



Pontificia Universidad Católica del Ecuador

Sede Ibarra

CARRERA DE ARQUITECTURA

INFORME DE TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR

TEMA:

INTEGRACIÓN DE SECTORES ATUNTAQUI Y ANDRADE MARÍN MEDIANTE  
UN EQUIPAMIENTO ARQUITECTÓNICO UTILIZANDO CRITERIOS DE SUTURA URBANA

PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE

ARQUITECTO

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

PLANIFICACIÓN URBANO ARQUITECTÓNICA PARA TERRITORIOS EN DESARROLLO

AUTOR/A: STÉFANY JOHANA POZO REYES

ASESOR: Ph.D. MORELLA BRICEÑO

IBARRA, JUNIO – 2023



### Certificado del asesor


Ibarra, 22 de septiembre de 2023

Ph. D. Morella Briceño Ávila

ASESOR

CERTIFICA:

Haber revisado el presente informe final de investigación, el mismo que se ajusta a las normas vigentes en la escuela de arquitectura, de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador Sede Ibarra (PUCESI); en consecuencia, autorizo su presentación para los fines legales pertinentes.

f):   
Ph. D. Morella Briceño Ávila  
C.C.: 1757768617

### Página de aprobación del tribunal

El jurado examinador, aprueba el presente informe de investigación en nombre de la Pontificia

Universidad Católica del Ecuador Sede Ibarra (PUCESI):

f):   
Ph.D. Morella Briceño Ávila  
C.C.: 1757768617

f):   
Mtr. Andreina De La Candelaria Rojas Benavides  
C C.: 1759801846

f):   
Mtr, Giovanni Dario Guerrero Quimbiulco  
C.C 1001745809

### Acta de cesión de derechos

Yo Stéfany Johana Pozo Reyes declaro conocer y aceptar la disposición del Art. 165 del Código Orgánico de la Economía Social de los Conocimientos, Creatividad e Innovación, que manifiestan textualmente: "Se reconoce facultad de autores y demás titulares de derechos de disponer de sus derechos o autorizar las utilidades de sus obras o prestaciones, a título gratuito u oneroso, según las condiciones que determinen.

Esta facultad podrá ejercerse mediante licencias libres, abiertas y otros modelos alternativos de licenciamiento o la renuncia".

Ibarra, 22 de septiembre de 2023

f):   
Stéfany Johana Pozo Reyes  
C.C.: 1004644777

### Autoría

Yo, Stéfany Johana Pozo Reyes, portador de la cédula de ciudadanía N° 1004644777, declaro que la presente investigación es de total responsabilidad de los autores y eximo expresamente a la Pontificia Universidad Católica del Ecuador Sede Ibarra de posibles reclamos o acciones legales.

f):   
Stéfany Johana Pozo Reyes  
C.C.: 1004644777

### **Dedicatoria**

A Pablo, Piedad y Jani. Mi razón de ser

Johana Pozo

### **Agradecimiento**

A Dios, mis amigos y mi asesora de tesis Morella Briceño por confiar siempre en mi

Johana Pozo

## Índice General

Resumen .....	1	4.1. Alcances de la Propuesta .....	56
Abstract.....	1	4.2. Propuesta macro.....	57
Introducción .....	2	4.3. Propuesta meso / contexto inmediato / resolución de movilidad.....	59
1. Marco teórico.....	5	4.4. Escala Micro.....	68
1.1. Borde Urbano.....	5	5. Conclusiones.....	110
1.2. Forma urbana.....	6	6. Recomendaciones .....	111
1.3. Funcionalidad.....	8	Bibliografía .....	112
1.4. Percepción .....	12		
1.5. Estudio Tipológico.....	14		
1.6. Marco Normativo .....	25		
2. Marco metodológico .....	29		
2.1 Análisis del Sitio.....	29		
3. Diagnostico .....	34		
3.1. Escala Macro.....	35		
3.2. Escala Meso.....	39		
3.1 Escala Micro.....	48		
4. Propuesta .....	55		

## Figuras

Figura 1 Noción de borde en un conjunto urbano .....	5	Figura 17 Figura Vías locales 12.00 m .....	27
Figura 2. Tipos de cruce .....	6	Figura 18 Figura Vías locales 10.00 m .....	27
Figura 3. Sendas como borde en la ciudad.....	6	Figura 19Enfoque metodológico.....	29
Figura 4 El vacío urbano con respecto a la ciudad .....	8	Figura 20 Mapa base para análisis macro .....	30
. Figura 5. Fragmentación de los sectores de la ciudad por un elemento.....	9	Figura 21 Mapa base para análisis meso.....	30
Figura 6 Concepto de sutura .....	10	Figura 22 Mapa base para análisis micro.....	31
Figura 7 Borde como elemento de sutura en la ciudad.....	11	Figura 23Ficha de observación .....	31
Figura 8 Seguridad en el cruce .....	13	Figura 24 Topografía del cantón Antonio Ante .....	35
Figura 9 Palabras clave .....	14	Figura 25 Jerarquización vial Antonio Ante .....	36
Figura 10 Aspectos de estudio tipológico .....	14	<i>Figura 26 Conexiones viales Inter cantonales de Antonio Ante.....</i>	<i>36</i>
Figura 11 Vía expresa .....	25	Figura 27 Densidad Poblacional por km2 Antonio Ante .....	37
Figura 12 Vía Semi-expresa.....	25	Figura 28 Porcentaje de población con respecto a la panamericana E35.....	37
Figura 13 Vías Arteriales .....	26	Figura 29 El tejido urbano interrumpido por la panamericana que atraviesa.....	39
Figura 14 Vías Colectoras.....	26	Figura 30 Mapa Figura-fondo manzana.....	39
Figura 15 Vías locales 16.00 m .....	26	Figura 31 Mapa de figura fondo-grano.....	40
Figura 16 Vías locales 14.00 m .....	27	Figura 32 Discontinuidades en la trama por la ubicación de edificaciones no planificadas .....	40
		Figura 33 Redes de movilidad.....	41

Figura 34 Mapa de secuencias.....	42	Figura 51 Relación de las diferentes escalas .....	56
Figura 35 Distancia de equipamientos públicos.....	43	Figura 52 Alcance de la propuesta.....	56
Figura 36. Modos de transporte.....	43	Figura 53Atractivos del Cantón Antonio Ante .....	57
Figura 37 Vacíos urbanos .....	44	Figura 54 Ubicación de puntos de interés del cantón .....	57
Figura 38 Problemática .....	45	Figura 55 Propuesta meso vialidad.....	59
Figura 39 Comparativa de accidentes de tránsito en 2022 .....	46	Figura 56 Grafica de funcionamiento de movilidad .....	60
Figura 40 Sector de estudio micro .....	48	Figura 57 Perspectiva de conexión de escenarios.....	61
Figura 41 Altura de edificación .....	49	Figura 58 Ubicación escenario 1 .....	62
Figura 42 viviendas desalojadas.....	49	Figura 59 Ubicación escenario 2 .....	63
Figura 43 comercios fracasados.....	49	Figura 60Ubicación escenario 3 .....	64
Figura 44 Dureza de edificación .....	50	Figura 61 Conexión de equipamientos .....	67
<i>Figura 45 vacíos en lotes</i> .....	50	Figura 62Herramientas de diseño.....	68
Figura 46 medias aguas de dureza baja .....	50	Figura 63 Criterios de diseño.....	69
Figura 47 Sutura de espacios vacíos.....	51	Figura 64 Concepto .....	69
Figura 48 Actividades del sector .....	52		
Figura 49 Movimientos vehiculares en nodo problema .....	53		
Figura 50 FODA gráfico .....	54		

## Resumen

El presente trabajo se enfoca en la temática de la sutura urbana en un espacio fragmentado por una senda tipo borde en la ciudad de Atuntaqui-Andrade Marín, específicamente en la autopista E35. Este borde ha dado lugar a una serie de situaciones cotidianas que afectan tanto a los residentes como a los visitantes de la zona.

El enfoque de la investigación se basa en la metodología del proceso de diseño urbano-arquitectónico desarrollado por los autores Morella Briceño Ávila y Luz Gómez Rosales, el cual abarca las escalas macro, meso y micro. A través del diagnóstico realizado, se han identificado resultados importantes en cada una de estas escalas.

A nivel macro, se destaca la relevancia de la vinculación y resonancia que el equipamiento tendrá en el cantón. En la escala meso, se ha analizado la movilidad del contexto inmediato para proponer una reorganización de los actores del sitio, tanto peatones como vehículos. Por último, en la escala micro, se han considerado los lotes y las distancias para determinar las ubicaciones adecuadas del equipamiento, teniendo en cuenta su función y el espacio disponible.

Como parte de la propuesta de sutura urbana, se plantea la creación de una galería comercial de comida, que estará acompañada de un diseño urbano que garantice la seguridad en el cruce para los habitantes y visitantes del lugar.

## PALABRAS CLAVE

Sutura urbana, borde, fragmentación, conectividad urbana, movilidad.

## Abstract

This work focuses on the theme of urban suturing in a space fragmented by a border path in the city of Atuntaqui-Andrade Marín, specifically on the E35 highway. This border has given rise to a series of everyday situations that affect both residents and visitors of the area.

The approach of this study is based on the methodology of urban-architectural design process developed by authors Morella Briceño Ávila and Luz Gómez Rosales, which encompasses the macro, meso, and micro scales. Through the conducted diagnosis, important results have been identified at each of these scales.

At the macro level, the relevance of the connection and resonance that the equipment will have in the canton is highlighted. At the meso scale, the mobility of the immediate context has been analyzed to propose a reorganization of the site's actors, including pedestrians and vehicles. Lastly, at the micro scale, lots and distances have been considered to determine suitable locations for the equipment, taking into account their function and available space.

As part of the urban suturing proposal, the creation of a commercial food gallery is suggested, accompanied by an urban design that ensures safety at the crossing for the residents and visitors of the place.

## KEYWORDS

Urban suturing, border, fragmentation, urban connectivity, mobility.

## Introducción

Las transformaciones de ciudades muchas veces destinadas al automóvil, han dejado de lado el pensar en construir ciudades “amables” y a la escala humana, siendo este un reto a nivel mundial. A partir de esto se han desarrollado propuestas y desarrollo de investigaciones desde contextos específicos para responder a esta necesidad común.

En este sentido, la presente investigación se ha desarrollado con el concepto de “habitabilidad urbana” para poder seguir la propuesta metodológica escogida e identificar los elementos necesarios para el análisis y el diagnóstico y a partir de dichas estrategias, desarrollar intervenciones enfocadas en la humanización del barrio en específico de Atuntaqui. La panamericana de dos fue resultando insuficiente por la cantidad de autos que cruzaban. La vía se transformó en un nodo conflictivo tanto para los autos como para el peatón. La situación de ese tiempo produjo una intervención vial de un desnivel para el paso directo de autos, situación que fue direccionada en beneficio de los autos y no de las habitantes, perjudicando tanto el cruce seguro de las personas, como el ingreso de visitantes a Antonio Ante.

Se presenta la ubicación del Cantón Antonio Ante en el centro de la Provincia de Imbabura y cómo se conecta con los demás cantones a través de la E35 y, hacia el norte a través de ésta, con la vía E10; lo que evidencia su posición estratégica, ratificando la importancia de las ciudades intermedias con un gran potencial, ya que articulan el territorio a través de sus redes de infraestructura a nivel local y nacional (Estupiñán, 2020, pág. 98).

Considerando lo anterior se plantea el problema en relación con la ciudad de Atuntaqui ya que se encuentra dividida en dos sectores importantes debido al cruce de la Panamericana Norte, hecho que causa una división de actividades e imposibilita la integración segura de la ciudad. Por ejemplo, las ferias realizadas se desarrollan únicamente en el centro de la ciudad, alejadas del ingreso de la

misma, perdiéndose de esta información una gran cantidad de personas que cruzan por Antonio Ante. De igual manera uno de los equipamientos más importantes del norte del país es la Fábrica Imbabura, que se encuentra en el sector excluido de todas las actividades comerciales.

Se comprueba que la vía E35 produce una fragmentación territorial entre el Norte y el Sur del Cantón. Por ejemplo, las parroquias urbanas Atuntaqui y Andrade Marín se encuentran separadas por la vía E35 que, al ser de alto tráfico y no poseer pasos peatonales a nivel (cruces cebra) y en altura (puentes peatonales), impide una circulación peatonal fluida y segura, siendo la población infantil y de adultos mayores la más vulnerable (Estupiñán, 2020, pág. 45).

Como objetivo principal se plantea un equipamiento para la integración de los sectores de Andrade Marín y Atuntaqui para tener una continuidad visual, funcional del lugar y calidad ambiental. Se entiende para este trabajo de la calidad ambiental está directamente ligada a la continuidad espacial de las relaciones visuales y funcionales de lugar. Además, en términos que las relaciones funcionales y visuales sean satisfactorias para las personas que van a utilizar el espacio

Como objetivos específicos se propone el analizar las determinantes de calidad espacial que produce un borde perceptual en los habitantes de los sectores Atuntaqui y Andrade Marín para el diagnóstico del lugar.

Proponer un esquema estructurante para el borde urbano bajo criterios de imagen, morfología y funcionalidad.

Diseñar un espacio arquitectónico como nodo/ umbral identificador del borde urbano y que una a ambos lados del eje ajustado a la vida cotidiana de las personas que frecuentan el lugar.

Siendo una necesidad la integración de los sectores desfavorecidos por el cruce de la Panamericana se ha identificado como punto de quiebre el nodo conflictivo entre la calle Gral. Enríquez y la E35 en

donde la afluencia y seguridad de peatones no está solventada. Esta problemática tiene repercusiones como el hecho de que Atuntaqui no es una ciudad de estancia y la visita de personas es muy baja en relación con la cantidad de flujo de autos que pasa muy cerca.

“Pese a contar con una estructura vial consolidada y bastante funcional, no existe la continuidad vial que contribuiría a un mejor desempeño de las actividades”(Estupiñán, 2020, pág. 150).

Atuntaqui presenta una morfología que cuenta con una estructura física con varias componentes.

Determinarán la función de la forma de la estructura urbana con el objeto de reforzar el significado de la imagen colectiva de la ciudad, y que es necesaria para que los individuos puedan actuar con coherencia en el medio ambiente y entre ellos. Es el resultado de la superposición de imágenes individuales expresadas en elementos urbanos, en donde el concepto de forma y función se utilizan para reforzar el significado e identidad de la ciudad (Lynch, 1959, pág. 9).

El trabajo se estructura en cuatro capítulos: el primero, describe y explica los conceptos de borde como espacio de interés que genera fragmentación, la forma que, a través del estudio de vacíos puede ser una oportunidad para generar continuidades espaciales y la sutura como la acción que permite unir los vacíos y los llenos en el espacio urbano, pasando por los referentes urbanos arquitectónicos, internacionales, nacionales y locales a los normativos que guían las acciones a nivel urbano hasta llegar a las síntesis de conceptos que guiarán el énfasis de la metodología.

El capítulo 2 de orienta al análisis en las escalas, macro meso y micro de los aspectos de paisaje, imagen, morfología y funcionalidad para determinar los grados de fragmentación del espacio urbano desde estas características.

El capítulo 3 pone en práctica los criterios establecidos en la metodología orientados al análisis y diagnóstico del lugar. El capítulo 4 supone el desarrollo en escala meso y micro de la propuesta urbano arquitectónica en toda su extensión. Finalmente se proponen las conclusiones con el logro de los objetivos del trabajo, recomendaciones sobre futuros proyectos.



## 1. Marco teórico

El borde urbano puede generar continuidad o ruptura. Se explicarán los elementos que forman parte de su carácter físico-espacial y por tanto conforman la esfera de lo objetivo, como lo inmaterial que compone la percepción y sensaciones causadas por este tipo de espacio; esto incide en la continuidad del espacio y contribuye a mejorar su calidad.

### Enfoque objetivo del borde

#### 1.1. Borde Urbano

El borde urbano como concepto se ha entendido como un espacio lineal dentro de un entorno específico. Como primer análisis se plantea la necesidad de reflexión de las características que definen a un espacio de borde. Sus atributos son determinados como: “Espacios diferenciados, de encuentro, neutralidad, conflicto, movilidad, coexistencia e incluso, como espacios en donde la diversidad de elementos y su interacción permite la emergencia de condiciones propias y diferenciables” (Villamizar Duarte & Talavera Dávila, 2018, pág. 11).

Como segundo punto es importante mencionar que la principal característica de un borde es que sean lineales. “Los bordes son los elementos lineales que el observador no usa o considera sendas. Son los límites entre dos fases de rupturas lineales de la continuidad” (Lynch, 1960, pág. 17).

Existen diferentes enfoques que se han dado, desde concebir al borde como líneas de aproximación, conexión de gran escala, zonas de transición, espacios de convergencia, hasta los espacios social y físicamente entendidos como quiebre que pueden ser intervenidos para minimizar la fragmentación de sectores de un mismo conjunto como se observa en la figura 1.

Dichos bordes tienen la característica de poder ser más o menos penetrables debido a su calidad de intervención, separando o uniendo directamente dos sectores, es por esto que se puede acotar la

afirmación que realizó (Lynch, 1960) “los bordes pueden aumentar la tendencia de los barrios a fragmentar la ciudad, desorganizándola” (p.51). Esta idea acentúa el criterio y necesidad de intervención en los bordes de las ciudades actuales.

Los bordes urbanos permiten extender estudios y prácticas estratégicas incorporando las condiciones específicas del lugar, dinámicas y su relación con los entornos de territorios aledaños. Esto incorporan en su análisis algunos trabajos “tanto las diferencias físicas del territorio, como las condiciones de vida de sus pobladores y, en general, los desequilibrios en términos sociales, económicos, ambientales, políticos y de planeación” (Ravetz, Fertner, & Nielsen, 2013, pág. 17). Resulta decisivo el análisis de estos fenómenos de borde desde sus peculiaridades que los acota en cada situación.

Estos desequilibrios pueden afectar la calidad de vida de los pobladores y generar disparidades significativas en el acceso a oportunidades y recursos. Por lo tanto, abordar estos desequilibrios de manera integral y equitativa es fundamental para promover un desarrollo sostenible y una sociedad más justa.

Figura 1 Noción de borde en un conjunto urbano



### 1.1.1 Sendas como borde urbano

Se reconoce a una senda como un elemento lineal que conduce de un punto A a un punto B, por el que se da el tránsito de personas vehículos o cualquier usuario que lo requiera. En general son calles; estos pueden tener diferentes tipos de cruce como se observa en la figura 2 sus distintas formas.

Originalmente un borde no es considerado una senda, sin embargo, pueden ocurrir eventos históricos que, por diferentes acciones de autoridades y ocupación del lugar por parte de los habitantes, se produzca la generación de diferentes concepciones de una misma realidad. Esta, es determinada por la perspectiva de cada habitante, ocasionalmente puede haber diferentes visiones del entorno para entender la senda puntualmente. “Una autopista es una senda para el conductor y un borde para el peatón” (Lynch, 1960, p.15).

Los elementos que se mencionaban al inicio del trabajo hacían referencia a los de carácter material, palpables: el número de carros, el espacio físico como barrera y los diferentes elementos que existan.

Por su parte, el biólogo (Ramón Folch, 2003) considera que el “efecto borde se produce cuando la continuidad espacial de un hábitat o de un ecosistema se ve interrumpida por un artificio más o menos lineal y suficientemente largo y ancho para impedir o dificultar el cruce de individuos” (p.18). Entonces, el fenómeno de la senda como borde urbano, debe entenderse como una limitación importante del tránsito seguro de las personas, que afecta de forma directa e indirecta a su entorno, inclusive en la manera de interactuar con su contexto temporal o permanentemente.

Al referirse a un cruce en un borde, por ejemplo, uno de los aspectos importantes a considerar es que “Estos cruces caóticos no son tan solo el producto de accidentes históricos del pasado. Todavía embrolla más las cosas el moderno intercambio de carreteras, en particular porque en este caso la opción debe hacerse a gran velocidad” (Lynch, 1960, p.17).

Las determinantes que tiene específicamente una senda tipo autopista, provienen de la dinámica de la vida cotidiana del habitante como se observa en la figura 3. El traslado, la velocidad, movimiento, dinámicas, flujos son algunas palabras que caracterizan los bordes urbanos.

Figura 2. Tipos de cruce

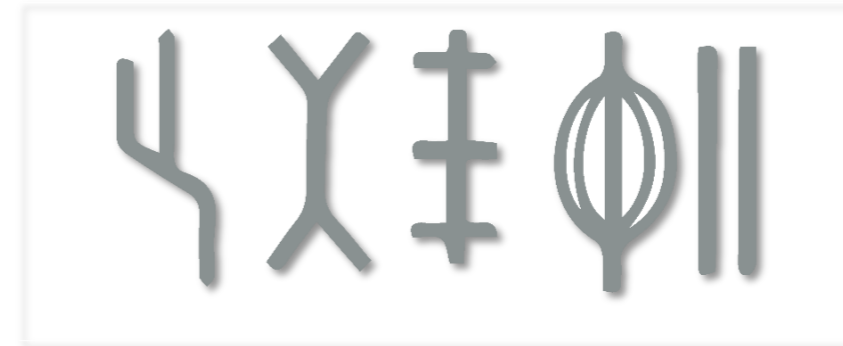


Figura 3. Sendas como borde en la ciudad



## 1.2. Forma urbana

La forma urbana permite alcanzar el entendimiento de la compleja distribución que se desarrolla en la ciudad y los distintos momentos que ha sufrido por la acción del ser humano. Para este planteamiento es necesario analizar distintas características morfológicas de la ciudad que permiten que la misma tenga cualidades únicas del territorio analizado. Varios autores afirman que:

Los primeros desarrollos del concepto se producen en la segunda década del siglo XX desde la geografía, donde el estudio de la forma urbana se trata a través de la morfo-grafía, entendida como la descripción del plano de la ciudad, mediante el análisis del emplazamiento urbano, asociado al medio físico, y a las etapas históricas del crecimiento (Johson, 1980, p.15).

Para el análisis de mapas el principal actor es la observación del territorio, para dar una lectura apropiada de datos importantes. Por otra parte, el conjunto de decisiones, transformaciones y configuraciones de la sociedad en los distintos momentos, se ven reflejados en la estructura física del territorio en distintos ámbitos.

La forma urbana se compone de una estructura física-territorial conformada por el territorio, por las formas de subdividir la tierra, las redes de comunicación, las tipologías urbanas y arquitectónicas, y por una estructura socio-espacial basada en las actividades, estilos de apropiación y manifestaciones culturales de los habitantes (Guzmán Ramírez, Garfías Molgado, & Padilla Gutiérrez, 2018, pág. 5).

De esta manera se puede afirmar que la forma urbana no es únicamente lo que se observa como resultado de la evolución de la trama, sino que es todo ese conjunto de espacios en el territorio que reflejan un trasfondo de ideas de los habitantes del lugar en cada etapa. Los rezagos de los estilos de apropiación que han tenido, presentan una conexión con el sentido de pertenencia hacia la ciudad actual.

El papel de los diferentes actores sociales es determinante para poder entender el crecimiento histórico, dando una mirada al pasado y los distintos pasos que ha dado tal evolución de la forma urbana y todas las características que esta conlleva como son la trama, la manzana, la calle, el cruce y los espacios abiertos que dan como resultado la configuración físico-espacial de la ciudad.

### 1.2.1 Continuidad de la trama urbana

La trama urbana es la estructura sobre la cual se desarrolla la ciudad, el trazado referido desde su concepción y sus distintas modificaciones que ha permitido entenderse como el carácter "vertebrante" que define la continuidad y equilibrio territorial que mantiene la ciudad, viéndose reflejada en la comunicación que maneja tanto transversalmente como longitudinalmente con su respectiva permeabilidad y concreción de relaciones humanas.

Lo urbano enriquece las prácticas sociales y alienta la participación de los ciudadanos. Esto lleva a la necesidad de replantearse de acuerdo con las nuevas dinámicas urbanas, es así como a través de planes, proyectos, etc. se busca mejorar la calidad del espacio público obedeciendo a políticas públicas, intereses privados o asociaciones público-privadas (Perahia, 2007, pág. 45).

La continuidad de la trama urbana condiciona directamente a restringir o promover la movilidad cotidiana de los habitantes permitiéndose recorrer las calles y vivirlas integrando diversidad de actividades en la vida de los habitantes.

Al insertar elementos nuevos en la trama urbana como edificaciones, parques, vías, equipamientos, entre otros, se determina el grado de segregación y reorganización que establecerá un diálogo coherente en su paso por la ciudad.

Por lo tanto, al momento de realizar un cambio en la ciudad es necesario tomar en cuenta su valor histórico, social, económico que ha sido producto de la forma de vida de las personas en ese espacio para no causar efectos de ruptura que *a posteriori* tengan que adaptarse a una realidad que no acompaña a la forma de vida que tienen o, a su vez, que causen deterioro en la calidad de vida de las personas.

### 1.2.2 Vacío urbano

Dentro de las condicionantes físico espaciales de análisis en este capítulo, se ha visto pertinente acentuar la importancia de vacío urbano. Esto se debe a que, desde la perspectiva morfológica de trama, supone estar en la categoría de jerarquización dentro del conjunto urbano. Esto quiere decir que hay vacíos mas importantes que otros que contribuyen a estructurar rupturas en el espacio.

La trama urbana es entendida por un diálogo entre vacíos y llenos que pueden producir distintas configuraciones de espacio público. Esto resulta en la trama desde el vacío como un elemento estructurante, así se puede acotar la reflexión “El espacio no son los cuerpos materiales, sino el intervalo que existe entre ellos o el hueco que llenan” (Maderuelo, 1960, pág. 20).

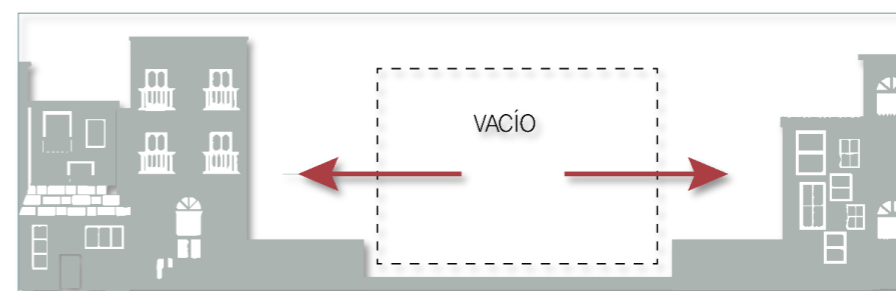
Siendo así, se define como la ausencia de elementos y presencia de otros produciendo la pauta para entender una realidad nueva dentro de la ciudad como se observa en la figura 7.

El espacio entre cosas, permite apreciar y tomar un descanso a modo de preparación del resto de objetos que serán presentados al observador, convirtiéndose este en una herramienta tanto de diseño como de entendimiento de la ciudad.

Se emplea el vacío intersticial como eficaz instrumento dialógico y estrategia de composición urbana. Integrándose con la necesaria intencionalidad y ejerciendo una extraordinaria sensibilidad para con las preexistencias del lugar. El ‘silencio urbano’ pasa a emplazarse inteligentemente entre cada una de las piezas ideadas y sus respectivos escenarios urbanos (Sancho & Campos, 2018, pág. 48).

Este desalojo de elementos es causante de reacciones en el espectador como lo es la curiosidad y expectativa futura. Esto, gracias a intercalar el elemento mencionado de vacío urbano con respecto a la trama urbana y esa sucesión de planos verticales como fachada y de igual manera la ausencia de ellos, acompañados de diferentes texturas y colores.

Figura 4 El vacío urbano con respecto a la ciudad



## 1.3. Funcionalidad

### 1.3.1 Movilidad

En un contexto de fragmentación urbana, la movilidad se convierte en un factor crucial para el bienestar y la calidad de vida de los habitantes de la ciudad. La ruptura de la continuidad en el espacio urbano puede generar una serie de obstáculos y limitaciones que dificultan el desplazamiento de las personas, ya sea a pie, en bicicleta, transporte público o vehículo privado. La presencia de barreras físicas, la falta de infraestructura adecuada para el transporte no motorizado, la desigual distribución de los servicios de transporte, entre otros factores, pueden generar desigualdades en el acceso a la movilidad y aumentar los tiempos de desplazamiento.

Para referirse a movilidad segura es necesario, automáticamente, hablar también de urbanismo debido a que su relación es íntimamente cercana. “Solo puede haber seguridad cuando el tratamiento del espacio público es claro para todos sus usuarios, cuando la simple observación informa sobre qué y en qué grado es admisible en una calle” (Pere Espelt & León-Salas, 2009, pág. 25).

Muchas veces, el tratamiento e intervención de ingeniería vial directamente resulta insuficiente. En ocasiones incluso, se llega a destruir un espacio público en beneficio de vías vehiculares más amplias o nuevos trazados. Esto afecta negativamente el desarrollo de actividades de convivencia para poner en primer lugar al automóvil, siendo este el único usuario.

Pero no es que el automóvil sea el enemigo de la ciudad, sino que no se ha sabido limitar su uso a un espacio determinado, de adecuar sus canales de circulación al resto de funciones y requerimientos de organización de la ciudad (Pere Espelt & León-Salas, 2009, pág. 5).

Esto sugiere que los diseños urbanos deben tener en cuenta tanto el tráfico peatonal y la seguridad, así como la circulación de vehículos, para garantizar que las calles sean seguras y accesibles para todas las personas.

### 1.3.2 Fragmentación Urbana

La fragmentación, en el contexto urbano, hace referencia a la interrupción o separación de una continuidad física, social o cultural en el espacio urbano de una ciudad, generando un efecto de desconexión entre distintos elementos y áreas. Esta desconexión puede manifestarse de diversas maneras, como la existencia de barreras físicas como carreteras, vías de tren o ríos, que dividen y aíslan áreas urbanas, o la presencia de zonas marginadas y excluidas del resto de la ciudad, que pueden generar conflictos y desigualdades sociales. En este sentido, la fragmentación urbana tiene importantes consecuencias en la calidad de vida de los habitantes de la ciudad, ya que puede dificultar el acceso a servicios y recursos básicos, limitar la movilidad y la interacción social, y afectar la cohesión y la identidad urbana.

No se hará referencia directamente a la fragmentación que puede ocurrir en el tejido social, pero sí a la manera de relacionarse de las personas que frecuentan o se desenvuelven en espacios fragmentados.

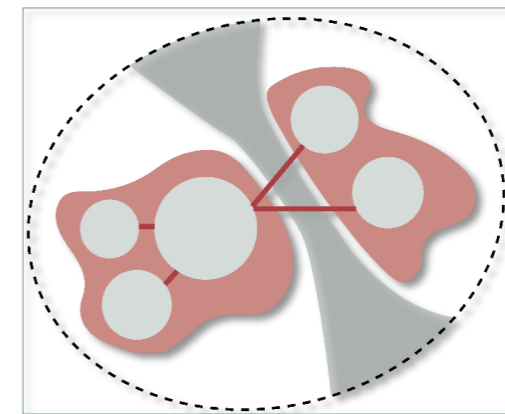
La fragmentación físico espacial se refiere al corte de dos locaciones dividiéndolas con muros o autopistas, por esta razón, implica una reflexión de distintos indicadores funcionales de las relaciones que se producen en el territorio, entre ellas las de los automóviles que generan una importante

influencia sobre las lógicas de separación. “El automóvil tiene una gran influencia, además, se desarrollan lógicas de separación y nuevas fronteras urbanas” (Prévôt Schapira, 2001, pág. 52).

“Los bordes, sean de ferrocarriles, topografía, vías directas o límites de barrios, constituyen un rasgo muy típico de este medio y tienden a fragmentarlo” (Lynch, 1960, p.175).

De este modo se hace referencia a esta fragmentación como una ruptura con fronteras invisibles que causan discontinuidad en la trama del territorio y por ende, a la vida cotidiana en actividades que realizan las personas en los sectores involucrados en la ciudad, ver la figura 4.

. Figura 5. Fragmentación de los sectores de la ciudad por un elemento



### 1.3.3 Sutura

En el contexto de una ciudad fragmentada, el concepto de sutura urbana emerge como una estrategia de intervención urbana que busca superar las discontinuidades y rupturas del espacio urbano. La sutura urbana se refiere a la creación de conexiones físicas, sociales y culturales entre zonas antes aisladas o marginadas, con el objetivo de promover una mayor integración y cohesión en la ciudad. Esta estrategia implica la creación de nuevas infraestructuras y espacios públicos, con el fin de generar nuevas oportunidades de interacción y encuentro entre las personas.

La sutura urbana se presenta como una alternativa al modelo de fragmentación urbana, que ha generado un sinfín de problemas en las ciudades contemporáneas. En este sentido, el concepto de sutura urbana se presenta como una herramienta clave para construir ciudades más inclusivas, sostenibles y equitativas en el siglo XXI.

Cada elemento insertado en la ciudad contribuye en la transformación del lugar favoreciendo a la colectividad o individualidad, brindándole un concepto en relación con las demás ciudades que se va construyendo, conforme se orienten todas interconexiones que se propician en este hábitat.

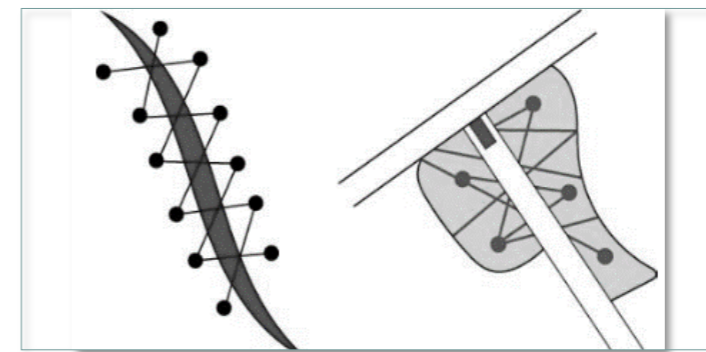
Se plantea como condición general que, “los bordes sean verdaderas suturas y que unan, ya que el objetivo debe consistir, como urbanistas, en considerar la necesidad de identidad y estructura en nuestro mundo perceptivo y ejemplarizarlo en nuestro medio urbano” (Lynch, 1959, pág. 10).

Dicha afirmación sobre la necesidad que los bordes en la ciudad sean verdaderas suturas que unan, refleja la importancia de considerar la percepción y la estructura urbana en la planificación y el diseño urbano. Para Lynch, los bordes son aquellos límites visibles y tangibles entre dos elementos urbanos, como pueden ser dos barrios, una calle y una plaza o una avenida. Es fundamental que estos bordes no sean meras barreras físicas que limiten el acceso y la circulación de las personas, sino que actúen como verdaderas suturas que permitan la conexión y la integración entre diferentes elementos urbanos, como se observa en la figura 5.

Es importante considerar que, al momento de suturar un sector, no significa sobreponer dos realidades distintas generando una competencia insana, sino que se deben propiciar programas complementarios que generen un avance y progresión de ambas partes intervenidas. La idea es que el borde convierta sus debilidades en potencialidades, la cabeza de planificación debe llevar el enfoque en forma conjunta y comunitaria, centrado en el conjunto de relaciones humanas factibles y deseables.

La posibilidad de crear un ambiente urbano flexible (polivalente), propicio para la generación de intercambios espontáneos y diversos, los cuales, consecuentemente se relacionan con la calidad y la cantidad de las instancias urbanas (lugares – actividades) que articulan y dan acceso como parte de un sistema estructural (Reyes-Schade, Padilla-Llano, Samuel E., & Gutiérrez-Torres, Katheryn, 2022, pág. 24).

Figura 6 Concepto de sutura



Nota: Tomado de (Gallegos, 2021)

Gracias a esta afirmación se puede interpretar que la intención es, propiciar la ubicación de este borde para generar actividades que tengan carácter multifuncional para los habitantes que usan el espacio de manera cotidiana y así dinamizar el hábitat comunitario.

Para el entendimiento de estos espacios de borde en la acción de suturarlos, es importante mencionar las capacidades que pueden brindar estos espacios tanto a escala de sector como a escala ciudad, para esto se puede observar la figura 6.

Se reconocen estos espacios de borde como “franja de transición”. “Estamos designando un espacio doblemente participado, con cualidades que se perciben a distancia y donde se multiplican las alternativas representadas por los valores sociales, paisajísticos y medioambientales que ilustraban el posible marco de relaciones a resolver” (Blasco, Carmen, Francisco, Sánchez, Martínez, Juan, Ana, Pérez, & Hernández, Gascón, 2021, pág. 20).

Las áreas reconocidas con mayor incidencia social por naturaleza, a pesar de no tener el espacio adecuado, suponen ser las de mayor impacto social, frente a una sutura. Otros autores mencionan que “En una infraestructura es importante tener en cuenta criterios de accesibilidad y seguridad de modo que las acciones que se toman sirvan para contribuir de manera positiva la imagen global dicho contexto” (Reyes-Schade, Padilla-Llano, Samuel E., & Gutiérrez-Torres, Katheryn, 2022, pág. 22).

Estos criterios direccionados tienen efecto directo en la percepción y en la imagen de los usuarios debido a que se modifica la realidad y las imágenes visuales que reciben por sus sentidos.

Es así como tienen una gran importancia, tanto en la percepción que los usuarios, ciudadanos y vecinos tienen del servicio en términos de comodidad, información, protección (entre otras), como de la funcionalidad y la relación que su inserción tiene en el espacio público (Reyes-Schade, Padilla-Llano, Samuel E., & Gutiérrez-Torres, Katheryn, 2022, pág. 22).

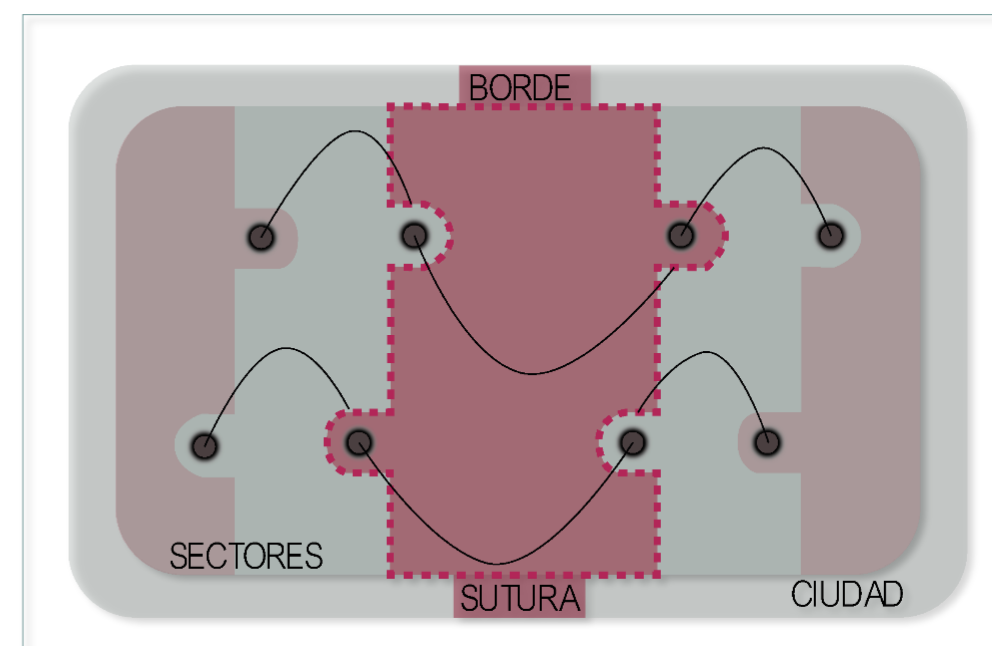
Se convierten estos diversos enfoques en determinantes a tomar en cuenta para una sutura urbana en el espacio público.

Andrade y Baptista (2016) realizaron una investigación sobre la configuración espacial y el análisis del uso de los espacios que contribuyen a una mejor equidad. Estudiaron la manera en que se complementan unos con otros, llegando a la conclusión que la ubicación, accesibilidad y las características físicas son factores que determinan el uso del espacio público. La multifuncionalidad de los espacios cotidianos de las personas para el tráfico peatonal, recreación y socialización juegan un papel importante (p.15).

En relación a esto, al llevar a cabo cualquier intervención en un lugar público, es crucial llevar a cabo investigaciones y reflexiones teóricas sobre cómo se construye la memoria social. La manera en que la subjetividad compartida y las prácticas sociales desempeñan un papel relevante tanto en el espacio público como en la integración urbana..

Cualquier motivo por el que se quiera mejorar un espacio urbano debe surgir nuevas maneras de concepción en los procesos de planificación para la transformación de las ciudades.

Figura 7 Borde como elemento de sutura en la ciudad



### Enfoque Psicológico-subjetivo

En el ámbito urbano, los elementos de carácter inmaterial tienen un papel fundamental en la percepción psicológica y subjetiva del espacio. En este sentido, la velocidad de los autos en una senda, el ruido, la distancia y las luces, pueden ser determinantes para que un espacio se convierta en un borde o una barrera.

La velocidad de los autos en una senda puede generar una sensación de inseguridad y peligro en los peatones y ciclistas que transitan por esa zona, lo que puede limitar la movilidad y el acceso a ciertas áreas de la ciudad. Asimismo, el ruido generado por el tráfico puede ser un factor que afecte la calidad de vida de las personas que habitan en las zonas cercanas, generando problemas de salud y bienestar.

En este sentido, es fundamental implementar medidas que reduzcan la velocidad de los vehículos en las sendas y promuevan un ambiente más seguro y agradable para los peatones y ciclistas. Además, se deben buscar soluciones para mitigar el ruido del tráfico, como barreras acústicas o zonas verdes que actúen como amortiguadores sonoros.

Por otro lado, la distancia puede actuar como un elemento que genera barreras psicológicas, limitando el acceso y la conexión entre diferentes áreas de la ciudad. Las luces, por su parte, pueden generar sensaciones de seguridad o inseguridad en los espacios urbanos, dependiendo de su intensidad y distribución.

Entonces, la presencia de elementos inmateriales en el espacio urbano tiene una gran influencia en la percepción psicológica y subjetiva de la ciudad, y puede afectar la movilidad, la accesibilidad y la calidad de vida de los habitantes de la misma. Por ello, es fundamental que estos elementos sean considerados en la planificación y el diseño urbano, para generar espacios más inclusivos, seguros y agradables para todos los ciudadanos.

## **1.4. Percepción**

### **1.4.1 Imagen urbana**

Para entender la percepción de los habitantes de un lugar, es fundamental considerar tanto los aspectos objetivos como los subjetivos de la experiencia urbana. Los aspectos objetivos hacen referencia a las características físicas del entorno, como la arquitectura, el mobiliario urbano, el estado de conservación, la iluminación, entre otros. Por su parte, los aspectos subjetivos se refieren a la interpretación y valoración personal que cada individuo hace de esos aspectos objetivos.

En este sentido, la concurrencia y el tiempo de permanencia en un espacio público son indicadores clave para medir la calidad de la experiencia urbana. Si un lugar es agradable y ofrece una serie de características que lo hacen acogedor y seguro, es más probable que las personas se queden allí

por más tiempo y disfruten de la experiencia. Por otro lado, si un lugar es desagradable y no ofrece ningún tipo de interés o atractivo, las personas tenderán a alejarse y no permanecerán en el lugar.

La percepción es el resultado de la interacción entre los aspectos objetivos y subjetivos de la experiencia urbana, y se construye a partir de la acumulación de información que se recibe del mundo exterior y que forma parte de los recuerdos. Esta información puede ser consciente o inconsciente, y puede afectar tanto la valoración personal del lugar como las emociones y los comportamientos de los habitantes.

Para conocer las condiciones en las que se encuentran dichos espacios públicos se toman en cuenta diferentes aspectos: “El estado de los escenarios, accesibilidad, uso y frecuencia para resolver la integración de los principales elementos que deben ser tenidos en cuenta en el diseño y estructuración de una propuesta orientada al mejoramiento de este” (Buelvas Cárdenas, 2020, pág. 15).

Es importante que los ciudadanos tengan mejoramiento de su espacio urbano para renovar su percepción. También es necesario analizar las percepciones que se generan en relación con la accesibilidad vial, ya que es un recurso de gran importancia para integrar la forma urbana, logrando interconectar fracciones de forma urbana por medio de los medios de comunicación y transporte, generando un continuo de movilidad que le da un principio de integración y de unidad, y permiten tener un excelente recuerdo de percepciones espaciales que mejorarán la lectura espacial (Cardona & Cardona, 2017, pág. 9).

En cuanto a la imagen urbana, se entiende como la relación mental que elabora una persona al visitar una ciudad. La imagen urbana es la percepción que se tiene de un espacio urbano determinado, tanto a nivel visual como emocional y cognitivo. Se trata de la imagen mental que los habitantes de

una ciudad o visitantes tienen de un lugar, construida a partir de la experiencia y la interacción con el entorno urbano.

La imagen urbana está compuesta por una serie de elementos físicos, como la arquitectura, el mobiliario urbano, la señalética, el paisaje, la iluminación, entre otros. Estos elementos generan una serie de impresiones visuales y sensoriales en las personas, que se combinan con sus experiencias pasadas, sus expectativas y sus emociones, para formar una imagen mental del lugar.

La imagen urbana puede ser considerada como un recurso estratégico para el desarrollo de la ciudad, ya que una imagen urbana positiva puede mejorar la calidad de vida de los habitantes, atraer turismo e inversiones, y generar un sentido de identidad y pertenencia en la población local.

Es por esta razón que, al momento de intervenir de manera brusca en esta situación, se provoca “Desconocimientos y descontroles perceptivos en las lecturas espaciales y por ende confusión con relación al espacio al no poder leer el espacio urbano” (Cardona & Cardona, 2017, pág. 8). Se provoca el nacimiento de espacios fragmentados y discontinuidades que causan inseguridad en los habitantes debido a que su nacimiento no fue de manera orgánica considerando al peatón sino, considerando al auto.

#### 1.4.2 Seguridad

La percepción de seguridad es fundamental para los habitantes de una ciudad, ya que influye en su calidad de vida y en su decisión de caminar por las calles. La velocidad de los vehículos es un factor determinante en la seguridad peatonal, pues, a mayor velocidad, aumenta el riesgo de accidentes y atropellos.

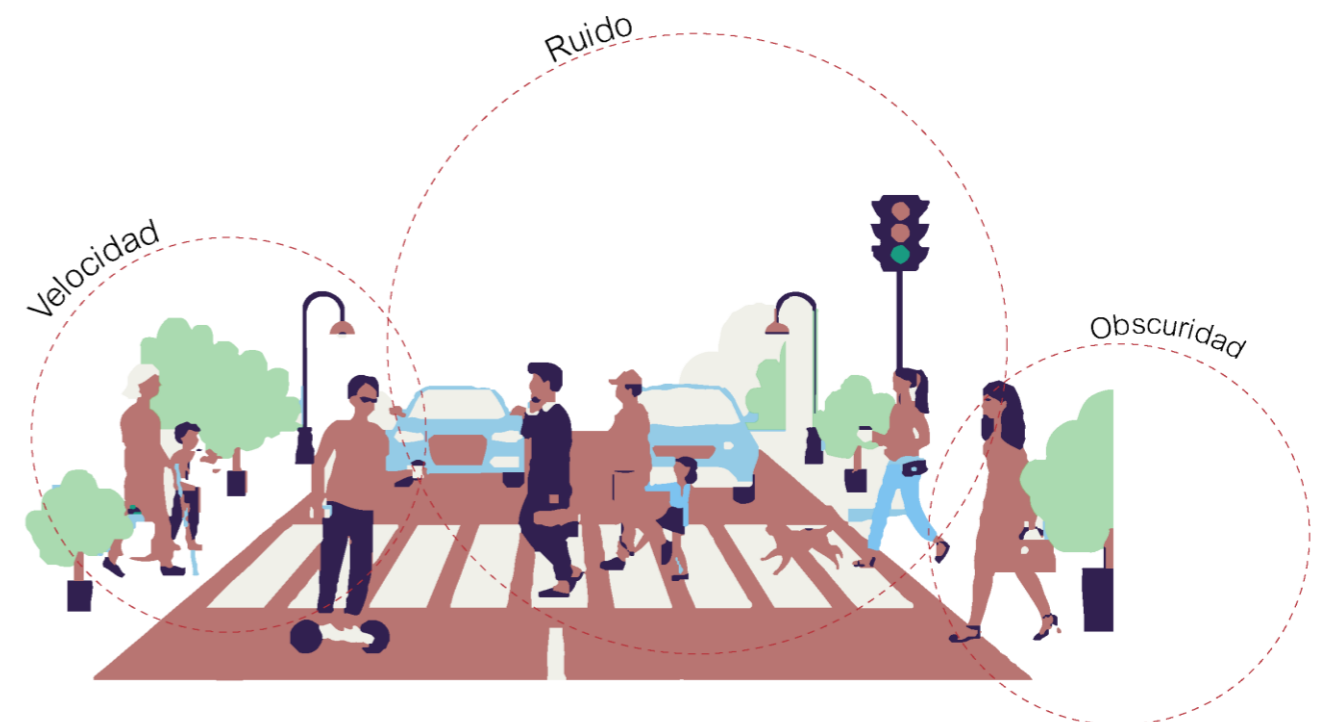
Los estudios demuestran que reducir la velocidad de los automóviles en áreas urbanas disminuye significativamente la incidencia de accidentes y mejora la seguridad de los peatones. Además, la

velocidad moderada también contribuye a reducir el ruido, lo cual es otro aspecto importante en la percepción de seguridad.

El ruido excesivo generado por el tráfico de automóviles puede generar estrés y afectar la sensación de seguridad de los peatones como se puede observar en la figura \*\*. La contaminación acústica afecta negativamente la salud física y mental de las personas, y puede generar distracciones que incrementan los riesgos de accidentes. La implementación de medidas para reducir el ruido, como la instalación de barreras acústicas o la promoción de vehículos eléctricos, contribuye a mejorar la calidad del entorno urbano y la seguridad de los peatones.

Además de la velocidad y el ruido, la interacción entre los carros y los peatones también influye en la percepción de seguridad. La implementación de sendas peatonales adecuadas, señalización clara y medidas de control de tráfico son esenciales para garantizar la seguridad de los peatones.

Figura 8 Seguridad en el cruce



## 1.5. Estudio Tipológico

Se realiza el análisis de 3 referentes, los cuales servirán de base tanto, conceptual, constructiva, forma, manejo de usuarios, para posterior ser aplicado en el equipamiento de integración multifuncional que se propone en la presente investigación.

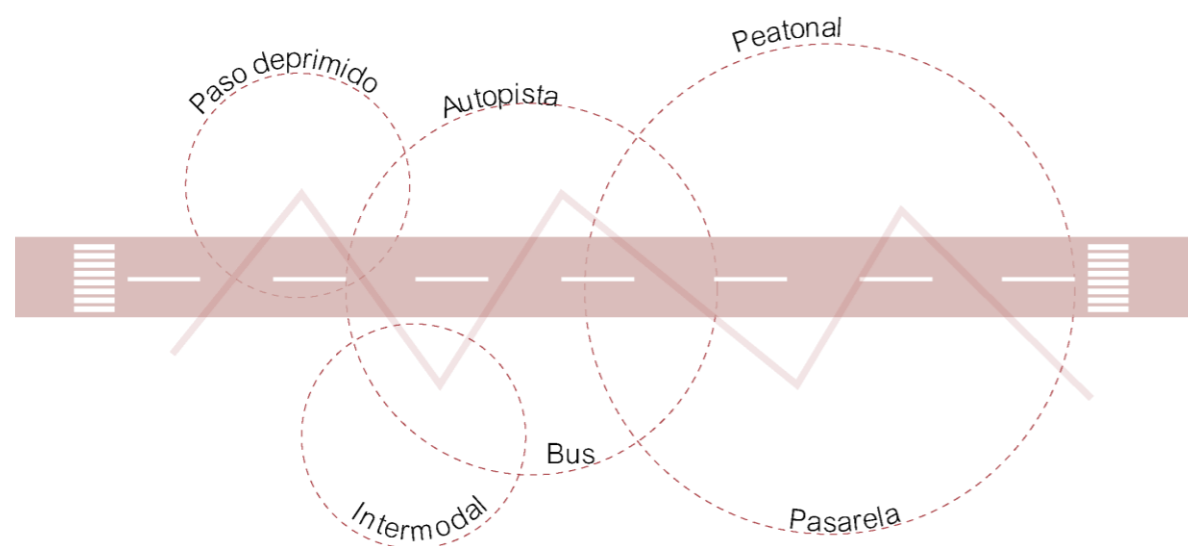
Se realiza el análisis de tres casos de referencia que servirán como base conceptual, constructiva, funcional y formal, así como para abordar el manejo de usuarios. Estos casos de referencia se aplicarán posteriormente en el diseño del equipamiento de integración multifuncional propuesto en la presente investigación.

### 1.5.1 Búsqueda de referentes

Se realizó la búsqueda en base a aspectos similares en cuanto a la situación en la que se ubica el equipamiento, pues gracias a su peculiar situación se han propuesto en el tiempo distintas soluciones.

En la figura 9 se puede observar las características similares en base a las cuales se realizó la búsqueda.

Figura 9 Palabras clave

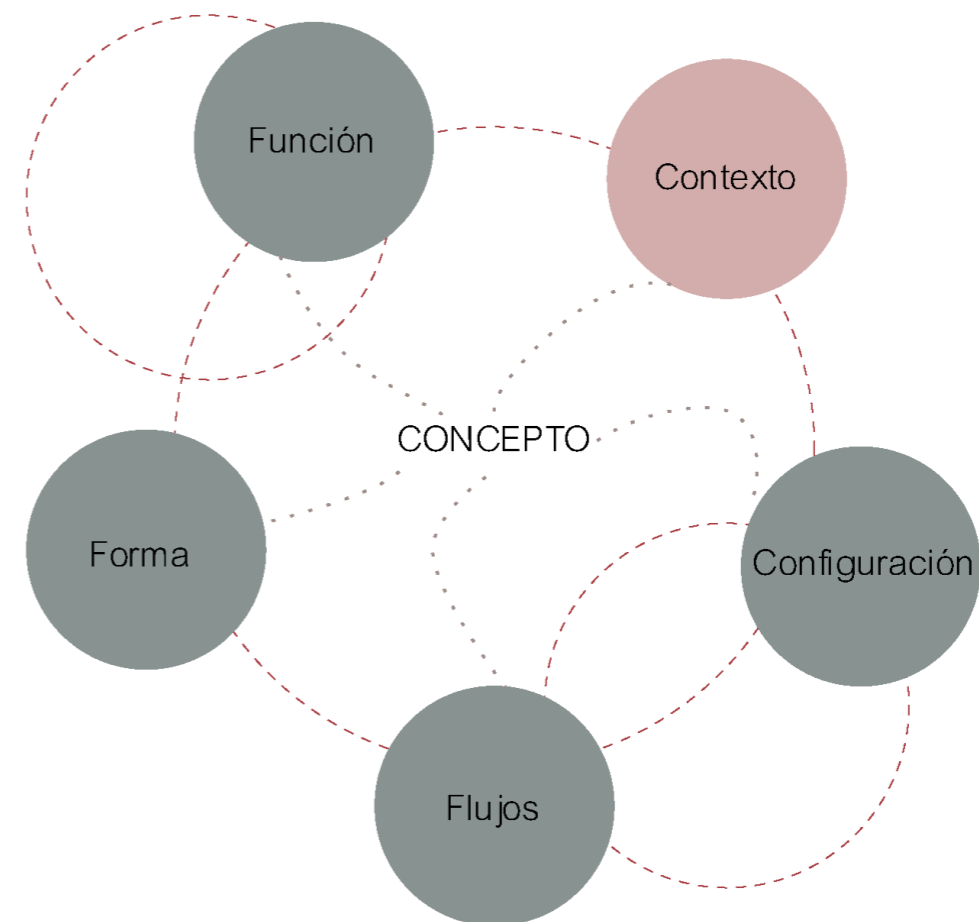


### 1.5.2 Aspectos a ser estudiados

El estudio se centra en un enfoque específico que servirá de apoyo para el diseño posterior del equipamiento. Se ha identificado en cada uno de los casos de referencia un eje central que guiará los criterios utilizados como pauta para el diseño posterior, lo cual contribuirá a una concepción mejorada.

Los aspectos a estudiar se muestran en la figura 10 y posteriormente su ubicación en el mapamundi.

