

**Universidad Nacional de Ingeniería**

**Recinto Universitario Simón Bolívar  
Facultad de Arquitectura**



**“Anteproyecto de Revitalización Urbano – arquitectónica de la Avenida Zelaya en la ciudad de Masaya, Nicaragua”.**

**Trabajo monográfico para optar al título de Arquitecto.**

Autores:

**Alejandro Alfonso Cardoze Boza**

**Mayra Lucila Corrales Rivas**

**Anielka Vanessa Oporta**

Tutor:

**Arq. Gundel Támez Grenda**

Managua, Nicaragua.

Julio 2014



UNIVERSIDAD NACIONAL DE INGENIERIA  
SECRETARIA ACADEMICA  
FACULTAD DE ARQUITECTURA

SECRETARÍA DE FACULTAD

F-8: CARTA DE EGRESADO

El Suscrito Secretario de la **FACULTAD DE ARQUITECTURA** hace constar que:

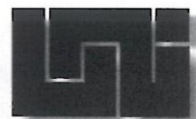
CARDOZE BOZA ALEJANDRO ALFONSO

Carne: **2007-22272** Turno **Diurno** Plan de Estudios **2000** de conformidad con el Reglamento Académico vigente en la Universidad, es **EGRESADO** de la Carrera de **ARQUITECTURA**.

Se extiende la presente **CARTA DE EGRESADO**, a solicitud del interesado en la ciudad de Managua, a los uno días del mes de noviembre del año dos mil trece.

Atentamente,

Arq. Javier Antonio Parés Barberena  
Secretario de Facultad



UNIVERSIDAD NACIONAL DE INGENIERIA  
SECRETARIA ACADEMICA  
FACULTAD DE ARQUITECTURA

SECRETARÍA DE FACULTAD

F-8: CARTA DE EGRESADO

El Suscrito Secretario de la **FACULTAD DE ARQUITECTURA** hace constar que:

CORRALES RIVAS MAYRA LUCILA

Carne: **2007-22007** Turno **Diurno** Plan de Estudios **2000** de conformidad con el Reglamento Académico vigente en la Universidad, es **EGRESADO** de la Carrera de **ARQUITECTURA**.

Se extiende la presente **CARTA DE EGRESADO**, a solicitud del interesado en la ciudad de Managua, a los uno días del mes de noviembre del año dos mil trece.

Atentamente,

Arq. Javier Antonio Parés Barberena  
Secretario de Facultad



UNIVERSIDAD NACIONAL DE INGENIERIA  
SECRETARIA ACADEMICA  
FACULTAD DE ARQUITECTURA

**SECRETARÍA DE FACULTAD**

**F-8: CARTA DE EGRESADO**

El Suscrito Secretario de la **FACULTAD DE ARQUITECTURA** hace constar que:

**OPORTA ANIELKA VANESSA**

Carne: **2007-21664** Turno **Diurno** Plan de Estudios **2000** de conformidad con el Reglamento Académico vigente en la Universidad, es **EGRESADO** de la Carrera de **ARQUITECTURA**.

Se extiende la presente **CARTA DE EGRESADO**, a solicitud del interesado en la ciudad de Managua, a los seis días del mes de noviembre del año dos mil trece.

Atentamente,

Arq. Javier Antonio Parés Barberena  
Secretario de Facultad



Facultad de Arquitectura

Un proyecto de todos... y para todos



UNIVERSIDAD NACIONAL DE INGENIERIA

Managua, Lunes 18 de Febrero del 2013.

Br. Mayra Lucila Corrales Rivas  
Br. Anielka Vanessa Oporta  
Br. Alejandro Alfonso Cardoze Boza  
En sus manos.-

Estimados Bachilleres:

Por los deberes y obligaciones que me confiere la Ley 89 de Autonomía Universitaria, les notifico que su tema monográfico titulado "**Anteproyecto de Revitalización Urbano-Arquitectónica de la Avenida Zelaya, en la ciudad de Masaya, Nicaragua**" ha sido aprobado.

También se aprueba como tutora a la Arq. María Auxiliadora Reyes García.

Se hace recordatorio de lo siguiente:

Arto. 51 El estudiante que opte al título conforme inciso a) o b) del Arto. 50 del Reglamento del Régimen Académico Título V dispondrá para hacer la defensa de un tiempo máximo de un año, a partir de la fecha de aprobación del Decano (18 de Febrero del 2013 – 18 de Febrero del 2014).

Deseándoles éxitos en esta tarea, me despido de ustedes.

Atentamente,

Arq. Luis Alberto Chávez Quintero  
Decano  
Facultad de Arquitectura



Cc: Arq. Javier Paré Barberena, Secretario Académico  
archivo

Arq. María Auxiliadora Reyes García Tutora

Managua, 25 de Junio 2013.

Br. Mayra Lucia Corrales Riva  
Br. Anielka Vanessa Oporta  
Br. Alejandro Alfonso Cardoze Boza  
En sus manos.-

Estimados Bachilleres:

Se autoriza el Cambio de tutor del tema monográfico "Anteproyecto de Revitalización Urbano-Arquitectónico de la Avenida Zelaya, en la Ciudad de Masaya, Nicaragua, nombrándose como tutora a la Arq. Gundel Tamez Grenda.

Sin más a que hacer referencia, me despido.

Cordialmente

  
Arq. Luis Alberto Chávez Quintero  
Decano  
Facultad de Arquitectura



Archivo.

---



## **Dedicatoria**

**A Dios**, fuerza creadora, energía renovadora que crea y transforma, por haberme dado amor y gracia para llegar hasta el final en mis estudios universitarios.

**A mis Padres** María Fátima Boza Sánchez y Erwin René Cardoze Espino, por su entrega y apoyo incondicional en cada una de las etapas de mi formación académica.

**A cada una de las personas** que intervino con sus palabras, rostros, ayuda, apoyo, y servicio, para que este proyecto pudiese llegar a su término.

**A mi familia**, en especial a mis padres Byron Corrales y Mayra Rivas, por estar presentes en cada etapa de este proceso, por sus consejos, sus valores y la motivación constante que me ha permitido culminar esta etapa académica.

**A mi abuela** Angela Cortes y a Josiel Hernández por estar presentes en cada etapa de este proceso y brindarme su apoyo absoluto.

**A cada una de las personas** que con su confianza, presencia y servicio demostraron creer mi para culminar este proyecto.

*Alejandro Alfonso Cardoze Boza*

*Mayra Lucila Corrales Rivas*

*Anielka Vanessa Oporta*

## **Agradecimientos:**

**A Dios**, por ser la fuerza que me impulsa y mueve día a día, a esa energía por la cual he logrado culminar mis estudios universitarios.

**A mi familia**, por su incondicional apoyo en cada uno de los momentos de mi vida.

**A la arquitecta Gundel Támez**, por todo el apoyo, comprensión, e impulso brindado durante toda esta etapa de culminación de estudios, pieza fundamental para que se realizara.

**A la arquitecta Auxiliadora Reyes**, por su apoyo, cercanía y acompañamiento.

**A mis amigos, personal del centro de Pastoral de la UCA, y la comunidad de Villa Carmen**, por alentarme y apoyarme para culminar mis estudios universitarios.

**A Dios**, quien ha sido mi respaldo y el dador de sabiduría, fortaleza y energía, para lograr cada uno de mis sueños y metas.

**A mis padres**, por demostrarme su apoyo constante y respaldo durante este proceso de relevancia para mí, quienes estuvieron presente alentándome cada vez que lo necesitaba.

**A mis amigos**, quienes estuvieron pendientes en cada momento animándome y creyendo en que podía ser capaz de finalizar este proceso.

**A la Arquitecta Gundel** por creer en nosotros y apoyarnos hasta obtener excelencia en todo lo que realizamos. **A la Arquitecta Auxiliadora Reyes** por su apoyo y dirección durante el inicio del proceso monográfico. A todos gracias.

**A Dios**, que ha sido mi fuente de fortaleza, ánimo y pasión por seguir adelante, para lograr cada una de mis metas.

**A mis amigos** por demostrarme su apoyo moral y emocional, quienes estuvieron presente alentándome cada vez que fue necesario, en especial a Josiel Hernández quien creyó en mi desde el inicio demostrando ser incondicional en cada momento.

**A nuestra tutora la Arq. Gundel Támez** por creer en nosotros y apoyarnos e impulsarnos en cada momento a ser mejores en todo lo que realizamos.

**A la arquitecta Auxiliadora Reyes**, por su apoyo y confianza brindada al inicio de este proceso.

Alejandro Alfonso Cardoze Boza

Mayra Lucila Corrales Rivas

Anielka Vanessa Oporta

## INDICE GENERAL

### SECCIÓN 1: Información general.

Resumen.....	14
Introducción.....	16
Antecedentes .....	17
Justificación.....	18
Hipótesis.....	18
Objetivos .....	18

### CAPÍTULO 1

<b>1. Marco teórico – conceptual.....</b>	<b>21</b>
1.1. Generalidades de la colonia en América.....	21
Antecedentes históricos de las ciudades coloniales .....	21
Evolución urbana en Nicaragua .....	22
1.2. Patrimonio .....	22
Historia.....	22
Conceptos y clasificación.....	23
Clasificación del patrimonio arquitectónico según sus valores.....	23
Teorías de intervención del patrimonio arquitectónico urbanístico.....	25
1.3. Revitalización.....	26
1.4. Espacio Urbano.....	26
1.5. Marco normativo relacionado al patrimonio urbano-arquitectónico .....	29
1.5.1. Normativas internacionales .....	29
1.5.2. Normativas nacionales .....	31

## CAPITULO 2

<b>2. Marco general de referencia de la ciudad de Masaya .....</b>	<b>33</b>
2.1. Generalidades del departamento de Masaya.....	33
2.2. Generalidades del municipio de Masaya .....	34
2.2.2. Articulación con el resto de del país.....	34
2.2.3. Desarrollo Histórico .....	34
2.2.1. Medio físico- natural.....	35
Climatología .....	35
Geomorfología .....	35
Suelos.....	35
Hidrología y micro-cuencas.....	35
Vegetación .....	35
Fauna.....	35
Riesgos y Amenazas .....	36
Reservas naturales y paisaje .....	37
2.2.2. Población y asentamientos .....	37
Tendencia Histórica de poblamiento.....	37
2.2.3. Aspecto económico.....	38
2.2.4. Infraestructura.....	38
Transporte .....	38
2.2.5. Equipamiento y vivienda .....	38
Educación.....	38
Salud .....	39
Abastecimiento .....	39
Vivienda.....	39

2.2.6. Patrimonio cultural y natural del Municipio.....	39
<b>3. La ciudad de Masaya.....</b>	<b>40</b>
3.1. Desarrollo Histórico del poblamiento.....	40
3.1.1. Masaya en la Pre hispanidad - poblamiento.....	40
3.1.2. Formación de la urbe.....	40
3.1.3. Evolución de la ciudad en el siglo XIX.....	41
3.1.4. Evolución de la ciudad en el Siglo XX.....	44
3.1.5. La ciudad en la Actualidad.....	45
Sociedad y economía.....	45
Medio natural y riesgos.....	45
Infraestructura técnica y equipamiento.....	47
Imagen Urbana.....	47
Patrimonio Cultural y Natural.....	53
Patrimonio Natural.....	60
<b>4. Delimitación del área de estudio.....</b>	<b>60</b>
4.1. Estructura urbana actual del sector.....	63
4.2. Uso de suelo.....	69
4.3. Infraestructura técnica y servicios.....	70
4.4. Sistema Vial.....	72
4.5. Equipamiento y mobiliario urbano.....	76
4.6. Riesgos y amenazas del sector.....	77
4.7. Bienes patrimoniales del sector.....	79
4.8. Manifestaciones culturales en el sector.....	82
<b>5. Diagnóstico preliminar de la Avenida.....</b>	<b>85</b>
5.1. Uso de suelo.....	85
5.2. Imagen urbana.....	88

5.2.1. Metodología Gestalt.....	92
5.3. Mobiliario Urbano.....	96
5.4. Vialidad.....	97
5.5. Análisis Ambiental.....	100
5.5.1. Higiénico – sanitario.....	100
5.5.2. Contaminación auditiva y emisión de gases.....	101
5.5.3. Riesgos por desastres por explosión / incendios.....	101
5.5.4. Contaminación visual.....	102

### CAPÍTULO 3

---

<b>6. Diagnóstico.....</b>	<b>105</b>
Estado actual del espacio urbano-calle.....	105
<b>6.1. Diagnóstico del espacio público.....</b>	<b>106</b>
<b>6.2. Diagnóstico Zona 1.....</b>	<b>111</b>
Análisis Urbano - Manzanas 03 y 04.....	111
Encuestas Zona 1.....	115
Simulación.....	120
Observación.....	120
<b>6.2.1. Síntesis del Diagnóstico Zona 1.....</b>	<b>121</b>
<b>6.3. Diagnóstico Zona 2.....</b>	<b>125</b>
Análisis Urbano – Manzanas 05 y 06.....	125
Análisis Urbano – Manzanas 07 y 08.....	127
Análisis Urbano – Manzanas 09 y 10.....	129
Encuestas Zona 2.....	131
Simulación.....	135
Observación.....	135



<b>6.3.1. Síntesis del Diagnóstico Zona 2</b> .....	<b>136</b>
<b>6.4. Diagnóstico Zona 3</b> .....	<b>145</b>
Análisis Urbano – Manzanas 11 y 12 .....	145
Análisis Urbano – Manzanas 13 y 14 .....	146
Análisis Urbano – Manzanas 15 y 16 .....	148
Encuestas Zona 3.....	149
Simulación.....	153
Observación.....	154
<b>6.4.1. Síntesis del Diagnóstico Zona 3</b> .....	<b>155</b>
<b>6.5. Análisis de modelos análogos</b> .....	<b>165</b>
• Paseo El Carmen .....	165
• Calle La Calzada .....	168
Síntesis de análisis de modelos análogos .....	172

## CAPÍTULO 4

<b>7. Propuesta</b> .....	<b>175</b>
<b>7.1. Planteamiento teórico de la propuesta</b> .....	<b>176</b>
12.1.1. Política general de la propuesta .....	176
12.1.2. Objetivos de la propuesta de revitalización .....	176
12.1.3. Lineamientos estratégicos de la propuesta de revitalización .....	176
12.2. Imagen objetivo.....	180
12.3. Propuestas de proyectos estratégicos.....	181
12.4. Descripción de las propuestas .....	183
12.4.1. Adecuación formal de fachadas.....	183
12.4.2. Rediseño de redes técnicas (tendido eléctrico, alumbrado público, redes de comunicación, drenaje pluvial).....	184
12.4.3. Plan de gestión sectorial para el ordenamiento territorial.....	184

12.4.4. Consolidación y diversificación de usos de suelo.....	185
12.4.5. Imagen de marca.....	185
12.4.6. Plan de gestión sociocultural.....	186
12.4.7. Rediseño de espacios públicos, andenes y calles.....	186
12.4.8. Reestructuración del sistema vial.....	188
12.4.9. Ciclo vía.....	188
12.4.10. Diseño de áreas verdes y de descanso.....	189
Síntesis de la propuesta .....	193
<b>8. Conclusiones generales</b> .....	<b>194</b>
<b>9. Recomendaciones Generales</b> .....	<b>194</b>

## SECCION 2

10. Bibliografía consultada.....	197
11. Anexos .....	200
11.1. Encuestas aplicadas a usuarios, viviendas y establecimientos comerciales y de servicio.....	200
11.2. Planos de la propuesta de Adecuación formal de las fachadas de la avenida.....	200
11.3. Planos de propuesta para la consolidación y diversificación de usos de suelo.....	200
11.4. Plano de la propuesta del funcionamiento de la vialidad.....	200

## ÍNDICE DE PLANOS

1. Crecimiento histórico de la ciudad de Masaya.....	40	21. Síntesis del diagnóstico de la zona 2 .....	142
2. Riesgos y amenazas .....	44	22. Diagnóstico zona 3, M11 y M12 .....	160
3. Infraestructura técnica y equipamientos ciudad.....	47	23. Diagnóstico zona 3, M13 y M14 .....	161
4. Sistema vial de la ciudad .....	48	24. Diagnóstico zona 3, M15 y M16 .....	162
5. Estructura urbana de la ciudad.....	49	25. Síntesis del diagnóstico de la zona 3 .....	163
6. Usos de suelo de la ciudad.....	50	26. Síntesis del diagnóstico de la avenida.....	164
7. Manifestaciones culturales de la ciudad .....	56	27. Propuesta de adecuación de fachadas M3 y M4.....	203
8. Bienes patrimoniales de la ciudad .....	57	28. Propuesta de adecuación de fachadas M5 y M6.....	204
9. Delimitación del sector.....	60	29. Propuesta de adecuación de fachadas M7 y M8.....	205
10. Crecimiento histórico del sector.....	62	30. Propuesta de adecuación de fachadas M9 y M10.....	206
11. Estructura urbana del sector.....	66	31. Propuesta de adecuación de fachadas M11 y M12.....	207
12. Usos de suelo del sector .....	69	32. Propuesta de adecuación de fachadas M13 y M14.....	208
13. Sistema vial del sector.....	73	33. Propuesta de adecuación de fachadas M15 y M16.....	209
14. Riesgos y amenazas del sector.....	76	34. Propuesta de nuevos usos de suelo.....	210
15. Bienes patrimoniales del sector.....	79	35. Propuestas para la consolidación y diversificación de usos. ....	211
16. Manifestaciones culturales en el sector.....	82	36. Propuesta de vialidad .....	212
17. Diagnóstico de la zona 1, M3 y M4.....	122		
18. Diagnóstico zona 2, M5 y M6 .....	139		
19. Diagnóstico zona 2, M7 y M8 .....	140		
20. Diagnóstico zona 2, M9 y M10 .....	141		

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Jerarquía de las cabeceras municipales. Fuente: AMUDEMAS. Diseño: Equipo de trabajo. ....	34
Tabla 2. Vialidad del Municipio. Fuente: Equipo de trabajo.....	38
Tabla 3 Patrimonio Cultural Inmueble de la Ciudad de Masaya.....	55
Tabla 4 Patrimonio cultural intangible de la ciudad de Masaya.....	57
Tabla 5. Subzonas de la Avenida, particularidades. Fuente: equipo de trabajo.....	63
Tabla 6. Hitos del sector, clasificación e importancia. Fuente: Equipo de trabajo.....	65
Tabla 7. Usos de suelo, porcentajes por zonas y totales. Fuente: Equipo de trabajo.....	69
Tabla 8. Sistema vial del sector. Fuente: Equipo de trabajo.....	73
Tabla 9. Rutas de transporte que transitan en el sector. Fuente: Plan Maestro de Desarrollo Urbano y observación en el sitio por el equipo de trabajo.....	74
Tabla 10. Manifestaciones Culturales del sector. Fuente: Equipo de trabajo.....	82
Tabla 11. Usos de suelo de la Avenida por zonas. Fuente: Equipo de trabajo.....	86
Tabla 12. Clasificación de los sectores del comercio y los servicios. Fuente: Pérez Mendoza y Pujol Mesalles. “Desafíos de los centros de las ciudades Mesoamericanas” 2003.....	87
Tabla 13. Tabla síntesis del sistema vial de la Avenida, máximas y mínimas de las áreas de rodamiento y tránsito peatonal. Fuente: Equipo de trabajo.....	100
Tabla 14. Niveles de conservación establecidos para la valoración de los andenes.....	110
Tabla 15. Niveles de conservación establecidos para la valoración de las edificaciones.....	111
Tabla 16. Síntesis diagnóstica del análisis urbano de la zona 1. Fuente: Equipo de trabajo.....	121
Tabla 17. Síntesis diagnóstica de las encuestas, proceso de simulación y observación de la zona 1. Fuente: Equipo de trabajo.....	122
Tabla 18. Diagnóstico preliminar del estado de conservación de inmuebles, manzanas 03 y 04. Fuente: Equipo de trabajo.....	123
Tabla 19. Diagnóstico preliminar del estado de conservación de andenes, manzanas 03 y 04. Fuente: Equipo de trabajo.....	123
Tabla 20. Síntesis de los aspectos analizados en la zona 2. Fuente: Equipo de trabajo.....	136
Tabla 21. Síntesis de criterios positivos y negativos obtenidos de los procesos de encuestas, simulación y observación. Fuente: Equipo de trabajo.....	137
Tabla 22. Diagnóstico preliminar del estado de conservación de los inmuebles de las manzanas 05 y 06. Fuente: Equipo de trabajo.....	138
Tabla 23. Diagnóstico preliminar del estado de conservación de andenes, manzanas 05 y 06. Fuente: Equipo de trabajo.....	138
Tabla 24. Diagnóstico preliminar del estado de conservación de los inmuebles de las manzanas 07 y 08. Fuente: Equipo de trabajo.....	139
Tabla 25. Diagnóstico preliminar del estado de conservación de andenes, manzanas 07 y 08. Fuente: Equipo de trabajo.....	139
Tabla 26. Diagnóstico preliminar del estado de conservación de andenes, manzanas 09 y 10. Fuente: Equipo de trabajo.....	140
Tabla 27. Diagnóstico preliminar del estado de conservación de andenes, manzanas 09 y 10. Fuente: Equipo de trabajo.....	140
Tabla 28. Síntesis de los aspectos técnicos analizados en la zona 3. Fuente: Equipo de trabajo.....	155
Tabla 29. Síntesis de los aspectos positivos y negativos obtenidos de los procesos de encuestas, simulación y observación de los usuarios de la zona 3. Fuente: Equipo de trabajo.....	156
Tabla 30. Diagnóstico preliminar del estado de conservación de los inmuebles, manzanas 11 y 12. Fuente: Equipo de trabajo.....	157
Tabla 31. Diagnóstico preliminar del estado de conservación de andenes, manzanas 11 y 12. Fuente: Equipo de trabajo.....	157
Tabla 32. Diagnóstico preliminar del estado de conservación de inmuebles, manzanas 13 y 14. Fuente: Equipo de trabajo.....	158
Tabla 33. Diagnóstico preliminar del estado de conservación de andenes, manzanas 13 y 14. Fuente: Equipo de trabajo.....	158
Tabla 34. Diagnóstico preliminar del estado de conservación de inmuebles, manzanas 15 y 16. Fuente: Equipo de trabajo.....	159
Tabla 35. Diagnóstico preliminar del estado de conservación de andenes, manzanas 15 y 16. Fuente: Equipo de trabajo.....	159

Tabla 36. Síntesis del análisis realizado al Paseo El Carmen, Santa Tecla. El Salvador. En ella se muestran los criterios obtenidos a retomar, para la propuesta de Revitalización. Fuente: Equipo de trabajo. ....	172
Tabla 37. Síntesis del análisis realizado a la calle La Calzada, Granada. Nicaragua. En ella se muestran los criterios obtenidos a retomar, para la propuesta de Revitalización. Fuente: Equipo de trabajo. ....	173
Tabla 38. Criterios de intervención generales y particulares establecidos para los aspectos Formales y Funcionales. Fuente: Equipo de trabajo. ....	177
Tabla 39. Criterios de intervención generales y particulares establecidos para los aspectos Sociales y Espaciales. Fuente: Equipo de trabajo.....	178
Tabla 40. Criterios de intervención generales y particulares establecidos para los aspectos Ambientales. Fuente: Equipo de trabajo. ....	179
Tabla 41. Proyectos y plazos de ejecución. Fuente: Equipo de trabajo. ....	183
Tabla 42. Porcentajes a alcanzar con la propuesta de viviendas colectivas. Fuente: Equipo de trabajo. ....	185
Tabla 43. Vegetación propuesta. Árboles. Fuente: Benavides, Wildghem y Altamirano Edwin. “Normativas y aplicación de las áreas verdes en la arquitectura de espacios públicos abiertos” (1998).....	189
Tabla 44. Vegetación Propuesta. Arbustos. Fuente: Benavides, Wildghem y Altamirano Edwin. “Normativas y aplicación de las áreas verdes en la arquitectura de espacios públicos abiertos” (1998).....	190

## INDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Patrimonio y su clasificación. Fuente: Equipo de trabajo.....	23
Ilustración 2. Revitalización. Fuente: Equipo de trabajo.....	26
Ilustración 3. Elementos del espacio urbano. Fuente: Equipo de trabajo.....	27
Ilustración 4: Mapa de Nicaragua.....	33
Ilustración 5: Municipio de Masaya. ....	33
Ilustración 6: División política del departamento de Masaya.....	33
Ilustración 7: Límites del Municipio de Masaya. ....	34
Ilustración 8. Riesgos y amenazas para el Municipio de Masaya. Fuente: Caracterización del departamento de Masaya. Diseño: Equipo de trabajo.....	36
Ilustración 9.....	36
Ilustración 11 Tendencia histórica del crecimiento poblacional.....	37
Ilustración 10. Vista panorámica del volcán Masaya y la laguna de su mismo nombre. Fuente: Equipo de trabajo. ....	37
Ilustración 12. laguna de Apoyo. Fuente: Equipo de trabajo. ....	39
Ilustración 13. laguna de Masaya. Fuente: Equipo de trabajo.....	39
Ilustración 14 Ubicación de los templos y trazado romboidal.....	41
Ilustración 15. Esquema de la ciudad entre los años 1835 y 1840. Diseño: Equipo de trabajo	41
Ilustración 16: Nótese los templos que fueron incendiados durante la guerra. Diseño: Equipo de trabajo. ....	43
Ilustración 17. Véase en los esquemas la transformación de la trama urbana romboidal y el crecimiento de la ciudad hacia el norte, en dirección de la línea férrea. Fuente: Gómez, Manuel y López, Walter*. Diseño: Equipo de trabajo.....	43
Ilustración 18. Nótese en la imagen la extensión de la ciudad hacia el este debido a la construcción del Hospital San Antonio (1908). Fuente: Gómez, Manuel y López, Walter. Diseño: Equipo de trabajo. ....	44
Ilustración 19: Véase la manzana de viviendas destruidas durante un bombardeo a la ciudad.44	
Ilustración 20. Casa cural San Jerónimo destruida por el terremoto del año 2000. Fuente: Archivo INETER. ....	44
Ilustración 21. Vivienda destruida por el terremoto del año 2000, cercanos al parque San Jerónimo. Fuente: Archivo INETER. ....	44



Ilustración 22. Elaboración propia. Fuente: Censos INEC y Plan de vivienda municipal (2009)	45	Ilustración 41. Nodo del Centro BAC, Ave. El Progreso y calle La Reforma. Fuente: Equipo de trabajo.	67
Ilustración 23 Bajada de la imagen de San Jerónimo, foto tomada desde la torre de la Iglesia del mismo nombre. Fuente: Equipo de trabajo	53	Ilustración 42. Comportamiento usos de suelo en el sector. Fuente: Equipo de trabajo.	70
Ilustración 24 Procesión de San Jerónimo 30 de septiembre, Avenida Real San Jerónimo. Fuente: Equipo de trabajo.	53	Ilustración 43. problemática del drenaje pluvial.	72
Ilustración 25 Pareja de niños con el traje del mestizaje.	53	Ilustración 44. Encharcamiento perenne en una de las intersecciones. Fuente: Equipo de trabajo.	72
Ilustración 26 Personajes del baile los Diablitos. Fuente: Equipo de trabajo	53	Ilustración 45. Inundación de las vías luego de una lluvia. Fuente: Equipo de trabajo.	72
Ilustración 29: Templo de San Jerónimo, 1952. Fuente:	54	Ilustración 46. Ave. Zelaya, vehículos estacionados a ambos lados de la vía. Fuente: equipo de trabajo.	74
Ilustración 29: Colegio Salesiano. Fuente: Equipo de trabajo.	54	Ilustración 47. Nótese, utilización de los andenes para estacionamiento de vehículos, obstruyendo el libre paso del peatón. Fuente: Equipo de trabajo.	74
Ilustración 29: Templo de Nuestra Señora de la Asunción, 2012. Fuente: Equipo de trabajo...	54	Ilustración 48. Nodo de la farmacia Estrella Roja. Fuente: Equipo de trabajo.	74
Ilustración 30. Muestras del patrimonio cultural intangible de la ciudad. de derecha a izquierda: Representación de los Negros de Mozote, baile tradicional para las fiestas de San Sebastián; hamacas; artesanía propia para la Purísima; máscaras de cedazo; Baile de parejas; enflorada india para La Asunción; personaje teatral del torovenado. Fuente: Equipo de trabajo.	57	Ilustración 49. Ave. El Progreso, nótese el poco espacio que hay para la circulación del tránsito para salir de la ciudad. Fuente: Equipo de trabajo.	74
Ilustración 31. Cerro el Coyotepe, al fondo Laguna de Masaya. Fuente: Archivo fotográfico oficina de Patrimonio Masaya.	60	Ilustración 50. Véase en la fotografía el tipo de transporte que circula por el sector.	74
Ilustración 32. Parque Nacional Volcán Masaya. Fuente: Equipo de trabajo.	60	Ilustración 51	76
Ilustración 33. Vistas del sector. de izquierda a derecha: Avenida El Progreso, Avenida Real San Jerónimo, Calle Palo Blanco. Fuente: Equipo de trabajo.	60	Ilustración 52	76
Ilustración 34	61	Ilustración 53. Equipamiento urbano identificado en el sector. Fuente: Equipo de trabajo.	77
Ilustración 35. Subzonas de la avenida. Fuente: Equipo de trabajo.	61	Ilustración 54 Algunos bienes de valor Histórico – Monumental. de Izquierda a derecha: Parroquia la Asunción, Casa Cural San Jerónimo, templo Bautista, Estación del Ferrocarril. Fuente: Equipo de trabajo.	80
Ilustración 36. Algunos hitos del sector, de izquierda a derecha: Parque Central, Parroquia la Asunción, Colegio y templo Bautista, Ruinas Teatro González, panadería Tina Meza, Estación de bomberos, Antigua Estación del Ferrocarril y Plaza de la Cultura, Comidería Chepa Ratona, Heladería La Tropicana, Col. Santa Teresita, Farmacia Estrella Roja, Policía Nacional e Instituto Central. Fuente: Equipo de Trabajo.	66	Ilustración 55. Muestra de bienes con valor Estilístico y formal.	80
Ilustración 37. Senda - Avenida Real San Jerónimo. Fuente: Equipo de trabajo.	67	Ilustración 56. Bienes con valor individual o ambiental.	82
Ilustración 38. Senda – Avenida El Progreso. Fuente: Equipo de trabajo.	67	Ilustración 57. Manifestaciones culturales. de izquierda a derecha, Ave. los Leones durante la Bajada de San Jerónimo, Bailles en la fiesta de San Jerónimo, Torovenado Carmen Toribio, Ave. Real San Jerónimo 30 septiembre , Vía Sacra- Viernes santo en la calle El Calvario, enmascarado danzando durante Torovenado. Fuente: Equipo de trabajo.	83
Ilustración 39. Senda – Calle El Pochotillo. Fuente: Equipo de trabajo.	67	Ilustración 58. Plano de la avenida, subzonas y dos imágenes del inicio y final de la misma. Fuente: Equipo de trabajo.	85
Ilustración 40. Nodo gasolinera Uno San Jerónimo, Ave. El Progreso y calle Palo Blanco. Fuente: Equipo de trabajo.	67	Ilustración 59. Comedor La Criolla, construcción completamente nueva que no guarda unidad con el entorno.	86

Ilustración 60. Tienda Zermat, en buen estado, conservación de la volumetría y algunos elementos formales. ....	86
Ilustración 61. Inmueble bien conservado en su volumetría, elementos estilísticos y algunos espacios. ....	86
Ilustración 62. Véase afluencia de vehículos en la zona, y estacionamientos a ambos lados de la vía frente a la farmacia estrella roja. Fuente: Equipo de trabajo.....	88
Ilustración 63. Obstaculización de la libre circulación por parque de bicicletas de un establecimiento. Fuente: Equipo de trabajo. ....	88
Ilustración 64. Afectación de la imagen urbana por la exposición de los artículos en la vía. Fuente: Equipo de trabajo. ....	89
Ilustración 65. Rótulo obstaculizando la libre circulación del peatón en la zona. Fuente: Equipo de trabajo. ....	89
Ilustración 66. Muestra de algunos ejemplos de la arquitectura que se puede leer en la zona. Izq. Edificio farmacia Estrella Roja, Central del periodista, vivienda, edificio pro-mujer. Fuente: Equipo de trabajo. ....	89
Ilustración 67. Límite sur de la zona 2, véase la confluencia de vehículos en este sitio, la volumetría de los inmuebles, las alturas y cantidad de rótulos que cubren el espacio aéreo de la vía. Fuente: Equipo de trabajo. ....	90
Ilustración 68. Nótese en la imagen la gran cantidad de rótulos que se encuentran a lo largo de la vía, en lo que ocupa la zona 2. Fuente: Equipo de trabajo.....	90
Ilustración 69. Problemática en andenes. Fuente: Equipo de trabajo. ....	90
Ilustración 70. Arquitectura y tipologías que pueden identificarse en la zona, propuestas modernas, inmuebles tradicionales con intervenciones actuales, arquitectura vernácula. Fuente: Equipo de trabajo. ....	90
Ilustración 71. Fotografía de la zona en donde se concentra la mayor parte de los usos comerciales y de servicios, entre estos los alojamientos. Nótese la saturación tanto por rótulos y vehículos estacionados a ambos lados de la vía. Fuente: Equipo de trabajo. ....	90
Ilustración 72. Vista de Zona tres, presencia de rótulos en los establecimientos comerciales y de servicios presentes en la zona. Fuente: Equipo de trabajo. ....	91
Ilustración 73. Poca saturación visual por rótulos, mayor amplitud debido a las bajas alturas de los inmuebles, nótese en estos la diversidad de sus estilos. Fuente: Equipo de trabajo. ....	91

Ilustración 74. Ejemplos de la problemática en espacios de circulación peatonal. Fuente: Equipo de trabajo. ....	92
Ilustración 75. Apropiación del espacio de circulación peatonal por usos con fines de ocio. Fuente: Equipo de trabajo. ....	92
Ilustración 76. Puntos escogidos para la aplicación de la metodología Gestalt en las distintas zonas. Fuente: Equipo de trabajo. ....	92
Ilustración 77. 1. Efectos topológicos. Fuente: Kohlsdorf, Maria Elaine. (1998).....	93
Ilustración 78. 3. Efectos semánticos. Fuente: Kohlsdorf, Maria Elaine. (1998).....	93
Ilustración 79. 2. Efectos perspectivas. Fuente: Kohlsdorf, Maria Elaine. (1998).....	93
Ilustración 80. Efecto de apariencia. Fuente: Kohlsdorf, Maria Elaine. (1998).....	94
Ilustración 81. Ejemplos del mobiliario urbano identificado en la avenida- basureros. Fuente: Equipo de trabajo. ....	97
Ilustración 82. Alumbrado público, a la misma vez que poste para el tendido eléctrico. Ejemplo de un rótulo de los existentes en la avenida. Fuente: Equipo de trabajo. ....	97
Ilustración 83. Ausencia de señalización en la vía, línea blanco continua, espacios para estacionarse. Fuente: Equipo de trabajo.....	97
Ilustración 84. Algunos elementos de la vialidad de la avenida. Fuente: Equipo de trabajo. ....	98
Ilustración 85. Véase en la imagen la línea de vehículos que se genera por el transporte colectivo que transita en la avenida, puede verse que solo funciona un carril. Fuente: Equipo de trabajo. ....	99
Ilustración 86. Zona 3, en esta zona el congestionamiento de vehículos es mucho menor, pocos automotores son los que ocupan las orillas de la vía, puede verse algunos buses que están ingresando a la ciudad. Fuente: Equipo de trabajo. ....	99
Ilustración 87. Imagen de la problemática vial en la zona 1, aglomeración de vehículos, pocos espacios para estacionarse. Fuente: Equipo de trabajo.....	99
Ilustración 88. Vista de la zona 2, puede verse en la imagen la línea de vehículos estacionados en uno de los costados de la vía, así como el camión para carga y descarga de la venta de materiales de construcción, así como el eje de vehículos que transitan por la misma. Fuente: Equipo de trabajo. ....	99
Ilustración 89. Nótese en la imagen la limpieza de andenes y vías. Fuente: Equipo de trabajo. ....	100

Ilustración 90. Problema en andenes abandonados, presencia de organismos vegetales. Fuente: Equipo de trabajo. ....	100
Ilustración 91. Problema de estancamiento de agua pluvial en intersecciones. Fuente: Equipo de trabajo. ....	101
Ilustración 92. Panorámica de la Zona 1, se pueden observar pocos elementos publicitarios y rótulos que contaminen la visión de esta. Fuente: Equipo de trabajo. ....	102
Ilustración 93. Nótese la cantidad de rótulos y mantas publicitarias a lo largo de la zona 2, en donde existe mayor contaminación visual. Fuente: Equipo de trabajo. ....	102
Ilustración 94. Zona 3, nótese que en esta zona existe una menor contaminación visual. Fuente: Equipo de trabajo. ....	102
Ilustración 95. Síntesis del análisis ambiental de la avenida, se pueden ver los diferentes aspectos contenidos en este, afectación visual, riesgo ante una explosión, problemas de encharcamientos, entre otros. Fuente: Equipo de trabajo. ....	103
Ilustración 96. Esquema del proceso de Diagnóstico realizado para la obtención de criterios para la intervención urbana en la Avenida. Fuente: Equipo de trabajo. ....	106
Ilustración 97. Componentes del aspecto formal a analizar. Fuente: Equipo de trabajo. ....	106
Ilustración 98. Ejemplo de la aplicación de la herramienta – macizo/vano. Fuente: Equipo de trabajo. ....	106
Ilustración 99. Ejemplo de la aplicación de la herramienta de estilos encontrados en la avenida. Fuente: Equipo de trabajo. ....	107
Ilustración 100. Ejemplo de esquema de colores predominantes identificados así como los contabilizados en la manzana. Fuente: Equipo de trabajo. ....	107
Ilustración 101. Ejemplo de aplicación de la herramienta respecto a ritmo y articulaciones, en fachadas de la avenida. Fuente: Equipo de trabajo. ....	107
Ilustración 102. Tabla utilizada en la herramienta de diagnóstico para el aspecto funcional. Fuente: Equipo de trabajo. ....	107
Ilustración 103. Simbología utilizada para identificar el comportamiento social. Fuente: Equipo de trabajo. ....	108
Ilustración 104. Simbología propuesta para el análisis espacial de la avenida. Fuente: Equipo de trabajo. ....	108

Ilustración 105. Esquema de la simbología propuesta para el análisis de los aspectos ambientales. Fuente: Equipo de trabajo. ....	108
Ilustración 106. Ejemplificación de la aplicación del ambiental, espacial, funcional y social en un tramo de la avenida. Fuente: Equipo de trabajo. ....	109
Ilustración 107. Ejemplificación de la aplicación del análisis ambiental realizado en un bloque de manzana, para este caso, confort acústico. Fuente. Equipo de trabajo. ....	109
Ilustración 108. Modelo de validación para las percepciones de los usuarios y los aspectos técnicos aplicados en las distintas zonas de la avenida. Fuente: Equipo de trabajo. ....	110
Ilustración 109. Ejemplo de algunos referentes estilísticos presentes en la zona. De izquierda a derecha: referente vernáculo, Neoclásico, Moderno y colonial. Fuente: equipo de trabajo. ...	111
Ilustración 110. Levantamiento fotográfico de la manzana 03, en color rojo se muestra el ritmo alterno, en verde balaustrada como remate superior, y en naranja dos edificaciones nuevas que se unifican con la altura (flechas naranjas) del inmueble neoclásico. Fuente: Equipo de trabajo. ....	112
Ilustración 111. Levantamiento fotográfico manzana 04. en esta puede verse también la correspondencia de alturas entre edificaciones de dos plantas actuales y una de referencia colonial. ....	112
Ilustración 112. Ejemplo de uso de colores institucionales más representativos de la zona en alguno de los inmuebles, Farmacia Estrella Roja, Pro-Mujer y Cybervideo Central. Fuente: Equipo de trabajo. ....	112
Ilustración 113. Puesto informal de venta permanente. Fuente: Equipo de trabajo. ....	113
Ilustración 114. Punto de encuentro, puesto informal de venta de pan. Fuente: Equipo de trabajo. ....	113
Ilustración 115. rampa ubicada frente a la Farmacia Estrella Roja. Fuente: Equipo de trabajo. ....	114
Ilustración 116. Rampa mal ubicada y señalizada, también es un elemento que genera estancamiento del agua. Fuente: Equipo de trabajo. ....	114
Ilustración 117. Porcentaje por edades para usuarios encuestados en la zona. Fuente: Equipo de trabajo. ....	115
Ilustración 118. Porcentajes por niveles educativos para usuarios de la zona 1. Fuente: Equipo de trabajo. ....	115

Ilustración 119. Porcentajes de las razones por los cuales las personas indicaron transitan esta zona de la avenida. Fuente: Equipo de trabajo. ....	115
Ilustración 120. Porcentajes de las frecuencias con que los usuarios transitan por la zona 1. Fuente: Equipo de trabajo. ....	116
Ilustración 121. Utilización de andenes por la mañana o por la tarde. Fuente: Equipo de trabajo. ....	116
Ilustración 122. Razones por las cuales indicaron los encuestados, que utilizan los andenes mencionados. Fuente: Equipo de trabajo. ....	116
Ilustración 123. Como definen los usuarios a la zona 1. Fuente: Equipo de trabajo. ....	117
Ilustración 124. Obras consideradas necesarias para implementar en la zona 1 por los usuarios consultados. Fuente: Equipo de trabajo. ....	117
Ilustración 125. Elementos que mejorar, según la población encuestada. Fuente: Equipo de trabajo. ....	118
Ilustración 126. Palabras con que los habitantes de la zona 1 definen la zona. Fuente: Equipo de trabajo. ....	118
Ilustración 127. Elementos que los propietarios de comercios y servicio, creen deben de mejorar en la zona. Fuente: Equipo de trabajo. ....	119
Ilustración 128. Levantamiento fotográfico Manzana 05. En rojo se marca el ritmo, verde las articulaciones. Los recuadros rayados representan los espacios baldíos y en ruinas, las flechas, la correspondencia de alturas entre algunas edificaciones. Fuente: Equipo de trabajo. ....	125
Ilustración 129. Levantamiento fotográfico Manzana 06. Fuente: Equipo de trabajo. ....	125
Ilustración 130. Usos de suelo de la manzanas 05 y 06. El Recuadro rojo indica la ubicación de los usos comerciales, y el amarillo la ubicación de los usos de vivienda, en la cuadra. Fuente: Equipo de trabajo. ....	126
Ilustración 131. levantamiento fotográfico, Manzana 07. Fuente: Equipo de trabajo. ....	127
Ilustración 132. Levantamiento fotográfico manzana 08. Fuente: Equipo de trabajo. ....	127
Ilustración 133. Levantamiento fotográfico Manzana 09. Nótese el cambio de altura en las edificaciones, así como los estilos. Fuente: Equipo de trabajo. ....	129
Ilustración 134. Levantamiento fotográfico Manzana 10. Fuente: Equipo de trabajo. ....	129
Ilustración 135. Niveles educativos para usuarios de la zona 2. Fuente: Equipo de trabajo. ..	131

Ilustración 136. Porcentajes por niveles etarios para usuarios de la zona 2. Fuente: Equipo de trabajo. ....	131
Ilustración 137. Porcentajes según las razones por las cuales, los usuarios utilizan cualquiera de los andenes. Fuente: Equipo de trabajo. ....	131
Ilustración 138. Adjetivos con los que los usuarios definen a la zona. Fuente: Equipo de trabajo. ....	132
Ilustración 139. Elementos que la población encuestada cree es necesario mejorar en la zona. Fuente: Equipo de trabajo. ....	132
Ilustración 140. Aspectos que las personas que habitan en la zona, creen que deben mejorarse en ella. Fuente: Equipo de trabajo. ....	133
Ilustración 141. Palabras con las que los habitantes de la zona 2 la definieron. Fuente: Equipo de trabajo. ....	133
Ilustración 142. Porcentajes de los aspectos que para las personas abordadas en los comercios y servicios, consideran deben mejorar en la zona. Fuente: Equipo de trabajo. ....	134
Ilustración 143. Levantamiento fotográfico Manzana 11. En rojo se marca el ritmo, verde las articulaciones. las flechas corresponden a la alturas entre algunas edificaciones. Fuente: Equipo de trabajo. ....	145
Ilustración 144. Levantamiento fotográfico Manzana 12. Fuente: Equipo de trabajo. ....	145
Ilustración 145. Levantamiento fotográfico Manzana 13. En rojo se marca el ritmo. las flechas corresponden a la alturas entre algunas edificaciones. Fuente: Equipo de trabajo. ....	147
Ilustración 146. Levantamiento fotográfico Manzana 14. Fuente: Equipo de trabajo. ....	147
Ilustración 147. Levantamiento fotográfico Manzana 15. En rojo se marca el ritmo, verde las articulaciones. . Los recuadros rayados representan los espacios baldíos. las flechas corresponden a la alturas entre algunas edificaciones. Fuente: Equipo de trabajo. ....	148
Ilustración 148. Levantamiento fotográfico Manzana 16. Fuente: Equipo de trabajo. ....	148
Ilustración 149. Porcentajes por niveles etarios para usuarios de la zona 2. Fuente: Equipo de trabajo. ....	149
Ilustración 150. Porcentajes por nivel educativo para los encuestados de la zona 3. fuente: Equipo de trabajo. ....	149
Ilustración 151. Porcentajes según las razones por las cuales, los usuarios utilizan cualquiera de los andenes. Fuente: Equipo de trabajo. ....	150



Ilustración 152. Adjetivos con los que los usuarios definen a la zona. Fuente: Equipo de trabajo. ....	150
Ilustración 153. Porcentajes según las obras que los usuarios creen necesario mejorar en la zona. Fuente: Equipo de trabajo. ....	151
Ilustración 154. Elementos que pobladores de la zona indicaron creen deben de mejorarse en la misma. Fuente: Equipo de trabajo. ....	152
Ilustración 155. Adjetivos con los que encuestados de la zona 3 le califican. Fuente: Equipo de trabajo. ....	152
Ilustración 156. Elementos que propietarios de establecimientos comerciales y de servicio de la zona 3 creen necesario deban mejorarse. Fuente: Equipo de trabajo. ....	153
Ilustración 157. Ubicación del Paseo El Carmen, Santa Tecla, El Salvador. Fuente y Diseño: Equipo de trabajo. ....	165
Ilustración 158. Área de intervención del proyecto Paseo El Carmen. ....	166
Ilustración 159. imágenes de la intervención en los andenes del Paseo, nótese la limpieza de la imagen urbana, liberación del cableado, uso de mobiliario urbano y ornamentación. ....	166
Ilustración 160. Comportamiento del Paseo El Carmen durante las noches, principalmente los fines de semana, que es cuando más actividades se desarrollan en distintos locales a lo largo de todo el eje, se puede notar la gran afluencia de usuarios, así como de mobiliario que se toman todo el espacio de circulación. Arriba: El antiguo Palacio Municipal ahora Palacio Tecleño de la Cultura y las Artes, a la izquierda en la primer imagen se puede observar las torres de la Iglesia El Carmen. Fuente: Imágenes obtenidas de <a href="http://www.google.com">www.google.com</a> . ....	168
Ilustración 161. Ubicación de la Calle La Calzada, Granada Nicaragua. ....	168
Ilustración 162. Imágenes de la intervención realizada en la calle La Calzada. De izquierda a derecha: Trabajos de replanteo de la calle, del área de rodamiento, situación de la calle antes de realizarse la intervención, puede verse el boulevard; mismo bloque de manzana de la Calzada ya intervenido, puede verse los materiales utilizados en la intervención, mobiliario urbano; parte de la Calzada contiguo al edificio catedralicio, espacio para plazas de aparcamiento. Fuente: Archivo Oficina Centro Histórico Granada, ....	170
Ilustración 163. Zona de mayor saturación espacial de la calle La Calzada, durante horas de la mañana. Fuente: Equipo de trabajo. ....	170

Ilustración 164. Otras imágenes que muestran la zona de mayor saturación de la calle, pueden verse la gran cantidad de mobiliario que se apuesta sobre el área peatonal para la atención y recepción de usuarios en los distintos servicios de la zona. Fuente: Equipo de trabajo. ....	171
Ilustración 165. Fotografía de parte de la intervención realizada en el sector de Plaza España, próximo al malecón del lago de granada, parte de la segunda intervención y última del proyecto de revitalización del eje, se puede observar la limpieza del espacio y el rico paisajismo que fortalece esta zona. Fuente: Equipo de trabajo. ....	171
Ilustración 166. Esquema seguido para realizar la propuesta de proyectos para la revitalización urbano-arquitectónica de la avenida Zelaya. Fuente: Equipo de trabajo. ....	181
Ilustración 167. ladrillo rústico. ....	186
Ilustración 168. Concreto rodillado. ....	187
Ilustración 169. Piedra lavada. ....	187
Ilustración 170. grama bermuda. ....	187
Ilustración 171. Bancas propuestas. ....	187
Ilustración 172. Luminarias. ....	187
Ilustración 173. Pérgolas metálicas propuestas. Diseño: Equipo de trabajo. ....	188
Ilustración 174. Render de ciclo vía. Fuente: Equipo de trabajo. ....	188
Ilustración 175. modelo de ladrillos y bolardos a utilizar para la ciclo vía. ....	188



## MARCO INSTITUCIONAL - SIGLAS

**AECI:** Agencia Española de Cooperación Internacional.

**AECID:** Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo.

**AMUDEMAS:** Asociación de Municipios del Departamento de Masaya.

**DGI:** Dirección General de Ingresos.

**ENACAL:** Empresa Nicaragüense de Acueductos y Alcantarillados.

**ENITEL:** Empresa Nicaragüense de Telecomunicaciones.

**FLACSO:** Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales.

**ICOMOS:** International Council on Monuments and Sites. (Concilio Internacional de Monumentos y Sitios).

**INIDE:** Instituto Nicaragüense de Información para el Desarrollo.

**INEC:** Instituto Nicaragüense de Encuestas y Censos.

**INETER:** Instituto Nicaragüense de Estudios Territoriales.

**INIFOM:** Instituto Nicaragüense de Fomento Municipal.

**INC:** Instituto Nicaragüense de Cultura.


**MIGOB:** Ministerio de Gobernación.

**MITRAB:** Ministerio del Trabajo.

**MINED:** Ministerio de Educación.

**SINAPRED:** Sistema Nacional de Pre

**UNESCO:** United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization. (Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura.)





## Resumen

El presente estudio monográfico “Anteproyecto de Revitalización urbano-arquitectónica de la avenida Zelaya en la ciudad de Masaya, Nicaragua”, tiene como objetivo el desarrollo de una propuesta de revitalización que integre los principales componentes del espacio urbano como son, usuarios, espacios públicos y arquitectura, de la mano con la significación patrimonial que implica Masaya.

Se desarrolló una propuesta que ofrezca patrones o lineamientos que mejoren las condiciones ambientales de los espacios públicos, así como el desarrollo de la imagen urbana de uno de los principales ejes de la ciudad de Masaya, a partir de un proceso de Revitalización tanto urbana como arquitectónica, que pueda servir como modelo para logra una mejor estructuración y funcionamiento de la ciudad.

El estudio se fundamenta en conceptualizaciones teóricas sobre el patrimonio cultural tangible e intangible, espacios urbanos y el ciudadano como ente que percibe y transforma a estos dos según los niveles de apropiación que desarrolle al estar en contacto con estos. Además se desarrolló una herramienta utilizada como instrumento diagnóstico integral para el espacio urbano.

En el anteproyecto se incluye la política, objetivos, lineamientos estratégicos e imagen objetivo que contribuya a la recuperación de la vitalidad en los espacios urbanos por medio de los proyectos propuestos según cada uno de los aspectos analizados.

La realización de este trabajo monográfico se logró mediante la aplicación de métodos y técnicas de investigación como la observación, recopilación, histórico, abstracción, deducción, análisis y síntesis



*SECCIÓN*

**Información general**



## Introducción.

La ciudad de Masaya posee un valor cultural y una riqueza arquitectónica propia de la ciudad, destacándose las manifestaciones culturales inmateriales de sus pobladores, pero con respecto a la mayor parte de su patrimonio construido este se ha degradado por diversos factores naturales y humanos, sin embargo, se han llevado a término diversas acciones para recuperar algunos espacios públicos de una forma aislada, pero sin una lógica de vinculación.

En las últimas décadas, ha tenido un acelerado y desordenado crecimiento y como consecuencia su centro se ve saturado, por ser un foco de abastecimiento, servicios y equipamientos para toda el área urbana y comunidades rurales del departamento, así como de otros centros poblados aledaños debido a su jerarquía dentro del sistema metropolitano de Managua; el mal estado de los espacios públicos y la saturación de ciertas áreas urbanas de usos no habitacionales, lo cual ha provocado el deterioro paulatino de la imagen urbana y el detrimento de la calidad de vida de sus habitantes,.

El presente estudio consiste en una propuesta de revitalización para la Avenida Zelaya, como una estrategia para el mejoramiento y al mismo tiempo como un modelo para procesos de revitalización urbano-arquitectónica, en lo que respecta a la imagen urbana se basa en el rescate de esta y la revalorización del patrimonio construido e inmaterial, como principales elementos de desarrollo para la localidad y de manera que se establezcan de forma integral estos componentes en el fortalecimiento socioeconómico y cultural de las ciudades.

Este tipo de procesos tiene lugar en diversas ciudades del mundo, debido a la consolidación que experimentan éstas hacia diversos sectores, industriales o comerciales. La ciudad de Masaya se caracteriza por su potencial económico-comercial, posee en su imagen urbana y espacios públicos una arraigada problemática, debido a la falta de control por parte de las entidades responsables respectivas, por razones diversas, económicas, políticas o sociales.

## Antecedentes

El tema revitalización, se ha visto estrechamente vinculado al rescate de áreas históricas, específicamente hacia centros históricos, como una de las acciones para recuperar los espacios urbanos y las áreas edificadas; sin embargo las experiencias que pueden recabarse sobre intervenciones o propuestas realizadas a nivel nacional se enmarcan principalmente dentro de los centros de las ciudades históricas de León y Granada, encontrándose así principalmente acciones de conservación, preservación, rehabilitación y recuperación de espacios urbanos contenidos en sectores o áreas con valor histórico-cultural.

En Nicaragua, las ciudades que poseen un valor patrimonial, histórico y cultural alto, son las ciudades de León y Granada, por lo cual han sido objeto de intervenciones en su patrimonio a lo largo de los últimos años, generando obras de carácter urbanístico, como parte de un proceso de recuperación del espacio urbano y su integración con la población.

En la ciudad de Granada, las obras de revitalización se llevaron a cabo en las plazas centrales de la ciudad, ejecutándose el proyecto en tres fases comprendidas en el periodo de 1992-1997. Dicho proyecto fue promovido por la Alcaldía Municipal de Granada, en conjunto con el Instituto Nicaragüense de Cultura y la Agencia Española de Cooperación Internacional (AECI), la intervención serviría como proyecto piloto base para la revitalización del centro histórico de la misma<sup>1</sup>, en el se analizaron distintos aspectos formales, funcionales, de uso, circulación, etc.

La ciudad de Masaya no cuenta con la delimitación de un área histórica aprobada por la municipalidad<sup>2</sup>, por lo cual no posee ningún plan por parte de esta para la recuperación, conservación, revitalización de los espacios urbanos y bienes inmuebles que pueden estar contenidos dentro del área a definir.

En la ciudad se han realizado diversas acciones para la recuperación de espacios públicos por diversas entidades no gubernamentales y estatales, así en el año 2003-2006 se realiza la “Revitalización del Parque Central” por parte de la municipalidad y la Agencia Española de

Cooperación Internacional para el Desarrollo AECID, con acciones de integración, liberación de barreras, adecuación de mobiliario urbano así como el tratamiento de piso<sup>3</sup>.

En el año 2009 se interviene otro espacio público de la ciudad, el “Parque las madres” en el barrio de San Miguel<sup>4</sup>, de igual forma que la anterior intervención se realizó con fondos de un organismo exterior (AECID) en contraparte con la municipalidad, se realizaron luego en el año 2011 se lleva a cabo la primera de tres etapas del Proyecto de Revitalización del Eje San Sebastián – Magdalena, siendo esta la revitalización de la Plaza Pedro Joaquín Chamorro, mediante obras de carácter arquitectónico y urbano, adecuación de espacios públicos abiertos, liberación de barreras, mobiliario urbano.

Académicamente el tema de revitalización se encuentra un poco somero entre los estudios realizados, por lo que se encuentran pocas experiencias enfocadas hacia este modelo de intervención en las ciudades, en casos más específicos sectores hasta obras edilicias; sin embargo y debido al poco bagaje se han tomado algunos otros estudios semejantes o que poseen algún elemento que alimente una u otra acción entre sí, a continuación se mencionan algunos de los trabajos elaborados recientemente.

- “Anteproyecto de conservación urbano – patrimonial de la antigua avenida Real Monimbó, en la ciudad de Masaya, Nicaragua”. (2012)
- “Propuesta de revitalización del conjunto de parques del sector de la Plaza de la Fe y sector oeste Centro Histórico Cultural de la ciudad de Managua, Nicaragua”. (2011)
- “Propuesta de revitalización del Antiguo Mercado Municipal de la ciudad de Granada, Nicaragua”. (2011)
- Propuesta de Revitalización del sector de la calle Magdalena, Barrio Monimbó, de la ciudad de Masaya. Nicaragua. (2010)

<sup>1</sup> Velasco, Javier. *Revitalización de las plazas centrales de Granada*.

<sup>2</sup> Según entrevista realizada Arq. Carlos Aldana Cantillana. Asistente director de la oficina de planificación y proyectos de la Alcaldía Municipal de Masaya. Noviembre de 2012.

<sup>3</sup> Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo – AECID. *Programa Patrimonio para el Desarrollo. Programa Patrimonio para el Desarrollo, AECID. 20 años con Nicaragua*. Managua, AECID, 2011. 356 p.

<sup>4</sup> *Opcit.* AECID.

## Justificación

El presente estudio nace como respuesta a la necesidad de ofrecer una propuesta integral de revitalización de los espacios públicos así como los privados de una de las arterias que conforman el sistema urbano de la ciudad de Masaya, debido que en pocas ocasiones se han establecido este tipo de intervenciones que analicen las variables población, espacio urbano y patrimonio como parte de la recuperación y mejora de la calidad urbana de la ciudad.

La avenida Zelaya, constituye parte del sistema primario de tránsito en la ciudad, siendo el acceso principal de la misma y además uno de los ejes comerciales de mayor relevancia histórica-patrimonial, por lo cual reviste de mucha importancia al sector, con el fin de mejorar las condiciones de la misma así como recuperar su patrimonio tangible e intangible, las expresiones sociales y las edificaciones que caracterizan a la ciudad.

La realización de este estudio monográfico constituiría parte de la documentación para la facultad, como un modelo más de revitalización, que sirva de orientación en la recuperación de espacios urbanos y edificaciones en degradación.

Dicho trabajo permitirá ampliar los conocimientos académicos en el ámbito de diseño tanto urbano como arquitectónico, en la planificación de espacios públicos e intervención en infraestructuras de valor patrimonial, permitiendo optar por el título de arquitecto y contribuyendo al mejoramiento de la imagen urbana y de la sociedad.

La elaboración del presente documento dotará a la municipalidad de un modelo que funcione como proyecto catalizador para futuras intervenciones que mejoren los espacios públicos y promuevan la conservación las edificaciones de valor patrimonial, en conjunto con la sociedad.

La Alcaldía de Masaya a través de este estudio, tendrá un mejor conocimiento de la situación actual de la Avenida, permitiendo de esta forma darle solución en su momento, a la problemática existente del sector, elevando el nivel de vida de los pobladores del eje, promoviendo la iniciativa y compromiso de la población aledaña en la conservación de sectores con valor histórico-patrimonial.

Los aportes generados por este estudio y la posible ejecución por parte de las instituciones interesadas, beneficiará de manera directa a la población de sectores aledaños, mejorando su calidad de vida, debido a la mejora de la imagen urbana y la calidad ambiental de los mismos.

## Hipótesis

Es posible lograr la Revitalización de la Avenida Zelaya de la ciudad de Masaya, a través de la puesta en valor de su patrimonio urbano – arquitectónico, mejorando su imagen urbana mediante el rescate de sus espacios públicos que, permitan una adecuada circulación del peatón, así como por medio de la conservación de las características estilísticas de las edificaciones, regulando las intervenciones físicas y fortaleciendo la dinámica socioeconómica, dotando de esta manera a la ciudad de un modelo para futuras intervenciones.

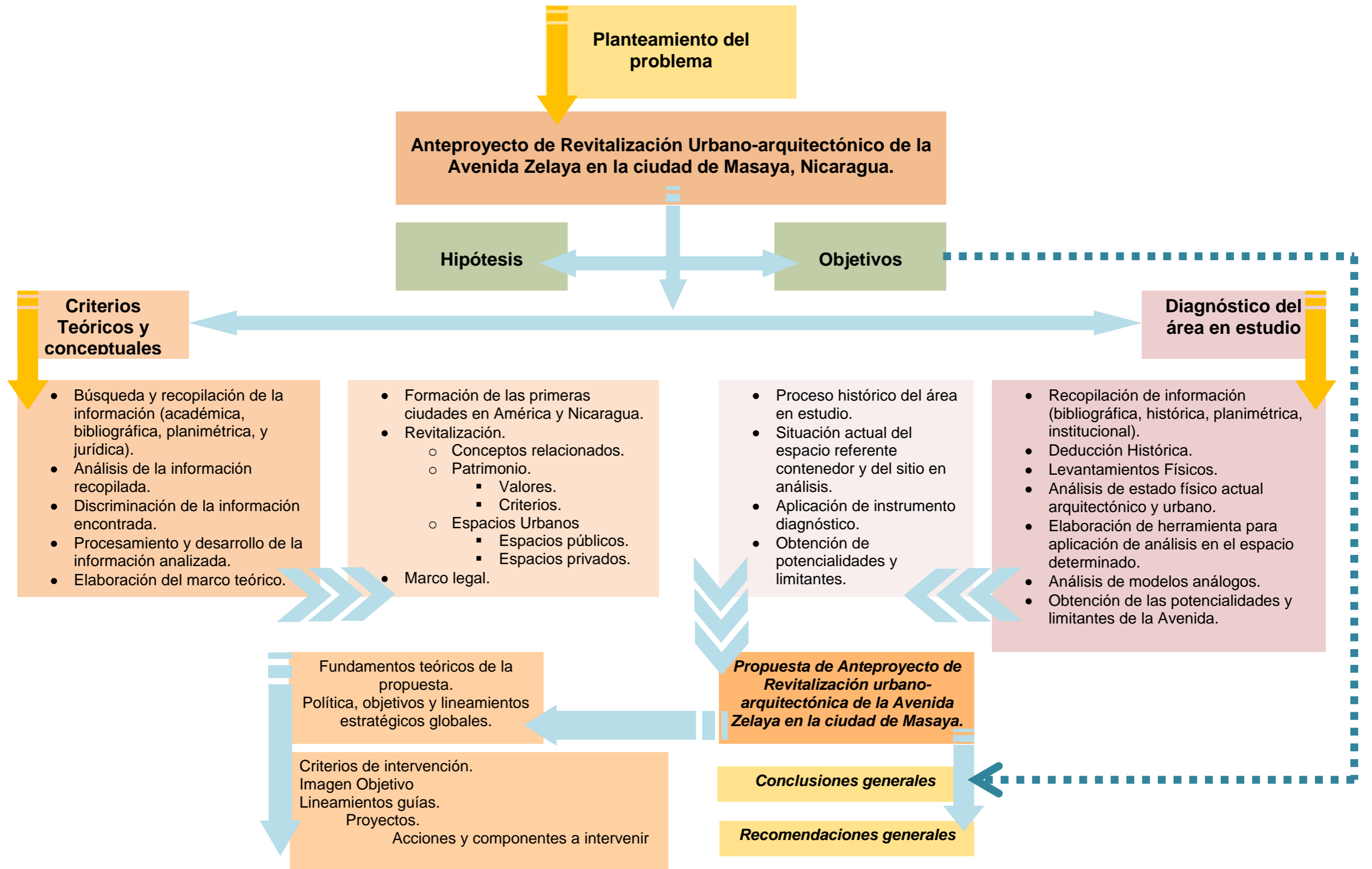
## Objetivos

### Objetivo general

- Realizar un Anteproyecto de Revitalización Urbano-Arquitectónica de la Avenida Zelaya, en la ciudad de Masaya, Nicaragua.

### Objetivos específicos

- Realizar estudio sobre la importancia cultural y socioeconómica de la Avenida Zelaya, para determinar los fundamentos teóricos y conceptuales para el desarrollo del diagnóstico y la consecuente propuesta.
- Elaborar diagnóstico de los espacios públicos y el entorno construido inmediato de la avenida Zelaya, identificando su problemática, limitantes y potencialidades para el mejoramiento de la misma.
- Desarrollar propuesta de Anteproyecto de revitalización de la Avenida Zelaya, que contribuya a la mejora de la imagen urbana y la calidad de vida de los habitantes en este eje de la ciudad.





# *CAPÍTULO*

**Marco Teórico - Conceptual**



## 1. Marco teórico – conceptual.

### 1.1. Generalidades de la colonia en América

Para entender de una mejor manera el espacio a estudiar e intervenir, es necesario hacer un detén en el tiempo, reconocer y distinguir características generales de la arquitectura y la urbanidad que en sus inicios generó las primeras tramas, así como los inmuebles que hacían ciudad, a continuación se presentan algunos datos generales sobre la época colonial en América así como en Nicaragua.

#### Antecedentes históricos de las ciudades coloniales

Los procesos de colonización por parte de la corona española dan inicio luego del denominado proyecto de expedición “viaje a las indias” por el almirante Cristóbal Colón, quien dio inicio a partir del Siglo XIII a las expediciones en América, encontrándose con este territorio en el año de 1492, fundándose así el primer asentamiento español “El fuerte de la navidad” en la Española.

Es así como se dio inicio a un periodo en el cual se vio afectada toda la estructura organizacional, social, política, económica, y religiosa de los centros poblados ya establecidos en los diferentes territorios indígenas de las Américas.

Como parte de la dinámica colonizadora del nuevo territorio se realizaron las fundaciones de las ciudades coloniales para la implantación de los poderes de la corona, consecutivamente de la milicia, y la Iglesia. El poblamiento era la principal premisa para el dominio, como se expresa en el siguiente texto:

*Quien no poblare no hará buena conquista y no conquistando la tierra no se convertirá la gente, así que la máxima del conquistar ha de ser poblar<sup>5</sup>.*

Es entonces como se entiende la importancia que representaba para los encomendados el establecer fundaciones como dinámica para el dominio del territorio conquistado, así se inició

el proceso fundacional de las ciudades coloniales en Latinoamérica que según Gormsen y Haufe (1992: 148), se produjo en varios períodos<sup>6</sup> que a continuación se citan:

1. Desarrollo de primeros puntos de apoyo pequeños como fase anterior a la urbanización (bases de expedición protegidas con fortificaciones simples, de existencia efímera).
2. Período experimental, hasta 1520 aproximadamente, en el que se fundaron en la zona caribeña las primeras ciudades como puntos de partida para la conquista y asignación territorial de la tierra firme; aquí se produjo asimismo el primer asentamiento del poder eclesiástico y laico.
3. Época de mayor actividad de fundaciones urbanas entre 1521 y 1572, durante la que se crearon en Latinoamérica cerca de 20 de las principales ciudades y muchos asentamientos de órdenes. En el decenio 1534-1544, donde se concentran las actividades más importantes de los conquistadores, se produjeron las principales fundaciones urbanas en la Suramérica española.
4. Consolidación de estructuras urbanas existentes y colonización de territorios lejanos entre 1573 y 1750. De gran importancia para el efecto fue el más amplio cuerpo legal del urbanismo español, las Ordenanzas de descubrimiento y población, decretadas por Felipe II en 1573. Allí se reglamentaban los rasgos característicos de la estructura de la ciudad colonial: alrededor de la plaza rectangular situada en el centro, prevista para el crecimiento venidero, se debían asentar las principales instituciones del poder laico y eclesiástico con edificios monumentales (catedral, ayuntamiento, gobierno, juzgado, etc.). En las ciudades coloniales españolas se produjo un desnivel entre el centro y la periferia, tanto en la calidad de las construcciones como en la distribución socio-urbana: alrededor de las instituciones centrales cerca de la plaza se crearon las residencias de las familias líderes (clase superior), que representaban palacios suntuosos de la nobleza o distinguidas casas burguesas de grandes patios interiores (casas de patio de la zona del Mediterráneo).

<sup>5</sup> López de Gómara, Francisco. “Historia general de las Indias, cap. XLVI”, [Biblioteca virtual Miguel Cervantes, 1999.

<sup>6</sup> Desarrollo y estructura de antiguas ciudades coloniales españolas en América del sur según los planos de Lima (1872), Bogotá (1852) y Montevideo (1865). Tomado de: <http://www.banrepcultural.org.htm>

Con las Ordenanzas de 1573 se hizo obligatorio -aunque ya antes se había aplicado frecuentemente- el plano ajedrezado con una longitud lateral de los cuadrados (llamados cuerdas o manzanas) de cerca de 100 metros.

5. En el marco de las llamadas reformas borbónicas de finales del siglo XVIII la construcción se sometió a nuevas normas. "El estilo barroco es relevado por el neoclasicismo, con el que se identifican los jóvenes estados latinoamericanos tras la independencia". (Gormsen/Haufe, 1992:148). De gran importancia para el posterior desarrollo de las antiguas ciudades coloniales en el siglo XIX es el hecho de que también tras la emancipación política de España el plano ajedrezado no sólo seguía siendo obligatorio, sino que incluso llegó a aplicarse con más rigor dentro de la colonización interior (Gormsen/Haufe, 1992: 152). El plano ajedrezado se completó a partir de la segunda mitad del siglo XIX muchas veces con calles diagonales"[...] que debían permitir una mejor comunicación entre las distintas partes de la ciudad. [...] Frecuentemente se trazaron nuevos barrios en las afueras de la ciudad, rectangulares en sí, pero girados por un cierto ángulo respecto al centro de la ciudad. Con ello, el modelo de planificación colonial se trasladó a la era moderna, con todas las ventajas y todos los problemas, por ejemplo para el tráfico de nuestros días" (Gormsen/Haufe, 1992: 152).

### **Evolución urbana en Nicaragua**

Pese a los acontecimientos sucedidos durante este periodo de colonización y descubrimiento no fue sino hasta 1502 que Cristóbal Colón descubre Nicaragua en el que se comenzó con la vinculación de elementos urbanísticos, sociales y organizacionales en los cuales el punto de enfoque fue el desarrollo de las ciudades. En 1524 Francisco Hernández de Córdoba funda la ciudad de León (viejo) y Granada, por ello la expansión española en Nicaragua inicia de manera tardía, sin embargo las primeras ciudades se fundaron de acuerdo a criterios que estaban relacionados con la importancia que había adquirido la posible comunicación interoceánica, involucrando incluso el aspecto comercial en cuanto a ventas de metales preciosos y presencia de poblaciones indígenas.

Sin embargo hechos relevantes como la fundación de asentamientos de comercio a través del Río San Juan y el puerto de El Realejo, generaron el crecimiento paulatino de las ciudades. Como consecuencia de este crecimiento urbano fueron surgiendo normas organizacionales

tales como el nombramiento de autoridades y ciertas leyes que mantengan el orden de las ciudades, así como la creación de instituciones que simbolizan este aspecto organizacional tales como: edificaciones militares, gubernamentales y/o administrativas e iglesias.

Durante este proceso de cambios y urbanización en Nicaragua, surgen las llamadas "leyes nuevas" creadas para mantener el orden en las ciudades, despoblamiento regional, de manera que cada territorio fuera explotado al máximo en cuanto a su materia prima o rubro económico existente en cada zona; como primeras fundaciones conformadas de manera concreta en el año 1787 están las ciudades de León, Chontales, Matagalpa y Masaya.

## **1.2. Patrimonio**

### **Historia**

El patrimonio surge en la primera mitad del siglo XIX cuando la historia aparece como disciplina autónoma en la búsqueda de una identidad nacional, asociada a los valores como el sentimiento cristiano, el heroísmo, la libertad y el patriotismo. El patrimonio es una herramienta más en esta búsqueda en donde los monumentos se constituyen en símbolos del espíritu del pueblo.

Sera hasta el siglo XVII en Francia en que se define por primera vez como característica a objetos patrimoniales, la belleza asociada a la concepción del arte, entre el siglo XVIII y XIX se define la antigüedad como otra característica añadida al valor estético, debido a esto se valoraron objetos de la prehistoria y de la edad media y se evitó su destrucción a inicios del XIX, en ese momento se da inicio a las restauraciones reconstruyendo edificios, valoración de las ruinas y la sacralización de las obras. Posterior a esto se atribuyen dos características más al concepto de patrimonio como son la de objeto testimonio de una época y la de bien histórico como objeto de estudio.

Se da un cambio al surgir la conciencia social de ruptura y discontinuidad con respecto al pasado, suponiendo que se vive en una época de transformaciones. A causa de esta conciencia surge la cultura de la preservación que busca mantener la memoria del pasado común usándose como referencia de la sociedad moderna.

Los edificios comienzan a intervenirse mediante restauraciones que mejoran el estado físico y les da un contenido ideológico nacionalista burgués, según Calván este mecanismo de la burguesía surge *“por razones distintas, éticas, estéticas, científicas y otras, y se desarrolla un movimiento social que valora el legado o herencia transmitido por las sociedades precedentes y que alimenta un discurso nuevo sobre ese legado, identificado como patrimonio cultural.”*<sup>7</sup>

Según José Ortega Valcaárcel (1997) el patrimonio histórico es una paradoja de la cultura moderna que destruye y sustituye la materialidad de las sociedades preexistentes y se vuelca en la preservación de lo que no son sino obsoletos de las mismas o manifestaciones en proceso de desaparición.

### Conceptos y clasificación

*“El patrimonio es el conjunto de bienes culturales y naturales, tangibles e intangibles, generados localmente, y que una generación hereda o transmite a la siguiente con el propósito de preservar, continuar y acrecentar dicha herencia.”*<sup>8</sup>

El patrimonio se clasifica en tres denominaciones según datos de la UNESCO, estos son:

1. *El patrimonio cultural que es el conjunto de bienes dividiéndose en tangibles e intangibles que son producto de herencias humanas que caracterizan la identidad propia de la comunidad, este patrimonio se va modificando con el transcurso del tiempo y el tras paso de generación a generación.*<sup>9</sup>
2. *El patrimonio cultural/Natural que es el producto de la relación expresada entre los seres humanos y el entorno natural, entendiéndose no como dos ópticas separadas sino como un patrimonio integral.*<sup>10</sup>
3. *El patrimonio Natural que es el conjunto de bienes y riquezas naturales o ambientales que la sociedad hereda de sus antecesores.*<sup>11</sup>

<sup>7</sup> Casado Galván, “Breve historia del concepto de patrimonio histórico: del monumento al Territorio” 2009

<sup>8</sup> DeCarli Georgina “Un Museo Sostenible: museo y comunidad en la preservación activa de su patrimonio”, UNESCO, San José, Costa Rica, 2006.

<sup>9</sup> DeCarli Georgina, Tsagaraki Cristina “Un inventario de bienes Culturales: ¿Por qué y para quién?”, San José, Costa Rica, 2006 ediciones ILAM pag. 5

<sup>10</sup> idem

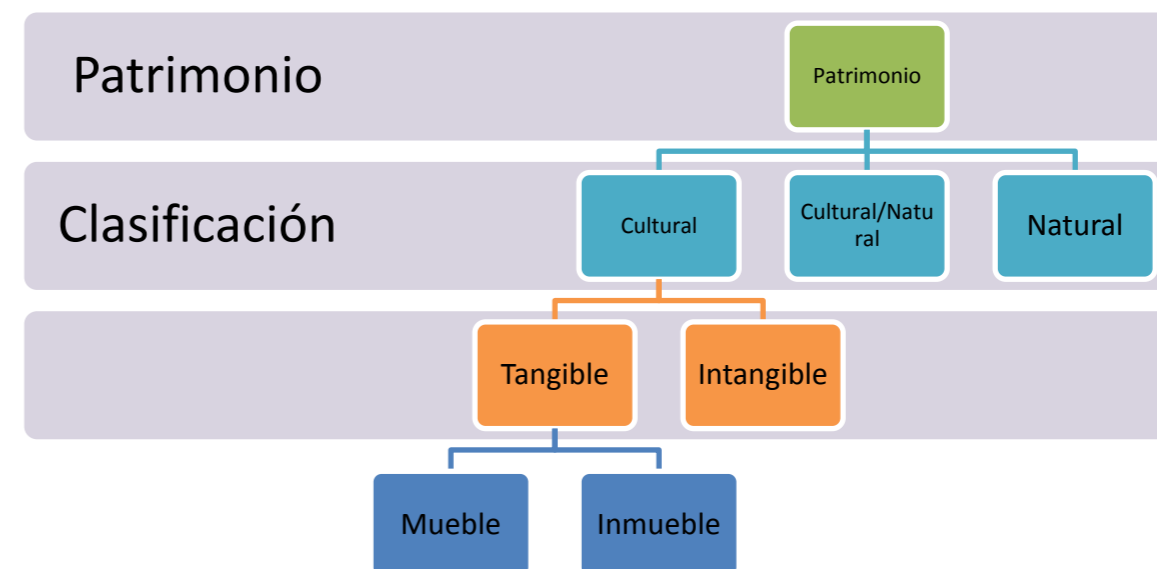


ILUSTRACIÓN 1. PATRIMONIO Y SU CLASIFICACIÓN. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

### Clasificación del patrimonio arquitectónico según sus valores

*“Podemos afirmar que el patrimonio arquitectónico, posee una verdadera trama de valores, es decir un conjunto de valores que enlazados y superpuestos, es la llave del modus operandi de la conservación.”*<sup>12</sup>

La tarea de valorar es la acción y base de cualquier cultura humana<sup>13</sup> y la percepción de los valores patrimoniales se van modificando según la época, y la cultura. Estos valores son subjetivos y a la vez objetivos, pueden estar visibles, ocultos, a veces ausentes, fundamentalmente son producto de experiencias como emociones, deseos, sentimientos y de la inteligencia y lenguaje del hombre.<sup>14</sup>

Para determinar prioridades y objetivos en una intervención se debe considerar que las experiencias históricas y testimonios del pasado le proporcionan al hombre una fuente de identidad personal y colectiva, por lo tanto es fundamental conocer y reconocer los valores existentes.

<sup>11</sup> ley 21.836 “Aprobación de convención sobre protección del patrimonio mundial y natural”. Buenos aires, 6 de julio de 1978

<sup>12</sup> Gómez Macedo Dolores “Los valores en el patrimonio arquitectónico” Argentina.

<sup>13</sup> Savater Fernando “Las preguntas de la vida” Barcelona, Editorial Ariel, 1999.

<sup>14</sup> Gómez Macedo Dolores “Los valores en el patrimonio arquitectónico” Argentina.

El patrimonio es una identidad viva y es la expresión de una cultura, en su artículo la arquitecta María Gómez lo define como “la necesaria conjunción de lo material (valores tangibles) y la derivación imprevisible de sus significados y de sus conexiones simbólicas (valores intangibles)” y para un reconocimiento preciso de los valores plantea la siguiente clasificación de valores<sup>15</sup>:

a) Valores históricos

Estos valores toman el patrimonio como documento histórico e identifica aquellos valores que atañen a la existencia misma del objeto de intervención, su datación, autor, circunstancias de su creación y con los diversos momentos de la construcción, su evolución, elementos significativos si los tuviere, etc.

Considerando además los mensajes “ocultos”, aquellos que se desprenden de un análisis riguroso del objeto, que permitan definir valores particulares o únicos.

El ámbito temporal debe comprender todas las épocas, desde su origen hasta nuestros días, sin preeminencia de una sobre otra.

b) Valores arquitectónicos

Se trata de aquellos valores que tienen que ver con el espacio, el tipo, la tipología, lo funcional y el contexto. Son los valores relativos al objeto en sí, donde pueden descubrirse ciertos valores trascendentales como ser la concepción espacial lograda o pretendida, el manejo de la luz, de la escala, la organización funcional e inclusive tratar de reconocer su “mundo interior”.

En relación al contexto, son los valores que afectan o tienen incidencia positiva o negativa en el patrimonio a intervenir, ya sea en su percepción, su inserción, enfatizando algunos valores de sitio y situación.

c) Valores artísticos

Se condensan aquí aquellos valores artísticos que poseen ciertos elementos del patrimonio o el patrimonio en su totalidad. Estos valores pueden reflejar un estilo determinado, expresar una técnica de realización, la habilidad de un artista, etc.

Pueden ser de diferente naturaleza (un detalle, una pintura mural, un diseño determinado en una envolvente) y de diferentes proporciones, pero todos en general despiertan un placer estético.

Si bien son valores muy ligados a los valores arquitectónicos, se debe enfatizar que al estar los valores artísticos incorporados al patrimonio, además de garantizar su conservación, se debe asegurar la permanencia del rol que cumplen dentro del patrimonio.

d) Valores formales

Para un reconocimiento real del objeto, es importante identificar sus valores formales, aquellos que corresponden con su geometría, dimensiones, proporciones, cromas, texturas, tanto las originales como aquellas adquiridas en el tiempo.

Hacen referencia además a la imagen que posee en general el patrimonio, objeto de valoración, como una unidad formal: se busca valorar sus conceptos compositivos, de proporciones y del diseño en general. Son valores intrínsecos al patrimonio, y colaboran en su definición como tal.

e) Valores constructivos -estructurales

Comprende los valores referidos al patrimonio en tanto construcción y estructura, para evaluar los niveles de importancia de sus diferentes elementos constructivos en la vida del patrimonio; como ser fundaciones, muros, fachadas, cubiertas, cerramientos, etc.

Se identifican aquellos valores que son imprescindibles para su existencia, los que necesitan ser reemplazados y los que se deben agregar para que el patrimonio asegure su permanencia. Se deben considerar los valores que aseguren la seguridad física del objeto y su comportamiento ante agentes externos como viento, sismo, etc.

f) Valores simbólicos

El patrimonio existe como tal, a partir de la acción del hombre, en una relación donde el patrimonio posee valores referenciales, emblemáticos, emotivos y significativos. Es fundamental, por parte del arquitecto o del especialista que interviene, evaluar dichos valores a partir de la importancia que le otorga la sociedad en su valoración del patrimonio.

<sup>15</sup> Ídem



Al considerar los valores simbólicos, estamos abordando al patrimonio como vehículo de transmisión de ideas y contenidos, (de una cultura, de un acontecimiento, de un personaje) como medio de comunicación entre dos mundos distintos, del pasado y del presente.

g) Valores funcionales o de uso

Al considerar un valor de uso, estamos evaluando el patrimonio en tanto que sirve para satisfacer una necesidad o función concreta, ya sea individual o colectiva. La valoración funcional que se realice, debe asegurar el apropiado uso del patrimonio, ya sea conservando su función primigenia o proponiendo nuevos usos, que respeten su condición patrimonial.

*“Así, la conveniencia de mantener el uso anterior o determinar el carácter que ha de tener el nuevo, en caso de reutilización, deben analizarse desde su capacidad de servir para mantener vivo el monumento, que es el fin principal, pero también, por supuesto, desde la capacidad del monumento de asumirlo sin perder o ver debilitados sus valores documentales y significativos, es decir, su completa condición monumental.”<sup>16</sup>*

h) Valores circunstanciales

En este grupo se incluyen todos aquellos valores, que complementan o en algunos casos potencian a los anteriores, por ser específicos de un tiempo y espacio determinado. Pueden ser valores sociales, culturales, territoriales y urbanísticos que por sus connotaciones o particularidades le otorgan al patrimonio un valor adicional.

i) Valores éticos

Mención especial merecen estos valores, ya que no conciernen al patrimonio en sí, pero sí al arquitecto o conservador. Son valores que se deberían imponer como pautas de acción. Se debe asumir que toda intervención, en el patrimonio construido, tiene un carácter transitorio. Solo en algunos casos, es posible participar en la esencia del mismo, sino casi siempre estará sujeta a nuevos cambios en el tiempo.

*“La consciencia de ser un eslabón pasajero conduce inevitablemente a la humildad y esta, unida al conocimiento, representa un soporte fiable que casi siempre es sinónimo de prudencia.”<sup>17</sup>*

Desde esta postura, conservar el patrimonio y el hacer arquitectura en general desde los valores éticos, debería ser un requisito exclusivo del accionar del arquitecto, quien con responsabilidad y compromiso construye sobre lo construido.

La gestión del patrimonio, en la actualidad está en manos de profesionales de muy distinta condición o formación, quienes trabajan en organismos diferentes, a veces con diferentes objetivos y con modos de acción distintos. Todos ellos se expresan en tres grandes ámbitos: el ámbito de la administración pública (organismos gubernamentales nacionales, provinciales y municipales); el ámbito académico y profesional (universidades, instituciones académicas y organizaciones profesionales) y el ámbito de la iniciativa privada (profesionales independientes).

