



**PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR - SEDE IBARRA
PUCE - SI**

CARRERA DE ARQUITECTURA
INFORME FINAL DE INVESTIGACIÓN

TEMA:

**INTERVENCIÓN EN LAS CALLES Y ACERAS ALEDAÑAS AL MERCADO
AMAZONAS PRIORIZANDO LA CAMINABILIDAD MEDIANTE LA MOVILIDAD
ACTIVA**

PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE:
ARQUITECTO

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:
PLANIFICACIÓN URBANO – ARQUITECTÓNICA PARA TERRITORIOS EN DESARROLLO

AUTOR:
PEDRO ISMAEL CARAGULLA SOLANO

ASESOR:
ARQ. ALFONSO RONDÓN GONZÁLEZ

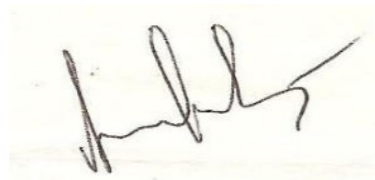
IBARRA - ECUADOR
FEBRERO 2022

Certificado del asesor

Ibarra, 16 de febrero del 2022.
Msc. Alfonso Rondón González

Certifica:

Haber revisado el presente informe final de investigación el mismo que se ajusta a las normas vigentes en la Escuela de Arquitectura de la Pontificia Universidad Católica de Ecuador Sede Ibarra (PUCE - SI), en consecuencia, autorizo la presentación para los fines pertinentes.

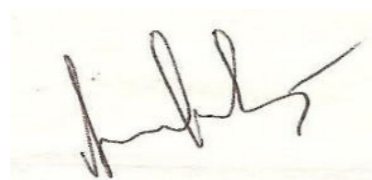


f): _____
Msc. Alfonso Rondón González
C.C. 1759031667

Aprobación del tribunal

Ibarra, 16 de febrero del 2022

El jurado examinador, aprueba el presente informe en nombre de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador Sede Ibarra (PUCE - SI).



f): _____
Msc. Alfonso Rondón González
C.C. 1759031667



f): _____
Mgs. Giovanni Darío Guerrero Quimbiulco
C.C. 100174580-9



f): _____
Mtr. Juan Oswaldo Castillo Elsitdié
C.C. 1706391974

Acta de cesión de derechos

Yo Pedro Ismael Caragulla Solano, 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 utilidades de sus obras o prestaciones, a título gratuito u oneroso, según las condiciones que determinen. Esta facultad podrá ejercerse mediante licencias libres, abiertas y otros modelos alternativos de licenciamiento o la renuncia”.

Ibarra, 16 de febrero de 2022



f): _____

Pedro Ismael Caragulla Solano

C.C. 1003767801

Autoría

Ibarra, 16 de febrero de 2022

Yo, Pedro Ismael Caragulla Solano, portador de la cédula de ciudadanía N° 1003767801 declaro que la presente investigación es de total responsabilidad del (los) autor (es), y eximo expresamente a la Pontificia Universidad Católica del Ecuador Sede Ibarra de posibles reclamos o acciones legales.



f): _____
Pedro Ismael Caragulla Solano
C.C. 1003767801

Dedicatoria

El presente trabajo de titulación va dedicado a todos los que creyeron en mí, en especial a mi hermana Lucia Alexandra Mendez Solano por el apoyo incondicional en todas las etapas de mi trayectoria académica.

Pedro Ismael Caragulla Solano

Agradecimiento

Agradezco a Dios y a mi familia por su amor confianza y apoyo. A mi hermana Lucia Mendez a quien siempre he admirado por su fortaleza, firmeza, aptitud ante toda clase de situaciones por ser mi fuente de motivación, a mi madre Rosa Solano que, con su amor y paciencia ha sabido aconsejarme y guiarme para hoy en día poder conseguir mi sueño, a mi hermano Lenin Caragulla por haber sido el apoyo físico y moral siendo mi guía y mi más grande orgullo, a mi padre Pedro Manuel Caragulla, por su bondad y cariño.

A mis compañeros y amigos por haber compartido su conocimiento y momentos durante toda la carrera.

Pedro Ismael Caragulla Solano

Quiero extender mi agradecimiento al Arq. Alfonso Rondón por haber sido mi asesor, por haberme guiado, aconsejado y acompañado durante todo este proceso final de la carrera.

El autor

ÍNDICE GENERAL

1	Introducción	2	4	Resultados y Discusión.....	49
1.1	Antecedentes.....	3	4.1	Análisis del lugar objeto de estudio.....	49
1.1.1	Definición del problema.....	4	4.2	Análisis de la muestra.....	50
1.1.2	Enfoque temático.....	5	4.3	Análisis del área de estudio segmentos	54
1.2	Justificación.....	6	4.3.1.	Resultados análisis de segmentos.....	69
1.3	Objetivos.....	7	4.4	Diagnóstico del área de estudio	70
1.3.1	Objetivo General.....	7	4.5	Resultados	79
1.3.2	Objetivos Específicos.....	7	4.6	Discusión	81
1.4	Estructura del Trabajo de Titulación	8	4.7	Síntesis del capítulo.....	82
1.5	Área de estudio.....	9	4.7.1	FODA.....	83
1.5.1	Localización.....	9	5	Propuesta.....	85
1.5.2	Distritos adyacentes	10	5.1.	Descripción de escalas de la propuesta	85
1.6	Alcance del TT	11	5.2	Propuesta general. Memoria descriptiva	96
1.7	Síntesis	12	5.3	Propuesta urbana.....	104
2	Estado del Arte.....	14	5.3.1.	Plan masa.....	104
2.1	Antecedentes teóricos	14	5.3.2.	Zonificación	108
2.2	Estructuración de las bases teóricas	14	5.3.3.	Implantación general.....	109
2.2.1	Conceptos y enfoques.....	15	5.4	Propuesta Urbana.....	112
2.2.2.	Marco normativo.....	25	5.4.1	Partido de diseño arquitectónico.....	112
2.3	Análisis de requerimientos espaciales.....	29	5.4.2.	Requerimientos programáticos.....	113
2.3.1	Análisis de referentes del proyecto de diseño.....	29	5.4.3.	Zonificación propuesta micro.....	153
2.4	Síntesis del capítulo.....	36	5.4.4.	Expediente planimetrico	155
3	Materiales y Métodos.....	38	5.4.5.	Implantación propuesta micro	173
3.1	Definición del enfoque y tipo de análisis.....	38	6	Conclusiones y recomendaciones	184
3.2	Justificación del método a usar.....	39	7	Referencias bibliográficas.....	186
3.3	Técnicas, instrumentos y procedimientos.....	41			
3.3.1	Instrumento e-Maps.....	41			
3.3.2	Herramienta KobotoolBox.....	42			
3.3.3	Formularios.....	44			
3.3.4	Procedimiento de evaluación	46			
3.4	Síntesis del capítulo.....	47			

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Comercio informal sector del mercado Amazonas.....	2	Figura 34. Acera que permite diferentes actividades.	32
Figura 2. Diagrama conflictos de los sectores comerciales.....	2	Figura 35. Tipos de actividades en las calles.....	32
Figura 3. Contexto urbano de la ciudad de Ibarra.....	3	Figura 36. Intersección entre dos calles.....	33
Figura 4. Afluencia de personas en el sector de estudio.....	4	Figura 37. Elementos dispuestos en la acera.	33
Figura 5. Actores principales dentro del sector de estudio.....	4	Figura 38. Partido arquitectónico y materialidad del proyecto	34
Figura 6. Árbol de problemas.....	5	Figura 39. Vistas exteriores del proyecto.....	35
Figura 7. Inmediaciones del mercado Amazonas.....	6	Figura 40. Vistas interiores del proyecto.....	35
Figura 8. Puntos estratégicos dentro del área de estudio.....	6	Figura 41. Diagrama síntesis del estado del arte.....	36
Figura 9. Conflictos de movilidad en el sector.....	7	Figura 42. Transeúntes en el mercado Amazonas.....	38
Figura 10. Estructura del trabajo de titulación.....	8	Figura 43. Metodología de e - MAPS.....	38
Figura 11. Localización de la ciudad de Ibarra.....	9	Figura 44. Índices de obstrucción en el sector de estudio.....	39
Figura 12. Distritos adyacentes dentro de la ciudad de Ibarra.....	10	Figura 45. Diagrama del mapa segun la metodología de e - MAPS.....	39
Figura 13. Relación del espacio público con el comercial.....	11	Figura 46. Diagrama identificación items de caminabilidad.....	40
Figura 14. Síntesis de los antecedentes de la investigación.....	12	Figura 47. Variables de frecuencia en los segmentos.....	41
Figura 15. Plaza Ro. CUENCA RED, red de espacios dinámicos....	14	Figura 48. Procedimiento para el análisis del sector de estudio.....	42
Figura 16. Movilidad física espacios comerciales, Cuenca.....	15	Figura 49. Delimitación del segmento en base a la metodología.....	42
Figura 17. Pensar en la movilidad.....	15	Figura 50. Diagrama síntesis.....	47
Figura 18. La movilidad de las personas.....	16	Figura 51. Alrededores del mercado Amazonas.	49
Figura 19. Modelo jerárquico de la movilidad.....	17	Figura 52. Delimitación del área de estudio	49
Figura 20. Movilidad activa centro histórico, Cuenca.....	17	Figura 53. Estrechabilidad de vía.....	50
Figura 21. Espacios para caminar, Cuenca.....	18	Figura 54. Espacio para circular muy estrecho.....	50
Figura 22. CUENCA RED, red de espacios dinámicos, intersección.....	19	Figura 55. Percepción del espacio público.....	50
Figura 23. Calles del centro histórico, Cuenca.....	20	Figura 56. Calidad de vías.....	51
Figura 24. Caminabilidad en las calles del centro histórico, Cuenca.....	21	Figura 57. Influencia de los comerciantes informales.....	51
Figura 25. Espacio público centro histórico, Cuenca.....	22	Figura 58. Motivos por los que inició el negocio.....	52
Figura 26. Tratamiento de espacio público, Cuenca.....	23	Figura 59. Lugar en el que tiene mayor acogida el producto.....	52
Figura 27. Actividades comerciales, Cuenca.....	24	Figura 60. Tiempo de realización de la actividad económica.....	52
Figura 28. Ciudad verde de Curitiba.....	25	Figura 61. Regulación de comerciantes informales.....	53
Figura 29. Idea fuerza del diseño.....	29	Figura 62. Multas por actividades económicas.....	53
Figura 30. Emplazamiento general del proyecto.....	29	Figura 63. Comerciantes en los alrededores del mercado.....	54
Figura 31. Diagramas de funcionalidad del proyecto.....	30	Figura 64. Identificación de segmentos.....	54
Figura 32. Esquema formal del proyecto.....	31	Figura 65. Segmento 1.....	55
Figura 33. Vistas generales del proyecto.....	31	Figura 66. Segmento 2.....	56
		Figura 67. Segmento 3.....	57
		Figura 68. Segmento 4.....	58

Figura 69. Segmento 5	59	Figura 105. Delimitación escalas intervención	86
Figura 70. Segmento 6	60	Figura 106. Reestructuración de accesibilidad.....	87
Figura 71. Segmento 7	61	Figura 107. Reestructuración de elementos urbanos.....	88
Figura 72. Segmento 8	62	Figura 108. Reestructuración de señalización peatonal.....	89
Figura 73. Segmento 9	63	Figura 109. Reestructuración de sistemas sostenibles.....	90
Figura 74. Segmento 10	64	Figura 110. Reestructuración de sistemas de transporte.....	91
Figura 75. Segmento 11	65	Figura 111. Nivel de obstrucción en el mercado Amazonas.....	91
Figura 76. Segmento 12	66	Figura 112. Reestructuración de sistemas conflictivos.....	92
Figura 77. Segmento 13	67	Figura 113. Nivel de obstrucción en el mercado Amazonas.....	92
Figura 78. Segmento 14	68	Figura 114. Reestructuración de sistemas conflictivos.....	93
Figura 79. Objetos de estudio.....	69	Figura 115. Nivel de obstrucción en el mercado Amazonas.....	93
Figura 80. Delimitación del área del diagnóstico.....	70	Figura 116. Reestructuración de flujos de movilidad.....	94
Figura 81. Intersecciones.....	71	Figura 117. Nivel de obstrucción en el mercado Amazonas.....	94
Figura 82. Resultados de intersecciones.....	71	Figura 118. Reestructuración de contexto inmediato.....	95
Figura 83. Elementos negativos tramo vial	72	Figura 119. Nivel de obstrucción en el mercado Amazonas.....	95
Figura 84. Resultados de elementos negativos tramo vial.....	72	Figura 120. Asolamiento mercado Amazonas.....	97
Figura 85. Elementos positivos del tramo vial	73	Figura 121. Hitos aledaños mercado Amazonas.....	97
Figura 86. Resultados de Elementos positivos del tramo vial	73	Figura 122. Vegetación actual vías aledañas mercado.....	98
Figura 87. Elementos positivos de la acera	74	Figura 123. Vegetación actual vías aledañas mercado.....	98
Figura 88. Resultados de Elementos positivos de la acera.....	74	Figura 124. Riesgos vías aledañas mercado Amazonas.....	98
Figura 89. Ciclovía	75	Figura 125. Clima actual vías aledañas mercado Amazonas.....	99
Figura 90. Resultados de Ciclovía.....	75	Figura 126. Meteorología e Hidrología actual vías.....	99
Figura 91. Estética y social negativo.....	76	Figura 127. Condicionantes sociales vías.....	100
Figura 92. Resultados de Estética y social negativo.....	76	Figura 128. Cultura vías aledañas mercado Amazonas.....	100
Figura 93. Estética y social positivo.....	77	Figura 129. Auto edificación étnica mercado Amazonas.....	100
Figura 94. Resultados de Estética y social positivo.....	77	Figura 130. Condiciones socio económicas mercado Amazonas...100	
Figura 95. Fachadas.....	78	Figura 131. Condicionantes tipológicas sector de estudio.....	101
Figura 96. Resultados de Fachadas.....	78	Figura 132. Condicionantes ambientales sector de estudio.....	101
Figura 97. Caminabilidad.....	79	Figura 133. Condicionantes ambientales sector de estudio.....	101
Figura 98. Resultados de caminabilidad.....	80	Figura 134. Condicionantes ambientales sector de estudio.....	101
Figura 99. Nivel de caminabilidad.....	80	Figura 135. FODA Condicionantes de diseño sector de estudio.....	103
Figura 100. Nivel de obstrucción en el mercado Amazonas.....	81	Figura 136. Plan masa sector de estudio.....	104
Figura 101. Árbol de problemas.....	82	Figura 137. Plan masa sector de estudio.....	105
Figura 102. Esquema de causas y consecuencias.....	82	Figura 138. Propuesta urbana escala macro Arborización.....	106
Figura 103. Análisis FODA.....	83	Figura 139. Simbología paisajista.....	106
Figura 104. Reestructuración de elementos urbanos.....	85	Figura 140. Reubicación comercio.....	107

Figura 141. Zonificación Urbana.....	108	Figura 175. Perspectiva pérgola área común.....	147
Figura 141. Implantación General	109	Figura 176. Perspectiva pérgola de alquiler de bicicletas.....	148
Figura 142. Perspectiva General.....	109	Figura 177. Partido de diseño arquitectónico.....	153
Figura 143. Integración y Vinculación.....	110	Figura 178. Zonificación general propuesta arquitectónica.....	153
Figura 144. Perspectiva Integración.....	110	Figura 179. Programa Arquitectónico propuesta arquitectónica....	154
Figura 145. Perspectiva Vinculación.....	110	Figura 180. Organigrama de funciones propuesta arquitectónica....	154
Figura 146. Conectividad.....	111	Figura 181. Perspectiva propuesta arquitectónica.....	154
Figura 147. Esquema Partido.....	111	Figura 182. Perspectiva General Propuesta Arquitectónica.....	175
Figura 148. Accesibilidad.....	111	Figura 183. Vista exterior parque. Propuesta arquitectónica.....	176
Figura 149. Partido Urbano Arquitectónico.....	112	Figura 184. Vista exterior pileta. Propuesta arquitectónica.....	176
Figura 150. Esquema conceptual programa Urbano.....	113	Figura 185. Vista exterior agachaditos. Propuesta arquitectónica.....	176
Figura 151. Esquema conceptual programa Urbano.....	114	Figura 186. Vista exterior agachaditos. Propuesta arquitectónica....	176
Figura 152. Esquema conceptual programa Urbano.....	115	Figura 187. Vista exterior plaza activa. Propuesta arquitectónica.....	177
Figura 153. Esquema conceptual programa Urbano.....	116	Figura 188. Vista exterior plaza de ingreso. Propuesta arquitectóni.	177
Figura 154. Esquema conceptual programa Urbano	117	Figura 189. Vista exterior integración parque-edificación. Propues..	177
Figura 155. Esquema conceptual programa Urbano.....	118	Figura 190. Vista exterior plaza recreativa. Propuesta arquitectó....	177
Figura 156. Esquema conceptual programa Urbano.....	119	Figura 191. Vista interior agachaditos. Propuesta arquitectónica.....	178
Figura 157. Esquema conceptual programa Urbano.....	120	Figura 192. Vista exterior vinculación alquiler de bicicletas-edifici....	178
Figura 158. Esquema conceptual programa Urbano.....	121	Figura 193. Vista exterior terraza accesible. Propuesta arquitect.....	178
Figura 159. Esquema conceptual programa Urbano.....	122	Figura 194. Vista exterior balcón-edificación. Propuesta arquitect....	178
Figura 160. Esquema conceptual programa Urbano.....	123	Figura 195. Vista exterior integración propuesta macro-meso.....	179
Figura 161. Implantación propuesta av. Alfredo Pérez Guerrero.....	125	Figura 196. Vista exterior mirador-agachaditos. Propuesta arquite....	179
Figura 162. Implantación propuesta calle Eugenio Espejo 1.....	126	Figura 197. Vista exterior placas conmemorativas. Propuesta arq....	179
Figura 163. Implantación propuesta calle Eugenio Espejo 2.....	127	Figura 198. Vista interior agachaditos. Propuesta arquitectónica.....	179
Figura 164. Implantación propuesta Av. Mariano Acosta.....	128	Figura 199. Vista interior corredor-edificación. Propuest.....	180
Figura 165. Implantación propuesta calle. Cristobal Colon.....	129	Figura 200. Vista interior hall de ingreso-edificación. Prop.....	180
Figura 166. Implantación propuesta calle. Juan de Velasco.....	130	Figura 201. Vista interior oficinas-edificación. Propuesta arquitect....	180
Figura 167. Implantación propuesta calle. Eugenio Espejo-Obelisco	131	Figura 202. Vista interior mirador-edificación. Propuesta arquite.....	180
Figura 168. Implantación propuesta calle. Eugenio Espejo.....	132	Figura 203. Vista interior parqueadero subterráneo Nv-4.10.....	181
Figura 169. Implantación propuesta calle. Dario Egas.....	133	Figura 204. Vista interior parqueadero subterráneo Nv-4.10.....	181
Figura 170. Implantación propuesta calle. Obispo Mosquera.....	134	Figura 205. Vista interior parqueadero subterráneo 2 Nv-8.20.....	181
Figura 171. Implantación propuesta Av. Fray Vacas Galindo.....	135	Figura 206. Vista interior parqueadero subterráneo 2 Nv-8.20.....	181
Figura 172. Implantación propuesta calle. Sanchez y Cifuentes.....	136	Figura 207. Vista exterior General. Propuesta arquitectónica.....	182
Figura 173. Zonificación Propuesta Meso.....	138	Figura 208. Vista exterior parque-edificación. Propuesta arquitectó...	184
Figura 174. Implantación General Propuesta Meso.....	139		

ÍNDICE DE PLANOS

Plano 1. Replanteo de placas conmemorativas.....	140
Plano 2. Cotas de replanteo.....	141
Plano 3. Cotas de replanteo.....	142
Plano 4. Tratamiento de pisos.....	143
Plano 5. Arborización.....	144
Plano 6. Implantación.....	145
Plano 7. Cortes generales plaza Monseñor Leonidas Proaño.....	146
Plano 8. Pérgola área común.....	147
Plano 9. Pérgola de alquiler de bicicletas.....	148
Plano 10. Implantación, corte y planta Agachaditos-Mirador.....	149
Plano 11. Planta de cubiertas, Fachadas Agachaditos-Mirador.....	150
Plano 12. Instalaciones eléctricas e Hidrosanitarias Agachaditos-Mirador.....	151
Plano 13. Planta baja propuesta Arquitectónica.....	155
Plano 14. Planta alta propuesta Arquitectónica.....	156
Plano 15. Planta Parqueadero subterráneo N-4.10.....	157
Plano 16. Planta 2 Parqueadero subterráneo N-8.20.....	158
Plano 17. Fachadas Norte, Sur y Oeste.....	159
Plano 18. Cortes. A-A y B-B.....	160
Plano 19. Implantación propuesta Arquitectónica.....	161
Plano 20. Instalaciones Eléctricas Nv. 0.00 y Nv. +3.70.....	162
Plano 21. Instalaciones Hidrosanitarias. Nv. +8.90 y Nv. +3.70.....	163
Plano 22. Instalaciones Hidrosanitarias. Nv. +0.00 y Nv. -4.10.....	164
Plano 23. Instalaciones Eléctricas subterráneo Nv. -4.10.....	165
Plano 24. Instalaciones Eléctricas subterráneo 2 Nv. -8.20.....	166
Plano 25. Planta, Corte, Detalle de cimentación Cisterna.....	167
Plano 26. Detalles. Armado del Panel-Envolvente Metálico.....	168
Plano 27. Detalles. Armado del Panel-Envolvente Metálico.....	169
Plano 28. Detalles. Anclaje escalera-cimentación.....	170
Plano 29. Det. Columnas de hormigón- Vigas de acero- Losa acero.....	171
Plano 30. Detalles. Unión viga de carga con correa de entepiso.....	172
Plano 31. Implantación General.....	173

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Parroquias del cantón Ibarra.....	10
Tabla 2. Población de las parroquias urbanas del cantón Ibarra.....	10
Tabla 3. Población de las parroquias urbanas del cantón Ibarra.....	21
Tabla 4. Marco normativo internacional.....	25
Tabla 5. Marco normativo nacional.....	26
Tabla 6. Marco normativo nacional.....	27
Tabla 7. Marco normativo local.....	28
Tabla 8. Protocolo e-MAPS.....	41
Tabla 9. Proceso de valoración.....	46
Tabla 10. Segmentos dentro del área de estudio.....	54
Tabla 11. Segmento 1.....	55
Tabla 12. Segmento 2.....	56
Tabla 13. Segmento 3.....	57
Tabla 14. Segmento 4.....	58
Tabla 15. Segmento 5.....	59
Tabla 16. Segmento 6.....	60
Tabla 17. Segmento 7.....	61
Tabla 18. Segmento 8.....	62
Tabla 19. Segmento 9.....	63
Tabla 20. Segmento 10.....	64
Tabla 21. Segmento 11.....	65
Tabla 22. Segmento 12.....	66
Tabla 23. Segmento 13.....	67
Tabla 24. Segmento 14.....	68
Tabla 25. Sumatoria total de los resultados del análisis de segmentos.....	69

Resumen

El presente trabajo plantea abordar la obstrucción y limitación del espacio de circulación en el sector del Mercado Amazonas de Ibarra, implementando propuestas en tres diferentes escalas de intervención: macro, meso y micro. Se propone el diseño urbano y reestructuración de vías y aceras aledañas al mismo, mediante criterios de intervención de un entorno vital como: conexiones de calles importantes, ciclo rutas, integración y vinculación entre las escalas de la presente propuesta calles compartidas, espacios peatonales, orientados a la mejora del paisaje y vitalidad urbana vinculada al rediseño de la plaza Monseñor Leónidas Proaño como una plaza de recorrido fomentado así una buena caminabilidad a través de la movilidad activa para así integrarla con la edificación propuesta consiguiendo así desarrollar actividades que permitan interrelacionarse con el resto de la población y expresar sus tradiciones y costumbres.

Como propuesta para limpiar la imagen urbana en el sector del Mercado Amazonas se proyecta reubicar el comercio informal en los parqueaderos del mercado la playita, actualmente en el sector existen conflictos de imagen urbana, paisaje urbano, y función urbana. Se utiliza la metodología e-MAPS, para poder diagnosticar el estado actual de vías y aceras en el sector, mediante la metodología cualitativa y cuantitativa se crearon encuestas para diagnosticar la percepción tanto de peatones como transeúntes y comerciantes.

De acuerdo con el enfoque temático planteado a escala macro se propone la reestructuración de vías y aceras, así como la reubicación del comercio informal para la recuperación el espacio de circulación del sector, principalmente del peatón, ciclista y vehículo, utilizando elementos paisajísticos como diferentes tipos de arborización aptos para la ciudad. A una escala meso se plantea el diseño de la plaza Monseñor Leónidas Proaño con el propósito de ser una plaza de recorrido y permeabilidad vinculada a la propuesta macro mediante las ciclo rutas, vías y aceras, en la escala micro se propone un equipamiento cultural vinculado a la propuesta meso mediante las plazas de ingreso claras, implementando una actividad cultural para la población, este proyecto alberga diferentes espacios como museo, locales comerciales y espacios de recreación que permiten desarrollar las actividades planteadas para un espacio de esta índole.

Palabras clave: Movilidad activa, caminabilidad, arquitectura, obstrucción de circulación, comercio informal.

Abstract

This work proposes to address the obstruction and limitation of circulation space in the Amazonas Market sector of Ibarra, implementing proposals at three different scales of intervention: macro, meso and micro. The urban design and restructuring of roads and sidewalks surrounding the market is proposed, through intervention criteria of a vital environment such as: connections of important streets, cycle routes, integration and linkage between the scales of the present proposal shared streets, pedestrian spaces, oriented to the improvement of the landscape and urban vitality linked to the redesign of the Monseñor Leónidas Proaño square as a tour square thus promoting a good walkability through active mobility in order to integrate it with the proposed building thus achieving the development of activities that allow interrelating with the rest of the population and expressing their traditions and customs.

As a proposal to clean up the urban image in the sector of the Amazonas Market, the informal commerce will be relocated to the parking lots of the La Playita Market, where there are currently conflicts of urban image, urban landscape, and urban function. The e-MAPS methodology is used to diagnose the current state of roads and sidewalks in the sector, using qualitative and quantitative methodology, surveys were created to diagnose the perception of pedestrians, pedestrians, pedestrians and merchants.

According to the thematic approach proposed at a macro scale, the restructuring of roads and sidewalks is proposed, as well as the relocation of informal commerce to recover the circulation space of the sector, mainly for pedestrians, cyclists and vehicles, using landscape elements such as different types of trees suitable for the city. At a meso scale, the design of the Monseñor Leónidas Proaño plaza is proposed with the purpose of being a plaza for travel and permeability linked to the macro proposal through the bicycle routes, roads and sidewalks, at the micro scale a cultural facility is proposed linked to the meso proposal through the clear entrance plazas, implementing a cultural activity for the population, this project houses different spaces such as a museum, commercial premises and recreational spaces that allow the development of the activities proposed for a space of this nature.

Key words: Active mobility, walkability, architecture, circulation obstruction, informal commerce.

01 Capítulo

1. Introducción
- 1.1. Antecedentes
- 1.2. Justificación
- 1.3. Objetivos
- 1.4. Estructura del trabajo de titulación
- 1.5. Área de estudio
- 1.6. Alcances del trabajo de titulación
- 1.7. Síntesis del capítulo



Figura 1. Comercio informal sector del mercado Amazonas.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

1. Introducción

La siguiente investigación realizada en los alrededores del mercado Amazonas de la ciudad de Ibarra (PDYOT, 2020), puntualiza los antecedentes de los recorridos urbanos que las personas realizan a pie, las obstrucciones que se presentan particularmente dirigidas a la caminabilidad y todo lo que el concepto representa. Se considera principalmente que caminar es el modo básico de moverse para el ser humano y que gracias a esta acción se generan interacciones y encuentros que dan vida a la ciudad.

El comercio informal es una problemática que las ciudades tienen que afrontar constantemente y la ciudad de Ibarra no es la excepción. El problema se concibe a partir de diversas dimensiones, que van desde situaciones meramente urbanas, medioambientales, sociales, espaciales, entre otras.

Sin lugar a dudas las soluciones implementadas por la municipalidad no han obtenido frutos, ya que el incremento de las actividades económicas en el sector sigue creciendo. También se destaca que el incremento del comercio informal da pie a altos niveles de inseguridad en el sector, este factor es atribuido en forma negativa debido al incremento de las ventas de los comerciantes informales.

Después de las consideraciones anteriores se atribuye que el estudio del comercio informal va de la mano con la obstrucción de la caminabilidad y su incidencia en los centros comerciales populares.



Figura 2. Diagrama conflictos de los sectores comerciales.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

1.1. Antecedentes

El cantón San Miguel de Ibarra, capital de la provincia de Imbabura (PDYOT, 2020), se encuentra al norte del país con una altura de 2.225 msnm y un clima templado seco, conocida como la provincia de los lagos debido a la cantidad de lagos que existen en los diversos cantones de esta provincia. Estos aspectos hacen que se encuentre una gran diversidad de culturas que no solo la enriquecen, sino que además la hacen única en el tipo de producto turístico ofertado.

La actividad comercial en la ciudad de Ibarra ha sido denotada por varios acontecimientos a lo largo de su historia que en la actualidad marcan ciertos aspectos que hasta hoy en día se ven en el diario vivir de sus habitantes. En el pasado sus habitantes utilizaban los espacios públicos para realizar ferias y así poder vender sus productos, uno de estos puntos fue el actual parque “La Merced” que cada sábado era utilizado como sitio de expendio.

Claro está no todos estaban de acuerdo con la realización de esta actividad en este lugar, ya que frente a este se encuentra una de las iglesias más representativas de la ciudad y que pertenece a la congregación de los hermanos mercedarios. Es así que para el año 1918 el ciudadano señor Rafael Rosales Félix dono un terreno localizado junto a la antigua plaza del martirio, actual plazoleta Francisco Calderón. Con el pasar de los años y el crecimiento prominente de la ciudad esta actividad fue desplazándose en distintos puntos de la ciudad para comodidad de los habitantes.

Actualmente la ciudad cuenta con tres mercados principales siendo estos, el Mayorista, Amazonas y Santo Domingo. En estos sitios se concentran gran cantidad de comercialización y se aglomera el flujo continuo de personas y vehículos provocando ciertos inconvenientes en dichos puntos. El comercio es una de las actividades principales de la ciudad aproximadamente el 22.69% de la población económicamente activa realiza esta actividad que abarca gran parte del sector formal e informal.

En la ciudad de Ibarra el mercado Amazonas es uno de los puntos más concurridos por los habitantes para realizar el intercambio de productos de primera necesidad, donde el crecimiento del comercio es evidente apoderándose del espacio de circulación por falta de disponibilidad de terreno siendo un factor principal para la obstrucción de vías y caminabilidad en aceras. Debido al aumento continuo de la ciudad la regeneración de estos espacios y porque no su reubicación son puntos cruciales para la implementación de mejores espacios públicos para el ciudadano y el mejoramiento de la circulación peatonal y vehicular.

Finalmente, en los últimos años se ha venido incrementando el comercio informal y venta ambulante en el sector, ocasionando obstrucción en la vía y limitaciones en cuanto a la caminabilidad generando malestar en los peatones que día a día transitan por estas calles del entorno del mercado Amazonas.



Figura 3. Contexto urbano de la ciudad de Ibarra.
Fuente: GAD San Miguel de Ibarra, 2018.



Figura 4. Afluencia de personas en el sector de estudio.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

1.1.1. Definición del problema

El mercado Amazonas al ser considerado como punto de gran afluencia para la realización de actividades comerciales se está convirtiendo en un foco de concentración multitudinaria provocando la mala circulación peatonal y vehicular. A diario se producen malestares en los alrededores del sector producto de la falta de espacio para la transitabilidad del peatón, además de ser un nodo de encuentro de líneas de transporte y vehículos particulares.

Es así que la movilidad tanto en las vías como la caminabilidad en las aceras, es sin duda, una de las principales preocupaciones de los pobladores del sector mercado Amazonas. A día de hoy estos valores siguen incrementándose los cuales se ven reflejados diariamente en la circulación del sector. Tales factores provocan el uso no adecuado de las vías provocando obstrucciones y limitaciones para su movilidad. El comercio informal es uno de los factores más determinantes en el sector apropiándose de las aceras y limitando aún más el poco espacio público que poseen los peatones.

Se han vuelto “cotidianos” los actos de obstrucción vial provocados por personas comerciantes informales que trabajan al margen de la ley y la existencia de negocios relacionados con el comercio, que cierran el círculo de obstrucción peatonal. El acelerado incremento de la caminabilidad en el sector ha traído nuevas formas de obstrucción en la circulación. En este sentido se deben proponer varias soluciones encaminadas a dar una respuesta más eficiente y eficaz al incremento de la obstrucción en la caminabilidad de vías y aceras del sector mercado Amazonas.

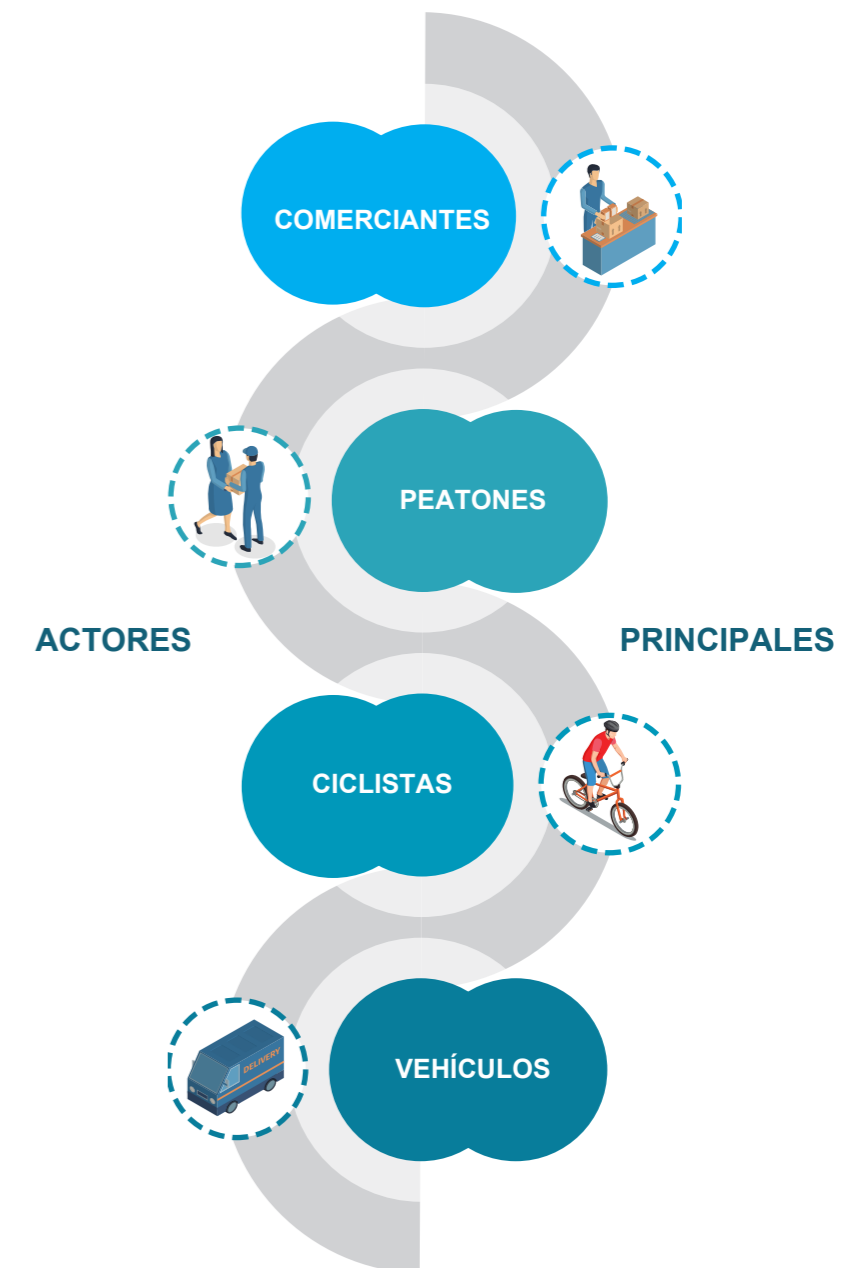


Figura 5. Actores principales dentro del sector de estudio.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

Estas iniciativas tienen como factor común el tener una caminabilidad más eficiente y coordinada entre los principales actores como son, comerciantes, peatones, ciclistas, vehículos entre otros.

1.1.2. Enfoque temático

Se parte de dos supuestos, el primero de ellos es la obstrucción y limitación de la caminabilidad. El segundo es el uso de los espacios, la percepción del entorno por parte de comerciantes informales, peatones, vehículos y como estos están vinculados con la caminabilidad del sector del mercado Amazonas. De estos dos matices también es preciso mencionar que la inseguridad de estos espacios es un factor determinante para el desarrollo de las actividades económicas de sus habitantes.

Esta percepción se ve presente con cotidianidad en sector debido a que los comerciantes realizan esta actividad con informalidad utilizando la vía pública como medio para satisfacer esta necesidad. Además, esto causa un apoderamiento del espacio público. En la ciudad de Ibarra la municipalidad intervino en dicho problema con la reubicación de los comerciantes informales dentro del mercado Amazonas como parte del programa para recuperación urbana, el cual no ha obtenido un resultado notorio en el sector.

En esta medida se necesita la adecuada intervención del espacio público en sectores estratégicos como el mercado Amazonas que es uno de los puntos de concentración del comercio y diversas actividades económicas de la ciudad. Estos procesos deben ser considerados de manera proyectual efectuando soluciones que generen cambio desde corto plazo.

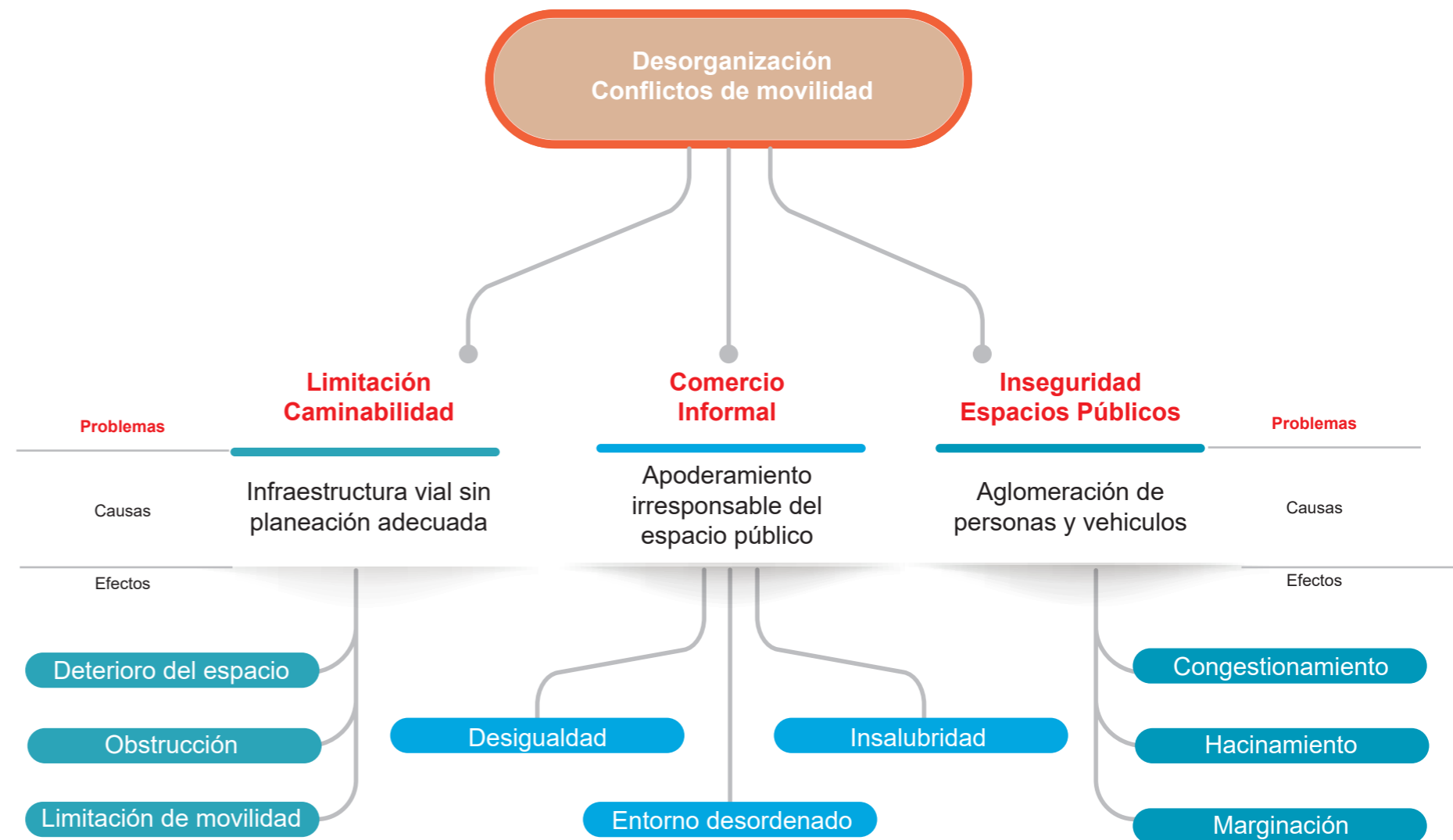


Figura 6. Árbol de problemas.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

1.2. Justificación

Uno de los principales justificantes es que el mercado Amazonas, siendo uno de los más grandes e importantes mercados de la provincia, carece de vías y aceras con el suficiente espacio de circulación. No posee una caminabilidad adecuada para comerciantes, vehículos, peatones, ni condiciones prácticas de comunicación espacial debido a los obstáculos permanentes al momento de circular por las calles aledañas a este sector.

Este Mercado es considerado un icono Histórico de la ciudad de Ibarra desde 1964. Posee tres mil ciento diecisiete puestos de comercio los cuales trabajan día a día. Por los motivos expresados se considera relevante investigar sobre el mismo, dándole importancia y enriqueciendo la imagen de este ícono comercial. Está claro que es crucial mejorar la caminabilidad en el mercado Amazonas debido a la situación actual que atraviesa y sobre todo para mejorar las relaciones de conexión entre el mercado y los diferentes espacios públicos.

La investigación es factible debido a características de integración, asociatividad, reestructuración, cooperación y búsqueda de beneficios colectivos, que permitan a las personas que circulan por las calles aledañas al mercado Amazonas un desarrollo integral. Económicamente es factible dado que este proyecto no requiere grandes inversiones, legalmente cumple con las leyes, normas y ordenanzas relacionadas con las actividades realizadas por la municipalidad.

Socialmente los beneficiarios directos serán comerciantes, peatones y usuarios en general que contarán con aceras y vías de óptimas condiciones la cual otorgara bienestar de colectividad y estructuración para dar cumplimiento con las actividades de la ciudad. De esta manera dar solución a la problemática de obstrucción en la circulación peatonal la caminabilidad y circulación del sector, que servirán de gran ayuda para el control de los diferentes problemas que causan las limitaciones de circulación a la ciudadanía.

El interés principal del proyecto es implementar una reestructuración de vías y aceras que nos ayuden a seguir desarrollando el sector brinde una mejor circulación peatonal y vehicular para los comerciantes y ciudadanía en general.

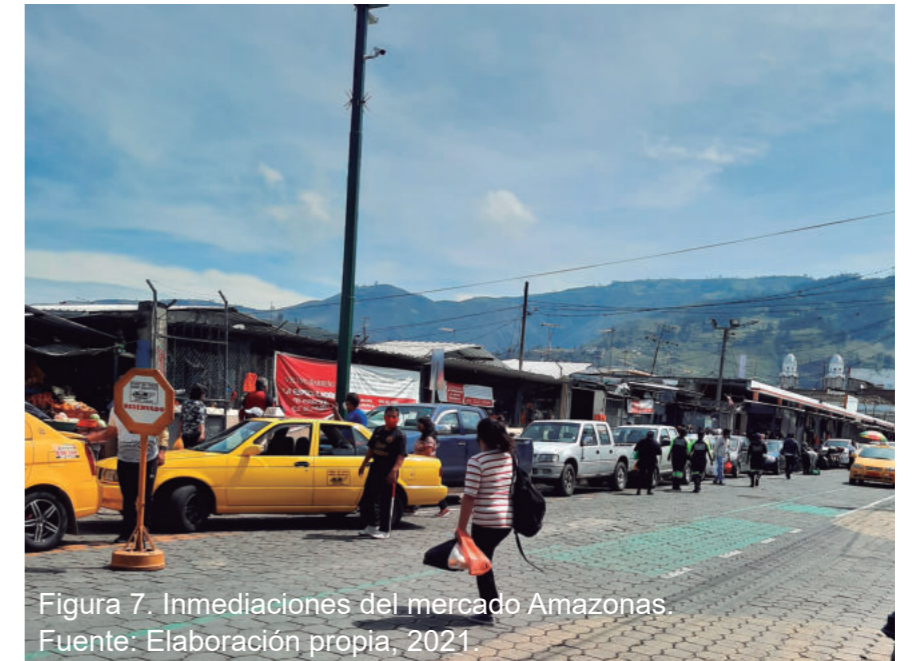


Figura 7. Inmediaciones del mercado Amazonas.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

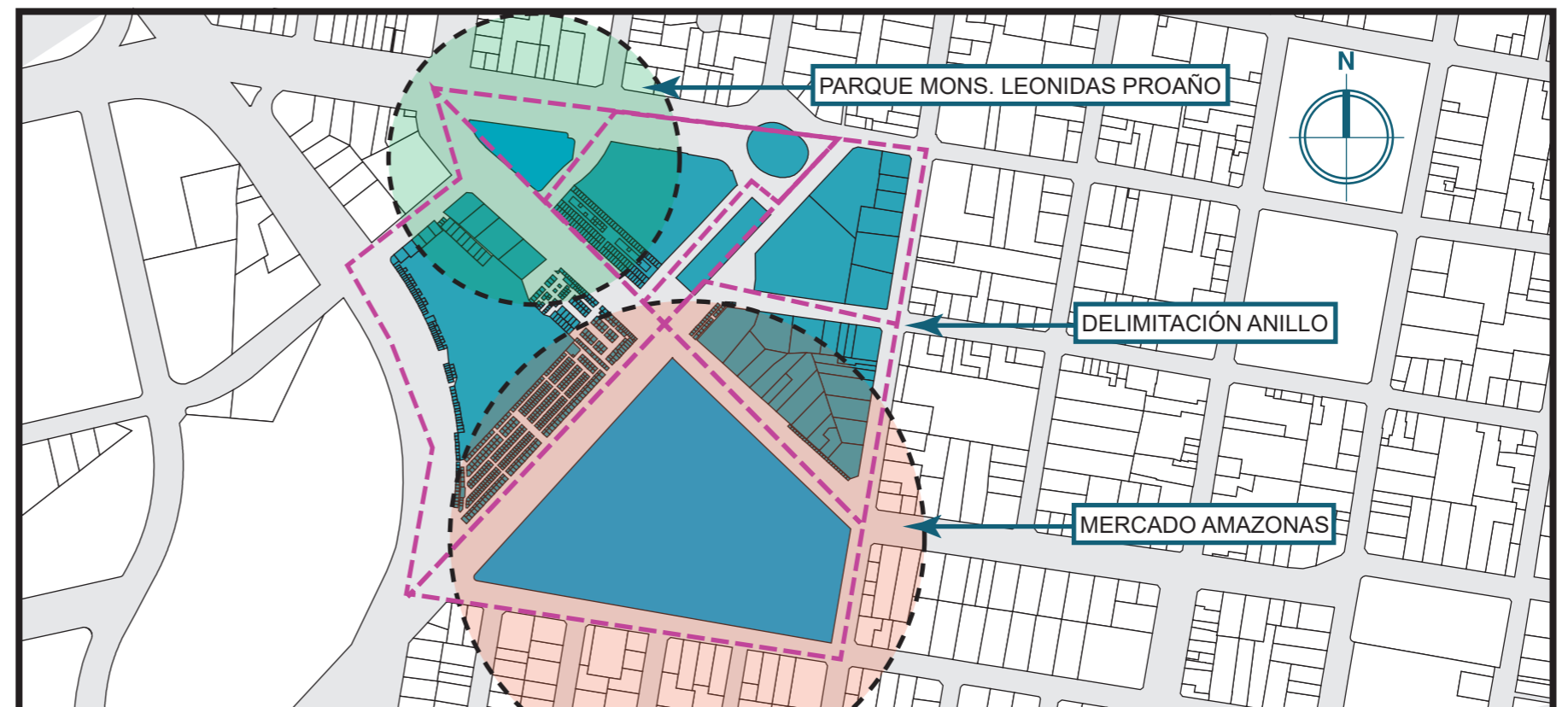


Figura 8. Puntos estratégicos dentro del área de estudio.
Fuente: Elaboración propia, 2021.



Figura 9. Conflictos de movilidad en el sector.
Fuente: Elaboración propia (2021)

1.3. Objetivos

1.3.1. Objetivo general

- Proponer caminerías y vías con mejores índices de caminabilidad en el sector mercado Amazonas para una adecuada circulación de vehículos y peatones de la zona.

1.3.2. Objetivos específicos

- Representar las causas espaciales y sociales del apoderamiento de la circulación en el sector del mercado Amazonas.
- Priorizar la caminabilidad mediante la movilidad activa con la finalidad de mejorar la conectividad urbana y la accesibilidad al mercado Amazonas con otros puntos del sector de estudio.
- Diseñar vías y aceras con el objetivo de mejorar la caminabilidad peatonal y la circulación vehicular.
- Diseñar un espacio público y arquitectónico que vincule e invite a recorrer las vías y aceras propuestas en donde se desarrollan actividades que permitan interrelacionarse con el resto de la población y expresar sus tradiciones y costumbres.

1.4. Estructura del trabajo de titulación

La estructura del trabajo de titulación se encuentra conformado por seis capítulos donde se describe el proceso de investigación, antecedentes, metodología, diagnóstico y propuesta sobre la temática planteada.

En el primer capítulo se da una explicación general del estudio, donde se va a realizar la investigación, cuál es el problema, justificación, objetivos, localización y qué alcances va a lograr el trabajo de titulación.

El segundo capítulo va agrupando la información que sirva para la justificación del tema de estudio mediante teoría de algunos autores que indiquen sobre lo que es la caminabilidad los obstáculos que presentan en cuanto a la circular de aceras y las calzadas del sector mercado Amazonas, cuáles son los elementos que interrumpen la caminabilidad para así satisfacer la circulación del sitio dando una mejor movilidad tanto al peatón como al vehículo.

El tercer momento de esta investigación indica qué metodología se va utilizar para poder recopilar la información necesaria y justificar el tema de investigación al igual de las herramientas que se usarán y cómo utilizarlos para obtener un buen resultado en el proyecto de estudio.

Dentro del cuarto capítulo se muestra los resultados que se consiguieron en el levantamiento de datos de acuerdo a la metodología y herramientas que se utilizarán de una forma gráfica con indicadores y sus porcentajes con estos resultados se procede a realizar un diagnóstico analizando las teorías de autores estudiados en el estado del arte, así determinar el problema y plantear la mejor solución en la propuesta obteniendo una investigación fundamentada.

El quinto capítulo se presenta el desarrollo en la propuesta basándose en el espacio público con su visión principios y estrategias las cuales determinan que las personas tengan acceso a una circulación en buenas condiciones tanto en caminabilidad cómo en calzada y aceras, al igual como se enfoca en una planeación arquitectónica la cuál es el desarrollo de la reconstrucción de vías y aceras para otorgar a las personas la mejor experiencia al momento que transitan y circulan en el sector mercado Amazonas.

Para finalizar el sexto capítulo se elabora una interpretación final sobre todo el trabajo de investigación realizado y sobre todo el aprendizaje que se obtendrá, también qué recomendaciones se les puede otorgar a las nuevas investigaciones enfocadas a temas de estudios similares.



Figura 10. Estructura del trabajo de titulación.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

1.5. Área de estudio

1.5.1. Localización

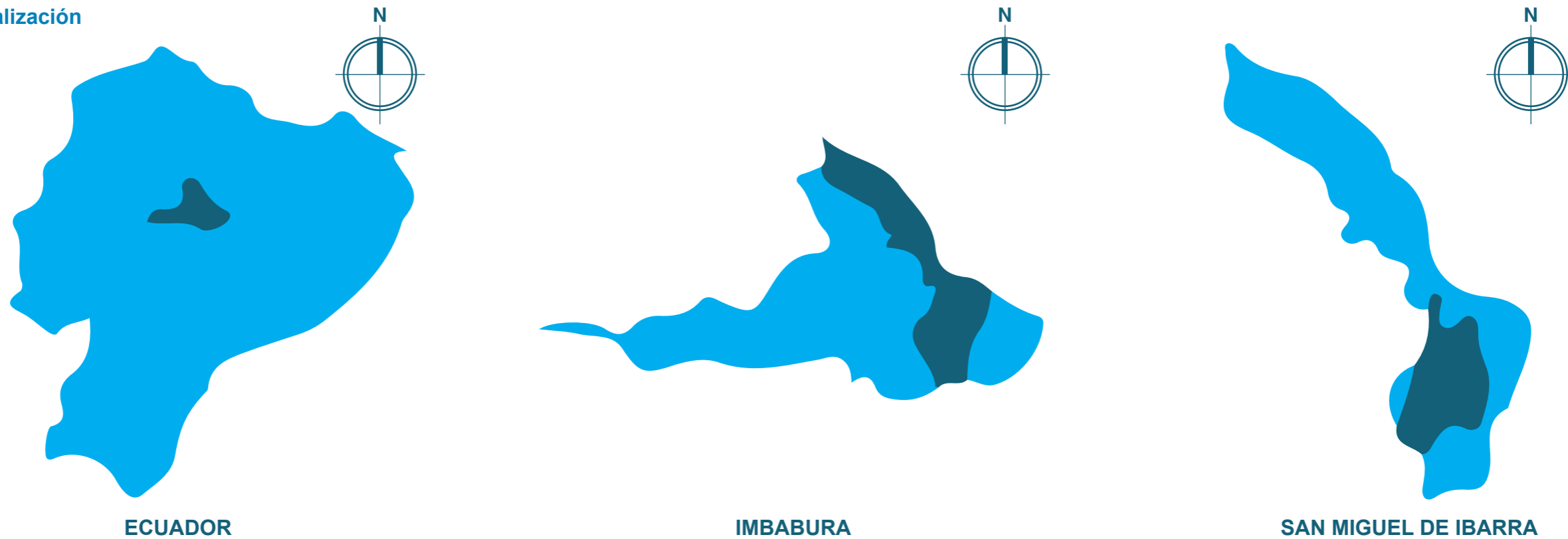


Figura 11. Localización de la ciudad de Ibarra.
Fuente: GAD San Miguel de Ibarra, 2018.

Enfoque nacional

El Ecuador se ubica al noroeste de América del Sur, limitando al norte con Colombia, al sur y este con Perú y al oeste con el Océano Pacífico. Es el más pequeño de los países andinos con aproximadamente 252,000 km². Lo cruza la línea equinoccial o ecuatorial (de donde adquiere su nombre) y se extiende entre las latitudes 1°30' N y 5° S y las longitudes 75° 20' W y 91° W (1). Está atravesado de norte a sur por La Cordillera de los Andes. Hacia el occidente de los Andes hay tierras bajas que colindan con el Océano Pacífico. Hacia el oriente hay tierras bajas que forman parte de la llanura amazónica y tienen una topografía poco accidentada (Varela & Ron, 2018).

Enfoque provincial

La Provincia de Imbabura es una de las 24 provincias que conforman la República del Ecuador, situada en el norte del país, en la zona geográfica conocida como región interandina o sierra, principalmente sobre la hoya de Chota en el este y en los flancos externos de la cordillera occidental en el oeste. Su capital administrativa es la ciudad de Ibarra, la cual además es su urbe más grande y poblada y es también conocida como Ibarra la ciudad blanca. Imbabura ocupa un territorio de unos 4.611 km², siendo la décima octava provincia del país por extensión. Limita al norte con Carchi, al sur con Pichincha, por el occidente con Esmeraldas y al este con Sucumbios. ("Provincia de Imbabura", 2021)

Enfoque cantonal

Se localiza al norte de la región interandina del Ecuador, en la hoya del río Chota, en un valle atravesado en el este por el río Tahuando, al sureste de la laguna Yahuarcocha, se encuentra a una altitud de 2215 m s. n. m. y con un clima templado seco de altura (PDYOT, 2020), con 18°C en promedio es conocida como "La Ciudad Blanca" por sus fachadas blancas con las que se bendijo la reconstruida ciudad en 1872 después del devastador terremoto de 1868. También llamada "Ciudad a la que siempre se vuelve" por su pintoresca campiña, clima veraniego y amabilidad de sus habitantes.

1.5.2. Distritos adyacentes

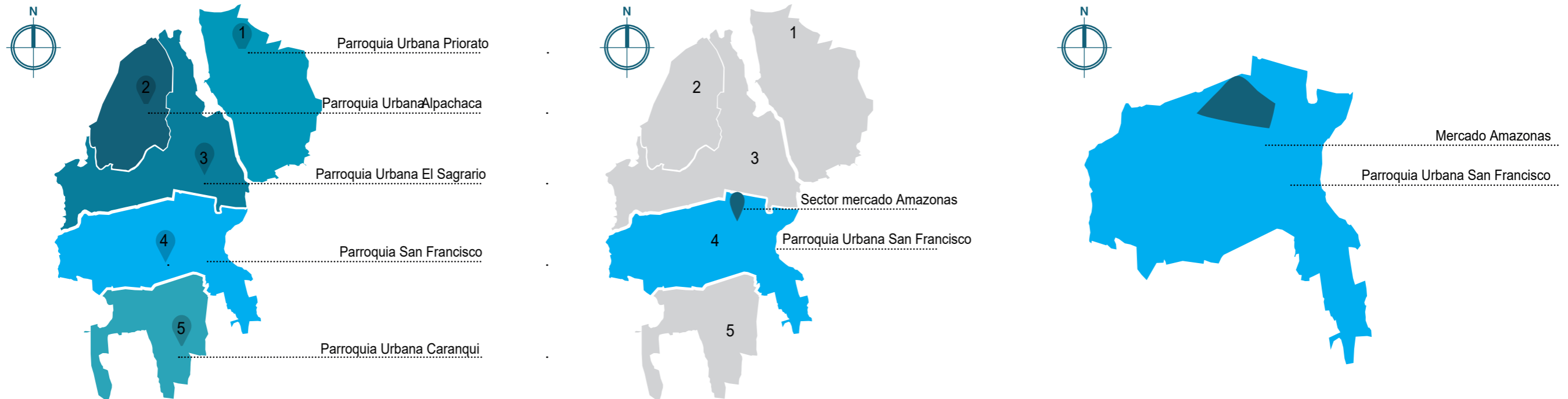


Figura 12. Distritos adyacentes dentro de la ciudad de Ibarra.
Fuente: GAD San Miguel de Ibarra, 2018.

Ibarra, se encuentra edificada a las faldas del volcán que lleva el mismo nombre de la provincia. Fue fundada por el español Cristóbal de Troya, el 28 de septiembre de 1606. Por su ubicación geográfica se la nombró sede administrativa de la Región (GADM de Ibarra, 2015).

Parroquias urbanas	Parroquias rurales
Priorato	San Antonio
Alpachaca	La Esperanza
El Sagrario	Angochagua
San Francisco	Ambuquí
Caranqui	Salinas
	La Carolina
	Lita

Tabla 1. Parroquias del cantón Ibarra.

Fuente: Elaboración propia en base al PDOT, 2015.

El PDYOT de 2015 señala que la parroquia con mayor población hasta el año 2014 es la parroquia urbana San Francisco seguida de la parroquia El Sagrario; y la de menos población es la parroquia urbana Priorato; como se puede muestra en la tabla (GADM de Ibarra, 2015).

Parroquias urbanas	Población 2015	Población %
Alpachaca	7.526	7.676 %
San Francisco	14.746	15.04 %
El Sagrario	43.038	43.89 %
Priorato	50.259	51.25 %
Caranqui	16.393	16.72 %

Tabla 2. Población de las parroquias urbanas del cantón Ibarra.

Fuente: Elaboración propia en base al PDOT, 2015.

En la actualidad el Mercado Amazonas está ubicado en la parte central de la ciudad, desde hace ya 53 años desde 1963. El Centro de Comercio Mercado Amazonas está ubicado en la parte central de la ciudad de Ibarra, entre las calles Sánchez y Cifuentes, Obispo Mosquera y las Av. Eugenio Espejo y Av. Pérez Guerrero importantes de la ciudad, debido a la cantidad y variedad de comercio y la afluencia peatonal.

1.6. Alcances del trabajo de titulación

1.6.1. Alcance urbano

El proyecto se enmarca en el diseño de espacios públicos en diferentes calles aledañas al mercado Amazonas de la ciudad de Ibarra, pues tiene como objetivo proponer, reestructurar e implementar el espacio de uso público de circulación, que puede incrementar el índice de caminabilidad del sector. El espacio público de transitabilidad de cada habitante propone un espacio de alta calidad con todas las condiciones para convertirse en un buen espacio público, mejorando así la calidad de vida de la población y priorizando la movilidad activa de la ciudad.

El alcance del proyecto de investigación es realizar diferentes propuestas de diseño sobre el espacio público destinado a la caminabilidad, circulación y comercio en el sector del mercado Amazonas de Ibarra, con el fin de dar soluciones al problema actual, falta de espacio de circulación y la apropiación del mismo en las vías de su entorno inmediato. Para lo cual a nivel de planificación urbana se propone una reestructuración de espacios públicos de circulación, vías y aceras aledañas al mercado Amazonas, mediante la conectividad y recuperación de áreas de alto nivel de caminabilidad.

Se propone en cuanto a diseño urbano reestructurar las vías y aceras aledañas al Mercado Amazonas. Para obtener una circulación de calidad en el entorno del mercado Amazonas que permita en unión con un espacio público y arquitectónico, vincular e invitar a recorrer las vías y aceras propuestas. conectando así los sistemas públicos con la caminabilidad; además de conectar los espacios comerciales existentes incrementando así el índice de caminabilidad por habitante y enfatizando en la cohesión urbana tanto desde el punto de vista social como ambiental, ayudando a mejorar la calidad de vida de los habitantes.

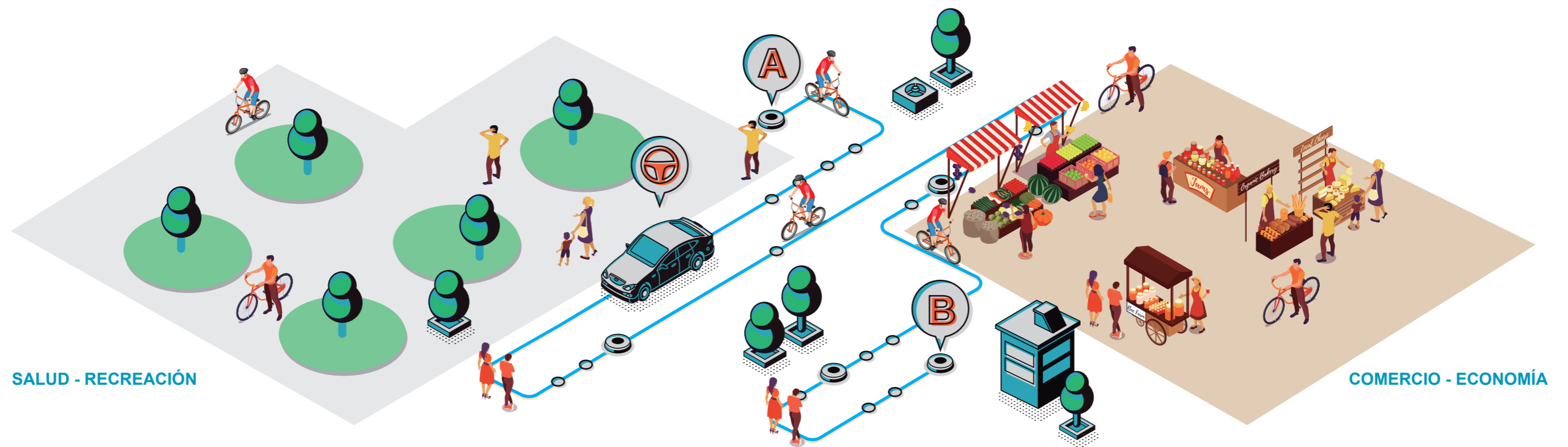


Figura 13. Relación del espacio público con el comercial.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

1.7. Síntesis del capítulo

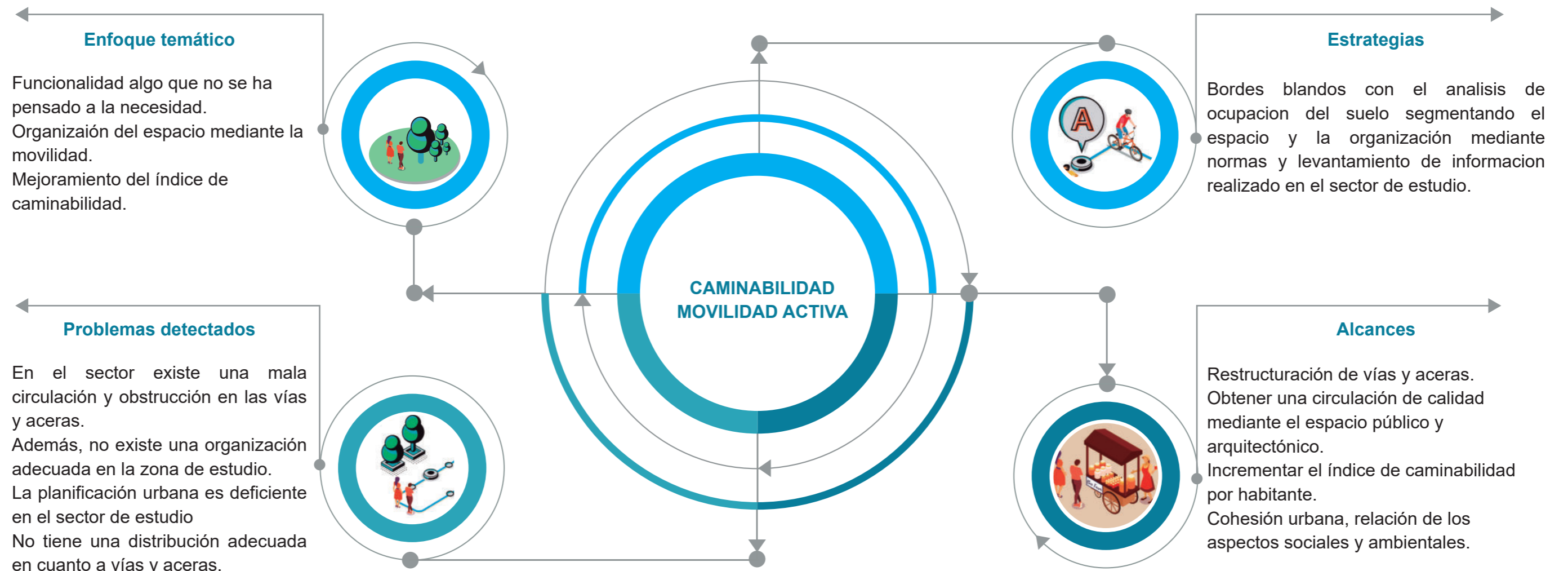


Figura 14. Diagrama síntesis de los antecedentes de la investigación.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

02 Capítulo

- 2. Estado del arte
- 2.1. Antecedentes teóricos
- 2.2. Estructuración de las bases teóricas
- 2.3. Análisis de referentes del proyecto de diseño
- 2.4. Síntesis del capítulo

2. Estado del arte

2.1. Antecedentes teóricos

2.2. Estructuración de las bases teóricas

El Manual de diseño de espacios caminables Arq. Diego Hurtado Vásquez (Hurtado, 2016).

En el noveno capítulo del ya mencionado texto se realiza un análisis urbano de Quito destacando que la ciudad crece de manera desmesurada y sin control, generando territorio disperso con baja densidad poblacional, gente que huye del hiper centro hacia las periferias y como consecuencia genera problemas de movilidad y escasos de equipamientos cercanos y área urbana subutilizada. (Hurtado, 2016).

Esto marcan puntos de conflicto en las interrelaciones sociales y espaciales de sus habitantes. se evidencian los siguientes problemas: invasión a sistemas naturales, aumento del parque automotor, entre otros. involucrándose con los sistemas establecidos en la ciudad espacio público, biodiversidad urbana, movilidad urbana.

La tesis nos recalca que el urbanismo contemporáneo ha identificado como crisis la falta de espacios público. El planteamiento del problema tiene como objetivo explicar los obstáculos en la circulación vehicular y caminabilidad peatonal, cómo el peatón ha sido olvidado y tiene que movilizarse por aceras precarias, esto se da por el crecimiento acelerado que se viene desarrollando (Quispe, 2020), en cuanto al comercio informal lo que va ocasionado la obstrucción y limitaciones de la circulación en el sector mercado amazonas. (Quispe, 2020)

Estos problemas generan un mayor uso de las vías y aceras por lo cual se deja de lado el espacio público para transitar. Y cómo frente a esto emplea el urbanismo sostenible donde la peatonalización y la noción de caminabilidad vienen tomando fuerza para las bases de hacer una ciudad sostenible (Quispe, 2020).

Para dar comprensión a la investigación se toma los conceptos necesarios al momento de la recolección de información para el posterior análisis de la problemática planteada. Dentro de este esquema se toma como punto de partida nociones básicas sobre el espacio público y la movilidad activa. Conocer los detalles necesarios sobre estos dos enfoques principales garantiza que la investigación tome el rumbo adecuado para generar soluciones acordes a la necesidad actual del contexto.

Entre otros aspectos es necesario recopilar las leyes, ordenanzas y normativas que rigen estos espacios dentro de un contexto urbano y determinan la forma de la investigación. Se planteará estos lineamientos tanto de las bases internacionales, nacionales y locales, comparando las similitudes y generando la conclusión adecuada. Además, se deja a consideración referentes urbanos que orientan el análisis en función al espacio público y la movilidad activa.



Figura 15. Plaza Rotary. CUENCA RED, red de espacios dinámicos.
Fuente: ecosistemaurbano.org, 2021.

2.2.1. Conceptos y enfoques

La movilidad activa. Usar el cuerpo para caminar o impulsar otros medios de transporte

Entendemos la Movilidad Activa como esa capacidad que tenemos para desplazarnos usando el cuerpo, ya sea caminando u otros medios de transporte que aprovechen al ser humano como motor. Esta estrategia se enmarca dentro de una política integral que se fundamenta en la priorización de viajes no motorizados o de Movilidad Activa (a pie, en bicicleta y otros) seguido de los viajes en transporte público (colectivo y masivo) y el progresivo desestimulo a los viajes en transporte privado individual y su gestión hacia la eficiencia energética. (Área Metropolitana del Valle de Aburrá, 2019)

El derecho a la ciudad contempla infinidad de derechos dentro de uno mismo y para poder garantizarlos en esta investigación se propone centrar la planeación y diseño de las ciudades a partir de las condiciones físicas (Martínez, 2018), y sociales de las personas para favorecer y crear ciudades atractivas a partir de infraestructuras del paisaje que incrementen el uso de los espacios, lo que generará apropiación y movilidad en las ciudades y fomentará la identidad urbana (Martínez, 2018).

Uno de los muchos derechos que contempla el derecho a la ciudad es la movilidad, sin embargo, esta movilidad refiere a los medios de transporte motorizados (Martínez, 2018). Derivado de ello surge la inquietud por la movilidad activa como derecho, una necesidad social inminente, que comienza a presentarse en las demandas de la sociedad y no se puede ignorar por lo que se convierte en una prioridad (Martínez, 2018).

Por ello a partir de que las personas cada vez tienen menos espacios para relacionarse y moverse dentro de la ciudad, se propone la movilidad activa, la cual contempla a los medios no motorizados; ciclista y peatón (Martínez, 2018). Se plantea entonces que la movilidad activa se contemple como un derecho humano fundamental en la ciudad para las personas y para garantizarlo se tiene que intervenir y realizar una estructuración en los paradigmas de la movilidad, en el que los medios de transporte no motorizados sean contemplados en los espacios públicos (Martínez, 2018).

Asimismo, que la movilidad activa contemple tanto la movilidad física como la virtual, el uso de tecnologías al instante permita una movilidad peatonal, ciclista y de transporte público para tener relaciones y hacer vínculos en el espacio público (Martínez, 2018).



Figura 16. Movilidad física espacios comerciales, Cuenca. Fuente: cideu.org, 2021.

La movilidad y el diseño de las ciudades

El diseño y la organización de una ciudad influyen fuertemente en la demanda de movilidad (ONU-Hábitat, 2013). Los flujos de movilidad suponen una dinámica clave en los procesos de urbanización; las infraestructuras configuran y cumplen un papel fundamental en la estructura urbana (Martínez, 2018). La calle es el espacio público por excelencia en las ciudades, es la infraestructura principal para la movilidad en distintos medios, sea peatonal, vehicular o en algún sistema de transporte público; es el lugar de acceso para la vivienda, el comercio, el empleo y otros servicios (Martínez, 2018).

La movilidad urbana es determinante tanto para la productividad económica de la ciudad como para la calidad de vida de sus ciudadanos y el acceso a servicios básicos (Martínez, 2018). Sin embargo, uno de los elementos centrales que definen las dinámicas de desarrollo urbano, mejores condiciones para ciclistas alientan a más ciudadanos a andar en bicicleta (Martínez, 2018).

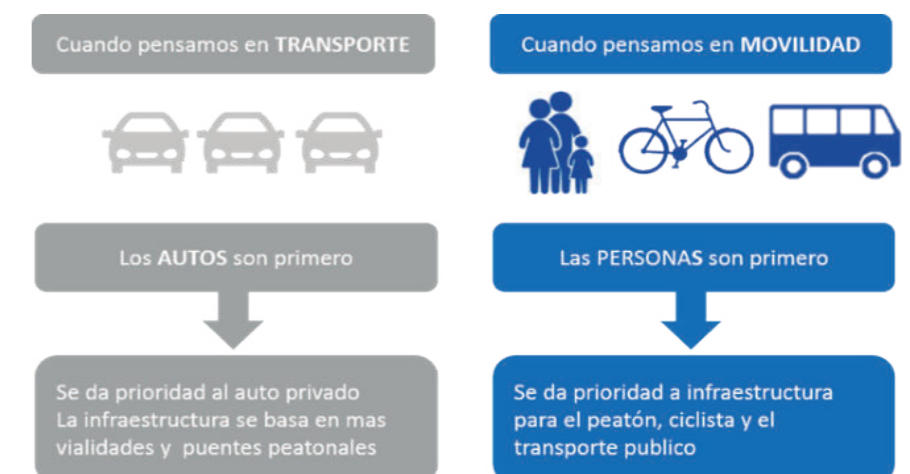


Figura 17. Pensar en la movilidad. Fuente: evirtual.uaslp.mx/Habitat, 2021.

Las personas y la movilidad en la ciudad

Con la llegada del automóvil las ciudades dejaron de diseñar para ser caminables, el impacto que el día de hoy se vive en las ciudades ante las problemáticas ha ocasionado que la planeación y diseño han quedado a un lado (Martínez, 2018). Caminar en el espacio urbano implica múltiples posibilidades: desplazarse de un punto a otro sin detenerse a contemplar el espacio o contrariamente realizar un paseo lento para disfrutar la vida urbana (Martínez, 2018).

En las ciudades existe una gran diversidad de personas que requieren hacer uso del espacio público y se encuentran con posibilidades diferentes a la hora de acceder a los bienes y recursos ya que se condiciona conforme a (Martínez, 2018).

- 1) quienes se mueven: la estancia y tránsito de una persona en cualquier espacio urbano se diferencia por sus condiciones físicas, económicas, género, raza, etc. (Martínez, 2018).
- 2) por que se mueven: actividades que realiza en el espacio público (Martínez, 2018).
- 3) por donde se mueven: orígenes y destinos de los desplazamientos (Martínez, 2018).
- 4) como se mueven: tipo de movilidad, y finalmente (Martínez, 2018).
- 5) a qué hora se mueven (Martínez, 2018).

La movilidad activa como parte de un derecho no reconocido, se busca contemplar sus dimensiones física, legal, social y cultural, ya que moverse mediante un espacio urbano implica considerar las condiciones físicas, económicas y de percepción de las personas (Martínez, 2018).



Figura 18. La movilidad de las personas. Fuente: evirtual.uaslp.mx/Habitat, 2021.

Dimensiones para la movilidad activa

Diseño y articulación

En la planeación de la ciudad se debe contemplar el diseño y articulación de los espacios, a través de una conectividad que permita e involucre distintas formas de movilidad para acercar a las personas y disminuir sus traslados (Martínez, 2018), esto a través de la implementación de infraestructura y espacios públicos centrados en las personas, para generar espacios accesibles en los cuales todas las personas, sin importar su condición física o económica tengan acceso a los espacios en la ciudad (Martínez, 2018).

La disponibilidad del espacio

Permite ver la existencia de los servicios, instalaciones, diversidad de modalidades de transporte, de infraestructura vial, y de espacios públicos, para una efectiva movilidad en la ciudad (Martínez, 2018). Dentro de la sub dimensión de la disponibilidad del espacio, se analizan; los medios de transporte, el tiempo que emplean y los orígenes y destinos. El sistema de movilidad debe estar al alcance de todas las personas, sin discriminación alguna (Martínez, 2018).

La adecuación del espacio público

Para que las personas puedan desplazarse por la ciudad sin complicaciones y después de analizar si se dispone del espacio, los modos de transporte y tiempos para la movilidad en la sub dimensión de la adecuación del espacio se analizan (Martínez, 2018).

- 1) Los espacios destinados al peatón (Martínez, 2018).
- 2) Los diversos medios de transporte alternativos para la movilidad (Martínez, 2018).
- 3) Las limitaciones que impiden la libre circulación de las personas (Martínez, 2018).

La percepción de seguridad

Las personas se mueven en espacios públicos a través de las sensaciones, por ello se evalúa la percepción que tienen respecto a la seguridad vial y publica, la infraestructura, señalética y mobiliario que utilizan para su movilidad (Martínez, 2018).

Acciones para la movilidad

En la planeación y diseño de las ciudades se deben mejorar las condiciones de los espacios para las personas y otorgar un significado positivo en ellas (Martínez, 2018). Como parte del modelo centrado en la persona y la movilidad activa se determinan las razones por las que las personas se mueven en el espacio público (Martínez, 2018).

En esta acción la a SCT contempla un modelo jerárquico de prioridades en las que la movilidad no motorizada se encuentra en prioridad de oportunidades, mientras que la movilidad motorizada particular se encuentra en el último lugar (Martínez, 2018).

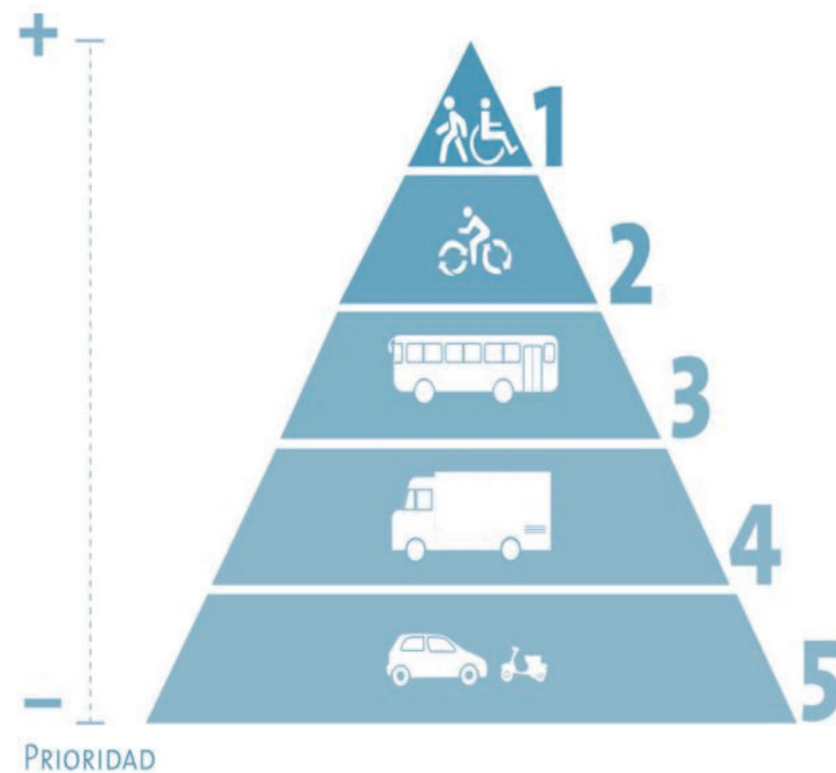


Figura 19. Modelo jerárquico de la movilidad.
Fuente: evirtual.uaslp.mx/Habitat, 2021.

Políticas de movilidad

La movilidad activa forma parte de la movilidad sostenible, promoviéndose predominantemente en entornos urbanos y dentro de las políticas públicas municipales, se énfasis a la ocupación del espacio para explanadas, espacios públicos, espacios peatonales más amplios y vías descongestionadas tráfico (Movilidad activa, 2013).

La movilidad activa, con condiciones de seguridad media dentro de las opciones de movilidad de cada individuo, resulta ser la más barata, más saludable y práctica. (Movilidad activa, 2013)

Las políticas públicas que promueven la movilidad activa aportan beneficios en la reducción de los gases contaminantes y de efecto invernadero y el ruido emitido en la locomoción de vehículos motorizados, beneficios para la salud pública, bajas muertes en carretera, mayor efecto de la cohesión comunitaria en los distritos de vivienda y un impacto positivo en la economía. (Movilidad activa, 2013)

A continuación, se enumeran los aspectos positivos de las políticas públicas que promueven la movilidad activa:

- 1) La contaminación del aire
- 2) Contaminación acústica
- 3) Espacio público desocupado
- 4) Salud pública
- 5) Economía



Figura 20. Movilidad activa centro histórico, Cuenca.
Fuente: emov.gob.ec, 2021.

La ciudad vital

Posterior a asegurarse la planificación de una ciudad caminable, el enfoque del trabajo se centra en generar espacios públicos vitales, donde diversos grupos puedan usarlos ya que un espacio público se vuelve significativo cuando gana popularidad y es capaz de atraer gente hacia él, (Gehl, 2014).

Las ideas claves motivadoras a la creación de vida urbana son:

- Trayectos directos, lógicos y compactos.
- Dimensiones espaciales de escala amigable.
- Jerarquía espacial que marque los espacios más importantes del entorno urbano.

Un prerrequisito importante para que se produzcan caminatas cómodas y placenteras es que haya suficiente espacio para que una persona pueda moverse libremente, sin tener que saltar obstáculos o sufrir empujones y embotellamientos. (Gehl, 2014).

Ciudad para caminar

Generalmente, se considera que la mayoría de la población está dispuesta a caminar una distancia de 500 metros si es que el pavimento está en buenas condiciones y se considera que el paseo será interesante, caso contrario caminar una distancia mayor es algo intolerable. Un prerrequisito importante para que se produzcan caminatas cómodas y placenteras es que haya suficiente espacio para que una persona pueda moverse libremente, sin tener que saltar obstáculos o sufrir empujones y embotellamientos. (Gehl, 2014).

Caminar

Caminar es la base para una movilidad sostenible y equitativa; es la forma más placentera y productiva de moverse si para ello se cumple con condiciones como: calles, caminos seguros y atractivos; que los destinos y servicios estén convenientemente ubicados y que brinden la posibilidad de llevar aparatos como coches o sillas de ruedas. (ITDP, 2017)

Pedalear

El ciclismo combina la comodidad del viaje puerta a puerta con la flexibilidad de llegar a destinos más lejanos a la velocidad que se requiera con bajo consumo de espacio y recursos. El ciclismo es el segundo modo más saludable, asequible e inclusivo de la movilidad urbana. (ITDP, 2017)

Conectar

El caminar corto y directo junto al ciclismo requieren redes densas y bien conectadas de caminos y calles alrededor de pequeños bloques de ciudad. Una apretada red de caminos y calles ofrece múltiples rutas a muchos destinos; frecuentes esquinas, derechos de paso estrechos y baja velocidad vehicular hacen que caminar y andar en bicicleta tengan viajes más variados, divertidos, vigoricen la actividad callejera y el comercio local. (ITDP, 2017)

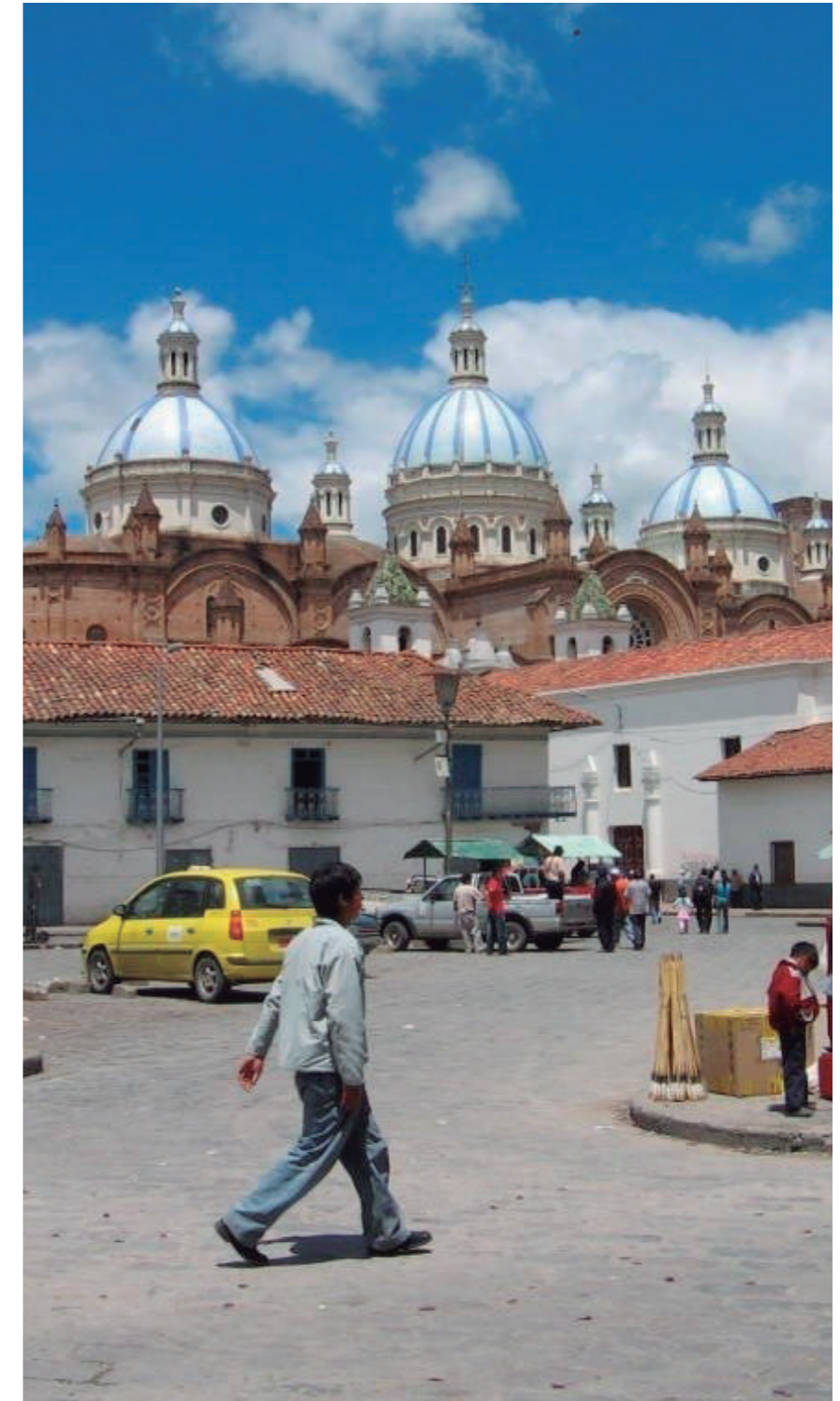


Figura 21. Espacios para caminar, Cuenca.
Fuente: cideu.org, 2021.

Transportar

El servicio de transporte público rápido conecta e integra a caminantes con la ciudad más allá de los recorridos peatonales y el ciclismo; por lo cual es fundamental que las personas accedan a mayor número de oportunidades y recursos. El transporte sustentable y sostenible viene en varios modos desde vehículos de baja o alta capacidad, bicicletas, taxis, buses y trenes articulados. El transporte público rápido funciona como columna vertebral para otras opciones de transporte que cubran todo el espectro de necesidades de transporte urbano. (ITDP, 2017)

Actividades

Cuando hay una mezcla equilibrada de usos y actividades complementarias dentro de un área local, muchos viajes pueden permanecer cortos y caminables. Diversos usos permiten mantener las calles animadas y seguras, apoyan los horarios extendidos de servicio de tránsito y fomentan un vibrante ambiente humano completo donde la gente quiere vivir. (ITDP, 2017)

Densificar

Un modelo de desarrollo denso es esencial para servir a las ciudades futuras con tránsito que es suficiente rápido, frecuente, bien conectado y confiable en la mayoría de las horas para garantizar una vida satisfactoria libre de dependencia en los autos y motocicletas. La densidad urbana es necesaria para acomodar el crecimiento dentro de áreas inherentemente limitadas que pueden ser servidas por tránsito de calidad y para proporcionar el número de pasajeros que apoye y justifique el desarrollo de infraestructuras. (ITDP, 2017)

Compactar

Con distancias cortas de desplazamiento, las ciudades compactas requieren menos tiempo y energía para viajar entre lugares y actividades frente a lo cual se necesita de una infraestructura menos extensa y costosa. El principio organizativo básico del DOT es la compactación. Tener todos los componentes y características necesarias instaladas convenientemente cerca y eficientemente en el espacio. (ITDP, 2017)

Manual De Diseño De Calles Activas Y Caminables

Todos somos peatones por naturaleza, sin embargo, luego de la invención y popularización del automóvil nadie imaginó que estas máquinas diseñadas para ayudar en las labores del día a día- llegarían a dominar las vidas de sus usuarios, olvidando el principio de ser peatones. (Hurtado, 2016)

Los cruces

Uno de los mayores problemas que se encuentran al caminar por la ciudad son los cruces, ya que los peatones son agredidos por las prisas de los conductores, la mala señalización horizontal y vertical, giros y barreras que impiden una movilidad continua e ininterrumpida, obligándolos a caminar el doble para llegar al destino, todo esto por no impedir el flujo de una minoría vehículo dependientes. Para motivar a la gente a caminar se le debe facilitar las cosas y no complicárselas. La planificación del espacio público debe procurar no desviar al caminante del trayecto. (Hurtado, 2016).

Alternativas a estos problemas se encuentran con:

- Cruces a nivel con pasos cebra claramente delimitados.
- Plataformas de cruce en zonas de concentración donde el peatón domine el espacio público y el vehículo vaya con precaución.
- Los autos pasen por debajo de los peatones a nivel.
- Rampas continuas donde los autos bajen unos metros y los peatones suban otros cuantos.
- Acortar los cruces ensanchando las esquinas.
- Crear parterres o islas de seguridad en cruces largos.



Figura 22. CUENCA RED, red de espacios dinámicos, intersección.
Fuente: ecosistemaurbano.org, 2021.

Dentro del estudio se analizan los distintos tipos de calles que pueden ser incluidos dentro de la investigación y que sirven como punto de partida para brindar estrategias acordes a la resolución de la problemática (Hurtado, 2016).

Calles comerciales: las franjas de borde y servicios pueden ser ampliadas para optimizar la actividad comercial sin que complique otras funciones de la calle como circular (Jaramillo, 2019).

Calles compartidas: Al interior de las súper manzanas, la circulación se conforma con calles locales en las que la velocidad sea de 30 km/h máximo y permitan un libre desplazamiento de peatones, bicicletas y autos por el mismo espacio (Jaramillo, 2019).

Calle patio residencial: no existe división entre acera y calzada y aunque los vehículos pueden acceder su velocidad máxima debe ser de 10km/h. Se prioriza el desarrollo de actividades familiares y comunitarias (Jaramillo, 2019).

Calles locales: Sirven para dar acceso a las propiedades de los residentes siendo prioridad el peatón (Jaramillo, 2019).

Calles colectoras locales: calles más largas, recorren todo el barrio o la mayor parte de este, conectan calles locales con principales o arteriales (Jaramillo, 2019).

Calles colectoras: Recogen el tráfico de las calles locales y colectoras locales, cubren grandes distancias, vinculan barrios o varios sectores urbanos (Jaramillo, 2019).

Calles arteriales: Recogen el flujo de las colectoras y vinculan grandes zonas de la ciudad; no admiten parqueo (Jaramillo, 2019).

Las aceras

Son los espacios que han sido destinados tradicionalmente para el uso peatonal, y que deben ser lo suficientemente dignos para facilitar la vida de los peatones. La acera mínima debería tener al menos tres metros incluyendo elementos de sombra para proteger del sol y la lluvia al peatón mientras se circular tranquilamente. En aceras anchas se puede arborizar, colocar mobiliario innovador, jardineras, iluminación y hasta zonas de descanso temporal, lo cual brinda vida al sector junto con fachadas comerciales, puertas, ventanas y portales. Los pisos de las aceras, plazas, calles peatonales deben ser durables y agradables con materiales antideslizantes y coloridos. (Hurtado, 2016).

Las vías y el peatón

La mayor cantidad de espacio público en la ciudad está destinado a la circulación vehicular, lo cual refleja una clara inequidad, se debe priorizar al peatón mientras el uso del automóvil se debe racionalizar (Jaramillo, 2019).

Para evitar tráfico en vías arteriales y colectoras se debería tener aceras anchas y parterres arborizados las aceras deberían ser al menos el 50% del ancho total de la calle (Jaramillo, 2019), en calles locales y residenciales el dominio que ejerce el peatón debería ser total junto a velocidades vehiculares límites de 30km/h para tener calles seguras y amigables. (Hurtado, 2016)

Redes peatonales y verdes

Se debe recuperar la escala humana a nivel urbano dando así la posibilidad de realizar mayor número de actividades a un radio de 300m mediante generando además micro centralidades. Las personas buscan las rutas más cortas para desplazarse de un punto a otro en trayectos con vida - plazas, parques, calles comerciales, centralidades, etc. Si se mejora la calidad de las veredas, cruces y además se integran parques, plazas, destinos, mediante calles comerciales o calles locales se consigue una red de espacio públicos peatonales por la ciudad. (Asociación de peatones de Quito, 2008)



Figura 23. Calles del centro histórico, Cuenca.
Fuente: Ciudades sostenibles, blogs.iadb.org, 2021.

Caminabilidad

Es el término dado a la medida de qué tan amigable es un área para llevar un estilo de vida en el que la mayor parte de las actividades cotidianas puedan hacerse moviéndose a pie, sin depender de un automóvil (Quispe, 2020).

Caminar es uno de los dos principales medios de transporte, y cada día se vuelve más atractivo para aquellas personas que no quieren perder más tiempo en el tráfico (Quispe, 2020).

“Caminar”, menciona que una caminata debe ser útil, segura, cómoda e interesante, y a estas condiciones los llama Teoría General de la Caminabilidad, crear zonas caminables debe cumplir con estos 4 puntos de manera conjunta y no solo con algunos (Quispe, 2020).

Ubicándonos en el Mercado Amazonas. Para la descripción de los segmentos de la metodología aplicada que medirá el nivel de caminabilidad tomaremos de base las dimensiones e indicadores aplicados por Andino & Peralta (Quispe, 2020).

Por tal motivo, la caminabilidad cuenta con 3 dimensiones que son las siguientes: confort, protección y placer. A su vez, estas dimensiones tienen sus propios indicadores, los que se explican en el siguiente cuadro (Quispe, 2020).

Dimensión	Indicador
Confort	Estado mantenimiento de acera
	Ancho de acera
	Obstáculos horizontales
	Obstáculos permanentes
	Obstáculos temporales
	Existencia de rampa
Protección	Existencia de piso podotáctil
	Carriles en las vías
	Dispositivos de control de tránsito
	Señalización peatonal
	Alumbrado público
Placer	Alumbrado peatonal
	Actividades en fachadas
	Existencia de mobiliario urbano
	Arbolado

Tabla 3. Indicadores de confort, protección y placer.
Fuente: Elaboración propia, 2015.

Dimensión de confort

El confort representa a lo cómodo, la protección representa a lo seguro y el placer representa a lo interesante, según (Gehl, 2014) en la mayoría de ciudades el área céntrica tiene una longitud de 1 km² y el peatón al caminar 1 km o menos va a encontrar la mayoría de servicios que la ciudad ofrece el Mercado Amazonas cumple con esta condición al formar parte del área céntrica de la ciudad (Quispe, 2020).



Figura 24. Caminabilidad en las calles del centro histórico, Cuenca.
Fuente: Fundación turismo cuenca, cuenca.com.ec, 2021.

Ancho de acera

Según el Reglamento de edificaciones para determinar el diseño de una acera, primero se debe tener en cuenta tipo de habilitación urbana, en base a módulos de aceras de 0.60 m (Quispe, 2020).

En el caso de una zona de viviendas la acera puede variar 1.20 m. hasta 3.00 m. la variación es dependiendo del tipo de calle. En una zona comercial el tamaño de acera varía de 2.40 m. a 3.00 m. (Quispe, 2020).

Obstáculos horizontales

Tal como se mencionó en las primeras líneas, el primer paso hacia la caminabilidad es el correcto mantenimiento de la acera, por lo cual debe tener una cantidad mínima o nula de obstáculos para no perjudicar a los peatones (Quispe, 2020). Los obstáculos horizontales son grietas, hoyos, rampas o escaleras atravesadas. Estos obstáculos por más pequeños que sean, por ejemplo, un hoyo sin tapar de medidor de agua puede ocasionar algún accidente en el peatón (Quispe, 2020).

Obstáculos Permanentes o Verticales

Los obstáculos permanentes son postes, luminarias, arboles, paradas de transporte o mobiliario urbano mal ubicados que entorpecen la caminata peatonal (Quispe, 2020).

Lo ideal es tener la mínima o nula cantidad de obstáculos para no perjudicar a los peatones y conseguir una mejor calle. Los comerciantes informales son los obstáculos en las calles del mercado Amazonas por la nula reglamentación de estas (Quispe, 2020).

Obstáculos Temporales

Los obstáculos temporales son, en su mayoría, los puestos ambulantes. Estos puestos generan interacción social, pero al no tener una correcta ubicación se convierten en obstáculos para los peatones, ya que su ubicación mayormente se da pegada a las fachadas (Quispe, 2020).

El mercado cuenta con puestos ambulantes en varias aceras en su entorno. Estos puestos recortan la longitud por donde los peatones transitan, no son aspectos negativos para una calle, si no tienen una correcta ubicación obstaculizarán la fluidez peatonal (Quispe, 2020).

Existencia de rampas

Los peatones hacen referencia a las personas que se desplazan por una vía pública a pie, en una silla de ruedas o en cualquier otro dispositivo individual de asistencia o ayuda ante una condición o situación de movilidad reducida (Quispe, 2020). Por tanto, la accesibilidad es de suma importancia en todas las calles de la ciudad porque si no solo estaríamos restringiendo su uso, excluyendo a quienes más lo necesitan (Quispe, 2020).

Existencia de piso podotáctil

Las personas con movilidad reducida también son peatones. Para este indicador las personas con problemas visuales son el actor principal. Este peatón necesita un tipo de piso especial, específicamente, un piso podotáctil para poder movilizarse sin ningún problema (Quispe, 2020).

Lograr una accesibilidad universal es difícil, porque no se le da la importancia correspondiente y se les priva de su derecho a caminar y disfrutar de la ciudad, se necesita de todos nuestros sentidos (Quispe, 2020).

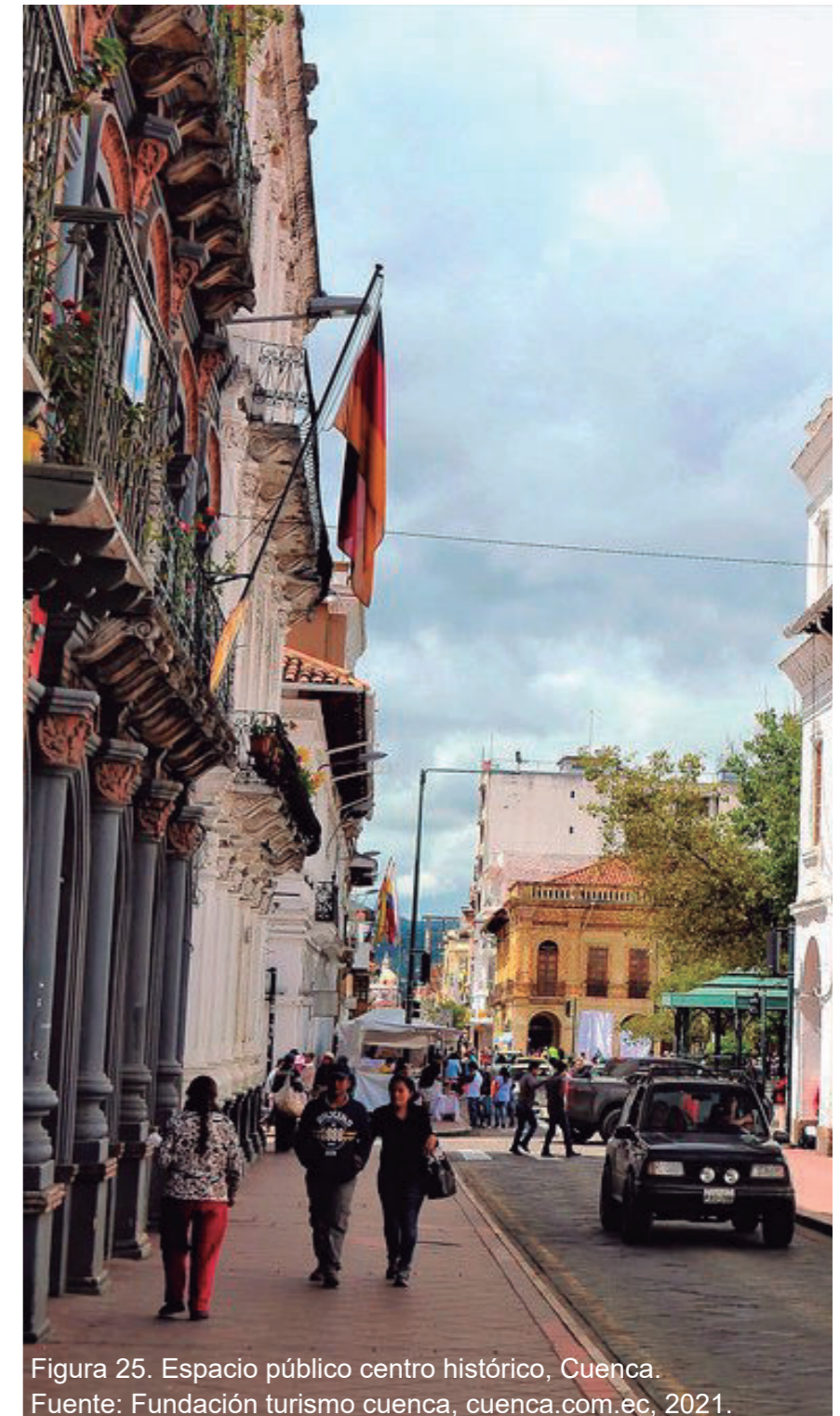


Figura 25. Espacio público centro histórico, Cuenca.
Fuente: Fundación turismo cuenca, cuenca.com.ec, 2021.

Carriles en la vía

La calle en un comienzo solo contaba con 2 carriles (ida y vuelta) pero, mientras más aumentaba la dependencia vehicular, la calle comenzaba a saturarse y los carriles no se daban abasto para la excesiva cantidad de automóviles (Quispe, 2020). La solución a este problema son los ensanchamientos viales para aumentar la capacidad vehicular, una calle de 2 carriles pasaba a convertirse en una de 4, 6 o más carriles, “demanda inducida” es la respuesta a los ensanchamientos viales (Quispe, 2020).

Demanda inducida

Entonces mientras menos carriles tenga una calle, el peatón tendrá una distancia más corta para atravesar la calzada y este recorrido no será tan peligroso (Quispe, 2020).

Todo lo contrario, es cuando una calle posee más de 2 carriles porque la distancia a cruzar aumentará y la seguridad del recorrido disminuirá haciendo vulnerable al peatón frente al automóvil (Quispe, 2020).

Dispositivo de control de tránsito

Los semáforos ayudan a regular el tránsito de vehículos, bicicletas y peatones dando un derecho de paso para evitar algún tipo de accidente en contra del peatón (Quispe, 2020). Cabe mencionar que para la ubicación de un semáforo debe haber un estudio previo para identificar los niveles de tráfico que se quiere ordenar (Quispe, 2020).

Señalización peatonal

Estos elementos son el complemento para un buen funcionamiento de los dispositivos de tránsito. Aquí el paso de cebra y el semáforo peatonal son de suma importancia, porque dan espacio y tiempo para que la fluidez peatonal sea la correcta (Quispe, 2020).

Alumbrado público

El alumbrado público es un elemento importante que brinda iluminación en el horario nocturno para que la movilización peatonal y vehicular no tenga ningún inconveniente (Quispe, 2020).

