que, conectan y facilitan el acceso a diversos puntos dentro de la zona.

Figura 2. Sistema vial



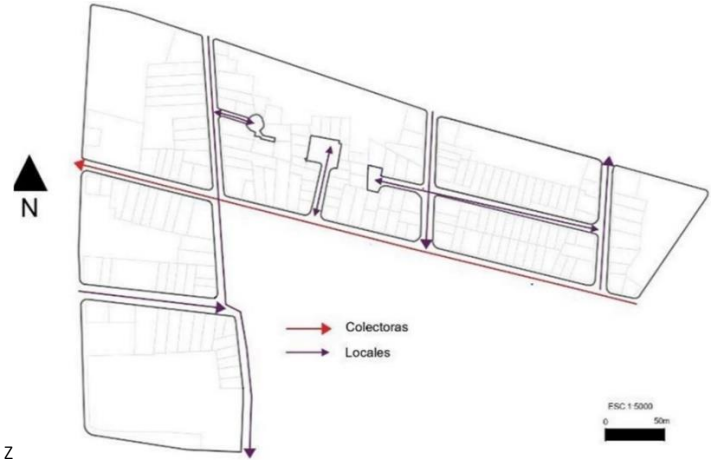
2.1 Jerarquización vial

Con base en los conocimientos impartidos en clase sobre la jerarquización de vías y sus características fundamentales, se ha identificado que el sector en cuestión está compuesto exclusivamente por vías colectoras y locales. Las vías colectoras se designan como tales debido a su capacidad para gestionar un significativo flujo vehicular. Estas vías, al encontrarse adyacentes a las de carácter local, facilitan el estacionamiento y el acceso al transporte público. Por otro lado, las vías locales cumplen la función de ser accesos directos a los predios, siendo el punto de conexión directa con las vías colectoras. Además, estas vías ofrecen estacionamientos y transporte público en la zona.

Tabla 12. Jerarquía vial

Jerarquía de las vías	Longitud vial		Tramos viales	
	Km	%	N°	%
Colectoras	1,065	68.62	16	80
Locales	0.487	31.38	4	20
Total	1,552	100	20	100

Figura 3. Jerarquía vial



z

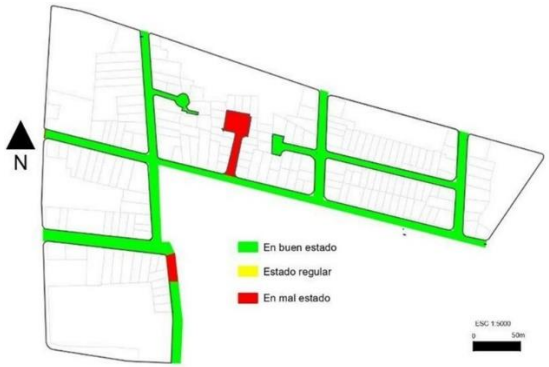
2.2 Estado de las vías

Durante el análisis del área evaluada, se identificaron 18 tramos que presentan un estado bueno en cuanto a las calzadas y 2 tramos en estado deficiente. En relación a las aceras, se observó que 12 tramos se encuentran en buen estado, mientras que 15 tramos se encuentran en condición regular y 13 tramos muestran un estado deteriorado.

Tabla 13. Estado de las vías

Estado	Calzadas		Aceras	
	N° tramos	%	N° tramos	%
Bueno	18	90	12	30
Regular	0	0	15	37.5
Malo	2	10	13	32.5
Total	20	100	40	100

Figura 4. Estado de las vías



2.3 Material de las vías

Se observa que las calzadas están construidas con hormigón en 6 tramos, mientras que en 14 tramos se utiliza asfalto. Por otro lado, en el caso de las aceras, se identifica que 39 tramos están conformados por hormigón, y 1 tramo cuenta con cerámica.

Tabla 14. Material de las vías según calzada y acera

Material	Calzadas		Aceras	
	N° tramos	%	N° tramos	%
Hormigón	6	30	39	97.5
Asfalto	14	70	-	-
Cerámica	-	-	1	2.5
Total	20	100	40	100

2.4 Sección vial

Las calzadas existentes se distribuyen en 4 tramos con dimensiones que varían entre 3.51 metros y 7 metros, además de 16 tramos las medidas oscilan entre 7.01 metros y 10.5 metros. En cuanto a las aceras, se han registrado 7 tramos que superan los 2 metros de longitud, mientras que 32 tramos cuyas medidas van desde 1.01 metros hasta 2 metros. Además, existe un tramo menor a 1 metro.

Tabla 15. Sección vial: calzadas

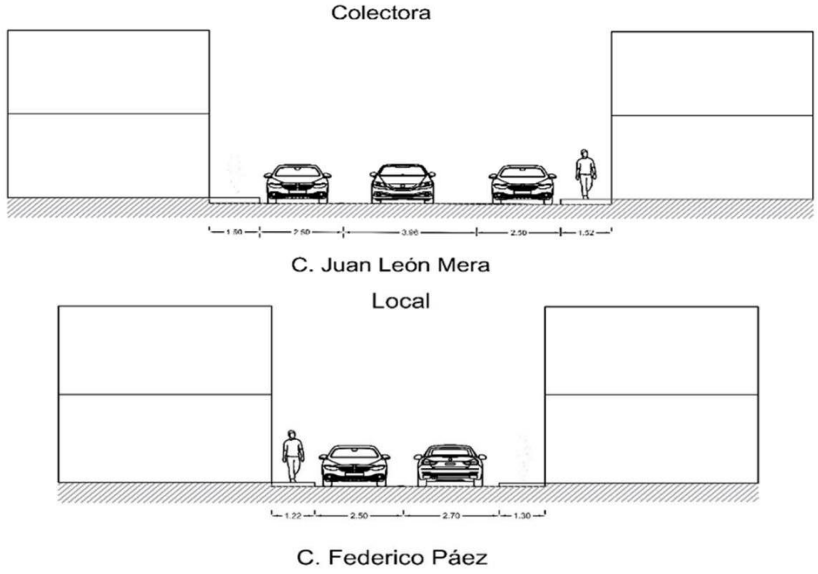
Sección calzada (m)	Número de tramos	Porcentaje
3.51 – 7.00	4	20
7.01 – 10.50	16	80
Total	20	100

Tabla 16. Sección vial: aceras

Sección acera (m)	Número de tramos	Porcentaje
> 2.00	7	17.5
1.01 – 2.00	32	80
<1.00	1	2.5
Total	40	100

A continuación, se grafican los diferentes tipos de vías existentes.

Figura 5. Sección vial tipo de la calle Juan León Mera y Federica Páez.



2.5 Carriles de circulación

Las vías existentes se configuran como una red integral que abarca un total de 20 tramos. Dentro de esta estructura, se distinguen dos categorías principales: 2 tramos individuales que consisten en un solo carril, 8 tramos que ofrecen una capacidad de doble carril y 10 tramos son de triple carril.

Tabla 17. Carriles de circulación

Número de carriles	Número de tramos	Porcentaje
1	2	10
2	8	40
3	10	50
Total	20	100

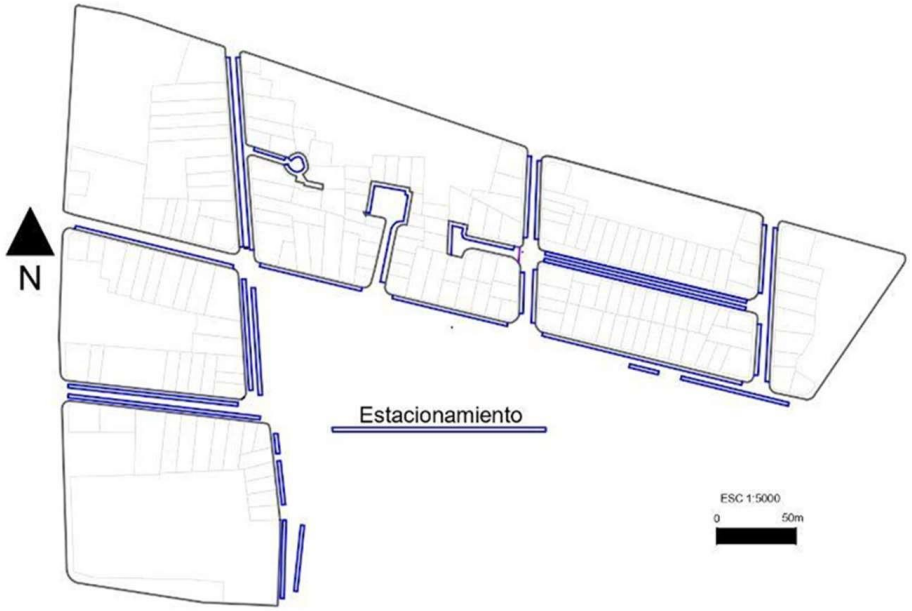
2.6 Estacionamiento

En lo que respecta a la extensión de las vías para estacionamiento, se encuentra disponible un total de 1552 metros destinados a esta función específica. Es importante destacar que se han identificado 20 tramos viales específicos que brindan la posibilidad de estacionamiento. Sin embargo, es relevante señalar que, de estos 1552 metros totales, 372 metros no se utilizan plenamente debido a las particularidades ocasionadas por giros en las calles y las intersecciones con otras vías. Dando así superficie total de 1180 metros, al dividirlo considerando una medida estándar de 5.5 metros, obtenemos un resultado de 214 plazas de estacionamiento.

Tabla 18. Estacionamiento

Estacionamiento	Longitud vial		Tramos viales	
	Km	%	N°	%
Permite	1.552Km	100	20	100
No permite	-	-	-	-
Total	1.552Km	100	20	100

Figura 6. Vías con estacionamiento.



2.7 Transporte público

Se ha observado la presencia del transporte público, específicamente la circulación de buses pertenecientes a diferentes líneas, a lo largo de la vía General Eloy Alfaro. Destaca que en una única parada de autobús se concentra la operación de las líneas 3, 5, 20 y 24. Además, se observa la presencia de autobuses pertenecientes a la línea 13 circulando por la vía Jaime Roldos.

El área y la población servida por el transporte público alcanzan un nivel de cobertura del 100%.

Figura 7. Ruta del transporte público



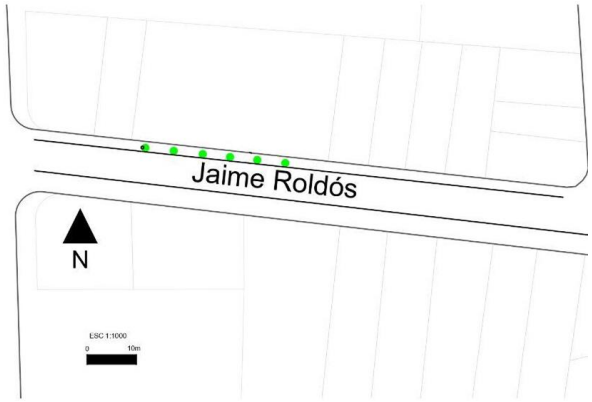
2.8 Vegetación en las vías

Se evidencia una limitada presencia de vegetación en el área estudiada. Únicamente en el tramo 7, situado en la vía Jaime Roldós, es posible observar la existencia de vegetación en las aceras, donde se destacan la presencia de árboles, siendo vegetación alta.

En cuanto a espacio verde tenemos dos indicadores:

- **Arbolado verde:** Utilizando la longitud total vial, que es de 1552 metros y representa el 100%, realizamos el cálculo proporcional para determinar la extensión correspondiente a los 34 metros destinados al arbolado. Como resultado, se obtiene que esta área verde representa un 2.2% del total
- **Áreas verdes:** Debido a la inexistencia de parques o plazas el medidor de áreas verdes es de 0 metros cuadrados.

