PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR

ESCUELA HÁBITAT, INFRAESTRUCTURA Y CREATIVIDAD

TRABAJO DE TITULACIÓN PREVIO A LA

OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE

ARQUITECTO

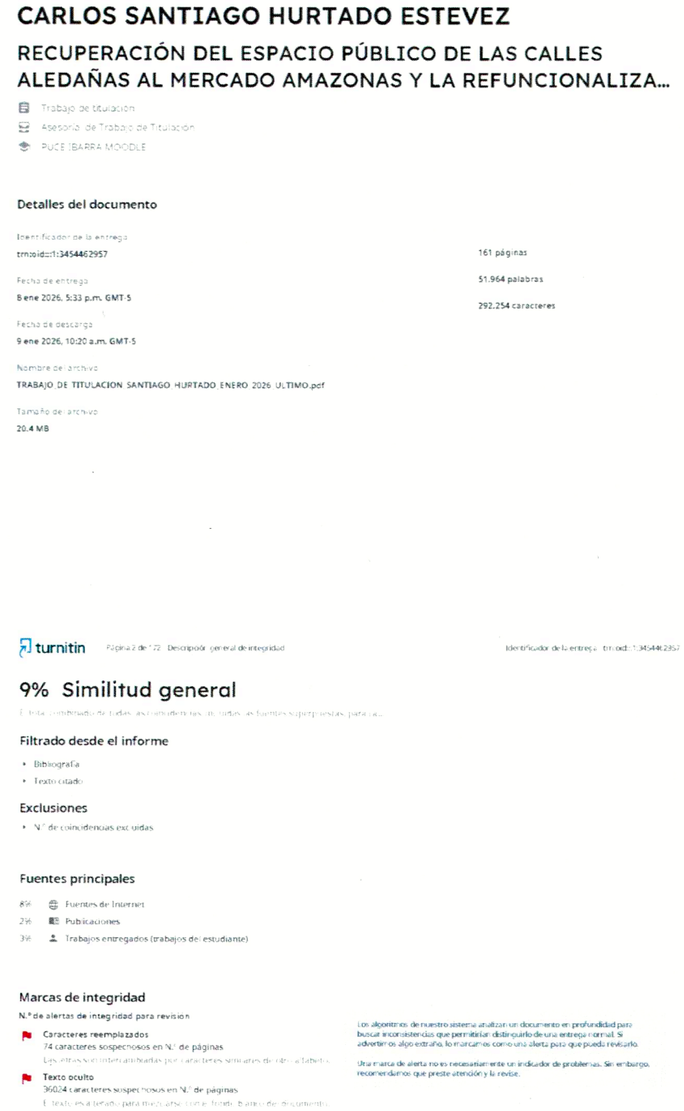
RECUPERACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO DE LAS CALLES ALEDAÑAS AL MERCADO AMAZONAS Y LA REFUNCIONALIZACIÓN DE LOS TALLERES DEL FERROCARRIL QUITO-SAN LORENZO PARA SU PUESTA EN VALOR

CARLOS SANTIAGO HURTADO ESTÉVEZ

TUTORA:
MGS. ARQ. GABRIELA RUALES ORBES

ABRIL, 2026

I. Certificación tutor



CARLOS SANTIAGO HURTADO ESTEVEZ

RECUPERACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO DE LAS CALLES ALEDAÑAS AL MERCADO AMAZONAS Y LA REFUNCIONALIZA...

Trabajo de titulación
Asesoría de Trabajo de Titulación
PUCE IBARRA MOODLE

Detalles del documento

Identificador de la entrega
trn:oid::1:3454462957

161 páginas

Fecha de entrega
8 ene 2026, 5:33 p.m. GMT-5

51.964 palabras

292.254 caracteres

Fecha de descarga
9 ene 2026, 10:20 a.m. GMT-5

Nombre del archivo
TRABAJO_DE_TITULACION_SANTIAGO_HURTADO_ENERO_2026_ULTIMO.pdf

Tamaño del archivo
20.4 MB

turnitin Página 2 de 172 Descripción general de integridad Identificador de la entrega trn:oid::1:3454462957

9% Similitud general

El texto combinado de todas las coincidencias con todas las fuentes superpuestas para un...

Filtrado desde el informe

- Bibliografía
- Texto citado

Exclusiones

- N.° de coincidencias excluidas

Fuentes principales

8% Fuentes de Internet
2% Publicaciones
3% Trabajos entregados (trabajos del estudiante)

Marcas de integridad

N.° de alertas de integridad para revisión

Caracteres reemplazados
74 caracteres sospechosos en N.° de páginas
Las letras son intercambiadas por caracteres similares de otros alfabetos

Texto oculto
36024 caracteres sospechosos en N.° de páginas
El texto está oculto para hacerlo parecer como fondo. Status del documento...

Los algoritmos de nuestro sistema analizan un documento en profundidad para buscar inconsistencias que permitirían distinguirlo de una entrega normal. Si advertimos algo extraño, lo marcamos como una alerta para que pueda revisarlo.

Una marca de alerta no es necesariamente un indicador de problemas. Sin embargo, recomendamos que preste atención y la revise.

Ibarra, 14 de abril de 2026

En mi calidad de Tutora del Trabajo de Integración Curricular titulado: RECUPERACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO DE LAS CALLES ALEDAÑAS AL MERCADO AMAZONAS Y LA REFUNCIONALIZACIÓN DE LOS TALLERES DEL FERROCARRIL QUITO-SAN LORENZO PARA SU PUESTA EN VALOR, presentado por el estudiante CARLOS SANTIAGO HURTADO ESTÉVEZ con cédula de ciudadanía N° 100243518-6 para obtener el Título de Arquitecto.

Certifico que el trabajo cumple con todos los parámetros establecidos, mediante el cual el estudiante demuestra el desarrollo de competencias en el campo de conocimiento de su profesión con un nivel de argumentación coherente, para ser sometido a la evaluación por parte de los lectores.

Adicionalmente, se adjunta el certificado de porcentaje de originalidad de TURNITIN.

(f:): ...GABRIELA RUALES ORBES...

MGS. ARQ. GABRIELA RUALES ORBES

TUTORA DE TRABAJO

C.C.: 100293511-0

II. Aprobación del tribunal

El tribunal examinador, aprueba el presente en nombre de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador Ibarra:

(f:) ..... GABRIELA RUALES ORBES

MGS. ARQ. GABRIELA RUALES ORBES

DOCENTE TUTORA

C.C.: 100293511-0

(f:) .....

MGS. ARQ. JOSÉ RAÚL TAMAYO REVILLA

LECTOR 1

C.C.: 175708923-8

(f:) .....

MSC. ARQ. ANDREINA ROJAS BENAVIDES

LECTOR 2

C.C.: 175980184-6

III. Acta de cesión de derechos

Yo Carlos Santiago Hurtado Estévez, declaro conocer y aceptar la disposición del Art. 165 del Código Orgánico de la Economía Social de los Conocimientos, Creatividad e Innovación, que manifiesta textualmente: "Se reconoce facultad de los autores y demás titulares de derechos de disponer de sus derechos o autorizar las utilizaciones de sus obras o prestaciones, a título gratuito u oneroso, según las condiciones que determinen. Esta facultad podrá ejercerse mediante licencias libres, abiertas y otros modelos alternativos de licenciamiento o la renuncia".

Ibarra, 14 de abril del 2026

f): .....

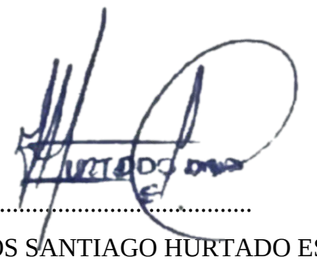
CARLOS SANTIAGO HURTADO ESTÉVEZ

C.C.: 100243518-6

IV. Autoría

Yo, CARLOS SANTIAGO HURTADO ESTÉVEZ, portador de la cédula de ciudadanía N°100243518-6, declaro que la presente investigación es de total responsabilidad del autor y eximo expresamente a la Pontificia Universidad Católica del Ecuador Sede Ibarra de posibles reclamos o acciones legales.

Ibarra, 14 de abril del 2026



f): .....

CARLOS SANTIAGO HURTADO ESTÉVEZ

C.C.: 100243518-6

V. Dedicatoria

Este trabajo está dedicado principalmente a Dios mi ser único y absoluto quien me dio la oportunidad de haber podido culminar mis estudios ya que sin el en este momento no podría haber llegado hasta aquí, Gracias Señor porque me diste el regalo más bonito del mundo mi familia, quien también a ellos está dedicado este trabajo; quiero nombrar principalmente a dos seres que son lo más importante en mi vida mi Padre Carlos y mi Madre Carmen quien día a día me dieron parte de su vida para logar convertirme en lo que ahora soy, a mis hermanos Marlon y Sayana y en especial lo más bonito que nos diste a mi familia mi sobrino Christopher quien fue también el motor principal de mi trabajo de grado, se lo dedico también a muchas personas que hoy hubiese querido que estén aquí y están a tu lado mi Dios, mis abuelitos y especialmente mi abuelita Isabel mi Mamasita y a toda mi familia que es lo más lindo que nos has dado.

Gracias una vez más Padre Dios porque tu tiempo fue perfecto en mi vida, ahora sé que todo se da siempre poniéndote a ti primero.

CARLOS SANTIAGO HURTADO ESTÉVEZ

VI. Agradecimiento

Nuevamente agradezco primeramente a Dios el creador de todo por haberme guiado espiritualmente y ser mi luz de fe durante este camino que tuve que seguir para culminar mi trabajo final de Grado.

A mis Padres por todo su esfuerzo y sus consejos que supieron impartirme como ejemplo de lucha y de excelente trabajo que han hecho con mis hermanos mi sobrino y conmigo. Gracias Papitos mis viejos mi todo por ustedes soy lo que soy.

A mi Asesora Arq. Gabriela Ruales por ser mi guía e impartir todos sus conocimientos y haber creído en mí, gracias arqui Gabi por toda su comprensión, paciencia y tiempo Dios siempre la bendiga.

A todos mis profesores gracias por toda su formación académica y en especial a un gran ser humano al director de mi Escuela el Arq. Raúl Tamayo por creer en mí.

A mi tío Wilfrido por todos sus consejos sabios, y a todas las personas que han estado siempre en mi vida se los agradeceré siempre por haber creído en mí y demostrarme que no importa cuántas veces hayas caído sino lo importante que es reconocer y levantarse.

Gracias a toda la PUCE-SI por permitirme haber retomado mis estudios y haberlos culminado, no defraudare a todos los valores que siempre enseñarme.

CARLOS SANTIAGO HURTADO ESTÉVEZ

Índice

1 CAPÍTULO 1

INTRODUCCIÓN 1

1.1 Antecedentes 2

1.2 Planteamiento del problema 3

1.3 Justificación 4

1.4 Objetivos 5

1.4.1 Objetivo general 5

1.4.2 Objetivos específicos 5

1.5 Estructura del trabajo de titulación 6

1.6 Área de estudio 8

1.6.1 Localización 8

Entorno provincial 8

Entorno cantonal 8

Entorno parroquial 8

1.6.2 Distritos adyacentes 9

1.7 Alcance del trabajo de 10

2 CAPÍTULO 11

ESTADO DEL ARTE 11

2.1 Antecedentes teóricos 12

2.1.1 Antecedentes históricos 12

Crecimiento de la ciudad de Ibarra y el sector comercial. 12

2.1.2 Linea de tiempo historia del ferrocarril del Ecuador 15

2.2 Estructuración de bases teóricas 16

2.2.1 Conceptos y enfoques 19

2.2.2 Marco normativo internacional 23

2.3 Análisis de referente 39

Plan estratégico de la intervención de la travesía de pliego murcia. 39

Urbanismo táctico rionegro calles conscientes 43

Análisis arquitectónico 50

2.3.1 Análisis de requerimientos espaciales 53

2.4 Síntesis del capitulo 56

3 CAPÍTULO 59

MATERIALES Y METODOS 59

3.1 Definición del enfoque 60

Metodología de la investigación 60

3.2 Justificación del método a usar 60

3.3 Técnicas, instrumentos y procedimientos 61

Procedimiento encuestas 65

Procedimiento fichas 66

4 CAPÍTULO 68

RESULTADOS Y DISCUSIÓN 68

3.4 Análisis del lugar objeto de estudio 69

3.4.1 Encuesta a habitantes 70

Escala macro 70
3.4.2 Análisis de sitio escala macro 72
3.4.3 Encuesta a comerciantes 91
Escala meso 91
3.4.4 Entrevistas 95
Producto o servicio 112
3.4.5 Análisis de terreno 113
3.4.6 Análisis foda 125
5 CAPÍTULO 126
5.1 Descripción de escalas de la propuesta 127
5.1.1 Principios y estrategias de propuesta 129
5.1.2 Propuesta arquitectónica 130
5.1.3 Concepto 131
5.1.4 Análisis de usuarios 132
5.1.5 Programa arquitectónico 133
5.1.6 Diagrama relacional 136
5.1.7 Zonificación 137
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES 198
5.2 Conclusiones 199
5.3 Recomendaciones 199
BIBLIOGRAFÍA 200

INDICE DE FIGURAS

Figura 1 *Invasión de Acera por Comerciantes en la Av. Fray Vacas Galindo* 2
Figura 2 *Empoderamiento de Acera por parte de Comerciantes Informales Calle Obispo Mosquera* .3
Figura 3 *Movilidad Urbana Priorizada en el Automóvil y no al Peatón, Av. Eugenio Espejo* 4
Figura 4 *Ubicación del área de estudio*.....8
Figura 5 *Plano de Distritos Adyacentes, Barrios y Equipamientos Principales en el Sector de Estudio* 9
Figura 6 *Alcance del Trabajo de Titulación*.....10
Figura 7 *Plano de la Mancha Urbana de Ibarra 1906*.....12
Figura 8 *Plano de la Mancha Urbana de Ibarra 1929*.....12
Figura 9 *Diseño de Vías en Ibarra 1906* 13
Figura 10 *Plano de la Ciudad de Ibarra 1953* 13
Figura 11 *Estación del Ferrocarril 1929*.....13
Figura 12 *Mercado de Ibarra 1918, Hoy Plazoleta Francisco Calderón* 13
Figura 13 *Línea de Tiempo del Ferrocarril*.....15
Figura 14 *Elección de lugares para sentarse* 16
Figura 15 *Portada Ciudades para la Gente Jan Gehl.* 17
Figura 16 *Antes y después del Galpón N° 10 y de la Estación Rosario Central*.....18
Figura 17 *Imágenes del Nuevo Pliego Propuesto*.....39
Figura 18 *Planta General Carretera RM-15, Av. de Mula y Av. de Alhama* 39
Figura 19 *Diagrama comparativo de actuación Pliego actual y Proyectado* 39
Figura 20 *Reorganización y creación de Aparcamientos Dinosaurios* 40
Figura 21 *Trazado Estructurante Carril Bici, Paradas de Bus*.....41
Figura 22 *Materiales Permeables de Pavimento para Zonas de Tráfico Rodado* 41
Figura 23 *Materiales Permeables de Pavimento para Zonas de Tráfico Peatonal* 42
Figura 24 *Sistema de Reciclaje para diferentes Residuos con Buzones*.....42
Figura 25 *Cruce Peatonal Seguro Calles Conscientes*.....43
Figura 26 *Perspectiva del Proyecto Jardín de Colores*.....43
Figura 27 *Planta General Calles Conscientes y Seguras*.....44
Figura 28 *Axonometría Acciones Tácticas Calle Piloto, Composición Geométrica Pasarelas Peatonales*.....44
Figura 29 *Acciones Tácticas Intervención Calle 48 Rionegro/Antioquia* 45
Figura 30 *Antes y Después Calle 48 Rionegro/Antioquia* 45
Figura 31 *Secciones Programáticas, Rionegro/Antioquia* 45
Figura 32 *Exterior del Museo Interactivo Municipal, Perspectivas*.....46
Figura 33 *Intervención Unión de las Laguna del Difunto Manuel y Laguna Blanca* 46
Figura 34 *Intervención Ruptura de la Fragmentación Urbana del Sector* 47
Figura 35 *Intervención Generada por Cuadrante Tipo Conformando Un Corredor de Actividades* ..47
Figura 36 *Vista 3d del Proyecto* 47
Figura 37 *Acciones del Corredor como Espacio Verde Publico*.....48
Figura 38 *Estado Actual y Modelo Urbano Proyectado, Vista de Secciones y Accesibilidad* 48
Figura 39 *Cortes Proyecto MUMU* 48
Figura 40 *Propuesta de Adición de Cajas Adosadas a los Ex Talleres Las Flores* 49
Figura 41 *Análisis Planta Baja Intervención en los Ex Talleres del FF.CC.*.....49
Figura 42 *Conexión, Preexistencia con Volúmenes Adosados*.....50
Figura 43 *Aproximación al Edifico*.....50
Figura 44 *Análisis de Accesos* 50
Figura 45 *Corredor como espacio Publico* 50
Figura 46 *Análisis del Sistema de Circulación Vertical Interior en los Talleres*.....50
Figura 47 *Detalle de Cubierta, Perspectiva 3d y Materialidad* 51
Figura 48 *Visualización del Despiece Estructural en Corte 3d y Planta* 51
Figura 49 *Detalle Constructivo de Plataforma Interna*.....51
Figura 50 *Aulas, Caja Programática Adosada*.....52
Figura 51 *Diagrama de Relación Programática* 52
Figura 52 *Despiece de Materiales en Estructura Envolvente*.....52
Figura 53 *Empoderamiento de Aceras y Parterre por Negocios Comerciales Informales, Av., Pérez Guerrero* 60
Figura 54 *Modelo de Ficha Escala Macro* 63
Figura 55 *Modelo de Ficha Escala Meso* 64
Figura 56 *Sector de Estudio, Escala Macro, Meso y Micro* 69
Figura 57 *Plano de análisis de Ocupación del Uso de Suelo Actual* 72
Figura 58 *Plano de análisis de Ocupación del Uso de Suelo de acuerdo al PUGS actual vigente* 73
Figura 59 *Plano de análisis de Equipamientos Educativos*.....74
Figura 60 *Plano de análisis de Equipamientos de Salud* 75

Figura 61 *Plano de análisis de Equipamientos Recreativos* 76
Figura 62 *Plano de análisis de Equipamientos Religiosos*.....77
Figura 63 *Plano de análisis de Equipamientos de Seguridad* 78
Figura 64 *Plano de análisis de Equipamientos de Aprovisionamiento* 79
Figura 65 *Plano de análisis de Equipamientos de Transporte*.....80
Figura 66 *Plano de análisis del sistema de Transporte Público y rutas de colectivos* 81
Figura 67 *Plano de análisis del sistema de Transporte Rural, Interprovincial y Línea Férrea* 82
Figura 68 *Plano de análisis de flujos de movilidad peatonal y concentraciones peatonales en cruces viales* 83
Figura 69 *Plano de análisis de la Infraestructura de los Servicios básicos*.....84
Figura 70 *Plano de análisis de SISMERT zonas de carga y descarga, paradas de camionetas y coches de carga y parqueaderos* 85
Figura 71 *Plano de análisis de Vialidad y sentido de vías*.....86
Figura 72 *Plano de zonas verdes y tipos de arborización*.....87
Figura 73 *Plano de análisis de Granulometría* 88
Figura 74 *Plano de análisis de Morfología Fondo-Figura* 89
Figura 75 *Plano de análisis de número de pisos* 90
Figura 76 *Evaluación del estado actual de la Calle Obispo Mosquera entre Av. Eugenio Espejo y Calle Sánchez y Cifuentes* 97
Figura 77 *Evaluación del estado actual de la Calle Obispo Mosquera y Calle Sánchez y Cifuentes OM 1* 98
Figura 78 *Evaluación del estado actual de la Calle Obispo Mosquera y Calle Antonio Cordero OM2* 99
Figura 79 *Evaluación del estado actual de la Calle Obispo Mosquera y Av. Eugenio Espejo OM3*.100
Figura 80 *Evaluación del estado actual de la Av. Alfredo Pérez Guerrero entre Calle Darío Egas Grijalva y Av. Eugenio Espejo*.....101
Figura 81 *Evaluación del estado actual de la Av. Alfredo Pérez Guerrero y Av. Eugenio Espejo PG 1* 102
Figura 82 *Evaluación del estado actual de la Av. Alfredo Pérez Guerrero y Av. Eugenio Espejo (Oeste) PG 2* 103
Figura 83 *Evaluación del estado actual de la Av. Alfredo Pérez Guerrero y Calle Luis Cabezas Borja PG 3* 104
Figura 84 *Evaluación del estado actual de la Av. Alfredo Pérez Guerrero entre Av. Eugenio Espejo y Calle Sánchez y Cifuentes*.....105
Figura 85 *Evaluación del estado actual de la Av. Alfredo Pérez Guerrero y Calle Sánchez y Cifuentes PG 4* 106
Figura 86 *Evaluación del estado actual de la Av. Alfredo Pérez Guerrero y Av. Eugenio Espejo PG 5* 107
Figura 87 *Evaluación del estado actual de la Av. Fray Vacas Galindo entre Calle Darío Egas Grijalva y Av. Eugenio Espejo* 108
Figura 88 *Evaluación del estado actual de la Av. Fray Vacas Galindo y Calle Darío Egas Grijalva FVG 1*.....109
Figura 89 *Evaluación del estado actual de la Av. Fray Vacas Galindo y Calle Darío Egas Grijalva FVG 2*.....110
Figura 90 *Av. Fray Vacas Galindo y Calle Darío Egas Grijalva esquina, análisis FVG punto 3, Medición en campo Calle Obispo Mosquera entre Calle Juana Atabalipa y Calle Antonio Cordero*111
Figura 91 *Implantación General de Puestos Comerciales en sector de estudio* 112
Figura 92 *Análisis del predio de los Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo* 113
Figura 93 *Análisis del estado actual del edificio de los Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo* 114
Figura 94 *Análisis del estado actual de la Planta Arquitectónica Nv.+0.20 del edificio de los Talleres del Ferrocarril Quito-Sn Lorenzo*.....115
Figura 95 *Análisis del estado actual de la Planta Arquitectónica Nv. + 5.12 Edificio de los Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo*.....116
Figura 96 *Análisis del estado actual de la Planta Arquitectónica Nv. + 8.46 Edificio de los Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo*.....117
Figura 97 *Análisis del estado actual Fachada Frontal de los Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo* 118
Figura 98 *Análisis del estado actual Fachada Posterior de los Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo* 119
Figura 99 *Análisis del estado actual Fachada Lateral Izquierda Este de los Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo*.....120
Figura 100 *Análisis del estado actual Fachada Lateral Derecha Oeste de los Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo*.....121

Figura 101 *Topografía de la Implantación General del Predio de los Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo* 122
Figura 102 *Asoleamiento* 123
Figura 103 *Vientos y Precipitaciones* 124
Figura 104 *Esquema fotográfico del Sector de Estudio* 127
Figura 105 *Propuesta Urbano Arquitectónica* 128
Figura 106 *Principios y Estrategias de Diseño* 129
Figura 107 *Esquema Idea Fuerza* 131
Figura 108 *Perspectiva y Corte Concepto Integración* 131
Figura 109 *Esquema Diagrama Relacional de Espacios* 136
Figura 110 *Zonificación* 137
Figura 111 *Propuesta Urbana Urb. 1* 138
Figura 112 *Propuesta Urbana Vial Urb. 2* 139
Figura 113 *Propuesta Arborización Urb. 3* 140
Figura 114 *Implantación General Propuesta Urbana Área Meso de Estudio Urb. 4* 141
Figura 115 *Propuesta Calle Obispo Mosquera Tramo 1 y Tramo 2 Urb. 5* 142
Figura 116 *Propuesta Cruce Calle Obispo Mosquera y Calle Sánchez y Cifuentes (OM1) Urb. 6* ..143
Figura 117 *Propuesta Cruce Calle Obispo Mosquera y Calle Antonio Cordero (OM2) Urb. 7* 144
Figura 118 *Propuesta Calle Obispo Mosquera entre Av. Rafael Sánchez y Juan Francisco Cevallos (OM3) Urb. 8* 145
Figura 119 *Propuesta Cruce Calle Obispo Mosquera, Av. Fray Vacas Galindo y Av. Eugenio Espejo (OM4) Urb. 9* 146
Figura 120 *Propuesta Av. Alfredo Pérez Guerrero entre Calle Darío Egas Grijalva y Av. Eugenio Espejo Urb. 10* 147
Figura 121 *Propuesta Cruce Av. Alfredo Pérez Guerrero y Av. Eugenio Espejo (PG1); Propuesta Cruce Av. Alfredo Pérez Guerrero y Av. Eugenio Espejo Oeste (PG2) Urb. 11* 148
Figura 122 *Propuesta Cruce Av. Alfredo Pérez Guerrero y Calle Luis Cabezas Borja (PG3) Urb. 12* 149
Figura 123 *Propuesta Av. Alfredo Pérez Guerrero entre Av. Eugenio Espejo y Calle Sánchez y Cifuentes Urb. 13* 150
Figura 124 *Propuesta Cruce Av. Alfredo Pérez Guerrero y Calle Sánchez y Cifuentes (PG4) Urb. 14* 151
Figura 125 *Propuesta Cruce Av. Alfredo Pérez Guerrero y Calle Sánchez y Cifuentes (PG5) Urb. 15* 152
Figura 126 *Propuesta Av. Fray Vacas Galindo entre Av. Eugenio Espejo y Calle Darío Egas Grijalva Urb. 16* 153
Figura 127 *Propuesta Cruce Av. Fray Vacas Galindo y Calle Darío Egas Grijalva (FVG1) Urb. 17* 154
Figura 128 *Propuesta Av. Fray Vacas Galindo y Calle Darío Egas Grijalva (FVG2) Urb. 18* 155
Figura 129 *Corte Transversal A y B Propuesta Av. Fray Vacas Galindo Urb. 19* 156
Figura 130 *Implantación General Nv. +0.20 Arq. 1* 157
Figura 131 *Implantación General Cubiertas Arq. 2* 158
Figura 132 *Planta Arquitectónica Nv. +0.20 Centro Cultural Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo Arq. 3* 159
Figura 133 *Planta Arquitectónica Nv. +5.60 Centro Cultural Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo Arq. 4* 160
Figura 134 *Planta Arquitectónica Nv. +8.46 Centro Cultural Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo Arq. 5* 161
Figura 135 *Planta Arquitectónica de Cubiertas Centro Cultural Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo Arq. 6* 162
Figura 136 *Fachada Frontal Norte y Fachada Posterior Sur Centro Cultural Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo Arq. 7* 163
Figura 137 *Fachada Lateral Izquierda Este y Fachada Lateral Derecha Oeste Centro Cultural Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo Arq. 8* 164
Figura 138 *Corte A - A y Corte B – B Centro Cultural Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo Arq. 9* 165
Figura 139 *Planta Arquitectónica Nv. +0.20 Centro Comercial Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo Arq. 10* 166
Figura 140 *Planta Arquitectónica Nv. +5.60 Centro Comercial Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo Arq. 11* 167
Figura 141 *Planta Arquitectónica Nv. +9.20 Centro Comercial Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo Arq. 12* 168
Figura 142 *Planta Arquitectónica Nv. +12.80 Centro Comercial Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo Arq. 13* 169

Figura 143 *Fachada Frontal Este y Fachada Posterior Oeste Centro Comercial Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo Arq. 14* 170
Figura 144 *Fachada Lateral Izquierda Sur y Fachada Lateral Derecha Norte Centro Comercial Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo Arq. 15* 171
Figura 145 *Corte A – A y Corte B - B Centro Comercial Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo Arq. 16* 172
Figura 146 *Detalle 1 Envolvente metálico, imágenes 3d Arq. 17* 173
Figura 147 *Detalle 2 Unión Columna con Estructura para Puente Metálico Arq. 18*.....174
Figura 148 *Planta de Cimentación Centro Comercial Est. 1* 175
Figura 149 *Armado de Losa Nv. + 5.60 Centro Comercial Est. 2* 176
Figura 150 *Armado de Losa Nv. + 9.20 Centro Comercial Est, 3* 177
Figura 151 *Armado de Losa Nv. + 12.80 Centro Comercial Est. 4* 178
Figura 152 *Armado de Plintos, Detalle de cimientos, Cuadro de columnas Centro Comercial Est. 5* 179
Figura 153 *Detalles de uniones y anclajes, perfiles de vigas tipo I, isometrías de unión Centro Comercial Est. 6* 180
Figura 154 *Detalles de losa y placa colaborante Centro Comercial Est. 7* 181
Figura 155 *Detalle Unión Escalera - Diafragma Est 8* 182
Figura 156 *Instalaciones Hidrosanitarias Nv.+0.20 Centro Cultural Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo Ins. Hid. 1* 183
Figura 157 *Instalaciones Hidrosanitarias Nv.+5.60 Centro Cultural Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo Ins. Hid. 2* 184
Figura 158 *Instalaciones Hidrosanitarias Nv.+8.46 Centro Cultural Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo Ins. Hid. 3* 185
Figura 159 *Instalaciones Eléctricas Nv. +0.20 Centro Cultural Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo Ins. Ele. 4* 186
Figura 160 *Instalaciones Eléctricas Nv. +5.60 Centro Cultural Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo Ins. Ele. 5* 187
Figura 161 *Instalaciones Eléctricas Nv. +8.46 Centro Cultural Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo Ins. Ele. 6* 188
Figura 162 *Instalaciones Hidrosanitarias Nv.+0.20 Centro Comercial Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo Ins. Hid. 7* 189
Figura 163 *Instalaciones Hidrosanitarias Nv.+5.60 Centro Comercial Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo Ins. Hid. 8* 190
Figura 164 *Instalaciones Hidrosanitarias Nv.+9.20 Centro Comercial Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo Ins. Hid. 9* 191
Figura 165 *Instalaciones Eléctricas Nv. +0.20 Centro Comercial Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo Ins. Ele. 10* 192
Figura 166 *Instalaciones Eléctricas Nv. +5.60 Centro Comercial Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo Ins. Ele. 11* 193
Figura 167 *Instalaciones Eléctricas Nv. +9.20 Centro Comercial Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo Ins. Ele. 12* 194
Figura 168 *Renders 3D Proyecto R 1* 195
Figura 169 *Renders 3D Proyecto R 2* 196
Figura 170 *Renders 3D Proyecto R 3* 197

INDICE DE TABLAS

Tabla 1 Barrios, Equipamientos e Hitos del Sector de Estudio 9

Tabla 2 *Los 17 ODS(Objetivos de Desarrollo Sostenible), La Nueva Agenda Urbana* 23

Tabla 3 *La Carta de Cracovia* 24

Tabla 4 *La Carta de Riga*.....25

Tabla 5 *La Carta de Nizhy Tagil y Los Principios de Dublin* 26

Tabla 6 *Las Normas de Quito* 27

Tabla 7 *Constitución del Ecuador* 28

Tabla 8 *Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, Plan Creación de Oportunidades 2021-2025* 29

Tabla 9 *MOVILDELNOR (Empresa Pública de Movilidad del Norte)* 30

Tabla 10 *Ordenanza Nacional y Local de Patrimonio Cultural*.....31

Tabla 11 *Responsabilidades y Tipos de Intervención Patrimonial* 32

Tabla 12 *Normas para la Rehabilitación en Bienes Inmuebles Patrimoniales* 33

Tabla 13 *Manuales Técnicos de Diseño Urbano*.....34

Tabla 14 *Manuales de Diseño Arquitectónico y Accesibilidad Universal* 36

Tabla 15 *Manuales de Guía y Normativa de Ordenanza Municipal Vigente*.....37

Tabla 16 *Normativa aplicable a los procesos de diseño de Accesibilidad Universal* 38

Tabla 17 *Criterios para definir un buen Espacio Público en el Proyecto Urbano* 47

Tabla 18 *Guía de Diseño Vial Urbano (NACTO-GDCI)*.....54

Tabla 19 *Dimensionamiento en Intersecciones y partes que conforman la Acera de acuerdo al Manual de NACTO*.....55

Tabla 20 *Síntesis del Capítulo 2 Estado del Arte* 56

Tabla 21 *Encuesta a Residentes y Personas que transitan el Lugar de Estudio* 61

Tabla 22 *Encuesta a Comerciantes*.....62

Tabla 23 *Modelo de Entrevista* 62

Tabla 24 *Valoración de Parámetros de Evaluación en Aceras y Calles* 64

Tabla 25 *Síntesis Capítulo 3 Materiales y Métodos* 67

Tabla 26 *Resultado de la Evaluación General de Accesibilidad de Vías Propuestas*.....111

Tabla 27 *Inventario de Puestos Comerciales en la Aceras aledañas al Mercado Amazonas*.....112

Tabla 28 *Análisis de Usuarios* 132

Tabla 29 *Programa Arquitectónico* 133

Resumen

El presente proyecto sobre la recuperación del espacio público es una respuesta a la problemática generada por muchos factores que a lo largo del tiempo en el sector comercial del Mercado Amazonas siendo el principal pulmón comercial de la ciudad de Ibarra se han ido desarrollando a medida que ha ido creciendo la población y las necesidades laborales presentadas por diferentes problemas tanto sociales como culturales. La falta de espacios verdes recreativos con actividades deportivas, lúdicas, culturales, etc. han ido dejando el sector como un lugar dedicado solo al comercio y el trabajo sin tomar en cuenta la relación que deben tener las personas con el paisaje urbano actual del sector, y el interactuar social.

La propuesta desarrollada en este proyecto se da a partir de una metodología investigativa que esta principalmente enfocada en la escala humana el peatón, recuperando su espacio público como son las aceras, tomando en cuenta que su movilidad debe ser de confort y disfrute dentro del sector. Se busca incentivar la movilidad alternativa a través de uno de medios de transporte que le permitan al ser humano mantener una salud adecuada y segura para desplazarse por cualquier lugar, mediante nuevos sistemas de movilidad alternativa como la bicicleta a través de ciclovías que se integren al sistema de infraestructura del sector y la ciudad.

A través de un diagnóstico y evaluación de ciertos aspectos que se han estudiado en el presente trabajo se propuso un diseño adecuado para todos los actores del sector residentes y transeúntes, con la finalidad de promover una movilidad peatonal eficiente y segura, sin dejar de lado la movilidad vehicular que sirva de sustentabilidad a las generaciones futuras.

La puesta en valor a una de las piezas arquitectónicas más importantes de la ciudad fue una de las preocupaciones en el presente trabajo de grado; ya que a partir de este se desarrolló el comercio local de la ciudad y se construyeron los principales mercados y servicios que existen hasta la actualidad, pero con el pasar del tiempo y su abandono Los Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo han ido perdiendo identidad formal y funcional y tampoco se ha puesto un interés por conservarlo y rehabilitarlo. El proyecto busca proponer una refuncionalización de sus instalaciones mediante actividades culturales y proponer un nuevo espacio para la reubicación de aquellos comerciantes informales que se encuentran en las principales calles aledañas del sector Mercado Amazonas, buscando generar una edificación y espacio que atraiga muchas personas y se reorganice el comercio del sector.

PALABRAS CLAVES

ESPACIO PÚBLICO - MOVILIDAD – REFUNCIONALIZACIÓN

Abstract

The present project on the recovery of public space is a response to the problems generated by many factors that over time in the commercial sector of the Amazonas Market, being the main commercial lung of the city of Ibarra, have been developed as the population has grown and the labor needs presented by different problems, both social and cultural. The lack of recreational green spaces with sports, recreational, cultural activities, etc. They have been leaving the sector as a place dedicated only to commerce and work without taking into account the relationship that people must have with the current urban landscape of the sector, and social interaction.

The proposal developed in this project based on an investigative methodology is mainly focused on the human scale of the pedestrian, recovering their public space such as sidewalks, taking into account that their mobility must be for comfort and enjoyment within the sector. The aim is to encourage alternative mobility through means of transportation that allow human beings to maintain adequate and safe health to move anywhere, creating a cycle path that is integrated into the infrastructure system of the sector and the city.

Through a diagnosis and evaluation, an appropriate design was proposed for all actors in the sector, residents and passers-by, with the purpose of promoting pedestrian mobility before vehicular mobility and serving as sustainability for future generations.

The enhancement of one of the most important architectural pieces of the city was one of the concerns in this degree project; Since from this the local commerce of the city was developed and the main markets and services that exist to this day were built, but with the passage of time and its abandonment, the Qui-to-San Lorenzo Railway Workshops have been losing formal and functional identity and there has been no interest in preserving and rehabilitating it. The project seeks to propose a refunctionalization of its facilities and expand them by relocating those merchants who are in the main streets surrounding it, seeking to generate a building and space that attracts many people and reorganizes the commerce of the sector.

KEYWORDS

PUBLIC SPACE - TRAINING CENTER - MOBILITY- REFUNCTIONALIZATION

1

1 CAPÍTULO

INTRODUCCIÓN

1.1 Antecedentes

Uno de los sectores más importantes, transitados y de constante actividad de la ciudad de Ibarra es el área comercial ubicada en el entorno del Mercado Amazonas, que constituye el sector de estudio. En esta zona se concentra una gran cantidad de equipamientos que brindan los mismos servicios comerciales como son: El Mercado La Playa y el Centro Comercial La Bahía.

De igual forma el sector también es residencial, de acuerdo al Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC), presentan una densidad poblacional que fluctúan entre 139 y 276 habitantes por manzana (Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del GADMI, 2020).

En este sector se encuentran hitos históricos importantes como el Obelisco y el Museo y Talleres del Ferrocarril Quito–San Lorenzo, además del Terminal Terrestre. También existen diversos servicios públicos y privados de carácter financiero, educativo y de salud, conforme la zonificación vigente. Sin embargo, muchos de estos equipamientos no fueron planificados considerando el crecimiento urbano, lo que ha generado conflictos de movilidad entre comerciantes, transporte público y privado, afectando de manera directa al peatón, quien carece de un espacio adecuado para desplazarse con seguridad.

El proyecto plantea la recuperación del espacio público abierto y de su entorno arquitectónico inmediato en las calles que están aledañas al Mercado Amazonas como son: calle Sánchez y Cifuentes, Obispo Mosquera, Av. Pérez Guerrero, Av. Eugenio Espejo. Esto permitirá que el peatón se integre y desplace de manera segura y accesible a los diversos equipamientos existentes, además de promover la regeneración de los talleres abandonados de la estación del ferrocarril como un bien patrimonial edificado y cultural, potenciando su puesta en valor.

Figura 1

Invasión de Acera por Comerciantes en la Av. Fray Vacas Galindo



Nota. Fuente: Elaboración Propia, 2023.

La propuesta arquitectónica en los talleres abandonados del ferrocarril tiene como principal objetivo rehabilitar este espacio con actividades culturales, así como el diseño de un equipamiento complementario destinado al comercio para la reubicación de los comerciantes informales que actualmente ocupan las aceras de las calles mencionadas, y están infringiendo normativas nacionales y municipales. Asimismo, el análisis realizado evidencia que los talleres están rodeados de una amplia extensión de áreas verdes, que se hallan descuidadas y en deterioro progresivo, las cuales serán aprovechadas para el estudio y mejoramiento del paisaje urbano.

Además, la falta de propuestas técnicas de intervención arquitectónica y administrativa han ido dejando de lado el cuidado de este patrimonio arquitectónico donde se ha realizado ampliaciones, adecuaciones y usos inadecuados tanto de forma como de función original. No obstante, la edificación posee un alto potencial puesto que es un icono industrial representativo de la ciudad para ser intervenida sin comprometer su autenticidad original, contribuyendo al desarrollo económico, social y cultural de la ciudad.

1.2 Planteamiento del problema

Según lo detectado y observado en las calles aledañas al Mercado Amazonas como son: Calle Sánchez y Cifuentes, calle Obispo Mosquera, y las Av. Eugenio Espejo y Pérez Guerrero y Av. Fray Vacas Galindo; se ha identificado una cantidad de equipamientos y servicios de comercios, que están utilizando las aceras, generando un problema de invasión, debido a la desorganización de actividades en el espacio público, creando una barrera en la movilidad peatonal, obligando al peatón a utilizar la vía de rodaje vehicular y ciclovía.

Por otro lado, el uso de suelo en este sector y la concentración de muchos y diversos equipamientos y servicios de diferente actividad comercial han generado la creación de barreras urbanas dentro del espacio público, mismos que se identifican en las aceras y ciertos lugares que no están siendo respetados por parte del peatón, puesto que no existe una propuesta urbana de reorganización, provocando el deterioro en la morfología, lo cual produce que el peatón se desplace hacia la capa de rodaje.

Figura 2

Empoderamiento de Acera por parte de Comerciantes Informales Calle Obispo Mosquera



Nota. Fuente: Elaboración Propia, 2023.

El mal estado actual de vías y aceras del sector, es un aspecto que generan una problemática tanto de movilidad vehicular como de movilidad peatonal, ya que están priorizando la capa de rodaje de vehículos, y a su vez limitando el flujo del desplazamiento peatonal, mismo que se vuelve un peligro para el peatón.

Esta zona al concentrar el principal desarrollo comercial de la ciudad generando un intenso flujo peatonal y una alta concentración de personas, muestra la falta de espacios públicos y áreas ver des de encuentros socioculturales y actividades recreativas afectando la imagen urbana y calidad de vida de sus habitantes, y transeúntes que circulan a diario por el sector.

Por otro lado, la invasión y el uso inadecuado del espacio público por mayoría de propietarios de algunos locales comerciales de la zona también causan inseguridad, contaminación ambiental y acústica, por lo que no se permite un correcto desplazamiento peatonal y continuidad puesto que limitan la visibilidad creando barreras de accesibilidad y seguridad en las diferentes aceras de las calles antes mencionadas.

Otro problema que se ha identificado es el aparcamiento esporádico por descarga de mercadería, de vehículos mal estacionados, siendo este un problema grave generado por la falta de estacionamientos, parqueaderos públicos y privados, que no existe en el lugar para abastecer la demanda tan grande que existe para vehículos motorizados, y también uno de los ingresos al parqueadero municipal del Mercado La Playita que da por la Av. Fray Vacas Galindo, hoy se encuentra suspendido.

En síntesis, podemos decir que el principal problema del sector se da por el empoderamiento de aceras y calles aledañas al Mercado Amazonas por parte de los comerciantes que actualmente se encuentran en ellas y por otra parte el deterioro de los Talleres del antiguo Ferrocarril Quito – San Lorenzo, es un problema que se detecta a simple observación directa

1.3 Justificación

Este trabajo de titulación plantea una propuesta para la recuperación del espacio público en las aceras de las calles que rodean al Mercado Amazonas. Según lo que indica el PUGS (2021):

> La baja calidad del servicio de transporte público ha llevado a que gran parte de la población adquiera un vehículo particular. Actualmente, el transporte público opera con unidades en condiciones deterioradas o recicladas de otras ciudades, lo que limita su eficiencia y hace que sea utilizado principalmente por los sectores de menores recursos, para quienes es la única alternativa de desplazamiento. Pag 86

Las principales quejas de la ciudadanía respecto a la movilidad urbana se relacionan con el mal estado de la infraestructura vial, la falta de continuidad en el ancho de las calles, la escasa señalización, la deficiente prestación del servicio de transporte público y la ausencia de información sobre rutas, frecuencias y horarios. A ello se suma la reducción del espacio público, frecuentemente ocupado por comerciantes informales y propietarios de locales que invaden las aceras peatonales (Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Ibarra , 2021)

Debido a que a los comerciantes informales no se los puede dejar sin un espacio adecuado donde se les permita realizar su actividad comercial, y de que ellos no sean un ente productivo, se propondrá su reubicación para realizar sus diferentes actividades en un espacio que posteriormente sea una propuesta arquitectónica para mejorar sus condiciones comerciales y sociales, y se integren al contexto inmediato.

Figura 3

Movilidad Urbana Priorizada en el Automóvil y no al Peatón, Av. Eugenio Espejo



Nota. Fuente: Elaboración Propia, 2023.

Se respetará el valor y origen arquitectónico de la edificación de los Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo desde su origen. También como cuenta con áreas verdes, estas se llevarán a recuperarlas, dando así un mejoramiento al paisaje urbano. Puesto que el proyecto busca recuperar las áreas verdes del complejo ferroviario y sus instalaciones, respetando su valor patrimonial a través de actividades socio culturales, y mejorando el paisaje urbano del sector. Asimismo, responde a la necesidad de analizar el deterioro del espacio público aledaño al Mercado Amazonas ante la ausencia de estudios detallados sobre su situación actual, lo cual ha generado una falta de políticas urbanas adecuadas.

El presente documento evaluará el estado actual de las vías y del equipamiento de los talleres del ferrocarril, así como la percepción de los comerciantes informales sobre la problemática, que llevará a proponer una propuesta de manera adecuada, para mejorar la movilidad del sector de estudio y de los usuarios.

En este contexto, el sector tiene el potencial de convertirse en un espacio dinamizador, capaz de acoger diversas actividades que impulsen la economía local y mejoren los ingresos de los comerciantes informales reubicándolos en un espacio adecuado. Por ello, este trabajo constituye un aporte significativo a dicho propósito.

1.4 Objetivos

1.4.1 Objetivo general

- Elaborar una propuesta urbano-arquitectónica, para la recuperación del espacio público aledaño al Mercado Amazonas y la refuncionalización de los Talleres del Ferrocarril para la puesta en valor.

1.4.2 Objetivos específicos

- Diagnosticar el estado actual del espacio público abierto de las calles aledañas al Mercado Amazonas invadidas por el comercio informal, para su reubicación cerca de los Talleres del Ferrocarril Quito - San Lorenzo.

- Analizar el contexto del sector comercial Mercado Amazonas, su espacio púbico y deterioro de los talleres del ferrocarril, a través de un mapeo de lugar y encuestas a los habitantes y comerciantes, para la recuperación y mejoramiento del mismo.

- Diseñar una propuesta para la recuperación del espacio público de las calles en el sector del Mercado Amazonas que priorice el flujo peatonal.

- Diseñar una propuesta de anteproyecto para la rehabilitación de la edificación de los Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo, a través de funciones culturales que promuevan el interés por el patrimonio y el desarrollo socio cultural, para su puesta en valor, y la reubicación de los comerciantes en un nuevo edificio a través de la conexión con los talleres.

1.5 Estructura del trabajo de titulación

El presente trabajo de titulación se encuentra estructurado por 6 capítulos.

Capítulo I: Introducción

En este capítulo el trabajo presenta los antecedentes tanto históricos y teóricos como punto de partida al conocimiento y desarrollo de la propuesta sobre el tema a tratar e investigar. Muestra el problema de una manera clara e identificatoria de lo que sucede actualmente y lo que se pretende plantear como estrategia de solución justificando su manera de intervención. Se propone el objetivo general como meta de solución del proyecto, y objetivos específicos como alcances puntuales para cumplir con el enfoque general del proyecto. Indica su localización de una manera geográfica y general desde una escala macro hacia una escala micro de aproximación del sector para indicar el enfoque de alcance del proyecto.

Capítulo II: Estado del arte

Muestra la reseña histórica del crecimiento de la morfología urbana, como ha ido creciendo el sector comercial de la ciudad a través de los diferentes trazados viales propuestos antes y después de la creación de la línea férrea, y su fragmentación. En este capítulo muestra las bases teóricas de estudio para el desarrollo del tema de solución del desplazamiento de movilidad peatonal y como se han llevado a cabo en los diferentes estudios propuestos de solución con enfoques claros y concisos sobre la recuperación del espacio público, la inclusión y reubicación social en un sector que es altamente económico y socialmente activo. Indica la normativa internacional, nacional y local de diferentes temas a tratarse para que la propuesta se sustente mediante las ordenanzas afines al proyecto. Se analiza referentes del tema propuesto de estudio, recuperación del espacio público, refuncionalización del patrimonio, a través de la conservación patrimonial y su puesta en valor.

Capítulo III: Materiales y métodos

Se utilizará una investigación con una metodología con un enfoque mixta a través del análisis cualitativo y cuantitativo, mediante la observación directa, evaluando el espacio público aceras destinadas a peatones, mediante el empleo de técnicas, instrumentos y procedimientos, como la observación directa, encuestas y entrevistas a comerciantes y personas que se desplazan en el lugar, logrando obtener una información del criterio de percepción sobre el espacio público. Utilizando instrumentos como las fichas de levantamiento y mapeo, cuestionarios realizados a las muestras de población propuestas en el campo de investigación., dando a conocer los respectivos procedimientos para llevar a cabo la metodología propuesta. En este capítulo se muestran las diferentes encuestas propuestas a los habitantes del sector y transeúntes, encuestas a comerciantes que se encuentran invadiendo las calles aledañas del Mercado Amazonas, y el modelo de entrevista a directivos y funcionarios del Equipamiento propuesto como objeto de estudio. También se indica el procedimiento de cómo se llevará a cabo la recopilación de información y datos.

Capítulo IV: Resultados y discusión

Este capítulo muestra el análisis del lugar objeto de estudio partiendo de la escala macro mostrando los resultados de la encuesta a los habitantes y fichas de planos de análisis de los diferentes aspectos como Usos de suelo, radios de influencia, sistema de transportes, análisis de flujos, servicios básicos, estacionamientos, vías, arborización, figura fondo y número de pisos. A escala meso se muestra los resultados de encuestas a comerciantes, las diferentes entrevistas realizadas a personas que tiene estrecha relación directa con los temas propuestos en la investigación, además las fichas de evaluación del estado actual de las calles elegidas para valorar sus condiciones de acuerda a la norma vigente propuesta de accesibilidad universal. En su escala micro tenemos el análisis del terreno y la pieza arquitectónica mostrando su zonificación actual de cada uno de sus espacios exteriores e interiores como el levantamiento de información mediante fichas a través de la revisión documental realizada en campo, mostrando plantas arquitectónicas de cada una de sus instalaciones, además de sus aspectos climatológicos, topográficos. Y finalmente tenemos el análisis FODA realizado a través de los resultados y discusiones verificadas en el área de estudio en sus diferentes escalas.

Capítulo V: Propuesta

Muestra una descripción de las escalas de propuesta indicando la descripción general de cada intervención mostrando su visión y enfoque principal como proyecto.

Se indica los principios que se utilizara como bases fundamentales para la propuesta de estrategias de diseño que se llevaran a cabo en el proyecto. Muestra también el concepto y partido para el diseño arquitectónico en el cual el autor del trabajo de titulación muestra la intención de lo que pretende transmitir en el proyecto, a través de instrumentos fotográficos, bosquejos y esquemas.

Finalmente, en este capítulo muestra todos los planos de propuestas en escala gráfica y escala humana a través de plantas arquitectónicas, cortes y fachadas y visualizaciones en 3d en los diferentes aspectos urbano-arquitectónico, descritos de la siguiente manera:

- Planos de propuesta urbana (Plan Masa)
- Planos de propuesta de diseño de vías.
- Implantaciones Generales del Proyecto Arquitectónico.
- Planos Arquitectónicos de Edificación Centro Cultural de los Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo.
- Planos Arquitectónicos y Estructurales de la Edificación Centro Comercial Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo.
- Renders.

Conclusiones y recomendaciones

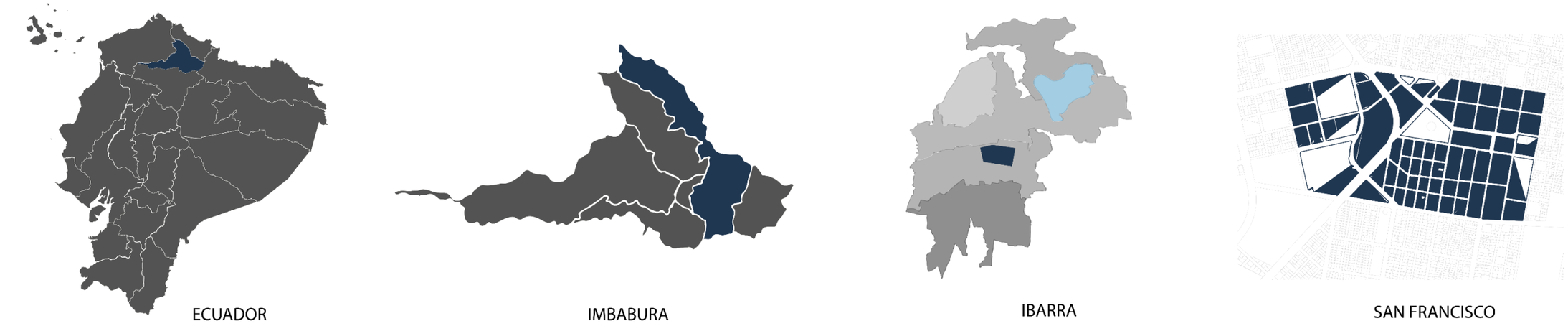
En este parte del proyecto se mostrará las conclusiones acerca del proyecto total e investigación, también las debidas recomendaciones a quien lea este trabajo de fin de carrera y pueda interesarse por los temas tratados.

1.6 Área de estudio

1.6.1 Localización

Figura 4

Ubicación del área de estudio



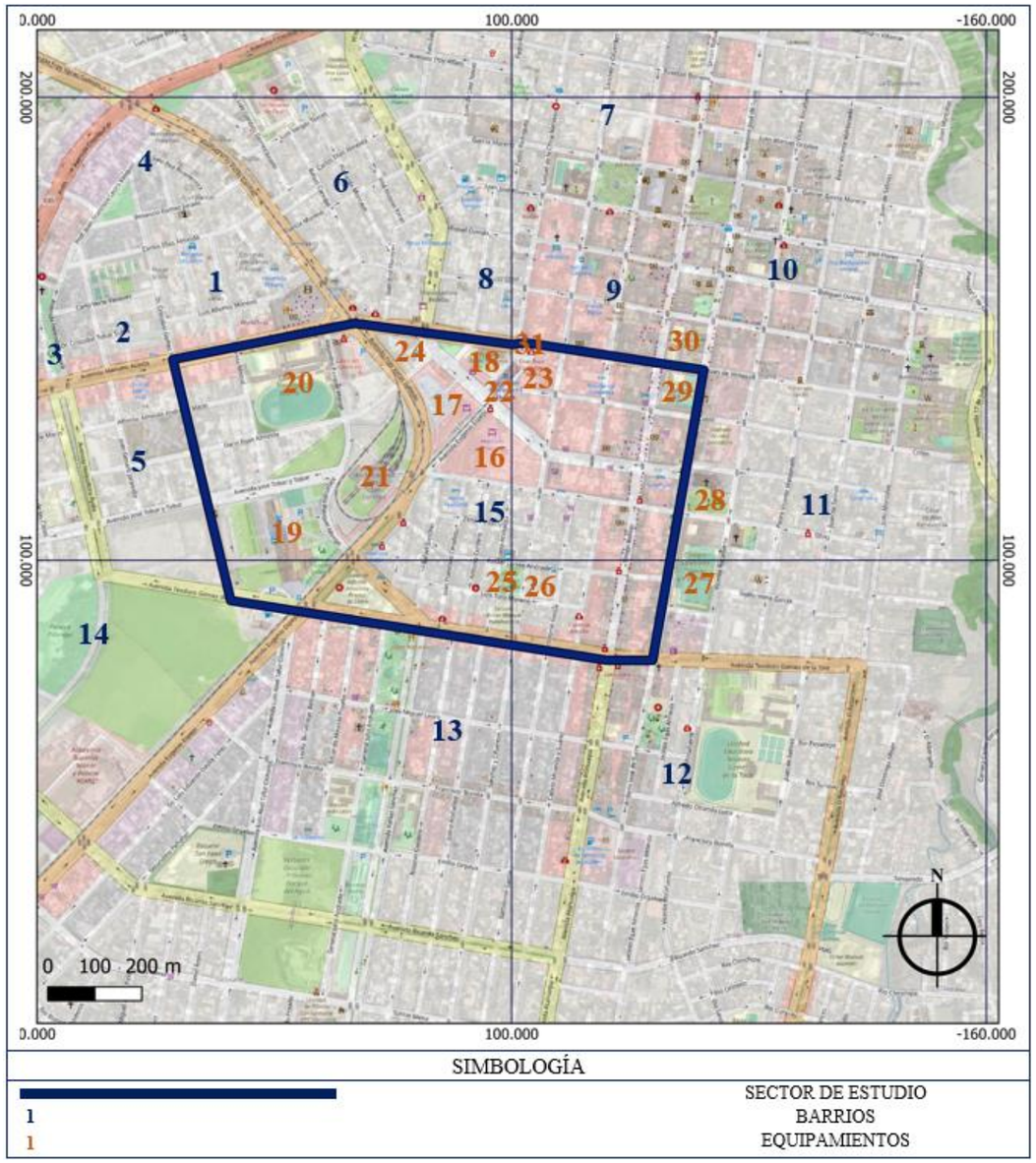
Nota. Fuente: Elaboración Propia, 2025.

Entorno provincial	**Entorno cantonal**	**Entorno parroquial**
Imbabura provincia del Ecuador ubicada al norte de la región interandina. Siendo Ibarra su capital, con una extensión territorial proceso de solución de conflictos limítrofe de 4.794,31 km², con una población según el INEC de 457.737 habitantes, con una división política conformada por 6 cantones, 36 parroquias rurales y 6 urbanas (Gobierno Provincial de Imababura, 2015). Se encuentra dividida en 6 cantones: Antonio Ante, Pimampiro, Otavalo, Urcuquí, Ibarra y Cotacachi, es conocida como la "provincia de los Lagos" por sus atractivos naturales, como la laguna de Yahuarcocha, Cuicocha, Mojanda y el lago San Pablo (Gobierno Provincial de Imababura, 2015).	Se localiza en las faldas del volcán Imbabura, a una altitud de 2.225 m.s.n.m. Está situada a 115 km al noreste de Quito y a 125 km al sur de Tulcán, abarcando una superficie de 109.516,03 hectáreas y formando parte del corredor Tulcán–Riobamba. El cantón Ibarra cuenta con un total de 181.175 habitantes (Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del GADMI, 2020). El cantón Ibarra se compone de cinco parroquias urbanas: San Francisco, El Sagrario, Caranqui, Alpachaca y Priorato; y siete parroquias rurales: San Antonio, La Esperanza, Angochagua, Ambuquí, Salinas, La Carolina y Lita. (Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del GADMI, 2020).	El sector de estudio se encuentra en la Parroquia Urbana San Francisco, al Noroeste con la Parroquia El Sagrario, al sur con la Parroquia de Caranqui, con un área de 10 km2, en cuanto a su población presenta los siguientes datos; una población de 59.993 la densidad poblacional más alta con 6.002 hab/km2 (Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del GADMI, 2020). Es la parroquia donde se encuentran la mayor concentración de equipamientos e hitos históricos más importantes, tales como El Obelisco, Los Talleres y Museo del Ferrocarril, Terminal Terrestre entre otros; así como también los servicios más principales de la ciudad, siendo este sector el principal eje comercial de la ciudad de Ibarra.

1.6.2 Distritos adyacentes

Figura 5

Plano de Distritos Adyacentes, Barrios y Equipamientos Principales en el Sector de Estudio



Nota. Fuente: Elaboración Propia, 2025.

El área de análisis se encuentra ubicada dentro del sector comercial del Marcado Amazonas en la parroquia San Francisco la cual une al mismo tiempo dos barrios, al Sur el centro histórico que fue parte de la historia y periferia urbana donde se encuentran actualmente instalaciones del Ferrocarril e hitos importantes como el Obelisco y hacia el Norte el barrio Yacucalle que antiguamente fue un sector rural actualmente inmerso dentro del casco urbano; estos dos separados por un eje vial principal la Calle Obispo Mosquera y hacia el Oeste la Lotización Selva Alegre separada con el Barrio Yacucalle Primera Etapa por el eje comercial la Av. Eugenio Espejo.

Tabla 1

Barrios, Equipamientos e Hitos del Sector de Estudio

Barrios con los que lindera el Sector de Estudio (Mercado Amazonas)	
1. Barrio Pilanquí IESS	8. Urbanización Cabezas Borja
2. Urbanización El Jardín	9. Barrio Velasco
3. Urbanización Almeida Galarraga	10. Barrio San Agustín
4. Urbanización José Miguel Leoro	11. Barrio El Carmen
5. Lotización Selva Alegre	12. Barrio Teodoro Gómez de la Torre
6. Urbanización Ciudad Blanca	13. Barrio Yacucalle Segunda Etapa
7. Barrio La Merced	14. Urbanización Pilanquí BEV
15.Barrio Yacucalle Primera Etapa	
Equipamientos e Hitos Principales del Sector de Estudio (Mercado Amazonas)	
16. Mercado Amazonas	24. Parque Monseñor Leónidas Proaño
17. Mercado La Playa	25.Parque German Grijalva
18. Centro Comercial La Bahía	26. Iglesia Nuestra Señora del Quinche
19. Terminal Terrestre	27. Colegio Fisco Misional Sánchez y Cifuentes
20. Colegio Nacional de Señoritas Ibarra	28. Basílica la Dolorosa
21. Talleres de Ferrocarril Quito-San Lorenzo	29. Colegio La Salle
22. Estación Del Ferrocarril	30. Colegio La Inmaculada Concepción
23. Cruz Roja	31. El Obelisco

Nota. Fuente: Elaboración Propia, 2025.

1.7 Alcance del trabajo de Titulación

El presente trabajo presenta una propuesta con un alcance urbano arquitectónico para mejorar el desarrollo comercial y paisajístico de la ciudad de Ibarra, donde se ha decidido una intervención en las diferentes escalas macro, meso y micro de estudio para poder tener una propuesta de solución a todo el sector en sus diferentes aspectos tratados en lo que refiere a espacio público. movilidad, reubicación comercial y rehabilitación patrimonial.

En cuanto a la escala macro del proyecto se propone la recuperación del espacio público a través de la integración de los diferentes equipamientos con las vías principales existentes, también una propuesta de diseño de vías, y acondicionamiento de paradas, así como también un sistema de arborización que ayude a la rehabilitación urbana del sector y del medio ambiente.

En la escala meso de proyecto se propuso intervenir en las diferentes calles aledañas del sector a través de la evaluación del estado actual de aceras y sus principales elementos, proponiendo un rediseño vial con ensanchamiento de estas, cruces seguros con pasos peatonales y rampas de seguridad y de accesibilidad universal, que promuevan la visita continua de las personas al sector.

De esta manera en la ciudad se mejorará la accesibilidad también a los diferentes equipamientos del sector mostrando accesos seguros, a través de las diferentes franjas de circulación tomando en cuenta que las aceras y el espacio público serán destinados y diseñados para el peatón mejorando la morfología del sector de estudio sin dejar a un lado el transporte público y el vehículo privado, y el contexto inmediato

Figura 6

Alcance del Trabajo de Titulación



Nota. Fuente: Elaboración Propia, 2023.

A escala micro como propuesta de proyecto arquitectónico se propone la intervención mediante la refuncionalización de la Edificación de los antiguos Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo para poder rescatar su valor y poder desarrollar actividades culturales que puedan ayudar a complementar funciones que se están desarrollando en el sector, respetando siempre el carácter Patrimonial de la edificación, estudiando su estado original y actual de construcción

Como alcance final de proyecto se muestra la reubicación de todos los comerciantes que se encuentran invadiendo las aceras de las calles aledañas al Mercado Amazonas, fortaleciendo su actividad emprendedora y organizando el comercio del sector. De esta manera se busca crear un espacio seguro y de calidad tanto para comerciantes como visitantes y compradores locales y aquellos que visitan y frecuentan a diario este lugar, manteniendo un ambiente de confort y al mismo tiempo de relajación para los peatones.

2

2 CAPÍTULO

ESTADO DEL ARTE

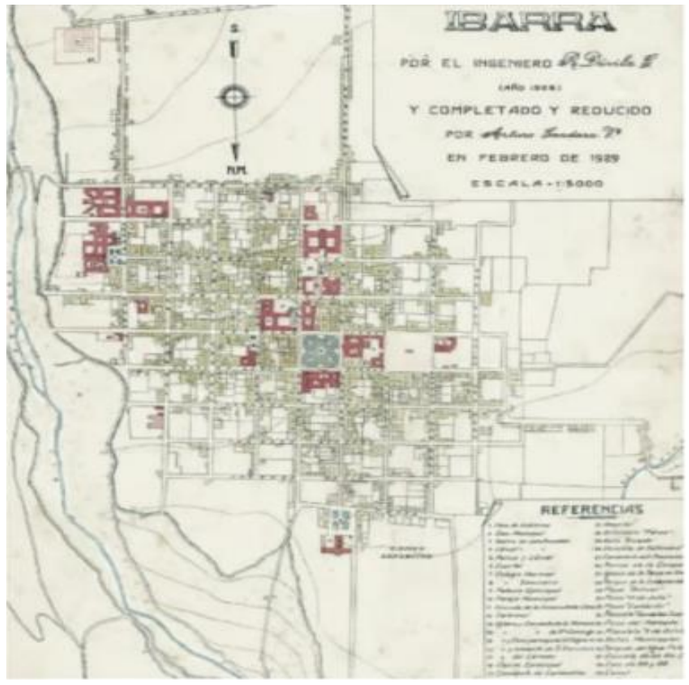
2.1 Antecedentes teóricos

2.1.1 Antecedentes históricos

Crecimiento de la ciudad de Ibarra y el sector comercial.

Figura 7

Plano de la Mancha Urbana de Ibarra 1906



Nota. Fuente: (Almeida, 2021)

Luego del terremoto de 1868 empieza a reconstruirse la ciudad de Ibarra, a partir del 1 de diciembre de 1870 se traza el primer damero básico con linderos y anchos de vías en sentido Norte a Sur y de Oriente a Occidente, también la ruta Ibarra-Esmeraldas para unir varios pueblos junto con la construcción de varios puentes para más adelante decretar el retorno de las personas a la ciudad el 22 de abril de 1872 (Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del GADMI, 2020).

De acuerdo con el mapa de 1906, los límites de Ibarra eran los siguientes: al norte, se localizaba un botadero de basura donde actualmente existe un área verde al inicio de la Av. Carchi; al este, el límite estaba marcado por el río Tahuando y por terrenos donados a familias de escasos recursos; hacia el sur, la ciudad colindaba con el hospital, el Convento del Carmen y predios pertenecientes al Estado. La Cruz Verde conectaba los barrios de Alpargate, Tejar y Zuleta con la ciudad de Quito, mientras que la carretera de Caranqui se enlazaba con el antiguo camino en el sector de La Esperanza. Finalmente, al oeste, la ciudad limitaba con el río Ajaví y con la carretera del sur (Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del GADMI, 2020).

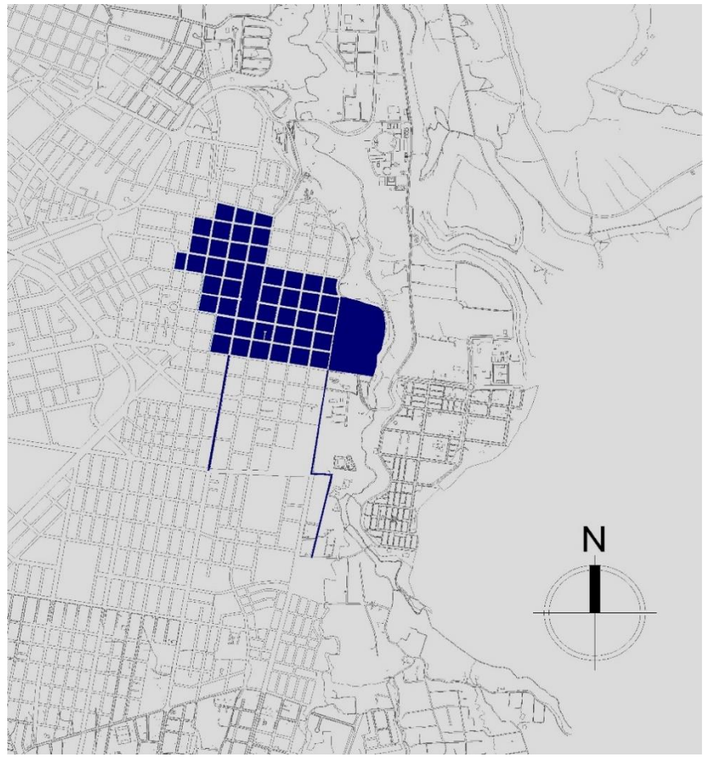
Entre 1906 y 1929, la expansión de la mancha urbana de Ibarra se desarrolló con los siguientes límites: al norte, Caranqui y los pantanos; al sur, el Hospital, el Convento del Carmen y los terrenos del Barrio Santo Domingo; al este, el Barrio San Francisco y el río Tahuando; y al oeste, el río Ajaví y la Carretera del Sur.

La ciudad estaba organizada en 67 manzanas, siguiendo una cuadrícula regular, de las cuales 24 estaban completamente ocupadas y 41 parcialmente. En el centro urbano se encontraban dos plazas, separadas por una manzana que albergaba la Gobernación, mientras que en el lado opuesto se situaba el cuartel.

La expansión de 20 manzanas que se planifico delineaba el camino que cruza el rio Ajaví con dirección hacia Tulcán y daba lugar a una ciudad que limitaba lo urbano y rural. (Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del GADMI, 2020).

Figura 8

Plano de la Mancha Urbana de Ibarra 1929

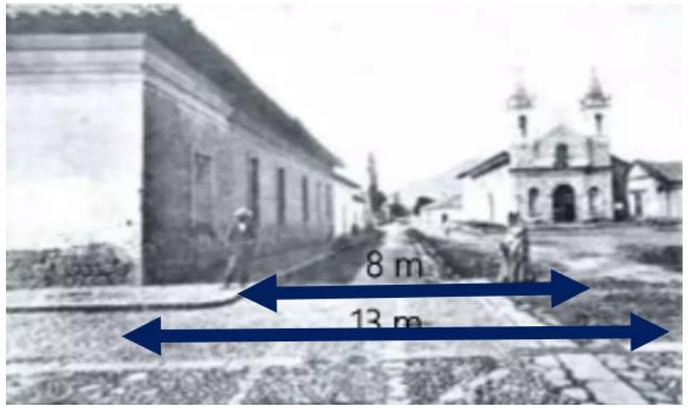


Nota. Fuente: (Almeida, 2021)

A partir de la creación de la línea férrea concluida con el tramo Quito – Ibarra en 1929, se prioriza la movilidad al peatón con un diseño de calle de 8 m. y aceras de 2.50 m. y se dieron nuevos asentamientos que marco una nueva influencia en la mancha urbana. (Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del GADMI, 2020).

Figura 9

Diseño de Vías en Ibarra 1906



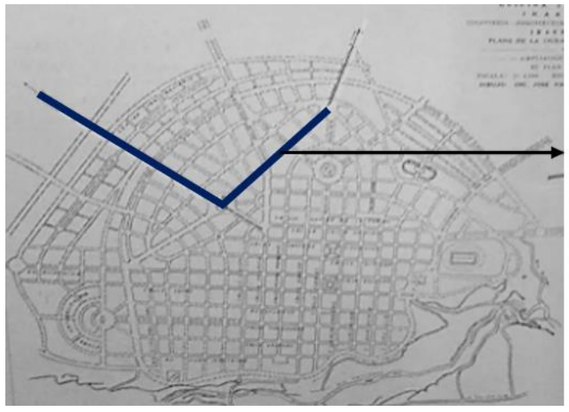
Nota. Fuente: (Almeida, 2021).

Los cambios más significativos en Ibarra se produjeron a partir de 1950, cuando se elabora un plano urbano influenciado por el trazado propuesto por Jones Odriozola para Quito, caracterizado por grandes avenidas que conducen a nodos de distribución vial y elementos de remate urbano. En Ibarra, estos elementos incluyeron el obelisco, una plaza, la ciudadela universitaria, entre otros. Esta propuesta implicó una ruptura con la cuadrícula de la ciudad colonial, generando nuevos barrios y áreas urbanas fuera del centro histórico consolidado. (Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del GADMI, 2020).

En el plano de 1954, se modificó el trazado vial urbano debido a la llegada del tren a la estación. Se proyectó la construcción de una avenida de cuatro carriles con parterre y arborización, conectando con la calle Colón, que hasta principios de siglo marcaba el límite urbano de la ciudad. Esta vía se desarrolló cerca de la futura Estación del Ferrocarril del Norte y del Obelisco que aún se mantiene. (Yalamá Vásquez, 2022).

Figura 10

Plano de la Ciudad de Ibarra 1953



Nota. Fuente: (Almeida, 2021).

A partir de la línea férrea, se establecieron nuevos asentamientos. Con la llegada del tren Quito–Ibarra–San Lorenzo, se construyó el edificio de la estación sobre los terrenos de la hacienda Yacucalle, propiedad de la Curia Diocesana. Se consideró la creación de una vía carrozable a través de estos terrenos, ya que, hasta ese momento, Ibarra solo contaba con la Carretera Real, el empedrado y el puente Ajaví como acceso principal (Almeida, 2021).

Figura 11

Estación del Ferrocarril 1929



Nota. Fuente: (Almeida, 2021).

Figura 12

Mercado de Ibarra 1918, Hoy Plazoleta Francisco Calderón



Nota. Fuente: (Pasquel, 2019).

Historia del Mercado Amazonas

La historia oficial del proyecto del Mercado Amazonas partió de la idea de tener como base un mercado, siendo de tal manera uno de los rasgos que identificaran al territorio que conforma la ciudad de Ibarra, mencionando las relaciones comerciales que se daban por medio de una de las actividades más antiguas como el trueque; puesto que el mercado actuó como un espacio de intercambio y comunicación que permitió la articulación territorial. (Aldaz Vinueza, 2021)..

En la época post colonial de la ciudad de Ibarra el mercado seguía funcionando en las plazas que hoy serian, el Parque Víctor Manuel Peñaherrera (Convento La Merced, 1640) y la plaza principal, hoy Parque Pedro Moncayo; los comerciantes con el tiempo fueron reubicados en 1918 en la actual Plazoleta Francisco Calderón, véase en la Figura 12, y la segunda fue desde 1952 a 1954 donde actualmente se encuentra hoy (Aldaz Vinueza, 2021).

Según las actas históricas del GAD-I, los primeros proyectos para la construcción del Mercado Amazonas surgieron durante la administración del alcalde Carlos Merlo (1953-1955), al analizar la situación del mercado de esa época. Posteriormente, en la alcaldía de César Benalcázar Rosales (1959-1962), se firmaron las escrituras para la construcción de la Plaza Amazonas, en un terreno donado por la Curia Diocesana, formalizado el 1 de noviembre de 1960. El solar, de una hectárea, se ubicaba en el sector denominado "La Delicia", perteneciente a la hacienda "Yacucalle". Además, el Ilustre Concejo quedó encargado de urbanizar las calles adyacentes en un plazo de un año ((Pasquel, 2019).

Durante el período 1962-1964, bajo la alcaldía de José A. Tobar T., se identificó la necesidad de resolver las condiciones precarias de la Plaza "Francisco Calderón". Como resultado, el 26 de noviembre de 1963 se firmó la construcción del Mercado Amazonas con la colaboración de la empresa ASTRA. A partir de este hecho, durante la administración de Eduardo Gómez Fonseca (1964-1966), se creó la ordenanza de ocupación de covachas y puestos, así como la regulación de tarifas (Pasquel, 2019).

En la administración 2014 – 2019 del GAD, esta trazado un plan de reubicación en un terreno colindante al Terminal Terrestre Interprovincial de Ibarra GAD (Aldaz Vinueza, 2021).

La historiadora Inés Martínez, en su libro Arquitectura ferroviaria en los Andes del Ecuador, señala que el Mercado Amazonas ha sido considerado un centro comercial clave, ya que junto con la Estación del Ferrocarril, transformó el ordenamiento urbano de la ciudad, impulsando la expansión de infraestructuras y la creación de nuevas centralidades urbanas.



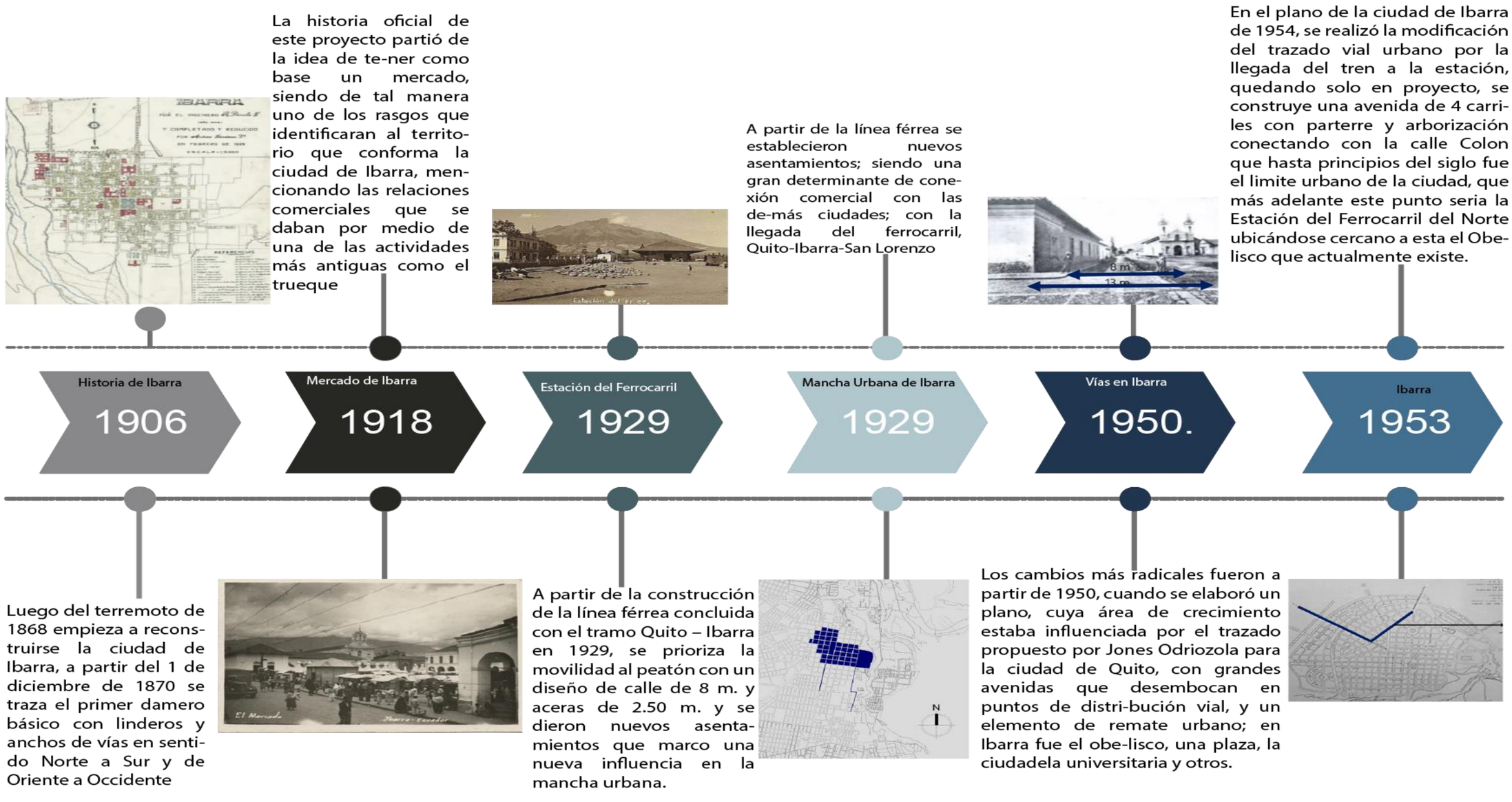
Nota. Fuente (Alarcón, 2019)

2.1.2 Linea de tiempo historia del ferrocarril del Ecuador

Figura 13

.

Línea de Tiempo del Ferrocarril



Nota. Fuente: Elavoracion Propia 2024.

2.2 Estructuración de bases teóricas

El espacio público.

El espacio público es un lugar fundamental para la convivencia y el encuentro social, en este espacio, los ciudadanos coexisten y se relacionan, promoviendo la equidad social. Además, el espacio público refleja la evolución de la dimensión humana en términos sociales, culturales, económicos, políticos y naturales, y está asociado a la identificación de valores tanto humanos como naturales. (Briceño, 2018)

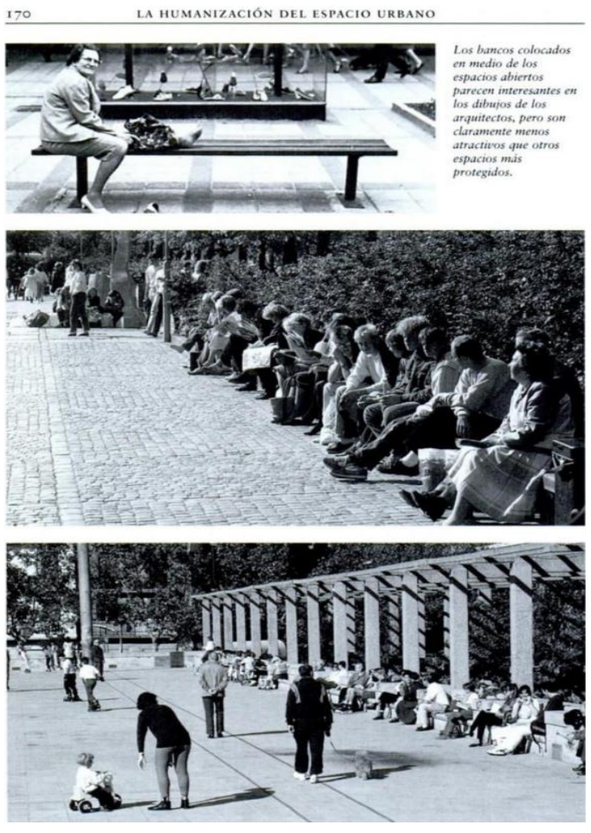
Según el autor Jan Gehl (2004), hace mención sobre la importancia que tiene la calidad del espacio público en la influencia de las actividades y las experiencias de las personas en tiempo y espacio. Se menciona que la cantidad de personas y eventos en un lugar no es suficiente para describir la calidad del entorno; además de crear espacios que permitan el movimiento de las personas, es necesario proporcionar condiciones favorables para el ocio, la interacción social y una amplia gama de actividades recreativas (Gehl, 2004).

También la calidad de cada sector del entorno exterior es crucial. Cada espacio y detalle, incluso el más pequeño, juega un papel determinante en el diseño global. Esto implica que el diseño cuidadoso y la atención a los detalles son aspectos clave para crear un entorno público de alta calidad que pueda satisfacer las necesidades y expectativas de los seres humanos (Gehl, 2004).

Jan Gehl también hace mención que un espacio público es bueno cuando en él ocurren muchas actividades no indispensables, cuando la gente sale al espacio público como un fin en sí mismo, a disfrutarlo y vivirlo. (Gehl, 2004).

Figura 14

Elección de lugares para sentarse



Nota. Fuente: (Gehl, 2004).

Según la autora Carmen Velásquez (2015), el espacio público y el desplazamiento son indicadores de la calidad urbana de la ciudad; es decir, permiten visualizar el grado de calidad de vida de las personas y la ciudadanía, son un reflejo de un buen diseño urbano en el que permite una buena accesibilidad, además este instrumento es una relación en conjunto entre la cuidad y las personas; se materializa manteniendo y renovando de los tejidos urbanos, como: plazas, parques, vías y lugares de encuentro, logrando generar una apropiación colectiva de los ciudadanos (Velásquez, 2015).

Una buena planificación de un espacio público contribuye a la prevención de problemas urbanos de segregación e inseguridad, siendo este un lugar de encuentro, en el que se realicen varias actividades cotidianas para una buena interacción social y dinámica (Velásquez, 2015).

El autor Rabaza Lamberto (2019), nos menciona que sin un espacio público de calidad, y un buen planeamiento con un excelente infraestructura un centro no es ni podrá ser atractivo (Rabaza Zarzuelo , 2019).

El espacio público constituye un elemento esencial del urbanismo, de la cultura urbana y de la vida ciudadana. Se trata de un espacio físico, simbólico y político, cuyo principal objetivo es fomentar la interacción social. Su uso se considera un derecho ciudadano fundamental, por lo que debe garantizar, en igualdad de condiciones, la apropiación y disfrute por parte de diversos grupos sociales. (Borja & Zaida, 2000)

De esta manera, el espacio público debe estar organizado y es fundamental para proporcionar una buena calidad de vida a la comunidad, sugiere que es necesario la creación de ciudades con

redes viales peatonales con una extensión mayor para lograr un gran alcance para una circulación satisfactoria, puesto que el uso de automóviles deteriora la calidad urbana; que el peatón no debe invadir el espacio automotor y viceversa, logrando de esta manera resultados hacia una cuidad más ordenada y como objetivo principal beneficie al peatón.

Según Rojas (1998), los espacios públicos deben planificarse a partir de propuestas integrales que incluyan diversas estrategias. La accesibilidad debe garantizar el disfrute del espacio físico construido; la movilidad debe facilitar y favorecer los desplazamientos; la identidad debe enfocarse en la relación entre las personas y su entorno inmediato, considerando el reconocimiento, uso, apropiación y transformación del espacio; la legalidad debe respaldar la identificación y el reconocimiento del territorio; y la seguridad debe garantizar el derecho a desplazarse y permanecer libremente en el espacio.

Por su parte, Morgan Bal (2006) sostiene que las intervenciones en el espacio público no deben centrarse únicamente en la estética como la apariencia de superficies, texturas y objetos, sino también en generar condiciones que promuevan su uso ciudadano. Esto implica transformar el entorno físico de manera que atraiga e invite a las personas a permanecer en él, mejorando la calidad visual del paisaje urbano y creando espacios atractivos y acogedores que fomenten la interacción social, el disfrute y un mayor sentido de pertenencia y apropiación del espacio público.

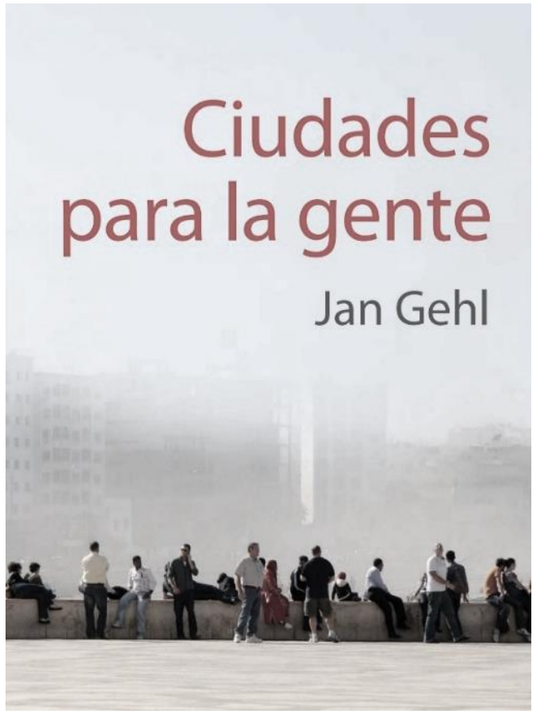
Es decir, las intervenciones en el espacio público no solo deben considerar la estética, sino la funcionalidad y el atractivo para fomentar el uso y mejora de la calidad visual del entorno urbano.

La característica distintiva del espacio público es su accesibilidad, es decir, la posibilidad de que cualquier persona lo utilice sin restricciones, según Schlack (2014) es fundamental que estos lugares de encuentro se construyan en diversas escalas dentro de las ciudades, estas escalas son necesarias para garantizar que los ciudadanos tengan opciones de disfrutar y utilizar estos espacios en función de sus necesidades y preferencias.

Por lo tanto, la accesibilidad es un factor clave en el diseño y la creación de espacios públicos, los cuales deben estar presentes en diferentes escalas dentro de las ciudades para atender las diversas necesidades de los ciudadanos.

Figura 15

Portada Ciudades para la Gente Jan Gehl.



Nota. Fuente: (Gehl, 2014).

De manera que incentive a las personas a realizar actividades diarias mediante la caminata, el uso de la bicicleta como modo de transporte alternativo logrando tener una movilidad peatonal libre, segura y saludable, y cumplir varias necesidades para que las personas tengan una realización plena, como el caminar, ver gente, estar con gente (Gehl, 2014).

La cuidad de Melbourne era un lugar sin vida, y luego se trazó un plan urbano con nuevas plazas, construcciones de pequeñas vías arcadas y paseos a lo largo del rio destinados al peatón que se convertiría en un lugar acogedor logrando la permanencia de la gente; con el fin de que caminen por sus calles ensanchadas con materia-les propios del lugar (Gehl, 2014).

La caminata puede integrarse de manera efectiva con el urbanismo, el diseño urbano e incluso la arquitectura, contribuyendo a mejorar la accesibilidad a distintos destinos, acercando actividades y optimizando los recorridos urbanos (Pozueta, Lamíquiz, & Porto, 2013)

Recuperación urbana

La recuperación de áreas urbanas comprende un conjunto de intervenciones que los gobiernos pueden implementar para mejorar las condiciones de una zona ya existente y potenciar su uso, adaptándola a la población y a las actividades económicas presentes. Esto contrasta con las estrategias orientadas al desarrollo de nuevas áreas urbanas en zonas periféricas, destinadas a acoger poblaciones y actividades adicionales (Rojas, Rodriguez Villaescusa, & Wegelin, 2004).

El término más utilizado es recuperación de áreas urbanas centrales, la cual se materializa mediante dos tipos de intervención: por un lado, la preservación de las estructuras existentes; y por otro, la sustitución o transformación de otras, con el fin de alcanzar objetivos de desarrollo socioeconómico y aprovechar plenamente el potencial de las zonas centrales. Este proceso busca optimizar el uso social y económico de áreas urbanas centrales que presentan deterioro físico, social y económico (Rojas, Rodriguez Villaescusa, & Wegelin, 2004).

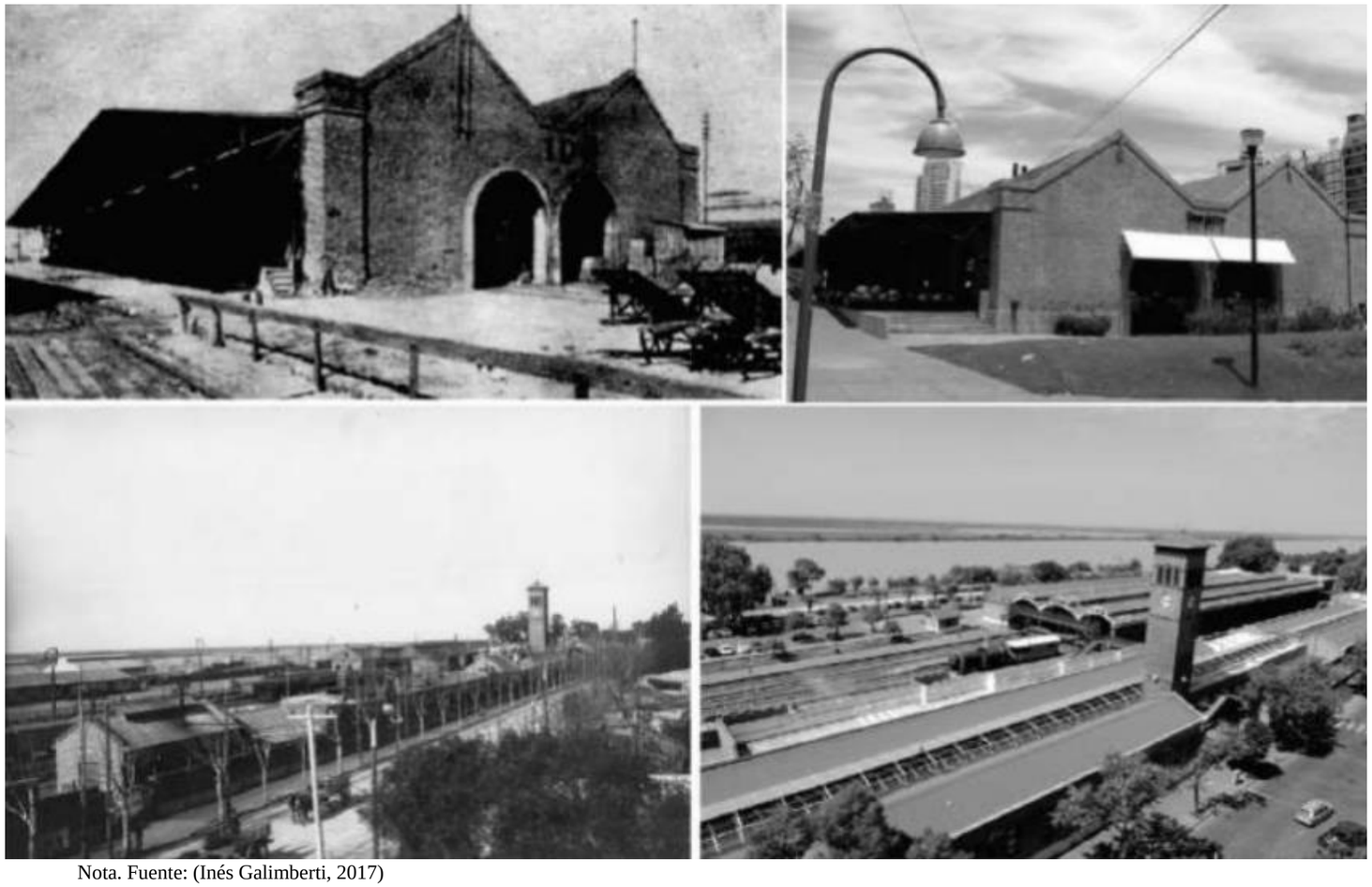
La recuperación urbana requiere necesariamente la intervención del actor público, ya que cuenta con los instrumentos y capacidades para resolver los problemas que enfrentan los actores privados en estas áreas. La acción pública, proyectada a largo plazo, permite equilibrar las fallas del mercado, corregir deficiencias de gestión urbana y solucionar problemas de coordinación entre los distintos actores privados, mejorando la productividad y el aprovechamiento del suelo urbano (Rojas, Rodriguez Villaescusa, & Wegelin, 2004).

Conservación del patrimonio

El patrimonio constituye una herencia que ha dejado huellas en la historia y que se configura a partir de las prácticas sociales. Resultado de las experiencias y vivencias del pasado, merece ser conservado, restaurado, rehabilitado y proyectado hacia nuevas propuestas que articulen el pasado con el presente. Los bienes históricos deben ser preservados y revalorizados para que sus significados puedan transmitirse y resignificarse de una generación a otra. En este sentido, un objeto adquiere la condición de patrimonio o bien cultural mediante un proceso de reconocimiento y validación social, construido colectivamente por individuos o grupos.

Figura 16

Antes y después del Galpón N° 10 y de la Estación Rosario Central



Nota. Fuente: (Inés Galimberti, 2017)

La falta de un plan estratégico sólido para proteger el patrimonio cultural y arquitectónico de Ecuador permite la oportunidad de desarrollar un estudio de prefactibilidad, utilizando herramientas del PMBOK, para integrar soluciones multidisciplinarias que implementen acciones preventivas y correctivas dirigidas a la protección, conservación y preservación del patrimonio cultural y arquitectónico del país (León Romero & Vásquez Bernal , 2021)

El turista o visitante interesado en los atractivos culturales de un destino optará por visitarlo cuando perciba que el lugar le brinda la oportunidad de vivir y experimentar tanto la historia como la cultura. (Basurto, Pennington, & Snyder, 2015)

La conservación de la arquitectura tiene como objetivo principal salvaguardar la mayor cantidad posible de bienes, mantener la autenticidad de sus valores a lo largo del tiempo y fomentar su apropiación por parte de la comunidad dentro de un proyecto de restauración. Se busca proponer intervenciones necesarias que enriquezcan la identidad y el valor arquitectónico del momento, sin comprometer su transmisión a futuras generaciones.

En términos generales, la conservación consiste en el conjunto de acciones realizadas sobre el patrimonio, integradas en un proyecto común que persigue fortalecer la memoria colectiva, reconocer la autenticidad y los valores cambiantes de los bienes, y promover su apropiación social.

Conservar implica proteger determinados bienes culturales, como obras de arte, de los efectos simbólicos o materiales del tiempo, combatiendo su deterioro. Estas obras, aunque creadas en el pasado, continúan teniendo significado y relevancia en la sociedad actual (García Cuetos, 2011).

La conservación refleja nuestra relación con el pasado, ya que a través de la preservación de estos objetos materializamos y representamos el pasado en el presente, con el fin de transmitirlo a las futuras generaciones. Todo elemento forma parte del pasado cuando deja de ser presente; este límite, que avanza rápidamente, representa un desafío para historiadores y especialistas que buscan intervenir de manera adecuada, devolviendo a la sociedad las obras de arte y el patrimonio de forma efectiva (García Cuetos, 2011).

2.2.1 Conceptos y enfoques

Enfoque territorial

Caminabilidad Urbana

Como afirma Bal, (2006), caminar es ante todo un medio de transporte, pero también constituye una forma informal de interactuar y estar presente en el espacio público.

Caminar requiere espacio. Estudios indican que cuando el flujo de peatones supera la capacidad óptima de una vía, definida por su ancho, el tránsito tiende a organizarse en carriles, lo que restringe la libertad de movimiento. Por el contrario, si la vía es demasiado ancha, los peatones pierden la oportunidad de interactuar y experimentar sensorialmente los bordes del espacio. Por ello, una acera o vía peatonal debe ser lo suficientemente ancha para permitir la libre circulación, pero lo suficientemente estrecha para que los usuarios puedan percibir lo que ocurre en sus límites.

Los cambios de nivel incrementan el esfuerzo físico al caminar y pueden desincentivar su uso. Cuando las condiciones topográficas hacen que los desniveles sean inevitables, se prefieren las rampas sobre las escaleras, no solo para personas mayores o con movilidad reducida, sino para toda la población (Morgan Bal, 2006)

Además de las condiciones mencionadas anteriormente, los elementos visuales también desempeñan un papel importante en la comodidad al caminar en el entorno urbano. Nuestra percepción de la ciudad se basa en los sentidos, especialmente la vista, mientras la recorremos. Esto significa que la imagen que tenemos de la ciudad no es continua, sino que está compuesta por una secuencia de experiencias visuales que se registran en nuestra mente.

Esto significa que un recorrido por la ciudad combina elementos de continuidad y discontinuidad. Los elementos de continuidad, como el uso uniforme de texturas en el pavimento, la coherencia en el mobiliario urbano o la presencia de árboles y vegetación que generan ritmos visuales, facilitan la conexión visual entre las distintas experiencias del recorrido. No obstante, también es fundamental considerar los elementos de discontinuidad, ya que permiten anticipar y preparar al observador para las características visuales que se encontrarán más adelante en el recorrido.

Regeneración Urbana

La regeneración urbana consiste en la remodelación de áreas consolidadas en el centro de la ciudad, empleada como un mecanismo para abordar procesos de deterioro económico, demográfico y social. Este tipo de intervención se caracteriza por una fuerte acción pública, orientada a mejorar las condiciones de vida del tejido urbano existente y a fortalecer la actividad social y económica, sin generar desplazamientos forzados de la población. (ONU HABITAT POR UN MEJOR FUTURO URBANO, 2016).

Desde un punto de vista espacial, la regeneración urbana tiene por objetivo primordial el de restablecer las áreas que están con deficiencias o en decadencia hacia a la ciudad, mejorando de esta manera las diferentes escalas urbanas desde la ciudad hasta el barrio en un solo conjunto (ONU HABITAT POR UN MEJOR FUTURO URBANO, 2016).

Accesibilidad Universal

Según Simonetti et al. (2010), la accesibilidad es la condición que permite superar las barreras físicas de los entornos y garantiza el uso equitativo de los espacios y servicios de una ciudad. Esto implica generar condiciones de comodidad y seguridad para los desplazamientos a pie, asegurando así la calidad de vida de los ciudadanos. Una accesibilidad favorable es aquella que resulta prácticamente imperceptible para los usuarios, ofreciendo un diseño cómodo, seguro, estético y funcional para todo (Medina Ruiz, 2020).

Para que la accesibilidad sea verdaderamente universal, es necesario crear lugares activos y dinámicos que conecten a los peatones con otros sistemas urbanos y que integren de manera coherente las imágenes existentes y emergentes del paisaje. Esto permite una circulación libre, saludable y respetuosa con el medio ambiente y el entorno natural (Medina Ruiz, 2020).

Un entorno acorde con los principios de la Accesibilidad Universal será un entorno que facilite la interacción y el uso del espacio por cualquier persona con comodidad, seguridad y autonomía personal (Matango Proaño & Mediavilla Troya, 2020).

Enfoque social

Actividades

Jan Gehl atribuye a que se cumplen 3 actividades que se llevan a cabo en el espacio público como:

1. Actividades necesarias: Son aquellas que uno realiza por necesidad, como desplazarse a pie de un lugar a otro, hacer fila o esperar el autobús. Son acciones que deben cumplirse con responsabilidades o tareas elementales (Gehl, 2004).

2. Actividades opcionales: Son actividades que se realiza por gusto personal cuando las condiciones son adecuadas. Estas actividades son más comprensivas y se disfrutan en momentos de tiempo libre o cuando se desea disfrutar del entorno (Gehl, 2004).
3. Actividades sociales: Son aquellas que implica interactuar con otras personas, puede ser en reuniones, conversaciones, presenciar un espectáculo o participar en eventos sociales. son importantes para el sentido de comunidad, el vínculo humano y el disfrute compartido de experiencias (Gehl, 2004).

Reubicación

Según el Banco Internacional de Desarrollo (1996), las directrices sobre compensación y la correcta aplicación de los procedimientos de consulta y acompañamiento social en casos de reubicación deben formar parte del marco normativo que rija la recuperación urbana. Esto se fundamenta en el principio de que dichos programas no deben deteriorar, en ningún sentido, las condiciones de los participantes, garantizando que su situación económica no se vea afectada (Rojas, Rodriguez Villaescusa, & Wegelin, 2004).

Comercio informal

Se refiere a las actividades económicas realizadas por personas que no cuentan con empleo formal y operan fuera de los marcos de regulación, abarcando aspectos sociales, económicos, históricos y formativos. (Villarreal Castillo, 2022).

Enfoque ambiental

Espacio público en parque y vías

Hace referencia a la infraestructura y elementos tangibles, que tengan accesibilidad e iluminación, en el diseño implica ciertas características como el tamaño, la coherencia y la ubicación; en la materialidad están los elementos como los árboles, asientos, faroles, ágoras, juegos infantiles, basureros, entre otros que otorgan sentido y significado a los espacios públicos, por lo tanto, estos condicionan su uso y enriquecen el patrimonio arquitectónico y social de los barrios (León & Naranjo , 2015).

Su diseño debe ir en correspondencia con las exigencias de los usuarios para un adecuado desarrollo de su vida social, ya que los espacios físicos no garantizan su uso de por sí (León & Naranjo , 2015).

Espacios de recreación

Según Ocampo (2008), los parques urbanos, en sus distintas escalas dentro de la ciudad, reflejan múltiples dinámicas del entorno y experimentan transformaciones que afectan el funcionamiento general de la ciudad. De este modo, no solo facilitan el disfrute de los ciudadanos, sino que también generan nuevas oportunidades para potenciar el territorio, promoviendo enfoques innovadores en la economía y en las intervenciones urbanas asociadas. (Arias Vivero & Defáz Guevara, 2022).

Parques y zonas verdes

El parque y las zonas verdes son espacios públicos que destacan por sus valores paisajísticos y ofrecen un alto potencial recreativo gracias al contacto directo con la naturaleza. Además, el parque actúa como un elemento de protección ambiental, promoviendo la convivencia saludable y fortaleciendo las relaciones sociales entre los miembros de la comunidad (Arias Vivero & Defáz Guevara, 2022).

Corredores verdes

Los corredores verdes entendidos también como vías ecológicas donde interactúan el medio urbano con la naturaleza entendiéndolos como filtros naturales de aislamientos acústicos y tener una nueva modalidad de movilidad articuladora generadora de vida a través de un sistema que reactive el espacio público a través de la naturaleza y la calidad de vida humana. Un corredor verde es un espacio diseñado para permitir el desplazamiento y la dispersión de especies animales y vegetales. Su función principal consiste en mitigar los impactos generados por los distintos usos urbanos y rurales sobre los hábitats naturales, especialmente frente a su fragmentación, al procurar la conexión entre áreas naturales con alta biodiversidad.

Enfoque cultural

Conservación

La conservación comprende todas las acciones orientadas a mantener en equilibrio el entorno en el que se encuentran los bienes culturales. Dado que los objetos creados en el pasado han llegado hasta nosotros gracias a las condiciones de su lugar de origen, resulta fundamental que, al estudiarlos o exhibirlos al público, el ambiente que los rodea se preserve lo más fiel posible a su estado original. (Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH), 2016)

Rehabilitación

Paralelamente a la ejecución de las intervenciones de restauración, es fundamental establecer las condiciones que aseguren la sustentabilidad de los bienes y sitios patrimoniales.

Como se ha señalado en múltiples ocasiones, los inmuebles históricos deben destinarse a satisfacer alguna necesidad concreta para poder sostenerse económicamente y, al mismo tiempo, cumplir una función útil para la sociedad. (Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH), 2016)

Refuncionalización

Según la (Fundación laboral de la construcción,2018), la refuncionalización referencia a una situación pasada y a una presente, mejor que la anterior. En conclusión, el refuncionalizar de un edificio, se define como el conjunto de operaciones tendentes a recobrar el edificio, aprovechándolo a un uso determinado (Arias Vivero & Defáz Guevara, 2022).

Según (Rosales, 2012), se plantea la necesidad de un reciclaje arquitectónico, cuando las características originales de un monumento quedan obsoletas, se hace necesario asignarle un nuevo uso que contribuya a su conservación y mantenimiento (Rivera Maya, 2018).

En si el reciclaje arquitectónico es cuando se da un cambio programático o de uso, siempre y cuando este sea capaz de aportar al desarrollo de la población actual refiriéndose al aspecto social, necesidades y demandas, respetando su carácter original y su esencia, y capaz de ser vinculado al mismo tiempo con la comunidad o sociedad actual (Rivera Maya, 2018).

Integración contemporánea

Según los autores en su trabajo de tesis proponen dos aspectos que explicaran el proceso para una integración contemporánea que se aplica en la conservación y refuncionalización la Reversibilidad que es el dialogo entre lo nuevo y lo antiguo, sin mezclarlos, que resulten estar presentes, de una mejor manera explicad, juntos pero no revueltos; por otro lado la Flexibilidad, propone que lo nuevo potencialice el valor de lo antiguo y lo antiguo el valor de lo nuevo (Rivera Maya, 2018).

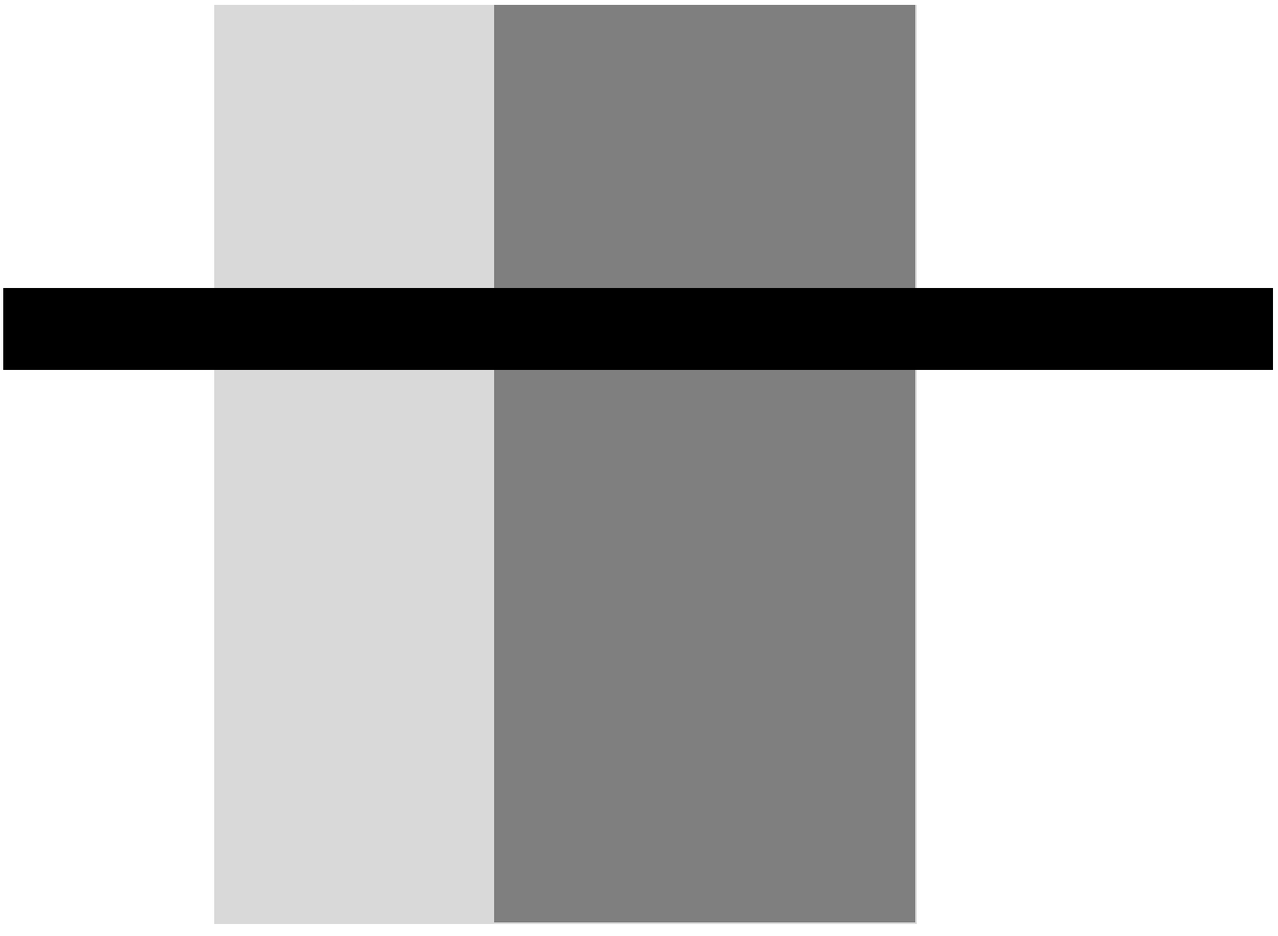
Estructura e identidad

Según Lynch (1960), la identidad se refiere a la distinción de un objeto respecto a otros, entendida no como igualdad, sino como individualidad o unicidad. Además, la imagen de un objeto debe considerar su relación espacial con el observador y con otros elementos, de manera que el objeto adquiera un significado práctico o emocional para quien lo percibe.

El significado, por su parte, también se entiende como una relación, pero difiere de la relación espacial o pautal, abarcando aspectos más interpretativos o simbólicos (Yalamá Vásquez, 2022)

Puesta en valor

Se trata de un término utilizado desde una perspectiva económica, definido en las Normas de Quito de 1967. En este contexto, se propone priorizar la protección de los valores del bien, contribuyendo al desarrollo de los territorios. Se entiende como la realización de una función con un fin trascendente, implicando un proceso de revalorización con potencial económico, orientado a utilizar los bienes de acuerdo con su naturaleza, destacando y potenciando sus características y méritos, hasta colocarlos en condiciones de cumplir plenamente la nueva función a la que estén destinados (García Cuetos, 2011).



2.2.2 Marco normativo internacional

Tabla 2

Los 17 ODS(Objetivos de Desarrollo Sostenible), La Nueva Agenda Urbana

Los 17 ODS (Objetivos de Desarrollo Sostenible)	
En septiembre del 2015 la Asamblea General de las Naciones Unidas aprueba la Agenda 2030 con los 17 ODS. **Figura 1** *Portada La Agenda 2030 y los ODS*  *Nota.* Fuente: https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/cb30a4de-7d87-4e79-8e7a-ad5279038718/content	Un modelo transformador de planificación hacia retos comunes en diferentes dimensiones de su desarrollo sostenible de una manera inclusiva y en armonía con el medio ambiente La carta de la ONU en los (arts. 55 y56) obliga a todos sus miembros a promover “El respeto universal a los derechos humanos y a las libertades fundamentales de todos” En un informe del programa de las Naciones Unidades para los asentamientos humanos manifiesta que la planificación urbana tiene un papel importante a la hora de distribuir las actividades en las ciudades para que éstas se encuentren cerca de sus usuarios. Si las distancias de viaje se reducen, se mejora la accesibilidad ya que las actividades pueden llevarse a cabo con desplazamientos menores. **Metas del Objetivo 11** **11.1** De aquí a 2030, asegurar el acceso de todas las personas a viviendas y servicios básicos adecuados, seguros y asequibles y mejorar los barrios marginales. **11.2** De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad. **11.7** De aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad.
La Nueva Agenda Urbana	
Por la ONU en Quito, Ecuador el 20 de Octubre del 2016, Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible (HÁBITAT III) **Figura 2** *Portada la Nueva Agenda Urbana*  *Nota.* Fuente: https://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-Spanish.pdf	Dispone los siguientes puntos para lograr un futuro que las personas puedan disfrutar de una igualdad de derechos y acceso a los beneficios y oportunidades que las ciudades puedan ofrecer. **100.** Se establecerá redes viales, espacios públicos y ecológicos de calidad accesibles y seguros para todos, enfocados en la escala humana con uso comercial optimo en sus plantas bajas de cada edificación; para fomentar el comercio se pondrá redes bien diseñadas de calles y espacios públicos seguros, ecológicos y de calidad accesibles para todos y libres de delincuencia y violencia, libres de acoso sexual y violencia por razón de género, teniendo en cuenta la escala humana, y la adopción de medidas que fomenten el comercio y los mercados locales, tanto formales como informales, así como las iniciativas que promuevan la circulación a pie y en bicicleta con el objetivo de mejorar la salud y el bienestar. **125.** Se apoyará la movilización del patrimonio cultural para el desarrollo urbano sostenible como estímulo de la participación y la responsabilidad. Promoveremos el uso innovador y sostenible de monumentos y espacios arquitectónicos con la intención de crear valor por medio de restauraciones y adaptaciones respetuosas. Incorporaremos a los pueblos indígenas y las comunidades locales en la promoción y difusión de los conocimientos del patrimonio cultural tangible e intangible mediante el uso de nuevas tecnologías y técnicas.

Nota. Fuente: (ONU ESTADO DE DERECHOS, 2013), (NACIONES UNIDAS, 2017), (NACIONES UNIDAS, 2018), Elaboración Propia, 2025

Tabla 3

La Carta de Cracovia

La Carta de Cracovia	
Redactada en el 2000, elaborada por personalidades cientificas y academicas vinculadas al ICOMOS (Consejo Internacional de Monumentos y Sitios), ICCROM (Centro Internacional de Estudios para la Conservación y la Restauración de los Bienes Culturales) y la UNIÓN EUROPEA **Figura 1** *Carta de Cracovia 2000*  *Nota.* Fuente: (UNESCO, 2000)	**Introducción** El objetivo de este texto tiene fines de conservación, restauración del patrimonio arquitectónico urbano junto con todos sus elementos que las componen, que dan como resultado una identificación con varios momentos asociados a la historia y a sus contextos socioculturales. **Objetivos y metodos** 1. El patrimonio arquitectónico, urbano y paisajistico, así como los elementos que lo componen, son el resultado de una identificación con varios momentos asociados a la historia ya sus contextos socioculturales. La conservación de este patrimonio es nuestro objetivo. La conservación puede ser realizada mediante diferentes tipos de intervenciones como son el control medioambiental, mantenimiento, reparación, restauración, renovación y rehabilitación. Cualquier intervención implico decisiones, selecciones y responsabilidades relacionadas con el patrimonio entero, también con aquellas partes que no tienen un significado específico hoy, pero podrían tenerlo en el futuro. 3. La conservación del patrimonio edificado es llevada a cabo según el proyecto de restauración, que induye la estrategia para su conservación a largo plazo. Este "proyecto de restauración" deberia basarse en una gama de opciones técnicas apropiadas y preparadas en un proceso cognitivo que integre la recogida de información y el conocimiento profundo del edificio y/o del emplazamiento. Este proceso incluye el estudio estructural, análisis gráficos y de magnitudes y la identificación del significado histórico, artístico y sociocultural. En el proyecto de restauración deben participar todas las disciplinas pertinentes y la coordinación deberá ser llevada a coba por una persono cualificada y bien formada en la conservación y restauración. **Diferentes Clases de Patrimonio Edificado** 6. 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. Semeiante conservación requiere un apropiado "proyecto de restauración" que deflna los métodos y los objetivos. En muchos casos, esto además requiere un uso apropiado, compatible con el espacio y signiflcado existente. Las obras en ediflcios históricos deben prestar una atención total a todos los períodos históricos presentes. 7. La decoración arquitectónica, esculturas y elementos artísticos que son una parte integrada del patrimonio construido deben ser preservados mediante un proyecto especifico vinculado con el proyecto general. Esto supone que el restaurador tiene el conocimiento y la formación adecuados además de la capacidad cultural, técnica y práctica para interpretar los diferentes análisis de los campos artísticos específicos. El proyecto de restauración debe garantizar un acercamiento correcto a la conservación del conjunto del entorno y ambiente, la decoración y de la escultura, respetando los oflcios y artesanía tradicionales del edificio y su necesaria integración como una parte sustancial del patrimonio construido.

Nota. Fuente: (UNESCO, 2000), Elaboración Propia, 2025

Tabla 4

La Carta de Riga

La Carta de Riga	
Adoptada por Unanimidad en la Asamblea General de FEDECRAIL (Federacion Europea de Ferrocarriles Turisticos y de Museos), en Anse (Lyon), 16 de Abril del 2005. **Figura 1** *La Carta de Riga*  *Nota.* Fuente: (FEDECRAIL, 2005)	**Introducción** Guiar las decisiones para el disfrute de los ferrocarriles turísticas para generaciones futuras, Ayudar a tomar decisiones inteligentes, Complementar con otras cartas para la conservación del patrimonio. **Objetivo** Conservación, Restauración, Mantenimiento, Reparación, Uso del equipamiento ferroviario. **Definiciones** Equipamiento Ferroviario.- Incluir edificios o infraestructura que forme parte del ferrocarril en conjunto. **Artículos** **Artículo 2** El objeto de preservar y restaurar elementos ferroviarios históricos y las prácticas de trabajo asociadas es su salvaguardia, ya sean artefactos tecnológicos significativos, vestigios de la historia del transporte o un medio para perpetuar habilidades tradicionales. **Artículo 7** En la conservación de elementos ferroviarios históricos deben usarse materiales y técnicas originales o históricamente acordes, salvo cuando ya no sea posible por razones de seguridad, legislación o disponibilidad. En estos casos deberán usarse sustitutos contemporáneos de tales materiales o técnicas. **Artículo 8** La restauración de un elemento de equipamiento ferroviario histórico no significa que tenga que ser restaurado a su estado original tal como fue construido. En ocasiones, el equipamiento adquiere su importancia histórica durante el período de funcionamiento posterior. La restauración a cualquier estado anterior sólo debe llevarse a cabo tras una cuidadosa consideración de los archivos históricos y documentación disponible sobre ese período, tras lo cual debe redactarse y ser adoptado un plan de restauración. El material que sea reemplazado por uno nuevo debe ser identificado como tal con un sistema de marcaje permanente. **Artículo 10** Cualquier otra modificación posterior, cualesquiera que sean sus razones, debe ser tan cuidadosa con el aspecto y apariencia del elemento original como sea posible. Idealmente, estas modificaciones deben ser reversibles y cualquier pieza original significativa que sea sustituida deberá ser conservada para su posible reutilización futura.

Nota. Fuente: (FEDECRAIL, 2005), Elaboración Propia, 2025

Tabla 5

La Carta de Nizhy Tagil y Los Principios de Dublin

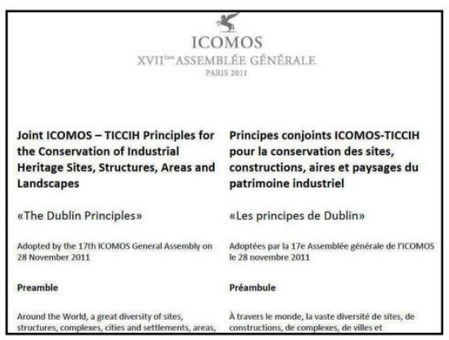
<table>
<tr><th colspan="2">La Carta de Nizhy Tagil Sobre el Patrimonio Industrial</th></tr>
<tr><td rowspan="4">Carta aprobada por los delegados reunidos en la Asamblea Nacional del TICCIH (El Comité Internacional para la Conservacion del Patrimonio Industrial), y asesor especial del ICOMOS, en Moscú el 17 de julio de 2003.

Figura 1
La Carta de Nizhny Tagil


Nota. Fuente: (TICCIH, 2003)</td><td>1. Definición del Patrimonio Industrial</td></tr>
<tr><td>El patrimonio industrial se compone de los restos de la cultura industrial que poseen un valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico o científico. Estos restos consisten en edificios y maquinaria, talleres, molinos y fábricas, minas y sitios para procesar y refinar, almacenes y depósitos, lugares donde se genera, se transmite y se usa energía, medios de transporte y toda su infraestructura, así como los sitios donde se desarrollan las actividades sociales relacionadas con la industria, tales como la vivienda, el culto religioso o la educación.</td></tr>
<tr><td>2. Valores del Patrimonio Industrial</td></tr>
<tr><td>II. El patrimonio industrial tiene un valor social como parte del registro de vidas de hombres y mujeres corrientes, y como tal, proporciona un importante sentimiento de identidad. Posee un valor tecnológico y científico en la historia de la producción, la ingeniería, la construcción, y puede tener un valor estético considerable por la calidad de su arquitectura, diseño o planificación.