Figura 10 Aspectos de estudio tipológico



Nueva estación de alta velocidad, pasarela peatonal y plaza de Clara Campoamor / Estudio Herreros



'Lo probable de lo variable': el arquitecto como (futuro) catalizador de procesos urbanos



Terminal de autobuses Slavonski Brod / SANGRAD+AVP architects

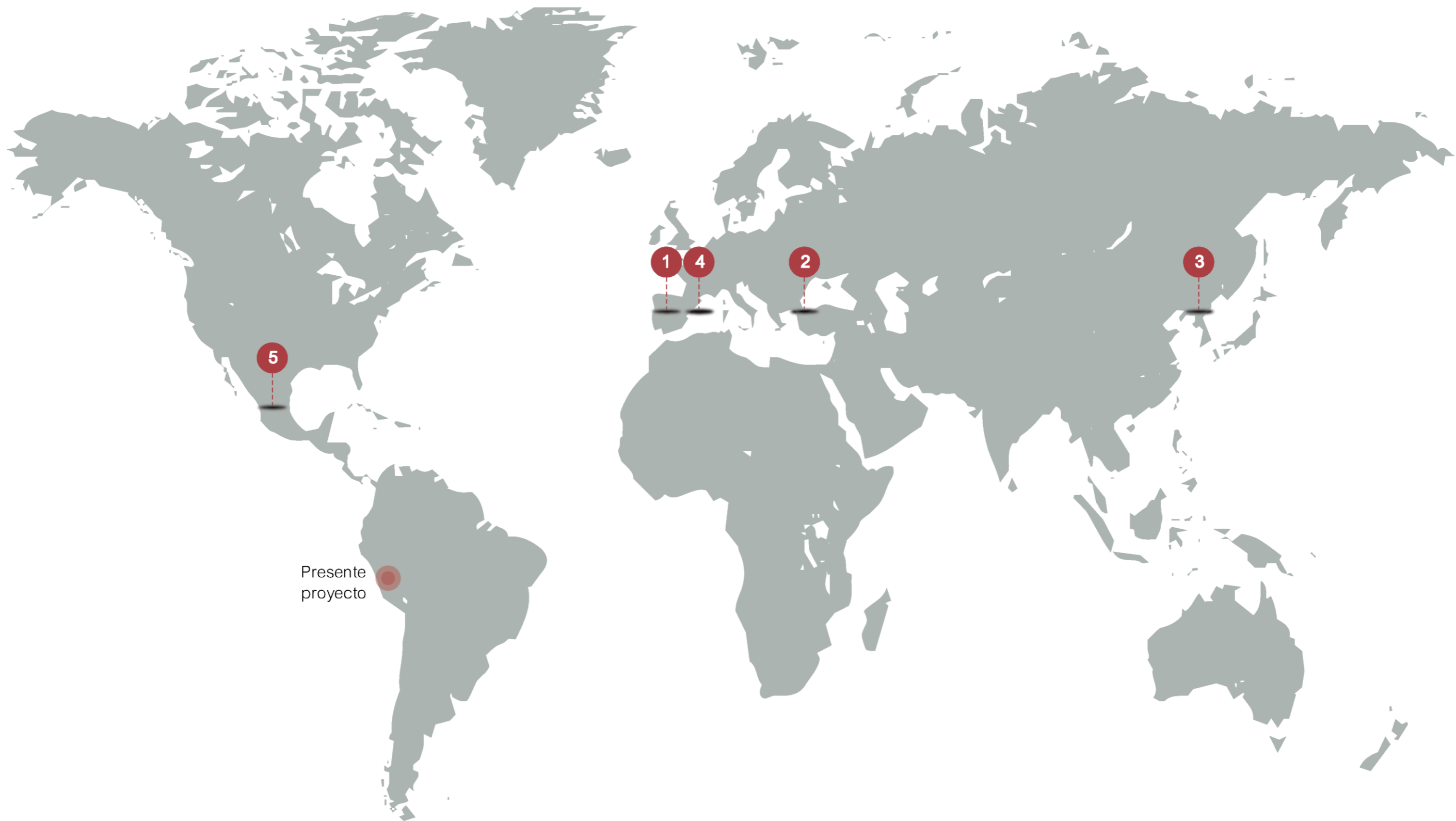


Parque Elevado Chapultepec, proyecto catalizador para generar comunidad en la Ciudad de México



Estación intermodal, Seúl / Dominique Perrault





Presente  
proyecto

1

Nueva estación de alta velocidad, pasarela peatonal y plaza de Clara Campoamor / Estudio

Herreros

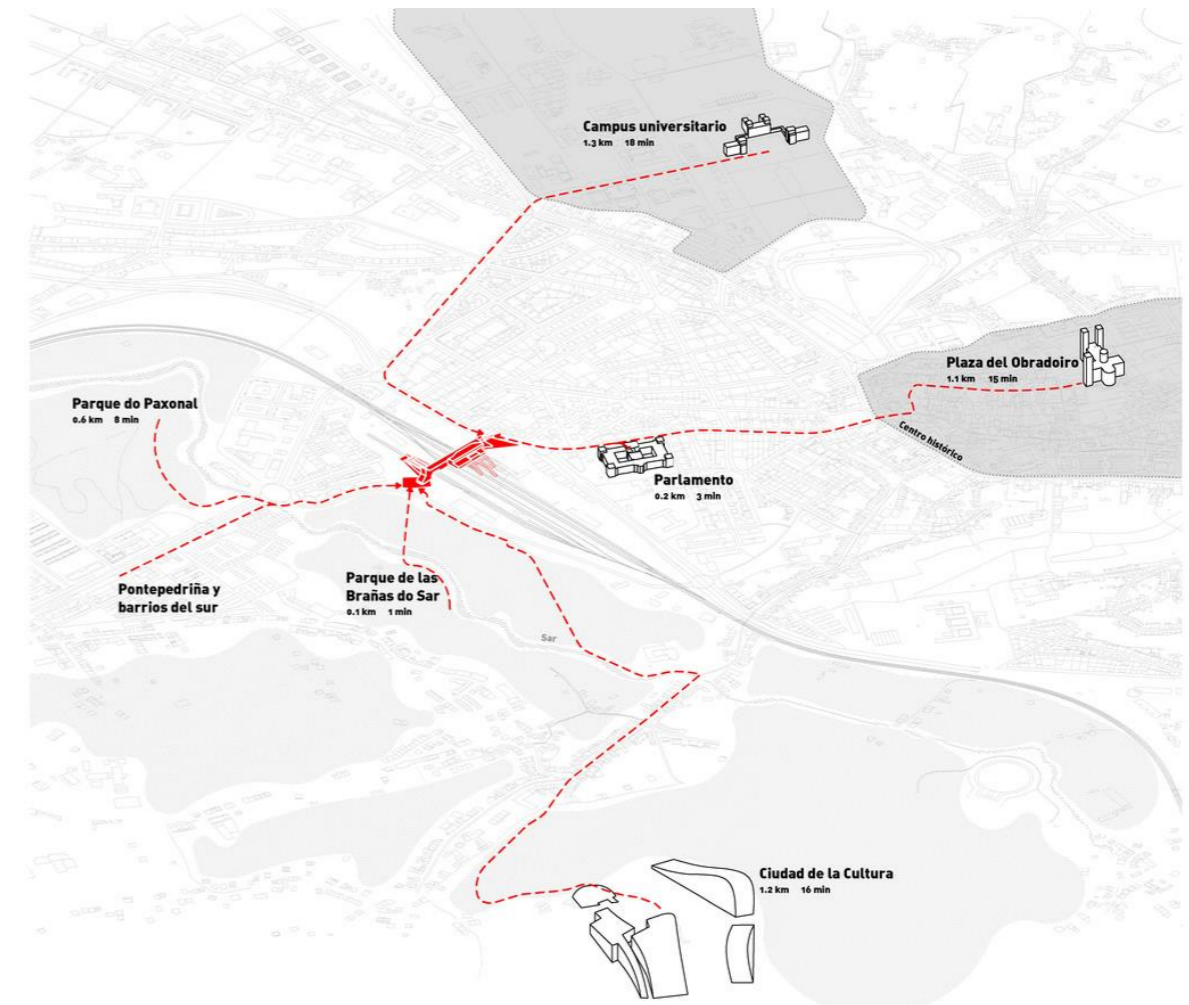
En una estación intermodal es clave la conexión transversal entre las estaciones destinadas a los distintos tipos de transporte. Este eje transversal además permite mejorar la conexión entre ámbitos de la ciudad actualmente divididos por las vías del tren.



Área: 35250 m<sup>2</sup>

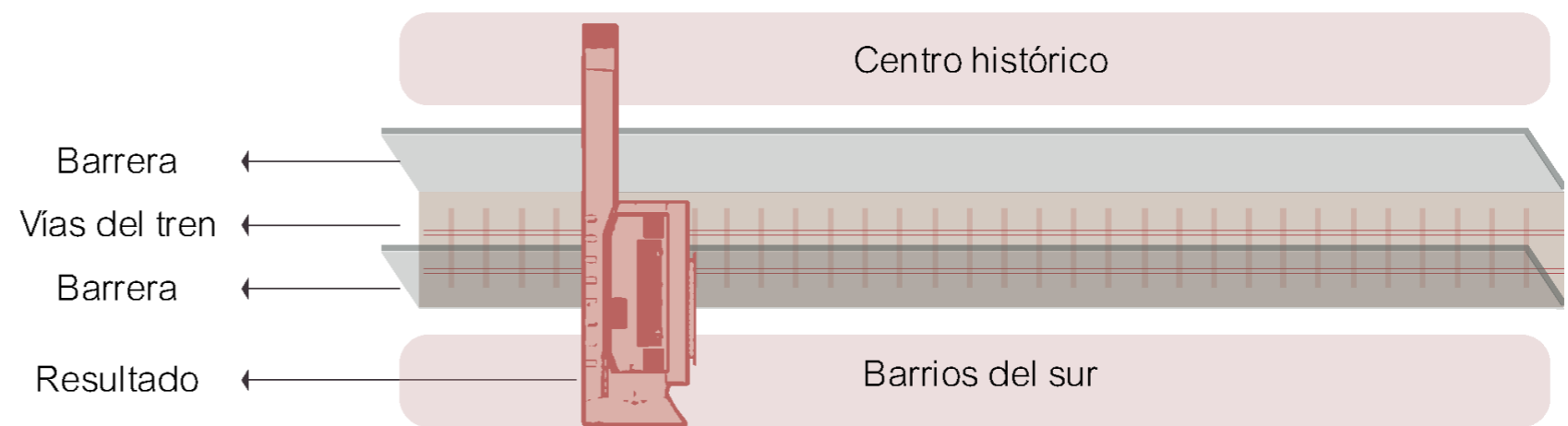
Año: 2021

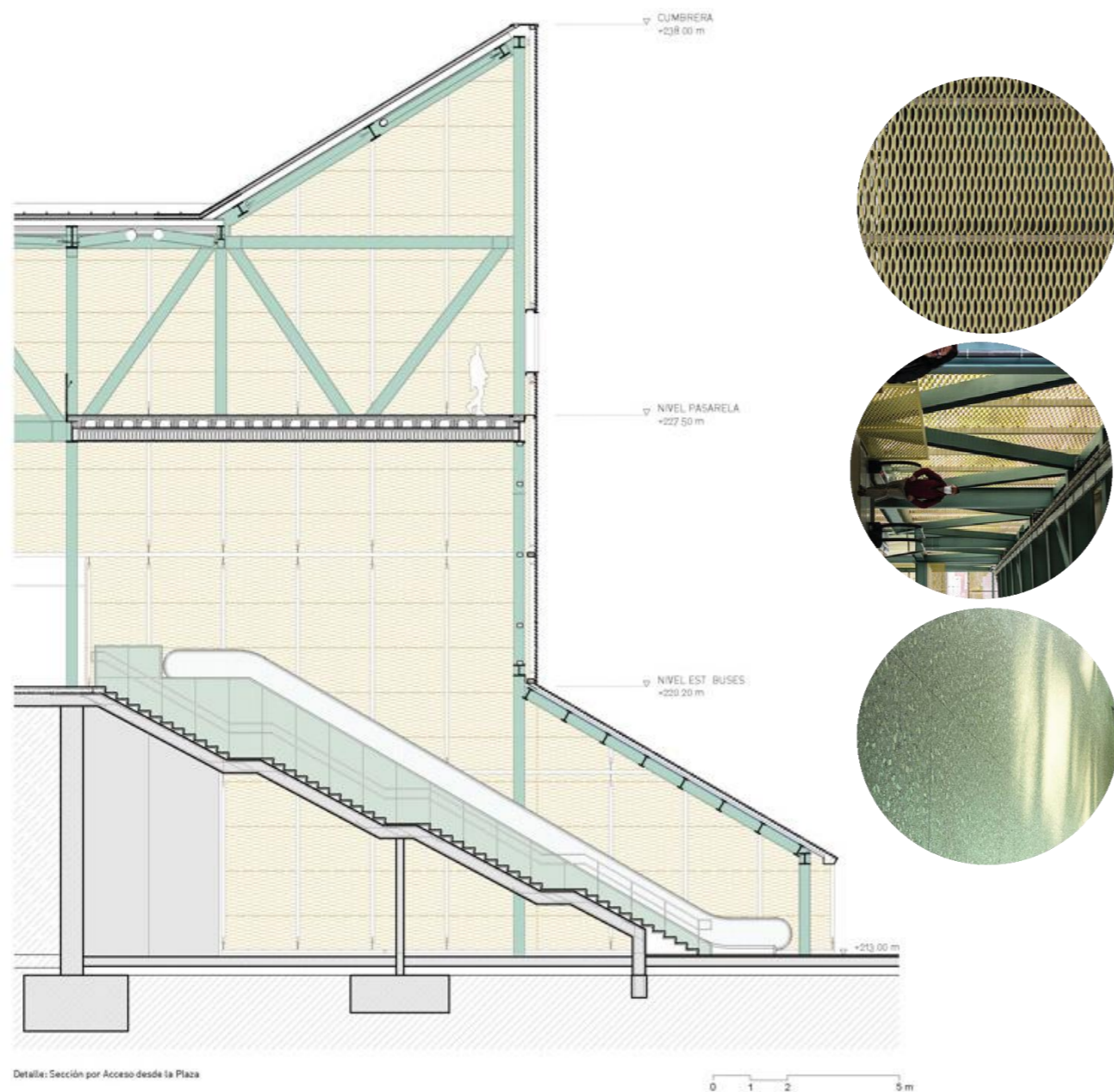
CONTEXTO



Resultado:

- o Edificio construido sobre las vías
- o Terminal de viajeros
- o Conexión urbana
- o Pasarela peatonal
- o Elemento infraestructural

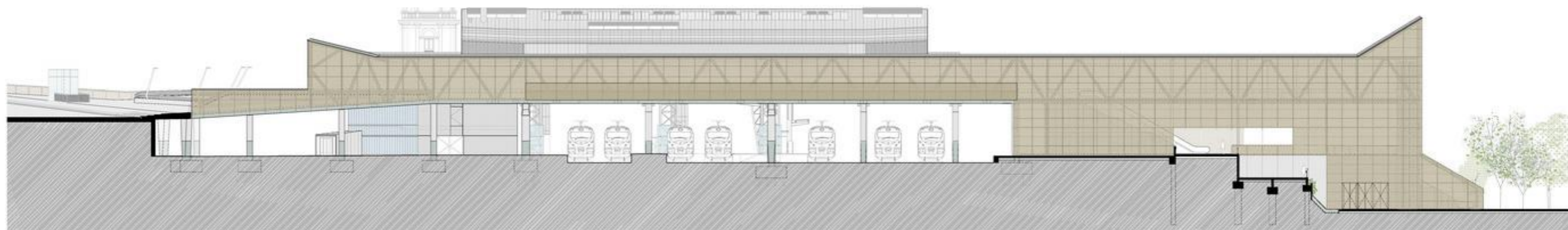




El edificio cuenta con diversas conexiones funcionales como lo son las escaleras mecánicas, pasarelas peatonales y ascensores, conectando el vestíbulo con los andenes de manera directa; de igual manera la conexión entre la pasarela peatonal y los diferentes tipos de movilidad que acompañan en el sistema como lo son, autobuses, taxis, tren y autobús urbano. Así los pasajeros podrán recorrer el espacio en un entorno cubierto.

En cuanto a los materiales que conforman la pasarela están las columnas de hormigón prefabricadas soportando un tablero de sistemas constructivos ligeros y microperforados, translúcidos como el policarbonato y de montaje en seco como la cubierta de. Su estructura es metálica visible en color verde industrial conformando el carácter de dicha plataforma intermodal.

De igual manera el edificio es acompañado la Plaza de Clara Campoamor, en donde se genera un generoso espacio público que permitirá admirar el edificio y las convivencia de los habitantes, dicha plaza genera un dialogo como contrapeso a la Plaza de la Estación que será construida en el lado norte del proyecto con el mismo fin, marcando una bienvenida a ambos extremos de la edificación



2

Terminal de autobuses Slavonski Brod / SANGRAD+AVP architects

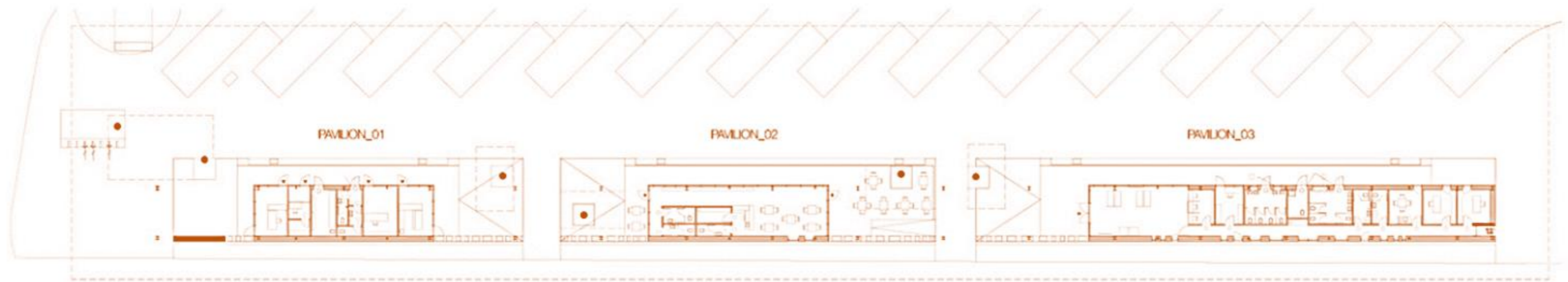
Conforman los pabellones tienen volúmenes similares, pero cumplen distintas funciones. El primer cubo se encuentra una zona de recepción para pasajeros donde se venden boletos, se brinda información, hay una sala de espera, baños y una oficina administrativa. En el cubo central se ubica una cafetería, mientras que en el cubo del oeste se encuentran una panadería.



Área: 377 m<sup>2</sup>

Año: 2021

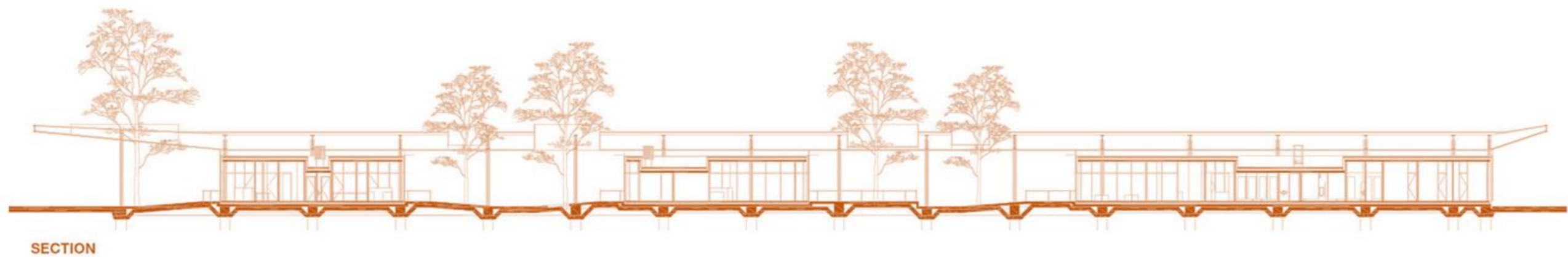
**FUNCIÓN**





Entre los árboles presentes se ubicó los tres volúmenes similares alineados a lo largo de la avenida que los acompaña que enmarca la estación de buses existente para acompañar su uso de modo que se integre en esta cubierta, lo nuevo con lo existente y de igual manera sus usos con la vegetación. Era importante incluir los espacios de venta mínimos y un parque para que este dialogo se pudiera dar de manera más fluida.

La lógica se basa en componer un edificio con elementos como, muros, plataforma, pabellones, vegetación, la idea es e en emplear los mismos elementos de manera versátil, lo que resulta en una reducción de la cantidad de elementos y superficies en el espacio. La plataforma tiene un doble propósito, sirviendo tanto como banco como terraza, mientras que el alero desempeña las funciones de techo y dosel de árboles, al igual que las divisiones de las paredes y la estructura.



3

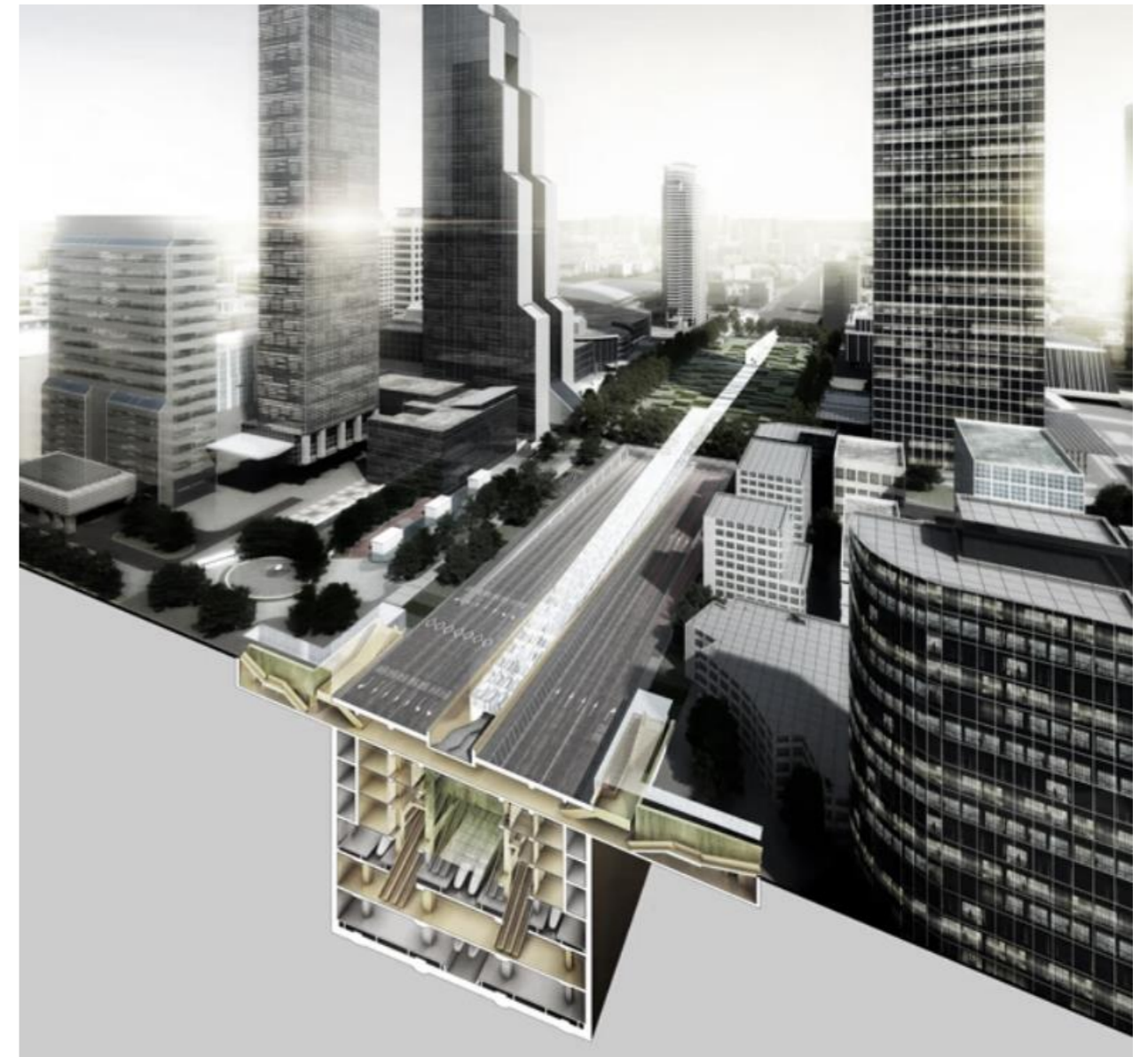
Estación intermodal, Seúl / Dominique Perrault

La intervención es de escala urbana y genera una relación con: el río Han, el arroyo Tancheon y las montañas cercanas, en donde se desarrolla una serie de actividades comerciales, galerías y talleres de. Esta estación es acompañada del parque llamado The Green Land de 32.000 metros cuadrados que tendrá como objetivo ser el nuevo corazón y pulmón de Seúl.



Área: 167 000 m<sup>2</sup>

Año: 2021 **FORMA**



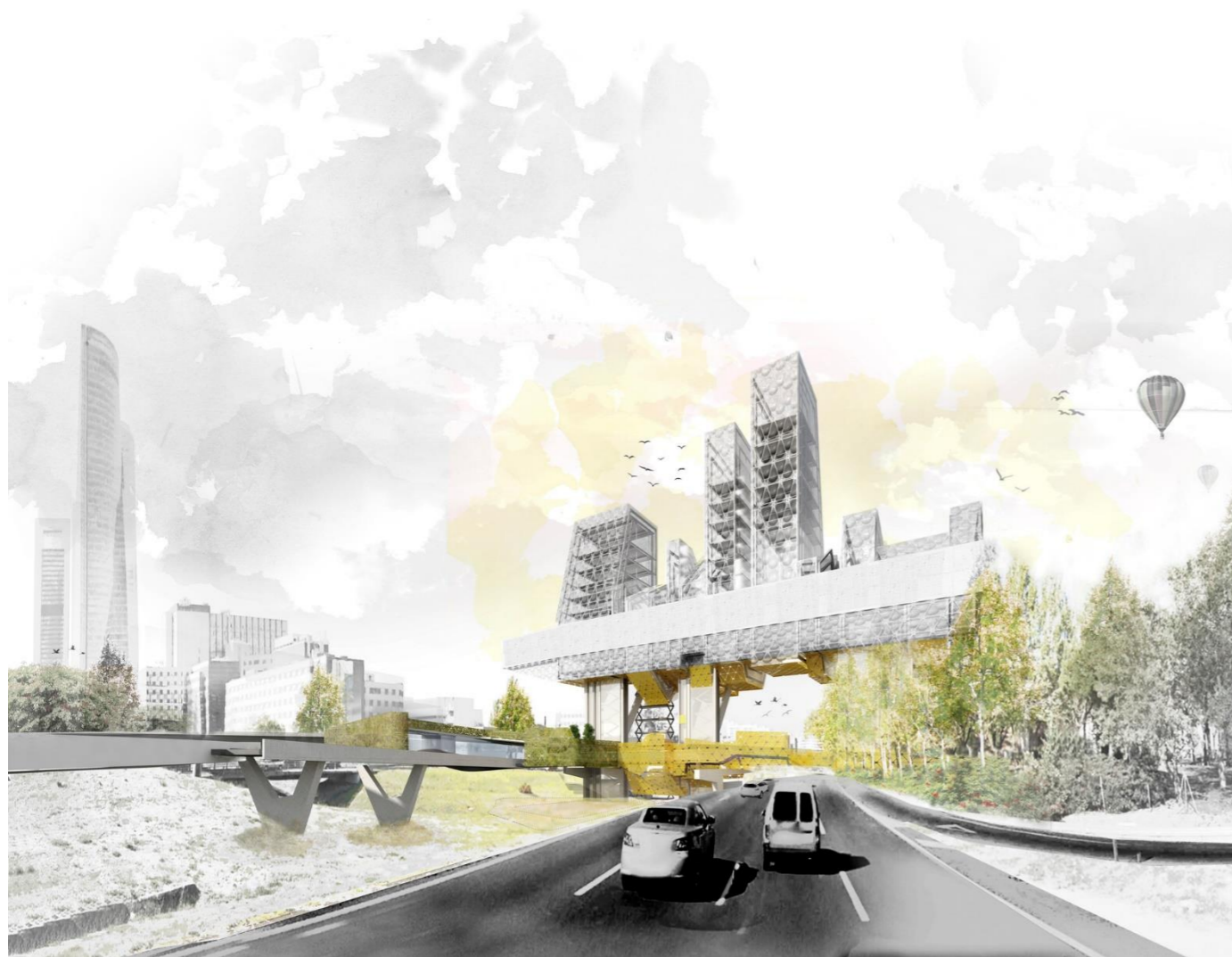
Escenarios:



4

'Lo probable de lo variable': el arquitecto como (futuro) catalizador de procesos urbanos

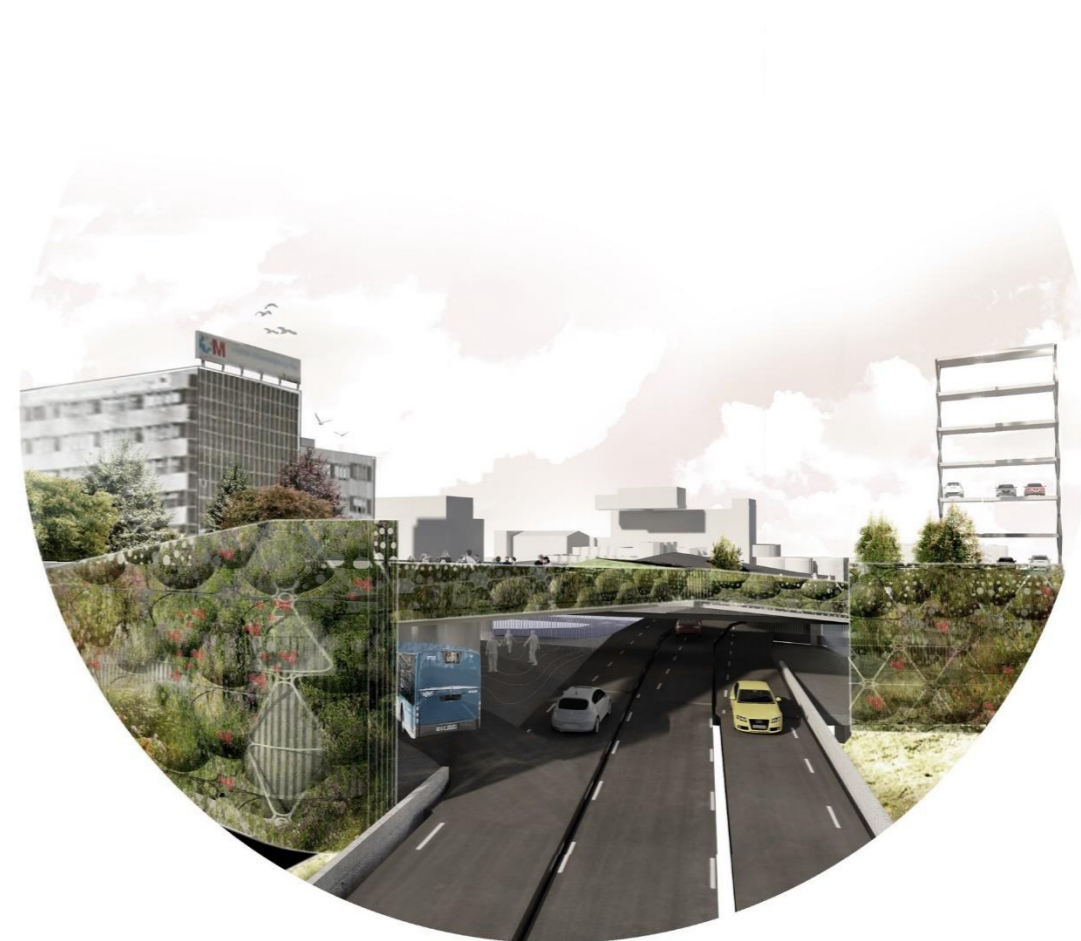
Se trata de una investigación de los vacíos urbanos acompañado de la ausencia del paisaje generando un no lugar debido a que no se desarrolla un cremineto del lugar por fases que sea capaz de dar respuesta a los límites que proporcionan los vacíos urbanos.



Año: 2015

CONCEPTO

Se emplea el uso de la probabilidad como estrategia para diseñar en base a la incertidumbre del proyecto a gran escala lo necesitan. Se necesita de una construcción en fases enfocada en diferentes oportunidades identificadas del lugar. En esta línea, el arquitecto ha renunciado al control absoluto del proyecto en favor de estructuras más abiertas y autoorganizadas. El papel del diseñador ya no consiste en tener el control total del proceso urbano, sino en convertirse en un simple facilitador de dicho proceso.



5

Parque Elevado Chapultepec, proyecto catalizador para generar comunidad en la Ciudad de

México

La propuesta busca entrelazar dos vecindarios en la Ciudad de México mediante la creación de un Parque Elevado que incluye espacios comerciales inclusivos, instalaciones culturales y de asistencia social, áreas verdes y opciones de movilidad sostenible.

Año:2015

CONFIGURACION GENERAL

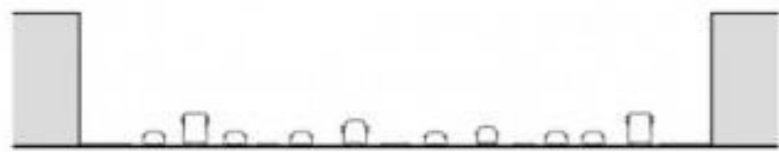
Tres Estrategias Fundamentales

1. Incrementar las áreas verdes y ordenar el tránsito vial.
2. Crear un paseo cultural y comercial
3. Integrar a la sociedad impulsando el desarrollo económico



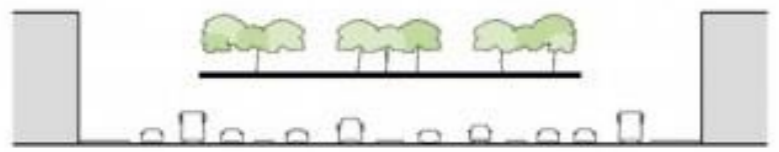
## CONCEPT

### Highway



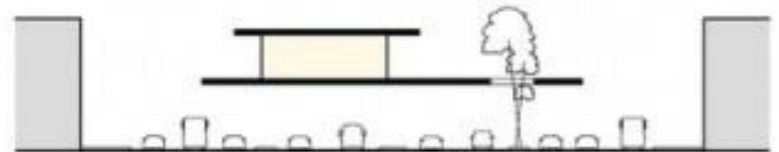
Frontier

### Park and Culture

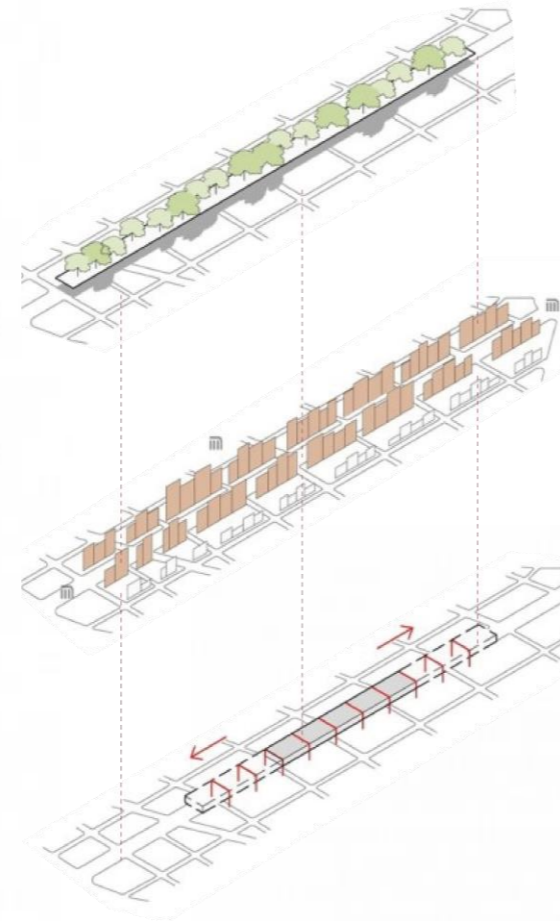


Public Space

### Commerce



Economic Support



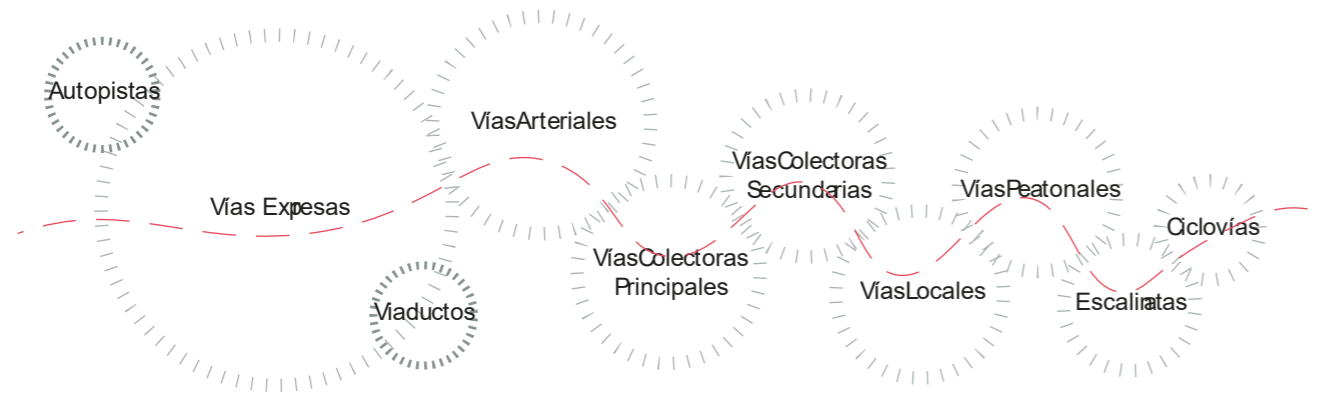
Este proyecto urbano pretende promover una alta variedad de comercios y servicios de actividades comerciales y culturales y a la par promueve la alta densidad y conectividad entre zonas cercanas.

El propósito principal de esta infraestructura pública es servir como un impulsor para promover un sentimiento de comunidad. Su enfoque va más allá de cubrir necesidades básicas mediante servicios públicos y equipamiento urbano, sino que también busca generar espacios que estimulen la integración social.

El proyecto busca establecer un "nuevo destino" en la ciudad al crear una atmósfera atractiva, cómoda y segura.

## 1.6. Marco Normativo

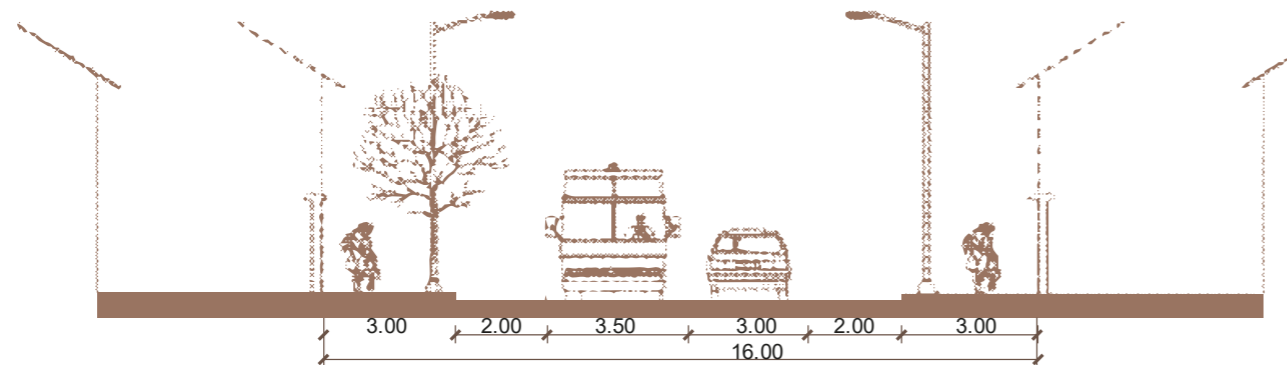
Clasificación del Sistema Vial Urbano



### 1.6.1 Vías Expresas

- Flujo del tráfico de paso de larga y mediana distancia.
- Dividen el tráfico de paso del tráfico local.
- Velocidad de hasta 80 km/h.
- No admiten accesos directos a lotes frentistas
- No admiten el estacionamiento lateral. (Ver figura)
- Las intersecciones con otras vías se realizan solo a desnivel.

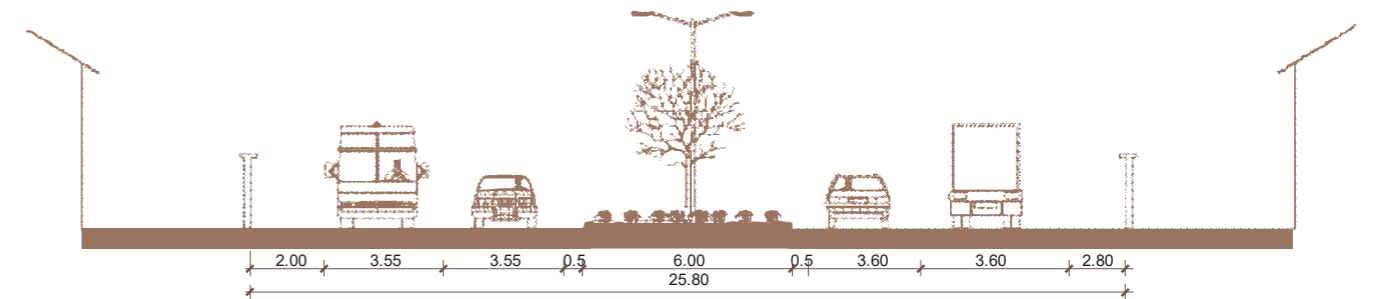
Figura 11 Via expresa



### 1.6.2 Vías Semi-Expresas

- Permiten el desarrollo de altas velocidades vehiculare.
- Dividen el tráfico local.
- Velocidad de hasta 70 km/h.
- Circulación de transporte interurbano, interprovincial y urbano.
- Excepcionalmente admiten accesos directos a predios frentistas mediante vías laterales de servicio.
- No admiten el estacionamiento lateral.
- Las intersecciones con otras vías se realizan sólo a desnivel y a nivel en caso excepcional.

Figura 12 Via Semi-expresa



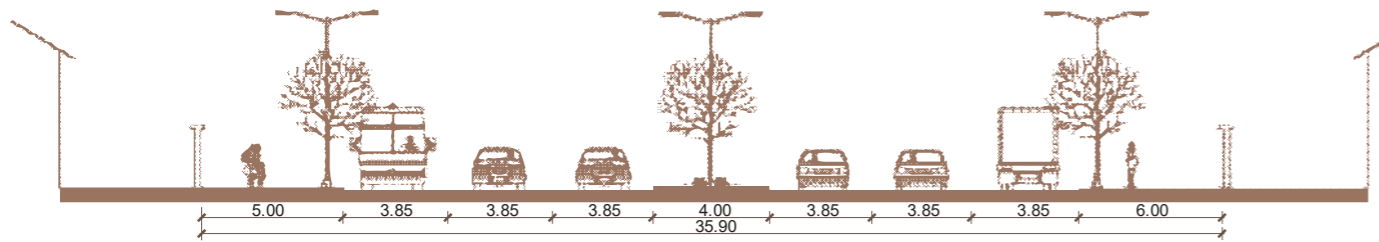
### 1.6.3 Vías Arteriales

Enlazan las vías expresas y las vías colectoras.

- Articulan las grandes áreas urbanas entre sí.
- Conectan las vías de acceso a las áreas urbanas.
- Velocidad de operación de hasta 50 km/h.
- Permiten la circulación de transporte colectivo.
- Permiten el tráfico pesado mediante regulaciones.
- Permiten el acceso a predios frentistas.

- Los cruces en intersecciones se realizan mayoritariamente a nivel e incluyen señalización y semaforización adecuadas.
- No admiten el estacionamiento de vehículos.

Figura 13 Vías Arteriales

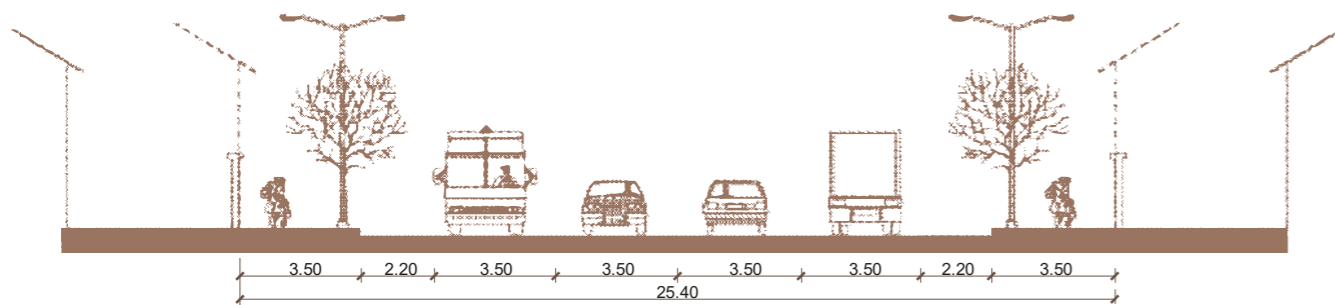


#### 1.6.4 Vías Colectoras

Enlazan las vías arteriales y las vías locales.

- Articulan sectores urbanos.
- Velocidad de operación de hasta 50 km/h.
- Permiten la circulación de transporte colectivo.
- Permiten el tráfico pesado con regulaciones.
- Permiten el acceso a los predios frentistas.
- Pueden permitir el estacionamiento lateral.
- Admiten intersecciones a nivel con dispositivos de control.

Figura 14 Vías Colectoras



#### 1.6.5 Vías Locales

Se constituyen en el sistema vial urbano menor y se conectan con las vías colectoras.

- Permiten la movilidad al interior de sectores urbanos.
- Tiene prioridad la circulación peatonal.
- Permiten una velocidad de operación de hasta 30 km/h.
- Admiten medidas de moderación de tráfico.
- Excepcionalmente permiten tráfico pesado de media y baja capacidad.
- Excepcionalmente permiten la circulación de transporte colectivo.
- Dan acceso a los predios frentistas.
- Todas las intersecciones son a nivel.
- Permiten el estacionamiento lateral.

Figura 15 Vías locales 16.00 m

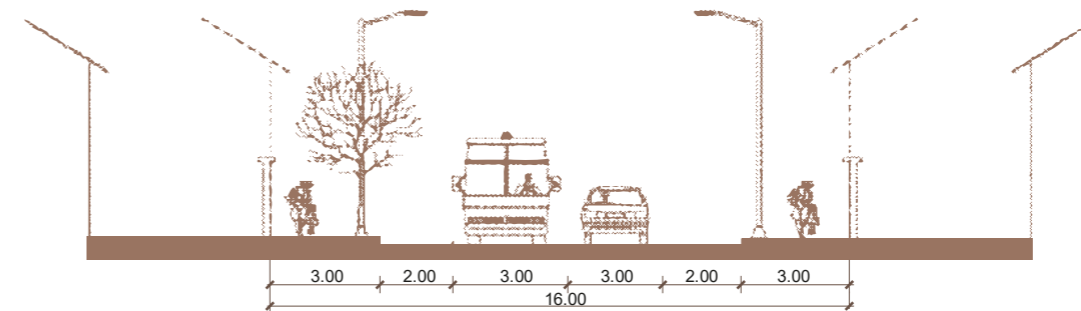


Figura 16 Vías locales 14.00 m

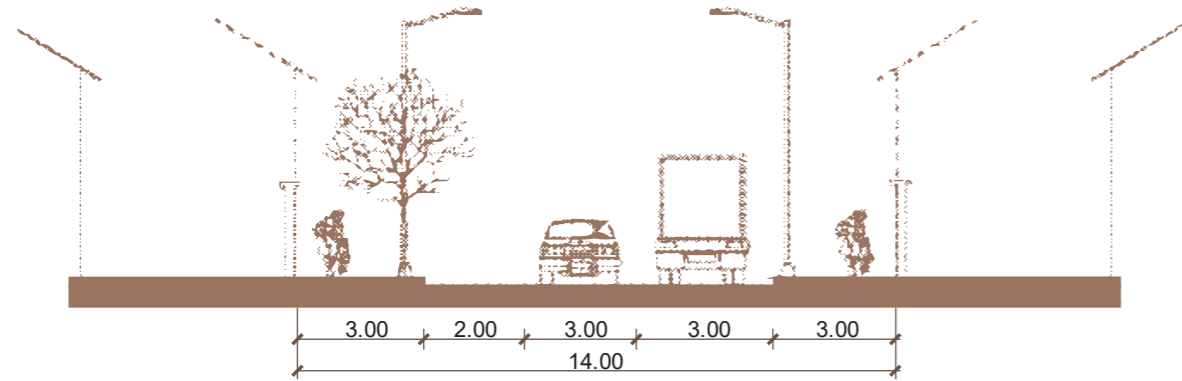


Figura 17 Vías locales 12.00 m

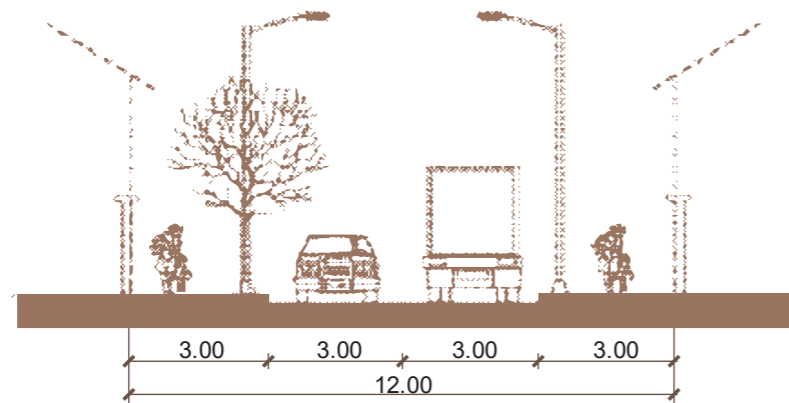
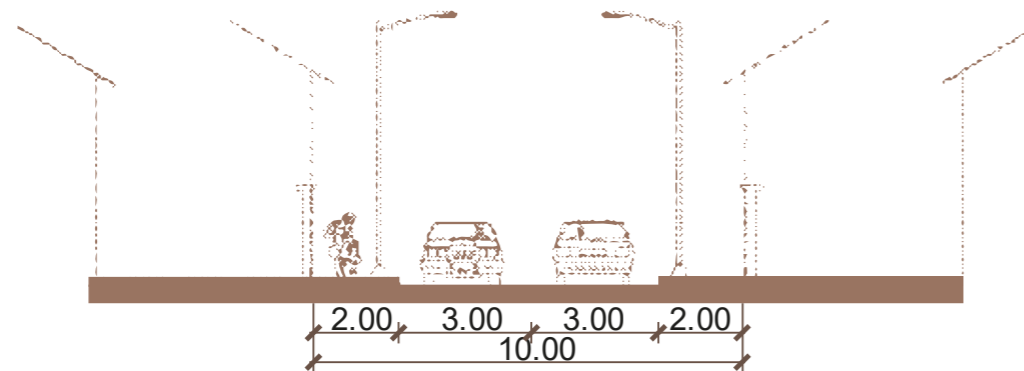


Figura 18 Vías locales 10.00 m



### 1.6.6 Normas generales para la implantación de estacionamientos

- Módulo de estacionamiento mínimo: 2.30 m. por 4.80m
- Cercano al acceso principal de la edificación
- Señalización e identificación visible
- El ingreso siempre desde una vía pública vehicular los ingresos/salidas vehiculares deberán ubicarse en los extremos alejados de las esquinas 5 metros (Ver figura \*\*)

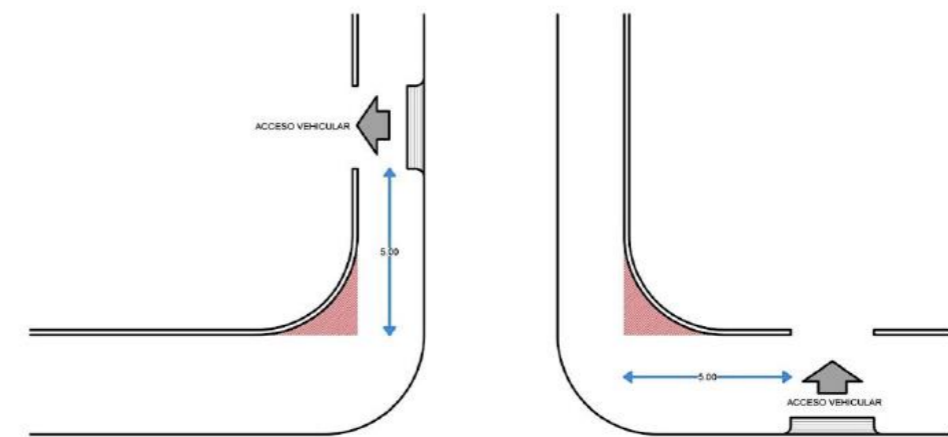


Gráfico N° 5

- Los Tolerancia máxima del 10% en pendiente de rampas
- En rampas helicoidales la rotación de los automóviles es conveniente que se efectúe en sentido contrario al movimiento de las manecillas del reloj
- Radio de giro mínimo al eje de la rampa (del carril interior): 7,50 m.
- Ancho mínimo del carril interior: 3,50 m.
- Ancho mínimo del carril exterior: 3,20 m.

## Capítulo 2: **Marco Metodológico**

## 2. Marco metodológico

La metodología a aplicar en ese trabajo es cualitativa sobre análisis espacial, ha sido escogida debido a la variedad de su campo y enfoques a aplicar en el sector de estudio para recabar datos importantes que interesan al tema de investigación. Permite analizar al lugar con parámetros para formularse estrategias de la intervención del espacio urbano y tener como resultado la motivación por parte de los vecinos que viven en conjunto e interrelacionar la arquitectura con la ciudad.

Como nombran algunos autores el espacio público es La idea fundamental sobre la cual se sustenta el proceso de diseño propuesto que desarrollamos en adelante, es entender a la arquitectura como conformadora del lugar en el que se desarrolla la actividad del hombre. Este lugar no es más que la ciudad, definida, física y espacialmente, por los objetos arquitectónicos y sus interrelaciones”(Briceño Avila & Gomez Rosales, 2011, p. 5).

Para lograr entender este sistema llamado ciudad es necesario recorrer el análisis en diferentes escalas *espaciales* ‘diseño a escala urbana, a escala de sector y a escala arquitectónica’ (Briceño Avila & Gomez Rosales, 2011, p. 13). Dentro de los cuales se recolectarán datos mediante la observación y herramientas digitales para poder realizar una comparación entre dichos datos y obtener información sobre la situación actual del sector y finalmente concluir en un FODA para su síntesis y proceder al proceso de diseño desde las estrategias capturadas en base a las necesidades de la zona de estudio.

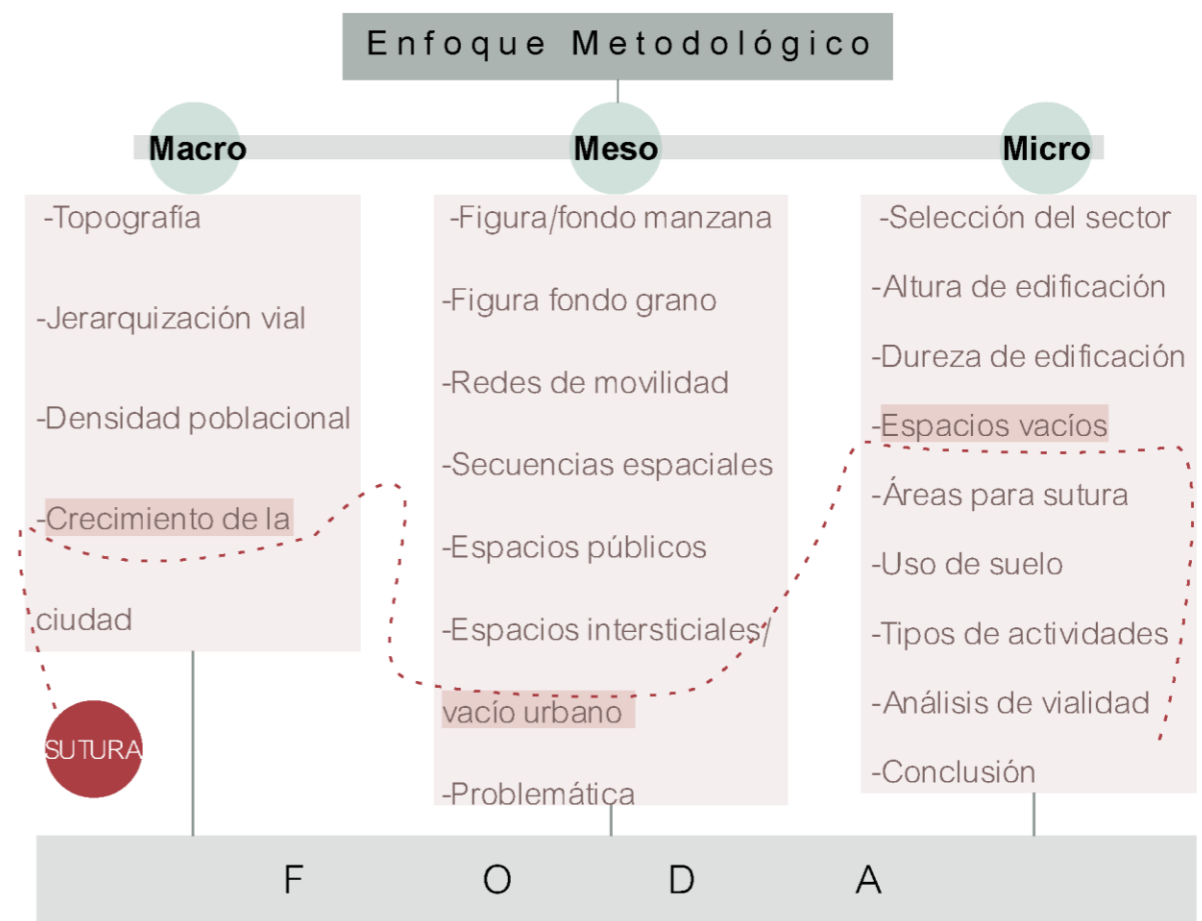
Todo esto con el fin de realizar un análisis del comportamiento de la ciudad en situación de borde causante de la fragmentación físico-espacial y su posterior sutura del sector mediante estrategias y acciones en las distintas escalas de estudio.

A continuación, se detallará los enfoques y variables a tomar en cuenta durante el proceso de investigación y desarrollo del presente documento, así como también las herramientas utilizadas en cada una de las fases para facilitar la recolección de datos.

### 2.1 Análisis del Sitio

Tiene como objetivo recolectar datos relevantes y comparar cifras para poder obtener conclusiones significativas que servirán como base para el diseño de estrategias en las próximas fases en escala macro, meso y micro. Durante esta etapa, se lleva a cabo un análisis detallado del sitio y su entorno que incluye aspecto como se observa en la figura 11.

Figura 19 Enfoque metodológico

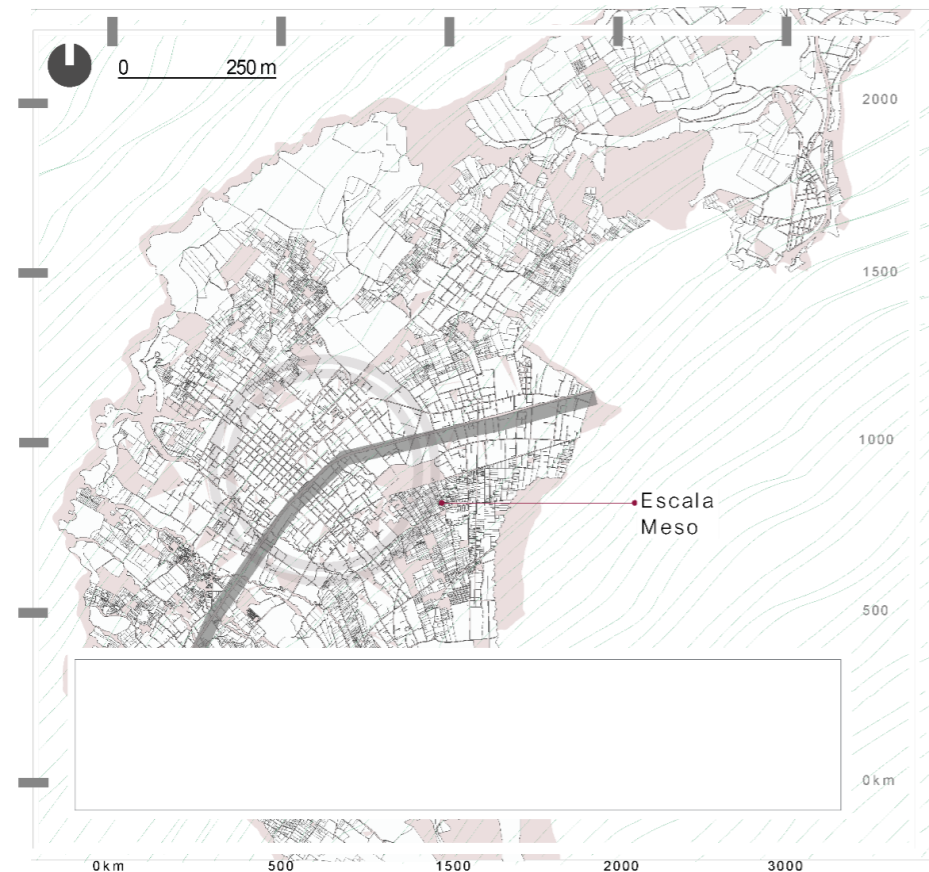


### 2.1.1 Macro

Consiste en la definición de criterios y estrategias nivel macro. En esta etapa se analizará la relación del proyecto con el resto de la ciudad, evaluando cómo se integra en los distintos ámbitos y cómo contribuye a unificar el concepto de ciudad. Es fundamental establecer criterios claros que permitan guiar la toma de decisiones y definir estrategias coherentes con la visión de la ciudad a largo plazo. Además, se debe considerar cómo el proyecto puede impactar en la calidad de vida de los habitantes y en el desarrollo de la ciudad en su conjunto.

