



PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR SEDE IBARRA

ESCUELA DE ARQUITECTURA

**TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR**

TEMA:

**PROPUESTA URBANO-ARQUITECTÓNICA DE UN ESPACIO COMERCIAL EN LA APERTURA DEL PASO LATERAL PANAMERICANA E35,**

**SECTOR IMBAYA**

PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE:

**ARQUITECTO/A**

LÍNEA/S DE INVESTIGACIÓN:

**PLANIFICACIÓN URBANO ARQUITECTÓNICA PARA TERRITORIOS EN DESARROLLO**

AUTORES:

**JAIRO SEBASTIAN CASTRO SALAZAR**

**DANIEL ALEJANDRO GARCÍA POTOSÍ**

ASESORA:

**GABRIELA RUALES ARQ. MGS.**

IBARRA, SEPTIEMBRE– 2024

Ibarra, agosto de 2024


### CERTIFICACIÓN DEL TUTOR

En mi calidad de Tutor del Trabajo de titulación: “PROPUESTA URBANO-ARQUITECTÓNICA DE UN ESPACIO COMERCIAL EN LA APERTURA DEL PASO LATERAL PANAMERICANA E35, SECTOR IMBAYA”, presentado por los estudiantes Jairo Sebastián Castro Salazar portador de la cédula de ciudadanía N° 100397433-2, y Daniel Alejandro García Potosí portador de la cédula de ciudadanía N° 100434921-1, para obtener el título de Arquitecto/a.

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

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

Espacio Comercial			
INFORME DE ORIGINALIDAD			
6%	6%	1%	1%
INDICE DE SIMILITUD	FUENTES DE INTERNET	PUBLICACIONES	TRABAJOS DEL ESTUDIANTE
FUENTES PRIMARIAS			
1	hdl.handle.net Fuente de Internet		<1 %
2	Submitted to Pontificia Universidad Catolica del Ecuador - PUCE Trabajo del estudiante		<1 %
3	documents.worldbank.org Fuente de Internet		<1 %
4	www.slideshare.net Fuente de Internet		<1 %
5	www.cienciadigital.org Fuente de Internet		<1 %
6	dspace.pucesi.edu.ec Fuente de Internet		<1 %

(f:) 

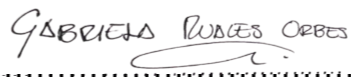
Mgs. Gabriela Ruales Orbes

TUTOR DE TRABAJO

C.C.:1002935110


**PÁGINA DE APROBACIÓN DEL TRIBUNAL**

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

(f): .....

Mgs. Gabriela Ruales Orbes.

C.C.:1002935110

(f): .....

Mtr. Gustavo Andrade Coba.

C.C.: 1719928168

(f): .....

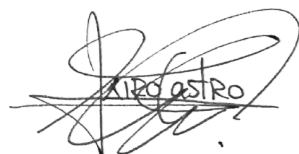
Mgs. Marco Raúl Morales.

C.C.: 1708199417

### Acta de cesión de derechos

Yo, Jairo Sebastián Castro Salazar, 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, septiembre de 2024.



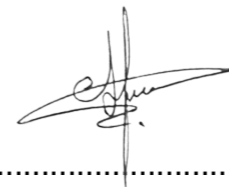
f): .....

Jairo Sebastián Castro Salazar

C.C.: 100397433-2

Yo, Daniel Alejandro García Potosí, 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, septiembre de 2024.



f): .....

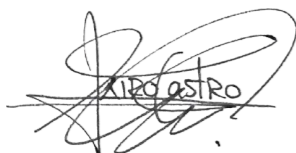
Daniel Alejandro García Potosí

C.C.: 100434921-1

**Autoría**

Yo, Jairo Sebastián Castro Salazar portador de la cédula de ciudadanía N° 100397433-2, 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.

Ibarra, septiembre de 2024.



f): .....

Jairo Sebastián Castro Salazar

C.C.: 100397433-2

Yo, Daniel Alejandro García Potosí portador de la cédula de ciudadanía N° 100434921-1, 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.

Ibarra, septiembre de 2024.



f): .....

Daniel Alejandro García Potosí

C.C.: 100434921-1

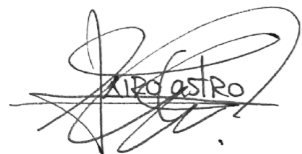
## Declaración y autorización

Yo: Jairo Sebastián Castro Salazar, con CC: 100397433-2, autor del trabajo de grado intitulado: "PROPUESTA URBANO-ARQUITECTÓNICA DE UN ESPACIO COMERCIAL EN LA APERTURA DEL PASO LATERAL PANAMERICANA E35, SECTOR IMBAYA", previo a la obtención del título profesional de ARQUITECTO, en la Escuela de Arquitectura Diseño y Artes.

1.- Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tiene la Pontificia Universidad Católica del Ecuador Sede- Ibarra, de conformidad con el artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de graduación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.

2.- Autorizo a la Pontificia Universidad Católica del Ecuador Sede Ibarra a difundir a través del Repositorio Digital de la PUCESI el referido trabajo de graduación, respetando las políticas de propiedad intelectual de la Universidad.

Ibarra, septiembre de 2024.



f): .....

Jairo Sebastián Castro Salazar

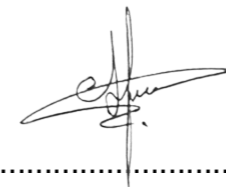
C.C.: 100397433-2

Yo: Daniel Alejandro García Potosí, con CC: 100434921-1, autor del trabajo de grado intitulado: "PROPUESTA URBANO-ARQUITECTÓNICA DE UN ESPACIO COMERCIAL EN LA APERTURA DEL PASO LATERAL PANAMERICANA E35, SECTOR IMBAYA", previo a la obtención del título profesional de ARQUITECTO, en la Escuela de Arquitectura Diseño y Artes.

1.- Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tiene la Pontificia Universidad Católica del Ecuador Sede- Ibarra, de conformidad con el artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de graduación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.

2.- Autorizo a la Pontificia Universidad Católica del Ecuador Sede Ibarra a difundir a través del Repositorio Digital de la PUCESI el referido trabajo de graduación, respetando las políticas de propiedad intelectual de la Universidad.

Ibarra, septiembre de 2024



f): .....

Daniel Alejandro García Potosí

C.C.: 100434921-1

## Dedicatoria

Dedico este trabajo, en primer lugar, a mi familia, que ha sido mi fuente de inspiración y fortaleza durante todo este proceso. Por su amor incondicional, su apoyo constante y por enseñarme el valor del esfuerzo y la perseverancia. Su confianza en mí ha sido el motor que me ha impulsado a alcanzar este logro.

A quienes han estado siempre a mi lado, ofreciéndome su amistad y aliento en los momentos más difíciles. Su compañía ha hecho de este camino un viaje más ligero y lleno de momentos inolvidables.

Finalmente, dedico este logro a una persona especial, cuya influencia y ejemplo han sido una inspiración constante en mi vida. Este trabajo es el reflejo de su impacto en mi formación personal y académica.

Con todo mi cariño y gratitud.

Jairo Sebastián Castro Salazar.

## Dedicatoria

Dedico este logro con todo mi corazón a mis padres, cuyos esfuerzos, sacrificios y amor se reflejan en lo que soy hoy y en lo que seré en el futuro.

A mi madre, Maritza Potosí, le agradezco sinceramente por su apoyo incondicional y su amor constante a lo largo de mi carrera. Su aliento y sus palabras de ánimo me ayudaron a superar cada desafío y a crecer cada día. Sin su dedicación y su fe en mí, este camino habría sido mucho más difícil. A mi padre, Patricio García, le expreso mi más profunda gratitud. Su ejemplo de fortaleza y su presencia inquebrantable han sido una fuente constante de inspiración y motivación. Siempre estuvo a mi lado, brindándome la fuerza necesaria para seguir adelante y enfrentar cada obstáculo con valentía. Hoy, reconozco que cada noche de desvelo y cada momento de esfuerzo han valido la pena, gracias a su incansable apoyo.

Quiero reconocer a mi hermana, Samanta García, y a mi sobrino, Sebastián Maiquéz. Su presencia y apoyo han sido fundamentales en este proceso. Gracias a su amor y aliento, he podido encontrar la fuerza para seguir adelante y alcanzar este logro. Cada uno de ustedes ha jugado un papel crucial en mi vida y en este triunfo.

Este logro no solo es mío, sino también de todos ustedes, quienes han sido mi mayor apoyo y mi fuente de inspiración, porque como dije una vez a inicios de esta etapa, por mi madre, por mi padre, por mi hermana y por mi sobrino.

Daniel Alejandro García Potosí.

## **Agradecimiento**

En primer lugar, quiero expresar mi más profundo agradecimiento a mi asesora de tesis, cuyo apoyo y guía han sido fundamentales para la realización de esta tesis. Su paciencia, conocimiento y orientación me han permitido superar los desafíos que se presentaron en el camino.

A mis compañeros de estudio y amigos, por su apoyo constante, palabras de aliento y valiosa compañía durante este proceso. Han sido una fuente de motivación y fortaleza en los momentos más difíciles.

A mi familia, en especial a mis padres y seres queridos, por su amor incondicional, comprensión y sacrificios. Sin su apoyo emocional y financiero, este logro no habría sido posible.

Finalmente, quiero agradecer a la institución que me brindó los recursos y el espacio necesarios para llevar a cabo esta investigación. A todos los profesores que a lo largo de estos años contribuyeron a mi formación académica, les debo también mi gratitud.

Este trabajo es el resultado de un esfuerzo colectivo, y cada una de estas personas ha sido una pieza clave en la consecución de esta meta.

Gracias.

Jairo Sebastián Castro Salazar

## **Agradecimiento**

Quiero expresar mi más sincero agradecimiento a mis padres, hermana y sobrino, quienes han sido mi incondicional apoyo a lo largo de este camino. Aunque el trayecto no ha sido nada fácil, su presencia constante y su aliento han hecho que el viaje sea mucho más placentero y significativo. Su amor y apoyo han sido el pilar que me ha sostenido en los momentos difíciles y han iluminado el camino hacia el éxito.

También quiero agradecer de manera especial a mis amigos, quienes han sido una parte esencial de esta etapa. Andy, Emily, Martín y Mateo, gracias por estar siempre a mi lado. Sus bromas, consejos y apoyo han hecho que estos años sean mucho más alegres y memorables. Su amistad ha sido una fuente constante de alegría y fortaleza, haciendo que cada desafío sea más llevadero y cada triunfo más significativo.

A mis docentes, quiero expresar mi profundo agradecimiento por haberme guiado con dedicación y profesionalismo durante todos estos años. Su generosidad al compartir sus conocimientos y experiencias ha sido invaluable en mi formación como profesional. Su compromiso con mi educación ha sido una fuente de inspiración y un modelo para seguir.

Agradezco también a mis abuelitos, quienes han jugado un papel fundamental en mi vida. Su cariño y apoyo han sido una parte esencial en mi desarrollo, brindándome la estabilidad y el amor necesario para avanzar.

Por último, quiero reconocer a cada persona que confió en mí desde el principio.

Este logro es el resultado de la colaboración, el amor y el apoyo de todos ustedes, y estoy profundamente agradecido por tenerlos en mi vida.

Daniel Alejandro García Potosí

## RESUMEN:

El proyecto de integración curricular en el sector Imbaya se presenta como una respuesta a los cambios y desafíos futuros que enfrenta la región, especialmente debido a la conurbación con la ciudad de Ibarra y al crecimiento demográfico en la zona. La falta de servicios y la necesidad de conectividad han generado una demanda creciente en la comunidad, y se ha identificado la construcción de un espacio comercial como una solución que beneficiaría a la población en múltiples aspectos.

El proyecto del espacio comercial no solo generaría empleo local y atraería inversiones, sino que también mejoraría la calidad de vida de los residentes al ofrecer una mayor variedad de productos y servicios. Además, el enfoque en la sostenibilidad y la integración con el entorno natural demuestra un compromiso con la preservación del medio ambiente y la promoción de prácticas responsables.

La centralidad urbano-rural en el diseño del espacio comercial se presenta como una estrategia clave para fomentar la cohesión y el desarrollo de la comunidad local. Esta centralidad no solo combina elementos urbanos y rurales, ofreciendo una calidad de vida excepcional, sino que también promueve la protección del medio ambiente y prácticas sostenibles.

El diseño de un espacio comercial que interactúa de manera orgánica con su entorno mediante el juego de volúmenes abiertos implica una cuidadosa consideración de múltiples factores. Además de integrarse armónicamente con el contexto circundante, debe ofrecer una experiencia única y atractiva para los visitantes. Para lograr este objetivo, es crucial abordar la integración con el entorno de manera holística.

El diseño también debe contemplar cuidadosamente las vías de acceso, garantizando una conexión fluida con la infraestructura existente y facilitando la movilidad tanto peatonal como vehicular. Los volúmenes abiertos son elementos clave en este enfoque, ya que permiten una circulación cómoda y sin obstáculos, fomentando una experiencia de visita más agradable y fluida.

## **ABSTRACT:**

The curricular integration project in the Imbaya sector is presented as a response to the changes and future challenges faced by the region, especially due to the conurbation with the city of Ibarra and the demographic growth in the area. The lack of services and the need for connectivity have generated a growing demand in the community, and the construction of a commercial space has been identified as a solution that would benefit the population in multiple aspects.

The commercial space project would not only generate local employment and attract investments but also improve the quality of life of residents by offering a greater variety of products and services. Furthermore, the focus on sustainability and integration with the natural environment demonstrates a commitment to environmental preservation and the promotion of responsible practices.

Urban-rural centrality in the design of the commercial space is presented as a key strategy to foster cohesion and development of the local community. This centrality not only combines urban and rural elements, offering an exceptional quality of life but also promotes environmental protection and sustainable practices.

The design of a commercial space that interacts organically with its surroundings through the use of open volumes involves careful consideration of multiple factors. Besides harmoniously integrating with the surrounding context, it must offer a unique and attractive experience for visitors. To achieve this objective, it is crucial to address integration with the environment holistically.

The design must also carefully contemplate access routes, ensuring a smooth connection with the existing infrastructure and facilitating both pedestrian and vehicular mobility. Open volumes are key elements in this approach, as they allow for comfortable and unobstructed circulation, fostering a more pleasant and fluid visiting experience.

## INDICE

CERTIFICACIÓN DEL TUTOR .....	iii
PÁGINA DE APROBACIÓN DEL TRIBUNAL.....	v
ACTA DE CESIÓN DE DERECHOS .....	vii
AUTORÍA.....	ix
DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN.....	xi
DEDICATORIAS.....	xiii
AGRADECIMIENTOS.....	xv
RESUMEN.....	xvii
ABSTRACT.....	xix
<b>Introducción .....</b>	<b>1.</b>
<b>Capítulo 1</b>	
<b>1. Marco Teórico.</b>	
• Centralidad urbano-rural.....	8.
• Integración con el entorno natural .....	9.
• Desarrollo local.....	10.
• Conectividad vial.....	11.
• R1 – Centro comercial y plaza pública ACAECE.....	12.
• R2 – Nuevo Parque y Centro Cívico New Horizon High Land.....	14.
• R3 – Centro comercial Asmaçati.....	16.
<b>1.1. Marco Normativo</b>	
• Normativa Internacional-nacional-cantonal.....	18.
<b>1.2. Conclusiones del Capítulo.....</b>	<b>20.</b>
<b>Capítulo 2</b>	
<b>2. Marco Metodológico.</b>	
<b>2.1. Metodología</b>	
• Metodología.....	23.
• Encuesta.....	26.

• Relevancia.....	27.
-------------------	-----

## Capítulo 3

### 3. Diagnóstico

• Resultados Encuesta.....	31.
• Conclusiones Encuesta.....	39.
<b>3.1. Escala: Macro.....</b>	<b>40.</b>
• Tasa De Crecimiento Poblacional.....	41.
• Zonas Urbanas Y Rurales.....	42.
• vialidad cantonal.....	43.
• Expansión Urbana.....	44.
• Puntos Comerciales.....	45.
• Aplicación De La Metodología De Christaller.....	46.
<b>3.2. Escala: Meso.....</b>	<b>47.</b>
• Delimitación Urbana.....	48.
• Relieve.....	49.
• Topografía.....	50.
• Hidrografía.....	51.
• Suelos Consolidados Y No Consolidados.....	52.
• Uso de Suelo.....	53.
• Equipamientos.....	54.
• Morfología .....	55.
• Granulometría.....	56.
• Figura Fondo.....	57.
• Vialidad Parroquial.....	58.
• Servicios.....	59.
• FODA – Fortalezas .....	60.
• FODA – Oportunidades .....	61.
• FODA – Debilidades .....	62.
• FODA – Amenazas.....	63.
• Elección De Terreno .....	64.

## Capítulo 4

### 4.1. Propuesta.

- Escala de Propuestas .....67.
- Propuesta General .....68.
- Principios y Estrategias .....69.
- Propuesta General .....70.

### 4.2. Propuesta Urbana

- Plano Predial Existente.....73.
- Plano Predial Propuesto.....75.
- Propuesta de Lotización.....77.
- Propuesta Vial.....79.
- Corte A-A'.....81.
- Corte B-B'.....83.

### 4.3. Propuesta Arquitectónica

- Concepto.....87.
- Análisis De Usuarios Y Actividades.....88.
- Requerimientos Espaciales.....89.
- Programa Arquitectónico.....90.
- Diagrama Relacional.....97.
- Zonificación.....98.
- Terreno de Intervención.....99.
- Implantación General.....101.
- Plaza.....103.
- Vegetación.....105.
- Planta Baja.....107.
- Planta Sub-Suelo -2.88.....109.
- Planta Sub-Suelo -2.88.....111.
- Planta Sub-Suelo -7.20.....113.
- Planta Baja.....115.
- Planta Nivel +5.55.....117.
- Planta Nivel +10.26.....119.

- Fachadas .....121.
- Fachadas por Bloque .....123.
- Cortes.....125.
- Fachadas Generales .....127.
- Renders.....129.
- Planos Estructurales.....131.
- Carga Columna.....137.
- Detalle Estructural de Losa Nervada.....139.
- Instalaciones Hidrosanitarias.....141.
- Instalaciones Eléctricas.....147.
- Instalaciones de Seguridad.....157.
- Recomendaciones.....167.
- Conclusiones.....169.
- Referencias Bibliográficas.....171.

## INDICE DE FIGURAS

<b>Figura 1</b> Contexto de Imbaya.....	3.	<b>Figura 26</b> Metodología .....	24.
<b>Figura 2</b> Desarrollo vial de Imbaya.....	4.	<b>Figura 27</b> Recolección.....	25.
<b>Figura 3</b> Ciudad intelectual.....	7.	<b>Figura 28</b> Encuesta .....	26.
<b>Figura 4</b> Centralidades.....	8.	<b>Figura 29</b> Encuesta .....	27.
<b>Figura 5</b> Habitación natural.....	9.	<b>Figura 30</b> Gráfico de edades .....	31.
<b>Figura 6</b> Fortalecimiento local .....	10.	<b>Figura 31</b> Gráfico de género .....	31.
<b>Figura 7</b> Caminos enlazados.. ..	11.	<b>Figura 32</b> Gráfico de tiempo. ....	32.
<b>Figura 8</b> Centro comercial ACAECE.....	12.	<b>Figura 33</b> Gráfico de importancia .....	32.
<b>Figura 9</b> Implantación. Centro comercial ACAECE.....	13.	<b>Figura 34</b> Gráfico de medidas .....	33.
<b>Figura 10</b> Vista. Centro comercial ACAECE.....	13.	<b>Figura 35</b> Gráfico de ubicación .....	33.
<b>Figura 11</b> Implantación. Centro comercial ACAECE.....	13.	<b>Figura 36</b> Gráfico de calidad .....	34.
<b>Figura 12</b> Isometría. Centro comercial ACAECE.....	13.	<b>Figura 37</b> Gráfico de servicios .....	34.
<b>Figura 13</b> Referente Dos. Centro Cívico New Horizon High Land .....	14.	<b>Figura 38</b> Gráfico de desarrollo .....	35.
<b>Figura 14</b> Vista. Centro Cívico New Horizon High Land .....	15.	<b>Figura 39</b> Gráfico de características .....	35.
<b>Figura 15</b> Esquema. Centro Cívico New Horizon High Land .....	15.	<b>Figura 40</b> Gráfico de presencia .....	36.
<b>Figura 16</b> Vista. Centro Cívico New Horizon High Land .....	15.	<b>Figura 41</b> Gráfico de elementos naturales .....	36.
<b>Figura 17</b> Vista. Centro Cívico New Horizon High Land .....	15.	<b>Figura 42</b> Gráfico de frecuencia .....	37.
<b>Figura 18</b> Referente Tres. Centro comercial Asmaçati .....	16.	<b>Figura 43</b> Gráfico de participación .....	37.
<b>Figura 19</b> Vista. Espacio comercial Asmaçati .....	17.	<b>Figura 44</b> Gráfico de conectividad .....	38.
<b>Figura 20</b> Vista. Espacio comercial Asmaçati .....	17.	<b>Figura 45</b> Gráfico de frecuencia .....	38.
<b>Figura 21</b> Corte. Espacio comercial Asmaçati .....	17.	<b>Figura 46</b> Representación de los cantones de estudio macro.....	40.
<b>Figura 22</b> Corte. Espacio comercial Asmaçati .....	17.	<b>Figura 47</b> Mapa de tasa crecimiento.....	41.
<b>Figura 23</b> Corte. Espacio comercial Asmaçati .....	17.	<b>Figura 48</b> Mapa de zonas urbanas y rurales.....	42.
<b>Figura 24</b> Tabla de normativa .....	19.	<b>Figura 49</b> Mapa de la vialidad cantonal .....	43.
<b>Figura 25</b> Interconexion.....	20.	<b>Figura 50</b> Mapa de la expansión urbana.....	44.
		<b>Figura 51</b> Mapa de los puntos comerciales.....	45.
		<b>Figura 52</b> Mapa de la metodología.....	46.
		<b>Figura 53</b> Representación de la parroquia de estudio meso.....	47.

<b>Figura 54</b> Mapa de la limitación urbana.....	48.
<b>Figura 55</b> Mapa del relieve.....	49.
<b>Figura 56</b> Mapa de la topografía.....	50.
<b>Figura 57</b> Mapa de la hidrografía.....	51.
<b>Figura 58</b> Mapa de suelos consolidados y no consolidados.....	52.
<b>Figura 59</b> Mapa de uso de suelo.....	53.
<b>Figura 60</b> Mapa de equipamientos.....	54.
<b>Figura 61</b> Mapa de morfología.....	55.
<b>Figura 62</b> Mapa de granulometría.....	56.
<b>Figura 63</b> Mapa de figura fondo.....	57.
<b>Figura 64</b> Mapa de viabilidad parroquial.....	58.
<b>Figura 65</b> Mapa de transporte publico.....	59.
<b>Figura 66</b> Mapa fortalezas.....	60.
<b>Figura 67</b> Mapa oportunidades .....	61.
<b>Figura 68</b> Mapa debilidades.....	62.
<b>Figura 69</b> Mapa amenazas.....	63.
<b>Figura 70</b> Mapa de la selección de terreno.....	64.
<b>Figura 71</b> Principios y estrategias.....	69.
<b>Figura 72</b> Concepto.....	87.
<b>Figura 73</b> Análisis de usuarios.....	88.
<b>Figura 74</b> Espacio comercial. Perspectiva bloque uno.....	129.
<b>Figura 75</b> Espacio comercial. Fachada principal.....	129.
<b>Figura 76</b> Espacio comercial. Plaza comercial.....	129.
<b>Figura 77</b> Espacio comercial. Patio interno.....	130.

<b>Figura 78</b> Espacio comercial. Ingresos.....	130.
<b>Figura 79</b> Espacio comercial. Planta baja restaurante.....	130.
<b>Figura 80</b> Espacio comercial. Ultima planta cafetería.....	130.

# INTRODUCCIÓN



## INTRODUCCION

El trabajo de integración curricular en el sector Imbaya surge como una respuesta a los cambios y su impacto en el futuro que se están presentando, especialmente debido a la conurbación y expansión con la ciudad de Ibarra y al creciente aumento de población en la zona. Actualmente, la falta de puntos de abastecimiento de servicios comerciales obliga a los habitantes a desplazarse para satisfacer sus demandas y necesidades básicas. Por otro lado, la proyección de la vía E35 facilitará la conexión entre el sur de Ibarra y el norte de Imbaya, lo que generará una demanda de requerimientos como un centro de reunión, servicios financieros y compra, como un espacio comercial local. Esta necesidad se debe a que los comercios y servicios existentes se encuentran en el centro de la ciudad vecina y están distantes de la localidad, lo que dificulta el acceso a servicios y bienes.

En los últimos años, se ha observado un enfoque innovador en Ecuador en cuanto al diseño y la infraestructura de los centros comerciales, lo que ha dado lugar al surgimiento de compañías especializadas en la construcción de estos espacios. Estos modernos centros comerciales han reemplazado en gran medida a los mercados tradicionales y se han convertido en destinos clave para las compras y el entretenimiento en ubicaciones céntricas (Regalado et al. 2009).

Esto, a su vez, contribuirá a la viabilidad y éxito de un espacio comercial en la zona, otorgándole una centralidad destacada en el cantón Antonio Ante. La construcción de un espacio comercial en la región no solo satisfaría las necesidades comerciales de la comunidad, sino que también se convertiría en un punto central clave para el desarrollo económico y social de la zona. En primer lugar, generaría empleo para la comunidad local, mejorando significativamente las oportunidades laborales en la región. Se busca atraer inversión tanto a nivel local como regional, lo que impulsaría el desarrollo económico. El aumento en la actividad comercial también conduciría a una mayor recaudación de impuestos y generación de empleo, que a su vez podría invertirse en mejoras en infraestructura y servicios públicos del cantón.

Según el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) del año 2020 de Antonio Ante, se puede observar que las condiciones de empleo en el cantón no han mostrado mejoras significativas. Esta situación se ha traducido en la falta de progreso en los niveles de producción en el área en los últimos años. Asimismo, el PDOT señala que el crecimiento de las actividades financieras está limitado en la región (PDOT, 2020).

Mediante este enfoque de desarrollo local, se busca crear un entorno propicio y de desarrollo para el crecimiento económico y social en el sector Imbaya. El fortalecimiento de los lazos comunitarios contribuirá a reducir las desigualdades y fomentar un sentido de pertenencia en la población local. Al mejorar las condiciones de empleo y promover el desarrollo de actividades financieras, se sentarán las bases para un futuro próspero y armonioso que beneficie tanto a Imbaya como al cantón Antonio Ante en su conjunto. Al facilitar la conexión entre ambos lugares a través de la vía E35, se promoverá una mayor interacción económica y social, impulsando el progreso y bienestar en la región en general.

La oferta de una mayor variedad de opciones comerciales en la zona mejoraría la calidad de vida de los residentes, ya que tendrían acceso a una gama más amplia de productos y servicios. El espacio comercial podría adoptar prácticas de gestión responsable que promuevan la sostenibilidad, lo que sería beneficioso para el entorno local y el medio ambiente. La investigación de Chipayo (2020) destaca que el diseño de un espacio comercial aporta en el avance social y económico de una ciudad, ya que se convierte en un punto central de integración para la comunidad.

Figura1  
Contexto de Imbaya



La construcción de la vía E35 en Ibarra ha sido fundamental para mejorar la conectividad en el cantón Antonio Ante y la región en su conjunto. Antes de su construcción, la conexión vial era deficiente, lo que dificultaba el transporte interprovincial, intercantonal y urbano, así como el acceso de camionetas y taxis (PDOT, 2020). Esta avenida principal ha mejorado significativamente el movimiento de personas y mercancías en el cantón, potenciando el espacio comercial al hacerlo más accesible para residentes y visitantes. Actúa como un imán para viajeros que transitan por la zona, atrayendo nuevos clientes y fomentando el comercio y el turismo en la región. Cabe destacar que el paso lateral E35 proyectado en Imbaya tendrá un impacto similar, fortaleciendo aún más la conectividad y contribuyendo al desarrollo comercial y turístico de la región.

La propuesta urbano-arquitectónica plantea la creación de un espacio comercial con un enfoque de centralidad de desarrollo local en la apertura del paso lateral de Ibarra, situado estratégicamente entre la vía a Urcuquí y la Panamericana E35, en el sector de Imbaya. Esta iniciativa tiene como objetivo principal convertirse en un motor de transformación para la región, promoviendo el crecimiento económico, la generación de empleo y la revitalización de la zona, al mismo tiempo que busca ofrecer a la comunidad un espacio multifuncional que fomente la interacción social y la integración de servicios, comercios y áreas de entretenimiento.

Figura 2

Desarrollo vial de Imbaya



## OBJETIVOS

### OBJETIVO GENERAL

Diseñar un espacio comercial con enfoque de centralidad urbano-rural que conecten a las zonas de Antonio Ante e Ibarra y promueva el desarrollo local en Imbaya.

### OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Diagnosticar los sectores de Antonio Ante, Ibarra y Urcuquí a través de la metodología de los lugares centrales comerciales para la implementación del espacio comercial.

Proponer la forma expansión urbana del sector Imbaya a través de la relación del paso lateral E35 por medio de una actuación urbanística.

Diseñar un espacio comercial que se integre con el entorno natural, creando espacios abiertos que fomente la interacción social.

Desarrollar una propuesta de anteproyecto arquitectónico de un espacio comercial en Imbaya que funcione como un centro de atracción para usuarios de ciudades aledañas, fomentando así el comercio.

# CAPÍTULO 1

MARCO TEÓRICO



**La estructura consta de cinco capítulos:**

Capítulo 1: Marco teórico. Se sientan las bases teóricas del estudio, proporcionando una comprensión profunda de centralidad urbano-rural, conectividad vial, desarrollo local e integración con el entorno natural

Capítulo 2: Marco metodológico. Utilizado para llevar a cabo la investigación, incluyendo cómo se recopilaban datos sobre la conurbación y las nuevas centralidades en la región de Ibarra. La metodología se adapta a la necesidad de comprender estos fenómenos en el contexto específico de la propuesta del espacio comercial.

Capítulo 3: Diagnóstico. Explora la situación actual en el área de Imbaya, considerando la conurbación en curso y realizando un análisis de sitio.

Capítulo 4: Propuesta. Toma en cuenta la influencia del paso lateral E35. Se detalla cómo el espacio comercial propuesto en el Sector Imbaya contribuirá, albergando una variedad de servicios y actividades que atiendan a la población en crecimiento y fomenten la centralidad de desarrollo en la región.

Capítulo 5: Conclusiones y recomendaciones. Se destacan las implicaciones de la creación de nuevas centralidades y la creación de un espacio comercial para el mejoramiento del desarrollo local.

**El alcance aborda los siguientes niveles:**

A nivel macro, los indicadores y objetivos se centran en la planificación demográfica e infraestructural cantonal. La tasa de crecimiento poblacional es clave para evaluar la dinámica demográfica y anticipar la demanda de servicios en cada cantón. La distribución poblacional entre áreas urbanas y rurales guía la planificación adecuada de servicios, mientras que la condición de las carreteras principales impacta la accesibilidad y desarrollo regional.

En el nivel meso, se enfoca en la recopilación detallada de datos a través de encuestas y análisis del sitio específicos para Imbaya. Las encuestas proporcionan información detallada sobre preferencias y necesidades locales, fundamentando decisiones. Simultáneamente, el análisis de sitio en Imbaya, que incluye observaciones, servicios existentes y características geográficas, profundiza en el entorno físico y social, crucial para el desarrollo del proyecto.

A nivel micro, se analiza minuciosamente la viabilidad y el diseño del espacio comercial, enfocándose en aspectos arquitectónicos y de zonificación para garantizar su factibilidad técnica, así como su integración efectiva en el entorno existente.

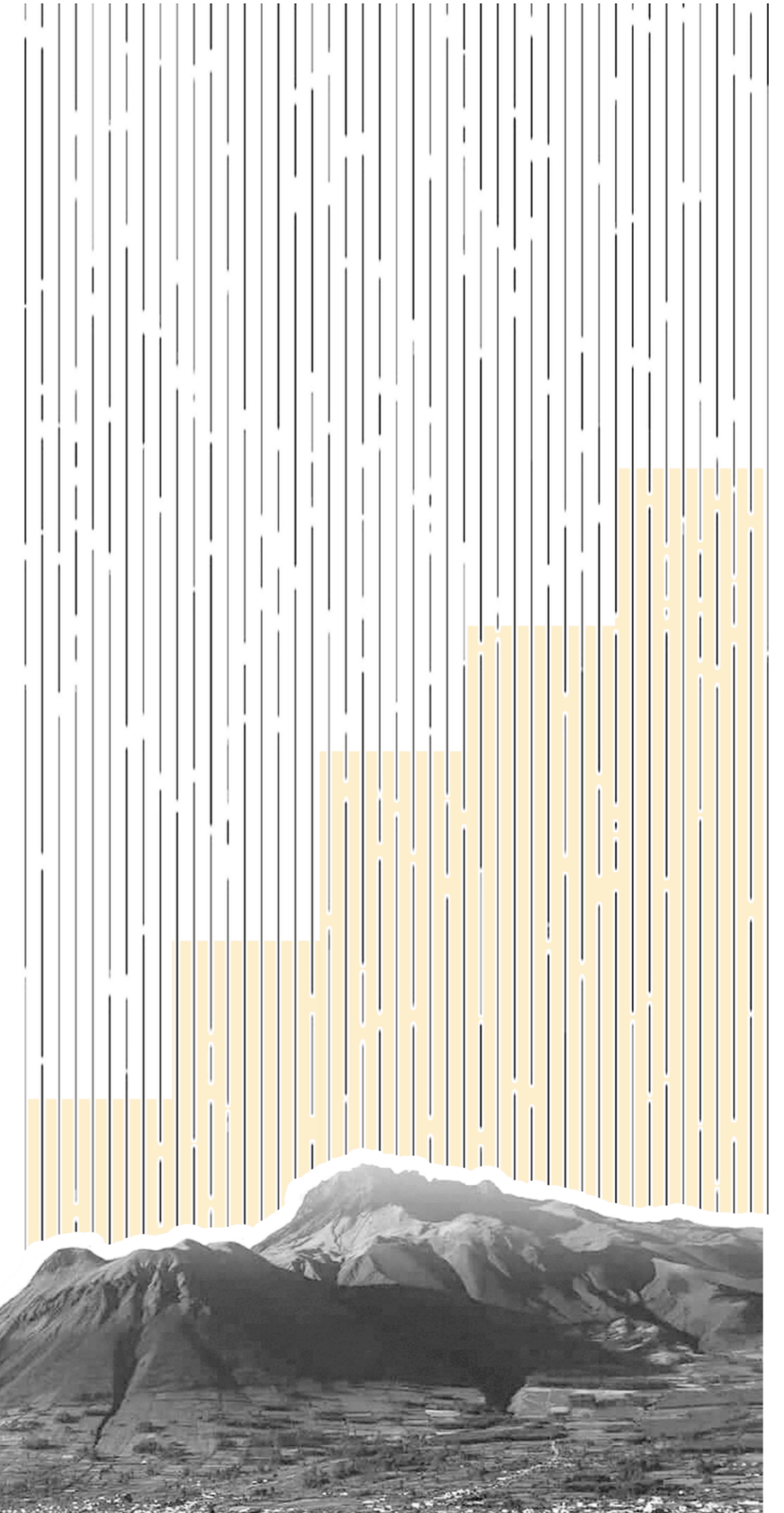


Figura 3  
Ciudad intelectual.