5. Mantenimiento y Conservación

I. La conservación del patrimonio industrial depende de la preservación de la integridad funcional, y las intervenciones en un sitio industrial deben, por tanto, estar enfocadas a mantener su integridad funcional tanto como sea posible.
El valor y la autenticidad de un sitio industrial pueden verse enormemente reducidos si se extrae la maquinaria o los componentes, o si se destruye los elementos secundarios que forman parte del conjunto de un sitio.</td></tr>
<tr><th colspan="2">Los Principios de Dublin - Principios Conjuntos de ICOMOS-TICCIH</th></tr>
<tr><td rowspan="3">Adoptados por la 17ª Asamblea General de ICOMOS el 28 de noviembre de 2011.

Figura 2
Principios de Dublín


Nota. Fuente: (DOCOMOMO, 1967), Elaboracion Propia, 2025</td><td>1. Definición del Patrimonio Industrial</td></tr>
<tr><td>El patrimonio industrial refleja la profunda relación existente entre los entornos cultural y natural ya que los procedimientos industriales -sean antiguos o modernos- dependen de las fuentes naturales de materias primas brutas y de las redes de energía y de transporte para producir y distribuir prod ctos a mercados más amplios.</td></tr>
<tr><td>III- Conservar y Mantener las Construcciones, Sitios, Áreas y Paisajes del Patrimonio Industrial

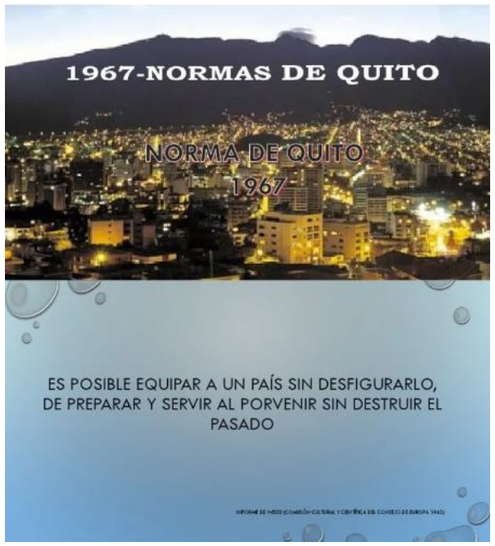
10 La manera más frecuente y, muchas veces, más sostenible para asegurar la conservación de los sitios y construcciones industriales es manteniendo su uso original o dándole otros usos alternativos y/o adaptados. Los nuevos usos deberían respetar los elementos de interés del sitio, sus componentes y los modelos de circulación y actividad. Para garantizar que el valor patrimonial de estos sitios y construcciones del patrimonio industrial sea tenido en cuenta y respetado durante la gestión de su uso sostenible, es necesaria la participación de especialistas. Cuando sean necesarias intervenciones físicas en los elementos patrimoniales, se aplicarán las normas de la construcción, las medidas de reducción de riesgos, las reglamentaciones ambientales o industriales y otras normas convenientemente adaptadas, teniendo en cuenta las dimensiones del patrimonio.</td></tr>
</table>

Nota. Fuente: (TICCIH, 2003), (DOCOMOMO, 1967), Elaboracion Propia, 2025

NORMATIVA NACIONAL

Tabla 6

Las Normas de Quito

Las Normas de Quito	
Informe final de la reunión sobre conservación y utilización de monumentos y lugares de interés histórico y artístico 1967. **Figura 1** *Portada Las Normas de Quito 1967*  *Nota.* Fuente: (ICOMOS, 1977)	**II. Consideraciones Generales** 2. Los lugares pintorescos y otras bellezas naturales objeto de defensa y protección por parte del Estado, no son propiamente monumentos nacionales. La huella histórica o artística del hombre es esencial para conferir a un paraje o recinto determinado esa categoría específica. 4. Todo monumento nacional está implícitamente destinado a cumplir una función social. Corresponde al Estado hacer que la misma prevalezca y determinar, en los distintos casos, la medida en que dicha función social es compatible con la propiedad privada y el interés de los particulares. II. El patrimonio industrial tiene un valor social como parte del registro de vidas de hombres y mujeres corrientes, y como tal, proporciona un importante sentimiento de identidad. Posee un valor tecnológico y científico en la historia de la producción, la ingeniería, la construcción, y puede tener un valor estético considerable por la calidad de su arquitectura, diseño o planificación. **III. El Patrimonio Monumental y el Monumento Americano** 4. Todo proceso de acelerado desarrollo trae consigo la multiplicación de infraestructura y la ocupación de extensa áreas por instalaciones industriales y construcciones inmobiliarias que alteran y aún deforman por completo el paisaje, borrando las huellas y expresiones del pasado, testimonios de una tradición histórica de inestimable valor. **VI. La Puesta en Valor del Patrimonio Cultural** 2. Poner en valor un bien histórico o artístico equivale a habitarlo en las condiciones objetivas y ambientales que, sin desvirtuar su naturaleza, resalten sus características y permitan su óptimo aprovechamiento. La puesta en valor debe entenderse que se realiza en función de un fin trascendente que en el caso de Iberoamérica sería contribuir al desarrollo económico de la región. **VII. Los Monumentos en Función de Turismo** 2. Si los bienes del patrimonio cultural juegan tan importante papel en la promoción del turismo, es lógico que las inversiones que se requieren para su debida restauración y habilitación dentro de su marco técnico especializado, deben hacerse simultáneamente a las que reclama el equipamiento turístico, o, mejor dicho, integrar ambas en un solo plan económico de desarrollo regional. **Medidas Técnicas** 6. La naturaleza y alcance de los trabajos que se deben realizar en un monumento exigen decisiones previas, producto del exhaustivo examen de las condiciones y circunstancias que concurren en el mismo. Decidida la clase de intervención a la que habrá de ser sometido el monumento, los trabajos subsiguientes deberán continuarse con absoluto respeto a lo que evidencia muestra o a los documentos auténticos en los que la restauración se basa.

Nota. Fuente: (ICOMOS, 1977), Elaboración Propia, 2023.

Tabla 7

Constitución del Ecuador

Constitucion de la República del Ecuador 2008	
Decreto Legislativo 0 Registro Oficial 449 de 20-oct-2008 Ultima modificación: 13-jul-2011 Estado: Vigente	**Artículos Relacionados al Derecho por el Espacio Público y Patrimonio Cultural**
	Art. 23.- Las personas tienen derecho a acceder y participar del espacio público como ámbito de deliberación, intercambio cultural, cohesión social y promoción de la igualdad en la diversidad. El derecho a difundir en el espacio público las propias expresiones culturales se ejercerá sin más limitaciones que las que establezca la ley, con sujeción a los principios constitucionales.
	Art. 31.- Las personas tienen derecho al disfrute pleno de la ciudad y de sus espacios públicos, bajo los principios de sustentabilidad, justicia social, respeto a las diferentes culturas urbanas y equilibrio entre lo urbano y lo rural. El ejercicio del derecho a la ciudad se basa en la gestión democrática de ésta, en la función social y ambiental de la propiedad y de la ciudad, y en el ejercicio pleno de la ciudadanía.
Figura 1 *Portada Asamblea Constituyente 2008*  *Nota.* Fuente: (Asamblea Constituyente, 2008), Elaboración Propia, 2023.	Art. 264.- Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley: 7. Planificar, construir y mantener la infraestructura física y los equipamientos de salud y educación, así como los espacios públicos destinados al desarrollo social, cultural y deportivo, de acuerdo con la ley. 8. Preservar, mantener y difundir el patrimonio arquitectónico, cultural y natural del cantón y construir los espacios públicos para estos fines.
	Art. 375.- El Estado, en todos sus niveles de gobierno, garantizará el derecho al hábitat y a la vivienda digna, para lo cual: 1. Generará la información necesaria para el diseño de estrategias y programas que comprendan las relaciones entre vivienda, servicios, espacio y transporte públicos, equipamiento y gestión del suelo urbano.
	Art. 415.- El Estado central y los gobiernos autónomos descentralizados adoptarán políticas integrales y participativas de ordenamiento territorial urbano y de uso del suelo, que permitan regular el crecimiento urbano, el manejo de la fauna urbana e incentiven el establecimiento de zonas verdes.
	Art. 379.- Son parte del patrimonio cultural tangible e intangible relevante para la memoria e identidad de las personas y colectivos, y objeto de salvaguarda del Estado, entre otros: 2. Las edificaciones, espacios y conjuntos urbanos, monumentos, sitios naturales, caminos, jardines y paisajes que constituyan referentes de identidad para los pueblos o que tengan valor histórico, artístico, arqueológico, etnográfico o paleontológico.
	Crea la Empresa Ferrocarriles del Ecuador, Empresa Pública FEEP
	Que el artículo 315 de la Constitución de la República faculta al Estado a constituir empresas públicas para la gestión de sectores estratégicos, la prestación de servicios públicos, el aprovechamiento sustentable de recursos naturales o de bienes públicos y el desarrollo de otras actividades económicas.
	Art. 5.- Del Patrimonio. - Constituye patrimonio de Ferrocarriles del Ecuador Empresa Pública -FEEP-, la infraestructura nacional ferroviaria; así como, todos sus bienes muebles e inmuebles, acciones, participaciones, títulos habilitantes y demás activos que posea al momento de su creación:

Nota. Fuente: (Asamblea Constituyente, 2008), Elaboración Propia, 2023

Tabla 8

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, Plan Creación de Oportunidades 2021-2025

Ley Organica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial	
Ley 1 Registro Oficial Suplemento 398 de)7-ago-2008 Ultima modificación: 29-mar-2011 Estado: Vigente **Figura 1** *Registro Oficial* 	**Artículos Relacionados al Derecho por el Espacio Público y Patrimonio Cultural**
	Art. 87.- Están sujetas a las disposiciones del presente Libro, todas las personas que, como peatones, pasajeros, ciclistas, motociclistas o conductores de cualquier clase de vehículos, usen o transiten por las vías destinadas al tránsito en el territorio nacional.
	Art. 88.- En materia de tránsito y seguridad vial, la presente Ley tiene por objetivo, entre otros, los siguientes: a) La organización, planificación y regulación de la movilidad peatonal, circulación, seguridad vial, uso de vehículos a motor, de tracción humana, mecánica o animal, y la conducción de semovientes. c) El establecimiento de programas de capacitación y difusión para conductores, peatones, pasajeros y autoridades, en materia de seguridad vial, para la creación de una cultura y conciencia vial responsable y solidaria. h) La reducción de la contaminación ambiental, producida por ruidos y emisiones de gases emanados de los vehículos a motor; así como la visual ocasionada por la ocupación indiscriminada y masiva de los espacios de la vía pública.
Plan Creación de Oportunidades 2021 - 2025	
Secretaría Nacional de Planificación 2021, Quito – Ecuador **Figura 2** *Portada del Plan de Creación de Oportunidades 2021-2025* 	**Directriz 2: Gestión del Territorio Para la Transición Ecológica**
	Lineamientos Territoriales: G. Gobernanza para la sostenibilidad. G8. Generar redes de conocimiento vinculadas a la educación superior, que promuevan espacios territoriales de innovación adaptados a las necesidades de la sociedad y el sector productivo local.
	Objetivo 7. Potenciar las Capacidades de la Ciudadanía y Promover una Educación Innovadora, Inclusiva y de Calidad en Todos los Niveles
	Lineamientos Territoriales: B3. Incrementar la dotación, cobertura y acceso a equipamiento urbano estratégico de soporte a la salud, educación, medios de producción, recreación y seguridad, para reducir la heterogeneidad de los territorios y la exclusión social.
	Objetivo 8. Generar nuevas Oportunidades y Bienestar para las Zonas Rurales, con Énfasis en Pueblos y Nacionalidades.
	Fortalecer la conectividad de los centros de población, con los puertos, aeropuertos, centros logísticos y de intercambio modal, que amplíe las condiciones a zonas homogéneas de accesibilidad territorial en localidades con altos niveles de marginación y dispersión, con enfoque de plurinacionalidad e interculturalidad.

Nota. Fuente: (Asamblea Constituyente, 2008), (SECRETARIA NACIONAL DE PLANIFICACIÓN 2021, 2021), Elaboración Propia, 202

Tabla 9

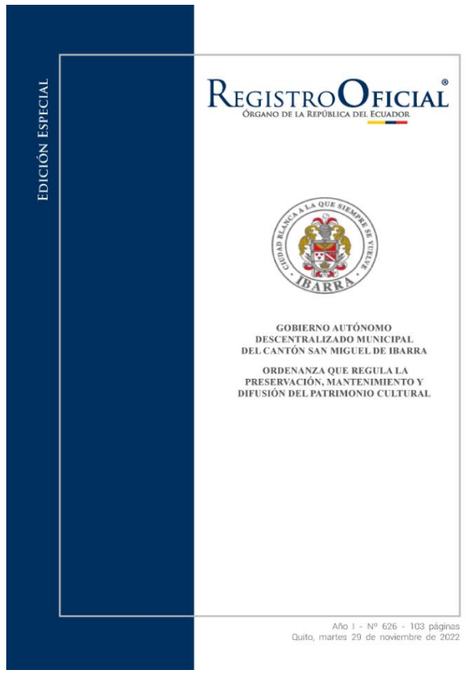
MOVILDELNOR (Empresa Pública de Movilidad del Norte)

MOVILDELNOR (Empresa Pública de Movilidad del Norte)– Derechos y Obligaciones del Peatón	
De acuerdo a la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial los peatones tienen derechos y obligaciones con el fin de promover una movilidad segura. **Figura 1** *Portada Empresa Pública de Movilidad*  *Nota.* Fuente: https://www.movidelnor.gob.ec/webepm/uniportalepm/wp-content/uploads/2021/transparencia/2021/abril/literales/literal_m.pdf	**Art. 198.- Derechos de los Peatones. Son Derechos de los Peatones los Siguientes** - Disponer de vías públicas libres de obstáculos y no inválidas. - Contar con infraestructura y señalización vial adecuadas que brinden seguridad a los peatones en especial para las personas pertenecientes a lis grupos de atención prioritaria. - Tener preferencia en el cruce de vía en todas las intersecciones inclusive en aquellas reguladas por semáforos cuando la luz verde de cruce peatonal esté encendida; todo el tiempo en los cruces cebra, con mayor énfasis en las zonas escolares y en las esquinas de las intersecciones no reguladas por semáforos procurando su propia seguridad y la de los demás. - Contar con infraestructura y señalización vial adecuadas que brinden seguridad a los peatones en especial para las personas pertenecientes a lis grupos de atención prioritaria. **Art.199.- Obligaciones de los Peatones. – Durante su desplazamiento por la Vía Pública, los Peatones Deberán Cumplir lo Siguiente:** - Utilizar el espacio público sin poner en riesgo su seguridad, la de terceros o bienes. - Abstenerse de solicitar transporte o pedir ayuda a los automóviles en lugares inapropiado o prohibidos. - No caminar sobre la calzada de las calles abiertos al tránsito vehicular. - No cruzar la calle por la parte anterior y posterior de los automotores que se hayan detenido momentáneamente. Cuidar en todo momento su propia seguridad y la de los demás. **Fines y Objetivos** La finalidad de la Empresa Pública de Movilidad de la región del Norte, es: Realizar la gestión de manera eficiente de la competencia de tránsito, transporte Terrestre y Seguridad Vial. 1. Planificar, organizar, dirigir y controlar todo lo relacionado con el sistema de movilidad de la Mancomunidad de la Región del Norte. 2. Expedir normas reglamentarias y resoluciones relativas al Sistema Integral de Movilidad. **Funciones** 4. Atender las necesidades de movilidad de peatones y usuarios que se desplacen en medios de transporte, con la construcción y dotación de la infraestructura pertinente de acuerdo a los cronogramas de atención y priorización. 11. Planificar, organizar, ejecutar, dirigir y controlar la ejecución del servicio de transporte para el mejoramiento de la movilidad en el marco del Sistema Integral de Movilidad.

Nota. Fuente: (Asamblea Constituyente, 2008), Elaboración Propia, 2023.

Tabla 10

Ordenanza Nacional y Local de Patrimonio Cultural

Ordenanza que Regula la Preservación, Mantenimiento y Difusión del Patrimonio Cultural del Cantón Ibarra	
El Acuerdo No. 029, del 01 de abril del 2008, declara a la Red Ferroviaria del Escuador, como un bien perteneciente al Patrimonio Cultural del Estado y un "Monumento Civil y Patrimonio Histórico testimonial Simbólico". **Figura 1** *Ordenanza Patrimonial de Ibarra*  *Nota.* Fuente: (CORTE CONSTITUCIONAL DEL ECUADOR, 2022)	En el Patrimonio ferroviario existen bienes inmuebles inventariados, equipo tractivo operativo y museable, bienes muebles, bienes documentales entre otros. Todos estos bienes de carácter patrimonial, son parte de la historia de Ibarra, dan cuenta del esfuerzo de muchas generaciones y es necesario que estén protegidos dentro de la legislación local para asegurar su permanencia en entornos adecuados a su condición, facilitar su mantenimiento y recuperación y finalmente ponerlos al servicio y conocimiento de los ciudadanos, con el fin de fortalecer su identidad y sentido de pertenencia de las raíces de esta ciudad
	Usos y Ocupación y Edificabilidad del Suelo en Áreas Patrimoniales
	Art. 45.- Clasificación del suelo en áreas patrimoniales. - Los polígonos de intervención de protección de patrimonio cultural en donde se determinan los usos específicos, principales, complementarios, restringidos y prohibidos, se regirán de acuerdo a lo establecido en la Ordenanza del Plan de Uso y Gestión del Suelo vigente, en concordancia con el tratamiento urbanístico y las medidas de protección del patrimonio cultural que se especifican en la presente ordenanza. **Art. 46.- Uso específico y sus relaciones de compatibilidad. -** El uso de suelo principal, complementarios, restringidos y prohibidos en Áreas Patrimoniales delimitados, se determinarán de acuerdo al "Cuadro de Usos de Suelo y sus Relaciones de Compatibilidad en Áreas Patrimoniales". **Art. 47.- Del proceso de compatibilidad de uso de suelo. -** Previo al otorgamiento de compatibilidad del uso del suelo, se deberá tomar en cuenta lo que se establece en los siguientes cuadros:
	Espacio Público en las Áreas Patrimoniales
	Art. 51.- Accesibilidad al espacio público. - Los parques y zonas verdes, así como las vías y los demás espacios que tengan el carácter de bienes patrimoniales de uso público, no podrán ser cercados, amurallados o cerrados en forma tal que priven a la población de su uso, disfrute visual y libre tránsito, sin perjuicio de las instalaciones o elementos de seguridad destinados a garantizar su conservación y ordenado aprovechamiento, compatibles con su naturaleza pública. El espacio público patrimonial debe planearse, diseñarse, construirse y adecuarse de tal manera que facilite la accesibilidad a los habitantes del cantón Ibarra. La presente ordenanza faculta a la Dirección de Patrimonio para que conjuntamente con la institución competente en movilidad regule y restrinja, total o parcialmente, el acceso y el tránsito vehicular motorizado al Centro Histórico y a otras áreas patrimoniales, garantizando la adecuada accesibilidad, y priorizando la circulación y seguridad a personas con discapacidad, peatones y ciclistas.
	Art. 57.- Prohibición de exhibición de mercadería.- En las áreas patrimoniales no será permitido: el comercio informal, la exhibición de mercadería de cualquier género ocupando las calles, plazoletas, fachadas, calzadas, aceras, y zaguanes.

Nota. Fuente: (CORTE CONSTITUCIONAL DEL ECUADOR, 2022), Elaboración Propia, 2023

Tabla 11

Responsabilidades y Tipos de Intervención Patrimonial

Figura 1

Intervención Patrimonial Ibarra



Nota. Fuente: https://www.wikiwand.com/es/map/Ibarra_%28Ecuador%29

Art. 62.- Tipos de intervenciones. - Se establecen los siguientes tipos de intervención:
a) Preservación.- Consiste en tomar medidas tendientes a resguardar daños o peligros potenciales de destrucción de los bienes del patrimonio cultural. Antecede a las intervenciones de conservación y/o restauración.
b) Conservación.- Consiste en la aplicación de procedimientos técnicos cuya finalidad es la de detener los mecanismos de alteración o impedir que surjan nuevos deterioros en un bien patrimonial. Su objetivo es garantizar su permanencia. En las edificaciones con niveles de protección absoluta o parcial, todos sus componentes son sujetos de conservación: a. Espaciales.- Ambientes cerrados y abiertos. b. Organizativos.- Zaguanes, galerías, patios, escaleras y portales. c. Constructivos.- Cimentaciones, paredes y elementos portantes (muros, columnas, pilares y pilastras), entrepisos, cubiertas (quinta fachada), arquerías, bóvedas, cielo-rasos, armaduras, dinteles y zócalos. d. Compositivos.- Portadas, balcones, puertas, ventanas, balaustradas, aleros, molduras, pavimentos, empedrados, cerámicos, murales, vitrales, forjados y barandas. e. Del entorno.- Áreas de vinculación con el espacio público, cerramientos, jardines y vegetación.
c) Restauración.- Su finalidad es recuperar los valores estéticos, históricos y culturales de un bien inmueble, fundamentado en el respeto de los elementos antiguos y de los elementos auténticos. El fin mediato es que el bien sea, en lo posible, íntegro y auténtico para el conocimiento y disfrute de las generaciones actuales y futuras. En todas las intervenciones de inmuebles patrimoniales, de acuerdo a los preceptos establecidos es obligatorio dejar la impronta contemporánea de su actuación. Este tipo de intervención está encaminada a devolver al inmueble los ambientes con los que fueron diseñados originalmente.
h) Recuperación.- Intervención constructiva que permite la devolución de los elementos perdidos o alterados, pero denotando siempre la contemporaneidad en su ejecución, debiendo ser identificable respecto a la estructura original. También se puede recurrir a agregar arquitectura de integración, se denote su expresión constructiva actual (sin caer en falsos históricos) y no se ocasione alteración tipológica de la edificación original.
k) Remodelación y complementación funcional.- Este tipo de intervenciones es aplicable a la arquitectura histórica, vernácula, modesta o popular, y permitirá devolver y dotar condiciones de habitabilidad perdida, deteriorada o nueva, mediante adecuaciones de elementos que otorguen confort ambiental y espacial. Estas intervenciones denotarán su contemporaneidad y deberán ser reversibles a la estructura original.
m) Rehabilitación. - Las intervenciones de rehabilitación tienen como finalidad recuperar y elevar las condiciones de habitabilidad de una edificación, a fin de adaptarla a las necesidades actuales.

Nota. Fuente: (CORTE CONSTITUCIONAL DEL ECUADOR, 2022), Elaboración Propia, 2023.

Tabla 12

Normas para la Rehabilitación en Bienes Inmuebles Patrimoniales

Figura 1

Portada Ordenanza de Uso y Ocupación del Suelodel Cantón Ibarra



Nota. Fuente: (CORTE CONSTITUCIONAL DEL ECUADOR, 2022)

Art. 63.- Normas para la rehabilitación en bienes inmuebles patrimoniales. -
a) Tipología arquitectónica. - Se respetará la tipología de la edificación.
b) Condiciones de Habitabilidad. - Se admite la incorporación de elementos nuevos necesarios, para dotar al inmueble de mejores condiciones higiénicas y de confortabilidad, admitiéndose la incorporación de elementos recientes, para las actividades de la vida moderna, tales como: instalaciones sanitarias de baños, cocinas y lavanderías, ventilación mecánica, absorción de olores y otras especiales siempre que no afecten la estructura, la tipología arquitectónica y el perfil de las cubiertas**.**
c) Patios. - Como parte de la rehabilitación tipológica se podrá recuperar los patios manteniendo sus características dimensionales, formales, constructivas y estructurales. Se permite cubrir los patios exclusivamente en los casos de locales destinados a equipamientos de interés colectivo que demande la creación de un microclima especial como sedes de instituciones, servicios asistenciales, centros culturales bancarios, turísticos y salas de espera.
d) La cobertura será con material translúcido o transparente, sin que ello signifique cambiar proporciones o producir transformaciones de los elementos constitutivos del patio y necesariamente deberá ser de carácter reversible y construida sin que afecte las condiciones estructurales y formales, respetando los aleros y en el nivel más alto del patio.
e) Altura de edificación. - En las áreas o delimitaciones patrimoniales consolidados, la altura máxima en pisos o en metros que podrá autorizarse será la dimensión predominante en el tramo de calle respectiva, sin poder superarse las señaladas en la zonificación correspondiente o específica para cada predio.
f) Altura de entrepisos. - En lo posible no se deberá modificar la altura de los entrepisos, a no ser que supere los 4.50 m. libres en su punto más bajo en cubierta inclinada, o los 4.80 m. libres en cubierta plana, podrán construirse mezanines o altillos que no produzcan alteraciones evidentes en las fachadas especialmente cortes en los vanos de ventana y puertas asegurando iluminación y ventilación sin alterar las formas de las fachadas. En las edificaciones a las que se asigne la altura máxima de dos pisos, la altura de entrepiso estará determinada por la existente o se tomará como referencia la altura de las edificaciones aledañas.
g) Cubiertas.- Se considera también como la quinta fachada del espacio público, las cubiertas mantendrán sus características originales, pudiendo realizarse modificaciones secundarias para obtener luz y ventilación adicional a los ambientes interiores. Se permite el uso de claraboyas a ras de cubierta que incopore un espacio libre máximo de 0.30m. Las cubiertas mantendrán pendientes no inferiores a 30° ni mayores a 45° y su recubrimiento superior será de teja de barro cocido, salvo los casos excepcionales de edificios cuyo diseño original tenga otros materiales. Las cubiertas construídas con materiales ancestrales podrán ser restauradas usando los materiales y técnicas tradicionales mejoradas o con el uso de materiales modernos compatibles.
h) Volados. - Se prohíbe en las edificaciones los volados en todas las plantas, se deberá respetar la línea de fábrica, sin crear volúmenes que sobresalgan. En el caso de balcones, se deberá justificar en el estudio de fachadas

Nota. Fuente: (CORTE CONSTITUCIONAL DEL ECUADOR, 2022), Elaboración Propia, 2023.

Figura 1

La Casa de La Ibarreñidad



Nota. Fuente: (Benavides Erazo, 2021)

Fachadas. - No se modificarán las fachadas, de ser el caso mantendrán su composición original y sus elementos principales, recuperando las características morfológicas y ornamentales de fachada, tales como aberturas y llenos, rebordes, molduras, pórticos, portadas, balcones, balaustradas, antepechos, resaltes y aleros. En caso de pérdida de elementos de fachada o parte de ellos, podrá recreárselos, expresando la intervención contemporánea, pero siempre en armonía con lo existente.

b) Accesos Vehiculares.- Se autorizarán accesos vehiculares y sitios de estacionamiento interior, siempre y cuando el ancho libre del acceso o la conformación de la edificación así lo permitan según la valoración y viabilidad técnica evaluada por la Dirección de Patrimonio, por ningún concepto se desvirtuarán los elementos tipológicos de la edificación. Cuando se dispone del espacio correspondiente o de un cerramiento se podrá habilitar un acceso vehicular con un máximo de 3.00m de ancho.

c) Recubrimientos – Revestimiento. -Se prohíben los recubrimientos con materiales ajenos a la composición básica, a las texturas propias de las edificaciones históricas o a los sistemas constructivos de fachadas y muros externos.

d) Zócalos. - Por ningún concepto se permite pintar los zócalos, ni ningún otro elemento de piedra de los inmuebles patrimoniales.

e) Balcones. - Los balcones serán conservados en su integridad y en todos sus elementos sin alterarlos, no se permite eliminar ni cerrar los balcones, excepto si ésta es una característica original de la edificación rehabilitada. En este caso se justificará con los documentos gráficos necesarios.

f) Puertas y ventanas. - En la rehabilitación de edificaciones en áreas patrimoniales deberá reutilizarse o replicarse las puertas y ventanas con las características de diseño y materiales que originalmente tienen o tenían en caso de haberse destruido o desaparecido. Por razones de falta de referencias evidentes o por nuevo uso autorizado, para la edificación podrán permitirse diseños y materiales alternativos acordes con las características de la edificación y como parte del proceso de aprobación de los planos arquitectónicos.

g) Lonas de protección y marquesinas.- En las áreas patrimoniales se permite el uso de lonas de protección solar y marquesinas en caso de ser necesario sobre accesos, vitrinas y ventanas siempre y cuando sean de estructura liviana con sujeciones en la fachada, su altura útil respecto a la acera no será menor a 2,50m, tendrá una proyección máxima hacia la calle de 0,80m; Esta disposición será aplicable siempre y cuando haya la suficiente justificación por el uso requerido en los sitios específicos propuestos; Serán reversibles, y de considerarlo necesario la Direccion de Patrimonio del GADMI podrá disponer su retiro.

h) Color.- Aquellas edificaciones que se encuentren ubicadas en las áreas del centro histórico de primer y segundo orden, deberán tener sus fachadas pintadas de blanco y los relieves pueden ser pintados con colores tono pastel, puertas y ventanas de color caoba, verjas de hierro color negro mate o con colores autorizados por la Dirección de Patrimonio, techo de teja o similiar, de conformidad con lo que establece el artículo 11 de la Ordenanza que Regula el Uso, Rehabilitación y Mantenimiento de la aceras, fachadas, cerramientos y del reconocimiento al ornato en el cantón Ibarra.

INTERVENCIONES PROHIBIDAS:

1. Intervenciones o proyectos arquitectónicos de gran envergadura que se conviertan en obstáculos visuales respecto a los bienes patrimoniales y al entorno paisajístico natural y cultural.

2. Intervenciones que atenten y transformen agresivamente zonas o áreas naturales que le dan carácter al territorio patrimonial delimitado.

Nota. Fuente: (CORTE CONSTITUCIONAL DEL ECUADOR, 2022), Elaboración Propia, 2023.

Tabla 13

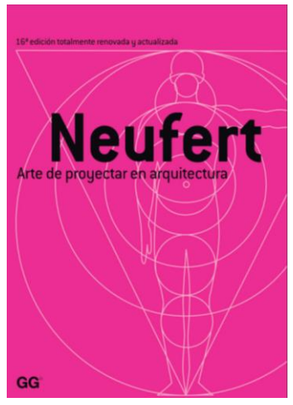
Manuales Técnicos de Diseño Urbano

Manuales de Diseño Urbano	
MANUAL PARA EL DISEÑO DE CALLES ACTIVAS Y CAMINABLES. **Figura 1** *Portada Manual de Diseño de Calles Activas y Caminables*  *Nota.* Fuente: (Hurtado Vásquez, 2016).	**Descripción** Es un manual de diseño para la accesibilidad universal y la caminata, que promueve el encuentro ciudadano y la mejora ambiental del entorno, sin obstáculos y barreras que prohiban el pleno desarrollo de actividades necesarias de la vida cotidiana del ciudadano común (Hurtado Vásquez, 2016). De tal manera que las calles sean seguras y se eliminen los riesgos de accidentes de transito; asimismo en los cruces e intersecciones, las personas con discapacidad visual, movilidad reducida, niños y adultos mayores tengan un desplazamiento mucho mas agradable. Tambien que las fachadas sean agradables y acogedoras y de este modo permitan invitar al peatón a quedarse en ellos y usarlos. **Contenido** Contiene conceptos generales como: la calle, elementos que la conforman para tener un diseño comodo y optimo que permita generar vias caminables y de accesibilidad universal, a partir de normativas como el INEM y codigos usuales para el correcto empleo urbano macro, meso y micro; dependiendo la función y aplicación a la cual sea destinada, para esto existen ilustaciones graficas y ejemplos. **Utilidad** Dependerá de la propuesta de diseño; se recomienda tener en cuenta el tipo de calles, morfologia urbana, velocdades, topografia y condiciones climaticas y medio ambiente del contexto urbano.
Figura 2 *Guía Diseño de Calles NACTO-GDCI*  *Nota.* Fuente: (NACTO-GDCI, 2015)	**Descripción** Brinda una descripción general de calles seguras y atractivas para personas que caminan, compran, estacionan y conducen, creando espacios reales, con un desarrollo económico ligado a una transformación de vias que sustentan los negocios de cada ciudad. Es un proceso nuevo y rápido, a base de materiales con bajo costo como jardineras, bolardos y marcas que benefician en un tiempo a corto plazo, genrando espacios seguros donde el peatón pueda ir a pie, en bicicleta, e inviten a las ciudades las posibilidades de repensar, reimaginar y rediseñar un espacio que puede estar al servicio de mas personas y permitir nuevos usos (NACTO-GDCI, 2015). (NACTO-GDCI, 2015). **Contenido** Contiene una guía de ideas creativas para dar una nueva forma a las calles en beneficio de sus habitantes, detalles tecnicos para priorizar al peatón, ciclistas y usuarios del transporte público. Tambien indica la clasificación y evalucación por estrella del iRAP (Programa Internacional de Evaluación de Carreteras) para seguridad de la infraestructura vial y se vinculan con los objetivos de la ONU. **Utilidad** Se lo utilizara con la finalidad de evaluar el antes y la propuesta que rediseñará el espacio publico en su recuperacion y con la clasificacion por estrellas proponer calles mas seguras y con menor riesgo de accesidentes, y mejorar el estilo de vida con una mejor propuesta de accesibilidad y movilidad humana.

Nota. Fuente: (Hurtado Vásquez, 2016), (NACTO-GDCI, 2015) Elaboración Propia, 2023.

Tabla 14

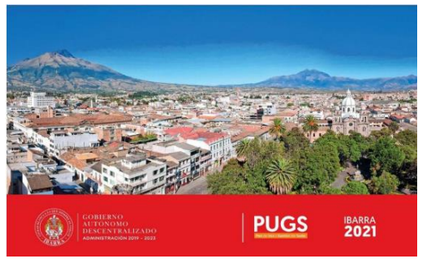
Manuales de Diseño Arquitectónico y Accesibilidad Universal

Manuales de Diseño Arquitectónico y Accesibilidad Universal	
Figura 1 *Portada Enciclopedia de Arquitectura Plazola* *Vol. 7.*  *Nota.* Fuente: (Plazola Cisneros, 1999).	**Descripción** Este libro nos comenta el capitulo sobre Mercados, como tema que se estudia en forma minorista y mayorista de acuerdo a ferias permanentes y moviles donde se realizan transacciones entre compradores y vendedores dentro de un espacio cómodo, funcional y estético empleando el correcto uso de espacio, recorridos y materiales que se deben proponer. **Contenido** Contiene definiciones, clasificaciones, flujos peatonales y sus funciones, programa arquitectónico y zonificación, requerimientos en distancias, además para una mejor comprensión presenta esquemas y ejemplos para un mejor entendimiento. **Utilidad** Sera util al momento de proponer el rediseño de locales comerciales, y nuevas instalaciones que se necsitan y puedan satisfacer las necesidades biologicas del ser humano y tenga un orden a partir del program propuesto en el diseño urbano-arquitectónico.
Figura 2 *Portada del Manual de Neufert Arte de* *Proyectar en la Arquitectura*  *Nota.* Fuente: (Neufert, 1986)	**Descripción** Este manual esta basado en las normas DIN (Instituto Alemán de Normalización) y varias normas que se relacionan con la planificación de proyectos de edificación, además presenta un interes por el medio ambiente y la sostenibilidad, ademas este libro pretende presentar una informacion objetiva y actualizada de los estándares y perspectivas sostenibles. Este libro suge a partir de la idea de proyectar edificios, basandose en las dimensiones, experiencias y conocimientos adquiridos durante la práctica profesional y la investigació en los ambitos humanos, con una visión abierta a nuevas posibilidades y exigencias. **Contenido** Contiene aspetos generales como medidas, dimensionados, directrices para disposicion de proyectos, normas generales propuestas hacia a escala humana, superficies requeridas en los diferentes espacios e instalaciones de las edificaciones que se propone en el diseño de propuesta urbano-aqruitectónico. **Utilidad** La utilidad que se le dara a este libro manual de diseño sera el de diseñar a partir de la antropometria del ser humano entendiendo sus aspetos sensoriales y fisicos con los cuales se desarrolla dentro del contexto urbano y la piezas arquitectonicas de edificaciones apartir de una propuesta encaminada a espacios optimos funcionales.

Nota: Fuente: (Plazola Cisneros, 1999), (Neufert, 1986), Elaboración Propia, 2023.

Tabla 15

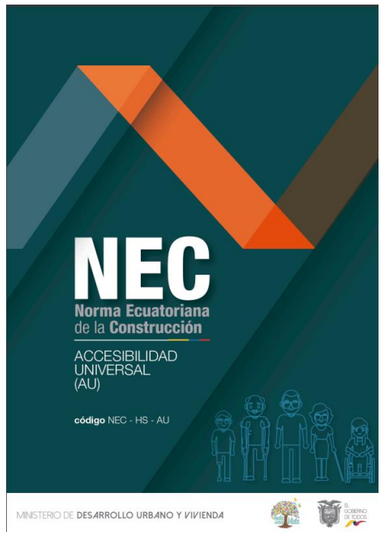
Manuales de Guía y Normativa de Ordenanza Municipal Vigente

Manuales de Guía para el Diseño Urbano-Arquitectónico	
Plan de Uso y Gestión del Suelo 2021 PUGS. **Figura 1** *Portada PUGS Plan de Uso y Gestión del Suelo*  Nota. Fuente: (Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Ibarra , 2021)	**Descripción** Este manual permite el acceso y aprovechamiento de sus potencialidades, su principal directriz radica en que el uso, sera el destino que se le asigna al suelo conforme con la clasificacion y dos herramientas de planificación que se generan desde los componentes minimos del PDyOT y los determinantes del PUGS que permiten establecer un análisis nivel micro territorial, situando la realidad del Cantón a mayor desagregación. **Contenido** Ordenanzas de uso y ocupación del suelo del Cantón y areas rurales, ordenanzas especiales y ordenanzas referentes a límites, también em modelo de articulación PDOT-PUGS y la formulación del PUGS. **Utilidad** El Plan de Uso y Gestion del Suelo PUGS nos permite entender correctamente el uso de suelo conjutnamente conla zonificacion a partir de la ordenanza muncipal para entender de que manera podemos intervenir con la propuesta que vaymos a dar como solución.
Normas de Arquitectura y Urbanismo para la Gestión Territorial del Cantón Ibarra **Figura 2** *Portada Normas de Arquitectura y Urbanismo para la Gestión Territorial del Cantón Ibarra*  *Nota.* Fuente: (Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de San Miguel de Ibarra, 2014)	**Descripción** El presente manual establece las normas mínimas del hábitat, disposiciones y requisitos mínimos recomendables de diseño y construcción, señalando que toda persona natural o jurídica, pública o privada debe estar sujeta a esta normativa, referida a las normas INEM, instrumento, al Código del Trabajo, al Reglamento de Seguridad y Salud de los Trabajadores y mejoramiento del Medio Ambiente de Trabajo y al Reglamento de Seguridad para la construcción y Obras Públicas. **Contenido** Contiene diferentes puntos como glosario de términos, normas urbanísticas y de accesibilidad al medio físico, normativa para el diseño vial, equipamiento de servicios sociales y servicios público, diseño de espacios verdes, normas generales de arquitectura, normativa por el tipo de edificación, diseño y el elementos de estacionamientos, edificaciones en áreas históricas. **Utilidad** Este manual de Normas establecerá las medidas minimas y optimas con las cuales planteamos el diseño para cada espacio entendiendo espacio ancho, largo y alturas, ademas nos permite realizar una propuesta que permita diseñar y proponer espacios optimos de calidad forma y espacio que sea un modelo arquitectonico referente para trabajos de refuncionalizacion y reubicacion de espacios comerciales y espacios urbanos de inetres publico como estudiantes y profesionales que estudien el tipo de problematia del cual trata el presete trabajo de titulacion.

Nota. Fuente: (Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de San Miguel de Ibarra, 2014), (Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Ibarra , 2021), Elaboración Propia, 2023.

Tabla 16

Normativa aplicable a los procesos de diseño de Accesibilidad Universal

Normativa Aplicable a los Procesos de diseño de Accesibilidad Universal	
Norma Ecuatoriana de la Construcción **Figura 1** *Norma Ecuatoriana de la Construcción,* *Accesibilidad Universal*  Nota. Fuente: (Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda, 2016)	**Descripción** Este manual tiene como objetivo establecer requisitos técnicos mínimos de diseño para el uso y ocupación de ciertos elementos y espacios publicos que permitan una correcta admicion a cada espacio a travésde la accesibilidad universal de todas las personas a todos los ambientes construidos y por construirse ya sean de carácter público o privado. **Contenido** - Del punto 1 al 5, se describen generalidades, que tienen como objeto el campo de aplicación, referencias normativas, unidades, simbología y abreviaturas, donde se mencionan aspectos generales referentes al capítulo para su correcto entendimiento y aplicación. - En el punto 6, se describen términos y definiciones, que permiten al lector conocer de manera más clara y concreta el significado de las palabras que han sido usadas en el desarrollo del contenido técnico. - En el punto 7, se describe el contenido técnico del capítulo, que se encuentra organizado en 14 tablas, estructuradas de acuerdo al tipo de elemento y su funcionalidad, de manera que permita una identificación clara y sencilla de los criterios técnicos que deben ser considerados en un determinado elemento. - En el punto 8, se describe los anexos, donde se detallan dos anexos técnicos organizados en 3 tablas, y un anexo informativo que contempla recomendaciones generales de diseño en otros espacios de uso público. **Utilidad** El Manua de Accesibilidad Universal nos permite desarrollar correctamente un proyecto sea de carcter urbano o arquitectonico pensando siempre en los mas vulnerables y el público en genral para proponer correctos accesos hacia los diefrenfes espacios e instalaciones que se presenten dento de cada propgrama de diseño, también es de mucha utilidad en los proyectos de rediseño de espacios públicos puesto que la mayoria de estos no toma encuenta el aspecto de accesibilidades de confort y disfrute de estos espacios.

Nota. Fuente: (Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda, 2016), Elaboración Propia, 2023.

2.3 Análisis de referente

Plan estratégico de la intervención de la travesía de pliego murcia.

Ubicación: Municipio de Pliego, situado en el centro de la Región de Murcia (España), se encuentra delimitado por las sierras de Espuña, Cambrón y Ricote, e integrado en la cuenca del río Mula. El núcleo urbano de Pliego está ubicado a 43 km de la capital regional y forma parte de la Comarca del Río Mula, limitando con los municipios de Mula, Campos del Río y Albudeite (Enrique Mínguez Martínez, 2012).

Autores: Enrique Mínguez Martínez, Pablo Martí Ciriquián, María Vera Moure (Arquitectos).

Año: 2012

Figura 17

Imágenes del Nuevo Pliego Propuesto



Nota. Fuente: (Enrique Mínguez Martínez, 2012).

El plan propone unas directrices generales para definir y estructurar la reordenación urbanística del principal eje viario que atraviesa la localidad de Pliego a 42km de Murcia en España; con una visión ambiental social y económica (Enrique Mínguez Martínez, 2012).

Figura 18

Planta General Carretera RM-15, Av. de Mula y Av. de Alhama



Nota. Fuente: (Enrique Mínguez Martínez, 2012).

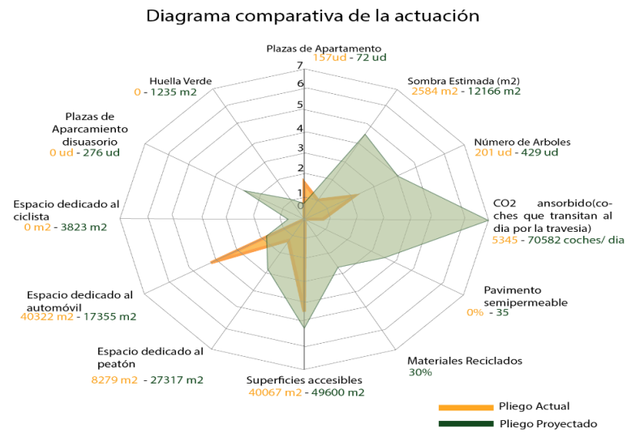
Este Plan reside en la previa realización del diagnóstico urbano, la evolución y las tendencias prospectivas del Municipio de Pliego con pautas que le permitan definir necesidades y conseguir objetivos reales, medibles y aplicables en cualquier entorno y adaptándolas a las necesidades económicas del Municipio. (Enrique Mínguez Martínez, 2012)

CONCEPTO

El Plan estratégico comprende la carretera RM-15, con la denominación de Av. De Mula y Av. De Alhama, a través de una serie de estrategias y medidas para la transformación progresiva del entorno constituidas en una línea de acción donde se dará prevalencia al peatón con un concepto de Pliego Verde.

Figura 19

Diagrama comparativo de actuación Pliego actual y Proyectado



Nota. Fuente: (Enrique Mínguez Martínez, 2012).

LÍNEA DE ACCIÓN SOBRE EL ENTORNO:

El plan estratégico define su ámbito de actuación en 6 puntos claves que serán los indicadores para la tendencia prospectiva:

Se engloba 3 actuaciones: Urbanas, Edificatorias y Sociales

SISTEMA INTEGRADO DE INDICADORES URBANISTICOS

1. Espacio público y movilidad
    a. Proximidad de la población a redes de transporte.
    b. Aparcamientos privados que no sean en la calzada.
    c. Reparto del viario público: viario peatonal – viario vehicular

2. Espacios verdes y Biodiversidad
    a) Dotación de árboles para mejorar el confort térmico.
    b) Huella verde.
    c) Enverdecimiento de fachadas y cubiertas.
    d) Índice de permeabilidad.

3. Metabolismo Urbano
    a) Control de contaminación lumínica.
    b) Calidad del aire.
    c) Confort acústico.
    d) Materiales 3R Eco materiales.
    e) Elementos urbanos
    f) Infraestructura sostenible.

4. Reciclaje urbano
    a) Regeneración Urbana Integrada

5. Complejidad
    a) Flexibilización del Espacio Público
    b) Revitalización de espacios urbanos abandonados

6. Cohesión social
    Conocimiento del Pielgo

    Desarrollo del espacio

ESTRATEGIAS ESPACIO PUBLICO Y LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

La mejora de la movilidad constituye el punto de partida de este estudio. El modelo de movilidad del urbanismo ecológico se centra en fomentar medios de transporte alternativos al vehículo privado. En este sentido, la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona propone:

Se trata de una estrategia orientada a reducir la dependencia del automóvil y a fortalecer el transporte público, así como los modos de transporte de corta distancia, como caminar y utilizar la bicicleta. Esto no solo contribuye a mejorar los parámetros ambientales relacionados con los espacios de estancia, el ruido, el consumo energético y la contaminación, sino que también otorga nuevas funciones y usos al espacio público. (Enrique Mínguez Martínez, 2012).

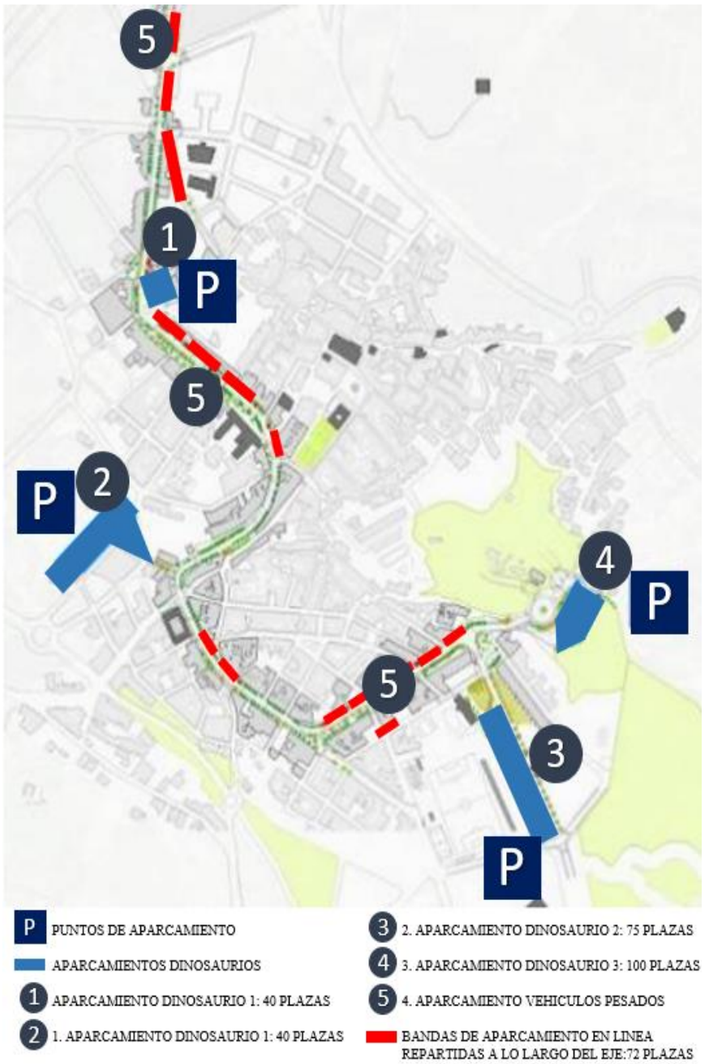
1. Mejorar la movilidad en el municipio.
2. Reducir el tráfico vehicular para favorecer la peatonalización.
3. Crear zonas verdes y áreas de estancia para el disfrute público.
4. Establecer una red ciclista que promueva el transporte sostenible.
5. Disminuir los estacionamientos en las vías, implementando aparcamientos periféricos (“dinosaurios”).
6. Mejorar la accesibilidad en todo el municipio.
7. Diseñar un espacio flexible que fomente la convivencia y el encuentro, adaptándose a las diversas necesidades municipales.
8. Integrar a los ciudadanos en la planificación del futuro del municipio, asegurando su participación efectiva en la toma de decisiones.

ANÁLISIS DE APLICACIÓN DE ESTRATEGIAS

1. APARCAMIENTOS DINOSAURIOS

Figura 20

Reorganización y creación de Aparcamientos Dinosaurios



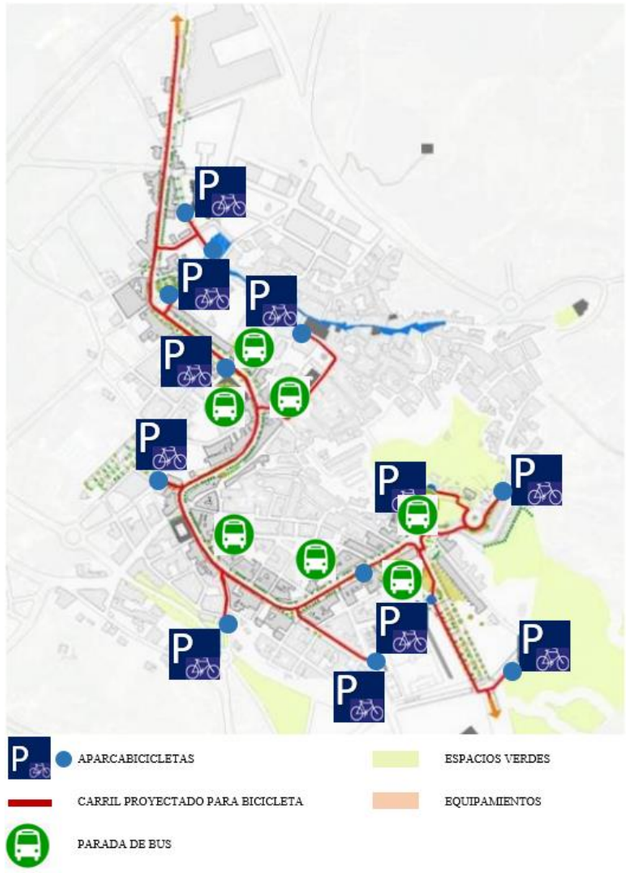
Nota. Fuente: (Enrique Mínguez Martínez, 2012).

Propone aparcamientos dinosaurios con separación de 600m., para facilitar el desplazamiento a pie o bicicleta del conductor hasta llegar a su destino. Así no se reduce la capacidad y espacio para estacionar, integrándose en el tejido urbano.

2. CARRIL BICI – PARADA DE BUS

Figura 21

Trazado Estructurante Carril Bici, Paradas de Bus



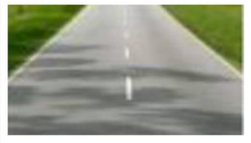
Nota. Fuente: (Enrique Mínguez Martínez, 2012).

La red proyectada facilita la salida de bicicletas desde la ciudad a un entorno natural que rodea a Pliego de manera segura, óptimo para la práctica del MTB (Mountain Bike). Facilitando gracias a su diseño un transporte intermodal. Los aparca-bicicletas se han colocado tanto en los aparcamientos disuasorios, como en las paradas de transporte público (Enrique Mínguez Martínez, 2012).

MATERIALIDAD

Figura 22

Materiales Permeables de Pavimento para Zonas de Tráfico Rodado

PAVIMENTOS/ ZONAS DE TRÁFICO RODADO			
Material: Rejilla Plantación Césped Transparente . Polietileno reciclado . Evita laminas impermeables de agua . Idóneas para zonas de aparcamientos y caminos		**Material: Asfalto Sonoreductor** . Asfalto poroso que puede disminuir el ruido hasta 5 db. . Se logra mezclando el asfalto de hormigón tradicional con tiras de caucho recicladas de neumáticos usados.	
Material: Chequerblock . Losa calada de hormigón armado vibro-moldeado . Adecuada al combinar con hierba para zonas de aparcamientos y areas ajardinadas		**Material: Adoquín permeables** . Indicado para aparcamientos, carriles bici o caminos peatonales	
Material: Adoquín (Geosilex) . Adoquín de hormigón monocapa, incorpora un aditivo capaz de absorber el co2, principal responsable del efecto invernadero . Material reciclable . Cada 1000 m2 de pavimento elimina de la atmosfera hasta 36530 kg de co2.		**Material: Asfalto Verde** . Mezcla de asfalto con el polvo de caucho obtenido de neumáticos reciclados . Absorbe la contaminación producida por los tubos de escape (entre 70% y 90% de los contaminantes)	

Nota. Fuente: (Enrique Mínguez Martínez, 2012).

VIARIO RODADO

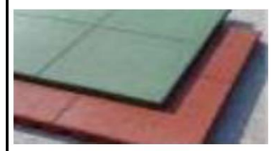
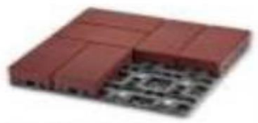
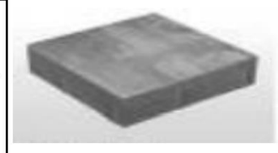
Casco antiguo: Adoquín (Geosilex):

En zonas de aparcamiento: Chequerblock:

En zonas periféricas del municipio: Asfalto sonoreductor. Asfalto verde.

Figura 23

Materiales Permeables de Pavimento para Zonas de Tráfico Peatonal

PAVIMENTOS/ ZONAS DE TRÁFICO PEATONAL			
Material: Pavimento de Caucho Reciclado . Caucho de neumáticos reciclados . Zonas de juegos infantiles, carriles peatonales y áreas deportivas . Permeable al agua		**Material: Pavimento Terrizo (aripac)** . Pavimento terrizo continuo natural, estético y resistente, compuesto por calcin de vidrio, reactivos básicos y árido calibrado. . Alto grado de resistencia para estabilizar superficies con pendientes hasta el 15%. . Conserva el aspecto natural, la textura y el color del árido utilizado, lo que permite integrarse perfectamente con el paisaje y el entorno urbano.	
Material: Adoquín Reciclado . Producido con materiales de desecho		**Material: Adoquín Caucho Reciclado** . Pavimento ecológico fabricado a partir de mezclas de caucho de neumáticos. . Adaptable a todo tipo de superficies (aceras, calles peatonales, instalaciones deportivas, terrazas,…)	
Material: Tarimas y Superficies para Exterior . Elaboradas en un 60% con virutas de madera reciclada, a la que se le añade polipropileno y polietileno también reciclados . Material reutilizado y material reutilizable		**Material: Losa (ecoGRANIC)** . Pavimento urbano altamente ecológico formado por materiales procedentes del reciclaje (especialmente de los sectores de la construcción e industria) . Contribuye a la reducción de las emisiones de gases contaminantes.	

Nota. Fuente: (Enrique Mínguez Martínez, 2012).

ZONA PEATONAL

Alcorques:

Material drenante formado por aglomerado de resinas.

Corteza de pino y goma.

Vidrio reciclado

Casco antiguo:

Adoquín reciclado.

Zonas periféricas del municipio:

Adoquín reciclado.

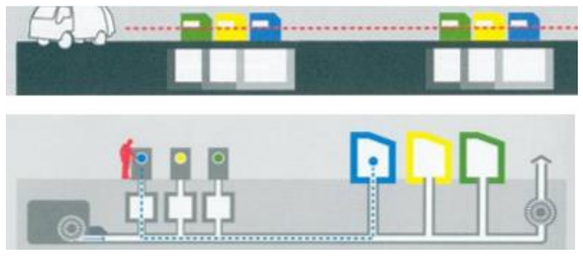
Zonas de juego deportivo:

Terrizo ecológico.

3. GESTIÓN DE RESIDUOS

Figura 24

Sistema de Reciclaje para diferentes Residuos con Buzones



Nota. Fuente: (Enrique Mínguez Martínez, 2012).

5. CONCLUSIONES

Las estrategias son el resultado a todo el análisis realizado enfocado en solucionar principalmente los problemas enfocados en los ejes rectores primordiales de movilidad y espacio público.

Nueva movilidad

- Se aumenta la calidad del espacio público.
- El sistema de aparcamientos disuasorios se aumentará el área peatonal y se disminuirá la presencia del automóvil.
- El transporte intermodal facilitará a la movilidad activa.

Nuevo Confort Público

- Corredor de sombra por líneas de arbolado continuo incrementará la superficie de sombra.
- Incrementar al 1320 % la absorción de CO2 aumentando la calidad de aire de la localidad de Pliego.
- El uso de cubiertas y fachadas verdes integrará la vegetación al tejido urbano.

Nuevo ahorro

- El drenaje sostenible junto a pavimentos permeables consigue la disminución del efecto de islas de calor.
- La aplicación de sistemas de iluminación para eliminar la energía de consumo.

Nueva construcción

- La implementación en la construcción con enfoque de “construcción verde”
- Implementación de materiales 3R (Reducir, reutilizar y reciclar)

Nuevo Espacio Urbano

- Espacios urbano flexibles con un Sistema Operativo Urbano aumenta la relación entre el espacio público virtual y físico.

(Enrique Mínguez Martínez, 2012).

Urbanismo táctico rionegro calles conscientes

Calle Consciente: un jardín de colores es un proyecto desarrollado por el Laboratorio de Ciudades del BID, con el apoyo de la Alcaldía de Rionegro y la Fundación Pintuco.

Ubicación: Rionegro – Antioquia en el Valle de San Nicolás, ubicada a unos 40 kilómetros de Medellín en Colombia.

Autores: ArquiUrbano Taller e IAA Studio, liderados por David Bermúdez, Sara Pérez y Carolina Ortiz, en colaboración con el Programa de Ciudades Sostenibles del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Laboratorio de Ciudades, el Gobierno de Rionegro mediante la Iniciativa de Ciudades Emergentes y Sostenibles (ICES) y el Programa de Fortalecimiento Fiscal y del Gasto en Inversión Pública.

Año: 2019

Figura 25

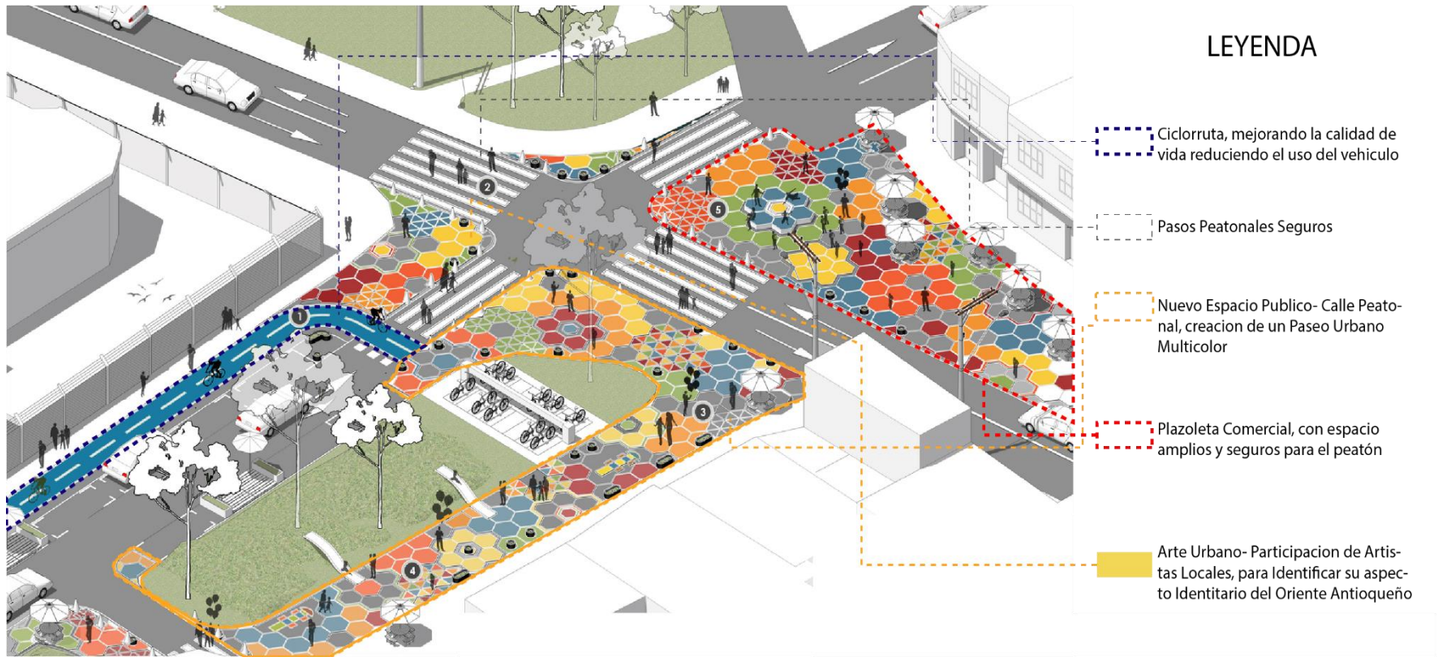
Cruce Peatonal Seguro Calles Conscientes



Nota. Fuente: (Arquiurbano Taller, IAA Studio, 2019).

Figura 26

Perspectiva del Proyecto Jardín de Colores



Nota. Fuente: (Arquiurbano Taller, IAA Studio, 2019).

Una intervención de 1260 metros cuadrados de espacio público, 400 metros lineales, 23 pasos seguros y convirtiendo en espacios de zonas 20. (velocidades máximas de 20 km/h), un proyectó de urbanismo táctico alrededor del Hospital San Juan donde se creó el eje vial conector con el centro del municipio potenciando el comercio local y la conexión con el Parque Ecológico Lago Santander (Arquiurbano Taller, IAA Studio, 2019).

CONCEPTO

Este proyecto surge de la comprensión de los imaginarios comunitarios a través de talleres creativos dentro del plan piloto, donde los ciudadanos expresan su identidad mediante el color y acciones arquitectónicas y artísticas. En este contexto, identifican en las flores un símbolo representativo del Oriente Antioqueño.

Se plantea un ejercicio geométrico basado en hexágonos, generando un modelo modular y repetitivo que forma diferentes flores multicolores en el pavimento. Esta malla multicolor organiza las acciones tácticas en la Carrera 48, creando un acceso peatonal al hospital y estableciendo un paseo urbano vibrante que conecta tiendas, cafés y farmacias. Así, el sector se transforma en un espacio urbano seguro y generoso, funcionando como una especie de sala de espera urbana del hospital (Arquiurbano Taller, IAA Studio, 2019)

FUNCIÓN

La estrategia de urbanismo táctico consiste en implementar un plan piloto que genere escenarios temporales, utilizando la calle como un laboratorio vivo de experimentación y transformación. Este enfoque permite visibilizar un problema específico y abordarlo mediante intervenciones puntuales, incorporando a la comunidad para otorgarle relevancia y fomentar la sostenibilidad a lo largo del tiempo, mejorando así la calidad de vida en su contexto. Estas acciones son temporales y no deben considerarse como obras definitivas, ya que sirven como estrategias para evaluar resultados a corto plazo y generar transformaciones duraderas a largo plazo.

OBJETIVOS

1. Mejoramientos de asfalto previa ejecución.

2. Diseño geométrico de vías en función del modelo de ciudad que prioriza a los peatones y la movilidad activa y sostenible.

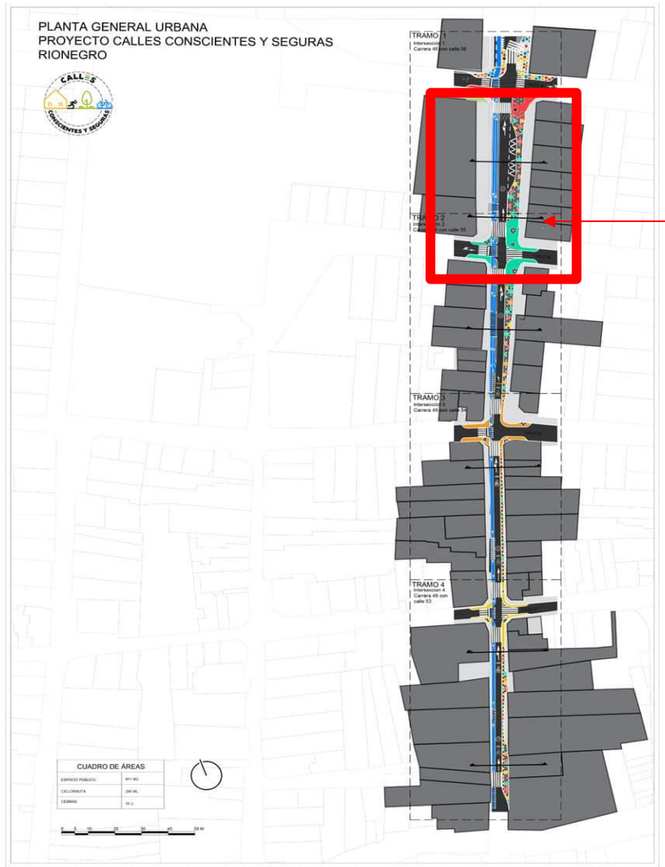
3. Diseño urbano arquitectónico modular y eficiente en moldes de madera (MDF)

4. Replanteos y demarcación de señalética: pasos cebras, demarcación de viarios con participación ciudadana.
5. Participación del Gobierno local, Secretaría de Planeación, de Movilidad, de Cultura ciudadana, Desarrollo Territorial y conjuntamente con el sector privado y ciudadana de más de 3500 ciudadanos.
6. Campaña de cultura ciudadana para el buen uso del espacio público.

(Arquiurbano Taller, IAA Studio, 2019).

Figura 27

Planta General Calles Conscientes y Seguras

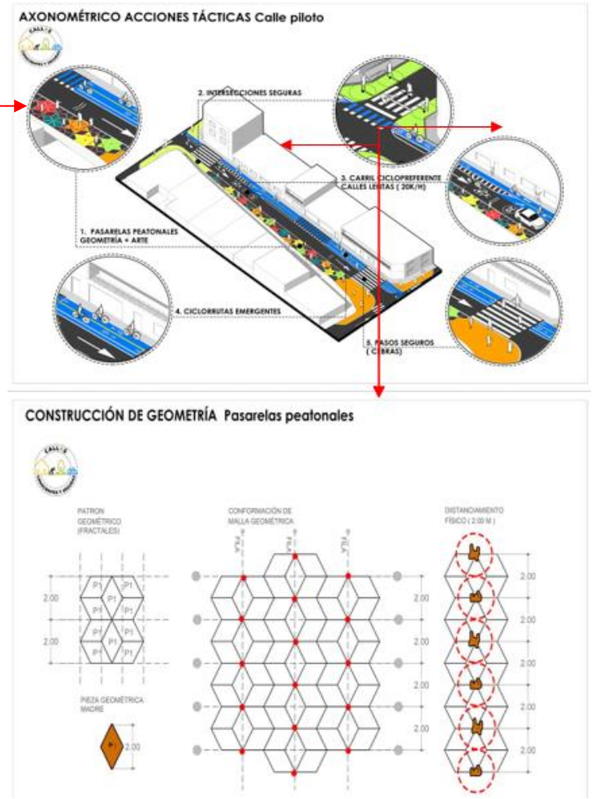


Nota. Fuente: (Arquiurbano Taller, IAA Studio, 2019).

Analizando el proyecto podemos visualizar claramente que es un proyecto de recuperación urbana, puesto que se hace limpieza de las vías en la que se interviene con el fin de dar un uso netamente peatonal con inclusión social y franjas de circulación dedicadas a diferentes actividades que el ser humano realiza como caminar, desplazarse en bicicleta y son modos seguros puesto que el automóvil transita con velocidades reducidas respetando la Caminabilidad de los ciudadanos que a diario transitan el lugar.

Figura 28

Axonometría Acciones Tácticas Calle Piloto, Composición Geométrica Pasarelas Peatonales



Nota. Fuente: (Arquiurbano Taller, IAA Studio, 2019).

Se ha empleado un patrón geométrico como módulo de diseño con la finalidad de hacer una malla que determine un espacio adecuado de distanciamiento para que así los peatones tengan un espacio seguro y cómodo al momento de circular por la vía, puesto que esta propuesta de diseño busca invitar a que los conductores de transportes públicos comprendan la importancia de conservar la distancia ante el ciclista y los peatones; puesto que el urbanismo táctico va más allá de la pintura, es la transformación de la cultura.

ACCIONES TÁCTICAS

La estrategia de esta intervención se da por medio de acciones a corto plazo, acotadas, colaborativas, participativas, pedagógicas y de bajo costo, cambios a largo plazo en el espacio público, para mejorar la seguridad vial y la transformación de espacios críticos en espacios seguros y vitales para los ciudadanos. Estas acciones permiten proyectar mejores alternativas en un proceso de consolidación futuro a partir de los resultados finales e indicadores del piloto.

1. Generación de un nuevo espacio público, de calle destinada a parqueaderos a 100% peatonal, paseo multicolor conectando tiendas, cafés y farmacias, creando un espacio seguro y generoso para el peatón.
2. Cruce peatonal seguro, pensado en la jerarquía de la pirámide de movilidad, reduciendo las bocacalles priorizando al peatón y los ciclistas.
3. Nueva ciclorruta con nuevo trazado de color azul diseñada bajo todos los estándares de calidad y seguridad.
4. Celdas incluyentes para peatones y parqueaderos.
5. Paradero inteligente, un espacio de calidad para la espera del transporte público.
6. Arte urbano, con la participación de artistas locales generaron obras convirtiendo el lugar en un referente municipal.
7. Plazoleta de comercio, donde fue un parqueadero hoy una plazoleta que privilegia el espacio comercial.
8. Bahía de transporte público, generada como un andén amplio que sirva como zona de cargue y descargue.

(Arquiurbano Taller, IAA Studio, 2019

Figura 29

Acciones Tácticas Intervención Calle 48 Rionegro/Antioquia



Figura 30

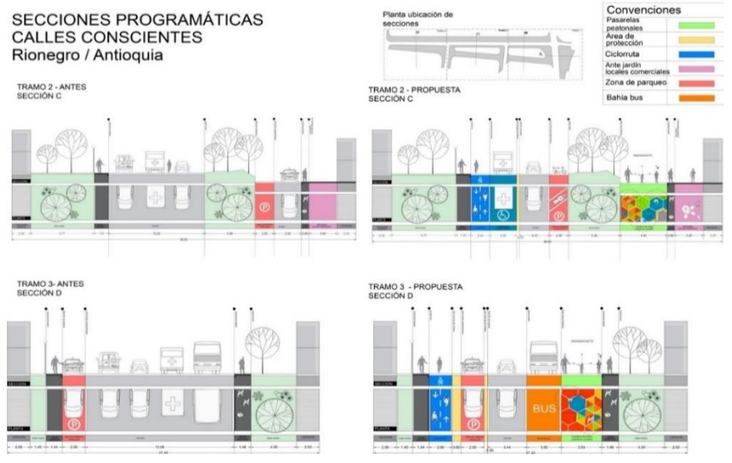
Antes y Después Calle 48 Rionegro/Antioquia



Nota. Fuente: (Arquiurbano Taller, IAA Studio, 2019).

Figura 31

Secciones Programáticas, Rionegro/Antioquia



Nota. Fuente: (Arquiurbano Taller, IAA Studio, 2019).

REFERENTE ARQUITECTÓNICO DE REHABILITACIÓN

MUSEO INTERACTIVO MUNICIPAL HISTORIA LOCAL Y REGIONAL

INTERVENCIÓN EN LOS EX TALLERES DEL FF.CC. LAS FLORES.

Este referente es un proyecto de Final de Carrera previo a la obtención del Título de Arquitecto de la Universidad de la Plata Argentina.

Ubicación: En el interior de la Provincia de Buenos Aires. **Autores:** Emilia Orlando.

CONCEPTO

Construir en la ciudad implica responsabilizarse del paisaje urbano, encontrar vacíos en nuestras ciudades y cuando los tenemos, no solo debemos conservarlos, sino ponerlos en valor y agregarle posibilidades de uso creando un paisaje nuevo en conexión con la ciudad y sus necesidades (Orlando, 2020).

OBJETIVO

Recuperación y la potenciación de los recursos ambientales, recreativos y patrimoniales del sector, generando una nueva centralidad para el área urbana y periurbana para la optimización del espacio público y el desarrollo de actividades.

La proyección de un corredor como espacio verde público que dentro de un Plan Maestro los Talleres del Ferrocarril Las Flores, sean un ancla o epicentro de actividades.

Figura 32

Exterior del Museo Interactivo Municipal, Perspectivas



PLAN MAESTRO – CORREDOR COMO ESPACIO VERDE PÚBLICO

Los elementos estructurantes principales de este Plan Masa que se reflejan en este proyecto son:

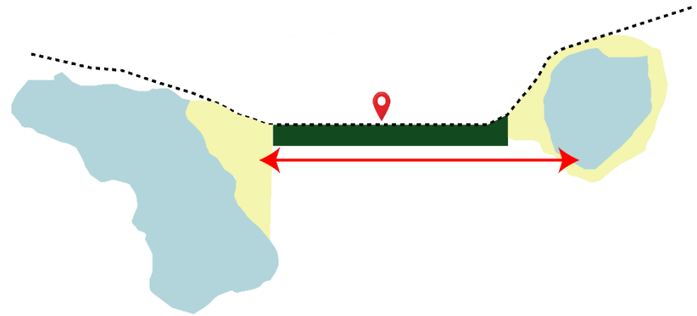
1. Creación de un parque lineal conector de áreas recreativas.
2. Intervención en los Talleres del Ferrocarril y su entorno inmediato como espacio verde público.
3. Consolidación de áreas residenciales (Orlando, 2020).

Nota. Fuente: (Orlando, 2020).

DIRECCION PROYECTUAL ESCALA URBANA

Figura 33

Intervención Unión de las Laguna del Difunto Manuel y Laguna Blanca

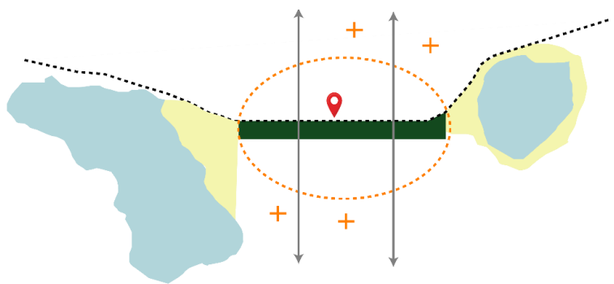


Nota. Fuente: (Orlando, 2020).

El proyecto Urbano para el complejo ferroviario parte de un plan maestro de unir ambas lagunas a través de un corredor con diversas dinámicas para construir y renovar la infraestructura e imagen urbana de este sector de la ciudad (Orlando, 2020).

Figura 34

Intervención Ruptura de la Fragmentación Urbana del Sector

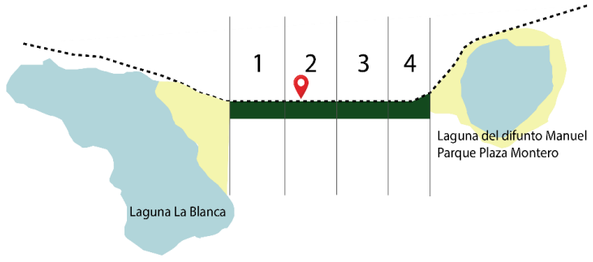


Nota. Fuente: (Orlando, 2020).

- Este proyecto busca contribuir al crecimiento y transformación del sector, con un balance entre desarrollo económico y social entre la preservación del patrimonio y potencialización de las condiciones dadas, para romper con la fragmentación del sector (Orlando, 2020).

Figura 35

Intervención Generada por Cuadrante Tipo Conformando Un Corredor de Actividades



Nota. Fuente: (Orlando, 2020).

Tabla 17

Criterios para definir un buen Espacio Público en el Proyecto Urbano

ACCESOS Y CONEXIONES	CONFORT E IMAGEN	USOS Y ACTIVIDADES	SOCIABILIDAD
- Fácil de alcanzar y atravesar. - Accesible para todos. - Visible de lejos como de cerca. - Apertura Av. Avellaneda. - Creación de circuitos peatonales. - Redireccionamiento de calle Pellegrini. - Edificio Faro.	- Seguridad. - Limpieza. - Disponibilidad de lugares para sentarse. - Diseño del paisaje.	- Más actividades dará más participación y concurrencia. - Equilibrio entre hombre y mujeres; ancianos, adultos y niños. - El espacio se usará todo el día. - Programa.	- Con el éxito espacial y programático. - Más sentido del lugar. - Mas apego a la comunidad. - Un lugar que fomenta las actividades.

Nota. Fuente: (Orlando, 2020).

Se dividirá en sector en 4 cuadrantes, se intervendrá el 2 cuadrante generando un cuadrante tipo, para tomarse de este las directrices para la construcción del resto y conformar así un corredor, con diferentes dinámicas de recorrido, instancias culturales, deportivas y de ocio (Orlando, 2020).

Al hablar de romper con la fragmentación, lo que este proyecto busca es conseguir la unión de las lagunas como piezas naturales mediante una propuesta de acciones que busquen la inclusión social y económica del sector, a través de la recuperación de un espacio patrimonialmente consolidado con nuevas funciones que potencialicen el sector mediante un corredor verde que genere espacios de recorridos y diferentes actividades que rehabiliten el patrimonio de los talleres ferroviarios existentes (Orlando, 2020).

Figura 36

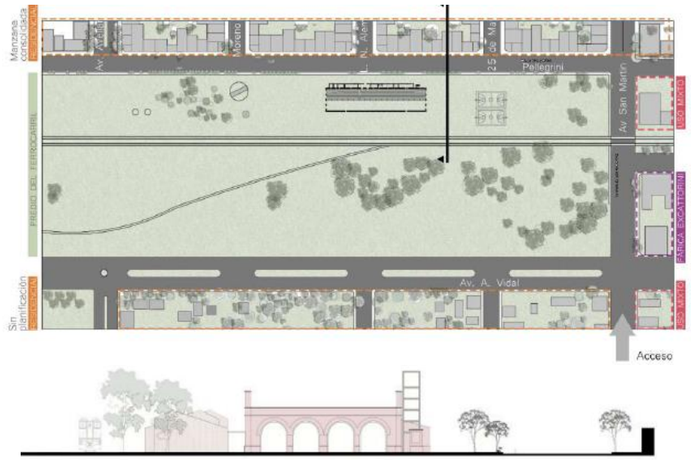
Vista 3d del Proyecto



Nota. Fuente: (Orlando, 2020).

Figura 37

Acciones del Corredor como Espacio Verde Publico



Nota. Fuente: (Orlando, 2020).

- Mejora del tránsito y el recorrido de la actividad peatonal.
- Ganancia de espacio verde público, recuperación del Patrimonio.
- Aumento de negocios, incrementa el valor de la propiedad.
- Diversidad - Integración - Identidad.

Nota. Fuente: (Orlando, 2020).

INTERVENCIÓN DE LOS TALLERES DEL FF.CC. Y SU ENTORNO COMO ESPACIO VERDE PUBLICO

OBJETIVOS

Recuperar, potenciar recursos ambientales, recreativos y patrimoniales del sector.

CREACIÓN PARQUE LINEAL CONECTOR Y ARTICULADOR DE AREAS RECREATIVAS

Se considera que los Talleres del Ferrocarril es una prexistencia que se encuentra ubicada sobre la calle Pellegrini y Alem a 150 m de la avenida principal y acceso, pero también se estima como una oportunidad para la producción de espacios verdes recreativos deportivos y de ocio, con la mejora de los sistemas de movimiento para transformar la ciudad y la calidad de vida de sus habitantes teniendo en cuenta la historia del sector.

Figura 38

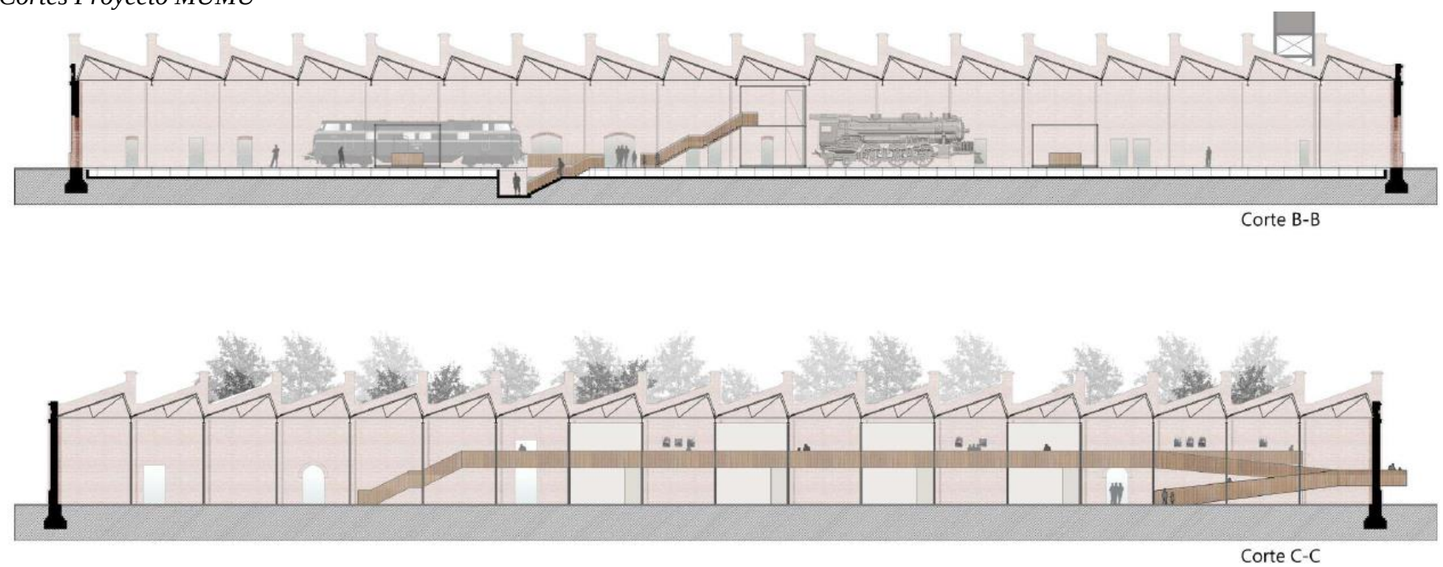
Estado Actual y Modelo Urbano Proyectado, Vista de Secciones y Accesibilidad



Nota. Fuente: (Orlando, 2020).

Figura 39

Cortes Proyecto MUMU



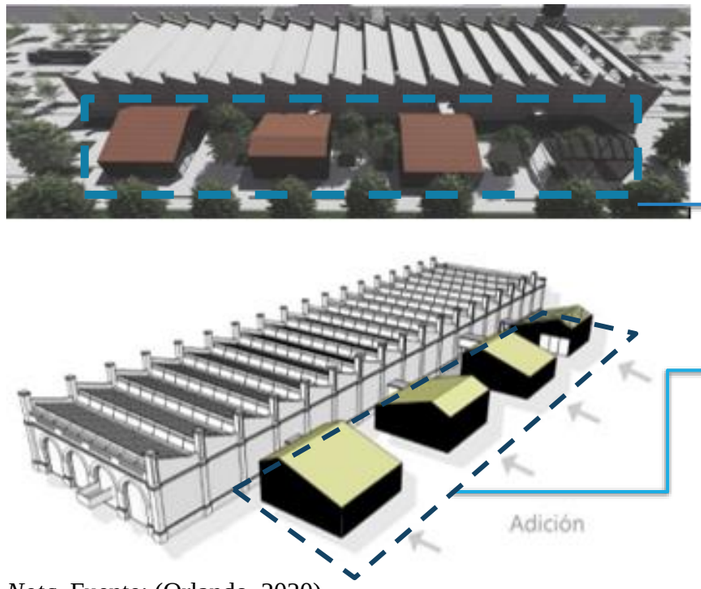
Nota. Fuente: (Orlando, 2020).

PROYECTO ARQUITECTÓNICO

Se realiza la rehabilitación integral y la puesta en valor de todos los elementos arquitectónicos sin modificar su aspecto original, bajo parámetros y criterios de: Conservación, restauración.

Figura 40

Propuesta de Adición de Cajas Adosadas a los Ex Talleres Las Flores



Nota. Fuente: (Orlando, 2020)

Las cajas que evocan el concepto de la caja como contenedor que se disponen en el exterior como nuevos volúmenes que se adosan al edifico prexistente y no compiten. Tomando aspectos formales que el edificio presenta para llevarlos a su estado original:

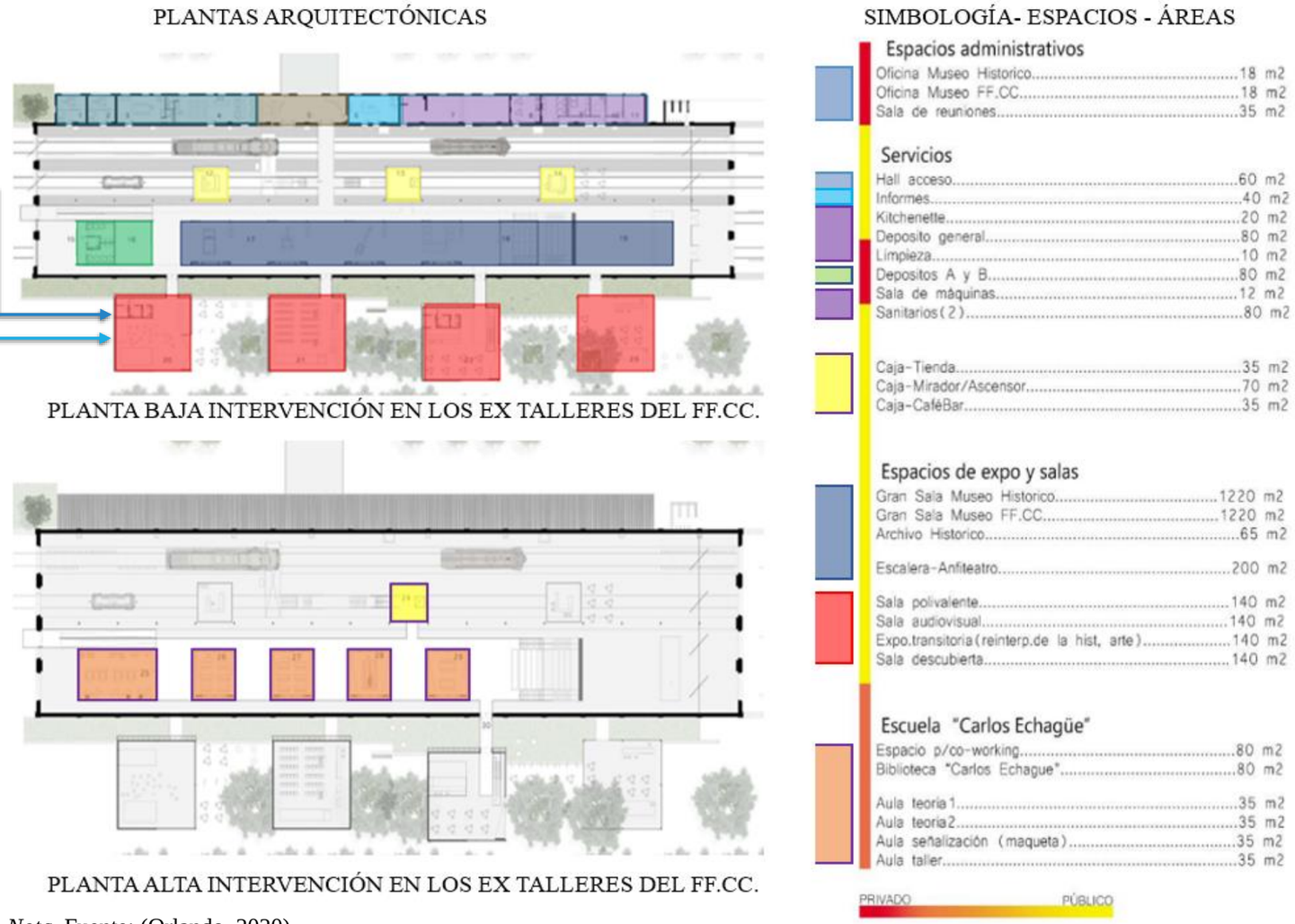
- Materialidad
- Color
- Altura
- Componentes formales

ANALISIS PROGRAMATICO

Función: La propuesta arquitectónica se engloba en el Proyecto MuMu (Museo Interactivo Municipal Historia Local- Regional /Intervención en los Ex Talleres del FF.CC. Las Flores.

Figura 41

Análisis Planta Baja Intervención en los Ex Talleres del FF.CC.



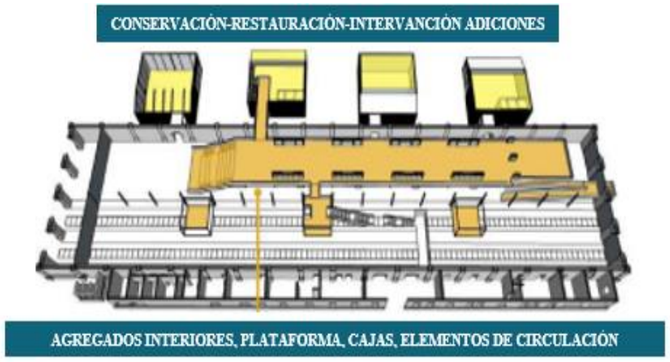
Nota. Fuente: (Orlando, 2020)

Análisis arquitectónico

La intervención procura eliminar barrearas arquitectónicas y promover la adaptación y creación de espacios de accesibilidad universal. Los principios básicos: igualdad de uso, flexibilidad, comprensión intuitiva, tolerancia a errores, fácil comunicación, adecuación de las dimensiones, eficacia en el esfuerzo en cuanto a la accesibilidad.

Figura 42

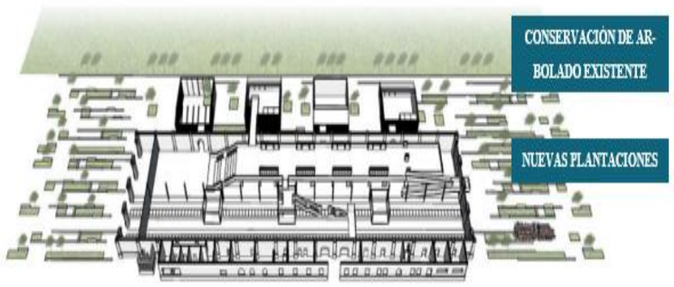
Conexión, Preexistencia con Volúmenes Adosados



Nota. Fuente: (Orlando, 2020).

Figura 43

Aproximación al Edifico

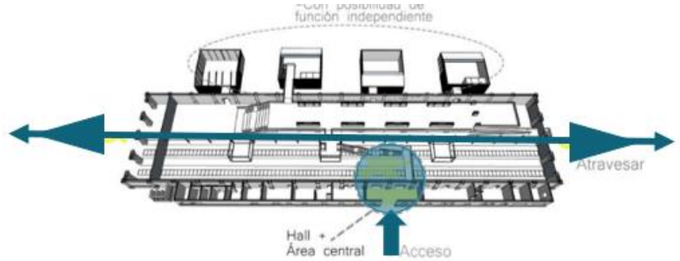


Nota. Fuente: (Orlando, 2020).

ACCESOS

Figura 44

Análisis de Accesos

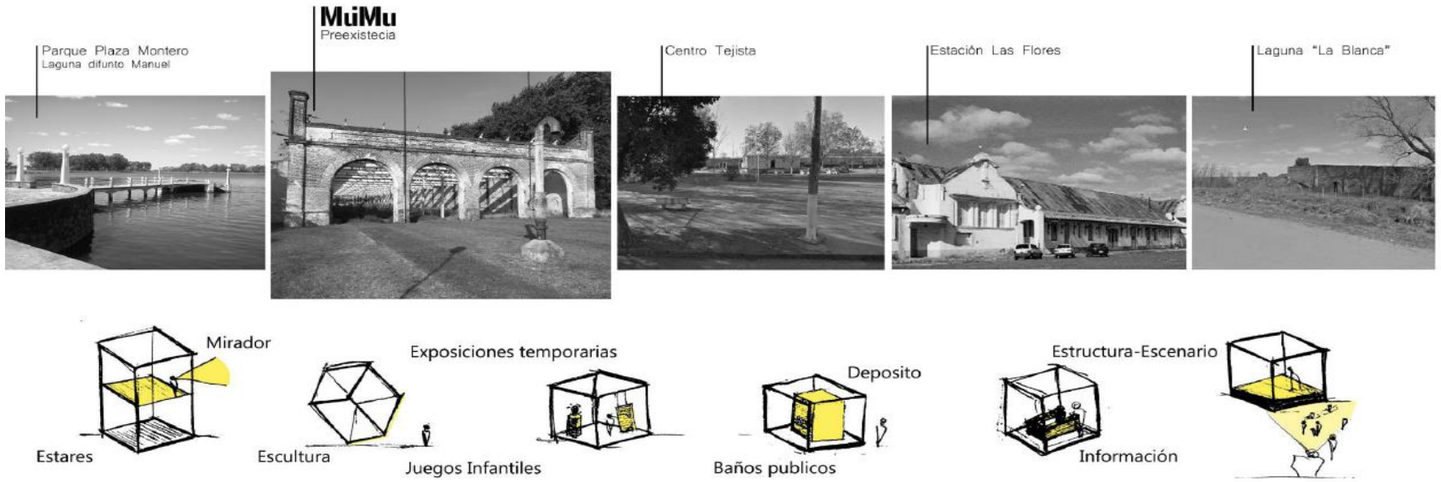


Nota. Fuente: (Orlando, 2020).

Los accesos están estrechamente relacionados con el exterior de la edificación puesto que el concepto es manejar una circulación que atraviese los Talleres visual y físicamente; al igual que su circulación interior (ver fig. 59), es la de integrar los nuevos elementos que se adhieren mediante gradas, ascensor y rampa creando un paseo visual de relación entre peatón y programa funcional

Figura 45

Corredor como espacio Publico

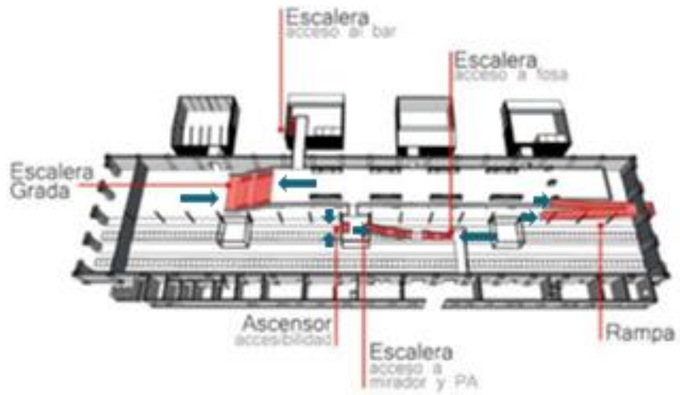


Nota. Fuente: (Orlando, 2020).

SISTEMA DE CIRCULACIÓN

Figura 46

Análisis del Sistema de Circulación Vertical Interior en los Talleres



Nota. Fuente: (Orlando, 2020)

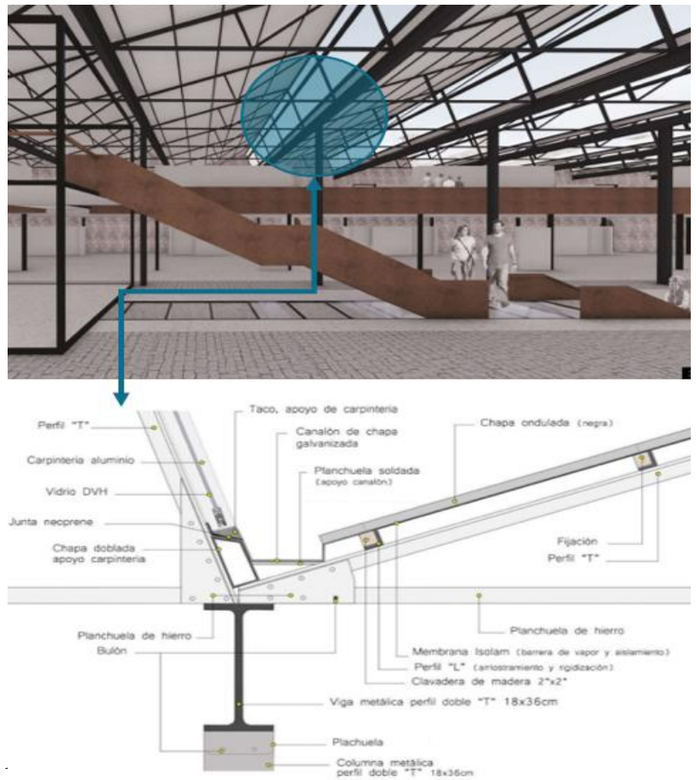
ANÁLISIS TECNOLÓGICO

En la preexistencia de los Talleres del Ferrocarril Las Flores se elige disponer de cajas murarías de ladrillo común.

La estructura de techo está compuesta por una cubierta de chapa ondulada y vidrio, sistema de cabreadas metálicas configurada por perfiles dobles metálicos doble T de 18 x 36 cm. conectadas a perfiles T. y columnas metálicas. Se complementa el sistema con vidrio DVH con carpintería de aluminio en perfiles T.

Figura 47

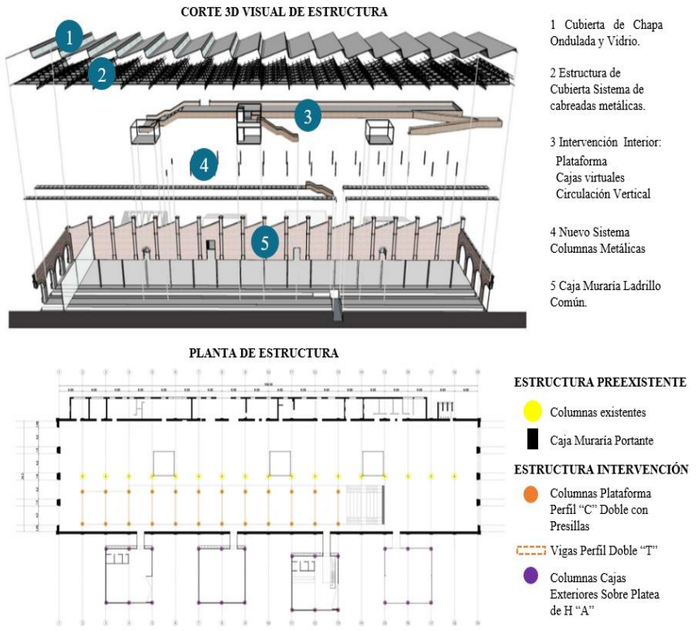
Detalle de Cubierta, Perspectiva 3d y Materialidad



Nota. Fuente: (Orlando, 2020).

Figura 48

Visualización del Despiece Estructural en Corte 3d y Planta



Nota. Fuente: (Orlando, 2020).

La tecnología constructiva como estrategias medioambientales, ha utilizado materiales que se han adaptado a la originalidad y estructura del edificio y a las necesidades presentadas en el nuevo programa como es la iluminación cenital indirecta y la ventilación natural como modo estratégico pasivo de lo que actualmente existe (Orlando, 2020)..

En cuanto a la tecnología constructiva activa y lo nuevo se propone una energía solar fotovoltaica con un sistema hibrido conectado a la red eléctrica que cuente con un banco de baterías que puedan usarse como reserva en caso de cortes de luz. La elegida es la AC Coupled donde se usa un inversor para inyectar a la red y otro para la batería.

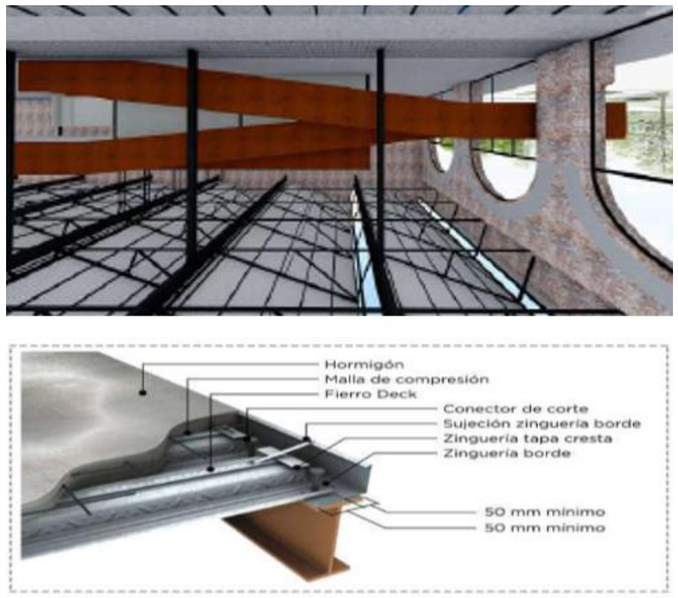
El sistema de captación de aguas lluvias consiste en recolectar el agua que precipita de manera natural, someterla a un proceso de filtración para eliminar impurezas y, posteriormente, transportarla a un depósito de almacenamiento desde donde pueda ser distribuida según su uso (Orlando, 2020).

INTERVENCIÓN INTERIOR MATERIALIDAD

Se proyecta una plataforma de sistema constructivo en seco y de modulares por columnas compuestas por dos perfiles C unidos, vigas doble T y una losa de Steel Deck; una chapa nervada que recibe a la plataforma de recubierto de hormigón.

Figura 49

Detalle Constructivo de Plataforma Interna



Nota. Fuente: (Orlando, 2020).

INTERVENCIÓN EXTERIOR MATERIALIDAD

Los volúmenes o cajas programáticas siguen el modulado estructural de la edificación preexistente en 6 metros en el eje de las abscisas así su relación sigue la pauta de la disposición de la planta estructural.

Figura 50

Aulas, Caja Programática Adosada

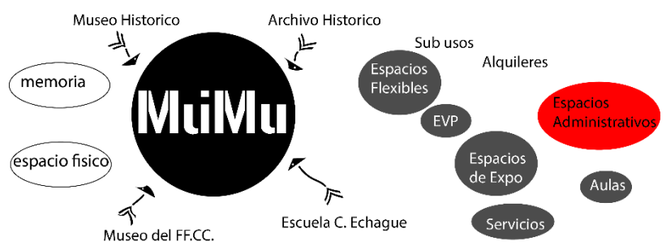


Nota. Fuente: (Orlando, 2020).

El sistema constructivo es en acero, prefabricados de acero, la estructura principal son tubos cuadrados de 15 cm con espesos de 1,25 cm.

Figura 51

Diagrama de Relación Programática



Nota. Fuente: (Orlando, 2020).

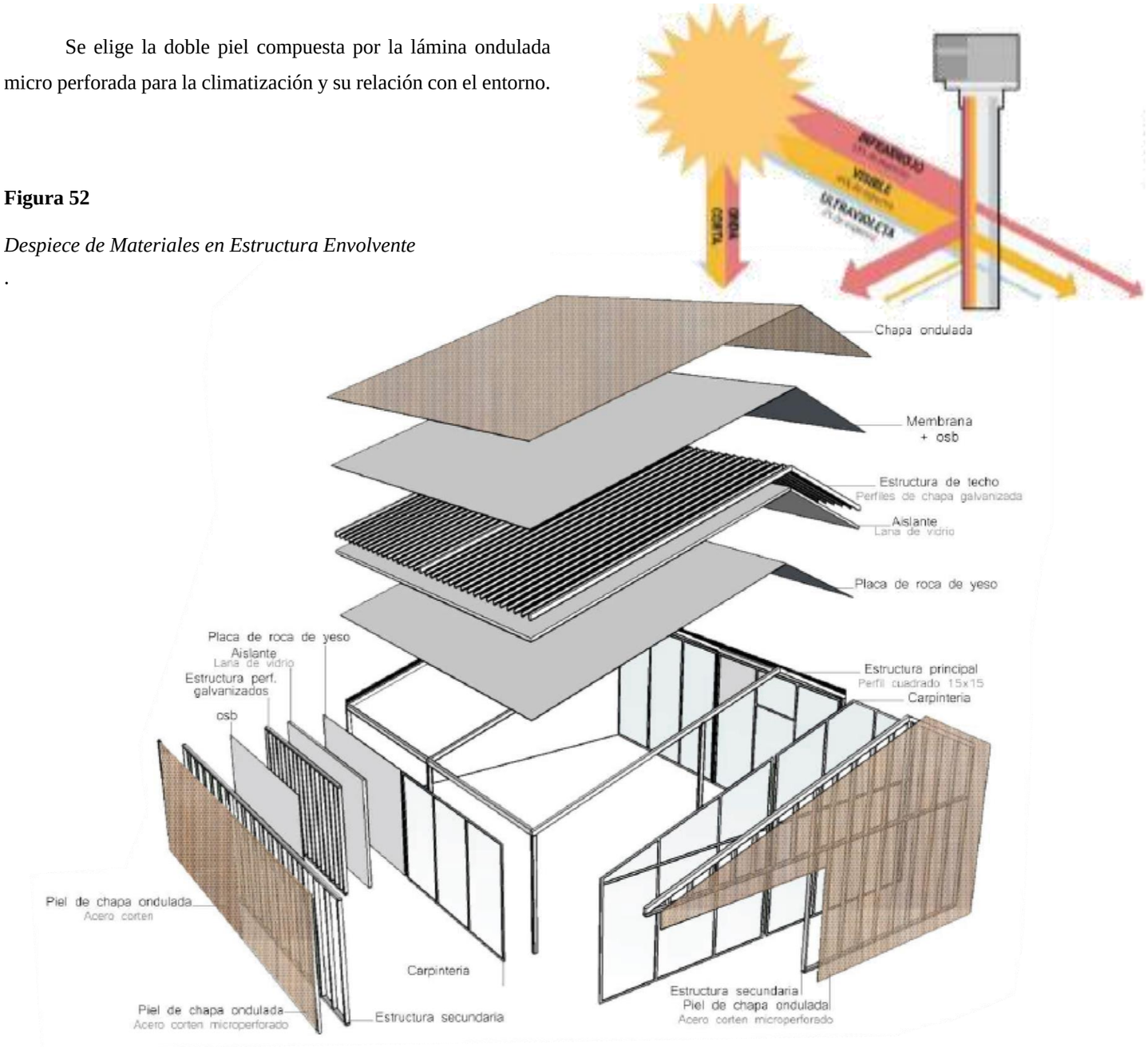
DETALLE DE ENVOLVENTE Y MATERIALIDAD

Se elige la doble piel compuesta por la lámina ondulada micro perforada para la climatización y su relación con el entorno.

Figura 52

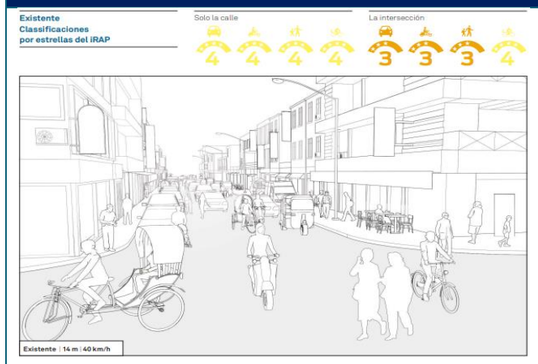
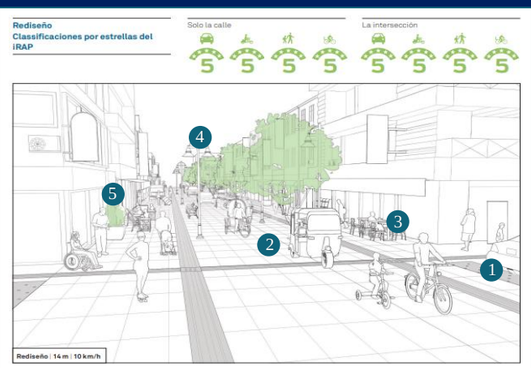
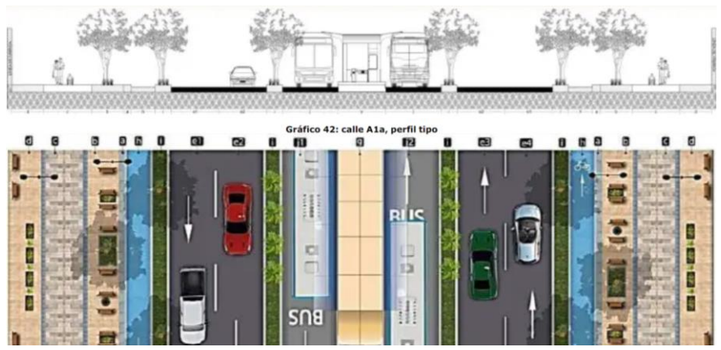
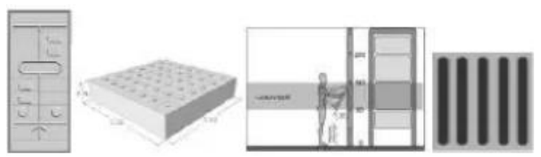
Despiece de Materiales en Estructura Envolvente

.



Nota. Fuente: (Orlando, 2020)

2.3.1 Análisis de requerimientos espaciales

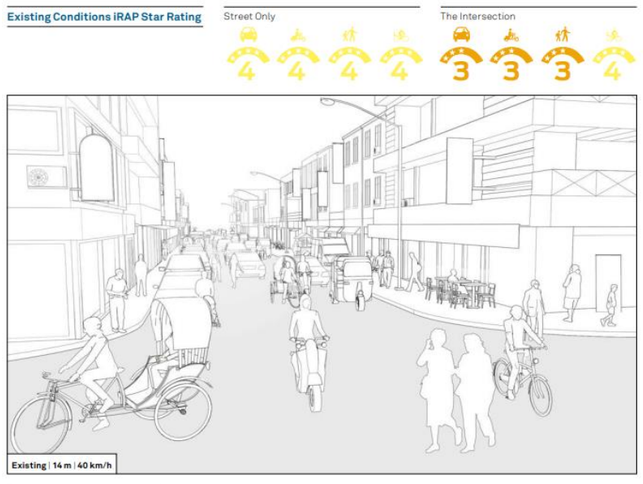
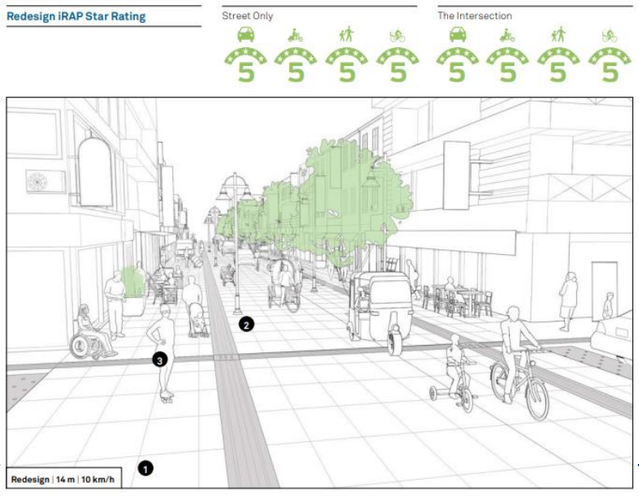
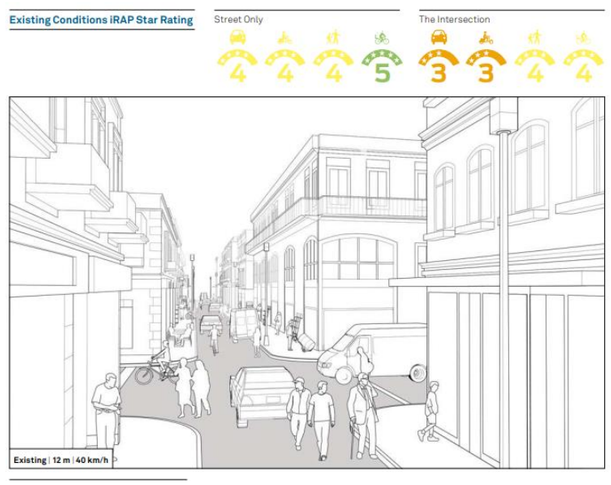
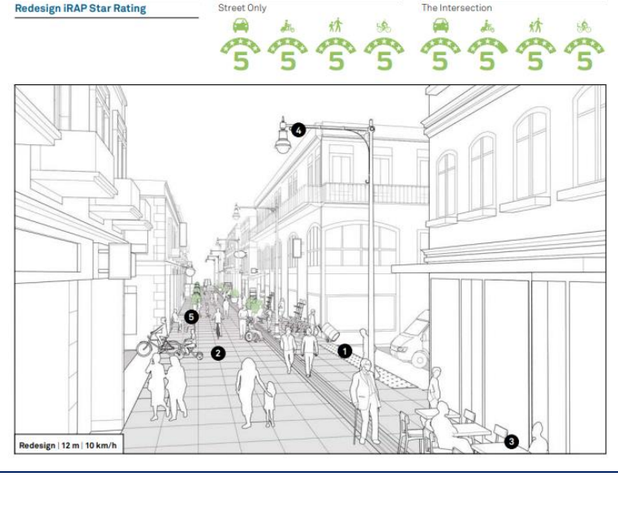
<table>
<tr><td colspan="2">GUÍAS DE DISEÑO DE NACTO-GDCI
Calles Comerciales Compartidas 14m.</td><td colspan="2">GUÍAS DE DISEÑO DE CALLE ARTERIAL O AVENIDA
Ancho de calle de 43,80 m mínimo.</td></tr>
<tr><td>
</td><td>
</td><td>
</td><td>La calle cuenta con cuatro carriles de circulación, dos por cada sentido, separados por un refugio peatonal. Además, dispone de dos carriles exclusivos para BRT, divididos por un parterre central, y un carril bici separado por un refugio peatonal a cada lado.</td></tr>
<tr><td>Condiciones Existentes</td><td>Estrategias Actuantes Para el Rediseño</td><td colspan="2">ACCESIBILIDAD UNIVERSAL
Señal táctil para Personas con Discapacidad Visual</td></tr>
<tr><td>Las calles compartidas son comunes en las ciudades históricas, donde los derechos de vía son limitados. En estos espacios, automóviles, motocicletas, bicicletas y vehículos de carga pueden circular por uno o dos carriles. Debido a la restricción de espacio, las aceras suelen ser estrechas y, a veces, inaccesibles, con elementos como paneles de servicios públicos y postes de iluminación que obstaculizan el tránsito peatonal.</td><td>Deberán dar prioridad a los usuarios vulnerables, manteniendo las franjas de circulación peatonal, cumpliendo los lineamientos y normas locales.
1. Instalar franjas de advertencia táctiles, deben cubrir el cruce completo de intersección.
2. Franja despejada para circulación de vehículos para suministro de mercaderías con área designada para movilidad vehicular.
3. Utilizar mobiliario urbano.
4. Alumbrar las calles, creando un ambiente seguro y atractivo.
5. Utilizar macetas móviles, para evaluar el impacto potencial ante el tráfico vehicular.</td><td>En primer lugar, se debe considerar un diseño de acera que garantice una franja de circulación libre de obstáculos que puedan provocar tropiezos. Para facilitar la movilidad autónoma de peatones con discapacidad visual, se incorporan señales táctiles horizontales y verticales.

Entre los elementos recomendados se incluyen: señalización vertical en Braille de advertencia, adoquines texturizados, e información con lectura táctil en Braille y señales con ranuras longitudinales.</td><td>Según la Norma INEM 2 245 (INEM, 2015), sobre accesibilidad al medio físico en edificios y rampas fijas, se establecen los siguientes límites de pendiente:
Hasta 10 metros: máximo 8%
Hasta 3 metros: máximo 12%

</td></tr>
</table>

Tabla 18

Guía de Diseño Vial Urbano (NACTO-GDCI)

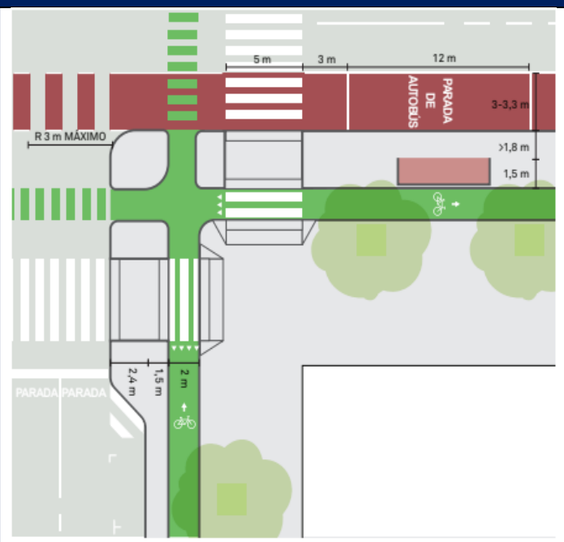
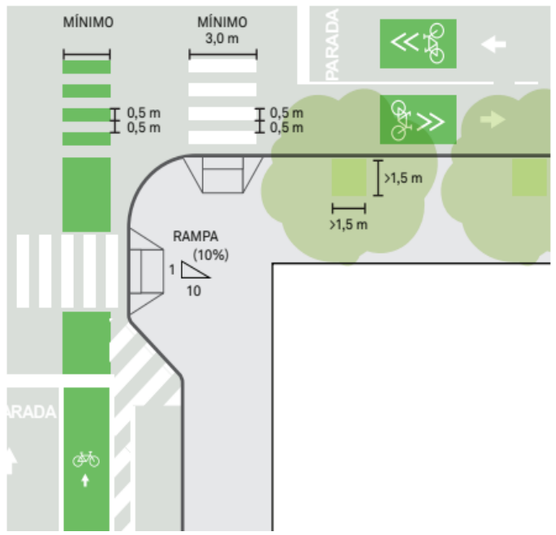
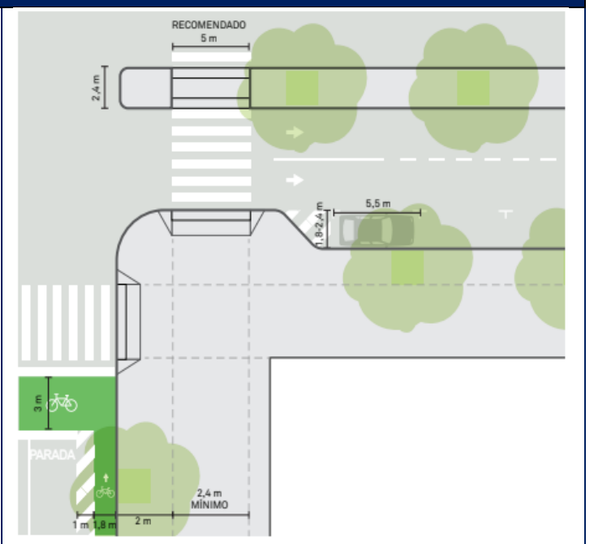
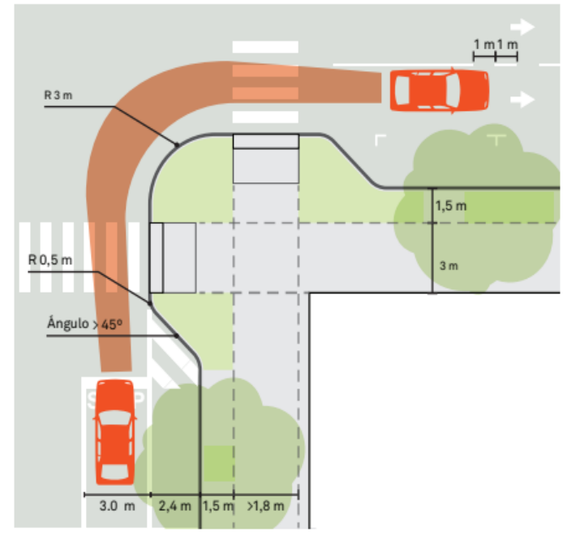
Nota. Fuente: (NACTO-GDCI, 2015), (Hurtado Vásquez, 2016), Elaboración Propia, 2025.