**Teorías de intervención del patrimonio arquitectónico urbanístico**

*“El patrimonio cultural, reflejado en el patrimonio arquitectónico urbano, es para cada comunidad memoria de su pasado, su conciencia como comunidad y define una identidad que la relaciona con dicho pasado desde el presente.”<sup>18</sup>*

Existe el dilema de construir el futuro sin dejar de preservar el pasado, y se han hecho esfuerzos por conservar viva la identidad que define a una comunidad, dando paso al desarrollo de diferentes teorías de intervención a nivel arquitectónico y urbano de tal manera de construir proyectos de futuro a partir de la unidad que les otorgan sus sitios históricos, monumentos, arquitectura y su tradición. A continuación se definen las teorías que competen al tema monográfico:

- A nivel arquitectónico:

Conservación: *“Son todos los procesos que corresponden al cuidado de un lugar con el fin de que mantenga su significado cultural. Incluye el mantenimiento y, de acuerdo con las circunstancias, la preservación, restauración, reconstrucción y adaptación. Habitualmente podrá ser la combinación entre varios.”<sup>19</sup>*

<sup>16</sup> González Moreno-Navarro, Antoni. “La restauración objetiva”. Barcelona, EDIM, 1999, pag 33.

<sup>17</sup> Eloy Algorry, Revista Arquitectura Viva, N°110, Pasado Presente, Edit. Arq. Viva SL, Madrid, 2006, pag 31.

<sup>18</sup> Garré Fabián, Patrimonio arquitectónico urbano, preservación y rescate: bases conceptuales e instrumentos de salvaguarda, Argentina pag. 7

<sup>19</sup> Carta de Burra, “Carta para la conservación de lugares de valor cultural” artículo 1 apéndice 1.4



**Liberación:** “Las acciones que libran al edificio de elementos añadidos que van en detrimento de su integridad y valor.”<sup>20</sup>

**Reconstrucción:** “Volver a construir una edificación o parte de ella que haya desaparecido o se encuentre en estado ruinoso”.<sup>21</sup>

**Mantenimiento:** “Protección y cuidado continuos de la materia, contenido y emplazamiento de un lugar u objeto.”<sup>22</sup>

**Rehabilitación:** “Conjunto de acciones que permite rescatar una edificación desde el punto de vista físico y de sus valores e incorporarlo a la vida contemporánea.”<sup>23</sup>

- A nivel urbano se definen en base al diplomado de la conservación del patrimonio edificado:

**Renovación:** Transformación planificada del medio urbanizado.

**Reanimación:** Acción superficial apoyada en la estructura física existente que posibilita su utilización en breve plazo con mínima intervención.

**Refuncionalización:** Implica el cambio de uso, aprovechando la estructura física existente con mínima intervención.

**Rehabilitación:** En el nivel urbano se concibe como un conjunto de acciones que tienen como fin la recuperación de la estructura funcional y morfológica de una zona a partir de volver a poner en funcionamiento sus distintos componentes y relaciones adecuadas entre ellos.

### 1.3. Revitalización.

La revitalización engloba un número de operaciones, que van desde las técnicas hasta las jurídicas, enmarcadas en el ámbito de la planeación para el desarrollo urbano, estas tienen como objetivo la reanimación, reactivación de los espacios públicos y los bienes inmuebles por

medio de obras de restauración, renovación o rehabilitación, con el fin de mantenerlos integrados a una ciudad y aprovecharlos de acuerdo con las necesidades de la población<sup>24</sup>.

La Revitalización debe ser integral ya que es un trabajo de planeamiento urbano, que influye en conjuntos urbanos y edificios, proyecta la recuperación urbana y de inmuebles y que como finalidad tiene incidir en el mejoramiento del uso actual del suelo y, a la vez el cambio del mismo, de ser necesario, en la búsqueda a la transformación positiva y certera de la calidad de vida de los usuarios que habiten y hagan uso de las áreas a revitalizar.

En el caso que compete a la Avenida Zelaya en la ciudad de Masaya, la Revitalización contempla conceptos vinculados al patrimonio y al Espacio urbano Arquitectónico, debido a la problemática y al contexto de la misma dentro del área histórica de la ciudad.



ILUSTRACIÓN 2. REVITALIZACIÓN. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

### 1.4. Espacio Urbano

Los procesos de urbanización a lo largo de toda la Historia de la humanidad se han venido intensificando y a la vez complejizando; los grandes cambios de las estructuras tradicionales rurales, el movimiento de las personas que estaban dentro de estas y que pasan a formar parte

<sup>20</sup> Introducción a la conservación del patrimonio edificado, Cuba

<sup>21</sup> ídem

<sup>22</sup> Carta de Burra, “Carta para la conservación de lugares de valor cultural” artículo 1 apéndice 1.4

<sup>23</sup> Introducción a la conservación del patrimonio edificado, Cuba

<sup>24</sup> Rashjal Sánchez, Cristian Alexander. “Revitalización del Mercado Municipal y terminal de buses de Jalapa, Jalapa”. Guatemala. Enero de 2008. Pág. 13

de las urbes, desde la revolución industrial no ha cesado, y con ellos la problemática de las ciudades y la planeación de estas en su crecimiento debido al aumento de la población urbana.

El diseño urbano, es de gran necesidad en la actualidad para el buen funcionamiento de las distintas áreas urbanas de los territorios, este no sólo implica la forma y la apariencia construida sino que también influye en los procesos económicos, culturales y sociales de los individuos que se ven afectados al momento de su aplicación.

Es por ello que deben de tomarse en cuenta para una correcta aplicación de este los elementos que componen el espacio urbano, siendo este la ciudad como célula contenedora de muchas otras más partes con escalas, formas y usos diversos<sup>25</sup>.

Para José María Yagüe (2010) “La ciudad son sus ciudadanos y el uso y estilo de vida que reflejan en sus edificios y espacios públicos que tienen”, es decir entonces, es la ciudad el marco físico de referencia de las actividades humanas, el contexto en el que éstas se desarrollan y donde los sentidos se desenvuelven.



ILUSTRACIÓN 3. ELEMENTOS DEL ESPACIO URBANO. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

Debemos entonces referirnos a los espacios públicos y espacios privados como elementos que en conjunto son dinámicos y conforman un espacio común, pero a la vez con sus particularidades, así el primero es el de la praxis social y el segundo el de la intimidad, uno de mayor importancia para el urbanismo y el otro para la arquitectura, respectivamente, y que a la vez en su relación estos enriquecen el estudio, análisis e intervención del espacio contenedor.<sup>26</sup>

Desde la antigüedad ha existido esta delimitación de los ámbitos de acción del individuo, así los espacios públicos eran el espacio de la palabra y la acción cívica, los espacios privados eran el escenario de las labores de la familia. Desde ahí la relación social de estos espacios, ya que el núcleo familiar es el espacio de las necesidades, que desembocan en los espacios públicos, así un ejemplo cuando surgen las necesidades de un trabajo, o las compras, todo esto a partir del modelo social que genera intercambio, retroalimentación, deliberaciones, conflictos, entre otros.

Desde el Medioevo, hasta nuestros tiempos, los modelos sociales se han transformado según las condiciones que los espacios urbanos creados lo han permitido, ya sea para fortalecer los vínculos de comunicación o para proponer nuevas formas de socialización o de interacción de acuerdo a los medios proporcionados por los nuevos modelos de ciudades, de medios de comunicación y de estructuras económicas y culturales.

El espacio público, espacio urbano, es el que relaciona los modelos arquitectónicos. Toda obra de arquitectura (espacio privado) está sometida a dos órdenes de condiciones, una deriva de la naturaleza del edificio y la segunda se vincula al ordenamiento urbanístico. La arquitectura está en todo momento en relación estrecha y dinámica con su medio urbano. Por eso toda arquitectura es parte integrante de un complejo urbanístico de mayor escala y en cuya estructura tiene un rol determinado.

*“...el espacio urbano, cualquiera que sea su carácter, es algo más trascendente que un intervalo, que un vacío entre arquitecturas. Lo característico es que a partir de él se producen relaciones mutuas en todas direcciones, correspondencias balanceadas o contrastes y contradicciones complejas entre los edificios que lo conforman, y esto es lo que hace vivir al espacio...”<sup>27</sup>*

Del espacio público también puede decirse que es el componente básico para el desarrollo de la democracia en la ciudad, ya que este es un espacio abierto común para los ciudadanos, común para la política, la religión, el comercio, el deporte, el intercambio personal, etc. Es un espacio libre que no es controlado por ningún ente privado, sino que concierne a la comunidad y como tal esa debe ser su principal característica, ser el espacio que pueda ser utilizado por

<sup>25</sup> Vigil Acuña, Percy. “Análisis formal del Espacio Urbano – Aspectos teóricos”. Lima, Perú. 2005. Pág. 43.

<sup>26</sup> Opcit. Pág. 44

<sup>27</sup> Opcit. Acuña Vigil, Percy. Pág. 45

todos los grupos de personas, sin distinción de razas, condición física, edad, género, religión, cultura, entre otros.<sup>28</sup>

Un excelente modo de cuantificar los grados de integración social, los sentidos de pertenencia, capacidades de apropiación de lo público y niveles de democracia existentes en un sector urbano, un barrio o una ciudad lo constituyen los usos y las costumbres que acontecen en estos espacios sea que tengan el carácter de tradiciones, tendencias generales o eventos esporádicos.

Por ende será de importancia para conocer esta cuantificación del uso y pertenencia de los espacios urbanos, la percepción del usuario sobre el medio que le rodea, constituye un elemento esencial en la construcción del espacio vivido, o el espacio contenedor, ya que cada individuo tiene una manera concreta de conocer el espacio así como de evaluarlo<sup>29</sup>.

El usuario vive la experiencia de los espacios por medio de sus sentidos: ve el espacio, lo toca, escucha sus sonidos, atiende sensaciones como el frío o calor que genera, e incluso reconoce los olores que caracterizan a cada espacio arquitectónico o urbano. Es por esto que el poder tener conocimiento de las imágenes y concepciones del usuario sobre el lugar donde conviven y se desenvuelven, son de mucha importancia al momento de plantearse la intervención de uno de estos espacios.

La percepción contribuye a que se puedan obtener con mayor claridad aspectos, valores, significados, de los espacios por parte de los usuarios, así como también el poder descubrir por medio de estas problemáticas que para el técnico urbano o arquitectónico no se encuentran a la luz de sus conocimientos teóricos, este proceso es enriquecedor debido a que contribuye a establecer paralelismos y comparaciones que permitan detectar las imperfecciones que se tienen sobre el conocimiento del espacio por parte del equipo técnico y así de esta manera se puedan encontrar las claves para entender el sentido de lugar de sus habitantes.<sup>30</sup>

A continuación se presentaran algunos valores o criterios establecidos por diversos autores que son de utilidad para poder evaluar la calidad de vida en el espacio calle y que contribuyen

a poder obtener de una forma más objetiva los niveles de preferencia y expectativa sobre el espacio.

Según Matas (1988:144), el establece una serie de valores más significativos para poder evaluar el espacio urbano público, siendo estos, los que a continuación se exponen:

- **Tranquilidad:** Atributo que denota calma y quietud de un lugar de un modo tal que permita el desempeño de actividades sin entorpecimiento no deseado.
- **Seguridad:** Posibilidad de control y protección ante peligros, riesgos o daños que atenten a la integridad física de las personas que usan el espacio público.
- **Dignidad:** Calidad del espacio público, derivada de una adecuada materialidad y dotación de infraestructura, que conduce con un uso decoroso acorde a la condición humana.
- **Independencia:** Posibilidad de desplazarse libremente en el espacio público y de elegir, con autonomía un recorrido deseado.
- **Privacidad:** cualidad de un espacio de proporcionar la intimidad o un tipo de relación social privada, exenta de intromisiones no deseadas.
- **Sociabilidad:** Calidad de un lugar para facilitar el contacto y la comunicación humana necesarios para desarrollar la interacción social de una manera armónica.
- **Eficiencia:** Atributo del espacio que posibilita lograr un efecto o propósito socialmente deseado.
- **Belleza:** Propiedad de un espacio que, de acuerdo a principios estéticos, proporciona deleite o satisfacción.

<sup>28</sup> Yagüe, José María. “Revitalización vs Rehabilitación”. España. 2009. Pág. 3

<sup>29</sup> Villena Martínez, M<sup>a</sup> Magdalena. “Percepción y espacio urbano: el comportamiento de los habitantes del barrio María Auxiliadora de Novelda (Alicante)” España. Julio de 2012. Pág. 5

<sup>30</sup> Opcit. Villena Martínez, M<sup>a</sup> Magdalena. Pág. 7



### 1.5. Marco normativo relacionado al patrimonio urbano-arquitectónico

A continuación se presentan los aspectos legales en el ámbito Nacional e Internacional, base sobre las cuales las instituciones construyen y determinan el alcance de la participación política, social y cultural, a través de reglamentos y normas que se deben respetar según el proyecto a realizar; en este acápite se exponen las concernientes para la realización de la propuesta de Revitalización en la ciudad de Masaya.

#### 1.5.1. Normativas internacionales

Para la buena marcha de intervenciones en áreas con características patrimoniales es necesario avocarse a los organismos que se encuentran en el análisis, estudio y control de este tipo de obras, por lo cual es necesidad avocarse a aquellos instrumentos en el ámbito internacional que proporcionan pautas y líneas de acción para realizar una buena actuación en el ámbito de la revitalización urbano-arquitectónica.

- **Declaratoria universal de los derechos humanos:** Adoptada y proclamada por la resolución de la Asamblea 217 A del 10 de diciembre de 1948, declara en el preámbulo *“que los pueblos de las Naciones Unidas han reafirmado en la Carta su fe en los derechos fundamentales del hombre, en la dignidad y el valor de la persona humana y en la igualdad de derechos de hombres y mujeres, y se han declarado resueltos a promover el progreso social y a elevar el nivel de vida dentro de un concepto más amplio de la libertad”*, con esto, se da paso al mejoramiento de espacios públicos que beneficien a la sociedad en cuanto a la protección y revitalización de sus bienes patrimoniales y urbanos.
- **Carta de Venecia (1964):** Aprobada el 31 de mayo de 1964, declara la conservación, restauración y excavación de monumentos, así como de los conjuntos urbanos o rurales, que den testimonio de una civilización particular, de una evolución significativa o de un acontecimiento histórico. *“Se refiere no solo a las grandes creaciones sino también a las obras modestas que han adquirido con el tiempo una significación cultural”*.
- **Recomendación relativa a la Salvaguardia de los Conjuntos Históricos o Tradicionales y su Función en la Vida Contemporánea ( 26 de noviembre de 1976) :** Considerando que los conjuntos históricos ofrecen a través de las edades los testimonios más tangibles de la riqueza

y de la diversidad de las creaciones culturales, religiosas y sociales de la humanidad, y que su salvaguardia y su integración en la vida de la sociedad contemporánea es un factor básico del urbanismo y la ordenación del territorio. Considerando que los conjuntos históricos constituyen un patrimonio inmueble cuya destrucción provoca a menudo perturbaciones sociales, aun cuando no acarree pérdidas económicas, entre otras consideraciones.

Por tales razones es que la UNESCO decreto la presente recomendación la cual establece que *“cada conjunto histórico y su medio deberían considerarse globalmente como un todo coherente cuyo equilibrio y carácter específico dependen de la síntesis de los elementos que lo componen y que comprenden tanto las actividades humanas como los edificios, la estructura espacial y las zonas circundantes. Así pues, todos los elementos válidos, incluidas las actividades humanas (por modestas que sean), tienen en relación con el conjunto, un significado que procede respetar”*.

- **Carta de Toledo (1986):** Carta internacional para la conservación de las ciudades históricas. Establece que las áreas urbanas históricas, las ciudades grandes o pequeñas y los centros o barrios históricos con su entorno natural o construido por el hombre, que, además de su calidad de documentos históricos, son la expresión de los valores propios de las civilizaciones urbanas tradicionales.  
  
La carta define los principios y objetivos, los métodos e instrumentos de actuaciones apropiados para conservar la calidad de las ciudades históricas y favorecer la armonía entre la vida individual y colectiva, perpetuando el conjunto de los bienes, por modestos que sean, que constituyen la memoria de la Humanidad.
- **Carta internacional para la conservación de las ciudades históricas y áreas urbanas históricas (Carta de Washington 1987):** Adoptada en la asamblea general del ICOMOS en Washington D.C, en octubre de 1987. Como complementación a la carta de Venecia 1964, esta enfatiza en la relación y participación que tienen los habitantes con las intervenciones que se ejecuten en las áreas urbanas históricas a intervenir. La carta define los principios objetivos, métodos e instrumentos de actuación apropiados para conservar la calidad de las poblaciones y áreas urbanas históricas y favorecer la armonía entre la vida individual y colectiva en las

mismas, perpetuando el conjunto de los bienes que, por modestos que sean, constituyen la memoria de la humanidad.

La presente Carta concierne a los núcleos urbanos de carácter histórico, grandes o pequeños, comprende todo tipo de poblaciones (ciudades, villas, pueblos, etc.) y, más concretamente, los cascos, centros, barrios, barriadas, arrabales, u otras zonas que posean dicho carácter, con su entorno natural o hecho por el hombre.

- **Carta del restauro (1972):** Establece la conservación, restauración y mantenimiento de todas las obras de arte de todas las épocas, en la acepción más amplia, que va desde los monumentos arquitectónicos a los de pintura y escultura, aunque sean fragmentos, y desde el hallazgo paleolítico a las expresiones figurativas de las culturas populares y del arte contemporáneo, pertenecientes a cualquier persona o ente, con la finalidad de su salvaguardia y restauración.
- **Carta de Burra (1999):** comité nacional australiano del ICOMOS en Burra, Australia del sur, 26 de noviembre de 1999. Provee una guía para la conservación y gestión de los sitios de significación cultural. La carta establece normas de práctica para aquellos que prestan asesoramiento, toman decisiones o realizan trabajos en los sitios de significación cultural. Es aplicada a todo tipo de sitios con significación cultural, incluyendo los naturales, indígenas e históricos que contengan valores culturales.

Estos sitios de significación cultural enriquecen la vida del pueblo proveyendo un profundo sentido de comunicación entre la comunidad y el paisaje, con el pasado y con experiencias vividas; estos sitios deben ser conservados para la presente y futuras generaciones.

- **Carta de Cracovia (2000):** Principios para la conservación y restauración del patrimonio construido, establece que el patrimonio arquitectónico, urbano y paisajístico, así como los elementos que lo componen, son el resultado de una identificación con varios momentos asociados a la historia y a sus contextos socioculturales. Como objetivo principal está la conservación y mantenimiento del patrimonio a intervenir.

Cada intervención debe estar sucedida de un conjunto de disciplinas que garanticen la eficacia de la misma, tales como el control medioambiental, mantenimiento, reparación, restauración,

renovación y rehabilitación, cualquier intervención que afecte al patrimonio arqueológico, debido a su vulnerabilidad, debe estar estrictamente relacionada con su entorno, territorio y paisaje. “*La intención de la conservación de edificios históricos y monumentos, estén estos en contextos rurales o urbanos, es mantener su autenticidad e integridad, incluyendo los espacios internos, mobiliario y decoración de acuerdo con su conformación original*”

- **Carta de Xi'an (2005):** Sobre la conservación del entorno de las estructuras, sitios y áreas patrimoniales, adoptada por la asamblea general del ICOMOS el 21 de octubre de 2005, establece “Reconocer la contribución del entorno al significado de los monumentos, los sitios y las áreas patrimoniales; Comprender, documentar e interpretar los entornos en contextos diversos; Desarrollar instrumentos de planificación y prácticas para conservar y gestionar el entorno; El seguimiento y la gestión de los cambios que amenazan el entorno; Trabajar con las comunidades locales, interdisciplinarias e internacionales para la cooperación y el fomento de la conciencia social sobre la conservación y la gestión del entorno.
- **Carta de Quebec:** Ratificada por la asamblea general del ICOMOS, Quebec Canada 04 de octubre 2008.
- **Decreto 448:** Aprobación para la convención sobre la protección del patrimonio mundial, cultural y natural, aprobado por la Conferencia General de la UNESCO, el 16 de noviembre de 1972. Establece que el Gobierno de Reconstrucción Nacional establece en el Estatuto sobre Derechos y Garantías que el patrimonio artístico, cultural e histórico debe ser protegido por el Estado, habiendo además promulgado la Ley de Protección al Patrimonio Artístico, Cultural e Histórico de la Nación, y aprobado la Convención sobre Defensa del Patrimonio Arqueológico, Histórico y Artístico de las Naciones Americanas.

### 1.5.2. Normativas nacionales

Carta, Ley, Reglamentos, Decretos y Planes, que fundamentan la base legal de los aspectos relacionados a las intervenciones de revitalización urbano-arquitectónico en el ámbito nacional, se presentan a continuación aquellas que poseen más relación al área de acción para el caso de estudio propuesto.

- **Constitución de Nicaragua, 1987 con sus reformas:** Título VII Educación y cultura Capítulo único Arto. 128. - “El Estado protege el Patrimonio Arqueológico, Historias, lingüísticos, Cultural y Artístico de la Nación.”
- **Decreto No.1142 (22 de noviembre de 1982) Ley de protección al patrimonio cultural de la nación:** Arto.1, Arto. 2, Arto.8, Arto. 9. El estado debe brindar la protección necesaria al patrimonio cultural y artístico.
- **Ley No.61 (21 de agosto de 1989) Ley que declara la ciudad de Masaya patrimonio cultural de la nación:** Arto.1, Arto. 2, Arto.3. Resguardar los bienes muebles e inmuebles, edificaciones y explotación de los recursos como conjuntos urbanos, espacios públicos de valor patrimonial.
- **Ley No.40 y 261 (02 de julio de 1988) Ley de Municipios:** Promover y mantener la cultura, el deporte y la recreación. Proteger el patrimonio urbano-territorial e cada circunscripción.
- **Ley No.217 (27 de marzo de 1996) Ley general del medio ambiente y los recursos naturales:** Arto.4, Arto.5, Arto.15, Arto.18. Promover a la ciudadanía a la conservación y restauración del medio ambiente, asegurando su uso racional y sostenible.
- **Ley 431. Ley para el régimen de circulación vehicular e infracciones de tránsito.** Cuya finalidad es establecer y normar el régimen de circulación vehicular así como también para el fortalecimiento de la protección y la seguridad ciudadana, por medio de regulación en el tránsito peatonal y vehicular por medio de disposiciones en parque automotor y sus usuarios.
- **Decreto A.N. No. 4378: Convención para la salvaguardia del patrimonio cultural inmaterial:** Hace referencia a que, es necesario salvaguardar el patrimonio cultural inmaterial, para el disfrute de las presentes y futuras generaciones de nicaragüenses.
- **Decreto A.N. No.5741 (17 de junio de 2009) DECLARESE CAPITAL DEL FOLKLORE DE NICARAGUA A LA CIUDAD DE MASAYA:** Arto. 1. [...] "Declárese a la Ciudad de Masaya, "Capital del Folklore de Nicaragua".  
  
Con el fin de garantizar la promoción, fomento y preservación de las expresiones culturales, tradiciones indígenas, populares y folklóricas de la Ciudad de Masaya.
- **Decreto No.798 (15 de julio 1981) Ciudades heroicas:** Arto.1. El estado reconoce el valor histórico de ciudades con gran participación en actos de luchas nacionales. Dinamización de los elementos patrimoniales de la ciudad.
- **Reglamento a la ley 202 de prevención, rehabilitación y equiparación de oportunidades para las personas con discapacidad. Decreto No. 50-1997:** Arto 22. - El consejo nacional, los departamentales, municipales y regionales deberán gestionar ante las autoridades para que los edificios donde exista asistencia de público, sean acondicionados y accesibles para todas las personas que usan sillas de ruedas.
- **Reglamento a la ley de municipios decreto No. 52-97 con sus reformas decreto No. 48-2000 y el decreto No. 34-2000 decreto no. 52-97:** La planificación, normación y control del uso del suelo y del desarrollo urbano, suburbano y rural.
- **Plan de Desarrollo departamental de Masaya:** Estudio realizado para todo el departamento de Masaya, ofrece un diagnóstico y propuestas para el desarrollo de los distintos aspectos socioeconómicos. Aborda las potencialidades y limitantes del patrimonio a nivel macro.
- **Plan Maestro de Desarrollo Urbano de Masaya. (2005):** Diagnóstico de la ciudad en todas las variables que la componen, de estos se plantean los objetivos y lineamientos estratégicos, así como proyectos de inversión urbana proyectados a un plazo de 20 años.
- **Plan regulador de Masaya (2006):** Instrumento de Control Urbano y de la edificación de la ciudad, es un conjunto de regulaciones, normas y procedimientos, que los Técnicos de la Alcaldía y Autoridades Municipales deberán analizar y validar para su aprobación por ordenanza municipal, posteriormente su aplicación y gestión estará a cargo del departamento de Control Urbano de la Alcaldía y su aplicación será en todo el ámbito urbano.



# *CAPÍTULO*

**Marco de Referencia y Caracterización del área en estudio.**

## 2. Marco general de referencia de la ciudad de Masaya

Se presenta a continuación el marco de referencia de la ciudad de Masaya, haciendo énfasis en su contexto, su interacción y vinculación con el territorio inmediato, su conformación histórica, su división político-administrativa, así como los elementos que le han sido condicionantes en el proceso de desarrollo de la misma.

### 2.1. Generalidades del departamento de Masaya

El Departamento de Masaya se encuentra localizado en la región centro- Pacífico de Nicaragua entre la zona lacustre. Posee una extensión territorial de 610.78 km<sup>2</sup>; una población para el año 2005<sup>31</sup> de 241,354 habitantes y una densidad de 395.15 habitantes por kilómetro cuadrado, resultando el departamento más pequeño y el más densamente poblado del resto del país. Se encuentra delimitado al noroeste por el Departamento de Managua, al sureste Granada y al suroeste Carazo.

Se halla dividido político-administrativamente en nueve municipios: Nindirí, Masaya, Tisma, Catarina, San Juan de oriente, Niquinohomo, Nandasmo, Masatepe y La Concepción. Siendo Catarina, San Juan de Oriente y Nandasmo los más pequeños, equivalentes al 6.27% del área total, Nindirí Tisma y Masaya los más grandes, este último corresponde a el 24.01% del territorio departamental.

Las actividades económicas más relevantes y por las cual destaca el departamento son las de producción agrícola e industrial de micro, pequeños y medianos artesanos, así como la actividad comercial<sup>32</sup>. La actividad turística se ha incorporado a la dinámica local en los últimos años, esta como un rubro en crecimiento.

El departamento destaca además por su gran riqueza en manifestaciones culturales así como atractivos naturales de gran valor escénico y paisajístico, entre estos: el complejo volcánico Parque Nacional volcán Masaya, los cuerpos de agua Laguna de Apoyo y Masaya, humedales de Tisma, entre otros; resultando en un gran potencial el binomio Recurso Natural y turístico

que se ve apoyado por la red de infraestructura de comunicaciones y la cercanía con otros centros poblados de la región<sup>33</sup>.



ILUSTRACIÓN 4: MAPA DE NICARAGUA  
 DISEÑO: EQUIPO DE TRABAJO

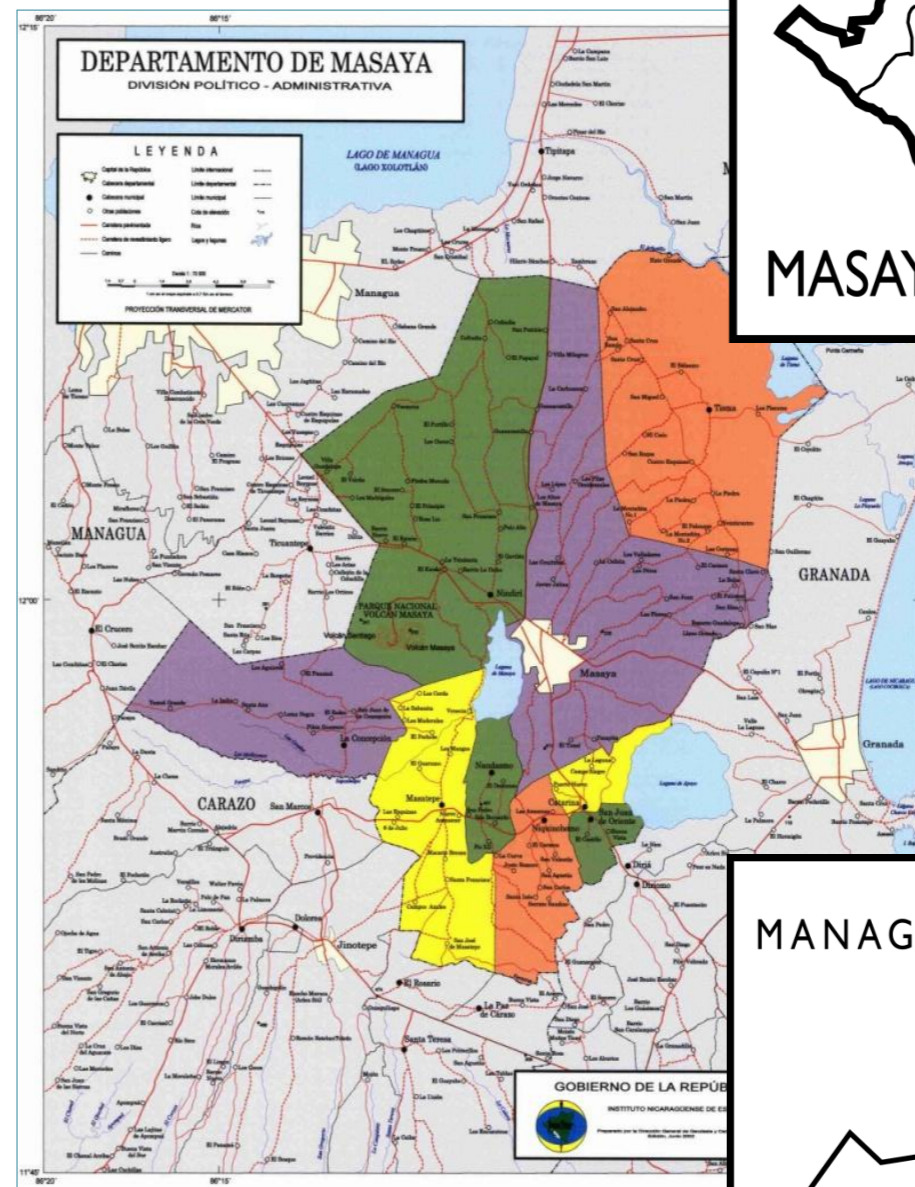


ILUSTRACIÓN 5: MUNICIPIO DE MASAYA.  
 DISEÑO: EQUIPO DE TRABAJO



ILUSTRACIÓN 6: DIVISIÓN POLÍTICA DEL DEPARTAMENTO DE MASAYA  
 FUENTE: INETER

<sup>33</sup> Managua, Granada, Carazo y Rivas.

<sup>31</sup> INIDE, Censo de Población y vivienda. 2005

<sup>32</sup> AMUDEMAS. Caracterización del Departamento de Masaya. Octubre de 2010. Comercio minorista, intermunicipal e interdepartamental.

## 2.2. Generalidades del municipio de Masaya

El municipio de Masaya es a la vez cabecera departamental y municipal respectivamente, se encuentra situado en la zona nor-central del Departamento de Masaya. Ubicado a 29 Km de la capital. Delimitado al noroeste por el Municipio de Nindirí, norte el departamento de Managua, Noreste Tisma, Sureste el Departamento de Granada, al Sur los Municipios de Catarina y Niquinohomo y al Suroeste el municipio de Nandasmo; se encuentra compuesto según su división administrativa en 27 comarcas.

Posee una extensión territorial de 146.62 km<sup>2</sup> y una población de 139, 582 habitantes para el año 2005, equivalente al 57.83% de la población departamental, y una densidad de de 951.99 habitantes por kilómetro cuadrado, siendo el municipio más densamente poblado del departamento.

Económicamente destaca la actividad productiva industrial - artesanal<sup>34</sup>, empero el sector económico predominante es el terciario (comercio formal e informal), ofreciendo comercio intermunicipal así como interdepartamental.

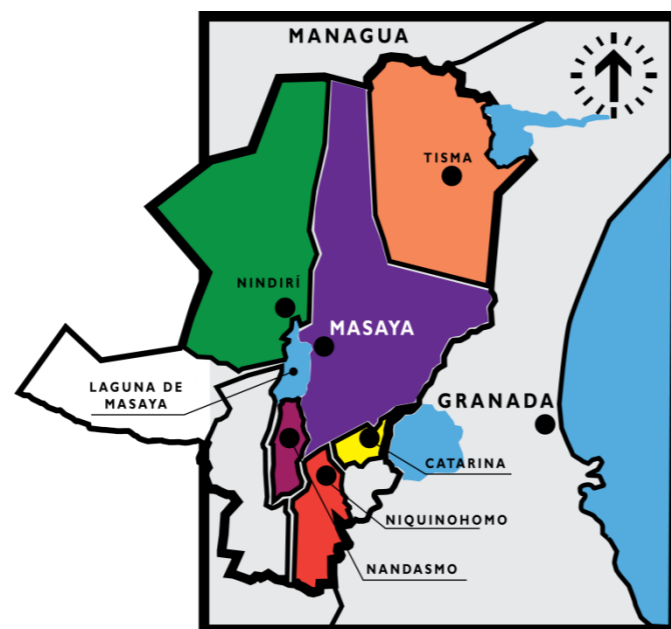


ILUSTRACIÓN 7: LÍMITES DEL MUNICIPIO DE MASAYA.  
 DISEÑO: EQUIPO DE TRABAJO.

### 2.2.2. Articulación con el resto de del país.

El municipio de Masaya debido a su jerarquía dentro del sistema político-administrativo es el proveedor de servicios públicos, privados e institucionales al resto de municipios del departamento y aledaños (Diría, Diriomo, Granada), esto según lo establecido en las “Normas, pautas y criterios para el ordenamiento territorial”<sup>35</sup>.

<sup>34</sup> Talleres de artesanía, madera-mueble, cuero-calzado, textil-vestuario y artesanía diversificada.

<sup>35</sup> Documento que establece los lineamientos estratégicos para el ordenamiento territorial del país. Determina los roles y funciones de las distintas unidades territoriales para el buen funcionamiento del sistema urbano-rural de las unidades poblacionales que lo constituyen.

El municipio de Masaya se encuentra vinculado con el resto del territorio departamental y regional por una red vial de carácter nacional, que le permite poseer muy buenas relaciones con los principales asentamientos de la región pacífica de Nicaragua, así se enlaza con el Municipio de Managua hacia el norte, al sureste con Granada, hacia el suroeste Con Carazo y al sur con el Municipio de Nandaime y hacia la frontera sur del país.

Estableciéndose claramente las articulaciones entre el municipio y los otros centros urbanos con los cual interactúa dentro del territorio, le ha favorecido para establecer claras vinculaciones de carácter económico con el resto de municipios de la región, así como institucional y de servicios para los municipios del departamento y aledaños, abasteciéndoles en salud, educación y comercialización;.

### 2.2.3. Desarrollo Histórico

El desarrollo histórico del municipio de Masaya, se encuentra integrado al proceso de poblamiento de la región pacífica del país, así pues las poblaciones que habitaron esta zona de Nicaragua, provenían del actual territorio mexicano y llegaron a estas tierras debido a cambios socio - políticos ocurridos entre los siglos VII y XII<sup>36</sup>.

El primer grupo en llegar, procedentes del Norte, fueron los Chorotegas en el siglo VIII, inicialmente se asentaron en el Istmo de Rivas; llegaron a dominar desde el Golfo de Fonseca hasta el de Nicoya<sup>37</sup>, debido a una invasión nahuas el territorio por ellos dominado se dividió en cuatro regiones, siendo la manquesa donde se establecieron los Dirianes, de origen chorotega,

<sup>36</sup> Balladares, Gaitán, Cordero, Hernández, Murillo. “Masaya, Historia y Vida.” 2009 p. 36

<sup>37</sup> Delgadillo y Aldana, Nohelia y Carlos. “Espacios públicos del Centro histórico de Masaya. Hacia una gestión de Sistema”, Noviembre. 2011. P. 10

Centros poblados	Categoría
Masaya	Ciudad Metropolitana/Grande
Nindirí	Ciudades medianas
Masatepe	
La Concepción	
Niquinohomo	Ciudades pequeñas
Catarina	
Diriomo	
Tisma	Pueblos
San Juan de oriente	
Nandasmo	
Diriá	

TABLA 1: JERARQUÍA DE LAS CABECERAS MUNICIPALES. FUENTE: AMUDEMAS. DISEÑO: EQUIPO DE TRABAJO.



pero llamados así por la altura o montañas de la región donde se ubicaron, refiriéndose a Masaya, la meseta de los pueblos, Carazo y Granada.<sup>38</sup>

### 2.2.1. Medio físico- natural

A continuación se describen los rasgos que corresponden al municipio de Masaya en su conformación físico-natural en el siguiente orden: clima, pendientes, geología, amenazas naturales y antrópicas.

#### Climatología

El municipio goza de un clima de sabana tropical lo que marca la pauta en las actividades económicas del Municipio, con temperaturas oscilantes entre los 25° y 27°, una humedad relativa del 66-81% característico de las zonas cálidas y secas, con una precipitación anual entre los 800 a 1200 mm, dichas particularidades no favorecen la fertilidad de los suelos.

Presenta dos estaciones muy marcadas, una seca que abarca los meses de diciembre a abril, y una estación lluviosa, en los meses restantes.

#### Geomorfología

Es atravesado por la falla tectónica de la cordillera de los Maribios, debido a esto se ve dividido en tres zonas geográficas, Norte, centro y sur, ubicándose el municipio en la zona central, contiene dos grandes cuerpos de agua, ambos de origen volcánico: la laguna de Masaya y la Laguna de Apoyo.<sup>39</sup>

Debido que el municipio de Masaya pertenece a la llanura interlacustre conformada desde Managua hasta granada, esta presenta una llanura aluvial generada por los materiales piroclásticos expulsados por la actividad volcánica, por lo tanto estas características geomorfológicas hacen a los terrenos vulnerables a inundaciones, constituyendo así zonas propicias para el desarrollo del riego.

<sup>38</sup> AMUDEMAS. “Caracterización del Departamento de Masaya” 2010. P. 4.

<sup>39</sup> Asociación de Municipios de Masaya. (AMUDEMAS), Caracterización del Departamento de Masaya, 1<sup>era</sup> edición 2010 p. 9.

#### Suelos

Los suelos del municipio, son de categoría porosa lo cual es de vital importancia ya que constituye el medio por el cual el agua penetra al suelo abasteciendo las raíces de las vertientes y drenando hacia su principal cuerpo de agua la laguna de Masaya. Dichos factores clasifican a los suelos del municipio como entisoles de planicies, aptos para el uso forestal y vegetación natural, no aptos para el cultivo y actividades agrícolas.

#### Hidrología y micro-cuencas

El municipio de Masaya se localiza sobre la región que forma parte de la gran cuenca hidrográfica de río San Juan la cual se conecta con las dos sub-cuencas que terminan en el mar Caribe, la del lago de Managua y la del lago de Nicaragua.

La sub-cuenca de la laguna de Masaya comprende 227.86 km<sup>2</sup> e incluye a la laguna así como los municipios de Masatepe y Niquinohomo, misma que mantiene el nivel de sus aguas gracias al escurrimiento superficial de la sub-cuenca y las corrientes de las aguas subterráneas. A su vez esta sub-cuenca se subdivide en dos micro-cuencas que drenan hacia la sub-cuenca con recorrido largo y gran extensión, cinco micro-cuencas alargadas de recorrido medio y tres micro-cuencas de recorrido menor de 3 km.

#### Vegetación

Debido a que el municipio se encuentra en zona de sabana tropical hay pocos bosques y predomina la hierba, actualmente presenta cierta gama de vegetación: Guanacaste, Pochote, Ceiba, Cedro Real, Genízaro, Guachipilín, mismos que han venido desapareciendo a causa de la deforestación con el paso de los años<sup>40</sup>.

#### Fauna

El municipio se caracteriza por la variedad de especies animales que existen: ardillas, armadillos, venados, monos congos, monos aulladores, chocoyos, pizotes, pataconas, chichiltotes, cenizontles, momoto de corona azul, zanates, urracas, güises, saltapiñuelas, carpinteros, iguanas, garrobos, palomas de alas blancas, etc.<sup>41</sup>.

<sup>40</sup> Instituto Nicaragüense de Fomento Municipal INIFOM. “Ficha municipal de Masaya”. 2003. P. 5

<sup>41</sup> Ídem. P. 5

### Riesgos y Amenazas

El municipio se encuentra localizado dentro de la franja de la cadena volcánica de Nicaragua cercano al complejo volcánico de Masaya (activo), Apoyo y Mombacho, por lo cual el territorio es vulnerable a futuras actividades explosivas y tectónicas; la amenaza más latente es ejercida por las cercanías del complejo Masaya, sobre el área de mayor concentración urbana dentro del municipio (ciudad de Masaya).

La emisión constante de los gases emanados por el volcán Masaya provoca efectos dañinos en los pobladores y las zonas agrícolas aledañas al este. La concentración de gases tóxicos en unión con la humedad atmosférica de las zonas cálidas genera las lluvias acidas que dañan los cultivos y las viviendas.

Además es atravesado por dos fallamientos geológicos, según INETER para el área de mayor concentración urbana el riesgo es de 8(Alta) en una escala de 1 a10 resultado de los enjambres sísmicos registrados y las cercanías con el Complejo del Parque Nacional Volcán Masaya (Caldera Masaya); también es afectado por las calderas volcánicas: Las Nubes y la Estrella, estableciéndose en base a ellas dos niveles de riesgo sísmico y volcánico, alto para la zona oeste de la ciudad de Masaya (Caldera La Estrella), y medio para toda el área norte, este (Caldera Las Nubes).. (Ver Ilustración N° 8)

Por limitar con dos cuerpos de agua (Laguna de Masaya y Apoyo) que presentan altas pendientes en sus laderas, el municipio es amenazado por deslizamientos o derrumbes en estas áreas, afectando la primera al oeste de la ciudad de Masaya, así como al sur este, en las laderas de la Laguna de Apoyo las comunidades de el Valle de la Laguna, Diriomito y Pacayita.

Como parte de las amenazas antrópicas se encuentra la red de líneas de alta tensión que atraviesan el territorio municipal, de norte a sur y de oeste a este, afectando principalmente al área norte de la ciudad y sur del municipio, ya que es en estas zonas es donde se concentra la mayor parte del tendido eléctrico.

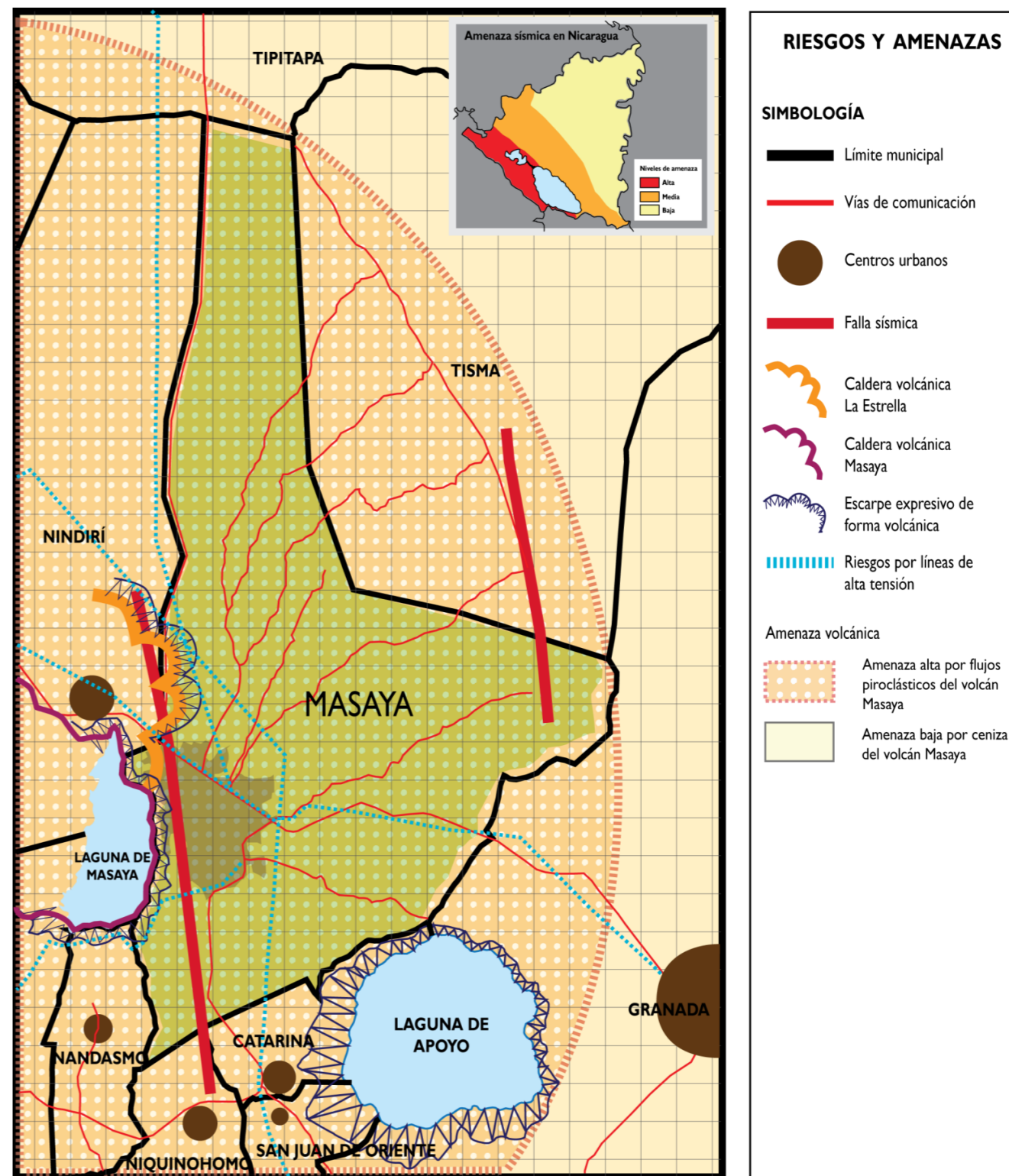


ILUSTRACIÓN 8. RIESGOS Y AMENAZAS PARA EL MUNICIPIO DE MASAYA. FUENTE: CARACTERIZACIÓN DEL DEPARTAMENTO DE MASAYA. DISEÑO: EQUIPO DE TRABAJO.

### Reservas naturales y paisaje

Dentro del territorio Municipal se encuentran el Parque Nacional volcán Masaya, la Laguna de Masaya y la Reserva Natural Laguna de Apoyo y una gran cantidad de recursos naturales, que le confieren altos valores escénicos y paisajísticos, con diversidad de flora y fauna en sus laderas y ecosistemas, lo que representa un elemento vital del patrimonio natural del municipio.



ILUSTRACIÓN 10. VISTA PANORÁMICA DEL VOLCÁN MASAYA Y LA LAGUNA DE SU MISMO NOMBRE. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

Estos recursos a la vez significan áreas para la conservación del medio natural así como para la preservación de pulmones verdes para las zonas humanizadas, así como para el mantenimiento del equilibrio entre los usos del suelo.

El potencial de la laguna de Masaya, se ha visto reducido al paisaje escénico y cultural, contrario a la laguna de Apoyo donde sus aguas aun se pueden utilizar, esto debido a toda la contaminación que han recibido sus fuentes debido a la desembocadura de los causes que recorren la ciudad y bajan de las partes altas del municipio sin ningún tratamiento y que son parte del sistema natural de abastecimiento de aguas de la Sub-cuenca Masaya.

### 2.2.2. Población y asentamientos

El Municipio de Masaya posee una población de 139, 582 habitantes según INIDE 2005, para una densidad de 951.99 habitantes por kilómetro cuadrado. Esta población se encuentra dividida en 67,952 hombres y 71,630 mujeres, representando el 48.68% y 51.32% respectivamente.

### Tendencia Histórica de poblamiento

La tendencia histórica de la población del municipio no ha registrado un proceso estable de crecimiento o decrecimiento en sus tasas históricas, así pues ha pasado de niveles altos a bajos. Para el año de 1963 la población era de 34,158 habitantes teniendo un aumento al año de 1971 de 11016 habitantes (32.25% del total) para una tasa del 3.55% (ver ilustración N°11).

Para el año de 1995 la población aumentó vertiginosamente, arrojando los datos estadísticos un crecimiento del 61.56%, para una tasa anual alta de 4.06%, resultado de movimientos

migratorios ocasionados por distintos sucesos transcurridos, entre ellos: el terremoto de Managua (1971) y los procesos bélicos durante la revolución sandinista (1980), ambos originaron altos desplazamientos poblacionales hacia Masaya debido a su cercanía a la capital, por lo cual resultó ser el escenario de acogida para la mayor parte de los pobladores movilizados.

En el año 2005 la tasa anual tuvo un descendimiento de 2.4 puntos porcentuales, pasando del 4.06% al 1.66%, producto de nuevos procesos migratorios ahora hacia la capital por parte de población en busca de fuentes de trabajo, así también por la reducción de los índices de natalidad debido a las políticas implementadas por el Ministerio de Salud MINSA.

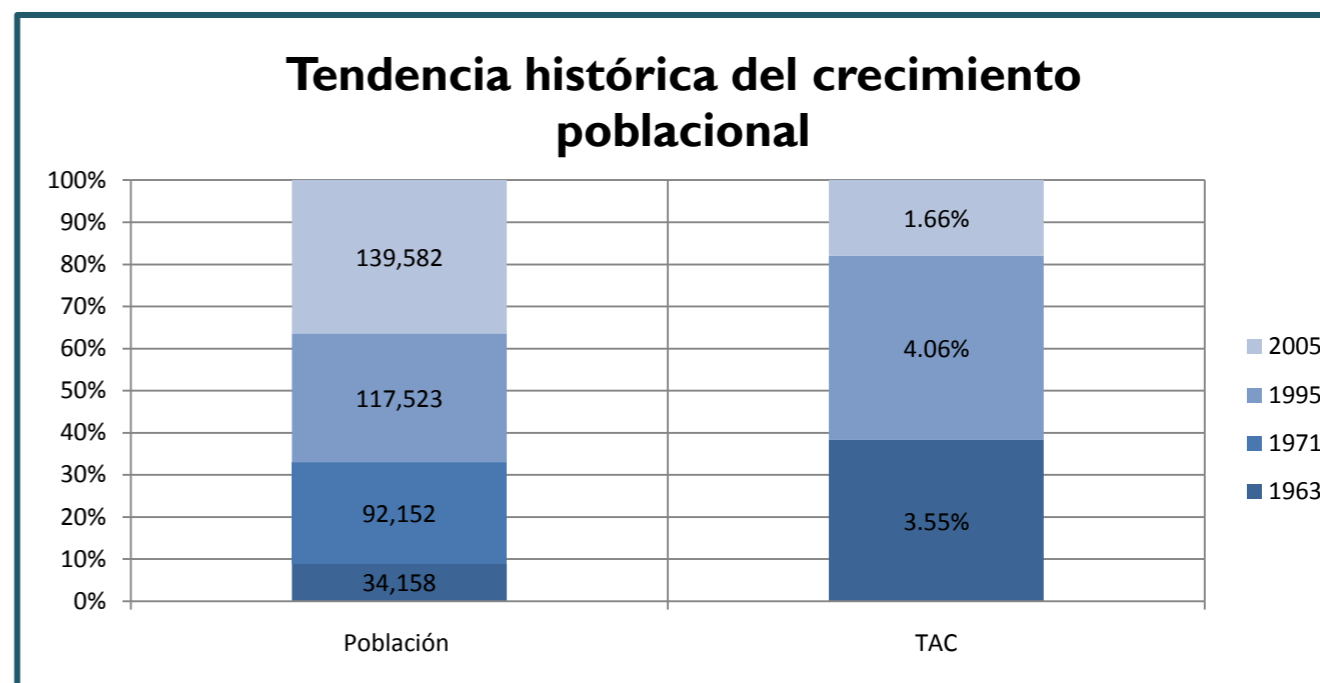


ILUSTRACIÓN 11 TENDENCIA HISTÓRICA DEL CRECIMIENTO POBLACIONAL. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.



### 2.2.3. Aspecto económico

El Municipio de Masaya presenta una dinámica económica basada en la producción artesanal de la micro, pequeña y mediana industria, comercio, además de la agricultura. También como una actividad de crecimiento se incorpora el turismo.

El sector de mayor relevancia y más representativo es el terciario con el 58% del total del municipio, siendo los centros poblados de Masaya y las Flores donde se destaca esta actividad debido a que existe mayor presencia de comercio intermunicipal y son proveedores de servicios públicos, privados e institucionales.

En el sector secundario se identifican como generadoras de empleo las Zonas Francas ubicadas en las cercanías de la Ciudad de Masaya así también, los talleres de artesanía, cuero, textil-vestuario y diversificada con valor patrimonial, histórico y expresión cultural del Municipio destacan los poblados de: Pacayita, Las Flores y la Ciudad de Masaya con el 33%.

En el sector primario la dinámica económica gira en torno a las labores agrícolas con un porcentaje bajo del 9% en los lugares de Pacayita, Los Altos y Las Flores donde se presentan áreas de cosechas como granos básicos: maíz, frijoles y hortalizas. A diferencia de la actividad agrícola la ganadería tiene poca presencia.

### 2.2.4. Infraestructura

La red vial que comunica al Municipio con el resto de localidades de la región, está compuesta por tres troncales principales: carretera regional Managua - Masaya – Granada, carretera nacional Masaya – Tipitapa y la carretera nacional Las Flores – Catarina; una colectora principal, carretera Masaya –Tisma; y dos colectoras secundarias Masaya – Los López y Masaya – Pacayita. (Ver tabla N° 2)

#### Transporte

El municipio de Masaya posee como transporte interurbano dos tipos de servicio: ordinario y otro expreso<sup>42</sup>, que comunican con los departamentos de Managua, Granada, Carazo y Matagalpa, estableciéndose como cede de transporte la terminal de buses de la ciudad de

<sup>42</sup> El transporte ordinario se refiere a las unidades que en su recorrido realizan varias estaciones; en el caso del transporte expreso este tiene un recorrido directo entre sus puntos de partida y llegada.

Masaya; a nivel interno municipal se establece una conexión con las áreas urbanas y rurales a través del transporte urbano colectivo con 18 rutas de servicio ordinario así como 300 unidades de taxi que permiten la vinculación con las comarcas y municipios aledaños.

Vía	Ancho de vía	Tipo de revestimiento	Distancia recorrida	Estado	Función
Carretera Managua-Masaya-Granada.	40 Mt.	Asfalto		Bueno	Conexión con la capital y el municipio de Granada.
Carretera Masaya-Tipitapa	20 Mt.	Asfalto	16 km	Bueno	Conexión con los departamentos del norte y centro del país.
Carretera Las flores-Catarina	20 Mt.	Asfalto	5 km	Bueno	Conexión con la zona sur del país.
Carretera Masaya-Tisma	16 Mt.	Adoquín	14.5 km	Bueno	Comunicación del Municipio de Tisma con la Zona urbana de Masaya.
Carretera Masaya- Los López	12 Mt.	Sin revestimiento	4 km	Malo	Comunicación con las comarcas del norte del municipio
Carretera Masaya-Pacayita	12 Mt.	Sin revestimiento	2 km	Malo	Comunicación con las comarcas del sur.

TABLA 2. VIALIDAD DEL MUNICIPIO. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

### 2.2.5. Equipamiento y vivienda

#### Educación

El municipio de Masaya cuenta con un total de 114 centros educativos, según el MINED distribuidos en 13 núcleos, de éstos 17 son colegios con modalidades de educación pre-escolar, primaria y secundaria, 5 son de educación secundaria, 60 de modalidad primaria y 30 preescolares (27 comunitarios y 3 privados).

De este total de centros educativos sólo 50 (43.85%) escuelas se encuentran distribuidas en los asentamientos fuera de la ciudad. De este total 23 centros abastecen a la población de la zona sur del municipio<sup>43</sup>.

A nivel municipal, hacia el año 2005 según censo INIDE, posee una población analfabeta de 5574 personas y 48993 alfabetos, que representan el 10.20% y el 89.8% respectivamente. En el área rural el 42% es analfabeta frente a un 18.8% en el área urbana, estableciéndose una clara diferencia entre estas zonas.

### Salud

Respecto a la salud, el municipio cuenta con una red de unidades de salud compuesta por 19 unidades, dos hospitales: uno de ellos estatal, brinda servicio al área urbana y rural del municipio así como a los municipios del departamento y centros poblados aledaños, y el otro privado; dos centros de salud, y 15 Puestos de salud, cuatro de estos ubicados en el área urbana y el resto distribuidos en toda el área rural, siendo éstos los más deteriorados. Además de esta red se encuentran 50 casas bases, aproximadamente 177 brigadistas, 13 colaboradores voluntarios y 29 parteras.

### Abastecimiento

Posee un Mercado Municipal, considerado como el segundo más grande de Nicaragua, que da abastecimiento al resto de municipios del departamento y poblados de otros departamentos, en este centro se distribuye la producción de toda el área rural, del resto de municipios del departamento y de otras regiones del país.

### Vivienda

El Municipio de Masaya cuenta con un total de 25,851 viviendas de las cuales el 65% pertenecen al área urbana con 16,865 y el 35% al área rural con 8,986 de viviendas particulares ocupadas, según censo del INIDE 2005, no existiendo déficit habitacional según los datos porcentuales con que se cuenta.

<sup>43</sup> Vista Alegre, Nandayure, El Mojón, El Túnel, Pacayita, Diriomito, El Valle de la Laguna, Quebrada Honda, La Poma, El Hatillo, La Reforma, El Chilamate, La Garza, Los Cocos, Llano Grande y Las Flores.

## 2.2.6. Patrimonio cultural y natural del Municipio

El Municipio de Masaya tiene en su territorio una diversidad de recursos de gran valor natural y cultural, siendo esto un potencial turístico, que además por su cercanía a la capital y Granada, así como por poseer una buena infraestructura de carreteras, le proporcionan ventajas por su comunicación con estos y los centros poblados del resto de municipios del departamento con quienes comparten riquezas de estas índoles, lo que facilita su utilización, conservación y aprovechamiento de este para el desarrollo socio-económico.

Su patrimonio natural está conformado principalmente por dos cuerpos de aguas, la laguna de Masaya que forma parte del conjunto Parque Nacional volcán Masaya y la Reserva Natural laguna de Apoyo por sus ecosistemas naturales, y riqueza paisajística.

Su patrimonio cultural posee una gran riqueza y diversidad en expresiones que van desde la arquitectura, elementos urbanísticos hasta manifestaciones sociales que dan vida al todo el espacio inerte construido.



ILUSTRACIÓN 12. LAGUNA DE APOYO. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

ILUSTRACIÓN 13. LAGUNA DE MASAYA. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

El patrimonio tangible en el municipio, principalmente se concentra en el área urbana, sin embargo lo que corresponde al inmaterial, este se puede observar de una forma más equitativa en todas las comunidades que lo componen, ya que este se ve expreso en sus costumbres, creencias, ritos, medicinas gastronómicas, fiestas patronales, fiestas populares, que se reflejan en sus danzas, teatros, música y productos artesanales.

### 3. La ciudad de Masaya

La ciudad de Masaya “Patrimonio Cultural de la Nación” y “Capital del folklor Nacional”, es la depositaria principal de las costumbres y tradiciones prehispánicas, reconocida a nivel de la región y en todo el territorio nacional por su riqueza y diversidad cultural.

También es distinguida por su gran producción artesanal, base de su economía; La ciudad de Masaya se encuentra ubicada entre las ciudades de Managua y Granada, goza de una posición privilegiada respecto a vías de comunicación, servicios y potencial turístico que se genera entre ambas.

#### 3.1.Desarrollo Histórico del poblamiento

Los primeros pobladores de Masaya eran de origen chorotega, llamados Dirianes a causa de las alturas de las montañas de la región donde se ubicaron, refiriéndose a Masaya, la Meseta de los Pueblos, Carazo y Granada<sup>44</sup>.

El conjunto de Masaya y su complejo territorial aledaño constituían una de las provincias indígenas del país más pobladas y dentro de la cual los poblados más importantes resultaron Masaya y Nindirí<sup>45</sup>.

Pese a todo el proceso de exterminación durante la colonia española en el territorio, en Masaya se logró contener gran cantidad de indígenas que se ubicaban en la localidad de Monimbó pauta que dio lugar a la conformación de las parcialidades que constituirían la actual ciudad de Masaya.

Destacable es el hecho que en el territorio de Masaya respecto al resto del país se haya logrado el mantenimiento de una importante cantidad de población indígena, que ha mantenido las actividades económicas, culturales, religiosas y de manufactura tradicionales.

##### 3.1.1. Masaya en la Pre hispanidad - poblamiento

El territorio de Masaya era una de las provincias indígenas con mayor población. Estaba constituida por el conjunto de pueblos que se ubicaban alrededor de la laguna de Lenderí – hoy Masaya – se encontraban estructurados políticamente como cacicazgos.

<sup>44</sup> Asociación de Municipios de Masaya. (AMUDEMÁS), Caracterización del Departamento de Masaya, 1<sup>era</sup> edición 2010 p. 4.

<sup>45</sup> Opcit. p. 4.

Según Incer Barquero, el cacicazgo de Masaya era unos de los más poblados con 100 mil habitantes a la llegada de los colonos. Sus pueblos estaban asentados alrededor de la laguna, entre ellos destacaban Nindirí (lugar de residencia del cacique), además Nacatime, Mombazina (ahora Monimbó), Namotiva (Catarina), Marinalte (San Juan de Oriente), Niquinohomo y Matapaleta (Masatepe).

##### 3.1.2. Formación de la urbe

En 1524 luego del descubrimiento de Nicaragua por los españoles se da en el territorio nacional la fundación de dos ciudades León (viejo) y Granada, es hasta en 1529 que con Pedrarias Dávila se da la expansión de la colonia y se crean las primeras encomiendas entre ellas la de San Fernando de Masaya en 1548, cercana al poblado indígena de Monimbó.

La ciudad de Masaya se generó espontáneamente por el cruce de los caminos que unía los poblados indígenas, el camino que conducía a los pueblos en las meseta por el sur oeste y los que conducían hacia Nindirí y Xalteva; al Noreste y sureste respectivamente, lo cual la convirtió en una ciudad de tránsito. (Ver Plano N° 1)

Después del 1700 en el cruce de los caminos es erigida la parroquia de San Fernando, (que luego cambió su nombre a Nuestra Señora de la Asunción), ubicada dentro de la plaza central que medía 150 x 150 metros, se concentraba el poder Civil, religioso y el comercio alrededor de esta, de esta forma se estaba consolidando la primera estructura urbana, para el año de 1752 constituida en cuatro parcialidades pobladas en su mayoría, por indios, mestizos y ladinos según relata el Obispo Morel en su visita:

*“...su asiento en un llano sucio de monte; compónese de cuatro parcialidades, llamadas Diriega, Monimbó, Don Sebastián y Guillén; ocupan como una legua en circuito, hay cabildo de teja de ochenta varas; venta, de veinticinco, casa del Gobernador, y veintiocho de particulares; todas de teja. Las de paja se reducen a mil doscientas treinta y cinco; unas y otras con sus oficinas necesarias; las ciento noventa y ocho pertenecen a ladinos y las restantes a indios, no guardan unión, ni forman calles y las más se ocultan entre árboles y platanares. Habítanlas otras tantas familias que constan de seis mil veinticuatro personas de todas edades (Morel de Santa Cruz, 1752).*



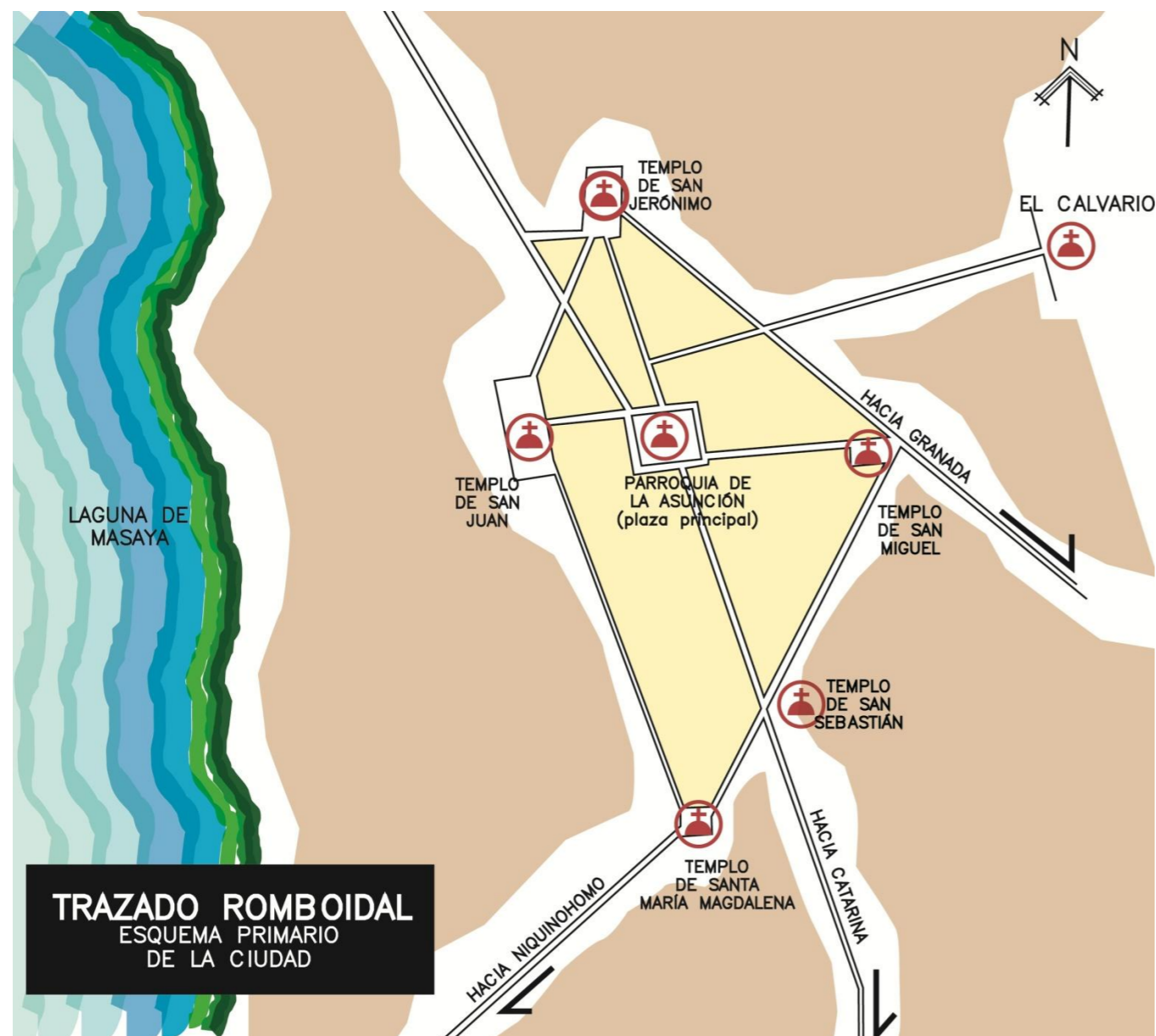


ILUSTRACIÓN 14 UBICACIÓN DE LOS TEMPLOS Y TRAZADO ROMBOIDAL

FUENTE: ELABORADO POR AUTORES, A PARTIR DE ENRÍQUEZ, SOTOMAYOR Y VÁSQUEZ, BORGE. “RESTAURACIÓN DEL PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO DE LA CIUDAD DE MASAYA” 1977.

Debido a la creciente población en esa época, para establecer un orden urbano y prestar los servicios religiosos a toda la población se debieron construir cuatro templos con plazas rodeadas de corredores, se encontraban orientados hacia los cuatro puntos cardinales teniendo como base el templo de San Fernando, definiendo así, el desarrollo urbano de la ciudad.

La comunicación vial entre estos templos originó un trazado romboidal (del cual en la actualidad aun se observan en el trazado urbano algunas referencias), debido a la ubicación de los templos, de la siguiente manera: al norte, el templo de San Jerónimo; al sur, San María Magdalena; al este, San Miguel; y al oeste, el templo de San Juan Bautista. (Ver Ilustración N°14)

### 3.1.3. Evolución de la ciudad en el siglo XIX

La ciudad se encontraba dividida en cuatro parcialidades o barrios de las cuales, a dos de estas (Don Guillén y Don Sebastián) se les cambió el nombre en el siglo XIX, sustituyéndolos por San Jerónimo y San Juan respectivamente, con la finalidad de establecer cantones electorales.

En los años independentistas, el pueblo de Masaya fue elevado al rango de “Real Villa Fiel de San Fernando de Masaya”, el 24 de marzo de 1819. Para los años comprendidos entre 1835 y 1840 la población llegaba por el norte hasta el Templo de San Jerónimo, la mayoría de las construcciones eran de casas pajizas.<sup>46</sup> (Ver ilustración N° 15)



ILUSTRACIÓN 15. ESQUEMA DE LA CIUDAD ENTRE LOS AÑOS 1835 Y 1840. DISEÑO: EQUIPO DE TRABAJO

Posteriormente por acuerdo de la Asamblea legislativa del 2 de septiembre de 1839, se concedió a la Real Villa de San Fernando de Masaya, el título de Ciudad, quedando como Subprefectura del departamento de Granada.

<sup>46</sup> Enríquez, Sotomayor, Vásquez, Borge. “Restauración del Patrimonio arquitectónico de la ciudad de Masaya”, Marzo. 1977. P.18.

**PLANO DE CRECIMIENTO  
HISTÓRICO DE LA CIUDAD**





ILUSTRACIÓN 16: NÓTENSE LOS TEMPLOS QUE FUERON INCENDIADOS DURANTE LA GUERRA. DISEÑO: EQUIPO DE TRABAJO.

Durante la Guerra Nacional, se libran importantes batallas dentro de la ciudad, siendo ocupada por los ejércitos aliados el 2 de octubre de 1856, enfrentando a los filibusteros comandados por William Walker, Masaya se convirtió en la primer ciudad en arder bajo la antorcha filibustera, fueron incendiados los templos de San Sebastián, en Monimbó y la ermita de Santiago sobre el mismo eje hacia el norte.

Para el 10 de marzo de 1883, es nombrado Departamento el Distrito judicial de Masaya, conformándose por los pueblos de: Masaya (ciudad cabecera departamental), Masatepe, Nandasmo, Nindirí, La Concepción, y el cantón de Tisma y Tismita; para 1894 debido a una reorganización político-administrativa promulgada por José Santos Zelaya los pueblos de Niquinohomo, San Juan de Oriente y Santa Catalina<sup>47</sup>, le son segregados al departamento de Granada y anexados al de Masaya.<sup>48</sup>

En el año de 1891 se construye el Mercado Municipal o Mesón central, para el año de 1894 con la inauguración de la estación del Ferrocarril que comunicaba a Managua y Masaya, se habilitó una nueva vía llamada “El Progreso” cuyo fin era unir el mercado y la estación del tren para favorecer al comercio. El 5 de abril bajo decreto de ley es inaugurado el ferrocarril que se dirigirá hacia los pueblos, para unir la Plaza Central con la Estación ferroviaria se creó una conexión que recibió el nombre de “Avenida Zelaya”.

ILUSTRACIÓN 17. VÉASE EN LOS ESQUEMAS LA TRANSFORMACIÓN DE LA TRAMA URBANA ROMBOIDAL Y EL CRECIMIENTO DE LA CIUDAD HACIA EL NORTE, EN DIRECCIÓN DE LA LÍNEA FÉRREA. FUENTE: GÓMEZ, MANUEL Y LÓPEZ, WALTER\*. DISEÑO: EQUIPO DE TRABAJO.

<sup>47</sup> Hoy Municipio de Catarina.

<sup>48</sup> Balladares, Gaitán, Cordero, Hernández, Murillo. “Masaya, Historia y Vida.” 2009 p. 63

\*Resultado de la investigación realizada en el Plan de Conservación y Gestión del patrimonio Cultural de la Ciudad de Masaya.





### 3.1.4. Evolución de la ciudad en el Siglo XX

La ciudad sigue su expansión, durante los primeros años del siglo XX, se dan importantes sucesos sociales así como construcciones de equipamientos urbanos, que van dando forma a la trama urbana, así en 1908 se construye el Hospital San Antonio prolongando la calle San Juan hacia el oeste de la ciudad, formándose así la Calle Central de San Juan.

En 1912 durante la guerra de Mena, Masaya es escenario de enfrentamientos sangrientos, posteriormente en 1925 un fuerte sismo destruye el Templo de San Jerónimo, reconstruido en 1928; y un año anterior se construyen las Instalaciones del Colegio Salesiano Juan Cagliero ahora Don Bosco, alterando la traza urbana original, al cortar la calle diagonal que unía los templos de San Sebastián y San Miguel y los espacios públicos subordinados de estos.



ILUSTRACIÓN 18. NÓTESE EN LA IMAGEN LA EXTENSIÓN DE LA CIUDAD HACIA EL ESTE DEBIDO A LA CONSTRUCCIÓN DEL HOSPITAL SAN ANTONIO (1908). FUENTE: GÓMEZ, MANUEL Y LÓPEZ, WALTER. DISEÑO: EQUIPO DE TRABAJO.

En 1932 es inaugurada la actual Estación del Ferrocarril. Debido al crecimiento de la ciudad, se es impuesta una trama cuadrangular que se superpuso con la trama original romboidal por lo cual resulto un trazado semi-regular y se dio lugar a la formación de hitos urbanos como las 7 esquinas. (Ver ilustración N°18) A inicios de los años 40 se asfaltó la primera calle, siendo esta la Avenida El Progreso.

En 1972, tras el terremoto

de Managua, la ciudad de Masaya, debido a su cercanía a la capital sirvió de albergue para gran cantidad de damnificados por el sismo, eventualidad que incidió en un acelerado incremento de su población urbana, así como en la demanda de servicios e infraestructura, dando origen a nuevos barrios, repartos y villas ya poblados y espontáneos.

Más tarde las luchas revolucionarias contra la dictadura somocista 1977 – 1979 ocasionaron grandes daños en la infraestructura de la ciudad, causando cambios en su estructura e imagen urbana, ejemplo de ello, la destrucción de una manzana completo de viviendas al norte del templo San Jerónimo, ahora parque 3 de julio. (Ver ilustración N° 19)

En 1987 se construye el actual Mercado Municipal, Ernesto Fernández<sup>49</sup>, ocasionando un nuevo crecimiento urbano hacia el este, desde estos momentos se da inicio a un proceso desordenado de crecimiento urbano, sin control y regulaciones por parte de la entidad municipal.

Para el año 2000 se produce otro evento telúrico de gran intensidad que viene a transformar la imagen urbana de la ciudad con la destrucción de gran parte de inmuebles construidas en sistemas tradicionales lo que ocasionó la pérdida del legado histórico que estos aportaban a la ciudad así como generando una nueva imagen en el centro por las nuevas construcciones.



ILUSTRACIÓN 20. CASA CURIAL SAN JERÓNIMO DESTRUIDA POR EL TERREMOTO DEL AÑO 2000. FUENTE: ARCHIVO INETER.



ILUSTRACIÓN 19: VÉASE LA MANZANA DE VIVIENDAS DESTRUIDAS DURANTE UN BOMBARDEO A LA CIUDAD.



ILUSTRACIÓN 21. VIVIENDA DESTRUIDA POR EL TERREMOTO DEL AÑO 2000, CERCANOS AL PARQUE SAN JERÓNIMO. FUENTE: ARCHIVO INETER.

<sup>49</sup> Considerado el segundo centro de compras de esta tipología más grande de la región, luego del Mercado Oriental.

### 3.1.5. La ciudad en la Actualidad

En los siguientes acápite abordaremos algunos aspectos generales sobre la ciudad en los períodos recientes a nuestra actualidad.

#### Sociedad y economía

Masaya con un área urbana de 64 km<sup>2</sup> cuenta para el año 2009 con una población de 111,504<sup>50</sup> habitantes, constituyendo este el 66% del total de la población del municipio, y una densidad de 1742.25 hab/km, respondiendo a ser de las áreas urbanas más densamente pobladas a nivel nacional.

La cantidad de viviendas para el área urbana hacia el año 2009, según la municipalidad es de 17,524, representando el 65% del total del municipio, para una densidad bruta urbana de 116 hab./Ha. y habitacional de 18 viv./Ha.<sup>51</sup>

La ciudad se ha visto inmersa en diversos procesos<sup>52</sup> a lo largo de su historia, los cuales han tenido influencia directa sobre el comportamiento demográfico que esta ha experimentado, manifiesto en la gran cantidad de habitantes que alberga y su diversidad.

#### Tendencia histórica del crecimiento poblacional

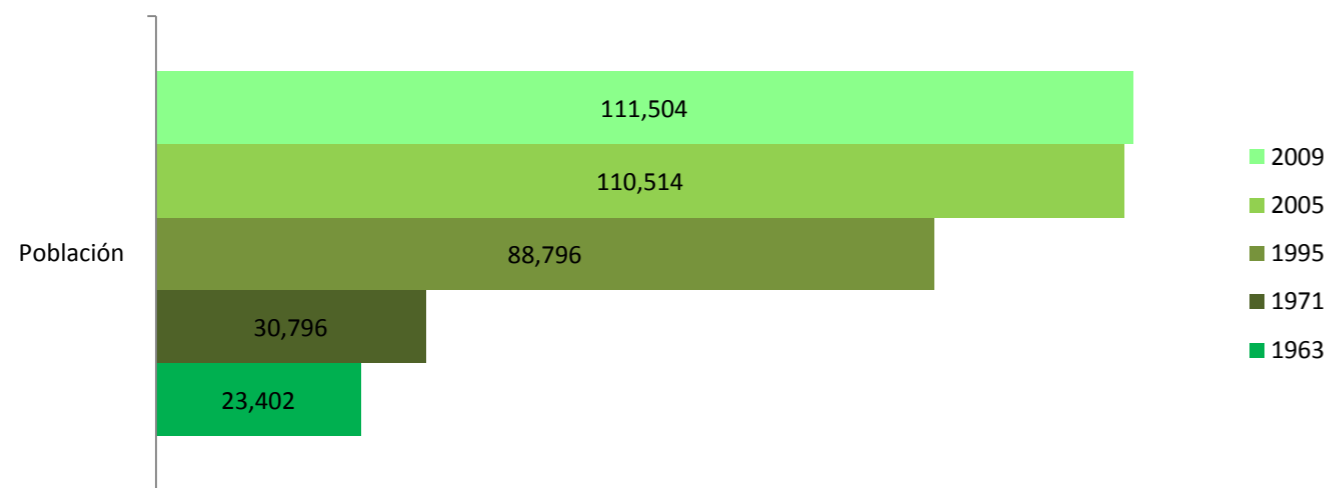


ILUSTRACIÓN 22. ELABORACIÓN PROPIA. FUENTE: CENSOS INEC Y PLAN DE VIVIENDA MUNICIPAL (2009)

<sup>50</sup> Alcaldía de Masaya. “Plan municipal de vivienda 2009 – 2020.Municipio de Masaya” 2009. Masaya. Pág. 65.  
<sup>51</sup> Instituto Nacional de información y desarrollo (INIDE). “VIII Censo de población y IV de vivienda, 2005”. Managua. 2005.  
<sup>52</sup> Terremotos (2000), conflictos bélicos (Revolución Sandinista, 1980), migraciones (debidas al terremoto de Managua de 1971, y la revolución Sandinista en 1980), entre otros.

La economía de Masaya descansa en el sector terciario primordialmente, comercio formal e informal, y servicios, esto atribuido al posicionamiento estratégico dentro del área metropolitana de Managua<sup>53</sup>. El sector secundario le sigue en segundo grado de importancia dentro de la economía urbana, destacándose la pequeña industria artesanal, que se ve favorecida por el carácter turístico de la ciudad y su cercanía con Granada. Este tipo de industria representa el 26% de los empleos.<sup>54</sup>

#### Medio natural y riesgos.

Masaya se encuentra circunscrita dentro de un medio natural muy rico, marcado por la presencia de elementos naturales tales como: cuerpos de agua y relieves con vegetación variada que delimitan la ciudad.

Hacia el costado noroeste de la ciudad, se encuentra la Laguna de Masaya y sus laderas boscosas, parte del parque Nacional Volcán Masaya; la topografía en la mayor parte del área urbana es muy baja oscilando entre el 0 y 2% en dirección este-oeste, estableciendo claramente ejes de vaguada que se dirigen hacia el cuerpo de agua.

El medio geológico en el cual se encuentra contextualizada la urbe, se halla muy marcado por la presencia de accidentes tectónicos, siendo el principal, el complejo volcánico del Masaya y su caldera, ubicado al noroeste de la ciudad representando uno de los principales riesgos para los habitantes de la ciudad (Ver plano N° 2).

Según estudios realizados por el INETER, la amenaza sísmica asignada para la ciudad es de 8 en un rango que va de 1 a 10, debido a su ubicación directa sobre el eje de la cadena volcánica<sup>55</sup>. Por estas razones y las pendientes, las zonas de la ciudad ubicados al oeste a los bordes de la laguna se encuentran en riesgos de vulnerabilidad ante deslizamientos por las inestabilidades del terreno.

<sup>53</sup> El Área Metropolitana de Managua está conformada por: Managua, Masaya, Granada y Carazo.  
<sup>54</sup> Opcit. “Plan municipal de vivienda 2009 – 2020.Municipio de Masaya”. Pág. 66  
<sup>55</sup> Sistema nacional para la prevención, mitigación y atención de desastres (SINAPRED). “Reporte sobre las Amenazas, Vulnerabilidad y Riesgos ante Inundaciones, Deslizamientos, Actividad Volcánica y Sismos, Masaya”. Managua. Septiembre. 2005 Pág. 30

## **PLANO DE RIESGOS Y AMENAZAS DE LA CIUDAD**



### Infraestructura técnica y equipamiento

Masaya según el sistema de ordenamiento territorial, establecido por el Instituto Nicaragüense de Estudios Territoriales<sup>56</sup>, en el decreto de “Normas, pautas y criterios para el ordenamiento territorial de Nicaragua”, funge como ciudad cabecera municipal y por ello tiene el rol de abastecer de los servicios institucionales y de salud al resto de poblados cercanos y por lo cual debe de poseer infraestructura que responda a estas necesidades. (Ver Plano N° 3)

A la vez cuenta con acceso al servicio de agua potable, sin embargo la cobertura carece de calidad, ya que no todo el casco urbano es abastecido permanentemente del vital líquido, habiendo momentos de corte en ciertas parcialidades, principalmente en las zonas altas. Debido a la demanda de la población servida según ENACAL, el abastecimiento debe de racionarse, resultando mal abastecida la mayor parte de la ciudad, en las zonas suroeste, sureste y sur, con cortes de hasta más de doce horas, y hasta tres horas de abastecimiento por las noches.<sup>57</sup>

El drenaje sanitario abarca solamente al 44% del total de las viviendas del área urbana. El drenaje pluvial es inexistente, salvo la presencia de cortos tramos existentes en algunas partes de la ciudad que se encuentran en mal estado y no dan abasto para el caudal que percibe la ciudad, generándose por estas razones un ambiente de insalubridad en las calles durante la época de invierno.

El equipamiento educativo municipal es accesible. El sistema de educación es muy amplio dentro de la ciudad, contando con las modalidades desde preescolar comunitario, regular; hasta secundaria a distancia, para adultos y regular; habiendo una gran concentración de centros de educación preescolar, primaria y secundaria en el casco urbano, no existiendo centros de educación técnica.

Lo que respecta al equipamiento de salud, Masaya, debido a su categoría dentro del sistema de asentamientos, debe de asistir al resto municipios del departamento y localidades cercanas, cuenta con un hospital general, dos centros de salud y once puestos de salud, parte de estos no prestan las condiciones de infraestructura necesarias para prestar el servicio.

<sup>56</sup> INETER

<sup>57</sup> Opcit. “Plan de desarrollo urbano de la ciudad de Masaya”. Pág. 80

La ciudad Masaya se encuentra circunscrita dentro de una red vial de comunicación regional que la bordea y a la vez le permite tener una buena comunicación con los centros poblados aledaños y la región norte, centro y sur del país, por medio de las vías regionales Managua-Masaya-Granada, Masaya-Tipitapa y la carretera Masaya-Catarina-Diriá-Diriomo conocida como ruta a los Pueblos, respectivamente. (Ver Plano N° 4)

El resto del sistema de comunicación interurbano está compuesto por vías primarias para el tránsito de acceso o salida del centro de la ciudad, siendo estas las que poseen revestimiento de asfalto y en casos adoquín en ciertos tramos en mejor estado, luego están las vías secundarias constituidas por todas aquellas que distribuyen al resto de barrios de la ciudad y que en su mayoría presentan revestimiento de adoquín y están en regular estado; para cerrar el sistema se encuentran las vías locales, consideradas todas estas aquellas como callejones, andenes y calles peatonales, que en su mayoría no suelen poseer ningún tipo de revestimiento.

### Imagen Urbana

Según Kevin Lynch, la percepción que nosotros tenemos de la ciudad no es continua, sino fragmentaria, mezclada con otros elementos, percibidos por nuestros sentidos, empero por esta razón no es una imagen subjetiva, ya que en ella se “... *manifiesta toda una serie de mensajes y significados que la propia sociedad quiere expresar.*”<sup>58</sup>

Es así entonces que, la imagen de la ciudad de Masaya, se genera principalmente por su herencia colonial e indígena, una metamorfosis entre lo funcional de las líneas ortogonales y lo orgánico de los caminos espontáneos, generando así una trama particular en donde se conjugan los vacíos y llenos, los espacios públicos y privados, con el verdor y las formas naturales del entorno inmediato.