## MARCO TEORICO

### Centralidad urbano-rural

La centralidad urbano-rural, que se refiere a la importancia de ciertas áreas que combinan elementos urbanos y rurales dentro de una región, desempeña un papel esencial en la cohesión y el desarrollo de la comunidad local al ofrecer una infraestructura y servicios que a menudo son característicos de las áreas urbanas, mientras conservan aspectos rurales como la proximidad a la naturaleza y la agricultura (Montejano, 2015).

La centralidad urbano-rural es un concepto crucial en la planificación y el desarrollo de las comunidades locales. En primer lugar, estas áreas híbridas ofrecen a los residentes una calidad de vida excepcional al combinar la comodidad y los servicios de las zonas urbanas con la belleza y la serenidad de las áreas rurales. Esto tiene un impacto directo en la salud y el bienestar de la población, ya que la proximidad a la naturaleza y la agricultura puede promover un estilo de vida más saludable y equilibrado.

Figura 4

Centralidades



La creación de polos de centralidad es una estrategia clave en el desarrollo urbano que busca concentrar actividades comerciales, culturales y de entretenimiento en áreas específicas de una ciudad. Estos polos, que pueden tomar la forma de centros comerciales, distritos de negocios o espacios culturales, son diseñados para atraer a residentes y visitantes, estimulando la economía local y promoviendo la interacción social. Para lograrlo, se promueve la inversión en infraestructura, el acceso a servicios públicos de calidad y la conectividad eficiente con otras partes de la ciudad (Christaller, 1933)

La centralidad tiene un impacto económico significativo en la región. Al atraer inversiones y fomentar la actividad comercial y financiera, estas áreas contribuyen al crecimiento económico local y nacional. La creación de empleo en estas zonas no solo beneficia a los residentes locales, sino que también atrae a personas de otras áreas en busca de oportunidades de trabajo, lo que a su vez impulsa la diversidad y la interacción cultural. La combinación de oportunidades económicas y calidad de vida en las áreas de centralidad puede influir en la migración y el crecimiento de la población en una región, lo que es un factor importante por considerar en la planificación a largo plazo (Gómez y Pérez, 2016).

Por otro lado, la expansión de servicios comerciales en áreas de centralidad desempeña un papel fundamental en el desarrollo económico y social. Al ampliar y diversificar los servicios comerciales disponibles, se atienden las necesidades cambiantes de la población y las empresas. Esto no solo estimula la competencia y atrae inversiones, sino que también mejora la calidad de vida de los residentes al brindar una amplia gama de opciones comerciales, desde tiendas y restaurantes hasta servicios de conveniencia.

Finalmente, la centralidad urbano-rural puede ser un instrumento efectivo para abordar las desigualdades urbanas. Cuando se planifica de manera equitativa, se garantiza que los recursos y servicios estén disponibles para todos los habitantes de la ciudad, independientemente de su ubicación geográfica o condición socioeconómica. Esto ayuda a reducir las disparidades en el acceso a la educación, la atención médica, la cultura y otras oportunidades vitales. Al crear polos de centralidad en áreas previamente marginadas o infraestructuralmente deficientes, se puede transformar la vida de las personas y mejorar la inclusión social en la ciudad. Además, al generar empleo y fomentar el comercio local, se impulsa aún más la equidad económica y se fortalece la cohesión social en la comunidad.

### Integración con el entorno natural.

La integración de la arquitectura junto a su entorno es una parte importante en el diseño de un espacio comercial para crear un lugar que sea parte del medio ambiente que lo conforme o lo complemente. Camesplanblamez y Sánchez (2020) analizaron que la arquitectura sostenible se basa en utilizar métodos y materiales que sean respetuosos con el medio ambiente durante la construcción. Se considera las características del lugar donde se va a construir, integrándose en el diseño siempre que sea posible. El objetivo del proyecto de Camesplanblamez y Sánchez es reducir al mínimo el impacto negativo, logrando un consumo eficiente de energía y aprovechando de manera responsable el espacio disponible.

Así mismo, Correa et al (2016) habla de cómo los recursos naturales y las energías renovables son fundamentales para los tres pilares del desarrollo sostenible: el económico, el social y la calidad medioambiental. El uso de energías renovables requiere un enfoque que garantice el desarrollo sostenible, es decir, un enfoque energético que cubra las demandas actuales sin poner en riesgo la capacidad de las futuras generaciones. Esto conlleva tener en cuenta la dimensión económica, garantizando un crecimiento económico sostenible; fomentando el avance social; la dimensión social; y la dimensión medioambiental, preservando el entorno y utilizando de manera responsable los recursos.

La integración con el entorno natural en la arquitectura es esencial, ya que promueve la sostenibilidad al reducir la huella ecológica de los edificios, preserva la biodiversidad al conservar hábitats naturales, mejora la eficiencia energética al aprovechar las condiciones climáticas locales, y proporciona un entorno de mayor calidad de vida para las personas. Además, contribuye significativamente a la mitigación del cambio climático al reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. En conjunto, esta aproximación no solo crea edificios visualmente atractivos, sino que también fomenta la armonía entre la arquitectura y la naturaleza, beneficiando tanto al medio ambiente como a la sociedad.

La preservación del paisaje natural es fundamental al construir en áreas sensibles. Esto implica la minimización de la deforestación, la erosión del suelo y la contaminación, junto con la restauración de áreas dañadas. Además, la inclusión de espacios verdes y la promoción de la biodiversidad en el diseño arquitectónico no solo mejoran la calidad de vida de quienes utilizan los edificios, sino que también contribuyen a la protección de la flora y fauna locales.

La integración de la arquitectura con su entorno natural es crucial para la creación de espacios sostenibles y estéticamente agradables, ya sea en un espacio comercial u otro tipo de edificio. Para un espacio comercial, esto significa la creación de un ambiente atractivo y cómodo para los visitantes, al tiempo que se minimiza el impacto ambiental y se contribuye a un equilibrio más armonioso entre la sociedad y la naturaleza, forjando un futuro más sostenible.

Figura 5  
Habitad natural.



## Desarrollo local

Baquero (2009) afirma que el desarrollo local, como estrategia, no se limita únicamente al crecimiento económico y la distribución de la renta, sino que también busca el progreso local. En este sentido, cuando se considera la creación de un espacio comercial en una comunidad, los actores públicos y privados involucrados en este proyecto lo hacen con la finalidad de aumentar la productividad y mejorar el bienestar de la sociedad local. Esto implica que la inversión en un espacio comercial no solo debe considerar el aspecto económico, sino también la mejora continua de los recursos disponibles, incluyendo los recursos naturales y el patrimonio histórico y cultural de la zona en la que se establecerá el espacio comercial.

Al integrar el enfoque del desarrollo local en la creación de un espacio comercial, se fortalece la ventaja competitiva del territorio al destacar su comercio local y preservar sus recursos naturales y culturales. Este enfoque no solo impulsa la actividad económica, sino que también busca mejorar el bienestar de la población local mediante la generación de empleo y oportunidades económicas. Al mismo tiempo, la iniciativa promueve la sostenibilidad a largo plazo al considerar aspectos ambientales y sociales. En este contexto, la creación del espacio comercial se percibe como una inversión que va más allá del beneficio económico inmediato, alineándose con los principios del desarrollo local. Este enfoque holístico aborda no solo el aspecto comercial, sino también los aspectos sociales y sostenibles, contribuyendo al crecimiento armonioso y al fortalecimiento de la comunidad local.

La creación y desarrollo de empresas son condiciones esenciales en el proceso de desarrollo económico, ya que las empresas canalizan el ahorro hacia proyectos empresariales, generan empleo, fomentan la innovación, contribuyen al crecimiento económico, y facilitan el comercio a través de centros comerciales y otras iniciativas, impulsando así la prosperidad y el bienestar en una localidad.

El desarrollo local es una estrategia holística que va más allá del crecimiento económico y se centra en el progreso social y la sostenibilidad. La creación de centros comerciales y el fomento de empresas locales son solo una parte de este enfoque, que también implica la diversificación económica, la participación ciudadana y la inversión en educación. Al abordar estos aspectos de manera integral, se puede lograr un desarrollo local que mejore el bienestar de la comunidad y promueva la prosperidad a largo plazo.

Por otro lado, el elemento territorial en el contexto del desarrollo local también abarca la gestión adecuada del territorio, la planificación urbana y la protección del entorno natural, ya que estos aspectos son fundamentales para garantizar un desarrollo sostenible a largo plazo. La preservación de los recursos naturales y la consideración de las dinámicas territoriales son esenciales para evitar impactos negativos en el medio ambiente y garantizar la calidad de vida de las generaciones futuras en la comunidad local. En este sentido, la planificación y el desarrollo local deben equilibrar el crecimiento económico con la conservación del entorno, promoviendo la resiliencia y la armonía en el ámbito territorial.

Figura 6

Fortalecimiento local.

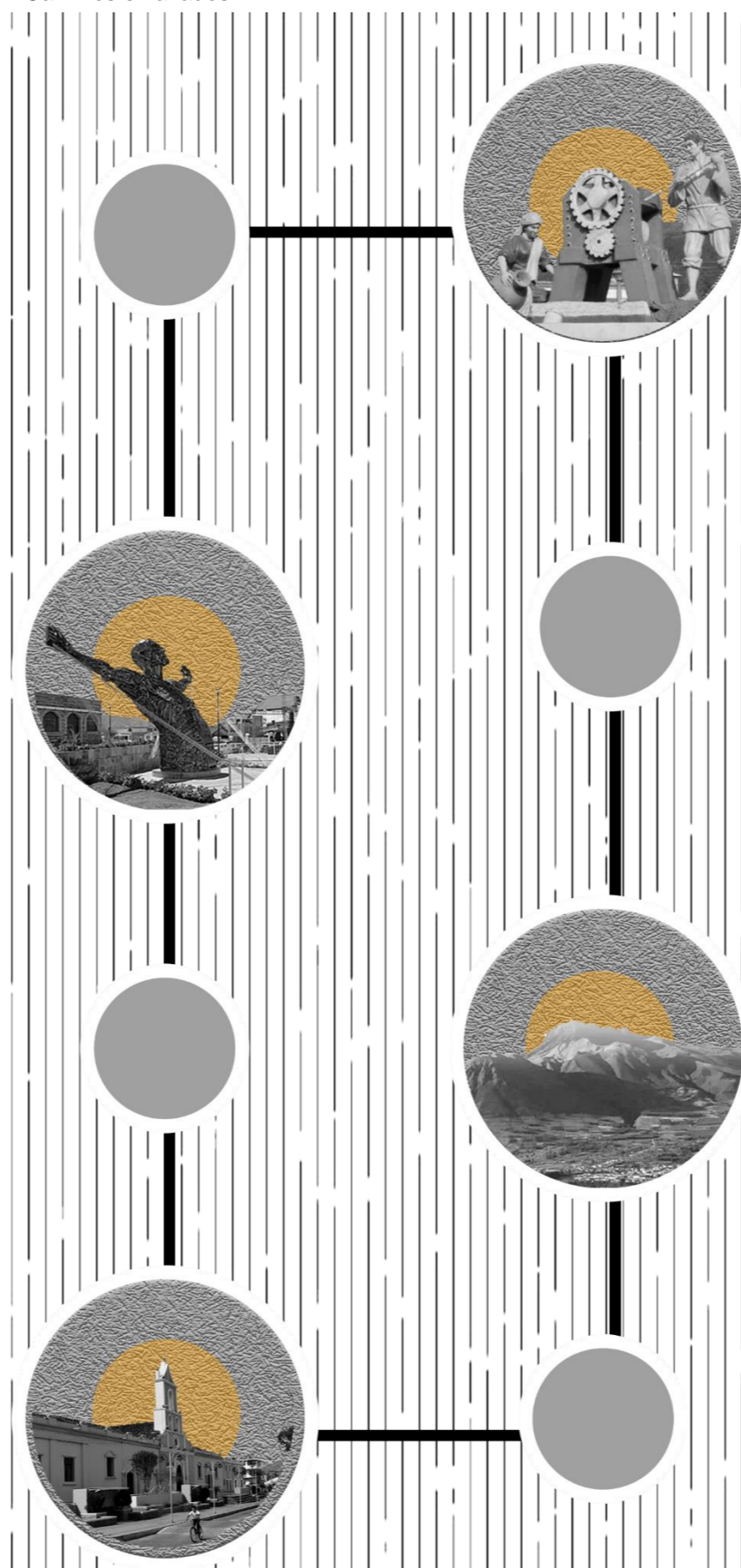


## Conectividad vial

Robles Y Zambrano (2019) Sostienen que la conectividad vial desempeña un papel crítico en el desarrollo económico y social de una región o un país. Una red de carreteras y calles eficiente y bien mantenida permite la movilidad de personas y mercancías, lo que a su vez estimula el comercio y la inversión. Cuando las comunidades están conectadas de manera efectiva, se promueve la accesibilidad a servicios esenciales como hospitales, escuelas y lugares de trabajo, mejorando la calidad de vida de los ciudadanos. Además, las empresas se benefician de una infraestructura vial sólida, ya que les permite distribuir sus productos de manera eficiente y llegar a un mercado más amplio.

La conectividad vial, al ser un elemento central en la logística y distribución de mercancías, desempeña un papel esencial en el funcionamiento eficiente de las empresas. La dependencia de una red de carreteras confiable resulta fundamental para el traslado hasta los diversos puntos de venta y, en última instancia, a los consumidores finales. La eficacia de esta cadena de suministro no solo impacta la competitividad de las empresas individualmente, sino que también tiene consecuencias directas en la economía en su conjunto. Las inversiones en infraestructura vial no solo mejoran la movilidad, sino que potencian la capacidad operativa de las empresas, permitiéndoles competir de manera más efectiva en el dinámico escenario del mercado global. Este impulso contribuye no solo al éxito empresarial sino también al desarrollo económico sostenible, fortaleciendo la interconexión de las cadenas de suministro a niveles nacionales e internacionales.

Figura 7  
Caminos enlazados.



Además de su importancia económica, la conectividad vial también está vinculada a la seguridad en carretera y al desarrollo urbano. La implementación de medidas de seguridad, como señalización vial y políticas de tráfico, es esencial para reducir accidentes y proteger a los usuarios de la carretera. Asimismo, la planificación urbana adecuada debe considerar la conectividad vial para garantizar que las ciudades sean accesibles y funcionales para sus residentes.

Por otro lado, desempeña un papel fundamental en la integración regional y la cohesión social. Las redes de carreteras que conectan diferentes regiones y comunidades facilitan la interacción entre ellas, promoviendo la diversidad cultural, el intercambio de ideas y el fortalecimiento de la identidad nacional. Además, estas conexiones pueden ayudar a reducir las disparidades económicas al facilitar el acceso a oportunidades laborales y recursos en áreas menos desarrolladas.

La inversión en infraestructura vial no solo crea empleos directos durante la construcción, sino que también fomenta el desarrollo de industrias relacionadas, como la ingeniería, la manufactura de materiales de construcción y el transporte. Esto contribuye al crecimiento económico a largo plazo y al fortalecimiento de la base industrial de un país.

En última instancia, la conectividad vial es un pilar esencial para el progreso y bienestar social, impulsando el desarrollo económico, cohesión social y calidad de vida. La inversión en infraestructura vial se traduce en beneficios a largo plazo. Además, actúa como un imán para el crecimiento y la vitalidad<sup>11</sup> de las ciudades, atrayendo oportunidades económicas y sociales.



Figura 8

Referente Uno. Centro comercial y plaza pública ACAECE

### Referente 1

#### Centro comercial y plaza pública ACAECE

El Centro comercial y Plaza Pública "Acaece", ubicado en la ciudad de Córdoba, Argentina, representa un innovador enfoque arquitectónico en medio de un entorno suburbano caracterizado por un crecimiento urbano desordenado y la falta de identidad. Diseñado por BLT Arquitectos en 2017, este proyecto tiene como objetivo fundamental recuperar la urbanidad en un contexto de baja densidad y escasa calidad urbana. Más allá de satisfacer las necesidades de compra de la comunidad, "Acaece" se erige como un punto de encuentro significativo y un referente para la zona.

Este centro comercial y plaza pública no se limita a ser un espacio comercial convencional, sino que se destaca por su versatilidad y su capacidad para albergar diversas actividades cívicas y comunitarias. Su diseño modular coherente y eficiente establece una estructura que conecta las distintas partes del conjunto, creando un espacio público flexible que impulsa la formación de un nuevo centro de actividad urbana en medio de los suburbios.

## Centro comercial y plaza pública ACAECE

Arquitectos: BLT Arquitectos

Área: 2000 m<sup>2</sup> Año: 2017

Ubicación: Córdoba, Argentina.

Figura 9

*Implantación centro comercial y plaza pública acaece.*



Nota. Adaptado de centro comercial y plaza pública acaece, 2019, <https://www.archdaily.cl/cl/920891>

El pequeño centro comercial ubicado en un área suburbana de la ciudad de Córdoba, Argentina, se diseñó con la intención de contrarrestar la tendencia de crecimiento urbano desordenado y carente de identidad que caracteriza a muchas ciudades argentinas. En este contexto de expansión suburbana de baja densidad y falta de calidad urbana, se buscó crear un espacio que no solo satisficiera las necesidades de compra de la comunidad, sino que también funcionara como un punto de encuentro significativo y un referente para la zona.

Figura 10

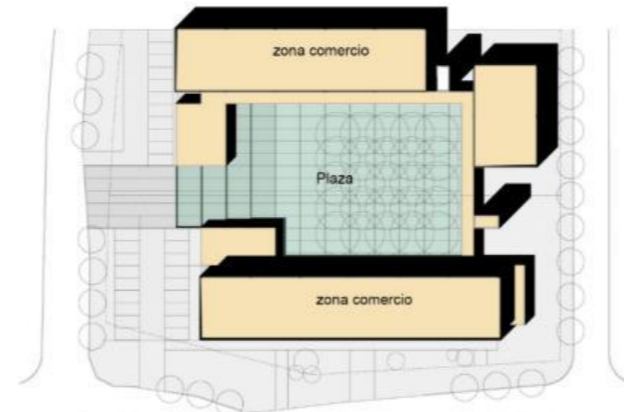
*Vista espacio comercial y plaza pública acaece.*



Nota. Adaptado de centro comercial y plaza pública acaece, 2019, <https://www.archdaily.cl/cl/920891>

Figura 11

*Implantación centro comercial y plaza pública acaece.*



Nota. Adaptado de centro comercial y plaza pública acaece, 2019, <https://www.archdaily.cl/cl/920891>

### Concepto

El concepto clave de este proyecto es la "recuperación de la urbanidad" en un entorno suburbano anónimo. Se busca transformar un espacio en medio de suburbios de baja densidad en un punto de encuentro y referencia para la comunidad.

El diseño modular en este proyecto desempeña un papel fundamental al proporcionar una estructura coherente y eficiente que une las diversas partes del conjunto, incluyendo las naves principales del edificio y la recova metálica que rodea la plaza central. Esta modulación garantiza una alineación precisa y controlada de los elementos.

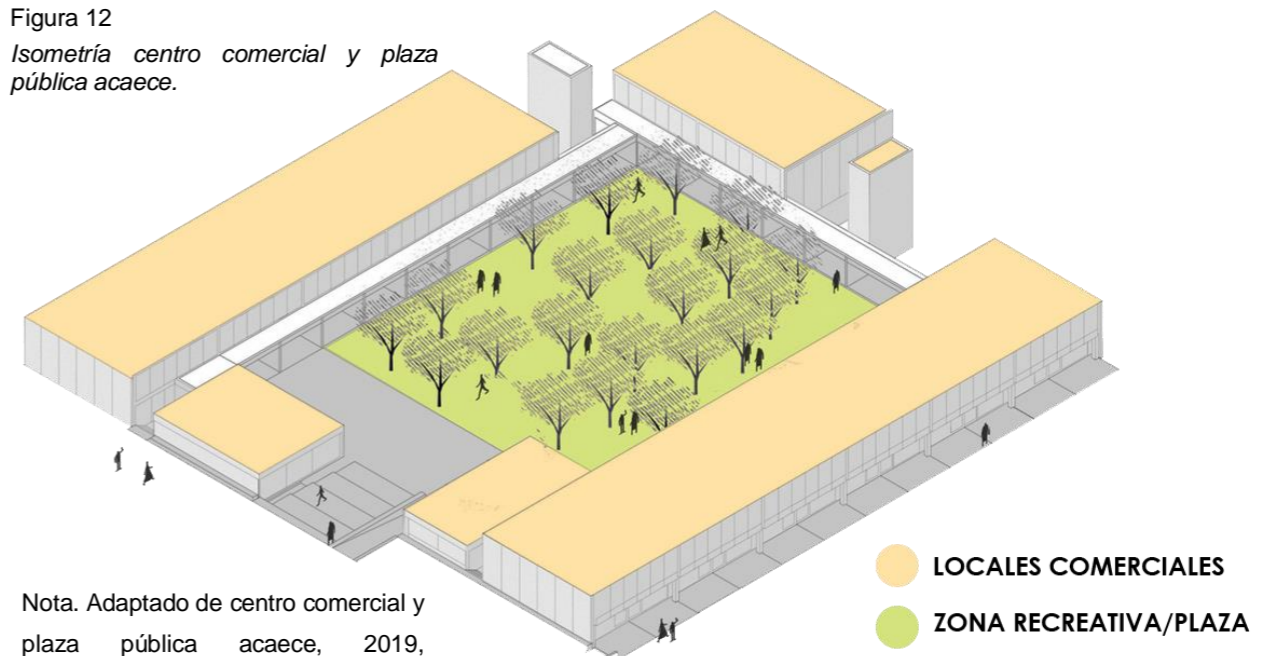
### Funcionalidad

La función primordial del edificio en este proyecto no se restringe únicamente a atender las necesidades comerciales del cliente; su papel fundamental consiste en actuar como un fondo neutral que enmarca un espacio público versátil y con múltiples usos. La plaza que rodea el edificio se convierte en el epicentro del proyecto, funcionando como un punto de encuentro tanto para cuestiones cívicas como comerciales.

La flexibilidad desempeña un papel esencial, gracias a una rigurosa modulación en el diseño que permite la realización de diversas actividades y funciones en el espacio público, lo que contribuye a la formación de un nuevo centro de actividad urbana en medio del entorno suburbano.

Figura 12

*Isometría centro comercial y plaza pública acaece.*



Nota. Adaptado de centro comercial y plaza pública acaece, 2019, <https://www.archdaily.cl/cl/920891>



Figura 13

Referente Dos. Nuevo Parque y Centro Cívico New Horizon High Land

## Referente 2

### Nuevo Parque y Centro Cívico New Horizon High Land

Nuevo parque y centro cívico "New Horizon High Land" en Baoshan, China, es un ejemplo destacado de cómo la arquitectura y el diseño urbano pueden revitalizar y transformar un espacio desatendido en un área vibrante y funcional para la comunidad local. Este proyecto, llevado a cabo por Urban Architecture en 2023, se ubica en un antiguo edificio de una estación de ferrocarril en el distrito de Baoshan, en Shanghai, que había quedado en desuso. La ubicación se caracterizaba por una intersección de tráfico vehicular que dividía el área, generando un espacio urbano abandonado.

Sin embargo, a través de la visión innovadora de los arquitectos y diseñadores, este lugar ha sido transformado en un espacio público lleno de vida. El Centro Cívico y Parque ahora ofrecen áreas verdes, instalaciones recreativas y espacios de reunión que atraen a residentes y visitantes por igual, brindando un entorno para el esparcimiento, la interacción social y actividades culturales. Además, la mejora de la conectividad en la zona ha facilitado el movimiento de las personas a ambos lados de la vía de ferrocarril, promoviendo una mayor cohesión urbana.

## Nuevo Parque y Centro Cívico New Horizon High Land

Arquitectos: Urban Architecture

Área: 1029 m<sup>2</sup>

Año: 2023

Ubicación: Baoshan, China.

El Centro Cívico y Parque de Shanghai es una iniciativa de renovación que se lleva a cabo en un edificio antiguo ubicado en Gaojing, en el distrito de Baoshan en Shanghai. Este proyecto se encuentra en una antigua estación de ferrocarril que había quedado en desuso, justo al lado de la línea ferroviaria de Beiyang, la cual atraviesa el corazón de Shanghai. El área se caracteriza por estar dividida por una intersección de tráfico vehicular, lo que ha dado lugar a un espacio urbano abandonado y desatendido.

Figura 14

Vista nuevo parque y centro cívico new horizon high land



Nota. Nuevo parque y centro cívico new horizon high land, 2023, <https://www.archdaily.cl/cl/920810>

Figura 15

Esquema nuevo parque y centro cívico new horizon high land



Nota. Nuevo parque y centro cívico new horizon high land, 2023, <https://www.archdaily.cl/cl/920810>

Este proyecto ha transformado el área en un espacio público vibrante y funcional que beneficia a la comunidad local. Las áreas verdes, las instalaciones recreativas y los espacios de reunión han atraído a residentes y visitantes, brindando un lugar para el esparcimiento, la interacción social y actividades culturales. Además, la mejora de la conectividad en la zona ha facilitado el movimiento de las personas a ambos lados de la vía de ferrocarril, promoviendo una mayor cohesión urbana

Figura 16

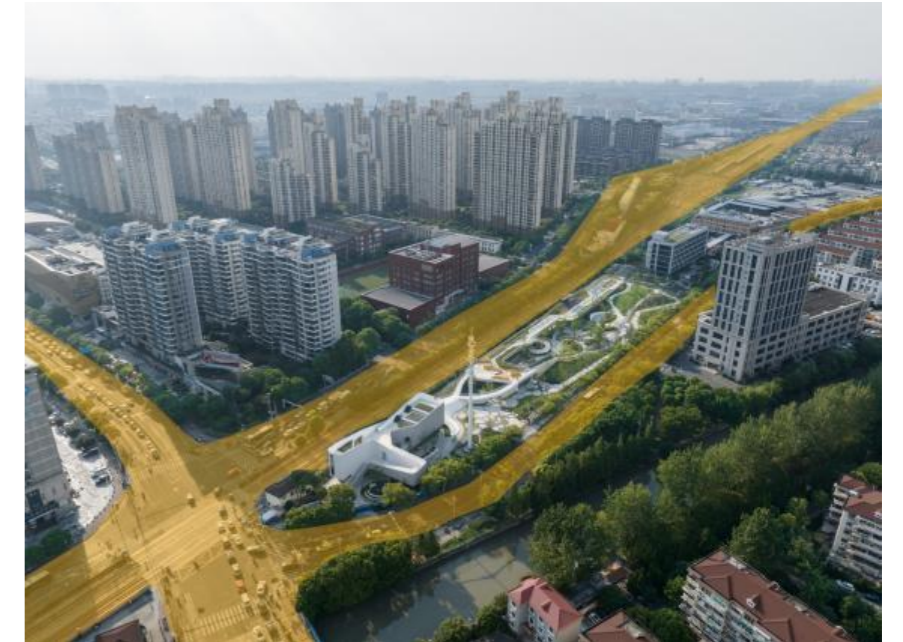
Vista nuevo parque y centro cívico new horizon high land



Nota. Nuevo parque y centro cívico new horizon high land, 2023, <https://www.archdaily.cl/cl/920810>

Figura 17

Vista nuevo parque y centro cívico new horizon high land



Nota. Nuevo parque y centro cívico new horizon high land, 2023, <https://www.archdaily.cl/cl/920810>

Con el propósito de aprovechar al máximo la transformación de numerosos espacios en una extensión del parque para diversas actividades, se ha contemplado la posibilidad de utilizar la azotea como una expansión y potenciación de la interfaz del parque en el diseño. Esta estrategia busca dar vida a áreas urbanas que normalmente no se utilizan plenamente, generando un entorno donde las personas puedan disfrutar y descansar.

La intervención en el proyecto busca transformar la vía vehicular de una barrera divisoria en un elemento que promueva la cohesión urbana y facilite el acceso a las instalaciones del Centro Cívico y el Parque. La seguridad de los peatones, el diseño de espacios verdes y la mejora de la infraestructura vial son componentes esenciales de esta transformación.

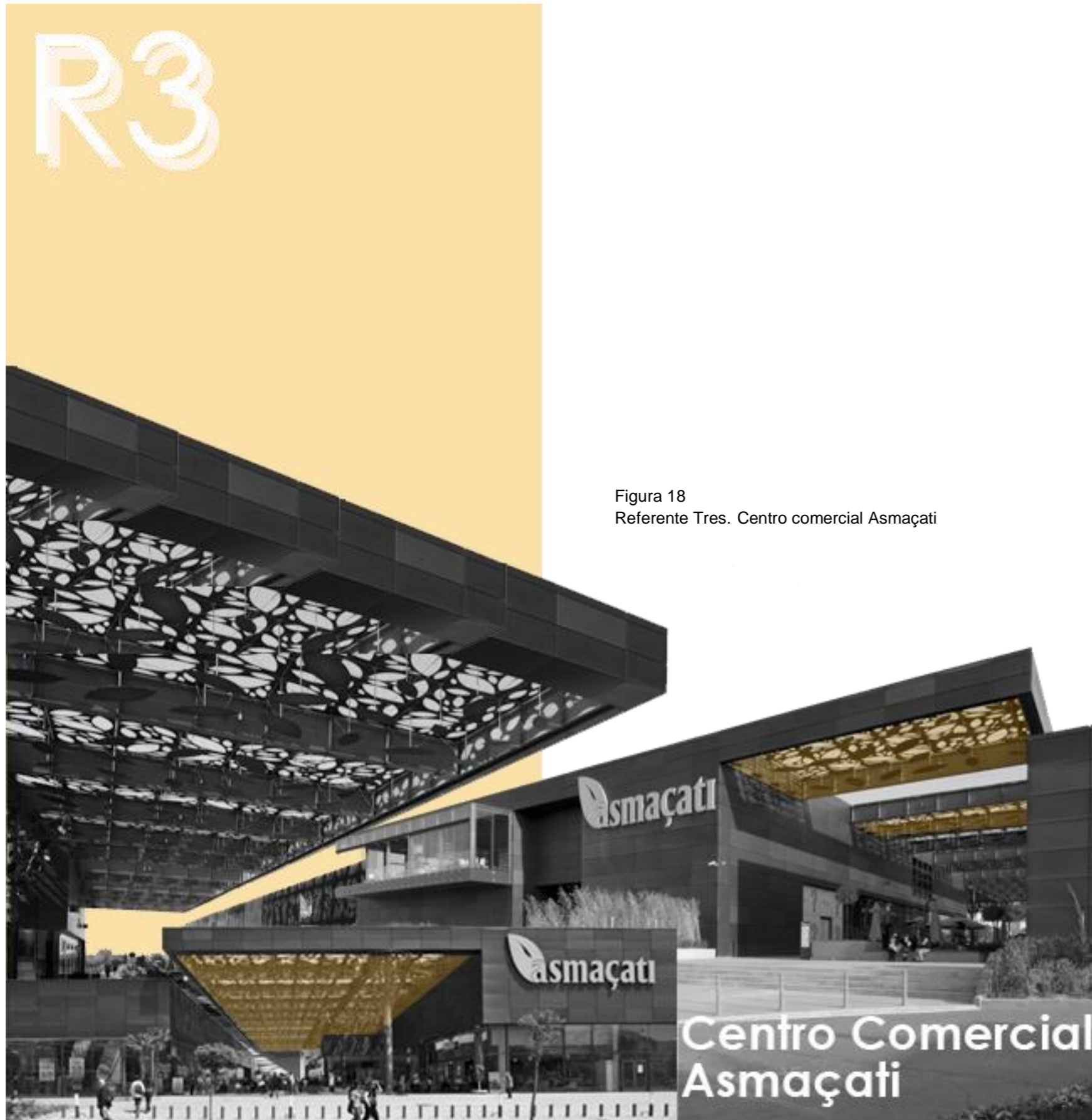


Figura 18  
Referente Tres. Centro comercial Asmaçati

### Referente 3

#### Centro comercial Asmaçati

Centro comercial y espacio de encuentro Asmaçati, ubicado en Esmirna, Turquía, es una notable creación arquitectónica diseñada por Tabanlıoğlu Architects en 2009. Este espacio comercial se integra perfectamente en el estilo de vida de Esmirna, donde la comunidad disfruta del clima cálido y valora pasar tiempo al aire libre. Su diseño se distingue por una innovadora combinación de espacios cerrados y áreas semiabiertas que se traducen en un entorno atractivo y funcional.

Las zonas de comercio han sido concebidas como espacios semiabiertos, creando áreas de esparcimiento entre las tiendas y patios al aire libre. Estos patios ofrecen un ambiente relajante y agradable, proporcionando sombra y luz natural a través de elegantes estructuras inspiradas en las hojas de uva, que rinden homenaje al entorno local. La arquitectura de Asmaçati logra una síntesis armoniosa entre funcionalidad y estética, lo que lo convierte en un lugar destacado para disfrutar de compras y encuentros en un ambiente que captura la esencia de la vida al aire libre en Esmirna

## Centro comercial Asmaçati

Arquitectos: Tabanlıoğlu Architects

Área: 22760 m<sup>2</sup>

Año: 2009

Ubicación: Esmirna, Turquía

El Centro comercial y Espacio de Encuentro Asmaçati se encuentra en la ciudad de Esmirna. Este centro se enmarca en la apreciación y la incorporación del estilo de vida de Esmirna, donde la comunidad tiende a disfrutar del tiempo al aire libre gracias al clima cálido.

Figura 19

Vista Espacio comercial Asmacati.



Nota. Centro comercial Asmacati, 2009, <https://www.archdaily.cl/cl/920887>

Figura 20

Vista Centro comercial Asmacati.

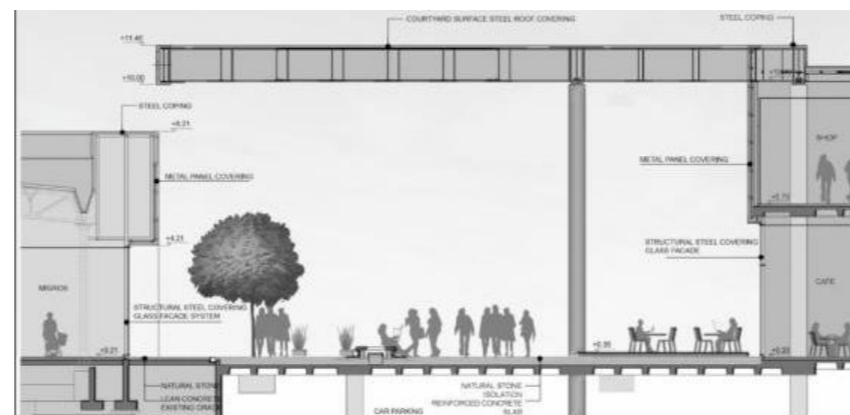


Nota. Centro comercial Asmacati, 2009, <https://www.archdaily.cl/cl/920887>

Las áreas de entretenimiento se han diseñado de manera semiabierto en la instalación comercial, generando espacios de esparcimiento entre las tiendas. Los patios al aire libre proporcionan un ambiente relajante, ofreciendo sombra y luminosidad a través de elegantes estructuras que imitan el aspecto de las hojas de uva, inspiradas en el paisaje local.