Guias de Diseño de NACTO-GDCI – Calles Comerciales 14 m.		
Condiciones Existentes. Las calles compartidas son típicas de las ciudades históricas, donde los derechos de vía son limitados. En estos espacios, automóviles, motocicletas, bicicletas y vehículos de carga pueden circular por uno o dos carriles. Debido a la restricción de espacio, las aceras suelen ser estrechas y a menudo inaccesibles, con paneles de control de servicios públicos y postes de iluminación que dificultan la circulación peatonal. **Estrategias Actual para el Rediseño** Deberán dar prioridad a los usuarios vulnerables, manteniendo las franjas de circulación peatonal, cumpliendo los lineamientos y normas locales. 1. Instalar franjas táctiles de advertencia que cubran por completo los cruces de intersección. 2. Franja despejada para circulación de vehículos para suministro de mercaderías con área designada para movilidad vehicular. 3. Utilizar mobiliario urbano. 4. Alumbrar las calles, creando un ambiente seguro y atractivo. 5. Utilizar macetas móviles, para evaluar el impacto potencial ante el tráfico vehicular.	 	 

Nota. Fuente: (NACTO-GDCI, 2015), (Hurtado Vásquez, 2016), Elaboración Propia, 2025.

Tabla 19

Dimensionamiento en Intersecciones y partes que conforman la Acera de acuerdo al Manual de NACTO

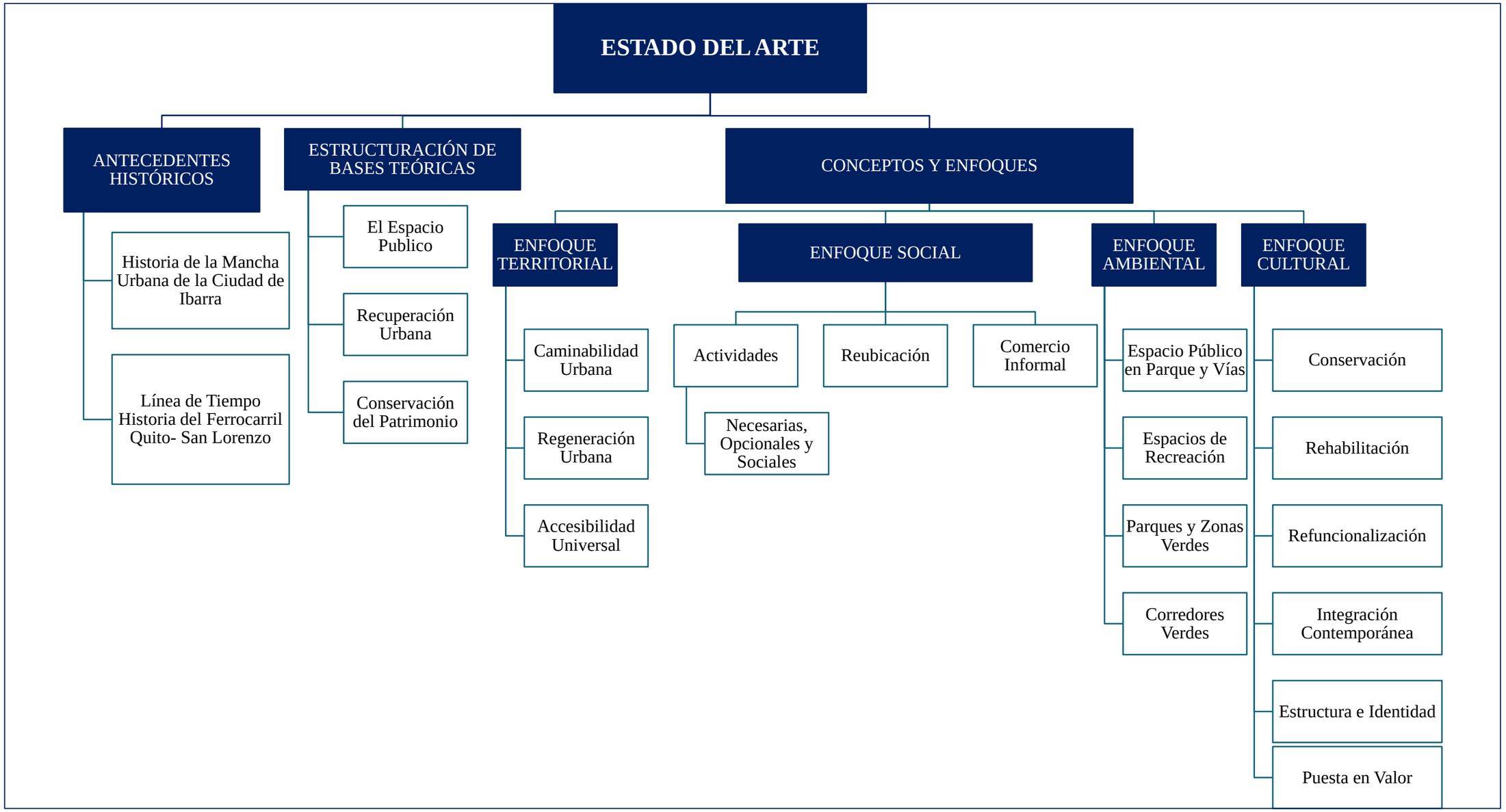
SUPUESTOS PARA EL DIMENSIONAMIENTO DE INTERSECCIONES			
Los siguientes diagramas representan algunos rangos de dimensión, secciones básicas, distancias, pendientes y radios de giro, que corresponden al diseño de las tablas citadas anteriormente para las personas, calles e intersecciones, Se expone las partes esenciales a tomar en cuenta en la propuesta de rediseño de calles. **Radios de esquina,** Se recomienda minimizar los radios de las esquinas para reducir la velocidad de los vehículos al girar, crear intersecciones más compactas y asegurar espacios seguros y agradables para los peatones. **Infraestructura Verde, i**ncorporar estrategias de infraestructura verde en zonas de mobiliario urbano, en extensiones de acera o en separadores, contribuyendo a mejorar la estética. **Rampas de acceso:** Deben ubicarse en cada cruce a 90° de la franja de circulación y no superar una pendiente de 1:10, garantizando accesibilidad universal. **Extensiones de acera**: Permiten acortar las distancias de cruce, mejorar la visibilidad y proporcionar espacio de espera para peatones, paradas de transporte público, comerciantes o franjas verdes.	 	**Paradas y paraderos de transporte publico,** mantener franjas de circulación peatonal accesibles aceras. El espacio entre parada y borde Abordaje accesible al transporte público: Las aceras deben permitir un acceso cómodo a paradas e intersecciones, las cuales deben estar separadas por un espacio mínimo de 3 m. **Intersecciones con protección para ciclistas:** Se debe proporcionar una separación física para los ciclistas en las intersecciones y demarcar las zonas de conflicto para los conductores. **Cajas para ciclistas:** Ubicadas frente al tráfico detenido en semáforos, con línea de pase adelantada, asegurando visibilidad. **Aceras:** Deben ser continuas y libres de obstáculos, con un ancho mínimo de 1,80 m. **Cruces peatonales:** Deben estar alineados con las franjas de circulación peatonal y claramente señalizados para indicar lugares de cruce seguros. **Islas de refugio peatonales:** Deben tener la misma amplitud que los cruces señalizados y una profundidad de 2,4 m, permitiendo a las personas esperar de manera segura.	 

Nota. Fuente: (NACTO-GDCI, 2015), Elaboración Propia, 2025.

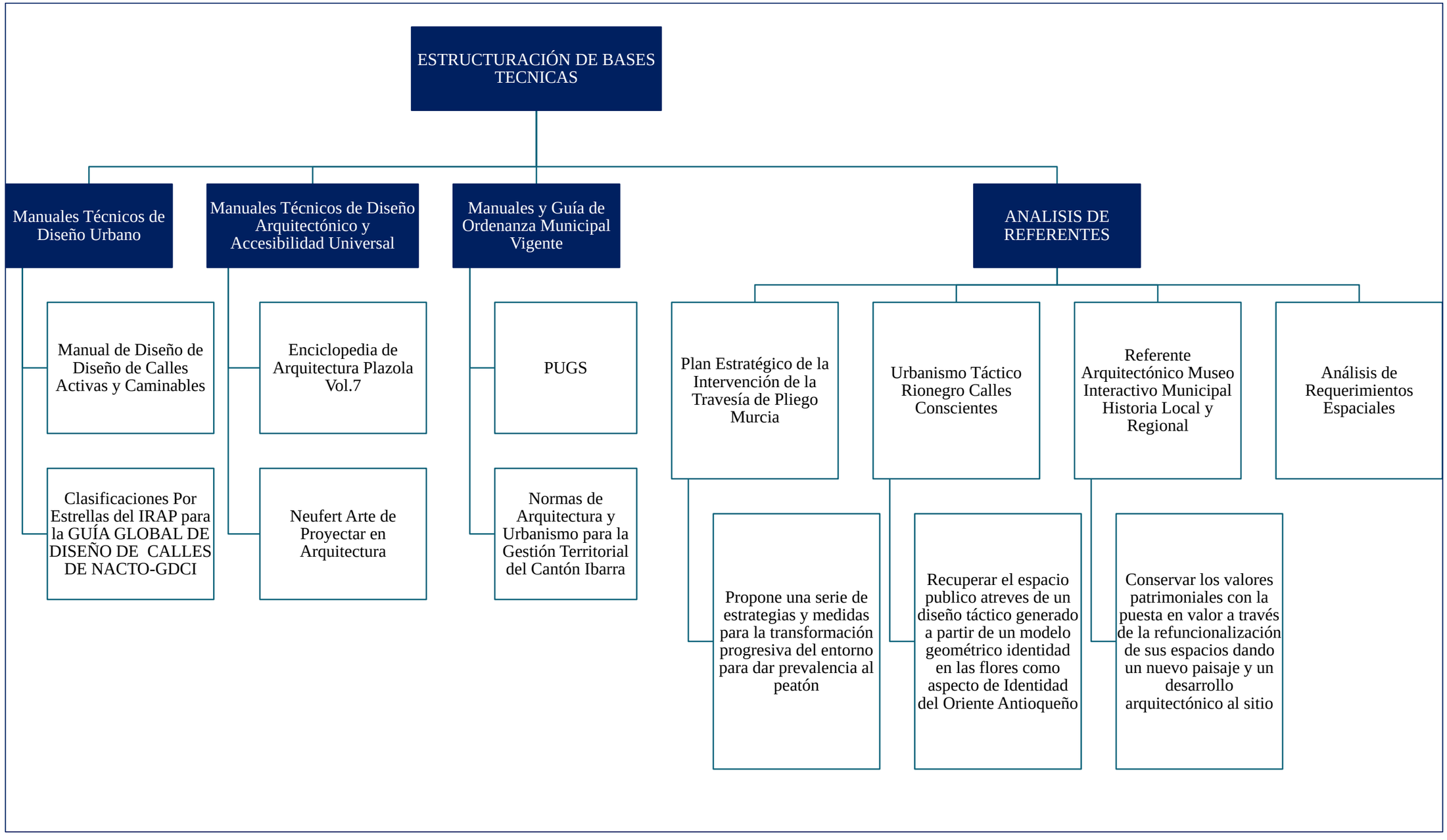
2.4 Síntesis del capitulo

Tabla 20

Síntesis del Capítulo 2 Estado del Arte



- MARCO NORMATIVO
  - INTERNACIONAL
    - Los 17 ODS (OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE), LA AGENDA URBANA
    - La Carta de Cracovia
    - La Carta de Riga
    - La Carta de Nizhy Tagil
    - Los Principios de Dublin
  - NACIONAL
    - Las Normas de Quito
    - La Constitución de la Republica del Ecuador 2008
      - Derecho al Espacio Público y Patrimonio Cultural
      - Se crea La Empresa Ferrocarriles del Ecuador, Empresa Publica FEEP
      - Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial
    - Plan Creación de Oportunidades 2021-2025
    - MOVILDELNOR- Derechos y Obligaciones del Peatón
  - LOCAL
    - Ordenanza que Regula La Preservación, Mantenimiento y Difusión del Patrimonio Cultural del Cantón Ibarra
      - Usos y Ocupación y Edificabilidad del Suelo en Áreas Patrimoniales
      - Espacio Publico en las Áreas Patrimoniales
      - Tipos de Intervención
      - Normas para la Rehabilitación en Bienes Inmuebles Patrimoniales
      - Intervenciones Permitidas
      - Intervenciones Prohibidas



Nota. Fuente: Elaboración Propia, 2025.

3

3 CAPÍTULO

MATERIALES Y METODOS

3.1 Definición del enfoque

Metodología de la investigación

El presente documento de investigación está basado en una metodología con un enfoque mixto cuantitativo y cualitativo, con la finalidad de lograr un mayor entendimiento del caso de estudio.

Este método se utilizó por la magnitud compleja que abarca el tema de estudio, para tener una perspectiva más amplia y profunda del caso a ser investigado (Hernández Sampieri Roberto, 2014).

3.2 Justificación del método a usar

El análisis cuantitativo se determinó mediante la recopilación de datos a partir de una encuesta realizada a dos grupos determinado de personas, la una para residentes y transeúntes del sector y la otra encuesta para los comerciantes que están ocupando el espacio público de las aceras en las calles aledañas al Mercado Amazonas. Así como también se evaluará el estado de calles y aceras a partir del cumplimiento de las normas técnicas vigentes.

El análisis cualitativo se determina a través de la observación directa y visita de campo a través de fichas de levantamiento de información, y también entrevistas a residentes y comerciantes del sector, para conocer sus necesidades o requerimientos del lugar que ocupan, habitan o transitan.

Con la finalidad de comprender la problemática planteada.

Figura 53

Empoderamiento de Aceras y Parterre por Negocios Comerciales Informales, Av., Pérez Guerrero



A una escala macro la observación directa se justifica con el método propuesto por Jan Bazant (1984) mediante los aspectos relacionados con el análisis de sitio a través de fichas en el mapeo del uso de suelo, equipamientos, flujos peatonales, vialidad, clima y espacios verdes.

A escala meso se tomará en cuenta los parámetros de evaluación de calles y aceras, infraestructura, paradas de transporte público, a partir de las fichas. También la percepción de residentes y comerciantes, mediante encuestas y entrevistas para obtener datos y opiniones que permitan evaluar el caso de estudio

Como escala micro se tomará en cuenta el estado actual del predio de los talleres del ferrocarril Quito San Lorenzo, a partir de un levantamiento físico de sus instalaciones, su funcionalidad original y actual, exteriores del taller, y también una revisión documental de la edificación existente.

Como síntesis se realizará el análisis FODA para definir estrategias, principios y criterios que permita proponer propuesta urbano arquitectónica como solución a la problemática que se está generando en el sector de estudio.

3.3 Técnicas, instrumentos y procedimientos

ENCUESTA

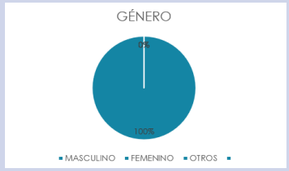
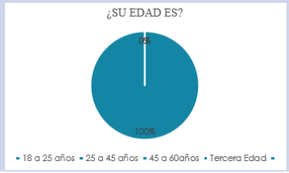
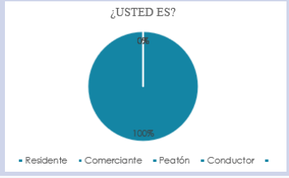
La encuesta se realizará para dos tipos de usuarios, una será para aquellas personas que residen y transitan el lugar y la otra encuesta será para todos los comerciantes que se encuentran ocupando las aceras del Mercado Amazonas y del Mercado La Playita. Puesto que nos interesa saber el criterio de percepción que tienen ellos sobre los diferentes temas que aborda el presente trabajo como son transporte, movilidad y comercio.

Para cada encuesta se diseñó un cuestionario diferente, el primero con respuestas cerradas sobre los temas anteriormente expuestos, con la finalidad de verificar la problemática como el tráfico vehicular, la barrera que crean los comerciantes al libre flujo peatonal en las aceras y el desorden comercial; a través de datos cuantificables que obtendremos de las diferentes preguntas expuestas en la Tabla **20.**

La otra encuesta se encuentra establecida en la Tabla **21** con un cuestionario semiestructurado diseñado para los comerciantes que stán ocupando el espacio público abierto como aceras, parterres y parte de la calzada vehicular en las afueras del equipamiento del Mercado Amazonas y sus calles aledañas, con pequeños puestos de comercio que poco a poco han ido ubicándose y consolidándose dentro de ellas. Será un cuestionario con preguntas abiertas y cerradas con datos cuantitativos y cualitativos para entender como perciben su lugar de trabajo, necesidades y requerimientos para elaborar una propuesta de mejora sin que afecte su negocio.

Tabla 21

Encuesta a Residentes y Personas que transitan el Lugar de Estudio

ENCUESTA 1	
1. Género ◯ Masculino ◯ Femenino ◯ Otros 	7. ¿Cuál es su motivo de visita al área comercial? ◯ Trabajo ◯ Estudio ◯ Compras ◯ Salud ◯ Paseo ◯ Uso de varios servicios 
2. ¿Su edad es? ◯ 18 a 25 años ◯ 25 a 45 años ◯ 45 a 60 años ◯ Tercera edad 	8. ¿Qué piensa sobre los vendedores informales? ◯ Invaden los espacios públicos y aceras ◯ Causas de inseguridad vial ◯ Causan congestión peatonal y vehicular 
3. ¿Usted es? ◯ Residente ◯ Comerciante ◯ Peatón ◯ Conductor 	9. ¿Cuál de estos problemas cree Ud. que afectan a la movilidad en general? ◯ Cruce de vías del ferrocarril ◯ Cruce de calles y avenidas ◯ Tiempo de cruce en los semáforos ◯ Estrechez y mal estado de las aceras ◯ Definición de zonas para carga y descarga ◯ Rampas para coches y sillas de rueda ◯ Carros mal parqueados a doble carril 
4. ¿Con que frecuencia visita usted el área? ◯ 1 vez por semana ◯ 2 veces por semana ◯ 3 veces por semana ◯ Mas de 3 veces por semana 	10. ¿Cree Ud. que los peatones tienen prioridad en lo que se refiere a planificación urbana en la ciudad de Ibarra? ◯ Si ◯ No 
5. ¿Qué método de desplazamiento usa habitualmente? ◯ Transporte público ◯ Transporte privado ◯ Moto ◯ Bicicleta ◯ Patineta ◯ A pie 	11. ¿Cree Ud. que la ciclovía es necesaria dentro del sector? ◯ Si ◯ No 
6. ¿De venir al área comercial en vehículo privado que tipo de parqueadero usa? ◯ Parqueaderos Municipales ◯ Parqueaderos Privados ◯ Parqueo controlado por SISMERT ◯ No poseo vehículo 	12. ¿Cree Ud. que crear espacios óptimos y ampliar aceras puede mejorar la movilidad de los peatones que se desplazan en el área? ◯ Si ◯ No 

Nota, Fuente: Elaboración Propia, 2025

Tabla 22

Encuesta a Comerciantes

RECUPERACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO DE LAS CALLES ALEDAÑAS AL MERCADO AMAZONAS Y LA REFUNCIONALIZACIÓN DE LOS TALLERES DEL FERROCARRIL QUITO-SAN LORENZO PARA SU PUESTA EN VALOR	ENCUESTA PARA COMERCIANTES

CONTROL OPERATIVO DE LA ENCUESTA

Encuesta No		Fecha de la Encuesta	
Nombre del Encuestador		Observaciones	

1. INFORMACIÓN GENERAL

Cedula de Identidad		Edad		Masculino		Femenino		Casado		Soltero		Unión Libre		Estudios					
¿Cuál es su lugar de Procedencia?						¿Hace cuánto tiempo vive en Ibarra?													
Hace Cuanto Realiza esta Actividad						¿Hace cuánto tiempo ocupa este sitio?													
Es afiliado al IESS	SI		NO		Otro, ¿Cuál?			Alguna Asociación			SI				NO				

2. INFORMACIÓN DEL NEGOCIO

Sector donde se ubica el negocio			Es propietario del Negocio		SI		NO			Área ocupada aproximadamente (m2)									
¿Cuál es su horario de trabajo?			Días de Labor							Días de descanso									
Mobiliario de espacio de trabajo					¿Cuántas personas laboran?							En Temporada							
¿Qué articulo vende o que servicio Presta?																			
Periódicos, revistas y libros		Confitería, Cigarrería		Comida		Frutas		Lencería			Artesanía			Alimentos cocidos					
Calzado		Lotería y Chance		Ropa		Calzado		Juguetes			Miscelánea			Alimentos crudos					

3. ACTIVIDAD OPERATIVA DEL NEGOCIO

¿Cuánto ha invertido en muebles y equipos para el negocio?			¿Cada cuánto surte el negocio?		Diario			Semana		Quincenal			Mensual						
Tipo de instalación donde labora		Estado Actual		¿Dónde guarda la mercancía?				Fotografía o Bosquejo											
		Bueno	Regular	Malo	¿Cuánto le cuesta?														
Caseta					¿Por qué se ubicó su negocio en este punto?														
Carreta					Concurrencia de personas			Sombra											
Mesa/Catre					Presencia de C. Comerciales			Poca presencia policial											
Vitrina					Donde más se vende			Presencia Institucional											
Tendido					Reubicación Temporal			Fácil traslado al sitio											
Otro					Amigos en la zona			Cercanía donde guardo											
¿Por qué trabaja en este negocio?		Falta de empleo			Complementar ingresos			Mejores Ingresos			¿Tiene otra ocupación?								
		Independencia			Tradición Familiar			Otro			SI		NO	¿Cual?					

4. PROPUESTA Y EXPECTATIVAS

¿Cuáles son sus expectativas laborales en el corto y mediano plazo?

Conseguir un trabajo formal y estable		Cambiar de sitio de trabajo con la misma actividad	
Continuar con la actividad actual en el mismo lugar		Cambiar de sitio de trabajo con otra actividad	
Continuar con la actividad actual en otro lugar		Trabajar asociado con otra persona	
Cambiar de Ciudad			
Otra		¿Cual?	

¿Si le ofrecen trabajar en una empresa dejaría esta actividad informal y aceptaría el trabajo, siempre y cuando?

Salario Igual al promedio de ingreso actual		Salario menor compensado con una mayor seguridad social	
Salario superior al promedio de ingreso actual		Recibir al menos el salario mínimo con buenas condiciones	
Otra		¿Cual?	

Si le ofrecieran convertir su negocio en una micro empresa formal estaría dispuesto a hacerlo?	SI		NO	

¿Qué le parece la propuesta de reubicación de su local comercial en los talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo?

Estaría de acuerdo	SI		NO	

¿Cuál sería el local adecuado para venta de sus artículos, le gustaría que tuviera espacios extras como baños, restaurante y/o cafetería, sedes para reuniones, plazas o parques, estacionamientos, etc.?

Estaría de acuerdo	SI		NO	

Observaciones

(Zapata Botia, 2015)

ENTREVISTA

Esta entrevista se realizará para un residente, un ciudadano común, un comerciante y un dirigente del barrio; que tengan un conocimiento más amplio del sector de estudio por su historia y vivencia, y nos puedan dar a conocer una opinión más confiable de los conceptos urbanos que hemos propuesto para la investigación. Para lo cual se ha diseñado un cuestionario con preguntas abiertas.

Tabla 23

Modelo de Entrevista

ENTREVISTA SOBRE CONOCIMIENTO DEL SECTOR COMERCIAL MERCADO AMAZONAS CON ASPECTOS RELACIONADOS DE MOVILIDAD COMERCIO Y PATRIMONIO	
1	Información personal - Nombre - Edad -Sexo - Profesión, actividad o función que desempeña
2	¿Cómo se fue desarrollando el comercio en el sector?
3	¿Qué piensa usted sobre la ocupación del espacio público con las aceras?
4	¿Qué piensa usted acerca del comercio en las afueras del sector comercial del Mercado Amazonas?
5	¿Piensa usted que el sector necesita un mejoramiento en cuanto a Planificación Urbana?
6	¿Piensa usted que el sector necesita un proyecto urbano que proponga un diseñó de vías para una integración de la comunidad con los diferentes equipamientos, tratando los temas de movilidad, comercio espacio público abierto?
7	¿Qué piensa acerca del Transporte público y privado del sector, cree que necesita una reestructuración por parte de las entidades dedicadas a la Planificación vial de la ciudad?
8	¿Tiene algún conocimiento con la aparición del ferrocarril en la ciudad y cuál fue su impacto en el sector?
9	¿Cree usted que debería funcionar nuevamente el ferrocarril y ser un apoyo para el desarrollo comercial del sector y de apoyo para el turismo local y nacional?
10	¿Qué le parece a usted una intervención patrimonial impulsando la rehabilitación en los talleres del ferrocarril Quito San Lorenzo y su terreno para integrarlo con la comunidad?

Nota, Fuente:Elaboración propia, 2025

FICHA DE LEVAMIENTO Y MAPEO

Será una fuente del registro de información a partir de una observación directa en el campo de estudio, verificando la situación real y existente del sector de estudio (Orcola, 2023).

Se realizará a través de una ficha de recolección de datos y aspectos que permitan entender el espacio urbano mediante mapas que muestren los diferentes aspectos de nuestra investigación de campo, y a su vez estos datos se comparen con las normativas técnicas.

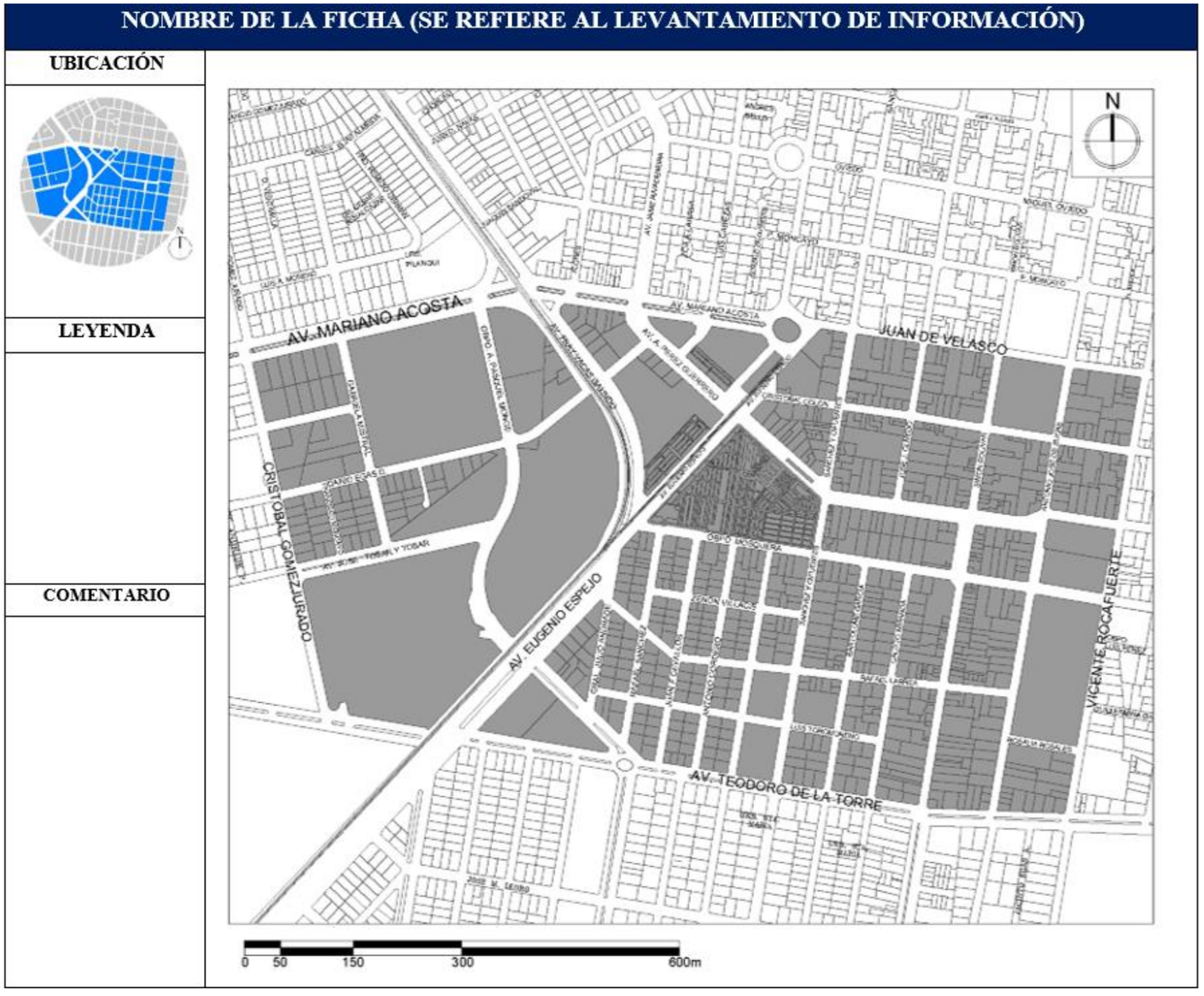
Se elaborará dos tipos de fichas, una a escala macro y otra a escala meso para tener un estudio detallado que muestre cada análisis mediante planos dependiendo de su escala.

La primera ficha a escala macro mostrará todo el sector de estudio donde se verá expuesto los siguientes planos: Ver figura 75.

- Plano de ocupación del Uso de suelo actual.
- Plano de ocupación del Uso de suelo de acuerdo al PUGS 2021
- Plano de Equipamientos y radios de influencia.
- Plano del Sistema de Transporte Público y Estacionamientos
- Planos de Flujos peatonales y nodos de conflicto
- Plano de Infraestructura
- Plano de lo construido y vacíos
- Plano de Vialidad
- Plano de topografía
- Plano de arborización y espacios verdes
- Plano de Climatología

Figura 54

Modelo de Ficha Escala Macro



Nota, Fuente: Elaboración propia, 2025

En esta ficha se mostrará: Nombre del plano o mapa del análisis que se está mapeando, ubicación, leyenda o simbología, comentario como una conclusión del tema que se está tratando, el plano base y el mapeo que se desea mostrar y la escala gráfica.

La segunda ficha será del área meso, que corresponde al estudio del sector Mercado Amazonas y sus calles aledañas, siendo la Calle Obispo Mosquera, Av. Pérez Guerrero, Av. Eugenio Espejo y la Av. Fray Vacas Galindo; donde realizaremos la evaluación de calles y aceras.

Verificaremos si las aceras cumplen lo necesario a través de la Tabla 3 expuesta del trabajo de titulación de los autores (Matango & Mediavilla, 2018), donde se expone los siguientes parámetros a ser valorados mediante la Norma Ecuatoriana de Construcción, Capitulo Accesibilidad Universal (2016). Ver figura 76

Tabla 24

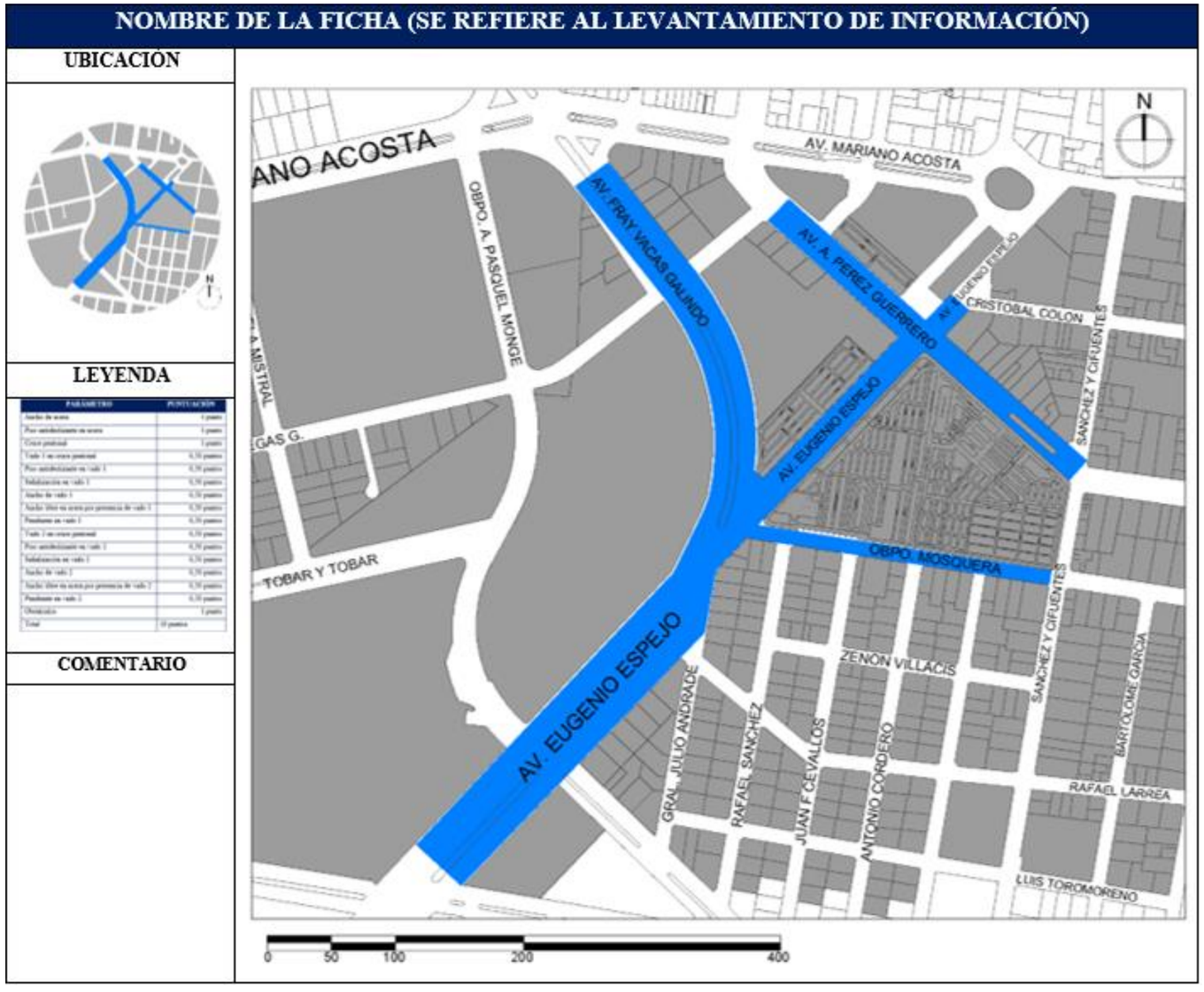
Valoración de Parámetros de Evaluación en Aceras y Calles

PARÁMETRO	PUNTUACIÓN
Ancho de acera	1 punto
Piso antideslizante en acera	1 punto
Cruce peatonal	1 punto
Vado 1 en cruce peatonal	0,50 puntos
Piso antideslizante en vado 1	0,50 puntos
Señalización en vado 1	0,50 puntos
Ancho de vado 1	0,50 puntos
Ancho libre en acera por presencia de vado 1	0,50 puntos
Pendiente en vado 1	0,50 puntos
Vado 2 en cruce peatonal	0,50 puntos
Piso antideslizante en vado 2	0,50 puntos
Señalización en vado 2	0,50 puntos
Ancho de vado 2	0,50 puntos
Ancho libre en acera por presencia de vado 2	0,50 puntos
Pendiente en vado 2	0,50 puntos
Obstáculos	1 punto
Total	10 puntos

Nota. Fuente: (Matango Proaño & Mediavilla Troya, 2020),2023.

Figura 55

Modelo de Ficha Escala Meso



Nota, Fuente: Elaboración propia, 2025

En esta ficha se mostrará: Nombre del plano o mapa del análisis que se está mapeando, ubicación, leyenda con los parámetros que se van a verificar de cada vía que se estudiara en la escala meso, comentario como una conclusión del tema que se está tratando, el plano base y el mapeo que se desea mostrar y la escala gráfica.

Procedimiento encuestas

ENCUESTA

RECOPILACIÓN DE INFORMACIÓN DE CAMPO

- Elección de la población
- Determinar la muestra
- Encuesta a residentes acerca de la percepción del espacio público abierto aceras

USUARIOS

USUARIO 1

- Residentes
- Peatones
- Comerciantes
- Conductores

USUARIO 2

- Comerciantes ubicados en aceras

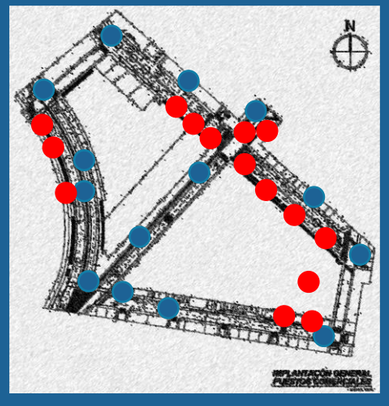
TAMAÑO DE LA MUESTRA

Parámetros	USUARIO 1	USUARIO 2
El **nivel de confianza**	95	95
El **margen de error**	8%	8%
La **Población**	114727	223
Tamaño de la Muestra	151 encuestas	91 encuestas

VALORACIÓN

POCESAMIENTO DE INFORMACIÓN

- Se determinará a través de porcentajes y estadísticas por cada pregunta



PROCEDIMIENTO USUARIO 1

	PREVIO A LA EVALUACIÓN
1	Identificar población y el tipo de usuario 1
2	Acceder a la aplicación QuestionPro para cálculo de muestra
3	Crear cuestionario con preguntas y respuestas cerradas en Google Formas a través de dispositivo móvil
4	Realizar un cronograma de trabajo de campo
5	Identificar los puntos de evaluación de la encuesta
6	Tomar medidas de seguridad ante COVID -19
	DURANTE EVALUACIÓN
1	Identificar a las personas que se encuestara
2	Socializar brevemente el tema de encuesta con la persona a encuestar.
3	Encuestar con el dispositivo móvil.
4	Explicar alguna pregunta siempre y cuando sea necesario
5	Al finalizar la encuesta enviar resultados y guardar
	POSTERIAR A LA EVALUACÓN
1	Verificar que todas las respuestas sean contestadas
2	Verificar que cada encuesta y datos hayan sido enviados correctamente

PROCEDIMIENTO USUARIO 2

	PREVIO A LA EVALUACIÓN
1	Identificar población y el tipo de usuario 2
2	Identificar las calles y comerciantes a evaluar
3	Crear cuestionario semiestructurado con preguntas y respuestas abiertas y cerradas
4	Realizar un cronograma de trabajo de campo
5	Impresión de plano del sector y calles donde se evaluará
6	Impresión de encuestas puesto que estas serán en físico
	DURANTE EVALUACIÓN
1	Llevar herramientas como carpeta, esfero gráfico, lápiz aparato de medición (metro)
2	Tomar medidas de seguridad puesto que el lugar muestra inseguridad en ciertos puntos
3	Identificar a comerciantes que se encuestara
4	Socializar el tema antes de evaluar.
5	Explicar alguna pregunta siempre y cuando sea necesario
	POSTERIAR A LA EVALUACÓN
1	Verificar que las mayorías respuestas fueron contestadas
2	Archivar encuestas como respaldo académico

Procedimiento fichas

FICHA

VISITA DE CAMPO

VALORACIÓN

RECOPILACIÓN DE INFORMACIÓN

- Elección de Escalas
- Uso de Cartografía Municipal
- Revisión documental PUGS
- Plataforma GISIMI Y Catastro municipal
- Selección de aspectos y parámetros de evaluación

RECOPILACIÓN DE CAMPO

- Elección de aspectos físicos, espaciales y naturales
- Observación de campo y levantamiento de información a través de fichas
- Fotografías

PROCESAMIENTO DE INFORMACIÓN

- Se determinará a través de porcentajes y estadísticas por cada pregunta

FICHAS ESCALA MACRO

- Plano de ocupación del Uso de suelo actual.
- Plano de ocupación del Uso de suelo de acuerdo al PUGS actual vigente.
- Plano de Equipamientos y radios de influencia.
- Plano del Sistema de Transporte Público y Estacionamientos
- Planos de flujos peatonales y nodos de conflicto
- Plano de Infraestructura
- Plano de lo construido y vacíos
- Plano de vialidad
- Plano de topografía
- Plano de arborización y espacios verdes
- Plano de Climatología

PROCEDIMIENTO FICHA ESCALA MACRO

PREVIO A LA EVALUACIÓN	
1	Impresión de ficha a escala macro
2	Realizar un cronograma de visita de campo
3	Identificar aspectos a mapear y de levantamiento de información
4	Tener en cuenta material de trabajo e identificación personal
DURANTE EVALUACIÓN	
1	Identificar puntos estratégicos que permitan visualizar aspectos a mapear
2	Fotografiar aspectos relevantes
POSTERIOR A LA EVALUACIÓN	
1	Evaluar y comprobar información con PUGS siempre y cuando sea necesario

FICHAS ESCLA MESO

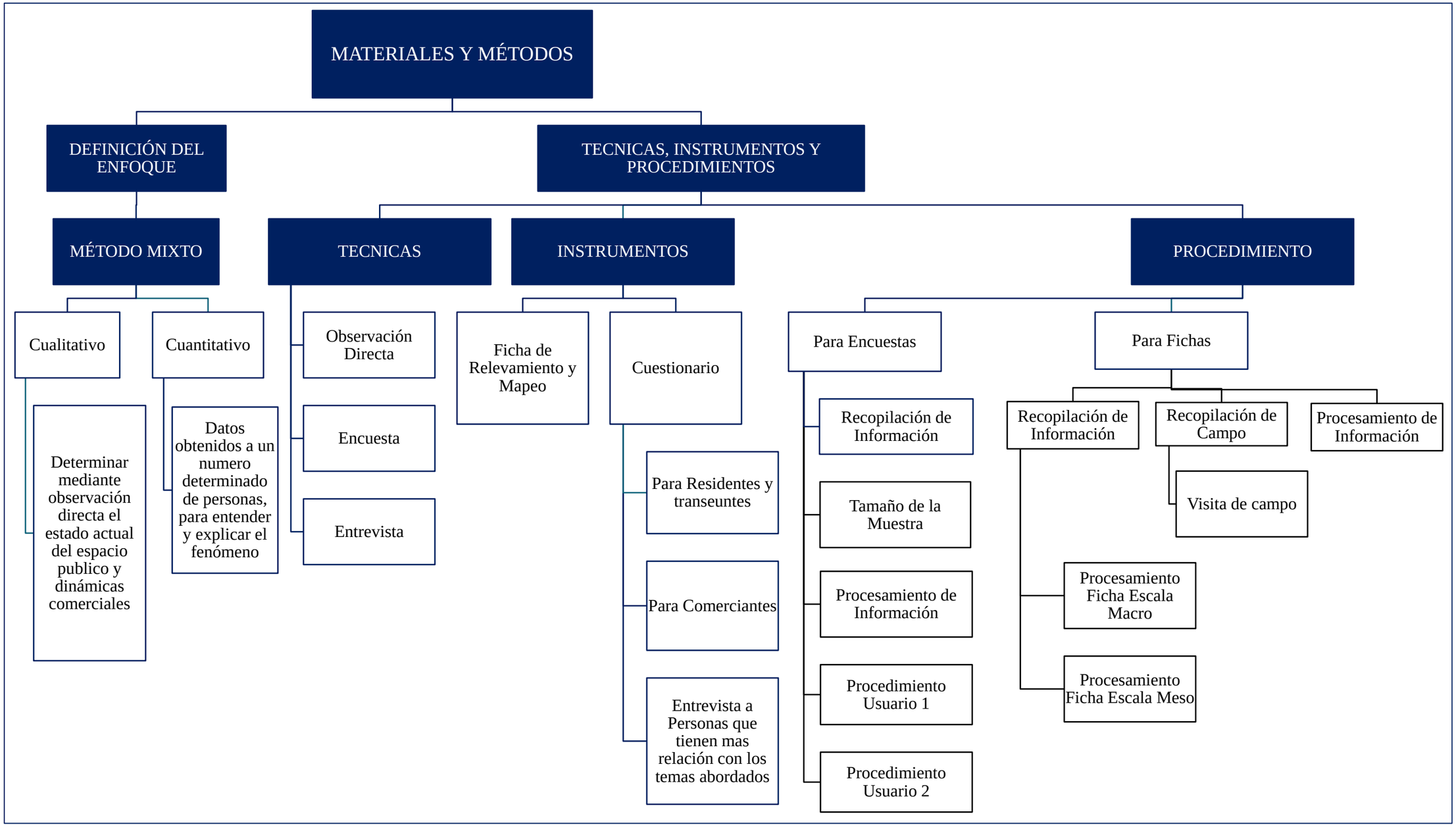
PARÁMETRO	PUNTUACIÓN
Ancho de acera	1 punto
Piso antideslizante en acera	1 punto
Cruce peatonal	1 punto
Vado 1 en cruce peatonal	0,50 puntos
Piso antideslizante en vado 1	0,50 puntos
Señalización en vado 1	0,50 puntos
Ancho de vado 1	0,50 puntos
Ancho libre en acera por presencia de vado 1	0,50 puntos
Pendiente en vado 1	0,50 puntos
Vado 2 en cruce peatonal	0,50 puntos
Piso antideslizante en vado 2	0,50 puntos
Señalización en vado 2	0,50 puntos
Ancho de vado 2	0,50 puntos
Ancho libre en acera por presencia de vado 2	0,50 puntos
Pendiente en vado 2	0,50 puntos
Obstáculos	1 punto
Total	10 puntos

PROCEDIMIENTO FICHA ESCALA MESO

PREVIO A LA EVALUACIÓN	
1	Impresión de ficha a escala meso
2	Realizar un cronograma de visita de campo
3	Identificar calles donde se evaluará
4	Tener en cuenta material de trabajo e identificación personal
DURANTE EVALUACIÓN	
1	Identificar parámetros a ser evaluados
2	Tomar medidas de calzada, aceras y aspectos generales
2	Fotografiar aspectos relevantes
POSTERIOR A LA EVALUACIÓN	
1	Evaluar y comprobar información con normativa técnica vigente propuesta para su valoración

Tabla 25

Síntesis Capítulo 3 Materiales y Métodos



Nota, Fuente:Elaboración propia, 2025

4

4 CAPÍTULO

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

3.4 Análisis del lugar objeto de estudio

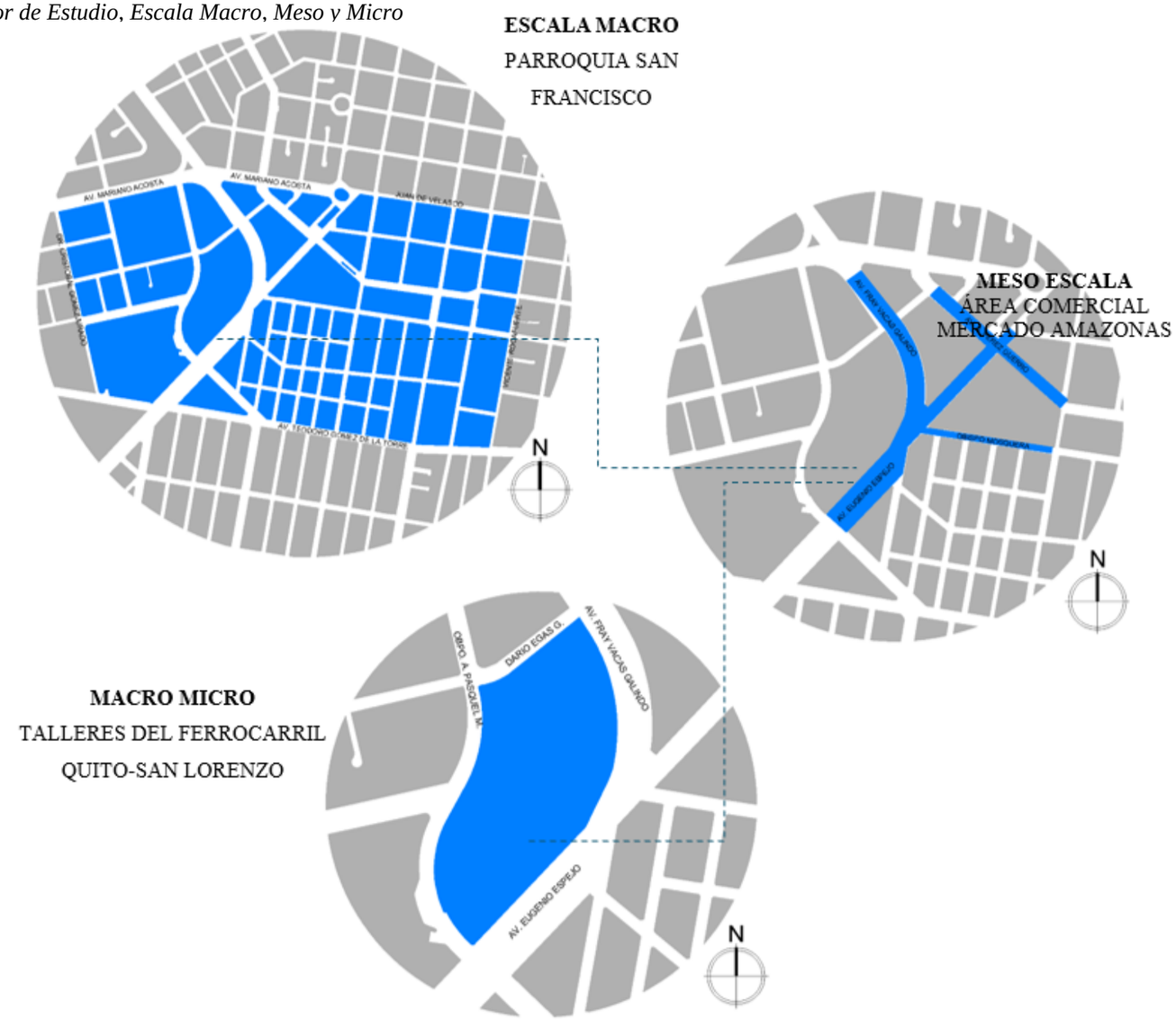
La ubicación del área de estudio está en el cantón Ibarra en la parroquia San Francisco, específicamente el área macro está en el sector comercial principal de la ciudad; que limita al Norte con la av. Mariano Acosta y continuación de la Calle Juan de Velasco, al sur Av. Teodoro Gómez de la Torre, al Este con la calle Vicente Rocafuerte y al oeste con la Calle Dr. Cristóbal Gómez Jurado, lugar donde se ha llevado a cabo el análisis de la percepción del espacio público como calles y aceras a través de encuestas a los residentes y personas que transitan diariamente por el sector, también el levantamientos de información a partir de fichas donde se muestra mapeos de los aspectos urbanos tomados en cuenta para el estudio propuesto en esta escala.

El área meso corresponderá al análisis de las calles aledañas al Mercado Amazonas como son la calle Obispo Mosquera, Av. Pérez Guerrero, Av. Fray Vacas Galindo y Av. Eugenio Espejo; donde se evaluará el estado actual de las vías a través de normas técnicas y también se analizará la ocupación del espacio público por parte de los comerciantes que se encuentran actualmente a través de encuestas y entrevistas.

En la escala micro se analiza el predio de los talleres del ferrocarril Quito-San Lorenzo que limita al norte con la Av. Fray Vacas Galindo, al Sur y Este con la calle Obispo Alejandro Pasquel Monge y al Este con la Av. Eugenio Espejo y al Oeste con la calle Darío Egas Grijalva, cercano a equipamientos de gran productividad comercial como el Mercado Amazonas y El Terminal Terrestre. Edificación que se ha tomado en cuenta por ser un icono de Patrimonio Arquitectónico Industrial que necesita una propuesta de intervención.

Figura 56

Sector de Estudio, Escala Macro, Meso y Micro

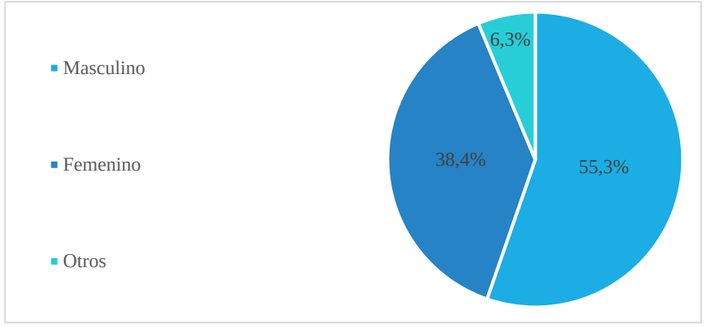


Nota, Fuente: Elaboración propia, 2025

3.4.1 Encuesta a habitantes

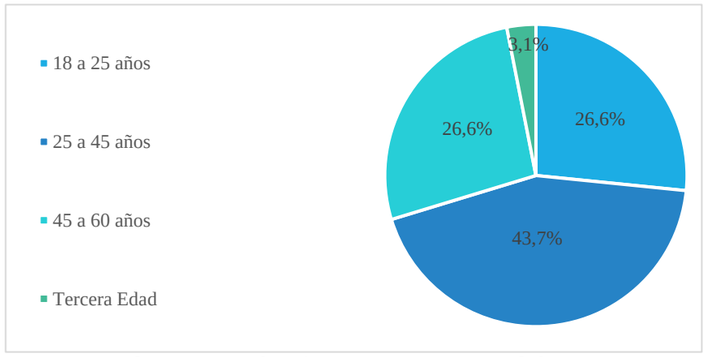
Escala macro

1. Género



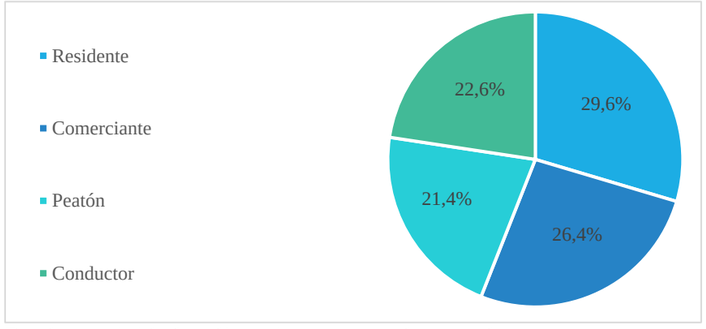
De las personas a las cuales se realizo la encuesta, obtuvimos que el mayor número fueron de genero masculino con el 55,3%, seguidos por el genero femenino con el 38,4% y otros generos con el 0,03%.

2. ¿Su edad es?



La mayoria de encuestados fueron gente mas adulta que joven, mayores y de la tercera edad, siendo entre 25 a 45 años con un 43,7%, en un 26,6% los mas jovenes de 18 a 25 años y de 45 a 60 años de edad , seguidos con el 3,1% las personas de tercera edad que muy poco transitan el lugar, debido a que no es un lugar seguro para un correcto flujo de desplazamiento peatonal.

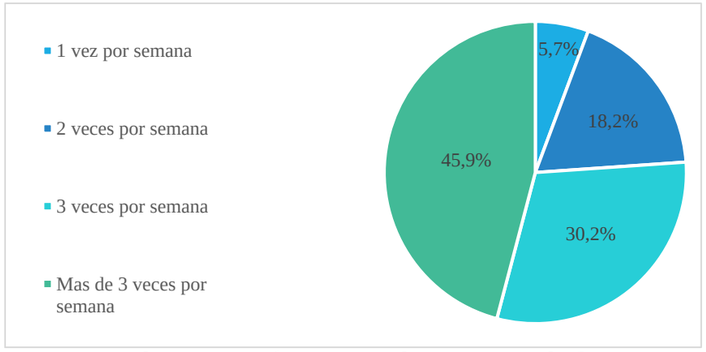
3. ¿Usted es?



Por las actividades dinamicas que se dan en el sector, se encontro que un 29,6% fueron residentes, comerciantes con un 26,4 % conductores con el 22,6 % y peatones con un 21,4%, mostrando resultados casi similares de categorias encuestadas.

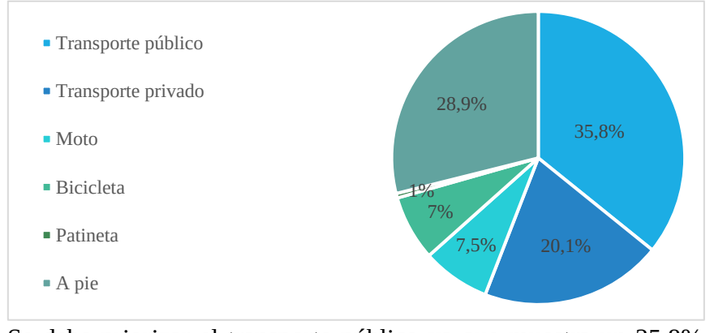
4. ¿Con qué frecuencia visita usted el área?

5.



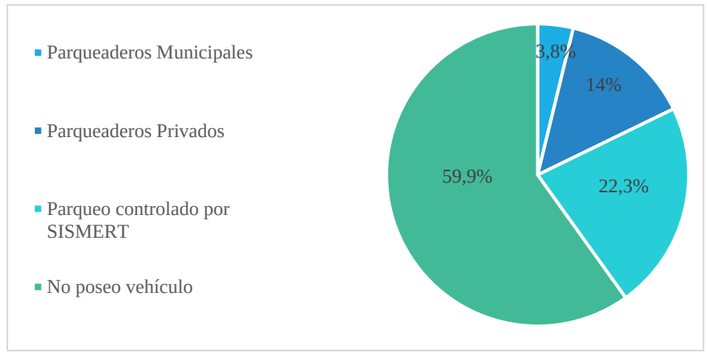
La mayoria de personas frecuentan el sector mas de 3 veces por semana en un 45,9%, debido a que el lugar ofrece mcuhos servicios, equipamientos especialmete educativos y de comercio como mercados a escala de ciudad que invita a las personas a visitarlo constantemente, otros personas 3 veces por semana por razones similares con un 30,2%, muy pocos 2 veces por semana con un 18,2 % puesto que viajan de otros lugares y el 5,7% una vez por semana.

6. ¿Qué método de desplazamiento usa habitualmente?



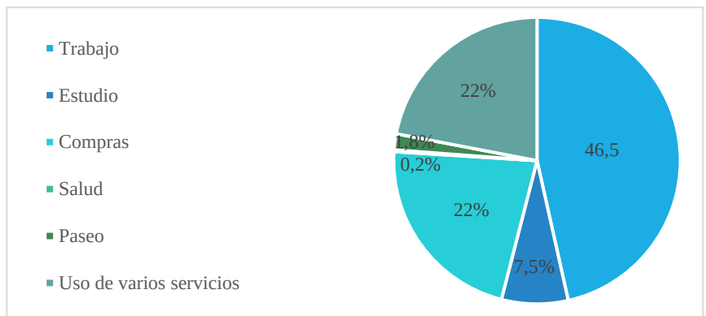
Se debe priorizar el transporte público ya que muestra un 35,8% debido a la gran cantidad de personas que se trasladan hacia y desde el sector, el desplazamiento a pie en un 28,9%, el transporte privado con un 20,1%, 7,5% en moto, el 7,2 en bicicleta y el 0,5 en patineta.

7. ¿De venir al área comercial en vehículo privado que tipo de parqueadero usa?



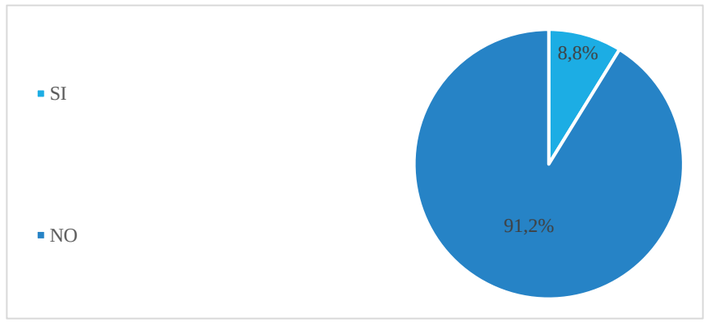
La mayoria de personas encuestadas no visitan el lugar en vehiculo debido a la fata de garajes y parqueaderos, casi todos prefieren visitar el sector a pie mostrando un dato del 59,9%, el parqueo SISMERT es ocupado en su totalidad en un 22,3%, exite pocos parqueaderos privados en un 14% y el unico municipal es del Mercado la Playita en un 3,8%, que ya ha sido ocupado en su mayoria para otros fines destinados a negocios comerciales.

8. ¿Cuál es su motivo de visita al área comercial?



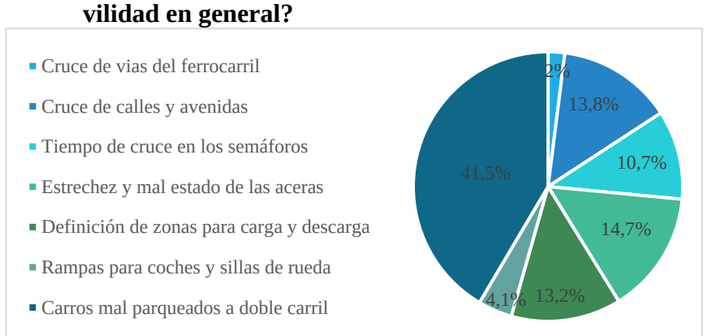
Al ser un lugar de mucha actividad comercial se verifico que su visita es mas de trabajo con un 46,5%, seguido por un 22% por compras y otros servicios, en un 7,5%, por actividades educativas, por paseo en 1,8% debido a la falta de espacios de estancia, seguros y de recreación, por salud en un 0,2 %, por el mal eatado de higiene y seguridad a pesar de existir consultorios y centros de salud.

9. ¿Qué piensa sobre los vendedores informales?



Dentro de las principales preocupaciones de la invasión del espacio público es el motivo de vendedores informales en las aceras en un 39,6%, puesto que causan también inseguridad vial, ademas estos obstaculizan el libre flujo, generan mucha congestión peatonal y vehicular obligango a las personas a usar las calles; sobre todo en el sector del Mercado Amazonas y sus equipamientos cercanos.

10. ¿Cuál de estos problemas cree Ud. que afectan a la movilidad en general?



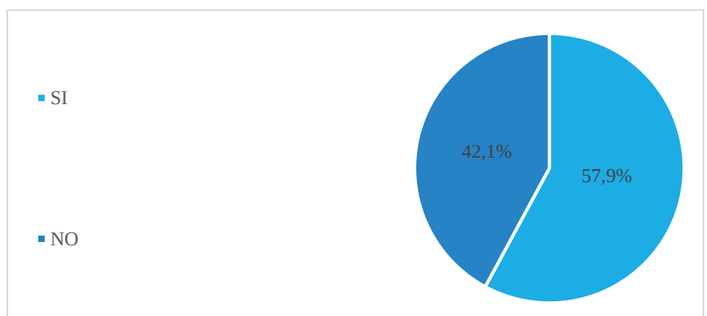
El mayor problema es causado por los carros parqueados a doble carril en un 41,5%, el 14,7% por la estrechez y mal estado de aceras, el 13,8% por el cruce de calles y avenidas, el 13,2 % por las zonas de carga y descarga, el 10,7% por la programación del tiempo en los semáforos, el 4,1% por la falta de rampas para coches de carga y sillas de rueda y el 2% por los cruces de vías del ferrocarril.

11. ¿Cree Ud. que los peatones tienen prioridad en lo que se refiere a planificación urbana en la ciudad de Ibarra?



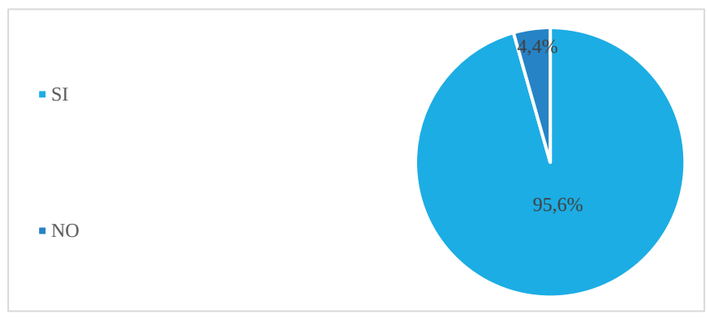
En esta pregunta fuimos directos en preguntar una respuesta para dar una propuesta clara a lo que está ocurriendo en el sector y obtuvimos como dato que el 91,2% está claro que no existe una correcta planificación urbana del sector y el 8,8% nos dicen que si puesto que tienen un desconocimiento del tema o ya se acostumbraron al caos de flujo tanto peatonal como vehicular que existe.

12. ¿Cree Ud. que la ciclovía es necesaria dentro del sector?



De las personas encuestadas el 57,9% respondieron que si es necesario para realizar sus actividades, porque no todos poseen vehículo, además se debe tomar en cuenta que el lugar no brinda la seguridad de una ciclovía, puesto que no se quiere perder espacio en las calles por la prioridad a los vehículos; debido a esto casi la mitad respondieron que no es necesario con un 42,1%.

13. ¿Cree Ud. que crear espacios óptimos y ampliar aceras puede mejor la movilidad de los peatones que se desplazan en el área?



La respuesta de aceptación positiva fue un 95,6 %, en vista de que se necesita tener un espacio público de calidad para los peatones que se desplazan por el sector, por ello se necesita recuperar el espacio público puesto que los comerciantes se han apropiado de las aceras que son de circulación netamente peatonal; y solo el 4,4% respondieron negativamente debido a desconocimiento del tema.

3.4.2 Análisis de sitio escala macro

Figura 57

Plano de análisis de Ocupación del Uso de Suelo Actual

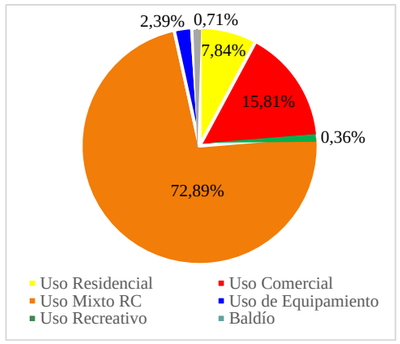
PLANO DE ANÁLSIS DE OCUPACIÓN DEL USO DE SUELO ACTUAL

UBICACIÓN



LEYENDA

Uso Residencial	66 Predios
Uso Comercial	133 Predios
Uso Mixto RC	613 Predios
Uso de Equipamiento	20 Predios
Uso Recreativo	3 Predios
Baldíos	6 Predios



COMENTARIO

Dentro del área de estudio la información mapeada que se obtuvo, fue que la mayoría de ocupación del Uso de suelo es mixta residencial-comercial, debido al crecimiento poblacional actual, además el sector presenta un déficit de espacios verdes como plazas y parques para satisfacer y equilibrar con el uso predominante que muestra el plano.

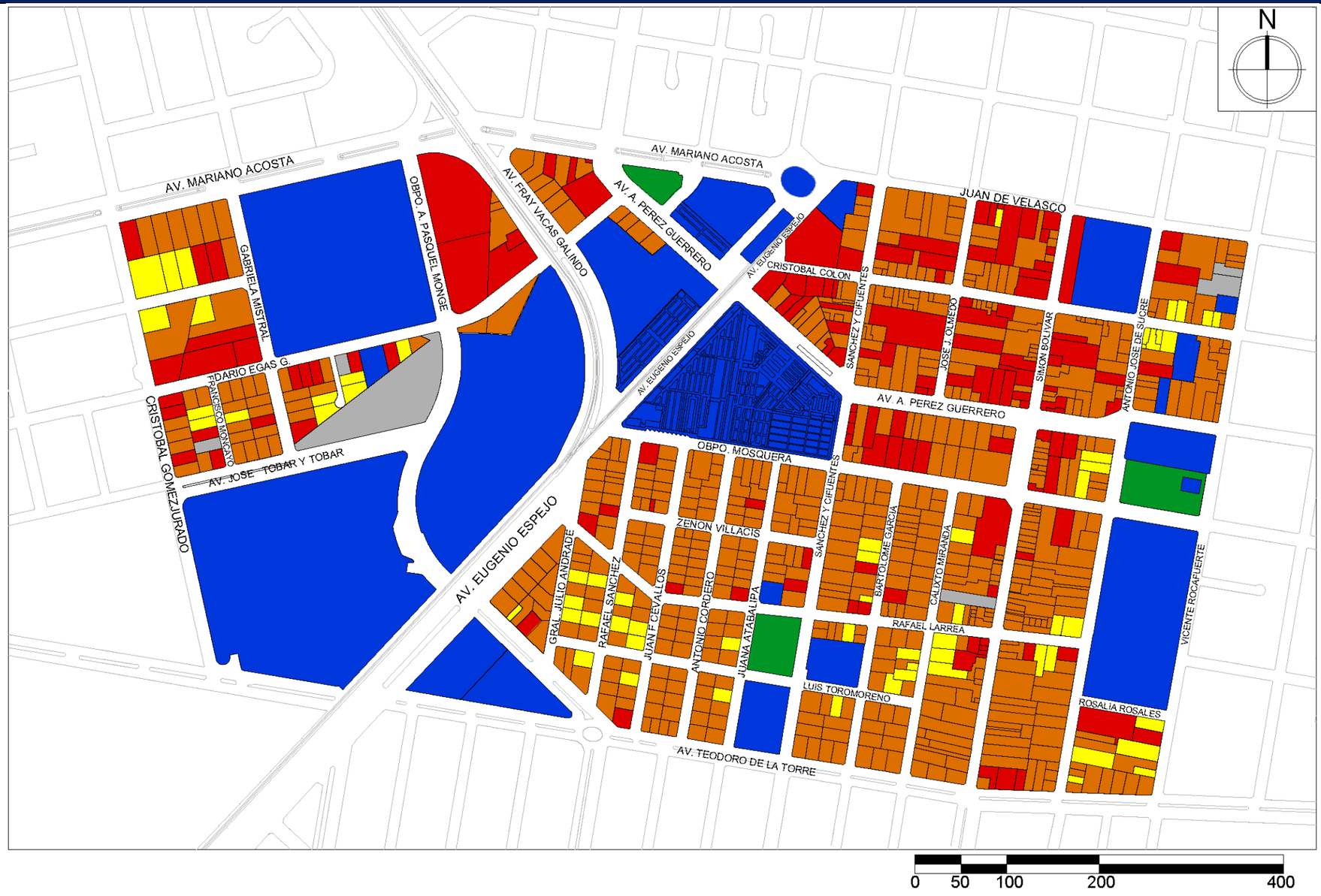


Figura 58
Plano de análisis de Ocupación del Uso de Suelo de acuerdo al PUGS actual vigente

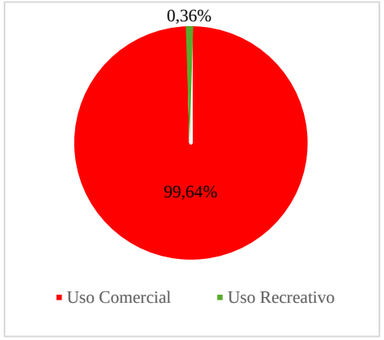
PLANO DE ANÁLISIS DE OCUPACIÓN DEL USO DE SUELO DE ACUERDO AL PUGS ACTUAL VIGENTE

UBICACIÓN



LEYENDA

Uso Comercial	838 Predios
Uso Recreativo	3 Predios



COMENTARIO

De acuerdo al PUGS el sector se muestra como Comercio Zonal (CZ) y Comercio Ciudad (CC) con código CZ-D407-80, concluyendo que la norma consolide comercial en su totalidad a futuro. En su análisis la zonificación nos dice que tiene un retiro frontal 0 a línea de fábrica, lote mínimo 400 m2, y altura 7 pisos, lo cual no es compatible a los anchos de vías existentes; ya que el sector privado no garantiza el área de parqueaderos para comercio y vivienda que se edifican en el sector.



Figura 59
Plano de análisis de Equipamientos Educativos

PLANO DE ANÁLISIS DE EQUIPAMIENTOS EDUCATIVOS

UBICACIÓN



LEYENDA

Equipamiento — Radio de influencia

Educación — 1000 m

Servicio	Categoría	Simb.	Tipología	Simb.	Establecimientos	Radios de influencia m.	Norma m2/hab.	Lote mínimo m2	Población base. Habitantes
Servicio Social	Educación	EE	Sectorial	EES	Colegios secundarios, unidades educativas	1.000	0.50	2.500	5.000

COMENTARIO

En el sector de estudio se encuentran ciertos equipamientos educativos públicos y privados que están concentrados como se verifica en el mapeo, su análisis muestra que sus radios de influencia se cruzan, debido a que están ubicados a distancias cortas, ya que fueron creados y diseñados en un tiempo donde la ciudad se concentraba en este sector, y debido al crecimiento poblacional y su trama urbana hoy se requiere una reestructuración vial que ordene el tráfico vehicular que se genera en ciertos horarios de entrada y salida hacia las instituciones educativas, en beneficio del libre flujo peatonal.

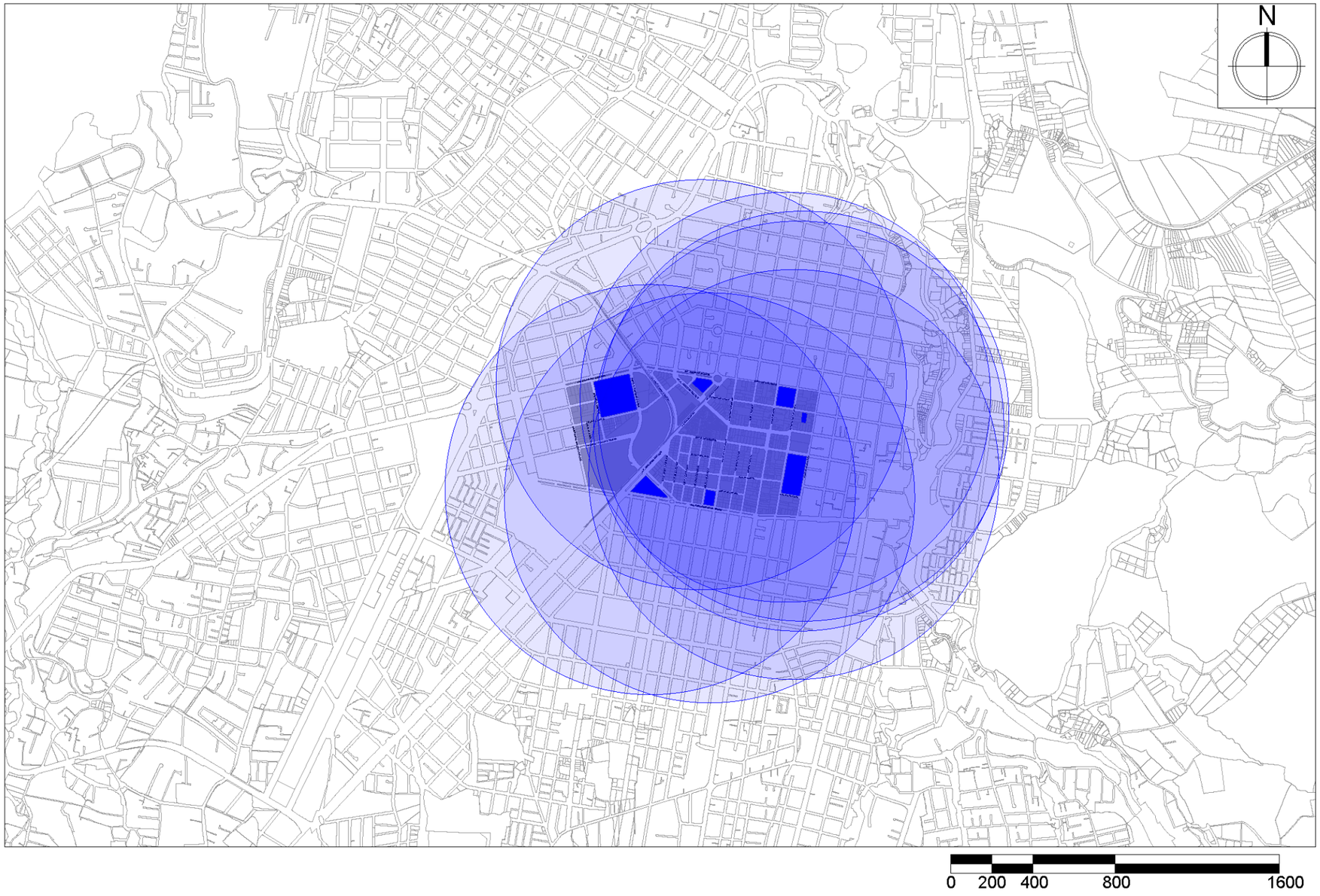


Figura 60
Plano de análisis de Equipamientos de Salud

PLANO DE ANÁLISIS DE EQUIPAMIENTOS DE SALUD

UBICACIÓN



LEYENDA

Equipamiento — Radio de influencia

Salud — 800 m

Servicio	Categoria	Simb	Tipologia	Simb.	Establecimientos	Radios de influencia m	Norma m2/hab.	Lote mínimo m2	Población base. Habitantes
Servicio Social	Educación	ES	Barrial	ESB	Subcentros de Salud	800	0.15	300	2.000

COMENTARIO

En el sector de estudio encontramos un equipamiento de salud público como es la Cruz Roja; tal como muestra el análisis mapeado y el cuadro de especificación de su radio de influencia indicando que cubre totalmente el sector de acuerdo a su función destinada.

Este es un centro de tipo administrativo de salud que ofrece la función de ser un establecimiento dedicado al servicio de la donación de sangre, entre otras actividades similares dedicadas a su función principal.

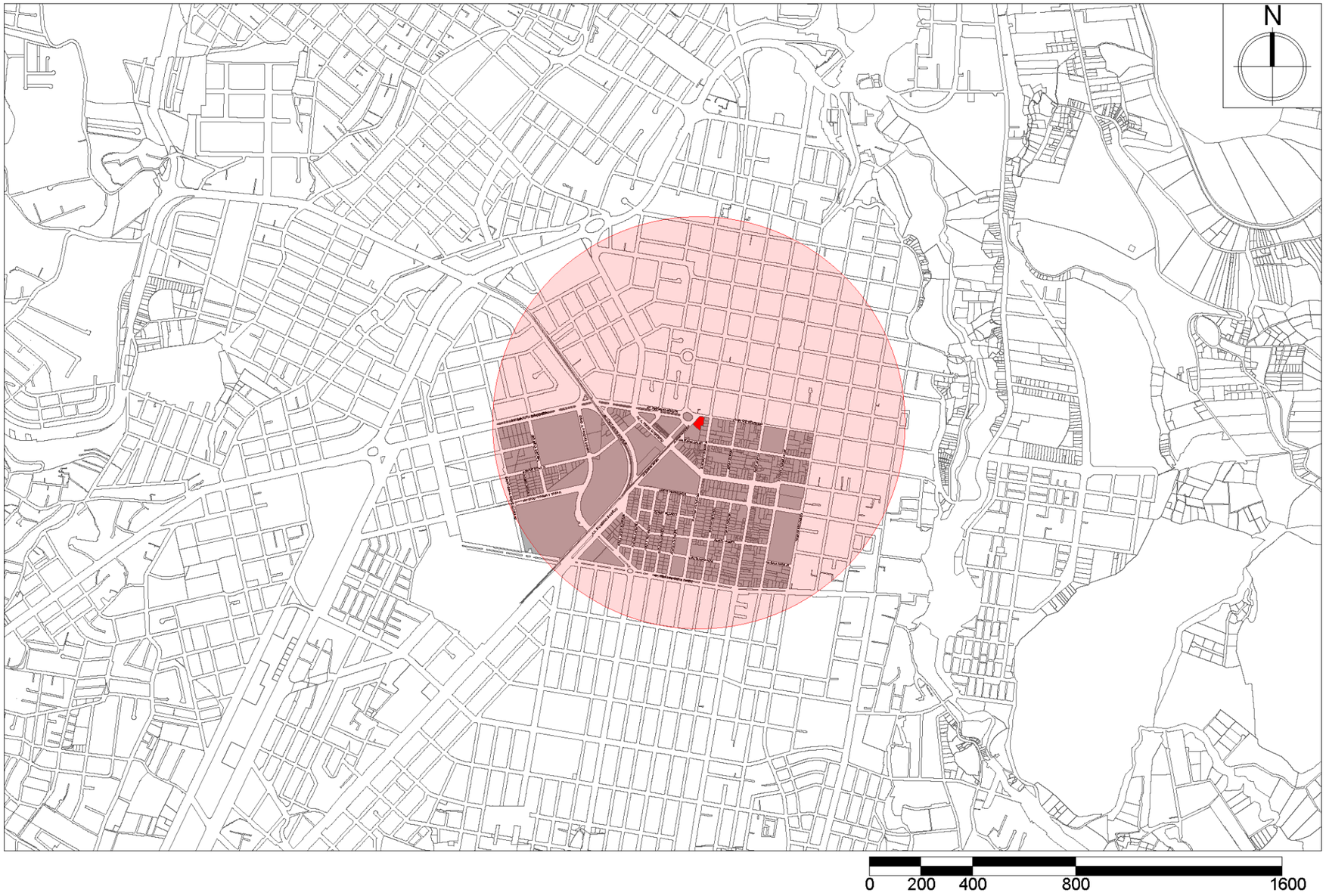


Figura 61
Plano de análisis de Equipamientos Recreativos

PLANO DE ANÁLISIS DE EQUIPAMIENTOS RECREATIVOS

UBICACIÓN



LEYENDA

Equipamiento	Radio de influencia
Recreativo	400 m

Servicio	Categoría	Símb.	Tipología	Símb.	Establecimientos	Radios de influencia m.	Norma m2/hab.	Lote mínimo m2	Población base. Habitantes
Servicio Social	Recreativo y Deportivo	ED	Barrial	RDB	Parques infantiles, parque barrial, plazas, canchas deportivas.	400	0,3	300	1.000

COMENTARIO

De acuerdo al mapeo realizado, el sector no cuenta con muchos equipamientos con actividades recreativas ni deportivas, por lo que es necesario intervenir en espacios que se encuentran en el sector y están en descuido o están abandonados y podrían ser integrados con la ciudad y mejoren la imagen urbana y el déficit de espacios verdes y públicos que necesita el lugar. Por ser un sector altamente dinámico debido a su alta densidad poblacional que habita y circula a diario, es necesario implementar más espacios de calidad dedicados a las actividades físicas, y de integración social.



Figura 62
Plano de análisis de Equipamientos Religiosos

PLANO DE ANÁLISIS DE EQUIPAMIENTOS RELIGIOSOS

UBICACIÓN



LEYENDA

Equipamiento — Religiosos

Radio de influencia — 1000 m

Servicio	Categoría	Símb.	Tipología	Símb.	Establecimientos	Radios de influencia m.	Norma m2/hab.	Lote mínimo m2	Población base. Habitantes
Servicio Social	Religiosos	ER	Barrial	REG	Capillas, templos, Iglesias	1.000	x	800	1.000

COMENTARIO

En el análisis de equipamientos religiosos podemos verificar mediante el mapeo que se encuentra una de las principales capillas de la ciudad como es la Basílica la Dolorosa, la Iglesia del Quinche, equipamientos que por su radio de influencia cubren todo el sector.

Además, existen otros equipamientos de carácter religioso en los barrios adyacentes que se encuentran cercanos al sector de estudio.

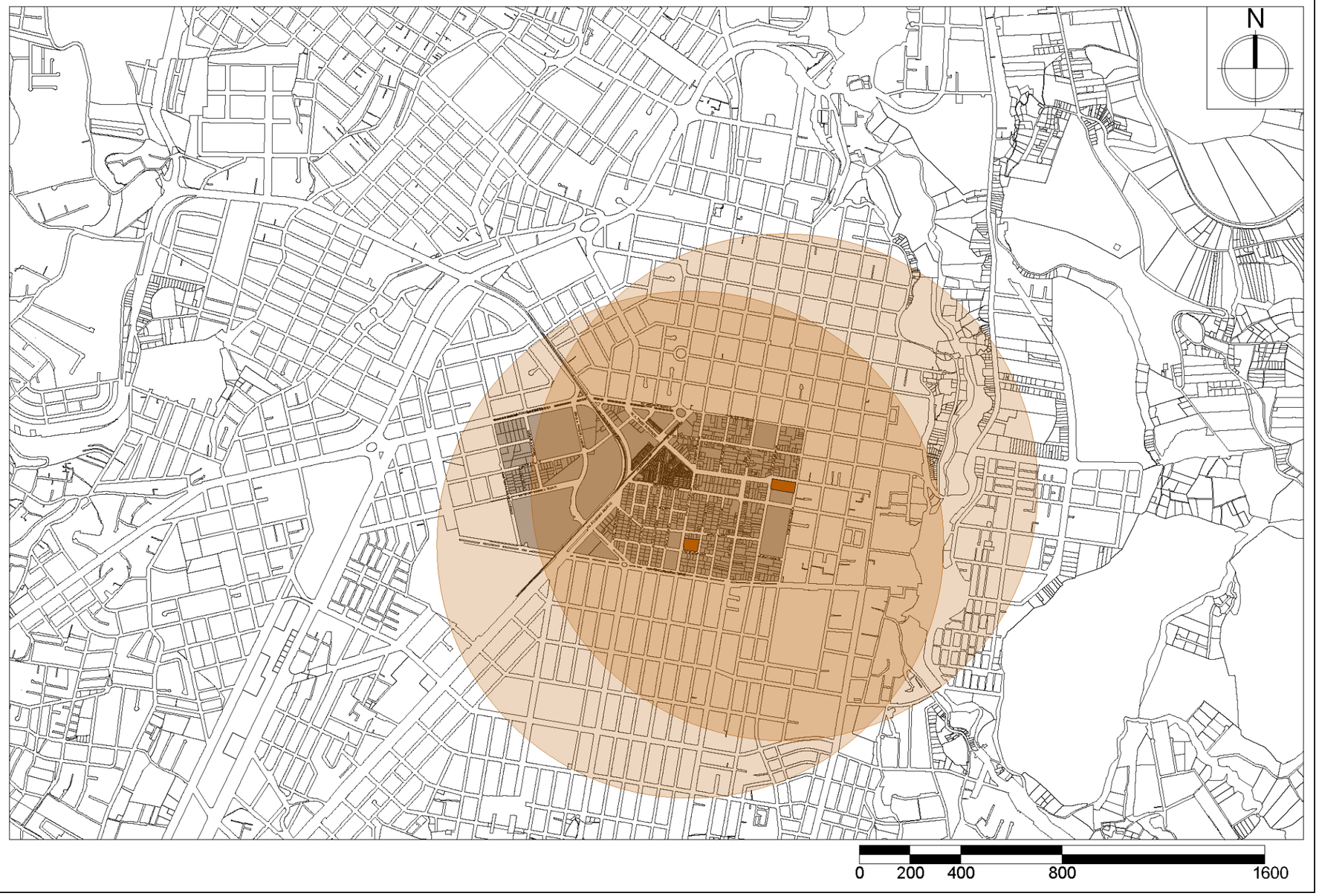


Figura 63
Plano de análisis de Equipamientos de Seguridad

PLANO DE ANÁLISIS DE EQUIPAMIENTOS DE SEGURIDAD

UBICACIÓN



LEYENDA

Equipamiento	Radio de influencia
Seguridad	400 m
Seguridad	2.000m

Servicio	Categoria	Simb.	Tipologia	Simb.	Establecimientos	Radios de influencia m.	Norma m2/hab	Lote minimo m2	Población base. Habitantes
Servicio Público	Seguridad	EG	Barrial	SEB	Vigilancia de policia	400	0.10	100	1.000
			Sectorial	SES	Estación de Bomberos	2.000	0.10	500	5.000

COMENTARIO

Dentro del sector encontramos servicios de seguridad privada y de gobierno como la policía nacional, los bomberos, los señores agentes de control municipal, que, de acuerdo a su radio de influencia, se muestra que están cubriendo el área de estudio en su totalidad, pero se debería mejorar la estructuración vial del lugar.

Debido a que circulan muchas personas diariamente por el sector, en los momentos de emergencia no desarrollan correctamente sus desplazamientos y esto impide que sus funciones sean optimas y de ayuda eficiente hacia la comunidad

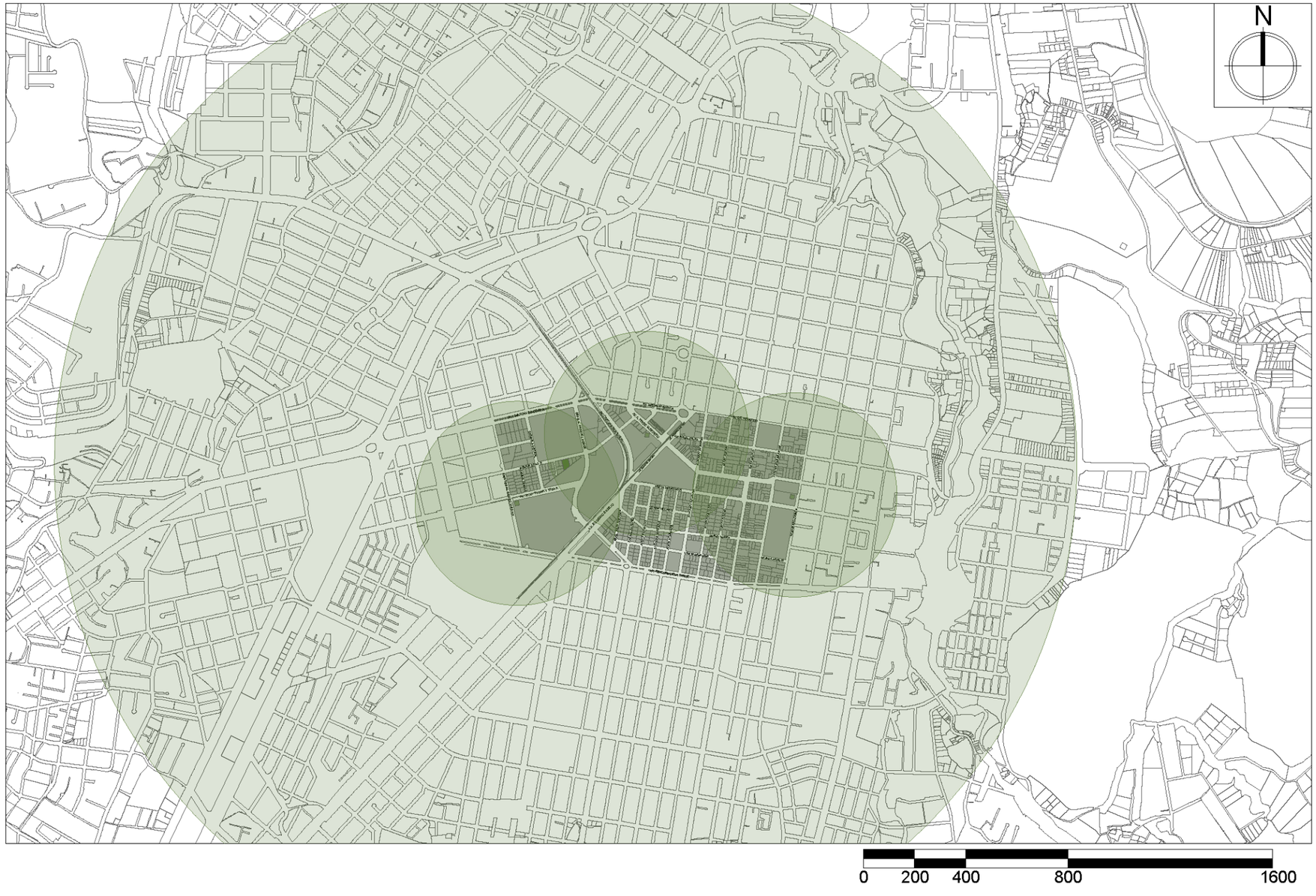


Figura 64
Plano de análisis de Equipamientos de Aprovisionamiento

PLANO DE ANÁLISIS DE EQUIPAMIENTOS DE APROVISIONAMIENTO

UBICACIÓN



LEYENDA

Equipamiento — Radio de influencia

Aprovisionamiento — 1500 m

Servicio	Categoría	Simb.	Tipología	Simb.	Establecimiento	Radios de influencia m	Norma m2/hab.	Lote mínimo m2	Población base. Habitantes
Servicio Público	Aprovisionamiento	EP	Zonal	PZ	Mercados minoristas (De productos perecibles y de productos no perecibles). Distribución de GLP.	1.500	0.11	3.000	10.000
			Ciudad	PC	Mercado de transferencia de víveres. Centros de faena miento. Feria de Ganado.	1.500	0.11	3.000	10.000

COMENTARIO

Tenemos dos equipamientos que cubren el sector de estudio, uno el Mercado Amazonas siendo este de tipo escala ciudad, y el Mercado la Playita; alrededor de estos se concentran otros de área similar, además otros servicios públicos y privados del cantón.

Por la gran cantidad de personas que se concentran en estos diariamente las vías no cumplen con los requerimientos para un correcto funcionamiento urbano, además el Mercado Amazonas por sus años de construcción su infraestructura interna no está en buen estado debido a que no fue planificado para el crecimiento comercial interno actual.

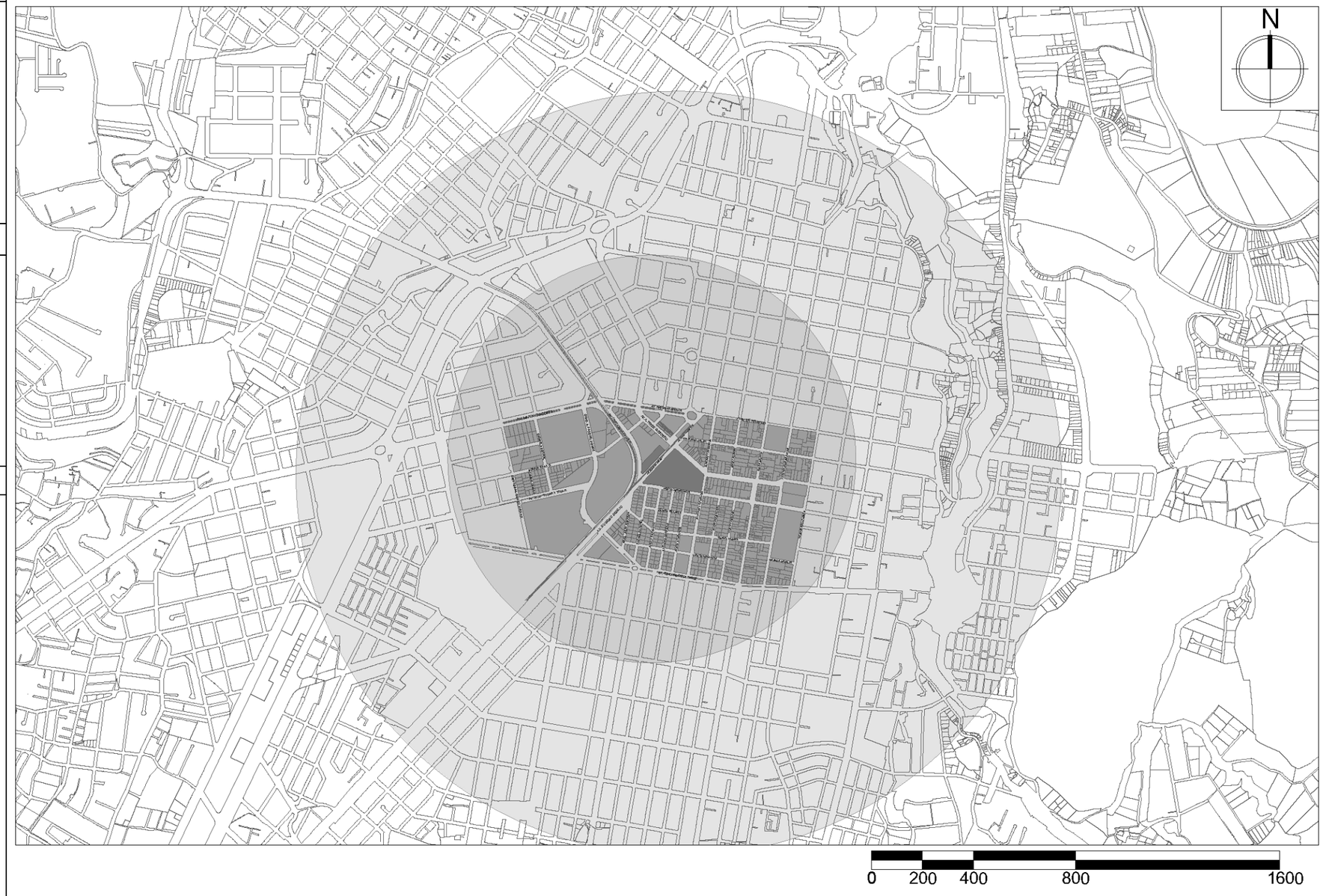


Figura 65
Plano de análisis de Equipamientos de Transporte

PLANO DE ANÁLISIS DE EQUIPAMIENTOS DE TRANSPORTE

UBICACIÓN



LEYENDA

Equipamiento — Radio de influencia

Transporte — 3000 m

Servicio	Categoría	Simb.	Tipología	Simb.	Establecimientos	Radios de influencia m	Norma m2/hab.	Lote mínimo m2	Población base Habitantes
Servicio Público	Transporte	ET	Zonal	TZ	Terminales locales, Terminales de transferencia, de transporte público	3.000	0.50	10.000	20.000
			Ciudad	TCM	Terminales de buses interprovinciales y de carga, estaciones de ferrocarril de carga	3.000	1.00	50.000	50.000

COMENTARIO

El sector muestra 2 tipos; uno en cuanto a buses con 2 terminales de la ciudad uno intra provincial y otro rural, de acuerdo al análisis se deberían unificar puesto que el Terminal de la Esperanza causa mucha congestión vehicular debido a su ubicación cercana al Mercado Amazonas. En cuanto a ferrocarriles sus talleres están sin funcionar y están perdiendo su valor original además cuenta con una gran extensión verde que podría ser intervenida, por otro lado, la estación del ferrocarril tiene un uso temporal que no realiza frecuencias largas de recorrido y también funciona como museo y espacio de emprendimientos comerciales.

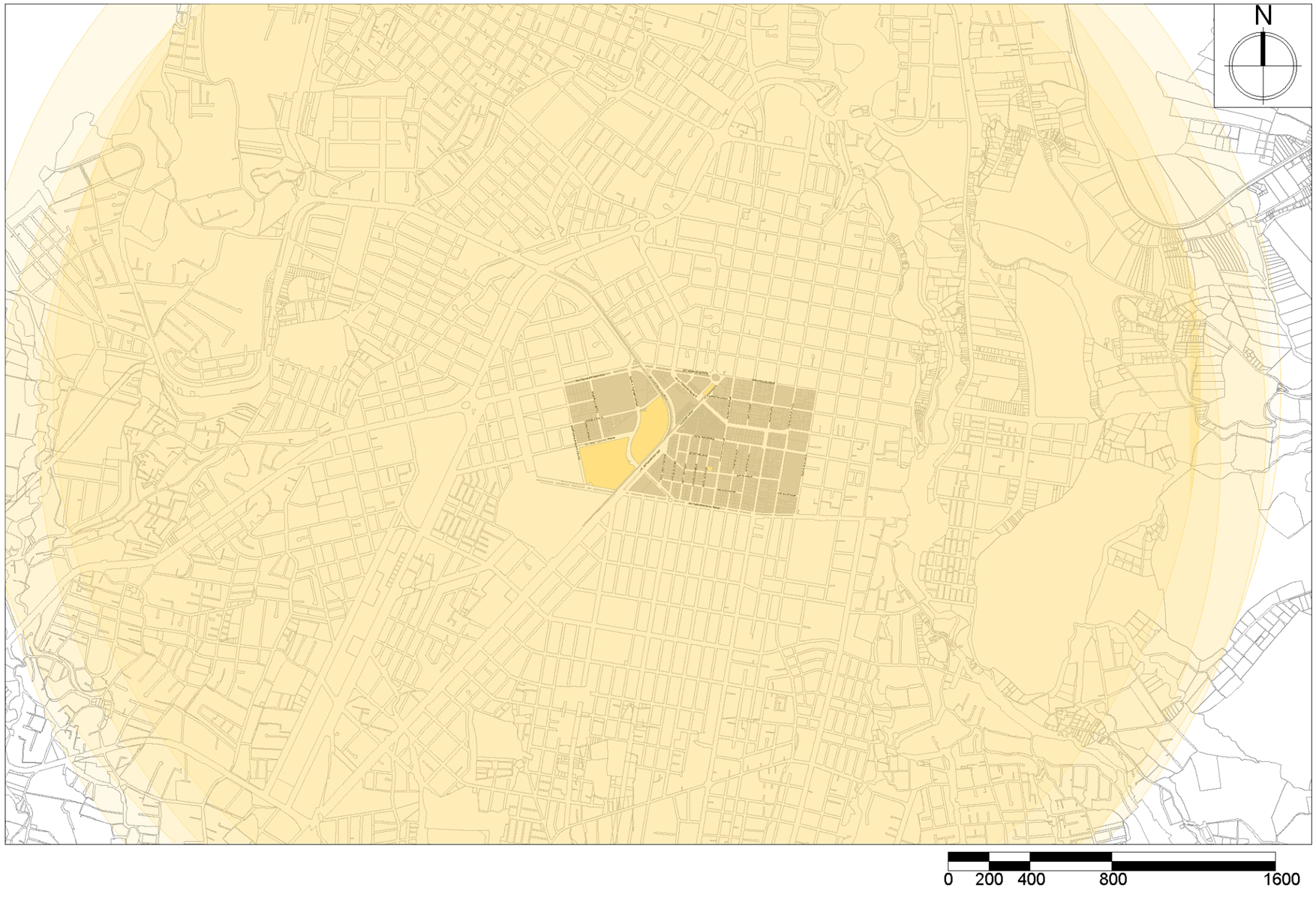


Figura 66
Plano de análisis del sistema de Transporte Público y rutas de colectivos

PLANO DE ANÁLISIS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO Y RUTAS DE COLECTIVOS

UBICACIÓN



LEYENDA

- Ruta La Aduana – Caranqui
- Ruta Alpachaca - La Victoria
- Ruta Miravalle – Caranqui
- San Antonio – Caranqui
- Ruta Miravalle – Caranqui
- Ruta Miravalle – Caranqui
- Ruta Miravalle – Caranqui
- Ruta Miravalle – Caranqui
- Parada de buses
- Parada de Taxis

COMENTARIO

Existe varias rutas de transporte urbano y solo dos cooperativas de transporte de buses, y recorren el mismo sector, siendo una competencia, puesto que el sector del Mercado Amazonas genera muchos recorridos por ser el más transitado de la ciudad por aquellas personas que vienen de los suburbios; existen colectivos en mal estado, falta de paradas adecuadas para buses y taxis, y a partir de esto se genera una congestión peatonal al momento de utilizar este transporte ya que no cumplen las necesidades adecuadas que las personas necesitan para usar el transporte público.

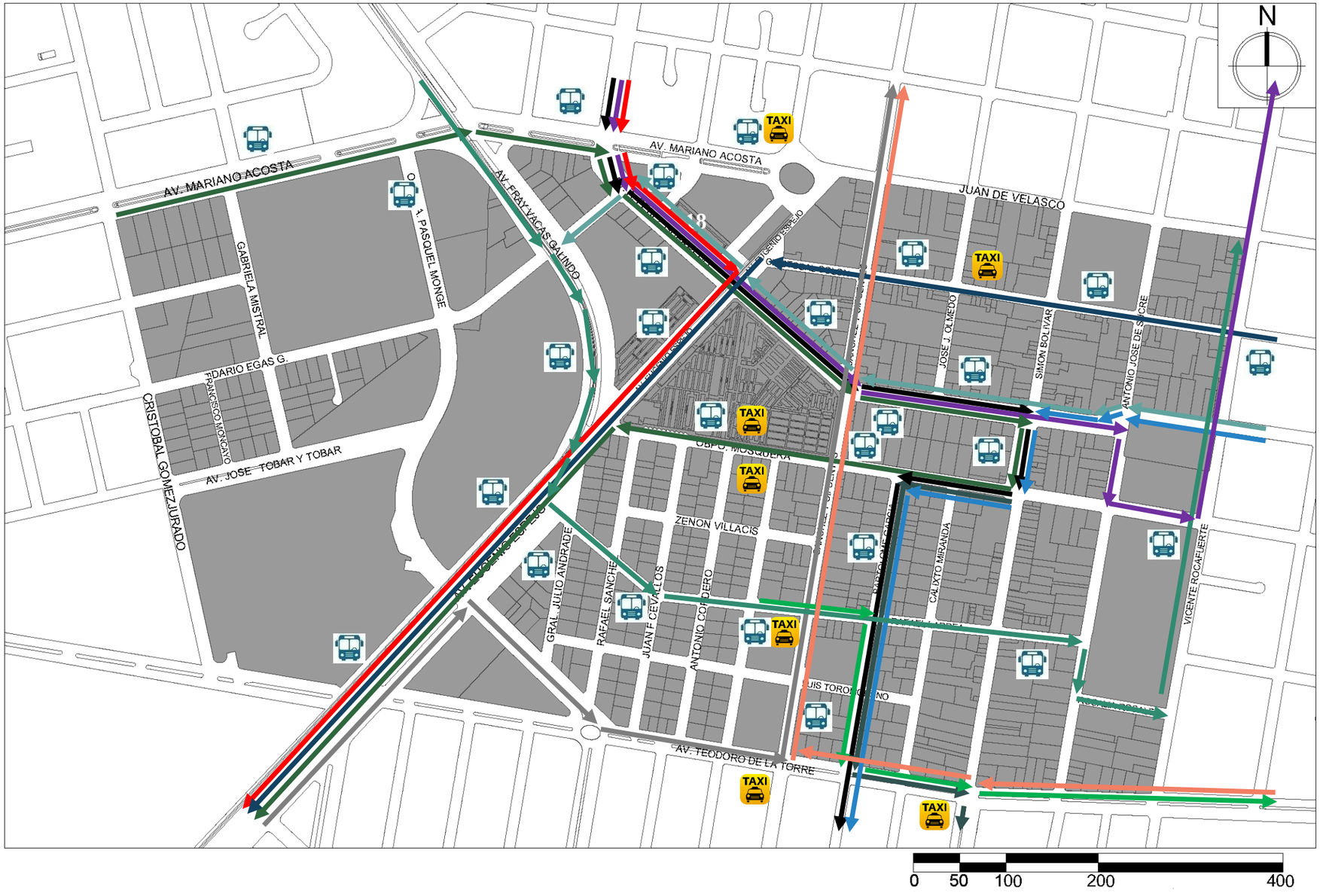


Figura 67
Plano de análisis del sistema de Transporte Rural, Interprovincial y Línea Férrea

PLANO DE ANÁLISIS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE RURAL, INTERPROVINCIAL Y LÍNEA FÉRREA

UBICACIÓN



LEYENDA

- Ruta Ibarra – La Esperanza - Zuleta
- Ruta Zuleta – La esperanza - Ibarra
- Ruta Llegada buses Inter provinciales
- Ruta Salida buses Inter provinciales
- Línea Férrea
- Ruta Miravalle – Caranqui
- Parada de buses La Esperanza

COMENTARIO

El trazado de la Línea Férrea claramente muestra la ruptura del damero cuadricular y rectangular que tenía la ciudad, por su dinámica suele funcionar como un paseo y recorrido por el sector comercial Amazonas.

El terminal terrestre está cubriendo con la demanda de pasajeros y cooperativas de buses que se encuentra en él. Se debería reubicar la para de buses de la Coop. la Esperanza en el terminal Terrestre y descongestionar el trafico vehicular que esta ocasionando en el sector.

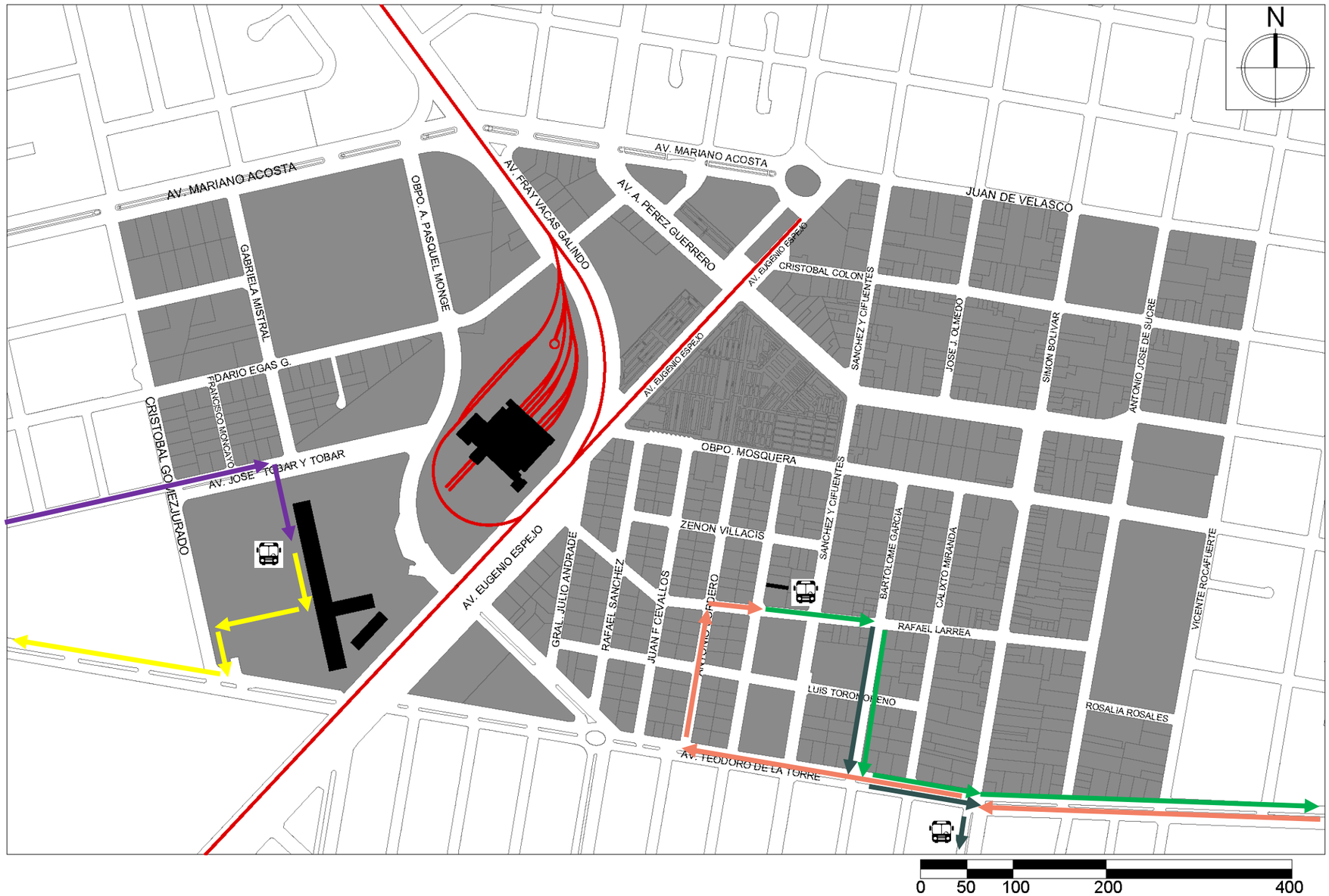


Figura 68
Plano de análisis de flujos de movilidad peatonal y concentraciones peatonales en cruces viales

PLANO DE ANÁLISIS DE FLUJOS DE MOVILIDAD PEATONAL Y CONCENTRACIONES PEATONALES EN CRUCES VIALES

UBICACIÓN



LEYENDA

- Alto flujo peatonal
- Medio Flujo peatonal
- Bajo Flujo peatonal

- Alta concentración peatonal
- Media concentración peatonal
- Baja concentración peatonal

COMENTARIO

El análisis del sector muestra un alto flujo de movilidad peatonal puesto que es el área comercial central de la ciudad y de visita por muchas otras actividades que se desarrollan dentro de ella, sin embargo existen vías cercanas que presentan menores y bajos flujos de movilidad, al igual que en diferentes cruces de vías también existen rangos altos de concentración de personas, la mayoría de veces suele ser por la congestión vehicular, los tiempos de semaforización y el irrespeto de ciertos comerciantes ambulantes e informales que obstaculizan el libre flujo de movilidad peatonal.



Figura 69

Plano de análisis de la Infraestructura de los Servicios básicos

PLANO DE ANÁLISIS DE LA INFRAESTRUCTURA DE LOS SERVICIOS BÁSICOS

UBICACIÓN



LEYENDA

- Luz Eléctrica
- Agua Potable
- Alcantarillado

COMENTARIO

El análisis del sector muestra que existe una cobertura total en todo el sector en lo que refiere a energía eléctrica, agua potable y alcantarillado, pese a varios inconvenientes que presentan como los cableados eléctricos muestran no son soterrados por ser instalaciones antiguas, el agua potable tiene un buen funcionamiento a excepción de un tramo en la calle Sánchez y Cifuentes entre O. Mosquera y Av. Pérez Guerrero y el Alcantarillado tiene un buen funcionamiento.

Existe también redes de telecomunicaciones con buena cobertura.

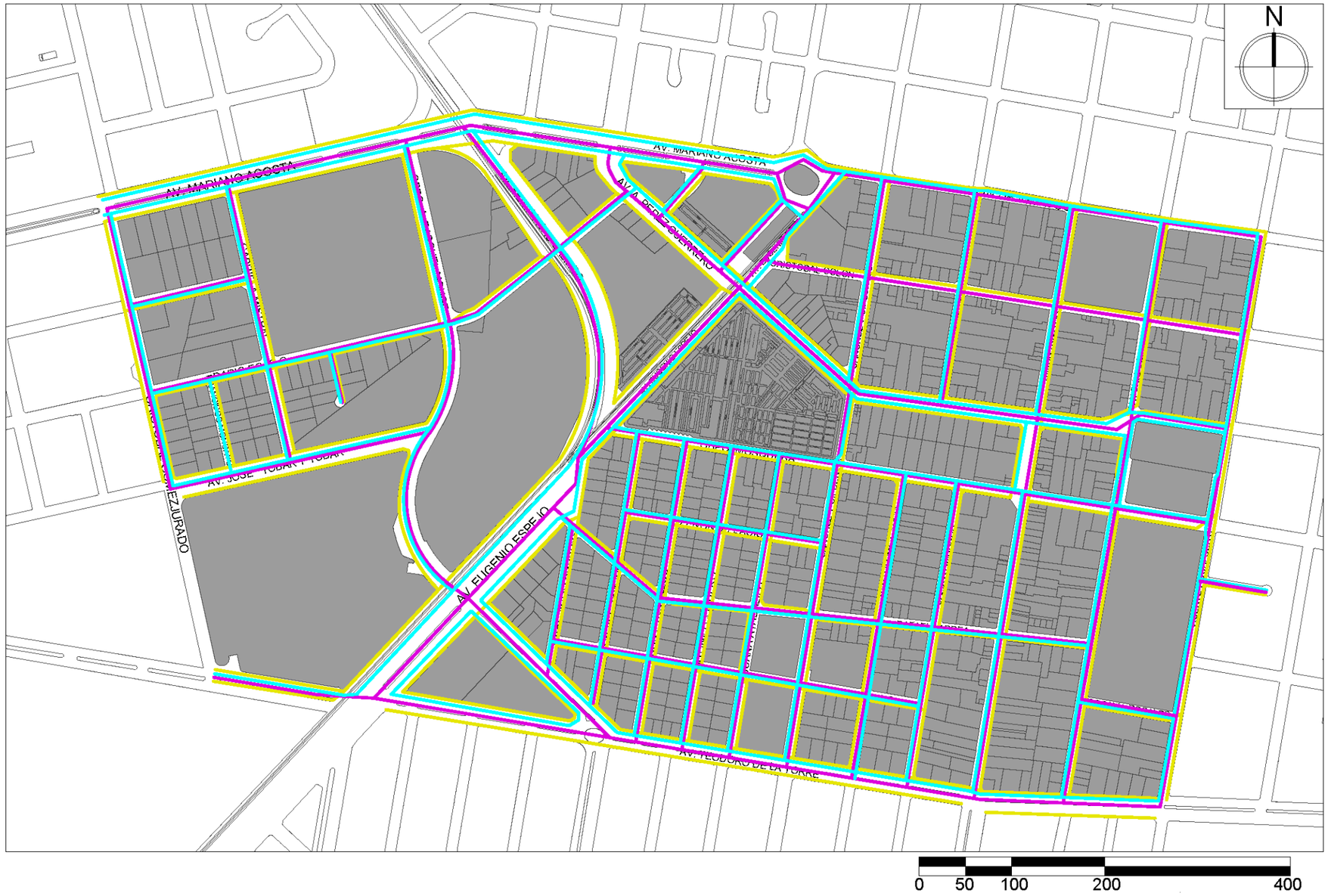


Figura 70

Plano de análisis de SISMERT zonas de carga y descarga, paradas de camionetas y coches de carga y parqueaderos

PLANO DE ANÁLISIS DE SISMERT, ZONAS DE CARGA Y DESCARGA, PARADAS DE CAMIONETAS Y COCHES DE CARGA Y PARQUEADEROS

UBICACIÓN



LEYENDA

- Estacionamiento SISMERT (Sistema Municipal de Estacionamiento Rotativo Tarifado)
- Zonas de carga y descarga
- Parada de camionetas
- Parada de coches de carga
- Parqueaderos

COMENTARIO

El análisis muestra que el sector cuenta con un parqueadero Municipal el cual cumple con un radio de influencia apto para el sector, pero aun así no satisface la demanda de automóviles que transitan y ocupan el lugar al igual que los parqueaderos privados que existen. Además, no existen muchas zonas de carga y descarga que necesita el lugar puesto que es de alto grado comercial, los coches de carga también son muy escasos por lo que las personas que llegan al sector lo hacen en vehículo privado y casi siempre se parquean a doble sentido puesto que el SISMERT es ocupado en su totalidad todo el tiempo, razón por la que es necesario implementar más parqueaderos en lotes baldíos.