Electro centro es el ente que brinda este servicio en la ciudad de Huancayo y sus estándares de diseño determinan que la separación entre cada poste de alumbrado debe ser como máximo unos 30 metros (Quispe, 2020).

Alumbrado peatonal

El alumbrado peatonal es el complemento del alumbrado público para lograr una mejor visibilidad en las aceras y brindar un mejor tránsito nocturno de los peatones, esta iluminación también nos brinda protección al poder visualizar lo que nos rodea (Quispe, 2020).

Una calle sin iluminación tiende a ser peligrosa y no brinda la confianza para ser utilizada (Quispe, 2020).

Existencia de mobiliario

Existencia de Mobiliario Gehl explica acerca del valor de la oferta urbana que uno tiene que hacer para lograr que los peatones tomen las calles, se tienen que acondicionar los diferentes elementos que ayudan la vida social en la calle. Un elemento importante es el mobiliario urbano, si deseamos que más personas se queden más tiempo en las calles ya sea conversando, mirando, leyendo o hasta comiendo algo, se necesita mobiliario. (Quispe, 2020)

Arbolado

La inclusión del árbol en el espacio público es muy importante porque beneficia al medioambiente y ayuda en la seguridad del tránsito, favorece a la reducción de la velocidad, reduce los accidentes de tránsito hasta en un 20% (Quispe, 2020).



Figura 26. Tratamiento de espacio público, Cuenca.
Fuente: Visit Cuenca Ecuador, 2021.

Nivel de uso de la calle

Una calle puede ser altamente transitada sin que la calle tenga elementos que atraigan a los peatones. El por qué puede ser complejo, pero lo importante es que exista peatones para generar diferentes actividades (Quispe, 2020). La existencia de peatones en las aceras es imprescindible para lograr un ambiente confortable, seguro, placentero y activo. La guía “La Dimensión Humana en el Espacio Público”, muestra la clasificación en este tipo de casos y son los siguientes (Quispe, 2020).

Sobre-utilizado: el número de personas que ocupan el espacio excede en el límite de confort (Quispe, 2020).

Adecuado: el espacio aparenta tener el área adecuada para su nivel de uso habitual (Quispe, 2020).

Sub-utilizado: a pesar de ser amplio y tener el potencial para recibir a más personas, son pocas las personas que lo transitan o permanecen en él (Quispe, 2020).

Actividades en la acera

Existen muchas actividades que se realizan en el espacio público, caminar es el punto de partida de todo ya que cuando estamos de pie podemos observar cómo es realmente una ciudad, observando cada detalle que esta nos brinda (Quispe, 2020). Estas dos principales actividades generan otro tipo de actividades relacionados a dichas actividades como: esperar el transporte, actividad cultural, actividad física, actividad cívica, juegos, etc. (Quispe, 2020).

Bordes blandos

Este término se refiere precisamente a los primeros niveles de cualquier edificio, porque ese nivel ejerce una influencia decisiva en la vida urbana de la ciudad y los peatones (Quispe, 2020). Cuando llegas a una ciudad, siempre recorres los primeros niveles de todos los lugares que visitas, ahí observas e interactúas con sus fachadas, el umbral entre el edificio y la acera (Quispe, 2020).

Los bordes blandos limitan nuestro campo visual, brindan confort y seguridad. A la altura de la vereda estos bordes se convierten en zonas de intercambio porque a través de ventanas y puertas nosotros podemos visualizar el interior del edificio (Quispe, 2020).

Otro beneficio que nos genera los bordes blandos son espacios donde podemos sentarnos o recostarnos para visualizar nuestro paisaje en el horizonte teniendo la espalda protegida y sintiéndonos protegidos, esta es la razón del porque las personas tienden a pegarse a las paredes (Quispe, 2020).

Para generar bordes blandos, debemos tener en cuenta algunos aspectos como: La escala de los 5 km/h, que es la velocidad a la que va un peatón, esta escala es compacta y repleta de puntos de intereses (Quispe, 2020).



Figura 27. Actividades comerciales, Cuenca.
Fuente: Fundación turismo Cuenca, cuenca.com.ec, 2021.

2.2.2. Marco normativo

Internacional

Este capítulo recopila y sintetiza información sobre la situación de la ciudad, aspectos, leyes, reglamentos y planes de la ciudad relacionados con la naturaleza del proyecto. En la revisión de estándares, conceptos e investigaciones de diferentes autores, no se mencionaron indicadores específicos de espacio público. Entre algunos de estos estándares, se establecen los tipos para vincular los espacios verdes como actividades de ocio y espacios públicos.

La Organización Mundial de la Salud (OMS) recomienda al menos 9 metros cuadrados de áreas verdes por persona. Sin embargo, ciudades como Curitiba, Brasil, parecen haber decidido hacer todo lo posible para superar los objetivos marcados por la Organización Mundial.



Figura 28. Ciudad verde de Curitiba.
Fuente: Paisajismodigital.com, 2021

Política	Año	Descripción del reglamento
La Conferencia Internacional sobre Salud y Planificación Urbana	1900	Concluyó que el área de las principales ciudades europeas como París y Londres debería representar al menos el 15%. Parques y jardines urbanos.
La IV Conferencia Internacional de Arquitectura Moderna	1943	El famoso arquitecto francés Le Corbusier definió la importancia de los espacios verdes en la ciudad en la "Carta de Atenas". Además, la gente también condenó la necesidad de dotar de superficies verdes en las zonas residenciales.
La Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Humano	1970	Se habló de la importancia de los derechos de las personas dueñas del medio ambiente señaló que se debe haber parques y espacios Se deben proteger las actividades recreativas en un radio de al menos 0,5 kilómetros de cada habitante,
ONU – Hábitat	2013	Cada ciudad debe proporcionar 15 metros cuadrados de espacios verdes tratados para cada ciudad.

Tabla 4. Marco normativo internacional.

Fuente: Elaboración propia, 2021.

Nacional

La Constitución ecuatoriana (2008) en la Carta Magna incluye la política pública de salvaguarda de los derechos humanos, Por lo tanto, este documento normativo considera el entretenimiento y el ocio como el derecho a una buena vida.

Política	Autor	Año	Descripción del reglamento	
Constitución de la República del Ecuador	Asamblea Nacional Constituyente	2008	Art 23.	Las personas tienen derecho a entrar y participar en los espacios públicos, los intercambios culturales, la cohesión social y la promoción de la diversidad y la igualdad. El derecho a difundir las propias expresiones culturales en lugares públicos debe ejercerse sin restricciones y sin estar restringido por las disposiciones legales de la Constitución.
			Art 24.	Establece el derecho de las personas a disfrutar del entretenimiento y el ocio, el deporte y el tiempo libre.
			Art 31.	Con el fin de mejorar la calidad de vida, establece que las personas tienen derecho a disfrutar plenamente de la ciudad y su espacio público de acuerdo con los principios de sostenibilidad, justicia social, respeto a las diferentes culturas y equilibrio entre lo urbano y lo rural. Ejercer los derechos urbanos significa restaurar el espacio público, fortalecer la planificación territorial y buscar asentamientos humanos sostenibles.
			Art 264.	El gobierno municipal tiene los siguientes poderes exclusivos, sin perjuicio de las demás condiciones que determine la ley: 7. Planificación, construcción Lugares positivos y públicos para el desarrollo social, Realizar actividades culturales y deportivas de acuerdo con la ley.
			Art 415.	El gobierno central y los gobiernos autónomos descentralizados adoptan Política totalmente participativa para la planificación del uso del suelo urbano Fauna urbana y fomentar el establecimiento de espacios verdes y de uso del suelo, que permitan regular el crecimiento urbano.
			Art 14.	Las personas reconocen que las personas tienen derecho a vivir en un medio ambiente sano, a estar en equilibrio ecológico y a vivir en armonía con la naturaleza. Implica la obligación del Estado y de los gobiernos autónomos descentralizados de adoptar una política de ordenamiento territorial urbano integral y participativo, que pueda servir para regular el crecimiento de los espacios verdes.

Tabla 5. Marco normativo nacional.

Fuente: Elaboración propia, 2021.

Código de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización

El decreto de gestión del "Reglamento de Ordenamiento Territorial, Autonomía y Descentralización" (COOTAD) tiene como objetivo profundizar y concretar temas específicos relacionados con las leyes de planificación y ordenación. (COOTAD, 2010)

Política	Autor	Año	Descripción del reglamento	
COOTAD	Ministerio de Coordinación de la Política y Gobiernos Autónomos	2010	Art 54.	Involucra la función del gobierno municipal, que establece el sistema de ordenamiento territorial y ordenamiento urbano, para lo cual determinará el rumbo de cualquier tipo de subdivisión para asegurar el porcentaje El estado promueve y patrocina actividades culturales, artísticas, deportivas y de entretenimiento en beneficio de la comunidad..
			Art 25.	Es competencia exclusiva del gobierno municipal regular el uso y uso de la tierra a través de los correspondientes planes de ordenamiento territorial; y construir espacios públicos para la protección, mantenimiento y difusión del patrimonio arquitectónico, cultural y natural del estado.
			Art 417.	Identificó plazas, parques y otros lugares diseñados para servir como actividades de esparcimiento público, y sus camas, remansos y áreas protegidas, campos deportivos, recintos insonorizados y otros lugares con funciones similares de servicio comunitario son todos bienes públicos y de uso gratuito.
			Art 424.	Aclaró que, en todas las urbanizaciones y divisiones de suelo, el mínimo 10% y máximo 20% calculado en base a la superficie útil de urbanización o suelo dividido se entregará al municipio como zonas verdes.
			Art 432.	En materia de mejoramiento, recreación y deporte, involucrando riberas, remansos y áreas protegidas, ríos y cauces, esteros, playas, quebradas y sus cauces, lagunas, lagos; no estrecharán sus pasos ni obstruirán vías fluviales, ni las dañarán.
			Art 577.	Ha establecido las mejores obras y servicios de contribución, incluyendo parques, plazas y jardines. en Conviértase en dominio público, el GAD se encargan del mantenimiento.

Tabla 6. Marco normativo nacional.

Fuente: Elaboración propia, 2021.

Local

Gobierno Autónomo Descentralizado Municipalidad de Ibarra A través del “Reglamento de Uso y Ocupación del Suelo” del Estado Ibarra se emitió el reglamento del plan de desarrollo municipal correspondiente al GAD-I, enfatizando el mantenimiento y conservación de los espacios públicos. (GAD Ibarra, 2015)

Política	Autor	Año	Descripción del reglamento	
Normativa	Consejo de Planificación Ibarra	2017	Art 88.	Mantenimiento de espacios públicos: GADI y / o su empresa iniciarán el mantenimiento de espacios públicos, como plazas, Parques, caminos y áreas verdes para una adecuada protección.
			Art 89.	Accesibilidad del espacio público: Los parques y espacios verdes, así como todas las vías y demás espacios de propiedad pública, no deberán ser privados del uso y disfrute de las personas, disfrute visual y transporte gratuito mediante vallas, muros o cierres. Garantizar su uso; puede cerrar paredes o cerrar espacios públicos Algún tipo de protección para garantizar la seguridad de los usuarios.
			Art 90.	La ocupación privada de los lugares públicos deberá cumplir con las disposiciones determinadas en el artículo 417 de COOTAD: Los bienes de uso público se refieren a los bienes utilizados directamente por los particulares en forma gratuita, pero también pueden estar sujetos a estos bienes. El pago de regalías es para uso exclusivo y temporal.
			Art 417.	Establece que las plazas, parques y otros espacios destinados al entretenimiento o decoración y promoción pública son mercancías de uso público y uso gratuito. Ríos, cauces y sus remansos y áreas de contemplación.
Plan de Ordenamiento Territorial Ibarra		2016	Mapa 4.1	Manejo de recursos naturales en el estado de Ibarra Protegiendo los recursos naturales y la biodiversidad El grado de contaminación ambiental en el estado; creando, promoviendo y coordinando la protección del patrimonio natural.
			Mapa 4.1.2	Reforzar el espacio de encuentro común para los ciudadanos. Cultura popular, deportes, entretenimiento y actividades de ocio (posiblemente Para 2019, aumentar la capacidad de compartir espacios de reuniones con 4.500 ciudadanos.

Tabla 7. Marco normativo local.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

2.3. Análisis de referentes del proyecto de diseño

2.3.1. Referente internacional

Diseño urbano, paisajismo y arquitectura – Ciudad Rio Negro, Colombia

País: Colombia

Ciudad: Antioquia

Arquitectos: Arquiurbano Taller, IAA Studio

Año: 2019

Entorno, condicionantes e ideas de proyecto

El proyecto está basado en características propias de los lugares observados. Dichas características vienen a ser vegetación, topografía, rasgos socioculturales de la población, ubicación geográfica entre otros aspectos fundamentales.

Implantación y relación con el entorno inmediato

La relación consiste en mejorar la movilidad peatonal, incidir en el espacio urbano, así como recuperar los terrenos y zonas baldías de las adyacencias. Se detectó un grave déficit de espacios dignos y accesibles para el peatón, así como zonas para la parada de las ambulancias. (García, 2020)

Tratamiento de áreas exteriores (diseño urbano o paisajístico)

Solo bastó ingenio y pintura para cambiar el comportamiento colectivo. Se repensó la distribución de la calle, se aumentó el espacio para el peatón y se mejoró la seguridad vial. De este modo, los anchos de carril se delimitaron (y se vieron reducidos) y se incorporaron pasos de peatones a nivel en cada uno de los cruces. (García, 2020)

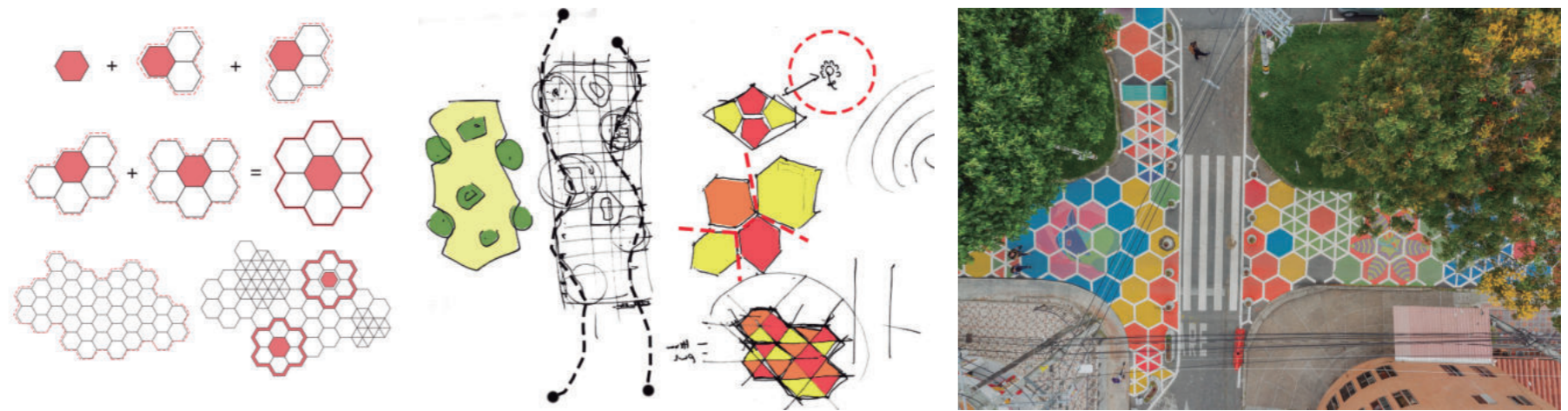


Figura 29. Idea fuerza del diseño.
Fuente: plataformaarquitectura.cl, 2021.



Figura 30. Emplazamiento general del proyecto.
Fuente: plataformaarquitectura.cl, 2021.

Diseño urbano, paisajismo y arquitectura – Ciudad Rio Negro, Colombia

Análisis funcional, relación entre áreas

Se desarrolló un patrón geométrico hexagonal que abrazó todo el proyecto tejiendo el espacio como si de una red comunitaria se tratase. Se diseñaron plantillas hexagonales que sirvieron como patrones para pintar un jardín floral en el espacio urbano peatonal, ofreciendo una continuidad visual y espacial. (García, 2020)

Análisis de principios de intervención, ideas principales, partido, etc. del diseño arquitectónico. (García, 2020)

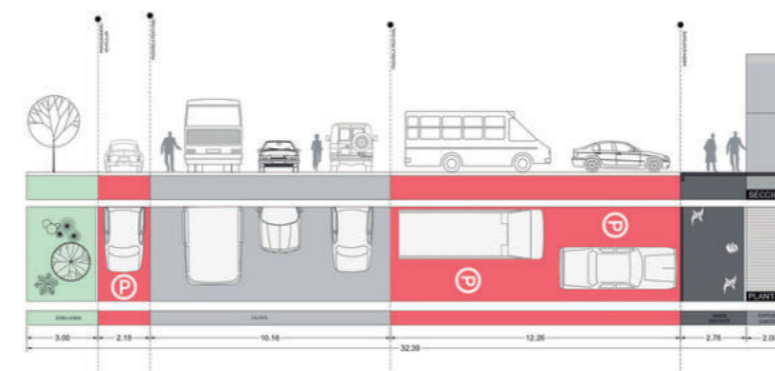
Permiten construir y mejorar la experiencia humana del espacio público. Puede que los intereses privados detrás de estas intervenciones siempre existan (influyendo en decisiones acerca la ubicación de la intervención en la ciudad, el uso de colores, diseño, promoción) aunque, lo esencial, es consensuar distintos intereses a favor del conjunto, construyendo ciudades más humanas. (García, 2020)

Análisis constructivo y de uso de materiales

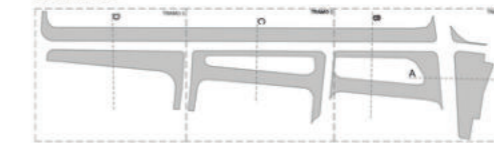
Solo bastó ingenio y pintura para cambiar el comportamiento colectivo. Se repensó la distribución de la calle, se aumentó el espacio para el peatón y se mejoró la seguridad vial. De este modo, los anchos de carril se delimitaron (y se vieron reducidos) y se incorporaron pasos de peatones a nivel en cada uno de los cruces.

SECCIONES PROGRAMÁTICAS CALLE CONSCIENTE Rionegro / Antioquia

TRAMO 1 - ANTES
SECCIÓN A



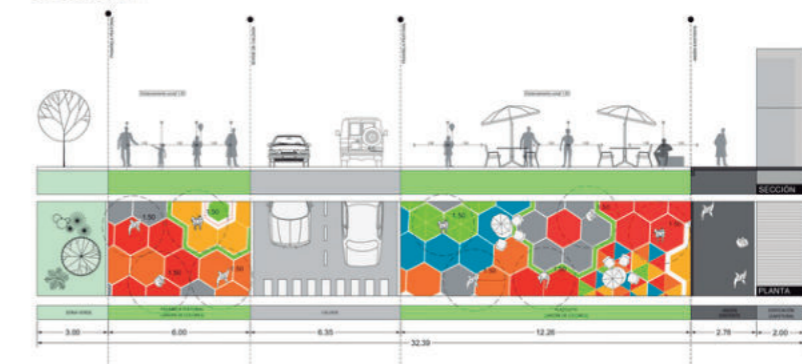
Planta ubicación de secciones



Convenciones

Pasarelas peatonales	■
Área de protección	■
Ciclorruta	■
Ante jardín locales comerciales	■
Zona de parqueo	■
Bahía bus	■

TRAMO 1- PROPUESTA
SECCIÓN A



RIONEGRO #CALLECONSCIENTE URBANISMO TÁCTICO JARDÍN DE COLORES

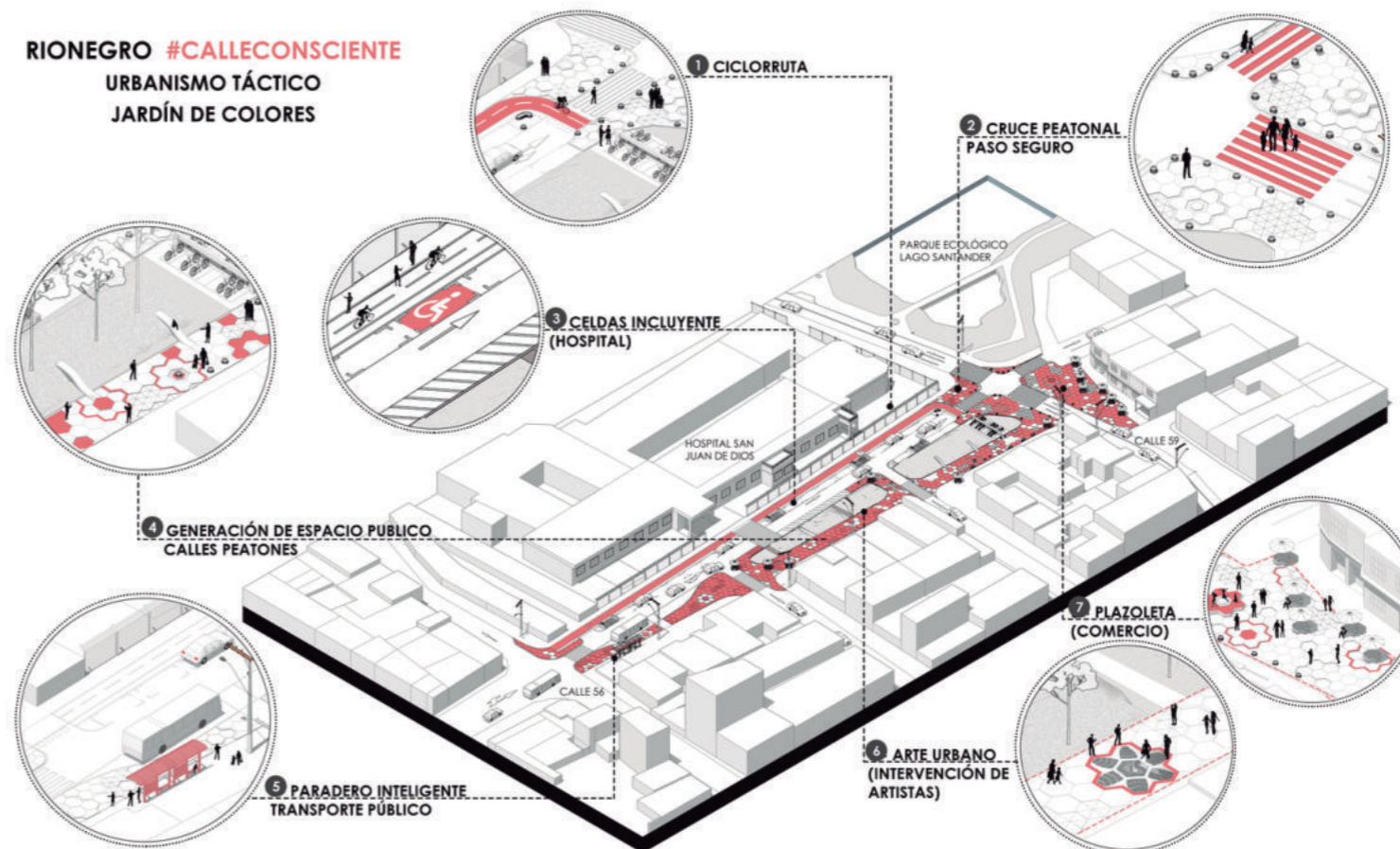


Figura 31. Diagramas de funcionalidad del proyecto.
Fuente: plataformaarquitectura.cl, 2021.

PARC DE LA VILLETTE, París – Francia

País: Francia

Ciudad: París

Arquitecto: Bernard Tschumi

Año: 1987

Entorno, condicionantes e ideas de proyecto

El Parc de la Villette se ubica al nordeste de París, el terreno es atravesado de este a oeste por el canal Oúroq. La idea de Tschumi en este diseño es: Poner en crisis el concepto de orden. Explica y compara la idea “a una estrategia disyuntiva... en que los hechos nunca llegan a concatenarse por entero y las relaciones conflictivas se mantienen para marginar cualquier síntesis o globalidad.” (Mamani, 2017)

Implantación y relación con el entorno inmediato

El proyecto intenta demostrar que es factible diseñar una organización compleja sin tener que recurrir a las normas tradicionales de la composición, de la jerarquía y del orden. Tschumi denomina puntos, líneas y planos a los tres estratos diferenciados que constituyen el diseño. La superposición de sistemas no responde a ninguna relación ordenada. Los “Puntos” tienen su representación en las intercesiones de las ortogonales de la retícula emplazada arbitrariamente sobre el terreno; localizadas en ellas las “folies”; que son estructuras de rojo brillante, de estilo constructivista. (Mamani, 2017)

Algunas son funcionales, otras están vinculadas a edificios y jardines y el resto son solo construcciones de las cuales algunas poseen escaleras sin destino, otras se reducen a un cubo elemental prendido por elementos estructurales misteriosos. (Mamani, 2017)

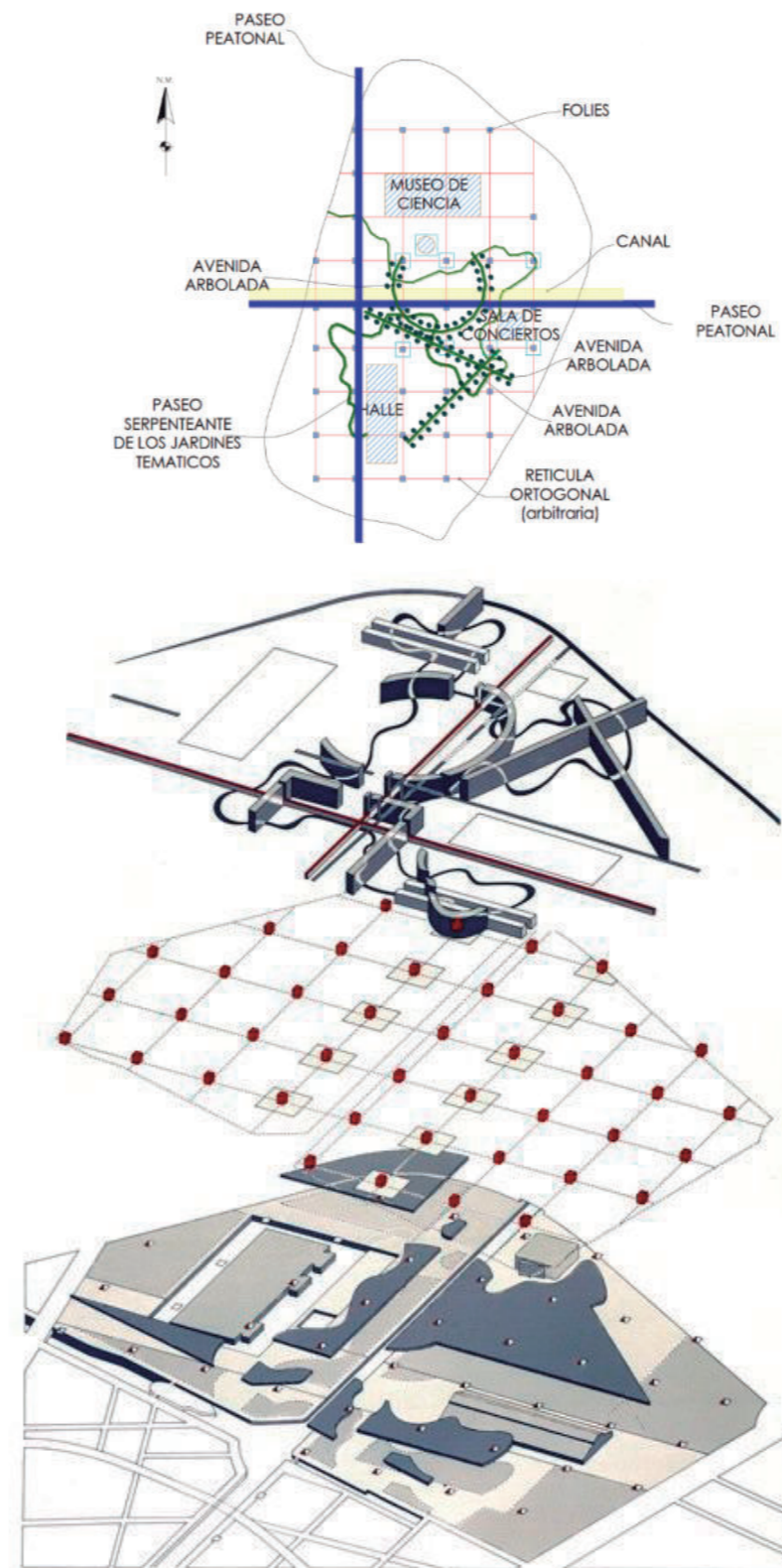


Figura 32. Esquema formal del proyecto.
Fuente: plataformaarquitectura.cl, 2021.



Figura 33. Vistas generales del proyecto.
Fuente: plataformaarquitectura.cl, 2021.

2.3.2. Referente nacional

Manual de diseño de calles activas y caminables

País: Ecuador

Ciudad: Quito, Universidad Central del Ecuador

Arquitectos: Diego Hurtado Vásquez

Año: 2016

Entorno, condicionantes e ideas de proyecto

La baja densidad poblacional del sector es simplemente la consecuencia a problemas como la desconexión espacial, la sensación de inseguridad dada por muros ciegos, manzanas con extensiones descomunales, aceras estrechas, escasos espacios públicos y de recreación, una quebrada destinada únicamente a ser botadero de desechos y el poco interés de las autoridades por mixtificar los usos de suelo y sacar a las industrias. (Hurtado, 2016)

Implantación y relación con el entorno inmediato

Una de las principales funciones de la acera debe ser la de proporcionar seguridad al espacio público. Esto funciona mejor si existe un buen ancho de vereda con múltiples entradas, si los usos que se den a las plantas bajas tienen relación directa con la acera, se evitan los muros ciegos, y si la densidad poblacional que habita y visita estos lugares es lo suficiente para que siempre existan personas utilizándola. La vida en el espacio público es una consecuencia de la combinación de la mixtificación de usos, buena densidad poblacional y anchas aceras. (Hurtado, 2016)

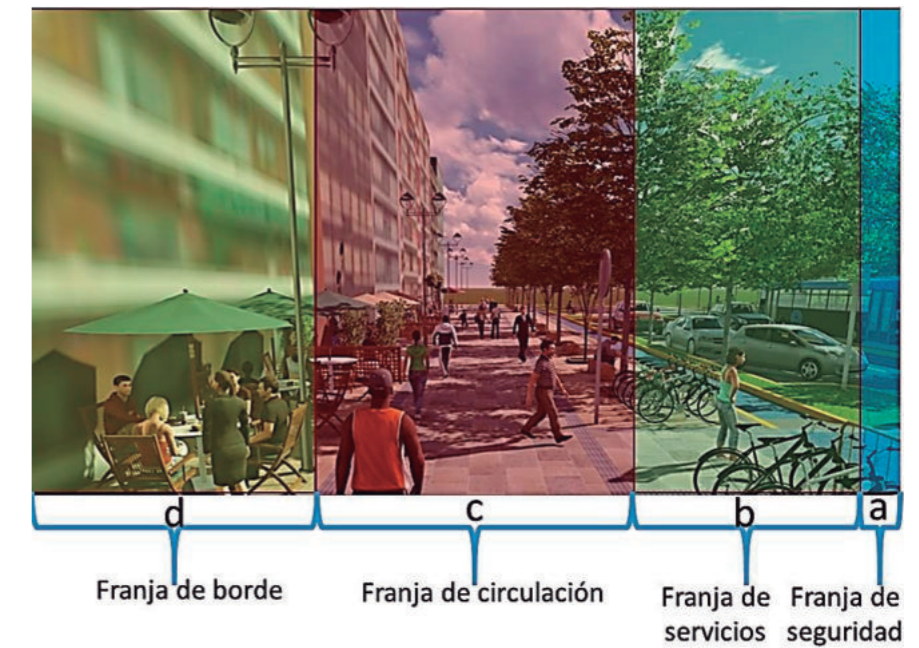


Figura 34. Acera que permite diferentes actividades.
Fuente: Diego Hurtado Vásquez, 2016.



Figura 35. Tipos de actividades en las calles.
Fuente: Diego Hurtado Vásquez, 2016.

Manual de diseño de calles activas y caminables

Tratamiento de áreas exteriores (diseño urbano o paisajístico)
 Deben preservar la seguridad de los peatones y facilitar el cruce de las personas con discapacidad y con movilidad reducida. Se toma como base para el diseño a personas con discapacidad (sillas de ruedas, personas con discapacidad visual) y personas con movilidad reducida (niños, adultos mayores). (Hurtado, 2016)

Análisis funcional, relación entre áreas

La presencia de arbolado contribuye a lograr la caminabilidad del espacio, ya que ayuda a lograr confort térmico y a configurar corredores verdes, logrando aumentar la biodiversidad en las ciudades. En las nuevas calles propuestas, tanto en las franjas de servicio como en el parterre central y refugios peatonales, será obligatoria la siembra de árboles de sombra. (Hurtado, 2016)

Análisis de principios de intervención, ideas principales, partido, etc. del diseño arquitectónico

Análisis constructivo y de uso de materiales, uno de los objetivos de este manual es, presentar alternativas de diseño que tengan bajo impacto sobre los suelos naturales. Por lo tanto, el principal criterio para escoger los tipos de pisos será el factor de permeabilidad del suelo. Lo ideal es que el agua lluvia se filtre nuevamente hacia el subsuelo, con lo cual se puede recuperar acuíferos naturales. (Hurtado, 2016)



Figura 36. Intersección entre dos calles.
 Fuente: Diego Hurtado Vásquez, 2016.

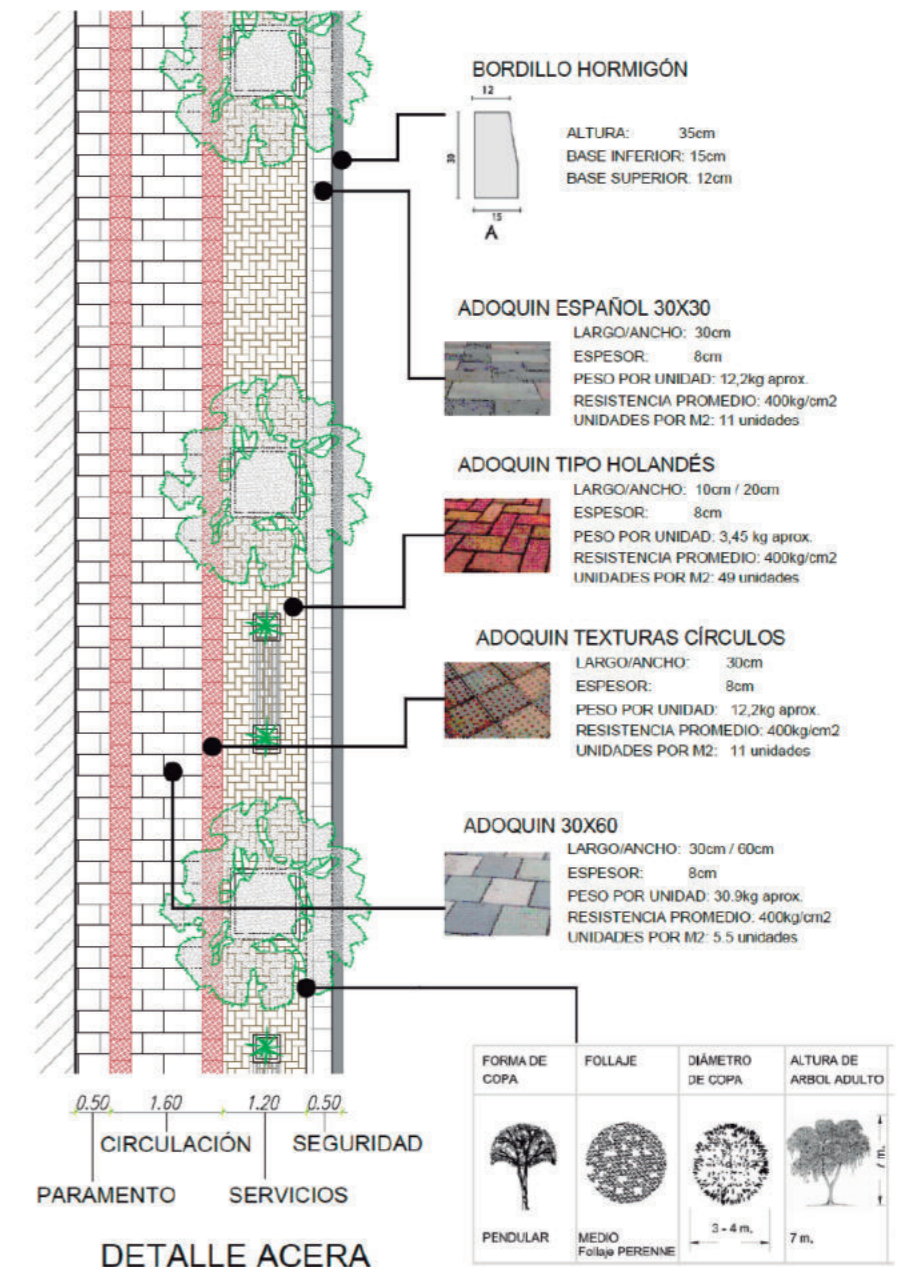


Figura 37. Elementos dispuestos en la acera.
 Fuente: Diego Hurtado Vásquez, 2016.

2.3.3. Referente arquitectónico

Edificio Fórum de las Culturas Barcelona

País: España

Ciudad: Barcelona

Arquitectos: Jacques Herzog y Pierre de Meuron

Año: 2002-2004

Partido

El edificio busca promover la vida social de la ciudad y el diseño se basa en la estructuración de una planta baja que transmita continuidad del espacio público y privado, a esto se debe su elevación. En cuanto a sus fachadas, los vidrios son usados para evocar el derramamiento de agua, evocando a las piscinas que encontramos en su cubierta con fines de aislamiento térmico. (Alemán, 2008)

Análisis Funcional

El edificio está compuesto por dos elementos, uno principal que es el auditorio, salas de exposición y restaurante. Además, cuenta con un paseo subterráneo que conecta el edificio con el Centro de Convenciones Internacional de Barcelona. (Alemán, 2008)

Características de los Materiales

La fachada tiene textura gruesa pulverizada de las que se utiliza en la construcción de túneles y contiene pigmentos de color azul luminoso. Las gradas del auditorio fueron construidas en madera, sobre la cual se aplicó pavimento de terrazo continuo de color negro a base de resinas y áridos de mármol. El techo de la planta baja del edificio está recubierto por paneles de acero inoxidable con figuras estampadas que imitan la superficie reflectante del mar. (Alemán, 2008)

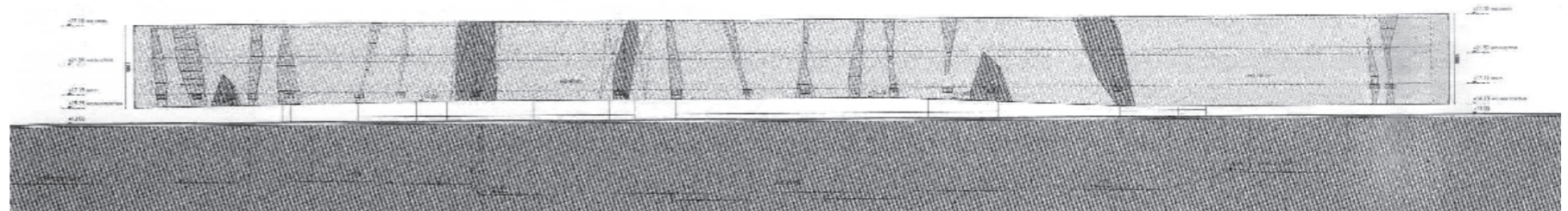
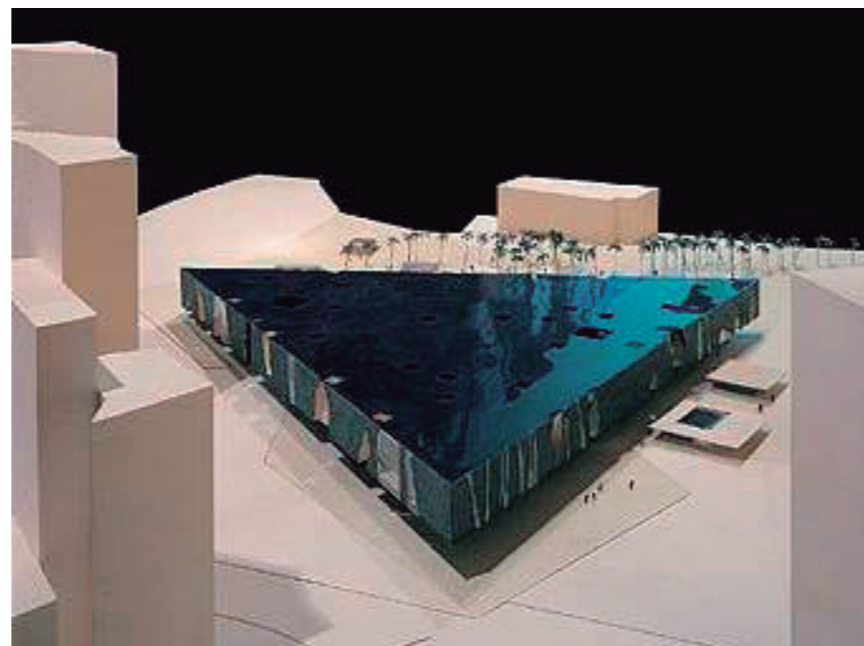
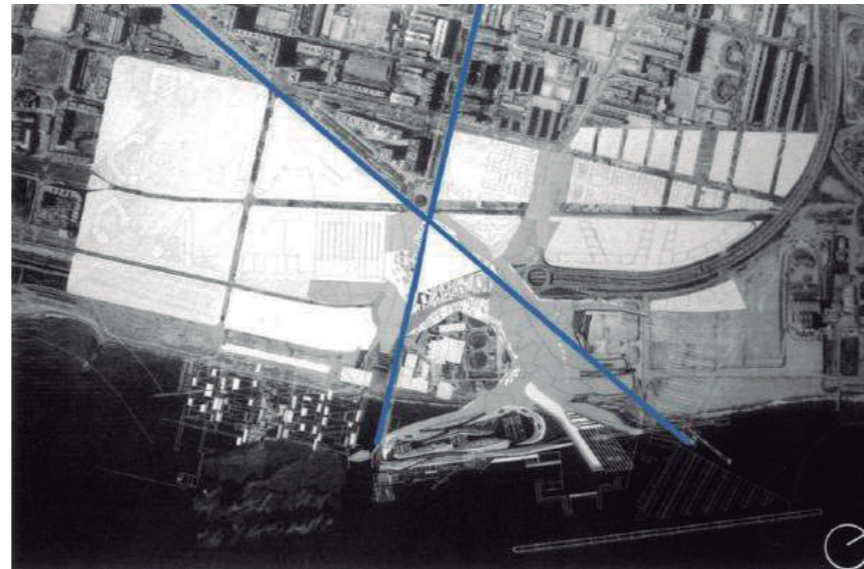


Figura 38. Partido arquitectónico y materialidad del proyecto.
Fuente: Fernando Nebot Gómez, 2015.



Hangil Cámara de Libro en Heyri Art Valley

País: Corea del Sur

Ciudad: Seúl

Arquitecto: Shop Architects

Año: 2001

Partido

El proyecto se concibe como un desarrollo del paisaje por sí mismo. Busca conectar la edificación recubierta de madera con su entorno y mediante el área pública y el sendero sobre la ladera mantener el lenguaje geográfico que existe en el sector. (Alemán, 2008)

Análisis Funcional

La edificación está dividida en dos zonas distintas: Una barra vertical que conecta al espacio de revestimiento al aire libre sobre la ladera, con un espacio horizontal que conforma un salón grande en donde se mezcló programas de uso, ahí encontramos el restaurante, espacios de lectura y exposición y un centro comercial grande. (Alemán, 2008)

Características de los materiales

El salón de exposiciones cuenta con una nave de superficie cóncava ininterrumpida de madera de 'Ipe' de color oscuro que ondea la cubierta del edificio. (Alemán, 2008)

Un paisaje de blancos y superficies han sido incluidos dentro de esta "Densidad dinámica" de madera, para agudizar la relación perfecta entre el desarrollar y el natural. (Alemán, 2008)



Figura 39. Vistas exteriores del proyecto.
Fuente: shoparc.com/hangil book house, 2021.

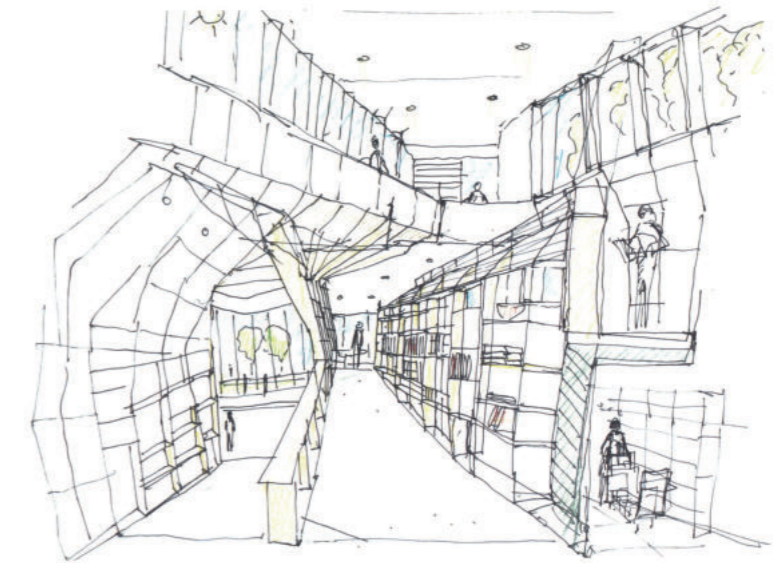


Figura 40. Vistas interiores del proyecto.
Fuente: shoparc.com/hangil book house, 2021.

2.4. Síntesis del capítulo

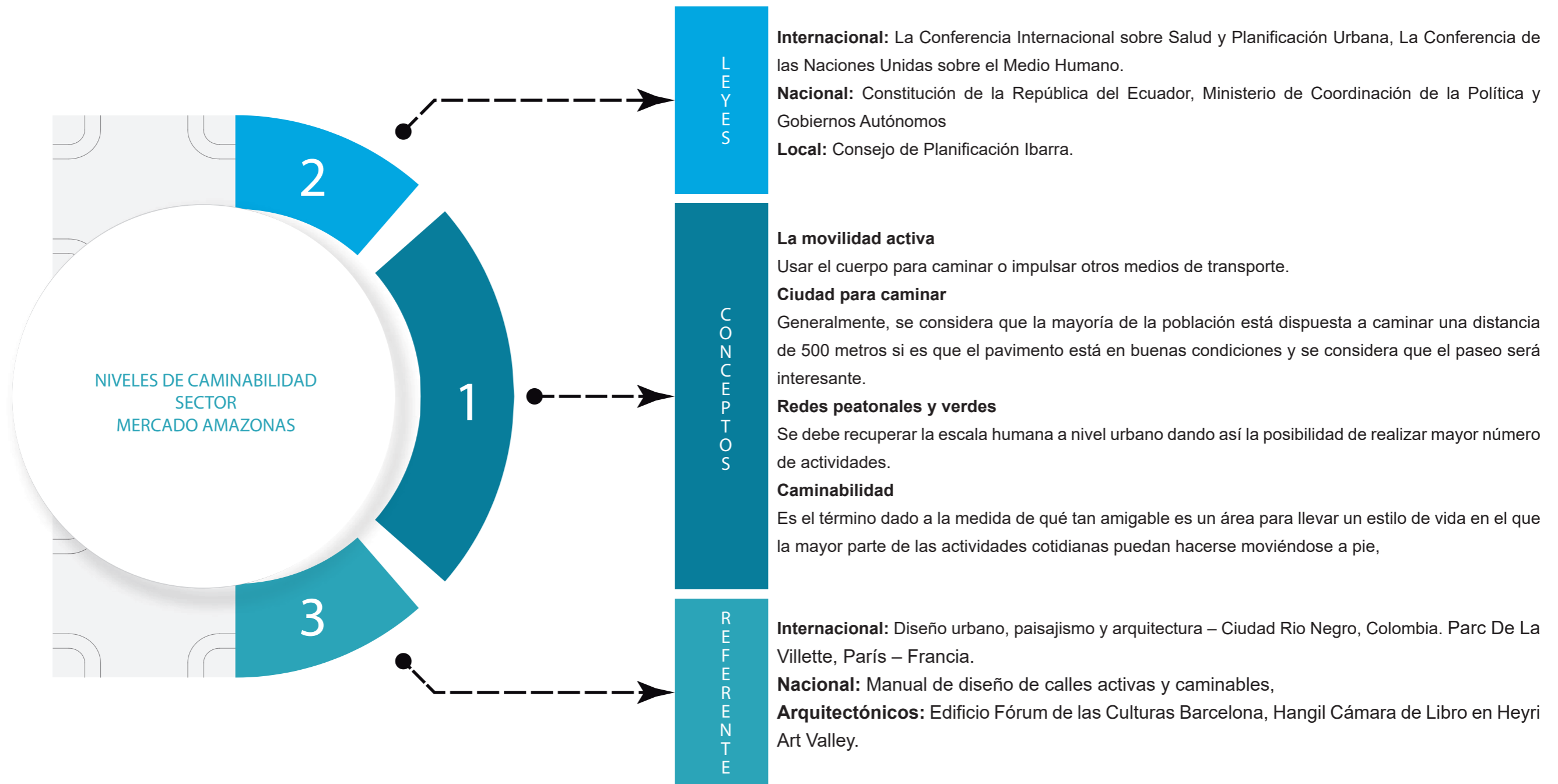


Figura 41. Diagrama síntesis del estado del arte.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

03 Capítulo

- 3. Materiales y métodos
- 3.1. Definición del enfoque y tipo de análisis
- 3.2. Justificación del método a usar
- 3.3. Técnicas, instrumentos y procedimientos
- 3.4. Síntesis del capítulo



Figura 42. Transeúntes en el mercado Amazonas.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

3. Materiales y métodos

3.1. Definición del enfoque y tipo de análisis

El proyecto de investigación se limita exclusivamente al sector del mercado Amazonas. La metodología de la investigación está basada en tres ejes principales.

El primer eje consiste en la investigación acerca de los aspectos de evaluación del índice de caminabilidad. El segundo eje considera la toma de datos acerca de los vendedores ya sean comerciantes informales o formales del sector con la intención de verificar el origen de los problemas que ocasionan la apropiación del espacio de circulación.

El tercer eje evalúa las consideraciones generales del segundo eje de investigación, pero orientado a la perspectiva del peatón ya que se busca conocer si la transitabilidad es buena o mala y el porqué del índice de caminabilidad, partiendo de la evaluación en conjunto de todos estos ejes de investigación.

Es necesario mencionar que si en la existencia de varios índices de caminabilidad con diferentes procesos y metodologías la investigación está basada en la herramienta (e-MAPS.ec) para evaluar caminabilidad en centros urbanos. Para la aplicación de la herramienta e-MAPS.ec, es necesario previamente definir la zona de estudio y los segmentos de calle en donde se llevará a cabo la evaluación (Andino & Peralta, 2018).

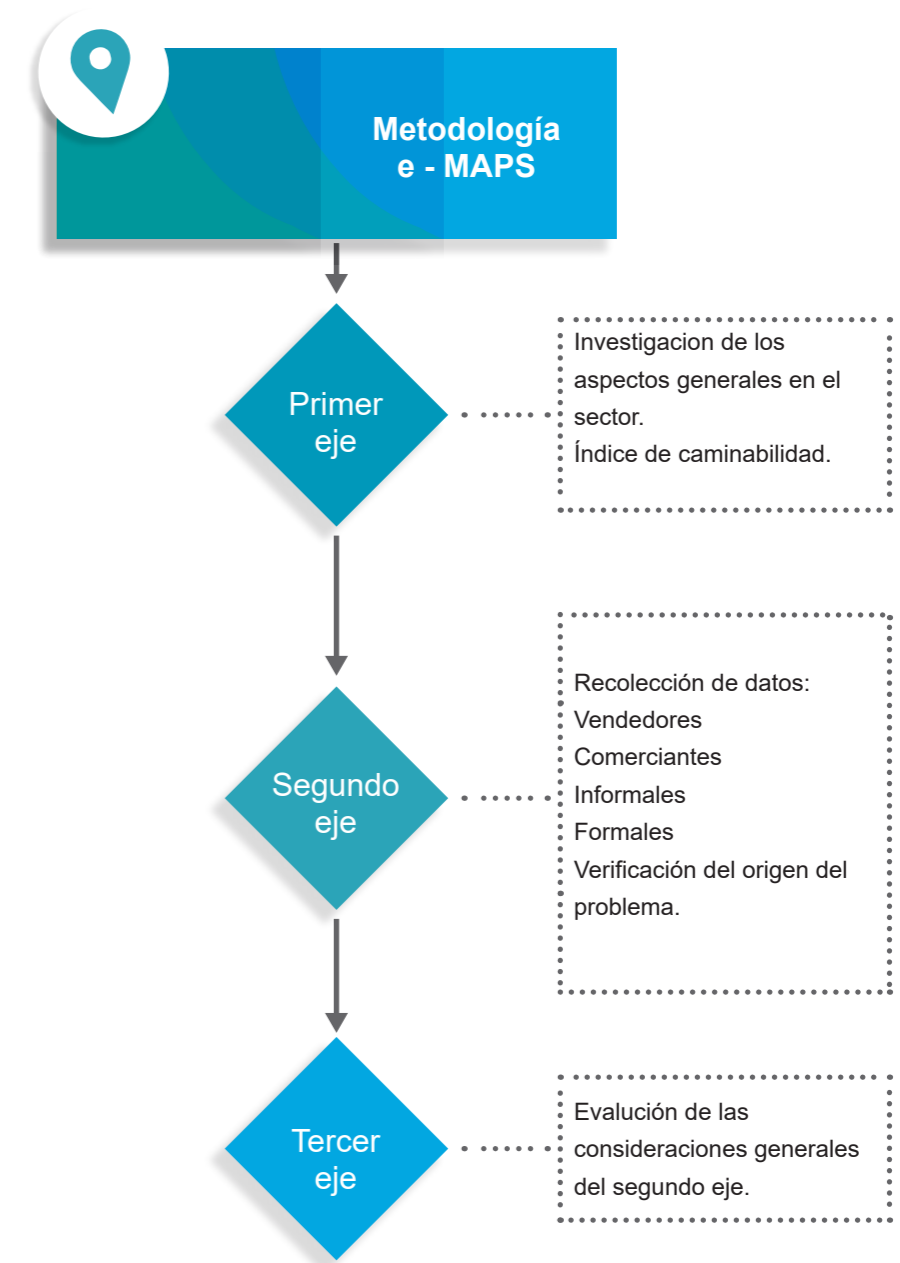


Figura 43. Metodología de e - MAPS.
Fuente: Elaboración propia, 2021.



Figura 44. Índices de obstrucción en el sector de estudio.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

3.2. Justificación del método a usar

Para poder llevar a cabo la investigación, fue necesario recolectar información que identifique la incidencia de los comerciantes informales en el nivel de caminabilidad del sector mercado amazonas a través de algunos de metodologías e instrumentos de investigación, los cuales se detallan a continuación.

El procedimiento de la metodología es mixto en primera instancia se lo realiza de modo cualitativo recolectando los datos de los transeúntes del sector y los comerciantes en sus alrededores. De este modo se verifica el grado de obstrucción que existe en el sector impidiendo la circulación correcta de los peatones por la zona. Posteriormente esta información se traslada a la metodología de e-MAPS denotando la muestra recolectada en el sitio y registrar el grado de caminabilidad en los segmentos.

Previamente a la realización del levantamiento de la muestra es necesario delimitar el área de estudio y los segmentos a ser analizados. Con la información textual en consideración se procede a gestionarla de manera cartográfica y generar un documento de trabajo. Este pliego consiste en una hoja por cada segmento analizar y su composición será con las siguientes consideraciones.

- Cabecera con datos de la zona de estudio y el segmento a evaluar.
- Mapa de la zona de estudio con la identificación del segmento a evaluar.
- Mapa de referencia del segmento de calle a evaluar.
- Mapa a detalle del segmento de calle a evaluar, identificando el sentido, intersección inicial, intersección final, lado izquierdo, lado derecho, predios a evaluar con la codificación.

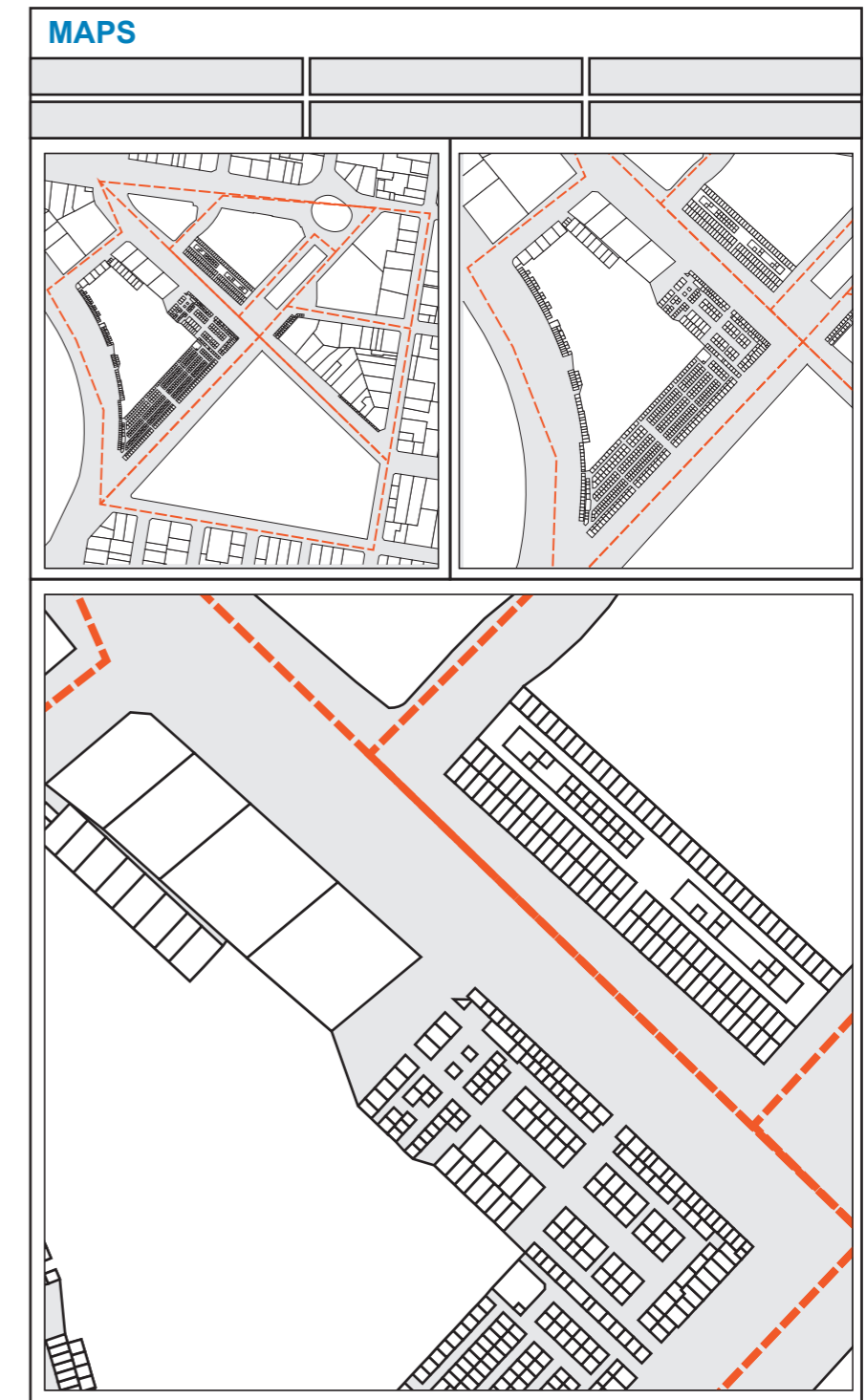


Figura 45. Diagrama del mapa según la metodología de e - MAPS.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

3.2.1. Justificación de la herramienta e-MAPS

Uno de los objetivos del presente trabajo de investigación, el mismo que hace referencia a evaluar el grado de accesibilidad peatonal del mercado Amazonas, ha sido generado previo a la lectura del proceso metodológico (Guevara, 2020). Los resultados y recomendaciones establecidos en el “Estudio del entorno construido alrededor de las escuelas para determinar la caminabilidad de niños en la ciudad de Cuenca - Ecuador” (Guevara, 2020).

Tomando este análisis como precedente se procede a englobar los diferentes ítems de caminabilidad dentro del sector del mercado Amazonas y analizarlas según las circunstancias presentadas en las inmediaciones del sector. Este proceso genera el aporte necesario para diagnosticar el estado actual del sector de estudio y valorar el índice de caminabilidad (Guevara, 2020).

Siguiendo los lineamientos de la metodología el análisis a implementarse es mixto y está ubicado exclusivamente en el sector de estudio. Se parte del levantamiento de información cualitativa basado en encuestas realizados a las personas del mercado Amazonas, esto ante un acercamiento y reconocimiento al sector de estudio y ver cuál es el sector de interés para realizar la investigación.

Después de realizar una observación preliminar a la zona objeto de estudio, se optó por dirigir la encuesta a los transeúntes, en este caso se integran: peatones, compradores y turistas del sector para conocer su perspectiva sobre la calidad del espacio público, movilidad peatonal y la percepción de seguridad, ya que son puntos importantes para el objetivo de la investigación (Guevara, 2020).

Ya delimitado el objeto de estudio y el universo a ser diagnosticado dentro de los límites de la metodología en la figura se muestra un cuadro de aspectos utilizados para evaluar el entorno caminable existente o ya previamente construido, se destacan entre ellas la herramienta eMaps.ec que abarcan las áreas de análisis.









								
Mobiliario Urbano						✓		
Ciclo vías					✓			
Infr. peatonal				✓				
Edificación								✓
Aceras		✓						
Uso de suelo							✓	
Infr. vial			✓					
Transporte	✓							

Figura 46. Diagrama identificación ítems de caminabilidad.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

3.3. Técnicas, instrumentos y procedimientos

3.3.1. Instrumento e-MAPS

Es una herramienta que se basa en modelos de caminabilidad de la actividad física en donde se enfatizan los efectos de las influencias peatonales (eMAPS) mide el diseño de la calle, las paradas de tránsito, las cualidades de las aceras, los servicios de cruce de calles y las características estéticas que pueden afectar el disfrute del espacio público. Los factores de micro escala del entorno construido difieren de los elementos de diseño de nivel macro como conectividad callejera y densidad residencial e incluye detalles sobre calles, aceras, intersecciones y características de diseño, por ejemplo, características de cruce de caminos, presencia de árboles, bicicleta carriles, bordillos, así como las características del entorno social, por ejemplo, basura (Guevara, 2020).

Dentro de este análisis se denota cuatro variables que incluyen variables de frecuencia, variables de segmento de tramo, intersecciones secciones de cruce y retornos la metodología de e-MAPS utiliza la combinación de factores que influyen directamente a las personas para las percepciones de su entorno (Guevara, 2020).



Figura 47. Variables de frecuencia en los segmentos.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

Una vez identificado estas variables se procede a calificar cada uno de los factores que determinan el nivel de caminabilidad a través de diferentes puntajes que pueden ser positivos o negativos y denotan las escalas del sector a estudiarse. Las escalas fueron creadas y analizadas en base a los estudios combinados que incluyen los factores que generan los diferentes efectos positivos que mejoran la accesibilidad peatonal hacia el mercado Amazonas (Guevara, 2020).

Los puntajes de los segmentos se calculan sumando los ítems de las puntuaciones. Los segmentos se clasificaron según los efectos positivos o negativos en los ítems. Los segmentos positivos se sumaron para crear el positivo puntaje de valencia, y lo mismo para los segmentos negativos en el puntaje de valencia negativo. Finalmente, un total del puntaje de sección se calcula para cada una de las tres secciones principales (Guevara, 2020).

Segmento	Descripción del segmento
Elementos positivos	
Segmento positivo	Características de paso de peatones (por ejemplo, paso de peatones marcado marcas de alta visibilidad)
Paso de peatones Servicios / Cualidades	Encintado previo y posterior alineando con cruzar
Calidad / Presencia del encintado	Señales de alto, señales de peatones
Intersección Control y Señalización	paso de peatones amenidades / calidades, calidad / presencia del encintado, control de intersección y señalización
Características generales de cruce positivo segmento	Carril marcado para bicicletas, señalización.
Elementos negativos	
Carriles / Ancho de carretera de cruzar	Distancia de cruzar
Impedimentos de cruce	Sin rampa de acera, canales al cruzar, marcas de paso de peatones desteñidas / desgastadas
Puntuación global de cruces	positivo global Características de cruce: general Características de Cruce Negativo
Cualidades positiva de la acera	Presencia y ancho de acera
Obstáculos	Presencia y ancho de obstáculos
Infraestructura de bicicletas	Carril marcado para bicicletas, señalización.
Construcción de la Estética y diseño	Ventanas a nivel de calle, construcción colores y materiales
Árboles	Número y espaciado de árboles, porcentaje de la acera sombreada
Caminos informales	¿Hay un camino informal (acceso directo) que se conecta a otra cosa?
Cualidades negativa de la Acera	Riesgos de viaje, obstrucciones en la acera
Inclinación de la acera (mayores de edad)	Pendiente, pendiente transversal (pendiente más pronunciada aceptable para mayores de edad)

Tabla 8. Protocolo e-MAPS.
Fuente: Elaboración propia en base al protocolo e-MAPS, 2021.

3.3.2. Herramienta KobotoolBox

Esta herramienta digital creada por la Universidad de Harvard sirve para la recolección y el análisis de datos en entornos que estén pasando por una situación de emergencia. Se trata de un software de código abierto y gratuito que recoge de una manera eficaz la información de un contexto que esté pasando una crisis humanitaria como por ejemplo un desastre natural. La herramienta está pensada en países de escasos recursos o con un alto nivel de vulnerabilidad.

La herramienta sirve para la creación de cuestionarios, recolección de información mediante encuestas disponible para aparatos móviles, el análisis y manejo de datos ya que puede descargarse la información directamente de su base de datos.

Dentro del referente metodológico la herramienta es avalada para entornos latinoamericanos y es un aporte que ha sido investigado y puesto a prueba por la Universidad de Cuenca. Dentro de este diagnóstico se propone el levantamiento de información a través de los segmentos analizar constituyendo características generales, estado físico del segmento, usos a los cuales está destinado y efectos que produce la ocupación de este espacio público.

Este punto, para el caso de estudio, se tomará un radio de 200 metros a partir de las esquinas del mercado amazonas. A continuación, se detalla las diferentes secciones que la herramienta evalúa, así como su procedimiento de recolección de datos y de evaluación del entorno en cuestión de caminabilidad (Guevara, 2020).

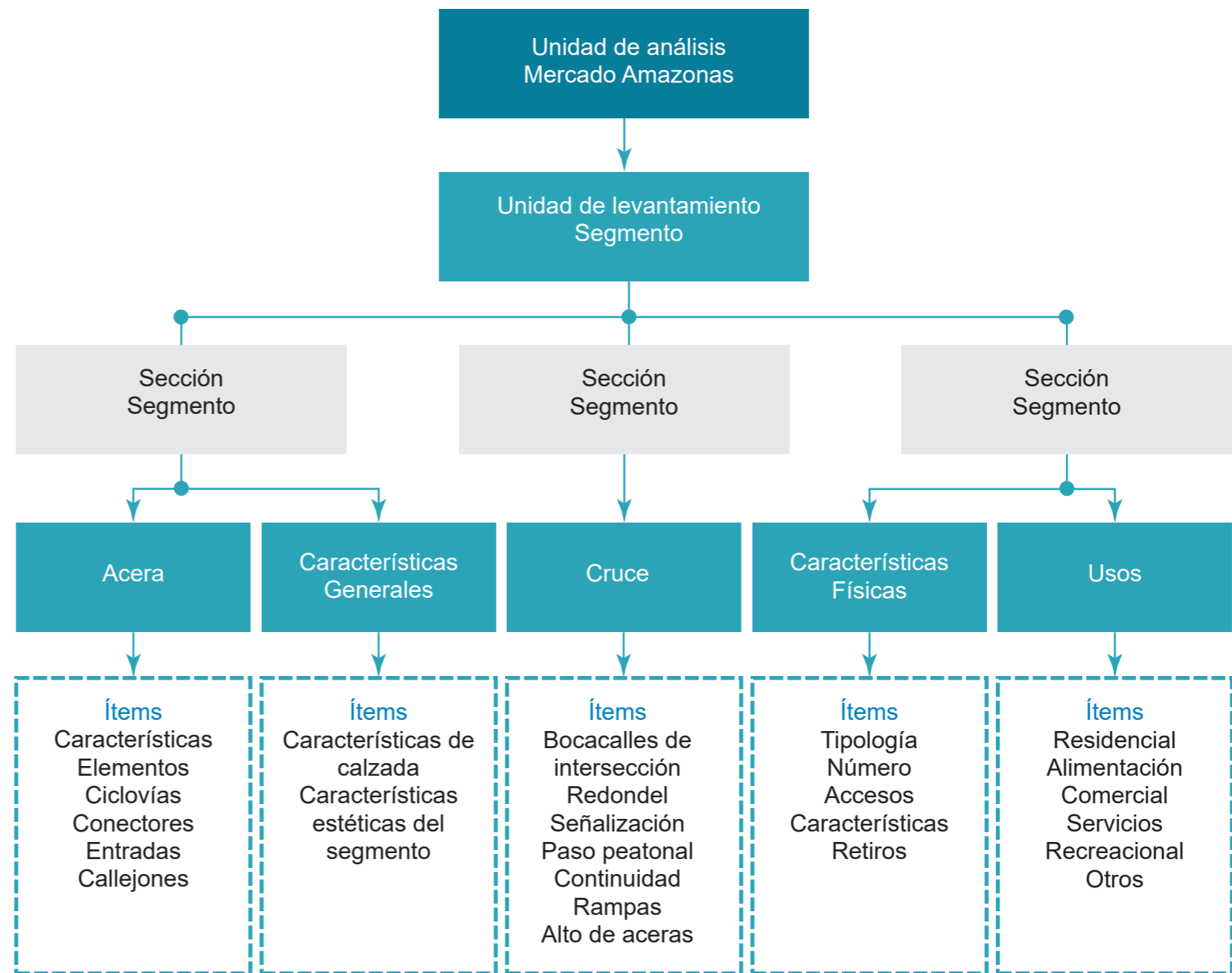


Figura 48. Procedimiento para el análisis del sector de estudio.
Fuente: Elaboración propia en base al protocolo e-MAPS, 2021.

Sección 1: tramo vial.

El segmento de calle como unidad de medición, se define como la sección de calle comprendida entre dos intersecciones; por lo tanto, cada segmento se compone por una intersección inicial y una final (Guevara, 2020).

Sección 2: intersecciones.

Una intersección se produce cuando el evaluador debe pasar por una intersección, ya sea que exista un paso peatonal o no. Los cruces se ubican a los extremos de cada segmento (Guevara, 2020).

Grupo 1: intersección inicial.

En la sección de intersección inicial, se evalúan todos los elementos de infraestructura peatonal y señalización correspondientes; rampas, paso peatonal y su continuidad (Guevara, 2020).

Grupo 2: acera.

En esta sección se evalúan las características en cada lado del segmento de calle por separado. Se han propuesto variables que dependen de la existencia de acera como sus características en específico y variables que no dependen de la existencia de ella (Guevara, 2020).

Grupo 3: características generales.

La sección del segmento general evalúa características presentes en todo el segmento, que no requieren diferenciación por lado, entre las que se encuentran características de la calzada como: el ancho, el material, el número de carriles vehiculares, el número de estacionamientos, etc. (Guevara, 2020).

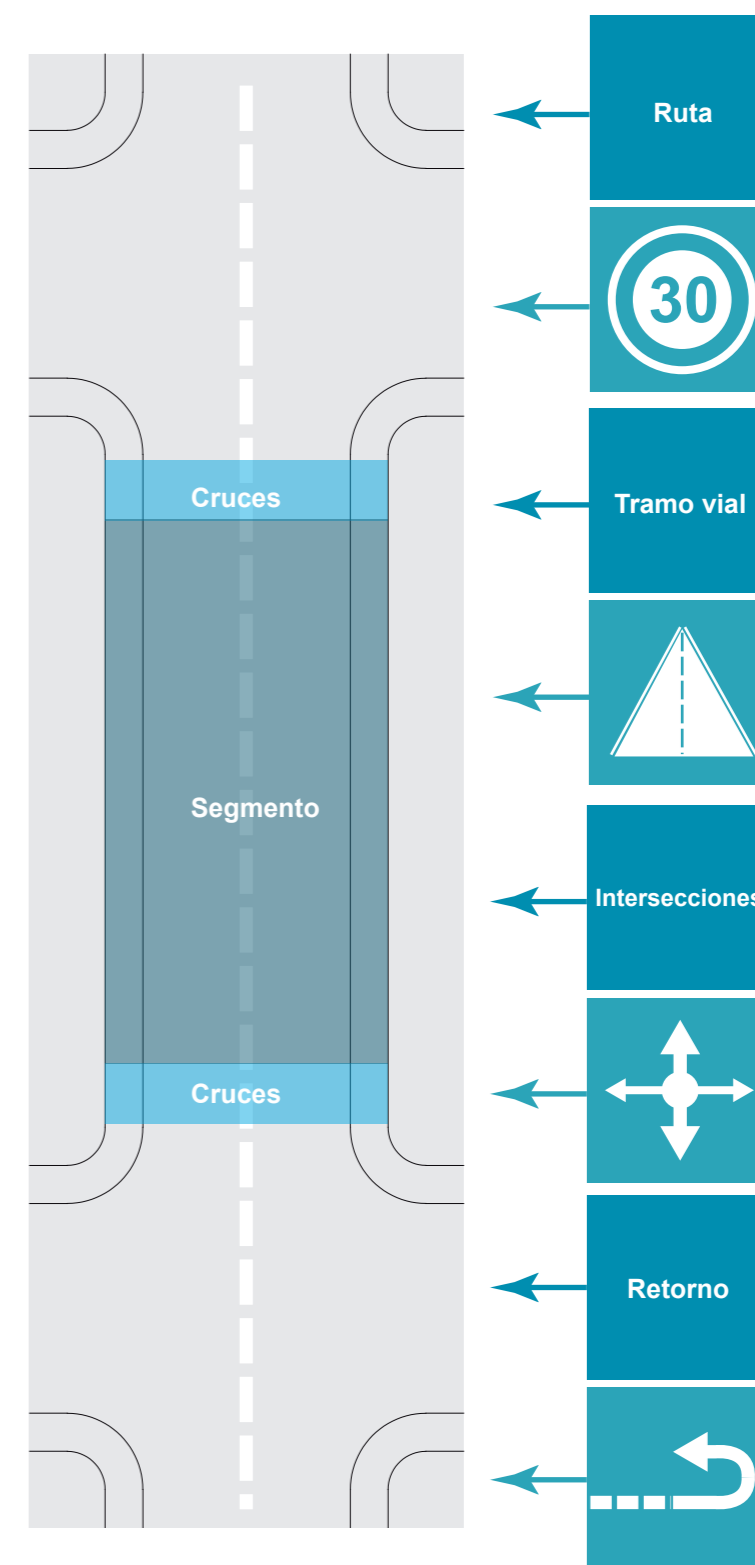


Figura 49. Delimitación del segmento en base a la metodología. Fuente: Elaboración propia en base al protocolo e-MAPS, 2021.

Comerciantes del sector Mercado Amazonas parroquia de San Francisco

3.3.3. Formularios para el levantamiento de información

Encuesta al comerciante

Las técnicas de investigación que se utilizarán para desarrollar el levantamiento de información son las encuestas a los comerciantes regularizados e informales con la información obtenida, se espera conocer los aspectos de la vida y del trabajo diario, de los comerciantes, además, de la forma de obstrucción de la circulación en la que se ve afectada por la presencia de los comerciantes informales. Por otro lado, mediante las mismas encuestas se espera obtener información sobre las principales causas y las consecuencias hacia las limitaciones de la caminabilidad por parte del comercio informal (Chicaiza, 2017).

Para el cálculo de la muestra en la encuesta dirigida a los comerciantes tanto formales como informales se tomó la fórmula con un cálculo de población finita ya que es dirigida a un sector en específico. Esta fórmula tiene un nivel de confianza del 95% y una desviación estándar del 0.5 con un error aceptable del 5% (Chicaiza, 2017).

Dentro del primer análisis se realizará un total de 15 preguntas dirigidas hacia los comerciantes de las cuales se recaudará la información necesaria para su posterior diagnóstico y entendimiento de la necesidad del sector de estudio (Chicaiza, 2017).

Genero

- Masculino
 Femenino

Edad

- a. 18-25
 b. 26-35
 c. 36-45
 d. 46 o más

Nivel de instrucción

- a. Primaria
 b. Secundaria
 c. Superior
 d. Ninguna

¿Cuáles son los motivos por los que inicio este negocio o actividad?

- a. No encontró trabajo asalariado
 b. Obtiene mayores ingresos económicos
 c. Quiere ser independiente
 d. Por tradición familia
 e. Por necesidad

El espacio que usted utiliza diariamente para realizar su comercio es:

- a. Permanente
 b. Eventual

Si es Eventual ¿cuánto tiempo usted se encuentra realizando la actividad económica en el Mercado Amazonas?

- a. Menos de 1 año
 b. De 1 a 2 años
 c. Más de 2 años

Si es permanente ¿cuánto tiempo usted se encuentra realizando la actividad económica en el Mercado Amazonas?

- a. Menos de 1 año
 b. De 1 a 2 años
 c. Más de 2 años

¿En qué lugar tiene mayor acogida su producto?

- a. Av. Pérez Guerrero
 b. Calle Obispo Mosquera
 c. Av. Eugenio Espejo

¿Cuál es el ingreso económico diario que obtiene usted al ofertan sus productos?

- a. Menos de 15 dólares
 b. Entre 15 a 30 dólares
 c. Más de 30 dólares

¿Conoce usted la existencia de algún plan de reubicación comercial?

- a. Formal b. Informal c. No

¿Conoce usted que existe multas económicas por realizar actividades comerciales en el espacio público sin los permisos correspondientes?

- a. Si
 b. No

¿Se a interesado usted en obtener los permisos para su actividad económica en el espacio público?

- a. Si
 b. No

De acuerdo a la pregunta anterior de haber sido su respuesta no, indique el ¿porque?

- a. Por desconocimiento de la normativa
 b. Porque los trámites son muy extensos
 c. Otros

Considera usted necesario que se realice un programa de capacitación para formar parte de la economía formal:

- a. Si
 b. No

Considera usted qué se debería regularizar a todos los comerciantes informales de la zona:

- a. Si
 b. No

Encuesta percepción del peatón

Las técnicas de investigación que se utilizarán para desarrollar el levantamiento de información son las encuestas a los comerciantes peatones y transeúntes con la información obtenida, se espera conocer los aspectos transitabilidad y circulación a diario de las personas, además, de la forma de obstrucción de la circulación en la que se ve afectada por la presencia de los comerciantes informales (Chicaiza, 2017). Por otro lado, mediante las mismas encuestas se espera obtener información sobre las principales causas y las consecuencias hacia las limitaciones de la caminabilidad por parte del comercio informal.

Para el cálculo de la muestra en la encuesta dirigida a la percepción del peatón se tomó la fórmula con un cálculo de población finita ya que es dirigida a un sector en específico. Esta fórmula tiene un nivel de confianza del 95% y una desviación estándar del 0.5 con un error aceptable del 5%. (CHICAIZA, 2017)

Dentro del segundo análisis se realizará un total de 9 preguntas dirigidas hacia los transeúntes de las cuales se recaudará la información necesaria para su posterior diagnóstico y entendimiento de la necesidad del sector de estudio.

Mercado Amazonas percepción del peatón transeúnte

Está de acuerdo que las casetas y estantes hacen estrecha la vía y por ende causan obstaculización en el tráfico de vehículos y peatones

- a. Si
 b. No

Considera que el ruido constante de los motores y los pitos de vehículos es muy molesto

- a. Si
 b. No

Según su perspectiva cree que la movilidad es un total caos en días de mayor actividad comercial

- a. Si
 b. No

Piensa que el espacio para circular (vereda) es muy estrecho y cuando se lleva prisa es más rápido caminar por la vía

- a. Si
 b. No

Cada vez hay menos espacio para los peatones cree usted que esto se deba al aumento del número de vendedores ambulantes

- a. Si
 b. No

Según su perspectiva qué opina sobre la calidad de las vías en el sector del mercado Amazonas? (elijá una o varias opciones)

- a. La vía se encuentra libre es de fácil acceso al momento de transitarla

- b. La vía se encuentra reducida por la invasión del comercio
 c. La vía se encuentra reducida debido a los obstáculos en las veredas

Qué influencia cree usted que tienen los comercios informales en la inseguridad del sector del mercado Amazonas

- a. Alta
 b. Media
 c. Baja
 d. Ninguna

Cómo percibe usted el espacio público del sector del mercado Amazonas (marque las que crea que se adapten a su percepción)

- a. Con una evidente falta de mantenimiento en veredas y vías.
 b. Con una incomodidad debido a los obstáculos permanentes en la calzada
 c. Con un desorden debido a una mala división de vías del sector
 d. Ninguna de las anteriores

Según su percepción del espacio público en el sector del mercado Amazonas cuáles de estas opciones propondría para mejorar la calidad del mismo en caso de que lo considere necesario

- a. Mantenimiento y limpieza de obstáculos en las veredas
 b. Reubicación de los comercios informales
 c. Segmentación de la movilidad vehicular y circulación peatonal del sector
 d. Ninguna

3.3.4. Procedimiento de evaluación

Todos los ítems contienen el rango de puntuación positivo o negativo según el segmento a evaluar, contendrán una puntuación para cada lado del tramo vial. Cada lado del segmento obtendrá un puntaje parcial que se obtiene de la suma algebraica de los puntajes obtenidos en cada ítem. La calificación total del segmento es la suma de los puntajes parciales de cada lado. La máxima calificación que puede obtener un segmento es de 27 puntos (Guevara, 2020).

Además, se consigue una calificación general a través del promedio de los puntajes para cada segmento. Esta calificación nos exhibirá el grado de caminabilidad existente en los diferentes segmentos definidos en el área de estudio. Luego, se realiza una valoración por cada ítem de las diferentes encuestas de comerciantes y peatones, con esto, se obtiene una percepción y evaluación de lo que sucede en la transitabilidad, circulación peatonal y comercial (Guevara, 2020).

Finalmente, se efectúa la agrupación de los diferentes ítems en 2 grupos como son: la caminabilidad y percepción Social y se realiza una evaluación con el promedio de todos los ítems pertenecientes a cada grupo y una evaluación porcentual, esto con el objetivo de tener una visión más cercana del estado general de la Isócrona del sector mercado Amazonas (Guevara, 2020).

EVALUACIÓN ISOCRONA MERCADO AMAZONAS		Segmento 1		Segmento 2	
		Lado D.	Lado I.	Lado D.	Lado I.
SEGMENTO	VARIABLE Y RANGO	Puntaje A	Puntaje B	Puntaje C	Puntaje D
Total parcial		Σ Puntajes A	Σ Puntajes B	Σ Puntajes C	Σ Puntajes D
Promedio		Promedio puntajes (A+B)		Promedio puntajes (C+D)	
TOTAL GENERAL		PROMEDIO PUNTAJES (A+B)+(C+D)			

Tabla 9. Proceso de valoración.

Fuente: Elaboración propia en base al protocolo e-MAPS, 2021.

3.4. Síntesis del capítulo

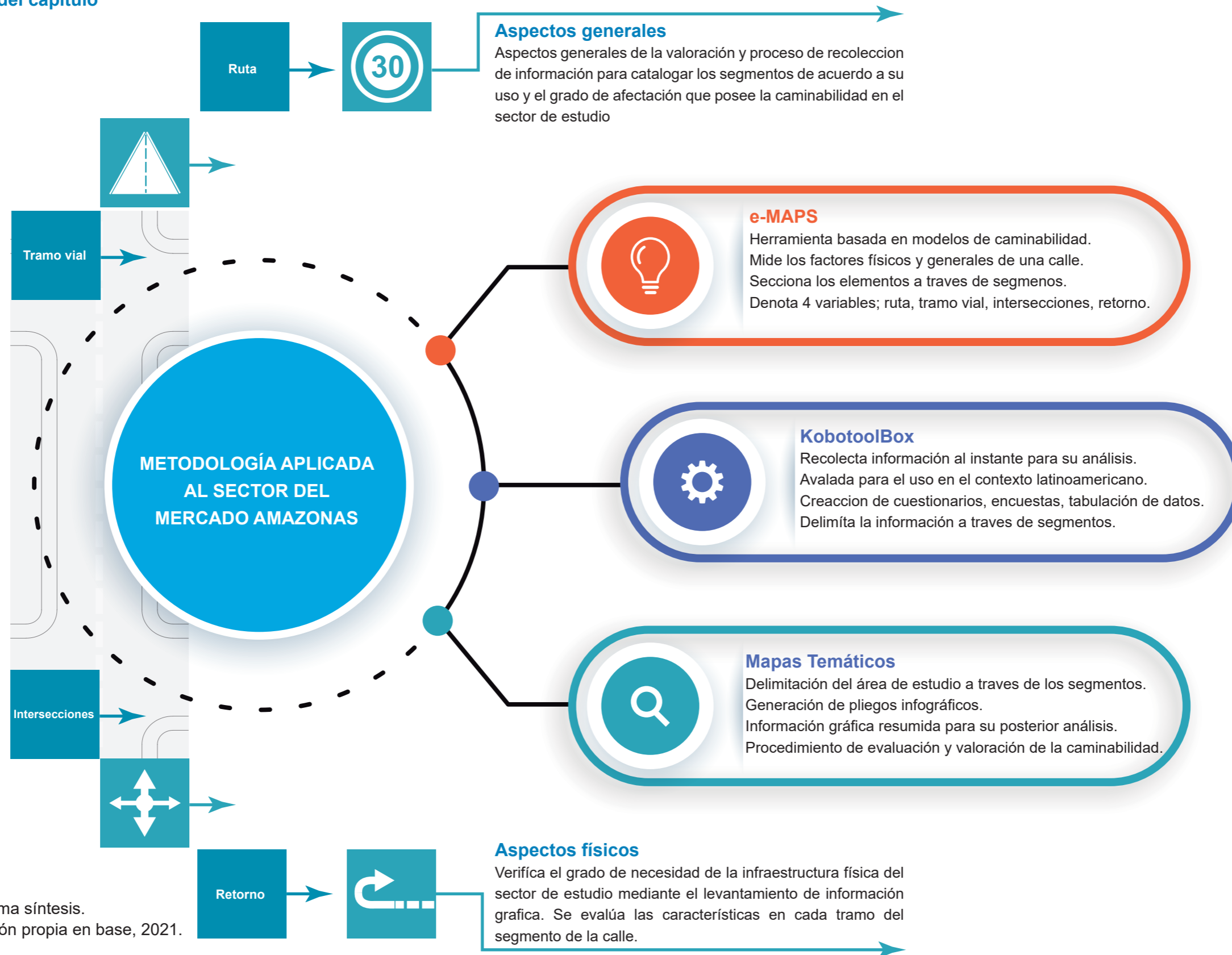


Figura 50. Diagrama síntesis.
Fuente: Elaboración propia en base, 2021.

04 Capítulo

- 4. Resultados y discusión
 - 4.1. Análisis del lugar objeto de estudio
 - 4.2. Análisis de la muestra
 - 4.3. Análisis del área de estudio segmentos
 - 4.4. Diagnóstico del área de estudio
 - 4.5. Resultados del diagnóstico del área de estudio
 - 4.6. Discusión del área de estudio
 - 4.7. Síntesis del capítulo

4. Resultados y discusión

4.1. Análisis del lugar objeto de estudio

Para esta investigación se trazó una delimitación a través del área donde se realizará el diagnóstico como unidad de análisis, de 5 minutos a pie o aproximadamente 200 metros alrededor del mercado Amazonas. Para esto se consideró una velocidad de 1,32 m/s, correspondiente a la velocidad aproximada a la que camina un niño entre 9 y 12 años misma distancia que ha sido utilizada en otros estudios (Guevara, 2020).

Para la evaluación del área de estudio se divide en 14 segmentos dentro de los límites de las calles. El evaluador deberá completar un cuestionario para cada segmento, respectivamente, posteriormente se analizará sus datos según la metodología presentada en anteriores capítulos.



Figura 51. Alrededores del mercado Amazonas.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

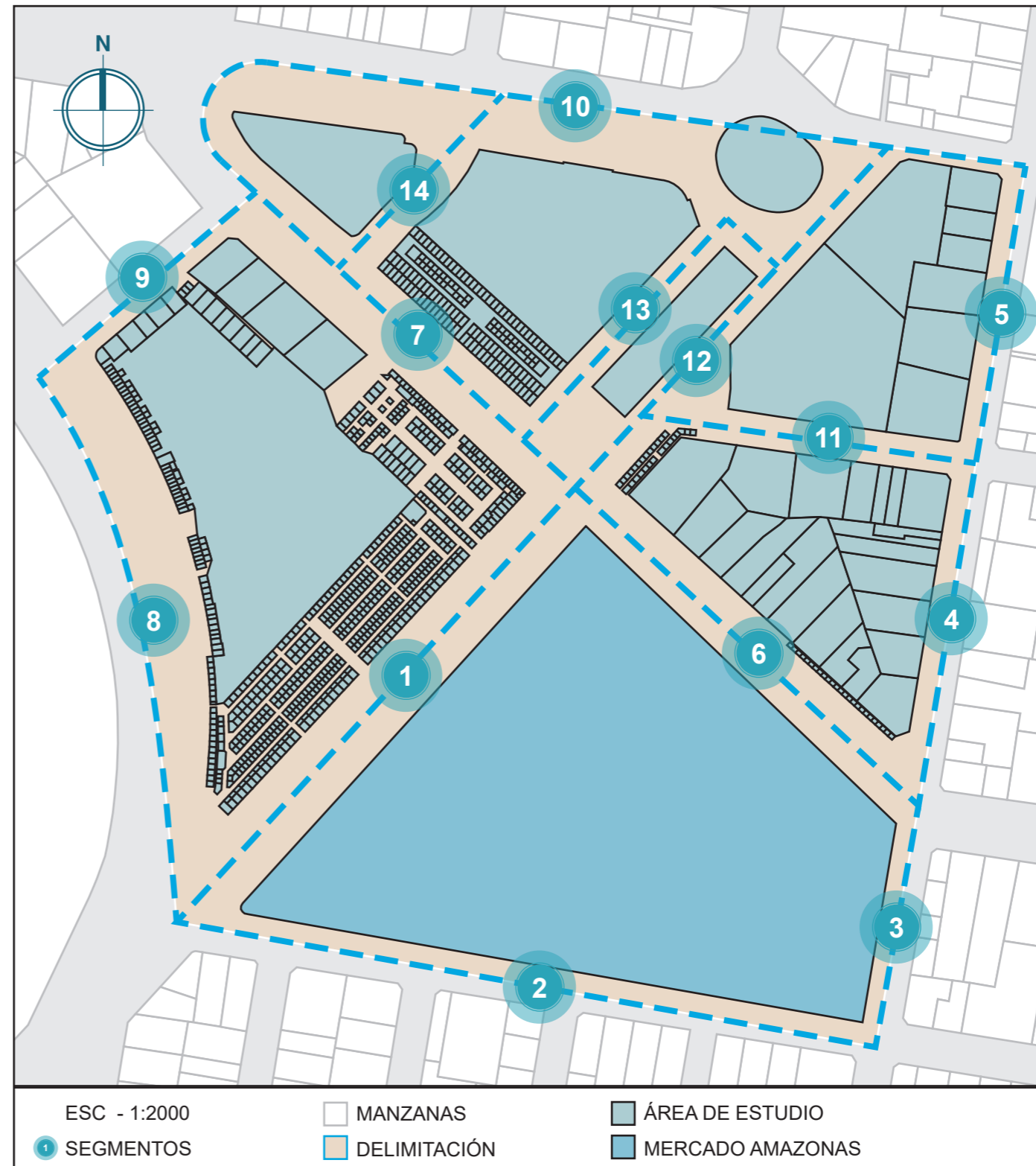


Figura 52. Delimitación del área de estudio.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

4.2. Análisis de la muestra

Encuesta percepción a los peatones

Está de acuerdo que las casetas y estantes hacen estrecha la vía y por ende causan obstaculización en el tráfico de vehículos y peatones.

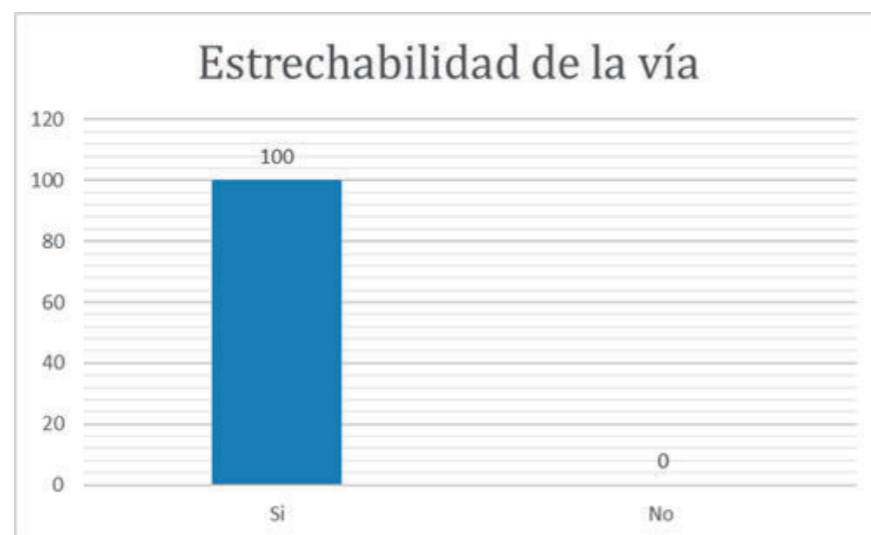


Figura 53. Estrechabilidad de vía.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

Como se mencionó anteriormente el estudio fue realizado en el sector del Mercado Amazonas. Es una zona con gran movimiento vehicular y peatonal por las diferentes atracciones que posee. En las principales calles del mercado Amazonas se puede encontrar con un sin número de comerciantes formales e informales, ubicados a lo largo de las aceras, esquinas, semáforos, parada de buses etc. (Chicaiza, 2017).

Piensa que el espacio para circular (VEREDA) es muy estrecho y cuando se lleva prisa es más rápido caminar por la vía.

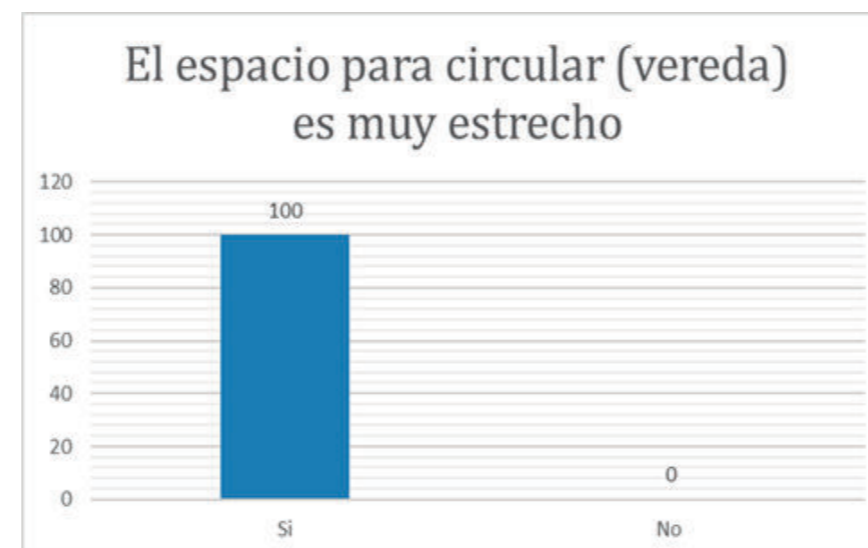


Figura 54. Espacio para circular muy estrecho.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

Los comerciantes deambulan todo el día por estas vías ofertando sus mercaderías, que son adquiridas por los transeúntes del sector. De acuerdo, a las encuestas realizadas tanto a los peatones y su percepción del estado del espacio público de público de circulación, se pudo verificar (Chicaiza, 2017).

Cómo percibe usted el espacio público del sector del mercado Amazonas.

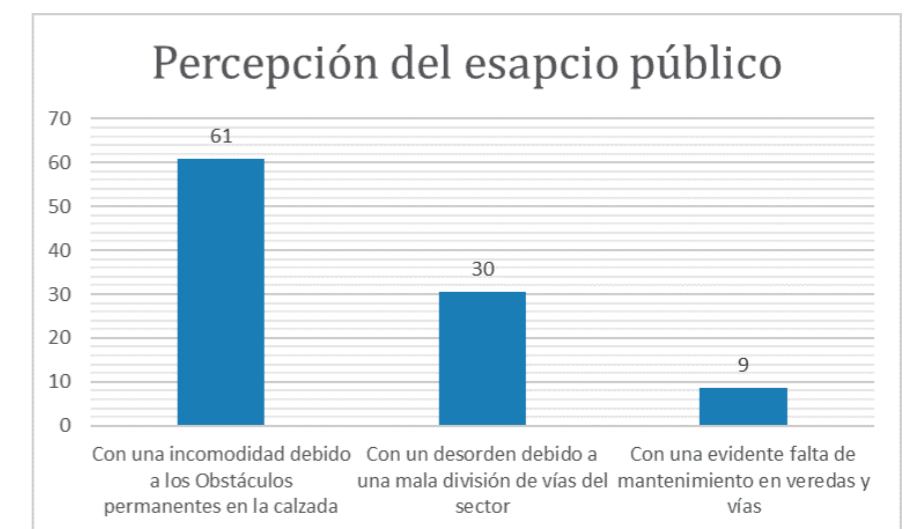


Figura 55. Percepción del espacio público.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

Como se observa estos obstáculos inciden para la buena caminabilidad y a esto sumado los comerciantes que por una falta de oportunidades de trabajo salen a expender sus productos, el 61% de los peatones encuestados coinciden que las vías del mercado Amazonas cuentan con problemas de circulación (Chicaiza, 2017).

Encuesta percepción a los peatones

Según su perspectiva qué opina sobre la calidad de las vías en el sector del mercado Amazonas.

Como se puede observar, la mayoría de los comerciantes se han apoderado de las vías debido a la necesidad que poseen. En el sector del mercado Amazonas, los comerciantes buscan la manera de sobrevivir y así satisfacer las necesidades que poseen. Esto da como consecuencia la reducción de la calidad del espacio de circulación (Chicaiza, 2017).



Figura 56. Calidad de vías.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

Qué influencia cree usted que tienen los comercios informales en la inseguridad del sector del mercado Amazonas.

Por no haber conseguido un trabajo asalariado por lo que realizan actividades económicas informales y esto genera aglomeraciones por consecuencia inseguridad a lo largo de las aceras durante el transcurso de todo el día y esto produce obstaculización. Las actividades del comercio informal les permiten seguir viviendo al día. Causando molestias por el apoderamiento del espacio público esto se debe al número de comerciantes que diariamente utilizan el espacio de público, así como una falta de orden y carencia de infraestructura (Chicaiza, 2017).

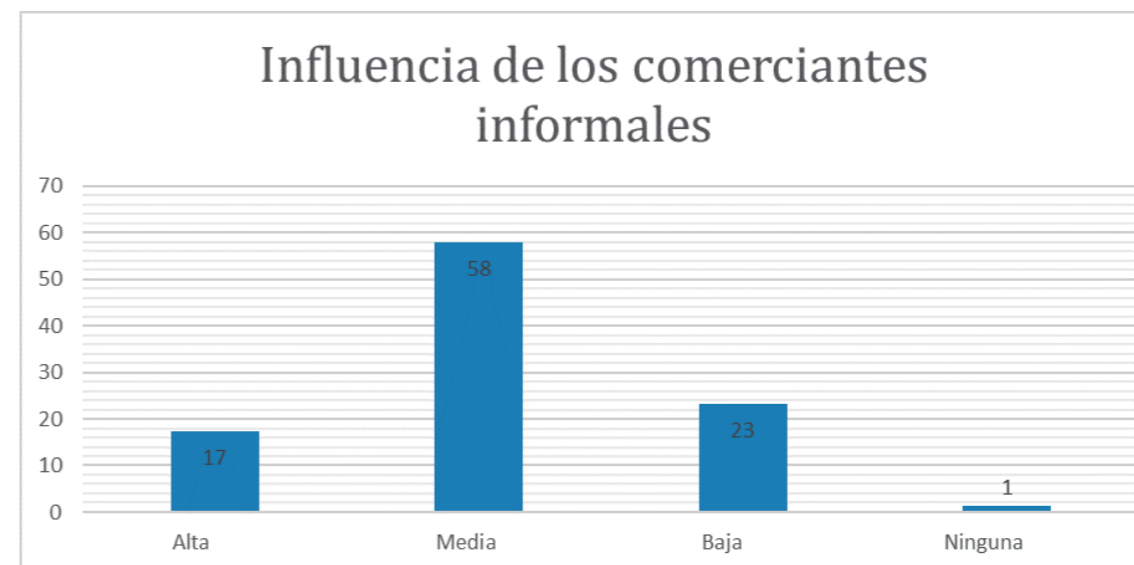


Figura 57. Influencia de los comerciantes informales.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

Encuesta a los comerciantes del mercado Amazonas

Cuáles son los motivos por los que inició este negocio o actividad.

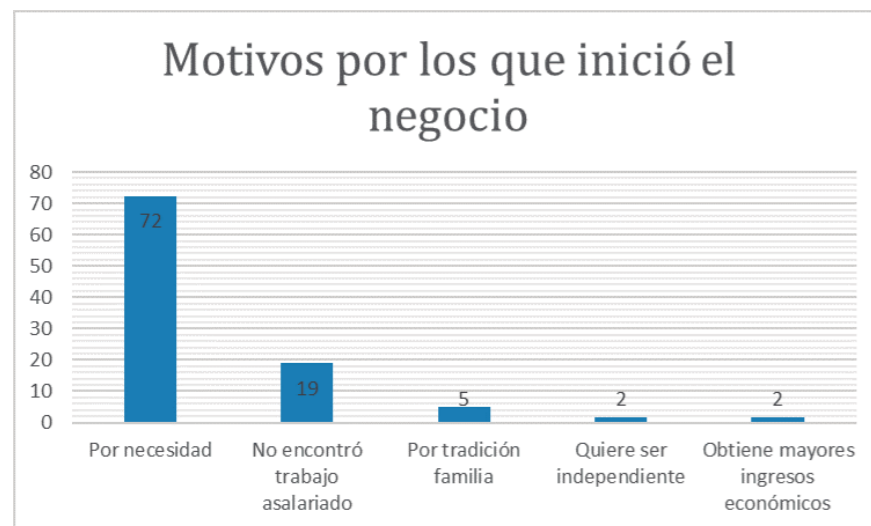


Figura 58. Motivos por los que inició el negocio.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

Como se puede observar, la mayoría de los comerciantes han iniciado sus actividades debido a la necesidad que poseen. En el sector del mercado Amazonas, los comerciantes buscan la manera de sobrevivir y así satisfacer las necesidades que poseen. Esto da como consecuencia la reducción del espacio de circulación, que incide para la buena caminabilidad (Chicaiza, 2017).

En qué lugar tiene mayor acogida su producto.



Figura 59. Lugar en el que tiene mayor acogida el producto.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

Como se puede observar, la mayoría de los comerciantes formales e informales se dedican a promocionar sus productos en las vías con mayor afluencia de personas estas son la av. Pérez Guerrero, calle Obispo Mosquera etc. La razón es que entre mayor sea el número de personas que observen sus productos mayores son las posibilidades de venta de los mismos (Chicaiza, 2017).

Cuánto tiempo usted se encuentra realizando la actividad económica en el Mercado Amazonas.



Figura 60. Tiempo de realización de la actividad económica.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

Como se puede observar el comercio en esta zona no es reciente lo que sí se pudo verificar que en los últimos años a comenzado a causar obstrucciones en la circulación. Esto como resultado de una desorganización al momento de utilizar el espacio de público, disminuyendo la calidad de las vías (Chicaiza, 2017).

Encuesta a los comerciantes del mercado Amazonas

Considera Usted qué se debería regularizar a todos los comerciantes informales de la zona.