Figura 21

Corte Centro comercial Asmacati.



Nota. Centro comercial Asmacati, 2009, <https://www.archdaily.cl/cl/920887>

Figura 22

Corte Centro comercial Asmacati.



Nota. Centro comercial Asmacati, 2009, <https://www.archdaily.cl/cl/920887>

La estructura se caracteriza por su diseño semiabierto, que combina zonas arquitectónicas cerradas y espacios al aire libre para crear un entorno atractivo y funcional. Este diseño incluye áreas de esparcimiento entre las tiendas, así como patios al aire libre que ofrecen un ambiente relajante, proporcionando sombra y luminosidad a través de elegantes estructuras que imitan las hojas de uva, en consonancia con el paisaje local. En conjunto, esta estructura logra una armoniosa combinación de funcionalidad y estética.

Figura 23 Corte Centro comercial Asmacati.



Nota. Centro comercial Asmacati, 2009, <https://www.archdaily.cl/cl/920887>

## **MARCO NORMATIVO**

### **Normativa Internacional**

La Organización de las Naciones Unidas (ONU) reconoce la importancia de las ciudades y los asentamientos humanos sostenibles para el desarrollo económico, social y ambiental. En su enfoque integral hacia el desarrollo urbano, la ONU respalda la Nueva Agenda Urbana, adoptada en la Conferencia Hábitat III en 2016. Esta agenda destaca la función crucial de las ciudades como motores del crecimiento económico, centros de innovación y diversidad, y ofrece directrices para promover la inclusión social, la gestión sostenible de recursos naturales y la resiliencia en las áreas urbanas. La ONU trabaja en colaboración con gobiernos y otras partes interesadas para promover políticas y prácticas que hagan frente a los desafíos y aprovechen las oportunidades que las ciudades ofrecen, contribuyendo así a un desarrollo global más equitativo y sostenible.

La Nueva Agenda Urbana destaca la vitalidad de ciudades sostenibles para impulsar el desarrollo económico, social y ambiental. Reconoce el papel central de los asentamientos humanos en el progreso, mejorando la calidad de vida y preservando el entorno. Este enfoque integral busca fomentar un desarrollo sostenible que beneficie a la sociedad y al medio ambiente, promoviendo un equilibrio armonioso entre crecimiento urbano y responsabilidad ambiental. La planificación urbana estratégica es esencial para construir comunidades resilientes, inclusivas y eficientes, donde la prosperidad económica coexista con la preservación del entorno, consolidando así un futuro sostenible y equitativo.

Otro punto clave es la promoción de la planificación urbana sostenible, la gestión del crecimiento urbano y la mejora de la resiliencia de las ciudades. Esto resalta la importancia de abordar el desarrollo urbano de manera planificada y sostenible, garantizando un crecimiento que sea respetuoso con el medio ambiente y que permita que las ciudades sean más resilientes ante desafíos futuros. La planificación urbana sostenible busca mejorar la calidad de vida de los habitantes urbanos al tiempo que protege los recursos naturales y promueve la adaptación de las ciudades a cambios climáticos y otros desafíos.

### **Normativa nacional**

La Constitución de la República del Ecuador, establece varios derechos relacionados con el disfrute de la ciudad y sus espacios públicos. En particular, el Artículo 15 de la Constitución ecuatoriana se refiere al derecho de las personas a vivir en un ambiente saludable y ecológicamente equilibrado, y el Artículo 381 establece la garantía del derecho al acceso a la ciudad y a sus espacios públicos.

También, reconoce y garantiza el derecho al comercio, promoviendo tanto el comercio interno como externo, el sistema de mercado, el acceso a insumos y servicios, y el financiamiento necesario para el desarrollo del país y la satisfacción de las necesidades de la población. Además, se enfoca en promover el comercio justo y solidario, al mismo tiempo que combate prácticas perjudiciales como el acaparamiento, la usura, la especulación, el contrabando y la evasión fiscal, en un esfuerzo por asegurar un entorno económico equitativo y beneficioso para la sociedad ecuatoriana.

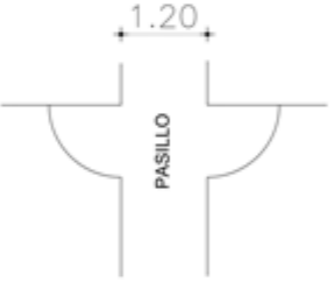



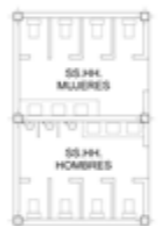


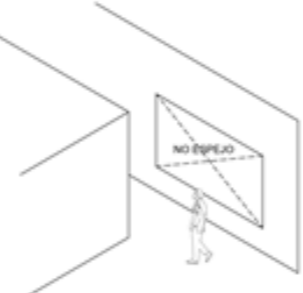


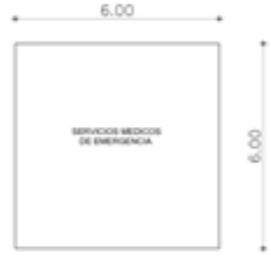

### **Normativa cantonal**

Según el PDOT (2020) en el sector de Imbaya la carretera E35 desempeña un papel importante en la configuración urbana, aunque tiende a fragmentar el cantón. La presencia de plazas como elementos ordenadores es más evidente en la cabecera cantonal y en algunas parroquias, mientras que, en otras, como Imbaya, su trama urbana se define en torno a la vía a Urcuquí. Estos elementos físicos contribuyen a reforzar la identidad y el significado de la ciudad.

Asimismo, el PUGS de Antonio Ante (2021), se observa un cambio en el modelo de crecimiento urbano, destacándose la presencia creciente de conjuntos residenciales cerrados en áreas de mediana y alta plusvalía. En Atuntaqui e Imbaya, parroquias específicas del Cantón Antonio Ante, se identifica un asentamiento aislado en proceso de consolidación, siendo Imbaya la más distante de la cabecera cantonal y orientada al crecimiento a lo largo de la vía Ibarra-Urcuquí. Se evidencia un desarrollo residencial sólido, con un aumento continuo de la actividad constructiva, especialmente en la expansión de conjuntos habitacionales hacia la vía a Urcuquí. Este escenario urbano, proporciona un marco normativo relevante para la investigación, resaltando la influencia de la planificación del uso del suelo en la configuración y dinámica de los asentamientos urbanos. El análisis contribuirá a contextualizar y comprender mejor el desarrollo urbano en el área de estudio, así como a examinar la efectividad de las regulaciones normativas en la orientación y gestión del crecimiento urbano.

Figura 24

Tabla de normativa

CONDICIONES	ESQUEMAS	CONDICIONES	ESQUEMAS	CONDICIONES	ESQUEMAS
Los pasillos y áreas de circulación destinadas al público deben tener un ancho mínimo de 1.20 metros cuando las puertas se abran hacia el interior de los locales. (GAD de Ibarra)		La ventilación, se especifica que los locales habitables de carácter comercial pueden ventilarse a través de diversas vías, con un área mínima de aberturas equivalente al 8% de la superficie útil de la planta del local. (GAD de Ibarra)		Dimensiones específicas para puertas, con una altura mínima de 2,05 metros y anchos mínimos variados según el tipo de acceso, incluyendo consideraciones para la accesibilidad de personas con discapacidad. (GAD de Ibarra)	
Las circulaciones verticales o escaleras, se determina que la escalera principal en edificios públicos debe tener un ancho libre mínimo de 1.50 metros. (GAD de Ibarra)		Los servicios sanitarios para el público en comercios, con más de 1,000 metros cuadrados de construcción deben contar con servicios sanitarios para el público. (GAD de Ibarra)		Para personas con discapacidad Espacios para maniobras en áreas de circulación: 1.50 metros de ancho como mínimo. (GAD de Ibarra)	
Las galerías que tienen acceso desde ambos extremos y una longitud de hasta 80 metros deben tener un ancho mínimo de 4 metros. Para cada tramo adicional de 20 metros de longitud o fracción, se debe aumentar el ancho en 1 metro. (GAD de Ibarra)		El uso de cristales y espejos en comercios y oficinas, indicando que los de gran tamaño y ubicados a menos de 0.50 metros del suelo y accesibles al público deben señalarse o protegerse para evitar accidentes. No se permiten espejos que puedan causar confusión en la percepción del tamaño de vestíbulos o pasillos. (GAD de Ibarra)		Para personas con discapacidad. Espacios de estacionamiento accesibles: 3.30 metros de ancho mínimo. (GAD de Ibarra)	
En el caso de galerías ciegas, se establece una longitud máxima de 30 metros y un ancho mínimo de 6 metros, con un aumento de 1 metro por cada tramo adicional de 10 metros. (GAD de Ibarra)		Los comercios con un área de ventas superior a 1,000 m <sup>2</sup> y los centros comerciales deben disponer de un local para servicios médicos de emergencia, con el equipo necesario y un área mínima de 36 metros cuadrados. (GAD de Ibarra)		Para personas con discapacidad. Rampas de acceso: La pendiente máxima permitida es 1:12 (un metro de largo por cada 12 centímetros de elevación). (GAD de Ibarra)	

## Conclusiones del capítulo 1.

El trabajo de integración curricular en el sector Imbaya se presenta como una respuesta a los cambios y desafíos futuros que enfrenta la región, especialmente debido a la conurbación con la ciudad de Ibarra y al crecimiento demográfico en la zona. La falta de servicios y la necesidad de conectividad han generado una demanda creciente en la comunidad, y se ha identificado la construcción de un espacio comercial como una solución que beneficiaría a la población en múltiples aspectos.

El proyecto del espacio comercial no solo generaría empleo local y atraería inversiones, sino que también mejoraría la calidad de vida de los residentes al ofrecer una mayor variedad de productos y servicios. Además, el enfoque en la sostenibilidad y la integración con el entorno natural demuestra un compromiso con la preservación del medio ambiente y la promoción de prácticas responsables.

La centralidad urbano-rural en el diseño del espacio comercial se presenta como una estrategia clave para fomentar la cohesión y el desarrollo de la comunidad local. Esta centralidad no solo combina elementos urbanos y rurales, ofreciendo una calidad de vida excepcional, sino que también promueve la protección del medio ambiente y prácticas sostenibles. Además, al crear un polo de centralidad, se estimula la economía local, la generación de empleo y la diversidad cultural, lo que puede influir en la migración y el crecimiento de la población en la región.

La importancia de la conectividad en la planificación del espacio comercial es innegable, ya que un diseño eficiente y una estructura geométrica bien planificada garantizarán la circulación fluida de visitantes y una óptima experiencia de compra. Además, la disposición de las calles y la interconexión con otras áreas urbanas son aspectos cruciales que mejoran la movilidad en la región y atraen a un mayor número de visitantes y residentes.

El trabajo representa una oportunidad significativa para mejorar la vida de la comunidad local. La combinación de desarrollo económico, sostenibilidad, centralidad urbano-rural y conectividad efectiva tiene el potencial de crear un entorno propicio para el crecimiento y el bienestar en la región. La planificación cuidadosa, el cumplimiento de las normativas y un compromiso con la inclusión y la sostenibilidad son elementos clave para el éxito de este proyecto, que puede servir como un modelo de desarrollo local en la región.



Figura 25  
Interconexión

# CAPÍTULO 2

MARCO METODOLÓGICO



## **METODOLOGÍA**

### **Enfoque de la investigación**

La investigación emplea una metodología mixta que combina enfoques cualitativos y cuantitativos. En el enfoque cualitativo, se estudia la realidad en su contexto natural para comprender los fenómenos, interpretando los resultados en función de las variables como: centralidad, integración con el entorno natural, desarrollo local y la conectividad vial. Se utilizan instrumentos como imágenes y observaciones. En el enfoque cuantitativo, se emplean encuestas estructuradas para recopilar información numérica sobre las variables investigadas.

### **Metodología de la investigación**

Se empleará el modelo de Christaller (1933), basado en la teoría de lugares centrales, para la distribución espacial eficiente de supermercados, optimizando la ubicación de los establecimientos mediante un enfoque jerárquico que identifica áreas de influencia y determina una red de distribución eficaz. Simultáneamente, se aplicará la metodología de Palacios (2018) para la explicación de la distribución y ubicación de centros urbanos, enfocándose en la accesibilidad y centralidad. En el contexto del diseño de un nuevo espacio comercial, esta metodología se utilizará para definir su centralidad y su integración eficaz en la trama urbana.

Por otro lado, se seguirá la metodología de Proyección Paralela propuesta por Edwin Haramoto (2018). Este enfoque, que integra lo cuantitativo y cualitativo, lo racional y lo intuitivo, busca combinar teoría y práctica en el proceso de diseño. Se realizará un análisis de sitio y encuestas, permitiendo una aproximación integral y holística al diseño del espacio comercial, con el objetivo de lograr resultados significativos y de calidad en el proyecto.

### **Técnicas de investigación**

En el enfoque cualitativo, la técnica de observación se utiliza para recopilar información visual y contextual del área donde se construirá el espacio comercial, prestando especial atención a la conectividad vial, como la relevante vía E35 que podría influir significativamente en el acceso y la visibilidad del espacio comercial. Mediante la observación directa, se analizan las características físicas construidas y naturales del entorno, incluyendo la relación del proyecto con la mencionada vía. Además, se examina minuciosamente la interacción de las personas en ese espacio, considerando cómo la conectividad vial puede afectar el flujo de visitantes y potenciales clientes.

La conexión con la vía E35, no solo influyen en la planificación arquitectónica y el diseño espacial, sino que también son elementos clave en la integración estratégica del espacio comercial con el entorno, buscando una estructura que se adapte de manera armónica y funcional al contexto vial circundante.

En el enfoque cuantitativo, la encuesta en Imbaya complementa la recopilación de información al obtener opiniones de la comunidad y posibles usuarios del espacio comercial. Evalúa la aceptación del proyecto, identifica las necesidades y preferencias en servicios, tiendas y áreas recreativas, considerando además la importancia de impulsar el desarrollo local. La encuesta se extiende a la evaluación centralidad, analizando cómo el espacio comercial podría contribuir al desarrollo urbano.

### **Procedimiento de recolección de datos**

En el marco del modelo de Christaller para la distribución espacial de supermercados, se emplea la avanzada técnica de distribución espacial mediante herramientas de Sistema de Información Geográfica (SIG). En este contexto, se ha elegido el software QGIS como la plataforma idónea para la generación de hexágonos que representarán las áreas de mercado. Estos hexágonos, fundamentales para la delimitación de las áreas de influencia, serán clasificados en tres rangos distintos, cada uno asociado con un valor específico que reflejará el alcance territorial del mercado. En particular, se establecerán hexágonos de rango 3 con un radio de 9.3 km, hexágonos de rango 2 con un radio de 4.5 km y hexágonos de rango 1 con un radio de 3 km. Esta clasificación cualitativa se ajusta a los criterios definidos por el modelo de Christaller, proporcionando una representación visual y analítica de las áreas de mercado en función de su proximidad al centro de Imbaya. La información derivada de estos hexágonos será esencial para orientar la planificación estratégica necesaria para la creación del espacio comercial en Imbaya.

En la fase de observación, se llevará a cabo de manera sistemática y detallada asignando días y horas específicas para realizar observaciones en el área designada. Se documentarán las características físicas del entorno, prestando especial atención a la topografía, el clima, la accesibilidad y la infraestructura existente. Cada observación se registrará de manera objetiva y subjetiva para capturar tanto datos cuantitativos como cualitativos. Este enfoque permitirá un análisis profundo de las condiciones del área, orientando las decisiones en la planificación arquitectónica y diseño espacial del espacio comercial.

Tabla 1  
Metodología

Escala	Indicadores	Objetivos	Variables
<b>Macro</b>	Tasa de Crecimiento Poblacional	Evaluar la dinámica demográfica para entender la demanda potencial de servicios en cada cantón.	Tasa de crecimiento anual
	Zonas Urbanas y Rurales	Identificar la distribución de población entre áreas urbanas y rurales para planificar servicios adecuados.	Proporción de población urbana y rural
	Vialidad Cantonal	Analizar el estado de las vías para determinar la accesibilidad y movilidad en los cantones.	Condición de carreteras principales
	Expansion Urbana	Comprender la tendencia de expansión urbana y su impacto en el desarrollo a largo plazo.	Áreas destinadas a desarrollo urbano
	Puntos Comerciales	Identificar áreas comerciales consolidadas y oportunidades para el establecimiento de nuevos negocios.	Densidad de puntos comerciales
	Aplicación de Metodología de Christaller	Evaluar la aplicabilidad de la metodología para entender la organización espacial de actividades comerciales.	Resultados de la aplicación de la metodología de Christaller
<b>Meso</b>	Encuestas	Obtener información detallada sobre preferencias y necesidades de la población en el cantón Imbaya.	Respuestas a preguntas específicas en las encuestas
	Análisis de sitio (Imbaya)	Comprender las características del entorno físico y social en Imbaya para adecuar el proyecto a su contexto.	Observaciones detalladas sobre el sitio, servicios existentes, características geográficas, etc.
<b>Micro</b>	Análisis del Terreno para Proyecto Arquitectónico	Definir los parámetros específicos del terreno para el diseño y desarrollo del proyecto arquitectónico.	Topografía, dimensiones, restricciones del terreno, condiciones del suelo, accesibilidad, etc.



Figura 27

Encuesta

**Encuesta sobre la Propuesta Urbano-Arquitectónica De Un Espacio Comercial En La Apertura  
Del Paso Lateral Panamericana E35, Sector Imbaya**

Instrucciones:

Por favor, marque la casilla correspondiente a su respuesta.

**1. Datos Demográficos:**

**a. Edad:**

- Menos de 18 años
- 18-25 años
- 26-35 años
- 36-45 años
- 46-55 años
- 56 años o más

**b. Género:**

- Masculino
- Femenino
- Otro

**1. Conectividad Vial:**

**a. ¿Cómo evalúa la importancia de la conectividad vial, especialmente con la apertura del Paso Lateral de Ibarra, para el éxito y accesibilidad del Espacio comercial?**

- Muy importante
- Importante
- Poco importante
- No es importante

**b. ¿Qué medidas sugiere para mejorar la conectividad vial alrededor del Espacio comercial? (seleccione todas las opciones que apliquen)**

- Mejora de carreteras y accesos
- Señalización clara
- Transporte público accesible
- Estacionamiento suficiente
- Otro (especificar): \_\_\_\_\_

**c. ¿Cree que la ubicación del Espacio comercial en relación con la Panamericana E35 puede tener un impacto positivo en la atracción de visitantes?**

- Sí
- No
- No estoy seguro/a

**d. ¿Cómo describiría la calidad de las rutas del transporte público y la conectividad vial en la zona? (Seleccione la opción que mejor se ajuste a su percepción)**

- Excelente
- Buena
- Regular
- Deficiente
- No estoy seguro/No aplicable

**2. Centralidad:**

**a. ¿Qué servicios o características considera esenciales para que el Espacio comercial sea un punto central en la comunidad? (seleccione todas las opciones que apliquen)**

- Supermercado
- Tiendas de ropa
- Restaurantes y cafeterías
- Áreas de entretenimiento (cine, juegos, etc.)
- Otro (especificar): \_\_\_\_\_

**b. ¿Cómo cree que el Espacio comercial podría contribuir al desarrollo económico local?**

- Generación de empleo
- Apoyo a negocios locales
- Atracción de inversión
- Mejora de la infraestructura local
- Otro (especificar): \_\_\_\_\_

**3. Integración con el Entorno Natural:**

**a. ¿Cuáles de las siguientes características relacionadas con el entorno natural le parecen más importantes que el diseño del Espacio comercial incorpore? (Seleccionar todas las opciones que apliquen)**

- Preservación de la flora y fauna local
- Uso de materiales sostenibles
- Integración de áreas verdes y espacios abiertos
- Incorporación de sistemas de energía renovable
- Vistas panorámicas del entorno
- Otro (especificar): [\_\_\_\_\_]

**b. ¿Considera que la presencia de elementos naturales, como fuentes, jardines y espacios al aire libre, en el diseño del Espacio comercial mejora su experiencia como visitante?**

- Sí, definitivamente
- Sí, en cierta medida
- Neutral
- No mucho
- No, en absoluto

Figura 28

Encuesta

c. ¿Cómo afecta la presencia del Espacio comercial al entorno natural de Imbaya según su percepción?

- Mejora significativamente
- Mejora en cierta medida
- Sin impacto notable
- Tiene un impacto negativo en ciertos aspectos
- Tiene un impacto muy negativo

4. Desarrollo Local:

a. ¿Cómo cree que la construcción del Espacio comercial puede influir en el desarrollo local?  
(Seleccionar más de una opción)

- Generación de empleo
- Apoyo a negocios locales
- Aumento del turismo
- Mejora de la infraestructura
- Otro (especificar): \_\_\_\_\_

b. ¿Estaría más inclinado/a a visitar el Espacio comercial con mayor frecuencia si incorpora productos y servicios locales en su oferta?

- Sí, definitivamente
- Sí, en cierta medida
- No estoy seguro/a
- No, en su mayoría
- No, en absoluto

c. ¿Existen productos del lugar que se pueden agregar al Espacio comercial? (Seleccione todas las opciones que apliquen)

- Artesanías locales
- Productos agrícolas locales
- Arte y cultura local
- Otro (Especificar): \_\_\_\_\_

d. ¿Qué tipo de negocios o servicios locales le gustaría ver representados en el Espacio comercial?  
(seleccione todas las opciones que apliquen)

- Artesanías locales
- Productos agrícolas locales
- Arte y cultura local
- Otro (especificar): \_\_\_\_\_

5. Comentarios Adicionales:

---

---

Agradecemos su participación. Sus respuestas son fundamentales para el desarrollo exitoso de este proyecto.

## RELEVANCIA

El estudio del diseño urbano-arquitectónico del espacio comercial a desarrollar en el paso lateral de Ibarra, sector Imbabura, entre la vía a Urcuquí y la Panamericana E35, tiene una trascendental relevancia socioeconómica y una fuerte conexión con la integración comunitaria. Su construcción se rige como un motor impulsor del desarrollo económico local, generando empleo, atrayendo turismo y estimulando la actividad comercial en la zona, lo que, en última instancia, mejorará la calidad de vida de los residentes.

Este Trabajo de Integración Curricular permite explorar conceptos innovadores en el ámbito de la arquitectura comercial, enfocándose en la eficiencia espacial, la integración de áreas verdes y la promoción de prácticas sostenibles. Al investigar aspectos específicos relacionados con la zona de estudio, se enriquecerá el conocimiento sobre la geografía local, los patrones de consumo y la normativa urbanística, lo que permitirá diseñar un espacio comercial que responda de manera efectiva a las necesidades y características de la comunidad.

# CAPÍTULO 3

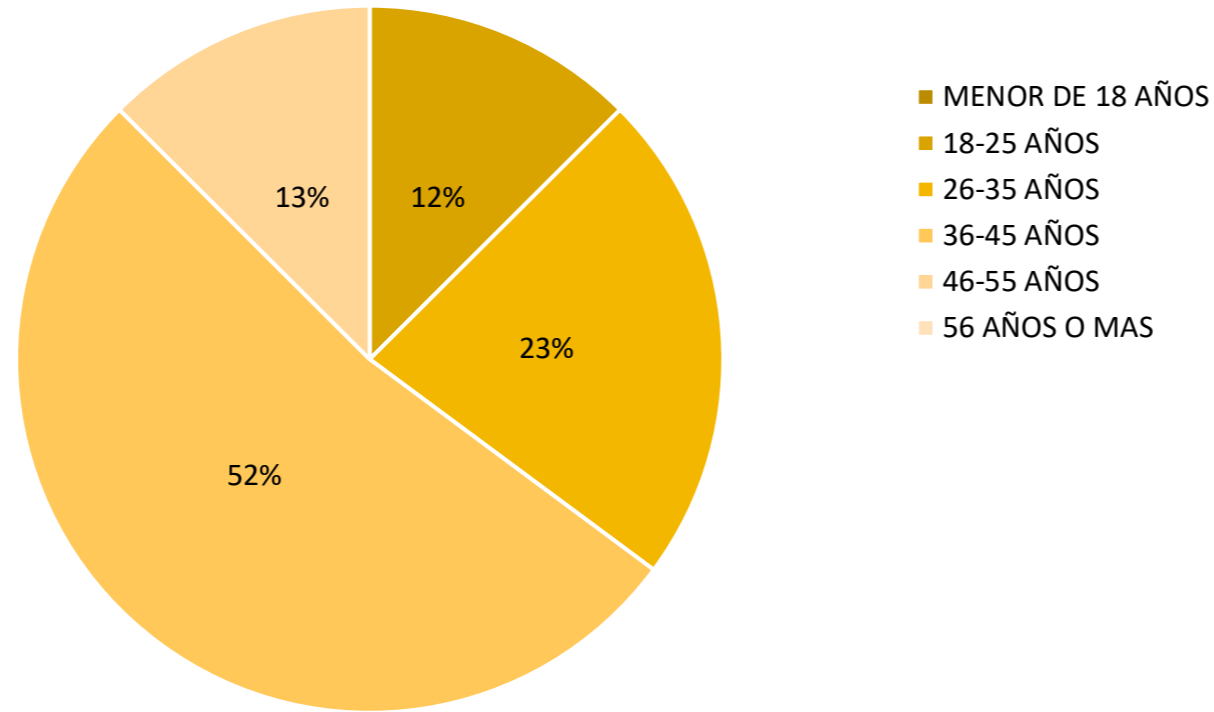
DIAGNÓSTICO



**Resultados encuesta:**

**Edad**

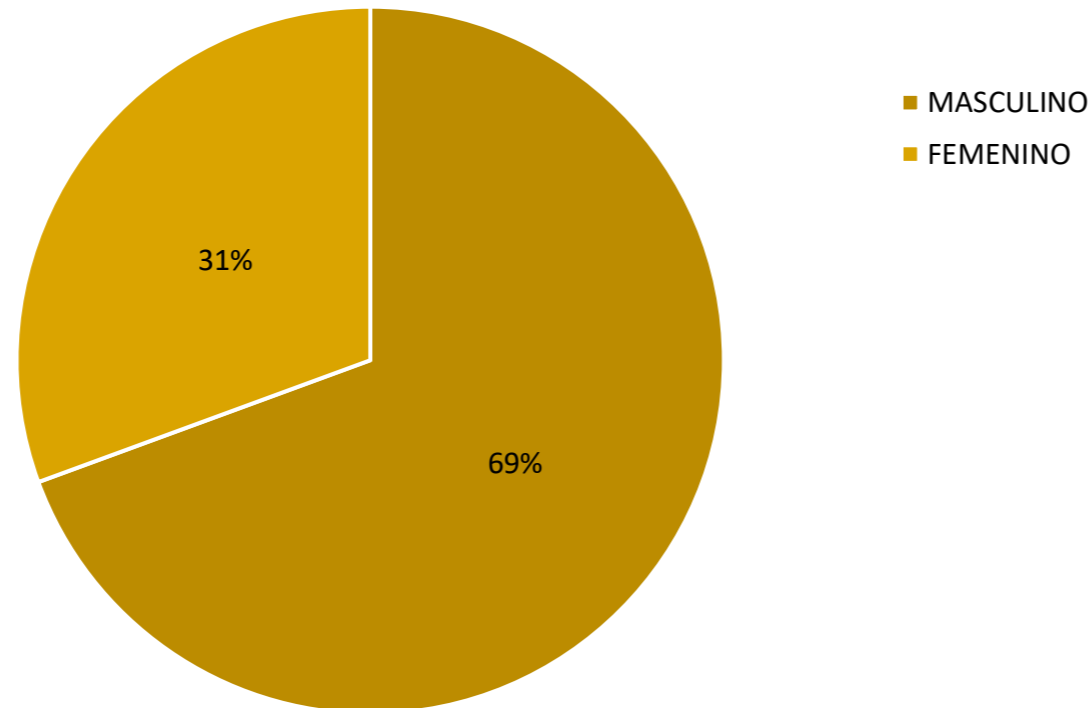
Figura 56  
Gráfico de edades



La encuesta demográfica, basada en 170 respuestas, muestra una distribución variada en cuanto a la edad de los participantes. El grupo más predominante se encuentra en el rango de 36 a 45 años, representando el 51.8% del total, lo que equivale a aproximadamente 88 personas. A continuación, los grupos de 26 a 35 años y 46 a 55 años tienen un 22.4% cada uno, correspondiendo a alrededor de 38 personas en cada grupo. Por otro lado, los participantes de 18 a 25 años constituyen el 12.4%, lo que se traduce en aproximadamente 21 personas. Sin embargo, no se obtuvieron respuestas para los extremos de menos de 18 años y 56 años o más, por lo que el número exacto de personas en estos grupos no se puede determinar a partir de la información proporcionada.

**Genero**

Figura 57  
Gráfico de género



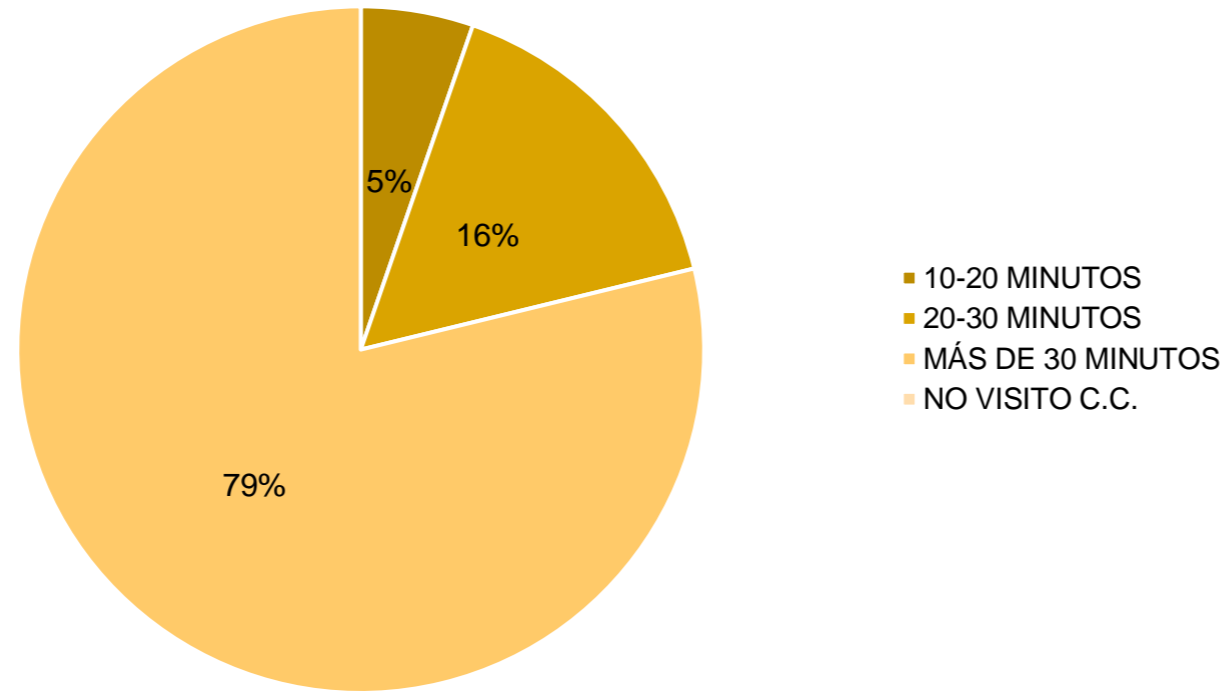
En relación con el género, la encuesta, que recopiló 170 respuestas, refleja una distribución desigual entre los participantes. La mayoría, un 69.4%, se identifica como masculino, lo que equivale a aproximadamente 118 personas. En contraste, el 30.6% restante se identifica como femenino, correspondiendo a alrededor de 52 personas. Este análisis revela una disparidad en la representación de géneros en la muestra, destacando una predominancia significativa de participantes masculinos.

### 1. Conectividad Vial:

a. ¿Cuánto tiempo, en promedio, le toma llegar desde su lugar de residencia hasta el espacio comercial más cercano?

Figura 58

Gráfico de tiempo

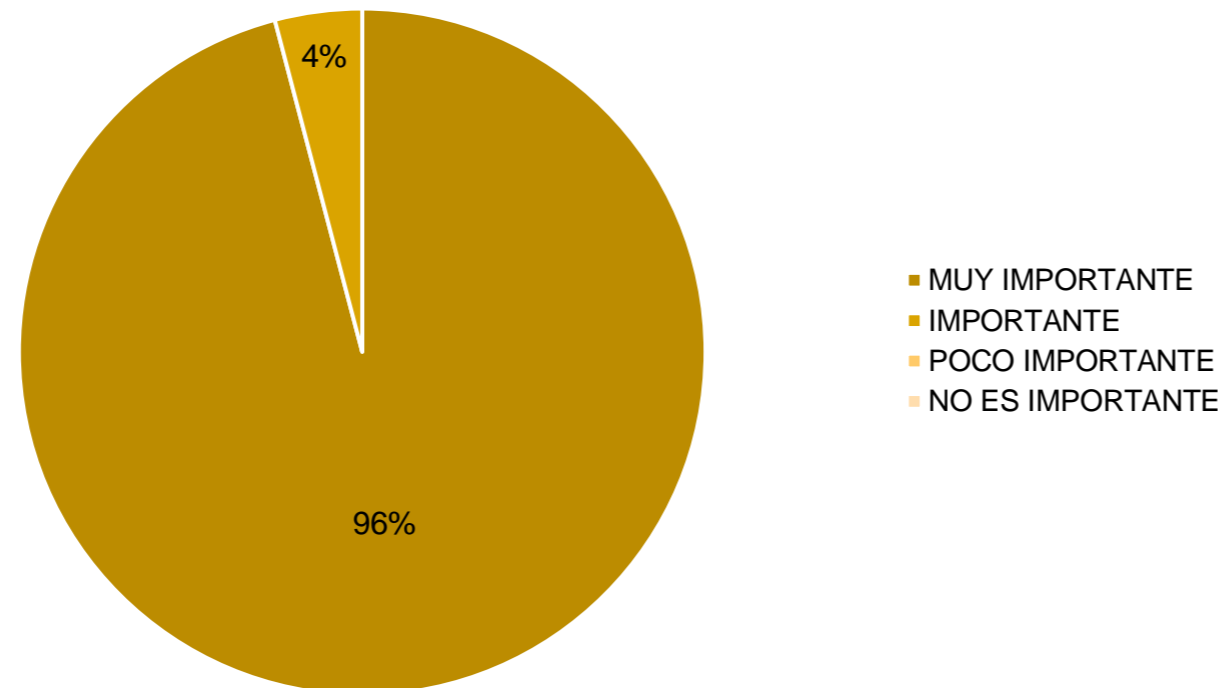


En cuanto al tiempo promedio que los participantes emplean para llegar desde su lugar de residencia hasta el espacio comercial más cercano, los resultados de la encuesta, basada en 170 respuestas, indican lo siguiente: El 5.3% de los participantes, aproximadamente 9 personas, reporta un trayecto de 10 a 20 minutos. Por otro lado, un 15.9%, alrededor de 27 personas, señala un rango de 20 a 30 minutos. La mayoría abrumadora, un 78.8%, indica que su desplazamiento supera los 30 minutos, lo que se traduce en aproximadamente 134 personas. Además, un pequeño porcentaje admite no visitar centros comerciales, y el número exacto de personas en este grupo no se puede determinar a partir de la información proporcionada.

b. ¿Cómo evalúa la importancia de la conectividad vial, especialmente con la apertura del paso lateral de Ibarra, para el éxito y accesibilidad del espacio comercial?