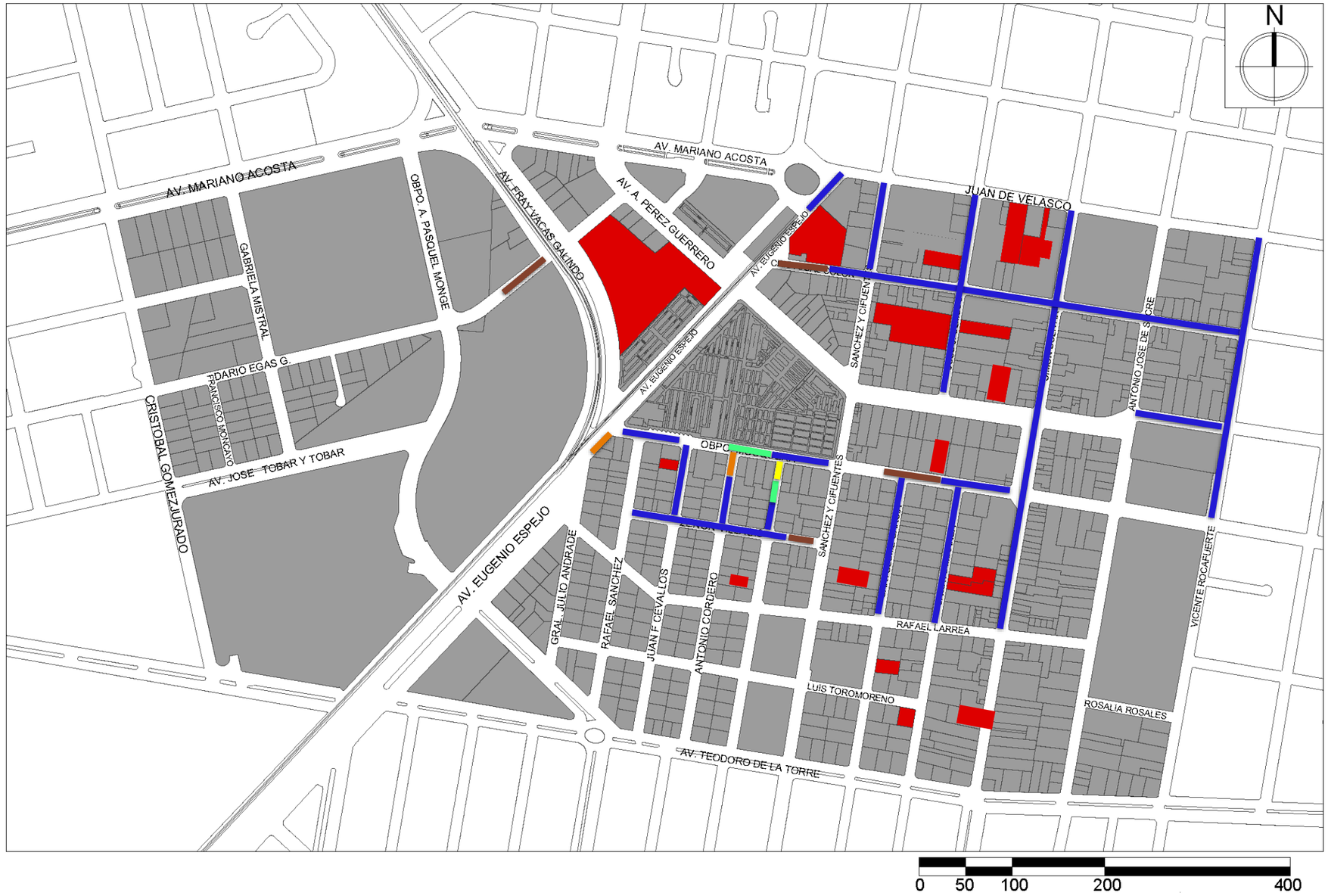


Figura 71
Plano de análisis de Vialidad y sentido de vías

PLANO DE ANÁLISIS DE VIALIDAD Y SENTIDO DE VÍAS

UBICACIÓN



LEYENDA

Vía 6 m.	Vía Terciaria
Vía 11m.	Local Secundaria
Vía 12 m.	Local Principal Secundaria
Vía 13 m.	Local Secundaria
Vía 14 m.	Local Principal
Vía 16 m.	Local Principal
Vía 18 m.	Local Secundaria
Vía 21 m.	Colectora Secundaria
Vía 24 m.	Colectora Secundaria
Vía 26 m.	Colectora Secundaria
Vía 28 m.	Colectora Secundaria
Vía 33 m.	Arterial Principal
Vía 36 m.	Colectora Principal
Vía 50 m.	Colectora Principal

COMENTARIO

Se verifica que todas las vías en su mayoría son calles que están adoquinadas a excepción de la Av. Mariana Acosta, también que la mayoría de estas vías están dándole más prioridad a la capa de rodadura vehicular que a la peatonal, existen vías que no tienen una continuación y cambia su longitud como es el caso de la Av. Eugenio Espejo, la Av. Pérez Guerrero. Otro aspecto notable es que en vías cercanas al Mercado Amazonas el estado de calles y aceras están en un mal estado, la dirección vial también se puede ver que está afectando al tránsito vehicular puesto que en la mayoría un carro gira constantemente por el mismo sector

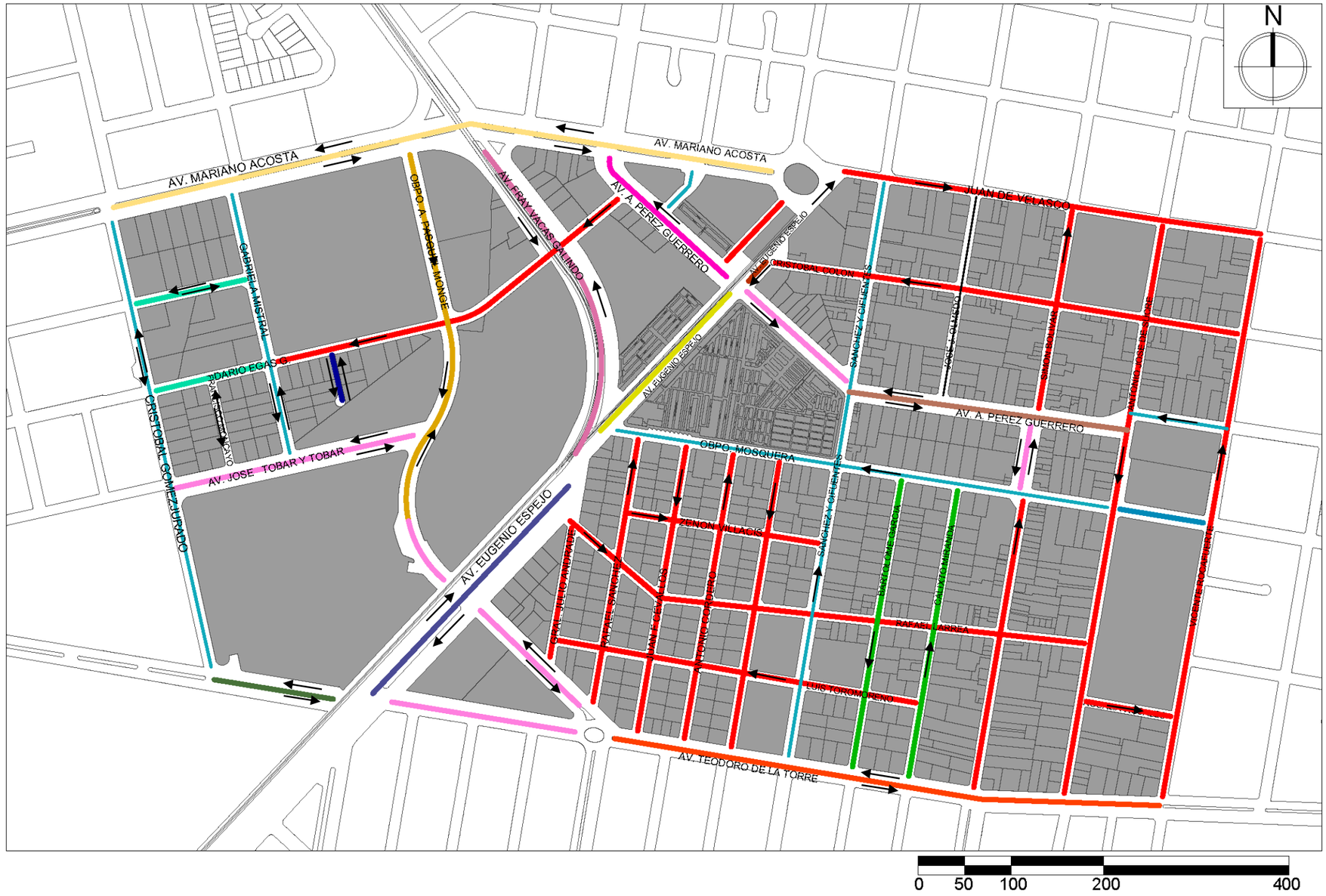


Figura 72
Plano de zonas verdes y tipos de arborización

PLANO DE ZONAS VERDES Y TIPOS DE ARBORIZACIÓN

UBICACIÓN



LEYENDA

- Vegetación alta
- Vegetación Media
- Vegetación baja
- Pastizales
- Edificaciones
- Piso duro
- Vías y manzanas fuera del área de estudio

COMENTARIO

En el análisis se visualiza que en la parte más consolidada, residencial y privada del sector no existen áreas verdes, los pocos espacios verdes existentes son pequeños, además estos no cuentan con espacios deportivos, también existe poca vegetación baja que al aumentar podría ayudar al desarrollo del paisaje urbano. En los lotes de equipamientos grandes como los Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo, el Terminal Terrestre y colegios se observa que los espacios de vegetación están relacionados a su área, por cuanto se podría intervenir con una propuesta que busque la mejora y uso del espacio verde con la finalidad de buscar una armonía e integración de la naturaleza con la residencia, el comercio y el ser humano.



Figura 73
Plano de análisis de Granulometría

PLANO DE ANÁLISIS DE GRANOLUMETRÍA

UBICACIÓN



LEYENDA

- Edificaciones
- Piso sin edificar
- Grano Fino
- Grano Grueso
- Grano Mezcla

COMENTARIO

En el análisis de figura fondo correspondiente al estudio de edificaciones construidas y vacíos dentro de cada predio o lote; la mayoría presentan un grano grueso que corresponde a la parte consolidada y en cierta cantidad construida tal como se muestra en el ejemplo, el grano fino es muy bajo puesto que son pocas las manzanas que tienen poca construcción y mayor espacio abierto, el grano mezcla se relaciona equipamientos grandes con sus áreas extensas también terreno que presentan claramente son de los equipamientos de mayor superficie, y corresponden a los Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo y el Terminal Terrestre.



Figura 74
Plano de análisis de Morfología Fondo-Figura

PLANO DE ANÁLISIS DE MORFOLOGIA FONDO-FIGURA

UBICACIÓN



LEYENDA

Piso sin Edificar

Edificaciones

COMENTARIO

En el análisis de la figura fondo contraste se puede analizar que le sector de la izquierda tiene más espacios abiertos a pesar que no son áreas verdes a excepción de los equipamientos grandes como el terminal, los talleres del ferrocarril y el Mercado La playita tienen una gran superficie abierta donde sus piezas se ven sueltas.

En la parte derecha se ve un área más consolidada debido a que fue creciendo a partir del centro historio, mostrando menos espacios abiertos.

Se puede ver además su cambio morfológico en su tipo de manzanas, empezando en el centro histórico con amanzanamiento cuadrado después se expande hacia el lado con forma rectangular, más adelante hacia el lado oeste por la aparición de la línea férrea toman formas orgánicas e irregulares.

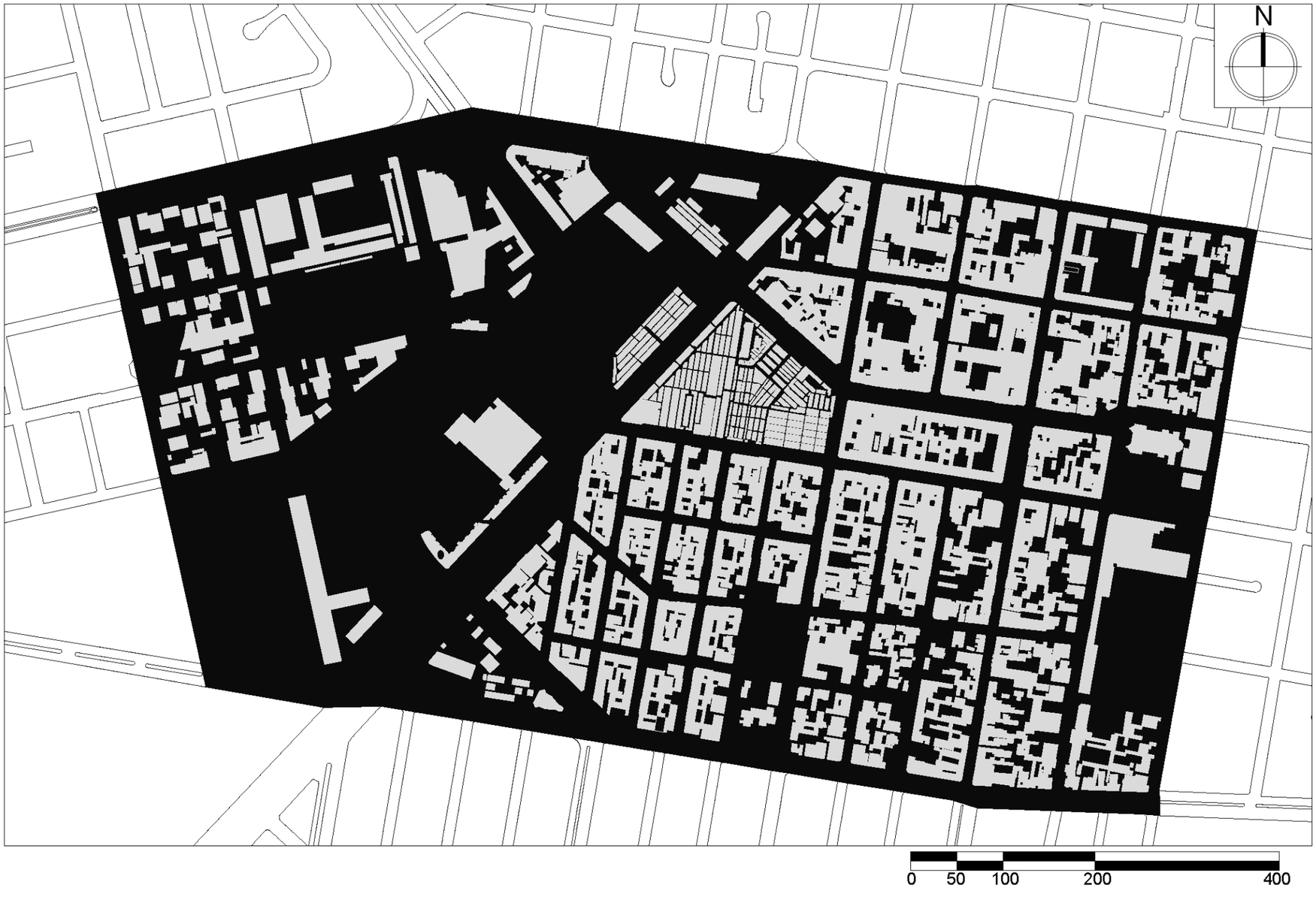


Figura 75
Plano de análisis de número de pisos

PLANO DE ANÁLISIS DE NUMERO DE PISOS

UBICACIÓN

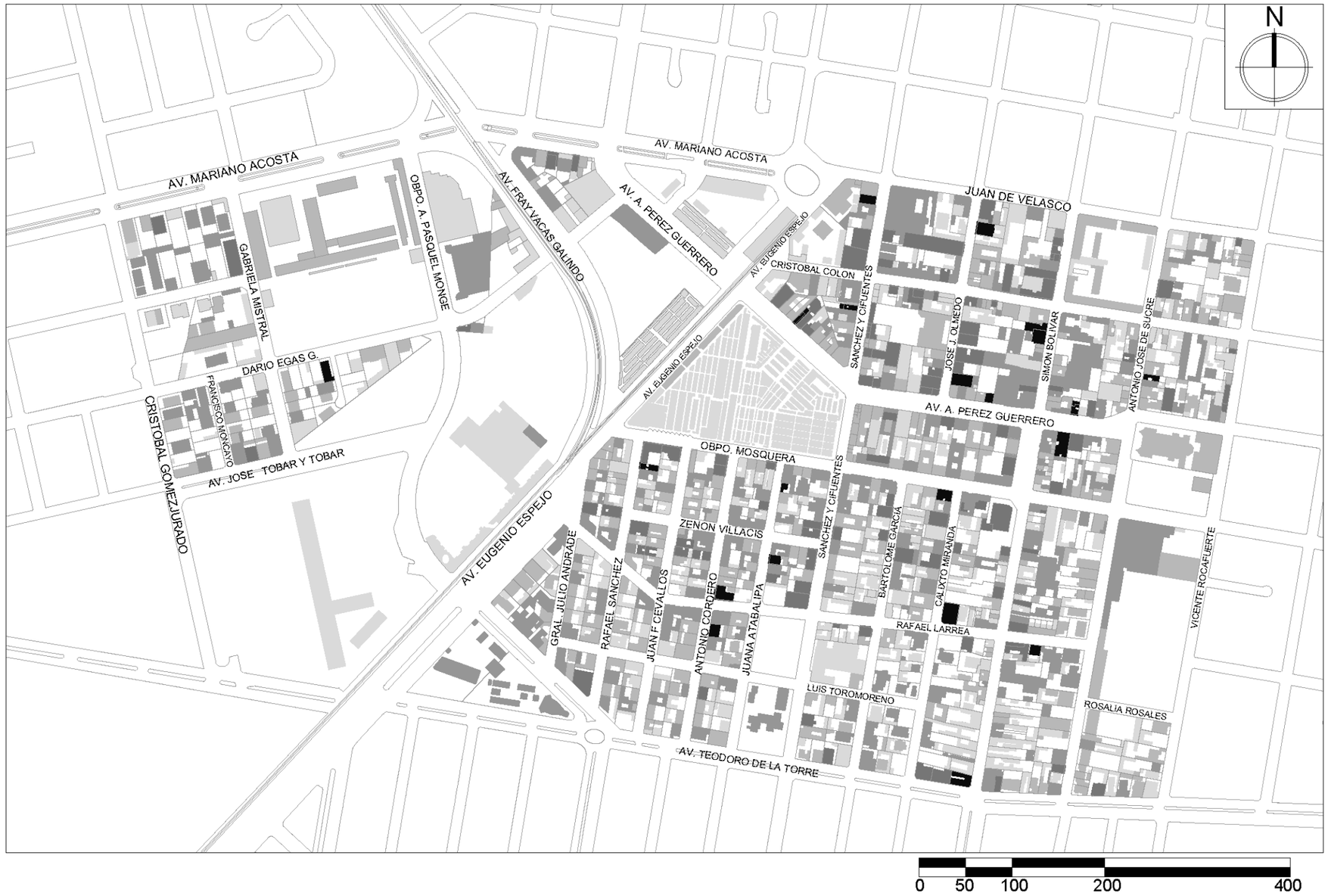


LEYENDA

- 1 piso
- 2 pisos
- 3 pisos
- 4 pisos
- Mas de 4 pisos

COMENTARIO

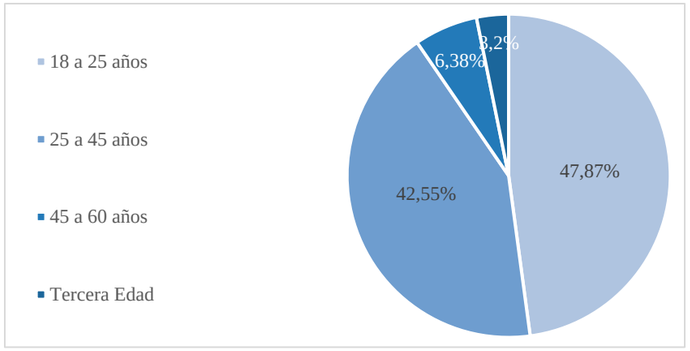
Se verifica a través del mapeo y análisis que en el sector de estudio predominan las construcciones de 3 pisos.



3.4.3 Encuesta a comerciantes

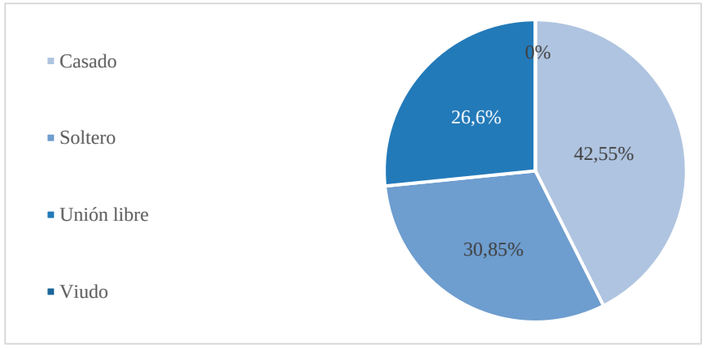
Escala meso

Edad



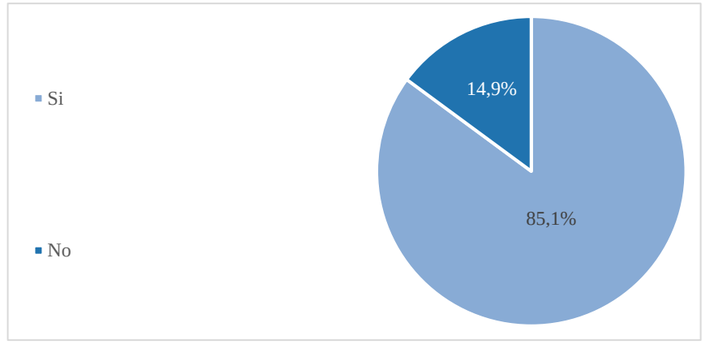
De los comerciantes encuestados la mayoria se encuentran en una edad joven entre 18 a 25 años con un 47,8 %, seguidos por los mas adultos entre 25 a 45 años con un 42,55%, en un 6,38% en una edad entre45 a 60 años y solo el 3,2% son adultos mayores.

Estado civil



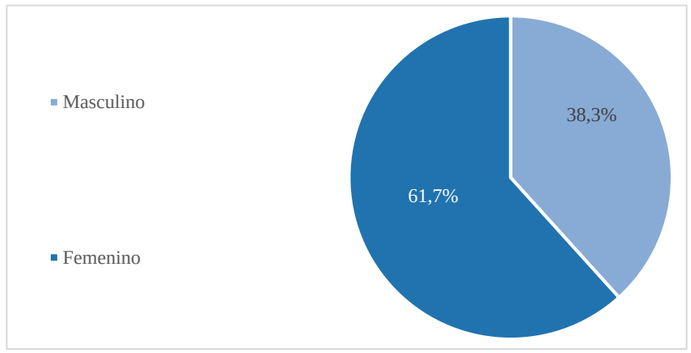
De los comerciantes encuestados tenemos que se ecnuentran en estado civil casados un dato del 42,55%, otras personas nos muestran el 30,85% de estado civil solteros y solteras, seguidos por el 26,6% que se encuentran en unión libre

Es Propietario del negocio



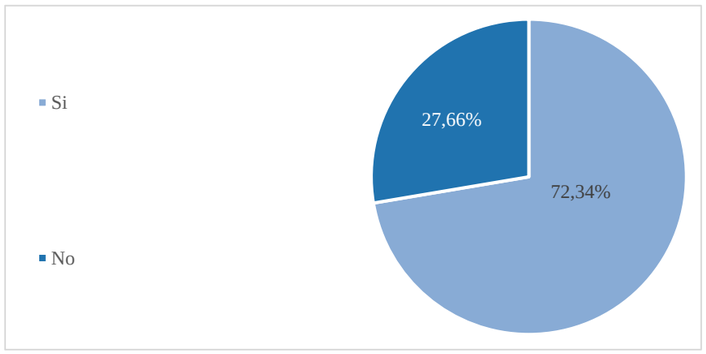
El mayor numero de comerciantes que se encuesto son propietarios de cada negocio ya que prefieren ser independientes mostrando un 85,10% y solo el 14,9% son empleados puesto que los algunos propietarios se dedican también a otras actividades.

Género



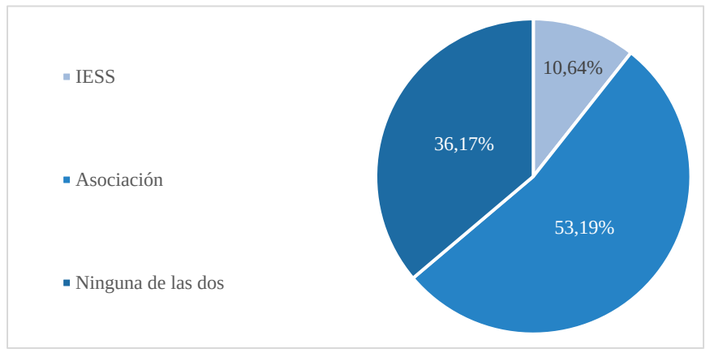
De los comerciantes encuestados se encontró que el género femenino es el más predominante con un dato del 61,7 % en este sector de trabajo, y el 38,3 % corresponde al género masculino.

Estudios



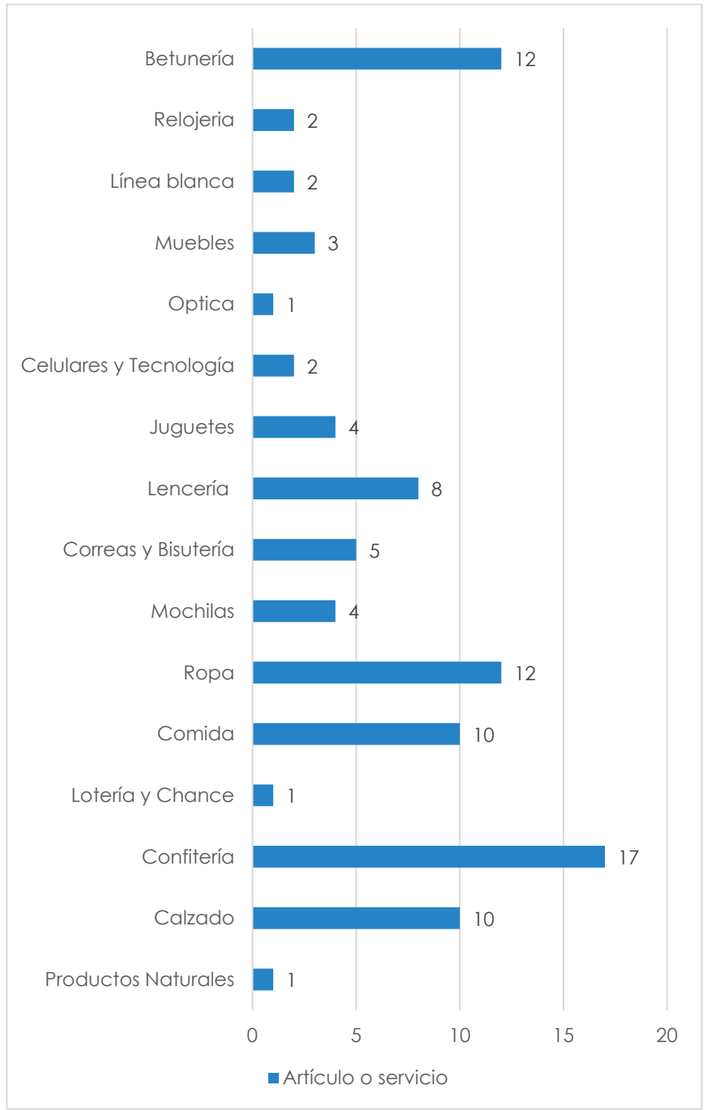
La mayoria de comerciantes encuestados tienen estudios primarios, secundarios y tambien universitarios en un 72,34% y el 27,66% no han terminado sus estudios.

Es afiliado al IESS o alguna asociación



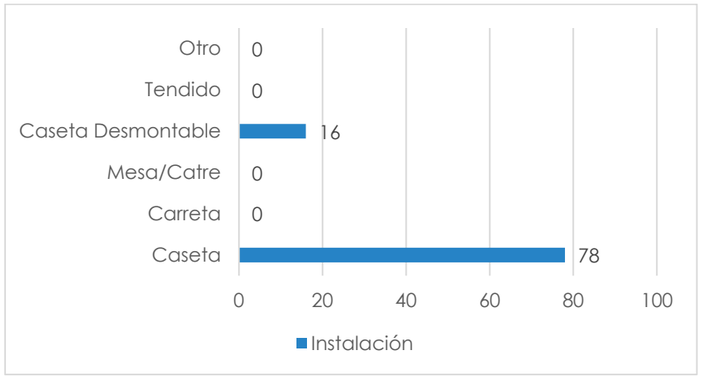
Algunos estan asociados debido a que estan en ciertos sectores o tienen el mismo negocio en un 53,19%, otros por independencia en un 36,17% y solo el 10,64% afiliado al IESS.

¿Qué articulo vende o que servicio presta?



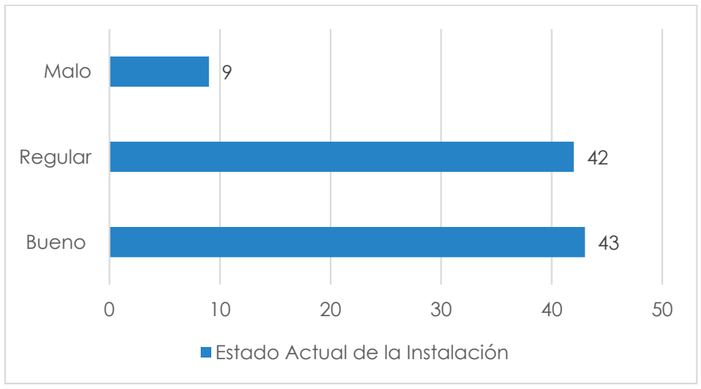
Encontramos que existen mas negocios de confitería, calzado, ropa, comida, lencería y servicio de betunería como tambien existen muy pocos de venta de productos naturales, línea blanca, lotería y chance, optica, muebles, mochilas, juguetes, celulares y tecnología, relojería, correas y bisutería

Tipo de instalación donde labora



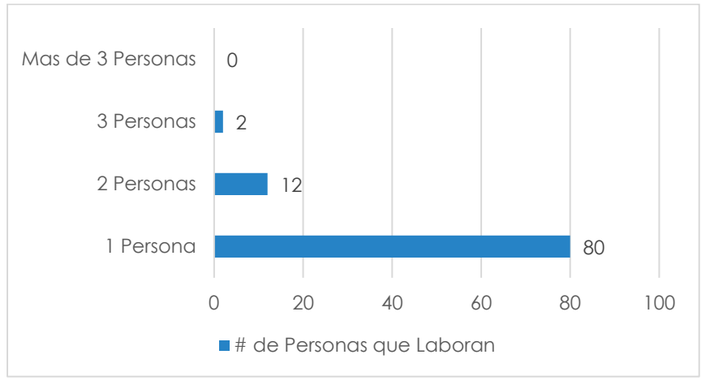
De los 94 encuestados 78 comerciantes se encuentran en casetas las aceras de la Calle Obispo Mosquera, Av. Eugenio Espejo, Av.Perez Guerrero y Av. Fray Vacas Galindo que tambien en esta estan 16 casetas demontables puesto que su ubicación es por temporadas especialmente en Navidad.

Estadao Actual de la Instalación



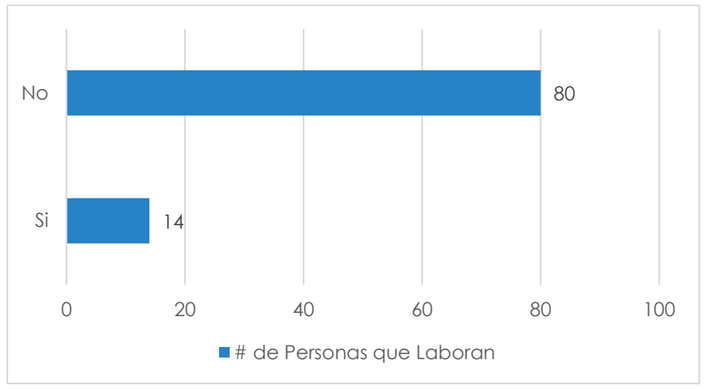
En la verificacion de los puestos comerciales se encontró que 43 casetas comerciales se encuentran en buen estado, 42 casetas en un estado regular y 9 casetas se encuentran en un estado malo puesto que no se ha dado mantenimiento a su pintura o las cubiertas presnetan orificios como goteras entre otras falencias estructurales.

¿Cuántas personas laboran? 1, 2, 3 o mas de 3



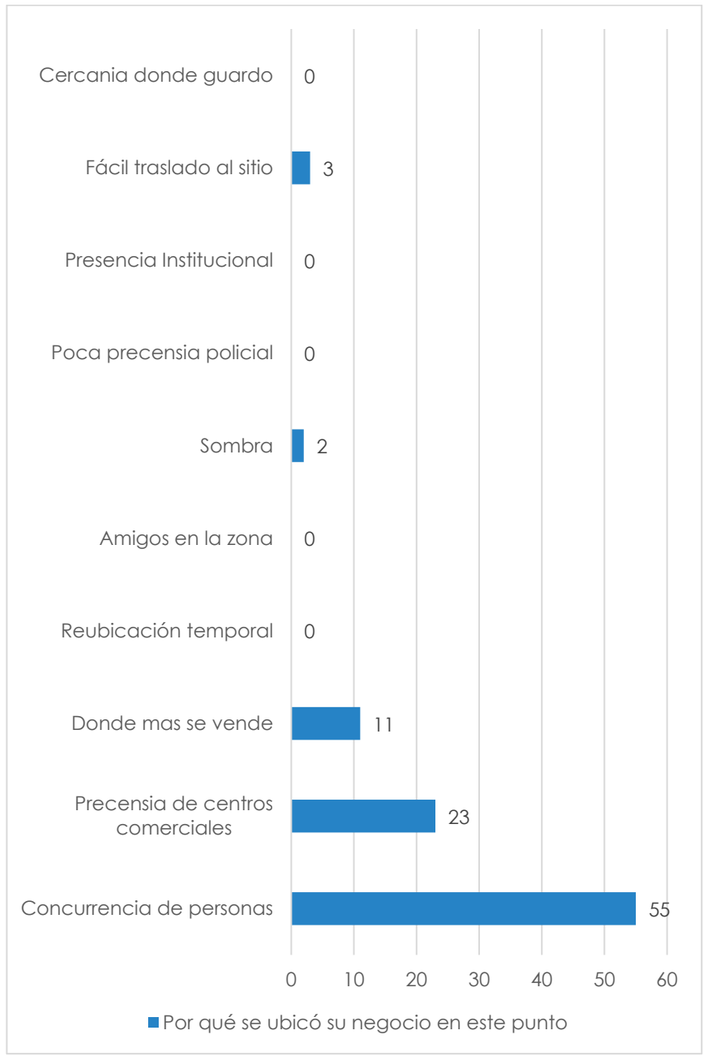
En casi todos los puestos de los comerciantes encuestados labora 1 sola persona siendo un número de 80 puestos coemrciales; razón que se debe al ser muy pequeños, 12 puestos comerciales donde laboran 2 personas y 2 puestos comerciales donde laboran 3 personas siendo estos ultimos de puestos de comida.

Tiene otra ocupación



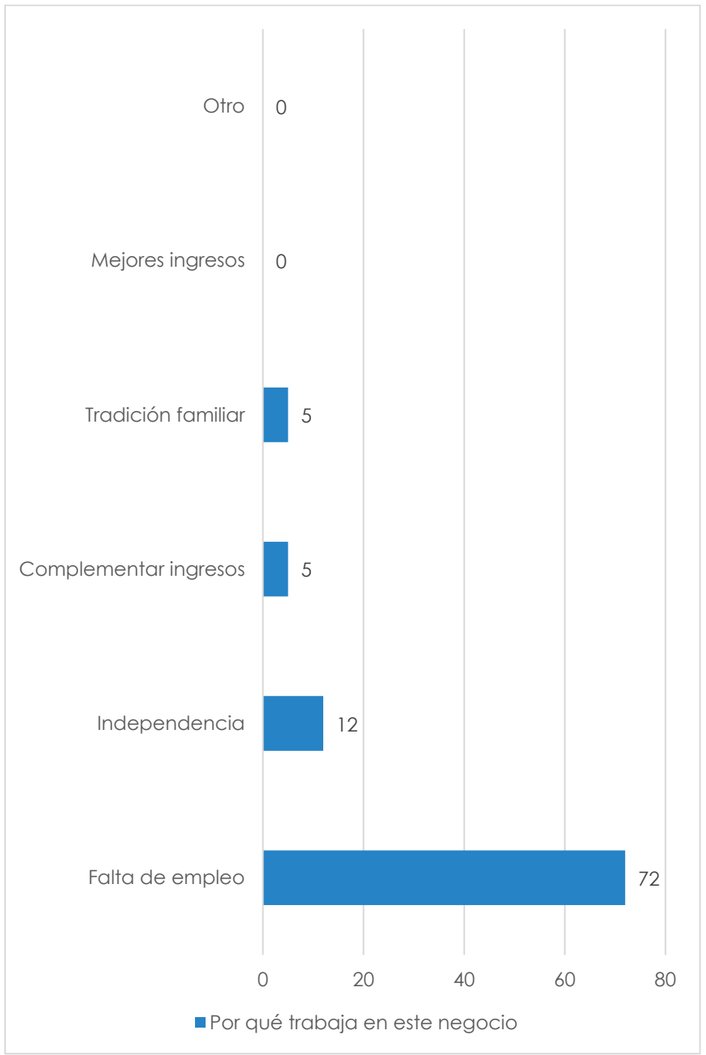
De los comerciantes que se encuestó tenemos a 80 personas que respondieron que no se dedican a otras ocupaciones y un número de 20 personas nos manifestaron que si se dedican a otras actividades como que haceres de la casa y alguna otra actividad que también les pueda genera algún ingreso.

¿Por qué se ubicó su negocio en este punto?



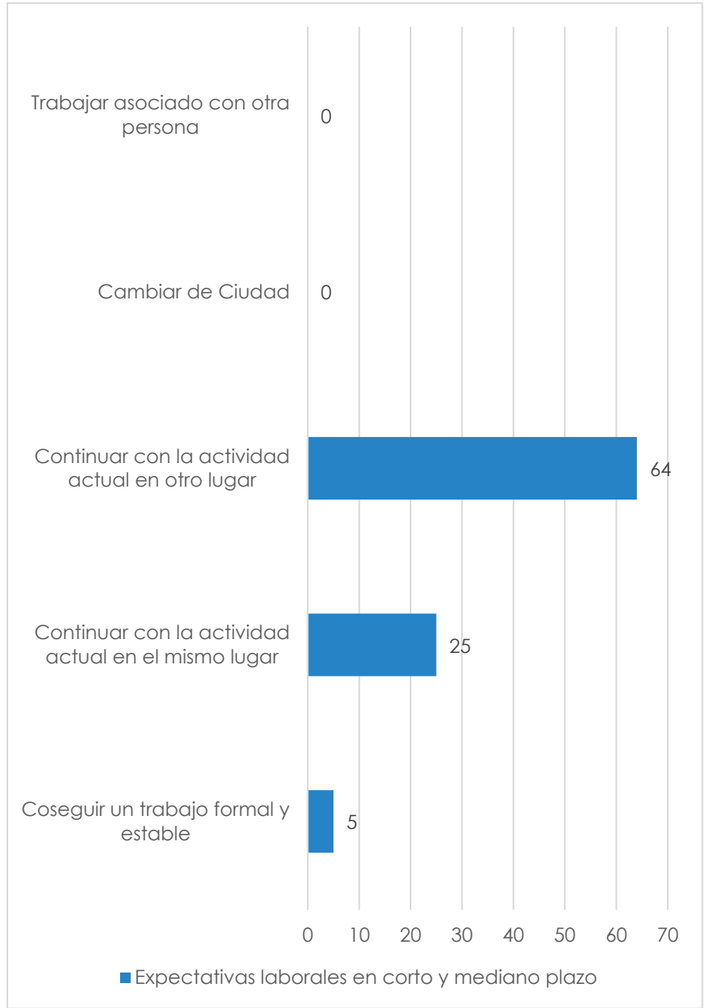
De los comerciantes encuestados el 58,51 % respondieron que su razón a ubicarse en este punto se debe a la concurrencia de personas, el 24,46 % se debe a la precensia de otros centros comerciales, el 11,70 % porque es un lugar donde mas se vende y es muy comercial la zona, el 2,13 % un lugar con una buena sombra para poder trabajar y el 3,2 % se manifesto que se debe a que pueden trasladarse con mucha facilidad hacia su lugar de trabajo.

¿Por qué trabaja en este negocio?



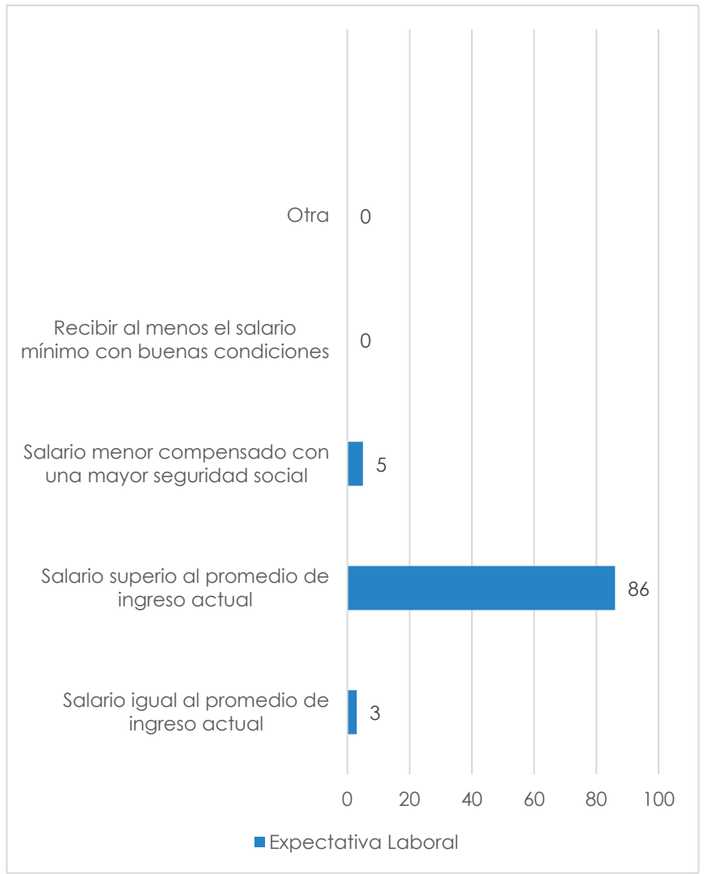
El 76,60 % de los comerciantes responidieron que se dedican a esta actividad por la falta de fuentes de empleo, el 12,76 % nos informaron que lo hacen por tener su propia independencia, el 5,32 % lo hacen para poder complementar sus ingreos puesto que tienen otra actividad de ingreso, y el 5,32 % nos supieron manifestar que laboran en este negocio ya que es heredado por sus famiiares como una tradición familiar que dependia de esta actividad.

¿Cuáles son sus expectativas laborales en el corto y mediano plazo?



De los comerciantes a los cuales se encuestó el 68,09 % respondieron que desean continuar con su actividad actual en otro lugar, el 26,60 % prefieren conservar su actividad actual en el mismo lugar que se encuentran, y solo 5,31 % nos manifestaron que desearían conseguir más adelante un trabajo formal y estable que ayude a mejorar su economía.

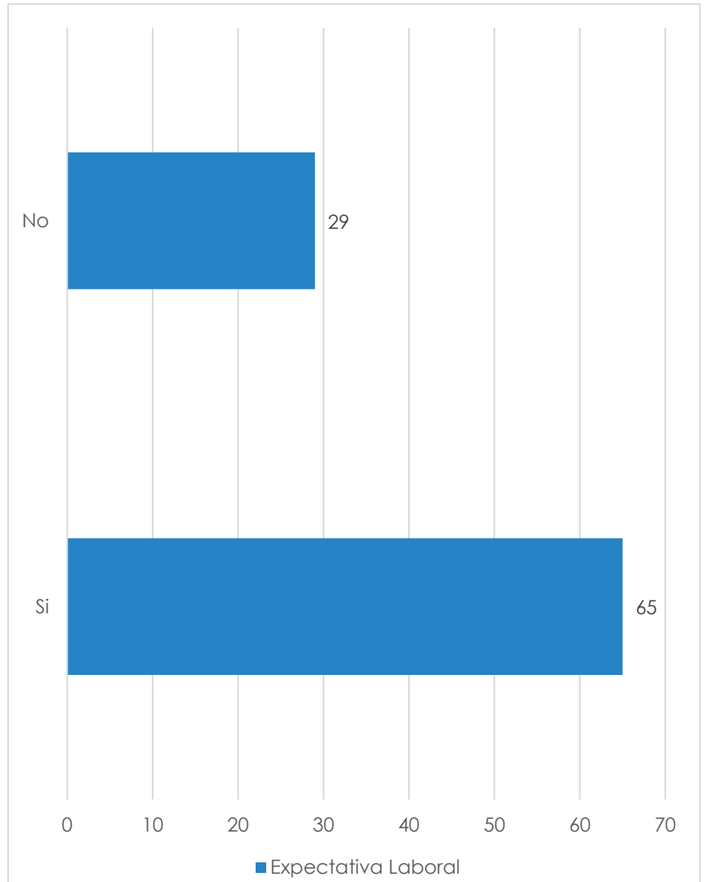
¿Si le ofrecen trabajar en una empresa dejaría esta actividad informal y aceptaría el trabajo, siempre y cuando?



De los 94 encuestados el 91,48 % que corresponde a 86 personas de los comerciantes nos supieron indicar que están dispuestos a dejar de trabajar de manera informal y en una empresa siempre y cuando su salario sea superior al promedio de ingreso actual, el 5,32 % que corresponde a 5 personas en cambio dijeron que siempre y cuando haya mas seguridad y el 3,2 % se manifestó que aceptarían siempre y cuando el salario sea el mismo que a sus actuales ingresos.

Como conclusión tenemos que la mayoría de comerciantes encuestados tienen precupación por su salario.

¿Si le ofrecieran convertir su negocio en una micro empresa formal estaría dispuesto a hacerlo?



De las 94 comerciantes encuestados el 69,15 % que corresponde a 65 personas respondieron que si estan dispuestos a formar una micro empresa en beneficio de sus negocios, y el 30,85% que corresponde a 29 manifestaron que no estan de acuerdo.

3.4.4 Entrevistas

Escala meso

Entrevista al Sr. Telmo Lara

Trabaja desde el año 1994 como supervisor de vias en los Tallleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo.

En su entrevista comentó que el ferrocarril era una conexión de comercios desde Ibarra hasta San Lorenzo ya que daba a conocer las diferentes variedades gastronómicas y paisajes naturales, el negocio principal era la comercialización de la madera que llegaba de San Lorenzo a su punto de acopio en el terreno que hoy actualmente es el Mercado La Playita. Además supo manifestar que cuando el empezó a trabajar ya existía el ferrocarril y se daba un fuerte impacto en la ciudad debido al movimiento de personas puesto que tenia gran acogida debido a que ayuda al sector agricola puesto que no existía carreteras en buen estado como en la actualidad. Comento tambien que fue decayendo debido a la contrucción de nuevas vías donde la gente se movilizaba más rápido en carro debido al tiempo de viaje.

Comentó tambien que el ferrocarril activa muchas actividades como el comercio nacional, el turismo y emprendimientos por lo que seria buena opción una rehabilitación puesto que esta perdiendo su valor y función original. Además fue un ícono industrial y comercial de trabajo para la ciudad y el norte del pais y puede ayudar a impulsar el turismo sectorial y nacional mediante nuevas actividades, con métodos modernos de intervención arquitectónica patrimonial para revalorizar sus espacios.

Comentó que el comercio informal se situaba en las afueras de la estación del ferrocarril y en zonas cercanas al acopio de madera, además no era tan aglomerado como ahora se observa en el sector del Mercado Amazonas interrumpiendo el paso peatonal, manifiesta que deben ser reubicados puesto que es una fuente de ingresos para estos comerciantes y los ayudaría a mejorar su estancia.

Supo manifestar que se debería rediseñar las rutas de circulacion del transporte público y buscar soluciones enfocadas en el rediseño de vías enfocadas en el peatón, y ofrecer la facilidad de acceder a los diferentes equipamientos como los talleres, el terminal, los mercados para que no sucedan accidentes de tránito entre el ferrocarril y los automóviles.

Respondio también que debería haber una planificación urbana pensando en el crecimiento poblacional, puesto que el sector se muestra que fue planificado para su momento y no se penso en esto, además mejorar las condiciones de espacios públicos e implementar espacios de interacción social.

Entrevista a la Sra. Dolores Inés Terán Herrería

Actualmente Presidenta del Barrio Yacucalle Primera Etapa quien reside en el sector desde 1985.

En su entrevista ella comentó como el ferrocarril y sus instalaciones tenian gran impacto dentro de la ciudad, sobre todo para el comercio, ya que era de mucho apoyo para la agricultura y la agandería de los sectores rurales y por tanto atraia muchas personas que venían de otros sectores rurales. En aquel entonces se comercializaba mucho la madera que traian desde San Lorenzo generando esta actividad mucho trabajo, teniendo en cuenta que también se ubicaba hasta el dia de hoy el Principal Mercado de la ciudad, aledaño a los Talleres del Ferrocarril y la estación del mismo.

También comentó que los talleres de ferrocarril deberián funcionar nuevamente puesto que están perdiendo su valor y se estan deteriorando con el paso del tiempo. Además se podría revalorizar su originalidad con una rehabilitación de sus instalaciones y ocuparlas con nuevas funciones que atraiga a las personas de la ciudad y sea un ícono representativo de la ciudad.

Por otro lado el comercio fomral solo se desarrollaba en el Mercado Amazonas, casi no habia comerciantes ambulantes en sus aceras, hoy existen varios ocupando el espacio público y a pesar que llos pagan una patente municipal su precensia no deja der ser informal puesto que estan obstaculizando la circulacion de los peatones y ademas dan una mala imagen al sector, comentó que se debería reorganizar el comercio ambulante e informal. Sugiere que estos comerciantes deberian ser reubicados ya que es su medio de trabajo y de ingreso económico.

Referente al transporte público urbano manifestó que se debería disminuir algunas rutas de buses ya que pasan varias por el mismo sector creando mucha congestión en el sector, también rediseñar los recorridos y poner paradas que se puedan identificar ya que las que actualmente existen estan en mal estado.

Supo manifestar que seria necesario una planificación vial del sector puesto que no existe una integración de los equipamientos con el sector y el peatón debido a la falta de señaleticas, rampas para personas con discapacidad y la mayoria de vias no estan diseñadas para los ciudadanos puesto que el vehículo privado esta siendo el principal actor de la ciudad.

Entrevista al Sr. Juan Vallejo

Actualmente reside en el sector desde el año 1971.

En su entrevista el comentó que el ferrocarril tenía gran importancia en la ciudad puesto que era un servicio que prestaba beneficios de conexión comercial, los talleres del ferrocarril era una fuente industrial de trabajo donde laboraban muchas personas puesto que la línea férrea funcionaba constantemente, además el sector era más ordenado en cuestión al transporte ya que no existía un crecimiento poblacional como se tiene actualmente en el sector.

Manifestó que debería funcionar el ferrocarril enfocado en el turismo, potenciar el mismo comercio que existía puesto que sería un beneficio al desarrollo de la ciudad y los sectores con los que antes se conectaba. Un refuncionalización sería lo adecuado para la edificación de los talleres que está siempre en constante abandono, proponiendo un museo que indique la historia del sector y transporte férreo, espacios de cafeterías, restaurantes, y actividades que ayuden a fomentar el turismo de la ciudad.

Comentó que el comercio en el sector se fue desarrollando progresivamente de menos a más en el Mercado Amazonas con pequeños puestos que ofrecían productos de verduras y cárnicos, hasta la actualidad teniendo más de 3000 puestos comerciales donde se vende electrodomésticos, calzado, ropa, juguetes, etc. y hasta prestación de servicios como betunería, ubicándose algunos de estos en las aceras aledañas al mercado en casetas creando obstrucción peatonal sin un ordenamiento urbano debido a que la municipalidad y los agentes de control no han hecho nada por solucionar este problema, manifestó que se debería reubicarlos ya que estos comerciantes buscan entradas para subsistir y mejorar su economía.

En su entrevista manifiesta que existe muchas rutas de buses que deberían ser reestructuradas, también que no existe paradas de transporte público visibles y las que hay están en malas condiciones.

También comento que mejorar la planificación urbana del sector ayudaría al desarrollo de la imagen de ciudad puesto que existe sectores que están desarrollándose y este va en decadencia, creando inseguridad y otros riesgos para la ciudadanía.

Por otro lado, debería existir un mejoramiento vial y más presencia de agentes de tránsito, además se ha verificado que no existe horarios establecidos para acciones de carga y descarga de productos, ni lugares destinados para estas actividades. Se debería reducir la entrada de vehículos privados al sector a través de la creación de un nuevo parqueadero, pensando más en calles peatonales que vehiculares.

Entrevista al Sr. Victor Manuel Guamán Lamar

Actualmente trabaja en el sector desde el año 1980.

En su entrevista el comento que el comercio se fue desarrollando en el sector a partir del comercio ambulante alrededor del Mercado Amazonas, puesto que el propósito municipal fue reubicarlos en las aceras aledañas de la Av. Pérez Guerrero y la calle Obispo Mosquera en puestos pequeños de 1,40 x 2 m de fondo donde uno mismo debía armarlos con una visera de plástico, con caballetes y tableros. Hasta que hoy en la actualidad han ido aumentando más comerciantes en el mismo sector llegando a ocupar parte una parte de la vía por donde circulan los vehículos.

Esta forma de ocupación del espacio público y las aceras supo manifestar como comerciante que se mantendrá hasta que el municipio o las autoridades tomen una iniciativa en beneficio de ellos y les puedan dar un lugar adecuado donde ellos puedan seguir manteniendo esta actividad comercial y sea un lugar seguro para ellos y sus clientes tanto física con la misma fluidez actual de personas que transcurren por el sitio.

Igual supo manifestar que debe proponerse una planificación adecuado que pueda ordenarse el comercio del lugar y la gente tenga un mejor espacio por donde pueda transitar, sin afectar a los comerciantes y a los visitantes, también darles más atención a las vías en sus aceras para que el lugar sea más atractivo y seguro para todas las personas que a él llegan.

Manifestó que su conocimiento acerca del taller del ferrocarril ya existía cuando el tenía mayor uso de razón, comento que era muy atractivo escuchar las máquinas y ver el vapor que este expandía, además que sería bueno que nuevamente funcionará como un atractivo turístico pero tomando en cuenta la señalización en sus vías puesto que algunas ocasiones habido accidentes por la falta de señales tanto para el tren, el vehículo y en especial las personas que frecuentan el lugar puesto que a diario circulan muchos peatones.

También supo manifestar que si sería bueno una rehabilitación como intervención patrimonial en los talleres del ferrocarril Quito-San Lorenzo puesto que puede ser de gran ayuda al desarrollo comercial del sector y la ciudad, con lugares de capacitación para comerciantes, transportistas, y puede haber otras actividades que ayuden a mejorar el lugar y sea más visitado por personas de otras ciudades y países, con la finalidad de impulsar más a los emprendedores y comerciantes del lugar.

Figura 76

Evaluación del estado actual de la Calle Obispo Mosquera entre Av. Eugenio Espejo y Calle Sánchez y Cifuentes

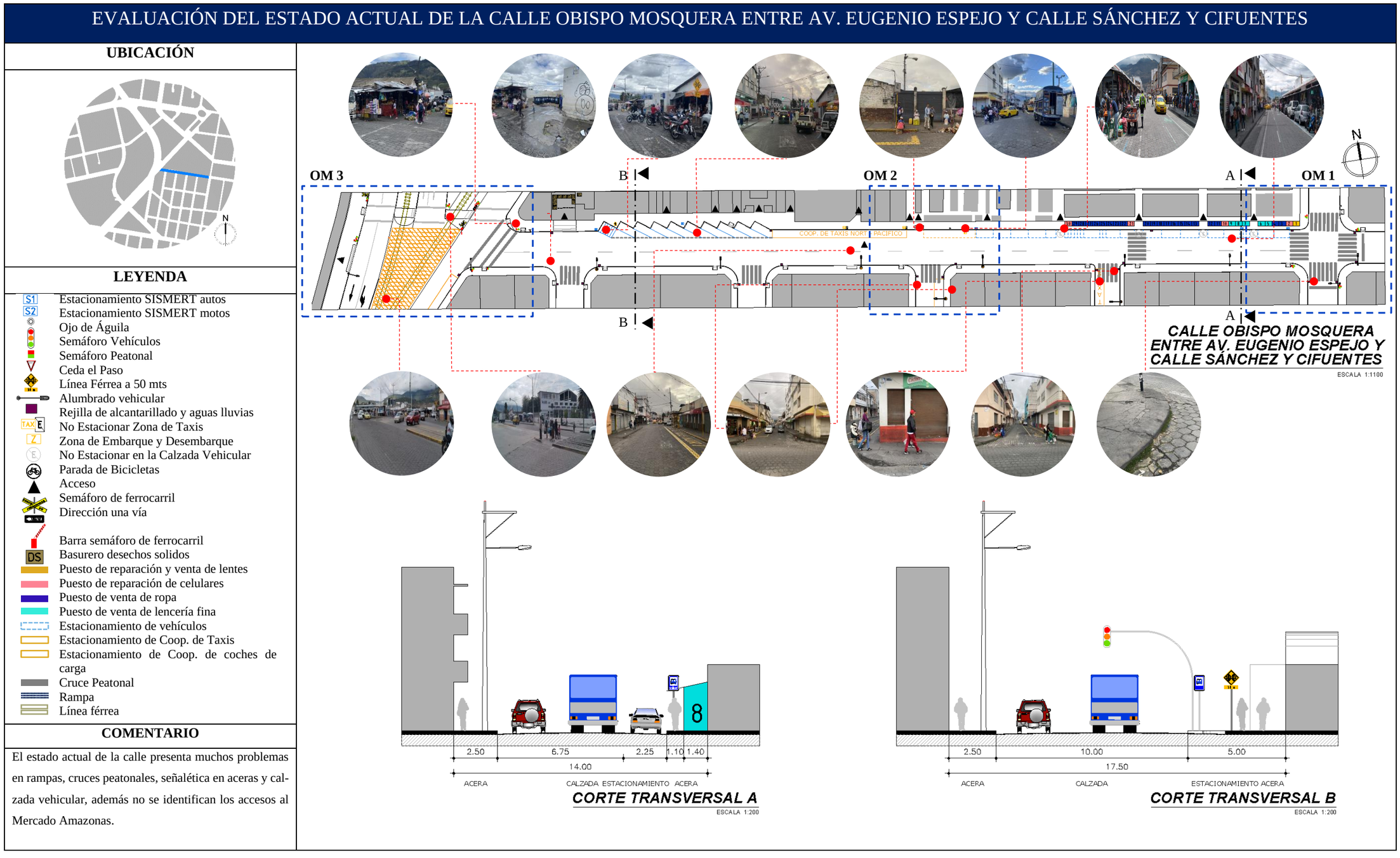
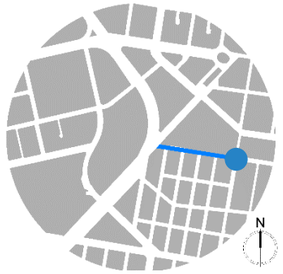


Figura 77

Evaluación del estado actual de la Calle Obispo Mosquera y Calle Sánchez y Cifuentes OM 1

EVALUACIÓN DEL ESTADO ACTUAL DE LA CALLE OBISPO MOSQUERA Y CALLE SÁNCHEZ Y CIFUENTES OM 1

UBICACIÓN



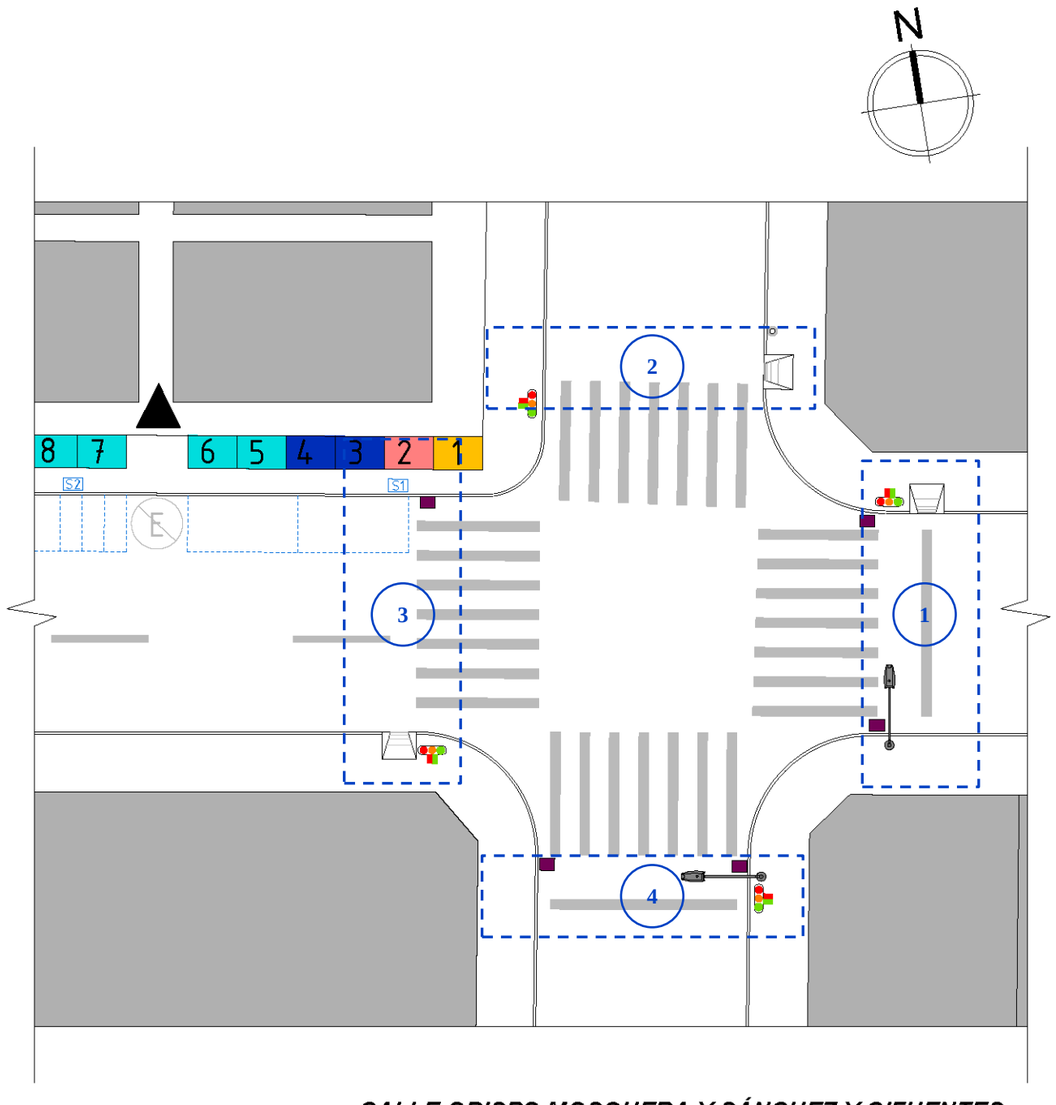
LEYENDA

- S1 — Ojo de Águila
- S2 — Estacionamiento SISMERT autos
- Estacionamiento SISMERT motos
- Semáforo Vehículos
- Semáforo Peatonal
- Alumbrado vehicular
- Rejilla de alcantarillado y aguas lluvias
- Acceso
- E — No Estacionar en la Calzada Vehicular
- Puesto de reparación y venta de lentes
- Puesto de reparación de celulares
- Puesto de venta de ropa
- Puesto de venta de lencería fina
- Estacionamiento de vehículos
- Estacionamiento de Coop. de Taxis
- Estacionamiento de Coop. de coches de carga
- Cruce Peatonal
- Rampa

COMENTARIO

En este cruce existe aceras que no cuentan con rampas, las señaléticas no están visibles en cruces peatonales y en rampas existentes, además el estado de las calles y aceras se encuentran en mal estado con baches y rupturas de concreto, al igual que sus bordillos.

Solamente la acera derecha de la calle Sánchez y Cifuentes cuenta con piso antideslizante y está en buen estado.



CALLE OBISPO MOSQUERA Y SÁNCHEZ Y CIFUENTES

ESCALA 1:250

Codigo de Acera	Ancho de Acera (m)	Piso antideslizante en acera (si/no)	Tipo de piso en acera	Tipo de piso en calzada	Ancho de Calzada (m)	Cruce Peatonal (si/no)	Vado 1 en cruce peatonal(si/no/no necesita)
-	0-1 pts	0-1 pts	-	-	-	0-1 pts	0-0,5 pts
1	1	0	Hormigón simple	Adoquín exagonal	9 m	0	0,5
Piso antideslizante en vado 1 (si/no)	Señalización en vado 1 (si/no)	Tipo de piso en vado 1	Ancho en vado 1 (m)	Ancho libre en acera por presencia de vado 1 (m)	Pendiente de vado 1 (% de inclinación)	Vado 2 en cruce peatonal (si/no/no necesita)	
0-0,5 pts	0-0,5 pts	-	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	
0	0	Hormigon simple	0,5	0,5	0	0	
Piso antideslizante en vado 2 (si/no)	Señalización en vado 2 (si/no)	Tipo de piso en vado 2	Ancho en vado 2 (m)	Ancho libre en acera por presencia de vado 2 (m)	Pendiente de vado 2 (% de inclinación)	Obstáculos (si/no)	Tipo de Obstáculo
0-0,5 pts	0-0,5 pts	-	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-1 pts	-
0	0	0	0	0	0	0,5	No existe vado 2

Codigo de Acera	Ancho de Acera (m)	Piso antideslizante en acera (si/no)	Tipo de piso en acera	Tipo de piso en calzada	Ancho de Calzada (m)	Cruce Peatonal (si/no)	Vado 1 en cruce peatonal(si/no/no necesita)
-	0-1 pts	0-1 pts	-	-	-	0-1 pts	0-0,5 pts
2	1	1	Adoquín cuadrado	Adoquín exagonal	9m	0	0,5
Piso antideslizante en vado 1 (si/no)	Señalización en vado 1 (si/no)	Tipo de piso en vado 1	Ancho en vado 1 (m)	Ancho libre en acera por presencia de vado 1 (m)	Pendiente de vado 1 (% de inclinación)	Vado 2 en cruce peatonal (si/no/no necesita)	
0-0,5 pts	0-0,5 pts	-	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	
0,5	0	Adoquín cuadrado	0,5	0,5	0	0	
Piso antideslizante en vado 2 (si/no)	Señalización en vado 2 (si/no)	Tipo de piso en vado 2	Ancho en vado 2 (m)	Ancho libre en acera por presencia de vado 2 (m)	Pendiente de vado 2 (% de inclinación)	Obstáculos (si/no)	Tipo de Obstáculo
0-0,5 pts	0-0,5 pts	-	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-1 pts	-
0	0	0	0	0	0	0,5	No existe Vado 2

Codigo de Acera	Ancho de Acera (m)	Piso antideslizante en acera (si/no)	Tipo de piso en acera	Tipo de piso en calzada	Ancho de Calzada (m)	Cruce Peatonal (si/no)	Vado 1 en cruce peatonal(si/no/no necesita)
-	0-1 pts	0-1 pts	-	-	-	0-1 pts	0-0,5 pts
3	1	0	Hormigón simple	Adoquín exagonal	9m	0	0
Piso antideslizante en vado 1 (si/no)	Señalización en vado 1 (si/no)	Tipo de piso en vado 1	Ancho en vado 1 (m)	Ancho libre en acera por presencia de vado 1 (m)	Pendiente de vado 1 (% de inclinación)	Vado 2 en cruce peatonal (si/no/no necesita)	
0-0,5 pts	0-0,5 pts	-	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	
0	0	-	0	0	0	0,5	
Piso antideslizante en vado 2 (si/no)	Señalización en vado 2 (si/no)	Tipo de piso en vado 2	Ancho en vado 2 (m)	Ancho libre en acera por presencia de vado 2 (m)	Pendiente de vado 2 (% de inclinación)	Obstáculos (si/no)	Tipo de Obstáculo
0-0,5 pts	0-0,5 pts	-	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-1 pts	-
0	0	Hormigón simple	0,5	0,5	0	0,5	No existe Vado 1

Codigo de Acera	Ancho de Acera (m)	Piso antideslizante en acera (si/no)	Tipo de piso en acera	Tipo de piso en calzada	Ancho de Calzada (m)	Cruce Peatonal (si/no)	Vado 1 en cruce peatonal(si/no/no necesita)
-	0-1 pts	0-1 pts	-	-	-	0-1 pts	0-0,5 pts
4	1	0	Hormigón simple	Adoquín exagonal	9m	0	0
Piso antideslizante en vado 1 (si/no)	Señalización en vado 1 (si/no)	Tipo de piso en vado 1	Ancho en vado 1 (m)	Ancho libre en acera por presencia de vado 1 (m)	Pendiente de vado 1 (% de inclinación)	Vado 2 en cruce peatonal (si/no/no necesita)	
0-0,5 pts	0-0,5 pts	-	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	
0	0	0	0	0	0	0	
Piso antideslizante en vado 2 (si/no)	Señalización en vado 2 (si/no)	Tipo de piso en vado 2	Ancho en vado 2 (m)	Ancho libre en acera por presencia de vado 2 (m)	Pendiente de vado 2 (% de inclinación)	Obstáculos (si/no)	Tipo de Obstáculo
0-0,5 pts	0-0,5 pts	-	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-1 pts	-
0	0	0	0	0	0	0	No hay vados

Figura 78

Evaluación del estado actual de la Calle Obispo Mosquera y Calle Antonio Cordero OM2

EVALUACIÓN DEL ESTADO ACTUAL DE LA CALLE OBISPO MOSQUERA Y ANTONIO CORDERO OM 2

UBICACIÓN



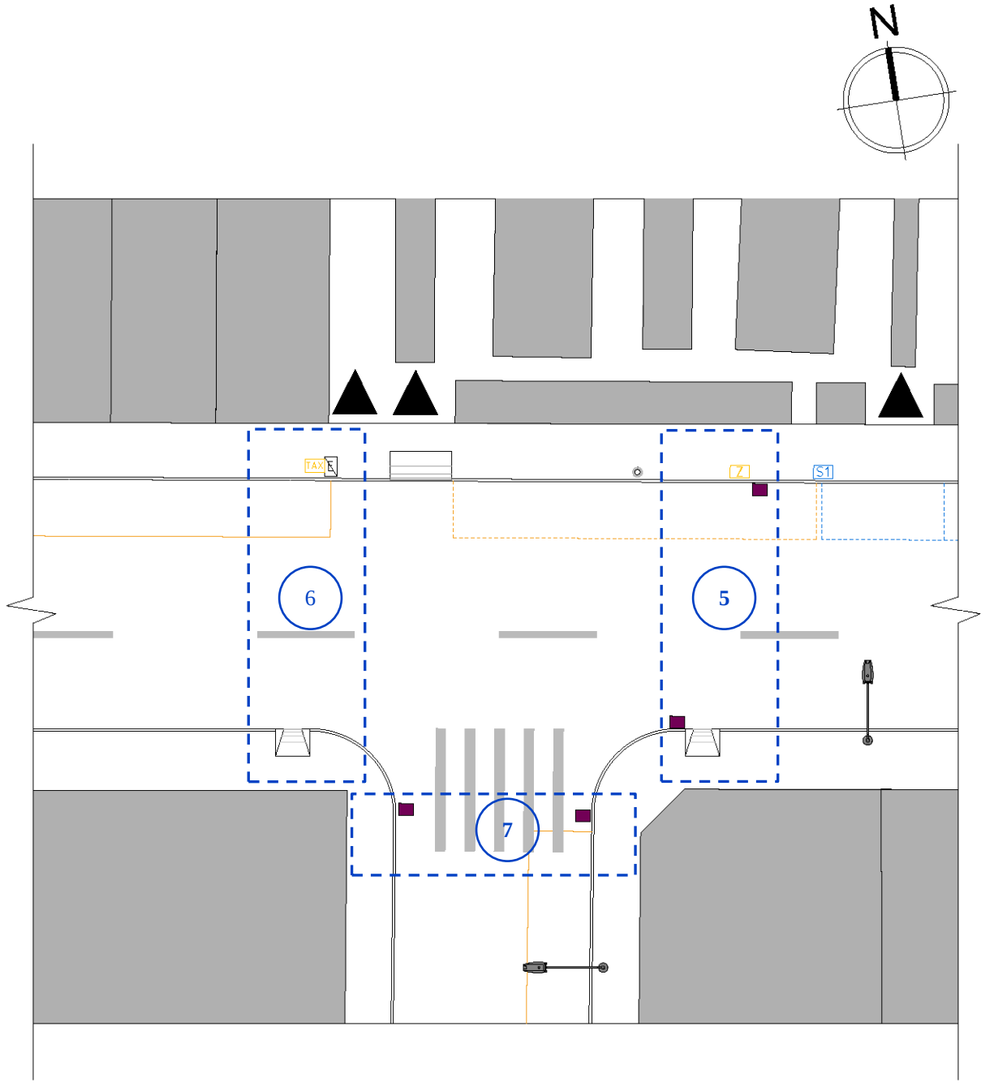
LEYENDA

- Ojo de Águila
- S1 Estacionamiento SISMERT autos
- Semáforo Vehículos
- Semáforo Peatonal
- Alumbrado vehicular
- Rejilla de alcantarillado y aguas lluvias
- Acceso
- TAX E No Estacionar Zona de Taxis
- Z Zona de Embarque y Desembarque
- Estacionamiento de vehículos
- Estacionamiento de Coop. de Taxis
- Estacionamiento de Coop. de coches de carga
- Cruce Peatonal
- Rampa

COMENTARIO

La acera del Mercado Amazonas no cuenta con rampas ni cruces peatonales en los puntos 5 y 6 al igual que en la calle Antonio Cordero tampoco existe y la línea cebra ya no es visible.

Además, la apropiación de comerciantes en las aceras crea inseguridad puesto que las personas son obligadas a usar la calzada vehicular, y también el excesivo número de autos impide que se desarrolle correctamente las diferentes actividades que la gente realiza en este sector.



CALLE OBISPO MOSQUERA Y ANTONIO CORDERO

ESCALA 1:250

Codigo de Acera	Ancho de Acera (m)	Piso antideslizante en acera (si/no)	Tipo de piso en acera	Tipo de piso en calzada	Ancho de Calzada (m)	Cruce Peatonal (si/no)	Vado 1 en cruce peatonal(si/no/no necesita)
-	0-1 pts	0-1 pts	-	-	-	0-1 pts	0-0,5 pts
5	1	0	Hormigón simple	Adoquín exagonal	9 m	0	0
Piso antideslizante en vado 1 (si/no)	Señalización en vado 1 (si/no)	Tipo de piso en vado 1	Ancho en vado 1 (m)	Ancho libre en acera por presencia de vado 1 (m)	Pendiente de vado 1 (% de inclinación)	Vado 2 en cruce peatonal (si/no/no necesita)	
0-0,5 pts	0-0,5 pts	-	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	
0	0	-	0	0	0	0,5	
Piso antideslizante en vado 2 (si/no)	Señalización en vado 2 (si/no)	Tipo de piso en vado 2	Ancho en vado 2 (m)	Ancho libre en acera por presencia de vado 2 (m)	Pendiente de vado 2 (% de inclinación)	Obstáculos (si/no)	Tipo de Obstáculo
0-0,5 pts	0-0,5 pts	-	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-1 pts	-
0	0	Hormigón simple	0,5	0,5	0	0,5	No existe vado 1

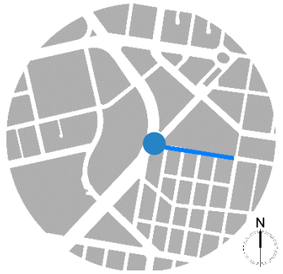
Codigo de Acera	Ancho de Acera (m)	Piso antideslizante en acera (si/no)	Tipo de piso en acera	Tipo de piso en calzada	Ancho de Calzada (m)	Cruce Peatonal (si/no)	Vado 1 en cruce peatonal(si/no/no necesita)
-	0-1 pts	0-1 pts	-	-	-	0-1 pts	0-0,5 pts
6	1	0	Hormigón simple	Adoquín exagonal	9 m	0	0
Piso antideslizante en vado 1 (si/no)	Señalización en vado 1 (si/no)	Tipo de piso en vado 1	Ancho en vado 1 (m)	Ancho libre en acera por presencia de vado 1 (m)	Pendiente de vado 1 (% de inclinación)	Vado 2 en cruce peatonal (si/no/no necesita)	
0-0,5 pts	0-0,5 pts	-	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	
0	0	-	0	0	0	0,5	
Piso antideslizante en vado 2 (si/no)	Señalización en vado 2 (si/no)	Tipo de piso en vado 2	Ancho en vado 2 (m)	Ancho libre en acera por presencia de vado 2 (m)	Pendiente de vado 2 (% de inclinación)	Obstáculos (si/no)	Tipo de Obstáculo
0-0,5 pts	0-0,5 pts	-	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-1 pts	-
0	0	Hormigón simple	0,5	0,5	0	0,5	No existe vado 1

Codigo de Acera	Ancho de Acera (m)	Piso antideslizante en acera (si/no)	Tipo de piso en acera	Tipo de piso en calzada	Ancho de Calzada (m)	Cruce Peatonal (si/no)	Vado 1 en cruce peatonal(si/no/no necesita)
-	0-1 pts	0-1 pts	-	-	-	0-1 pts	0-0,5 pts
7	1	0	Hormigón simple	Adoquín exagonal	8 m	0	0
Piso antideslizante en vado 1 (si/no)	Señalización en vado 1 (si/no)	Tipo de piso en vado 1	Ancho en vado 1 (m)	Ancho libre en acera por presencia de vado 1 (m)	Pendiente de vado 1 (% de inclinación)	Vado 2 en cruce peatonal (si/no/no necesita)	
0-0,5 pts	0-0,5 pts	-	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	
0	0	0	0	0,5	0	0	
Piso antideslizante en vado 2 (si/no)	Señalización en vado 2 (si/no)	Tipo de piso en vado 2	Ancho en vado 2 (m)	Ancho libre en acera por presencia de vado 2 (m)	Pendiente de vado 2 (% de inclinación)	Obstáculos (si/no)	Tipo de Obstáculo
0-0,5 pts	0-0,5 pts	-	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-1 pts	-
0	0	-	0	0,5	0	0	No existe vado 1 y 2

Figura 79
Evaluación del estado actual de la Calle Obispo Mosquera y Av. Eugenio Espejo OM3

EVALUACIÓN DEL ESTADO ACTUAL DE LA CALLE OBISPO MOSQUERA Y AV. EUGENIO ESPEJO OM 3

UBICACIÓN

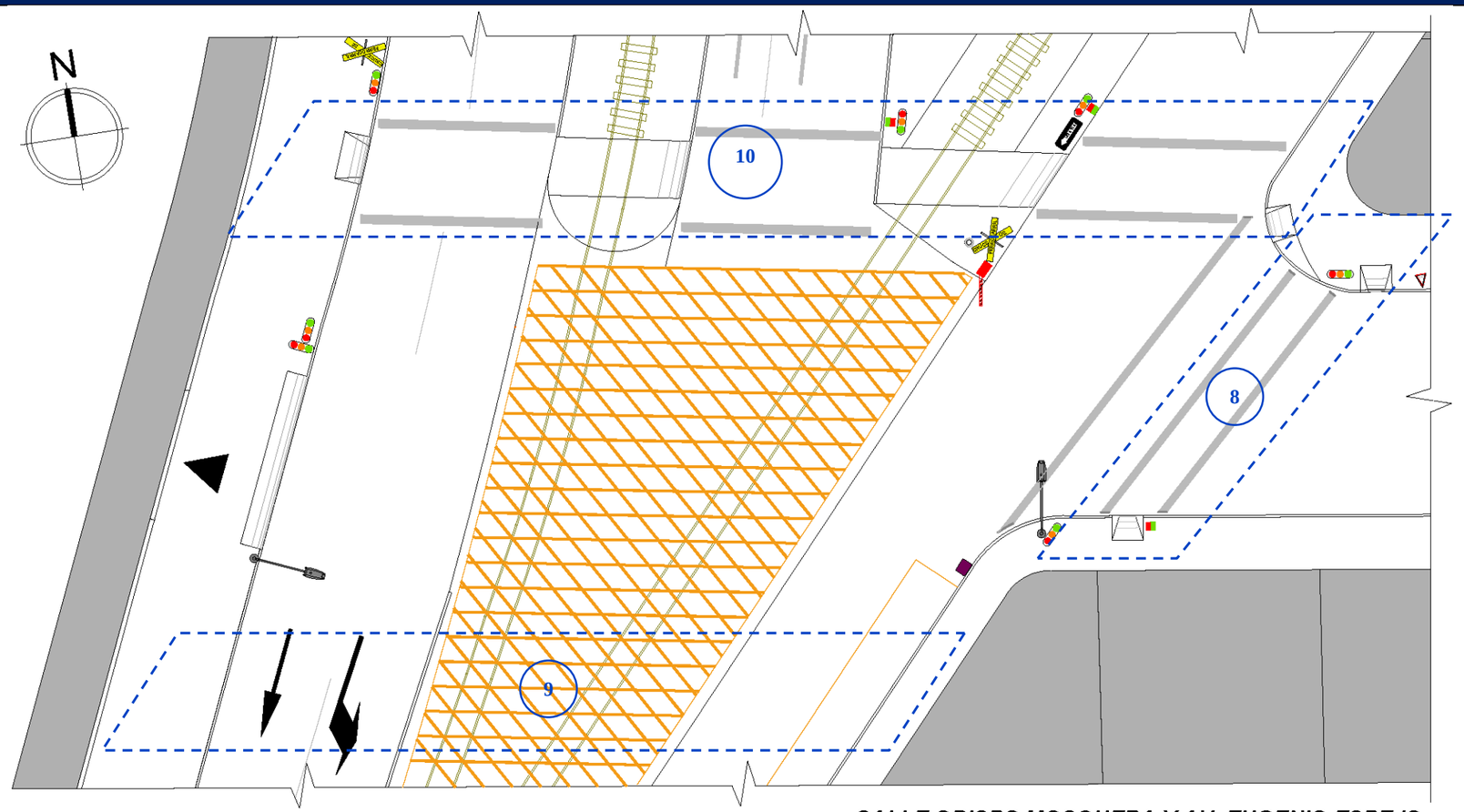


LEYENDA

- Ojo de Águila
- Semáforo Vehículos
- Semáforo Peatonal
- Alumbrado vehicular
- Rejilla de alcantarillado y aguas lluvias
- Acceso
- Semáforo de ferrocarril
- Dirección una vía
- Barra semáforo de ferrocarril
- Ceda el paso
- Estacionamiento de Coop. de coches de carga
- Cruce Peatonal
- Rampa
- Línea férrea

COMENTARIO

En este cruce no existen algunas rampas que son necesarias para una correcta accesibilidad universal puesto que es un cruce de alto flujo de personas, los pasos peatonales en la línea férrea son inseguros para la gente, la señalética amarilla en el cruce de líneas de ferrocarril no está visible, además las barras y semáforos de ferrocarril se encuentran deshabilitados. Los comerciantes de las afueras del Mercado Amazonas están apropiados del espacio público aceras obligando a las personas a usar la calzada vehicular y poniendo en riesgo sus vidas.



Codigo de Acera	Ancho de Acera (m)	Piso antideslizante en acera (si/no)	Tipo de piso en acera	Tipo de piso en calzada	Ancho de Calzada (m)	Cruce Peatonal (si/no)	Vado 1 en cruce peatonal(si/no/ no necesita)
-	0-1 pts	0-1 pts	-	-	-	0-1 pts	0-0,5 pts
8	1	0	Hormigón simple	Adoquín exagonal	9 m	0	0,5
Piso antideslizante en vado 1 (si/no)	Señalización en vado 1 (si/no)	Tipo de piso en vado 1	Ancho en vado 1 (m)	Ancho libre en acera por presencia de vado 1 (m)	Pendiente de vado 1 (% de inclinación)	Vado 2 en cruce peatonal (si/no/no necesita)	
0-0,5 pts	0-0,5 pts	-	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	
0	0	Hormigón simple	0,5	0,5	0	0,5	
Piso antideslizante en vado 2 (si/no)	Señalización en vado 2 (si/no)	Tipo de piso en vado 2	Ancho en vado 2 (m)	Ancho libre en acera por presencia de vado 2 (m)	Pendiente de vado 2 (% de inclinación)	Obstáculos (si/no)	Tipo de Obstáculo
0-0,5 pts	0-0,5 pts	-	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-1 pts	-
0	0	Hormigón simple	0,5	0,5	0	0,5	Comerciantes en Vado 1

Codigo de Acera	Ancho de Acera (m)	Piso antideslizante en acera (si/no)	Tipo de piso en acera	Tipo de piso en calzada	Ancho de Calzada (m)	Cruce Peatonal (si/no)	Vado 1 en cruce peatonal(si/no/ no necesita)
-	0-1 pts	0-1 pts	-	-	-	0-1 pts	0-0,5 pts
9	1	0	Hormigón simple	Adoquín exagonal	30 m	0	0
Piso antideslizante en vado 1 (si/no)	Señalización en vado 1 (si/no)	Tipo de piso en vado 1	Ancho en vado 1 (m)	Ancho libre en acera por presencia de vado 1 (m)	Pendiente de vado 1 (% de inclinación)	Vado 2 en cruce peatonal (si/no/no necesita)	
0-0,5 pts	0-0,5 pts	-	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	
0	0	-	0	0	0	0	
Piso antideslizante en vado 2 (si/no)	Señalización en vado 2 (si/no)	Tipo de piso en vado 2	Ancho en vado 2 (m)	Ancho libre en acera por presencia de vado 2 (m)	Pendiente de vado 2 (% de inclinación)	Obstáculos (si/no)	Tipo de Obstáculo
0-0,5 pts	0-0,5 pts	-	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-1 pts	-
0	0	-	0	0	0	0	No existe Vado 1 y Vado 2

Codigo de Acera	Ancho de Acera (m)	Piso antideslizante en acera (si/no)	Tipo de piso en acera	Tipo de piso en calzada	Ancho de Calzada (m)	Cruce Peatonal (si/no)	Vado 1 en cruce peatonal(si/no/ no necesita)
-	0-1 pts	0-1 pts	-	-	-	0-1 pts	0-0,5 pts
10	1	0	Hormigón simple	Adoquín exagonal	41 m	0	0,5
Piso antideslizante en vado 1 (si/no)	Señalización en vado 1 (si/no)	Tipo de piso en vado 1	Ancho en vado 1 (m)	Ancho libre en acera por presencia de vado 1 (m)	Pendiente de vado 1 (% de inclinación)	Vado 2 en cruce peatonal (si/no/no necesita)	
0-0,5 pts	0-0,5 pts	-	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	
0	0	Hormigón simple	0,5	0,5	0,5	0,5	
Piso antideslizante en vado 2 (si/no)	Señalización en vado 2 (si/no)	Tipo de piso en vado 2	Ancho en vado 2 (m)	Ancho libre en acera por presencia de vado 2 (m)	Pendiente de vado 2 (% de inclinación)	Obstáculos (si/no)	Tipo de Obstáculo
0-0,5 pts	0-0,5 pts	-	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-1 pts	-
0	0	Hormigón simple	0,5	0,5	0,5	1	-

Figura 80

Evaluación del estado actual de la Av. Alfredo Pérez Guerrero entre Calle Darío Egas Grijalva y Av. Eugenio Espejo

EVALUACIÓN DEL ESTADO ACTUAL DE LA AV. ALFREDO PÉREZ GUERRERO ENTRE CALLE DARIO EGAS GRIJALVA Y AV. EUGENIO ESPEJO

UBICACIÓN

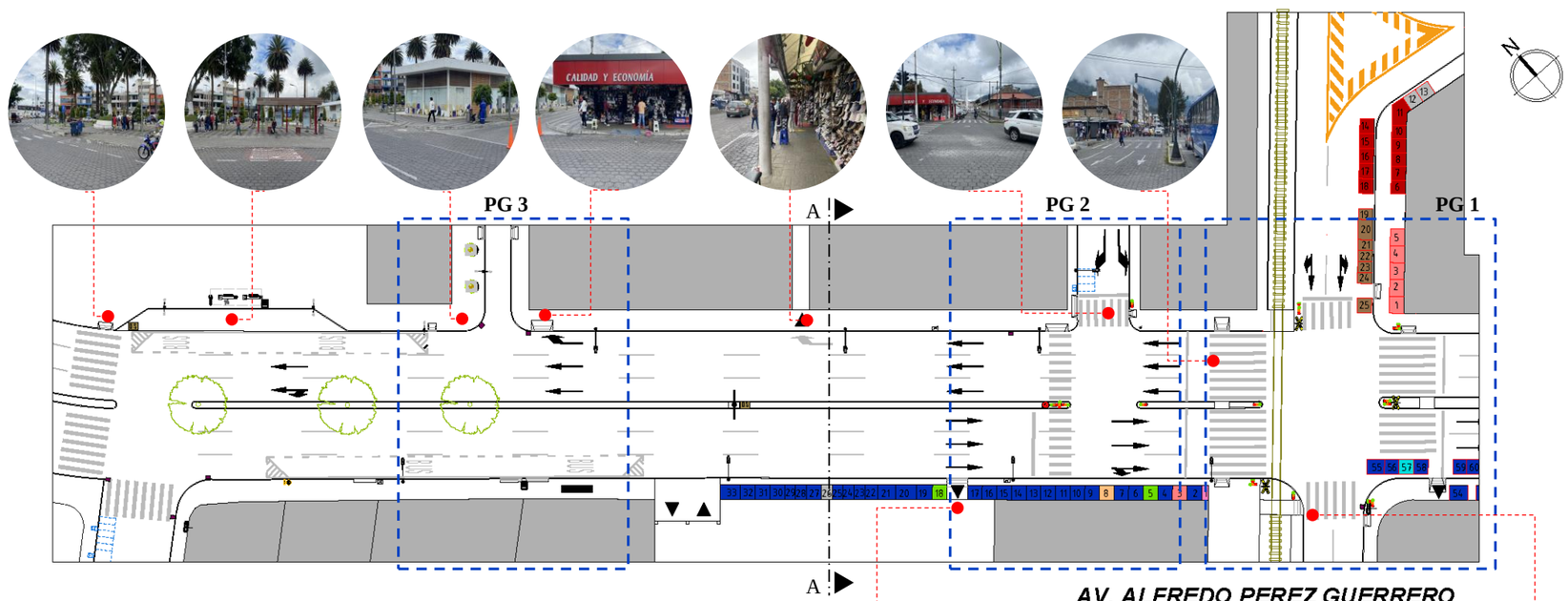


LEYENDA

- Estacionamiento SISMERT autos
- Estacionamiento SISMERT motos
- Ojo de Águila
- Semáforo Vehículos
- Semáforo Peatonal
- Línea Férrea a 100 mts
- Alumbrado vehicular
- Rejilla de alcantarillado y aguas lluvias
- No Estacionar
- Acceso
- Alumbrado vehicular y peatonal
- Semáforo de Ferrocarril
- Dirección una vía
- Jardinera en Acera
- Señalización de Parada de Buses
- Puesto de venta de mochilas
- Puesto de reparación y tecnología
- Puesto de venta de muebles
- Puesto de venta de línea blanca
- Puesto de venta de ropa
- Puesto de venta de lencería fina
- Puesto de venta de productos naturales
- Puesto de venta de calzado
- Puesto de venta de juguetes
- Estacionamiento de vehículos
- Cruce Peatonal
- Rampa
- Línea férrea

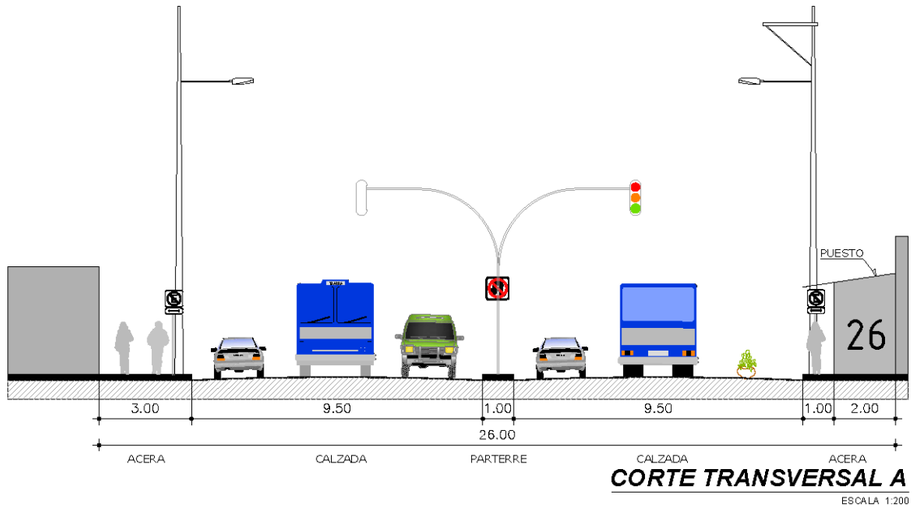
COMENTARIO

En esta ficha se expone la acera del Mercado la Playita y el cruce con el Mercado Amazonas además de sus cruces entre el C.C. Bahía y la estación del Ferrocarril.



AV. ALFREDO PEREZ GUERRERO ENTRE CALLE DARIO EGAS GRIJALVA Y AV. EUGENIO ESPEJO

ESCALA 1:800



CORTE TRANSVERSAL A

ESCALA 1:200





Figura 81

Evaluación del estado actual de la Av. Alfredo Pérez Guerrero y Av. Eugenio Espejo PG 1

EVALUACIÓN DEL ESTADO ACTUAL DE LA AV. ALFREDO PÉREZ GUERRERO Y AV. EUGENIO ESPEJO PG 1

UBICACIÓN

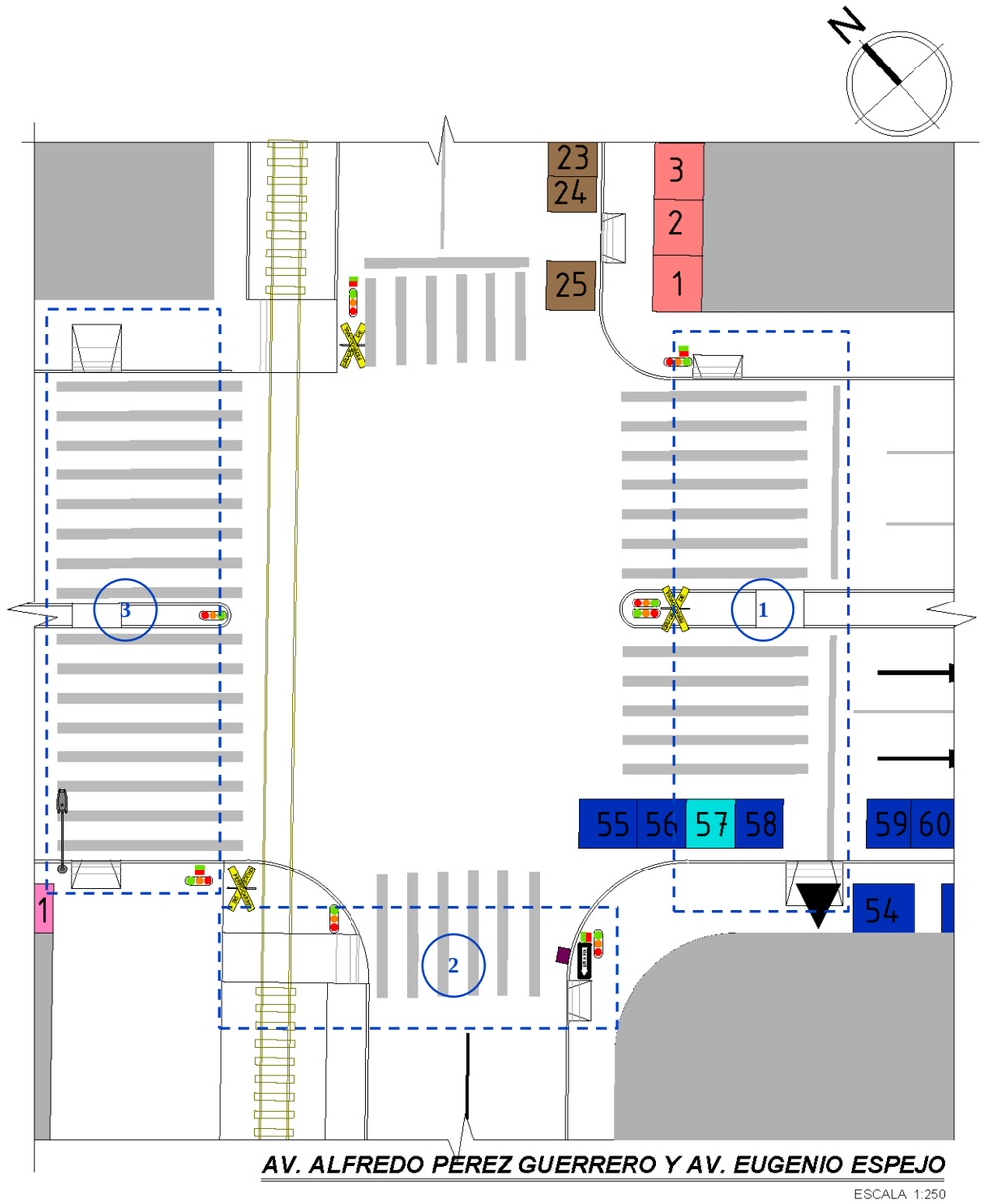


LEYENDA

- Semáforo Vehículos
- Semáforo Peatonal
- Alumbrado vehicular y peatonal
- Rejilla de alcantarillado y aguas lluvias
- Acceso
- Semáforo de Ferrocarril
- Dirección una vía
- Puesto de reparación y tecnología
- Puesto de venta de muebles
- Puesto de venta de ropa
- Puesto de venta de lencería fina
- Puesto de venta de productos naturales
- Cruce Peatonal
- Rampa
- Línea Férrea

COMENTARIO

Existe aceras sin rampa de accesibilidad universal, no cuentan con piso antideslizante, lo cual es inseguro para el flujo peatonal; además no se cumple la normativa técnica. Algunos puestos comerciales que ocupan la calzada vehicular no permiten visualizar las rampas existentes obstaculizando el acceso de las personas. La señalización en los cruces peatonales no se visualiza y también hay presencia de baches, además se debe tomar en cuenta la línea férrea existente puesto que es esencial integrar en el rediseño vial para el sector.



Codigo de Acera	Ancho de Acera (m)	Piso antideslizante en acera (si/no)	Tipo de piso en acera	Tipo de piso en calzada	Ancho de Calzada (m)	Cruce Peatonal (si/no)	Vado 1 en cruce peatonal(si/no/no necesita)
-	0-1 pts	0-1 pts	-	-	-	0-1 pts	0-0,5 pts
1	1	0	Hormigón simple	Adoquín exagonal	20 m	0	0,5
Piso antideslizante en vado 1 (si/no)	Señalización en vado 1 (si/no)	Tipo de piso en vado 1	Ancho en vado 1 (m)	Ancho libre en acera por presencia de vado 1 (m)	Pendiente de vado 1 (% de inclinación)	Vado 2 en cruce peatonal (si/no/no necesita)	
0-0,5 pts	0-0,5 pts	-	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	
0	0	Hormigón simple	0	0,5	0,5	0,5	
Piso antideslizante en vado 2 (si/no)	Señalización en vado 2 (si/no)	Tipo de piso en vado 2	Ancho en vado 2 (m)	Ancho libre en acera por presencia de vado 2 (m)	Pendiente de vado 2 (% de inclinación)	Obstáculos (si/no)	Tipo de Obstáculo
0-0,5 pts	0-0,5 pts	-	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-1 pts	-
0	0	Hormigón simple	0,5	0,5	0,5	0,5	Puesto comercial en Vado 2

Codigo de Acera	Ancho de Acera (m)	Piso antideslizante en acera (si/no)	Tipo de piso en acera	Tipo de piso en calzada	Ancho de Calzada (m)	Cruce Peatonal (si/no)	Vado 1 en cruce peatonal(si/no/no necesita)
-	0-1 pts	0-1 pts	-	-	-	0-1 pts	0-0,5 pts
2	1	0	Hormigón simple	Adoquín exagonal	8 m	0	0,5
Piso antideslizante en vado 1 (si/no)	Señalización en vado 1 (si/no)	Tipo de piso en vado 1	Ancho en vado 1 (m)	Ancho libre en acera por presencia de vado 1	Pendiente de vado 1 (% de inclinación)	Vado 2 en cruce peatonal (si/no/no necesita)	
0-0,5 pts	0-0,5 pts	-	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	
0	0	Hormigón simple	0,5	0,5	0	0,5	
Piso antideslizante en vado 2 (si/no)	Señalización en vado 2 (si/no)	Tipo de piso en vado 2	Ancho en vado 2 (m)	Ancho libre en acera por presencia de vado 2 (m)	Pendiente de vado 2 (% de inclinación)	Obstáculos (si/no)	Tipo de Obstáculo
0-0,5 pts	0-0,5 pts	-	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-1 pts	-
0	0	Hormigón simple	0,5	0,5	0,5	0,5	El Vado 2 el obstaculo la línea férrea

Codigo de Acera	Ancho de Acera (m)	Piso antideslizante en acera (si/no)	Tipo de piso en acera	Tipo de piso en calzada	Ancho de Calzada (m)	Cruce Peatonal (si/no)	Vado 1 en cruce peatonal(si/no/no necesita)
-	0-1 pts	0-1 pts	-	-	-	0-1 pts	0-0,5 pts
3	1	0	Hormigón simple	Adoquín exagonal	20 m	1	0,5
Piso antideslizante en vado 1 (si/no)	Señalización en vado 1 (si/no)	Tipo de piso en vado 1	Ancho en vado 1 (m)	Ancho libre en acera por presencia de vado 1	Pendiente de vado 1 (% de inclinación)	Vado 2 en cruce peatonal (si/no/no necesita)	
0-0,5 pts	0-0,5 pts	-	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	
0	0	Hormigón simple	0,5	0	0,5	0,5	
Piso antideslizante en vado 2 (si/no)	Señalización en vado 2 (si/no)	Tipo de piso en vado 2	Ancho en vado 2 (m)	Ancho libre en acera por presencia de vado 2 (m)	Pendiente de vado 2 (% de inclinación)	Obstáculos (si/no)	Tipo de Obstáculo
0-0,5 pts	0-0,5 pts	-	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-1 pts	-
0	0	Hormigón simple	0,5	0	0	0	-

Figura 82

Evaluación del estado actual de la Av. Alfredo Pérez Guerrero y Av. Eugenio Espejo (Oeste) PG 2

EVALUACIÓN DEL ESTADO ACTUAL DE LA AV. ALFREDO PÉREZ GUERRERO Y AV. EUGENIO ESPEJO (OESTE) PG 2

UBICACIÓN



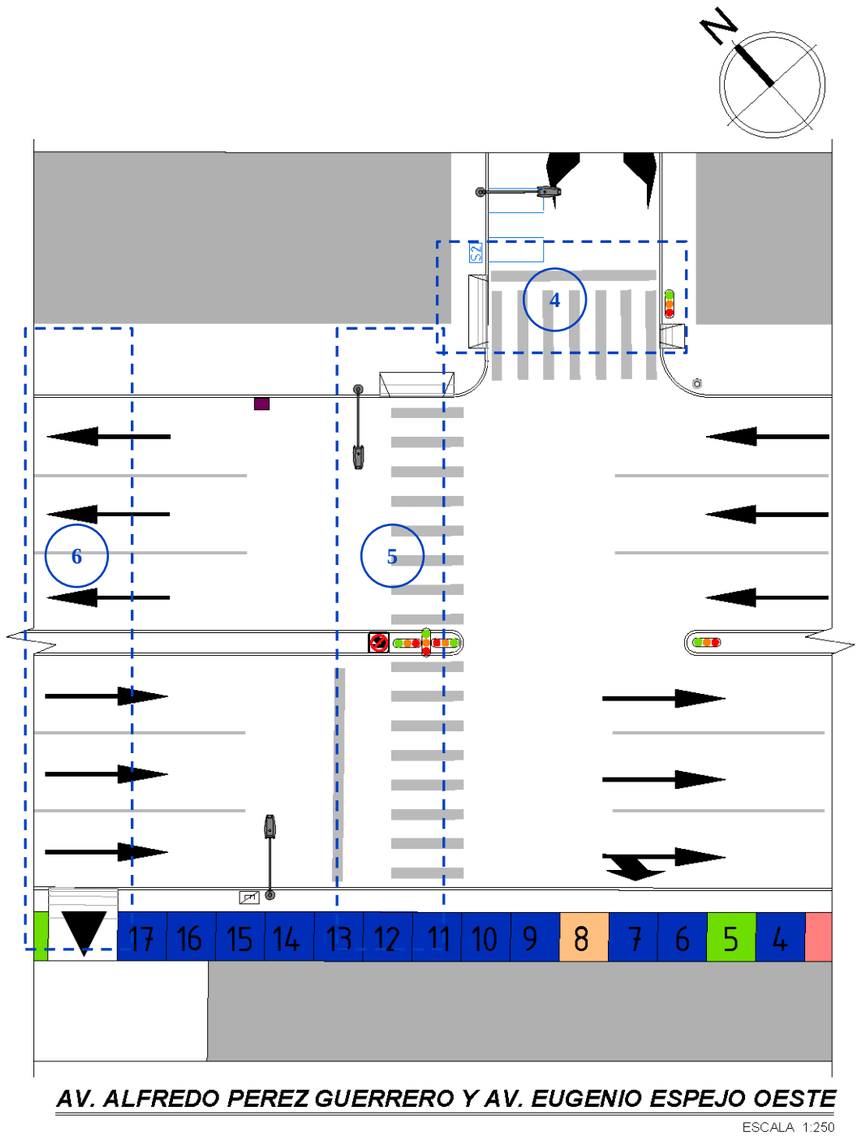
LEYENDA

- S2 — Estacionamiento SISMERT motos
- Ojo de Águila
- Semáforo Vehículos
- Semáforo Peatonal
- Poste de Luz
- Rejilla de alcantarillado y aguas lluvias
- E — No Estacionar
- Acceso
- No girar en curva a la izquierda
- Puesto de venta de juguetes
- Puesto de reparación y tecnología
- Puesto de venta de ropa
- Puesto de venta de calzado
- Estacionamiento de vehículos (motos)
- Cruce Peatonal
- Rampa

COMENTARIO

La acera del Mercado la Playita está apropiada por casetas comerciales obligando a las personas a usar la calzada vehicular, además no existe conexión entre rampas debido a la falta de vados. También es necesario señalética en el sector.

La acera del Centro Comercial La Bahía a sido siempre adecuada por sus mismos usuarios, verificando así el cambio de piso en aceras y rampas sin una propuesta y debido cumplimiento de la normativa técnica de accesibilidad universal.



AV. ALFREDO PEREZ GUERRERO Y AV. EUGENIO ESPEJO OESTE

ESCALA 1:250

Código de Acera	Ancho de Acera (m)	Piso antideslizante en acera (si/no)	Tipo de piso en acera	Tipo de piso en calzada	Ancho de Calzada (m)	Cruce Peatonal (si/no)	Vado 1 en cruce peatonal(si/no/no necesita)
-	0-1 pts	0-1 pts	-	-	-	0-1 pts	0-0,5 pts
4	1	0	Hormigón simple	Adoquín exagonal	7 m	1	0,5
Piso antideslizante en vado 1 (si/no)	Señalización en vado 1 (si/no)	Tipo de piso en vado 1	Ancho en vado 1 (m)	Ancho libre en acera por presencia de vado 1 (m)	Pendiente de vado 1 (% de inclinación)	Vado 2 en cruce peatonal (si/no/no necesita)	
0-0,5 pts	0-0,5 pts	-	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	
0	0	Hormigón simple	0	0	0	0,5	
Piso antideslizante en vado 2 (si/no)	Señalización en vado 2 (si/no)	Tipo de piso en vado 2	Ancho en vado 2 (m)	Ancho libre en acera por presencia de vado 2 (m)	Pendiente de vado 2 (% de inclinación)	Obstáculos (si/no)	Tipo de Obstáculo
0-0,5 pts	0-0,5 pts	-	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-1 pts	-
0	0	Hormigón simple	0,5	0	0	0,5	-

Código de Acera	Ancho de Acera (m)	Piso antideslizante en acera (si/no)	Tipo de piso en acera	Tipo de piso en calzada	Ancho de Calzada (m)	Cruce Peatonal (si/no)	Vado 1 en cruce peatonal(si/no/no necesita)
-	0-1 pts	0-1 pts	-	-	-	0-1 pts	0-0,5 pts
5	1	1	Cerámica	Adoquín exagonal	20 m	1	0,5
Piso antideslizante en vado 1 (si/no)	Señalización en vado 1 (si/no)	Tipo de piso en vado 1	Ancho en vado 1 (m)	Ancho libre en acera por presencia de vado 1 (m)	Pendiente de vado 1 (% de inclinación)	Vado 2 en cruce peatonal (si/no/no necesita)	
0-0,5 pts	0-0,5 pts	-	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	
0,5	0	Hormigón simple	0,5	0,5	0	0	
Piso antideslizante en vado 2 (si/no)	Señalización en vado 2 (si/no)	Tipo de piso en vado 2	Ancho en vado 2 (m)	Ancho libre en acera por presencia de vado 2 (m)	Pendiente de vado 2 (% de inclinación)	Obstáculos (si/no)	Tipo de Obstáculo
0-0,5 pts	0-0,5 pts	-	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-1 pts	-
0	0	-	0	0	0	0,5	No existe Vado 2

Código de Acera	Ancho de Acera (m)	Piso antideslizante en acera (si/no)	Tipo de piso en acera	Tipo de piso en calzada	Ancho de Calzada (m)	Cruce Peatonal (si/no)	Vado 1 en cruce peatonal(si/no/no necesita)
-	0-1 pts	0-1 pts	-	-	-	0-1 pts	0-0,5 pts
6	1	0	Cerámica	Adoquín exagonal	20 m	0	0
Piso antideslizante en vado 1 (si/no)	Señalización en vado 1 (si/no)	Tipo de piso en vado 1	Ancho en vado 1 (m)	Ancho libre en acera por presencia de vado 1 (m)	Pendiente de vado 1 (% de inclinación)	Vado 2 en cruce peatonal (si/no/no necesita)	
0-0,5 pts	0-0,5 pts	-	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	
0	0	-	0	0	0	0,5	
Piso antideslizante en vado 2 (si/no)	Señalización en vado 2 (si/no)	Tipo de piso en vado 2	Ancho en vado 2 (m)	Ancho libre en acera por presencia de vado 2 (m)	Pendiente de vado 2 (% de inclinación)	Obstáculos (si/no)	Tipo de Obstáculo
0-0,5 pts	0-0,5 pts	-	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-1 pts	-
0	0	Hormigón simple	0,5	0,5	0	0,5	Masetero en la calzada Vado 2

Figura 83

Evaluación del estado actual de la Av. Alfredo Pérez Guerrero y Calle Luis Cabezas Borja PG 3

EVALUACIÓN DEL ESTADO ACTUAL DE LA AV. ALFREDO PÉREZ GUERRERO Y CALLE LUIS CABEZAS BORJA PG 3

UBICACIÓN



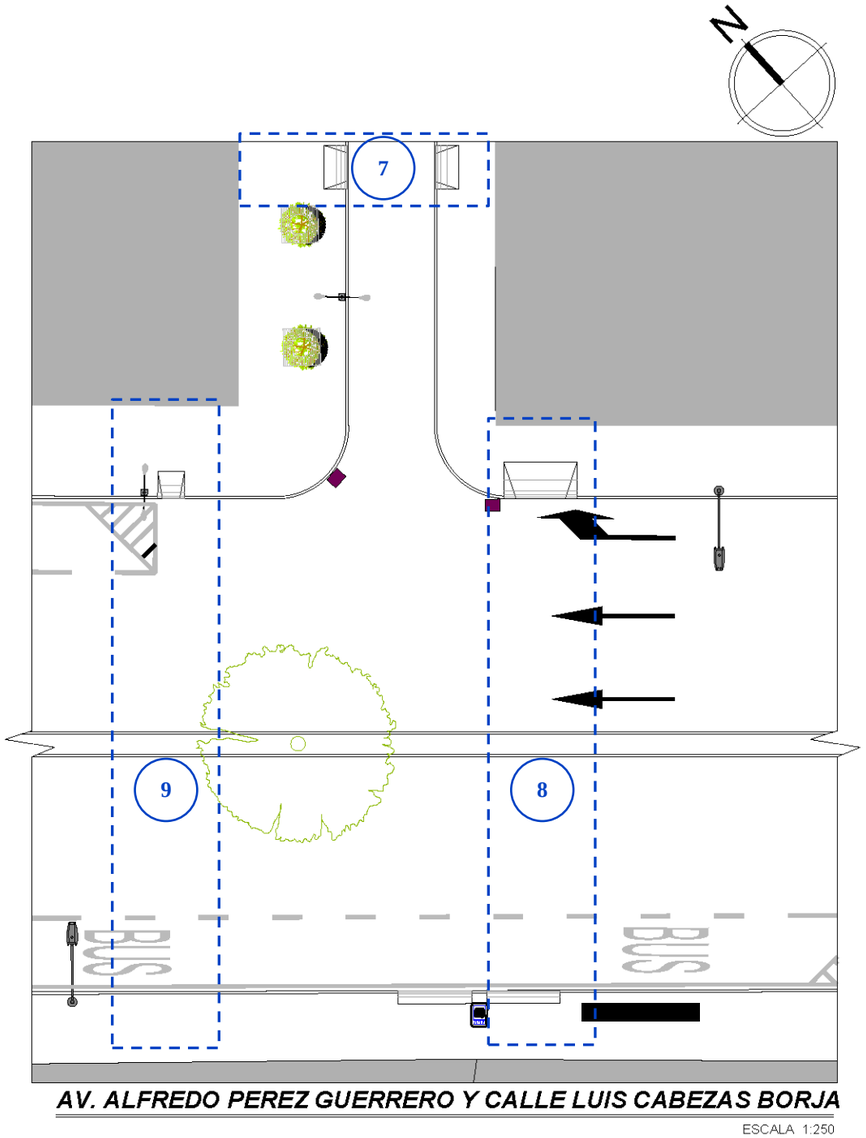
LEYENDA

- Alumbrado vehicular
- Rejilla de alcantarillado y aguas lluvias
- Alumbrado vehicular y peatonal
- Jardinera en acera
- Señalización de Parada de Buses
- Parada de Bus
- Señalética de Parada de bus
- Rampa

COMENTARIO

A partir de la remodelación del parque Monseñor Leónidas Proaño mejoro la imagen urbana del sector y se puede ver claramente aceras más anchas en beneficio de la circulación peatonal, además cuenta con jardineras y rampas peatonales que se conectan directamente con la acera del C.C. La Bahía, sin embargo, en este sector aún existe aceras que no cuentan con rampas, además se deberían reubicar algunas rampas para tener una mejor accesibilidad hacia ellas y poder mejorar el paisajismo y disfrute urbano conjuntamente con el equipamiento del parque donde ya existe un diseño realizado con tratamiento de pisos y jardineras que brindan un mejor aspecto.

También en este sector se encuentran paradas de buses, la una está en mal estado sin las debidas condiciones de comodidad que estas necesitan brindar a los usuarios.



Código de Acera	Ancho de Acera (m)	Piso antideslizante en acera (si/no)	Tipo de piso en acera	Tipo de piso en calzada	Ancho de Calzada (m)	Cruce Peatonal (si/no)	Vado 1 en cruce peatonal(si/no no necesita)
-	0-1 pts	0-1 pts	-	-	-	0-1 pts	0-0,5 pts
7	1	0	Adoquín pidotáctil	Adoquín exagonal	3,5 m	0	0,5
Piso antideslizante en vado 1 (si/no)	Señalización en vado 1 (si/no)	Tipo de piso en vado 1	Ancho en vado 1 (m)	Ancho libre en acera por presencia de vado 1 (m)	Pendiente de vado 1 (% de inclinación)	Vado 2 en cruce peatonal (si/no/no necesita)	
0-0,5 pts	0-0,5 pts	-	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	
0,5	0	Adoquín pidotáctil	0,5	0,5	0	0,5	
Piso antideslizante en vado 2 (si/no)	Señalización en vado 2 (si/no)	Tipo de piso en vado 2	Ancho en vado 2 (m)	Ancho libre en acera por presencia de vado 2 (m)	Pendiente de vado 2 (% de inclinación)	Obstáculos (si/no)	Tipo de Obstáculo
0-0,5 pts	0-0,5 pts	-	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-1 pts	-
0,5	0	Adoquín pidotáctil	0,5	0,5	0	1	-

Código de Acera	Ancho de Acera (m)	Piso antideslizante en acera (si/no)	Tipo de piso en acera	Tipo de piso en calzada	Ancho de Calzada (m)	Cruce Peatonal (si/no)	Vado 1 en cruce peatonal(si/no no necesita)
-	0-1 pts	0-1 pts	-	-	-	0-1 pts	0-0,5 pts
8	1	1	Cerámica	Adoquín exagonal	20 m	0	0,5
Piso antideslizante en vado 1 (si/no)	Señalización en vado 1 (si/no)	Tipo de piso en vado 1	Ancho en vado 1 (m)	Ancho libre en acera por presencia de vado 1 (m)	Pendiente de vado 1 (% de inclinación)	Vado 2 en cruce peatonal (si/no/no necesita)	
0-0,5 pts	0-0,5 pts	-	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	
0,5	0	Cerámica	0,5	0,5	0,5	0	
Piso antideslizante en vado 2 (si/no)	Señalización en vado 2 (si/no)	Tipo de piso en vado 2	Ancho en vado 2 (m)	Ancho libre en acera por presencia de vado 2 (m)	Pendiente de vado 2 (% de inclinación)	Obstáculos (si/no)	Tipo de Obstáculo
0-0,5 pts	0-0,5 pts	-	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-1 pts	-
0	0	-	0	0	0	0,5	No existe Vado 2

Código de Acera	Ancho de Acera (m)	Piso antideslizante en acera (si/no)	Tipo de piso en acera	Tipo de piso en calzada	Ancho de Calzada (m)	Cruce Peatonal (si/no)	Vado 1 en cruce peatonal(si/no no necesita)
-	0-1 pts	0-1 pts	-	-	-	0-1 pts	0-0,5 pts
9	1	1	Adoquín pidotáctil	Adoquín exagonal	20 m	0	0,5
Piso antideslizante en vado 1 (si/no)	Señalización en vado 1 (si/no)	Tipo de piso en vado 1	Ancho en vado 1 (m)	Ancho libre en acera por presencia de vado 1 (m)	Pendiente de vado 1 (% de inclinación)	Vado 2 en cruce peatonal (si/no/no necesita)	
0-0,5 pts	0-0,5 pts	-	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	
0,5	0	Adoquín pidotáctil	0,5	0,5	0	0	
Piso antideslizante en vado 2 (si/no)	Señalización en vado 2 (si/no)	Tipo de piso en vado 2	Ancho en vado 2 (m)	Ancho libre en acera por presencia de vado 2 (m)	Pendiente de vado 2 (% de inclinación)	Obstáculos (si/no)	Tipo de Obstáculo
0-0,5 pts	0-0,5 pts	-	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-1 pts	-
0	0	0	0	0	0	0	No existe Vado 2

Figura 84

Evaluación del estado actual de la Av. Alfredo Pérez Guerrero entre Av. Eugenio Espejo y Calle Sánchez y Cifuentes

EVALUACIÓN DEL ESTADO ACTUAL DE LA AV. ALFREDO PÉREZ GUERRERO ENTRE AV. EUGENIO ESPEJO Y CALLE SÁNCHEZ Y CIFUENTES

UBICACIÓN

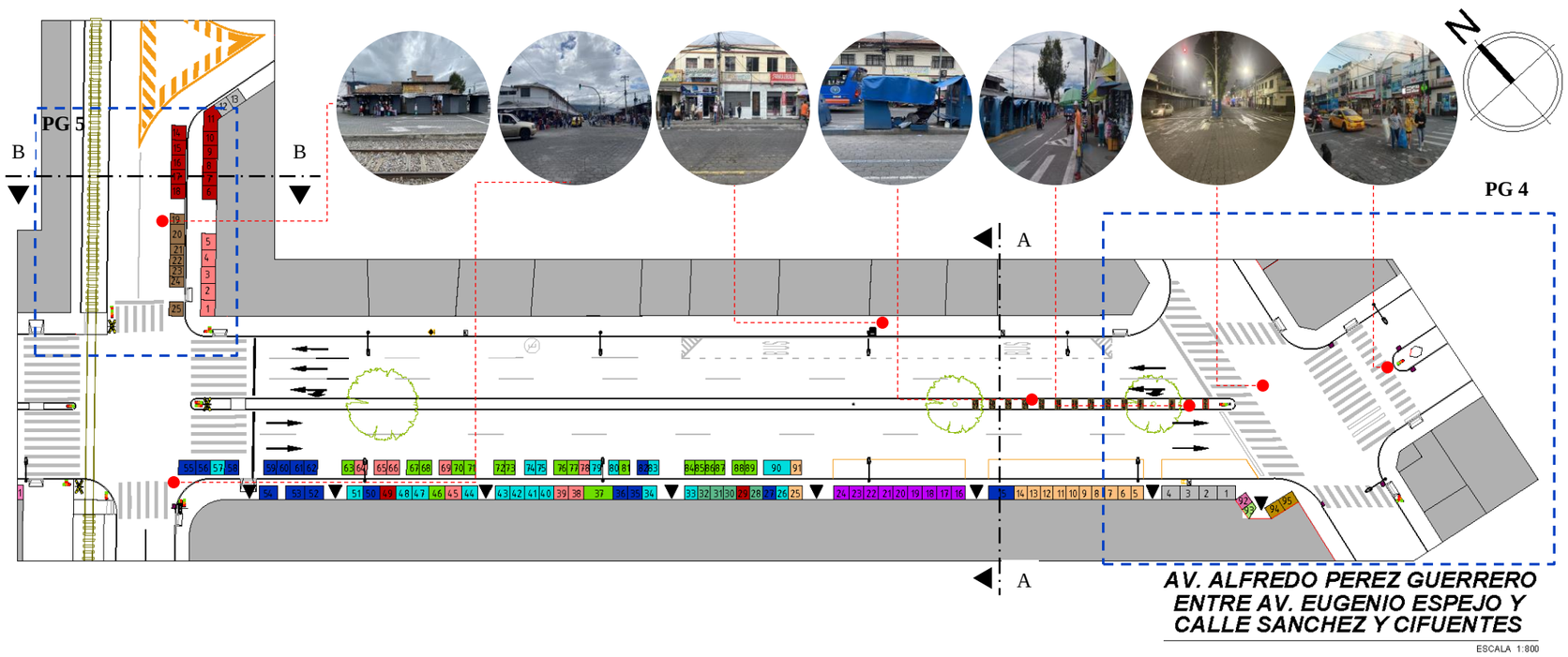


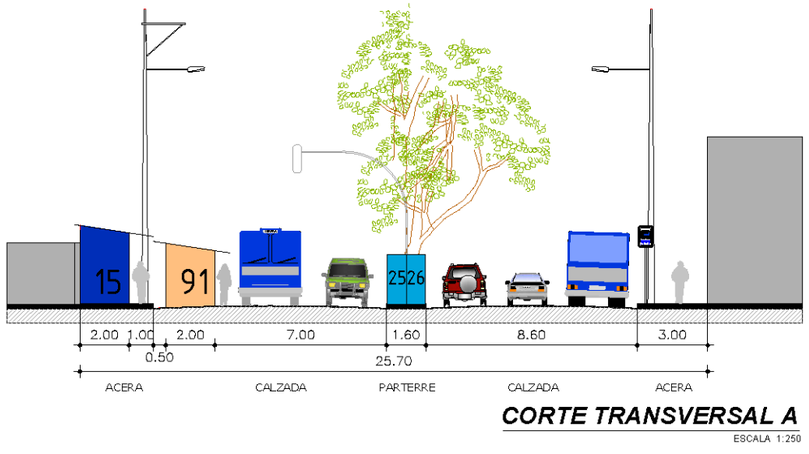
LEYENDA

- Ojo de Águila
- Semáforo Vehículos
- Semáforo Peatonal
- Línea Férrea a 100 mts
- Alumbrado vehicular
- Rejilla de alcantarillado y aguas lluvias
- No Estacionar
- Zona de Embarque y Desembarque
- No Estacionar en la Calzada Vehicular
- Acceso
- Semáforo de Ferrocarril
- Dirección una vía
- Señalización de Parada de buses
- Caseta informativa
- Puesto de venta y reparación de relojes
- Puesto de venta de lotería
- Puesto de venta de mochilas
- Puesto de reparación y tecnología
- Puesto de venta de muebles
- Puesto de venta de línea blanca
- Puesto de venta de ropa
- Puesto de venta de lencería fina
- Puesto de venta de correas y bisutería
- Puesto de venta de calzado
- Puesto de venta de juguetes
- Puesto de venta de confitería
- Puesto de bisutería
- Puesto de betuneros
- Cruce Peatonal
- Rampa
- Línea Férrea

COMENTARIO

En esta ficha se expone la continuación de la Av. Alfredo Pérez Guerrero y el análisis de los puntos PG 4 y PG 5.