Figura 8. Vegetación en las vías



2.9 Indicadores viales

Tabla 19. Indicadores viales

	Nombre del indicador	Indicador (%)
1	Cobertura del transporte público (%)	100
2	Arbolado urbano existente (%)	2,2
3	Áreas verdes existente	0
4	Indicador de área verde actual	7848
5	Paradas de bus que tiene el sector	1
6	Tramos que tienen ciclovías (%)	0
7	Tramos con estacionamiento señalizado (%)	0
8	Vías con calzadas mayor a 7 m	16
9	Tramos en buen estado de calzadas (%)	90
10	Tramos con carriles de bus (%)	0

3. Usos de suelo

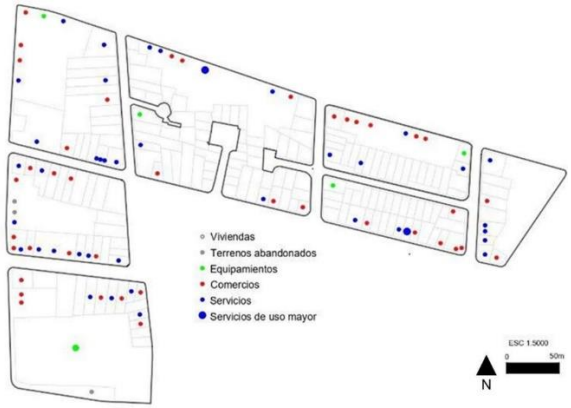
El sector se caracteriza por el crecimiento comercial de centros de belleza y barberías, tiendas, talleres mecánicos, venta de automóviles. Existen puntos focales de clientes en restaurantes populares y cooperativas. Además, existen equipamientos como: establecimientos educativos de niveles tanto inicial como básico, centros de salud como APROFE y Médica del sur.

De los 227 lotes totales, se excluyen 88 lotes destinados a comercios, servicios y equipamientos, además de 3 lotes vacantes. Esto resulta en un total de 136 lotes específicamente designados para el desarrollo de viviendas en la zona, por tanto, la mayor parte corresponde a residencias.

Tabla 1. Usos de suelo

Categoría de uso de suelo	Número	Porcentaje
Comercio	41	46,6
Servicios	41	46,6
Equipamientos	6	6,8
Administración y gestión	-	-
Otro	-	-
Total	88	100

Figura 9. Localización de los usos de suelo



3.1 Usos de suelo mayor

Los usos de suelo mayores se caracterizan por albergar concentraciones de personas superiores a 10 individuos. Estos lugares, además de ser puntos de encuentro y ofrecer servicios a la comunidad, sobresalen por ser espacios que atraen a la población para participar en diversas actividades. En el área estudiada, se ha identificado este tipo de usos principalmente en cooperativas de ahorro y crédito, así como en restaurantes.

3.1.1 Tipo de concentración

La cooperativa de ahorro y crédito CB ubicada en la general Eloy Alfaro y García Moreno tiene una concentración de nivel 1, mientras que el restaurante "Mi Escondite" ubicado en la Juan José Flores y García Moreno tiene un nivel 2 de concentración.

Tabla 20. Tipo de concentración

N°	Concentración	N° usos
1	10 – 25	1
2	25 -50	1
Total		2

3.1.2 Categoría de uso y uso específico

Los establecimientos de uso mayor presentes en la zona, como la cooperativa de ahorro y crédito CB y el restaurante "Mi Escondite", se clasifican en la categoría 2. Es relevante destacar que ambos pertenecen a la categoría de servicios.

3.1.3 Estacionamiento

La cooperativa de ahorro y crédito no cuenta con un estacionamiento exclusivo y hace uso de la vía pública. Por otro lado, el restaurante dispone de espacio para dos vehículos, pero no satisface la demanda de estacionamiento.

3.2 Indicadores de uso.

Tabla 21. Indicadores de uso

N°	Nombre del indicador	Indicador
1	Oferta de plazas de estacionamiento en usos mayores	50
2	Comerciales en vías colectoras	21
3	Servicios con mayor influencia (%)	4.88
4	Servicios en vías locales	20
5	Equipamientos con mayor influencia (%)	40

4. Tráfico

El análisis del tráfico se llevó a cabo el miércoles 27 de diciembre de 2023 utilizando la aplicación Waze.

Figura 10. Hora de flujo mañana: 7h00

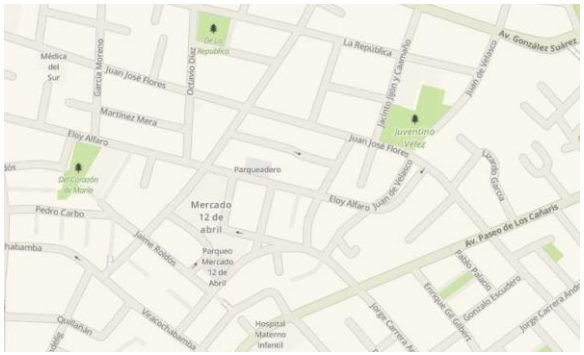


Figura 11. Hora de flujo mediodía: 12h00

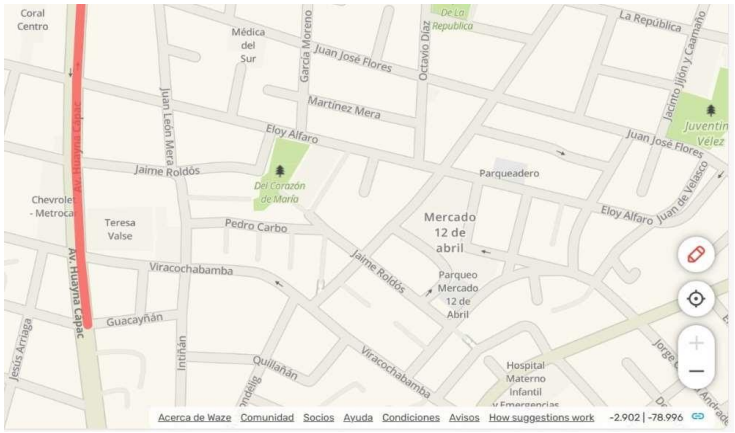
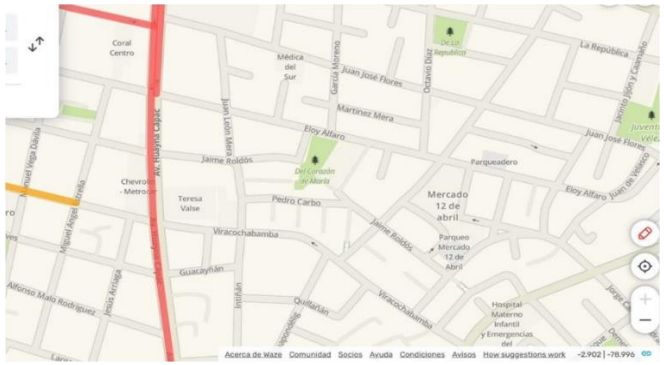


Figura 12. Hora de flujo tarde: 18h00



5. Problemática

5.1 Sistema vial

- Escasez de arbolada urbana y no existe área verde en el área estudiada.
- Estacionamientos libres. Afecta al tráfico y son usados por los comercios, también no existe señalización de parqueo.
- Aceras en mal estado. Falta de mantenimiento en las vías, las personas circulan con cuidado debido al mal estado de algunas aceras.
- Calzadas en mal estado. Falta de mantenimiento en las vías.
- Mantenimiento insuficiente de las señalizaciones de tránsito. Falta de mantenimiento en las vías por los pasos cebras que están desapareciendo.
- El carril para buses no existe. Falta de mantenimiento en las señalizacionesde tránsito.
- Crecimiento de maleza en las aceras. Falta de mantenimiento en las vías.
- Maleza en los alcantarillados. Falta de mantenimiento en las vías.
- Falta de iluminación.

5.2 Usos de suelo

- Colocación de basura en los cerramientos de los predios.
- Los usuarios de los comercios suelen usar la vía como estacionamiento.
- Calle residencial desolada.
- Tráfico Actualmente, se identifica una problemática de ubicación inadecuada de una parada de autobús en la calle Juan José Flores, específicamente después de cruzar el segundo semáforo, justo en la esquina. Esta disposición presenta inconvenientes significativos, ya que cuando dos autobuses pasan consecutivamente, se genera un colapso en la circulación vehicular. Este problema afecta negativamente la fluidez del tráfico y dificulta el acceso a la otra vía interseccional, prolongando innecesariamente el tiempo de espera

II MODELO OBJETIVO

La propuesta del proyecto "Yachana Pacha" (Tierra del Conocimiento) representa una iniciativa destinada a generar transformaciones notables y positivas en la comunidad. Este proyecto no solo busca impulsar cambios significativos, sino que aspira a modelar un espacio comunitario ejemplar, próspero y lleno de vitalidad.

El proyecto arquitectónico servirá como un portal hacia la evolución única que ha experimentado Cuenca a lo largo de su historia. En términos de diseño, se llevará a cabo una cuidadosa disposición de exposiciones y estructuras arquitectónicas que capturarán auténticamente las técnicas, estilos y materiales empleados en cada período histórico. Desde las edificaciones de la cultura Cañari hasta la influencia y adaptaciones incas, y luego la transformación introducida por la arquitectura colonial española, cada sección del espacio contará una parte única de la historia constructiva.

El área a intervenir se enfocará exclusivamente en exhibir la transición desde la influencia incaica hasta la llegada de los españoles, ya que la cultura Cañari ya está representada en las ruinas mencionadas anteriormente.

Rol en la ciudad: Este proyecto jugará un papel fundamental en el rescate y preservación de la identidad cultural e histórica de la construcción de Cuenca a lo largo de los años. La implementación de un centro de exposición de arte será una estrategia esencial para potenciar las expresiones artísticas arraigadas en esta comunidad, las cuales carecen actualmente de lugares adecuados para su desarrollo.

Rol en el sector: En relación con el sector, el proyecto funcionará como un recorrido que plasmará la evolución histórica de la ciudad a lo largo del desarrollo del proyecto. Este relato comenzará con el reconocimiento de los asentamientos Cañaris, abarcando la época inca y la colonia española. El espacio propuesto servirá como un punto de anclaje para esta transición, brindando una comprensión clara de la preexistencia del impacto constructivo en el área.

Rol propio: La función principal del área será abordar las problemáticas vigentes en el sector mediante la creación de entornos que promuevan la interacción entre los residentes, destacando la construcción de áreas verdes e infraestructuras debido a la falta de las misma, una de ellas es la construcción de una casa comunal de usos múltiples. Este espacio albergará una variedad de actividades comunitarias, como programas sociales y foros regulares, donde se fortalecerán los lazos sociales al compartir ideas y preocupaciones específicas del área. Los lugares de encuentro florecerán, proporcionando entornos acogedores que impulsen la interacción y el intercambio cultural.

El área a intervenir se aproxima a los 20.000 m2, con la creación de una zona verde destinada a la recreación, con el propósito de establecer una conexión armoniosa con el entorno natural. Esto proporcionará a todos los habitantes del sector la oportunidad de disfrutar de espacios naturales directamente en su comunidad. Además, la creatividad y el arte también experimentarán un desarrollo positivo, donde murales (fachadas y vías) y espacios culturales (centro de artes) se convertirán en puntos de encuentro para expresar y apreciar la diversidad creativa de los residentes.

La movilidad sostenible y la conciencia ambiental también son aspectos clave del proyecto, con paradas de autobuses ubicadas cada 200m, diseñadas de manera sostenible y luminarias ecoamigables, mejorarán la movilidad y la sostenibilidad ambiental del vecindario. Además, la promoción de un estilo de vida activo se convertirá en una prioridad, con espacios destinados a deportes, ciclovías y áreas verdes que invitan a la actividad física y al bienestar. La seguridad estará garantizada mediante la implementación de una Unidad de Policía Comunitaria (UPC) y la presencia de áreas de estacionamiento señalizadas con una buena iluminación.