Figura 59

Gráfico de importancia

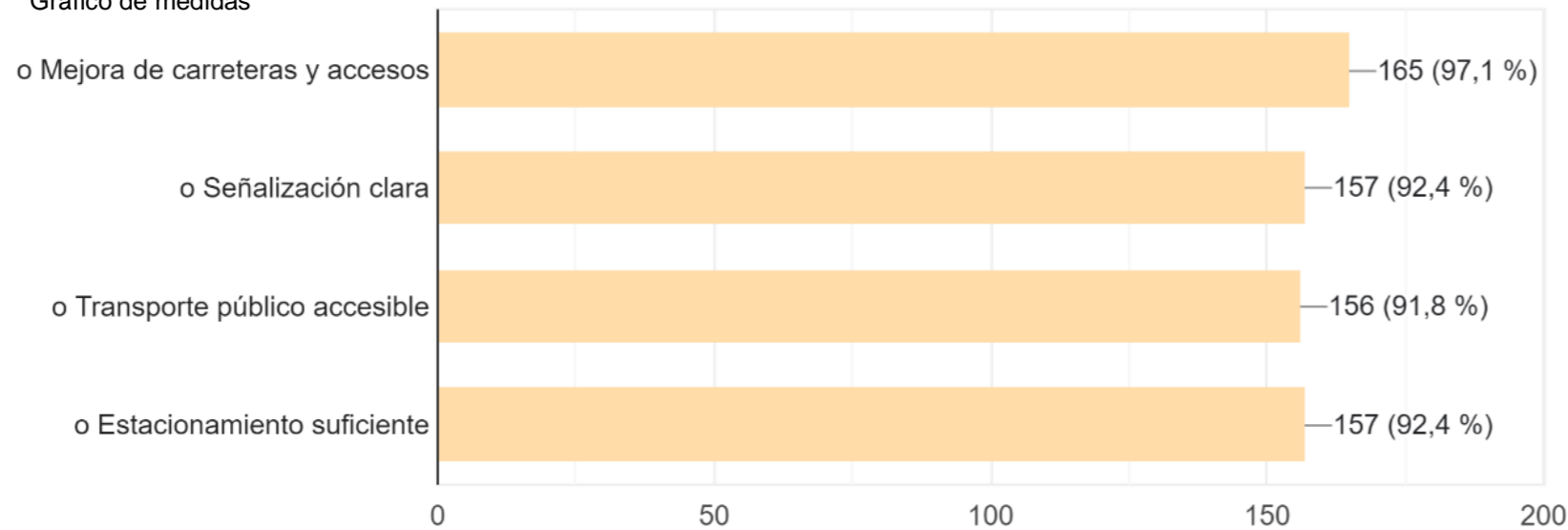


Con relación a la evaluación de la importancia de la conectividad vial, especialmente con la apertura del Paso Lateral de Ibarra, para el éxito y accesibilidad del espacio comercial, los resultados de la encuesta, basada en 170 respuestas, revelan lo siguiente: Un notable 95.9% de los participantes, aproximadamente 163 personas, considera la conectividad vial como "muy importante". El restante 4.1% la clasifica como "importante", correspondiendo a alrededor de 7 personas. La ausencia de respuestas que indiquen que la conectividad vial es "poco importante" o "no es importante" sugiere una opinión casi unánime sobre la relevancia crítica de esta infraestructura para el éxito y la accesibilidad del espacio comercial. Estos resultados resaltan el papel esencial de la conectividad vial en las preferencias y decisiones de los encuestados.

c. ¿Qué medidas sugiere para mejorar la conectividad vial alrededor del espacio comercial? (seleccione todas las opciones que apliquen)

Figura 60

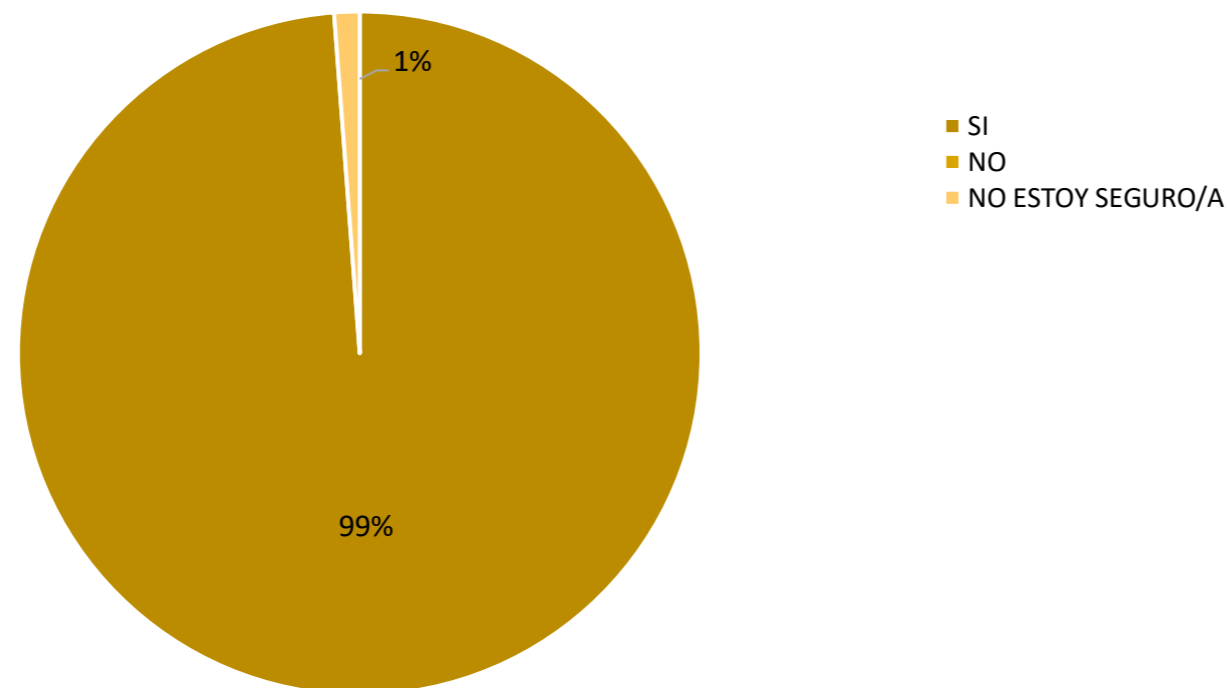
Gráfico de medidas



d. ¿Cree que la ubicación del espacio comercial en relación con la panamericana e35 puede tener un impacto positivo en la atracción de visitantes?

Figura 61

Gráfico de ubicación

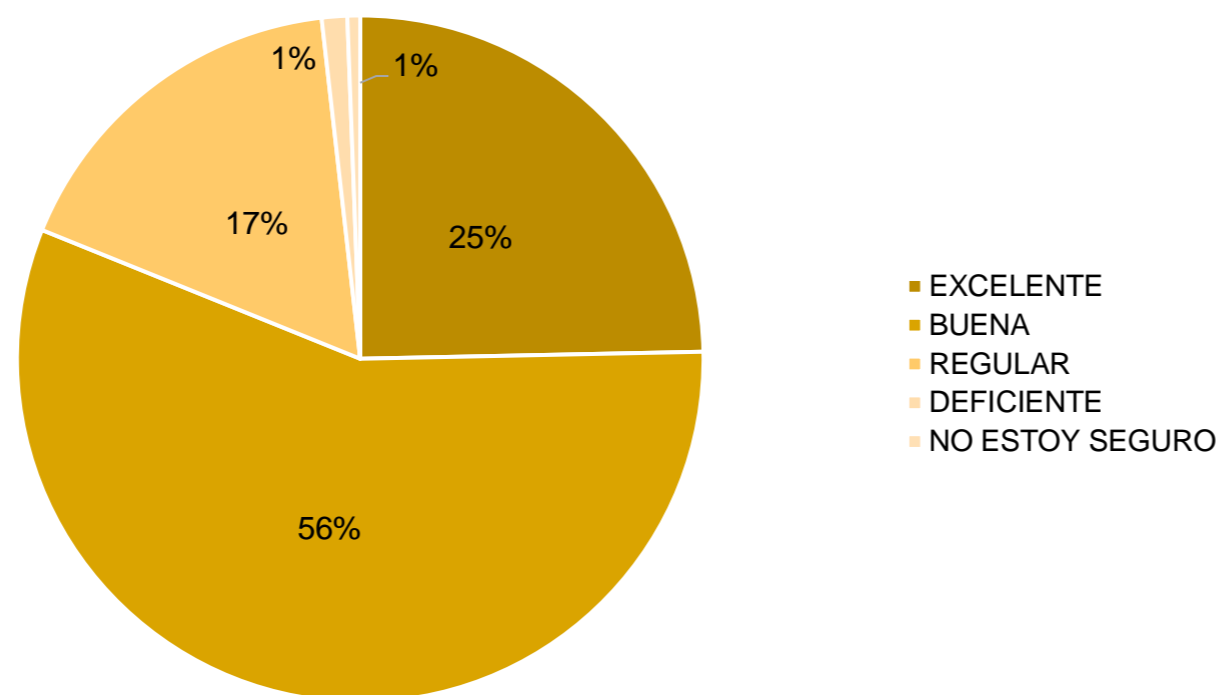


En cuanto a las sugerencias para mejorar la conectividad vial alrededor del espacio comercial, los participantes ofrecen valiosas perspectivas. La opción más respaldada, con un 97.1%, es la "mejora de carreteras y accesos", indicando una clara demanda de infraestructuras viales mejoradas. Asimismo, el 92.4% destaca la importancia de "señalización clara", subrayando la necesidad de orientación efectiva en la red vial. La accesibilidad del transporte público recibe un respaldo significativo, con un 91.8% sugiriendo que un servicio más accesible podría mejorar la conectividad. Además, la disponibilidad de "estacionamiento suficiente" es destacada por el 92.4% de los encuestados. Estas sugerencias reflejan la importancia atribuida a mejoras concretas que abordan tanto la infraestructura vial como los aspectos prácticos para mejorar la experiencia de acceso al espacio comercial.

La encuesta refleja una fuerte convicción entre los participantes sobre el impacto positivo que la ubicación del espacio comercial en relación con la Panamericana E35 puede tener en la atracción de visitantes. El 98.8% sostiene esta perspectiva, indicando un consenso claro en la creencia de que la proximidad a esta vía principal es un factor determinante. Esto se traduce aproximadamente en 168 personas que respaldan esta opinión. Solo un reducido 1.2% muestra indecisión respecto a esta correlación, lo que equivale a alrededor de 2 personas. Estos resultados subrayan la confianza generalizada en la influencia positiva de la ubicación estratégica del espacio comercial.

e. ¿Cómo describiría la calidad de las rutas del transporte público y la conectividad vial en la zona? (seleccione la opción que mejor se ajuste a su percepción)

Figura 62  
Gráfico de calidad

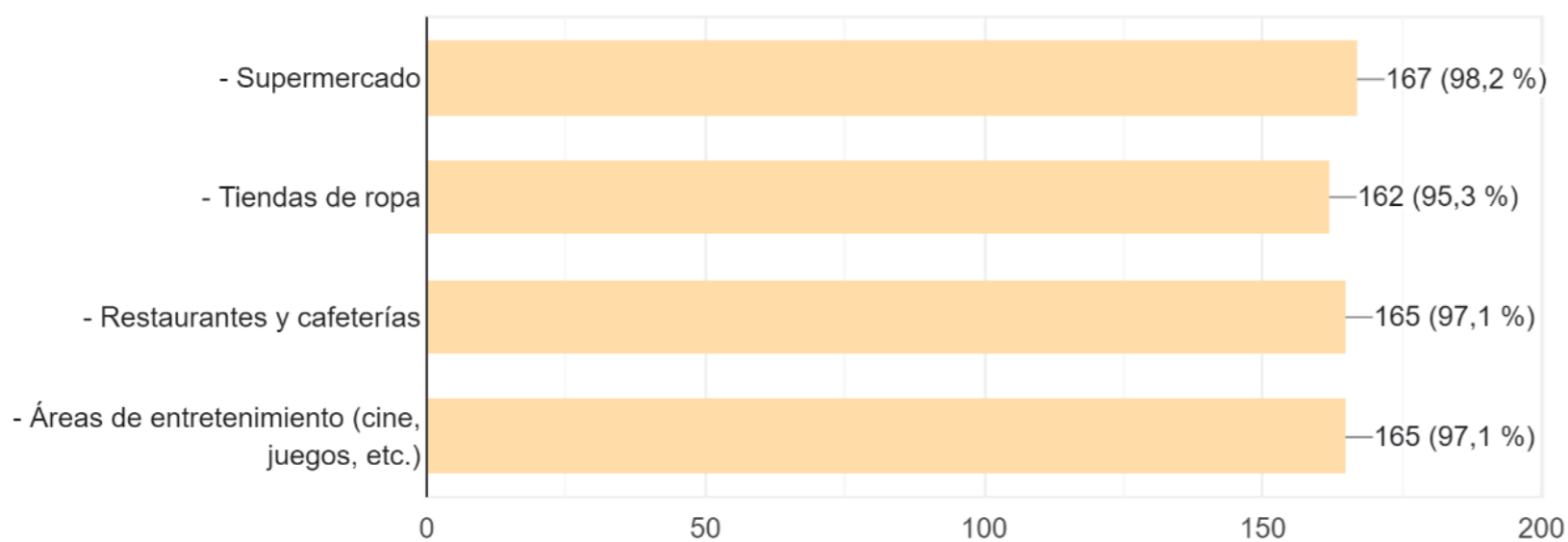


En cuanto a la percepción de la calidad de las rutas del transporte público y la conectividad vial en la zona, los participantes expresan una evaluación mayormente positiva. Un 24.7% la califica como "excelente", lo que equivale a aproximadamente 42 personas, mientras que un significativo 56.5% la describe como "buena", correspondiendo a alrededor de 96 personas. Un 17.1% considera la calidad como "regular", lo que se traduce en aproximadamente 29 personas, y una minoría del 1.25% la percibe como "deficiente", alrededor de 2 personas. Solo un 0.6% se muestra indeciso o considera que la pregunta no aplica, lo que equivale a aproximadamente 1 persona. Estos resultados sugieren, en general, una percepción favorable de la calidad de las rutas de transporte público y la conectividad vial en la zona, aunque también señalan áreas de mejora identificadas por un pequeño porcentaje de participantes.

## 2. Centralidad:

a. ¿Qué servicios o características considera esenciales para que el espacio comercial sea un punto central en la comunidad? (seleccione todas las opciones que apliquen)

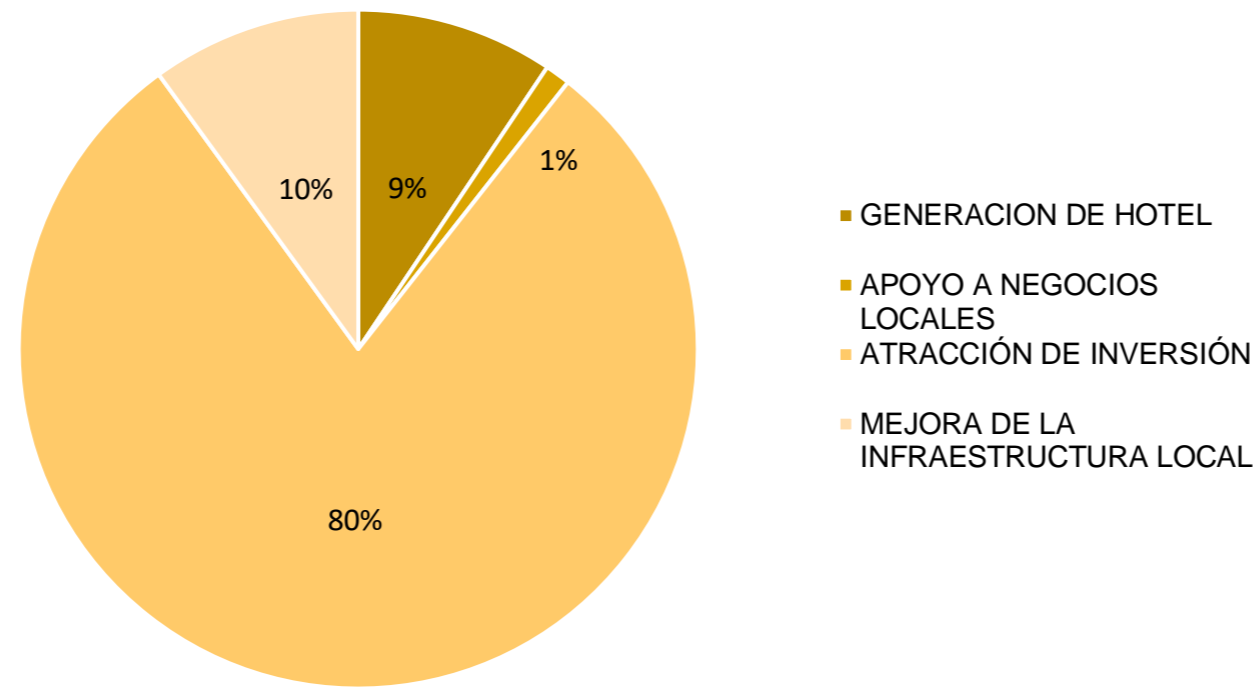
Figura 63  
Gráfico de servicios



En relación con los servicios o características considerados esenciales para consolidar al espacio comercial como un punto central en la comunidad, los resultados revelan preferencias notables. Un impresionante 98.2% de los participantes destaca la importancia de contar con un supermercado y tiendas de ropa, mientras que un elevado 95.3% valora la presencia de restaurantes y cafeterías. Asimismo, un significativo 97.1% considera esencial la existencia de áreas de entretenimiento, como cines y juegos. Estos hallazgos indican una clara tendencia hacia la diversificación de servicios como clave para la relevancia del espacio comercial en la comunidad.

b. ¿Cómo cree que el espacio comercial podría contribuir al desarrollo económico local?

Figura 64  
Gráfico de desarrollo

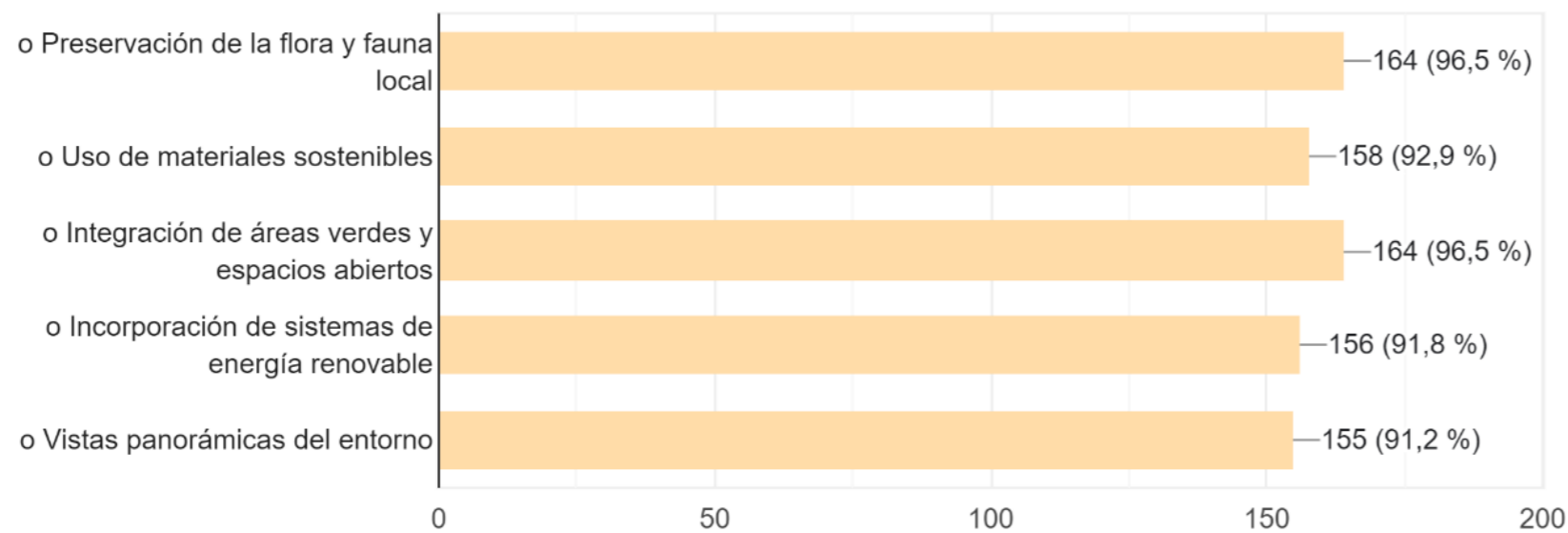


En cuanto a la percepción sobre la contribución del espacio comercial al desarrollo económico local, las respuestas reflejan una visión clara por parte de los participantes. Un sustancial 79.4% cree que el espacio comercial podría ser un motor clave al atraer inversión, lo que equivale a aproximadamente 135 personas. Un 9.4% destaca la generación de empleo como un factor significativo, correspondiendo a alrededor de 16 personas. Además, un 10% considera que el espacio comercial podría desempeñar un papel en la mejora de la infraestructura local, lo que se traduce en aproximadamente 17 personas. Sin embargo, solo un reducido 1.2% percibe el apoyo a negocios locales como una contribución relevante, alrededor de 2 personas.

### 3. Integración con el Entorno Natural:

a. ¿Cuáles de las siguientes características relacionadas con el entorno natural le parecen más importantes que el diseño del espacio comercial incorpore? (Seleccionar todas las opciones que apliquen)

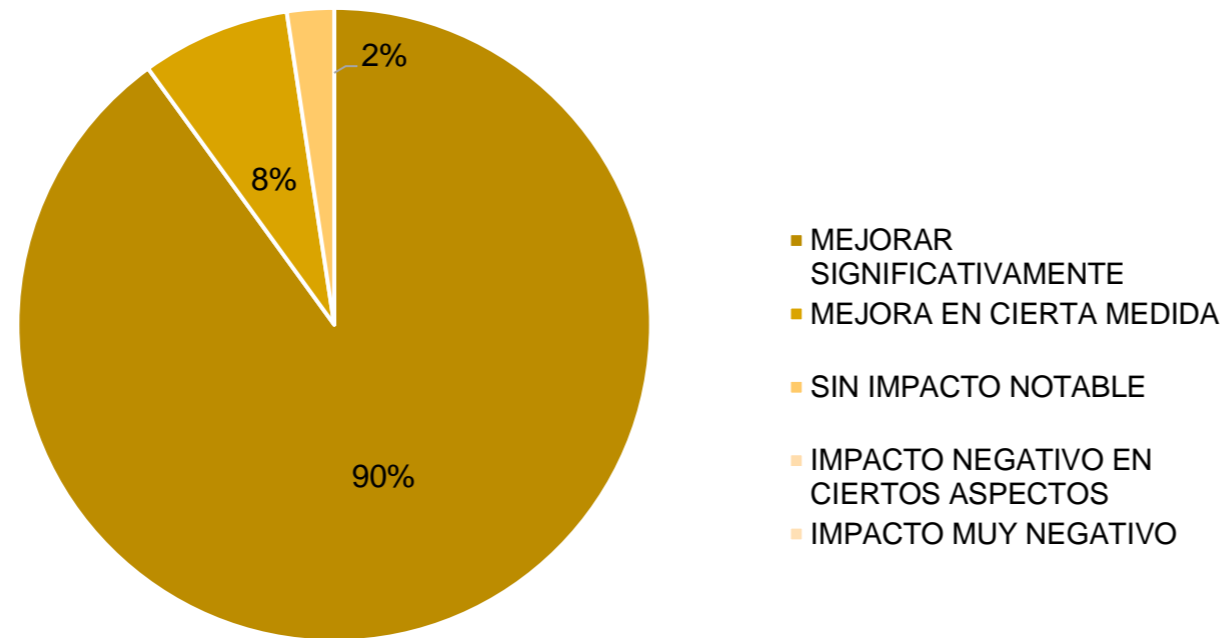
Figura 65  
Gráfico de características



En relación con las características del entorno natural consideradas importantes para incorporar en el diseño del espacio comercial, los participantes demuestran un fuerte énfasis en la sostenibilidad y la conexión con la naturaleza. Un notable 96.5% destaca la preservación de la flora y fauna local como esencial, mientras que la utilización de materiales sostenibles obtiene la misma proporción de apoyo. La integración de áreas verdes y espacios abiertos es valorada por un significativo 92.9%, y la incorporación de sistemas de energía renovable cuenta con un respaldo del 91.8%. Asimismo, la importancia de disfrutar de vistas panorámicas del entorno es reconocida por un 96.5%.

c. ¿Cómo afecta la presencia del espacio comercial al entorno natural de Imbaya según su percepción?

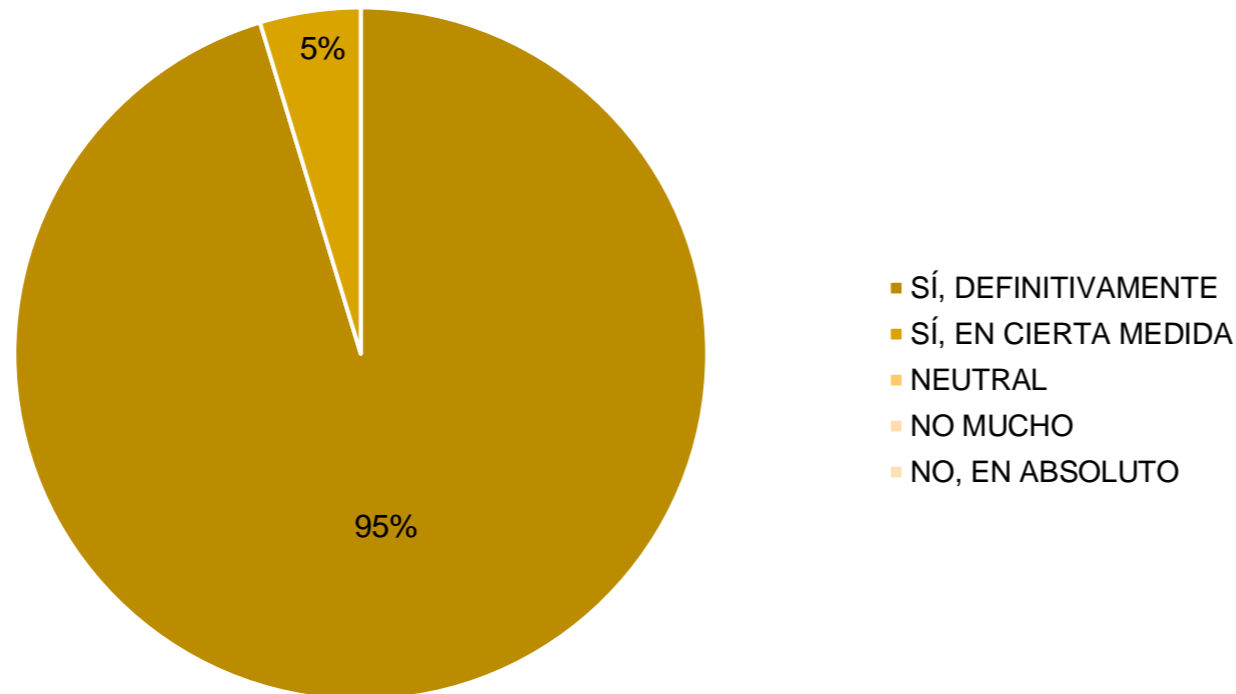
Figura 66  
Gráfico de presencia



En cuanto a la percepción de la presencia de elementos naturales en el diseño del espacio comercial, los participantes expresan de manera abrumadora la influencia positiva de estos elementos en su experiencia como visitantes. Un destacado 95.3% afirma que la presencia de elementos naturales, como fuentes, jardines y espacios al aire libre, mejora definitivamente su experiencia, lo que se traduce aproximadamente en 162 personas. Solo un 4.7% indica una mejora en cierta medida, correspondiendo a alrededor de 8 personas, mientras que no se registran respuestas negativas en las categorías de "No mucho" o "No, en absoluto".

b. ¿Considera que la presencia de elementos naturales, como fuentes, jardines y espacios al aire libre, en el diseño del espacio comercial mejora su experiencia como visitante?

Figura 67  
Gráfico de elementos naturales



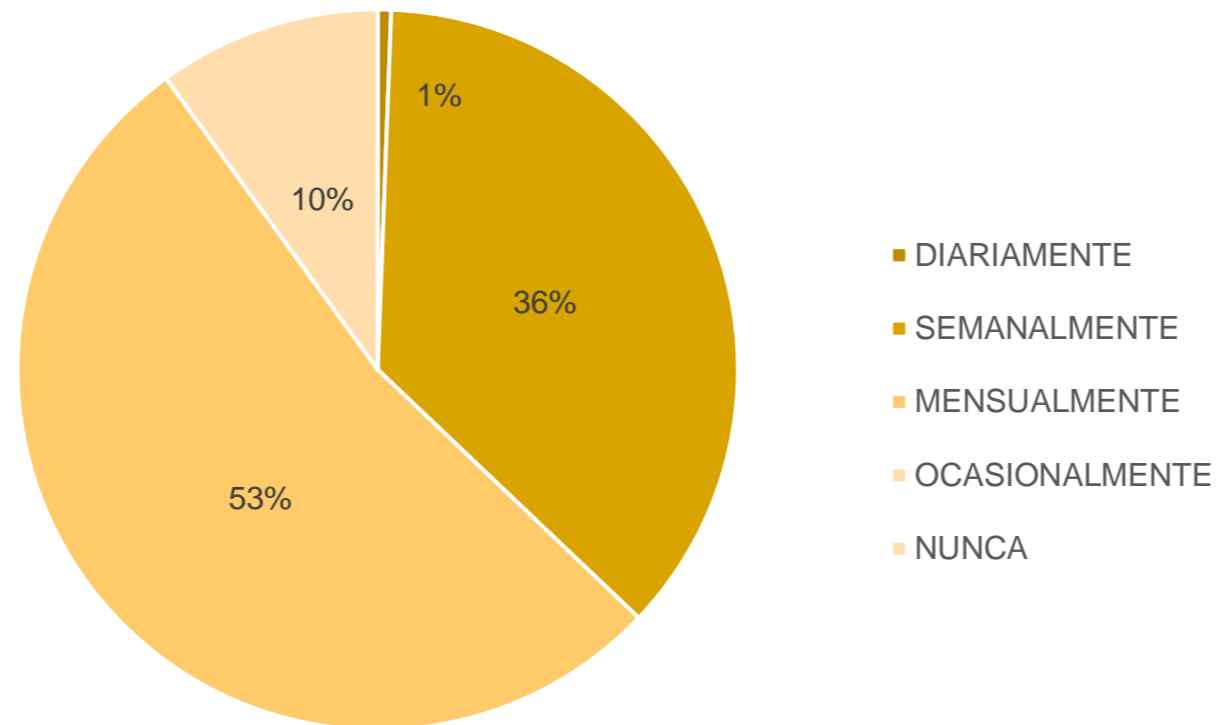
En relación con cómo perciben los participantes la influencia del espacio comercial en el entorno natural de Imbaya, los resultados reflejan una evaluación mayormente positiva. Un significativo 90% considera que la presencia del espacio comercial mejora significativamente el entorno natural, lo que equivale a aproximadamente 153 personas. Un 7.6% señala una mejora en cierta medida, correspondiendo a alrededor de 13 personas. Solo un reducido 2.4% piensa que no tiene un impacto notable, lo que se traduce en aproximadamente 4 personas. No se registran respuestas que sugieran un impacto negativo en ciertos aspectos o un impacto muy negativo.

#### 4. Desarrollo Local:

a. ¿Con qué frecuencia visita un espacio comercial?

Figura 68

Gráfico de frecuencia

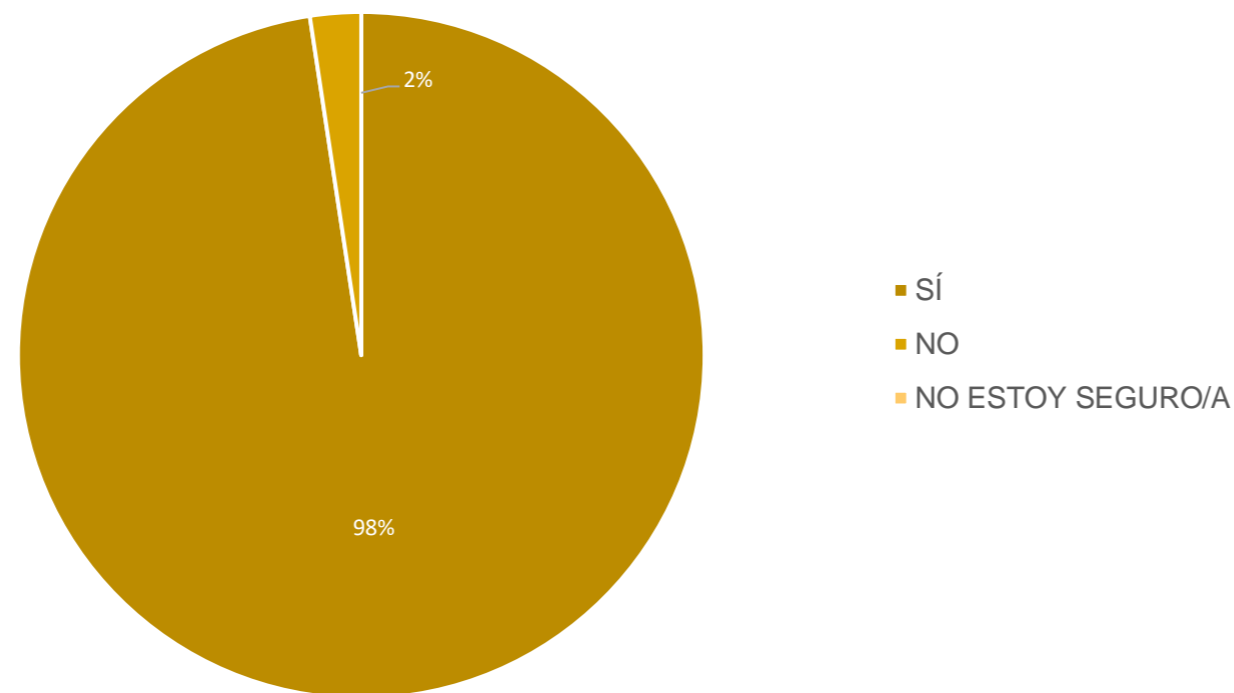


En cuanto a la frecuencia de visitas a centros comerciales, los resultados muestran una distribución diversa de hábitos entre los participantes. Un mínimo 0.6% indica visitas diarias, lo que equivale a aproximadamente 1 persona, mientras que un significativo 36.5% lo hace semanalmente, correspondiendo a alrededor de 62 personas. La mayoría, representada por un 52.9%, prefiere visitar centros comerciales mensualmente, lo que se traduce en aproximadamente 90 personas, mientras que un 10% lo hace ocasionalmente, alrededor de 17 personas. No se registran respuestas indicando nunca visitar centros comerciales.

b. ¿Cree que un nuevo espacio comercial podría impulsar la participación comunitaria a través de eventos y actividades?