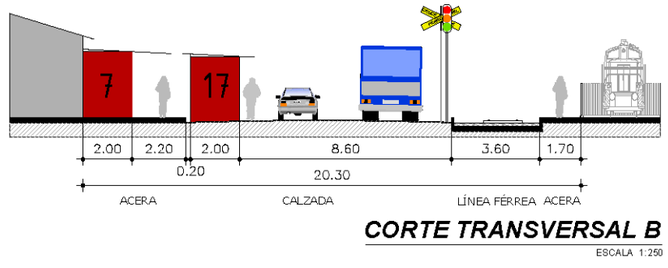


Figura 85

Evaluación del estado actual de la Av. Alfredo Pérez Guerrero y Calle Sánchez y Cifuentes PG 4

EVALUACIÓN DEL ESTADO ACTUAL DE LA AV. ALFREDO PÉREZ GUERRERO Y CALLE SÁNCHEZ Y CIFUENTES PG 4

UBICACIÓN



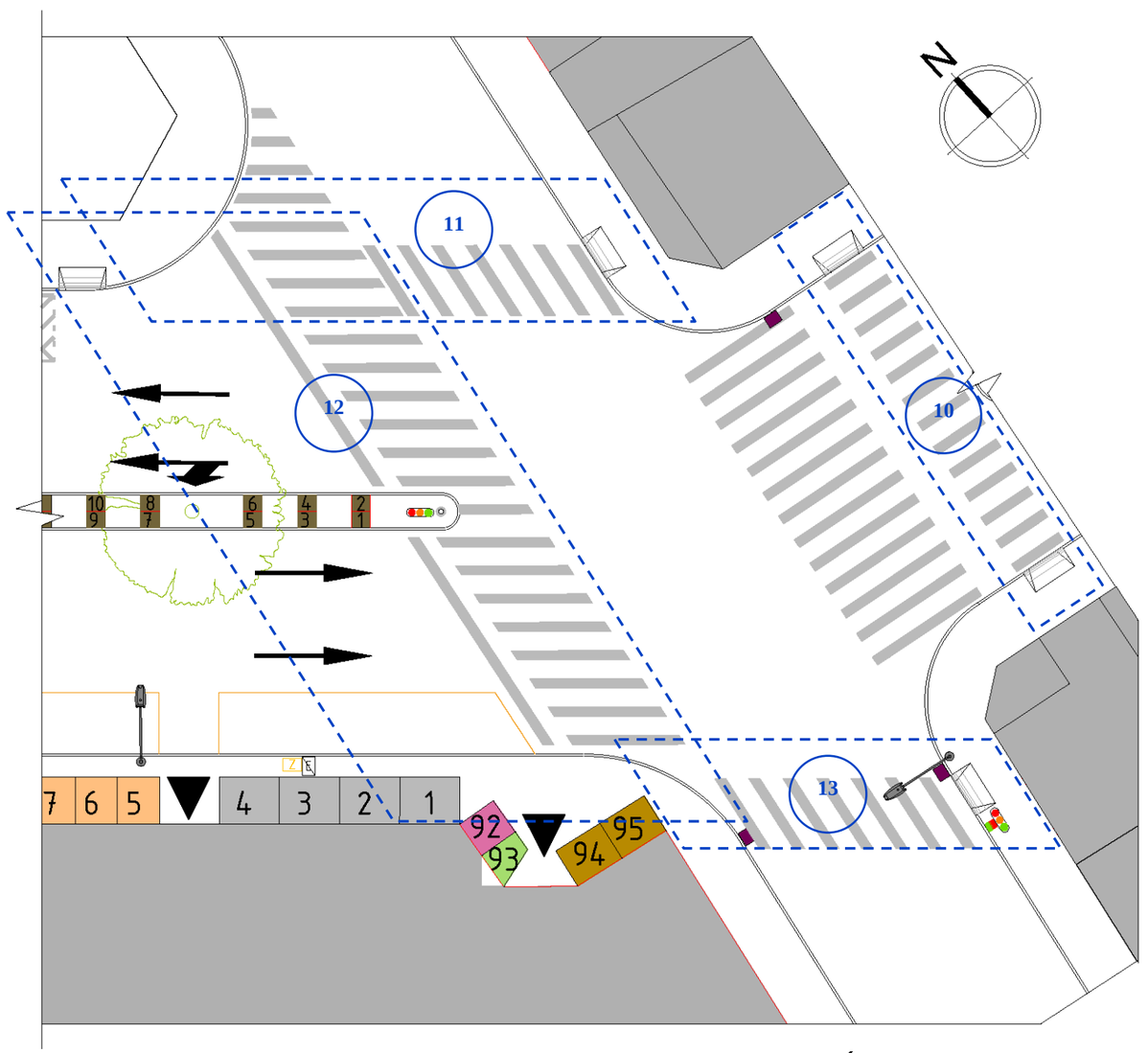
LEYENDA

- Ojo de Águila
- Semáforo Vehículos
- Semáforo Peatonal
- Alumbrado vehicular
- Rejilla de alcantarillado y aguas lluvias
- No Estacionar
- Zona de Embarque y Desembarque
- Acceso
- Puesto de venta y reparación de relojes
- Puesto de venta de lotería
- Puesto de venta de juguetes
- Puesto de venta de confitería
- Puesto de venta de línea blanca
- Puesto de betuneros
- Cruce Peatonal
- Rampa

COMENTARIO

La acera del Mercado Amazonas se encuentra apropiada por puestos comerciales convirtiéndose en un obstáculo que no permite un libre flujo peatonal y las señalizaciones de cruces peatonales necesitan ser reubicados para direccionar correctamente la dirección a las personas.

El parterre también está invadido por casetas del servicio de betuneros creando una gran inseguridad para las personas que ocupan este servicio, puesto que al ser muy estrecho las personas se ven obligadas a usar la calzada vehicular poniendo en riesgo sus vidas.



AV. ALFREDO PEREZ GUERRERO Y CALLE SÁNCHEZ Y CIFUENTES

ESCALA 1:250

Código de Acera	Ancho de Acera (m)	Piso antideslizante en acera (si/no)	Tipo de piso en acera	Tipo de piso en calzada	Ancho de Calzada (m)	Cruce Peatonal (si/no)	Vado 1 en cruce peatonal(si/no/ no necesita)
-	0-1 pts	0-1 pts	-	-	-	0-1 pts	0-0,5 pts
10	1	1	Adoquín pidotáctil	Adoquín exagonal	15 m	1	0,5
Piso antideslizante en vado 1 (si/no)	Señalización en vado 1 (si/no)	Tipo de piso en vado 1	Ancho en vado 1 (m)	Ancho libre en acera por presencia de vado 1 (m)	Pendiente de vado 1 (% de inclinación)	Vado 2 en cruce peatonal (si/no/no necesita)	
0-0,5 pts	0-0,5 pts	-	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	
0,5	0	Adoquín pidotáctil	0,5	0,5	0	0,5	
Piso antideslizante en vado 2 (si/no)	Señalización en vado 2 (si/no)	Tipo de piso en vado 2	Ancho en vado 2 (m)	Ancho libre en acera por presencia de vado 2 (m)	Pendiente de vado 2 (% de inclinación)	Obstáculos (si/no)	Tipo de Obstáculo
0-0,5 pts	0-0,5 pts	-	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-1 pts	-
0,5	0	Adoquín pidotáctil	0,5	0,5	0	1	-

Código de Acera	Ancho de Acera (m)	Piso antideslizante en acera (si/no)	Tipo de piso en acera	Tipo de piso en calzada	Ancho de Calzada (m)	Cruce Peatonal (si/no)	Vado 1 en cruce peatonal(si/no/ no necesita)
-	0-1 pts	0-1 pts	-	-	-	0-1 pts	0-0,5 pts
11	1	1	Adoquín pidotáctil	Adoquín exagonal	9 m	1	0,5
Piso antideslizante en vado 1 (si/no)	Señalización en vado 1 (si/no)	Tipo de piso en vado 1	Ancho en vado 1 (m)	Ancho libre en acera por presencia de vado 1 (m)	Pendiente de vado 1 (% de inclinación)	Vado 2 en cruce peatonal (si/no/no necesita)	
0-0,5 pts	0-0,5 pts	-	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	
0,5	0	Adoquín pidotáctil	0,5	0,5	0	0	
Piso antideslizante en vado 2 (si/no)	Señalización en vado 2 (si/no)	Tipo de piso en vado 2	Ancho en vado 2 (m)	Ancho libre en acera por presencia de vado 2 (m)	Pendiente de vado 2 (% de inclinación)	Obstáculos (si/no)	Tipo de Obstáculo
0-0,5 pts	0-0,5 pts	-	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-1 pts	-
0	0	-	0	0	0	0,5	No existe Vado 2

Código de Acera	Ancho de Acera (m)	Piso antideslizante en acera (si/no)	Tipo de piso en acera	Tipo de piso en calzada	Ancho de Calzada (m)	Cruce Peatonal (si/no)	Vado 1 en cruce peatonal(si/no/ no necesita)
-	0-1 pts	0-1 pts	-	-	-	0-1 pts	0-0,5 pts
12	1	1	Adoquín pidotáctil	Adoquín exagonal	19,7 m	1	0,5
Piso antideslizante en vado 1 (si/no)	Señalización en vado 1 (si/no)	Tipo de piso en vado 1	Ancho en vado 1 (m)	Ancho libre en acera por presencia de vado 1 (m)	Pendiente de vado 1 (% de inclinación)	Vado 2 en cruce peatonal (si/no/no necesita)	
0-0,5 pts	0-0,5 pts	-	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	
0,5	0	Adoquín pidotáctil	0,5	0,5	0	0	
Piso antideslizante en vado 2 (si/no)	Señalización en vado 2 (si/no)	Tipo de piso en vado 2	Ancho en vado 2 (m)	Ancho libre en acera por presencia de vado 2 (m)	Pendiente de vado 2 (% de inclinación)	Obstáculos (si/no)	Tipo de Obstáculo
0-0,5 pts	0-0,5 pts	-	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-1 pts	-
0	0	0	0	0	0	0,5	No existe Vado 2

Código de Acera	Ancho de Acera (m)	Piso antideslizante en acera (si/no)	Tipo de piso en acera	Tipo de piso en calzada	Ancho de Calzada (m)	Cruce Peatonal (si/no)	Vado 1 en cruce peatonal(si/no/ no necesita)
-	0-1 pts	0-1 pts	-	-	-	0-1 pts	0-0,5 pts
13	1	1	Adoquín pidotáctil	Adoquín exagonal	9m	1	0,5
Piso antideslizante en vado 1 (si/no)	Señalización en vado 1 (si/no)	Tipo de piso en vado 1	Ancho en vado 1 (m)	Ancho libre en acera por presencia de vado 1 (m)	Pendiente de vado 1 (% de inclinación)	Vado 2 en cruce peatonal (si/no/no necesita)	
0-0,5 pts	0-0,5 pts	-	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	
0,5	0	Adoquín pidotáctil	0,5	0,5	0	0	
Piso antideslizante en vado 2 (si/no)	Señalización en vado 2 (si/no)	Tipo de piso en vado 2	Ancho en vado 2 (m)	Ancho libre en acera por presencia de vado 2 (m)	Pendiente de vado 2 (% de inclinación)	Obstáculos (si/no)	Tipo de Obstáculo
0-0,5 pts	0-0,5 pts	-	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-1 pts	-
0	0	0	0	0	0	0,5	No existe Vado 2

Figura 86

Evaluación del estado actual de la Av. Alfredo Pérez Guerrero y Av. Eugenio Espejo PG 5

EVALUACIÓN DEL ESTADO ACTUAL DE LA AV. ALFREDO PÉREZ GUERRERO Y AV. EUGENIO ESPEJO PG 5

UBICACIÓN



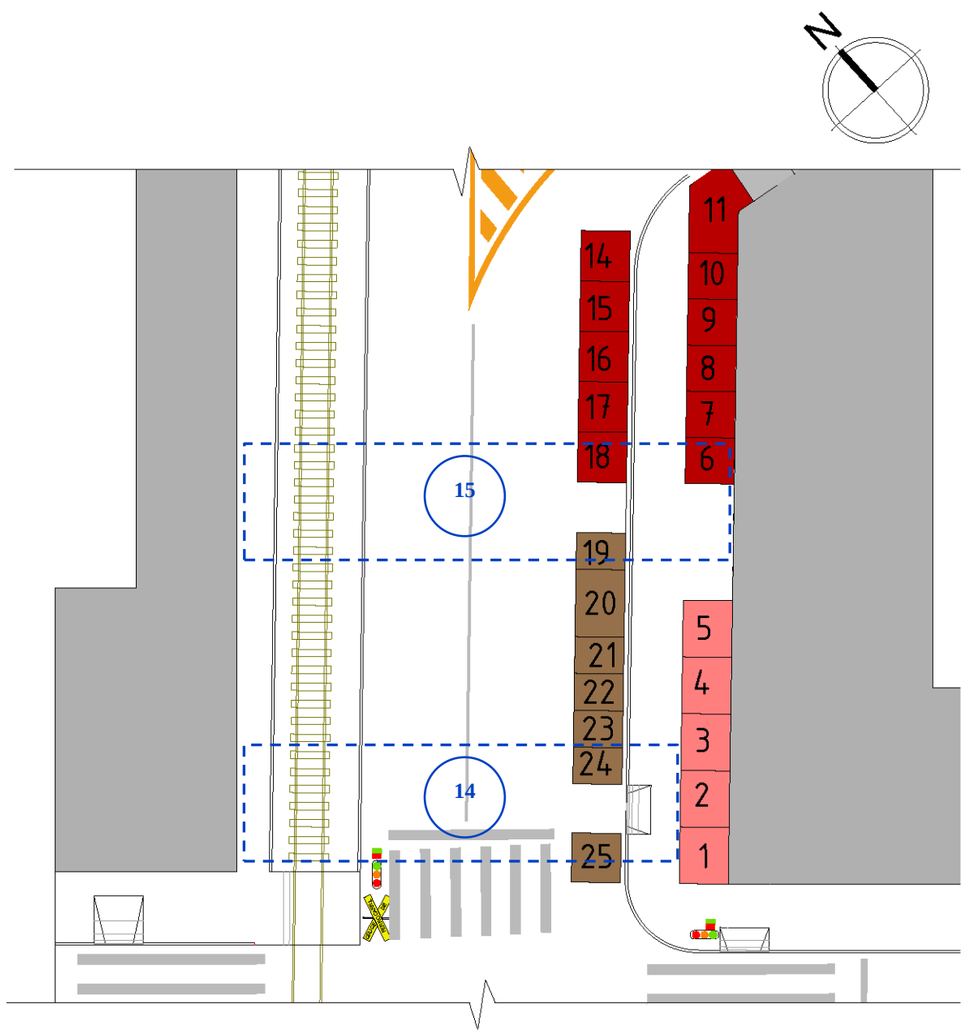
LEYENDA

- Ojo de Águila
- Semáforo Vehículos
- Semáforo Peatonal
- Alumbrado vehicular
- Rejilla de alcantarillado y aguas lluvias
- E — No Estacionar
- Z — Zona de Embarque y Desembarque
- Acceso
- Puesto de venta y reparación de relojes
- Puesto de venta de lotería
- Puesto de venta de juguetes
- Puesto de venta de confitería
- Puesto de venta de línea blanca
- Puesto de betuneros
- Cruce Peatonal
- Rampa
- Línea férrea

COMENTARIO

Existe apropiación de acera y calzada vehicular por casetas de puestos comerciales creando inseguridad a las personas, en el análisis del punto14 no existe conexión con la acera de la Estación del Ferrocarril por la existencia de la línea férrea y genera muchos problemas a la gente que transitan por este espacio, en el análisis del punto 15 no existen rampas de conexión que son necesarias para las personas que circulan.

Además, no existen señaléticas en acera, vado y calzada vehiculares.



AV. ALFREDO PEREZ GUERRERO Y AV. EUGENIO ESPEJO

ESCALA 1:250

Codigo de Acera	Ancho de Acera (m)	Piso antideslizante en acera (si/no)	Tipo de piso en acera	Tipo de piso en calzada	Ancho de Calzada (m)	Cruce Peatonal (si/no)	Vado 1 en cruce peatonal(si/no/ no necesita)
-	0-1 pts	0-1 pts	-	-	-	0-1 pts	0-0,5 pts
14	1	1	Adoquín pidotáctil	Adoquín exagonal	10,8	0	0,5
Piso antideslizante en vado 1 (si/no)	Señalización en vado 1 (si/no)	Tipo de piso en vado 1	Ancho en vado 1 (m)	Ancho libre en acera por presencia de vado 1 (m)	Pendiente de vado 1 (% de inclinación)	Vado 2 en cruce peatonal (si/no/no necesita)	
0-0,5 pts	0-0,5 pts	-	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	
0,5	0	Adoquín pidotáctil	0,5	0,5	0	0	
Piso antideslizante en vado 2 (si/no)	Señalización en vado 2 (si/no)	Tipo de piso en vado 2	Ancho en vado 2 (m)	Ancho libre en acera por presencia de vado 2 (m)	Pendiente de vado 2 (% de inclinación)	Obstáculos (si/no)	Tipo de Obstáculo
0-0,5 pts	0-0,5 pts	-	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-1 pts	-
0	0	-	0	0	0	0,5	No existe Vado 2 y existe línea férrea

Codigo de Acera	Ancho de Acera (m)	Piso antideslizante en acera (si/no)	Tipo de piso en acera	Tipo de piso en calzada	Ancho de Calzada (m)	Cruce Peatonal (si/no)	Vado 1 en cruce peatonal(si/no/ no necesita)
-	0-1 pts	0-1 pts	-	-	-	0-1 pts	0-0,5 pts
15	1	1	Adoquín pidotáctil	Adoquín exagonal	10,8	0	0
Piso antideslizante en vado 1 (si/no)	Señalización en vado 1 (si/no)	Tipo de piso en vado 1	Ancho en vado 1 (m)	Ancho libre en acera por presencia de vado 1 (m)	Pendiente de vado 1 (% de inclinación)	Vado 2 en cruce peatonal (si/no/no necesita)	
0-0,5 pts	0-0,5 pts	-	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	
0	0	-	0	0	0	0	
Piso antideslizante en vado 2 (si/no)	Señalización en vado 2 (si/no)	Tipo de piso en vado 2	Ancho en vado 2 (m)	Ancho libre en acera por presencia de vado 2 (m)	Pendiente de vado 2 (% de inclinación)	Obstáculos (si/no)	Tipo de Obstáculo
0-0,5 pts	0-0,5 pts	-	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-1 pts	-
0	0	-	0	0	0	0	No existe Vado 1 Y 2, y existe línea férrea

Figura 87

Evaluación del estado actual de la Av. Fray Vacas Galindo entre Calle Darío Egas Grijalva y Av. Eugenio Espejo

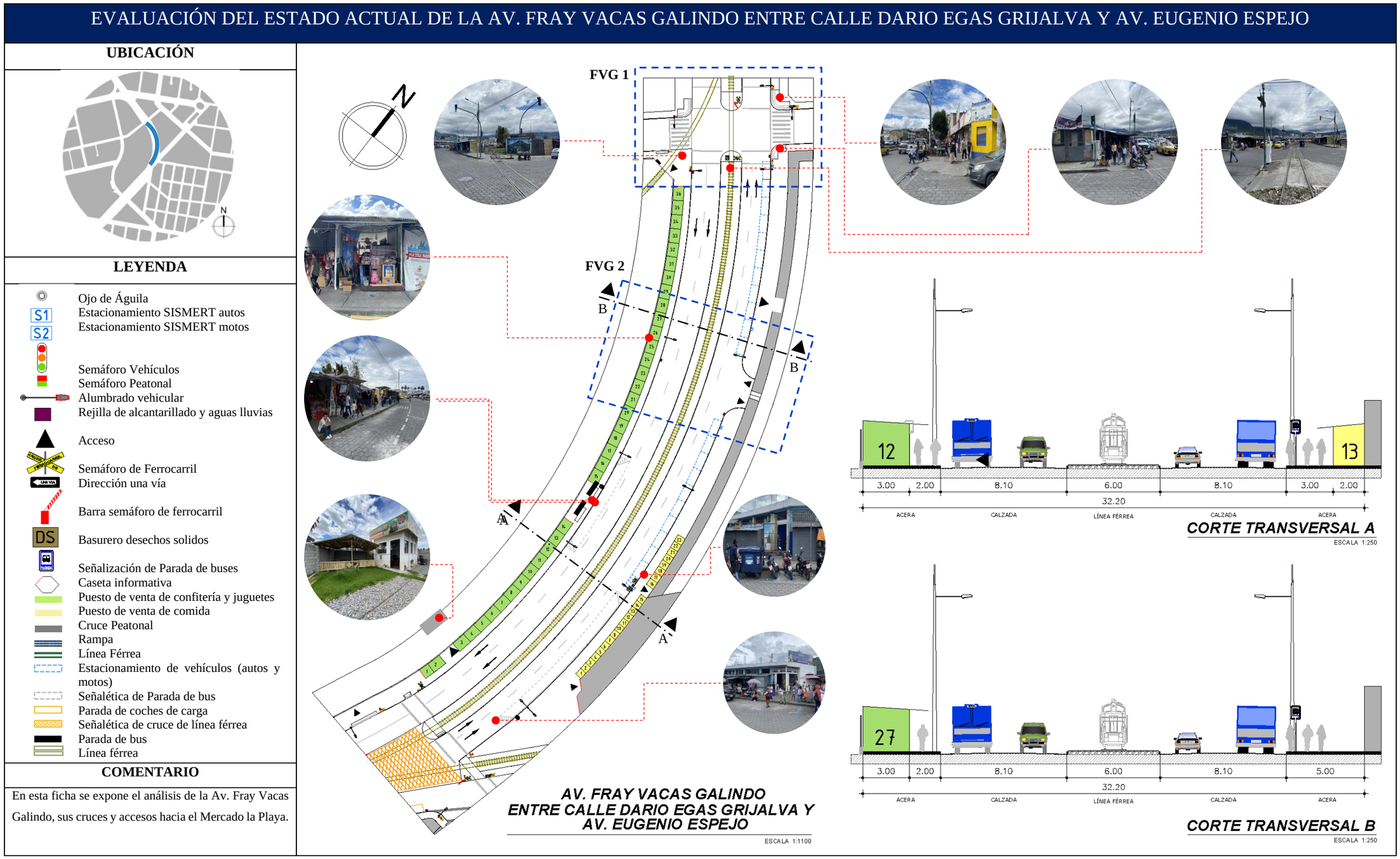


Figura 88

Evaluación del estado actual de la Av. Fray Vacas Galindo y Calle Darío Egas Grijalva FVG 1

EVALUACIÓN DEL ESTADO ACTUAL DE LA AV. FRAY VACAS GALINDO Y CALLE DARIO EGAS GRIJALVA FVG 1

UBICACIÓN

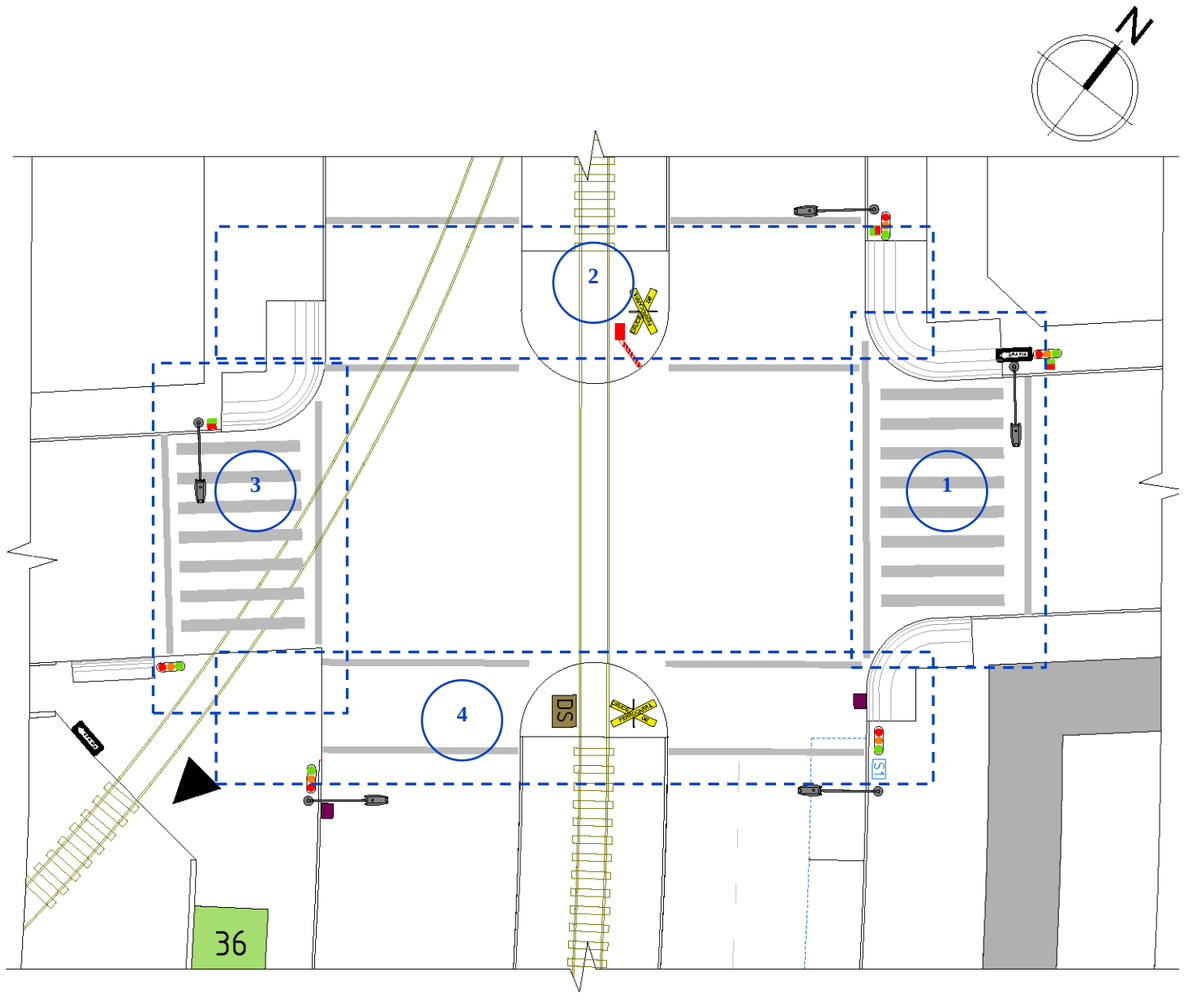


LEYENDA

- Estacionamiento SISMERT autos
- Semáforo Vehículos
- Semáforo Peatonal
- Alumbrado vehicular
- Rejilla de alcantarillado y aguas lluvias
- Acceso
- Semáforo de Ferrocarril
- Dirección una vía
- Barra semáforo ferrocarril
- Basurero desechos solidos
- Puesto de venta de confitaría
- Cruce Peatonal
- Rampa
- Estacionamiento de vehículos (motos)
- Línea férrea

COMENTARIO

En este cruce existe rampas en los radios de giro de aceras como se puede visualizar en el plano, estas son de mayor ayuda para el flujo peatonal, pero la falta de señalética en el cruce peatonal, en el vado y el tipo de piso no permiten que estas funcionen como debería para una correcta accesibilidad universal. En el análisis del punto 3 no existe una debida conexión puesto que en la acera de los talleres del ferrocarril no existe rampa y además la línea férrea no permite un flujo correcto, los pasos peatonales en la línea férrea del parterre no son seguros puesto que no están definidos y además no presentan señalética que indique donde están.



Codigo de Acera	Ancho de Acera (m)	Piso antideslizante en acera (si/no)	Tipo de piso en acera	Tipo de piso en calzada	Ancho de Calzada (m)	Cruce Peatonal (si/no)	Vado 1 en cruce peatonal(si/no/no necesita)
-	0-1 pts	0-1 pts	-	-	-	0-1 pts	0-0,5 pts
1	1	0	Hormigón simple	Adoquín exagonal	9,70 m	0	0,5
Piso antideslizante en vado 1 (si/no)	Señalización en vado 1 (si/no)	Tipo de piso en vado 1	Ancho en vado 1 (m)	Ancho libre en acera por presencia de vado 1 (m)	Pendiente de vado 1 (% de inclinación)	Vado 2 en cruce peatonal (si/no/no necesita)	
0-0,5 pts	0-0,5 pts	-	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	
0	0	Hormigón simple	0,5	0	0,5	0,5	
Piso antideslizante en vado 2 (si/no)	Señalización en vado 2 (si/no)	Tipo de piso en vado 2	Ancho en vado 2 (m)	Ancho libre en acera por presencia de vado 2 (m)	Pendiente de vado 2 (% de inclinación)	Obstáculos (si/no)	Tipo de Obstáculo
0-0,5 pts	0-0,5 pts	-	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-1 pts	-
0	0	Hormigón simple	0,5	0	0,5	1	-

Codigo de Acera	Ancho de Acera (m)	Piso antideslizante en acera (si/no)	Tipo de piso en acera	Tipo de piso en calzada	Ancho de Calzada (m)	Cruce Peatonal (si/no)	Vado 1 en cruce peatonal(si/no/no necesita)
-	0-1 pts	0-1 pts	-	-	-	0-1 pts	0-0,5 pts
2	1	0	Hormigón simple	Adoquín exagonal	22,20 m	0	0,5
Piso antideslizante en vado 1 (si/no)	Señalización en vado 1 (si/no)	Tipo de piso en vado 1	Ancho en vado 1 (m)	Ancho libre en acera por presencia de vado 1 (m)	Pendiente de vado 1 (% de inclinación)	Vado 2 en cruce peatonal (si/no/no necesita)	
0-0,5 pts	0-0,5 pts	-	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	
0	0	Hormigón simple	0,5	0,5	0,5	0,5	
Piso antideslizante en vado 2 (si/no)	Señalización en vado 2 (si/no)	Tipo de piso en vado 2	Ancho en vado 2 (m)	Ancho libre en acera por presencia de vado 2 (m)	Pendiente de vado 2 (% de inclinación)	Obstáculos (si/no)	Tipo de Obstáculo
0-0,5 pts	0-0,5 pts	-	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-1 pts	-
0	0	Hormigón simple	0,5	0,5	0,5	1	-

Codigo de Acera	Ancho de Acera (m)	Piso antideslizante en acera (si/no)	Tipo de piso en acera	Tipo de piso en calzada	Ancho de Calzada (m)	Cruce Peatonal (si/no)	Vado 1 en cruce peatonal(si/no/no necesita)
-	0-1 pts	0-1 pts	-	-	-	0-1 pts	0-0,5 pts
3	1	0	Hormigón simple	Adoquín exagonal	9 m	0	0,5
Piso antideslizante en vado 1 (si/no)	Señalización en vado 1 (si/no)	Tipo de piso en vado 1	Ancho en vado 1 (m)	Ancho libre en acera por presencia de vado 1 (m)	Pendiente de vado 1 (% de inclinación)	Vado 2 en cruce peatonal (si/no/no necesita)	
0-0,5 pts	0-0,5 pts	-	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	
0	0	Hormigón simple	0,5	0,5	0,5	0	
Piso antideslizante en vado 2 (si/no)	Señalización en vado 2 (si/no)	Tipo de piso en vado 2	Ancho en vado 2 (m)	Ancho libre en acera por presencia de vado 2 (m)	Pendiente de vado 2 (% de inclinación)	Obstáculos (si/no)	Tipo de Obstáculo
0-0,5 pts	0-0,5 pts	-	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-1 pts	-
0	0	Hormigón simple	0	0	0	0,5	No existe Vado 2

Codigo de Acera	Ancho de Acera (m)	Piso antideslizante en acera (si/no)	Tipo de piso en acera	Tipo de piso en calzada	Ancho de Calzada (m)	Cruce Peatonal (si/no)	Vado 1 en cruce peatonal(si/no/no necesita)
-	0-1 pts	0-1 pts	-	-	-	0-1 pts	0-0,5 pts
4	1	0	Hormigón simple	Adoquín exagonal	22,20 m	0	0,5
Piso antideslizante en vado 1 (si/no)	Señalización en vado 1 (si/no)	Tipo de piso en vado 1	Ancho en vado 1 (m)	Ancho libre en acera por presencia de vado 1 (m)	Pendiente de vado 1 (% de inclinación)	Vado 2 en cruce peatonal (si/no/no necesita)	
0-0,5 pts	0-0,5 pts	-	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	
0	0	Hormigón simple	0,5	0,5	0,5	0	
Piso antideslizante en vado 2 (si/no)	Señalización en vado 2 (si/no)	Tipo de piso en vado 2	Ancho en vado 2 (m)	Ancho libre en acera por presencia de vado 2 (m)	Pendiente de vado 2 (% de inclinación)	Obstáculos (si/no)	Tipo de Obstáculo
0-0,5 pts	0-0,5 pts	-	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-1 pts	-
0	0	-	0	0	0	0,5	No existe Vado 2

Figura 89

Evaluación del estado actual de la Av. Fray Vacas Galindo y Calle Darío Egas Grijalva FVG 2

EVALUACIÓN DEL ESTADO ACTUAL DE LA AV. FRAY VACAS GALINDO Y CALLE DARIO EGAS GRIJALVA FVG 2

UBICACIÓN



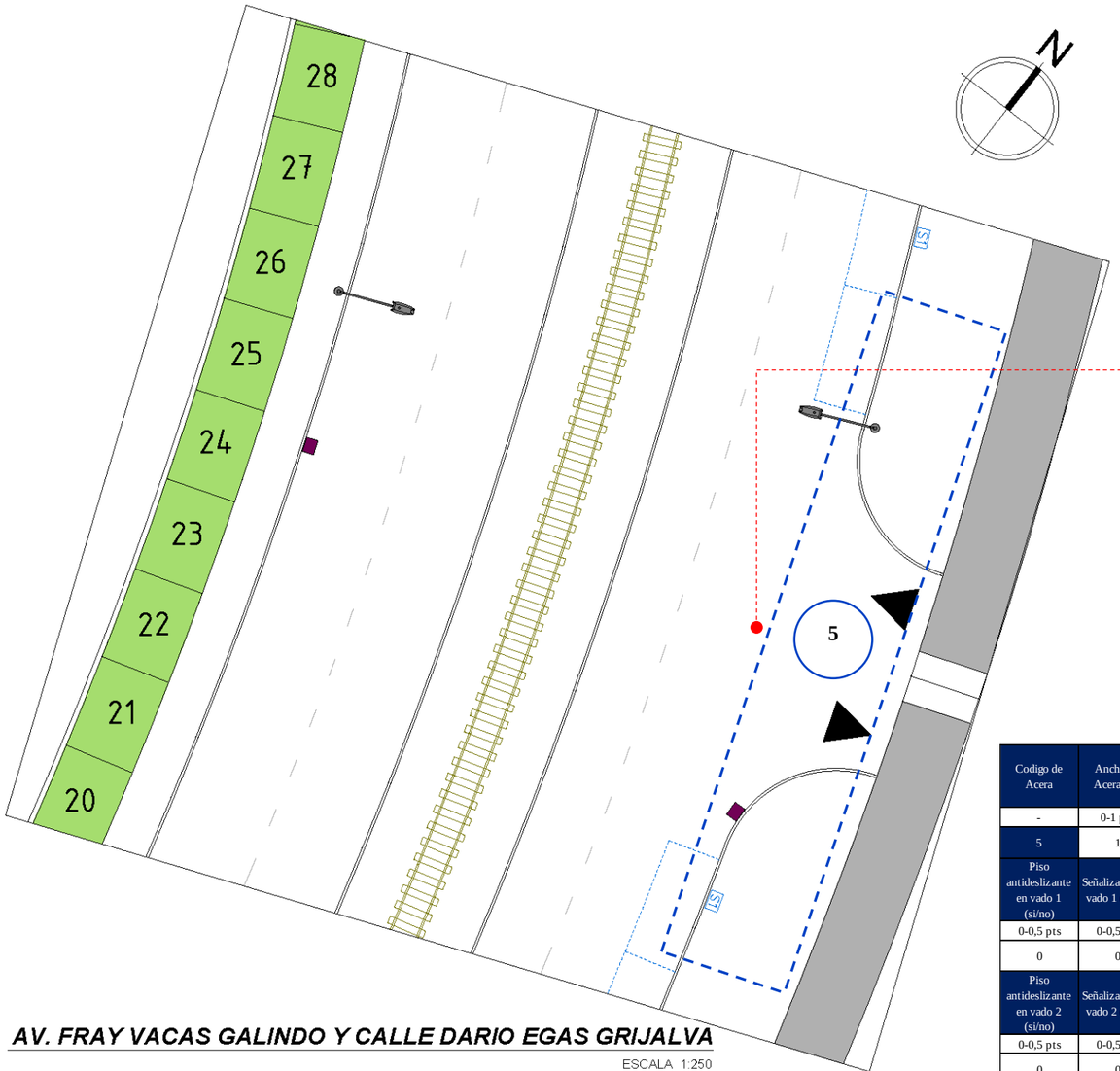
LEYENDA

- S1 — Estacionamiento SISMERT autos
- Alumbrado vehicular
- Rejilla de alcantarillado y aguas lluvias
- Acceso
- Puesto de venta de confitaría
- Cruce Peatonal
- Rampa
- Estacionamiento de vehículos (motos)
- Línea Férrea

COMENTARIO

En este análisis se verifica que no existe rampas de conexión entre las dos aceras para una correcta accesibilidad universal, tampoco existe un cruce peatonal y que es de gran necesidad puesto que en este acceso al Parqueadero del Mercado la Playa salen y entran vehículos pequeños y de carga pesada, como también personas que van a comprar y vender ya que existen locales de comida en su interior.

Asimismo, no existe un semáforo peatonal y un semáforo vehicular que también viene hacer otro problema puesto que las personas transitan sin una debida precaución, de igual manera se observa que varios puestos que están dentro de la línea de fabrica del Mercado se encuentran ocupando parte de la acera publica y obstaculizan el libre flujo peatonal y la visibilidad que ellos deberían tener al cruzar por este espacio público.



AV. FRAY VACAS GALINDO Y CALLE DARIO EGAS GRIJALVA

ESCALA 1:250



Codigo de Acera	Ancho de Acera (m)	Piso antideslizante en acera (si/no)	Tipo de piso en acera	Tipo de piso en calzada	Ancho de Calzada (m)	Cruce Peatonal (si/no)	Vado 1 en cruce peatonal(si/no/ no necesita)
-	0-1 pts	0-1 pts	-	-	-	0-1 pts	0-0,5 pts
5	1	0	Hormigón simple	Adoquín exagonal	8,80 m	0	0

Piso antideslizante en vado 1 (si/no)	Señalización en vado 1 (si/no)	Tipo de piso en vado 1	Ancho en vado 1 (m)	Ancho libre en acera por presencia de vado 1 (m)	Pendiente de vado 1 (% de inclinación)	Vado 2 en cruce peatonal (si/no/no necesita)
0-0,5 pts	0-0,5 pts	-	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts
0	0	-	0	0	0	0

Piso antideslizante en vado 2 (si/no)	Señalización en vado 2 (si/no)	Tipo de piso en vado 2	Ancho en vado 2 (m)	Ancho libre en acera por presencia de vado 2 (m)	Pendiente de vado 2 (% de inclinación)	Obstáculos (si/no)	Tipo de Obstáculo
0-0,5 pts	0-0,5 pts	-	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-0,5 pts	0-1 pts	-
0	0	-	0	0	0	0	No existe Vado 1 y Vado 2

Evaluación general de accesibilidad de las vías

En la tabla de valoración general de accesibilidad mostraremos el resultado obtenido a partir de la evaluación del estado actual de los 30 puntos de conexión entre aceras, mediante rangos de puntuación.

Tabla 26

Resultado de la Evaluación General de Accesibilidad de Vías Propuestas

Rango	Puntaje	Número de aceras	Número de aceras general
8,5 – 10 puntos Excelente	10 puntos	0	0
	9,5 puntos	0	
	9 puntos	0	
	8,5 puntos	0	
6,5 – 8 puntos Buena	8 puntos	1	1
	7,5 puntos	0	
	7 puntos	0	
	6,5 puntos	0	
4,5 – 6 puntos Regular	6 puntos	3	15
	5,5 puntos	4	
	5 puntos	4	
	4,5 puntos	4	
2,5 – 4 puntos Insuficiente	4 puntos	2	9
	3,5 puntos	2	
	3 puntos	5	
	2,5 puntos	0	
0 – 2 puntos Mala	2 puntos	2	5
	1,5 puntos	0	
	1 puntos	3	
	0,5 puntos	0	
	0 puntos	0	
Total		30	30

De las 30 evaluaciones realizadas en aceras de vías propuestas, encontramos ciertos elementos como rampas, cruces peatonales, pisos, anchos y pendientes en vados no cuentan con señalética, como también la mayoría de pasos cebra no son visibles debido al tiempo o deterioro, solo pocas aceras tienen pisos con adoquín podo táctil y cerámica antideslizante.

Además, se verifica en este análisis que no se está cumpliendo la norma en lo que se refiere a las aceras, también se encuentran apropiadas por casetas de comerciantes, indicando que solo una presenta estado bueno en la Av. Alfredo Pérez Guerrero y Sánchez y Cifuentes, en estado regular se presentan 15 aceras en los sectores del C.C. La Bahía, la estación del Ferrocarril.

Las evaluaciones más deficientes están entre el Mercado la Playita, el Mercado Amazonas y Los Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo, donde presentan un estado regular, insuficiente y malo en sus aceras de vías como son la Calle Obispo Mosquera, Av. Eugenio Espejo y Av. Fray Vacas Galindo.

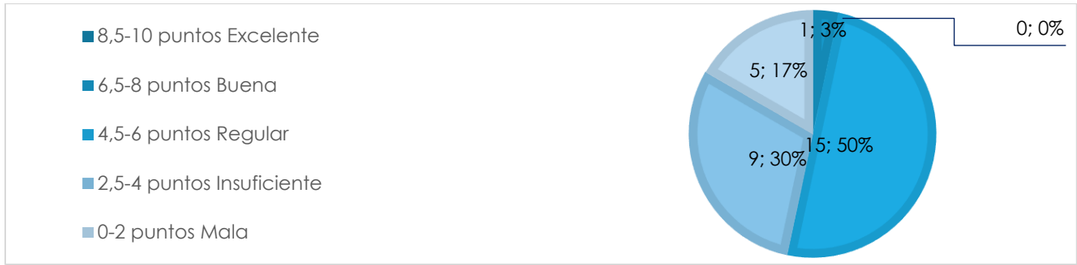


Figura 90

Av. Fray Vacas Galindo y Calle Darío Egas Grijalva esquina, análisis FVG punto 3, Medición en campo Calle Obispo Mosquera entre Calle Juana Atabalipa y Calle Antonio Cordero





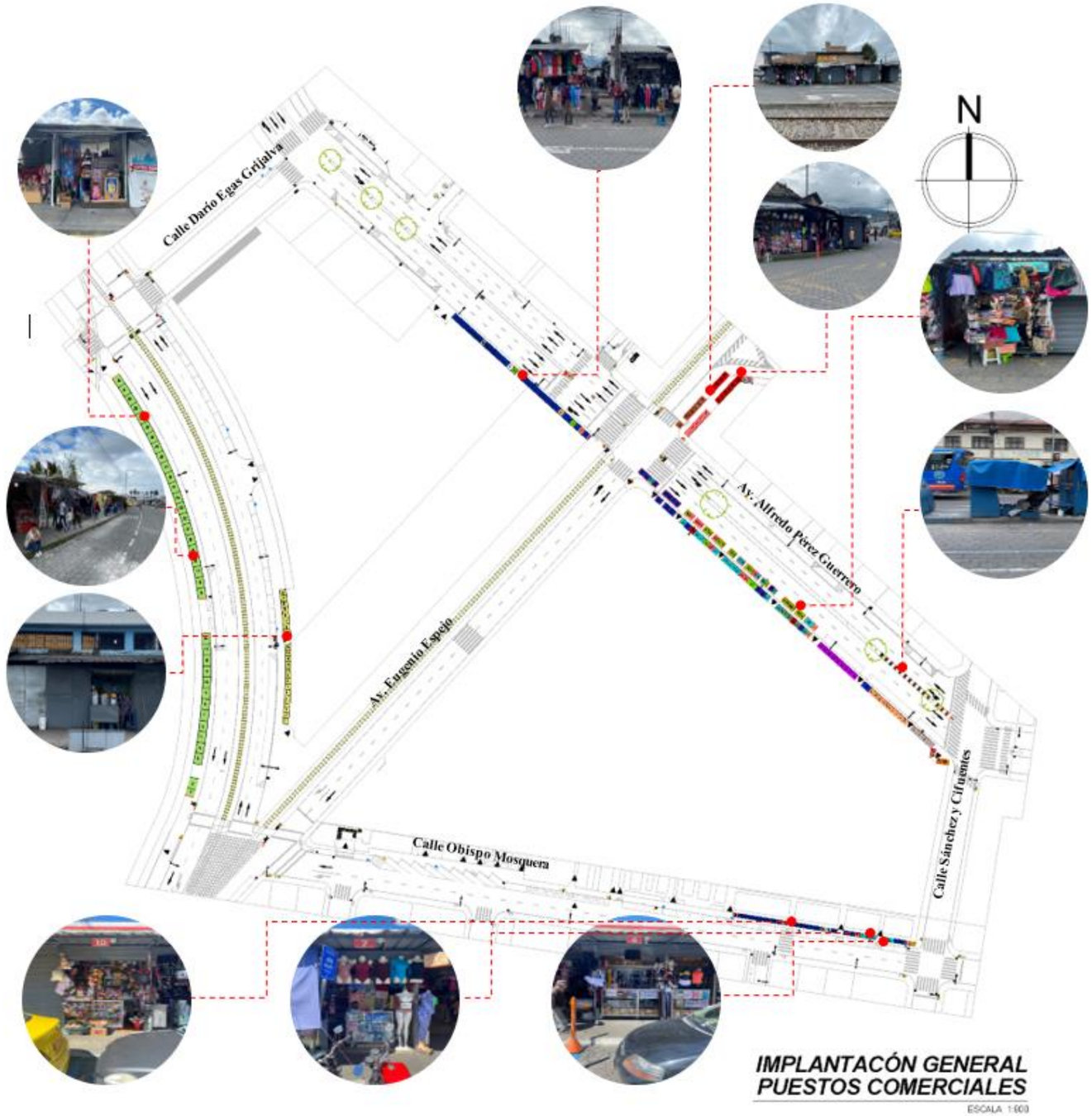
Tabla 27

Inventario de Puestos Comerciales en la Aceras aledañas al Mercado Amazonas

Producto o servicio	Identificación	Número de puestos comerciales	Subtotal de puestos
Calle Obispo Mosquera entre Calle Sánchez y Cifuentes y Av. Eugenio Espejo			
Puesto de reparación y venta de lentes		1	30
Puesto de reparación de celulares y venta de tecnología		4	
Puesto de venta de Ropa		20	
Puesto de venta de lencería fina		5	
Av. Alfredo Pérez Guerrero entre Calle Darío Egas Grijalva y Av. Eugenio Espejo			
Puesto de venta de productos naturales		1	33
Puesto de venta de ropa		27	
Puesto de reparación de celulares y venta de tecnología		1	
Puesto de venta de calzado		2	
Puesto de venta de juguetes		1	
Puesto de venta de línea blanca		1	
Av. Alfredo Pérez Guerrero y Av. Eugenio Espejo			
Puesto de reparación de celulares y venta de tecnología		5	25
Puesto de venta de mochilas		11	
Puesto de venta de muebles		7	
Puesto de venta de línea blanca		2	
Av. Alfredo Pérez Guerrero entre Av. Eugenio Espejo y Calle Sánchez y Cifuentes			
Puesto de venta y reparación de relojes		2	95
Puesto de venta de lotería		1	
Puesto de venta de mochilas		5	
Puesto de reparación de celulares y venta de tecnología		7	
Puesto de venta de línea blanca		4	
Puesto de venta de ropa		16	
Puesto de venta de lencería fina		17	
Puesto de venta de correas y bisutería		9	
Puesto de venta de calzado		17	
Puesto de venta de juguetes		12	
Puesto de venta de confitería		1	
Puesto de venta de bisutería		4	
Av. Alfredo Pérez Guerrero entre Av. Eugenio Espejo y Calle Sánchez y Cifuentes			
Puesto de venta de confitería y juguetes		36	59
Puesto de venta de comida		23	
Total			242

Figura 91

Implantación General de Puestos Comerciales en sector de estudio



3.4.5 Análisis de terreno

ESCALA MICRO

Figura 92

Análisis del predio de los Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo

ANÁLISIS DEL PREDIO DE LOS TALLERES DEL FERROCARRIL QUITO-SAN LORENZO

UBICACIÓN



LEYENDA

1. Terreno fragmentado para residencia, comercio, parqueadero y aserradero.
2. Cuarto de talleres donde se elaboraba durmientes, Carpintería, también donde se elaboran las fraguas, hoy es lugar de museo.
3. Volumen agregado de cubierta inclinada a dos aguas en bloque y estructura metálica.
4. Terreno baldío.
5. Locales comerciales, que dan hacia la calle Obispo Alejandro Pasquel Monge y Av. Eugenio Espejo.
6. Espacio para estacionamientos entre fachada posterior de locales comerciales y fachada lateral izquierda de los talleres del ferrocarril.
7. Edificación Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo.
8. Rieles, vagones y maquinas que están expuestos a la intemperie y están perdiendo su valor por climatología

COMENTARIO

En esta ficha se puede visualizar como se encuentra zonificado el predio de los Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo, sus calles aledañas.

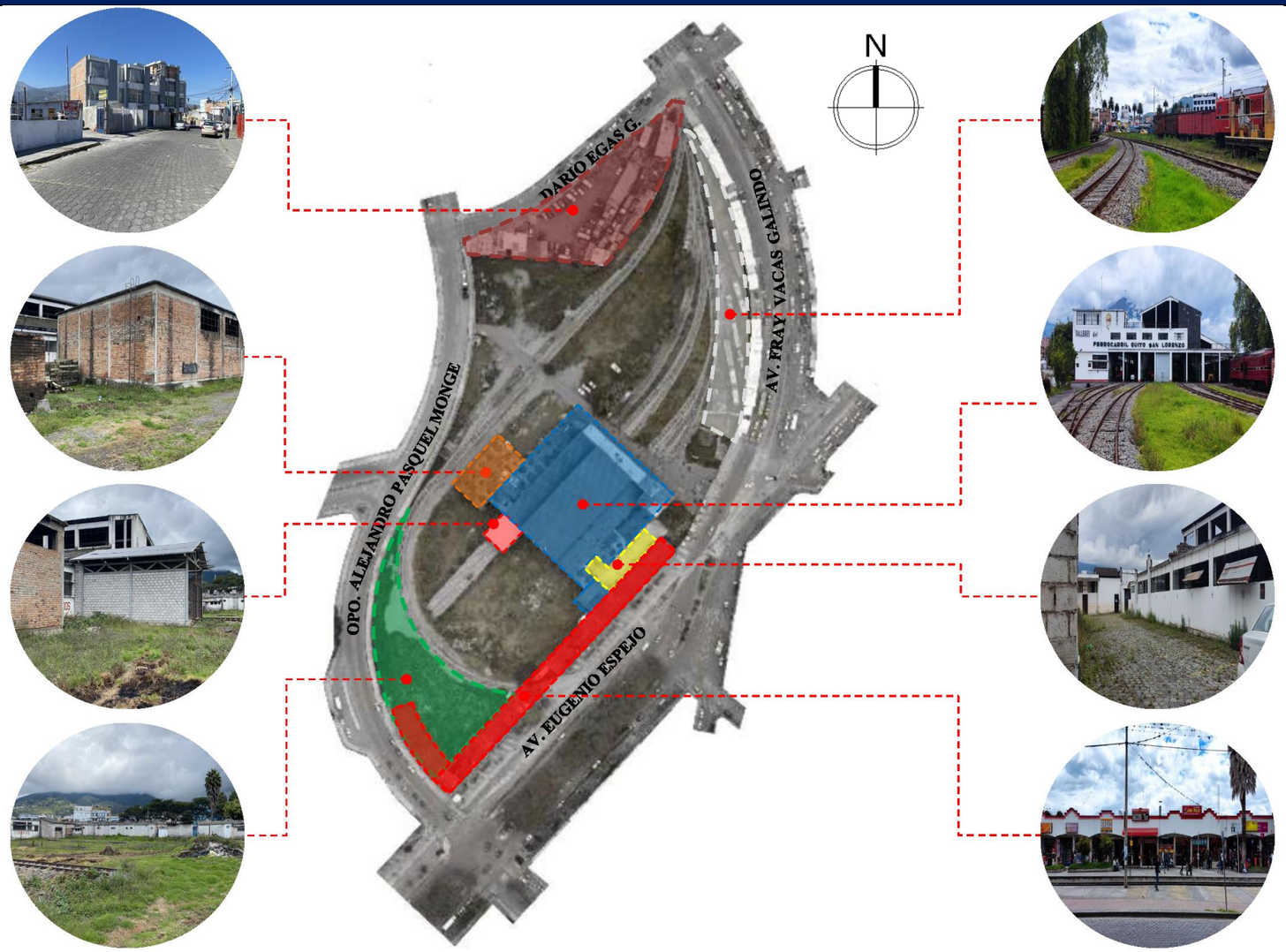


Figura 93

Análisis del estado actual del edificio de los Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo

ANÁLISIS DEL ESTADO ACTUAL DEL EDIFICIO DE LOS TALLERES DEL FERROCARRIL QUITO-SAN LORENZO

UBICACIÓN



LEYENDA

- Diseño original 1940
- Modificación 1945
- Ampliación 1945 -2020

COMENTARIO

De acuerdo a lo observado y la revisión documental de los planos, se pudo verificar que a través de los años se ha realizado modificaciones y ampliaciones de nuevos espacios a través de la construcción de nuevas instalaciones que se añadieron a la misma edificación alterando de esta manera su volumetría original de cómo fue proyectada en el diseño por parte del Ing. Ricardo Salazar.

También se pudo conocer como dato que los locales comerciales fueron construidos más adelante y se puede observar que están cubriendo la visualidad hacia la fachada lateral izquierda de los talleres del ferrocarril.

También se encontró en la observación de campo que existe una ampliación de un volumen con cubierta inclinada a dos aguas para la extensión de la línea férrea en la fachada posterior con fines de unir los dos tramos Norte y Sur.

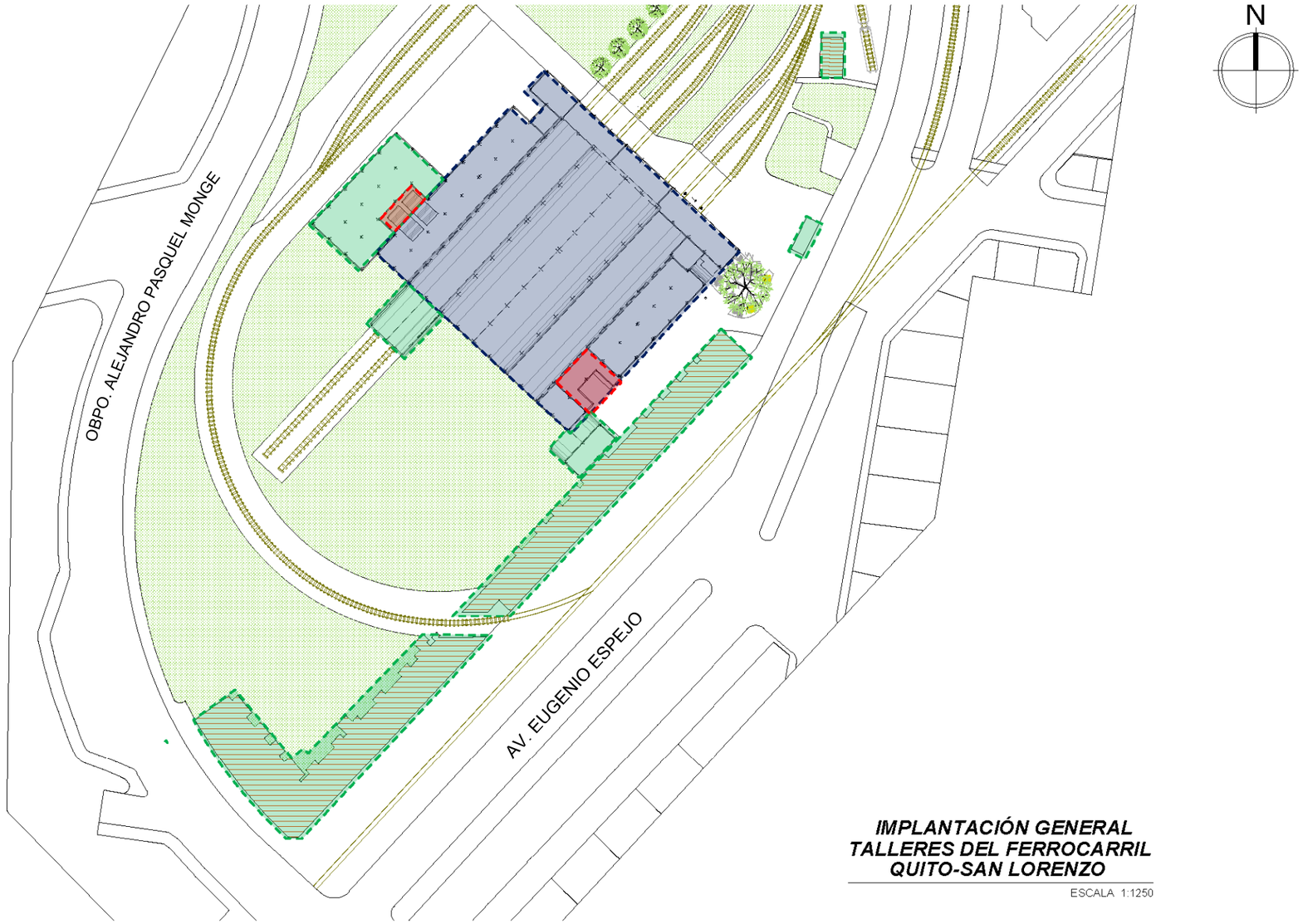


Figura 94

Análisis del estado actual de la Planta Arquitectónica Nv.+0.20 del edificio de los Talleres del Ferrocarril Quito-Sn Lorenzo

ANÁLISIS DEL ESTADO ACTUAL DE LA PLANTA ARQUITECTÓNICA Nv. +0.20 EDIFICIO DE LOS TALLERES DEL FERROCARRIL QUITO-SAN LORENZO

UBICACIÓN



LEYENDA

Área A
- Comité de Empresa
- Bodega de vía
- Archivo
- Oficina
- Oficina de jefe de Mecánica
- Oficina de jefe de Electricidad
- Oficina
- Bodega de Carrocerías
- Oficina
- Bodega de Herramientas
- Oficina Museo
- Bodega
- Oficina

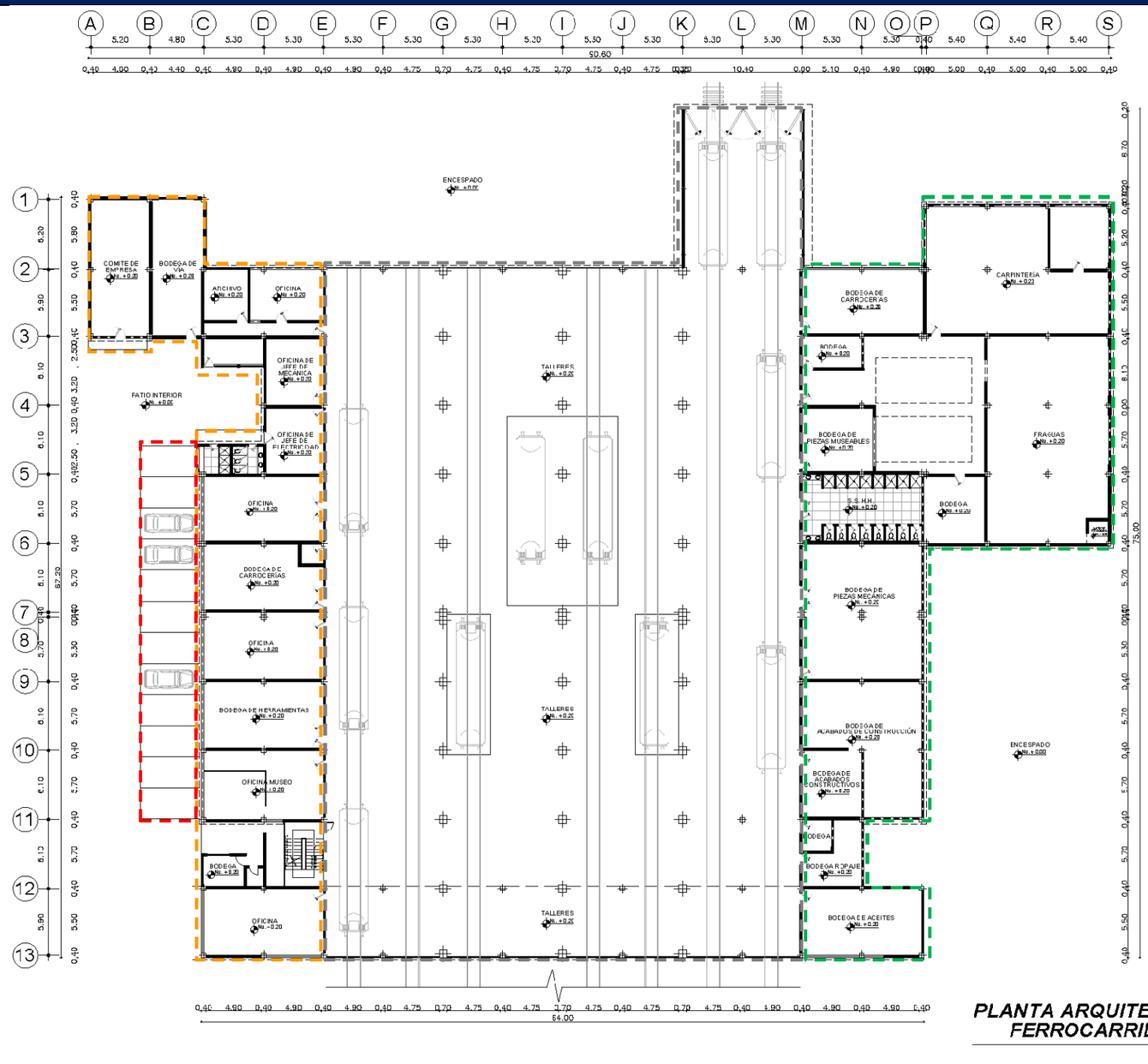
Área B
- Talleres de Ferrocarril

Área C
- Carpintería
- Bodega de Carrocerías
- Bodega
- Fraguas
- Bodega de Piezas Museables
- SS. HH.
- Bodega
- Bodega de Piezas Mecánicas
- Bodega de acabados de construcción
- Bodega de acabados de construcción
- Bodega
- Bodega de Ropaje
- Bodega de Aceites

Área D
- Parqueaderos

COMENTARIO

En esta ficha se muestra el levantamiento planimétrico de la edificación de los Talleres del ferrocarril Quito-San Lorenzo y la descripción de sus instalaciones.



PLANTA ARQUITECTÓNICA TALLERES DEL FERROCARRIL QUITO-SAN LORENZO

ESCALA 1:450

Figura 95

Análisis del estado actual de la Planta Arquitectónica Nv. + 5.12 Edificio de los Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo

ANÁLISIS DEL ESTADO ACTUAL DE LA PLANTA ARQUITECTÓNICA Nv. +5.12 EDIFICIO DE LOS TALLERES DEL FERROCARRIL QUITO-SAN LORENZO

UBICACIÓN



LEYENDA

Diseño original 1940

Modificación 1945

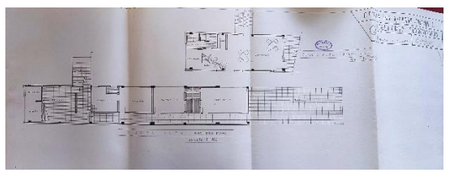
COMENTARIO

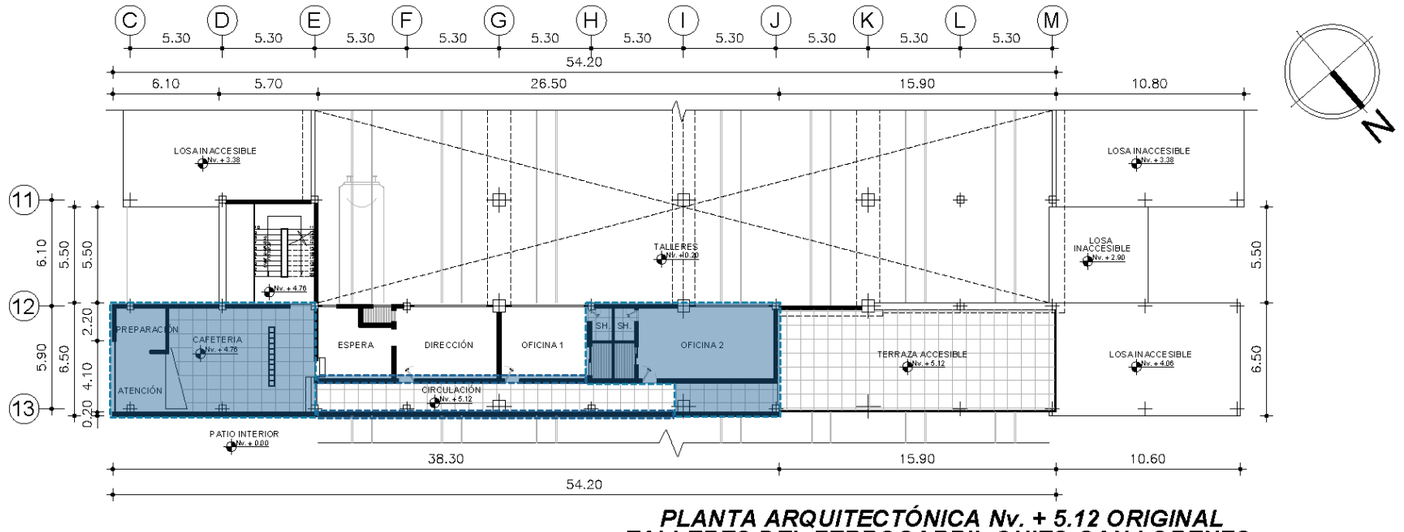
De acuerdo a la revisión documental encontramos la planta alta Nv. + 5.12 original y la hemos comparado con la planta en su estado actual y se observa que se a realizado varias modificaciones en cuanto a su mamposteria. A partir de las modificaciones hechas se ha cambiado su funcionalidad puesto que con el tiempo ha ido cambiando de administracionesy necesidades.

Incluso se ha realizado otras divisiones dentro de algunos ambientes a traves de elementos como paneles de aluminio y vidrio para crear nuevas funciones.

Pero en la actualidad este piso se encuentra sin funcionar y sus instalaciones abandonadas, perdiendo se valor histórico.

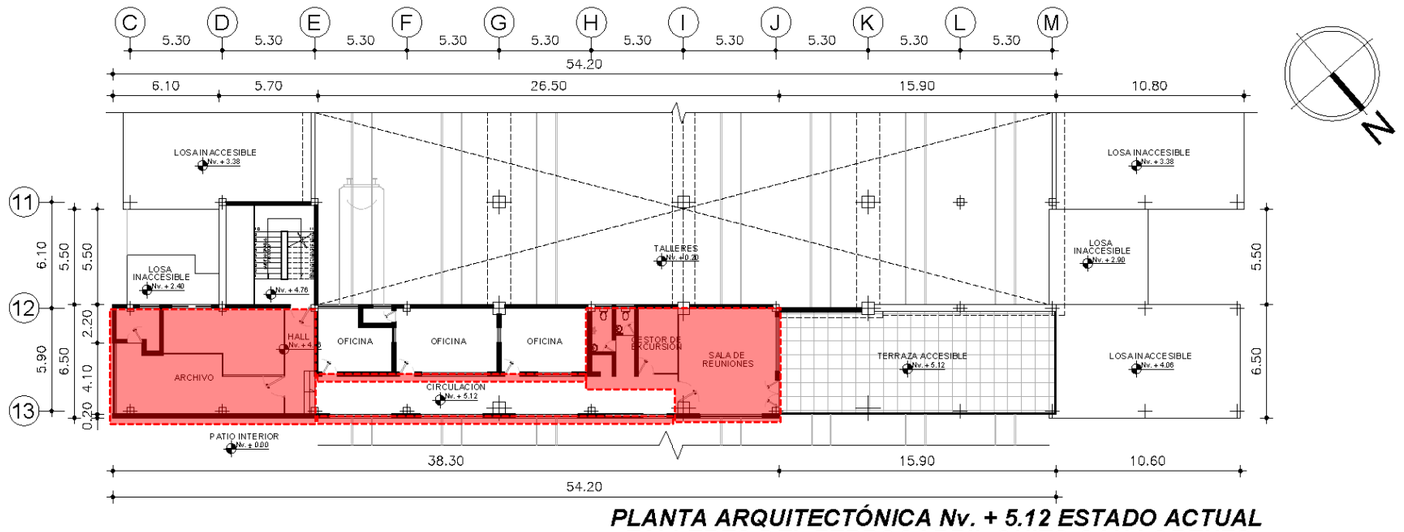
A continuacion tenemos la revision documental del plano original diseñado y construido por el Ing. Ricardo Salazar.





PLANTA ARQUITECTÓNICA Nv. + 5.12 ORIGINAL
TALLERES DEL FERROCARRIL QUITO-SAN LORENZO

ESCALA 1:350



PLANTA ARQUITECTÓNICA Nv. + 5.12 ESTADO ACTUAL
TALLERES DEL FERROCARRIL QUITO-SAN LORENZO

ESCALA 1:350

Figura 96

Análisis del estado actual de la Planta Arquitectónica Nv. + 8.46 Edificio de los Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo

ANÁLISIS DEL ESTADO ACTUAL DE LA PLANTA ARQUITECTÓNICA Nv. +8.46 EDIFICIO DE LOS TALLERES DEL FERROCARRIL QUITO-SAN LORENZO

UBICACIÓN



LEYENDA

Diseño original 1940

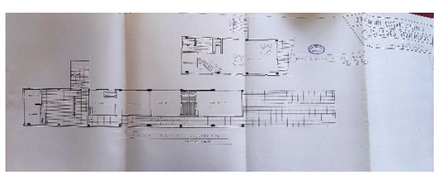
Modificación 1945

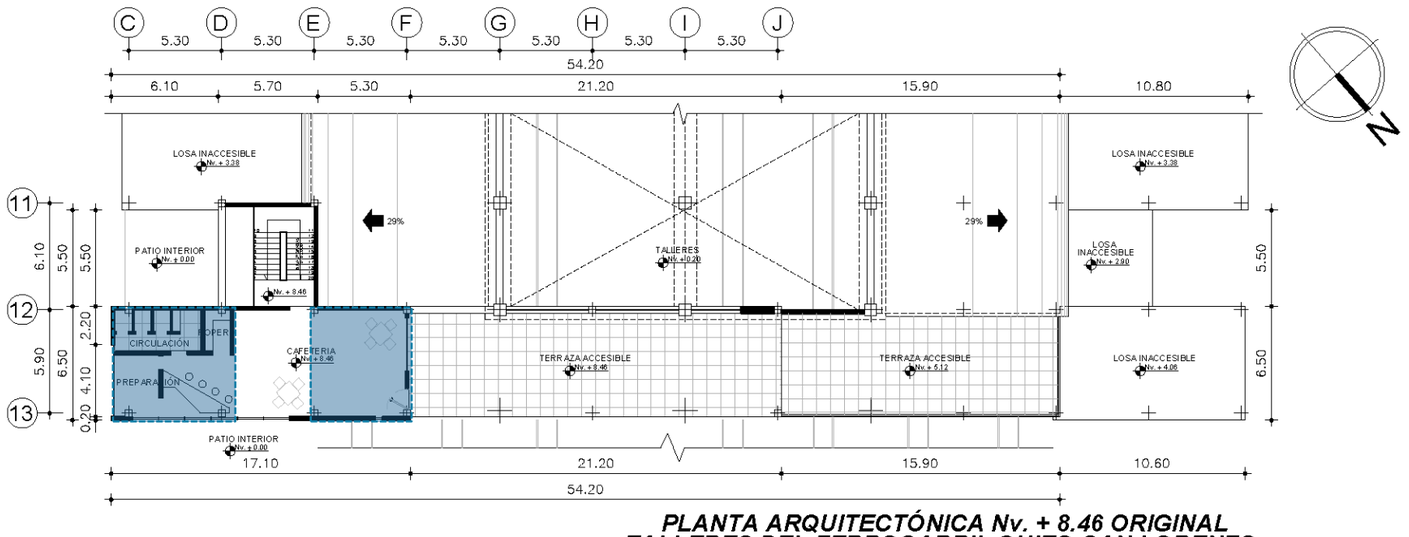
COMENTARIO

De acuerdo a la revisión documental también encontramos la planta Nv. + 8.66 original que corresponde al tercer nivel de la edificación y la hemos comparado con la planta en su estado actual y se observa tambien ciertas modifcicaiones como muestra los planos de estudio, donde a partir de estas modificaciones hechas también ha cambiado su funcionalidad puesto que con el tiempo las administraciones de tiempo han tomado ciertas decisiones en las funciones de los talleres.

Se ha instalado una division a traves de elementos como paneles de aluminio y vidrio para crear 2 ambientes diferentes con uno mas privado. En la actualidad este piso se encuentra sin funcionar y sus instalaciones se encuentran abandonadas.

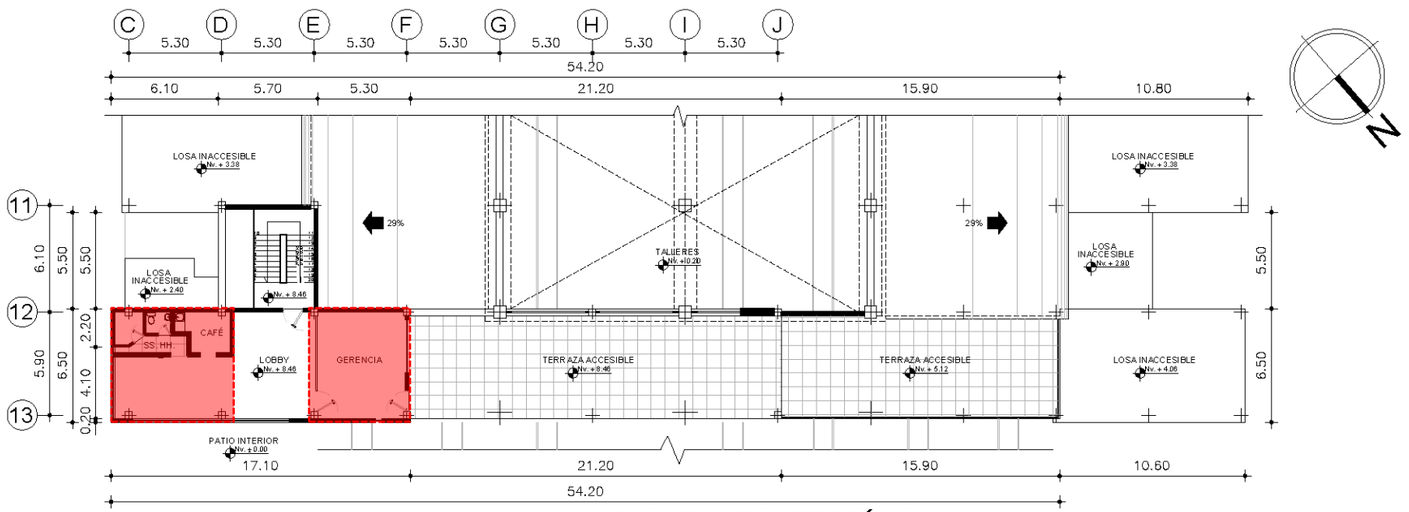
A continuacion tenemos la revision documental del plano original diseñado y construido por el Ing. Ricardo Salazar.





PLANTA ARQUITECTÓNICA Nv. + 8.46 ORIGINAL
TALLERES DEL FERROCARRIL QUITO-SAN LORENZO

ESCALA 1:350



PLANTA ARQUITECTÓNICA Nv. + 8.46 ESTADO ACTUAL
TALLERES DEL FERROCARRIL QUITO-SAN LORENZO

ESCALA 1:350

Figura 97

Análisis del estado actual Fachada Frontal de los Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo

ANÁLISIS DEL ESTADO ACTUAL FACHADA FRONTAL DE LOS TALLERES DEL FERROCARRIL QUITO-SAN LORENZO

UBICACIÓN



LEYENDA

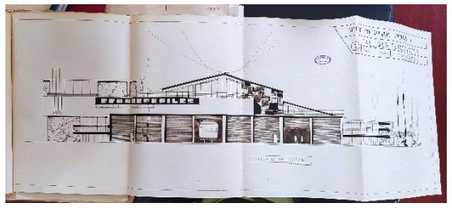
- Diseño original 1940
- Modificación 1945
- Ampliación 1945 -2020

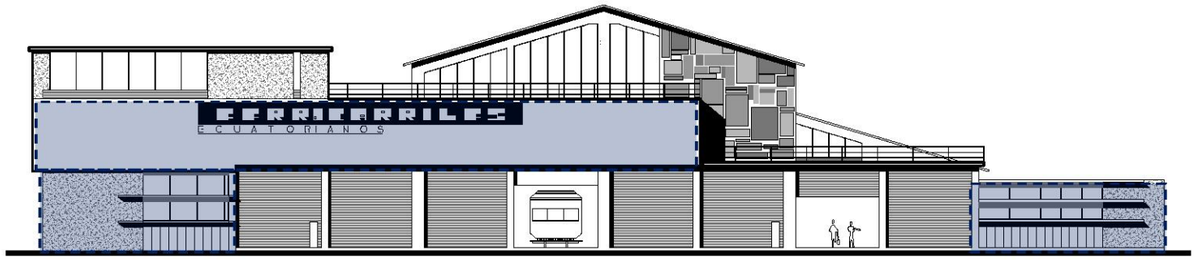
COMENTARIO

La informacion recolectada se obtuvo a traves de la visita de campo, de la revision documental existente y el levantamiento planimetrico de medidas con la finalidad de poder evaluar el estado original de los planos exstentes y el estado actual, donde se verificó que se ha realizado varias modificaciones en su fachada frontal norte.

Su forma original ha cambiado por amplaiciones volumetricas que se realiza mas adelante por la necesidad de nuevas instalaciones que no fueron planificadas en los planos diseñados por el Ing. Ricardo Salazar.

No se tiene una fecha exacta del año de construcción de los talleres del ferrocarril, pero se relaciona el tipo de edificación con la epoca y la llegada del ferrocarril a la ciudad.





FACHADA FRONTAL NORTE ORIGINAL

ESCALA 1:350



FACHADA FRONTAL NORTE ESTADO ACTUAL

ESCALA 1:350











Figura 98

Análisis del estado actual Fachada Posterior de los Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo

ANÁLISIS DEL ESTADO ACTUAL FACHADA POSTERIOR DE LOS TALLERES DEL FERROCARRIL QUITO-SAN LORENZO

UBICACIÓN



LEYENDA

- Diseño original 1940
- Modificación 1945
- Ampliación 1945 - 2020

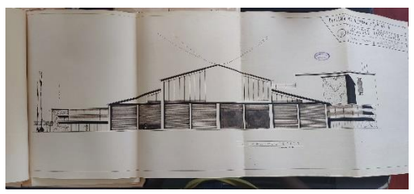
COMENTARIO

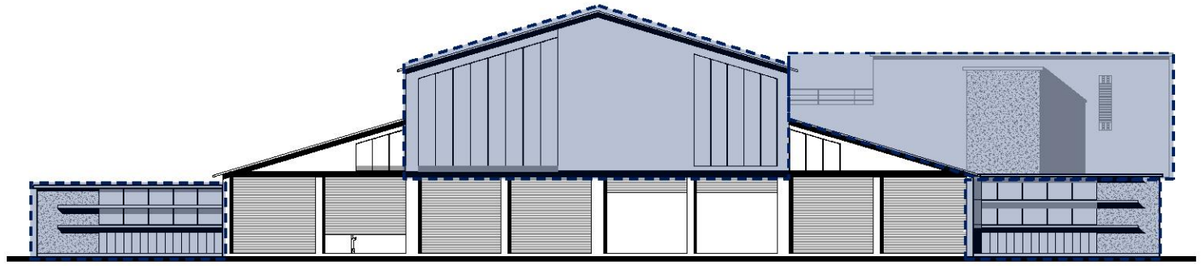
En la revisión documental también tenemos el plano de la fachada posterior sur en su diseño original, y que también se realizo el levantamiento planimétrico en la visita de campo para poder compararlo con el estado actual de esta.

Donde se ve puede observar que a tarves de los años se realizado varias modificaciones, y también se observo que ciertos elementos estan en deterioro o ya no están como ventanales, altura de dinteles, aberturas en vacios por ciertos cambios de funciones en las instalaciones.

Se observa que existe una transformación formal en su volumetria por ampliaciones de otros elementos como se puede observar en el esqueama fotográfico expuesto, que fueron realizadas a partir de las diferentes administraciones presidenciales y necesidades que se presentaron con el tiempo.

Documentación orginal fachada posterior.





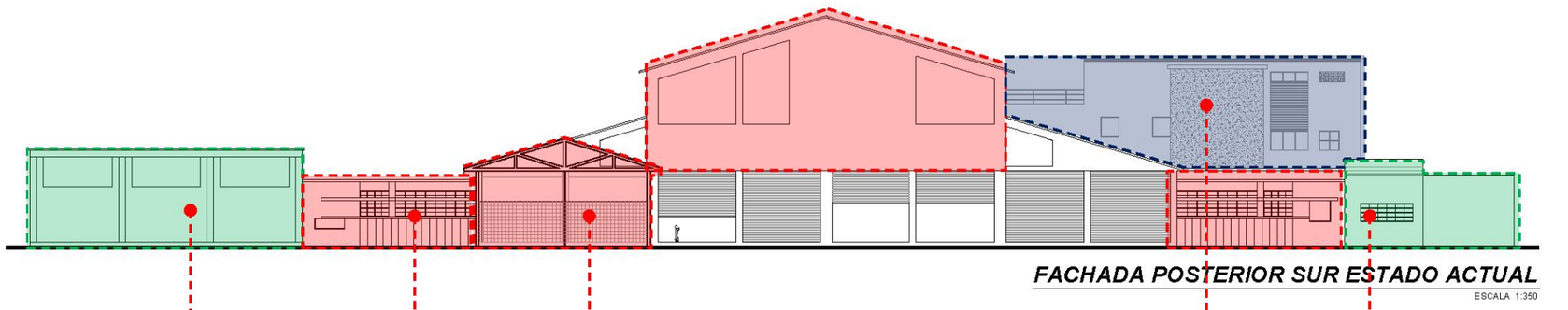












Figura 99

Análisis del estado actual Fachada Lateral Izquierda Este de los Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo

ANÁLISIS DEL ESTADO ACTUAL DE FACHADAS DE LOS TALLERES DEL FERROCARRIL QUITO-SAN LORENZO

UBICACIÓN



LEYENDA

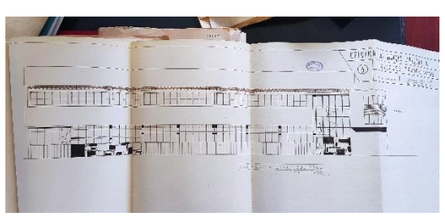
- Diseño original 1940
- Modificación 1945
- Ampliación 1945 - 2020

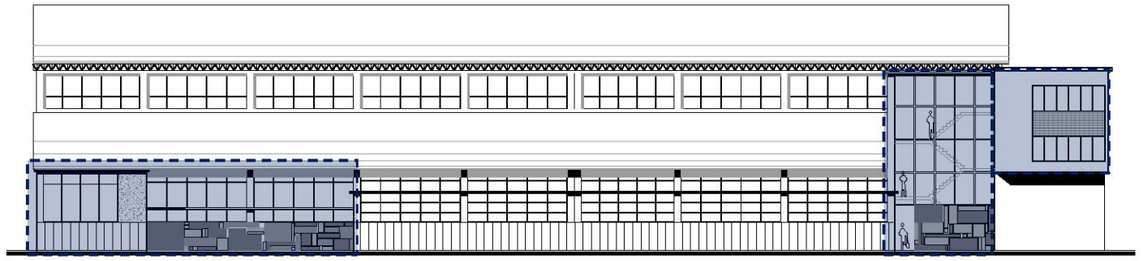
COMENTARIO

En la revisión documental se pudo encontrar la planimetria de la Fachada Lateral Izquierda Este donde muestra en la compración con el estado actual que tambien existen modificaciones, que se realizaron en el momento de construccion de los talleres.

Se puede ver también que la forma original de los talleres se ve alterada por la ampliación de otros elementos como se expone en el analisis y el esquema fotografico expuesto.

Plano Original Fachada Lateral Izquierda





FACHADA LATERAL IZQUIERDA ESTE ORIGINAL

ESCALA 1:350



FACHADA LATERAL IZQUIERDA ESTE ESTADO ACTUAL

ESCALA 1:350











Figura 100

Análisis del estado actual Fachada Lateral Derecha Oeste de los Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo

ANÁLISIS DEL ESTADO ACTUAL DE FACHADAS DE LOS TALLERES DEL FERROCARRIL QUITO-SAN LORENZO

UBICACIÓN



LEYENDA

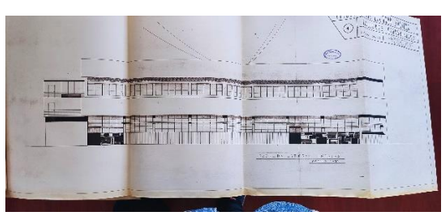
- Diseño original 1940
- Modificación 1945
- Ampliación 1945 - 2020

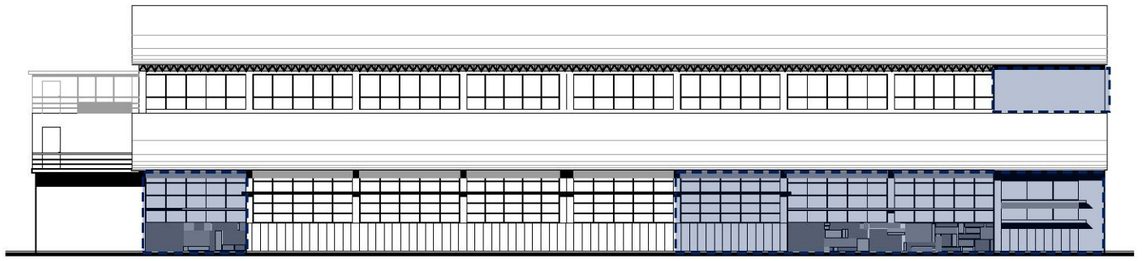
COMENTARIO

En la revisión documental se pudo encontrar la planimetria de la Fachada Lateral Derecha Oeste donde muestra en la compración con el estado actual que tambien existen modificaciones, que se realizaron en el momento de construccion de los talleres.

Se puede ver también que la forma original de los talleres se ve alterada por la ampliación de otros elementos como se expone en el analisis y el esquema fotografico expuesto.

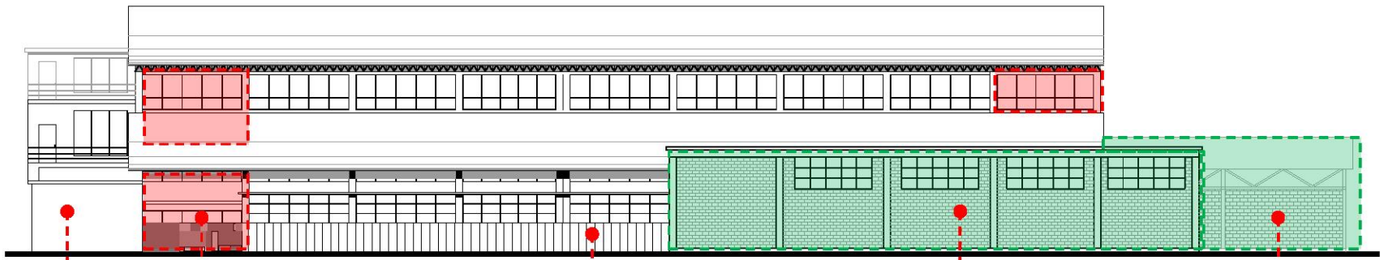
Plano Original Fachada Lateral Derecha





FACHADA LATERAL DERECHA OESTE ORIGINAL

ESCALA 1:350



FACHADA LATERAL DERECHA OESTE ESTADO ACTUAL

ESCALA 1:350



Figura 101

Topografía de la Implantación General del Predio de los Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo

TOPOGRAFÍA DE LA IMPLANTACIÓN GENERAL DEL PREDIO DE LOS TALLERES DEL FERROCARRIL QUITO-SAN LORENZO

UBICACIÓN



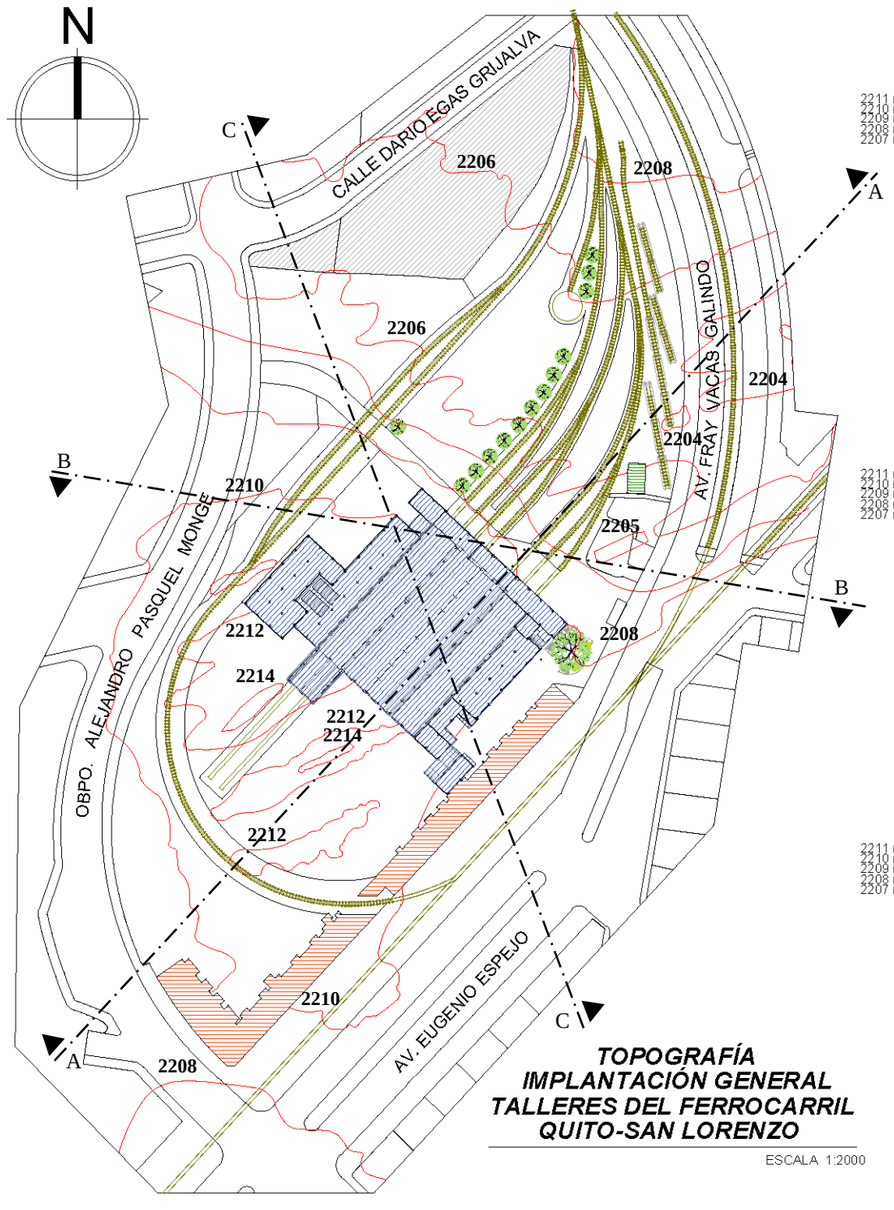
LEYENDA

- Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo
- Locales comerciales
- Restaurante
- Residencia, Parqueadero y Aserradero
- Línea Férrea
- Curvas de nivel

COMENTARIO

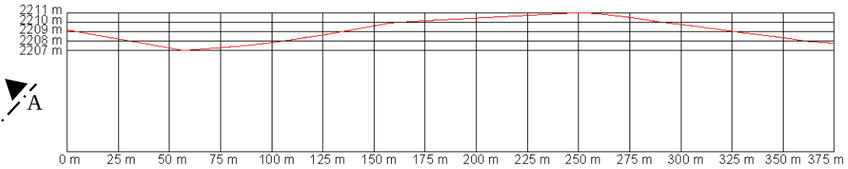
De acuerdo al análisis del terreno encontramos que la topografá es bastante regular manteniendo una inclinacion promedio de pendiente entre 1,9 % y 2,8 %, y como inclinación máxima en un promedio del 8 % y 6,2 %.

Su elevacion varía entre los 2207 msnm. Y los 2211 msnm. Esta diferencia de niveles se puedo explicar en el plano de acuerdo a sus curvas de nivel descritos.



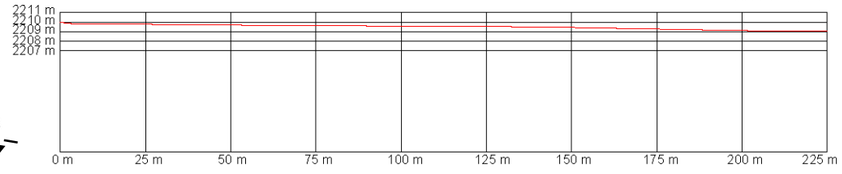
CORTE TRANSVERSAL A

ESCALA 1:3000



CORTE TRANSVERSAL B

ESCALA 1:3000



CORTE TRANSVERSAL C

ESCALA 1:3000

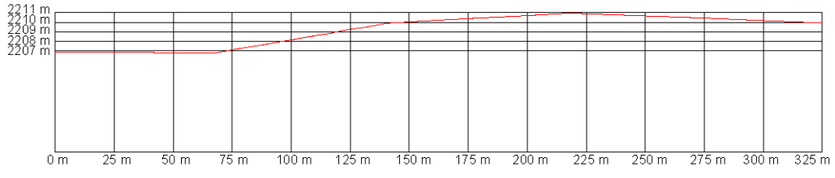


Figura 102

Asoleamiento

ASOLEAMIENTO

UBICACIÓN



LEYENDA

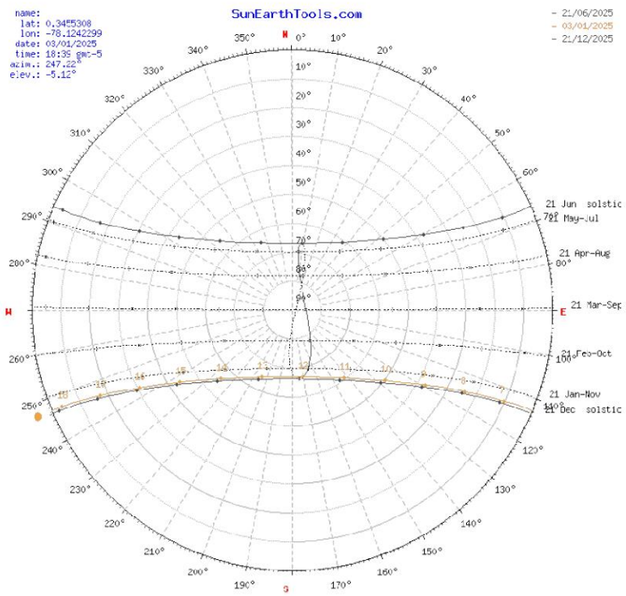
- Área y terreno de intervención
- Ruta solar
- Sol

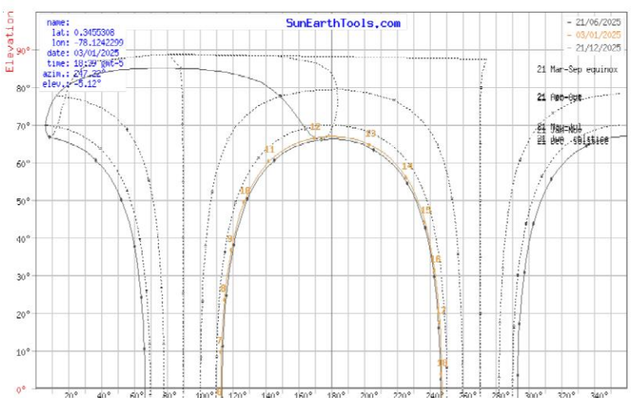
COMENTARIO

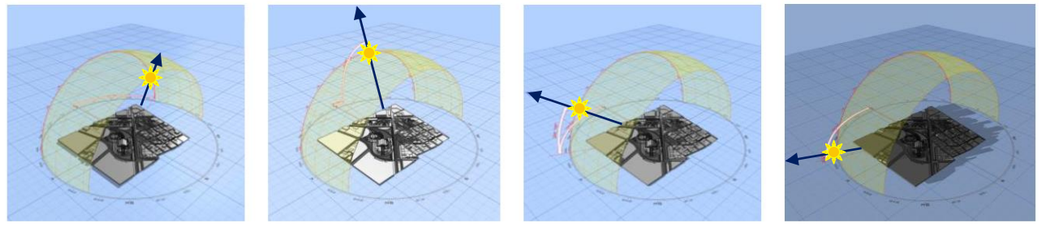
Debido a la ubicación geografica en la que se encuentra nuestro pais, y en especial nuestro canton tenemos que el sol tiene un recorridode acuerdo al sistema cardinal desde el lado Este al Oeste, mostrando ciertas variaciones de inclinación que se dan por las caracteristicas solares que se presentan en nuestro pais.



Para comprender mejor estos cambios se ha expuesto los diefrentes cambios de sobra que se dan en el transcurso de ciertas horas como muestra las figuras de analisis en los solsticios de junio y diciembre y equinoccios de marzo donde se pudo observar que no existe mucha inclinacion en epocas de primavera.

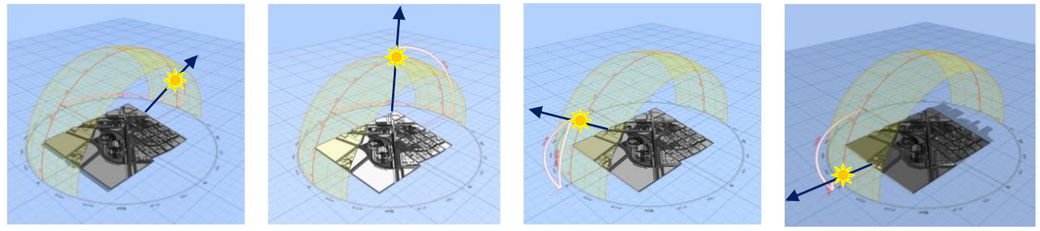






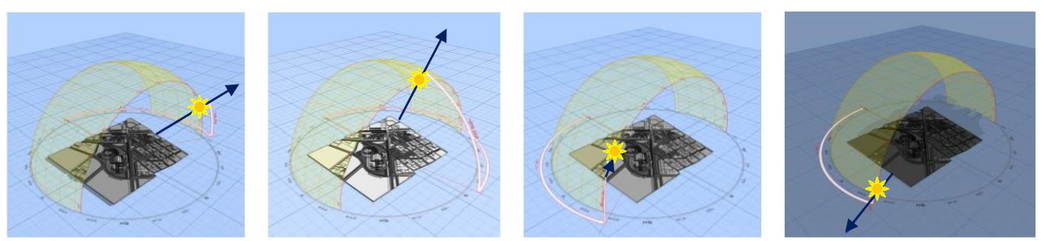
Iluminación
Solsticio de Verano 21 de Junio

Zona Horaria 8:00 A.M | Zona Horaria 12:00 A.M | Zona Horaria 16:00 A.M | Zona Horaria 18:00 A.M



Iluminación
Equinoccio de Primavera 20 de Marzo

Zona Horaria 8:00 A.M | Zona Horaria 12:00 A.M | Zona Horaria 16:00 A.M | Zona Horaria 18:00 A.M



Iluminación
Solsticio de Invierno 21 de Diciembre

Zona Horaria 8:00 A.M | Zona Horaria 12:00 A.M | Zona Horaria 16:00 A.M | Zona Horaria 18:00 A.M

Figura 103

Vientos y Precipitaciones

VIENTOS Y PRECIPITACIONES

UBICACIÓN



LEYENDA

Área y terreno de intervención

Dirección d Viento

COMENTARIO

En la sigueinte ficha se visualiza la direccion del viento para entender como va transcurriendo durante el dia, y para lo cual hemos tomado como referencia de los dias Lunes 27 y Miercoles 29 del 2025.

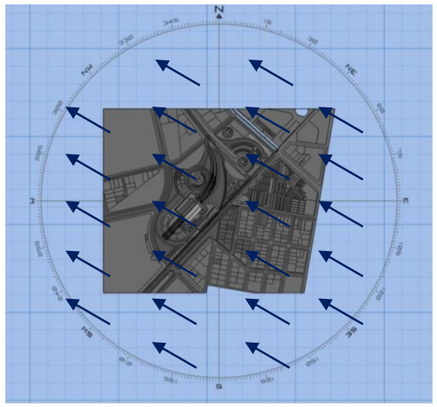
Para conocer el nivel del viento y precipitaciones hemos verificado mediante WINDFINDER donde nos muestra predicciones y pronosticos del viento, su direccion, su velocidad, rafagas, sus nubosidades, tipo de precipitaciones, temperatura y presiones atmosfericas, mas acertadas.

Sus recorridos muestran de la siguiente manera:

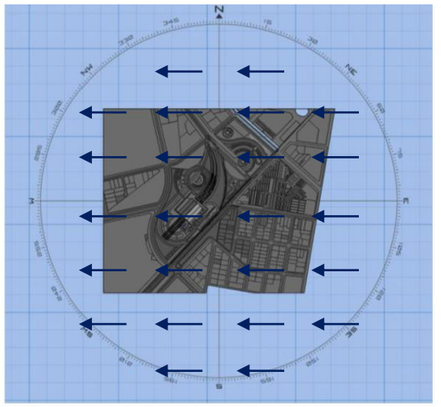
A las 7:00 de la mañana el viento recorre desde el sureste hasta el noroeste con una velocidad de 11 km/h, a las 13:00 el viento recorre de Este a Oeste con una velocidad de 11 km/h, en el horario de la noche a las 19:00 recorre en direccion Noreste hacia el Suroeste manteniendo casi la misma direccion desde la tarde y la misma intensidad de velocidad, ya en horario de la madrugada a la 1:00 tenemos que el viento se direcciona desde el Sureste hasta el Noroeste permaneciendo con la misma velocidad de recorrido de 11 km/h. ademas se tiene que las temperaturas en esta epoca varian entre los 10 °C a los 19 °C, y desde los 13 °C hasta los 10 °C relativamente.

Fecha local Lunes, Ene 27

Hora local	1h	4h	7h	10h	13h	16h	19h	22h
Dirección del viento								
Velocidad del viento (kts)	5	4	5	6	5	4	3	4
Ráfagas (max kts)	6	6	6	8	7	6	5	5
Nubosidad								
Tipo de precipitación								
Precipitación (mm / 3h)						0.6	0.6	
Temperatura (°C)	10	10	10	16	19	17	13	11
Presión atm. (hPa)	746	745	747	748	745	744	745	747



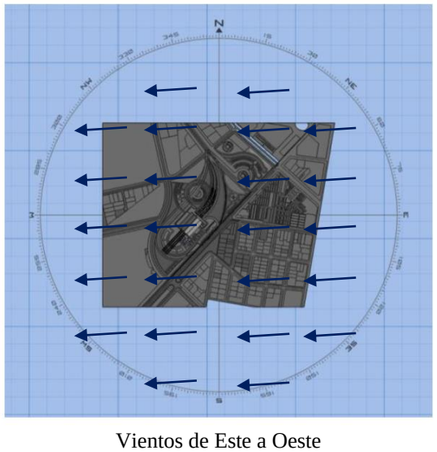
Vientos de Este a Oeste
Velocidad 11 km/h
Hora: 7:00



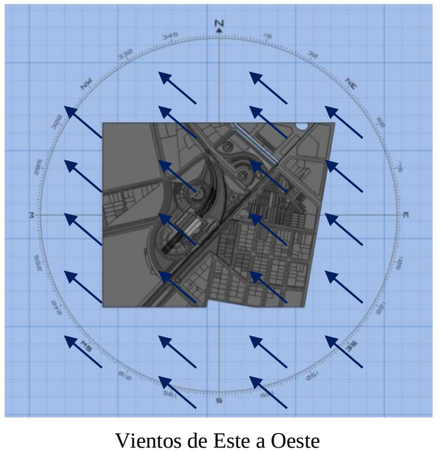
Vientos de Este a Oeste
Velocidad 11 km/h
Hora: 13:00

Fecha local Miércoles, Ene 29

Hora local	1h	4h	7h	10h	13h	16h	19h	22h
Dirección del viento								
Velocidad del viento (kts)	4	3	3	5	5	4	4	5
Ráfagas (max kts)	6	4	4	6	6	6	6	6
Nubosidad								
Tipo de precipitación								
Precipitación (mm / 3h)		0.6		0.6	0.6	0.6		
Temperatura (°C)	11	11	12	14	15	13	11	10
Presión atm. (hPa)	746	745	746	748	746	745	746	747



Vientos de Este a Oeste
Velocidad 11 km/h
Hora: 19:00



Vientos de Este a Oeste
Velocidad 11 km/h
Hora: 7:00

3.4.6 Análisis foda

	F	O	D	A
Espacio Público	- Los espacios públicos abiertos estan en constante mejoramiento	- El PDOT tiene interes en el mejoramiento del espacio publico como parques y plazas	- No existe la misma distribución de espacios publicos en el sector,	- Unos tienen mas uso que otros puesto que algunso proyectos no han sido pensados en los actores del sector.
Uso de Suelo	- La diversidad de usos, equipamientos y servicios en el sector.	- El PUGS busca que el sector se consolide como Comercio sin dejar la posibilidad que también sea vivienda.	- El Uso del Suelo con relación a la normativa de ocupacion en altura de pisos de la vivienda no corresponde a la relaidad existente de las vías.	- Que el sector se siga densificando sin tomar en cuenta la normativa y de tener un tartamiento adecuado de las vías.
Vacío Urbano	- La oportunidad de usos que se les pueda dar a estos espacios	- Los terrenos baldíos pueden ser aprovechados para solucionar los diferentes requerimientos del sector como parqueaderos y areas verdes	- Ques estos espacios vacíos se conviertan en barreras del tejido urbano.	- Que no se intervenga en estos predios y aumente su plisvalia.
Aceras	- Más del 80 % del sector cuenta con aceras en sus vías.	- Tener un plan de movilidad y ejercer la competencia del Municipio con relación a las vías.	- Las aceras del sector estudiadas no estan cumpliendo con los requerimientos de accesibilidad universal.	- Que no se mejore las aceras y sigan teniendo problemas los peatones para un correcto flujo de movilidad y accesibilidad.
Comercio	- Es un setor altamente productivo que atrae a personas de distintos sectores.	- Mejorar los espacios para crear oportunidades para microempresarios y emprendedores comerciales.	- Crecimiento comercial desordenado, e informal en las aceras.	- Desorden comercial y ocupación de las aceras.
Transporte	- Existen 2 terminales, uno a escla de ciudad y una a escala zonal.	- Las entidades públicas invierten en proyectos viales y mejoramiento de redes viales para la ciudad	- Existe varias frecuencias de transporte público urbano que generan mucha congestión vehicular impidiendo el libre flujo peatonal y ademas no queda claro las paradas de buses.	- Que no exista reestructuracionn de rutas de bus urbano y tampoco transporte alternativo
Patrimonio/Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo	- La estructura de Los talleres del Ferrocarril se encuentra en buenas condiciones, ademas sus instalaciones no han sufrido grandes alteraciones	- Se cuenta con la Ley Organica de Cultura para la conservación del patrimonio inmueble	- La falta de mantenimiento y el uso.	- Que no existe interés por parte de la La Empresa de Ferrocarriles del Ecuador.

5

5 CAPÍTULO

PROPUESTA

5.1 Descripción de escalas de la propuesta

Propuesta Urbano-Arquitectónica

El presente trabajo tiene como objetivo recuperar el espacio público abierto de las calles aledañas del mercado Amazonas que durante años sus aceras han sido apropiadas por comerciantes que se han ido ubicando en puestos comerciales impidiendo se pueda desarrollar un libre flujo peatonal.

También este proyecto busca poner en valor el bien inmueble patrimonial de los Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo que está perdiendo su valor y necesita ser rescatado a través de una intervención de rehabilitación y de refuncionalización de sus instalaciones partiendo de un análisis y diagnóstico realizado.

Mediante el cumplimiento de normativas técnicas, y teorías buscaremos las soluciones posibles a la problemática de estudio a través de una propuesta de diseño urbano arquitectónico, en las diferentes escalas de intervención.

Diseño Urbano

A escala meso se propone el rediseño de vías que han sido analizadas, donde a través del cumplimiento de la normativa se propondrá calles que den prioridad al peatón antes que el vehículo logrando de esta manera calles con más caminabilidad y accesibilidad para personas con discapacidad, adultos mayores, niños y público en general, mejorando su confort en el espacio público.

En relación a la congestión vehicular y tratando el tema de los parqueaderos se intervendrá en aquellos terrenos baldíos, proponiendo lugares que ayuden a solucionar este problema dado por el número de autos que circulan a diario en el sector por la falta de estacionamientos; y se dé prioridad al transporte alternativo y público, como la bicicleta que es un medio de transporte que ayuda también a la salud de las personas y se logre tener un sector propuesto para el peatón.

Diseño Arquitectónico

Para la escala micro se ha propuesto el diseño de un anteproyecto para la rehabilitación de la edificación de los Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo, a través de una refuncionalización de sus instalaciones para un equipamiento cultural y una nueva edificación de uso comercial para la reubicación de los comerciantes, que busque generar un espacio de atracción turística y comercial.

Figura 104

Esquema fotográfico del Sector de Estudio



Visión

El presente trabajo de titulación tiene como visión principal el potenciar un espacio integrador de calidad del peatón y una correcta circulación hacia este, a través de nuevas estrategias de accesibilidad universal para todo tipo de usuarios entre ellos los más vulnerables como son niños, personas con discapacidad, y adultos mayores, contando con aceras más seguras y libre de barreras.

De igual manera este proyecto se compromete en plasmar un espacio principalmente dedicado a las personas en su directriz principal de acceder a un buen servicio de transporte público y alternativo como la bicicleta sin dejar de lado el vehículo privado, reduciendo la congestión vehicular, para promover un entorno de confort entre las actividades comerciales y el peatón.

Además, comprometer la integración del medio ambiente con los equipamientos como Los Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo, el Terminal Terrestre y los diferentes Mercados que se encuentran en el sector a través de una conexión de la creación de espacios verdes que se implementen en las diferentes vías propuestas, promoviendo un desarrollo urbano social y cultural en el sector y la ciudad.

Promover el orden comercial a través de su ordenamiento dentro del sector, puesto que la actividad que más se genera en esta zona es el comercio y debe estar planificada para los crecimientos urbanos a presente y futuro. (equipamiento)

Promover la conservación del Patrimonio Industrial a través de nuevas funciones que permitan poner en valor a estas edificaciones como son los talleres ferroviarios, evitando de esta manera que se pierdan en el tiempo y rescatar la memoria histórica de la ciudad.

Figura 105

Propuesta Urbano Arquitectónica







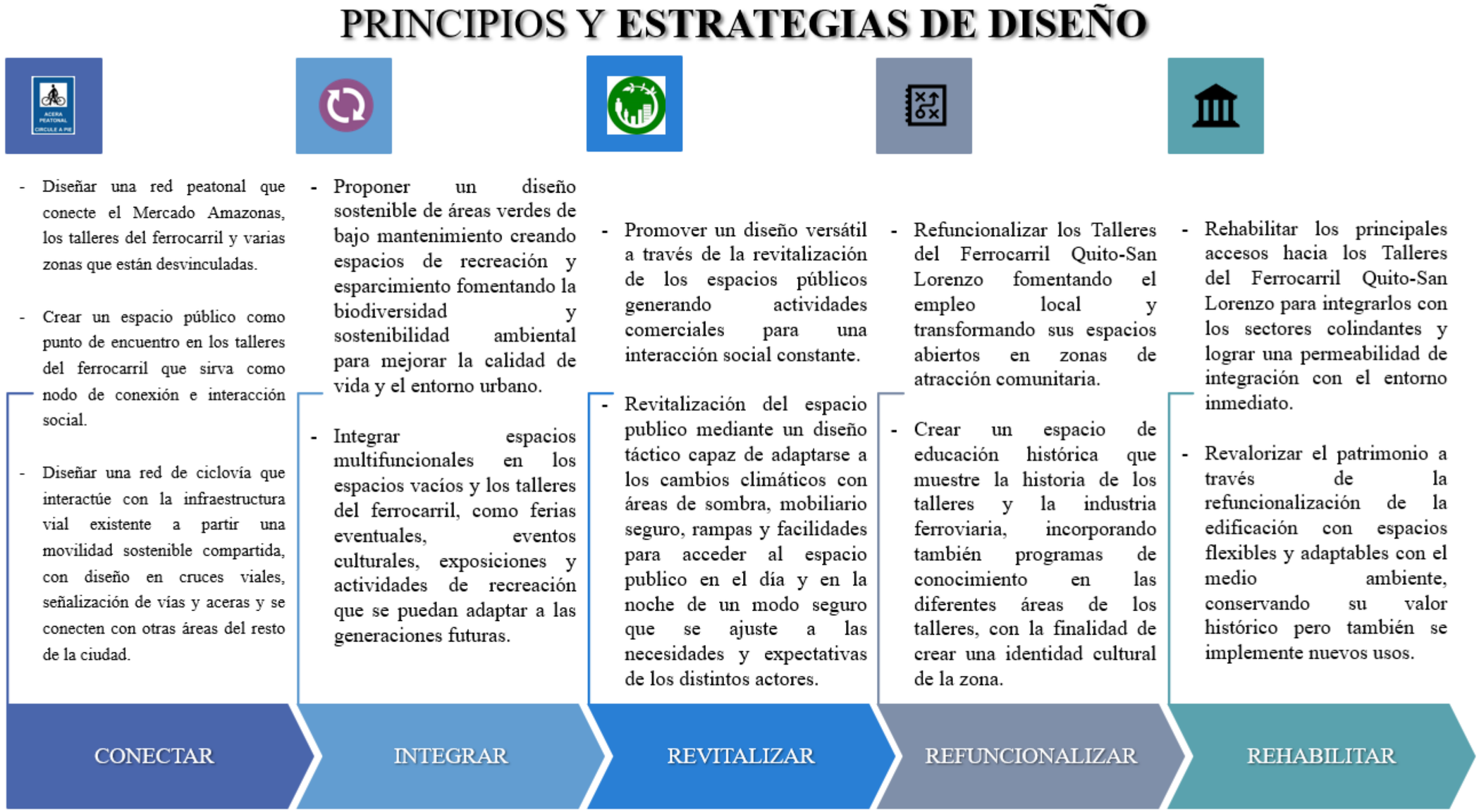




5.1.1 Principios y estrategias de propuesta

Figura 106

Principios y Estrategias de Diseño



5.1.2 Propuesta arquitectónica

La propuesta arquitectónica principal es intervenir y rehabilitar la actual edificación de los talleres del ferrocarril que se encuentran sin un uso determinado, rescatando su valor histórico que tiene para la ciudad a través de la integración con el espacio público que carece el área comercial de Ibarra proponiendo espacios abiertos que se integren con los diferentes equipamientos del sector como el Mercado Amazonas, El museo de la Estación del Ferrocarril, el Terminal Terrestre entre otros cercanos a este.

La idea principal nace de integrar los Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo con la cuidad, puesto que existen elementos en su perímetro que están creando una barrera urbana, así como locales comerciales que serán retirados puesto que no fueron parte del diseño original del proyecto y su construcción. Esta idea es permeabilizar la zona uniendo los diferentes sectores aledaños a los talleres y sus elementos estructurantes como son rieles, infraestructura y su memoria colectiva buscando reactivar el turismo ferroviario local, e impulsar el comercio puesto que es la actividad con mayor fuerza en el sector.

Rehabilitar la edificación de los talleres del ferrocarril a través de una nueva refuncionalización de actividades socio culturales e integrarlo con las actividades actuales de la zona.

Intervenir en los terrenos baldíos o vacíos urbanos que actualmente se presentan con la finalidad de integrarlo con la edificación actual de los talleres creando un puente de integración y conexión entre lo construido y lo nuevo a construir. Será la instalación nueva donde se buscará reubicar el comercio que invaden actualmente las aceras aledañas al Mercado.

Partido Arquitectónico

- Eliminación de barrera urbana, cerramiento de ladrillo y malla.

- Eliminación de locales comerciales y reubicación en nueva edificación.

- Conservación de los Talleres existente, refuncionalización de sus instalaciones.

- Liberar barreras en vagones y trenes museables, integrándolos con el espacio público urbano.