Figura 13. Modelo objetivo



III PROPUESTA

1. Antecedentes

1.1 Histórico

La ciudad de Cuenca, fundada en 1557 sobre la antigua Tomebamba, refleja la influencia de Túpac-Yupanqui y la Guapondelig cañari. Max Uhle, en 1922, confirmó la grandeza de Tomebamba mediante excavaciones arqueológicas. Descubrimientos incas incluyen un templo de Viracocha en la Quinta Ledesma, al oeste del convento del Corazon de Maria. Totoracocha, según Arteaga, el lugar albergaba carreras de caballos (Mayancela, 1999).

Cuenca, desde 1560, se organiza con un modelo cuadriculado, simbolizando la colonia española. En 1960, Totoracocha y el Estadio estaban poco desarrollados. La expansión urbana se dirige hacia el este de la Av. Huayna Capac, incluyendo Cañaribamba, Perez Pata y La República. Cuenca, como patrimonio cultural, experimenta un aumento de población y prosperidad, impulsado por el reconocimiento y la construcción del aeropuerto. Actualmente, la zona es un próspero centro comercial de alta demanda (Mejia,2014).

1.2 Económico

La zona se distingue por la abundancia de comercios, principalmente tiendas pequeñas que ofrecen productos básicos. No obstante, también resaltan negocios especializados en belleza, textiles y farmacia. Asimismo, a lo largo de las manzanas predominan diversos servicios, como restaurantes, talleres mecánicos y establecimientos relacionados con el sector automotriz.

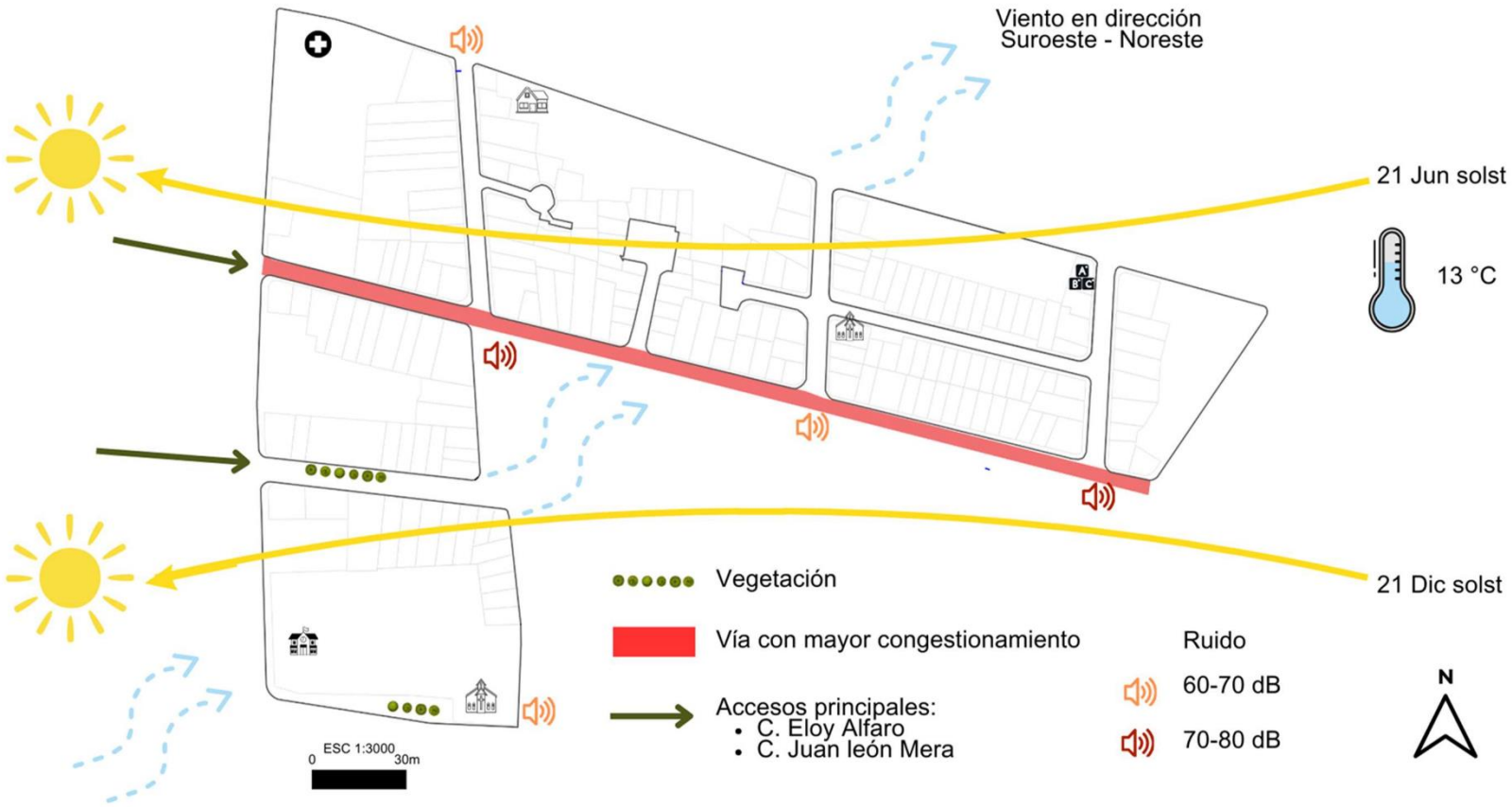
1.3 Cultural

En la zona de estudio, las festividades son mayoritariamente de índole religiosa, reflejando la tradición observada en toda la ciudad de Cuenca. Un ejemplo cercano a esta área es la Fiesta de los Santos Inocentes, celebrada el 6 de enero en la Av. Huayna Capac. Durante esta festividad, los residentes participan activamente en desfiles, vistiendo disfraces que representan diversos personajes icónicos. Esta celebración tiene sus raíces en la tradición cristiana, conmemorando el episodio bíblico de la matanza de niños en Belén por orden de Herodes. La Fiesta de los Santos Inocentes ha evolucionado en una manifestación cultural única, donde la comunidad se reúne para recordar y reflexionar sobre este pasaje histórico, involucrándose en actividades lúdicas y festivas.

1.4 Concepto

En este contexto, surge el proyecto "Yachana Pacha", que se traduce como "tierra del conocimiento". Su objetivo principal es narrar la historia de la construcción de nuestra ciudad, haciendo referencia a su denominación. Esta iniciativa se presenta como una propuesta destinada a catalizar transformaciones notables y positivas en la comunidad. Más allá de simplemente fomentar cambios significativos, el proyecto busca configurar un espacio comunitario ejemplar, distinguido por su prosperidad y vitalidad. "Yachana Pacha" no solo pretende ser un archivo histórico, sino también un motor que impulse la unidad y el orgullo entre los habitantes, resaltando la riqueza cultural y la identidad local.

2. Análisis del sitio



3. Síntesis del diagnóstico



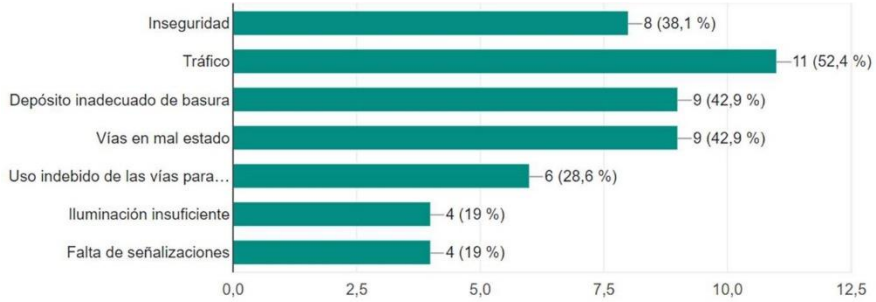
4. Participación ciudadana

Para el desarrollo de este paso se realizó el diseño de una encuesta a aplicarse en el sector de la Ciudadela Huayna Cápac. La encuesta tiene el objetivo de conocer a fondo las preocupaciones y necesidades de las personas de la comunidad.

Se puede observar que la participación de género masculino (57,1 %) es mayor al de género femenino (57,1%). Además, el mayor rango de edad de las personas que participaron en la encuesta es el de los adultos jóvenes (25-35 años), seguido por los adolescentes (18-25 años).

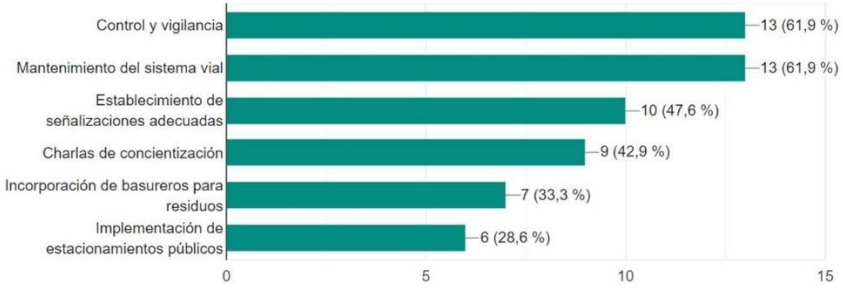
Tras el análisis de la encuesta se identificó tres principales problemas de la comunidad, los cuales son: el tráfico vehicular, la proliferación de basura informal y el estado deficiente de las vías.

Figura 14. Resultado de encuesta



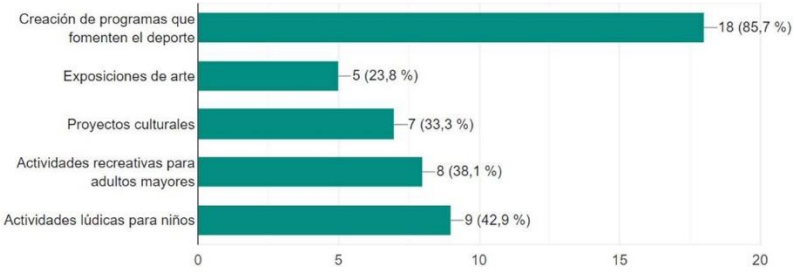
Asimismo, se consultó a los ciudadanos cuáles serían las propuestas a los problemas que desearían que se implementen en el sector. Los resultados arrojaron en primer lugar un mayor control y vigilancia por parte de las autoridades y también el mantenimiento del sistema vial (acera y calzada), seguido por el establecimiento de una señalización adecuada.

Figura 15. Resultado de encuesta.