Figura 69

Gráfico de participación

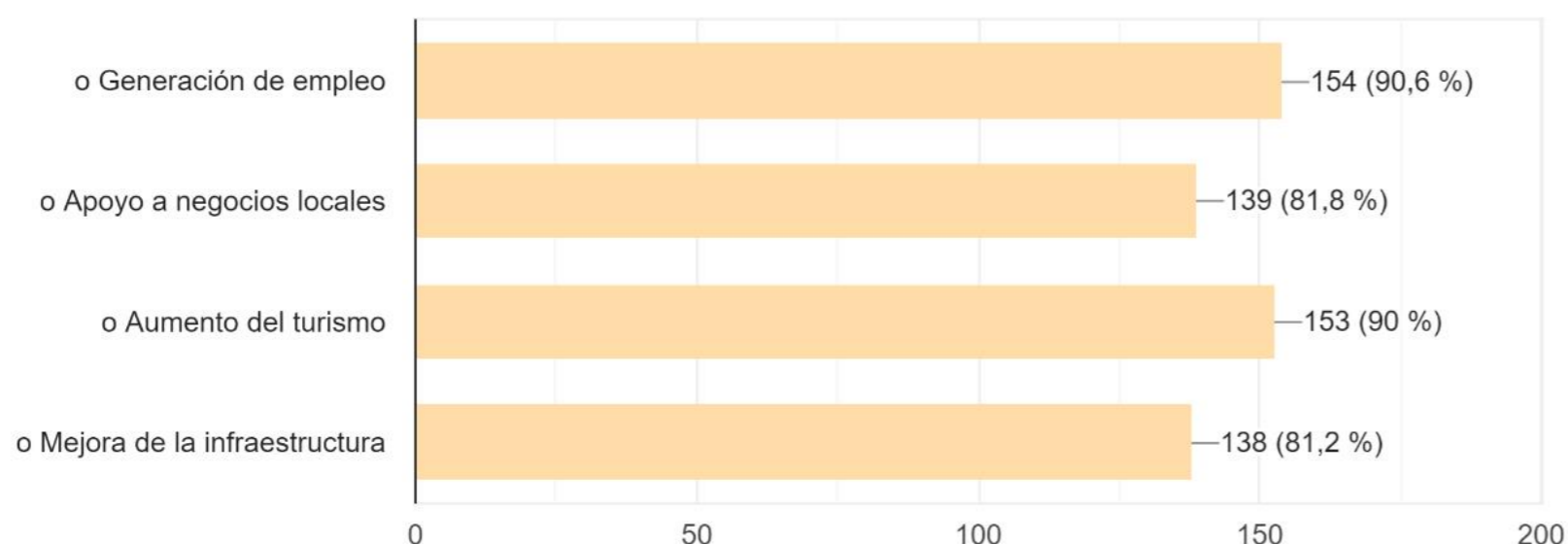


Con relación a la creencia en el potencial de un nuevo espacio comercial para impulsar la participación comunitaria a través de eventos y actividades, los resultados destacan una fuerte convicción entre los participantes. Un destacado 97.6% cree que la apertura de un nuevo espacio comercial puede efectivamente impulsar la participación comunitaria, lo que se traduce aproximadamente en 166 personas, mientras que solo un reducido 2.4% expresó dudas al respecto, alrededor de 4 personas. No se registran respuestas en la categoría de "No estoy seguro/a". Estos hallazgos sugieren un amplio respaldo a la idea de que el espacio comercial puede desempeñar un papel activo en fomentar la participación y la cohesión comunitaria a través de eventos y actividades.

b. ¿Qué medidas sugiere para mejorar la conectividad vial alrededor del espacio comercial?  
(seleccione todas las opciones que apliquen)

Figura 70

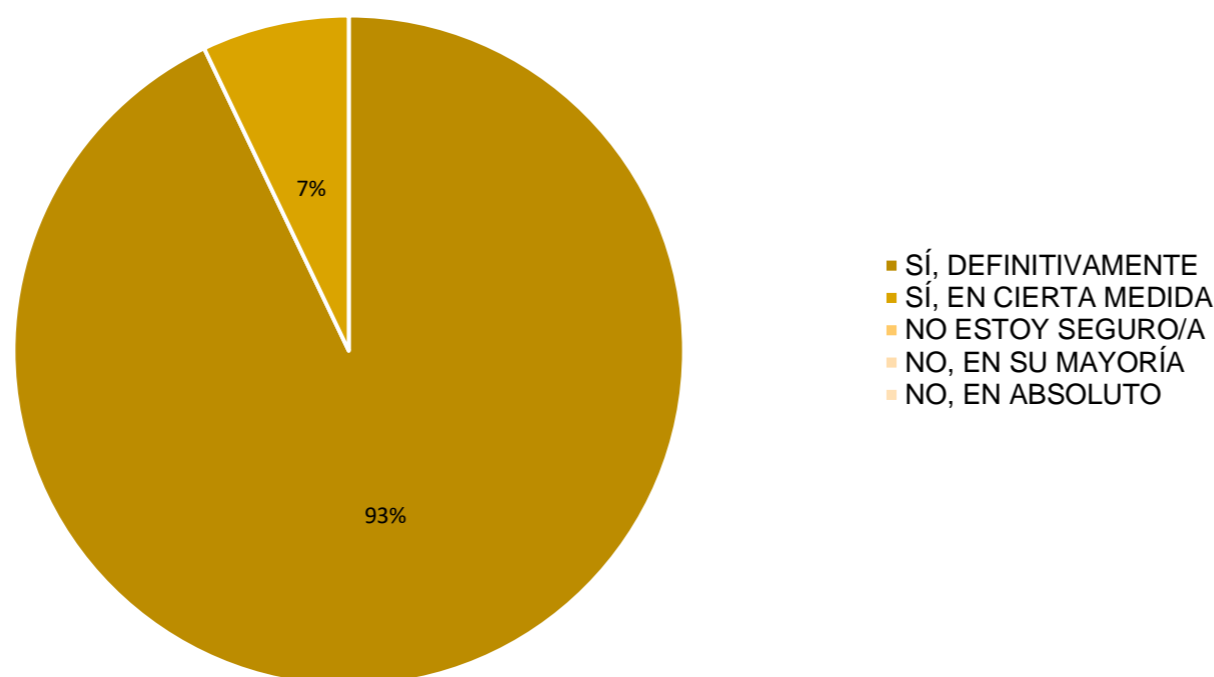
Gráfico de conectividad



d. ¿Estaría más inclinado/a a visitar el espacio comercial con mayor frecuencia si incorpora productos y servicios locales en su oferta?

Figura 71

Gráfico de frecuencia



En cuanto a la percepción sobre cómo la construcción del espacio comercial puede influir en el desarrollo local, los participantes destacan varias dimensiones. La generación de empleo es considerada una influencia significativa por un notable 90.6% de los encuestados, al igual que el apoyo a negocios locales, que también obtiene un 90.6% de respaldo. Además, un significativo 81.8% cree que la construcción del espacio comercial podría contribuir al aumento del turismo, mientras que un porcentaje idéntico destaca la mejora de la infraestructura como un impacto positivo. Estos resultados subrayan la percepción positiva de múltiples beneficios que la construcción del espacio comercial podría aportar al desarrollo local, desde la generación de empleo hasta la mejora de la infraestructura y el respaldo a negocios locales.

Con relación a la disposición a visitar el espacio comercial con mayor frecuencia si incorpora productos y servicios locales en su oferta, los participantes muestran una actitud muy positiva. Un destacado 92.9% afirma que estaría más inclinado/a a visitar el espacio comercial de manera definitiva, lo que se traduce aproximadamente en 158 personas, mientras que un 7.1% indica que sí, en cierta medida, correspondiendo a alrededor de 12 personas. No se registran respuestas negativas en las categorías de "No estoy seguro/a", "No, en su mayoría" o "No, en absoluto". Estos resultados indican un fuerte interés y apoyo por parte de los participantes hacia la integración de productos y servicios locales en la oferta del espacio comercial, sugiriendo que esta práctica podría influir positivamente en su atracción y frecuencia de visita.

## **Conclusiones de encuesta:**

### **1. Conectividad vial:**

Los resultados concernientes a la conectividad vial revelan que la mayoría de los participantes experimenta desplazamientos hacia los centros comerciales que superan los 30 minutos, subrayando la importancia estratégica de la ubicación de estos establecimientos para la satisfacción de los consumidores. La abrumadora consideración de la conectividad vial como "muy importante" por el 95.9% destaca la influencia crucial de la infraestructura vial, especialmente con la apertura del Paso Lateral de Ibarra, en las decisiones de visita a los centros comerciales. Aunque la percepción general de la calidad de las rutas de transporte público y la conectividad vial es positiva, la presencia de evaluaciones "regular" o "deficiente" por parte de un pequeño porcentaje señala áreas específicas de mejora. Estos hallazgos proporcionan valiosa información para los planificadores urbanos y autoridades locales, ofreciendo oportunidades para optimizar tanto la accesibilidad como la calidad de los sistemas de transporte público en la zona.

### **2. Centralidad:**

La alta prioridad asignada a servicios específicos, tales como supermercados, tiendas de ropa, restaurantes, cafeterías y áreas de entretenimiento, con porcentajes que superan el 95%, indica de manera concluyente que la diversificación de ofertas es esencial para garantizar la relevancia y aceptación del espacio comercial en la comunidad. Esta tendencia refleja una sólida demanda por una experiencia comercial integral que abarque desde las necesidades básicas hasta opciones de entretenimiento. En relación con la percepción sobre la contribución del espacio comercial al desarrollo económico local, la mayoría de los participantes destaca su potencial como motor clave para atraer inversión (79.4%), subrayando la importancia económica del espacio comercial en la comunidad. Aunque la generación de empleo también se reconoce como un factor significativo (9.4%), el reducido porcentaje que considera que el espacio comercial contribuye de manera significativa al apoyo de negocios locales (1.2%) destaca la necesidad de explorar estrategias que fomenten una mayor integración entre el espacio comercial y los comercios locales para fortalecer la economía regional.

### **3. Integración con el Entorno Natural:**

Se revela una clara preferencia y valoración por la integración de características sostenibles y elementos naturales en el diseño del espacio comercial por parte de la comunidad de Imbaya. El fuerte énfasis en la preservación de la flora y fauna local, el uso de materiales sostenibles, la creación de áreas verdes y espacios abiertos, la implementación de sistemas de energía renovable y la apreciación de vistas panorámicas subrayan la importancia atribuida a la sostenibilidad y la armonía con la naturaleza en la planificación de espacios comerciales.

La percepción positiva de la presencia de elementos naturales en el diseño del espacio comercial, con un 95.3% indicando una mejora definitiva en su experiencia, respalda la idea de que la incorporación de estos elementos no solo es deseada, sino que también contribuye significativamente a la satisfacción de los visitantes. La ausencia de respuestas negativas en esta categoría sugiere que la inclusión de elementos naturales es universalmente percibida como beneficiosa para la experiencia del usuario.

### **4. Desarrollo local:**

Los resultados de la encuesta revelan una diversidad de hábitos de visita a centros comerciales entre los participantes, con una mayoría optando por frecuencias mensuales o semanales. La creencia en el potencial de un nuevo espacio comercial para impulsar la participación comunitaria es notablemente fuerte, respaldada por el 97.6% de los participantes. Además, la percepción positiva sobre cómo la construcción del espacio comercial podría influir en el desarrollo local destaca la consideración de múltiples beneficios, desde la generación de empleo hasta el respaldo a negocios locales y la mejora de la infraestructura. La disposición mayoritaria a visitar el espacio comercial con mayor frecuencia si incorpora productos y servicios locales subraya un fuerte interés y apoyo hacia la integración de aspectos locales en la oferta del espacio comercial. Estos hallazgos sugieren que la comunidad no solo busca experiencias comerciales variadas y frecuentes, sino que también valora la contribución activa de un espacio comercial al tejido social y económico local, destacando oportunidades significativas para la planificación y desarrollo exitoso de estos espacios.

Figura 29

Representación de los cantones de estudio macro

### ESCALA: MACRO

En la escala macro, se emprende un análisis de los cantones de Ibarra, Antonio Ante y Urcuquí en la provincia de Imbabura, Ecuador, abordando una amplia gama de aspectos que inciden en su desarrollo y configuración socioeconómica. Más allá de las tasas de crecimiento poblacional, se explora la complejidad de la expansión urbana, donde Ibarra y Antonio Ante se destacan por su planificación sostenible y significativo desarrollo infraestructural. La interconexión entre estos cantones se acentúa con la infraestructura vial, especialmente con la presencia destacada de la vía Imbaya y la reciente apertura del paso lateral E35, subrayando la importancia de las conexiones viales para mejorar la movilidad y la conectividad regional.

El análisis también se adentra en la planificación comercial, destacando la presencia de puntos comerciales en Antonio Ante y la falta de un espacio comercial en Imbaya. Esta disparidad no solo señala una oportunidad para el desarrollo comercial en la región, sino que también destaca la necesidad de equilibrar la oferta comercial y de servicios en áreas estratégicas. Además, la aplicación de la metodología de Christaller a escala meso plantea la posibilidad de implementar un espacio comercial en Imbaya, ajustándose a las características únicas de la región y buscando optimizar la cobertura y eficacia de la oferta de servicios comerciales.

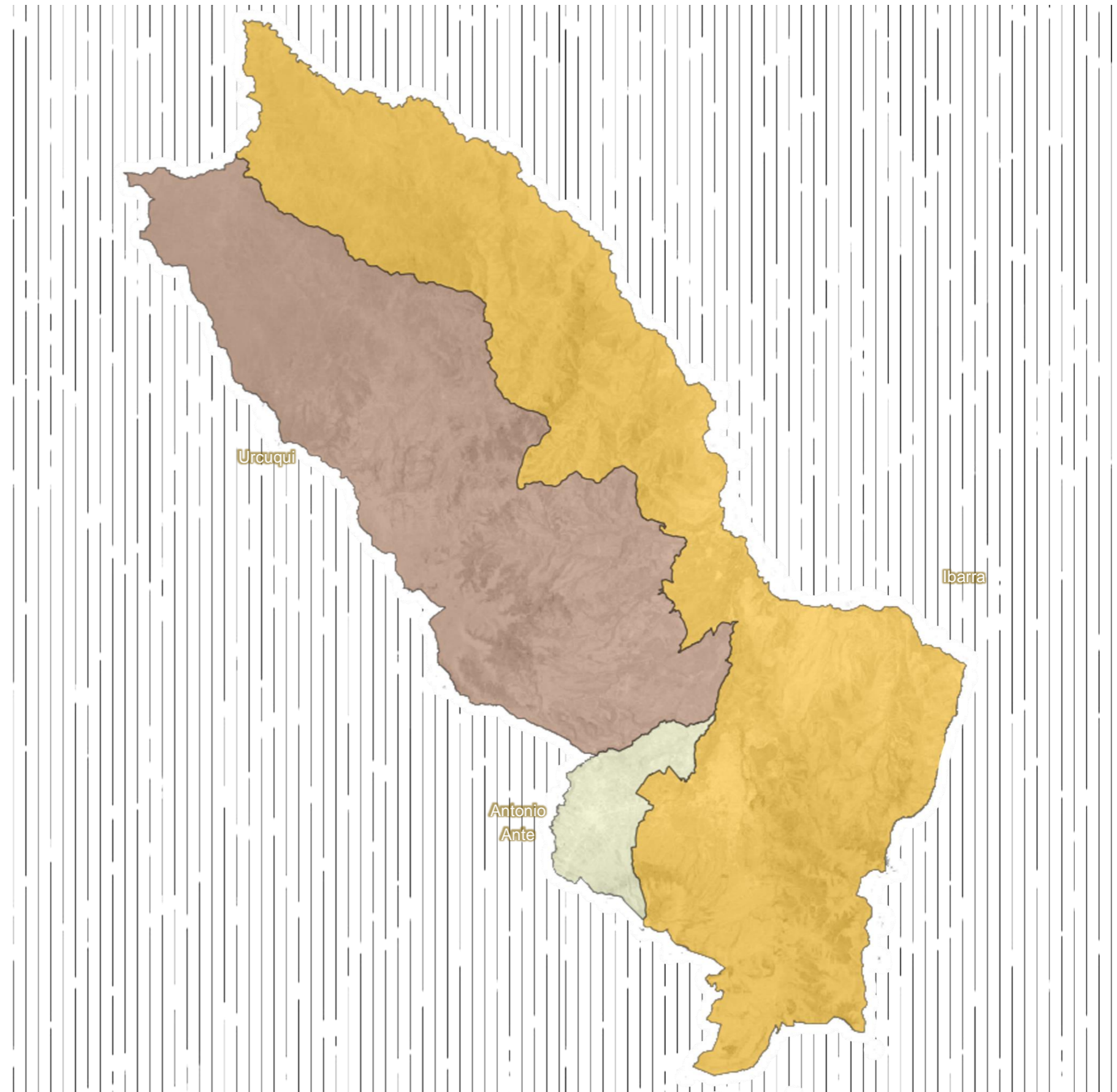
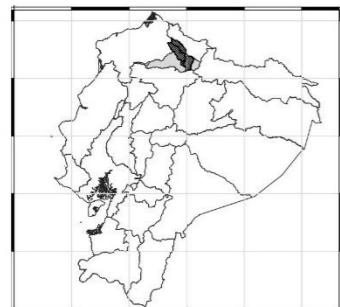
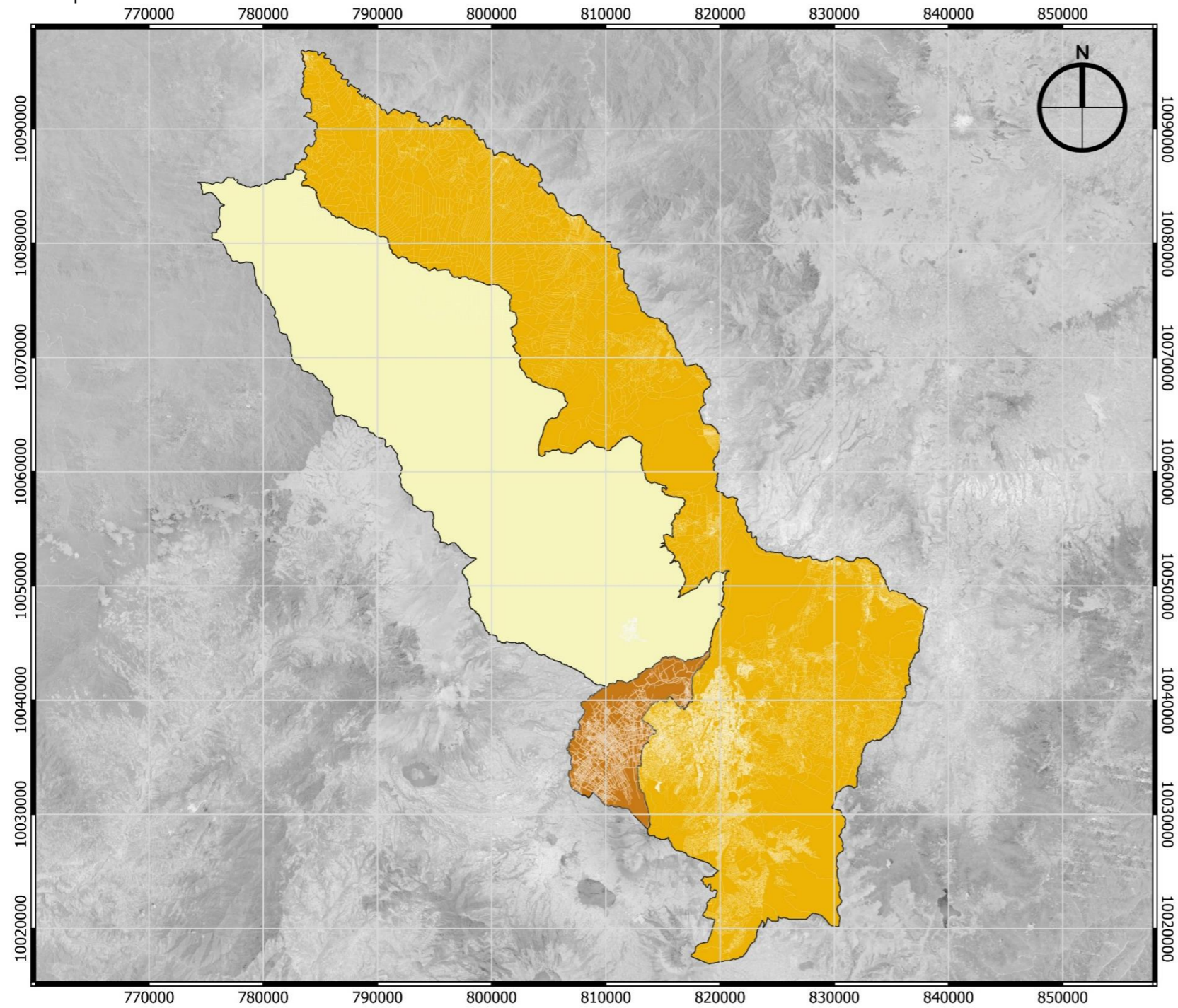


Figura 30  
Mapa de tasa crecimiento



LEYENDA	
TASA DE CRECIMIENTO POBLACIONAL %	
<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #ffffcc; border: 1px solid black;"></span>	1.27 - 1.41 (URCUQUI)
<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #c07040; border: 1px solid black;"></span>	2.38 - 2.63 (ANTONIO ANTE)
<span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: #ffcc00; border: 1px solid black;"></span>	1.42 - 2.37 (IBARRA)

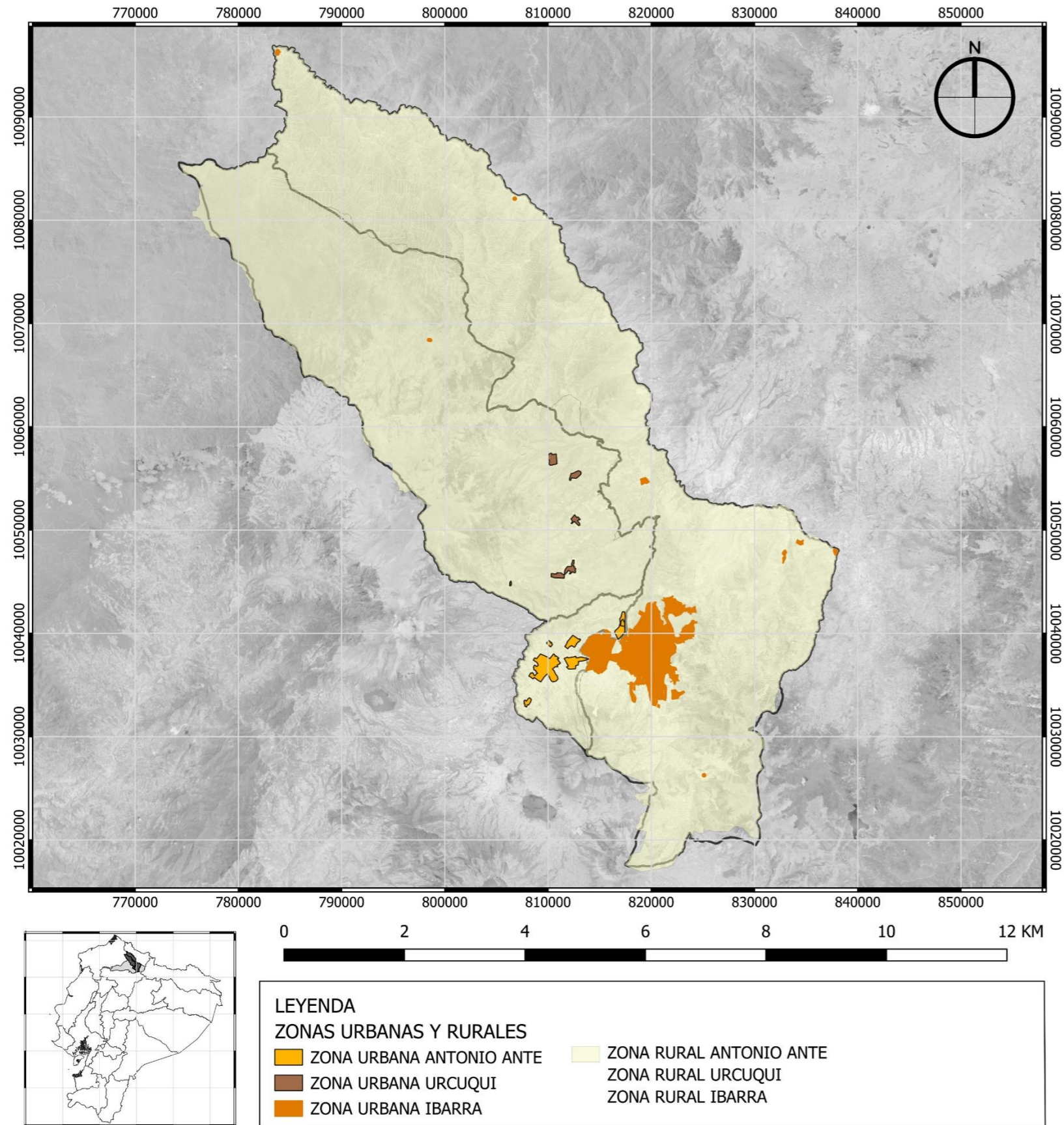
### TASA DE CRECIMIENTO POBLACIONAL.

En la provincia de Imbabura, Ecuador, específicamente en el cantón de Antonio Ante, se observa una variación notable en las tasas de crecimiento poblacional, según los datos recopilados por el Censo de Población y Vivienda del INEC en 2010. En este contexto, Ibarra exhibe una tasa de crecimiento que fluctúa entre el 1.42% y el 2.37%, mientras que Antonio Ante muestra un crecimiento más pronunciado, situándose entre el 2.38% y el 2.63%. Por otro lado, Urcuquí experimenta un crecimiento poblacional con cifras que oscilan entre el 1.27% y el 1.41%.

Resulta destacable que, a partir de estas estadísticas, se vislumbra que Antonio Ante presenta la tasa de crecimiento poblacional más elevada, indicando que con el tiempo podría consolidarse como una centralidad significativa en la región. Esta posición estratégica se ve reforzada al ubicarse geográficamente entre los dos cantones vecinos, Ibarra y Urcuquí. De este modo, la tendencia de crecimiento de Antonio Ante no solo refleja un aumento demográfico, sino que también sugiere su potencial desarrollo como un punto central y relevante en la provincia de Imbabura

Nota: Adaptado del Plan de Ordenamiento y Desarrollo Territorial de Antonio Ante 2019; Plan de Uso y Gestión de Suelo de Ibarra 2021

Figura31  
Mapa de zonas urbanas y rurales



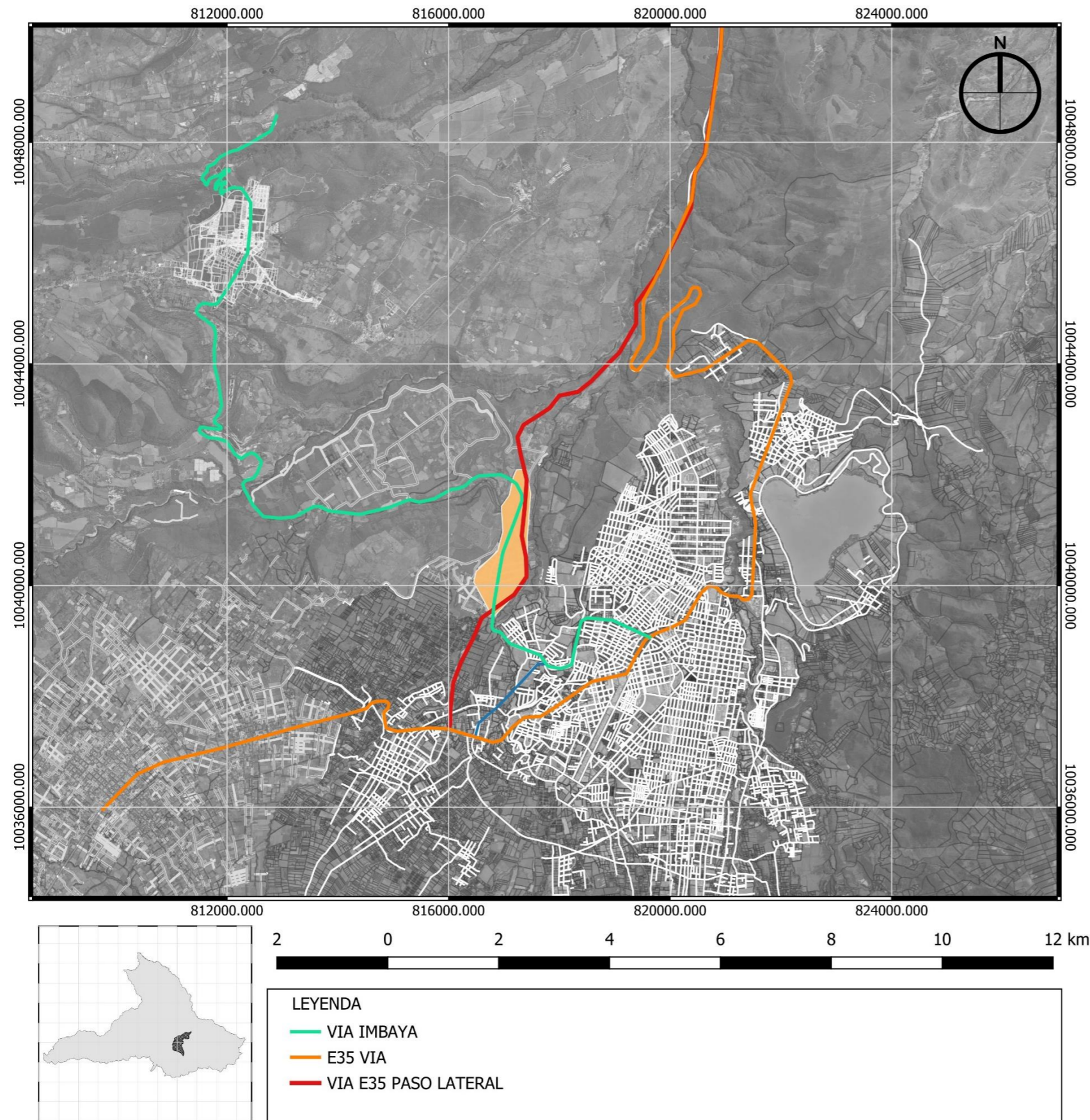
Nota: Adaptado del Plan de Ordenamiento y Desarrollo Territorial de Antonio Ante 2019; Plan de Uso y Gestión de Suelo de Ibarra 2021

## ZONAS URBANAS Y RURALES.

Ibarra destaca como la localidad de mayor extensión, seguida por Antonio Ante con una extensión ligeramente menor, mientras que Urcuquí tiene la menor extensión. Esta disparidad en tamaño entre las localidades influye notablemente en sus trayectorias de desarrollo, mostrando una clara inclinación hacia la expansión de las zonas urbanas, especialmente en la dirección del cantón de Antonio Ante. En la actualidad, Ibarra y Antonio Ante forman una conurbación, lo que significa que las áreas urbanas de ambas localidades han crecido de manera continua y se han fusionado en una zona metropolitana más extensa.

Esta conurbación entre Ibarra y Antonio Ante ha llevado a una integración más estrecha de las infraestructuras y servicios urbanos. El crecimiento proyectado en la expansión urbana de Antonio Ante plantea un escenario dinámico que podría tener un impacto significativo en la configuración general de los tres cantones: Ibarra, Antonio Ante y Urcuquí. Con la tendencia hacia una mayor urbanización, se espera la aparición de nuevos desarrollos inmobiliarios y la creación de áreas comerciales y de servicios en el cantón de Antonio Ante, fortaleciendo aún más la conurbación existente. Este crecimiento no solo podría mejorar la conectividad entre Ibarra y Antonio Ante, sino también generar oportunidades de empleo y fomentar el desarrollo económico.

Figura 32  
Mapa de la vialidad cantonal



Nota: Adaptado del Plan de Ordenamiento y Desarrollo Territorial de Antonio Ante 2019; Plan de Uso y Gestión de Suelo de Ibarra 2021

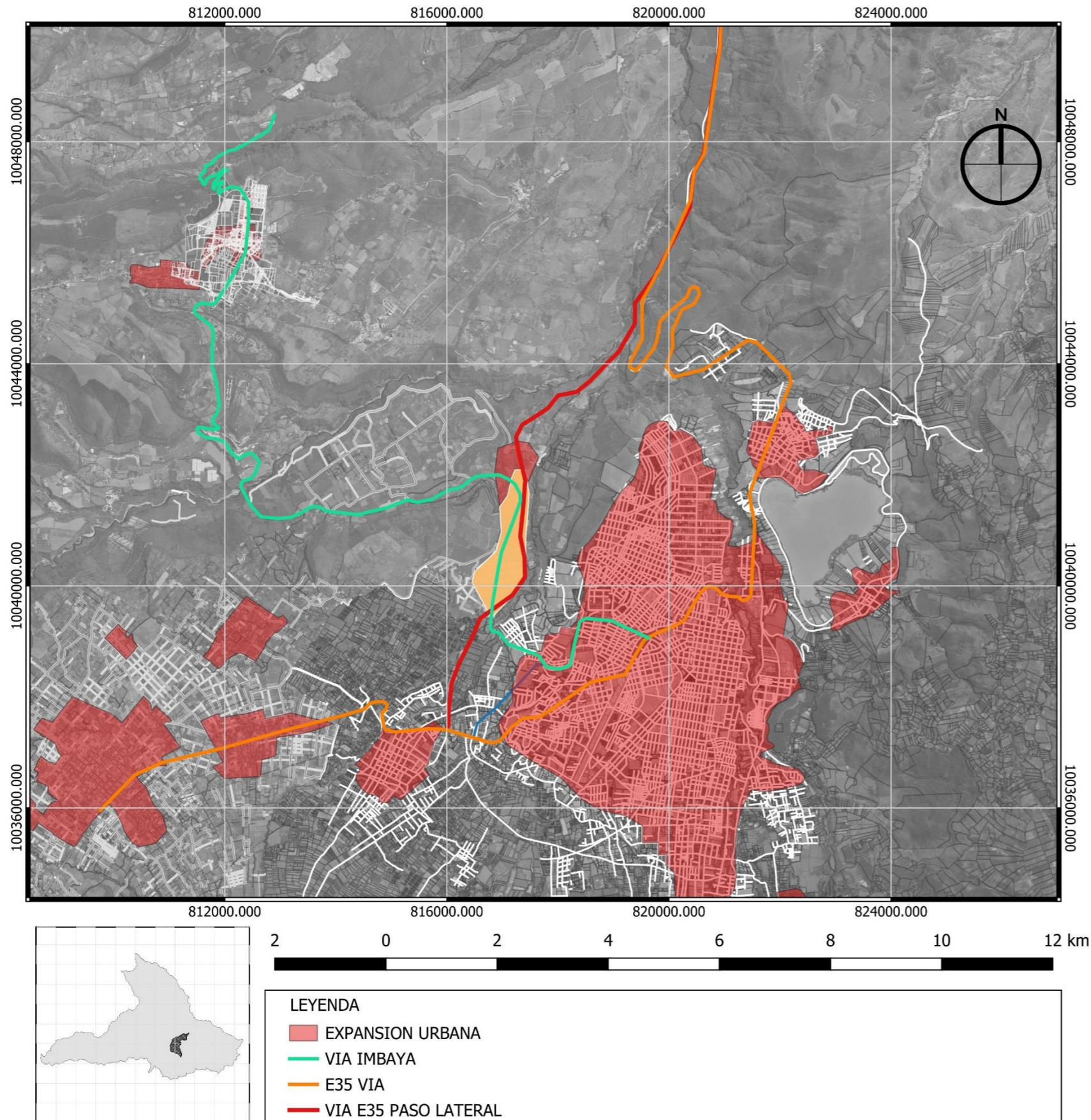
### VIALIDAD CANTONAL.