Topografía, jerarquización vial, densidad poblacional, crecimiento de la ciudad. En la figura 10 se puede observar el mapa utilizado como base para la recolección de datos, acompañado de la leyenda en el recuadro de abajo. En la figura 12 se puede observar el mapa utilizado como base para la recolección de datos.

Figura 20 Mapa base para análisis macro

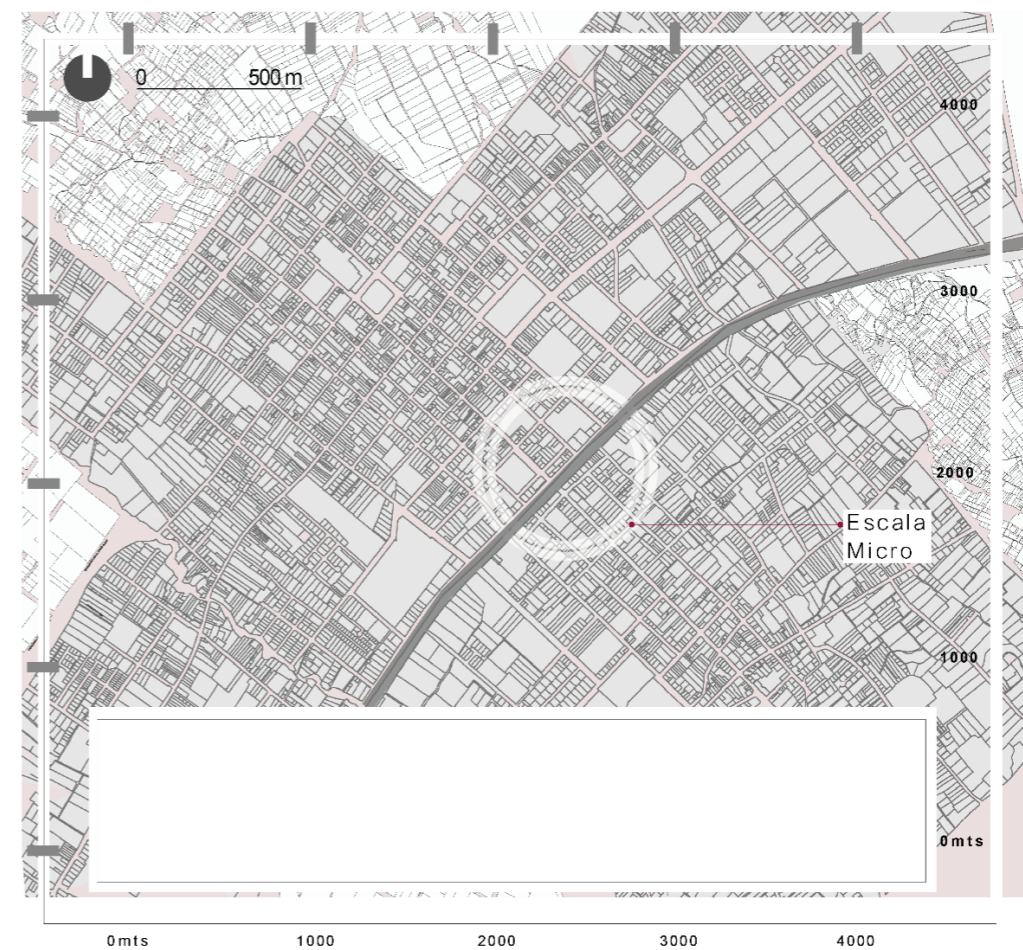


### 2.1.2 Meso

Se enfoca en la definición de estrategias de acción específicas que consideren el contexto y su afectación a nivel sectorial. Durante esta fase, se analiza detalladamente cómo la ubicación y el diseño del proyecto impactarán en su entorno inmediato y en las necesidades de la comunidad local. Es adaptar a las condiciones particulares del lugar para asegurar que el proyecto tenga impacto positivo en la calidad de vida de la comunidad local, y para garantizar su viabilidad y sostenibilidad en el tiempo.

Figura fondo manzana, figura fondo grano, redes de movilidad, secuencias espaciales, organización de espacios públicos, espacios intersticiales/ vacío urbano, problemática. En la figura 13 se puede observar el mapa utilizado como base para la recolección de datos.

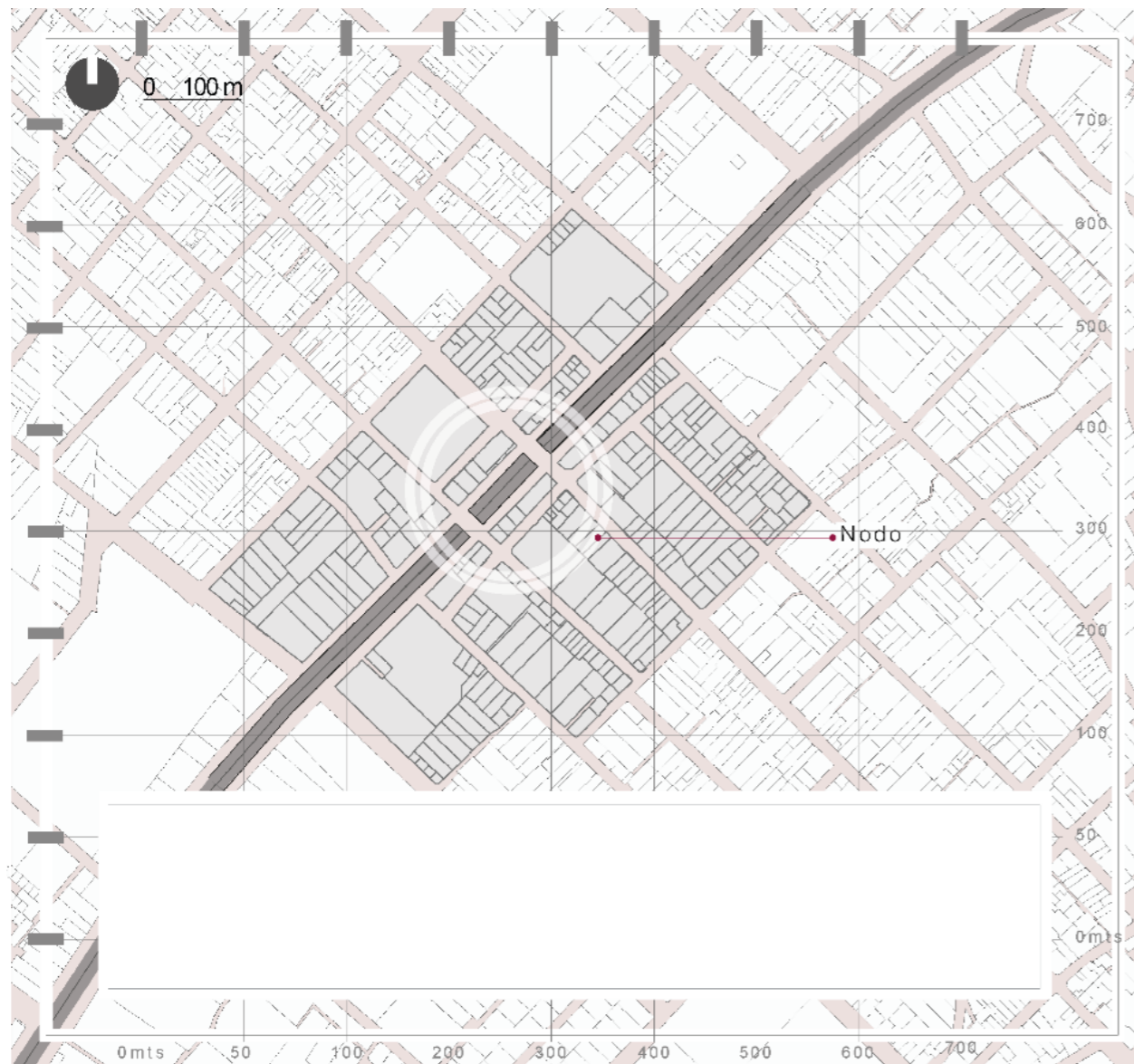
Figura 21 Mapa base para análisis meso



### 2.1.3 Micro

Corresponde al diseño concreto del equipamiento, fruto de un análisis cuidadoso de las necesidades y requerimientos específicos del proyecto que refleja las necesidades de la comunidad y que tiene en cuenta aspectos prácticos, estéticos y ambientales para garantizar su éxito y sostenibilidad en el tiempo. Selección del sector, altura de edificación, dureza de edificación, espacios vacíos, áreas para sutura, uso de suelo, tipos de actividades, análisis de vialidad, conclusión

Figura 22 Mapa base para análisis micro



### Herramienta

Para la recolección de datos en sitio se utilizará la herramienta de ficha de observación de la figura 15, esto con el objetivo de analizar los movimientos realizados y conglomerados en el nodo a nivel micro para a posterior en la propuesta meso poder reorganizar y separar los diferentes movimientos realizados en el sector y desarticular el nodo automovilístico. Así como observar el verdadero peligro que sufren los peatones al cruzar por la autopista con ayuda de registro fotográfico y video.

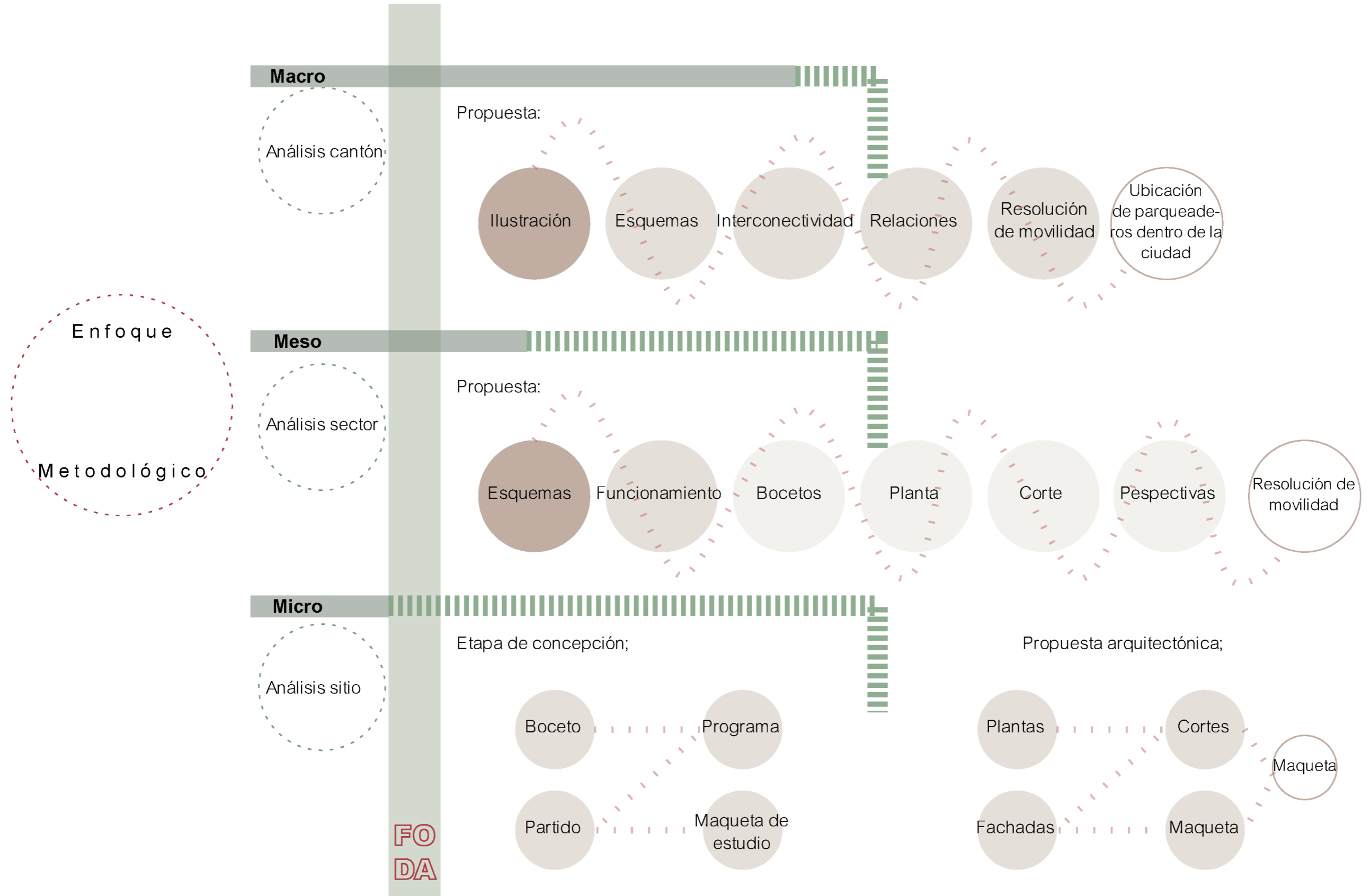
La observación de este nodo importante permitira obtener informacion detallada y precisa sobre e comportamientos de los usuarios y las características del entorno urbano en tiempo real.

Se realizará una muestra de 1 hora durante 4 dias a la semana, dos dias entre semana y 2 en fin de semana. Para el contero se utilizará la herramienta de video para seleccionar el movmiento a ser analizado y cuantificado.

Figura 23 Ficha de observación

FICHA DE OBSERVACIÓN										
Tiempo de muestra		Desde	:	Hasta	:					
CONTEO DE CARROS					RECORRIDO					
II	II	II	II	II	II	II	II	II	II	
II	II	II	II	II	II	II	II	II	II	
II	II	II	II	II	II	II	II	II	II	
II	II	II	II	II	II	II	II	II	II	
II	II	II	II	II	II	II	II	II	II	
II	II	II	II	II	II	II	II	II	II	
II	II	II	II	II	II	II	II	II	II	
II	II	II	II	II	II	II	II	II	II	
II	II	II	II	II	II	II	II	II	II	
II	II	II	II	II	II	II	II	II	II	
II	II	II	II	II	II	II	II	II	II	
TOTAL:										

2.1.1 Síntesis metodológica





Análisis de sitio - **MACRO**

### 3.1. Escala Macro

#### 3.1.1 Topografía

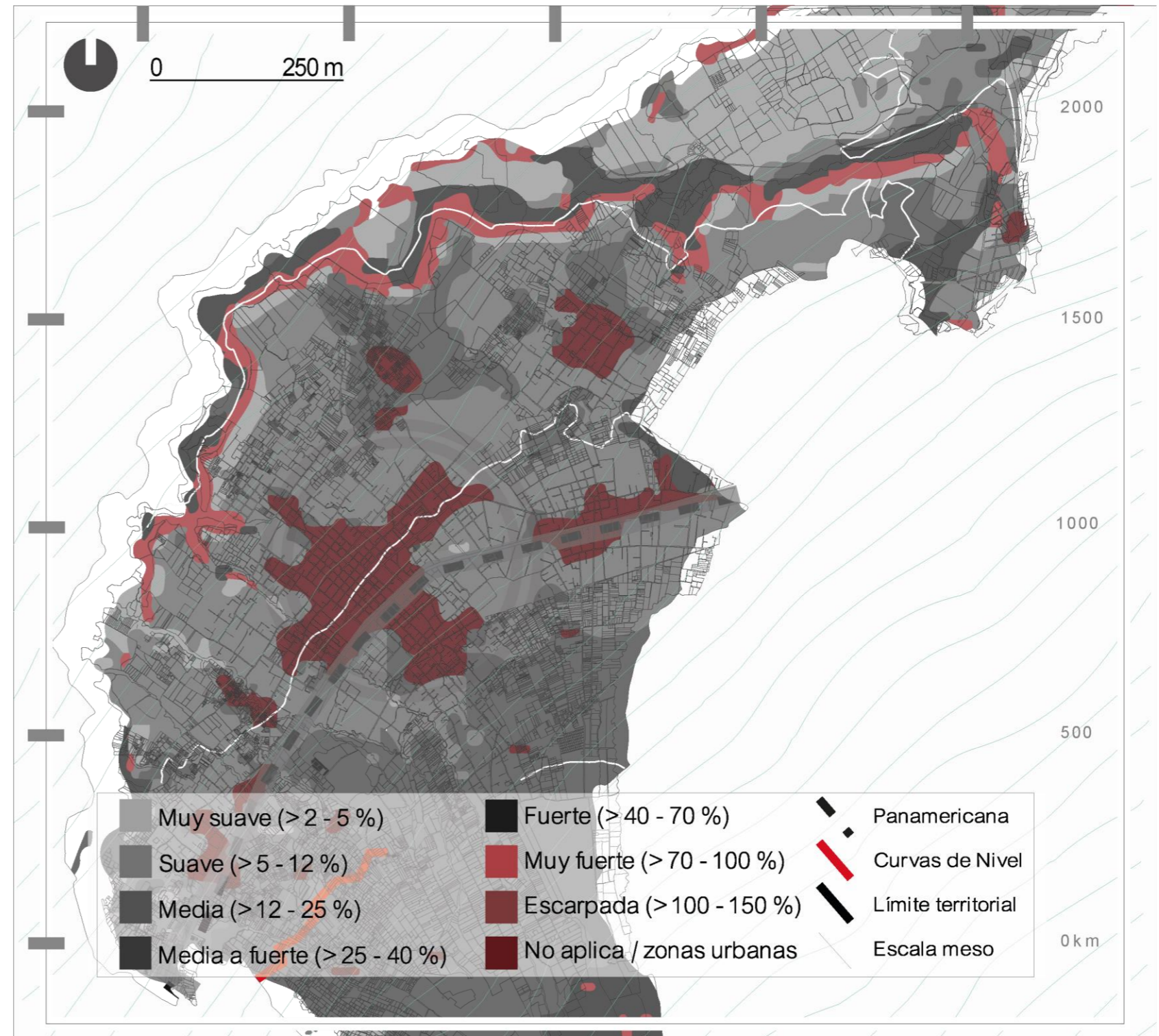
Antonio Ante es un asentamiento que está conformada en un terreno de topografía que oscila entre los 1600 y 4800 msnm, siendo de esta el área ocupada en la concentración de la población únicamente entre la altura de los 2200 y 2600 msnm, Se encuentra en el corazón de la provincia de Imbabura que, hacia el sur de cuenta con la presencia del volcán con el nombre de esta provincia.

Así, en la imagen 16 se puede observar las curvas de nivel del cantón, así como también la ubicación de las pendientes que va desde muy suave a escarpada dentro a del asentamiento territorial debido a que se encuentra los inicios de inclinación de formación del volcán Imbabura.

Según (SENPLADES, 2013) "el cantón Antonio Ante está ubicado al noroeste de la provincia de Imbabura a 9 km al sur de la ciudad de Ibarra; el cantón posee una extensión de 79,26 km<sup>2</sup> que corresponde al 4% del total de la Provincia" (p.157).

El presente proyecto se efectúa en el cruce del panamericano norte de la E35 a la altura de los asentamientos de Andrade Marín y Atuntaqui siendo un nodo conflictivo que cuenta con casi 400 metros longitudinales

Figura 24 Topografía del cantón Antonio Ante



### 3.1.2 Jerarquización Vial

Las vías principales en Antonio Ante se encuentran dispuestas de este a oeste a diferencia del resto de ciudades debido a su topografía, con excepción de la panamericana E35 que atraviesa el canto en sentido contrario. Dentro del cantón existe diferente tipología de vías de conexión, cantonal, parroquial y barrial como se observa en la figura 18.

La panamericana E35 conforma la articuladora de los diferentes cantones de la provincia propiciando comunicación a escala de ciudad como se puede observar en la figura 12.

A pesar de contar con vías consolidadas, el desempeño de las actividades del cantón se ven afectadas por la construcción de edificaciones en proyecciones viales y por la implantación de vías en proyecciones urbanas.

Figura 26 Conexiones viales Inter cantonales de Antonio Ante

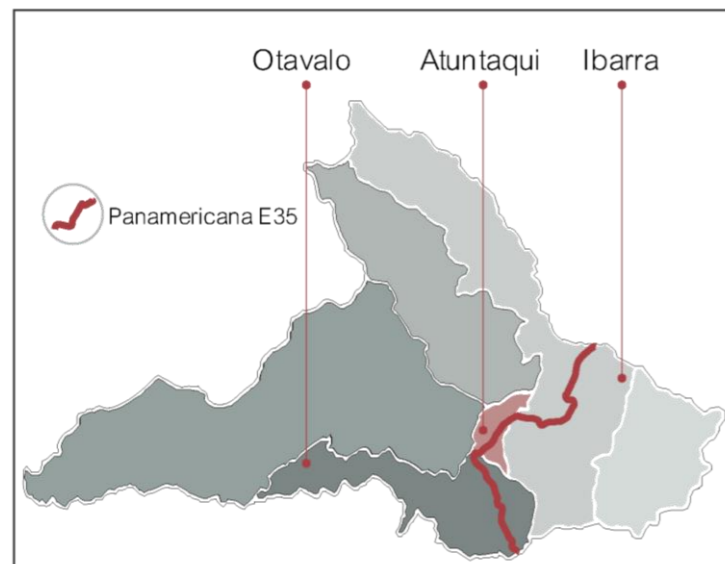


Figura 25 Jerarquización vial Antonio Ante



### 3.1.3 Densidad poblacional

Las parroquias urbanas con mayor jerarquía son consideradas Atuntaqui y Andrade Marín, dato proporcionado por el PDOT del cantón. A pesar de eso se puede observar que el área de mayor concentración es Atuntaqui, esto debido a que se detuvo el crecimiento longitudinal por posicionamiento de la E25. En este caso una de los dos sectores tuvo que concentrar mayor cantidad de habitantes por km<sup>2</sup> y tener mayor jerarquía como se observa en la figura 14.

Es importante tener en cuenta que al ser Atuntaqui el centro de la ciudad el 40% de la población de Antonio Ante se encuentra cruzando la panamericana, por ende, la necesidad de realizar actividades en el centro de la ciudad es diaria.

Figura 28 Porcentaje de población con respecto a la panamericana E35

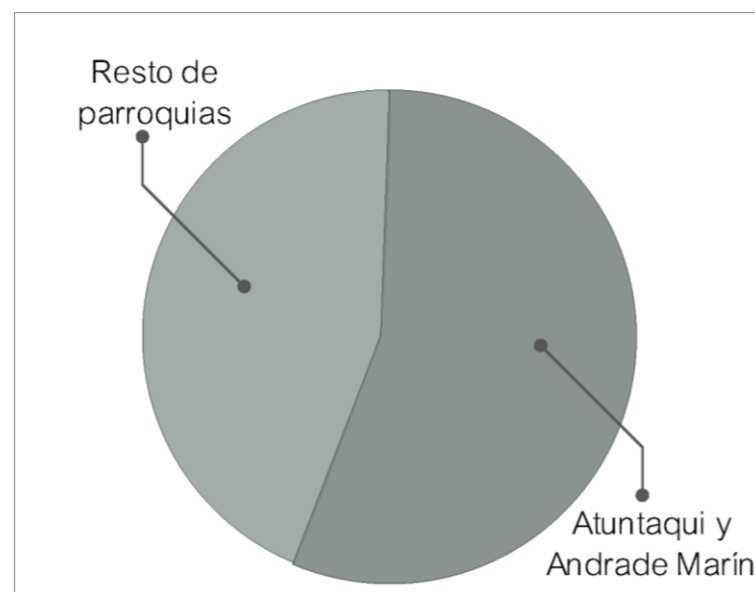
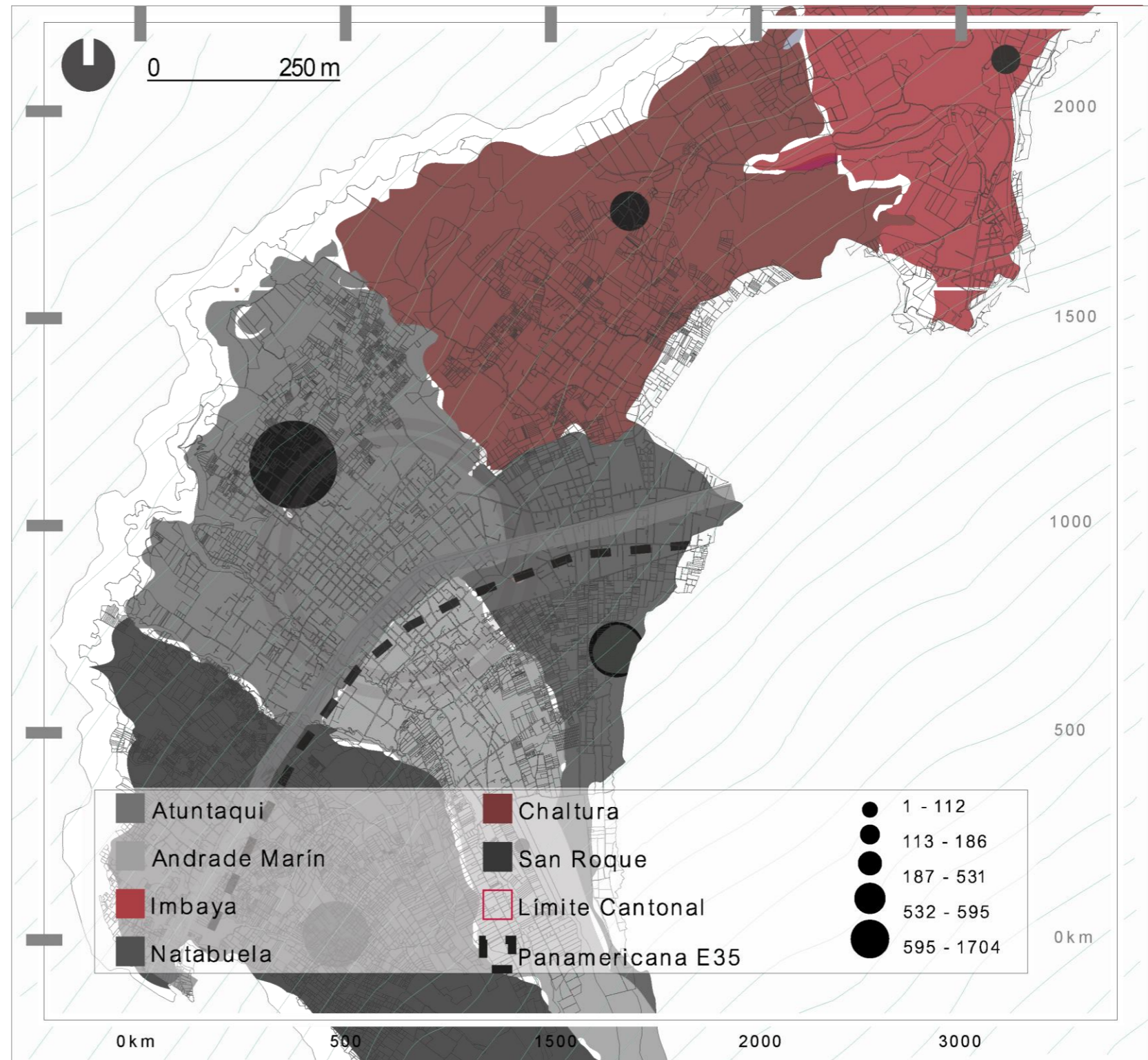


Figura 27 Densidad Poblacional por km<sup>2</sup> Antonio Ante



Análisis de sitio - **MESO**

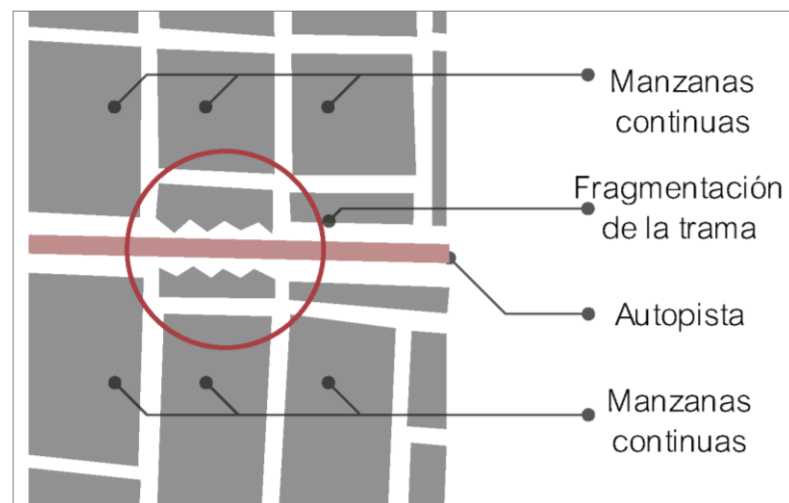
### 3.2. Escala Meso

#### 3.2.1 Figura fondo – Manzana

Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (2020) “ aparentemente se presenta como una sola unidad territorial, pero el paso del eje vial E35 atraviesa esta mancha urbana dividiéndola en dos unidades administrativas”(p.87).

La ubicación de la autopista Panamericana se convierte en una forma de división del territorio, ya que se puede observar una clara fractura causada por su presencia. Esto se puede apreciar en la Figura 18, donde se evidencia cómo la autopista fragmenta una manzana completa, generando una discontinuidad en la morfología de la ciudad a partir de esta fragmentación.

Figura 29 El tejido urbano interrumpido por la panamericana que atraviesa



Nota: El grafico representa la ruptura causada en lo que antes conformaba una sola

Figura 30 Mapa Figura-fondo manzana

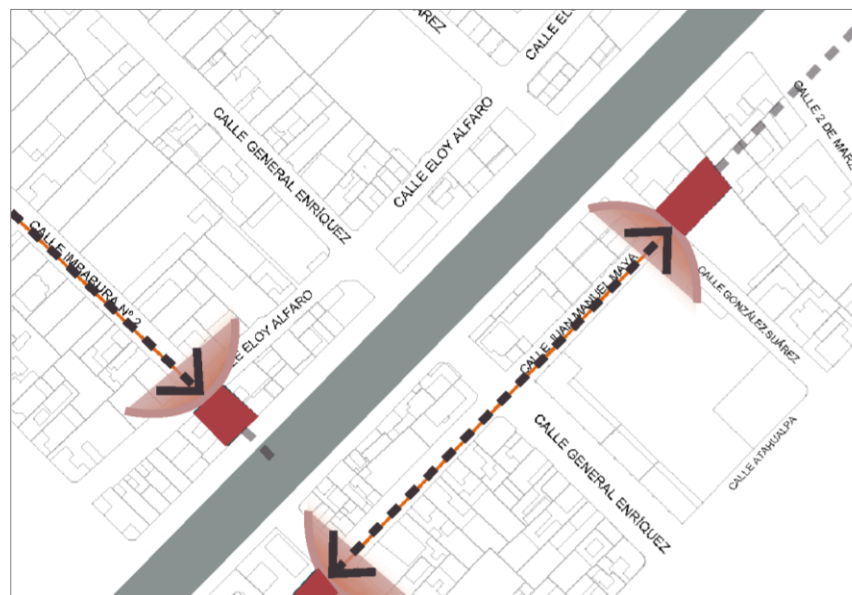


### 3.2.1 Figura fondo – Grano

El grano es compacto en la zona central y es disperso en la periferia. En este caso se puede catalogar a la trama urbana presente en Antonio Ante como espontánea post intervención vial rompiendo con la homogeneidad que se mantenía desde la época colonial.

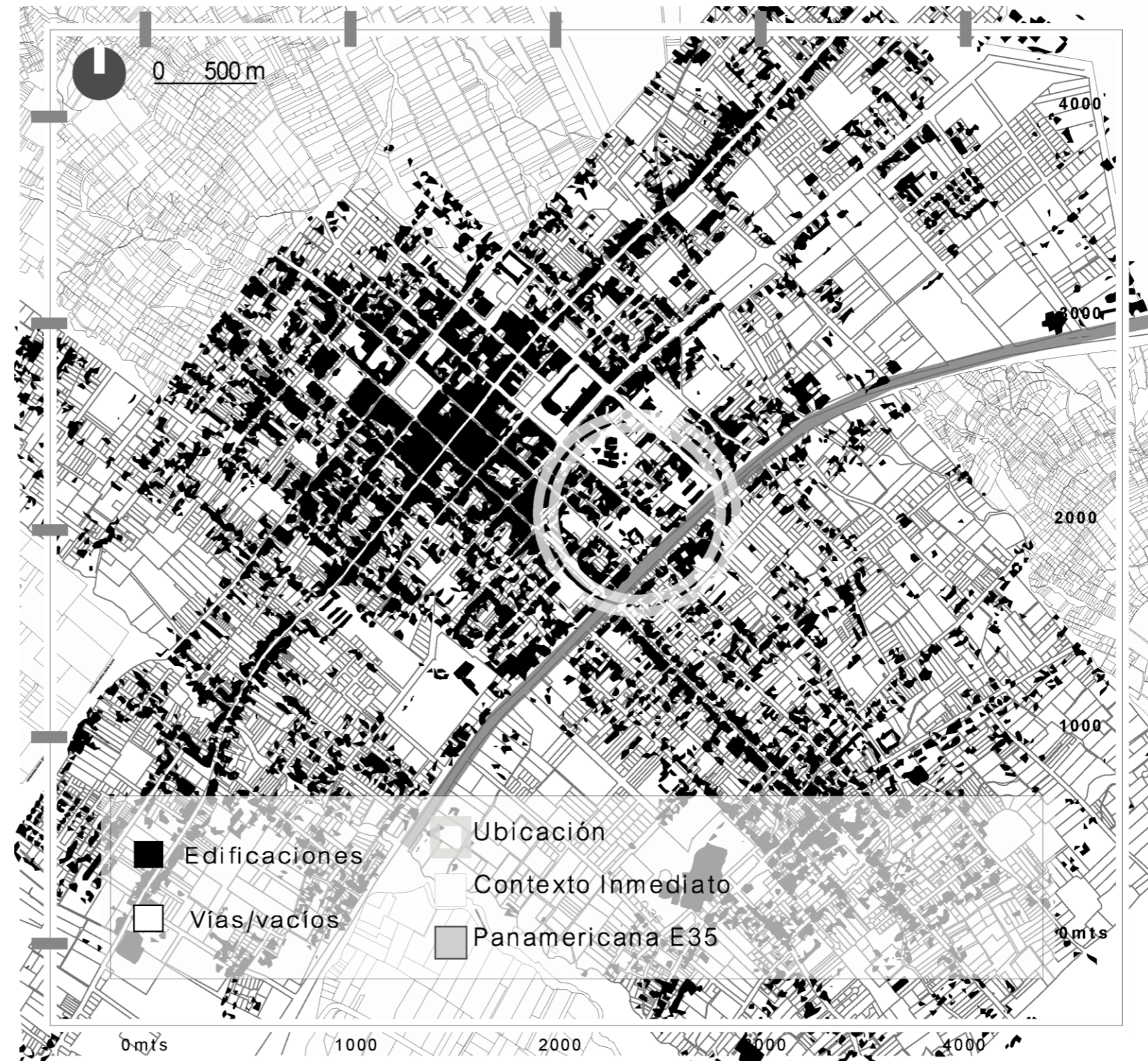
Existen algunas particularidades que se han encontrado en la trama urbana tales como cortes en calles, discontinuidades producidas por la ubicación de edificaciones no planificadas que ha tenido repercusiones en la conexión y comunicación de los habitantes, creando un límite físico dentro de la ciudad produciendo interrupciones viales por la implantación de edificaciones como se observa en la figura 23.

Figura 32 Discontinuidades en la trama por la ubicación de edificaciones no planificadas



Nota: El cruce de predios ante una vía de manera inesperada

Figura 31 Mapa de figura fondo-grano



### 3.2.2 Redes de movilidad

Las sendas tipo-avenida en el sector tienen la particularidad de estar ubicadas de un en sentido contrario a la jerarquización (este-oeste) del resto de vías por lo que, el resultado es el desuso de las mismas.

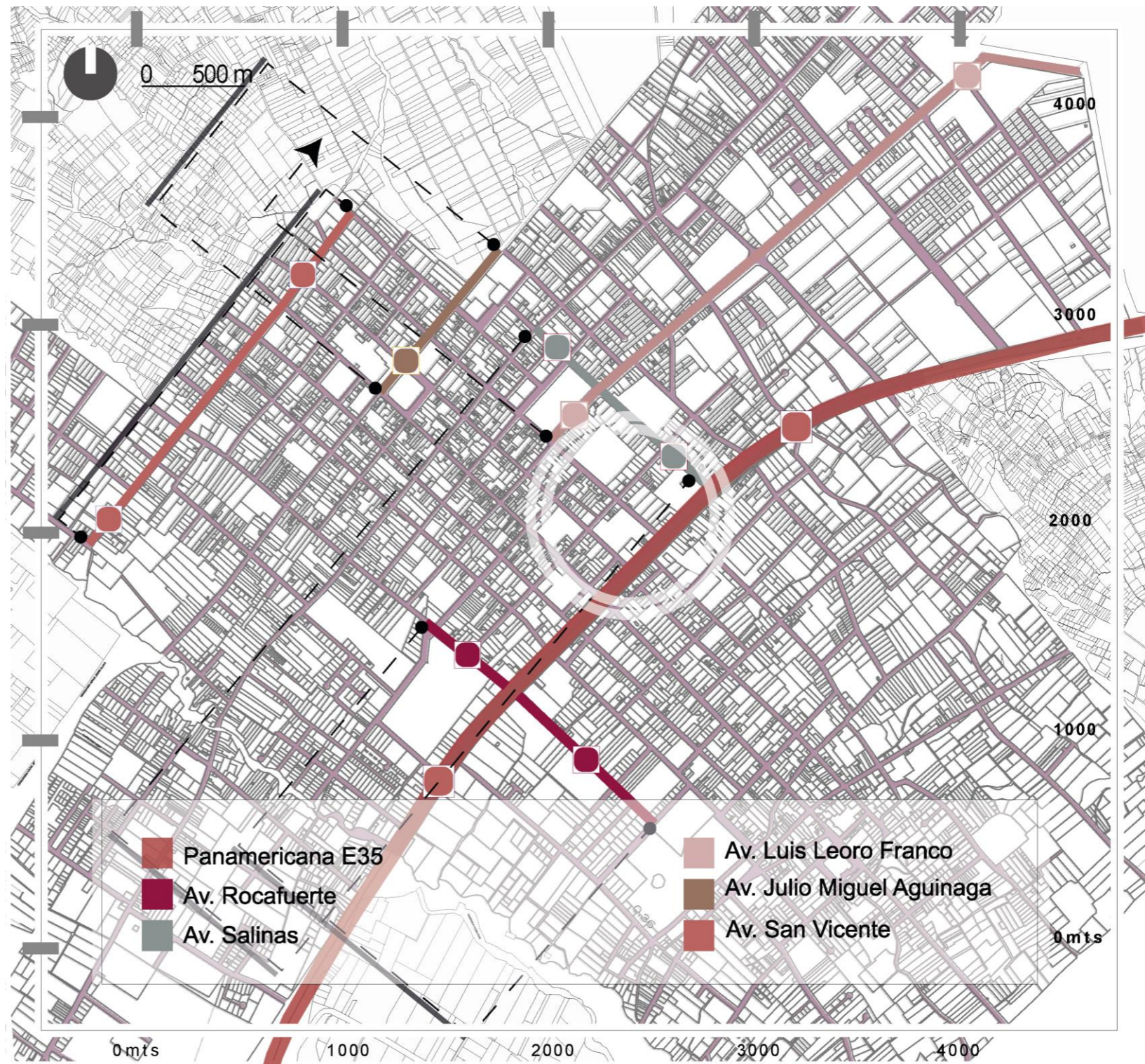
De igual manera, estas avenidas son tramos muy cortos que no tienen un remate funcional. Provocando vacíos urbanos inutilizados.

En cuanto a la conexión con la vía principal que es la panamericana resultan inconclusas que, a pesar de ser sendas estructurantes no han tenido la continuidad necesaria para que sean utilizadas, puntualmente el caso de la Av. Salinas y la Av. Rocafuerte.

Dicha situación dirige a concluir que, debido a estas incongruencias funcionales de las avenidas aledañas provoca que el nodo conflictivo a estudiar (Panamericana E35 y General Enríquez) sea la solución inmediata que tiene la población para utilizar.

Por lo tanto se puede mencionar en el sistema vial de Antonio Ante es incongruente debido a la falta correctos remates de avenidas.

Figura 33 Redes de movilidad



### 3.2.3 Secuencias espaciales

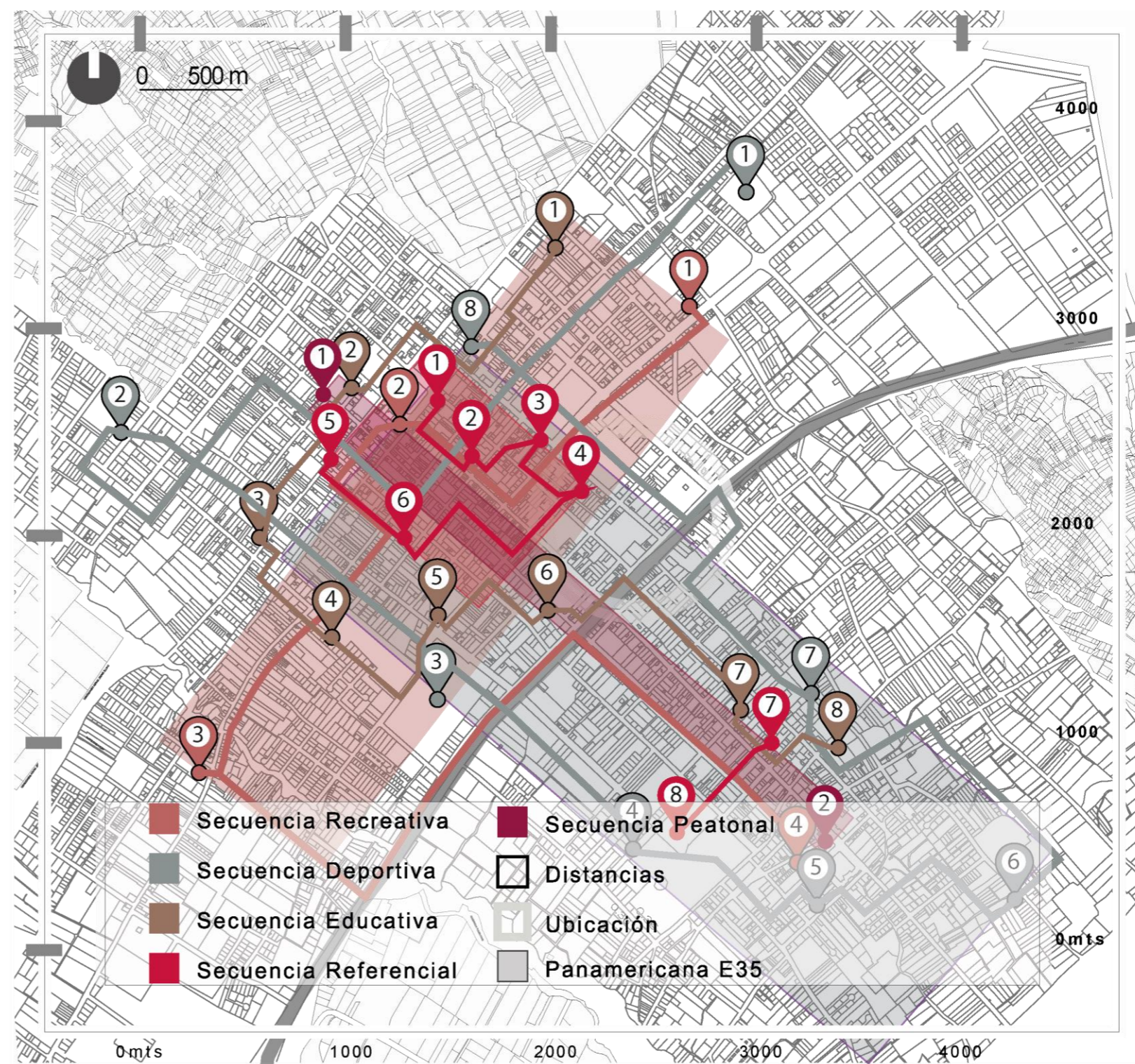
El borde es un espacio generador de dinámicas sociales. En dicho espacio, coexisten diferentes tipos de usuarios, actividades y modos de vida, lo que plantea interrogantes sobre cómo se comprende y se utiliza este espacio por parte de las personas. Para comprender mejor este espacio, resulta fundamental crear entornos adecuados que satisfagan las necesidades y singularidades de los diversos actores que lo habitan.

Este espacio alberga a diversos tipos de usuarios, actividades y modos de vida, lo que plantea interrogantes sobre su comprensión y uso por parte de las personas es fundamental crear entornos adecuados que satisfagan las necesidades y singularidades de los diferentes actores que lo ocupan.

Debido a la concentración de equipamientos en Atuntaqui, los habitantes necesitan cruzar la E35 para llevar a cabo sus actividades cotidianas. Las personas que acuden a este lugar suelen utilizar la bicicleta, el transporte urbano o simplemente caminar.

El uso frecuente de la bicicleta, el transporte público y la caminata es común en la ciudad debido a las distancias cortas y la proximidad de las secuencias espaciales.

Figura 34 Mapa de secuencias



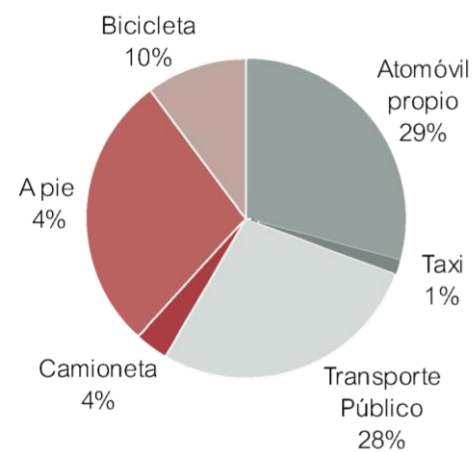
### 3.2.4 Organización de espacios públicos

El Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda cuenta con una serie de lineamientos urbanísticos que establecen la disposición de espacios públicos y áreas verdes en la ciudad. Estos espacios se distribuirán estratégicamente cada 400 a 800 metros, con el objetivo de fomentar la frecuencia de los habitantes en nodos de cruce cotidiano y satisfacer sus necesidades.

Situación que no ha sido cumplida, como se puede observar en la figura 23, produciéndose la necesidad de un equipamiento que suture en el punto medio (nodo de estudio) a ambas parroquias.

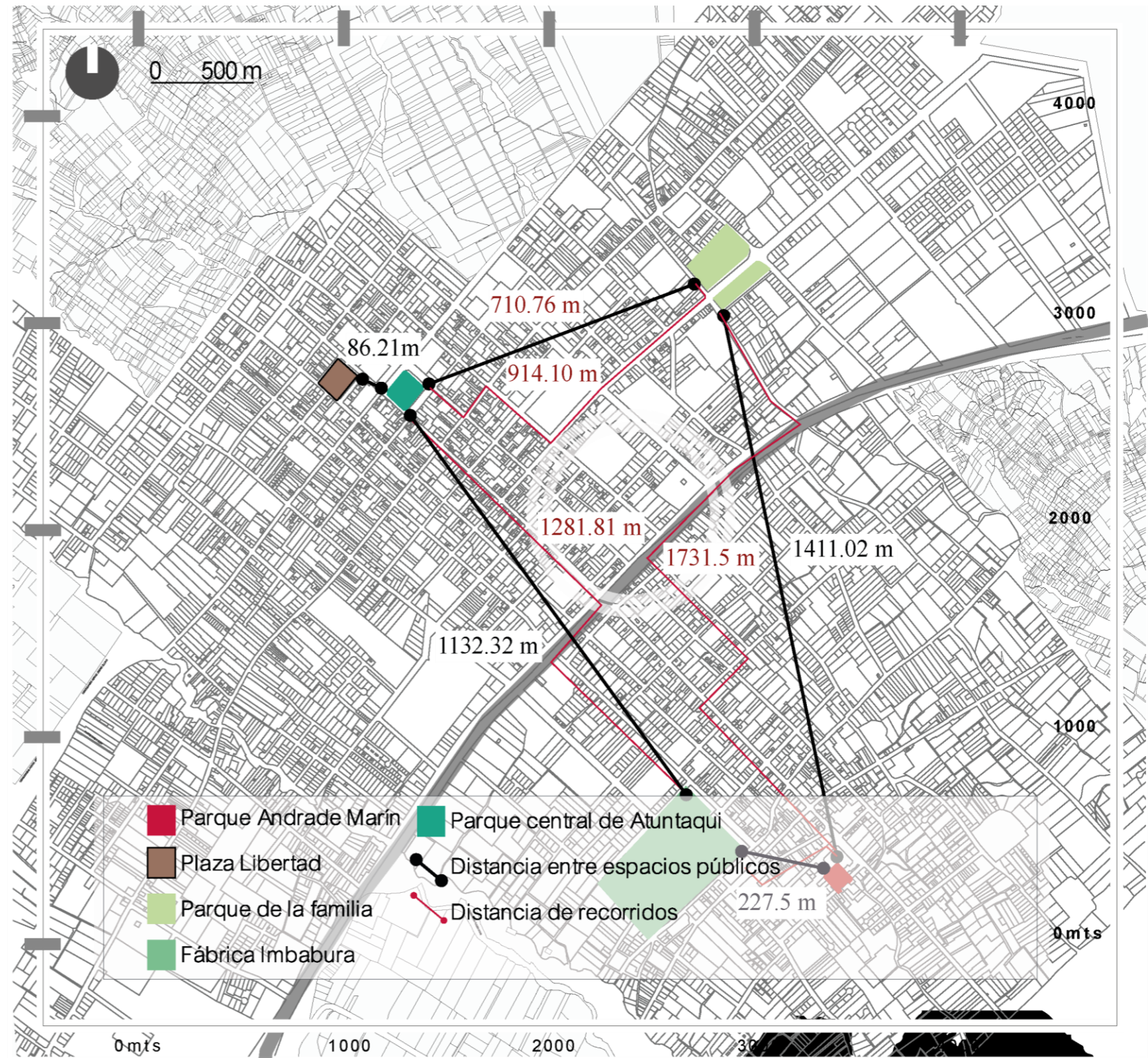
El cruce peatonal diario juega un papel crucial en la planificación urbana. En el caso de Antonio Ante, existe un significativo porcentaje de la población que depende de este medio de transporte para desplazarse. Como se observa en la figura 28.

Figura 36. Modos de transporte



Nota: Tomado de Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (p.140), por Estupiñán.

Figura 35 Distancia de equipamientos públicos



### 3.2.5 Vacío urbano / espacios intersticiales

El asentamiento humano se ha desarrollado a lo largo de las principales calles, siendo la calle general Enríquez la articuladora de las dos parroquias presentes. El mayor vacío urbano identificado es la panamericana E35 siendo un factor importante de intervención debido a que por su carácter y su ubicación es necesaria la planificación para el correcto enfoque y uso para el futuro.

Sin dejar de considerar la importancia de la E35 como una vía de conexión clave, así como su ubicación en el área presente, sin embargo constituye un área de cruce importante de peatones.

Esta pauta en la trama urbana llamada “vacío” permite entender el espacio y considerarlo de dos maneras:

- o Como instrumento de diálogo y composición urbana
- o Borde que separa y fragmenta el territorio

Se presenta dos perspectivas opuestas sobre cómo entender el vacío en la trama urbana. Por un lado, se destaca su potencial como una herramienta para la composición, mientras que por otro lado se resalta su capacidad para separar. Ambas influyen en la forma en que se planifica y se diseña el espacio urbano.

Figura 37 Vacíos urbanos



### 3.2.6 Problemática

Las parroquias de Andrade Marín y Atuntaqui están separadas y fragmentadas por la gran barrera que representa la carretera E35. Debido a la alta velocidad de los vehículos, los peatones se ven obligados a correr, lo que ha resultado en una serie de accidentes, como se observa en la figura 31. Se ha realizado una comparación de las distancias en kilómetros que cruza la autopista Panamericana E35 en cada una de las ciudades vecinas, tomando en cuenta la distancia desde las áreas urbanas, y se ha evidenciado el número de accidentes en Atuntaqui y sus proyecciones futuras a medida que la ciudad crece a lo largo de esta barrera, sin tomar medidas previas a dicho crecimiento. Generando como resultado, una proyección en 10km de área urbana que cruce la panamericana con

- o 400 accidentes en Ibarra
- o 340 accidentes en Otavalo
- o 700 accidentes en Atuntaqui.

Durante el estudio de la zona, se han recopilado una serie de frases expresadas por los usuarios del sector, las cuales confirman la sensación de inseguridad que se experimenta en el área. De igual manera las frases más concurrentes de buses, autos, niños, familias, jóvenes y adultos que frecuentan el sector, evidenciando la necesidad de intervenir este espacio.

Figura 38 Problemática

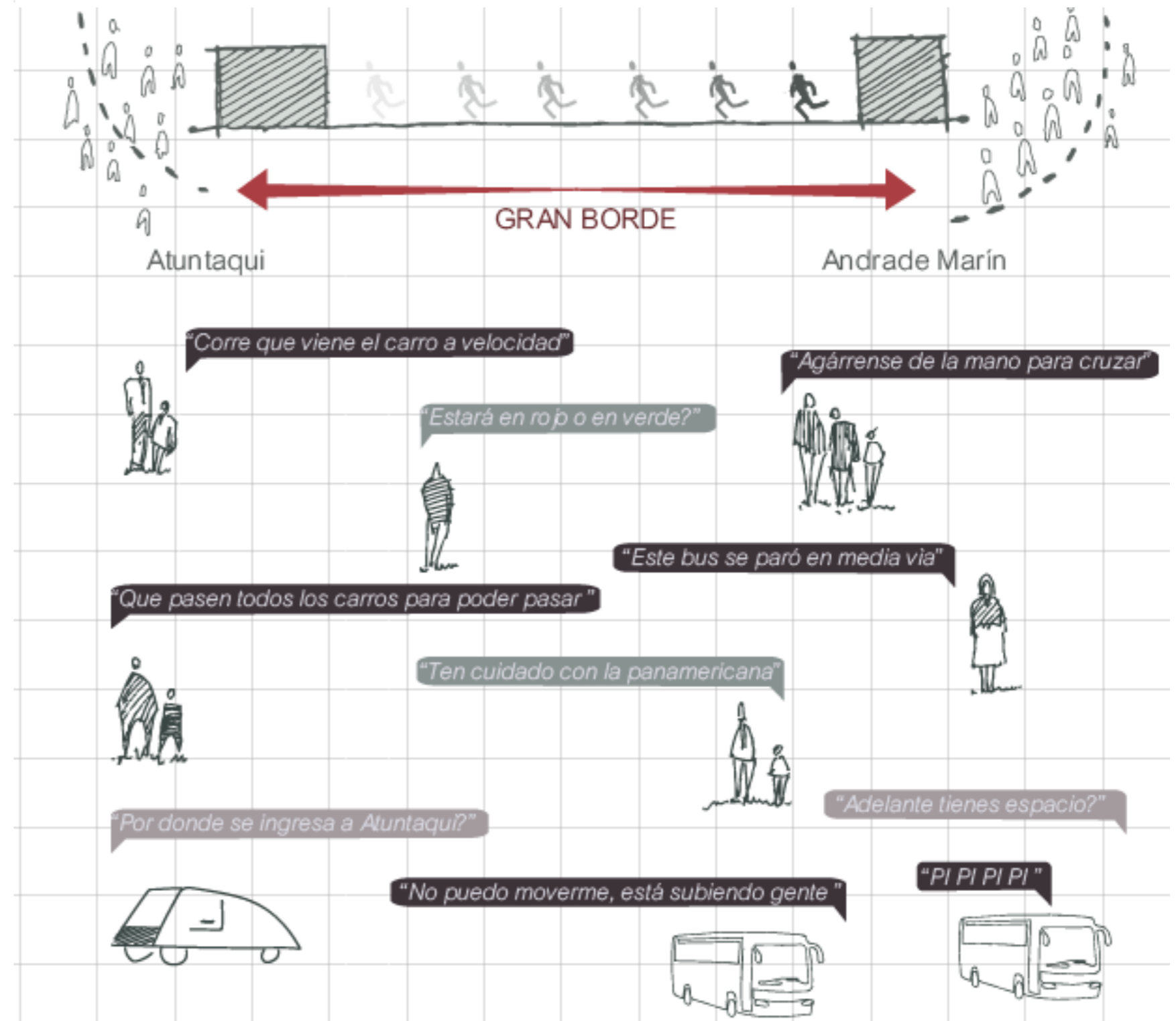
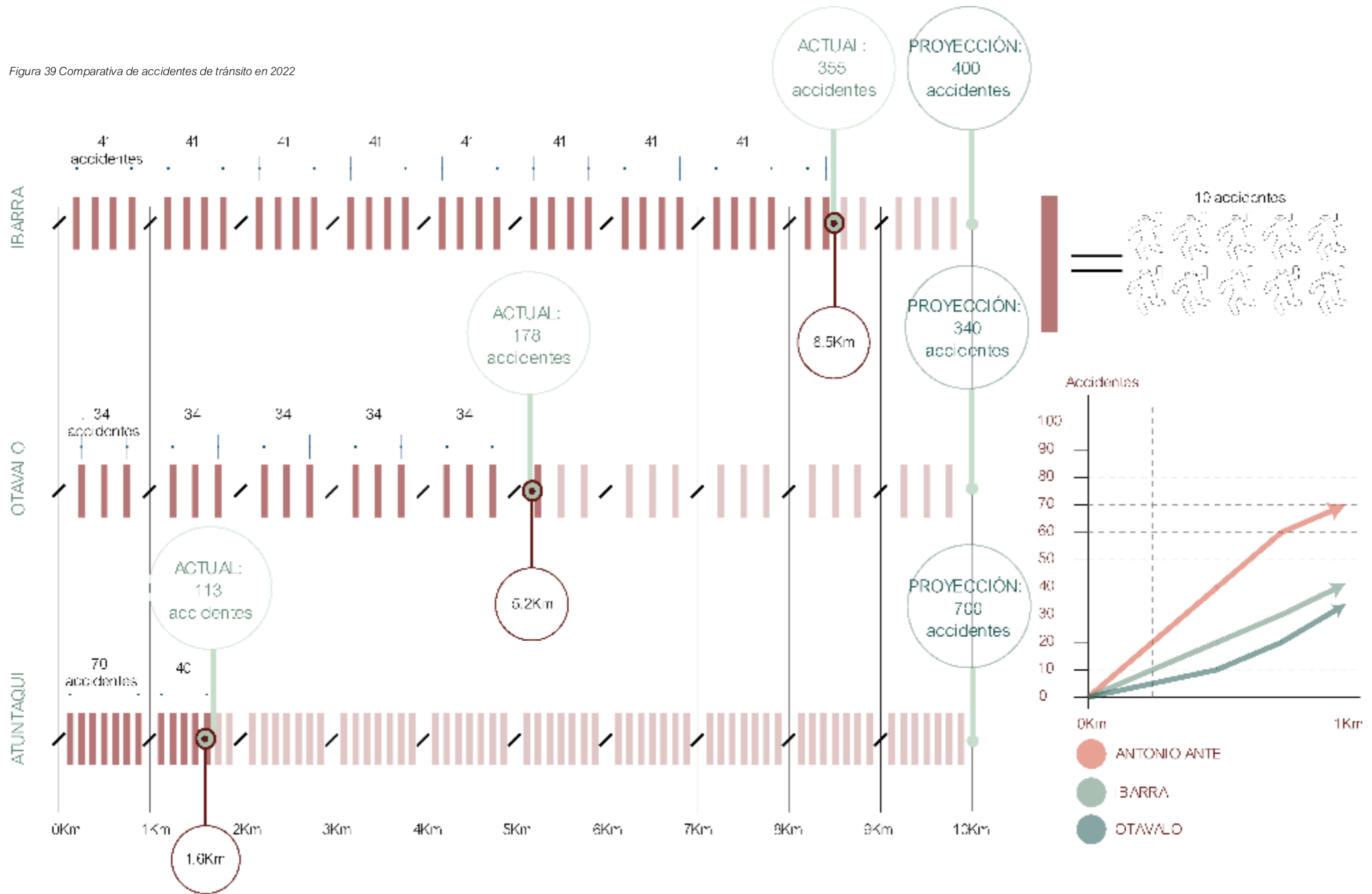


Figura 39 Comparativa de accidentes de tránsito en 2022



Nota: Los datos de accidentes actual fueron obtenidos del ECU 911. Se realiza la comparativa entre accidentes en panamericana y la distancia en Km que cruza la E35 dentro de zonas mayormente urbanizadas.