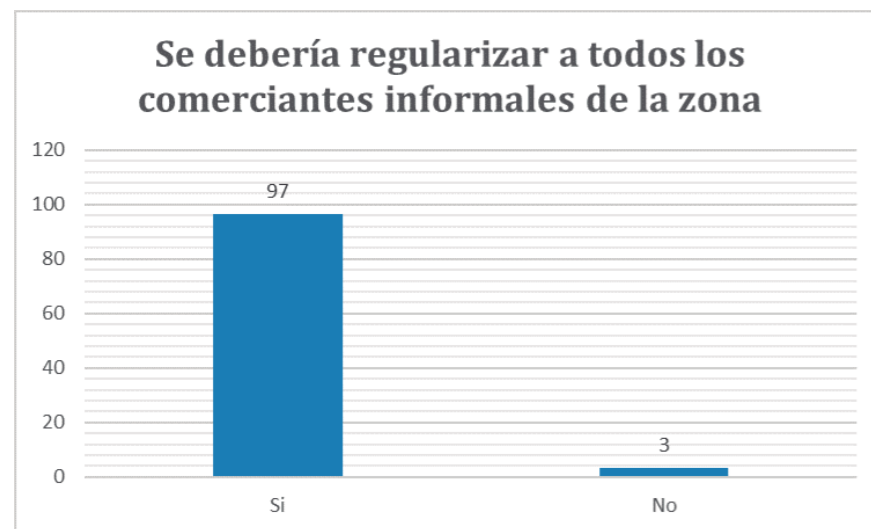


Figura 61. Regulación de comerciantes informales.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

Como se observa un porcentaje elevado considera que es necesario regularizar a todos los comerciantes y proporcionarles un lugar específico esto debido a los problemas que causan con el apoderamiento del espacio público. Pero a la falta de una buena planificación urbana y la inexistencia de infraestructura de la misma los comerciantes coinciden que ya debe existir una intervención en el sector y con esto solucionar la circulación de vías y aceras, fomentando las actividades de comercio (Chicaiza, 2017).

Conoce usted que existe multas económicas por realizar la actividad económica en el espacio público sin los permisos correspondientes.



Figura 62. Multas por actividades económicas.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

Como se observa las consecuencias de realizar el comercio informalidad en este sector son claras pero la falta de oportunidades laborales obliga a los comerciantes a apoderarse de la circulación disminuyendo la misma, que en la actualidad necesita una intervención para solucionar los problemas del sector, con esto aumentar la calidad y proporcionar mejores espacios públicos de circulación (Chicaiza, 2017).



Figura 63. Comerciantes en los alrededores del mercado.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

4.3. Análisis del área de estudio segmentos

Dentro del diagnóstico del área de estudio se pretende seccionar las diferentes calles que conforman la delimitación. Este proceso se lo realiza a través de la metodología planteada para el trabajo de investigación, lo cual genera un total de 14 segmentos distribuidos entre avenidas y calles. Estos segmentos contarán con el diagnóstico de sus atributos físicos y generales para valorarlos y ver el índice de caminabilidad que existe en el sector. Así mismo una vez cotejado los datos se procederá a catalogar sus cualidades tanto positivas como negativas.

Nro. de segmento mercado Amazonas	Calles de la Manzana	Nro. de segmento
1	Av. EUGENIO ESPEJO	1
2	Calle. OBISPO MOSQUERA	2
3	Calle. SANCHEZ Y CIFUENTES	3
4	Calle. SANCHEZ Y CIFUENTES	4
5	Calle. SANCHEZ Y CIFUENTES	5
6	Av. PEREZ GUERRERO	6
7	Av. PEREZ GUERRERO	7
8	Av. FRAY VACAS GALINDO	8
9	Calle. DARIO EGAS	9
10	Av. MARIANO ACOSTA	10
11	Calle. CRISTOBAL COLON	11
12	Av. EUGENIO ESPEJO	12
13	Calle. EUGENIO ESPEJO	13
14	Calle. CABEZAS BORJA	14
TOTAL	14 Segmentos	

Tabla 10. Segmentos dentro del área de estudio.

Fuente: Elaboración propia, 2021.

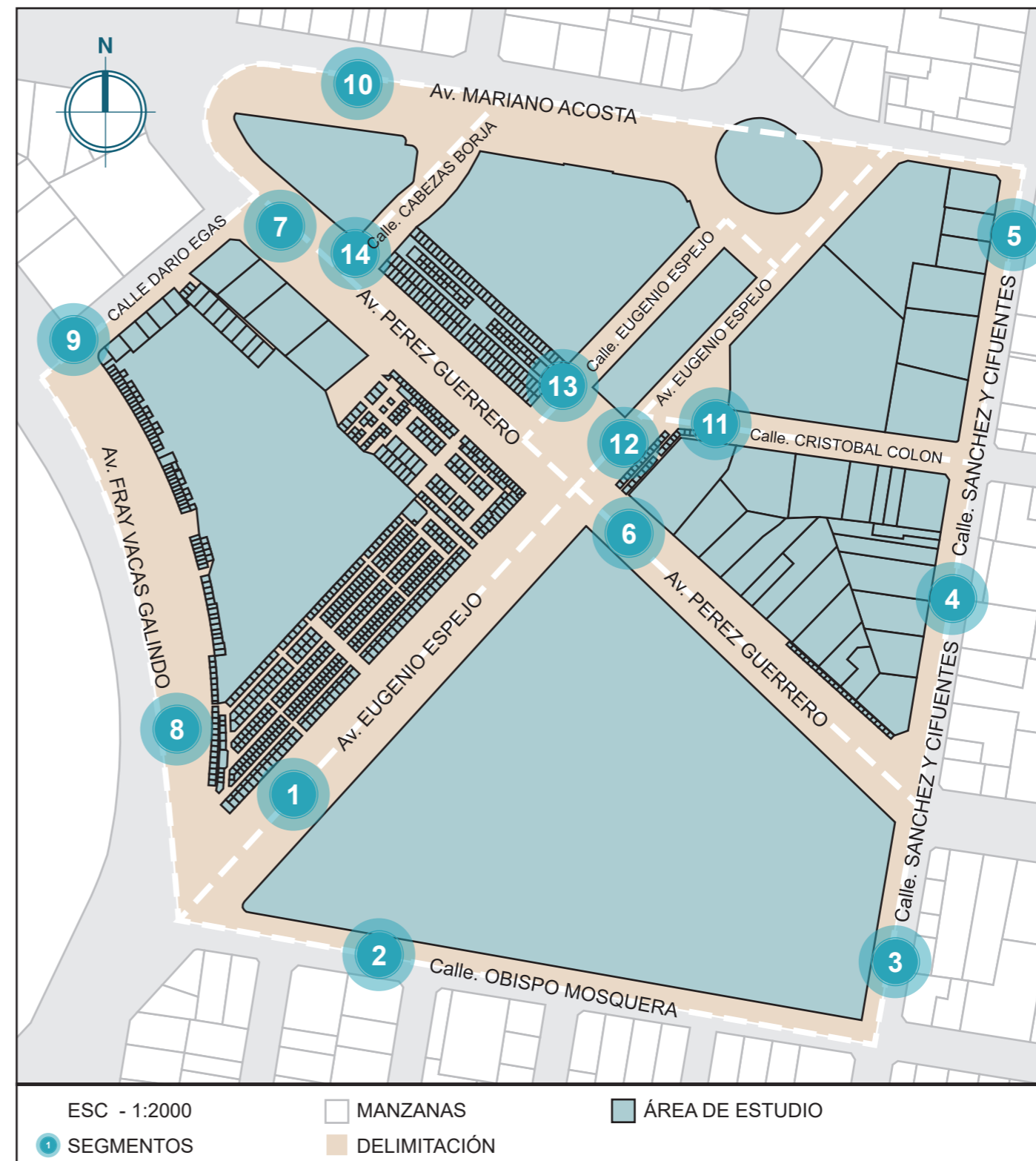


Figura 64. Identificación de segmentos.

Fuente: Elaboración propia, 2021.

**Avenida Eugenio Espejo
Segmento 1**



Figura 65. Segmento 1.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

EVALUACIÓN DEL MERCADO AMAZONAS		EVALUACIÓN	
		Segmento 1	
		Lado D	Lado I.
Intersecciones	Señalización Vertical intersección (0 : 1)	1	1
	Señalización Horizontal intersección (0 : 1)	0	0
	Accesibilidad para discapacitados intersección (0: 1)	0	0
	Obstáculos intersección (-1 : 0)	-1	-1
Elementos positivos de acera	Ancho de acera (0 : 1)	0	0
	Estado de la acera (0 : 5)	3	4
	Buffer de seguridad (0 :1)	0	0
	Calle peatonal (0 : 1)	0	0
Elementos negativos de tramo vial	Existencia de acera (0 : 1)	1	1
	Accesos vehiculares (N) (-1 : 0)	0	0
	Bordillos redondeados(N) (-1 : 0)	-1	-1
	Luminarias (N) (-1 : 0)	-1	-1
	Paradas de bus (N) (-1 : 0)	0	0
	Parter central	0	0
Ciclo vía	Rampas peatonales (N) (-1 : 0)	0	0
	Ciclo vía segregada (0 : 1)	0	0
Elementos positivos de tramo vial	Existencia de ciclo vía (0 : 1)	1	1
	Sombra (0.5)	3	4
	Bancas (0 : 1)	0	0
	Basureros (0 : 1)	0	1
	Cruces a mitad de camino (0 : 1)	0	0
	Luminarias (0 : 1)	1	1
	Paradas de bus (0 : 2)	0	0
	Parqueadero bicicletas (0 : 1)	0	0
	Señalización Horizontal (0:1)	1	1
	Rampa para discapacitados (0:1)	0	0
	Relación altura del edificio y ancho de la carretera (0:1)	1	0
	Señalización Vertical	0	1
	Estética y social negativo	Continuidad del paso peatonal	-1
Medida del retiro		0	-1
Mantenimiento de retiro		1	0
Estética y social Positivo	Existencia de lugar alternativo para caminar	1	0
	Estado de la calzada	1	0
	Presencia de personas (0 : 1)	1	1
Fachadas	Transparencia de cerramiento	0	1
	Volados de edificios	1	1
	Ventanas en planta baja	0	1
Total parcial		12	12

Tabla 11. Segmento 1.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

Calle Obispo Mosquera
Segmento 2

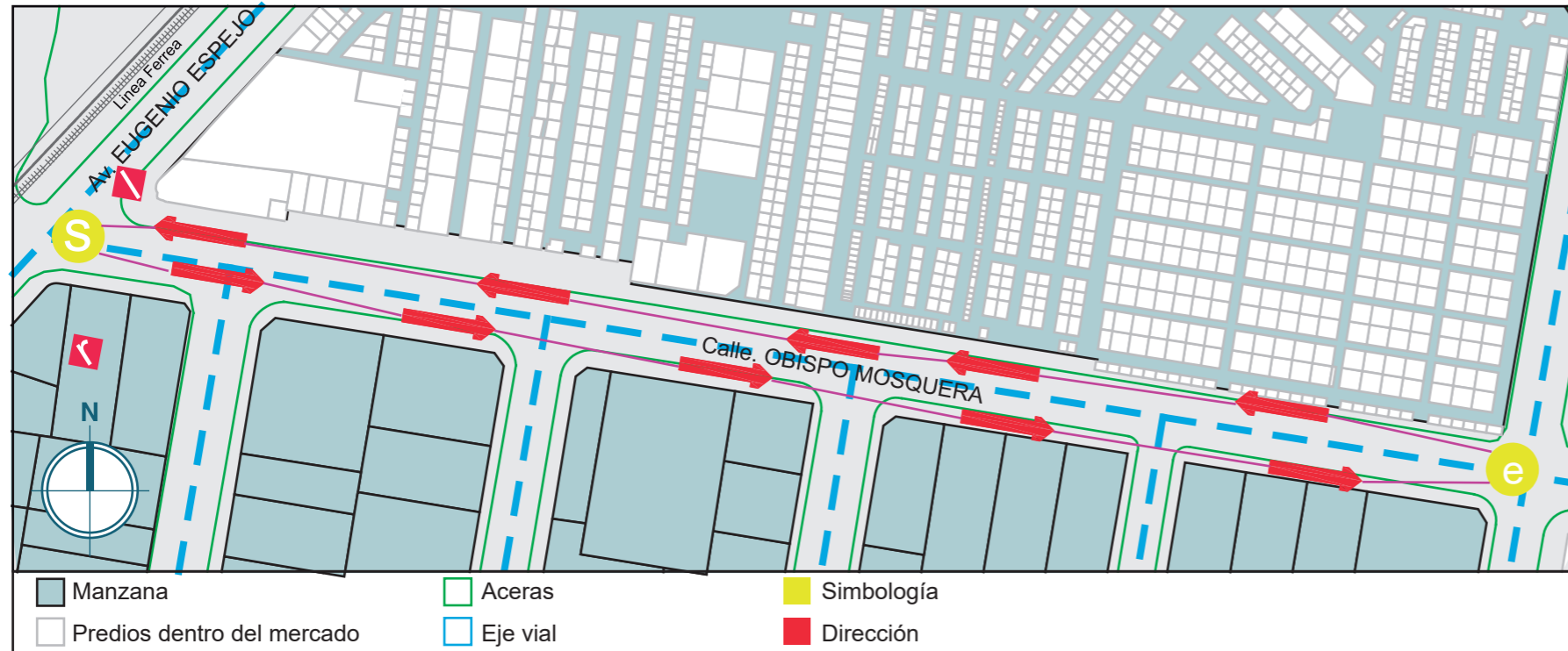


Figura 66. Segmento 2.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

EVALUACIÓN DEL MERCADO AMAZONAS		EVALUACIÓN	
		Segmento 2	
		Lado D	Lado I.
Intersecciones	Señalización Vertical intersección (0 : 1)	0	0
	Señalización Horizontal intersección (0 : 1)	0	0
	Accesibilidad para discapacitados intersección (0: 1)	0	0
	Obstáculos intersección (-1 : 0)	-1	-1
Elementos positivos de acera	Ancho de acera (0 : 1)	0	0
	Estado de la acera (0 : 5)	1	1
	Buffer de seguridad (0 :1)	0	0
	Calle peatonal (0 : 1)	0	0
Elementos negativos de tramo vial	Existencia de acera (0 : 1)	1	1
	Accesos vehiculares (N) (-1 : 0)	-1	-1
	Bordillos redondeados(N) (-1 : 0)	-1	0
	Luminarias (N) (-1 : 0)	0	-1
	Paradas de bus (N) (-1 : 0)	0	0
	Parter central	-1	0
Ciclo vía	Rampas peatonales (N) (-1 : 0)	0	0
	Ciclo vía segregada (0 : 1)	0	0
Elementos positivos de tramo vial	Existencia de ciclo vía (0 : 1)	0	0
	Sombra (0:5)	3	2
	Bancas (0 : 1)	0	0
	Basureros (0 : 1)	0	0
	Cruces a mitad de camino (0 : 1)	0	0
	Luminarias (0 : 1)	0	1
	Paradas de bus (0 : 2)	0	0
	Parqueadero bicicletas (0 : 1)	0	0
	Señalización Horizontal (0:1)	0	0
	Rampa para discapacitados (0:1)	0	0
	Relación altura del edificio y ancho de la carretera (0:1)	1	1
Estética y social negativo	Señalización Vertical	0	0
	Continuidad del paso peatonal	-1	0
	Medida del retiro	0	-1
Estética y social Positivo	Mantenimiento de retiro	1	0
	Existencia de lugar alternativo para caminar	0	0
	Estado de la calzada	1	0
Fachadas	Presencia de personas (0 : 1)	1	0
	Transparencia de cerramiento	1	1
	Volados de edificios	1	1
Total parcial		6	4

Tabla 12. Segmento 2.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

Calle Sánchez y Cifuentes
Segmento 3

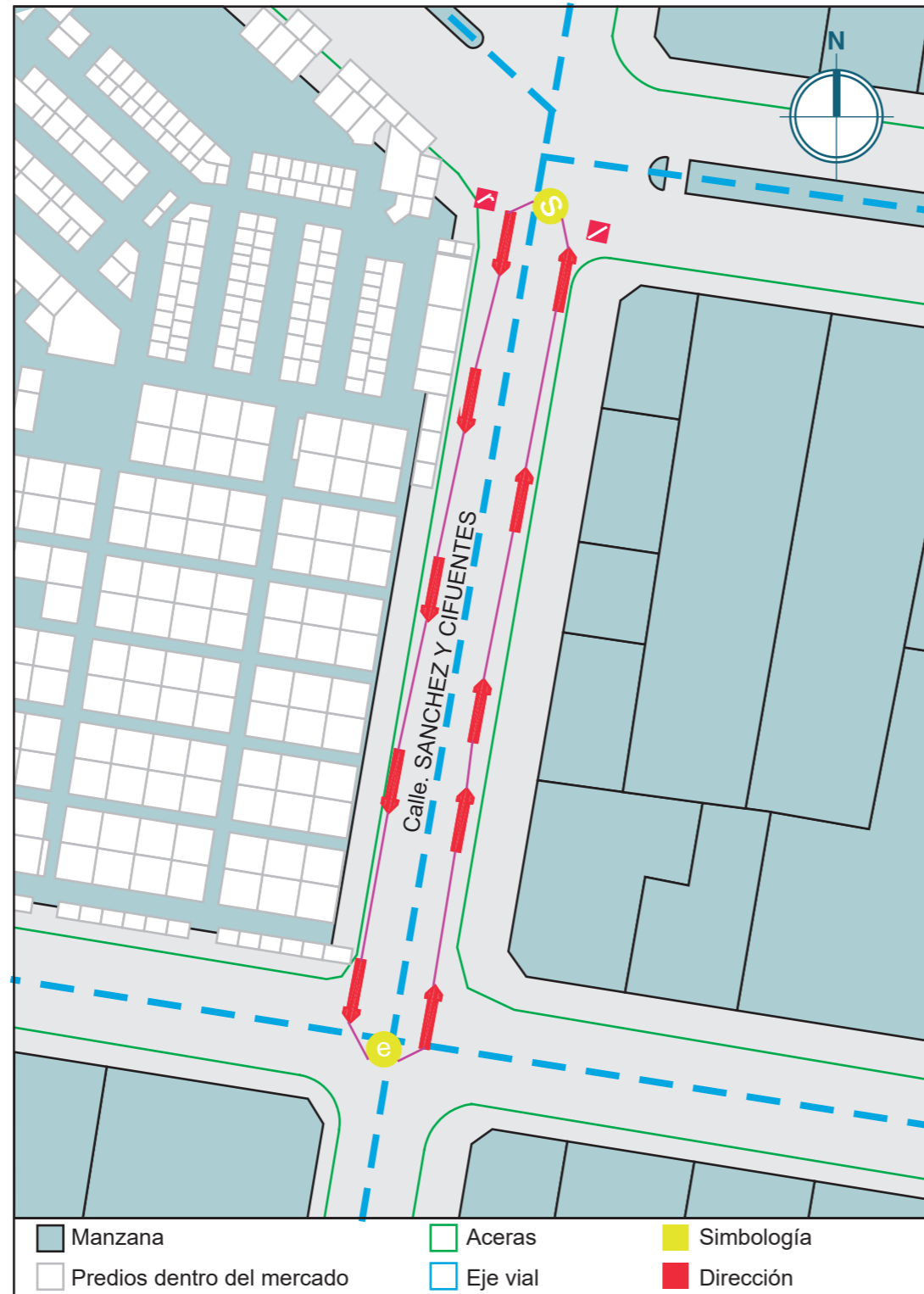


Figura 67. Segmento 3.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

EVALUACIÓN DEL MERCADO AMAZONAS		EVALUACIÓN		
		Segmento 3		
		Lado D	Lado I.	
Intersecciones	Señalización Vertical intersección (0 : 1)	1	1	
	Señalización Horizontal intersección (0 : 1)	1	1	
	Accesibilidad para discapacitados intersección (0 : 1)	0	0	
	Obstáculos intersección (-1 : 0)	-1	-1	
Elementos positivos de acera	Ancho de acera (0 : 1)	1	0	
	Estado de la acera (0 : 5)	3	4	
	Buffer de seguridad (0 : 1)	0	0	
	Calle peatonal (0 : 1)	0	0	
	Existencia de acera (0 : 1)	1	1	
Elementos negativos de tramo vial	Accesos vehiculares (N) (-1 : 0)	0	-1	
	Bordillos redondeados(N) (-1 : 0)	0	-1	
	Luminarias (N) (-1 : 0)	0	-1	
	Paradas de bus (N) (-1 : 0)	0	0	
	Parter central	-1	0	
	Rampas peatonales (N) (-1 : 0)	0	0	
Ciclo vía	Ciclo vía segregada (0 : 1)	0	0	
	Existencia de ciclo vía (0 : 1)	0	1	
Elementos positivos de tramo vial	Sombra (0:5)	4	4	
	Bancas (0 : 1)	0	0	
	Basureros (0 : 1)	1	1	
	Cruces a mitad de camino (0 : 1)	1	0	
	Luminarias (0 : 1)	1	0	
	Paradas de bus (0 : 2)	0	0	
	Parqueadero bicicletas (0 : 1)	0	0	
	Señalización Horizontal (0:1)	0	0	
	Rampa para discapacitados (0:1)	0	-1	
	Relación altura del edificio y ancho de la carretera (0:1)	0	1	
	Señalización Vertical	0	0	
Estética y social negativo	Continuidad del paso peatonal	-1	-1	
	Medida del retiro	0	0	
	Mantenimiento de retiro	0	1	
Estética y social Positivo	Existencia de lugar alternativo para caminar	1	1	
	Estado de la calzada	1	0	
Fachadas	Presencia de personas (0 : 1)	1	1	
	Transparencia de cerramiento	0	0	
	Volados de edificios	0	1	
		Ventanas en planta baja	0	0
Total parcial		14	11	

Tabla 13. Segmento 3.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

Calle Sánchez y Cifuentes
Segmento 4

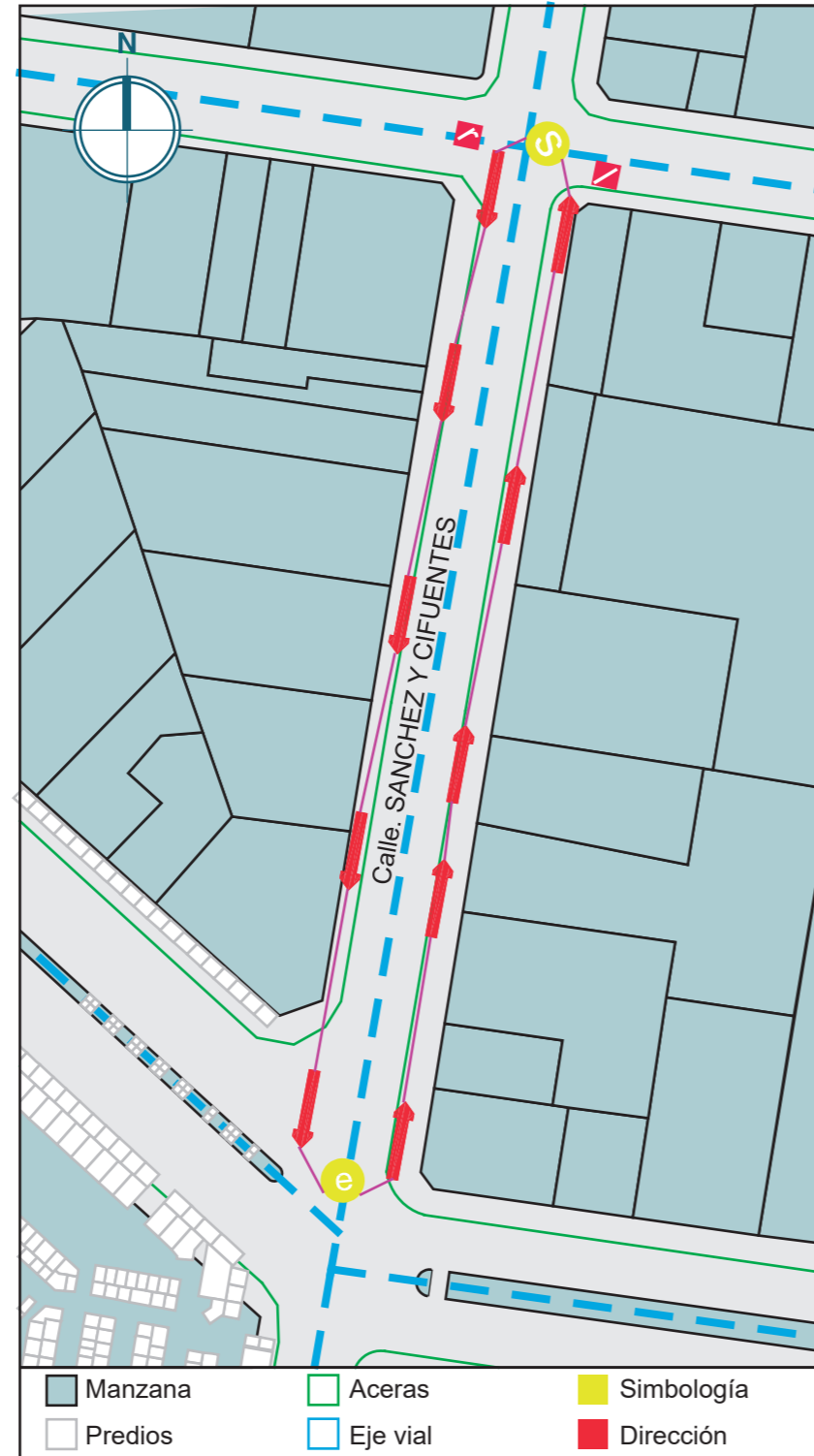


Figura 68. Segmento 4.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

EVALUACIÓN DEL MERCADO AMAZONAS		EVALUACIÓN	
		Segmento 4	
		Lado D	Lado I.
Intersecciones	Señalización Vertical intersección (0 : 1)	1	0
	Señalización Horizontal intersección (0 : 1)	0	0
	Accesibilidad para discapacitados intersección (0 : 1)	0	0
	Obstáculos intersección (-1 : 0)	-1	-1
Elementos positivos de acera	Ancho de acera (0 : 1)	0	0
	Estado de la acera (0 : 5)	2	1
	Buffer de seguridad (0 : 1)	0	0
	Calle peatonal (0 : 1)	0	0
	Existencia de acera (0 : 1)	1	1
Elementos negativos de tramo vial	Accesos vehiculares (N) (-1 : 0)	-1	-1
	Bordillos redondeados(N) (-1 : 0)	-1	-1
	Luminarias (N) (-1 : 0)	-1	-1
	Paradas de bus (N) (-1 : 0)	-1	0
	Parter central	-1	-1
	Rampas peatonales (N) (-1 : 0)	-1	0
Ciclo vía	Ciclo vía segregada (0 : 1)	0	0
	Existencia de ciclo vía (0 : 1)	0	1
Elementos positivos de tramo vial	Sombra (0:5)	2	2
	Bancas (0 : 1)	0	0
	Basureros (0 : 1)	1	0
	Cruces a mitad de camino (0 : 1)	0	0
	Luminarias (0 : 1)	0	1
	Paradas de bus (0 : 2)	0	0
	Parqueadero bicicletas (0 : 1)	0	0
	Señalización Horizontal (0:1)	0	0
	Rampa para discapacitados (0:1)	0	0
	Relación altura del edificio y ancho de la carretera (0:1)	1	1
	Señalización Vertical	1	0
Estética y social negativo	Continuidad del paso peatonal	-1	-1
	Medida del retiro	-1	0
	Mantenimiento de retiro	1	0
Estética y social Positivo	Existencia de lugar alternativo para caminar	1	0
	Estado de la calzada	1	0
Fachadas	Presencia de personas (0 : 1)	1	1
	Transparencia de cerramiento	1	1
	Volados de edificios	1	1
Ventanas en planta baja		1	1
Total parcial		6	3

Tabla 14. Segmento 4.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

Calle Sánchez y Cifuentes
Segmento 5

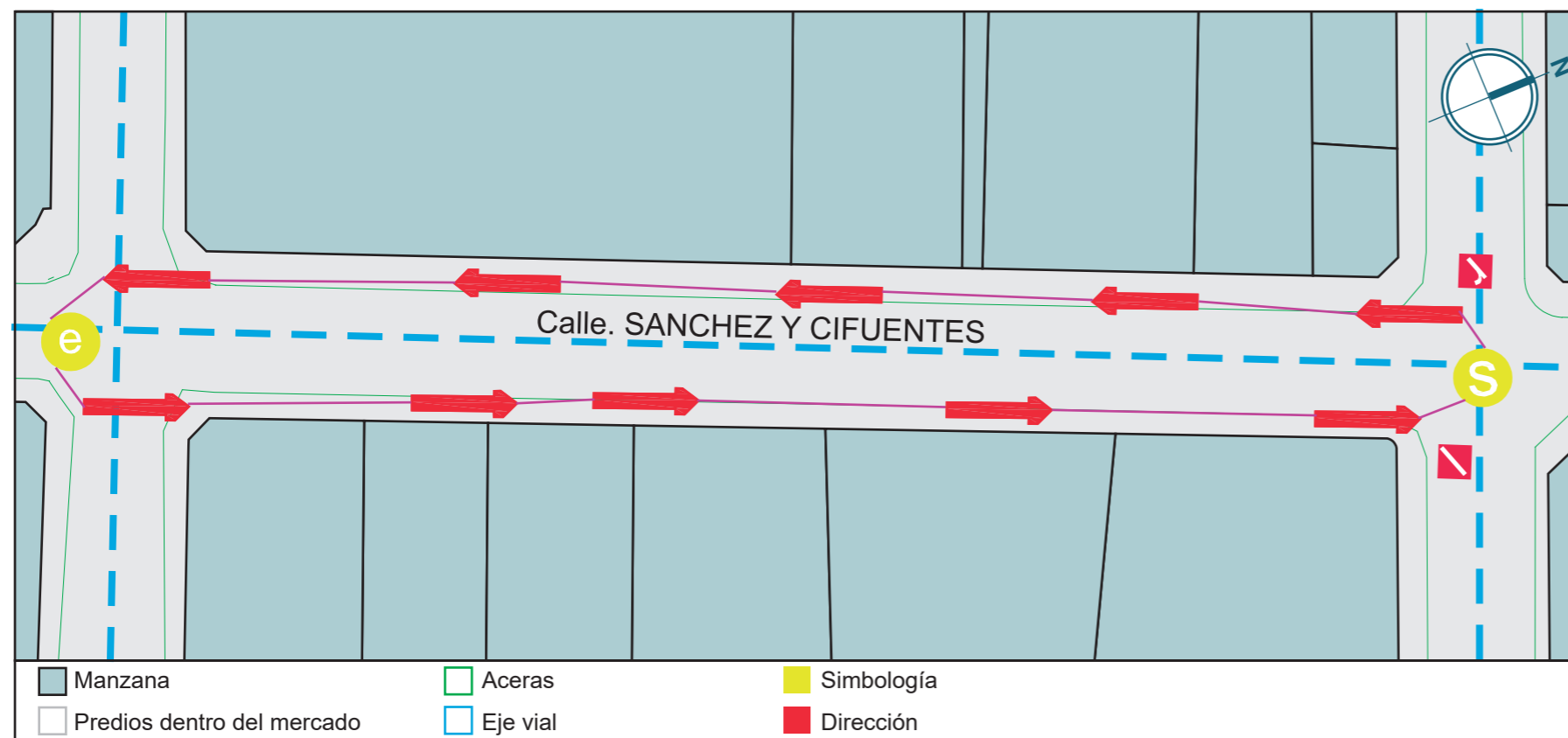


Figura 69. Segmento 5.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

EVALUACIÓN DEL MERCADO AMAZONAS		EVALUACIÓN	
		Segmento 5	
		Lado D	Lado I.
Intersecciones	Señalización Vertical intersección (0 : 1)	1	1
	Señalización Horizontal intersección (0 : 1)	1	1
	Accesibilidad para discapacitados intersección (0 : 1)	1	1
	Obstáculos intersección (-1 : 0)	0	0
Elementos positivos de acera	Ancho de acera (0 : 1)	1	1
	Estado de la acera (0 : 5)	4	4
	Buffer de seguridad (0 : 1)	1	0
	Calle peatonal (0 : 1)	0	0
	Existencia de acera (0 : 1)	1	1
Elementos negativos de tramo vial	Accesos vehiculares (N) (-1 : 0)	0	0
	Bordillos redondeados(N) (-1 : 0)	0	0
	Luminarias (N) (-1 : 0)	0	0
	Paradas de bus (N) (-1 : 0)	0	0
	Parter central	0	0
	Rampas peatonales (N) (-1 : 0)	0	0
Ciclo vía	Ciclo vía segregada (0 : 1)	1	0
	Existencia de ciclo vía (0 : 1)	0	1
Elementos positivos de tramo vial	Sombra (0:5)	4	2
	Bancas (0 : 1)	1	0
	Basureros (0 : 1)	1	1
	Cruces a mitad de camino (0 : 1)	1	1
	Luminarias (0 : 1)	1	0
	Paradas de bus (0 : 2)	0	0
	Parqueadero bicicletas (0 : 1)	0	0
	Señalización Horizontal (0:1)	1	1
	Rampa para discapacitados (0:1)	1	0
	Relación altura del edificio y ancho de la carretera (0:1)	1	0
	Señalización Vertical	1	1
Estética y social negativo	Continuidad del paso peatonal	0	-1
	Medida del retiro	0	0
	Mantenimiento de retiro	1	1
Estética y social Positivo	Existencia de lugar alternativo para caminar	1	1
	Estado de la calzada	1	1
	Presencia de personas (0 : 1)	1	1
Fachadas	Transparencia de cerramiento	0	0
	Volados de edificios	1	1
	Ventanas en planta baja	0	0
Total parcial		29	19

Tabla 15. Segmento 5.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

Avenida Pérez Guerrero
Segmento 6



Figura 70. Segmento 6.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

EVALUACIÓN DEL MERCADO AMAZONAS		EVALUACIÓN	
		Segmento 6	
		Lado D	Lado I.
Intersecciones	Señalización Vertical intersección (0 : 1)	0	0
	Señalización Horizontal intersección (0 : 1)	0	0
	Accesibilidad para discapacitados intersección (0: 1)	0	0
	Obstáculos intersección (-1 : 0)	-1	-1
Elementos positivos de acera	Ancho de acera (0 : 1)	0	0
	Estado de la acera (0 : 5)	2	1
	Buffer de seguridad (0 : 1)	0	0
	Calle peatonal (0 : 1)	0	0
	Existencia de acera (0 : 1)	1	1
Elementos negativos de tramo vial	Accesos vehiculares (N) (-1 : 0)	0	-1
	Bordillos redondeados(N) (-1 : 0)	-1	-1
	Luminarias (N) (-1 : 0)	0	0
	Paradas de bus (N) (-1 : 0)	-1	0
	Parter central	0	-1
	Rampas peatonales (N) (-1 : 0)	0	0
Ciclo vía	Ciclo vía segregada (0 : 1)	0	0
	Existencia de ciclo vía (0 : 1)	0	1
Elementos positivos de tramo vial	Sombra (0:5)	3	3
	Bancas (0 : 1)	0	0
	Basureros (0 : 1)	1	0
	Cruces a mitad de camino (0 : 1)	0	0
	Luminarias (0 : 1)	1	1
	Paradas de bus (0 : 2)	0	0
	Parqueadero bicicletas (0 : 1)	0	0
	Señalización Horizontal (0:1)	0	0
	Rampa para discapacitados (0:1)	0	0
	Relación altura del edificio y ancho de la carretera (0:1)	1	1
	Señalización Vertical	1	0
	Estética y social negativo	Continuidad del paso peatonal	0
Medida del retiro		0	0
Mantenimiento de retiro		1	0
Estética y social Positivo	Existencia de lugar alternativo para caminar	1	1
	Estado de la calzada	1	1
	Presencia de personas (0 : 1)	1	1
Fachadas	Transparencia de cerramiento	1	1
	Volados de edificios	1	1
	Ventanas en planta baja	1	1
Total parcial		13	7

Tabla 16. Segmento 6.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

Avenida Pérez Guerrero
Segmento 7

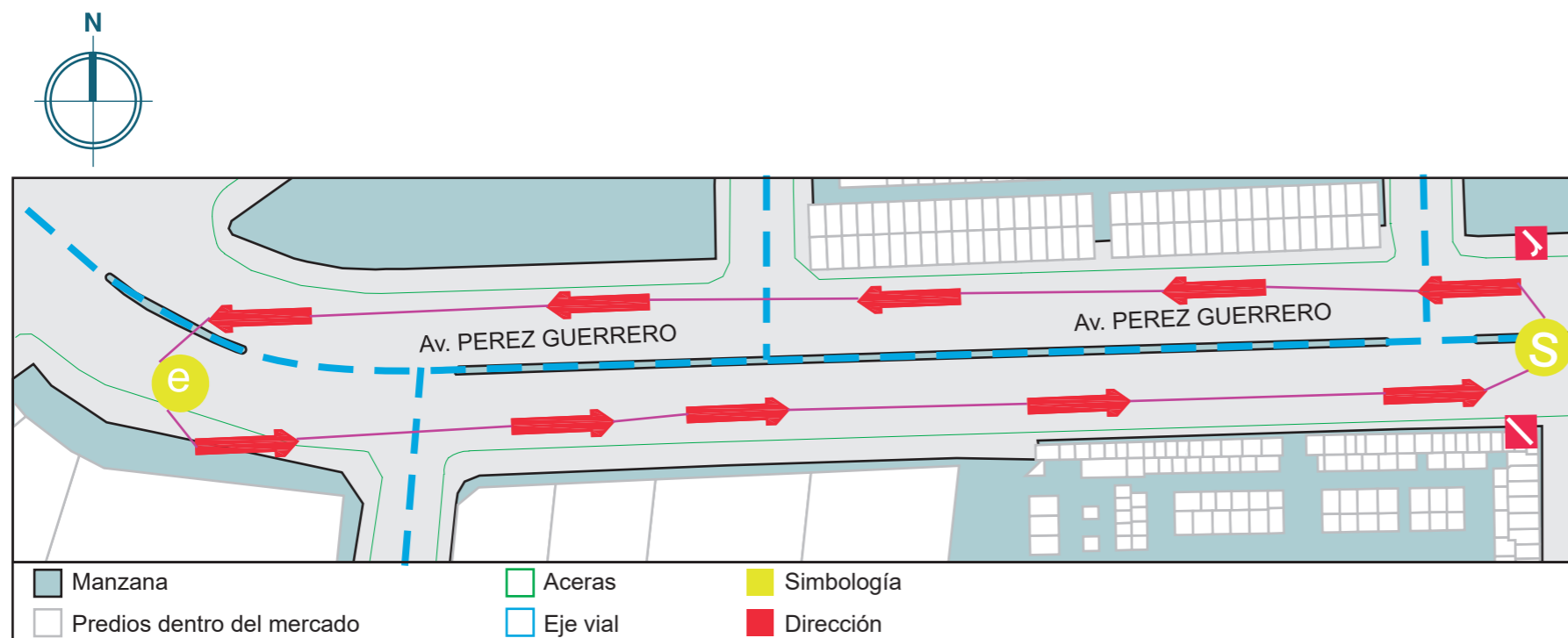


Figura 71. Segmento 7.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

EVALUACIÓN DEL MERCADO AMAZONAS		EVALUACIÓN		
		Segmento 7		
		Lado D	Lado I.	
Intersecciones	Señalización Vertical intersección (0 : 1)	0	0	
	Señalización Horizontal intersección (0 : 1)	0	0	
	Accesibilidad para discapacitados intersección (0 : 1)	0	0	
	Obstáculos intersección (-1 : 0)	-1	-1	
Elementos positivos de acera	Ancho de acera (0 : 1)	0	0	
	Estado de la acera (0 : 5)	2	2	
	Buffer de seguridad (0 :1)	0	0	
	Calle peatonal (0 : 1)	0	0	
	Existencia de acera (0 : 1)	1	1	
Elementos negativos de tramo vial	Accesos vehiculares (N) (-1 : 0)	0	-1	
	Bordillos redondeados(N) (-1 : 0)	-1	0	
	Luminarias (N) (-1 : 0)	0	-1	
	Paradas de bus (N) (-1 : 0)	0	0	
	Parter central	-1	-1	
	Rampas peatonales (N) (-1 : 0)	-1	0	
Ciclo vía	Ciclo vía segregada (0 : 1)	0	0	
	Existencia de ciclo vía (0 : 1)	0	1	
Elementos positivos de tramo vial	Sombra (0:5)	2	3	
	Bancas (0 : 1)	0	0	
	Basureros (0 : 1)	0	0	
	Cruces a mitad de camino (0 : 1)	0	0	
	Luminarias (0 : 1)	1	1	
	Paradas de bus (0 : 2)	0	0	
	Parqueadero bicicletas (0 : 1)	0	0	
	Señalización Horizontal (0:1)	0	0	
	Rampa para discapacitados (0:1)	0	0	
	Relación altura del edificio y ancho de la carretera (0:1)	1	1	
	Señalización Vertical	0	0	
	Estética y social negativo	Continuidad del paso peatonal	-1	-1
		Medida del retiro	-1	-1
Mantenimiento de retiro		0	0	
Estética y social Positivo	Existencia de lugar alternativo para caminar	0	0	
	Estado de la calzada	0	0	
	Presencia de personas (0 : 1)	1	1	
Fachadas	Transparencia de cerramiento	0	1	
	Volados de edificios	0	0	
	Ventanas en planta baja	0	1	
Total parcial		2	4	

Tabla 17. Segmento 7.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

Avenida Fray Vacas Galindo
Segmento 8

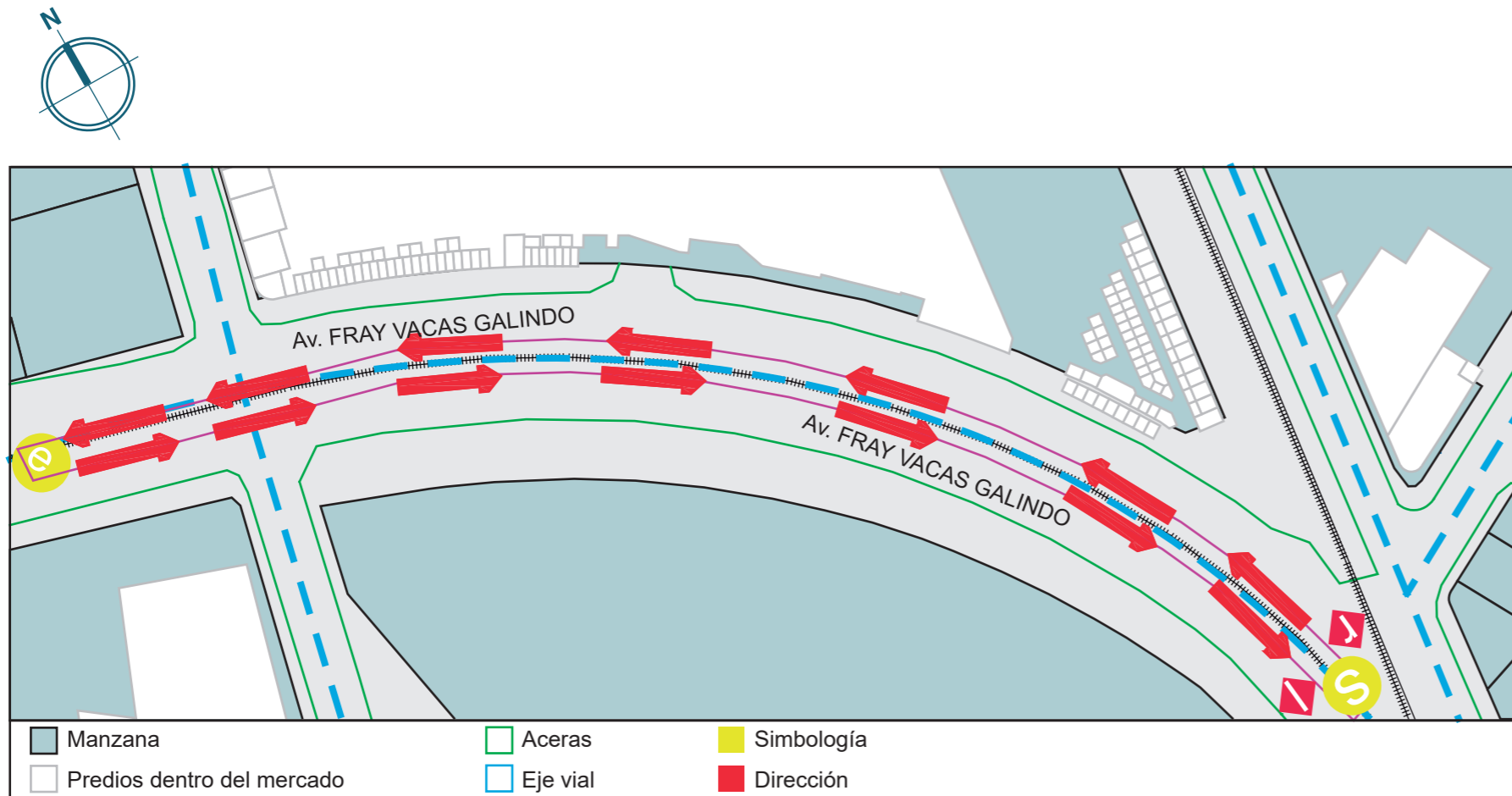


Figura 72. Segmento 8.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

EVALUACIÓN DEL MERCADO AMAZONAS		EVALUACIÓN	
		Segmento 8	
		Lado D	Lado I.
Intersecciones	Señalización Vertical intersección (0 : 1)	1	1
	Señalización Horizontal intersección (0 : 1)	1	1
	Accesibilidad para discapacitados intersección (0: 1)	1	1
	Obstáculos intersección (-1 : 0)	0	-1
Elementos positivos de acera	Ancho de acera (0 : 1)	1	1
	Estado de la acera (0 : 5)	4	4
	Buffer de seguridad (0 :1)	1	0
	Calle peatonal (0 : 1)	0	1
	Existencia de acera (0 : 1)	1	1
Elementos negativos de tramo vial	Accesos vehiculares (N) (-1 : 0)	0	-1
	Bordillos redondeados(N) (-1 : 0)	0	0
	Luminarias (N) (-1 : 0)	0	0
	Paradas de bus (N) (-1 : 0)	0	0
	Parter central	-1	0
	Rampas peatonales (N) (-1 : 0)	0	0
Ciclo vía	Ciclo vía segregada (0 : 1)	1	1
	Existencia de ciclo vía (0 : 1)	0	0
Elementos positivos de tramo vial	Sombra (0:5)	4	2
	Bancas (0 : 1)	1	0
	Basureros (0 : 1)	1	1
	Cruces a mitad de camino (0 : 1)	1	1
	Luminarias (0 : 1)	1	1
	Paradas de bus (0 : 2)	0	0
	Parqueadero bicicletas (0 : 1)	1	0
	Señalización Horizontal (0:1)	1	1
	Rampa para discapacitados (0:1)	1	1
	Relación altura del edificio y ancho de la carretera (0:1)	1	1
	Señalización Vertical	1	1
Estética y social negativo	Continuidad del paso peatonal	0	-1
	Medida del retiro	0	-1
	Mantenimiento de retiro	1	1
Estética y social Positivo	Existencia de lugar alternativo para caminar	1	1
	Estado de la calzada	0	1
	Presencia de personas (0 : 1)	1	1
Fachadas	Transparencia de cerramiento	1	1
	Volados de edificios	1	1
	Ventanas en planta baja	1	1
Total parcial		29	23

Tabla 18. Segmento 8.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

Calle Darío Egas
Segmento 9

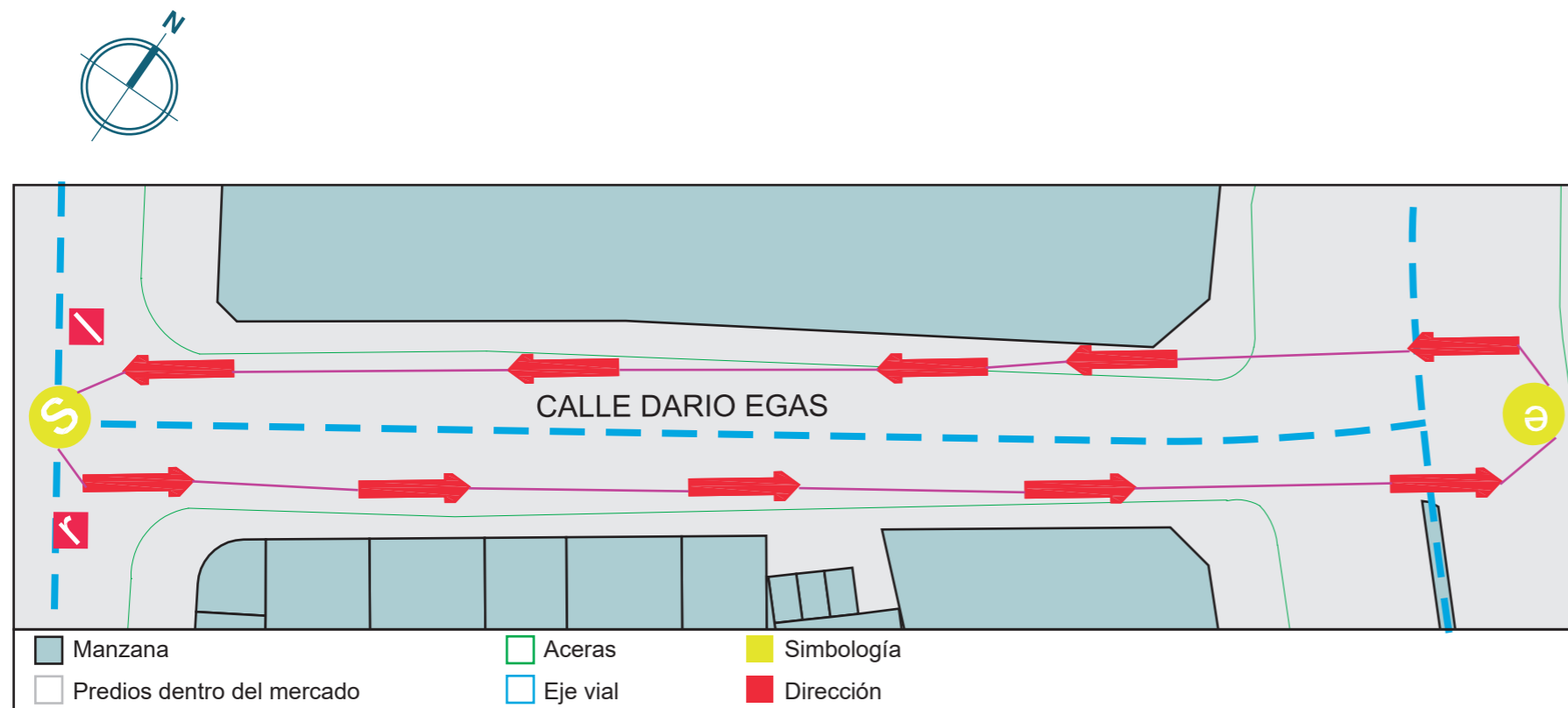


Figura 73. Segmento 9.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

EVALUACIÓN DEL MERCADO AMAZONAS		EVALUACIÓN	
		Segmento 9	
		Lado D	Lado I.
Intersecciones	Señalización Vertical intersección (0 : 1)	1	1
	Señalización Horizontal intersección (0 : 1)	1	1
	Accesibilidad para discapacitados intersección (0: 1)	1	1
	Obstáculos intersección (-1 : 0)	0	0
Elementos positivos de acera	Ancho de acera (0 : 1)	1	1
	Estado de la acera (0 : 5)	4	3
	Buffer de seguridad (0 :1)	0	1
	Calle peatonal (0 : 1)	0	0
	Existencia de acera (0 : 1)	1	1
Elementos negativos de tramo vial	Accesos vehiculares (N) (-1 : 0)	-1	-1
	Bordillos redondeados(N) (-1 : 0)	-1	0
	Luminarias (N) (-1 : 0)	-1	0
	Paradas de bus (N) (-1 : 0)	0	-1
	Parter central	0	-1
	Rampas peatonales (N) (-1 : 0)	0	0
Ciclo vía	Ciclo vía segregada (0 : 1)	0	0
	Existencia de ciclo vía (0 : 1)	0	0
Elementos positivos de tramo vial	Sombra (0:5)	3	2
	Bancas (0 : 1)	0	0
	Basureros (0 : 1)	0	1
	Cruces a mitad de camino (0 : 1)	0	0
	Luminarias (0 : 1)	0	1
	Paradas de bus (0 : 2)	0	0
	Parqueadero bicicletas (0 : 1)	0	1
	Señalización Horizontal (0:1)	1	1
	Rampa para discapacitados (0:1)	1	1
	Relación altura del edificio y ancho de la carretera (0:1)	1	0
	Señalización Vertical	0	0
	Estética y social negativo	Continuidad del paso peatonal	-1
Medida del retiro		0	0
Mantenimiento de retiro		1	0
Estética y social Positivo	Existencia de lugar alternativo para caminar	0	1
	Estado de la calzada	1	1
Fachadas	Presencia de personas (0 : 1)	1	1
	Transparencia de cerramiento	0	1
	Volados de edificios	1	1
	Ventanas en planta baja	0	1
Total parcial		15	18

Tabla 19. Segmento 9.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

Avenida Mariano Acosta
Segmento 10

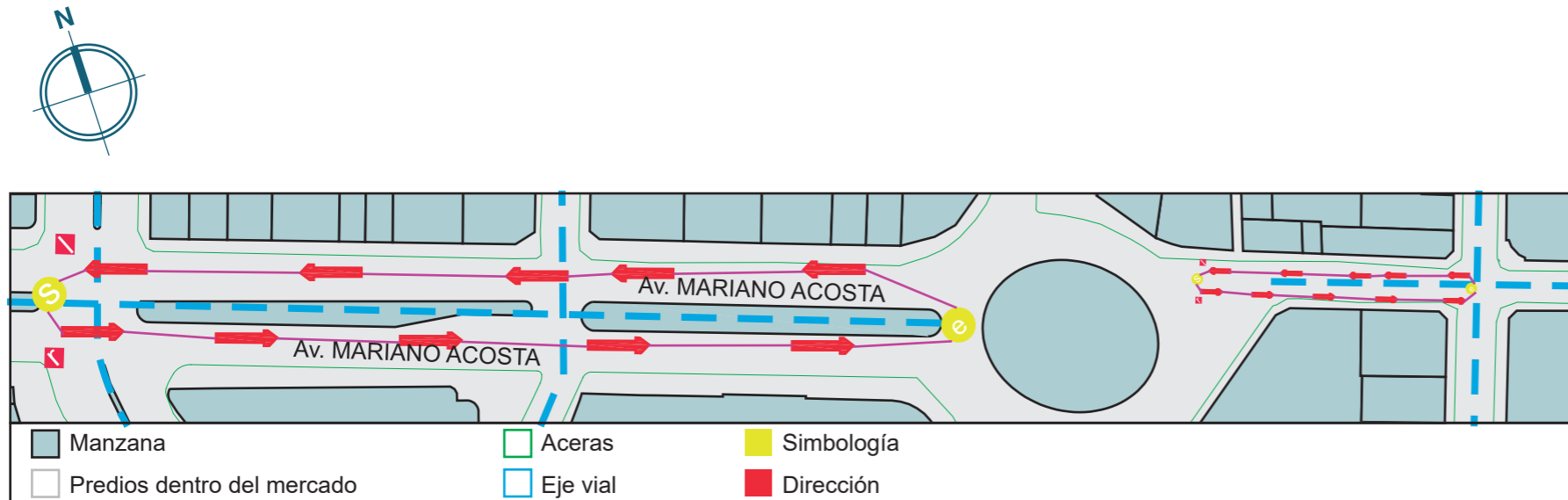


Figura 74. Segmento 10.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

EVALUACIÓN DEL MERCADO AMAZONAS		EVALUACIÓN		
		Segmento 10		
		Lado D	Lado I.	
Intersecciones	Señalización Vertical intersección (0 : 1)	0	0	
	Señalización Horizontal intersección (0 : 1)	0	0	
	Accesibilidad para discapacitados intersección (0: 1)	0	0	
	Obstáculos intersección (-1 : 0)	-1	-1	
Elementos positivos de acera	Ancho de acera (0 : 1)	0	0	
	Estado de la acera (0 : 5)	4	2	
	Buffer de seguridad (0 :1)	0	0	
	Calle peatonal (0 : 1)	0	0	
	Existencia de acera (0 : 1)	1	1	
Elementos negativos de tramo vial	Accesos vehiculares (N) (-1 : 0)	0	0	
	Bordillos redondeados(N) (-1 : 0)	0	0	
	Luminarias (N) (-1 : 0)	-1	0	
	Paradas de bus (N) (-1 : 0)	-	-1	
	Parter central	0	-1	
Ciclo vía	Rampas peatonales (N) (-1 : 0)	0	-1	
	Ciclo vía segregada (0 : 1)	0	0	
Elementos positivos de tramo vial	Existencia de ciclo vía (0 : 1)	0	1	
	Sombra (0:5)	4	4	
	Bancas (0 : 1)	0	0	
	Basureros (0 : 1)	1	1	
	Cruces a mitad de camino (0 : 1)	0	0	
	Luminarias (0 : 1)	1	1	
	Paradas de bus (0 : 2)	0	0	
	Parqueadero bicicletas (0 : 1)	0	0	
	Señalización Horizontal (0:1)	1	1	
	Rampa para discapacitados (0:1)	0	0	
	Relación altura del edificio y ancho de la carretera (0:1)	1	0	
	Señalización Vertical	1	1	
	Estética y social negativo	Continuidad del paso peatonal	-1	0
		Medida del retiro	0	-1
Mantenimiento de retiro		0	0	
Estética y social Positivo	Existencia de lugar alternativo para caminar	0	0	
	Estado de la calzada	1	1	
Fachadas	Presencia de personas (0 : 1)	1	1	
	Transparencia de cerramiento	1	1	
	Volados de edificios	1	1	
	Ventanas en planta baja	1	1	
Total parcial		15	10	

Tabla 20. Segmento 10.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

Calle Cristóbal Colón
Segmento 11

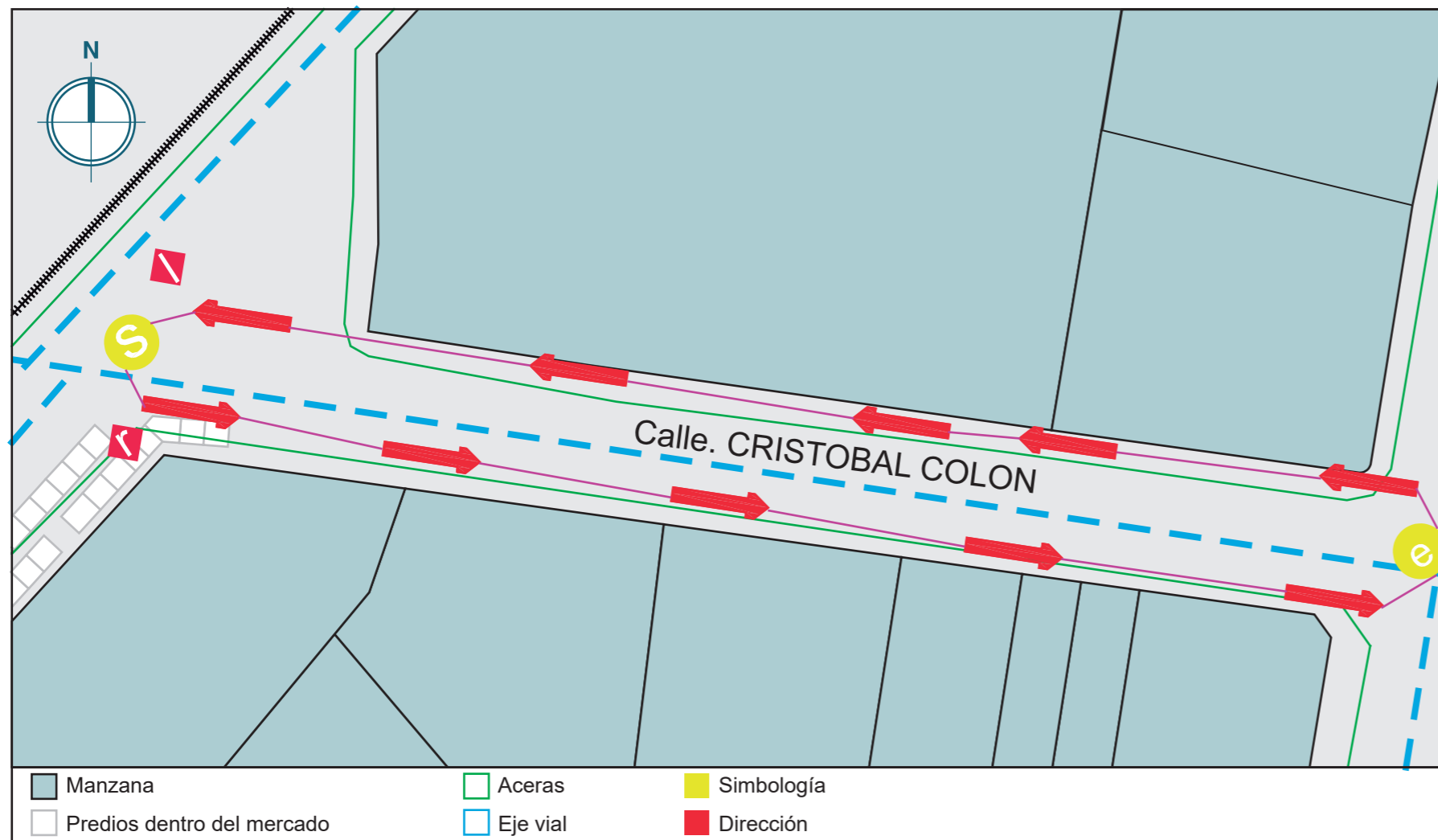


Figura 75. Segmento 11.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

EVALUACIÓN DEL MERCADO AMAZONAS		EVALUACIÓN	
		Segmento 11	
		Lado D	Lado I.
Intersecciones	Señalización Vertical intersección (0 : 1)	0	0
	Señalización Horizontal intersección (0 : 1)	0	0
	Accesibilidad para discapacitados intersección (0: 1)	0	0
	Obstáculos intersección (-1 : 0)	-1	-1
Elementos positivos de acera	Ancho de acera (0 : 1)	0	0
	Estado de la acera (0 : 5)	3	3
	Buffer de seguridad (0 : 1)	0	0
	Calle peatonal (0 : 1)	0	0
	Existencia de acera (0 : 1)	1	1
Elementos negativos de tramo vial	Accesos vehiculares (N) (-1 : 0)	0	-1
	Bordillos redondeados(N) (-1 : 0)	-1	-1
	Luminarias (N) (-1 : 0)	0	0
	Paradas de bus (N) (-1 : 0)	-1	0
	Parter central	-1	-1
	Rampas peatonales (N) (-1 : 0)	0	0
Ciclo vía	Ciclo vía segregada (0 : 1)	0	0
	Existencia de ciclo vía (0 : 1)	0	0
Elementos positivos de tramo vial	Sombra (0:5)	3	4
	Bancas (0 : 1)	0	0
	Basureros (0 : 1)	1	0
	Cruces a mitad de camino (0 : 1)	0	0
	Luminarias (0 : 1)	1	1
	Paradas de bus (0 : 2)	0	0
	Parqueadero bicicletas (0 : 1)	0	0
	Señalización Horizontal (0:1)	0	0
	Rampa para discapacitados (0:1)	0	0
	Relación altura del edificio y ancho de la carretera (0:1)	1	1
	Señalización Vertical	1	0
Estética y social negativo	Continuidad del paso peatonal	-1	-1
	Medida del retiro	-1	0
	Mantenimiento de retiro	1	1
Estética y social Positivo	Existencia de lugar alternativo para caminar	1	1
	Estado de la calzada	1	1
Fachadas	Presencia de personas (0 : 1)	1	1
	Transparencia de cerramiento	1	1
	Volados de edificios	1	1
	Ventanas en planta baja	1	1
Total parcial		11	11

Tabla 21. Segmento 11.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

Avenida Eugenio Espejo
Segmento 12

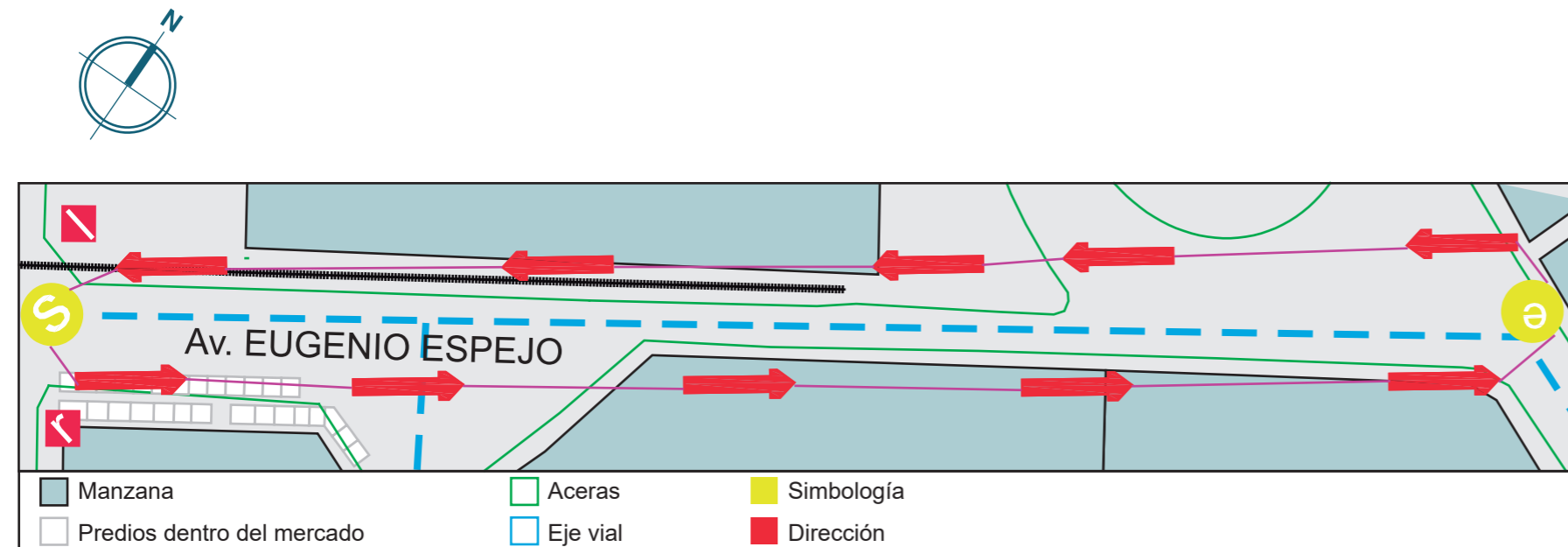


Figura 76. Segmento 12.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

EVALUACIÓN DEL MERCADO AMAZONAS		EVALUACIÓN	
		Segmento 12	
		Lado D	Lado I.
Intersecciones	Señalización Vertical intersección (0 : 1)	1	1
	Señalización Horizontal intersección (0 : 1)	1	1
	Accesibilidad para discapacitados intersección (0: 1)	1	1
	Obstáculos intersección (-1 : 0)	0	0
Elementos positivos de acera	Ancho de acera (0 : 1)	1	1
	Estado de la acera (0 : 5)	4	3
	Buffer de seguridad (0 :1)	0	1
	Calle peatonal (0 : 1)	0	0
	Existencia de acera (0 : 1)	1	1
Elementos negativos de tramo vial	Accesos vehiculares (N) (-1 : 0)	-1	-1
	Bordillos redondeados(N) (-1 : 0)	-1	0
	Luminarias (N) (-1 : 0)	-1	0
	Paradas de bus (N) (-1 : 0)	0	-1
	Parter central	0	-1
Ciclo vía	Rampas peatonales (N) (-1 : 0)	0	0
	Ciclo vía segregada (0 : 1)	0	0
Elementos positivos de tramo vial	Existencia de ciclo vía (0 : 1)	0	0
	Sombra (0:5)	3	2
	Bancas (0 : 1)	0	0
	Basureros (0 : 1)	0	1
	Cruces a mitad de camino (0 : 1)	0	0
	Luminarias (0 : 1)	0	1
	Paradas de bus (0 : 2)	0	0
	Parqueadero bicicletas (0 : 1)	0	1
	Señalización Horizontal (0:1)	1	1
	Rampa para discapacitados (0:1)	1	1
	Relación altura del edificio y ancho de la carretera (0:1)	1	0
	Señalización Vertical	0	0
	Estética y social negativo	Continuidad del paso peatonal	-1
Medida del retiro		0	0
Mantenimiento de retiro		1	0
Estética y social Positivo	Existencia de lugar alternativo para caminar	0	1
	Estado de la calzada	1	1
	Presencia de personas (0 : 1)	1	1
Fachadas	Transparencia de cerramiento	0	1
	Volados de edificios	1	1
	Ventanas en planta baja	0	1
Total parcial		15	18

Tabla 22. Segmento 12.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

Calle Eugenio Espejo
Segmento 13

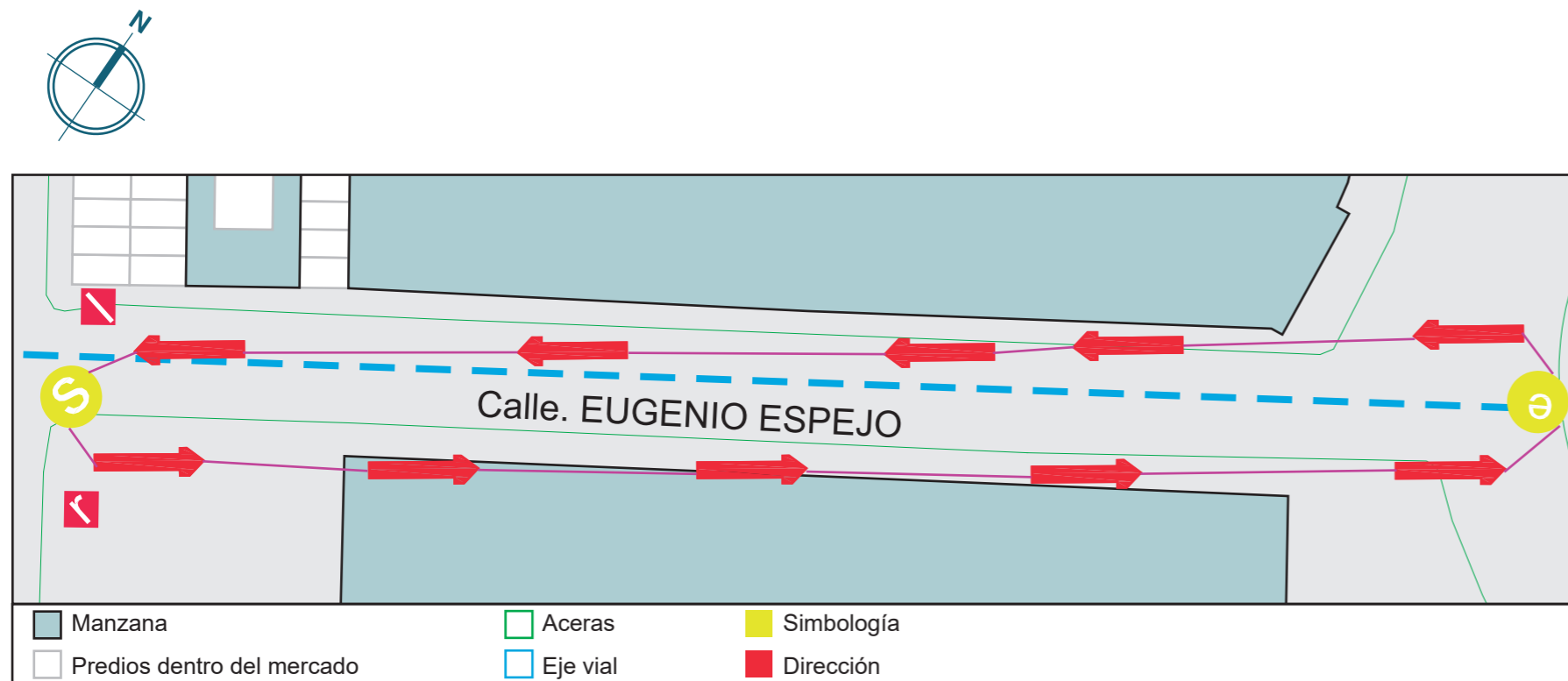


Figura 77. Segmento 13.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

EVALUACIÓN DEL MERCADO AMAZONAS		EVALUACIÓN	
		Segmento 13	
		Lado D	Lado I.
Intersecciones	Señalización Vertical intersección (0 : 1)	0	0
	Señalización Horizontal intersección (0 : 1)	0	0
	Accesibilidad para discapacitados intersección (0: 1)	0	0
	Obstáculos intersección (-1 : 0)	-1	-1
Elementos positivos de acera	Ancho de acera (0 : 1)	0	0
	Estado de la acera (0 : 5)	4	2
	Buffer de seguridad (0 :1)	0	0
	Calle peatonal (0 : 1)	0	0
	Existencia de acera (0 : 1)	1	1
Elementos negativos de tramo vial	Accesos vehiculares (N) (-1 : 0)	0	0
	Bordillos redondeados(N) (-1 : 0)	0	0
	Luminarias (N) (-1 : 0)	-1	0
	Paradas de bus (N) (-1 : 0)	-	-1
	Parter central	0	-1
	Rampas peatonales (N) (-1 : 0)	0	-1
Ciclo vía	Ciclo vía segregada (0 : 1)	0	0
	Existencia de ciclo vía (0 : 1)	0	1
Elementos positivos de tramo vial	Sombra (0:5)	4	4
	Bancas (0 : 1)	0	0
	Basureros (0 : 1)	1	1
	Cruces a mitad de camino (0 : 1)	0	0
	Luminarias (0 : 1)	1	1
	Paradas de bus (0 : 2)	0	0
	Parqueadero bicicletas (0 : 1)	0	0
	Señalización Horizontal (0:1)	1	1
	Rampa para discapacitados (0:1)	0	0
	Relación altura del edificio y ancho de la carretera (0:1)	1	0
	Señalización Vertical	1	1
Estética y social negativo	Continuidad del paso peatonal	-1	0
	Medida del retiro	0	-1
	Mantenimiento de retiro	0	0
Estética y social Positivo	Existencia de lugar alternativo para caminar	0	0
	Estado de la calzada	1	1
Fachadas	Presencia de personas (0 : 1)	1	1
	Transparencia de cerramiento	1	1
	Volados de edificios	1	1
	Ventanas en planta baja	1	1
Total parcial		15	10

Tabla 23. Segmento 13.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

Calle Cabezas Borja
Segmento 14

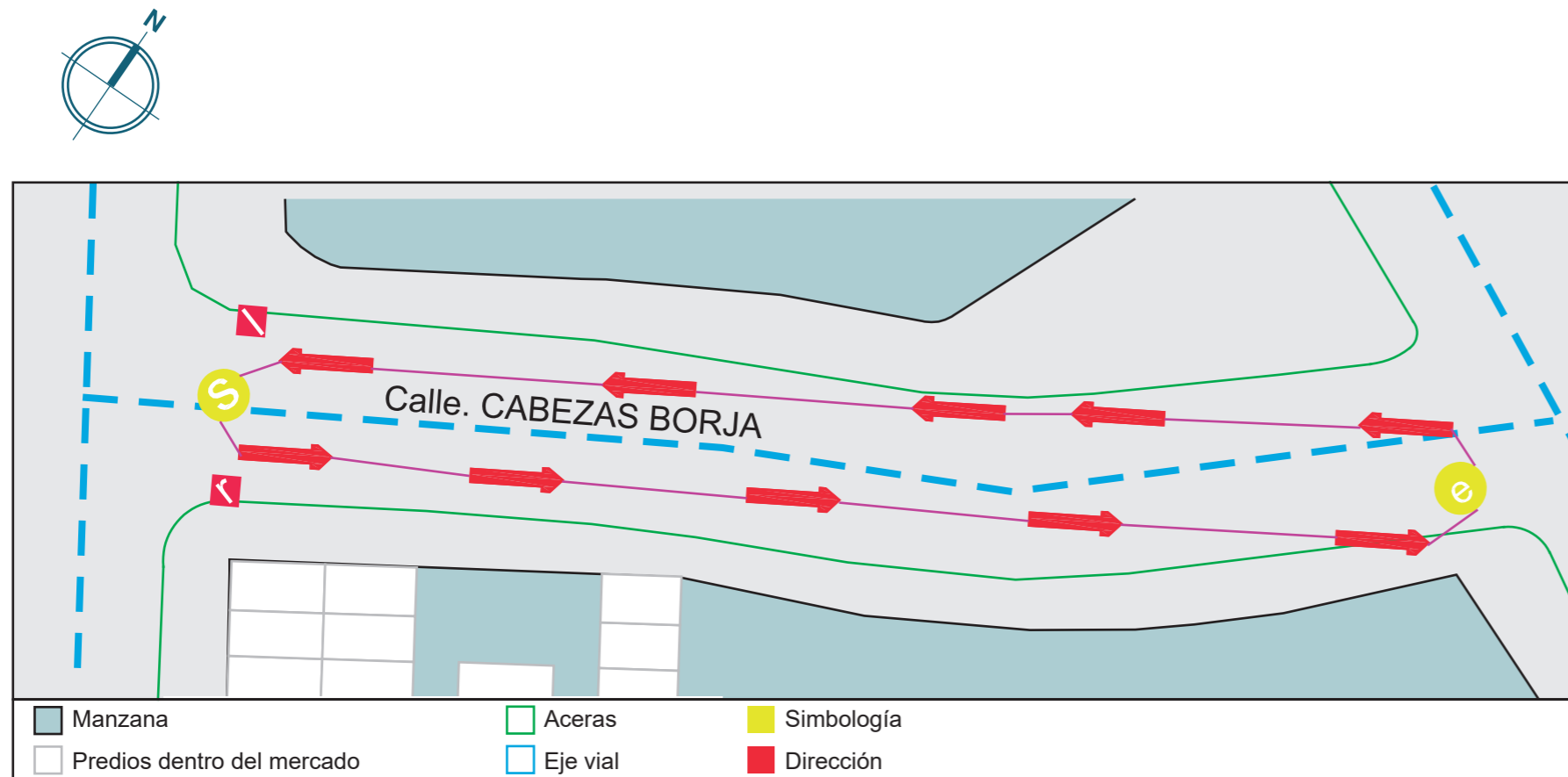


Figura 78. Segmento 14.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

EVALUACIÓN DEL MERCADO AMAZONAS		EVALUACIÓN	
		Segmento 14	
		Lado D	Lado I.
Intersecciones	Señalización Vertical intersección (0 : 1)	0	0
	Señalización Horizontal intersección (0 : 1)	0	0
	Accesibilidad para discapacitados intersección (0: 1)	0	0
	Obstáculos intersección (-1 : 0)	-1	-1
Elementos positivos de acera	Ancho de acera (0 : 1)	0	0
	Estado de la acera (0 : 5)	3	3
	Buffer de seguridad (0 :1)	0	0
	Calle peatonal (0 : 1)	0	0
	Existencia de acera (0 : 1)	1	1
Elementos negativos de tramo vial	Accesos vehiculares (N) (-1 : 0)	0	-1
	Bordillos redondeados(N) (-1 : 0)	-1	-1
	Luminarias (N) (-1 : 0)	0	0
	Paradas de bus (N) (-1 : 0)	-1	0
	Parter central	-1	-1
	Rampas peatonales (N) (-1 : 0)	0	0
Ciclo vía	Ciclo vía segregada (0 : 1)	0	0
	Existencia de ciclo vía (0 : 1)	0	0
Elementos positivos de tramo vial	Sombra (0:5)	3	4
	Bancas (0 : 1)	0	0
	Basureros (0 : 1)	1	0
	Cruces a mitad de camino (0 : 1)	0	0
	Luminarias (0 : 1)	1	1
	Paradas de bus (0 : 2)	0	0
	Parqueadero bicicletas (0 : 1)	0	0
	Señalización Horizontal (0:1)	0	0
	Rampa para discapacitados (0:1)	0	0
	Relación altura del edificio y ancho de la carretera (0:1)	1	1
	Señalización Vertical	1	0
Estética y social negativo	Continuidad del paso peatonal	-1	-1
	Medida del retiro	-1	0
	Mantenimiento de retiro	1	1
Estética y social Positivo	Existencia de lugar alternativo para caminar	1	1
	Estado de la calzada	1	1
Fachadas	Presencia de personas (0 : 1)	1	1
	Transparencia de cerramiento	1	1
	Volados de edificios	1	1
	Ventanas en planta baja	1	1
Total parcial		11	11

Tabla 24. Segmento 14.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

4.3.1. Resultados del análisis de segmentos

EVALUACIÓN MERCADO AMAZONAS		Segmento 1		Segmento 2		Segmento 3		Segmento 4		Segmento 5		Segmento 6		Segmento 7		Segmento 8		Segmento 9		Segmento 10		Segmento 11		Segmento 12		Segmento 13		Segmento 14	
		Lado D	Lado I.	Lado D	Lado I.	Lado D	Lado I.	Lado D	Lado I.	Lado D	Lado I.	Lado D	Lado I.	Lado D	Lado I.	Lado D	Lado I.	Lado D	Lado I.	Lado D	Lado I.	Lado D	Lado I.	Lado D	Lado I.	Lado D	Lado I.	Lado D	Lado I.
		Intersecciones	Señalización Vertical intersección (0 : 1)	1	1	0	0	1	1	1	0	1	1	0	0	0	0	1	1	1	1	0	0	0	0	1	1	0	0
Señalización Horizontal intersección (0 : 1)	0		0	0	0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	1	1	1	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0
Accesibilidad para discapacitados intersección (0 : 1)	0		0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	1	1	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0
Obstáculos intersección (-1:0)	-1		-1	-1	-1	-1	-1	-1	-1	0	0	-1	-1	-1	-1	0	-1	0	0	-1	-1	-1	-1	0	0	-1	-1	-1	-1
Elementos positivos de acera	Ancho de acera (0 : 1)	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0	0	0	1	1	1	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	
	Estado de la acera (0 : 5)	3	4	1	1	3	4	2	1	4	4	2	1	2	2	4	4	4	3	4	2	3	3	4	3	4	2	3	3
	Buffer de seguridad (0 : 1)	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	
	Calle peatonal (0 : 1)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Existencia de acera (0 : 1)	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
Elementos negativos de tramo vial	Accesos vehiculares (N) (-1:0)	0	0	-1	-1	0	-1	-1	-1	0	0	0	-1	0	-1	0	-1	-1	-1	0	0	0	-1	-1	-1	0	0	0	-1
	Bordillos redondeados(N)(-1:0)	-1	-1	-1	0	0	-1	-1	-1	0	0	-1	-1	-1	0	0	0	-1	0	0	0	-1	-1	-1	0	0	0	-1	-1
	Luminarias (N) (-1:0)	-1	-1	0	-1	0	-1	-1	-1	0	0	0	0	0	-1	0	0	-1	0	-1	0	0	0	-1	0	-1	0	0	0
	Paradas de bus (N) (-1:0)	0	0	0	0	0	0	-1	0	0	0	-1	0	0	0	0	0	0	-1	-	-1	-1	0	0	-1	-	-1	-1	0
	Parter central	0	0	-1	0	-1	0	-1	-1	0	0	0	-1	-1	-1	-1	0	0	-1	0	-1	-1	-1	0	-1	0	-1	-1	-1
	Rampas peatonales (N) (-1:0)	0	0	0	0	0	0	-1	0	0	0	0	0	-1	0	0	0	0	0	-1	0	0	0	0	0	0	-1	0	0
Ciclo vía	Ciclo vía segregada (0 : 1)	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Existencia de ciclo vía (0 : 1)	1	1	0	0	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0
Elementos positivos de tramo vial	Sombra (0:5)	3	4	3	2	4	4	2	2	4	2	3	3	2	3	4	2	3	2	4	4	3	4	3	2	4	4	3	4
	Bancas (0 : 1)	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Basureros (0 : 1)	0	1	0	0	1	1	1	0	1	1	1	0	0	1	1	0	1	1	1	1	1	0	0	1	1	1	1	0
	Cruces a mitad de camino (0 : 1)	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Luminarias (0 : 1)	1	1	0	1	1	0	0	1	1	0	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1
	Paradas de bus (0 : 2)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Parqueadero bicicletas (0 : 1)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
	Señalización Horizontal (0:1)	1	1	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	0	0	1	1	1	1	0	0
	Rampa para discapacitados (0:1)	0	0	0	0	0	-1	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	1	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0
	Relación altura del edificio y ancho de la carretera (0:1)	1	0	1	1	0	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	0	1	0	1	1	1	0	1	0	1	1
Señalización Vertical	0	1	0	0	0	0	1	0	1	1	1	0	0	0	1	1	0	0	1	1	1	0	0	0	1	1	1	0	
Estética y social nega	Continuidad del paso peatonal	-1	-1	-1	0	-1	-1	-1	-1	0	-1	0	-1	-1	-1	0	-1	-1	0	-1	0	-1	-1	-1	0	-1	0	-1	-1
	Medida del retiro	0	-1	0	-1	0	0	-1	0	0	0	0	0	-1	-1	0	-1	0	0	0	-1	-1	0	0	0	0	-1	-1	0
	Mantenimiento de retiro	1	0	1	0	0	1	1	0	1	1	1	0	0	0	1	1	1	0	0	0	1	1	1	0	0	0	1	1
Estética y social Posit	Existencia de lugar alternativo para caminar	1	0	0	0	1	1	1	0	1	1	1	1	0	0	1	1	0	1	0	0	1	1	0	1	0	0	1	1
	Estado de la calzada	1	0	1	0	1	0	1	0	1	1	1	1	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Fachadas	Presencia de personas (0 : 1)	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	Transparencia de cerramiento	0	1	1	1	0	0	1	1	0	0	1	1	0	1	1	1	0	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1
	Volados de edificios	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Ventanas en planta baja	0	1	1	1	0	0	1	1	0	0	1	1	0	1	1	1	0	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	
Total parcial		12	12	6	4	14	11	6	3	29	19	13	7	2	4	29	23	15	18	15	10	11	11	15	18	15	10	11	11
Promedio		8	8	5	5	11	11	6	4	22	19	13	7	2	4	25	23	15	18	15	10	11	11	15	18	15	10	11	11
Total general		9,47																											

Tabla 25. Sumatoria total de los resultados del análisis de segmentos.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

4.4. Diagnóstico del área de estudio

Bajo el análisis se trata de un sector comercial, una alta percepción de obstrucción en la caminabilidad. moradores y propietarios de algunos establecimientos, se percibe escasa presencia de personas en las noches y una insuficiente infraestructura de iluminación (Guevara, 2020).

Las Intersecciones presentan un porcentaje negativo, principalmente por la falta de accesibilidad para personas con discapacidad. Mostrando un muy bajo porcentaje de accesibilidad para personas con discapacidad. Es decir, se trata de un Isócrona de urgente intervención (Guevara, 2020).



Figura 79. Objetos de estudio
Fuente: Elaboración propia, 2021.

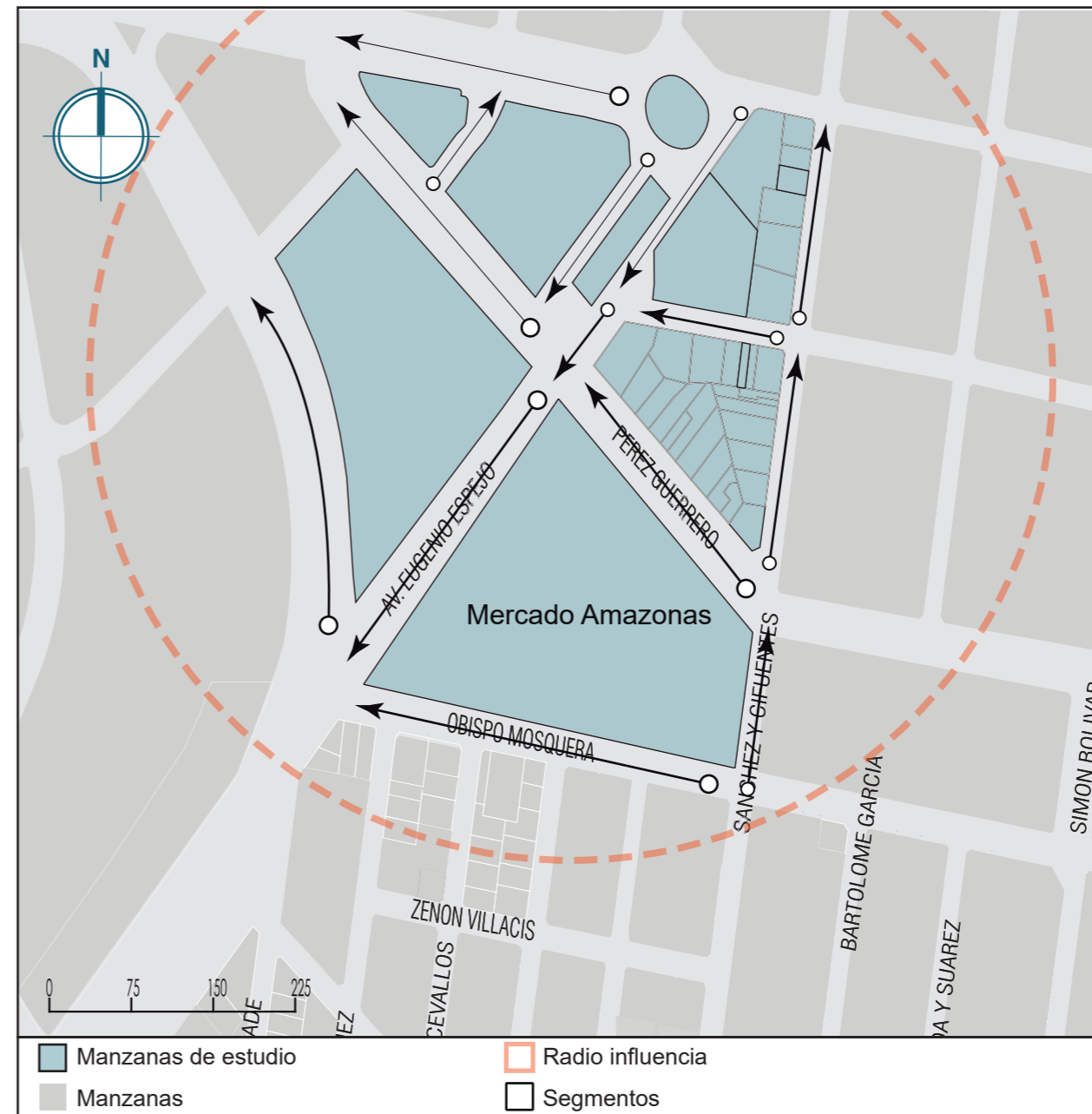


Figura 80. Delimitación del área del diagnóstico.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

4.4.1. Diagnóstico de intersecciones



Figura 81. Intersecciones.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

Las Intersecciones del área de estudio presenta un porcentaje de 17,00%, se evidencian aceras con secciones reducidas y sin un mantenimiento adecuado en las intersecciones, en cuanto a señalización vertical se obtiene un puntaje de 0,30/1 representando el 30% de caminabilidad para este ítem, la señalización horizontal se ve más afectada con solo el 43% (Guevara, 2020).

Existe solo el 17% de accesibilidad para personas con discapacidad, obstáculos que presentan en un 82% de los segmentos analizados, se suma también la apropiación del espacio público, aceras por parte de elementos de los comerciantes del mercado Amazonas (Guevara, 2020).

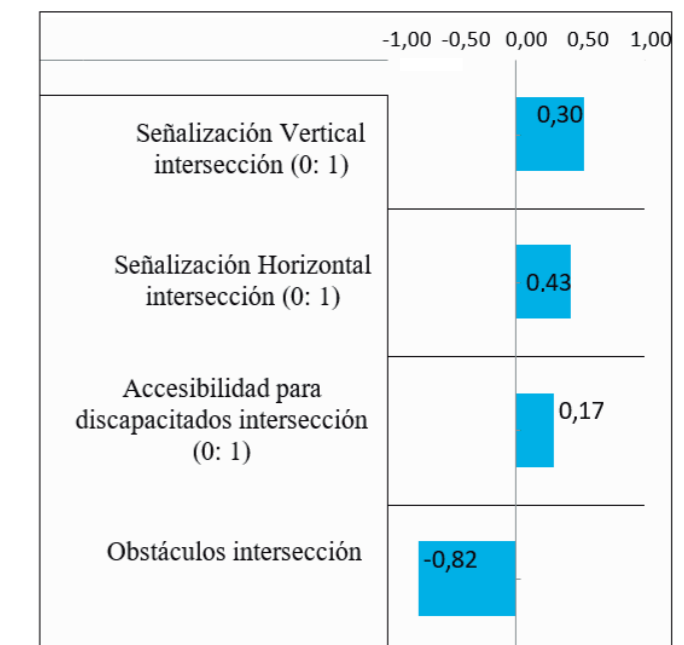


Figura 82. Resultados de intersecciones.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

4.4.2. Diagnóstico de elementos negativos del tramo vial



Figura 83. Elementos negativos tramo vial.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

En cuanto a los elementos negativos del tramo vial, estos se presentan en un 38,5%. En este diagnóstico, con un porcentaje del 47% figuran los accesos hacia el área de estudio, disminuyendo también la accesibilidad con bordillos y rampas que no son redondeadas (Guevara, 2020).

Inexistencia de la presencia de luminarias que disminuyen la caminabilidad nocturna, principalmente por su inseguridad, mala ubicación y color, estos se presentan en un 35% de los tramos viales (Guevara, 2020).

Ciertos segmentos, sirven también de rutas de autobuses evidenciando la presencia de paradas de bus inadecuadas en su diseño en un 23% (Guevara, 2020).

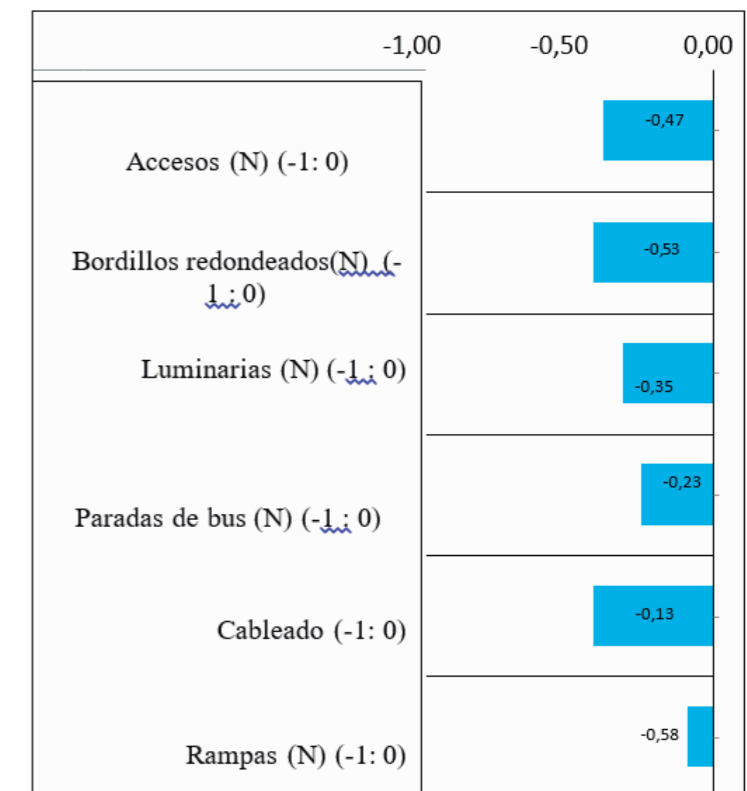


Figura 84. Resultados de elementos negativos tramo vial.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

4.4.3. Diagnóstico de elementos positivos del tramo vial



Figura 85. Elementos positivos del tramo vial.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

Se ha encontrado un 37,8% de elementos positivos del tramo vial, con un mayor porcentaje de sombra, es decir de 61,6%, nula presencia de bancas o elementos de descanso y un bajo número de presencia de basureros (Guevara, 2020).

En los segmentos evaluados inexistencia de cruces a mitad de camino, así también la señalización vertical y horizontal se presentan en un 31% de lo requerido según la metodología (Guevara, 2020).

La accesibilidad para discapacitados sigue siendo un ítem de poca presencia en los diferentes segmentos, solo en el 17% de ellos, existen rampas (Guevara, 2020).

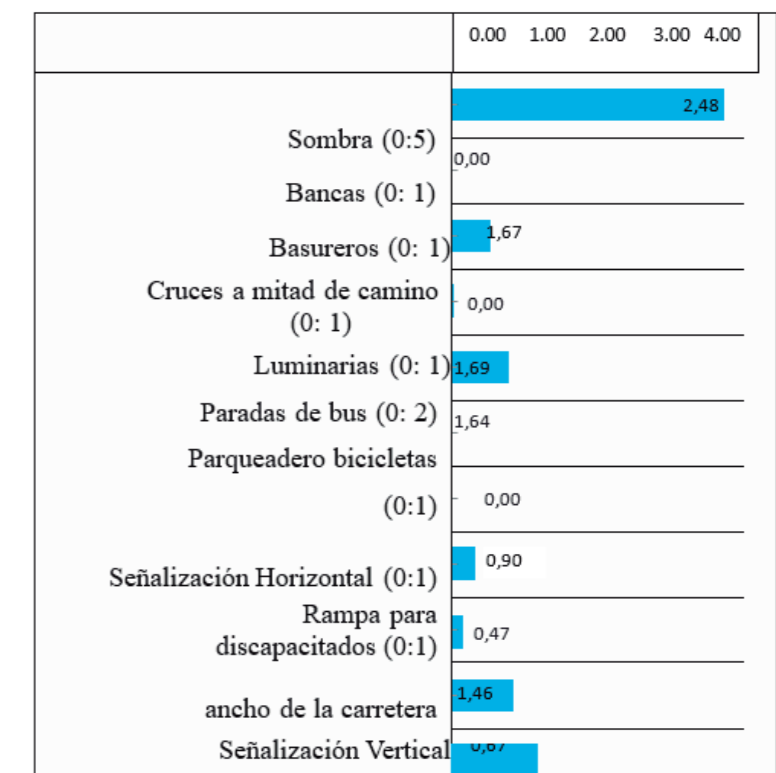


Figura 86. Resultados de Elementos positivos del tramo vial.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

4.4.4. Diagnóstico de elementos positivos de la acera



Figura 87. Elementos positivos de la acera.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

Las aceras que se ubican en el 100% de los segmentos evaluados, pero en algunos no cumplen con su ancho normado en solo el 23% de los tramos, notando incluso, la invasión de los peatones hacia la calzada de tránsito vehicular (Guevara, 2020).

En la Isócrona ya se evidencia la inexistencia de buffers de seguridad, pero en bajo porcentaje, es decir de solo el 0,00%. Con estos segmentos representa el 47,22% de caminabilidad (Guevara, 2020).

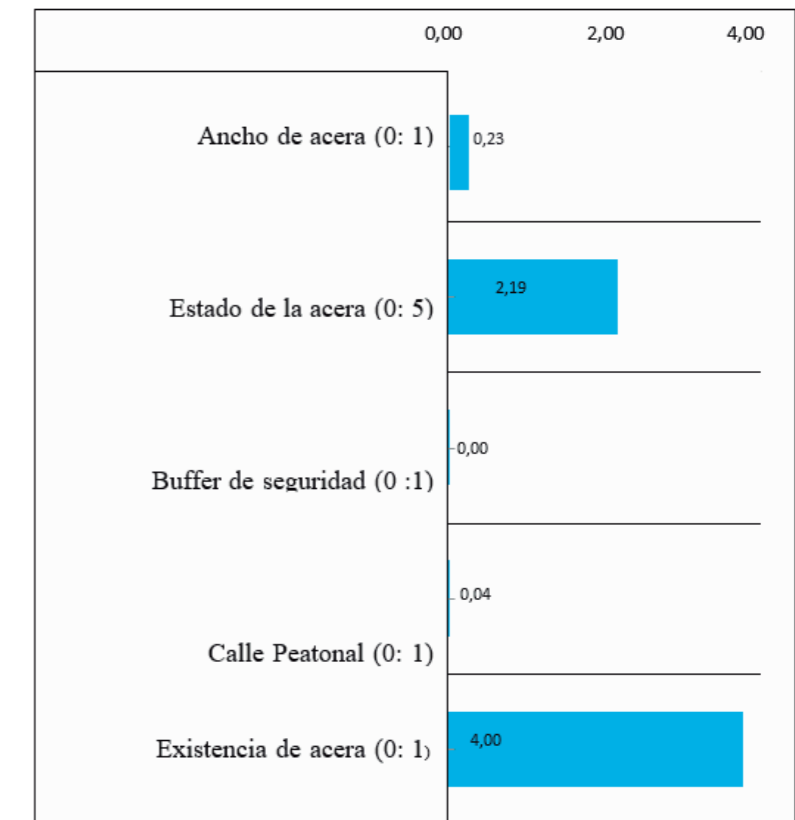


Figura 88. Resultados de Elementos positivos de la acera.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

4.4.5. Diagnóstico de ciclovía

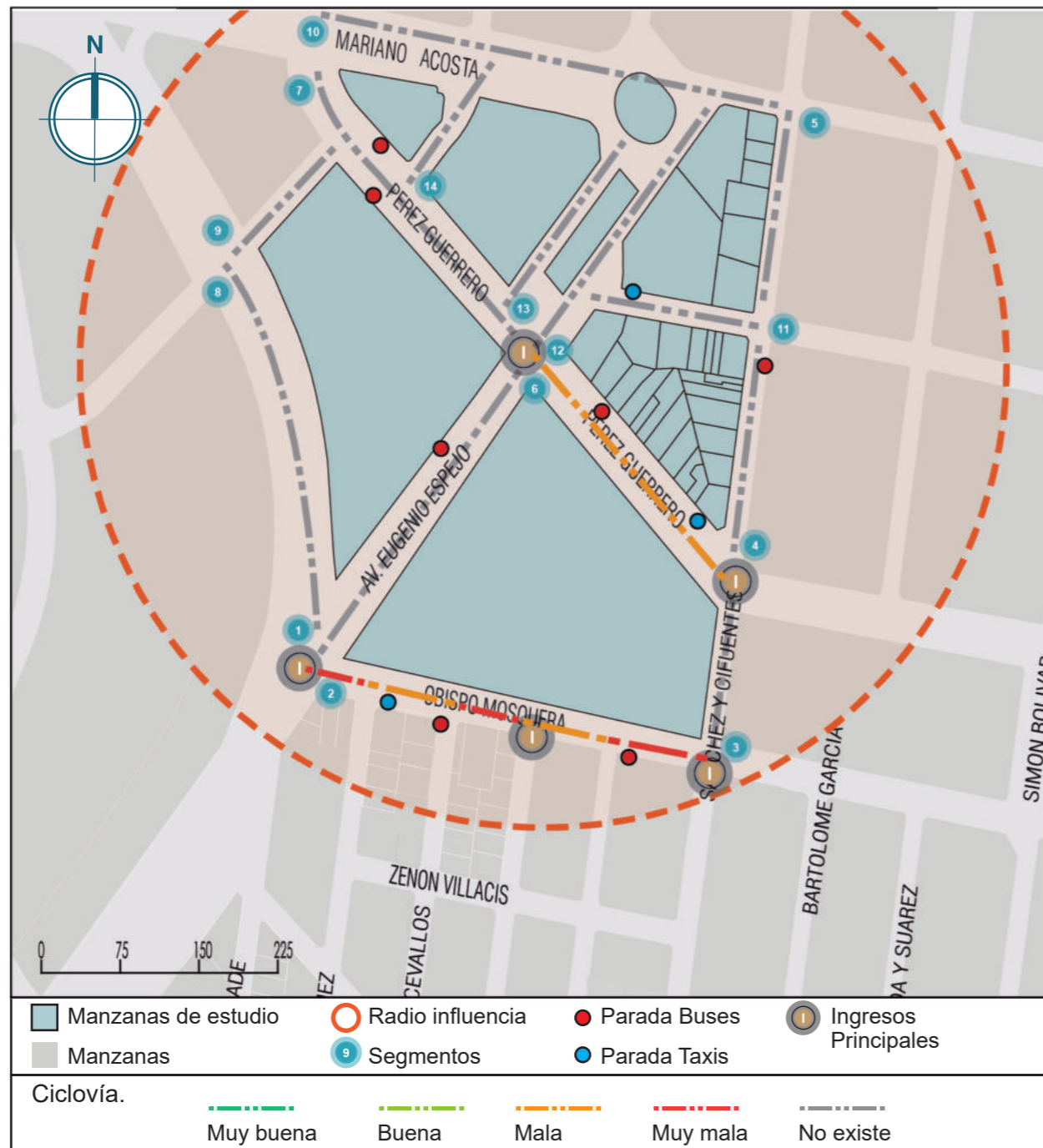


Figura 89. Ciclovía.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

La implantación de ciclo vías se ubican en un 20% del total de segmentos evaluados, su implantación son un problema ya que al no adquirir una segregación propia tienen un porcentaje de calificación bajo del 33% ya que no se respeta su uso, sino que se evidencia su apropiación por diferentes actividades nada relacionada a esta, en los segmentos evaluado dentro del área de estudio (Ciudades sostenibles, 2016).