A través de un análisis detallado de las vías de primer orden, especialmente en los cantones de Ibarra, Antonio Ante y Urcuquí, junto con el proceso de apertura del paso lateral E35, la vía Imbaya surgirá como el principal vínculo directo entre estos cantones. Esta carretera desempeñará un papel crucial como la ruta primordial para acceder a Imbaya desde Ibarra y conectará también con Antonio Ante y Urcuquí.

El estratégico diseño del futuro paso lateral E35 buscará optimizar el tiempo de desplazamiento de visitantes procedentes de otras provincias. Al transcurrir junto a la vía de Imbaya, este futuro paso lateral ofrecerá una ventaja logística tanto para aquellos que se dirigen específicamente a Imbaya como para quienes utilizan esta vía con la intención de disfrutar de las atracciones locales.

Esta ubicación estratégica se traducirá en una mejora sustancial de la accesibilidad para los usuarios de ambas vías, fomentando así el potencial de visitas a Imbaya desde diversas direcciones. La interconexión eficiente entre la vía Imbaya, la vía E35 y el futuro paso lateral E35 creará un entorno propicio para el desarrollo económico y turístico de la región. Este proceso de crecimiento se fortalecerá al mejorar la movilidad y la experiencia de quienes transitan por estas rutas clave, promoviendo un flujo constante de visitantes y contribuyendo al dinamismo económico de la zona.

Figura 33  
Mapa de la expansión urbana



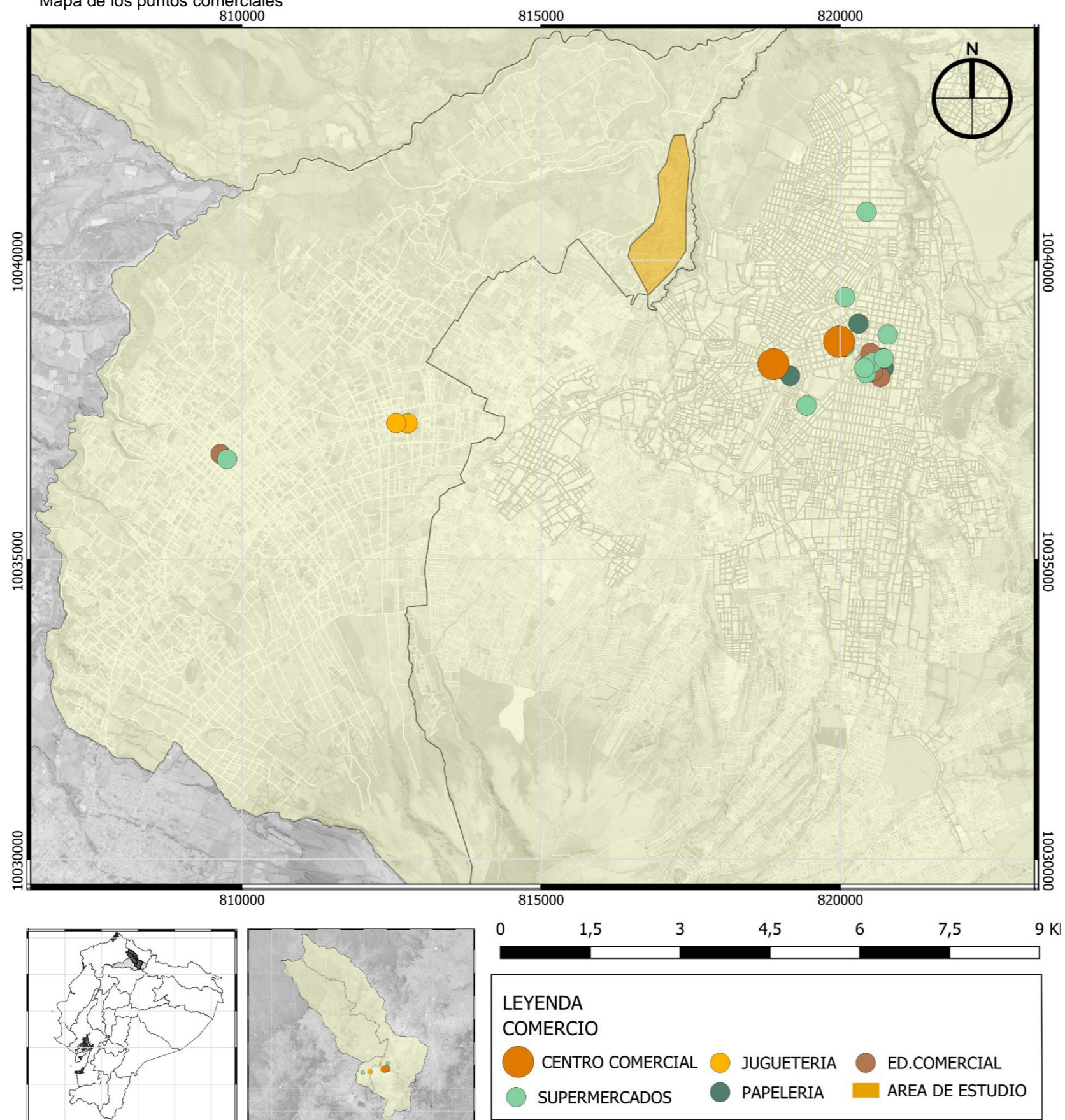
### EXPANSIÓN URBANA.

La expansión urbana en Ibarra, Imbaya y Urcuquí destaca como un fenómeno notable que refleja el dinamismo y crecimiento constante de la región. Ibarra, como el centro urbano principal, ha experimentado una expansión hacia áreas circundantes, caracterizada por mejoras significativas en la infraestructura.

Imbaya, en particular, emerge como un actor clave en este proceso de expansión y está experimentando un crecimiento urbano significativo. Se anticipa que, en el futuro, Imbaya se convertirá en un punto crucial de conexión entre Ibarra y Urcuquí, consolidándose no solo como un centro de servicios esenciales, sino también como un núcleo de actividades económicas en constante desarrollo.

La estratégica ubicación de Imbaya, su conexión cercana con Ibarra y la mejora continua de sus infraestructuras contribuirán a su crecimiento como un centro urbano. Se espera que la expansión en Imbaya incluya el desarrollo de nuevas zonas residenciales, comerciales y de servicios, fortaleciendo su papel como un componente vital en la configuración urbana de la región. La planificación cuidadosa de esta expansión buscará no solo mejorar la calidad de vida de los residentes sino también fomentar la atracción de inversión y actividades económicas sostenibles en Imbaya.

Figura 34  
 Mapa de los puntos comerciales



## PUNTOS COMERCIALES.

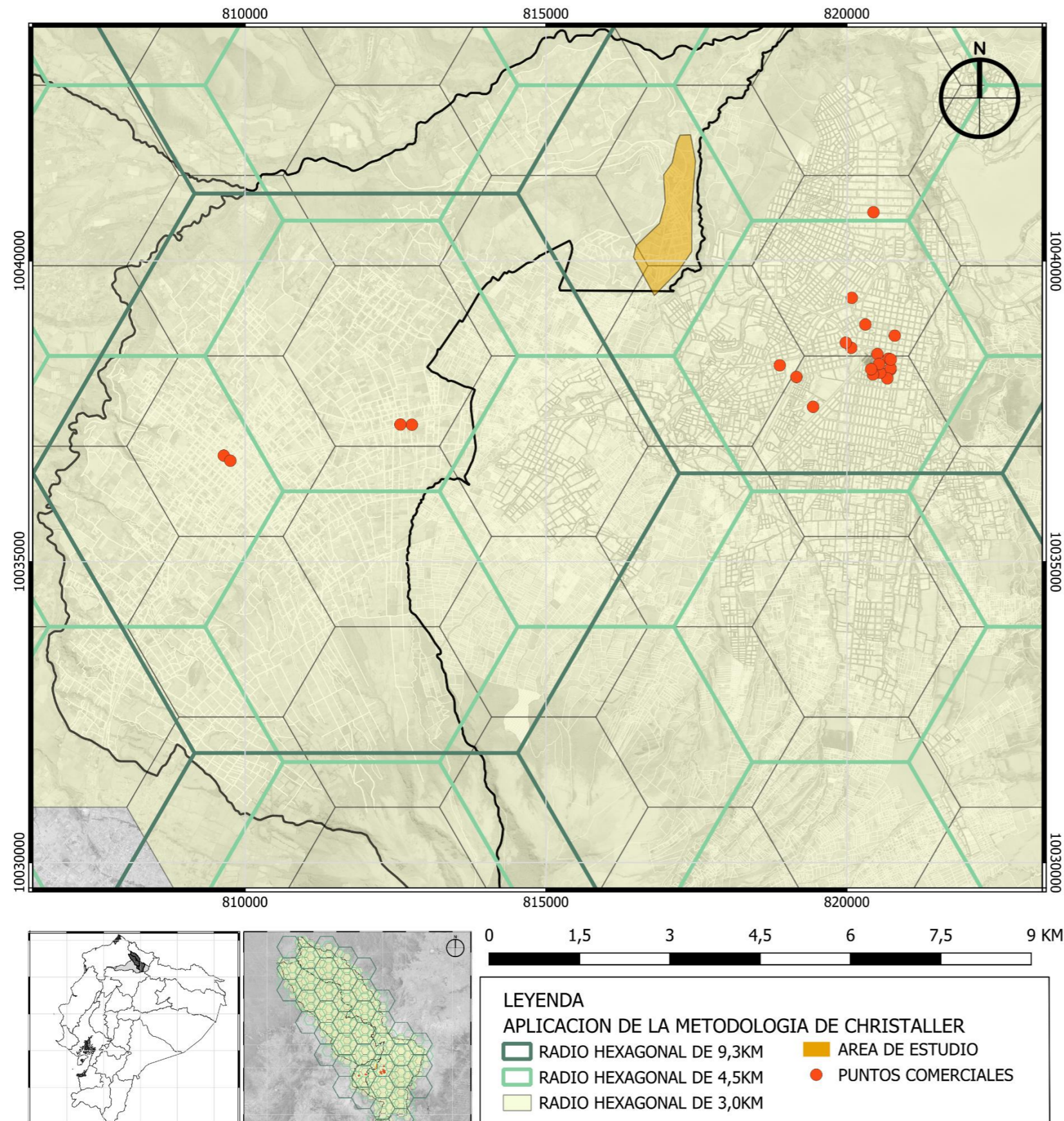
En la actualidad, Ibarra se destaca por contar con una amplia oferta de equipamientos que abarcan desde centros comerciales, supermercados y jugueterías hasta papelerías y edificios comerciales. Esta diversidad contribuye a la vitalidad económica y social de la ciudad, ofreciendo a los residentes y visitantes una gama completa de servicios y opciones de entretenimiento.

Por otro lado, Antonio Ante cuenta con elementos comerciales como supermercados, papelerías y edificios comerciales, proporcionando servicios esenciales a la población local. La presencia de estos establecimientos refleja la importancia de Antonio Ante como un centro económico en la región.

En términos de proyección futura, se prevé que Ibarra experimentará un crecimiento adicional en cuanto a equipamientos. Se anticipa la incorporación de nuevas instalaciones y servicios que complementarán la oferta actual, fortaleciendo la posición de Ibarra como un centro urbano completo y dinámico.

Simultáneamente, se espera que Antonio Ante también genere más equipamientos, expandiendo su oferta para satisfacer las necesidades de una población en crecimiento. Este desarrollo incluirá la creación de nuevos espacios y servicios que contribuirán al bienestar y la comodidad de los residentes de Antonio Ante.

Figura 35  
Mapa de la aplicación de la metodología



### APLICACIÓN DE LA METODOLOGIA DE CHRISTALLER.

En el contexto de la escala meso en la metodología de Christaller, se ha observado la carencia de un espacio comercial en el área de estudio, y se propone su implementación mediante la delimitación de zonas de influencia a través de hexágonos concéntricos con radios específicos de 9.3 km, 4.5 km y 3.0 km (Palacios, 2018).

La aplicación de la teoría de Christaller a escala meso implica un enfoque más detallado y específico, considerando factores geográficos y demográficos particulares del área en cuestión. La elección de los radios mencionados se fundamenta en criterios que buscan maximizar la accesibilidad y eficiencia en la distribución de servicios comerciales, ajustándose a las características únicas de la región.

Sin embargo, al realizar un análisis más detallado, se observa que, en los puntos comerciales de Ibarra, con un radio hexagonal de 9.3 km, abarca el sector de estudio de manera efectiva. Por otro lado, los radios de 4.5 km y 3.0 km no cubren completamente el área de estudio, presentando una limitación en su alcance.

En cuanto a los puntos comerciales de Antonio Ante, se identifica que ninguno de los radios hexagonales mencionados (9.3 km, 4.5 km y 3.0 km) abarca el área de estudio, indicando una ausencia de puntos comerciales dentro de estos límites específicos.

Figura 36

Representación de la parroquia de estudio meso

**ESCALA: MESO**

En la escala meso, el análisis se centra en la zona urbana de Imbaya, revelando diversos elementos que configuran su carácter distintivo. La delimitación urbana destaca por una expansión cuidadosa de las áreas pobladas, preservando una interacción armoniosa con el entorno natural circundante. La topografía diversa, desde suaves inclinaciones hasta terrenos escarpados, configura un paisaje visualmente atractivo que influye en la distribución de la población y la planificación de la infraestructura urbana.

En términos demográficos, la población de Imbaya refleja una dinámica variada en sus distintos sectores. La consolidación y no consolidación de suelos reflejan etapas diferentes de desarrollo, con la anticipación de conjuntos residenciales en lotes no consolidados, indicando una visión estratégica para el crecimiento urbano. La hidrografía, con el río Chorlavi como eje principal, no solo añade belleza natural, sino que también desempeña un papel vital al proporcionar recursos esenciales para el desarrollo sostenible de la comunidad urbana. La morfología urbana, caracterizada por manzanas regulares e irregulares, junto con una red vial equilibrada de calles curvas y rectas, contribuye a una experiencia visual y funcional única. En esta escala meso, se desentrañan los elementos que definen el desarrollo y la identidad de la zona urbana de Imbaya.

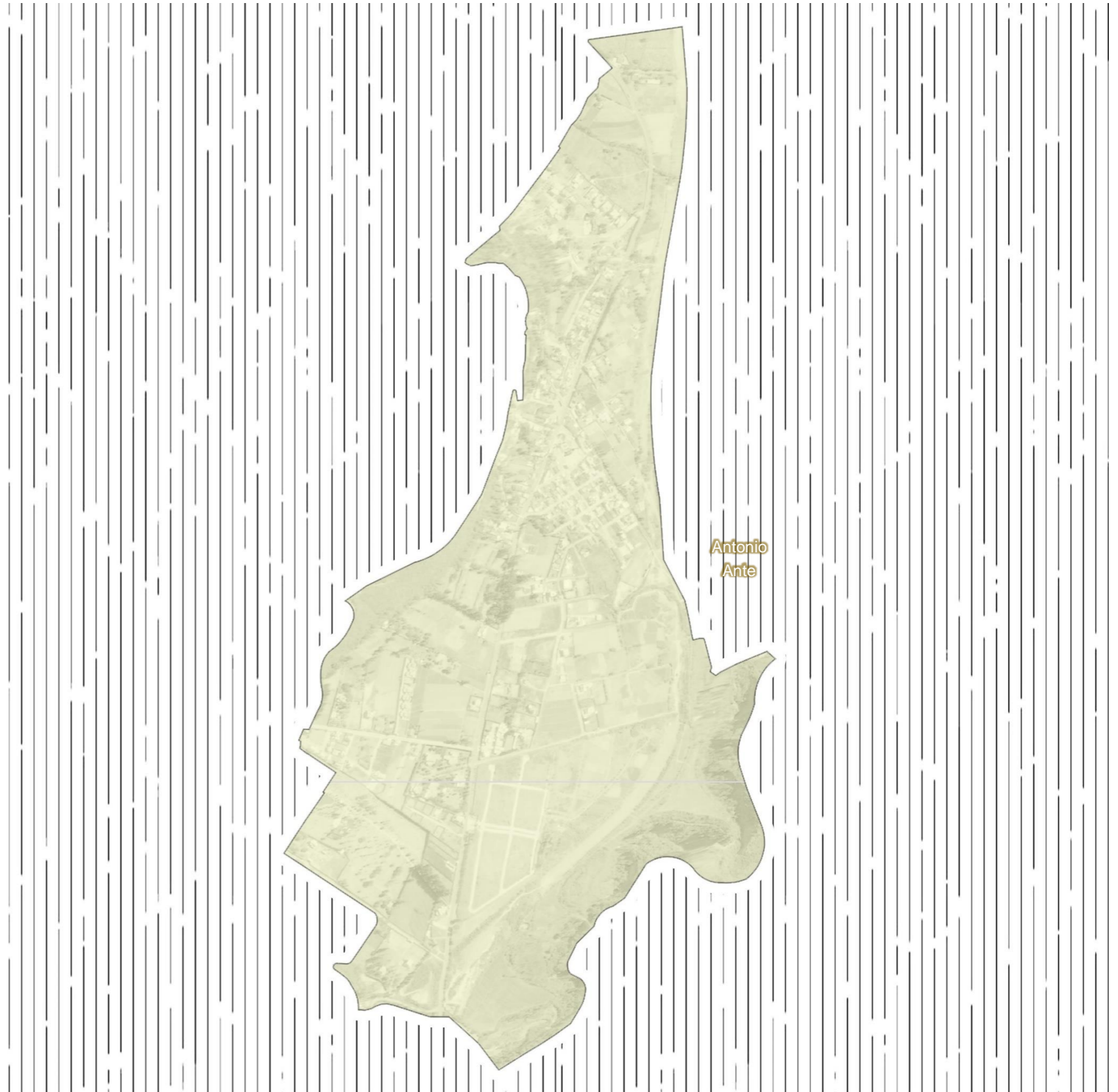
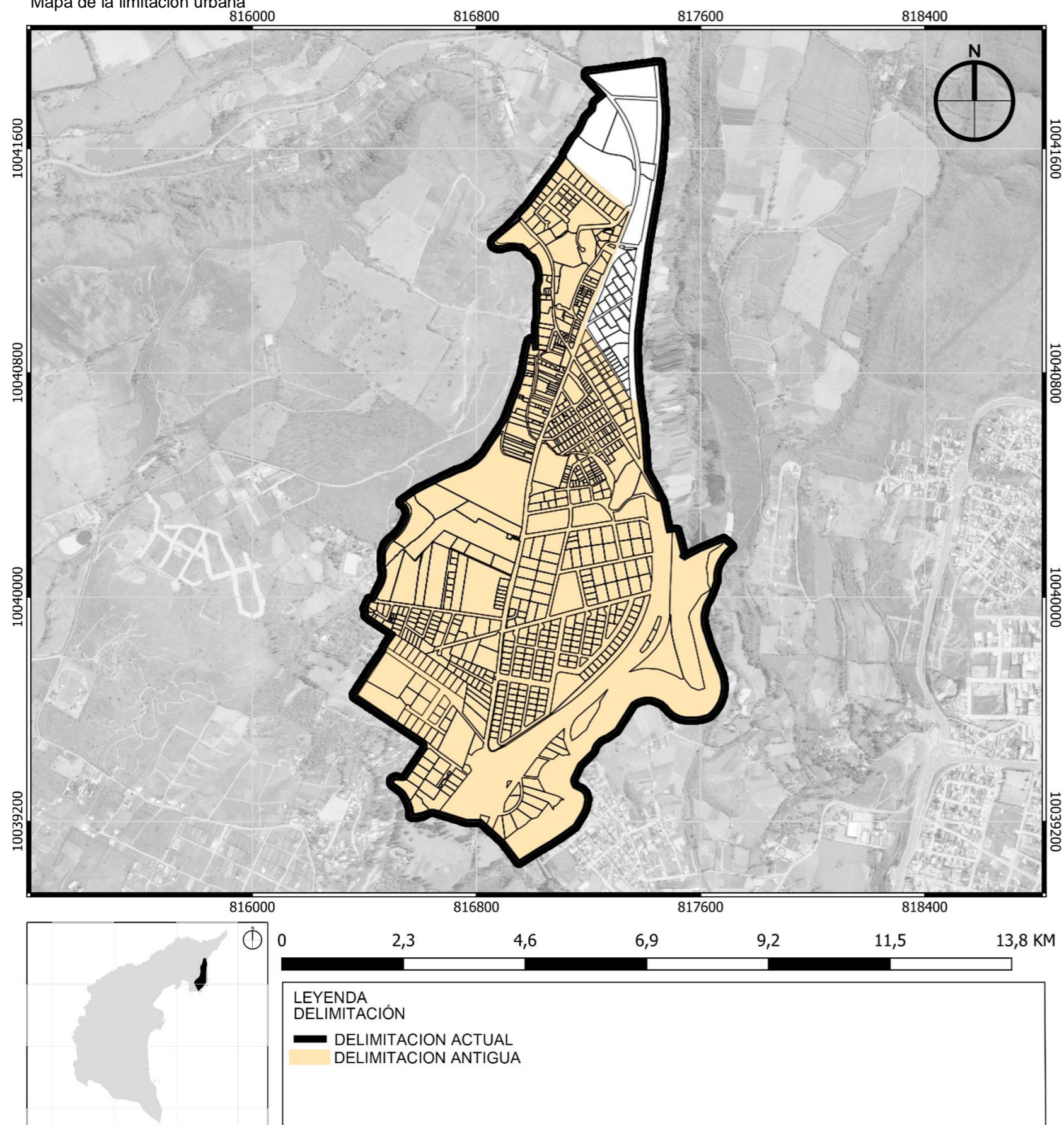


Figura 37  
 Mapa de la limitación urbana



## DELIMITACIÓN URBANA.

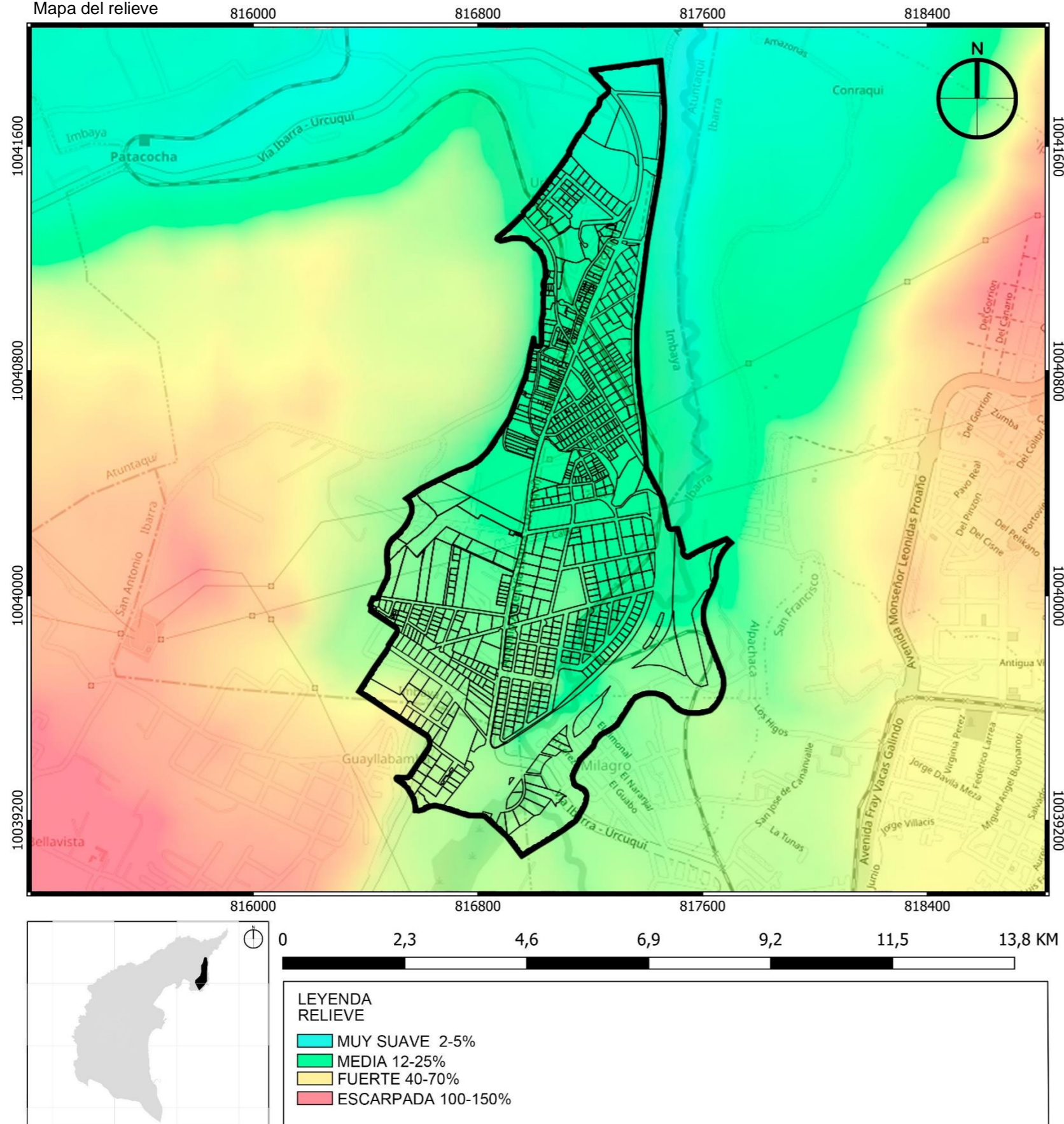
La delimitación urbana de Imbaya se destaca por la armoniosa interacción entre la vida local y su proximidad a áreas urbanas. Los límites urbanos se caracterizan por una expansión moderada de las zonas pobladas, evidenciando un enfoque cuidadoso en la preservación del entorno natural. Imbaya se sitúa estratégicamente al este, compartiendo límites con parroquias vecinas como San Antonio de Ibarra, lo que fomenta una dinámica intercomunitaria y refuerza los lazos culturales y sociales en la región.

Al mismo tiempo, al oeste, Imbaya se ve inmersa en la proximidad de un entorno montañoso que define su impresionante paisaje. Esta relación cercana con la geografía montañosa no solo contribuye a la singularidad visual de Imbaya, sino que también establece un vínculo especial con la naturaleza. La preservación y aprecio por este entorno montañoso subrayan el compromiso de la comunidad con la sostenibilidad y la valoración del patrimonio ambiental.

Adicionalmente, la conectividad cuidadosamente planificada con la ciudad de Ibarra refuerza la posición estratégica de Imbaya en el contexto regional. Esta conexión facilita la integración de la vida local con las oportunidades urbanas, promoviendo un equilibrio entre el desarrollo urbano y la conservación de las características que hacen única a Imbaya.

Nota: Adaptado del Plan de Ordenamiento y Desarrollo Territorial de Antonio Ante 2019

Figura 38  
Mapa del relieve

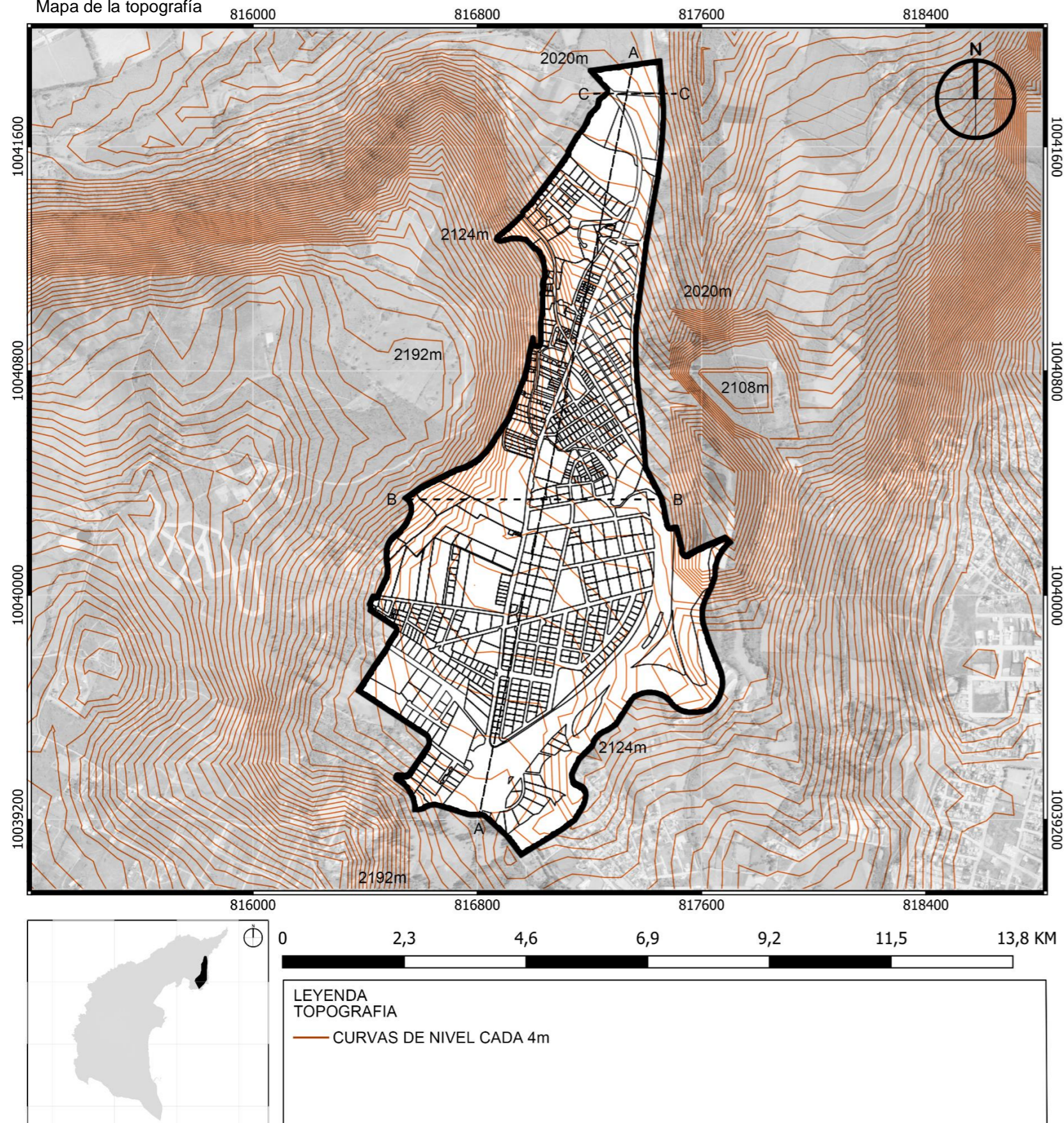


## RELIEVE.

Imbaya, se distingue por su variado relieve, ofreciendo un paisaje que abarca desde áreas suavemente inclinadas hasta regiones de terreno más escarpado. En algunas zonas, las pendientes son suaves, con inclinaciones que van del 2% al 5%, proporcionando un entorno tranquilo y de fácil acceso. En contraste, hay sectores con elevaciones moderadas, presentando pendientes que oscilan entre el 12% y el 25%, lo que añade diversidad al perfil geográfico de la región.

Cuenta con áreas de relieve más pronunciado, caracterizadas por pendientes que van desde el 40% hasta el 70%, creando terrenos más desafiantes y escarpados. En los lugares más abruptos de la localidad, se encuentran pendientes notables de 100% a 150%, añadiendo una dimensión más agreste al paisaje. Esta variabilidad topográfica contribuye a la riqueza geográfica de Imbaya, ofreciendo a sus residentes y visitantes una experiencia visualmente diversa y única en esta región.

Figura 40  
Mapa de la topografía



## TOPOGRAFÍA.

La topografía de Imbaya exhibe una diversidad de características que contribuyen a la riqueza de su entorno geográfico. Localizada al oeste, la parroquia se ve influenciada por la proximidad de la cadena montañosa, lo que se traduce en la presencia de colinas y elevaciones que definen su perfil. Estas variaciones en el relieve no solo ofrecen panorámicas pintorescas, sino que también influyen en la distribución de la población y en el diseño de la infraestructura urbana, adaptándose a las peculiaridades del terreno.

La topografía ondulada de Imbaya puede generar microclimas y condiciones específicas en distintas áreas de la parroquia, influyendo en la flora y fauna locales, así como en las prácticas agrícolas. La interacción armoniosa entre la comunidad y este relieve diverso puede dar lugar a asentamientos con características únicas, aprovechando las posibilidades y enfrentando los desafíos que la topografía presenta.