Análisis de sitio - **MICRO**

### 3.1 Escala MicroSector de estudio

La selección lugar se da con respecto a las manzanas directamente identificadas como involucradas en el cruce de la panamericana como primera instancia. De igual manera se identificarán las áreas de intervención para el posterior diseño.

El lugar es conformado por 8 manzanas a lo largo del nodo conflictivo para realizar la sutura del sector con el objetivo de hacer un análisis minucioso del contexto presentado.

El sector engloba los dos principales puentes actuales que formaran parte del estudio como se puede observar en la figura 32.

Figura 40 Sector de estudio micro



### 3.2.8 Altura de Edificación

Se puede observar que existe la predominancia de las edificaciones de 1 piso abandonadas. En relación a la autopista, la zona urbana requiere de un espacio de transición que implica que no se ha construido una barrera física para evitar el ruido entre la autopista y la zona habitada. Como resultado, las edificaciones cercanas a la autopista se vuelven inhabitables, lo que ha llevado a que se mantengan en un solo piso y en estado de abandono como se observa en la figura 34 y 35.

Evitando cualquier crecimiento en esa zona y acentuando el peligro y la fragmentación del territorio.

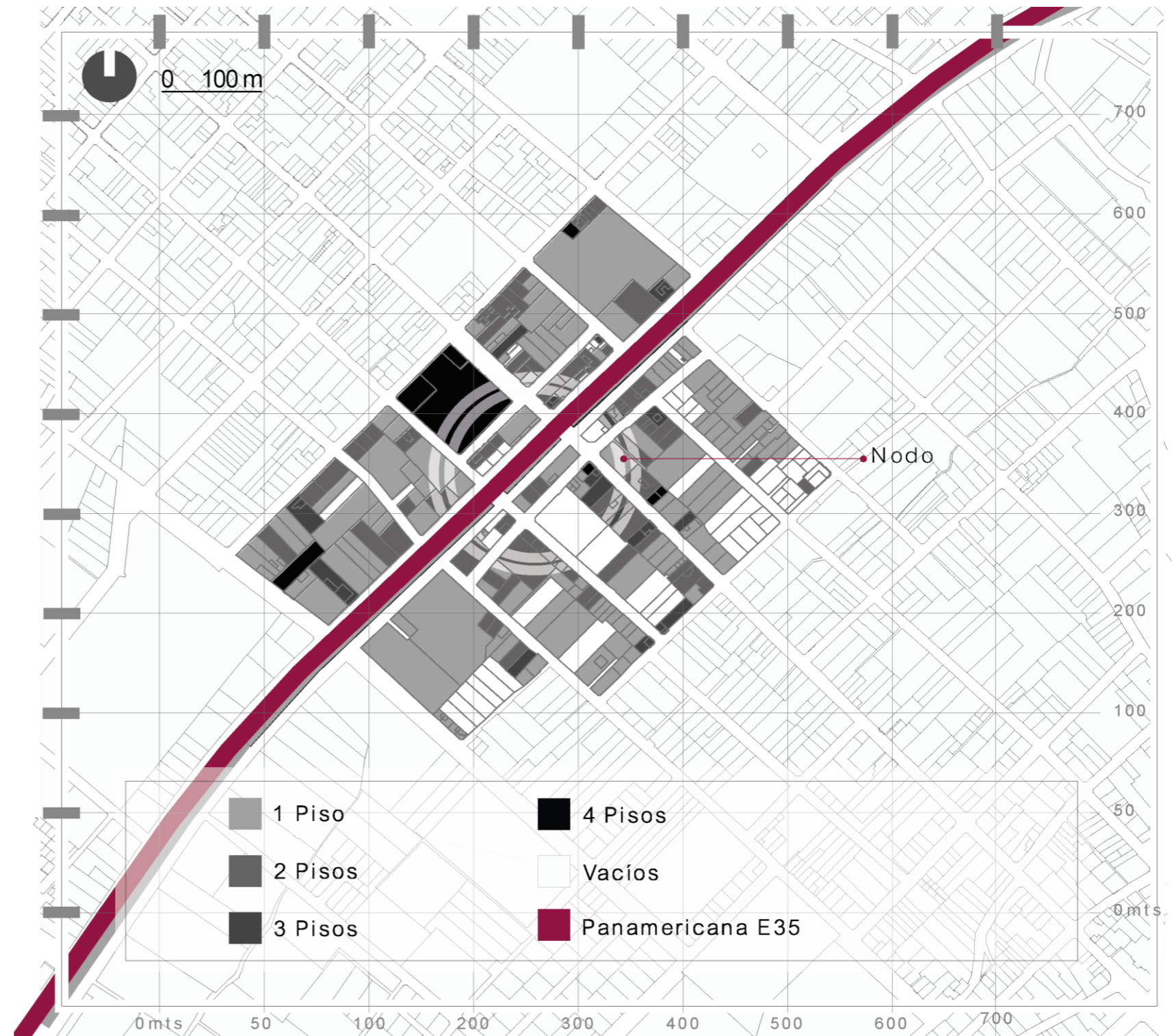
Figura 42 viviendas desalojadas



Figura 43 comercios fracasados



Figura 41 Altura de edificación



### 3.2.9 Dureza de edificaciones

Para la intervención en la zona es necesario observar cuál de las edificaciones es necesaria y cuál de ellas se puede remover. En la zona existen edificaciones de dureza baja desalojadas en mal estado que ha causado la desolación y borde en el sector como se puede observar en la figura 31. Este tipo de edificaciones están dispuestas cerca de la E35. En las figuras 37 y 38 se puede observar el tipo de edificaciones de dureza baja que existe en el lugar que da cabida a la demolición y posterior reemplazo por espacio público.

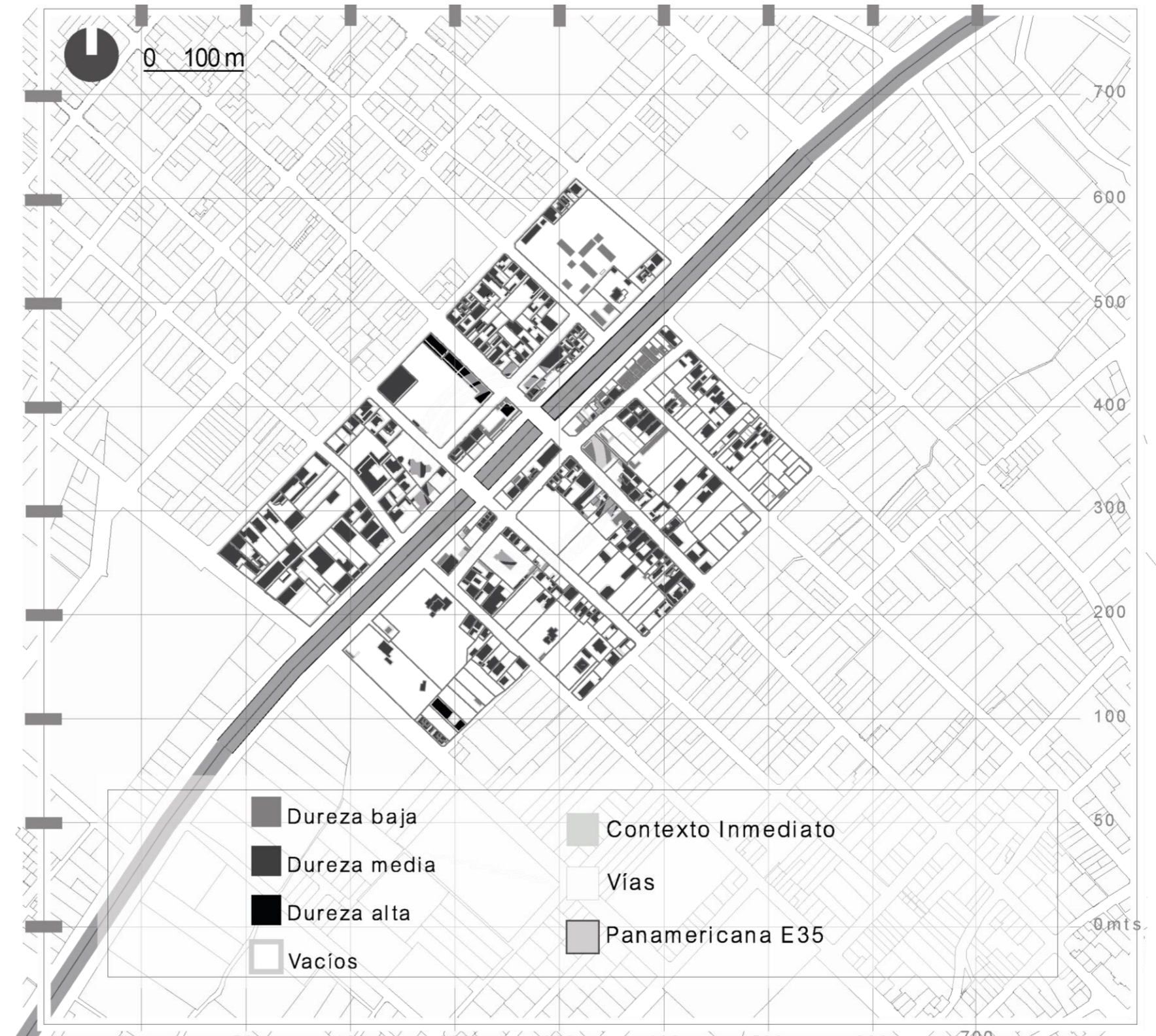
Figura 45 vacíos en lotes



Figura 46 medias aguas de dureza baja



Figura 44 Dureza de edificación



### 3.2.10 Espacios Vacíos

Para llevar a cabo una intervención urbana efectiva, es crucial identificar los espacios vacíos presentes en el sector que poseen un potencial para convertirse en espacios públicos y desempeñar un papel fundamental en la futura sutura urbana.

Una vez obtenidos los datos sobre la dureza de las edificaciones y los espacios vacíos, se puede apreciar en la figura 39 una conclusión sobre el área que podría ser utilizada para la propuesta de diseño urbano.

Este espacio tiene la función de conectar a los habitantes entre diferentes equipamientos existentes o futuros. La idea principal es transformar esta área en un lugar de sutura, uniendo de manera cotidiana a dos parroquias que están interrelacionadas. Estas áreas contribuirán a la expansión de la franja de transición de la autopista Panamericana.

Esta intervención permitirá aprovechar los espacios desaprovechados y fomentar la conectividad y la cohesión urbana, mejorando la calidad de vida de los residentes y fortaleciendo la integración entre las distintas zonas de la ciudad.

Figura 47 Sutura de espacios vacíos



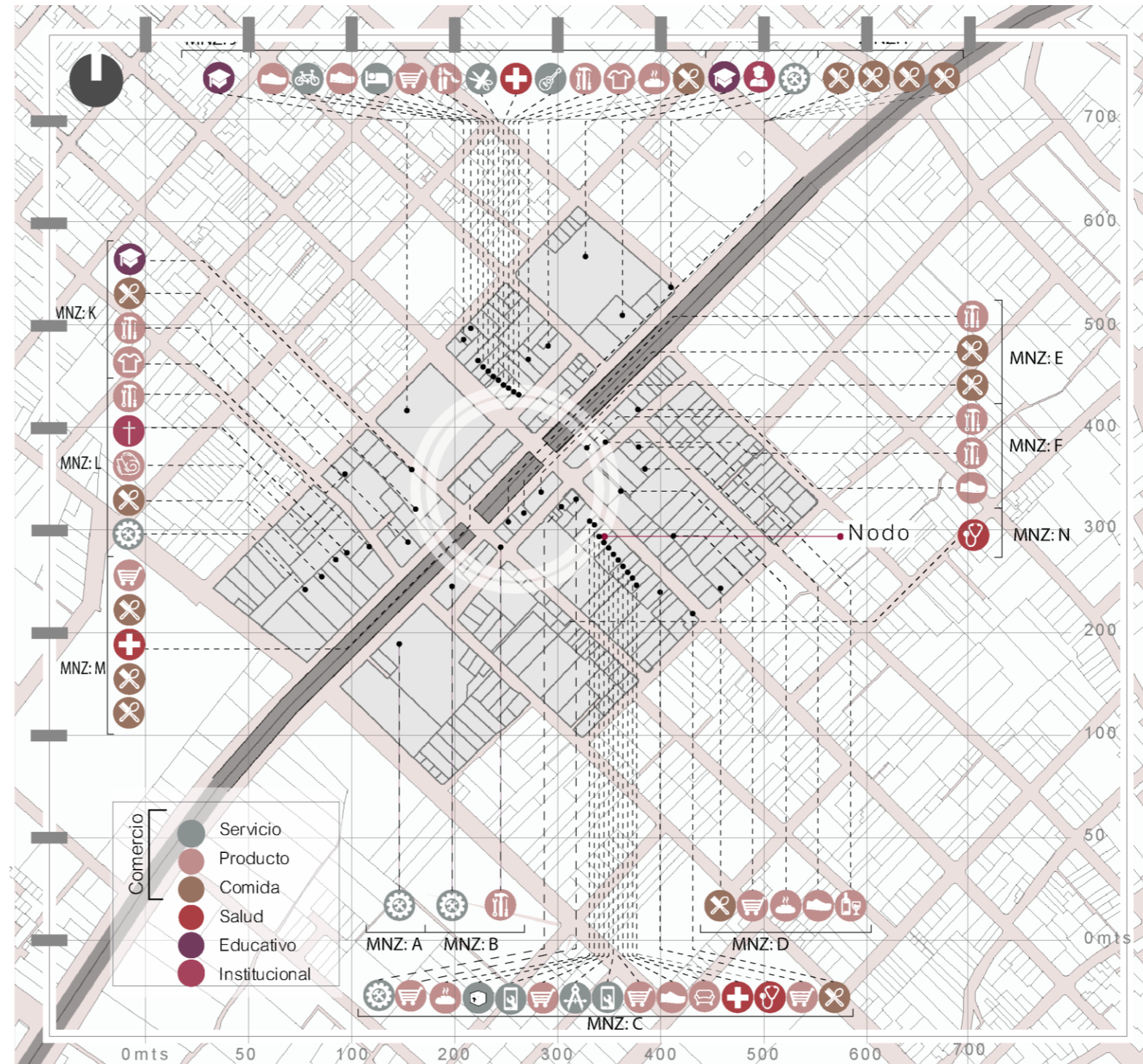
### 3.2.11 Tipos de actividades

Una vez recopilados los datos, se observa que el sector presenta una dualidad significativa, especialmente en los lotes cercanos a la intersección de dos vías importantes, General Enríquez y la autopista Panamericana. En esta zona, se encuentran comercios contiguos que, si bien sirven como bordes hacia el resto de las manzanas, también se acercan al usuario de manera invasiva. Esta situación ha provocado que las calles adyacentes sean casi desoladas y se utilicen exclusivamente para viviendas.

Esta dualidad en el sector plantea un desafío en términos de equilibrio y desarrollo urbano. Por un lado, la presencia de comercios cercanos a las vías principales es beneficioso para el acceso y la actividad comercial. A pesar de este movimiento comercial en el sector y la cercana presencia de área residencial, el sector no cuenta con espacio público recreativo ni para visitantes ni para residentes del sector.

En este contexto, es importante buscar estrategias de diseño urbano que promuevan una mejor integración y flujo entre los comercios y las viviendas, así como una distribución más equilibrada de la actividad comercial en el sector. Esto permitirá aprovechar el potencial de los comercios sin comprometer la vida cotidiana de los residentes.

Figura 48 Actividades del sector



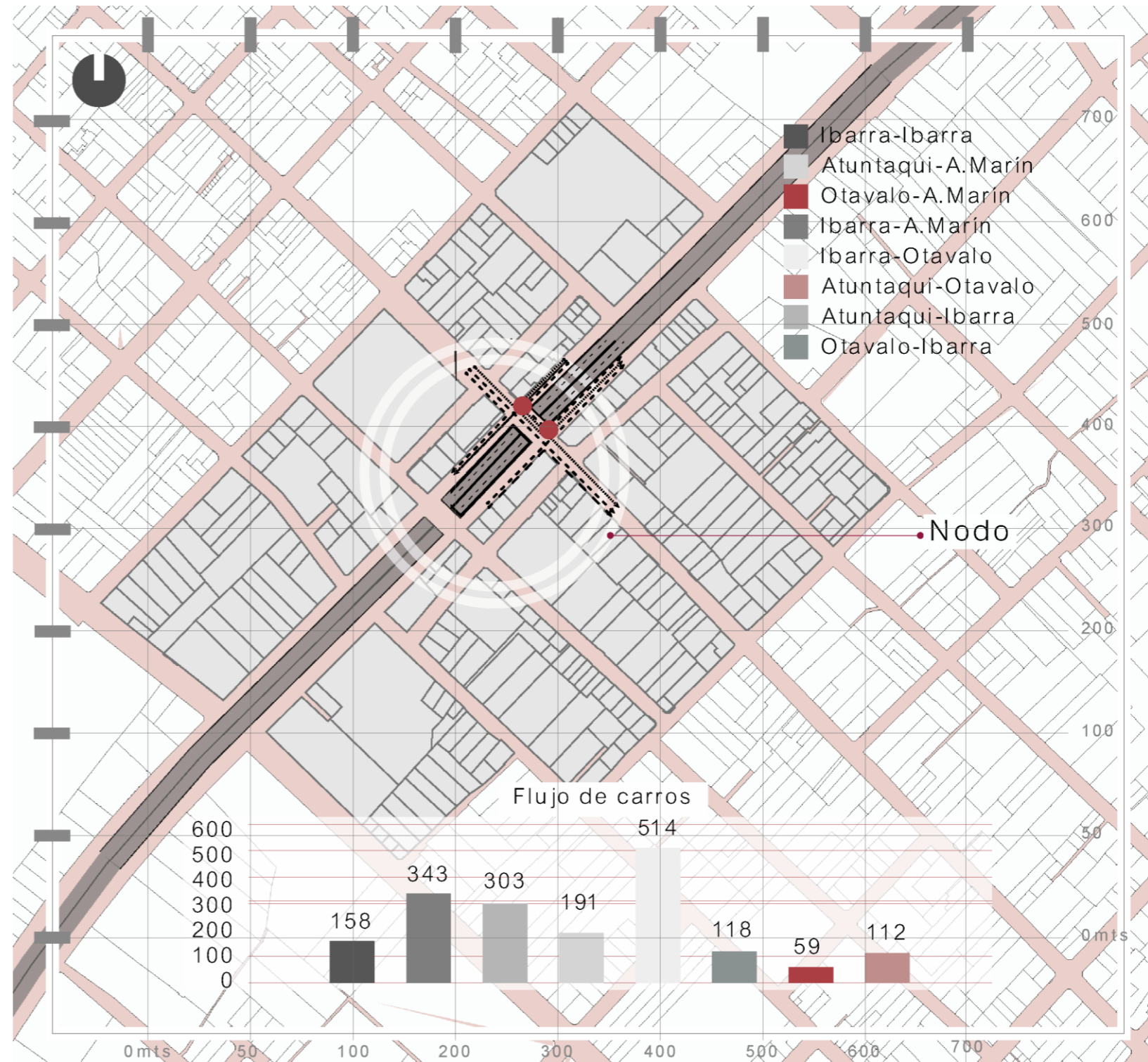
### 3.2.12 Análisis de vialidad

Se recopilaron datos en el punto de conflicto más importante ubicado en la intersección entre la autopista Panamericana E35 y la calle General Enríquez, formando un nodo crucial. Gracias a la presencia de comercios a lo largo de la calle principal (Gral. Enríquez) en la ciudad de Atuntaqui, tanto los vehículos como las personas tienden a utilizar esta vía para realizar el cruce. Se identificaron 8 movimientos vehiculares generados en este nodo.

Se llevó a cabo un conteo del flujo de vehículos que atraviesan el sector durante las horas pico, y se determinó que el movimiento más frecuente es el de paso (Ibarra-Otavalo). Este movimiento requiere una respuesta adecuada por parte de la autopista debido a su gran magnitud. Además, se identificaron los movimientos hacia el interior del cantón, tanto hacia Andrade Marín como hacia Atuntaqui, los cuales deben ser atendidos mediante avenidas debido a la cantidad significativa de tráfico. La idea consiste en separar estos 8 movimientos concentrados en dos vías principales para luego distribuirlos a lo largo de vías continuas y cercanas que sean capaces de manejar el flujo de vehículos requerido.

Esta propuesta busca mejorar la eficiencia y la organización del tráfico en el sector, reduciendo la congestión y el caos. Se espera lograr una circulación más fluida y segura.

Figura 49 Movimientos vehiculares en nodo problema



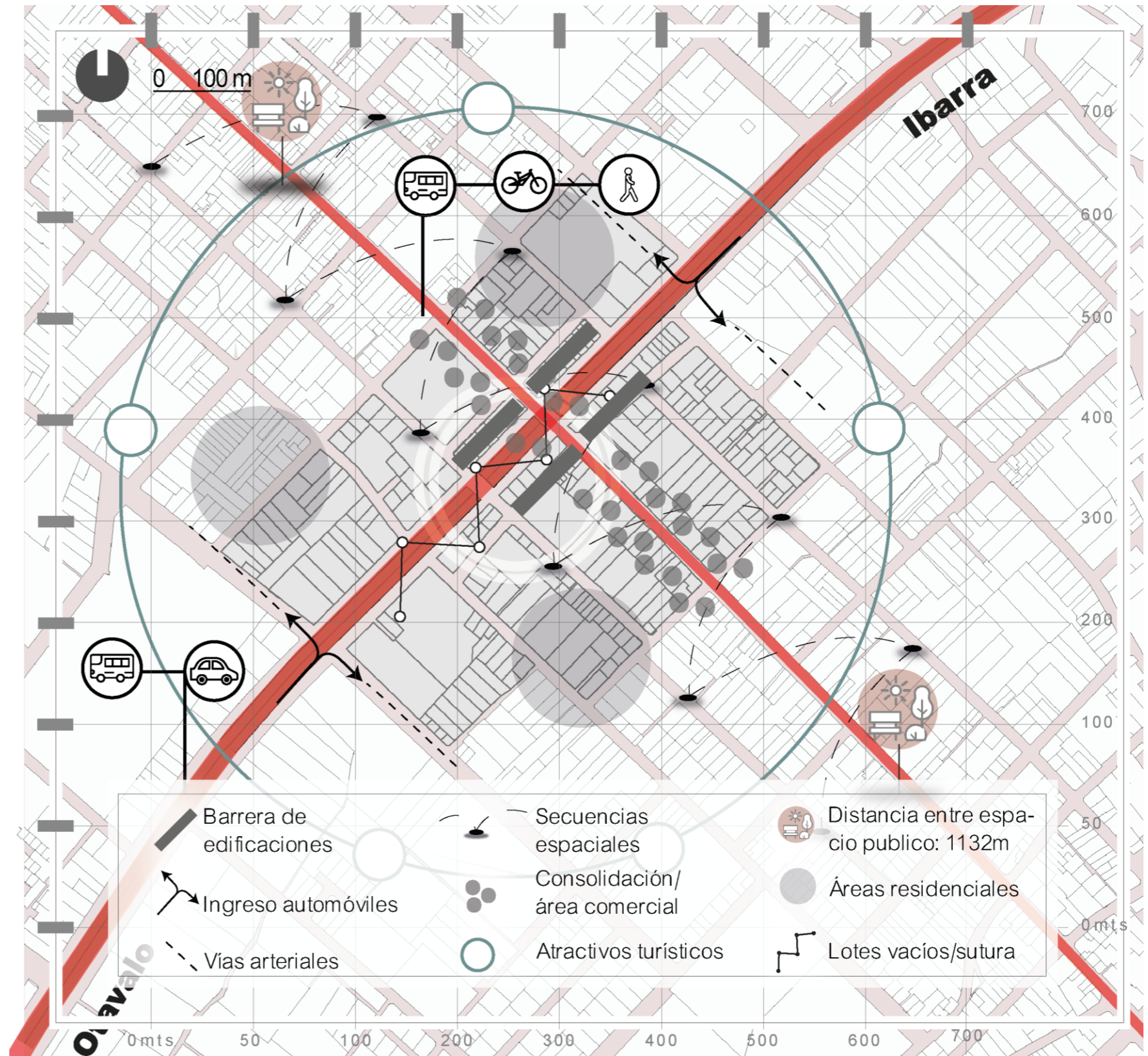
### 3.2.13 Conclusión análisis macro, meso y micro

A lo largo del presente estudio se ha hablado de diversas formas de comprender el borde urbano entre ellas la posición separadora con la idea de delimitar diferentes áreas manteniendo un diálogo el mayor vacío del sector ha sido reconocido el de la Panamericana norte, que luego de ver la necesidad de la ubicación de un espacio público se encuentra como candidato para la intervención en el presente trabajo.

De esta manera se comienza a generar un concepto claro en la situación de un borde en el contexto como una autopista que atraviesa una ciudad como el elemento que otorga orientación, unión, límite, identidad y diferenciación de los diferentes elementos que se han fragmentado por decisiones de la comunidad y gobierno.

La posición geográfica estratégica que presenta Antonio Ante al ser una ciudad intermedia permite la articulación de espacio generando oportunidades diversas acompañadas de criterios complejos para manejarse tanto interno como externo con la visión de generar espacios y territorios multifuncionales debido a la diversidad de usuarios. Esto con la intención de generar un elemento habitable de integración entre la autopista, los habitantes y los visitantes para generar experiencias sociales en toda la comunidad y abrirse hacia el "otro".

Figura 50 FODA gráfico



## Capítulo 4: **Propuesta**

#### 4.1. Alcances de la Propuesta

Se detallará a continuación el enfoque y que se dará a cada una de las escalas (ver figura 44) se muestra lo que se presentará en los próximos capítulos como herramientas para su desarrollo.

**Macro:** Se enfoca en definir los criterios necesarios para llevar a cabo la proyección macro del equipamiento en toda la ciudad y comprender su función dentro del contexto general del cantón. En esta etapa, se analizan las diferentes potencialidades existentes y se busca integrarlas de manera complementaria al proyecto.

**Meso:** Se aborda la conexión del equipamiento con el contexto inmediato, centrándose en su impacto en la movilidad peatonal y vehicular. Se presta especial atención a la reacción que produce su implementación, con el fin de garantizar una integración adecuada y eficiente en el entorno urbano. Se analizan las distintas alternativas de movilidad y se buscan soluciones innovadoras para mejorar el flujo de personas y vehículos en la zona. El objetivo principal de esta fase es lograr una conexión fluida entre el equipamiento y el entorno a nivel de diseño y reorganización de flujos urbanos.

**Micro:** Corresponde a la etapa puntual de diseño arquitectónico del equipamiento ubicado en el área destinada a la sutura urbana que da solución a investigación previamente realizada.

Figura 52 Alcance de la propuesta

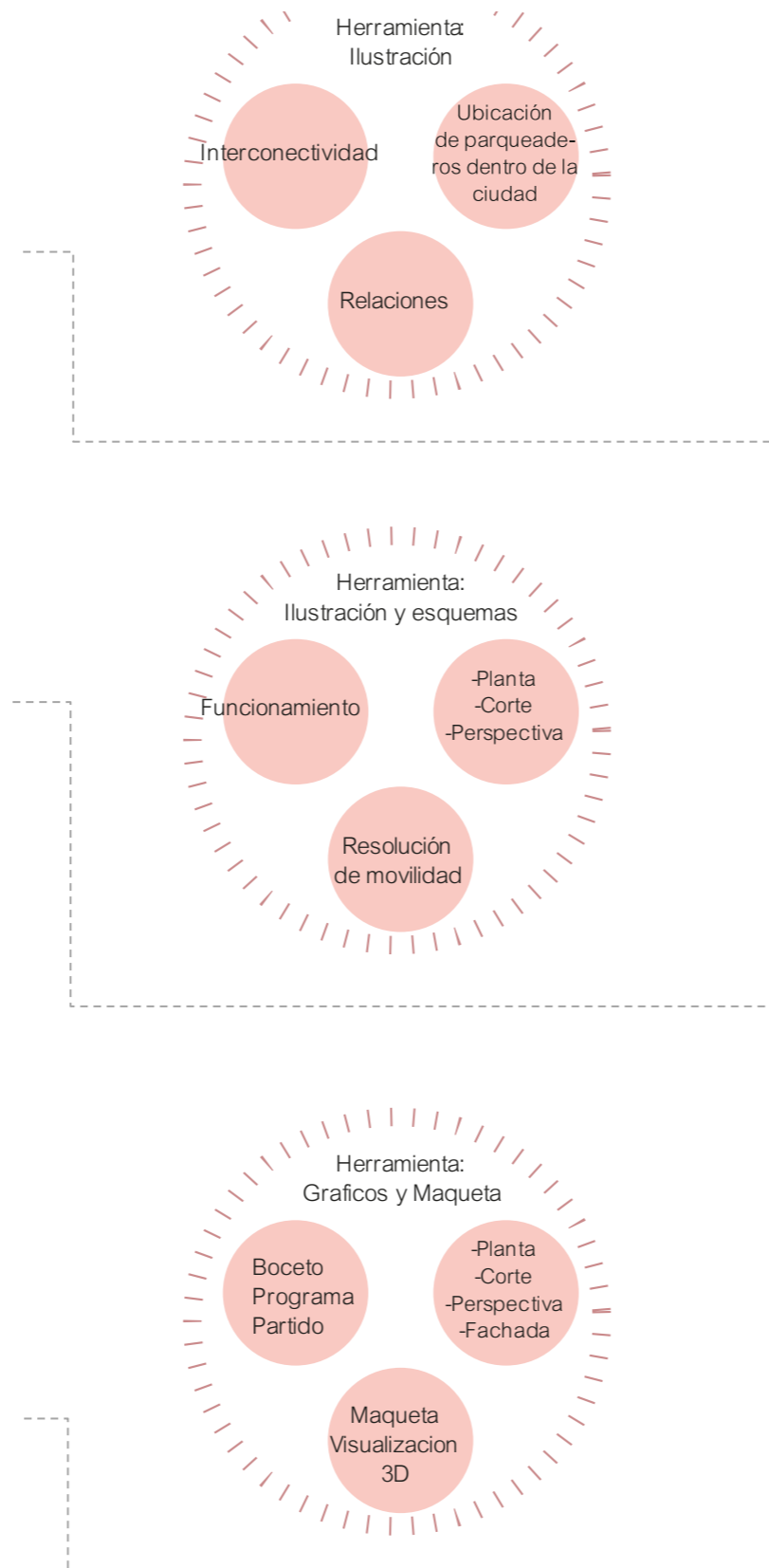
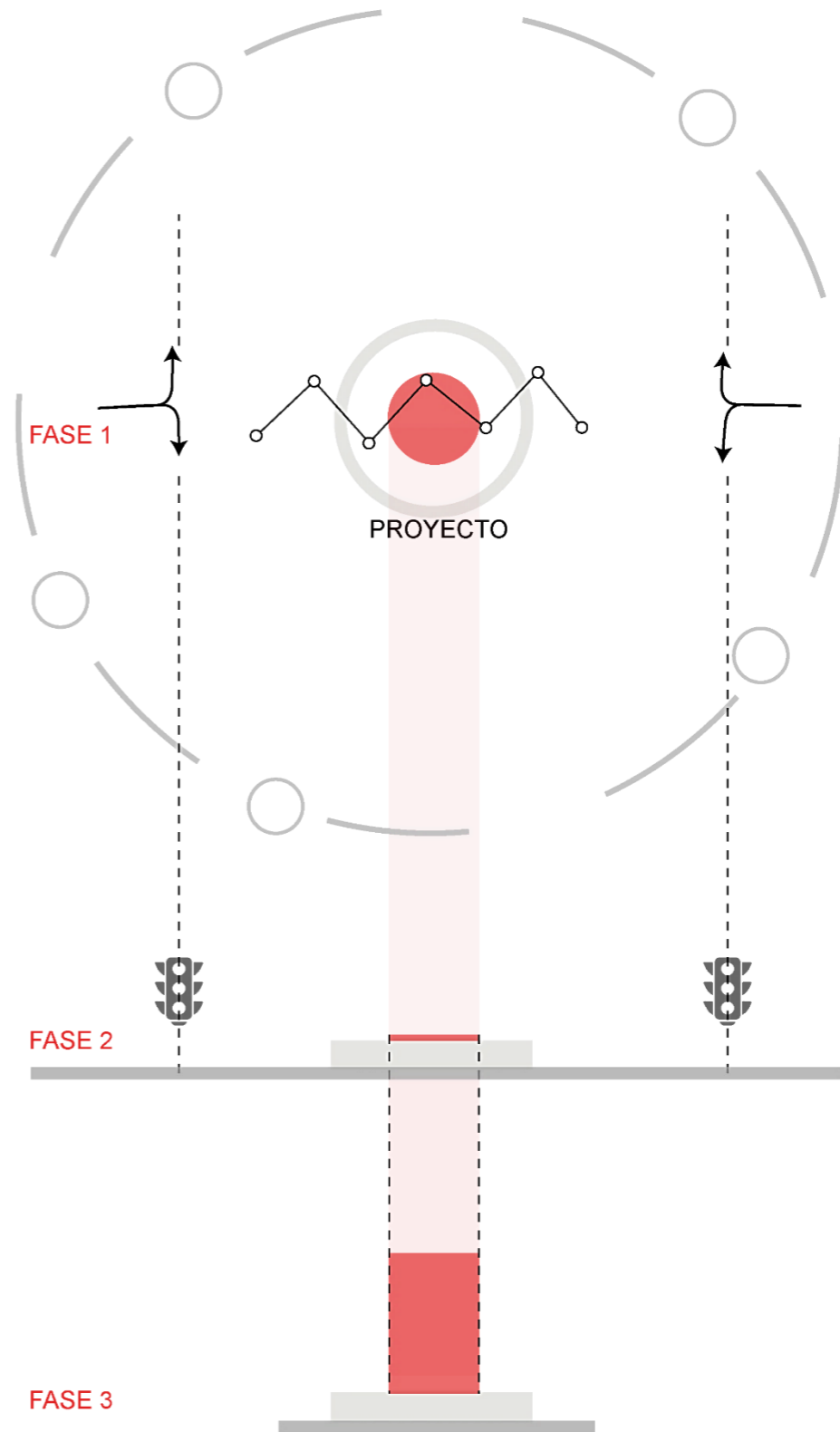


Figura 51 Relación de las diferentes escalas



## 4.2. Propuesta macro

La ubicación del elemento arquitectónico funcionará como un catalizador en todo el cantón. Este lugar debe actuar como una puerta de entrada que dé la bienvenida al resto del cantón, alentando a su vez la creación de una ciudad caminable. Se presentarán los diversos atractivos turísticos disponibles, con el propósito de establecer un hilo conductor que conecte cada punto de interés. Esto permitirá un recorrido integral por todo el cantón, evitando cualquier forma de segregación.

Dichos atractivos se pueden observar en la figura 43.

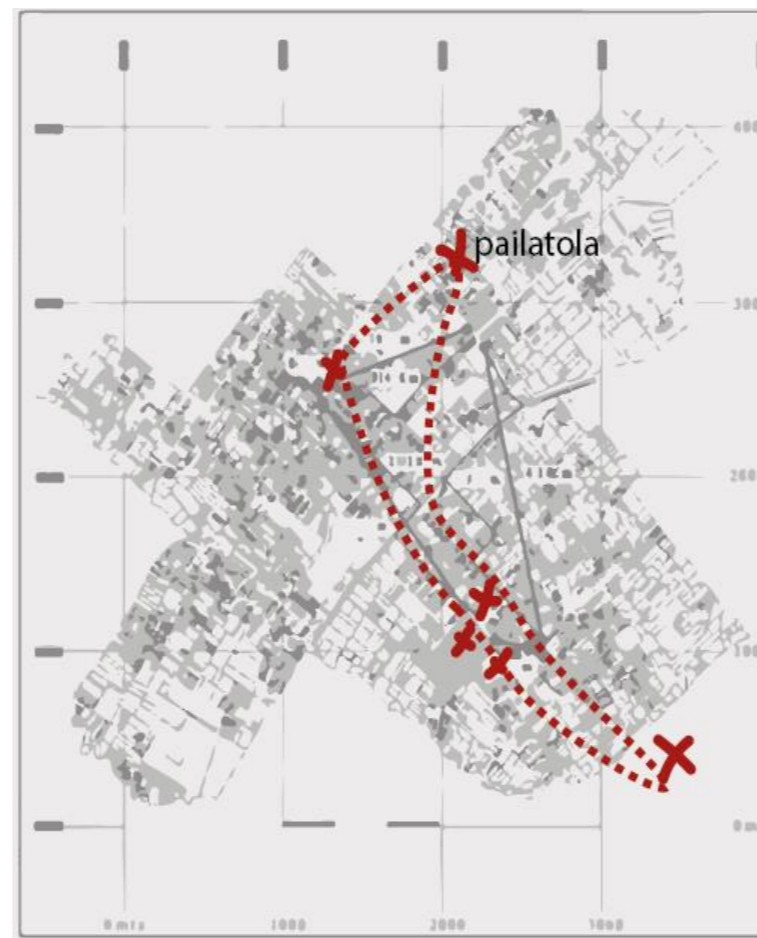
Figura 53 Atractivos del Cantón Antonio Ante



Es fundamental reconocer la ubicación de los distintos atractivos y facilitar una movilización eficiente en el futuro. Además, es importante que los usuarios puedan identificar fácilmente su ubicación en la ciudad para una experiencia de recorrido sin complicaciones. Esto puede lograrse mediante la inclusión de vegetación que indique la proximidad a los lugares de interés, cambios de textura en el pavimento y el apoyo de elementos virtuales como herramientas de orientación.

En la figura 44 se puede observar la ubicación de los puntos de interés para su intervención en un futuro.

Figura 54 Ubicación de puntos de interés del cantón



Se realiza la toma de este tipo de decisiones, que consiste en agrupar los atractivos turísticos del cantón debido a que el municipio de Antonio Ante ha establecido como uno de los objetivos fundamentales para el futuro del cantón la generación de rutas turísticas. "Promoción y difusión del patrimonio cultural a través de una ruta turística que articule los atractivos de cada parroquia" (Estupiñán, 2020, pág. 137).

Así, esta iniciativa tiene como resultado la articulación de diversos proyectos beneficiosos para los habitantes promoviendo el desarrollo económico y social de la región.

De igual manera supone la ubicación de este equipamiento a modo de umbral de bienvenida lo que le permite al usuario poder conceptualizar a la ciudad de Atuntaqui como una ciudad de estancia y no como una ciudad de paso como se la ha caracterizado.

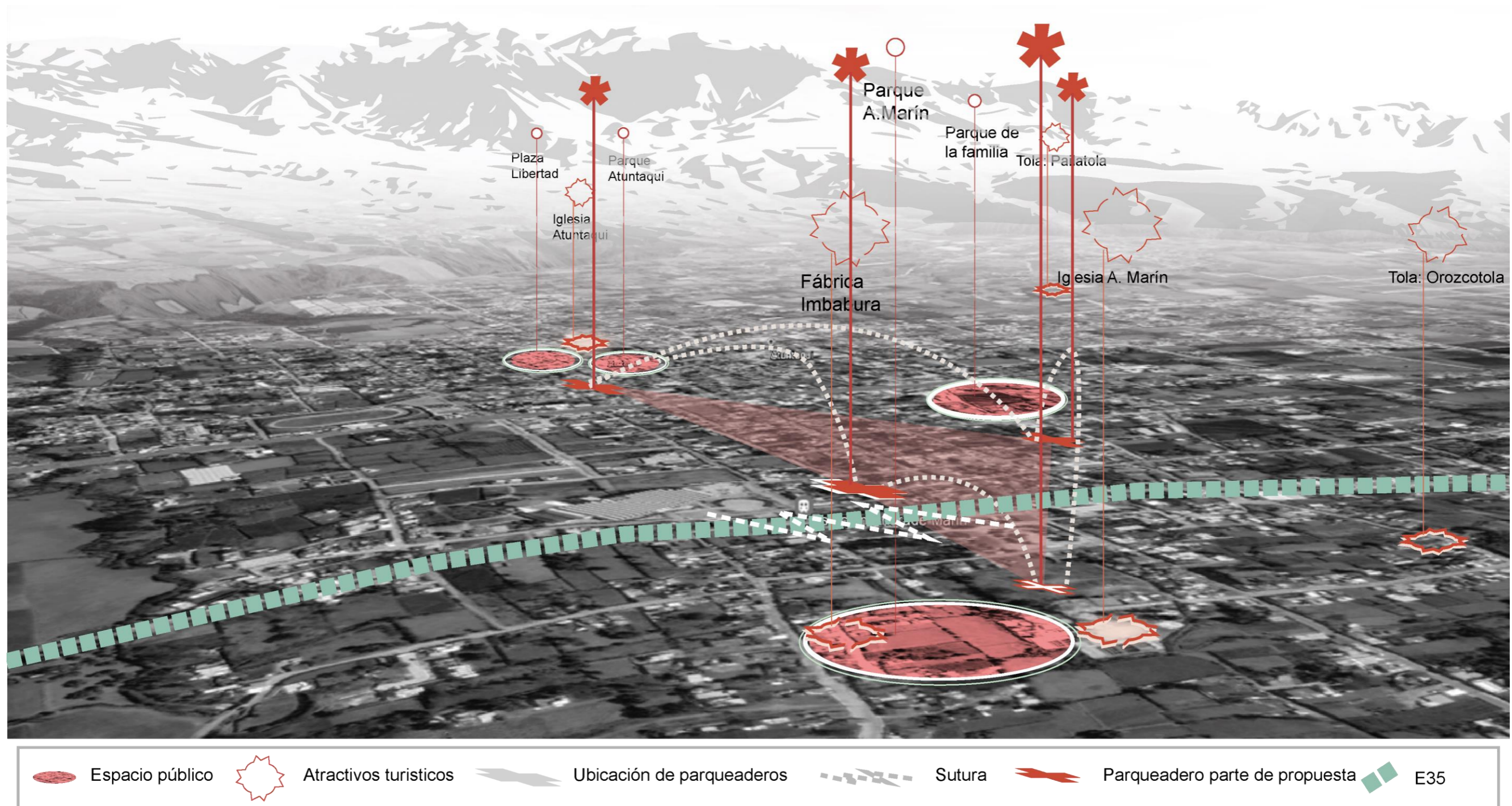
Se busca integrar y suturar la parroquia de Andrade Marín a todas las dinámicas que se presentan y se desarrollan en el resto del cantón. Este proyecto se convierte en un verdadero detonante para posicionar a Antonio Ante como una ciudad integral, atractiva tanto para visitantes como para aquellos que deseen habitarla. Al unificar y conectar la parroquia con las actividades y servicios del cantón, se fomenta un cruce seguro por el área de estudio un promueve el que sea una ciudad caminable.

#### 4.2.1 Ilustración interconectividad de la propuesta

En la figura \*\* se podrá observar las relaciones que tendrán los diferentes tipos de parqueaderos que debe existir en el cantón para contribuir al desarrollo de los atractivos nombrados

anteriormente, los ismos que tendrán que ser impulsados y complementados con las partes de la movilidad cuya resolución ha sido la ubicación de parqueaderos públicos, pueden ser estos como se ajuste con el entorno, tanto en planta baja, planta alta o

en subterráneo, para lo cual es importante identificar los espacios destinados para la presente propuesta



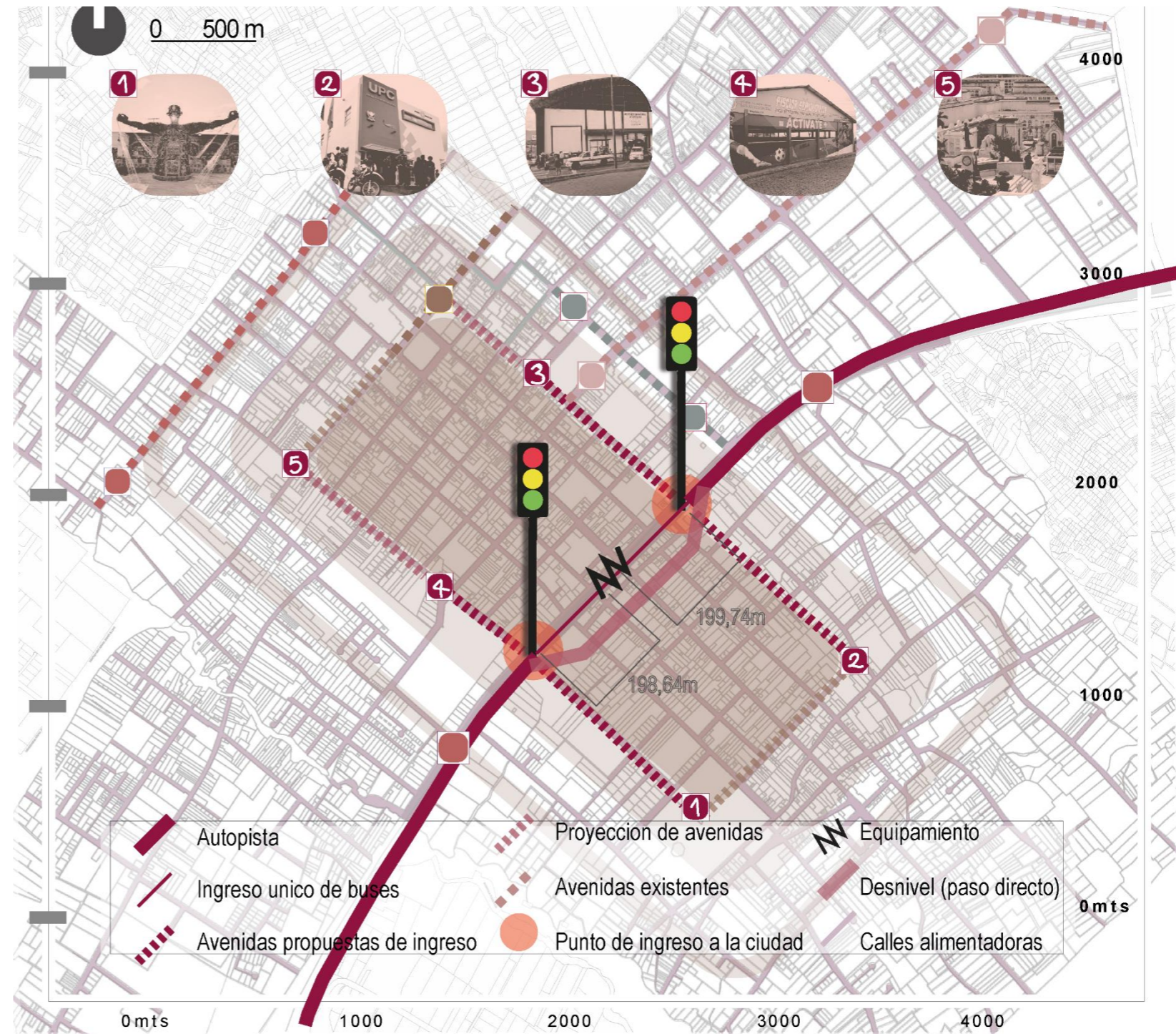
**4.3. Propuesta meso / contexto inmediato / resolución de movilidad**

La zona de estudio corresponde a un nodo, potencial para sea transitado de forma peatonal y con la necesidad de una alternativa en la parte vehicular, para esto es necesario realizar anclajes de vías que no tienen continuidad en todo el sistema de movilidad el cantón, tanto de vías expresas, locales, arteriales y colectoras para su óptimo funcionamiento, así se decidió reintegrar al sistema a la Av. Rocafuerte, misma que es fragmentada por el cruce de la E35 esto, con el fin de generar un ingreso vehicular desde la parte sur, tanto para Atuntaqui como para Andrade Marín, como se observa en la figura 45, con la ayuda de la colocación de semáforos se permite la toma de decisión del conductor. De igual manera en la parte norte se destina la Av. Salinas como punto de ingreso hacia Atuntaqui y con la necesidad de la prolongación hacia Andrade Marín para generar el anclaje con el coliseo de Andrade Marín.

En caso de que sea necesario el cruce inmediato y directo sin entrar a la ciudad tanto hacia Otavalo como Ibarra se utilizará el paso a desnivel como vía rápida.

En el caso del transporte público se podrá ingresar de manera directa a nuestra área de estudio con el fin de recoger pasajeros.

Figura 55 Propuesta meso vialidad



### 4.3.1 Funcionamiento

En la figura 48 se puede observar los destinos de cada uno de los tipos de autos individuales y colectivos que pasan por el sector, sean estos: taxi, camioneta de cooperativa, auto particular, bus intercantonal e interprovincial.

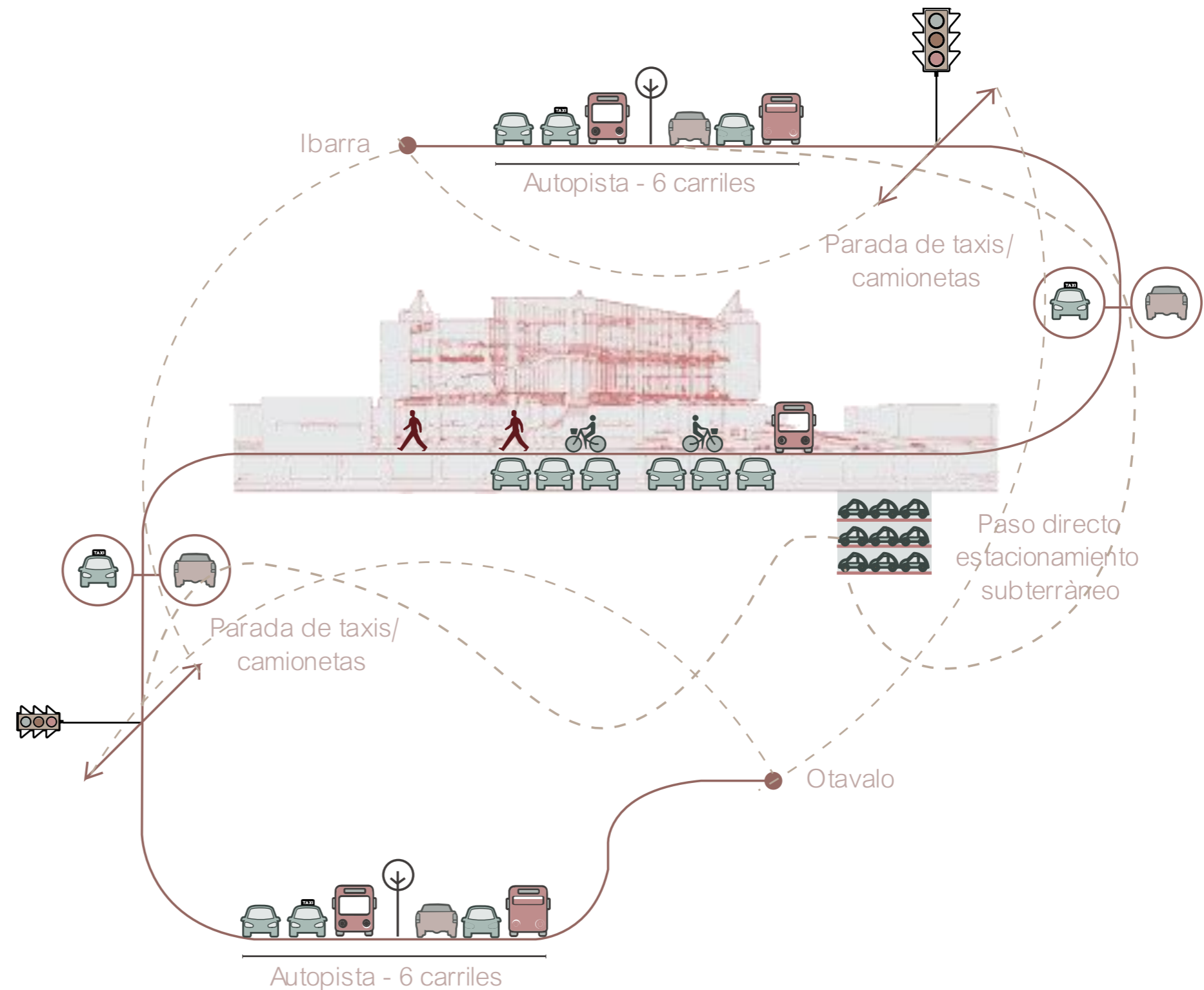
Existe un elemento de filtración, en este caso es el semáforo en los dos extremos del proyecto. Este elemento (semáforo) sirve de distribución vehicular de modo que el ingreso y cruce por abajo del equipamiento será únicamente de transporte colectivo, es decir de buses.

En este caso se ha considerado de igual manera la llegada y recibimiento de carros individuales en caso de que quieran ingresar al equipamiento se plantea el paso directo hacia el estacionamiento subterráneo para posteriormente convertirse en peatones los que continúen con el recorrido de la ciudad.

Se pretende que en los filtros mencionados anteriormente exista el cruce de dos avenidas de ingreso sea para la parte este de Andrade Marín o sea para la parte oeste de Atuntaqui viniendo desde Ibarra o desde Otavalo para el ingreso de un flujo de carro y como bienvenida al área urbana del cantón Antonio Ante.

La idea es que cada usuario desde su punto de vista tenga resuelto su recorrido de forma que la movilidad del sector sea concebido como un sistema completo.