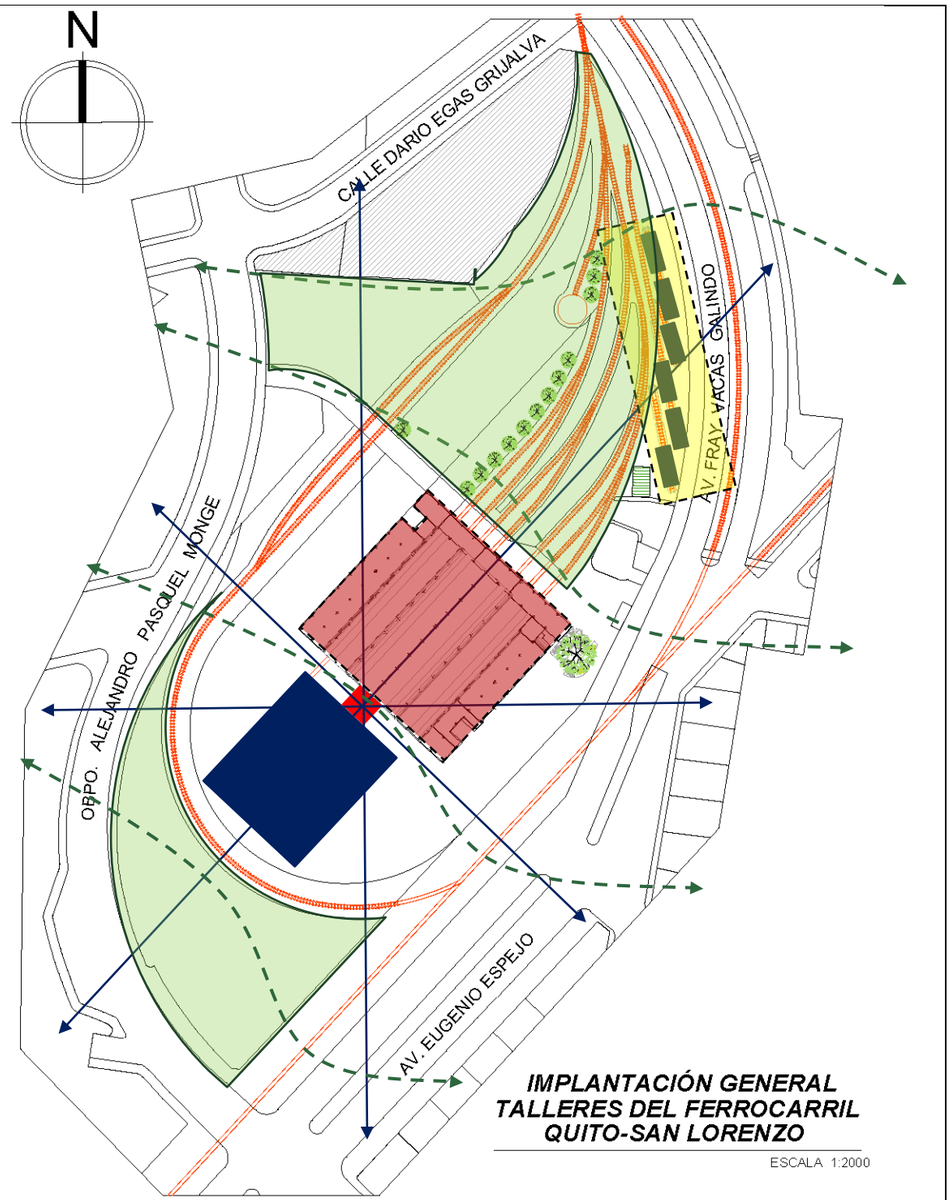
- Ejes predominantes de Integración de la pieza Urbana con la Ciudad.

- Elemento vinculador de Integración y Conexión entre lo antiguo y lo nuevo edificado.

- Nuevo Volumen, ampliación de los talleres. Uso comercial para reubicación de comerciantes.

- Permeabilidad entre lo Edificado y el contexto urbano inmediato el sector comercial Amazonas y con la ciudad.

- Áreas verdes, espacios públicos integradores con los sectores colindantes, creando actividades que sirvan de apoyo e involucren al peatón con los equipamientos y el medio ambiente



5.1.3 Concepto

El concepto nace del respeto a la forma original del proyecto de los Talleres, siguiendo su modulo y ritmo repetitivo de formas rectangulares y cuadradas en ventanas y ventanales, vacíos y llenos, sus formas diagonales hacia la proyección de un elemento nuevo que justifique su forma sin competir con la memoria original del proyecto existente.

El nuevo edificio se acoplará al elemento ya construido, respetando características originales de este como alturas, niveles y elementos geométricos que conforman la pieza edificada existente, a través de una conexión visual, funcional y de integración con la ciudad mediante actividades que están presentes en el sector y carecen de un espacio público vinculador que plasme la unión entre lo nuevo y lo ya edificado, la interacción socio cultural.

Figura 107

Esquema Idea Fuerza

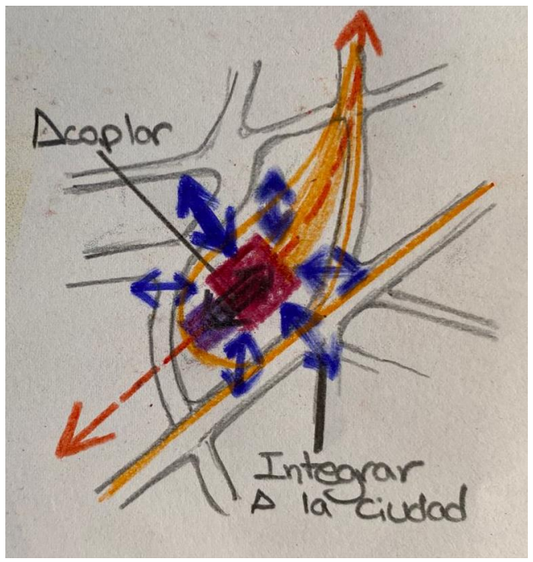
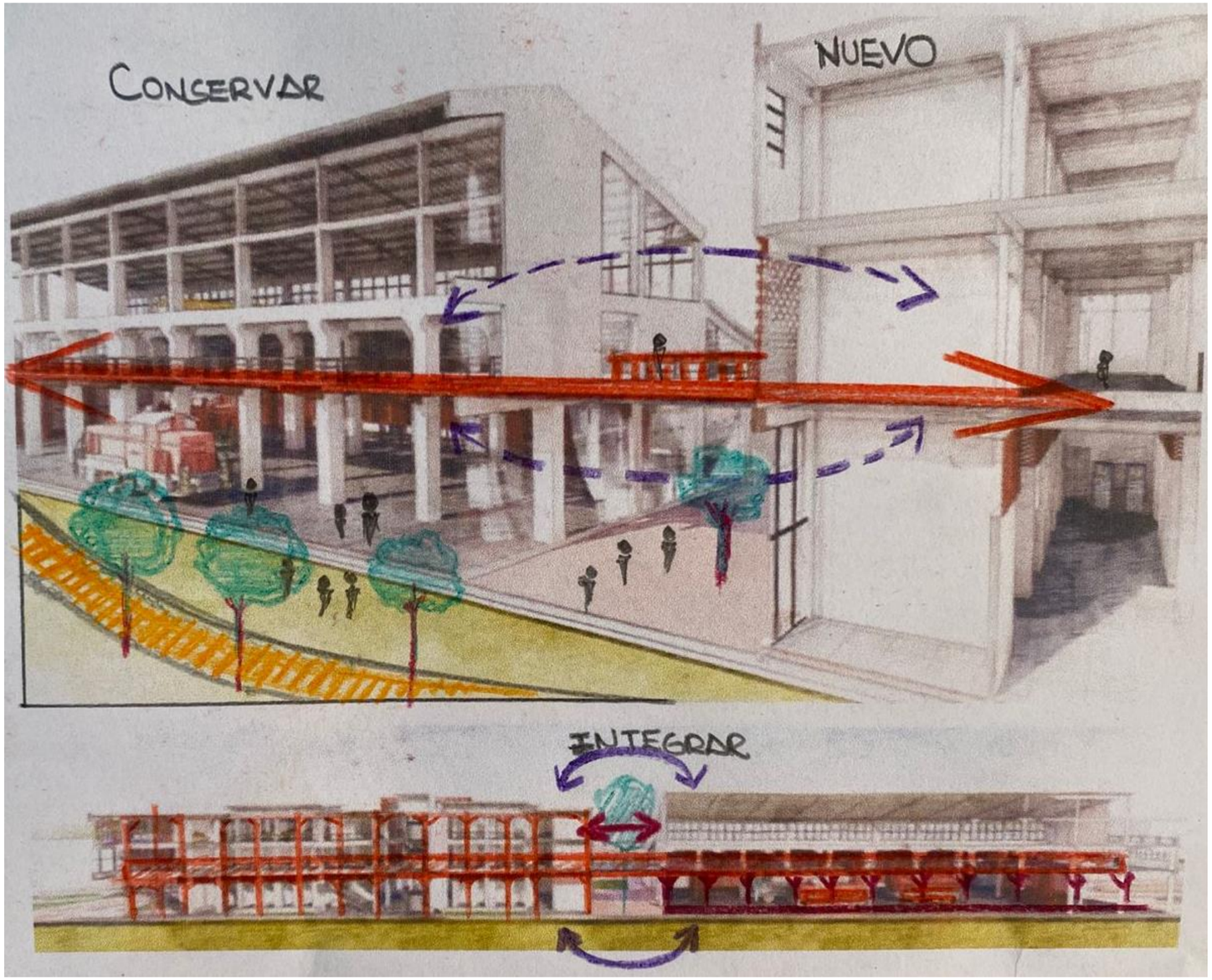


Figura 108

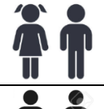
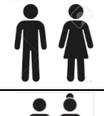
Perspectiva y Corte Concepto Integración



5.1.4 Análisis de usuarios

Tabla 28

Análisis de Usuarios

ROL	ESQUEMA	USUARIO	TIPO	EDAD	REQUERIMIENTOS	ACTIVIDADES	ESPACIOS
Residentes y Transeúntes		Niños	Temporal	0 a 10 años	Jugar, áreas verdes, necesidades biológicas	Recreación, actividades lúdicas, interactuar, necesidades biológicas	Plazas, parques, aulas didácticas, servicios
		Adolescentes	Temporal y permanente	12 a 17 años	Espacios abiertos de recreación, espacios de aprendizaje e interacción socio cultural	Recreación deportiva, socialización,	Plazas, parques, aulas didácticas, museo, servicios
		Adultos	Temporal y permanente	18 a 60 años	Lugares para realizar compras, pagos, negocios, socializar, descansar y ejercitar	Actividad deportiva, laboral, socialización,	Plazas, parques, aulas didácticas, museo, servicios
		Adultos mayores	Temporal y permanente	60 años en adelante	Paz y tranquilidad, lugares y edificaciones con accesibilidad universal, lugares de descanso y contemplación, actividades dirigidas, necesidades biológicas	Actividades sociales y recreativas, habilidades manuales y artísticas, relajación y lectura	Plazas, parques, aulas didácticas, museo, servicios
Trabajadores		Adultos	Permanente	18 a 60 años	Desarrollo de capacidades y aptitudes, descansar, necesidades biológicas	Trabajar, organizar, gestionar, alimentarse, socializar	Oficinas, talleres, plazas, parques, aulas didácticas, museo, servicios
Visitantes		Niños	Temporales	0 a 13 años	Jugar, aprender, necesidades biológicas	Jugar, distracción, actividades lúdicas, interactuar, alimentarse, socializar	Plazas, parques, zonas de juegos y servicios
		Adolescentes	Temporales	12 a 17 años	Relajarse, comer, observar, contemplar, necesidades biológicas	Distracción, actividades lúdicas, interactuar, alimentarse, socializar	Plazas, parques, aulas didácticas, museo, servicios
		Adultos	Temporales	18 a 60 años	Relajarse, comer, observar, contemplar, necesidades biológicas	Relajarse, interactuar, alimentarse, socializar, necesidades biológicas	Plazas, parques, aulas didácticas, museo, servicios
		Adultos mayores	Temporales	18 a 60 años	Espacios de descanso, contemplación y visita, alimentarse	Jugar, distracción, actividades lúdicas, interactuar, alimentarse, socializar	Plazas, parques, aulas didácticas, museo, servicios
Comerciantes		adultos	Permanente	60 años en adelante	Espacios seguros y cómodos, restaurantesy patio de comidas, bodegas y servicios, baterías sanitarias	Vender, descansar, alimentarse y socializar	Locales, bodegas, restaurante y patio de comidas y servicios

5.1.5 Programa arquitectónico

Tabla 29

Programa Arquitectónico

PROGRAMACIÓN ARQUITECTÓNICA

		PROPUESTA DE LAS NECESIDADES			ACTORES		ANALISIS ESPACIAL		EQUIPAMIENTO			CONDICIONANTES DE CONFORT			
		AREA	ESPACIOS	ACTIVIDAD	USUARIO		ESPACIO	NÚMERO	MOBILIARIO REQUERIDO		ÁREA	ILUMINACIÓN		VENTILACIÓN	
					Per.	Oca.	FÍSICO	ESPACIOS	DESCRIPCIÓN	CANTIDAD	TOTAL	Nat.	Artif.	Natural	Artificial
CENTRO CULTURAL	ADMINISTRACIÓN	SECRETARIA	ADMINISTRAR, CONVERSAR, CAMINAR, SENTARSE	1	2	OFICINA ADMINISTRADOR	1	ESCRITORIO, SILLAS, ARCHIVADOR,	2	19,62			NATURAL	
		CONTABILIDAD	CONTABILIZAR, CONVERSAR, SENTARSE, COBRAR, PAGAR.	2	2	CONTADOR Y ASISTENTE	1	2 ESCRITORIOS,2 SILLAS,1 ARCHIVADOR, SILLAS	6	10,00			NATURAL	
		SALA DE ESPERA	SENTARSE, CONVERSAR, ESPERAR, DESCANSAR.	6	6	ESPERA	1	ESCRITORIO, SILLAS,	2	9,57			NATURAL	
		SALA DE REUNIONES	SUPERVISAR, CONVERSAR, SOCIALIZAR	8	0	SALON	1	ESCRITORIOS, SILLAS	2	14,73			ARTIFICIAL	
		GERENCIA	VIGILANCIA, SENTARSE, CONVERSAR	1	2	OFICINA COORDINADOR	1	ESCRITORIOS SILLAS.	2	22,86			NATURAL	
		ARCHIVO	ALMACENAMIENTO DE DOCUMENTOS ADMINISTRATIVOS	1	1	BODEGA	1	ARCHIVADOR, MESA, SILLAS, MUEBLES	4	8,41			ARTIFICIAL	
		SS.HH.	NECESIDADES FISIOLOGICAS	1	1	BAÑOS DE ADM.	1	LAVAMANOS, INODORO	2	5,37			ARTIFICIAL	

	SALAS DE EXPOSICIONES Y MUSEO		LUGAR PARA DAR LA BIENVENIDA A PERSONAS VISITANTES	1	3	ISLA RECEPCIONISTA	1	ESCRITORIO, SILLAS, SOFA	3	47,89			NATURAL
		ESTAR	ESPERA, DESCANSO, CONTEMPLACIÓN, LECTURA	0	3	ESPERA	1	SILLON	1	22,35			NATURAL
		VENTA DE RECUERDOS	COMPRAR, EXHIBIR	1	10	ALMACEN	1	VITRINAS, EXHIBIDORES, TABLEROS, ESTANTERÍAS	4	66,78			NATURAL
		SALAS DE EXPOSICIONES	RECORRER, OBSERVAR, SOCIALIZAR	0	1	SALÓN	1	EXHIBIDORES MODULARES, SILLAS, BANCOS, ILUMINACIÓN ESPECIAL, PANELES O TABLEROS	8	344,30			NATURAL
		TURISMO	PLANIFICAR, GESTIONAR, ATENDER, SUPERVISAR	1	2	OFICINA TURISMO	1	ESCRITORIO, SILLAS, ARCHIVADOR	3	17,02			ARTIFICIAL
		GESTIÓN	PPLANIFICAR, EVALUAR, COORDINAR, SUPERVISAR	1	2	OFICINA GESTIÓN	1	ESCRITORIO, SILLAS, ARCHIVADOR	3	12,38			ARTIFICIAL
		CONTROL	SUPERVISAR, MONITOREAR, REVISAR,	1	2	CUARTO DE VIGILANCIA	1	ESCRITORIO, SILLA, PANTALLAS	3	17,01			ARTIFICIAL
		ESPERA	SOCIALIZAR, LLER, ESPERAR	0	4	SALA DE ESTAR	1	SILLON	1	17,80			NATURAL
		COWORKING	TRABAJAR, REUNIRSE, SOCIALIZAR	0	24	OFICINAS	1	ESCRITORIOS, SILLAS	2	136,40			NATURAL
		AREA INFANTIL	JUGAR, SOCIALIZAR	0	10	SALON DE JUEGOS	1	JUEGOS LUDICOS	5	196,90			NATURAL
		SALA DE REUNIONES	EXPONER, NEGOCIAR, CAPACITAR, REUNIRSE	0	8	SALÓN	1	MESA, SILLAS	2	67,10			ARTIFICIAL
		AUDIOVISUALES	PROYECTAR, REUNIRSE, SOCIALIZAR	0	20	SALA DE REUNIONES	1	BUTACAS, PANTALLA GIGANTE, AUDIO	23	69,30			ARTIFICIAL

		MUSEO	EXPOSICIONES, TALLERES, CONFERENCIAS	1	15	SALÓN DE EXPOSICIONES	1	EXHIBIDORES MODULARES, SILLAS, BANCOS, ILUMINACIÓN ESPECIAL, PANELES O TABLEROS	20	2303,70			ARTIFICIAL
		PUENTE DE ADMIRACIÓN	CONTEMPLACION, RECORRIDO, FOTOGRAFÍA, DESCANSO	0	40	CORREDOR	2	SIN MOBILIARIO	0	959,82			NATURAL / ARTIFICIAL
		CAFETERÍA	COMER, SOCIALIZAR, COCINAR, DESCANSAR	1	40	COCINA, SALON, CAJA	3	CAJA, MESON DE COCINA, MESAS, SILLAS, ALACENA	25	381,35			NATURAL
		SS.HH.	NECESIDADES FISIOLOGICAS	0	1	BAÑOS PUBLICOS	1	LAVAMANOS, INODOROS	12	129,80			ARTIFICIAL
CENTRO COMERCIAL	ZONA SECA	LOCALES COMERCIALES	DISTRIBUCIÓN, ACOPIO, CIRCULAR, COMERCIALIZAR, SOCIALIZAR.	64	200	ISLAS, LOCALES	113	ESCRITORIO, SILLA, EXHIBIDORES	256	1333,17			NATURAL / ARTIFICIAL
		ADMINISTRACION	ADMINISTRAR, CONVERSAR, CAMINAR, SUPERVISAR	5	15	OFICINAS	5	ESCRITORIOS, SILLAS, ARCHIVADORES, SOFÁS	22	114,16			NATURAL
		SS.HH.	NECESIDADES FISIOLOGICAS	0	18	BAÑOS PUBLICOS	4	LAVAMANOS, INODOROS, URINARIOS	18	118,76			NATURAL
	ZONA SEMIHUMEDA	AREA DE MESAS	ALIMENTARSE, ESTAR, CIRCULAR, SOCIALIZAR	0	24	SALON	2	MESAS, SILLAS	96	126,88			NATURAL
		LOCALES DE COMIDAS	COMPRAR, VENTA DE COMIDAS, SOCIALIZAR	0	10	ISLAS, LOCALES	22	CAJA, MESON DE COCINA, ALMACENAJE	66	182,06			NATURAL
		AREA DE JUEGOS	JUGAR, SOCIALIZAR	0	8	JUEGOS INFANTILES	1	JUEGOS INFANTILES	6	88,95			ARTIFICIAL
		SS.HH.	NECESIDADES FISIOLOGICAS	0	20	BAÑOS PUBLICOS	6	LAVAMANOS, INODOROS, URINARIOS	18	59,38			ARTIFICIAL
									ÁREA TOTAL	#######			

5.1.6 Diagrama relacional

En el siguiente esquema muestra la relación directa e indirecta de cada una de las instalaciones propuestas tanto en la refuncionalización de los Talleres ferroviarios como un Centro Cultural y la reubicación de comerciantes de las calles aledañas en la nueva edificación como un Centro Comercial.

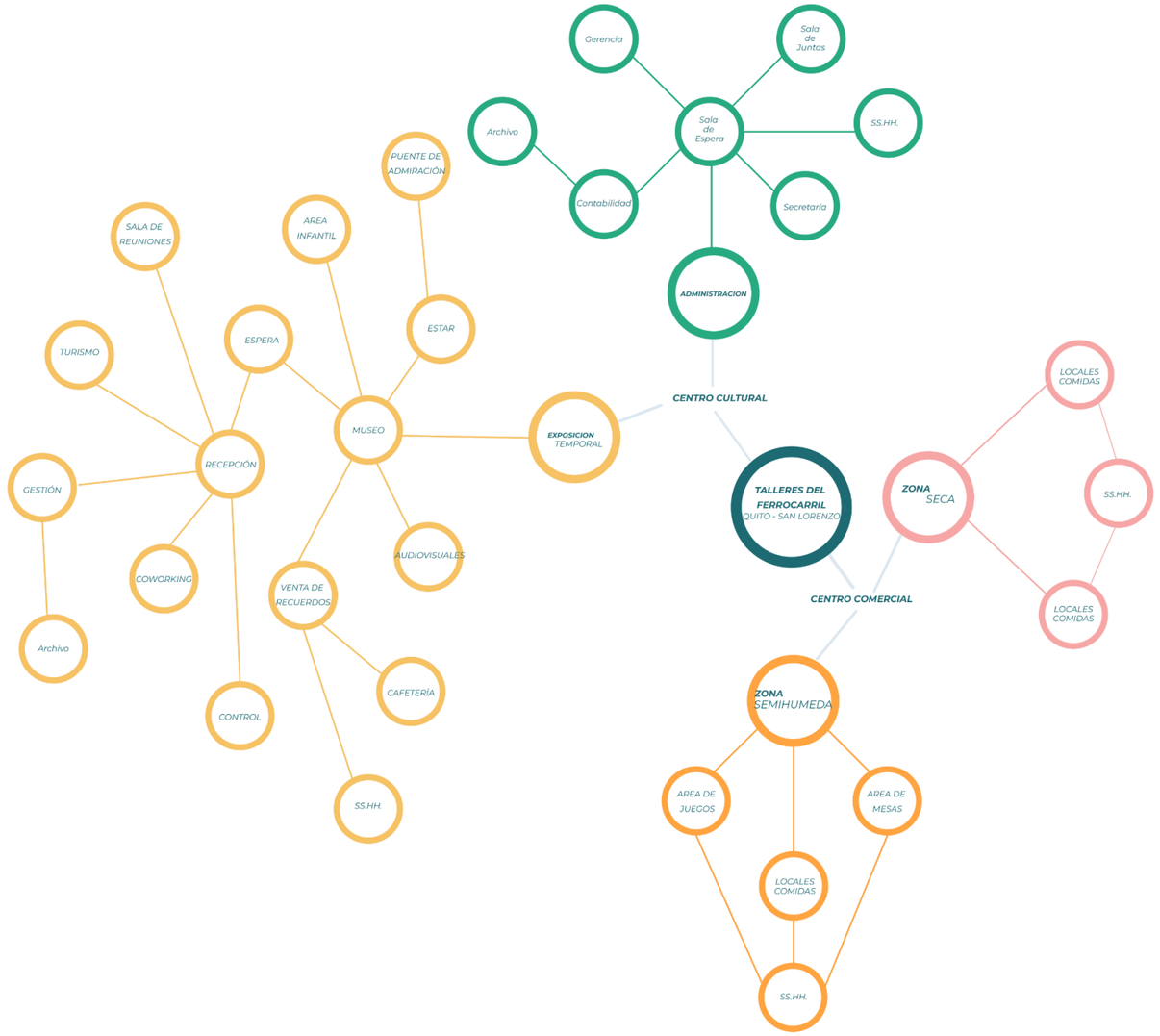
Las circulaciones tanto verticales como horizontales son la conexión entre cada lugar puesto que se hallan conectados directa y visualmente a través de un puente que conecta lo nuevo con lo que se va ha conservado, siendo los halls los espacios que va a distribuir las demás relaciones entre cada uno de ellos.

Muestra las relaciones directas e indirectas de cada zona a través de espacios públicos como salas de espera, recepciones, llevándonos a espacios mas privados y semiprivados como locales comerciales, museo, áreas de exposición, farmacia, restaurante y patio de comidas mediante escaleras o circulaciones verticales, puente de conexión y ascensores facilitando de esta manera la relación directa a cada espacio y la accesibilidad universal como requerimiento esencial dentro del proyecto.

La zonas secas y zonas húmedas se encuentran relacionadas por niveles ya que se vio la necesidad de tener 2 ambientes diferentes que se relacionen indirectamente a través de los pozos de iluminación con iluminación artificial y natural mediante claraboyas y ventanales que permitan un ambiente adecuado y de confort térmico y acústico para una correcta estancia dentro de cada ambiente.

Figura 109

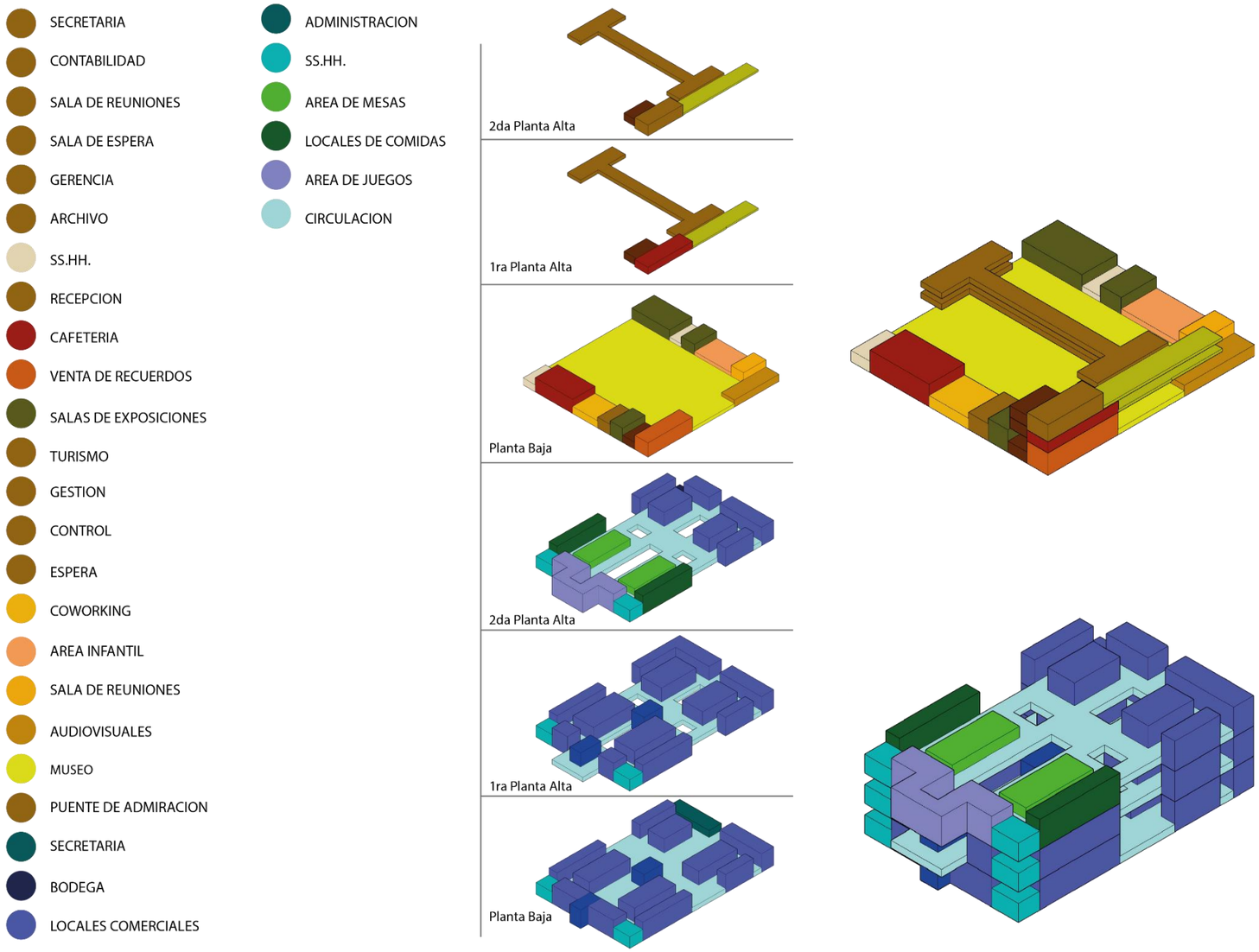
Esquema Diagrama Relacional de Espacios



5.1.7 Zonificación

Figura 110

Zonificación

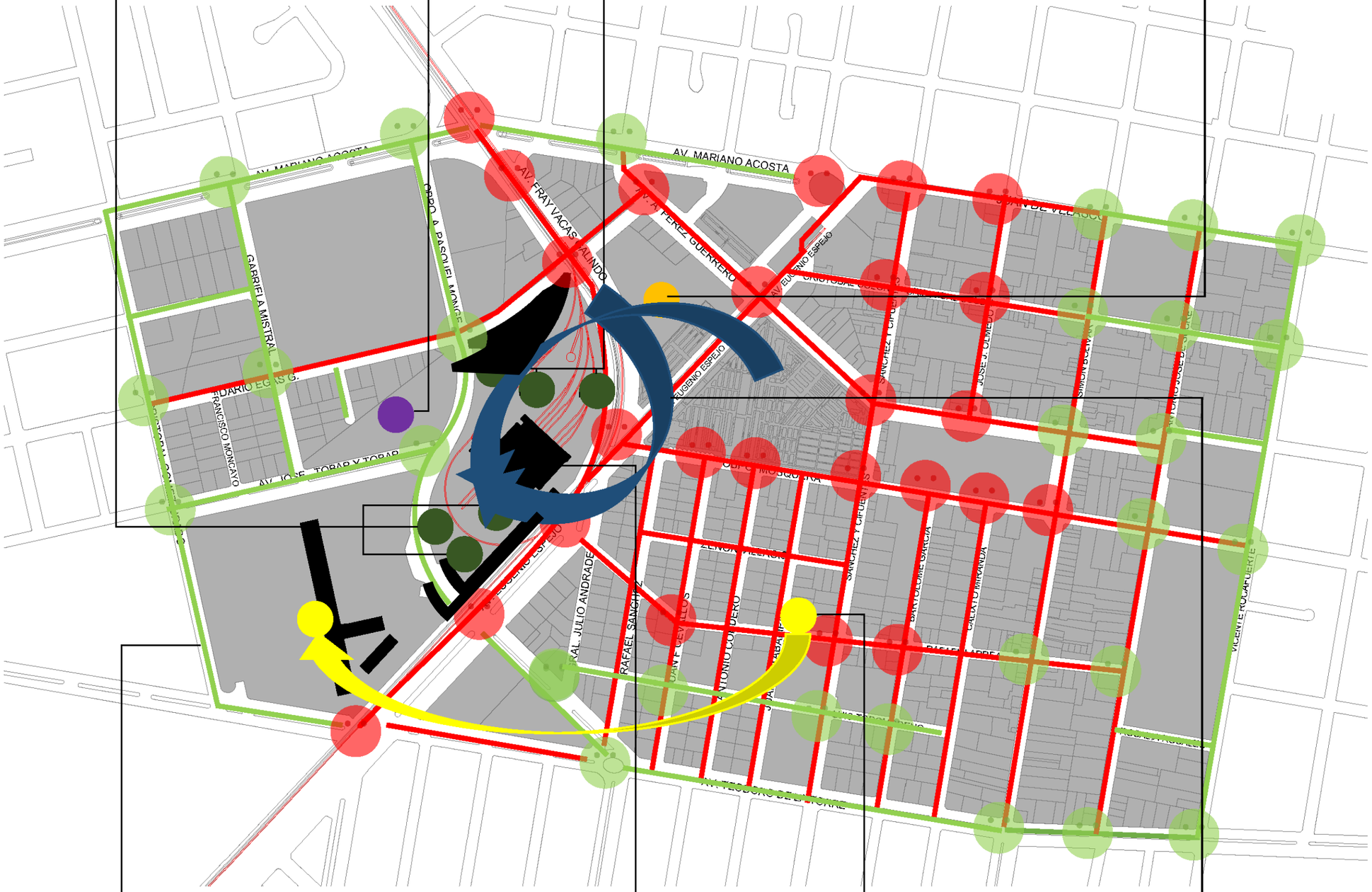


Áreas verdes, para proponer espacios públicos abiertos con actividades que se integren con el equipamiento del Terminal Terrestre y reactiven la integración social y visual a través de su conexión comercial.

Área verde para proponer un parqueadero que solucione parte del problema en el sector por la falta de estacionamientos y que ayude a mejorar la circulación peatonal por el sector.

Áreas verdes, para proponer espacios públicos abiertos con actividades de integración social que reactive la calle Obpo. Pasquel Monge y el sector oeste de estudio.

Mejoramiento del Parqueadero Municipal, reactivación del Acceso en la Av. Fray Vacas Galindo, mejorar ingreso Av. Alfredo Pérez Guerrero, implementando señalética e información.



Proyección vial de la Calle Cristóbal Gómez Jurado que ayudaría a mejorar la llegada de automóviles desde el sector oeste y sur de la ciudad para descongestionar el trafico vehicular y mejorar el flujo peatonal en el sector.

Propuesta Arq. de Refuncionalización de los Talleres del Ferrocarril Quito San Lorenzo, con espacios nuevos que se integren a los diferentes usos que tiene el sector y logre atraer más personas al sector.

Propuesta de Reubicación de la parada de buses rurales de la Esperanza en el predio de la Terminal Terrestre puesto que es un terreno con gran espacio que podría mejorar el transporte interprovincial y rural.

Reubicación de comerciantes de las aceras aledañas al Mercado Amazonas y la Av. Fray Vacas Galindo en el Terreno de los Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo.



N

ESCALA:

Las Indicadas

CONTENIDO:

Propuesta Urbana

LEYENDA:

- Alto flujo peatonal
- Medio Flujo Peatonal
- Alta concentración Peatonal
- Media concentración Peatonal
- Reubicación de comerciantes
- Reubicación Terminal Buses de la Esperanza
- Equipamientos
- Parqueadero Mercado La Playita
- Línea ferrea

AUTOR:

Carlos Santiago Hurtado Estévez

ASESORA:

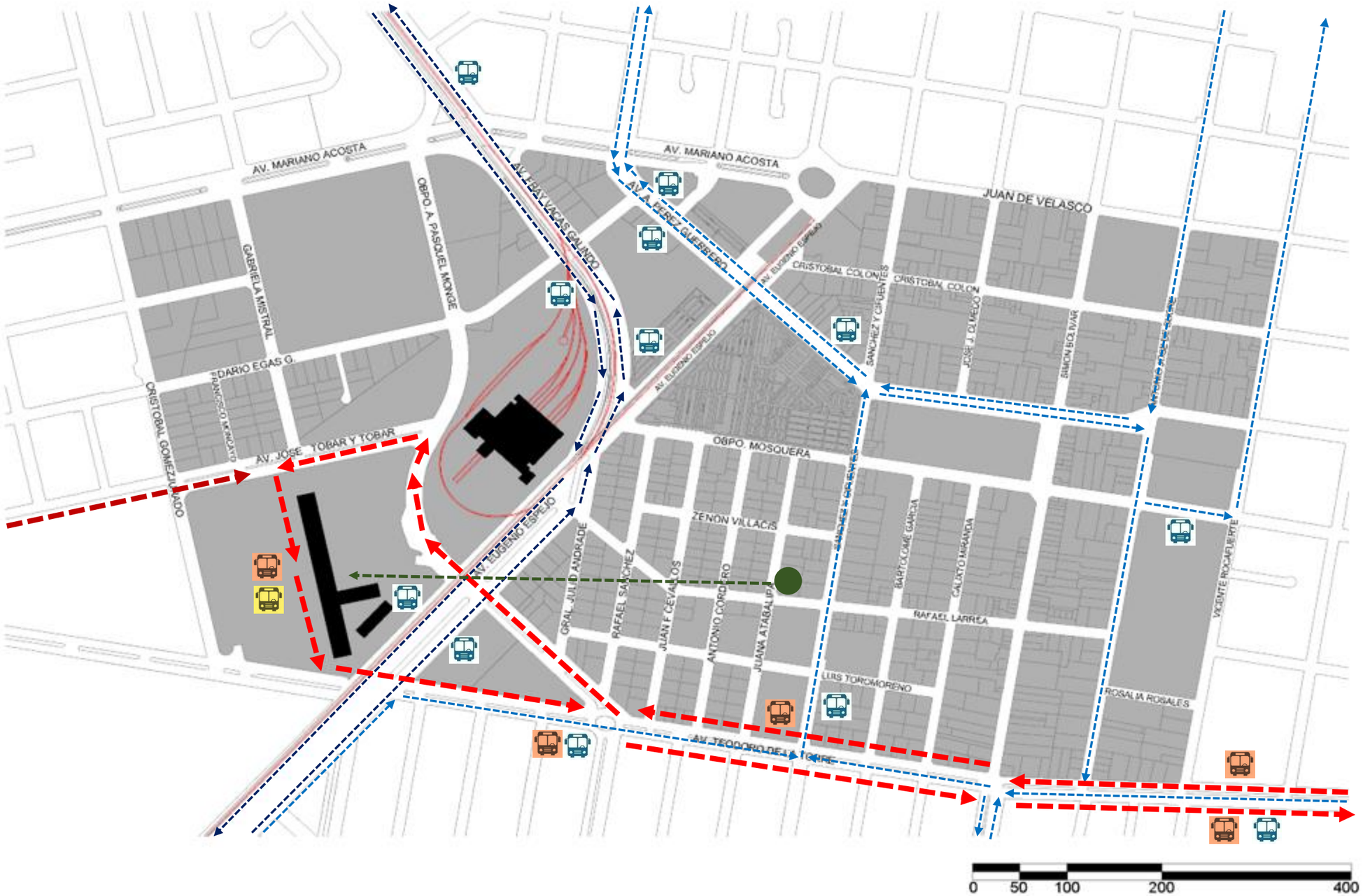
Gabriela Ruales ARQ. MGS.

PROYECTO:

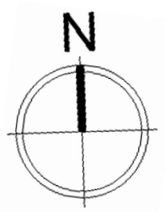
"Recuperación del Espacio Público de las calles aledañas al Mercado Amazonas y la refuncionalización de los Talleres del Ferrocarril Quito San Lorenzo para su puesta en valor"

URB

1







ESCALA:

Las Indicadas

CONTENIDO:

Propuesta Urbana Vial

LEYENDA:

- Ruta transporte público urbano
- Ruta transporte público urbano
- Ruta transporte público rural
- Ruta transporte público rural
- Parada transporte público urbano
- Parada transporte público rural
- Ruta transporte público Inter provincial
- Reubicación Terminal Transporte publico rural.
- Línea ferrea

AUTOR:

Carlos Santiago Hurtado Estévez

ASESORA:

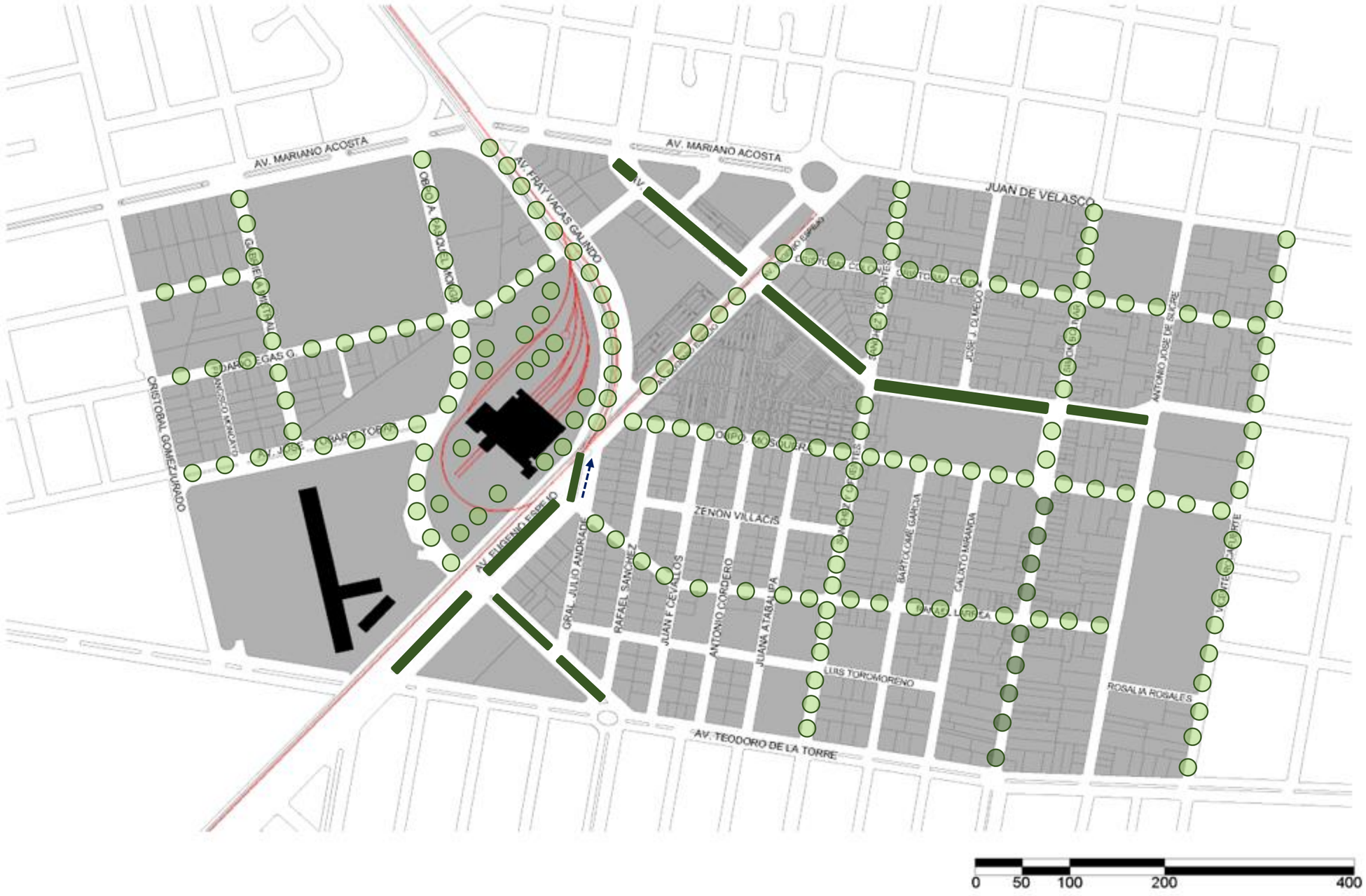
Gabriela Ruales ARQ. MGS.

PROYECTO:

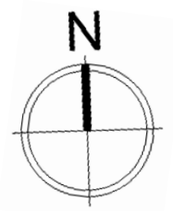
“Recuperación del Espacio Público de las calles aledañas al Mercado Amazonas y la refuncionalización de los Talleres del Ferrocarril Quito San Lorenzo para su puesta en valor”

URB

2







ESCALA:

Las Indicadas

CONTENIDO:

Propuesta Arborización

LEYENDA:

- Vegetación Propuesta
- Vegetación Existente
- Vegetación existente en parterres
- Equipamientos
- Línea férrea

AUTOR:

Carlos Santiago Hurtado Estévez

ASESORA:

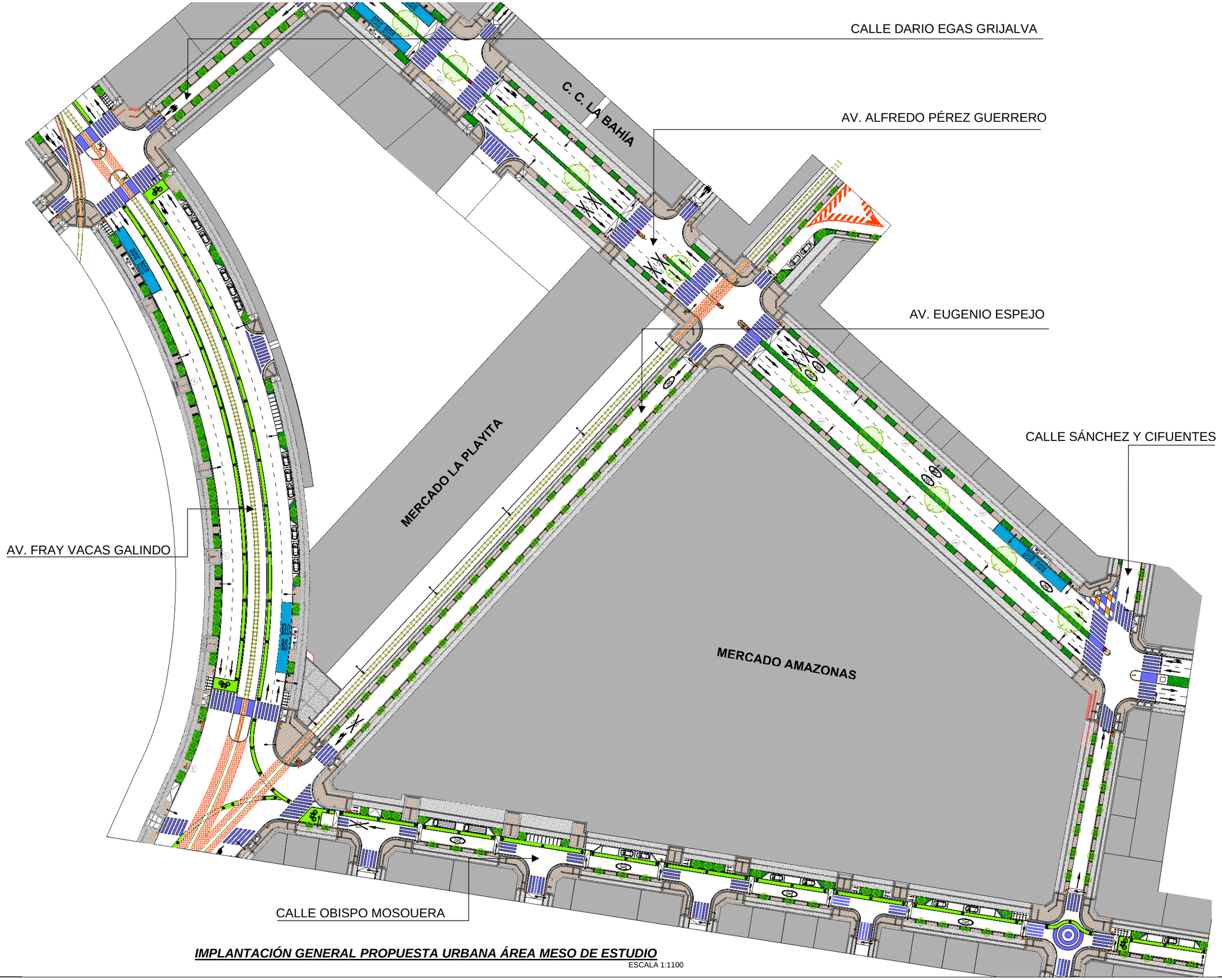
Gabriela Ruales ARQ. MGS.

PROYECTO:

“Recuperación del Espacio Público de las calles aledañas al Mercado Amazonas y la refuncionalización de los Talleres del Ferrocarril Quito San Lorenzo para su puesta en valor”

URB

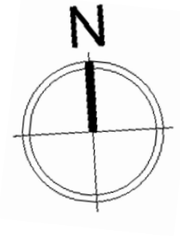
3



IMPLANTACIÓN GENERAL PROPUESTA URBANA ÁREA MESO DE ESTUDIO

ESCALA 1:1100





ESCALA:

Las Indicadas

CONTENIDO:

- Implantación General Propuesta Urbana Área Meso de Estudio

LEYENDA:

- S1 SISMERT Autos
- S2 SISMERT Motos
- Ojo de Águila
- Semáforo Vehicular
- Semáforo Peatonal
- Ceda el Paso
- Línea Férrea a 50 y 100 Mts. Alumbrado
- Parada de Taxis No Estacionar
- Zona de carga y Descarga
- No Estacionar en Vía Publica
- Ciclovía Alumbrado
- Semáforo de Línea Férrea
- Barra Semáforo de Ferrocarril
- Parada de Buses
- Arbolado
- Basurero
- Banda podotáctil de prevención
- Banda podotáctil guía
- Banda de seguridad

AUTOR:

Carlos Santiago Hurtado Estévez

ASESORA:

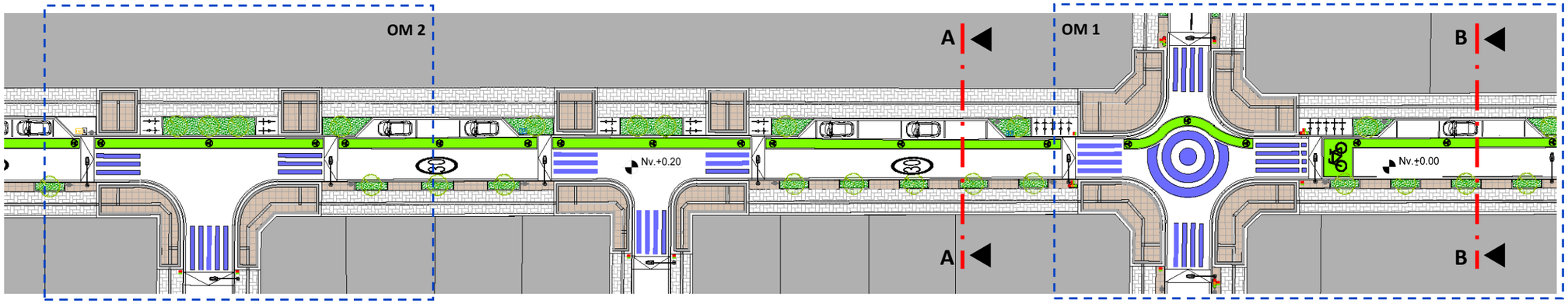
Gabriela Ruales ARQ. MGS.

PROYECTO:

"Recuperación del Espacio Público de las calles aledañas al Mercado Amazonas y la refuncionalización de los Talleres del Ferrocarril Quito San Lorenzo para su puesta en valor"

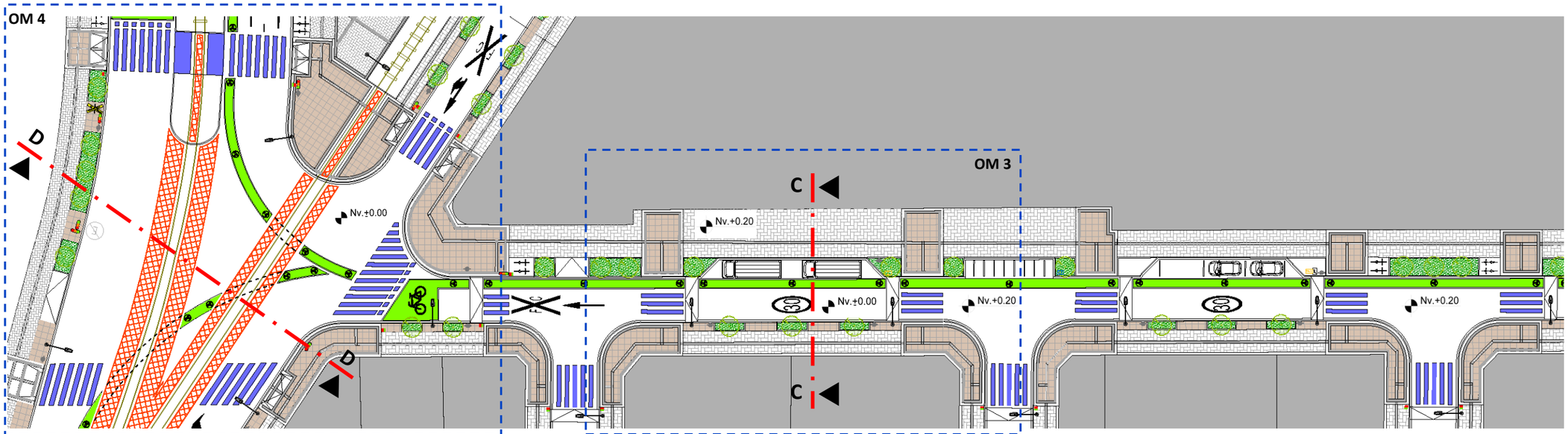
URB

4



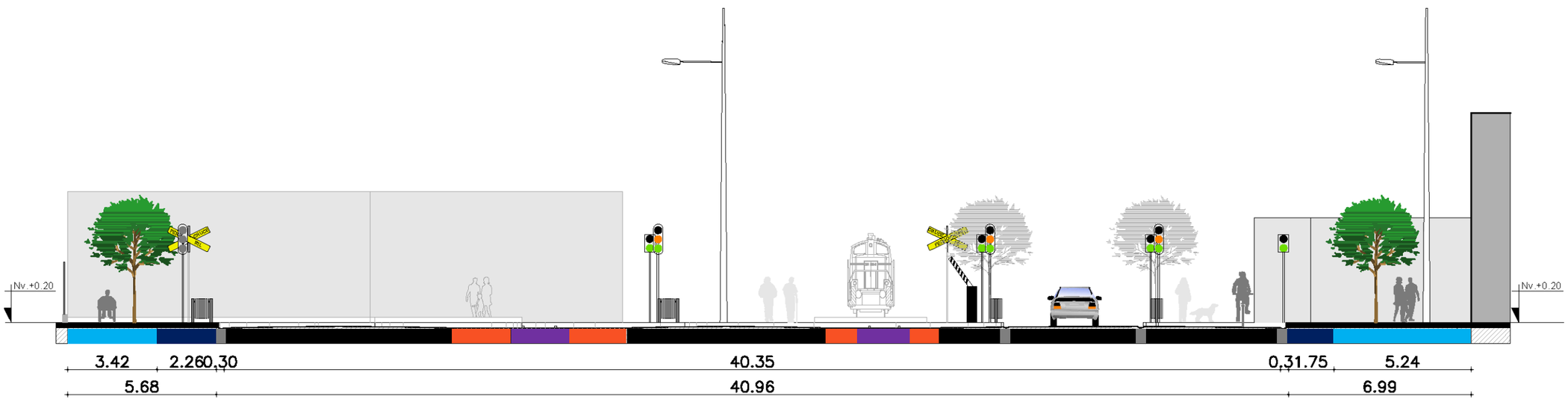
PROPUESTA TRAMO 1 CALLE OBISPO MOSQUERA

ESCALA 1:550



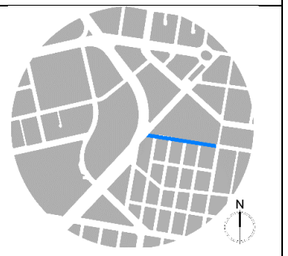
PROPUESTA TRAMO 2 CALLE OBISPO MOSQUERA

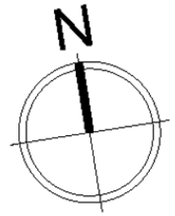
ESCALA 1:550



PROPUESTA CORTE TRANSVERSAL D

ESCALA 1:175





ESCALA:

Las Indicadas

CONTENIDO:

- Propuesta Calle Obispo Mosquera entre Av. Eugenio Espejo y Calle Sánchez y Cifuentes.
- Corte Transversal D

LEYENDA:

- S1 SISMERT Autos
- S2 SISMERT Motos
- Ojo de Águila
- Semáforo Vehicular
- Semáforo Peatonal
- Línea Férrea a 50 y 100 Mts.
- Alumbrado
- Parada de Taxis No Estacionar
- Zona de carga y Descarga
- No Estacionar en Vía Publica
- Ciclovía
- Semáforo de Línea Férrea
- Barra semáforo de ferrocarril
- Arbolado
- Basurero
- Banda podotáctil de prevención
- Banda podotáctil guía
- Banda de seguridad
- Franja de circulación
- Franja de servicios
- Franja de seguridad
- Calzada
- Franja de seguridad línea férrea
- Línea Férrea en vía Publica

AUTOR:

Carlos Santiago Hurtado Estévez

ASESORA:

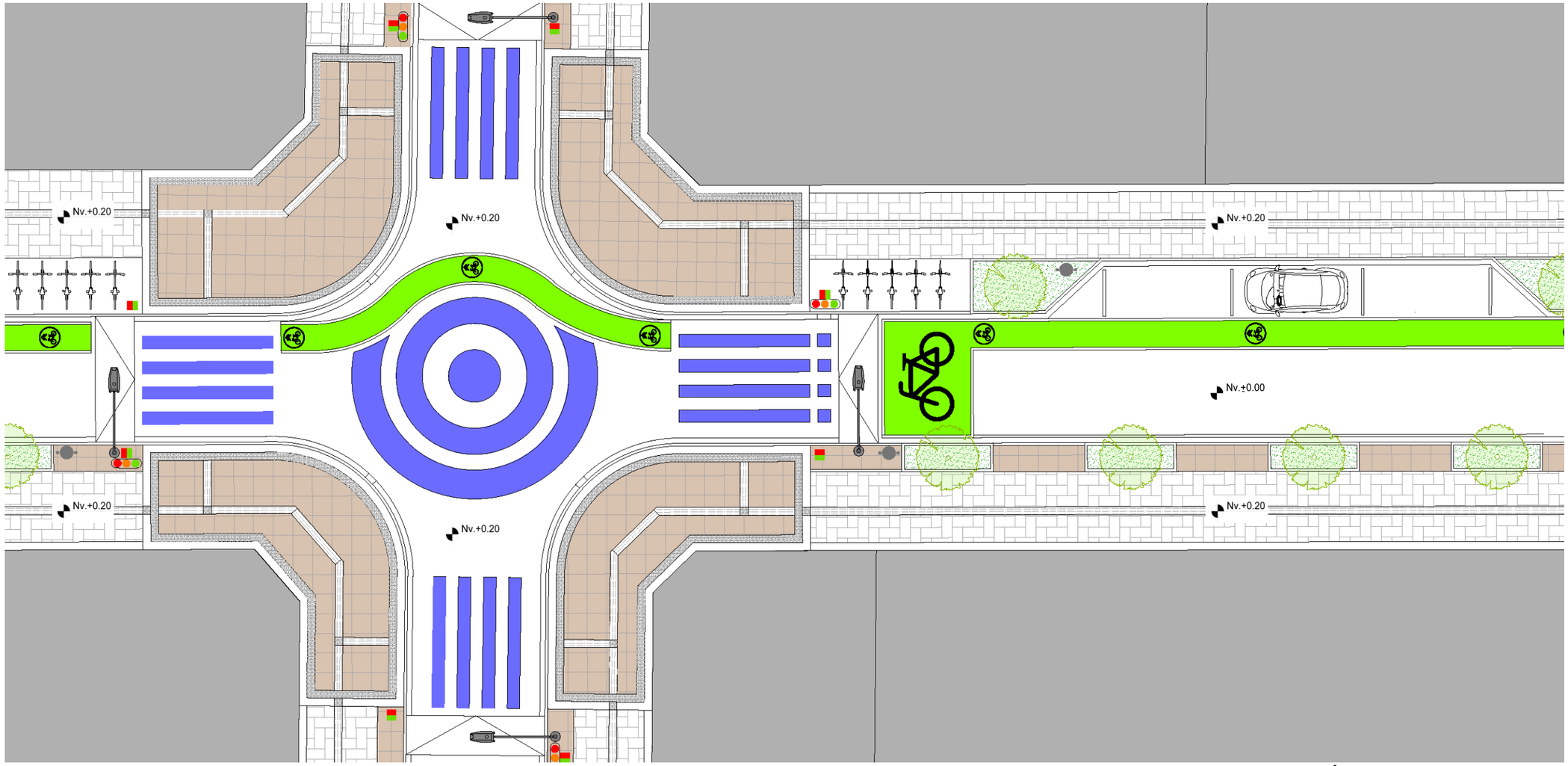
Gabriela Ruales ARQ. MGS.

PROYECTO:

"Recuperación del Espacio Público de las calles aledañas al Mercado Amazonas y la refuncionalización de los Talleres del Ferrocarril Quito San Lorenzo para su puesta en valor"

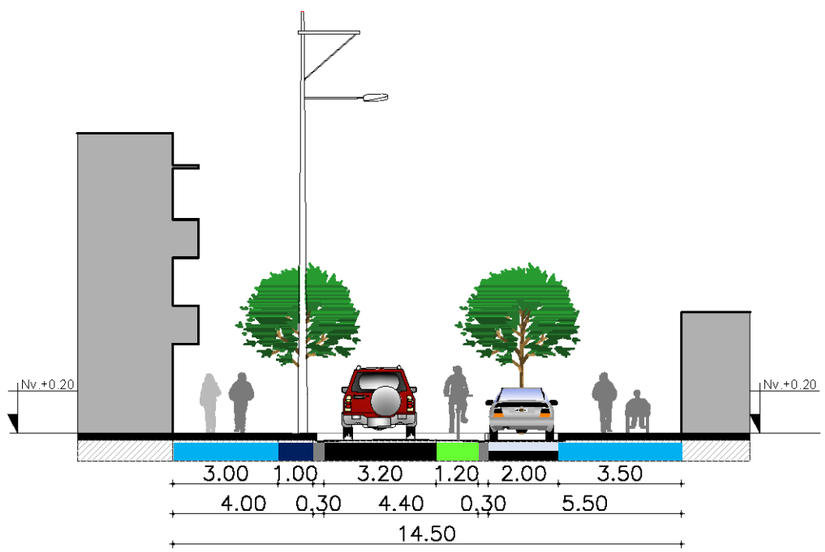
URB

5



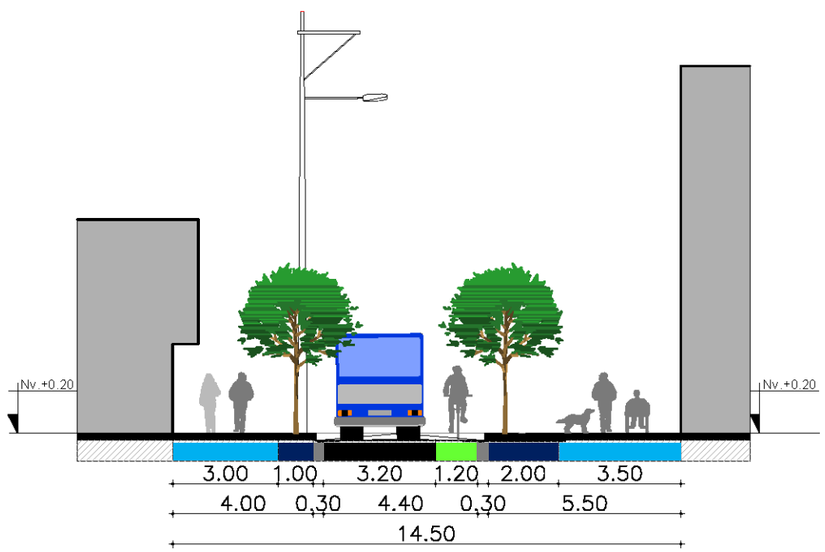
PROPUESTA CRUCE CALLE OBISPO MOSQUERA Y SÁNCHEZ Y CIFUENTES (OM1)

ESCALA 1:175



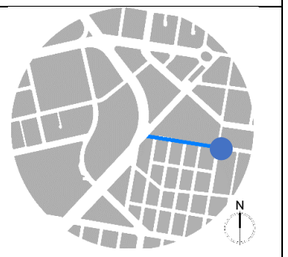
PROPUESTA CORTE TRANSVERSAL A

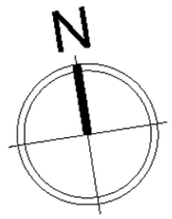
ESCALA 1:175



PROPUESTA CORTE TRANSVERSAL B

ESCALA 1:175





ESCALA:

Las Indicadas

CONTENIDO:

- Propuesta Cruce Calle Obispo Mosquera y Calle Sánchez y Cifuentes (OM1)
- Corte Transversal A y B

LEYENDA:

- Semáforo Vehicular
- Semáforo Peatonal
- Línea Férrea a 50 y 100 Mts.
- Alumbrado
- Ciclovía
- Arbolado
- Basurero
- Banda podotáctil de prevención
- Banda podotáctil guía
- Banda de seguridad
- Franja de circulación
- Franja de servicios
- Franja de seguridad
- Calzada
- Ciclovía

AUTOR:

Carlos Santiago Hurtado Estévez

ASESORA:

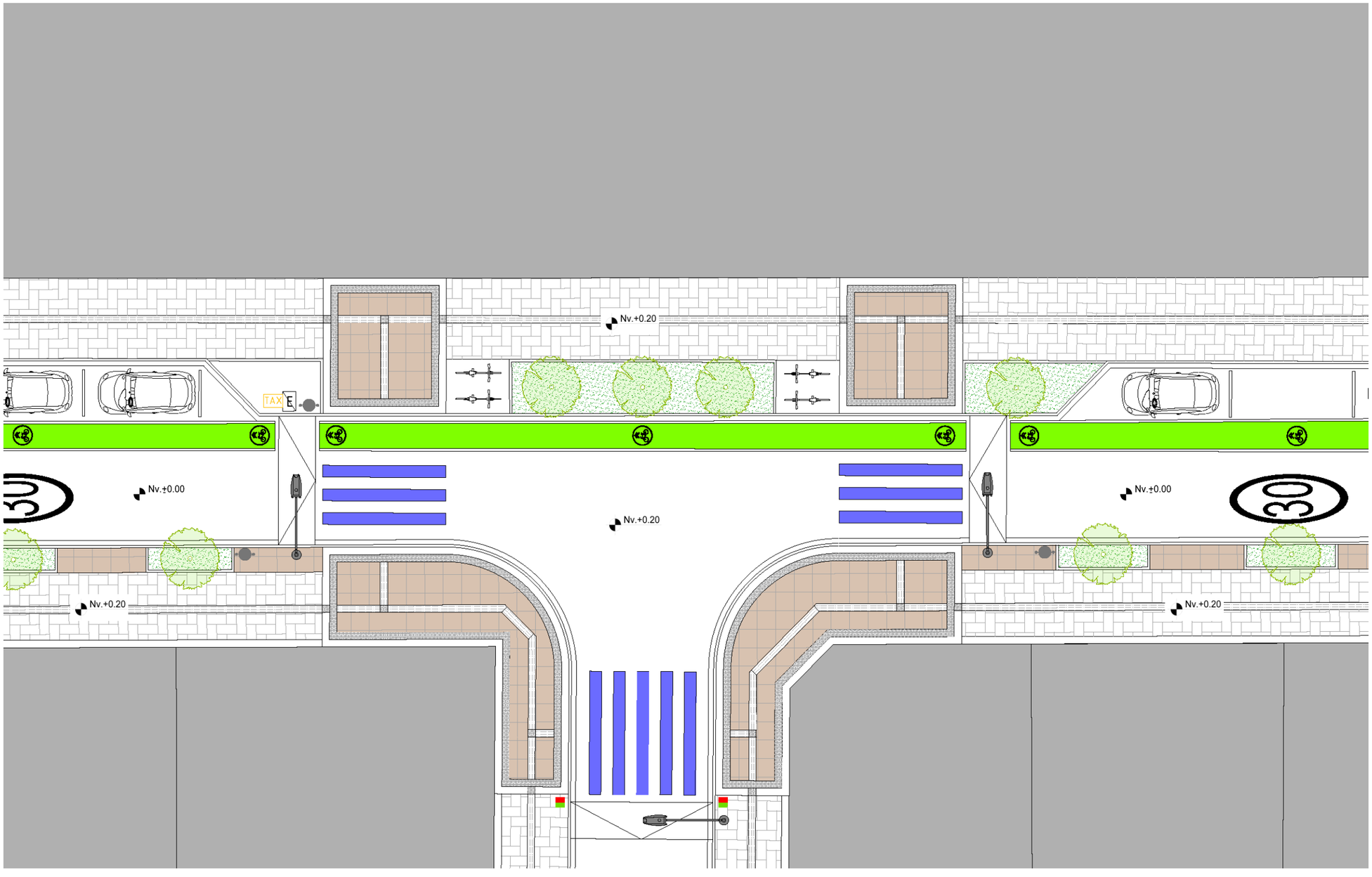
Gabriela Ruales ARQ. MGS.

PROYECTO:

"Recuperación del Espacio Público de las calles aledañas al Mercado Amazonas y la refuncionalización de los Talleres del Ferrocarril Quito San Lorenzo para su puesta en valor"

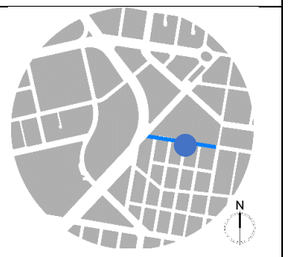
URB

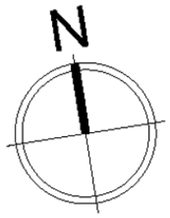
6



PROPUESTA CRUCE CALLE OBISPO MOSQUERA Y CALLE ANTONIO CORDERO (OM2)

ESCALA 1:175





ESCALA:

Las Indicadas

CONTENIDO:

- Propuesta Cruce Calle Obispo Mosquera y Calle Antonio Cordero (OM2)

LEYENDA:

- Semáforo Peatonal
- Alumbrado
- Parada de Taxis No estacionar
- Ciclovía
- Arbolado
- Basurero
- Banda podotáctil de prevención
- Banda podotáctil guía
- Banda de seguridad

AUTOR:

Carlos Santiago Hurtado Estévez

ASESORA:

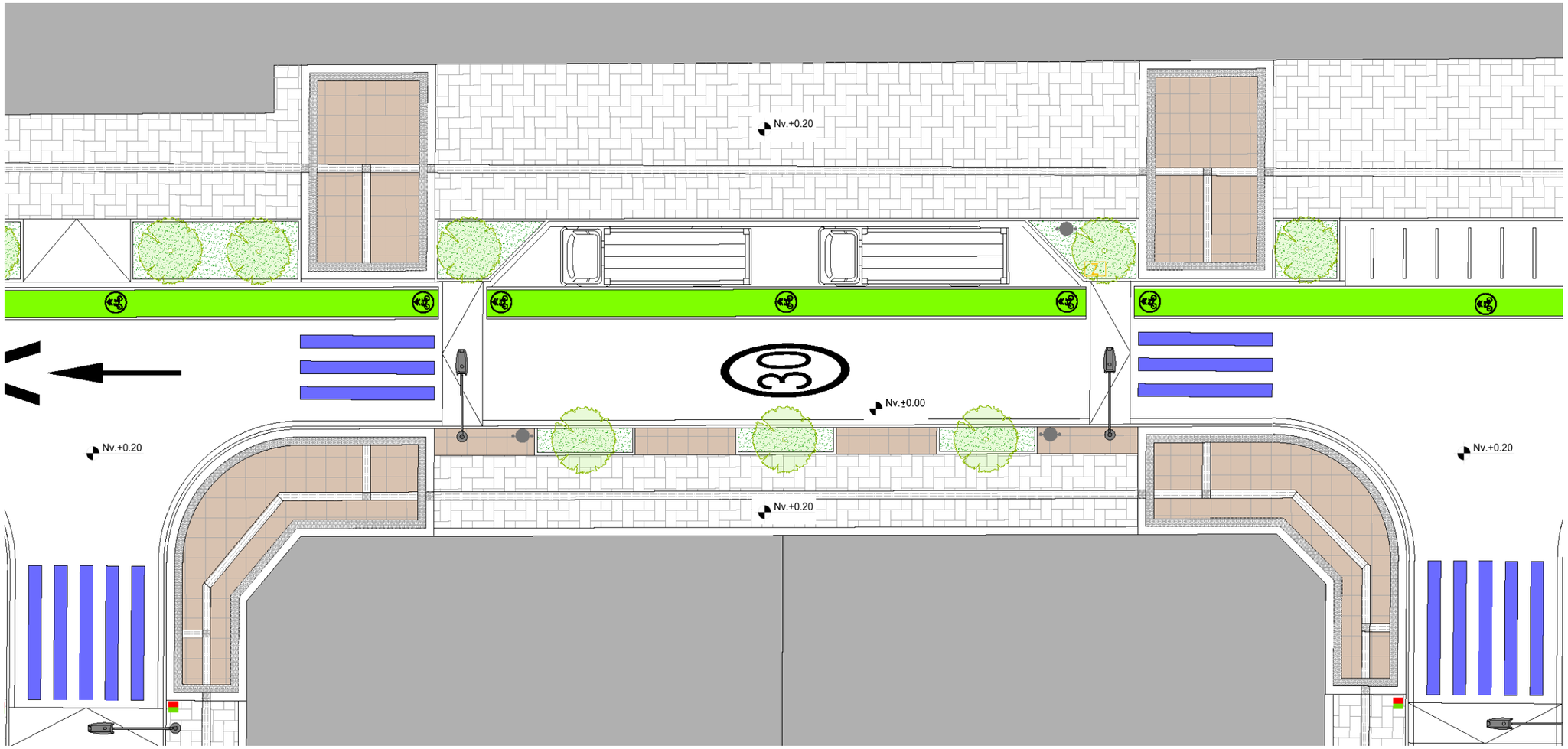
Gabriela Ruales ARQ. MGS.

PROYECTO:

"Recuperación del Espacio Público de las calles aledañas al Mercado Amazonas y la refuncionalización de los Talleres del Ferrocarril Quito San Lorenzo para su puesta en valor"

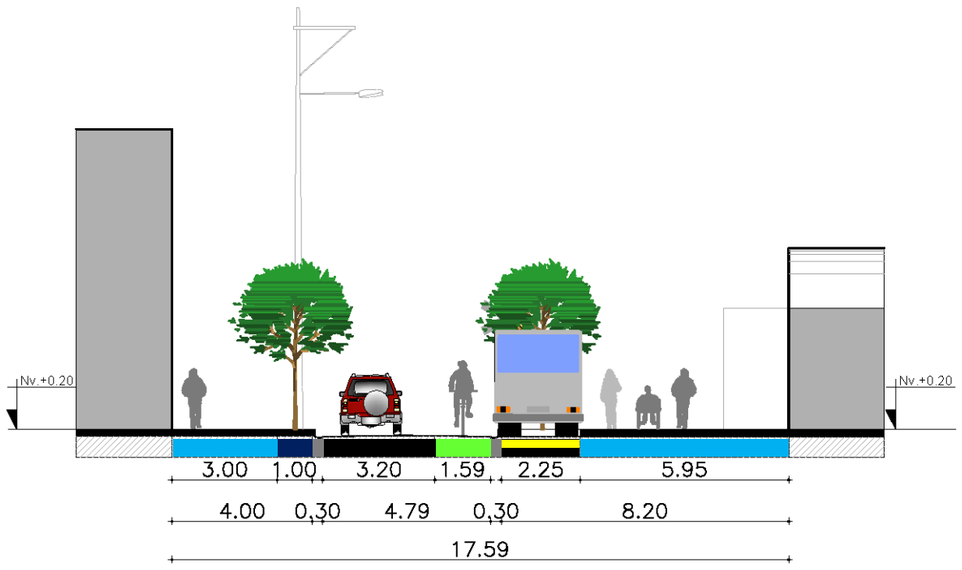
URB

7



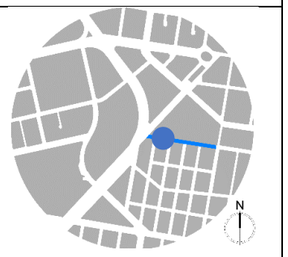
PROPUESTA CALLE OBISPO MOSQUERA ENTRE AV. RAFAEL SÁNCHEZ Y JUAN FRANCISCO CEVALLOS (OM3)

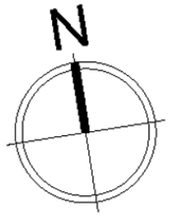
ESCALA 1:175



PROPUESTA CORTE TRANSVERSAL C

ESCALA 1:175





ESCALA:

Las Indicadas

CONTENIDO:

- Propuesta Calle Obispo Mosquera entre Av. Rafael Sánchez y Juan Francisco Cevallos (OM3)
- Propuesta Corte Transversal C

LEYENDA:

- Semáforo Peatonal
- Alumbrado
- Zona de Carga y Descarga
- Ciclovía
- Arbolado
- Basurero
- Banda podotáctil de prevención
- Banda podotáctil guía
- Banda de seguridad
- Franja de circulación
- Franja de servicios
- Franja de seguridad
- Calzada
- Ciclovía
- Zona de carga y descarga

AUTOR:

Carlos Santiago Hurtado Estévez

ASESORA:

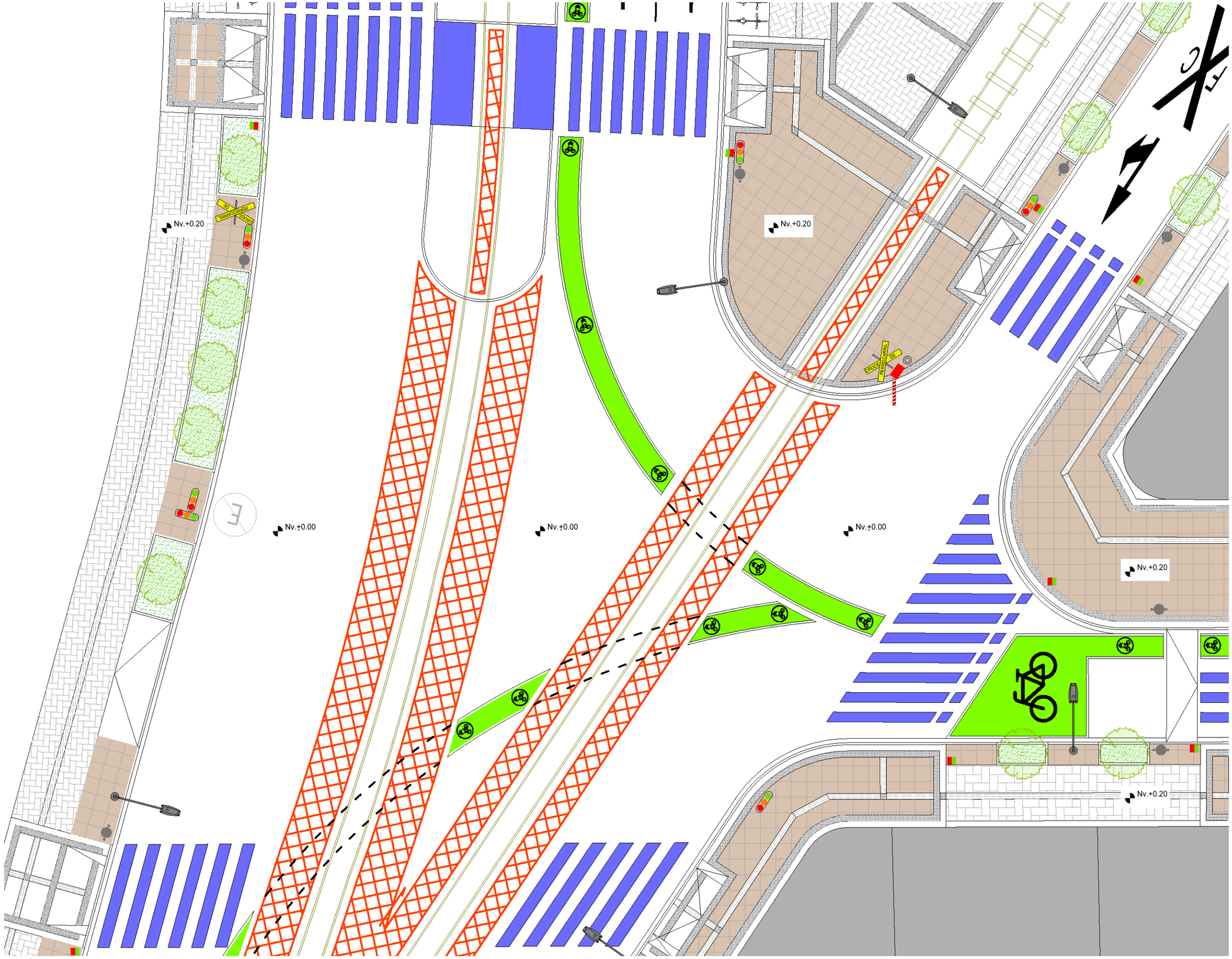
Gabriela Ruales ARQ. MGS.

PROYECTO:

"Recuperación del Espacio Público de las calles aledañas al Mercado Amazonas y la refuncionalización de los Talleres del Ferrocarril Quito San Lorenzo para su puesta en valor"

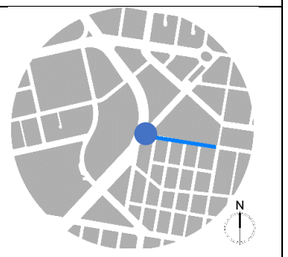
URB

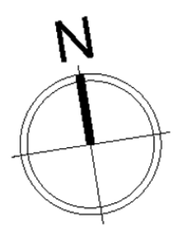
8



PROPUESTA CRUCE CALLE OBISPO MOSQUERA, AV. FRAY VACAS GALINDO Y AV. EUGENIO ESPEJO

ESCALA 1:175





ESCALA:

Las Indicadas

CONTENIDO:

- Propuesta Cruce Calle Obispo Mosquera, Av. Fray Vacas Galindo y Av. Eugenio Espejo (OM4)

LEYENDA:

- Ojo de Águila
- Semáforo Vehicular
- Semáforo Peatonal
- Línea Férrea a 50 y 100 Mts.
- Alumbrado
- No Estacionar en Vía Publica
- Ciclovía
- Semáforo de Línea Férrea
- Barra Semáforo de Ferrocarril
- Arbolado
- Basurero
- Banda podotáctil de prevención
- Banda podotáctil guía
- Banda de seguridad

AUTOR:

Carlos Santiago Hurtado Estévez

ASESORA:

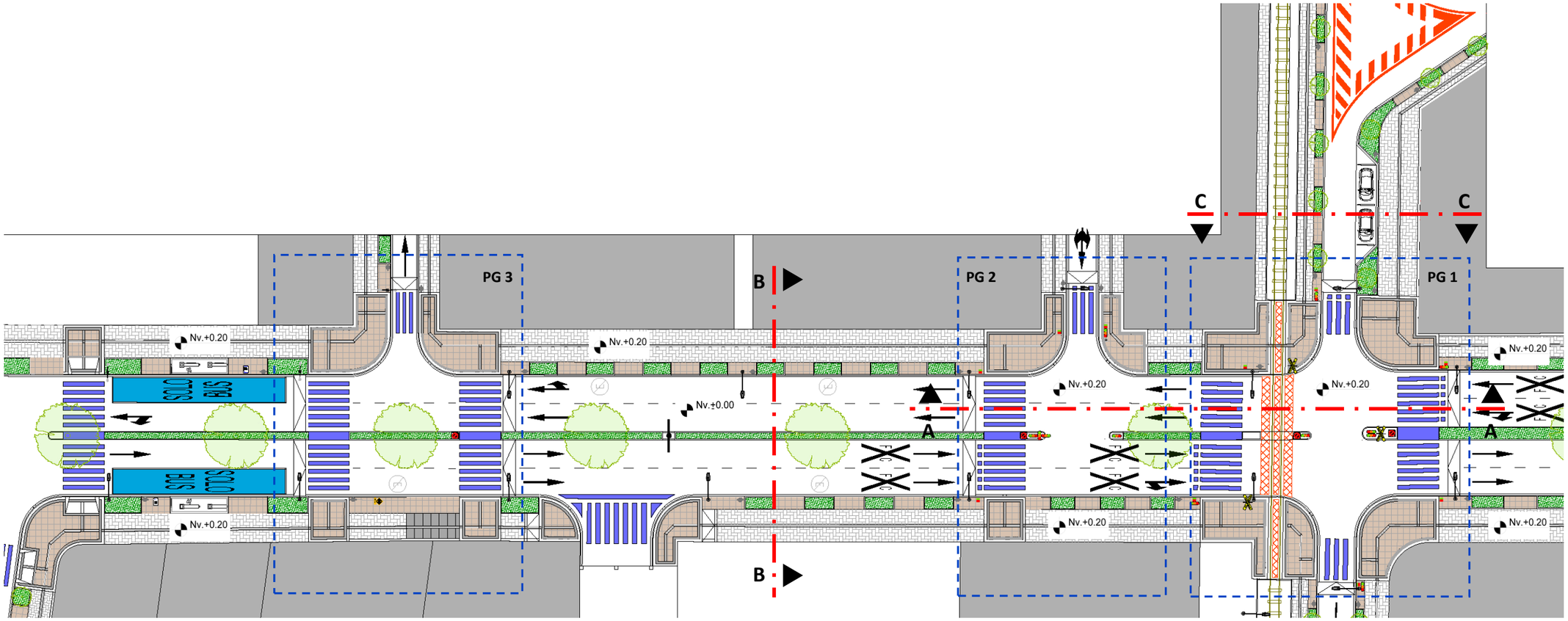
Gabriela Ruales ARQ. MGS.

PROYECTO:

"Recuperación del Espacio Público de las calles aledañas al Mercado Amazonas y la refuncionalización de los Talleres del Ferrocarril Quito San Lorenzo para su puesta en valor"

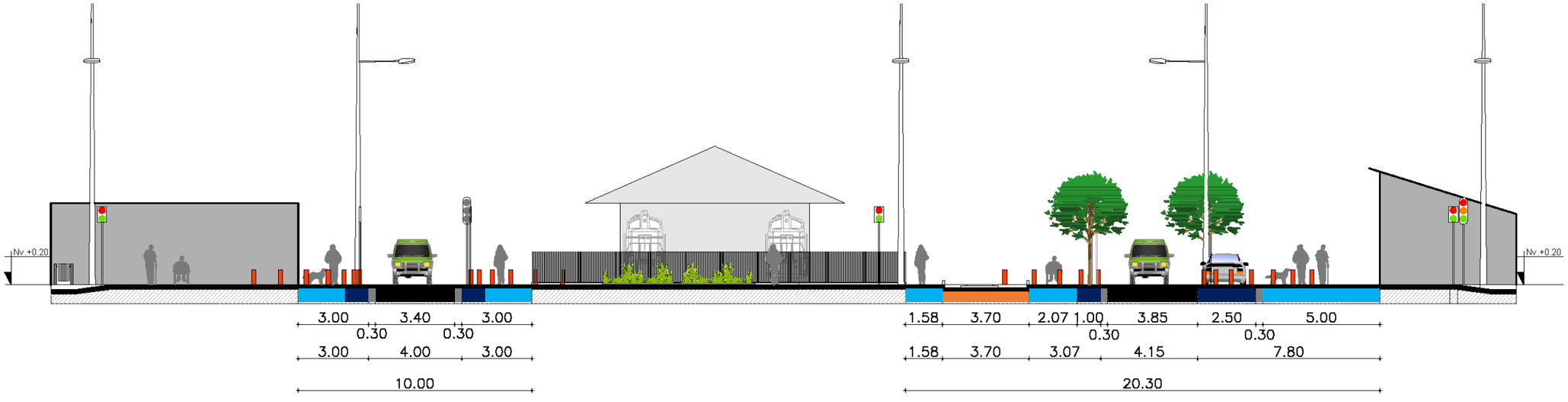
URB

9



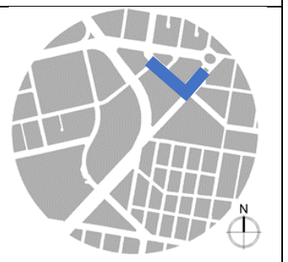
PROPUESTA AV. ALFREDO PEREZ GUERRERO ENTRE CALLE DARIO EGAS GRIJALVA Y AV. EUGENIO ESPEJO

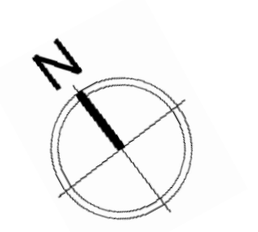
ESCALA 1:550



PROPUESTA CORTE TRANSVERSAL A

ESCALA 1:200





ESCALA:

Las Indicadas

CONTENIDO:

- Propuesta Av. Alfredo Pérez Guerrero entre Calle Darío Egas Grijalva y Av. Eugenio Espejo.
- Propuesta Corte Transversal A.

LEYENDA:

- Ojo de Águila
- Semáforo Vehicular
- Semáforo Peatonal
- Línea Férrea a 50 y 100 Mts.
- Alumbrado
- No Estacionar en Vía Publica
- Alumbrado
- Semáforo de Línea Férrea
- Barra Semáforo de Ferrocarril
- Para de Buses
- Arbolado
- Basurero
- Parada de Transporte Publico
- Banda podotáctil de prevención
- Banda podotáctil guía
- Banda de seguridad
- Franja de circulación
- Franja de servicios
- Franja de seguridad
- Calzada
- Franja Línea Férrea

AUTOR:

Carlos Santiago Hurtado Estévez

ASESORA:

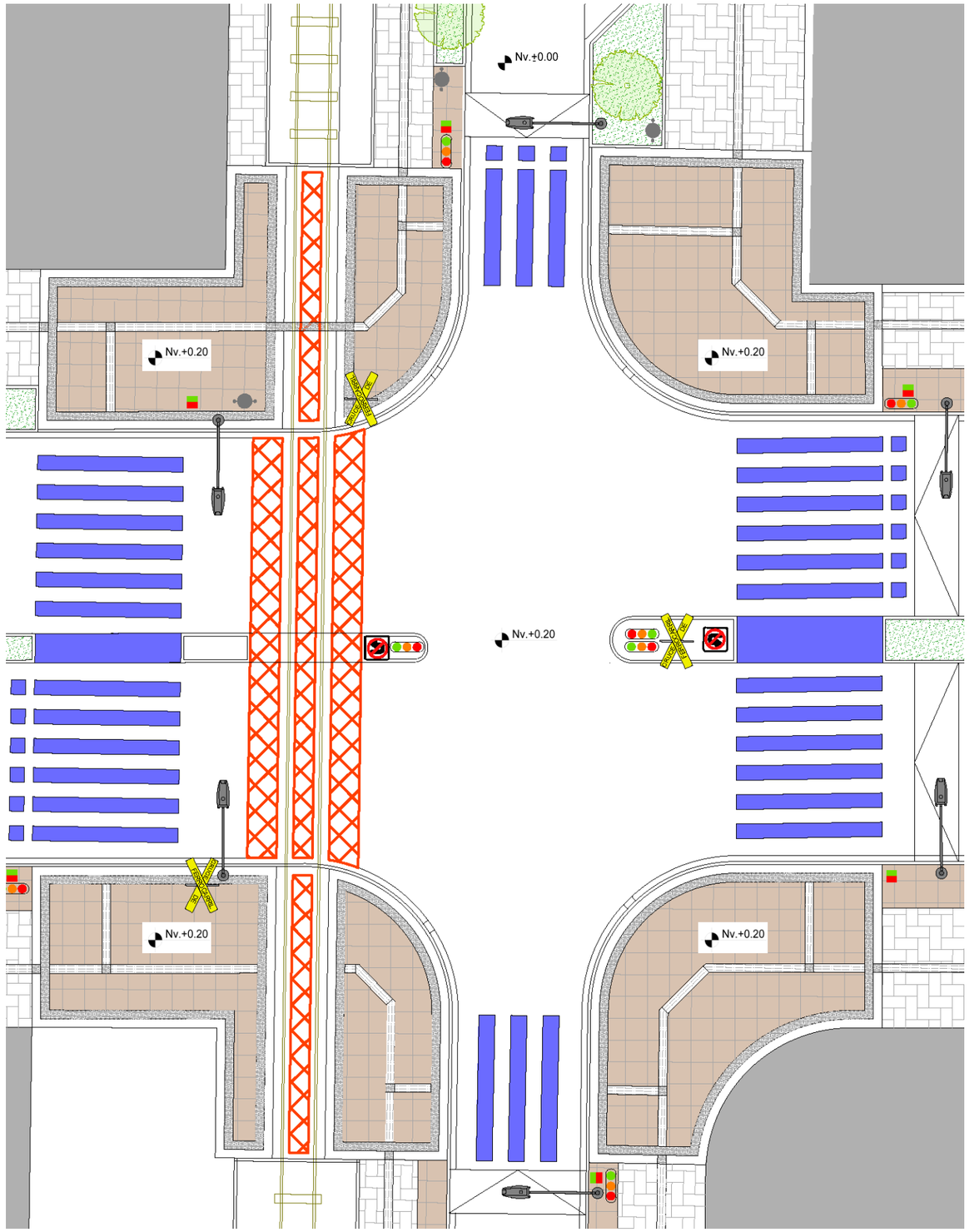
Gabriela Ruales ARQ. MGS.

PROYECTO:

"Recuperación del Espacio Público de las calles aledañas al Mercado Amazonas y la refuncionalización de los Talleres del Ferrocarril Quito San Lorenzo para su puesta en valor"

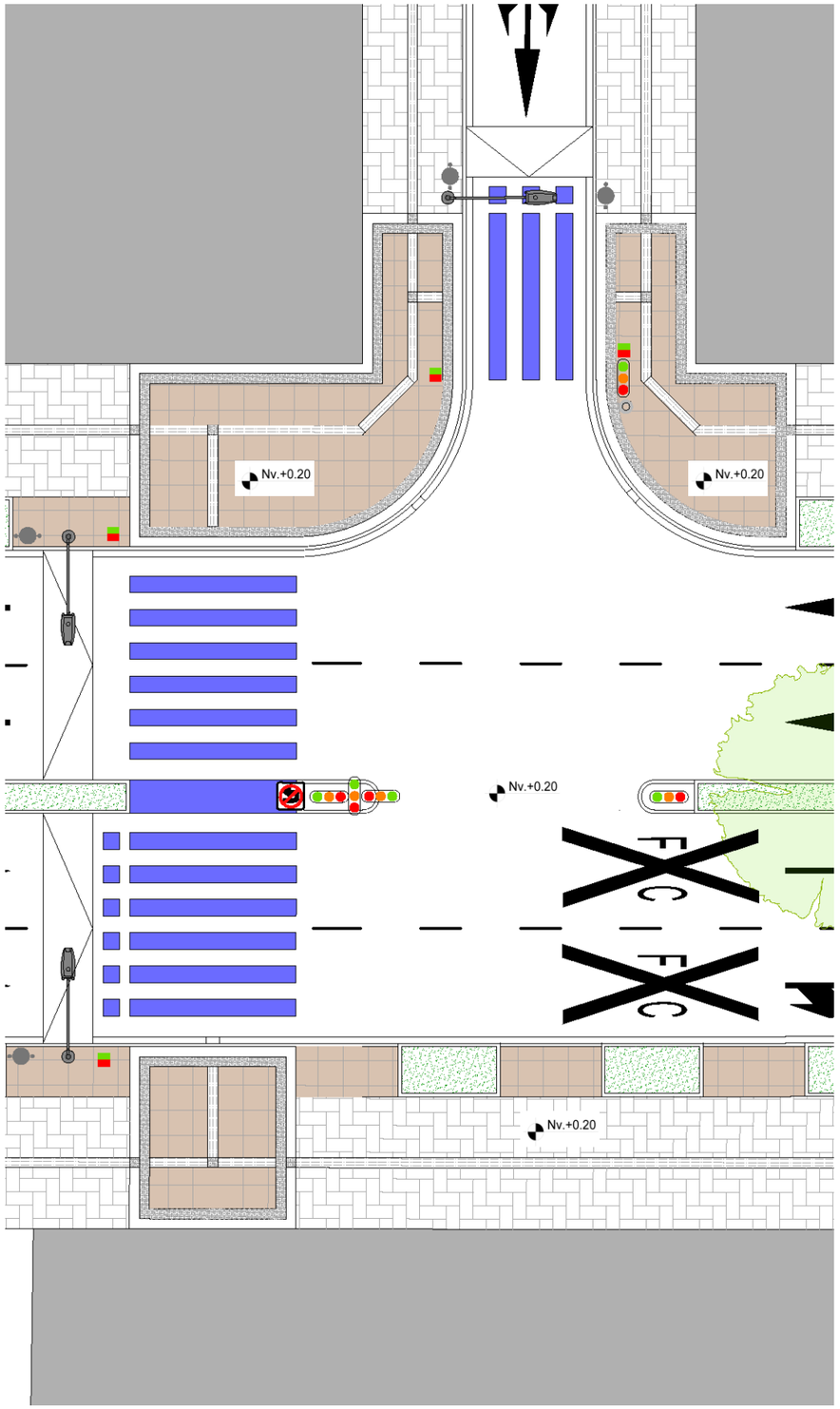
URB

10



PROPUESTA CRUCE AV. ALFREDO PÉREZ GUERRERO Y AV. EUGENIO ESPEJO (PG1)

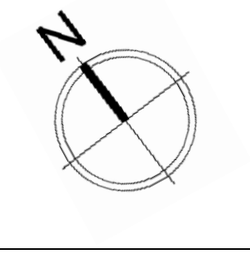
ESCALA 1:175



PROPUESTA CRUCE AV. ALFREDO PEREZ GUERRERO Y AV. EUGENIO ESPEJO OESTE (PG2)

ESCALA 1:175





ESCALA:

Las Indicadas

CONTENIDO:

- Propuesta Cruce Av. Alfredo Pérez Guerrero y Av. Eugenio Espejo (PG1).

- Propuesta Cruce Av. Alfredo Pérez Guerrero y Av. Eugenio Espejo Oeste (PG2).

LEYENDA:

- No girar a la Izquierda
- Ojo de Águila
- Semáforo Vehicular
- Semáforo Peatonal
- Alumbrado
- No Estacionar en Vía Publica
- Alumbrado
- Semáforo de Línea Férrea
- Arbolado
- Basurero
- Banda podotáctil de prevención
- Banda podotáctil guía
- Banda de seguridad

AUTOR:

Carlos Santiago Hurtado Estévez

ASESORA:

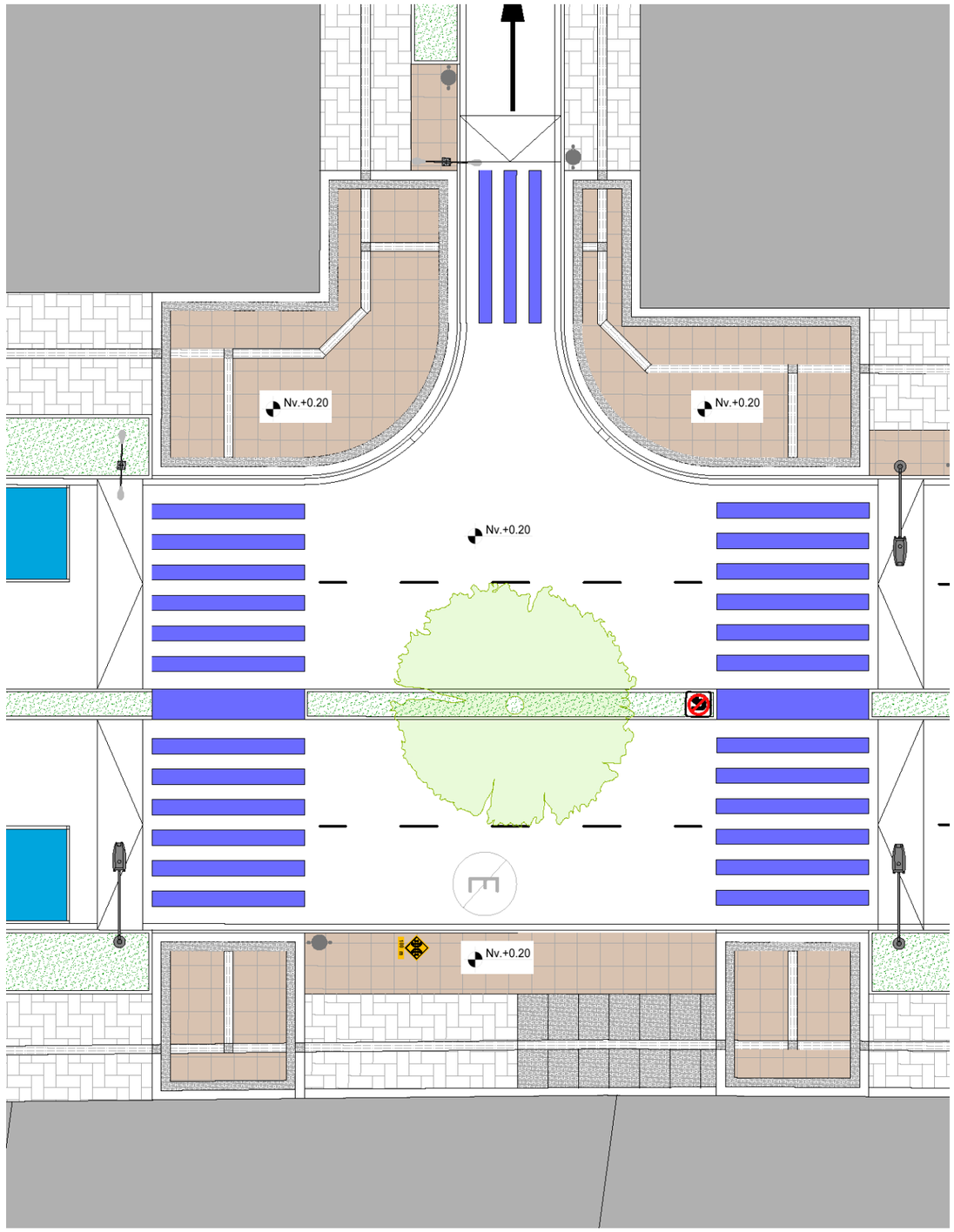
Gabriela Ruales ARQ. MGS.

PROYECTO:

"Recuperación del Espacio Público de las calles aledañas al Mercado Amazonas y la refuncionalización de los Talleres del Ferrocarril Quito San Lorenzo para su puesta en valor"

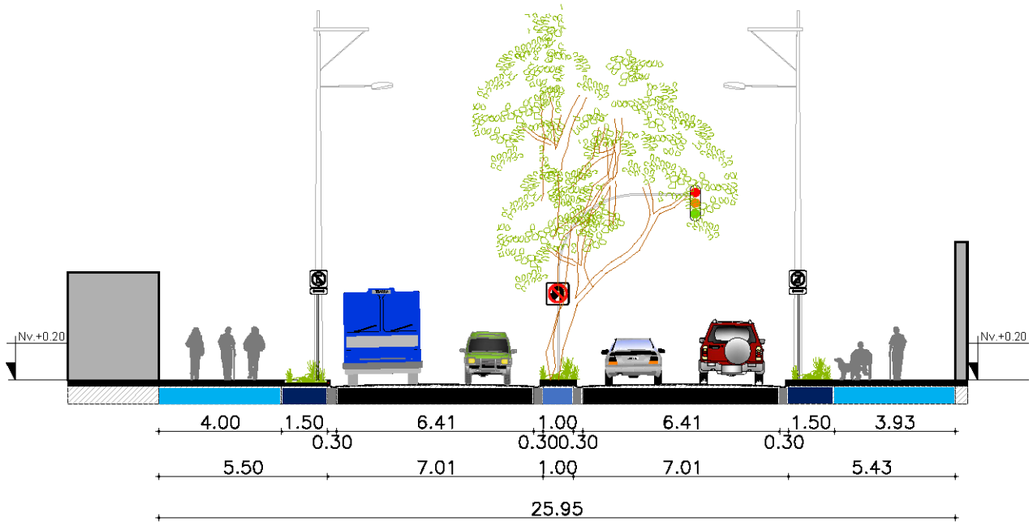
URB

11



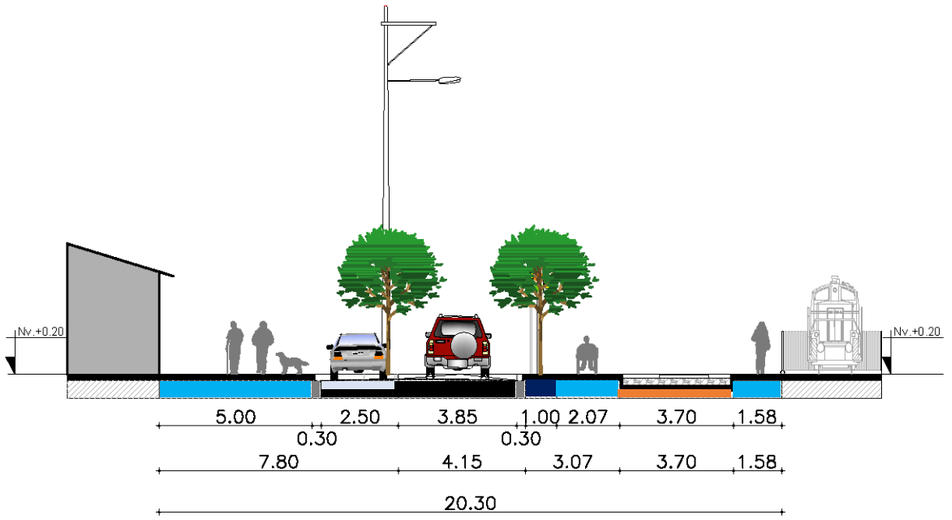
PROPUESTA CRUCE AV. ALFREDO PÉREZ GUERRERO Y CALLE LUIS CABEZAS BORJA

ESCALA 1:175



PROPUESTA CORTE TRANSVERSAL B

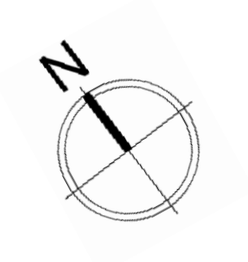
ESCALA 1:200



PROPUESTA CORTE TRANSVERSAL C

ESCALA 1:200





ESCALA:

Las Indicadas

CONTENIDO:

- Propuesta Cruce Av. Alfredo Pérez Guerrero y Calle Luis Cabezas Borja (PG3).
- Propuesta Corte Transversal B y C.

LEYENDA:

- No girar a la Izquierda
- Línea Férrea a 50 y 100 Mts.
- Alumbrado
- No Estacionar en Vía Publica
- Alumbrado
- Arbolado
- Basurero
- Banda podotáctil de prevención
- Banda podotáctil guía
- Banda de seguridad
- Franja de circulación
- Franja de servicios
- Franja de seguridad
- Calzada
- Parterre
- Estacionamiento
- Franja Línea Férrea

AUTOR:

Carlos Santiago Hurtado Estévez

ASESORA:

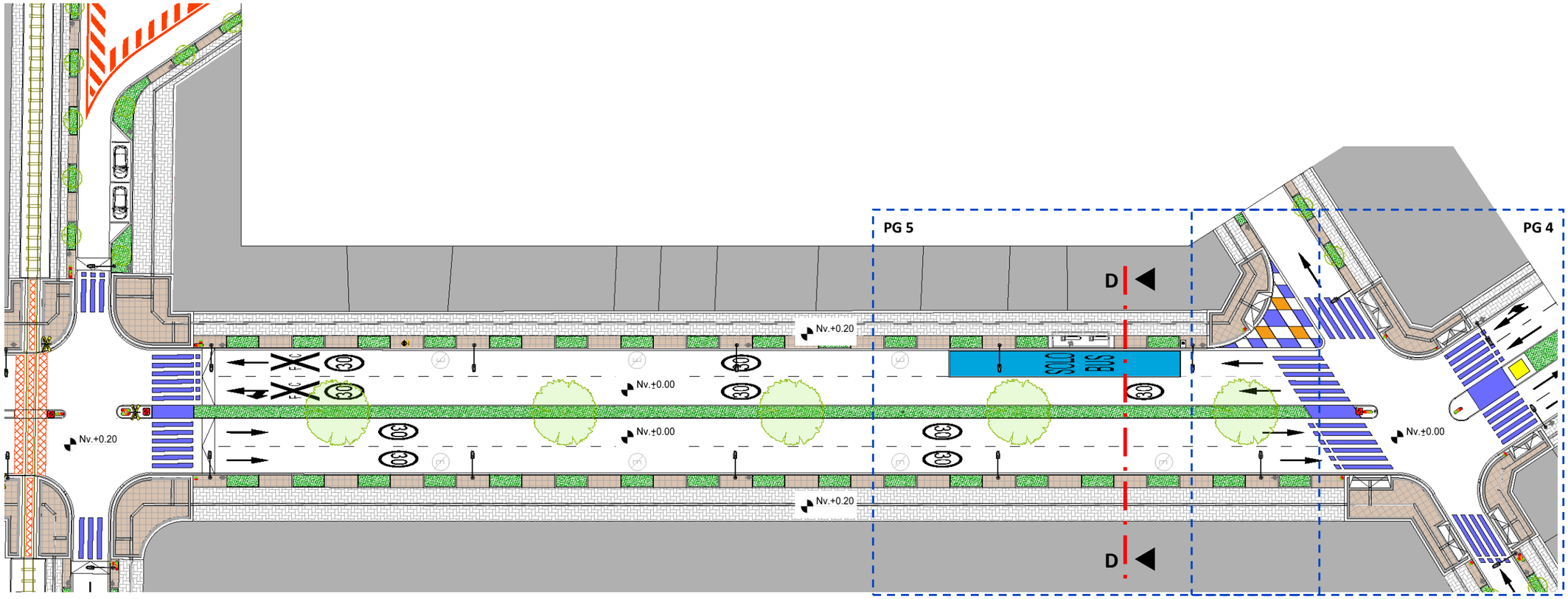
Gabriela Ruales ARQ. MGS.

PROYECTO:

"Recuperación del Espacio Público de las calles aledañas al Mercado Amazonas y la refuncionalización de los Talleres del Ferrocarril Quito San Lorenzo para su puesta en valor"

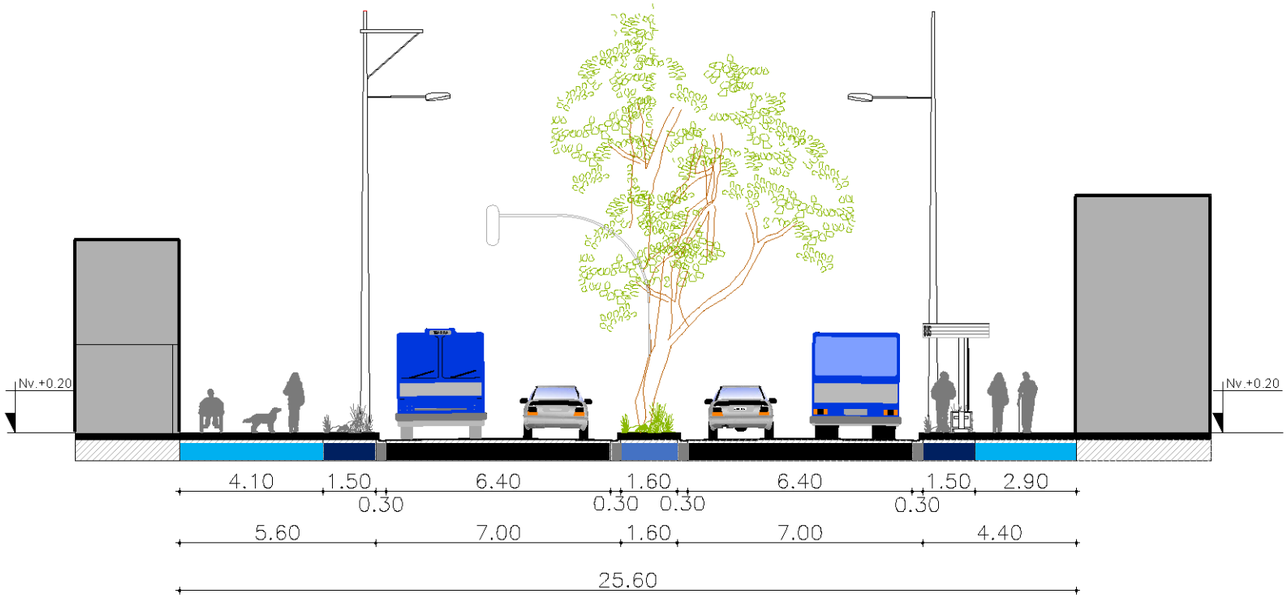
URB

12



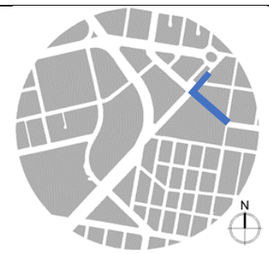
PROPUESTA AV. ALFREDO PEREZ GUERRERO ENTRE AV. EUGENIO ESPEJO Y CALLE SÁNCHEZ Y CIFUENTES

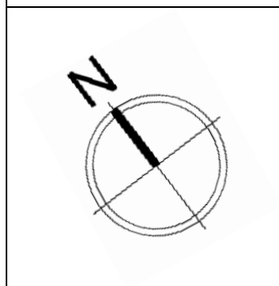
ESCALA 1:550



PROPUESTA CORTE TRANSVERSAL D

ESCALA 1:175





ESCALA:

Las Indicadas

CONTENIDO:

- Propuesta Av. Alfredo Pérez Guerrero entre Av. Eugenio Espejo y Calle Sánchez y Cifuentes.
- Propuesta Corte Transversal D.

LEYENDA:

- No girar a la Izquierda
- Ojo de Águila
- Semáforo Vehicular
- Semáforo Peatonal
- Línea Férrea a 50 y 100 Mts.
- Alumbrado
- No Estacionar en Vía Publica
- Semáforo de Línea Férrea
- Arbolado
- Basurero
- Parada de Transporte Publico
- Caseta
- Banda podotáctil de prevención
- Banda podotáctil guía
- Banda de seguridad
- Franja de circulación
- Franja de servicios
- Franja de seguridad
- Calzada
- Parterre

AUTOR:

Carlos Santiago Hurtado Estévez

ASESORA:

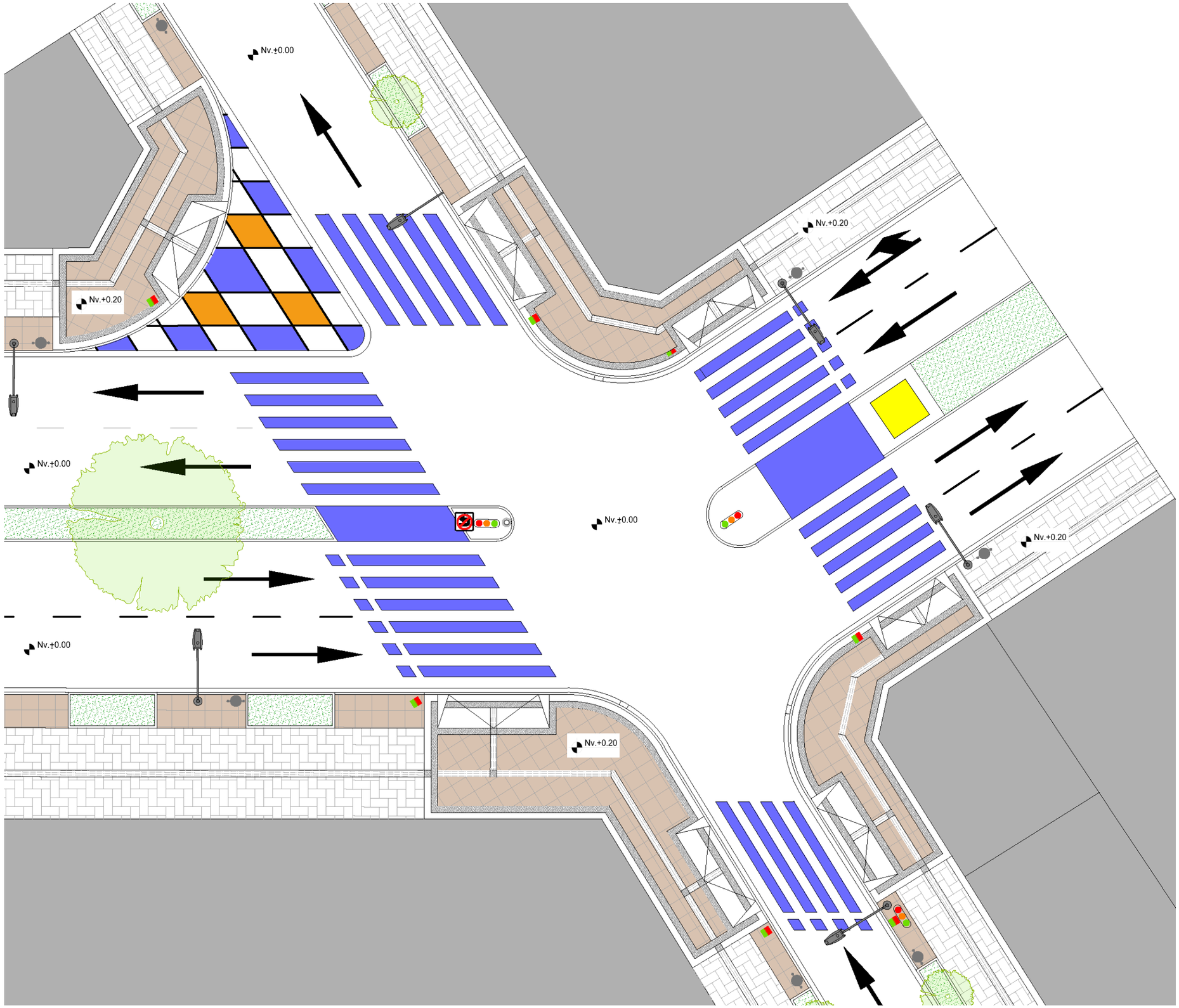
Gabriela Ruales ARQ. MGS.

PROYECTO:

“Recuperación del Espacio Público de las calles aledañas al Mercado Amazonas y la refuncionalización de los Talleres del Ferrocarril Quito San Lorenzo para su puesta en valor”

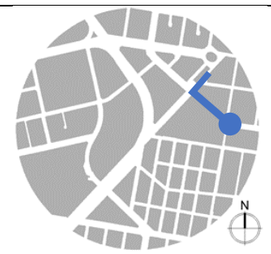
URB

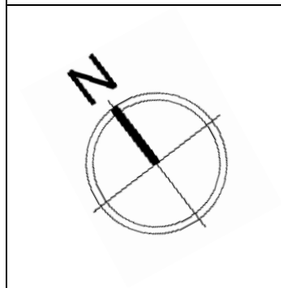
13



PROPUESTA CRUCE AV. ALFREDO PÉREZ GUERRERO Y CALLE SÁNCHEZ Y CIFUENTES (PG4)

ESCALA 1:175





ESCALA:

Las Indicadas

CONTENIDO:

- Propuesta Cruce Av. Alfredo Pérez Guerrero y Calle Sánchez y Cifuentes (PG4).

LEYENDA:

- No girar a la Izquierda
- Ojo de Águila
- Semáforo Vehicular
- Semáforo Peatonal
- Alumbrado
- Arbolado
- Basurero
- Caseta
- Banda podotáctil de prevención
- Banda podotáctil guía
- Banda de seguridad

AUTOR:

Carlos Santiago Hurtado Estévez

ASESORA:

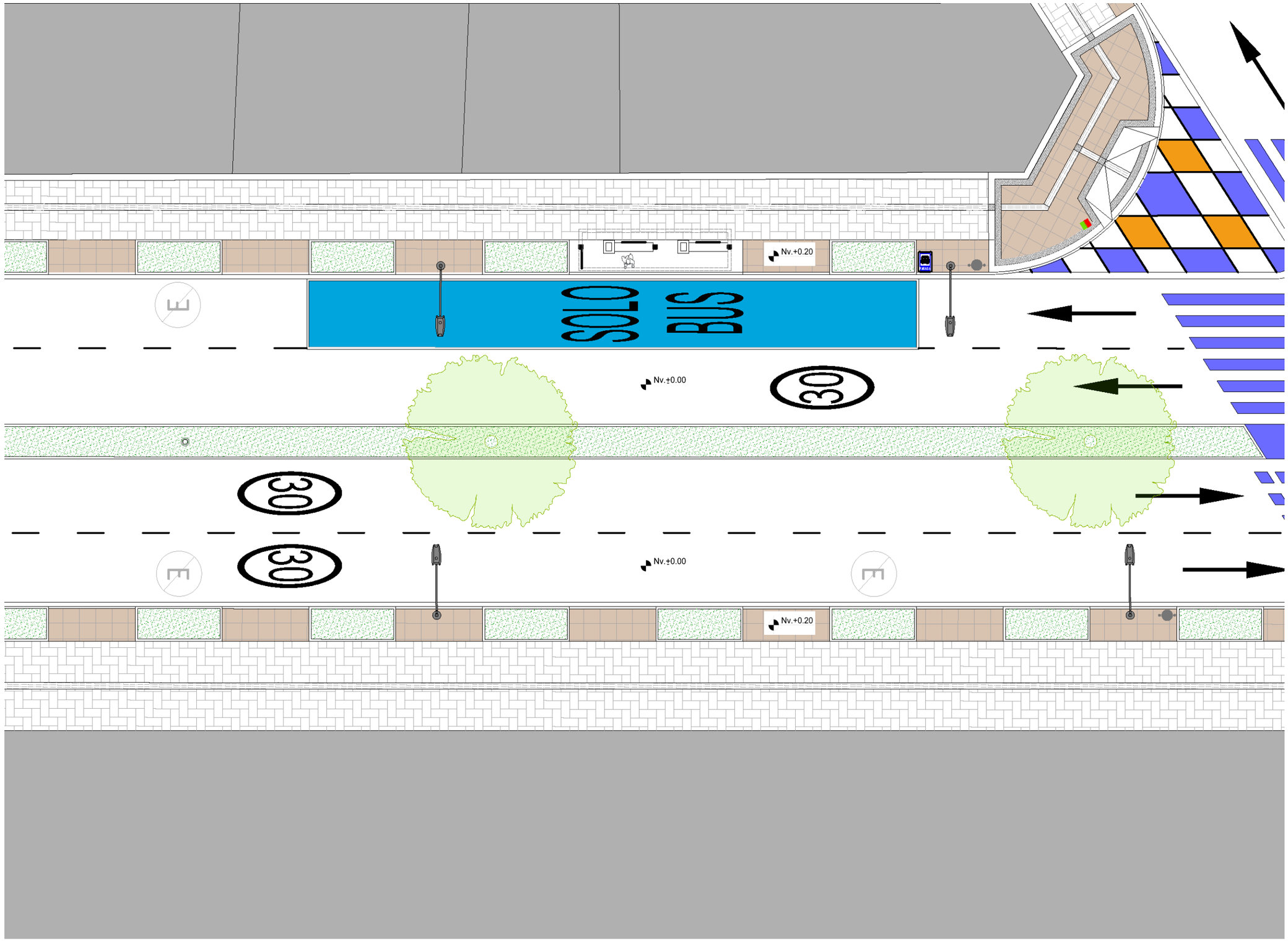
Gabriela Ruales ARQ. MGS.