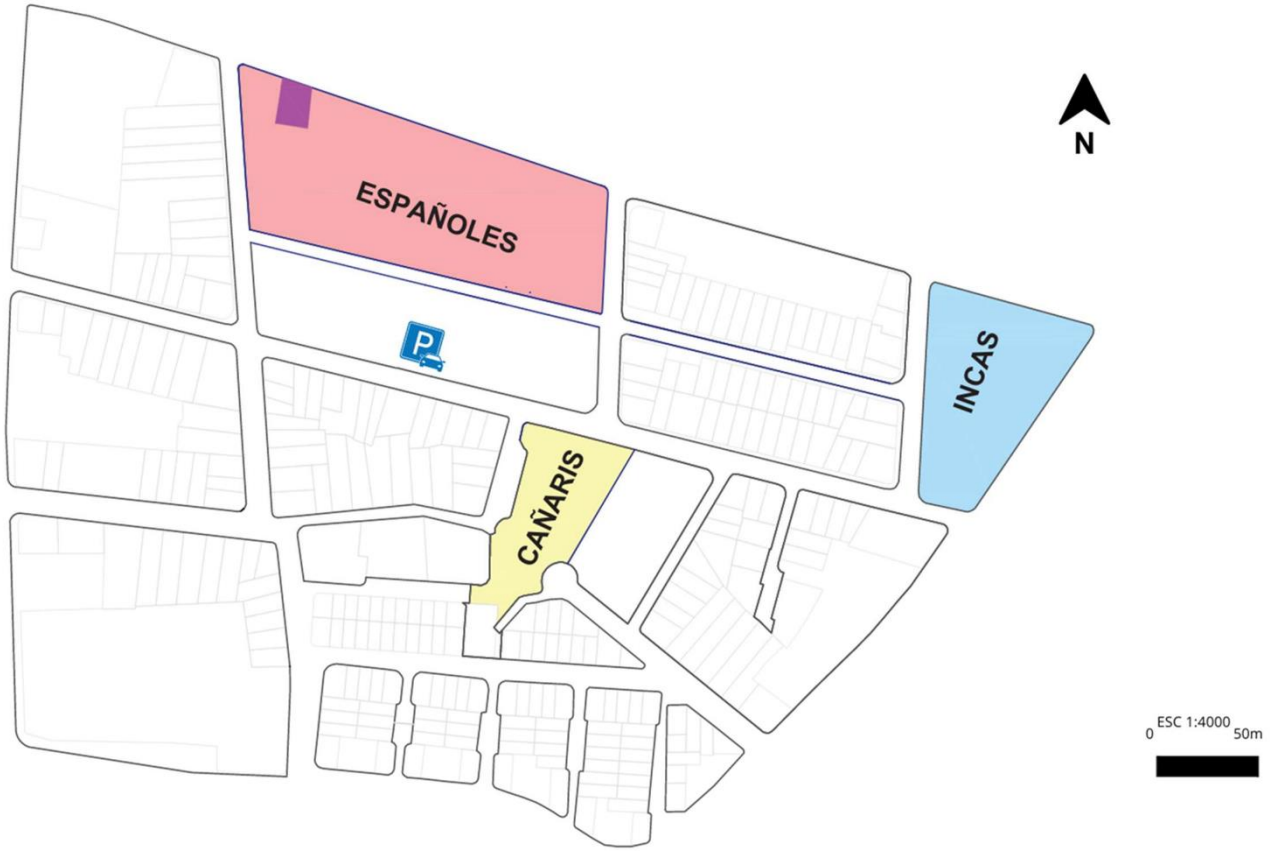
Por último, con el fin de concretar una mayor integración y compartir entre las personas de la Ciudadela Guayna Cápac, se les preguntó acerca de qué tipo de actividades culturales y recreativas le gustaría que se llevarán a cabo en los espacios públicos. La gran tendencia hacia los espacios que puedan fomentar el deporte.

Figura 16. Resultado de encuesta.



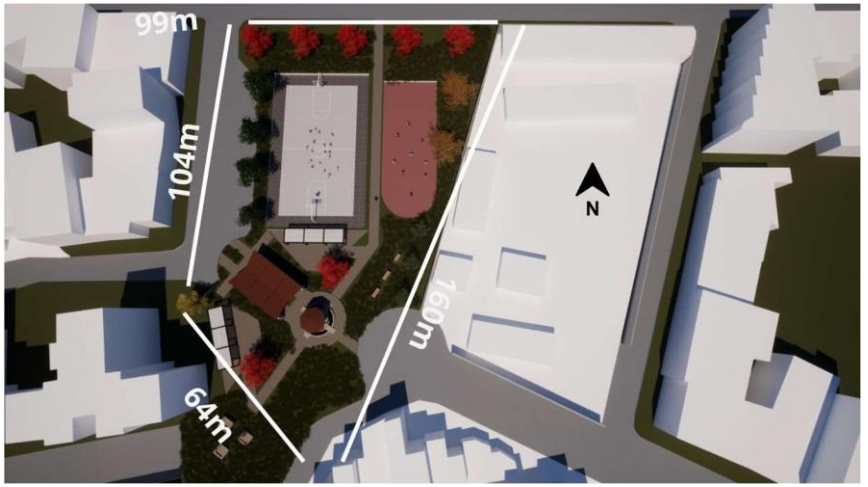
5. Láminas técnicas

5.1 Zonificación

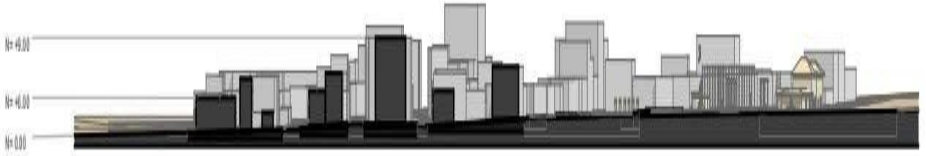


5.2 Plantas

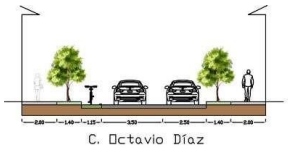


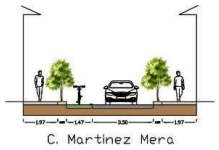


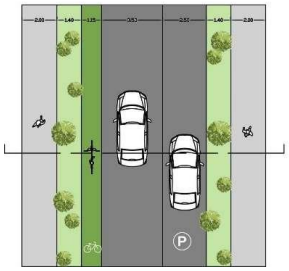
5.3 Sección

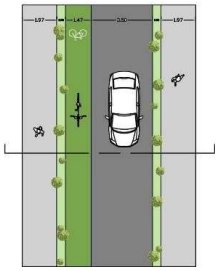


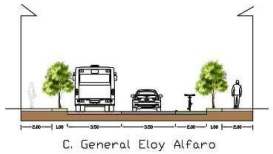
- Secciones viales



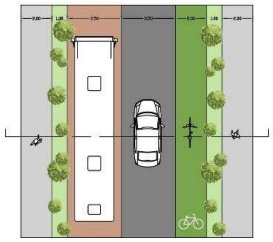


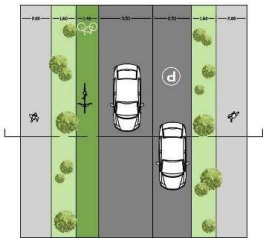


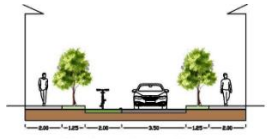


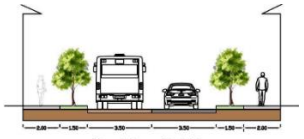


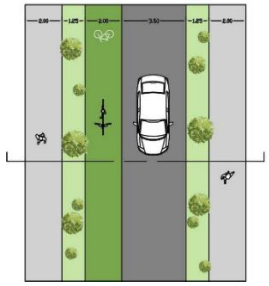


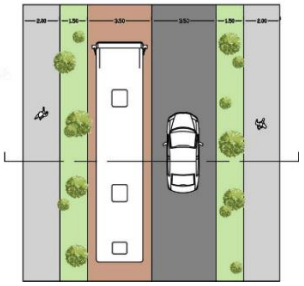










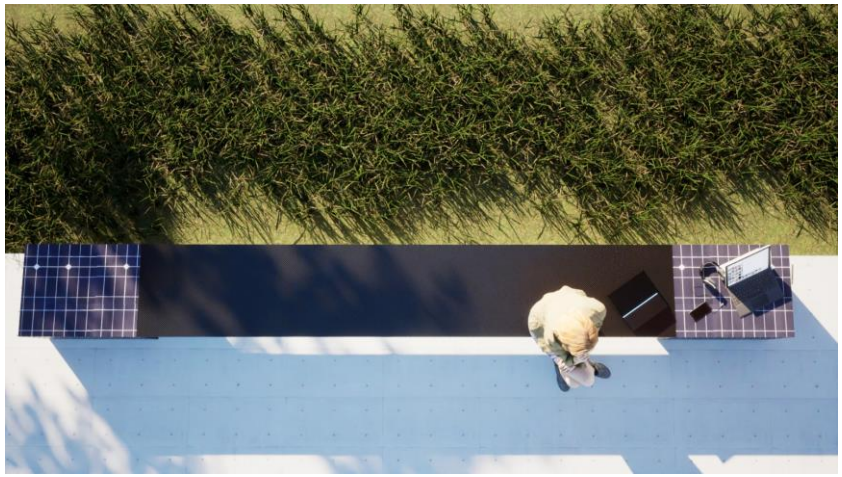


5.4 Mobiliario urbano

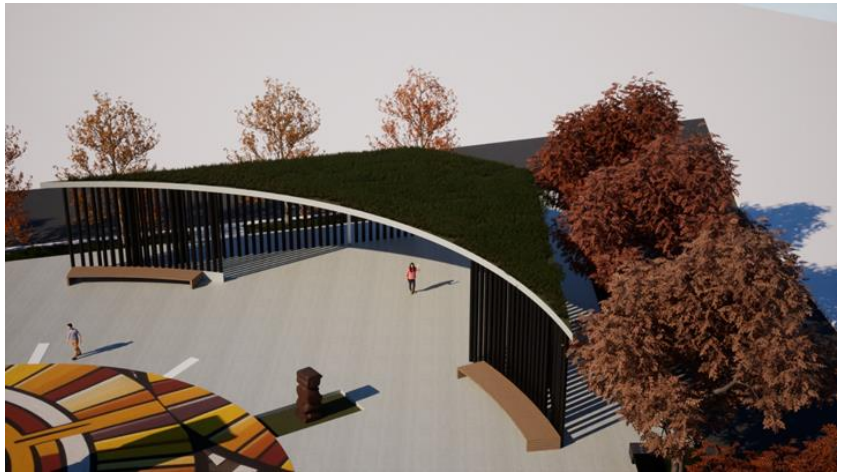


5.5 Perspectivas











PROYECTO 16: ARTE VIVA

Enlace video youtube:

https://youtu.be/en9lvN9qnKs?list=PLl-WUENVX2h95zYMDFE-Y6Ipl4INX9jfb

DAC

DESARROLLO ARQUITECTÓNICO COMUNITARIO

AUTORES:

Coronel Delgado David
Morales Zea Graciela
Rosero Mieles Luis

I DIAGNÓSTICO

1. Área de estudio

El área de estudio la cual se encuentra en el sector de Totoracocha en la ciudad de Cuenca se encuentra delimitada al norte por la avenida Viracochabamba, al sur con la calle Cacique Duma, al este por la avenida Paseo de los Cañaris y al oeste por la avenida Huayna Cápac.

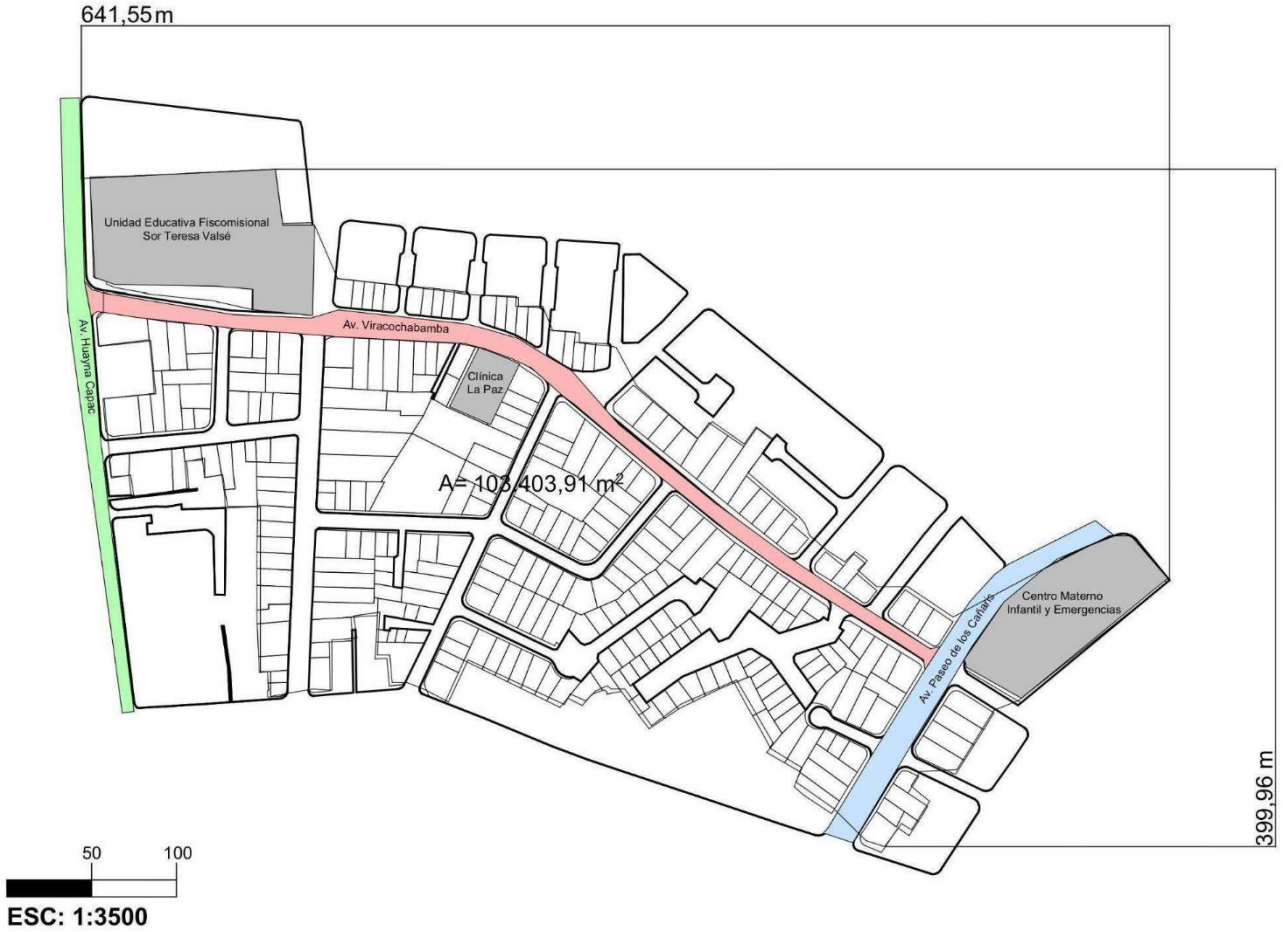
La avenida Huayna Cápac tiene el nombre del penúltimo Sapa Inca del Tahuantinsuyo que nació en la ciudad de Pumapungo que significa “La entrada del Puma”, las ruinas de esta antigua ciudad se encuentran colindantes a esta importante avenida, además la zona de Totoracocha posee ese nombre debido a que antiguamente existían en la zona una gran cantidad de charcos, cienegos y totoras, este barrio tiene casi 40 años de existencia y es de los más grandes en Cuenca.