Figura 56 Gráfica de funcionamiento de movilidad



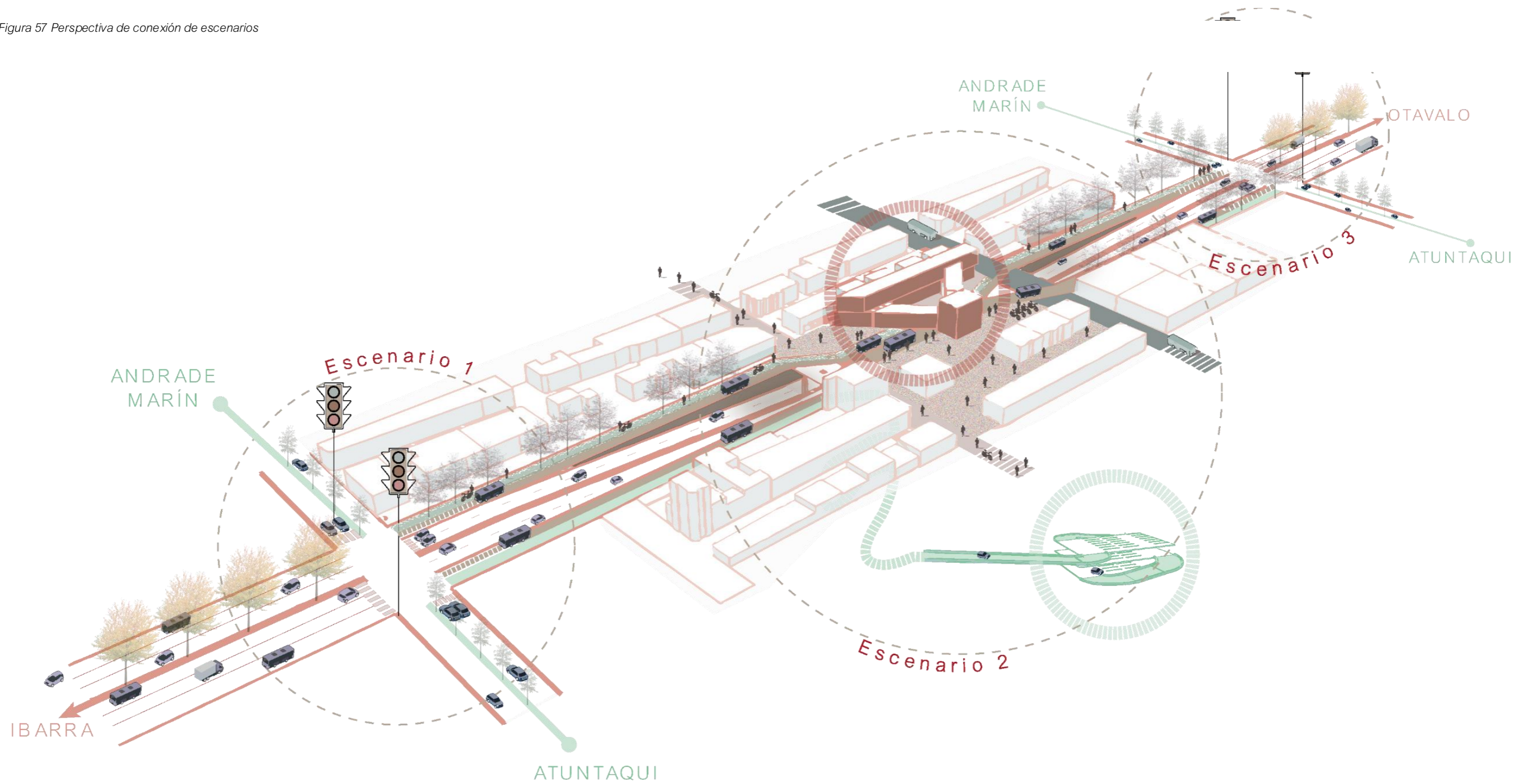
#### 4.3.2 Escenarios escala meso

Se realizará una intervención en la Panamericana E35 y las calles transversales, como la General Enríquez y la calle González Suárez. Para llevar a cabo esta intervención, será necesario

conjunto con el equipamiento micro, cuyos detalles se proporcionarán más adelante. En esta propuesta, se plantean tres escenarios separados por una distancia de 220 metros cada uno. El movimiento y la resolución en cuanto a la movilidad de

En la figura 49 se puede observar la conexión general de los tres escenarios planteados

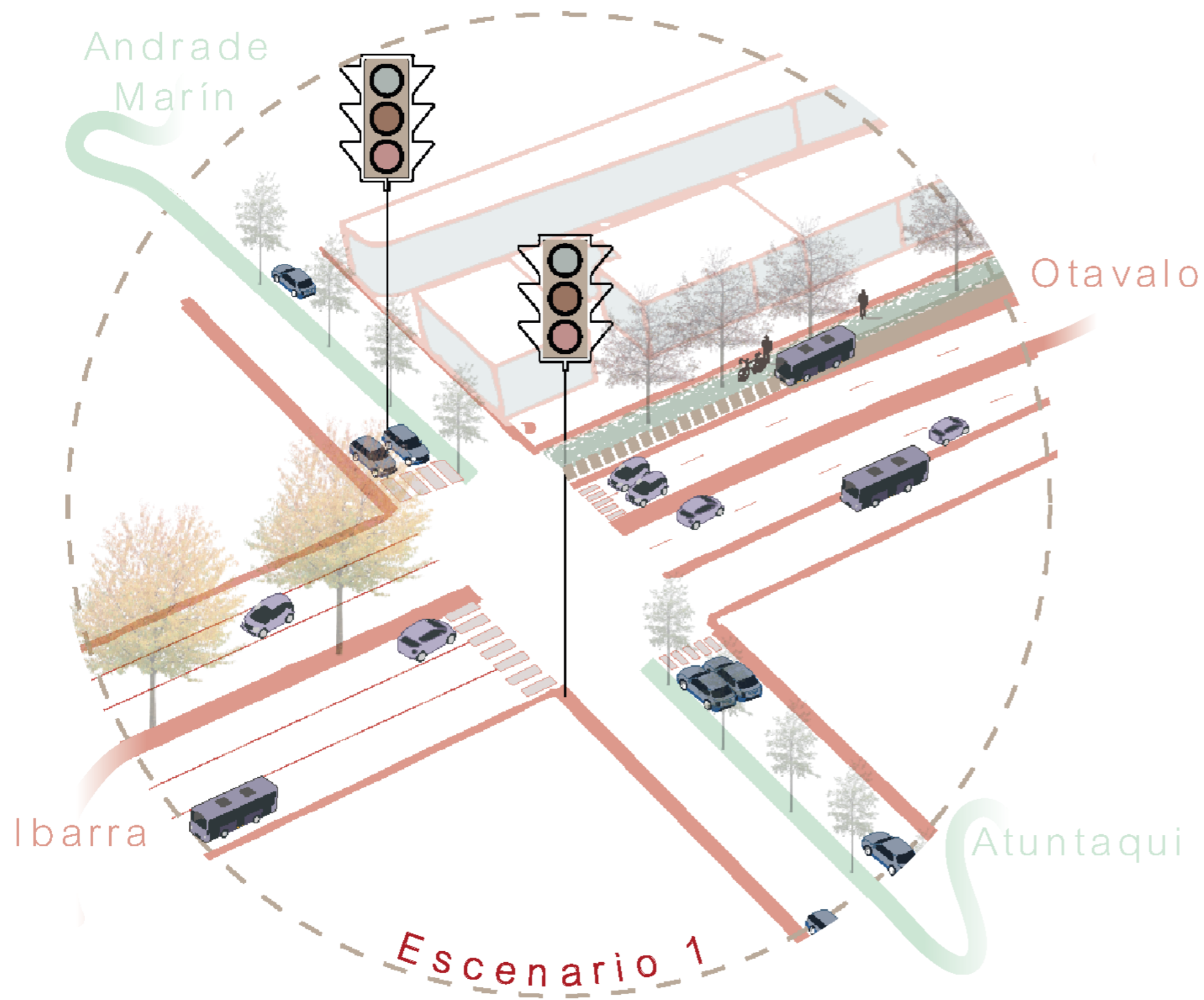
Figura 57 Perspectiva de conexión de escenarios



implementar la siguiente alternativa, la cual se desarrollará en

cada uno de los escenarios se detallará a continuación:

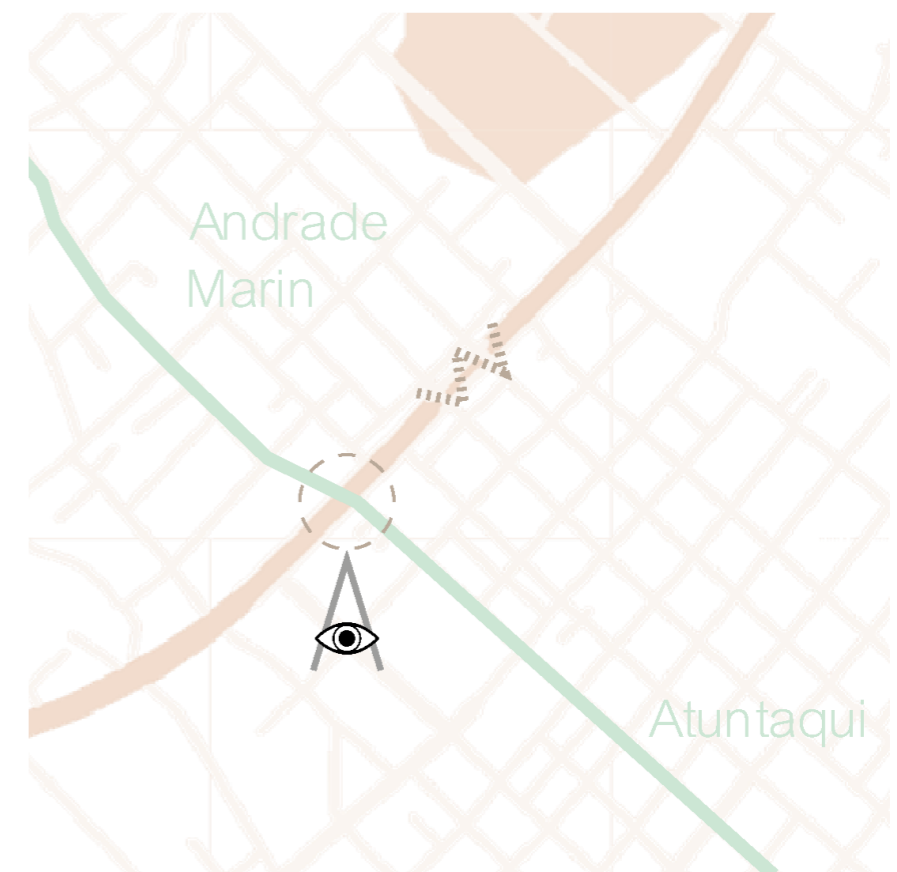
### Escenario 1



En el Escenario 1, se muestra el flujo de tráfico en el lado norte del proyecto cuyo origen de los usuarios viene desde Ibarra, Tulcán o el norte del país, para esto se plantea la presencia de una avenida que servirá como entrada al cantón. Esta avenida estará ubicada en la actual Calle Olmedo, con una conexión a la calle Sánchez y Cifuentes. Ver figura 50.

Como herramienta para la disminución de la velocidad del flujo de carros se plantea la vegetación, señalización incluidos semáforos para asegurar el cruce de los actores de este escenario.

Figura 58 Ubicación escenario 1

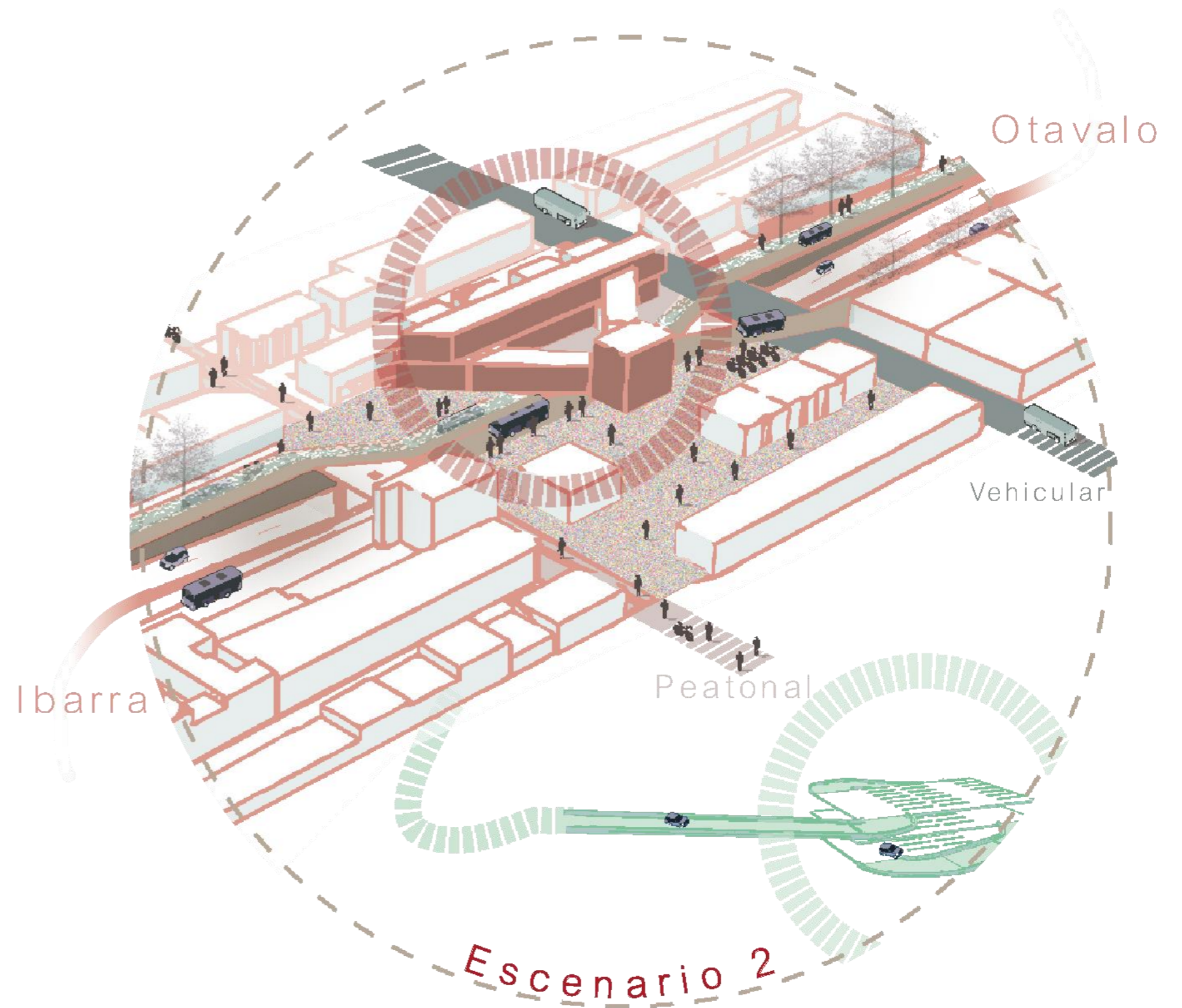
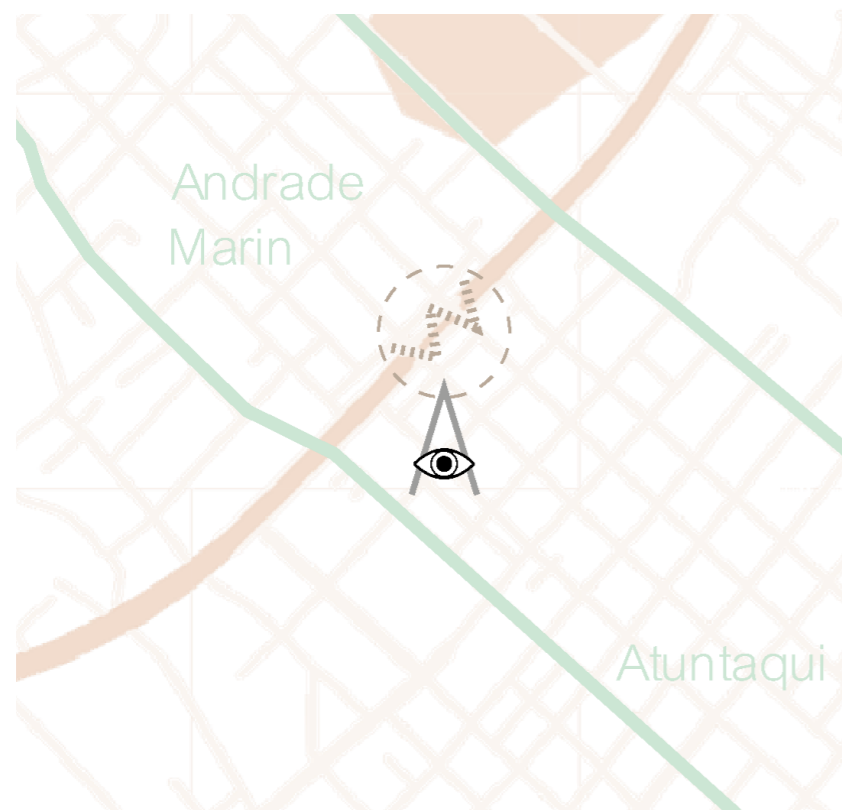


## Escenario 2

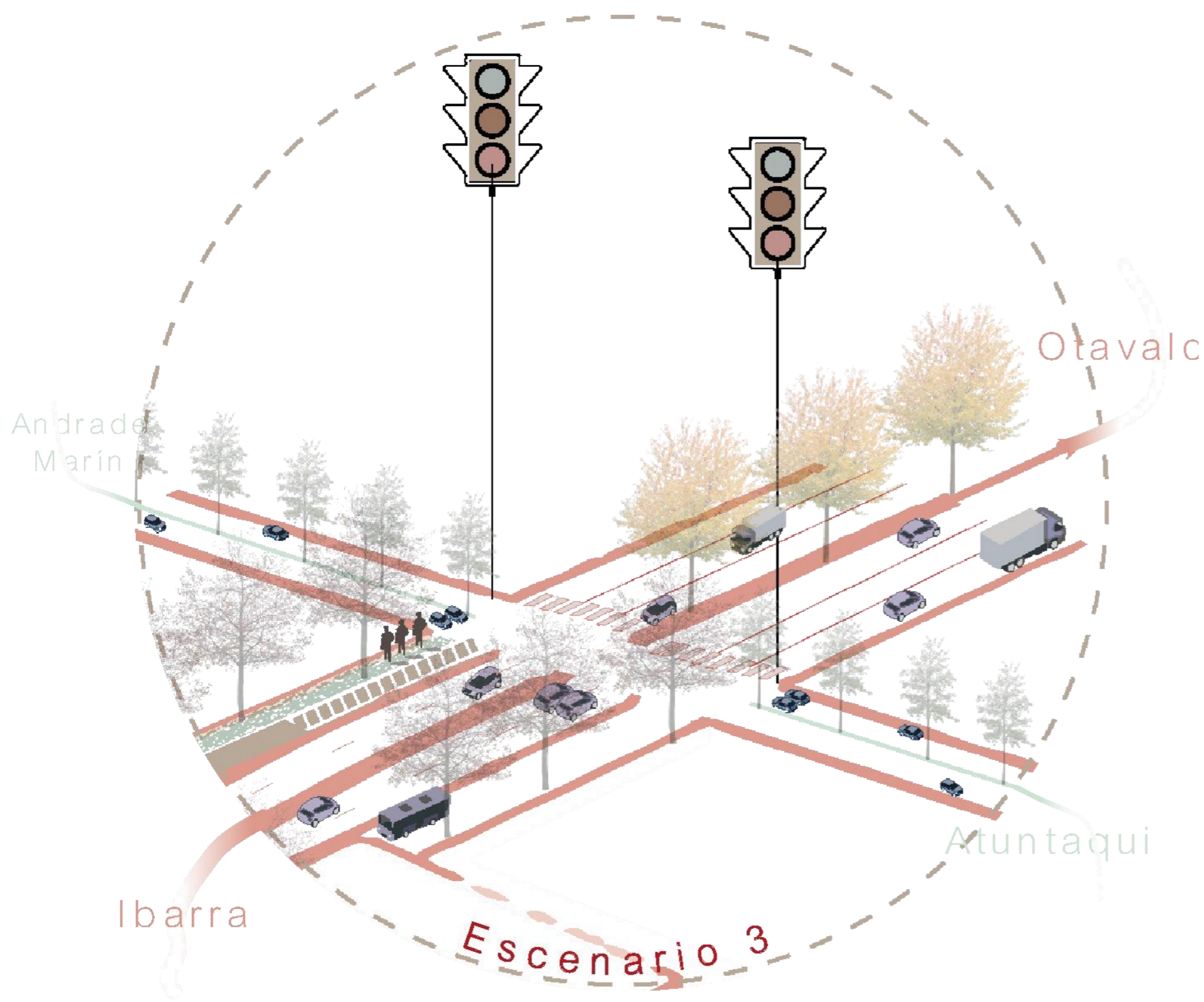
En el presente escenario se plantea la ubicación del equipamiento, el mismo que esta rodeado por diferentes tipos de flujos, peatonales, vehiculares tanto por la planta baja como por el subterráneo.

En este escenario se puede observar que los nuevos actores predominantes son las personas, debido a que la prioridad es la seguridad de las mismas, la idea es que en este punto exista tanto la salida como la llegada de vehículos y personas, escenario que será detallado en la escala micro de la presente investigación. Ver figura 51

Figura 59 Ubicación escenario 2



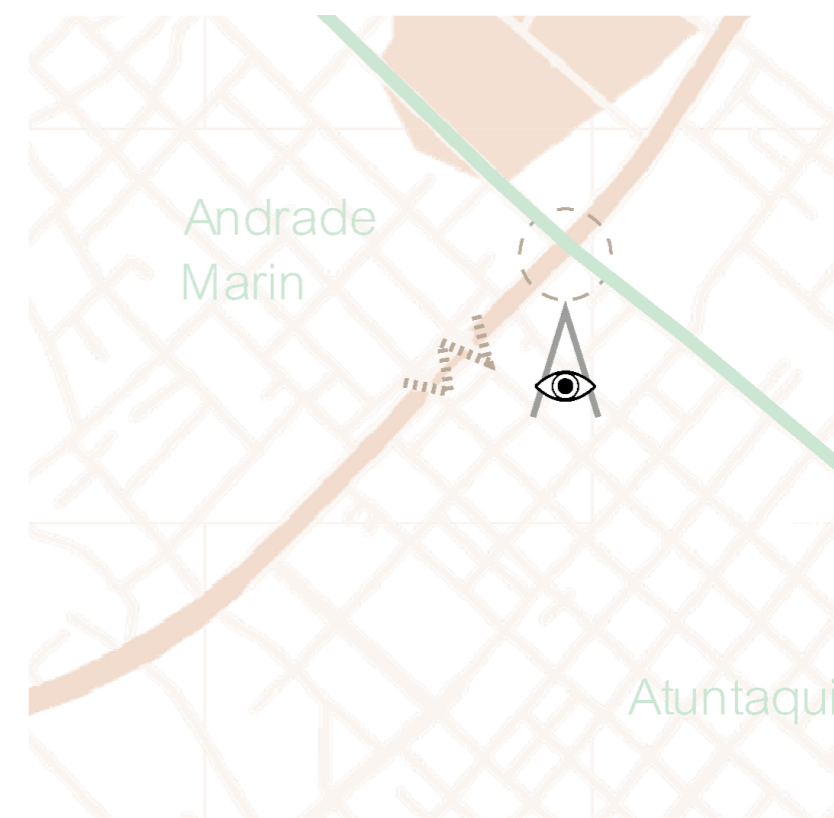
### Escenario 3



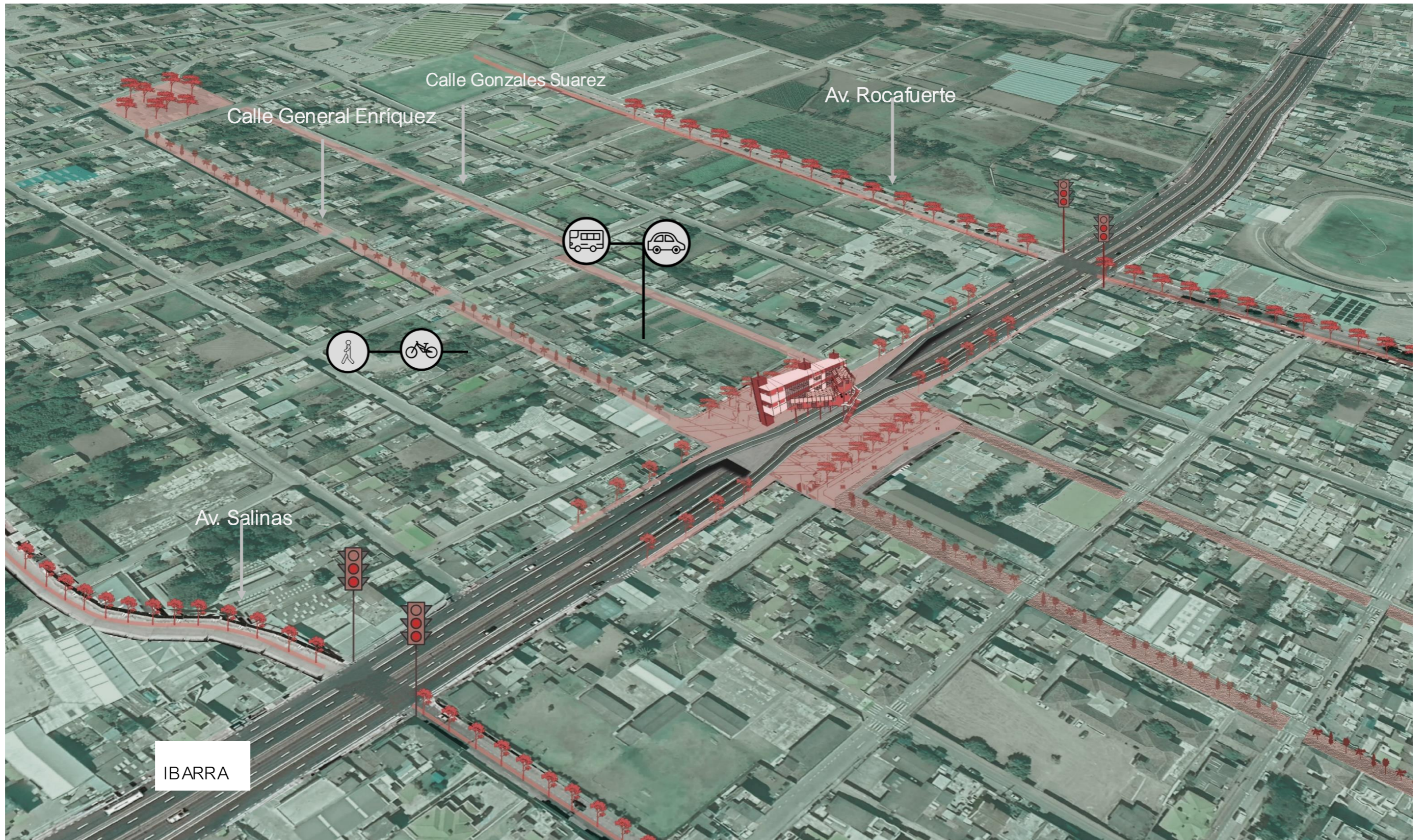
En el escenario 3 se plantea el ingreso de los carros cuyo punto de origen es Otavalo, Quito o el sur del país. Como ingreso a la ciudad se plantea el cruce la actual Avenida Rocafuerte en conexión con la actual calle con el mismo nombre, de igual manera se ve la presencia de flujo de carros que pasa por el de nivel y que cruza por la parte de abajo del equipamiento ubicado en el escenario 2, hecho que se repite de igual manera en el escenario 1.

Este cruce al igual que el resto de escenarios está acompañado de diferentes tipos, de vegetación que será detalladas en próximas páginas del documento presente. Ver figura 52.

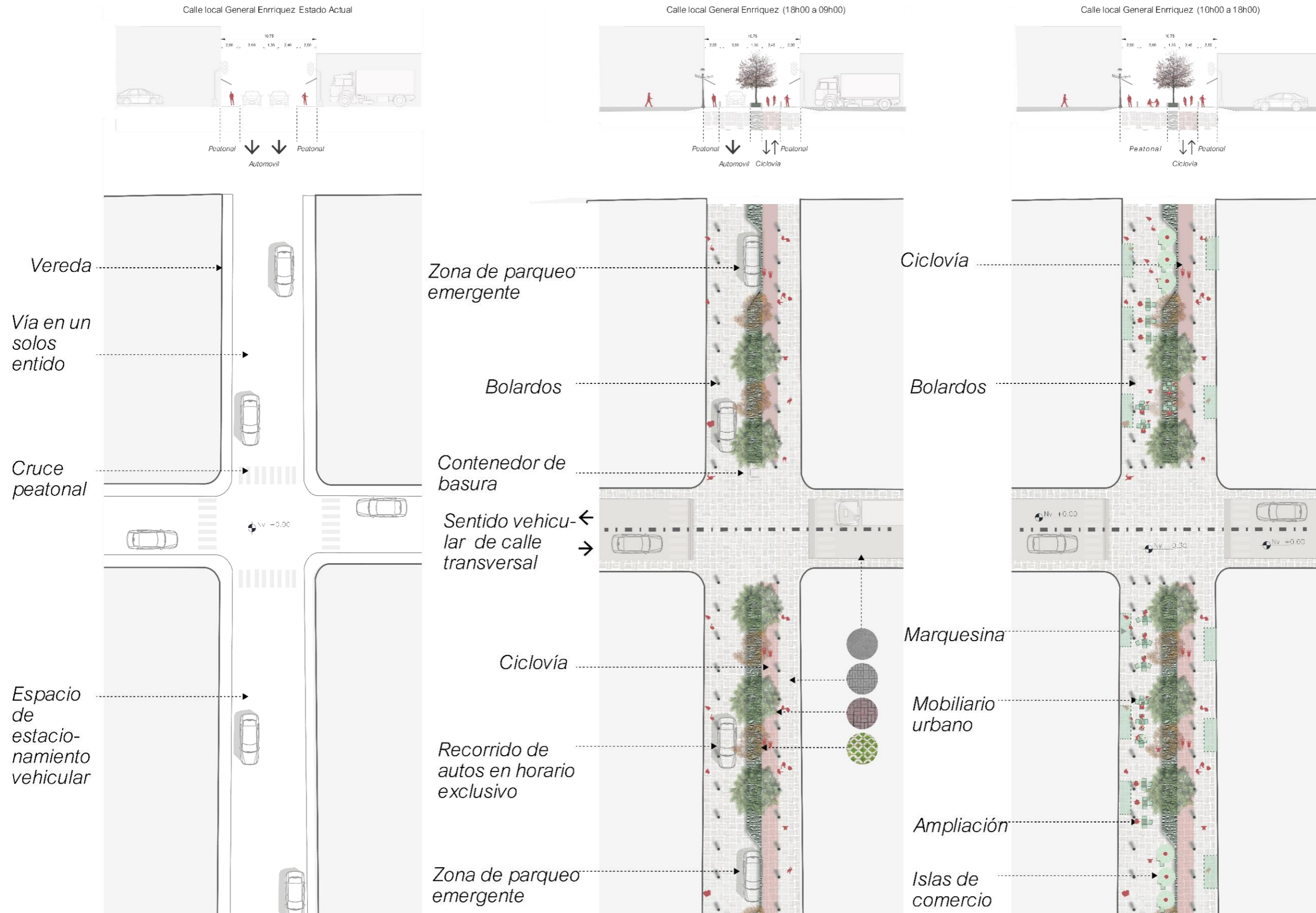
Figura 60 Ubicación escenario 3



4.3.3 Montaje escala meso



4.3.1 Corte de intervención en calle General Enríquez



### 4.3.1 Conclusión escala meso

Las avenidas propuestas generan secuencias espaciales por los equipamientos importantes de Atuntaqui, marcados como referencias en distintos sectores de la ciudad como referencia

Figura 61 Conexión de equipamientos



al momento de recorrer la ciudad. En la figura 53 se puede observar los equipamientos enlazados que servirán de referentes para la visita de los diferentes atractivos turísticos planteados en la propuesta macro generando la sutura entre la propuesta macro

y meso. De igual manera se puede observar las calles que rodean al equipamiento, se encuentra la calle general Enriquez que se propone peatonal y calle Gonzales Suarez como vehicular de uso único de buses urbanos.

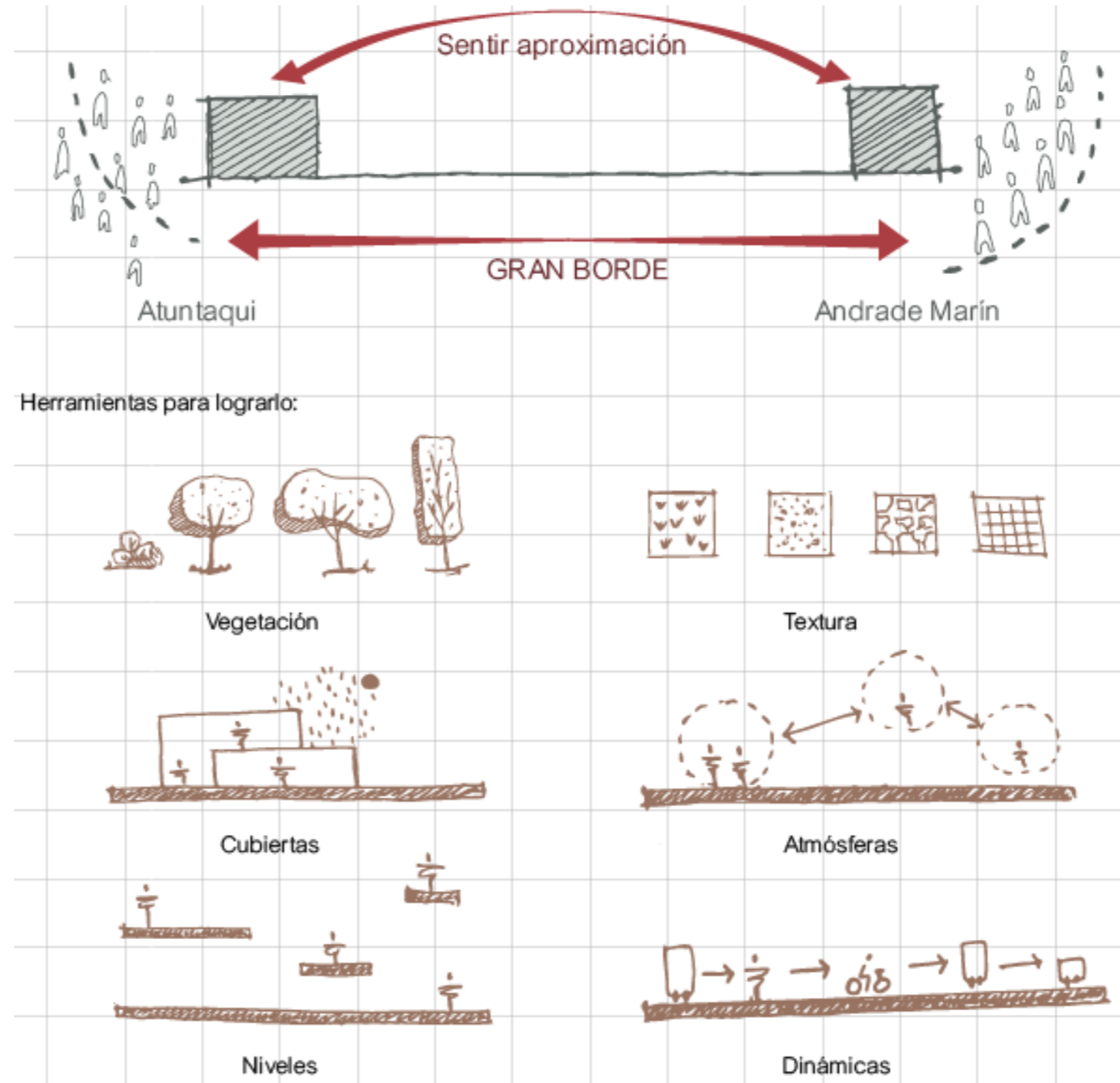
#### 4.4. Escala Micro

##### 4.4.1 Herramientas

Los recursos utilizados para lograr una sensación de cercanía entre los elementos en esta amplia zona entre Atuntaqui y Andrade Marín se pueden observar en la Figura 54.

- o Vegetación: Se utilizará como un lenguaje espacial para los peatones, creando un entorno acogedor y seguro con nuevas fragancias, colores y texturas.
- o Texturas del suelo: Serán una herramienta para distinguir y guiar a los peatones hacia diferentes destinos y usos dentro del espacio público, ya sea caminar, esperar, correr, detenerse, andar en bicicleta, etc.
- o Cubiertas: Es necesario crear áreas cubiertas que brinden lugares de descanso para los peatones, generando paradas en los lugares apropiados.
- o Atmosferas: Es necesario para que actividades y la diversidad de usuarios sean completas y estén presentes en todo momento dinamizando durante todo el día.
- o Niveles: La relación entre los diferentes usuarios del edificio podrá establecerse con solo una mirada.
- o Dinámicas: El edificio deberá propiciar una secuencia que permita a los medios de transporte ser accesibles según el destino al que se dirija el usuario desde este punto.

Figura 62 Herramientas de diseño



#### 4.4.2 Criterios de diseño

El principal criterio de diseño que se desarrolla a lo largo del presente trabajo es el de *sutura urbana*, que pretende enlazar:

- o MACRO: Equipamientos / parroquias
- o MESO: Parroquias / vías
- o MICRO: Espacios / vacíos

En esta área, se llevará a cabo la reubicación de actividades y movimientos previamente identificados para la creación de un nodo desglosado como se observa en la figura 55.

Esta propuesta se reflejará en la parte meso, lo que permitirá despejar el sector con el objetivo de generar un cruce seguro en la senda, al mismo tiempo que se crea un elemento de unión, bienvenida, integración y refugio para los diferentes usuarios, como peatones, ciclistas, taxis, camionetas, automóviles, buses Inter cantonal y buses urbanos. Como se observa en la figura 56

Figura 64 Concepto

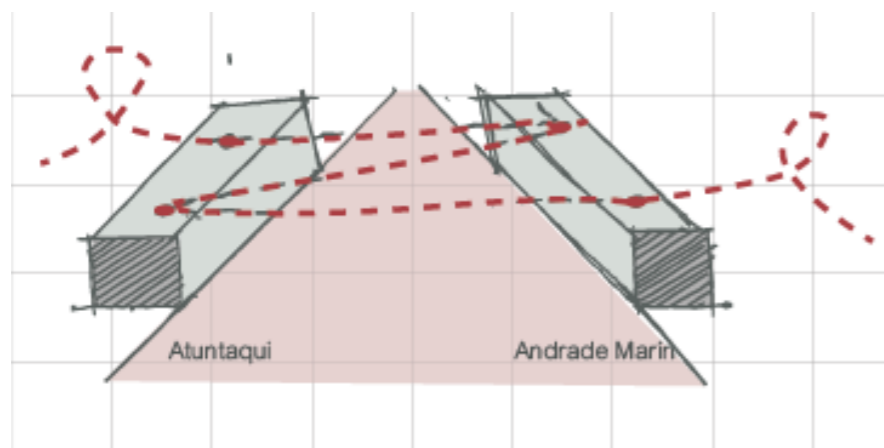
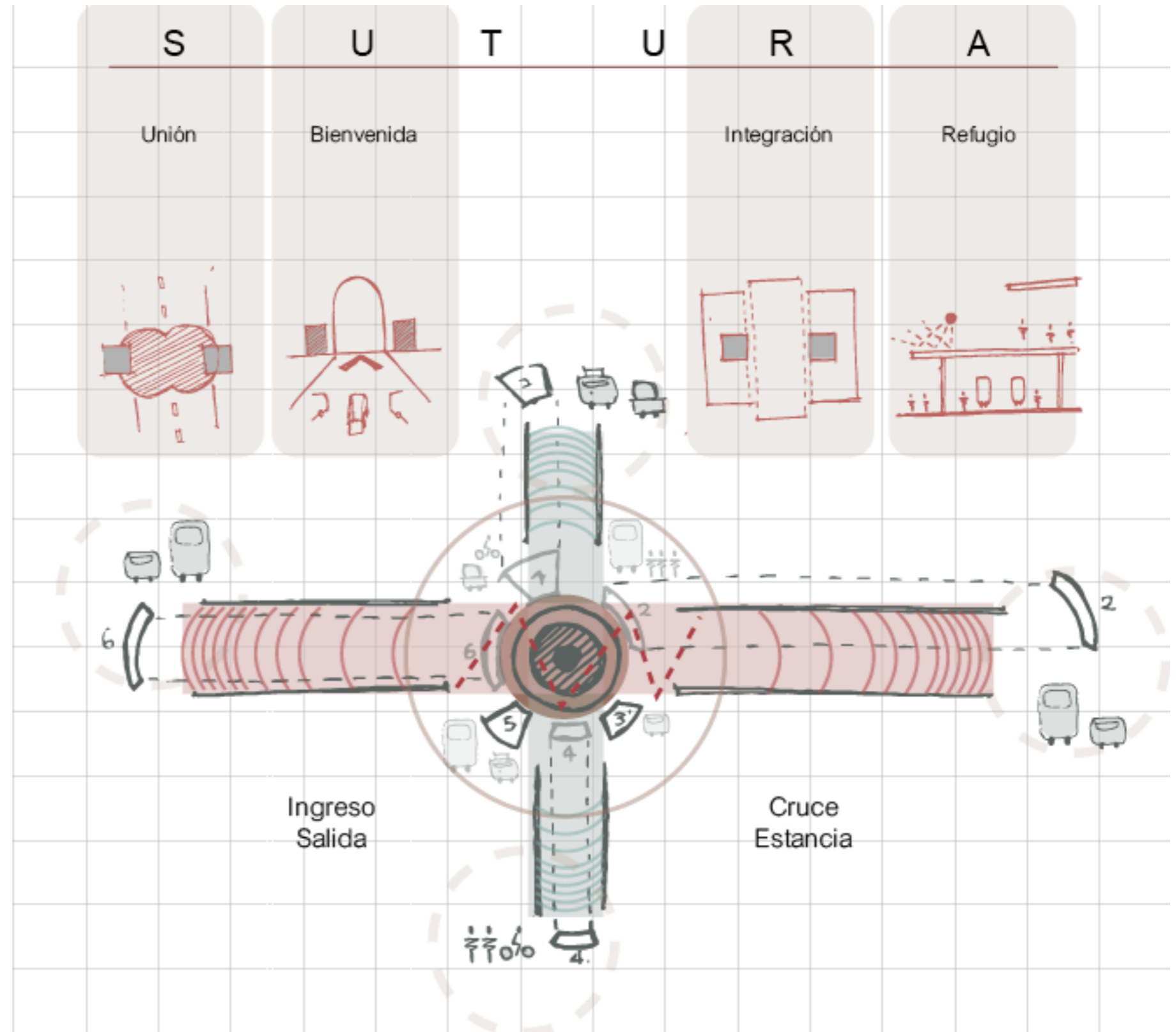


Figura 63 Criterios de diseño



4.4.3 Programa arquitectónico

Zona	Subzona	Espacio	Función	Mobiliario	Área/u	MÓDULOS			Unidad	Área	
						Largo	Ancho	Altura			
PRIVADO	COMERCIO	Galería	Sala de exposiciones / circulación	Informar, circular	Tótems y esculturas	24,00	4,00	6,00	2,00	7	168,00
		Local de comidas	Cocina	Preparar los alimentos y atención al público	1 cocina, 1 lavamanos, 1 refrigerador, 1 caja	12,00	4,00	3,00	5,00	5	60,00
			Área de consumo	Servirse los alimentos	1 mesas, 6 sillas	7,50	2,50	3,00	5,00	25	187,50
			Bodega	Almacenar las compras de los diversos locales	1 alacena, refrigerador	4,32	2,40	1,80	5,00	5	21,60
		Kioscos itinerantes	Emprendimientos temporales	Ferias temporales de emprendimientos	1 Stand	4,80	2,00	2,40	2,20	8	38,40
		Área de reposo	Sala de descanso	Descansar despues del viaje	sillas/ sillones	24,00	4,00	6,00	5,00	1	38,40
	SERVICIOS	Baterías sanitarias	Batería Sanitaria hombre	Satisfacer necesidades biológicas	4 inodoros, 1 inodoro para personas con discapacidad, 3 urinarios, 4 lavamanos, cambiador de bebe	25,00	5,00	5,00	5,00	1	25,00
			Batería Sanitaria mujer	Satisfacer necesidades biológicas	5 inodoros, 1 inodoro para personas con discapacidad, 5 lavamanos, 1 cambiador de bebe	25,00	5,00	5,00	5,00	1	25,00
		Gestión de residuos	Cuarto de almacenaje de basura	Almacenamiento	Basura	12,00	4,00	3,00	5,00	1	12,00

PÚBLICO	MOVILIDAD	Ciclovía continua	Ciclovía	moverse	Estacionamiento de bicicletas	131,25	1,75	75,00	0,00	1	131,25
		Paso de peatones seguro	Acera	caminar		131,25	1,75	75,00	0,00	1	131,25
		Carril para transporte intercantonal	Carril	Parar y seguir		288,75	3,85	75,00	0,00	1	288,75
		Carril para transporte público urbano	Carril	Parar y seguir		140,00	3,50	40,00	0,00	1	140,00
		Área de taxis	Parada	Esperar y recoger pasajeros		12,50	2,50	5,00	0,00	5	62,50
		Área de camionetas	Parada	Esperar y recoger pasajeros		0,00	0,00	0,00	5,00	0	0,00

CONEXIONES	Rampas
	Aceras anchas
	Elevadores
	Mobiliario Urbano
SUTURA CONTEXTO	Plantas bajas comerciales
	Parking
	Vía Peatonal Continua
	Parada de bicicletas, taxis, y buses

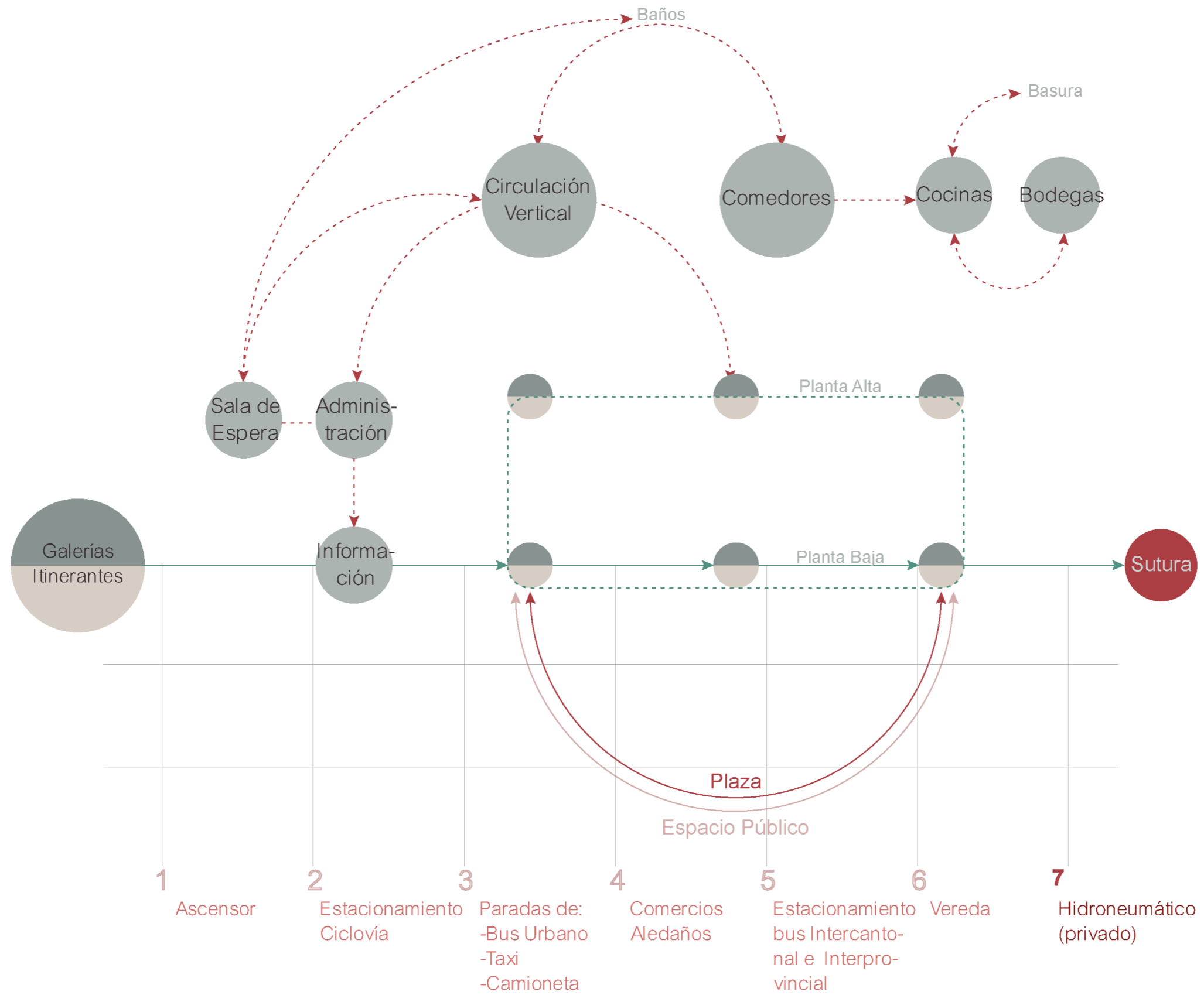
El programa Arquitectónico constituye un área de:

Zona de comercio y Servicios: **525.9 m2**

Zona de movilidad: **676.25 m2**

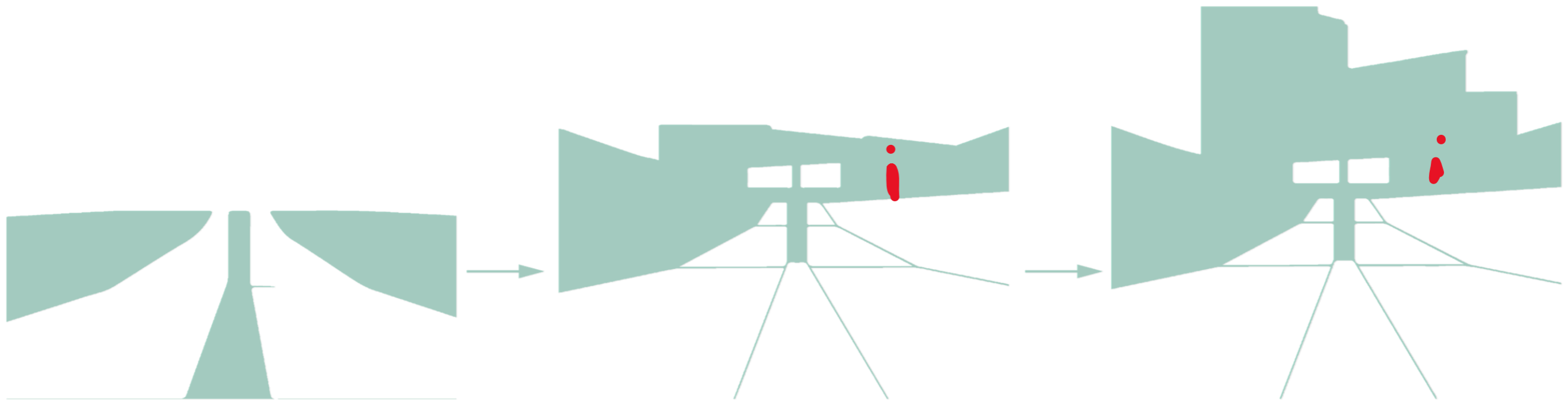
Área de estacionamiento subterráneo: **1000m2**

4.4.4 Diagrama de relaciones funcionales

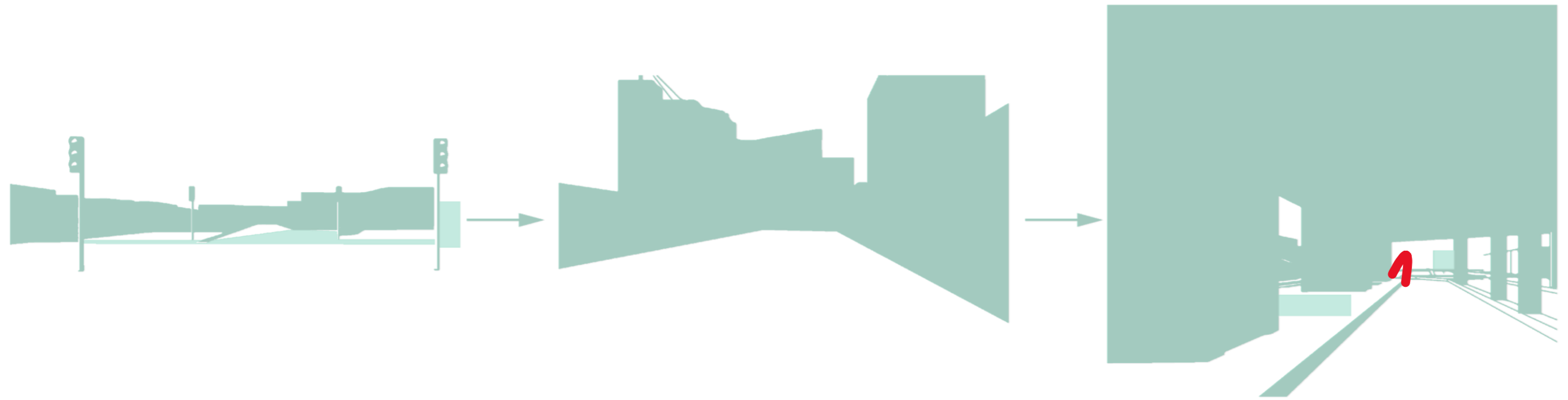


4.4.5 Postura arquitectónica

Aproximación al espacio por medio de secuencia de imágenes

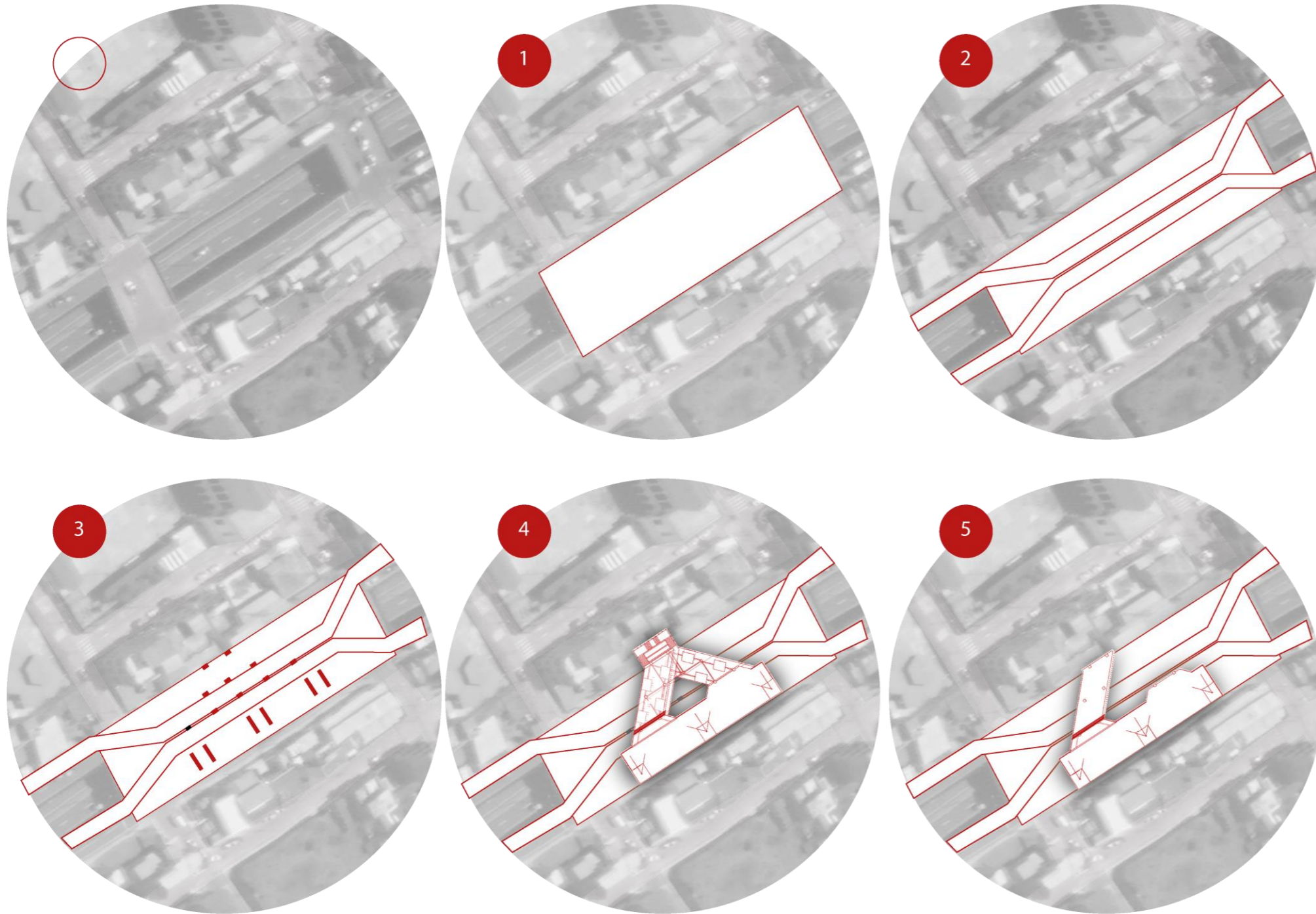


Donde el ser humano constituye un recorrido dinámico



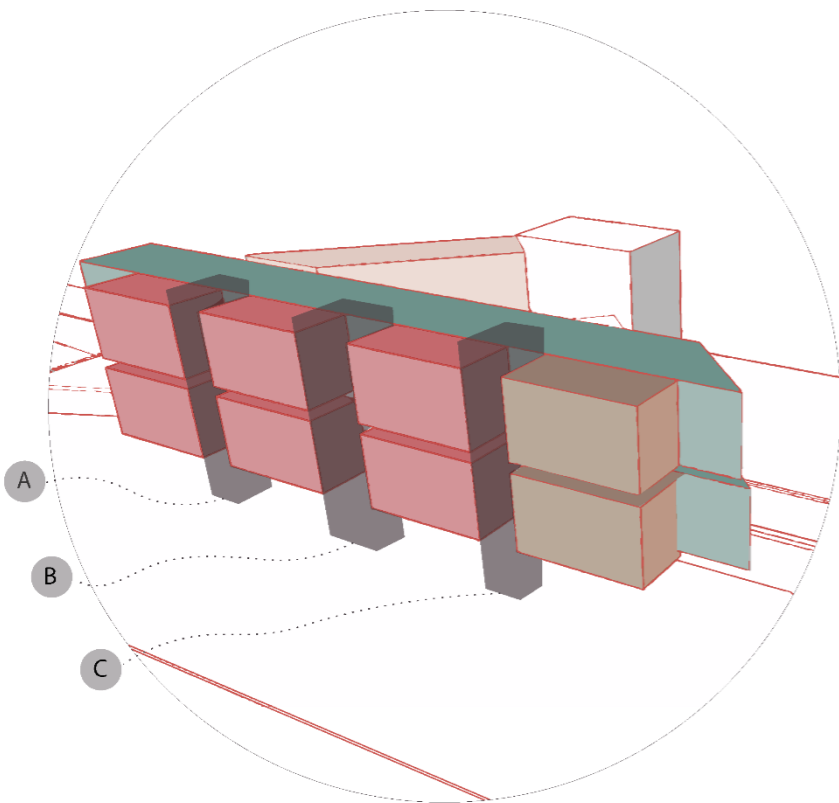
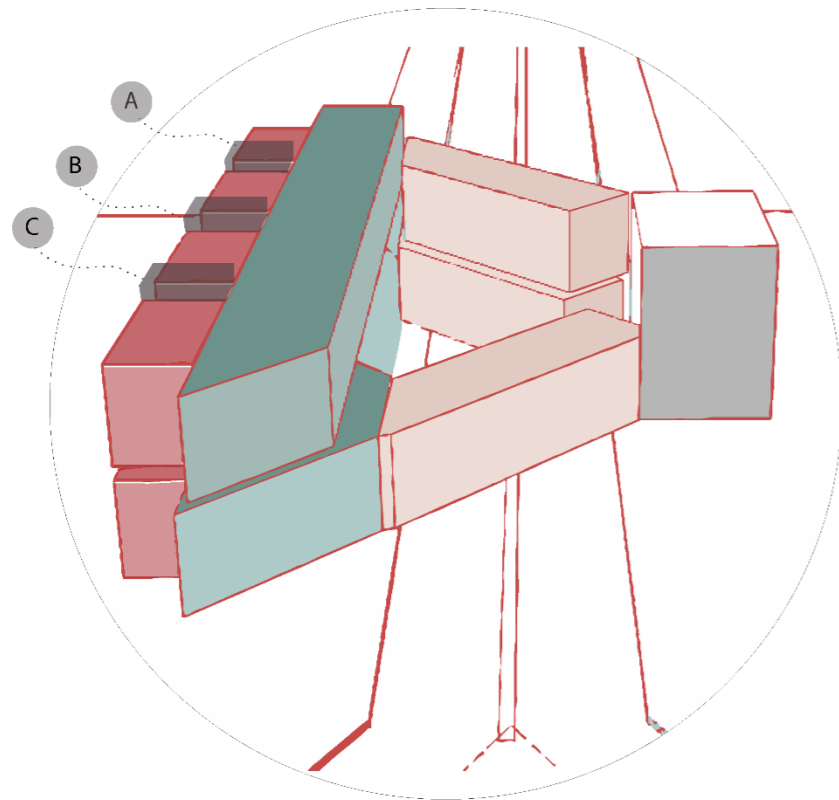
Apartir del movimiento, la luz y la materia.