PROYECTO:

"Recuperación del Espacio Público de las calles aledañas al Mercado Amazonas y la refuncionalización de los Talleres del Ferrocarril Quito San Lorenzo para su puesta en valor"

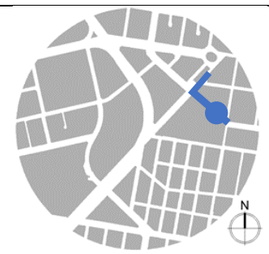
URB

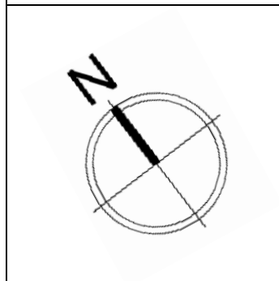
14



PROPUESTA CRUCE AV. ALFREDO PÉREZ GUERRERO Y CALLE SÁNCHEZ Y CIFUENTES (PG5)

ESCALA 1:175





ESCALA:

Las Indicadas

CONTENIDO:

- Propuesta Cruce Av. Alfredo Pérez Guerrero y Calle Sánchez y Cifuentes (PG5).

LEYENDA:

- Semáforo Peatonal
- Alumbrado
- No Estacionar en Vía Publica
- Semáforo de Ferrocarril
- Arbolado
- Basurero
- Parada de Bus
- Parada de Transporte Publico
- Banda podotáctil de prevención
- Banda podotáctil guía
- Banda de seguridad

AUTOR:

Carlos Santiago Hurtado Estévez

ASESORA:

Gabriela Ruales ARQ. MGS.

PROYECTO:

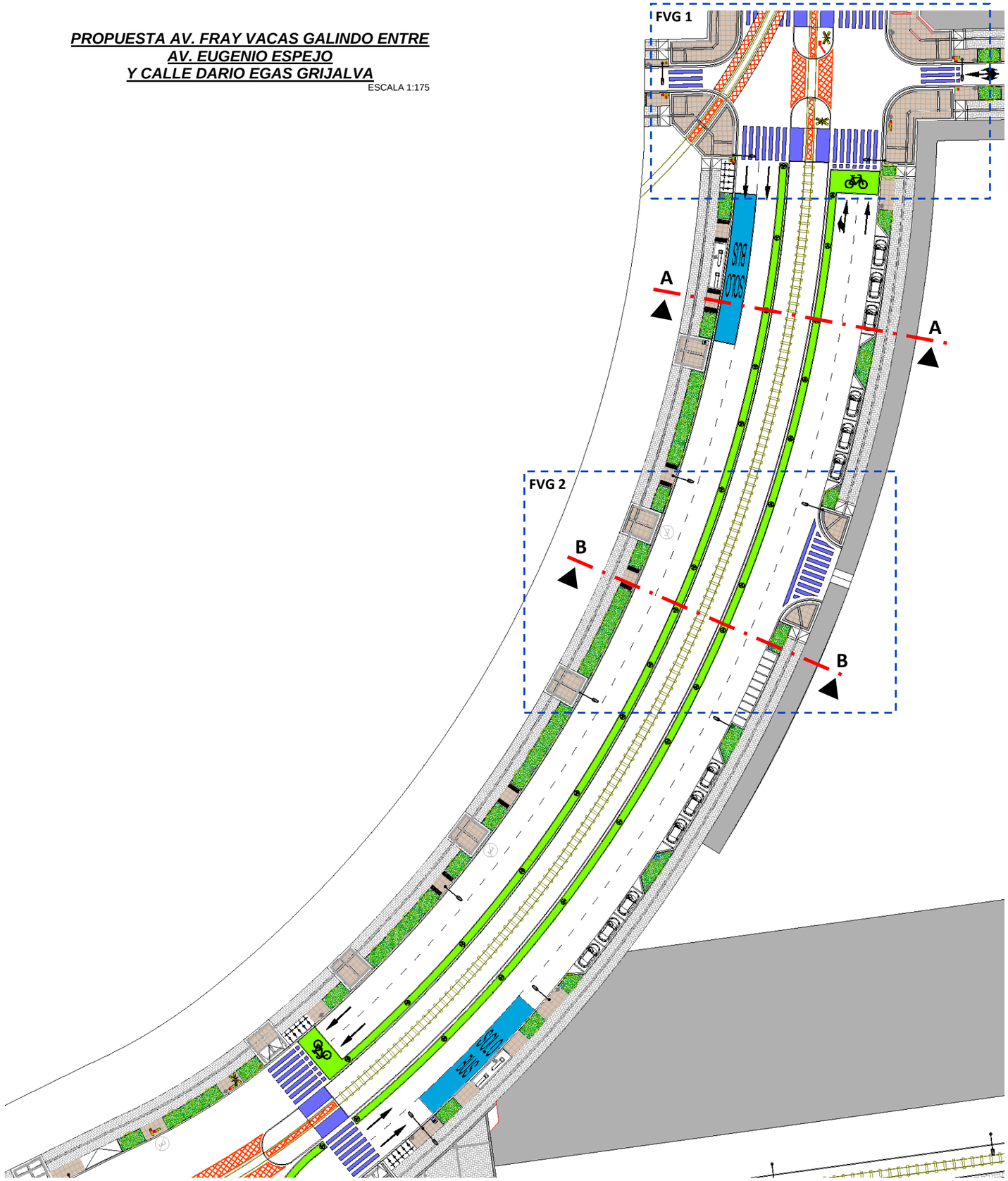
"Recuperación del Espacio Público de las calles aledañas al Mercado Amazonas y la refuncionalización de los Talleres del Ferrocarril Quito San Lorenzo para su puesta en valor"

URB

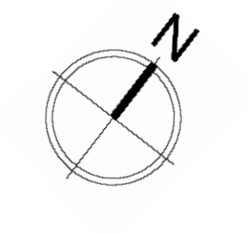
15

PROPUESTA AV. FRAY VACAS GALINDO ENTRE AV. EUGENIO ESPEJO Y CALLE DARIO EGAS GRIJALVA

ESCALA 1:175







ESCALA:

Las Indicadas

CONTENIDO:

- Propuesta Av. Fray Vacas Galindo entre Av. Eugenio Espejo y Calle Darío Egas Grijalva

LEYENDA:

S1 SISMERT autos
S2 SISMERT motos
Semáforo vehicular
Semáforo Peatonal
Alumbrado
E No Estacionar en Vía Publica
Ciclovía
Semáforo de Ferrocarril
Barra semáforo de ferrocarril
Arbolado
Basurero
Parada de Bus
Parada de Transporte Publico
Banca
Banda podotáctil de prevención
Banda podotáctil guía
Banda de seguridad

AUTOR:

Carlos Santiago Hurtado Estévez

ASESORA:

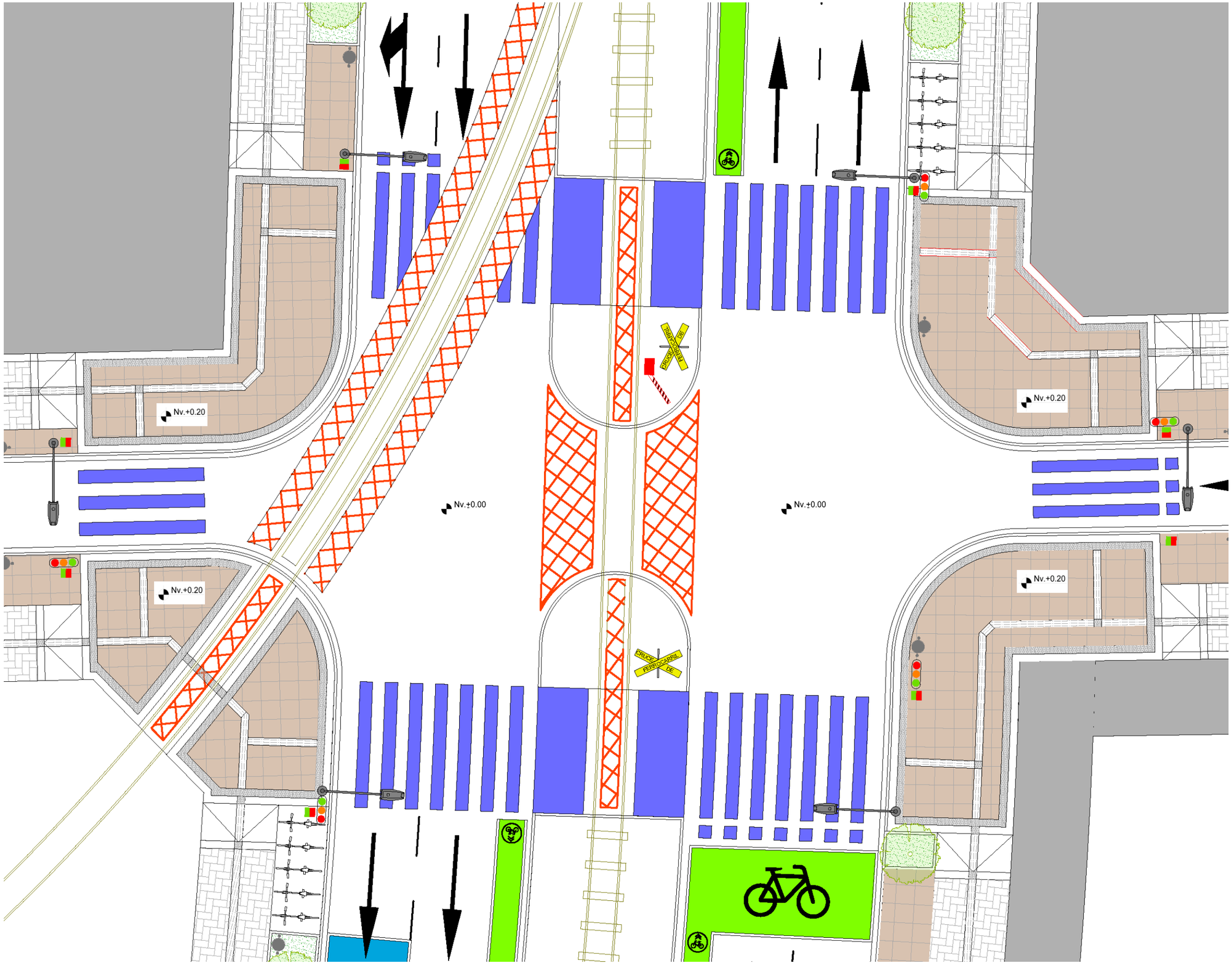
Gabriela Ruales ARQ. MGS.

PROYECTO:

"Recuperación del Espacio Público de las calles aledañas al Mercado Amazonas y la refuncionalización de los Talleres del Ferrocarril Quito San Lorenzo para su puesta en valor"

URB

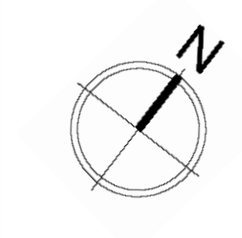
16



PROPUESTA CRUCE AV. FRAY VACAS GALINDO Y CALLE DARIO EGAS GRIJALVA (FVG1)

ESCALA 1:150





ESCALA:

Las Indicadas

CONTENIDO:

- Propuesta Cruce Av. Fray Vacas Galindo y Calle Darío Egas Grijalva (FVG1).

LEYENDA:

- Semáforo Vehicular
- Semáforo Peatonal
- Alumbrado
- Ciclovía
- Semáforo de Ferrocarril
- Barra semáforo de Ferrocarril
- Arbolado
- Basurero
- Banda podotáctil de prevención
- Banda podotáctil guía
- Banda de seguridad

AUTOR:

Carlos Santiago Hurtado Estévez

ASESORA:

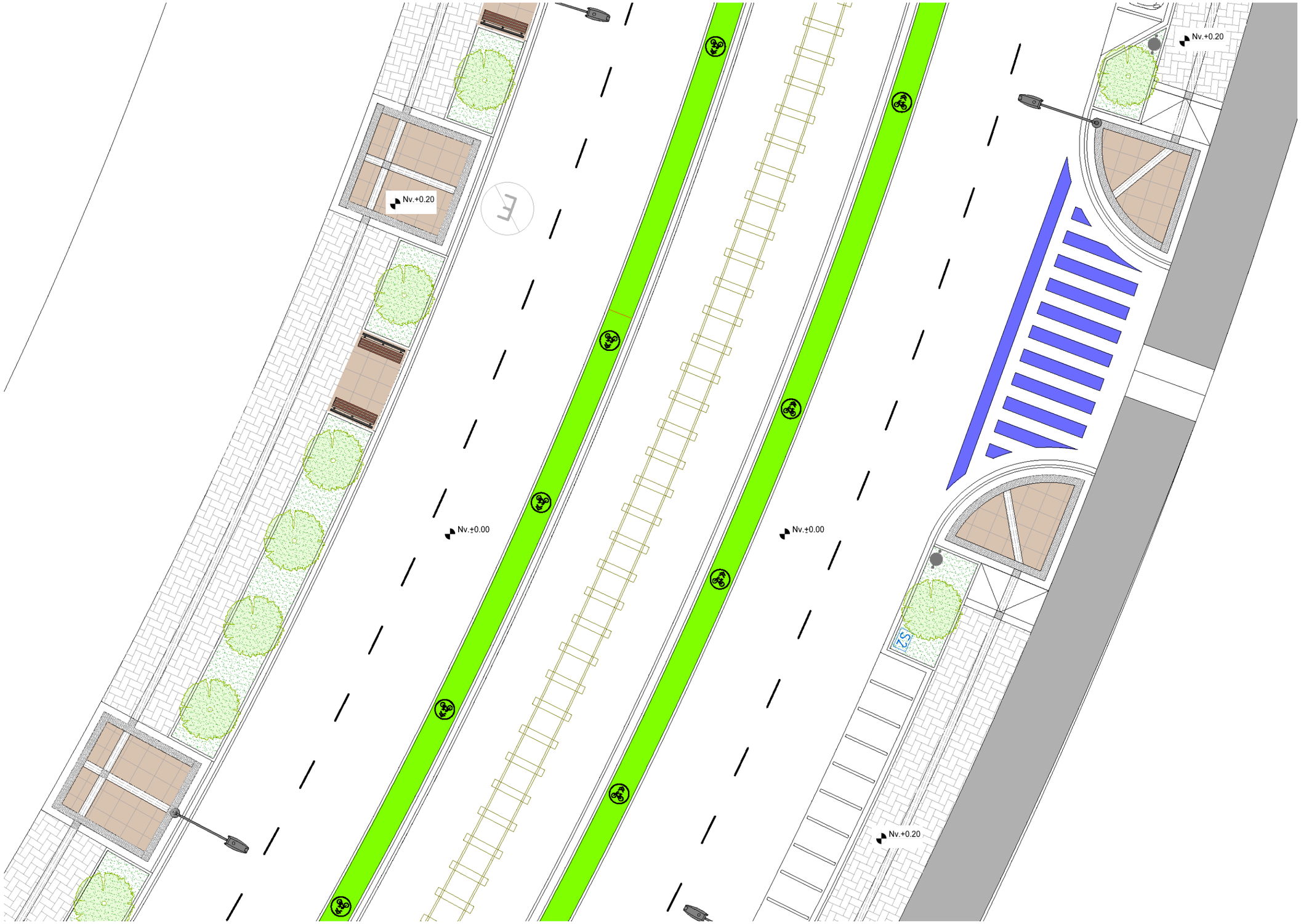
Gabriela Ruales ARQ. MGS.

PROYECTO:

"Recuperación del Espacio Público de las calles aledañas al Mercado Amazonas y la refuncionalización de los Talleres del Ferrocarril Quito San Lorenzo para su puesta en valor"

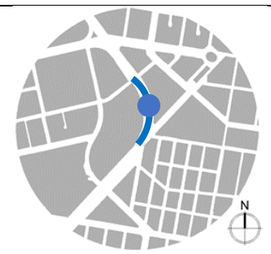
URB

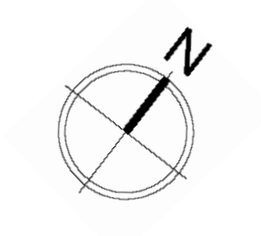
17



PROPUESTA AV. FRAY VACAS GALINDO Y CALLE DARIO EGAS GRIJALVA (FVG2)

ESCALA 1:150





ESCALA:

Las Indicadas

CONTENIDO:

- Propuesta Av. Fray Vacas Galindo y Calle Darío Egas Grijalva (FVG2).

LEYENDA:

S2 SISMERT motos
Alumbrado
Ciclovía
E No estacionar en vía publica
Arbolado
Basurero
Banda podotáctil de prevención
Banda podotáctil guía
Banda de seguridad

AUTOR:

Carlos Santiago Hurtado Estévez

ASESORA:

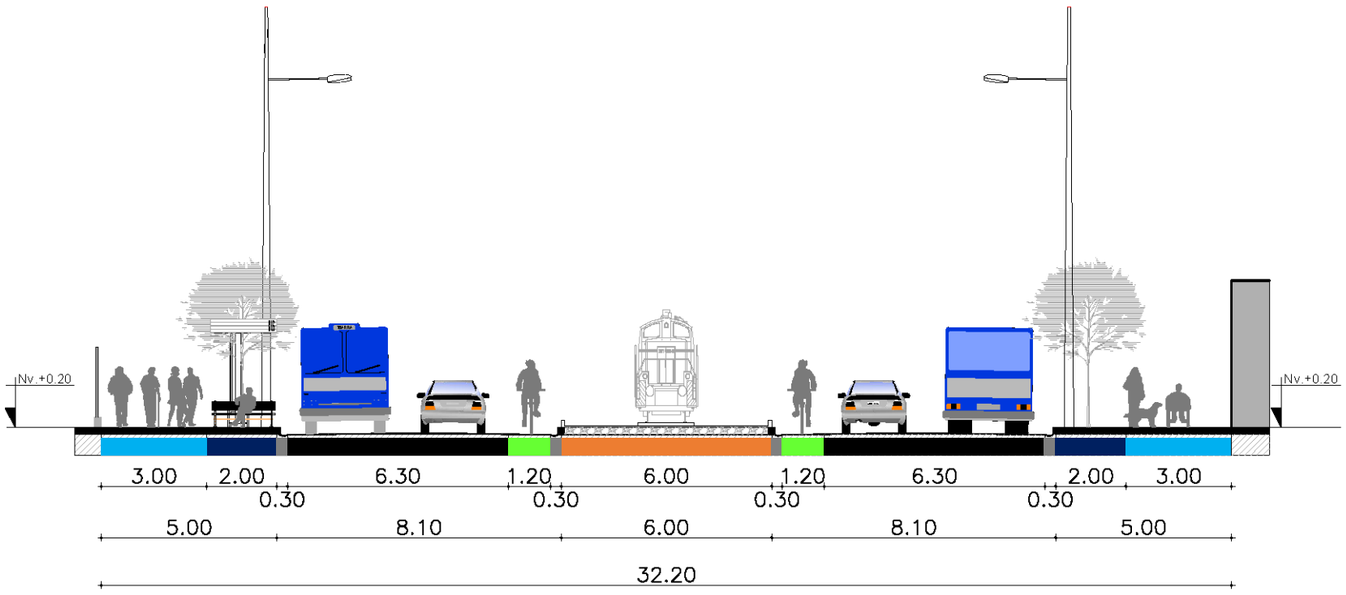
Gabriela Ruales ARQ. MGS.

PROYECTO:

"Recuperación del Espacio Público de las calles aledañas al Mercado Amazonas y la refuncionalización de los Talleres del Ferrocarril Quito San Lorenzo para su puesta en valor"

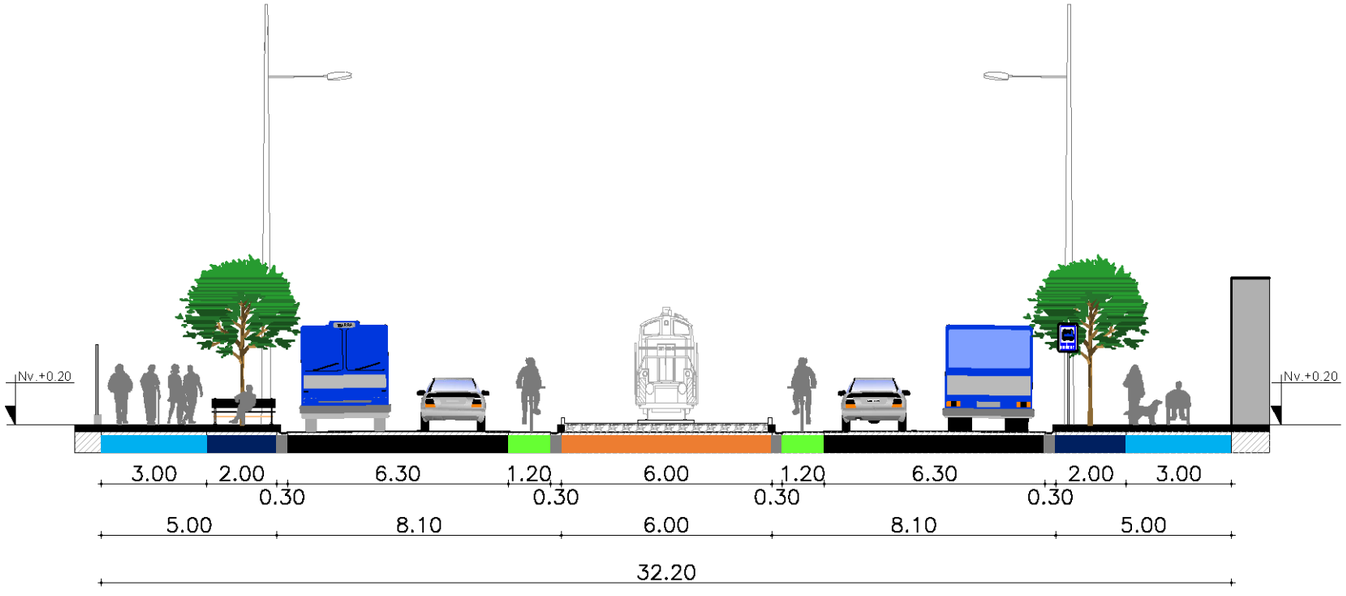
URB

18



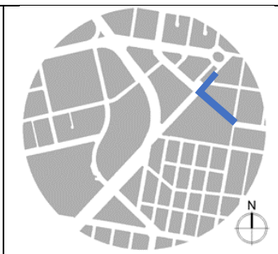
PROPUESTA CORTE TRANSVERSAL A

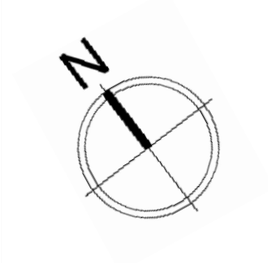
ESCALA 1:175



PROPUESTA CORTE TRANSVERSAL B

ESCALA 1:175





ESCALA:

Las Indicadas

CONTENIDO:

- Propuesta Corte Transversal A.
- Propuesta Corte Transversal B.

LEYENDA:

- Franja de circulación
- Franja de servicios
- Franja de seguridad
- Calzada
- Ciclovía
- Parterre Línea Férrea

AUTOR:

Carlos Santiago Hurtado Estévez

ASESORA:

Gabriela Ruales ARQ. MGS.

PROYECTO:

"Recuperación del Espacio Público de las calles aledañas al Mercado Amazonas y la refuncionalización de los Talleres del Ferrocarril Quito San Lorenzo para su puesta en valor"

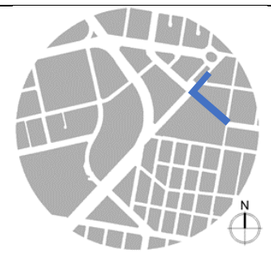
URB

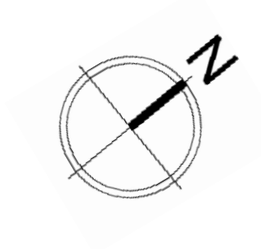
19



IMPLANTACIÓN GENERAL Nv. + 0.20

ESCALA 1:1250





ESCALA:

Las Indicadas

CONTENIDO:

- Implantación General Nv. +0.20

LEYENDA:

AUTOR:

Carlos Santiago Hurtado Estévez

ASESORA:

Gabriela Ruales ARQ. MGS.

PROYECTO:

"Recuperación del Espacio Público de las calles aledañas al Mercado Amazonas y la refuncionalización de los Talleres del Ferrocarril Quito San Lorenzo para su puesta en valor"

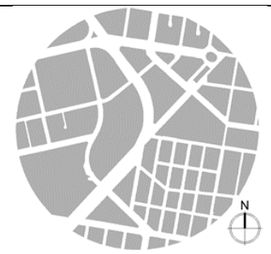
ARQ

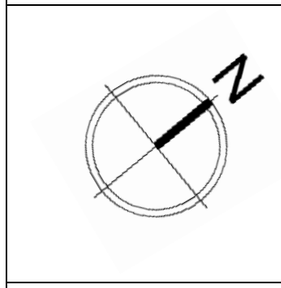
1



IMPLANTACIÓN GENERAL CUBIERTAS

ESCALA 1:1250





ESCALA:

Las Indicadas

CONTENIDO:

- Implantación General Cubiertas

LEYENDA:

AUTOR:

Carlos Santiago Hurtado Estévez

ASESORA:

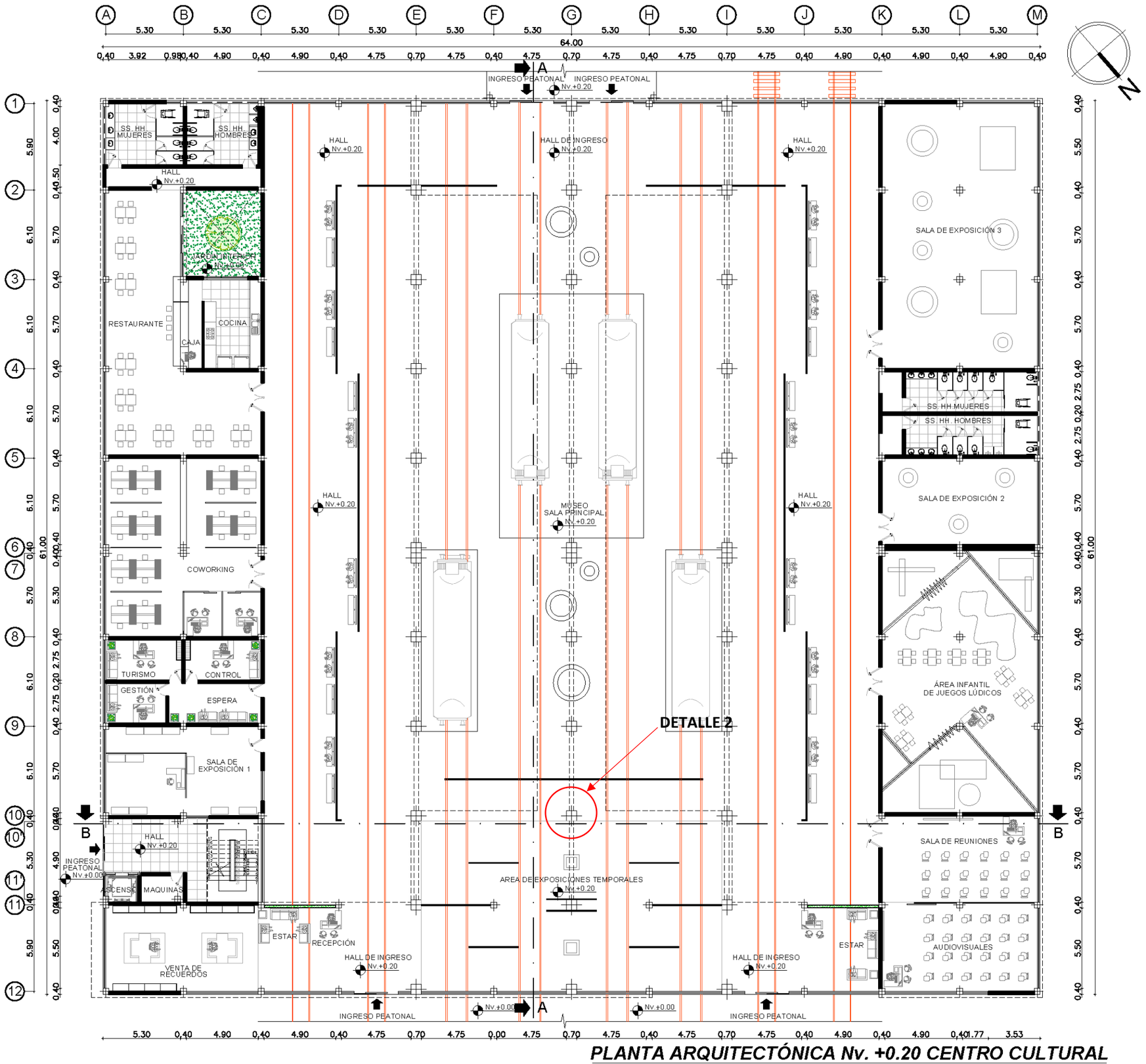
Gabriela Ruales ARQ. MGS.

PROYECTO:

"Recuperación del Espacio Público de las calles aledañas al Mercado Amazonas y la refuncionalización de los Talleres del Ferrocarril Quito San Lorenzo para su puesta en valor"

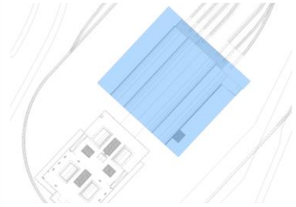
ARQ

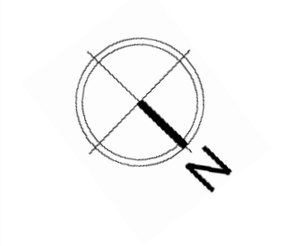
2



PLANTA ARQUITECTÓNICA Nv. +0.20 CENTRO CULTURAL

ESCALA 1:275





ESCALA:

Las Indicadas

CONTENIDO:

- Planta Arquitectónica Nv. +0.20
Centro Cultural Talleres del Ferrocarril
Quito-San Lorenzo

LEYENDA:

AUTOR:

Carlos Santiago Hurtado Estévez

ASESORA:

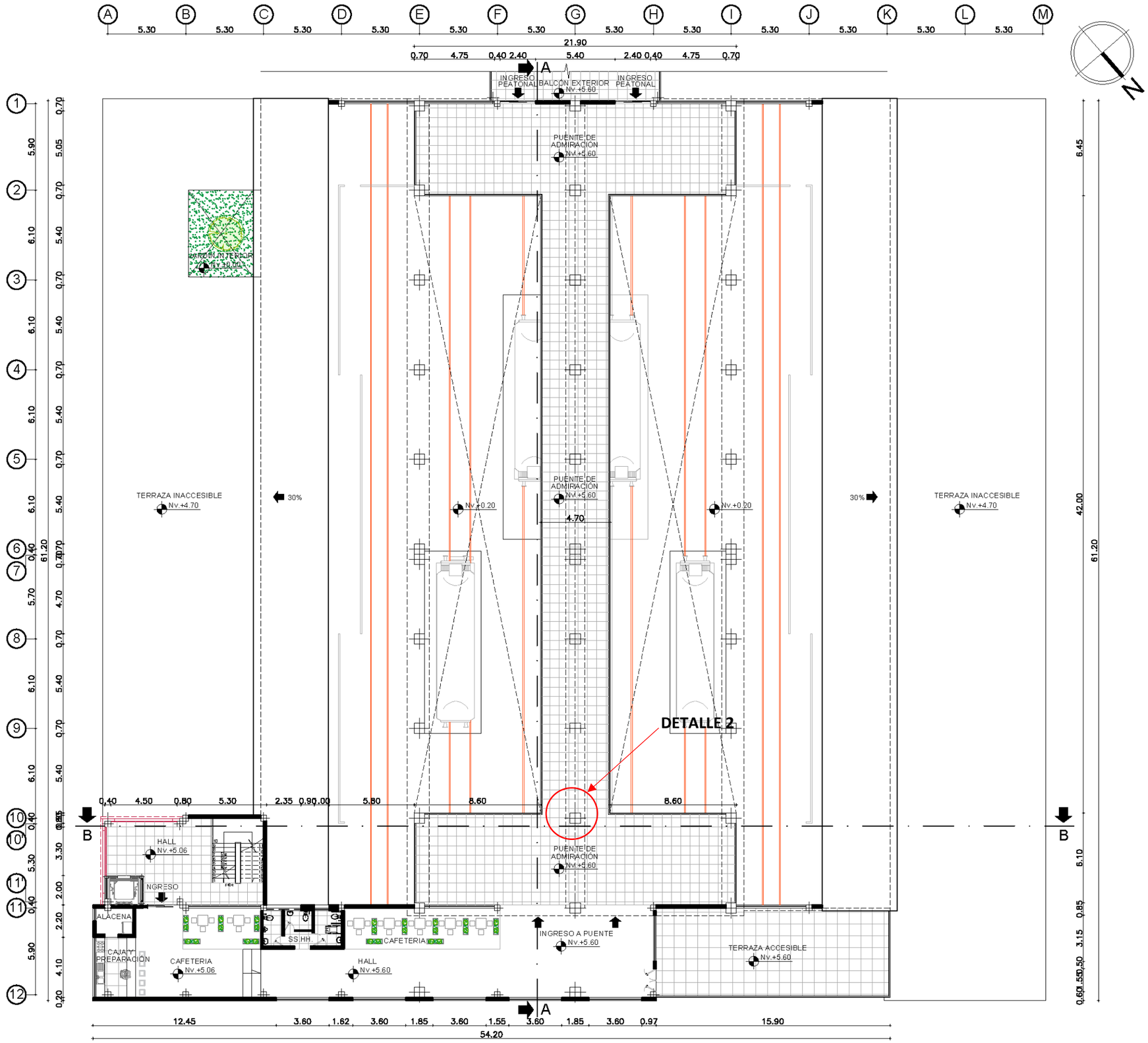
Gabriela Ruales ARQ. MGS.

PROYECTO:

"Recuperación del Espacio Público de las calles aledañas al Mercado Amazonas y la refuncionalización de los Talleres del Ferrocarril Quito San Lorenzo para su puesta en valor"

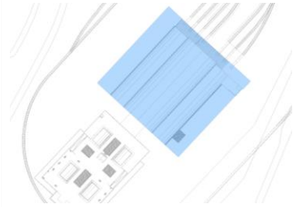
ARQ

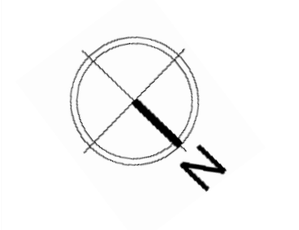
3



PLANTA ARQUITECTÓNICA Nv. +5.60 CENTRO CULTURAL

ESCALA 1:275





ESCALA:

Las Indicadas

CONTENIDO:

- Planta Arquitectónica Nv. +5.60
Centro Cultural Talleres del Ferrocarril
Quito-San Lorenzo

LEYENDA:

AUTOR:

Carlos Santiago Hurtado Estévez

ASESORA:

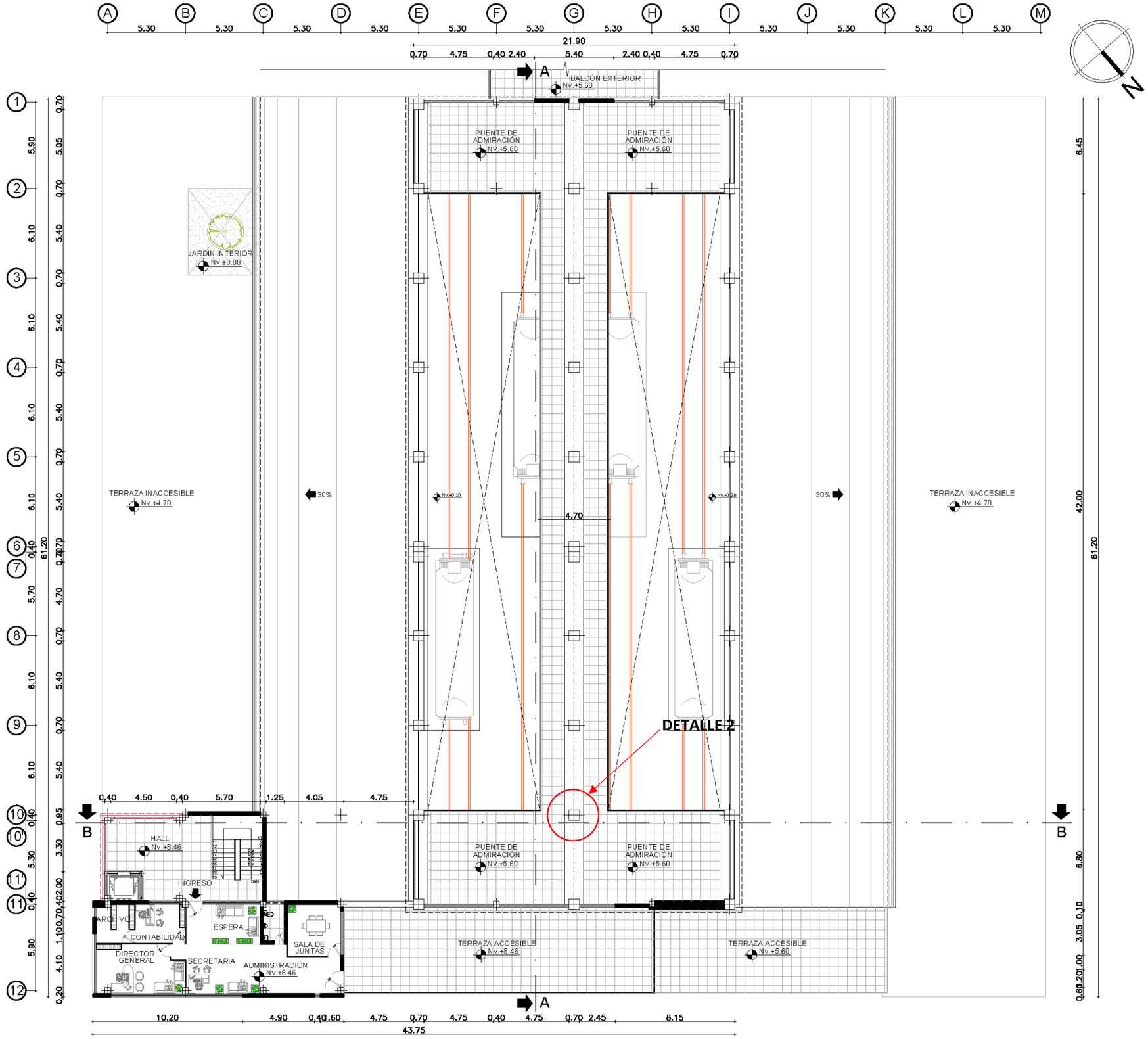
Gabriela Ruales ARQ. MGS.

PROYECTO:

"Recuperación del Espacio Público de las calles aledañas al Mercado Amazonas y la refuncionalización de los Talleres del Ferrocarril Quito San Lorenzo para su puesta en valor"

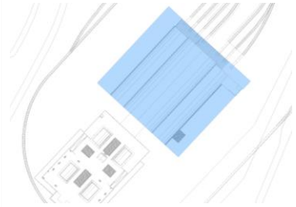
ARQ

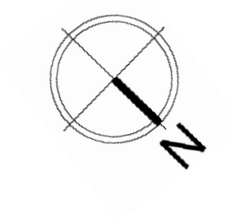
4



PLANTA ARQUITECTÓNICA Nv. +8.46 CENTRO CULTURAL

ESCALA 1:275





ESCALA:

Las Indicadas

CONTENIDO:

- Planta Arquitectónica Nv. +8.46
Centro Cultural Talleres del Ferrocarril
Quito-San Lorenzo

LEYENDA:

AUTOR:

Carlos Santiago Hurtado Estévez

ASESORA:

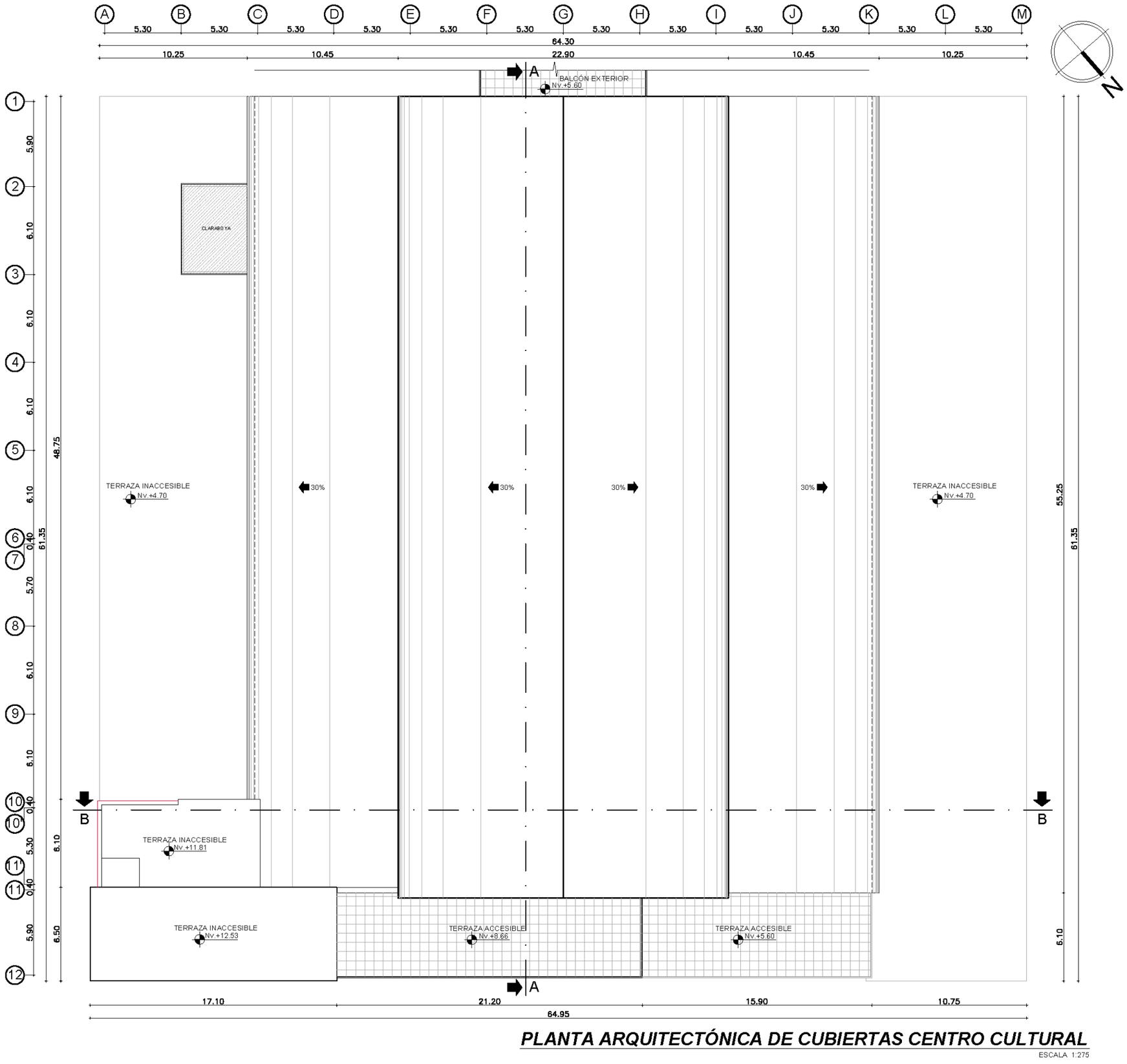
Gabriela Ruales ARQ. MGS.

PROYECTO:

"Recuperación del Espacio Público de las calles aledañas al Mercado Amazonas y la refuncionalización de los Talleres del Ferrocarril Quito San Lorenzo para su puesta en valor"

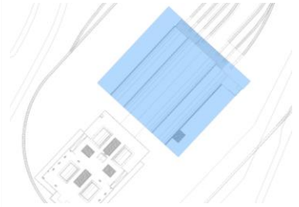
ARQ

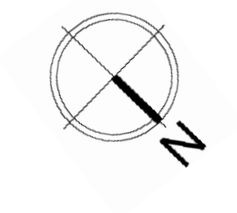
5



PLANTA ARQUITECTÓNICA DE CUBIERTAS CENTRO CULTURAL

ESCALA 1:275





ESCALA:

Las Indicadas

CONTENIDO:

- Planta Arquitectónica de Cubiertas Centro Cultural Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo

LEYENDA:

AUTOR:

Carlos Santiago Hurtado Estévez

ASESORA:

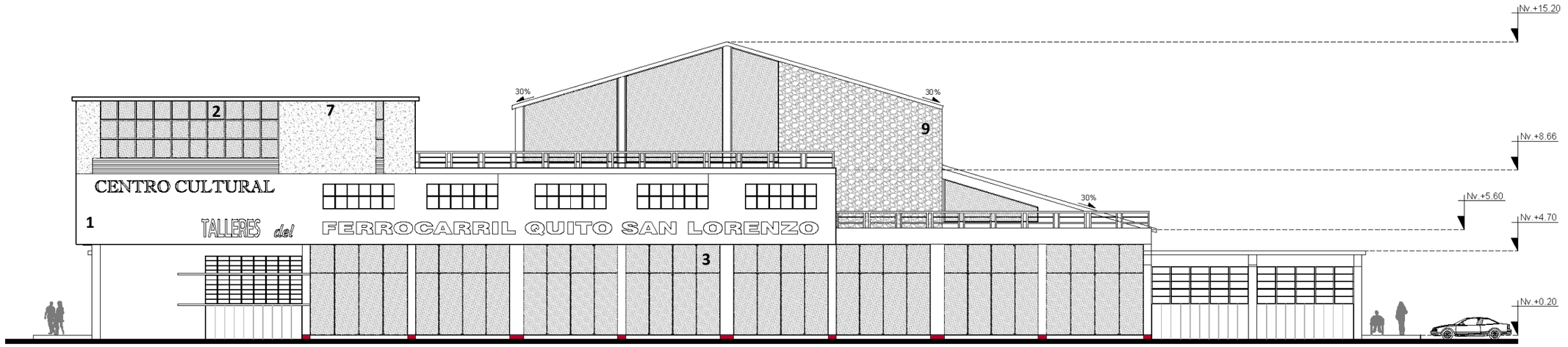
Gabriela Ruales ARQ. MGS.

PROYECTO:

"Recuperación del Espacio Público de las calles aledañas al Mercado Amazonas y la refuncionalización de los Talleres del Ferrocarril Quito San Lorenzo para su puesta en valor"

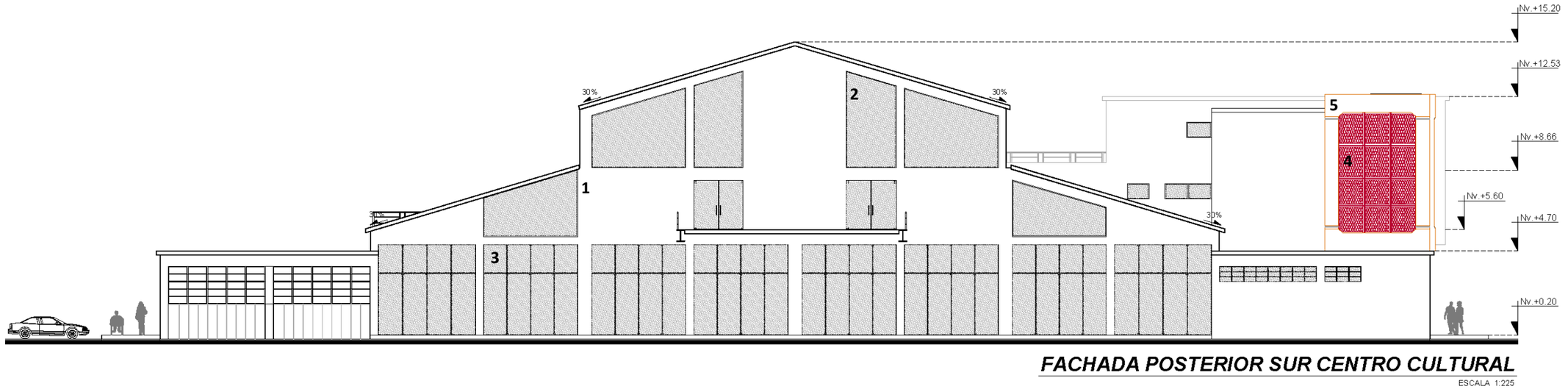
ARQ

6



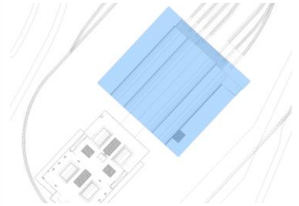
FACHADA FRONTAL NORTE CENTRO CULTURAL

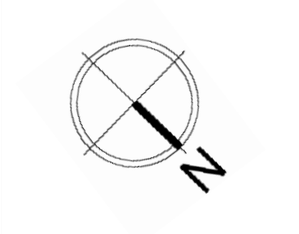
ESCALA 1:225



FACHADA POSTERIOR SUR CENTRO CULTURAL

ESCALA 1:225





ESCALA:

Las Indicadas

CONTENIDO:

- Fachada Frontal Norte y Fachada Posterior Sur Centro Cultural Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo

LEYENDA:

1 Enlucido Liso

2 Ventanas de aluminio y vidrio de 6mm

3 Mampara de vidrio templado de 12mm

4 Celosía modular metálica

5 Envolvente metálico

6 Cubierta de Eternit

7 Fachaleta de hormigón

8 Viga metálica IPE

9 Piedra decorativa

AUTOR:

Carlos Santiago Hurtado Estévez

ASESORA:

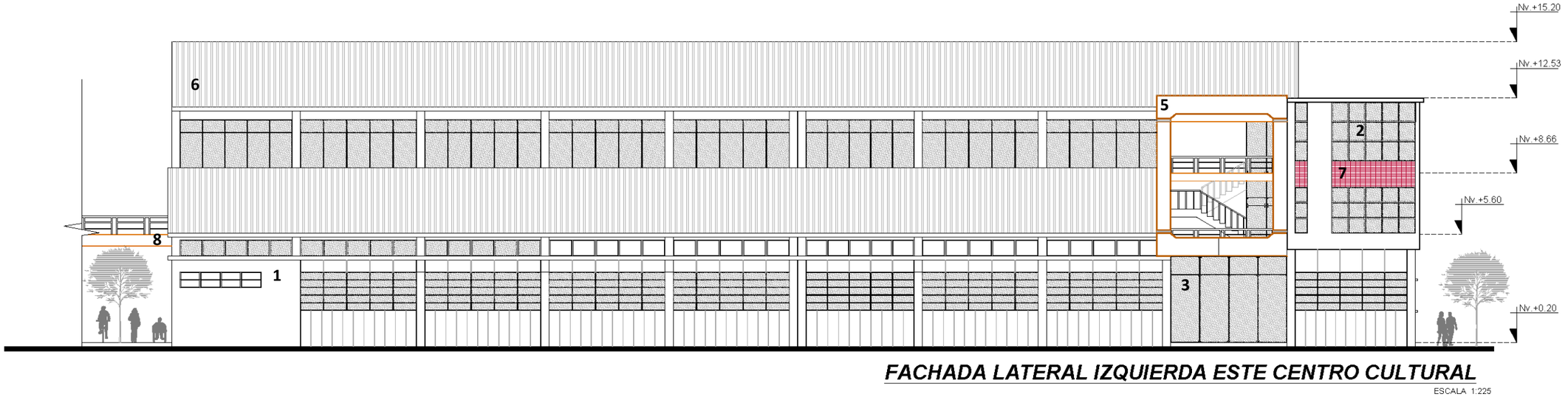
Gabriela Ruales ARQ. MGS.

PROYECTO:

"Recuperación del Espacio Público de las calles aledañas al Mercado Amazonas y la refuncionalización de los Talleres del Ferrocarril Quito San Lorenzo para su puesta en valor"

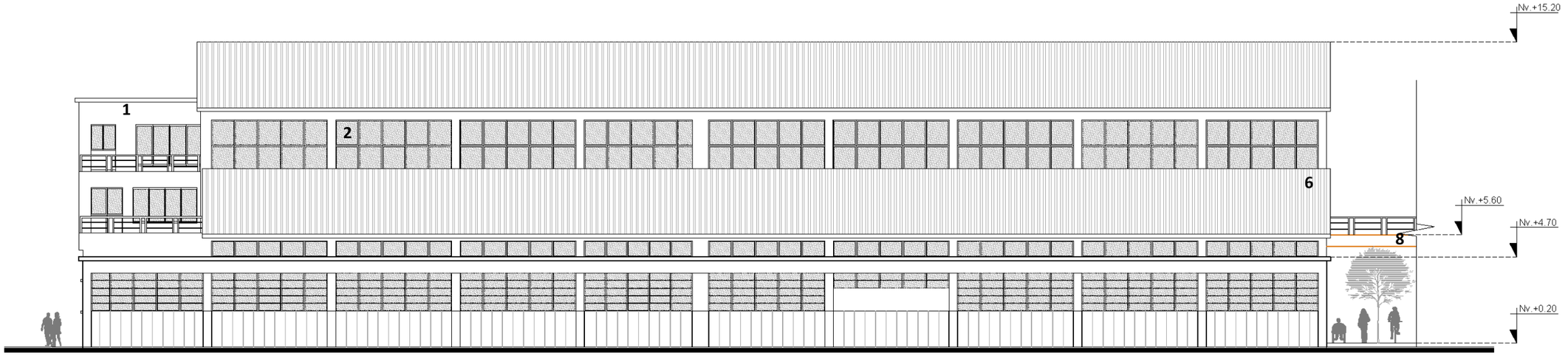
ARQ

7



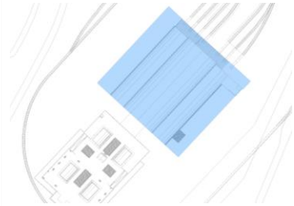
FACHADA LATERAL IZQUIERDA ESTE CENTRO CULTURAL

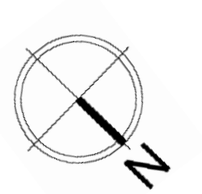
ESCALA 1:225



FACHADA LATERAL DERECHA OESTE CENTRO CULTURAL

ESCALA 1:225





ESCALA:

Las Indicadas

CONTENIDO:

- Fachada Lateral Izquierda Este y Fachada Lateral Derecha Oeste Centro Cultural Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo

LEYENDA:

1 Enlucido Liso

2 Ventanas de aluminio y vidrio de 6mm

3 Mampara de vidrio templado de 12mm

4 Celosía modular metálica

5 Envolvente metálico

6 Cubierta de Eternit

7 Fachaleta de hormigón

8 Viga metálica IPE

AUTOR:

Carlos Santiago Hurtado Estévez

ASESORA:

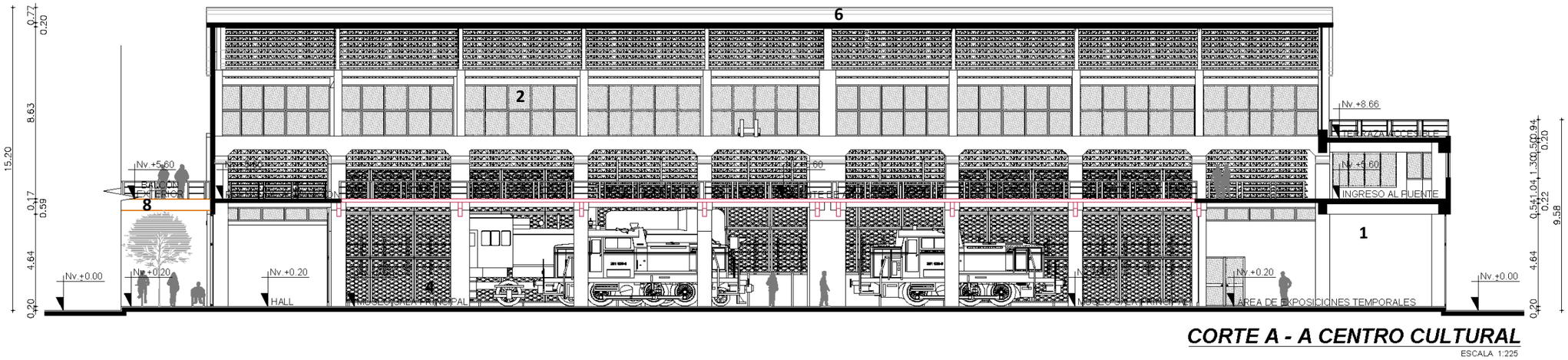
Gabriela Ruales ARQ. MGS.

PROYECTO:

“Recuperación del Espacio Público de las calles aledañas al Mercado Amazonas y la refuncionalización de los Talleres del Ferrocarril Quito San Lorenzo para su puesta en valor”

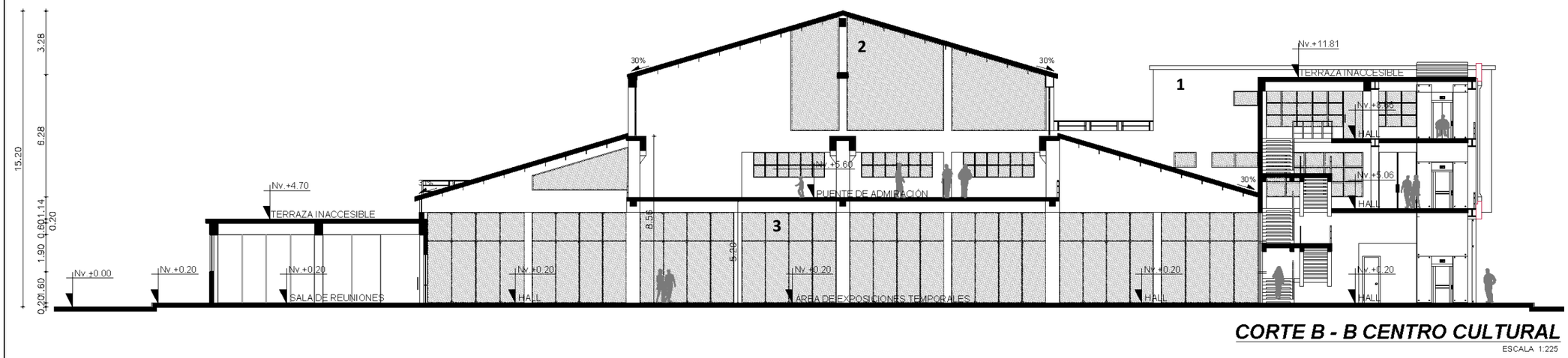
ARQ

8



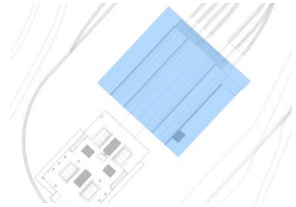
CORTE A - A CENTRO CULTURAL

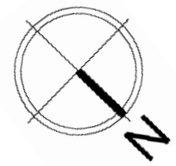
ESCALA 1:225



CORTE B - B CENTRO CULTURAL

ESCALA 1:225





ESCALA:

Las Indicadas

CONTENIDO:

- Corte A - A y Corte B – B Centro Cultural Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo

LEYENDA:

1 Enlucido Liso

2 Ventanas de aluminio y vidrio de 6mm

3 Mampara de vidrio templado de 12mm

4 Celosía modular metálica

5 Envolvente metálico

6 Cubierta de Eternit

7 Fachaleta de hormigón

8 Viga metálica IPE

AUTOR:

Carlos Santiago Hurtado Estévez

ASESORA:

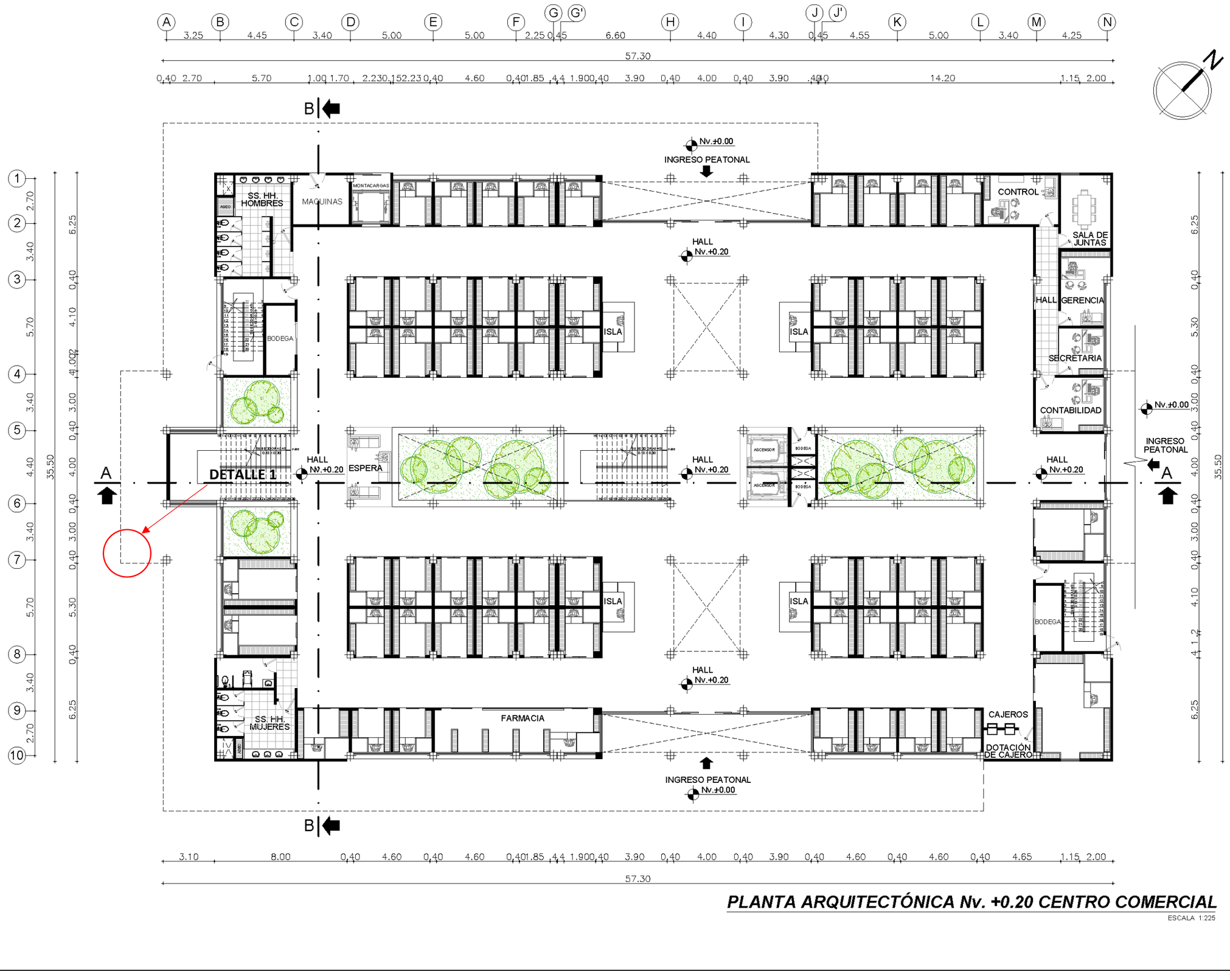
Gabriela Ruales ARQ. MGS.

PROYECTO:

“Recuperación del Espacio Público de las calles aledañas al Mercado Amazonas y la refuncionalización de los Talleres del Ferrocarril Quito San Lorenzo para su puesta en valor”

ARQ

9



PLANTA ARQUITECTÓNICA Nv. +0.20 CENTRO COMERCIAL

ESCALA 1:225



ESCALA:

Las Indicadas

CONTENIDO:

- Planta Arquitectónica Nv. +0.20 Centro Comercial Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo

LEYENDA:

AUTOR:

Carlos Santiago Hurtado Estévez

ASESORA:

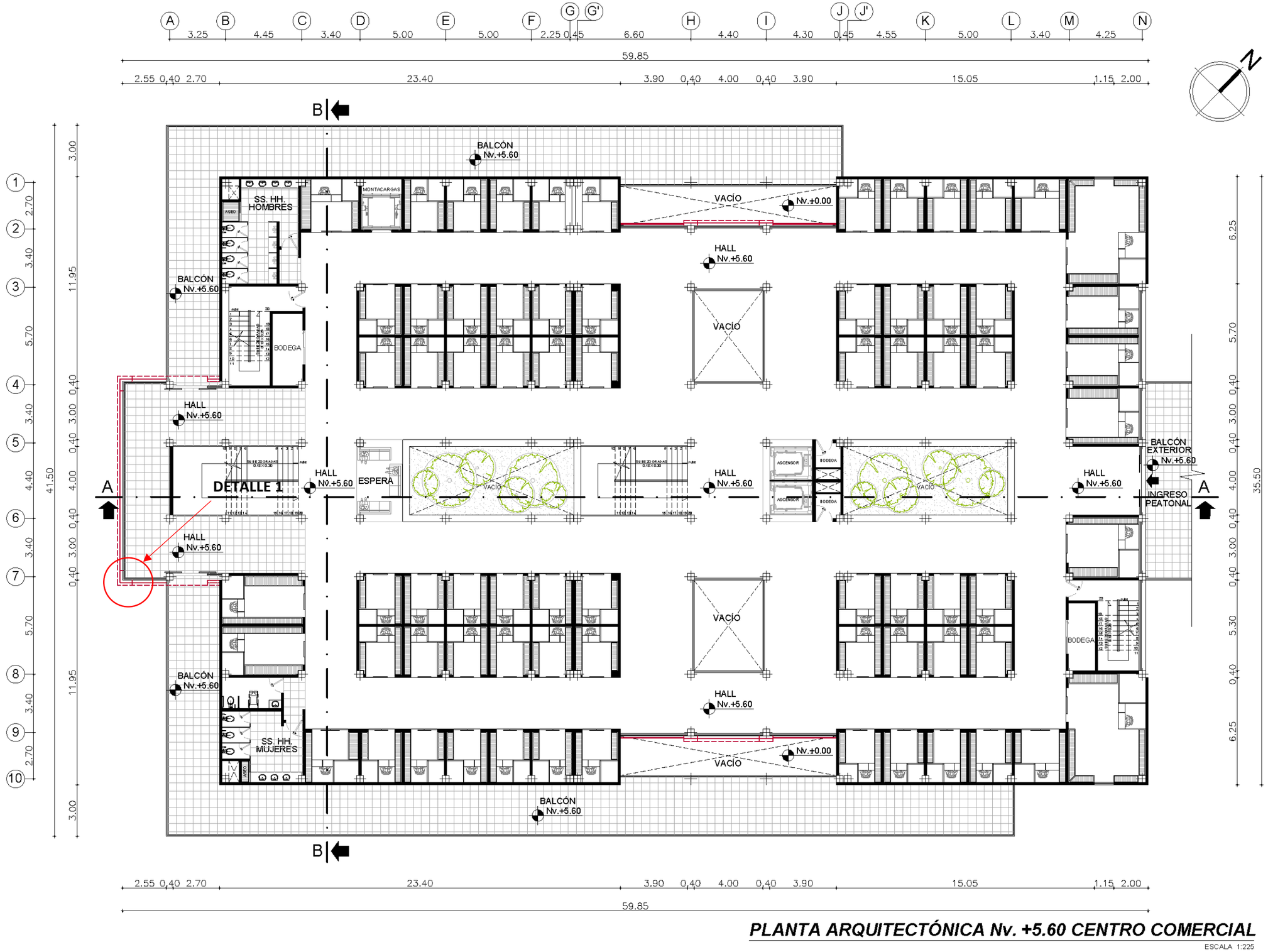
Gabriela Ruales ARQ. MGS.

PROYECTO:

"Recuperación del Espacio Público de las calles aledañas al Mercado Amazonas y la refuncionalización de los Talleres del Ferrocarril Quito San Lorenzo para su puesta en valor"

ARQ

10



PLANTA ARQUITECTÓNICA Nv. +5.60 CENTRO COMERCIAL

ESCALA 1:225



ESCALA:

Las Indicadas

CONTENIDO:

- Planta Arquitectónica Nv. +5.60 Centro Comercial Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo

LEYENDA:

AUTOR:

Carlos Santiago Hurtado Estévez

ASESORA:

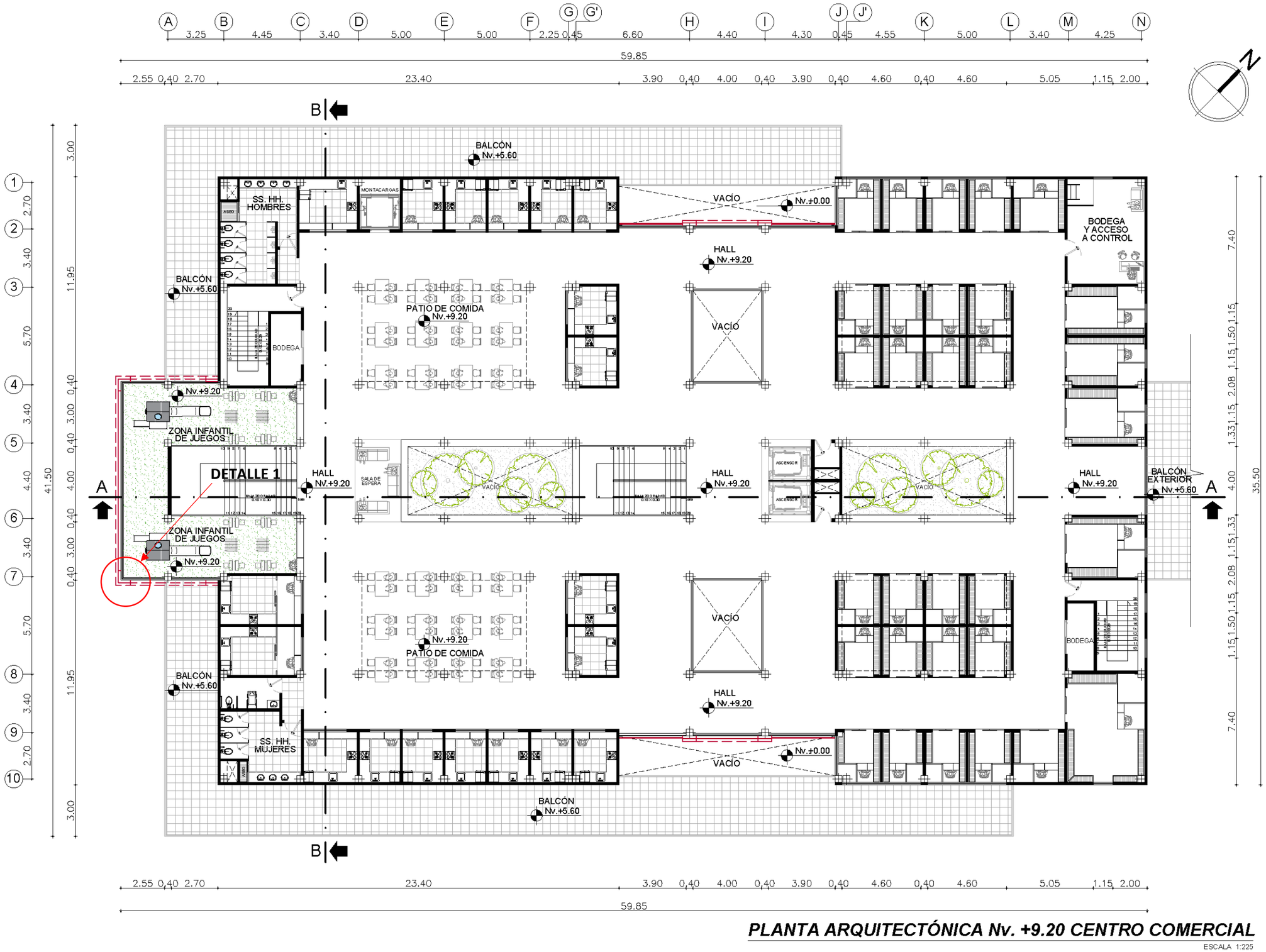
Gabriela Ruales ARQ. MGS.

PROYECTO:

"Recuperación del Espacio Público de las calles aledañas al Mercado Amazonas y la refuncionalización de los Talleres del Ferrocarril Quito San Lorenzo para su puesta en valor"

ARQ

11



PLANTA ARQUITECTÓNICA Nv. +9.20 CENTRO COMERCIAL

ESCALA 1:225



ESCALA:

Las Indicadas

CONTENIDO:

- Planta Arquitectónica Nv. +9.20 Centro Comercial Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo

LEYENDA:

AUTOR:

Carlos Santiago Hurtado Estévez

ASESORA:

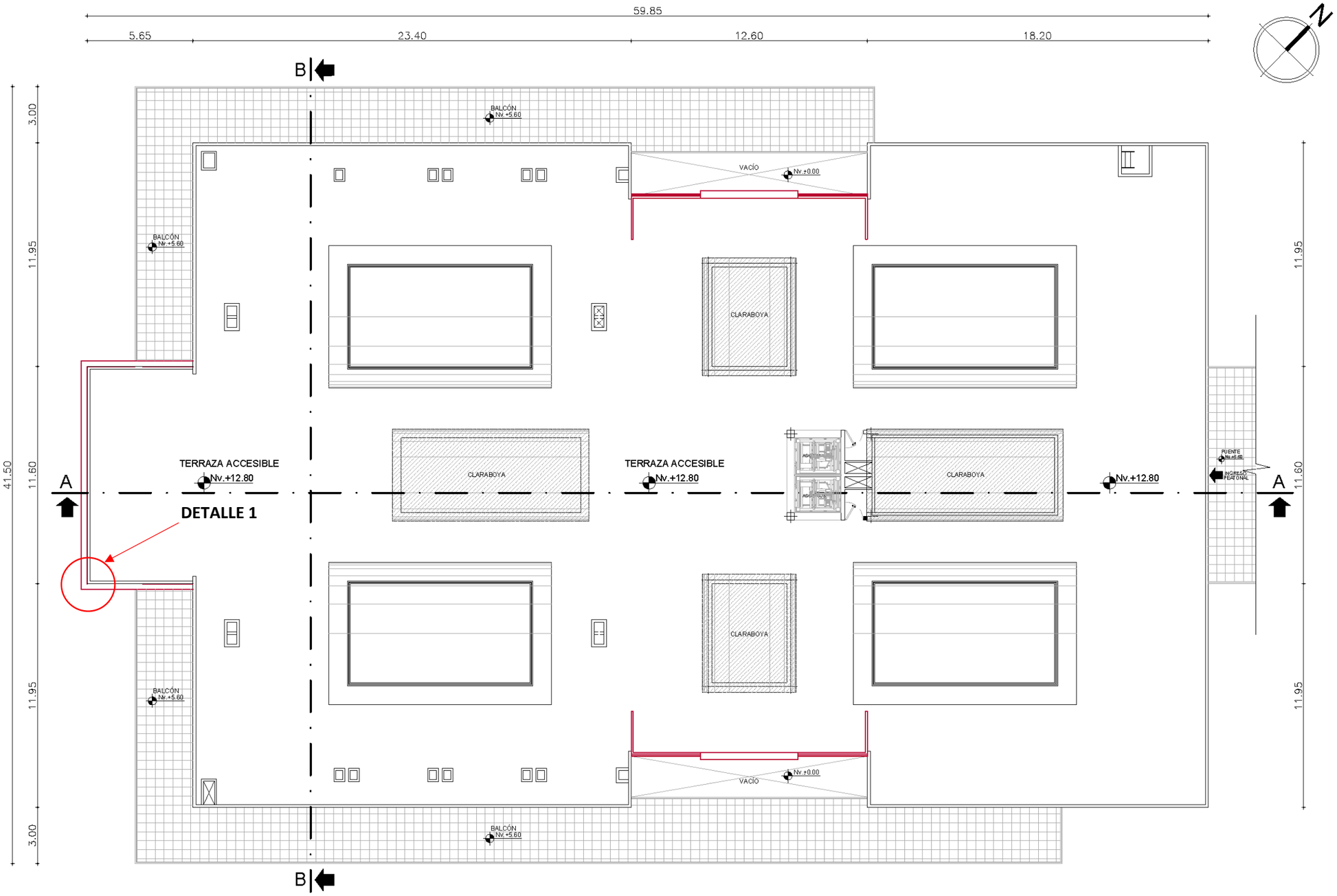
Gabriela Ruales ARQ. MGS.

PROYECTO:

"Recuperación del Espacio Público de las calles aledañas al Mercado Amazonas y la refuncionalización de los Talleres del Ferrocarril Quito San Lorenzo para su puesta en valor"

ARQ

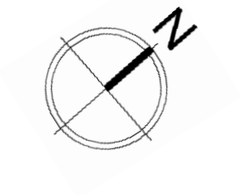
12



PLANTA ARQUITECTÓNICA Nv. +12.80 CENTRO COMERCIAL

ESCALA 1:225





ESCALA:

Las Indicadas

CONTENIDO:

- Planta Arquitectónica Nv. +12.80 Centro Comercial Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo

LEYENDA:

AUTOR:

Carlos Santiago Hurtado Estévez

ASESORA:

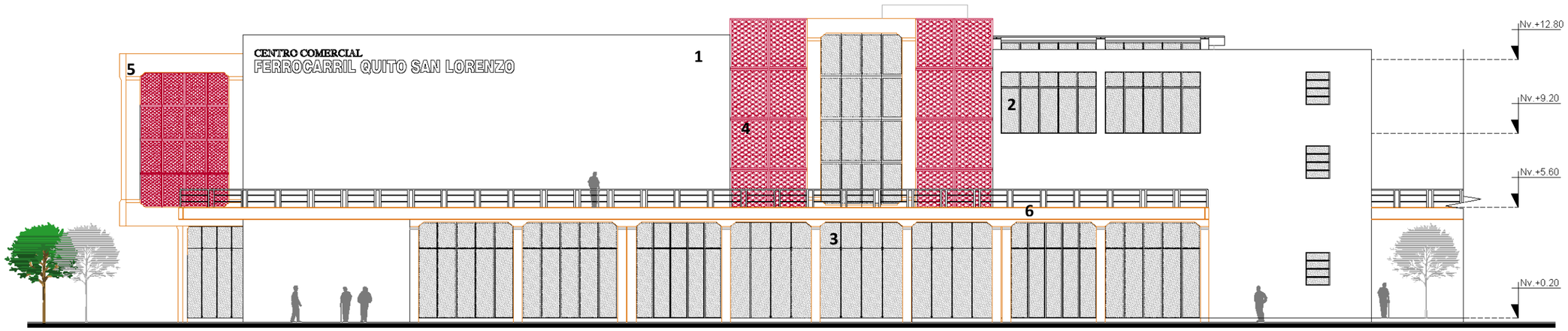
Gabriela Ruales ARQ. MGS.

PROYECTO:

"Recuperación del Espacio Público de las calles aledañas al Mercado Amazonas y la refuncionalización de los Talleres del Ferrocarril Quito San Lorenzo para su puesta en valor"

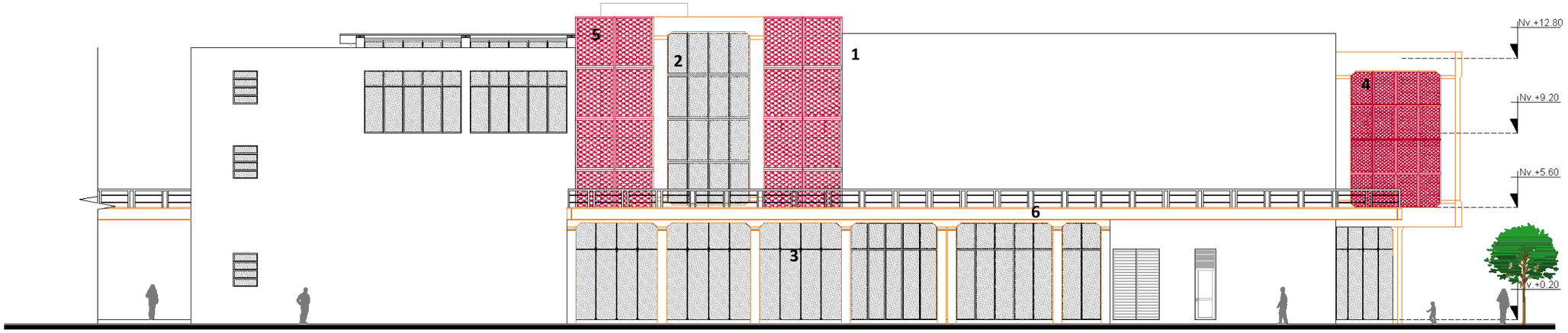
ARQ

13



FACHADA FRONTAL ESTE CENTRO COMERCIAL

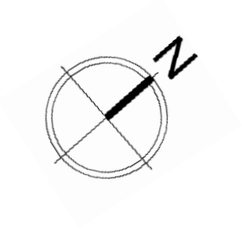
ESCALA 1:225



FACHADA POSTERIOR OESTE CENTRO COMERCIAL

ESCALA 1:225





ESCALA:

Las Indicadas

CONTENIDO:

- Fachada Frontal Este y Fachada Posterior Oeste Centro Comercial Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo

LEYENDA:

1 Enlucido Liso

2 Ventanas de aluminio y vidrio de 6mm

3 Mampara de vidrio templado de 12mm

4 Celosía modular metálica

5 Envolvente metálico

6 Viga IPE metálica

AUTOR:

Carlos Santiago Hurtado Estévez

ASESORA:

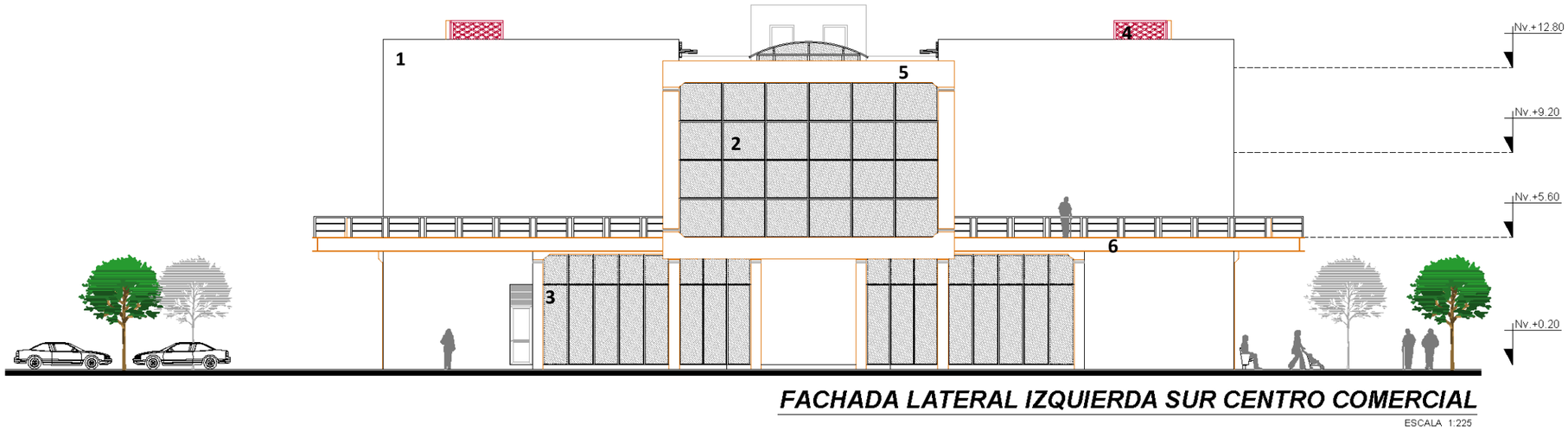
Gabriela Ruales ARQ. MGS.

PROYECTO:

“Recuperación del Espacio Público de las calles aledañas al Mercado Amazonas y la refuncionalización de los Talleres del Ferrocarril Quito San Lorenzo para su puesta en valor”

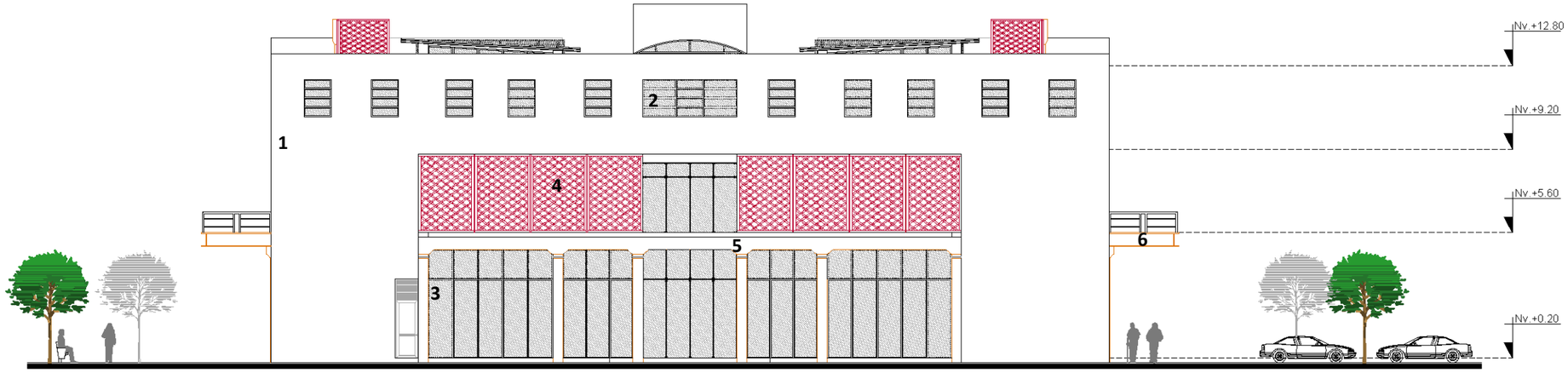
ARQ

14



FACHADA LATERAL IZQUIERDA SUR CENTRO COMERCIAL

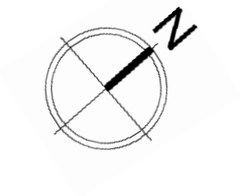
ESCALA 1:225



FACHADA LATERAL DERECHA NORTE CENTRO COMERCIAL

ESCALA 1:225





ESCALA:

Las Indicadas

CONTENIDO:

- Fachada Lateral Izquierda Sur y Fachada Lateral Derecha Norte Centro Comercial Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo

LEYENDA:

1 Enlucido Liso

2 Ventanas de aluminio y vidrio de 6mm

3 Mampara de vidrio templado de 12mm

4 Celosía modular metálica

5 Envolvente metálico

6 Viga IPE metálica

AUTOR:

Carlos Santiago Hurtado Estévez

ASESORA:

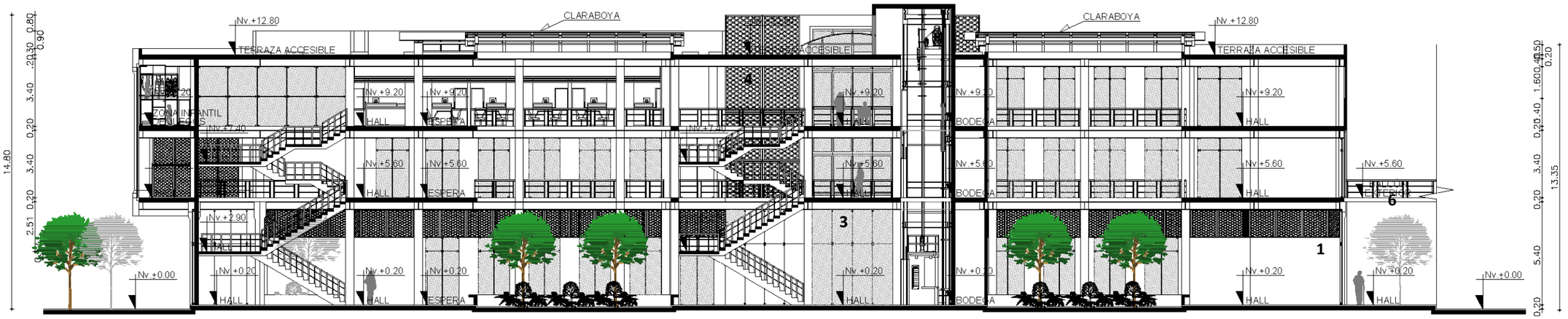
Gabriela Ruales ARQ. MGS.

PROYECTO:

“Recuperación del Espacio Público de las calles aledañas al Mercado Amazonas y la refuncionalización de los Talleres del Ferrocarril Quito San Lorenzo para su puesta en valor”

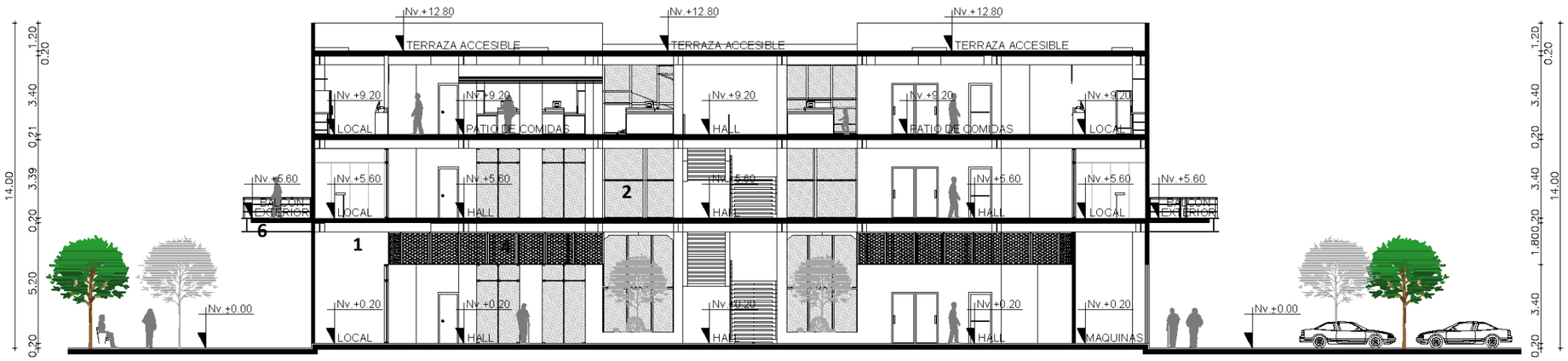
ARQ

15



CORTE A - A CENTRO COMERCIAL

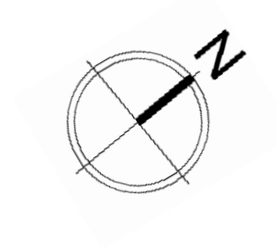
ESCALA 1:225



CORTE B - B CENTRO COMERCIAL

ESCALA 1:225





ESCALA:

Las Indicadas

CONTENIDO:

- Corte A – A y Corte B - B Centro Comercial Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo

LEYENDA:

1 Enlucido Liso

2 Ventanas de aluminio y vidrio de 6mm

3 Mampara de vidrio templado de 12mm

4 Celosía modular metálica

5 Envolvente metálico

6 Viga IPE metálica

AUTOR:

Carlos Santiago Hurtado Estévez

ASESORA:

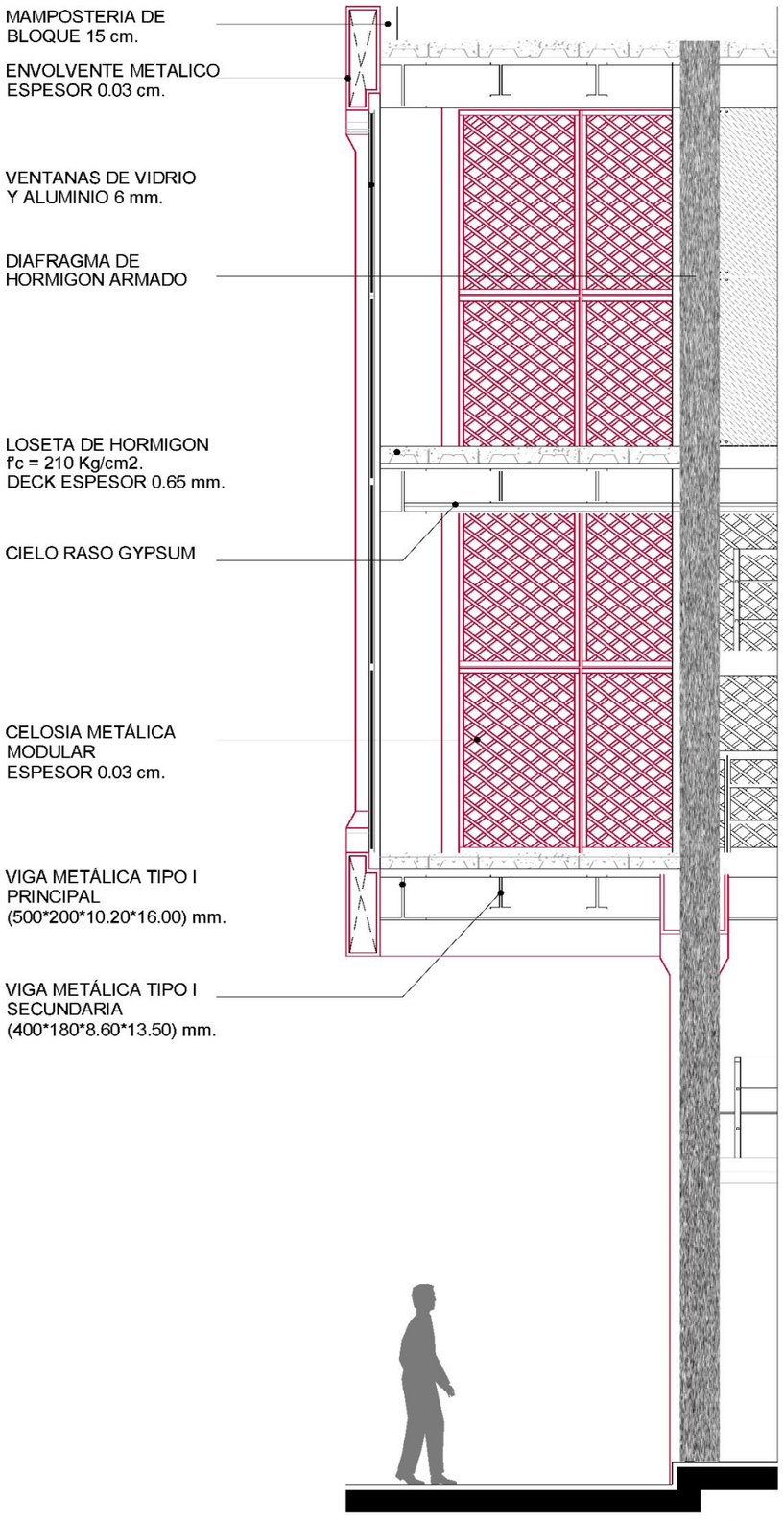
Gabriela Ruales ARQ. MGS.

PROYECTO:

“Recuperación del Espacio Público de las calles aledañas al Mercado Amazonas y la refuncionalización de los Talleres del Ferrocarril Quito San Lorenzo para su puesta en valor”

ARQ

16



DETALLE 1 DE ENVOLVENTE METÁLICO

ESCALA 1:50



VISTA 3D DE ENVOLVENTE METÁLICO

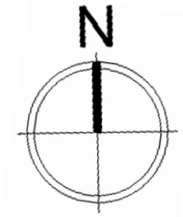
SIN ESCALA



VISTA 3D DE ENVOLVENTE METÁLICO

SIN ESCALA





ESCALA:

Las Indicadas

CONTENIDO:

- Detalle 1 Envolvente metálico, imágenes 3d

LEYENDA:

AUTOR:

Carlos Santiago Hurtado Estévez

ASESORA:

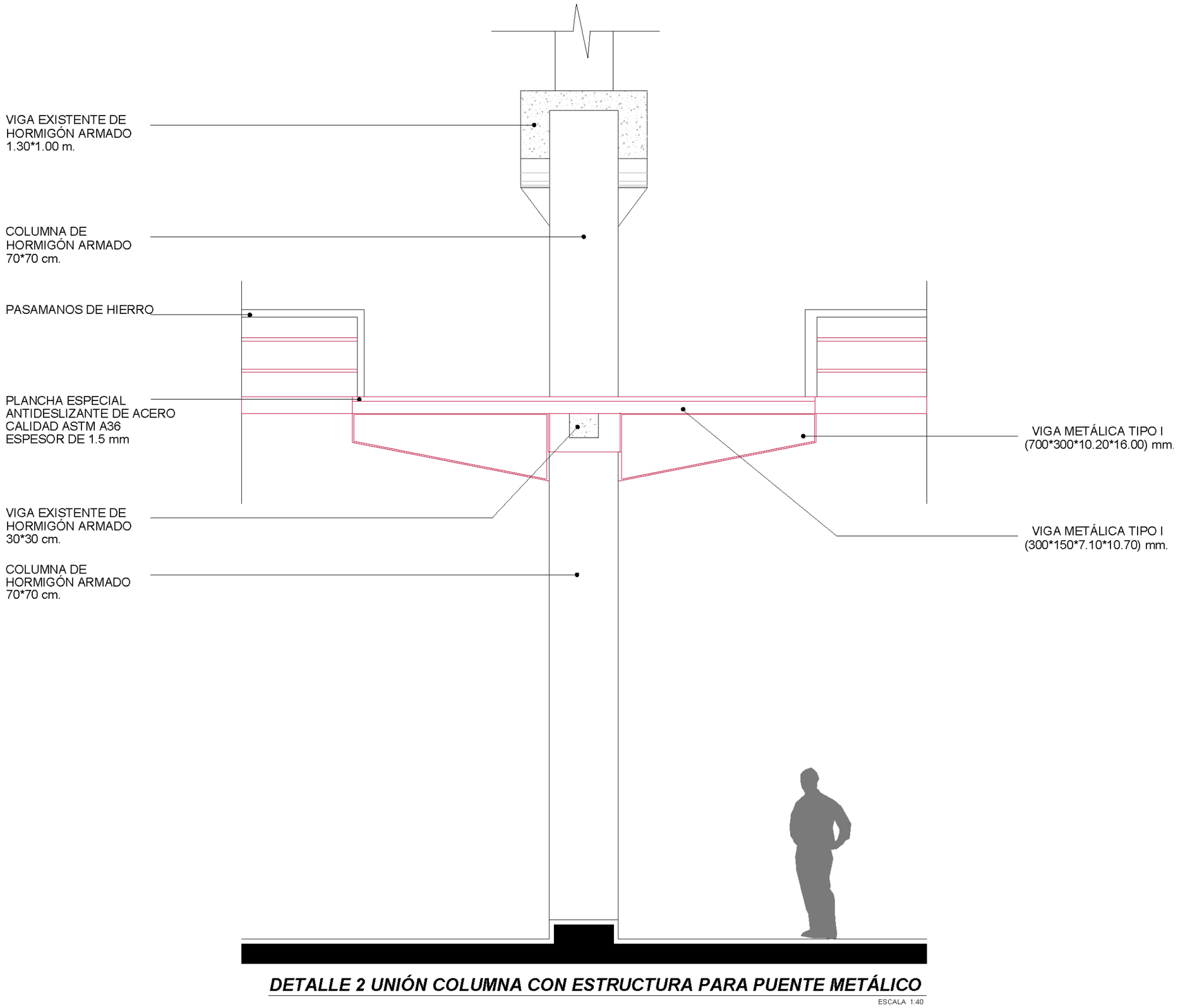
Gabriela Ruales ARQ. MGS.

PROYECTO:

"Recuperación del Espacio Público de las calles aledañas al Mercado Amazonas y la refuncionalización de los Talleres del Ferrocarril Quito San Lorenzo para su puesta en valor"

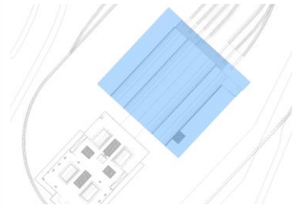
ARQ

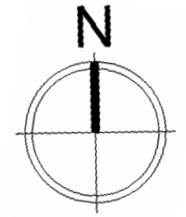
17



DETALLE 2 UNIÓN COLUMNA CON ESTRUCTURA PARA PUENTE METÁLICO

ESCALA 1:40





ESCALA:

Las Indicadas

CONTENIDO:

- Detalle 2 Unión Columna con Estructura para Puente Metálico

LEYENDA:

AUTOR:

Carlos Santiago Hurtado Estévez

ASESORA:

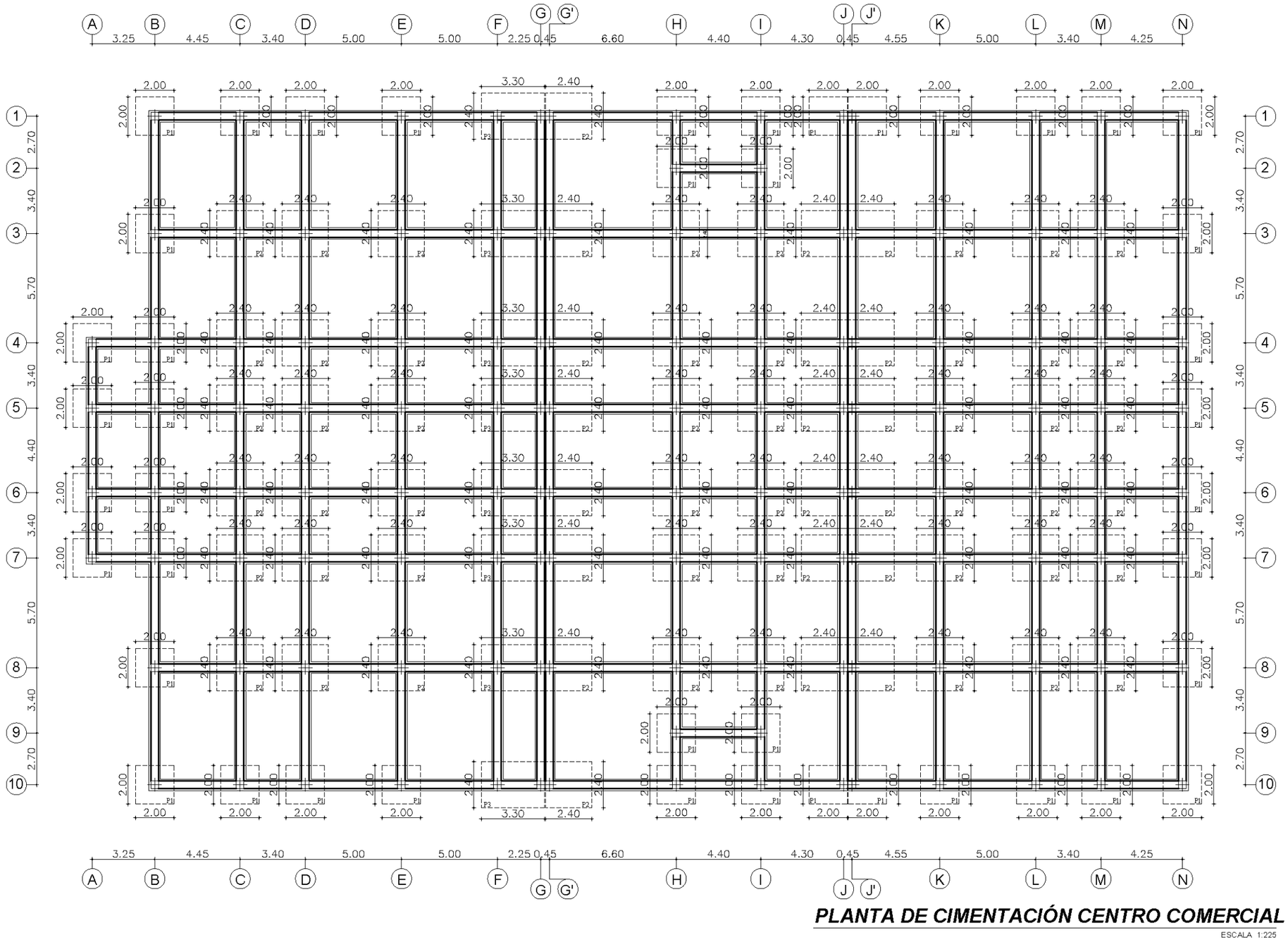
Gabriela Ruales ARQ. MGS.

PROYECTO:

"Recuperación del Espacio Público de las calles aledañas al Mercado Amazonas y la refuncionalización de los Talleres del Ferrocarril Quito San Lorenzo para su puesta en valor"

ARQ

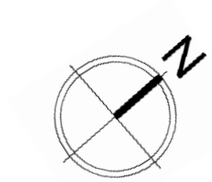
18



PLANTA DE CIMENTACIÓN CENTRO COMERCIAL

ESCALA 1:225





ESCALA:

Las Indicadas

CONTENIDO:

- Planta de Cimentación Centro Comercial.

LEYENDA:

P1 Plinto 1 2.00*2.00 m

P2 Plinto 2 2.40*2.40 m

P3 Plinto 3 3.30*2.40 m

AUTOR:

Carlos Santiago Hurtado Estévez

ASESORA:

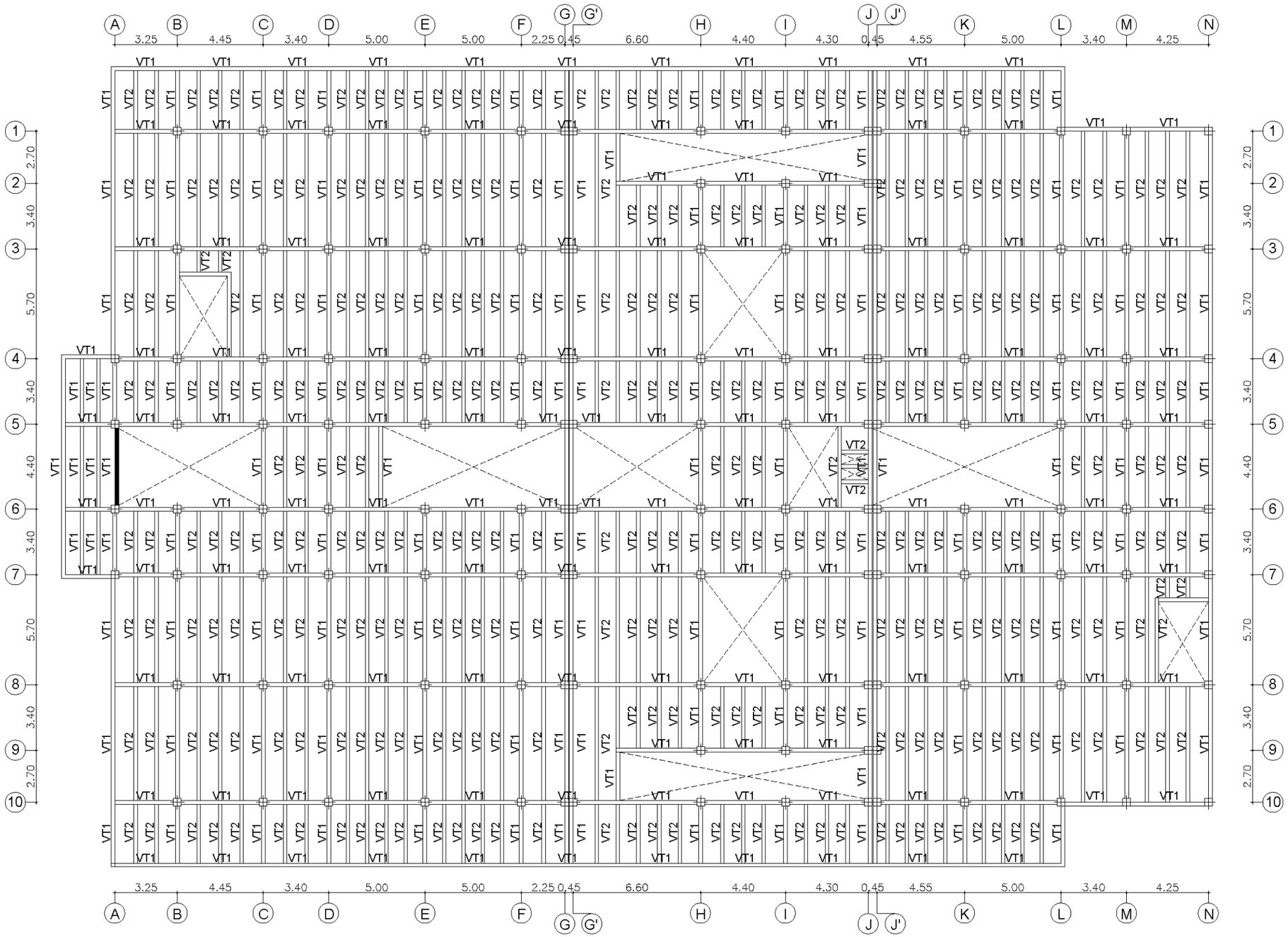
Gabriela Ruales ARQ. MGS.

PROYECTO:

"Recuperación del Espacio Público de las calles aledañas al Mercado Amazonas y la refuncionalización de los Talleres del Ferrocarril Quito San Lorenzo para su puesta en valor"

EST

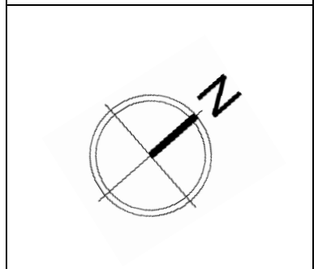
1



ARMADO DE LOSA CENTRO COMERCIAL Nv. +5.60

ESCALA 1:225





ESCALA:

Las Indicadas

CONTENIDO:

- Armado de Losa Nv. + 5.60 Centro Comercial

LEYENDA:

- VT1 Viga Principal

(500*200*10.20*16.00) mm

- VT2 Viga Secundaria

(400*180*8.60*13.50) mm

AUTOR:

Carlos Santiago Hurtado Estévez

ASESORA:

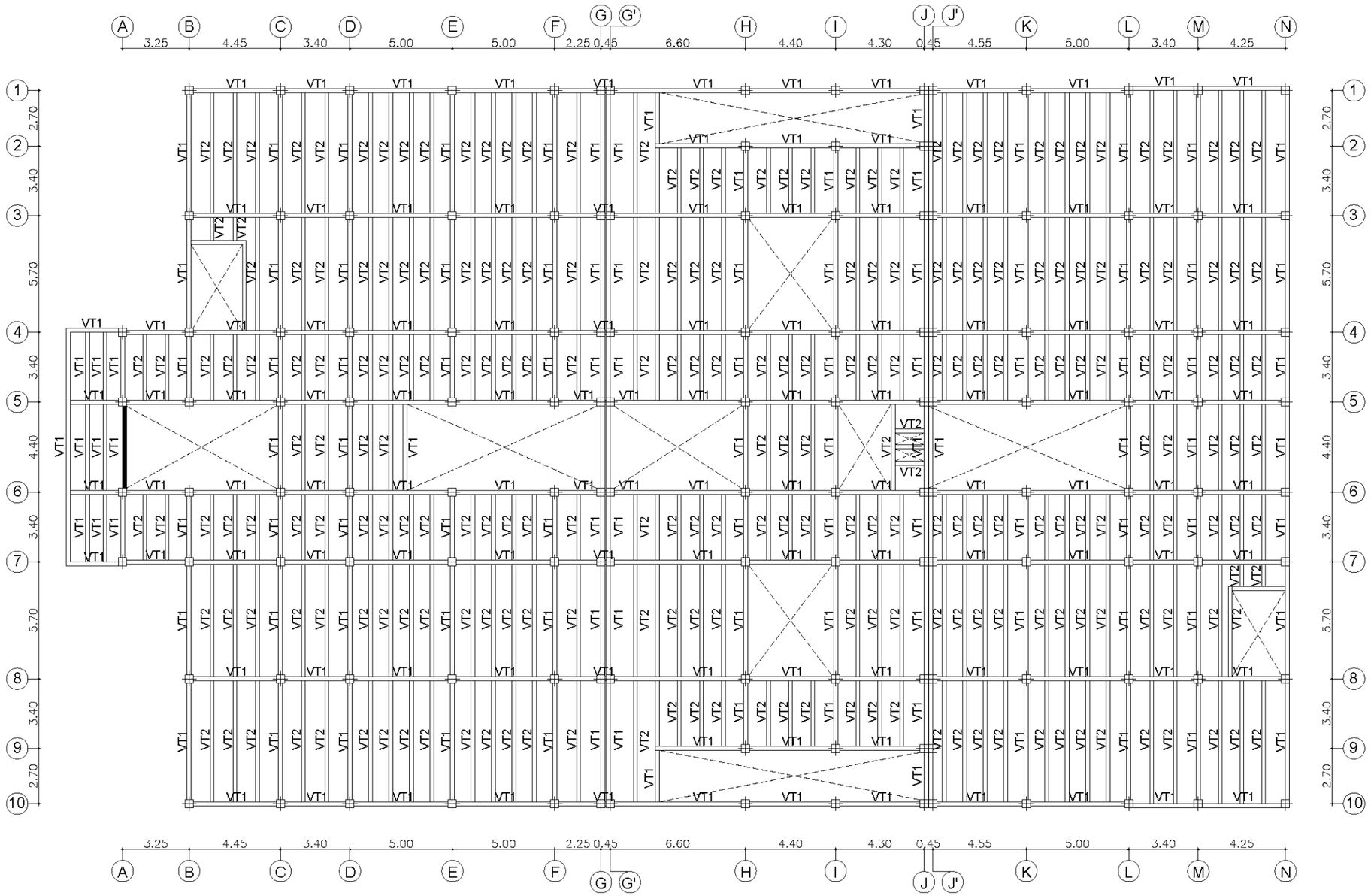
Gabriela Ruales ARQ. MGS.

PROYECTO:

"Recuperación del Espacio Público de las calles aledañas al Mercado Amazonas y la refuncionalización de los Talleres del Ferrocarril Quito San Lorenzo para su puesta en valor"

EST

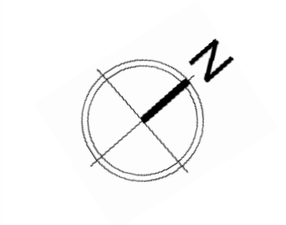
2



ARMADO DE LOSA CENTRO COMERCIAL Nv. +9.20

ESCALA 1:225





ESCALA:

Las Indicadas

CONTENIDO:

- Armado de Losa Nv. + 9.20 Centro Comercial

LEYENDA:

- VT1 Viga Principal

(500*200*10.20*16.00) mm

- VT2 Viga Secundaria

(400*180*8.60*13.50) mm

AUTOR:

Carlos Santiago Hurtado Estévez

ASESORA:

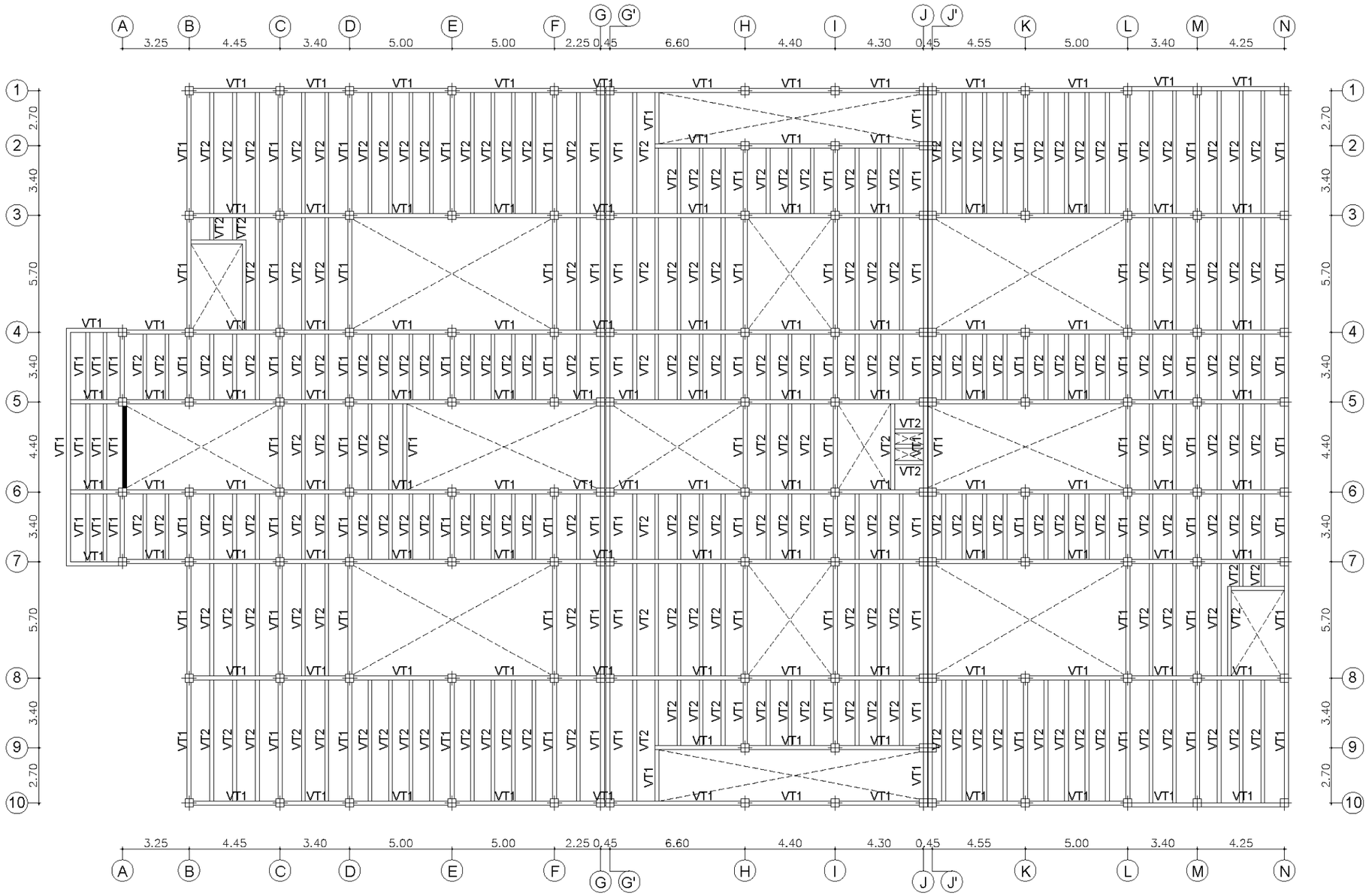
Gabriela Ruales ARQ. MGS.

PROYECTO:

"Recuperación del Espacio Público de las calles aledañas al Mercado Amazonas y la refuncionalización de los Talleres del Ferrocarril Quito San Lorenzo para su puesta en valor"

EST

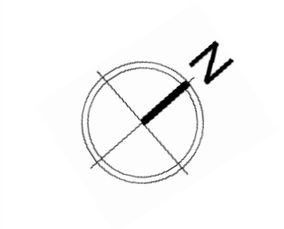
3



ARMADO DE LOSA CENTRO COMERCIAL Nv. +12.80

ESCALA 1:225





ESCALA:

Las Indicadas

CONTENIDO:

- Armado de Losa Nv. + 12.80 Centro Comercial

LEYENDA:

- VT1 Viga Principal

(500*200*10.20*16.00) mm

- VT2 Viga Secundaria

(400*180*8.60*13.50) mm

AUTOR:

Carlos Santiago Hurtado Estévez

ASESORA:

Gabriela Ruales ARQ. MGS.