Masaya ha tenido un crecimiento demográfico acelerado, marcado en distintos momentos por razones ajenas a la misma, así también su proceso de crecimiento se ha dado sin modelos programáticos a seguir, que conlleven a la misma a poder controlar el crecimiento de los espacios urbanos.

<sup>58</sup> Lynch, Kevin. “La imagen de la ciudad”. Buenos Aires, Argentina. 1959. Pág. 10

El Plan Maestro de Desarrollo Urbano de la ciudad de Masaya (2014), realizó una clasificación de la ciudad en zonas, que posibilitan obtener la lectura de la localidad de manera más concreta, éstas son las siguientes: (Ver Plano N° 5)

**Zonas de valor histórico cultural:** Esta zona está constituida por el área fundacional, donde se concentran edificaciones con valor arquitectónico e histórico y asentamientos indígenas (Monimbó).

**Zonas de valor escénico:** Esta zona se localiza al oeste de la ciudad y está constituida por la Laguna como punto límite del área urbana y el verdor del bosque latifoliado en sus laderas, formando parte de este conjunto el Volcán Masaya y la zona oeste del Municipio.

La Laguna de Masaya y los Cerros la Barranca y Coyotepe (por su altura, estos cerros destacan dentro de la ciudad), inciden marcadamente en la imagen de Masaya. Estos elementos le confieren un alto valor escénico y un fuerte potencial para el turismo pasivo.

**Puntos de interés urbano:** En su área urbana se identifican puntos y corredores concentradores de actividades comerciales y de servicios (centralidad urbana), incluye servicios públicos municipales y nacionales. Estos son generadores de los mayores movimientos peatonales y vehiculares dentro del área urbana.

**Zonas deterioradas:** Esta zona está conformada por barrios localizados en la periferia de la ciudad, algunos de éstos, asentados entre cauces, sectores en situación de riesgo, inadecuadas condiciones higiénico-sanitarias y viviendas precarias.

Las principales sendas que se reconocen en la ciudad están dadas por el sistema vial primario de la ciudad, así como las vías de mayor orden<sup>59</sup> que le comunican con el resto de la región; a la vez estas sirven de bordes ya que constituyen un elemento divisorio en la imagen de esta, segmentándola hasta el punto que, para visitantes así como ciudadanos es difícil establecer una lectura de conjunto.

La falta de control y planificación urbana puede leerse en los estilos de vida de sus habitantes, en donde los problemas de insalubridad, hacinamiento, precariedad en las viviendas, inseguridad ciudadana, servicios básicos inadecuados.

Los cauces que atraviesan de este a oeste a la ciudad son elementos naturales que se definen como bordes y segmentan al área urbana en tres tantos, estos elementos constituyen puntos de interés para el desarrollo de propuestas paisajísticas que aporten valor natural y mejoren los estilos de vida de aquellos que habitan a lo largo de estos (ver plano N° 5).

Los hitos se encuentran en su mayoría supeditados a los bienes inmuebles con carácter histórico-monumental, destacando los templos y espacios públicos cercanos a éstos, así como también los principales equipamientos que por su envergadura y presencia se han constituido puntos de referencia en la ciudad.

Los principales nodos, se han generado por el cruce de las vías principales, identificándose básicamente aquellos dispuestos a lo largo de la carretera Managua-Masaya-Granada, luego los que se generan a lo interno de la ciudad, destacándose el hito urbano de las siete esquinas, ejemplo de la mezcla entre los trazados que se conjugaron en la formación de la ciudad.

Así entonces puede observarse que, la imagen urbana de la ciudad de Masaya posee una gran riqueza por la variedad de sus elementos, distintos entre ellos, fruto de la simbiosis entre los componentes autóctonos de la cultura de los pueblos originarios así como por todos aquellos traídos de culturas europeas, y las nuevas intervenciones y procesos de transformación atravesados por esta a lo largo de su historia.

<sup>59</sup> Carretera Regional Managua-Masaya-Granada y Regional Las flores –Catarina.

**PLANO DE INFRAESTRUCTURA  
TÉCNICA Y EQUIP. DE LA CIUDAD**

## PLANO DE SISTEMA VIAL DE LA CIUDAD



## PLANO DE IMAGEN URBANA DE LA CIUDAD

## PLANO DE USOS DE SUELO DE LA CIUDAD



### Patrimonio Cultural y Natural

Masaya destaca del resto de municipios del país por su vasto bagaje cultural, es merecedora por ello de dos declaratorias que reconocen su valor: el Decreto legislativo No 61 “**patrimonio cultural de la nación**” y el No. 2687 “**Masaya Capital del Folclor de Nicaragua**”.

### Patrimonio Inmaterial

La trama urbana y la arquitectura de la ciudad se convierten en el escenario para el desarrollo de la gran cantidad de manifestaciones con que se engalana la ciudad, los parques y plazas son los principales puntos en donde los cuales se realizan una variedad de exposiciones de las riquezas culturales, danzas, teatros callejeros, procesiones, etc.

Las manifestaciones culturales de la ciudad de Masaya son la expresión de la creatividad de su población, en su gastronomía, su artesanía, vestimentas, su religiosidad, danzas, música, pintura, escultura, etc., siendo así sus pobladores el depósito y guardia de todo el patrimonio con el que cuenta, debido al apropiamiento existente entre ambos es que, muchas de la gran cantidad de muestras culturales han persistido hasta nuestros días.

El principal foco y generador del patrimonio cultural es la ciudad de Masaya, y el corazón de ésta, el barrio de Monimbó, las costumbres y tradiciones se encuentran muy arraigadas en su población, éstos se encuentran organizados en agrupaciones llamadas mayordomías, patronatos, cuadros<sup>60</sup>, que posibilitan la realización de las diversas festividades religiosas o culturales a lo largo del año.

El seno familiar es el principal núcleo de desarrollo de las expresiones culturales del municipio de Masaya, es en ella donde se da la verdadera riqueza sociocultural de sus tradiciones y costumbres prehispánicas.<sup>61</sup>

<sup>60</sup> Diferentes formas de organización:

Mayordomías: Conjunto de personas encargadas de organizar y realizar festividades religiosas y culturales, que son escogidas por el Mayordomo(a) de la festividad, para el caso de las religiosas establecido(a) por el párroco de la localidad.

Patronatos: Miembros de la mayordomía, son los encargados de las festividades más pequeñas celebradas en el marco de una mayor. Ejemplo: enflorada de la virgen, para la fiesta de la Asunción.

Cuadro: Apoyo de los patronatos y mayordomías, encargados de la comida, de las flores, de la pólvora, entre otros.

<sup>61</sup> AMUDEMAS, Caracterización del Departamento de Masaya, 1<sup>era</sup> edición 2010



ILUSTRACIÓN 23 BAJADA DE LA IMAGEN DE SAN JERÓNIMO, FOTO TOMADA DESDE LA TORRE DE LA IGLESIA DEL MISMO NOMBRE. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO



ILUSTRACIÓN 25 PAREJA DE NIÑOS CON EL TRAJE DEL MESTIZAJE. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO



ILUSTRACIÓN 26 PERSONAJES DEL BAILE LOS DIABLITOS. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO



ILUSTRACIÓN 24 PROCESIÓN DE SAN JERÓNIMO 30 DE SEPTIEMBRE, AVENIDA REAL SAN JERÓNIMO. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.



De las muestras más destacadas y reconocidas a niveles regionales, están las fiestas del Santo Patrono San Jerónimo, la de más larga duración en todo el país, a la cual asisten visitantes de toda la región del pacífico, y dentro de la cual se realizan diversas actividades culturales y religiosas.

Entre estas manifestaciones están: los tradicionales torovenados, procesión de los Agüizotes, y los bailes folklóricos que abarcan un período de octubre a noviembre (Ver tabla N° 4, síntesis de las manifestaciones culturales de la ciudad).

El barrio de Monimbó es el centro de la cultura de la ciudad, sus pobladores realizan actividades culturales a diario, unos como medios de sustento económico familiar, como la elaboración de artesanías en madera, textil, calzado o cuero; y otros como expresiones sociales, en celebraciones de cumpleaños, velas, rezos de difuntos<sup>62</sup>, festividades religiosas<sup>63</sup>, en las cuales el sincretismo de su folklor se ponen de manifiesto en cada una de sus expresiones, en sus comidas, sus formas de interacción social, sus danzas y cada uno de los elementos que conforman el conjunto de obras.

### **Patrimonio Material**

Masaya al contrario de otras ciudades de importancia cultural como León y Granada, no fue de carácter fundacional, sino que se estableció como una ciudad de tránsito en la época de la colonia y a partir del núcleo de la comunidad Indígena de Monimbó que se encontraba establecida, primeramente en las laderas de la Laguna de Masaya y luego en las partes de mayor altitud, la actual zona urbana<sup>64</sup>.

Debido al carácter de ciudad de tránsito su arquitectura es poco monumental, en su mayoría de tipología habitacional, de bajas alturas, austeridad en sus decorados y detalles; este se ha visto expuesto al deterioro debido a las luchas históricas de liberación desde la época prehispánica, luchas independentistas, hasta el triunfo de la Revolución en 1979<sup>65</sup>, como un elemento de esta problemática.

<sup>62</sup> Nueve días, cuarentas días, limpieza de campos santos, llevada de la cruz al campo santo.

<sup>63</sup> Rezado de rosarios, enfloradas, limpieza de templos, ofrendas, etc.

<sup>64</sup> De Franco, Rita. “Plan de acción Turismo Cultural Urbano”. Masaya. Noviembre, 2008.p.14

<sup>65</sup> Óp. Cit. P. 15

Los fenómenos telúricos debido a la fragilidad territorial de Masaya, también han sido factores que han contribuido con el detrimento del patrimonio construido, por el tipo de sistemas constructivos de las edificaciones, así como por factores antrópicos entre ellos: falta de mantenimiento de las edificaciones por sus propietarios y malas prácticas en las mismas al momento de intervenirlas.<sup>66</sup>

El Instituto Nicaragüense de Cultura, realizó un inventario de los bienes culturales patrimoniales nacionales en el año 2009 dentro de estos se encuentran cinco de los bienes catalogados en la lista Oficial de Bienes Inmuebles declarados Patrimonio Cultural de la Nación, y además para el municipio fueron fichados e inventariados, un total de treinta y cuatro bienes inmuebles y dos espacios abiertos. (Ver tabla N°3, Síntesis de Bienes Inmuebles inventariados, más representativos de la ciudad)



ILUSTRACIÓN 29: TEMPLO DE SAN JERÓNIMO, 1952. FUENTE:

ILUSTRACIÓN 29: COLEGIO SALESIANO. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

ILUSTRACIÓN 29: TEMPLO DE NUESTRA SEÑORA DE LA ASUNCIÓN, 2012. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.



<sup>66</sup> Alcaldía de Masaya. “Plan de Conservación y Gestión del Patrimonio Cultural de la ciudad de Masaya”. Masaya. Junio. 2011 p.32.



PATRIMONIO CULTURAL INMUEBLE DE LA CIUDAD DE MASAYA.		
Bien Inmueble	Tipología	Declaratoria
<b>Ciudad de Masaya*</b>		Ley N°61 Gaceta N° 190 del 6-10-00
<b>Iglesia San Jerónimo*</b>	Religiosa	Decreto N° 193 Gaceta N° 202 del 4-9-1956
Iglesia Nuestra Señora de la Asunción	Religiosa	-
Iglesia San Juan Bautista	Religiosa	-
Iglesia San Sebastián	Religiosa	-
Templo Bautista	Religiosa	-
<b>Estación del Ferrocarril*</b>	Servicio	Declaratoria de la DPC del 20-1-1994
<b>Antiguo Hospital San Antonio*</b>	Servicio	-
Edificio de la Alcaldía	Servicio	-
Centro Cultural Mercado de Artesanías	Servicio	-
Colegio Salesiano Don Bosco	Servicio	-
<b>Fortaleza El Coyotepe</b>	Militar	Decreto N° 1398 Gaceta N° 260 del 15-11-1967
<b>Petroglifos del Cailagüa*</b>	Monumento arqueológico	Artos. 1 y 2 Decreto N° 1142 Gaceta N° 282 del 12-1982
Parque Central	Espacio abierto	-
Parque San Jerónimo	Espacio abierto	-
22 Inmuebles catalogados de tipología habitacional.		
*Forman parte de la lista oficial de bienes inmuebles Declarados Patrimonio Cultural de la Nación.		

TABLA 3 PATRIMONIO CULTURAL INMUEBLE DE LA CIUDAD DE MASAYA

FUENTE: ELABORADA POR AUTORES A PARTIR DEL INVENTARIO DE BIENES CULTURALES DEL INSTITUTO DE CULTURA (2009)

PATRIMONIO CULTURAL INTANGIBLE DE LA CIUDAD DE MASAYA	
Arte Popular	
Tipo	Descripción
<b>Cestería</b>	Elaborada en Bambú y Palma Real de Castilla, con productos como canastos, petates, cuencos y bolsos.
<b>Juguetería</b>	Hecha con madera de Pino, con productos como carretones, escobillas, muñecos
<b>Orfebrería</b>	Producida con semillas como el Ojo de Buey, frijolito rojo, Malinche, Jaboncillo, Uña de Gato y otros, además de piedras naturales.
<b>Cordelería</b>	Desarrollada en productos como las hamacas, chinos o columpios y derivados tejidos de la manila y macramé.
<b>Talabartería</b>	Manifiesta con una amplia elaboración de productos que van desde artesanías menores hasta zapatos elaborados completamente a mano, todo con cueros y otras pieles como piel de lagarto.
<b>Jicarería</b>	Elaborada a base de productos del jícaro, entre estos: los cuencos, bases, cucharas y esculturas caladas.
<b>Fibra Vegetal</b>	Materia prima en la que se han desarrollado las artesanías y obsequios típicos de la Tradicional Fiesta de La Purísima (Fiesta Popular Religiosa que se celebra a nivel Nacional en honor a la Inmaculada Concepción de María) como canastos, chischiles, indios, abanicos, monos, además de otros detalles como sombreros y otros ornamentos. Entre las fibras utilizadas están: la palma, el burillo, la cabuya.
<b>Madera</b>	Con este material se realizan detalles menores como bateas y utensilios varios de cocina.
Arte Popular tecnificado	
<b>Ebanistería</b>	Expresa en muebles de excelente acabado.
<b>Textil - Vestuario</b>	Pequeña industria de alto valor comercial y artístico, los artesanos exponen preciosos productos elaborados con calados, bordados y tejidos.
<b>Talabartería Mayor</b>	Arte popular más tecnificado que su versión menor ya que ésta utiliza maquinaria y equipos para obtener como productos monturas y sillerías de cuero y otras pieles.
Festividades Culturales - religiosas	
Pases de Niño Dios del Pueblo. 2 al 6 de enero.	Durante los primeros días del año salen a las calles, pastorelas reproduciendo el cuadro del nacimiento del niño de Belén, sones de pascua suenan y se danzan. Hasta que finalizan el 6 de enero con el pase de los Reyes, niños montando corceles van por las calles repartiendo caramelos a los niños, hay reparto de comidas y bebidas típicas.

PATRIMONIO CULTURAL INTANGIBLE DE LA CIUDAD DE MASAYA	
Tipo	Descripción
<b>San Sebastián</b>	Se celebra en el barrio de Monimbó desde el 17 al 21 de enero, hay repartición de comidas y bebidas típicas, la procesión es acompañada por los “negros de mozote”.
<b>Romería de las carretas peregrinas.</b>	Esta manifestación rige su fecha de celebración a la semana santa, las carretas salen del barrio de Monimbó hacia el Santuario de Popoyuapa en Rivas, ataviadas de frutas y animales como ofrendas para la Imagen así como para consumo de las personas que se dirigen en ellas.
<b>El Milagro del volcán</b>	Celebrado en los días 14 – 17 de marzo. Se rememora la erupción del volcán Masaya, y que según la tradición bajo la intercesión de la Virgen María en la imagen de la dormición el flujo de lava cesó y no llegó hasta la ciudad. Comidas, bebidas típicas, enfloradas indígenas, y otras representaciones se realizan estos días.
<b>San Lázaro</b>	Conmemorado el 5to domingo de Cuaresma, esta festividad inicia la Semana Santa. Es una de las fiestas con mayor reconocimiento a nivel regional, tiene una rica muestra de las costumbres del barrio de Monimbó, en ella se dan cita muchos canes vestidos de forma muy ingeniosa por sus amos.
<b>Semana Santa</b>	Rememorada entre los meses de marzo o abril, durante toda esta semana se puede observar el sincretismo indígena y de la colonia en cada una de las celebraciones religiosas, fervor, religiosidad popular, comidas y bebidas típicas, teatros callejeros, arte popular (flores, alfombras, encortinado de calles, enramadas, etc.) todos se conjugan en un mismo sentido.
<b>Fiesta de la Cruz</b>	Festivejada el 03 de mayo. Aunque esta celebración no tenga su mayor auge dentro del municipio, los pobladores del barrio de Monimbó se dan cita en las playas de la laguna de apoyo en el balneario la Boquita en Diriamba. En la ciudad se enfloran con vistosas y coloridas flores silvestres las 13 cruces dispersas por todo el territorio urbano.
<b>Conmemoración del Repliegue táctico.</b>	Conmemorado en el marco de las festividades de la revolución sandinista, aunque es de carácter política la celebración, forma parte de la historia heroica del pueblo masayés y sobre todo del barrio de Monimbó.

PATRIMONIO CULTURAL INTANGIBLE DE LA CIUDAD DE MASAYA	
Tipo	Descripción
<b>Misterio de la Asunción.</b>	Festejado los días 14 y 15 de agosto, esta festividad se ve dividida en la ciudad, ya que es celebrada en el templo madre de la ciudad y en el barrio de Monimbó, ambas con sus características bien marcadas, hay quema de pólvora, enfloradas, velas, repartición de comidas, procesiones. Según historiadores de la ciudad, antes que San Jerónimo fuese el patrono, lo era la Virgen de la Asunción.
<b>Fiestas patronales en honor a San Jerónimo.</b>	Celebradas entre el 20 de septiembre al primer domingo de diciembre, la fiesta principal es el 30 de Septiembre, estas son las fiestas más largas del país, durando tres meses y cuyos preparativos inician meses antes. Dentro del marco de estas festividades se desarrollan muchas más con carácter folklórico y religioso que caracterizan a los pobladores de la ciudad.
<b>Festival de Danzas Folklóricas.</b>	Se realiza el 1er domingo de diciembre, para dar culmen a todas las festividades en honor al Santo patrono de los masayas, se ubican tarimas o enramadas a lo largo de las avenidas Real de San Jerónimo y de Monimbó, en cada esquina, por donde desde primeras horas de la tarde desfilan grupos de danza folklórica, haciendo muestra de sus galas y sus destrezas al bailar.
<b>Gritería o Purísimas</b>	Festividad en Honor a la Purísima concepción de María, celebrada los días 7 y 8 de diciembre. La creatividad se ve presente en cada uno de los altares y las gorras que son repartidas en las casas que tradicionalmente “grita” a la Purísima. Los dulces tradicionales, las matracas, chischiles, abanicos de palma, y demás artesanías y comidas típicas propias de la ciudad son dadas a los cantores.
<b>Novena al Niño Dios</b>	El novenario del Niño Dios en Masaya inicia los 16 terminando el 25 de diciembre, es una celebración muy peculiar, desde tempranas horas de la madrugada muchos niños se reúnen en las calles con pitos, matracas, chischiles, tambores, panderos y con el estruendo de sus sonidos anuncian a los pobladores que duermen el inicio del nuevo día, luego prestos se dirigen a misa donde luego se les reparten juguetes, dulces o comida a todos los asistentes.



**PATRIMONIO CULTURAL INTANGIBLE DE LA CIUDAD DE MASAYA**

**Danzas y teatros callejeros**

**Bailes de Parejas**

Durante los meses de celebración patronal, cada domingo de octubre y noviembre salen muchos grupos de promesantes y no promesantes a hacer gala de sus trajes y sus destrezas al danzar las piezas folklóricas interpretadas en la marimba.

En estos bailes destacan **El baile de las Inditas**, **Baile de Húngaras**, **Baile del Mestizaje**, **Bailes de fantasía**, **Baile de Negras** (salen los últimos domingos de noviembre, los que danzan en estos grupos son de los mejores bailarines de la ciudad), **baile de los Diablitos** (Salen los últimos domingos del mes de noviembre, inician los bailes de niños y el último domingo se realiza el baile de diablos o adultos).

**Procesión de los Agüizotes.**

El último viernes de octubre, previo al último domingo del mismo mes, se pone en escena una de las representaciones más multitudinarias de la ciudad, reconocida a nivel regional, es una fiesta en donde salen a las calles los mitos y leyendas de Nicaragua, de forma burlesca, teatralizadas por los pobladores, la creatividad se desborda una vez más en los trajes y las máscaras elaborados por artesanos. La procesión se da en horas de la noche.

**Torovenados**

Domingos de octubre y Noviembre.

La principal muestra de teatro callejero de la localidad, cuya finalidad es ridiculizar y burlar la realidad de la ciudad, la nación o el extranjero. Se personifican personajes que van desde el ámbito político hasta el religioso, con los trajes más exuberantes, pintorescos y creativos.

Existen 5 cofradías del torovenados, el **Torovenado 30 de septiembre** cuya particularidad es que sus personajes son tradicionalistas; el **Torovenado Sacuanjoche o de los niños**; el **Torovenado Caminitos de Gloria**; el **Torovenado del Pueblo**, uno de los cuales más fuerza y atractivo posee en la ciudad; y el **Torovenado El Malinche o de Doña Carmen Torivio**, tradicionalista.



**ILUSTRACIÓN 30. MUESTRAS DEL PATRIMONIO CULTURAL INTANGIBLE DE LA CIUDAD. DE DERECHA A IZQUIERDA: REPRESENTACIÓN DE LOS NEGROS DE MOZOTE, BAILE TRADICIONAL PARA LAS FIESTAS DE SAN SEBASTIÁN; HAMACAS; ARTESANÍA PROPIA PARA LA PURÍSIMA; MÁSCARAS DE CEDAZO; BAILE DE PAREJAS; ENFLORADA INDIA PARA LA ASUNCIÓN; PERSONAJE TEATRAL DEL TOROVENADO. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.**

**TABLA 4 PATRIMONIO CULTURAL INTANGIBLE DE LA CIUDAD DE MASAYA.**

**FUENTE: ELABORADA POR AUTORES, A PARTIR DEL INVENTARIO DEL PATRIMONIO CULTURAL INTANGIBLE DEL DEPARTAMENTO DE MASAYA (2009) Y MASAYA, HISTORIA Y VIDA, (2009).**



## **PLANO DE MANIFESTACIONES CULTURALES DE LA CIUDAD**

**PLANO DE BIENES  
PATRIMONIALES DE LA CIUDAD**



### Patrimonio Natural

Masaya posee un rico patrimonio natural, con vistas escénicas y paisajísticas que dominan y los hacen destacar dentro del sistema construido de ciudad, áreas llenas de verdor y que confieren frescura, ejemplo de ello es el Parque Nacional Volcán Masaya, complejo constituido por cinco cráteres y dos volcanes, uno de estos aun activo, forma parte de este también la Laguna de Masaya; los cerros Coyotepe y la Barranca declarados Patrimonio de la Nación constituyen de igual manera parte de los elementos naturales a destacar.



ILUSTRACIÓN 32. PARQUE NACIONAL VOLCÁN MASAYA. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.



ILUSTRACIÓN 31. CERRO EL COYOTEPE, AL FONDO LAGUNA DE MASAYA. FUENTE: ARCHIVO FOTOGRÁFICO OFICINA DE PATRIMONIO MASAYA.

Así entonces puede observarse que, uno de los elementos más importantes y que dotan de un valor agregado a la ciudad de Masaya, es la diversidad y riqueza de su patrimonio Cultural y Natural, esenciales para ser aprovechados como eje de desarrollo socio-económico para todos los habitantes, así también como un factor que debe ser conservado y rescatado por estos para que pueda perdurar en el tiempo a favor de muchas generaciones más.

### 4. Delimitación del área de estudio.

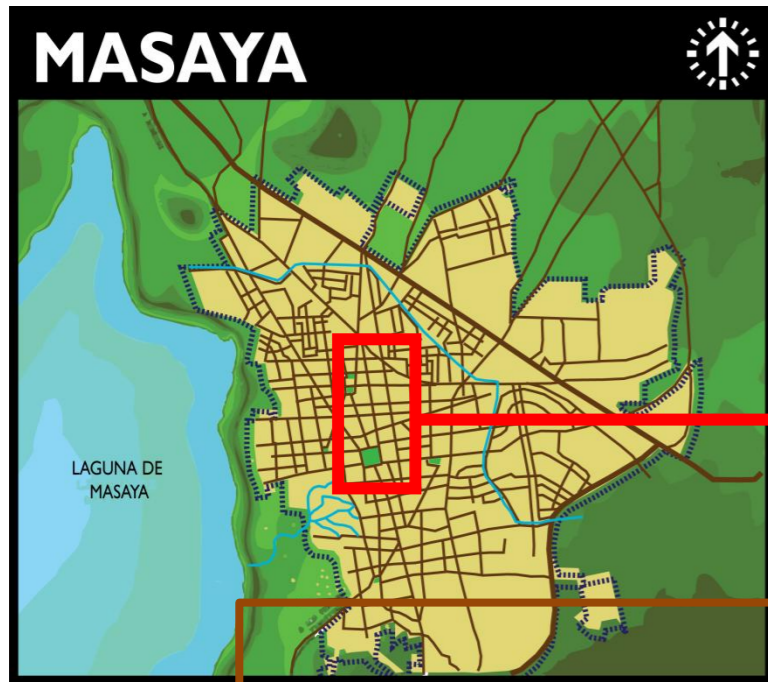
Para realizar un mejor análisis de la situación actual de la avenida es necesario, realizar un reconocimiento del contexto de ciudad más próximo a esta, por lo cual se ha establecido un sector que la contiene, el cual facilitará lograr un acercamiento y establecer criterios de acción más integrales al momento de plantearse la propuesta de solución a la problemática encontrada.

El Sector en estudio se ubica al norte del núcleo central de la Ciudad, comprende la Avenida Zelaya, 16 bloques de manzanas, y dos espacios públicos abiertos, se encuentra delimitado longitudinalmente por dos importantes vías, debido a su carácter histórico y funcional, estas son la Avenida Real San Jerónimo parte fundacional de ciudad, con mucha riqueza histórico-cultural y la Avenida El Progreso, importante arteria vial por ser ruta de salida de la ciudad, que conecta con la carretera Panamericana, presenta características comerciales muy marcadas. (Ver ilustración N° 33)



ILUSTRACIÓN 33. VISTAS DEL SECTOR. DE IZQUIERDA A DERECHA: AVENIDA EL PROGRESO, AVENIDA REAL SAN JERÓNIMO, CALLE PALO BLANCO. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.





El área de estudio para el anteproyecto de Revitalización urbano – arquitectónica de la Avenida Zelaya, se encuentra comprendida por el eje de la Avenida Zelaya, la cual en el año 2012, por ordenanza municipal bajo el gobierno del Dr. Félix Trejos Trejos, cambiara de título, por el de Avenida Sergio Delgadillo, en honor a un caído de los procesos revolucionarios de los años 80.

El eje se encuentra delimitado por cuatro importantes hitos urbanos para la ciudad como lo son: al norte la Estación del Ferrocarril y Plaza de la Cultura, y al sur La Plaza Central y la Parroquia de Nuestra Señora de la Asunción.

El área en estudio recorre una la longitud aproximada de 998 metros lineales distribuidos en 7 cuadras para un total de 14 bloques que se encuentran comprendidos dentro de 8 barrios de la ciudad: Reparto el Replieguito, Bo. La Bolsa, La Estación, San Jerónimo, El Pochotillo, San Juan, El Calvario, y la Parroquia; estos localizados en los Distritos 001 y 006. (Ver Plano N° 9)

Para un mejor análisis de la avenida, su problemática, una mayor aproximación y comprensión de la percepción de lo usuarios que la recorren y que en ella habitan, ésta se ha estructurado en tres subzonas de estudio, denominadas Zona 1, Zona 2 y Zona 3, cada uno con sus características particulares. (Ver ilustración N° 35)



ILUSTRACIÓN 34  
 LOCALIZACIÓN DEL SECTOR EN LA CIUDAD, VÉASE LAS IMÁGENES DE LOS HITOS MÁS IMPORTANTES DENTRO DEL SECTOR.

FOTOGRAFÍAS/FUENTE: OFICINA DE PATRIMONIO – AECID. DISEÑO: EQUIPO DE TRABAJO.



ILUSTRACIÓN 35. SUBZONAS DE LA AVENIDA. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

## PLANO DE LOCALIZACIÓN DEL SECTOR



Las subzonas nos permitirán poder realizar el estudio a un nivel de detalle más certero, y de mayor facilidad para obtener una lectura más integral de los elementos técnicos, conceptuales y perceptivos que se conjugan para dar resultado en el espacio urbano actual.

Las particularidades de cada subzona se han estructurado en cuatro grupos, movilidad, actividad o uso de suelo, arquitectura y tipología y escala. (Ver tabla N°5)




Zona 1	Zona 2	Zona 3
		
<b>Movilidad</b>		
Tránsito peatonal obstruido por comercio. Bastante afluencia de peatones. Cercanía a la plaza central genera aglomeración de vehículos.	La circulación peatonal fluida, las áreas de paso se encuentran en mejor estado.	Tránsito peatonal bajo. Áreas de circulación peatonal se encuentran muy deterioradas.
<b>Actividad o uso de suelo</b>		
Prevalece la vivienda, pero el comercio ocupa el mayor porcentaje del suelo ocupado. Mayor presencia del comercio informal.	Concentración e usos comerciales y de servicios, resaltando una zona de hospedajes.	Los usos se encuentran distribuidos más equitativamente. Presencia de tragamonedas y bares.
<b>Arquitectura y tipología</b>		
Pocos inmuebles con características de alto valor patrimonial, prevalecen las construcciones modernas y vernáculas.	Arquitectura más homogénea. Saturación visual por rótulos publicitarios.	La mayor parte de inmuebles de reciente construcción. Los estilos que prevalecen son el moderno y el vernáculo, no existe unidad entre ellos.
<b>Escala</b>		
Edificaciones de mayor altura.	Los inmuebles presentan una mayor linealidad, alturas medias predominan a lo largo de toda esta zona. Existe una mayor definición del espacio público y privado.	Las edificaciones no presentan unidad en sus alturas, y a medida que se van alejando del centro de la ciudad las alturas son mucho más bajas.

TABLA 5. SUBZONAS DE LA AVENIDA, PARTICULARIDADES. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

#### 4.1. Estructura urbana actual del sector

La lectura de ciudad que en lo actual podemos obtener es el resultado de la conjunción de procesos históricos transformadores que han configurado la trama urbana concebida sobre una base colonial de marcada geometría reticular y la espontaneidad de los caminos de comunicación de las estructuras indígenas existentes.

Distinta de modelos de ciudades históricas de herencia colonial, los cuales presentan características en su arquitectura y urbanismo muy homogéneas, creando paisajes bastantes continuos, con remates visuales monumentales y estados de conservación bastante altos, resultado de implementación de regulaciones, Masaya ofrece una legibilidad muy propia y distinta de éstas.

Marcada por los remates, contrastes de texturas, colores, arquitectura, y tipologías muy evidentes en su lenguaje de ciudad. La falta de regulaciones, los cambios sociales y la cultura folklórica de sus pobladores han favorecido para que la realidad urbana de Masaya diste de la que se puede percibir en otras ciudades de interés histórico en el país, por citar ejemplos León y Granada.

Sin embargo esta imagen tan heterogénea, con el paso del tiempo se ha venido degradando por diversos factores sociales, económicos e institucionales, siendo la planificación y control de las áreas urbanas el principal responsable del deterioro, por no tener la capacidad técnica y la voluntad política para controlar los procesos de crecimiento de la ciudad, las intervenciones en los cambios tipológicos de los inmuebles, la destrucción y transformación del legado histórico patrimonial, por nombrar algunos ejemplos.



**PLANO DE CRECIMIENTO  
HISTÓRICO DEL SECTOR**

El Sector posee un marcado trazado lineal que no puede atribuirse al trazado fundacional impuesto por la colonia, ya que este es el resultado del crecimiento de la ciudad debido a sucesos de épocas recientes mencionados en el acápite 3.1.3 - Evolución de la ciudad en el siglo XIX. (Ver plano N° 10)

La línea férrea y antigua Estación del ferrocarril fueron el motor para que se produjera la extensión del sector de forma lineal hacia el norte, debido a la importancia generada por este medio de comunicación vial el cual se constituyó en un foco de desarrollo, es así como se crearon dos de los actuales ejes viales de importancia para en el funcionamiento de la ciudad, La Avenida El Progreso, y la Avenida Zelaya. (Ver plano N° 10)

Esto vino a cambiar la estructura urbana fundacional, rompiendo con el trazado romboidal, caso particular de esta ciudad, conformándose así la actual estructura reticular irregular ya que no existe una correspondencia de paralelismo entre los primeros ejes urbanos trazados (Avenida Real San Jerónimo) y los que se iban generando con el crecimiento de la misma.

Este crecimiento también se expresa en la heterogeneidad de los estilos arquitectónicos presentes en todo el sector, así como las escalas de estos; pudiendo obtener una lectura que a medida que se aleja del núcleo central de fundación de la ciudad y se extiende hacia el norte, las alturas de los inmuebles disminuye y sus propuestas estilísticas presentan características más modernas y vernáculas.

Parte del sector se encuentra inmerso dentro de un área de interés comercial y de servicio para la ciudad, debido a que a lo largo de estos ejes (Norte - sur) se concentra buena parte de los comercios y servicios que abastecen a la población, entendiéndose este como un sector de importancia comercial.

Los hitos se contabilizaron un total de 18, siendo los de índole institucional y comercial los que resaltan con 27.78 puntos porcentuales respectivamente, seguido los de tipo educativo (16.67%), urbanos y religiosos (11.11 %) y servicios (5.55%). De estos el 38.89% se concentran en las Zonas 1 y 3 el resto, 22.22% en la Zona 2, estos se presentan en la siguiente tabla (Ver tabla N° 6).

	Hito	Tipo	Importancia
Zona 1	Parque central	Urbano	Núcleo fundacional, espacio público abierto más grande dentro de la ciudad.
	Parroquia Nuestra Señora de la Asunción	Religioso	Templo católico de mayor importancia en la ciudad, por sus características estilísticas obra de alto valor patrimonial.
	Dirección general de ingresos. “La Renta”	Institucional	Institución para el pago de los impuestos.
	Plaza 2000	Comercial	Punto de referencia en la ciudad.
	Farmacia Estrella Roja	Servicios	Farmacia de renombre en toda la ciudad.
	Instituto central	Educativo	Uno de los dos institutos que prestan servicio para todo el municipio de Masaya.
Zona 2	Policía Nacional	Institucional	Centro de atención de esta institución para todo el departamento de Masaya.
	Templo y Colegio Bautista	Educativo-Religioso	Es uno de los centros escolares de prestigio en la ciudad, modalidad Primaria.
	La Curacao	Comercial	Centro de compras muy conocido en toda la ciudad.
	Ruinas del teatro González	Urbano	Memoria histórica de una época de la ciudad.
Zona 3	Ministerio de gobernación	Institucional	Institución para trámites migratorios.
	Biblioteca Municipal	Institucional	Única biblioteca en la ciudad abierta al público en general.
	Panadería Tina Meza	Comercial	Punto de abastecimiento de pan en la ciudad.
	Estación de bomberos	Institucional	Presta servicio para toda el área de Masaya.
	Antigua estación del Ferrocarril y Plaza de la cultura	Urbano	Debido a su carácter histórico, su arquitectura y por ser parte del sistema de espacios abiertos públicos de la ciudad, y el único que presta condiciones para grandes concentraciones de personas.
	Fritanga “Chepa Ratona”	Comercial	Punto de encuentro e intercambio social.
	Heladería “La Tropicana”	Comercial	Punto de referencia en la ciudad.
Colegio Santa Teresita	Educativo	Es otro centro de educación prestigioso para la ciudad, con modalidades de preescolar, primaria y secundaria.	

TABLA 6. HITOS DEL SECTOR, CLASIFICACIÓN E IMPORTANCIA. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.



**AVENIDA ZELAYA**

Avenida Real San Jerónimo

Avenida El Progreso

# HITOS DEL SECTOR

ILUSTRACIÓN 36. ALGUNOS HITOS DEL SECTOR, DE IZQUIERDA A DERECHA: PARQUE CENTRAL, PARROQUIA LA ASUNCIÓN, COLEGIO Y TEMPLO BAUTISTA, RUINAS TEATRO GONZÁLEZ, PANADERÍA TINA MEZA, ESTACIÓN DE BOMBEROS, ANTIGUA ESTACIÓN DEL FERROCARRIL Y PLAZA DE LA CULTURA, COMIDERÍA CHEPA RATONA, HELADERÍA LA TROPICANA, COL. SANTA TERESITA, FARMACIA ESTRELLA ROJA, POLICÍA NACIONAL E INSTITUTO CENTRAL. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.



El área que compone al sector está compuesta por 8 barrios<sup>67</sup>, sin embargo esto no es condición para que exista una ruptura en la lectura continua que puede realizarse a todo el espacio urbano contenido, no existen barreras naturales, físicas o espaciales que lo fragmenten.

Las sendas son un elemento fundamental para el estudio de la imagen urbana del sector, lo expresa Kevin Lynch, estas son elementos estructurantes que ordenan y dirigen al observador por los distintos espacios urbanos que componen ciudad.

“.. La gente observa la ciudad mientras van a través de ella y conforme a estas sendas se organizan y conectan los demás elementos ambientales.”<sup>68</sup>

Dentro del sector se pueden diferenciar del sistema de calles y avenidas, algunas que son las de mayor importancia y de mayor reconocimiento por el usuario, estas son: *Avenida real San Jerónimo* (Ver ilustración N° 33), reconocida por su carácter histórico-cultural, es una de las avenidas mejor conservadas, aun se puede observar en su arquitectura el referente de la colonia, además constituye uno de los ejes-scenario, para muchas de las manifestaciones culturales que se desarrollan a lo largo del año.



ILUSTRACIÓN 37. SENDA - AVENIDA REAL SAN JERÓNIMO. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.



ILUSTRACIÓN 39. SENDA - CALLE EL POCHOTILLO. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.



ILUSTRACIÓN 38. SENDA - AVENIDA EL PROGRESO. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

La *Avenida El Progreso*, es advertida por su importancia dentro del sistema vial, es vía de salida, así también por su vocación comercial y de servicios, abastecedora del comercio se encuentra saturada visualmente por elementos publicitarios.

La *Avenida Zelaya* es otra de las sendas identificadas dentro del sector, por ser el caso en estudio más adelante se abordará con mayor detalle; luego de estas tres importantes sendas están otras que se identifican y que se reconocen por su importancia dentro de la ciudad para comunicar al usuario con puntos de interés dentro de la misma, están: calle San Miguel, La Reforma, El Calvario, Palo Blanco y La Bolsa. (Ver plano N° 11)

Tomando como referencia el concepto de nodo<sup>69</sup>, es que se han identificado estos, siendo las confluencias, tanto de personas como automotores, además resultado de la intersección de las sendas identificadas. La presencia de semáforos facilita identificar parte de estos nodos ya que son puntos definidos por estos. (Ver Plano N° 11)

Se identificaron un total de ocho nodos, y destaca sobre ellos el nodo del parque central, núcleo de la ciudad, en el convergen y se concentran muchas de las actividades que se realizan a nivel de ciudad.



ILUSTRACIÓN 41. NODO DEL CENTRO BAC, AVE. EL PROGRESO Y CALLE LA REFORMA. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.



ILUSTRACIÓN 40. NODO GASOLINERA UNO SAN JERÓNIMO, AVE. EL PROGRESO Y CALLE PALO BLANCO. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

<sup>67</sup> Reparto el Replieguito, Bo. La Bolsa, La Estación, San Jerónimo, El Pochotillo, San Juan, El Calvario, y la Parroquia.

<sup>68</sup> Lynch, Kevin. “La imagen de la ciudad”. Buenos Aires, Argentina. 1959. Pág. 48

<sup>69</sup> “... nodo está vinculado con el concepto de senda, ya que las confluencias son típicamente la convergencia de sendas, acontecimientos en el recorrido.” (Lynch. 1959)



**PLANO DE ESTRUCTURA  
URBANA DEL SECTOR**

Así entonces se puede observar que, la estructura urbana del sector es muy diversa, con elementos heterogéneos entre sí, y que ponen una vez más de manifiesto la particularidad urbana de la ciudad, por lo cual es necesario prestarle atención a estos, de manera que puedan ser aprovechados dentro del desarrollo de la propuesta de revitalización.

También es necesario atender su funcionamiento y problemáticas, ya que por su variedad, debido a que no se tomen en cuenta las acciones necesarias para controlar la dinámica generada en el sistema urbano del sector en el cual se encuentra inmersa el área a intervenir, pueden volverse contrarias al momento de establecer la propuesta.

#### 4.2. Uso de suelo

El sector en estudio se encuentra conformado por un total de 440 parcelas, contabilizadas al año 2010, por la oficina de catastro municipal, en la actualidad de un total de 576 inmuebles. Las principales vocaciones en el uso de suelo que se advierten son: vivienda, comercio, servicio y usos mixtos<sup>70</sup>. (Ver plano N° 12)

El uso de vivienda es el predominante, con un total de 270 inmuebles que representan el 46.88 % del total de usos que constituyen el sector, seguido se encuentra el uso comercial con un total de 101 inmuebles para un porcentaje del 17.53 %, en menor medida se encuentran los servicios con 85 inmuebles para el 14.76 %, disminuyendo el porcentaje se encuentran los usos mixtos con 57 inmuebles para un 9.9 %.

Le siguen a los usos antes mencionados pero en menor porcentaje comercio y servicio<sup>71</sup> con 17 espacios – 2.95 %, le siguen los baldíos con 2.78 %, institucional 1.39 %, Sin uso<sup>72</sup> y educación con 1.22 % respectivamente, usos religiosos 0.69 %, salud y espacios públicos abiertos 0.35 % cada cual. (Ver tabla N° 7)

<sup>70</sup> Vivienda y comercio, vivienda y servicio, vivienda y bodega; bodega y servicio / comercio; vivienda múltiple y taller.

<sup>71</sup> Restaurantes y comiderías; barbería y salón de belleza; copias, impresiones y estudio fotográfico; ópticas; gasolineras y módulos comerciales.

<sup>72</sup> Referido a inmuebles que se encuentran deshabitados, prestan las condiciones para vivienda, comercio o servicio pero actualmente no están habilitados.

Usos	USO DE SUELO			Total	Porcentaje (%)
	Zona 1	Zona 2	Zona 3		
Espacios públicos abiertos	1	0	1	2	0.35
Religioso	1	1	2	4	0.69
Vivienda	27	125	118	270	46.88
Comercio	31	37	33	101	17.53
Servicio	22	44	19	85	14.76
Mixtos	4	24	29	57	9.90
Baldío	4	9	3	16	2.78
Comercio- servicio	1	11	5	17	2.95
Institucional	2	4	2	8	1.39
Sin Uso	2	3	2	7	1.22
Salud	0	2	0	2	0.35
Educación	2	4	1	7	1.22
Total	97	264	215	576	100
Porcentaje (%)	16.84	45.83	37.33	100	

TABLA 7. USOS DE SUELO, PORCENTAJES POR ZONAS Y TOTALES. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO

Los datos arrojan que a pesar que el sector está contenido dentro de las áreas de interés comercial y de servicio, y pese a la evolución de la ciudad en sus usos, el uso residencial sigue prevaleciendo llegando casi a los 50 puntos porcentuales del total de usos contenidos en el área de estudio, se puede observar que estos usos se encuentran principalmente ubicados paralelos a las calles por ser estas de menor categoría y por prestar mejores condiciones para la habitabilidad, distinto a las avenidas.

Los usos comerciales y de servicio, que con el tiempo se han venido consolidando se disponen principalmente sobre las arterias viales de circulación que componen el sector, identificándose principalmente las Avenida Zelaya y Progreso, esta última concebida desde su formación con vocación para alojar este tipo de usos, debido a su función de conexión entre la línea férrea y el Mercado municipal.

Notorio es además el comportamiento que tienen la lógica de estos usos, los cuales a medida que se aleja del centro de ciudad - entiéndase este desde un punto de vista funcional y no espacial, referido a procesos sociales y no respecto a una ubicación física<sup>73</sup> - se van diluyendo entre los usos habitacionales, para este caso el centro de ciudad que puede reconocerse es el núcleo central de la ciudad o parque central.

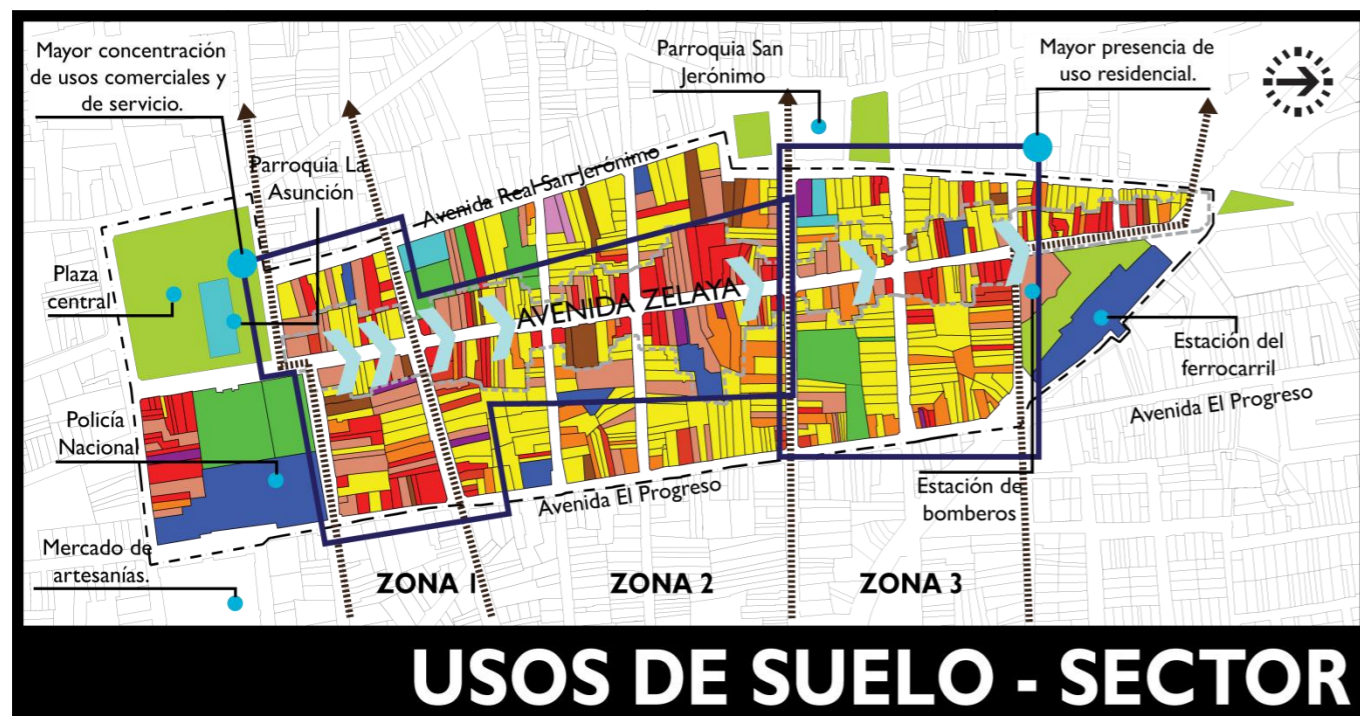


ILUSTRACIÓN 42. COMPORTAMIENTO USOS DE SUELO EN EL SECTOR. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

La cercanía con los espacios públicos abiertos es también un factor que contribuye a poder leer el comportamiento que tienen los usos de suelo en el sector, ya que alrededor de estos se pueden observar concentraciones de uso comercial, siendo así el caso para el Parque central y la plaza de la cultura, límite norte del sector, como resultado de las economías de aglomeración y atracción social<sup>74</sup>.

Este tipo de economías se caracterizan por la concentración de usos comerciales o de servicios que buscan favorecerse de la competencia de mercado producto de la aglutinación de este tipo de usanzas, así como por los servicios, infraestructura y facilidades de movilidad para

los usuarios, así como para los trabajadores y empleados, favoreciendo a poder realizar la mayor parte de las actividades<sup>75</sup>, con un esfuerzo mínimo de desplazamiento.

Es así como este sector, se caracteriza dentro de la ciudad por ser uno de los que presenta mayor vitalidad dentro de esta, en correspondencia a la compensación de sus usos, donde la vivienda, comercio y servicios se retroalimentan unos a otros, habiendo así dentro de este movilidad, encuentros, interacción e intercambios sociales generados por sus usos.

Por estas razones es que debe de existir un control y regulación de estos procesos sociológicos y económicos para evitar la pérdida del equilibrio entre estos y el deterioro del atractivo de estas zonas, así como también los índices de habitabilidad percibidos en este estudio.

#### 4.3. Infraestructura técnica y servicios

El sector en estudio se encuentra abastecido por todos los servicios básicos necesarios<sup>76</sup> para que sus habitantes puedan desarrollarse con calidad en su vida. Respecto al abastecimiento del vital líquido, no se encontraron problemas que fuesen referidos por los habitantes del mismo.

Dentro del área se reconocen cinco hidrantes (ver ilustración N° 43) distribuidos a lo largo de toda ella. Además del agua potable, el alcantarillado sanitario posee una cobertura del 100%, sin embargo el drenaje pluvial se realiza de forma superficial a través de las cunetas de las calles, debido a las bajas pendientes que posee la ciudad y el inadecuado tratamiento de este sistema; las aguas estancadas en las intersecciones viales es una imagen cotidiana, ya que estas no pueden correr con fluidez.

Empero se pueden distinguir dos tramos de descarga de drenaje pluvial existentes, uno corre en la parte norte, bajo la calle La Bolsa, en mal estado, por esta razón sobre esta vía durante el invierno se crean fuertes escorrentías en la vía donde se ubica la Estación de bomberos, en dirección hacia la laguna, que por sus fuerzas pueden ocasionar daños a los transeúntes de la zona.

<sup>73</sup> Pérez Mendoza, Salvador y Mesalles Pujol, Rosendo. “Desafíos de los Centros de las Ciudades Mesoamericanas”. San José, Costa Rica – FLACSO. 2003 Pág. 27

<sup>74</sup> Ídem. Pág. 25

<sup>75</sup> Compras, trámites, recreación entre otras.

<sup>76</sup> Agua potable, energía eléctrica, drenaje sanitario, recolección de desechos, alumbrado público, telefonía.



**PLANO DE USOS DE SUELO DEL  
SECTOR**

El otro tramo recorre el costado norte del parque central y recoge las aguas que corren desde el hospital Humberto Alvarado, este se encuentra en mejores condiciones debido a las recientes intervenciones que ha tenido la vía y el parque.

Además de la escorrentía que se produce por la estación de bomberos, hacia el sur en la calle Palo blanco y la calle que viene del parque los tubos y baja hacia el oeste, se generan también fuertes corrientes de agua durante el período de lluvias, con caudales que cubren por completos los andenes de estas hasta llegar al interior de los inmuebles. (Ver ilustración N° 45)

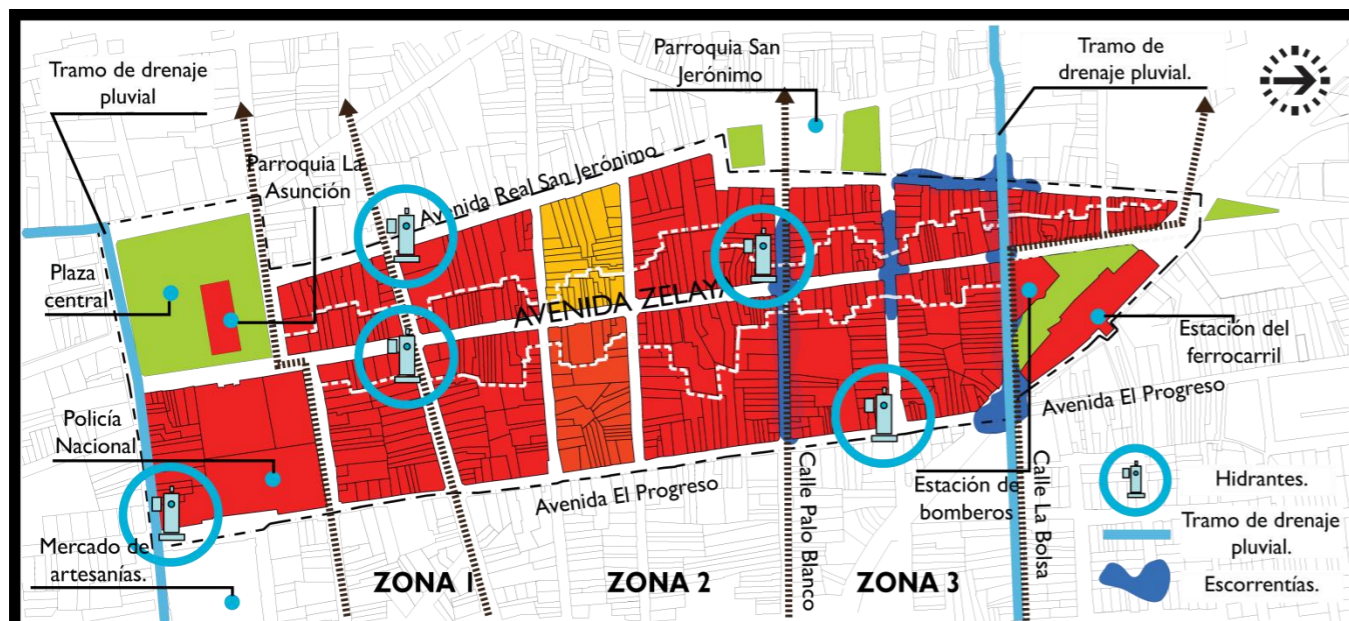


ILUSTRACIÓN 43. PROBLEMÁTICA DEL DRENAJE PLUVIAL.

FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.



ILUSTRACIÓN 44. ENCHARCAMIENTO PERENNE EN UNA DE LAS INTERSECCIONES. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.



ILUSTRACIÓN 45. INUNDACIÓN DE LAS VÍAS LUEGO DE UNA LLUVIA. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

El servicio de desechos sólidos es suministrado y administrado por la municipalidad, teniendo dentro del sector una muy buena cobertura y atención, realizando la recolección con una frecuencia de tres días por semana, martes, jueves y sábado, estos son depositados en el vertedero de la comuna.

Respecto al servicio de energía eléctrica, todos los inmuebles cuentan con el servicio, catalogado por los usuarios como muy bueno. El alumbrado público se encuentra habilitado en todas las vías habiendo algunos problemas debido al mal estado, no funcionamiento y falta de mantenimiento de este servicio en algunos sitios del sector. Las telecomunicaciones son suministradas por la empresa de telefonía celular ENITEL, habiendo cobertura total para el sector de los servicios de telefonía, televisión por cable e internet.

#### 4.4. Sistema Vial

Para este estudio la jerarquía vial se ha establecido en dos niveles: Principal y secundarias, tomando en cuenta las categorías establecidas en el Plan de Desarrollo urbano de la ciudad de Masaya, y los elementos que definen la categoría e importancia de la vía dentro del sistema sectorial.

Las vías principales reconocidas en el sector son: Avenida Real San Jerónimo, Avenida los Leones, Avenida Zelaya, Avenida El Progreso, Calle San Miguel, Calle la Reforma - Calle Central, Calle El Calvario y la Calle Palo Blanco, todas estas revestidas de asfalto y en buen estado. Las vías que se reconocen como secundarias son: Calle cristal, calle El Pochotillo, calle parque 3 de julio, y la calle La Bolsa, estas presentan revestimientos mixtos<sup>77</sup> y sus estados van de regular a buenos. (Ver plano N°13)

Las intersecciones son los puntos donde en mayor grado se encuentran los deterioros de la vía, debido a que en estos se dan la unión entre asfalto y adoquín, además de ser estos donde se acumulan charcos que con el paso del tiempo dañan el recubrimiento de la vía.

A continuación presentamos la tabla síntesis del sistema vial que compone al sector, con las longitudes (en kilómetros lineales) que estas recorren dentro del sector, tipo de revestimiento, estado, función dentro del sistema y sentidos.

<sup>77</sup> Asfalto y adoquín.

Síntesis sistema vial – sector*					
Vía	Longitud km lineal aprox.	Revestimiento	Estado físico**	Función	Sentidos***
Ave. Real San Jerónimo	0.4240	Asfalto	Bueno	Distribuidor	2
Ave. Los Leones	0.4565	Asfalto	Bueno	Acceso	1
Ave. Zelaya	0.9805	Asfalto	Bueno	Acceso	1
Ave. El Progreso	0.7994	Asfalto	Bueno	Salida	1
Calle Central	0.0248	Asfalto	Bueno	Distribuidor	1
Calle San Miguel	0.0479	Asfalto	Bueno	Salida	1
Calle La Reforma	0.1341	Asfalto	Bueno	Acceso	1
Calle El Calvario	0.2242	Asfalto	Bueno	Distribuidor	2
Calle Cristal	0.2666	Asfalto y adoquín	Regular	Distribuidor	2
Calle El Pochotillo	0.2744	Asfalto y adoquín	Regular	Distribuidor	2
Calle Palo Blanco	0.2499	Asfalto	Bueno	Salida	1
Calle 3 de Julio	0.2368	Asfalto	Bueno	Distribuidor	2
Calle La Bolsa	0.2078	Adoquín	Regular	Distribuidor	2

\*Los tramos analizados en esta tabla son únicamente los que están dentro del límite de este.  
 \*\*El estado físico es establecido de manera general, para el caso de las vías que en su recorrido presentan dos tipos de revestimiento, prevalece el estado más degradado.  
 \*\*\*1: Sentido único/ 2: Doble sentido.

TABLA 8. SISTEMA VIAL DEL SECTOR. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

Dentro del sector se pueden identificar puntos de convergencia vehicular que han sido regulados mediante la instalación de semáforos, y que en ocasiones se convierten en puntos de conflictos a causa de un mal funcionamiento, creando estancamientos y caos principalmente en el núcleo de la ciudad que es donde se encuentra muy cercanos todos estos nodos (Ver plano N° 13).

Además de estos se distinguen dos puntos de conflicto vial y peatonal que no tienen regulación, salvo el caso del que se genera en la esquina de la farmacia Estrella Roja, donde se han dispuesto reductores de velocidad, ya que frente a esta se encuentran el colegio

Humberto Alvarado y contiguo a este el Instituto Central, creando un punto crítico debido a la gran cantidad de estudiantes que se desplazan en la zona, así como de vehículos que desembocan a esta.

El otro punto de conflicto resulta ser la intersección entre la Ave. El Progreso y la calle La Bolsa, debido a su configuración urbana, ya que las vías no poseen una delimitación física muy concreta, existe una pequeña plaza que se integra a las vías ocasionando problemas para el peatón que por ella transita, además de la cantidad de vehículos que por estas vías cruzan, en el caso de la Ave. El Progreso a altas velocidades.

La oficina de tránsito de la Policía Nacional realizó en el año 2012 un proyecto de ordenamiento y señalización vial para el área urbana, sin embargo este no ha sido aprobado por la municipalidad, por ello la problemática vial se agudiza al no haber regulación de los estacionamientos en la vía, a uno o ambos extremos de las mismas.

La falta de control de los estacionamientos en la vía ocasiona congestionamiento en estas, sumado a que por los usos comerciales también son usadas para carga y descarga, empeorando la problemática de circulación del tránsito en las principales avenidas y calles.

El diseño del sistema vial es muy básico y limitado, esto respecto a las dimensiones para el tránsito de peatones y espacios verdes, el promedio de ancho de los andenes oscila entre los 1.20 a 1.60 Mt., pero en su mayoría no se encuentran en buen estado, o están saturados de barreras arquitectónicas creadas por los comercios y pobladores del sector, impidiendo la libre circulación y llevando al peatón a tener que transitar por la vía.

El sistema de transporte, es otro de los elementos que se conjugan junto al sistema vial del sector, para el caso de Masaya este tiene la particularidad de comunicar a nivel urbano, interurbano, rural, intermunicipal, interdepartamental y hasta interregional, por lo cual cuenta con una carga alta en lo que respecta a unidades de transporte así como el tránsito de éstas en las vías del sector y la ciudad.

Este se encuentra conformado por rutas interurbanas, intermunicipales, urbanas y rurales con un total de 41 rutas a nivel departamental, de las que 10 rutas brindan servicio expreso y 31



rutas son ordinarias, contando con una flota vehicular de 350 unidades, incluyendo las emergentes (300 son activas, resto emergentes), 23 rutas intermunicipales, 21 rutas urbanas<sup>78</sup>.

El sector por contar con dos de las vías de importancia para la ciudad de acceso y salida de la misma, es transitado por las rutas que acceden a la misma provenientes de la región norte del país. A continuación en la siguiente tabla N° 9 se especifican las rutas que transitan por el sector.

Rutas de transporte que transitan el Sector			
Tipo de servicio	Ruta	Tipo de unidad	Tipo de Ruta
Ordinario	Masaya-Managua	Bus	Intermunicipal
Expreso	Masaya - Managua	Bus	Intermunicipal
Expreso	Masaya – Managua - UCA	Microbús	Intermunicipal
Expreso	La Concepción – Masaya	Microbús	Intermunicipal
Ordinario	Masaya – Tipitapa	Bus	Intermunicipal
Expreso	Masaya - Tipitapa	Bus	Intermunicipal
Ordinario	Masaya – Nindirí	Bus	Intermunicipal
Ordinario	Ticuantepe – Masaya	Bus	Intermunicipal
Expreso	Masaya – Estelí	Bus	Intermunicipal
Expreso	Masaya - Matagalpa	Bus	Intermunicipal
Expreso	Masaya - Juigalpa	Bus	Intermunicipal
Expreso	Masaya - Chinandega	Bus	Intermunicipal
Ordinario	Santa Teresa - Masaya	Microbús	Urbana
Ordinario	San Carlos - Mercado	Microbús	Urbana
Ordinario	La villa - Mercado	Bus	Urbana
Ordinario	Monimbó - Mercado	Bus	Urbana
Ordinario	San Juan - Mercado	Microbús	Urbana

TABLA 9. RUTAS DE TRANSPORTE QUE TRANSITAN EN EL SECTOR. FUENTE: PLAN MAESTRO DE DESARROLLO URBANO Y OBSERVACIÓN EN EL SITIO POR EL EQUIPO DE TRABAJO.

<sup>78</sup> Cifras suministradas por la oficina de transporte de la municipalidad.



ILUSTRACIÓN 50. VÉASE EN LA FOTOGRAFÍA EL TIPO DE TRANSPORTE QUE CIRCULA POR EL SECTOR.



ILUSTRACIÓN 49. AVE. EL PROGRESO, NÓTESE EL POCO ESPACIO QUE HAY PARA LA CIRCULACIÓN DEL TRÁNSITO PARA SALIR DE LA CIUDAD. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.



ILUSTRACIÓN 48. NODO DE LA FARMACIA ESTRELLA ROJA. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.



ILUSTRACIÓN 47. NÓTESE, UTILIZACIÓN DE LOS ANDENES PARA ESTACIONAMIENTO DE VEHÍCULOS, OBSTRUYENDO EL LIBRE PASO DEL PEATÓN. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.



ILUSTRACIÓN 46. AVE. ZELAYA, VEHÍCULOS ESTACIONADOS A AMBOS LADOS DE LA VÍA. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

**PLANO DEL SISTEMA VIAL DEL  
SECTOR**



#### 4.5. Equipamiento y mobiliario urbano

Dentro del sector se pueden distinguir distintos tipos de equipamientos de índole: educativa, institucional, salud y ocio-recreativo, que prestan servicio no solo a nivel urbano sino a todo el departamento de Masaya y localidades cercanas.

En educación se contabilizan cinco centros educativos, siendo estos: Colegio Humberto Alvarado, centro de educación pública primaria con turnos matutino y vespertino; Colegio Bautista, educación primaria; Colegio Santa teresita, educación preescolar, primaria y secundaria; estos dos centros de educación privada presentan sus instalaciones en muy buenas condiciones.

También se encuentra el Instituto Central Dr. Carlos vega Bolaños, que presta los servicios de educación primaria y secundaria, en la modalidad matutina, vespertina y nocturna, así como educación a distancia y para adultos. En educación superior encontramos a la Universidad Cristiana Autónoma de Nicaragua.

En los equipamientos de tipo institucional tenemos: Policía Nacional, Ministerio de Gobernación (MIGOB), Dirección General de Ingresos (DGI), Ministerio del Trabajo (MITRAB), Ministerio de Educación (MINED) y la Biblioteca Municipal Dr. Alejandro Dávila Bolaños, todos estos ofrecen sus servicios al departamento. Respecto a salud encontramos la clínica médica provisional Cruz Azul, que presta el servicio de consulta externa.

En las instalaciones de la antigua estación del ferrocarril se ubican las oficinas de cultura de la municipalidad encargadas de velar por el mantenimiento y conservación de estas. En ellas se realizan talleres de aprendizaje de índole cultural como: danza folklórica, interpretación del piano indígena Marimba, pintura y guitarra.

El Parque central, y la Plaza de la Cultura son los dos espacios abiertos públicos que se localizan dentro del área en estudio, poseen la particularidad de ser los espacios más grandes con los que cuenta la ciudad, uno como espacio de recreación y otro como espacio para realizar grandes concentraciones.

Respecto al mobiliario urbano existente dentro del sector, este está compuesto por los basureros, luminarias, bancas y mesas distribuidos en todos los espacios públicos de la zona. Los hay en buen estado, regular y malo.

Los postes de luminarias observados hay de tres tipos: madera, concreto y metálicos, según estas características es que se puede establecer su estado actual, prevaleciendo el malo, en aquellos que son de madera, regular a malo en algunos casos de los metálicos y buen estado los que están elaborados en concreto.

En el caso de los basureros que se contabilizan en la zona, estos debido al material (metal) con que están elaborados y por su condición a estar expuestos a la intemperie, sustancias químicas entre otros, y la falta de mantenimiento tienden a deteriorarse, dañándose comúnmente el fondo de estos, provocando su inutilización, en el sector se observó que la mayor parte de estos se encuentran en buen estado, y están siendo utilizados por la población.

Las bancas y mesas se contabilizan en el parque central y la Plaza de la Cultura, en el caso de los que se ubican en el parque, éstos están elaborados con madera y metal, se encuentran en regular y buen estado, no poseen un mantenimiento por parte de la municipalidad, en algunos caso se pudo observar que la madera debido a agentes externos se encuentra deteriorada. En el caso de las que se pueden encontrar en la plaza de la cultura se encuentran en buen estado debido a su reciente incorporación al espacio público.

ILUSTRACIÓN 51  
POSTE DE ALUMBRADO Y TENDIDO ELÉCTRICO.  
FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

ILUSTRACIÓN 52  
VÉASE EN LA IMAGEN EL BASURERO EN UNA DE LAS AVENIDAS DEL SECTOR.  
FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.







ILUSTRACIÓN 53. EQUIPAMIENTO URBANO IDENTIFICADO EN EL SECTOR. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.



#### 4.6. Riesgos y amenazas del sector

Como parte del análisis integral de la zona, es necesario identificar también los actores que pueden significar amenazas, debilidades o limitantes que puedan impedir el debido desarrollo de este y de sus habitantes, el reconocerlos será de utilidad para poder establecer pautas o criterios que contribuyan a sacar provecho de estos o encontrar soluciones.

Los riesgos identificados son los siguientes: como parte de los estudios realizados por el SINAPRED, en el sector se han identificado cuatro parámetros de vulnerabilidad ante eventualidades sísmicas, siendo éstas alta, alta-media, media e instalaciones vulnerables. (Ver plano N° 14)

Además de los riesgos por sismicidad reconocemos los riesgos por vulnerabilidad vehicular y peatonal, que, a como se mencionaba en el acápite del sistema vial, esta es ocasionada por una mala señalización y control del paso vehicular y peatonal en intersecciones donde se da aglomeración de personas y vehículos, en determinados momentos del día, estos se encuentran en la intersección de la farmacia Estrella Roja, la intersección de la gasolinera UNO, y la intersección en la plaza Kühn.

También se ha establecido una amenaza generada por la presencia de ruinas y baldíos, la primera, debido a que estos inmuebles en estas condiciones pueden ocasionar daños tanto a los inmuebles colindantes así como en la vía a personas que transiten en el momento de la eventualidad, por lo cual es necesidad que estas sean demolidas por sus propietarios, es de destacar las ruinas del antiguo teatro González.

Lo que respecta a los baldíos, la vulnerabilidad se debe principalmente por la generación de focos de inseguridad ciudadana, así como de contaminación y acumulación de desechos en estos, por no haber tratamiento adecuado en algunos casos, que no dejan de representar una amenaza para la zona.

La sonoridad producida en algunos establecimientos comerciales y de ocio, constituye otra amenaza para los índices de habitabilidad del sector, debido a que la proliferación de usos con este tipo de publicidad o que generan altos índices de sonoridad, ocasionan descontento en los habitantes hasta llegar a abandonar estas áreas en busca de un estilo de vida más tranquilo.

Los altos índices de sonoridad ocasionados por los vehículos que transitan la zona de igual manera generan amenaza, principalmente en las arterias viales que es donde se concentran mayoritariamente los automotores, aunque en casos este ha sido asimilado por la población en su cotidianidad, este fenómeno es conocido como ruido blanco.

Asimismo el caso de las escorrentías que se crean en las vías<sup>79</sup>, representan otro elemento de vulnerabilidad para los habitantes del sector así como para los usuarios que transitan la zona durante el invierno. (Ver plano N° 14)

Los usos de suelo también significan amenazas para el buen funcionamiento de sector, ya que si estos no son bien administrados pueden ocasionar daños a corto, mediano o largo plazo, según sea la incompatibilidad que se genere. Los estacionamientos públicos son usos que se reconocen en el sector, estos debido a las vibraciones que en ellos se producen pueden causar deterioros en los inmuebles aledaños, más aun si estos son de sistemas constructivos tradicionales.

<sup>79</sup> Ver acápite 4.3 infraestructura técnica y servicios. Párrafos 4 y 5.

## **PLANO DE RIESGOS Y AMENAZAS DEL SECTOR**

Igualmente estos pueden significar elementos de contagio dentro de la ciudad, debido a la creciente necesidad que se está generando de espacios para resguardar vehículos, causando que otras personas debido a su rentabilidad, puedan demoler edificaciones para crear condiciones para futuros puntos de estacionamiento privado, deteriorando la imagen del sector y la ciudad.

Los centros de recreación nocturna representan una amenaza, ya que si estos no se encuentran debidamente establecidos, ocurre lo que pasa en algunos sitios del sector en donde la sonoridad y la actividad que estos producen han venido a desacomodar los estilos de vida de personas que habitan cercano a estos, pudiendo llegar hasta el abandono de estas residencias para zona más tranquilas.

Es por tanto, fundamental que este tipo de acciones se controlen por la municipalidad en miras a que no se generen proliferaciones de usos incompatibles como puede ser el caso de los alrededores del conjunto de la antigua Estación del Ferrocarril, donde se ubican bares, y tragamonedas.

#### 4.7. Bienes patrimoniales del sector

Para la catalogación de los bienes con carácter patrimonial en el sector se han retomado los criterios utilizados en el catálogo de bienes patrimoniales de la ciudad de Granada, y partiendo como base la lista preliminar de bienes inmuebles elaborada por el Instituto Nicaragüense de Cultura para el proyecto Inventario de bienes culturales de Nicaragua.

Los criterios para la selección a utilizar son los siguientes<sup>80</sup>:

- A. Conservación tipológica (Exterior e interior). Se valoran las características arquitectónicas y estilísticas del inmueble, con relación a la tipología original o variante.
- B. Valor Histórico y Monumental. Considera cuatro categorías:
  - Monumento Nacional, bienes inmuebles o conjuntos urbanos y arquitectónicos declarados patrimonio de la nación mediante decreto de ley.
  - Histórico Nacional, inmuebles donde sucedieron hechos importantes para la nación.

<sup>80</sup> Oficina Centro Histórico de la ciudad de Granada. “Catálogo de bienes Patrimoniales. Granada, Nicaragua.” Granada. 2002 Pág. 199.

- Significación Local, edificaciones en las cuales sucedieron hechos relacionados con la historia local y/o haber sido habitados por personas ilustres.
- Indiferente, el resto de edificaciones.

C. Valor estético y formal. Se considera el valor del conjunto y la armonía volumétrica de la edificación, definido como:

- Unidad formal, manifiesta unidad de estilo en sí mismo tanto en su interior como en el exterior.
- Representativo de la época, posee suficientes elementos característicos para encuadrarlo en una época, aunque todo el conjunto no mantiene esa unidad.
- Elementos de interés, conserva ciertos elementos arquitectónicos que en sí mismos tienen interés aunque el conjunto no lo tenga.
- No integrado-Sin valor, edificaciones que no se integran en el medio y que no poseen características de la arquitectura tradicional, rompe la escena urbana y no se le puede atribuir un valor significativo en sí mismas.

D. Relación con el Entorno. Determina la integración a su entorno de las edificaciones, definido como:

- Integrado con Valor Individual, edificaciones que poseen valor propio, en sus proporciones y elementos arquitectónicos exteriores, guardan homogeneidad con el resto de las construcciones.
- Integrado con Valor Ambiental, edificaciones que tanto sus proporciones como los elementos arquitectónicos exteriores guardan cierta homogeneidad con el resto de las construcciones.
- No integrado con Valor Individual o Ambiental, edificaciones que no se integran en el medio donde se encuentran ubicadas, rompiendo la escena urbana independientemente de que por sí sola posea un valor significativo.

#### **Niveles de protección de los bienes patrimoniales**

Se establecen tres niveles de protección para los inmuebles y espacios públicos:



- **Integral:** Se protege la totalidad del edificio, preservando todas sus características arquitectónicas, su forma de ocupación del espacio y demás rasgos que contribuyen a singularizarlo como elemento integrante del patrimonio edificado.
- **Estructural:** Se protege la apariencia del edificio y favorece la conservación de los elementos básicos que definen su forma de articulación, uso y ocupación del espacio.
- **Ambiental:** Se protege el conjunto del ambiente urbano, edificaciones y espacio públicos, preservando las características volumétricas, compositivas y de materiales; básicamente en el exterior, por su aporte a la imagen urbana de la Ciudad.

Así también se han establecido tres grandes grupos tipológicos<sup>81</sup> para los inmuebles inventariados, estos son:

- Tipología Religiosa
- Tipología Civil
- Tipología Habitacional

Los bienes catalogados por el Inventario Nacional de Bienes Inmuebles realizado por el INC son para el sector un total de 14 inmuebles y un espacio público, de estos dos de tipología Religiosa, uno de tipología Civil y once de tipología habitacional; todos estos con valor Histórico Monumental a nivel Nacional.

El resto de inmuebles que serán catalogados serán significación local, con valores estilísticos, formales y ambientales y que deben ser reconocidos para su debida protección y conservación de la historia e imagen urbana tanto de sector como de la ciudad, todos estos poseen tipología arquitectónica habitacional. (Ver Plano N° 15)

Una particularidad del sector es que los inmuebles que poseen valores estilísticos, formales y ambientales en la actualidad se encuentran subdivididos en varias parcelas por lo que en ocasiones esto ha sido el factor para que en casos se pierdan ciertos elementos arquitectónicos y espaciales, por lo cual al momento de inventariar se han hecho de forma conjunta.

<sup>81</sup> Según: “Catálogo de bienes Patrimoniales. Granada, Nicaragua.”

Con valor estilístico y formal se identifican un total de doce bienes, con valores individuales o ambientales catorce y con valor Histórico-Monumental doce, para un gran total de treinta y ocho inmuebles con características patrimoniales.

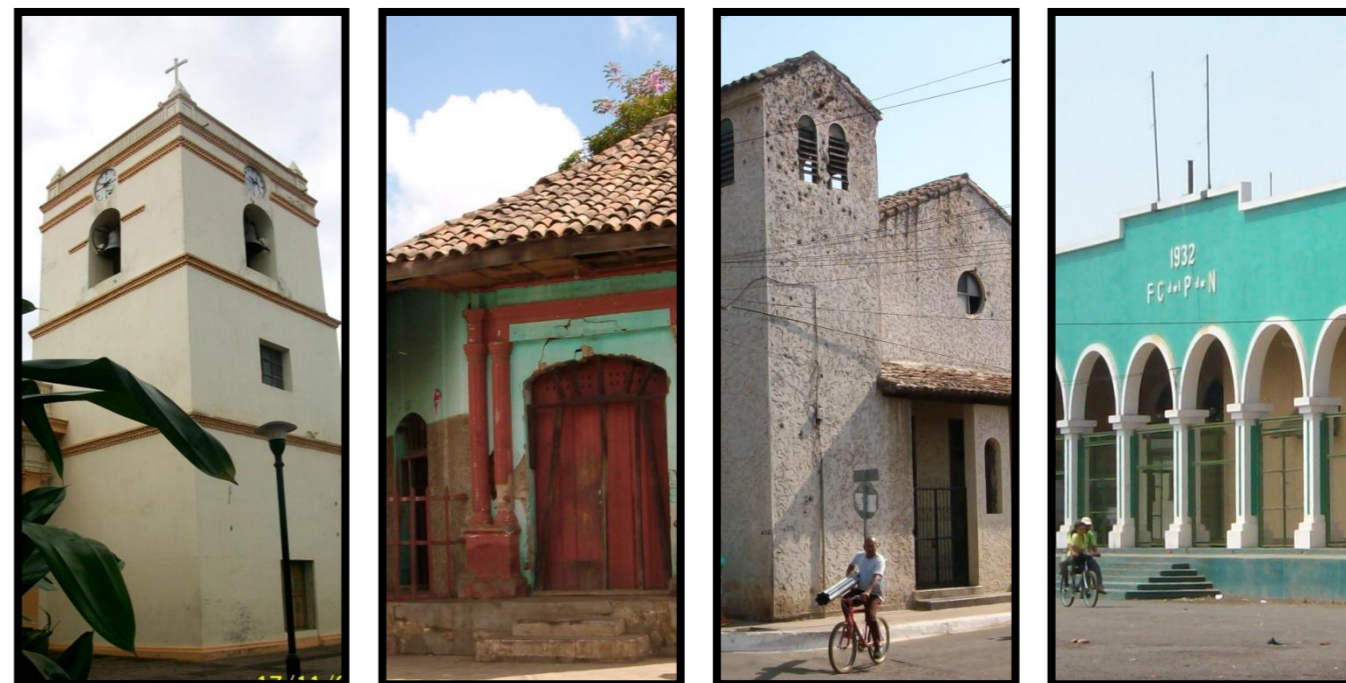


ILUSTRACIÓN 54 ALGUNOS BIENES DE VALOR HISTÓRICO – MONUMENTAL. DE IZQUIERDA A DERECHA: PARROQUIA LA ASUNCIÓN, CASA CURAL SAN JERÓNIMO, TEMPLO BAUTISTA, ESTACIÓN DEL FERROCARRIL. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO



ILUSTRACIÓN 55. MUESTRA DE BIENES CON VALOR ESTILÍSTICO Y FORMAL. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

**PLANO DE BIENES  
PATRIMONIALES DEL SECTOR**





ILUSTRACIÓN 56. BIENES CON VALOR INDIVIDUAL O AMBIENTAL.  
 FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

#### 4.8. Manifestaciones culturales en el sector

La ciudad de Masaya destaca por sus expresiones culturales, por lo cual el sector, no puede verse excluido de estas principalmente por ocupar área céntrica y sobre todo de carácter cultural e histórica, por lo tanto debemos detenernos para realizar un análisis sobre estas y la relación que poseen con la zona en estudio. (Ver Plano N° 16)

Los procesos sociales son los principales que generan ciudad, ya que sin estos los espacios construidos se conceptualizarían en museos, en simple exposiciones frías de lo que en un momento de la historia de un pueblo fue entendido como ciudad, por lo que para evitar este tipo de fenómenos las expresiones culturales del pueblo deben ser estudiadas y preservadas.

El parque central es el principal escenario para las festividades de la ciudad, en el tienen cabida casi todas las manifestaciones que se realizan durante todo el año, alrededor y a través de él; así también el templo de San Jerónimo, centro de las fiestas patronales, de renombre en todo el país por su extensión, aunque este templo no se encuentra dentro del área del sector, está cercano a sus límites y su radio de acción le abarca.

A continuación en la siguiente tabla se presentan las manifestaciones identificadas dentro del sector con su fecha de realización en el año.

Manifestación	Fecha
Procesión de San Juan Bosco	31 de enero.
Procesión del Silencio	Jueves Santo, su fecha varía respecto a la Semana Santa.
Vía Sacra	Viernes Santo.
Procesión de Jesús Resucitado	Domingo de Resurrección.
Procesión de María Auxiliadora	24 de mayo.
Bajada de San Jerónimo	20 de septiembre.
Procesión de los extranjeros	30 de septiembre
Octava de San Jerónimo	7 de octubre.
Torovenado 30 de septiembre	30 de septiembre.
Torovenado infantil Sacuanjoche	Segundo domingo de octubre.
Torovenado del Pueblo	Último domingo de octubre.
Agüizotes	Último viernes de octubre, antes del último domingo de mes.
Torovenado El Malinche	Tercer domingo de noviembre.
Festival Folklórico	Primer domingo de diciembre.

TABLA 10. MANIFESTACIONES CULTURALES DEL SECTOR. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

Las expresiones que se han tabulado son todas aquellas que poseen un recorrido trazado sobre el sector y que se realiza anualmente, ya que existen otras mas que no pueden ser plasmadas debido a que año con año su recorrido es distinto o no poseen. También parte de estas manifestaciones son las de mayor representatividad y con más muestras culturales que otras que se llevan a cabo en el sector.

Como se hacía mención el parque central, el templo de San Jerónimo, constituyen sitios de interés cultural para el sector, así también se distinguen el templo de Nuestra Señora de la



Asunción, la estación de bomberos, la Plaza de la Cultura, la antigua estación del Ferrocarril y el Mercado de artesanías<sup>82</sup>, todos estos son referentes culturales.

De acuerdo a las fechas de celebración de la manifestaciones que se han identificado en el sector se reconoce que durante los meses de septiembre, octubre, noviembre y diciembre, la actividad cultural que se desarrolla en la zona es alta, ya que es cuando se realizan las festividades más multitudinarias de la ciudad todas estas en el marco de las fiestas patronales.

El mapeo de los recorridos de las expresiones ha permitido distinguir los principales ejes por donde estas transitan, así mismo como los más frecuentados, siendo los siguientes: Calle el Calvario, por ella se pueden ver las procesiones de San Juan Bosco, María Auxiliadora, las celebraciones propias de la semana santa donde destaca la Vía Sacra por las muestras de fervor y la multitudinaria asistencia de personas, así como también alguno de los torovenados.

En la Calle Palo Blanco, por ser esta un conductor hacia el templo de San Jerónimo, a través de ella podemos observar los Agüizotes, el Gran Torovenado del Pueblo, y el Torovenado Infantil Sacuanjoche. En la Avenida El Progreso se identifican las procesiones de San Juan Bosco, María Auxiliadora, la Procesión del encuentro, la octava de San Jerónimo<sup>83</sup> los Agüizotes<sup>84</sup>, gran Torovenado del Pueblo, y el Torovenado de las Toribio.

La Avenida Real San Jerónimo, es junto con el parque central, los principales escenarios concentradores de muestras sociales de la cultura de Masaya, por medio de esta podemos encontrar las tradicionales procesiones de la Semana Santa, también las de San Juan Bosco y María Auxiliadora, la procesión de los Extranjeros del 30 de septiembre que está cargada de demostraciones de la riqueza cultural, llena de colores, de olores y sabores; los tradicionales Agüizotes, y el Torovenado del Pueblo.

**ILUSTRACIÓN 57. MANIFESTACIONES CULTURALES. DE IZQUIERDA A DERECHA, AVE. LOS LEONES DURANTE LA BAJADA DE SAN JERÓNIMO, BAILES EN LA FIESTA DE SAN JERÓNIMO, TOROVENADO CARMEN TORIBIO, AVE. REAL SAN JERÓNIMO 30 SEPTIEMBRE, VÍA SACRA- VIERNES SANTO EN LA CALLE EL CALVARIO, ENMASCARADO DANZANDO DURANTE TOROVENADO. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.**

<sup>82</sup> Ubicado fuera de los límites del sector.

<sup>83</sup> Multitudinaria celebración, conocida como la procesión de los masayas, a ella asisten por más de 24 horas miles de personas que acompañan por el recorrido que hace por las calles de la ciudad la imagen de su santo patrono.

<sup>84</sup> Esta celebración se ha conjugado con propuestas ajenas a la celebración por parte de los comercios que se encuentran a lo largo de su recorrido, estas pueden ser tarimas, djs, fiestas con estructuras cerradas en calles aledañas, entre otras.