#### 4.4.6 Cronología de implantación



1. Se crea una plataforma única en el espacio vacío situado entre los dos puentes existentes.
2. Se redirigen las vías de entrada de los autobuses para dejar el máximo espacio posible entre las edificaciones existentes y la vía.
3. Se colocan pilares en zonas firmes del terreno con el criterio de crear una planta libre
4. Se distribuyen las áreas del equipamiento, dejando un espacio vacío tanto en el centro como en los laterales para dar la bienvenida y permitir la admiración del edificio. El objetivo es generar un umbral de bienvenida y que las personas tengan que levantar la vista para admirarlo.
5. Se finaliza con la tercera planta, rompiendo la simetría generada en la planta baja y creando una doble altura en el volumen del edificio.

#### 4.4.7 Zonificación



Se identifica 5 áreas principales de las que se conforma el edificio, ubicados en la figura \*\* se puede observar:

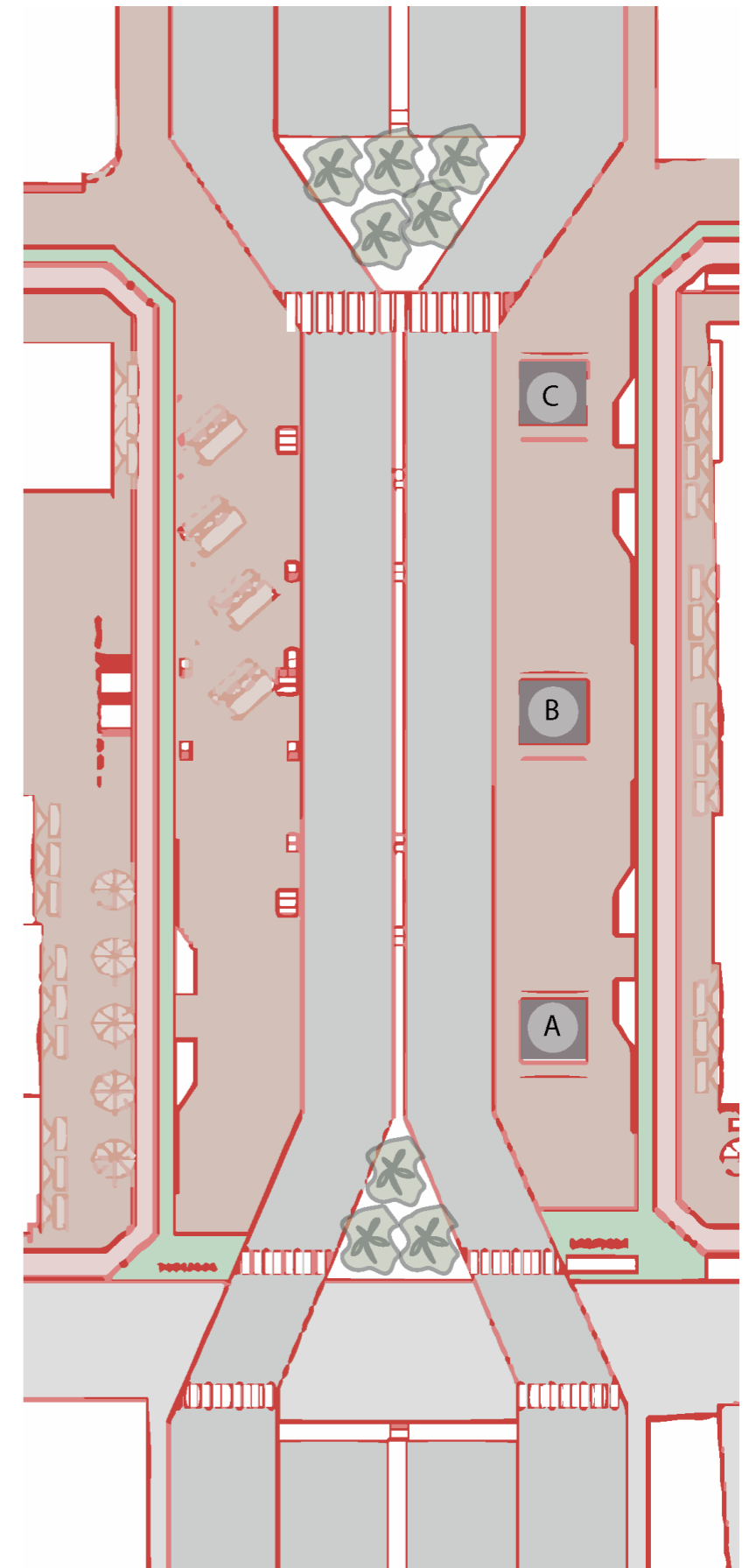
- Área de cocinas
- Área de comedores
- Circulación y galerías itinerantes
- Circulación vertical
- Servicios

Este último es subdividido en A, B y C, los cuales corresponden a diferentes usos distribuidos en los 3 niveles:

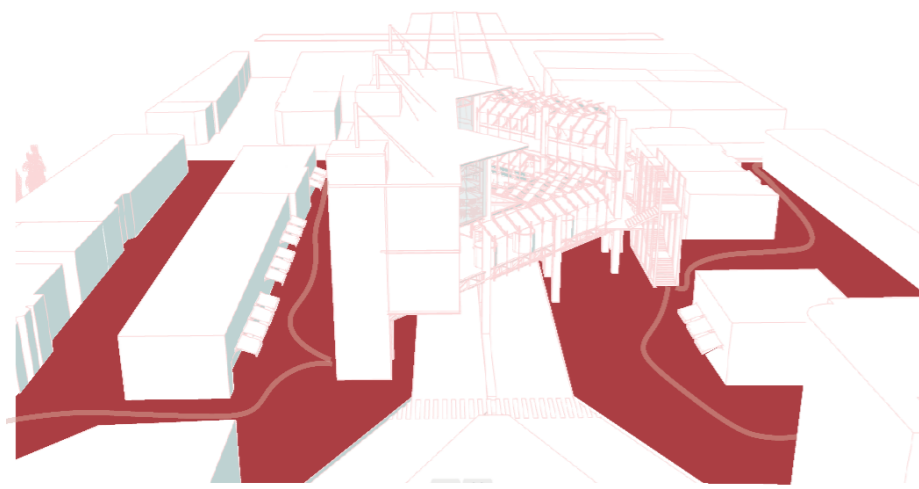
- A** Administración, información, guardianía.
- B** Servicios: hidroneumático, basura, tableros.
- C** Ascensor

En cuanto a la zonificación en la parte pública de la planta baja se puede observar en la figura \*\*.

- Circulación peatón
- Plaza
- Circulación Bicicleta
- Carril de circulación de buses

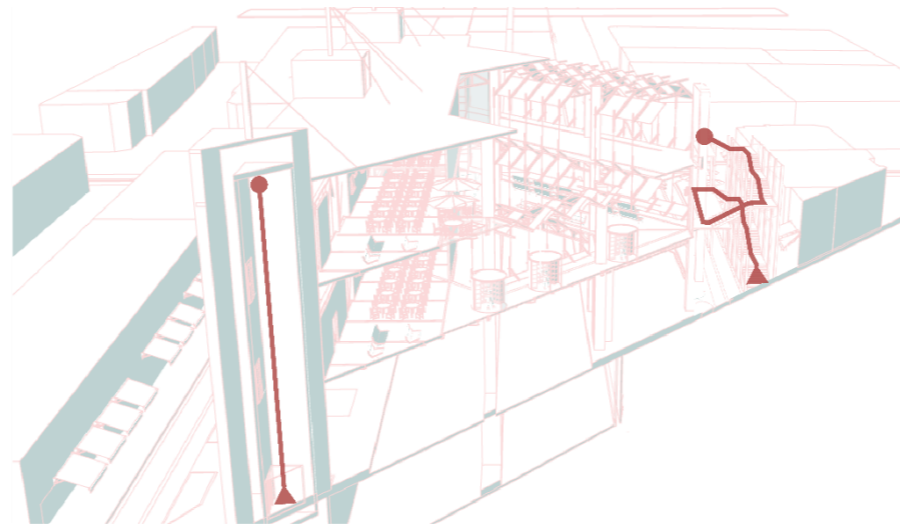


#### 4.4.8 Organización espacial



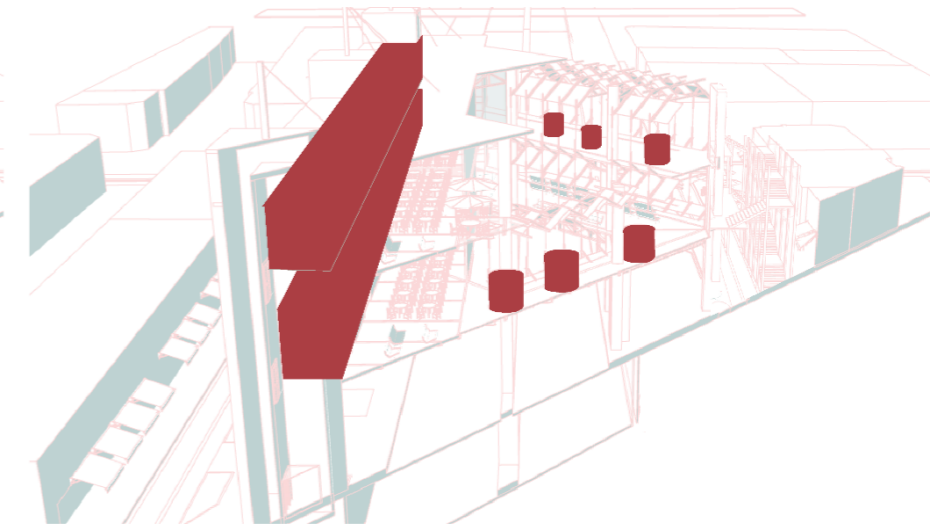
Accesos - Plazas

Acceso desde las parroquias y las plazas que reciben el proyecto para poder unirse, admirarlo y leerlo completamente para que los usuarios puedan ubicarse con facilidad



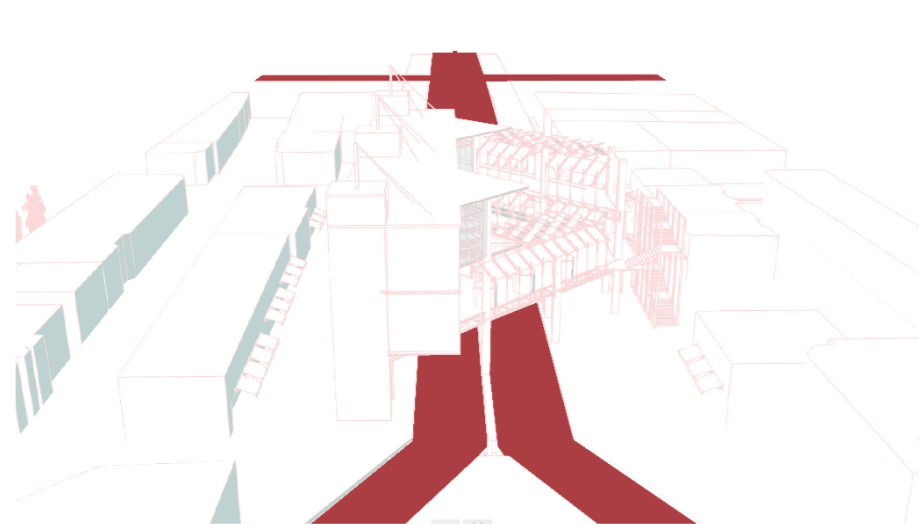
Circulación Vertical

Núcleos de circulación vertical en ambos extremos del proyecto, ascensor y escaleas



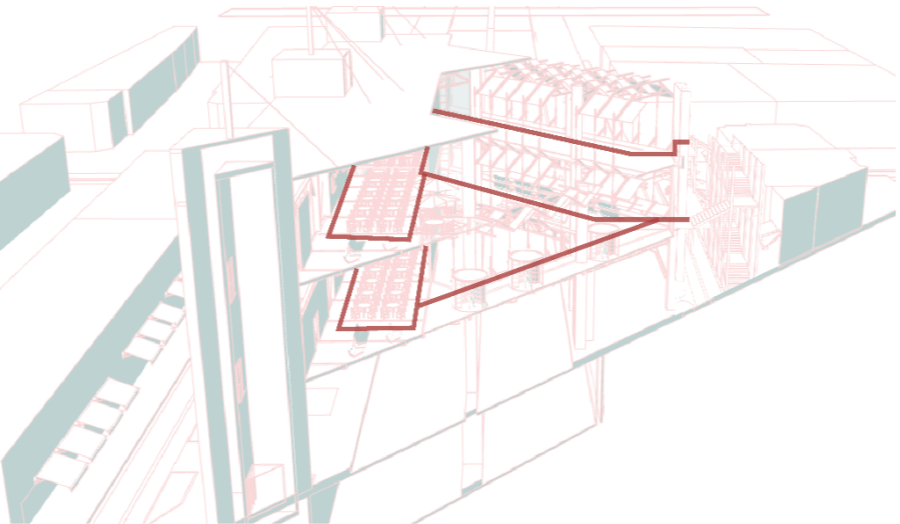
Espacios contenidos

Espacios donde se realizan actividades privadas por parte de los comerciantes, en donde se necesita seguridad y privacidad



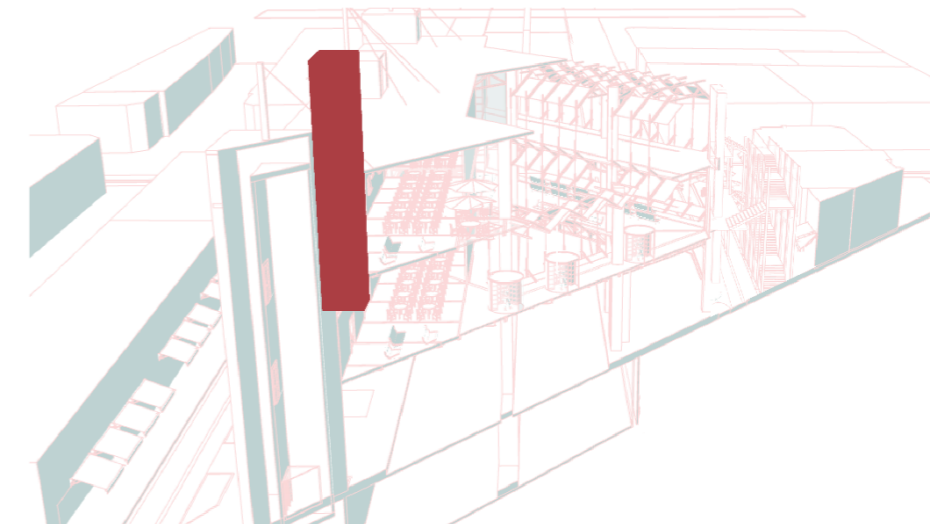
Recorridos Vehiculares

Circulación de usuarios en autobuses en donde gracias al proyecto se marca la parada, espera y recorrido de buses tanto longitudinal como transversalmente



Circulación Horizontal

El recorrido se combina con una galería de los diferentes atractivos turísticos del cantón (seis) acompañados de comercios itinerantes.



Servicios

Núcleos en el centro del proyecto que aglomera todos los servicios.

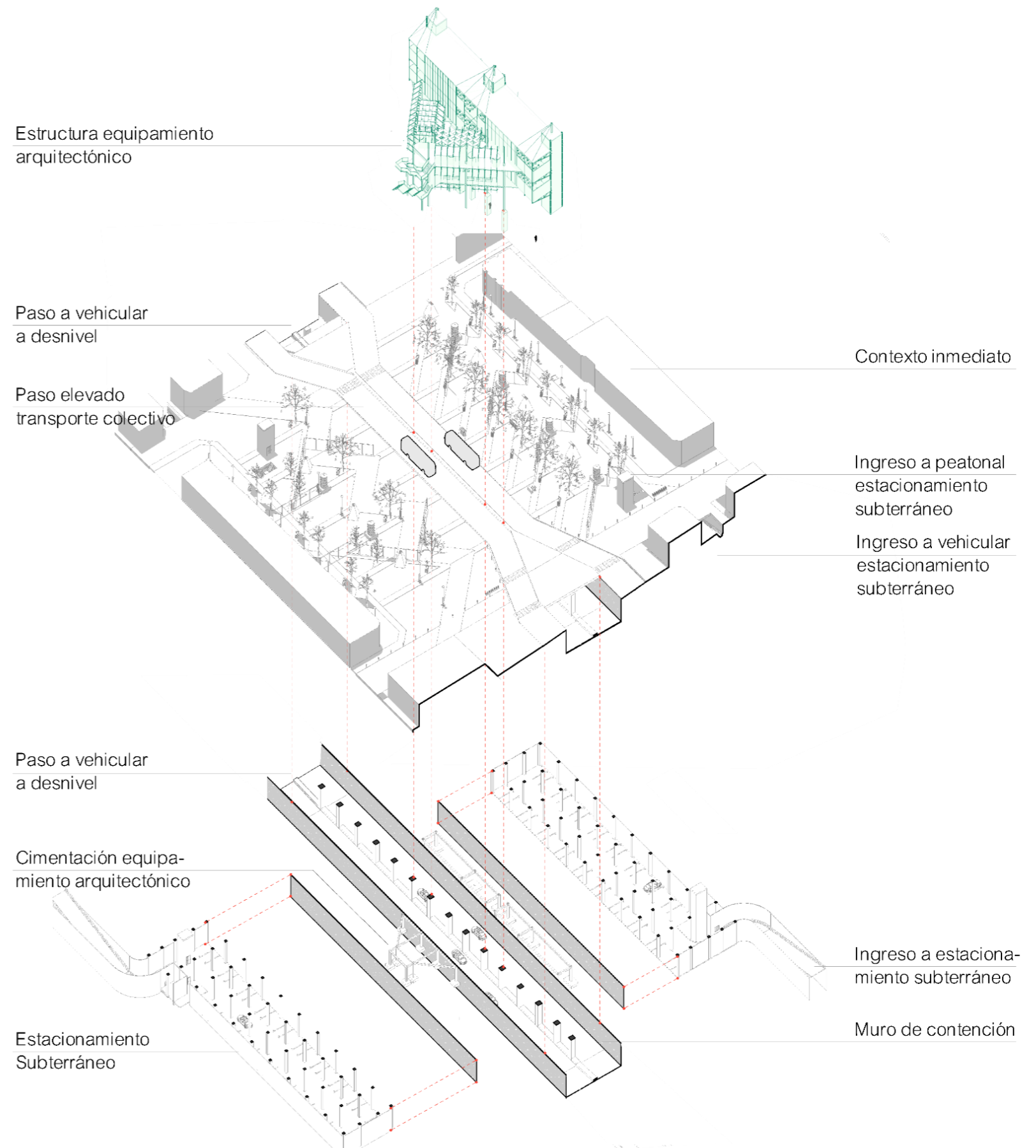
#### 4.4.9 Organización espacial de conjunto

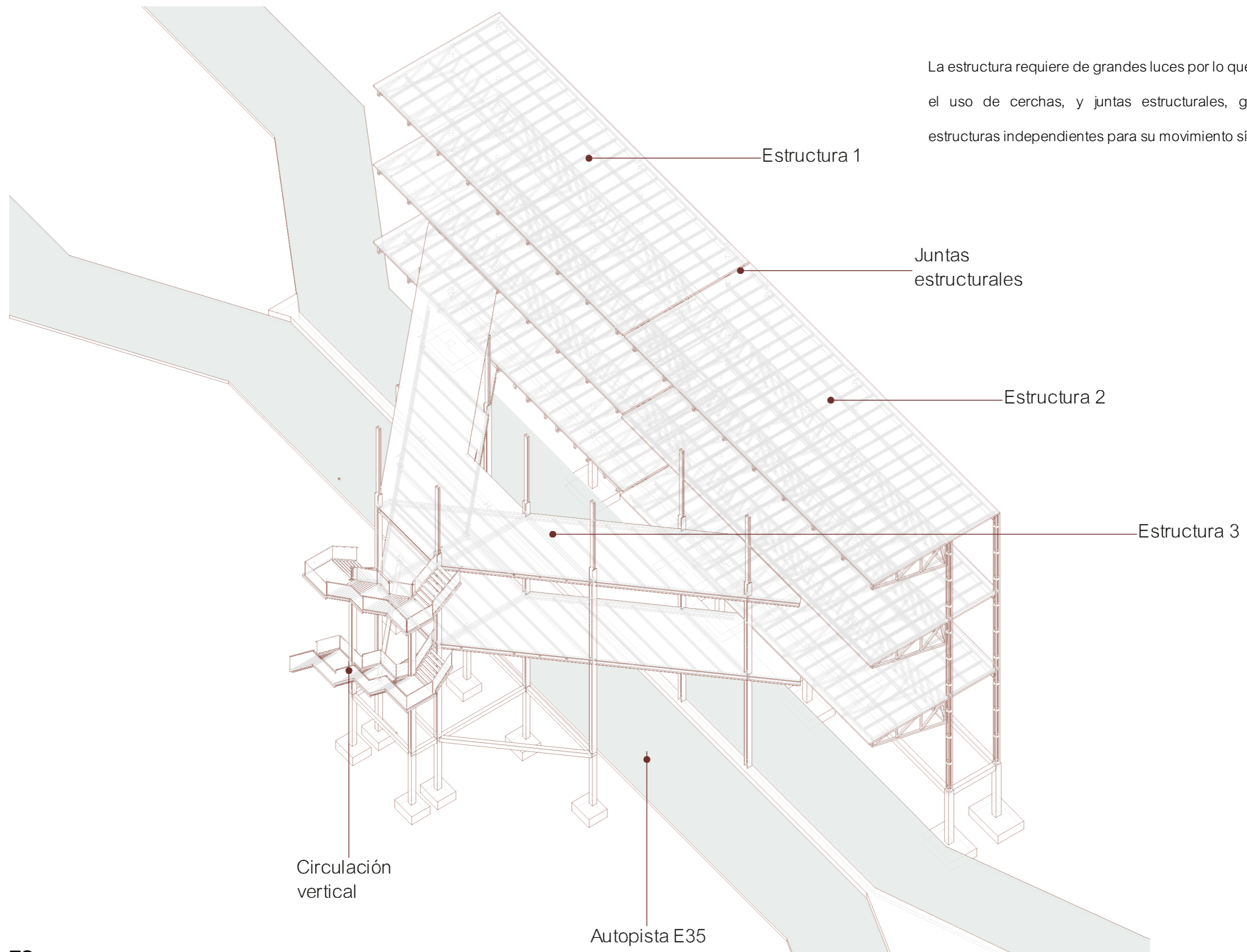
El Proyecto se desarrolla en diferentes niveles, y el equipamiento arquitectónico se encuentra en una plaza pública diseñada para dar la bienvenida principalmente a los peatones del sector, así como a diversos medios de transporte como el transporte Inter cantonal, interprovincial, urbano, taxis, camionetas, bicicletas, automóviles de uso privado y otros.

La plaza está diseñada con mobiliario público que incluye tótems, esculturas, lámparas, bancas, basureros, estructuras virtuales con el gesto de sutura, ascensores públicos, estacionamiento para bicicletas y un tratamiento especial de piso.

Además, la plaza se encuentra ubicada sobre un estacionamiento subterráneo con accesos desde las dos calles adyacentes al proyecto. Este estacionamiento tiene capacidad para albergar simultáneamente hasta 120 automóviles.

A continuación, se detallarán cada una de las partes del proyecto, detallando mayormente el objeto arquitectónico





La estructura requiere de grandes luces por lo que fue necesario el uso de cerchas, y juntas estructurales, generándose 3 estructuras independientes para su movimiento sísmico óptimo.

Estructura 1

Juntas estructurales

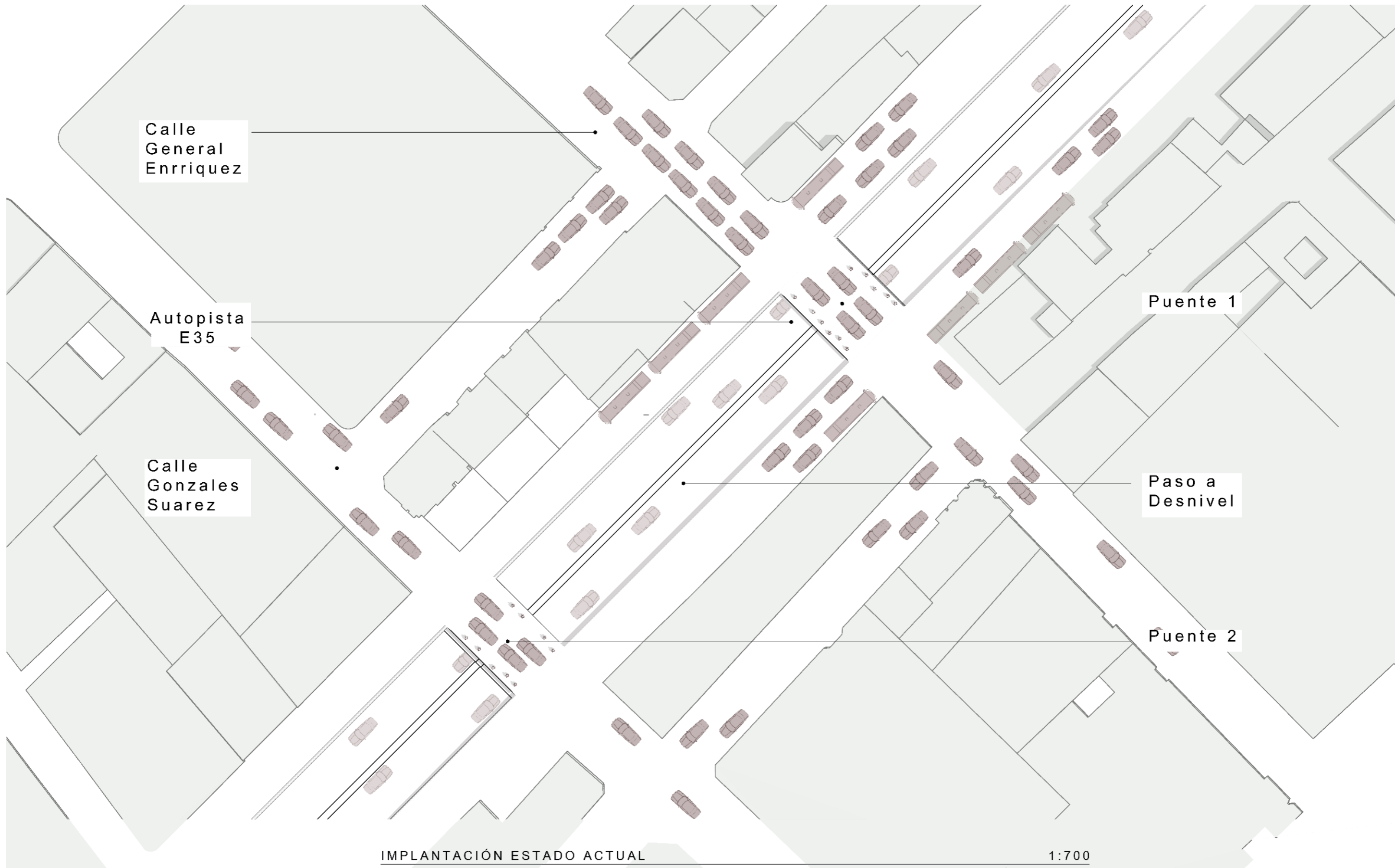
Estructura 2

Estructura 3

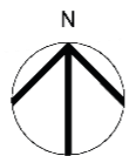
Circulación vertical

Autopista E35

Expediente Arquitectónico

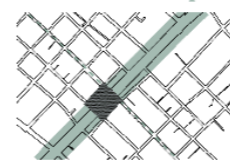


INTEGRACIÓN DE LOS SECTORES ANDRADE MARIN  
Y ATUNTAQUI MEDIANTE UN EQUIPAMIENTO  
ARQUITECTÓNICO



AUTOR:  
JOHANA POZO  
ASESOR:  
PHD. MORELLA BRICEÑO

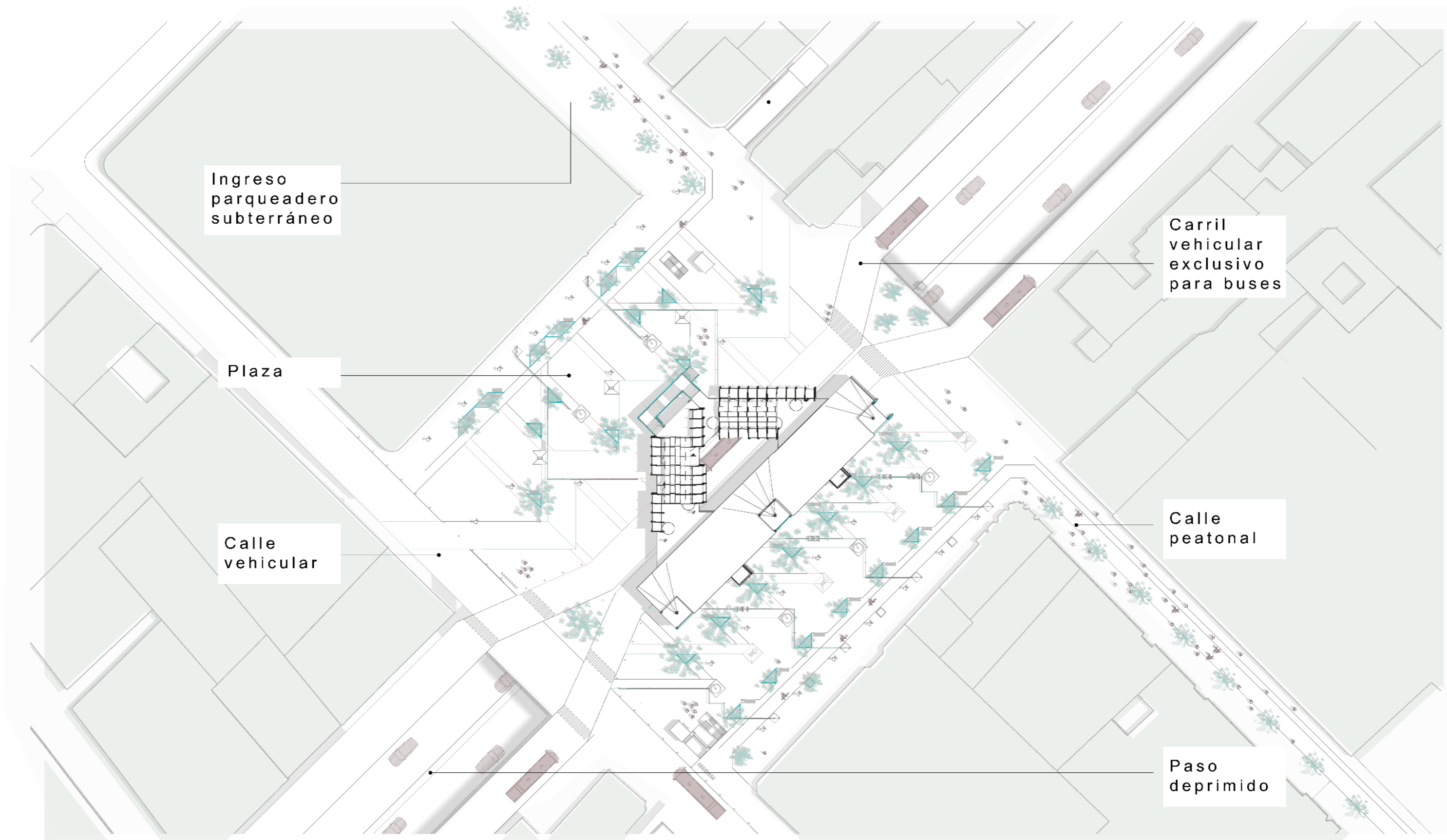
UBICACIÓN:  
Atuntaqui- Imbabura- Ecuador  
Autopista E35 —————  
y calle General Enriquez - - - - -



FECHA:  
SEPTIEMBRE 2023  
ESCALA:  
INDICADAS

CONTENIDO DE LA LÁMINA:  
IMPLANTACIÓN DEL ESTADO  
ACTUAL EN LA AUTOPISTA

A R Q  
**01**



Ingreso  
parqueadero  
subterráneo

Plaza

Calle  
vehicular

Carril  
vehicular  
exclusivo  
para buses

Calle  
peatonal

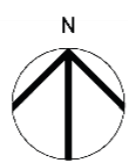
Paso  
deprimido

IMPLANTACIÓN PROPUESTA

1:700

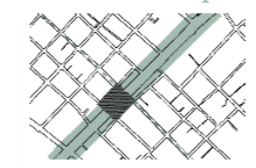


INTEGRACIÓN DE LOS SECTORES ANDRADE MARIN  
Y ATUNTAQUI MEDIANTE UN EQUIPAMIENTO  
ARQUITECTÓNICO



AUTOR:  
JOHANA POZO  
ASESOR:  
PHD. MORELLA BRICEÑO

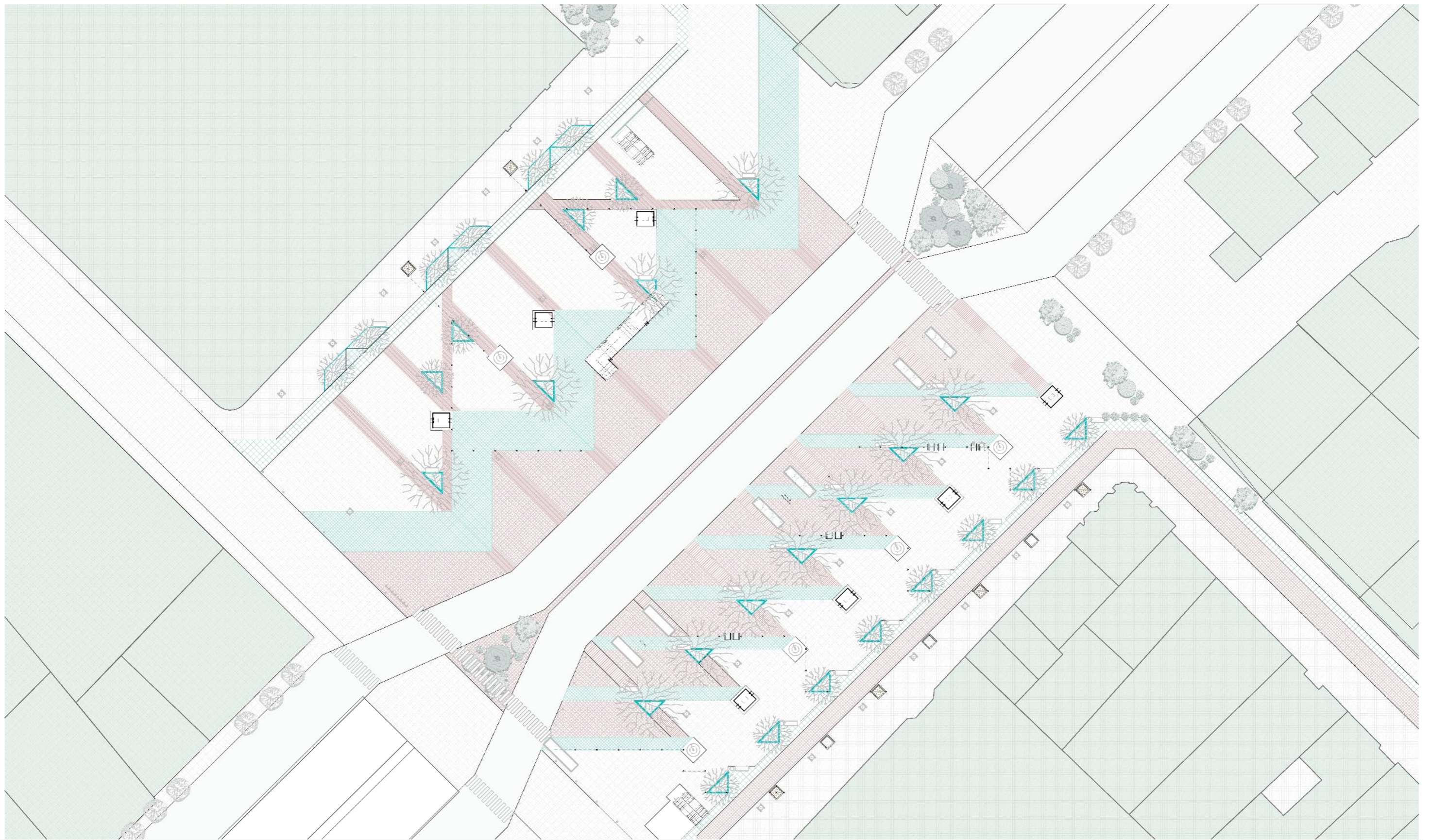
UBICACIÓN:  
Atuntaqui- Imbabura- Ecuador  
Autopista E35 —————  
y calle General Enriquez - - - - -



FECHA:  
SEPTIEMBRE 2023  
ESCALA:  
INDICADAS

CONTENIDO DE LA LÁMINA:  
IMPLANTACIÓN PROPUESTA

A R Q  
**02**

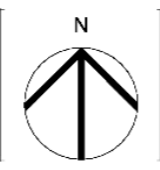


IMPLANTACIÓN PROPUESTA

1:700

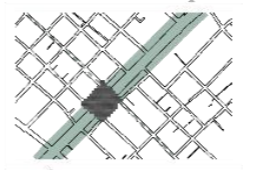


INTEGRACIÓN DE LOS SECTORES ANDRADE MARIN  
Y ATUNTAQUI MEDIANTE UN EQUIPAMIENTO  
ARQUITECTÓNICO



AUTOR:  
JOHANA POZO  
ASESOR:  
PHD. MORELLA BRICEÑO

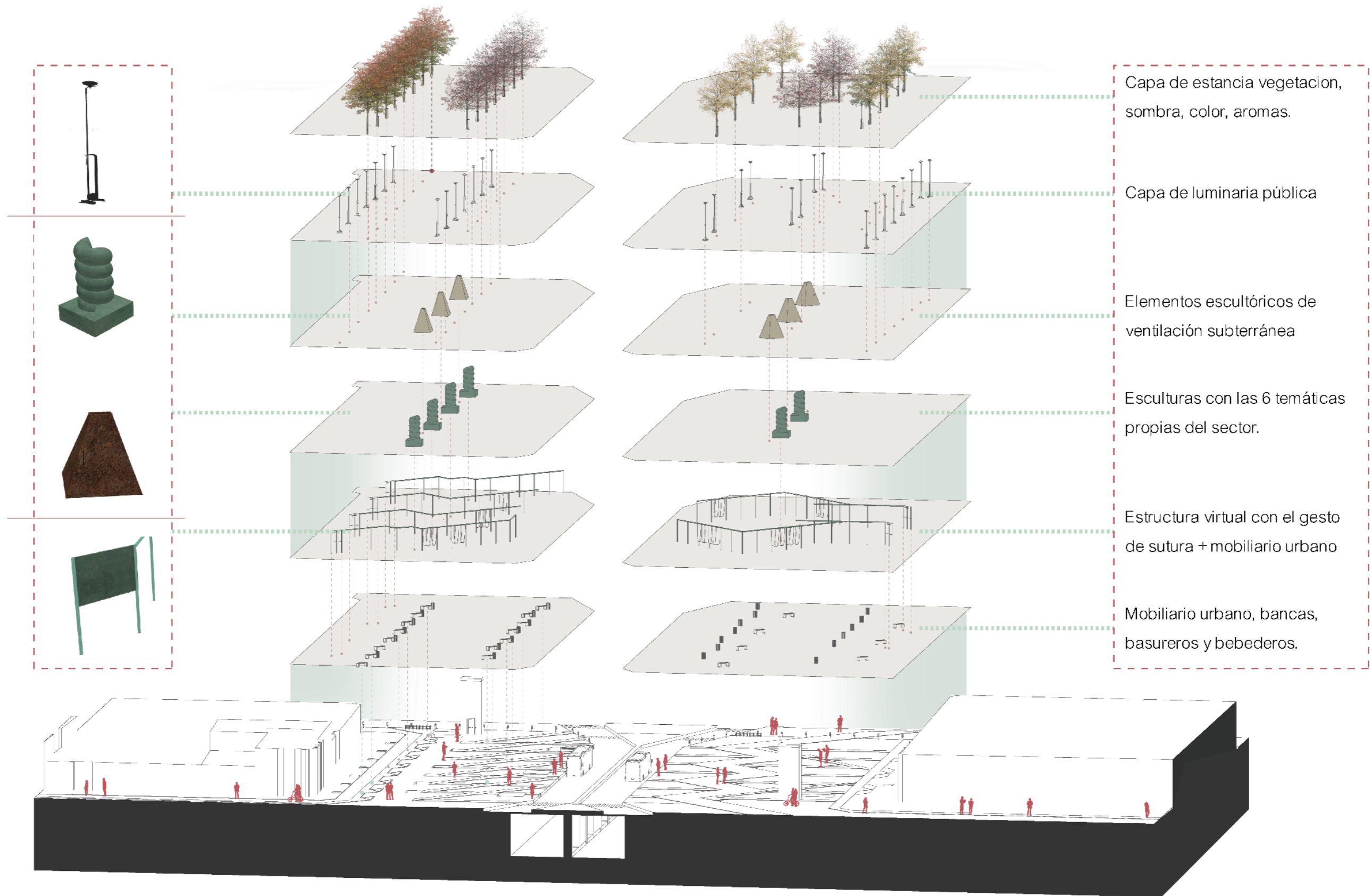
UBICACIÓN:  
Atuntaqui- Imbabura- Ecuador  
Autopista E35 —————  
y calle General Enriquez - - - - -



FECHA:  
SEPTIEMBRE 2023  
ESCALA:  
INDICADAS

CONTENIDO DE LA LÁMINA:  
IMPLANTACIÓN PROPUESTA

A R Q  
**03**

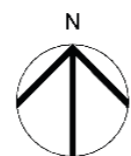


DESPIECE ELEMENTOS DE SUTURA URBANA

S/E

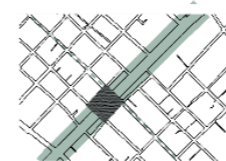


INTEGRACIÓN DE LOS SECTORES ANDRADE MARIN Y ATUNTAQUI MEDIANTE UN EQUIPAMIENTO ARQUITECTÓNICO



AUTOR:  
JOHANA POZO  
ASESOR:  
PHD. MORELLA BRICEÑO

UBICACIÓN:  
Atuntaqui- Imbabura- Ecuador  
Autopista E35 y calle General Enríquez

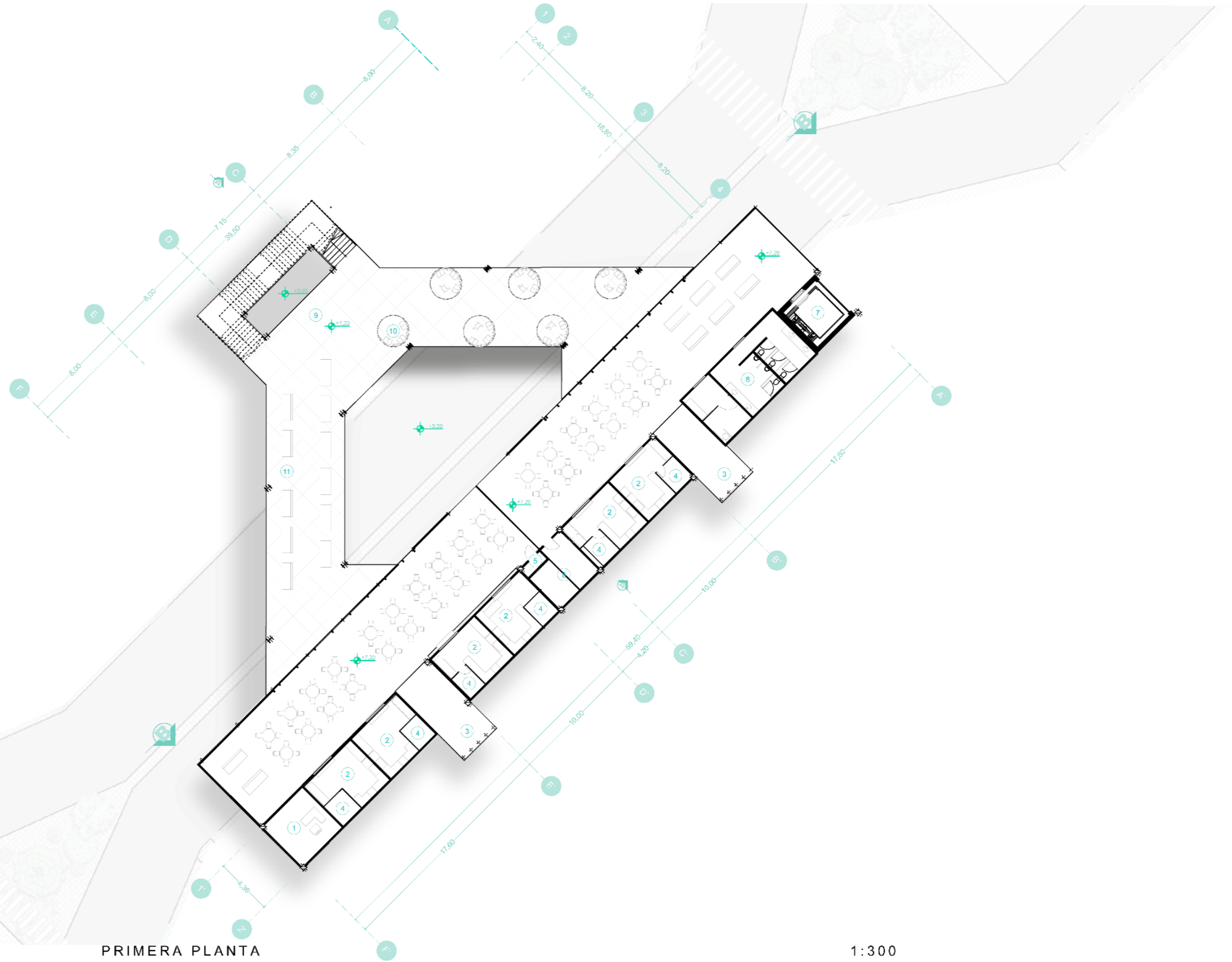


FECHA:  
SEPTIEMBRE 2023  
ESCALA:  
INDICADAS

CONTENIDO DE LA LÁMINA:  
ELEMENTOS PARA  
COMPOSICIÓN DE LA PLAZA  
DE SUTURA

A R Q  
**04**

- 1. Administración
- 2. Cocina
- 3. Valcón
- 4. Bodega
- 5. Depósito de Residuos
- 6. Cuarto de Servicio
- 7. Ascensor
- 8. Batería Sanitaria
- 9. Hall de ingreso
- 10. Galerías Itinerantes
- 11. Sala de espera y circulación

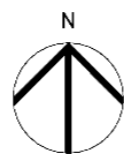


PRIMERA PLANTA

1:300

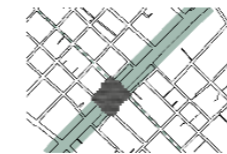


INTEGRACIÓN DE LOS SECTORES ANDRADE MARIN  
Y ATUNTAQUI MEDIANTE UN EQUIPAMIENTO  
ARQUITECTÓNICO



AUTOR:  
JOHANA POZO  
ASESOR:  
PHD. MORELLA BRICEÑO

UBICACIÓN:  
Atuntaqui- Imbabura- Ecuador  
Autopista E35  
y calle General Enriquez

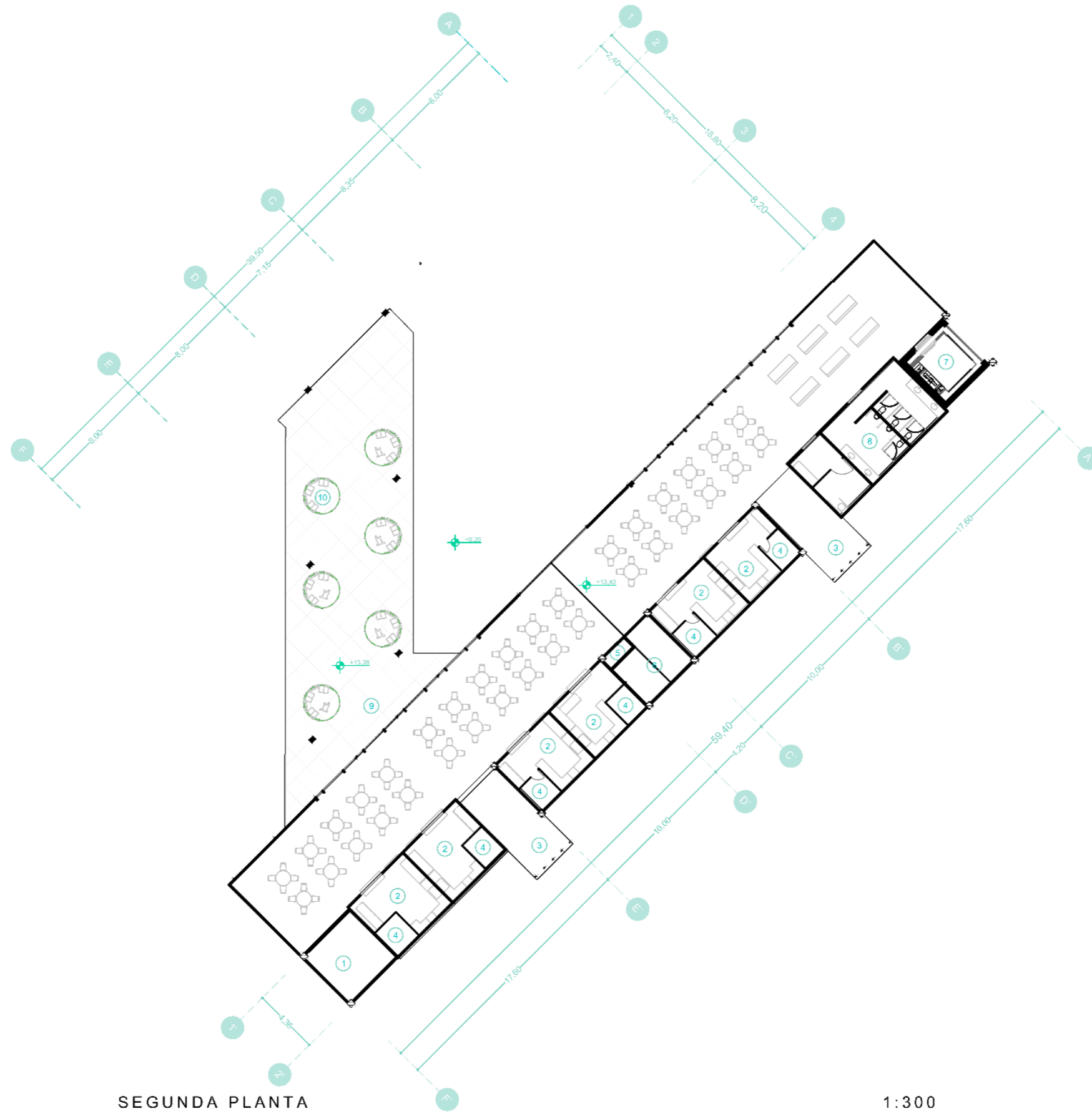


FECHA:  
SEPTIEMBRE 2023  
ESCALA:  
INDICADAS

CONTENIDO DE LA LÁMINA:  
PRIMERA PLANTA  
ARQUITECTÓNICA

A R Q  
**05**

- 1. Administración
- 2. Cocina
- 3. Valc3n
- 4. Bodega
- 5. Dep3sito de Residuos
- 6. Cuarto de Servicio
- 7. Ascensor
- 8. Bateria Sanitaria
- 9. Hall de ingreso
- 10. Galerías Itinerantes
- 11. Sala de espera y circulaci3n



SEGUNDA PLANTA

1:300

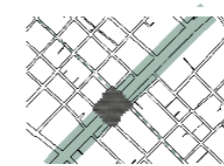


INTEGRACI3N DE LOS SECTORES ANDRADE MARIN  
Y ATUNTAQUI MEDIANTE UN EQUIPAMIENTO  
ARQUITECT3NICO



AUTOR:  
JOHANA POZO  
ASESOR:  
PHD. MORELLA BRICEÑO

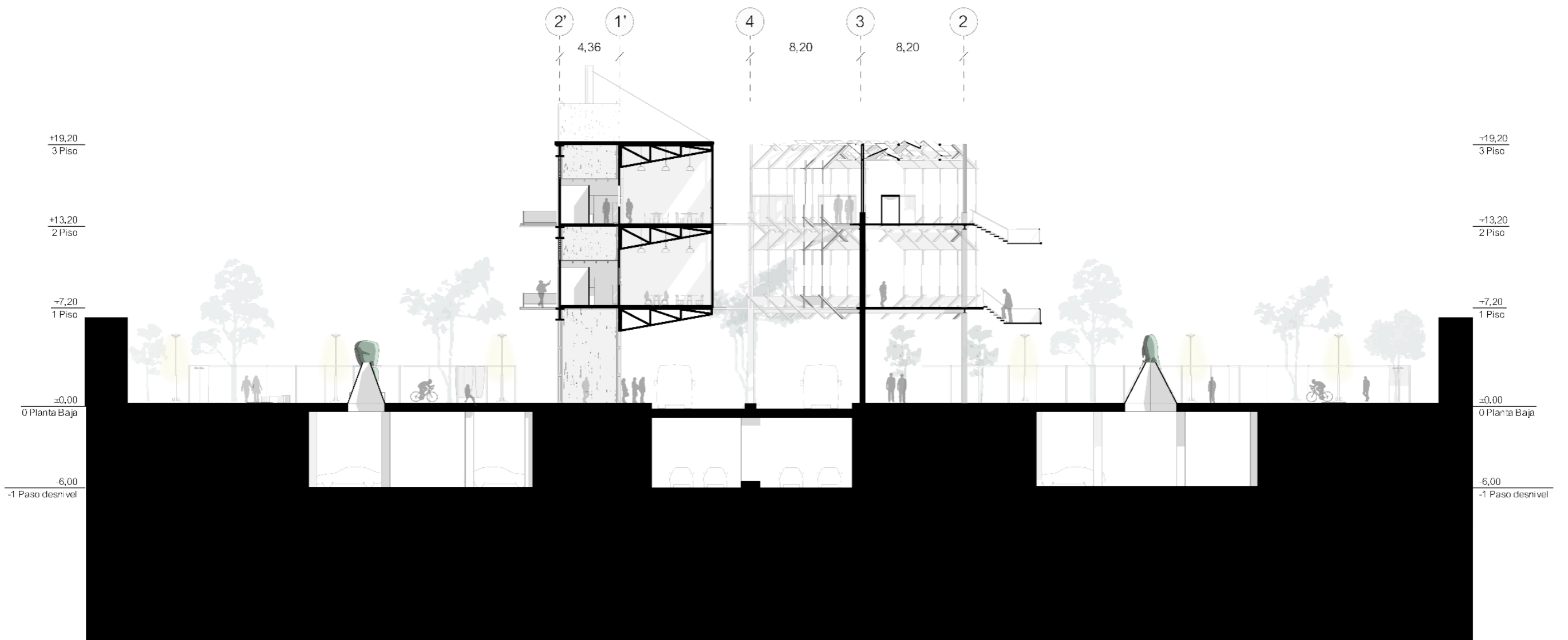
UBICACI3N:  
Atuntaqui- Imbabura- Ecuador  
Autopista E35 y calle General Enriquez



FECHA:  
SEPTIEMBRE 2023  
ESCALA:  
INDICADAS

CONTENIDO DE LA LÁMINA:  
SEGUNDA PLANTA  
ARQUITECT3NICA

A R Q  
**06**

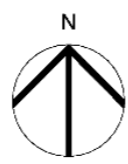


CORTE A-A'

1:700

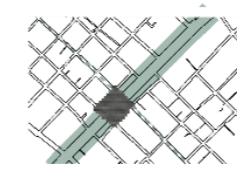


INTEGRACIÓN DE LOS SECTORES ANDRADE MARIN  
Y ATUNTAQUI MEDIANTE UN EQUIPAMIENTO  
ARQUITECTÓNICO



AUTOR:  
JOHANA POZO  
ASESOR:  
PHD. MORELLA BRICEÑO

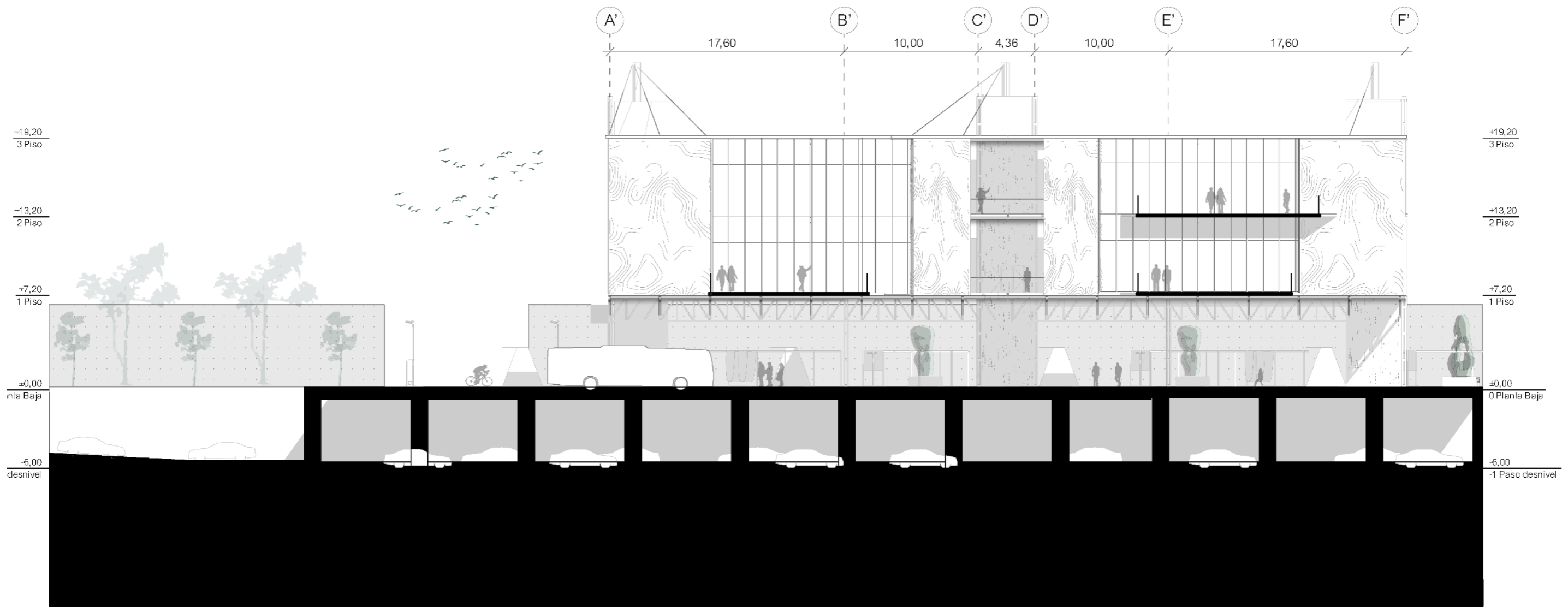
UBICACIÓN:  
Atuntaqui- Imbabura- Ecuador  
Autopista E35  
y calle General Enriquez