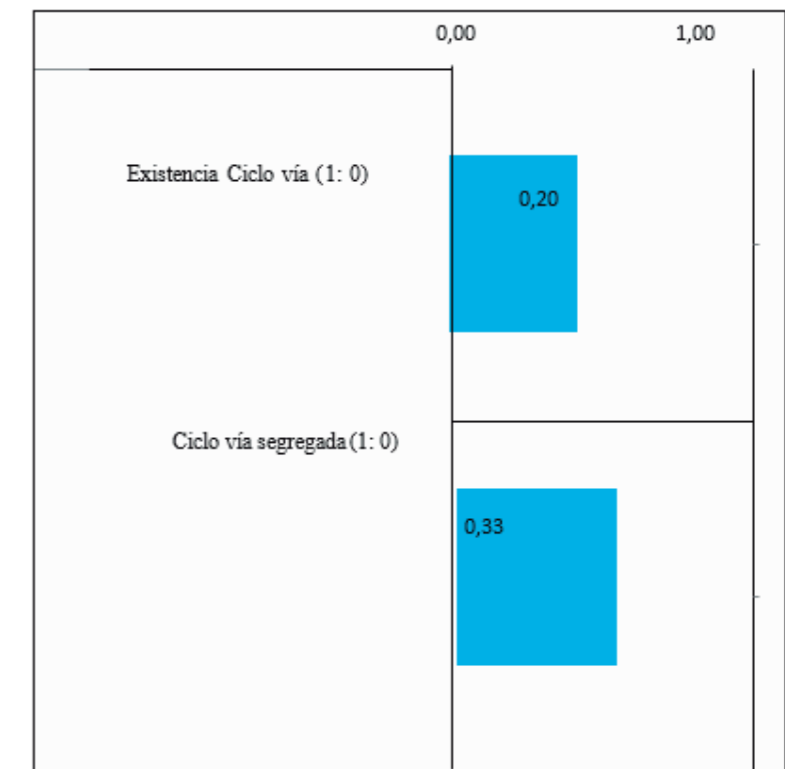


Figura 90. Resultados de Ciclovía.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

4.4.6. Diagnóstico de estética y social negativo

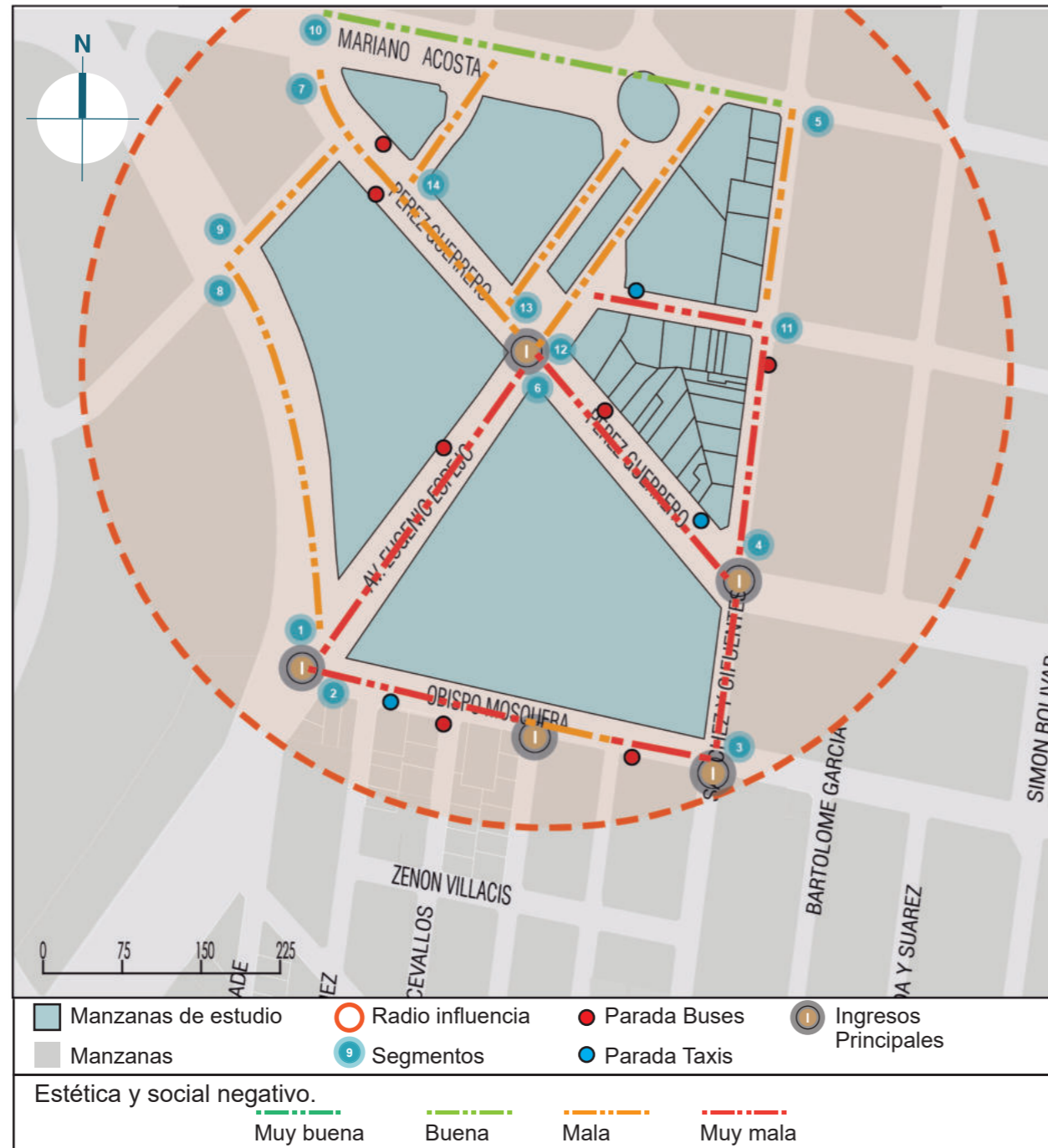


Figura 91. Estética y social negativo.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

Con el análisis de los diferentes segmentos del área de estudio, se constata que la continuidad del paso peatonal con un 0,73% sigue siendo un tema de preocupación, se trataría más bien de un tema cultural y concientización social, de la mano con esta problemática el irrespeto con las medidas con un de retiro 49% y con un 0,60 % el mantenimiento del mismo esto conlleva a problemas de caminabilidad con todos los elementos presentes en aceras y vías de las diferentes edificaciones presentes en el Isócrona en análisis.

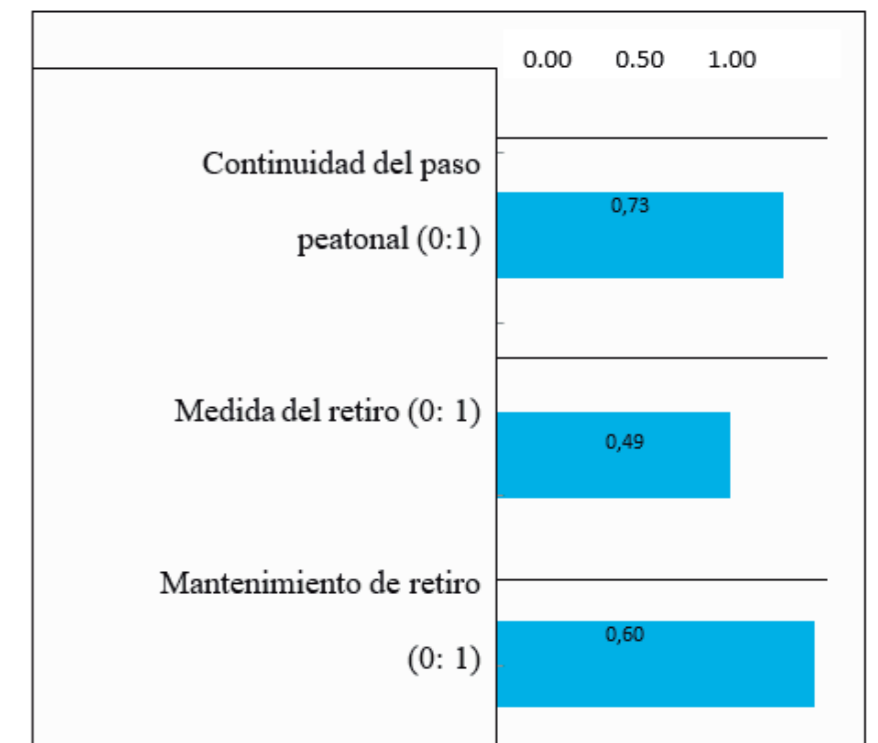


Figura 92. Resultados de Estética y social negativo.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

4.4.7. Diagnóstico de estética y social positivo



Figura 93. Estética y social positivo.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

Dentro del área de estudio en cuanto a este grupo presenta un porcentaje del 37,00%, se evidencian una existencia de lugares alternativo para caminar se da prioridad a la calzada 0,54/1 y se debe sobre todo a la apropiación del espacio.

Existe, además, la presencia de personas con un porcentaje de 96% ya que al ser un sector totalmente comercial atrae a las mismas, a estas sumados los comerciantes provocan congestión tanto a nivel de caminabilidad como vehicular.

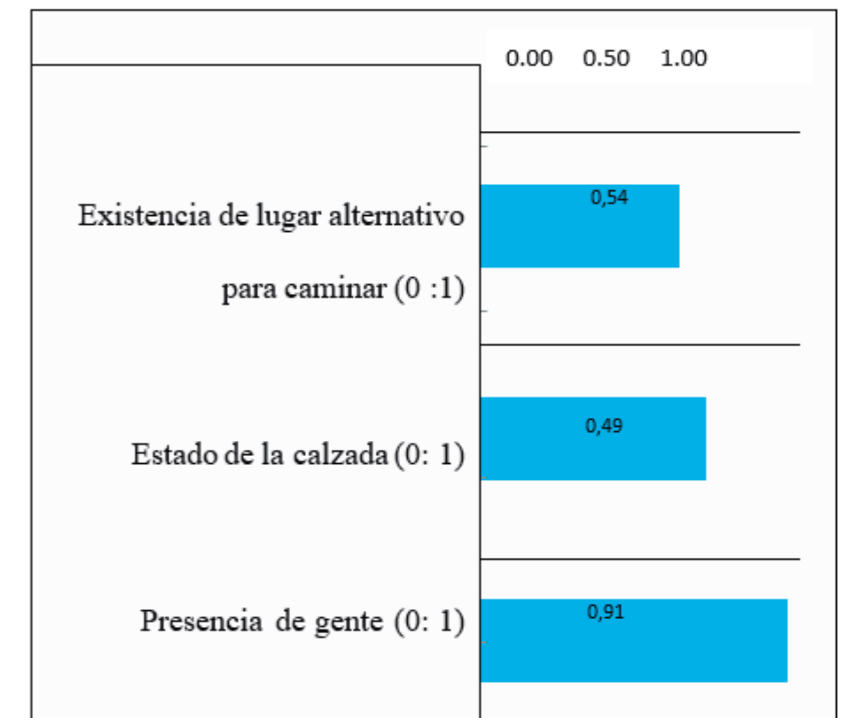


Figura 94. Resultados de Estética y social positivo.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

4.4.8. Diagnóstico de fachadas



Figura 95. Fachadas.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

Dentro del área de estudio en cuanto a este grupo presenta un porcentaje del 56%, se evidencia la existencia de volados de edificios con 73%, esto en general es bueno ya que es una de las principales condicionantes para que las personas utilicen los espacios de circulación. Entonces Cómo podemos ver en la en la transparencia de cerramientos con 68% es un sector consolidado y estructurado como las normas lo establece en cuanto a las ventanas en la planta baja con un 0,83%.

Es evidente que tiene un gran potencial ya que al ser un sector comercial se puede evidenciar que todas las edificaciones están equipadas con un sistema acorde a las necesidades del lugar.

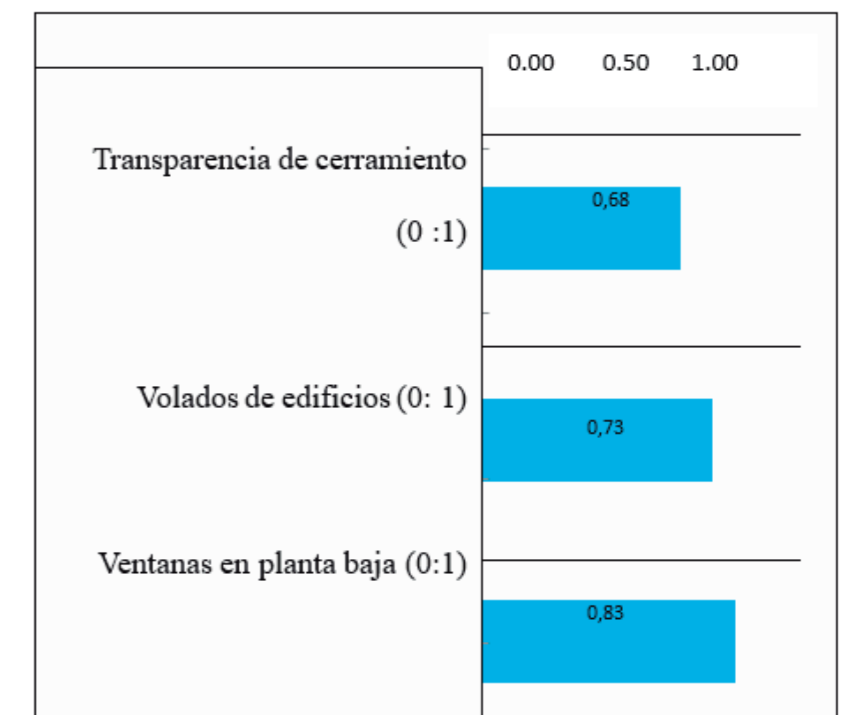


Figura 96. Resultados de Fachadas.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

4.5. Resultados del diagnóstico del área de estudio



Nivel de caminabilidad

El área de estudio presenta 14 segmentos y ha obtenido una calificación total de 9,47 puntos de 27, lo que representa el 39,81% de caminabilidad. Se trata de una zona con un alto nivel de caminabilidad (Guevara, 2020).

En este análisis existen 4 segmentos con el 23%, 21%, 26% y 35% de caminabilidad, siendo estos los de un bajo nivel ubicándose en el rango de muy mala caminabilidad y representan el 39,49% de los tramos viales (Guevara, 2020).

Los tramos viales 05 y 06 tienen una mala caminabilidad ubicándose en el tercer rango ascendente de caminabilidad y representan el 17,51% de los tramos viales mostrando mejoría sobre todo en el grupo de social positivo (Guevara, 2020).

El 25,49% de los tramos viales, es decir, los tramos 07, 08 y 09 se encuentra en el rango de mala caminabilidad, en estos se evidencia la falta de señalización y accesibilidad para personas discapacitadas (Guevara, 2020).

El 17,51% restante de segmentos analizados se encuentran en el rango de mala caminabilidad. El análisis evidencia una notable problemática en el tratamiento del espacio público en los segmentos evaluados de importancia, cuyo nivel de caminabilidad varía por notoria diferencia (Guevara, 2020).

Figura 97. Caminabilidad.
 Fuente: Elaboración propia, 2021.

Objeto de estudio mercado Amazonas

Al agrupar los diferentes ítems dentro de los 8 grandes grupos de la división general, estos evidencian problemas de nivel de caminabilidad del segmento 1 y 2, por ejemplo, en el grupo de señalización se evidencia un 21,36% con una calificación de 2,03/7, en cuanto a accesibilidad, el puntaje es de 5,88/17 y representa el 30,47 y finalmente el grupo de social llega al 40,48% o una calificación de 2,63/7.

Una característica importante es la poca presencia de transeúntes en la noche, a partir de las 7:00h, esto ocurre porque allí funcionan diversos locales comerciales los cuales terminan con su funcionamiento a las 7:00am.

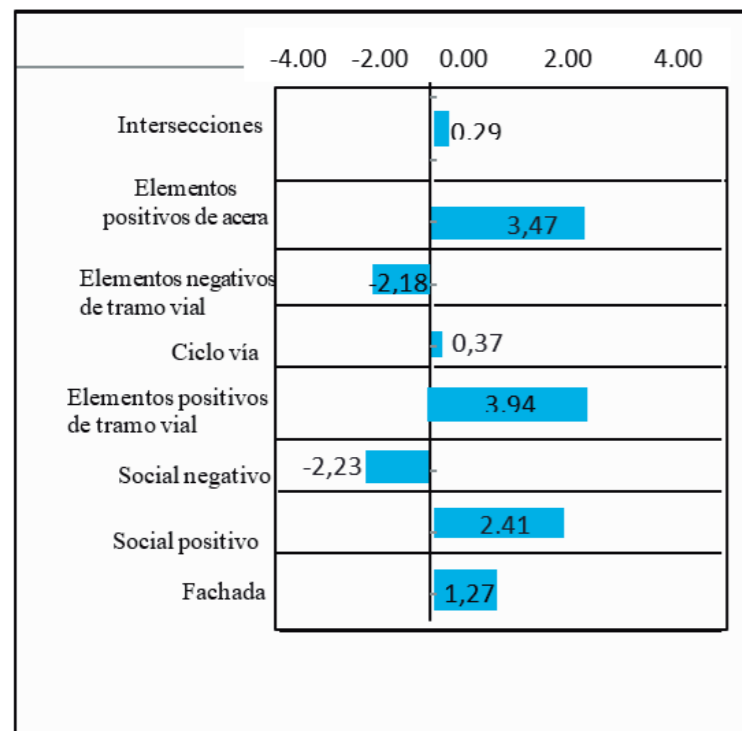


Figura 98. Resultados de caminabilidad. Fuente: Elaboración propia, 2021.

El área de estudio evaluada presenta 14 segmentos distribuido a los alrededores del mercado Amazonas, ha obtenido una calificación de 9,47 puntos de 27 con lo que representa el 31,23% de caminabilidad, porcentaje que se ve principalmente afectado por la poca seguridad en las intersecciones que incluye un alto tránsito vehicular y peatonal, así mismo existen varios caminos informales de gran extensión los mismos que podrían ser intervenidos con el fin de dotar de espacios públicos de calidad.

Según el análisis de caminabilidad del área de estudio predominan los obstáculos en vías y aceras, los mismos que provocan limitaciones y molestas al momento de hacer uso del espacio público de circulación, estas obstrucciones se observan en una mayor escala en las cuatro vías principales que rodean al mercado Amazonas en cuanto a los puntajes obtenidos por segmentos que se evalúa, es así que todos los tramos viales se encuentran en el rango de muy mala a mala caminabilidad.

Evaluación total segmentos Mercado Amazonas	NIVEL DE CAMINABILIDAD VIAS ALEDAÑAS MERCADO AMAZONAS														PROMEDIO	% RELATIVO
	SEGMENTO 1	SEGMENTO 2	SEGMENTO 3	SEGMENTO 4	SEGMENTO 5	SEGMENTO 6	SEGMENTO 7	SEGMENTO 8	SEGMENTO 9	SEGMENTO 10	SEGMENTO 11	SEGMENTO 12	SEGMENTO 13	SEGMENTO 14		
	7	5	8	6	11	13	12	10	11	10	12	12	12	12	9,47	31,23



Figura 99. Nivel de caminabilidad. Fuente: Elaboración propia, 2021.

4.6. Discusión del área de estudio

Las políticas de planificación espacial deben proporcionar acceso a servicios y equipos, maximizar las oportunidades para caminar, reducir la dependencia de los automóviles y promover el desarrollo comercial (Guevara, 2020).

Por lo tanto, la planificación eficaz del desarrollo y el uso del espacio de circulación es esencial para proporcionar un entorno peatonal de alta calidad que combine el transporte público con la movilidad activa.

Priorizando métodos de transporte como caminar y andar en bicicleta en lugar de la motorización rápida, reorganizando así el espacio de circulación en carreteras y aceras, ubicar y diseñar los servicios y equipos y estaciones de transporte público para que la gente pueda llegar fácilmente.

Caminar debe considerarse un indicador clave de la salud, la inclusión y la sostenibilidad en la sociedad. Reconoce el derecho universal de las personas a caminar de manera segura y disfrutar de lugares públicos de calidad.

Establecer una red peatonal para aclarar las áreas urbanas y asegurar una adecuada conectividad restaurando y mejorando los espacios públicos de circulación

Incrementar el número de aceras en la isócrona de investigación con esto dar paso a un diseño de un entorno atractivo, revitalizando las actividades comerciales y proporcionando nuevos espacios de convivencia dentro del espacio público.

Integrando espacios públicos urbanos, aceras, y otros espacios peatonales en la red de rutas y mejorar el diseño para incentivar la caminata proponiendo la implementación de una zona peatonal en calles comerciales y alrededor del mercado Amazonas para así proporcionar una forma clara y eficaz de utilizar el espacio (Guevara, 2020).

Diseñar intersecciones peatonales que se integren con la red peatonal circundante, teniendo en cuenta la accesibilidad universal, sombra en la zona de espera de peatones. Proporcionar intersecciones marcadas para mejorar los efectos visuales y advertir a los conductores (Guevara, 2020).

Proponer semáforos equipados con funciones de asistencia auditiva y de discapacidad visual para eliminar obstáculos y mejorar la visión del conductor y los peatones (Guevara, 2020).

Proporcionar iluminación en intersecciones para la visualización nocturna, implementando medidas de control de tráfico así proporcionar un entorno seguro en aceras para peatones con infraestructura para calmar el tráfico en áreas clave para ayudar a reducir la velocidad del tráfico (Guevara, 2020).

Promover el uso compartido de bicicletas y otros vehículos no motorizados, especialmente vehículos eléctricos, puede reducir la contaminación acústica y los niveles de emisión de CO₂ (Guevara, 2020). Siguiendo los mismos parámetros que se aplican a peatones y ciclistas, se pueden articular una serie de estrategias para ayudar a mejorar y lograr el objetivo de una ciudad más sostenible acciones para mejorar la infraestructura de ciclo vía (Guevara, 2020).

Proporcionar soluciones que pueden ir desde naturales como árboles, vegetación que puede producir sombra natural hasta elementos artificiales, enfocándose en colocar estos elementos en las intersecciones de las áreas de espera y en cada distancia específica, incluida señales verticales y horizontales para marcar el camino seguro para los peatones y comerciantes (Guevara, 2020).



Figura 100. Nivel de obstrucción en el mercado Amazonas. Fuente: Elaboración propia, 2021.

4.7. Síntesis del capítulo

Posterior al análisis desarrollado dentro del área de estudio se han determinado problemas propios del lugar, se observa una obstrucción en la circulación peatonal, esto a razón de comerciantes que hacen suyo este espacio. Para ubicarse con sus productos en la periferia del mercado amazonas, el impacto que genera este apoderamiento de las calles aledañas al mismo y los entornos anteriormente mencionados inciden en el desarrollo de una buena caminabilidad, observando también la falta de mantenimiento de las principales aceras del sector.

Esto también es una condicionante para que los peatones busquen caminos informales ya que ven mejores condiciones y más despejados de obstáculos característicos del lugar. La Av. Eugenio Espejo es una de ellas donde estos se encuentran en gran afluencia, también se observa una falta de equipamiento urbano ya que por el momento no otorga las condiciones de confort adecuadas. La falta de protección tanto en vías y aceras, una inseguridad al momento de permanecer en el sitio, falta de accesos tanto en intercesiones como en vías.

Esto debido a que el mercado es un eje conector comercial de la ciudad y atrae una gran cantidad de comerciantes, peatones y vehículos sin brindarles las mejores condiciones de transitabilidad. Es importante mencionar que un elemento propio del sector es la presencia de comercio informal relacionado directamente con la obstrucción y limitación en caminabilidad, convirtiéndose en un comercio estático ya que los comerciantes ocupan gran parte del espacio público, referente a las aceras, interrumpiendo la movilidad peatonal.

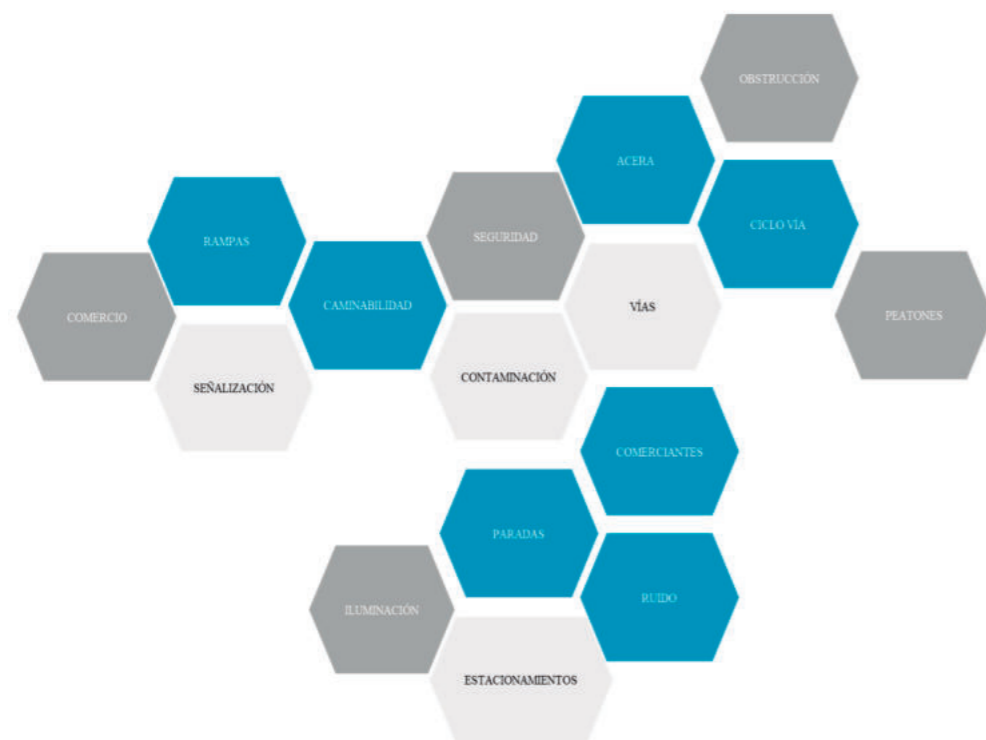


Figura 101. Árbol de problemas.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

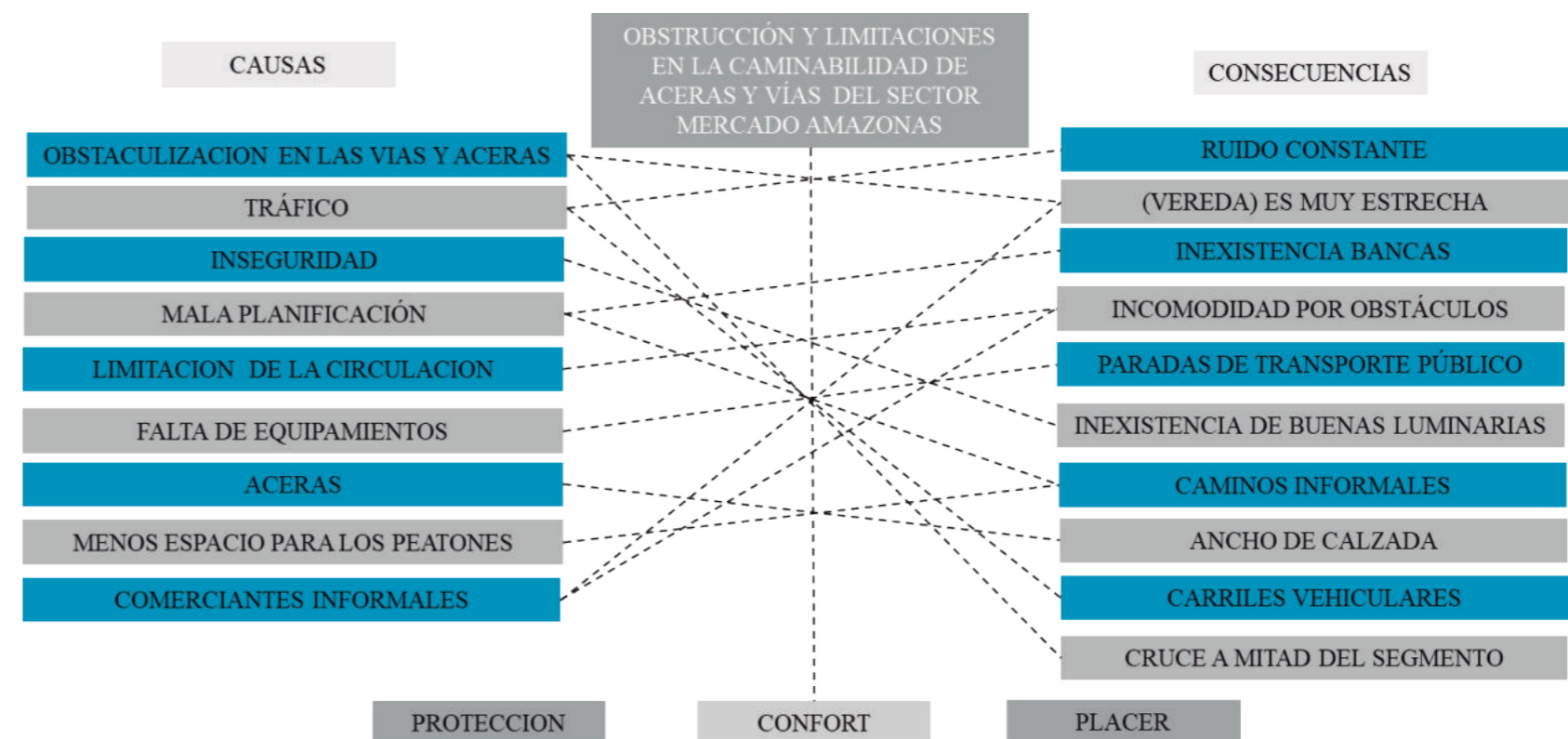


Figura 102. Esquema de causas y consecuencias.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

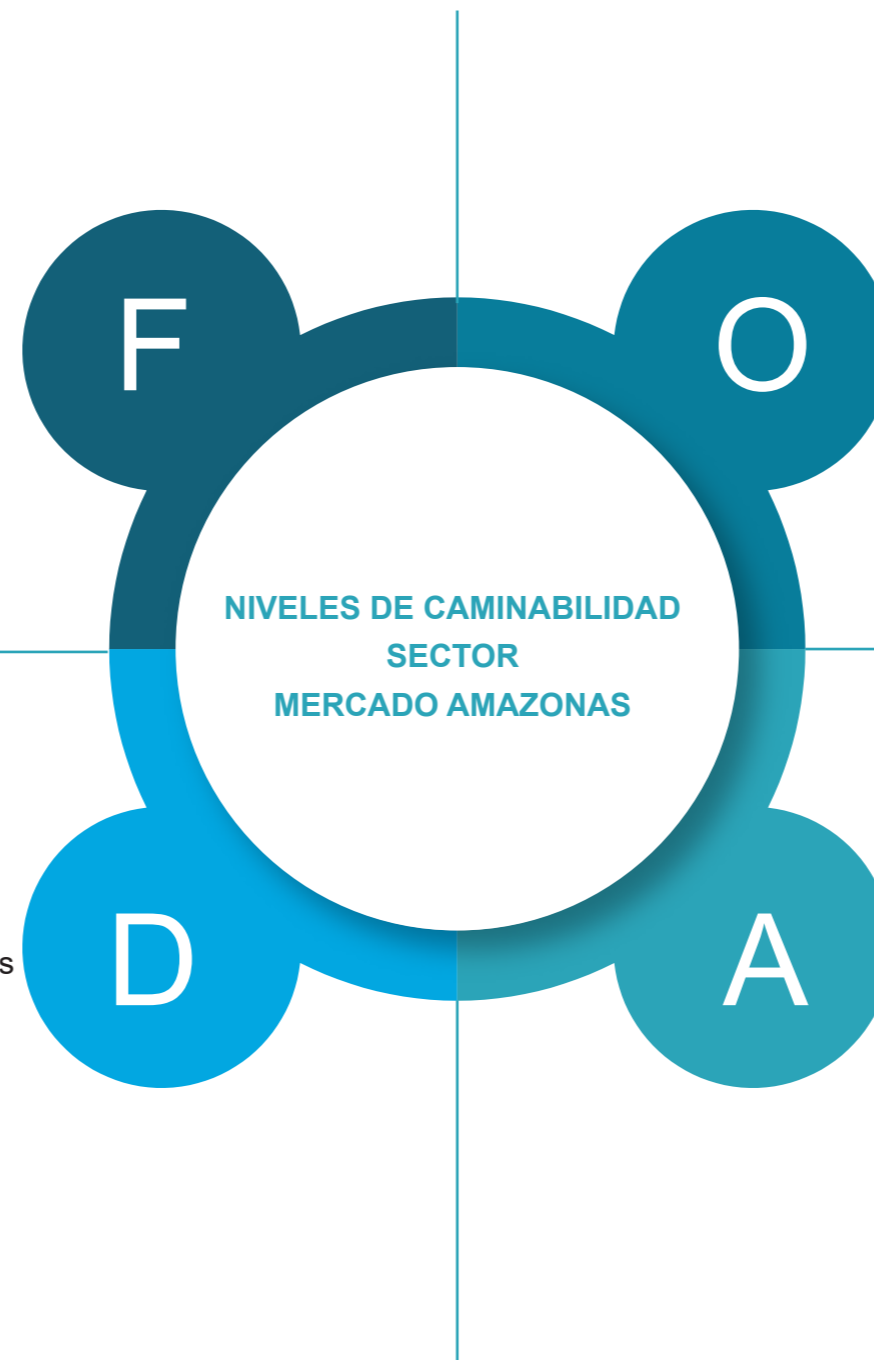
4.7.1. Análisis FODA

FORTALEZAS

- Visibilidad de hitos urbanos
- Concentración de actividad comercial.
- Buen estado de las principales vías
- Cobertura de transporte público
- Cobertura de taxis
- Vías conectoras para salir e ingresar a la ciudad.
- Espacios públicos de circulación

DEBILIDADES

- Ciertas vías pierden su continuidad
- Obstáculos en movilidad.
- Existencia de comercio informal desordenado
- Apropiación de Espacios con usos inadecuados
- Carencia de áreas verdes.
- Parqueo inadecuado
- Aceras en mal estado
- Fachadas cerradas en horarios de la noche
- Inexistencia de equipamiento urbano



OPORTUNIDADES

- Alto porcentaje de actividad comercial
- Población flotante abundante.
- Mayor porcentaje de construcciones de tres y cuatro plantas para otorgar sombra al peatón.
- Implementación de actividades de uso público
- Espacios mal utilizados.

AMENAZAS

- Dificultad al orientarse en el interior del sector por su trama regular
- Inadecuada planificación
- Disminución de la caminabilidad en la noche
- Zona densificada en su totalidad
- Congestión vehicular y peatonal
- Inseguridad
- Inexistencia de área verde
- Apropiación del espacio por parte de los usuarios.
- Prioridad al vehículo y no al peatón

Figura 103. Análisis FODA.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

05 Capítulo

- 5.1. Descripción de escalas de la propuesta
- 5.2. Propuesta general Memoria Descriptiva del Proyecto
- 5.3. Propuesta Urbana
- 5.4. Propuesta arquitectónica
 - 5.4.1. Conceptualización o partido de diseño arquitectónico
 - 5.4.2. Requerimientos programáticos
 - 5.4.3. Zonificación general
 - 5.4.4. Implantación general
 - 5.4.5. Expediente planimétrico (plantas, cortes, fachadas)
 - 5.4.5.1. Implantación y planta de cubiertas.
 - 5.4.5.2. Planta baja que incluya el contexto y tratamiento del espacio público.
 - 5.4.5.3. Todas las plantas del proyecto, con dimensiones a los ejes y clara expresión de la estructura. Escala mínima: 1:200
 - 5.4.5.4. Todas las Fachadas
 - 5.4.5.5. Cortes necesarios para explicar la espacialidad del proyecto
 - 5.4.5.6. Volumetría general del proyecto
 - 5.4.5.7. Imágenes de las áreas importantes del proyecto
 - 5.4.5.8. Detalles espaciales
 - 5.4.6. Maqueta o modelo 3D

5. Propuesta

5.1. Descripción de escalas de la propuesta

El Mercado Amazonas, al ser el principal centro de abasto de la urbe Ibarreña, genera un fuerte movimiento humano y comercial en el sector, no sólo por los puestos de vendedores y los compradores que acuden, sino también por los servicios relacionados: transporte público, carga y descarga, seguridad, ciclo vías, entre otros. Sin embargo, por su dinámica propia, en el sector existe obstrucciones en la circulación tanto vehicular como peatonal. (Caranqui, 2015)

Después del análisis realizado podemos empezar con la propuesta urbana, la cual se va a basar en el diseño y restructuración de vías y aceras brindando soluciones a las necesidades del sector como una parte estructurante de la ciudad. Los puntos principales de esta propuesta van a ser la contención del crecimiento de los obstáculos urbanos descontrolados en la zona de estudio, el respeto por las zonas verdes, la protección de los peatones y el mejoramiento de la calidad de vida de sus pobladores. (PDyOT, 2020)

Como resultado de las intenciones y estrategias propuestas, el plan urbano comprende como punto principal un tejido de vías y aceras detonantes, para potenciar el desarrollo autónomo del sector, que van a ayudar a crear un límite al crecimiento de obstrucciones en la circulación peatonal y vehicular descontrolado en las vías aledañas al mercado Amazonas, potenciando el desarrollo comercial y turístico del sector. Otra característica importante del plan es el parque urbano Monseñor Leónidas Proaño como bienvenida al sector de estudio propuesto. (PDYOT, 2020)

Este parque va a conectar nuestro hito comercial mercado Amazonas con las vías y aceras propuestas en el sector de estudio, la estación del ferrocarril, con el mercado la Playa y Bahía, creando así un tejido natural en la zona comercial de la ciudad, dentro del cual se ubicará nuestro tejido de vías y aceras detonantes, y como bienvenida de este, la plaza y el equipamiento arquitectónico.

Escala Macro

1. Diseñar vías y aceras para hacer del sector de estudio parte fundamental de la estructura de la ciudad, potenciar su accesibilidad mediante sus ejes principales, potenciándolos con unas vías y aceras eficiente y de calidad.
2. Proponer la conectividad comercial en la zona de estudio, empezando por atar 2 puntos importantes del sector: el mercado Amazonas y la plaza Monseñor Leónidas Proaño, creando un anillo vial que servirá también para diseñar vías y aceras.
3. Delimitar el crecimiento descontrolado de los obstáculos de circulación en la zona de estudio.
4. Crear un nuevo foco de desarrollo comercial en este sector de la ciudad. Para esto se pretende abastecer a la

zona un equipamiento arquitectónico detonante que desarrolle el potencial económico, turístico, social y cultural del sector.

Escala Meso.

1. Rediseñar la plaza Monseñor Leónidas Proaño y Potenciar la permeabilidad de la zona e impedir su deterioro. Se pretende lograr mediante la creación de espacios conductores que atraigan al usuario a la plaza verde y rutas de conexión.
2. Crear una conexión entre la plaza y la propuesta arquitectónica, estimulando la movilidad activa a través de la caminabilidad.

Escala Micro

1. Diseñar un equipamiento arquitectónico en zona de la intervención, basándonos en la conexión y recorrido, creando recorridos permeables caminables que se conecten para priorizar la movilidad activa.
2. Optimizar las propiedades comerciales del lugar para dar un carácter sostenible.
3. Preservar las condicionantes del lugar y generar un sentido de pertenencia por parte de la comunidad, creando una accesibilidad libre peatonal.

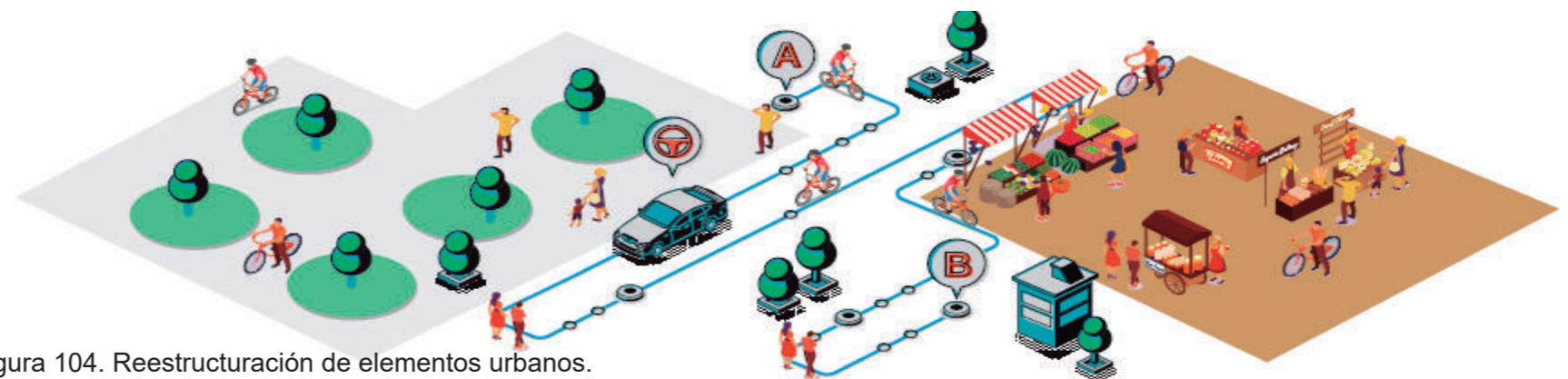


Figura 104. Reestructuración de elementos urbanos.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

Localización - Antecedentes

La historia del mercado inicia en el año de 1963, cuando se celebra un contrato para la realización del mismo por parte del Alcalde de ese entonces el Sr. José Tobar Tobar, el mercado anteriormente se ubicaba donde hoy en día es la plazoleta Francisco Calderón. Actualmente Ibarra cuenta con varios mercados, siendo en mercado Amazonas el principal de la ciudad, donde se comercian diferentes tipos de productos además de contar con un sitio específico para el expendio de comida ya preparada al cual acuden diariamente personas del cantón y sus alrededores. (Caranqui, 2015)

Delimitación

Para delimitar la zona de estudio se analizará a través de mapa de delimitación del mercado Amazonas. Esto en un radio de 200 metros los cuales son la distancia óptima para que una persona realice una caminabilidad productiva en el sitio de análisis, evita excluir cualquier posible ruta que una persona pueda tomar para caminar hacia o desde el mercado Amazonas, analizando así de una manera completa el entorno alrededor del sector del mercado Amazonas.

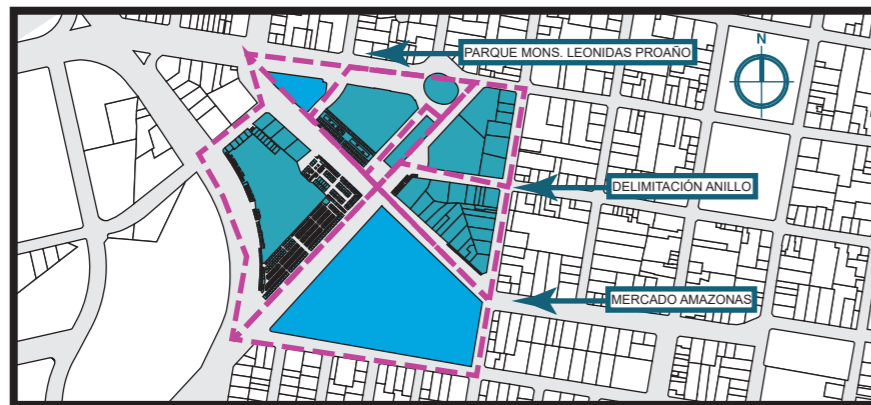


Figura 105. Delimitación escalas intervención.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

Visión

Convertir al “Mercado Amazonas” en un eje de desarrollo dinámico para la ciudad a partir del cual, se plantea reestructurar los espacios públicos de caminabilidad y circulación brindando así áreas no sólo de paso sino de permanencia, para generar puntos de encuentro dentro del espacio público a la vez, dichos espacios cumplirán una función organizada y ordenada de comercio que al unirse conforman un espacio público compartido de óptimas condiciones para el peatón y vehículo.

Reestructurado

Ensanchar los corredores peatonales para hacerlas transitables y volviéndolas seguras con respecto al tráfico vial y comerciantes en las mismas con mobiliario urbano (Quispe, 2020).

Incrementar el uso de bicicletas poniendo estacionamiento para ellos cerca de las estaciones de transporte público reestructurado las rampas y su nueva ubicación está a la altura de cada paso de cebra para fomentar la circulación de los peatones (Quispe, 2020).

En torno a estas estaciones, rediseño de las fachadas creando cubiertas que protejan a los peatones del cambio de clima adicionando bordes blandos para esto se tomara en cuenta los negocios existentes (Quispe, 2020).

Mixto

Promover las relaciones sociales, culturales, turísticas y de uso público, mediante la implantación de mobiliario táctico en espacios que brinden confort y promuevan la Integración de las personas fortaleciendo la participación ciudadana en espacios públicos.

Diseñar espacios que adquieran una buena claridad, un buen intercambio de señalización siendo óptimos para el expendio de productos y circulación.

Generar espacios de uso mixto al público que no excluyan a grupos sociales identificados en el sector.

Conectado

Conectar ejes al sistema de transporte público. De esa forma la zona toma importancia en el arribo de pasajeros, luego fomentar la función social e interacción entre los peatones mientras se espera el transporte (Quispe, 2020).

Poner reductores de velocidad en los cruces, y dar franjas de estacionamiento, que sirva como barrera entre la acera y la calzada (Quispe, 2020).

Movilidad Activa Circulación-vías-calzada

Generar cruces seguros que permitan la libre circulación del espacio de los habitantes y visitantes para posterior a esto no provocar obstrucciones en espacios públicos.

Sostenible

Darle mayor prioridad a la gestión de residuos esto contribuiría a cambiar el perfil del sector, de contaminación y se convertiría en un elemento central dentro de cualquier política sostenible.

Implantar canales de drenaje esta forma protegiendo calles y aceras transporte, de modo que se fomente un buen espacio urbano.

Colocar pisos permeables y reforzar la vegetación consiguiendo un espacio público amigable poseedor de sustentabilidad propia para el sector.



Figura 106. Reestructuración de accesibilidad.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

Reestructurado

Circuito de conectividad, Paradas públicas, Reestructurar vías vehiculares, Nuevas rutas de ciclovía, Bordes blando, Equipamiento especializado para reducción de velocidad, Estacionamientos de bicicletas, Reestructurar hacer aledaños al mercado

Beneficios

La función principal de este principio es rediseñar todo la circulación del espacio público de las calles aledañas al mercado Amazonas para la conexión de las diferentes zonas; con el fin de permitir distintos flujos no sólo espaciales sino también a nivel social; que hacen posible la integración dentro del espacio público brindando un ecosistema natural con el entorno urbano.

Guías de diseño

La reestructuración de vías de conexión para potenciar al mercado Amazonas como un eje conector turístico en una zona que conecte actividades dentro del sector ayuda a mejorar el flujo peatonal existente en las vías del sector. El ciclo vías se reimplantarán en las Avenidas Eugenio Espejo, Pérez Guerrero, en las calles Sánchez y Cifuentes y obispo Mosquera mismas que son aledañas y conectoras con todo el entorno del mercado adicionalmente al resto de la ciudad y permiten un mejor acceso hacia el sector.

En las bocas calles se analizaron crear cruces peatonales seguros que brinden mayor prioridad al peatón. El diseño de nuevas de paradas tendrá conexión con puntos estratégicos de la zona, ordenando los nodos que se crean alrededor de este mobiliario y cumpliendo con las normas de distancia entre paradas.

Debido a la reestructuración de vías y aceras del mercado el congestionamiento vehicular tendrá un descenso ya que las vías del sector sirven de conexión entre la ciudad y también de acceso hacia los equipamientos que se encuentran, por lo que mejorar el estado es priorizar la movilidad activa para que el sector recibirá menos flujos vehiculares. El sistema de bordes blandos obedecerá a las nuevas condicionantes que presenta el Sector con respecto a actividades comerciales y fachadas activas.



Figura 107. Reestructuración de elementos urbanos.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

Mixto

Alumbrado público
Mobiliario urbano
Listo podotáctil
Rampas
Alumbrado peatonal

Beneficios

Proponer diversos usos que permiten mantener las calles animadas y seguras, apoyan los horarios extendidos de servicio de tránsito y fomentan un vibrante ambiente humano completo de diversos tipos de personas (etnias, clases sociales, edades, géneros, etc.) pueden interactuar con seguridad en lugares públicos. Un equilibrio de actividades complementarias y usos en una mezcla diversa de niveles de ingreso de residentes y visitantes aprovechando el entorno del sector.

Guías de diseño

La creación de equipamiento públicos y semipúblicos en conjunto con la revitalización de los existentes generando nuevos encuentros dentro del espacio público desarrollando y obteniendo espacios seguros, confortables que se identifiquen y comuniquen por si solos. En estos espacios los ciudadanos pueden circular seguros, se convertirán en espacios donde no exista ningún tipo de exclusión.

Dentro del diseño de espacios públicos arquitectónicos se plantea diseñar mobiliario urbano que se emplazará a lo largo de vías y aceras dependiendo de las actividades características de cada espacio, adicionando a esto alumbrado peatonal y público como señalización para dar mayor seguridad al momento de circular por el sector.

Dentro de la propuesta se plantea diseñar y ubicar correctamente rampas y demás en calles del área del mercado Amazonas ya que las actuales no satisfacen las necesidades de los peatones. Un lugar para la caminabilidad segura y natural.

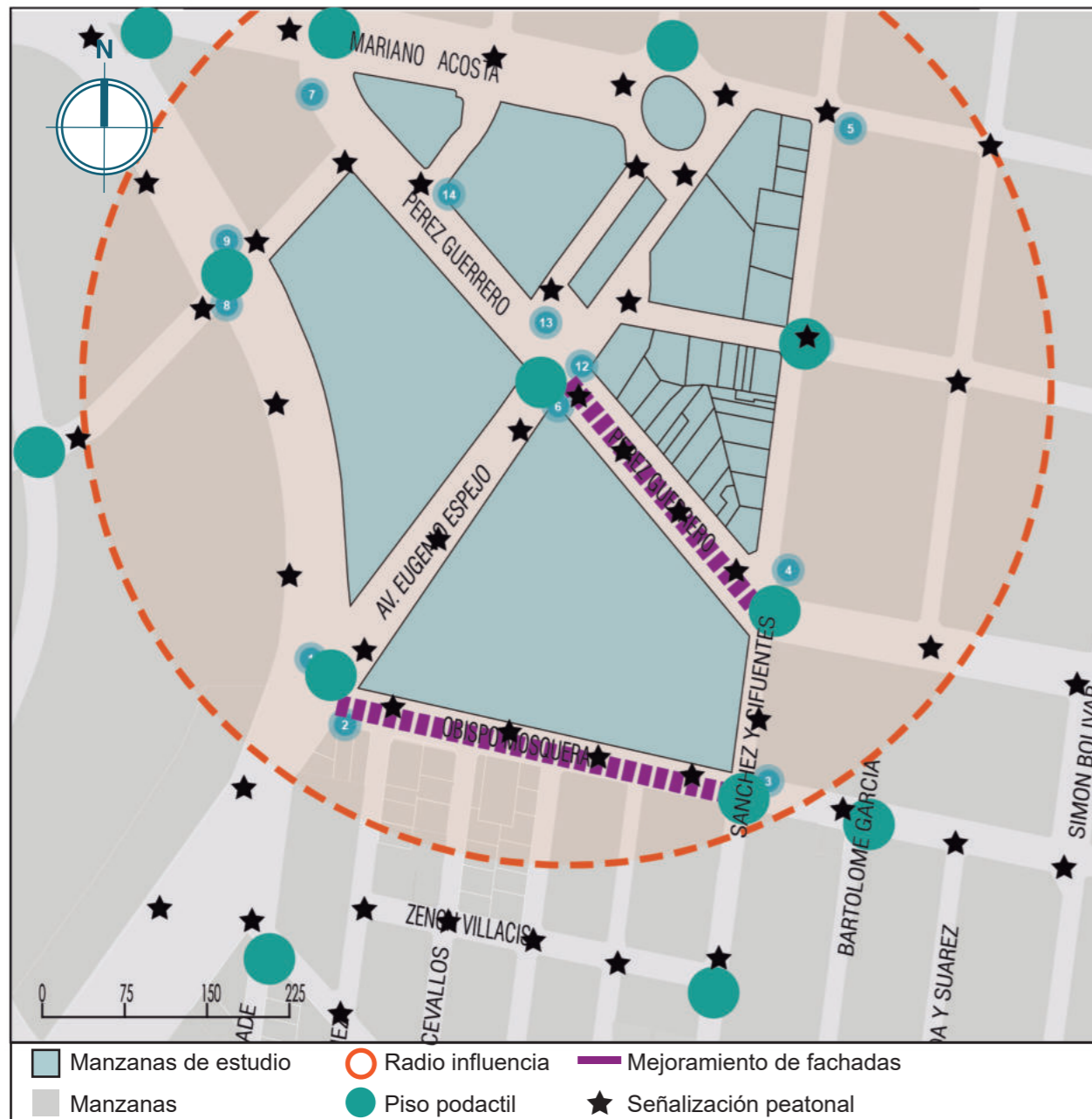


Figura 108. Reestructuración de señalización peatonal.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

Conectados

Conexión de ejes al sistema Público de transporte y caminabilidad
Rediseñar fachadas y cubiertas
Nueva señalización pública

Beneficios

Conectar caminerías que junto al ciclismo fomentan y reducen el tiempo de circulación de vías y aceras presentes bien conectadas de caminos y calles alrededor del sector. Una apretada a la red de caminos y calles ofrece múltiples rutas a muchos destinos; frecuentes esquinas.

Bajar la velocidad vehicular hacen que caminar y andar en bicicleta tengan viajes más variados, divertidos, vigoricen la actividad callejera y el comercio local. Además, esto alienta al uso de modos de transporte no motorizados. Desde la perspectiva de la transitabilidad, más cortos, mejores con equilibrio entre la viabilidad económica y la vitalidad del desarrollo.

Guías de diseño

La conexión entre espacios se logrará con la prolongación visual en las calles del sector, para lo cual se desarrollará una intervención de diseño urbano arquitectónica donde se pretende plantear conectar las vías y aceras al transporte público, para así generar continuidad, confort y seguridad en el espacio.

Con los espacios más legibles desde el sector hacia la ciudad y viceversa se generarán espacios de encuentro que sean más perceptibles, confortables donde habitantes y extraños utilicen el espacio, generando una mejor calidad de vida para quienes habitan en el sector. La conexión es fundamental al momento de diseñar circulación para la movilidad activa por lo que se pretende diseñar espacios que reflejen este principio, haciendo que estos espacios sean más legibles y fortaleciendo la capacidad de accesibilidad e información del sector.

Se pretende revitalizar el entorno del mercado con la remodelación y reestructuración de ciertas fachadas, haciendo que estas tengan relación por color, forma, altura y materiales logrando así armonía en la tipología del sector. Para el rediseño e implantación de señalización pública en el sector se pretende realizar un estudio de tipología apta para el sector, con el que se dé un carácter especial a cada uno, disminuyendo la contaminación visual que encontramos en el sector de estudio.

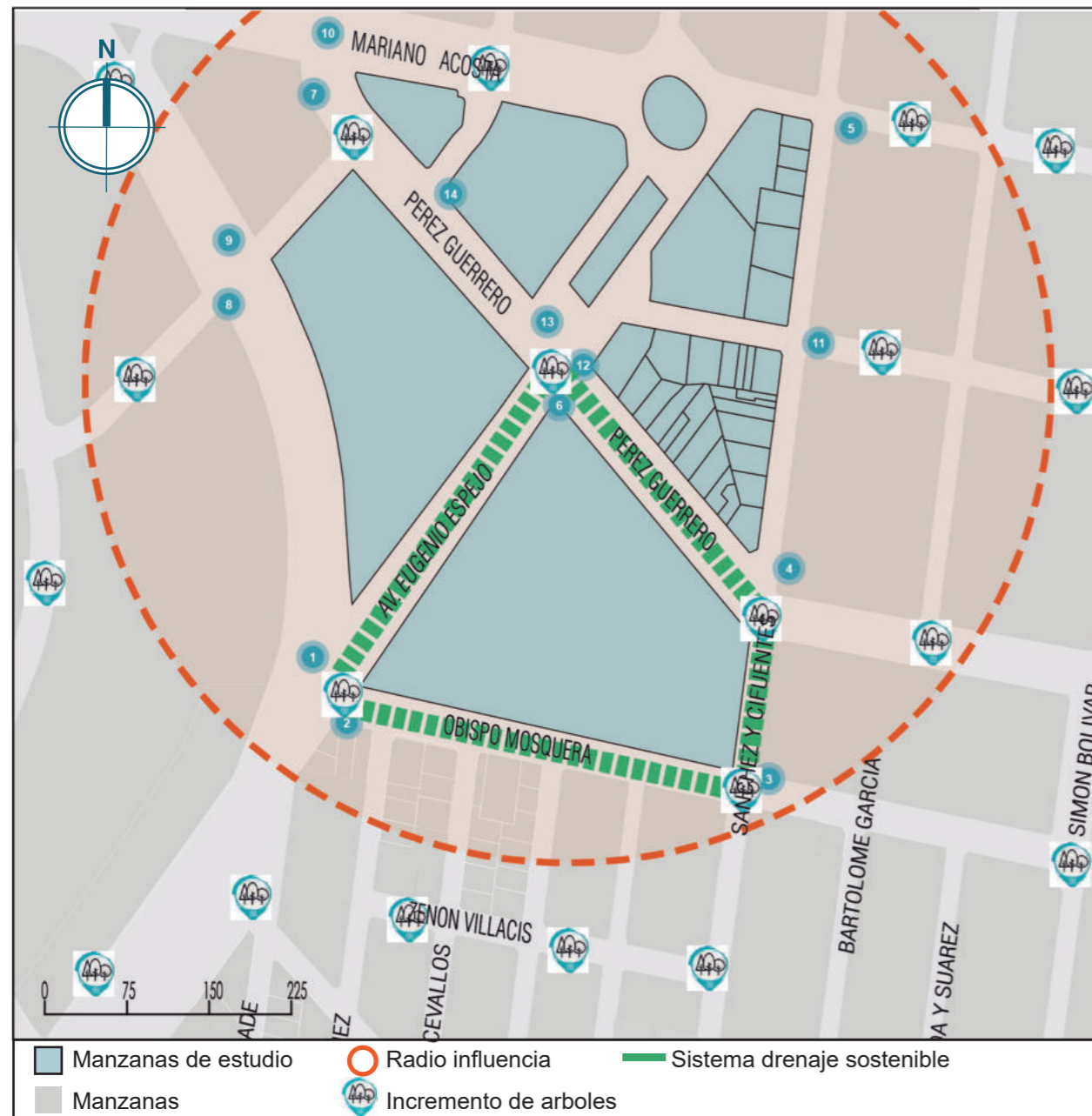


Figura 109. Reestructuración de sistemas sostenibles.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

Sostenible

Implantación de arborización en vías y aceras
Implantación de sistemas de drenaje sostenible
Propuesta de infraestructura verde

Beneficios

Dar mayor prioridad al tráfico peatonal y al ciclístico contribuiría a cambiar el perfil del sector de transporte y se convertiría en un elemento más verde. Eliminar la contaminación visual y auditiva. Aumentar la infraestructura verde del sector y con esto la salud de los peatones y transeúntes del sector.

Guías de diseño

Encaminar a la propuesta hacia la permeabilidad con el diseño de puntos de fácil acceso con la guía de infraestructura verde, pisos permeables y demás que ofrezcan una caminabilidad variada, así como experiencias a los peatones que lo recorren visitan el sector del mercado Amazonas.

La implantación de arborización se diseñará proponiendo una ubicación táctica en el espacio público de vías y aceras, adicionando un sistema de drenaje algunos semipúblicos teniendo presente el entorno total del mercado Amazonas generando homogeneidad al momento de transitar y circular por este sector.

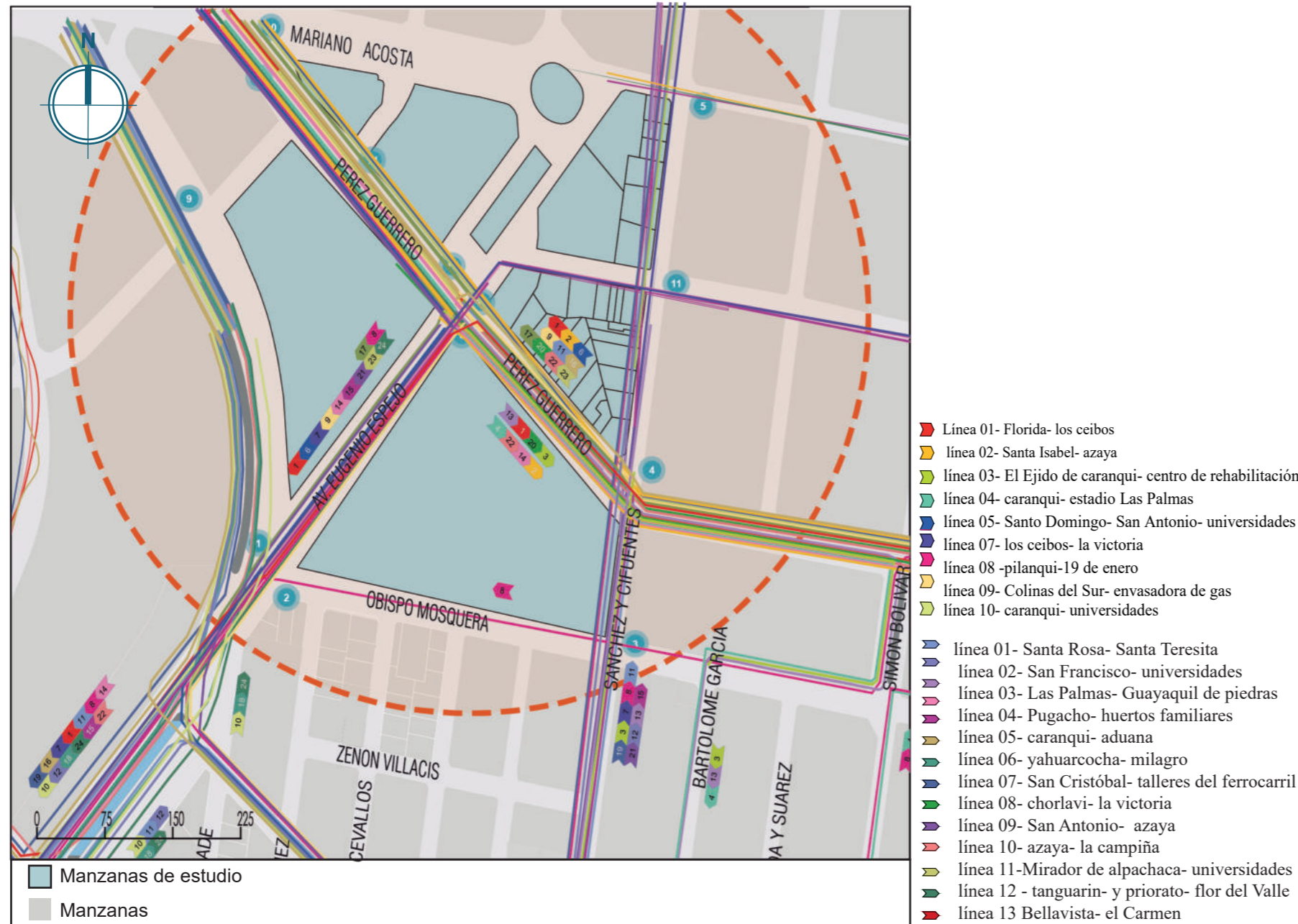


Figura 110. Reestructuración de sistemas de transporte.
Fuente: Elaboración propia, 2021.



Figura 111. Nivel de obstrucción en el mercado Amazonas.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

Dado que múltiples líneas de autobuses de similares condiciones llegan al mercado Amazonas y generalmente llegan al centro de la ciudad, el área de estudio consta con una buena cobertura en transporte público urbano. En cuanto a la cobertura de las zonas aledañas a la isócrona también es bastante buena, ya que en esta zona se encuentra la terminal de buses Esperanza, y la terminal Terrestre cerca del área de estudio. El transporte comercial provoca un gran caos en todo el sector, la existencia del comercio informal hace que la movilidad y el transporte se adhieran a la informalidad de los lugares comerciales, porque hay vehículos y peatones por todo el sector de estudio obstruyendo la movilidad.

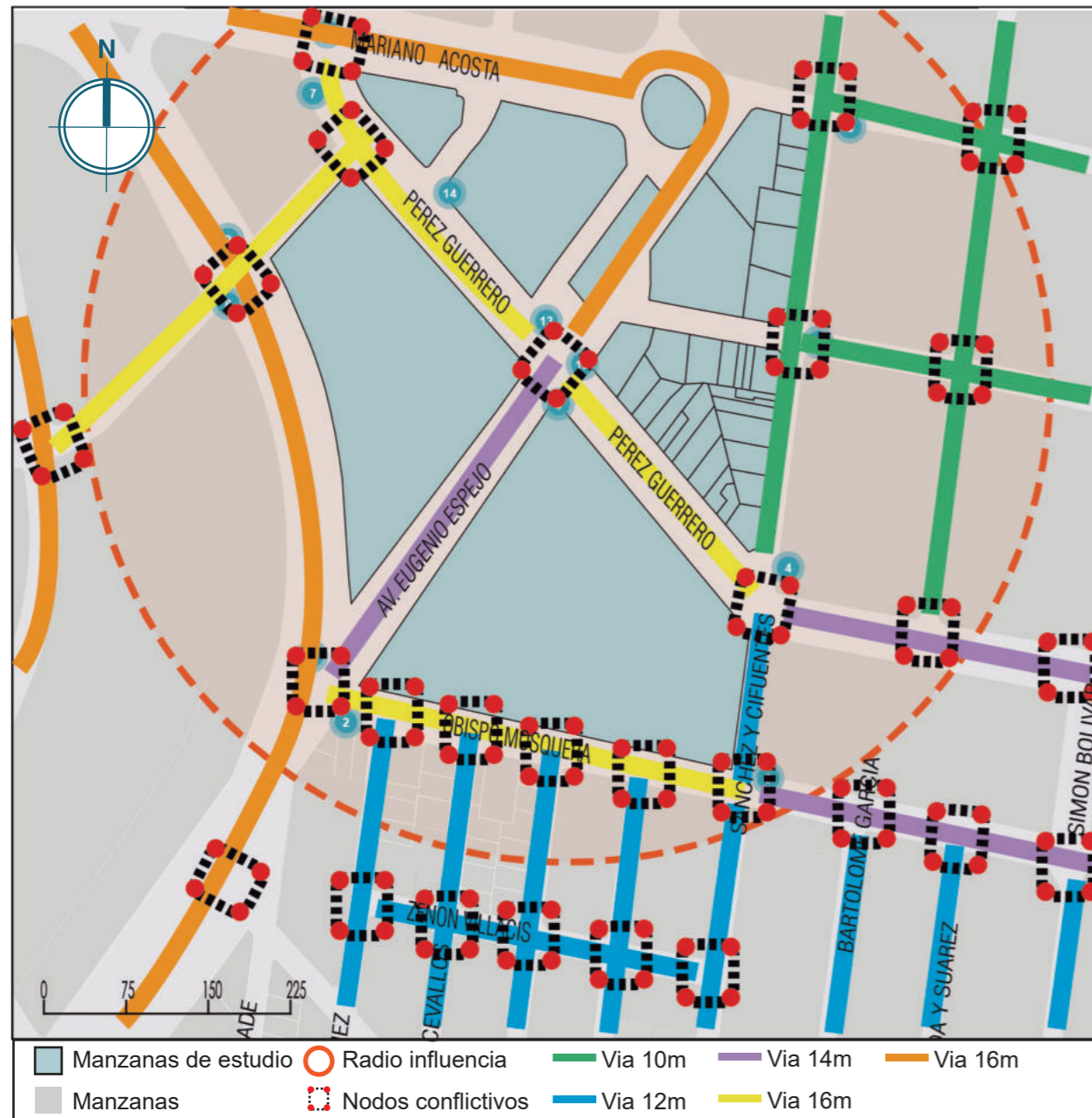


Figura 112. Reestructuración de sistemas conflictivos. Fuente: Elaboración propia, 2021.

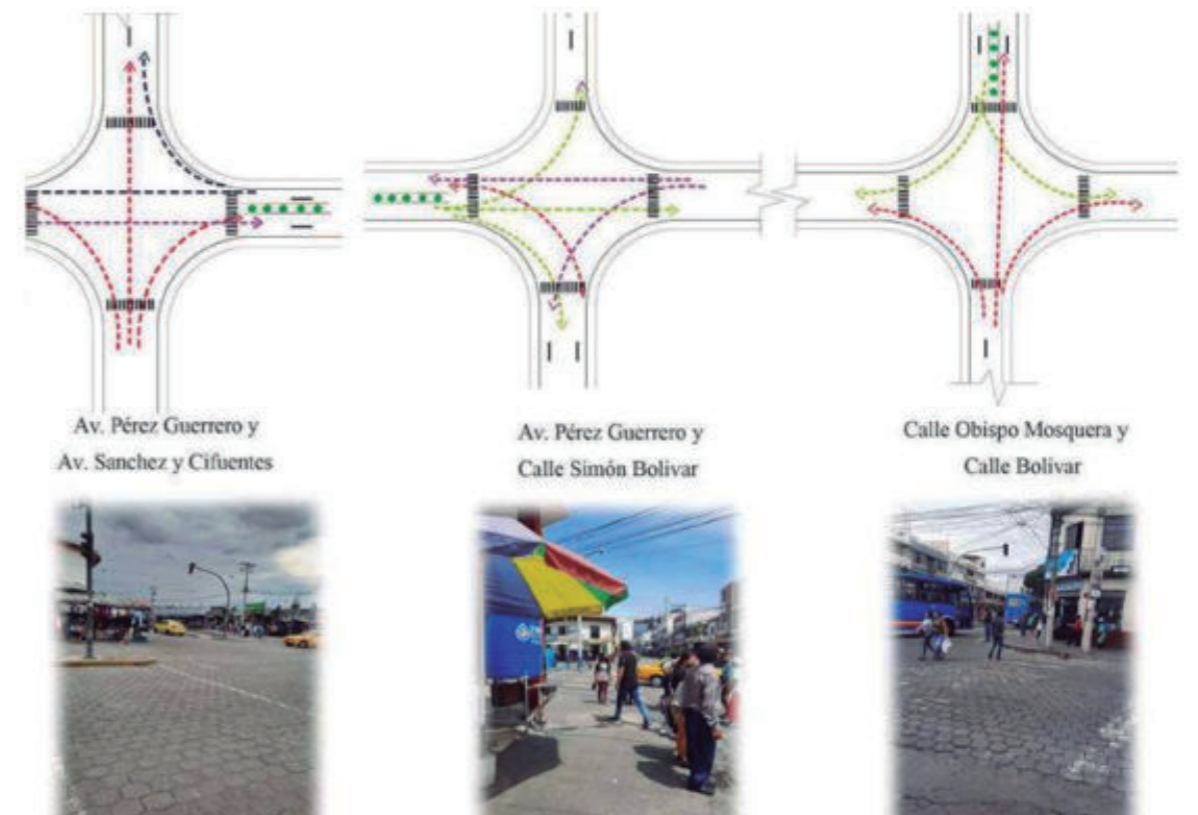
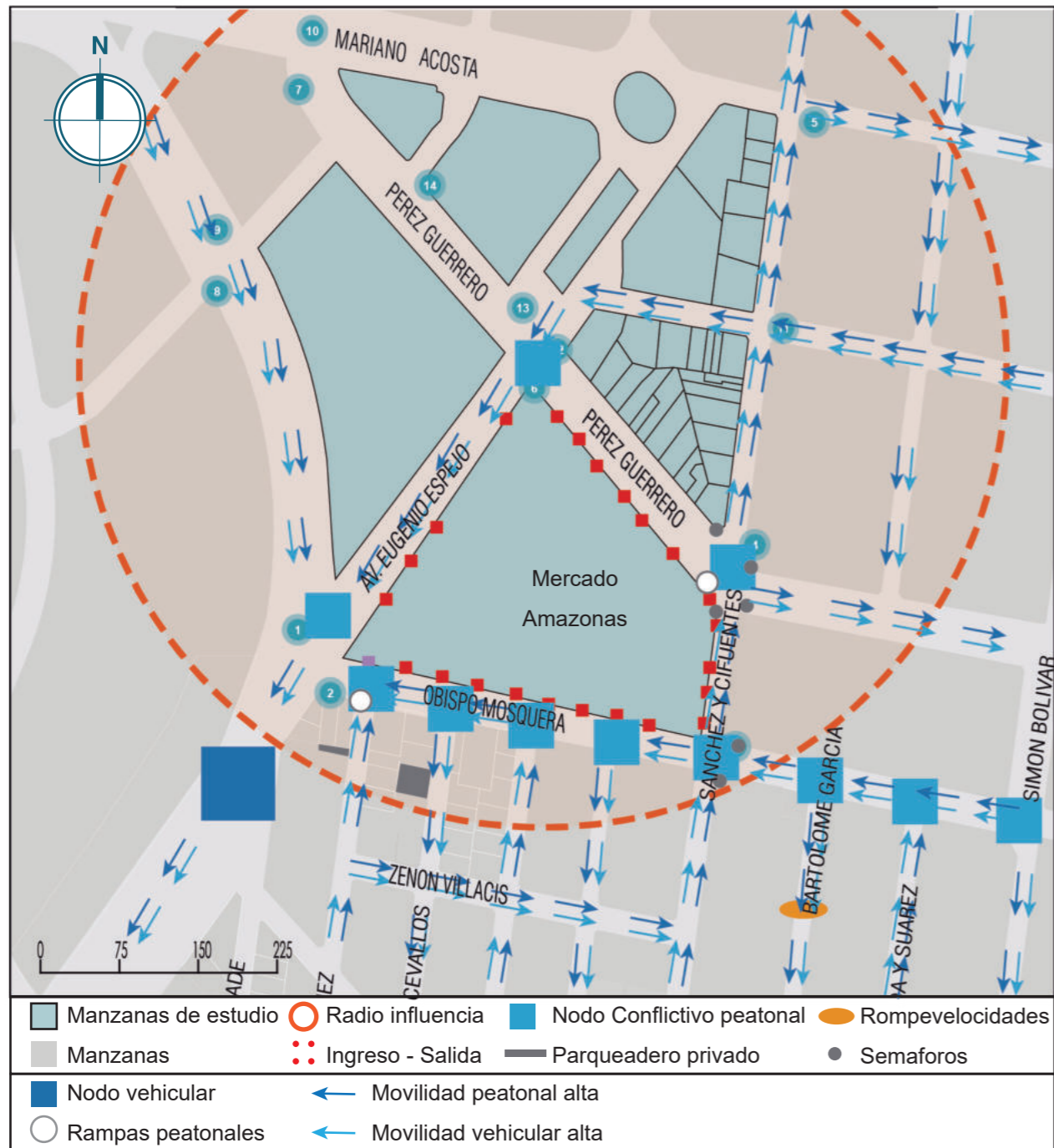


Figura 113. Nivel de obstrucción en el mercado Amazonas. Fuente: Elaboración propia, 2021.

Nodos de conflicto presentes dentro de la isócrona del área de estudio

Un nodo o intersección es un punto en el que dos o más vías se cruzan, por lo que comparten el espacio de la carretera. En el área de estudio, debido a la afluencia de vehículos y peatones y la existencia de diferentes cruces en la vía, existen conflictos entre nodos, por lo que los vehículos están cambiando constantemente de un lugar a otro.

Adicionalmente los anchos de las diferentes vías presentes en la isócrona de la zona de estudio juegan un papel fundamental ya que son las encargadas de repartir y disminuir la aglomeración de los flujos peatonales y vehiculares.



Movilidad

En tres vías dentro de la isócrona es muy la una deficiente movilidad estas son av. Pérez Guerrero, Eugenio Espejo y Obispo Mosquera saber, en el área de estudio, la concentración de actividades sociales y económicas es el punto donde las personas se reúnen todos los días para brindar, demandar productos y servicios). Razón principal para generar una excesiva movilidad.



Figura 116. Reestructuración de flujos de movilidad.
Fuente: Elaboración propia, 2021.



Figura 117. Nivel de obstrucción en el mercado Amazonas.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

Permeabilidad

El grado de accesibilidad y a los problemas que se presentan en el sector se mide de acuerdo a los recorridos que se generan para poder acceder y salir del sitio, existen nodos que se encuentran dispersos y que son el resultado de una deficiente permeabilidad ya que estos espacios no brindan calidad en cuanto a una correcta circulación y se van convirtiendo en nodos conflictivos cuyo problema no solo es el caos vehicular que existe en el sector sino también problemas de caminabilidad en accesos, cruces de peatones y en si el transporte comercial.

Vemos en el sector como las vías que mantienen continuidad son las que más flujos tienen muy por el contrario de las que presentan un obstáculo tanto para peatones como vehículos que toman otras vías congestionando algunas y no manteniendo homogeneidad entre todas Dando como consecuencia una problemática caminabilidad.



Figura 118. Reestructuración de contexto inmediato alrededor del mercado Amazonas. Fuente: Elaboración propia, 2021.

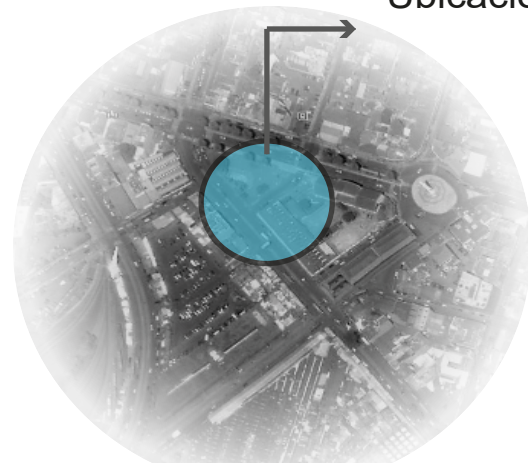


Figura 119. Nivel de obstrucción en el mercado Amazonas. Fuente: Elaboración propia, 2021.

El impacto que todos los conflictos generan de manera indirecta contribuyen al caos que se da entre semana en la circulación y la caminabilidad y a consecuencia de los problemas sanitarios que actualmente estamos viviendo aumenta en una 37% los fines de semana. Las mañanas presentan mayor movimiento, las tardes el comercio se mantiene de forma más calmada y es en la noche donde se disminuye el comercio habitual característico del sector esto debido a la poca seguridad existente en el sector por la falta de iluminación y equipamiento urbano se convierte en un sector menos dinámico.

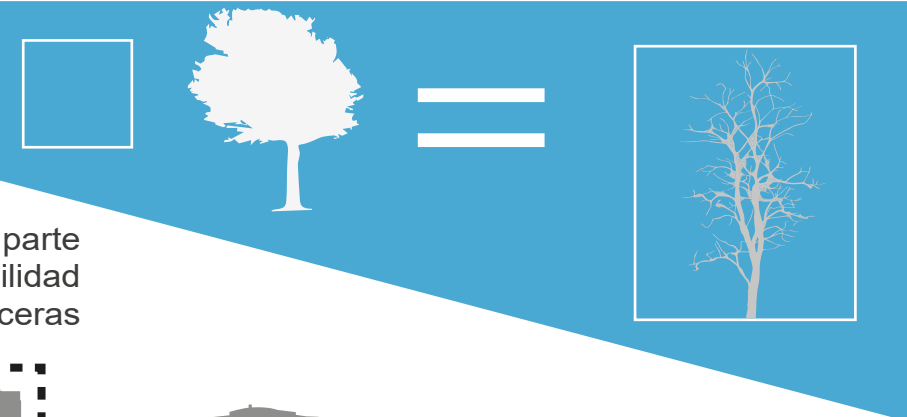
5.2. Propuesta general Memoria Descriptiva del Proyecto

Ubicación



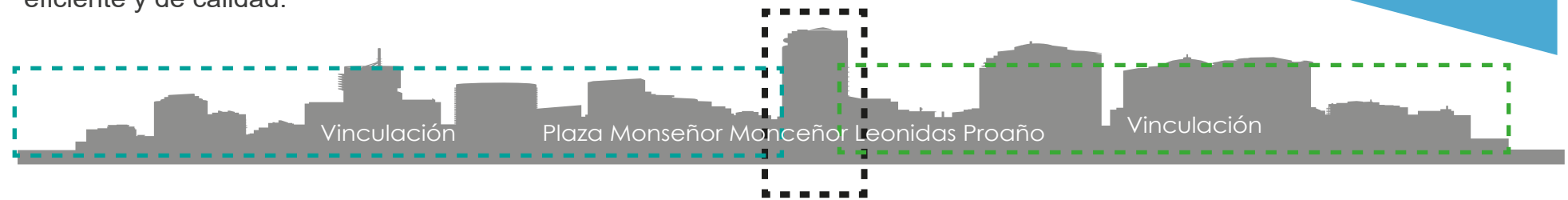
Plaza Monseñor Leonidas Proaño

CONEXIÓN + ENCuentRO → TEJIDO URBANO



Escala Macro

1. Diseñar vías y aceras para hacer del sector de estudio parte fundamental de la estructura de la ciudad, potenciar su accesibilidad mediante sus ejes principales, potenciándolos con unas vías y aceras eficiente y de calidad.



ZONIFICACIÓN

1776 m2 área de construcción



Escala Meso.

1. Rediseñar la plaza Monseñor Leónidas Proaño y Potenciar la permeabilidad de la zona e impedir su deterioro. Se pretende lograr mediante la creación de espacios conductores que atraigan al usuario a la plaza verde y rutas de conexión.



Configuración.

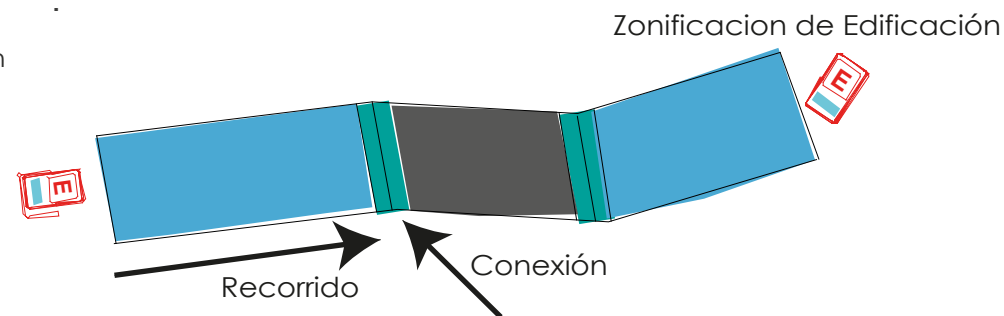
Se plantea en una configuración central con una pileta y un stan de agachaditos de donde parten nodos de homenaje que invitan a recorrer toda la plaza y con esto priorizar la caminabilidad hacia la propuesta arquitectonica

El crecimiento acelerado y desordenado, así como la falta de visión y planificación han hecho que este sector no satisfaga con las necesidades de la ciudad y se convierta en un núcleo negativo para la sociedad.



Escala Micro

1. Diseñar un equipamiento arquitectónico en zona de la intervención, basándonos en la conexión y recorrido, creando recorridos permeables caminables que se conecten para priorizar la movilidad activa



Propuesta de Edificación



Figura . Propuesta Arquitectónica. Fuente: Elaboración propia, 2021.

Condicionantes de diseño

A. Condicionante del sitio

- Topografía

La estructura territorial cantonal, y en estrecha relación con su configuración geomorfológica las pendientes planas a suave (0- 12%) (PDYOT, 2020).

- Asoleamiento

Para continuar con las condicionantes del sector de estudio se complementó con el Asoleamiento desde el punto de referencia, del terreno del mercado Amazonas, donde se conoció los recorridos y la dirección más predominante con respecto al lugar de implantación. (PDYOT, 2020)





- Ingresos

El acceso sur de la ciudad se realiza a través de la Panamericana, que dentro del perímetro urbano toma el nombre de Av. Mariano Acosta. Dicha avenida tiene una importancia fundamental en la ciudad porque en su recorrido conecta con las principales vías de entrada al casco histórico y centro administrativo de la ciudad, y de circulación hacia el norte de la ciudad donde se ubica el mercado Mayorista (Av. Cristóbal de Troya).

Esta avenida, en el sector comercial Amazonas, se conecta con la Av. Vacas Galindo (Donde se encuentra la línea férrea hacia San Lorenzo) y remata en el Obelisco (punto de fundación de Ibarra) donde inicia la Av. Eugenio Espejo.

- Contexto construido

Dentro de la planificación de la intervención urbana existen algunos proyectos estructuradores entre los cuales se logra identificar los espacios públicos de mayor relevancia dentro de la zona estudiada y el contexto inmediato del proyecto.

-  Plaza Leonidas Proaño
-  Redondel del Obelisco
-  Estación del Ferrocarril
-  Terminal Terrestre

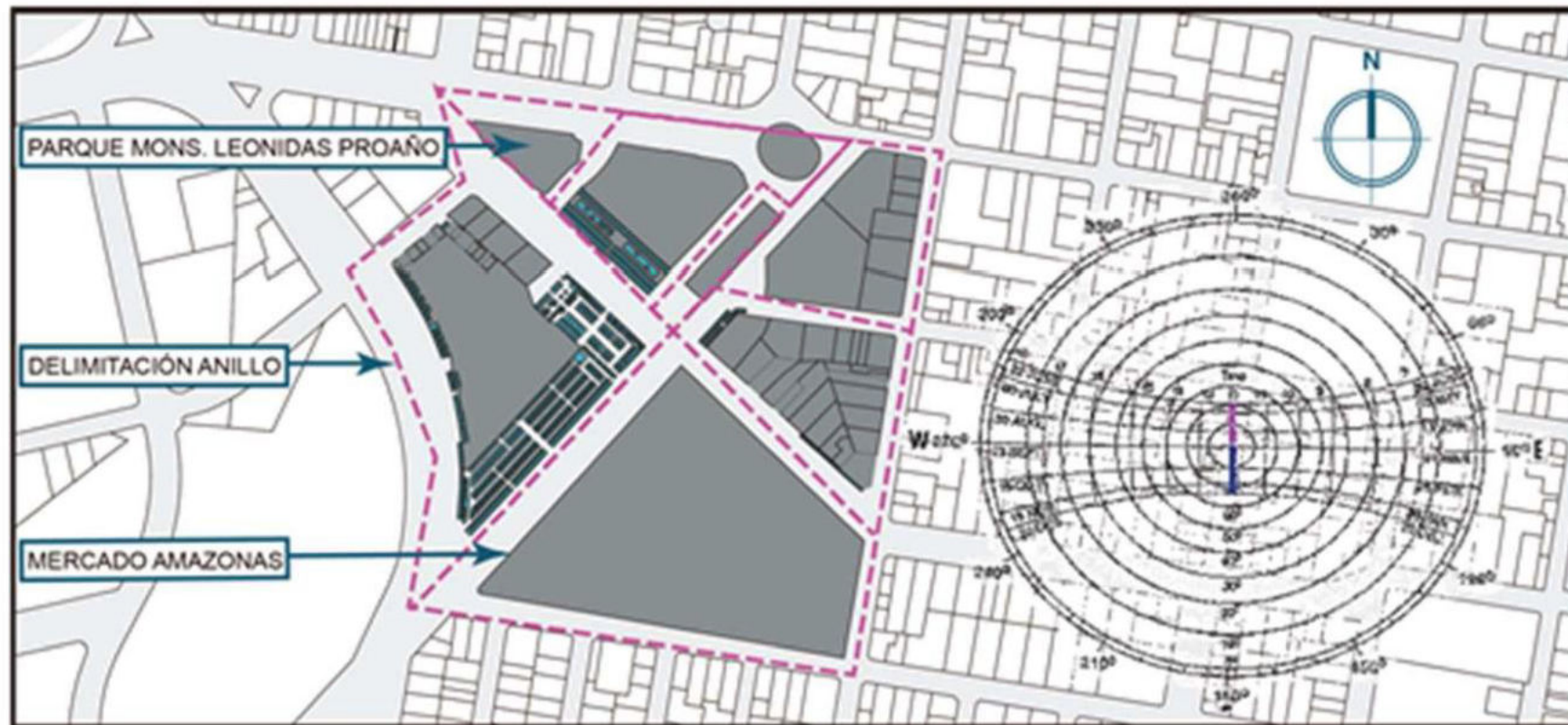


Figura 120. Asoleamiento mercado Amazonas. Fuente: Elaboración propia, 2021.

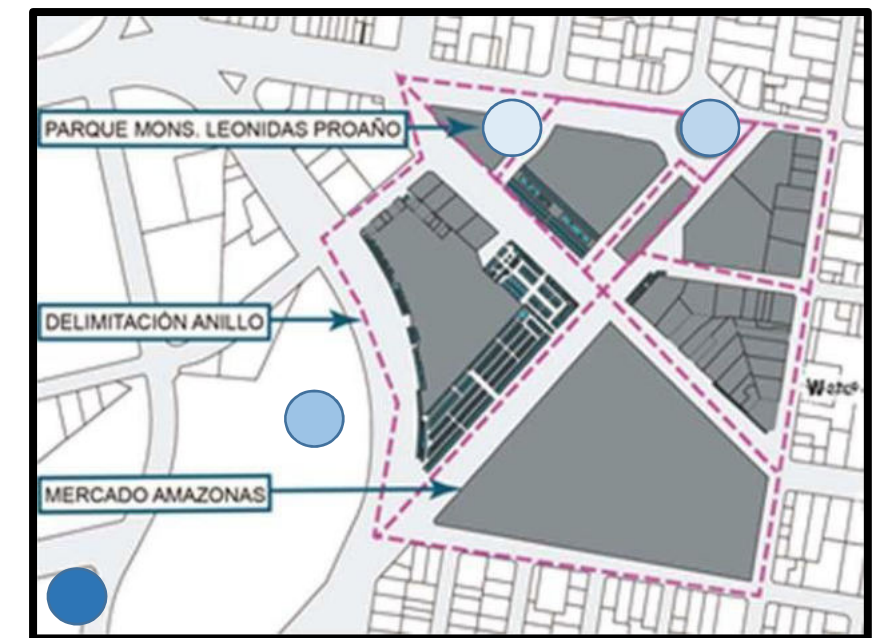


Figura 121. Hitos aledaños mercado Amazonas. Fuente: Elaboración propia, 2021.



Figura 122. Vegetación actual vías aledañas mercado Amazonas.
Fuente: Google Earth, 2021.

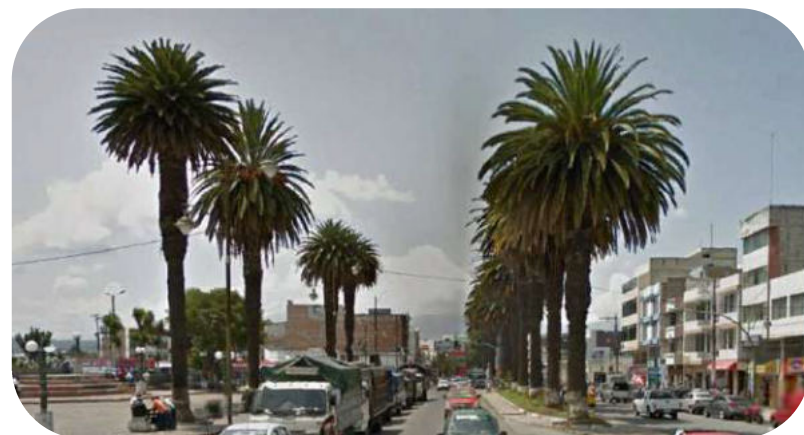


Figura 123. Vegetación actual vías aledañas mercado Amazonas.
Fuente: Google Earth, 2021.



Vegetación

Existe vegetación con implantación continua de arborización en la A. Mariano Acosta, sin embargo, en la Av. A. Pérez Guerrero la arborización está en desorden por lo que deteriora la imagen urbana (PDYOT, 2020).

Riesgos

Imbabura se caracteriza por ser la provincia de los lagos, razón por la cual la ciudad de Ibarra está expuesta a inundaciones por parte de la hidrografía extensa que posee a lo largo de toda su territorialidad. Aparte de que posee sus dos principales elevaciones activas como son el Volcán Imbabura conocido como el “Taita Imbabura” y el volcán Cotacachi como la “Mama Cotacachi”. (PDYOT, 2020)

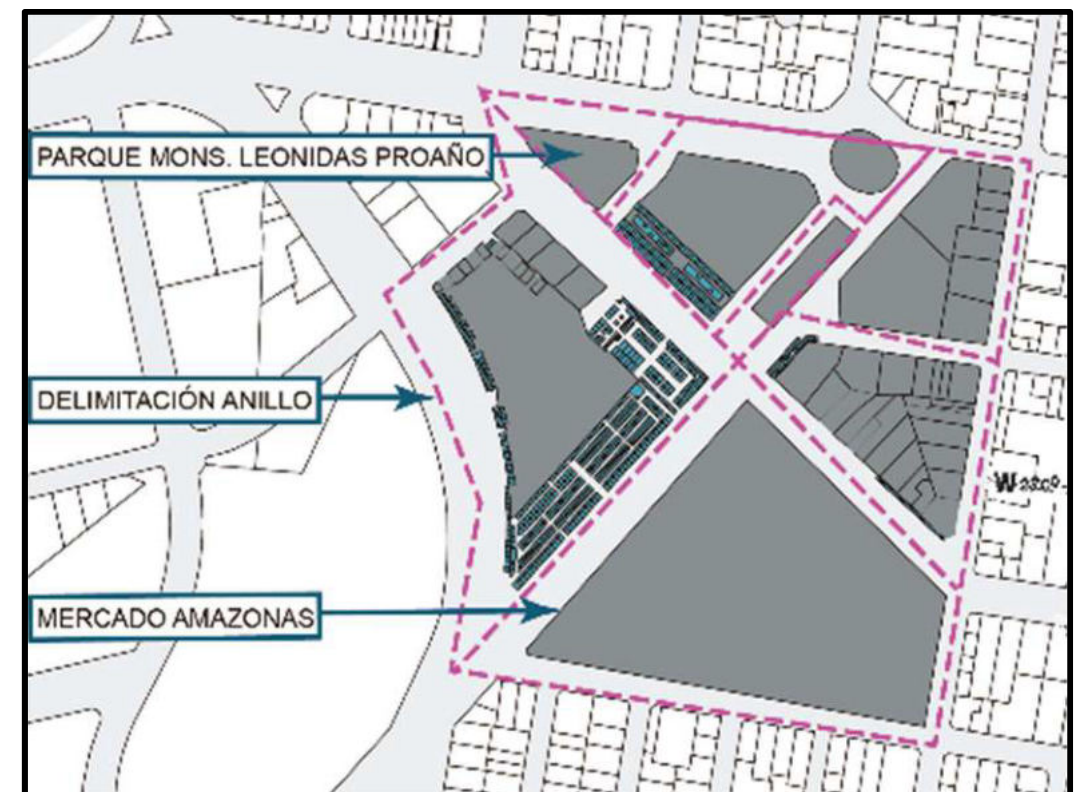


Figura 124. Riesgos vías aledañas mercado Amazonas.
Fuente: Google Earth, 2021.

Clima

Una peculiaridad del Cantón Ibarra es la variedad de microclimas que van desde el frío andino, hasta el tropical seco, pasando por el cálido húmedo (PDYOT, 2020).

Los anuarios meteorológicos históricos (41 años) determinan una temperatura media de 15.90° C, con una variación mínima menor a 0.3°C. Los registros promedian una temperatura máxima media entre los 20 y 25° C y una mínima media entre los 7 y 11° C (PDYOT, 2020).

Los vientos promedios son del orden de 7m/s como máximo y de 3.5 m/s, como mínimos. El análisis hidrometeorológico determina que las precipitaciones están entre los 1000 mm y 1400mm (PDYOT, 2020).

- Temperatura es de 15-17 grados centígrados
- Altura de 2360 metros sobre el nivel del mar.
- Humedad es de baja humedad en su zona urbana, y ciertamente templada húmeda en sus alrededores cercanos al Monte Imbabura (PDYOT, 2020).
- Vientos NW-SE
- Pluviosidad Promedio de 340 a 670 mm anuales

Elementos hidricos

En nuestro cantón los ríos considerados como principales son tres: Río Mira, Río Lita y Río Chota, estos, además de ser los de mayor caudal, resultan importantes para la demarcación o definición de los límites de nuestro cantón. (PDYOT, 2020)



Figura 125. Clima actual vías aledañas mercado Amazonas. Fuente: Google Earth, 2021.

INSTITUTO NACIONAL DE METEOROLOGIA E HIDROLOGIA														
Temperatura Media Mensual (°c)														
SERIES MENSUALES DE DATOS METEOROLOGICOS														
NOMBRE: IBARRA - INAMHI CODIGO: M1240														
PERIODO: 1900 - 2014 LATITUD: 0G 20' 2" N LONGITUD: 78G 8' 23" W ELEVACION: 2247.00														
AÑOS	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	SUMA	MEDIA
2012														
2013	17.2	16.3	17.2	17.1	16.4	16.9	16.7	16.9	17.9	17.0	17.0	16.4	202.7	16.8
2014	16.6	16.4	16.5											
media	16.9	16.3	16.8	17.1	16.4	16.9	16.7	16.9	17.6	17.0	16.9	16.5	202.2	16.8
minima	16.6	16.3	16.5	17.1	16.4	16.9	16.7	16.9	17.4	17.0	16.9	16.4		16.3
maxima	17.2	16.4	17.2	17.1	16.4	16.9	16.7	16.9	17.9	17.0	17.0	16.7		17.9

INSTITUTO NACIONAL DE METEOROLOGIA E HIDROLOGIA														
Precipitación Total Mensual (mm)														
SERIES MENSUALES DE DATOS METEOROLOGICOS														
NOMBRE: IBARRA - INAMHI CODIGO: M1240														
PERIODO: 1900 - 2014 LATITUD: 0G 20' 2" N LONGITUD: 78G 8' 23" W ELEVACION: 2247.00														
AÑOS	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	SUMA	MEDIA
2012					15.6	1.0	3.1	4.7	0.1	65.6	59.4	33.2		
2013	16.4	126.5	27.4	112.3	119.2	1.6	13.4	11.6	10.9	119.4	39.2	92.5	690.4	57.5
2014	51.6	16.9	72.4											
suma	68.0	143.4	99.8	112.3	134.8	2.6	16.5	16.3	11.0	185.0	98.6	125.7	1014.0	84.5
media	34.0	71.7	49.9	112.3	67.4	1.3	8.2	8.1	5.5	92.5	49.3	62.8	563.1	46.9
minima	16.4	16.9	27.4	112.3	15.6	1.0	3.1	4.7	0.1	65.6	39.2	33.2		0.1
maxima	51.6	126.5	72.4	112.3	119.2	1.6	13.4	11.6	10.9	119.4	59.4	92.5		126.5

INSTITUTO NACIONAL DE METEOROLOGIA E HIDROLOGIA														
Viento Máximo Mensual y Dirección (m/seg)														
SERIES MENSUALES DE DATOS METEOROLOGICOS														
NOMBRE: IBARRA - INAMHI CODIGO: M1240														
PERIODO: 1900 - 2014 LATITUD: 0G 20' 2" N LONGITUD: 78G 8' 23" W ELEVACION: 2247.00														
AÑOS	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	SUMA	MEDIA
2012														
2013	6.0 E	7.0 N	7.0 NW	5.0 N	6.0 N			8.0 NE	8.0 SE	6.0 NW	8.0 N			
2014	8.0 N													
media	7.0	7.0	7.5	5.0	6.0			8.0	8.0	6.0	8.0		62.5	5.2
minima	6.0	7.0	7.0	5.0	6.0			8.0	8.0	6.0	8.0			5.0
maxima	8.0	7.0	8.0	5.0	6.0			8.0	8.0	6.0	8.0			8.0

Figura 126. Meteorología e Hidrología actual vías aledañas mercado Amazonas. Fuente: Google Earth, 2021.

B. Condicionantes sociales

Con la propuesta del presente proyecto Urbano lo que en realidad se pretende es recuperar la movilidad activa del sector mercado Amazonas, especialmente en las vías y aceras de su zona con mayor identidad comercial la cual se encuentra con varios problemas y que amerita ser recuperada y difundida a la vez. (PDYOT, 2020)

De igual forma con el sinnúmero de actividades comerciales en el proyecto lo que se quiere lograr es cambiar la mentalidad de los peatones ya que a ellos principalmente está dirigido, recuperando los lazos sociales que se han perdido por la falta de lugares seguros y de circulación masiva, los cuales brinden vías de calidad y ambientes óptimos para la circulación,

Av. Pérez guerrero Sánchez y Cifuentes

Obispo Mosquera Av. Eugenio espejo

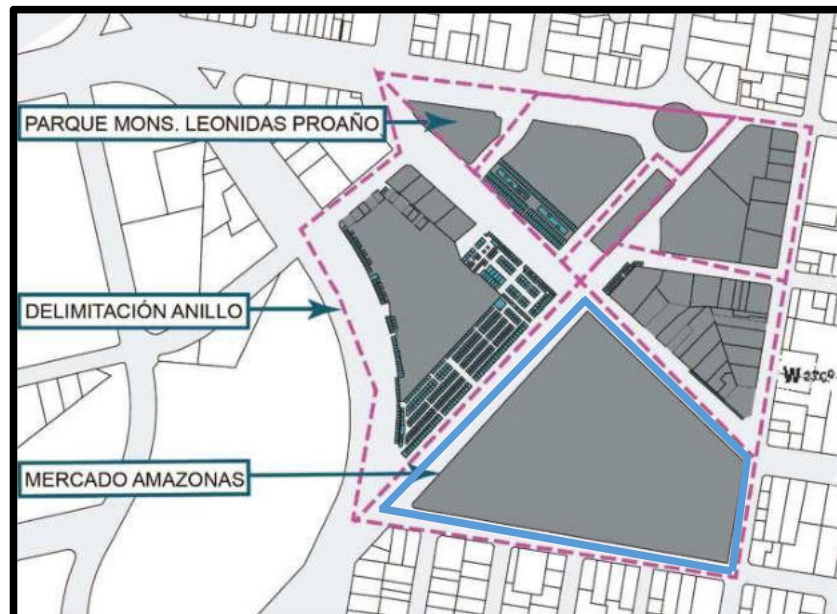


Figura 127. Condicionantes sociales vías aledañas mercado Amazonas. Fuente: Elaboración propia, 2021.

Cultura

En el Cantón Ibarra se puede evidenciar la convivencia de diferentes culturas y la más clara mezclas de etnias y nacionalidades, se puede decir que, a lo largo de su territorio, su composición demográfica nos adentra al Ecuador mestizo y pluri diverso (PDYOT, 2020).



Figura 128. Cultura vías aledañas mercado Amazonas. Fuente: Elaboración propia, 2021.

Auto edificación étnica

La población en el cantón Ibarra está compuesta en su mayoría por mestizos y en menos porcentajes indígenas y afro ecuatorianos (PDYOT, 2020).



Figura 129. Auto edificación étnica mercado Amazonas. Fuente: Elaboración propia, 2021.

Condiciones socioeconómicas

El Sector Agropecuario o Primario del Cantón Ibarra, concentra al 11,61% del total de la PEA y representa a 16.723 habitantes, el sector Secundario de Industria, manufactura, artesanía con el 19,38% que representa a 27.916 habitantes, el sector Terciario de servicios y comercio con el 58,02% que representa a 83.574 habitantes (PDYOT, 2020).

	IBARRA	
	Casos	%
Indígena	5714	4,23
Afroecuatorian o/a		
Afrodescendiente	519	0,38
Negro/a	1794	1,33
Mulato/a	2806	2,08
Montubio/a	466	0,35
Mestizo/a	117514	87,02
Blanco/a	5995	4,44
Otro/a	242	0,18
Total	135050	100,00

Figura 130. Condiciones socio económicas mercado Amazonas. Fuente: Elaboración propia, 2021.

Si bien el proyecto en las calles del mercado Amazonas está pensado en desarrollar actividades de caminabilidad y circulación para que la gente se sienta integrada y sin ninguna exclusión social, también contará con una restructuración de infraestructuras que no han podido progresar de manera correcta su economía, generando así actividades remuneradas para el mantenimiento de los comerciantes y de recursos humanos que ofrece, generando. (PDYOT, 2020)

C. Condicionantes tipológicas

Ambiental

Se pretende que con el correcto manejo de la tipología arquitectónica se presente a la ciudad una innovación en la Arquitectura urbana que vaya a la par con la sustentabilidad para mantener equilibrada la relación del peatón y la naturaleza que nos brinda el lugar, utilizando elementos nuevos y de tendencia moderna como la permeabilidad en diversos lugares del proyecto y utilizando sistemas de ahorro y eficiencia como canalización de aguas lluvias etc. (PDYOT, 2020)

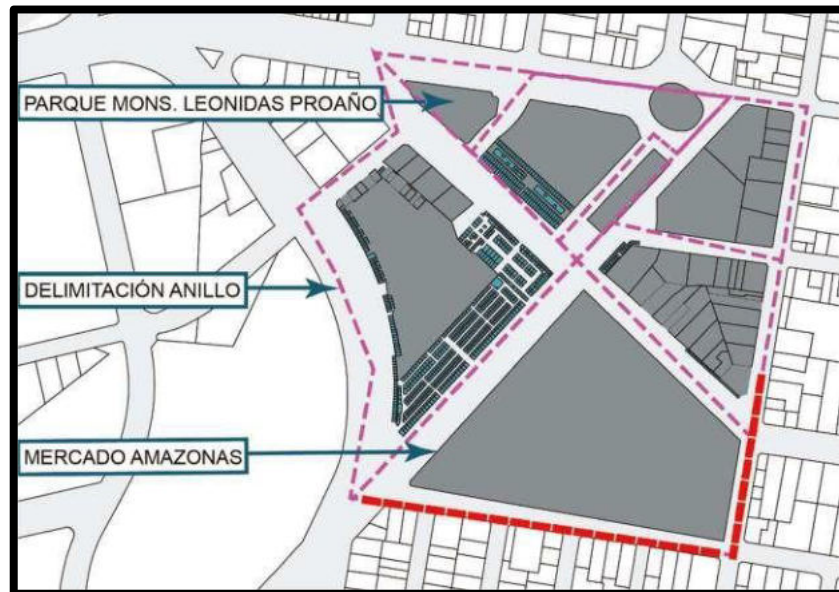


Figura 131. Condicionantes tipológicas sector de estudio. Fuente: Elaboración propia, 2021.