**PLANO DE MANIFESTACIONES  
CULTURALES DEL SECTOR**

## 5. Diagnóstico preliminar de la Avenida

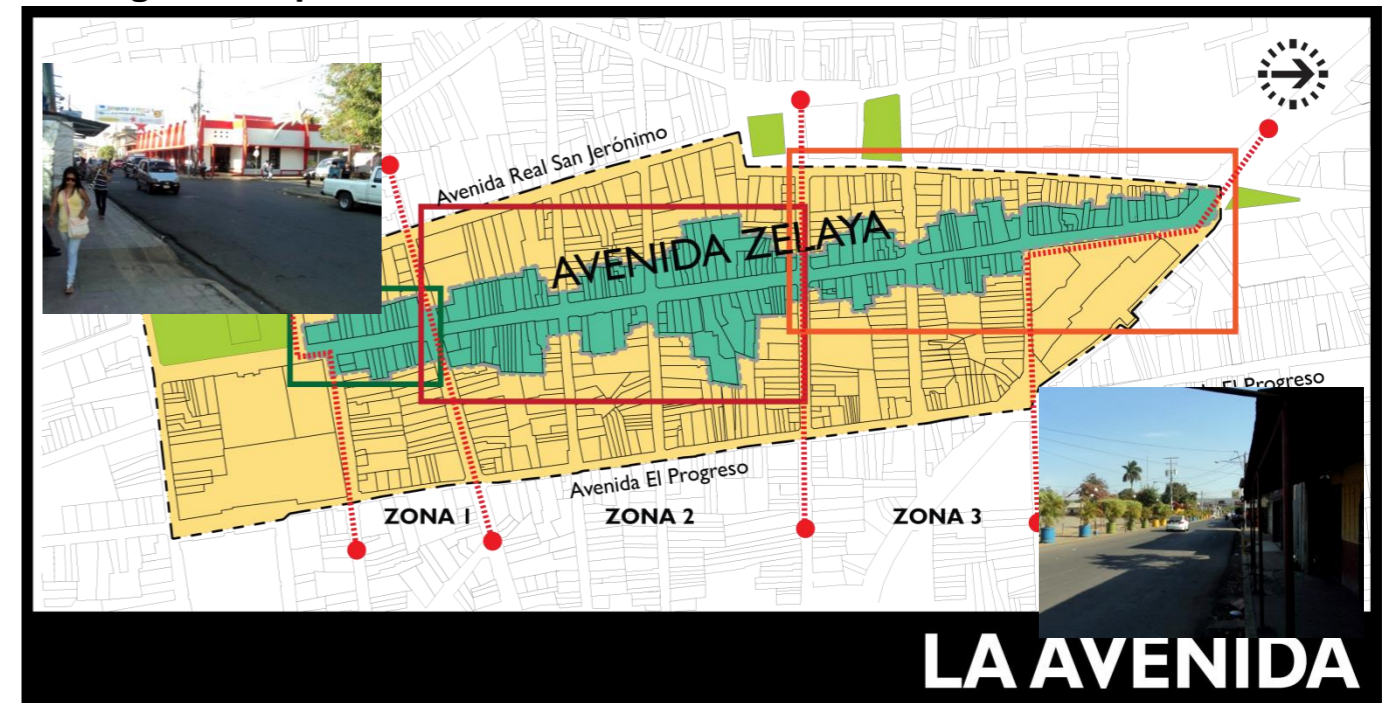


ILUSTRACIÓN 58. PLANO DE LA AVENIDA, SUBZONAS Y DOS IMÁGENES DEL INICIO Y FINAL DE LA MISMA. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

El análisis ahora se centrará en el diagnóstico del área de estudio para el anteproyecto de Revitalización urbano – arquitectónica, que corresponde al eje longitudinal de la Avenida Zelaya, sus espacios públicos y su contexto construido inmediato, como es el caso de los inmuebles que se encuentran paralelos al eje.

### 5.1. Uso de suelo

El uso de suelo es un elemento preponderante al momento de realizar un estudio del comportamiento de las ciudades, de sus espacios públicos así como de los construidos, ya que estos imprimen dinámica en cada uno de ellos y definen futuras conductas sociales que se pueden consolidar, fortalecer, reproducir o declinar en el tiempo.

Las actividades socioeconómicas de la población y su vinculación al espacio público y privado le confieren un carácter de pertenencia al mismo, por lo cual los usos presentes en el primer nivel de las edificaciones son las que configuran y determinan la actividad que se pueda generar en los ambientes externos a estos, en relación directa.<sup>85</sup>

<sup>85</sup> Boedecker, Nohelia y Cantillano, Carlos. “Espacios públicos del centro histórico de Masaya. Hacia una gestión de Sistema.” Managua. 2011. Pág. 84



Es así que la identificación de los usos constituye una herramienta que, contribuye a poder establecer estrategias para el control y determinación de su comportamiento actual y a futuro, así como para entender como estos inciden sobre la función social y urbana, de manera que estas puedan ser aprovechadas para el desarrollo de los espacios y los estilos de vida de los habitantes de la ciudad.

El uso de suelo levantado fue realizado en el mes de junio del año 2013, se contabilizaron inicialmente como cifra base un total de 144 parcelas al año 2010<sup>86</sup>, y según la cifra recopilada in situ existen 176 inmuebles con distintos usos. Las principales vocaciones de la Avenida son, en orden decreciente, comercio, vivienda y servicio.

El comercio es el uso predominante con un total de 54 inmuebles que representan el 30.68 % del total identificados en la avenida, seguido y con cifras muy cercanas se encuentra el uso residencial con 30.11 % para un total de 53 inmuebles, el servicio con 38 inmuebles tiene el 21.59% de los usos, le siguen los usos mixtos<sup>87</sup> con 9.66% para 17 bienes, luego se encuentran los usos de menor porcentaje, baldíos con 3.41%, Comercio – servicio 2.27 % e institucional y sin usos<sup>88</sup> con 1.14% cada uno respectivamente. (Ver tabla N° 11)

Los datos anteriores muestran como el eje se ha venido transformando en el tiempo y ha pasado de un uso meramente residencial a la terciarización económica de un poco más del 50 % de estos, donde este fenómeno ha mantenido un crecimiento sostenido lo cual se ve expreso en la gran cantidad de comercios y servicios dispuestos a lo largo de toda la avenida.

Este incremento del sector terciario en toda la avenida ha sido un factor importante para su transformación físico-espacial, ya que muchas veces este tipo de usos no son compatibles con las tipologías arquitectónicas y sistemas constructivos de los inmuebles de tradición colonial, que poco a poco, por causas naturales y principalmente de orden antrópico estos han cambiado en su configuración espacial, su propuesta formal, hasta casos en donde el bien ha sido reemplazado por completo.

<sup>86</sup> Según plano catastral suministrado por la oficina de Catastro Municipal.  
<sup>87</sup> Vivienda y servicio; vivienda y comercio; vivienda y bodega; bodega y servicio – comercio; vivienda múltiple y taller.  
<sup>88</sup> Referido a bienes que se encuentran en buen estado o habitable y no poseen ningún tipo de uso.

En otros casos el comportamiento económico ha permitido que algunos inmuebles aun se conserven en buen estado ya que sus usos implican el mantenimiento de las edificaciones para poder ofrecer al usuario una buena imagen, sin embargo este tipo de acciones son muy pocas las que se pueden contabilizar.

USO DE SUELO					
Usos	Zona I	Zona 2	Zona 3	Total	Porcentaje (%)
Vivienda	11	20	22	53	30.11
Comercio	3	29	22	54	30.68
Servicio	5	22	11	38	21.59
Mixtos	0	7	10	17	9.66
Baldío	1	4	1	6	3.41
Comercio- servicio	1	2	1	4	2.27
Institucional	0	1	1	2	1.14
Sin Uso	0	2	0	2	1.14
Total	21	87	68	176	100
Porcentaje (%)	11.93	49.43	38.64	100	

TABLA 11. USOS DE SUELO DE LA AVENIDA POR ZONAS. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

ILUSTRACIÓN 59. COMEDOR LA CRIOLLA, CONSTRUCCIÓN COMPLETAMENTE NUEVA QUE NO GUARDA UNIDAD CON EL ENTORNO.



ILUSTRACIÓN 60. TIENDA ZERMAT, EN BUEN ESTADO, CONSERVACIÓN DE LA VOLUMETRÍA Y ALGUNOS ELEMENTOS FORMALES.

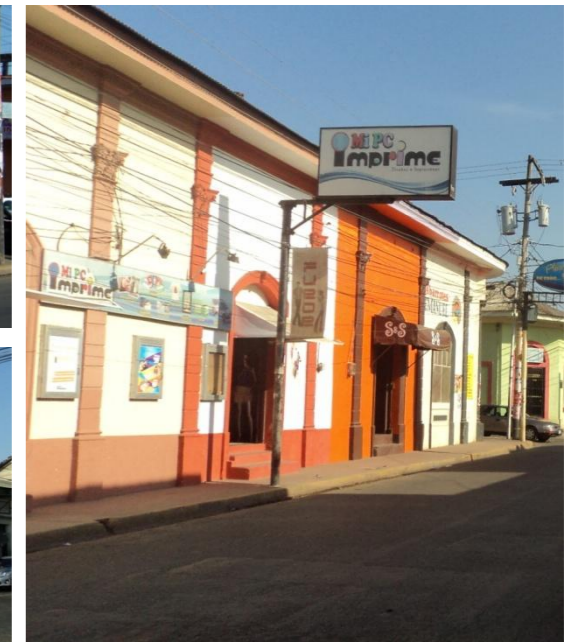


ILUSTRACIÓN 61. INMUEBLE BIEN CONSERVADO EN SU VOLUMETRÍA, ELEMENTOS ESTILÍSTICOS Y ALGUNOS ESPACIOS.



La función social está intrínsecamente relacionada con los usos del suelo, así entonces podemos distinguir que, el crecimiento de los usos de comercio y servicio a lo largo de la avenida, de la misma manera que genera actividad hacia el centro por su carácter de vía con intereses económicos; sin un debido control, la dinámica social propia de la zona residencial se verá afectada hasta el punto de dejar de existir en todo o gran parte del eje.

La afectación que ocasionan los usos de suelos en la actividad social del eje puede percibirse en distintos momentos del día y categorizarse esta según el tipo de función o uso que se está llevando a cabo en el espacio; así pues por la mañanas y tardes se reconoce al usuario transitar por la avenida por razones comerciales o de tránsito, porque la avenida le sirve de comunicación con otros sectores de la ciudad o por motivos de ocio y recreación en el caso de las noches.

Para entender mejor el funcionamiento de la avenida a partir de sus usos es necesidad reconocer el tipo de usos comerciales y de servicio<sup>89</sup> que a lo largo de esta se encuentran, y su relación con el sector y el resto de la ciudad.

Según Pérez, Polése, Barragán (1996), los usos comerciales y de servicios pueden clasificarse de la siguiente manera:

<b>COMERCIO</b>	Mayoreo	Actividades comerciales que ocupan amplio espacio, es decir, almacenes, bodegas que expenden mercancías para su venta posterior al menudeo; generalmente se localizan en la periferia o cercana a los puntos de ruptura del transporte. [...]
	Menudeo	Actividades de comercio al detalle, de bienes principalmente. Se instalan en lugares donde se concentra población o donde circula una parte importante de población móvil.

<sup>89</sup> Se refiere a estos dos grupos de usos, ya que son los de mayor presencia en el eje a parte del uso residencial, y son los que ahora están incidiendo dentro de la construcción de los procesos sociales de la avenida.

**SERVICIOS**

Servicios superiores	Servicios financieros: son establecimientos cuya actividad principal gira en torno al sistema monetario y sus variantes como pueden ser instituciones de crédito y auxiliares, bolsas de valores, aseguradoras y afianzadoras, entre otras.  Servicios a las empresas: son establecimientos que brindan apoyo a las personas morales y físicas, su actividad es especializada, se consideran las consultorías, bufetes jurídicos y/o contables, informática, publicidad, diseño gráfico, entre otras. Es un sector considerado de alta jerarquía, ya que a medida que las empresas se desarrollan son vitales para estas.
Servicios personales	Servicios de educación, salud y bienestar: tienen que ver con los servicios prestados a los consumidores directamente, y donde quedan incluidos escuelas, universidades, hospitales, etc.*  Servicios de recreación: aquí se incluyen los prestados por centros de recreación deportiva, clubes, así como hoteles, bares, restaurantes, cines, teatros, etc.  Servicios personales: se componen por establecimientos de atención a personas y que se localizan en cualquier punto de la ciudad y que se localizan en cualquier punto de la ciudad o centros, tales como estéticas, tintorerías, etc.  Servicios de reparación y mantenimiento: constituyen un sector especializado dirigido a los consumidores personales y que por su tamaño no atienden a empresas.  Otros.

\*Para este estudio, los servicios de educación, salud y bienestar se han establecido en las categorías de Institución, para el caso de servicios prestados por el estado, Educación y Salud también representan otra clasificación.

TABLA 12. CLASIFICACIÓN DE LOS SECTORES DEL COMERCIO Y LOS SERVICIOS. FUENTE: PÉREZ MENDOZA Y PUJOL MESALLES. “DESAFÍOS DE LOS CENTROS DE LAS CIUDADES MESOAMERICANAS” 2003.

El sector comercial identificado en la avenida es de tipo menudeo, las principales tiendas que se localizan a lo largo de todo el eje son de pequeña escala, existiendo algunas que por su particularidad de oferta son de mayor escala, entre ellas podemos distinguir, El Verdugo, La Curacao, Zermat, Avon, Venta de materiales de construcción MACOMSA, Librería La Universal, son representativos a nivel sectorial y hasta para la ciudad.

El comercio de menor escala, es el que prevalece, siendo este: tiendas de ropa, artículos deportivos, ventas de celulares, abarrotes, utilería odontológica, venta de juguetes-ropa de



niños, bisutería, ropa usada, licorerías, entre otros; muchas personas a diario acuden a la avenida por motivos de compras.

Es de destacar que también existen muchas viviendas que ocupan algunos de sus espacios para alquiler o para convertirlos en pequeños comercios, como pulperías, ventas de electrodomésticos, artículos religiosos, artículos para fiestas, entre otros que, vienen a fortalecer la oferta comercial de la avenida.

El servicio que representa un buen porcentaje de los usos del eje, también lo hace muy representativo principalmente por los servicios de recreación que en él se pueden encontrar, destacándose, los bares, discos y el alojamiento; este tipo de usos se puede zonificar debido a que se encuentran muy cercanos y se ubican en la zona dos de la avenida.

La actividad social que se genera en las noches en la avenida se debe a los usos de servicio de ocio, sin embargo esta no es de manera sostenida durante todos los días de la semana ya que lo que respecta a los bares y discos, su atención se da principalmente de jueves a sábado; en el caso de los restaurantes, comiderías y los alojamientos estos generan una actividad generalizada en toda la semana, y habitualmente por las noches.

La concentración de los servicios de alojamiento en la zona dos de la avenida ha favorecido para que usos compatibles a este se vayan generando en las áreas aledañas ocasionando el detrimento de los usos residenciales, porque estos significan riesgos y amenazas para las viviendas aledañas, como es el caso de Shot bar que la sonoridad que este genera ocasiona descontento entre los habitantes.

## 5.2. Imagen urbana

Como se hacía mención en el capítulo anterior, la Avenida Zelaya se encuentra caracterizada por una dinámica de servicios y comercios en ella establecidos, que sirven a la ciudad; además de ser el principal eje de acceso hacia el área central de esta.

Este tipo de usos identificados traen consigo muchos elementos que pueden aportar o debilitar la imagen de una ciudad, un sector o una avenida, sobre todo por la carga de elementos publicitarios que van de la mano con la oferta hacia los consumidores.

La **Zona 1**, aunque en sus usos pocos son de tipo comercial y de servicio, su cercanía al núcleo central de la ciudad le confiere una imagen deteriorada por las altas concentraciones de vehículos que convergen en esta, que vienen del norte y este de la ciudad, aunado a esto, la problemática generada por establecimientos como la Farmacia Estrella Roja o el Restaurante La Jarochita que obstruyen la libre circulación por los estacionamientos que se forman frente a estos. (Ver ilustración N° 58)

La arquitectura de esta zona a pesar de encontrarse en el área central de fundación, se ha visto afectada grandemente por estos tipos de usos que han transformado los bienes en su totalidad para dar paso a nuevas propuestas que no guardan uniformidad en volúmenes, alturas y elementos estilísticos.

La poca arquitectura que guarda aun reminiscencia histórica se encuentra en muy malas condiciones, ocasionando deterioro en la imagen perceptiva, la gran parte de los usos residenciales presentan una arquitectura más actual y vernácula, en mejores condiciones y con elementos muy individuales entre sí, que no guardan una lógica de conjunto.

El comercio que se genera en algunos inmuebles obstaculiza la libre circulación peatonal, debido a la utilización de los andenes para la exposición de sus productos en las puertas, escaparates, maniqués, y hasta casos en donde en toda el área para transitar es utilizada para ubicar sus artículos.

Los rótulos en esta zona no son tan prominentes, se identifican algunos casos, esto debido a la poca presencia de comercios, por lo cual son pocos y no en grandes escalas, las fachadas



ILUSTRACIÓN 62. VÉASE AFLUENCIA DE VEHÍCULOS EN LA ZONA, Y ESTACIONAMIENTOS A AMBOS LADOS DE LA VÍA FRENTE A LA FARMACIA ESTRELLA ROJA. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.



ILUSTRACIÓN 63. OBSTACULIZACIÓN DE LA LIBRE CIRCULACIÓN POR PARQUE DE BICICLETAS DE UN ESTABLECIMIENTO. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.



tampoco se observan cargadas por publicidad pintadas en sus paramentos, salvo parte de un inmueble.

En esta zona además es en donde el comercio informal se ve más acentuado como consecuencia de la cercanía de los centros educativos y el parque central, estos obstruyen las áreas de circulación y además deterioran la imagen del sector por las condiciones precarias de sus instalaciones improvisadas.



ILUSTRACIÓN 65. RÓTULO OBSTACULIZANDO LA LIBRE CIRCULACIÓN DEL PEATÓN EN LA ZONA. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.



ILUSTRACIÓN 64. AFECTACIÓN DE LA IMAGEN URBANA POR LA EXPOSICIÓN DE LOS ARTÍCULOS EN LA VÍA. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.



ILUSTRACIÓN 66. MUESTRA DE ALGUNOS EJEMPLOS DE LA ARQUITECTURA QUE SE PUEDE LEER EN LA ZONA. IZQ. EDIFICIO FARMACIA ESTRELLA ROJA, CENTRAL DEL PERIODISTA, VIVIENDA, EDIFICIO PRO-MUJER. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

La **zona 2**, es en la que se encuentra la mayor concentración de los usos comerciales y de servicio de la avenida (Ver tabla N°11), esta ocupa aproximadamente el 50 % de los usos totales, debido a esto su imagen se ve saturada visualmente por la gran cantidad de rótulos y mantas publicitarias que se ubican a lo largo de todo esta área.

La concentración de los vehículos es mucho menor que en la zona 1, siendo en el límite con esta donde se generan las principales aglomeraciones, ocasionadas por la ubicación de un semáforo y lo generalizado de los estacionamientos que se crean frente a los inmuebles, reduciendo el área de circulación del tránsito vehicular.

En el caso de la arquitectura que se puede observar en esta zona, esta presenta una mayor conservación de los inmuebles con características tradicionales, que en algunos casos aun conservan sus elementos estilísticos, en la mayoría de los casos son sus alturas y conformaciones volumétricas que generan una marcada continuidad entre inmuebles.

Sin embargo este tipo de arquitectura se viene degradando a medida que nos extendemos hacia el norte, las alturas, materiales, estilos, se transforman en propuestas más actuales y vernáculas, que no guardan unidad con el resto de inmuebles existentes en la zona. Los usos han sido un factor de mucha importancia en las transformaciones de las edificaciones, que por diversos motivos o requerimientos han modificado tanto los espacios interiores como las expresiones externas de estos.

La saturación por rótulos es otro elemento de mucha importancia que genera deterioro en la imagen de esta zona, llegando a ser en algunas partes muy excesivo, el usuario puede sentirse estrechado debido a la cantidad de elementos publicitarios, las dimensiones de estos y las edificaciones, este tipo de propuestas puede identificarse principalmente en elementos verticales.

Las fachadas en pocas ocasiones son utilizadas como rótulos publicitarios, percibiéndose una cierta limpieza en estas, que permite poder realizar una mejor lectura de sus elementos compositivos, sus colores, sus elementos estilísticos, y hasta estructurales según sea el caso.

La gran cantidad de rótulos que se encuentran a lo largo de toda la zona, debido a su particularidad de ser elementos verticales, ocasiona un conflicto en los espacios de circulación



peatonal ya que en esta, los andenes son de pequeñas dimensiones a lo que debe sumárseles las barreras arquitectónicas<sup>90</sup> que limitan al peatón a poder realizar su recorrido libre y fluidamente por estas áreas, donde además se encuentra el mobiliario urbano, basureros y luminarias, postes del tendido eléctrico así como de cable y/o teléfono.



ILUSTRACIÓN 67. LÍMITE SUR DE LA ZONA 2, VÉASE LA CONFLUENCIA DE VEHÍCULOS EN ESTE SITIO, LA VOLUMETRÍA DE LOS INMUEBLES, LAS ALTURAS Y CANTIDAD DE RÓTULOS QUE CUBREN EL ESPACIO AÉREO DE LA VÍA. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.



ILUSTRACIÓN 69. PROBLEMÁTICA EN ANDENES. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.



ILUSTRACIÓN 68. NÓTESE EN LA IMAGEN LA GRAN CANTIDAD DE RÓTULOS QUE SE ENCUENTRAN A LO LARGO DE LA VÍA, EN LO QUE OCUPA LA ZONA 2. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

<sup>90</sup> Escalones para acceder a los inmuebles, rampas de accesibilidad en los andenes, jardineras, bordes de áreas verdes, rampas de acceso vehicular, medidores sin tapas, entre otros.



ILUSTRACIÓN 70. ARQUITECTURA Y TIPOLOGÍAS QUE PUEDEN IDENTIFICARSE EN LA ZONA, PROPUESTAS MODERNAS, INMUEBLES TRADICIONALES CON INTERVENCIONES ACTUALES, ARQUITECTURA VERNÁCULA. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.



ILUSTRACIÓN 71. FOTOGRAFÍA DE LA ZONA EN DONDE SE CONCENTRA LA MAYOR PARTE DE LOS USOS COMERCIALES Y DE SERVICIOS, ENTRE ESTOS LOS ALOJAMIENTOS. NÓTESE LA SATURACIÓN TANTO POS RÓTULOS Y VEHÍCULOS ESTACIONADOS A AMBOS LADOS DE LA VÍA. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

La **Zona 3**, se compone por una relación de usos muy equitativos en donde no prevalece ni la vivienda ni el comercio, y la presencia del servicio, es más baja que en las zonas anteriores. Los rótulos son un elemento que continúa deteriorando su imagen, ahora en menor medida, la saturación del espacio público por estos elementos es menos agresiva.

Las concentraciones vehiculares son muchos menores, puede percibirse en esta zona que el tránsito del parque automotor es mucho más fluido, son pocos los vehículos que se estacionan en ambos lados de la vía y que obstruyen la libre movilización y esto se debe a que son pocos los establecimientos comerciales o de servicios que se distribuyen a lo largo de toda esta zona.



Distinta a la zona 2, en esta puede observarse que la distribución de los usos es mucho más dispersa y no se concentran en lugares específicos, existe una cierta compensación entre usos residenciales y comerciales, lo que ayuda a que la imagen no se deteriore tan rápidamente por las prácticas de los comercios y una saturación consecuente de la convergencia de usos de una misma índole.

En los alrededores de la antigua Estación del Ferrocarril, es donde se puede identificar una concentración de usos de tipo servicio - ocio, como es el caso de bares, salones de juegos, entre otros, que carecen de una buena imagen y por lo cual ponen en detrimento la de la zona, además que se vuelven puntos de inseguridad por las personas que los visitan así como aquellas que por contagio permanecen cercanos a estos.

La arquitectura de esta zona es muy variada en sus estilos, donde la vernácula es la de mayor presencia, las alturas son muy variadas, no existe una línea de fachada que de unidad a los conjuntos, que en su mayoría guardan características muy propias e individuales, los retranqueamientos en las fachadas son muy usuales.

El estado de los inmuebles de igual manera que sus estilos es muy diverso, así los hay muy bien conservados, como en estados muy deteriorados, esta variedad refleja una imagen muy heterogénea, que puede entenderse como la degradación del medio a medida que este se va alejando del núcleo central de la ciudad y del área histórico-fundacional-cultural<sup>91</sup>.

En lo que respecta a los espacios para la circulación peatonal, este se encuentra de manera global en mal estado, la obstrucción de este se genera principalmente en los espacios comerciales en donde los propietarios ocupan con publicidad: estructuras tubulares para sostener rótulos en algunos casos y en otros para techumbres.

Es común encontrarse con medidores del servicio del agua potable descubiertos, sin tapas, que significan elementos de peligro para los peatones, el recubrimiento de los andenes generalmente se encuentra en mal estado, con ausencia del revestimiento en algunos de los casos.

<sup>91</sup> Entiéndase esta como el área de la ciudad que concentra la mayor parte de la inmuebles con características de herencia colonial, así como los que tienen un interés histórico en el crecimiento de la misma y donde se concentran la mayoría de manifestaciones culturales.

Los salientes, cambios de niveles es algo muy frecuente en esta zona de la avenida, la mayor parte de los inmuebles poseen elementos constructivos salientes, que sirven para acceder a estos usualmente, en otros usados como espacios propios del inmueble para ubicar mobiliario – en el caso de los bares- y en otros que son las generalizadas rampas para acceso vehicular en los garajes de los inmuebles.



ILUSTRACIÓN 72. VISTA DE ZONA TRES, PRESENCIA DE RÓTULOS EN LOS ESTABLECIMIENTOS COMERCIALES Y DE SERVICIOS PRESENTES EN LA ZONA. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.



ILUSTRACIÓN 73. Poca saturación visual por rótulos, mayor amplitud debido a las bajas alturas de los inmuebles, nótese en estos la diversidad de sus estilos. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.





ILUSTRACIÓN 74. EJEMPLOS DE LA PROBLEMÁTICA EN ESPACIOS DE CIRCULACIÓN PEATONAL. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.



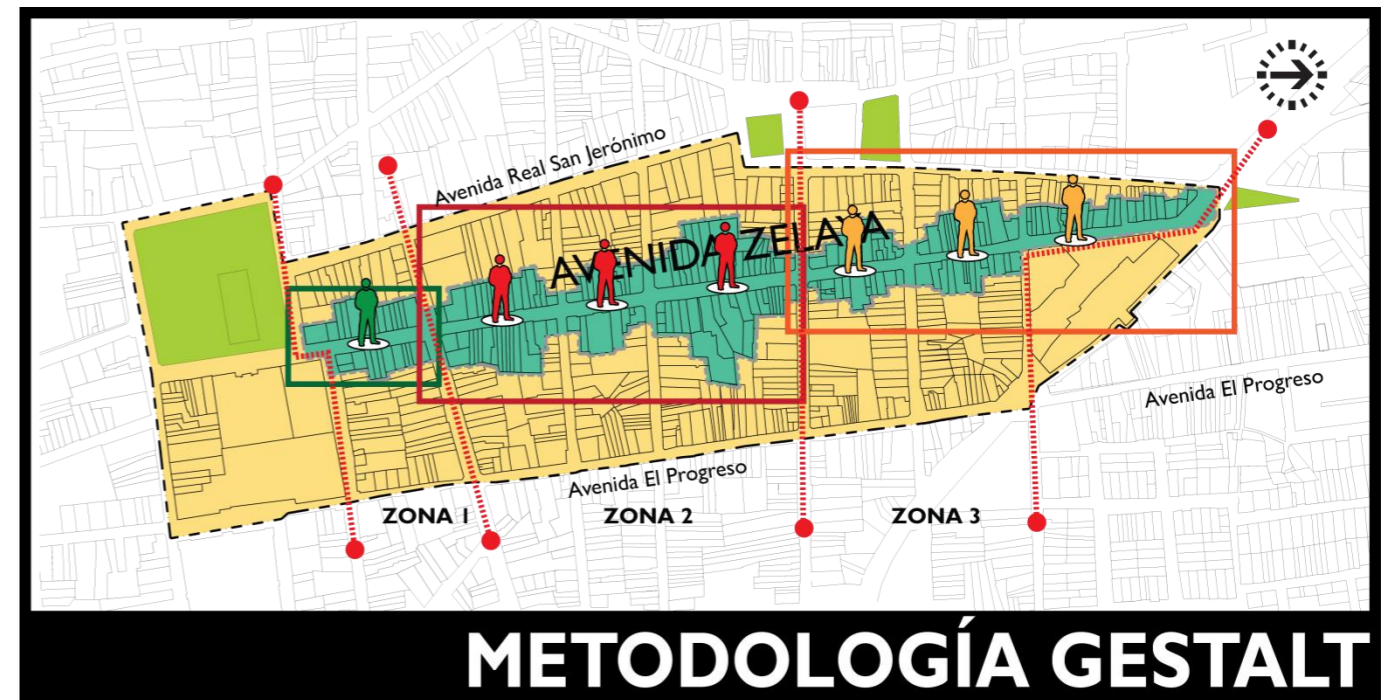
ILUSTRACIÓN 75. APROPIACIÓN DEL ESPACIO DE CIRCULACIÓN PEATONAL POR USOS CON FINES DE OCIO. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

### 5.2.1. Metodología Gestalt

Para el análisis o aprehensión del espacio urbano se utilizará una metodología basada en el enfoque Gestalt, que sintetiza su teoría en que todo es más que la suma de las partes, y donde los objetos que observamos se perciben como un todo organizado, este método nos permite poder conocer la percepción del usuario acerca de las características que identifica en el espacio urbano.

Los niveles de percepción del espacio aplicados serán los siguientes:

- Investigación y registro de efectos topológicos.
- Investigación y registro de efectos perspectivos.
- Investigación y registro de efectos semánticos.
- Investigación y registro de efectos de apariencia.

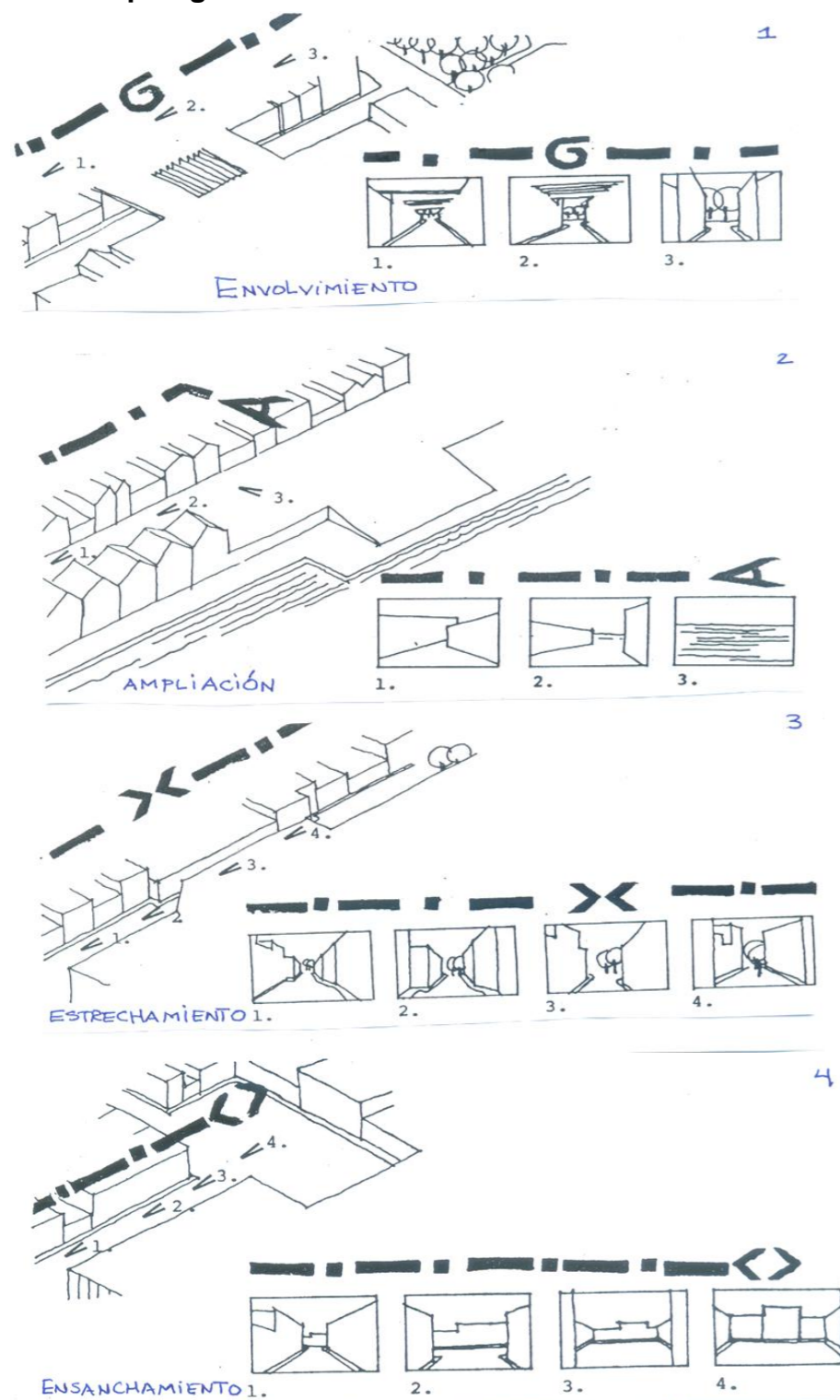


PUNTOS ESTABLECIDOS PARA:  
ZONA 1 ZONA 2 ZONA 3

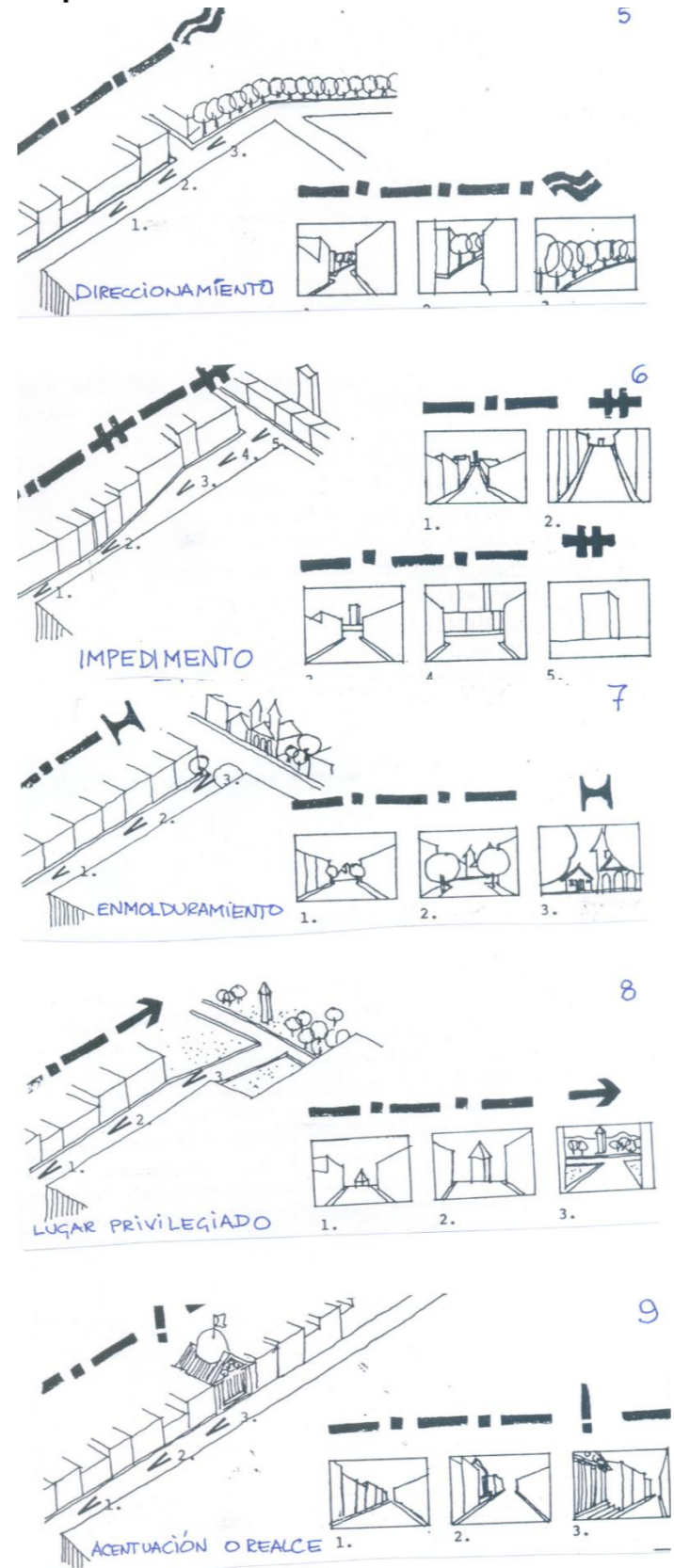
ILUSTRACIÓN 76. PUNTOS ESCOGIDOS PARA LA APLICACIÓN DE LA METODOLOGÍA GESTALT EN LAS DISTINTAS ZONAS. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.



Efectos topológicos



Efectos Perspectivos



Efectos Semánticos

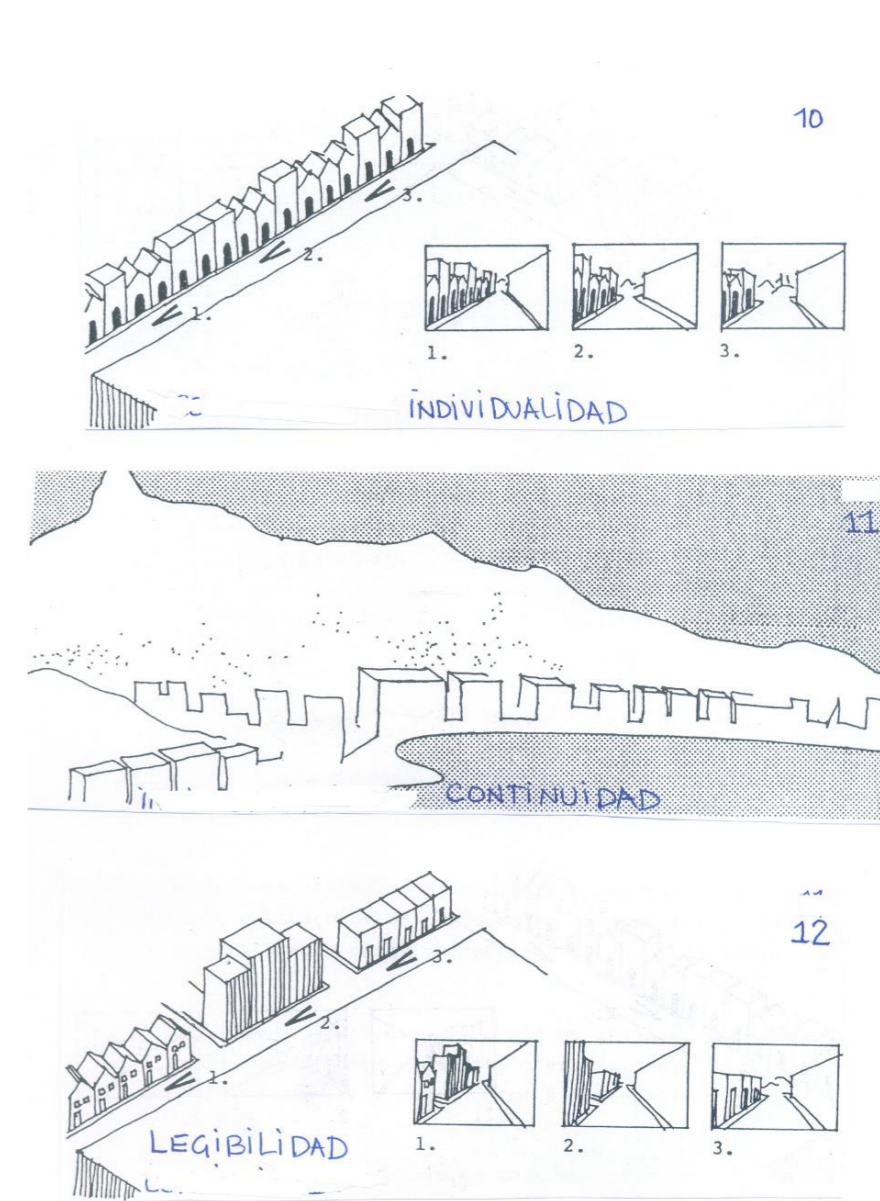


ILUSTRACIÓN 77. 1. EFECTOS  
 TOPOLÓGICOS. FUENTE: KOHLSDORF, MARIA  
 ELAINE. (1998)

ILUSTRACIÓN 79. 2. EFECTOS  
 PERSPECTIVOS. FUENTE: KOHLSDORF,  
 MARIA ELAINE. (1998)

ILUSTRACIÓN 78. 3. EFECTOS SEMÁNTICOS.  
 FUENTE: KOHLSDORF, MARIA ELAINE.  
 (1998)



### Efectos de Apariencia

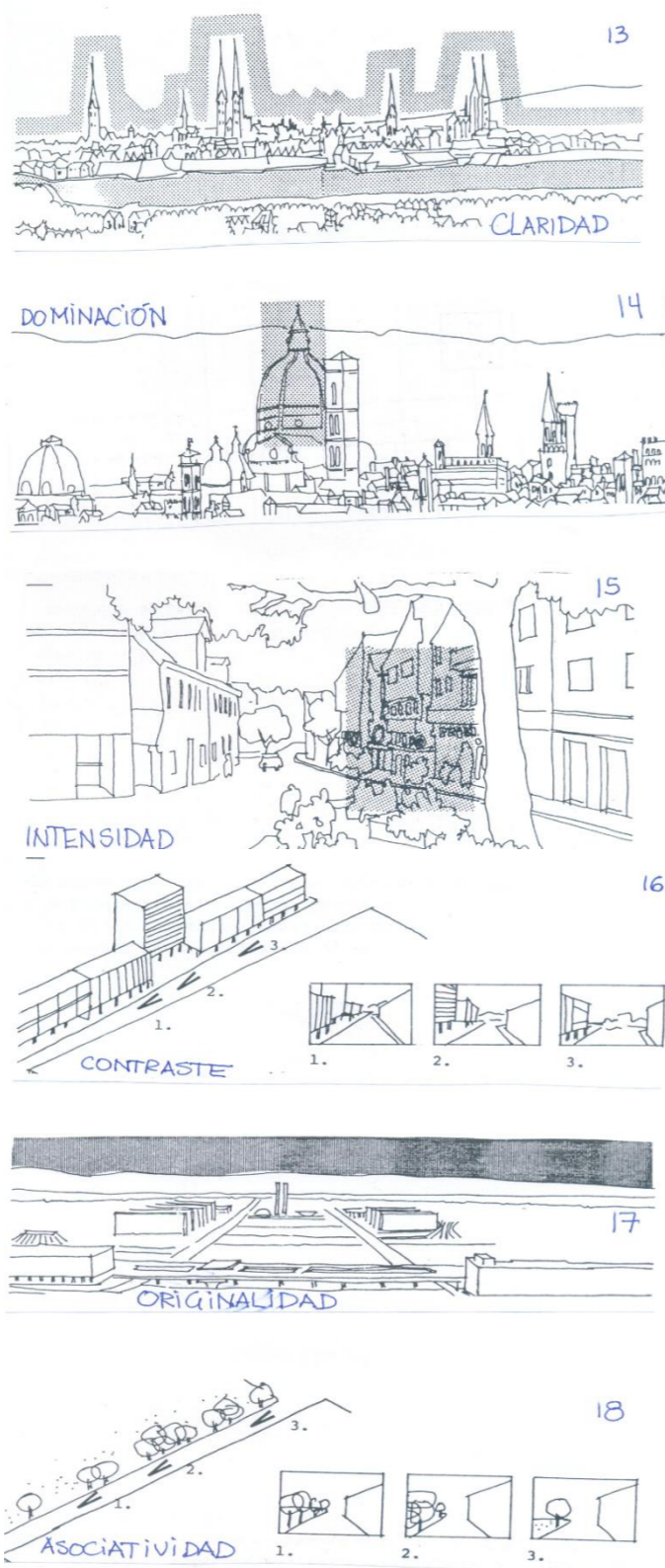


ILUSTRACIÓN 80. EFECTO DE APARIENCIA. FUENTE: KOHLSDORF, MARIA ELAINE. (1998)



### Zona 1

Para el caso de la zona 1, el efecto que se produce en el espacio urbano, es el semántico de individualidad, ya que no hay una correspondencia entre las edificaciones que se encuentran en esta, las formas, los colores, las propuestas estilísticas son todas muy variadas y dispares, en algunos casos las alturas coinciden, pero de forma conjunta no existe un elemento unificador entre todas estas.

Además se genera un efecto de apariencia por contraste, ya que el edificio de Pro-mujer rompe en el entorno con el uso de curvas, colores, alturas, uso de formas muy puras y simples distinto de los otros inmuebles que guardan linealidad, horizontalidad y verticalidad con formas de techumbres semejantes, vanos y otros elementos.



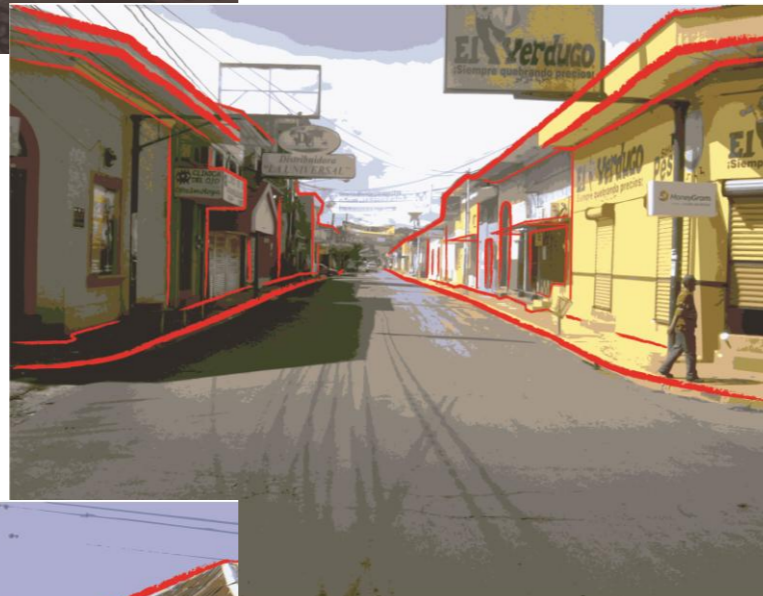


Zona 2



Efecto semántico de individualidad, a lo largo de este tramo de la zona, se puede encontrar una variedad en alturas, techos, formas, colores, vanos, texturas, estados de conservación y vegetación en los inmuebles que no permiten leer un conjunto sino más bien de forma puntual, uno a uno.

Efecto topológico de estrechamiento, debido a las alturas de las edificaciones y la continuidad que se puede observar, estas tienden a un punto de fuga, la longitud de los bloques de manzana influyen en el usuario para obtener esta lectura del espacio urbano.



Efecto de apariencia de intensidad, el conjunto arquitectónico que se genera a mano derecha ofrece una mayor cantidad de elementos y colores que le confieren intensidad respecto que el que se observa paralelo a este, donde los elementos son más simples y sencillos.

Zona 3



Efecto perspectivo de direccionamiento, se genera debido a la correspondencia entre líneas de fachadas así como por los elementos lineales que se pueden reconocer.



Efecto semántico de legibilidad, los elementos verdes y orgánicos –árboles – que se observan al extremo izquierdo de la vía no permite leer los elementos arquitectónicos identificables en el derecho.

Efecto de apariencia de asociatividad, para este caso al lado izquierdo la continuidad de las macetas con las palmeras representa un conjunto que se asocia por su apariencia, sus formas y colores.





### 5.3. Mobiliario Urbano.

Se puede considerar como mobiliario urbano a todos aquellos elementos que le han sido añadidos al paisaje de la ciudad en sus distintos planos, estos pueden servir para jugar, sentarse, tirar la basura, iluminar una zona, informar, preservar de la lluvia, esperar el autobús, enviar una carta, llamar por teléfono, comprar el periódico, hacer gimnasia, o sencillamente, sentarse a tomar una copa al aire libre.<sup>92</sup>

Según la NTON de accesibilidad, se define al mobiliario urbano como *todo elemento que se encuentre en las vías, espacio urbano y / o espacio público, destinado para una función específica (semáforos, postes de señalización, cabinas telefónicas, rampas y otros) o para ornamentación (fuentes públicas, kioscos, monumentos, vallas publicitarias y otros).*<sup>93</sup>

En general se puede decir que estos elementos son instalados en la ciudad con la finalidad de ser útiles para el ciudadano, es así como este es de mucha importancia dentro del orden de las ciudades, debido a su afectación directa en el confort y calidad de vida de sus habitantes.

Al momento de crear ciudad se ven en juego muchos componentes y actores<sup>94</sup> que son los que le imprimen carácter a la misma, siendo estos los que añaden mobiliario a los espacios públicos urbanos resultando estos generalmente en un caos por una falta de coordinación así como un orden al momento de su implementación, según cita María Teresa Muñoz Roncero, Vicepresidenta de la Asociación de parques y jardines Públicos y técnico del Ayuntamiento de Salt (Gerona).

Según Muñoz, para establecer el mobiliario urbano es muy importante seguir algunos criterios comunes que faciliten el desarrollo del diseño ya que *este constituye un factor de identidad y, por tanto, es embajador de la cultura de origen.* Entre los criterios que podemos citar están los siguientes:

- Economía y racionalización en su colocación.
- Utilización de criterios de claridad y versatilidad.

<sup>92</sup> “Mobiliario Urbano: un elemento diferenciador en las ciudades.” Tomado de:  
[http://www.horticom.com/revistasonline/qej/bp125/10\\_17.pdf](http://www.horticom.com/revistasonline/qej/bp125/10_17.pdf) Pág. 2

<sup>93</sup> Ministerio de Transporte e Infraestructura. “Norma Técnica obligatoria nicaragüense de accesibilidad” Managua 2004. Pág. 8

<sup>94</sup> Municipalidad, Compañías de servicio público (UNION FENOSA, CLARO, entre otras.)

- Condiciones funcionales y de integración.
- Austeridad en el rigor de los materiales y simplificación de las formas.
- Integración y no incorporación.
- Elementos coherentes con el momento actual pero respetuoso con otras arquitecturas ya ubicadas en la ciudad.

Tomando como base las definiciones de la NTON, la Avenida únicamente cuenta a como se hacía mención en el acápite 4.5 Equipamiento y mobiliario urbano respecto al sector, de basureros, luminarias del alumbrado público, señalización vial (vertical y horizontal), semáforos, y la publicidad propia de los establecimientos comerciales y de servicio como elementos pertenecientes a esta clasificación.

Los basureros que se pueden observar en cada una de las zonas que componen la avenida se encuentran en la mayoría de casos en buen y regular estado, elaborados en materiales metálicos, puede observarse que se encuentran distribuidos en todas las zonas y son usados satisfactoriamente por la población, en algunos casos viviendas se toman estos como propios y en ellos solo vierten sus desechos, provocando que estos permanezcan sobre utilizados.

Las luminarias se disponen a lo largo de todas las zonas, sin embargo estas significan un problema, ya que ocasionan la obstrucción del libre paso de los peatones en los andenes debido a que no existe una correspondida regulación y planeación de estos espacios en la ciudad así como la implementación de estos elementos en ellos.

Este tipo de mobiliario posee diseños muy básicos y disfuncionales que en general no logran mimetizarse con las estructuras arquitectónicas del entorno, en el caso de los basureros estos son metálicos resultando muy fácil su deterioro. Para el caso de las luminarias y tendido eléctrico estos los hay en madera, metal y concreto

Los postes para el tendido y luminarias que son de madera, por su rápida condición al deterioro, pueden significar a mediano y largo plazo elementos de riesgo y amenaza para los transeúntes así como el parque automotor que hace uso de la avenida, en algunos casos estos son sobre utilizados, condicionante para que estos puedan fallar en cualquier momento.

Respecto a la publicidad en la zona, esta es sumamente heterogénea y diversa, los tamaños, ubicaciones, colores, texturas, formas, alturas, iluminación, tipografías, distan unas de otras ya que no existe una herramienta de control que le permita a la municipalidad poder gestionar el buen uso de esta no solo a nivel de la avenida sino en toda la ciudad.

Todos estos elementos se encuentran dispuestos sin una lógica de sistema visual - funcional, que le faciliten al usuario poder realizar una mejor lectura de los espacios, así como de los usos que se encuentran contenidos en la avenida, en muchas ocasiones la gran carga que se ejerce más bien los distrae del objetivo.

La señalización vial, una problemática generalizada no solo en la Avenida, en donde la cantidad de señales faltantes en la ciudad corresponden a un 89%<sup>95</sup>, del total que se contabilizan 2% y se encuentran en mal estado. Para este caso no se registra ningún tipo de señalización horizontal o vertical.

La inexistencia de señalización vial en la avenida constituye una grave problemática para su debido funcionamiento dentro del sistema de ciudad, ya que este puede significar para sus usuarios peligro al transitarla ya sea caminando o en vehículo.



ILUSTRACIÓN 81. EJEMPLOS DEL MOBILIARIO URBANO IDENTIFICADO EN LA AVENIDA- BASUREROS. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

<sup>95</sup> Policía Nacional-Dirección de seguridad y Tránsito nacional. “Ordenamiento y señalización vial Zona urbana del municipio de Masaya, Departamento de Masaya.” Masaya. 2012. Pág. 6



ILUSTRACIÓN 82. ALUMBRADO PÚBLICO, A LA MISMA VEZ QUE POSTE PARA EL TENDIDO ELÉCTRICO. EJEMPLO DE UN RÓTULO DE LOS EXISTENTES EN LA AVENIDA. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

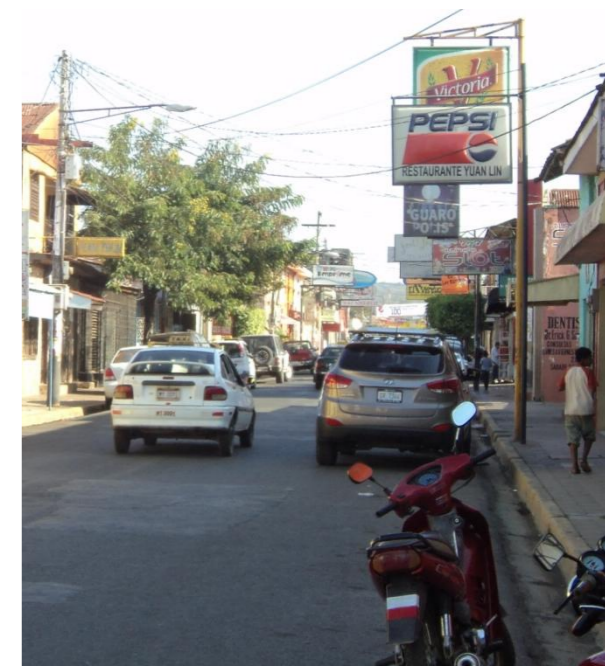


ILUSTRACIÓN 83. AUSENCIA DE SEÑALIZACIÓN EN LA VÍA, LÍNEA BLANCO CONTINUA, ESPACIOS PARA ESTACIONARSE. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

#### 5.4. Vialidad

En la creación de espacios urbanos los elementos que componen la movilidad de sus usuarios son de mucha importancia, ya que estos generan dentro del sistema una diversidad de actividades que pueden ser descritas y utilizadas para lograr un buen funcionamiento entre movilizadores y medios de movilización en las áreas destinadas para este tipo de acciones.

Entre las áreas urbanas y los medios de transporte existe una correspondencia, ya que ninguno puede funcionar adecuadamente sin la existencia del otro, de manera recíproca estos se alimentan; siendo así que para que los medios de movilización puedan desarrollar algunas actividades necesitan de espacios urbanos adecuados, al igual que para poder tener un sistema urbano desarrollado requiere de un sistema de transporte estructurado y que obedezca ciertas disposiciones dentro del espacio para que este funcione.

En la ciudad convergen dos tipos de transporte, el privado y el público, para el primer caso podemos distinguir aquellos no motorizados<sup>96</sup> entre estos se encuentran los desplazamientos

<sup>96</sup> Son aquellos medios que sólo requieren energía de tipo biológico.



realizados a pie o en bicicleta, y el vehículo privado motorizado, referido a los automóviles, motocicletas y ciclomotores.

Para el caso del transporte urbano público están los convencionales y los no convencionales, esta última categoría no aplica a la realidad nicaragüense; para el primer caso dentro de esta categoría se encuentran los autobuses, microbuses y taxis<sup>97</sup>.

Además de estos se pueden identificar ya sean de carácter privado o público, automotores que sirven para el transporte de cargas de toda índole, servicio de recolección de desechos entre otros. Todos estos medios convergen dentro de los espacios urbanos en convivencia con los usuarios, es así que en su interacción se pueden generar conflictos y acuerdos.

Debido al carácter de arteria principal dentro del sistema vial que posee la Avenida Zelaya para la ciudad así como para el sector, es importante analizar e identificar algunos aspectos que conciernen a esta temática en vista a ofrecer una mejor respuesta ante la problemática que se pueda generar en las distintas zonas que la componen.

Como se mencionó en el acápite 2.1 *Uso de suelo de la avenida*, las vocaciones de esta son residencial, comercial y de servicios, y cada uno de estos genera una actividad motriz dentro del espacio urbano según las formas de movilización de los usuarios en estos, y los medios de transporte que utilicen.

Es así como en la Avenida se observan personas que la recorren caminando, en bicicletas, usuarios que llegan a las viviendas, comercios y servicios en ella contenidos utilizando motocicletas, automóviles, autobuses, también hay medios que acuden a esta para abastecer, para recoger carga o desechos, según sea el caso.

Como se puede ver en la ilustración N° 80, para el caso en estudio se han identificado algunos elementos de su vialidad, entre estos, las paradas de buses, los puntos de carga y descarga, semáforos, problemática de los estacionamientos, ancho de vías, entre otros.

<sup>97</sup>Tomado de: [www.ecologistasenaccion.org/IMG/pdf\\_cuaderno\\_2\\_comparativo\\_medios.pdf](http://www.ecologistasenaccion.org/IMG/pdf_cuaderno_2_comparativo_medios.pdf). “Los medios de transporte en la ciudad. Un análisis comparativo.” Madrid. 2007. Pág. 6

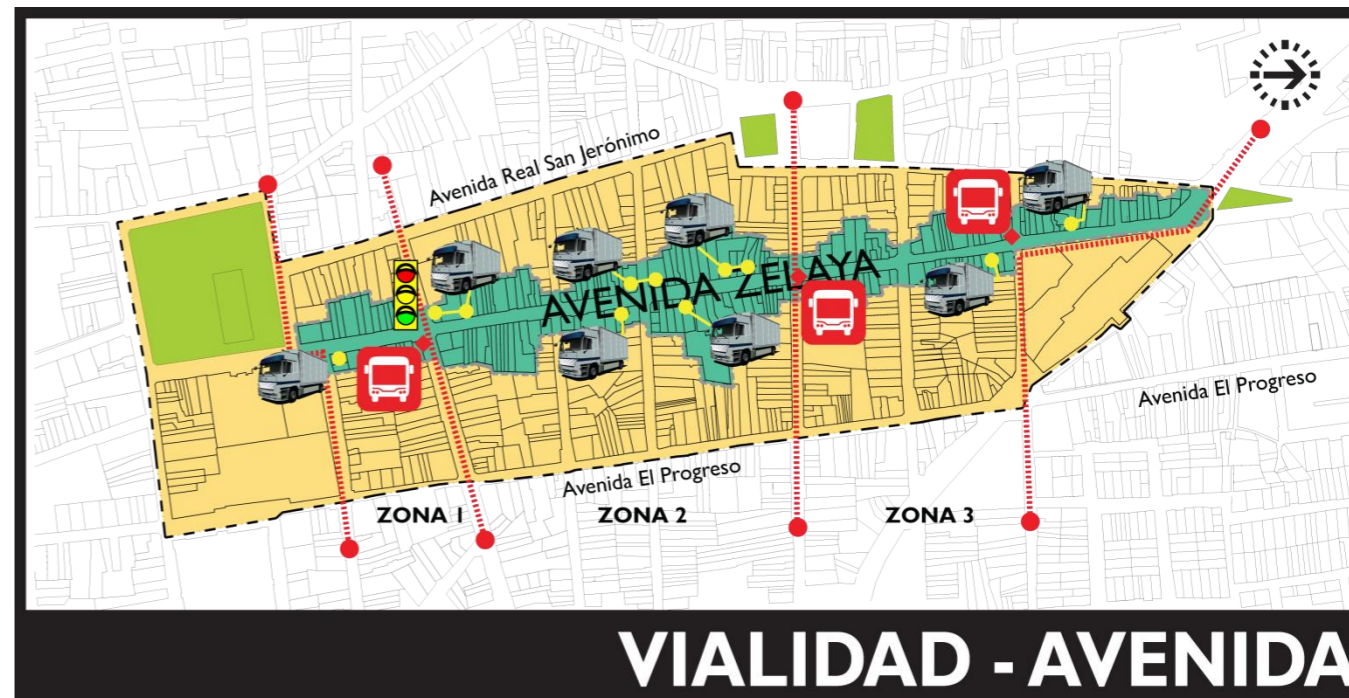


ILUSTRACIÓN 84. ALGUNOS ELEMENTOS DE LA VIALIDAD DE LA AVENIDA. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

Los puntos de carga y descarga, resultan ser elementos de conflictos para la vialidad de la avenida, ya que estos aunque no sean de carácter permanente, en algunos casos los automotores que realizan este servicio son grandes y requieren de espacios de aparcamiento que pueden reducir la fluidez del tránsito vehicular.

Los principales puntos que se han identificado son los siguientes: para la Zona 1 se encuentra frente a la Farmacia Estrella Roja; en la Zona 2, frente a la heladería Dos Pinos, ferretería MACOMSA, librería Universal, Almacenes El Verdugo, La Curacao, Mi pc Imprime; y Zona 3 ferretería Junior y panadería El Maná, así como todos los establecimientos de ocio<sup>98</sup> que son abastecidos por proveedores como la Cervecería nacional, Coca cola, entre otros.

La función principal de la avenida es ser una vía de acceso al núcleo central de la ciudad, por lo cual a través de ella circulan todo tipo de automotores, sobresaliendo los autobuses y microbuses del transporte urbano, rural e interurbano. Estos pasan a altas velocidades, riesgo para aquellos que transitan la vía, son generadores de mucho ruido, de vibraciones que dañan a los inmuebles y de grandes emisiones de gases que afectan los modos de vida de los habitantes de esta área.

<sup>98</sup> Restaurantes, bares, discos, salones de juego, alojamiento.



Según la dirección de Tránsito de la Policía Nacional a lo largo de toda la avenida se pueden identificar tres paradas de buses (ver ilustración N°80), de las cuales ninguna posee señalización necesaria y correcta, así como las condiciones adecuadas para que esta actividad pueda realizarse, aunado a esto el que no sean respetadas por los transportistas y usuarios, que en cualquier punto del eje hacen estación para abordar las unidades de transporte.

A estos conflictos se le debe de sumar el de los estacionamientos, a lo largo de toda el área en estudio, ya que no existe una regulación para el establecimiento de estos espacios, así tampoco un control de los que se crean espontáneamente según las necesidades de los usuarios, tanto de aquellos que en ella habitan, como de los que a el asisten para hacer uso de los servicios, instituciones y centros de comercio.

En las zonas de mayor concentración de usos comerciales y de servicio es donde esta situación se ve agravada, porque existe una disputa entre, las áreas residenciales que demandan un espacio para sus vehículos, espacio para los que laboran en las instituciones, comercios y centros de servicios, espacio para los que vienen a hacer uso de estos, llegando al caso de verse la vía sutarada de vehículos en ambos extremos y por ello la reducción de los espacios de circulación. (Ver ilustración N° 88)



ILUSTRACIÓN 85. VÉASE EN LA IMAGEN LA LÍNEA DE VEHÍCULOS QUE SE GENERA POR EL TRANSPORTE COLECTIVO QUE TRANSITA EN LA AVENIDA, PUEDE VERSE QUE SOLO FUNCIONA UN CARRIL. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.



ILUSTRACIÓN 87. IMAGEN DE LA PROBLEMÁTICA VIAL EN LA ZONA 1, AGLOMERACIÓN DE VEHÍCULOS, POCOS ESPACIOS PARA ESTACIONARSE. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.



ILUSTRACIÓN 88. VISTA DE LA ZONA 2, PUEDE VERSE EN LA IMAGEN LA LÍNEA DE VEHÍCULOS ESTACIONADOS EN UNO DE LOS COSTADOS DE LA VÍA, ASÍ COMO EL CAMIÓN PARA CARGA Y DESCARGA DE LA VENTA DE MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN, ASÍ COMO EL EJE DE VEHÍCULOS QUE TRANSITAN POR LA MISMA. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.



ILUSTRACIÓN 86. ZONA 3, EN ESTA ZONA EL CONGESTIONAMIENTO DE VEHÍCULOS ES MUCHO MENOR, POCOS AUTOMOTORES SON LOS QUE OCUPAN LAS ORILLAS DE LA VÍA, PUEDE VERSE ALGUNOS BUSES QUE ESTÁN INGRESANDO A LA CIUDAD. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.



Tabla síntesis del sistema vial de la Avenida

Zona	Ancho mínimo	Ancho máximo
Andenes		
Zona 1	2.30	2.70
Zona 2	1.25	2.25
Zona 3	1.14	2.49
Área de rodamiento		
Zona 1	8.90	8.90
Zona 2	8.60	8.70
Zona 3	8.84	9.56

TABLA 13. TABLA SÍNTESIS DEL SISTEMA VIAL DE LA AVENIDA, MÁXIMAS Y MÍNIMAS DE LAS ÁREAS DE RODAMIENTO Y TRÁNSITO PEATONAL. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

### 5.5. Análisis Ambiental

El análisis ambiental de la avenida consiste en una evaluación de los aspectos higiénico-sanitarios, el riesgo ante explosiones o incendios, el sistema de la vegetación existente, los agentes externos que condicionan los espacios y sus usuarios, entre estos encontramos los ruidos y gases contaminantes generados por el parque automotor. (Ver ilustración N° 95)

Todos estos elementos serán analizados en base al levantamiento físico realizado en la avenida.

#### 5.5.1. Higiénico – sanitario

La generación de los desechos sólidos en la avenida no constituye una problemática que cause en esta, contaminación de algún tipo, a lo largo de las tres zonas se puede contabilizar que la presencia de estos en los andenes, y cunetas de la vía son muy pocos, prevalecen sí, las afloraciones en los espacios para el tránsito peatonal debido a la falta de mantenimiento sobre estos.

La generación de vegetación en los andenes es una particularidad muy generalizada en todas las zonas, en la mayor parte de los andenes se puede observar y mayor grado frente a los espacios baldíos ya que no existe ningún tipo de acción de control, constituyéndose estos en

focos de generación de mosquitos u otros animales que puedan ocasionar algún perjuicio para los bienes aledaños a estos, las personas que transitan y a aquellos que habitan en sitios cercanos.

La asistencia de la municipalidad en lo que respecta a los desechos sólidos se realiza con periodicidad, tres veces a la semana, esto contribuye a que se mantenga la imagen de limpieza que ofrece la avenida, así como el tipo de comercios que se ubican en ella, ya que no son generadores potenciales de residuos. (Ver ilustración N° 89)

Durante la temporada lluviosa, la evacuación de las aguas pluviales son significado de problemas de salubridad, ya que a causa de las bajas pendientes esta no corre con fluidez y se estanca principalmente en las intersecciones viales a lo largo de la avenida, generando malos olores, acarreo de desechos de otros sectores de la ciudad, y creación de criaderos de zancudos. (Ver ilustración N° 91)

En el período seco, este tipo de afectaciones no se perciben, se puede notar que existe ausencia de corrientes de agua que corran por el drenaje superficial de las cunetas.



ILUSTRACIÓN 89. NÓTESE EN LA IMAGEN LA LIMPIEZA DE ANDENES Y VÍAS. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.



ILUSTRACIÓN 90. PROBLEMA EN ANDENES ABANDONADOS, PRESENCIA DE ORGANISMOS VEGETALES. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.





ILUSTRACIÓN 91. PROBLEMA DE ESTANCAMIENTO DE AGUA PLUVIAL EN INTERSECCIONES. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

### 5.5.2. Contaminación auditiva y emisión de gases.

El ruido es uno de los problemas sociales con respecto al cual existe una mayor insensibilización y aceptación social. Estudiosos en la materia han establecido que el ruido generado por las circulaciones vehiculares tiene efectos muy perjudiciales para la salud y el estado anímico de las personas.<sup>99</sup>

Sin embargo las personas han ido desarrollando niveles de adaptación muy altos respecto a estos ruidos, llegando a considerarse una percepción subjetiva, hasta el punto en donde las personas emiten sus quejas principalmente hacia el ruido generado por bares y discotecas, responsables de menos del 4% de ruido generado en una ciudad, contra un 80% ocasionado por los vehículos<sup>100</sup>.

Este fenómeno es llamado como ruido blanco, que aunque sea nocivo, las personas no le atribuyen esta condición y adaptan sus estilos de vida con los altos niveles de sonoridad producidos por los vehículos. Esto lo pudimos constatar con habitantes de la avenida abordados sobre esta cuestionante, para ellos es más nocivo el ruido producido por algunos

establecimientos comerciales y bares, que el generado por los vehículos que circulan en el área.

La mayor parte de la población que asintió que el ruido es un problema que le afecta su estilo de vida, fueron personas mayores de edad, que permanecen todo el tiempo en su vivienda y la afluencia de vehículos no les permite permanecer en los espacios dispuestos hacia el área de rodamiento.

La molestia debido a los gases de los automotores, es otro de los señalamientos que los pobladores del área en estudio indican les perjudica al momento de realizar sus quehaceres, la contaminación por la emisión de gases es uno de los problemas ambientales más perceptibles y que tiene mayor incidencia sobre la salud de las personas<sup>101</sup>.

El crecimiento acelerado del parque automotor en las ciudades día a día viene elevando las afectaciones debido a este tipo de contaminación, para el caso de la avenida, este problema se constituye mucho más, debido a la carga vehicular que se le ha atribuido por su categoría, y no poseer medidas para regularla.

### 5.5.3. Riesgos por desastres por explosión / incendios.

El principal elemento de riesgo ante este tipo de amenazas lo constituye la Gasolinera Uno que, aunque no se encuentra dentro de los límites de la avenida, debido a su área de afectación – 500 mt- , la abarca completamente, ante este tipo de eventualidad, en la avenida se encuentran dos hidrantes que no pueden abastecer a toda la zona.

Sin embargo, la presencia de la Estación de Bomberos en los límites del área resulta ser una gran ventaja al momento que sea necesario la atención de este tipo de siniestros, por lo inmediato de este servicio.

El tendido eléctrico tiene cobertura total en toda la avenida, y se contabiliza que todas las conexiones se encuentran legales, lo que disminuye el riesgo ante una sobrecarga que pueda ocasionar otros desastres.

<sup>99</sup> Opcit. “Los medios de transporte en la ciudad. Un análisis comparativo.” Pág. 21.

<sup>100</sup> Ídem. Pág. 21

<sup>101</sup> Ídem. Pág. 14



#### 5.5.4. Contaminación visual

La principal causa de la contaminación visual que se genera en cada una de las zonas es generada por concentración de rótulos y publicidad de los comercios y servicios, los elementos agregados en las fachadas de los inmuebles ya sea para protección del sol, exposición de sus productos, o para que funcionen como elementos publicitarios también. (Ver ilustración N° 91)

El tendido de la red eléctrica por sus sistemas de conducción y distribución aérea, los postes que conducen el tendido, las luminarias del servicio público con características estándares en toda la avenida no logran mimetizarse con el entorno arquitectónico en algunos casos, las fachadas-rótulo, entre otros.

La efectación visual por los rótulos puede leerse de forma independiente, según sea la zona, para la Zona 1, esta es media, ya que son pocos los rótulos que se encuentran instalados en toda el área, sin embargo por su cercanía al núcleo central de la ciudad contribuye a que se pongan mantas a lo largo de esta parte de la avenida.

La particularidad de esta zona, en este aspecto, es que es en ella donde se pueden encontrar los puestos informales de comercio que no se integran al contexto y contaminan por completo el medio construido.



ILUSTRACIÓN 92. PANORÁMICA DE LA ZONA 1, SE PUEDEN OBSERVAR POCOS ELEMENTOS PUBLICITARIOS Y RÓTULOS QUE CONTAMINEN LA VISIÓN DE ESTA. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

Para el caso de la Zona 2, esta es la que posee mayor contaminación en el aspecto visual, debido a la aglomeración de los usos comerciales y de servicios siendo estos los que generan este tipo de situaciones, al igual que los usos se concentran en ciertas áreas de la zona, de la misma manera las rotulaciones y elementos publicitarios adosados a los inmuebles.



ILUSTRACIÓN 93. NÓTESE LA CANTIDAD DE RÓTULOS Y MANTAS PUBLICITARIAS A LO LARGO DE LA ZONA 2, EN DONDE EXISTE MAYOR CONTAMINACIÓN VISUAL. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

Una de las particularidades de esta zona es que es la contenedora del 67% de los terrenos baldíos contabilizados en toda la avenida, lo cual genera una contaminación visual, debido a la falta de mantenimiento de estos espacios así como por la ruptura de la volumetría continua de los inmuebles.

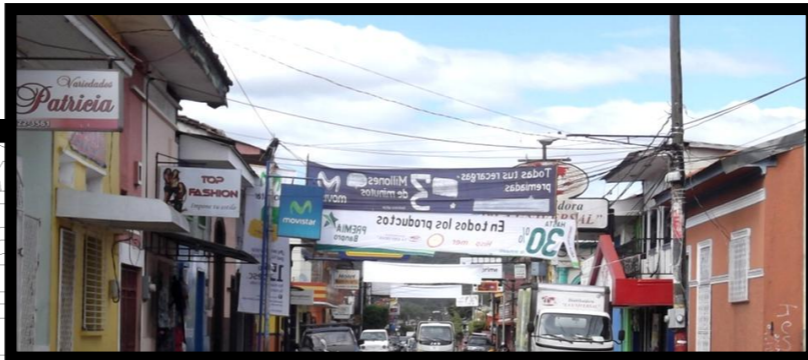
A como se puede observar en la ilustración N° 93, las ruinas del antiguo teatro González ejercen una gran influencia dentro de su entorno debido a sus magnitudes y el nivel de deterioro que poseen dentro del espacio construido en el que se ven inmersas, rompiendo transversalmente con los estados de las otras edificaciones.

En el caso de la Zona 3, la contaminación visual a causa de los rótulos es mucho menor que la que se percibe en las dos zonas anteriores, ya que estos se encuentran distribuidos de una forma más equilibrada en toda el área que esta ocupa. (Ver ilustración N° 94)



ILUSTRACIÓN 94. ZONA 3, NÓTESE QUE EN ESTA ZONA EXISTE UNA MENOR CONTAMINACIÓN VISUAL. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.





# ANÁLISIS AMBIENTAL

ILUSTRACIÓN 95. SÍNTESIS DEL ANÁLISIS AMBIENTAL DE LA AVENIDA, SE PUEDEN VER LOS DIFERENTES ASPECTOS CONTENIDOS EN ESTE, AFECTACIÓN VISUAL, RIESGO ANTE UNA EXPLOSIÓN, PROBLEMAS DE ENCHARCAMIENTOS, ENTRE OTROS. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.



# *CAPÍTULO*

## **Diagnóstico de la Avenida Zelaya**

## 6. Diagnóstico

### Estado actual del espacio urbano-calle

Para el diagnóstico de la avenida, se desarrollaron cuatro procesos que permitieron analizar el espacio urbano desde dos percepciones muy concretas, ambas involucradas al momento de crear ciudad, el usuario como ente que vive, se adapta y modifica la realidad de su entorno según sus necesidades y el técnico-especialista como el medio para transformar el proceso de construcción de ciudad a formas objetivas, estructuradas, planificadas y controladas.

Para tales efectos se diseñó un instrumento que facilitara el análisis y la síntesis de esta información, que pudiese traducirse planimétricamente, delimitarse espacialmente, de forma cuantitativa, con el objetivo de obtener los insumos necesarios para el desarrollo proyectual de revitalización.

A continuación se presenta el desarrollo de los distintos elementos que componen la estrategia de diagnóstico, esta además estará acompañada de tablas y otros componentes que faciliten su comprensión.

### 6.1. Diagnóstico del espacio público.

El diagnóstico se realizó para cada una de las zonas en que se encuentra estructurada la Avenida, el análisis se efectuó a cada una de las manzanas que las conforman a las cuales se les aplicó cada uno de los procesos establecidos para obtener la situación en la que se encuentra el área de estudio. A continuación se hace mención de cada uno de los pasos que se siguieron para la realización de la diagnosis del estado actual del espacio urbano.

La metodología procesual a utilizar será la siguiente: A. *Análisis urbano de la calle*<sup>102</sup>, B. *Observación del peatón*, C. *Encuestas-Entrevistas*, D. *Simulación*. Estos procesos estudian y analizan el comportamiento del usuario y su percepción con respecto al espacio calle, así como la aprehensión del investigador.

También como parte del proceso diagnóstico se incluye el análisis de modelos análogos que, para tal caso se realizó de una intervención Nacional y una Internacional a saber: La Calzada, Granada, Nicaragua y Paseo El Carmen, San Tecla, El Salvador; respectivamente.

Además ambos casos sirvieron como validación para la herramienta desarrollada, en el caso del modelo nacional, se realizó la visita in situ, y en lo que respecta al internacional, se analizaron cada uno de los aspectos planteados con la información obtenida, estos facilitaron la obtención de criterios que fundamenten las acciones a proponer para la revitalización de la Avenida.

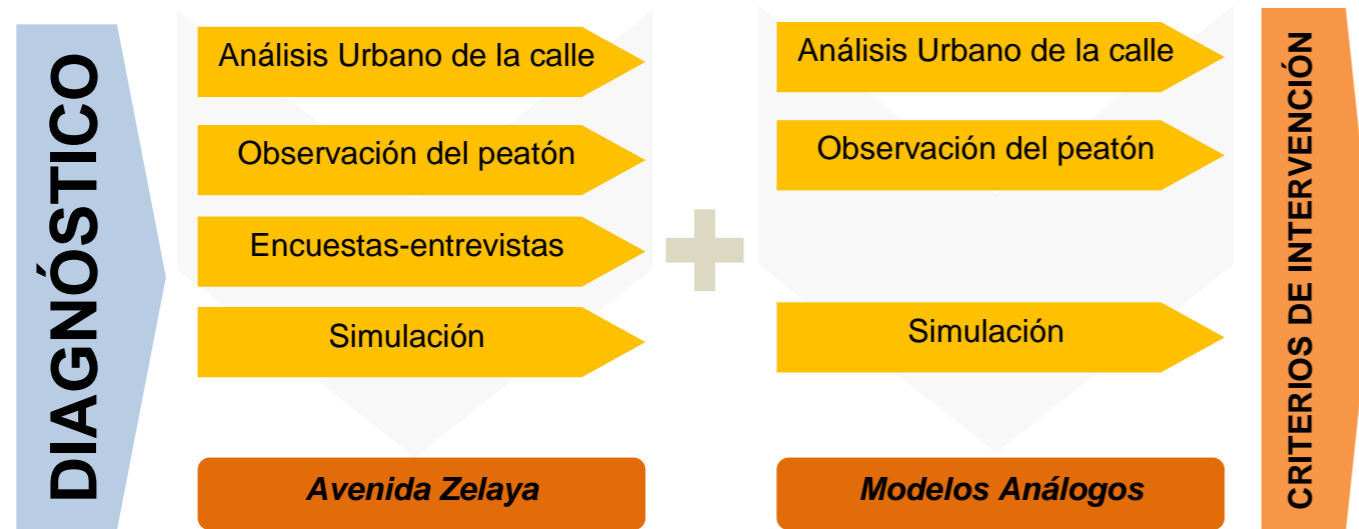


ILUSTRACIÓN 96. ESQUEMA DEL PROCESO DE DIAGNÓSTICO REALIZADO PARA LA OBTENCIÓN DE CRITERIOS PARA LA INTERVENCIÓN URBANA EN LA AVENIDA. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

<sup>102</sup> Constituye los aspectos técnicos- profesionales.

A. **Análisis urbano de la calle:** Para este análisis se diseñó un instrumento que permite caracterizar la avenida mediante cinco aspectos; el aspecto formal que es aplicable al medio construido-edificación (espacio privado) y aborda los referentes estilísticos, características y composición arquitectónica.

En la siguiente ilustración se presenta el modelo a seguir en la herramienta de diagnóstico, los distintos componentes del elemento formal que se han establecido para el análisis.

ASPECTO FORMAL									
RELACION MACIZO-VANO					REMATE SUPERIOR (%)				
No.	MACIZO	%	FASCIA		%	ZÓCALO		%	
	VANO	%	CORNISA		%	BALAUSTRADA		%	
CONTAMINACIÓN VISUAL					---				
No.	MACIZO	%	COLORES PREDOMINANTES						
	VANO	%	FRÍOS				NEUTRO		
REFERENTES ESTILÍSTICOS					CÁLIDOS				
NEOCLÁSICO			ECLÉCTICO			POLICROMÁTICO			
COLONIAL	X		MODERNO						
VERNÁCULO	X		ART DECO		X				
RITMO					ARTICULACIONES				
LINEAL		ALTERNO		X	CONTINUA		ALTERNO		
PROGRESIVO		BORDE			SIMPLE		MIXTO		

ILUSTRACIÓN 97. COMPONENTES DEL ASPECTO FORMAL A ANALIZAR. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

- **Relación Macizo - Vano:** Se establece porcentualmente la cantidad de vano y macizo en las fachadas para obtener una lectura morfológica integral de la estructura de estas, reconocer si esta relación genera armonía o desequilibrios que deban ser corregidos. (Ver ilustración N° 98)



ILUSTRACIÓN 98. EJEMPLO DE LA APLICACIÓN DE LA HERRAMIENTA – MACIZO/VANO. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.



- Remate superior: Se identificaron los elementos culminantes de las fachadas y se establece porcentualmente la presencia de estos, además se delimitan los elementos que interfieren en la fachada visualmente como rótulos y publicidad en general.
- Referentes estilísticos: Se establece por colores el estilo arquitectónico al que pertenece la edificación, tomando en cuenta que la arquitectura presente en la avenida no presenta una pureza de estilos sino referencias de estos.

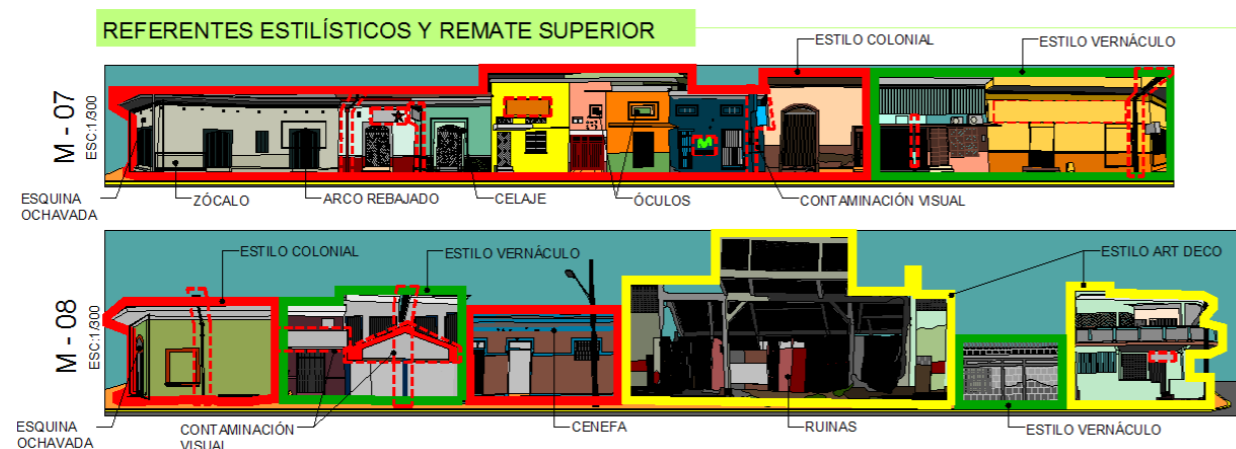


ILUSTRACIÓN 99. EJEMPLO DE LA APLICACIÓN DE LA HERRAMIENTA DE ESTILOS ENCONTRADOS EN LA AVENIDA. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

- Colores predominantes: se realiza una selección de los colores identificados, luego según las proporciones se establecen los predominantes y a partir de estos se clasifican en cuatro grupos establecidos, a ser: colores fríos, cálidos, neutro y policromático. (Ver ilustración N° 100)

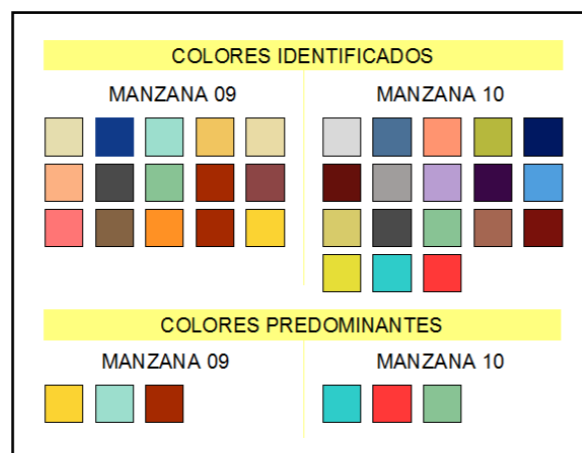


ILUSTRACIÓN 100. EJEMPLO DE ESQUEMA DE COLORES PREDOMINANTES IDENTIFICADOS ASÍ COMO LOS CONTABILIZADOS EN LA MANZANA. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

- Ritmo: Se identifica el tipo de movimiento que se presenta verticalmente en las fachadas, el cual se genera mediante las diferencias en las alturas de las edificaciones.
- Articulaciones: Se establece el ritmo horizontal que se presenta en las fachadas el cual se define por la terminación intermedia del zócalo, entrepiso, alero y la cubierta.