PROYECTO:

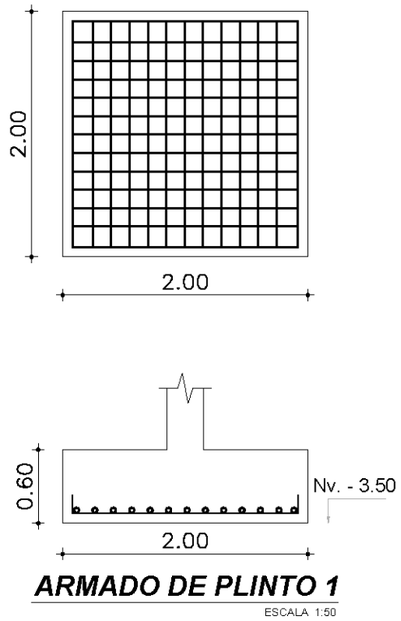
"Recuperación del Espacio Público de las calles aledañas al Mercado Amazonas y la refuncionalización de los Talleres del Ferrocarril Quito San Lorenzo para su puesta en valor"

EST

4

P1
54 PLINTOS

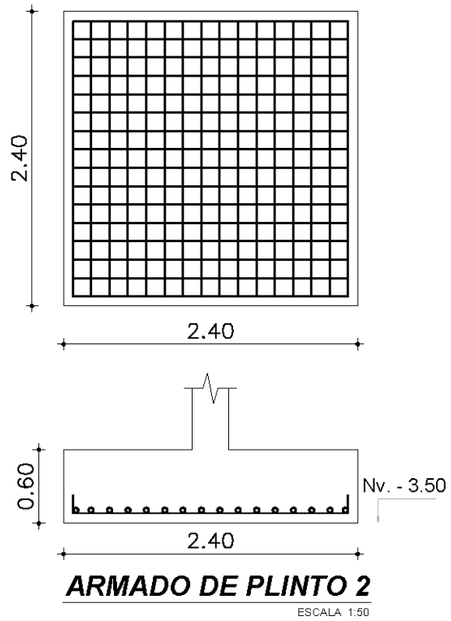
Aceros Verticales 13Ø20 mm @0.15
Aceros Horizontales 13Ø20 mm @0.15



ARMADO DE PLINTO 1
ESCALA 1:50

P2
70 PLINTOS

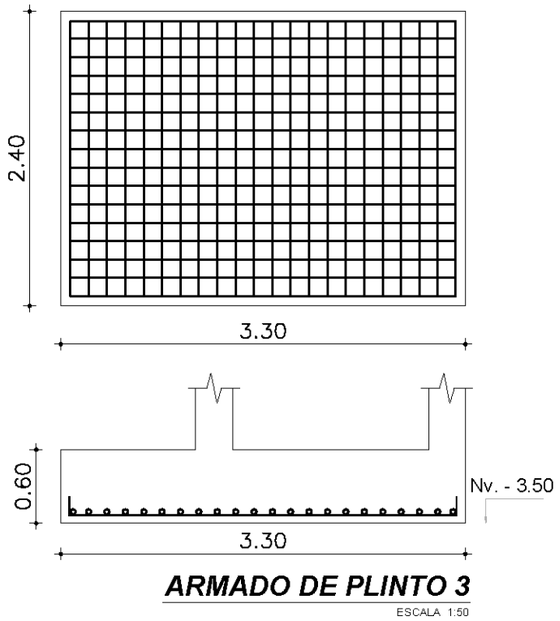
Aceros Verticales 16Ø20 mm @0.15
Aceros Horizontales 16Ø20 mm @0.15



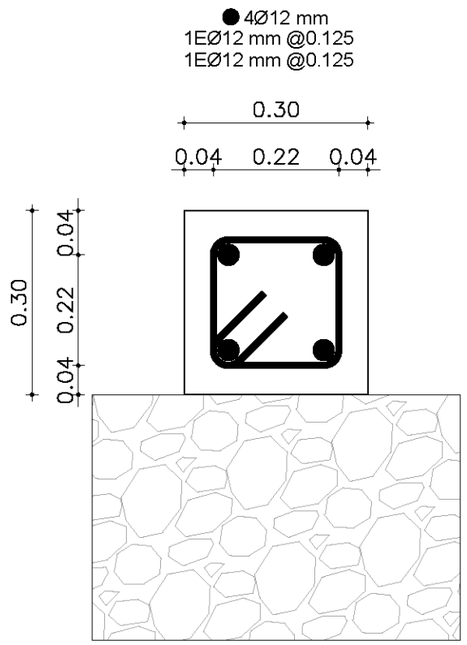
ARMADO DE PLINTO 2
ESCALA 1:50

P3
2 PLINTOS

Aceros Verticales 22Ø20 mm @0.15
Aceros Horizontales 16Ø20 mm @0.15



ARMADO DE PLINTO 3
ESCALA 1:50



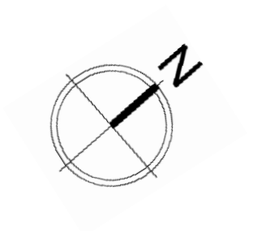
DETALLE DE CIMIENTOS
ESCALA 1:10

CUADRO DE COLUMNAS

NIVELES	COLUMNAS	N°	ARMADURA
NC = + 0.20 Nv.= - 3.50	A4 - A5 - A6 - A7 - B1 - B3 B4 - B5 - B6 - B7 - B8 - B9 B10 - C1 - C3 - C4 - C5 - C6 C7- C8 - C9 - C10 - D1 - D3 D4 - D5 - D6 - D7 - D8 - D9 D10 - E1 - E3 - E4 - E5 - E6 E7 - E8 - E9 - E10 - F1 - F3 F4 - F5 - F6 - F7 - F8 - F9 F10 - F'5 - F'6 - G1 - G2 - G3 G4 - G5 - G6 - G7 - G8 - G9 G10 - H1 - H2 - H3 - H4 - H5 H6 - H7 - H8 - H9 - H10 - I1 I2 - I3 - I4 - I5 - I6 - I7 - I8 - I9 I10 - J1 - J2 - J3 - J4 - J5 - J6 J7 - J8 - J9 - J10 - K1 - K2 K3 - K4 - K5 - K6 - K7 - K8 K9 - K10 - L1 - L3 - L4 - L5 L6 - L7 - L8 - L9 - L10 - M1 M3 - M4 - M5 - M6 - M7 - M8 M9 - M10 - N1 - N3 - N4 -N5 N6 - N7 - N8 - N9 - N10 - O1 O2 - O3 - O4 - O5 - O6 - O7 O8 - O9 - O10	132	12Ø20 mm 1EØ12 mm @0.12 2VØ12 mm @0.12 0.55 0.04 0.47 0.04 0.55 0.04 0.47 0.04

CORTE DE COLUMNA
ESCALA 1:10





ESCALA:

Las Indicadas

CONTENIDO:

- Armado de Plintos, Detalle de cimientos, Cuadro de columnas Centro Comercial

LEYENDA:

- Armado de Plinto 1
- Armado de Plinto 2
- Armado de Plinto 3
- Detalle de cimientos
- Cuadro de columnas

AUTOR:

Carlos Santiago Hurtado Estévez

ASESORA:

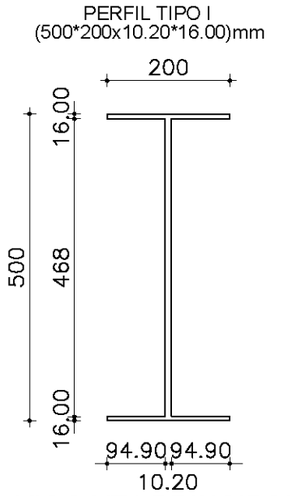
Gabriela Ruales ARQ. MGS.

PROYECTO:

"Recuperación del Espacio Público de las calles aledañas al Mercado Amazonas y la refuncionalización de los Talleres del Ferrocarril Quito San Lorenzo para su puesta en valor"

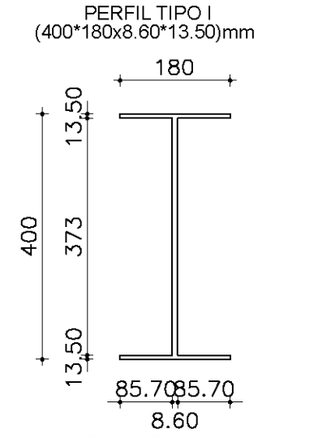
EST

5



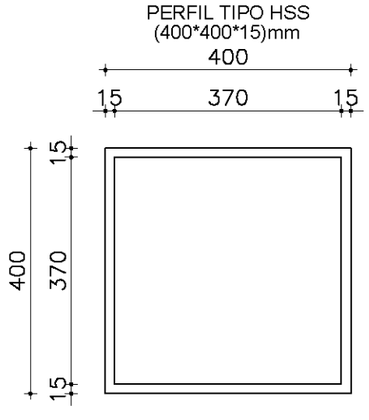
VIGA VT1 PRINCIPAL

ESCALA 1:10



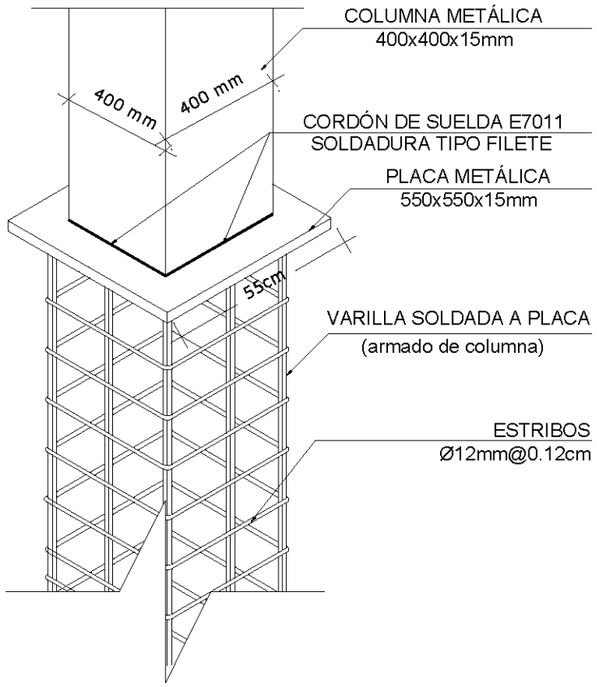
VIGA VT2 SECUNDARIA

ESCALA 1:10



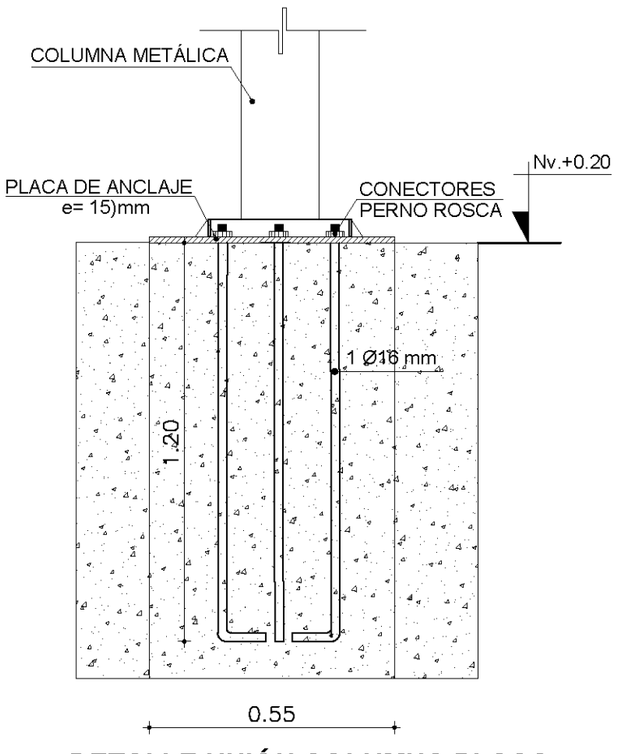
COLUMNA METÁLICA

ESCALA 1:10



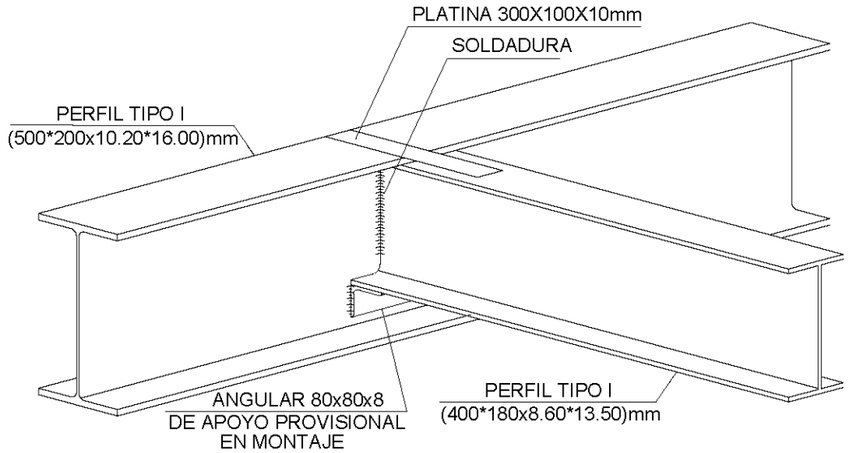
DETALLE DE ANCLAJE COLUMNA METÁLICA

ESCALA 1:10



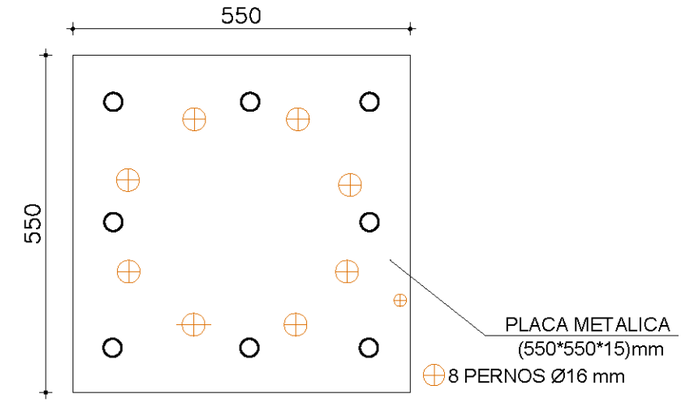
DETALLE UNIÓN COLUMNA PLACA

ESCALA 1:10



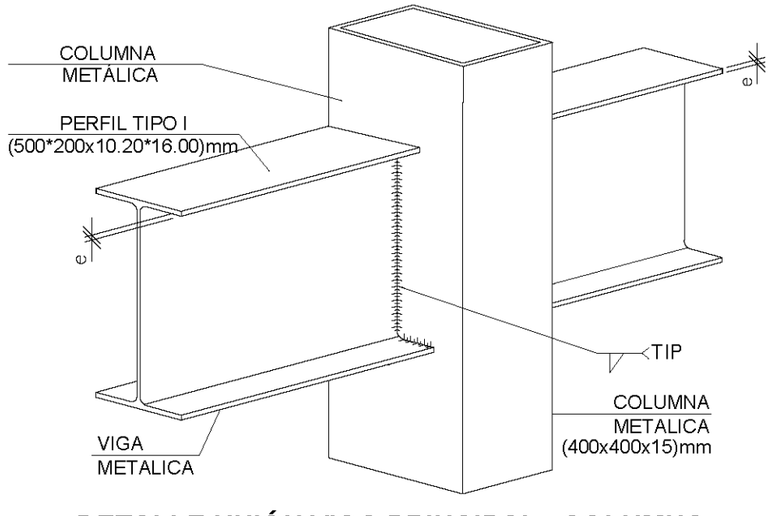
DETALLE UNIÓN VIGA PRINCIPAL Y VIGA SECUNDARIA

SIN ESCALA



PEDESTAL TIPO PLACA METÁLICA

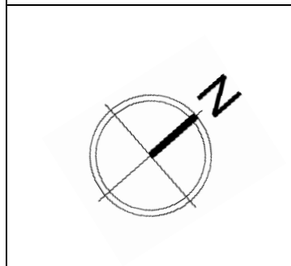
SIN ESCALA



DETALLE UNIÓN VIGA PRINCIPAL - COLUMNA

SIN ESCALA





ESCALA:

Las Indicadas

CONTENIDO:

- Detalles de uniones y anclajes, perfiles de vigas tipo I, isometrías de unión Centro Comercial

LEYENDA:

- Perfiles de Vigas VT1 – VT2
- Detalles de uniones de vigas
- Detalles de unión columna - viga
- Detalle unión columna - placa
- Detalle pedestal placa metálica

AUTOR:

Carlos Santiago Hurtado Estévez

ASESORA:

Gabriela Ruales ARQ. MGS.

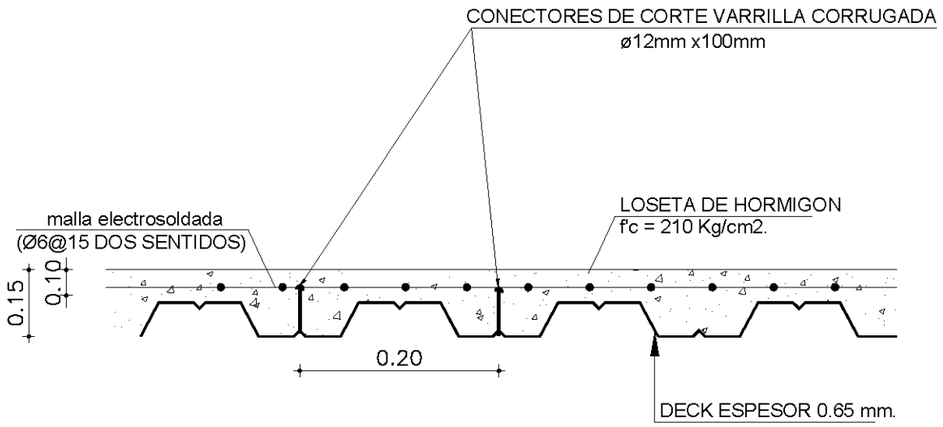
PROYECTO:

"Recuperación del Espacio Público de las calles aledañas al Mercado Amazonas y la refuncionalización de los Talleres del Ferrocarril Quito San Lorenzo para su puesta en valor"

EST

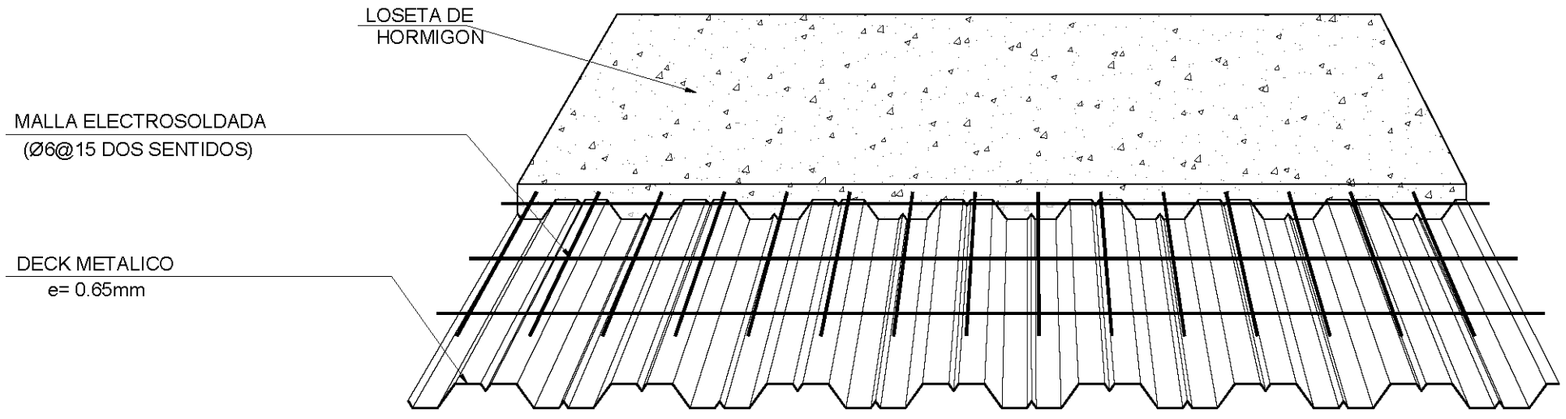
6

CUADRO DE DETALLE DE LOSA

NIVELES LOSA	N° de conectores corte ø12mm x100mm	N° de placas deck (6x1)m	N° de mallas (2.44x6.15)m	DETALLE PLACA COLABORANTE
Nv.= + 12.80 Nv.= + 9.20 Nv.= + 5.60	850	910	370	

DETALLE DE LOSA

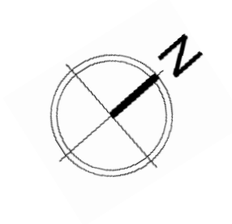
ESCALA 1:25



DETALLE DE DECK METÁLICO

ESCALA 1:25





ESCALA:

Las Indicadas

CONTENIDO:

- Detalles de losa y placa colaborante Centro Comercial

LEYENDA:

- Detalle de losa

- Detalles de Deck metálico

AUTOR:

Carlos Santiago Hurtado Estévez

ASESORA:

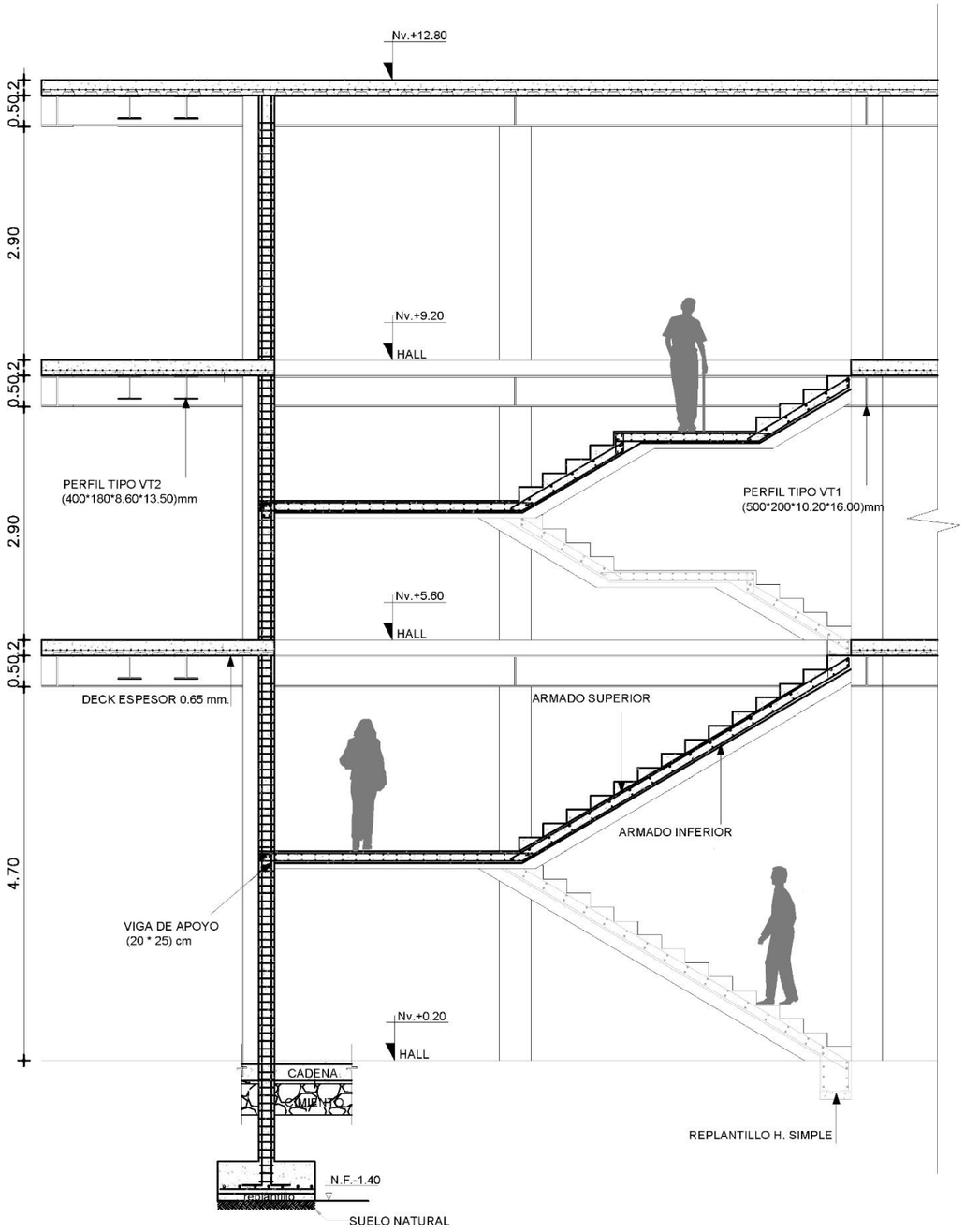
Gabriela Ruales ARQ. MGS.

PROYECTO:

"Recuperación del Espacio Público de las calles aledañas al Mercado Amazonas y la refuncionalización de los Talleres del Ferrocarril Quito San Lorenzo para su puesta en valor"

EST

7



DETALLE UNION ESCALERA - DIAFRAGMA

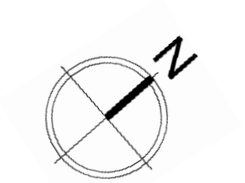
ESCALA 1:75



3D ETALLE UNION ESCALERA - DIAFRAGMA

SIN ESCALA





ESCALA:

Las Indicadas

CONTENIDO:

- Detalle unión escalera – diafragma y 3d detalle unión escalera - diafragma

LEYENDA:

- Detalle unión escalera - diafragma

- 3d detalle unión escalera - diafragma

AUTOR:

Carlos Santiago Hurtado Estévez

ASESORA:

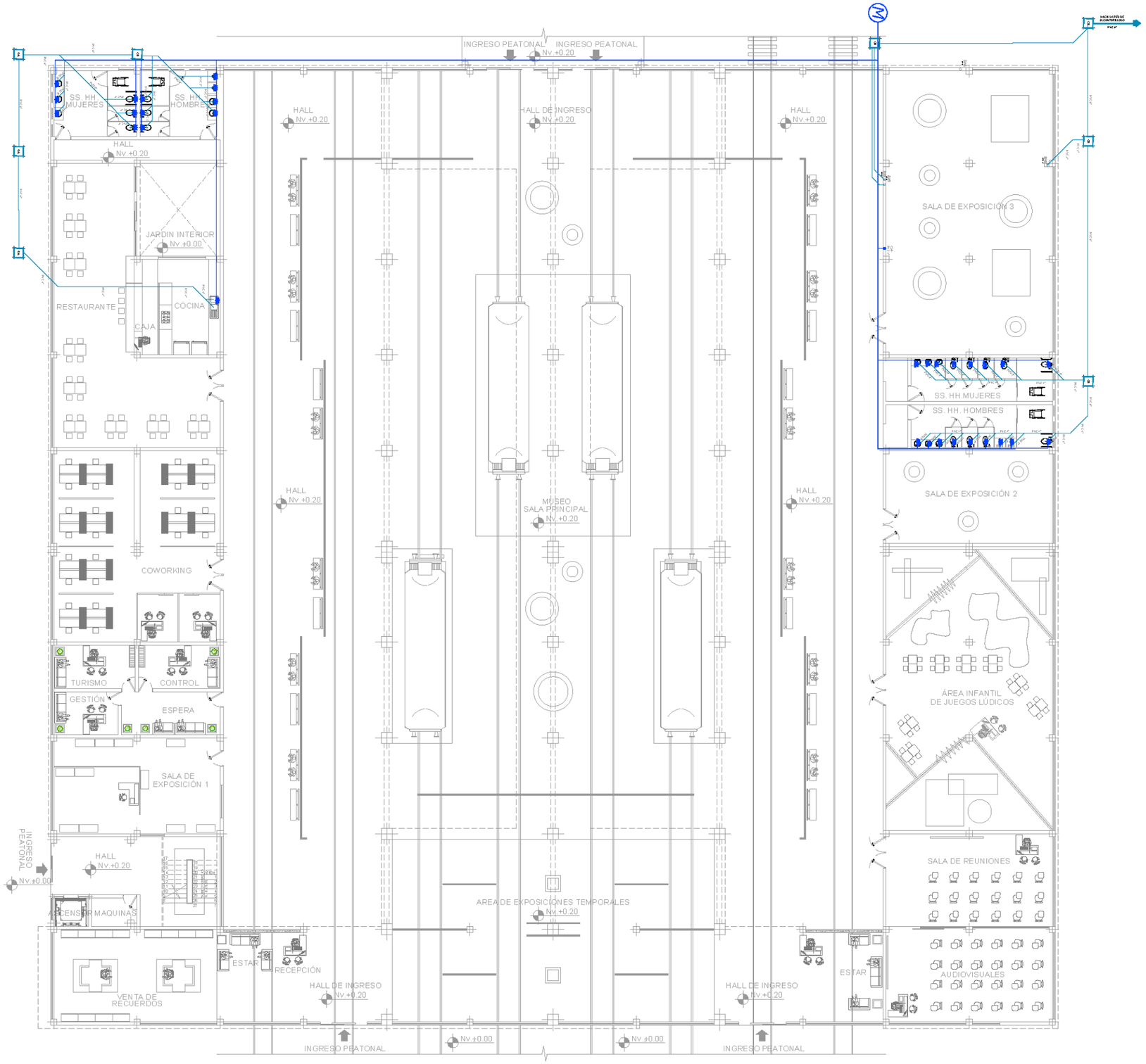
Gabriela Ruales ARQ. MGS.

PROYECTO:

"Recuperación del Espacio Público de las calles aledañas al Mercado Amazonas y la refuncionalización de los Talleres del Ferrocarril Quito San Lorenzo para su puesta en valor"

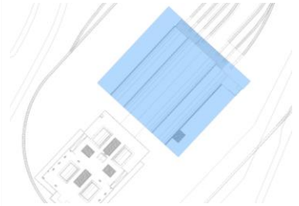
EST

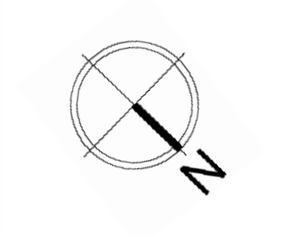
8



INSTALACIONES HIDROSANITARIAS Nv. + 0.20 CENTRO CULTURAL

ESCALA 1:275





ESCALA:

Las Indicadas

CONTENIDO:

- Instalaciones Hidrosanitarias Nv.+0.20
Centro Cultural Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo

LEYENDA:

CR	*CAJA DE REVISION*
	LLAVE DE PASO
	COLUMNA DE AGUA POTABLE
	BAJANTE DE AGUAS LLUVIAS
	SALIDA SANITARIA
	SUMIDERO DE PISO
	SIFON
M	*MEDIDOR DE AGUA*
	REJILLA
	TUBERIA P.V.C DE 2"
	TUBERIA P.V.C DE 3"
	TUBERIA P.V.C DE 4"
	TUBERIA P.V.C DE 6"
	CUATRITUBO 1/2" - A. FRÍA
	CUATRITUBO 1/2" - A. CALIENTE

AUTOR:

Carlos Santiago Hurtado Estévez

ASESORA:

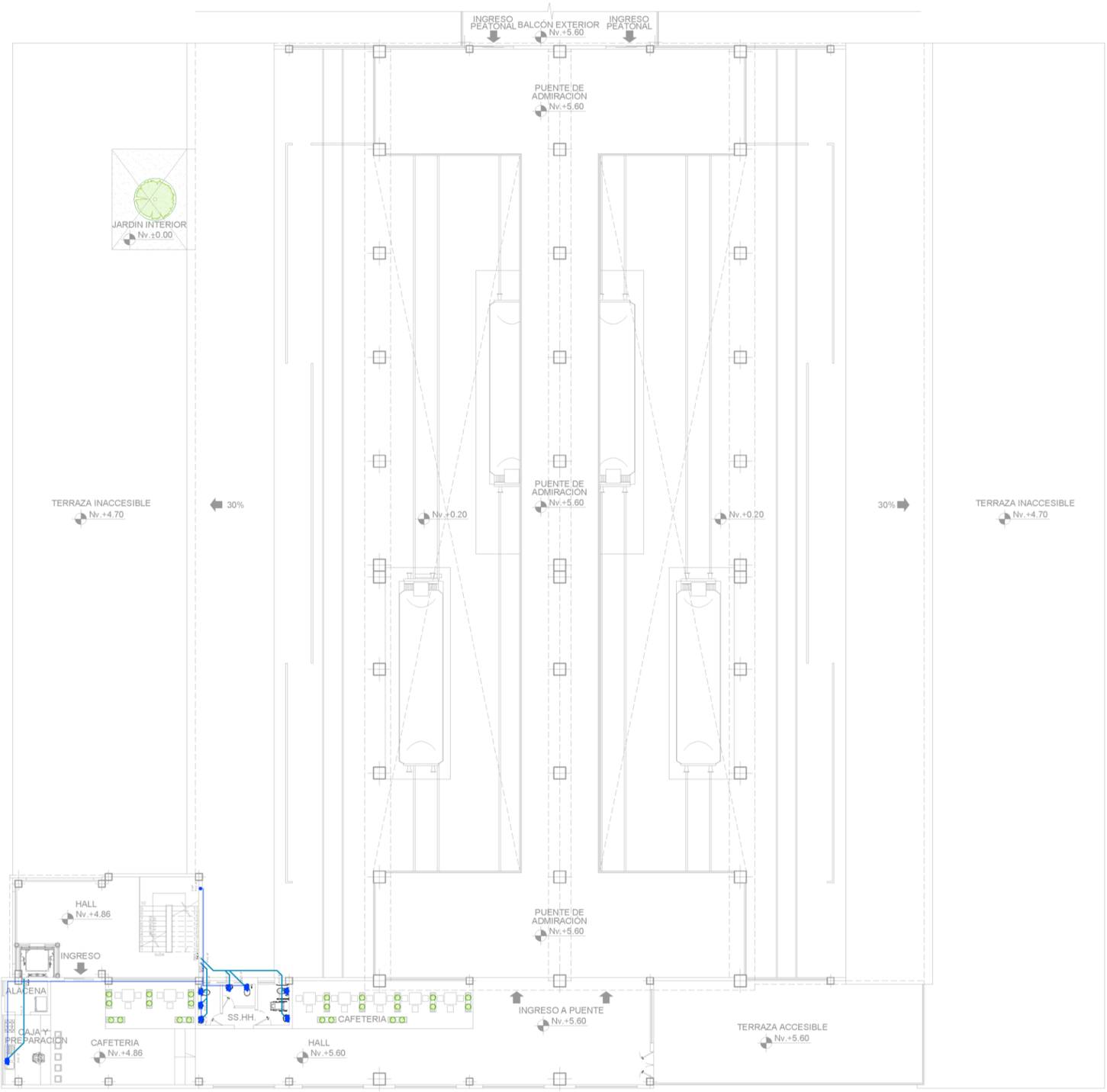
Gabriela Ruales ARQ. MGS.

PROYECTO:

"Recuperación del Espacio Público de las calles aledañas al Mercado Amazonas y la refuncionalización de los Talleres del Ferrocarril Quito San Lorenzo para su puesta en valor"

INS HID

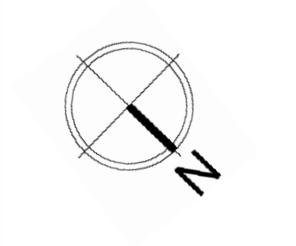
1



INSTALACIONES HIDROSANITARIAS Nv. + 5.60 CENTRO CULTURAL

ESCALA 1:275





ESCALA:

Las Indicadas

CONTENIDO:

- Instalaciones Hidrosanitarias Nv.+5.60
Centro Cultural Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo

LEYENDA:

CR	CAJA DE REVISION
	LLAVE DE PASO
	COLUMNA DE AGUA POTABLE
	BAJANTE DE AGUAS LLUVIAS
	SALIDA SANITARIA
	SUMIDERO DE PISO
	SIFON
M	MEDIDOR DE AGUA
	REJILLA
	TUBERIA P.V.C DE 2"
	TUBERIA P.V.C DE 3"
	TUBERIA P.V.C DE 4"
	TUBERIA P.V.C DE 6"
	CUATRITUBO 1/2" - A. FRÍA
	CUATRITUBO 1/2" - A. CALIENTE

AUTOR:

Carlos Santiago Hurtado Estévez

ASESORA:

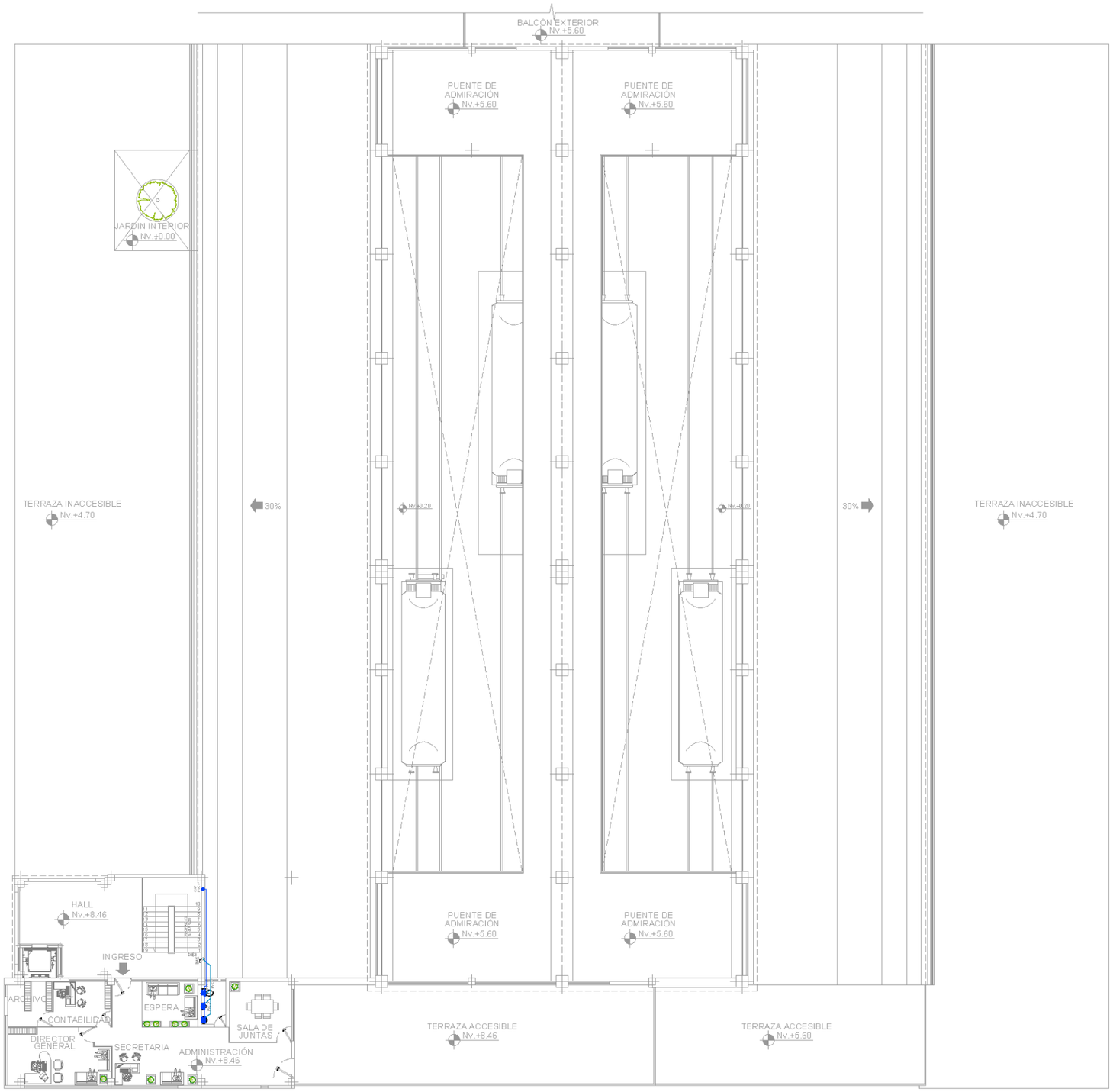
Gabriela Ruales ARQ. MGS.

PROYECTO:

"Recuperación del Espacio Público de las calles aledañas al Mercado Amazonas y la refuncionalización de los Talleres del Ferrocarril Quito San Lorenzo para su puesta en valor"

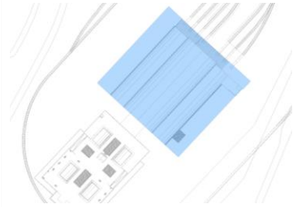
INS HID

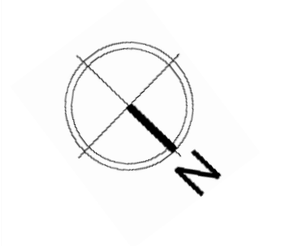
2



INSTALACIONES HIDROSANITARIAS Nv. + 8.46 CENTRO CULTURAL

ESCALA 1:275





ESCALA:

Las Indicadas

CONTENIDO:

- Instalaciones Hidrosanitarias Nv.+8.46
Centro Cultural Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo

LEYENDA:

CR	*CAJA DE REVISION*
	LLAVE DE PASO
	COLUMNA DE AGUA POTABLE
	BAJANTE DE AGUAS LLUVIAS
	SALIDA SANITARIA
	SUMIDERO DE PISO
	SIFON
M	*MEDIDOR DE AGUA*
	REJILLA
	TUBERIA P.V.C DE 2"
	TUBERIA P.V.C DE 3"
	TUBERIA P.V.C DE 4"
	TUBERIA P.V.C DE 6"
	CUATRITUBO 1/2" - A. FRÍA
	CUATRITUBO 1/2" - A. CALIENTE

AUTOR:

Carlos Santiago Hurtado Estévez

ASESORA:

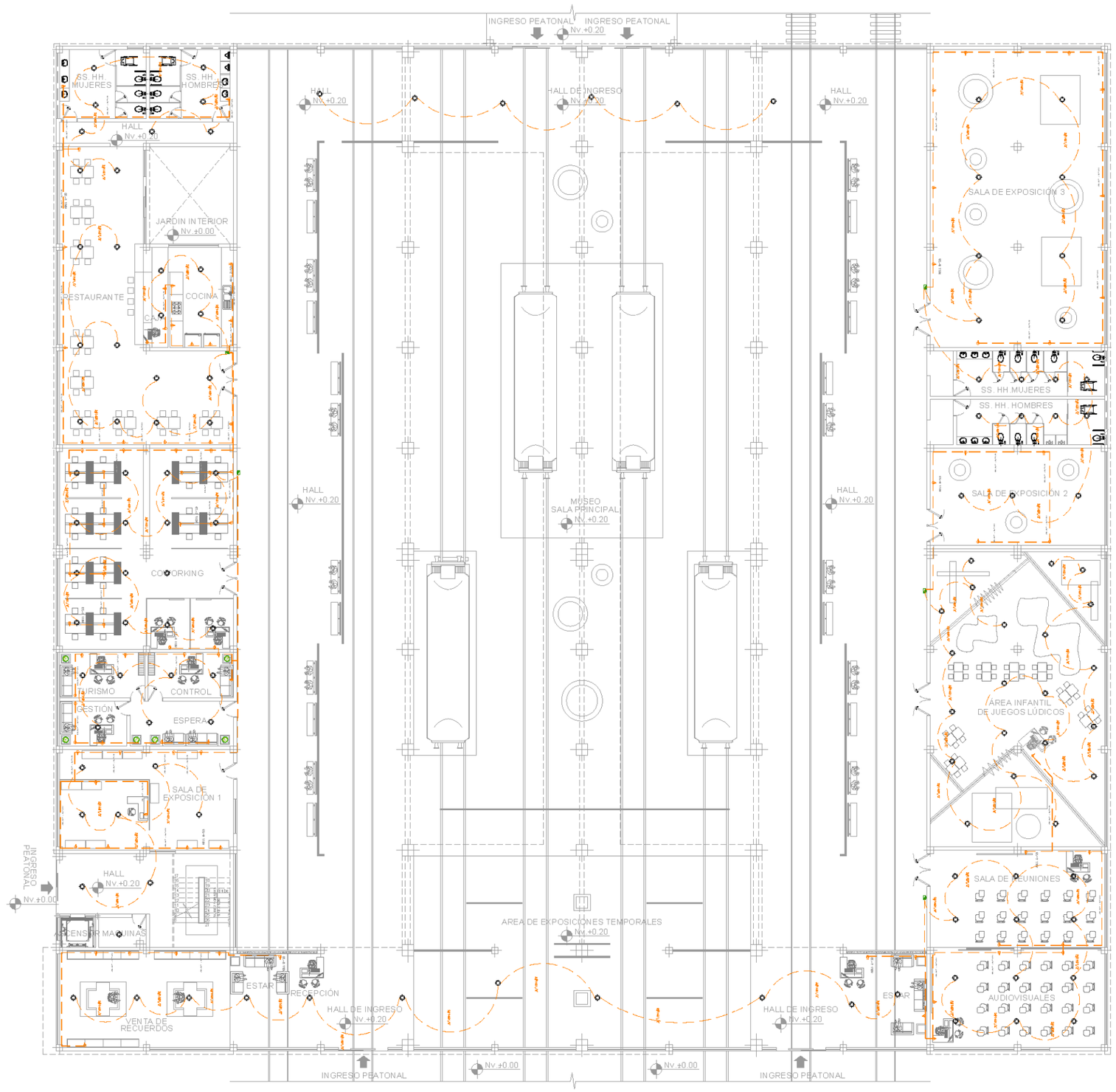
Gabriela Ruales ARQ. MGS.

PROYECTO:

"Recuperación del Espacio Público de las calles aledañas al Mercado Amazonas y la refuncionalización de los Talleres del Ferrocarril Quito San Lorenzo para su puesta en valor"

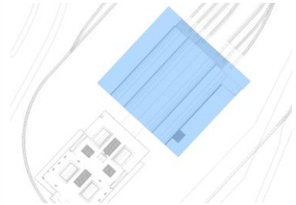
INS HID

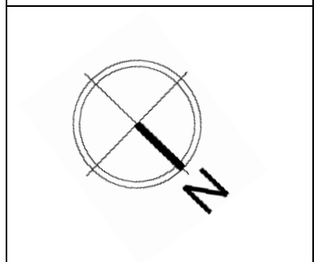
3



INSTALACIONES ELECTRICAS Nv. + 0.20 CENTRO CULTURAL

ESCALA 1:275





ESCALA:

Las Indicadas

CONTENIDO:

- Instalaciones Eléctricas Nv. +0.20
Centro Cultural Talleres del Ferrocarril
Quito-San Lorenzo

LEYENDA:



AUTOR:

Carlos Santiago Hurtado Estévez

ASESORA:

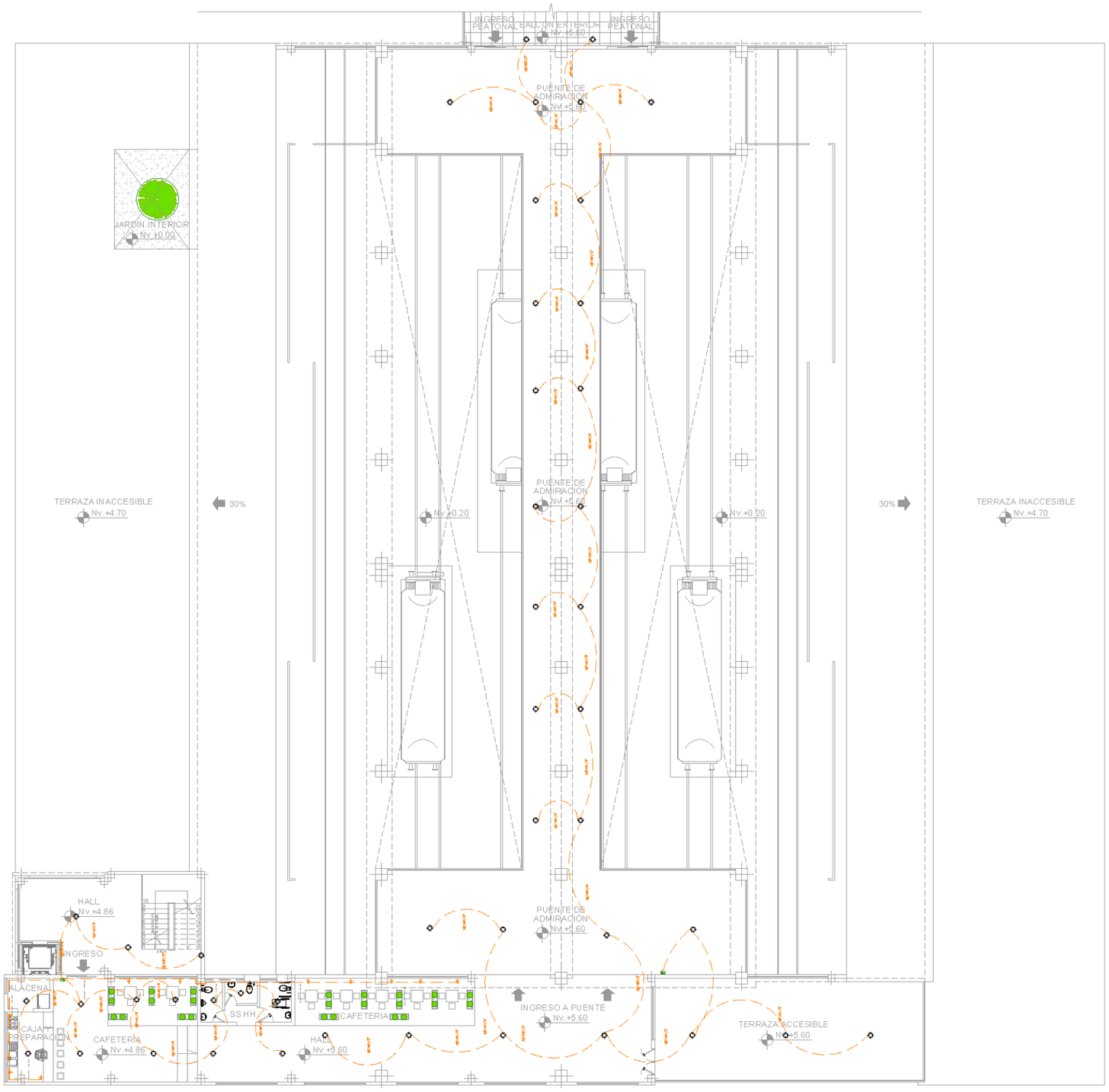
Gabriela Ruales ARQ. MGS.

PROYECTO:

"Recuperación del Espacio Público de las calles aledañas al Mercado Amazonas y la refuncionalización de los Talleres del Ferrocarril Quito San Lorenzo para su puesta en valor"

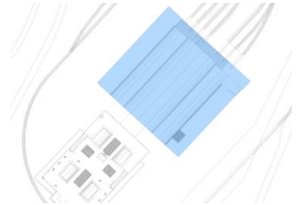
INS ELE

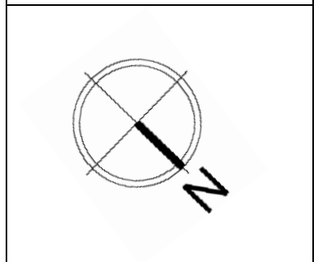
4



INSTALACIONES ELECTRICAS Nv. + 5.60 CENTRO CULTURAL

ESCALA 1:275





ESCALA:

Las Indicadas

CONTENIDO:

- Instalaciones Eléctricas Nv. +5.60
Centro Cultural Talleres del Ferrocarril
Quito-San Lorenzo

LEYENDA:

LUMINARIA FLUORESCENTE 2X32 W
LUMINARIA INCANDESCENTE 100 W
LAMPARA FLUORECENTE
APLIQUE DE PARED
TOMACORRIENTE 220 VAC
TOMACORRIENTE DOBLE POLARIZADO
TANQUE CALENTADOR
PULSADOR DE PORTERO ELECTRICO
INTERRUPTOR - CONMUTADOR
INTERRUPTOR DOBLE
INTERRUPTOR SIMPLE
MEDIDOR DE ENERGIA
TABLERO DE CIRCUITO
TELEFONO
TUBERIA CONDUIT
CIRCUITO DE ILUMINACION 2x14+1x16 AWG - Ø1\2
LINEA ILUMINACION INTERRUPTOR FOCO
CIRCUITO DE TOMCORRIENTES 2x12+1x14 AWG - Ø1\2
LINEA DE TELEFONO Ø1\2"
LINEA TV Ø3\4"
ACOMETIDA ELECTRICA 2x8+1x10 AWG - Ø3\4

AUTOR:

Carlos Santiago Hurtado Estévez

ASESORA:

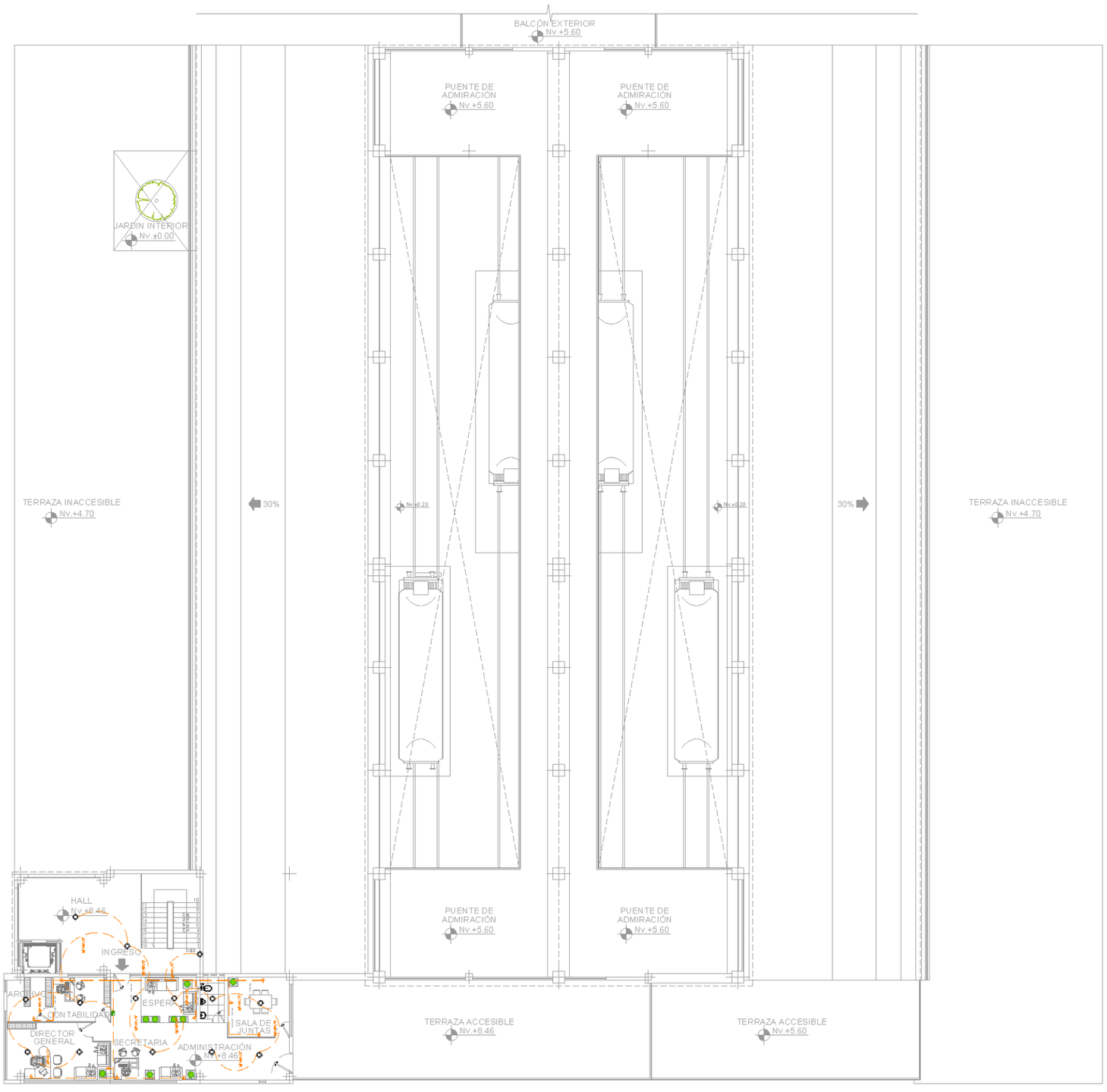
Gabriela Ruales ARQ. MGS.

PROYECTO:

"Recuperación del Espacio Público de las calles aledañas al Mercado Amazonas y la refuncionalización de los Talleres del Ferrocarril Quito San Lorenzo para su puesta en valor"

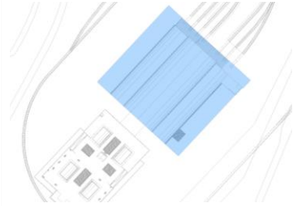
INS ELE

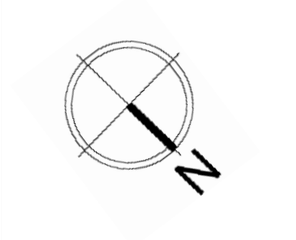
5



INSTALACIONES ELECTRICAS Nv. + 8.46 CENTRO CULTURAL

ESCALA 1:275





ESCALA:

Las Indicadas

CONTENIDO:

- Instalaciones Eléctricas Nv. +8.46
Centro Cultural Talleres del Ferrocarril
Quito-San Lorenzo

LEYENDA:



AUTOR:

Carlos Santiago Hurtado Estévez

ASESORA:

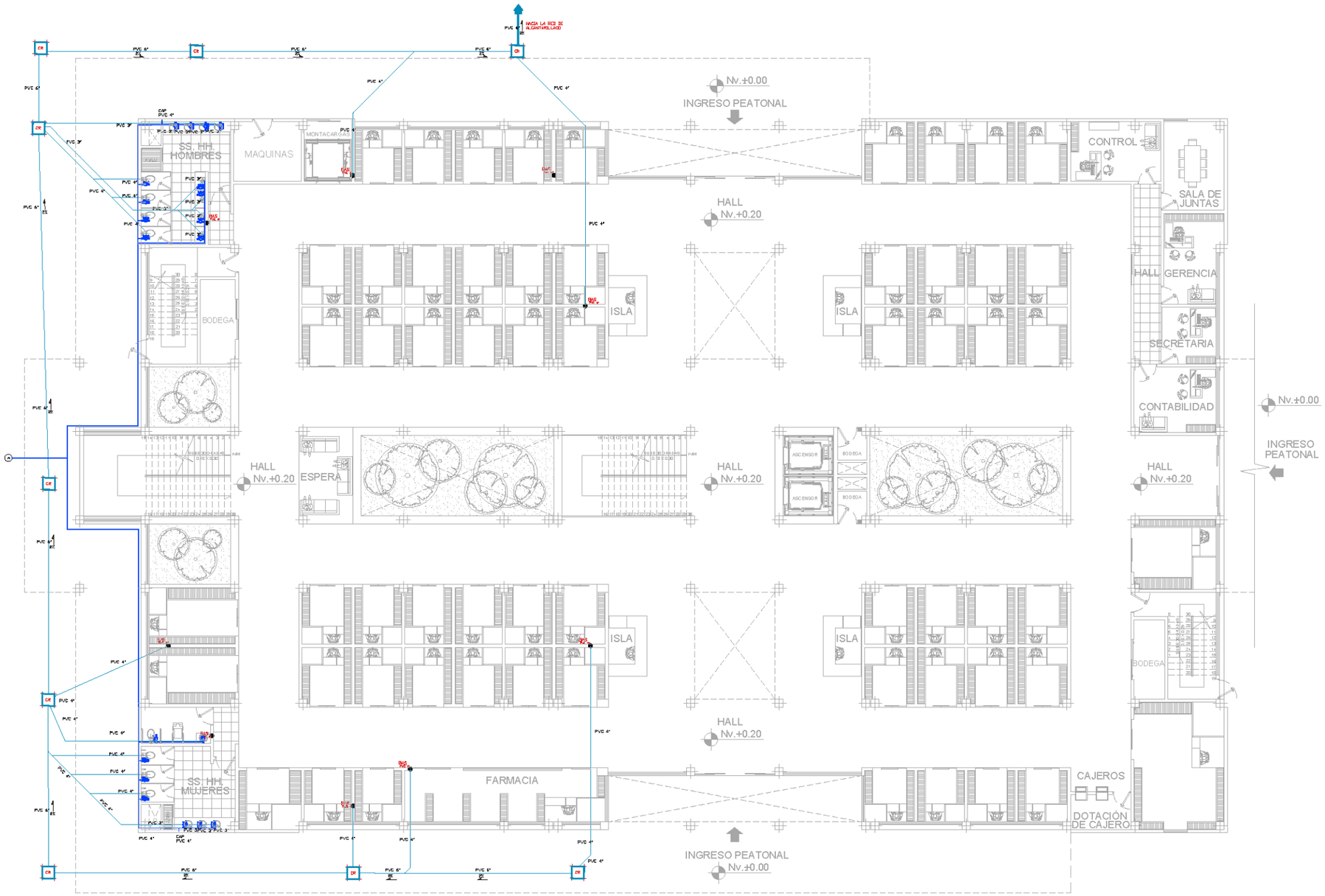
Gabriela Ruales ARQ. MGS.

PROYECTO:

"Recuperación del Espacio Público de las calles aledañas al Mercado Amazonas y la refuncionalización de los Talleres del Ferrocarril Quito San Lorenzo para su puesta en valor"

INS ELE

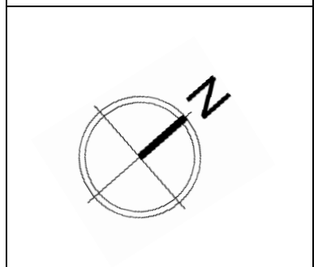
6



INSTALACIONES HIDROSANITARIAS Nv. +0.20 CENTRO COMERCIAL

ESCALA 1:225





ESCALA:

Las Indicadas

CONTENIDO:

- Instalaciones Hidrosanitarias Nv.+0.20 Centro Comercial Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo

LEYENDA:

CR	*CAJA DE REVISION*
	LLAVE DE PASO
	COLUMNA DE AGUA POTABLE
	BAJANTE DE AGUAS LLUVIAS
	SALIDA SANITARIA
	SUMIDERO DE PISO
	SIFON
M	*MEDIDOR DE AGUA*
	REJILLA
	TUBERIA P.V.C DE 2"
	TUBERIA P.V.C DE 3"
	TUBERIA P.V.C DE 4"
	TUBERIA P.V.C DE 6"
	CUATRITUBO 1/2" - A. FRÍA
	CUATRITUBO 1/2" - A. CALIENTE

AUTOR:

Carlos Santiago Hurtado Estévez

ASESORA:

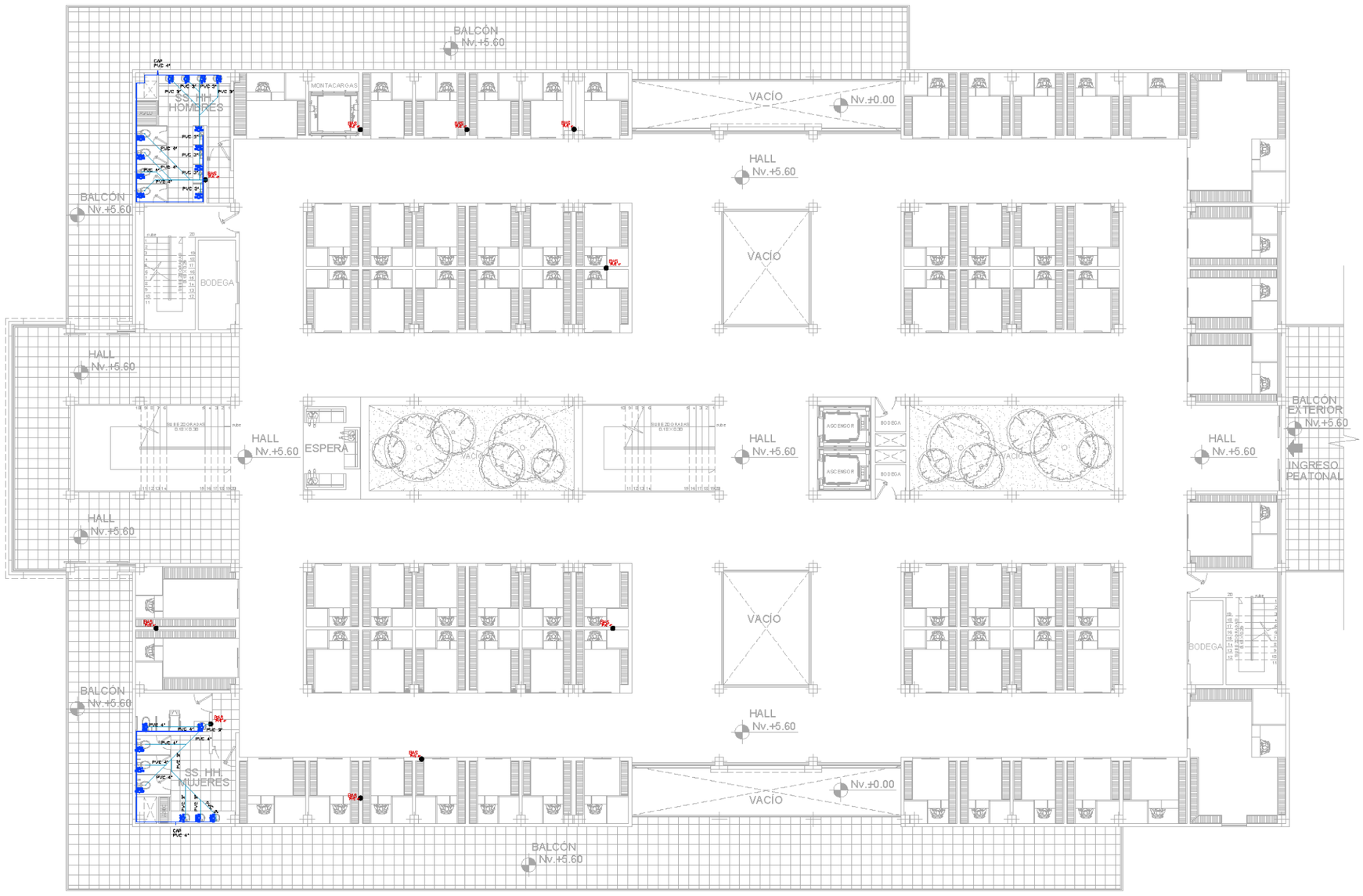
Gabriela Ruales ARQ. MGS.

PROYECTO:

"Recuperación del Espacio Público de las calles aledañas al Mercado Amazonas y la refuncionalización de los Talleres del Ferrocarril Quito San Lorenzo para su puesta en valor"

INS HID

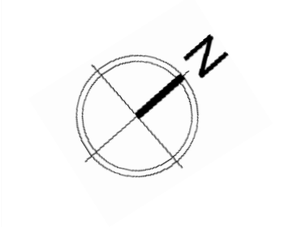
7



INSTALACIONES HIDROSANITARIAS Nv. +5.60 CENTRO COMERCIAL

ESCALA 1:225





ESCALA:

Las Indicadas

CONTENIDO:

- Instalaciones Hidrosanitarias Nv.+5.60
Centro Comercial Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo

LEYENDA:

CR	*CAJA DE REVISION*
	LLAVE DE PASO
	COLUMNA DE AGUA POTABLE
	BAJANTE DE AGUAS LLUVIAS
	SALIDA SANITARIA
	SUMIDERO DE PISO
	SIFON
M	*MEDIDOR DE AGUA*
	REJILLA
	TUBERIA P.V.C DE 2"
	TUBERIA P.V.C DE 3"
	TUBERIA P.V.C DE 4"
	TUBERIA P.V.C DE 6"
	CUATRITUBO 1/2" - A. FRÍA
	CUATRITUBO 1/2" - A. CALIENTE

AUTOR:

Carlos Santiago Hurtado Estévez

ASESORA:

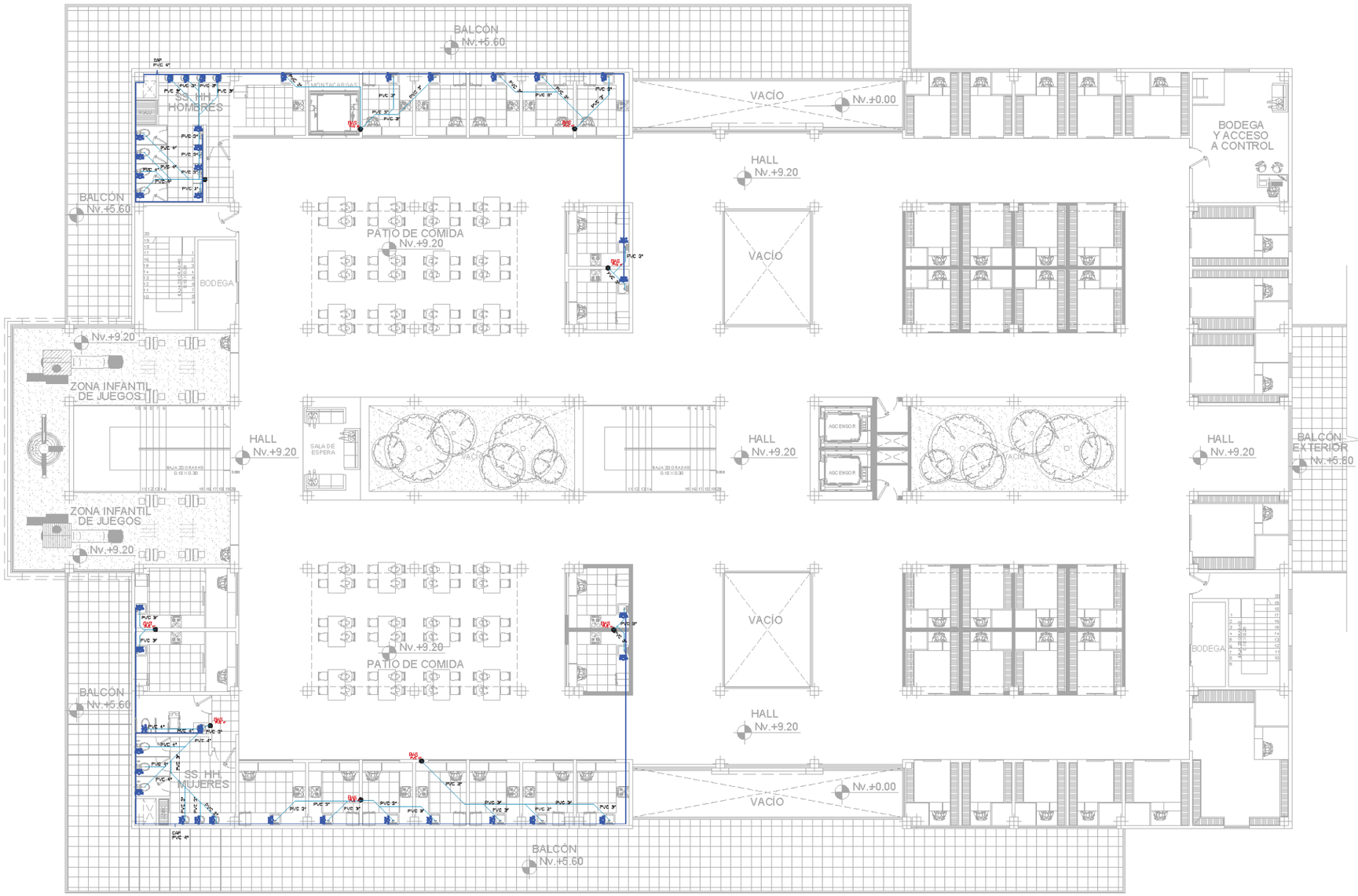
Gabriela Ruales ARQ. MGS.

PROYECTO:

"Recuperación del Espacio Público de las calles aledañas al Mercado Amazonas y la refuncionalización de los Talleres del Ferrocarril Quito San Lorenzo para su puesta en valor"

INS HID

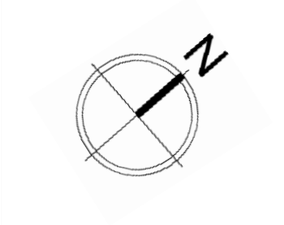
8



INSTALACIONES HIDROSANITARIAS Nv. +9.20 CENTRO COMERCIAL

ESCALA 1:225





ESCALA:

Las Indicadas

CONTENIDO:

- Instalaciones Hidrosanitarias Nv.+9.20
Centro Comercial Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo

LEYENDA:

CR	*CAJA DE REVISION*
	LLAVE DE PASO
	COLUMNA DE AGUA POTABLE
	BAJANTE DE AGUAS LLUVIAS
	SALIDA SANITARIA
	SUMIDERO DE PISO
	SIFON
M	*MEDIDOR DE AGUA*
	REJILLA
	TUBERIA P.V.C DE 2"
	TUBERIA P.V.C DE 3"
	TUBERIA P.V.C DE 4"
	TUBERIA P.V.C DE 6"
	CUATRITUBO 1/2" - A. FRÍA
	CUATRITUBO 1/2" - A. CALIENTE

AUTOR:

Carlos Santiago Hurtado Estévez

ASESORA:

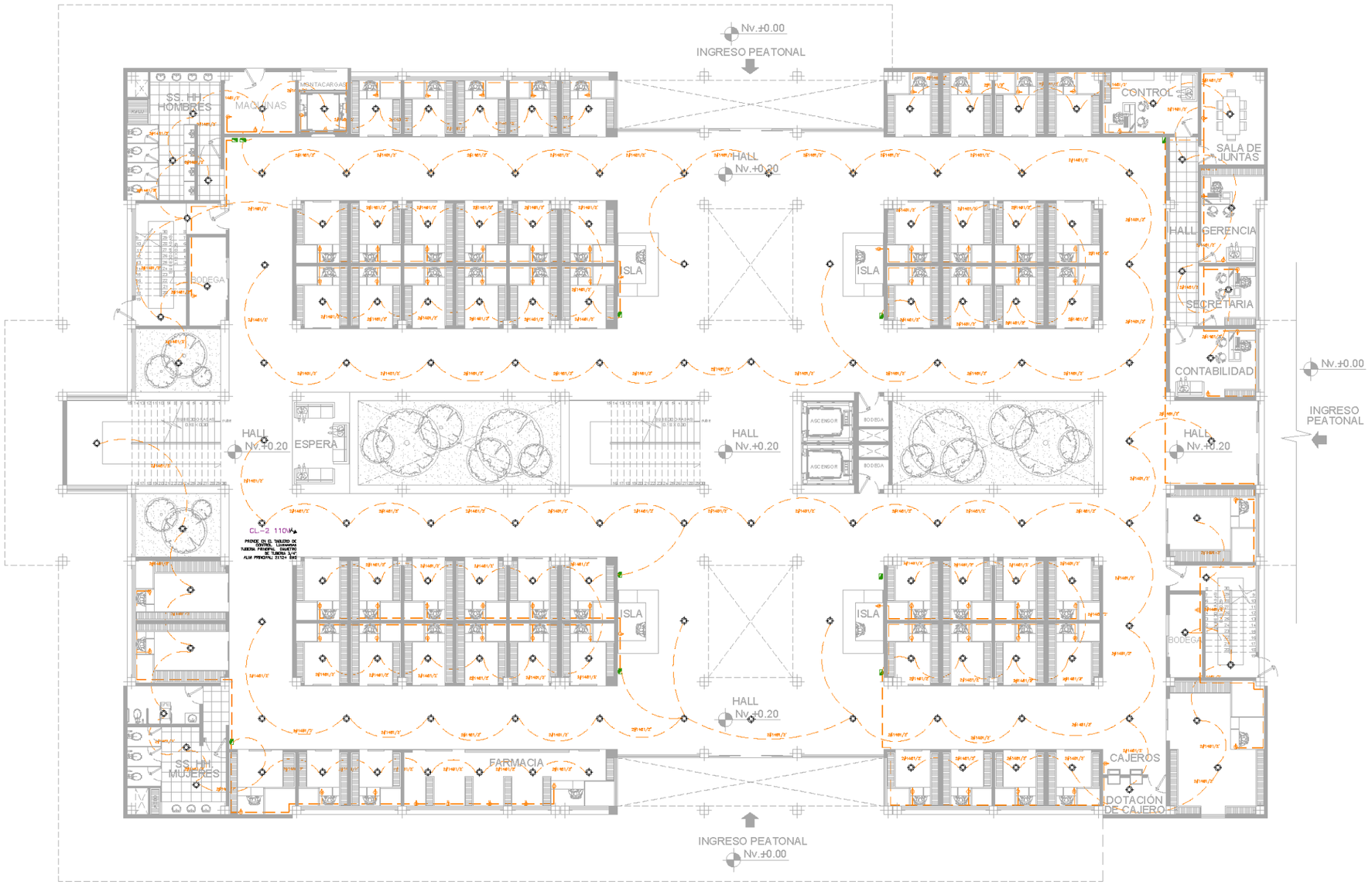
Gabriela Ruales ARQ. MGS.

PROYECTO:

"Recuperación del Espacio Público de las calles aledañas al Mercado Amazonas y la refuncionalización de los Talleres del Ferrocarril Quito San Lorenzo para su puesta en valor"

INS HID

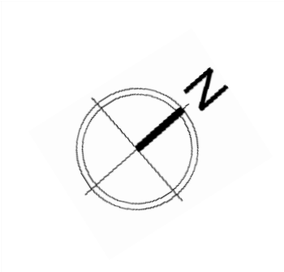
9



INSTALACIONES ELECTRICAS Nv. +0.20 CENTRO COMERCIAL

ESCALA 1:225





ESCALA:

Las Indicadas

CONTENIDO:

- Instalaciones Eléctricas Nv. +0.20 Centro Comercial Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo

LEYENDA:

	LUMINARIA FLUORESCENTE 2X32 W
	LUMINARIA INCANDESCENTE 100 W
	LAMPARA FLUORECENTE
	APLIQUE DE PARED
	TOMACORRIENTE 220 VAC
	TOMACORRIENTE DOBLE POLARIZADO
	TANQUE CALENTADOR
	PULSADOR DE PORTERO ELECTRICO
	INTERRUPTOR - CONMUTADOR
	INTERRUPTOR DOBLE
	INTERRUPTOR SIMPLE
	MEDIDOR DE ENERGIA
	TABLERO DE CIRCUITO
	TELEFONO
	TUBERIA CONDUIT
	CIRCUITO DE ILUMINACION 2x14+1x16 AWG - Ø1\2
	LINEA ILUMINACION INTERRUPTOR POCO
	CIRCUITO DE TOMCORRIENTES 2x12+1x14 AWG - Ø1\2
	LINEA DE TELEFONO Ø1\2"
	LINEA TV Ø3\4"
	ACOMETIDA ELECTRICA 2x8+1x10 AWG - Ø3\4

AUTOR:

Carlos Santiago Hurtado Estévez

ASESORA:

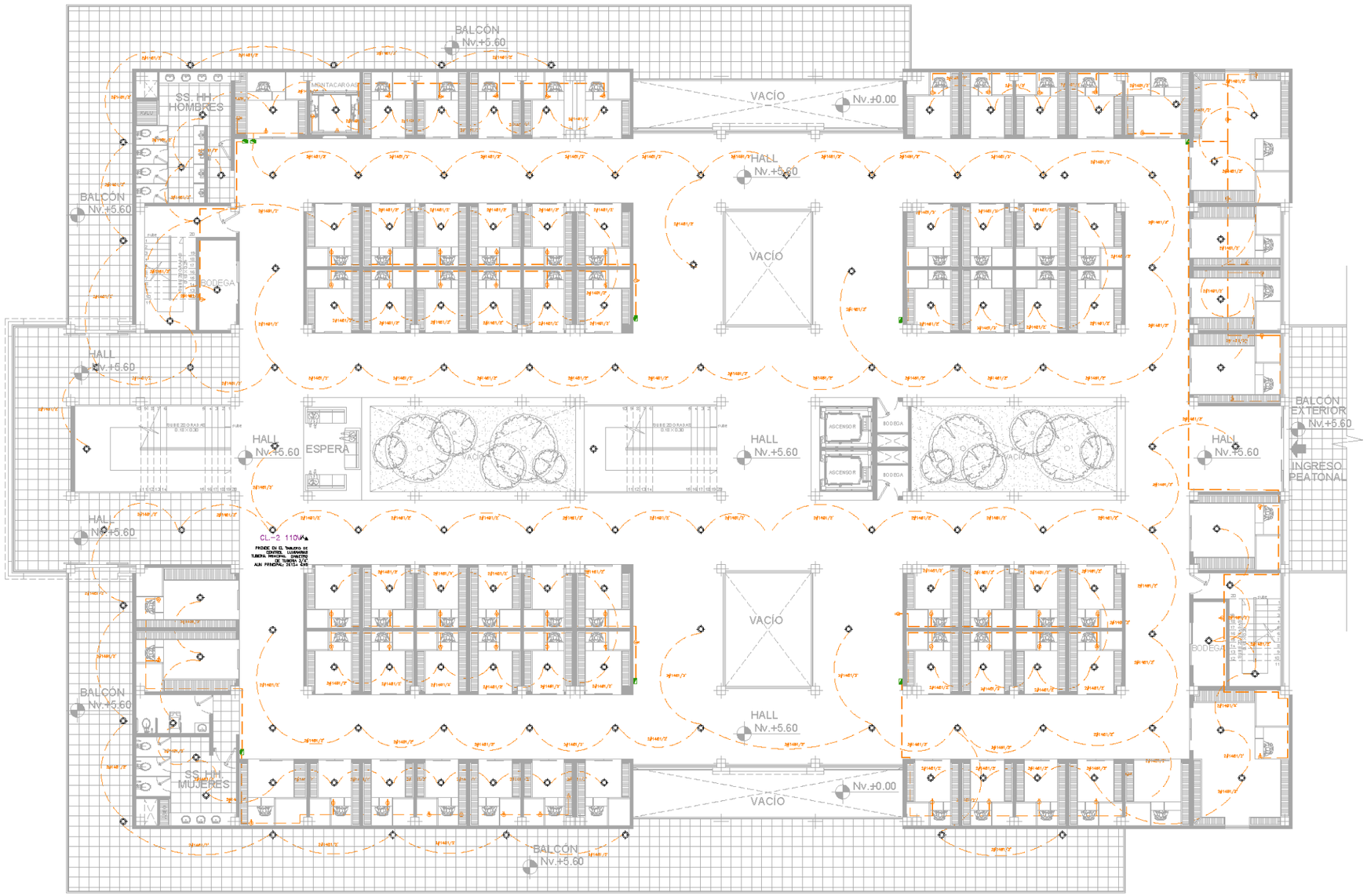
Gabriela Ruales ARQ. MGS.

PROYECTO:

"Recuperación del Espacio Público de las calles aledañas al Mercado Amazonas y la refuncionalización de los Talleres del Ferrocarril Quito San Lorenzo para su puesta en valor"

INS ELE

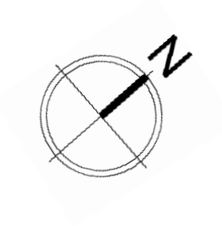
10



INSTALACIONES ELECTRICAS Nv. +5.60 CENTRO COMERCIAL

ESCALA 1:225





ESCALA:

Las Indicadas

CONTENIDO:

- Instalaciones Eléctricas Nv. +5.60 Centro Comercial Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo

LEYENDA:



AUTOR:

Carlos Santiago Hurtado Estévez

ASESORA:

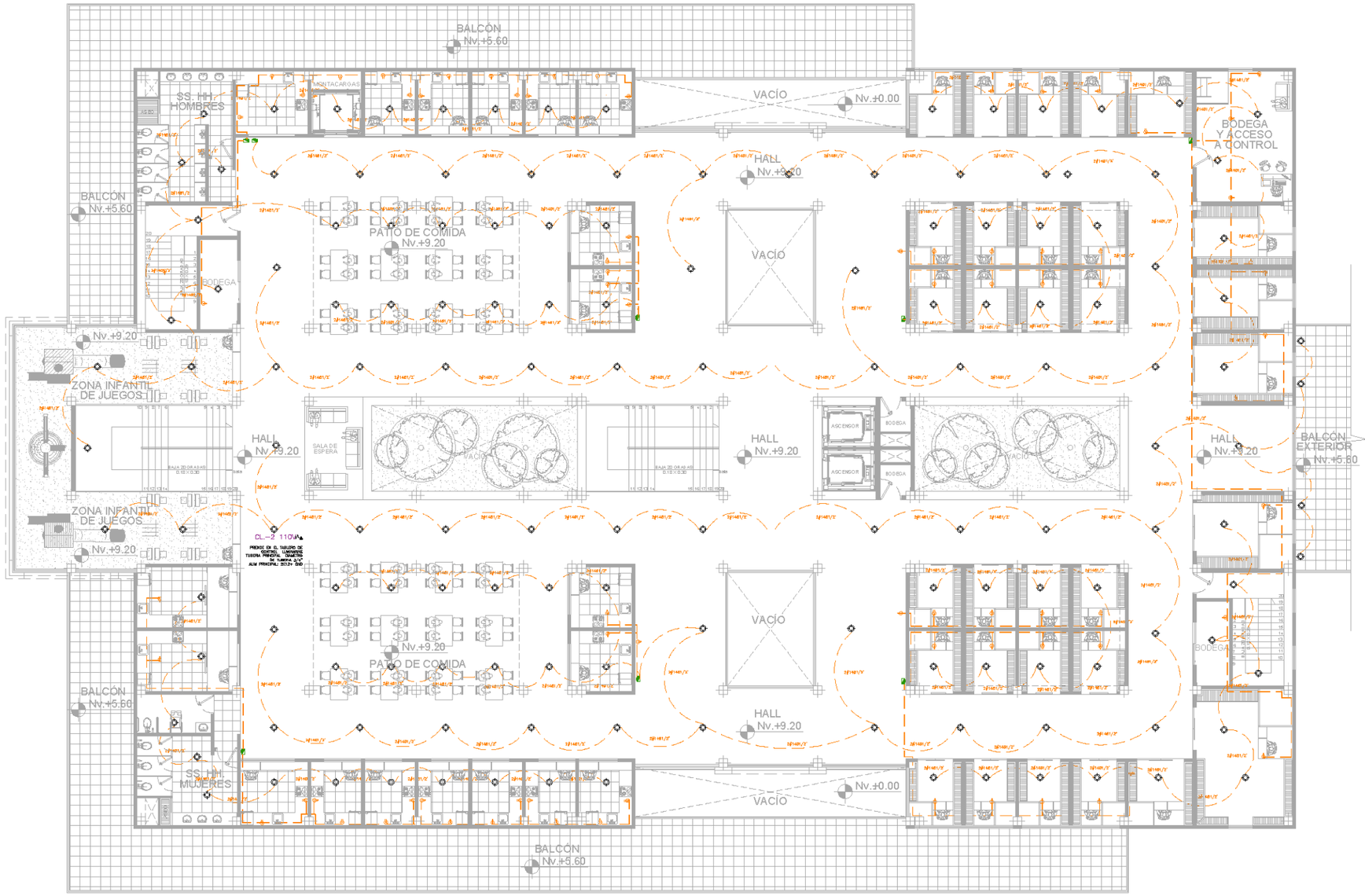
Gabriela Ruales ARQ. MGS.

PROYECTO:

"Recuperación del Espacio Público de las calles aledañas al Mercado Amazonas y la refuncionalización de los Talleres del Ferrocarril Quito San Lorenzo para su puesta en valor"

INS ELE

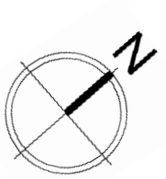
11



INSTALACIONES ELECTRICAS Nv. +9.20 CENTRO COMERCIAL

ESCALA 1:225





ESCALA:

Las Indicadas

CONTENIDO:

- Instalaciones Eléctricas Nv. +9.20 Centro Comercial Talleres del Ferrocarril Quito-San Lorenzo

LEYENDA:



AUTOR:

Carlos Santiago Hurtado Estévez

ASESORA:

Gabriela Ruales ARQ. MGS.

PROYECTO:

"Recuperación del Espacio Público de las calles aledañas al Mercado Amazonas y la refuncionalización de los Talleres del Ferrocarril Quito San Lorenzo para su puesta en valor"

INS ELE

12



VISTA FACHADA FRONTA CENTRO CULTURAL TALLERES DEL FERROCARRIL QUITO-SAN LORENZO



VISTA AEREA PROYECTO ARQUITECTÓNICO CENTRO CULTURAL Y CENTRO COMERCIAL TALLERES DEL FERROCARRIL QUITO-SAN LORENZO

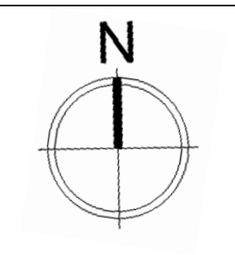


VISTA NOCTURNA CENTRO CULTURAL Y EXTERIOR TALLERES DEL FERROCARRIL QUITO SAN LORENZO



VISTA EN LA MAÑANA CENTRO CULTURAL Y EXTERIOR TALLERES DEL FERROCARRIL QUITO SAN LORENZO





ESCALA:

Las Indicadas

CONTENIDO:

- Renders 3D Proyecto

LEYENDA:

AUTOR:

Carlos Santiago Hurtado Estévez

ASESORA:

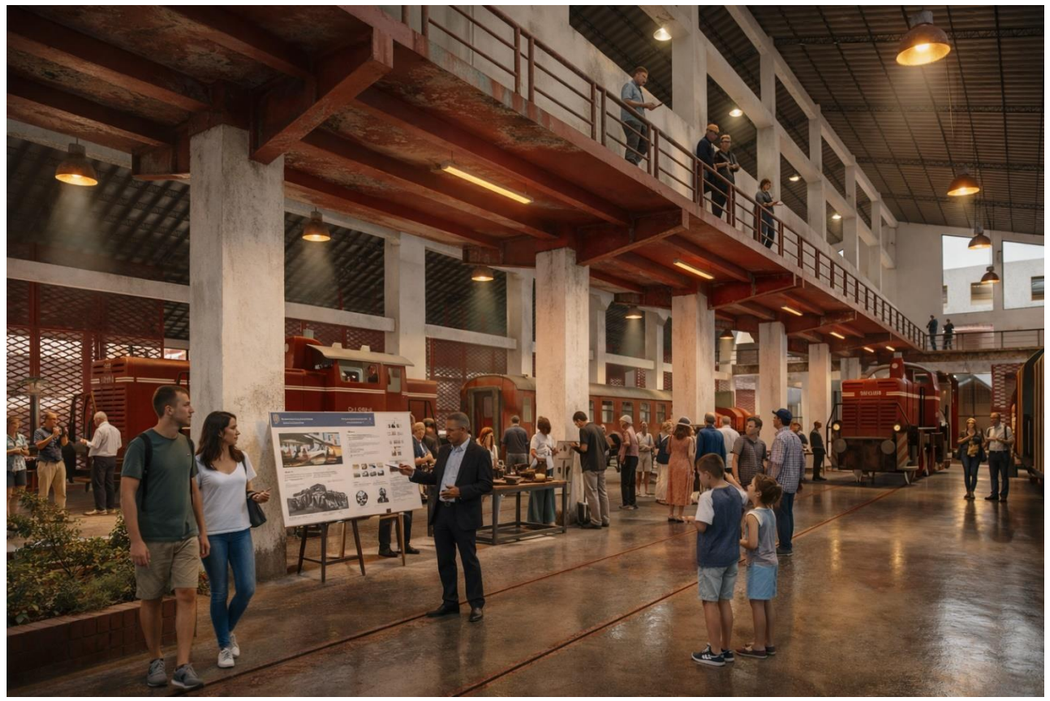
Gabriela Ruales ARQ. MGS.

PROYECTO:

“Recuperación del Espacio Público de las calles aledañas al Mercado Amazonas y la refuncionalización de los Talleres del Ferrocarril Quito San Lorenzo para su puesta en valor”

RENDERS

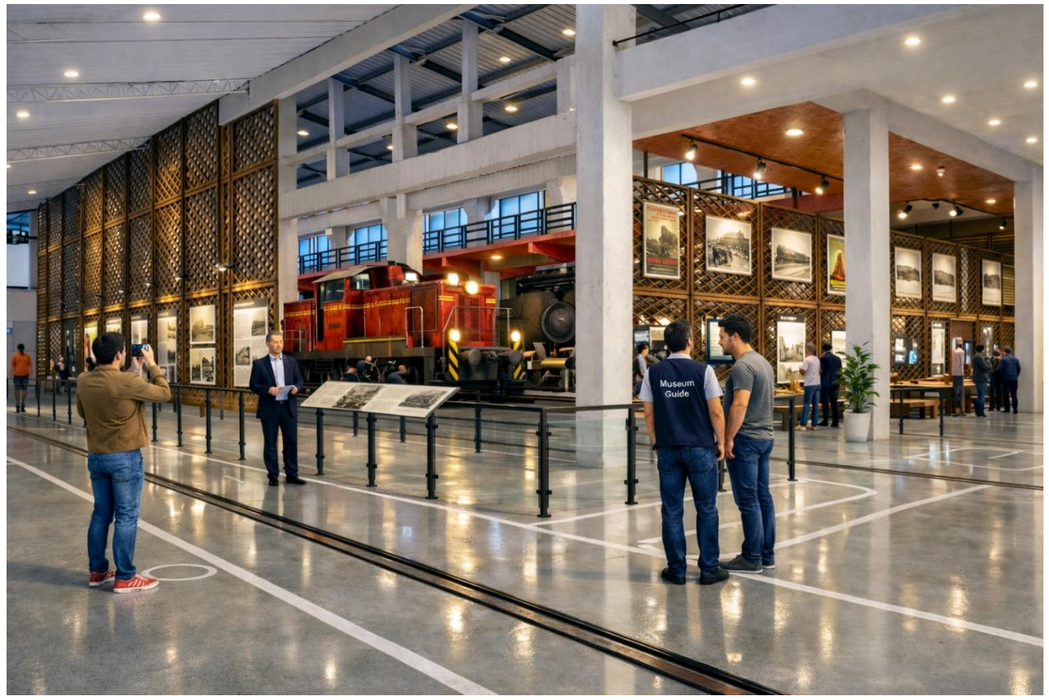
1



VISTA INTERIOR CENTRO CULTURAL SALA PRINCIPAL MUSEO FERROVIARIO TALLERES DEL FERROCARRIL QUITO SAN LORENZO



VISTA INTERIOR CENTRO CULTURAL PUENTE DE ADMIRACIÓN Y CONEXIÓN TALLERES DEL FERROCARRIL QUITO SAN LORENZO



VISTA INTERIOR CENTRO CULTURAL SALA PRINCIPAL MUSEO FERROVIARIO TALLERES DEL FERROCARRIL QUITO SAN LORENZO



VISTA INTERIOR CENTRO CULTURAL SALA PRINCIPAL MUSEO FERROVIARIO TALLERES DEL FERROCARRIL QUITO SAN LORENZO



N

ESCALA:

Las Indicadas

CONTENIDO:

- Renders 3D Proyecto

LEYENDA:

AUTOR:

Carlos Santiago Hurtado Estévez

ASESORA:

Gabriela Ruales ARQ. MGS.

PROYECTO:

"Recuperación del Espacio Público de las calles aledañas al Mercado Amazonas y la refuncionalización de los Talleres del Ferrocarril Quito San Lorenzo para su puesta en valor"

RENDERS

2



VISTA EXTERIOR AL CENTRO COMERCIAL TALLERES DEL FERROCARRIL QUITO SAN LORENZO



VISTA INTERIOR CENTRO COMERCIAL TALLERES DEL FERROCARRIL QUITO SAN LORENZO

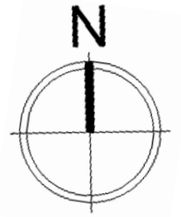


VISTA INTERIOR CIRCULACION VERTICAL PRIMER PISO CENTRO COMERCIAL TALLERES DEL FERROCARRIL QUITO SAN LORENZO



VISTA INTERIOR PATIO DE COMIDAS CENTRO COMERCIAL TALLERES DEL FERROCARRIL QUITO SAN LORENZO





ESCALA:

Las Indicadas

CONTENIDO:

- Renders 3D Proyecto

LEYENDA:

AUTOR:

Carlos Santiago Hurtado Estévez

ASESORA:

Gabriela Ruales ARQ. MGS.

PROYECTO:

“Recuperación del Espacio Público de las calles aledañas al Mercado Amazonas y la refuncionalización de los Talleres del Ferrocarril Quito San Lorenzo para su puesta en valor”

RENDERS

3

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones

- Este proyecto nos permite dar a conocer un cambio transformador en cuanto se refiere al espacio publico para poder mejorar la relacion de los peatones tanto con los equipamientos existentes y las actividades que se generan en este sector, creando un espacio seguro y de confort para los transeuntes que viven en el y que lo visitan.

- Los problemas sociales hoy en día no solo son resolución de los profesionales también se debe educar a la ciudadanía hacer un compromiso por participar en los diferentes programas y proyectos trazados en mejorar la calidad y estilo de vida, socializándolos y saber que es lo que quiere y lo que no el ciudadano para poder crear actividades que inviten a disfrutarlas por parte de ellos en el aspecto sensorial puesto que los humanos nos direccionamos por sentidos y sensaciones comunes.

- Tambien permite conocer la percepcion de los usuarios que residen en el sector y trabajan en el de como se llego a plasmar una propuesta que ayude a mejorar el desarrollo comercial a traves de una reorganización y reubicación del comercio actual en las calles aledañas al Mercado Amazonas.

- La conservación del Patrimonio debe ser una tarea de todos los actores inmersos en la ciudad tanto el gobierno como los residentes y transeuentes puesto que cad pieza patrimonial muestra la memoria e historia de la ciudad y como se desarrolla el crecimiento poblacional y las diferentes actividades a partir de cada una de estas, rescatar su significado original ha sido la base primordial de este trabajo de titulación.

Recomendaciones

- Se recomienda tomar en cuenta siempre la opinion de la ciudadania para intervenir en este tipo de proyectos, puesto que son los residentes y transeuntes a quienes debe estar dedicado cada proyecto tomando siempre en cuenta aspectos como accesibilidad universal, medio ambiente, transporte y movilidad, a partir de las normativas Arquitectura y Urbanismo, con la finalidad que los proyectos esten destinados al disfrute del peaton busando un desarrollo urbano correcto.

- Es recomendable también desarrollar un estudio critico observador de la realidad ciudadana ya que no todo se puede cambiar al contrario se debería mejorar con bases metodológicas que ayuden a soportar el problema con desarrollo estratégico que permita la solución no solo arquitectónica urbana sino el desarrollo cultural y social de una ciudad en beneficio de las próximas generaciones.

- Se recomienda tambien conservar el patrimonio a traves de nuevas funciones que esten relacionadas con actividades que se esten desarrollando en el sector de estudio patrimonial, ademas conservar sus formas originales sin alterarlas ya que son estas piezas originales quien cuentan su memoria historica en cada pais y ciudad.

BIBLIOGRAFÍA

Alarcón, F. X. (15 de Mayo de 2019). *Blogspot*. Obtenido de https://fxalarcon.blogspot.com/2019/05/ibarra-antigua-estacion-del-ferrocarril.html

Aldaz Vinueza, R. D. (2021). Rehabilitación urbano arquitectónica de los mercados Amazonas y la Playa de la ciudad de Ibarra. Quito, Ecuador. Obtenido de file:///C:/Users/Santiago%20Hurtado/Downloads/UCE-FAU-DEC-ALDAZ%20RICARDO.pdf

Almeida, D. (10 de Mayo de 2021). *Analisis Urbano Ibarra*. Obtenido de https://es.slideshare.net/DiegoAlmeida177/analisis-urbano-ibarra

Arias Vivero, G. S., & Defáz Guevara, A. R. (Octubre de 2022). "REVITALIZACIÓN URBANA DENTRO DEL BARRIO LOMAS DE AZAYA A TRAVÉS DE LA REFUNCIONALIZACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DEL MERCADO MAYORISTA DE LA CIUDAD DE IBARRA". Ibarra, Ecuador: Pontificia Universidad Católica del Ecuador Ibarra. Obtenido de https://dspace.pucesi.edu.ec/handle/11010/879

Arquiurbano Taller, IAA Studio. (2019). *Intervención Calle Consciente, un jardín de colores*. Obtenido de https://www.archdaily.cl/cl/950554/intervencion-calle-consciente-un-jardin-de-colores-taller-arquiurbano-plus-iaa-studio?ad_medium=gallery

Asamblea Constituyente. (2008). *Constitución de la República del Ecuador*. Obtenido de Consorcio para el Derecho Socio-Ambiental: https://www.asambleanacional.gob.ec/sites/default/files/documents/old/constitucion_de_bolsillo.pdf

Asamblea Constituyente. (2008). *Ley Organica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial*. Obtenido de https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/03/LEY-1-LEY-ORGANICA-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-Y-SEGURIDAD-VIAL.pdf

Asamblea Nacional del TICCIH,. (17 de Julio de 2003). Carta de Nizhny Tagil sobre el Patrimonio Industrial. Moscú, Rusia. Obtenido de http://www.planmaestro.ohc.cu/recursos/papel/cartas/2003-nizhny.pdf

Basurto, E., Pennington, L., & Snyder, J. (septiembre de 2015). Preservación del Patrimonio Cultural para el Desarrollo Turístico. Guayaquil, Ecuador. doi: https://doi.org/10.22490/ECBTI.4815

Benavides Erazo, D. C. (21 de Junio de 2021). *Repositorio Digital Universidad Técnica del Norte*. Obtenido de https://repositorio.utn.edu.ec/handle/123456789/11191

Briceño, M. (2018). Paisaje urbano y espacio público como expresión de la vida cotidiana. *Revista de Arquitectura, 20(2)*, 10-19. Bogota , Colombia . Obtenido de https://doi.org/10.14718/RevArq.2018.20.2.1562

Briceño-Ávila, M. (Diciembre de 2018). *Revista de Arquitectura*. Obtenido de Paisaje urbano y espacio público como expresión de la vida cotidiana: http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1657-03082018000200010

Carme Miralles-Guasch. (Mayo de 2002). *Ciudad y Transporte El Binomio imperfecto*. Barcelona: Ariel, S. A. Obtenido de Universitat Autònoma de Barcelona: file:///C:/Users/Santiago%20Hurtado/Downloads/31773-Text%20de%20l'article-428233-1-10-20160205%20(1).pdf

Carta de Cracovia . (2000). Principios para la conservación y restauración del patrimonio construido . Venencia , España .

Celac. (s.f.). *la migración internacional desde un enfoque integral de derechos humanos*. Brasil.

Código de la Niñez y la Adolescencia. (3 de julio de 2003). *Código de la Niñez y la Adolescencia.Edicioneslegales, 1*. Obtenido de https://www.registrocivil.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2014/01/este-es-06-C%C3%93DIGO-DE-LA-NI%C3%91EZ-Y-ADOLESCENCIA-Leyes-conexas.pdf

Constitución. (2014). *Art. 315*. Decreto Ejecutivo 313 .

Constitución. (s.f.). *Art. 264, GAD*. Constitución.

Constitucion del Ecuador . (s.f.). *Arts. 66, 397*.

Constitución. (s.f.). *el título V, organización territorial del estado Art. 241*. Cpnstitución.

Constitución. (s.f.). *Numeral 5, Art. 147*. Primera Disposición Transitoria de la Ley Orgánica de Empresas Públicas, en cuanto al funcuión del ferrocarril .

CORTE CONSTITUCIONAL DEL ECUADOR. (29 de Noviembre de 2022). “ORDENANZA QUE REGULA LA PRESERVACIÓN, MANTENIMIENTO Y DIFUSIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL DEL CANTÓN IBARRA”. Ibarra, Ecuador. Recuperado el Domingo de Diciembre de 2023, de http://esacc.corteconstitucional.gob.ec/storage/api/v1/10_DWL_FL/eyJjYXJwZXRhIjoicm8iLCJ1dWlkIjoiZmE4N2ZkMDAtYzJkNy00NjgxLThlOTktYjY3YTA4NmJiMGIwLnBkZiJ9

Diario El Norte. (2022). Crece parque automotor y ventas en Ibarra.

DOCOMOMO. (1967). *Normas de Quito*. Obtenido de https://docomomoiberico.com/wp-content/uploads/2013/06/docomomo_pdfs_1967_normas_de_quito_IPCE.pdf

Dziekonsky, M., Rodríguez, M., Muñoz, C., Henríquez, K., Pavéz, A., & Muñoz, A. (Junio de 2015). *Revistas Austrial de Ciencias Sociales.* Obtenido de Espacios públicos y calidad de vida: Consideraciones interdisciplinarias: https://www.redalyc.org/pdf/459/45955899002.pdf

EL UNIVERSO. (22 de Septiembre de 2023). Censo en Ecuador: crecen los hogares con un integrante y bajan los de familias numerosas. *Noticias*. Recuperado el Miercoles de Diciembre de 2023, de https://www.eluniverso.com/noticias/informes/censo-en-ecuador-crecen-los-hogares-con-un-integrante-y-bajan-los-de-familias-numerosas-nota/

Enrique Mínguez Martínez, P. M. (Noviembre de 2012). *Greencities y Sostenibilidad: 3er Salón de la Eficiencia Energética y Sostenibilidad en Edificación y Espacios Urbanos*. Obtenido de https://eminguez.com/wp-content/uploads/2013/06/Plan-Estrategico-de-Intervencion-en-la-Travesia-Urbana-de-Pliego.pdf

FEDECRAIL. (2005). *Carta de Riga*. Obtenido de https://www.ferrocaib.org/wp-content/uploads/2013/11/carta_de_riga_v10es.pdf

GAD. (s.f.). *normas generales de arquitectura y urbanismo, en los Art. 96, 97, 98, 99y 100, que hacen referencia al Sistema de red urbana vial, .* Constitución.

García Cuetos, M. (2011). *EL PATRIMONIO CULTURAL. CONCEPTOS BÁSICOS.* Zaragoza, España: UNE. Recuperado el Domingo de Diciembre de 2023, de https://www.oaxaca.gob.mx/inpac/wp-content/uploads/sites/17/2019/08/Referencia-bibliogr%C3%A1fica-sobre-conceptos-b%C3%A1sicos-de-Conservaci%C3%B3n-del-Patrimonio.pdf

Gehl, J. (2004). *La humanización del Espacio Urbano.* Barcelona, España: Reverté. Obtenido de https://www.reverte.com/media/reverte/files/sample-81190.pdf

Gehl, J. (2014). *Ciudades para la gente.* Buenos Aires: Ediciones Infinito.

Gerardo Alonso Romero, D. R.-M. (19 de Enero de 2018). *El estado del arte de la movilidad del transporte en la vida urbana en ciudades latinoamericanas*. Obtenido de Revista Transporte y Turismo: https://www.researchgate.net/publication/327945526_El_estado_del_arte_de_la_movilidad_del_transporte_en_la_vida_urbana_en_ciudades_latinoamericanas

Gobierno Autónomo Descentralizado de Ibarra. (2015). *Actualización del Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Ibarra*. Obtenido de http://app.sni.gob.ec/sni-link/sni/PORTAL_SNI/data_sigad_plu

Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Ibarra . (2021). Plan de Uso y Gestión del Suelo. Recuperado el Viernes de Diciembre de 2023, de https://www.ibarra.gob.ec/site/docs/estrategico/Plan%20de%20Uso%20y%20Gesti%C3%B3n%20de%20Suelo%20del%20Cant%C3%B3n%20San%20Miguel%20de%20Ibarra%202021.pdf

Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de San Miguel de Ibarra. (13 de Enero de 2014). Normas De Arquitectura y Urbanismo para la Gestión Territorial del Cantón Ibarra. Ibarra, Ecuador. Recuperado el Viernes de Diciembre de 2023, de https://es.slideshare.net/AlvaroMuoz32/normativa-urbana-ibarra

Gobierno Autónomo y Descentralizado Municipal de Ibarra. (2018). Vision Ibarra 2030. Ibarra, Ecuador. Obtenido de https://www.local2030.org/library/588/Vision-Ibarra-2030.pdf

Gobierno Provincial de Imababura. (2015). PLAN DE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE LA PROVINCIA DE IMBABURA 2015-2035. Ibarra, Imbabura, Ecuador.

Recuperado el Viernes de Diciembre de 2023, de https://www.imbabura.gob.ec/index.php/biblioteca/category/59-pdot-plan-de-desarrollo-y-ordenamiento-territorial

Hernández Sampieri Roberto, F. C. (2014). *Metodología de la Investigación.* México D.F.: McGRAW-HILL / INTERAMERICANA EDITORES, S.A. DE C.V.

Hurtado Vásquez, D. (2016). MANUAL DE DISEÑO DE CALLES ACTIVAS Y CAMINABLES. Quito, Ecuador. Obtenido de https://www.academia.edu/35227652/MANUAL_DE_DISE%C3%91O_DE_CALLES_ACTIVAS_Y_CAMINABLES

ICOMOS. (11 de Marzo de 1977). Las Normas de Quito. Quito, Ecuador. Recuperado el Domingo de Diciembre de 2023, de https://icomos.es/wp-content/uploads/2020/01/1967-carta-de-quito.pdf

ICOMOS. (2011). *Los Principios de Dublin*. Obtenido de https://culturapedia.com/wp-content/uploads/2020/09/2011-principios-de-dublin.pdf

INEC. (2010). *INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y CENSOS*. Obtenido de http://www.inec.gob.ec/home/

Inés Galimberti, C. (2017). Recuperación y refuncionalización del patrimonio ferroviario junto al desarrollo de espacio público. Caso Gran Rosario, Argentina. *Revista AUS*(22), 19 - 25. Recuperado el Sabado de Diciembre de 2023, de https://www.redalyc.org/pdf/2817/281754756004.pdf

Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH). (2016). ACTIVIDADES PARA LA CONSERVACIÓN DE LA ARQUITECTURA DE TIERRA. Chihuahua, México . Obtenido de https://inahchihuahua.gob.mx/sections.pl?id=10

Jiménez Jiménez, M. (2013). *CORREDORES VERDES Y CORREDORES ECOLÓGICOSEN LA PLANIFICACIÓN ESPACIAL: HISTORIAS YENCUENTROS.* Obtenido de https://www.academia.edu/5311929/Corredores_Verdes_y_Corredores_Ecol%C3%B3gicos_en_la_Planificaci%C3%B3n_Espacial_Historias_y_Encuentros

León , X., & Naranjo , A. (2015). ¿Es el espacio público? Quito, Ecuador. Obtenido de https://www.ciudad.org.ec/wp-content/uploads/2020/01/QUITO.pdf

León Romero , M., & Vásquez Bernal , Ó. (2021). El Patrimonio Cultural y Arquitectónico en Ecuador. Obtenido de https://orcid.org/0000-0001-6584-1984%20/

LIZÁRRAGA MOLLINEDO, C. (2006). *Economía, Sociedad y Territorio.* Obtenido de Movilidad urbana sostenible: unreto para las ciudades del siglo XXI: https://www2.cmq.edu.mx/index.php/est/article/view/260/265

Matango Proaño, J., & Mediavilla Troya, W. (Marzo de 2020). ESPACIO PÚBLICO RECREATIVO E INCLUSIVO CON ACCESIBILIDAD UNIVERSAL PARA LA PARROQUIA DE SAN PABLO DEL LAGO. 7. Ibarra, Ecuador. Recuperado el Miercoles de Diciembre de 2023, de https://dspace.pucesi.edu.ec/handle/11010/839

Mazzanti, G. (2008). *Plataforma Arquitectura*. Obtenido de https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-12344/colegio-gerardo-molina-giancarlo-mazzanti

Medina Ruiz, M. (Julio_Diciembre de 2020). La caminabilidad como estrategia proyectual para las redes peatonales del borde urbano. Barrio Sierra Morena, Usme. *Revista de Arquitectura Bogotá, 22*(2), 81. Recuperado el Miercoles de Diciembre de 2023, de https://revistadearquitectura.ucatolica.edu.co/article/view/2993/3602

Melendro, M., Cruz, L., Iglesias, A., & Montserrat, C. (2014). *Estrategias eficaces de intervención socioeducativa con adolescentes en riesgo de exclusión.* Madrid: UNED. Obtenido de http://portal.uned.es/Publicaciones/htdocs/pdf.jsp?articulo=0102049CT01A01

Mercosur. (s.f.). *la movilidad a favor de los nacionales de los países Partes en el Acuerdo.*

Mimarlik, N. (2018). *Plataforma Arquitecttura*. Obtenido de https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/892915/escuela-industrial-de-gebze-norm-mimarlik

Ministerio de cultura y patrimonio. (2017). *patrimonio* .

Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda. (26 de Agosto de 2016). *Norma Ecuatoriana de la Construcción*. Obtenido de https://www.habitatyvivienda.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2019/05/NEC-HS-AU-Accesibilidad-Universal.pdf

MINSA. (2012). Obtenido de http://bvs.minsa.gob.pe/local/dgsp/139_desarrollojuven.pdf

Moncayo, M. B. (Agosto de 2008). *La recuperación de áreas urbanas centrales. New York: Banco Interamericano de Desarrollo" de Eduardo Rojas, Eduardo Rodríguez y Emiel Wegelin.* Obtenido de https://www.redalyc.org/pdf/1151/115112534010.pdf

Morgan Bal, D. (2006). Los Usuarios del Espacio Público como Protagonistas en el Paisaje Urbano. *Revista de Arquitectura, 8*, 34-41. Bogota, Colombia. Obtenido de https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=125112640006

Morgan Bal, D. (2006). Los Usuarios del Espacio Público como Protagonistas en el Paisaje Urbano. *Revista de Arquitectura, 8*, 34 - 41. Recuperado el Sabado de Diciembre de 2023, de https://www.redalyc.org/pdf/1251/125112640006.pdf

Municipalidad de Ibarra. (2016). *Ordenaza Uso de Suelo* .

Municipalidad de Ibarra, Plan Estratégico. (2010-2014:6). *Ibarra.gob.ec.* Obtenido de http://ibarra.gob.ec/web/docs/lotaip/k01_palnestrategicoins/planestrategico20102014.pdf

Municipalidad de Ibarra, Plan Estratégico. (2010-2014:7). *Ibarra.gob.ec.* Obtenido de http://ibarra.gob.ec/web/docs/lotaip/k01_palnestrategicoins/planestrategico20102014.pdf

NACIONES UNIDAD. (2017). Obtenido de https://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-Spanish.pdf

Naciones Unidas. (2015). Los objetivos de desarrollo sostenible.

NACIONES UNIDAS. (2017). Obtenido de La Nueva Agenda Urbana: https://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-Spanish.pdf

NACIONES UNIDAS. (2018). *La Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible*. Obtenido de https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/cb30a4de-7d87-4e79-8e7a-ad5279038718/content

NACTO-GDCI. (Septiembre de 2015). Clasificaciones por estrellas del iRAP para la Guía global de diseño de calle de NACTO-GDCI. Recuperado el Lunes de Diciembre de 2023, de https://globaldesigningcities.org/wp-content/uploads/2021/05/iRAP-x-GSDG_ES.pdf

Neufert, E. (1986). Neufert Arte de proyectar en arquitectura. Recuperado el Martes de Diciembre de 2023, de https://www.mediafire.com/file/yzfk3esfn1lw0v2/Neufert_16_edicion.pdf/file

ONU ESTADO DE DERECHOS. (2013). *INFORME SOBRE ASENTAMIENTOS HUMANOS.* NACIONES UNIDAS.

ONU HABITAT POR UN MEJOR FUTURO URBANO. (12 de Mayo de 2016). *Jornadas de Trabajo Regeneración Urbana*, 5. Madrid, España. Recuperado el Miercoles de Diciembre de 2023, de https://unhabitat.org/sites/default/files/documents/2019-06/urban_regeneration.pdf

Orcola, A. L. (2023). La Función de una ficha de relevamiento y mapeo, como recurso y fuente de información. *Revista Prefacio*, 101 - 111.

Organización Panamericana de la Salud, Oficina Regional para las Américas de la Organización Mundial de la Salud. (2003). *Informe mundial sobre la violencia y la salud.* Obtenido de https://iris.paho.org/bitstream/handle/10665.2/725/9275315884.pdf

Orlando, E. (29 de Junio de 2020). Museo Interactivo Municipal Historia Local-Regional. Buenos Aires, Argentina. Recuperado el Viernes de Diciembre de 2023, de http://bdzalba.fau.unlp.edu.ar/greenstone/download/ens/pfc/pfc378/OrlandoEmilia.pdf

Pasquel, P. L. (Septiembre de 2019). “ESTUDIO DE CASO: ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL DEL MERCADO AMAZONAS EN LA PARROQUIA SAN FRANCISCO, CIUDAD DE IBARRA”. Obtenido de http://repositorio.puce.edu.ec/bitstream/handle/22000/17174/ESTUDIO%20DE%20CASO%20AN%C3%81LISIS%20DE%20LA%20SITUACI%C3%93N%20ACTUAL%20DEL%20MERCADO%20AMAZONAS%20EN%20LA%20PARROQUIA%20SAN%20FRANCISC.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Pedragosa, J. (11 de Mayo de 2016). *Prevenció Integral.* Obtenido de Blog Hacia una nueva normativa de la movilidad, el tráfico y la seguridad vial: https://www.prevencionintegral.com/comunidad/blog/lideres-en-seguridad-vial/2016/07/07/donald-appleyard-traffic-calming-nerviosos-mejor-en-transporte-publico

Pimentel Vázquez, V. (Septiembre de 2008). *Academia.edu.* Recuperado el Miercoles de Diciembre de 2023, de https://www.academia.edu/6876229/URBANISMO_II_ESTRUCTURA_URBANA

Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del GADMI. (2020). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del GADMI.* Obtenido de https://www.ibarra.gob.ec/site/docs/estrategico/PDYOT_2020.pdf

Plazola Cisneros, A. (1999). Enciclopedia de Arquitectura Plazola Vol. 7. En Plazola, & Noriega (Edits.). Mexico. Recuperado el Martes de Diciembre de 2023, de https://vdocuments.mx/plazola-volumen-7.html?page=3

Pozueta, J., Lamíquiz, F., & Porto, M. (2013). La cuidad paseable. Barcelona, España. Obtenido de https://urbanitasite.files.wordpress.com/2020/01/pozueta-lamiquiz-y-porto-la-ciudad-paseable.pdf

QuestionPro. (2013). *Tamaño de la muestra. Que es y como calcularla.* Obtenido de https://www.questionpro.com/es/tama%C3%B1o-de-la-muestra.html

Rabaza Zarzuelo , L. P. (2019). El Proyecto de Espacio Público en la Regeneración Urbana de Centros Menores. Valladolid, España.

Rivera Maya, M. (Miercoles 6 de Junio de 2018). Parque entre Rieles, Refuncionalización de los talleres generales del Ferrocarril en Bella, Antioquia. Antioquia, Colombia. Recuperado el Miercoles de Diciembre de 2023, de https://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/34848

Rojas Eraso, A. M. (1998). El espacio público en la ciudad colombiana: un modelo para armar. *un modelo para armar*. Colombia. Obtenido de https://repositorio.unal.edu.co/handle/unal/32181

Rojas, E., Rodriguez Villaescusa, E., & Wegelin, E. (2004). *Volver al Centro La recuperación de áreas urbanas centrales.* (G. Giannoni, Ed.) Washington, D. C., Estados Unidos de America. Recuperado el Sabado de Diciembre de 2023, de https://publications.iadb.org/es/publicacion/14158/volver-al-centro-la-recuperacion-de-areas-urbanas-centrales

SECRETARIA NACIONAL DE PLANIFICACIÓN 2021. (2021). *Plan de Creación de Oportunidades 2021-2025*. Obtenido de https://www.planificacion.gob.ec/wp-content/uploads/2021/09/Plan-de-Creacio%CC%81n-de-Oportunidades-2021-2025-Aprobado.pdf

Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo. (2017). *Plan Nacional de Desarrollo 2017-2021*. Obtenido de http://www.planificacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/10/PNBV-26-OCT-FINAL_0K.compressed1.pdf

Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo. (2017-2021). *Plan Nacional de Desarrollo 2017-2021*. Obtenido de http://www.planificacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/10/PNBV-26-OCT-FINAL_0K.compressed1.pdf

Suárez Falcón, H., Verano Tacoronte, D., & García Santana, A. (Junio de 2016). *Gestión y Ambiente.* Obtenido de La movilidad urbana sostenible y su incidencia en el desarrollo turístico: https://www.redalyc.org/pdf/1694/169446378003.pdf

TICCIH. (2003). *Carta De Nizhny Tagil Sobre El Patrimonio Industrial* . Obtenido de https://ticcih.org/wp-content/uploads/2013/04/NTagilSpanish.pdf

UNESCO. (2000). *Carta de Cracovia 2000*. Obtenido de https://en.unesco.org/sites/default/files/guatemala_carta_cracovia_2000_spa_orof.pdf

UNESCO. (Marzo de 2003). *UNESCO Bilioteca Digital.* Obtenido de Revista internacional de cienciassociales.

Velásquez, C. (septiembre de 2015). Espacio público y movilidad urbana. *Sistemas Integrados de Transporte Masivo*. Barcelona, España. Obtenido de https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/319707/01.CVVM_1de5.pdf

Villarreal Castillo, A. (29 de Septiembre de 2022). El gobierno de la informalidad en las calles del Centro Histórico del Distrito Metropolitano de Quito durante el período 2014-2019. Quito, Ecuador. Recuperado el Jueves de Diciembre de 2023, de https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/9045/1/T3960-MG-Villareal-El%20gobierno.pdf

Yalamá Vásquez, J. S. (2022). Propuesta arquitectónica para la intervención de los Talleres del Ferrocarril de Ibarra, mediante el diseño de un equipamiento de uso mixto para la preservación e integración del objeto arquitectónico. 36. Quito. Recuperado el Jueves de Diciembre de 2023, de http://www.dspace.uce.edu.ec/handle/25000/28411

Zapata Botia, M. D. (1 de Enero de 2015). Reubicación de v Reubicación de vendedor endedores informales asociados (Asona es informales asociados (Asonavarro #. Bogota, Colombia: Universidad de La Salle. Recuperado el Miercoles de Diciembre de 2023, de https://ciencia.lasalle.edu.co/cgi/viewcontent.cgi?article=1369&context=arquitectura