Entre las edificaciones más importantes del sector tenemos la Unidad Educativa Sor Teresa Valsé la cual está frente a la avenida Huayna Cápac y avenida Viracochabamba, además tenemos la Clínica La Paz la cual se encuentra frente a la avenida Viracochabamba y Guapondelig, y por último tenemos al Centro Materno Infantil y Emergencias ubicado en la avenida Paseo de los Cañaris y Viracochabamba

El área de estudio tiene en total una superficie de 9 hectáreas.El área de estudio tiene en total 18 manzanas y 289 predios en total de los cuales 14 son predios utilizados para otros rubros aparte de la vivienda

La población del área de estudio aproximado en función del número de habitantes promedio de la ciudad de cuenca (4 personas por predio) en 275 predios daría un total de 1100 habitantes en la zona de estudioEl sector principalmente posee actividades comerciales por ejemplo tiendas y venta de muebles, así como servicios tales como la Clínica La Paz, lavadora de autos e instituciones educativas.

Figura 1. Área de estudio



2. Sistema vial

En este apartado del estudio se aborda detalladamente la infraestructura vial de la zona en cuestión, destacando la presencia de importantes avenidas como Huayna Capac (Figura 1), Avenida de los Cañaris (Figura 2) y Avenida Viracochabamba (Figura 3), todas ellas identificadas como vías colectoras.

2.1 Jerarquización vial

Figura 2. Jerarquía vial

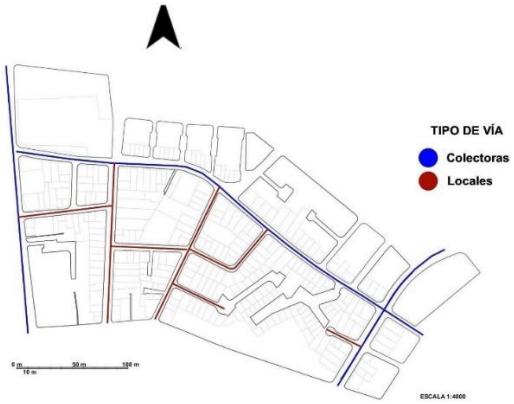


Tabla 1. Jerarquía vial

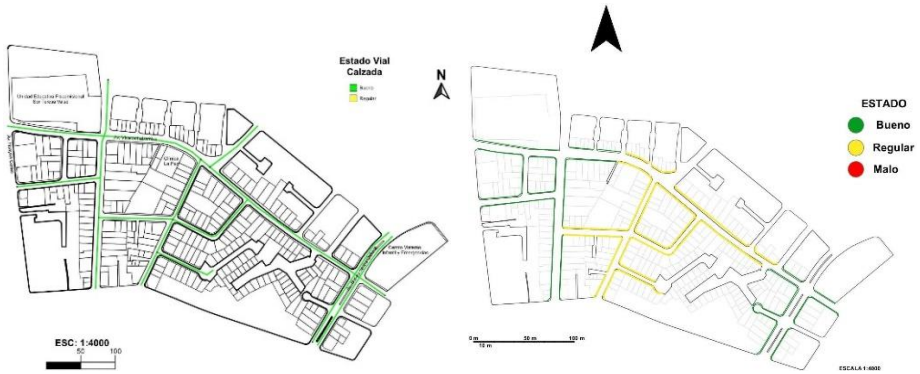
Jerarquía de las vías	Longitud vial		Tramos viales	
	Km	%	N°	%
Colectoras	0.78km	44 %	12	46 %
Locales	0.99km	56 %	14	54 %
Total	1.77km	100 %	26	100 %

2.2 Estado de las vías

Tabla 2. Estado de las vías

Estado	Calzadas		Aceras	
	N° tramos	%	N° tramos	%
Bueno	23	88 %	12	46 %
Regular	3	12 %	13	50 %
Malo	-	0 %	1	4 %
Total	26	100%	26	100 %

Figura 3. Estado de las calzadas y aceras



2.3 Material de las vías

Tabla 3. Material de las vías según calzada y acera

Material	Calzadas		Aceras	
	N° tramos	%	N° tramos	%
Hormigón	-		26	100 %
Asfalto	-		-	-
Adoquín	26	100 %		
Total	26	100 %	26	100 %

2.4 Sección vial

Tabla 4. Sección vial: calzadas

Sección calzada (m)	Número de tramos	Porcentaje
3.51 – 7.00	8	31 %
7.01 – 10.50	16	62 %
> 10.50	2	7 %
Total	26	100 %

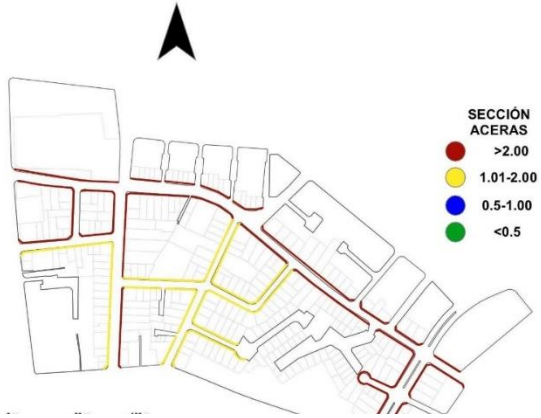
Tabla 5. Sección vial: aceras

Sección acera (m)	Número de tramos	Porcentaje
>2.00	13	50 %
1.01 – 2.00	11	42 %
0.5 – 1.00	2	8 %
Total	26	100 %

Figura 4. Sección de calzadas



Figura 5. Sección de aceras



A continuación, se grafican los diferentes tipos de vías existentes.

Figura 6. Sección vial de la vía (Av. Viracochabamba)

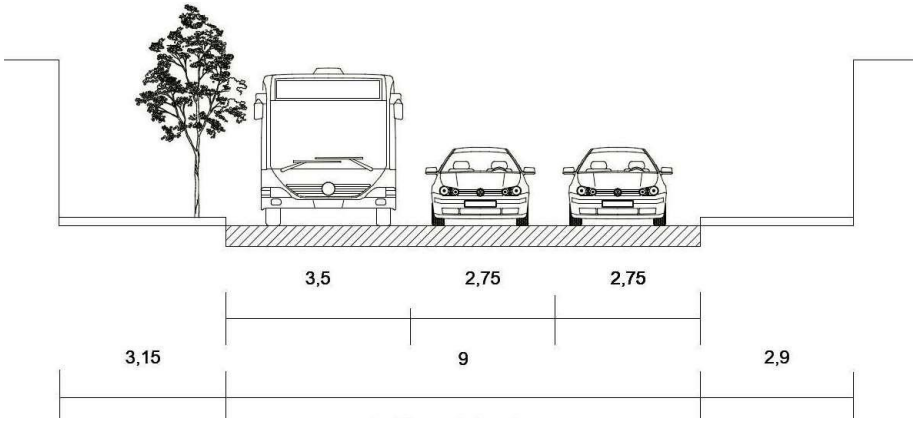


Figura 7. Sección vial de la vía (Av. Guapondelig)

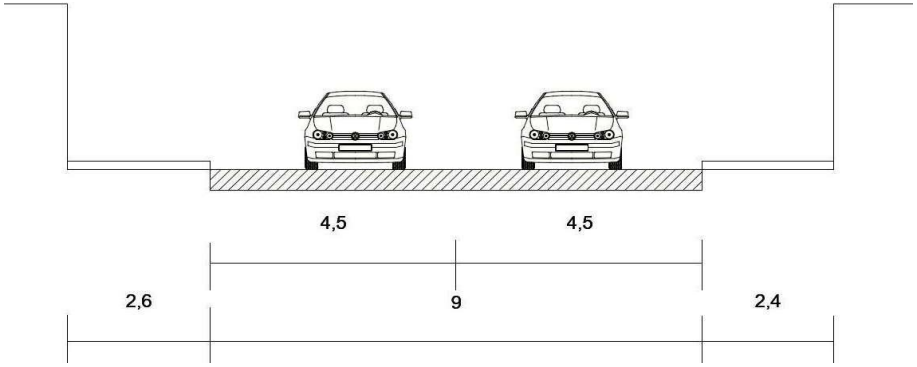
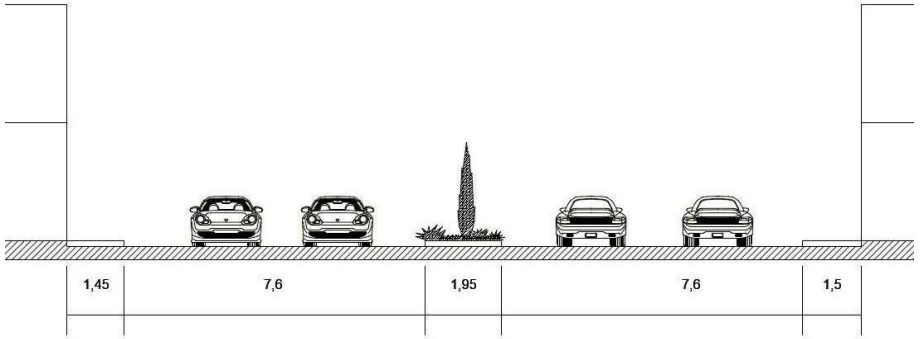


Figura 8. Sección vial de la vía (Av. Paseo de los Cañaris)



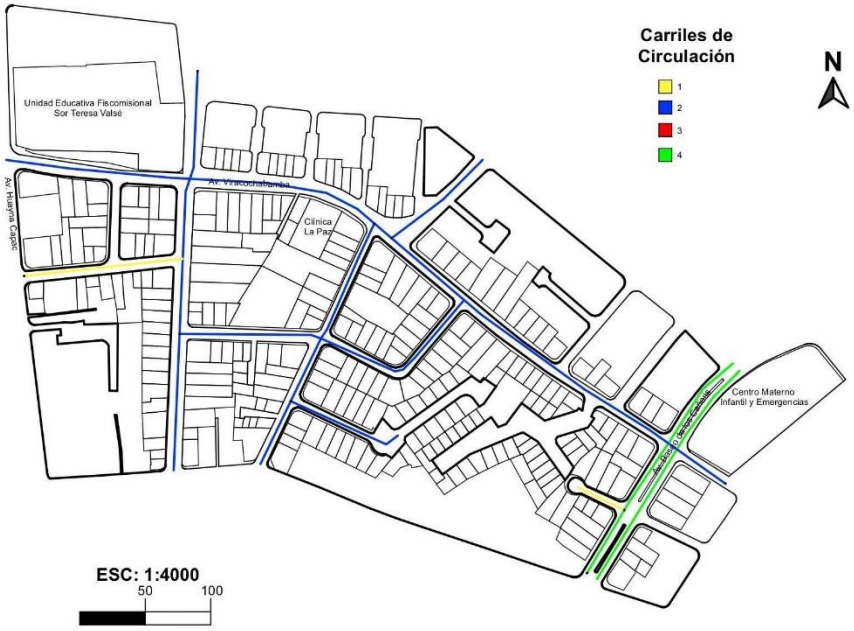
2.5 Carriles de circulación

En el tramo de la vía analizado, no se observa la presencia de ciclovías, lo que indica una limitada infraestructura para ciclistas. En cambio, se identifican paradas de bus y zonas destinadas a taxis, sugiriendo un enfoque en el transporte público y vehículos compartidos. La ausencia de carriles especiales para bicicletas podría indicar la necesidad de mejorar la movilidad sostenible en esa área.