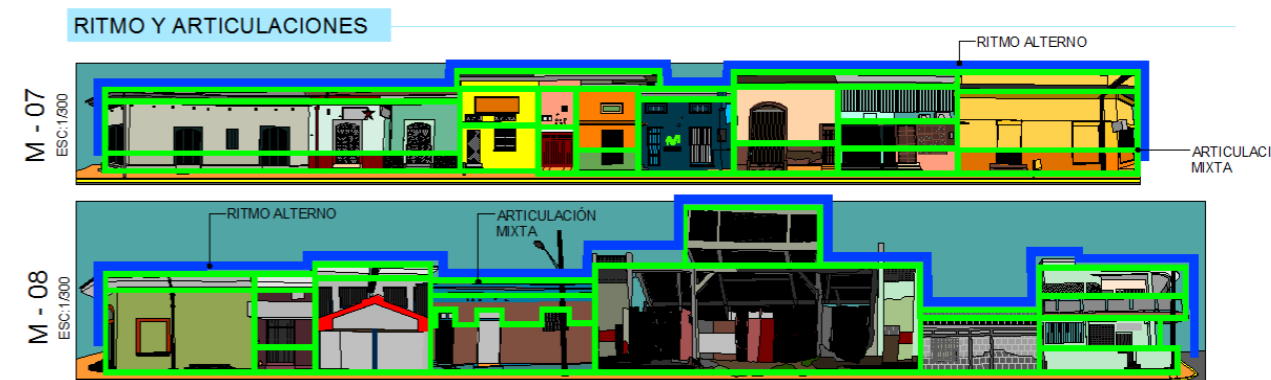


ILUSTRACIÓN 101. EJEMPLO DE APLICACIÓN DE LA HERRAMIENTA RESPECTO A RITMO Y ARTICULACIONES, EN FACHADAS DE LA AVENIDA. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

El aspecto funcional es aplicable en planta, este permite valorar porcentualmente los usos de suelo identificados en el área analizada, de manera que se puedan determinar aquellos que ejercen mayor influencia en el entorno. Para ellos se han establecido seis de los usos de mayor porcentaje advertidos en toda la avenida, son los siguientes:

- Habitacional: Se refiere al uso de suelo con tipología de vivienda.
- Servicio: Se refiere al uso de suelo con tipología de servicio.
- Comercio: Se refiere al uso de suelo con tipología comercial.
- Institución: Se refiere al uso de suelo con tipología institucional.
- Baldío: Se refiere al uso de suelo que no está siendo utilizado ni posee infraestructura alguna.
- Mixto: Se refiere al uso de suelo con tipología compuesta de vivienda con comercio y vivienda con servicio.

ASPECTO FUNCIONAL		
HABITACIONAL	%	X
SERVICIO	%	
COMERCIO	%	X
INSTITUCIÓN	%	
BALDÍO	%	X
MIXTO	%	

ILUSTRACIÓN 102. TABLA UTILIZADA EN LA HERRAMIENTA DE DIAGNÓSTICO PARA EL ASPECTO FUNCIONAL. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

El aspecto social aplicable en planta, se evidencia el comportamiento del peatón destacándose los puntos de encuentro de intercambio e interacción social. El reconocer estos aspectos puntuales de correspondencia social, permitirán establecer aquellos que deban fortalecerse y aprovecharse en estos y otros lugares de la avenida.

- Punto de encuentro: Se considera punto de encuentro los lugares en los que se establece el comercio informal y son sitios de reunión de personas.
- Intercambio social: Se consideran sitios de intercambio social donde existe interacción grupal en el desarrollo de actividades recreativas, comunicativas y culturales.

El aspecto espacial describe los porcentajes correspondientes al tipo de material constructivo utilizado, identifica el recorrido que hace el peatón y la presencia de mobiliario urbano sobre el área de análisis de la avenida.

- Materiales: Se identifica y hace una representación por colores de acuerdo al tipo de material que este aplicado en la calle y el andén.
- Recorrido del peatón: Se traza el itinerario que hace el peatón al trasladarse por la avenida, se grafican tres tipos; lineal sobre el mismo andén, segmentado cuando se traslada de un andén a otro y curvilíneo cuando sigue sobre un mismo eje pero

ASPECTO SOCIAL		
PUNTO DE ENCUENTRO		01
INTERCAMBIO SOCIAL		01

ILUSTRACIÓN 103. SIMBOLOGÍA UTILIZADA PARA IDENTIFICAR EL COMPORTAMIENTO SOCIAL. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

ASPECTO ESPACIAL			
MATERIALES			
CALLE		ANDEN	
ASFALTO	x	TIERRA	
ADOQUIN		CONCRETO	
		CERÁMICA	
RECORRIDO DEL PEATÓN			
LINEAL			
SEGMENTADO			
CURVILÍNEO			
ACCESIBILIDAD			
ACCESIBLE		INACCESIBLE	
ESCALERA (%)	0	APARCAMIENTO	
RAMPA (%)	0	RODEO (%)	0
MOBILIARIO URBANO			
	POSTES DE LUZ		PUBLICIDAD
	x		x
	SEÑALIZACIÓN		HIDRANTE
	BANCA		ACCESIBILIDAD
			x
	SEMÁFORO		ALUMBRADO
	x		x
	DRENAJE		BASURERO
			x

ILUSTRACIÓN 104. SIMBOLOGÍA PROPUESTA PARA EL ANÁLISIS ESPACIAL DE LA AVENIDA. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

desvía su recorrido a causa de algún obstáculo peatonal.

- Accesibilidad: Se representa con texturas el estado del andén, será accesible cuando el material que compone el andén se encuentre en buenas condiciones e inaccesible cuando se encuentre en malas condiciones para la libre circulación del peatón, también se establece porcentualmente la presencia de rampas y escaleras en el espacio de circulación y el espacio libre (rodeo) que queda para el desplazamiento del usuario, de igual manera se representa con textura el espacio que es utilizado por los vehículos como estacionamiento sobre la calle.
- Mobiliario urbano: Se identifican los sitios donde hay presencia de elementos del equipamiento urbano como: basureros, señalización, bancas, alumbrado público, rótulos, hidrantes, rampas en las esquinas para personas discapacitadas, semáforos y alcantarillado.

EL aspecto ambiental evalúa el confort acústico, visual y térmico.

- Confort acústico: Se identifican los sitios donde existe concentración de sonoridad vehicular y secundaria como las provocadas por establecimientos comerciales durante campañas publicitarias. También se establecen tres niveles de confort durante el recorrido peatonal, estos se basan en la simulación realizada.
- Confort visual: Se marcan los puntos de concentración de basura y acumulación de agua pluvial, estableciendo tres niveles de confort basados en la simulación realizada.

ASPECTO AMBIENTAL		
CONFORT ACÚSTICO		SONORIDAD VEHICULAR
		SONORIDAD SECUNDARIA
		X
	ÓPTIMO	
	MEDIO	
	BAJO	
CONFORT VISUAL		ENCHARCAMIENTO
		X
		ACUMULACIÓN DE BASURA
		X
	ÓPTIMO	
	MEDIO	
	BAJO	
CONFORT TÉRMICO	ÓPTIMO	
	MEDIO	
	BAJO	
	PORCENTAJE	00 %
DENSA BAJA	DENSA MEDIA	DENSA
		X

ILUSTRACIÓN 105. ESQUEMA DE LA SIMBOLOGÍA PROPUESTA PARA EL ANÁLISIS DE LOS ASPECTOS AMBIENTALES. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.



- Confort térmico: Se reconoce la presencia de vegetación de acuerdo al nivel de follaje, también se establecen tres niveles de confort basado en la simulación realizada y una cantidad porcentual que ocupa la vegetación en el andén.

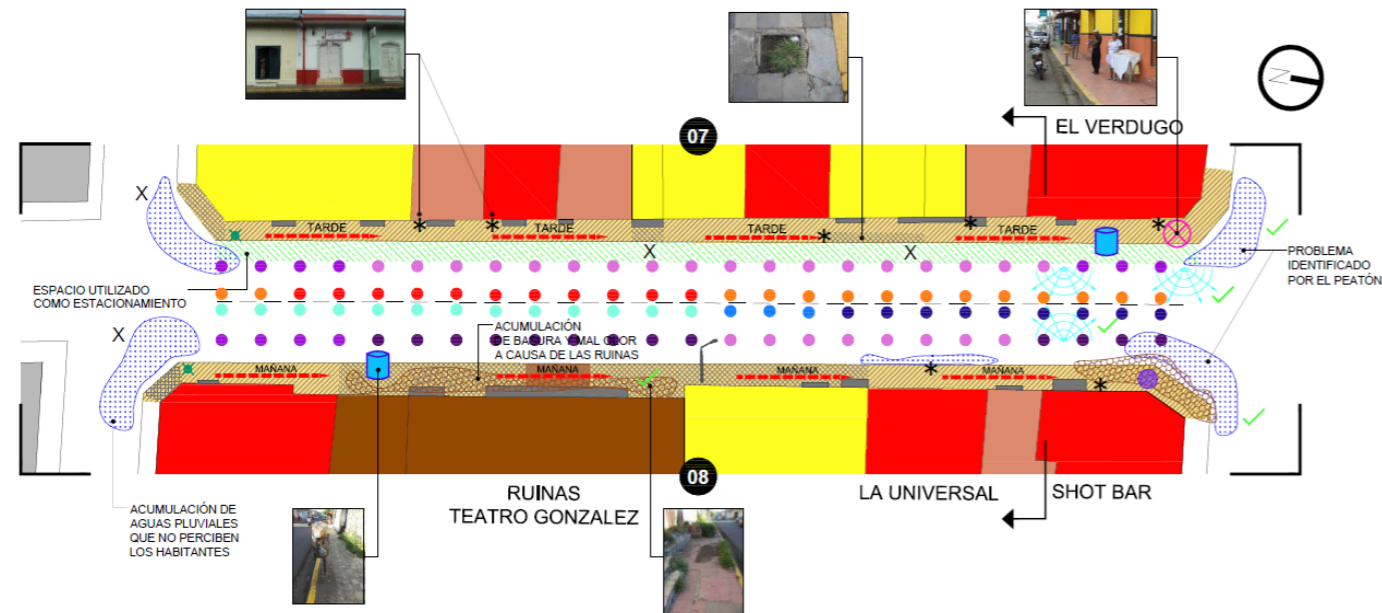


ILUSTRACIÓN 106. EJEMPLIFICACIÓN DE LA APLICACIÓN DEL AMBIENTAL, ESPACIAL, FUNCIONAL Y SOCIAL EN UN TRAMO DE LA AVENIDA. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

A como se puede observar en la Ilustración N° 106, el análisis ambiental realizado al espacio urbano es de manera lineal, realizando la lectura por medio de la variación de colores según los niveles de confort identificados, estas variaciones son indicadores de que en el área en diagnóstico se perciben diversas percepciones según sea el elemento<sup>103</sup> de análisis.

Así puede verse en la ilustración modelo el cambio que se genera respecto a los distintos confort establecidos, los colores varían en dependencia de las percepciones, estas van cambiando igualmente según el espacio en análisis; así por ejemplo para el caso del confort acústico puede oscilar entre niveles óptimos donde la incidencia sonora es menor a niveles bajos en la generación de sonoridad es mayor.

Es importante aclarar que las percepciones obtenidas, son generadas por el espacio tridimensional que se crea en el espacio urbano, los distintos elementos que lo componen, de

<sup>103</sup> Confort acústico, térmico o visual.

manera que la lectura a obtener en los distintos aspectos referidos al confort ambiental de la avenida sea sobre todo el espacio que marcan las barras de colores a como se puede ver claramente en la siguiente ilustración, que ejemplifica valores sobre los niveles de confort acústicos percibidos. (Ver N°107)



ILUSTRACIÓN 107. EJEMPLIFICACIÓN DE LA APLICACIÓN DEL ANÁLISIS AMBIENTAL REALIZADO EN UN BLOQUE DE MANZANA, PARA ESTE CASO, CONFORT ACÚSTICO. FUENTE. EQUIPO DE TRABAJO.

Este primer proceso de análisis urbano se sustentará con una valoración del estado físico de los andenes y diagnóstico preliminar de las fachadas, el estudio está conformado por tablas en las que se realiza un análisis patológico, además se evalúa porcentualmente su estado de conservación.

- B. **Encuestas:** Este instrumento tiene tres funciones, conocer como el usuario utiliza el espacio público, la percepción que existe de los usuarios del espacio calle al momento de circular sobre la avenida Zelaya, y establecer cuáles son las necesidades y condiciones a mejorar consideradas por ellos.



Para la aplicación de la encuesta se consideró un promedio de 30 encuestas por cada zona, 10 realizadas en viviendas del área a intervenir, 10 para comercios y servicios y 10 para usuarios<sup>104</sup> que transitaban las distintas zonas de la Avenida, obteniendo una muestra total de 95 encuestas realizadas. Las muestras se tomaron en dos momentos del día, por la mañana de 7:00 am a 12:00 pm y la tarde de 1:00 pm a 6:00 pm.

La intención de los tres modelos de encuestas planteados, es establecer un perfil del tipo de vivienda, comercio-servicio y usuarios que se encuentran y hacen uso del espacio urbano constituido por la avenida.

Para hacer una validación de los datos obtenidos de las encuestas y entrevistas, se anexo a la herramienta de diagnóstico la correspondencia entre las percepciones de los usuarios y los aspectos técnicos identificados por los investigadores, a como se muestra en la siguiente ilustración (Detectado: responde a que el problema identificado técnicamente, también se ha percibido por la población. No detectado: es todo lo contrario, los usuarios no detectaron el problema):

PROBLEMA IDENTIFICADO			
DETECTADO	✓	NO DETECTADO	✗

ILUSTRACIÓN 108. MODELO DE VALIDACIÓN PARA LAS PERCEPCIONES DE LOS USUARIOS Y LOS ASPECTOS TÉCNICOS APLICADOS EN LAS DISTINTAS ZONAS DE LA AVENIDA. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

C. **Observación del peatón:** este instrumento registra el comportamiento del usuario en el espacio y las actividades que realiza, tomando en cuenta las condiciones que se presentan y el ambiente que se desarrolla en la avenida.

La observación del usuario-peatón/vehículo se realizó mediante visitas in situ en la avenida, en distintos puntos así como momentos a lo largo del día, para poder obtener una mejor lectura de su comportamiento en espacio urbano, de cara a obtener insumos para la eventual propuesta.

<sup>104</sup> Para el caso de la Zona 1, se realizaron un total de 15 encuestas.

Los datos obtenidos de la observación se encuentran contenidos, una parte en algunos componentes del análisis espacial, sus comportamientos de movilidad a través de la avenida, así como también están validados por las encuestas y entrevistas realizadas a algunos usuarios transeúntes al momento de las visitas al sitio.

D. **Simulación:** Este último instrumento tiene la función de replicar la vivencia del usuario, observando y comparando la actuación con las respuestas de los habitantes en las encuestas realizadas, de tal manera que el técnico asuma el rol de usuario- peatón y pueda de obtener nueva información por medio de la vivencia y relación con el espacio calle inmediato en análisis.

### Estado de conservación de andenes

Para fortalecer la información obtenida del aspecto espacial por medio de la herramienta desarrollada se ha formulado una clasificación para el estado de conservación del espacio de circulación peatonal (andenes), esta información será tabulada por cada una de las manzanas que componen las distintas zonas en que se ha estructurado la avenida para su debido análisis.

### Valoración del estado actual del anden

En las tablas se detalla la localización y el proceso patológico identificado en el área de estudio, así como las causas del problema, la descripción constructiva y el registro fotográfico del estado de deterioro en los materiales que conforman los andenes.

En el proceso patológico se clasifican el tipo de lesiones presentadas en: físicas, mecánicas y químicas, especificando sus características y valoradas de acuerdo al grado de evolución observado.

ESTADO DE CONSERVACIÓN	
<b>Nivel de daño 3: Buen estado</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>. No se presentan síntomas de lesiones.</li> <li>. Sin necesidad de intervención.</li> </ul>
<b>Nivel de daño 2: Regular estado</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>. Requerimiento de intervención superficial.</li> <li>. Necesidad de limpieza.</li> <li>. Requerimiento de reparaciones puntuales.</li> <li>. No hay peligro para circular.</li> </ul>
<b>Nivel de daño 1: Mal estado</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>. Requerimiento de reparaciones notables.</li> <li>. Presencia de lesiones que ponen en peligro la circulación del peatón.</li> <li>. Necesidad de una intervención inmediata.</li> </ul>

TABLA 14. NIVELES DE CONSERVACIÓN ESTABLECIDOS PARA LA VALORACIÓN DE LOS ANDENES. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

De acuerdo a la sintomatología de lesiones resultante, se establecen tres niveles que valoran porcentualmente el estado de conservación de los andenes. (Ver tabla N° 14)

### Diagnóstico preliminar de las edificaciones

En el caso de estudio de las edificaciones únicamente se realizara un diagnóstico preliminar, es decir una fase de conocimiento general de la problemática exterior de estos y primera toma de contacto con el edificio, que se basara en la información obtenida de las inspecciones organolépticas de las fachadas de la infraestructura, de esto resultara una hipótesis valorando el estado de conservación actual de las construcciones, las posibles causas del deterioro y el reconocimiento de las lesiones presentadas.

El diagnóstico preliminar se aplicará a cada una de las manzanas que conforman las zonas en que está organizado el estudio de la avenida, el resultado se mostrará en una tabla con la información obtenida de la inspección visual preliminar y se complementara con el reportaje fotográfico recopilado.

### Valoración del estado actual de las fachadas

En las tablas se detalla la localización y el proceso patológico identificado en las fachadas, así como las causas del problema, la descripción constructiva y el registro fotográfico del estado de deterioro encontrado.

En el proceso patológico se clasifican el tipo de lesiones presentadas en: físicas, mecánicas y químicas, especificando sus características y grado de evolución, de acuerdo a lo observado.

ESTADO DE CONSERVACIÓN	
<b>Nivel de daño 4: Buen estado</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>. No se presentan síntomas de lesiones.</li> <li>. Sin necesidad de intervención.</li> </ul>
<b>Nivel de daño 3: Lesiones leves</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>. Requerimiento de intervención superficial.</li> <li>. Necesidad de limpieza.</li> <li>. Requerimiento de reparaciones puntuales.</li> <li>. No hay peligro en la estabilidad.</li> </ul>
<b>Nivel de daño 2: Lesiones graves</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>. Necesidad de limpieza.</li> <li>. Requerimiento de reparaciones notables.</li> <li>. Presencia avanzada de lesiones secundarias.</li> </ul>
<b>Nivel de daño 1: Lesiones muy graves</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>. Requerimiento de intervención generalizada.</li> <li>. Presencia de lesiones que ponen en peligro la estabilidad de la fachada.</li> <li>. Necesidad de una intervención inmediata.</li> </ul>

**TABLA 15. NIVELES DE CONSERVACIÓN ESTABLECIDOS PARA LA VALORACIÓN DE LAS EDIFICACIONES.**  
 FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

De acuerdo a la sintomatología de lesiones resultante se establecen cuatro niveles que valoran porcentualmente el estado de conservación de las fachadas, estos niveles de daños se estipulan en base a la clasificación descrita en la tabla N° 15.

### 6.2. Diagnóstico Zona 1

A continuación se presenta el diagnóstico obtenido de la aplicación de la herramienta en la zona 1, compuesta por las manzanas 03 y 04.

### Análisis Urbano - Manzanas 03 y 04

#### Aspecto Formal

En lo que respecta a la relación macizo – vano, para la manzana 03 es de 80.57% y 19.43% respectivamente, indica que la proporción confiere al conjunto armonía, debido a la distribución equilibrada de los vanos en correlación a los paramentos de los inmuebles. Para el caso de la manzana 04, la equivalencia corresponde a 70.51% y 29.49%, obteniendo una lectura de desequilibrio debido a que uno de los inmuebles concentra gran porcentaje de vanos contabilizados en el levantamiento, por lo que debería de hacerse una revisión a su estructura compositiva (Ver Plano N° 17).

Los referentes estilísticos identificados en la zona fueron los siguientes: vernáculo correspondiéndole un 71.43% de los estilos, neoclásico con el 19.05%, colonial y moderno 4.76 puntos porcentuales respectivamente. (Ver ilustración N° 109)



**ILUSTRACIÓN 109. EJEMPLO DE ALGUNOS REFERENTES ESTILÍSTICOS PRESENTES EN LA ZONA. DE IZQUIERDA A DERECHA: REFERENTE VERNÁCULO, NEOCLÁSICO, MODERNO Y COLONIAL. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.**



La prevalencia del referente vernáculo es el resultado de la pérdida de la huella histórica arquitectónica debido a factores naturales, entre estos está el terremoto que afectara a la ciudad en el año 2000 y que hizo colapsar mucha de la infraestructura habitacional que databa de la colonia, como antrópicos, cuando han sido los usuarios quienes han demolido los inmuebles, por temor al fallo estructural de estos, por no estar apropiados de su patrimonio y por malas prácticas al momento de intervenirlos.

El ritmo predominante es el alterno con articulaciones mixtas, debido a que las nuevas intervenciones no se han integrado con las propuestas estilísticas anteriores a estas, rompiendo con la unidad, ya sea por las alturas, por la continuidad de los zócalos o por los remates superiores. (Ver plano N° 17)

Para estos se identifican algunos casos sobresalientes, como es el inmueble del antiguo Colegio de las monjas Betlemitas que remata con una balaustrada superior, la cual destaca por su ritmo, unidad, a pesar de no encontrarse toda ella en buenas condiciones. (Ver recuadro verde en la ilustración N° 110)

El remate por Fascias equivale a un 66.66% de las edificaciones, las nuevas propuestas arquitectónicas, se articulan por este elemento, y por la unidad en alturas para algunos casos, las articulaciones por lo zócalos equivale al 4.76%, solo en 6 inmuebles se pudo identificar este tipo de elemento.

Se observó que nuevas propuestas se han integrado al entorno continuando las alturas de las edificaciones con mayor data y por ello más altas que algunos de los edificios de edad reciente. Por ello debe de establecerse las alturas de los inmuebles más antiguos como el límite de crecimiento para todas aquellas nuevas construcciones que puedan realizar los usuarios de estas, permitiendo para el caso de la manzana 03 que el 53.85% correspondiente a 7 edificaciones sean edificaciones de dos plantas.



ILUSTRACIÓN 110. LEVANTAMIENTO FOTOGRAFICO DE LA MANZANA 03, EN COLOR ROJO SE MUESTRA EL RITMO ALTERNO, EN VERDE BALAUSTRADA COMO REMATE SUPERIOR, Y EN NARANJA DOS EDIFICACIONES NUEVAS QUE SE UNIFICAN CON LA ALTURA (FLECHAS NARANJAS) DEL INMUEBLE NEOCLÁSICO. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.



ILUSTRACIÓN 111. LEVANTAMIENTO FOTOGRAFICO MANZANA 04. EN ESTA PUEDE VERSE TAMBIÉN LA CORRESPONDENCIA DE ALTURAS ENTRE EDIFICACIONES DE DOS PLANTAS ACTUALES Y UNA DE REFERENCIA COLONIAL.

Las verjas de los inmuebles, en algunos casos excesivos, es otro de los elementos que también tiene mucha presencia en la zona y que rompe con la armonía de esta, por ello algunas edificaciones deben ser liberadas de estas.

La cromía predominante en la zona es la fría, resaltando algunos colores con pigmentaciones cálidas que van de los tonos rojos hasta los cremas, estos colores son propuestas determinadas por los usos de las edificaciones, ejemplo de la Farmacia Estrella Roja y las oficinas de Pro-Mujer, que utilizan el blanco y el color rojo como colores institucionales, entre otros.



ILUSTRACIÓN 112. EJEMPLO DE USO DE COLORES INSTITUCIONALES MÁS REPRESENTATIVOS DE LA ZONA EN ALGUNO DE LOS INMUEBLES, FARMACIA ESTRELLA ROJA, PRO-MUJER Y CYBERVIDEO CENTRAL. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

En los dos primeros ejemplos que se muestran en la ilustración N° 108, se puede ver el uso adecuado de los colores implementados en las fachadas de estos inmuebles, ya que son los propios de la institución pero su uso está en proporción al color de mayor peso, además que se utiliza en los elementos arquitectónicos idóneos. Para el caso del Cybervideo Central, los colores rompen con el conjunto debido al uso del color y las formas de una manera inadecuada, por lo cual estas propuestas deben ser controladas y adecuadas al medio construido según sea necesario, para lograr armonía en el conjunto.



### Aspecto Funcional.

El uso predominante en la zona corresponde al habitacional con 47.62 puntos porcentuales para 10 viviendas contabilizadas, seguidos de los usos de servicio con 23.81%, luego el comercio con 14.28%, usos mixtos con 9.52% y baldío con 4.76%.

A pesar que el uso habitacional es el que posee más alto porcentaje, es el servicio el que dinamiza la actividad peatonal y vehicular en esta, los puntos de servicio encontrados como el caso de la Estrella Roja, son de atracción no solo para los usuarios de la avenida sino también para la ciudad, así también el Restaurante La Jarochita y Pro-Mujer, por citar ejemplos.

El lote baldío identificado en la manzana 04, puede ser aprovechado para desarrollar una estrategia de consolidación de usos habitacionales en la zona, que los fortalezca además que complemente la imagen de conjunto de esta.

### Aspecto social

Se identificaron dos puntos de encuentro en la zona (Ver plano N° 17), estos corresponden a dos puestos de comercio informal, ubicados, uno en los andenes de la Farmacia Estrella Roja, y el otro frente al Cybervideo Central (Ver ilustraciones N° 113 y 114), el primero es un puesto de venta de pan casero y repostería tradicional de la ciudad, este funciona de lunes a sábado de 3 a 6:00 pm.

El otro puesto de venta informal, atiende durante toda la semana, en horario de 7:00 am a 10:00 pm. , ofrece una variedad de productos, desde frutas, juguetes para niños, chinelas, entre otros, el espacio que ocupa es grande por lo cual representa un conflicto para la circulación peatonal pues este la obstruye y además daña la imagen de la zona. (Ver ilustración N° 113)

Se definieron estos como puntos de encuentro, porque debido al tipo de actividad social que se genera en estos en los momentos que están en funcionamiento, se crean espacios de concurrencia de personas que hacen uso de estos, además convirtiéndolos en hitos dentro del espacio público.



ILUSTRACIÓN 114. PUNTO DE ENCUENTRO, PUESTO INFORMAL DE VENTA DE PAN. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.



ILUSTRACIÓN 113. PUESTO INFORMAL DE VENTA PERMANENTE. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

### Aspectos espaciales

Entre los materiales observados en esta zona, encontramos cerámica- ladrillo, concreto o, tierra en ausencia de estos dos, el 58.8% es ladrillo, 35.34% tierra y 5.86% cerámica, el estado del ladrillo y cerámica no es muy bueno en algunos sitios de la acera, principalmente en el andén oeste donde muchas de las piezas se encuentran dañadas para algunos casos, en otros han sido removidos, o se encuentran muy deterioradas, por lo cual dificultan la circulación peatonal fluida por este espacio, 35.71% es inaccesible. (Ver plano N° 17)

El recorrido identificado por parte de los usuarios fue lineal, los andenes presentan un 94.06 % de rodeo<sup>105</sup>, este porcentaje es un indicador que la zona presenta condiciones para que los peatones puedan circular libremente por los andenes.

Escalones (o aceras altas) representan el 5.94% del espacio de circulación, empero el caso encontrado en la zona, corta y dificulta el tránsito fluido de los peatones por el andén de la manzana 04, aunado la presencia cercana de área verde, por lo cual el espacio de circulación se estrecha más, en algunos casos debiendo el usuario bajar al área de rodamiento.

A como se hacía mención en los aspectos funcionales los usos de servicio encontrados influyen mucho en la dinámica y problemática de la zona, estos ocasionan que en ambos extremos de la calle se creen estacionamientos, reduciendo el área de circulación vehicular,

<sup>105</sup> Área libre para la circulación peatonal, sin interrupciones.

así como también creando caos cuando los estudiantes de los centros educativos cercanos salen de sus clases.

Como parte del mobiliario identificado están las rampas de accesibilidad, en total cuatro que, debido a las dimensiones de los andenes no poseen las proporciones requeridas, además que interfieren en la continuidad del espacio necesario para que los peatones circulen libremente por estos, para algunos casos estas se encuentran mal ubicadas. (Ver ilustración N° 115)



ILUSTRACIÓN 115. RAMPA UBICADA FRENTE A LA FARMACIA ESTRELLA ROJA. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.



ILUSTRACIÓN 116. RAMPA MAL UBICADA Y SEÑALIZADA, TAMBIÉN ES UN ELEMENTO QUE GENERA ESTANCAMIENTO DEL AGUA. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

Se contabilizaron un total de cinco postes para el tendido eléctrico, tres para el alumbrado público y tres soportes para publicidad, todos estos ubicados en el área de circulación peatonal, debido a la falta de control y regulación de la municipalidad de dicho espacio, ocasionando conflictos funcionales en la movilidad de los transeúntes que hacen uso de estos espacios para movilizarse en la ciudad.

### Aspectos ambientales

En lo que respecta a los elementos ambientales de la zona, los niveles de confort acústico es bajo por lo cual representa la mayor problemática en esta, debido a que se conjugan dos elementos, la sonoridad vehicular y la secundaria, para el primer caso, en esta parte de la avenida, por la cercanía al núcleo central de la ciudad, se crea una congestión vehicular, ya que confluyen los vehículos que vienen del norte, del este y el oeste de la ciudad, sumado las horas de entrada y salida en los centros educativos.

La sonoridad secundaria es producida por los altos parlantes, con los que la Farmacia Estrella Roja realiza sus campañas publicitarias, el sonido generado por este tipo de elementos unido

al de los automotores crea un ambiente agresivo para los que habitan en la zona como para todos aquellos que la transitan, por ello es necesario estos sean regulados y además reducida la carga vehicular que concurre en ella.

Los niveles de confort visual varían a lo largo de la zona, según los distintos elementos que interfieren en la percepción visual del espacio urbano, como la basura, medios publicitarios, el estado de conservación de andenes y edificaciones, espacios baldíos sin ningún cuidado entre otros.

Así pues se han identificado dos puntos críticos, con los niveles más bajos de confort visual, siendo estos, frente al inmueble del antiguo colegio de monjas Betlemitas y aledaño a las oficinas de Pro-mujer, frente al lote esquinero baldío, en el primer caso se conjugan el estado de conservación de la edificación, que presenta un nivel de daño 3, los andenes se encuentran en regular estado y se le une la presencia de encharcamientos en la intersección con la calle La Reforma, estas mismas condiciones se pueden observar para el segundo caso, sumado que el lote baldío por su condición y al no tener mantenimiento daña aun más la imagen percibida. (Ver plano N° 17)

Concerniente a los niveles de confort térmico la media se encuentra entre el óptimo y el medio, ya que las alturas de los inmuebles ayudan a crear máscaras de sombra durante buena parte del día y la tarde por lo que, los usuarios pueden transitar por la zona en condiciones agradables, además que no se identificaron muchos elementos que saturen el espacio y cambien los niveles de confort a percibir.

Sin embargo se identificó que hacia el norte, en los límites de la zona 1, los niveles térmicos son los más bajos, esto se debe a la incidencia solar, que en esta es más directa, debido a las alturas de las edificaciones, las más bajas, el lote baldío que desprovee de sombra durante toda la mañana, y el ancho de la vía que no permite la sombra que generan los inmuebles cubra todo este espacio. (Ver plano N° 17)

### Encuestas Zona 1

Para la zona 1 los datos obtenidos de las encuestas para usuarios, viviendas y establecimientos comerciales o de servicio, son los que se presentan a continuación:

#### Usuarios

Para el caso de los usuarios, se realizó un total de 15 encuestas debido a que esta es la zona más pequeña, pero la más transitada respecto de las otras dos que componen la avenida, de estos: el 66.67% están entre las edades de los 11 y 30 años, el 26.67% entre los 31 y 50 y el 6.66% en el grupo etario de los 51 a 70 años. (Ver ilustración N° 113)

Ante la pregunta sobre el nivel educativo que poseen estos respondieron: el 53.33% realizó estudios secundarios o los completó, el 20% llegaron hasta el nivel primario, otro 20% posee estudios universitarios y un 6.67% tiene educación técnica. (Ver Ilustración N° 117)

Estos datos son de interés para conocer los niveles de percepción de la población ya que, dependiendo sus edades y niveles educativos tienen una mayor conciencia y aprehensión del espacio y las condiciones de estos, así como también puede establecerse según las respuestas obtenidas, que tanto éstos perciben como problemáticas las condicionantes del espacio urbano en el cual desarrollan cotidianamente sus actividades.

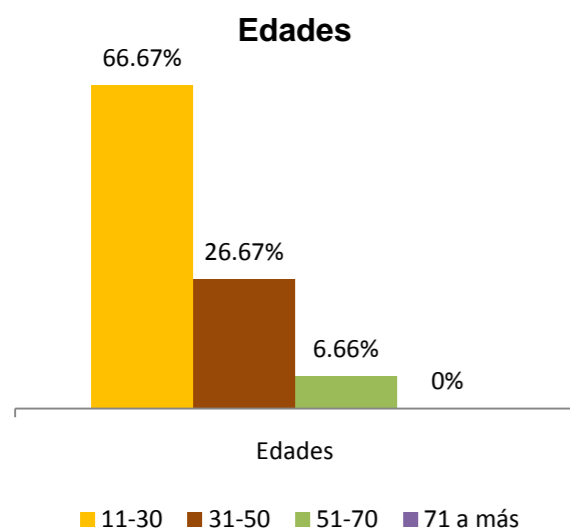


ILUSTRACIÓN 117. PORCENTAJE POR EDADES PARA USUARIOS ENCUESTADOS EN LA ZONA. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

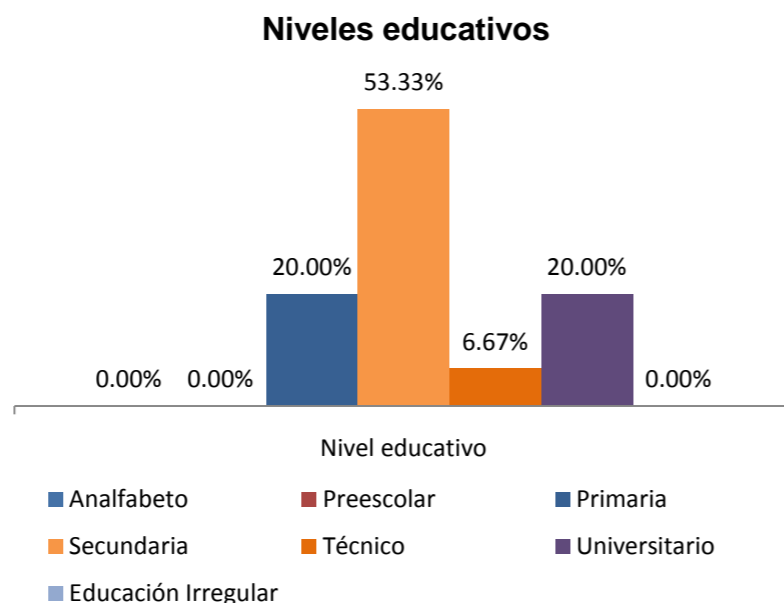


ILUSTRACIÓN 118. PORCENTAJES POR NIVELES EDUCATIVOS PARA USUARIOS DE LA ZONA 1. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

Para la pregunta *Indique el nombre del barrio o localidad donde habita*, estos contestaron las siguientes: San Jerónimo, Reparto Farias, La Estación, Monimbó, Pochotillo, Los Altos, Pacayita, Bo. El Repliegue, Tipitapa, Granada, El Comején, Comarca San Joaquín, y Diriá.

De estos, el 53.33% de las localidades referidas son del área urbana de Masaya, el 26.67% del área rural y el 20% de otros municipios. Estos datos nos indican la importancia que posee esta zona, debido a estar en contacto directo y formar parte del núcleo central de la ciudad, en donde se encuentran muchos de los servicios que esta presta al área urbana, así como a otras localidades.

Las razones por las que estas personas transitan por esta zona de la avenida se debe a: para el 26.67% como punto de conexión con algún punto de la ciudad y por motivos de compras, respectivamente, para un 20% por negociaciones o motivos de trabajo, 13.33% por razones no indicadas, y otro 13.33% por las razones antes citadas. (Ver ilustración N° 119)

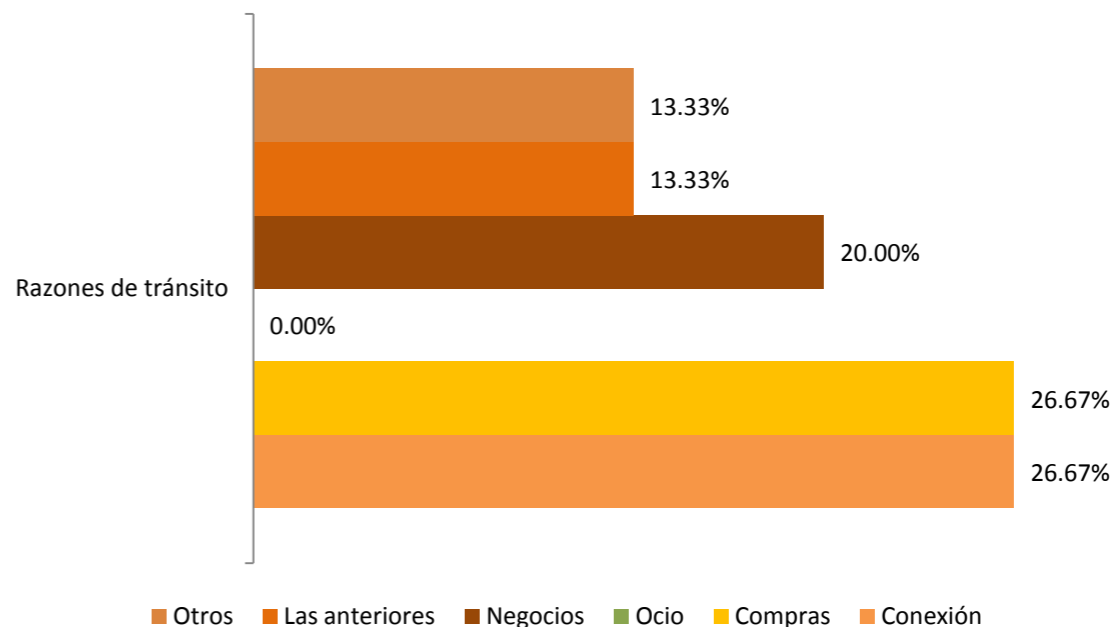


ILUSTRACIÓN 119. PORCENTAJES DE LAS RAZONES POR LOS CUALES LAS PERSONAS INDICARON TRANSITAN ESTA ZONA DE LA AVENIDA. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

Además también se les hizo la pregunta de la frecuencia con que transitan por la zona en estudio se le presentaron las siguientes posibilidades, una vez al día, 2 veces y de 3 a más, del total de encuestados que contestaron a esta interrogante, el 40% indicó que recorren la zona al menos una vez al día, otro 40% indicó que lo realiza de 3 a más veces, y un 20% al menos dos



veces. Así entonces se puede obtener de esto que la zona es muy transitada, ya que el 80% lo hace entre dos o más veces en el día, indicando de esta manera también la importancia que esta zona posee por su característica de centralidad urbana. (Ver ilustración N° 120)

### Frecuencia de tránsito por la zona

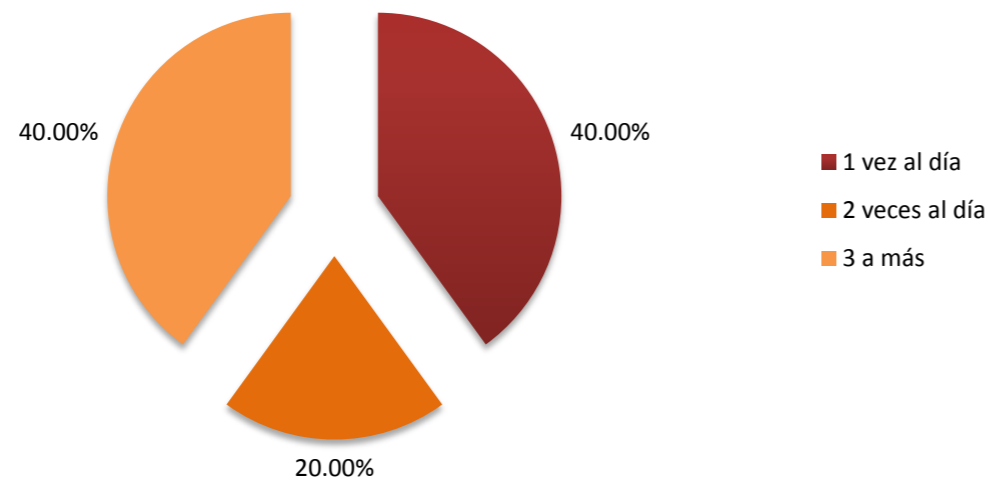


ILUSTRACIÓN 120. PORCENTAJES DE LAS FRECUENCIAS CON QUE LOS USUARIOS TRANSITAN POR LA ZONA 1. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

Del porcentaje de estas personas que transitan la zona con las frecuencias antes mencionadas, el 93.33% indicó que el andén que utilizan con mayor frecuencia por las horas de la mañana corresponde al andén este (manzana 04), y un 100% de los encuestados utilizan el oeste por las tardes (manzana 03). (Ver ilustración N° 121)

Lo anterior coincide con los siguientes porcentajes, que corresponden a las razones por las cuales los encuestados utilizan el andén que han indicado, así pues, el 73.33% lo hace por la sombra que hay en estos, un 20% lo hace por seguridad, y un 6.67% por el estado que presenta el andén. (Ver ilustración N° 122)

Queda claro entonces, como las condicionantes climáticas influyen mucho en el comportamiento de los usuarios en la ciudad, así como también los comportamientos sociales, ante la razón señalada por los encuestados respecto a la seguridad, y las condiciones físicas son pasadas por desatendidas y en algunos casos desapercibidas.

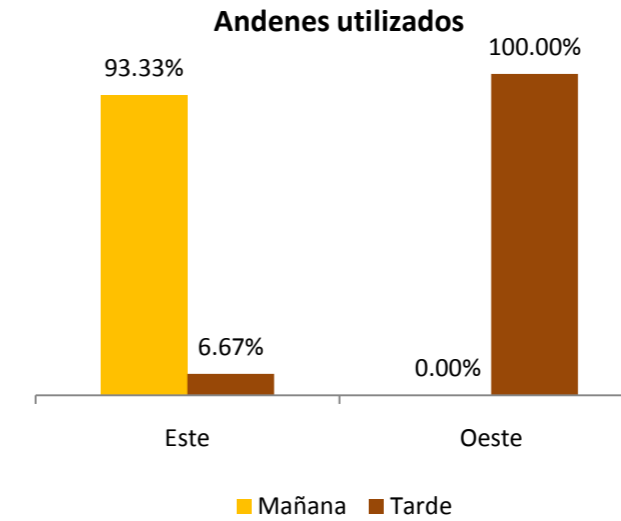


ILUSTRACIÓN 121. UTILIZACIÓN DE ANDENES POR LA MAÑANA O POR LA TARDE. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

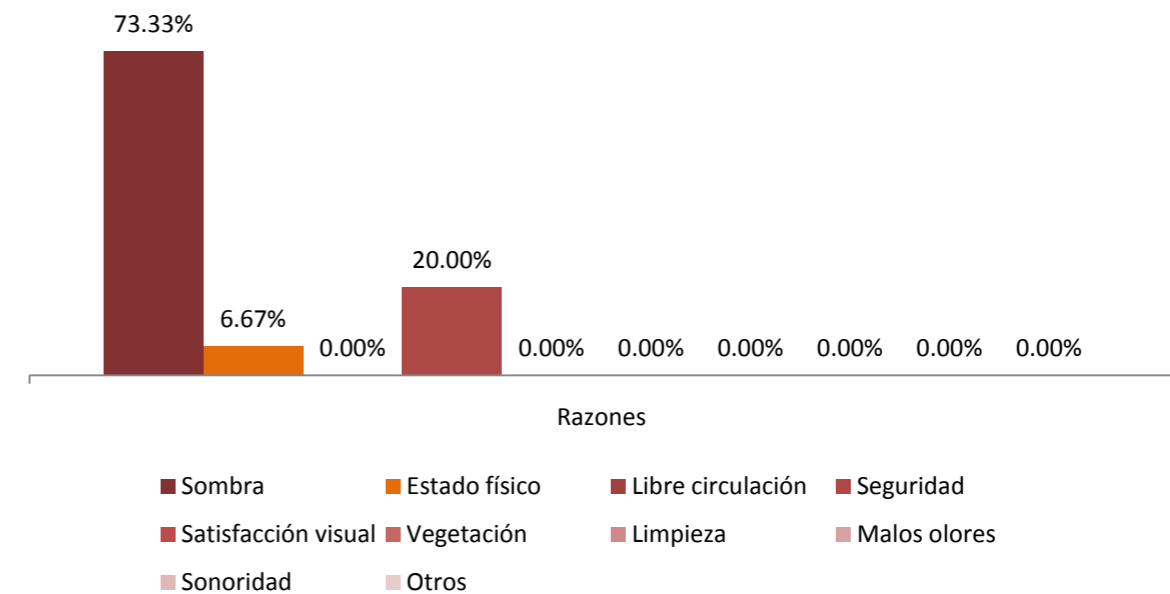


ILUSTRACIÓN 122. RAZONES POR LAS CUALES INDICARON LOS ENCUESTADOS, QUE UTILIZAN LOS ANDENES MENCIONADOS. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

Ante la pregunta *¿Qué sensaciones le causa transitar por esta zona de la avenida?*, el 33.33% indicó que le causa tranquilidad, un 20% seguridad, 13.33% calor, y 6.67% desesperación, ansiedad, peligro, transitable y satisfacción respectivamente, estos datos arrojan como la mayor parte de los abordados tienen una percepción positiva de la zona que transitan y no perciben los elementos externos que la afectan, como el sonido, la publicidad, los vehículos, entre otros.

Así pues, el 26.67% de los encuestados define a la avenida con el calificativo de segura, el 20% de tranquila, comercial, respectivamente; con 13.33% la califican de transitada, 6.67% amplia, accesible y dinámica, con igual porcentaje. Estos calificativos son acertados para la avenida, sin embargo se puede ver como el usuario no hace mención de adjetivos que indiquen una problemática para ellos. (Ver ilustración N° 123)

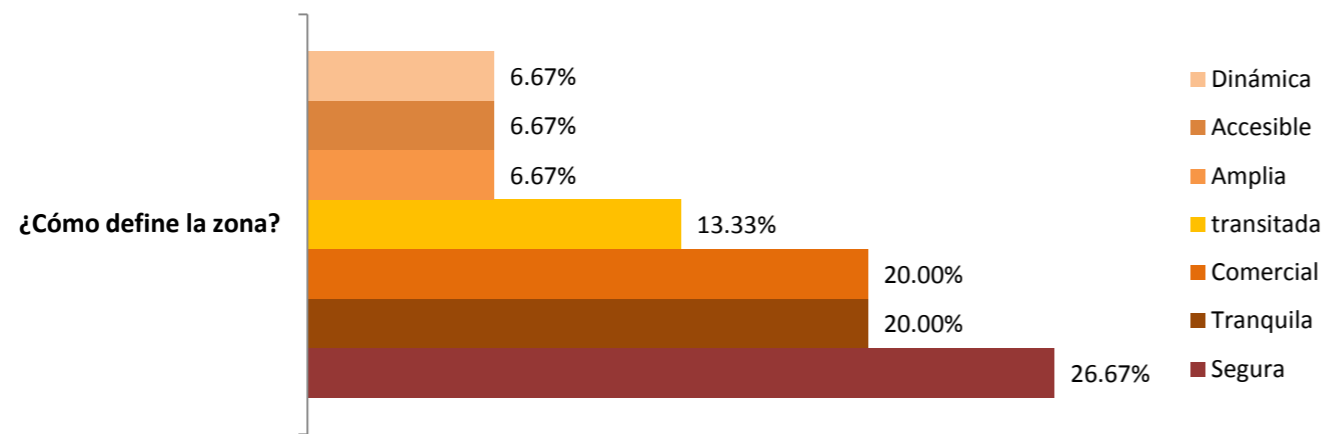


ILUSTRACIÓN 123. COMO DEFINEN LOS USUARIOS A LA ZONA 1. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

Empero, el 60% considera que una de las acciones necesarias que se deberían de realizar en la zona es el mejoramiento de los andenes, un 33.33% opina que deben ampliarse, para el 26.67% debe de regularse el tránsito vehicular, otro 20% dice que deben de crearse áreas verdes, dotar a la zona de basureros e implementar drenaje pluvial y para un 6.67% se debe de mejorar el alumbrado público. (Ver ilustración N° 124)

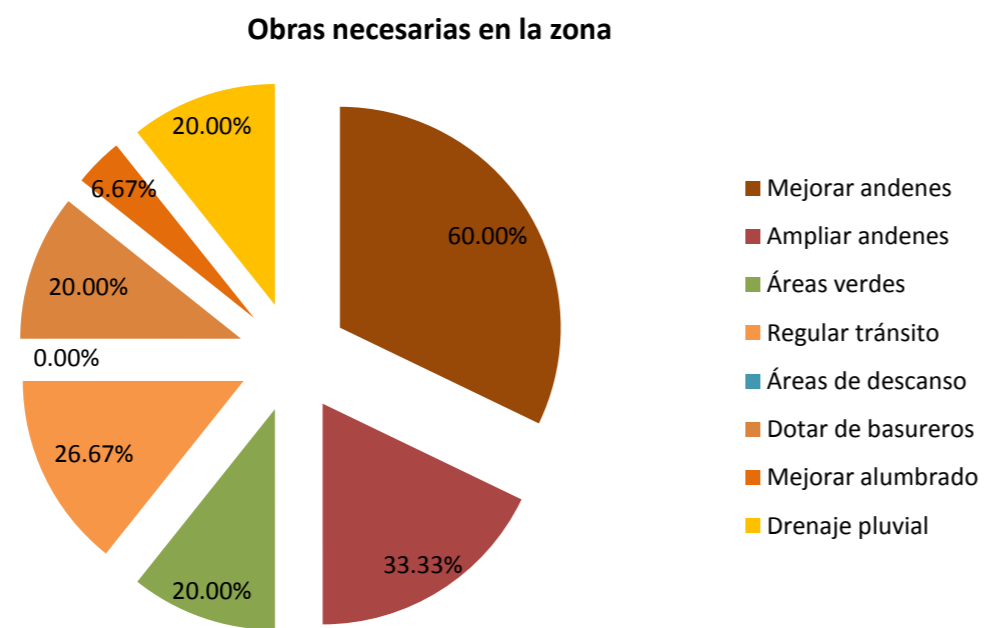


ILUSTRACIÓN 124. OBRAS CONSIDERADAS NECESARIAS PARA IMPLEMENTAR EN LA ZONA 1 POR LOS USUARIOS CONSULTADOS. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

Al momento de consultar a los usuarios que transitaban por la zona, sobre las obras que ellos pensaban necesarias para el mejoramiento de la misma, se pudo detectar que estos no se creen con la capacidad para opinar en este tipo de acciones, o en otro caso se limitan a aquellas que se pudieran implementar bajo las condicionantes espaciales inmediatas.

#### Viviendas

Se lograron encuestar un total de 5 viviendas, ya que el resto de la muestra que se abordó no accedió a llenar la solicitud presentada, de este total, 40% de las personas interpeladas se encuentran en el grupo etario de los 71 a más años, y 20% en las edades de 51 a 70, 31 a 50, 30 a 11 años, respectivamente.

Lo que nos indica que la mayoría de las personas que habitan en la zona son de la tercera edad y es propio de este estilo de vida, la búsqueda de tranquilidad, y condiciones que propicien el desarrollo de actividades pasivas. Además que estas viviendas pueden quedar deshabitadas en poco tiempo, pasar a nuevos propietarios, que cambien su tipología y uso.

De las personas abordadas, el 40% corresponde a un nivel educativo universitario, otro 40% a educación técnica y un 20% a estudios secundarios.

La estructura familiar dominante con un 100% del total de viviendas encuestadas, responde al sistema nuclear (madre, padre e hijos), con un promedio de 2.8 personas por familia, núcleos familiares pequeños habitando inmuebles con dimensiones suficientes para albergar a más número de personas o familias.

La tenencia de la propiedad responde en su totalidad a la propia, un 20% alquila algún espacio de su vivienda para usos comerciales o de servicios. Del total de las familias, el 60% tiene más de 20 años viviendo en esta zona, un 20% entre 5 y 10 años y otro 20% menos de 1 año; se puede observar que la mayor parte de las personas que habitan la zona han permanecido en esta por mucho tiempo, y además están llegando nuevas familias a habitar esta área.

De estos núcleos familiares el 60% dice tener vehículo o algún medio de transporte, de los cuales un 60% corresponde a automotores y un 40% posee bicicleta dentro de estos. El 40% de los inmuebles cuenta con garaje, y el otro 60% no.

Estos datos son indicadores de necesidades que deben ser tomadas en cuenta al momento de realizar la propuesta de acciones para la revitalización del espacio urbano-arquitectónico, ya que habrá que prestar condiciones, para aquellos que necesiten guardar sus vehículos, así como también para los que circulan en bicicletas.

Es importante también saber que el 80% de las viviendas que no cuentan con garaje para sus vehículos, alquilan un espacio en estacionamientos públicos cercanos en el área, y un 20% lo hace sobre el área de rodamiento.

Para el 60% de los encuestados en sus viviendas, el tránsito vehicular no constituye un factor que afecte su modo de vida, sin embargo para un 80% el ruido que se produce en la zona, tanto por vehículos, altos parlantes, entre otros, se constituye en un elemento por el cual se sienten afectados, un 20% dice que es la inseguridad para transitar por la vía.

Ante la pregunta *¿qué cosas cree se deberían de mejorar en la zona?*, estos contestaron: un 80% deben de mejorarse los andenes, 60% la arborización, con 40% están la seguridad, regulación del tránsito, creación de parqueos, y el mantenimiento de las edificaciones con características patrimoniales, cada uno y 20% dice que deben de liberarse de obstáculos los andenes. (Ver ilustración N° 125)

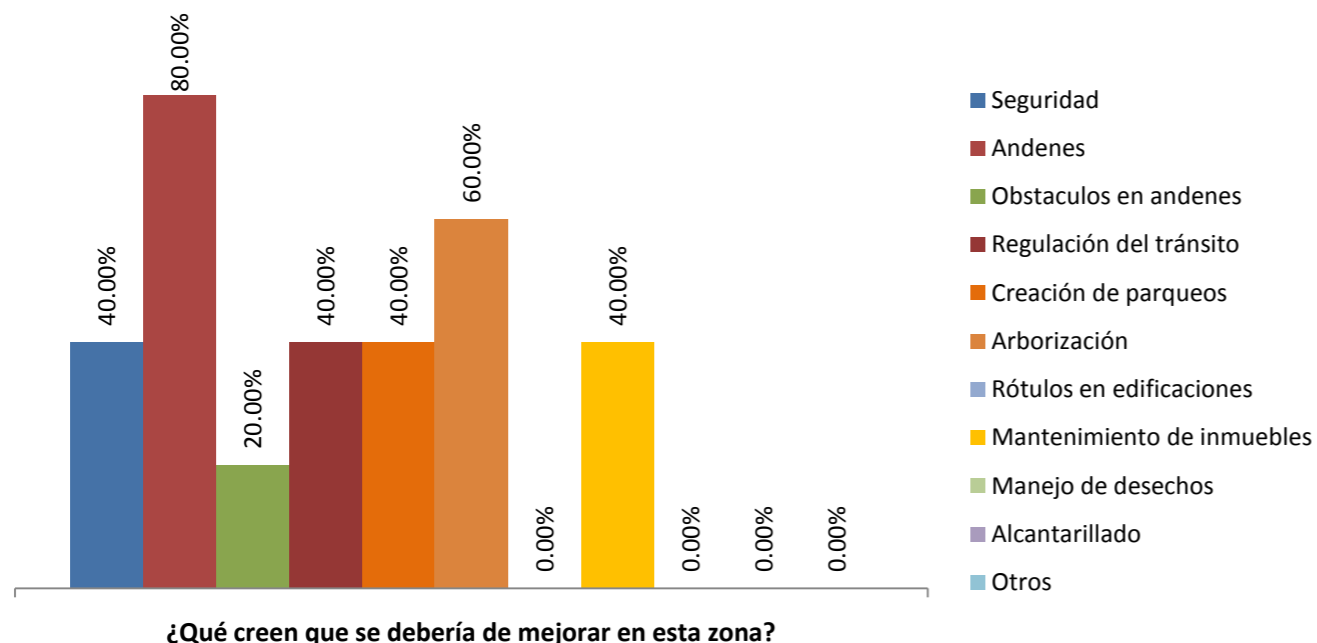


ILUSTRACIÓN 125. ELEMENTOS QUE MEJORAR, SEGÚN LA POBLACIÓN ENCUESTADA. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

Además de estas acciones, los encuestados mencionaron otros problemas que ellos perciben y que deberían de ser regulados y mejorados, entre ellos está la regulación del ruido de los vehículos, sobre todo el producido por las unidades de transporte – buses, así como la moderación del generado por los establecimientos; también se debe regular el tránsito porque no dejan espacio para poder salir de los vehículos al momento de estacionarlos en la vía, crear condiciones de accesibilidad para personas con discapacidades motoras, adultos mayores, es necesario la implementación de una señalización que contribuya a la fácil movilización de los peatones en la zona, sobre todo al momento que los escolares salen del colegio y deben transitar por la vía para dirigirse a sus hogares, o sitios destino.

También se les pidió que definieran la zona con una palabra, las respuestas encontradas fueron las que se muestran en la siguiente ilustración:

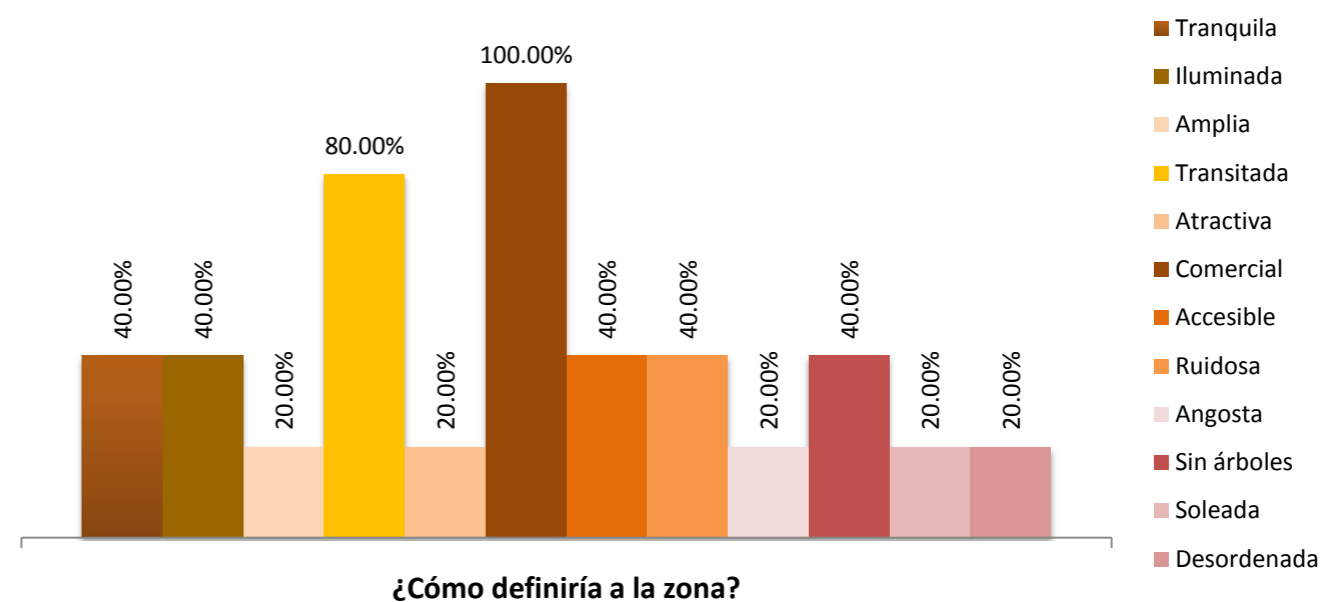


ILUSTRACIÓN 126. PALABRAS CON QUE LOS HABITANTES DE LA ZONA 1 DEFINEN LA ZONA. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

En la ilustración N° 126 se puede observar cómo, pese a que la zona 1 el uso habitacional sea el de mayor porcentaje, las personas no la conciben con este tipo de características, sino que más bien la definen como un área comercial y transitada, unido que es iluminada, tranquila, accesible, ruidosa y sin árboles. Para algunos casos se contraponen con alguna de las ideas planteadas por los mismos pobladores.



Establecimientos comerciales y de servicio

El total de establecimientos encuestados en la zona 1 fueron cinco, de estos un 40% posee entre 2 y 5 empleados, otro 40% de 5 a 10 y 20% de 10 a más empleados, lo que nos indica que son micro y pequeñas empresas en su mayoría, las que se pueden encontrar en el área.

Además dicen percibir en un 60% de los casos de 20 a 50 usuarios diarios, y un 40 % de 50 a más, con estas podemos obtener una aproximación de la cantidad de personas que acuden diariamente a la zona por razones de compras u obtención de servicios que se encuentran en ella.

Del total consultado, el 40% es propietario del inmueble en el cual se ubican, y 60% debe de alquilar. El 20% tiene menos de 1 año de ubicarse en esta zona, otro 20% de 2 a 5 años, 5 a 10, 10 a 20 y 20 a más, respectivamente con 20 puntos porcentuales también, esto implica la movilidad de los establecimientos, unos pocos con muchos años de encontrarse ubicados en el área y aproximadamente el 60% con una media de 10 años de permanecer en esta.

De todos estos, un 40% corresponde a establecimientos independientes o familiares, otro 40% son sucursales, y 20% corresponde a la sede matriz. El 80% de los comercios lo realiza al detalle, un 20% al por mayor. En su totalidad poseen los servicios de agua potable, energía eléctrica, telefonía, Internet y TV por cable; y para el 60% la calidad de estos es buena, para el restante 40% lo califican como regular, debido a interrupciones y fallas que experimentan en el abastecimiento de alguno de los mencionados.

Respecto a los medios de transporte que estos poseen, se obtuvieron los siguientes datos, el 60% posee al menos un vehículo (camión), el 40% motocicleta, y un 60% bicicleta para usos del establecimiento. De uso personal de los empleados, el 40% de estos posee vehículo, 60% motocicleta y 40% bicicleta.

Sin embargo solo el 20% posee área de garaje, el restante 80% estaciona los vehículos del negocio y de los empleados a los lados de la calle. Esto corresponde a la problemática mencionada en los aspectos espaciales de la zona, ya que los vehículos de los establecimientos toman como estacionamientos el área para rodamiento de la avenida,

además de aquellos en los que llegan usuarios de otras áreas de la ciudad, así como aquellos que son de los que habitan en la zona.

La atención que estos brindan es de un 80%, durante toda la semana y 20% de lunes a sábado en una media horaria de 12 horas diarias entre las 7:00 am y 11:00 pm. , con estos datos se puede deducir que la zona se encuentra en actividad durante todo el día, generada por todos aquellos que hacen uso de los establecimientos ubicados en esta.

Los consultados indicaron que se ubican en esta zona de la ciudad debido a la centralidad con un 100%, 60% por la afluencia de personas en esta, y 40% por la accesibilidad que poseen en esta parte. Esto puede significar elementos de atracción para que se desarrollen más establecimientos comerciales o de servicio en esta zona si no se crean las regulaciones necesarias para que sean controlados y la vivienda no pase a ser un segundo plano en los usos de suelo.

Ante la pregunta de las cosas que ellos creen deben de mejorarse en la zona, resultaron los siguientes datos que se muestran en la ilustración, sobresaliendo, andenes y parqueos, seguido de seguridad, y el manejo de desechos.

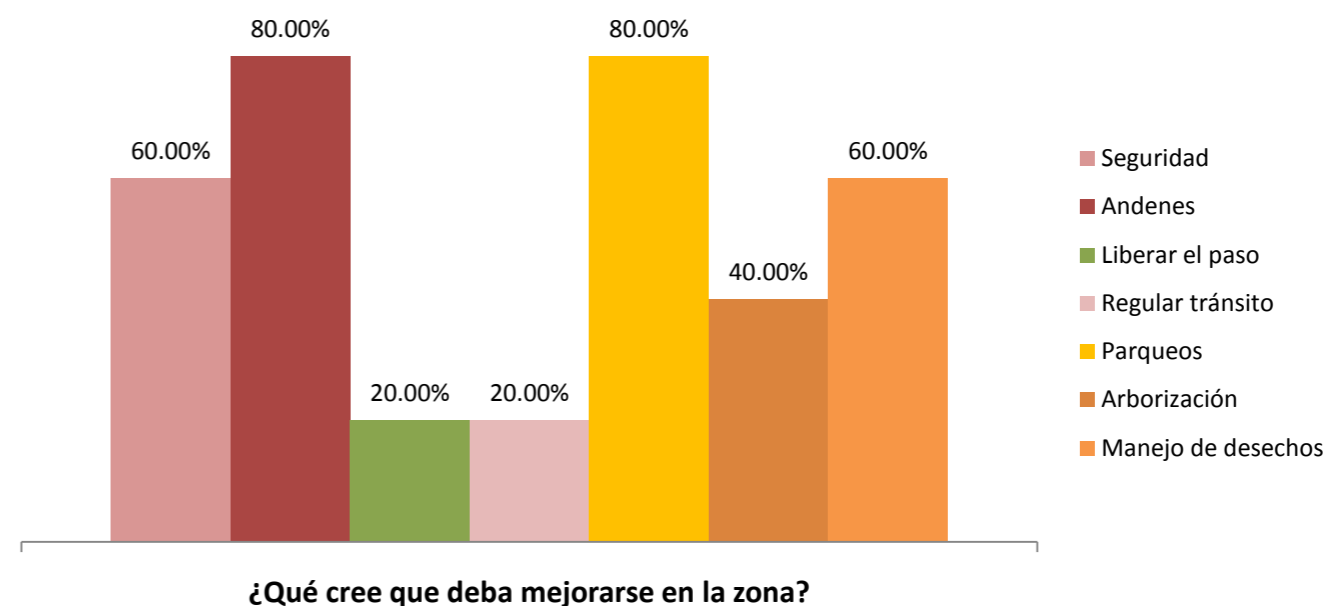


ILUSTRACIÓN 127. ELEMENTOS QUE LOS PROPIETARIOS DE COMERCIOS Y SERVICIO, CREEN DEBEN DE MEJORAR EN LA ZONA. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

### **Simulación.**

Al caminar por esta zona se percibe la irritación del ambiente característico de los espacios ciudadanos saturados, por afluencia de transeúntes, vehículos, elementos publicitarios y elementos ambientales que deterioran la percepción del usuario.

Las concentraciones de estos componentes ocasionan que se genere incomodidad, aceleración, agitación en la persona que transita esta zona. Sobresaliendo los niveles de sonoridad, tanto vehicular como secundaria, esta última focalizada en la Farmacia Estrella Roja debido al uso de altos parlantes para publicitar sus productos.

A esto se le suma el mal estado de los andenes, los puestos de venta informales que interrumpen la circulación, los escaparates de los establecimientos comerciales sobre las aceras, el encharcamiento de las aguas pluviales en las intersecciones, los conflictos vehiculares por la creación de espacios de aparcamiento.

No existe una regulación para el transporte público de servicio, por esta razón se crean espontáneamente paradas de buses en cualquier parte de la zona, igualmente, por costumbre y una falta de control urbano se hace parada a buses y taxis, sin importar que el tránsito de la avenida se vea interrumpido por este tipo de comportamientos.

En los momentos pico, la agitación percibida se eleva, por el conflicto que se crea entre los escolares que cruzan las vías y los vehículos que corren sobre ellas, pudiéndose ocasionar accidentes de tránsito, además no existe ningún oficial de tránsito que establezca el orden durante estas horas, tampoco hay señalización adecuada, salvo un reductor de velocidad que funciona como regulador vehicular en la intersección entre la Calle La Reforma y la Avenida.

No se puede transitar tranquilamente por los andenes, estos no prestan las condiciones necesarias para tener una movilidad adecuada, en alguno de los casos es necesario bajar al área de rodamiento vehicular, ya que no existe el espacio suficiente y adaptado a las necesidades para poder realizar el recorrido por el andén libremente.

En el aspecto social, se simuló la actividad de comprar en los puestos informales de comercio identificados, destacándose que el intercambio personal es muy poco, si bien, son puntos de

atracción en la cual convergen muchas personas, pero principalmente este tipo de acciones es realizada en los establecimientos comerciales o de servicio, en los cuales deben permanecer por mucho tiempo, así también algunos puntos establecidos para esperar las unidades de transporte público.

Es clara la tendencia que, para esperar buses, taxis, o caminar por la vía, se utilizan los espacios que ofrecen mejores condiciones de soleamiento, las personas siempre están en busca de zonas provistas de elementos que puedan ofrecer sombra, muy pocas veces debido a las malas condiciones de los andenes, o algún elemento agresivo (Ejemplo: altos parlantes ubicados en la acera), es que los peatones tienden a cambiar de andén para evitarse este tipo de circunstancias en sus recorrido.

### **Observación**

A como en las encuestas se pudo observar, la percepción que las personas tienen de la zona es un poco distante de las condiciones que esta realmente ofrece para todos aquellos que la transitan por diversas razones, las personas no son conscientes de las sensaciones que experimentan al caminar por este tipo de ambientes, reconocen algunos problemas, pero la mayoría identificada, para ellos no lo son “por costumbre” o por “falta de criterios críticos”.

Además las personas son los mismos que ocasionan este tipo de conductas, ya que ellos mismos hacen mal uso de los espacios haciendo paradas indebidas a las unidades de transporte público, buses y taxis, la prioridad siempre la tiene el vehículo y no el peatón, las personas circulan a merced de las necesidades de estos.


Se observó que las personas que transitan en su mayoría, estas buscan protegerse del asoleamiento de la calle, buscando siempre el cobijo de la sombra producida por las edificaciones y elementos de protección solar identificados, por ello hay una marcada tendencia de circulación, por la mañanas utilizan el andén este (manzana 04), y por las tardes el oeste (manzana 03).

Caminan de forma rápida por la zona, sin reconocer y observar el espacio, este es utilizado según la necesidad que el usuario tenga sobre algún servicio o establecimiento comercial que se encuentra a lo largo de la calle, hacen uso de la vía como un elemento de enlace entre sus

distintos destinos según sus prioridades, o como elemento de conexión con otros puntos de la ciudad.

Siendo así que los puestos comerciales o de servicios, son los lugares que dinamizan la zona, ya que las viviendas permanecen todo el tiempo cerradas y no generan ninguna actividad social de intercambio personal, más allá de la generada en estos establecimientos, en la cual las personas se encuentran, en los andenes pocas ocasiones se observó que las personas detuvieran su recorrido para realizar alguna correspondencia social con otro usuario que circulaba por el mismo espacio.

### 6.2.1. Síntesis del Diagnóstico Zona 1

Aspectos		Positivo	Negativo
Análisis Urbano	 Formales	Inmueble con características patrimoniales. Correspondencia en alturas, entre algunas edificaciones. Altura de edificaciones antiguas, puede permitir el crecimiento vertical de las más bajas. Equilibrio en las relaciones macizo-vano.	Predominio de arquitectura vernácula. Las propuestas arquitectónicas por el ritmo y articulaciones no presentan armonía, pérdida de elementos unificantes, como zócalos, líneas de fachadas, Fascias. Uso excesivo de verjas en las edificaciones. Mal estado de las edificaciones con carácter patrimonial. Mal uso de color en las propuestas arquitectónicas.
	 Funcionales	Uso de suelo predominante habitacional con 47.62 %. Presencia de lote baldío, puede ser aprovechado para consolidar el uso de vivienda.	El servicio y el comercio influyen mucho en la dinámica de zona, además son causa de algunos problemas como la sonoridad.

Aspectos		Positivo	Negativo
Análisis Urbano	 Sociales	Se identificaron dos puntos de encuentro social, una venta de pan casero, y un puesto de venta variado. Ubicado inmediato al núcleo central de la ciudad, en la cual se dan cita muchas de las manifestaciones culturales.	Los puntos de encuentro social identificados no poseen las condiciones necesarias para ofrecer su servicio a los usuarios de la zona, más bien dañan la imagen de esta.
	 Espaciales	El 94.06 % de los andenes está libre de escalones o rampas en los accesos a inmuebles que, obstaculicen la circulación. El 68.27% de los andenes se encuentran entre buen y regular estado. El 2.6 % de los andenes no tiene algún tipo de recubrimiento. Los elementos publicitarios no saturan el espacio.	El 35.71% de los andenes se encuentra en mal estado, o no permite la circulación libre y fluida del peatón. Rampas mal ubicadas y sin las dimensiones necesarias. Postes del tendido eléctrico obstruyen paso de peatones. Puesto de comercio informal, estacionamientos para bicicletas obstaculizan el libre paso en las cercanías a la Farmacia Estrella Roja y Cibervideo Central.
	 Ambientales	Alturas de inmuebles generan sombra en las áreas de circulación peatonal. (Principalmente por la tarde). Presencia de algunos elementos verdes. Poca presencia de basura.	Altos niveles de sonoridad secundaria a causa de establecimientos comerciales y/o de servicio. Contaminación sonora alta. Encharcamiento permanente en las intersecciones y cunetas. Lote baldío genera basura y contaminación visual en la zona. Mucha movilidad por cercanías al centro de la ciudad.

TABLA 16. SÍNTESIS DIAGNÓSTICA DEL ANÁLISIS URBANO DE LA ZONA 1. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.




Aspectos		Positivo	Negativo
Encuestas	Usuarios	40% de los peatones transitan la zona dos veces al día. El 26.67% de las personas califican a la zona de segura. 60% de los usuarios opinan que deben mejorarse los andenes, 33.33% ampliar andenes y 26.67% debe ser regulado el tránsito.	33.33% indico que le causa tranquilidad transitar la avenida, pero esto no se corresponde con los problemas identificados. 6.67% de los usuarios utilizan los andenes según el estado que presentan estos.
	Viviendas	El 100% de las viviendas son propias, y de estas el 60% de las familias tienen más de 20 años viviendo en la zona. 40% de las viviendas poseen bicicletas en sus medios de transporte. 80% de los que no cuentan con garaje, alquilan en un estacionamiento público. 80% percibe el ruido que se genera en la zona como un elemento que los afecta. Un 80% cree que se deben de mejorar los andenes y un 60% la arborización.	40% de las personas encuestadas se encuentran en el grupo etario de los 71 a más años. El promedio de habitantes por vivienda es de 2.8 personas, representa espacio subutilizado, baja densidad. El 60% posee vehículos y solo el 40% tiene espacios de garaje. Para el 60%, el tránsito vehicular de la zona no les afecta en su cotidianidad. Para el 100% de los encuestados la zona se define como comercial, pese a que el uso que más predomina es la vivienda.
	Comercios - servicios	El 80% se encuentra entre micro y pequeña empresa. 60% de los establecimientos alquilan los espacios en donde se ubican. 40% son empresas familiares. Del total, el 60% posee bicicletas y un 50% motocicletas entre sus medios de transporte. El 80% atiende durante toda la	El 50% posee vehículos, entre establecimientos y empleados. 80% de estos estacionan sus vehículos y motos en la calle. Para el 80% de los encuestados, creen que es necesario la creación de parqueos en la avenida.

		semana, con una norma horaria promedio de 12 horas, entre las 7:00 am y 11:00 pm. 80% de los consultados creen deben de mejorarse los andenes.	
	Simulación	La tendencia es buscar protección contra el asoleamiento de la calle, utilizar los andenes que estén bajo sombra.	El ambiente genera incomodidad, agitación, aceleración en las personas. La sonoridad es un factor que afecta mucho a los que habitan en la zona, así como para los que utilizan la vía. No existen regulaciones para el tránsito vehicular, sobre todo en horas pico, la cercanía al centro de la ciudad satura más. A pesar de las proporciones de los andenes, estos no poseen las condiciones para circular libremente.
	Observación	La mayoría de peatones buscan los espacios que se encuentren bajo sombra. Los establecimientos comerciales y de servicio, dinamizan la zona y generan un tipo de intercambio social en sus espacios.	Las personas no perciben con claridad las problemáticas de la zona, no son conscientes de las sensaciones generadas por los espacios por donde circulan, salvo algunos casos. No se practican las normas de circulación debida, tanto peatones como usuarios de vehículos, por lo que se crean conflictos debido a la confluencia de estos en el área. Los usuarios caminan rápido, sin reconocer el espacio, no atienden a los problemas que hay en la zona por donde transitan.

TABLA 17. SÍNTESIS DIAGNÓSTICA DE LAS ENCUESTAS, PROCESO DE SIMULACIÓN Y OBSERVACIÓN DE LA ZONA 1. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

**ZONA 1**  
**M3-M4**





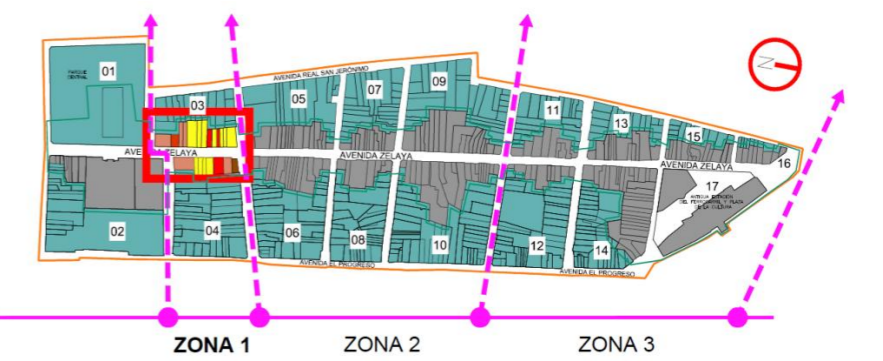
Descripción Constructiva		Estado de conservación		
Piso	Cerámica	0%	Mal estado	46.18 %
	Ladrillo	88.06%	Regular estado	40.53 %
	Concreto	0%	Buen estado	13.34 %
	Tierra	11.94%		
Lesiones		Fotos		
Físicas	Erosión	x		
	Suciedad	x		
Mecánicas	Grietas	x		
	Fisuras	x		
	Desprendimiento	x		
Químicas	Eflorescencia	x		
	Organismos	x		
Descripción Constructiva		Estado de conservación		
Piso	Cerámica	11.72 %	Mal estado	25.25 %
	Ladrillo	29.53%	Regular estado	38.01 %
	Concreto	58.75%	Buen estado	36.68%
	Tierra	0 %		
Lesiones		Fotos		
Físicas	Erosión	x		
	Suciedad	x		
Mecánicas	Grietas	x		
	Fisuras	x		
	Desprendimiento	x		
Químicas	Eflorescencia	x		
	Organismos	x		

TABLA 18. DIAGNÓSTICO PRELIMINAR DEL ESTADO DE CONSERVACIÓN DE INMUEBLES, MANZANAS 03 Y 04. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

**ZONA 1**  
**M3-M4**



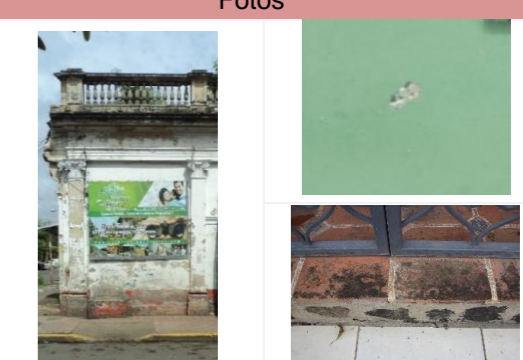

Descripción Constructiva			Estado de conservación	
Pared	Adobe	0 %	Nivel de daño 4	47%
	Taquezal	0 %	Nivel de daño 3	23%
	Mampostería	100 %	Nivel de daño 2	0%
	Mixto	0%	Nivel de daño 1	30%
Lesiones			Fotos	
Físicas	Humedad Capilar	x		
	Humedad de filtración			
	Erosión	x		
	Suciedad	x		
Mecánicas	Grietas	x		
	Fisuras	x		
	Desprendimiento	x		
Químicas	Eflorescencia	x		
	Oxidación			
	Organismos	x		
Descripción Constructiva			Estado de conservación	
Pared	Adobe	0 %	Nivel de daño 4	87.5 %
	Taquezal	12.5%	Nivel de daño 3	0 %
	Mampostería	87.5%	Nivel de daño 2	0 %
	Mixto	0%	Nivel de daño 1	12.5 %
Lesiones			Fotos	
Físicas	Humedad Capilar			
	Humedad de filtración			
	Erosión	x		
Mecánicas	Suciedad	x		
	Grietas	x		
Químicas	Fisuras	x		
	Desprendimiento	x		
Químicas	Eflorescencia			
	Oxidación			
	Organismos			

TABLA 19. DIAGNÓSTICO PRELIMINAR DEL ESTADO DE CONSERVACIÓN DE ANDENES, MANZANAS 03 Y 04. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

## PLANO DIAGNÓSTICO ZONA 1



### 6.3. Diagnóstico Zona 2

A continuación se presenta el diagnóstico obtenido de la aplicación de la herramienta en la zona 2, compuesta por las manzanas 05, 06, 07, 08, 09 y 10. Para su análisis se abordarán por pares de manzanas, para esta zona serán tres.

#### Análisis Urbano – Manzanas 05 y 06

##### Aspecto Formal

Para las manzanas 05 y 06 las relaciones en cuanto a macizo – vano, son las siguientes: para la manzana 05 78.32% de macizo y 21.68% vano, para la manzana 06 las proporciones son: 71.95% y 28.05% correspondientemente. (Ver plano N° 18)

En la manzana 05, un elemento importante que incide en la relación, son los vacíos generados por los espacios baldíos, así como casos en los que aún se conservan fachadas de las edificaciones en estado de ruina (Ver ilustración N° 128), además también hay propuestas nuevas de dos niveles en las que se pierde la continuidad y el equilibrio entre los vanos, por lo que deben plantearse intervenciones que unifiquen nuevamente a todo el conjunto, con propuestas actuales, pero que se adapten y mimeticen al contexto.

En el caso de la manzana 06, esta relación se encuentra más equilibrada, puede hacerse una lectura continua de los elementos sólidos y los espacios abiertos, de forma general se puede percibir que existe una linealidad que articula los vanos, a pesar que en una parte del conjunto se rompa la continuidad, debido a la apertura de vanos en un segundo nivel.

El ritmo que prevalece en ambos conjunto es el alterno, y se articula de manera mixta, ya que el medio construido se ha venido transformando con el paso del tiempo, a como se mencionó en la zona 1, debido a fenómenos telúricos que hicieron colapsar buena parte de las estructuras que aun permanecían de la colonia, así como aquellas de épocas más recientes, así como también todas las intervenciones que han hecho los pobladores y poco a poco han ido variando la configuración de los conjuntos.

Así pues se puede ver que pese a esto, en la manzana 06, las alturas se corresponden un poco en el mayor porcentaje del conjunto, casi estableciéndose una continuidad en estas, caso

contrario en la manzana 05, donde el elemento vacío rompe con el equilibrio, empero se perciban que la mayor parte de las edificaciones también guarden cierta correspondencia en sus alturas.

De los elementos que articulan los conjuntos 05 y 06, el 64.28 % corresponde a Fascias, seguido de zócalos con el 32.14% y en menor medida con 25%, las cornisas. La contaminación visual se concentra principalmente en los límites con la zona 1, en esta área es donde se identificaron la mayor cantidad de rótulos (pintados y luminosos) y mantas.

Los referentes estilísticos observados fueron los siguientes: el 74.07% corresponde a propuestas vernáculas, el 18.52% neoclásicas, y 3.70% para colonial y moderna, respectivamente.

Dentro de la policromía encontrada en estas dos manzanas, las pigmentaciones frías son las que destacan, se identifica el uso de colores institucionales en algunos inmuebles, así como de rotulaciones pintadas en las fachadas de estos. El uso del color es más equilibrado, los colores más saturados están propuestos en zócalos o elementos muy puntuales de las edificaciones, como pilastras, bordes de puertas y ventanas, entre otros.



ILUSTRACIÓN 128. LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO MANZANA 05. EN ROJO SE MARCA EL RITMO, VERDE LAS ARTICULACIONES. LOS RECUADROS RAYADOS REPRESENTAN LOS ESPACIOS BALDÍOS Y EN RUINAS, LAS FLECHAS, LA CORRESPONDENCIA DE ALTURAS ENTRE ALGUNAS EDIFICACIONES. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.