FECHA:  
SEPTIEMBRE 2023  
ESCALA:  
INDICADAS

CONTENIDO DE LA LÁMINA:  
CORTE ARQUITECTÓNICO

A R Q  
**07**

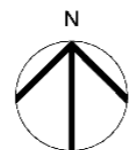


CORTE A-A'

1:700

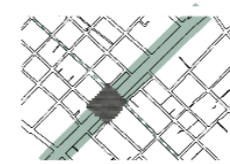


INTEGRACIÓN DE LOS SECTORES ANDRADE MARIN  
Y ATUNTAQUI MEDIANTE UN EQUIPAMIENTO  
ARQUITECTÓNICO



AUTOR:  
JOHANA POZO  
ASESOR:  
PHD. MORELLA BRICEÑO

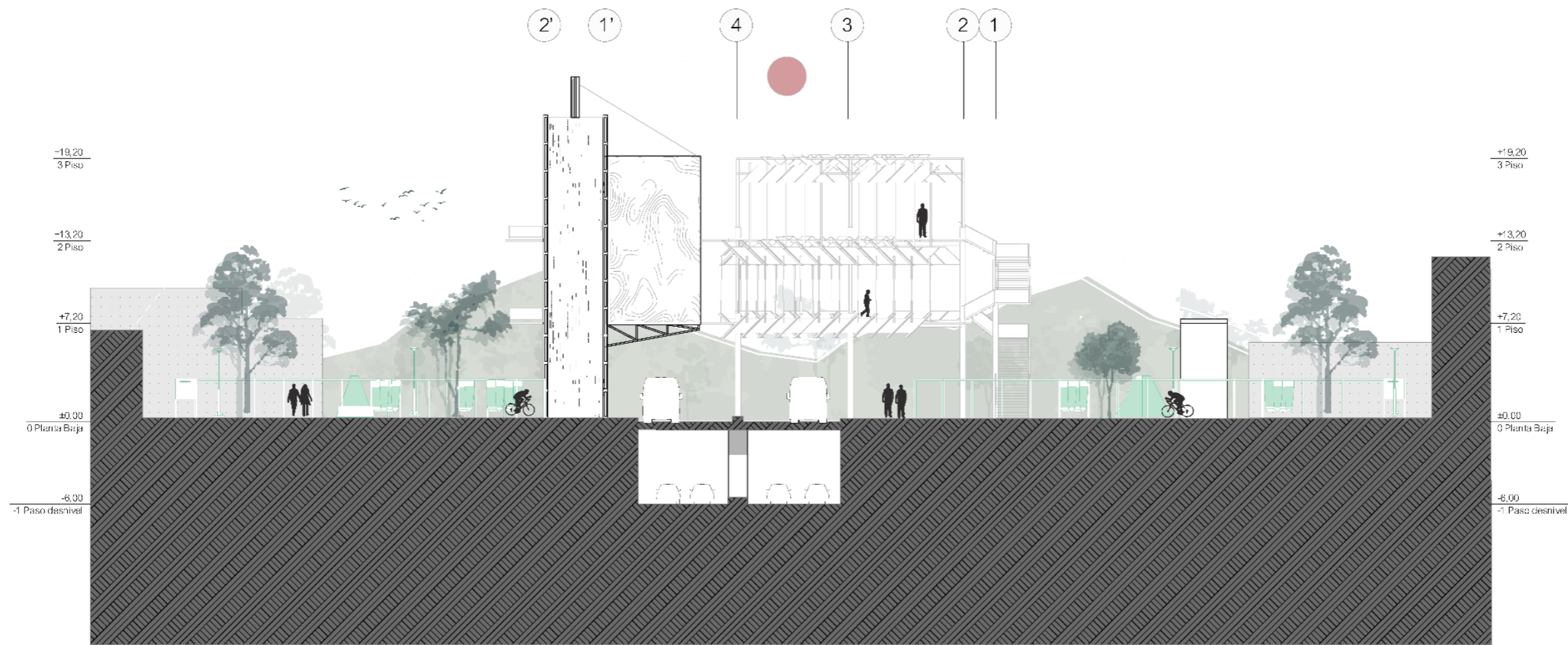
UBICACIÓN:  
Atuntaqui- Imbabura- Ecuador  
Autopista E35  
y calle General Enriquez



FECHA:  
SEPTIEMBRE 2023  
ESCALA:  
INDICADAS

CONTENIDO DE LA LÁMINA:  
CORTES ARQUITECTÓNICOS

A R Q  
**08**

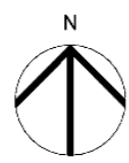


FACHADA NORTE

1:700

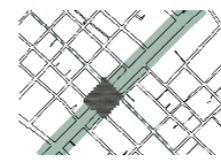


INTEGRACIÓN DE LOS SECTORES ANDRADE MARIN  
Y ATUNTAQUI MEDIANTE UN EQUIPAMIENTO  
ARQUITECTÓNICO



AUTOR:  
JOHANA POZO  
ASESOR:  
PHD. MORELLA BRICEÑO

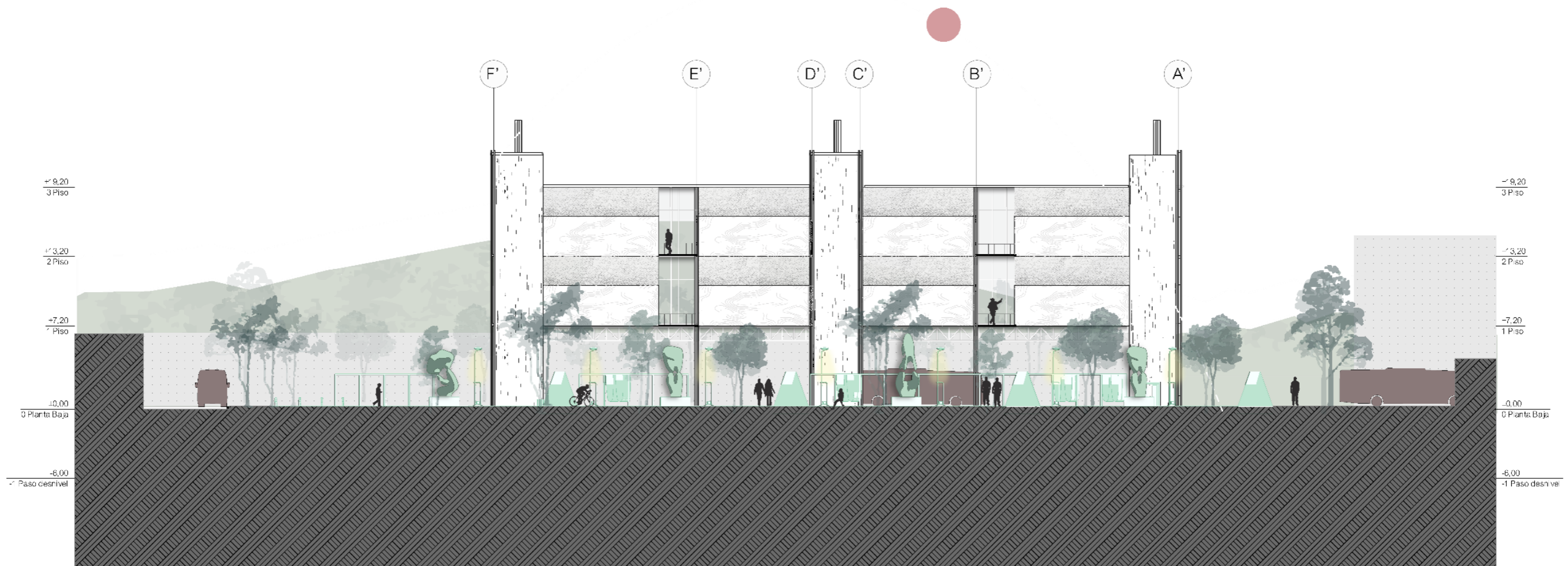
UBICACIÓN:  
Atuntaqui- Imbabura- Ecuador  
Autopista E35 —————  
y calle General Enriquez - - - - -



FECHA:  
SEPTIEMBRE 2023  
ESCALA:  
INDICADAS

CONTENIDO DE LA LÁMINA:  
FACHADAS  
ARQUITECTÓNICAS

A R Q  
**09**

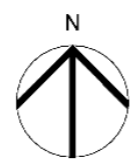


FACHADA ESTE

1:700

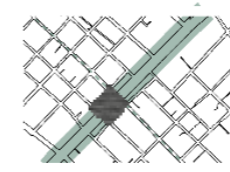


INTEGRACIÓN DE LOS SECTORES ANDRADE MARIN  
Y ATUNTAQUI MEDIANTE UN EQUIPAMIENTO  
ARQUITECTÓNICO



AUTOR:  
JOHANA POZO  
ASESOR:  
PHD. MORELLA BRICEÑO

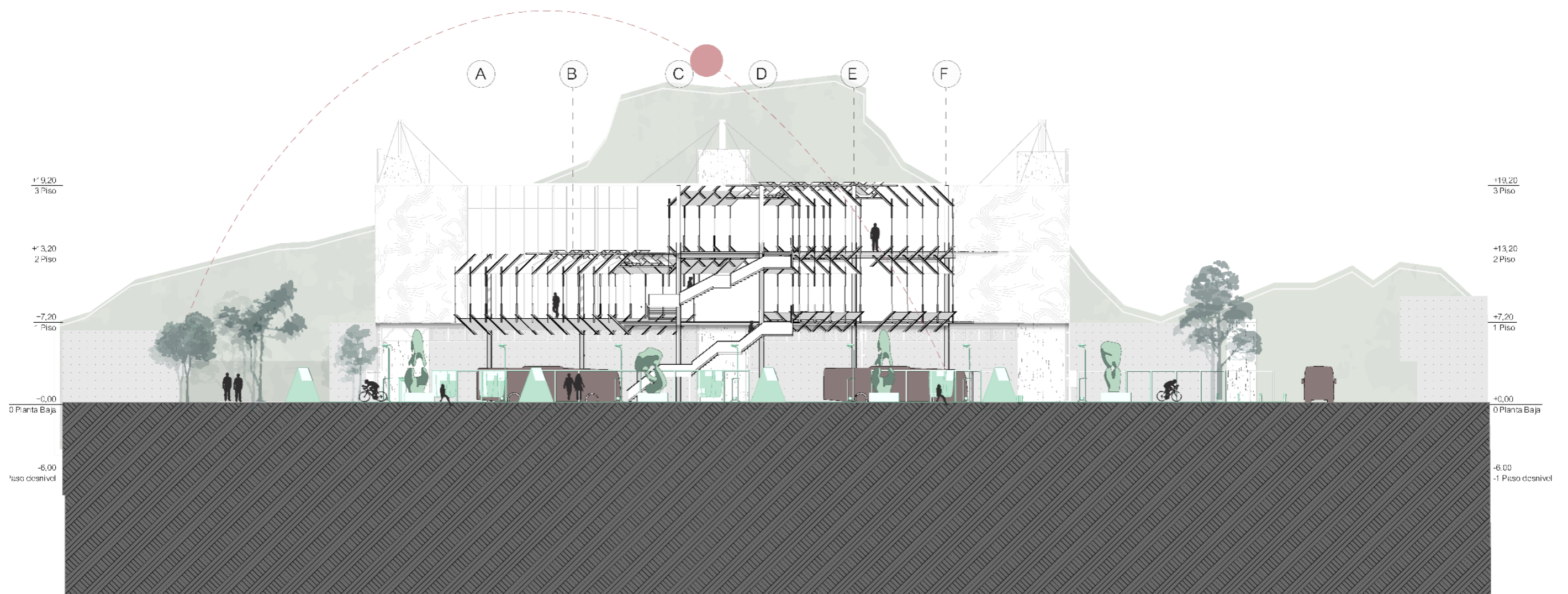
UBICACIÓN:  
Atuntaqui- Imbabura- Ecuador  
Autopista E35  
y calle General Enríquez



FECHA:  
SEPTIEMBRE 2023  
ESCALA:  
INDICADAS

CONTENIDO DE LA LÁMINA:  
FACHADA ARQUITECTÓNICA

A R Q  
**10**

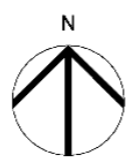


FACHADA OESTE

1:700

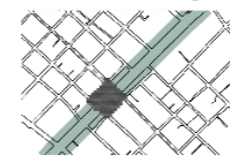


INTEGRACIÓN DE LOS SECTORES ANDRADE MARIN  
Y ATUNTAQUI MEDIANTE UN EQUIPAMIENTO  
ARQUITECTÓNICO



AUTOR:  
JOHANA POZO  
ASESOR:  
PHD. MORELLA BRICEÑO

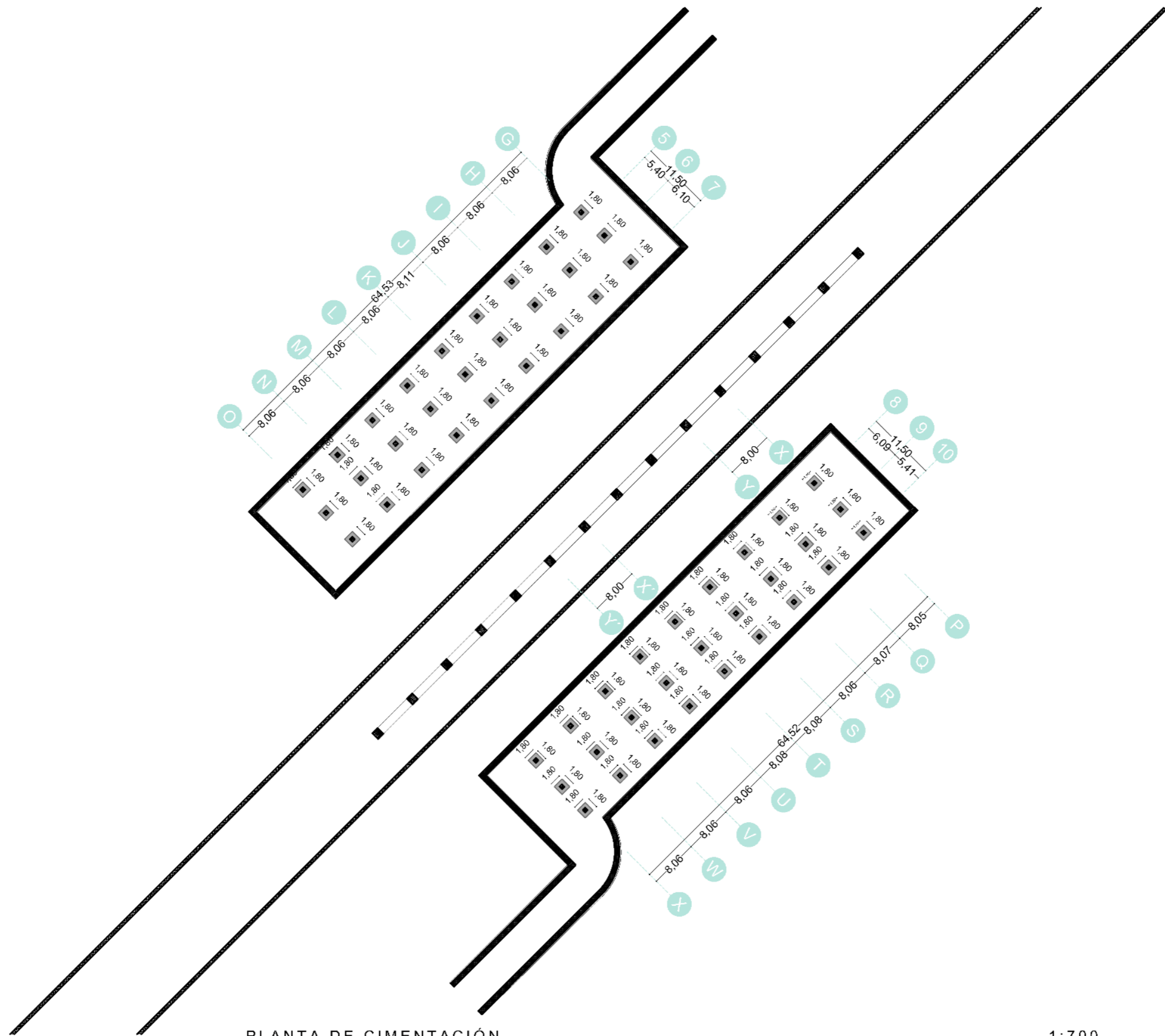
UBICACIÓN:  
Atuntaqui- Imbabura- Ecuador  
Autopista E35 —————  
y calle General Enriquez - - - - -



FECHA:  
SEPTIEMBRE 2023  
ESCALA:  
INDICADAS

CONTENIDO DE LA LÁMINA:  
FACHADA ARQUITECTÓNICA

A R Q  
**11**

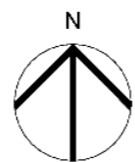


PLANTA DE CIMENTACIÓN

1:700

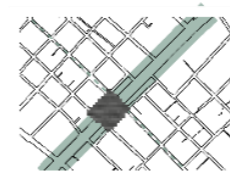


INTEGRACIÓN DE LOS SECTORES ANDRADE MARIN  
Y ATUNTAQUI MEDIANTE UN EQUIPAMIENTO  
ARQUITECTÓNICO



AUTOR:  
JOHANA POZO  
ASESOR:  
PHD. MORELLA BRICEÑO

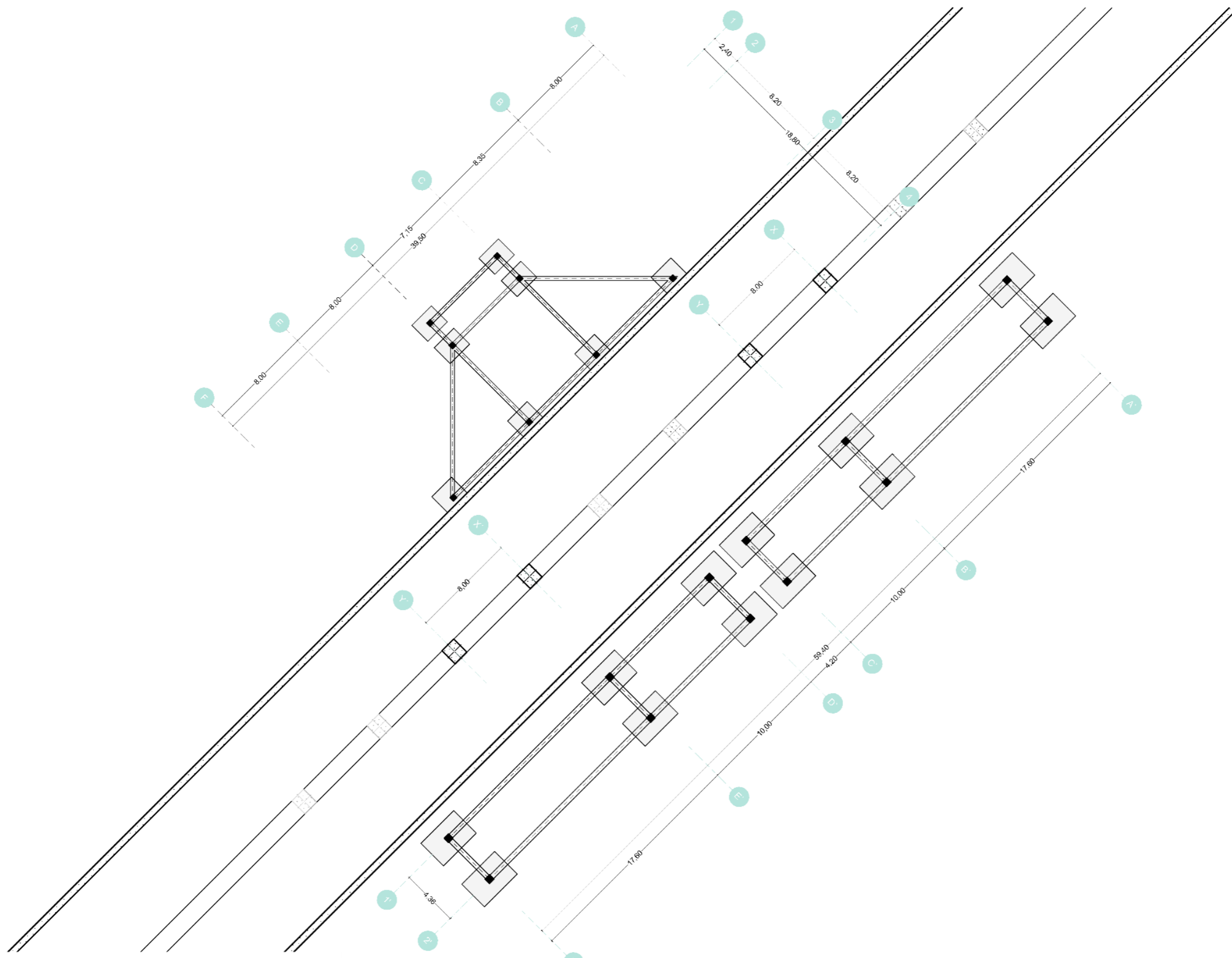
UBICACIÓN:  
Atuntaqui- Imbabura- Ecuador  
Autopista E35 —————  
y calle General Enriquez - - - - -



FECHA:  
SEPTIEMBRE 2023  
ESCALA:  
INDICADAS

CONTENIDO DE LA LÁMINA:  
PLANTA DE CIMENTACIÓN

A R Q  
**12**

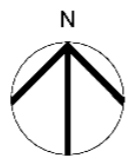


PLANTA DE CIMENTACION Nv -2.50

1:300

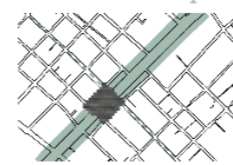


INTEGRACIÓN DE LOS SECTORES ANDRADE MARIN  
Y ATUNTAQUI MEDIANTE UN EQUIPAMIENTO  
ARQUITECTÓNICO



AUTOR:  
JOHANA POZO  
ASESOR:  
PHD. MORELLA BRICEÑO

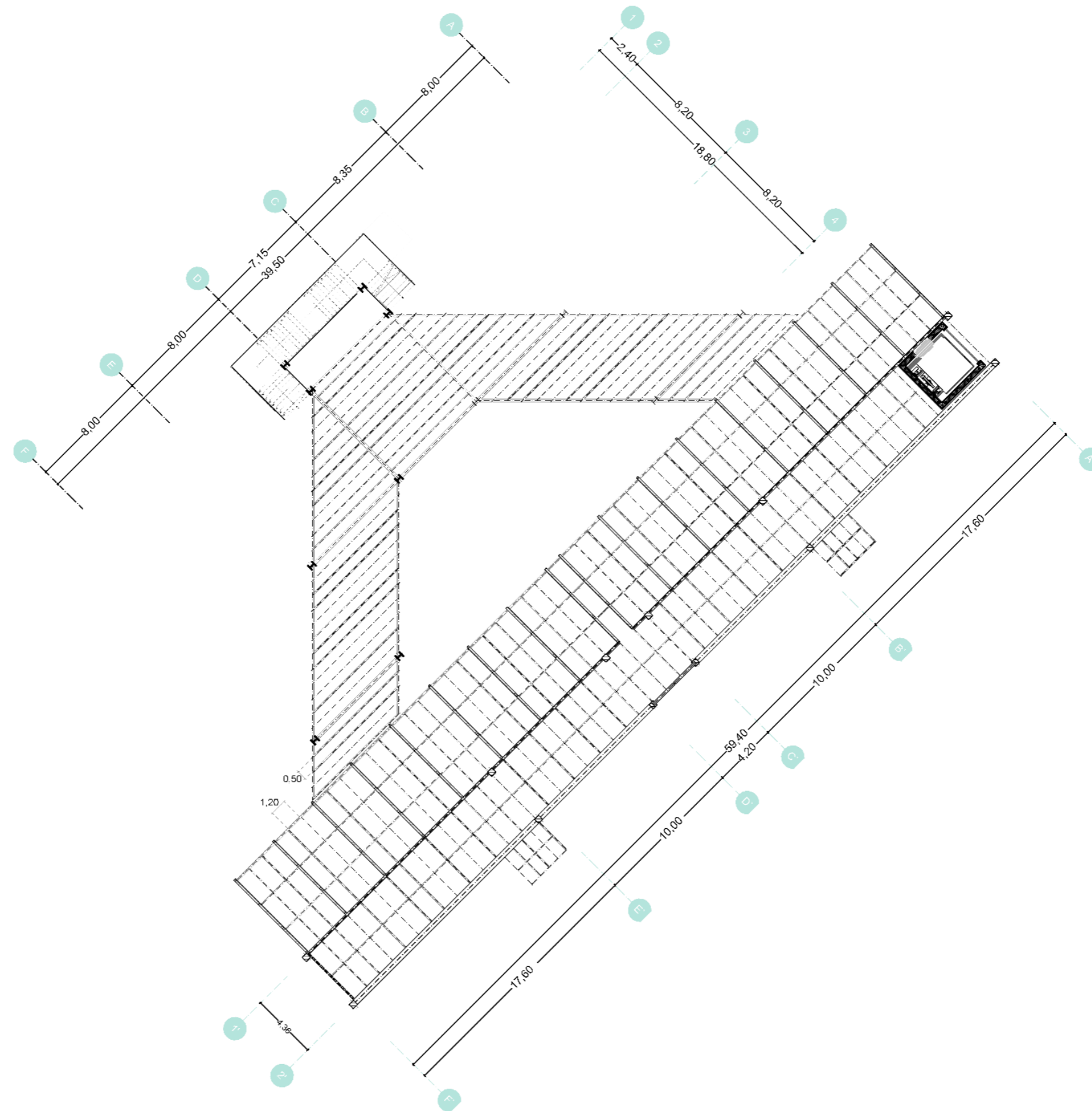
UBICACIÓN:  
Atuntaqui- Imbabura- Ecuador  
Autopista E35  
y calle General Enriquez



FECHA:  
SEPTIEMBRE 2023  
ESCALA:  
INDICADAS

CONTENIDO DE LA LÁMINA:  
CIMENTACIÓN PROPUESTA  
ARQUITECTÓNICA

A R Q  
**13**

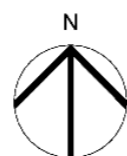


LOSA DE ENTREPISO Nv +7.20

1:700

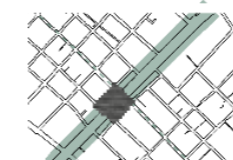


INTEGRACIÓN DE LOS SECTORES ANDRADE MARIN  
Y ATUNTAQUI MEDIANTE UN EQUIPAMIENTO  
ARQUITECTÓNICO



AUTOR:  
JOHANA POZO  
ASESOR:  
PHD. MORELLA BRICEÑO

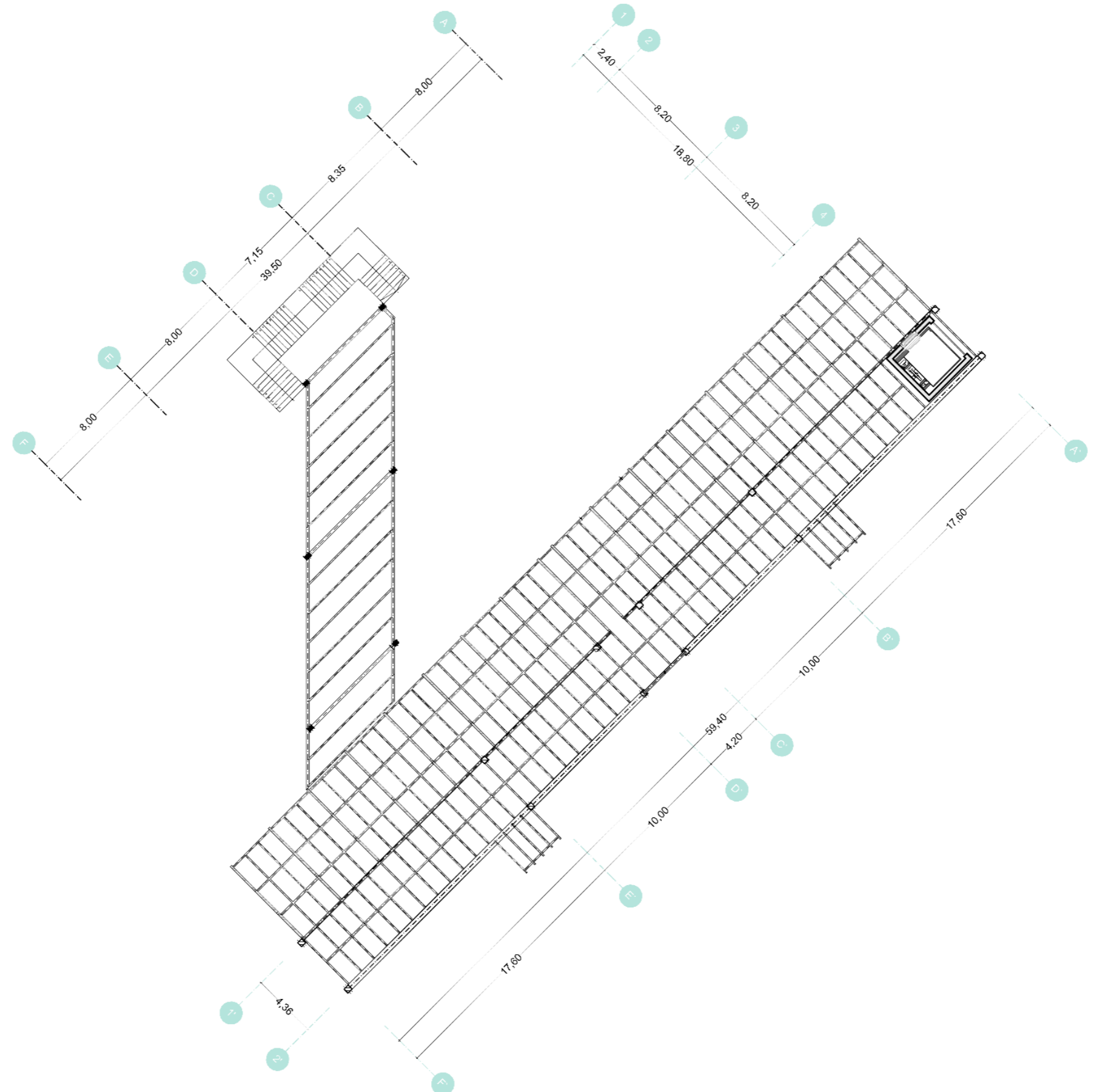
UBICACIÓN:  
Atuntaqui- Imbabura- Ecuador  
Autopista E35  
y calle General Enríquez



FECHA:  
SEPTIEMBRE 2023  
ESCALA:  
INDICADAS

CONTENIDO DE LA LÁMINA:  
PLANTA ESTRUCTURAL

A R Q  
**14**

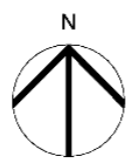


LOSA DE ENTREPISO Nv +13,20

1:700

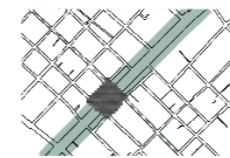


INTEGRACIÓN DE LOS SECTORES ANDRADE MARIN  
Y ATUNTAQUI MEDIANTE UN EQUIPAMIENTO  
ARQUITECTÓNICO



AUTOR:  
JOHANA POZO  
ASESOR:  
PHD. MORELLA BRICEÑO

UBICACIÓN:  
Atuntaqui- Imbabura- Ecuador  
Autopista E35  
y calle General Enriquez

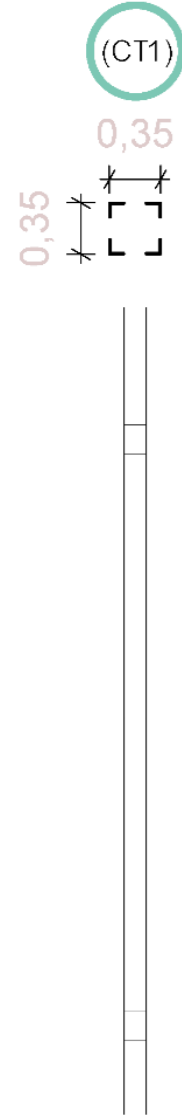


FECHA:  
SEPTIEMBRE 2023  
ESCALA:  
INDICADAS

CONTENIDO DE LA LÁMINA:  
PLANTA ESTRUCTURAL

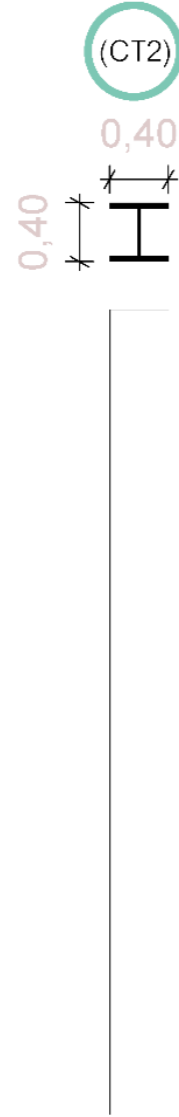
A R Q  
**15**

COLUMNA TIPO 1



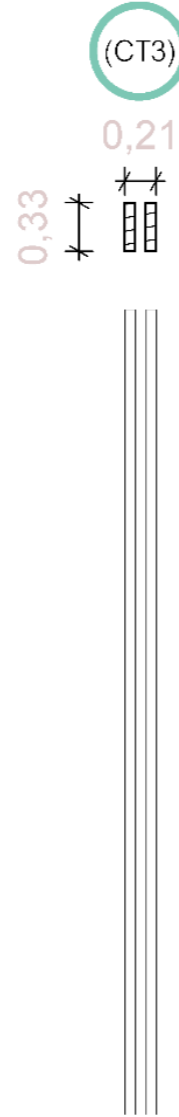
Columna compuesta formada por 4 perfiles "L", de acero laminado, de alas iguales Perfil de acero "L" rellena de hormigon para aumentar su resistencia. Es ubicada desde el Nv 0,00 del proyecto hasta el ultimo Nv +19,20.

COLUMNA TIPO 2

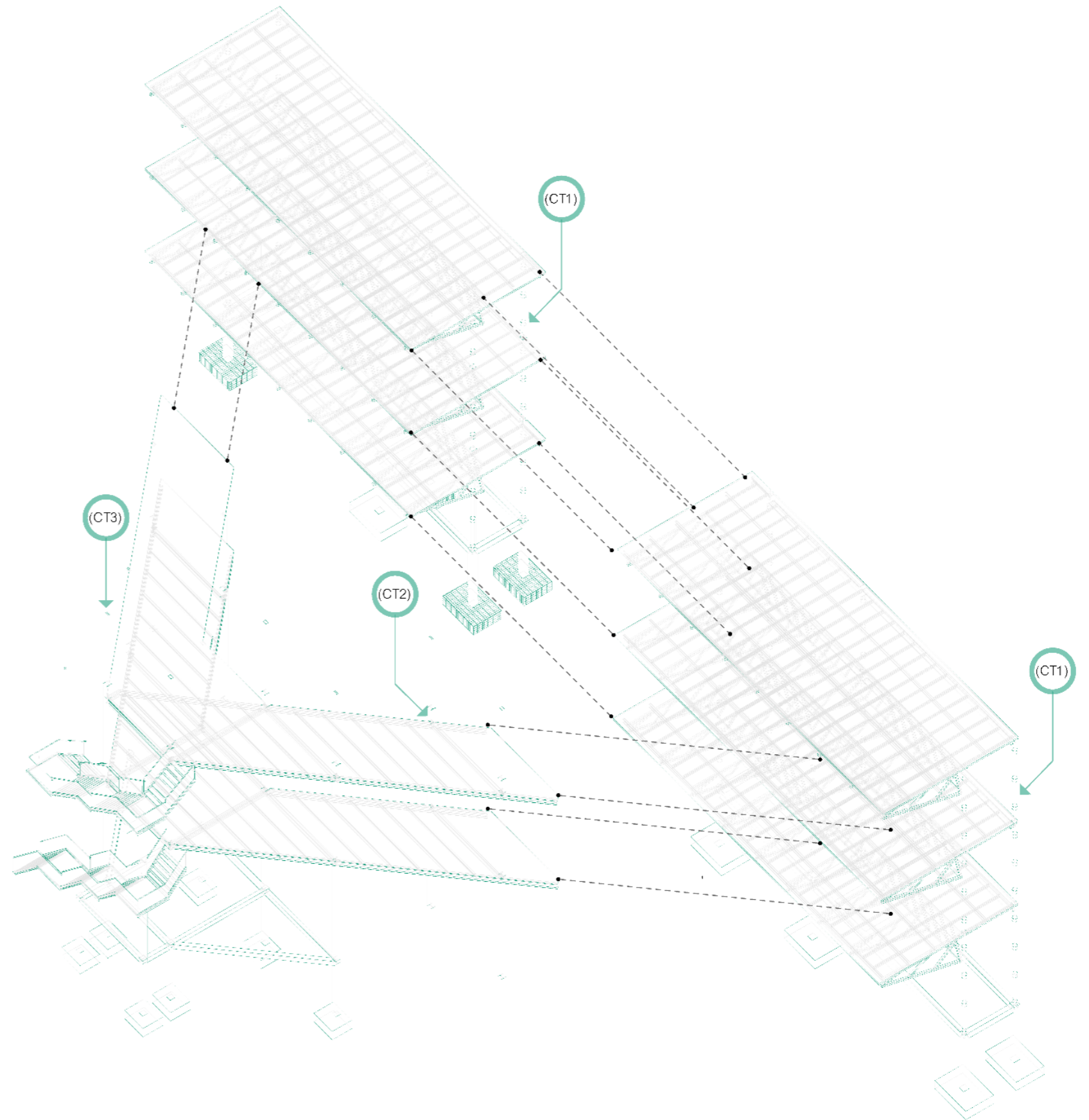


Perfil Tipo I utilizado en el área de galería y circulación unicamente que su funcion va desde el Nv 0,00 del pruecto hasta el Nv 13,20 debido a que el resto de tramo sera completado con el siguiente material descrito

COLUMNA TIPO 3



Columna conformada por dos columnas ancladas a la base del perfil tipo I con remate que va desde el Nv + 13,20 hasta el Nv+16,00 con la finalidad que el anclaje en madera pueda ser parte de la red de pasamanos propuesta como elemento escultórico que se describirá mas adelante.

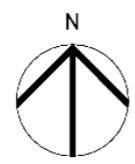


AXONOMETRÍA EXPLOTADA DE ESTRUCTURA

SIN ESCALA

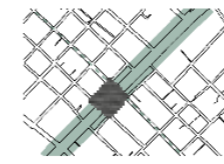


INTEGRACIÓN DE LOS SECTORES ANDRADE MARIN Y ATUNTAQUI MEDIANTE UN EQUIPAMIENTO ARQUITECTÓNICO



AUTOR:  
JOHANA POZO  
ASESOR:  
PHD. MORELLA BRICEÑO

UBICACIÓN:  
Atuntaqui- Imbabura- Ecuador  
Autopista E35 y calle General Enriquez



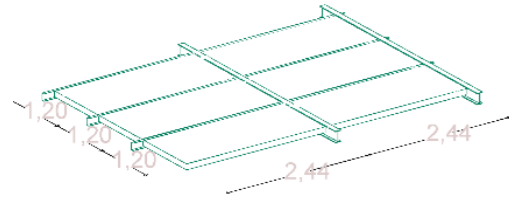
FECHA:  
SEPTIEMBRE 2023  
ESCALA:  
INDICADAS

CONTENIDO DE LA LÁMINA:  
-AXONOMETRÍA EXPLOTADA  
-TIPOS DE COLUMNAS

A R Q  
**16**

LOSA TIPO 1

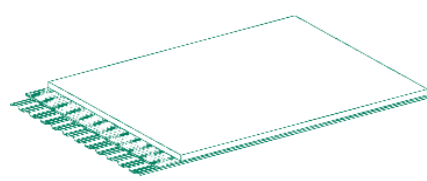
(LT1)



Losa de planchas de fibrocemento ubicadas en el Nv +13,20 debido a que corresponde a una losa inaccesible con tratamiento de pintura impermeabilizante para mantenerse protegido de factores externos.

LOSA TIPO 2

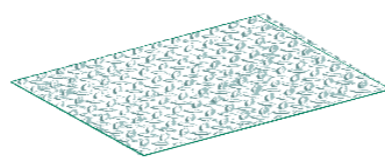
(LT2)



Losa prefabricada deck utilizadas en el Nv+ 7,20 y el Nv +13,20. Esta contituida por hormigon de 8cm y malla de acero de refuerzo. Se utiliza un acabado de cemento pulido brillante

LOSA TIPO 3

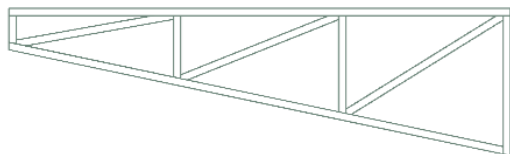
(LT3)



Placa de acero tipo diamante, material de bajo peso para poder alcanzar las luces deseadas. Tiene un grosor de 12 mm sobre una rgilla de vigas para su rigidización.

VIGA TIPO 1

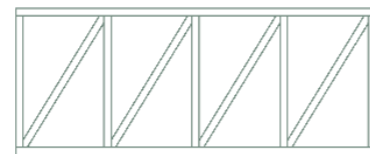
(VT1)



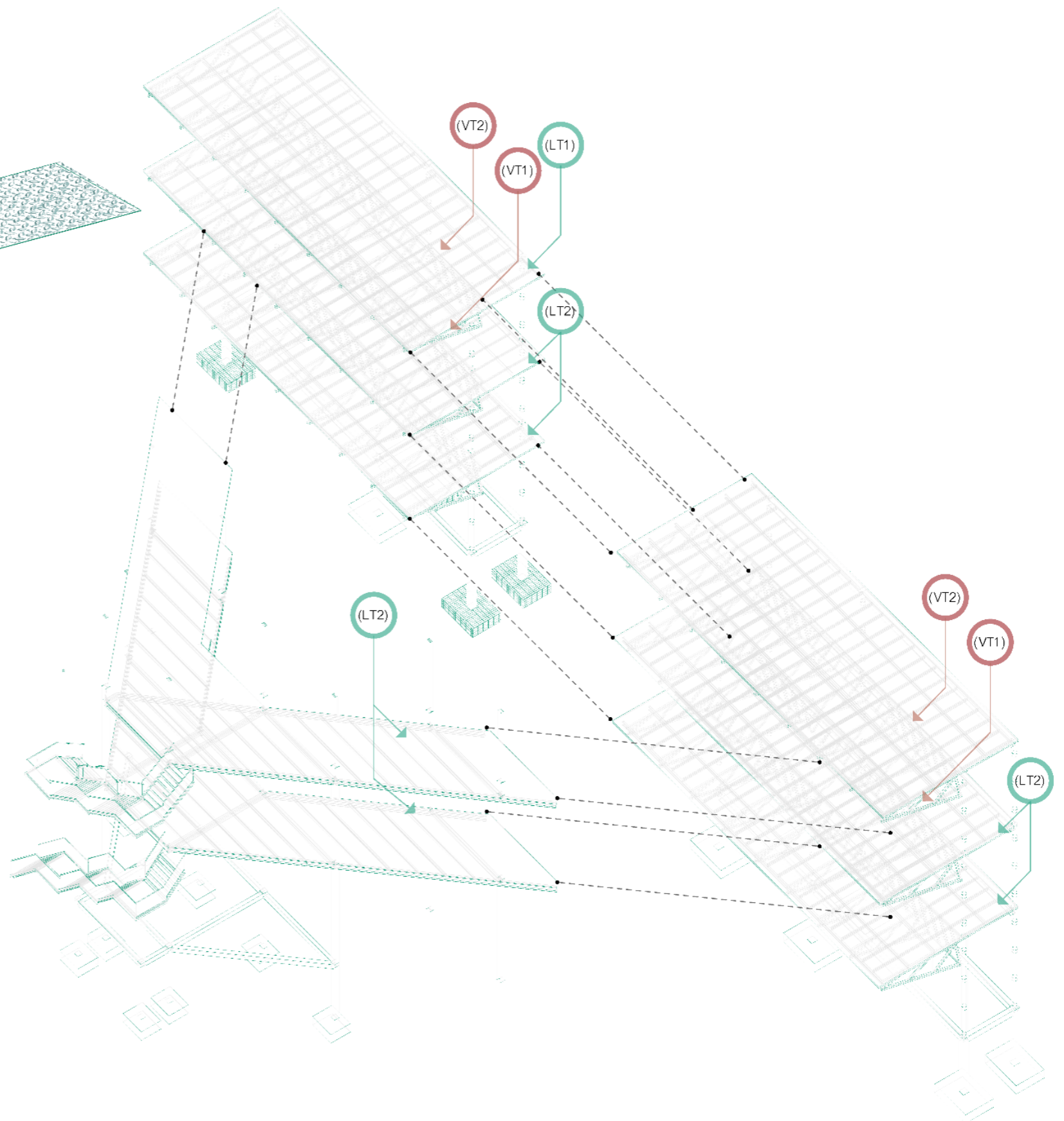
Cercha metálica triangular no permite generar un voladizo para el flujo de vehiculos en la parte de la planta baja del proyecto , pues, debido a sus luces es necesario generar juntas de dilatacion, las mismas que son evidenciadas en la axonometria explotada.

VIGA TIPO 2

(VT2)

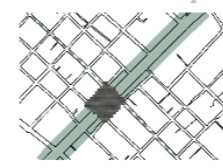
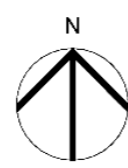


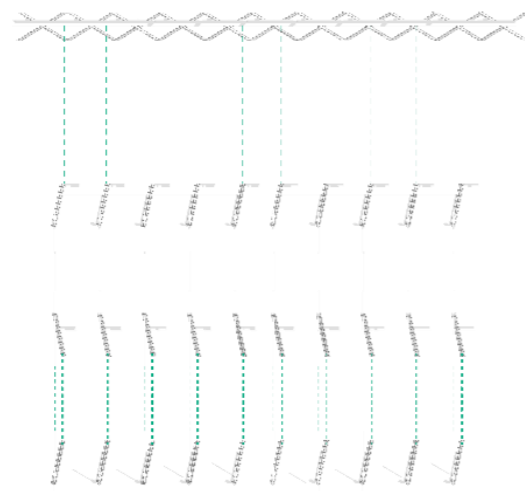
Cercha metálica articulada para poder generar el portido en la estructura y alcanzar las luces deseadas en el proyecto evidenciadas anteriormente en las plantas estructurales.



AXONOMETRÍA EXPLOTADA DE ESTRUCTURA

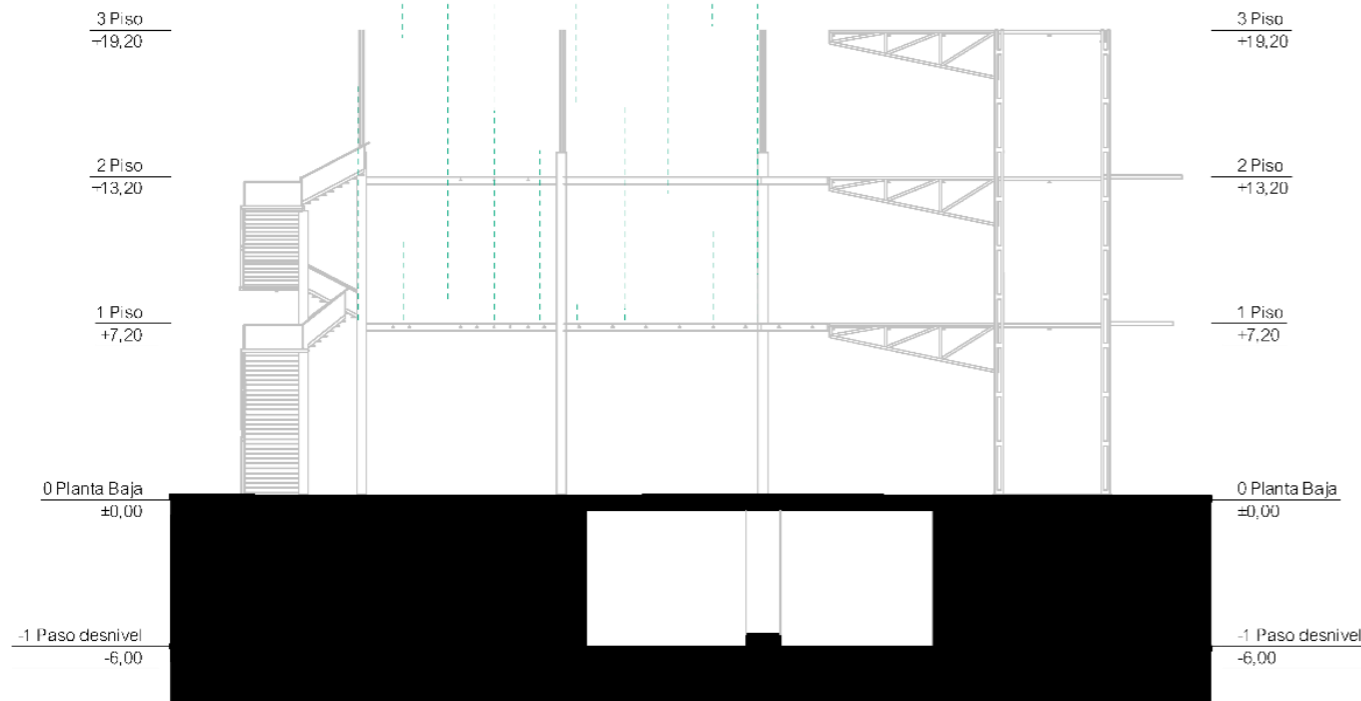
SIN ESCALA





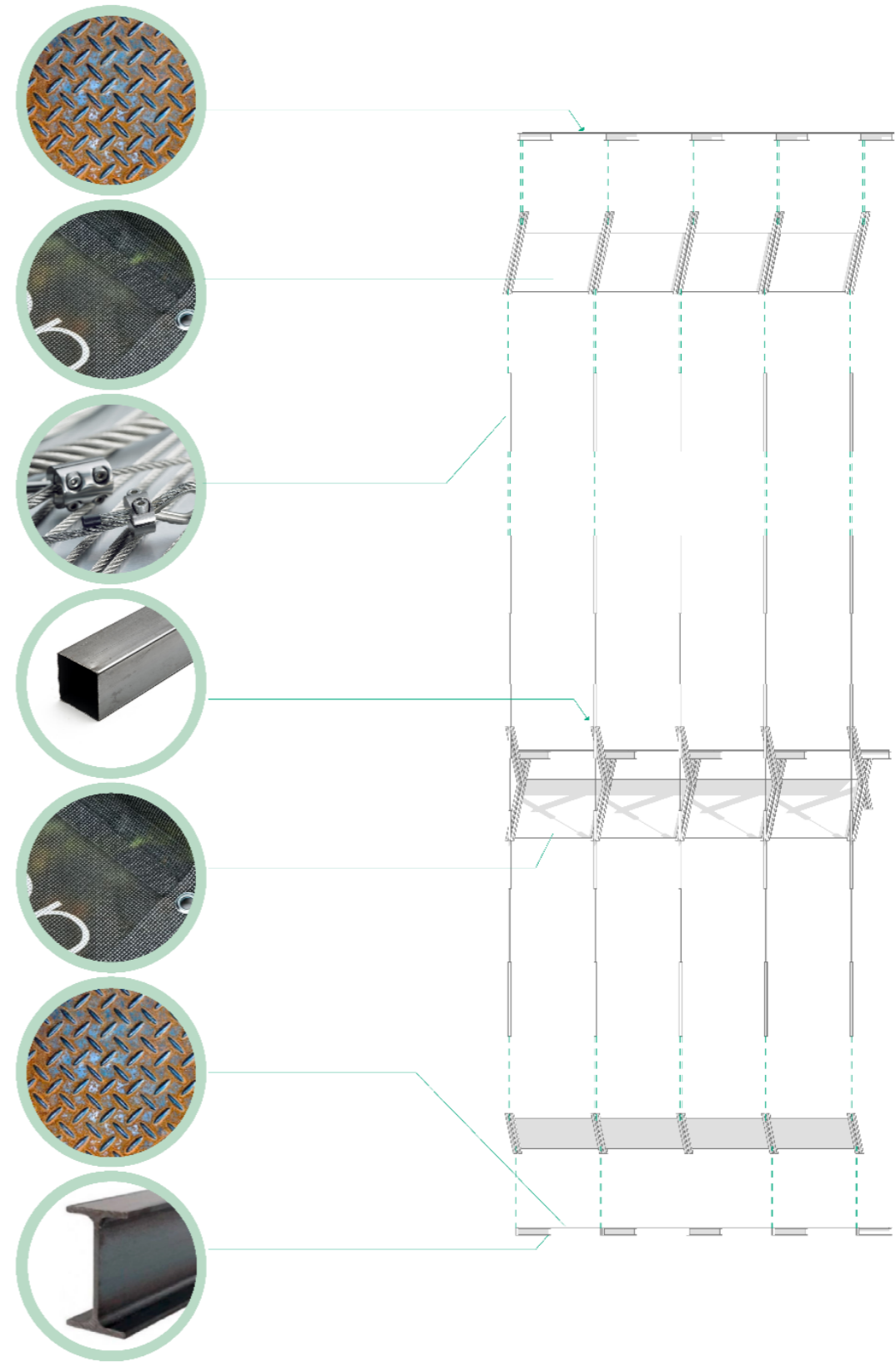
Se propone una estructura "parásito" que cumple el papel de anclarse a la estructura principal, actuando como pasamanos y generando sombra para el resto del edificio durante las horas de la tarde. Gracias a sus materiales, este elemento se caracteriza por ser liviano y contrarrestar el peso del resto del edificio.

El uso de la lona permite que funcione como un umbral de bienvenida, de manera que si en algún momento se desea anunciar sobre la feria en Atuntaqui, no serían necesarias pancartas adicionales; el objetivo es poder "vestir" al edificio cuando se requiera.