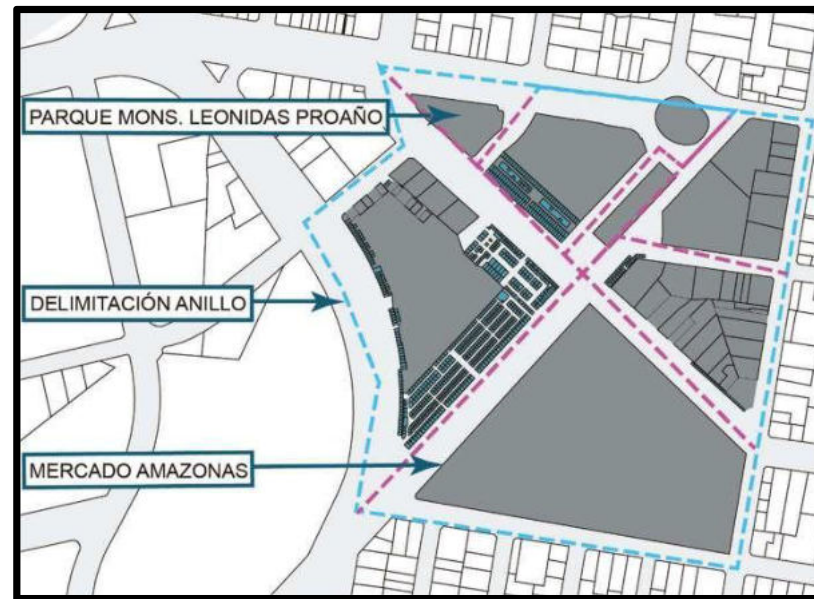


Figura 132. Condicionantes ambientales sector de estudio. Fuente: Elaboración propia, 2021.



Figura 133. Condicionantes ambientales sector de estudio. Fuente: Elaboración propia, 2021.



Figura 134. Condicionantes ambientales sector de estudio. Fuente: Elaboración propia, 2021.

D. Condicionantes normativas

NAU. Normas de arquitectura y urbanismo

ORDENANZA 3457. ALTERACIÓN DE LA TIPOLOGÍA

ARQUITECTÓNICA: Pérdida de las características homogéneas por introducción de elementos impropios. (Concejo metropolitano de Quito, 2003)

AVENIDA: Vía urbana de doble sentido dividida por un parterre central. (Concejo metropolitano de Quito, 2003)

CONSERVACIÓN URBANA: Intervención en la morfología urbana para mantener los elementos constitutivos que lo conforman. (Concejo metropolitano de Quito, 2003)

CONSOLIDACIÓN ARQUITECTÓNICA: Afianzamiento del valor y características de la edificación en deterioro. (Concejo metropolitano de Quito, 2003)

INTEGRACIÓN URBANA: Acción dirigida a lograr la unidad y homogeneidad de un sector que ha perdido las características compositivas originales. (Concejo metropolitano de Quito, 2003)

Art.16 SISTEMA VIAL URBANO

El Sistema Vial Urbano se clasifica funcionalmente de la siguiente manera: Vías Expresas (Autopistas – Freeways), Vías Arteriales Principales, Vías Arteriales Secundarias, Vías Colectoras, Vías Locales, Vías Peatonales, Ciclovías; y, Escalinatas (Concejo metropolitano de Quito, 2003).







CONDICIONANTES			
Topografía	 <small>Figura. Perspectivas sector Mercado Amazonas. Fuente: Google Earth, 2021</small>	Área de estudio con una pequeña inclinación	Potencialidad
Asoleamiento	 <small>Figura. Perspectivas sector Mercado Amazonas. Fuente: Google Earth, 2021</small>	Carencia de áreas que generen sombra al peatón	Debilidad
Ingresos	 <small>Figura. Perspectivas sector Mercado Amazonas. Fuente: Google Earth, 2021</small>	Calles importantes y muy transitadas que conectan varios puntos de la ciudad	Debilidad
Contexto construido	 <small>Figura. Perspectivas sector Mercado Amazonas. Fuente: Google Earth, 2021</small>	Equipamientos significativos próximos al sector de estudio Mercados, terminal, parques, iglesias y servicios. (Concentración)	Debilidad
Vegetación	 <small>Figura. Perspectivas sector Mercado Amazonas. Fuente: Google Earth, 2021</small>	Adaptación de varias especies de arborización en el sector para la propuesta de diseño urbano.	Potencialidad
Riesgos	 <small>Figura. Perspectivas sector Mercado Amazonas. Fuente: Google Earth, 2021</small>	Inundaciones en las calles por las fuertes lluvias.	Amenaza

Figura . Condicionantes de diseño.
Fuente: Elaboración propia, 2021.




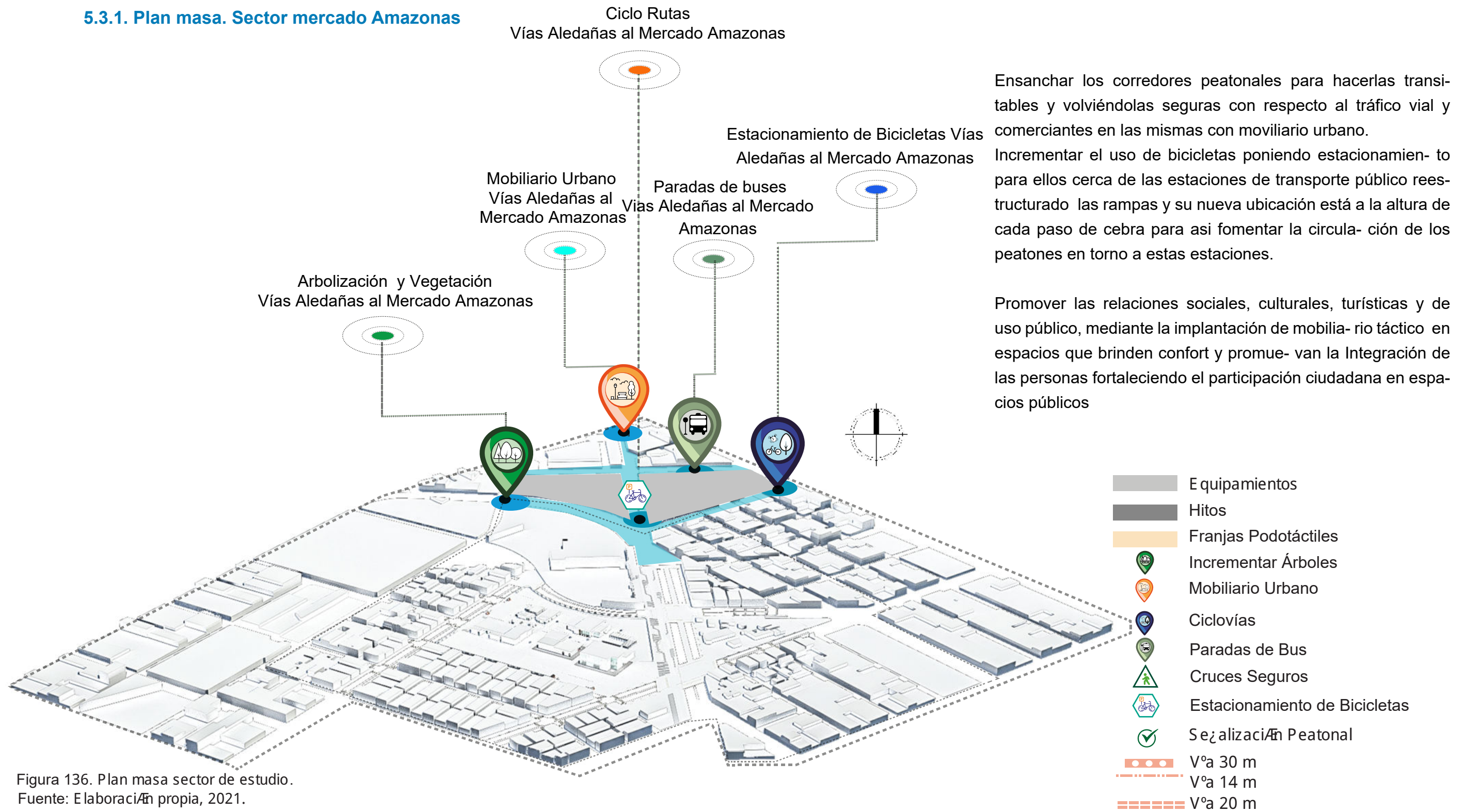
Clima	 <p>Figura. Perspectivas sector Mercado Amazonas. Fuente: Google Earth, 2021</p>	Alta temperatura entre las 13:00 y las 16:00, entre 20 y 24 grados. Falta de espacios de permanencia cubiertos	Debilidad
Cultura – Etnia	 <p>Figura. Perspectivas sector Mercado Amazonas. Fuente: Google Earth, 2021</p>	Diversidad cultural.	Potencialidad
Condiciones socioeconómicas	 <p>Figura. Perspectivas sector Mercado Amazonas. Fuente: Google Earth, 2021</p>	En el sector se concentran las actividades del sector Terciario de servicios y comercio.	Debilidad
Tipologías arquitectónicas	 <p>Figura. Perspectivas sector Mercado Amazonas. Fuente: Google Earth, 2021</p>	El sector de estudio se encuentra en el límite del centro histórico de Ibarra. Se encuentra un deterioro en el paisaje urbano, desorden y contaminación en el espacio público	Debilidad
Normativas		Se establecen normas dependiendo el tipo de vías que rodean el sector de estudio, sin embargo, las vías son muy estrechas para cumplir estas mismas.	Debilidad

Figura 135. FODA Condicionantes de diseño sector de estudio.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

5.3. Propuesta urbana

5.3.1. Plan masa. Sector mercado Amazonas



Ensanchar los corredores peatonales para hacerlas transitables y volviéndolas seguras con respecto al tráfico vial y comerciantes en las mismas con mobiliario urbano. Incrementar el uso de bicicletas poniendo estacionamiento para ellos cerca de las estaciones de transporte público reestructurado las rampas y su nueva ubicación está a la altura de cada paso de cebra para así fomentar la circulación de los peatones en torno a estas estaciones.

Promover las relaciones sociales, culturales, turísticas y de uso público, mediante la implantación de mobiliario táctico en espacios que brinden confort y promuevan la Integración de las personas fortaleciendo el participación ciudadana en espacios públicos

Figura 136. Plan masa sector de estudio.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

Plan masa. Sector mercado Amazonas

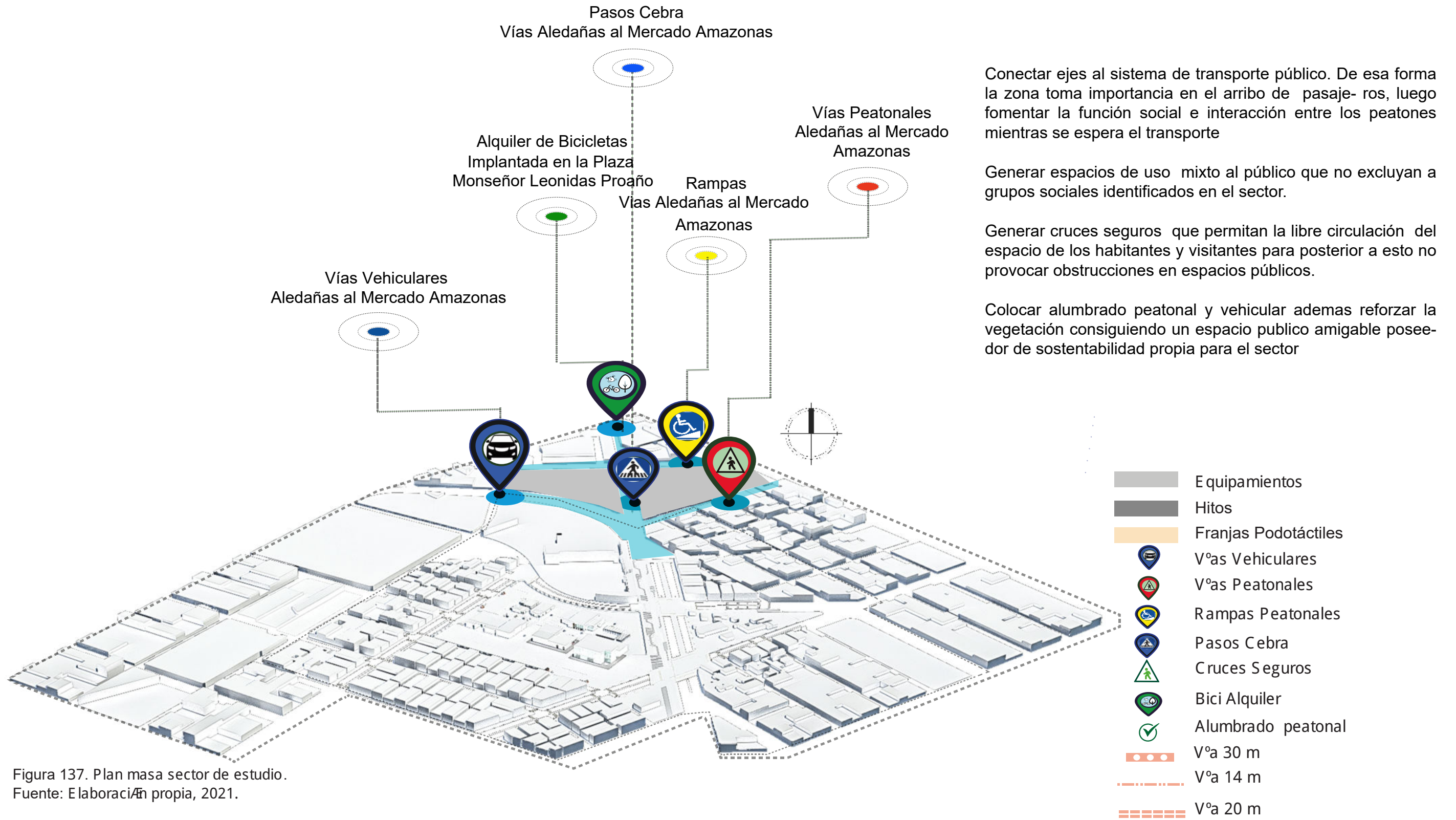


Figura 137. Plan masa sector de estudio.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

Propuesta urbana escala macro

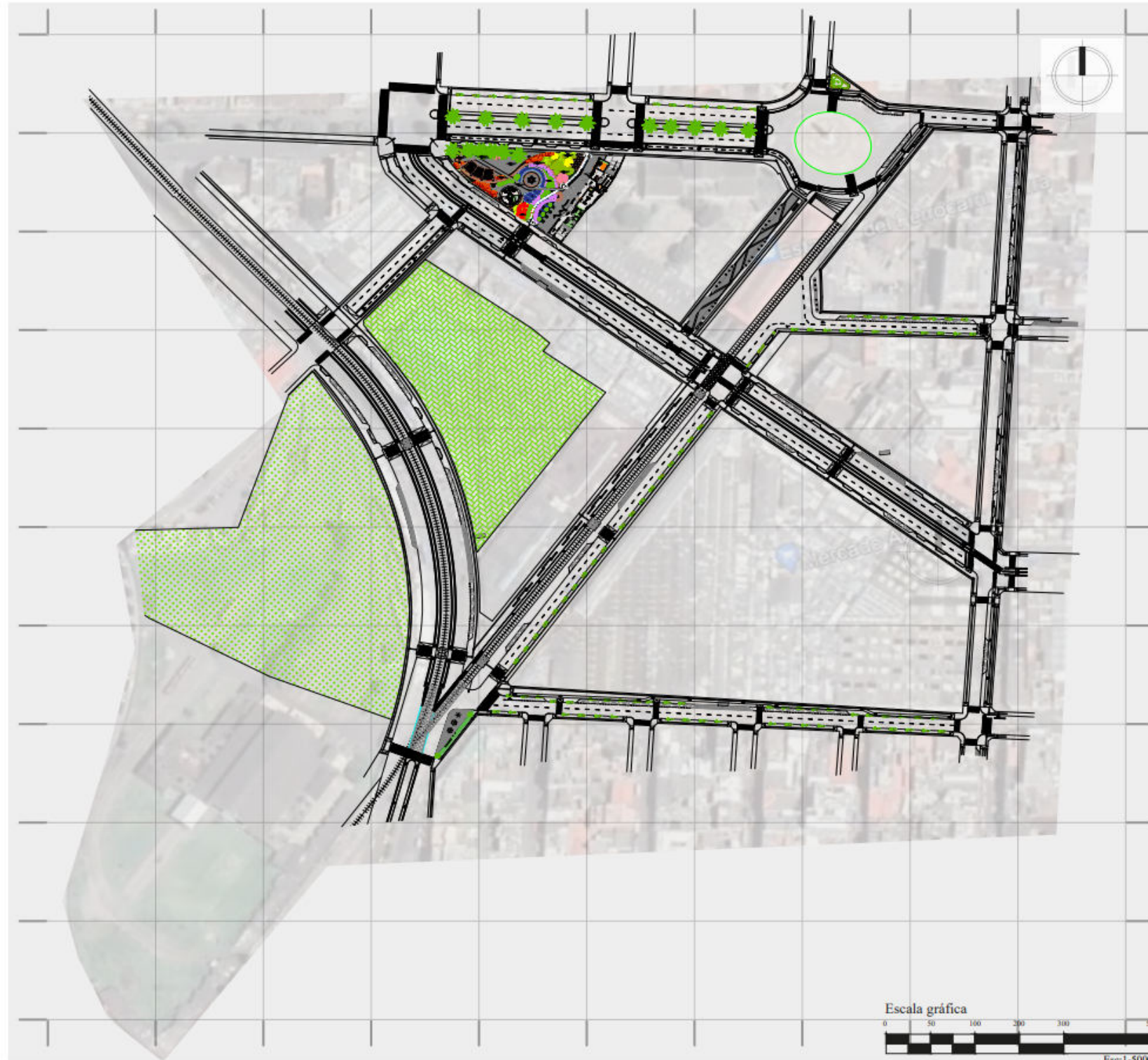


Figura 138. Propuesta urbana escala macro Arborización.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

Arborización

Dentro de la propuesta en el sector de estudio se propone implantar árboles en las aceras y parterre, además de implantarlos en la propuesta de rediseño de la plaza Monseñor Leonidas Proaño ya que actualmente no existe arborización suficiente en este sector, y con la intención de la mejora en el paisaje urbano, esta propuesta dota de sombra al usuario y para mejora del medio ambiente, al igual que purifica el aire contaminado por el transporte público y privado. La arborización existente en parterre la avenida Eugenio Espejo y Mariano Acosta se aprovecha para esta propuesta ya que se conserva.

SIMBOLOGIA PAISAJISTA				
Planta	Fachada Forma	Forma	Nombre común	Nombre científico
			Palma	Ficus
			Cepillo	Callistemon citrinus
			Cucarda	Hibiscus rosa-sinensis
			Margarita rosada	Bellis perennis
			Helecho	Filicopsida
			Duranta amarilla y verde	Duranta erecta / repens
			Gerberas rojas y blancas	Gerbera jamesonni

Figura 139. Simbología paisajista.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

Propuesta urbana escala macro



Reubicación comercio informal

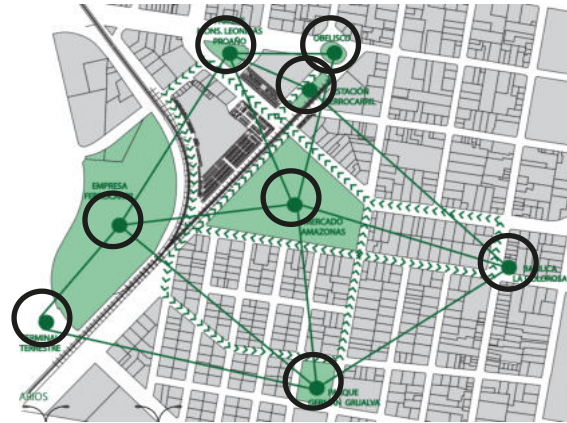
El mercado Amazonas comprende 3.117 puestos de venta, en el nivel interior y exterior del inmueble; de los cuales el 15% son de propiedad privada y el 85% son de propiedad municipal, esto es a razón de la distribución y venta de puestos por parte del municipio. De igual manera existen 2.935 puestos utilizados, 57 abandonados, 9 cerrados por motivos justificados, 78 desocupados y 38 utilizados como bodegas. Distribución de sectores Activadaes del Mercado Amazonas:

- Acera Ropa.
- Aceras y Calle Juguetes, electrodomésticos, ropa, calzado, betuneros.
- Sector Abierto Legumbres, verduras, frutas, lácteos, harinas
- Sector Cerrado Calzado, ropa, cortinas, cárnicos, patio de comida.

Es importante mencionar que dentro y fuera del mercado se observa varias personas que se dedican al comercio informal, que ocasiona la pérdida de ventas tanto en el sector abierto, cerrado y los alrededores del mercado, además esto es un problema ya que ocasiona obstrucciones y limitaciones en el espacio de circulación tanto de vías y aceras para contrarrestar estas problemáticas se propone la reubicación del comercio informal de los alrededores del mercado Amazonas hacia el parqueadero del mercado la Playita beneficiando a 490 comerciantes no regularizados.

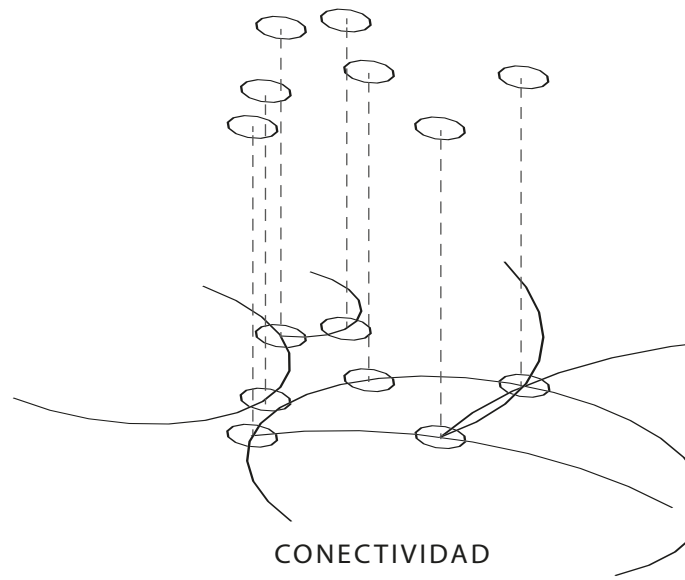
Figura 140. Reubicación comercio.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

5.3.2. Zonificación urbana

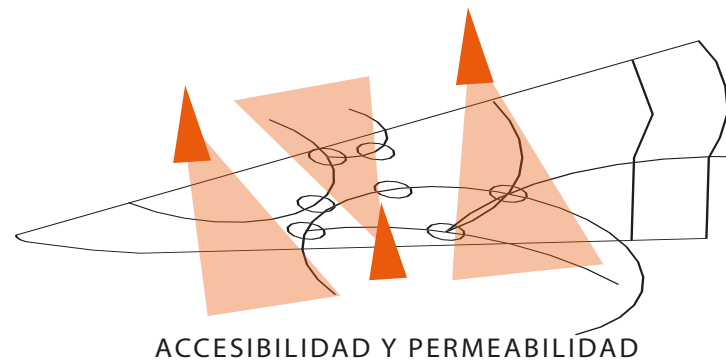


CONEXIÓN DE HITOS

HITOS → HOMENAJE



CONECTIVIDAD



ACCESIBILIDAD Y PERMEABILIDAD



- PARQUE MONSEÑOR LEONIDAS PROAÑO
- ESCUELA IBARRA
- MERCADO LA BAHÍA
- MERCADO LA PLAYITA
- COMERCIAL LA PLAZA

- ÁREA VERDE
- SEÑALIZACIÓN
- ACERA
- LÍNEA DE BORDE
- PARTERRE

- INGRESOS VEHICULARES
- ZONA PRIVADA DE ADMINISTRATIVA
- ZONA SEMIPUBLICA (MUSEO)
- ZONA PUBLICA (INFORMACIÓN)

- ① PLAZA DE INGRESO
- ② ÁREA VERDE
- ③ ÁREA DE CONTEMPLACIÓN
- ④ PILETA INTERACTIVA
- ⑤ ESTACIONAMIENTO DE BICICLETAS
- ⑥ PUNTOS DE HOMENAJE

Figura 141. Zonificación Urbana. Fuente: Elaboración propia, 2021.

5.3.3. Implantación general

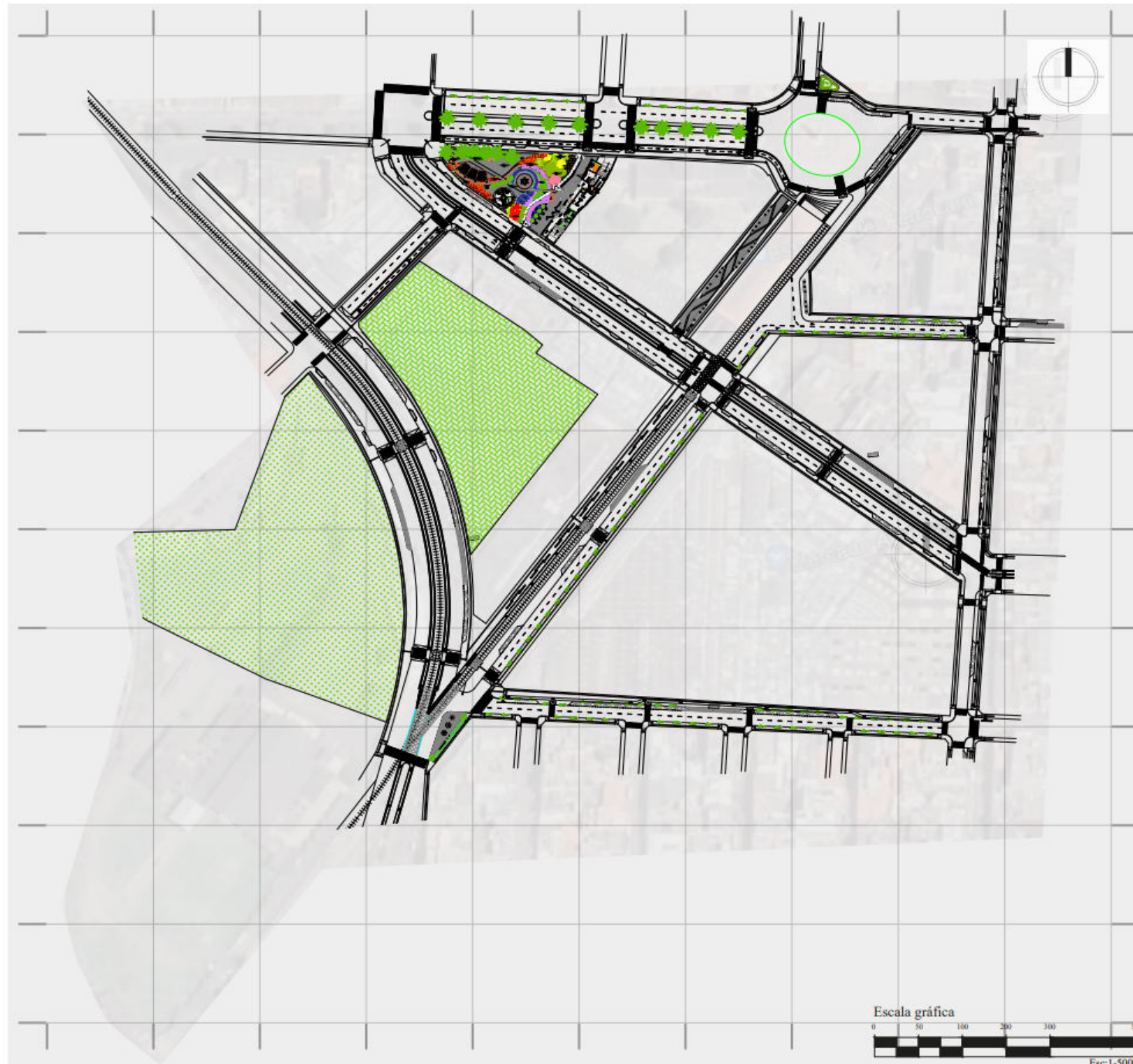


Figura 141. Implantación General.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

Reestructuración de vías y aceras aledañas al mercado Amazonas

1. Diseñar vías y aceras para hacer del sector de estudio parte fundamental de la estructura de la ciudad, potenciar su accesibilidad mediante sus ejes principales, potenciándolos con unas vías y aceras eficiente y de calidad.
2. Proponer la conectividad comercial en la zona de estudio, empezando por atar 2 puntos importantes del sector: el mercado Amazonas y la plaza Monseñor Leónidas Proaño, creando un anillo vial que servirá también para diseñar vías y aceras.
3. Delimitar el crecimiento descontrolado de los obstáculos de circulación en la zona de estudio.
4. Crear un nuevo foco de desarrollo comercial en este sector de la ciudad, para así mejorar la calidad de vida de las personas. Para esto se pretende abastecer a la zona un equipamiento arquitectónico detonante que desarrolle el potencial económico, turístico, social y cultural del sector.



Figura 142. Perspectiva General.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

Integración y vinculación entre escalas de la propuesta

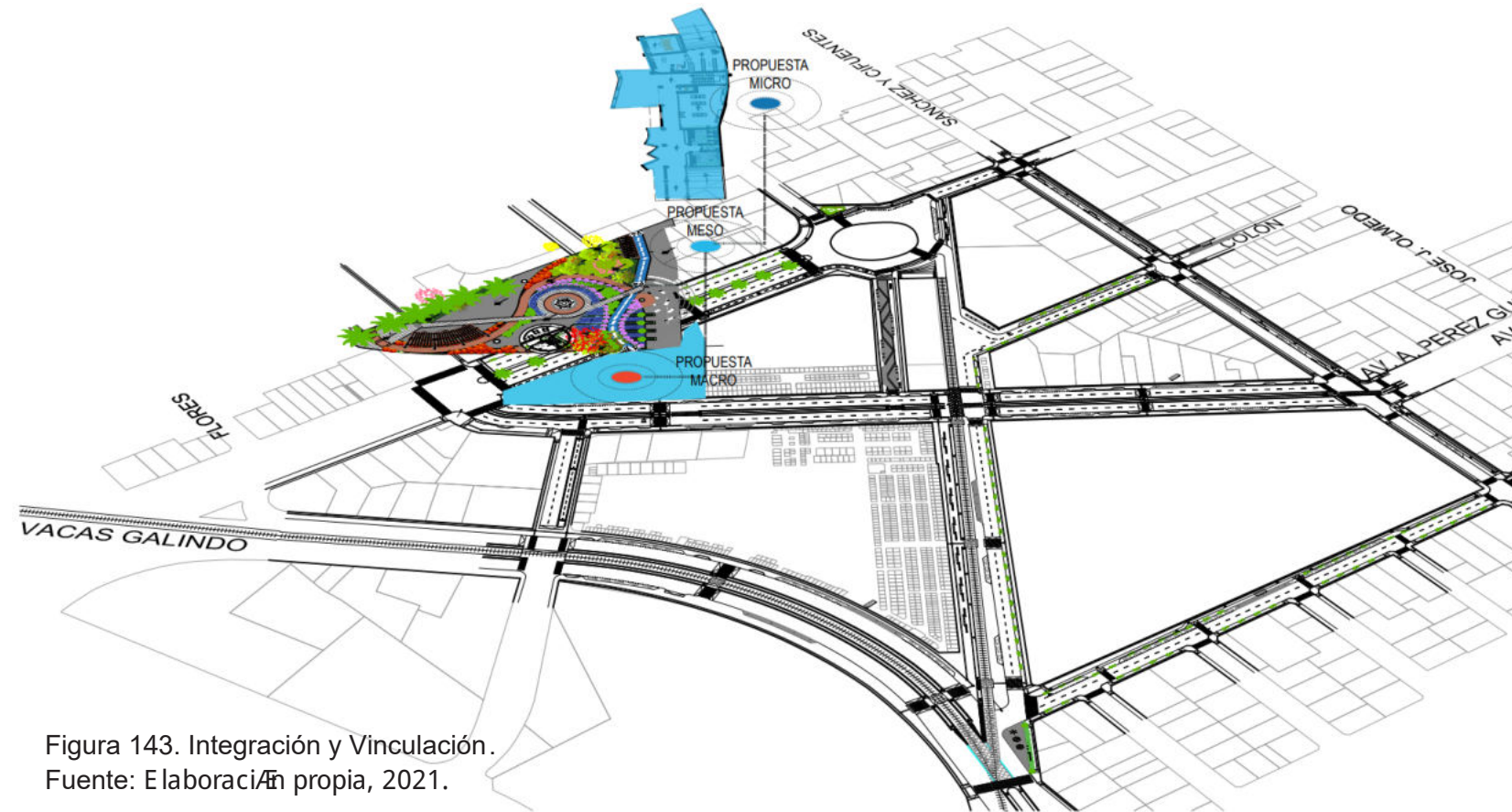


Figura 143. Integración y Vinculación.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

Integración y vinculación.

La integración y vinculación se logra gracias al diseño de vías y aceras que tienen como propósito vincular e invitar a recorrer todo el sector de estudio es así que la propuesta macro que se trata del diseño de vías y aceras se vincula directamente con la propuesta meso que es el rediseño del parque monseñor leónidas Proaño a través de las ciclo rutas que atraviesan todo el parque haciendo de este un parque permeable así mismo la propuesta meso se integra y vincula con la propuesta micro que es de carácter arquitectónico gracias a las plazas de acceso brindando sensaciones a la persona que hagan suyas las instalaciones estas brindan sensaciones tales como de estar en el parque pero a su vez ya estamos en las instalaciones de la propuesta arquitectónica es así que el propósito de la presente propuesta para el trabajo de titulación es la integración y vinculación.



Figura 144. Perspectiva Integración.
Fuente: Elaboración propia, 2021.



Figura 145. Perspectiva Vinculación.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

5.4. Propuesta arquitectónica

5.4.1. Conceptualización o partido de diseño arquitectónico

La Implantación de este proyecto contribuirá con una estrategia de articulación hacia el mercado Amazonas, actuará como espacio público pero que además integrará las circulaciones de los flujos peatonales así también contendrá vegetación y lugares idóneos para realizar la caminabilidad y actividades al aire libre.

El diseño se basa en cinco aspectos:

Relación

Identidad Urbana

Conectividad

Accesibilidad

Conectada del espacio dirigido hacia la circulación eje de los Hitos principales del proyecto urbano Amazonas. Las cuatro vías principales que convergen en el proyecto son la Av. Mariano Acosta, la Avenida Eugenio Espejo, la Av. Fray Vacas Galindo y la Av. Pérez Guerrero, la disposición de estas tres avenidas nos orientan hacia su utilización como ejes virtuales para el diseño formal del proyecto.

Se coloca un eje paralelo a la Av. Perez Guerrero siendo esta la más extensa del proyecto, para aprovechar la luz solar todo el año en el sentido Este-Oeste, además se tomará en cuenta los hitos importantes estructuradores del proyecto urbano mercado Amazonas; el museo del ferrocarril, la Basílica de la dolorosa que es la catedral más importante de la Ciudad y como hito principal el Obelisco.

do y la Av. Pérez Guerrero, la disposición de estas tres avenidas nos orientan hacia su utilización como ejes virtuales para el diseño formal del proyecto.



Figura 146. Conectividad.
Fuente: Elaboración propia, 2021.



Figura 147. Esquema Partido Urbano Fuente: Archdaily.

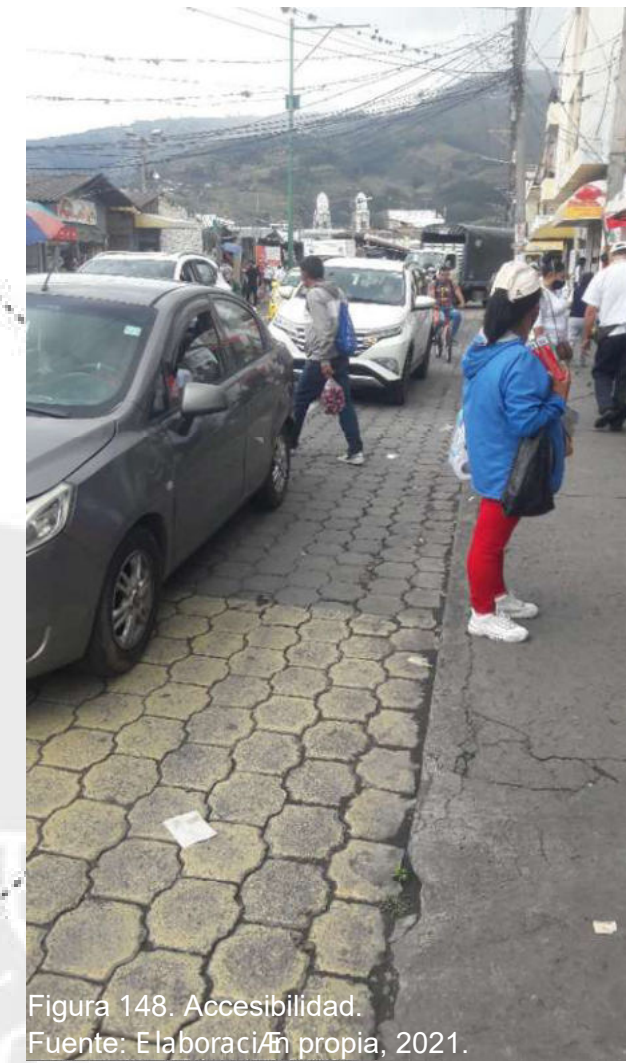


Figura 148. Accesibilidad.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

5.4.1. Conceptualización o partido de diseño arquitectónico

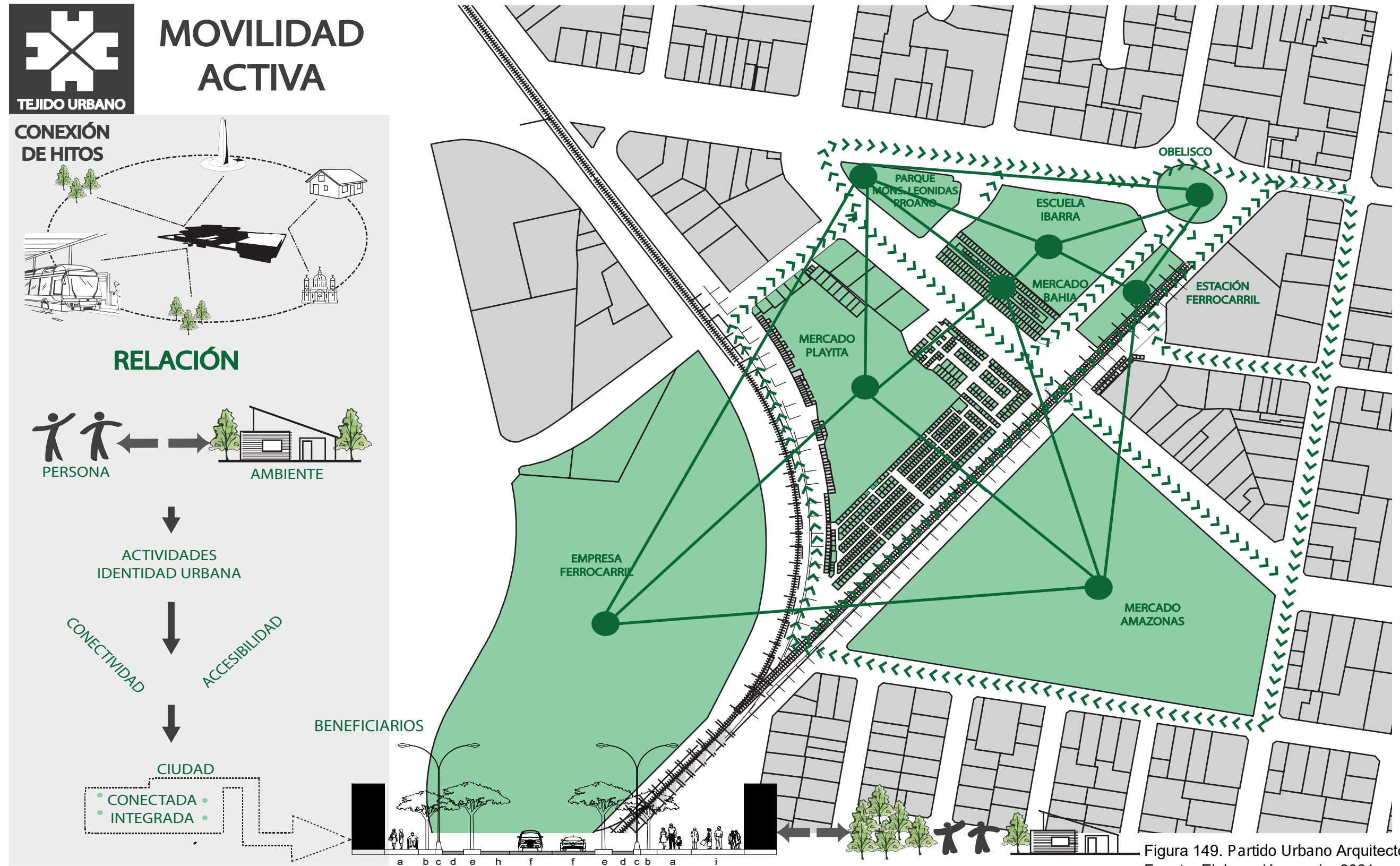


Figura 149. Partido Urbano Arquitectónico. Fuente: Elaboración propia, 2021.

5.4.2. Requerimientos programáticos

PROGRAMA ARQUITECTÓNICO – URBANO-VÍA CALLE - SEGMENTO -CALLE 24m

	Usuario	Espacios	Mobiliario	Área (24.00ml)	Gráfico
<p>Av. A. Pérez Guerrero</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Ciclista ✓ Peatón ✓ Operadores S. ✓ Transporte P. ✓ Comerciantes ✓ Conductores 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Aceras ensanchadas ✓ Calzada ✓ Reductores de velocidad ✓ Pasos cebra ✓ Ciclo vía ✓ Parterre con arborización ✓ Señales táctiles ✓ Rampas de accesibilidad ✓ Carril de bus ✓ Zona de estacionamiento ✓ Elementos de sombra 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Parada de bus ✓ Iluminarias ✓ Basurero ✓ Bancas ✓ Mobiliario 	<p>a: franja de seguridad 0.60m</p> <p>b: franja de servicios. (mobiliario) 1.00m</p> <p>c: franja de circulación 1.85m %</p> <p>d: franja de borde 0.60m</p> <p>f: carril de circulación 6.00m</p> <p>b: ciclovía 1.20m</p> <p>a: franja de seguridad 0.50m</p> <p>b: ciclovía 1.20m</p> <p>a: franja de seguridad 0.50m</p>	<p>Estado Actual</p> <p>Propuesta</p> <p>AV. ALFREDO PÉREZ GUERRERO</p>

Figura 150. Esquema conceptual programa Urbano.Vías y aceras. Fuente: Elaboración propia, 2021.



PROGRAMA ARQUITECTÓNICO – URBANO-VÍA CALLE - SEGMENTO -CALLE 12m

	Usuario	Espacios	Mobiliario	Área (24.00ml)	Gráfico
Calle Eugenio Espejo_2	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Ciclista ✓ Peatón ✓ Operadores S. ✓ Transporte P. ✓ Comerciantes ✓ Conductores 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Aceras ensanchadas ✓ Calzada ✓ Reductores de velocidad ✓ Pasos cebra ✓ Ciclo vía ✓ Parterre con arborización ✓ Señales táctiles ✓ Rampas de accesibilidad ✓ Carril de bus ✓ Zona de estacionamiento ✓ Elementos de sombra 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Parada de bus ✓ Iluminarias ✓ Basurero ✓ Bancas ✓ Mobiliario 	<p>a: franja de seguridad 0.50m</p> <p>b: franja de servicios. (mobiliario) 0.90m</p> <p>c: franja de circulación 2.00m</p> <p>d: franja de borde 0.60m</p> <p>f: carril de circulación 3.00m</p> <p>b: ciclovía 2.00m</p>	<p>Estado Actual</p> <p>Propuesta CALLE EUGENIO ESPEJO 2</p>

Figura 151. Esquema conceptual programa Urbano.V°as y aceras.
Fuente: Elaboración propia, 2021.



Figura. Perspectivas sector Mercado Amazonas.
Fuente: Google Earth, 2021



Figura. Perspectivas sector Mercado Amazonas.
Fuente: Google Earth, 2021



Figura. Ubicación de segmentos.
Fuente: Elaboración Propia, 2021

PROGRAMA ARQUITECTÓNICO – URBANO-VÍA CALLE - SEGMENTO -CALLE 24m

	Usuario	Espacios	Mobiliario	Área (24.00ml)	Gráfico
<p>Av. Eugenio Espejo_1</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Ciclista ✓ Peatón ✓ Operadores S. ✓ Transporte P. ✓ Comerciantes ✓ Conductores 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Aceras ensanchadas ✓ Calzada ✓ Reductores de velocidad ✓ Pasos cebra ✓ Ciclo vía ✓ Parterre con arborización ✓ Señales táctiles ✓ Rampas de accesibilidad ✓ Carril de bus ✓ Zona de estacionamiento ✓ Elementos de sombra 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Parada de bus ✓ Iluminarias ✓ Basurero ✓ Bancas ✓ Mobiliario 	<p>a: franja de seguridad 0.25m</p> <p>b: franja de servicios. (mobiliario) 1.20m</p> <p>c: franja de circulación 2.55m %</p> <p>d: franja de borde 0.60m</p> <p>f: carril de circulación 6.00m</p> <p>b: ciclovía 2.00m</p> <p>a: franja de tren 0.50m</p> <p>b: ciclovía 1.20m</p> <p>a: franja de seguridad 0.50m</p>	<p>Estado Actual</p> <p>Propuesta CALLE EUGENIO ESPEJO 1</p> <p>Figura 152. Esquema conceptual programa Urbano.V^os y aceras. Fuente: Elaboración propia, 2021.</p>



Figura. Perspectivas sector Mercado Amazonas.
Fuente: Google Earth, 2021



Figura. Perspectivas sector Mercado Amazonas.
Fuente: Google Earth, 2021

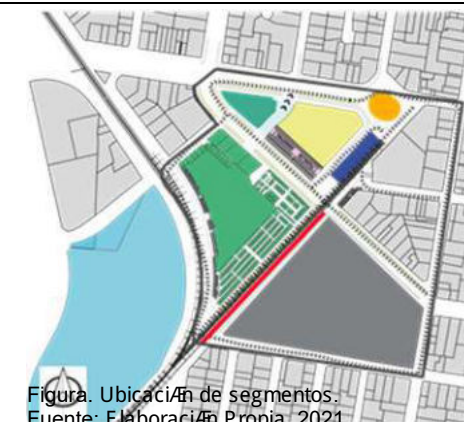


Figura. Ubicación de segmentos.
Fuente: Elaboración Propia, 2021

PROGRAMA ARQUITECTÓNICO – URBANO-VÍA CALLE - SEGMENTO -CALLE 14m

	Usuario	Espacios	Mobiliario	Área (24.00ml)	Gráfico
Calle Darío Egas	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Ciclista ✓ Peatón ✓ Operadores S. ✓ Transporte P. ✓ Comerciantes ✓ Conductores 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Aceras ensanchadas ✓ Calzada ✓ Reductores de velocidad ✓ Pasos cebra ✓ Ciclo vía ✓ Parterre con arborización ✓ Señales táctiles ✓ Rampas de accesibilidad ✓ Carril de bus ✓ Zona de estacionamiento ✓ Elementos de sombra 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Parada de bus ✓ Iluminarias ✓ Basurero ✓ Bancas ✓ Mobiliario 	<p>a: franja de seguridad 0.50m</p> <p>b: franja de servicios. (mobiliario) 0.60m</p> <p>c: franja de circulación 1.60m %</p> <p>d: franja de borde 0.60m</p> <p>f: carril de circulación 6.00m</p> <p>b: ciclo vía 2.40m</p>	<p>Estado Actual</p> <p>Propuesta CALLE DARÍO EGAS</p>

Figura 153. Esquema conceptual programa Urbano.V°as y aceras.
Fuente: Elaboración propia, 2021.



Figura. Perspectivas sector Mercado Amazonas.
Fuente: Google Earth, 2021



Figura. Perspectivas sector Mercado Amazonas.
Fuente: Google Earth, 2021



Figura. Ubicación de segmentos.
Fuente: Elaboración Propia, 2021

PROGRAMA ARQUITECTÓNICO – URBANO-VÍA CALLE – SEGMENTO CALLE 12m

	Usuario	Espacios	Mobiliario	Área (24.00ml)	Gráfico
Calle Cristobal Colon	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Ciclista ✓ Peatón ✓ Operadores S. ✓ Transporte P. ✓ Comerciantes ✓ Conductores 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Aceras ensanchadas ✓ Calzada ✓ Reductores de velocidad ✓ Pasos cebra ✓ Ciclo vía ✓ Parterre con arborización ✓ Señales táctiles ✓ Rampas de accesibilidad ✓ Carril de bus ✓ Zona de estacionamiento ✓ Elementos de sombra 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Parada de bus ✓ Iluminarias ✓ Basurero ✓ Bancas ✓ Mobiliario 	<p>a: franja de seguridad 0.50m</p> <p>b: franja de servicios. (mobiliario) 2.00m</p> <p>c: franja de circulación 1.40m %</p> <p>d: franja de borde 0.60m</p> <p>f: carril de circulación 5.00m</p>	<p>Estado Actual</p> <p>Propuesta CALLE CRISTÓBAL COLÓN</p>
	<p>Figura 154. Esquema conceptual programa Urbano.V°as y aceras. Fuente: Elaboración propia, 2021.</p>				



Figura. Perspectivas sector Mercado Amazonas.
Fuente: Google Earth, 2021



Figura. Perspectivas sector Mercado Amazonas.
Fuente: Google Earth, 2021



Figura. Ubicación de segmentos.
Fuente: Elaboración Propia, 2021

PROGRAMA ARQUITECTÓNICO – URBANO-VÍA CALLE - SEGMENTO -CALLE 30m

	Usuario	Espacios	Mobiliario	Área (24.00ml)	Gráfico
Av. Mariano Acosta	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Ciclista ✓ Peatón ✓ Operadores S. ✓ Transporte P. ✓ Comerciantes ✓ Conductores 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Aceras ensanchadas ✓ Calzada ✓ Reductores de velocidad ✓ Pasos cebra ✓ Ciclo vía ✓ Parterre con arborización ✓ Señales táctiles ✓ Rampas de accesibilidad ✓ Carril de bus ✓ Zona de estacionamiento ✓ Elementos de sombra 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Parada de bus ✓ Iluminarias ✓ Basurero ✓ Bancas ✓ Mobiliario 	<p>a: franja de seguridad 0.50m</p> <p>b: franja de servicios. (mobiliario) 0.50m</p> <p>c: franja de circulación 2.40m</p> <p>d: franja de borde 0.60m</p> <p>f: carril de circulación 8.00m</p> <p>b: ciclovía 2.40m</p>	<p>Estado Actual</p> <p>Propuesta AV. MARIANO ACOSTA</p>

Figura 155. Esquema conceptual programa Urbano.V^oas y aceras.
Fuente: Elaboración propia, 2021.



Figura. Perspectivas sector Mercado Amazonas.
Fuente: Google Earth, 2021



Figura. Perspectivas sector Mercado Amazonas.
Fuente: Google Earth, 2021



Figura. Ubicación de segmentos.
Fuente: Elaboración Propia, 2021

PROGRAMA ARQUITECTÓNICO – URBANO-VÍA CALLE - SEGMENTO -CALLE 16m

	Usuario	Espacios	Mobiliario	Área (24.00ml)	Gráfico
Calle Eugenio Espejo-Obelisco	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Ciclista ✓ Peatón ✓ Operadores S. ✓ Transporte P. ✓ Comerciantes ✓ Conductores 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Aceras ensanchadas ✓ Calzada ✓ Reductores de velocidad ✓ Pasos cebra ✓ Ciclo vía ✓ Parterre con arborización ✓ Señales táctiles ✓ Rampas de accesibilidad ✓ Carril de bus ✓ Zona de estacionamiento ✓ Elementos de sombra 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Parada de bus ✓ Iluminarias ✓ Basurero ✓ Bancas ✓ Mobiliario 	<p>a: franja de seguridad 0.30m</p> <p>b: franja de servicios. (mobiliario) 1.90m</p> <p>c: franja de circulación 1.45m %</p> <p>d: franja de borde 0.60m</p> <p>f: carril de circulación 8.50m</p> <p>b: ciclovía 1.20m</p>	<p>Estado Actual</p> <p>Propuesta</p> <p>CALLE EUGENIO ESPEJO - OBELISCO</p>

Figura 156. Esquema conceptual programa Urbano.V^oas y aceras.
Fuente: Elaboración propia, 2021.



Figura. Perspectivas sector Mercado Amazonas.
Fuente: Google Earth, 2021



Figura. Perspectivas sector Mercado Amazonas.
Fuente: Google Earth, 2021



Figura. Ubicación de segmentos.
Fuente: Elaboración Propia, 2021

PROGRAMA ARQUITECTÓNICO – URBANO-VÍA CALLE - SEGMENTO -CALLE 12m

	Usuario	Espacios	Mobiliario	Área (12.00ml)	Gráfico
Calle Juan de Velasco	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Ciclista ✓ Peatón ✓ Operadores S. ✓ Transporte P. ✓ Comerciantes ✓ Conductores 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Aceras ensanchadas ✓ Calzada ✓ Reductores de velocidad ✓ Pasos cebra ✓ Ciclo vía ✓ Parterre con arborización ✓ Señales táctiles ✓ Rampas de accesibilidad ✓ Carril de bus ✓ Zona de estacionamiento ✓ Elementos de sombra 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Parada de bus ✓ Iluminarias ✓ Basurero ✓ Bancas ✓ Mobiliario 	<p>a: franja de seguridad 0.50m</p> <p>b: franja de servicios. (mobiliario) 0.50m</p> <p>c: franja de circulación 1.30m %</p> <p>d: franja de borde 0.50m</p> <p>f: carril de circulación 6.00m</p> <p>b: ciclo vía 1.20m</p>	<p>Estado Actual</p> <p>Propuesta CALLE JUAN DE VELASCO</p>

Figura 157. Esquema conceptual programa Urbano.V°as y aceras.
Fuente: Elaboración propia, 2021.



Figura. Perspectivas sector Mercado Amazonas.
Fuente: Google Earth, 2021



Figura. Perspectivas sector Mercado Amazonas.
Fuente: Google Earth, 2021



Figura. Ubicación de segmentos.
Fuente: Elaboración Propia, 2021

PROGRAMA ARQUITECTÓNICO – URBANO-VÍA CALLE - SEGMENTO -CALLE 14m

	Usuario	Espacios	Mobiliario	Área (14.00ml)	Gráfico
Calle Obispo Mosquera	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Ciclista ✓ Peatón ✓ Operadores S. ✓ Transporte P. ✓ Comerciantes ✓ Conductores 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Aceras ensanchadas ✓ Calzada ✓ Reductores de velocidad ✓ Pasos cebra ✓ Ciclo vía ✓ Parterre con arborización ✓ Señales táctiles ✓ Rampas de accesibilidad ✓ Carril de bus ✓ Zona de estacionamiento ✓ Elementos de sombra 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Parada de bus ✓ Iluminarias ✓ Basurero ✓ Bancas ✓ Mobiliario 	<p>a: franja de seguridad 0.50m</p> <p>b: franja de servicios. (mobiliario) 2.00m</p> <p>c: franja de circulación 2.40m %</p> <p>d: franja de borde 0.60m</p> <p>f: carril de circulación 6.00m</p>	<p>Estado Actual</p> <p>Propuesta</p> <p>CALLE OBISPO MOSQUERA</p>

Figura 158. Esquema conceptual programa Urbano.V^oas y aceras.
Fuente: Elaboración propia, 2021.



Figura. Perspectivas sector Mercado Amazonas.
Fuente: Google Earth, 2021



Figura. Perspectivas sector Mercado Amazonas.
Fuente: Google Earth, 2021



Figura. Ubicación de segmentos.
Fuente: Elaboración Propia, 2021

PROGRAMA ARQUITECTÓNICO – URBANO-VÍA CALLE - SEGMENTO -CALLE 14m

	Usuario	Espacios	Mobiliario	Área (14.00ml)	Gráfico
Calle Sanchez y Cifuentes	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Ciclista ✓ Peatón ✓ Operadores S. ✓ Transporte P. ✓ Comerciantes ✓ Conductores 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Aceras ensanchadas ✓ Calzada ✓ Reductores de velocidad ✓ Pasos cebra ✓ Ciclo vía ✓ Parterre con arborización ✓ Señales táctiles ✓ Rampas de accesibilidad ✓ Carril de bus ✓ Zona de estacionamiento ✓ Elementos de sombra 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Parada de bus ✓ Iluminarias ✓ Basurero ✓ Bancas ✓ Mobiliario 	<p>a: franja de seguridad 0.50m</p> <p>b: franja de servicios. (mobiliario) 1.20m</p> <p>c: franja de circulación 1.50m %</p> <p>d: franja de borde 0.50m</p> <p>f: carril de circulación 7.80m</p> <p>b: ciclovía 1.20m</p>	<p>Estado Actual</p> <p>Propuesta</p> <p>CALLE SÁNCHEZ Y CIFUENTES</p>

Figura 159. Esquema conceptual programa Urbano.V^oas y aceras. Fuente: Elaboración propia, 2021.



PROGRAMA ARQUITECTÓNICO – URBANO-VÍA CALLE - SEGMENTO -CALLE 30m

	Usuario	Espacios	Mobiliario	Área (30.00ml)	Gráfico
Av. Fray Vacas Galindo	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Ciclista ✓ Peatón ✓ Operadores S. ✓ Transporte P. ✓ Comerciantes ✓ Conductores 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Aceras ensanchadas ✓ Calzada ✓ Reductores de velocidad ✓ Pasos cebra ✓ Ciclo vía ✓ Parterre con arborización ✓ Señales táctiles ✓ Rampas de accesibilidad ✓ Carril de bus ✓ Zona de estacionamiento ✓ Elementos de sombra 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Parada de bus ✓ Iluminarias ✓ Basurero ✓ Bancas ✓ Mobiliario 	<p>a: franja de seguridad 0.60m</p> <p>b: franja de servicios. (mobiliario) 1.40m</p> <p>c: franja de circulación 1.70m %</p> <p>d: franja de borde 0.60m</p> <p>f: carril de circulación 6.00m</p> <p>b: ciclo vía 1.20m</p>	<p>Estado Actual</p> <p>Propuesta</p> <p>AV. FRAY VACAS GALINDO</p>

Figura 160. Esquema conceptual programa Urbano.V^os y aceras.
Fuente: Elaboración propia, 2021.



Figura. Perspectivas sector Mercado Amazonas.
Fuente: Google Earth, 2021

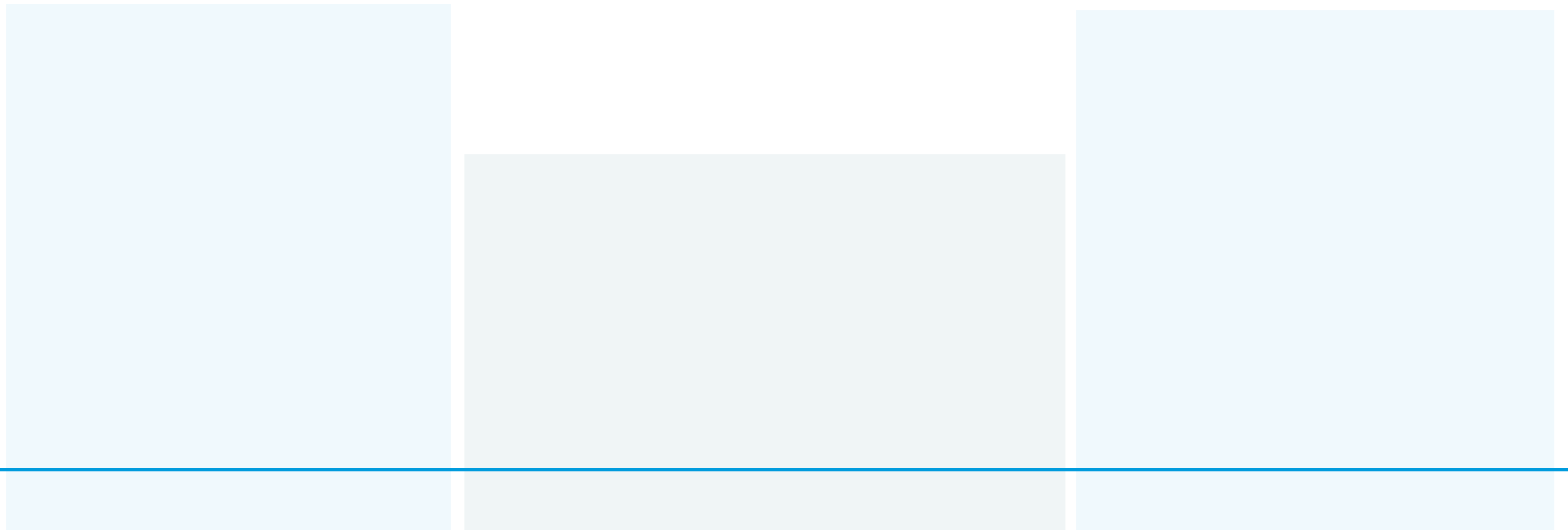


Figura. Perspectivas sector Mercado Amazonas.
Fuente: Google Earth, 2021



Figura. Ubicación de segmentos.
Fuente: Elaboración Propia, 2021

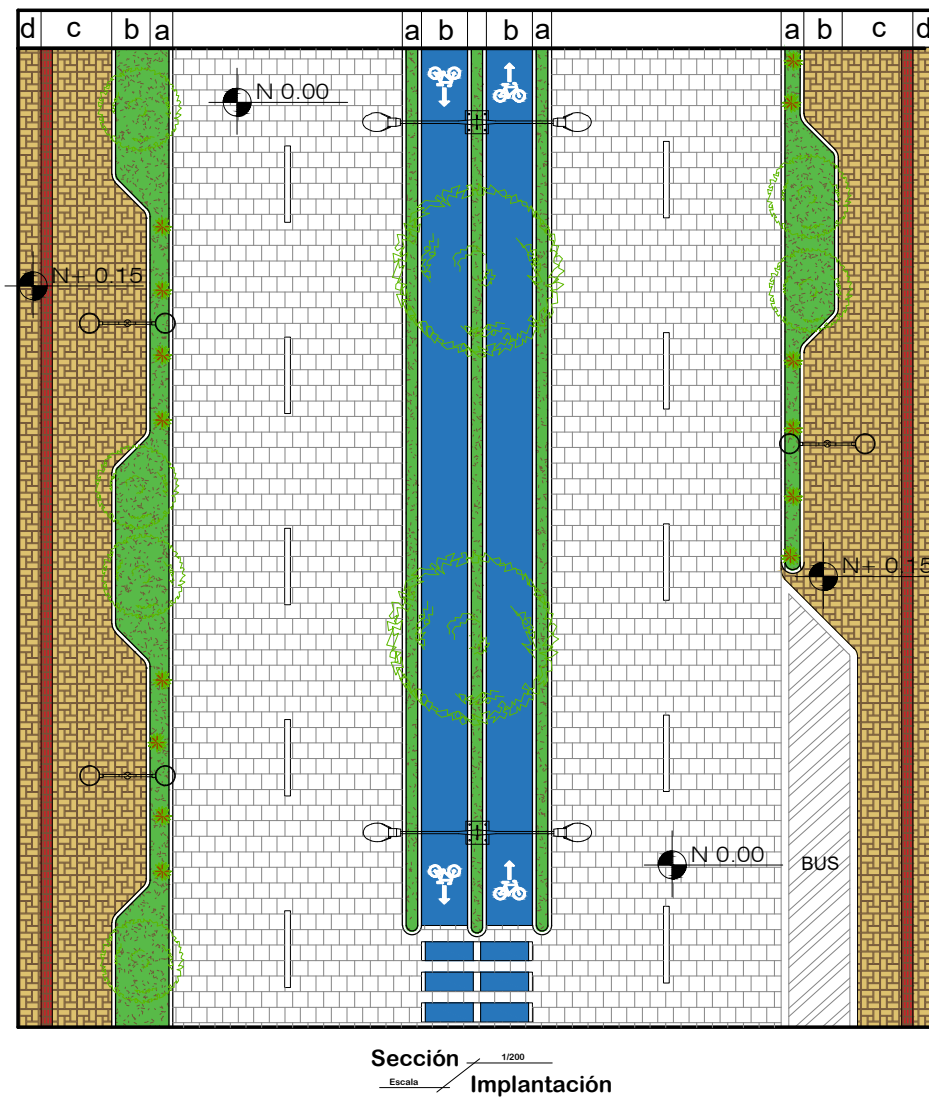
Propuesta macro



5.4.5. Expediente planimétrico

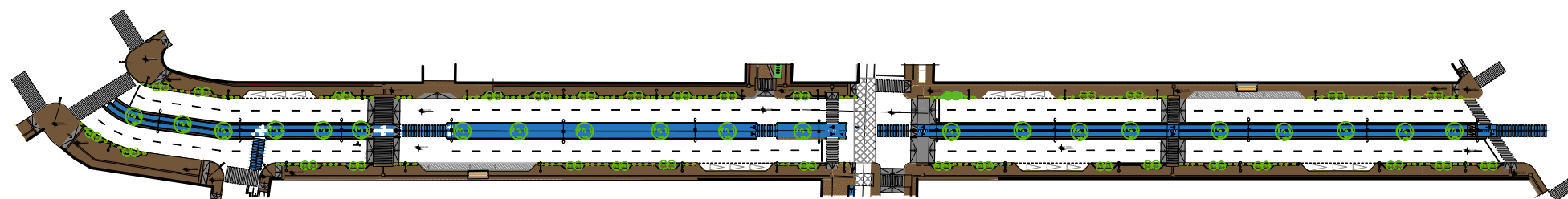
AV. ALFREDO PÉREZ GUERRERO

ACERCAMIENTO



Sección 1/200
Escala
Implantación

PLANTA DE DISEÑO DEL SEGMENTO



Sección 1/2500
Escala
Implantación

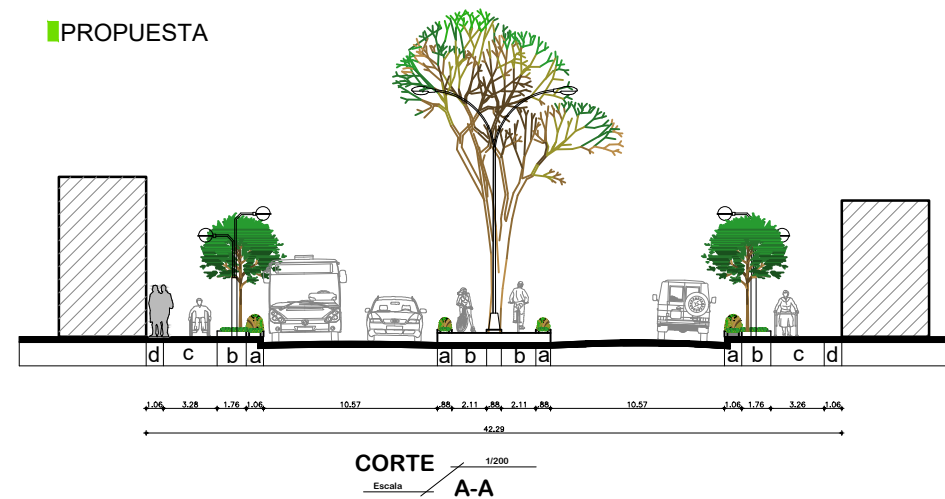
ESTADO ACTUAL



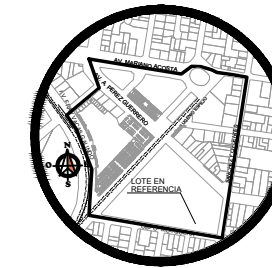
Figura. Perspectivas sector Mercado Amazonas
Fuente: Google Earth, 2021

Estado sin Escala Actual

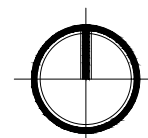
PROPUESTA



CORTE 1/200
Escala
A-A

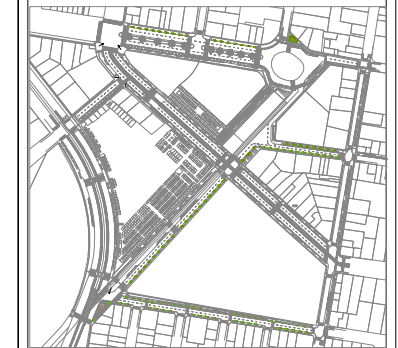


UBICACIÓN
MERCADO AMAZONAS
CANTÓN IBARRA



NORTE

ESCUELA DE ARQUITECTURA



UBICACIÓN

TEMA:
MOVILIDAD ACTIVA

AUTOR:
CARAGULLA PEDRO

DOCENTE:
ALFONSO RONDON GONZALEZ

CONTIENE:
PLANTA, CORTE, VISUAL

ESCALA:
1:2500

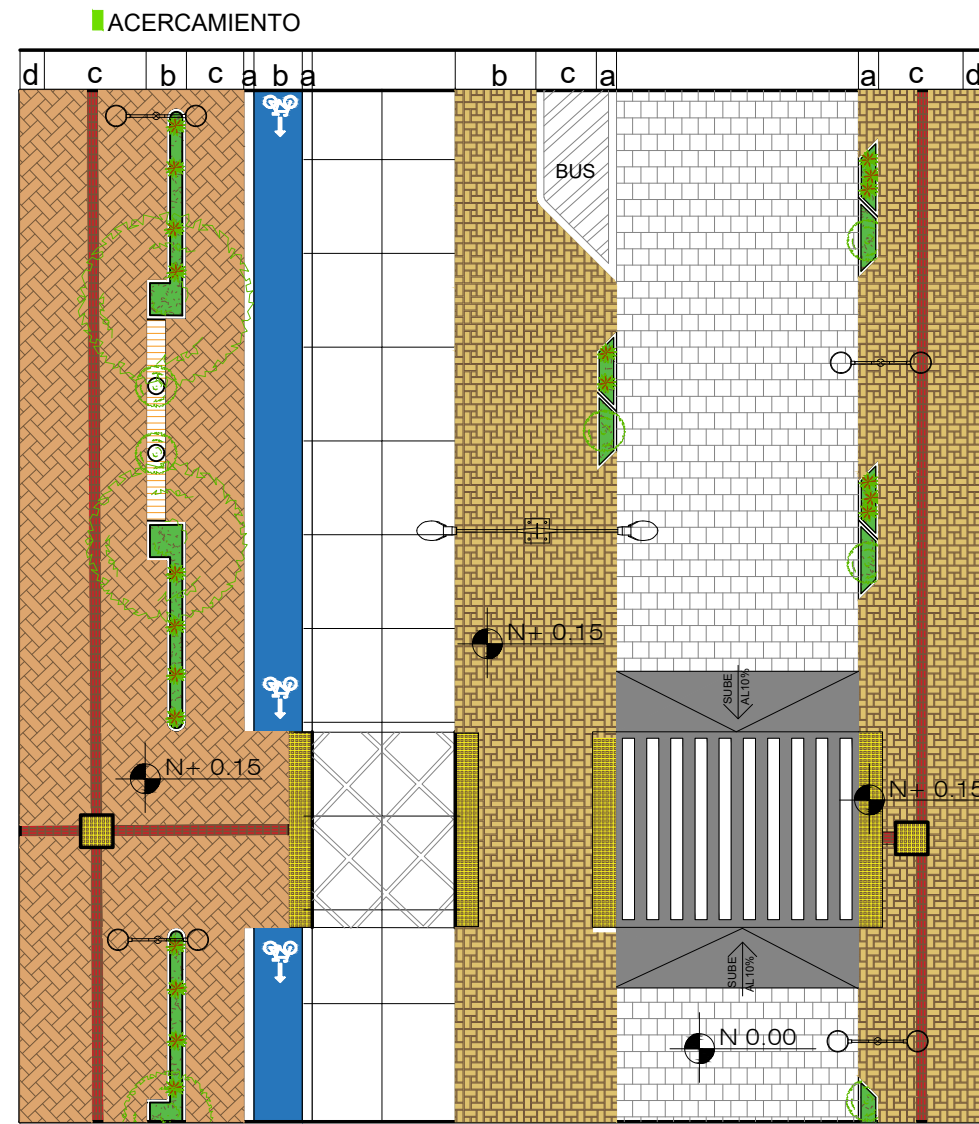
LÁMINA:
1/12

FECHA:
ENERO -2022

SIMBOLOGÍA:

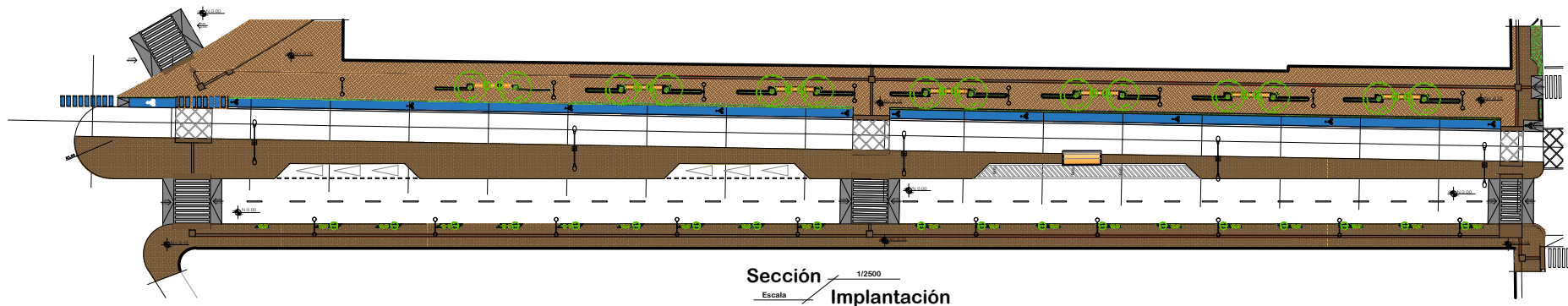
Figura 161. Implantación propuesta av. Alfredo Pérez Guerrero.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

CALLE EUGENIO ESPEJO 1



Sección
Escala 1/200
Implantación

PLANTA DE DISEÑO DEL SEGMENTO



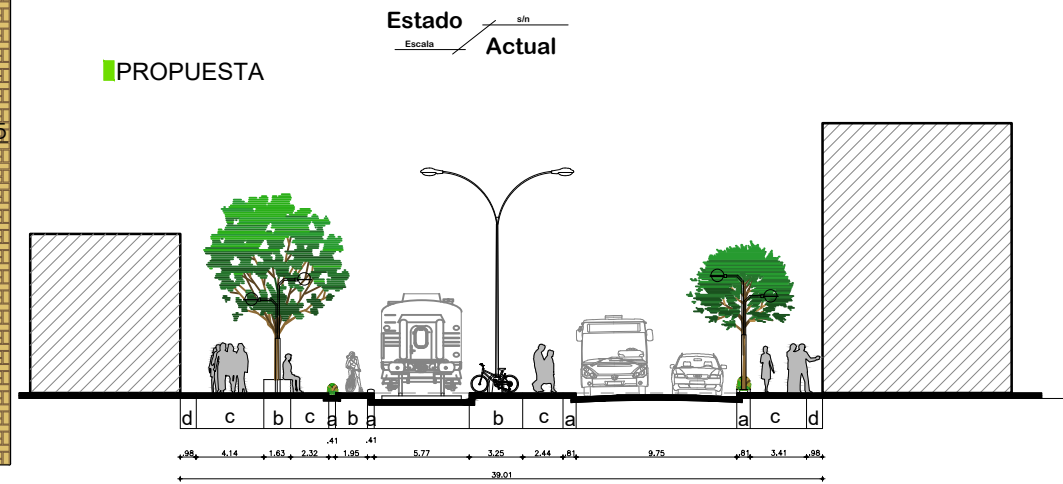
Sección
Escala 1/2500
Implantación

ESTADO ACTUAL

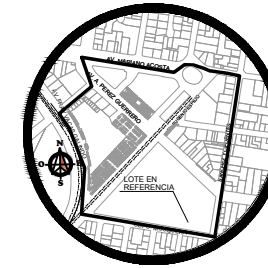


Figura. Perspectivas sector Mercado Amazonas.
Fuente: Google Earth, 2021

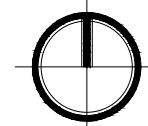
PROPUESTA



CORTE
Escala 1/200
A-A

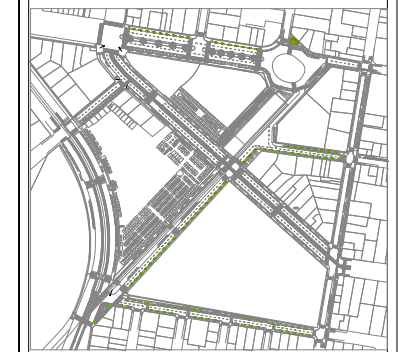


UBICACIÓN
MERCADO AMAZONAS
CANTÓN BARRO



NORTE

ESCUELA DE ARQUITECTURA



UBICACIÓN

TEMA:
MOVILIDAD ACTIVA

AUTOR:
CARAGULLA PEDRO

DOCENTE:
ALFONSO RONDON GONZALEZ

CONTIENE:
PLANTA, CORTE . VISUAL

ESCALA:
1:2500

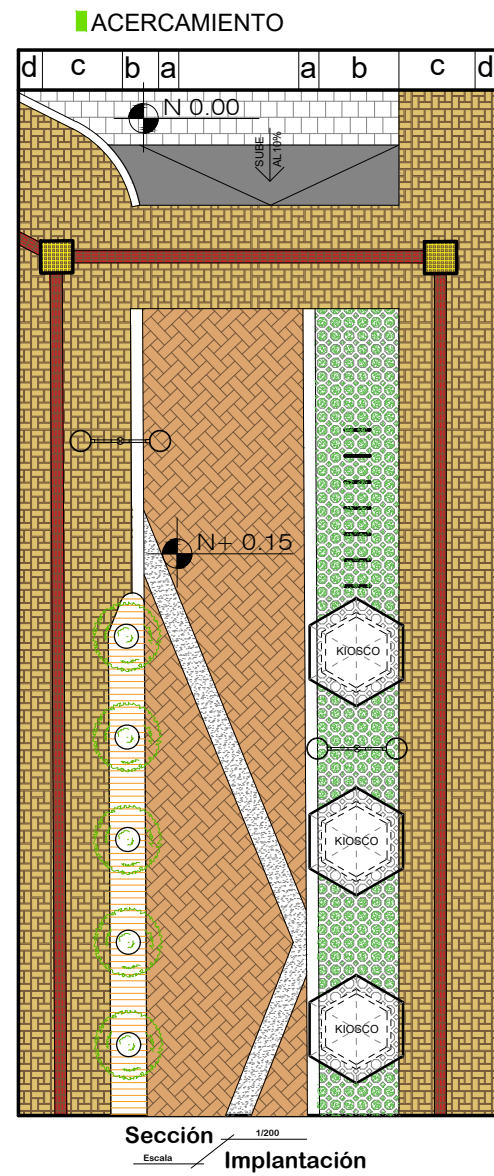
LÁMINA:
2/12

FECHA:
ENERO -2022

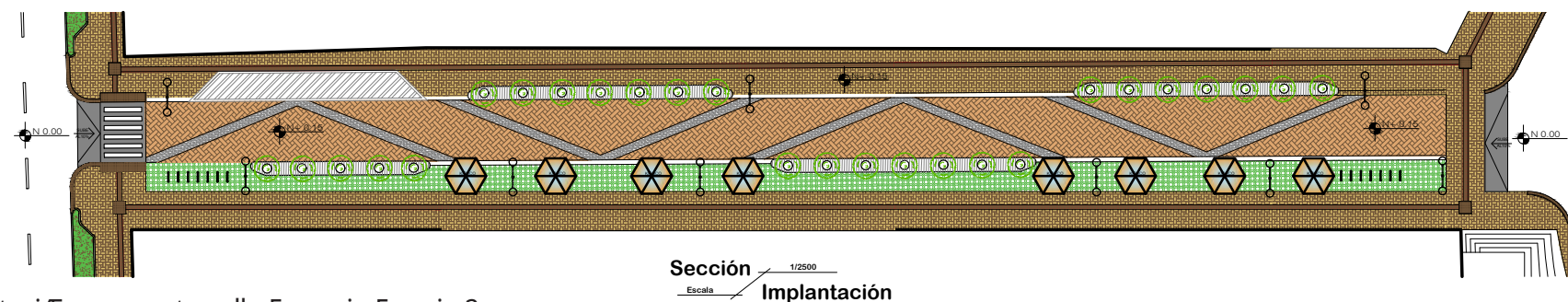
SIMBOLOGÍA:

Figura 162. Implantación propuesta calle Eugenio Espejo 1.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

CALLE EUGENIO ESPEJO 2



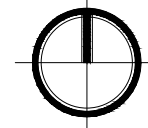
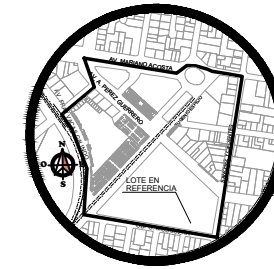
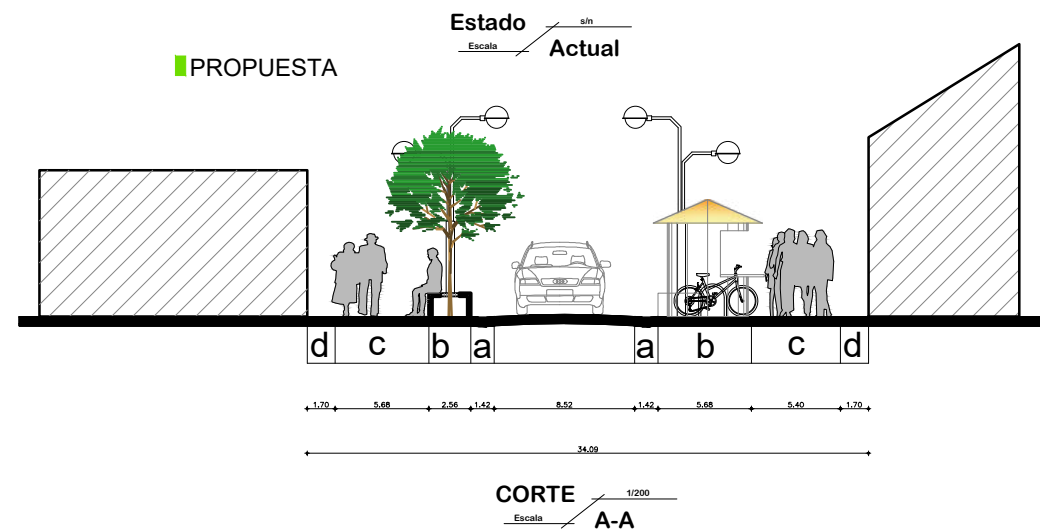
PLANTA DE DISEÑO DEL SEGMENTO



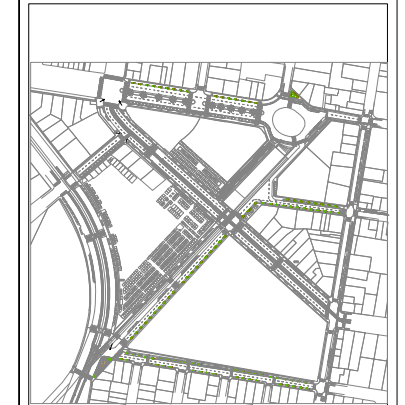
ESTADO ACTUAL



PROPUESTA



ESCUELA DE ARQUITECTURA



UBICACIÓN

TEMA:
MOVILIDAD ACTIVA

AUTOR:
CARAGULLA PEDRO

DOCENTE:
ALFONSO RONDON GONZALEZ

CONTIENE:
PLANTA, CORTE . VISUAL

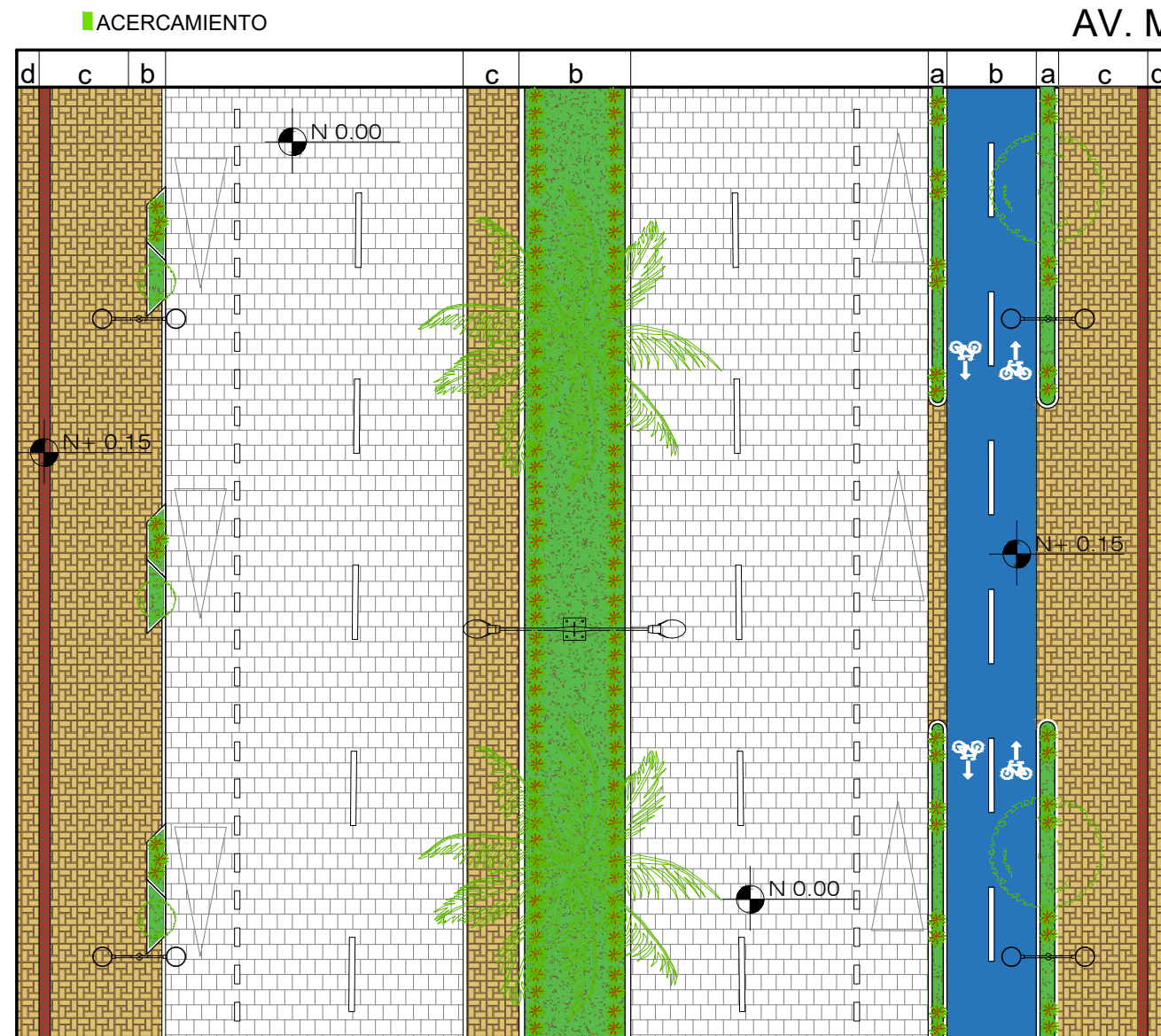
ESCALA:
1:2500

LÁMINA:
3/12

FECHA:
ENERO -2022

SIMBOLOGÍA:

Figura 163. Implantación propuesta calle Eugenio Espejo 2.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

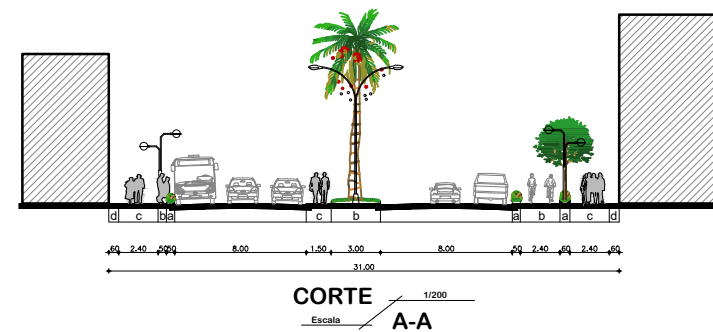


ESTADO ACTUAL



Estado Actual
Escala: sin

PROPUESTA



Sección 1/200
Escala: Implantación

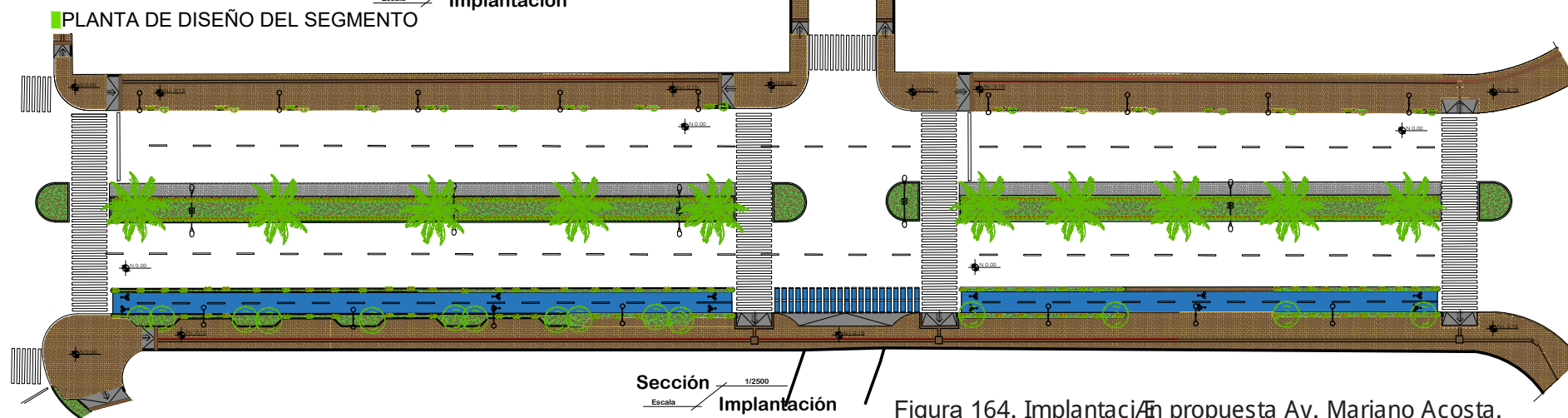
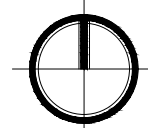
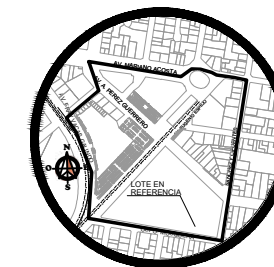
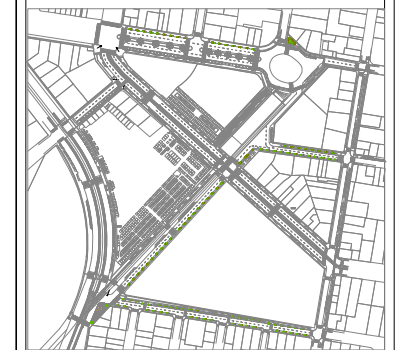


Figura 164. Implantación propuesta Av. Mariano Acosta.
Fuente: Elaboración propia, 2021.



ESCUELA DE ARQUITECTURA



TEMA: MOVILIDAD ACTIVA

AUTOR: CARAGULLA PEDRO

DOCENTE: ALFONSO RONDON GONZALEZ

CONTIENE: PLANTA, CORTE . VISUAL

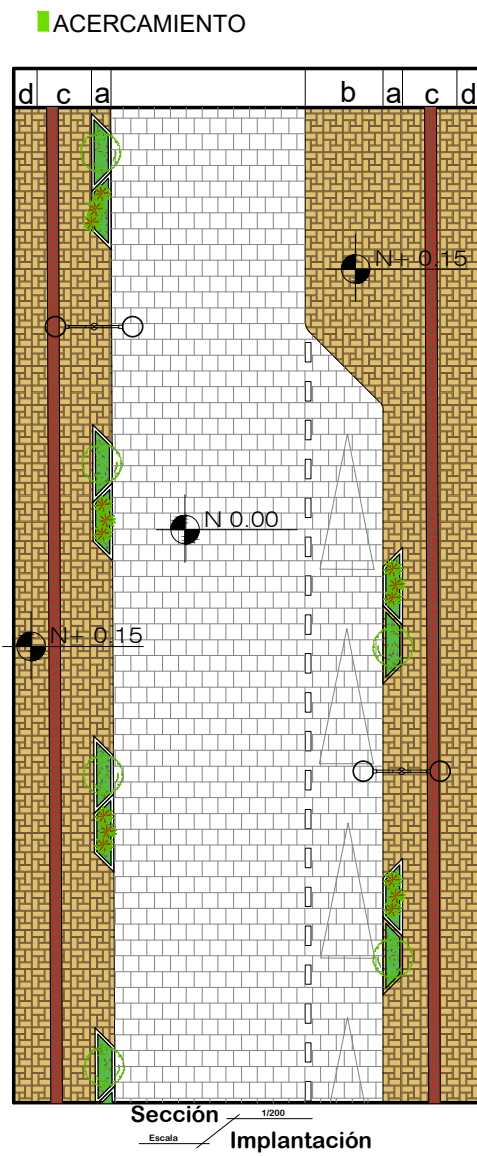
ESCALA: 1:2500

LÁMINA: 4/12

FECHA: ENERO -2022

SIMBOLOGÍA:

CALLE CRISTÓBAL COLÓN

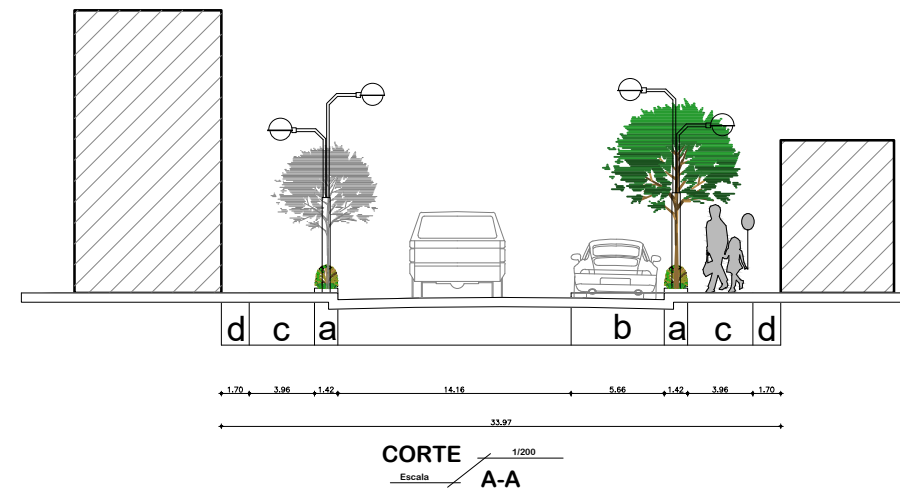


ESTADO ACTUAL

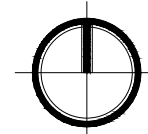
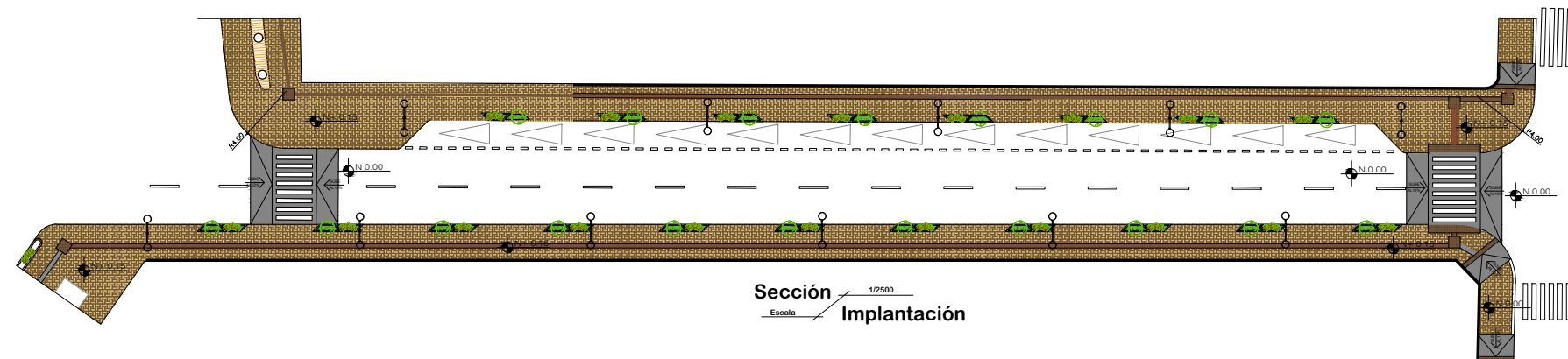


Estado Actual
Escala sin

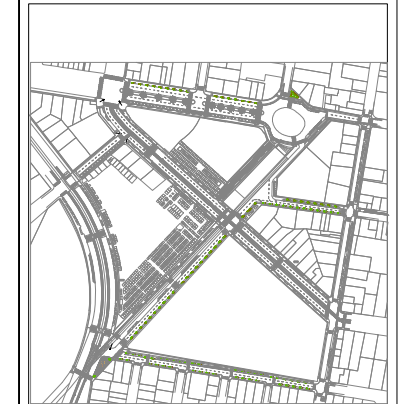
PROPUESTA



PLANTA DE DISEÑO DEL SEGMENTO



ESCUELA DE ARQUITECTURA



UBICACIÓN

TEMA:
MOVILIDAD ACTIVA

AUTOR:
CARAGULLA PEDRO

DOCENTE:
ALFONSO RONDON GONZALEZ

CONTIENE:
PLANTA, CORTE . VISUAL

ESCALA:
1:2500

LÁMINA:
5/12

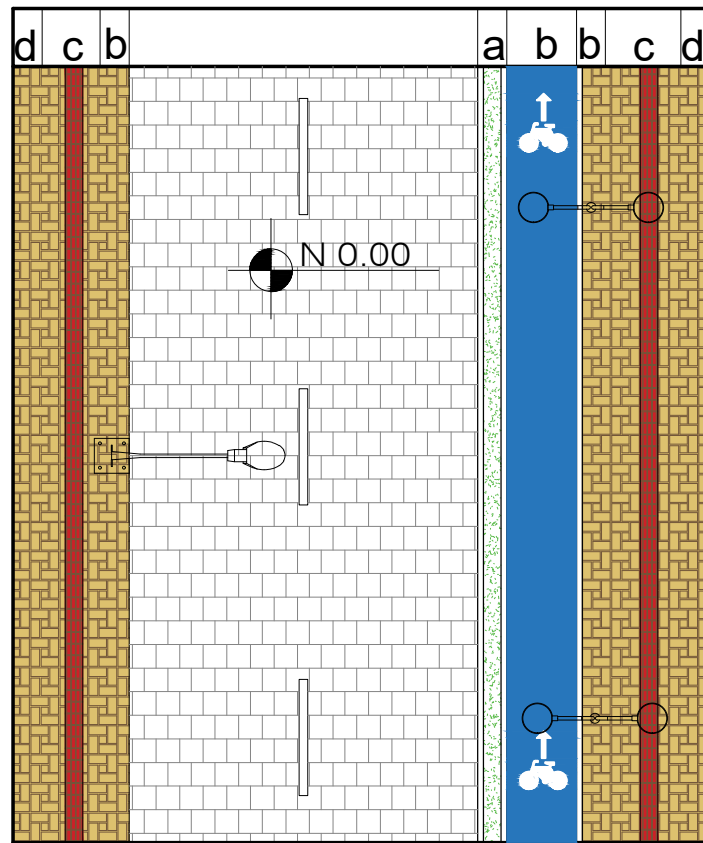
FECHA:
ENERO -2022

SIMBOLOGÍA:

Figura 165. Implantación propuesta calle. Cristobal Colon.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

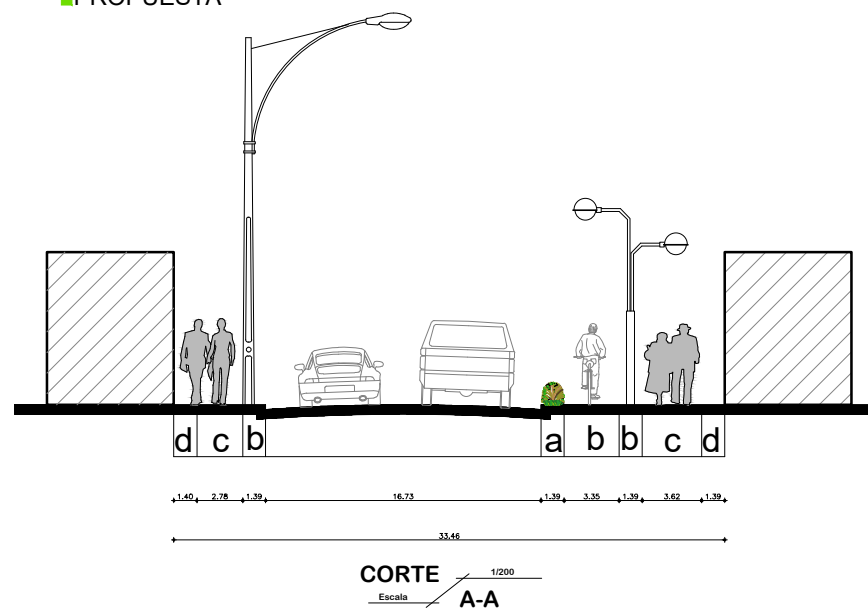
CALLE JUAN DE VELASCO

ACERCAMIENTO



Sección 1/200
Escala Actual
Implantación

PROPUESTA



CORTE 1/200
Escala A-A

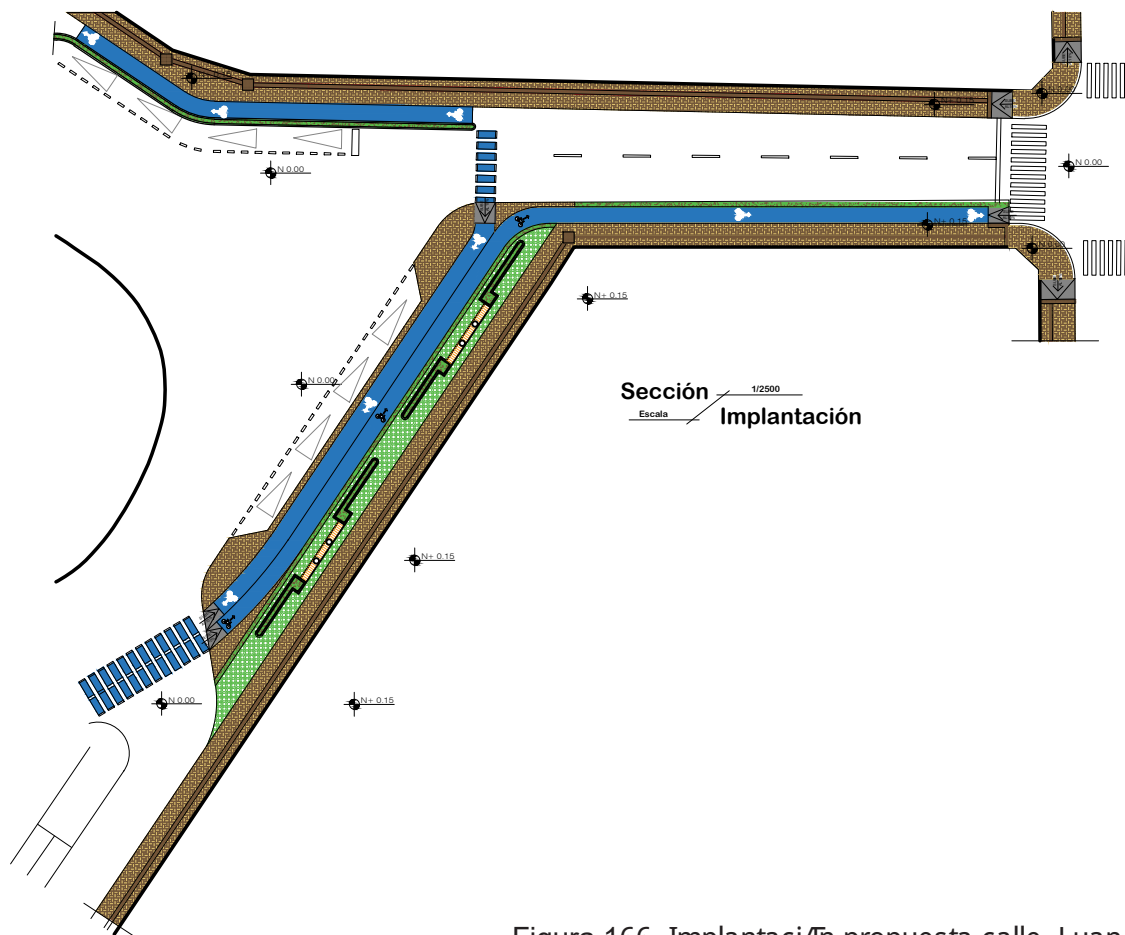
ESTADO ACTUAL



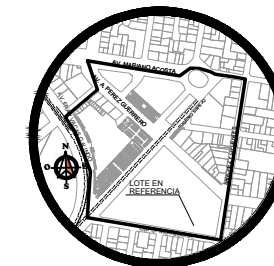
Figura. Perspectivas sector Mercado Amazonas.
Fuente: Google Earth, 2021

Estado Actual
Escala sin

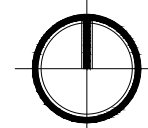
PLANTA DE DISEÑO DEL SEGMENTO



Sección 1/2500
Escala Implantación

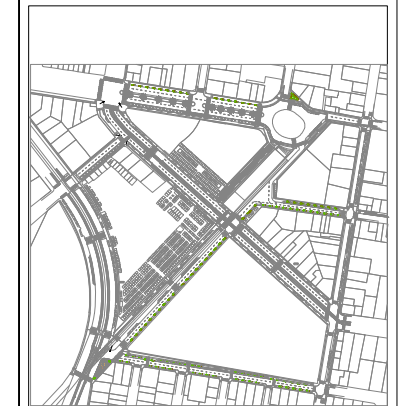


UBICACIÓN
MERCADO AMAZONAS
CANTÓN IBARRA



NORTE

ESCUELA DE ARQUITECTURA



UBICACIÓN

TEMA:
MOVILIDAD ACTIVA

AUTOR:
CARAGULLA PEDRO

DOCENTE:
ALFONSO RONDON GONZALEZ

CONTIENE:
PLANTA, CORTE . VISUAL

ESCALA:
1:2500

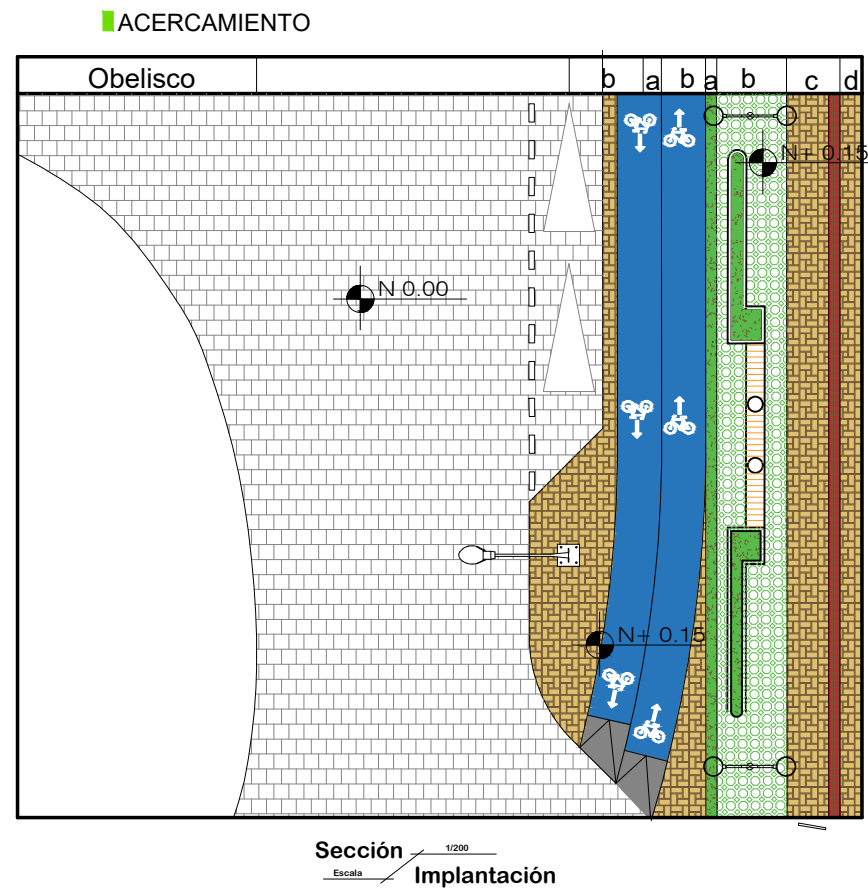
LÁMINA:
6/12

FECHA:
ENERO -2022

SIMBOLOGÍA:

Figura 166. Implantación propuesta calle. J uan de Velasco.
Fuente: E laboración propia, 2021.