Figura 41  
Cortes topográficos

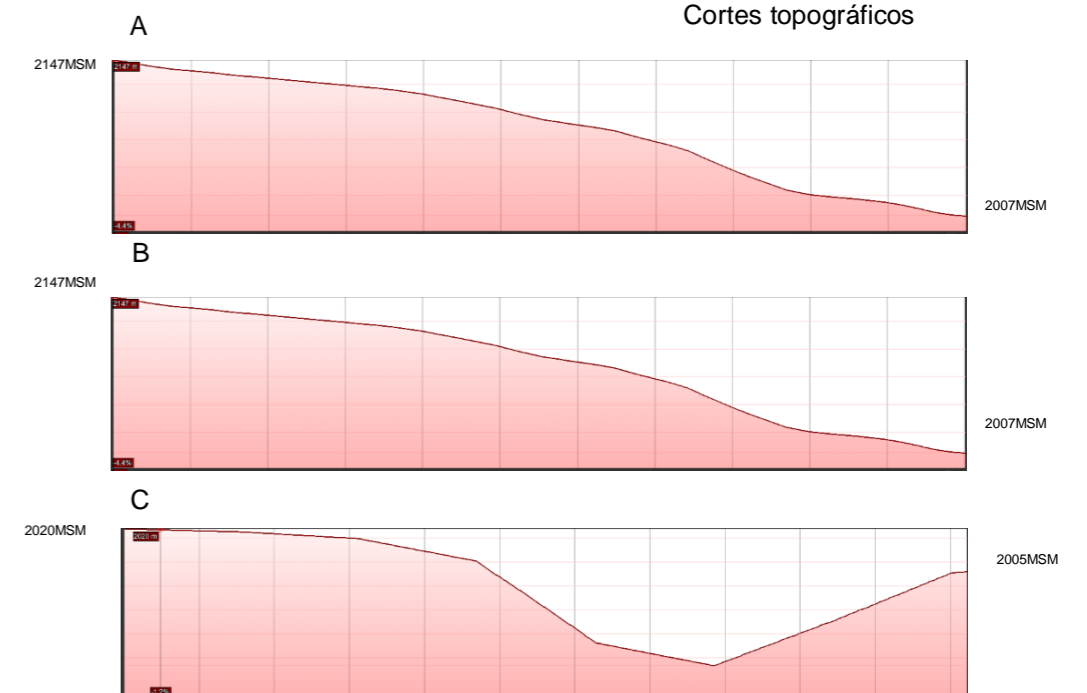
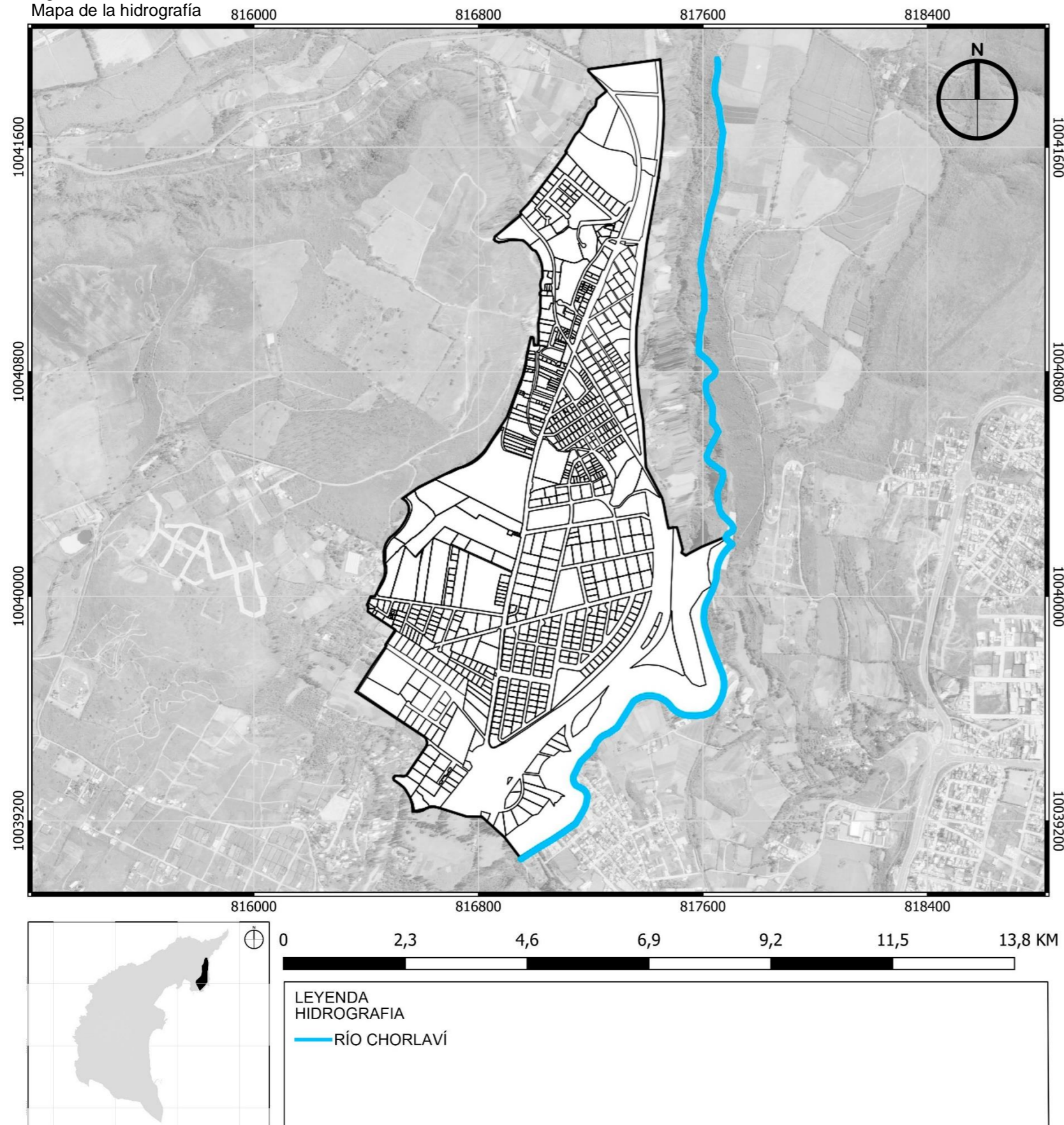


Figura 42  
Mapa de la hidrografía

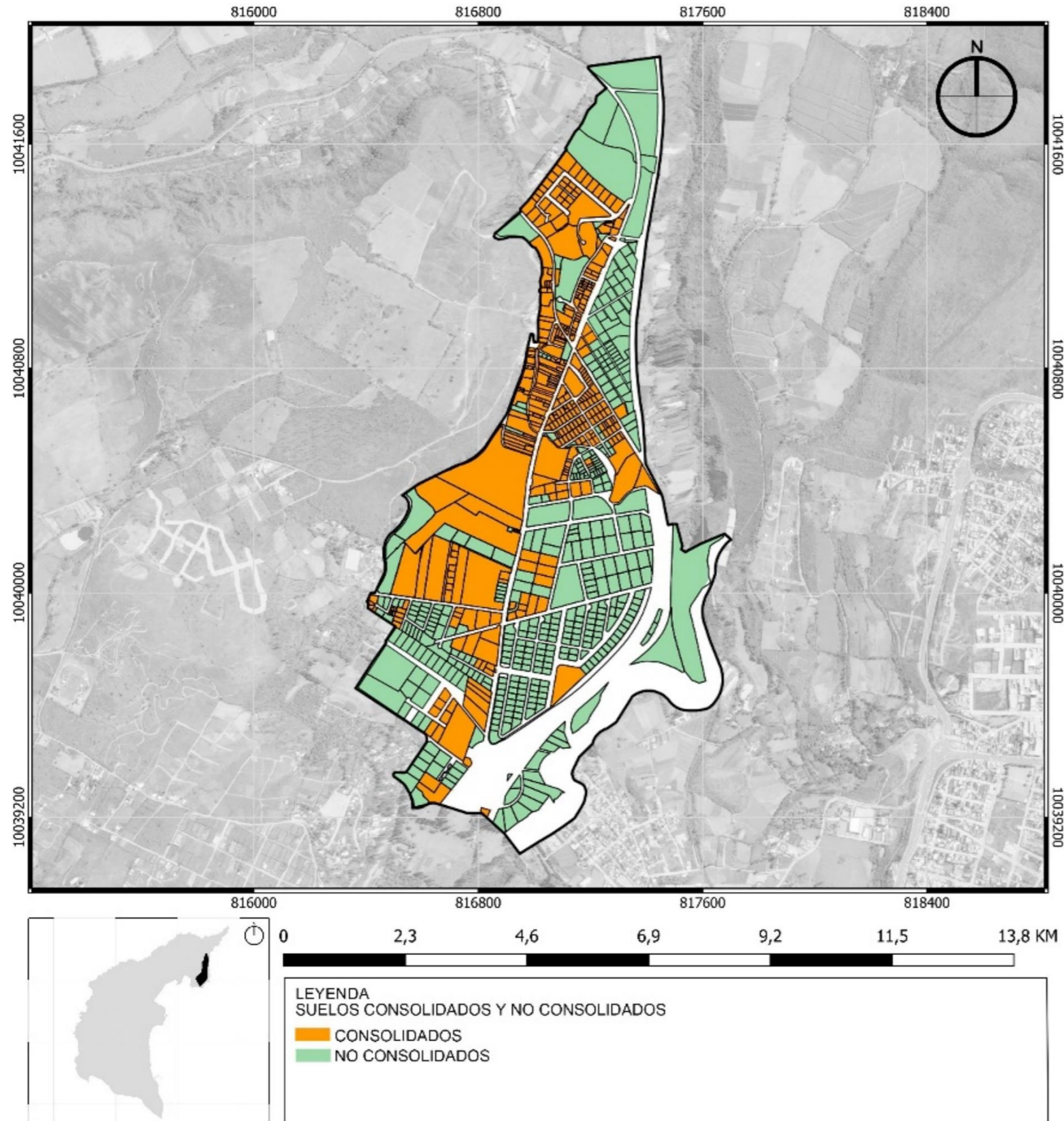


## HIDROGRAFÍA.

El sector urbano de Imbaya se ve enriquecido por su relación con la hidrografía, destacándose el río Chorlavi como la principal corriente que atraviesa la zona. Este río desempeña un papel vital en la vida de la comunidad, proporcionando recursos hídricos esenciales para diversas actividades. Su presencia no solo contribuye a la belleza natural del entorno, sino que también ofrece oportunidades para el desarrollo sostenible, como el suministro de agua para el consumo humano, la agricultura y otros usos industriales.

La proximidad del río Chorlavi al sector urbano de Imbaya también influye en la planificación y la estructura de la comunidad. Las áreas ribereñas se convierten en puntos focalizados para el desarrollo de espacios verdes y recreativos, aprovechando la presencia del río para crear entornos atractivos y accesibles para los residentes. La gestión adecuada de este recurso hídrico es esencial para mantener un equilibrio entre la preservación ambiental y el aprovechamiento sostenible de los beneficios que el río Chorlavi aporta al desarrollo urbano de Imbaya. Este enfoque respeta la importancia del tratamiento cuidadoso de los recursos naturales en armonía con el crecimiento urbano.

Figura 43  
Mapa de suelos consolidados y no consolidados



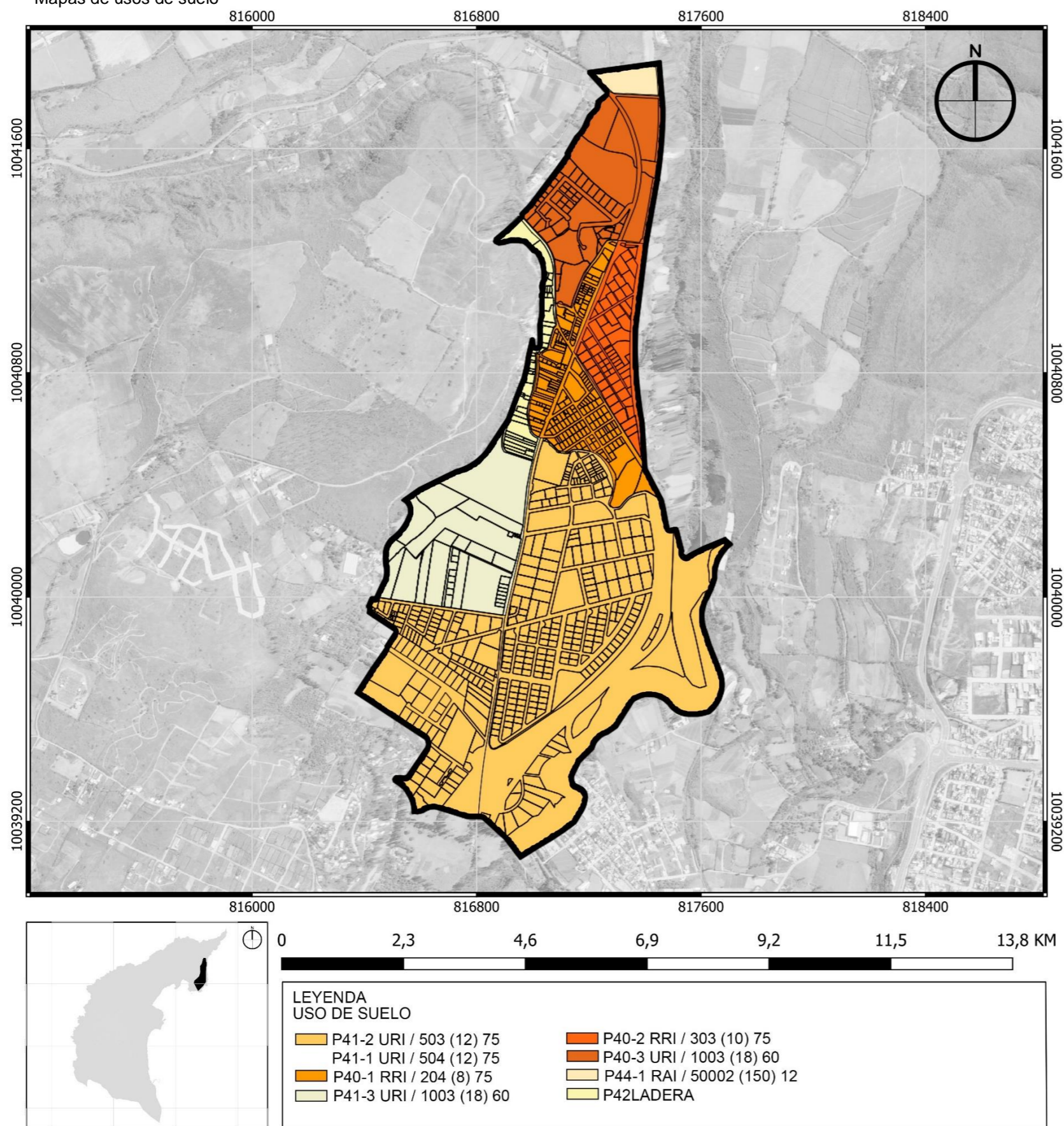
Nota: Adaptado del Plan de Ordenamiento y Desarrollo Territorial de Antonio Ante 2019

### SUELOS CONSOLIDADOS Y NO CONSOLIDADOS.

La consolidación del sector urbano de Imbaya presenta una interesante dinámica, ya que aproximadamente la mitad de los lotes se encuentran consolidados, mientras que la otra mitad permanece aún sin consolidar. Esta variabilidad en la consolidación refleja la diversidad de procesos de desarrollo y planificación en la parroquia. Los lotes consolidados han experimentado un mayor avance en términos de infraestructura, servicios públicos y ocupación residencial, contribuyendo a la conformación de un entorno urbano más estable. En contraste, los lotes no consolidados representan áreas en las que la planificación y el desarrollo están en curso, ofreciendo oportunidades para ajustes y adaptaciones según las necesidades cambiantes de la comunidad.

Un aspecto intrigante es la previsión de que algunos de los lotes no consolidados estén destinados a convertirse en conjuntos residenciales. Esta planificación sugiere una visión estratégica para el crecimiento y la expansión urbana de Imbaya. La incorporación de conjuntos residenciales es una indicativa de un enfoque integral que busca proporcionar opciones habitacionales diversificadas y planificadas. La consolidación gradual de estos lotes no solo puede impulsar el desarrollo urbano, sino también contribuir a la creación de comunidades residenciales cohesionadas, enfatizando la importancia de un desarrollo urbano equilibrado y sostenible en Imbaya.

Figura 44  
Mapas de usos de suelo



## USOS DE SUELO.

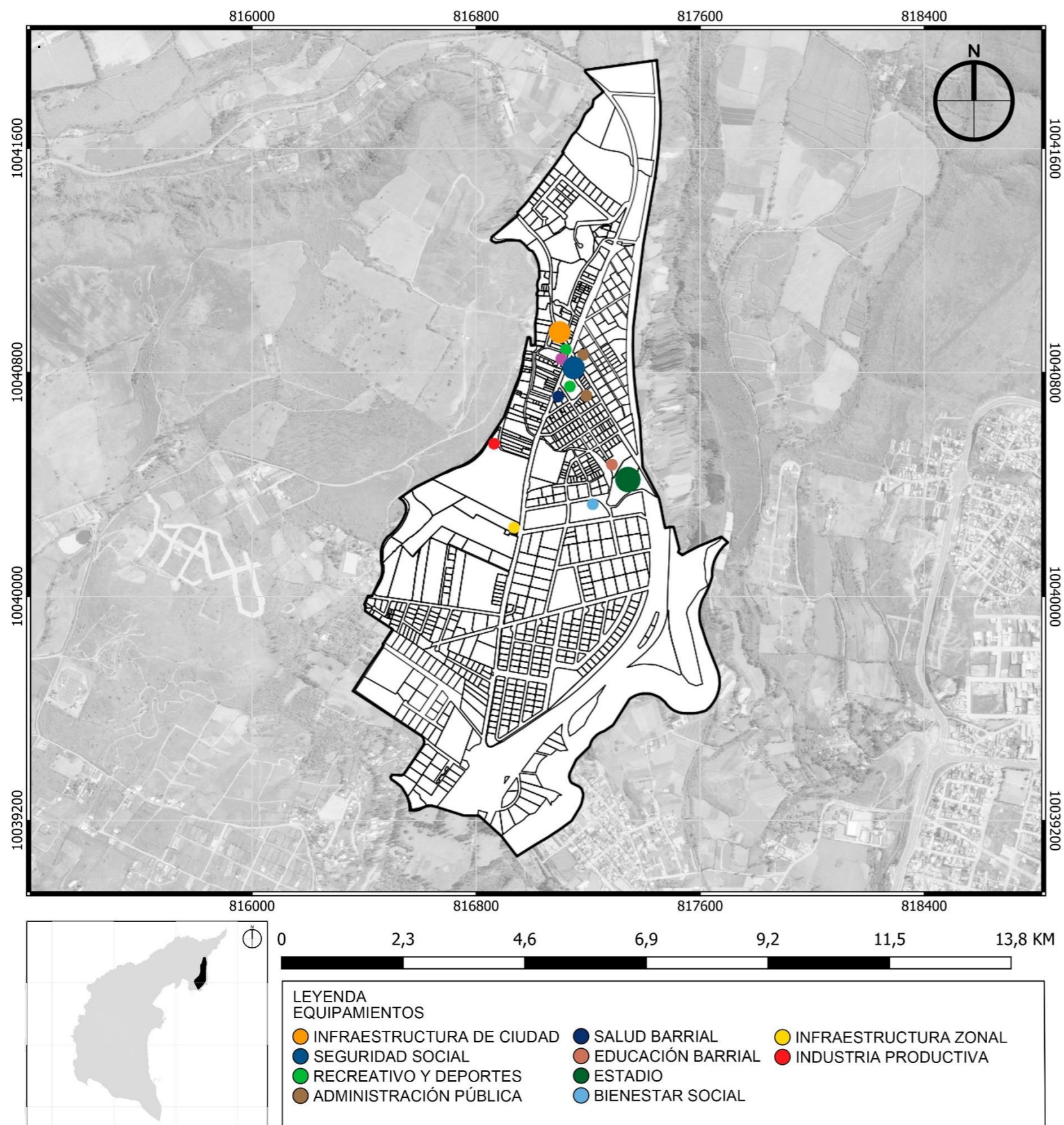
En la parte urbana de Imbaya, el uso del suelo se encuentra generalmente clasificado como suelo de uso urbano, sin una designación específica. Esta falta de especificidad ofrece una oportunidad para una planificación más detallada que pueda abordar las necesidades y aspiraciones particulares de la comunidad.

Tabla 3  
Usos de suelo

P41UAU3/ P40UAU3	
B1002	
Frente: 5 m.	Altura: 6 m.
Fondo: 3 m.	Clasif.: Urbano
Lat. Der.: 3 m.	2 pisos [35% COS] [70% COST]
Lat. Izq.: 0 m.	Lote min.: 1000 m2 [Frente min.: 18 m.]
P44UPA1	P40UAU1
A50002	D204
Frente: 20 m.	Frente: 0 m.
Fondo: 20 m.	Fondo: 3 m.
Lat. Der.: 20 m.	Lat. Der.: 0 m.
Lat. Izq.: 20 m.	Lat. Izq.: 0 m.
Altura: 6 m.	Altura: 12 m.
Clasif.: Urbano	Clasif.: Urbano
2p [2% COS] [4% COST]	4p [75% COS] [300% COST]
Lote min.: 50000 m2 [Frente min.: 150 m.]	Lote min.: 200 m2 [Frente min.: 8 m.]
P40UAU2	P41UAU1
C303	P41UAU2
Frente: 3 m.	C503
Fondo: 3 m.	Frente: 3 m.
Lat. Der.: 0 m.	Fondo: 3 m.
Lat. Izq.: 0 m.	Lat. Izq.: 0 m.
Altura: 9 m.	Lat. Der.: 0 m.
Clasif.: Urbano	Altura: 9 m.
3p [75%COS][225% COST]	Clasif.: Urbano
Lote min.: 300 m2 [Frente min.: 10 m.]	3 pisos [70% COS] [210% COST]
	Lote min.: 500 m2 [Frente min.: 12 m.]

Nota: Adaptado del Plan de Ordenamiento y Desarrollo Territorial de Antonio Ante 2019

Figura 45  
Mapa de equipamientos



## EQUIPAMIENTOS.

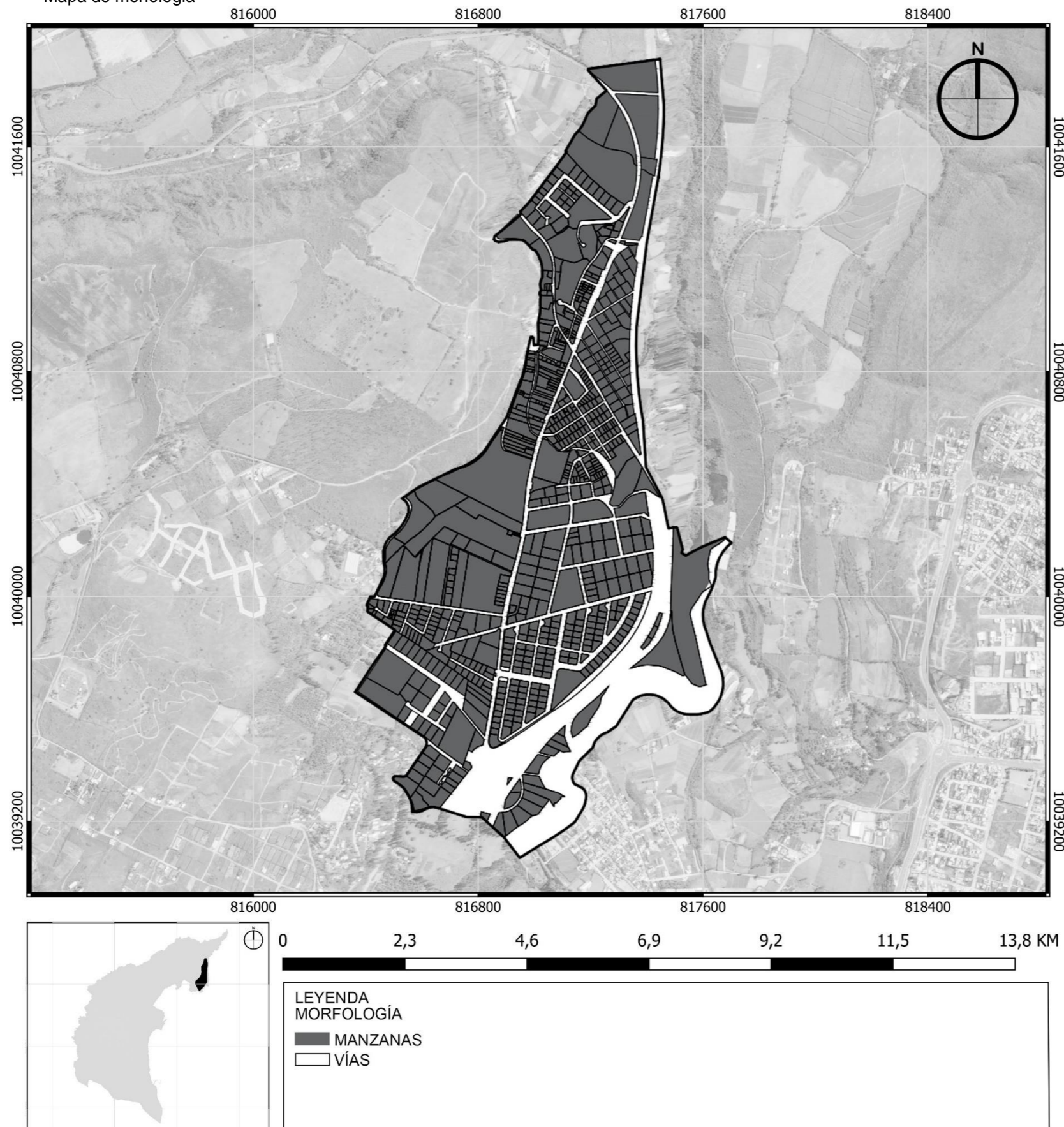
En el equipamiento del sector urbano de Imbaya, se destaca una diversidad de establecimientos que abarcan diversas categorías y tipologías, contribuyendo a la funcionalidad y bienestar de la comunidad. En la categoría de Administración Pública, se encuentran tanto establecimientos de tenencia política a nivel zonal como la Casa Parroquial de administración pública sectorial.

En el ámbito de Bienestar Social, Imbaya cuenta con la Casa Parroquial como una entidad barrial. A su vez, en Educación, se dispone del Jardín Antonio Granda Centeno, un importante recurso barrial, y la Escuela Jacinto Collahuazo, de carácter zonal. Además, en la categoría de Industria Productiva, destaca el Galpón de Pollos como un componente esencial para la actividad económica de la zona.

En términos de infraestructura, Imbaya cuenta con la antigua Estación de Ferrocarril, un elemento zonal, y el Tanque AGP, que sirve como infraestructura ciudadana. Para actividades recreativas y deportivas, se encuentran el Estadio, la Plaza Imbaya, y el Parque de Imbaya, que abarcan áreas tanto barriales como zonales.

En el ámbito religioso, destaca la Iglesia como un establecimiento sectorial, mientras que en el sector de la salud se encuentra el Subcentro de Salud, un recurso barrial esencial. Finalmente, en servicios funerarios, la ciudad cuenta con el Cementerio como una infraestructura fundamental para la comunidad.

Figura 46  
Mapa de morfología

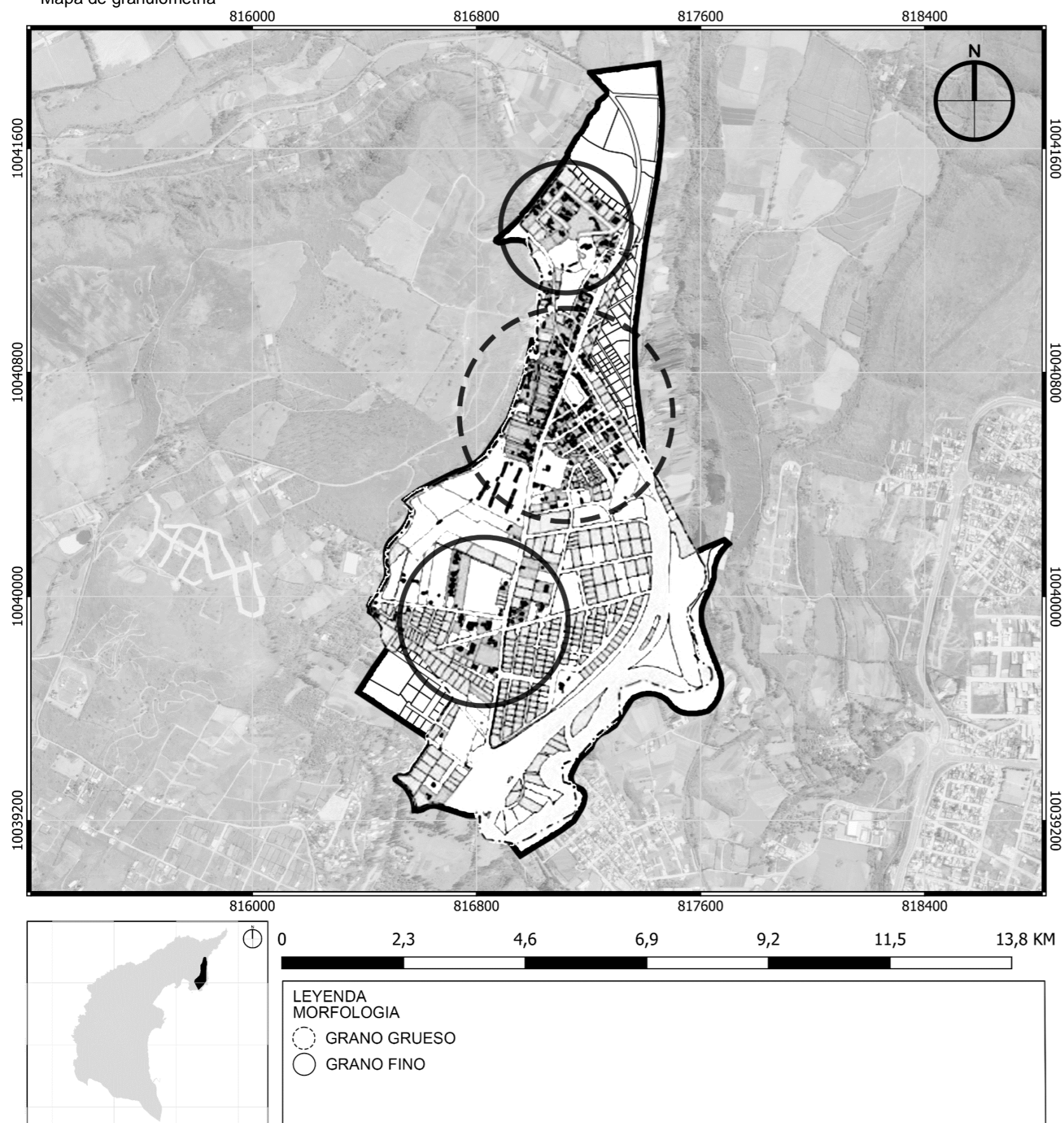


## MORFOLOGÍA.

La morfología del sector urbano de Imbaya se caracteriza por la presencia de manzanas tanto regulares como irregulares, aportando diversidad visual y funcional al tejido urbano. Las manzanas regulares indican una posible ausencia de una planificación estructurada, permitiendo la organización eficiente de calles y la disposición ordenada de edificaciones. En contraste, las manzanas irregulares añaden un elemento de espontaneidad y reflejan posiblemente procesos históricos o de desarrollo más flexibles, contribuyendo a la autenticidad y singularidad del entorno urbano.

En términos de vías, la morfología urbana de Imbaya presenta una mezcla equilibrada de calles curvas y rectas, creando una red vial diversificada y adaptativa. Las calles curvas se ajustan a la topografía natural del terreno, ofreciendo rutas más pintorescas y armonizando con el entorno. Mientras tanto, las calles rectas sugieren una planificación más geométrica, facilitando la accesibilidad y la movilidad eficiente en el sector urbano. Esta combinación de formas y trazados contribuye a la riqueza estética y funcional de Imbaya, proporcionando a los residentes y visitantes una experiencia variada en el paisaje urbano, aunque sin una planificación estructural evidente.

Figura 47  
Mapa de granulometría

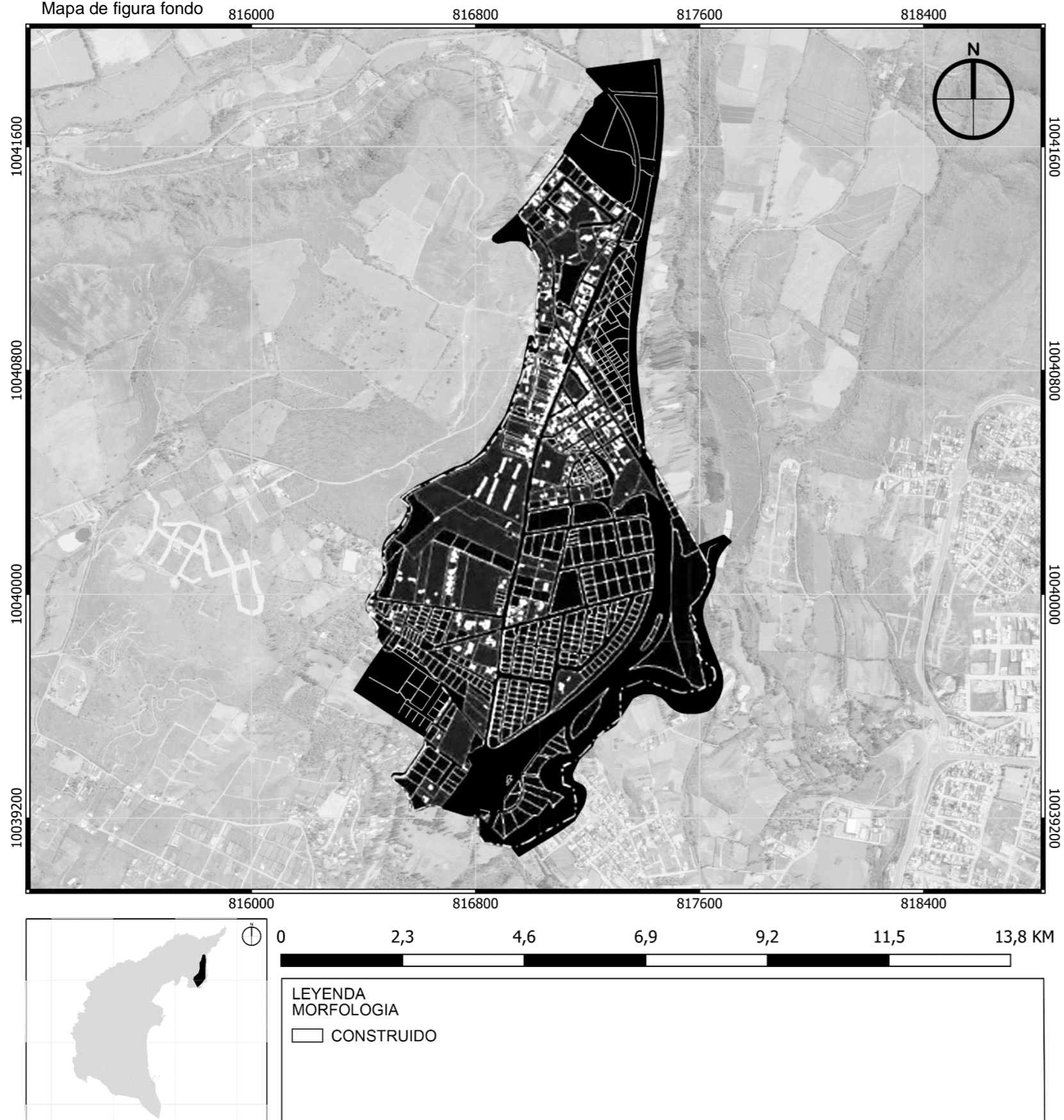


## GRANULOMETRÍA.

Imbaya presenta una fusión equilibrada de estilos arquitectónicos, con la coexistencia distintiva de grano grueso y grano fino en su tejido urbano. El sector exhibe áreas donde edificaciones de mayor tamaño y densidad configuran un grano grueso, generando una atmósfera urbana más compacta y dinámica. Al mismo tiempo, existen espacios caracterizados por estructuras más pequeñas y dispersas, contribuyendo al grano fino y proporcionando una sensación de apertura y amplitud.

Esta dualidad en el diseño urbano no solo es apreciable visualmente, sino que también refleja la adaptabilidad de Imbaya para satisfacer las diversas preferencias y necesidades de sus residentes. La afirmación de esta dualidad en el grano urbano enriquece la vida en la ciudad, ofreciendo a los habitantes una variedad de experiencias urbanas, desde entornos más dinámicos hasta lugares más tranquilos y expansivos.