Tabla 2. Carriles de circulación.

Número de carriles	Número de tramos	Porcentaje
1	2	7.5 %
2	22	85 %
4	2	7.5 %
Total	26	100 %

Figura 9. Carriles de circulación



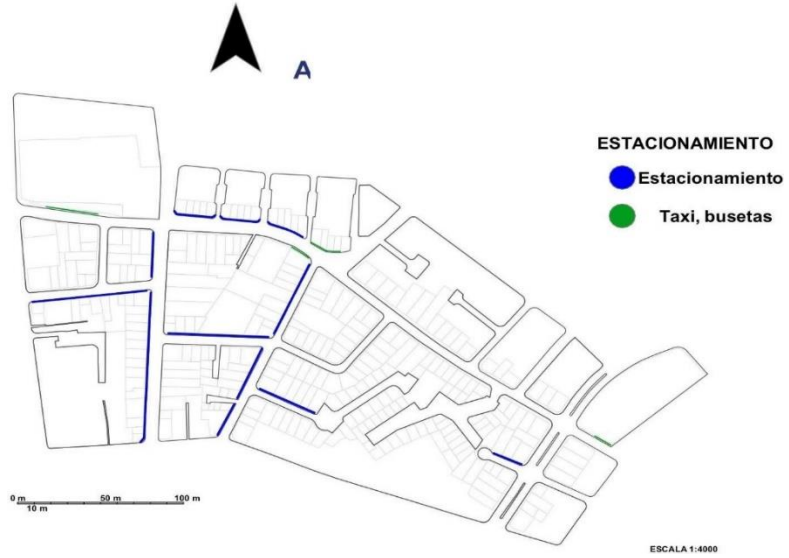
2.6 Estacionamiento

En el área de estudio, los estacionamientos son predominantemente encontrados en las vías locales, con una minoría ubicada en las vías colectoras. Se identifican mediante líneas azules o blancas en el pavimento, dividiéndose en estacionamiento tarifado y libre, siendo este último en tramos sin línea amarilla. Se observa un espacio mínimo asignado para zonas de taxis. Mayoritariamente, las áreas de estacionamiento presentan marcaciones amarillas, limitando las opciones disponibles para estacionarse en las vías.

Tabla 6. Estacionamiento

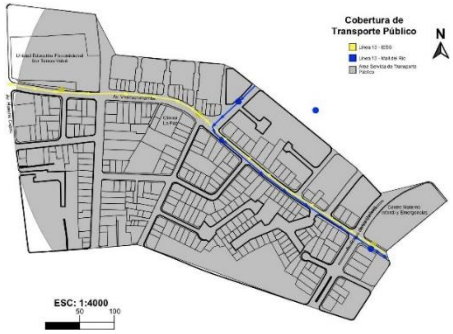
Estacionamiento	Longitud vial		Tramos viales	
	Km	%	N°	%
Permite	0,98km	63 %	18	69 %
No permite	0,58km	37 %	8	31 %
Total	1,56km	100%	26	100%

Figura 10. Vías con estacionamiento.



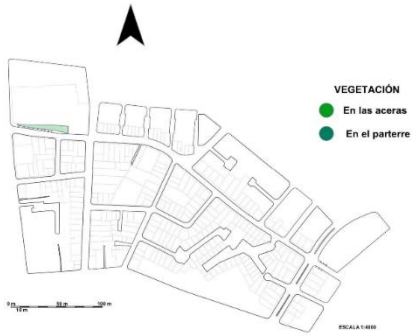
2.7 Transporte público

Figura 11. Ruta del transporte público



2.8 Vegetación en las vías

Figura 12. Vegetación en las vías



2.9 Indicadores viales

Tabla 3. Indicadores viales

	Nombre del indicador	Indicador (%)
1	Cobertura del transporte público (%)	100%
2	área verde	0%
3	estado de vías	80 de 100
4	Ciclovía	0%
5	espacio viario de peatones local	8 pasos cebra
6	espacio viario de peatones colectora	Solo en semáforos
7	área verde porcentual a las vías	Solo en parterre
8	Retrasos en intersecciones	Aprox. 1 min en vías colectora
9	Ancho de carriles	Aprox. 9.5m
10	Uso de transporte público	Paradas de bus en vías
11	Límites de velocidad	50km/h en colectoras y 30km/h

3. Usos de suelo

Tabla 4. Usos de suelo

Categoría de uso de suelo	Número	Porcentaje
Comercio	54	55,10%
Servicios	34	34,70%
Equipamientos	9	9,18%
Administración y gestión	-	0%
Otro	1	1,02%
Total	98	100%

Figura 13. Localización de los usos de suelo



3.1 Usos de suelo mayor

Tabla 7. Tipo de concentración

N°	Concentración	N° usos
2	25 -50	1
3	> 50	4
Total		5

3.1.1 Categoría de uso y uso específico

Hay un uso específico en una parte de tramos que es destinada solamente para taxis y para paradas de transporte público.

3.1.2 Estacionamiento

El lugar en el que se puede estacionar es en vía colectoras es en la avenida Viracochabamba, en los otros sitios de las vías colectoras no hay acceso a estacionar.

3.2 Indicadores de uso.

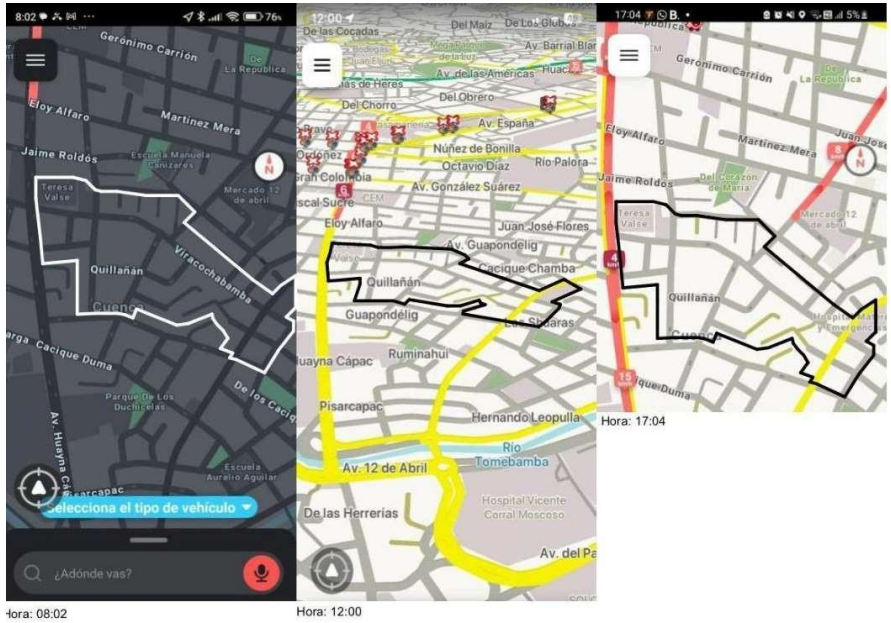
Tabla 8. Indicadores de uso

N°	Nombre del indicador	Indicador
1	Oferta de plazas de estacionamiento en uso de suelomayor	3%
2	comercios	15%
3	servicios	8%
4	áreas verdes	0%
5	Número de usuarios por hora en aceras de las víascolectoras	Aprox 250
6	Espacio público en la zona	1 (hospital)
7	Calidad de aire por el uso del suelo	Media (mercadocerca al sector)
8	Iluminación	Buena
9	Comercial de alta densidad	3
10	Comercial de baja densidad	49

4. Tráfico

El día miércoles 27 de diciembre se realizó un análisis de tráfico según la aplicación Waze. Se observó que no presenta tráfico en el área de estudio en ninguna hora pico.

Figura 14. Tráfico registrado en la aplicación de waze



5. Problemática

5.1 Sistema vial

- Avenidas principales difíciles de cruzar por la velocidad considerada de los autos circulando.
- Marcas viales en el pavimento en estado moderado a malo las cuales dificultan la correcta seguridad al pasar

5.2 Usos de suelo

- Algunas tiendas y/o emprendimientos hacen uso de la vía pública para publicitar sus productos, limitando la circulación.
- Ausencia de parques o áreas verdes para actividades recreativas y de esparcimiento.
- Potenciales problemas de tráfico y ruido asociados con la cercanía al mercado.
- Impacto en la seguridad vial y peatonal en las áreas adyacentes al mercado.
- Riesgos de contaminación acústica asociados con la cercanía al mercado y la densidad de viviendas.

5.3 Tráfico

- En las avenidas principales, que en este caso estudio corresponden a las vías colectoras, existe gran cantidad de tráfico
- En las calles secundarias, que en este caso estudio corresponden a las vías locales, la cantidad de tráfico es menor, por lo que el peatón tiene mayor facilidad de desplazamiento.

II MODELO OBJETIVO

Ubicada al este del centro de la ciudad de Cuenca, Ecuador, se encuentra la parroquia urbana de Totoracocha. En la época precolombina, la zona de Totoracocha estaba habitada por la cultura Cañari, que la utilizaba para la agricultura yla pesca. Las lagunas y otros recursos hídricos eran de vital importancia para la supervivencia de los Cañaris. El nombre de Totoracocha proviene de la palabra quechua "totora", que se refiere a la planta acuática que crece en las lagunas.

En el sector estudiado tiene un pasado asociado con toda la parroquia de Totoracochay posee las mismas características que la hacen culturalmente importante, es así que este se encuentra delimitado calles nombradas por elementos culturales de alta complejidad como es: la avenida Huayna Cápac la cual es el nombre del décimo emperador inca nacido en las tierras de Tomebamba (actual Cuenca), la avenida Paseo de los Cañaris la cual hace referencia a esta cultura prominente en toda la zona austral del país y que fue posteriormente absorbida por el imperio inca, entre otros, además de la cercanía al icónico Camino del Inca que pasa por el museo de Pumapungo.

Es así que tomando como referencia el Camino del Inca se creará cambios en el sector los cuales transmitan esta esencia cultural en el sector establecido y que sean un ejemplo a la ciudad en general en cuestión de habitabilidad, cultura y a la sustentabilidad la cual es inexistente en el casco urbano y en específico en el sector a tratar donde no cumple con la cantidad de espacio verde mínimo por habitante, por lo tanto nuestro proyecto empieza con la implementación de una ciclovía simbólica el cual atraviese la avenida Viracochabamba el cual dará la bienvenida a las personas a través del sector y que les conducirá a un parque que funciona también como centro cultural.