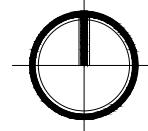
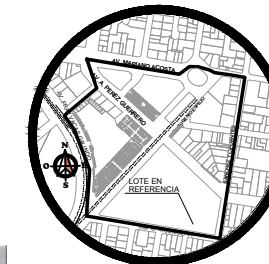
CALLE EUGENIO ESPEJO - OBELISCO



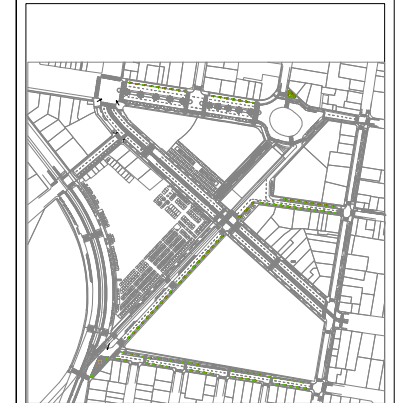
ESTADO ACTUAL



Estado Actual
Escala sin



ESCUELA DE ARQUITECTURA



UBICACIÓN

TEMA:
MOVILIDAD ACTIVA

AUTOR:
CARAGULLA PEDRO

DOCENTE:
ALFONSO RONDON GONZALEZ

CONTIENE:
PLANTA, CORTE . VISUAL

ESCALA:
1:2500

LÁMINA:
7/12

FECHA:
ENERO -2022

SIMBOLOGÍA:

PROPUESTA

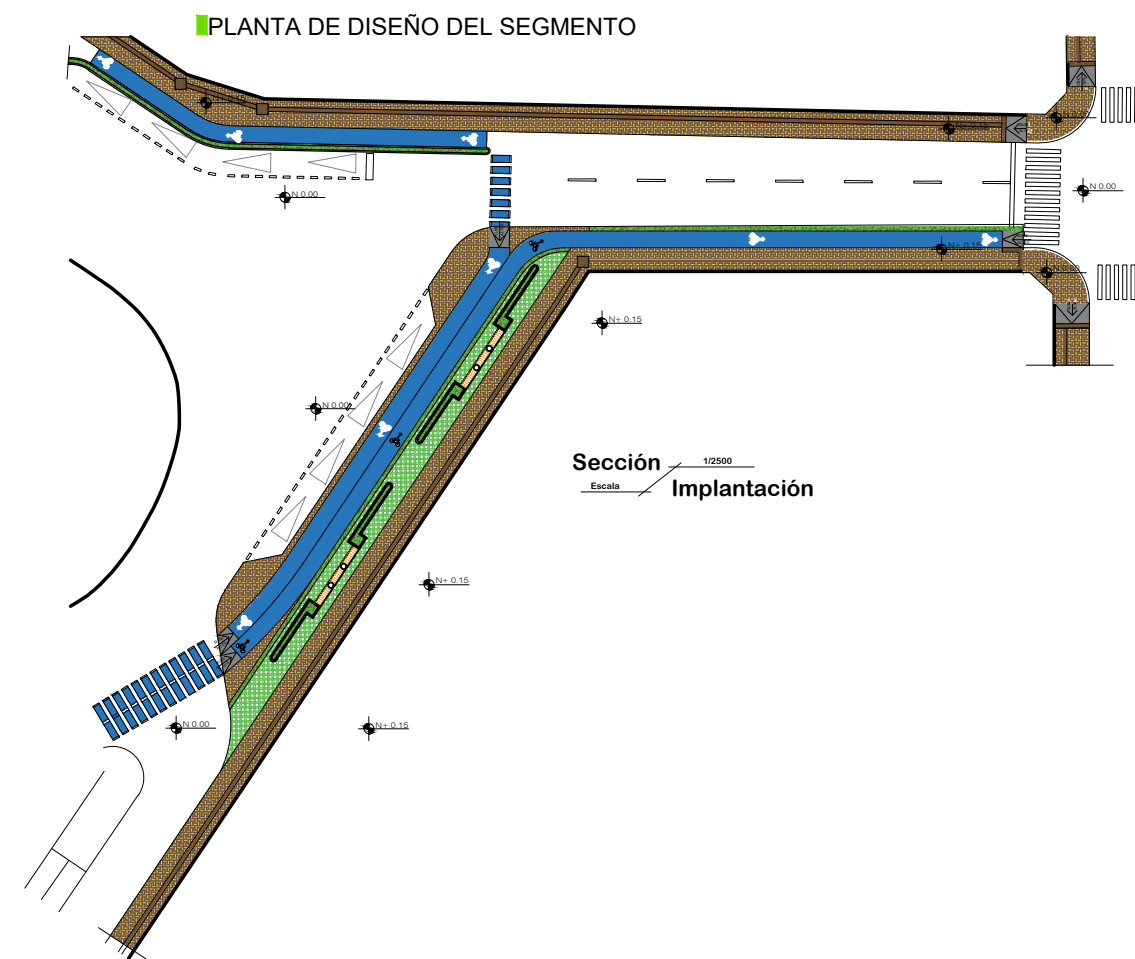
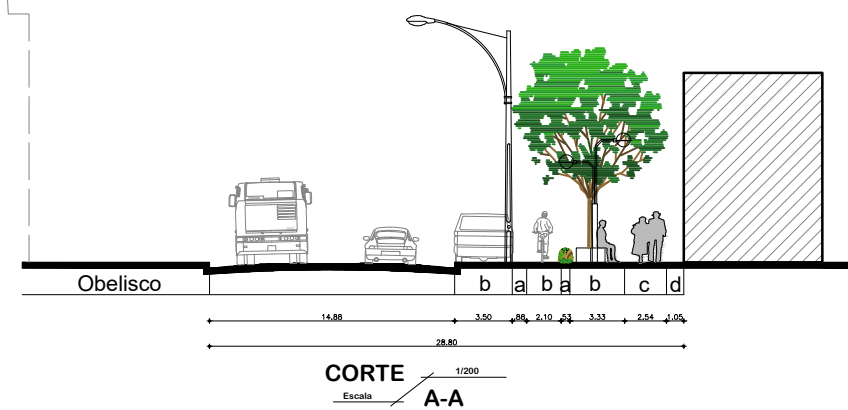
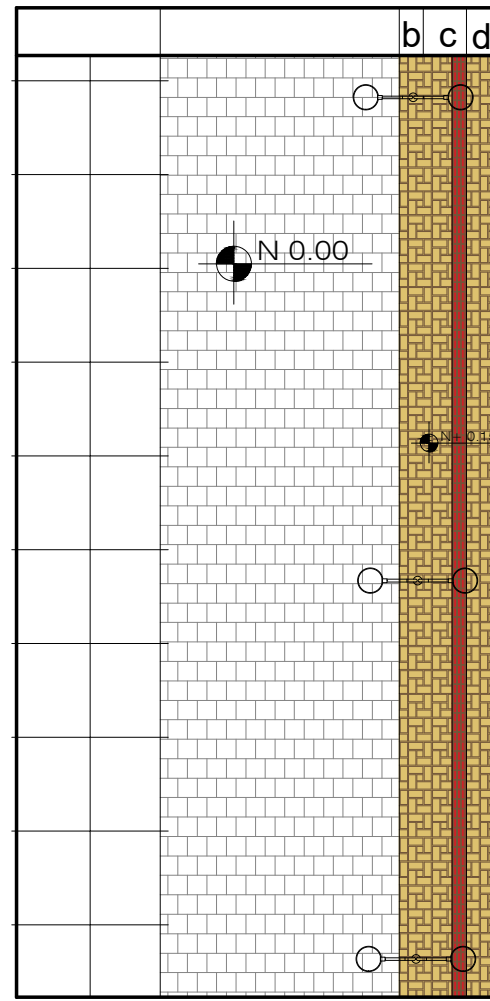


Figura 167. Implantación propuesta calle. Eugenio Espejo-Obelisco.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

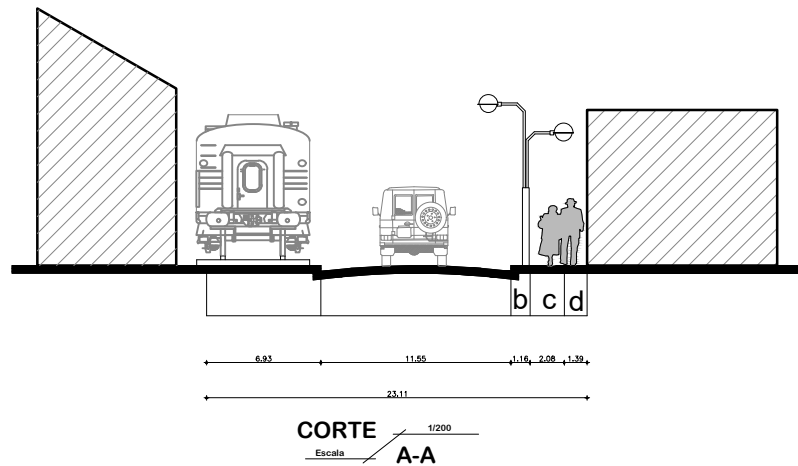
CALLE EUGENIO ESPEJO

ACERCAMIENTO



Sección 1/200
Escala Implantación

PROPUESTA



CORTE 1/200
Escala A-A

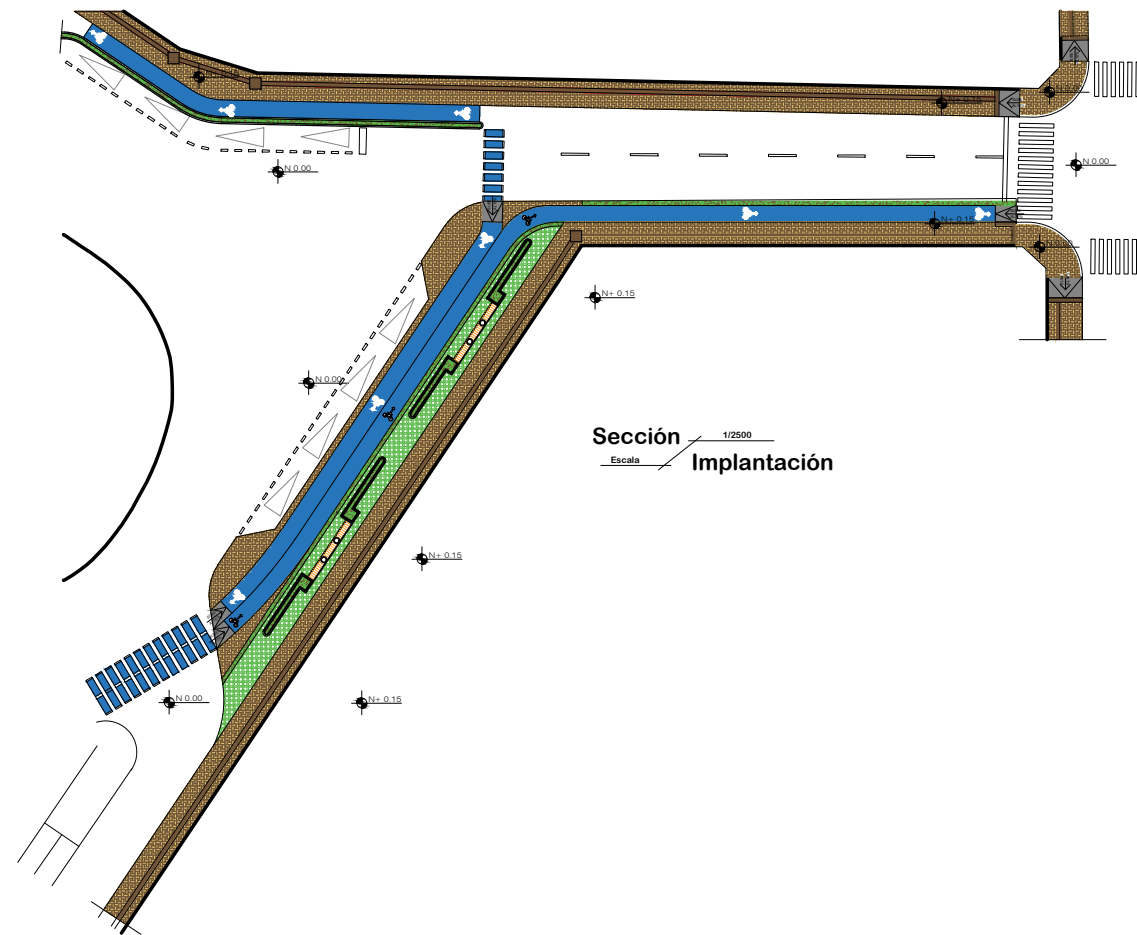
ESTADO ACTUAL



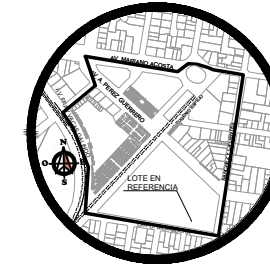
Figura. Perspectivas sector Mercado Amazonas.
Fuente: Google Earth, 2021

Estado sin Escala Actual

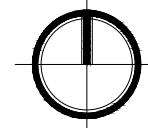
PLANTA DE DISEÑO DEL SEGMENTO



Sección 1/2500
Escala Implantación

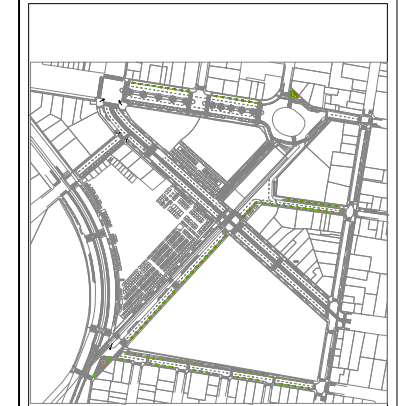


UBICACIÓN
MERCADO AMAZONAS
CANTÓN IBARRA



NORTE

ESCUELA DE ARQUITECTURA



UBICACIÓN

TEMA:
MOVILIDAD ACTIVA

AUTOR:
CARAGULLA PEDRO

DOCENTE:
ALFONSO RONDON GONZALEZ

CONTIENE:
PLANTA, CORTE . VISUAL

ESCALA:
1:100

LÁMINA:
8/12

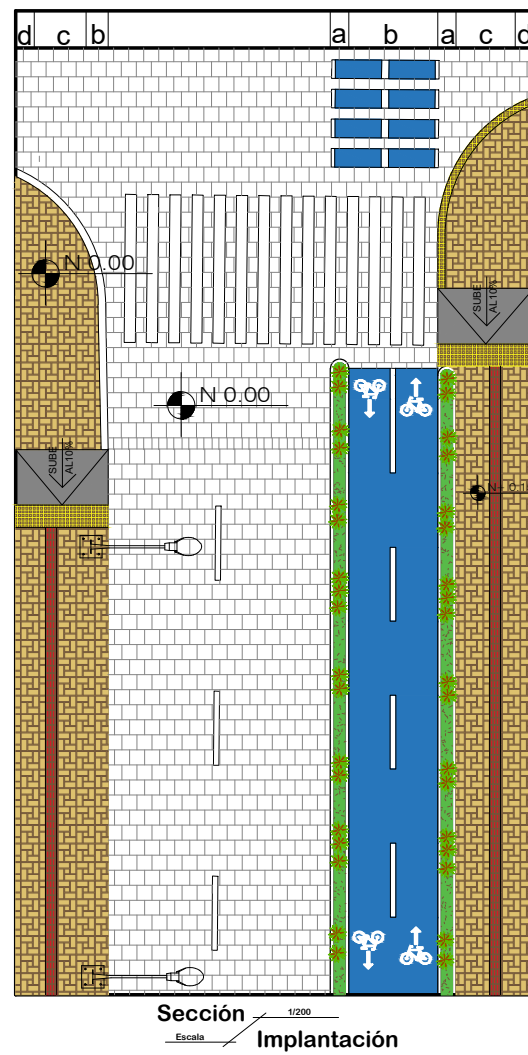
FECHA:
ENERO -2022

SIMBOLOGÍA:

Figura 168. Implantación propuesta calle. Eugenio Espejo.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

CALLE DARÍO EGAS

ACERCAMIENTO

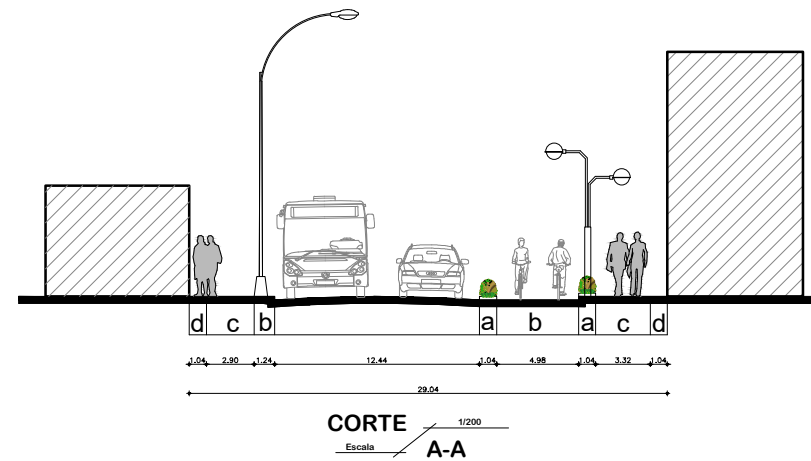


ESTADO ACTUAL

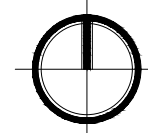
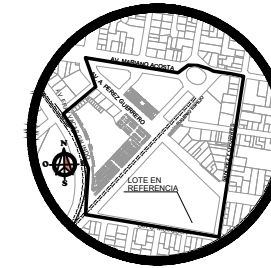
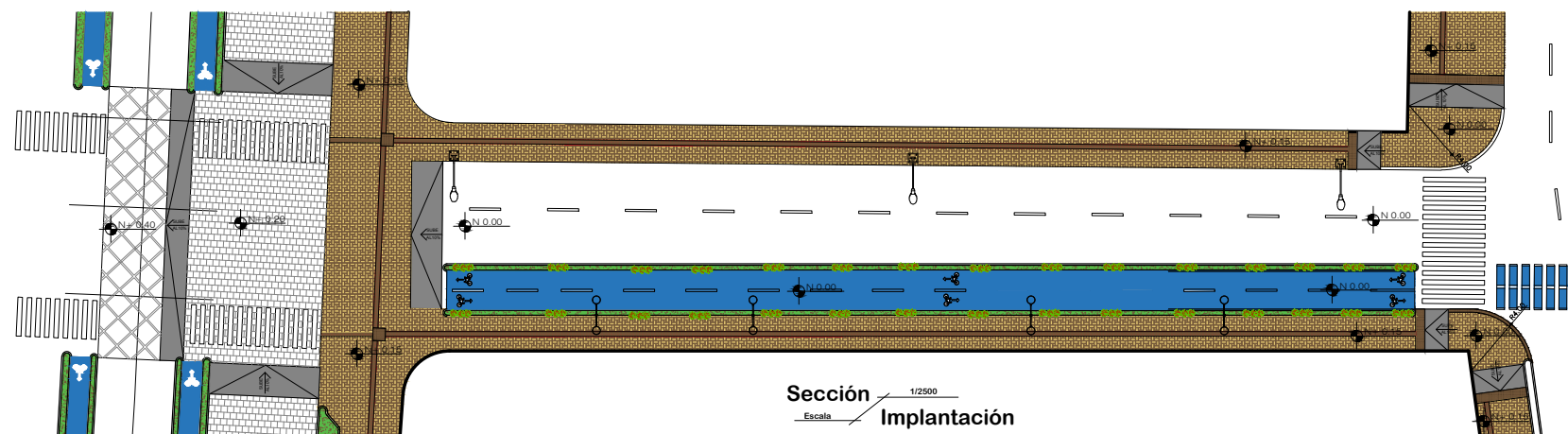


Estado Actual
Escala sin

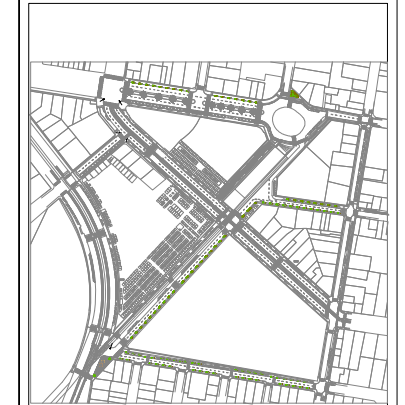
PROPUESTA



PLANTA DE DISEÑO DEL SEGMENTO



ESCUELA DE ARQUITECTURA



UBICACIÓN

TEMA:
MOVILIDAD ACTIVA

AUTOR:
CARAGULLA PEDRO

DOCENTE:
ALFONSO RONDON GONZALEZ

CONTIENE:
PLANTA, CORTE . VISUAL

ESCALA:
1:2500

LÁMINA:
9/12

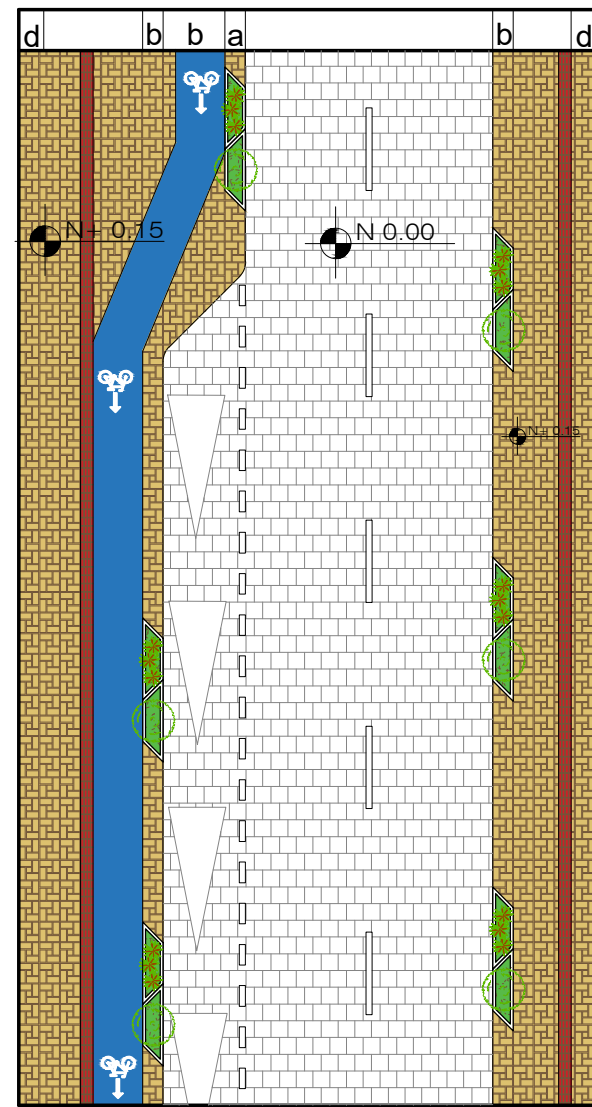
FECHA:
ENERO -2022

SIMBOLOGÍA:

Figura 169. Implantación propuesta calle. Darío Egas.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

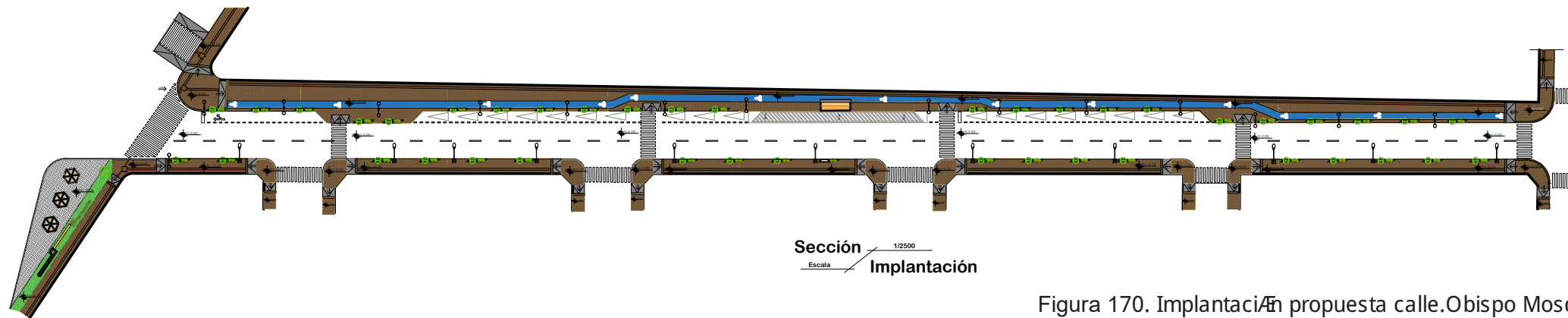
CALLE OBISPO MOSQUERA

ACERCAMIENTO



Sección
Escala 1/200
Implantación

PLANTA DE DISEÑO DEL SEGMENTO

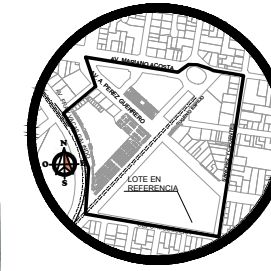
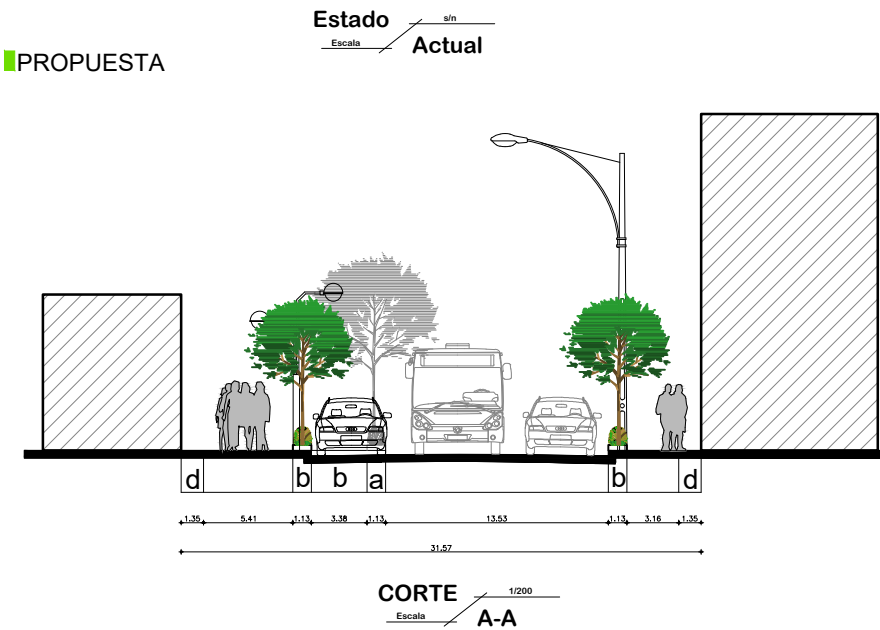


ESTADO ACTUAL

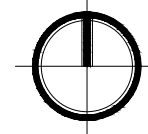


Figura. Perspectivas sector Mercado Amazonas.
Fuente: Google Earth, 2021

PROPUESTA

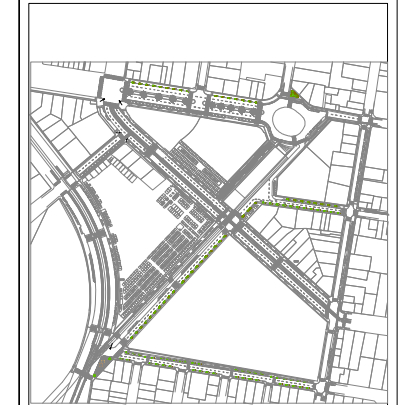


UBICACIÓN
MERCADO AMAZONAS
CANTÓN IBARRA



NORTE

ESCUELA DE ARQUITECTURA



UBICACIÓN

TEMA:
MOVILIDAD ACTIVA

AUTOR:
CARAGULLA PEDRO

DOCENTE:
ALFONSO RONDON GONZALEZ

CONTIENE:
PLANTA, CORTE . VISUAL

ESCALA:
1:2500

LÁMINA:
10/12

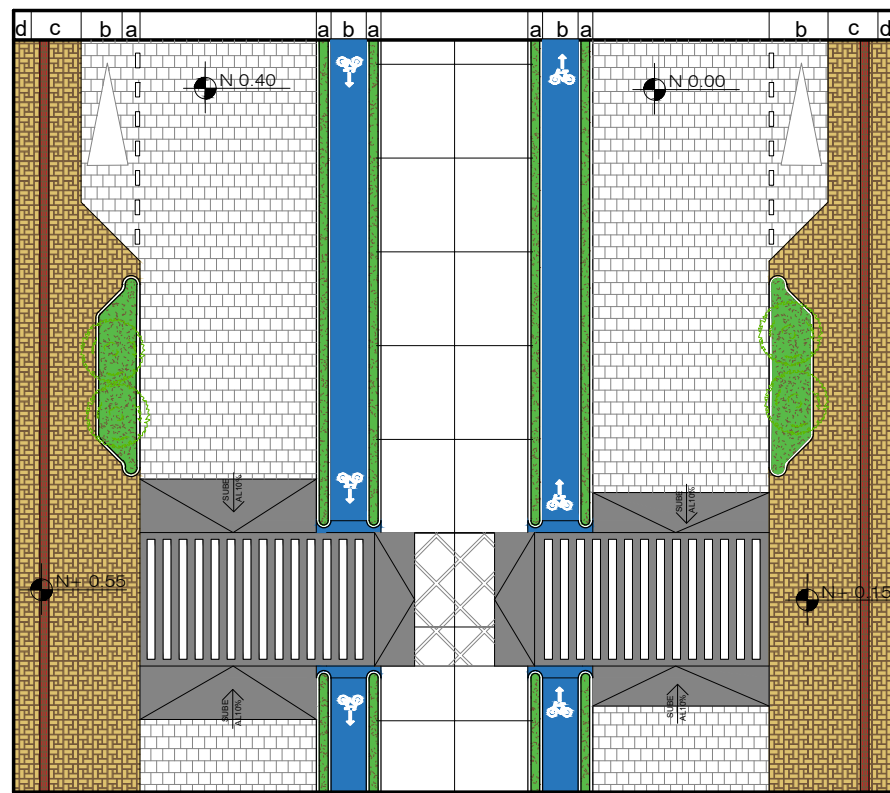
FECHA:
ENERO -2022

SIMBOLOGÍA:

Figura 170. Implantación propuesta calle.Obispo Mosquera.
Fuente: E laboraciñ propia, 2021.

AV. FRAY VACAS GALINDO

ACERCAMIENTO



Sección 1/200
Escala Implantación

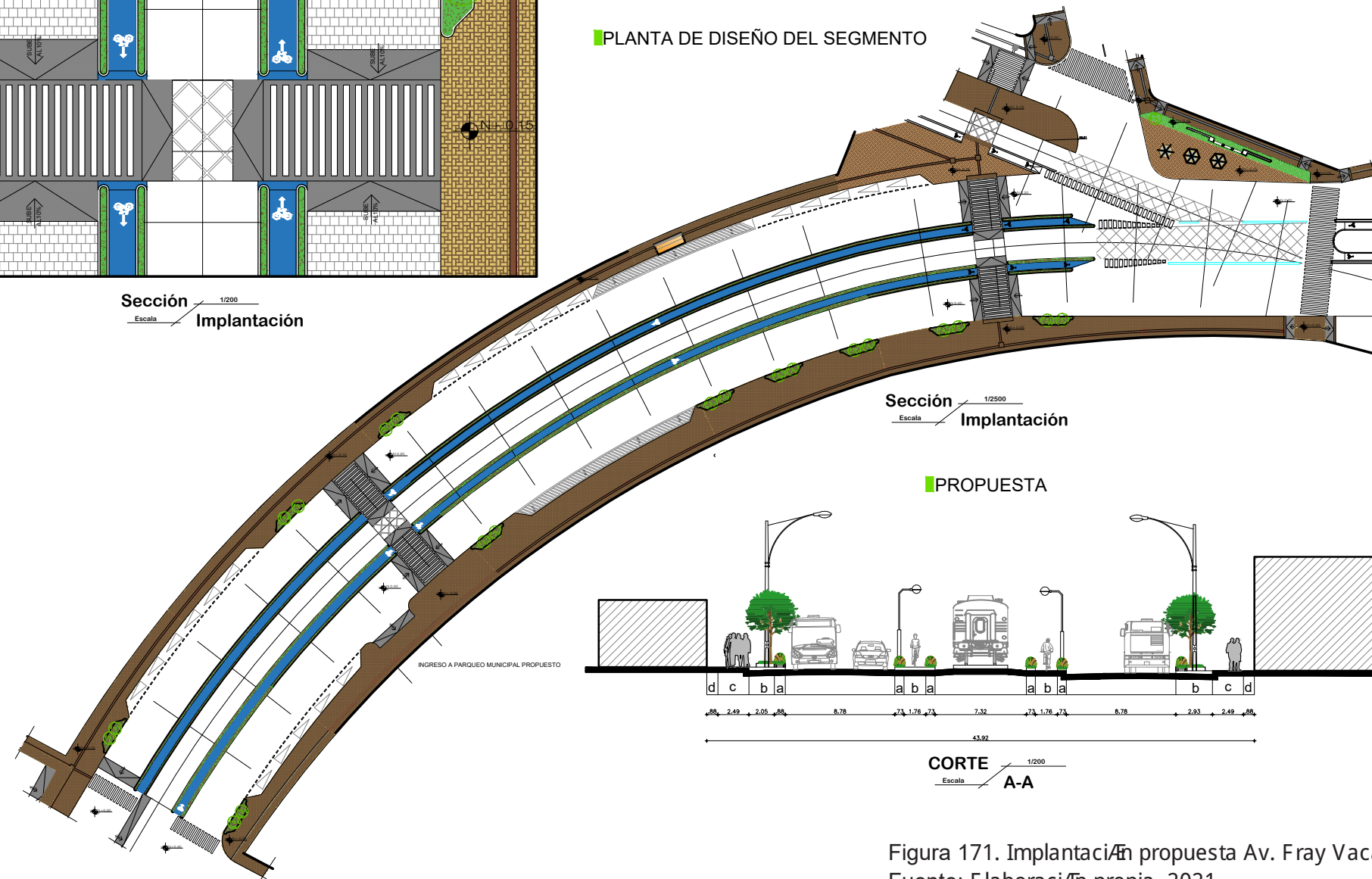
ESTADO ACTUAL



Figura. Perspectivas sector Mercado Amazonas.
Fuente: Google Earth, 2021

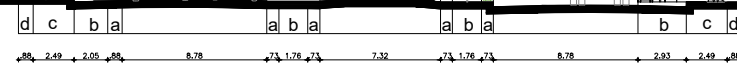
Estado sin Escala Actual

PLANTA DE DISEÑO DEL SEGMENTO

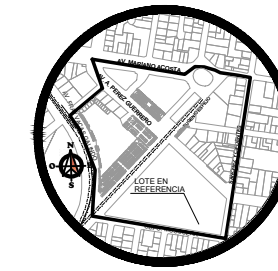


Sección 1/2500
Escala Implantación

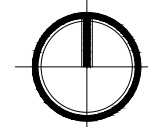
PROPUESTA



CORTE 1/200
Escala A-A

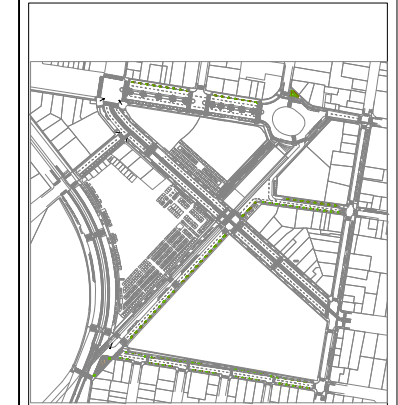


UBICACIÓN
MERCADO AMAZONAS
CANTÓN IBARRA



NORTE

ESCUELA DE ARQUITECTURA



UBICACIÓN

TEMA:
MOVILIDAD ACTIVA

AUTOR:
CARAGULLA PEDRO

DOCENTE:
ALFONSO RONDON GONZALEZ

CONTIENE:
PLANTA, CORTE . VISUAL

ESCALA:
1:2500

LÁMINA:
11/12

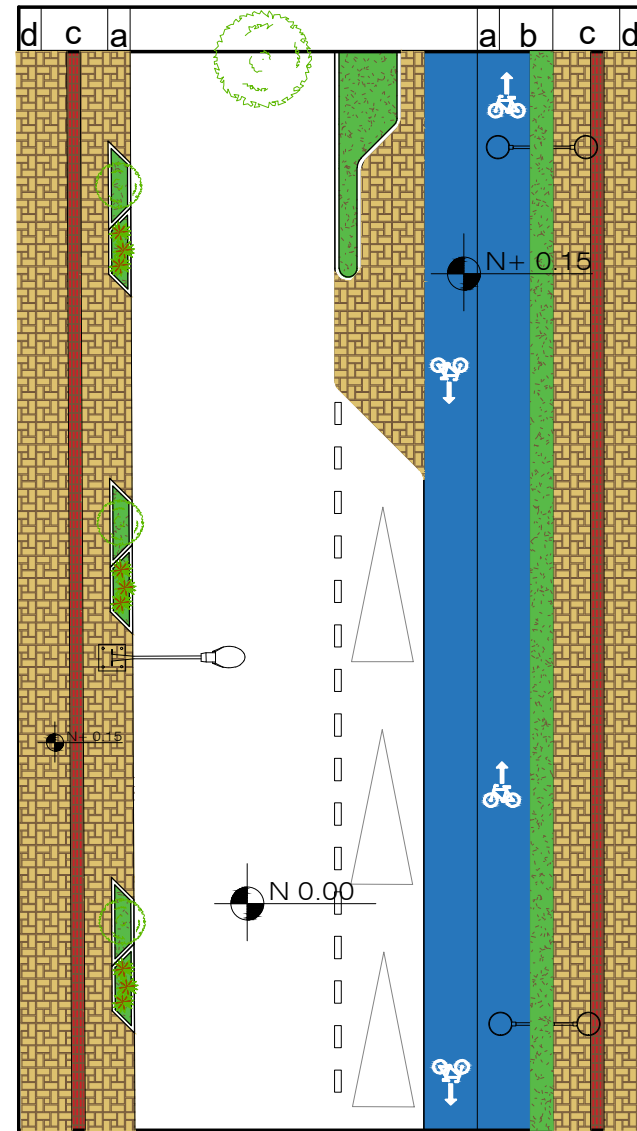
FECHA:
ENERO -2022

SIMBOLOGÍA:

Figura 171. Implantación propuesta Av. Fray Vacas Galindo.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

CALLE SÁNCHEZ Y CIFUENTES

ACERCAMIENTO



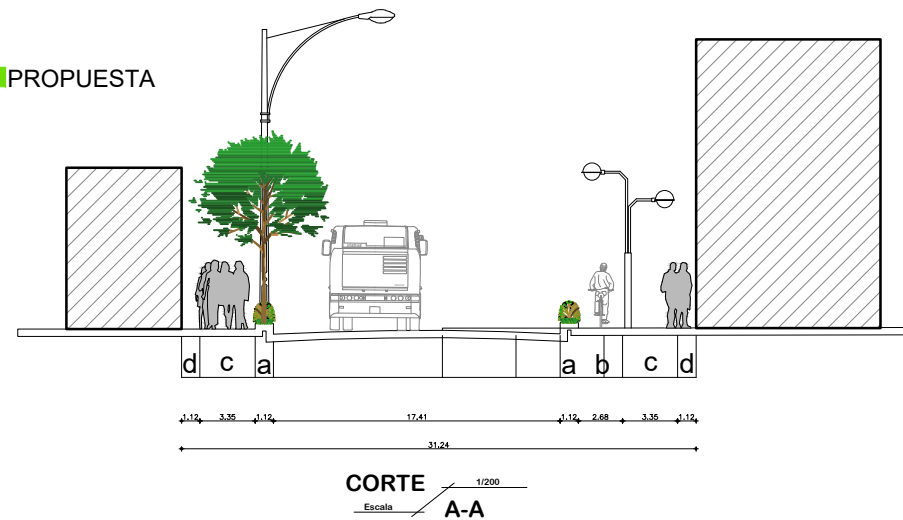
Sección
Escala 1/200
Implantación

ESTADO ACTUAL

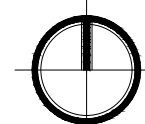
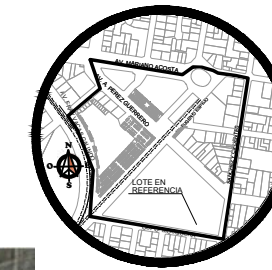
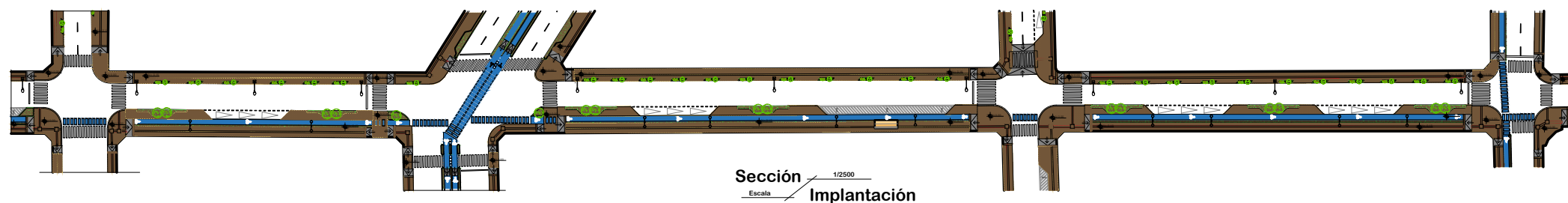


Estado
Escala 1/200
Actual

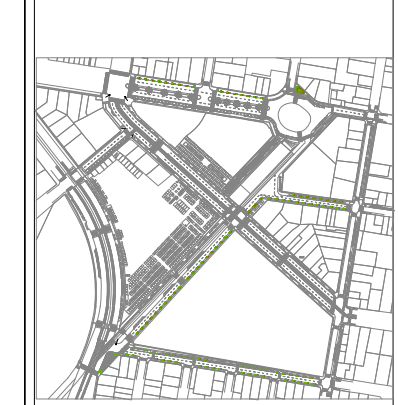
PROPUESTA



PLANTA DE DISEÑO DEL SEGMENTO



ESCUELA DE ARQUITECTURA



UBICACIÓN

TEMA:
MOVILIDAD ACTIVA

AUTOR:
CARAGULLA PEDRO

DOCENTE:
ALFONSO RONDON GONZALEZ

CONTIENE:
PLANTA, CORTE . VISUAL

ESCALA:
1:2500

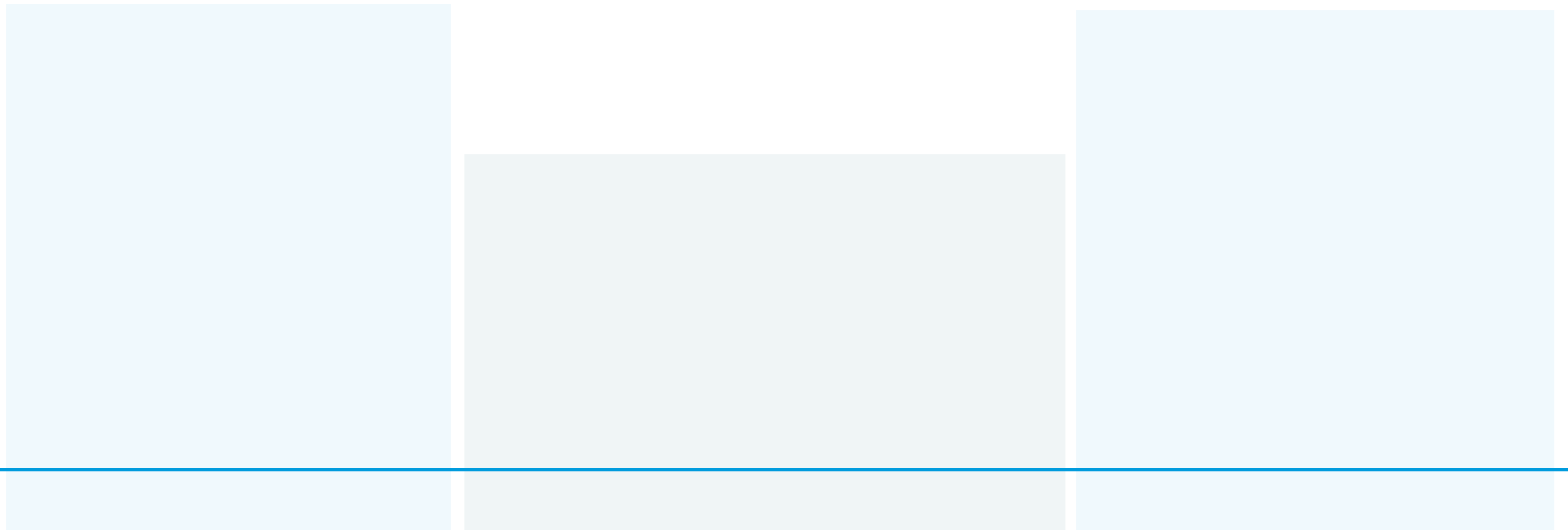
LÁMINA:
12/12

FECHA:
ENERO -2022

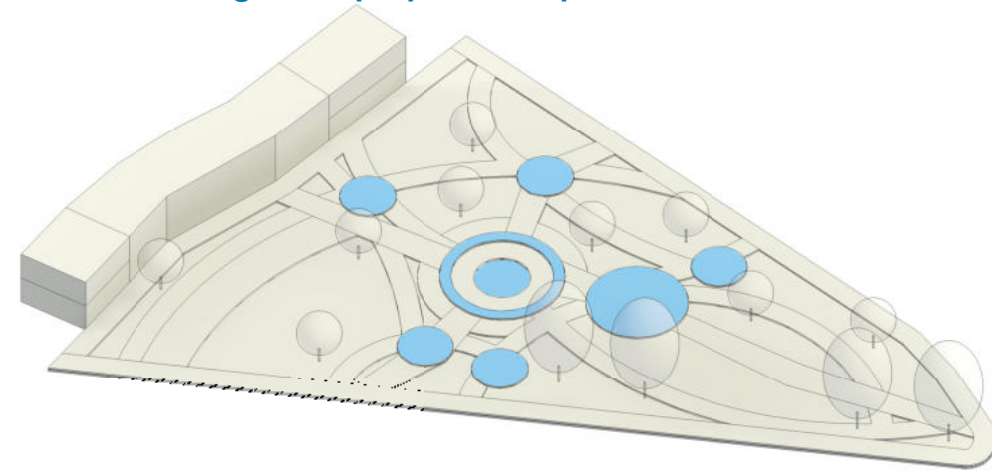
SIMBOLOGÍA:

Figura 172. Implantación propuesta calle. Sanchez y Cifuentes.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

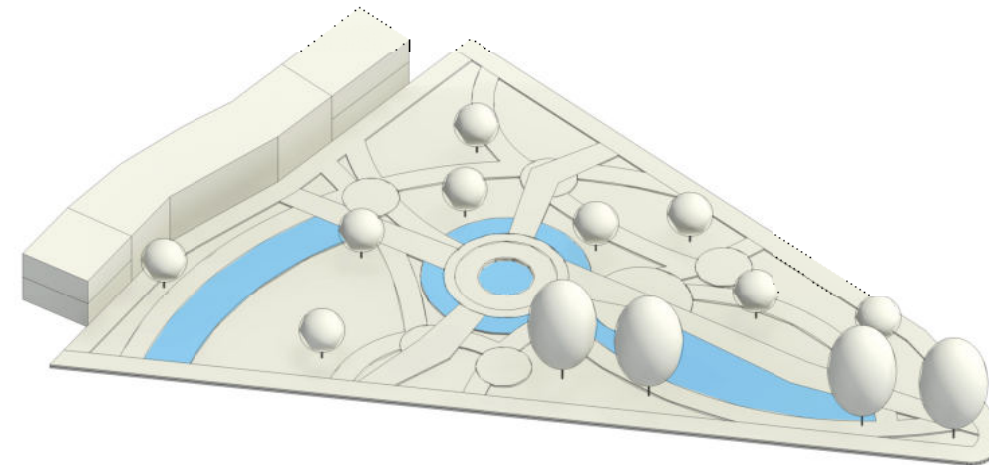
Propuesta meso



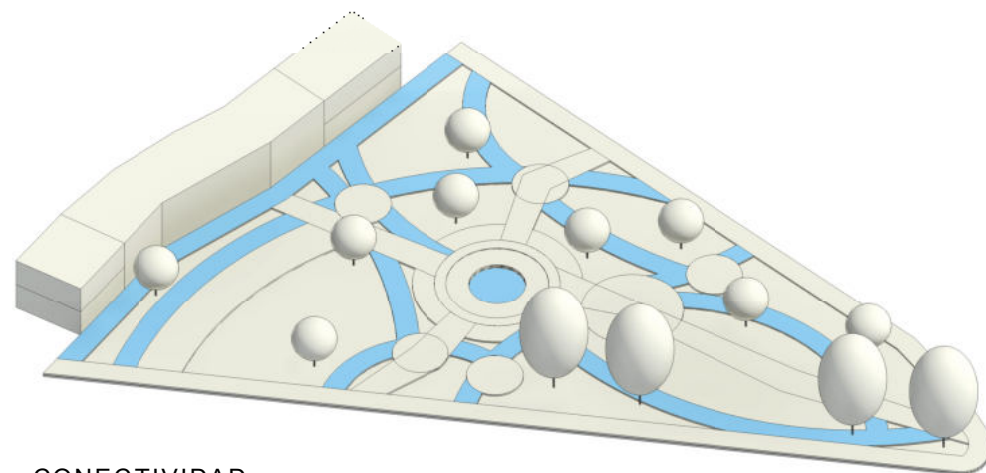
5.4.3. Zonificación general propuesta arquitectónica



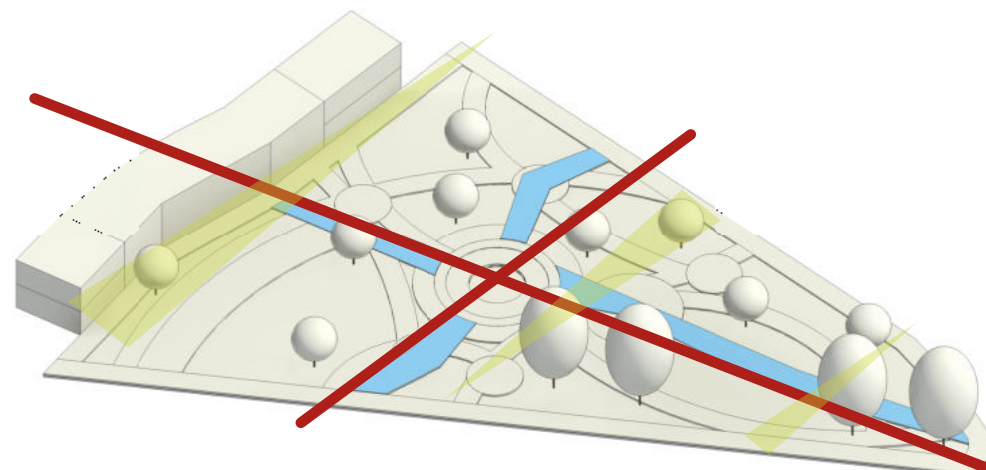
NODOS HOMENAJE



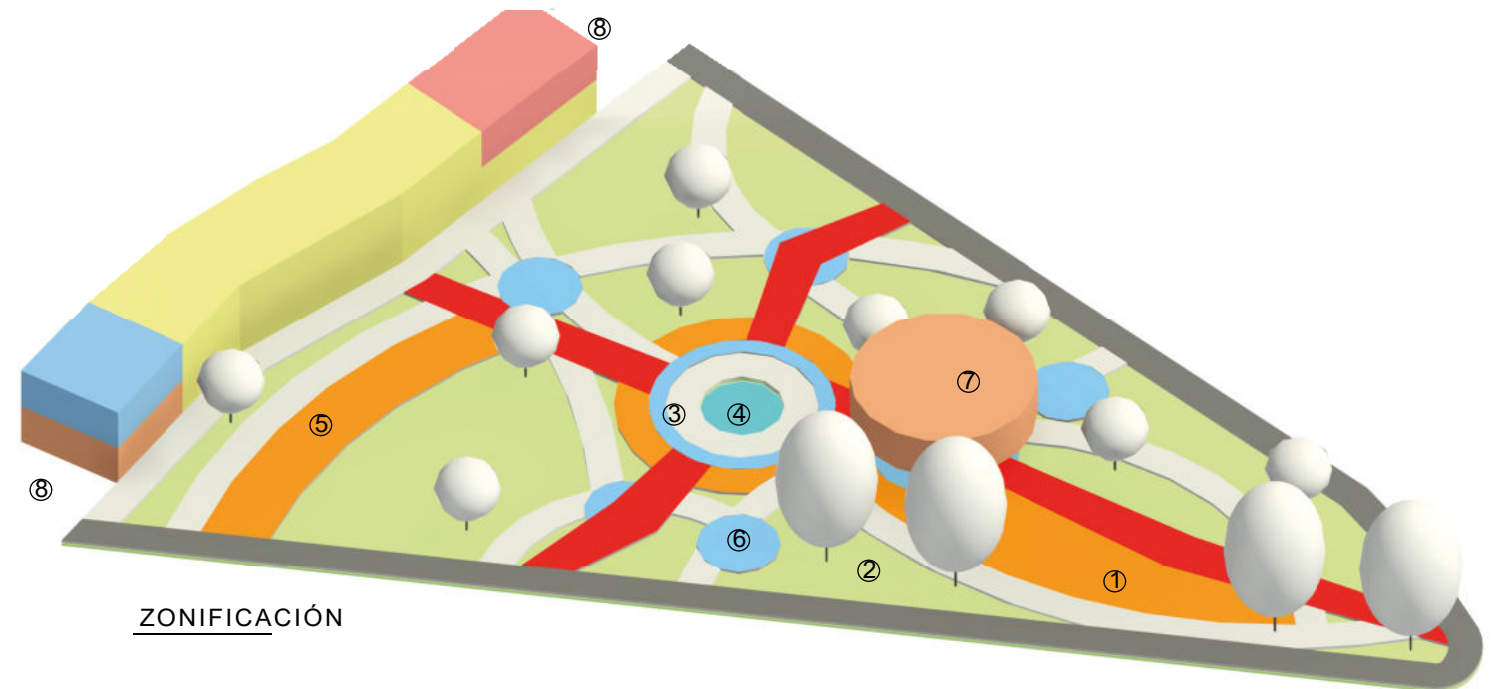
PLAZAS DE ESTANCIA



CONECTIVIDAD



EJES DE ACCESIBILIDAD Y PERMEABILIDAD



ZONIFICACIÓN



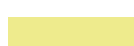

- | | | |
|---|---------------------------------------|----------------------------------|
|  | ZONA PUBLICA (INFORMACIÓN BICICLETAS) | 1. PLAZA DE INGRESO |
|  | ZONA PUBLICA (INFORMACIÓN TURISTICA) | 2. ÁREA VERDE |
|  | ZONA SEMI-PUBLICA (MUSEO M. AMAZONAS) | 3. PLAZA DE CONTEMPLACIÓN |
|  | ZONA PRIVADA (ADMINISTRACIÓN) | 4. PILETA INTERACTIVA |
| | | 5. ESTACIONAMIENTO DE BICICLETAS |
| | | 6. PUNTOS HOMENAJES |
| | | 7. MIRADOR CAFETERIA |
| | | 8. INGRESO Y SALIDA VEHICULAR |

Figura 173. Zonificación Propuesta Meso.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

5.4.4. Implantación

5.4.4.1 Conceptualización o partido de diseño arquitectónico

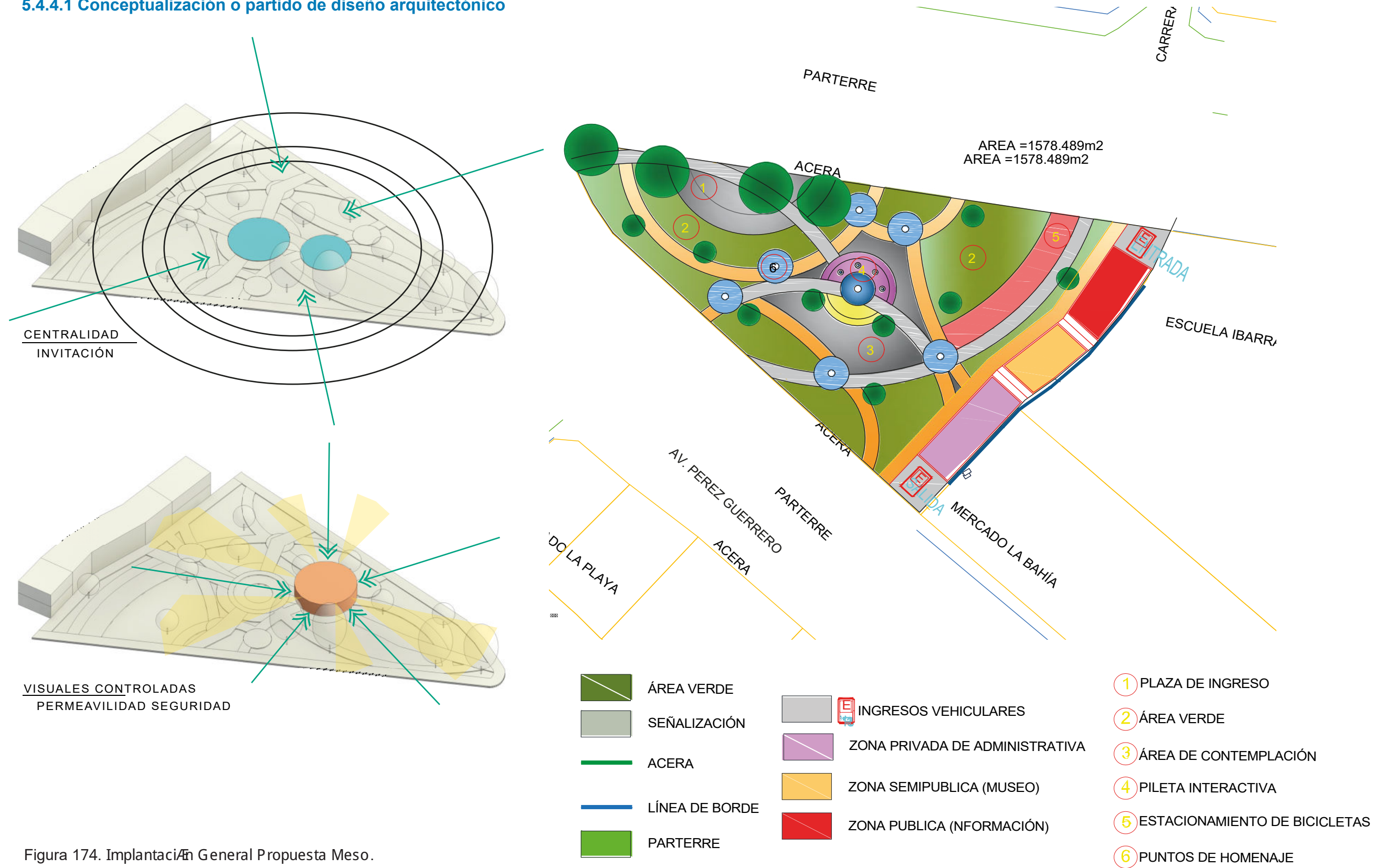
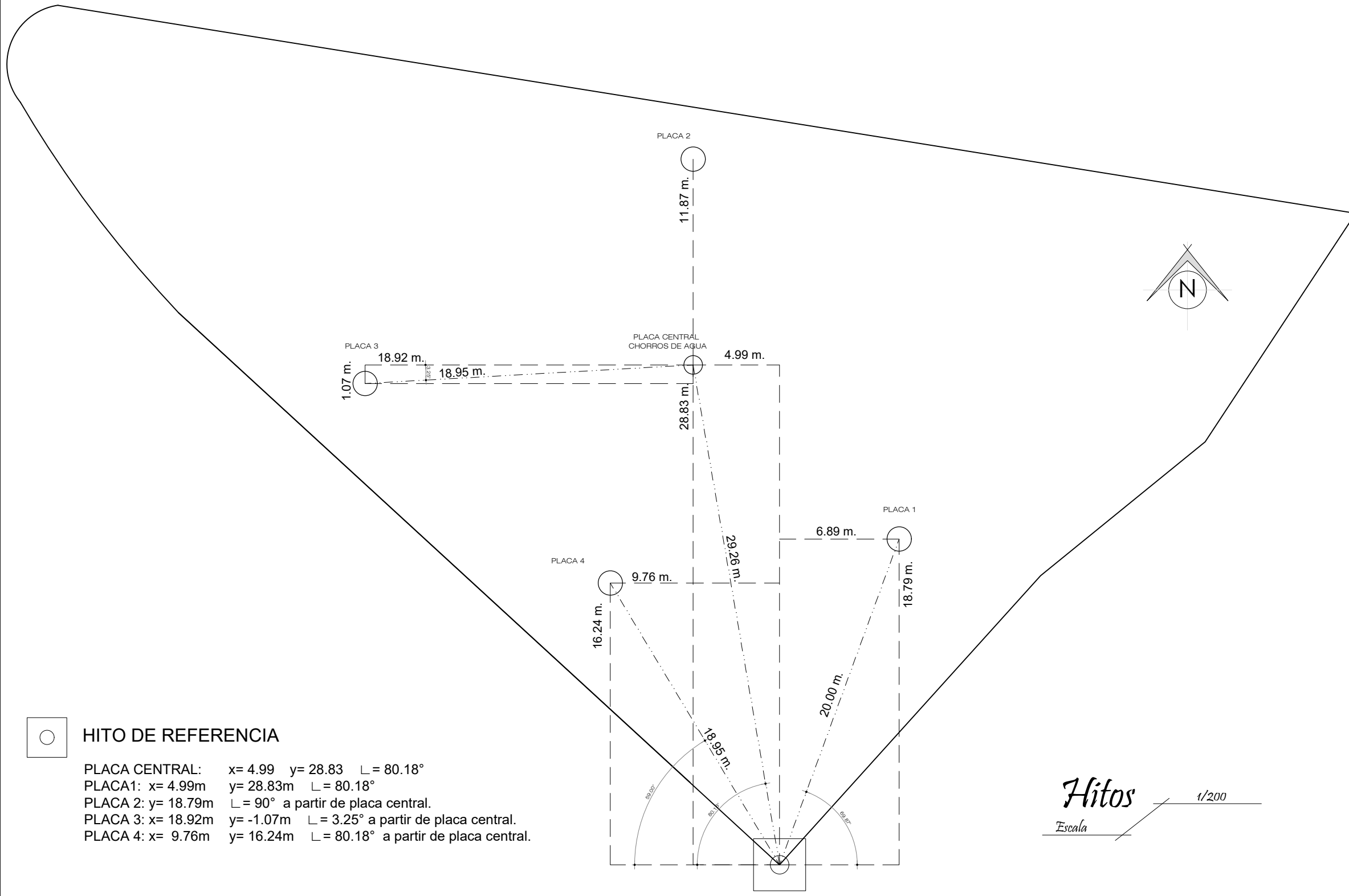


Figura 174. Implantación General Propuesta Meso.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

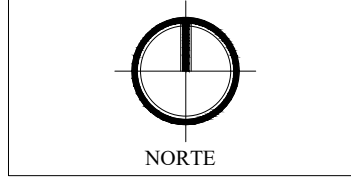
REPLANTEO DE PLACAS CONMEMORATIVAS



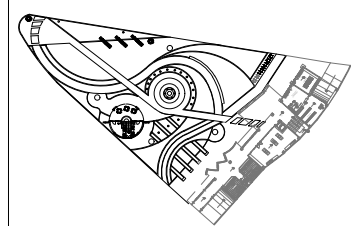
HITO DE REFERENCIA

- PLACA CENTRAL: x= 4.99 y= 28.83 L= 80.18°
- PLACA 1: x= 4.99m y= 28.83m L= 80.18°
- PLACA 2: y= 18.79m L= 90° a partir de placa central.
- PLACA 3: x= 18.92m y= -1.07m L= 3.25° a partir de placa central.
- PLACA 4: x= 9.76m y= 16.24m L= 80.18° a partir de placa central.

Hitos
Escala 1/200



ESCUELA DE ARQUITECTURA



UBICACIÓN

TEMA: MOVILIDAD ACTIVA

AUTOR: CARAGULLA PEDRO

DOCENTE: ALFONSO RONDON GONZALEZ

CONTIENE: TRAZADO PLACAS

ESCALA: 1:200

LÁMINA: 1/12

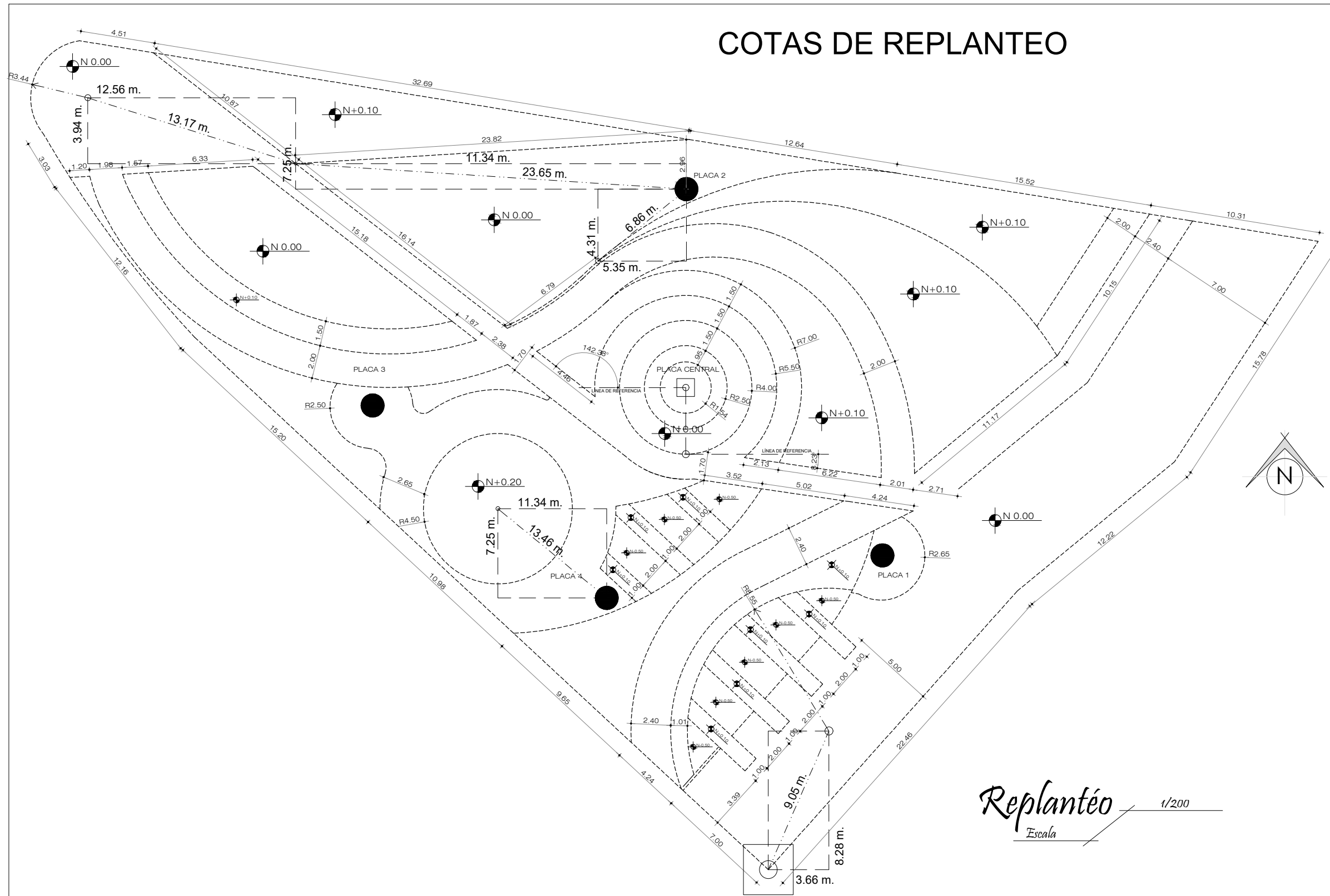
FECHA: ENERO-2022

SIMBOLOGÍA:

Plano 1. Replanteo de placas conmemorativas.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

GEO REFERENCIA: 0.347965, -78.122742
GCS: 0°20'52.7"N 78°07'21.9"W

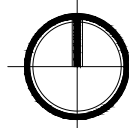
COTAS DE REPLANTEO



Replanteo 1/200
Escala

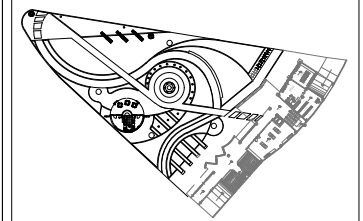
GEO REFERENCIA: 0.347965, -78.122742
GCS: 0°20'52.7"N 78°07'21.9"W

Plano 2. Cotas de replanteo.
Fuente: Elaboración propia, 2021.



NORTE

ESCUELA DE ARQUITECTURA



UBICACIÓN

TEMA:
MOVILIDAD ACTIVA

AUTOR:
CARAGULLA PEDRO

DOCENTE:
ALFONSO RONDON GONZALEZ

CONTIENE:
REPLANTEO

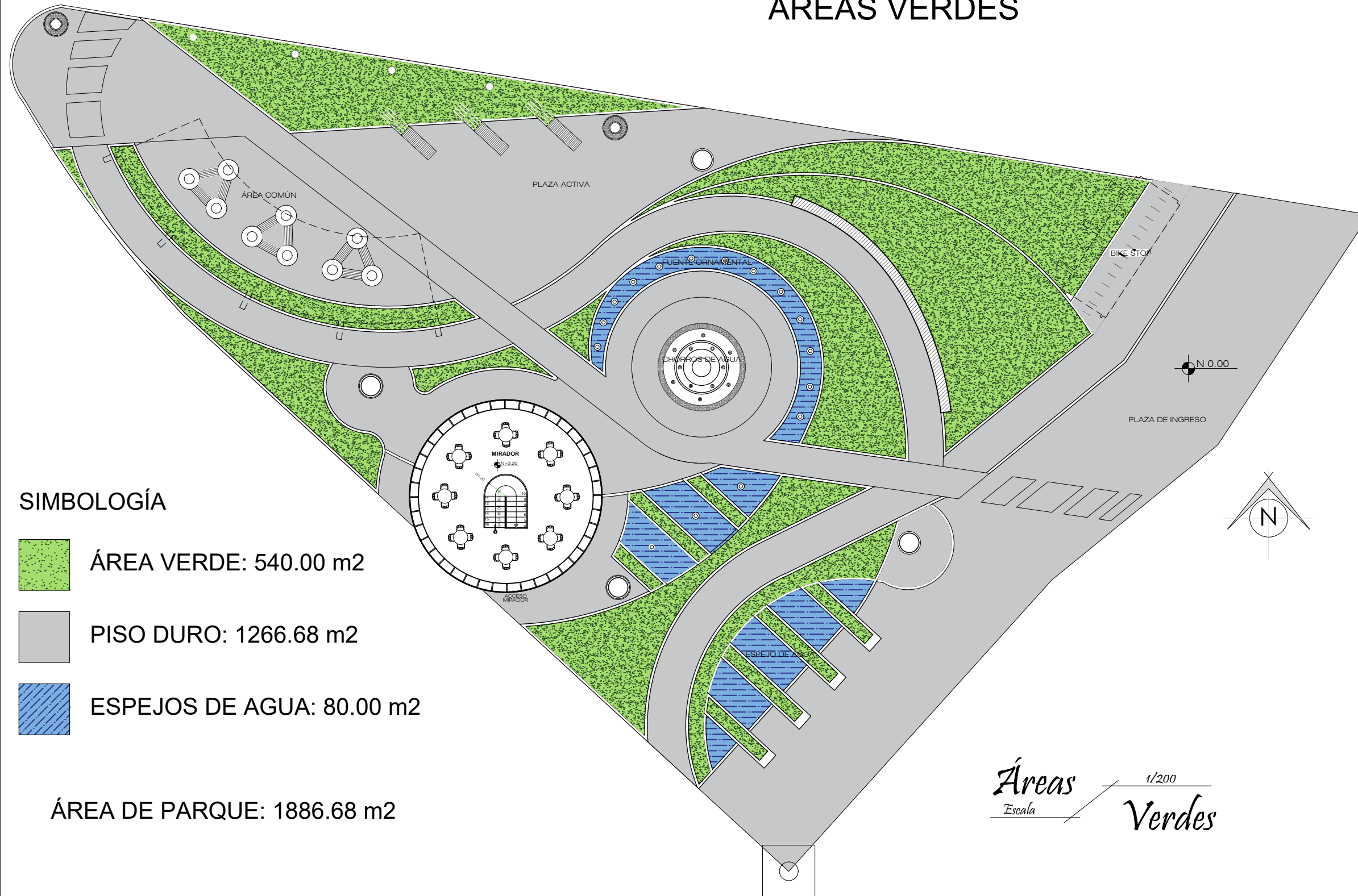
ESCALA:
1:200

LÁMINA:
2/12




FECHA:
ENERO-2022

SIMBOLOGÍA:

ÁREAS VERDES



SIMBOLOGÍA

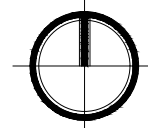
-  **ÁREA VERDE:** 540.00 m²
-  **PISO DURO:** 1266.68 m²
-  **ESPEJOS DE AGUA:** 80.00 m²

ÁREA DE PARQUE: 1886.68 m²

Áreas
Escala $\frac{1}{200}$
Verdes

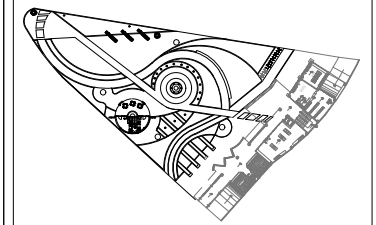
GEO REFERENCIA: 0.347965, -78.122742
GCS: 0°20'52.7"N 78°07'21.9"W

Plano 3. Áreas Verdes.
Fuente: Elaboración propia, 2021.



NORTE

ESCUELA DE ARQUITECTURA



UBICACIÓN

TEMA:
MOVILIDAD ACTIVA

AUTOR:
CARAGULLA PEDRO

DOCENTE:
ALFONSO RONDON GONZALEZ

CONTIENE:
ÁREAS VERDES

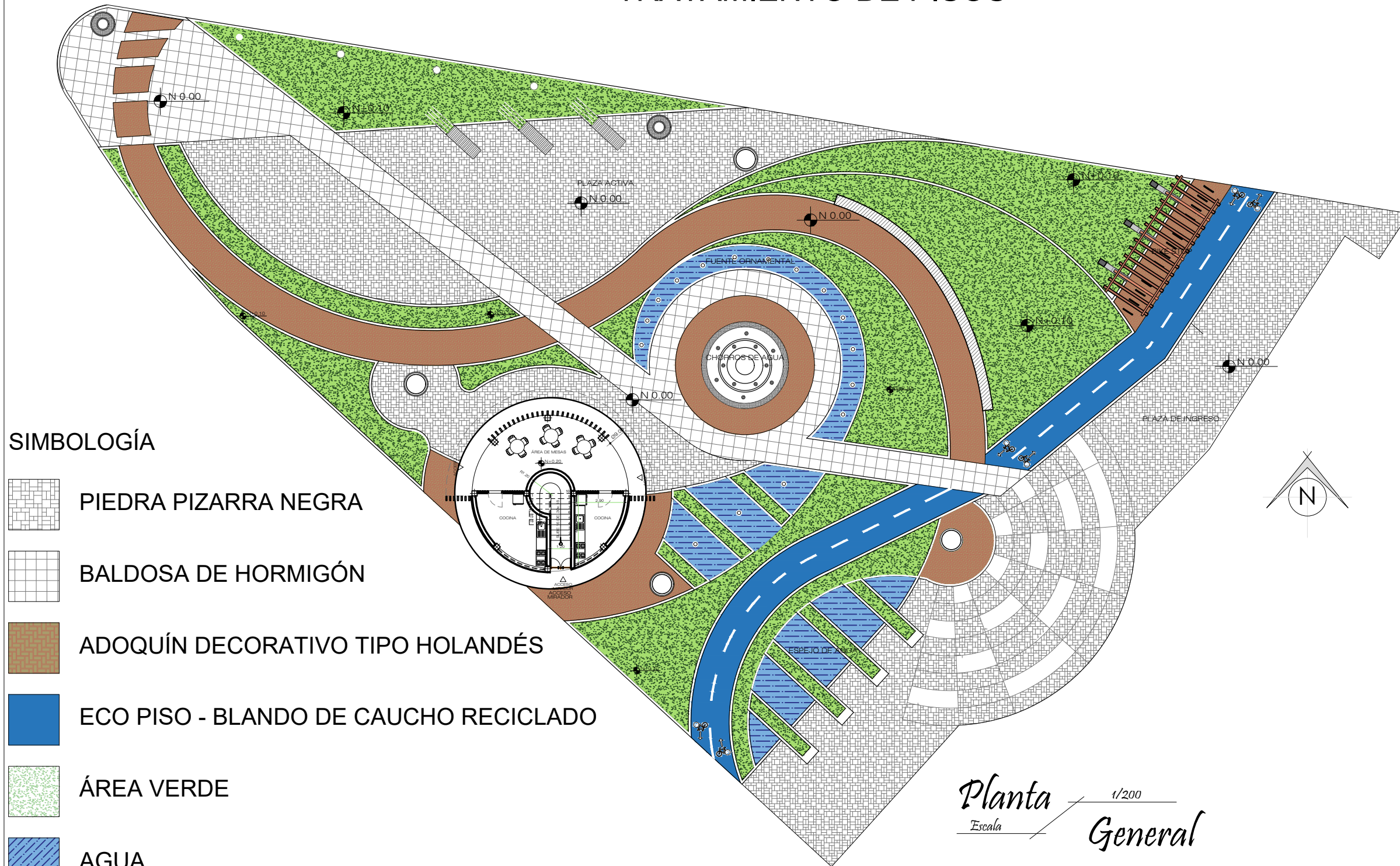
ESCALA:
1:200

LÁMINA:
3/12








FECHA:
ENERO-2022

SIMBOLOGÍA:

TRATAMIENTO DE PISOS



SIMBOLOGÍA

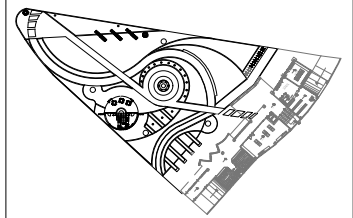
-  PIEDRA PIZARRA NEGRA
-  BALDOSA DE HORMIGÓN
-  ADOQUÍN DECORATIVO TIPO HOLANDÉS
-  ECO PISO - BLANDO DE CAUCHO RECICLADO
-  ÁREA VERDE
-  AGUA
-  LUMINARIAS

Planta 1/200
Escala *General*

Plano 4. Tratamiento de pisos.
 Fuente: Elaboración propia, 2021.



ESCUELA DE ARQUITECTURA



UBICACIÓN

TEMA:
 MOVILIDAD ACTIVA

AUTOR:
 CARAGULLA PEDRO

DOCENTE:
 ALFONSO RONDON GONZALEZ

CONTIENE:
 MATERIALES

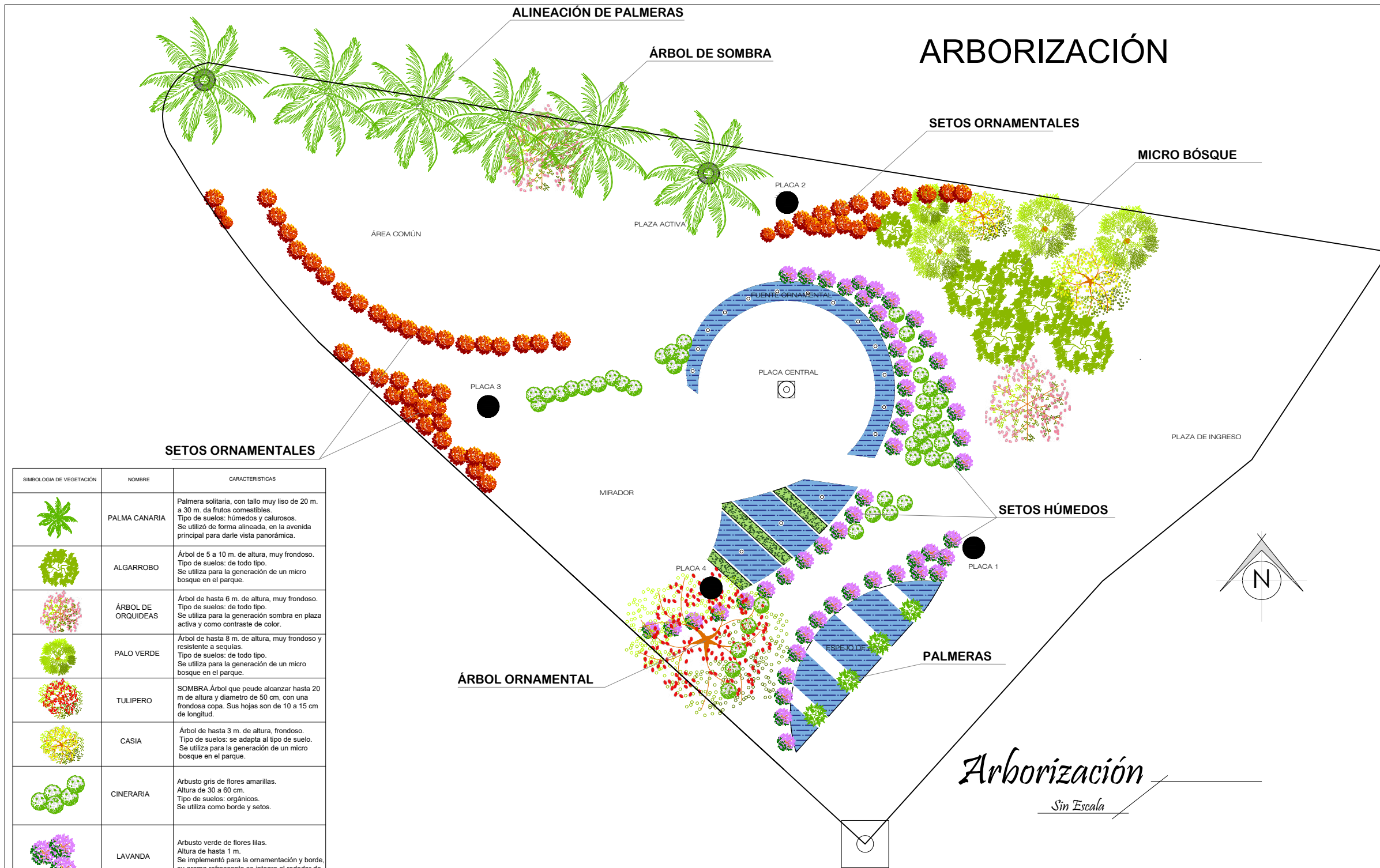
ESCALA:
 1:200

LÁMINA:
 4/12

FECHA:
 ENERO-2022

SIMBOLOGÍA:

ARBORIZACIÓN

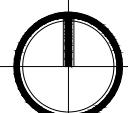


SIMBOLOGÍA DE VEGETACIÓN	NOMBRE	CARACTERÍSTICAS
	PALMA CANARIA	Palmera solitaria, con tallo muy liso de 20 m. a 30 m. da frutos comestibles. Tipo de suelos: húmedos y calurosos. Se utilizó de forma alineada, en la avenida principal para darle vista panorámica.
	ALGARROBO	Árbol de 5 a 10 m. de altura, muy frondoso. Tipo de suelos: de todo tipo. Se utiliza para la generación de un micro bosque en el parque.
	ÁRBOL DE ORQUIDEAS	Árbol de hasta 6 m. de altura, muy frondoso. Tipo de suelos: de todo tipo. Se utiliza para la generación de sombra en plaza activa y como contraste de color.
	PALO VERDE	Árbol de hasta 8 m. de altura, muy frondoso y resistente a sequías. Tipo de suelos: de todo tipo. Se utiliza para la generación de un micro bosque en el parque.
	TULIPERO	SOMBRA. Árbol que puede alcanzar hasta 20 m de altura y diámetro de 50 cm, con una frondosa copa. Sus hojas son de 10 a 15 cm de longitud.
	CASIA	Árbol de hasta 3 m. de altura, frondoso. Tipo de suelos: se adapta al tipo de suelo. Se utiliza para la generación de un micro bosque en el parque.
	CINERARIA	Arbusto gris de flores amarillas. Altura de 30 a 60 cm. Tipo de suelos: orgánicos. Se utiliza como borde y setos.
	LAVANDA	Arbusto verde de flores lilas. Altura de hasta 1 m. Se implementó para la ornamentación y borde, su aroma refrescante se integra al rededor de la fuente.
	CROTO	Arbusto de hojas multicolor. Altura de hasta 1 a 3m. Se implementó para la ornamentación y borde del área común, por sus llamativos colores y formas de sus hojas.
	PALMERA AMARILLA	Palma pequeña de múltiples tallos. Altura de hasta 3 a 5m. Tipo de suelo: húmedos. Se los utiliza como alineación de ingreso a la plaza de acceso del edificio y resaltando el espejo de agua.

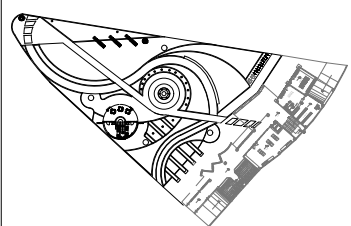
Arborización
Sin Escala

GEO REFERENCIA: 0.347965, -78.122742
GCS: 0°20'52.7"N 78°07'21.9"W

Plano 5. Arborización.
Fuente: Elaboración propia, 2021.


 NORTE

ESCUELA DE ARQUITECTURA


 UBICACIÓN

TEMA:
 MOVILIDAD ACTIVA

AUTOR:
 CARAGULLA PEDRO

DOCENTE:
 ALFONSO RONDON GONZALEZ

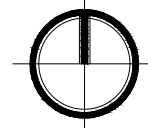
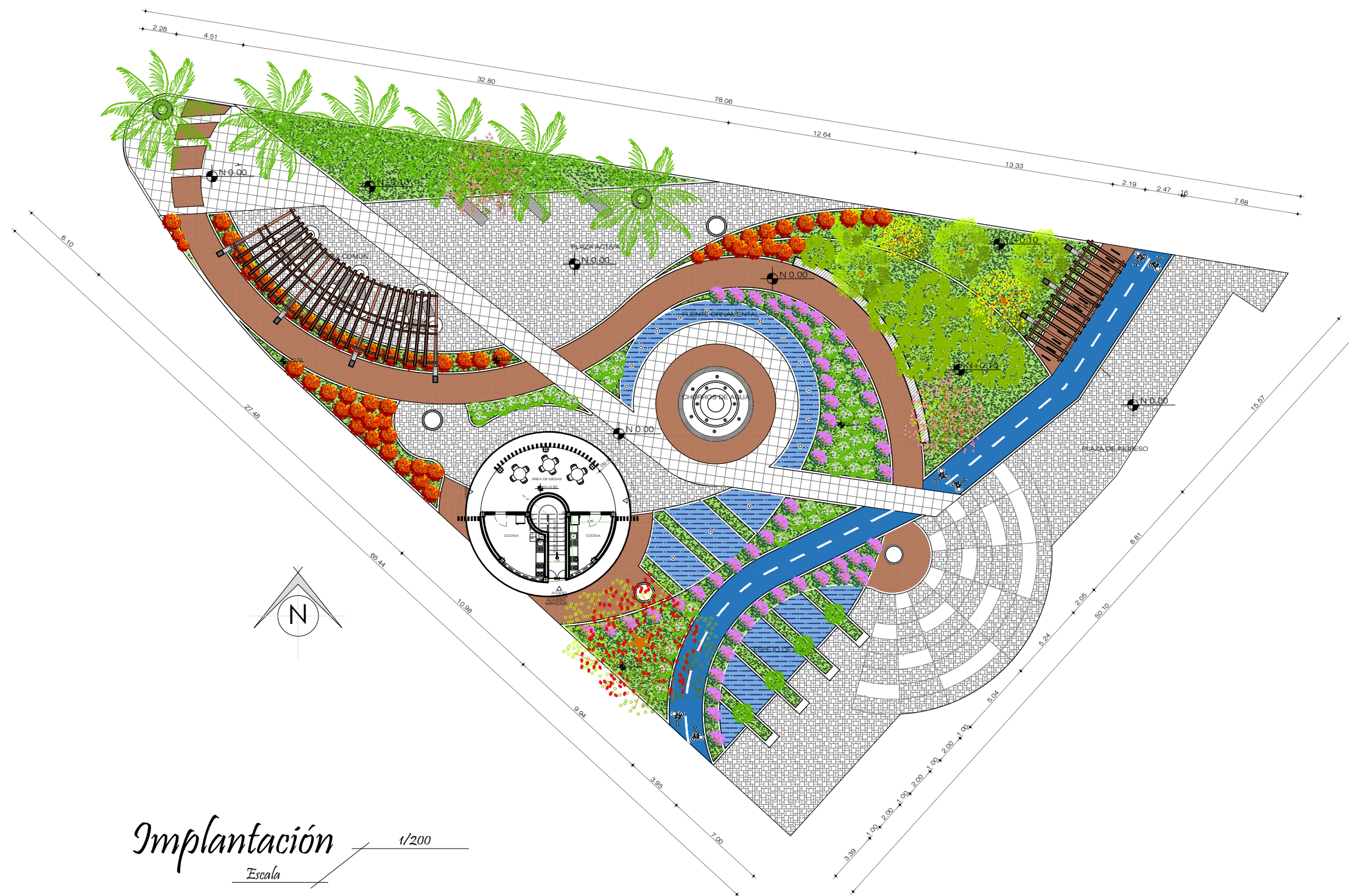
CONTIENE:
 ARBORIZACIÓN

ESCALA:
 1:200

LÁMINA:
 5/12

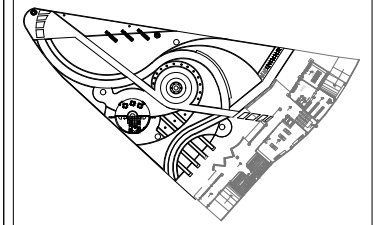
FECHA:
 ENERO-2022

SIMBOLOGÍA:



NORTE

ESCUELA DE ARQUITECTURA



UBICACIÓN

TEMA:
MOVILIDAD ACTIVA

AUTOR:
CARAGULLA PEDRO

DOCENTE:
ALFONSO RONDON GONZALEZ

CONTIENE:
IMPLANTACIÓN

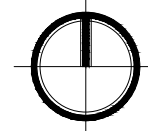
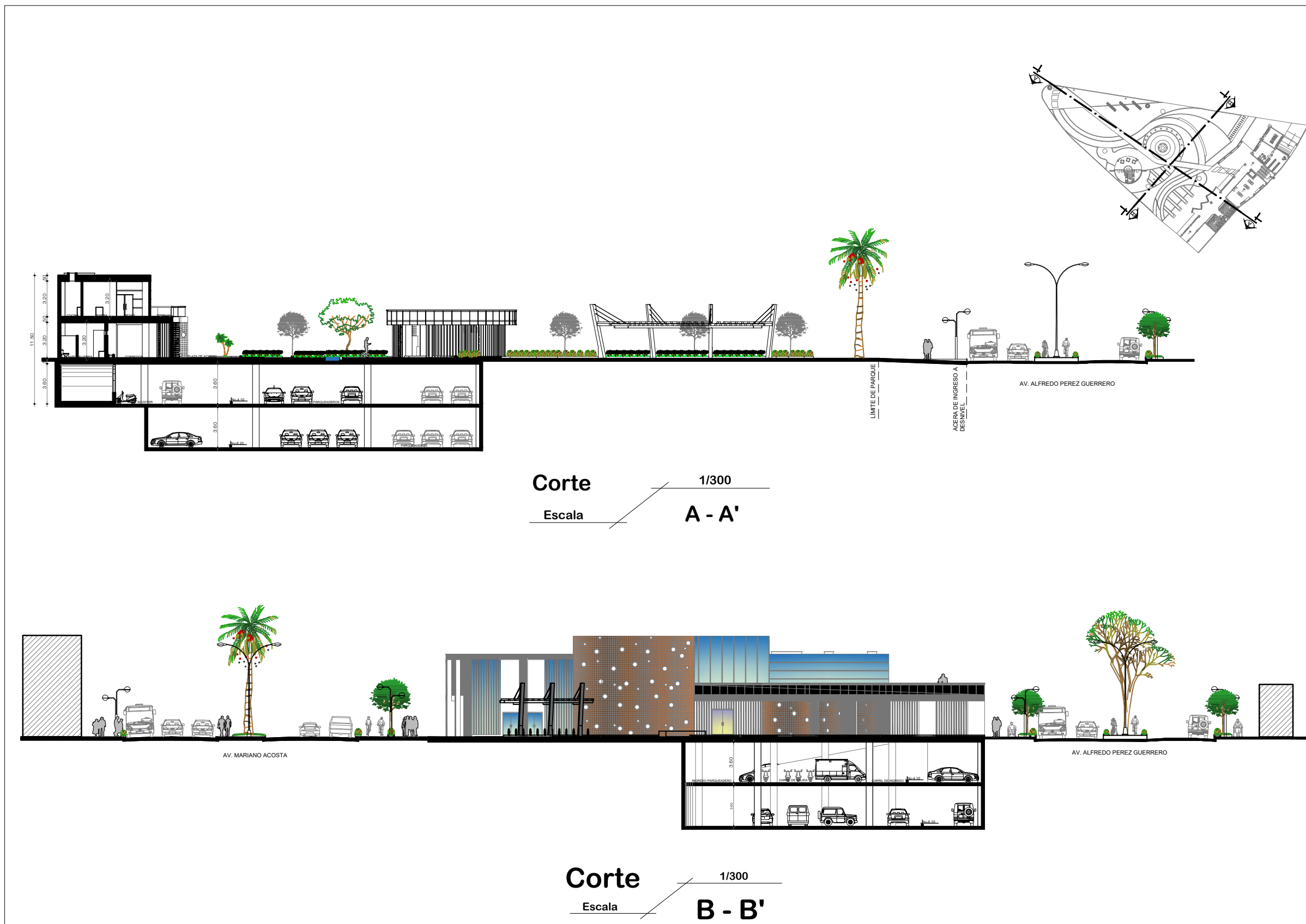
ESCALA:
1:200

LÁMINA:
6/12

FECHA:
ENERO-2022

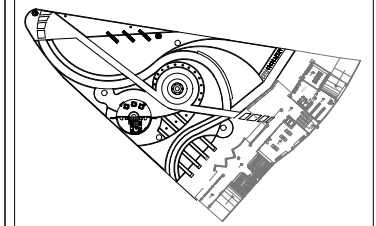
SIMBOLOGÍA:

Plano 6. Implantación.
Fuente: Elaboración propia, 2021.



NORTE

ESCUELA DE ARQUITECTURA



UBICACIÓN

TEMA:
MOVILIDAD ACTIVA

AUTOR:
CARAGULLA PEDRO

DOCENTE:
ALFONSO RONDON GONZALEZ

CONTIENE:
TRAZADO PLACAS

ESCALA:
1:300

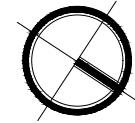
LÁMINA:
7/12

FECHA:
ENERO-2022

SIMBOLOGÍA:

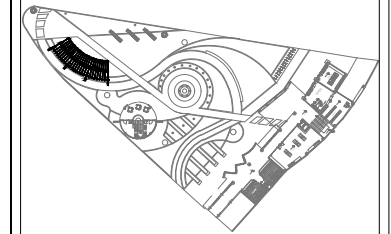
Plano 7. Cortes generales plaza Monseñor Leonidas Proaño
Fuente: Elaboración propia, 2021.

PÉRGOLA DE ÁREA COMÚN



NORTE

ESCUELA DE ARQUITECTURA



UBICACIÓN

TEMA:
MOVILIDAD ACTIVA

AUTOR:
CARAGULLA PEDRO

DOCENTE:
ALFONSO RONDON GONZALEZ

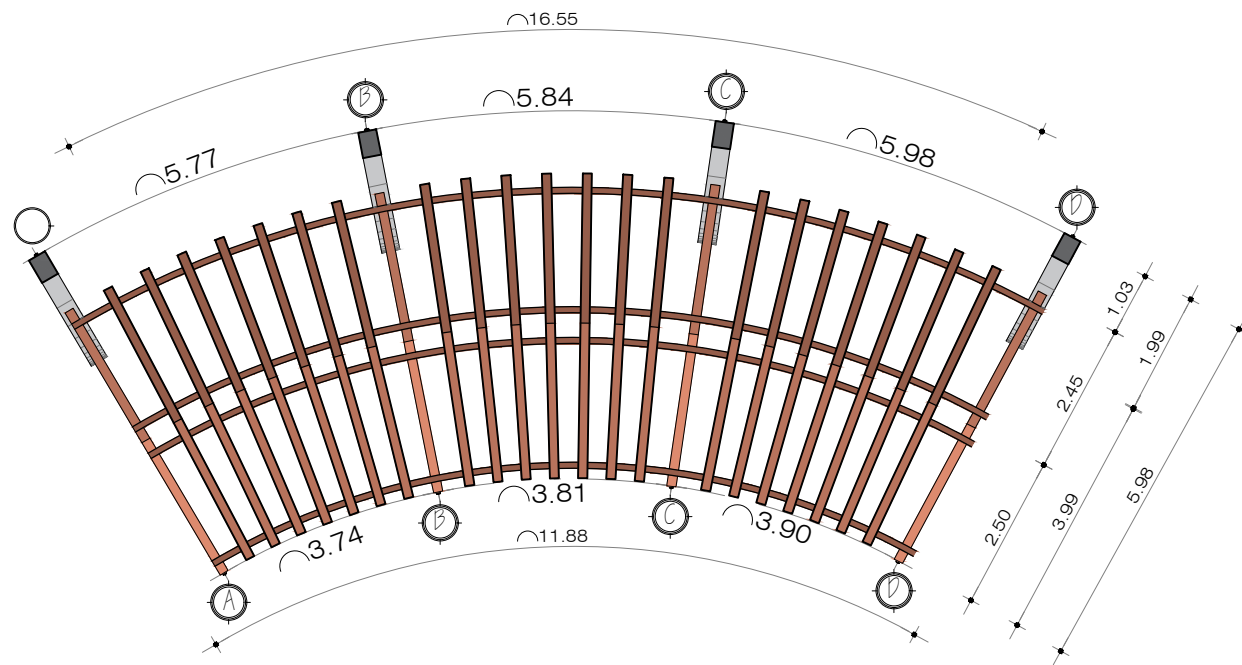
CONTIENE:
CUBIERTA, FACHADAS, CORTES

ESCALA:
1:100

LÁMINA:
8/12

FECHA:
ENERO -2022

SIMBOLOGÍA:



Implantación

1/100

Escala

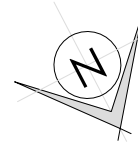
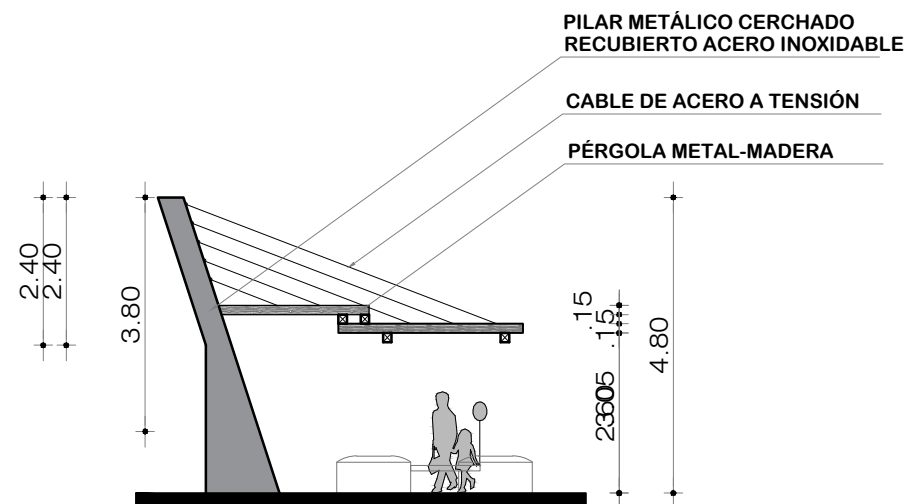


Figura 175. Perspectiva pérgola área común.
Fuente: E laboraci3n propia, 2021.