CORTE Y DESPIECE ESTRUCTURA

1:300

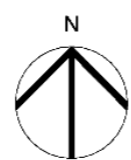


DETALLE PASAMANO

1:150

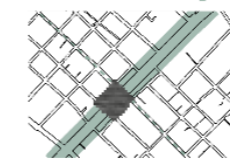


INTEGRACIÓN DE LOS SECTORES ANDRADE MARIN Y ATUNTAQUI MEDIANTE UN EQUIPAMIENTO ARQUITECTÓNICO



AUTOR:  
JOHANA POZO  
ASESOR:  
PHD. MORELLA BRICEÑO

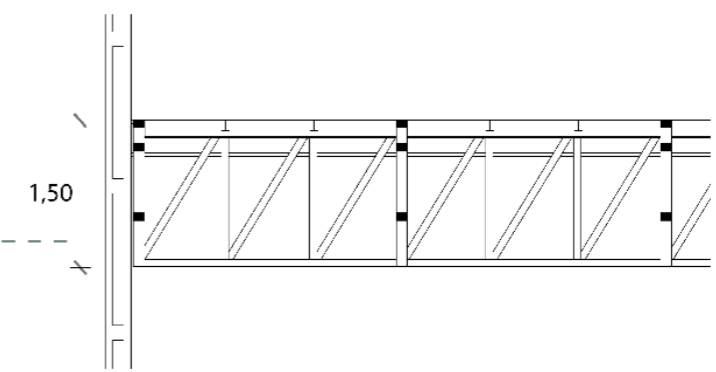
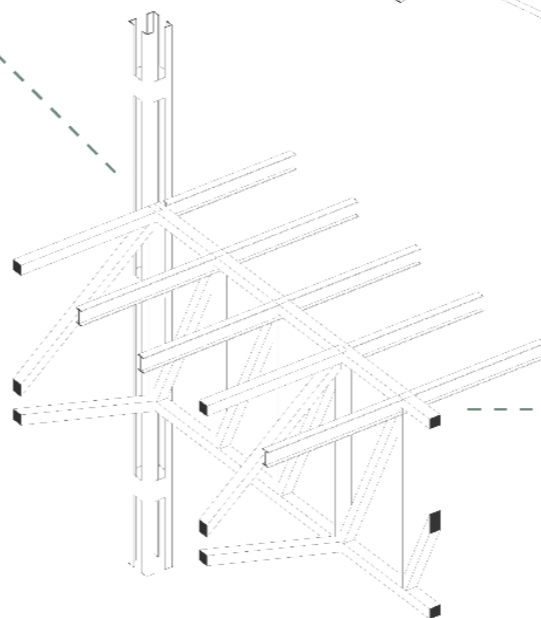
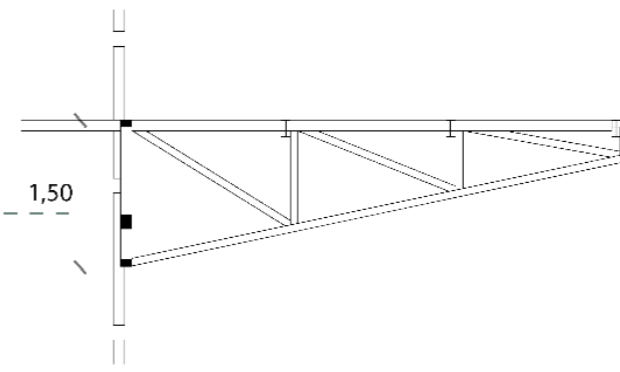
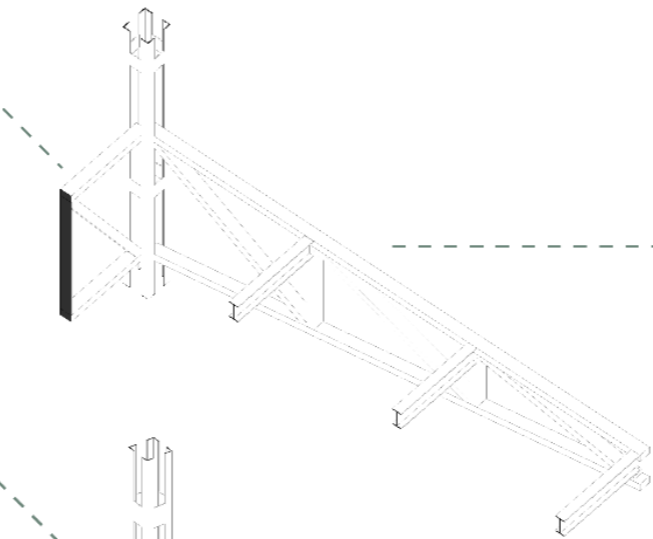
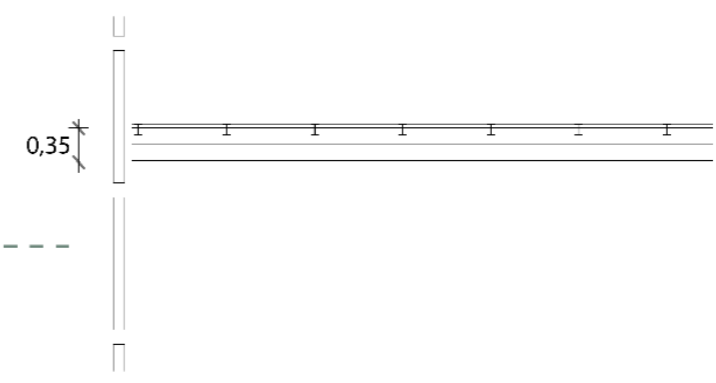
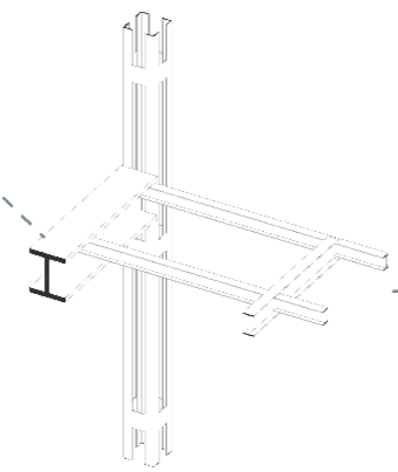
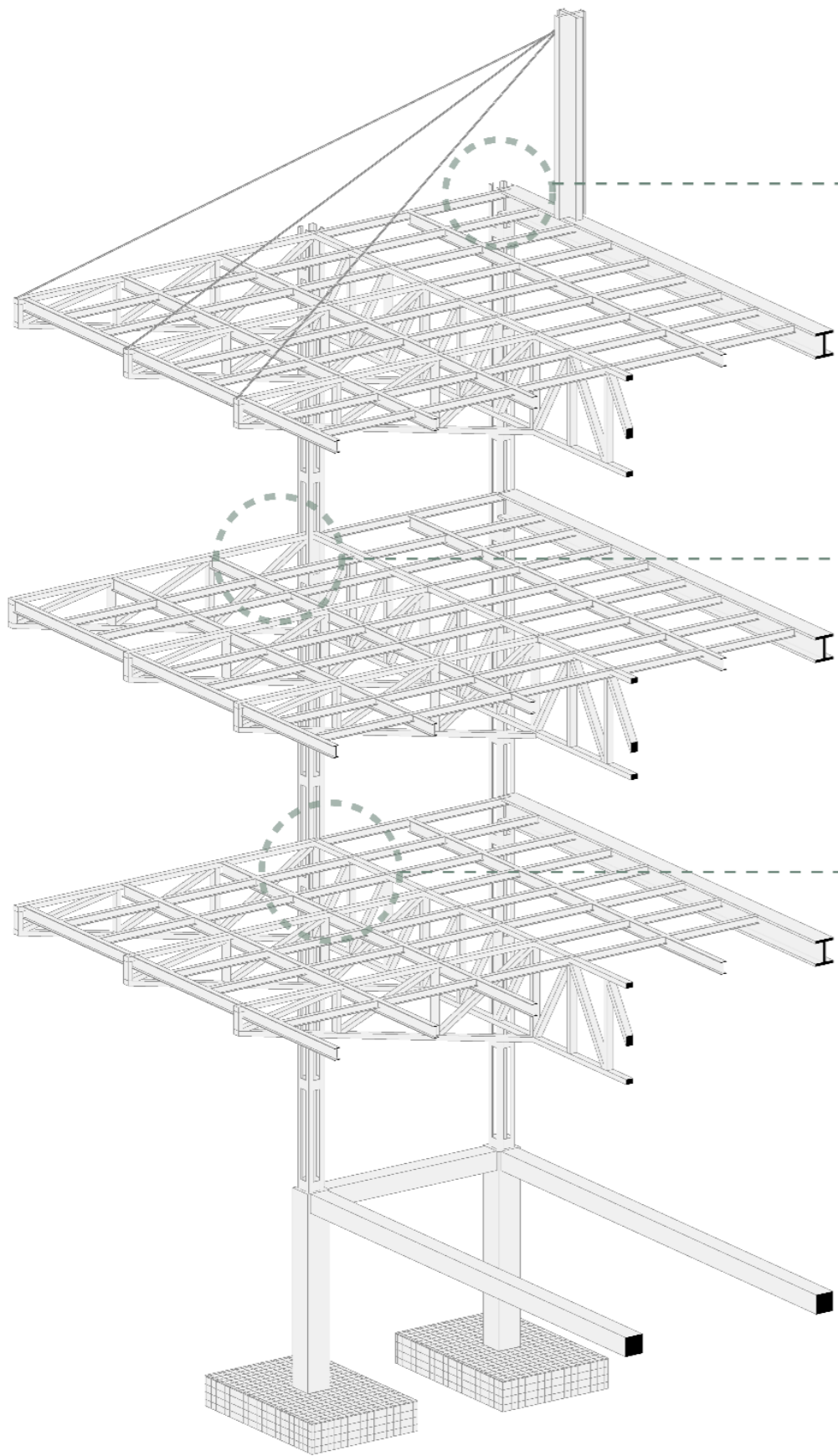
UBICACIÓN:  
Atuntaqui- Imbabura- Ecuador  
Autopista E35 y calle General Enriquez



FECHA:  
SEPTIEMBRE 2023  
ESCALA:  
INDICADAS

CONTENIDO DE LA LÁMINA:  
DETALLE DE PASAMANO Y UBICACIÓN EN LA EDIFICACIÓN PRINCIPAL

A R Q  
**18**

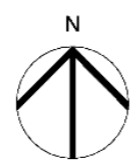


DETALLES DE UNIÓN

SIN ESCALA

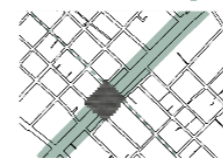


INTEGRACIÓN DE LOS SECTORES ANDRADE MARIN  
Y ATUNTAQUI MEDIANTE UN EQUIPAMIENTO  
ARQUITECTÓNICO



AUTOR:  
JOHANA POZO  
ASESOR:  
PHD. MORELLA BRICEÑO

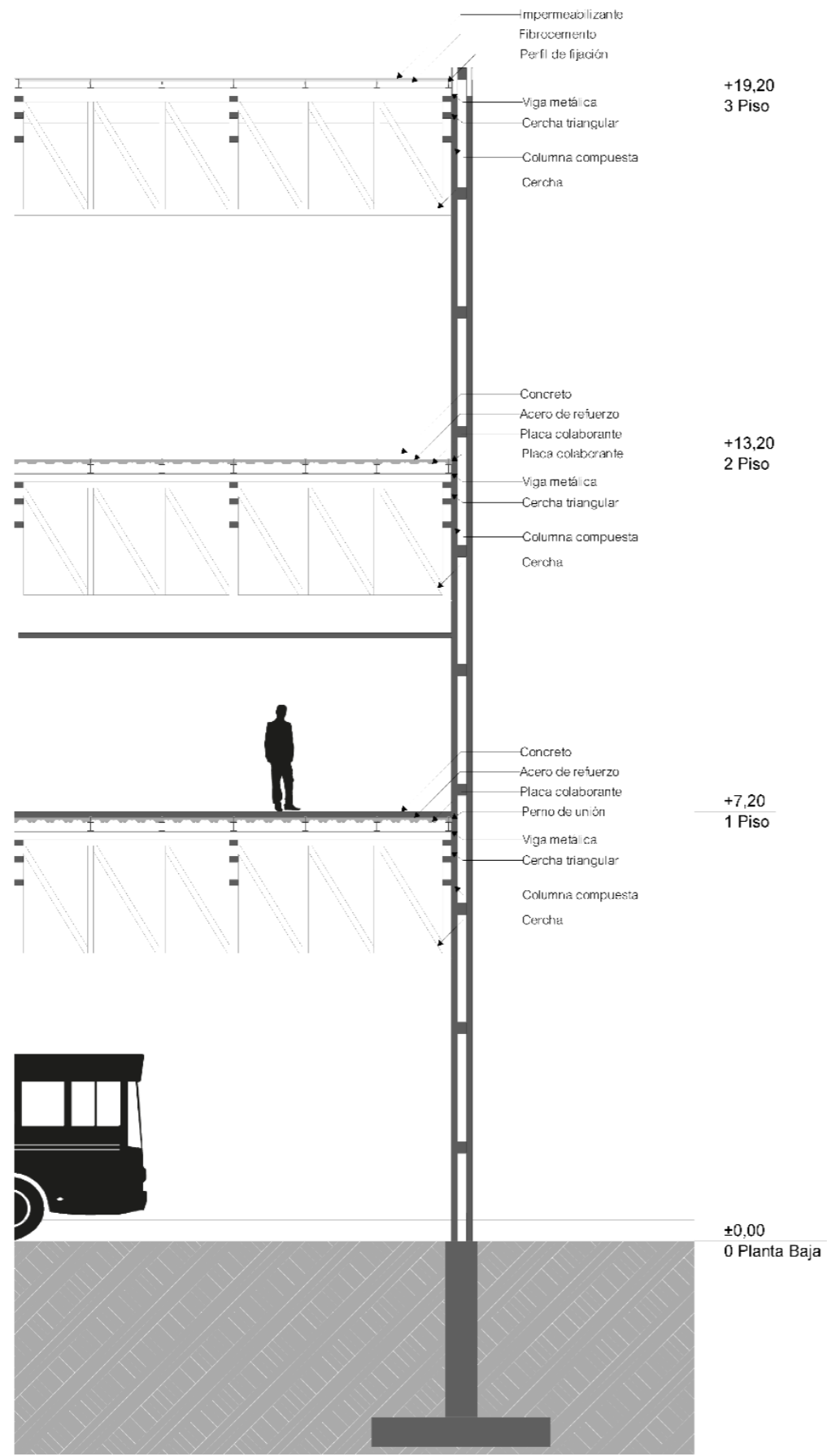
UBICACIÓN:  
Atuntaqui- Imbabura- Ecuador  
Autopista E35 y calle General Enriquez



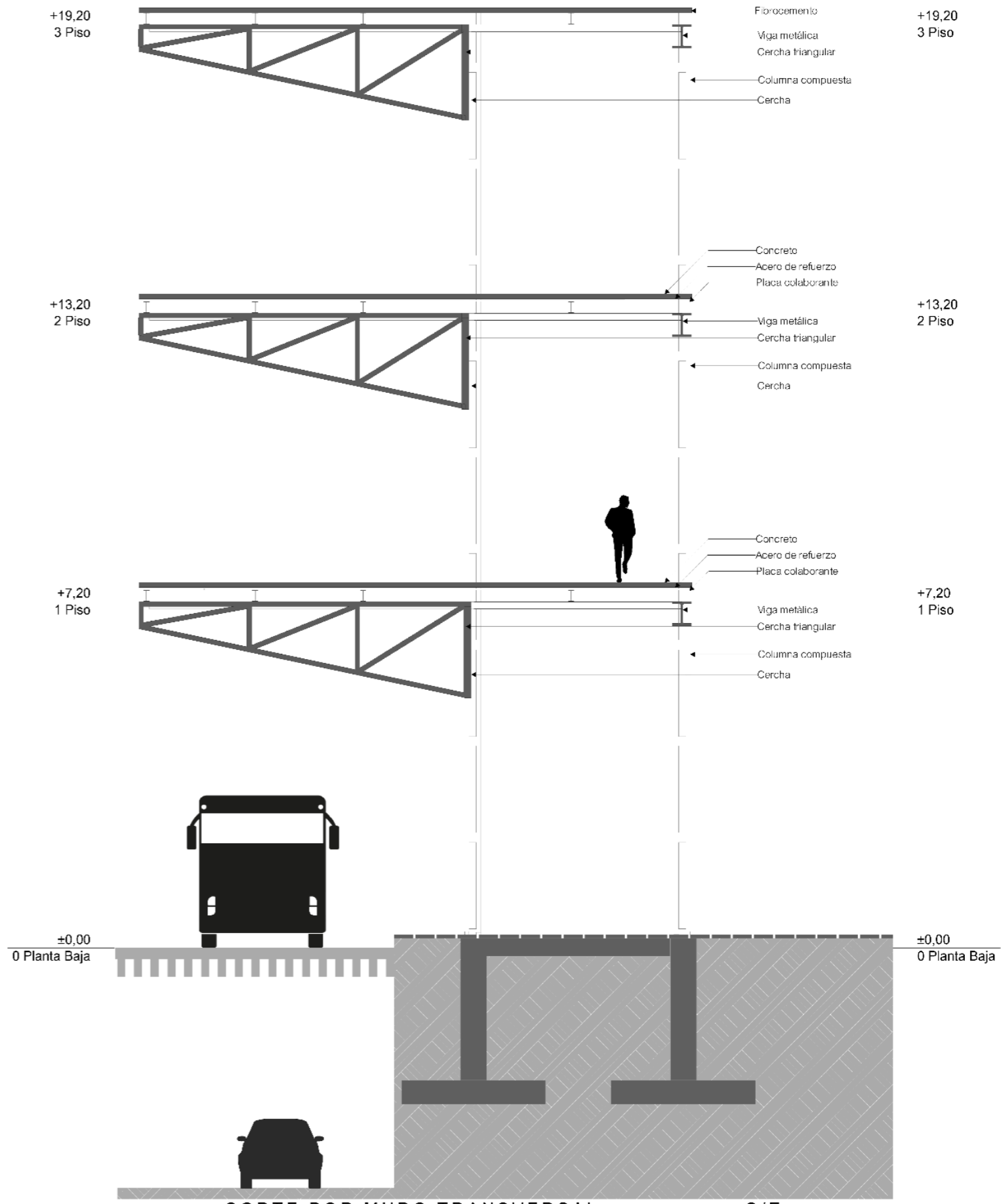
FECHA:  
SEPTIEMBRE 2023  
ESCALA:  
INDICADAS

CONTENIDO DE LA LÁMINA:  
DETALLES DE UNIÓN

A R Q  
**19**



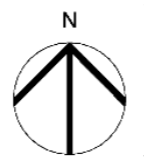
CORTE POR MURO LONGITUDINAL S/E



CORTE POR MURO TRANSVERSAL S/E

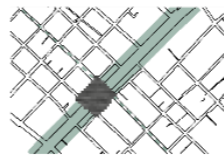


INTEGRACIÓN DE LOS SECTORES ANDRADE MARIN Y ATUNTAQUI MEDIANTE UN EQUIPAMIENTO ARQUITECTÓNICO



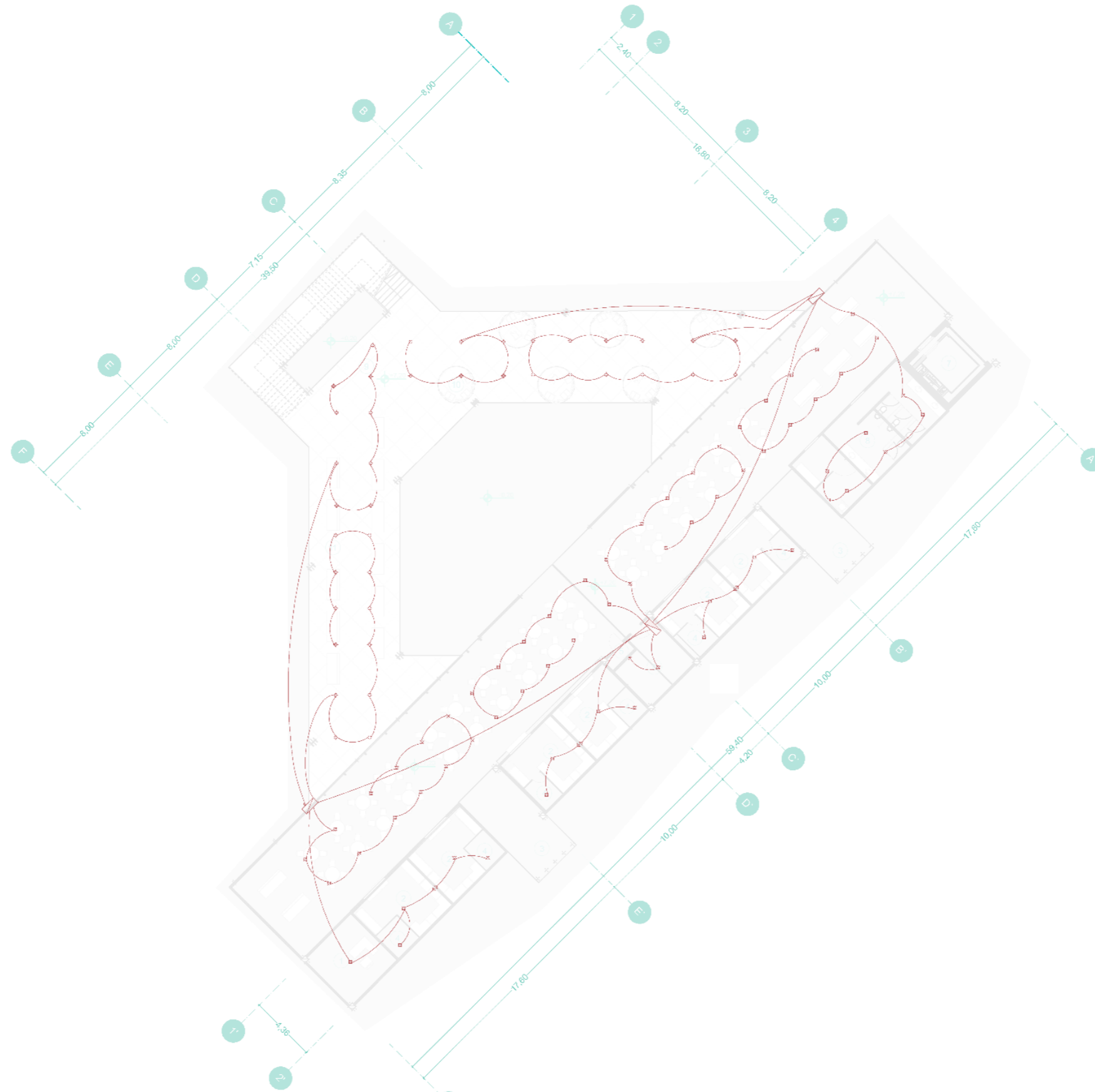
AUTOR: JOHANA POZO  
ASESOR: PHD. MORELLA BRICEÑO

UBICACIÓN: Atuntaqui- Imbabura- Ecuador  
Autopista E35 y calle General Enriquez



FECHA: SEPTIEMBRE 2023  
ESCALA: INDICADAS

CONTENIDO DE LA LÁMINA: CORTE POR MURO TRANSVERSAL Y LONGITUDINAL

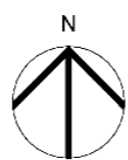


INSTALACIONES ELÉCTRICAS Nv. +7,20

1:300

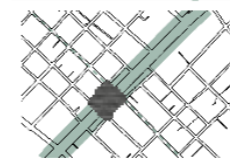


INTEGRACIÓN DE LOS SECTORES ANDRADE MARIN  
Y ATUNTAQUI MEDIANTE UN EQUIPAMIENTO  
ARQUITECTÓNICO



AUTOR:  
JOHANA POZO  
ASESOR:  
PHD. MORELLA BRICEÑO

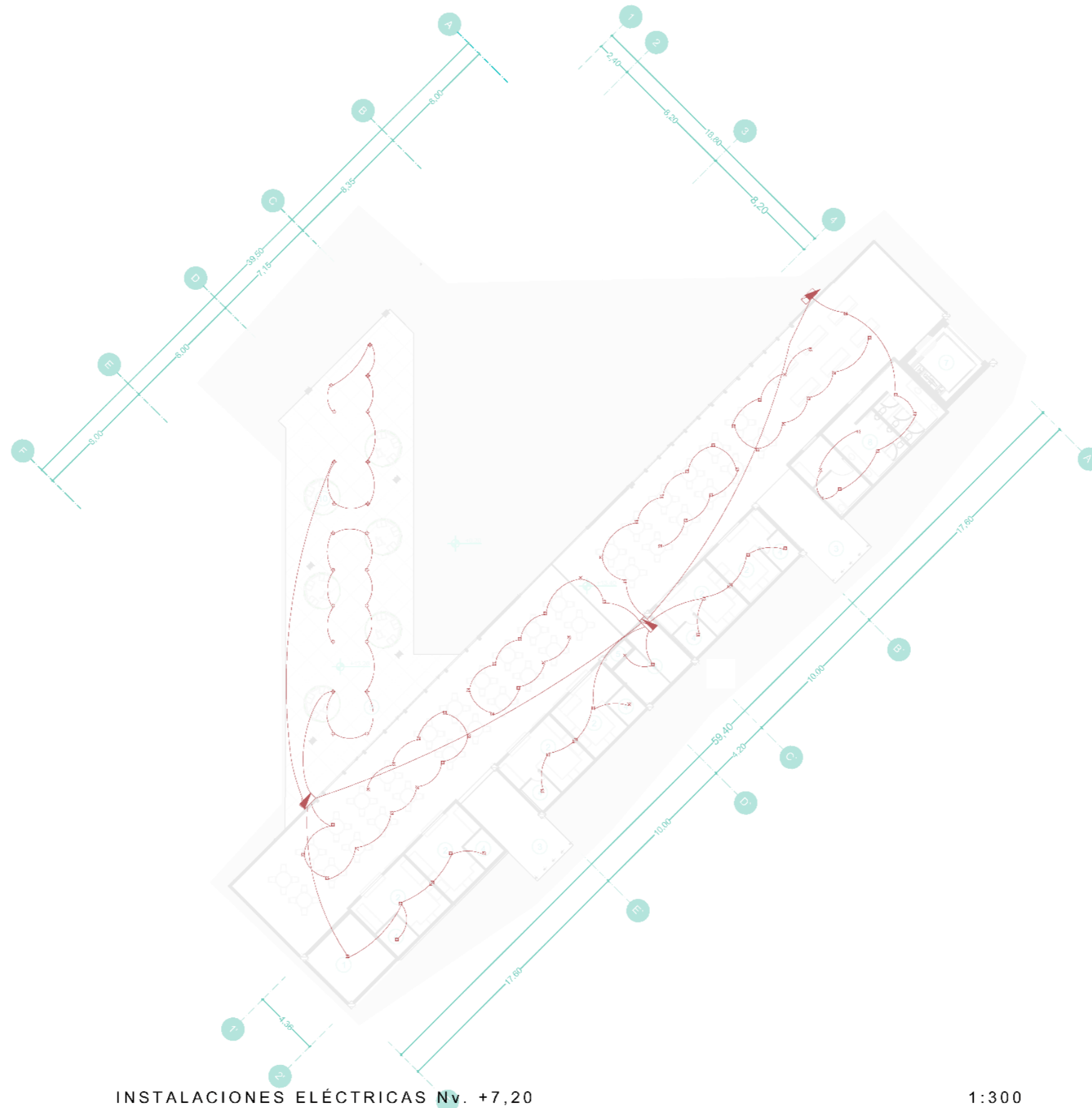
UBICACIÓN:  
Atuntaqui- Imbabura- Ecuador  
Autopista E35  
y calle General Enríquez



FECHA:  
SEPTIEMBRE 2023  
ESCALA:  
INDICADAS

CONTENIDO DE LA LÁMINA:  
INSTALACIONES ELÉCTRICAS

A R Q  
**21**

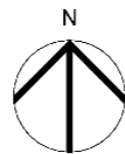


INSTALACIONES ELÉCTRICAS Nv. +7,20

1:300

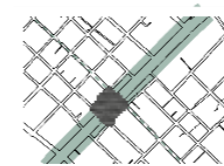


INTEGRACIÓN DE LOS SECTORES ANDRADE MARIN  
Y ATUNTAQUI MEDIANTE UN EQUIPAMIENTO  
ARQUITECTÓNICO



AUTOR:  
JOHANA POZO  
ASESOR:  
PHD. MORELLA BRICEÑO

UBICACIÓN:  
Atuntaqui- Imbabura- Ecuador  
Autopista E35 ———→  
y calle General Enriquez-----↓



FECHA:  
SEPTIEMBRE 2023  
ESCALA:  
INDICADAS

CONTENIDO DE LA LÁMINA:  
INSTALACIONES ELÉCTRICAS

A R Q  
**22**

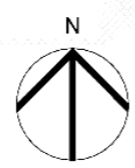


INSTALACIONES ELECTRICAS ALAMBRADO PÚBLICO

1:700

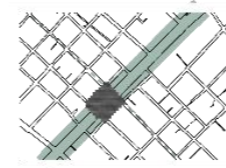


INTEGRACIÓN DE LOS SECTORES ANDRADE MARIN  
Y ATUNTAQUI MEDIANTE UN EQUIPAMIENTO  
ARQUITECTÓNICO



AUTOR:  
JOHANA POZO  
ASESOR:  
PHD. MORELLA BRICEÑO

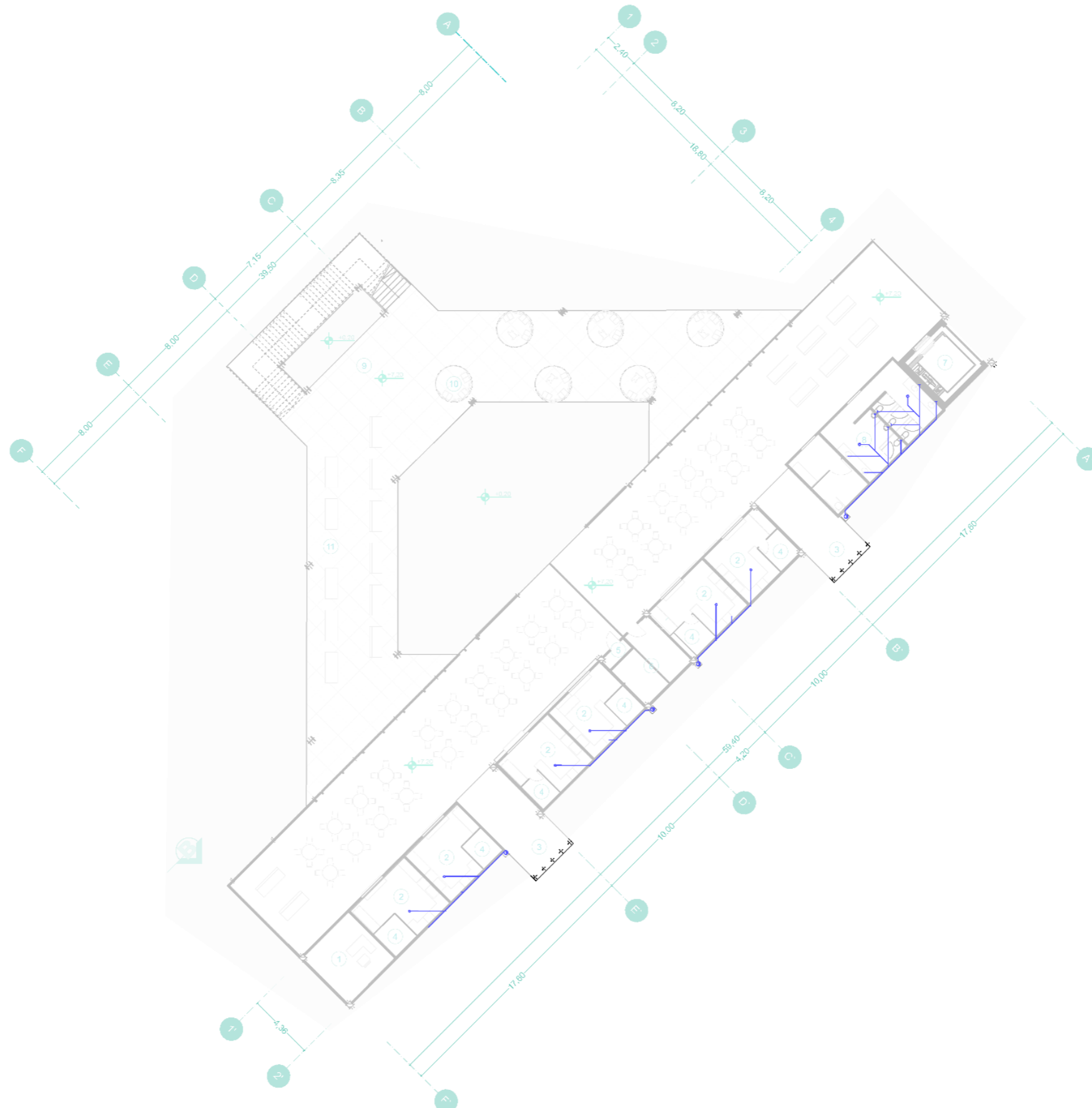
UBICACIÓN:  
Atuntaqui- Imbabura- Ecuador  
Autopista E35 —————  
y calle General Enriquez - - - - -



FECHA:  
SEPTIEMBRE 2023  
ESCALA:  
INDICADAS

CONTENIDO DE LA LÁMINA:  
IMPLANTACIÓN PROPUESTA

A R Q  
**23**

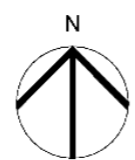


INSTALACIONES HIDROSANITARIAS Nv+13,20

1:300

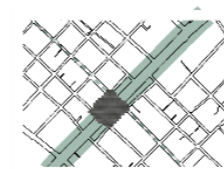


INTEGRACIÓN DE LOS SECTORES ANDRADE MARIN  
Y ATUNTAQUI MEDIANTE UN EQUIPAMIENTO  
ARQUITECTÓNICO



AUTOR:  
JOHANA POZO  
ASESOR:  
PHD. MORELLA BRICEÑO

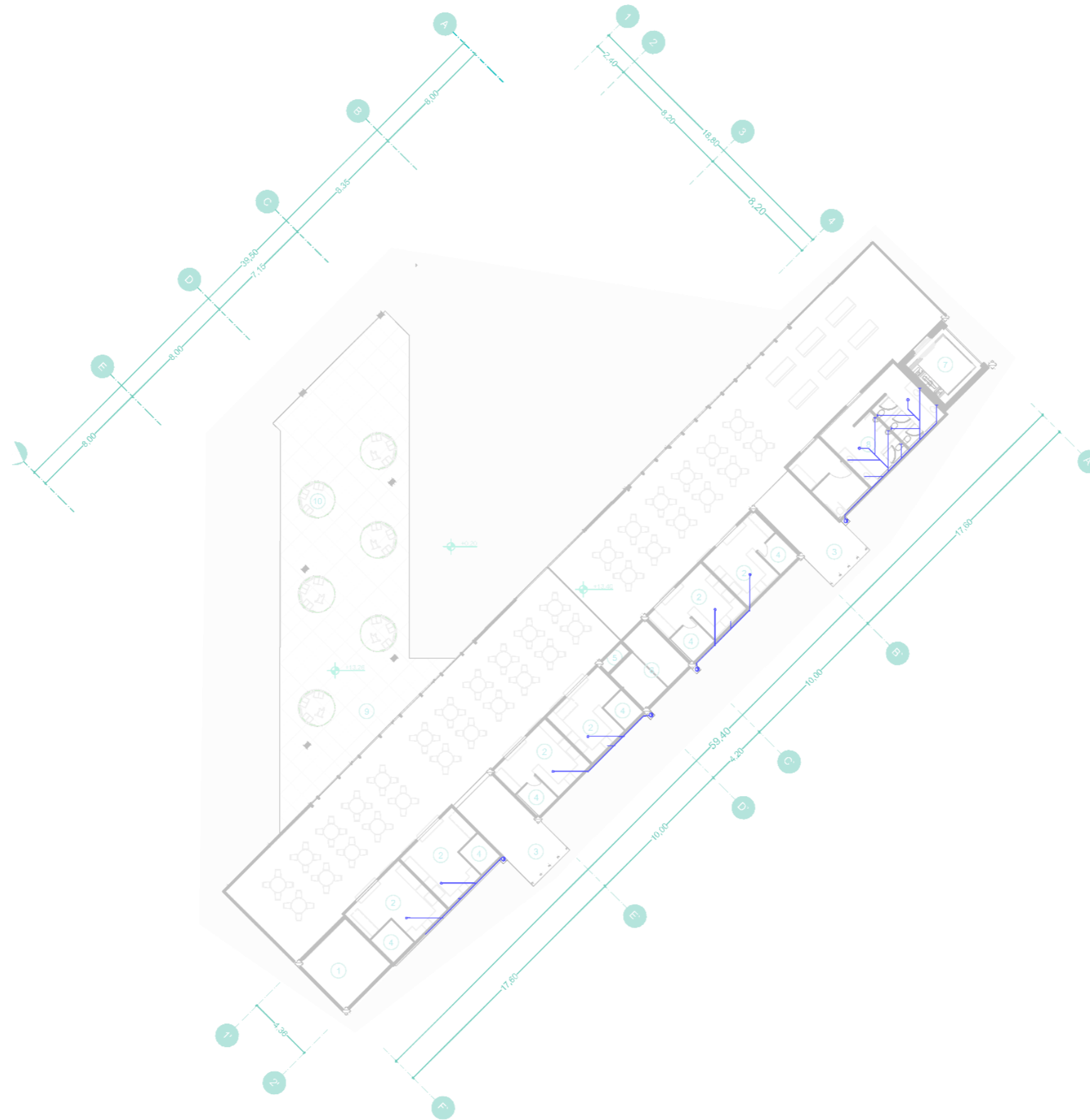
UBICACIÓN:  
Atuntaqui- Imbabura- Ecuador  
Autopista E35 ————  
y calle General Enriquez - - - - -



FECHA:  
SEPTIEMBRE 2023  
ESCALA:  
INDICADAS

CONTENIDO DE LA LÁMINA:  
INSTALACIONES HIDROSANI-  
TARIAS

A R Q  
**24**

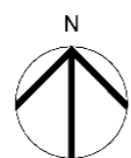


INSTALACIONES HIDROSANITARIAS Nv+7,20

1:300

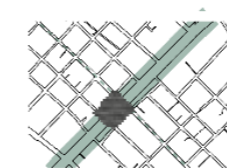


INTEGRACIÓN DE LOS SECTORES ANDRADE MARIN  
Y ATUNTAQUI MEDIANTE UN EQUIPAMIENTO  
ARQUITECTÓNICO



AUTOR:  
JOHANA POZO  
ASESOR:  
PHD. MORELLA BRICEÑO

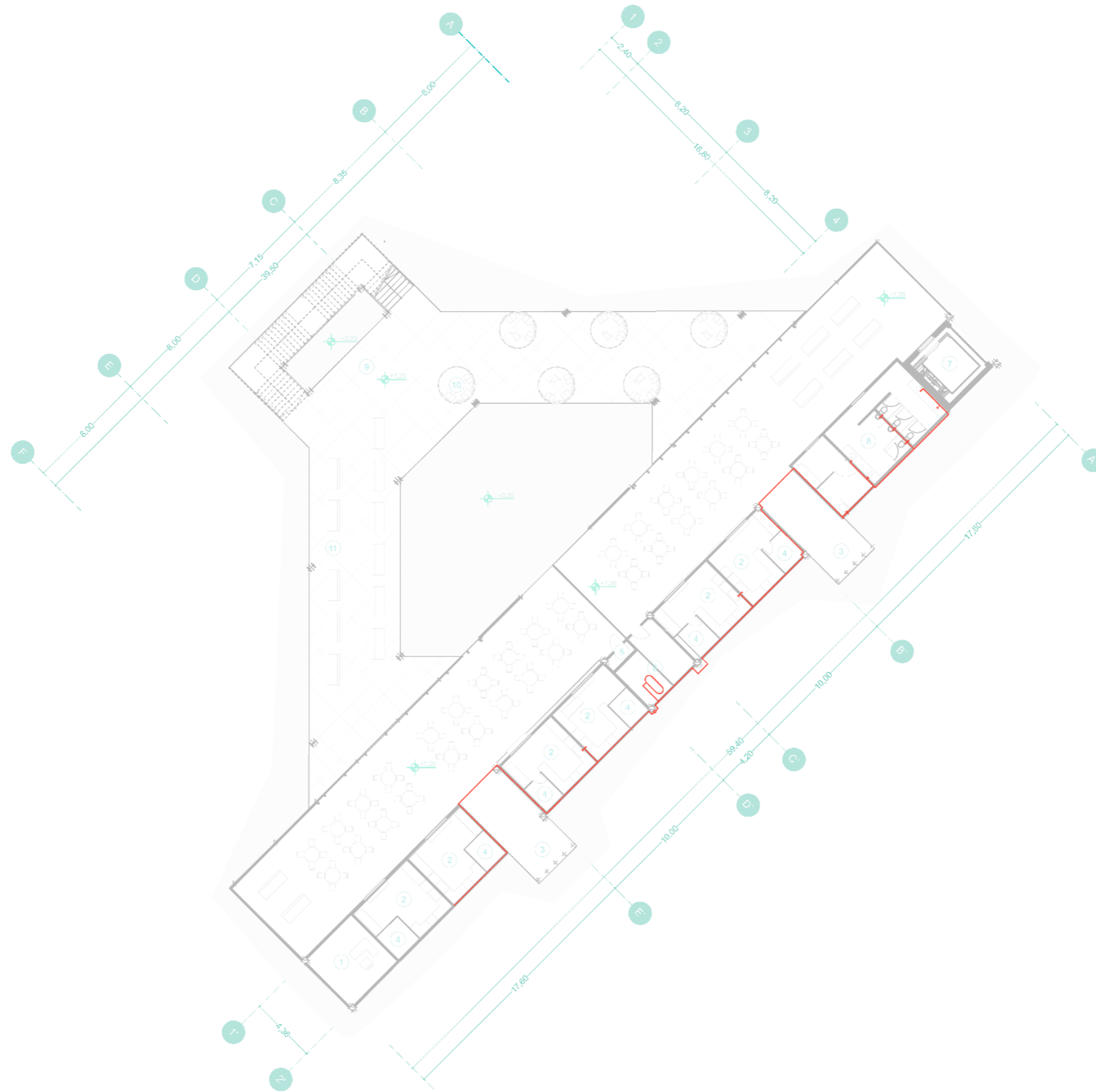
UBICACIÓN:  
Atuntaqui- Imbabura- Ecuador  
Autopista E35  
y calle General Enríquez



FECHA:  
SEPTIEMBRE 2023  
ESCALA:  
INDICADAS

CONTENIDO DE LA LÁMINA:  
INSTALACIONES HIDROSANI-  
TARIAS

A R Q  
**25**

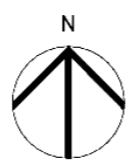


PLANO DE INSTALACIONES A AGUA POTABLE Nv +7,20

1:300

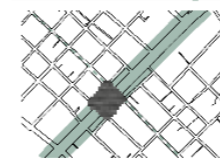


INTEGRACIÓN DE LOS SECTORES ANDRADE MARIN  
Y ATUNTAQUI MEDIANTE UN EQUIPAMIENTO  
ARQUITECTÓNICO



AUTOR:  
JOHANA POZO  
ASESOR:  
PHD. MORELLA BRICEÑO

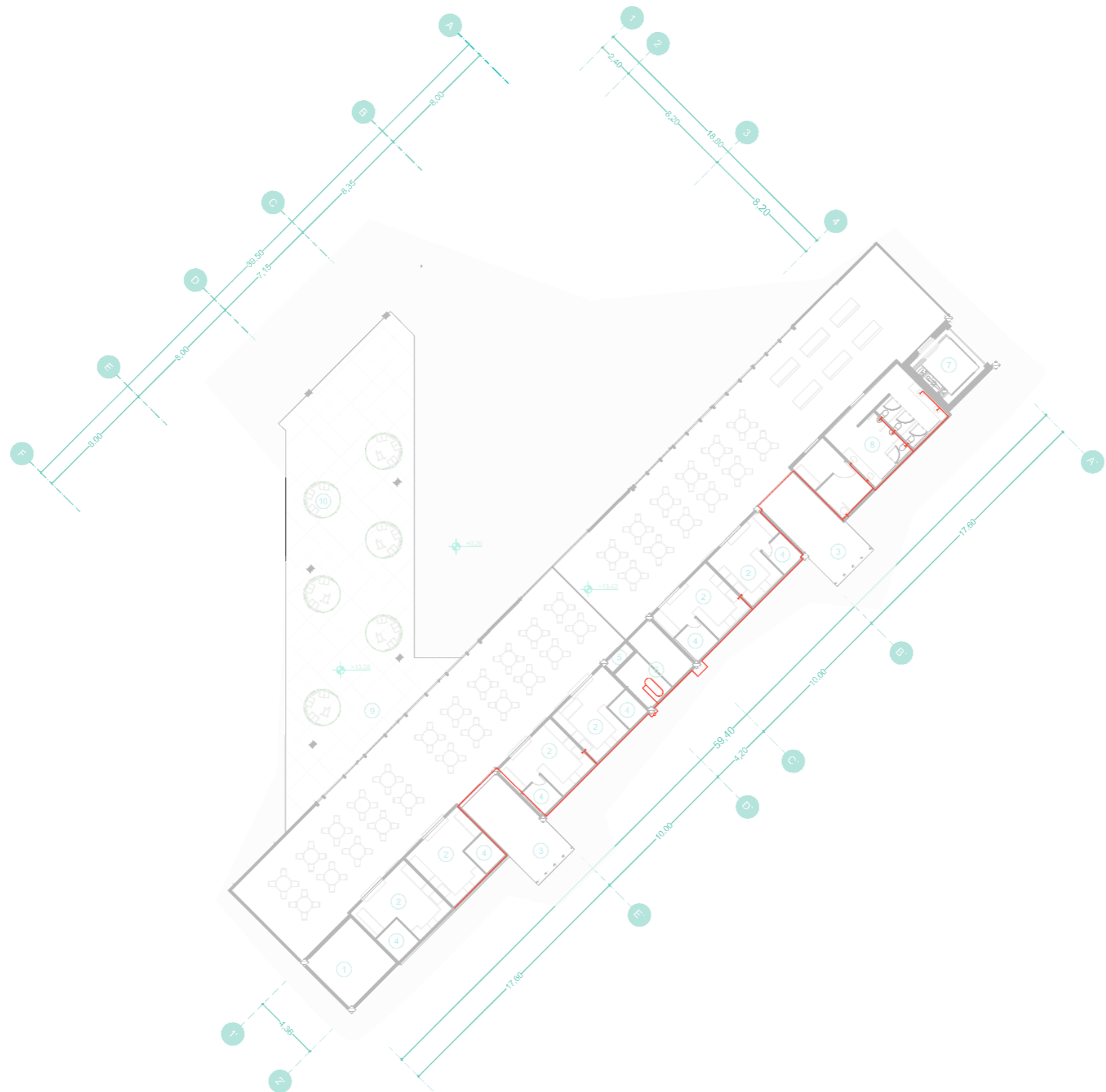
UBICACIÓN:  
Atuntaqui- Imbabura- Ecuador  
Autopista E35  
y calle General Enríquez



FECHA:  
SEPTIEMBRE 2023  
ESCALA:  
INDICADAS

CONTENIDO DE LA LÁMINA:  
INSTALACIONES DE AGUA  
POTABLE

A R Q  
**26**

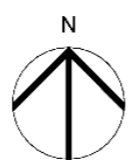


PLANO DE INSTALACIONES AUA POTABLE Nv +7,20

1:300

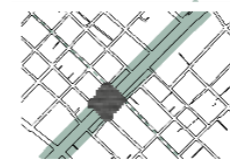


INTEGRACIÓN DE LOS SECTORES ANDRADE MARIN  
Y ATUNTAQUI MEDIANTE UN EQUIPAMIENTO  
ARQUITECTÓNICO



AUTOR:  
JOHANA POZO  
ASESOR:  
PHD. MORELLA BRICEÑO

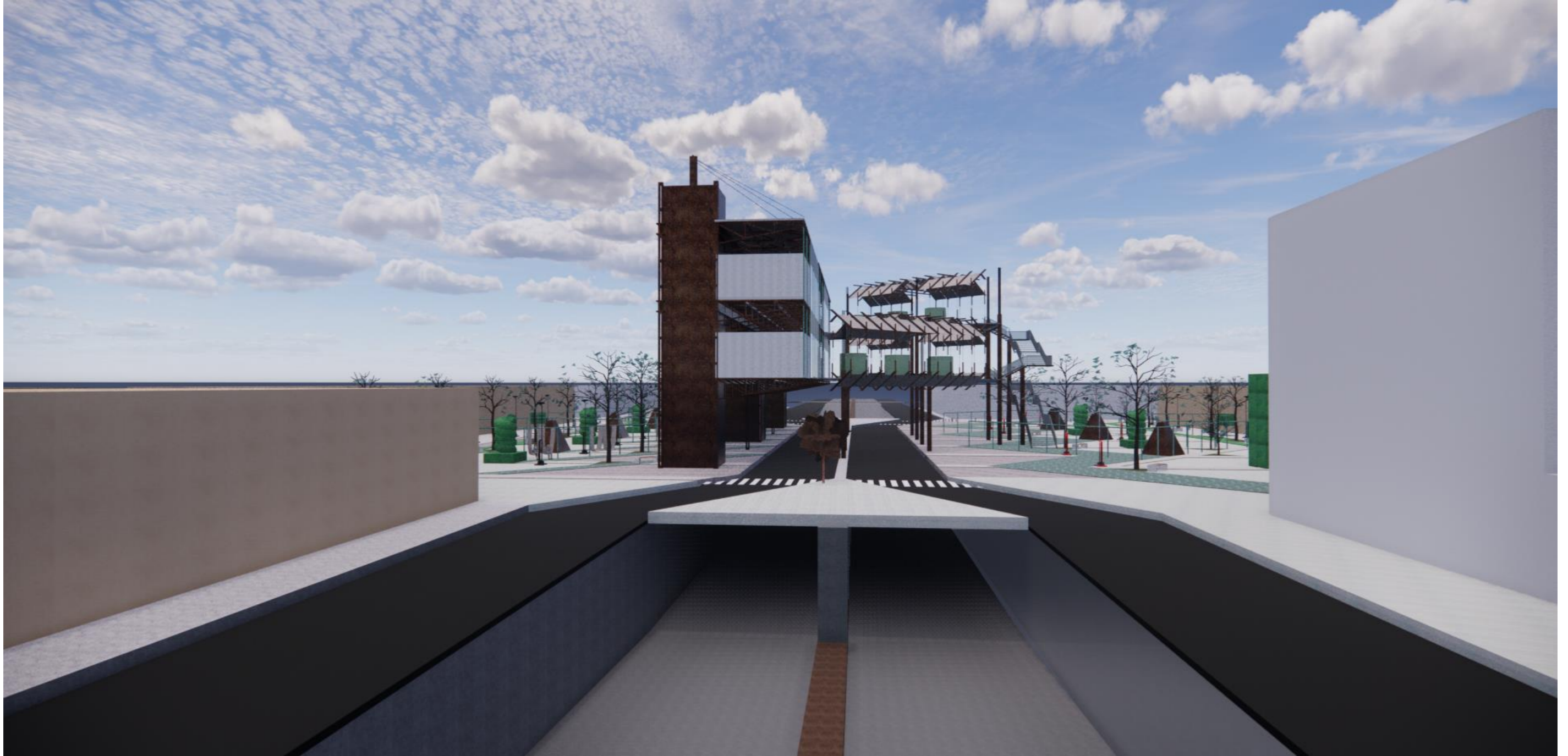
UBICACIÓN:  
Atuntaqui- Imbabura- Ecuador  
Autopista E35 —————  
y calle General Enriquez - - - - -



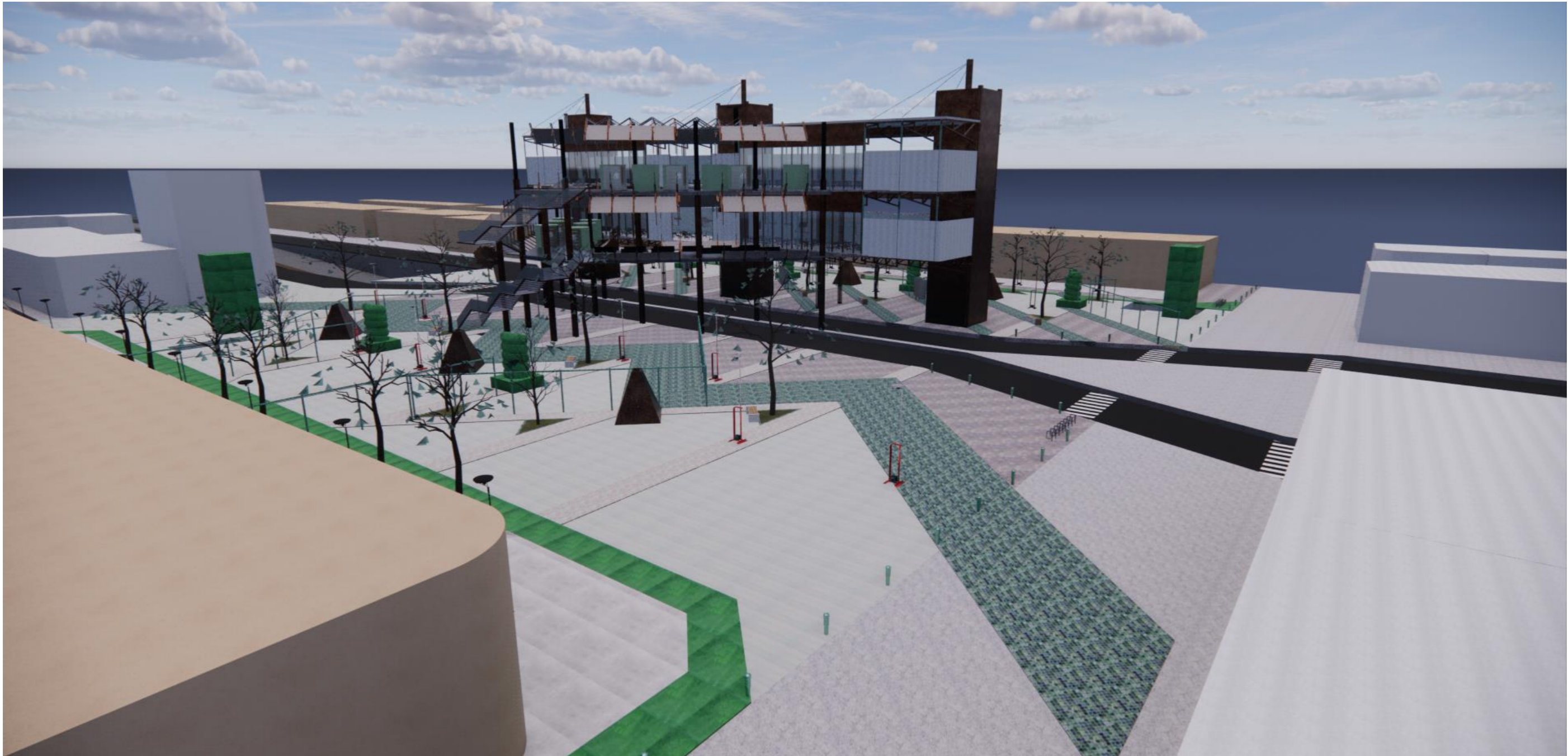
FECHA:  
SEPTIEMBRE 2023  
ESCALA:  
INDICADAS

CONTENIDO DE LA LÁMINA:  
INSTALACIONES DE AGUA  
POTABLE

A R Q  
**27**







## 5. Conclusiones

- o Se logra el objetivo general del trabajo sobre la necesidad de integración de los dos sectores Atuntaqui y Andrade Marín generando un espacio arquitectónico que sirve de nodo de convivencia y cruce seguro de los peatones. Este espacio a su vez genera continuidad espacial y calidad ambiental mediante plazas de recorrido con temáticas (actividades) particulares propios del sector.

Para lograr el objetivo general se necesitó desagregarlo en partes para comprender qué y cuáles son los aspectos importantes sobre la temática particular (borde urbano, fragmentación y sutura urbana), como analizarlos y cuáles serían los criterios más importantes a nivel de diseño para completar la fase de conceptualización del proyecto.

Para lograr el objetivo específico 1 se necesitó plantear un marco teórico conceptual asociado a borde y sutura urbana para intervenir en la calidad de los espacios, de igual manera a las normativas asociadas en espacios viales complementados con los referentes que se ubican en nodos y espacios fragmentados similares con la finalidad de unirlos.

Con estos conceptos se propuso una metodología y herramientas de diagnóstico con énfasis en el estudio de los aspectos relacionados a los peatones, circulación,

movilidad, accidentes, actividades y secuencias que se produce en estos nodos de alta congestión peatonal y vehicular. Para posteriormente desarrollar la resolución de estas determinantes recolectadas en el objetivo 2.

En el objetivo 2 se desarrolló la escala macro meso y micro y se identificó sus determinantes:

Macro: La ruta cultural que presenta y los elementos en cuanto a la vocación del cantón y la posibilidad de recorrer la ciudad siendo estas características, determinantes para la propuesta en esquema de identificación de espacio público, atractivo turístico, ubicación de posibles parqueaderos marcando la interconexión de los mismos de manera general.

Meso: La identificación de las dos avenidas importantes que marcaría el ingreso desde la autopista E35 tanto hacia Andrade Marín como Atuntaqui desde el lado norte y el lado sur.

Micro: Se destacan aspectos determinantes como lo son los tipos de actividades del sector para poder generar un complemento en este contexto. La dureza de edificaciones para identificar área de propuesta de espacio público. Identificación de ejes de movimiento tanto peatonal como vehicular para su tratamiento y diseño.

Esto sumado a los criterios obtenidos antes se obtuvo una síntesis FODA mapeada.

Con el objetivo 3 a partir de la síntesis del análisis previo y junto con los referentes utilizados anteriormente acompañado de los conceptos de sutura urbana para recuperar y desarrollar la sutura. Se desarrollo el expediente arquitectónico, función, forma y postura arquitectónica en respuesta a todo el análisis anterior a la necesidad cotidiana de las personas que frecuentan el lugar.

## 6. Recomendaciones

- o Desarrollo de la propuesta esquemática macro, Identificación de las calles para el recorrido de la ruta comercial que acompañada del diseño de acera en dialogo con el equipamiento principal planteado en la presenta investigación
- o Ubicación de más espacios públicos a cercanos al eje peatonal de la calle General Enríquez para generar un recorrido pausado de la ciudad.
- o Ubicación y diseño de los estacionamientos planteados en la parte de la propuesta esquemática macro.
- o Se recomienda a las instituciones que tomen en cuenta proyecto como los realizados en este trabajo para dar solución a problemas concretos de la realidad de Atuntaqui y Andrade Marín siendo una solución innovadora y creativa.
- o El abordaje de la presente propuesta se permite desarrollar por fases lo que corresponde a la resolución a corto, mediano y largo plazo para realizar el producto final.
- o La concepción del lugar es un patrón que evalúa determinantes similares que ocurren en más lugares urbanizados que tienen características de fragmentación que conformaron una sola unidad territorial que posterior

fueron atravesados por una vía de alto tráfico; es por esta razón que se recomienda utilizar la metodología con el enfoque que se dio en el presente trabajo debido a que sea realiza un énfasis en los aspectos de movilidad y actividades y la forma de resolverlos se puede aplicar en sectores y similares con características de borde y actividades cercanas de situaciones de fragmentación. Para la comprensión y abordaje a nivel de análisis y diseño de entornos similares.

## Bibliografía

- Andrade, L., & Baptista, L. (2016). Public Spaces: Interactions, Appropriations, and Conflicts.
- Arias Caicedo, D., Castiblanco Prieto, J., & Díaz Osorio, M. (2019). *EL BORDE URBANO COMO TERRITORIO COMPLEJO. Reflexiones para su ocupación*. Bogota D.C.
- Blasco, Carmen, Francisco, Sánchez, Martínez, Juan, Ana, Pérez, & Hernández, Gascón. (2021). *Borde urbano y regeneración del suelo de actividades económicas en el Área Metropolitana de Valencia*. Barcelona .
- Briceño Ávila, M., & Gil Scheuren, B. (2005). *Ciudad, imagen y percepción*.
- Briceño Avila, M., & Gomez Rosales, L. (2011). *Proceso de Diseño Urbano - Arquitectónico*.
- Buelvas Cárdenas, J. L. (2020). *Análisis Del Espacio Público En Puerto Colombia*. Barranquilla.
- Cardona, C., & Cardona, M. (2017). *Regeneración de la fragmentación de la forma urbana forma urbana*.
- Dorado Pinto, M. B. (2012). *INTEGRACIÓN ENTRE INFRAESTRUCTURAS DE VIALIDAD Y ESTANCIAS* . Valparaíso.
- Estupiñán, E. (2020). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de Antonio Ante* . Antuntauqui .
- Gallegos, P. (2021). *SUTURA URBANA POSIBLE EXTENSIÓN DE LINEA 4A. IMPACTO EN LA COMUNA DE LO ESPEJO Y SU ENTORNO INMEDIATO OPORTUNIDAD DE REGENERACIÓN URBANA DE LO ESPEJO*.
- Grafías Molgado, Alfonso, & Araujo Giles, Horacio. (2016). *Análisis De Entornos Urbanos Consolidados Bajo Los Metodológica En La Ciudad De León, Guanajuato, Caso De Estudio: La Colonia Andrade*.
- Guzmán Ramírez, A., Garfías Molgado, A., & Padilla Gutiérrez, A. (2018). *Metodología para el análisis de la forma urbana. Caso de estudio: Piletas IV, León, Guanajuato, México*.
- Hertzberg, H. (2005). *Lessons for students in Architecture*. Rotterdam.
- Jacobs, J. (1961). *The death and life of great American cities*. New York .
- Lynch, K. (1959). *LA IMAGEN DE LA CIUDAD*. Buenos Aire.
- Lynch, K. (1960). *La imagen de la ciudad*. Editorial GG.
- Maderuelo, J. (1960). *La idea de espacio*.
- Perahia, R. (1 de Junio de 2007). *LAS CIUDADES Y SU ESPACIO PUBLICO*. Obtenido de <https://www.ub.edu/geocrit/9porto/perahia.htm>
- Pere Espelt, L., & León-Salas, T. (2009). *EVOLUCIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL EN MEDIO URBANO COMO DISCIPLINA Y COMO FACTOR DEL DISEÑO TIPOLOGICO DE LA CALL*.
- Prévôt Schapira, M. (2001). *Fragmentación espacial y social: conceptos y realidades*.
- Ravetz, J., Fertner, C., & Nielsen, T. (2013). *The Dynamis of Peri-Urbaization*.
- Reyes-Schade, E., Padilla-Llano, Samuel E., & Gutiérrez-Torres, Katheryn. (2022). *Imbricación urbana del movimiento: Continuidad, accesibilidad y estructuración en el Sistema de Tranvía de Ayacucho, Medellín*. Medellín.
- Rivera, P. A., & Donoso, Mariana. (2011). *Borde Cívico-Cultural Lo Espejo*.
- Rossel Paez, D. (2005). *Sutura*.
- Sancho, C., & Campos, P. (2018). *Evocando a Bunshaft: Vacío intersitial y diálogo urbano como herramientas*

*compositivas Evoking Bunshaft : Interstitial void and urban.*

Solá-Morales, M. (2008). *De cosas urbanas*. Barcelona: Gustavo Gili, S.L.

Villamizar Duarte , N., & Talavera Dávila, H. (2018). *BORDES URBANOS, Procesos de construcción territorial* . Bogota.

Villamizar Duarte, N. (2014). *Bordes urbanos: teorías, políticas y prácticas para la construcción de territorios de diálogo*. Bogotá.