ILUSTRACIÓN 129. LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO MANZANA 06. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

##### Aspecto Funcional

En estas dos manzanas, el uso comercial es el que posee más altos porcentajes con 32.14%, seguido de la vivienda con 25%, los servicios con 21.43%, usos mixtos 14.29% y lotes baldíos con 7.14%, sin embargo pese a ser los usos comerciales los predominantes, este no es tan agresivo respecto a otras zonas de la avenida.

Además el mayor porcentaje de estos se concentra en un área de estas manzanas, específicamente hacia el límite con la Zona 1. El uso de vivienda se distribuye de forma más equitativa hacia el norte, junto a los usos mixtos encontrados, correspondientes a viviendas que realizan alguna actividad comercial en uno de sus ambientes. (Ver ilustración N° 130)

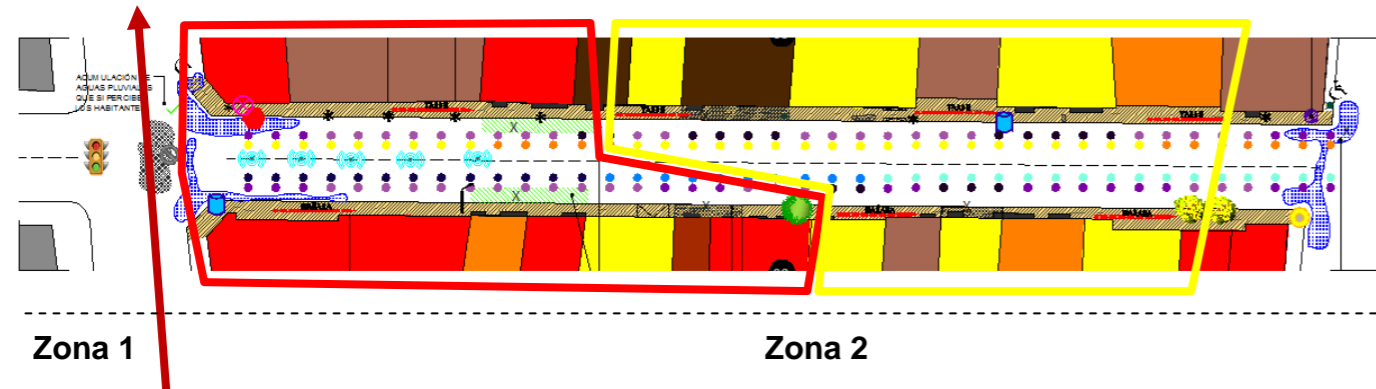


ILUSTRACIÓN 130. USOS DE SUELO DE LA MANZANAS 05 Y 06. EL RECUADRO ROJO INDICA LA UBICACIÓN DE LOS USOS COMERCIALES, Y EL AMARILLO LA UBICACIÓN DE LOS USOS DE VIVIENDA, EN LA CUADRA. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

#### Aspecto social

Como punto de encuentro se identificó un puesto de comercio informal frente a la Heladería Dos Pinos, en el se venden panes tradicionales de la gastronomía de la ciudad, además de refrescos naturales. Sin embargo este, constituye una problemática dentro de la zona, debido que crea conflictos en la circulación peatonal, además que se ubica en el área más crítica de estas dos manzanas, por la cercanía con el nodo generado por el semáforo.

Además también se observó un punto de intercambio social, ubicado frente a la farmacia La Merced, en este las personas han establecido una parada informal de buses, y en ella, además de encontrarse se produce una interacción social entre los que esperan las unidades de transporte público.

Este nodo, constituye el límite entre la Zona 1 y Zona 2, y por el pasan algunas de las manifestaciones culturales de la ciudad, siendo esta pues, una de las áreas que tiene contacto directo con estas, además que funciona como un distribuidor de las personas que participan en estas y se desplazan hacia el norte de la ciudad, esto se puede observar en el plano N° 16.

#### Aspecto espacial

En los andenes se constató que el 100% de estos está recubierto por cerámica con partes de concreto en pocos porcentajes, de este el 8.16% se encuentra en mal estado, el restante está entre regular a bueno, ya que hay muchos elementos como: tapas de cajas de registro, de medidores, ladrillos desnivelados, o sueltos que condicionan la libre y fluida circulación.

El 87% de los andenes corresponde a área de circulación, un 10% a escalones para acceder a inmuebles, y un 3% a rampas para el acceso de vehículos. El recorrido identificado es siempre el lineal y en dependencia de las condiciones de soleamiento del andén, así por las mañanas es utilizado el andén este y por las tardes el oeste.

El ancho máximo identificado para los andenes correspondientes a esta zona fue de 2.35 metros y el mínimo entre los 0.90 y 1.10 metros, siendo los escalones los principales factores de reducción del espacio de circulación, seguido de los soportes para rótulos identificados 9, de los cuales 7 se ubican muy cercanos, en la zona donde se concentran los usos de comercio y servicio.

Los postes para el alumbrado público, 3 identificados, también reducen los espacios de circulación, ya que estos no se encuentran ubicados adecuadamente en el espacio, sumado que estos no prestan las condiciones necesarias para funcionar adecuadamente como área de circulación peatonal.

Se contabilizan dos basureros en condiciones adecuadas, dos rampas de accesibilidad, ubicadas en la manzana 05, estas no poseen las condiciones necesarias para su buen funcionamiento. Uno de los dos hidrantes identificados en la avenida se encuentra en esta área, gozando de encontrarse dentro del radio de abastecimiento, ante algún desastre.

#### Aspecto ambiental

El sistema funcionamiento de los usos de suelo tiene mucha influencia en los niveles de confort identificados, ya que los niveles más óptimos se identificaron en donde se ubican los usos de vivienda, en estos el ambiente no se percibe tan agitado, no se advierten focos de sonoridad

secundaria, así como tampoco aglomeración de vehículos, aunque si se estacionan vehículos frente a estos durante todo el día, y reducen el espacio de rodamiento.

Así pues en las áreas donde se concentran los usos de comercio y servicio se distinguen los niveles de confort ambientales más bajos entre estas dos manzanas, debido a que se genera una concentración vehicular, primero por existir un semáforo y segundo porque a un extremo de la vía permanecen vehículos estacionados, entre ellos camiones para trasladar o abastecer de materiales de construcción a una ferretería ubicada en la zona, estos saturan el espacio.

Como consecuencia de los factores anteriores, la percepción de la sonoridad generada por los vehículos en esta parte es mucho más alta que en el resto, y sumado la cantidad de elementos publicitarios que, junto con los problemas de circulación que generan en los andenes deterioran el confort del ambiente.

En el andén oeste se distinguieron tres árboles utilizados para dar sombras frente a la incidencia solar que se genera en la tarde en todas estas.

### Análisis Urbano – Manzanas 07 y 08

#### Aspecto Formal

En macizo y vano, las relaciones son las siguientes: 79.76% y 20.24% para la manzana 07 y 89.13% y 10.87% para la manzana 08. En el primer caso se puede percibir equilibrio entre estas dos variables, ya que en la mayoría de casos aun se siguen las estructuras de las primeras edificaciones, las nuevas propuestas, rompen un poco con el esquema, sin embargo porcentualmente no alteran la lectura del conjunto, debiéndose si, en esos casos realizar una propuesta que unifique más estos elementos.

En lo que respecta a la manzana 08, en esta el desequilibrio es notable, ya que no hay una correspondencia entre los vanos y el macizo de esta, además que las ruinas del antiguo Teatro González y un lote baldío contiguo a este ejercen mucho peso al momento de analizar los aspectos formales del conjunto. (Ver Plano N° 19)

Otros inmuebles debido a sus características tipológicas han transformado las edificaciones, en un caso han cerrado por completo los vanos existentes y en otro se han abierto demás, sin lograr una proporción entre las aperturas y los paramentos. Por ello es necesario que se realicen acciones que reviertan estas situaciones, así como que el conjunto sea unificado mediante una propuesta que articule los vacíos identificados con el resto de inmuebles.

El ritmo de las edificaciones es alterno con articulaciones mixtas, sin embargo es de destacar que, en el caso de la manzana 07, las variaciones de las alturas de los inmuebles no ha sido mucha y puede rescatarse, además que se puede reconocer en casi todo el conjunto, los zócalos, las Fascias y techumbres como elementos articuladores.



ILUSTRACIÓN 131. LEVANTAMIENTO FOTOGRAFICO, MANZANA 07. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

Para la manzana 08, las ruinas rompen con todo tipo de unidad, ya que por las alturas no se corresponde a ninguna de las edificaciones aledañas, y por su mismo estado no se pueden reconocer elementos que la articulen al resto. Para los demás inmuebles se deben realizar adecuaciones que liberen las fachadas de elementos que no contribuyen a armonizar tanto ellos mismos como todo el conjunto. (Ver ilustración N° 132)



ILUSTRACIÓN 132. LEVANTAMIENTO FOTOGRAFICO MANZANA 08. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

Así pues, se distingue que el 66.71% de los bienes se articula por cornisas y Fascias y un 33.33% por zócalos. En lo que respecta a la contaminación visual, a causa de rótulos y publicidad es muy poca, se observan algunos letreros suspendidos, así como pintados en alguna de las fachadas, el estado de ruinas del Teatro González es lo que más afecta en el campo visual de esta área.



Los referentes estilísticos predominantes son, el colonial, de este aun se conserva en muy buen estado un ejemplo de vivienda que data de la época de la colonia (forma parte del Inventario Nacional de Bienes Inmuebles del Instituto Nacional de Cultura), seguido está el neoclásico, propuestas vernáculas y art decó.

Los colores predominantes corresponden a una policromía cálida, respondiendo en un 30% de los casos al uso de colores institucionales y de marcas comerciales, el uso del color generalmente se realiza adecuadamente, colores poco saturados en mayor porcentaje y colores muy saturados en zócalos y detalles.

#### Aspecto funcional

El 33% de los usos corresponde a vivienda, otro 33% a comercio, 23% servicio y el 11% baldío, en estas manzanas existe un equilibrio entre los usos habitacionales y comerciales, es el uso baldío debido a sus dimensiones es el que mayor influencia tiene en el comportamiento que ocurre en el área.

Una problemática observada, generada por los usos de suelo, es la presencia del disco-bar “Shot bar”, ya que esta causa descontento en los pobladores que encuentran cercano a este debido a la dinámica que genera en las noches, que puede convertirse en foco de inseguridad.

#### Aspecto Social

Se identificaron dos puntos de interés social, uno es otro puesto de venta informal de pan tradicional y repostería, este solo se encuentra de lunes a viernes en horario de 3:00 a 6:00 pm. El otro punto es el que se crea en la esquina donde se encuentra el disco-bar “Shot Bar”, durante las noches cuando este local atiende, las personas suelen agruparse en este sitio y conversar e interactuar con las personas que transitan por la vía, principalmente jóvenes.

#### Aspecto espacial

En esta parte de la zona 2, se identificó que los andenes se encuentran recubiertos por cerámica, de los cuales el 0.00% de estos se observó en buen estado, 0.00% en regular a mal estado, distinguiendo lo que se encuentran así frente a las ruinas del antiguo Teatro, ya que no

reciben ningún tipo de mantenimiento por parte de la municipalidad, los dueños de las viviendas, y de los establecimientos son los que se hacen cargo de mantenerlos.

El recorrido que realiza el peatón siempre es lineal, siguiendo siempre las pautas que da el soleamiento en los andenes, sin embargo, algunas personas prefieren transitar únicamente por el andén oeste, ya que temen transitar bajo las ruinas y verse afectados por el colapso de estas estructuras, que no han recibido ninguna atención por los dueños de la parcela, así como tampoco por la autoridades competentes de la municipalidad.

El 87% de los andenes corresponde a área de rodeo, es decir el área libre para circular, el 10% corresponde a escalones y un 3% a rampas. En esta área no se identificaron rampas de accesibilidad, y cabe mencionar que es una de las áreas que los andenes están más libre de soportes para rótulos publicitarios, esto a causa de los pocos usos comerciales o de servicios que se distinguieron.

En esta parte de la zona 2, se advirtió que solo costado oeste de la avenida es utilizado principalmente como estacionamientos, la presencia de las ruinas en el costado contrario es la causa para que los automotores no utilicen estos espacios, este comportamiento favorece a que el tránsito vehicular recorra la vía sin causar mayor problemática.

#### Aspecto ambiental

Ambientalmente, los niveles de confort acústico pueden considerarse entre los adecuados y medios, sin embargo se reconoce que, los usos comerciales y de servicios son los principales focos de sonoridad secundaria, y este es el caso en las instalaciones de la tienda “El Verdugo” y el disco-bar “Shot bar”, ambos realizan sus campañas publicitarias, por medio de altos parlantes ubicados en sus accesos.

Esta conducta es reprochada por los habitantes de la zona, ya que este tipo de acciones interrumpe el desarrollo de sus labores cotidianas, además que es este cuando no es utilizado a niveles sonoros adecuados se convierte en un agente agresivo para la salud de las personas, tanto las que habitan en el área como aquellas que a diario deben transitar por ella.

Por lo cual es necesario que este tipo de acciones realizadas en este tipo de establecimientos sean reguladas por la municipalidad, de manera que se generen mejores condiciones para

todas las personas que hacen uso del espacio urbano, como las que conviven diariamente con estas.

El resto de las manzanas, los niveles de confort acústicos son más aceptables, puesto que no se reconocen otros sitios donde se genere sonoridad secundaria, y los vehículos se aglomeran poco en esta área, emitiendo mucho menos ruidos que los generados en otras partes de la avenida.

En el tema visual intervienen muchos elementos que lo vienen a dañar, estos son: los encharcamientos ocurridos en las intersecciones de las vías y en algunas partes de las cunetas, luego la acumulación de desechos, o crecida de vegetación, específicamente en las ruinas del Teatro González, donde además, por no tener ningún tipo de mantenimiento y control del espacio se vuelve un foco de insalubridad que afecta a toda el área, ya que se vuelve en criadero de mosquitos, u otros insectos, las personas utilizan el espacio para realizar sus necesidades, y por ello en este sitio proliferan malos olores.

Así entonces, es una necesidad el que, estas ruinas sean demolidas y este espacio sea establecido un nuevo uso de suelo, una nueva edificación que se conjugue con el entorno existente, pero que además pueda ser aprovechado para el mejoramiento de las condiciones, sociales, culturales, económicas y habitacionales del área en la cual se encuentran inmersas.

En lo que respecta al tema térmico, donde mayor incidencia solar existe es en las cercanías de las ruinas, ya que al no existir una solida construcción los rayos solares inciden durante la mañana en el área, favoreciendo al deslumbramiento del asfalto y el andén. A parte de este caso, el resto de las edificaciones favorecen a la generación de máscaras de sombra que protegen a todos aquellos que transitan por los andenes, tanto por la mañana como por la tarde.

## Análisis Urbano – Manzanas 09 y 10

### Aspecto Formal

Para las manzanas 09 y 10, las relaciones macizo-vano corresponden a las siguientes proporciones: 69.93% - 30.07% y 74.05% - 25.95% respectivamente. (Ver plano N° 20)

En el caso de la manzana 09 se puede leer una continuidad entre los elementos sólidos y los vanos del conjunto, sin embargo existe una parte en donde esta secuencia se corta por la presencia de espacios vacíos, que cortan tanto el macizo como los vanos, ya que no tienen una definición de ser como estos.

En la manzana 10 existe una concentración de vanos que tiende hacia la parte central del conjunto, quedando los extremos un poco más ligeros, debido a que en estos se puede observar una tendencia de mayor solidez.

Una de las particularidades de esta zona en la avenida es que, a partir de estas manzanas se puede leer en su arquitectura dos momentos históricos del crecimiento histórico de la ciudad, por medio de los referentes estilísticos y las alturas de las edificaciones. Así pues, el 72.22% de los inmuebles es arquitectura con referencias vernáculas, el 13.88% colonial y otro 13.88% neoclásica. Presentando un ritmo alterno, con articulaciones mixtas, en un 75% de los casos por las Fascias, 31% por cornisas y un 22% con los zócalos. (Ver ilustraciones N° 133 y 134)

Los usos para los cuales se han destinado las edificaciones tienen incidencia en las propuestas arquitectónicas distinguidas, en las cuales prevalece el uso de amplias puertas de acceso aseguradas con verjas metálicas elaboradas en variadas configuraciones, elementos de protección solar utilizados también como rótulos publicitarios, las fachadas también funcionan como mantas publicitarias.



ILUSTRACIÓN 133. LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO MANZANA 09. NÓTESE EL CAMBIO DE ALTURA EN LAS EDIFICACIONES, ASÍ COMO LOS ESTILOS. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

ILUSTRACIÓN 134. LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO MANZANA 10. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

Este tipo de acciones realizadas por los pobladores de la zona en sus inmuebles, deben ser reguladas, de manera tal que pueda liberarse el espacio de los elementos que son ajenos a las estructuras edilicias y que además permita poder realizar una mejor lectura de las distintas características de estos.

#### Aspecto funcional

Para las manzanas 09 y 10, el 41.67% de usos en sus inmuebles es de tipo comercial, seguido del servicio que corresponde a 27.78%, luego los usos mixtos con 16.67%, 8.335 es vivienda y un 2.78% es institucional.

Uno de los elementos que hacen destacar a esta zona es la concentración de usos comerciales y de servicio, de este último, los hospedajes, ya que en el área se encuentran 6 de los que prestan su servicio para todos aquellos visitantes nacionales y principalmente extranjeros que llegan a la ciudad para realizar turismo.

Por estas razones, por las noches y fines de semana, el área se encuentra saturada de personas que hacen uso de los bares y restaurantes ubicados en esta, además durante el día o la tarde, ambos extremos de la calle son utilizados como espacios para estacionarse.

#### Aspecto social

En lo que respecta al comportamiento social de la zona, no se identificaron sitios puntuales donde se genere una interacción social, ya que en esta, son los propios establecimientos de servicio y comercio, en los cuales las personas realizan este tipo de actividad, o en los accesos a estas.

Se reconoce una estación de buses informal ubicada en la esquina de la licorería El bryndis, en esta las personas suelen esperar las unidades de transporte urbano, y mientras, en ocasiones, conversar unas con otras. La ubicación de esta parada es contraproducente para todo el sistema vehicular de la avenida y de la zona, ya que genera congestión sobre la vía, de retomarse la presencia de estas en algunos puntos de la avenida, deberán realizarse con las condiciones que estas demandan, de manera que se vean favorecidas las relaciones sociales.

#### Aspecto espacial

Los andenes en su mayoría están recubiertos de cerámica 0.00%, pero estos no se encuentran en muy buenas condiciones a pesar que en el área, por sus características de servicios y comercios, estos deberían de tener sus espacios bien mantenidos para mejorar la imagen que quieren transmitir a sus usuarios y a todos aquellos que transitan por ella.

Los soportes de rótulos publicitarios, los postes para el tendido eléctrico y telefónico son elementos que inciden y deterioran los espacios de circulación peatonal de esta área, reduciendo las dimensiones de los andenes para que las personas puedan circular libremente en estos, a pesar que el 94% este libre de escalones y rampas.

El mobiliario urbano identificado es poco, muy básico y se encuentra en malas condiciones, además suelen factor de obstrucción del libre paso. Entre estos se encuentra un hidrante, un basurero y cuatro rampas de accesibilidad que se ubican sin una lógica de funcionamiento adecuada.

En esta área la contaminación visual es alta por rótulos y mantas, además en la vía se genera una concentración vehicular, a causa de las estaciones informales de buses que se crean, así como por la saturación de los extremos de la calle por vehículos que se estacionan sin ningún control ni regulación.

Es necesario por tanto, realizar acciones que liberen los espacios para la circulación de las personas que habitan en el área así como por todas aquellas que a diario transitan por ella, además de regular los usos de la zona de manera que estos no incidan de forma tan directa en los espacios públicos.

#### Aspecto Ambiental

Ambientalmente esta es una de las áreas más agresivas para el peatón de toda la avenida, a causa de la excesiva publicidad, la concentración vehicular en los extremos de la vía, acumulación de basura en las cunetas, encharcamientos en las intersecciones, el mal estado de los andenes y todos las barreras arquitectónicas que limitan la libre circulación de los usuarios, como consecuencia del aglutinamiento de los usos comerciales y de servicio.



Acústicamente, a pesar que existan muchos establecimientos comerciales y de servicio-ocio, la afectación sonora no es muy alta, ya que se identificaron muy pocos sitios en los cuales se genere una sonoridad secundaria, además que los establecimientos poseen en sus instalaciones las condiciones necesarias para que el sonido no escape de estas.

El sonido de los vehículos, en momentos pico si se vuelve un factor que afecta tanto a las personas que transitan, visitantes que se alojan en los hospedajes, como las personas que habitan el área, el poco espacio restante para circular más las paradas inadecuadas que realizan buses y taxis agudizan aun más la situación.

Visualmente, la contaminación existente en las edificaciones por elementos publicitarios, de protección solar, y de seguridad (verjas), al no tener ninguna relación entre sí, deterioran los niveles perceptivos del usuario, ya que estas no guardan una correspondencia entre sí, así como tampoco individualmente poseen una lógica de diseño integradora.

Los niveles térmicos se encuentran entre medio y bajo, ya que las alturas de los inmuebles no generan suficiente sombra sea por la mañana o por la tarde, por lo cual la incidencia solar es permanente, y al no haber elementos de protección solar en los andenes, como árboles, los niveles de deslumbramiento del concreto, la cerámica y el misma asfalto de la vía, se ven elevados.

### Encuestas Zona 2

#### Usuarios

Para la zona 2 se realizaron un total de 10 encuestas a usuarios de las cuales, el 60% corresponde a las edades entre los 11 y 30 años, el 30% entre los 31 y 50 y el 10% restante entre los 51 y 70 años. De estos el 50% posee estudios secundarios, 40% estudios universitarios y un 10% es analfabeto.

Lo anterior es un indicador del tipo de percepciones que los usuarios tendrán del espacio urbano, ya que la mayor parte de los consultados se encuentran en edades y con estudios en los cuales están desarrollando una visión crítica de los entornos en los cuales estos se ven inmersos, muchas veces siendo conscientes de las situaciones que ocurren en ellos, otras veces no.

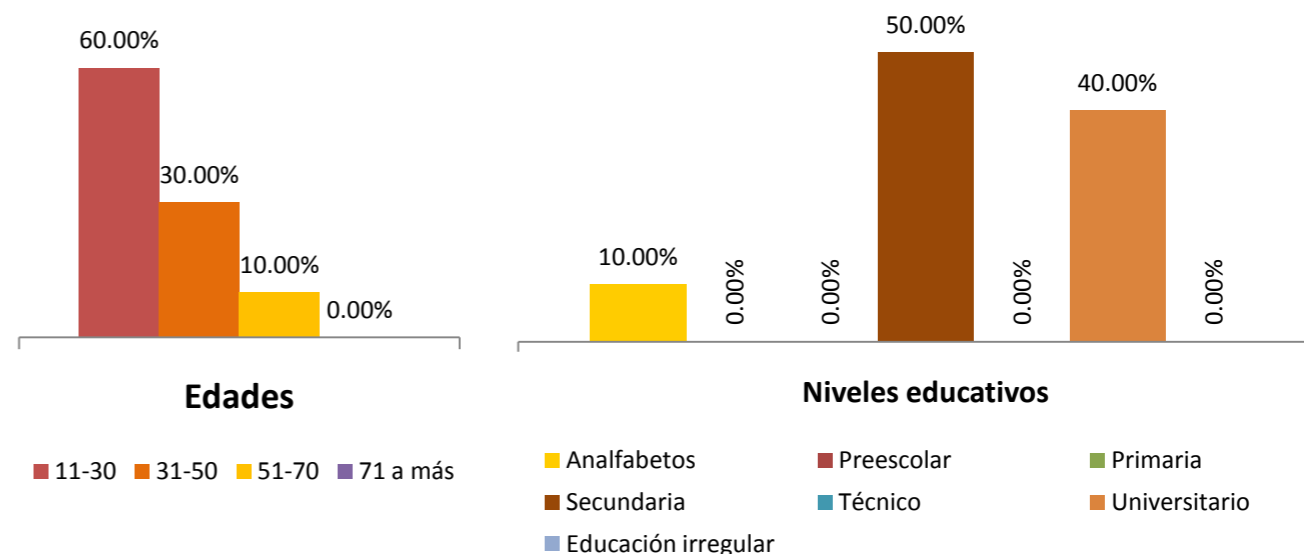


ILUSTRACIÓN 136. PORCENTAJES POR NIVELES ETARIOS PARA USUARIOS DE LA ZONA 2. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

ILUSTRACIÓN 135. NIVELES EDUCATIVOS PARA USUARIOS DE LA ZONA 2. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

Entre los lugares de habitación que indicaron los encuestados, el 50% son localidades que forman parte del área urbana, y el otro 50% son de otros municipios del departamento, o de lugares cercanos como Granada y Managua.

Las razones que estos respondieron, por las cuales utilizan esta zona de la avenida para transitar son las siguientes: 30% les sirve como conexión con algún punto de la ciudad, otro 30% para realizar compras, 30% por motivos de recreación – ocio, y solo un 10% indicó otras razones que no justificaron.

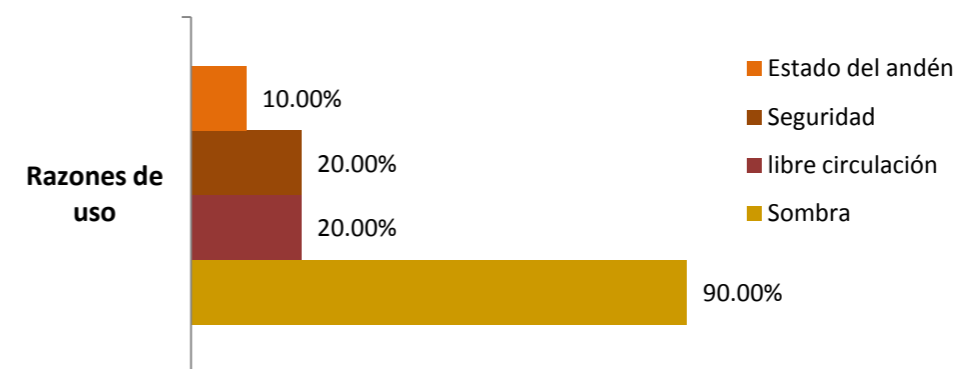


ILUSTRACIÓN 137. PORCENTAJES SEGÚN LAS RAZONES POR LAS CUALES, LOS USUARIOS UTILIZAN CUALQUIERA DE LOS ANDENES. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

Además el 70% de los entrevistados señaló que frecuentan la zona, al menos una vez por día, y un 30% de tres a más veces.

Ante la pregunta ¿qué andén utiliza frecuentemente?, estos respondieron: un 80% utiliza por las mañanas el andén este, y un 90% por las tardes utiliza el oeste, esto por razones de sombra en un 90%, 20% porque hay libre circulación, y seguridad en el espacio a transitar, y un 10% por tranquilidad.

Entre las sensaciones que los consultados adujeron perciben cuando transitan por la zona, un 40% perciben tranquilidad, 30% calor, 20% otras sensaciones, 10% ansiedad, peligro, seguridad y transitable respectivamente. Además definen a esta área con los siguientes indicativos: 80% dijo que la consideran comercial, 30% tranquila, 30% limpia, 20% segura, otro 20% la considera ruidosa, 10% transitada, accesible y sin árboles respectivamente. (Ver ilustración N°138)

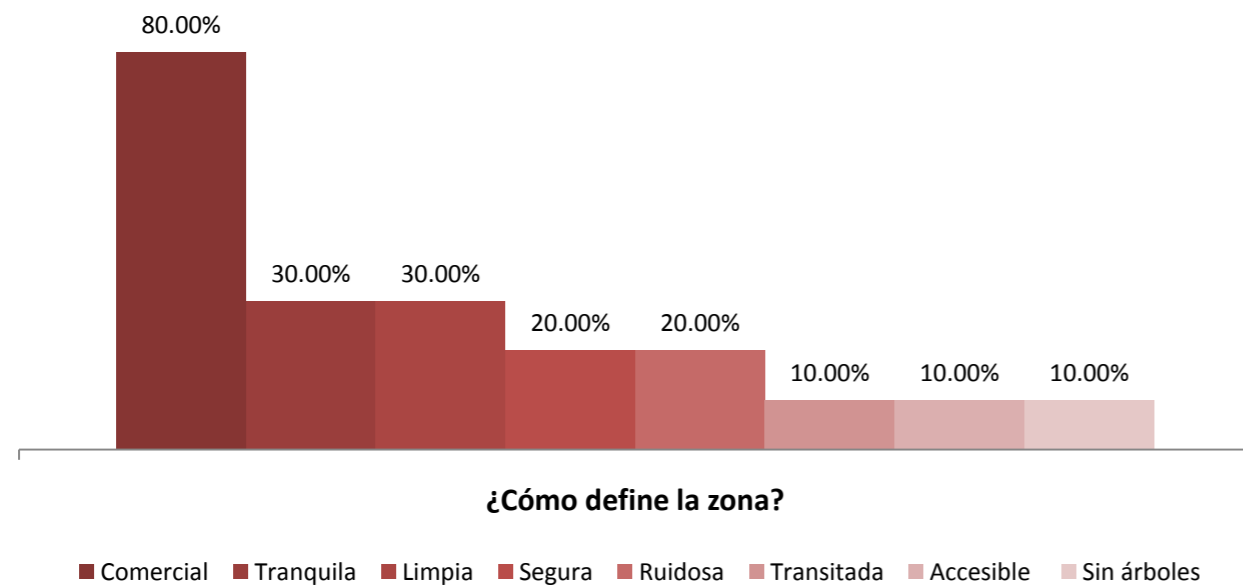


ILUSTRACIÓN 138. ADJETIVOS CON LOS QUE LOS USUARIOS DEFINEN A LA ZONA. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

Así entonces, se puede ver que muy pocas personas reconocen las problemáticas que se generan en el espacio, puesto que si perciben características más de forma y tangible, como la tipología de un sitio por sus usos, que de sensaciones que se generan en estos por los agentes que componen el medio, de esta manera pocas perciben el ruido, o las condiciones de accesibilidad, porque están acostumbradas a estas condiciones.

Sin embargo el 60% de los consultados consideran que entre las obras que deben mejorarse en esta zona de la avenida, están los andenes, otro 60% creen que debe ser la presencia de basureros en el área, 30% opinó que las áreas verdes son necesarias, 20% opinó por la regulación del tránsito vehicular, áreas de descanso e implementación de drenaje pluvial, y 10% indicó que sería conveniente ampliar los andenes y optimar el alumbrado público. (Ver ilustración N° 139)

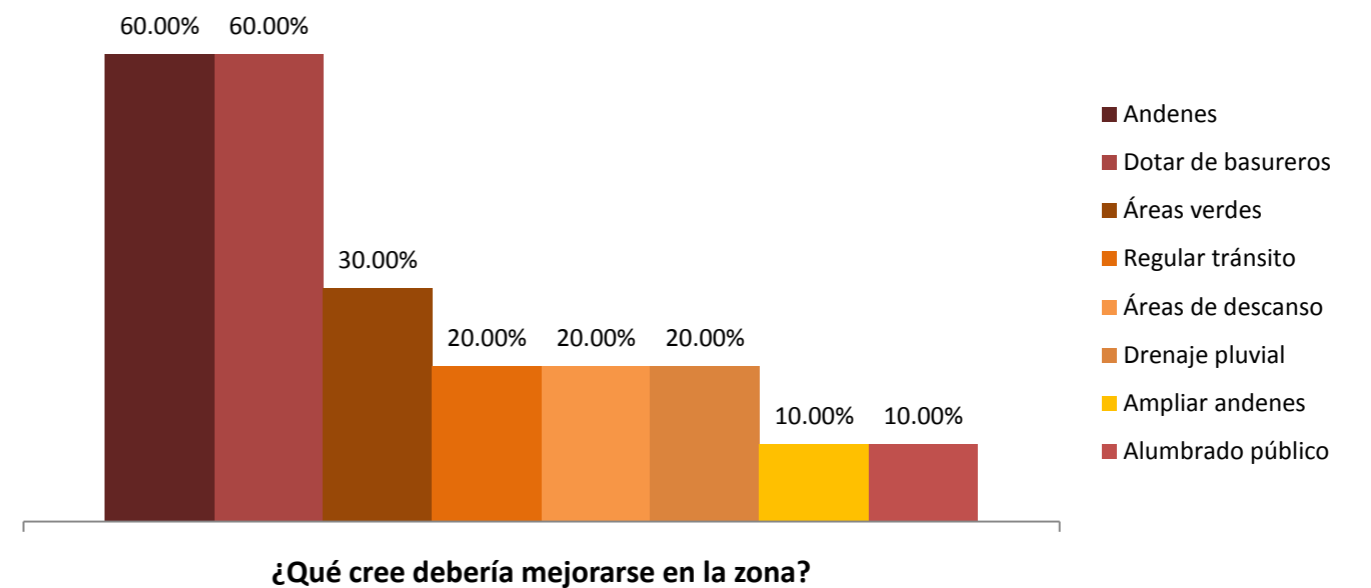


ILUSTRACIÓN 139. ELEMENTOS QUE LA POBLACIÓN ENCUESTADA CREE ES NECESARIO MEJORAR EN LA ZONA. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

### Viviendas

En el caso de las viviendas, fueron encuestadas un total de 10, de las cuales del 100% de las personas abordadas, el 50% se encuentran entre los 71 y más años de edad, seguido un 30% en el rango de los 11 a 30, 10% en los 31 a 50 y 51 a 70 años. De estos el 70% posee estudios universitarios y el restante 30% educación primaria.

De estas 10 familias abordadas, el 80% son de estructura nuclear, un 20% es extendida, con un promedio de 4 personas por vivienda. Estos datos nos indican que la zona 2 se encuentra respecto de la 1, más densamente poblada, sin embargo son promedios que permitirían poder aprovechar más los espacios y densificar el área.

Además es de destacar que la mitad de las personas entrevistadas sean mayores de 70 años, y estén dentro de una estructura nuclear, que puede ser un indicador que, la mayor parte de las familias que se encuentran en la zona, son personas de la tercera edad, que pueden estar acompañados en algunos de los casos por los hijos, o bien estos pueden estar habitando en otras áreas de la ciudad o fuera de esta.

Del total de estas viviendas el 100% son propias, y un 50% alquila alguno de los espacios del inmueble para alguna actividad de comercio o servicio, además el 70% de las familias tiene más de 20 años de vivir en esta ubicación, 20% entre los 10 y 20 años, y solo un 20% de 1 a 2 años.

El 80% de las familias posee al menos un tipo de medio de transporte, del cual un 60% corresponde a automóviles, de los cuales el 40% son vehículos livianos y 20% otro tipo de automotor, como: microbuses, minivan, entre otros; y un 40% posee bicicletas. De este total de viviendas que cuentan con vehículos, el 60% no posee garaje, sin embargo un 83.33% de estos alquilan un lugar en estacionamientos públicos, el restante los estaciona en la calle frente a sus inmuebles.

Para el 60% de estas personas consultadas opinan que el tránsito vehicular les afecta en su diario quehacer, siendo el ruido con un 70% de la opinión el aspecto que más les causa inconvenientes, y un 30% la inseguridad para transitar en la vía.

Por lo que consideran que en la zona las cosas que se deberían mejorar son las siguientes: para el 70% del total de consultados deben optimizarse los andenes, un 60% indica que la regulación del tránsito, 50% opina que deben crearse parqueos, arborizar y ver el alcantarillado, 40% cree que deben regularse los rótulos, 20% la seguridad y un 10% liberar los andenes de obstáculos. (Ver ilustración N° 140)

En estas opiniones puede verse como las personas, debido a sus estudios son más conscientes de los problemas que se encuentran en su entorno, por lo cual, mientras mejor sean sus niveles de educación será más crítico de las situaciones que ocurren en su medio, y que lo afectan.

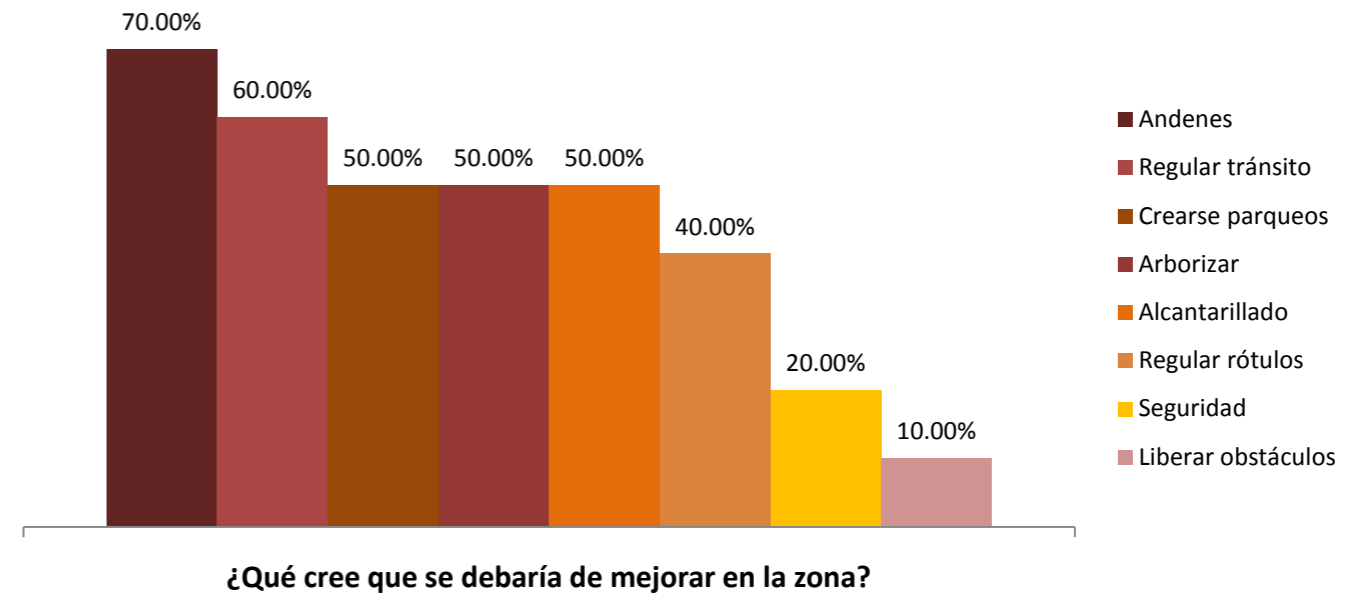


ILUSTRACIÓN 140. ASPECTOS QUE LAS PERSONAS QUE HABITAN EN LA ZONA, CREEN QUE DEBEN MEJORARSE EN ELLA. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

Además las personas al preguntárseles, ¿con qué palabras definirían la zona?, estas contestaron, para un 90% es ruidosa, 80% transitada y comercial, un 60% indicó que no tiene árboles, 50% iluminada, 40% dijo que es dinámica, 30% señaló que es limpia, accesible, desordenada, 20% segura, ordenada, angosta, sucia, y un 10% marcó insegura, soleada y aburrida.

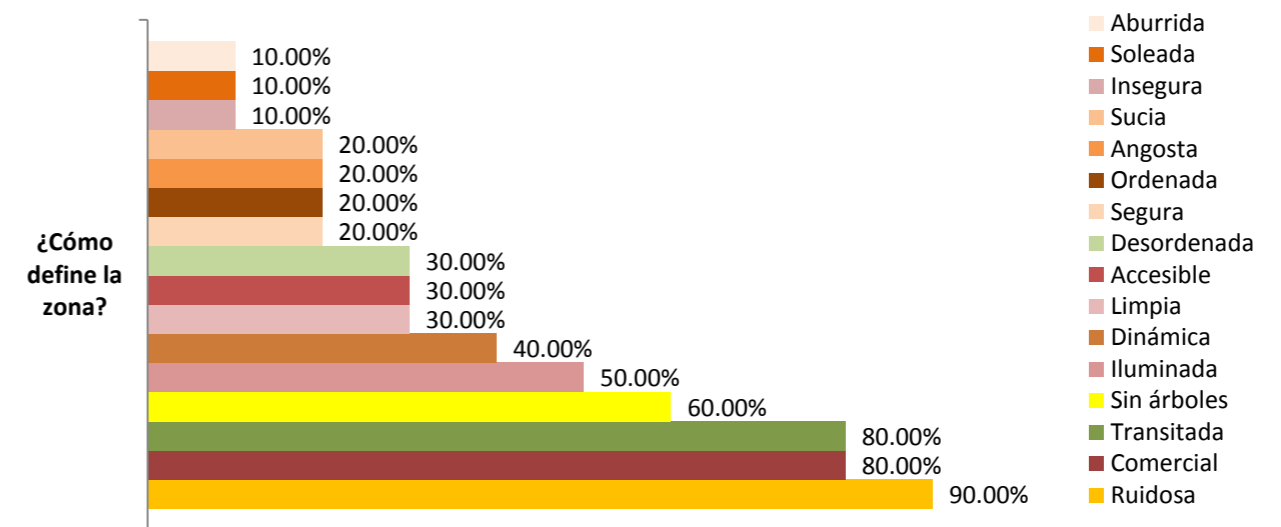


ILUSTRACIÓN 141. PALABRAS CON LAS QUE LOS HABITANTES DE LA ZONA 2 LA DEFINIERON. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.



Así pues los porcentajes más altos coinciden con las características que se describieron en el análisis urbano del espacio, en la cual el uso del mismo, denota muchos comportamientos subsecuentes y que en este caso las personas que habitan el área los identifican.

#### Establecimientos comerciales y de servicio

Para la zona 2, se estableció realizar un total de 15 encuestas a establecimientos comerciales y de servicio, debido a que es la zona que alberga más usos de este tipo, sin embargo solamente 12 accedieron responder a las preguntas.

De la muestra el 41.67% posee menos de dos empleados, 25% de 2 a 5, y de 5 a más, y el 8.33% restante más de 10, lo que indica que el tipo de empresa que se puede identificar en la zona es micro y pequeña, basados en el número del personal.

El 41.67% señaló además que, perciben diariamente de 20 a 50 usuarios y de 50 a más, el 8.33% dijo que menos de 20. De los 12 establecimientos consultados, el 66.67% alquila el espacio en cual se encuentra ubicado, el restante 33.33% es propio, este dato es importante ya que indica que aun en la zona, los bienes inmuebles pertenecen a personas que podrían volver habitar la zona.

Además el 33.34% tienen más de 10 años de estar ubicados en la misma área, el 16.66% de 2 a 10 años, 33.33% de 1 a 2 años, y el 16.67% tiene menos del año. Con estos datos se puede observar de forma general el comportamiento de estos usos, en el cual menos del 50% ha logrado permanecer en la zona por más tiempo, y más del 60% tiene menos de 10 años. El 66.66% son negocios familiares/independientes, y 16.67% sucursales y sede matriz, respectivamente.

El 41.67% posee al menos un medio de transporte particular por parte del establecimiento, de los cuales el 80% corresponde a vehículos livianos y 20% a otros, para este caso un microbús. De los empleados el 25% también posee al menos un medio en que transportarse, en un 100% poseen motocicleta, 66.67% bicicleta, y un 33.33% vehículo liviano.

Sin embargo, ninguno de los establecimientos posee área de garaje, por lo cual estos son estacionados en la calle, frente a sus instalaciones, restando espacio de circulación para

aquellos que ingresan a la ciudad por la avenida. Estos deben de ubicarse en las calles secundarias, para que no interrumpan el flujo vehicular, y no se creen los conflictos en la zona.

La atención prestada a los consumidores es de un 66.67% durante toda la semana y 33.33% es de lunes a sábado, en un horario promedio de 10 ½ horas, entre las 8:30 a 7:00 pm, por lo cual se puede establecer que es una zona dinámica, que se encuentra en actividad durante todo el día.

Las personas de los distintos establecimientos consultados, a la pregunta de ¿qué cosas debía de mejorarse en la zona?, respondieron: el 66.67% señaló que se deben crear parqueos, el 50% manejo de desechos, un 41.67% indicó seguridad, arborización, alcantarillado, 33.33% los andenes, y regulación del tránsito, 25% el mantenimiento de las edificaciones, el restante 16.67% librar el paso de obstáculos y regular los rótulos. (Ver ilustración N° 142)

Es claro, como para estos, es importante el crear condiciones para un mejor provecho de sus negocios, y luego en porcentajes menores, aquellos elementos que generan bienestar a los usuarios.

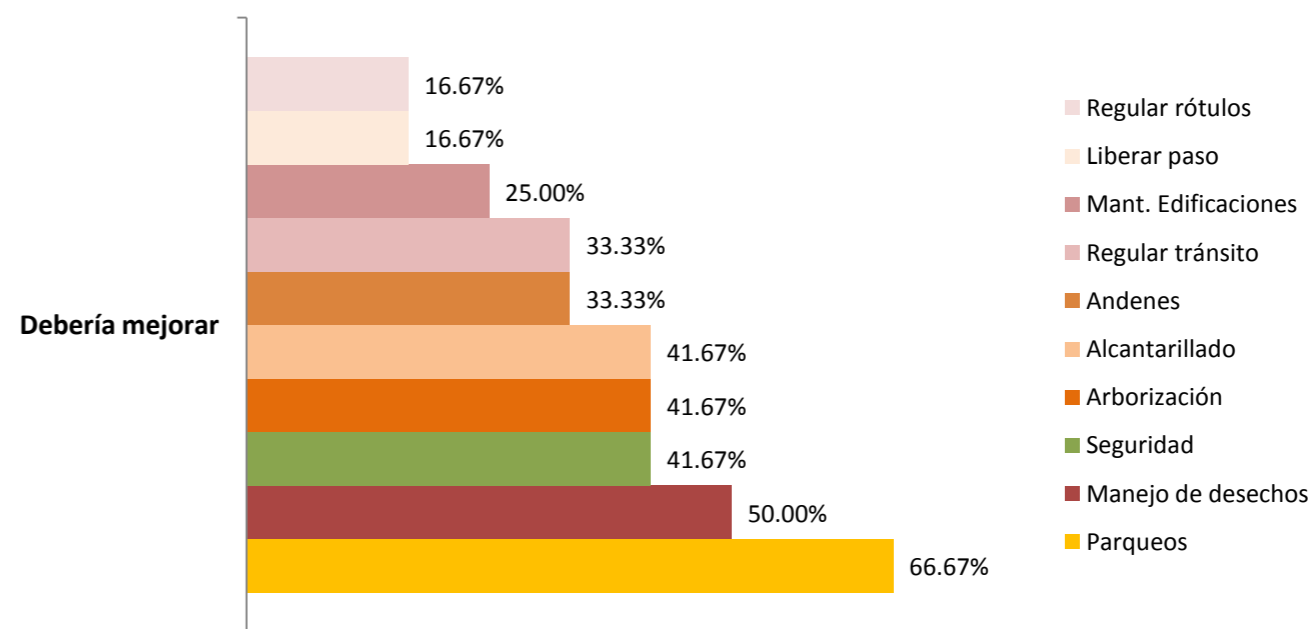


ILUSTRACIÓN 142. PORCENTAJES DE LOS ASPECTOS QUE PARA LAS PERSONAS ABORDADAS EN LOS COMERCIOS Y SERVICIOS, CONSIDERAN DEBEN MEJORAR EN LA ZONA. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

## Simulación

Al caminar por esta zona, las percepciones que se tienen varían según las áreas por las cuales se transitan, así pues en las manzanas 05 y 06, en los límites con la zona 1, el ambiente se vuelve más saturado, y pesado por todos los elementos que se conjugan en el espacio, los vehículos estacionados por el semáforos, los que se estacionan en uno de los extremos de la vía.

Los rótulos de los establecimientos comerciales y de servicios que se concentran también en esta parte de la zona, los andenes con barreras arquitectónicas, y la sonoridad que se genera en alguna de las tiendas cercanas crea un ambiente incómodo para el que lo transita, sin embargo a medida que este se aleja y dirige hacia el norte, las emociones van cambiando un poco.

A medida que se aleja de los límites con la zona 1, se percibe más tranquilidad en el medio, existe menos contaminación visual, empero se observan algunos elementos físicos, como baldíos, ruinas y obstáculos en el espacio de circulación que distorsionan un poco la imagen del área, auditivamente es menos agresivo.

Continuando hacia el norte, en las manzanas 07 y 08, es el área de mayor pasividad, se perciben muy pocos rótulos, el área de rodamiento se maneja despejada generalmente, la circulación peatonal posee una intensidad media, ya que los usos facilitan a que la persona no permanezca y continúe su itinerario, esto pese a que se encuentren las ruinas del teatro González que ejercen influencia en el medio y los transeúntes, no significan mayor elemento para restarle a la sensación de tranquilidad percibida.

Al entrar en contacto con las manzanas 09 y 10, las percepciones empiezan a variar ya que, la sonoridad generada por los establecimientos comerciales se vuelve más constante, y de cierta manera la actividad personal se torna acelerada por los elementos del entorno que interactúan con las personas que a diario transitan el área.

Estos elementos son, la contaminación visual por elementos publicitarios, concentración vehicular, sonoridad secundaria, barreras arquitectónicas en los andenes, consecuencia de los altos índices de uso comercial y de servicio.

Sumado a que el comercio y los servicios generan que las personas que hacen uso de estos estacionen sus vehículos, bicicletas o motos en ambos extremos de la vía, las personas hacen mal uso del transporte público, ya que en cualquier momento estos realizan paradas de buses o taxis en distintos puntos de la avenida que no están destinados para estas acciones, sin importar que estas interrumpen el tránsito que circula diariamente.

Por lo tanto en horas pico, y fines de semana por las noches, esta es una de las zonas en las que se percibe mayor agitación de toda la avenida, por la cantidad de vehículos que se concentran así como la conjunción de todos los elementos que componen el medio que se han mencionado.

En el aspecto social, se simuló la actividad de realizar alguna actividad social durante la noche en un establecimiento que ofrece el servicio de bar, identificándose que es en este tipo de lugares son en los cuales las personas realizan una mayor actividad de interacción e intercambio. En algunos casos esta se traslada a las áreas de circulación peatonal.

Es evidente la tendencia, que al transitar la zona durante las mañanas y tarde siempre se busca el caminar por las áreas donde existan las mejores condiciones de confort climático, es decir donde exista sombra, a pesar que físicamente no sean adecuados para transitar, en ocasiones teniendo que bajar de los andenes para caminar por la vía.



## Observación

Se pudo observar que el comportamiento de las personas al caminar por las distintas áreas que componen la zona, está en dependencia de los factores ambientales de soleamiento, ya que estos siempre buscan caminar bajo la sombra, a como con claridad se puede ver en los porcentajes obtenidos de las encuestas, poco importan las condiciones físicas de los andenes y los factores agresivos como la sonoridad generada por establecimientos.

La preferencia en los espacios siempre es de los vehículos, el peatón es visto siempre en un segundo plano, y esto por conductas creadas por ellos mismos, que conciben de esta manera el funcionamiento de las ciudades, pueden reconocer, como el caso de los habitantes de la zona, que el ruido y el tránsito es un factor que deteriora sus modos de vida, sin embargo ven como un problema el que a estos se les dificulte su libre movilización.

Las personas caminan siempre por la zona, sin reconocer los espacios y las sensaciones que estos les generan, de cierta manera, ya sea por factores de costumbre o ignorancia, estos no se hacen conscientes de las cosas que suceden a su alrededor en los ambientes que estos transitan cuando van de un lugar a otro a hacer uso de los servicios, comercio e instituciones que se ubican a lo largo de la zona.

### 6.3.1. Síntesis del Diagnóstico Zona 2

Aspectos	Positivo	Negativo
Análisis Urbano 	<b>Formales</b> Inmueble con características patrimoniales, a rescatar. Altura de edificaciones antiguas, puede permitir el crecimiento vertical de las más bajas. Vacíos identificados pueden ser utilizados para propuestas unificadoras. Características formales de la arquitectura de la zona, aun permite distinguir el proceso histórico de crecimiento de la ciudad.	Predominio de arquitectura vernácula, sin ningún tipo de elemento unificador. Pérdida de armonía y continuidad en las propuestas, debido a las alturas, texturas, publicidad, vanos, etc. Uso excesivo de verjas en las edificaciones. Pérdida de los elementos arquitectónicos de las edificaciones con carácter patrimonial. Mal uso de color en las propuestas arquitectónicas.
	<b>Funcionales</b> 	4.87% del total de lotes son baldíos, pueden ser utilizados para aplicar políticas de consolidación urbana y densificación habitacional.

Aspectos	Positivo	Negativo
Sociales 	Identificados 4 puntos de encuentro, puestos informales de venta, de pan caseros, dulces típicos. Además de 3 sitios en el que se genera intercambio social, este tipo de actividad social debe de rescatarse.	Los puntos de encuentro social identificados no poseen las condiciones necesarias para ofrecer su servicio a los usuarios de la zona, más bien dañan la imagen de esta.
Espaciales 	El 90.25 % de los andenes está libre de escalones o rampas. El 68.54% de los andenes se encuentran entre buen y regular estado. El 2.6 % de los andenes no tiene algún tipo de recubrimiento.	Los elementos publicitarios saturan algunas áreas de la zona, interrumpen el libre paso de los peatones, junto con rampas mal ubicadas y mal dimensionadas, y áreas verdes. Puesto de comercio informal, estacionamientos para bicicletas obstaculizan circulación peatonal. Falta de señalética (vertical y horizontal) en toda la zona. No control de estacionamientos en la vía pública. Concentración vehicular.
Ambientales 	Alturas de inmuebles generan sombra en las áreas de circulación peatonal. (Principalmente por la tarde). Presencia de algunos elementos verdes. Poca presencia de basura.	Contaminación sonora por bares, discos, y establecimientos de comercio o servicio que utilizan altavoces para publicitarse. Ruinas del teatro González, disminuye el confort, térmico y visual, propicia la generación de basura y focos de insalubridad. Encharcamiento en las intersecciones. Concentración vehicular, sobre todo transporte urbano colectivo, alta sonoridad vehicular. Árboles ubicados en los andenes, por sus raíces y cercanía a inmuebles pueden dañar las bases de estos.

TABLA 20. SÍNTESIS DE LOS ASPECTOS ANALIZADOS EN LA ZONA 2. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.



Aspectos	Positivo	Negativo	
Encuestas	<b>Usuarios</b>	<p>70% de los usuarios transitan a diario la zona.</p> <p>80% perciben la zona como comercial.</p> <p>60% de los usuarios opinan que deben mejorarse los andenes, y dotar el área de basureros.</p>	<p>40% indicó que es tranquila y 20% creen que es ruidosa, índices de baja percepción de problemas.</p> <p>6.67% de los usuarios utilizan los andenes según el estado que presentan estos.</p> <p>Solo 20% creen es necesario regular el tránsito.</p>
	<b>Viviendas</b>	<p>El 100% de las viviendas son propias, y de estas, el 70% de las familias tienen más de 20 años viviendo en la zona.</p> <p>40% de las viviendas poseen bicicletas.</p> <p>El promedio de habitantes por vivienda es de 4 personas, representa espacio subutilizado, baja densidad.</p> <p>83.33% de los que no cuentan con garaje, alquilan en un estacionamiento público.</p> <p>60% ven al tránsito como un problema, y un 70% dicen que el ruido les afecta su modo de vida.</p> <p>90% de los consultados definen la zona como ruidosa.</p> <p>Un 70% cree que se deben de mejorar los andenes y un 60% regular el tránsito.</p>	<p>50% de las personas encuestadas se encuentran en el grupo etario de los 71 a más años.</p> <p>El promedio de habitantes por vivienda es de 4 personas, representa espacio subutilizado, baja densidad.</p> <p>El 60% posee vehículos y solo el 40% tiene espacios de garaje.</p>

Encuestas	<b>Comercios - servicios</b>	<p>El 100% se encuentra entre micro y pequeña empresa.</p> <p>66.67% de los establecimientos alquilan los espacios en donde se ubican.</p> <p>66.66% son empresas familiares.</p> <p>Del total, el 66.67% posee bicicletas entre sus medios de transporte.</p> <p>El 80% atiende durante toda la semana, con una norma horaria promedio de 12 horas, entre las 7:00 am y 11:00 pm.</p> <p>80% de los consultados creen deben de mejorarse los andenes.</p>	<p>El 66.67% posee vehículos, entre establecimientos y empleados.</p> <p>100% de estos estacionan sus vehículos y motos en la calle.</p> <p>Para el 66.67% de los encuestados, creen que es necesaria la creación de parqueos en la avenida.</p>
	<b>Simulación</b>	<p>La tendencia es buscar protección contra el asoleamiento de la calle, utilizar los andenes que estén bajo sombra.</p> <p>Partes de la zona se pueden percibir un poco tranquilas, a pesar de que algunos elementos no favorezcan a ello.</p>	<p>El ambiente genera incomodidad, agitación, aceleración en las personas.</p> <p>La sonoridad es un factor que afecta mucho a los que habitan en la zona, así como para los que utilizan la vía.</p> <p>No existen regulaciones para el tránsito vehicular, sobre todo en horas pico, los usos saturan más.</p> <p>A pesar de las proporciones de los andenes, estos no poseen las condiciones para circular libremente.</p>
<b>Observación</b>	<p>La mayoría de peatones buscan los espacios que se encuentren bajo sombra.</p> <p>Los establecimientos comerciales y de servicio, dinamizan la zona y generan un tipo de intercambio social en sus espacios.</p>	<p>Pocas personas perciben con las problemáticas de la zona, no son conscientes de las sensaciones generadas por los espacios donde circulan.</p> <p>No se practican normas de circulación debidas, peatones como vehículos, por lo que se crean conflictos debido a la confluencia de estos en el área.</p> <p>Los usuarios caminan rápido, sin reconocer el espacio, no atienden a los problemas que hay en la zona por donde transitan.</p>	

TABLA 21. SÍNTESIS DE CRITERIOS POSITIVOS Y NEGATIVOS OBTENIDOS DE LOS PROCESOS DE ENCUESTAS, SIMULACIÓN Y OBSERVACIÓN. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

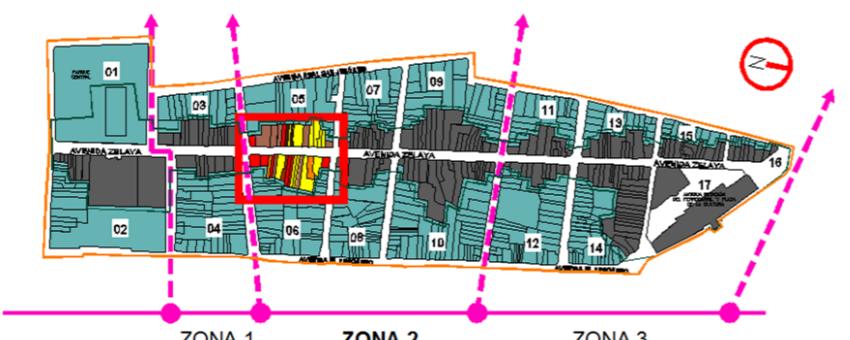

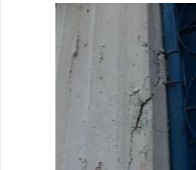

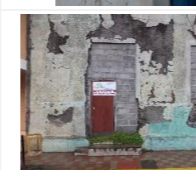
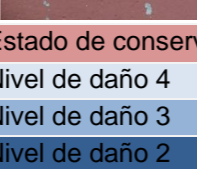
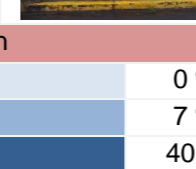
ZONA 2	M5-M6	M7-M8	M9-M10				
				ZONA 1	ZONA 2	ZONA 3	
Manzana 05	Descripción Constructiva		Estado de conservación				
	Pared	Adobe	3.84%	Nivel de daño 4	17%		
		Taquezal	23.08%	Nivel de daño 3	25%		
		Mampostería	73.08%	Nivel de daño 2	50%		
		Mixto	0%	Nivel de daño 1	8%		
	Lesiones			Fotos			
	Físicas	Humedad Capilar	x				
		Humedad de filtración					
		Erosión	x				
	Mecánicas	Suciedad	x				
		Grietas	x				
		Fisuras	x				
	Químicas	Desprendimiento	x				
		Eflorescencia	x				
		Oxidación	x				
Organismos		x					

TABLA 22. DIAGNÓSTICO PRELIMINAR DEL ESTADO DE CONSERVACIÓN DE LOS INMUEBLES DE LAS MANZANAS 05 Y 06. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

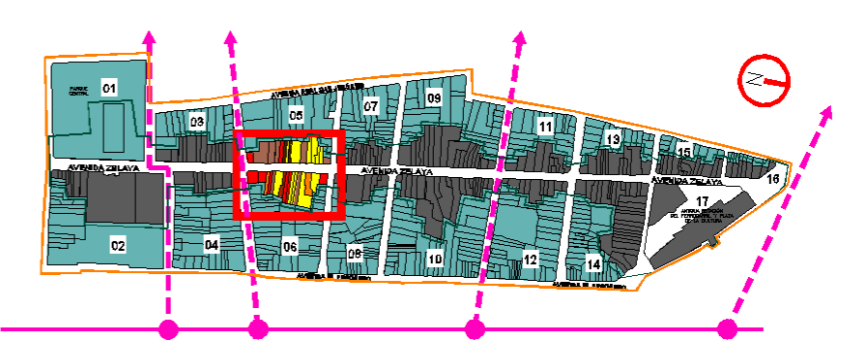


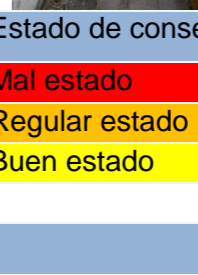
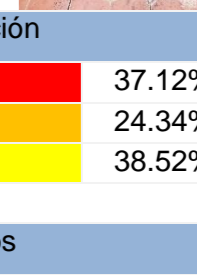


ZONA 2	M5-M6	M7-M8	M9-M10				
				ZONA 1	ZONA 2	ZONA 3	
Manzana 05	Descripción Constructiva		Estado de conservación				
	Piso	Cerámica	11%	Mal estado	54.14%		
		Ladrillo	81%	Regular estado	34.73%		
		Concreto	0%	Buen estado	11.13%		
		Tierra	8%				
	Lesiones			Fotos			
	Físicas	Erosión	x				
		Suciedad	x				
	Mecánicas	Grietas	x				
		Fisuras	x				
		Desprendimiento	x				
	Químicas	Eflorescencia	x				
		Organismos	x				

TABLA 23. DIAGNÓSTICO PRELIMINAR DEL ESTADO DE CONSERVACIÓN DE ANDENES, MANZANAS 05 Y 06. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.



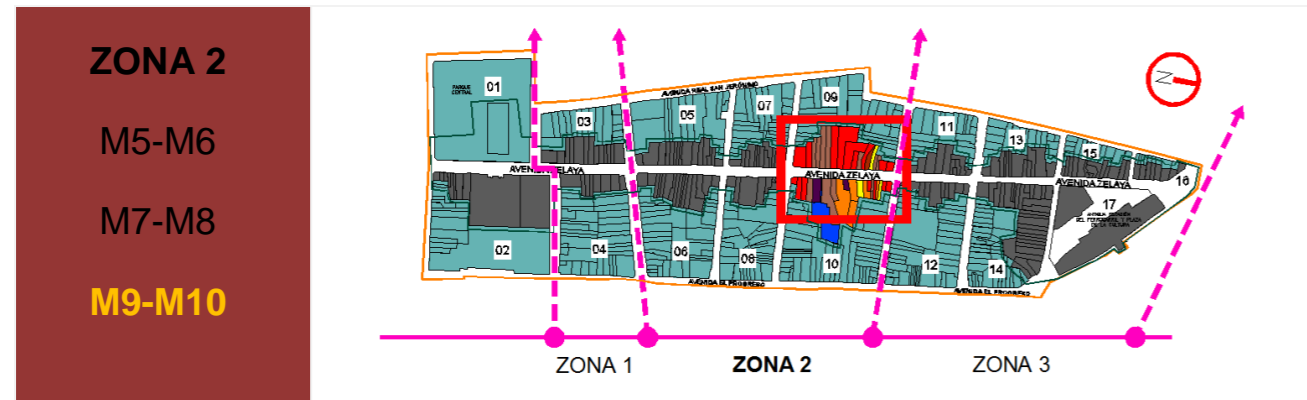
ZONA 2 M5-M6 M7-M8 M9-M10							
	ZONA 1		ZONA 2		ZONA 3		
Manzana 07	Descripción Constructiva		Estado de conservación				
	Pared	Adobe	27.27%	Nivel de daño 4			36.37%
		Taquezal	54.54%	Nivel de daño 3			63.63%
		Mampostería	0%	Nivel de daño 2			0%
		Mixto	18.19%	Nivel de daño 1			0%
	Lesiones		Fotos				
	Físicas	Humedad Capilar					
		Humedad de filtración					
		Erosión					
	Mecánicas	Suciedad	x				
Grietas							
Fisuras		x					
Químicas	Desprendimiento	x					
	Eflorescencia						
	Oxidación						
Manzana 08	Descripción Constructiva		Estado de conservación				
	Pared	Adobe	0 %	Nivel de daño 4			14.28%
		Taquezal	0%	Nivel de daño 3			57.14 %
		Mampostería	100%	Nivel de daño 2			14.28 %
		Mixto	0%	Nivel de daño 1			14.28%
	Lesiones		Fotos				
	Físicas	Humedad Capilar	x				
		Humedad de filtración					
		Erosión	x				
	Mecánicas	Suciedad	x				
Grietas		x					
Fisuras		x					
Químicas	Desprendimiento	x					
	Eflorescencia	x					
	Oxidación						
Organismos							

TABLA 24. DIAGNÓSTICO PRELIMINAR DEL ESTADO DE CONSERVACIÓN DE LOS INMUEBLES DE LAS MANZANAS 07 Y 08.  
 FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

ZONA 2 M5-M6 M7-M8 M9-M10							
	ZONA 1		ZONA 2		ZONA 3		
Manzana 07	Descripción Constructiva		Estado de conservación				
	Piso	Cerámica	31%	Mal estado			0%
		Ladrillo	69%	Regular estado			69%
		Concreto	0%	Buen estado			31%
		Tierra	0%				
	Lesiones		Fotos				
	Físicas	Erosión	x				
		Suciedad	x				
		Grietas	x				
	Mecánicas	Fisuras	x				
Desprendimiento		x					
Eflorescencia		x					
Químicas	Organismos	x					
Manzana 08	Descripción Constructiva		Estado de conservación				
	Piso	Cerámica	12%	Mal estado			58%
		Ladrillo	88%	Regular estado			42%
		Concreto	0%	Buen estado			0%
		Tierra	0 %				
	Lesiones		Fotos				
	Físicas	Erosión	x				
		Suciedad	x				
		Grietas	x				
	Mecánicas	Fisuras	x				
Desprendimiento		x					
Eflorescencia		x					
Químicas	Organismos	x					

TABLA 25. DIAGNÓSTICO PRELIMINAR DEL ESTADO DE CONSERVACIÓN DE ANDENES, MANZANAS 07 Y 08. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.



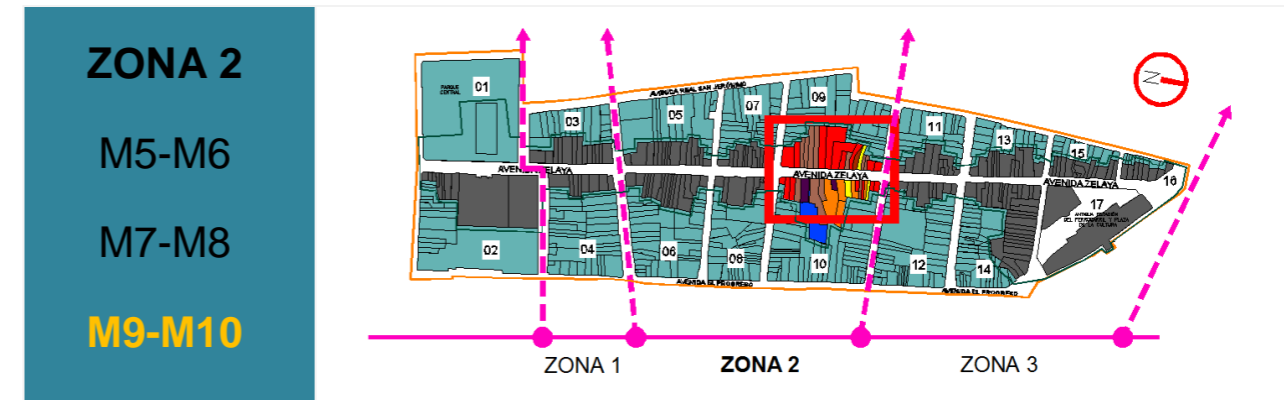


Manzana 09	Descripción Constructiva		Estado de conservación	
	Pared	Adobe	0 %	Nivel de daño 4
Taquezal		0 %	Nivel de daño 3	66.67%
Mampostería		100%	Nivel de daño 2	16.66%
Mixto		0%	Nivel de daño 1	0%
Lesiones		Fotos		
Físicas	Humedad Capilar	x		
	Humedad de filtración			
	Erosión			
Mecánicas	Suciedad	x		
	Grietas			
	Fisuras	x		
Químicas	Desprendimiento	x		
	Eflorescencia			
	Oxidación	x		
	Organismos			

Manzana 10	Descripción Constructiva		Estado de conservación	
	Pared	Adobe	5.56%	Nivel de daño 4
Taquezal		22.22%	Nivel de daño 3	55.56 %
Mampostería		72.22%	Nivel de daño 2	0 %
Mixto		0%	Nivel de daño 1	5.56%
Lesiones		Fotos		
Físicas	Humedad Capilar	x		
	Humedad de filtración			
	Erosión			
Mecánicas	Suciedad	x		
	Grietas			
	Fisuras	x		
Químicas	Desprendimiento	x		
	Eflorescencia			
	Oxidación	x		
	Organismos			

TABLA 26. DIAGNÓSTICO PRELIMINAR DEL ESTADO DE CONSERVACIÓN DE ANDENES, MANZANAS 09 Y 10. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.



Manzana 09	Descripción Constructiva		Estado de conservación	
	Piso	Cerámica	5%	Mal estado
Ladrillo		87%	Regular estado	59%
Concreto		8%	Buen estado	5%
Tierra		%		
Lesiones		Fotos		
Físicas	Erosión	x		
	Suciedad	x		
Mecánicas	Grietas	x		
	Fisuras	x		
Químicas	Desprendimiento	x		
	Eflorescencia	x		
	Organismos	x		

Manzana 10	Descripción Constructiva		Estado de conservación	
	Piso	Cerámica	20%	Mal estado
Ladrillo		64%	Regular estado	38%
Concreto		10%	Buen estado	20%
Tierra		6%		
Lesiones		Fotos		
Físicas	Erosión	x		
	Suciedad	x		
	Grietas	x		
Mecánicas	Fisuras	x		
	Desprendimiento	x		
Químicas	Eflorescencia	x		
	Organismos	x		

TABLA 27. DIAGNÓSTICO PRELIMINAR DEL ESTADO DE CONSERVACIÓN DE ANDENES, MANZANAS 09 Y 10. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

**PLANO DIAGNÓSTICO ZONA 2 -  
MANZANAS 05 Y 06**

**PLANO DIAGNÓSTICO ZONA 2 -  
MANZANAS 07 Y 08**



**PLANO DIAGNÓSTICO ZONA 2 -  
MANZANAS 09 Y 10**

**PLANO SÍNTESIS DIAGNÓSTICO**  
**ZONA 2**

#### 6.4. Diagnóstico Zona 3

A continuación se presenta el diagnóstico obtenido de la aplicación de la zona 3, compuesta por las manzanas 11, 12, 13, 14, 15 y 16. Para su análisis se abordarán por pares de manzanas, para esta zona serán tres.

##### Análisis Urbano – Manzanas 11 y 12

###### Aspecto Formal

Las relaciones de macizo-vano correspondientes a la manzana 11 y 12, son los siguientes: 76.52% macizo, 23.48% vano; 81.37% y 18.63% respectivamente. (Ver plano N° 22)

En la manzana 11, se identifica un desequilibrio en la lectura del macizo debido a la concentración de masa constructiva en la zona izquierda por la agrupación de edificios de dos plantas y de gran altura, con respecto a los vanos se observa una discrepancia en la continuidad morfológica tanto por su dimensionamiento así como en la configuración que presentan, además que no se conserva una línea horizontalidad con respecto a la altura de puertas y ventanas ya que algunas aún conservan un referente estilístico de su arquitectura original (Ver ilustración N° 143).

En el caso de la manzana 12, la lectura en la continuidad de los elementos sólidos se rompe debido a la interrupción ocasionada por el tipo de material del límite perimetral de una vivienda, el cual está compuesto por láminas de zinc. De forma general se puede percibir que existe una concentración de vanos en las edificaciones que se encuentran en el centro de la lectura en la fachada debido a sus dimensiones y cantidad por edificación.

El ritmo que prevalece en ambos conjunto es el alterno, y se articula de manera mixta, ya que las intervenciones que la población realiza en la infraestructura es discontinua y sin armonía entre las características constructivas y compositivas de las edificaciones, ocasionando discontinuidad en las alturas y los elementos arquitectónicos .

De los elementos que articulan los conjuntos 11 y 12, el 60 % corresponde a Fascias, seguido de zócalos con el 60 %. La contaminación visual se presenta mediante rótulos pintados en las

paredes de las edificaciones comerciales y de servicio que no impiden la circulación peatonal pero si ocasiona un detrimento en la estética arquitectónica de la infraestructura.

Los referentes estilísticos observados fueron los siguientes: el 95 % corresponde a propuestas vernáculas, el 5% neoclásica.

Dentro de la policromía encontrada en estas dos manzanas, se identifican las pigmentaciones cálidas y colores vivos y saturados en algunos de los inmuebles comerciales utilizados en las rotulaciones y zócalos. De manera general se observa mayor atención visual en las edificaciones cercanas a las esquinas debido a la utilización de los colores fuertes y llamativos.



ILUSTRACIÓN 143. LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO MANZANA 11. EN ROJO SE MARCA EL RITMO, VERDE LAS ARTICULACIONES. LAS FLECHAS CORRESPONDEN A LA ALTURAS ENTRE ALGUNAS EDIFICACIONES. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.



ILUSTRACIÓN 144. LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO MANZANA 12. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

###### Aspecto funcional

Para las manzanas 11 y 12, el 40 % de usos en sus inmuebles pertenece a servicio, seguido del 30 % de uso mixto, luego de uso habitacional con 20 % y un 10% es comercio.

Uno de los elementos que se identifican en estas manzanas es la concentración de inmuebles que prestan servicio entre ellos hospedajes y laboratorios seguido de viviendas que llevan simultáneamente su uso habitacional y comercial.

###### Aspecto social

En el recorrido de estas manzanas no se identificaron sitios donde haya presencia de comercio informal o lugares donde el usuario haga alguna estancia y haya interacción entre los peatones



o la población que habita en esa área, generalmente no se presenta un ambiente que atraiga al peatón a realizar un intercambio social entre sí.

#### Aspecto espacial

El recorrido que realiza el peatón es lineal y el uso del andén corresponde a la hora del día en que este se encuentre afectado por el sol. Los andenes en su mayoría están recubiertos de ladrillo y durante el trayecto se presenta tramos en mal estado que interrumpen la libre circulación y obligan a peatón a tener que circular por la calle, siendo esto un obstáculo o peligro para el transeúnte con dificultades de movilidad.

. Los soportes de rótulos publicitarios están adosados a las paredes de las edificaciones por lo cual no generan un obstáculo al circular pero los postes para el tendido eléctrico que se encuentran ubicados en la manzana 12 son elementos que inciden e interrumpen los espacios del recorrido peatonal, adicionando a esto que el 8.7 % pertenece a escalones de acceso a las edificaciones y el 91.3% de rodeo.

Entre el mobiliario urbano identificado se encuentran 4 postes de luz localizados en el andén este, rampas de acceso en tres de las esquinas las cuales no funcionan adecuadamente, un basureo en mal estado que se localizado en el andén oeste, una banca en el acceso del Hotel Mareda's INN y un rotulo de la alcaldía promoviendo la higiene del lugar.

En la vía de esta área se genera una concentración vehicular en el andén oeste debido a que es utilizado para estacionamiento sin ningún control ni regulación.

#### Aspecto Ambiental

En esta área se generan problemáticas visuales como encharcamientos en las intersecciones, el deterioro del estado físico en los andenes y barreras arquitectónicas que limitan la libre circulación de los usuarios.

Acústicamente, la afectación sonora se categoriza en un nivel medio, ya que no se identificaron sitios en los cuales se genere una sonoridad secundaria de parte de los establecimientos comerciales, sin embargo se percibe la sonoridad vehicular a las horas del día de mayor flujo de vehículos livianos y buses que acceden a la ciudad.

Los niveles térmicos se encuentran entre óptimo y medio, ya que las alturas de los inmuebles generan suficiente sombra ya sea por la mañana o por la tarde, por lo cual la incidencia solar no es permanente, a pesar de que existe la presencia de vegetación densa baja y media, esta no es suficiente en cantidad como para aumentar el confort térmico en esta área.

#### Análisis Urbano – Manzanas 13 y 14

##### Aspecto Formal

Las relaciones de macizo-vano correspondientes a la manzana 13 y 14, son los siguientes: 71.12 % macizo, 28.88 % vano; 68.14 % y 31.86 % respectivamente. (Ver plano N° 23)

En la manzana 13, se identifica un equilibrio en la lectura del macizo debido a que no existen variaciones en los niveles de las edificaciones ni cambios considerables en las alturas, respecto a los vanos se observa que se encuentran dispersos en la masa constructiva, no hay unificación en la configuración de puertas y ventanas, hay variaciones en la altura de las puertas y mayor presencia en la repetición de este elemento (Ver ilustración N° 145).

En el caso de la manzana 14, la lectura de los elementos sólidos es continua observándose mayor pesadez en el extremo izquierdo debido a la poca presencia de vanos por el tipo de uso y diseño de la edificación. Con respecto a los vanos, se observa mayor concentración en el extremo derecho de la fachada y en las edificaciones de dos niveles, las configuraciones de estos son diferentes entre sí variando en las dimensiones tanto en ancho como en altura (Ver ilustración N°146)

El ritmo que prevalece en ambos conjunto es el alterno, y se articula de manera mixta, rompiendo con la continuidad en los techos debido a que las alturas varían a causa de la presencia de edificaciones de dos niveles y de gran altura, de igual manera se identifica una discontinuidad y diversificación en los elementos arquitectónicos de remate.

De los elementos que articulan los conjuntos 13 y 14, el 54.17 % corresponde a Fascias, seguido de zócalos con el 25 %. La contaminación visual se presenta mediante rótulos pintados en las paredes de las edificaciones comerciales y en postes ubicados en el andén, la presencia de estos no es tan agresiva pero si obstaculiza la circulación peatonal y empobrece la estética en las fachadas

Los referentes estilísticos observados fueron los siguientes: el 87.5 % corresponde a propuestas vernáculas, el 8.33% colonial y el 4.17 % moderno. La mayoría son edificaciones de mampostería construidas sin un diseño en particular.

Dentro de la policromía encontrada en estas dos manzanas, se identifican las pigmentaciones frías, se observa la utilización de colores vivos y saturados en los zócalos de los inmuebles comerciales y rotulaciones en las paredes provocando mayor atención visual en la parte inferior de las fachadas al realizar una lectura en el eje horizontal.

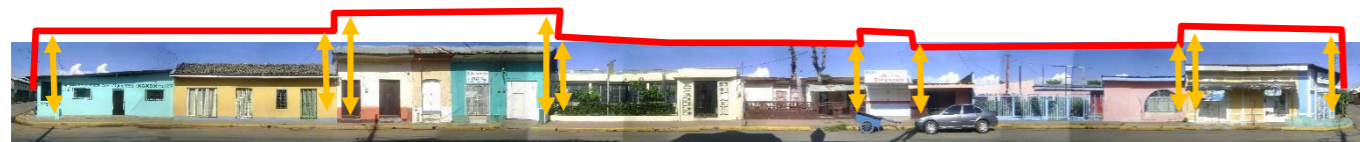


ILUSTRACIÓN 145. LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO MANZANA 13. EN ROJO SE MARCA EL RITMO. LAS FLECHAS CORRESPONDEN A LA ALTURAS ENTRE ALGUNAS EDIFICACIONES. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.



ILUSTRACIÓN 146. LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO MANZANA 14. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

#### Aspecto funcional

Para las manzanas 13 y 14, el 33.33 % de usos en sus inmuebles pertenece al habitacional, de igual manera el 33.33 % al uso comercial, seguido del 16.67 % de servicio, luego de uso mixto con 8.34 % y un 8.33 % es institucional.

Uno de los elementos a considerar en estas manzanas es el alto porcentaje de uso habitacional y la concentración de comercio en la manzana 14, lo cual influye en el flujo peatonal y permanencia vehicular.

#### Aspecto social

En el recorrido de estas manzanas la circulación de los usuarios es fluida no se identificaron sitios donde haya presencia de comercio informal o lugares donde el usuario haga alguna estancia y haya interacción entre los peatones o la población que habita en esa área,

generalmente las personas que habitan en las viviendas prefieren abrir las puertas de sus casa por las tardes y observar desde adentro la interacción que se genera en la vía.

#### Aspecto espacial

El recorrido que realiza el peatón siempre es lineal y el uso del andén depende al recorrido donde se genere mayor sombra para protección solar del peatón. Los andenes en su mayoría están recubiertos de concreto y de ladrillo, en los tramos aledaños a las esquinas el estado físico del recorrido está deteriorado dificultando la accesibilidad a las edificaciones y obstaculizando la libre circulación que el peatón debería de tener.

La presencia de los soportes para rótulos publicitarios es poca y en su mayoría están ubicados donde el andén es lo suficientemente ancho para no ser un obstáculo peligroso para la circulación del peatón, sin embargo el tendido eléctrico que se encuentra distribuido en el andén de la manzana 14 se ubica en medio del rodeo ocasionando interrupciones al desplazarse, otro obstáculo se genera por el 1 % perteneciente a rampas y 4 % de escalones que sirven de acceso las edificaciones, también hay q agregar la invasión del andén por parte del bar que se encuentra en la esquina de la manzana 13 .

Entre el mobiliario urbano identificado se encuentran un postes de luz y 3 de alumbrado público localizados en el andén de la manzana 14, un basureo y 5 rótulos publicitarios.

En la vía de esta área ambos extremos de los andenes son utilizados para estacionamiento vehicular debido a la presencia de comercio en ambas manzanas, debido a que no existe una regulación, la permanencia de estos suele ocasionar congestionamiento en horas pico ya que interrumpen la fluidez del tráfico vehicular.

#### Aspecto Ambiental

En esta área existe drenaje pluvial, sin embargo se generan encharcamientos en las intersecciones, en su mayoría el estado físico en los andenes está deteriorado y visualmente se presentan barreras que problematizan la libre circulación de los usuarios.

Acústicamente, la afectación sonora se categoriza en un nivel medio, ya que no se identificaron sitios en los cuales se genere una sonoridad secundaria de parte de los establecimientos

comerciales, sin embargo se percibe la sonoridad vehicular a las horas del día de mayor flujo de vehículos livianos y buses que acceden a la ciudad.

Los niveles térmicos se encuentran entre medio y bajo, ya que las alturas de los inmuebles no generan suficiente sombra durante el día, la incidencia solar suele afectar la mayor parte del trayecto peatonal y la poca presencia de vegetación no incide en mejorar el confort térmico durante el recorrido.

### Análisis Urbano – Manzanas 15 y 16

#### Aspecto Formal

Las relaciones de macizo-vano correspondientes a la manzana 15 y 16, son los siguientes: 71.86 % macizo, 28.84 % vano; 70.87 % y 29.13 % respectivamente. (Ver plano N° 24)

En la manzana 15, se identifica un desequilibrio en la lectura del macizo debido a la concentración de masa constructiva en la zona izquierda por la agrupación de edificios de gran altura y de dos niveles, con respecto a los vanos se observa una concentración de estos en las edificaciones de dos niveles que se ubican en el centro de la lectura en la fachada, las puertas y ventanas varían en su configuración y no presentan unidad en su diseño (Ver ilustración N° 147).

En el caso de la manzana 16, la lectura en la continuidad de los elementos sólidos se rompe debido a la interrupción ocasionada por un lote baldío, el resto de la fachada se encuentra desequilibrada debido a que se percibe mayor pesadez en el extremo izquierdo, hay más cantidad de vanos y la dimensión de estos es más grande ya que pertenecen a establecimientos comerciales (Ver ilustración N°148).

El ritmo que prevalece en ambas manzanas es el alterno, y la articulación que se presenta es mixta, en la manzana 15 el ritmo es más notable debido a que se presenta mayor variación en las alturas de las edificaciones, sin embargo en la manzana 16 la altura entre los inmuebles permanece sin notables diferencias entre los niveles de los techos.

De los elementos que articulan los conjuntos 15 y 16, el 60 % corresponde a Fascias, seguido de zócalos con el 35 %. La contaminación visual se presenta mediante rótulos pintados en las paredes de las edificaciones comerciales y en postes publicitarios localizados en el andén.

El referente estilístico que predomina en ambas manzanas corresponde en un 100 % a propuestas vernáculas.

Dentro de la policromía encontrada en estas dos manzanas, se identifican las pigmentaciones frías combinados con colores llamativos y saturados, en la manzana 15 se puede observar mayor atracción visual en la esquina del extremo derecho por la utilización de colores fuertes y en la manzana 16 hay un mayor enfoque en la edificación de color morado por la pesadez y aplicación en gran cantidad del color.



ILUSTRACIÓN 147. LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO MANZANA 15. EN ROJO SE MARCA EL RITMO, VERDE LAS ARTICULACIONES. . LOS RECUADROS RAYADOS REPRESENTAN LOS ESPACIOS BALDÍOS. LAS FLECHAS CORRESPONDEN A LA ALTURAS ENTRE ALGUNAS EDIFICACIONES. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.