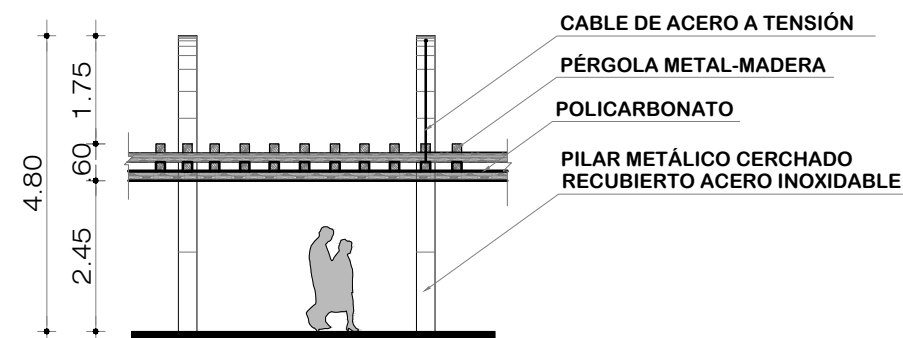


Sección

1/100

Escala

Longitudinal



Sección

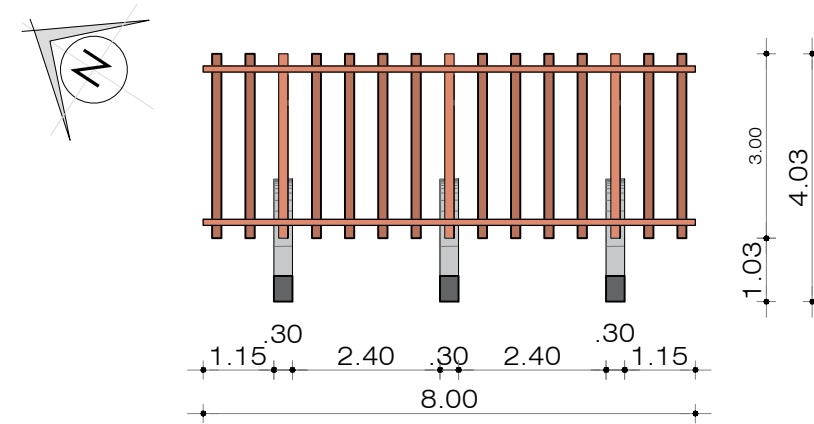
1/100

Escala

Fachada Frontal

Plano 8. Pérgola área común.
Fuente: E laboraci3n propia, 2021.

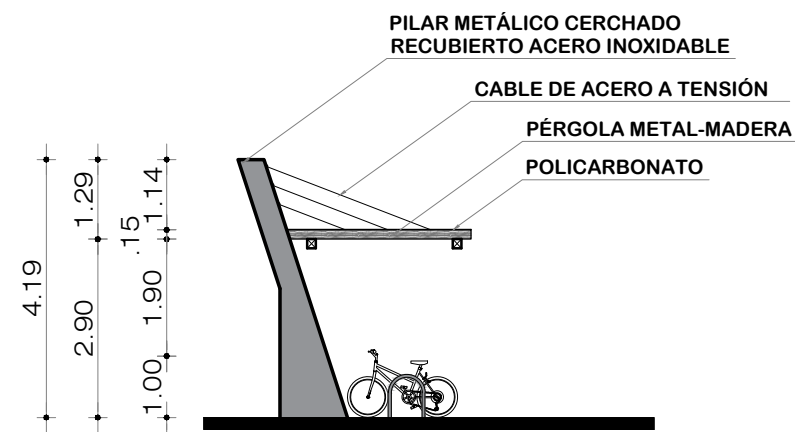
PÉRGOLA DE ALQUILER DE BICICLETAS



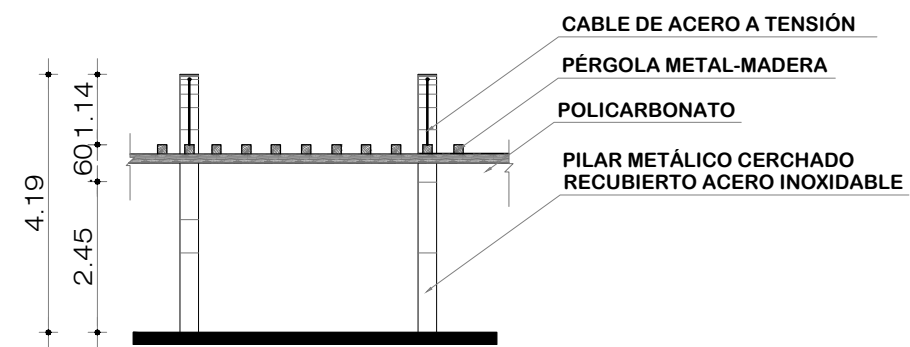
Implantación
Escala 1/100



Figura 176. Perspectiva pérgola de alquiler de bicicletas.
Fuente: Elaboración propia, 2021.



Sección Longitudinal
Escala 1/100



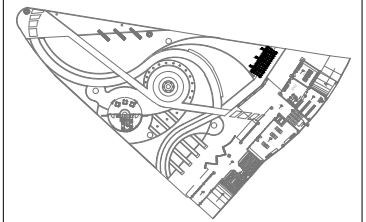
Sección Fachada Frontal
Escala 1/100

Plano 9. Pérgola de alquiler de bicicletas.
Fuente: Elaboración propia, 2021.



NORTE

ESCUELA DE ARQUITECTURA



UBICACIÓN

TEMA:
MOVILIDAD ACTIVA

AUTOR:
CARAGULLA PEDRO

DOCENTE:
ALFONSO RONDON GONZALEZ

CONTIENE:
CUBIERTA, FACHADAS, CORTES

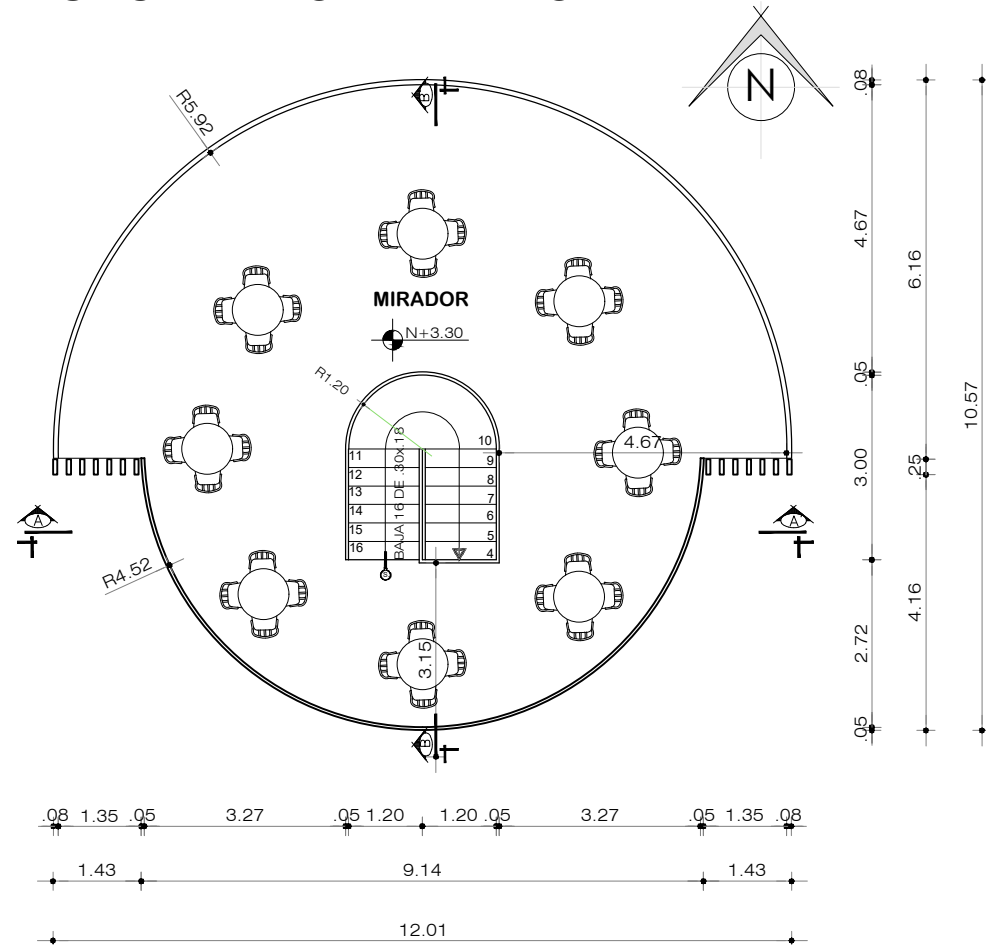
ESCALA:
1:100

LÁMINA:
9/12

FECHA:
ENERO -2022

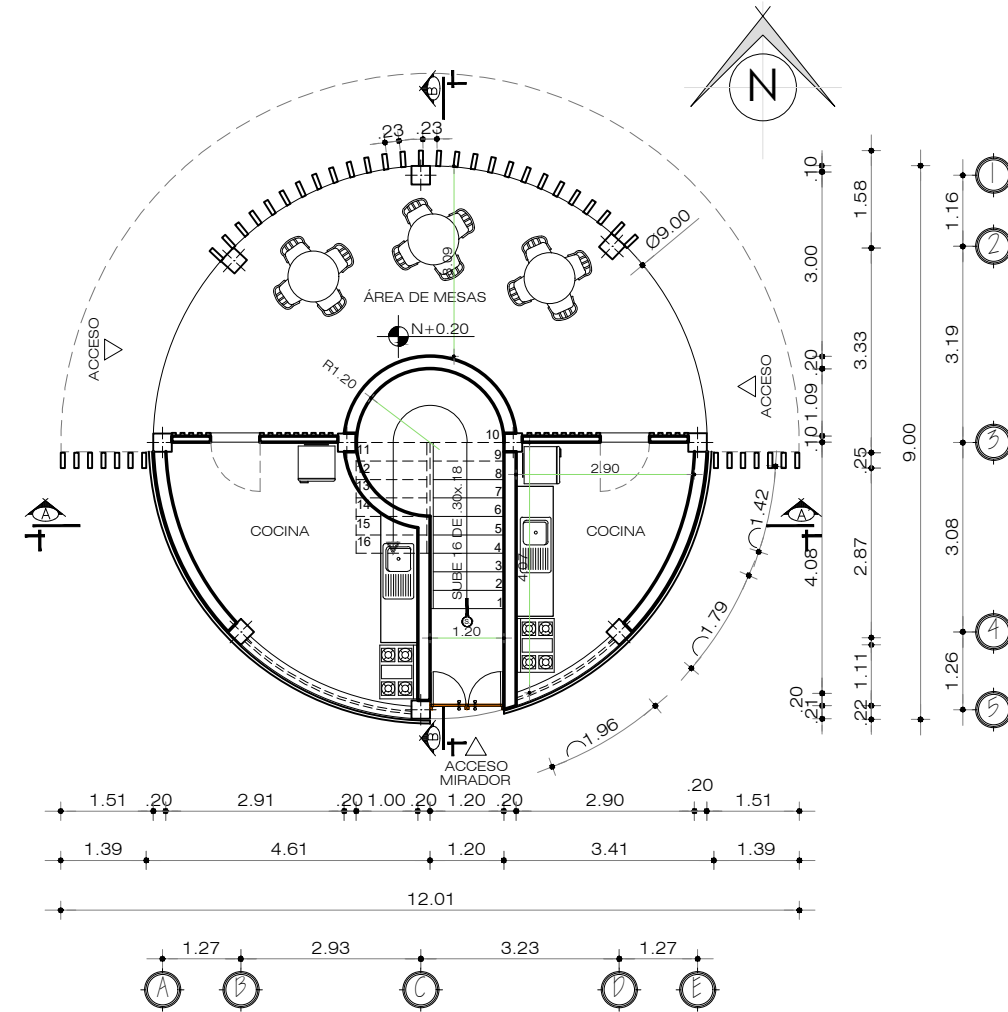
SIMBOLOGÍA:

AGACHADITOS-MIRADOR



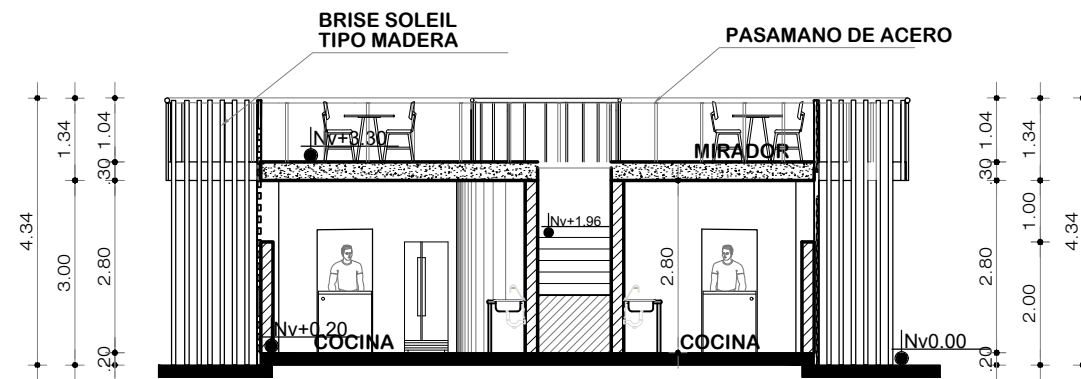
Implantación 1/100

Escala



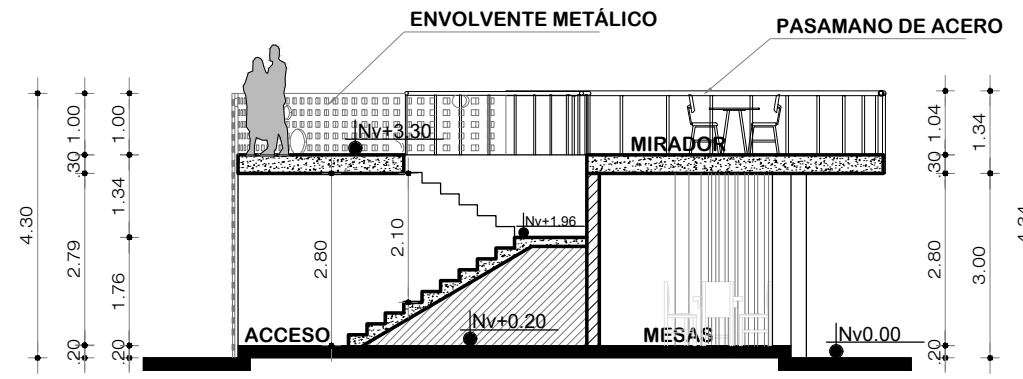
Planta 1/100

Escala



Corte A - A' 1/100

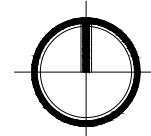
Escala



Corte B - B' 1/100

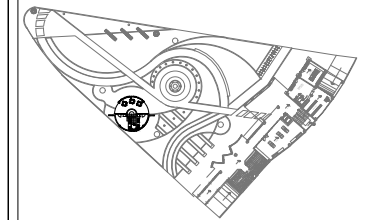
Escala

Plano 10. Implantación, corte y planta Agachaditos-Mirador.
Fuente: E laboraci3n propia, 2021.



NORTE

ESCUELA DE ARQUITECTURA



UBICACIÓN

TEMA:
MOVILIDAD ACTIVA

AUTOR:
CARAGULLA PEDRO

DOCENTE:
ALFONSO RONDON GONZALEZ

CONTIENE:
PLANTA, IMPLANTACIÓN, CORTES

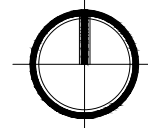
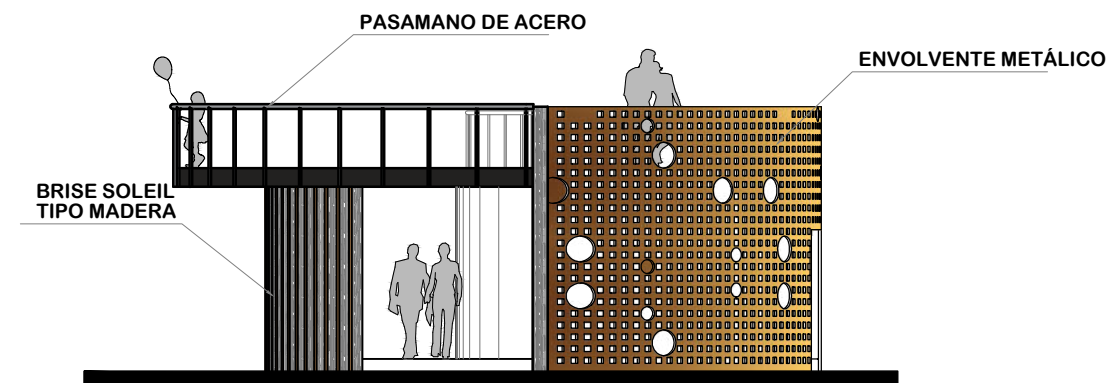
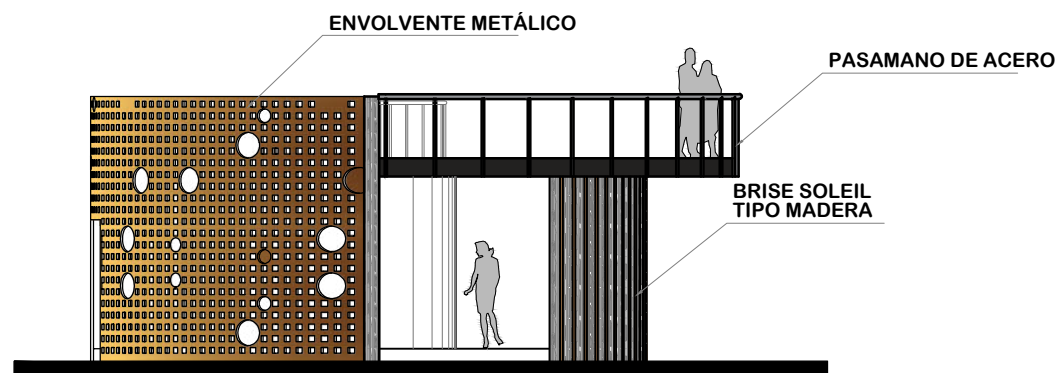
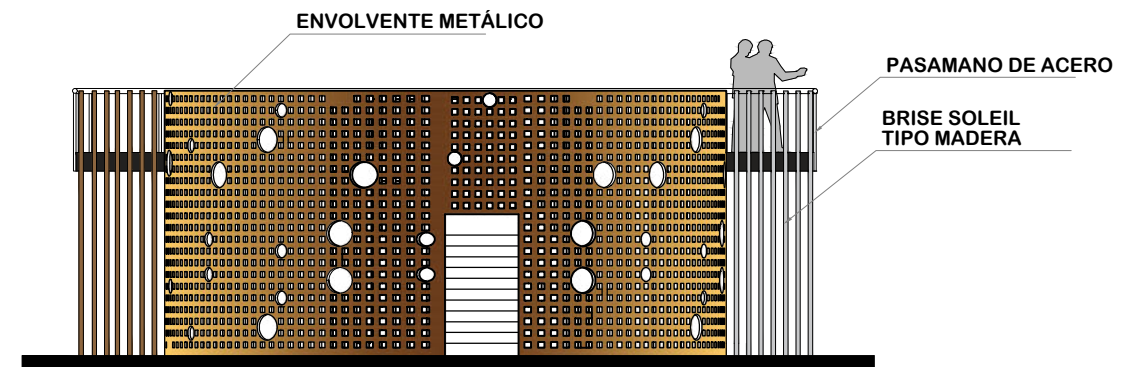
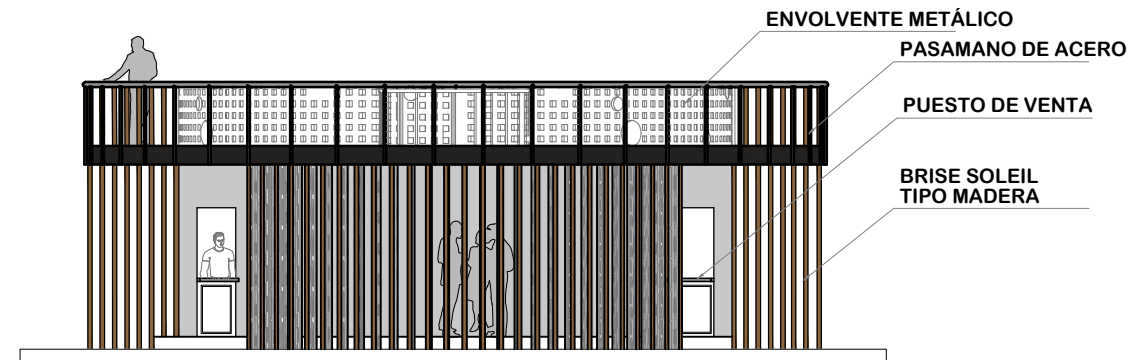
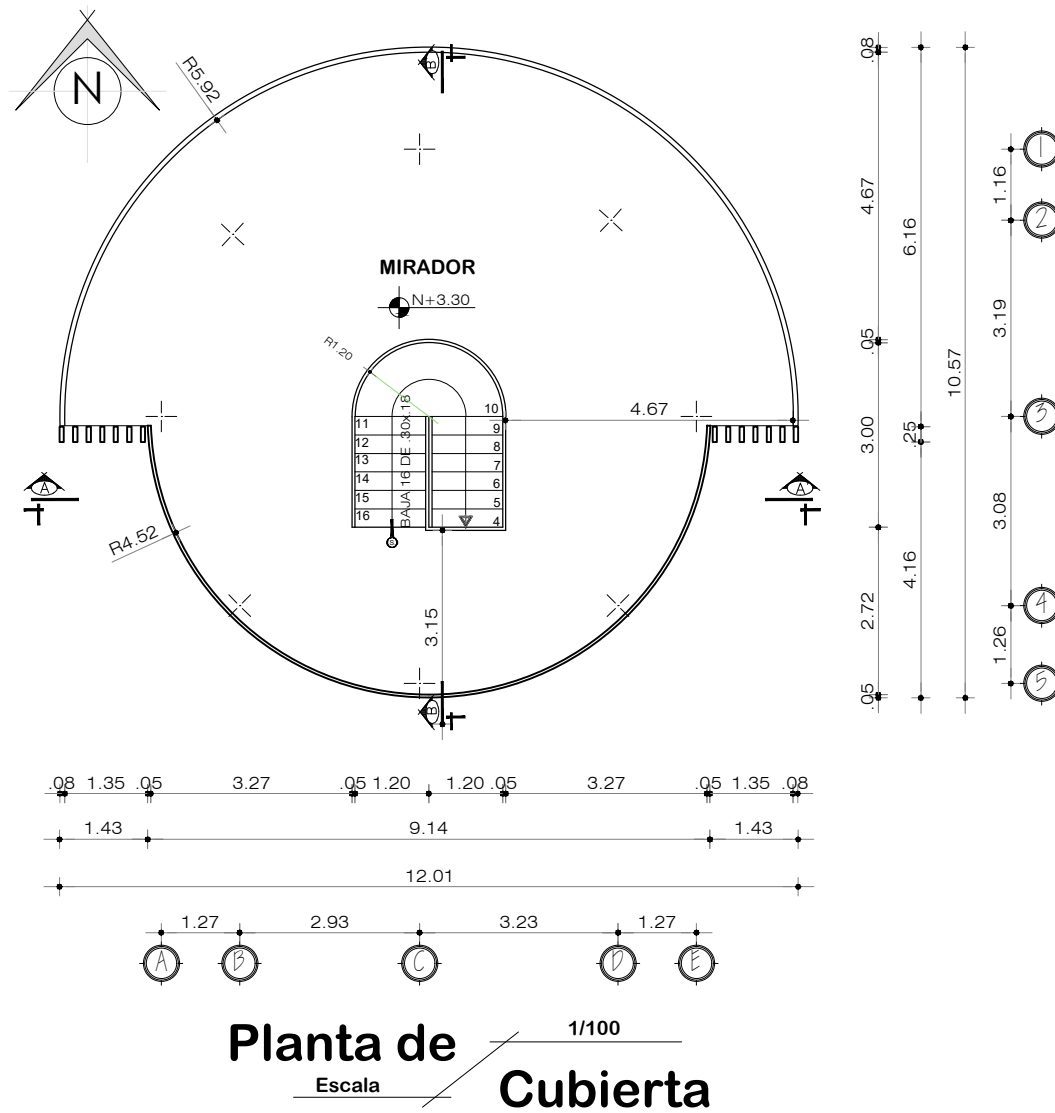
ESCALA:
1:100

LÁMINA:
10/12

FECHA:
ENERO-2022

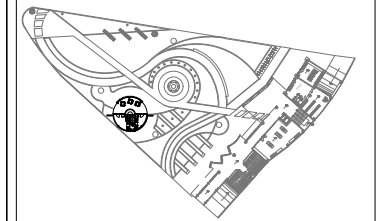
SIMBOLOGÍA:

AGACHADITOS-MIRADOR



NORTE

ESCUELA DE ARQUITECTURA



UBICACIÓN

TEMA:
MOVILIDAD ACTIVA

AUTOR:
CARAGULLA PEDRO

DOCENTE:
ALFONSO RONDON GONZALEZ

CONTIENE:
CUBIERTA, FACHADAS

ESCALA:
1:100

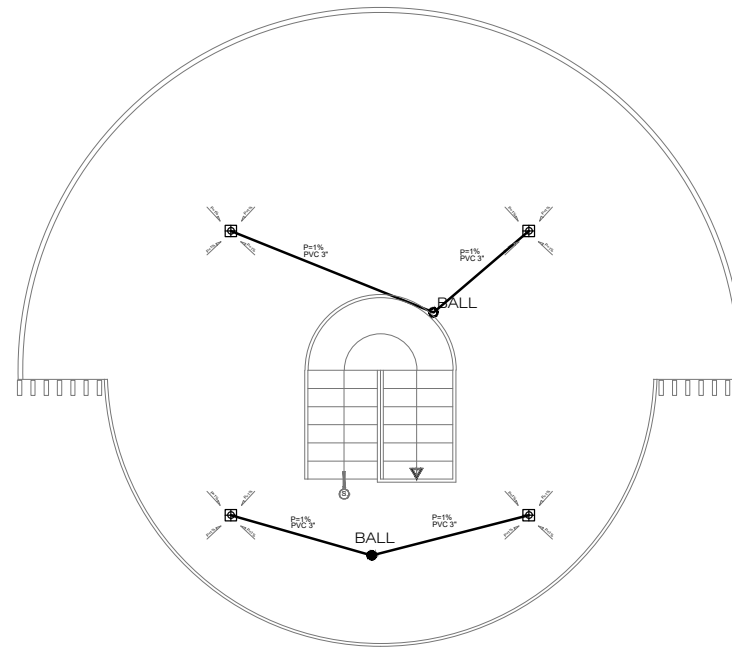
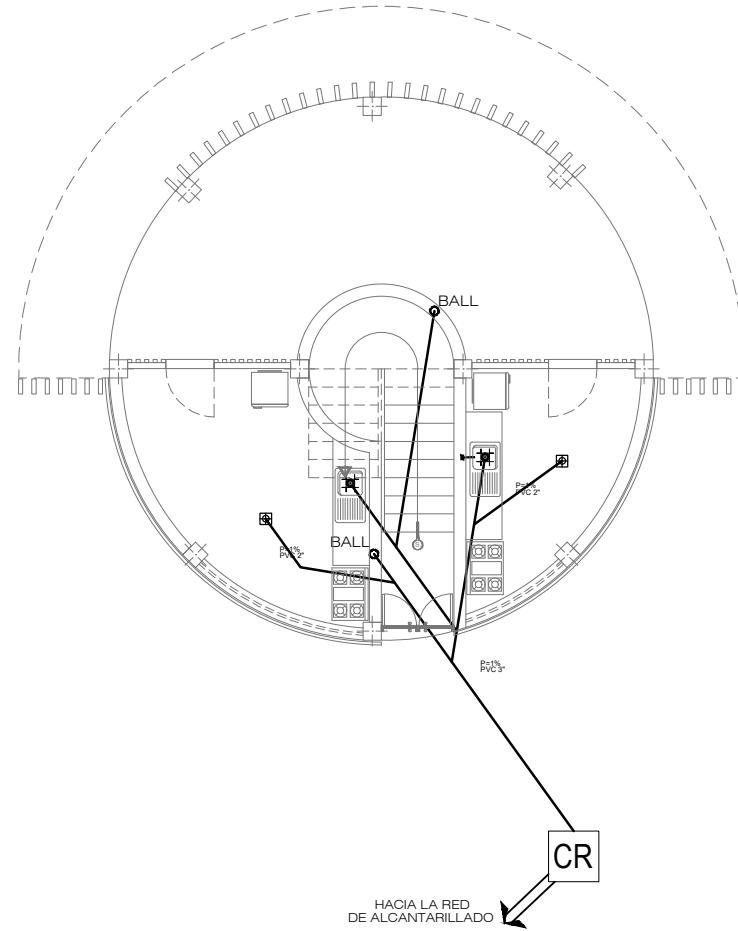
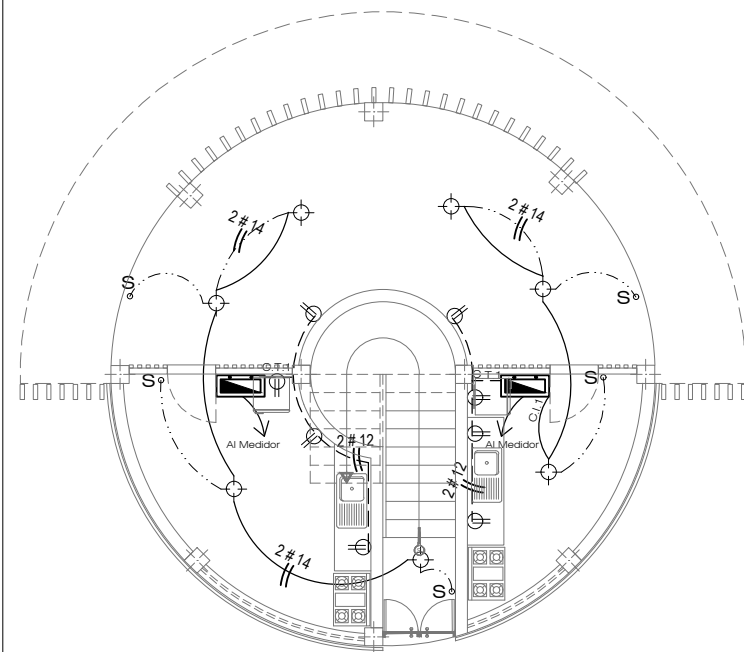
LÁMINA:
11/12

FECHA:
ENERO-2022

SIMBOLOGÍA:

Plano 11. Planta de cubiertas, Fachadas Agachaditos-Mirador.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

AGACHADITOS-MIRADOR



Instalaciones Eléctricas
Escala 1/100

Instalaciones Hidrosanitarias
Escala 1/100

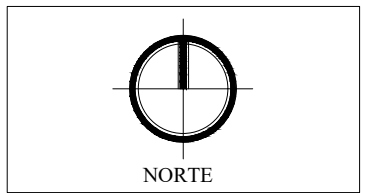
Plano 12. Instalaciones eléctricas e Hidrosanitarias Agachaditos-Mirador.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

SIMBOLOGIA INST. ELECTRICAS

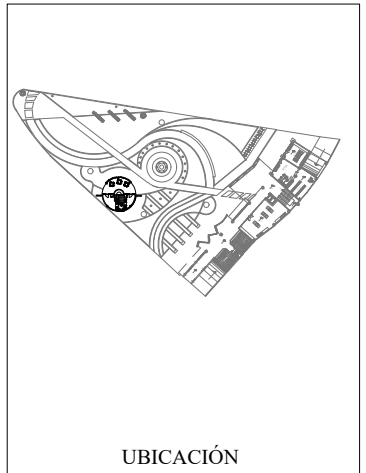
	Tablero de Distribución
	Medidor
	LUZ INCANDESCENTE 60W - 110V
	INTERRUPTOR SIMPLE
	INTERRUPTOR DOBLE CONMUTADO
	LUMINARIA APLIQUE DE PARED
	TOMACORRIENTE DOBLE POLARIZADO
	INSTALACIONES ESPECIALES TV, TELEFONO
	TUBERIA SUBE Y/O BAJA
	CICUITO DE LUMINARIAS EMPOTRADA LOSA CON 2X No. 12 AWG
	CIRCUITO TOMACORRIENTE EMPOTRADA PISO CON 2XNo. 12 AWG + 1X14 AWG

SIMBOLOGIA INST. SANITARIAS

	Caja de revisión
	BAJANTE DE AGUAS LLUVIAS
	BAJANTE DE AGUAS SERVIDAS
	SUMIDERO
	TUBERIA DE CEMENTO DE 150 MM.
	TUBERIA DE P.V.C. DE 50 MM.
	SALIDA DE AGUA POTABLE
	TUBERIA P.V.C.R. ROSCABLE (FRIA).
	MEDIDOR
	LLAVE DE PASO
	PUNTO DE PVC Ø100mm,Ø75mm.



ESCUELA DE ARQUITECTURA



TEMA: MOVILIDAD ACTIVA

AUTOR: CARAGULLA PEDRO

DOCENTE: ALFONSO RONDON GONZALEZ

CONTIENE: INSTALACIONES ELEC., HIDRS.

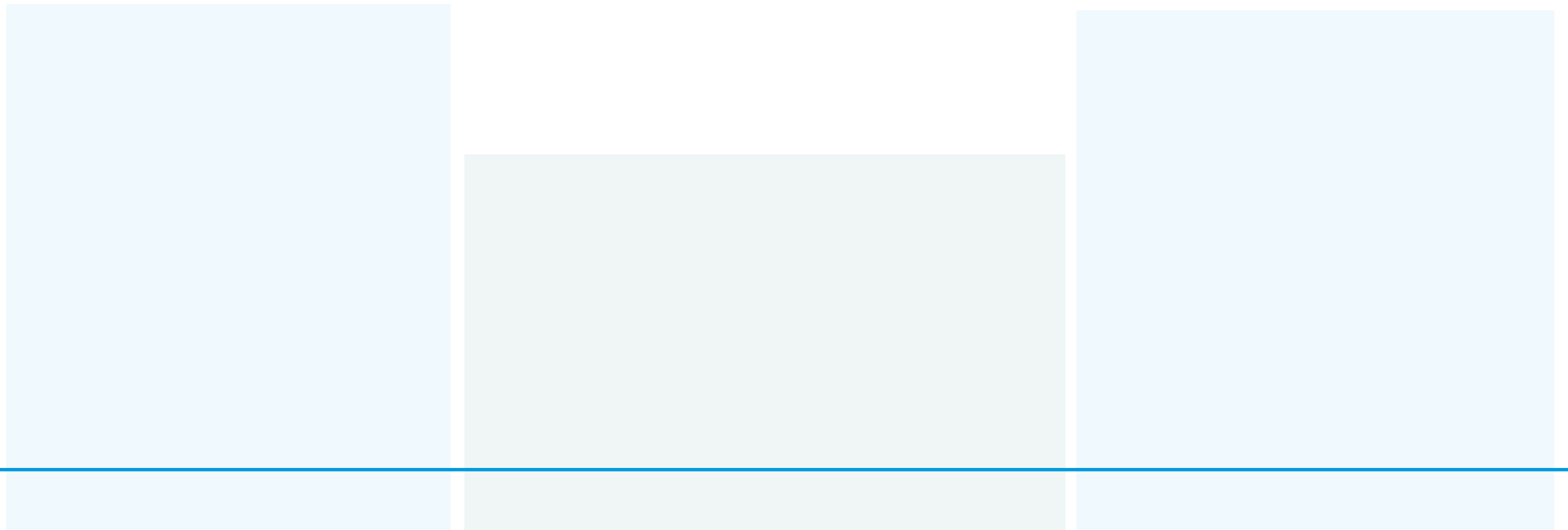
ESCALA: 1:100 LÁMINA: 12/12

FECHA: ENERO-2022

SIMBOLOGÍA:

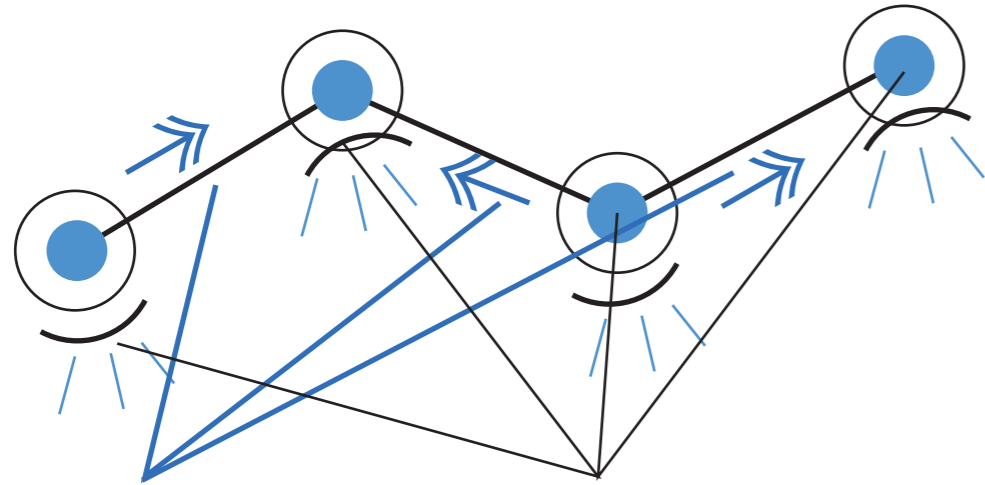
	Tablero de Distribución
	Medidor
	LUZ INCANDESCENTE 60W - 110V
	INTERRUPTOR SIMPLE
	INTERRUPTOR DOBLE CONMUTADO
	LUMINARIA APLIQUE DE PARED
	TOMACORRIENTE DOBLE POLARIZADO
	INSTALACIONES ESPECIALES TV, TELEFONO
	TUBERIA SUBE Y/O BAJA
	CICUITO DE LUMINARIAS EMPOTRADA LOSA CON 2X No. 12 AWG
	CIRCUITO TOMACORRIENTE EMPOTRADA PISO CON 2XNo. 12 AWG + 1X14 AWG
	Caja de revisión
	BAJANTE DE AGUAS LLUVIAS
	BAJANTE DE AGUAS SERVIDAS
	SUMIDERO
	TUBERIA DE CEMENTO DE 150 MM.
	TUBERIA DE P.V.C. DE 50 MM.
	SALIDA DE AGUA POTABLE
	TUBERIA P.V.C.R. ROSCABLE (FRIA).
	MEDIDOR
	LLAVE DE PASO
	PUNTO DE PVC Ø100mm,Ø75mm.

Propuesta micro



5.4.4. Zonificación general propuesta arquitectónica

5.4.4.1. Conceptualización o partido de diseño arquitectónico



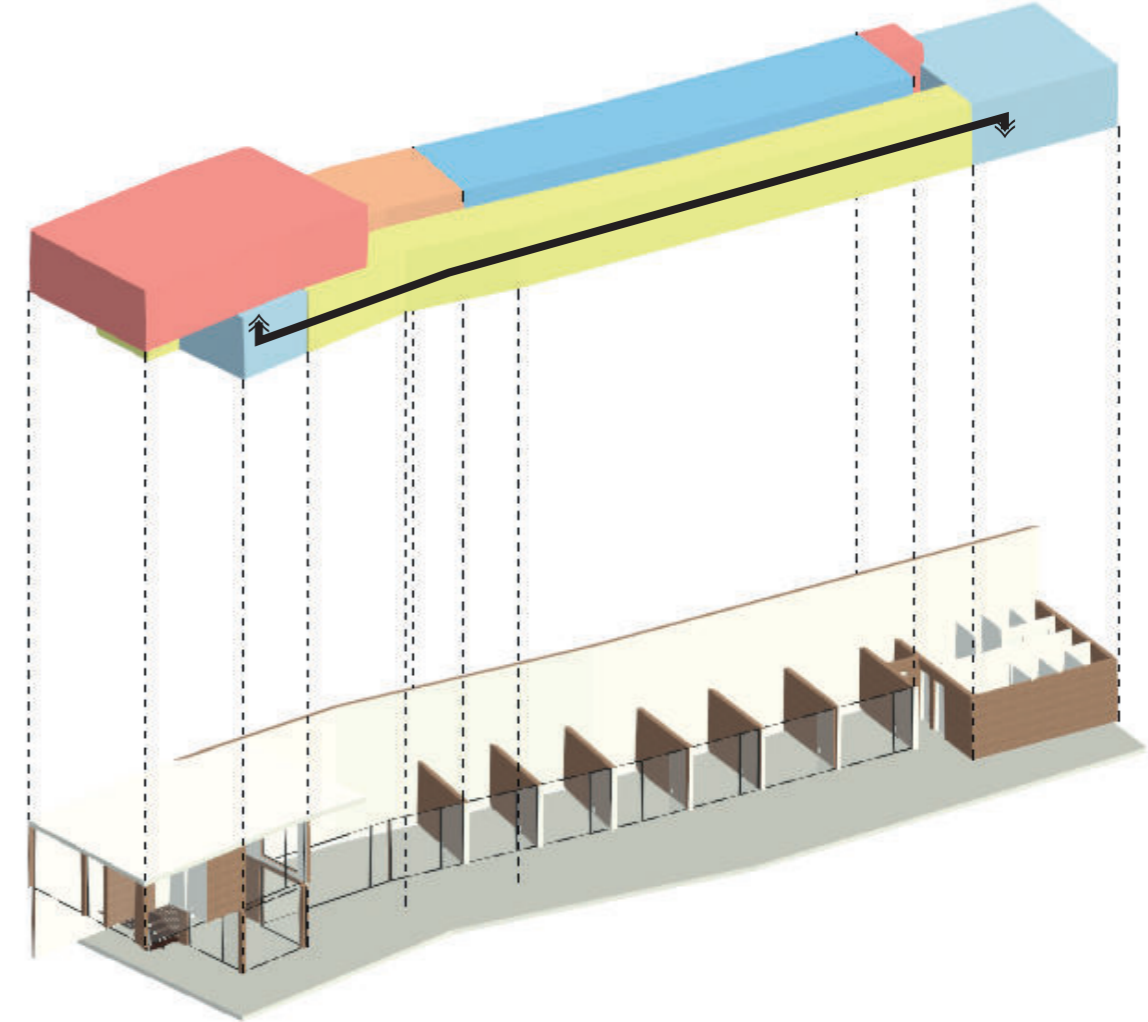
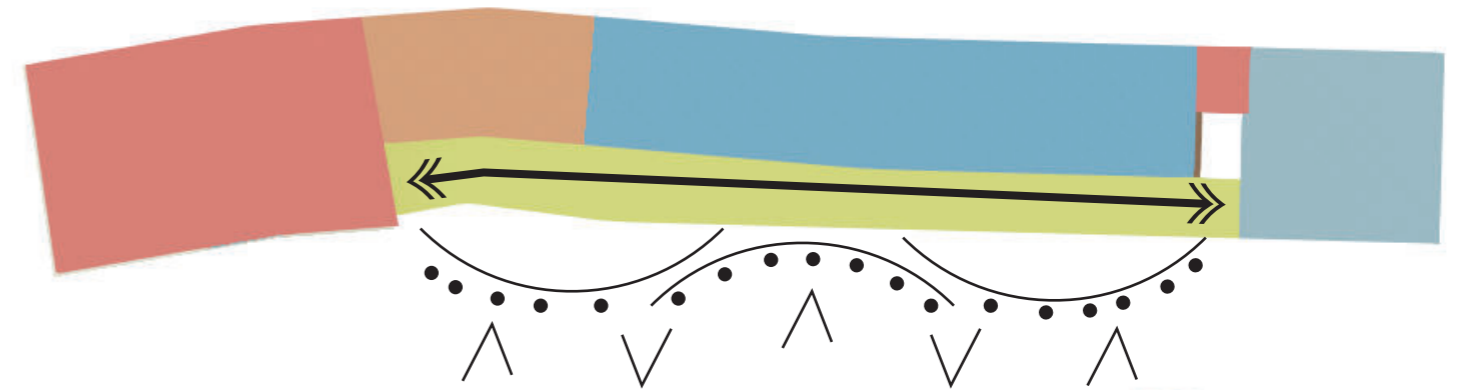
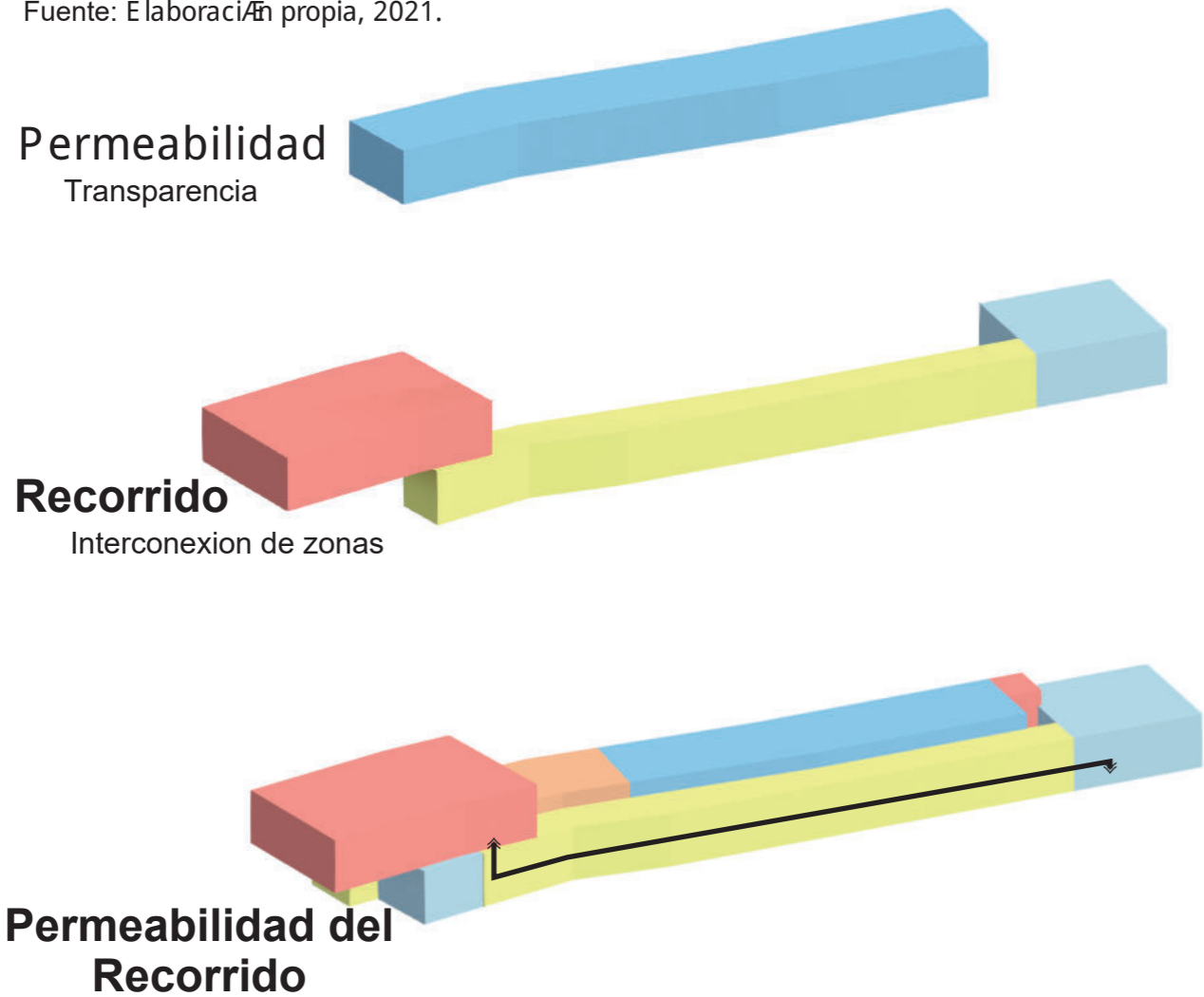
Recorrido

Espacio que recorre o a de recorrer alguien o algo

Permeabilidad

Relación que existe entre la introducción visual y la densidad del campo espacial que se puede atravesar o filtrar corporalmente, visualmente, olfativamente, acústicamente.

Figura 177. Partido de diseño arquitectónico. Fuente: Elaboración propia, 2021.

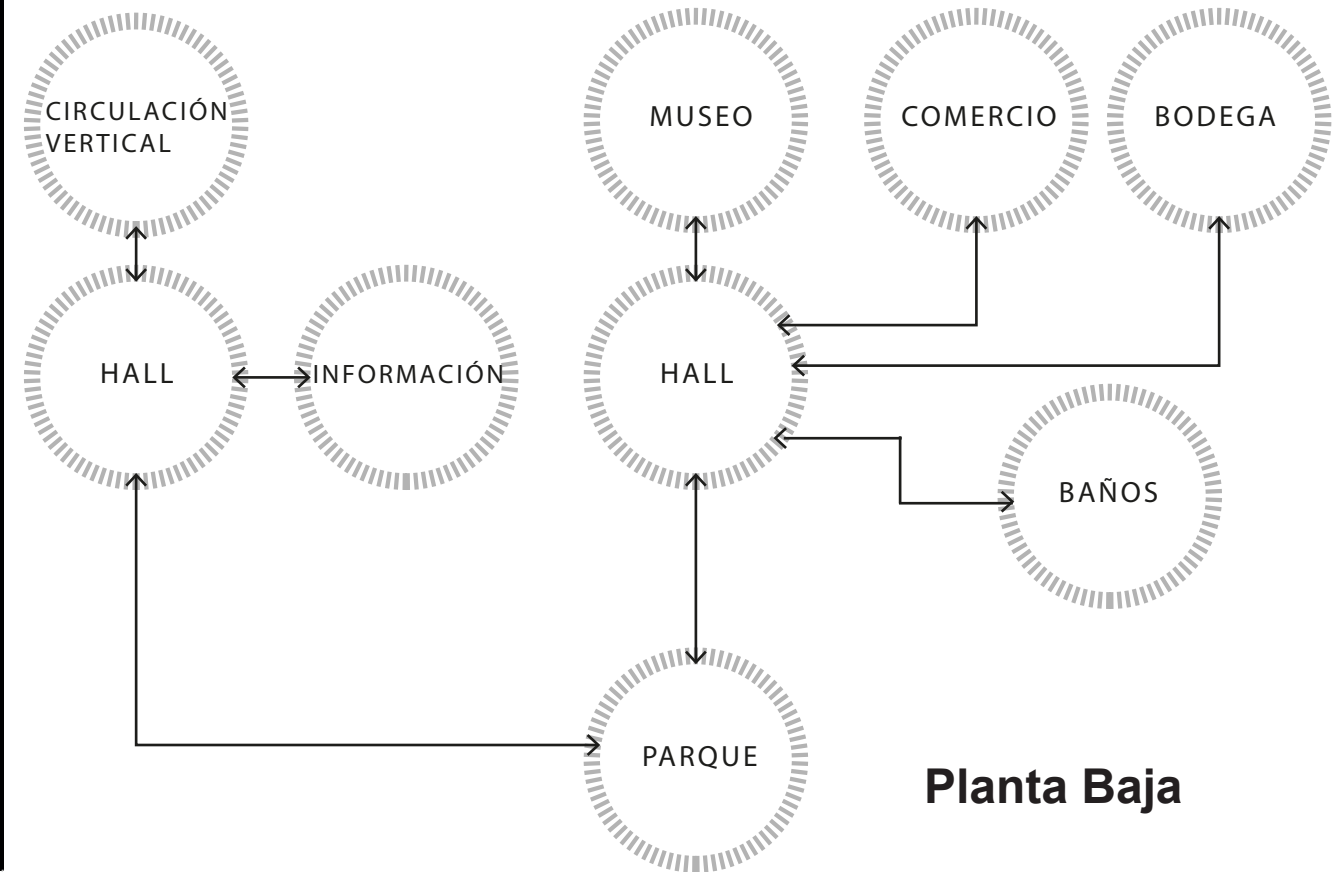


- Zona Publica
- Zona Publica Comercial
- Zona Semipublica-Museo
- Zona Privada-Administración
- Circulación

Figura 178. Zonificación general propuesta arquitectónica. Fuente: Elaboración propia, 2021.

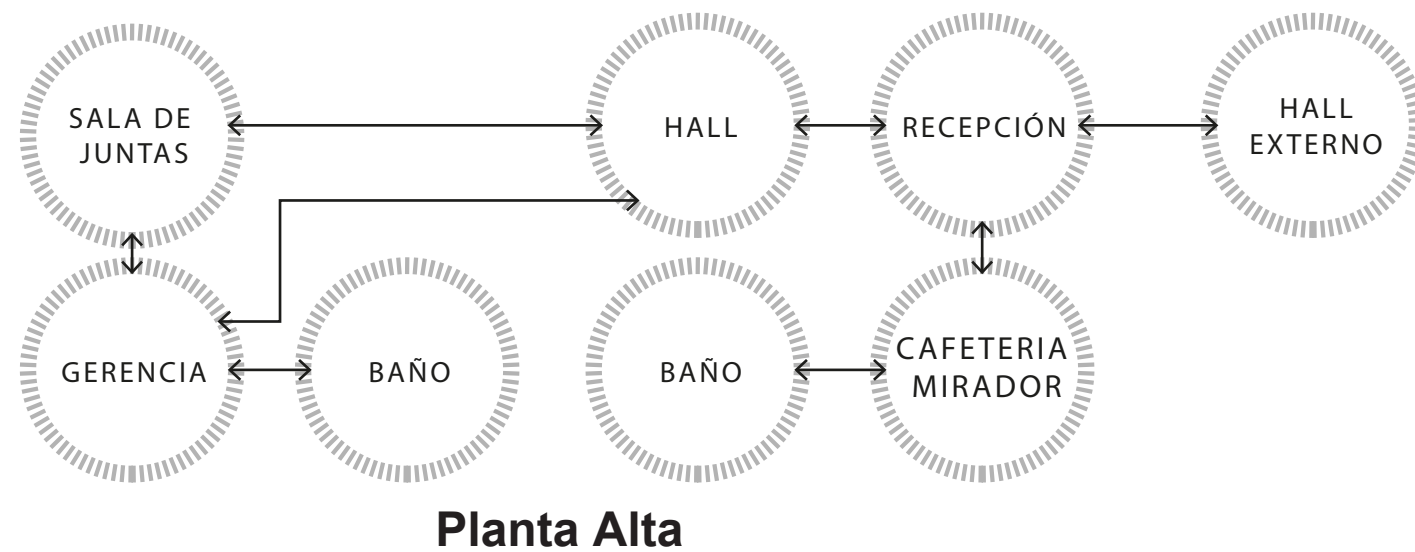
5.4.2. Requerimientos programáticos

ZONIFICACION	ZONA	ESPACIO	CANTIDAD	AREA
	PUBLICA		BAÑOS PUBLICOS	2
		ALQUILER Y VENTA DE ACCESORIOS DE BICICLETAS	1	63.31m2
		SALA DE ESPERA	1	25m2
		SEDE DELIVERY BICICLETAS	1	27m2
SEMIPUBLICA		MUSEO	1	74.91
		AGACHADITOS	1	102m2
		MIRADOR-CAFETERIA	1	124m2
PRIVADA		CONTABILIDAD	1	17.30m2
		SALA DE REUNIONES	1	19.55m2
		SECRETARIA	1	7.37m2
		GERENCIA	1	14.80m2



Planta Baja

Figura 179. Programa Arquitectónico propuesta arquitectónica.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

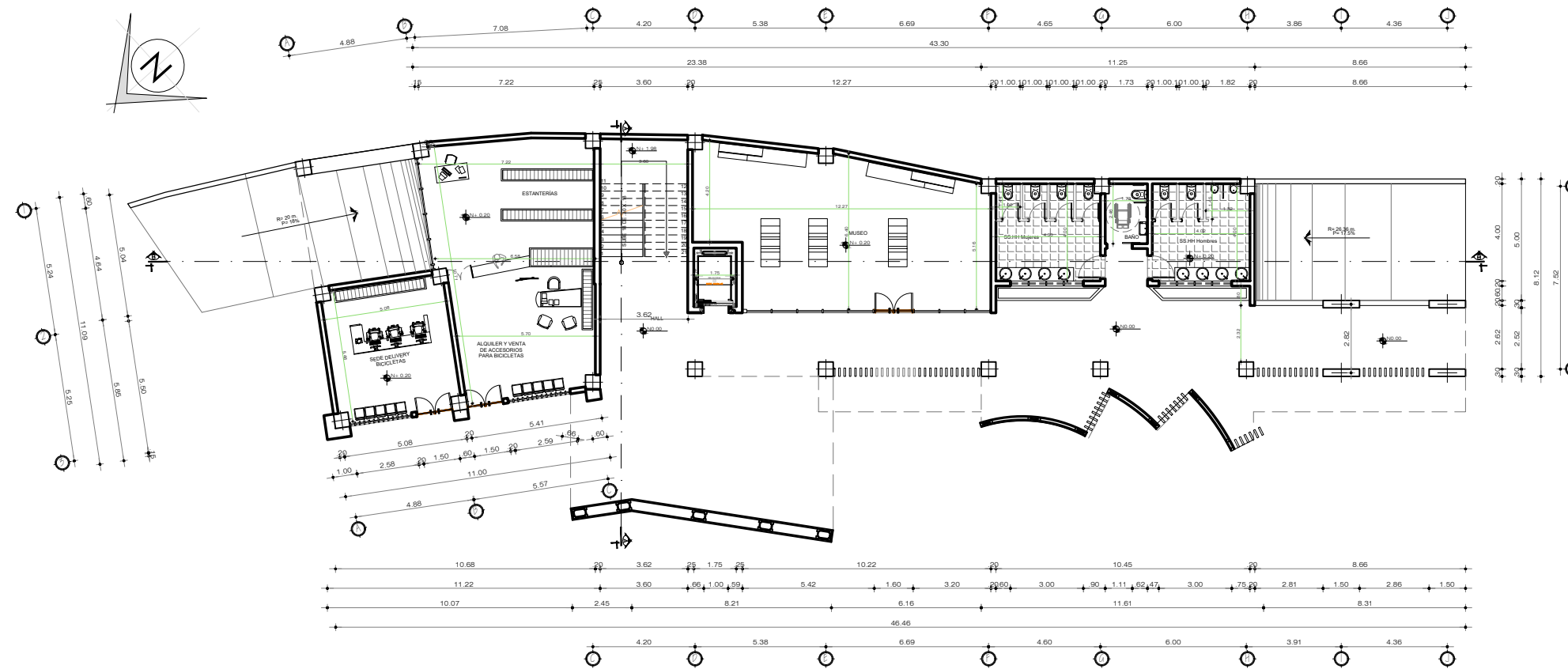


Planta Alta

Figura 180. Organigrama de funciones propuesta arquitectónica.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

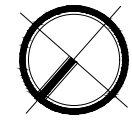


Figura 181. Perspectiva propuesta arquitectónica.
Fuente: Elaboración propia, 2021.



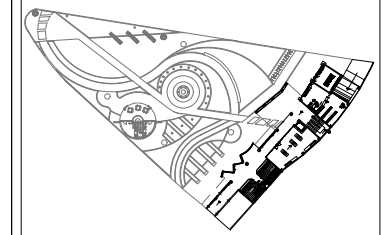
Planta Escala 1/200 Baja

Plano 13. Planta baja propuesta Arquitectónica.
Fuente: E laboraci3n propia, 2021.



NORTE

ESCUELA DE ARQUITECTURA



UBICACIÓN

TEMA:
MOVILIDAD ACTIVA

AUTOR:
CARAGULLA PEDRO

DOCENTE:
ALFONSO RONDON GONZALEZ

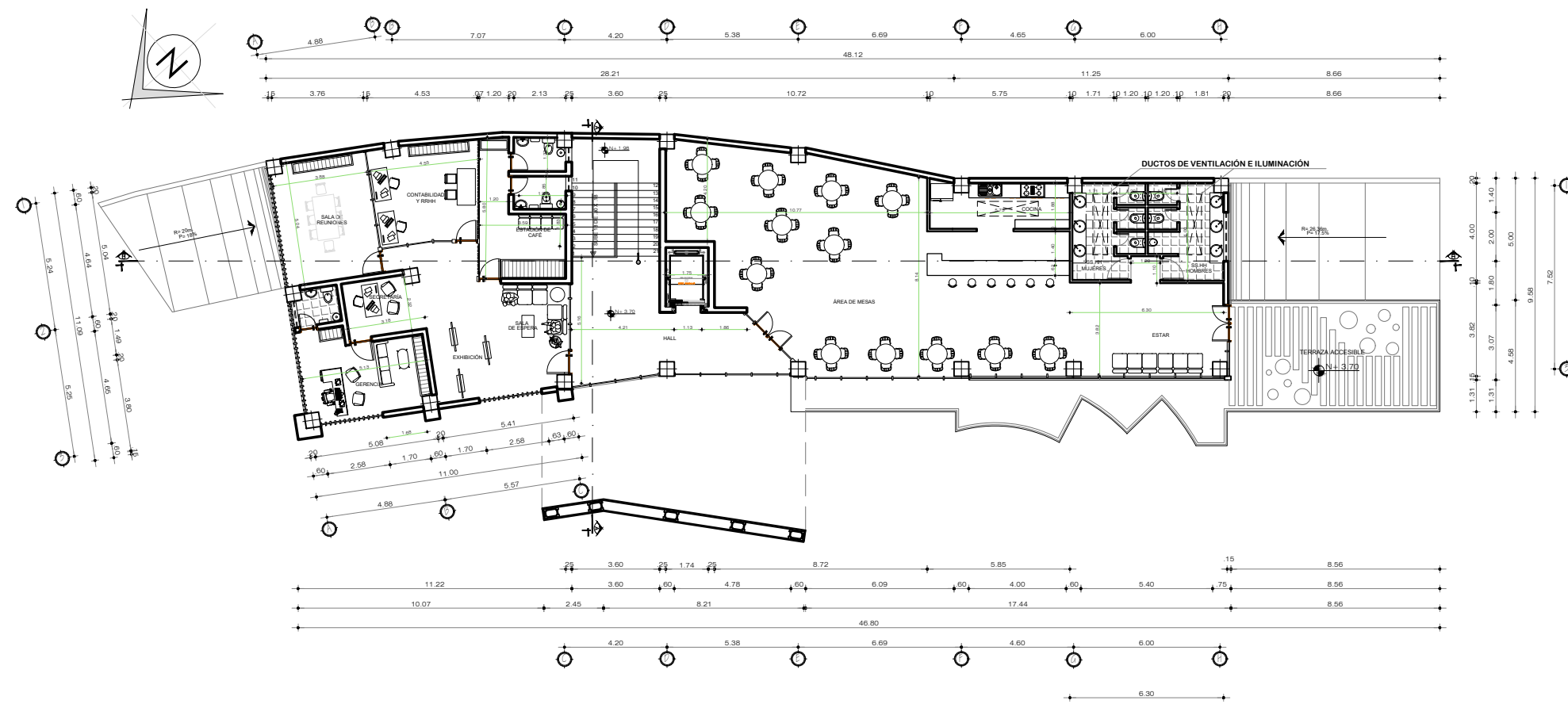
CONTIENE:
PLANTA BAJA

ESCALA:
1:200

LÁMINA:
1/19

FECHA:
ENERO-2022

SIMBOLOGÍA:

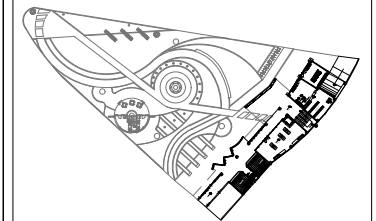


Planta Escala 1/200 Alta



NORTE

ESCUELA DE ARQUITECTURA



UBICACIÓN

TEMA: MOVILIDAD ACTIVA

AUTOR: CARAGULLA PEDRO

DOCENTE: ALFONSO RONDON GONZALEZ

CONTIENE: PLANTA ALTA

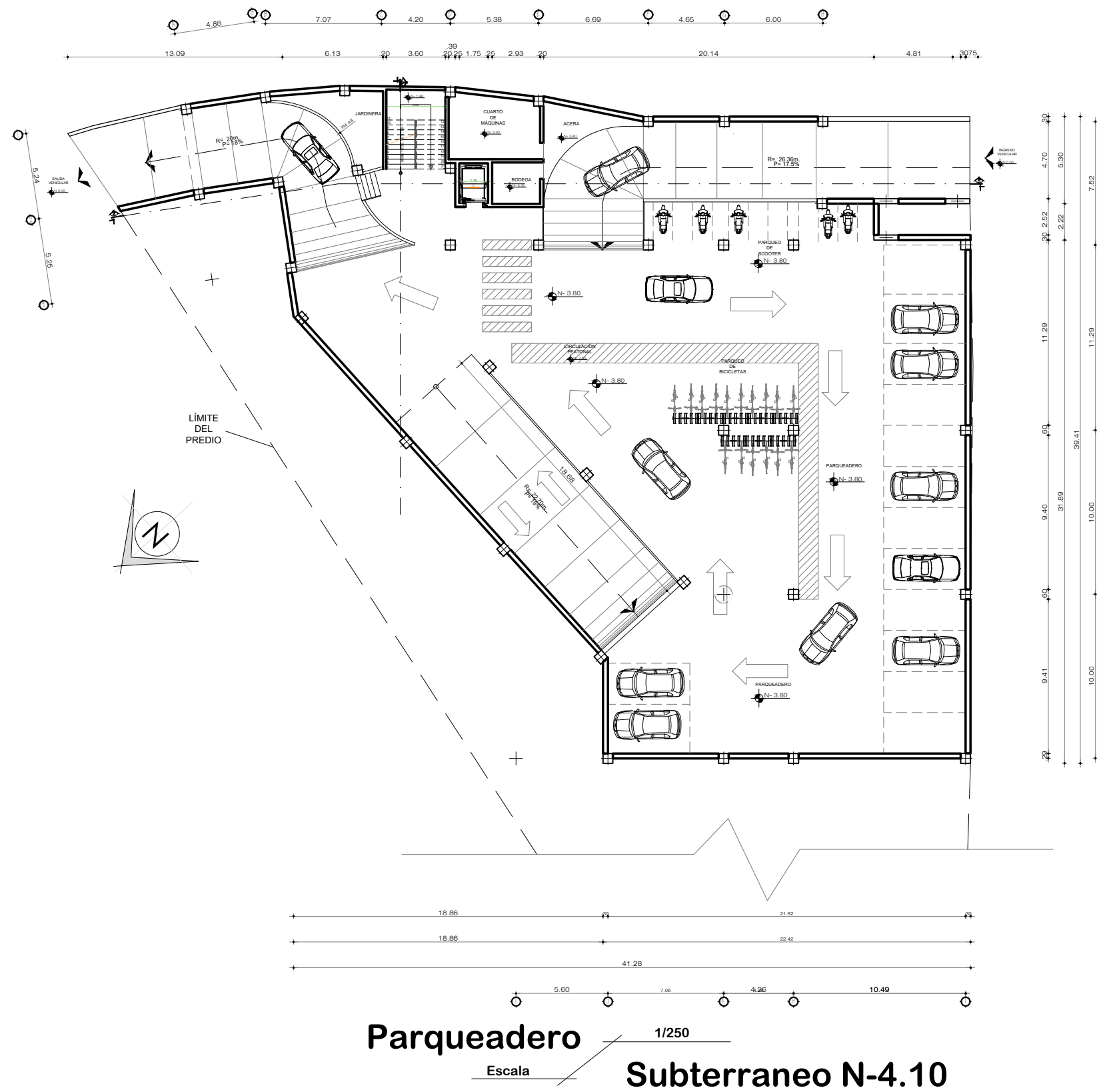
ESCALA: 1:200

LÁMINA: 2/19

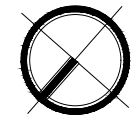
FECHA: ENERO-2022

SIMBOLOGÍA:

Plano 14. Planta alta propuesta Arquitectónica.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

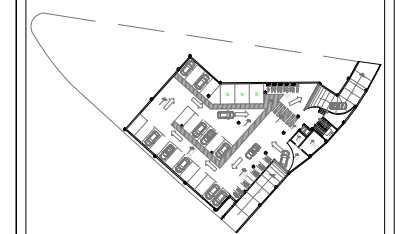


Plano 15. Planta Parqueadero subterráneo N-4.10.
Fuente: Elaboración propia, 2021.



NORTE

ESCUELA DE ARQUITECTURA



UBICACIÓN

TEMA:
MOVILIDAD ACTIVA

AUTOR:
CARAGULLA PEDRO

DOCENTE:
ALFONSO RONDON GONZALEZ

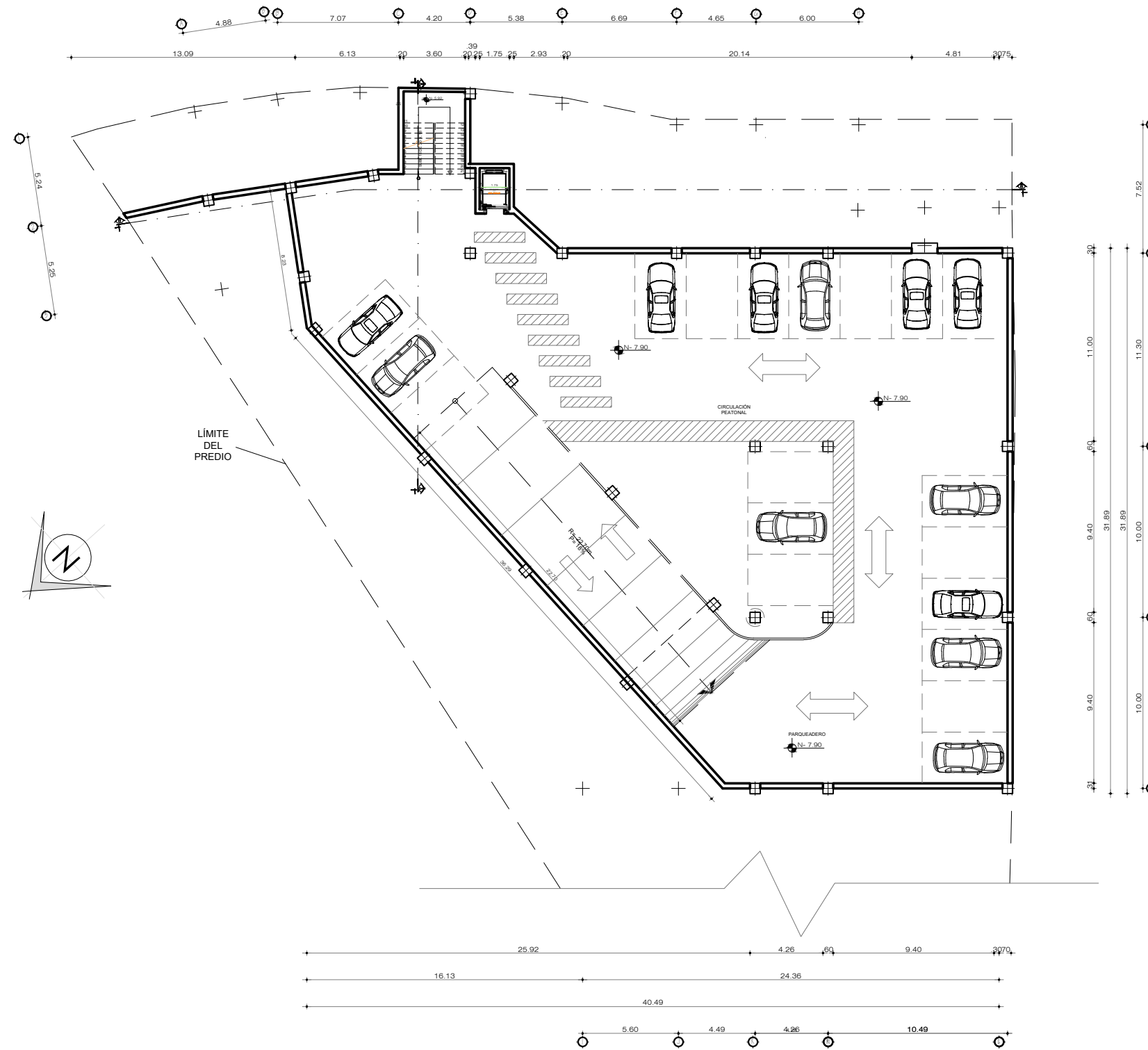
CONTIENE:
PRIMERA PLANTA SUBTERRÁNEA

ESCALA:
1:250

LÁMINA:
3/19

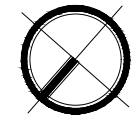
FECHA:
ENERO-2022

SIMBOLOGÍA:



Parqueadero 1/250
Escala **Subterraneo N-8.20**

Plano 16. Planta 2 Parqueadero subterraneo N-8.20.
Fuente: Elaboración propia, 2021.



NORTE

ESCUELA DE ARQUITECTURA



UBICACIÓN

TEMA:
MOVILIDAD ACTIVA

AUTOR:
CARAGULLA PEDRO

DOCENTE:
ALFONSO RONDON GONZALEZ

CONTIENE:
SEGUNDA PLANTA SUBTERRÁNEA

ESCALA:
1:250

LÁMINA:
4/19

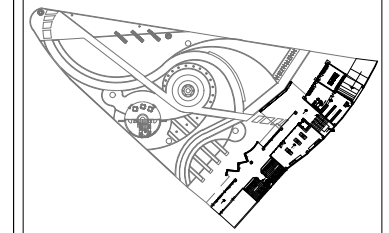
FECHA:
ENERO-2022

SIMBOLOGÍA:



NORTE

ESCUELA DE ARQUITECTURA



UBICACIÓN

TEMA:
MOVILIDAD ACTIVA

AUTOR:
CARAGULLA PEDRO

DOCENTE:
ALFONSO RONDON GONZALEZ

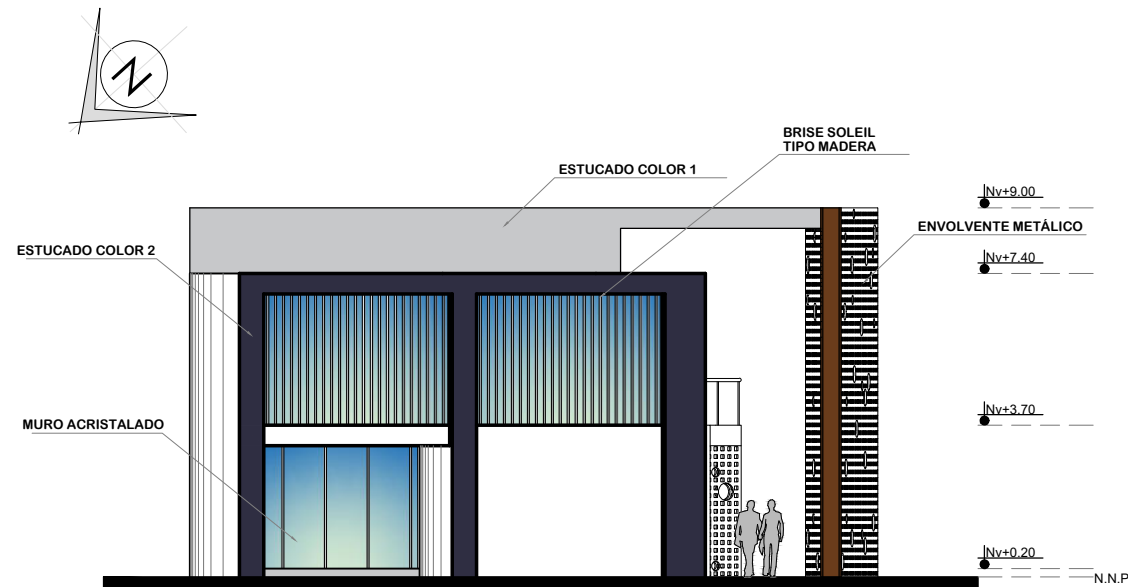
CONTIENE:
FACHADAS

ESCALA:
1:150

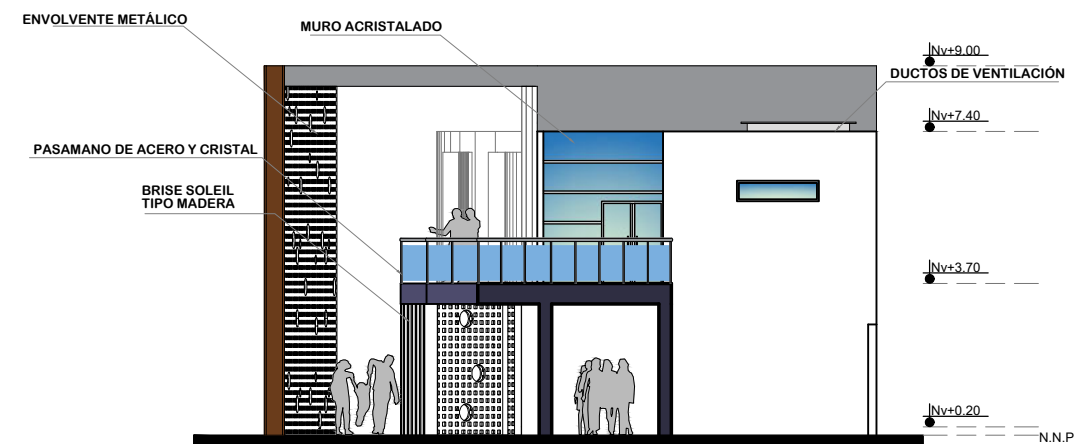
LÁMINA:
5/19

FECHA:
ENERO-2022

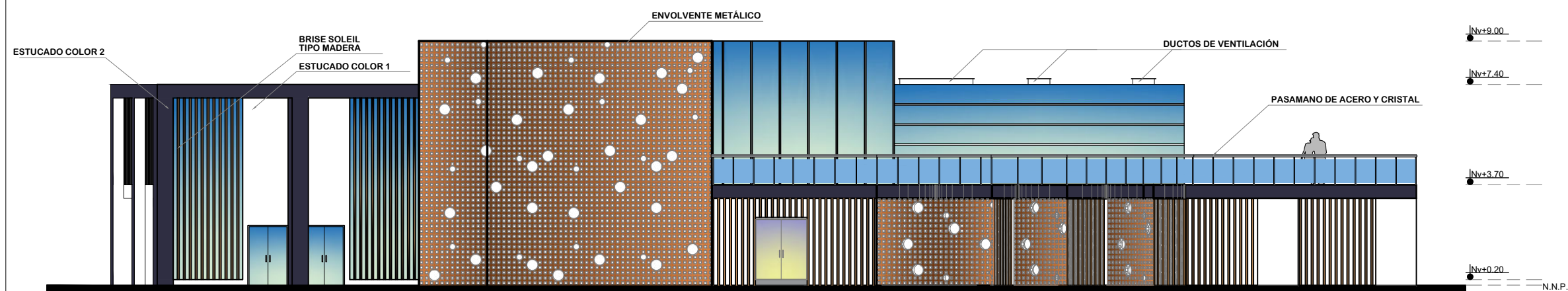
SIMBOLOGÍA:



Fachada Norte
Escala 1/150

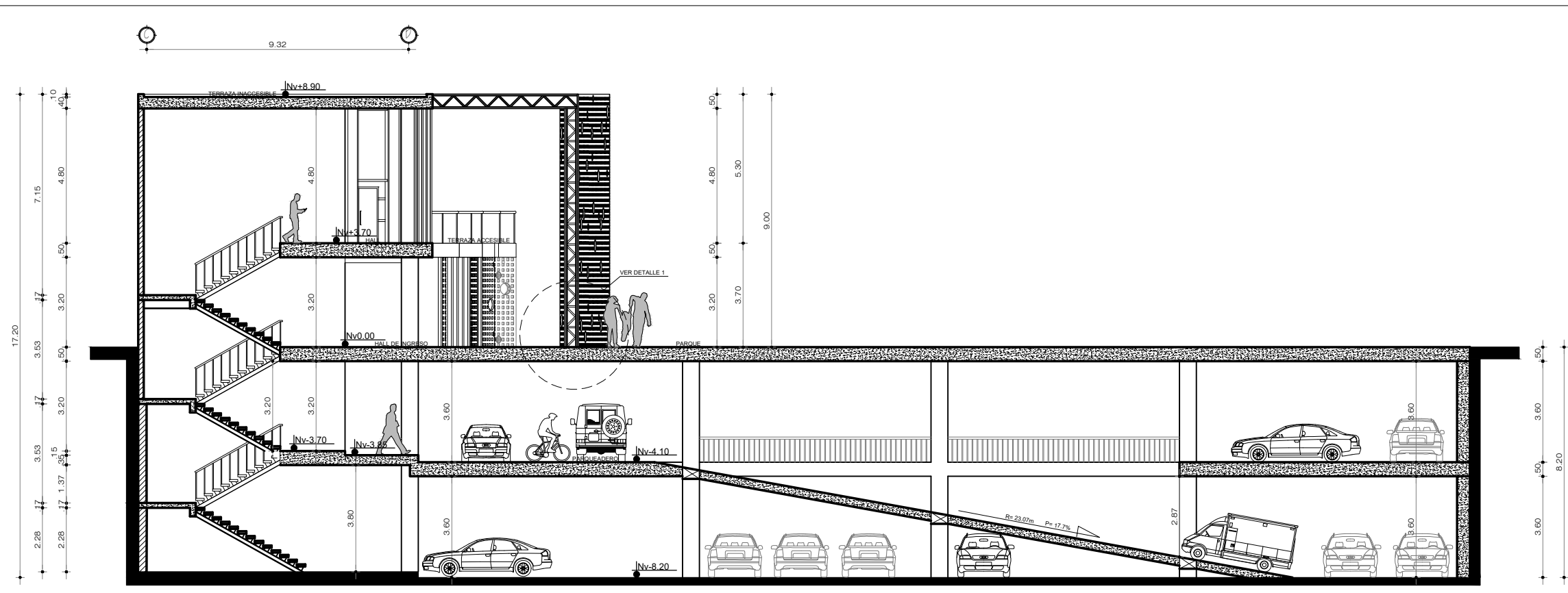


Fachada Sur
Escala 1/150

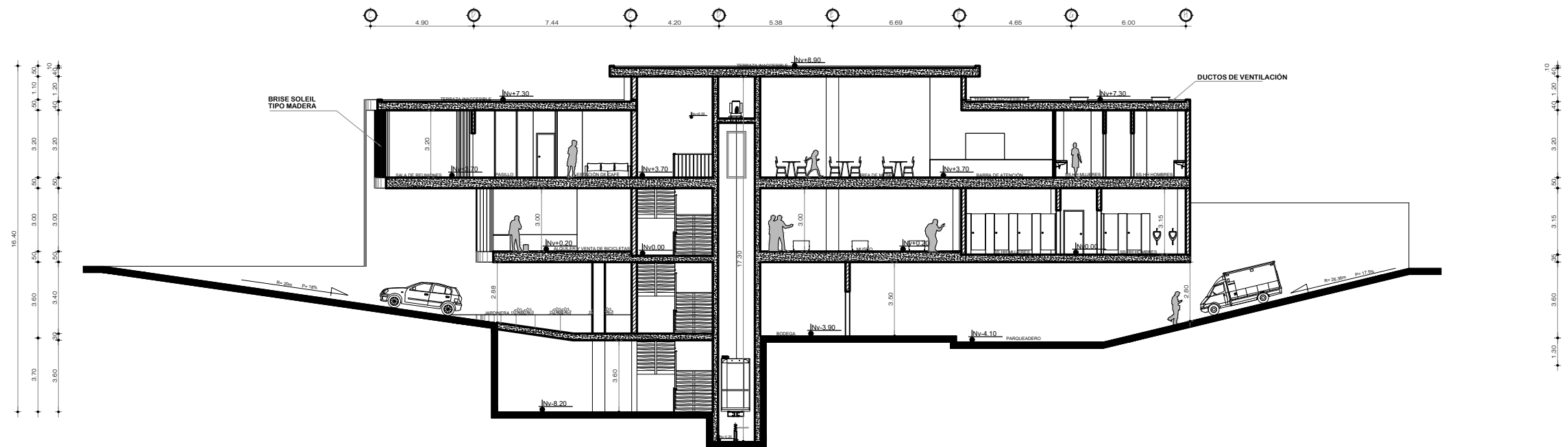


Fachada Oeste
Escala 1/150

Plano 17. Fachadas Norte, Sur y Oeste.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

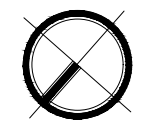


Corte 1/150
Escala A - A'



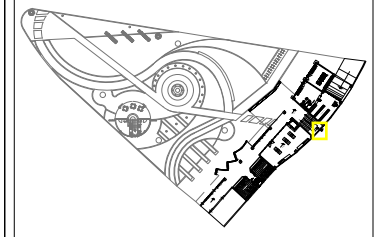
Corte 1/200
Escala B - B'

Plano 18. Cortes. A-A y B-B.
Fuente: Elaboración propia, 2021.



NORTE

ESCUELA DE ARQUITECTURA



UBICACIÓN

TEMA:
MOVILIDAD ACTIVA

AUTOR:
CARAGULLA PEDRO

DOCENTE:
ALFONSO RONDON GONZALEZ

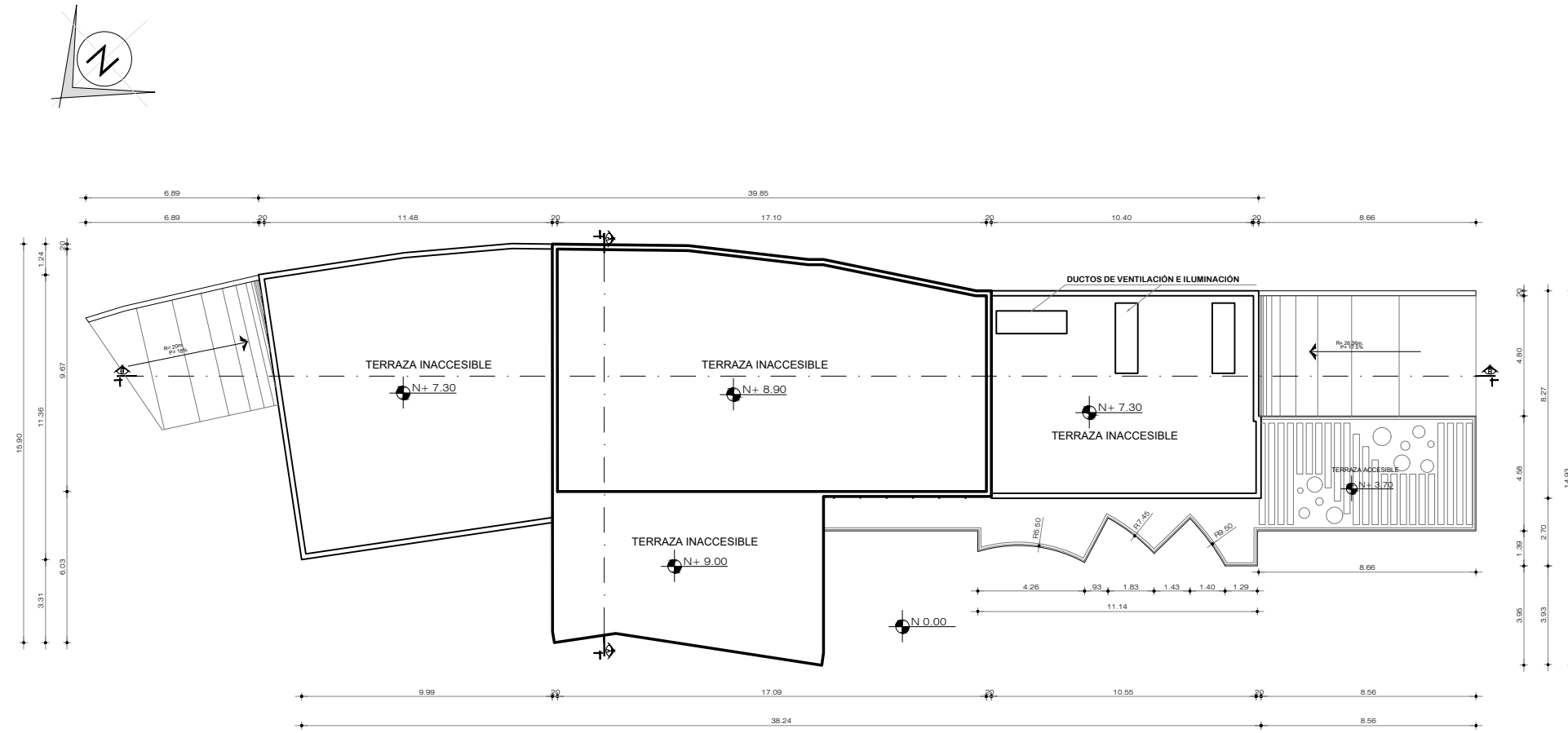
CONTIENE:
CORTES

ESCALA:
1:200

LÁMINA:
6/19

FECHA:
ENERO-2022

SIMBOLOGÍA:

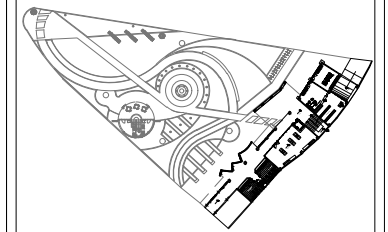


Implantación 1/200
Escala



NORTE

ESCUELA DE ARQUITECTURA



UBICACIÓN

TEMA:
MOVILIDAD ACTIVA

AUTOR:
CARAGULLA PEDRO

DOCENTE:
ALFONSO RONDON GONZALEZ

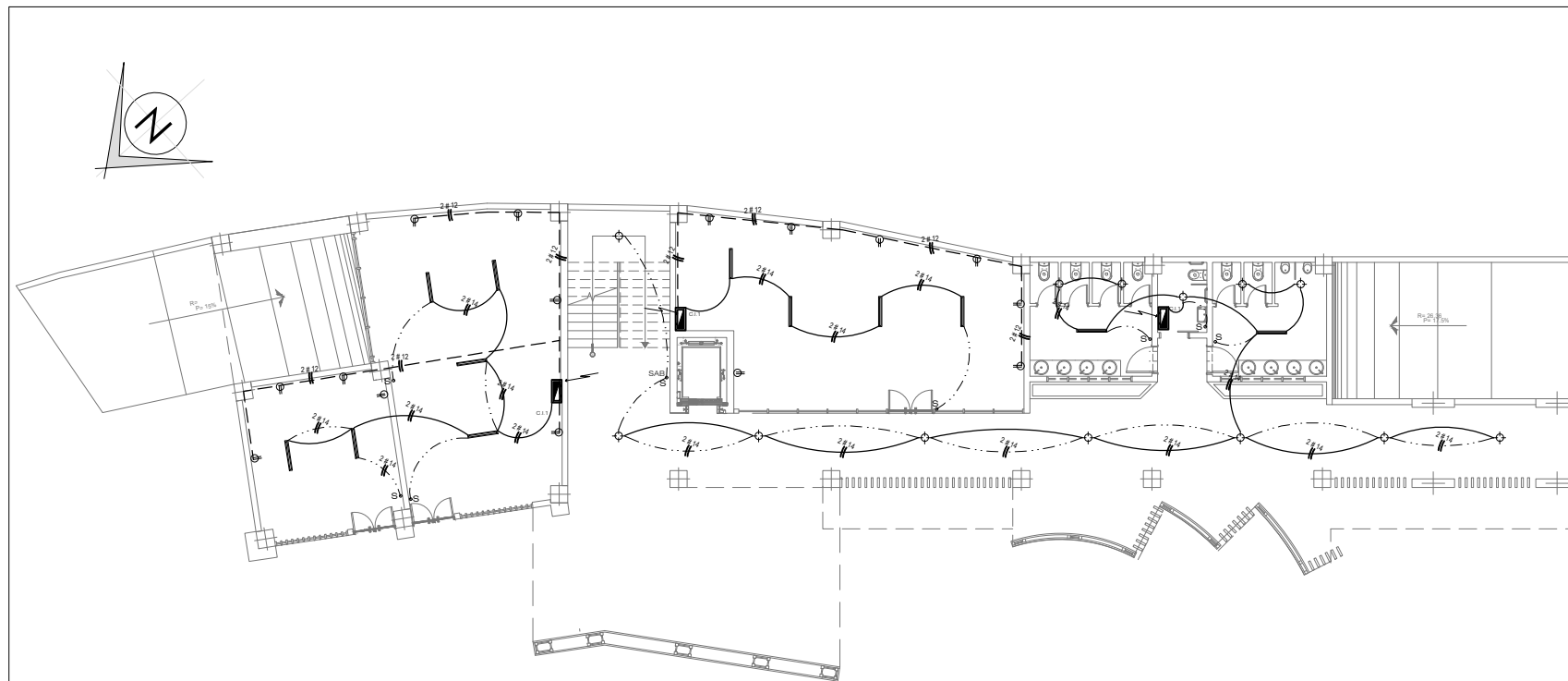
CONTIENE:
IMPLANTACIÓN

ESCALA:
1:200

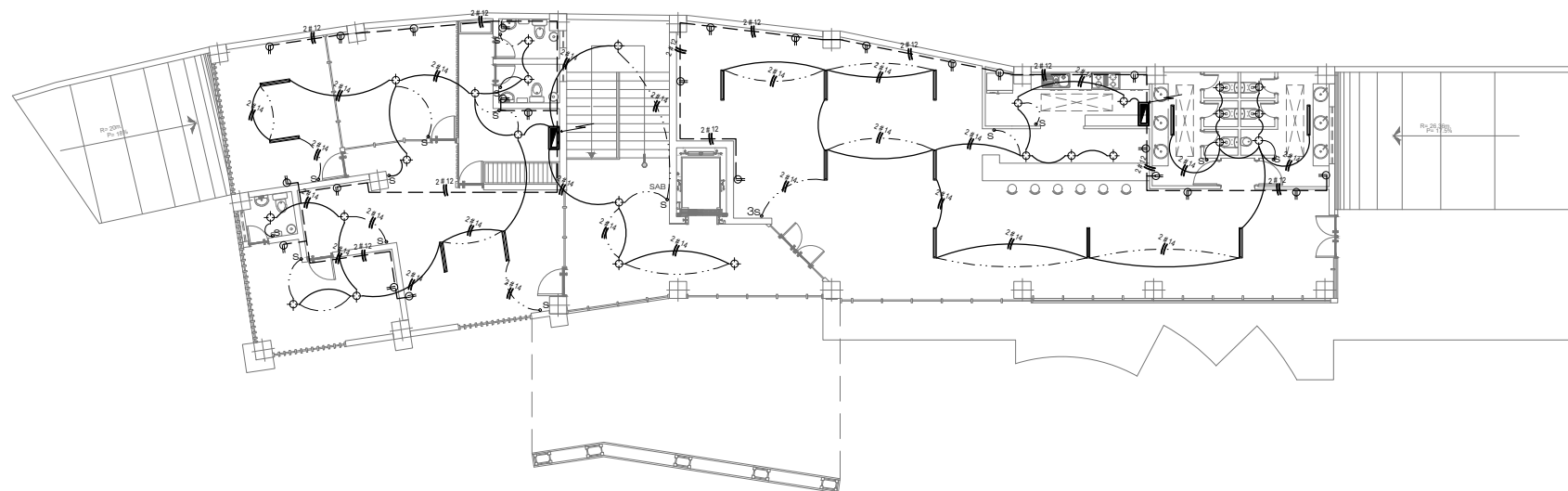
LÁMINA:
7/19

FECHA:
ENERO-2022

SIMBOLOGÍA:



Instalaciones Eléctricas - Nv. 0.00
Escala 1/200



Instalaciones Eléctricas - Nv. +3.70
Escala 1/200

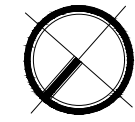
Plano 20. Instalaciones Eléctricas Nv. 0.00 y Nv. +3.70.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

SIMBOLOGIA INST. ELECTRICAS

	Tablero de Distribución
	Medidor
	LUZ INCANDESCENTE
	LAMPARA FLUORESCENTE LED
	INTERRUPTOR SIMPLE
	INTERRUPTOR DOBLE CONMUTADO
	LUMINARIA APILQUE DE PARED
	TOMACORRIENTE DOBLE POLARIZADO
	INSTALACIONES ESPECIALES SENSOR DE MOVIMIENTO
	TUBERIA SUBE Y/O BAJA
	CIRCUITO DE LUMINARIAS EMPOTRADA LOSA CON 2X No. 12 AWG
	CIRCUITO TOMACORRIENTE EMPOTRADA PISO CON 2XNo. 12 AWG + 1X14 AWG

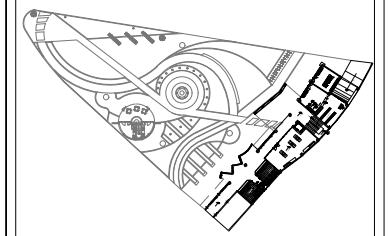
SIMBOLOGIA INST. SANITARIAS

	Cojo de revisión
	BAJANTE DE AGUAS LLUVIAS
	BAJANTE DE AGUAS SERVIDAS
	SUMIDERO
	TUBERIA DE CEMTO DE 150 MM.
	TUBERIA DE P.V.C. DE 50 MM.
	SALIDA DE AGUA POTABLE
	TUBERIA P.V.C.R. ROSCABLE (FRIA).
	MEDIDOR
	LLAVE DE PASO
	PUNTO DE PVC Ø100mm,Ø75mm.



NORTE

ESCUELA DE ARQUITECTURA



UBICACIÓN

TEMA: MOVILIDAD ACTIVA

AUTOR: CARAGULLA PEDRO

DOCENTE: ALFONSO RONDON GONZALEZ

CONTIENE: INSTALACIONES ELÉCTRICAS

ESCALA: 1:200

LÁMINA: 8/19

FECHA: ENERO-2022

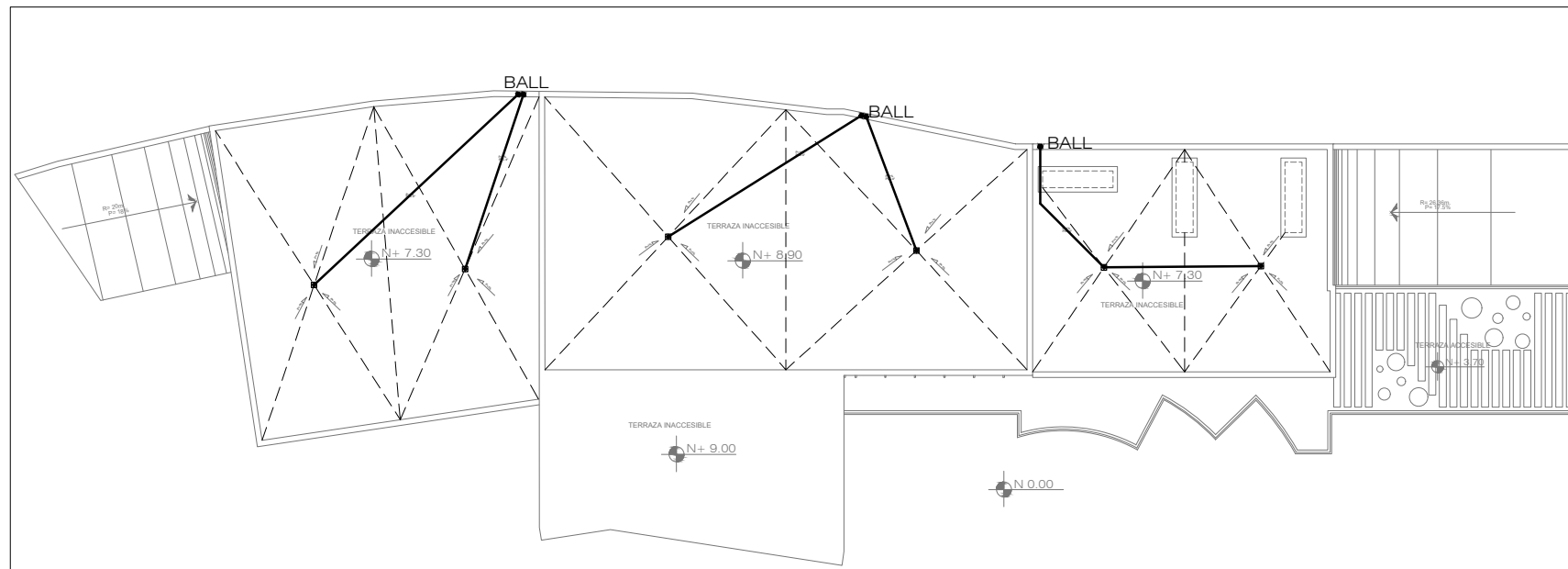
SIMBOLOGÍA:

SIMBOLOGIA INST. ELECTRICAS

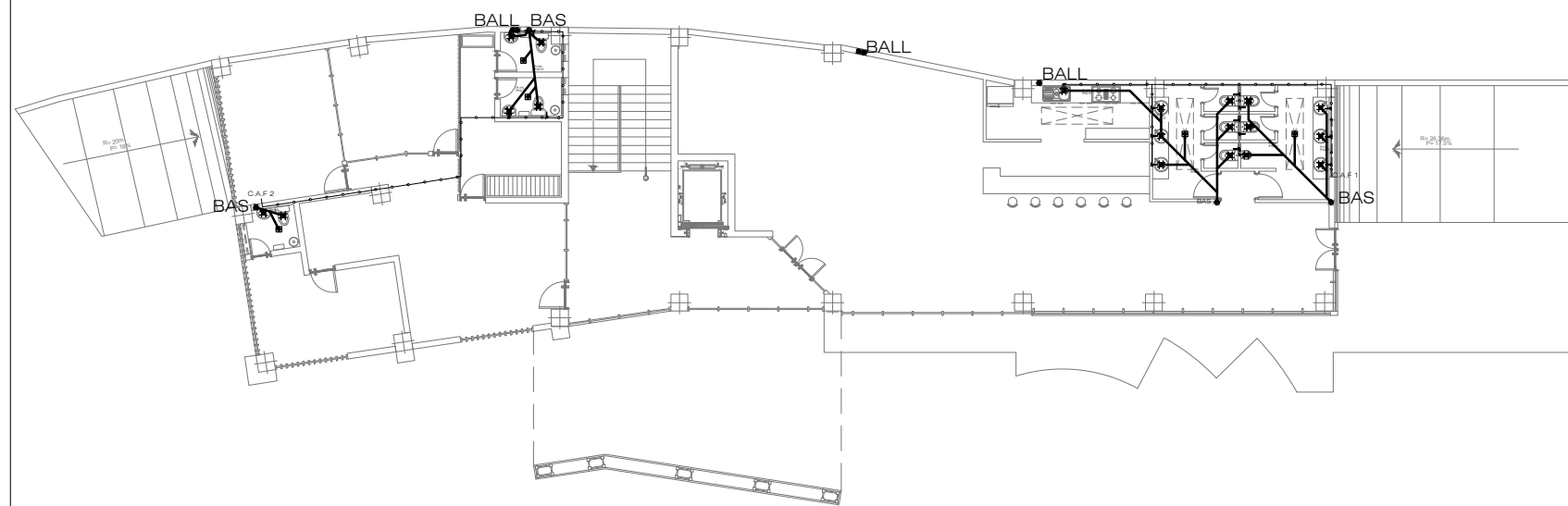
	Tablero de Distribución
	Medidor
	LUZ INCANDESCENTE
	LAMPARA FLUORESCENTE LED
	INTERRUPTOR SIMPLE
	INTERRUPTOR DOBLE CONMUTADO
	LUMINARIA APILQUE DE PARED
	TOMACORRIENTE DOBLE POLARIZADO
	INSTALACIONES ESPECIALES SENSOR DE MOVIMIENTO
	TUBERIA SUBE Y/O BAJA
	CIRCUITO DE LUMINARIAS EMPOTRADA LOSA CON 2X No. 12 AWG
	CIRCUITO TOMACORRIENTE EMPOTRADA PISO CON 2XNo. 12 AWG + 1X14 AWG

SIMBOLOGIA INST. SANITARIAS

	Cojo de revisión
	BAJANTE DE AGUAS LLUVIAS
	BAJANTE DE AGUAS SERVIDAS
	SUMIDERO
	TUBERIA DE CEMTO DE 150 MM.
	TUBERIA DE P.V.C. DE 50 MM.
	SALIDA DE AGUA POTABLE
	TUBERIA P.V.C.R. ROSCABLE (FRIA).
	MEDIDOR
	LLAVE DE PASO
	PUNTO DE PVC Ø100mm,Ø75mm.



Instalaciones Escala 1/200
Hidrosanitarias - Nv. +8.90



Instalaciones Escala 1/200
Hidrosanitarias - Nv. +3.70

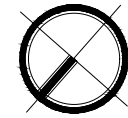
Plano 21. Instalaciones Hidrosanitarias. Nv. +8.90 y Nv. +3.70.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

SIMBOLOGIA INST. ELECTRICAS

	Tablero de Distribución
	Medidor
	LUZ INCANDESCENTE
	LÁMPARA FLUORESCENTE LED
	INTERRUPTOR SIMPLE
	INTERRUPTOR DOBLE CONMUTADO
	LUMINARIA APLIQUE DE PARED
	TOMACORRIENTE DOBLE POLARIZADO
	INSTALACIONES ESPECIALES SENSOR DE MOVIMIENTO
	TUBERIA SUBE Y/O BAJA
	CIRCUITO DE LUMINARIAS EMPOTRADA LOSA CON 2X No. 12 AWG
	CIRCUITO TOMACORRIENTE EMPOTRADA PISO CON 2X No. 12 AWG + 1X14 AWG

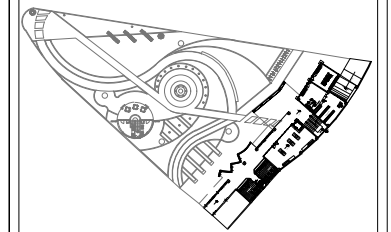
SIMBOLOGIA INST. SANITARIAS

	Caja de revisión
	BAJANTE DE AGUAS LLUVIAS
	BAJANTE DE AGUAS SERVIDAS
	SUMIDERO
	TUBERIA DE CEMENTO DE 150 MM.
	TUBERIA DE P.V.C. DE 50 MM.
	SALIDA DE AGUA POTABLE
	TUBERIA P.V.C.R. ROSCABLE (FRIA).
	MEDIDOR
	LLAVE DE PASO
	PUNTO DE PVC Ø100mm,Ø75mm.