Al implementar esto planificamos crear un espacio único en el sector y en la ciudad de Cuenca el cual sea un recordatorio de las culturas que alguna vez habitaron estas tierrasy que se ha perdido su historia y cultura con el tiempo.

Es así que en el sector que se desarrolla en este contexto se llevará a cabo un proyecto urbanístico que busca resaltar la importancia cultural de la parroquia. Este se encuentra basado en el concepto del camino del inca, creará un nuevo espacio público que será un recordatorio de las culturas que alguna vez habitaron estas tierras.

El proyecto arranca con la implementación de una ciclovía simbólica que atravesará la avenida Viracochabamba. La ciclovía será bordeada por árboles y plantas autóctonas y llevará directamente hacia un parque que será construido un parque que funcionará también como centro cultural. El parque contará con senderos que se encuentran rodeados de diferentes hitos y representaciones simbólicas de las culturas prehispánicas de las cuales se incluyen esculturas, placas, murales que representarán y detallarán la historia y la cultura de las culturas cañari e inca. También se incluirán elementos de la naturaleza, como jardines, estanques y espacios de conservación animal, que crearán un ambiente tranquilo y relajante.

El proyecto creará el nuevo espacio público que será un hito cultural para la ciudad de Cuenca. Será un lugar donde las personas y turistas puedan aprender sobre la historiay la cultura de las culturas que alguna vez habitaron estas tierras.

El proyecto urbanístico “El Camino del Inca” es de suma importancia por varias razones. En primer lugar, resalta la importancia cultural de la parroquia. El sector de Totoracocha está lleno de historia y cultura, y el proyecto ayudará a preservar esta herencia. En segundo lugar, el proyecto promueve la sostenibilidad. El parque contará con áreas verdes que ayudarán a mejorar la calidad del aire y del medio ambiente, además que proveerá a las personas de la comunidad este espacio verde el cual era carente en todos los aspectos y que permitirá que puedan reunirse, relajarse y aprender sobre cultura en familia

Figura 15. Modelo objetivo



III PROPUESTA

1. Antecedentes

1.1 Histórico

En este sector se da una influencia histórica de los antiguos pueblos incas y cañaris en el sector analizado, destacando la presencia de avenidas con nombres que rinden homenaje a estas culturas. Para comprender mejor el contexto histórico, es importante explorar la historia de Huayna Cápac y los cañaris.

En primer lugar, Huayna Cápac fue un destacado líder inca, después de la conquista de los cañaris. La mención de la Avenida Huayna Cápac sugiere que esta vía puede haber sido crucial durante el crecimiento y avance de la ciudad después de la conquista.

En cuanto a los cañaris, se destaca el nombre de esta avenida Paseo de los Cañaris, provienen de esta cultura, la inclusión de estas avenidas con nombres que honran a los cañaris y a Huayna Cápac sugiere un esfuerzo por preservar y recordar la herencia histórica de estos pueblos en el desarrollo de la ciudad. Además, la referencia al crecimiento y avance de la ciudad después de la conquista subraya la interacción y la fusión de culturas que caracterizaron la historia de la región.

1.2 Económico

El sector presenta una dinámica económica diversa y activa, en gran parte impulsada por la presencia predominante de la clase media. Esta zona se caracteriza por una variedad de comercios y tiendas que se distribuyen principalmente en las calles cercanas a la Avenida Viracochabamba, Avenida Huayna Capac y Avenida Paseo de los Cañaris.

En términos educativos, el sector cuenta con una oferta variada, que incluye una escuela bilingüe y dos lugares especializados en la enseñanza de baile y ballet. Esta diversidad educativa sugiere un interés cultural y recreativo dentro de la comunidad.

La presencia de una clínica y un centro de salud público indica una atención significativaa la salud de los residentes, lo que contribuye al bienestar general de la población. Ademas existe la presencia de servicios de mecánica y lavado para automóviles y motocicletas, sugiriendo una comunidad que valora la movilidad y que esta dispuestaa invertir en estos servicios.

1.3 Cultural

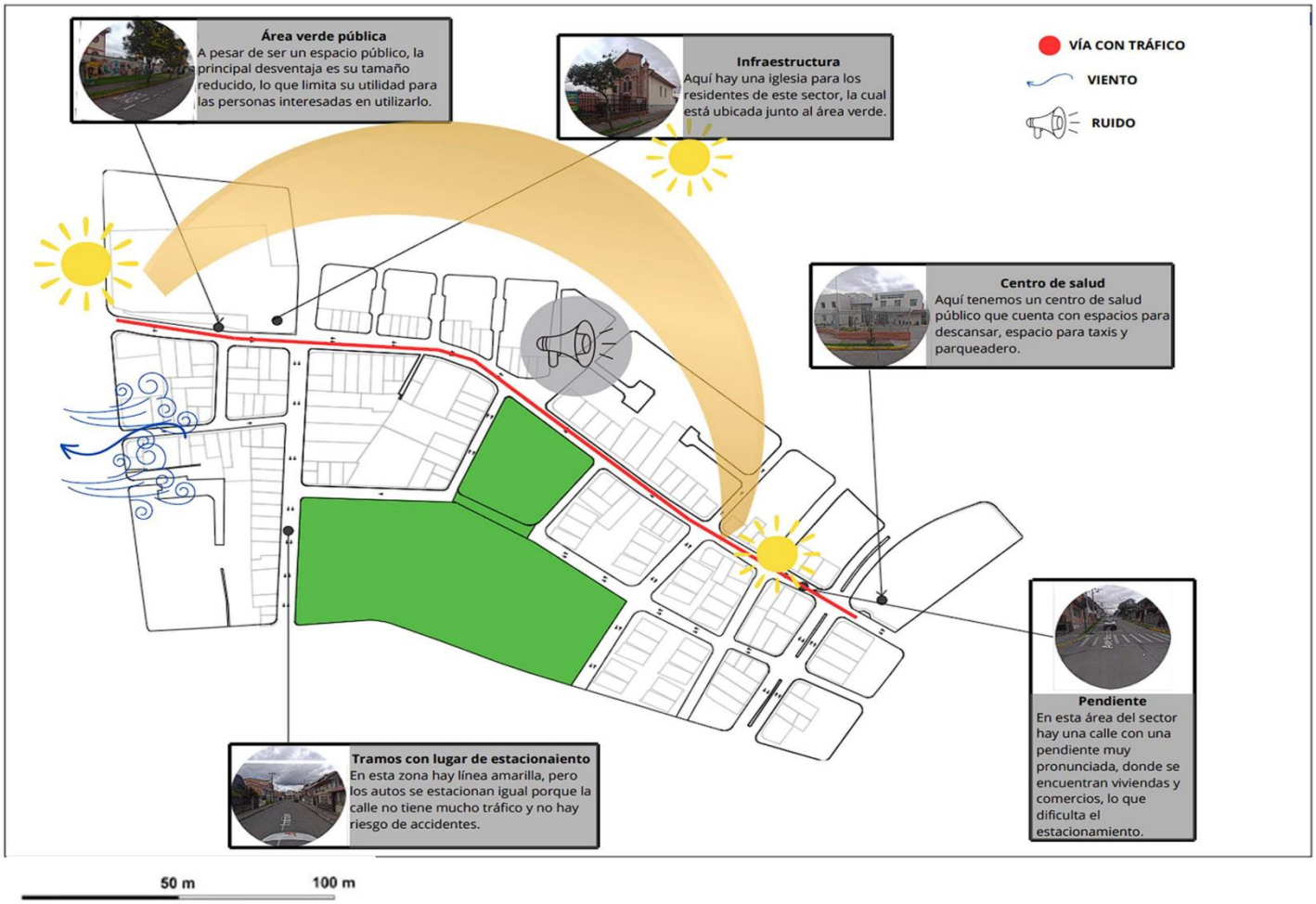
La cultura del sector analizado tiene influencia en los antiguos pueblos incas y cañaris; el mismo se encuentra colindado por las Avenidas. Huayna Cápac, Paseo de los Cañaris, Viracochabamba y Cacique Chaparra. Las cuales llevan sus nombres para hacer honor a estos pueblos.

Respecto a la influencia del pueblo Cañari, del que salen los nombres de las Av. Paseo de los Cañaris, Viracochabamba y Guapondelig, mismas que hacen referencia a partes de la cultura de este pueblo. Por ejemplo, ellos llamaron “Guapondelig” al Valle donde se asentaba lo que actualmente conocemos como Cuenca.

1.4 Concepto

El Sendero Cultural Cañari, un parque ubicado en Totoracocha, aparece como un oasis verde en una zona carente de áreas de recreación para sus ciudadanos. Este espacio vital brinda a la comunidad la oportunidad de conectarse con la naturaleza y sumergirse en un viaje retrospectivo hacia la rica cultura prehispánica.

2. Análisis del sitio



3. Síntesis del diagnóstico

AEU	Forma	Color	Material
Arquitectónico	Rectángulo	Terracota y Blanco	Ladrillo y piedra
Tipológico	Rectángulo	Terracota	Piedra y teja
Morfológico	Rectángulo	Terracota y beige	Ladrillo
Paisajístico	Rectángulo	Beige y terracota	Ladrillo y piedra
Conclusión	Rectángulo	Terracota	Piedra

4. Participación ciudadana

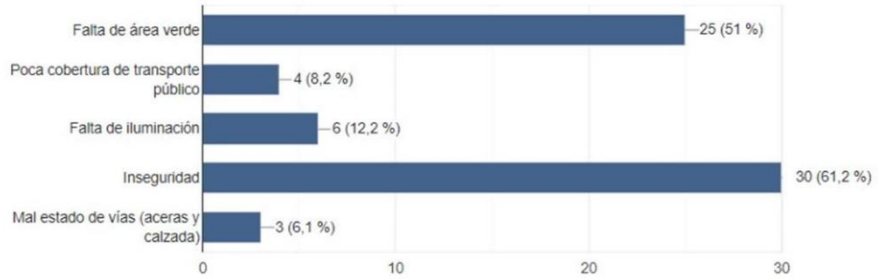
Para comprender las necesidades y requerimientos de la población, llevamos a cabo entrevistas con al menos tres personas representativas del sector. Con el objetivo de mantener un contacto continuo con la comunidad y conocer sus intereses, creamos una encuesta que nos permitió identificar los factores cruciales para el desarrollo de los habitantes del área.

El domingo 7 de enero, nos desplazamos por cada cuadra del sector, encuestando a los residentes y recabando sus opiniones sobre diversas problemáticas que afectan a la comunidad. Posteriormente, realizamos una pregunta de opción múltiple para determinar si los intereses de las personas se alineaban con los problemas urbanos más comunes.

El análisis de los datos reveló que la seguridad es la principal preocupación para la mayoría de los encuestados, con un 61.2% de ellos identificando este aspecto como prioritario. Además, el 51% de los participantes manifestaron que las áreas verdes son escasas en el sector, lo que refleja una necesidad urgente de mejorar estos espacios.

Es importante destacar que la encuesta se realizó de manera anónima, aunque se recopiló información sobre el género y la edad de los encuestados para obtener una perspectiva más completa de las necesidades de la población.