ILUSTRACIÓN 148. LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO MANZANA 16. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

#### Aspecto funcional

Para las manzanas 15 y 16, el 30 % de uso pertenece al comercio, seguido del 25 % de uso habitacional, de igual manera un 25 % para uso mixto, luego el 15 % para servicio y un 5 % de baldío.

En esta área se identifican que el comercio tiene una fuerte presencia, existe una concentración de bares que brindan su servicio por las noches y tiendas que atienden únicamente durante el día.



Aspecto social

En el recorrido de estas manzanas se observó que es poco transitada por el peatón, no existen sitios donde el peatón realice alguna estancia y se genere algún intercambio social, no hay presencia de comercio informal, de manera general es un área poco llamativa donde el usuario realiza actividades puntuales y de poca permanencia.

Aspecto espacial

A pesar del mal estado del andén que en su mayoría es de ladrillo, el peatón siempre realiza un recorrido lineal teniendo que caminar en ciertos tramos en la vía ya que se generan obstáculos para circular libremente, también en su mayoría los establecimientos comerciales han invadido el andén con la proyección de bajaretes para protegerse del sol y ampliar su espacio de influencia. Durante este trayecto, el peatón se encuentra provisto de sombra solamente por la tarde, la poca vegetación y los techos proyectados en el andén lo protegen de la incidencia solar.

El recorrido peatonal está compuesto en un 96.67 % de rodeo y 3.33 % de escalones, los rótulos publicitarios y la dimensión del ancho del andén generan dificultades para el desplazamiento de los usuarios.

Entre el mobiliario urbano identificado se encuentran 1 poste de alumbrado público, dos basureros en mal estado y 4 rótulos publicitarios. En la manzana 15 se genera una concentración vehicular en los establecimientos comerciales debido a que es utilizado para estacionamiento durante el día sin ningún control ni regulación.

Aspecto Ambiental

En esta área se categoriza un confort visual bajo ya que se identifica en una parte del tramo acumulación de basura, a esto se adiciona el mal estado físico en los andenes y todas las barreras arquitectónicas que limitan la libre circulación de los usuarios.

Acústicamente, la afectación sonora se categoriza entre los niveles bajo donde se concentran los establecimientos comerciales y medio en la manzana 16 donde hay poca presencia comercial y permanencia vehicular.

El nivel térmicos establecido es bajo ya que a pesar de tener elementos de protección solar, la mayor parte del día hay incidencia solar además que las alturas de las edificaciones son bajas.

Encuestas Zona 3

Para la zona 3 los datos obtenidos de las encuestas para usuarios, viviendas y establecimientos comerciales o de servicio, son los que se presentan a continuación:

Usuarios

Para el caso de los usuarios, se realizó un total de 10 encuestas, de estos: el 50% se encuentran entre las edades de los 31 y 50 años, el 30% entre los 11 y 30 y el 20% restante en el grupo etario de los 51 a 70 años. (Ver ilustración N° 149)

De este total de encuestados en lo que respecta a sus niveles educativos: el 50 % realizó posee estudios universitarios o está cursando la universidad, el 40% estudios secundarios, y un 10 % tiene educación primaria. (Ver ilustración N° 150)

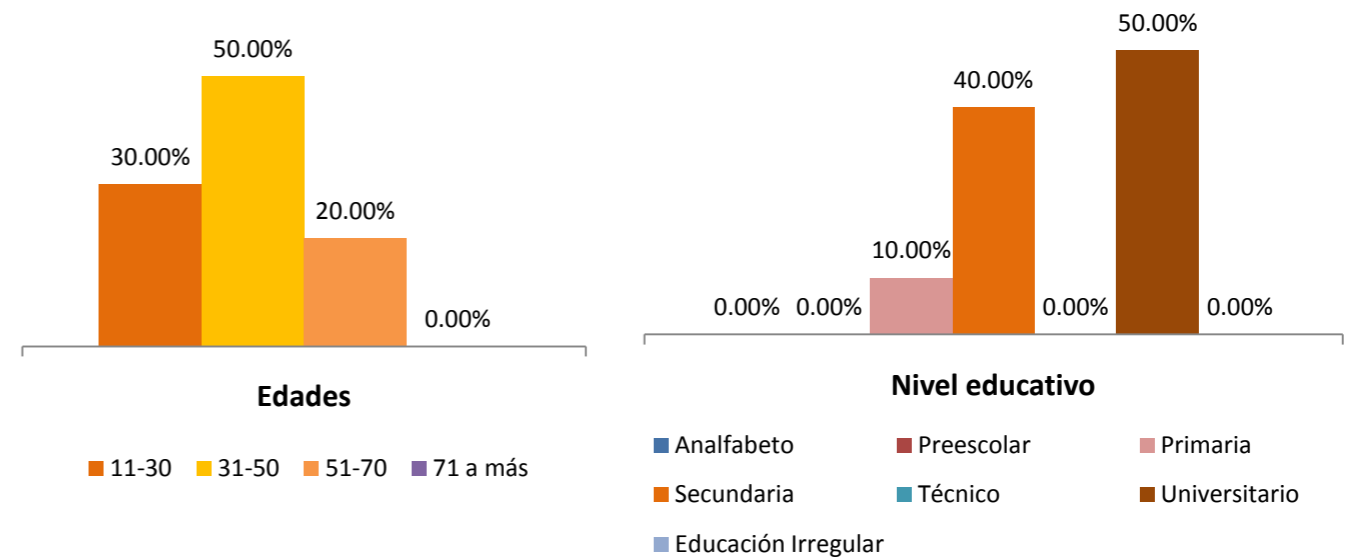


ILUSTRACIÓN 149. PORCENTAJES POR NIVELES ETARIOS PARA USUARIOS DE LA ZONA 2. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.  
 ILUSTRACIÓN 150. PORCENTAJES POR NIVEL EDUCATIVO PARA LOS ENCUESTADOS DE LA ZONA 3. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

En esta zona según los datos etarios y educativos nos encontramos ante una población que tiene una conciencia un poco más amplia y más perceptiva de su entorno tomando como base las cifras porcentuales ya que al menos el 50% ya posee estudios universitarios y son adultos,

por lo cual han desarrollado más sus capacidades cognitivas de los espacios y su acontecer, tienen mayor certeza de sus necesidades.

Para la pregunta *Indique el nombre del barrio o localidad donde habita*, estos contestaron las siguientes: Bo. La Estación, San Jerónimo, Bo. El Carmen, Los Chilamates y el Km. 24 1/2 carretera a Granada. De estos, el 100 % de las localidades a las cuales hicieron mención son del área urbana, y el 50 % cercanas al área de estudio.

Las razones por las que estas personas transitan por esta zona de la avenida se debe a: razones no indicadas para un 50%, para un 30% por negociaciones o motivos de trabajo, y para un 20% porque esta le sirve como conexión con algún punto de la ciudad.

La frecuencia con que transitan por la zona en estudio, responde en un 50% de 3 a más veces, otro 40% indicó que lo realiza al menos una vez al día, y un 10% dos veces. Se puede deducir que el tránsito de usuarios por el área es regularmente constante ya que en un 90% se da entre una y tres veces en el día.

Del porcentaje de personas abordadas que, transitan la zona con las frecuencias antes mencionadas, el 70% indicó que el andén que utilizan con mayor frecuencia por las horas de la mañana corresponde al andén este (manzanas 12, 14 y 16), y un 100% utilizan el oeste por las tardes (manzana 11, 13, 15 y 17).

Lo anterior coincide con los siguientes porcentajes, que corresponden a las razones por las cuales los encuestados utilizan el andén que han indicado, así pues, el 70% se debe a las condiciones de sombra que hay en estos, un 20% por motivos de seguridad, y otro 20 % por otras razones no indicadas. (Ver ilustración N° 151)

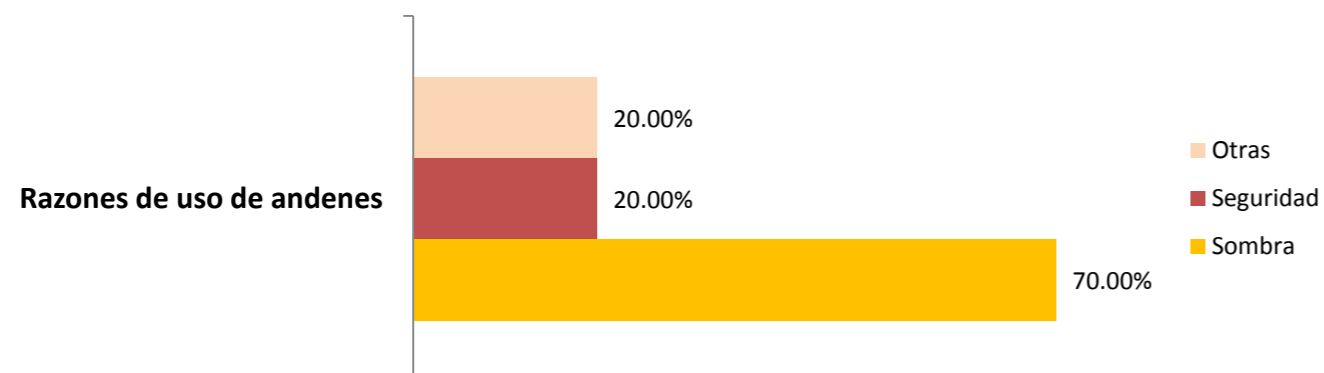


ILUSTRACIÓN 151. PORCENTAJES SEGÚN LAS RAZONES POR LAS CUALES, LOS USUARIOS UTILIZAN CUALQUIERA DE LOS ANDENES. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

Nuevamente se reconoce, como las condicionantes climáticas de los espacios influyen en el comportamiento de aquellos que hacen uso de estos, así como también estos pasan por desatendidas y desapercibidas elementos como las condiciones físicas de estos y la seguridad.

Ante la pregunta *¿Qué sensaciones le causa transitar por esta zona de la avenida?*, 40 % indicó que le causa seguridad, un 30% tranquilidad, transitable y peligro, para un 20% inseguridad y desorganización, y 10% calor y satisfacción respectivamente, estos datos arrojan como la mayor parte de los abordados tienen una percepción positiva de la zona.

Así entonces, el 50% de los encuestados define a la avenida con el calificativo de transitada, 40% comercial, con 30% es calificada de tranquila, segura y desordenada, 20% insegura, y con 10% limpia, accesible, solitaria y oscura con igual porcentaje. Se puede ver como los usuarios tienen una concepción acertada de la zona en cuanto funcionamiento, sin embargo pocos reconocen las situaciones de problema que esta posee. (Ver ilustración N° 146)

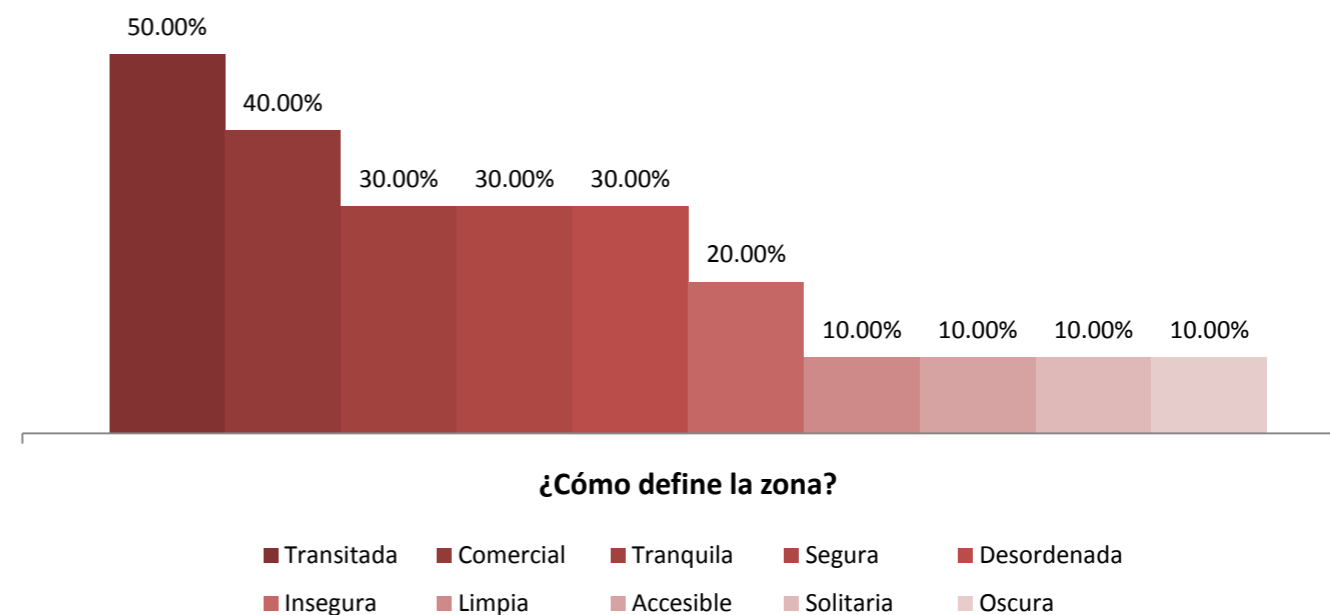


ILUSTRACIÓN 152. ADJETIVOS CON LOS QUE LOS USUARIOS DEFINEN A LA ZONA. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

Al preguntárseles sobre cuales creen ellos que deberían ser obras de mejoramiento en la zona estos indicaron: 70% señaló que deben mejorarse el drenaje pluvial, 40% el mejoramiento del alumbrado público, 30% marcó que deben ampliarse andenes, y regularse el tránsito vehicular respectivamente, 20% dijo que son necesarias áreas de descanso y un 10% que es necesaria

la presencia de áreas verdes. Es de destacar que en esta zona uno de los grandes problemas es el ocasionado por el mal funcionamiento del drenaje pluvial y es coincidente con la opinión de los usuarios. (Ver ilustración N° 153)

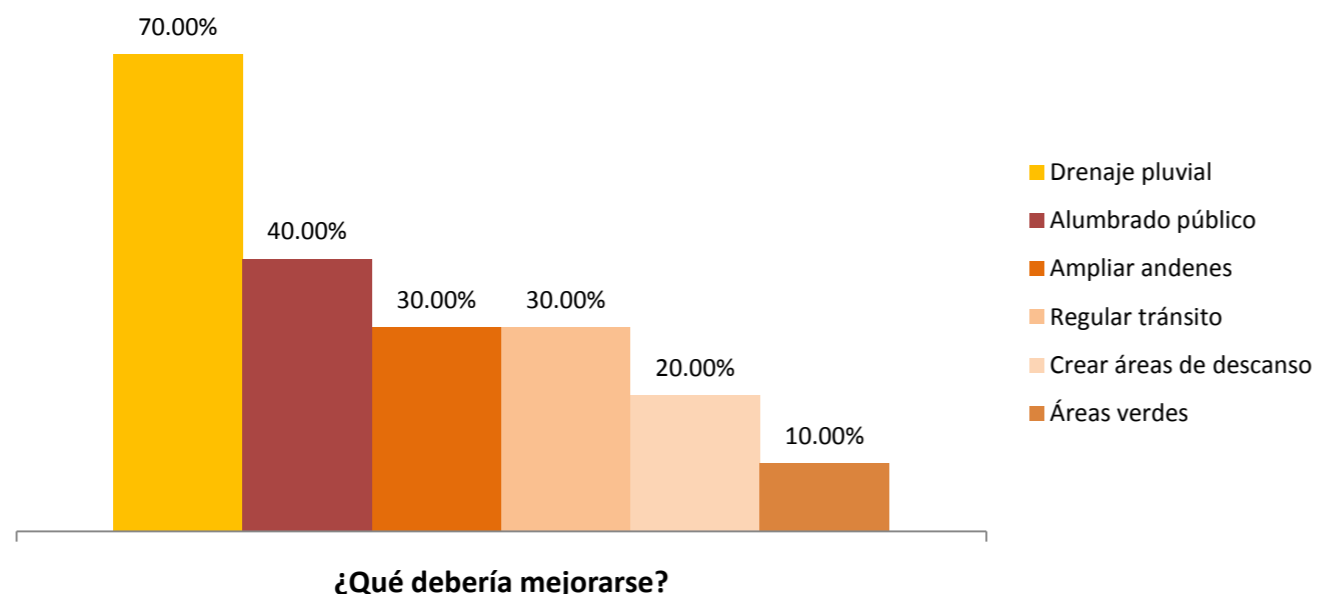


ILUSTRACIÓN 153. PORCENTAJES SEGÚN LAS OBRAS QUE LOS USUARIOS CREEN NECESARIO MEJORAR EN LA ZONA. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

### Viviendas

Se lograron encuestar un total de 5 viviendas, ya que el resto de la muestra que se abordó no accedió a llenar la solicitud presentada, de este total, 60% de las personas encuestadas se encuentran en el grupo etario de los 31 a 50 años, y 40% en las edades de 51 a 70.

Distinto a las otras dos zonas inquiridas en esta las edades de los propietarios de las viviendas es un grupo que presenta una dinámica distinta, ya que son personas que en su mayoría pueden encontrarse laborando, por lo cual el tiempo que pasan en sus hogares durante la semana es muy poco, basados en el horario estándar de 8 horas diarias, se puede aducir que solo por las noches y fines de semana permanecen en sus viviendas por lo cual la mayor parte del tiempo estas permanecen cerradas.

De las personas abordadas, el 60% posee un nivel educativo universitario, otro 20% educación técnica y otro 20% estudios secundarios.

La estructura familiar dominante con un 60% del total de viviendas encuestadas, responde al sistema nuclear (madre, padre e hijos), con un promedio de 4.4 personas por familia, el restante 40% corresponde a familias extendidas. Estos datos indican las bajas densidades habitacionales que se pueden percibir en la zona, así como la subutilización de espacios para algunos casos.

La tenencia de la propiedad responde en su totalidad a la propia, de estas viviendas un 20% alquila al menos algún espacio de su vivienda para usos comerciales o de servicios. El 100% de estas familias tiene más de 20 años viviendo en la zona. Lo que indica que en esta zona ha habido una dinámica de mayor estabilidad y menos movilidad habitacional.

De estos núcleos familiares el 60% indicó tener vehículo o algún medio de transporte, de los cuales un 40% corresponde a vehículos, 40% bicicleta y 20% motocicleta. El 80% de los inmuebles no cuenta con área de garaje. Del total de las viviendas que no cuentan con garaje para sus vehículos, solamente el 25% alquila en estacionamientos públicos cercanos en el área, el restante 75% lo hace sobre el área de rodamiento.

Para el 100% de los encuestados en sus viviendas, el tránsito vehicular constituye un factor que afecta su modo de vida, por lo cual para el 80% el ruido que se produce en la zona, tanto por vehículos, altos parlantes, entre otros, se constituye en un elemento por el cual se sienten afectados, 20% dice que es la inseguridad para transitar por la vía. Este es un elemento que debe tomarse en cuenta al momento de realizar acciones que contribuyan a mejorar estas condiciones producidas en la zona.

Ante la pregunta *¿qué cosas cree se deberían de mejorar en la zona?*, estos indicaron: un 80% cree que, deben de mejorarse los andenes, la regulación del tránsito, y la creación de parqueos, un 60% señalaron que debe ser la seguridad, y la arborización, con 40% la regulación de los rótulos en la edificaciones y con 20% la liberación de obstáculos, el mantenimiento de las edificaciones y el alcantarillado respectivamente. (Ver ilustración N° 152)



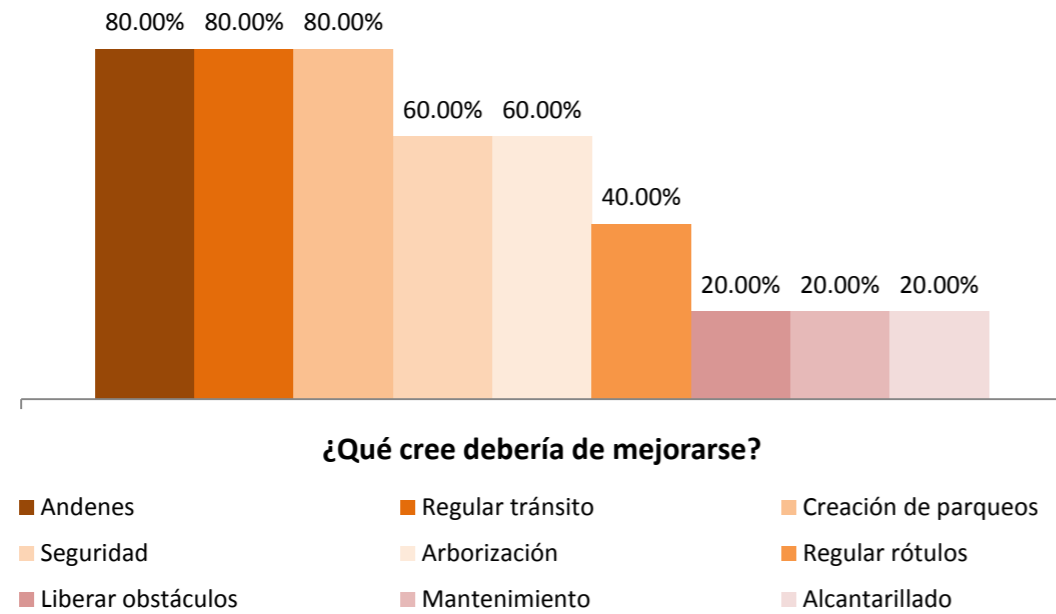


ILUSTRACIÓN 154. ELEMENTOS QUE POBLADORES DE LA ZONA INDICARON CREEN DEBEN DE MEJORARSE EN LA MISMA.  
 FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

Además de estos aspectos los encuestados indicaron otros elementos que para ellos deberían de mejorar en la zona, el principal fue el drenaje pluvial, sobre todo en la calle Palo Blanco que cruza frente a la estación de bomberos y es la que mayor problemática representa para ellos, luego está el que se controle la actividad nocturna que se genera en los alrededores de la plaza de la Cultura y que para ellos implica inseguridad por las noches así como la generación de mucho ruido, así como también la implementación de señalización vial y basureros en el área.

Las palabras con que las personas abordadas definen la zona en estudio son las siguientes: para un 100% esta es concebida como transitada y comercial, 80% señaló ruidosa y sin árboles, luego ordenada, amplia, insegura, soleada y desordenada con 40% cada una y con 20% se encuentran segura, limpia, accesible, dinámica, y solitaria. (Ver ilustración N° 155)

Estos señalamientos hacen notar igualmente, como las percepciones de los encuestados están enfocadas principalmente a la funcionalidad del área en estudio y luego en menos medida se manifiestan algunos elementos que son consecuencia de esta, y que pueden resultar en problemas para el uso y disfrute de la misma.

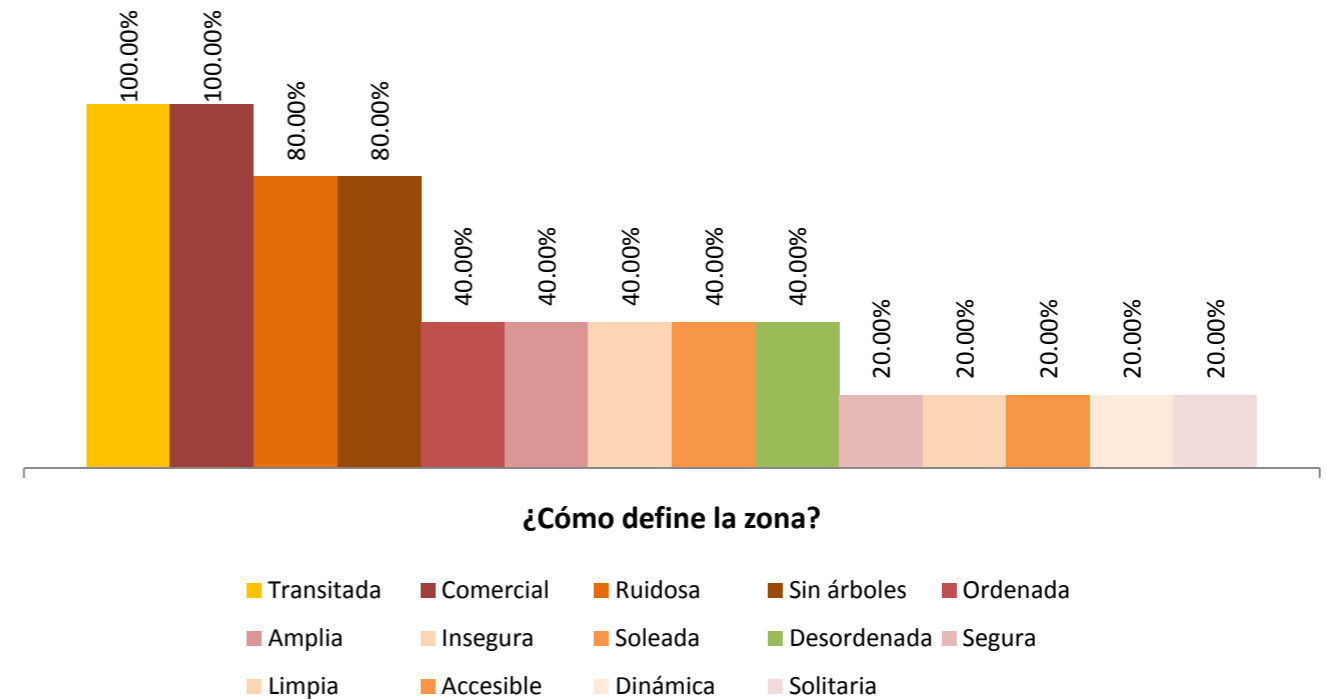


ILUSTRACIÓN 155. ADJETIVOS CON LOS QUE ENCUESTADOS DE LA ZONA 3 LE CALIFICAN. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

#### Establecimientos comerciales y de servicio

En la zona 3 se encuestaron un total de 10 establecimientos comerciales y de servicio, de estos 40% posee menos de 2 empleados, 30 % de 2 a 5, 20% 5 a 10, y solo un 10% posee más de 10 personas contratadas, ello nos indica que son micro y pequeñas empresas en su mayoría.

Además dicen percibir en un 60% de los casos de 20 a 50 usuarios diarios, y un 30 % de 50 a más, y el restante 10% responde a menos de 10 personas, con estas cifras podemos obtener una aproximación de la cantidad de personas que acuden diariamente a la zona por razones de compras u obtención de los servicios que se encuentran en ella.

Del total consultado, el 60% es propietario del inmueble en el cual se ubican, el restante 40% debe de alquilar. El 40% tiene de 20 años a más de ubicarse en esta zona, un 30% de 2 a 5 años, y con un 10% respectivamente aquellos que poseen de 10 a 20 años, de 5 a 10 y de 1 a dos. Lo que nos indica la variabilidad que ha tenido el comercio y servicio, principalmente que la mayoría tiene mucho tiempo de establecidos en el área con una media entre los 5 y 20 años.

De todos estos, un 90% corresponde a establecimientos independientes o familiares, y 10% corresponde a la sede matriz. El 70% de los comercios lo realiza al detalle, un 30% al por mayor. En su totalidad poseen los servicios de agua potable, energía eléctrica, telefonía, Internet y TV por cable; y para el 50% la calidad de estos es buena, para el restante 50% oscilan entre bueno y regular, debido a interrupciones y fallas que experimentan en el abastecimiento de alguno de estos.

Respecto a los medios de transporte que estos poseen, se obtuvieron los siguientes datos, el 70% no posee vehículos, el restante 30% posee camiones para carga y vehículos livianos para usos del establecimiento. El 40% de los empleados posee al menos un medio para transportarse de los cuales, el 75% posee bicicleta y 25% motocicleta y vehículo liviano.

Sin embargo solo el 10% posee área para estacionamiento, el restante 90% estaciona los vehículos del negocio y empleados a los extremos de la calle. Esto corresponde a la problemática mencionada en los aspectos espaciales de la zona, ya que los vehículos de los establecimientos toman como estacionamientos el área para rodamiento de la avenida, aparte de los vehículos, bicicletas o motocicletas pertenecientes a usuarios o proveedores que llegan a estos.

La atención que estos brindan es 50%, durante toda la semana y 50% de lunes a sábado en una media horaria de 11 horas laborales entre las 8:00 am y 7:00 pm, con lo cual puede deducirse que a partir de las 7 de la noche en la zona la actividad es muy poca generando inseguridad para los que la transitan.

Los consultados indicaron que se ubican en esta zona de la ciudad debido a la centralidad con 80% de la opinión, 30% por la accesibilidad, y 30% por los bajos costos de alquiler.

Ante la pregunta de las cosas que ellos creen deben de mejorarse en la zona, resultaron los siguientes datos: seguridad y creación de parqueos con un 70%, arborización y manejo de desechos con 40% cada uno, 30% alcantarillado, 20% andenes y 10% regular el tránsito. (Ver ilustración N° 156)

Además de esto los propietarios de los establecimientos encuestados indicaron que el problema que más les afecta y debería corregirse es el vandalismo, la inseguridad que se

genera en la zona, por lo cual no creen necesario poner árboles en la vía ya que estos generarían aun más inseguridad, “árboles no, ahí se van a poner los ladrones, lo que se necesita es seguridad, no lugares donde se puedan meter”, así se refería una pobladora al ser abordada con la encuesta; igualmente sugirieron que se coloquen más basureros en el área.

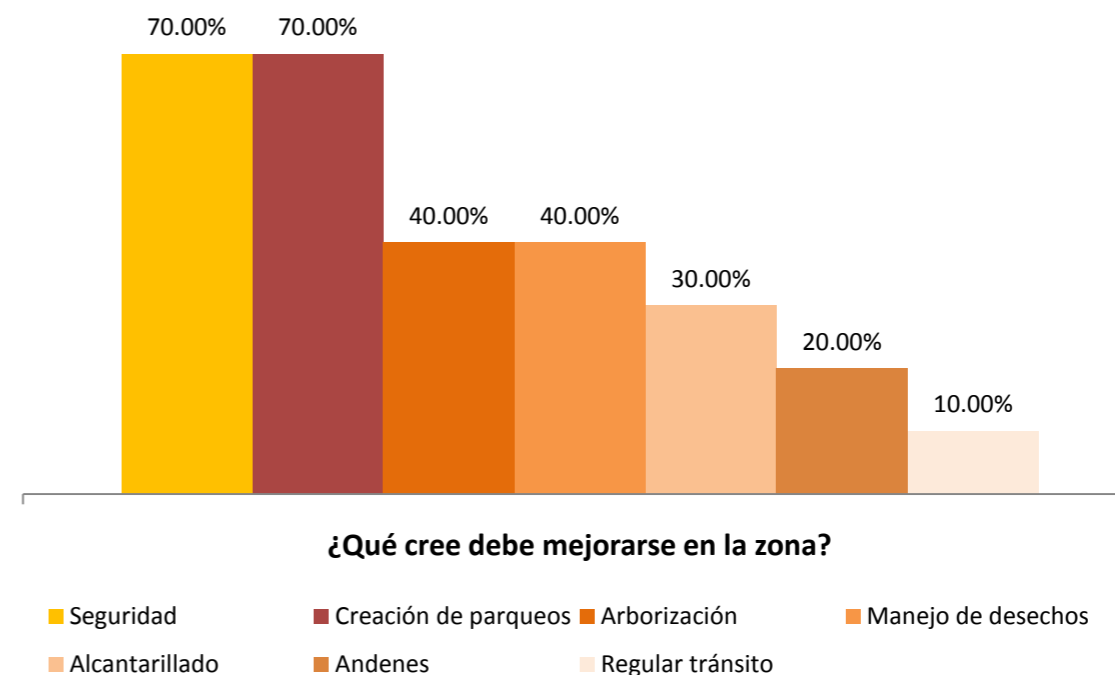


ILUSTRACIÓN 156. ELEMENTOS QUE PROPIETARIOS DE ESTABLECIMIENTOS COMERCIALES Y DE SERVICIO DE LA ZONA 3 CREEN NECESARIO DEBAN MEJORARSE. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

### Simulación.

Al caminar por esta zona puede percibirse más tranquilidad respecto a las otras dos zonas, sin embargo las condiciones físicas alteran un poco los sentidos, pues el calor se puede percibir mucho más, la incomodidad para transitar por los andenes es mucho más alta, por lo cual esa tranquilidad se torna en algún momento en fatiga, es una zona poco atractiva para los sentidos.

A pesar que existen menos elementos publicitarios que se conjuguen con las luminarias y postes para el tendido de comunicaciones, su arquitectura muy vernácula y homogénea, el deterioro ambiental son elementos que no permiten al usuario realizar su paso cómodamente por esta área, existen pocos espacios para resguardarse del sol.

Al llegar al final de la zona, y entrar en contacto con la Plaza de la Cultura, rehabilitada hace pocos meses, existe un desequilibrio entre esta y su contexto inmediato, ya que hay una variedad de establecimientos comerciales y de servicio, en especial de ocio (bares, cantinas, salas de juego), desorganizados y con muchos elementos publicitarios y de protección solar que dañan la imagen del área, creándose un conflicto entre el área rehabilitada y lo que aun no se ha intervenido, además de haber muchos elementos como luminarias y pérgolas que saturan el espacio (límite oeste de la plaza).

No existe una regulación para el transporte colectivo, por esta razón se crean espontáneamente paradas de buses en cualquier parte de la zona, igualmente, por costumbre y una falta de control urbano se hace parada a buses y taxis, sin importar que el tránsito de la avenida se vea interrumpido por este tipo de comportamientos. Es característico que en esta zona las unidades transiten a altas velocidades y generen mucha contaminación auditiva por el uso de sus bocinas.

Es clara la tendencia que, para esperar buses, taxis, o caminar por la vía, se utilizan los espacios que ofrecen mejores condiciones de soleamiento, las personas siempre están en busca de zonas provistas de elementos que puedan ofrecer sombra, muy pocas veces debido a las malas condiciones de los andenes, o algún elemento agresivo (Ejemplo: altos parlantes ubicados en la acera), es que los peatones tienden a cambiar de andén para evitarse este tipo de circunstancias en sus recorrido.

### **Observación**

Los pobladores y usuarios son los mismos que ocasionan las problemáticas, ya que ellos mismos hacen mal uso de los espacios realizando paradas indebidas a las unidades de transporte, buses y taxis, la prioridad siempre la tiene el vehículo y no el peatón, las personas circulan a merced de las necesidades de estos.

Se observó que las personas que transitan en su mayoría, buscan protegerse del asoleamiento de la calle, buscando siempre el cobijo de la sombra producida por las edificaciones y elementos de protección solar identificados, por ello hay una marcada tendencia de circulación, por la mañanas utilizando el andén este, y por las tardes el oeste.

Usualmente caminan de forma rápida por la zona, sin reconocer y observar el espacio, este es utilizado según la necesidad que el usuario tenga sobre algún servicio o establecimiento comercial que se encuentra a lo largo de la calle, hacen uso de la vía como un elemento de enlace entre sus distintos destinos según sus prioridades.

Siendo así que los puestos comerciales o de servicios, son los lugares que dinamizan la zona, ya que las viviendas permanecen todo el tiempo cerradas y no generan ninguna actividad social de intercambio personal, más allá de la generada en estos establecimientos, en la cual las personas se encuentran, en los andenes pocas ocasiones se observó que las personas detuvieran su recorrido para realizar alguna correspondencia social con otro usuario que circulaba por el mismo espacio.



### 6.4.1. Síntesis del Diagnóstico Zona 3

Aspectos	Positivo	Negativo
<b>Formales</b> 	Inmuebles de poca altura, los cuales se pueden aprovechar para que estos a futuro puedan crecer en altura y continuar la línea generada en las zonas anteriores sin dañar la visual de algunos accidentes naturales que se observan alrededor del área urbana (Coyotepe).	Arquitectura vernácula predominante, con pocas tendencias modernistas. Inmuebles con mayor deterioro visual, no hay uniformidad en estilos, alturas y formas.
<b>Funcionales</b> 	El 26.11 % de uso de suelo en la zona pertenece a viviendas, es de importancia propiciar que estos se consoliden. Presencia de la Biblioteca municipal la cual necesita más carácter de equipamiento municipal. Cercanía con la Plaza de la Cultura que hace pocos meses fue intervenida (quizás esto fortalezca alguna propuesta que busque una unificación o continuidad entre ambos espacios Avenida-plaza)	Desarrollo de usos de suelo que deterioran la imagen de la zona y el sector de la plaza de la Cultura, bares, salas de juego, cantinas, que no propician atractivo para los usuarios tanto de la zona como de la ciudad. Presencia del equipamiento de los Bomberos, lo cual se vuelve un conflicto debido a su ubicación.
<b>Sociales</b> 	La rehabilitación realizada a la plaza de la cultura promueve mayor interacción cultural y genera la asistencia de la población para el desarrollo de actividades socio-culturales trayendo mayor dinamismo a la zona.	No existen sitios donde el usuario realice algún intercambio social mientras se desplaza por la zona. La actividad nocturna donde hay concentración de servicios y comercios, tiende a generar inseguridad en los habitantes limitándolos a permanecer en el interior de sus viviendas, durante el día que los establecimientos se encuentran cerrados se generan desolamientos creando en el peatón incomodidad al transitar.


Aspectos	Positivo	Negativo
<b>Espaciales</b> 	Se identifica poca presencia de elementos publicitarios. El 2.5 % de los andenes no tiene algún tipo de recubrimiento.	El 68.13 % de los andenes se encuentra en mal estado. EL Mobiliario urbano está en malas condiciones y obstruyendo la libre circulación peatonal por los andenes, estos son poco anchos y con muchas barreras arquitectónicas, además no existe accesibilidad adecuada para las personas con dificultades móviles. Falta de señalización en toda la zona. Los elementos publicitarios que se identifican y el alumbrado público interrumpen el trayecto de los peatones, junto con mal dimensionamiento de áreas verdes. No existe un control de estacionamientos en la vía pública generando concentración vehicular. Algunos establecimientos comerciales han proyectado el techo invadiendo el andén.
<b>Ambientales</b> 		Se identifican sitios puntuales de contaminación sonora por bares, durante la noche y el tráfico vehicular generado a la hora pico y por la obstaculización vehicular de estacionamientos, disminuye el confort acústico de la zona. La acumulación de basura en la manzana frente a la plaza de la cultura disminuye el confort visual. Se generan encharcamiento en las intersecciones. Poca presencia de vegetación y la existente está ubicada de tal manera que obstaculizan el paso peatonal, además que el desconocimiento del tipo de vegetación ocasiona daños en el andén. La altura de la infraestructura es baja permitiendo mayor incidencia del sol.

TABLA 28. SÍNTESIS DE LOS ASPECTOS TÉCNICOS ANALIZADOS EN LA ZONA 3. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

Aspectos	Positivo	Negativo
Encuestas	<b>Usuarios</b> 50% de los usuarios transitan más de 3 veces al día. 50% perciben la zona como muy transitada. 70% de los usuarios opinan que deben mejorarse el drenaje pluvial los andenes, y dotar el área de basureros.	30% indicó que es necesario ampliar los andenes y regular el tránsito vehicular, índices de baja percepción de problemas que presenta el mal estado del andén y el confort acústico de la zona. EL 70% usa el andén debido a la sombra sin importar el estado físico del trayecto donde transitan.
	<b>Viviendas</b> El 100% de las viviendas son propias, y tienen más de 20 años viviendo en la zona. 40% de las viviendas poseen bicicletas. 80% de los que no cuentan con garaje, alquilan en un estacionamiento público. 100% ven al tránsito como un problema que afecta su calidad de vida y un 20% siente inseguridad al transitar por la zona. Un 80% cree que se deben de mejorar los andenes y regular el tránsito. 80% categorizo la avenida como ruidosa y sin vegetación.	El promedio de habitantes por vivienda es de 4 personas, representa espacio subutilizado, baja densidad. El 80% no tiene espacios de garaje.
Encuestas	<b>Comercios - servicios</b> 90% son empresas familiares. 80% de los consultados creen deben de mejorarse los andenes. El 60% atiende entre 20 a 50 usuarios diariamente. El 75% de los empleados posee bicicletas.	El 70% posee vehículos, entre establecimientos y empleados, de los cuales el 90% de estos utiliza el extremo del andén como área de estacionamiento. Para el 70% de los encuestados, creen que es necesario la creación de parqueos en la avenida.

<b>Simulación</b>	La tendencia es buscar protección contra el asoleamiento de la calle, utilizar los andenes que estén bajo sombra. Existen pocos obstáculos peatonales con respecto a los rótulos publicitarios que en su mayoría se encuentran pintados en las fachadas y no apoyados en postes.	Partes de la zona son poco atractivas y la incidencia solar además del bajo confort visual genera incomodidad, agitación, aceleración en las personas. La sonoridad es un factor que afecta mucho a los que habitan en la zona, así como para los que utilizan la vía. Por no existir regulación acerca de la permanencia vehicular, se crean interrupciones en el flujo vehicular, sobre todo en horas pico La dimensión de los andenes no poseen las condiciones para circular libremente, además el estado de deterioro ocasiona peligro al desplazarse obligando al peatón a tener que circular por la calle.
<b>Observación</b>	El recorrido que usa el peatón dependerá a los espacios que se encuentren bajo sombra. Los establecimientos comerciales y de servicio, dinamizan la zona y generan un tipo de intercambio social en sus espacios.	Los usuarios hacen mal uso de los espacios. Los pobladores colocan en prioridad solucionar las necesidades diarias sin importar la comodidad de ellos al transitar. No hay reconocimiento y apropiación del espacio público.

TABLA 29. SÍNTESIS DE LOS ASPECTOS POSITIVOS Y NEGATIVOS OBTENIDOS DE LOS PROCESOS DE ENCUESTAS, SIMULACIÓN Y OBSERVACIÓN DE LOS USUARIOS DE LA ZONA 3. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.




**ZONA 3**

**M11-M12**

M13-M14

M15-M16



Descripción Constructiva			Estado de conservación	
Pared	Adobe	0%	Nivel de daño 4	50%
	Taquezal	0%	Nivel de daño 3	50%
	Mampostería	90%	Nivel de daño 2	0%
	Mixto	10%	Nivel de daño 1	0%
Lesiones			Fotos	
Físicas	Humedad Capilar		x	x
	Humedad de filtración			
	Erosión			
Mecánicas	Suciedad		x	x
	Grietas			
	Fisuras		x	
Químicas	Desprendimiento		x	x
	Eflorescencia			
	Oxidación		x	
	Organismos			

Descripción Constructiva			Estado de conservación	
Pared	Adobe	%	Nivel de daño 4	22.22%
	Taquezal	11.11%	Nivel de daño 3	77.78%
	Mampostería	77.78%	Nivel de daño 2	0%
	Mixto	11.11%	Nivel de daño 1	0%
Lesiones			Fotos	
Físicas	Humedad Capilar		x	x
	Humedad de filtración			
	Erosión			
Mecánicas	Suciedad		x	x
	Grietas			
	Fisuras		x	
Químicas	Desprendimiento		x	x
	Eflorescencia			
	Oxidación		x	
	Organismos			


TABLA 30. DIAGNÓSTICO PRELIMINAR DEL ESTADO DE CONSERVACIÓN DE LOS INMUEBLES, MANZANAS 11 Y 12. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

**ZONA 3**

**M11-M12**

M13-M14

M15-M16



Descripción Constructiva			Estado de conservación	
Piso	Cerámica	0%	Mal estado	34%
	Ladrillo	86.33%	Regular estado	59%
	Concreto	13.67%	Buen estado	7%
	Tierra	0%		
Lesiones			Fotos	
Físicas	Erosión	x	x	x
	Suciedad	x		
Mecánicas	Grietas	x	x	x
	Fisuras	x		
Químicas	Desprendimiento	x	x	x
	Eflorescencia	x		
	Organismos	x		

Descripción Constructiva			Estado de conservación	
Piso	Cerámica	13.49%	Mal estado	55.56%
	Ladrillo	71.52%	Regular estado	22.50%
	Concreto	0%	Buen estado	21.94%
	Tierra	14.99 %		
Lesiones			Fotos	
Físicas	Erosión	x	x	x
	Suciedad	x		
Mecánicas	Grietas	x	x	x
	Fisuras	x		
Químicas	Desprendimiento	x	x	x
	Eflorescencia	x		
	Organismos	x		

TABLA 31. DIAGNÓSTICO PRELIMINAR DEL ESTADO DE CONSERVACIÓN DE ANDENES, MANZANAS 11 Y 12. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.



ZONA 3		M11-M12		M13-M14		M15-M16	
Manzana 13	Descripción Constructiva			Estado de conservación			
	Pared	Adobe	0%	Nivel de daño 4	27.27%		
		Taquezal	0%	Nivel de daño 3	72.73%		
		Mampostería	72.73%	Nivel de daño 2	0%		
		Mixto	27.27%	Nivel de daño 1	0%		
	Lesiones			Fotos			
	Físicas	Humedad Capilar					
		Humedad de filtración					
		Erosión					
	Suciedad	x					
Mecánicas	Grietas						
	Fisuras						
Químicas	Desprendimiento	x					
	Eflorescencia						
	Oxidación	x					
Manzana 14	Descripción Constructiva			Estado de conservación			
	Pared	Adobe	0%	Nivel de daño 4	61.53%		
		Taquezal	15.38%	Nivel de daño 3	23.07%		
		Mampostería	0%	Nivel de daño 2	15.4%		
		Mixto	30.76%	Nivel de daño 1	0%		
	Lesiones			Fotos			
	Físicas	Humedad Capilar	x				
		Humedad de filtración					
		Erosión	x				
	Suciedad	x					
Mecánicas	Grietas						
	Fisuras	x					
Químicas	Desprendimiento	x					
	Eflorescencia						
	Oxidación	x					
Manzana 14	Organismos						

TABLA 32. DIAGNÓSTICO PRELIMINAR DEL ESTADO DE CONSERVACIÓN DE INMUEBLES, MANZANAS 13 Y 14. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

ZONA 3		M11-M12		M13-M14		M15-M16	
Manzana 13	Descripción Constructiva			Estado de conservación			
	Piso	Cerámica	1.54%	Mal estado	84.95%		
		Ladrillo	70.09%	Regular estado	0%		
		Concreto	28.37%	Buen estado	15.05%		
		Tierra	0%				
	Lesiones			Fotos			
	Físicas	Erosión	x				
		Suciedad	x				
		Grietas	x				
	Mecánicas	Fisuras	x				
Desprendimiento		x					
Químicas	Eflorescencia	x					
	Organismos	x					
Manzana 14	Descripción Constructiva			Estado de conservación			
	Piso	Cerámica	39.57%	Mal estado	79.06%		
		Ladrillo	4.19%	Regular estado	4.19%		
		Concreto	56.24%	Buen estado	16.75%		
		Tierra	0%				
	Lesiones			Fotos			
	Físicas	Erosión	x				
		Suciedad	x				
		Grietas	x				
	Mecánicas	Fisuras	x				
Desprendimiento		x					
Químicas	Eflorescencia	x					
	Organismos	x					

TABLA 33. DIAGNÓSTICO PRELIMINAR DEL ESTADO DE CONSERVACIÓN DE ANDENES, MANZANAS 13 Y 14. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

ZONA 3		M11-M12		M13-M14		M15-M16	
Manzana 15	Descripción Constructiva			Estado de conservación			
	Pared	Adobe	0%	Nivel de daño 4	38.47%		
		Taquezal	0%	Nivel de daño 3	61.53%		
		Mampostería	100%	Nivel de daño 2	0%		
		Mixto	0%	Nivel de daño 1	0%		
	Lesiones			Fotos			
	Físicas	Humedad Capilar					
		Humedad de filtración					
		Erosión	x				
	Mecánicas	Suciedad	x				
		Grietas	x				
		Fisuras	x				
	Químicas	Desprendimiento	x				
		Eflorescencia					
		Oxidación	x				
Organismos							
Manzana 16	Descripción Constructiva			Estado de conservación			
	Pared	Adobe	0%	Nivel de daño 4	42.85%		
		Taquezal	14.29%	Nivel de daño 3	42.85%		
		Mampostería	85.71%	Nivel de daño 2	0%		
		Mixto	0%	Nivel de daño 1	14.3%		
	Lesiones			Fotos			
	Físicas	Humedad Capilar					
		Humedad de filtración					
		Erosión	x				
	Mecánicas	Suciedad	x				
		Grietas	x				
		Fisuras	x				
	Químicas	Desprendimiento	x				
		Eflorescencia					
		Oxidación	x				
Organismos							

TABLA 34. DIAGNÓSTICO PRELIMINAR DEL ESTADO DE CONSERVACIÓN DE INMUEBLES, MANZANAS 15 Y 16. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

ZONA 2		M11-M12		M13-M14		M15-M16		
Manzana 15	Descripción Constructiva			Estado de conservación				
	Piso	Cerámica	10.66%	Mal estado	93.62%			
		Ladrillo	89.34%	Regular estado	0%			
		Concreto	0%	Buen estado	6.38%			
		Tierra	0%					
	Lesiones			Fotos				
	Físicas	Erosión	x					
		Suciedad	x					
		Grietas	x					
	Mecánicas	Fisuras	x					
		Desprendimiento	x					
		Eflorescencia	x					
	Químicas	Organismos	x					
		Descripción Constructiva			Estado de conservación			
		Piso	Cerámica	19.69%	Mal estado	61.63%		
Ladrillo	43.53%		Regular estado	19.15%				
Concreto	36.78%		Buen estado	19.22%				
Tierra	0%							
Lesiones			Fotos					
Físicas	Erosión	x						
	Suciedad	x						
	Grietas	x						
Mecánicas	Fisuras	x						
	Desprendimiento	x						
	Eflorescencia	x						
Químicas	Organismos	x						

TABLA 35. DIAGNÓSTICO PRELIMINAR DEL ESTADO DE CONSERVACIÓN DE ANDENES, MANZANAS 15 Y 16. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

**PLANO DIAGNÓSTICO ZONA 3 -  
MANZANAS 11 Y 12**



**PLANO DIAGNÓSTICO ZONA 3 -  
MANZANAS 13 Y 14**

**PLANO DIAGNÓSTICO ZONA 3 -  
MANZANAS 15 Y 16**

**PLANO SINTESIS DIAGNÓSTICO**  
**ZONA 3**



**PLANO SINTESIS AVENIDA ZONA  
1, 2 Y 3.**

## 6.5. Análisis de modelos análogos.

El siguiente estudio de modelos análogos, fue elaborado en base a dos intervenciones, una nacional, calle La Calzada en la ciudad de Granada y otra internacional, paseo El Carmen, Santa Tecla, El Salvador.

Ambos análisis se realizaron bajo la siguiente estructura, primero se hace una breve descripción de la intervención, con datos generales de esta, luego se realiza una breve descripción de los criterios y acciones que se aplicaron en el lugar, y luego se presenta un resumen de la situación actual que se está generando y si existe problemática en esta.

En base a este análisis se realiza una tabla síntesis, en el cual se señalan algunos aspectos importantes a rescatar de lo explicado, y de ello se obtienen criterios a retomar para cada uno de los aspectos planteados en el análisis urbano, a saber: aspectos formales, funcionales, sociales, espaciales y ambientales.

### • Paseo El Carmen

El paseo El Carmen, está ubicado en la ciudad de Santa Tecla que es una ciudad, municipio y cabecera del departamento de La Libertad en El Salvador y pertenece también al área Metropolitana de San Salvador. Esta ciudad en su historia fue capital de San Salvador, en los años de 1854-1859 con el nombre de Nueva San Salvador, una ciudad cafetalera por lo cual es una de las más desarrolladas del país.<sup>106</sup>

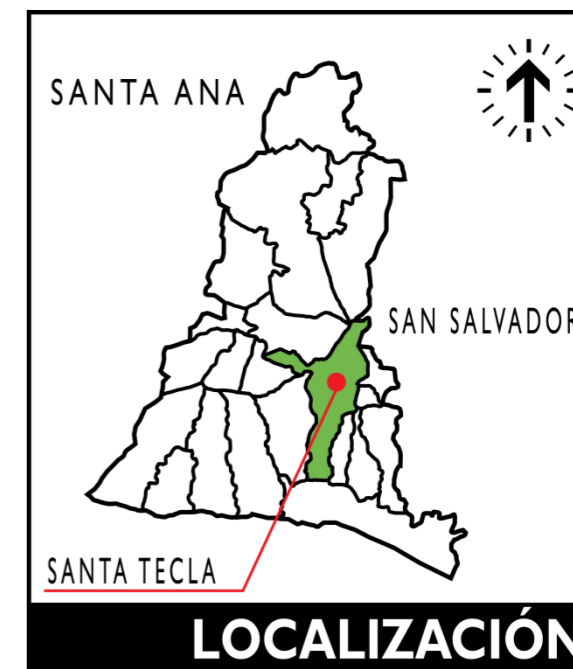


ILUSTRACIÓN 157. UBICACIÓN DEL PASEO EL CARMEN, SANTA TECLA, EL SALVADOR. FUENTE Y DISEÑO: EQUIPO DE TRABAJO.

Santa Tecla constituye uno de los puntos de encuentro y comercio de importancia tanto para sus residentes así como para sus alrededores dentro del área metropolitana de San Salvador; ante la falta de espacios para la permanencia, el ocio y el deleite de sus habitantes principalmente en el centro histórico de la ciudad, la municipalidad ha creado un Distrito Cultural *entendido este como: un espacio determinado, en el cual se interviene*

<sup>106</sup> Municipalidad de Santa Tecla. Obtenido de <http://www.santatecladigital.gob.sv/body/HistoriaSantaTecla.php?id=1850&trigger=capital>

urbanísticamente suelo regulado, para la mejora en la imagen urbana, paisajística y con uso de priorizando los rubros artísticos, históricos, turísticos y culturales.<sup>107</sup>

Paseo El Carmen está proyectado por el gobierno municipal para contribuir con la creación de espacios peatonales para el deleite, ocio y recreo de los tecleños, así como para el mejoramiento urbano y el fortalecimiento de la cultura e identidad de la ciudad. Además este es uno de los distintos corredores urbanos de conectividad que permitirán consolidar el Distrito Cultural de la ciudad de Santa Tecla.

Entre otros proyectos de corredores dentro del área del Distrito Cultural del centro histórico de Santa Tecla se encuentran el Paseo El Recreo y Las Plazas.

El proyecto comprende 30 cuadras del centro histórico, específicamente la construcción de los andenes del costado Norte de los tramos comprendidos entre la 2da y 7ma Ave. Norte, cuadras que apoyaran a la cultura y al arte a través de exhibiciones en desarrollo. Hasta el momento son 11 las cuadras que están en funcionamiento para el turismo. (Ver Ilustración N° )

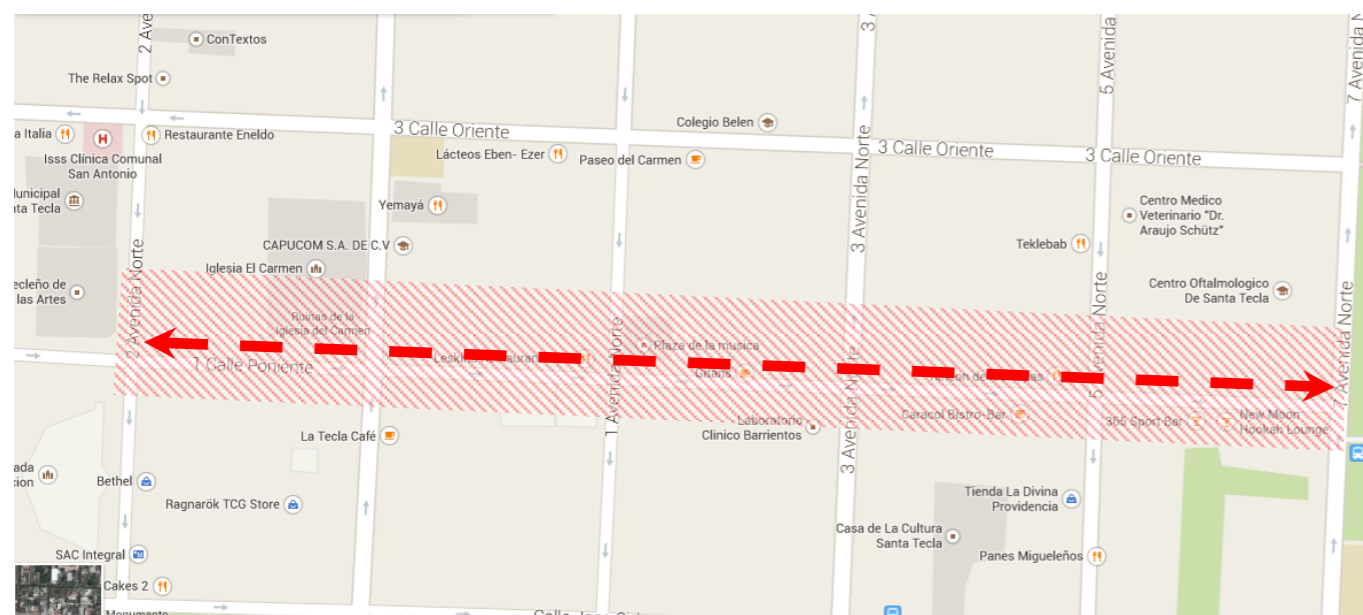


ILUSTRACIÓN 158. ÁREA DE INTERVENCIÓN DEL PROYECTO PASEO EL CARMEN.  
 FUENTE: GOOGLE MAPS. DISEÑO: EQUIPO DE TRABAJO.

<sup>107</sup> Municipalidad de San Tecla, Gerencia de gestión territorial. “Distrito Cultural, Paseo El Carmen”. San Tecla, San Salvador. Pág.5

El principal objetivo de la intervención el paseo El Carmen era poner en práctica un modelo de desarrollo integral que favoreciera una mejor coordinación interinstitucional así como la sociedad tecleña organizada y la empresa privada de manera tal que se pudiera fomentar el uso de instrumentos que generaran atracción e interés a partir de la recuperación del patrimonio urbano arquitectónico – cultural y una revitalización de los usos del suelo.<sup>108</sup>

### Análisis Funcional

En esta intervención se dieron procesos de transformación de las calles y de las aceras, la reubicación de negocios, se limpiaron y se ampliaron las aceras reconstruyéndose con adoquines, se inició un proceso de señalización vial, además se reorganizó el transporte público, todo esto con el objetivo de articular el Paseo con los parques y los principales sub centros comerciales de la ciudad. Al inicio la intervención abarcaba solamente cuatro cuadras de toda la primer avenida poniente de la ciudad.<sup>109</sup>

Además como parte de la mejora de la imagen urbana se eliminó cualquier tipo de obstáculo visual, como son los cables y postes del tendido de las redes de servicios telefónicos, internet y suministro eléctrico, sustituyéndose todos estos sistemas por redes de canalización subterránea, de manera tal que se limpiaran los andenes.

La ornamentación y el mobiliario urbano también fue una de las premisas al momento de la intervención, el paseo debía de estar dotado de estos elementos adecuadamente, de manera tal que no interfirieran con el medio construido patrimonial así tampoco con la libre circulación de los usuarios, todo se aplicó de manera austera y necesaria.

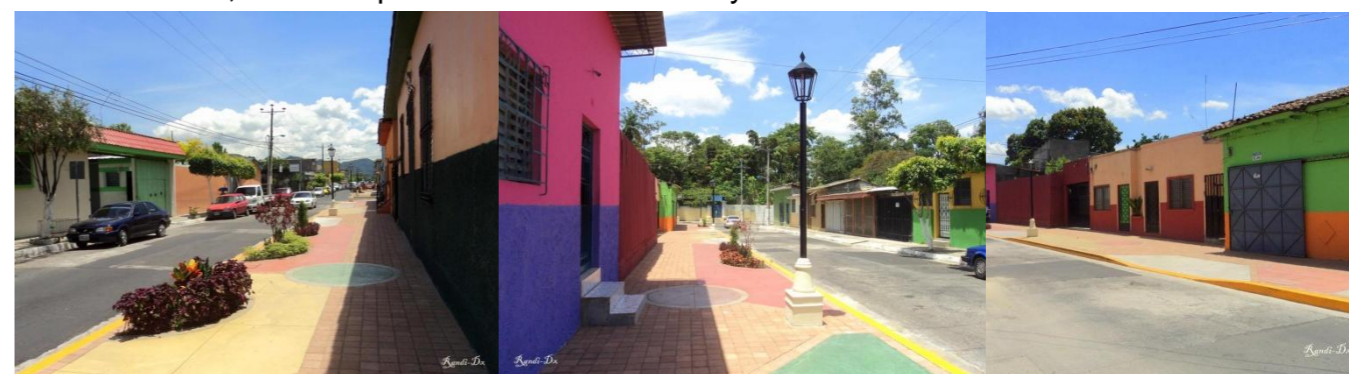


ILUSTRACIÓN 159. IMÁGENES DE LA INTERVENCIÓN EN LOS ANDENES DEL PASEO, NÓTESE LA LIMPIEZA DE LA IMAGEN URBANA, LIBERACIÓN DEL CABLEADO, USO DE MOBILIARIO URBANO Y ORNAMENTACIÓN.  
 FUENTE: WWW.SKYSCRAPERCITY.COM

<sup>108</sup> Opcit. Pág. 8

<sup>109</sup> Barraza, S. 2013. “De paseo a que.” La prensa gráfica. <http://www.laprensagrafica.com/de-paseo---a-que->



En esta primera etapa del proyecto, surgieron pequeños negocios que operaban carentes de una normativa que regulara su actividad, por lo que se suscitaron propuestas producto de la incomodidad que el vecindario experimentaba a diario.<sup>110</sup> Con el inicio de la segunda etapa del proyecto de intervención urbana, se crearon normativas y ordenanzas para llevar un mejor control de las actividades que se realizaban en el Paseo y fue ahí donde los residentes e inversionistas se dieron cuenta de la oportunidad de mejora de la calidad de vida y del escenario urbano que el proyecto englobaba.

### Situación actual y Problemática.

El paseo El Carmen, en diciembre del 2012, fue declarado por el Ministerio de Turismo (MITUR) de San Salvador como “Centro turístico de interés nacional”, esto debido al gran desarrollo turístico que experimentó y que son el resultado de procesos y análisis que realiza esta cartera del Estado<sup>111</sup>.

El área metropolitana de San Salvador carece de espacios al aire libre para el ocio de sus residentes, que sean seguros, y posean las características necesarias para poder satisfacer a todos aquellos que no tienen una propuesta por parte de sus municipalidades para poder recrearse sanamente en completa tranquilidad.

Por lo tanto, la propuesta que ha elaborado la municipalidad de Santa Tecla con el Distrito Cultural dentro de su centro histórico y por ende El Paseo El Carmen como modelo detonante dentro de toda la propuesta de revitalización del centro, se ha constituido en un área de interés no solo para los residentes tecleños sino también para todos aquellos que se encuentran cercanos y dentro del área metropolitana.

Según el MITUR y la municipalidad tecleña, al año 2012 las cifras de los visitantes nacionales y extranjeros del paseo ascendían a los 65000 mensualmente, con unos 45 establecimientos entre comercios y servicios.

<sup>110</sup> Barraza, S. 2013. “De paseo a que.” La prensa gráfica. Obtenido de: <http://www.laprensagrafica.com/de-paseo-a-que->

<sup>111</sup> Ministerio de Turismo. 2012. “Ministerio de Turismo declara centro turístico de interés nacional a paseo el Carmen, en Santa Tecla”. Obtenido de: <http://www.mitur.gob.sv/novedades/noticias/item/95-ministerio-de-turismo-declara-centro-tur%C3%ADstico-de-inter%C3%A9s-nacional-a-paseo-el-carmen-en-santa-tecla.html>

Es así que El paseo El Carmen, se ha visto en la necesidad de proveer de sus servicios no solo a residentes, por lo cual el crecimiento de los distintos comercios y servicios que se apostaban inicialmente a lo largo de todo el eje ha sido muy vertiginoso, desvirtuándose la idea prototipo de la intervención.

Según crítica de los mismos pobladores ahora la actividad se ha volcado muy grande y sobre todo ruidosa, por lo cual se ha perdido la armonía entre los usos, ya que la oferta de bares, restaurantes, disco-bares ha aumentado para poder dar servicio a la cantidad de visitantes que se dan citas en las noches para deleitarse con las diversas propuestas musicales, artísticas y urbanas que se pueden observar a lo largo del recorrido.

Según el diario salvadoreño La Prensa grafica, la situación del Paseo ahora es otra como se cita a continuación: *“de paseo peatonal y turístico el espacio se ha convertido en un mercado de restaurantes y bares complementado con champas que ofrecen cualquier cosa. En el “paseo” de fin de semana se escucha música estridente en cualquier parte. Este “turismo cultural” de bares, cantinas y restaurantes que llega hasta altas horas de la noche con quién compite. Al inicio fue claro que se convirtió en una alternativa para el ocio de jóvenes, pero en este momento las preguntas son cuál es el mercado objetivo y cuál es su elemento diferenciador.”*

En la actualidad no solo el Paseo El Carmen, sino todo el conjunto de la ciudad de Santa Tecla, que incluye los Paseos El Recreo y Concepción que conforman el sistema de corredores urbanos del Distrito Cultural, son un punto de referencia, para el desarrollo, turístico, ocio y cultura del Área Metropolitana de San Salvador, por las condiciones que propician la visita de nacionales y extranjeros así como el desarrollo de este tipo de actividad, sobre todo en las noches y fines de semana.







ILUSTRACIÓN 160. COMPORTAMIENTO DEL PASEO EL CARMEN DURANTE LAS NOCHES, PRINCIPALMENTE LOS FINES DE SEMANA, QUE ES CUANDO MÁS ACTIVIDADES SE DESARROLLAN EN DISTINTOS LOCALES A LO LARGO DE TODO EL EJE, SE PUEDE NOTAR LA GRAN AFLUENCIA DE USUARIOS, ASÍ COMO DE MOBILIARIO QUE SE TOMAN TODO EL ESPACIO DE CIRCULACIÓN. ARRIBA: EL ANTIGUO PALACIO MUNICIPAL AHORA PALACIO TECLÉNO DE LA CULTURA Y LAS ARTES, A LA IZQUIERDA EN LA PRIMER IMAGEN SE PUEDE OBSERVAR LAS TORRES DE LA IGLESIA EL CARMEN. FUENTE: IMÁGENES OBTENIDAS DE WWW.GOOGLE.COM

• **Calle La Calzada**

Localizada en el departamento de Granada, municipio cabecera y centro poblado del mismo nombre, La Calzada es considerada una de las arterias más antiguas de la ciudad, que desde su fundación ha sido la vía que une el Parque Colón (considerado el centro fundacional), con el Lago Cocibolca y el embarcadero, se caracteriza por ser la más ancha del Centro Histórico.



ILUSTRACIÓN 161. UBICACIÓN DE LA CALLE LA CALZADA, GRANADA NICARAGUA.  
 DISEÑO: EQUIPO DE TRABAJO.

La propuesta de Revitalización del Sector Urbano La Calzada comprende desde el Parque Colón hasta la Iglesia de Guadalupe en una primera etapa y de la Iglesia de Guadalupe hasta el Malecón en una segunda y última etapa.

El proyecto inició en el año 2005 con un alcance de intervención de 338m en su etapa inicial y de 263m en su segunda etapa. Los beneficiarios de este proyecto fueron las familias que viven en el sector y toda la población granadina.

Dentro del proceso de intervención, fue necesaria toda una campaña de información y sensibilización acerca de la pertinencia y los beneficios del proyecto, dada la ubicación, el impacto y la importancia de dicha intervención, así como todas las afectaciones que esta traería consigo a corto, medio y largo plazo.

El que la Calzada sea el eje de conexión del centro de Granada y el Lago (Puerto), así como el incremento que se generó en los servicios turísticos y la cantidad de visitantes que se hospedan en la zona, propiciaron la definición de un plan integral potenciando dicha Calle como un Corredor Turístico, elaborándose EL Estudio de Detalle “Revitalización Eje La Calzada”, que comprende 1.2km de longitud, con intervenciones puntuales en inmuebles del sector de la misma.

Al iniciarse los estudios así como la intervención el sector contenía 370 inmuebles de los cuales el 72.16 % eran viviendas, 11.35% uso mixto de viviendas con servicios y comercio.

### La Propuesta

Como objetivo principal pretende crear una nueva percepción del todo el conjunto. Salvando la inconexión que existía en su momento entre el lago y la ciudad. Relacionando los tres puntos nodales: Plaza Independencia- Guadalupe- Plaza España

Dentro de este objetivo se enmarca la creación de medidas de revalorización urbana y visual, con el concerniente mejoramiento de inmuebles.

La propuesta en sus dos etapas tiene acciones muy distintas según el área a intervenir y las necesidades así como las afinidades para llevar a cabo el proceso de revitalización, así para:

#### SECTOR LA CALZADA:

- Peatonalización como una opción para el rescate urbano.  
Readecuación del uso promoviendo calidad estética y ambiental.  
Creación de áreas estanciales y de paseo con distintos caracteres.
- Tráfico rodado restringido.  
Redistribución del tráfico por el anillo de las calles Caimito y Libertad.  
Áreas acondicionadas para aparcamiento en las calles aledañas  
Intervención en mejoramiento de inmuebles.

#### SECTOR PLAZA DE ESPAÑA:

- Mantener el paseo peatonal central en dirección al lago.  
Crear un bulevar con vías de tráfico vehicular en los laterales.  
Dar salida al anillo vehicular del primer tramo.

La Primera Etapa del proyecto comprende intervenciones de revalorización urbana en un segmento de la calle La Calzada, así como el mejoramiento de inmuebles para su puesta en valor y como elementos dinamizadores de la actividad turística.

- *Revalorización urbana en un segmento de la calle La Calzada*

En el nivel urbano se procuró que la calle La Calzada fuese revalorizada a través de una nueva definición.

- *Mejoramiento de inmuebles*

Consistió, en una primera etapa, en el mejoramiento de unas 20 viviendas en regular estado ubicadas en el sector de la calle la Calzada, con el objeto de acondicionar los inmuebles con fines de productivos y de preservación de la tipología arquitectónica existente.

Para estimular la tenencia de propiedades en manos de los dueños nacionales, de manera tal que Granada expresara a sus visitantes una correspondencia entre lo autóctono de sus edificios y de sus pobladores, se creó una opción de créditos blandos, sin embargo esta no tuvo la repercusión esperada en la población.

### Criterios de Intervención

La ejecución de la Primera Etapa, se determinó con base en los siguientes criterios de revitalización:

1. Readecuación de uso de la calle La Calzada como paseo peatonal, promoviendo calidad estética y ambiental de la misma, a través del cambio del tipo y tratamiento de pavimento.
2. Incorporación de arbolado y áreas verdes, en el paseo peatonal.
3. Inclusión de mobiliario urbano y alumbrado público.
4. Mejoramiento físico y funcional de viviendas del Sector La Calzada.
5. Diversificación de uso de las viviendas, que permita su mantenimiento preventivo.





ILUSTRACIÓN 162. IMÁGENES DE LA INTERVENCIÓN REALIZADA EN LA CALLE LA CALZADA. DE IZQUIERDA A DERECHA: TRABAJOS DE REPLANTEO DE LA CALLE, DEL ÁREA DE RODAMIENTO, SITUACIÓN DE LA CALLE ANTES DE REALIZARSE LA INTERVENCIÓN, PUEDE VERSE EL BOULEVARD; MISMO BLOQUE DE MANZANA DE LA CALZADA YA INTERVENIDO, PUEDE VERSE LOS MATERIALES UTILIZADOS EN LA INTERVENCIÓN, MOBILIARIO URBANO; PARTE DE LA CALZADA CONTIGUO AL EDIFICIO CATEDRALICIO, ESPACIO PARA PLAZAS DE APARCAMIENTO. FUENTE: ARCHIVO OFICINA CENTRO HISTÓRICO GRANADA.

### Situación y problemática actual

Como se menciona en la introducción del proyecto, la gran parte de los inmuebles que se contabilizaban antes de la realizarse la primera intervención del proyecto de revitalización de la Calle la calzada, eran viviendas, con el paso del tiempo, luego de la intervención esta realidad se vino transformando hasta llegar a lo que se puede observar en la actualidad donde las viviendas son muy pocas y su porcentaje respecto a los servicios y comercios que se encuentran apostados a lo largo de todo el paseo es mínimo.

Al mejorar la rentabilidad de los negocios, luego de terminada la intervención y que la actividad humana se acrecentara, poco a poco y por contagio, los dueños locales de los inmuebles

fueron vendiendo a ciudadanos extranjeros para que estos desarrollaran la actual infraestructura de servicios de ocio y comercios, reduciéndose grandemente la tenencia de la propiedad en el eje por parte de los granadinos.

Simultáneo a la reducción de los propietarios de la zona, la proliferación bares-restaurantes-cafés y por ende sus mobiliarios, como mesas, toldos entre otros ha venido saturando el espacio.

Este espacio se encuentra claramente definido según su saturación, así bien puede zonificarse la actividad que se genera a lo largo de toda la Calzada hasta llegar al Malecón, así puede establecerse que la zona de mayor desarrollo comercial y se servicios está constituido por los tres primeros bloques de manzana que componen el paseo peatonal, y se encuentran más cercanos al núcleo central de la ciudad (Parque Colón – Plaza de la Independencia - los leones y catedral de Granada).



ILUSTRACIÓN 163. ZONA DE MAYOR SATURACIÓN ESPACIAL DE LA CALLE LA CALZADA, DURANTE HORAS DE LA MAÑANA. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.





ILUSTRACIÓN 164. OTRAS IMÁGENES QUE MUESTRAN LA ZONA DE MAYOR SATURACIÓN DE LA CALLE, PUEDEN VERSE LA GRAN CANTIDAD DE MOBILIARIO QUE SE APUESTA SOBRE EL ÁREA PEATONAL PARA LA ATENCIÓN Y RECEPCIÓN DE USUARIOS EN LOS DISTINTOS SERVICIOS DE LA ZONA. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

A medida que el paseo se aleja del centro urbano y se acerca al lago la actividad se viene diluyendo, así también todos los elementos que la componen y saturan los espacios, se puede percibir como la calma va ocupando los espacios para caminar de forma que se separan de los que se encuentran ya rebosados de actividad humana.

Las pocas viviendas que se pueden encontrar en el paseo se encuentran al final del paseo y tramo de la calle, cercanas a la Iglesia de Guadalupe, ahí la presencia de servicios de bares y restaurantes, es mucho menor y si hay un cambio de usos, porque se perciben más hospedajes.

En la segunda fase de la intervención que abarca desde la plaza de Guadalupe hasta el malecón del lago de Granada, la actividad comercial y de servicios es muy baja a nula, debido que no existen usos para que estos se puedan desarrollar, en un extremo del paseo se encuentra un campo de beisbol y al otro un cauce, ahora ya revestido.

En esta sección del paseo el tipo de vegetación es distinta a la de la primera fase, toda ya es existente y son principalmente árboles frutales de mango que ofrecen bastante sombra para todos los visitantes que recorren este tramo en dirección del malecón del lago Cocibolca, se pueden observar bancas ubicadas a todo lo largo de este para el descanso y esparcimiento de los usuarios.

El que esta sección de todo el paseo esté mucho menos saturada que la primera fase de la intervención le confiere características que pueden favorecer a que el visitante que lo utilice pueda gozar de tranquilidad, armonía en los espacios mientras lo recorre, a la vez que puede significar también un elemento de inseguridad debido a la poca afluencia de personas en esta parte del recorrido, aunque este no lo sea.

La finalización de esta etapa quizás pueda favorecer a que con el paso de los años el equilibrio de usos a lo largo de toda la calle La Calzada se pueda establecer y que las concentraciones en algunos puntos no se sigan suscitando y que por sobre todo se pueda volver al objetivo inicial de la intervención que era rescatar la unión que existía desde los tiempos de su fundación entre el núcleo central de la ciudad y el lago-puerto de Granada, siendo la Calzada este eje unificador.



ILUSTRACIÓN 165. FOTOGRAFÍA DE PARTE DE LA INTERVENCIÓN REALIZADA EN EL SECTOR DE PLAZA ESPAÑA, PRÓXIMO AL MALECÓN DEL LAGO DE GRANADA, PARTE DE LA SEGUNDA INTERVENCIÓN Y ÚLTIMA DEL PROYECTO DE REVITALIZACIÓN DEL EJE, SE PUEDE OBSERVAR LA LIMPIEZA DEL ESPACIO Y EL RICO PAISAJISMO QUE FORTALECE ESTA ZONA. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.



Síntesis de análisis de modelos análogos							
Modelo Análogo	Aspecto analizado		Criterios a Retomar, a partir del análisis realizado en el modelo análogo.				
	Funcionalidad (Criterios e intervenciones)	Situación actual	Formales	Funcionales	Socio-culturales	Espaciales	Ambientales
<b>Paseo El Carmen. Santa Tecla, El Salvador.</b>	<p>Transformación del espacio público, liberación de barreras arquitectónicas, limpieza de la imagen urbana mediante la soterración de alumbrado, regulación de la publicidad, uso del color y formas en los andenes y espacio de rodamiento, ampliación de andenes. Reestructuración del sistema vial, regulación vehicular, reducción del espacio de rodamiento; reorganización de usos de suelo comercial, vinculación del paseo con espacios públicos abiertos y subcentros comerciales de la ciudad. Proceso de señalización. Utilización de vegetación y mobiliario urbano, que no interfiriera con el medio construido patrimonial, aplicación de manera austera y necesaria. Aplicación de normativas y ordenanzas para el control de la actividad comercial.</p>	<p>Constituida como área de interés (referente) para toda la ciudad de Santa Tecla y área Metropolitana de San Salvador. Crecimiento, desarrollo vertiginoso de la actividad comercial y de servicios, pese a la normativa. Desarrollo de la actividad sociocultural y de ocio en el paseo, generación de propuestas de espacios de intercambio social y cultural de interés para variedad de públicos. Desequilibrio en los usos de suelo habitacional-comercial y de servicios, aumento del ruido, generación de inseguridad; descontento por parte de alguno de los pobladores del paseo.</p>	<p>Valoración y conservación de los inmuebles con características patrimoniales. Liberación de elementos externos que dañan la imagen de los inmuebles y la avenida. Regulación de la publicidad. Soterrar tendido eléctrico. Aplicación de materiales en los andenes con color y formas que contribuyan a la buena imagen de la avenida.</p>	<p>Reorganización de los usos de suelo: comercio y servicio, de manera que se pueda establecer un equilibrio entre estos y el uso habitacional. Diversificación de los usos, propuestas de usos con carácter cultural. Reestructuración del sistema vial de manera que se le dé prioridad al peatón, regulación vehicular. Vincular las propuestas para la avenida con los espacios públicos que esta conecta. Controlar que las propuestas de usos no contribuyan al aumento de los índices de inseguridad así como tampoco del ruido.</p>	<p>Propiciación del desarrollo de espacios que contribuyan a una actividad social culturizada y además equilibren los usos existentes. Aprovechamiento del patrimonio cultural de la ciudad para que se puedan crear espacios culturales para el interés de toda la población, diversificar la propuesta cultural en la avenida.</p>	<p>Liberación de barreras arquitectónicas en los andenes. Limpieza de la imagen urbana, a través del control de la publicidad en los establecimientos comerciales, así como de la publicidad de marcas comerciales. Ampliación de andenes. Realizar la debida señalización en los distintos espacios y según las necesidades de la avenida. Regular el uso de los espacios públicos por los usuarios de la avenida.</p>	<p>Uso de vegetación (arbustos) a lo largo de la avenida de forma austera y necesaria, que favorezca a generar un ambiente fresco y además colorido, atractivo para todos los usuarios.</p>

TABLA 36. SÍNTESIS DEL ANÁLISIS REALIZADO AL PASEO EL CARMEN, SANTA TECLA. EL SALVADOR. EN ELLA SE MUESTRAN LOS CRITERIOS OBTENIDOS A RETOMAR, PARA LA PROPUESTA DE REVITALIZACIÓN. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.



Síntesis de análisis de modelos análogos							
Modelo Análogo	Aspecto analizado (Criterios e Funcionalidad intervenciones)	Criterios a Retomar, a partir del análisis realizado en el modelo análogo.					
		Situación actual	Formales	Funcionales	Socio-culturales	Espaciales	Ambientales
La Calzada. Granada, Nicaragua.	<p>Búsqueda de generar una imagen de conjunto, que facilitara la conexión entre el lago y centro de ciudad (inexistente).</p> <p>Creación de medidas de revalorización urbana y visual, con el concerniente mejoramiento de inmuebles.</p> <p>Realización de propuesta en dos etapas, la primera en el sector La Calzada (área de menor deterioro); la segunda, sector Plaza España (abarca hasta el malecón, área con mayor deterioro).</p> <p>Readecuación de uso de la calle La Calzada como paseo peatonal, promoviendo calidad estética y ambiental de la misma, a través del cambio del tipo y tratamiento de pavimento.</p> <p>Incorporación de arbolado y áreas verdes, en el paseo peatonal. Inclusión de mobiliario urbano y alumbrado público.</p> <p>Mejoramiento físico y funcional de viviendas del Sector La Calzada.</p> <p>Diversificación de uso de las viviendas, que permita su mantenimiento preventivo.</p> <p>Tráfico rodado restringido.</p> <p>Redistribución del tráfico por el anillo de las calles Caimito y Libertad.</p> <p>Áreas acondicionadas para aparcamiento en las calles aledañas.</p> <p>Para el sector de plaza España (Segunda y última fase): Mantener el paseo peatonal central en dirección al lago.</p> <p>Crear un bulevar con vías de tráfico vehicular en los laterales. Dar salida al anillo vehicular del primer tramo.</p>	<p>Transformación de los usos de suelo, de haber mayoría de usos habitacionales, se transformaron en comercios o servicios (ahora mayor porcentaje).</p> <p>Reducción de la tenencia de la propiedad por parte de los nativos del lugar.</p> <p>Proliferación de bares-restaurantes y cafés que saturan el espacio público con mobiliario urbano.</p> <p>Desequilibrio de usos, dilución de la actividad comercial, y social a medida que se aleja del parque central. (Propicio para el desarrollo de la inseguridad en el sector de Plaza España, zona de menor desarrollo).</p> <p>Las pocas viviendas contables se localizan concentradas en el sector aledaño a la iglesia de Guadalupe, mayor presencia de servicios de hospedaje.</p> <p>Zona Plaza España y malecón es la de mayor tranquilidad y mucha menor aceleración ambiental, respecto de sensaciones, mayor paisajismo, tranquilidad por la ausencia de usos agresivos como el comercio.</p>	<p>Desarrollar una imagen de conjunto, que posibilite la unión espacial entre el parque central y la Plaza de la Cultura.</p> <p>Revalorización, y conservación de los inmuebles patrimoniales y de aquellos que necesiten alguna acción de mejoramiento.</p> <p>Armonización de imagen de la avenida por medio de la adecuación, rehabilitación, y liberación de las edificaciones.</p>	<p>Como una propuesta de gestión, ante lo sucedido en la Calzada, las etapas de intervención para la avenida, serán: iniciar de la zona con mayor índice de deterioro (zona 3), hacia la de menor problemática (Zona 1).</p> <p>Propiciar una diversificación de usos comerciales y de servicios, que contribuyan al equilibrio de usos así como la actividad generada a distintos momentos del día a lo largo de la avenida.</p> <p>Consolidar los usos habitacionales de la avenida, sin propiciar el desarrollo de otros usos en estos.</p> <p>Aplicación de políticas y medidas de control urbano-vehicular.</p> <p>Control del tráfico rodado, reestructuración del sistema vial del sector.</p>	<p>Aportar condiciones para el desarrollo de actividad social diversificada en las distintas zonas de la avenida, evitar que la actividad que se genere esté dirigida a un segmento específico de la población.</p> <p>Aplicación de medidas de conservación, rescate y promoción de las costumbres (actividades socio-culturales) de los ciudadanos de la avenida y la ciudad, de manera que se evite la pérdida de este tipo de actividades.</p> <p>Rescate y aprovechamiento del patrimonio cultural tangible e intangible presente en el área a intervenir.</p>	<p>Acciones de liberación y readecuación de los espacios públicos para uso peatonal, por medio del cambio del tipo y tratamiento de los pavimentos, así como las dimensiones para este tipo de usos.</p> <p>Mejoramiento del alumbrado público, liberar la imagen urbana de los cables generados por éste.</p> <p>Inclusión de mobiliario urbano adecuado a la intervención de los espacios para el paso peatonal.</p> <p>Restringir áreas de aparcamiento vehicular dentro del área a revitalizar.</p> <p>Dotar a la avenida un espacio de rodamiento para ciclistas, contrario a la Calzada, en la cual no se proyectó y se dio prioridad al tráfico rodado.</p> <p>Normal el uso de los espacios públicos, de forma que se eviten conflictos con los peatones.</p>	<p>Incorporación de áreas verdes, que generen espacios de circulación para el peatón y de los nativos de la avenida.</p> <p>Diversificar la propuesta de arborización, de manera que sean especies arbóreas que no dañen los andenes, así como tampoco las edificaciones y vayan en detrimento de la percepción arquitectónica-espacial de los inmuebles.</p> <p>Ubicación de los árboles a distancias adecuadas de las edificaciones de tal forma que no distorsionen la percepción de las fachadas de los inmuebles y sus elementos arquitectónicos por parte de los usuarios.</p>

TABLA 37. SÍNTESIS DEL ANÁLISIS REALIZADO A LA CALLE LA CALZADA, GRANADA, NICARAGUA. EN ELLA SE MUESTRAN LOS CRITERIOS OBTENIDOS A RETOMAR, PARA LA PROPUESTA DE REVITALIZACIÓN. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

*CAPÍTULO*

**Propuesta**

**4**

## 7. Propuesta

A continuación se presenta la propuesta de Anteproyecto de Revitalización urbano-arquitectónica de la Avenida Zelaya, políticas, lineamientos, estrategias y objetivos establecidos así como los distintos proyectos y acciones correspondientes que complementen de forma integral todo lo propuesto.