NORTE

ESCUELA DE ARQUITECTURA



UBICACIÓN

TEMA:
MOVILIDAD ACTIVA

AUTOR:
CARAGULLA PEDRO

DOCENTE:
ALFONSO RONDON GONZALEZ

CONTIENE:
INSTALACIONES HIDROSANITARIAS

ESCALA:
1:200

LÁMINA:
9/19

FECHA:
ENERO-2022

SIMBOLOGÍA:

SIMBOLOGIA INST. ELECTRICAS

	Tablero de Distribución
	Medidor
	LUZ INCANDESCENTE
	LÁMPARA FLUORESCENTE LED
	INTERRUPTOR SIMPLE
	INTERRUPTOR DOBLE CONMUTADO
	LUMINARIA APLIQUE DE PARED
	TOMACORRIENTE DOBLE POLARIZADO
	INSTALACIONES ESPECIALES SENSOR DE MOVIMIENTO
	TUBERIA SUBE Y/O BAJA
	CIRCUITO DE LUMINARIAS EMPOTRADA LOSA CON 2X No. 12 AWG
	CIRCUITO TOMACORRIENTE EMPOTRADA PISO CON 2X No. 12 AWG + 1X14 AWG

SIMBOLOGIA INST. SANITARIAS

	Caja de revisión
	BAJANTE DE AGUAS LLUVIAS
	BAJANTE DE AGUAS SERVIDAS
	SUMIDERO
	TUBERIA DE CEMENTO DE 150 MM.
	TUBERIA DE P.V.C. DE 50 MM.
	SALIDA DE AGUA POTABLE
	TUBERIA P.V.C.R. ROSCABLE (FRIA).
	MEDIDOR
	LLAVE DE PASO
	PUNTO DE PVC Ø100mm,Ø75mm.



NORTE

ESCUELA DE ARQUITECTURA



UBICACIÓN

TEMA:
MOVILIDAD ACTIVA

AUTOR:
CARAGULLA PEDRO

DOCENTE:
ALFONSO RONDON GONZALEZ

CONTIENE:
INSTALACIONES HIDROSANITARIAS

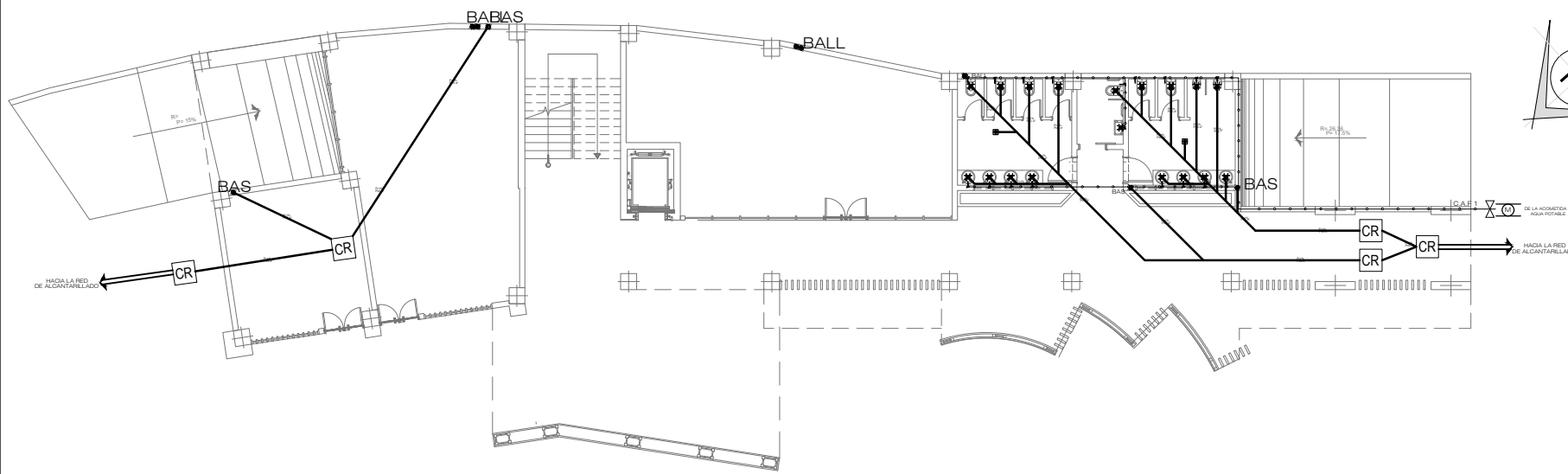
ESCALA:
1:200

LÁMINA:
10/19

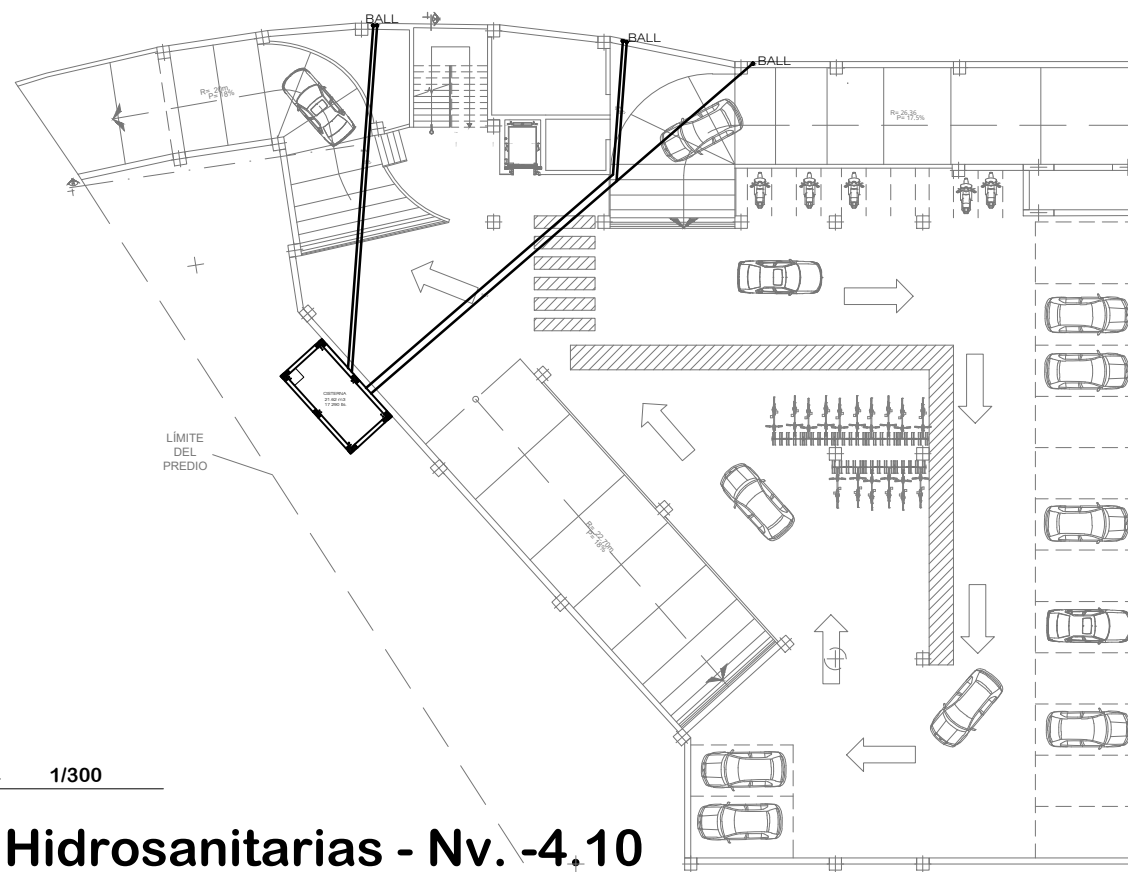
FECHA:
ENERO-2022

SIMBOLOGÍA:

SIMBOLOGIA INST. ELECTRICAS	
	Tablero de Distribución
	Medidor
	LUZ INCANDESCENTE
	LÁMPARA FLUORESCENTE LED
	INTERRUPTOR SIMPLE
	INTERRUPTOR DOBLE CONMUTADO
	LUMINARIA APLIQUE DE PARED
	TOMACORRIENTE DOBLE POLARIZADO
	INSTALACIONES ESPECIALES SENSOR DE MOVIMIENTO
	TUBERIA SUBE Y/O BAJA
	CIRCUITO DE LUMINARIAS EMPOTRADA LOSA CON 2X No. 12 AWG
	CIRCUITO TOMACORRIENTE EMPOTRADA PISO CON 2X No. 12 AWG + 1X14 AWG
SIMBOLOGIA INST. SANITARIAS	
	Caja de revisión
	BAJANTE DE AGUAS LLUVIAS
	BAJANTE DE AGUAS SERVIDAS
	SUMIDERO
	TUBERIA DE CEMENTO DE 150 MM.
	TUBERIA DE P.V.C. DE 50 MM.
	SALIDA DE AGUA POTABLE
	TUBERIA P.V.C.R. ROSCABLE (FRIA).
	MEDIDOR
	LLAVE DE PASO
	PUNTO DE PVC Ø100mm,Ø75mm.



Instalaciones Hidrosanitarias - Nv. 0.00
Escala 1/200



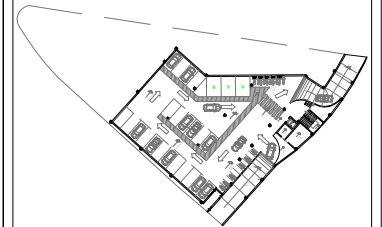
Instalaciones Hidrosanitarias - Nv. -4.10
Escala 1/300

Plano 22. Instalaciones Hidrosanitarias. Nv. +0.00 y Nv. -4.10.
Fuente: Elaboración propia, 2021.



NORTE

ESCUELA DE ARQUITECTURA



UBICACIÓN

TEMA:
MOVILIDAD ACTIVA

AUTOR:
CARAGULLA PEDRO

DOCENTE:
ALFONSO RONDON GONZALEZ

CONTIENE:
INSTALACIONES ELÉCTRICAS

ESCALA:
1:100

LÁMINA:
11/19

FECHA:
ENERO-2021

SIMBOLOGÍA:

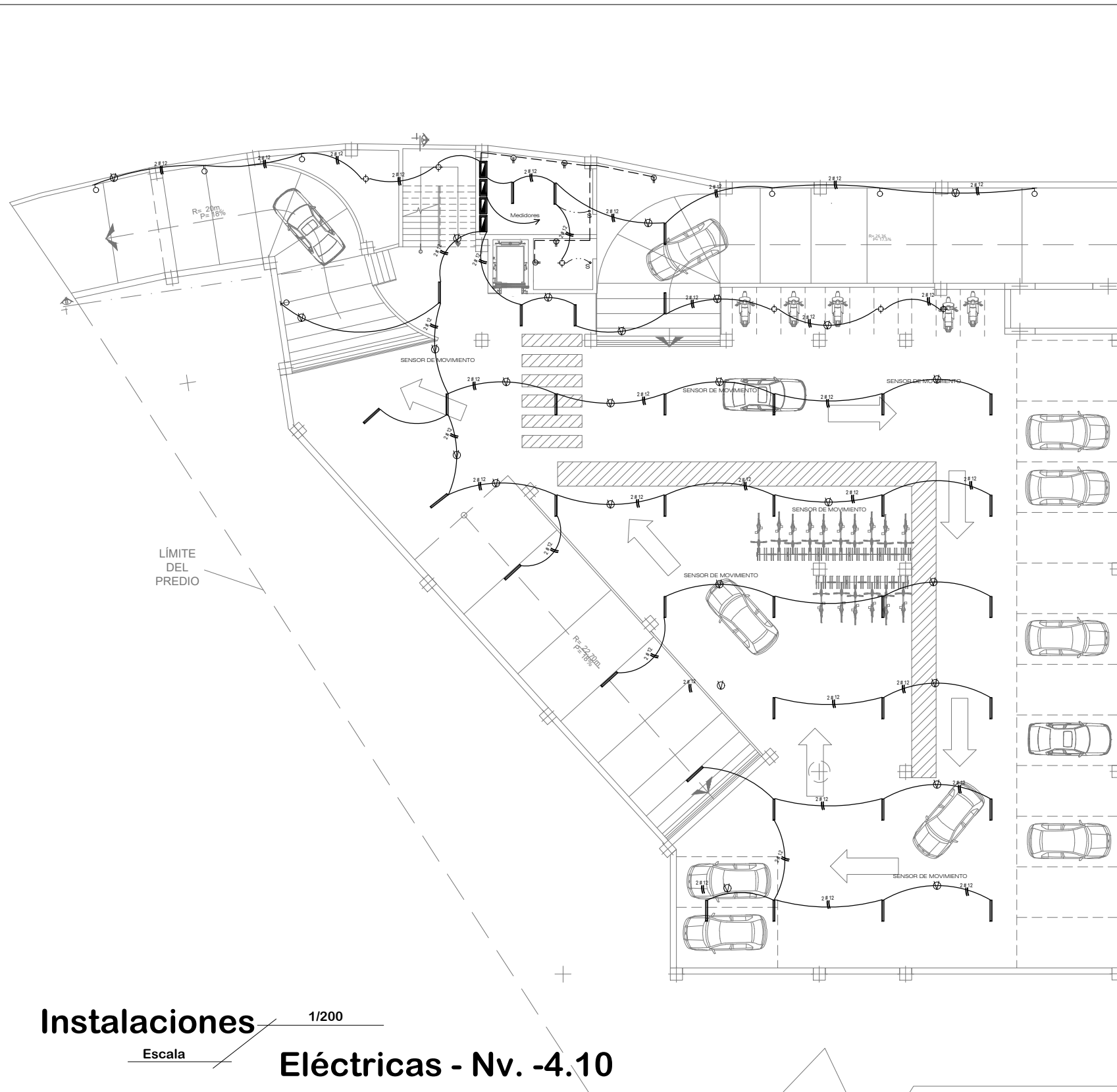
SIMBOLOGIA INST. ELECTRICAS	
	Tablero de Distribución
	Medidor
	LUZ INCANDESCENTE
	LÁMPARA FLUORESCENTE LED
	INTERRUPTOR SIMPLE
	INTERRUPTOR DOBLE CONMUTADO
	LUMINARIA APLIQUE DE PARED
	TOMACORRIENTE DOBLE POLARIZADO
	INSTALACIONES ESPECIALES SENSOR DE MOVIMIENTO
	TUBERIA SUBE Y/O BAJA
	CIRCUITO DE LUMINARIAS EMPOTRADA LOSA CON 2X No. 12 AWG
	CIRCUITO TOMACORRIENTE EMPOTRADA PISO CON 2XNo. 12 AWG + 1X14 AWG
SIMBOLOGIA INST. SANITARIAS	
	Caja de revisión
	BAJANTE DE AGUAS LLUVIAS
	BAJANTE DE AGUAS SERVIDAS
	SUMIDERO
	TUBERIA DE CEMENTO DE 150 MM.
	TUBERIA DE P.V.C. DE 50 MM.
	SALIDA DE AGUA POTABLE
	TUBERIA P.V.C.R. ROSCABLE (FRIA).
	MEDIDOR
	LLAVE DE PASO
	PUNTO DE PVC Ø100mm,Ø75mm.

SIMBOLOGIA INST. ELECTRICAS

	Tablero de Distribución
	Medidor
	LUZ INCANDESCENTE
	LÁMPARA FLUORESCENTE LED
	INTERRUPTOR SIMPLE
	INTERRUPTOR DOBLE CONMUTADO
	LUMINARIA APLIQUE DE PARED
	TOMACORRIENTE DOBLE POLARIZADO
	INSTALACIONES ESPECIALES SENSOR DE MOVIMIENTO
	TUBERIA SUBE Y/O BAJA
	CIRCUITO DE LUMINARIAS EMPOTRADA LOSA CON 2X No. 12 AWG
	CIRCUITO TOMACORRIENTE EMPOTRADA PISO CON 2XNo. 12 AWG + 1X14 AWG

SIMBOLOGIA INST. SANITARIAS

	Caja de revisión
	BAJANTE DE AGUAS LLUVIAS
	BAJANTE DE AGUAS SERVIDAS
	SUMIDERO
	TUBERIA DE CEMENTO DE 150 MM.
	TUBERIA DE P.V.C. DE 50 MM.
	SALIDA DE AGUA POTABLE
	TUBERIA P.V.C.R. ROSCABLE (FRIA).
	MEDIDOR
	LLAVE DE PASO
	PUNTO DE PVC Ø100mm,Ø75mm.



Instalaciones

1/200

Escala

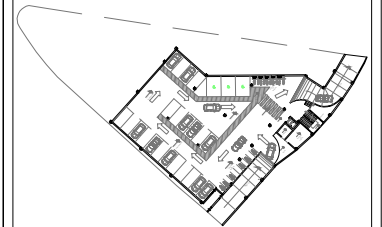
Eléctricas - Nv. -4.10

Plano 23. Instalaciones Eléctricas subterráneo Nv. -4.10.
Fuente: Elaboración propia, 2021.



NORTE

ESCUELA DE ARQUITECTURA



UBICACIÓN

TEMA:
MOVILIDAD ACTIVA

AUTOR:
CARAGULLA PEDRO

DOCENTE:
ALFONSO RONDON GONZALEZ

CONTIENE:
INSTALACIONES ELÉCTRICAS

ESCALA:
1:100

LÁMINA:
12/19

FECHA:
ENERO-2021

SIMBOLOGÍA:

SIMBOLOGIA INST. ELECTRICAS	
	Tablero de Distribución
	Medidor
	LUZ INCANDESCENTE
	LÁMPARA FLUORESCENTE LED
	INTERRUPTOR SIMPLE
	INTERRUPTOR DOBLE CONMUTADO
	LUMINARIA APLIQUE DE PARED
	TOMACORRIENTE DOBLE POLARIZADO
	INSTALACIONES ESPECIALES SENSOR DE MOVIMIENTO
	TUBERIA SUBE Y/O BAJA
	CIRCUITO DE LUMINARIAS EMPOTRADA LOSA CON 2X No. 12 AWG
	CIRCUITO TOMACORRIENTE EMPOTRADA PISO CON 2XNo. 12 AWG + 1X14 AWG
SIMBOLOGIA INST. SANITARIAS	
	Caja de revisión
	BAJANTE DE AGUAS LLUVIAS
	BAJANTE DE AGUAS SERVIDAS
	SUMIDERO
	TUBERIA DE CEMENTO DE 150 MM.
	TUBERIA DE P.V.C. DE 50 MM.
	SALIDA DE AGUA POTABLE
	TUBERIA P.V.C.R. ROSCABLE (FRIA).
	MEDIDOR
	LLAVE DE PASO
	PUNTO DE PVC Ø100mm,Ø75mm.

SIMBOLOGIA INST. ELECTRICAS

	Tablero de Distribución
	Medidor
	LUZ INCANDESCENTE
	LÁMPARA FLUORESCENTE LED
	INTERRUPTOR SIMPLE
	INTERRUPTOR DOBLE CONMUTADO
	LUMINARIA APLIQUE DE PARED
	TOMACORRIENTE DOBLE POLARIZADO
	INSTALACIONES ESPECIALES SENSOR DE MOVIMIENTO
	TUBERIA SUBE Y/O BAJA
	CIRCUITO DE LUMINARIAS EMPOTRADA LOSA CON 2X No. 12 AWG
	CIRCUITO TOMACORRIENTE EMPOTRADA PISO CON 2XNo. 12 AWG + 1X14 AWG

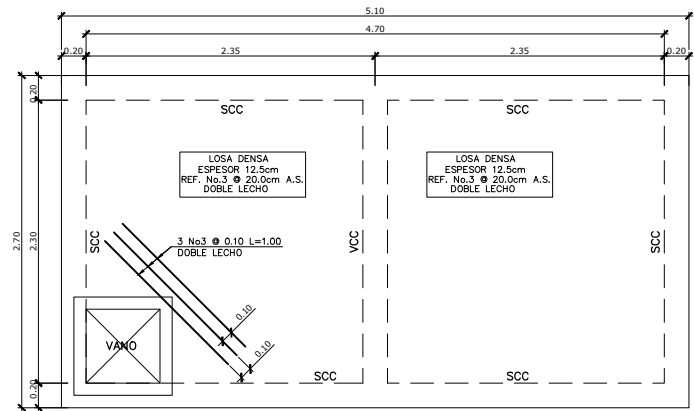
SIMBOLOGIA INST. SANITARIAS

	Caja de revisión
	BAJANTE DE AGUAS LLUVIAS
	BAJANTE DE AGUAS SERVIDAS
	SUMIDERO
	TUBERIA DE CEMENTO DE 150 MM.
	TUBERIA DE P.V.C. DE 50 MM.
	SALIDA DE AGUA POTABLE
	TUBERIA P.V.C.R. ROSCABLE (FRIA).
	MEDIDOR
	LLAVE DE PASO
	PUNTO DE PVC Ø100mm,Ø75mm.

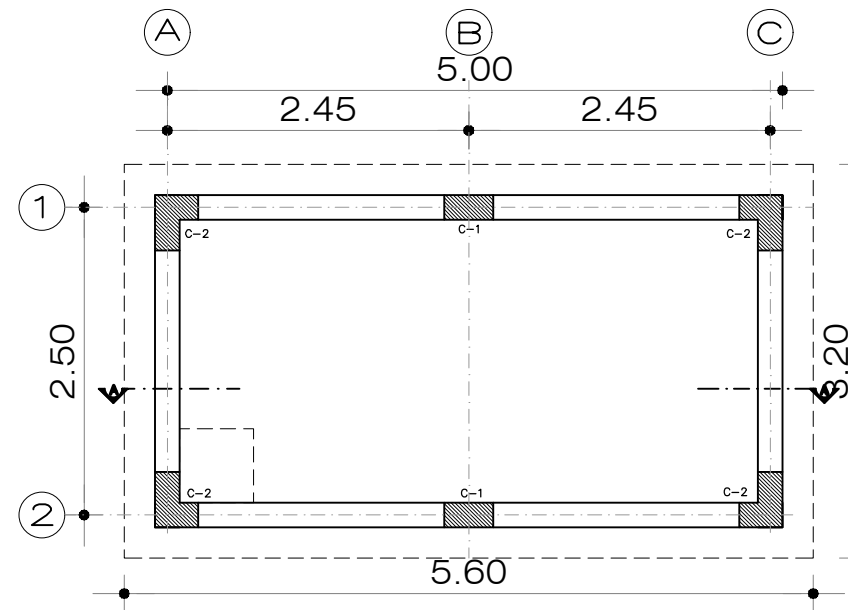


Instalaciones Eléctricas - Nv. -8.20
Escala 1/200

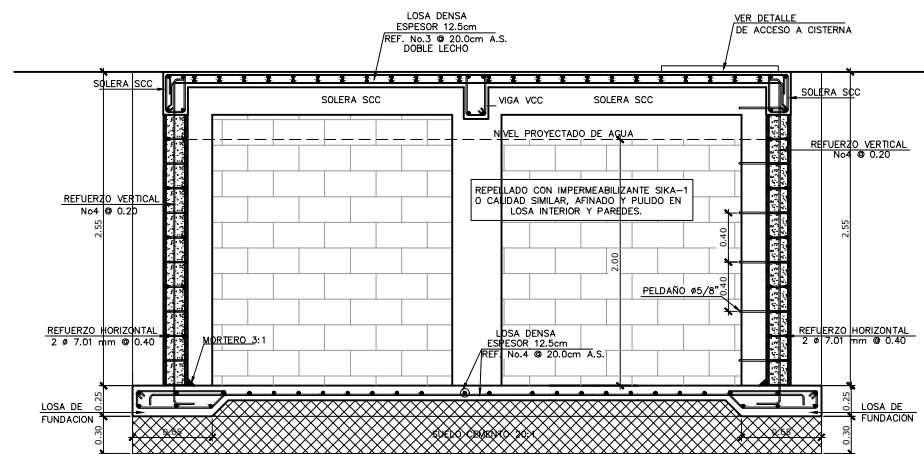
Plano 24. Instalaciones Eléctricas subterráneo 2 Nv. -8.20.
Fuente: Elaboración propia, 2021.



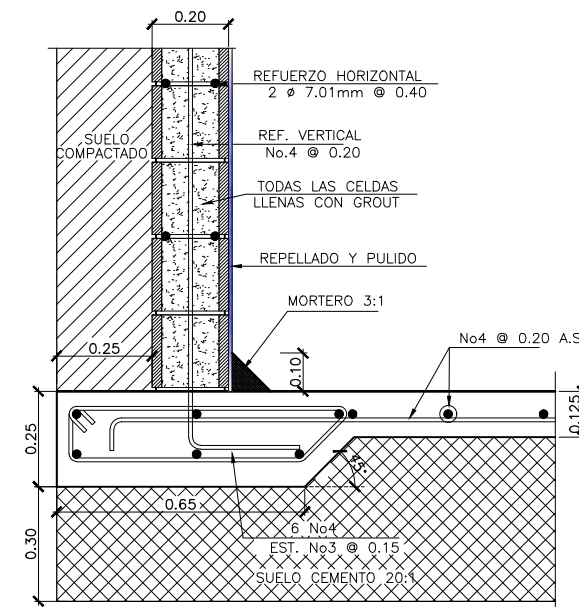
Planta de losa de cisterna
Escala 1/50



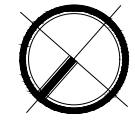
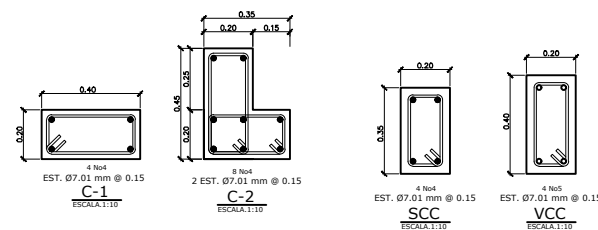
Planta de cisterna
Escala 1/50



Corte A - A'
Escala 1/50

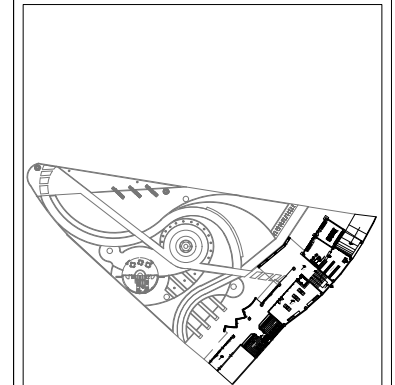


Detalle de Cimentación
Escala S/E



NORTE

ESCUELA DE ARQUITECTURA



UBICACIÓN

TEMA: MOVILIDAD ACTIVA

AUTOR: CARAGULLA PEDRO

DOCENTE: ALFONSO RONDON GONZALEZ

CONTIENE: DETALLES CONSTRUCTIVOS

ESCALA: 1:50

LÁMINA: 13/19

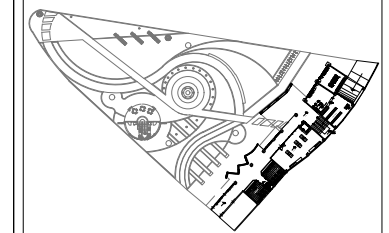
FECHA: ENERO-2022

SIMBOLOGÍA:



NORTE

ESCUELA DE ARQUITECTURA



UBICACIÓN

TEMA:
MOVILIDAD ACTIVA

AUTOR:
CARAGULLA PEDRO

DOCENTE:
ALFONSO RONDON GONZALEZ

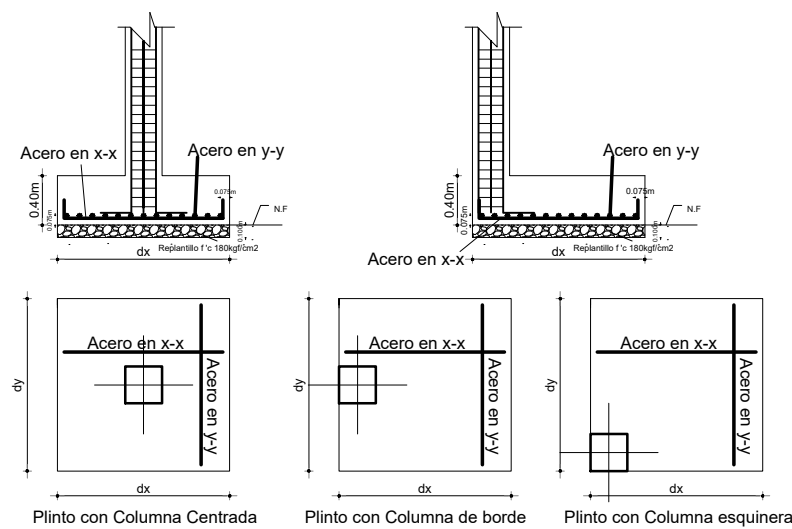
CONTIENE:
DETALLES CONSTRUCTIVOS

ESCALA:
1:20

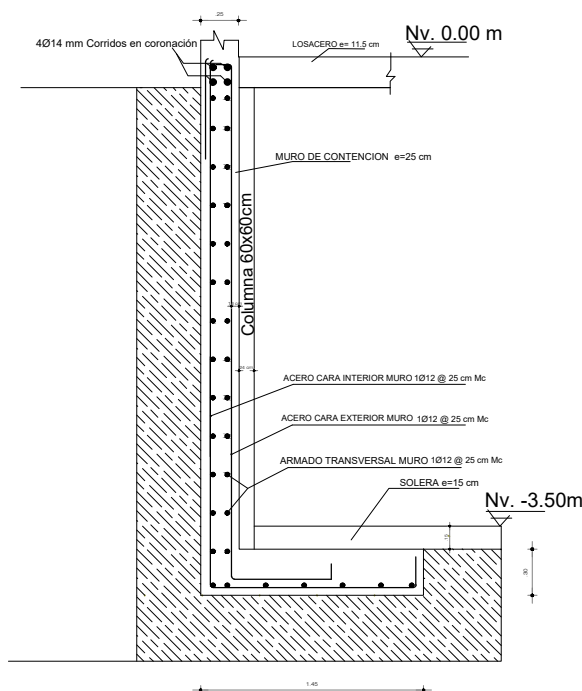
LÁMINA:
14/19

FECHA:
ENERO-2022

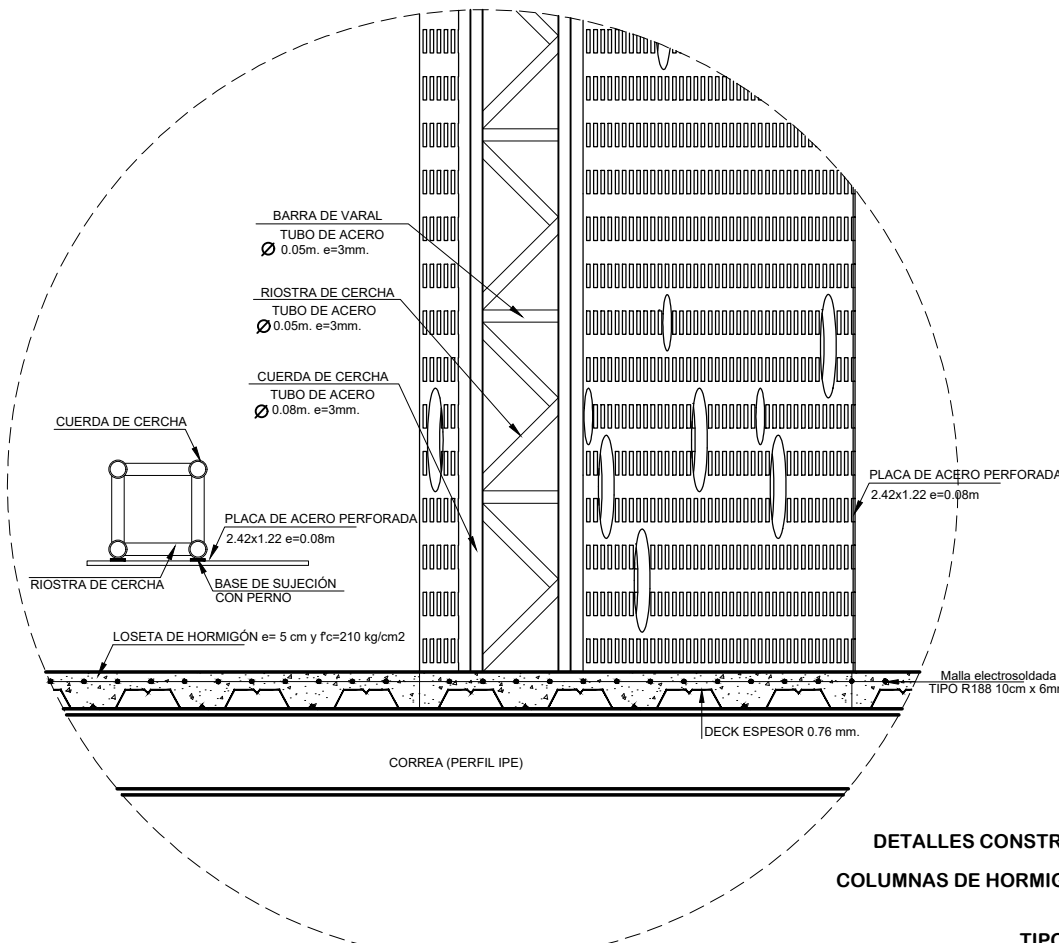
SIMBOLOGÍA:



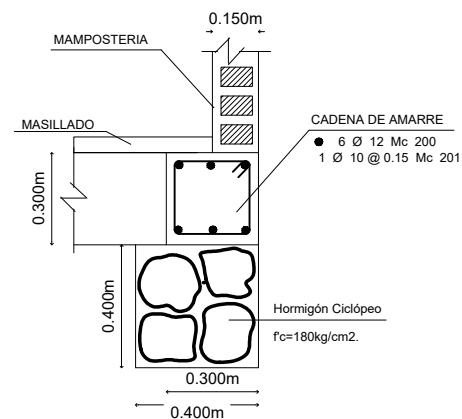
Corte de tipo de plintos
Escala 1/20



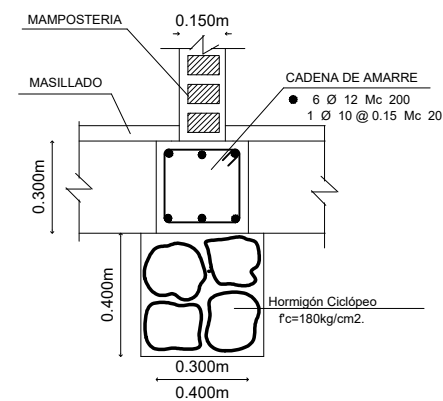
Corte tipo muro de contención
Escala 1/20



Detalle 1 Armado de panel metálico
Escala 1/20



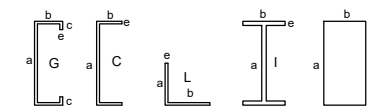
Detalle de cadenas perimetrales
Escala 1/20



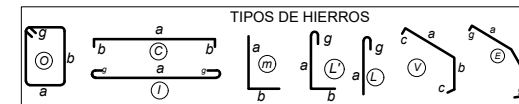
Detalle de cadenas centrales
Escala 1/20

DETALLES CONSTRUCTIVOS ESTRUCTURA MIXTA:
COLUMNAS DE HORMIGÓN- VIGAS DE ACERO- LOSACERO

TIPOS DE PERFILES

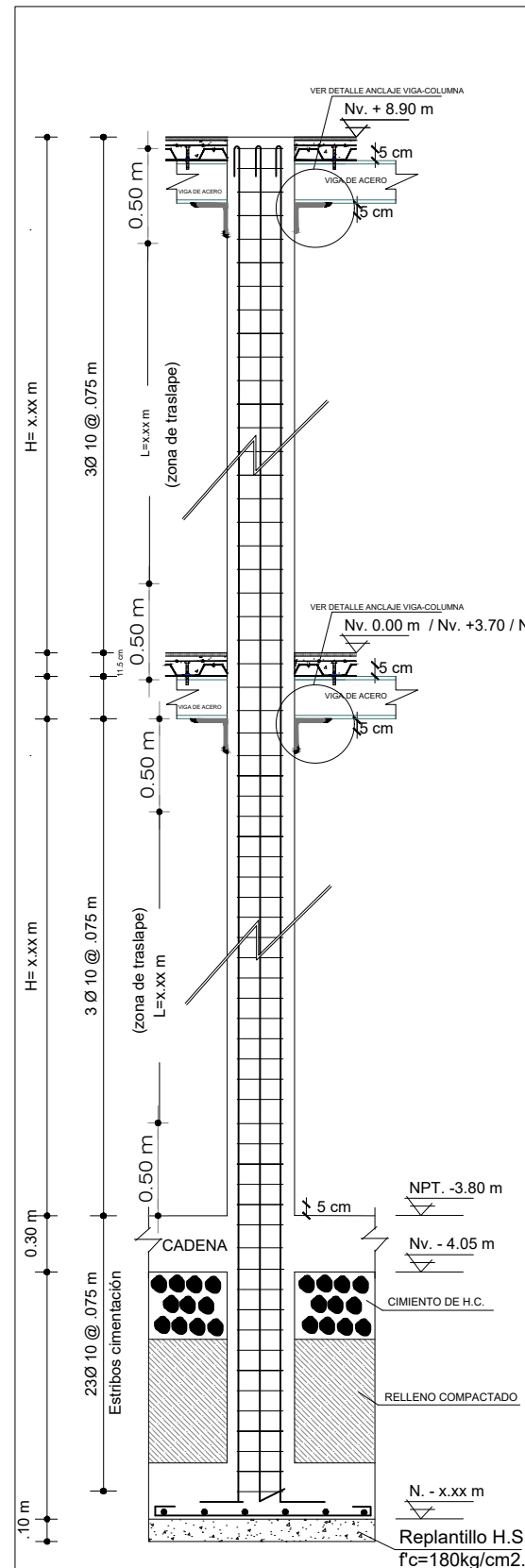


TIPOS DE HIERROS

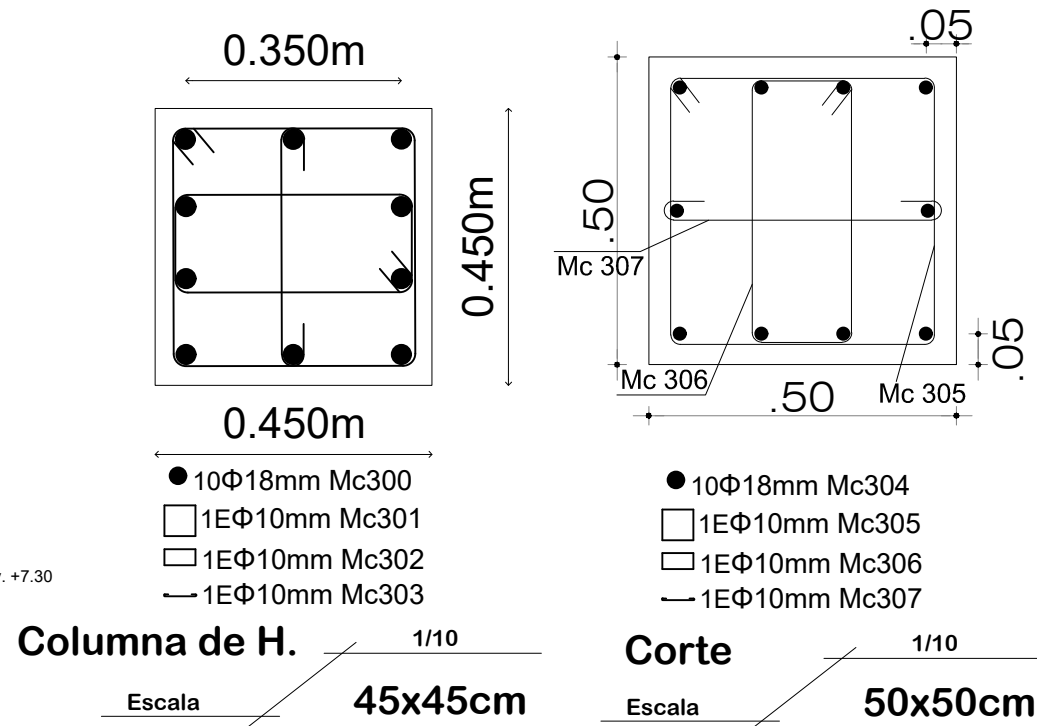


ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

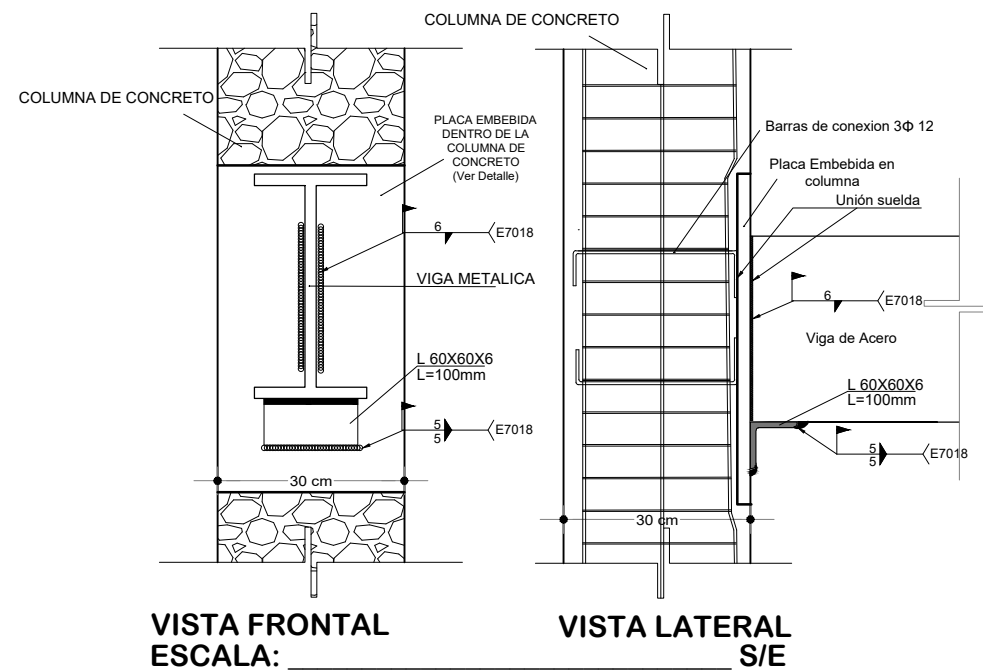
- Capacidad portante del suelo=XX.XX Ton/m². N.F a la cota -X.XX m.
- f'c=210 kg-f/cm² en elementos estructurales (Zapatas,cadenas inferiores,Columnas y losas).
- El hormigón de los cimientos será ciclopeo con f'c=180 kg/cm².
- Tamaño maximo del agregado grueso = 3 cm
- El acero de refuerzo será en forma de varilla milimetrada y corrugada y tendrá un limite de fluencia de fy=4200 kg/cm².
- Recubrimientos mínimos: Segun la ACI 318-19:
En elementos en contacto con la tierra = 7.5 cm.
LOSAS= 2 cm COLUMNAS Y VIGAS = 4 cm.
- Malla de acero por retracción y temperatura(10x10)=Armex R188
- f'm(Resistencia min. mamposteria confinada=30 kgf/cm²



Distribución de columnas
Escala 1/75



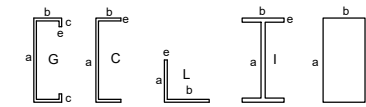
DETALLE DE ANCLAJE VIGA METÁLICA-COLUMNA HORMIGÓN



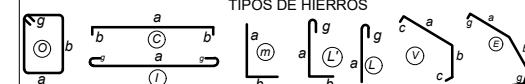
Plano 27. Detalles Constructivos. Anclaje viga metálica-Columna hormigón.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

**DETALLES CONSTRUCTIVOS ESTRUCTURA MIXTA:
COLUMNAS DE HORMIGON- VIGAS DE ACERO- LOSACERO**

TIPOS DE PERFILES



TIPOS DE HIERROS



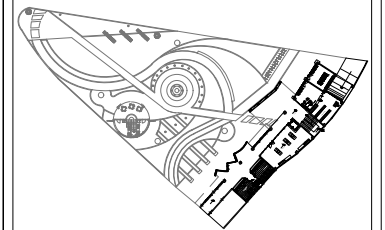
ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

- Capacidad portante del suelo=XX.XX Ton/m². N.F a la cota -X.XX m.
- f'c=210 kg-f/cm² en elementos estructurales (Zapatas, cadenas inferiores, Columnas y losas).
- El hormigón de los cimientos será ciclopeo con f'c=180 kg/cm².
- Tamaño máximo del agregado grueso = 3 cm
- El acero de refuerzo será en forma de varilla milimetrada y corrugada y tendrá un límite de fluencia de fy=4200 kg/cm².
- Recubrimientos mínimos: Según la ACI 318-19:
En elementos en contacto con la tierra = 7.5 cm.
- LOSAS= 2 cm COLUMNAS Y VIGAS = 4 cm.
- Malla de acero por retracción y temperatura(10x10)=Armax R188
- f'm(Resistencia min. mampostería confinada=30 kgf/cm²



NORTE

ESCUELA DE ARQUITECTURA



UBICACIÓN

TEMA:
MOVILIDAD ACTIVA

AUTOR:
CARAGULLA PEDRO

DOCENTE:
ALFONSO RONDON GONZALEZ

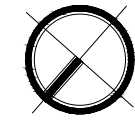
CONTIENE:
DETALLES CONSTRUCTIVOS

ESCALA:
1:10

LÁMINA:
15/19

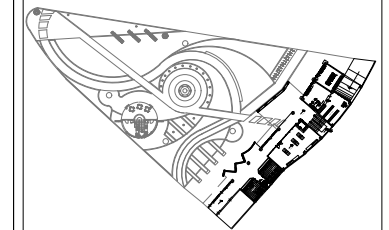
FECHA:
ENERO -2022

SIMBOLOGÍA:



NORTE

ESCUELA DE ARQUITECTURA



UBICACIÓN

TEMA:
MOVILIDAD ACTIVA

AUTOR:
CARAGULLA PEDRO

DOCENTE:
ALFONSO RONDON GONZALEZ

CONTIENE:
DETALLES CONSTRUCTIVOS

ESCALA:
1:25

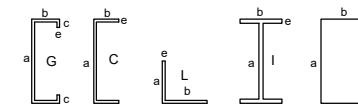
LÁMINA:
16/19

FECHA:
ENERO-2022

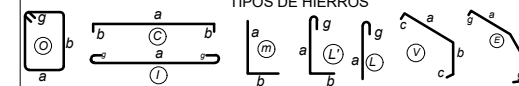
SIMBOLOGÍA:

DETALLES CONSTRUCTIVOS ESTRUCTURA MIXTA:
COLUMNAS DE HORMIGON- VIGAS DE ACERO- LOSACERO

TIPOS DE PERFILES

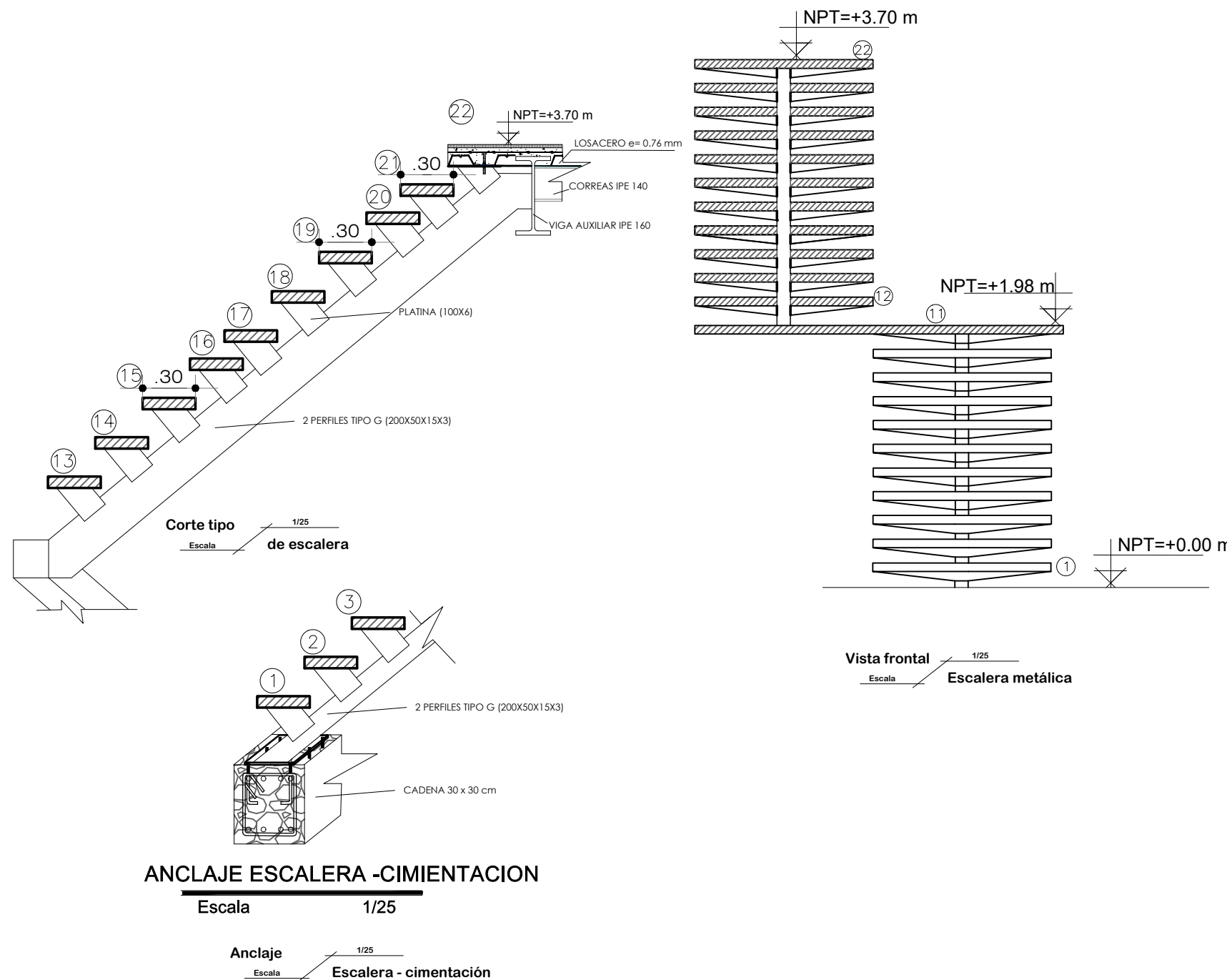


TIPOS DE HIERROS

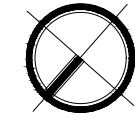


ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

- Capacidad portante del suelo=XX.XX Ton/m². N.F a la cota -X.XX m.
- f'c=210 kg-f/cm² en elementos estructurales (Zapatas,cadenas inferiores,Columnas y losas).
- El hormigon de los cimientos será ciclopeo con f'c=180 kg/cm².
- Tamaño maximo del agregado grueso = 3 cm
- El acero de refuerzo será en forma de varilla milimetrada y corrugada y tendrá un limite de fluencia de fy=4200 kg/cm².
- Recubrimientos mínimos: Segun la ACI 318-19:
En elementos en contacto con la tierra = 7.5 cm.
LOSAS= 2 cm COLUMNAS Y VIGAS = 4 cm.
- Malla de acero por retraccion y temperatura(10x10)=Armex R188
- f'm(Resistencia mín. mamposteria confinada=30 kgf/cm²

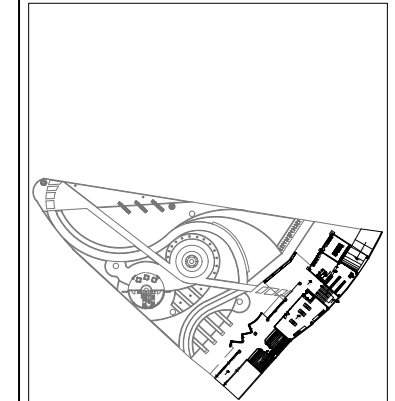


Plano 28. Detalles Constructivos. Anclaje escalera-cimentación.
Fuente: Elaboración propia, 2021.



NORTE

ESCUELA DE ARQUITECTURA



UBICACIÓN

TEMA:
MOVILIDAD ACTIVA

AUTOR:
CARAGULLA PEDRO

DOCENTE:
ALFONSO RONDON GONZALEZ

CONTIENE:
DETALLES CONSTRUCTIVOS

ESCALA:
1:75

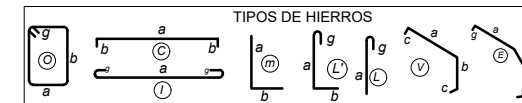
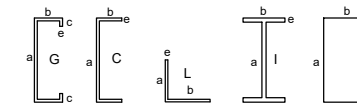
LÁMINA:
17/19

FECHA:
ENERO-2022

SIMBOLOGÍA:

DETALLES CONSTRUCTIVOS ESTRUCTURA MIXTA:
COLUMNAS DE HORMIGÓN- VIGAS DE ACERO- LOSA ACERO

TIPOS DE PERFILES

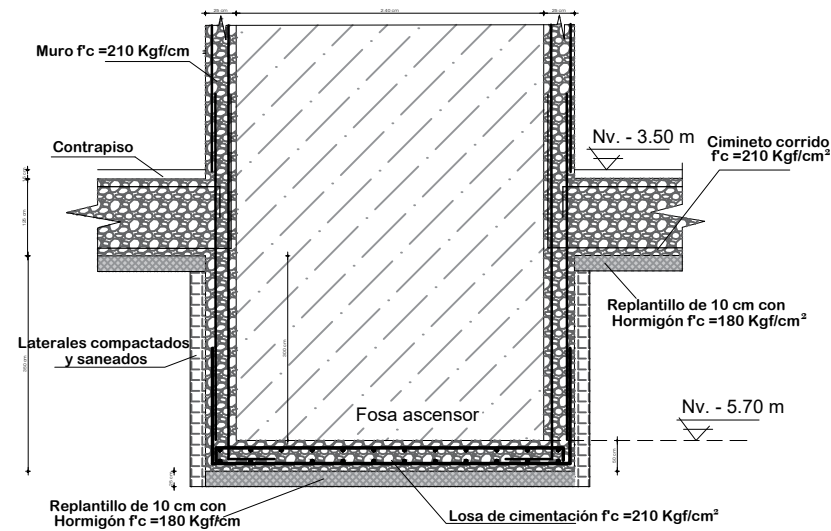


ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

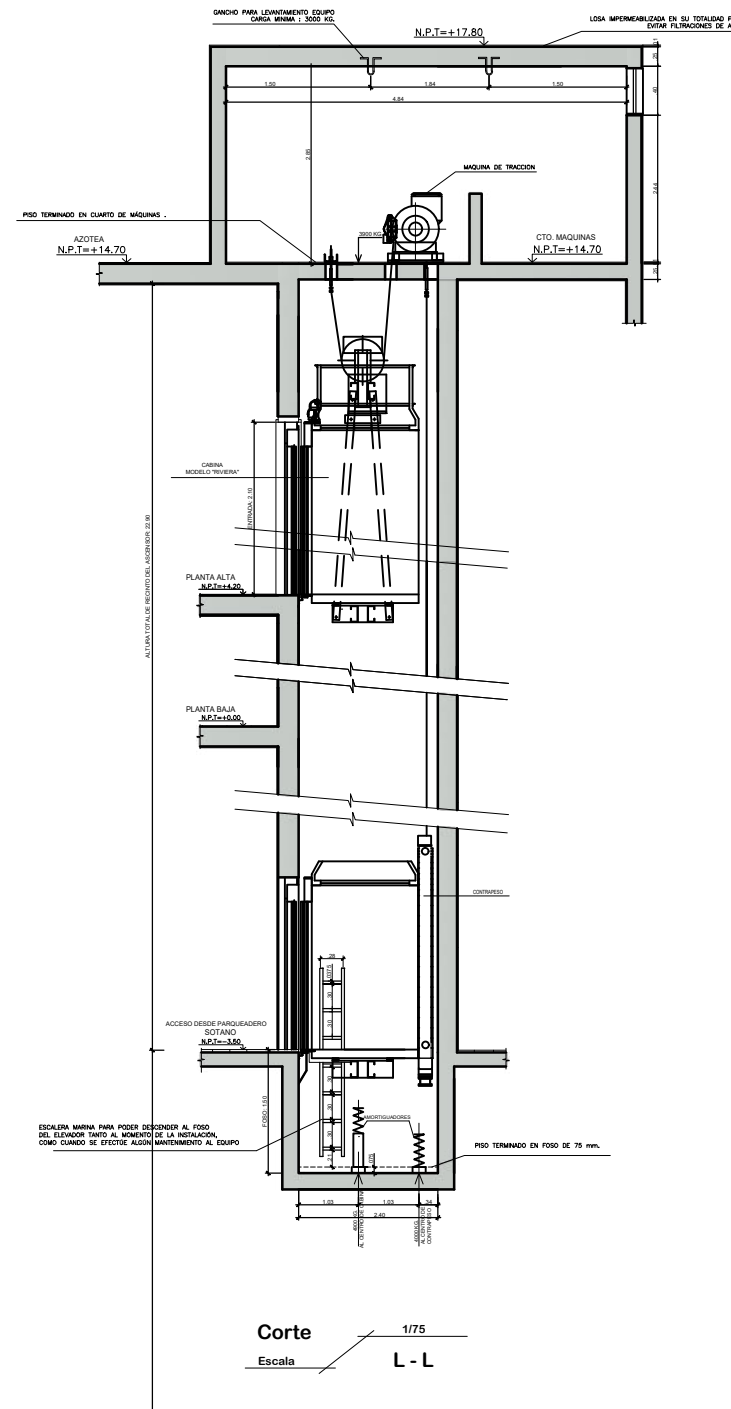
- Capacidad portante del suelo=XX.XX Ton/m². N.F a la cota -X.XX m.
- f'c=210 kg-f/cm² en elementos estructurales (Zapatas,cadenas inferiores,Columnas y losas).
- El hormigon de los cimientos será ciclopeo con f'c=180 kg/cm².
- Tamaño maximo del agregado grueso = 3 cm
- El acero de refuerzo será en forma de varilla milimetrada y corrugada y tendrá un limite de fluencia de fy=4200 kg/cm².
- Recubrimientos mínimos: Segun la ACI 318-19:
En elementos en contacto con la tierra = 7.5 cm.
LOSAS= 2 cm COLUMNAS Y VIGAS = 4 cm.
- Malla de acero por retraccion y temperatura(10x10)=Armex R188
- f'm(Resistencia min. mamposteria confinada=30 kgf/cm²

ACABADO DE CABINA

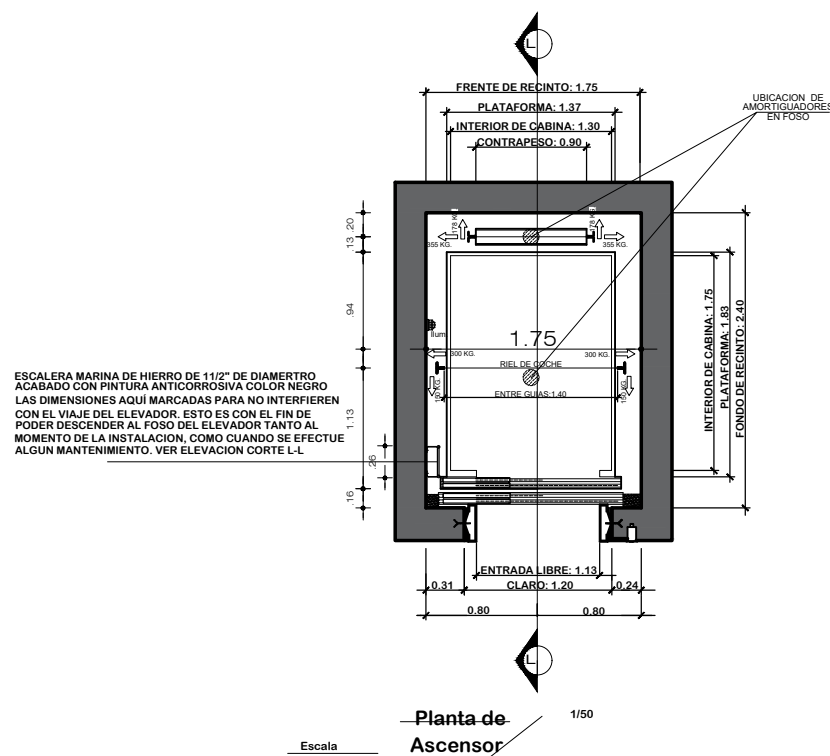
- PUERTA
LA PUERTA SERA DE ACERO. DE APERTURA LATERAL DE OPERACION AUTOMATICA PARA ENTRADA LIBRE DE 1.00m DE ANCHO POR 2.10m DE ALTO, ACABADA EN ACERO INOXIDABLE
- PANELES
EL FRONTAL Y LOS LATERALES EN ACERO INOXIDABLE Y DE FONDO ENCHAPADO DECORATIVO RANURADO COLOR PINO
- ESPEJO
AL FONDO Y A TODO LO LARGO, DE 0.80m DE ANCHO. DELANTE DEL ESPEJO Y A .915 m DEL NPT DE LA CABINA SE COLOCARA UN PASAMANOS DE ACERO INOXIDABLE ESPEJADO
- ILUMINACION
FALSO CIELO RASO O PLAFON MODELO MIRROR
- ACABADO DE PISO
PISO REBAJADO Y PREPARADO PARA LLEVAR PISO VINILICO "DURAVINIL" COLOR GRIS DE 1.4 mm,



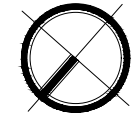
Corte de fosa de ascensor
Escala 1/50



Corte L-L
Escala 1/75

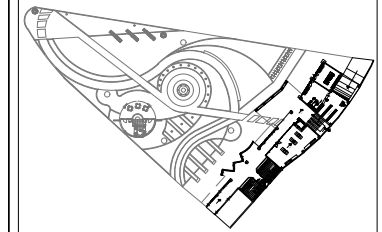


Plano 29. Detalles Constructivos.Columnas de hormigón- Vigas de acero- Losa acero.
Fuente: Elaboración propia, 2021.



NORTE

ESCUELA DE ARQUITECTURA



UBICACIÓN

TEMA:
MOVILIDAD ACTIVA

AUTOR:
CARAGULLA PEDRO

DOCENTE:
ALFONSO RONDON GONZALEZ

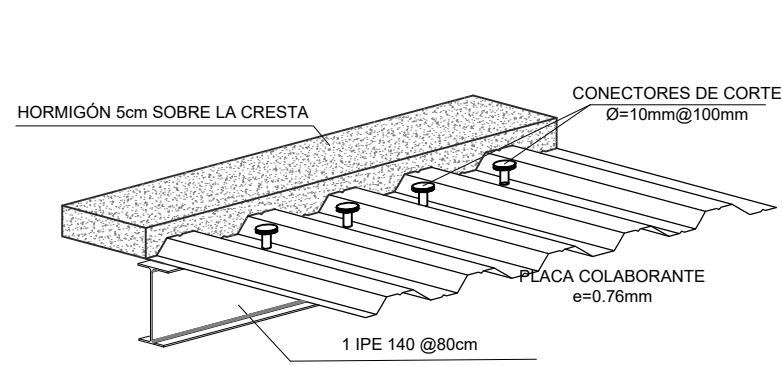
CONTIENE:
DETALLES CONSTRUCTIVOS

ESCALA:
1:50

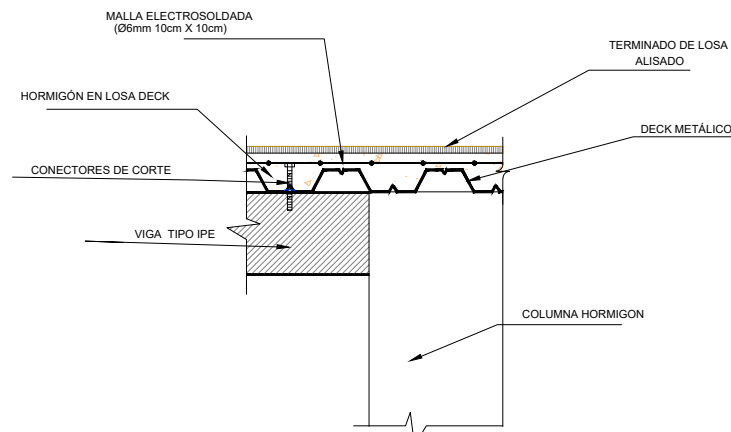
LÁMINA:
18/19

FECHA:
ENERO-2022

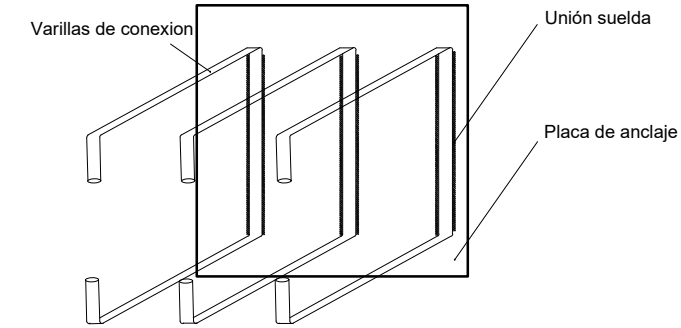
SIMBOLOGÍA:



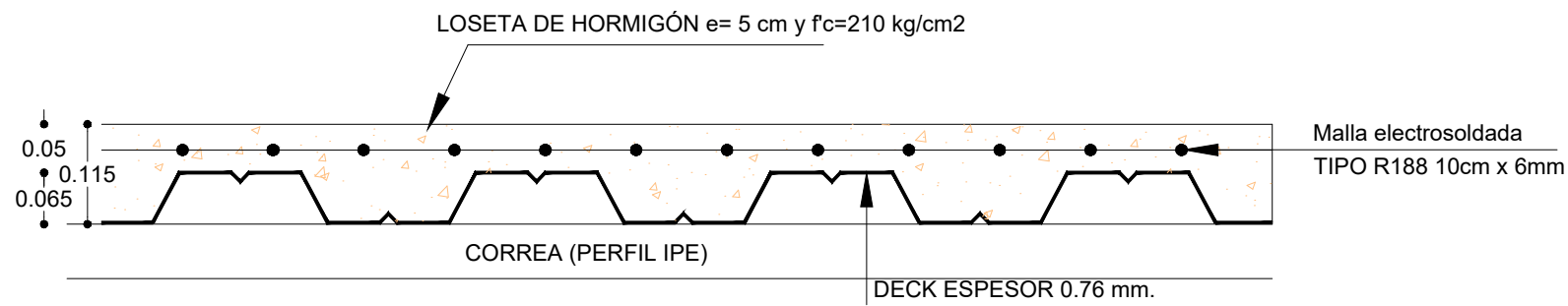
Detalle de Escala S/E
Losas DECK



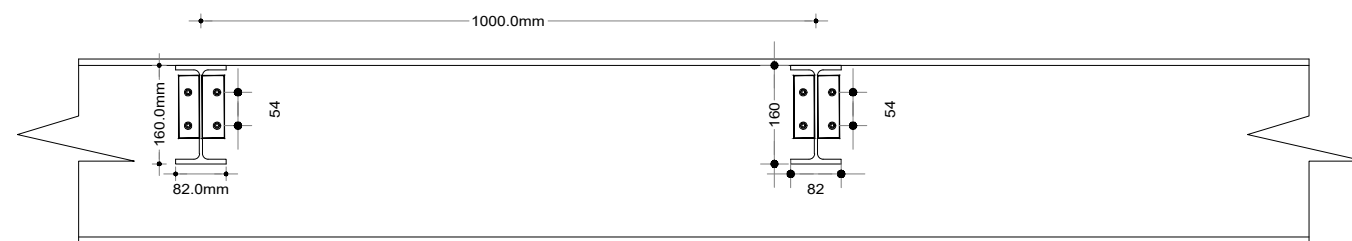
Nodo de Escala S/E
Último nivel



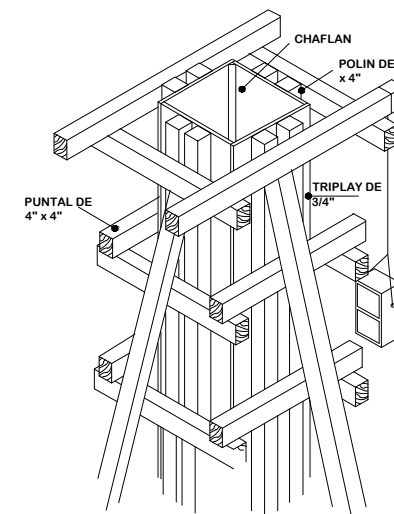
Detalle de unión Escala S/E
de varillas a placa



Detalle de Escala 1/50
Losas colaborante

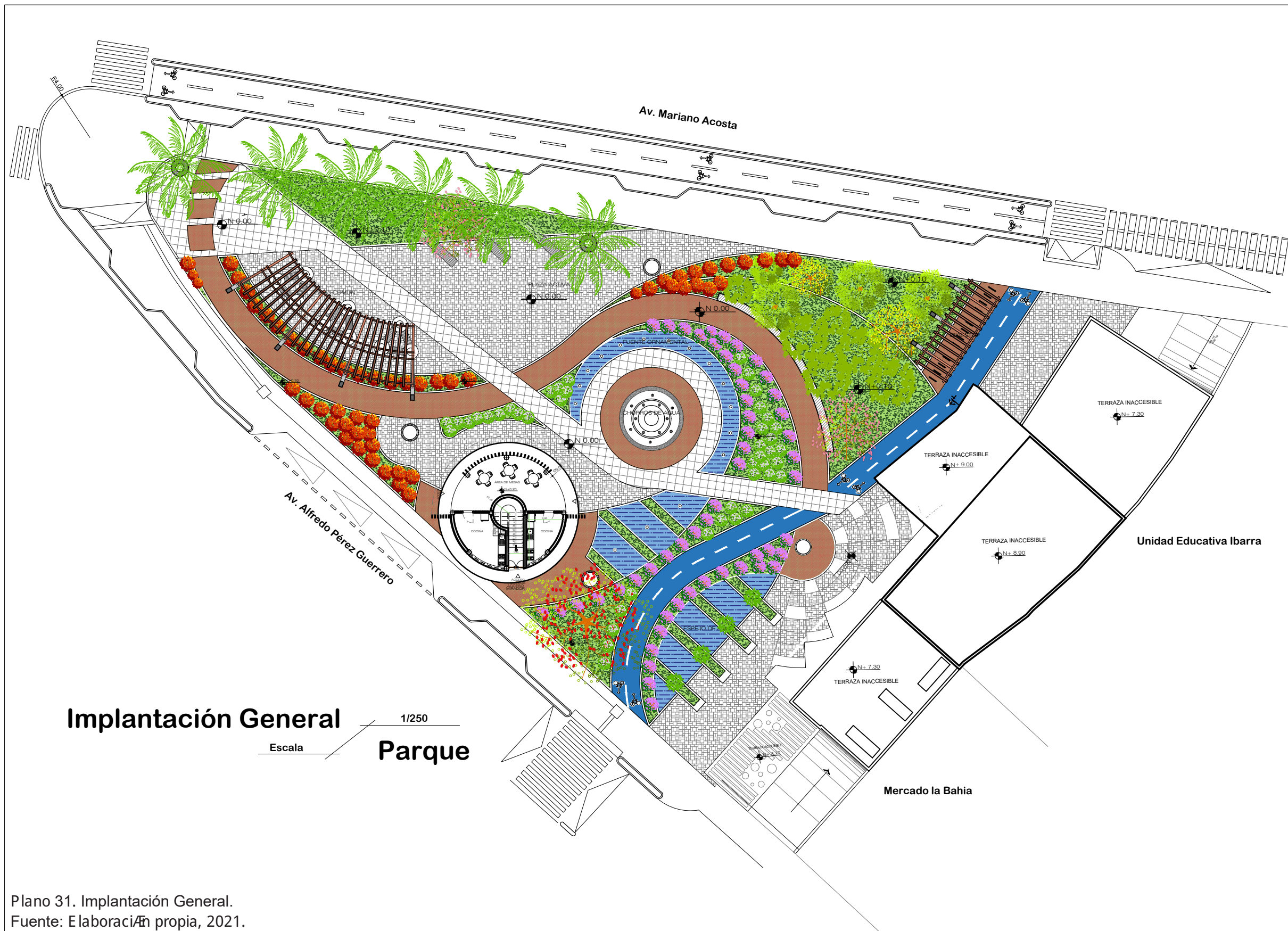


Unión viga de carga Escala 1/10
con correas de entrepiso

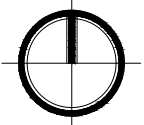
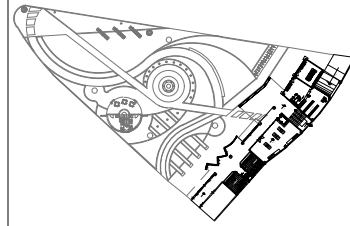


Detalle de Escala S/E
Encofrado

Plano 30. Detalles Constructivos.Unión viga de carga con correa de entrepiso.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

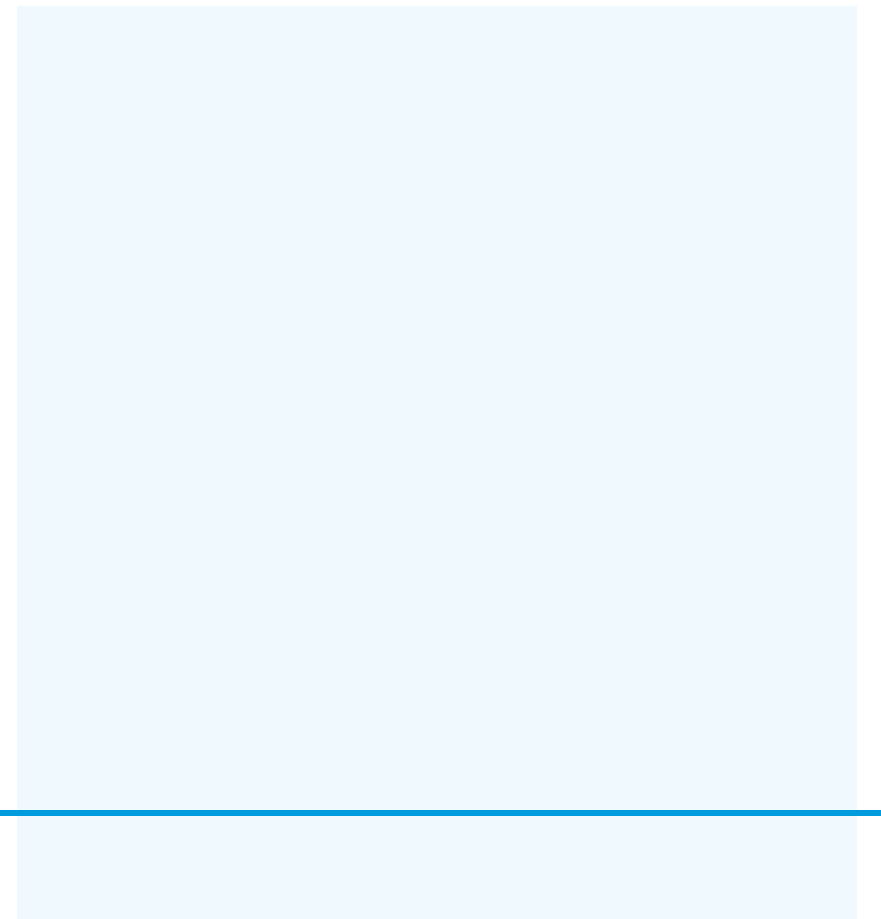
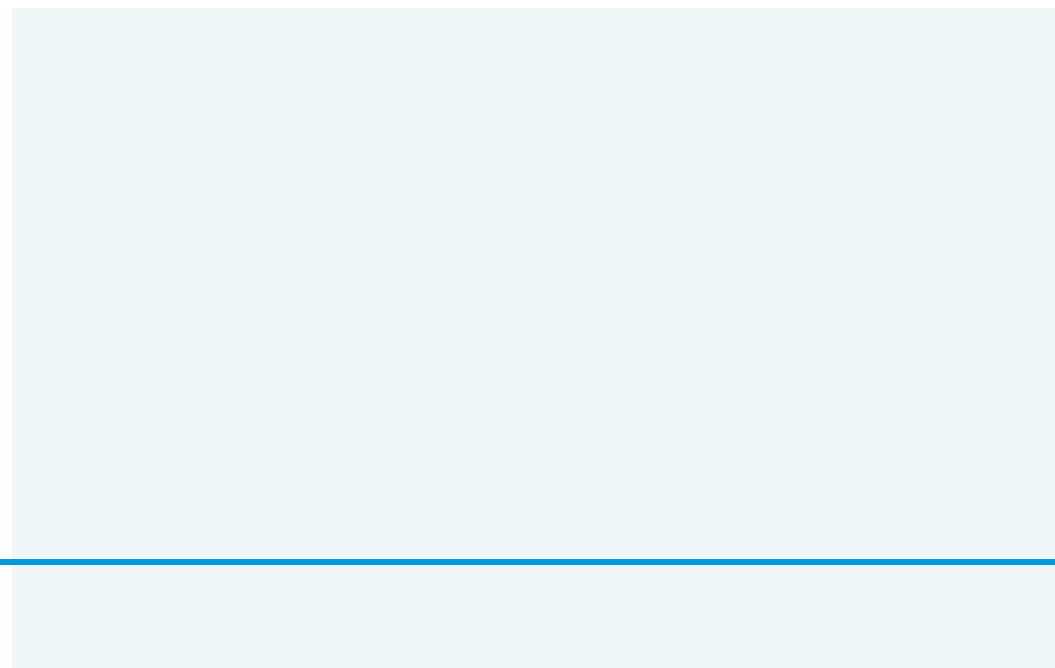
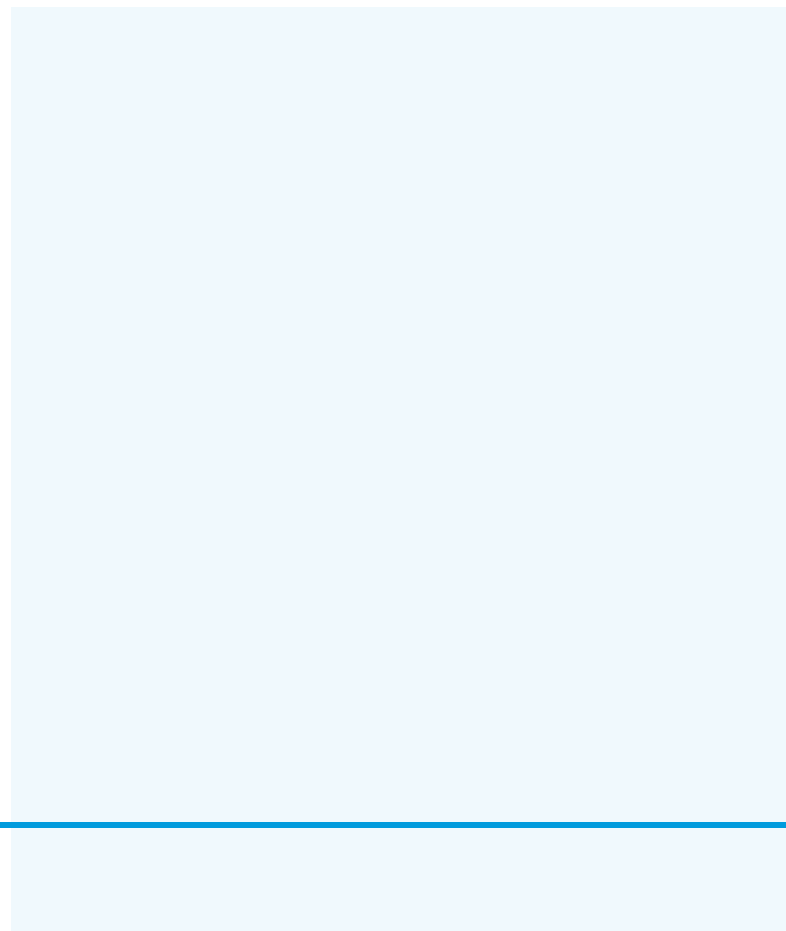


Implantación General
Escala 1/250
Parque

 NORTE	
ESCUELA DE ARQUITECTURA	
 UBICACIÓN	
TEMA: MOVILIDAD ACTIVA	
AUTOR: CARAGULLA PEDRO	
DOCENTE: ALFONSO RONDON GONZALEZ	
CONTIENE: IMPLANTACIÓN GENERAL	
ESCALA: 1:250	LÁMINA: 19/19
FECHA: ENERO-2022	
SIMBOLOGÍA:	

Plano 31. Implantación General.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

Imágenes del proyecto “Renders”



Volumetría general del proyecto



Figura 182. Perspectiva General Propuesta Arquitectónica.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

Imágenes del proyecto



Figura 183. Vista exterior parque. Propuesta arquitectónica.
Fuente: Elaboración propia, 2021.



Figura 184. Vista exterior pileta. Propuesta arquitectónica.
Fuente: Elaboración propia, 2021.



Figura 185. Vista exterior agachaditos. Propuesta arquitectónica.
Fuente: Elaboración propia, 2021.



Figura 186. Vista exterior espejos de agua. Propuesta arquitectónica.
Fuente: Elaboración propia, 2021.



Figura 187. Vista exterior plaza activa. Propuesta arquitectónica.
Fuente: Elaboración propia, 2021.



Figura 188. Vista exterior plaza de ingreso. Propuesta arquitectónica.
Fuente: Elaboración propia, 2021.



Figura 189. Vista exterior integración parque-edificación. Propuesta arquitectónica.
Fuente: Elaboración propia, 2021.



Figura 190. Vista exterior plaza recreativa. Propuesta arquitectónica.
Fuente: Elaboración propia, 2021.



Figura 191. Vista interior agachaditos. Propuesta arquitectónica.
Fuente: Elaboración propia, 2021.



Figura 192. Vista exterior vinculación alquiler de bicicletas-edificación. Propuesta arquitectónica.
Fuente: Elaboración propia, 2021.



Figura 193. Vista exterior terraza accesible. Propuesta arquitectónica.
Fuente: Elaboración propia, 2021.



Figura 194. Vista exterior balcón-edificación. Propuesta arquitectónica.
Fuente: Elaboración propia, 2021.



Figura 195. Vista exterior integración propuesta macro-meso. Propuesta arquitectónica.
Fuente: Elaboración propia, 2021.



Figura 196. Vista exterior mirador-agachaditos. Propuesta arquitectónica.
Fuente: Elaboración propia, 2021.



Figura 197. Vista exterior placas conmemorativas. Propuesta arquitectónica.
Fuente: Elaboración propia, 2021.



Figura 198. Vista interior agachaditos. Propuesta arquitectónica.
Fuente: Elaboración propia, 2021.



Figura 199. Vista interior corredor-edificación. Propuesta arquitectónica.
Fuente: Elaboración propia, 2021.



Figura 200. Vista interior hall de ingreso-edificación. Propuesta arquitectónica.
Fuente: Elaboración propia, 2021.



Figura 201. Vista interior oficinas-edificación. Propuesta arquitectónica.
Fuente: Elaboración propia, 2021.



Figura 202. Vista interior mirador-edificación. Propuesta arquitectónica.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

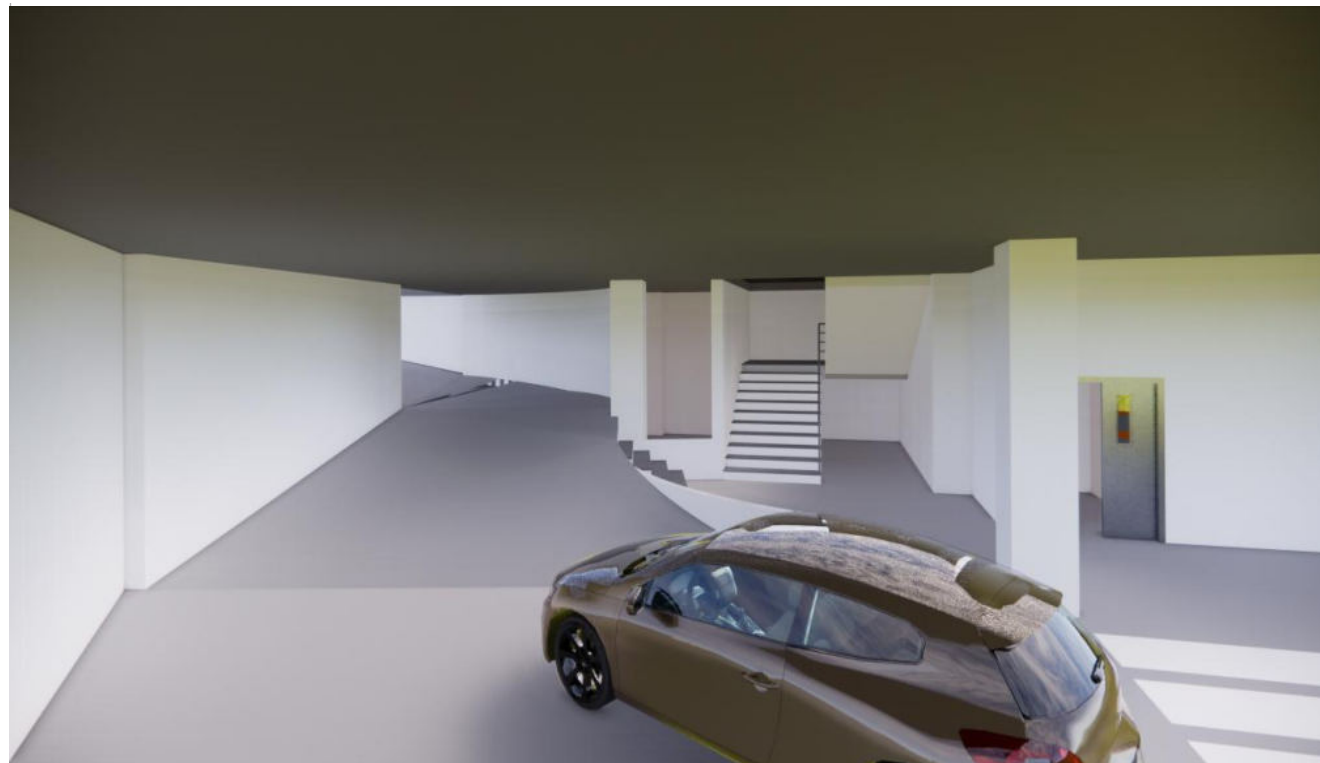


Figura 203. Vista interior parqueadero subterráneo Nv-4.10. Propuesta arquitectónica. Fuente: Elaboración propia, 2021.

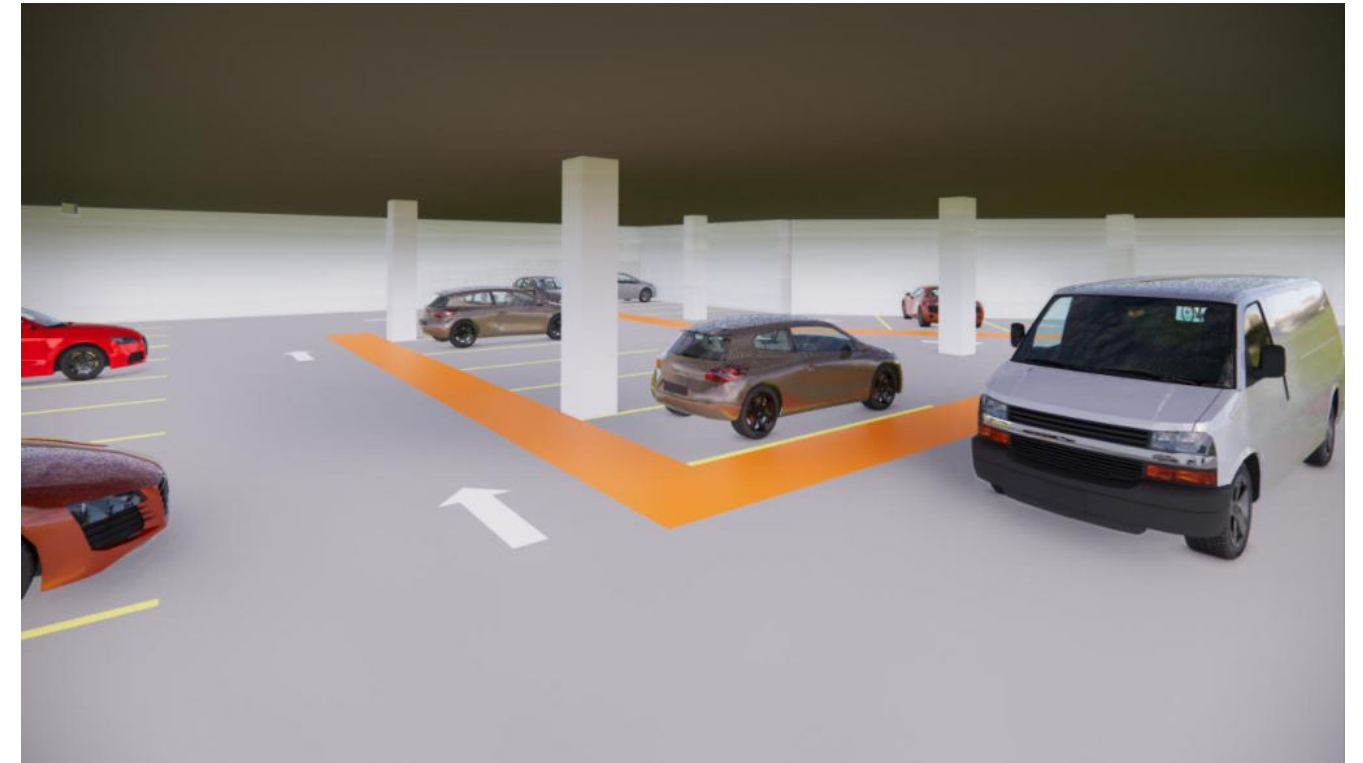


Figura 204. Vista interior parqueadero subterráneo Nv-4.10. Propuesta arquitectónica. Fuente: Elaboración propia, 2021.



Figura 205. Vista interior parqueadero subterráneo 2 Nv-8.20. Propuesta arquitectónica. Fuente: Elaboración propia, 2021.



Figura 206. Vista interior parqueadero subterráneo 2 Nv-8.20. Propuesta arquitectónica. Fuente: Elaboración propia, 2021.



Figura 207. Vista exterior General. Propuesta arquitectónica.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

06 Capítulo

6.1. Conclusiones y Recomendaciones

6. Conclusiones y recomendaciones

Conclusiones

Se cumple con la propuesta de cominerías y vías con mejores índices de caminabilidad en el sector mercado Amazonas, las cuales dan prioridad al peatón y ciclista mejorando la seguridad de quienes se desplazan a pie o en bicicleta, fomentando una mejor movilidad activa de las actividades en la calle, mejorando la condición física, la salud pública y el desarrollo económico; lo que genera una esfera pública sana promoviendo actividades como sentarse, comer, comprar, reunirse con otras personas y socializar, adaptándose a diferentes momentos del día, la semana o el año, manteniendo el acceso vehicular mientras se centra en el espacio peatonal.

Se representa las causas espaciales y sociales del apoderamiento de la circulación en el sector del Mercado Amazonas.

Se prioriza la caminabilidad mediante la movilidad activa con la finalidad de mejorar la conectividad urbana y la accesibilidad al mercado Amazonas evitando conflictos entre peatones, ciclistas y conductores, al separar el paso del peatón de bicicletas y automóviles, reduciendo el riesgo de colisión o siniestros en las paradas de autobuses, garantizando un fácil acceso a las mismas permitiendo un mejor uso de las calles con mucho tránsito, generando por tanto un entorno menos ruidoso, más seguro y agradable, lo cual beneficia al sector local y en particular a los propietarios de los comercios ubicados a lo largo de estas calles, promoviendo la mejora económica del entorno circundante y, generando mayor conectividad en vías y aceras destinadas a peatones ciclistas y vehículos.

Por último, se desarrolla una propuesta de diseño de un espacio público y arquitectónico que vincule e invite a recorrer las vías y aceras propuestas, en donde se desarrollan actividades que permitan interrelacionarse con el resto de la población y expresar sus tradiciones y costumbres promoviendo la inclusión y la interacción social, así como la igualdad, generando beneficios estéticos, económicos y sociales; permitiendo el acceso al comercio y a una mejor calidad de vida.

Recomendaciones

Se recomienda a las autoridades oportunas utilizar la presente investigación para una evaluación del sector de estudio.

Es de gran relevancia la implementación de un diseño espacio público y arquitectónico que vincule e invite a recorrer las vías y aceras propuestas en donde se desarrollan actividades que permitan interrelacionarse con el resto de la población y expresar sus tradiciones y costumbres.



Figura 208. Vista exterior parque-edificación. Propuesta arquitectónica.
Fuente: Elaboración propia, 2021.

07 Capítulo

7. Referencias bibliográficas

Referencias bibliográficas

- ¿Qué es la movilidad activa?, Área metropolitana del valle de Aburra. Obtenido de <https://www.metropol.gov.co/la-movilidad/movilidad-activa/qu%C3%A9-es>
- Aguiza, C. (2017). El Comercio Informal y el Derecho al Buen Vivir (trabajo y seguridad social) de los comerciantes informales de la ciudad y cantón Quito, zona Manuela Sáenz, en el primer semestre del año 2016. 1–94.
- Alemán Coello, Pamela. (2008). Nueva Materialidad en Arquitectura: Museo de arte contemporáneo para Quito. Obtenido de <http://docplayer.es/5560460-Pamela-aleman-coello.html>
- Andino Espinosa, A. M., & Peralta Torres, C. S. (2018). Estudio del entorno construido.
- Andino, A., & Peralta, C. (2018). E - maps.ec versión móvil.
- Argos, M. (2016). El comercio informal y su incidencia en las ventas de los comerciantes formales del centro comercial popular “La Condamine”; sección prendas de vestir durante el periodo 2014. 130. <http://dspace.unach.edu.ec/bitstream/51000/3887/1/UNACH-EC-FCP-ING-COM-2017-0016.pdf>
- Asamblea Nacional. (2010). Código Orgánico de Ordenamiento Territorial Autónomo Descentralizado. Quito: Ediciones Legales. pp 1-174.
- Autor invitado. (2016). Ciudades sostenibles Obtenido de <https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/es/ciclovias/>
- Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, 15(2), 73–80. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.10.005>
- Borja, J. (2000). El espacio público, ciudad y ciudadanía.
- Caranqui Subía, S. D. R. (2015). Estudio de factibilidad para la implementación de un sistema de seguridad integral en el mercado Amazonas del cantón Ibarra, provincia de Imbabura [Tesis de pregrado, Universidad Técnica del Norte]. Recuperado de <http://repositorio.utn.edu.ec/handle/123456789/4081>
- CHÁVEZ ARGÜELLO, P. E. (2019). La Transitabilidad Como Alternativa De Movilidad Sustentable En La Ciudad De Ibarra. 63. <http://repositorio.utn.edu.ec/handle/123456789/9702>
- Chicaiza, C. Eduardo P. (2017). “Análisis Del Comercio Informal Y Su Incidencia a Los Comerciantes Regularizados En La Parroquia De Cotacollao, Cantón Quito En El Año 2015.” Obtenido de <http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/9931/1/T-UCE-0005-048-2017.pdf>
- Choque, T. (2011). Tesis de grado. In *Biomédica* (Vol. 31, Issue sup3.2). <https://doi.org/10.7705/biomedica.v31i0.530>
- Concejo metropolitano de Quito, (2003). Ordenanza 3657- Normas de Arquitectura y urbanismo. Quito. Obtenido de https://documentop.com/ordenanza-3457-normas-de-arquitectura-y-urbanismo_59facd151723dd7e4114f4c0.html
- Constitución, E. (2008). Constitución de la república del. 1998, 1–63.
- COOTAD. (2010). Código Orgánico Organización Territorial Autonomía Descentralización COOTAD. Registro Oficial Suplemento 303 de 19-Oct-2010, 2, 174. Obtenido de http://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_org.pdf
- Daniel Peciña-López. (2021). Ciudades sostenibles Obtenido de <https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/es/caminabilidad-y-ciclovias/>
- Documents d’Análisi Geografica, 61(2), 436–437.
- Estacio, J. (2013). Análisis de vulnerabilidad cantón San Miguel de Ibarra Documento preliminar. Análisis de Vulnerabilidad Cantón San Miguel de Ibarra, 1, 169. [http://repositorio.cedia.org.ec/bitstream/123456789/848/1/Perfil territorial IBARRA.pdf](http://repositorio.cedia.org.ec/bitstream/123456789/848/1/Perfil%20territorial%20IBARRA.pdf)
- Forsyth, A. (2015). What is a walkable place? The walkability debate in urban design. *Urban Design International*, 20(4), 274–292. <https://doi.org/10.1057/udi.2015.22>
- Frank, L. D., Saelens, B. E., Powell, K. E., & Chapman, J. E. (2007). Stepping towards causation: Do built environments or neighborhood and travel preferences explain physical activity, driving, and obesity?
- GAD, I. (2016). Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal Ibarra. (2016).pdf.
- GADM de Ibarra. (2015). ACTUALIZACIÓN Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) 2015-2023. 362. [http://app.sni.gob.ec/snmlink/sni/PORTAL_SNI/data_sigad_plus/-sigadplusdocumentofinal/1060000260001_PD Y OT IBARRA UNIFICADO 004_13-03-2015_17-34-44.pdf](http://app.sni.gob.ec/snmlink/sni/PORTAL_SNI/data_sigad_plus/-sigadplusdocumentofinal/1060000260001_PD%20Y%20OT%20IBARRA%20UNIFICADO%20004_13-03-2015_17-34-44.pdf)

- Galarraga, P., Vives, M., Cabrera-Manzano, D., Urda, L., Brito, M., & Gea-Caballero, V. (2018). The incorporation of community health in the planning and transformation of the urban environment. SESPAS
- García, A. M. (1989). El parque urbano como espacio multifuncional: origen, evolución y principales funciones. In *Paralelo* (Vol. 13, pp. 105–111).
- García, Tere. (2020). La importancia de crear calles conscientes. Barcelona. Obtenido de https://elpais.com/elpais/2020/06/19/seres_urbanos/1592563644_163790.html
- Gehl, J. (2014). Ciudades para la gente. http://catalog.upc.edu/search*cat?/o.b59193359&searchscope=1
- Gonzalo, G. E., Nota, V. M., Quiñones, G., & Llabra, C. (2007). Confort Bioclimático En Espacios Públicos Y Calles Peatonales, En Ciudades Y Centros Turísticos.
- Gutiérrez, A. (2012). ¿qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Bitacora Urbano Territorial*, 21(2), 61–74. *Health and Place*, 13(1), 111–122. <https://doi.org/10.1016/j.healthplace.2005.11.001>
- Hurtado Vazquez, Diego. (2016). Manual de diseño de espacios caminables. Quito: Universidad central del ecuador, pp. 1-66. Obtenido de <http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/8030/1/MANUAL%20DE%20CALLES%20ACTIVAS%20Y%20CAMINABLES.pdf>
- Hurtado, D. (2016). Manual de diseño de calles activas y caminables. <http://www.dspace.uce.edu.ec/handle/25000/8030>
- Ibarra, S., Israel, P., Directora, C., Marcela, C., & Palacios, H. (2019). Análisis comparativo de la infraestructura urbana para movilidad no motorizada en barrios de Cuenca. Universidad del Azuay.
- ITDP. (2017). Bernardo Baranda.
- Jaramillo L., Melina Annabel. (2019). Regeneración urbana según los parámetros del desarrollo orientado al transporte estándar para la parroquia Tumbaco. Quito Obtenido de <http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/19745/1/T-UCE-0001-ARQ-201.pdf>
- Khairuzzaman, M. Q. (2016). Santurce seguro y caminable: La percepción de seguridad del ser humano y su comportamiento en el espacio público santurcino (Vol. 4, Issue 1).
- Leslie, E., Coffee, N., Frank, L., Owen, N., Bauman, A., & Hugo, G. (2007). Walkability of local communities: Using geographic information systems to objectively assess relevant environmental attributes.
- Maigua y González, M. (2011). El comercio informal y su incidencia en el nivel de ingresos de los comerciantes formales de la ciudad de Ibarra.
- Mamani L. Rosa, (2017). “Parque recreativo socio cultural en la ciudad de huancane”. Peru. Obtenido de http://repositorio.unap.edu.pe/bitstream/handle/UNAP/4456/Mamani_Lopez_Rosa_Martina.pdf?isAllowed=y&sequence=1
- Martínez, Ana. (2018). La Movilidad Activa, Un derecho fundamental en la ciudad para las personas. Obtenido de <http://evirtual.uaslp.mx/Habitat/innobitat01/BAF/15125/La%20Movilidad%20Activa.pdf>
- MEP. (2014). Planificación estratégica 2014-2019” empresa pública de movilidad de Ibarra. 1–75.
- Mera, C. (2014). Las Barreras Arquitectónicas Urbanísticas Y El Acceso Al Espacio Público Por Parte Del Discapacitado.
- Municipalidad de Ibarra, (2015). Plan de Desarrollo de Ordenamiento Territorial de Ibarra. Ibarra: GAD-I
- Municipalidad de Ibarra, (2020). Plan de Desarrollo de Ordenamiento Territorial de Ibarra. Ibarra: GAD-I Obtenido de https://www.ibarra.gob.ec/site/docs/estrategico/PDYOT_2020.pdf
- OLMEDO M., P. (2018). El empleo en el Ecuador - Una mirada a la situación y perspectivas. July. <https://library.fes.de/pdf-files/bueros/quito/14525.pdf>
- ONU-Habitat, O. (2013). Onu hábitat. 1–44.
- Pasquel, P. (2019). “ESTUDIO DE CASO: ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL DEL MERCADO AMAZONAS EN LA PARROQUIA SAN FRANCISCO, CIUDAD DE IBARRA.” <http://repositorio.puce.edu.ec/handle/22000/17174>
- Passarelli, A. M. (2015). Corredor seguro: Uso, disputas y apropiación del espacio público en la ciudad de La Plata. <http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/tesis/te.1133/te.1133.pdf>

- Pérez Guevara, A. G. (2020-01-27). Lineamientos para la intervención en la movilidad peatonal del Centro Histórico de Riobamba (Bachelor's thesis). Obtenido de <http://dspace.ucuenca.edu.ec/handle/123456789/33861>
- Pistala, D. (2015). Programación semaforal para mejorar el nivel de servicios peatonal en la intersección... Universidad Católica de Manizales, 7(9), 27–44.
- Ponce Menchaca, M. (2014). Universidad Autónoma de Nuevo León Facultad de Arquitectura (Issue December).
- Provincia de Imbabura. (2021). Wikipedia, La enciclopedia libre. Fecha de consulta 2022 Obtenido de https://es.wikipedia.org/wiki/Provincia_de_Imbabura
- Quispe Montalvo, Zurash Steve Walter. (2020). Caminabilidad y actividad social urbana en la avenida Giráldez de Huancayo – 2018. Universidad Continental. Huancayo. Obtenido de https://repositorio.continental.edu.pe/bitstream/20.500.12394/7900/3/IV_FIN_106_TE_Quispe_Montalvo_2020.pdf.
- Reisi, M., Nadoushan, M. A., & Aye, L. (2019). Local walkability index: Assessing built environment influence on walking. In *Bulletin of Geography. Socio-economic Series* (Vol. 46, Issue 46). <https://doi.org/10.2478/bog-2019-0031>
- Report 2018. *Gaceta Sanitaria*, 32, 74–81. <https://doi.org/10.1016/j.gaceta.2018.08.001>
- República del Ecuador, Asamblea Nacional. (2016). Ley Organica de Ordenamiento Territorial, Uso Gestión de Suelo. Quito: GAD.
- Saltos, E. (2015). DINÁMICAS TERRITORIALES, IDENTIDADES SOCIALES Y APROPIACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO. CASO DE ESTUDIO: PARQUE LA CAROLINA. 8, 1–4.
- Santos, H., & Vera, A. (2020). Propuesta metodológica para el estudio del uso y dinámicas del espacio público de las áreas comerciales de los centros urbanos. *La Geografía de Las Redes Económicas y La Geografía Económica En Rede*, 201–208. <https://doi.org/10.21747/9789898969460/geoa19>
- Serrano R. (2018) Movilidad urbana y espacio público. Obtenido de https://www.unipiloto.edu.co/descargas/LIB_Movilidad-Urbana-y-espacio-publico_17OCT.pdf
- Social Science and Medicine*, 65(9), 1898–1914. <https://doi.org/10.1016/j.socscimed.2007.05.053>
- solidario entre sus miembros. 1–104. Obtenido de <http://repositorio.espe.edu.ec/xmlui/bitstream/handle/21000/13374/T-ESPE-057329.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Solís, M. (2018). Estudio del impacto económico del reordenamiento de la plaza de El Salto en los comerciantes del centro comercial popular, para la estimulación hacia un programa de respaldo financiero
- Speck, J., Metropolis, T. G., & Owen, D. D. (2015). Speck, Jeff (2012) *Walkable City: How Downtown Can Save America, One Step at a Time* Nova York: North Point Press, 312 p. ISBN 978-0865477728.
- Torres, F. (2019). Diseño de una metodología para la estimación del índice de caminabilidad: Análisis de caso en Cartago, Costa Rica y Potchefstroom, Sudáfrica. <https://repositoriotec.tec.ac.cr/handle/2238/10739>
- Varela & Ron, (2018). Geografía y clima. Ecuador. Obtenido de <https://bioweb.bio/geografiaClima.html>