Figura 16. Problemas que afectan al sector



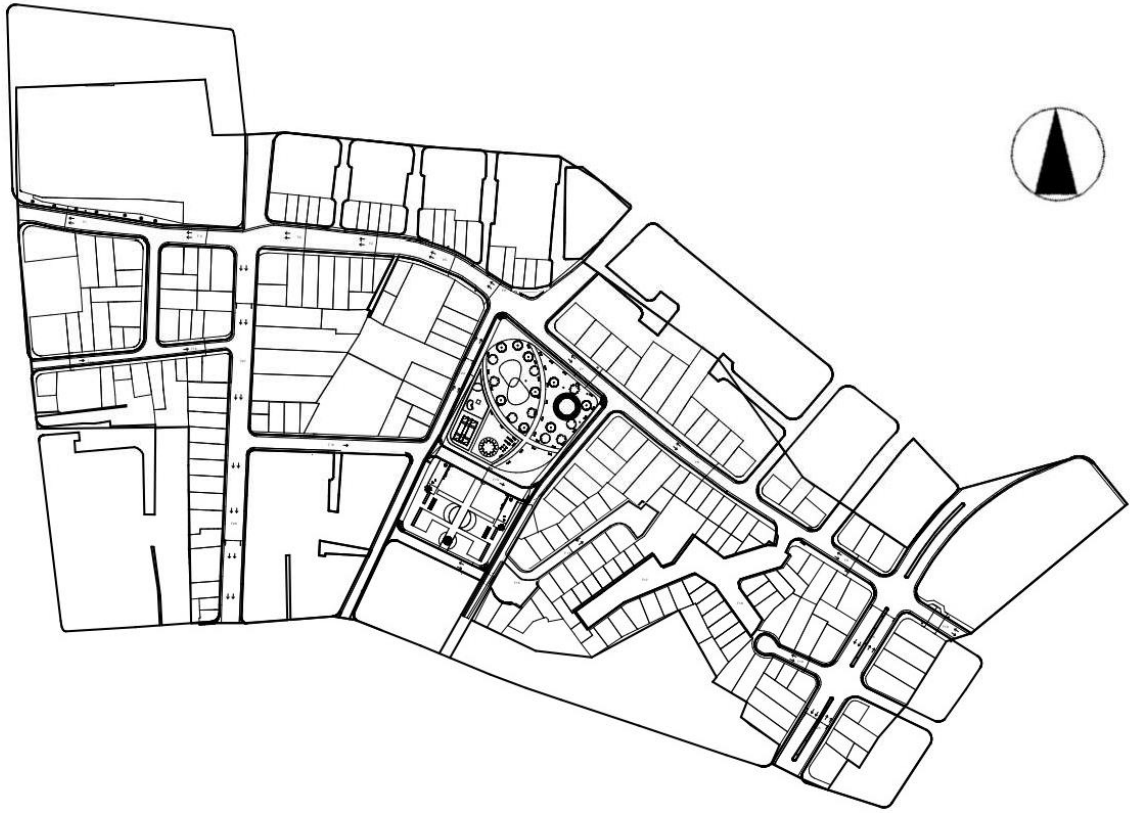
Estos resultados nos demuestran que la población del sector tiene una gran preocupación acerca de la seguridad del sector como el de las areas verdes y que estos dos temas deben ser las bases donde se apoye nuestro proyecto.

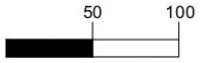
5. Láminas técnicas

5.1 Zonificación



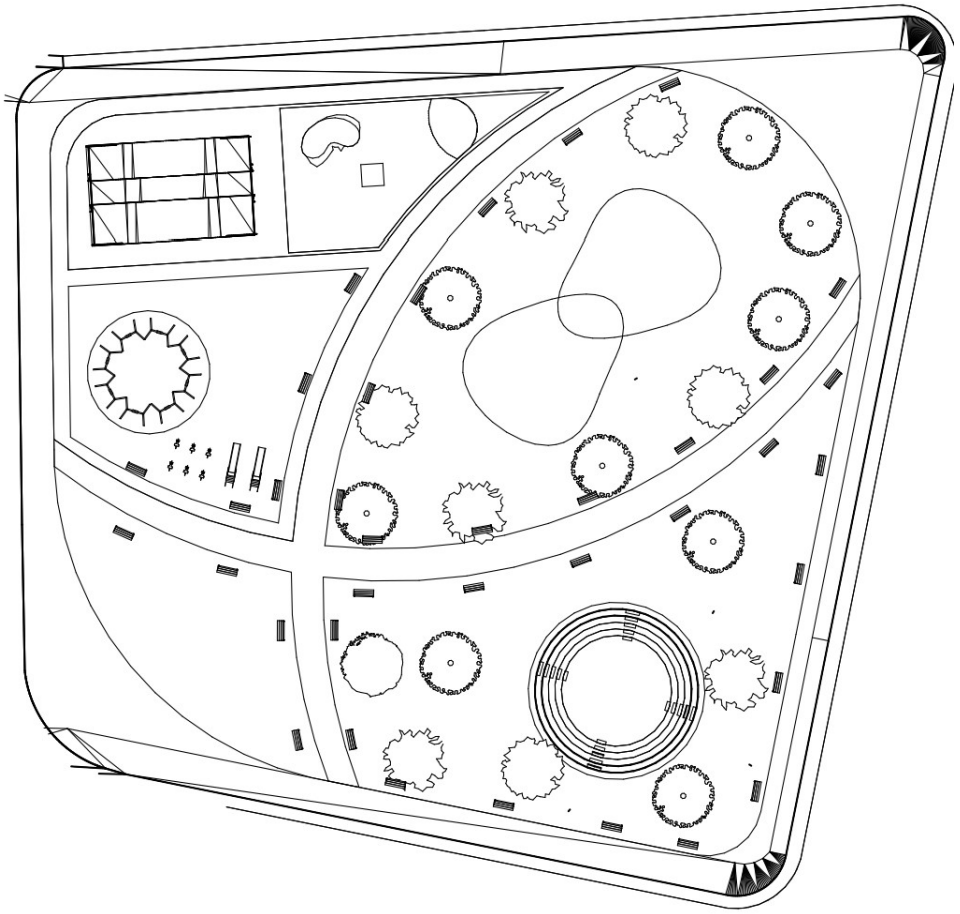
5.2 Plantas



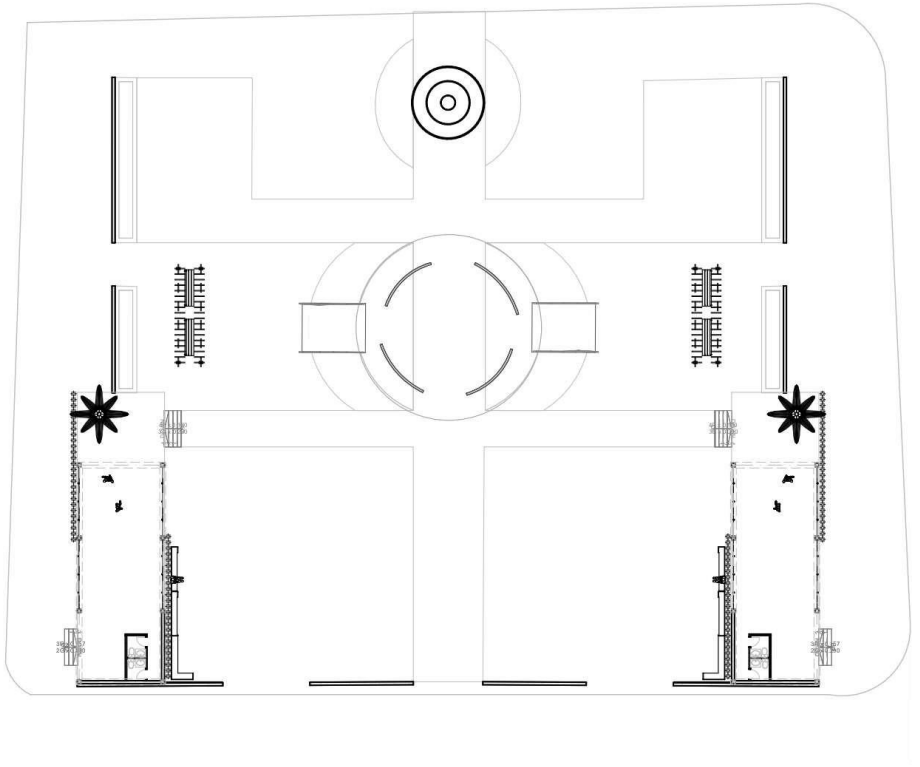


ESC: 1:3500

Planta plaza central



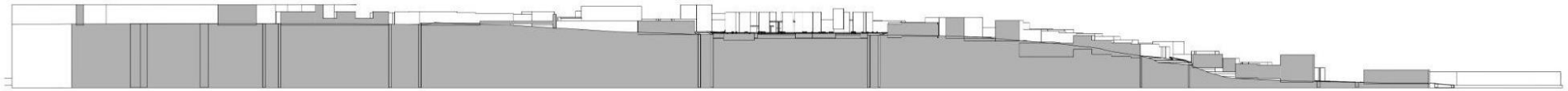
Planta plaza 2



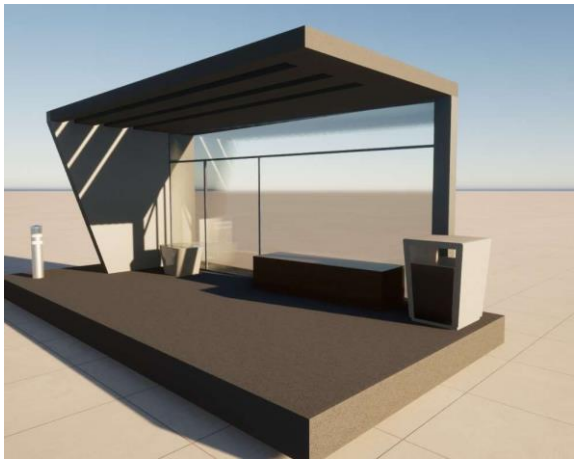
5.3 Axonometría



5.4 Sección



5.5 Mobiliario urbano: Parada de bus



5.6 Perspectivas

Perspectiva Skate Spot Parque



Sala Comunal Parque



Espacio 2 Parque



Diseño Ciclovías



5.7 Resultados del proyecto

Los resultados del proyecto de diseño en el sector de Totoracocha son palpables y transformadores. La inclusión deliberada del arte urbano ha conferido al área una identidad única, convirtiéndola en el epicentro del expresionismo callejero en Cuenca. Este sector ahora representa un lienzo dinámico donde artistas locales sueltan toda su creatividad, y sus obras dan vida a las paredes y callejones. Además, la introducción de un parque, en respuesta a la necesidad previamente expresada por los residentes, ha generado un cambio significativo. Este espacio verde se ha convertido en un refugio tranquilo en el corazón de la ciudad, brindando a los habitantes un lugar para relajarse, conectarse con la naturaleza y fomentar la unión en la zona.

La intervención ha mejorado los indicadores viales mediante estrategias de diseño, nuevas señalizaciones y modificaciones en la infraestructura. La optimización del tráfico, la mejora en la seguridad vial y la promoción de medios sostenibles se reflejan positivamente en los indicadores específicos que detallaré a continuación.

5.7.1 Indicadores viales

La intervención ha mejorado los indicadores viales mediante estrategias de diseño, nuevas señalizaciones y modificaciones en la infraestructura. La optimización del tráfico, la mejora en la seguridad vial y la promoción de medios sostenibles se reflejan positivamente en los indicadores específicos que detallaré a continuación.

N°	Nombre del indicador	Indicador
1	Espacio para ciclovía	10%
2	Vías de acceso adecuadas	50%
3	Coste de ingreso a transporte público	30ctvs
4	Coste de ingreso a transporte público a niños, adultos mayores y discapacitados	15ctvs
5	Espacio viario para peatones	+25%
6	Accidentes transito anual	8

5.7.2 Indicadores del suelo

La intervención en el sector ha aumentado considerablemente las áreas verdes. Estrategias de diseño urbano han propiciado la creación de espacios naturales, mejorando la calidad del entorno. Estos avances se traducen en beneficios fácilmente notables en el sector, como se detalla en los indicadores de área verde que presentaré a continuación:

N°	Nombre del indicador	Indicador
1	Área verde por habitante	12.2m2/hab
2	Uso residencial en las vías locales	90%
3	Uso comercial en vías locales	10%
4	Uso residencial en vías colectoras	25%
5	Uso comercial en vías colectoras	60%
6	Ruido en vías locales	20 decibeles(db)


TTMOV
Comunidad Investigativa
de Ciudad, Territorio
y Movilidad
UCUENCA