La propuesta de revitalización Urbano-Arquitectónica está basada en la implementación de conceptos e ideas multidisciplinarias en las cuales se integren y rescaten los elementos urbanos pertenecientes a la avenida en estudio, de manera que se recuperen aspectos culturales, sociales, ambientales, espaciales y económicos que se han olvidado y que le proporcionan identidad, además que son fuente de desarrollo urbano.



## 7.1. Planteamiento teórico de la propuesta

La propuesta de anteproyecto de revitalización urbano-arquitectónica, está compuesta por políticas y criterios de intervención, en los que se establecen las descripciones y tiempos de ejecución de cada propuesta de proyecto, con el fin de renovar y rescatar la identidad que se ha visto excluida y olvidada con el paso del tiempo, de manera que el eje en estudio sea un punto de inflexión en cuanto a la transformación urbana, que fomente el crecimiento y desarrollo integral de un espacio urbano vivo, de relaciones humanas.

### 12.1.1. Política general de la propuesta

La política que se contempla para el rescate de los valores del sector es la Revitalización, mediante el conjunto de acciones realizadas con la finalidad de alcanzar la armonización del espacio urbano-calle y sus elementos definidores como son los bienes inmuebles que se encuentran a lo largo de todo el eje, además del usuario unidad de fundamental estudio ya que este es quien da vida a los espacios urbanos y por tanto es transformador de los mismos.

La revitalización se ejecutará basada en, los aspectos urbanos (formal, espacial, ambiental, funcional, social), históricos y culturales-patrimoniales identificados dentro de la avenida en estudio, de manera que los elementos que actualmente no se encuentran en sus debidas condiciones se tornen en niveles óptimos que puedan generar calidad en la vida de sus pobladores.

### 12.1.2. Objetivos de la propuesta de revitalización

Estos son el resultado del diagnóstico realizado previamente a cada una de las sub-zonas en que se ha estructurado la avenida, es así, como se establecen los criterios de intervención a implementar al eje en estudio, a saber:

- Rescatar, conservar y las *características formales* de las edificaciones que componen la avenida, así como liberarlas de aquellos elementos que deterioran su imagen.
- Regular el *funcionamiento de los usos de suelo* del área en estudio de manera que las actividades puedan ser diversificadas a lo largo del eje.
- Identificar, rescatar, conservar y propiciar el desarrollo de las *actividades sociales y culturales* que tienen lugar en el eje.

- Mejorar las *condiciones espaciales* de la avenida, de manera que esta acción posibilite el desarrollo de todas aquellas familias que habitan el área a intervenir, así como también la realización de las diversas actividades que realizan los usuarios.
- Optimizar las *condiciones ambientales* del eje, de manera que se vea favorecidas los habitantes de la zona, así como los usuarios de la misma, y además se vea fortalecida la imagen de ciudad.

### 12.1.3. Lineamientos estratégicos de la propuesta de revitalización

Los lineamientos constituirán el eje fundamental a seguir en la propuesta de revitalización, para que se puedan alcanzar los objetivos antes planteados. A continuación se exponen los lineamientos establecidos para el anteproyecto del eje urbano en estudio.

Para tal caso estos están estructurados según los dos pilares de la propuesta, lo que respecta a los aspectos urbanos y a los arquitectónicos:

#### Urbano

- Integración de los espacios públicos (calle-andenes) y privados (edificaciones).
- Equilibrados usos de suelo.
- Dotación de una óptima accesibilidad a los espacios de tránsito peatonal.
- Mejoramiento de las características ambientales de la avenida.

#### Arquitectónico

- Conservación de las características arquitectónicas de carácter patrimonial con importancia local y nacional.
- Integración de los bienes inmuebles a lo largo de toda la avenida según sus características formales y patrimoniales.
- Control y regulación de futuras propuestas de intervención que rompan con la armonía del espacio construido.

A continuación se presentan los criterios de intervención propuestos para el desarrollo de las propuestas del anteproyecto de Revitalización urbano-arquitectónica de la Avenida Zelaya. Están estructurados en criterios generales de la avenida y particulares para cada sub-zona.

Objetivos	CRITERIOS GENERALES DE INTERVENCIÓN	CRITERIOS PARTICULARES A APLICAR POR ZONAS		
		Zona 1	Zona 2	Zona 3
<b>Formales</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Preservación y unificación</b> de alturas, líneas de fachadas, características formales y patrimoniales de las edificaciones.</li> <li>• <b>Armonización e integración</b> de los inmuebles, alturas, colores (propuestas institucionales y publicitarias), características formales.</li> <li>• <b>Liberación y control</b> de elementos ajenos a las edificaciones: publicidad, colores, elementos estructurales, y de protección solar.</li> </ul>	<p><b>Restauración y consolidación</b> de inmuebles con valor patrimonial.</p> <p><b>Unificación</b> de alturas de las edificaciones que ameriten y no signifiquen cambios drásticos en su composición</p> <p><b>Armonización</b> de fachadas a través de zócalos.</p> <p><b>Estandarizar</b> el uso de puertas y ventanas de valor patrimonial.</p> <p><b>Integrar</b> los inmuebles mediante gama de colores propuesta.</p> <p><b>Controlar</b> el uso de colores en inmuebles de tipo comercial y/o servicio.</p> <p><b>Liberación</b> de publicidad ajena a las edificaciones.</p> <p><b>Armonizar</b> elementos arquitectónicos como balcones, verjas, protectores solares, etc.</p> <p><b>Integrar</b> la propuesta de vivienda colectiva en el espacio baldío identificado en la zona.</p>	<p><b>Liberación</b> de fachadas de elementos ajenos a estas, principalmente aquellas con valor patrimonial.</p> <p><b>Unificación</b> de alturas de las edificaciones que ameriten, así como aquellas que no impliquen cambios drásticos en su composición.</p> <p><b>Reestructuración e Integración</b> de fachadas.</p> <p><b>Armonizar y regularizar</b> las propuestas de puertas y ventanas.</p> <p><b>Integrar</b> los inmuebles mediante la gama de colores propuestas.</p> <p><b>Controlar</b> el tono de colores en inmuebles de uso comercial y/o servicio.</p> <p><b>Armonizar</b> elementos arquitectónicos como balcones, verjas, protectores solares, etc.</p> <p><b>Integrar</b> la propuesta arquitectónica para el área de las ruinas del teatro González y las viviendas colectivas a plantearse en los espacios baldíos.</p>	<p><b>Homogenización e integración</b> de las propuestas estilísticas encontradas en la zona.</p> <p><b>Jerarquizar</b> inmuebles con carácter institucional representativo de la ciudad.</p> <p><b>Controlar</b> el crecimiento en altura de los inmuebles de bajas alturas.</p> <p><b>Unificar</b> alturas de las edificaciones que lo ameriten.</p> <p>Unificación de puertas y ventanas de valor patrimonial y de estilo moderno.</p> <p><b>Integrar</b> los inmuebles mediante la gama de colores propuestas.</p> <p><b>Armonizar</b> elementos arquitectónicos como balcones, verjas, protectores solares, etc.</p> <p><b>Remodelar y ajustar</b> diseño de verjas en caso muy especiales en donde no precise grandes intervenciones.</p>
<b>Funcionales</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Consolidar y densificar</b> usos de suelo habitacional en las distintas sub-zonas.</li> <li>• <b>Controlar y regular</b> el desarrollo de los usos comerciales y de servicio.</li> <li>• <b>Aprovechar</b> los espacios baldíos identificados.</li> <li>• <b>Reestructuración</b> del sistema vial.</li> <li>• <b>Regulación, norma y liberación</b> de la publicidad en las sub-zonas.</li> <li>• <b>Regular, controlar y normar</b> los estacionamientos, así como el fluido vehicular en las distintas zonas de la avenida.</li> <li>• <b>Controlar y conservar</b> la pluralidad del uso del espacio público.</li> </ul>	<p><b>Consolidar y densificar</b> uso habitacional utilizando el espacio baldío identificado para desarrollar viviendas colectivas.</p> <p><b>Propiciar</b> que las familias que habitan esta zona puedan tener las condiciones para que desarrollen actividades sociales que dinamicen la zona, más que el comercio y el servicio.</p>	<p><b>Diversificar</b> usos de suelo, tipo cultural y vivienda, aprovechando los espacios baldíos identificados.</p> <p><b>Controlar</b> los usos comerciales y de servicio, por medio de políticas y reglamentos que limiten su desarrollo de forma equilibrada.</p> <p><b>Consolidar</b> usos habitacionales. Aprovechamiento de los usos baldíos presentes en la zona para generar este afianzamiento de las viviendas.</p>	<p><b>Fortalecimiento</b> de los usos habitacionales.</p> <p>Reducir usos comerciales o de servicios dedicados al ocio.</p> <p>Vincular uso cultural de la plaza y Antigua Estación con nuevas propuestas de uso de suelo.</p> <p>Replantear la presencia de la estación de bomberos.</p>

TABLA 38. CRITERIOS DE INTERVENCIÓN GENERALES Y PARTICULARES ESTABLECIDOS PARA LOS ASPECTOS FORMALES Y FUNCIONALES. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

Objetivos	CRITERIOS GENERALES DE INTERVENCIÓN	CRITERIOS PARTICULARES A APLICAR POR ZONAS		
		Zona 1	Zona 2	Zona 3
<b>Sociales</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Rescatar y conservar</b> la cultura de la bicicleta como medio para transportarse.</li> <li>• <b>Propiciar, recuperar y salvaguardar</b> el desarrollo de las actividades culturales que tienen lugar en la avenida y sus límites.</li> <li>• <b>Rescatar, preservar y fomentar</b> valores culturales propios del ciudadano masayés, encuentro social.</li> <li>• <b>Fortalecer y facilitar</b> puntos de encuentro e intercambio social identificados.</li> <li>• <b>Controlar y conservar</b> la pluralidad del uso del espacio público.</li> <li>• <b>Concientizar</b> a la población sobre el cuidado y aprovechamiento de áreas verdes como fomento de mejores condiciones de vida.</li> <li>• <b>Regular</b> la actividad nocturna, y fortalecer la seguridad en la avenida.</li> </ul>	<p><b>Propiciar</b> condiciones para que manifestaciones culturales se sigan desarrollando en esta zona.</p> <p><b>Conservar y propiciar</b> espacios adecuados para el comercio informal presente en la zona.</p>	<p><b>Rescatar</b> costumbres familiares de interacción social fuera de los inmuebles.</p> <p><b>Fomentar</b> el desarrollo de actividades de intercambio sociocultural-familiar por medio de espacios acondicionados.</p> <p><b>Controlar</b> la actividad social generada por los usos lúdicos presentes en la zona, para evitar que se siga deteriorando la dinámica social de las familias existentes.</p> <p><b>Conservar y propiciar</b> espacios adecuados para el comercio informal presente en la zona.</p>	<p><b>Generar</b> espacios acondicionados que fomenten el desarrollo de actividades de intercambio sociocultural.</p> <p><b>Enlazar</b> actividad cultural que se genera en la Antigua estación con la producida en la zona.</p> <p><b>Equilibrar</b> usos de servicio lúdico presentes con propuestas de carácter socio cultural que <b>propicien</b> el desarrollo de actividad social por las noches, además que se <b>regulen</b> las condiciones de inseguridad generadas por los usos como cantinas, salas de juegos, entre otros.</p>
<b>Espaciales</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Dotar e integrar</b> de mobiliario urbano necesario.</li> <li>• <b>Liberación</b> de barreras arquitectónicas.</li> <li>• <b>Incorporación</b> de accesibilidad en los espacios de tránsito peatonal.</li> <li>• <b>Incorporación</b> de señalética necesaria en las distintas zonas.</li> <li>• <b>Proporcionar de señalización</b> informativa sociocultural en toda la avenida.</li> <li>• <b>Reestructuración</b> del sistema vial.</li> </ul>	<p><b>Aplicación de políticas viales</b> que descongestionen el centro de la ciudad, <b>Regular</b> el tipo de vehículos que pueden llegar hasta esta zona.</p> <p><b>Controlar</b> el uso de los espacios públicos por los establecimientos comerciales y de servicio.</p> <p><b>Adecuar</b> espacios para el parqueo de bicicletas.</p>	<p><b>Controlar</b> el uso de los espacios públicos por los establecimientos comerciales y de servicio.</p> <p><b>Crear</b> espacios que contribuyan a la consolidación de los usos habitacionales.</p> <p><b>Introducir</b> en la zona un espacio de pausa para los usuarios de la avenida.</p> <p><b>Regular</b> el uso publicitario de los establecimientos comerciales y de servicios, así como los elementos de protección solar, toldos entre otros.</p> <p><b>Crear</b> espacios adecuados para el estacionamiento de bicicletas.</p> <p><b>Desarrollar</b> señalética vertical y horizontal.</p>	<p><b>Controlar</b> la velocidad del transporte urbano colectivo que accede por esta zona a la ciudad.</p> <p><b>Regular</b> el uso de los espacios públicos por los establecimientos comerciales y de servicio.</p> <p><b>Aprovechar</b> vinculación espacial directa con la plaza de la Cultura en parte de la zona.</p>

TABLA 39. CRITERIOS DE INTERVENCIÓN GENERALES Y PARTICULARES ESTABLECIDOS PARA LOS ASPECTOS SOCIALES Y ESPACIALES. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.



Objetivos	CRITERIOS GENERALES DE INTERVENCIÓN	CRITERIOS PARTICULARES A APLICAR POR ZONAS		
		Zona 1	Zona 2	Zona 3
<b>Ambientales</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Conservación</b> de las alturas de los inmuebles. Aprovechamiento del elemento sombra generado por los inmuebles.</li> <li>• <b>Integración</b> de áreas verdes existentes.</li> <li>• <b>Rescate y preservación</b> de la limpieza en la avenida.</li> <li>• <b>Liberación</b> de elementos naturales que no pueden ser aprovechados.</li> <li>• <b>Incorporación</b> de áreas verdes, según sean estas necesarias para mejorar el confort térmico.</li> <li>• <b>Liberación y regulación</b> de la carga vehicular presente en la avenida.</li> <li>• <b>Adecuación</b> del sistema de drenaje.</li> <li>• <b>Regulación</b> de los niveles de sonido producidos por los establecimientos.</li> </ul>	<p><b>Propiciar</b> condiciones para que manifestaciones culturales se sigan desarrollando en esta zona.</p> <p><b>Crear</b> espacios adecuados para el comercio informal presente en la zona.</p>	<p><b>Controlar</b> los niveles de sonoridad producidos por los usos comerciales y de servicio, así como la generación de desperdicios sólidos que deterioran la imagen urbana.</p> <p><b>Liberar</b> los espacios de todos aquellos elementos que lo saturan, reestructurar el sistema vehicular de la zona.</p> <p><b>Mejorar</b> sistema de drenaje pluvial.</p> <p><b>Dotar</b> de vegetación (árboles y arbustos), aprovechando aquellos espacios en los que ya se ha identificado.</p> <p><b>Crear</b> áreas de descanso o estar, como pérgolas, y bancas para los usuarios de la avenida.</p>	<p><b>Proporcionar</b> elementos (árboles y arbustos) que generen sombra y frescura a la zona, debido a la baja altura de los inmuebles de esta.</p> <p><b>Reestructurar y armonizar</b> la presencia de vegetación en la zona, conjugándola con mobiliario y espacios que permitan a los usuarios realizar pausas en su recorrido.</p>

TABLA 40. CRITERIOS DE INTERVENCIÓN GENERALES Y PARTICULARES ESTABLECIDOS PARA LOS ASPECTOS AMBIENTALES. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

## 12.2. Imagen objetivo

La imagen-objetivo o imagen futura, remite al conjunto de ideas principales de lo que se quiere lograr y se caracteriza por expresar en términos globales las intenciones que mejor reflejan la situación deseada a largo plazo. Es así que se establece a la imagen-objetivo como el escenario normativo gráfico de la propuesta de revitalización para la avenida Zelaya, resultado del conjunto de criterios, intervenciones propuestas y sus acciones correspondientes.

La propuesta de Revitalización tiene como escenario promisorio lograr el acondicionamiento integral del espacio urbano de la avenida Zelaya entendido como la estrecha relación entre espacio privado (construido) y público (calle-andén), a través de la intervención de cada uno de los componentes que conforman el panorama en su conjunto.

Bajo la premisa “un espacio para todos”, la imagen objetivo propuesta para el anteproyecto de Revitalización pretende el rescate del espacio público y sus distintos aspectos componentes, funcionalidad, formalismo, actividad socio-cultural, ambiente<sup>112</sup>; así también como alguno de los que competen al espacio privado, entendiéndose este como las características formales y funcionales que configuran el contexto envolvente del espacio e influyen directamente las áreas de circulación.

Estas pretensiones se fundamentan en la conjunción de los criterios obtenidos de la percepción del usuario, la simulación del técnico-investigador y los principios técnicos establecidos por distintos entes normativos del espacio urbano, de manera que las soluciones a obtener posean mayor fidelidad con los destinatarios, a la vez que puedan ser apropiados con mayor facilidad por estos, y así obtener mejores resultados en la permanencia de las acciones en el medio propuesto.

Es así que se establecen cinco lineamientos objetivos guías, sobre los cuales se sustentará el supuesto objetivo de la propuesta de revitalización, los cuales se presentan a continuación, a partir de estos se proponen las diferentes intervenciones que se deben llevar a cabo en el espacio, así como en los que hacen uso del mismo.

<sup>112</sup> Referido a todas aquellas condicionantes naturales (soleamiento, temperatura, etc.) y del ecosistema artificial (sonoridad, desperdicios, malos olores, charcos, etc.) que condicionan al usuario y su modo de desenvolverse en el espacio

1. *Adecuación formal-espacial*: este corresponde al mejoramiento de la imagen arquitectónica de la avenida, conservación, rehabilitación y reestructuración de los inmuebles con características arquitectónicas patrimoniales, así también la adecuada transformación del medio edilicio, de forma que todas las acciones sean unificadoras e integradoras y no deterioren la imagen urbana.
2. *Estructuración funcional*: Acciones que regulen el adecuado uso del suelo a lo largo de toda la avenida, de manera tal que, no se sigan generando desequilibrios respecto de estos, y la consecuente degradación de las áreas habitacionales.
3. *Integración socio-cultural*: Rescate y aprovechamiento de todas las expresiones culturales y sociales que se generan en la avenida, realizando acciones que propicien se sigan produciendo y fortaleciendo estas.
4. *Movilidad urbana*: en este se encuentran contenidas todas las acciones necesarias para mejorar la accesibilidad del espacio-calle (andenes y área de rodamiento), entre ellas, la reestructuración del sistema vial, cambio del revestimiento de las vías y andenes, reordenamiento de rutas de transporte y paso vehicular, establecimiento de paseos para ciclistas, reducción del impacto vehicular en el eje.
5. *Equilibrio ambiental*: las acciones que refieren a este lineamiento, incluyen la transformación del espacio-calle, en materia de creación de espacios verdes, con mobiliario urbano, y normativas que regulen la actividad que distorsiona el confort ambiental del usuario a lo largo de todo el eje.

A continuación se citan las distintas intervenciones y respectivas acciones globales que, integran la imagen objetivo para la avenida:

- Adecuación de la imagen formal construida, mediante el mejoramiento de las fachadas de los inmuebles de forma integral con acciones de liberación, control, integración, armonización, unificación, reestructuración, restauración y conservación de elementos arquitectónicos, (propios o ajenos), alturas de las edificaciones, elementos estilísticos, composición estructural, entre otros.

- Liberar de barreras arquitectónicas los espacios de circulación peatonal, a través de la transformación, adecuación e integración de los andenes y áreas de rodamiento vehicular.
- Aprovechamiento racional y adecuado de los recursos naturales, mediante la incorporación, rehabilitación, adecuación y eliminación de las áreas verdes existentes y a proponer a lo largo de todo el eje.
- Integración de mobiliario urbano adecuado mediante su incorporación, transformación, liberación, y armonización con el medio y las necesidades que de este se susciten.
- Reestructuración del sistema vial a través del mejoramiento del mismo, liberación e incorporación de elementos necesarios que faciliten el mejoramiento de la movilidad respecto a las nuevas condiciones establecidas a lo largo de la vía.

En la ilustración N° 160, se puede observar el proceso que se ha seguido para el desarrollo de las propuestas de proyectos estratégicos para la revitalización de la Avenida Zelaya.

### 12.3. Propuestas de proyectos estratégicos.

Tomando como base los criterios, objetivos y lineamientos que se mencionaron anteriormente, se establecen las estrategias de intervención para la revitalización del eje urbano, constituidas por las propuestas de proyectos y acciones correspondientes a realizar, para cada uno de los aspectos que componen la propuesta.

Para cada propuesta estratégica se tendrán acciones específicas referidas a los puntos claves de la propuesta de intervención, en la cual cada una de estas estarán relacionadas entre sí para lograr el objetivo primordial de la intervención, siendo ésta la revitalización urbano-arquitectónica de la avenida Zelaya.

En la siguiente tabla, se realiza una descripción general de cada uno de los proyectos propuestos con sus respectivas acciones, componentes a intervenir, plazos de ejecución y prioridades. El plazo total propuesto es de 10 años, que corresponden a, 2 años corto plazo, 6 años mediano, y 10 largo. Los niveles de prioridad se establecen según las necesidades y deterioros reconocidos en las distintas sub-zonas.

**Revitalización= armonización/espacio urbano-calle + bienes inmuebles + usuario**

## CRITERIOS DE INTERVENCIÓN GENERALES Y PARTICULARES

### IMAGEN OBJETIVO



### LINEAMIENTOS GUÍAS

## PROPUESTAS DE PROYECTOS

Rediseño de andenes y espacios públicos – calle.	Diseño de áreas verdes.	Diseño de mobiliario urbano.	Mejoramiento de la movilidad vehicular y peatonal.	Adecuación de fachadas de inmuebles.	Plan local de ordenamiento territorial	Imagen de marca
--	-------------------------	------------------------------	--	--------------------------------------	--	-----------------

## ACCIONES + COMPONENTES A INTERVENIR

ILUSTRACIÓN 166. ESQUEMA SEGUIDO PARA REALIZAR LA PROPUESTA DE PROYECTOS PARA LA REVITALIZACIÓN URBANO-ARQUITECTÓNICA DE LA AVENIDA ZELAYA. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.



La lógica de plazos y prioridades se fundamenta en los niveles de degradación obtenidos del diagnóstico en cada una de las sub-zonas, en el cual la sub-Zona 3, debido a que es la que se encuentra más alejada del núcleo central de la ciudad es en la que se observó más deterioro.

Por lo tanto para evitar que esta siga su proceso de degradación en los distintos ámbitos de análisis realizados, es prioritario que esta sea la primera zona a intervenir y así sucesivamente según los plazos establecidos y la complejidad de las intervenciones.

Aspectos	Propuestas de proyectos.	Criterios	Componentes a intervenir	Prioridad			Plazos de ejecución (años)									
				Zona 1	Zona 2	Zona 3	Corto		Mediano			Largo				
				Alta	Media	Baja	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Formales-espaciales	Adecuación formal de fachadas.	Restauración, preservación, consolidación, unificación, armonización, integración, liberación, control, homogenización, remodelación.	Características formales de los inmuebles, alturas, elementos estilísticos, composición estructural, colores, y todos aquellos elementos que se le han anexado sin contribuir a la preservación del inmueble así como a tampoco integrarse en el conjunto del cual forman parte.	Alta	Media	Baja										
	Rediseño de redes técnicas (eléctrica, comunicaciones, drenaje)	Reestructuración, adecuación, mejoramiento, soterración.	Redes eléctricas, alumbrado público, redes de comunicación y drenaje pluvial, de manera que estos presten las condiciones necesarias y adecuadas para no deteriorar la imagen urbana de la avenida.	Alta	Media	Baja										
Funcionales	Plan de gestión sectorial, para el ordenamiento territorial.	Control Regulación Norma	Comportamiento de los distintos usos de suelo que componen la avenida, de manera que estos se puedan equilibrar, diversificar y sobre todo ser controlados en su desarrollo zonal. También el sistema vehicular, sonoridad, publicidad.	Alta	Media	Baja										
	Consolidación y diversificación usos.	Reestructuración, aprovechamiento, Diversificación, fortalecimiento.	Lotes baldíos, aprovechados para densificar los usos de vivienda en las sub-zonas, así como para diversificar la oferta de usos, cultural para el caso de la sub-zona 2, en las ruinas del antiguo Teatro González.	Alta	Media	Baja										
Socio-culturales	Imagen de marca	Promoción, divulgación, armonización, homogenización.	Las características urbanas, históricas, sociales, económicas y culturales de la avenida, de manera que toda ella pueda ser entendida como un solo conjunto lleno de diversidad y riqueza.	Alta	Media	Baja										
	Plan de gestión sociocultural	Apropiación, fortalecimiento, rescate, concientización.	Los comportamientos socioculturales identificados en la avenida, manifestaciones culturales que ocurren en el eje o cercanas, comportamiento de las familias, etc. De manera que estas se apropien de su patrimonio y sean los gestores del espacio urbano vivo.	Alta	Media	Baja										

Aspectos	Proyectos	Criterios	Componentes a intervenir	Prioridad			Plazos de ejecución (años)									
				Zona 1	Zona 2	Zona 3	Corto			Mediano				Largo		
				Alta	Media	Baja	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Movilidad urbana	Rediseño de espacios públicos, andenes y calle.	Liberación, unificación, Incorporación Transformación.	Integración, Barreras arquitectónicas, revestimiento andenes y área de rodamiento, accesibilidad. Áreas verdes existentes y propuestas. Mobiliario Urbano existente (Señalización, basureros, luminarias, bancas, publicidad, etc.) y desarrollo de propuestas nuevas.	Alta	Media	Baja	Corto			Mediano				Largo		
	Reestructuración del sistema vial.	Liberación, Armonización.	Funcionamiento de la vía, espacio de circulación, sentidos viales, carriles, tipología vehicular permitida.	Alta	Media	Baja	Corto			Mediano				Largo		
	Ciclovia	Liberación, Incorporación.	Espacio público de circulación, reestructuración espacial.	Alta	Media	Baja	Corto			Mediano				Largo		
Equilibrio ambiental	Diseño de áreas verdes y de descanso.	Integración, rescate, liberación, regulación, adecuación.	Áreas verdes existentes en la avenida, readecuación de estas, así como también la eliminación de todas aquellas que deterioran los espacios. Creación de nuevas áreas verdes, propuestas de árboles y arbustos, diseño de áreas de descanso en algunas partes de la de la avenida. Regulación de los niveles sonoros, control de la basura y mantenimiento de áreas verdes, espacios públicos.	Alta	Media	Baja	Corto			Mediano				Largo		

TABLA 41. PROYECTOS Y PLAZOS DE EJECUCIÓN. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

## 12.4. Descripción de las propuestas

A continuación se presenta se hace una breve descripción de cada uno de los proyectos propuestos anteriormente, para lograr un mayor acercamiento a las acciones planteadas, ya que estas engloban elementos particulares que deben ser intervenidos para cada una de las sub-zonas en la que se ha visto subdividido el espacio a revitalizar.

### 12.4.1. Adecuación formal de fachadas.

El espacio urbano se encuentra contenido, o delimitado por todas aquellas estructuras físicas, arquitectónicas, que demarcan las áreas de interacción social en la ciudad, en una población determinada, por lo cual puede decirse que, son las edificaciones el entramado escenográfico de las actividades humanas y además un aparente mural donde se ven expresos los cambios políticos, económicos, religiosos, socio-culturales, entre otros, que con el paso de los años transforman las características formales que en una época determinada también fueron impresas en sus componentes estilísticos y funcionales.

El formalismo de una ciudad es también la muestra del pluralismo humano que estas contienen sin embargo, es necesario que este reciba atención, sea regulado de manera que ante la diversidad se pueda lograr un equilibrio, armonía que contribuya a que la vida de ciudad sea un elemento de desarrollo para todos sus habitantes.

Para el caso en estudio, muchos de los inmuebles identificados se han venido transformando en sus características estilísticas, funcionales, estructurales, en algunos algunas se han visto colapsados por factores naturales o antrópicos.

Muchas de las intervenciones que han deteriorado la imagen de los conjuntos, se han debido a cambios en usos de suelo, de ser casas de habitación pasan a ser establecimientos comerciales o de servicios, que requieren condiciones espaciales muy distintas a estas, por lo cual las edificaciones son reconfiguradas, en una lógica de equilibrio aislado algunas veces o sin ningún criterio formal.

Este tipo de cambios es usual reconocerlo, en el uso de los colores institucionales, o publicitarios, utilización de estructuras publicitarias, elementos de protección solar, abertura de vanos en grandes dimensiones, y algunos otros que responden a las necesidades particulares de cada establecimiento.

Otro aspecto que también transforma los bienes arquitectónicos y su unidad, es la segmentación de parcelas, ya que estos se van subdividiendo con el paso de los años, y cada uno de sus propietarios realiza intervenciones aisladas según sus necesidades y gusto, es notorio el hecho de cada uno de estos quiere delimitar su territorio expresándolo formalmente en los elementos estilísticos de su inmueble.

Por lo tanto la aplicación de este proyecto pretende:

- Recuperar las características estilísticas de aquellos inmuebles con particularidades patrimoniales, que son una muestra histórica para las generaciones de la ciudad.
- Armonizar y unificar, los elementos estructurantes o articuladores (alturas, colores, zócalos, techos, fascias, puertas, ventanas, etc.) de cada uno de los conjuntos arquitectónicos que componen la avenida.
- Liberar las fachadas de los inmuebles de todos aquellos elementos que le han sido anexados y deterioran la percepción de sus características formales.

Estas acciones, se proponen en base a los criterios de intervención establecidos en la tabla N° 30, las propuestas pueden verse detalladamente en los planos N°00, estos contienen: la situación encontrada, las acciones a realizar en fachadas, y la paleta de colores propuesta.

Casos particulares, son aquellos edificios que por su importancia formal e histórica, deben de ser recuperados sus elementos estilísticos.

#### **12.4.2. Rediseño de redes técnicas (tendido eléctrico, alumbrado público, redes de comunicación, drenaje pluvial).**

El cableado aéreo de las redes técnicas del tendido eléctrico, alumbrado público, redes de comunicación (cable, telefonía) deterioran la imagen urbana de la avenida, ya que estas no se encuentran en buen estado, además requieren de un sistema de postes que interfieren en los espacios de circulación peatonal.

El sistema de drenaje pluvial inexistente en el área de intervención es otro factor que deteriora su imagen, además que es un elemento que genera insalubridad para sus habitantes.

Por lo que, los objetivos planteados para esta intervención son:

- Realizar una canalización subterránea de las redes eléctricas y de comunicación en la Avenida Zelaya, de manera que la contaminación visual generada por estos elementos se vea reducida.
- Desarrollar la red de drenaje pluvial en la avenida, de manera que las aguas circulen libremente sin afectar a los pobladores.

#### **12.4.3. Plan de gestión sectorial para el ordenamiento territorial.**

Un factor de mucha importancia en los espacios urbanos es el funcionamiento que estos poseen, y que no son más que el resultado de los procesos sociales, económicos, culturales, etc., que se desarrollan en él, relacionados íntimamente con la lógica de usos de suelo establecidos en esto, por ello es necesario establecer estrategias, lineamientos y políticas de acción que regulen, normen y además gestionen estos comportamientos.

La avenida Zelaya, presenta una marcada influencia en su estructura urbana por el funcionamiento de sus usos de suelo, por ello muchos de sus pobladores así como usuarios la definen como comercial, estos funcionamientos si no tienen regulaciones y herramientas que lo controlen, con el paso de los años van deteriorando los espacios urbanos y la vitalidad de estos se reduce simplemente a relaciones meramente comerciales, económicas u otras según sea el caso.

Los objetivos de este proyecto son los siguientes:

- Establecimiento de políticas y estrategias que sirvan de marco general para el desarrollo de criterios más particulares que regulen el funcionamiento de la avenida.
- Definición de normativas, y reglamentaciones que regulen el comportamiento y las acciones de los distintos ámbitos de usos que se encuentran en el área a intervenir.
- Desarrollo de proyectos estratégicos de gestión para los recursos generados por los diversos usos de suelo que componen el espacio urbano, de manera que pobladores y usuarios resulten favorecidas con estas.



Debido al tipo de proyecto que este significa, para términos de este estudio únicamente se hace la mención del mismo y los objetivos buscados, como una recomendación, entendiéndose que, para la aplicación de proyectos urbanos como el presente, es necesario que paralelo a este se apliquen políticas de gestión de sus recursos en íntima relación con los usuarios.

#### 12.4.4. Consolidación y diversificación de usos de suelo.

Una de las problemáticas de este tipo de espacios urbanos tiende a ser la pérdida de los usos para la vivienda, debida a la dinámica que generan los usos comerciales y de servicio, que a como se pudo ver en las intervenciones de La Calzada y Paseo El Carmen, estos han venido a sustituirlos, las personas venden sus viviendas, o alquilan por salir de los ambientes agresivos en los que se convierten estos luego de este tipo de intervenciones.

Por lo cual, como medida para fortalecer los usos habitacionales en las distintas sub-zonas, es la consolidación de estos, por medio de la creación de nuevos espacios de vivienda, en los espacios baldíos identificados en toda la avenida.

El nuevo uso que se propone es vivienda colectiva<sup>113</sup>, apartamentos de dos plantas para familias pequeñas con un promedio de 4 miembros por núcleo, a continuación se presenta una tabla con los porcentajes de uso de suelo de vivienda actuales y los que se proponen alcanzar para cada una de las sub-zonas.

En la siguiente tabla, se presentan los porcentajes de uso de suelo que corresponden a la situación actual, porcentaje que se quiere alcanzar mediante la implementación de estos nuevos modelos y la variación entre estos dos.

Sub-zona	% Actual	% a alcanzar	Varianza (aumento)
1	26.11	29.88	3.77%
2	19.51	34.38	14.87
3	26.11	28.78	2.67

TABLA 42. PORCENTAJES A ALCANZAR CON LA PROPUESTA DE VIVIENDAS COLECTIVAS. FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

<sup>113</sup> Alcaldía de Masaya. “Reglamento de Zonificación y uso de suelo para el área de la ciudad de Masaya.” Masaya. 2005. P. 4

Como parte de la diversificación, el planteamiento propuesto consiste en establecer un Centro Cultural, donde se ubicaban las ruinas del antiguo Teatro González, de manera que este pueda generar una dinámica social que descentralice, equilibre y complemente los usos identificados a lo largo de toda la Avenida.

La propuesta busca que la actividad social no solo se produzca, en los dos espacios públicos que limitan el área de intervención, como en la zona de concentración de usos comerciales y de servicio, sino que contrario a esto, se cree un nuevo espacio que albergue diversas actividades de índole cultural.

Además que sea de provecho que, el espacio constituye un hito para todos los que habitan el área, así como también para los que hacen uso de esta.

Los espacios propuestos para este son los siguientes:

- Salón de usos múltiples.
- Sala de exposición permanente.
- Sala de proyecciones.
- Aulas-talleres culturales.
- Biblioteca.
- Administración.

#### 12.4.5. Imagen de marca.

Esta consiste en la creación de un perfil publicitario para toda la avenida, de manera que se desarrolle una estrategia mercadotécnica para dar a conocer en la ciudad y localidades cercanas todas las riquezas con las cuales cuenta esta.

El objetivo de esta propuesta es:

- Diseñar una imagen que englobe todas las riquezas con las que se cuentan en la avenida, de forma que a través de esta las personas puedan reconocerle, así como también se unifiquen todas aquellas propuestas de rótulos publicitarios, y señalética a usar a lo largo de esta.

#### 12.4.6. Plan de gestión sociocultural

La gestión social, el empoderamiento de los actores sociales, en la construcción de espacios urbanos accesibles y vivos es de suma importancia, ya que son los usuarios quienes hacen posible que la ciudad y sus distintos ambientes tengan vida.

Por esta razón es de mucha importancia que, estos sean involucrados en el desarrollo de proyectos que influyen directamente en la realización de sus labores cotidianas, muchas veces las intervenciones urbanas no tienen un buen efecto, debido a que los agentes que hacen posible que los espacios intersticios de las ciudades se configuren, no son tomados en cuenta en la toma de decisiones, y así estos no tienen mayor efecto en las poblaciones afectadas.

Así pues, es necesario que paralelo al desarrollo de cada uno de los proyectos planteados, estos se vean acompañados con acciones de gestión social, de forma que los pobladores y usuarios sean los verdaderos protagonistas de la implementación de estos, como también creadores de nuevas propuestas que contribuyan al continuo mejoramiento de los espacios para la circulación peatonal.

La implementación de proyectos urbanos sin el debido apropiamiento y concienciación de los actores involucradas, muchas de las ocasiones resulta en intervenciones que no generan ningún desarrollo, sino todo lo contrario, dañan los espacios, dañan a sus usuarios y a las personas que los utilizan.

#### 12.4.7. Rediseño de espacios públicos, andenes y calles.

Los espacios públicos son el nervio de las áreas urbanas, ya que en estos se desarrollan las actividades cotidianas de los pobladores de la ciudad, en los cuales se establecen relaciones y vínculos sociales.

La situación encontrada en los andenes es inadecuada, estos no poseen las dimensiones necesarias, generalmente se pueden identificar muchas barreras arquitectónicas como rampas para el acceso vehicular, escalos, postes para el tendido eléctrico, comunicaciones, rótulos, etc., no existe unidad en las texturas, colores, formas, materiales, todo esto para que las personas puedan transitar libremente sobre estos, por ello es necesario que estos espacios sean acondicionados para que recobren su funcionalidad.

En el espacio calle igualmente se detectaron problemas en sus condiciones físicas, el revestimiento de estos, sobre todo en las intersecciones se encuentra en mal estado, no existe la señalización horizontal necesaria y adecuada, estaciones de buses, entre otros, que faciliten la circulación vehicular fluida, por lo cual requiere de obras que mejoren sus condiciones para que los usuarios puedan transitar fluidamente por estos sin crear conflictos con la circulación peatonal.

Los objetivos del proyecto son:

- Liberación de barreras arquitectónicas en todos los andenes.
- Dotar de elementos de accesibilidad.
- Ampliación de andenes.
- Unificación de materiales en andenes.
- Incorporación de señalética vertical y horizontal adecuada en andenes y calle.
- Mejoramiento del revestimiento vial.
- Diseño de tramos para el drenaje pluvial.
- Diseño e incorporación de mobiliario urbano necesario.
- Adecuación y liberación de áreas verdes existentes.

#### Descripción de algunas propuestas planteadas:

A continuación se presentan las propuestas planteadas para los distintos espacios públicos, para el caso de los andenes se ha propuesto la aplicación de tres modelos, estos con materiales distintos, con una lógica formal y funcional y porcentaje aplicado en andenes.

- Anden 1: Ladrillo rústico, ancho variable de 0.70- 1.00 m. ubicado de manera lineal en cada lado de las aceras y formando los cuadros que generan los espacios de interacción social donde se ubican más bancas para este fin, existente en un 20% de la acera. Tonos rojizos, beige y opacos.



ILUSTRACIÓN 167. LADRILLO RÚSTICO.

- Anden 2: Hormigón pulido, ancho variable de 0.70- 1.00 m. Forma la base general de las aceras, existente en un 30% de estas. Tonalidad gris, antiderrapantes, con textura rodillada como se puede apreciar en la ilustración.



ILUSTRACIÓN 168.  
CONCRETO RODILLADO

- Anden 3: Piedra lavada, ancho variable de 0.70- 1.00 m. ubicada de manera lineal en cada lado de la acera, ideal para veredas, galerías, ingresos y patios. La piedra Lavada es muy utilizada debido a su dureza, resistencia al alto tránsito y bajo mantenimiento, existente en un 20% de la acera.



ILUSTRACIÓN 169. PIEDRA LAVADA.

- Franja área verde: Grama Bermuda, ancho variable de 0.70- 1.00 m. ubicado de manera lineal y enmarcado dentro de los espacios de interacción social cercano de las bancas, existente en un 30% de los andenes. La grama Bermuda es la semilla más popular comprada para climas cálidos, es resistente a la sequía y se ve bien todo el año.



ILUSTRACIÓN 170. GRAMA BERMUDA.

- Calle: Concreto para el carril vehicular, ancho de 3.50m. ubicado de manera lineal a lo largo de la avenida, a excepción de los cruces en donde se usa adoquín para el contraste en intersecciones. Las carreteras de concreto no sólo tienen mayor durabilidad y requieren menos reparaciones, también son una opción más económica al tomar en cuenta el ciclo de vida completo del proyecto.

- Uno de los criterios de accesibilidad establecidos, es la elevación del área de rodaje a la altura de los andenes, de manera que el peatón no deba ni bajar o subir niveles durante su recorrido a lo largo de la avenida, por ello en las intersecciones se plantean rampas, que además sean un elemento reductor de velocidad en estas y facilite el funcionamiento controlado del tránsito vehicular.

- Bolardos: Tipo esfera de concreto gris, diámetro de 0.20 m. separación entre ellos de 1.00 m. colocados a lo largo de cada manzana funcionando como separadores entre el área de tránsito vehicular y el área de circulación peatonal. La propuesta del modelo es que estos funcionen como elemento decorativo así como de prevención.

#### Mobiliario urbano:

- Bancas: Metálicas galvanizadas color plateado en los extremos y en la parte central color madera, retomando el concepto de los tradicionales y lo moderno de la propuesta. Mide 1.80 de largo y están ubicadas en las áreas verdes y pérgolas.



ILUSTRACIÓN 171. BANCAS PROPUESTAS.

- Basureros: Colocados en cada extremo de las manzanas y en las zonas centrales, aproximadamente 3 basureros por manzana.



ILUSTRACIÓN 172.  
LUMINARIAS.

- Luminarias: Luminaria con brazo doble, carcasa de fundición de aluminio, elementos de unión de acero inoxidable, protector de cristal de seguridad, altura de 4.00 m. Colocadas en los extremos de las manzanas y en las zonas centrales. Aproximadamente 3 luminarias por manzana y 4 en las manzanas más largas.

- Pérgolas: Aluminio galvanizado, altura de 2.80 m. ancho 2.00 m. largo 4.00 m. Diseñada con una cubierta de tubos de 1" de diámetro separados entre sí para simular una pérgola de caña castilla típicas de las ciudades con influencias coloniales, sostenida por dos columnas dispuestas con tubos delgados de manera que proporcione una imagen de ligereza a la estructura, dichos postes y cubierta serán los elementos de soporte para las veraneras y así proporcionar colorido, sombra y el paisajismo que se requiere para esta revitalización.



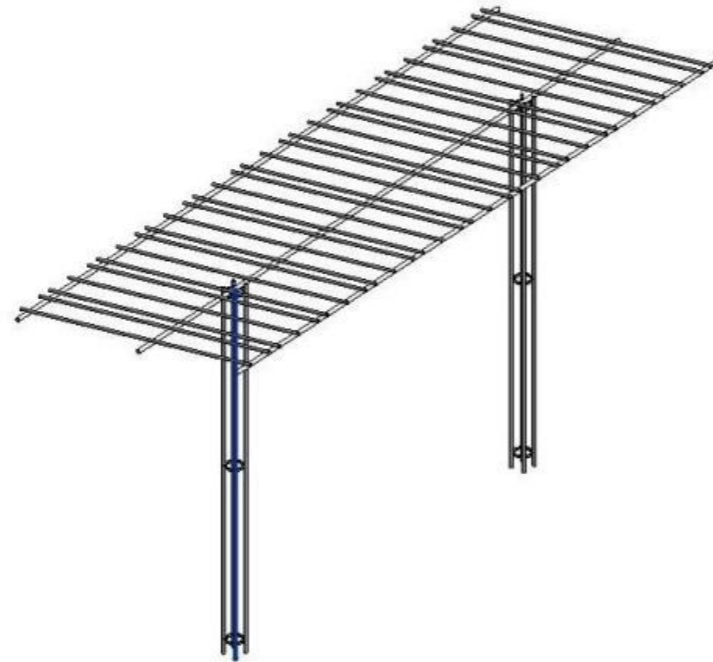


ILUSTRACIÓN 173. PÉRGOLAS METÁLICAS PROPUESTAS. DISEÑO:  
EQUIPO DE TRABAJO.

#### 12.4.8. Reestructuración del sistema vial.

Uno de los problemas identificados fue la carga vehicular que la avenida debe soportar por su categoría dentro del sistema vial de la ciudad, sin embargo, no es necesario que por ser una vía de acceso las unidades de transporte público y privado interurbano y municipal, ingresen a la ciudad a través de ella.

Este tipo de tránsito genera muchos conflictos, ya que no hay un orden establecido y por sus dimensiones muchas veces obstaculiza la circulación vehicular, así como también genera mucho ruido, gases y vibraciones que afectan a los inmuebles, principalmente a aquellos construidos con sistemas tradicionales.

Por ello es necesario que este tipo de unidades sean reguladas, y además reestructurada su circulación dentro del sistema vial de la ciudad. Con esta finalidad se han propuesto nuevas rutas alternas para que estas no circulen por la avenida. (Ver plano N° 29)

También se ha propone que el área de circulación sea reducido a un carril de tránsito lento y sin espacios para estacionarse, y con elementos que reduzcan la velocidad de los vehículos

que circulen la avenida, como áreas de estacionamiento se propone sean las calles secundarias que forman parte de este sistema principal.

#### 12.4.9. Ciclo vía.

Como parte del rescate de los comportamientos sociales de los habitantes del área y de la ciudad de Masaya, se propone el desarrollo de una ciclo vía, ya que muchos de los pobladores de esta se movilizan por este medio.

Además se debe destacar que este tipo de formas de movilización no son nocivas al medio y contribuyen al sano desarrollo de todos aquellos que hacen uso de estas, por lo que esta propuesta se unifica al proyecto mencionado anteriormente, parte de la reestructuración del sistema implica la inclusión de un nuevo espacio que preste las condiciones para que este medio de transporte sea utilizado satisfactoriamente en la avenida.

La propuesta consiste en: área de circulación única, elaborada con ladrillo rojo cuadrado, ancho de vía 1.50 m. según normas para carriles bici con un carril vehicular central colocado únicamente al lado oeste de la avenida. (Ver ilustraciones N° 169 y 168)

Esta se ubicará paralela al andén oeste de forma que se aproveche la sombra generada por las edificaciones en horas de la tarde, permitiendo gozar de un paseo agradable complementado con las pérgolas que buscan ser espacios de interacción social para los visitantes y residentes de la zona.



ILUSTRACIÓN 175. MODELO DE LADRILLOS  
Y BOLARDOS A UTILIZAR PARA LA CICLO  
VÍA.



ILUSTRACIÓN 174. RENDER DE CICLO VÍA.  
FUENTE: EQUIPO DE TRABAJO.

**12.4.10. Diseño de áreas verdes y de descanso.**

Las Áreas verdes son de mucha importancia dentro del sistema de espacios públicos en las ciudades, estos contribuyen a mejorar el confort y belleza del entorno, y por ello intervienen activamente en el mejoramiento del ambiente. Estas refrescan el aire, reducen niveles de ruido, regulan la temperatura y absorben parte del dióxido de carbono que producimos.

Actualmente el eje urbano no posee áreas verdes debidamente establecidas, lo que se reconoce son algunos árboles que han sido plantados por los pobladores frente a sus viviendas para protegerse de la incidencia solar, este tipo de soluciones interfieren en la circulación de los peatones ya que los andenes no tienen las dimensiones necesarias para que se creen los espacios necesarios para la vegetación.

Por esta razón, ante la ausencia de estos elementos de forma adecuada en los espacios y la necesidad planteada por la población, se propone el diseño de áreas verdes que mejoren las condiciones ambientales de cada una de las sub-zonas, según sus necesidades particulares, así también áreas de descanso ubicadas en puntos estratégicos de la avenida, y que se conjugaran con los espacios verdes a proponer.

Una lógica de propuesta de las nuevas áreas verdes, será replantear usar árboles en aquellos sitios en donde ya se identificaron, de forma que ahora se ubiquen adecuadamente y puedan seguir generando sombras en estos inmuebles.

En los lugares donde no se hayan observados árboles y sea necesario ubicar, porque estos mejoraran las condiciones ambientales obtenidas del diagnóstico se implementará su uso, la vegetación propuesta es la siguiente:

**Árboles**

Foto	Nombre	Tipo	Descripción
	Laurel de la India	Árbol	Alcanza alturas de 15 a 25 metros en condiciones naturales. Posee una sombra densa. Se utiliza en jardinería por la calidad de sus hojas y para la producción de sombra en parques y en alineaciones en la calle.
	Caña fistula	Árbol	Alcanza alturas entre los 10 y 15 metros, su sombra es poco densa, posee un sistema radical profundo, una florescencia color amarillo y es resistente a las sequías. Utilizado en parques, jardines y avenidas.
	Narciso o adelfa	Árbol	En su estado natural alcanza alturas de 1 a 4 metros, produce una sombra medianamente densa, es resistente a las sequías y sus raíces son profundas. Florece durante todo el año y su color de florescencia es rosado. Es utilizado en bulevares, avenidas, cementerios, monumentos, museos.

TABLA 43. VEGETACIÓN PROPUESTA. ÁRBOLES. FUENTE: BENAVIDES, WILDGHEM Y ALTAMIRANO EDWIN. “NORMATIVAS Y APLICACIÓN DE LAS ÁREAS VERDES EN LA ARQUITECTURA DE ESPACIOS PÚBLICOS ABIERTOS” (1998).



**Arbustos**

Foto	Nombre	Tipo	Descripción
	Crotones	Arbusto	En distintos colores, verdes, amarillos, rojizos, para áreas verdes a lo largo de la avenida. Pequeños arbustos de distintos tipos generando una especie de jardín que puede ser para las viviendas y las áreas de interacción social.
	Bougainvillea	Arbusto trepador.	Alcanza alturas entre los 0.50 y 1 metro, su sombra es densa, posee un sistema radical superficial, y es resistente a la sequía. Hay en color, violeta, rojo, naranja. Utilizado en muros, pérgolas, pilares, jardines, bulevares, etc.
	Rosa de china o flor de avispa	Árbol	En su estado natural alcanza alturas 0.80 y 3 metros, su sombra es escasa, es resistente a las sequías y su sistema radical es mediano. Florece durante todo el año y con colores blancuzcos, amarillos, rojos y naranjas. Es utilizado en setos, avenidas, vallas, parques.

TABLA 44. VEGETACIÓN PROPUESTA. ARBUSTOS. FUENTE: BENAVIDES, WILDGHEM Y ALTAMIRANO EDWIN. “NORMATIVAS Y APLICACIÓN DE LAS ÁREAS VERDES EN LA ARQUITECTURA DE ESPACIOS PÚBLICOS ABIERTOS” (1998).





Ilustraciones  
Zona 2







## Ilustraciones Zona 3



## Síntesis de la propuesta

Con la propuesta de Revitalización urbano-arquitectónica se pretende el rescate de los valores sociales, culturales, arquitectónicos y urbanos que se han perdido en la avenida Zelaya, mediante soluciones proyectuales puntuales a problemas detectados, siendo estos de índole formal-estético, funcionales, socioculturales, espaciales y ambientales.

Para dar solución a la problemática detectada se establecieron políticas, objetivos y lineamientos estratégicos, que condujeran al establecimiento de la imagen objetiva así como los proyectos necesarios para alcanzarla.

En la propuesta se plantea una búsqueda de la revitalización de la identidad patrimonial, urbana y social, a través del rescate de valores (urbanos, arquitectónicos, históricos, económicos y sociales), que el eje presenta, involucrando el mejoramiento de la imagen urbana de la avenida y la forma de vida de sus pobladores.

El alcance gráfico final se puede visualizar en uno de los proyectos claves para el buen funcionamiento de la avenida, como lo es el Rediseño de los espacios públicos: andenes y calles y las consecuentes acciones de gestión que deben acompañar este proceso de forma que se pueda lograr una integración de las distintas acciones y agentes que confluyen en estos espacios.



## 8. Conclusiones generales

Determinar la importancia histórica, social, cultural y económica de la avenida Zelaya permitió identificar los distintos aspectos componentes y enriquecedores de la misma, reconocer las particularidades históricas que se pueden leer intrínsecamente en su arquitectura y la configuración urbana de los distintos espacios que la componen, así como las características socioculturales que imprimen vitalidad, colorido, a los espacios urbanos intersticios entre las estructuras tangibles, escenarios para las diversas manifestaciones de los pobladores del área en estudio y de la ciudad, que además se enlazan con la variada paleta de actividades económicas que se desarrollan y conviven en el medio.

Lo cual, ha sido pieza primordial para poder establecer las bases teóricas y conceptuales fundamentales, regidoras de las consecuentes acciones llevadas a término al momento de proponer y establecer las herramientas necesarias y más adecuadas de diagnóstico para los espacios públicos que componen el área en estudio.

Con la conjugación de los criterios conceptuales, teóricos, normativos y cada uno de los aspectos componentes del medio urbano identificados en la avenida es que se logró desarrollar la herramienta de análisis - diagnóstico y cada una de los criterios complementarios a esta, para el espacio urbano-arquitectónico que constituye la Avenida Zelaya.

De esta forma se pudo realizar el debido diagnóstico para el binomio arquitectura y urbanismo delimitado a lo largo de todo el eje en estudio, obteniéndose así, para cada uno de los aspectos analizados, criterios a detalle, positivos y negativos que influyen directa e indirectamente en la adecuada apropiación y vivencia de los espacios públicos de la ciudad por parte de sus habitantes y visitantes.

Así como también identificar la deficiencia que ha habido en la administración de estos espacios por parte de las autoridades municipales al momento de intervenirlos, para algunos casos, en otros frente a la creación de propuestas sencillas, pero puntuales y sistémicas que generen y propicien la optimización de las oportunidades de contacto y encuentro social, por medio del acondicionamiento de los espacios urbanos públicos, de manera que por medio de estas acciones se logre una dinamización equilibrada de la ciudad.

Finalmente con todos los insumos obtenidos de la aplicación de cada una de las herramientas metodológicas establecidas al espacio urbano-arquitectónico, se logró desarrollar la propuesta de anteproyecto de revitalización para la avenida Zelaya en la ciudad de Masaya, con criterios, lineamientos y proyectos que respondan satisfactoriamente a cada una de las necesidades identificadas durante el diagnóstico.

## 9. Recomendaciones Generales

Se recomienda a la Alcaldía de Masaya que:

- Desarrollen propuestas de intervención urbana que mejoren las condiciones de los espacios públicos, de manera que los pobladores y visitantes puedan hacer uso de estos con toda libertad y goce de los mismos.
- Implementar políticas y acciones de control urbano, que limiten las prácticas sin control que realizan los habitantes, comercios e instituciones (gubernamentales y no gubernamentales), de los espacios públicos para circulación peatonal, frenando de esta manera el deterioro continuo de la imagen urbana y condiciones de los espacios públicos, de forma que se contribuya al fortalecimiento de la imagen urbana de la ciudad.
- Realicen campañas de gestión y sensibilización social, en las temáticas de apropiamiento de los espacios públicos por parte de la población, de manera que estos sean más conscientes que el cuidado, gestión y desarrollo de estos se debe principalmente a ellos y las acciones que estos realizan sobre los mismos.
- La definición del límite para el área urbana con interés histórico, y sociocultural de la ciudad, que genere protección y fortalezca las diversas potencialidades existentes dentro de estos espacios, de forma que la ciudad cuente con un instrumento rector, normativo y gestor de acciones a favor de su desarrollo y conservación.
- Fomente la actualización continua de estudios físicos y sociales de los espacios públicos de mayor interés en la ciudad que, orienten las acciones futuras a desarrollar en intervenciones urbanas, de manera que no se pierda en la mira la característica estructurante y estructural de las áreas urbanas, dentro del sistema de ciudad.

- La aplicación de herramientas e instrumentos de diagnóstico más integrales que sean, inclusivos, integradores, y vinculantes con los principales agentes encargados de construir y *hacer ciudad sobre ciudad* como lo son los pobladores involucrados en las intervenciones urbanas.
- Ejecuten proyectos de carácter urbano con una lógica de sistema, y no de manera aislada como si tal estuviesen desconectados dentro de la estructura de espacios de la ciudad. Y que, además acompañen estas intervenciones con estrategias de gestión que fortalezcan la red de vínculos entre el usuario-beneficiario y el espacio-intervenido.

A la Facultad de Arquitectura de la Universidad Nacional de Ingeniería:

- Incentivar dentro del ambiente estudiantil el desarrollo de investigaciones, estudios, análisis e intervenciones de carácter urbano, que contribuyan al desarrollo de instrumentos y herramientas que faciliten la obtención de datos, de la problemática y situación actual de manera integral, y con certitud, de manera que se puedan desarrollar propuestas más puntuales y específicas que reviertan las situaciones encontradas.
- Estimular en la comunidad estudiantil el desarrollo del interés y consciencia por desarrollar propuestas urbanas integrales, que propongan nuevos modelos de convivencia urbana y de desarrollo para las ciudades, de manera tal que sean los usuarios los empoderados en la toma de decisiones en las nuevas transformaciones de sus espacios públicos.
- Crear alianzas estratégicas, con organismos gubernamentales y no gubernamentales que propicien el desarrollo de investigaciones, análisis y estudios con énfasis en la recuperación y construcción de espacios de encuentro y socialización urbana.

*SECCIÓN*

**Bibliografía y anexos**





## 10. Bibliografía consultada

- Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo – AECID. Programa Patrimonio para el Desarrollo. “Programa Patrimonio para el Desarrollo, AECID. 20 años con Nicaragua”. Managua, AECID, 2011. 356 p.
- Wyrobisz, Andrzej. “La ordenanza de Felipe II del año 1573 y la construcción de ciudades coloniales españolas en la América”. Estudios latinoamericanos 7, 1980.
- Asociación de Municipios de Masaya. (AMUDEMAS). “Caracterización del Departamento de Masaya”. Masaya. 2010.
- Alcaldía de Masaya. “Plan municipal de vivienda 2009 – 2020. Municipio de Masaya”. Masaya. 2009.
- Alcaldía de Masaya. “Plan de desarrollo urbano de la ciudad de Masaya 2004 - 2024”. Masaya. 2008.
- Alcaldía de Masaya. “Plan Regulador de Desarrollo Urbano de la ciudad de Masaya”. Masaya. 2005.
- Alcaldía de Masaya. “Plan de Conservación y Gestión del Patrimonio Cultural de la ciudad de Masaya”. Masaya. Junio. 2011.
- Alcaldía de Granada, Oficina Centro Histórico de la ciudad de Granada. “Catálogo de bienes Patrimoniales. Granada, Nicaragua.” Granada. 2002.
- Algorry, Eloy, Revista Arquitectura Viva, N°110, Pasado Presente, Edit. Arq. Viva SL, Madrid, 2006.
- Avilés, Jill y Támez, Gundel. “Identificación del patrimonio histórico, urbano, arquitectónico de la ciudad de Masaya. Avenida San Jerónimo”. Monografía para optar el título de Arquitecto, Universidad Nacional de Ingeniería. Managua, Nicaragua. 2002
- Balladares, Gaitán, y Cordero, Hernández, Murillo. “Masaya, Historia y Vida”. Masaya. 2009.
- Barraza, S. “De paseo a que.” La prensa gráfica. El Salvador. 2013. Tomado de: <http://www.laprensagrafica.com/de-paseo---a-que->
- Benavides Rodríguez, Wildghem Ramón y Altamirano Orellana, Edwin José. “Normativas y aplicación de las áreas verdes en la arquitectura de espacios públicos abiertos”. Managua. 1998.
- Borrazás Mañana, Patricia. “Arquitectura como percepción”. Revista: Arqueología de la Arquitectura N°2. 2003.
- Borja, Jordi y Muxí, Zaida. “El espacio público, ciudad y ciudadanía”. Barcelona. 2000.
- Boedecker, Nohelia y Cantillano, Carlos. “Espacios públicos del centro histórico de Masaya. Hacia una gestión de Sistema.” Managua. 2011.
- Casado Galván, “Breve historia del concepto de patrimonio histórico: del monumento al Territorio”. 2009.
- Carta de Burra. Carta del ICOMOS Australiana para sitios de significación cultural. Guía para la conservación y gestión de los sitios de significación cultural. 1999.
- De Franco, Rita. “Plan de acción Turismo Cultural Urbano”. Masaya. Noviembre, 2008.
- DeCarli, Georgina “Un Museo Sostenible: museo y comunidad en la preservación activa de su patrimonio”, UNESCO, San José, Costa Rica, 2006.
- DeCarli, Georgina y Tsagaraki, Cristina “Un inventario de bienes Culturales: ¿Por qué y para quién?”, San José, Costa Rica. Ediciones ILAM. 2006
- Enríquez, Sotomayor y Vásquez, Borge. “Restauración del Patrimonio Arquitectónico de la ciudad de Masaya”. Masaya. 1977.
- Fernández Rebollos, Martha. “Mobiliario Urbano: un elemento diferenciador en las ciudades”. 2004. Tomado de: [http://www.horticom.com/revistasonline/qej/bp125/10\\_17.pdf](http://www.horticom.com/revistasonline/qej/bp125/10_17.pdf)

- Garré, Fabián. “Patrimonio arquitectónico urbano, preservación y rescate: bases conceptuales e instrumentos de salvaguarda”. Argentina.
- Gómez Macedo, Dolores “Los valores en el patrimonio arquitectónico” Argentina.
- González Moreno-Navarro, Antoni. “La restauración objetiva”. Barcelona, EDIM, 1999.
- Instituto Nicaragüense de Cultura (INC) y Agencia Española de cooperación para el Desarrollo (AECID). “Informe Técnico Final II Etapa del Proyecto Inventario Nacional de Bienes Culturales de Nicaragua”. Managua. 2010.
- Instituto Nicaragüense de Fomento Municipal. (INIFOM). “Ficha municipal de Masaya”. 2003.
- Instituto Nacional de información y desarrollo (INIDE). “VIII Censo de población y IV de vivienda, 2005”. Managua. 2005.
- Ley 21.836 “Aprobación de convención sobre protección del patrimonio mundial y natural”. Buenos aires, julio de 1978
- Lynch, Kevin. “La imagen de la ciudad”. Buenos Aires, Argentina. 1959.
- López de Gómara, Francisco. “Historia general de las Indias, cap. XLVI”, Biblioteca virtual Miguel Cervantes. 1999.
- Revista Ecologistas en acción. “Los medios de transporte en la ciudad. Un análisis comparativo.” Madrid. 2007. Tomado de: [www.ecologistasenaccion.org/IMG/pdf\\_cuaderno\\_2\\_comparativo\\_medios.pdf](http://www.ecologistasenaccion.org/IMG/pdf_cuaderno_2_comparativo_medios.pdf)
- Ministerio de Transporte e Infraestructura (MTI). “Norma Técnica obligatoria nicaragüense de accesibilidad”. Managua, 2004.
- Morel de Santa Cruz, Pedro Agustín. “Visita Apostólica, topográfica, histórica y estadística de todos los pueblos de Nicaragua y Costa Rica, elevada al conocimiento de S. M. Católica Fernando VI el 8 de septiembre de 1752”. Revista Conservadora del pensamiento centroamericano, no. 82, Julio de 1967. Asociación para el fomento de los Estudios Históricos en Centroamérica (AFEHC)
- Ministerio de Turismo. 2012. “Ministerio de Turismo declara centro turístico de interés nacional a paseo el Carmen, en Santa Tecla”. Tomado de: <http://www.mitur.gov.sv/novedades/noticias/item/95-ministerio-de-turismo-declara-centro-tur%C3%ADstico-de-inter%C3%A9s-nacional-a-paseo-el-carmen-en-santa-tecla.html>
- Municipalidad de Santa Tecla. “Historia de Santa Tecla”. Tomado de: <http://www.santatecladigital.gob.sv/body/HistoriaSantaTecla.php?id=1850&trigger=capital>
- Municipalidad de San Tecla, Gerencia de gestión territorial. “Distrito Cultural, Paseo El Carmen”. San Tecla, San Salvador.
- Nederveen, Bob, y Verfürden, Ben. “Patrimonio, turismo y renovación urbana en Masaya”. Masaya: Alcaldía de Nijmegen. 2006.
- Ocaña Ocaña, Carmen. “El método histórico en geografía y el análisis social del espacio urbano” España. 2000.
- Pérez Mendoza, Salvador y Mesalles Pujol, Rosendo. “Desafíos de los Centros de las Ciudades Mesoamericanas”. San José, Costa Rica – FLACSO. 2003.
- Policía Nacional, Dirección de seguridad y Tránsito nacional. “Ordenamiento y señalización vial Zona urbana del municipio de Masaya, Departamento de Masaya.” Masaya. 2012.
- Quintero, Carolina. “La percepción en el espacio calle: parámetros de calidad ambiental Caso de estudio: Calle 67. Cecilio Acosta. Maracaibo, Venezuela”. Venezuela. 2006.
- Rashjal Sánchez, Cristian Alexander. “Revitalización del Mercado Municipal y terminal de buses de Jalapa, Jalapa”. Guatemala. 2008.
- Savater, Fernando “Las preguntas de la vida”. Barcelona, Editorial Ariel, 1999.

- Sistema nacional para la prevención, mitigación y atención de desastres (SINAPRED). “Reporte sobre las Amenazas, Vulnerabilidad y Riesgos ante Inundaciones, Deslizamientos, Actividad Volcánica y Sismos, Masaya”. Managua. Septiembre. 2005.
- UNESCO “Convención sobre la protección del patrimonio mundial, cultural y natural”. 1998.
- Valle Castillo, Julio. “Memorial de Masaya”. Managua: Fundación Andrés Vega Bolaños y Banco Central de Nicaragua. 2006.
- Velasco, Javier. “Revitalización de las plazas centrales de Granada”.
- Villena Martínez, M<sup>a</sup> Magdalena. “Percepción y espacio urbano: el comportamiento de los habitantes del barrio María Auxiliadora de Novelda (Alicante)” España. Julio de 2012.
- Vigil Acuña, Percy. “Análisis formal del Espacio Urbano – Aspectos teóricos”. Lima, Perú. 2005.
- Yagüe, José María. “Revitalización vs Rehabilitación”. España. 2009.
- “Desarrollo y estructura de antiguas ciudades coloniales españolas en América del sur según los planos de Lima (1872), Bogotá (1852) y Montevideo (1865)”. Tomado de: <http://www.banrepcultural.org.html>

#### Entrevistas

- Arq. Carlos Aldana Cantillana. Asistente director de la oficina de planificación y proyectos de la Alcaldía Municipal de Masaya. Mayo 2013.
- Ana García. Sub-inspectora de la delegación departamental de la Policía Nacional, Masaya. Oficial de Prevención vial para el departamento de Masaya. Mayo 2013.
- Lic. Danilo Mora Luna. Administrador general del Centro Cultural Antiguo Mercado de Artesanías de la ciudad de Masaya. Abril de 2013.
- Lic. Víctor Regidor. Director del área de Transporte de la Alcaldía Municipal de Masaya. Mayo de 2013.



11. Anexos

11.1. Encuestas aplicadas a usuarios, viviendas y establecimientos comerciales y de servicio.

11.2. Planos de la propuesta de Adecuación formal de las fachadas de la avenida.

11.3. Planos de propuesta para la consolidación y diversificación de usos de suelo.

11.4. Plano de la propuesta del funcionamiento de la vialidad.

**Manografía para optar al título de Arquitecto “Anteproyecto de Revitalización Urbana – Arquitectónica de la Avenida Zelaya, en la ciudad de Masaya, Nicaragua”.**

Usuario \_\_\_\_\_ Fecha \_\_\_\_\_ Boleta # \_\_\_\_\_ Hora \_\_\_\_\_ Zona 1( ) 2( ) 3( )

---

**PLANO DE ADECUACIÓN**

Edad: 1. 13-30      2. 31-50      3. 51-70  
 4. 71 a más

Nivel Educativo:  
 1. Analfabeto      2. Preescolar      3. Primaria  
 4. Secundaria      5. Técnico      6. Universitario  
 7. Educación Irregular

Indique el nombre del barrio o localidad donde habita.

---

**ACTIVIDADES QUE REALIZA**

¿Unidad por qué razones transita en la zona?  
 1. Le sirve con algún punto de la ciudad.  
 2. Por compras  
 3. Por motivos lúdicos  
 4. Por negociaciones / trabajo  
 5. Otros  
 6. Todas las anteriores.

¿Con qué frecuencia transita usted esta zona?  
 1. 1 vez al día  
 2. 2 veces al día  
 3. De 3 a más

**BAÑO EN PERCEPCIÓN DE LA AVENIDA**

¿Cuándo transita la zona, que andén es que el utiliza frecuentemente?  
 1. Andén Este  
 2. Andén Oeste

¿Por qué razón usa ese andén?  
 1. Sombra      2. Estado del andén      3. libre circulación  
 4. Seguridad      5. Satisfacción visual      6. Presencia de vegetación.  
 7. Limpieza      8. Malos olores  
 9. Sonoridad      10. Otros

Si seleccionó otros, mencione cuáles.

---

¿Qué sensaciones le causa al transitar por esta zona de la avenida?  
 1. Calor      2. Tranquilidad      3. Desesperación  
 4. Ansiedad      5. Peligro      6. Seguridad  
 7. Inseguridad      8. Transitable      9. Soledad  
 10. Satisfacción      11. Orden      12. Desorganización  
 13. Molestia      14. Otros.

Si seleccionó otros, mencione cuáles.

---

¿Con qué palabras define la zona? Encierre en círculo  
 1. Tranquila      2. Segura      3. Ordenada  
 4. Arboresada      5. Iluminada      6. Amplia  
 7. Transitada      8. Limpia      9. Atractiva  
 10. Comercial      11. Accesible      12. Dinámica  
 13. Solitaria      14. Insegura      15. Ruidosa  
 16. Angosta      17. Buidosa      18. Oscura  
 19. Sin árboles      20. Soleada      21. Desordenada  
 22. Sucia      23. Inaccesible      24. Aburrida  
 25. Otros.

Si seleccionó otros, mencione cuáles.

---

Seleccione cuáles de las siguientes obras considera usted que son necesarias en la zona (puede seleccionar más de una)

1- Mejoramiento de andenes  
 2- Ampliación de andenes  
 3- Presencia de áreas verdes  
 4- Regulación del tránsito vehicular  
 5- Presencia de áreas de descanso  
 6- Presencia de basureros  
 7- Mejoramiento de alumbrado público  
 8- Implementación de drenaje pluvial

**SELECCIONAR EN EL MAPA UNO DE LOS ESTABLECIMIENTOS QUE MÁS LE INTERESA EN LA ZONA**



Monografía para optar al título de Arquitecto “Anteproyecto de Revitalización Urbano – Arquitectónica de la Avenida Zelaya, en la ciudad de Masaya, Nicaragua”.

Usuario \_\_\_\_\_ Fecha \_\_\_\_\_ Boleta # \_\_\_\_\_ Hora \_\_\_\_\_ Zona 1( ) 2( ) 3( )

**DATOS DEL ENCUESTADO**

Edad: 1. 11-30 2. 31-50 3. 51-70  
 4. 71 a más

**Nivel Educativo:**

1. Analfabeto 2. Preescolar 3. Primaria  
 4. Secundaria 5. Técnico 6. Universitario  
 7. Educación Inregular

Indique el nombre del barrio o localidad donde habita.

**ACTIVIDADES QUE REALIZA**

¿Usted por qué razones transita en la zona?  
 1. Le sirve conexión con algún punto de la ciudad.  
 2. Por compras  
 3. Por motivos lúdicos  
 4. Por negociaciones / trabajo  
 5. Otros  
 6. Todas las anteriores.

¿Con que frecuencia transita usted esta zona?

4. 1 vez al día  
 5. 2 veces al día  
 6. De 3 a más

**IMAGEN PERCEPTIVA DE LA AVENIDA**

¿Cuándo transita la zona, que andén es que el utiliza frecuentemente?

1. Andén Este  
 2. Andén Oeste

¿Por qué razón usa ese andén?

1. Sombra 2. Estado del andén 3. Libre circulación  
 4. Seguridad 5. Satisfacción visual 6. Presencia de vegetación  
 7. Limpieza 8. Muchos colores  
 9. Sonoridad 10. Otros

Si seleccionó otras, mencione cuáles.

¿Qué sensaciones le causa el transitar por esta zona de la avenida?

1. Color 2. Tranquilidad 3. Desesperación  
 4. Ansiedad 5. Peligro 6. Seguridad  
 7. Inseguridad 8. Transitabilidad 9. Soledad  
 10. Satisfacción 11. Orden 12. Desorganización  
 13. Molestia 14. Otros

Si seleccionó otras, mencione cuáles.

¿Con que palabras definiría la zona? Encierre en círculo

1. Tranquila 2. Segura 3. Ordenada  
 4. Arbolizada 5. Iluminada 6. Amplia  
 7. Transitada 8. Limpia 9. Atractiva  
 10. Comercial 11. Accesible 12. Dinámica  
 13. Solitaria 14. Insegura 15. Ruidosa  
 16. Angosta 17. Ruidosa 18. Oscura  
 19. Sin árboles 20. Soleada 21. Desordenada  
 22. Sucia 23. Inaccesible 24. Aburrida  
 25. Otros.

Si seleccionó otras, mencione cuáles.

Seleccione cuáles de las siguientes obras considera usted que son necesarias en la zona (puede seleccionar más de una)

- 1- Mejoramiento de aceras
- 2- Ampliación de aceras
- 3- Presencia de áreas verdes
- 4- Regulación del tránsito vehicular
- 5- Presencia de áreas de descanso
- 6- Presencia de basureros
- 7- Mejoramiento de alumbrado público
- 8- Implementación de drenaje pluvial

**DIAGRAMA DE LA MASA MENTAL con las edificaciones que percibe en la zona.**



Monografía para optar al título de Arquitecto “Anteproyecto de Revitalización Urbano – Arquitectónica de la Avenida Zelaya, en la ciudad de Masaya, Nicaragua”.

Usuario \_\_\_\_\_ Fecha \_\_\_\_\_ Boleta # \_\_\_\_\_ Hora \_\_\_\_\_ Zona 1( ) 2( ) 3( )

**DATOS DEL ENCUESTADO**

Edad: 1. 11-30 2. 31-50 3. 51-70  
 4. 71 a más

**Nivel Educativo:**

1. Analfabeto 2. Preescolar 3. Primaria  
 4. Secundaria 5. Técnico 6. Universitario  
 7. Educación Inregular

Indique el nombre del barrio o localidad donde habita.

**ACTIVIDADES QUE REALIZA**

¿Usted por qué razones transita en la zona?  
 1. Le sirve conexión con algún punto de la ciudad.  
 2. Por compras  
 3. Por motivos lúdicos  
 4. Por negociaciones / trabajo  
 5. Otros  
 6. Todas las anteriores.

¿Con que frecuencia transita usted esta zona?

7. 1 vez al día  
 8. 2 veces al día  
 9. De 3 a más

**IMAGEN PERCEPTIVA DE LA AVENIDA**

¿Cuándo transita la zona, que andén es que el utiliza frecuentemente?

1. Andén Este  
 2. Andén Oeste

¿Por qué razón usa ese andén?

1. Sombra 2. Estado del andén 3. Libre circulación  
 4. Seguridad 5. Satisfacción visual 6. Presencia de vegetación  
 7. Limpieza 8. Muchos colores  
 9. Sonoridad 10. Otros

Si seleccionó otras, mencione cuáles.

¿Qué sensaciones le causa el transitar por esta zona de la avenida?

1. Color 2. Tranquilidad 3. Desesperación  
 4. Ansiedad 5. Peligro 6. Seguridad  
 7. Inseguridad 8. Transitabilidad 9. Soledad  
 10. Satisfacción 11. Orden 12. Desorganización  
 13. Molestia 14. Otros

Si seleccionó otras, mencione cuáles.

¿Con que palabras definiría la zona? Encierre en círculo

1. Tranquila 2. Segura 3. Ordenada  
 4. Arbolizada 5. Iluminada 6. Amplia  
 7. Transitada 8. Limpia 9. Atractiva  
 10. Comercial 11. Accesible 12. Dinámica  
 13. Solitaria 14. Insegura 15. Ruidosa  
 16. Angosta 17. Ruidosa 18. Oscura  
 19. Sin árboles 20. Soleada 21. Desordenada  
 22. Sucia 23. Inaccesible 24. Aburrida  
 25. Otros.

Si seleccionó otras, mencione cuáles.

Seleccione cuáles de las siguientes obras considera usted que son necesarias en la zona (puede seleccionar más de una)

- 1- Mejoramiento de aceras
- 2- Ampliación de aceras
- 3- Presencia de áreas verdes
- 4- Regulación del tránsito vehicular
- 5- Presencia de áreas de descanso
- 6- Presencia de basureros
- 7- Mejoramiento de alumbrado público
- 8- Implementación de drenaje pluvial

**DIAGRAMA DE LA MASA MENTAL con las edificaciones que percibe en la zona.**





Monografía para optar al título de Arquitecto “Anteproyecto de Revitalización Urbano – Arquitectónica de la Avenida Zelaya, en la ciudad de Masaya, Nicaragua”.

Vivienda Fecha \_\_\_\_\_ Boleta # \_\_\_\_\_ Zona 1( ) 2( ) 3( )

**DATOS DEL ENCUESTADO**

Edad: 1. 11-30 2. 31-50 3. 51-70  
 4. 71 a más

Nivel Educativo:  
 1. Analfabeto 2. Preescolar 3. Primaria  
 4. Secundaria 5. Técnico 6. Universitario  
 7. Educación Irregular

**FAMILIA**  
 Estructura Familiar: 1. Nuclear \_\_\_\_\_ 2. Extendida \_\_\_\_\_  
 Tamaño de la Familia: 1. Hombres \_\_\_\_\_ 2. Mujeres \_\_\_\_\_ 3. Total \_\_\_\_\_

**SATISFACCIÓN DE LAS NECESIDADES**  
 ¿Cuáles son las fuentes de ingreso de la familia?  
 1. Salario \_\_\_\_\_ 2. Ganancia (auto-empleo) \_\_\_\_\_ 3. Rentas familiares \_\_\_\_\_  
 4. Otro \_\_\_\_\_

Para cubrir todas las necesidades de la familia, el ingreso familiar es:

Suficiente	<input type="checkbox"/>
Insuficiente	<input type="checkbox"/>

Cómo es la calidad del servicio de:

	Buena	Regular	Mala	Con acceso	Sin acceso
Agua					
Energía eléctrica					
Desechos sólidos					
Alumbrado público					

**VIVIENDA**

Tenencia de la propiedad/ su vivienda es:  
 1. Propia 2. Alquilada

¿Tiene dentro de su vivienda, destinado algún espacio para uso comercial o de otra índole?  
 1. Si 2. No

(Si lo anterior fue sí) ¿Para qué uso está destinado?

¿Cuántas personas de la familia se dedican a atender este espacio, si es comercial?

¿Alquila algún espacio de su vivienda?  
 1. Si 2. No

(Si lo anterior fue sí) ¿Para qué uso está destinado?

1. Comercio 2. Servicio

**Estado físico del inmueble**

Piso	Estado observado		
	Buena	Regular	Mala
Paredes			
Techo			

Piso: 1. Tierra 2. Piso.  
 Paredes: 1. Sistemas tradicionales 2. Mampostería 3. Otros.  
 Techo: 1. Cubierta tejas 2. Cubierta Zinc 3. Otro.

¿Hace cuántos años tiene de estar viviendo en esta casa?

1. Menos de 1 2. 1 – 2 años 3. 2 – 5 años  
 4. 5 – 10 años 5. 10 – 20 años 6. 20 a más

**AUTOMOTORES/ medios de transporte**

¿Posee vehículo propio?  
 1. Si 2. No  
 ¿Cuál?:  
 1. Bicicleta 2. Motocicleta 3. Vehículo liviano 4. Otros.  
 ¿Cuántos?

Si posee vehículos, ¿Cuántos son? \_\_\_\_\_

¿Cuentan con área de garaje?  
 1. Si 2. No  
 (Si lo anterior fue sí) ¿Para cuántos vehículos?

En el caso que no tiene área de garaje ¿Dónde deja sus vehículos estacionados?

**Avenida - Zona**

¿El tránsito vehicular de la zona afecta su estilo de vida?  
 1. Si 2. No

¿Cuál de estos aspectos siguientes le afectan?  
 1. Ruido 2. Oveas 3. Inseguridad para transitar la vía.

¿Con que palabras definiría la zona? Encierre en círculo  
 1. Tranquila 2. Segura 3. Ordenada  
 4. Arborizada 5. Iluminada 6. Amplia  
 7. Transitada 8. Limpia 9. Atractiva  
 10. Comercial 11. Accesible 12. Dinámica  
 13. Solitaria 14. Insegura 15. Ruidosa  
 16. Angosta 17. Ruidosa 18. Oscura  
 19. Sin árboles 20. Soleada 21. Desordenada  
 22. Sucia 23. Inaccesible 24. Aburrida  
 25. Otros.

Si seleccionó otros, mencione cuáles.

¿Qué cosas de las que a continuación se le presentan, cree deben de mejorarse? (Encierre en un círculo)

1. Seguridad 2. Andenes  
 3. Liberar obstáculos. 4. Regulación del tránsito  
 5. Creación de parques 6. Arborización  
 7. Regulación de rótulos 8. Mantenimiento de las edificaciones  
 9. Manejo de desechos.  
 10. Alcantarillado 11. Otros. ¿Cuáles?



Monografía para optar al título de Arquitecto “Anteproyecto de Revitalización Urbano – Arquitectónica de la Avenida Zelaya, en la ciudad de Masaya, Nicaragua”.

Comercio y Servicio Fecha \_\_\_\_\_ Boleta # \_\_\_\_\_ Zona 1( ) 2( ) 3( )

**Características del Comercio**

Cantidad de empleados  
 1. Menos de 2 2. 2 – 5 3. 5 – 10  
 4. 10 a más  
 Hombres \_\_\_\_\_  
 Mujeres \_\_\_\_\_

¿Qué cantidad de usuarios percibe aproximadamente a diario?  
 1. Menos de 20 2. 20 - 50 3. 50 a más

Tenencia de la Propiedad  
 ¿Dónde se ubica el establecimiento es?:  
 1. Propio 2. Alquilado  
 ¿Cuántos años tiene de permanecer en esta misma ubicación?  
 1. Menos de 1 2. 1 – 2 años 3. 2 – 5 años  
 4. 5 – 10 años 5. 10 – 20 años 6. 20 a más

El negocio es:  
 1. Independiente-Familiar 2. Sucursal  
 3. Sede matriz

Formas de comercialización \_\_\_\_\_  
 1. Al detalle 2. Al por mayor

**Servicios**

Seleccione ¿cuál de estos servicios posee su establecimiento?  
 1. Agua potable 2. Energía eléctrica  
 3. Telefonía 4. Internet  
 5. Tv por cable

Calidad de los servicios  
 1. Muy bueno 2. Bueno 3. Regular  
 4. Malo

**Automotores/ medios de transporte**

Posee el establecimiento medios de transporte de uso particular.  
 1. Si 2. No  
 Tipo:  
 1. Bicicleta 2. Motocicleta 3. Vehículo liviano  
 4. Camión. 5. Otros.  
 ¿Cuántos y cuántos?

Los empleados poseen algún tipo de medio de transporte:  
 1. Si 2. No  
 Tipo:  
 1. Bicicleta 2. Motocicleta 3. Vehículo liviano  
 4. Camión. 5. Otros.  
 ¿Cuántos y cuántos?

¿Cuentan con área de garaje?  
 1. Si 2. No  
 (Si lo anterior fue sí) ¿Qué capacidad posee?

En el caso que no tiene área de garaje ¿Dónde deja sus vehículos estacionados?

¿De qué forma es lo más usual en que llegan los usuarios a su establecimiento?  
 1. Vehículo 2. Motocicleta 3. Bicicleta  
 4. A pie. 5. Todas las anteriores.

**Atención al cliente**

¿Qué días a la semana se encuentra disponible al público?  
 1. Toda la semana 2. Lunes a sábado  
 3. Lunes a Viernes 4. Otros - ¿Cuáles?

Horario de atención  
 1. 8 A.M - 5 P.M. 2. 7 A.M. - 5 P.M.  
 3. 8 A.M - 8 P.M. 4. 9 A.M. – 7 P.M.  
 4. Otros - ¿Cuáles?

**Avenida**

¿A qué se debe la ubicación de su negocio sobre esta avenida - en este sector de la ciudad?

1. Centralidad 2. Accesibilidad 3. Bajos costos de alquiler  
 4. Afluencia de personas 5. Seguridad  
 6. Rentabilidad 7. Otros  
 (si lo anterior fue sí) ¿Para qué uso está destinado?

¿Cree usted que esta vía necesita obras de mejoramiento?  
 1. Si 2. No

(Si su respuesta fue sí) ¿Estas obras ayudarían a mejorar la rentabilidad de su negocio?

1. Si 2. No

¿Qué cosas cree deben de mejorarse?  
 1. Seguridad 2. Andenes 3. Liberar el paso de obstáculos  
 4. Regulación del tránsito 5. Creación de parques  
 6. Arborización 7. Regulación de rótulos  
 8. Mantenimiento de las edificaciones 9. Manejo de desechos.  
 10. Alcantarillado 11. Otros. - ¿Cuáles?