Figura 48  
 Mapa de figura fondo

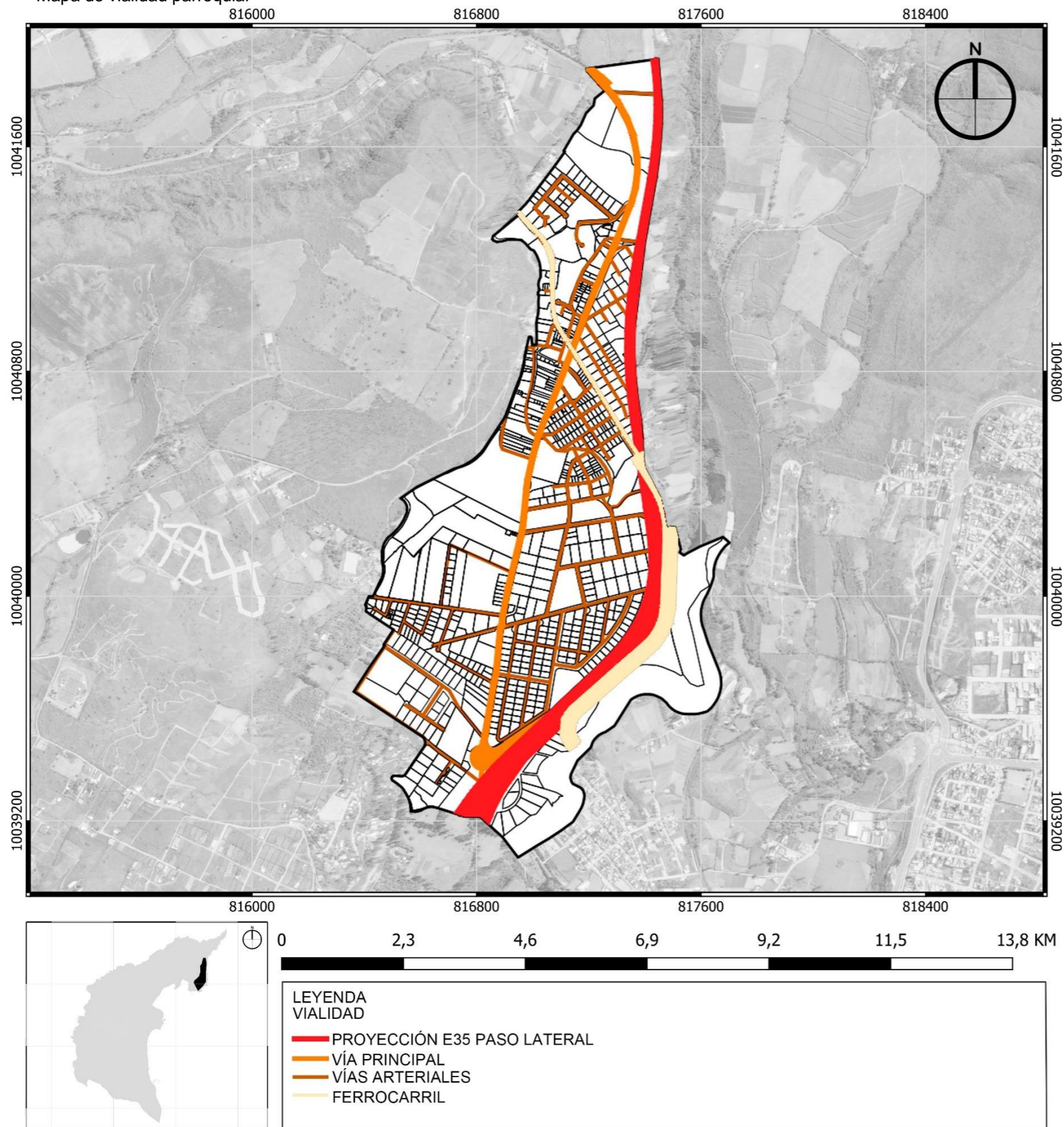


**FIGURA FONDO.**

El mapa de Imbaya se convierte en un reflejo visual del concepto de figura y fondo, donde la figura se identifica con la parte construida y el fondo con las áreas aún no consolidadas. Las edificaciones presentes se destacan como la figura principal en el lienzo, mientras que los extensos terrenos sin desarrollar actúan como el fondo que enmarca y define la escena.

Este contraste entre la parte consolidada y las zonas no consolidadas no solo proporciona una representación gráfica de la infraestructura existente, sino que también sugiere el potencial de crecimiento y desarrollo futuro en las áreas aún sin explorar. Además, se observa un punto de consolidación en el centro de Imbaya, marcado como un área consolidada, y un punto de posible crecimiento hacia el sur. Así, el mapa se convierte en una herramienta visual que ilustra la dualidad entre lo construido y lo no consolidado en el paisaje de Imbaya, mostrando tanto la realidad presente como las oportunidades futuras de desarrollo.

Figura 49  
Mapa de vialidad parroquial

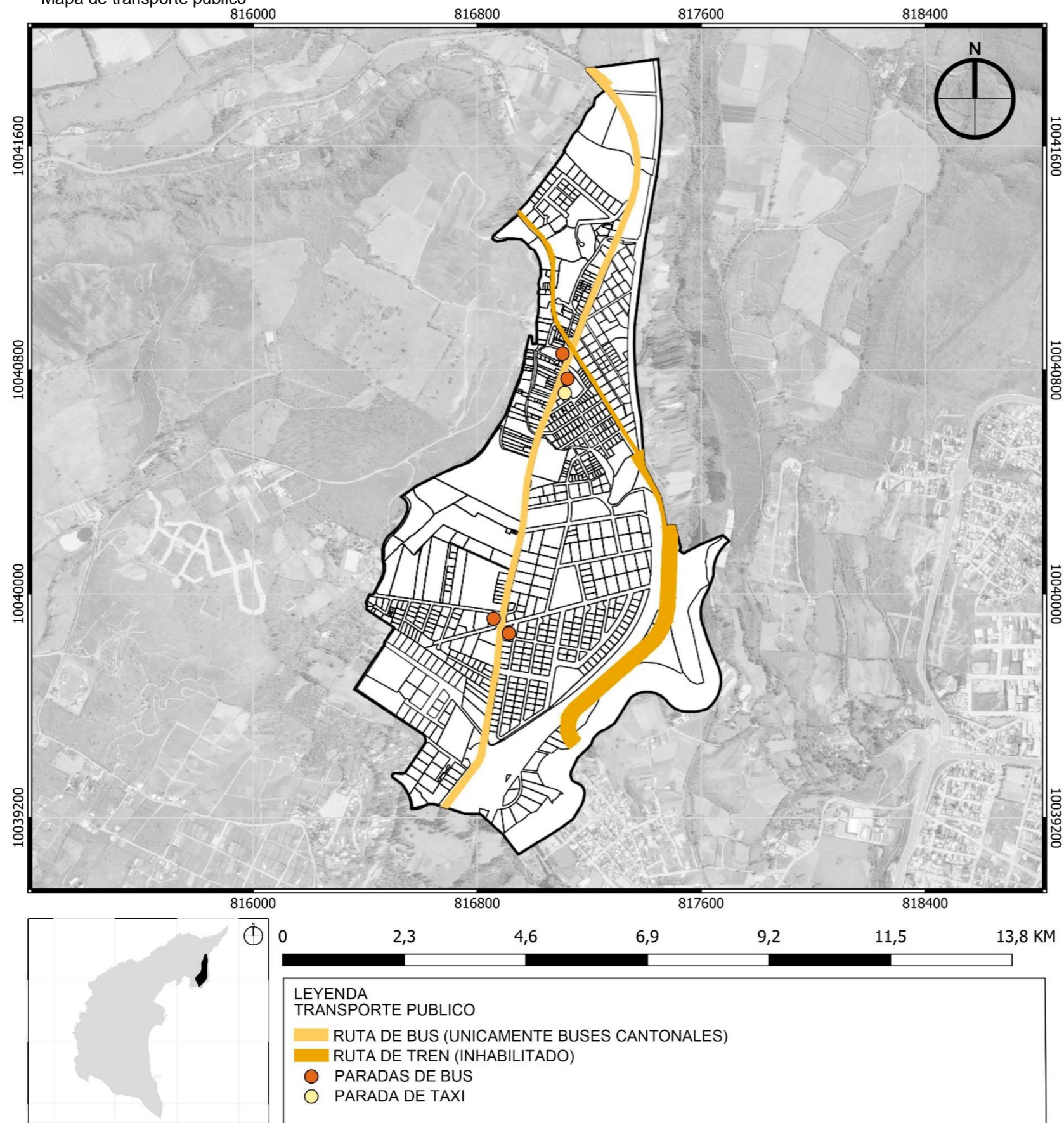


### VIALIDAD PARROQUIAL.

Las vías principales que cruzan Imbaya desempeñan un papel crucial en su conectividad y desarrollo. La E35 paso lateral, una arteria vial fundamental en la región, atraviesa Imbaya, proporcionando una conexión directa y eficiente con otras localidades cercanas. Esta carretera no solo facilita el flujo de transporte de bienes y personas, sino que también contribuye a la integración económica y social de Imbaya con la red vial más amplia de la región.

De la E35 paso lateral, la "Vía Imbaya" se erige como otra vía principal que estructura el tejido vial de la parroquia. Esta carretera, presumiblemente de carácter local, puede fungir como un elemento clave en la movilidad interna de Imbaya, conectando distintas áreas y facilitando el acceso a servicios locales. La presencia de la línea férrea también marca una dimensión importante en la infraestructura de transporte, destacando la diversidad de medios de movilidad en la zona y su conexión potencial con otras localidades a lo largo de la red ferroviaria. En conjunto, estas vías principales y arteriales definen la infraestructura de transporte de Imbaya, desempeñando un papel esencial en su desarrollo y accesibilidad.

Figura 50  
 Mapa de transporte público



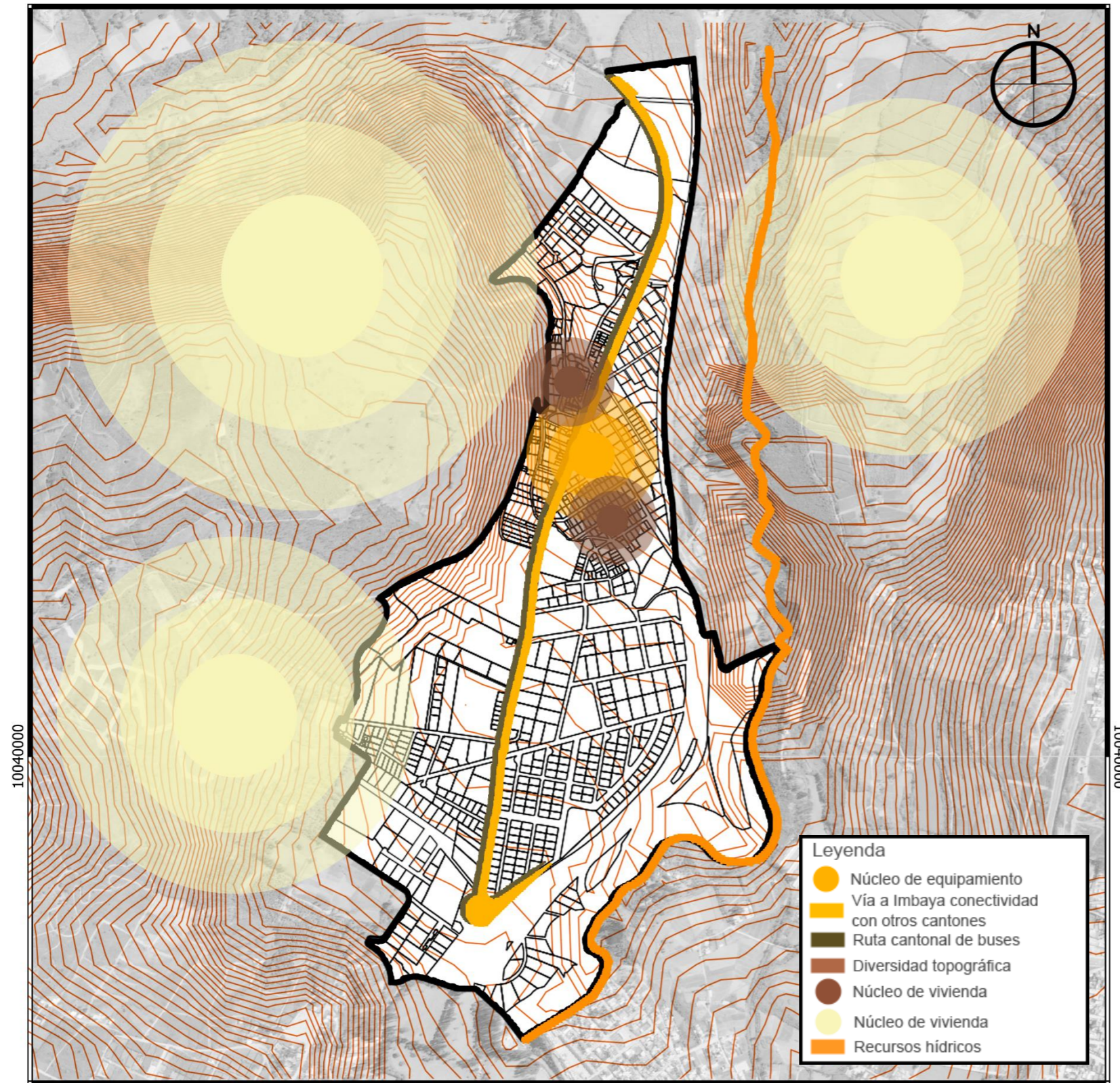
## SERVICIOS.

La vía principal de Imbaya actúa como el eje central para el flujo de tráfico en el sector urbano, destacando cuatro paradas de autobús (dos de ida y dos de regreso) y una cooperativa de taxis a lo largo de su recorrido. Estas paradas, esenciales para el transporte público local, no solo facilitan la movilidad de residentes y visitantes, sino que también influyen significativamente en el dinamismo del tráfico al servir como puntos clave de acceso y salida, configurando así la conectividad y la movilidad en Imbaya.

El ferrocarril, aunque actualmente inhabilitado, se proyecta como un factor potencial para aumentar el flujo de tráfico en el futuro. Si se habilita, el ferrocarril podría desempeñar un papel crucial al atraer más visitantes a Imbaya, generando un aumento en la movilidad y posiblemente impulsando el desarrollo económico y turístico de la parroquia.

Asimismo, la habilitación futura de la E35 del paso lateral representa otra fuente importante de potencial aumento en el flujo de tráfico. Esta carretera, al conectar de manera más eficiente Imbaya con otras áreas urbanas y zonas de interés, podría generar un flujo vehicular sustancial, impactando tanto el comercio como la actividad turística en la parroquia. En conjunto, estos elementos sugieren que el flujo de tráfico en Imbaya está sujeto a cambios significativos a medida que se desarrolle y se habilite la infraestructura de transporte planificada.

Figura 51  
Mapa fortalezas



## FODA – FORTALEZAS.

### EQUIPAMIENTO

- **Núcleo de equipamiento:** Concentración de servicios esenciales y facilidades que mejora la calidad de vida.

### VIALIDAD

- **Vía a Imbaya-conectividad con otros cantones:** Conexión vial que fortalece la integración regional y facilita el acceso a oportunidades externas.

### TRANSPORTE

- **Ruta cantonal de buses:** Mejora la movilidad interna y conectividad, ofreciendo una opción eficiente de transporte público.

### ENTORNO NATURAL

- **Diversidad topográfica:** Perfil geográfico único que añade valor estético y funcional al entorno de Imbaya.

### VIVIENDA

- **Mixtura de tipología de vivienda:** Una mixtura de tipologías de vivienda puede generar desafíos en la planificación urbana y en la creación de una identidad arquitectónica cohesionada.

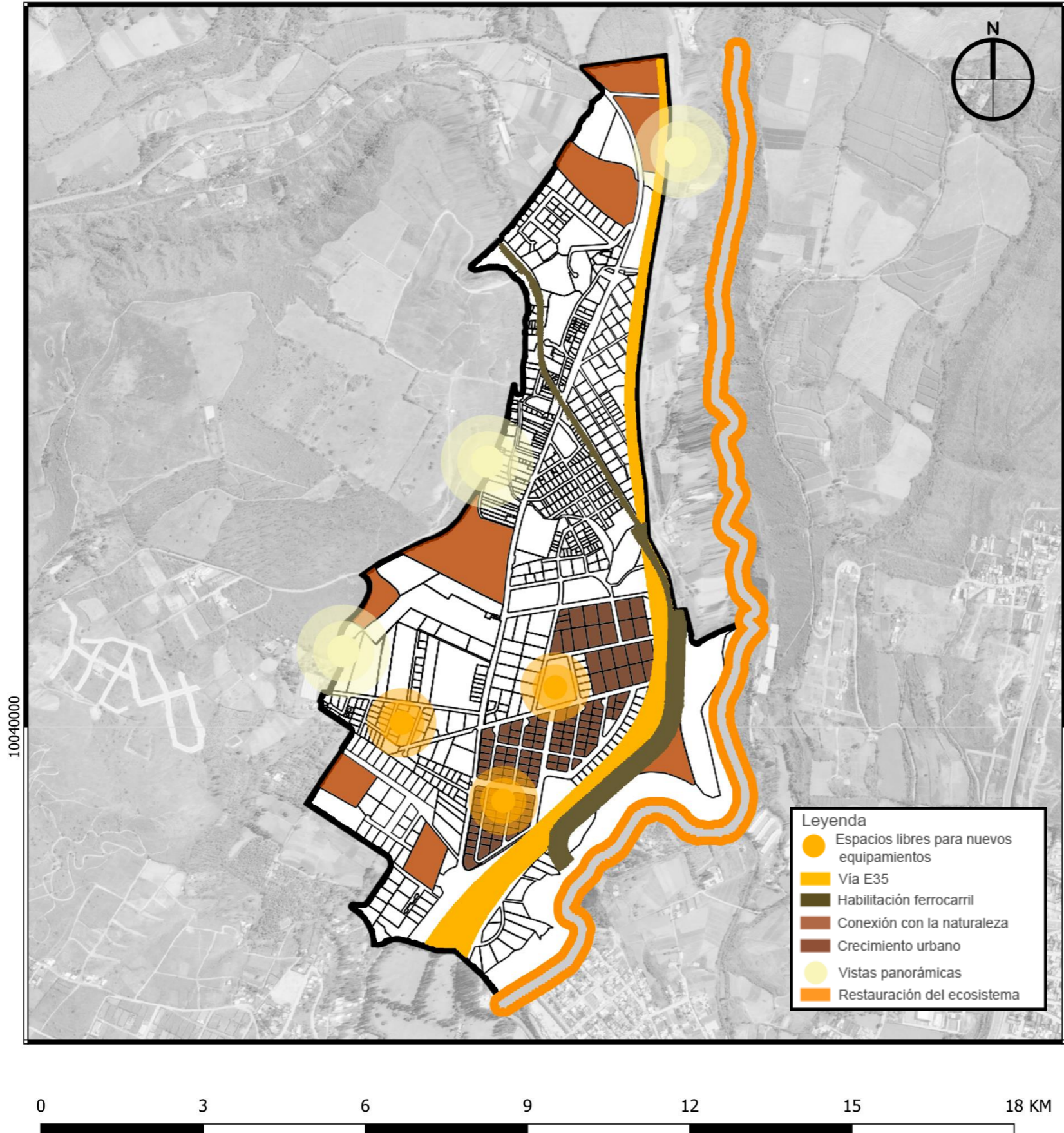
### AMBIENTE NATURAL

- **Amplios núcleos naturales:** Espacios naturales extensos que promueven actividades recreativas y conservación ambiental.

### HIDROGRAFÍA

- **Recursos hídricos:** Disponibilidad de agua que respalda diversas actividades humanas, contribuyendo a la sostenibilidad.

Figura 52  
Mapa oportunidades



## FODA – OPORTUNIDADES.

### EQUIPAMIENTO

- Espacios libres para nuevos equipamientos: Proporciona oportunidades para la planificación y desarrollo de nuevos equipamientos, diversificando la oferta de servicios en Imbaya.

### VIALIDAD

- E35: Presenta la oportunidad de mejoras y desarrollo vial que pueden optimizar la conectividad y facilitar el flujo de tráfico en la parroquia.

### TRANSPORTE

- Habilitación ferrocarril: Ofrece una oportunidad para nuevas conexiones de transporte, mejorando la movilidad interna y atrayendo potencialmente a más visitantes.

### ENTORNO NATURAL

- Espacios en conexión con la naturaleza: Crea oportunidades para el turismo sostenible, generando ingresos y promoviendo la conservación ambiental.

### VIVIENDA

- Crecimiento urbano: Desarrollo planificado, permitiendo la expansión de infraestructuras y servicios de manera equilibrada.

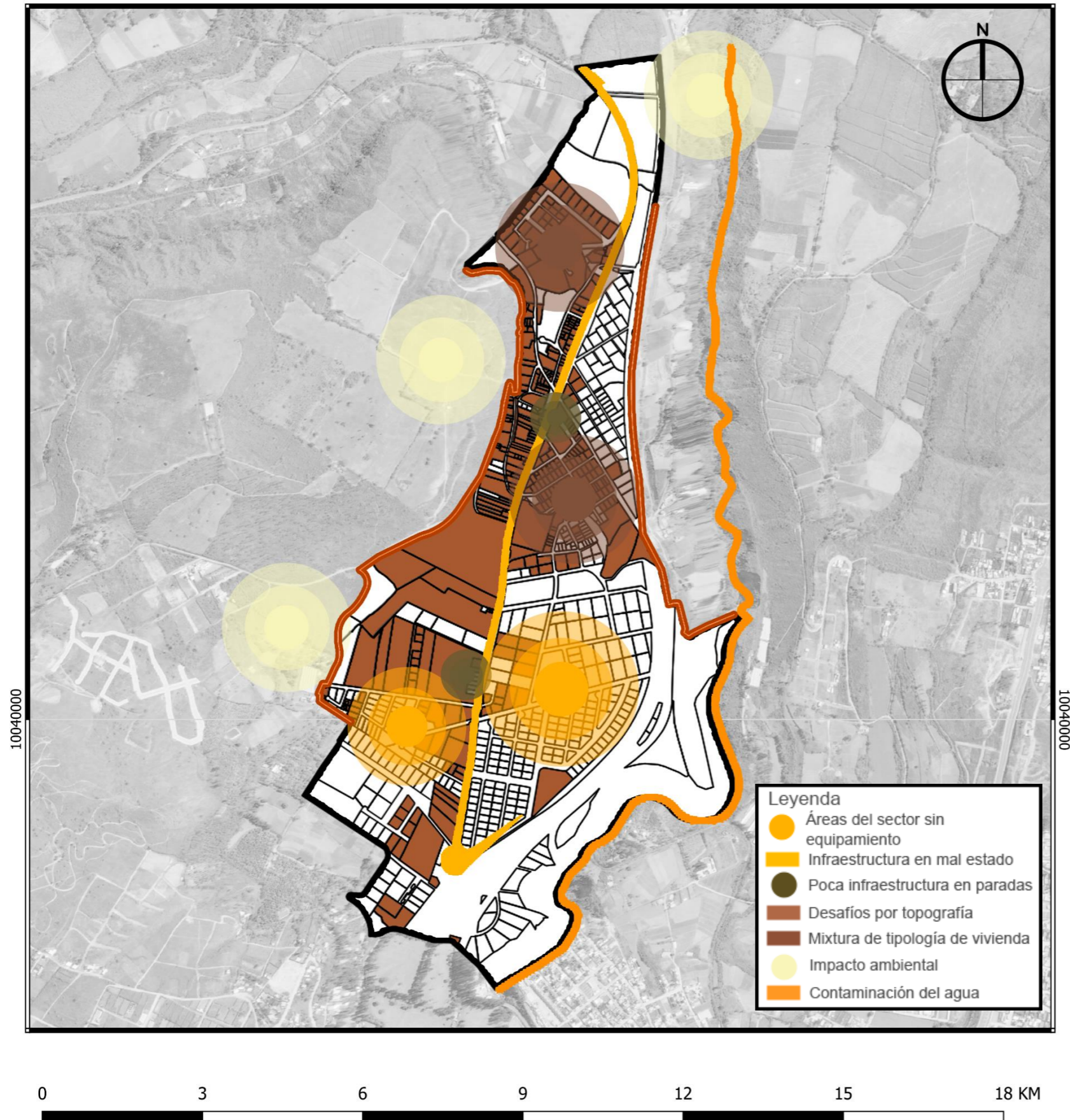
### AMBIENTE NATURAL

- Aprovechamiento de vistas panorámicas: Impulsar el desarrollo turístico, atrayendo a visitantes interesados en experiencias visuales únicas y promoviendo la economía local.

### HIDROGRAFÍA

- Restauración de ecosistema: Oportunidades para la conservación ambiental, mejorando la calidad del agua y promoviendo hábitats saludables.

Figura 53  
Mapa de debilidades



## FODA – DEBILIDADES.

### EQUIPAMIENTO

- Áreas del sector sin equipamiento: La carencia de equipamiento en algunas áreas del sector delimita el acceso a servicios esenciales, afectando la calidad de vida de los residentes.

### VIALIDAD

- Vía Imbaya infraestructura en mal estado: La infraestructura en mal estado de la Vía Imbaya dificulta la movilidad y el flujo de tráfico, generando desafíos en la conectividad y el acceso.

### TRANSPORTE

- Poca infraestructura en paradas: Afectar la comodidad y seguridad de los usuarios, limitando la eficiencia del sistema de transporte.

### ENTORNO NATURAL

- Desafíos en la construcción y accesos por topografía: Complica el desarrollo urbano y la conectividad, afectando la planificación y distribución de infraestructuras.

### VIVIENDA

- Núcleo de vivienda de altos recursos: Oferta habitacional diversificada que atrae a residentes con diferentes necesidades.

### AMBIENTE NATURAL

- Impacto ambiental: Afecta negativamente la biodiversidad y la calidad del entorno natural, generando desafíos para la preservación ambiental.

### HIDROGRAFÍA

- Contaminación del agua: representa una amenaza para la calidad del recurso hídrico, afectando su uso para consumo humano y actividades agrícolas.

Figura 54  
Mapa de amenazas



## FODA – AMENAZAS

### EQUIPAMIENTO

- Falta de mantenimiento y cuidado: La falta de mantenimiento y cuidado en equipamientos resulta en su deterioro, afectando la disponibilidad y funcionalidad de servicios esenciales.

### VIALIDAD

- Incapacidad para manejar el flujo de tráfico: La incapacidad para manejar el flujo de tráfico genera congestiones y problemas de movilidad, afectando la eficiencia del sistema vial.

### TRANSPORTE

- Transporte público ineficiente: La ineficiencia del transporte público limita la accesibilidad y movilidad de los residentes, generando inconvenientes en la conectividad.

### ENTORNO NATURAL

- Deslaves: Representan una amenaza natural que puede causar daños a la infraestructura y poner en riesgo la seguridad de los residentes.

### VIVIENDA

- Mala planificación en terrenos no consolidados: Resulta en un desarrollo urbano desordenado, generando problemas de infraestructura y calidad de vida.

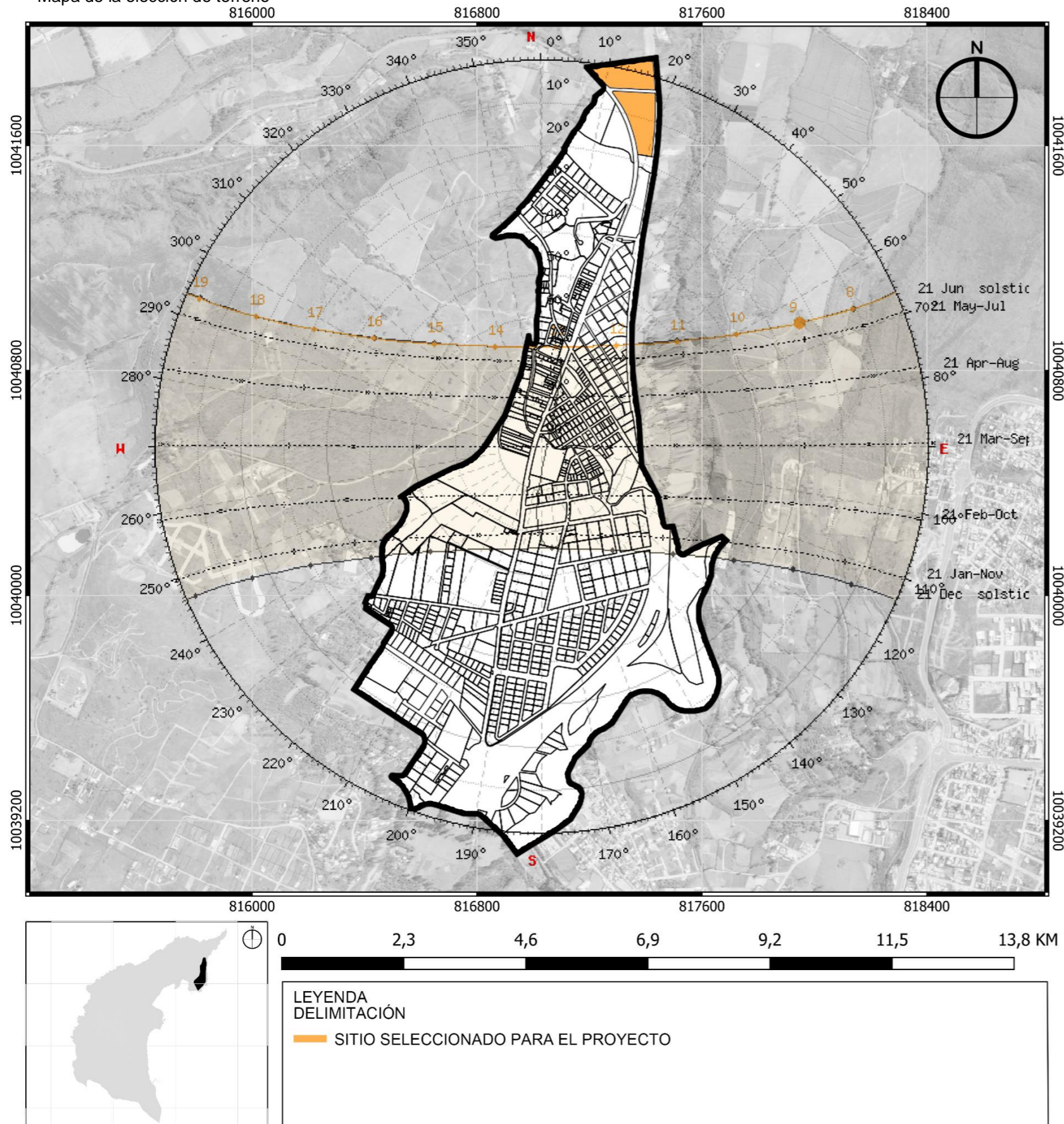
### AMBIENTE NATURAL

- Pérdida de espacios verdes: Afecta negativamente la calidad del entorno natural y la disponibilidad de áreas recreativas.

### HIDROGRAFÍA

- Extracción excesiva de agua: La extracción excesiva de agua provoca escasez, afectando el consumo humano, la agricultura e industrias.

Figura 55  
 Mapa de la elección de terreno

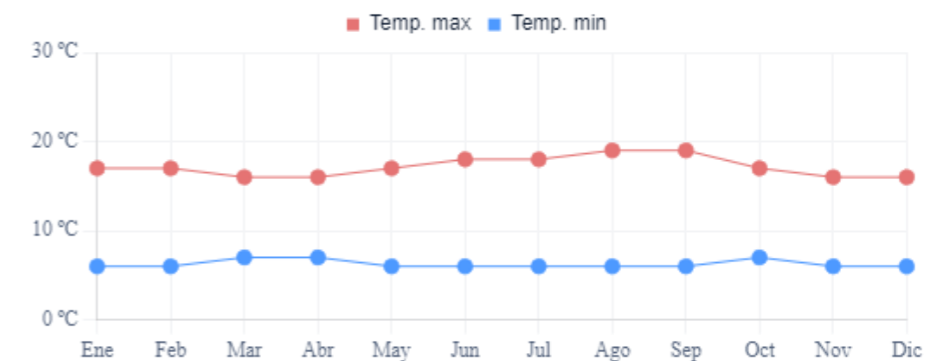


## ELECCIÓN DE TERRENO

Este sitio fue seleccionado debido a su estratégica ubicación en relación con las dos principales vías que lo atraviesan: el paso lateral de la E35 y la vía Imbaya. La elección se fundamenta en la conveniencia proporcionada por la accesibilidad directa a través de estas carreteras, lo que facilita la conexión con importantes nodos de transporte y áreas circundantes.

La decisión de optar por este terreno se basa en la destacada vista panorámica que ofrece, así como en la topografía del lugar. Estos aspectos contribuyen significativamente a la calidad y potencial del proyecto, proporcionando un entorno visualmente atractivo y aprovechando las características topográficas para fines prácticos y estéticos.

Asimismo, se ha considerado el asoleamiento del lugar, que ofrece una excelente exposición solar durante la mayor parte del día, lo que permite un uso óptimo de la luz natural en los espacios. Los vientos predominantes que pueden llegar máximo a 10 km/h en Imbaya también juegan un papel crucial en el diseño del espacio, permitiendo una ventilación natural eficaz que contribuye al confort térmico de las áreas comerciales y de descanso.



# CAPÍTULO 4

PROPUESTA



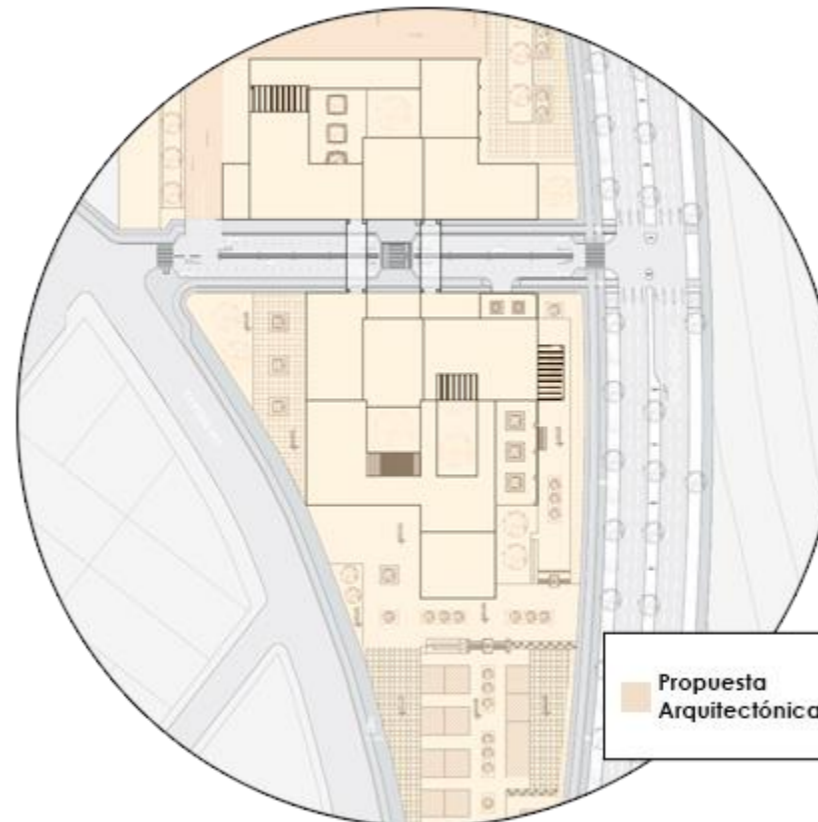
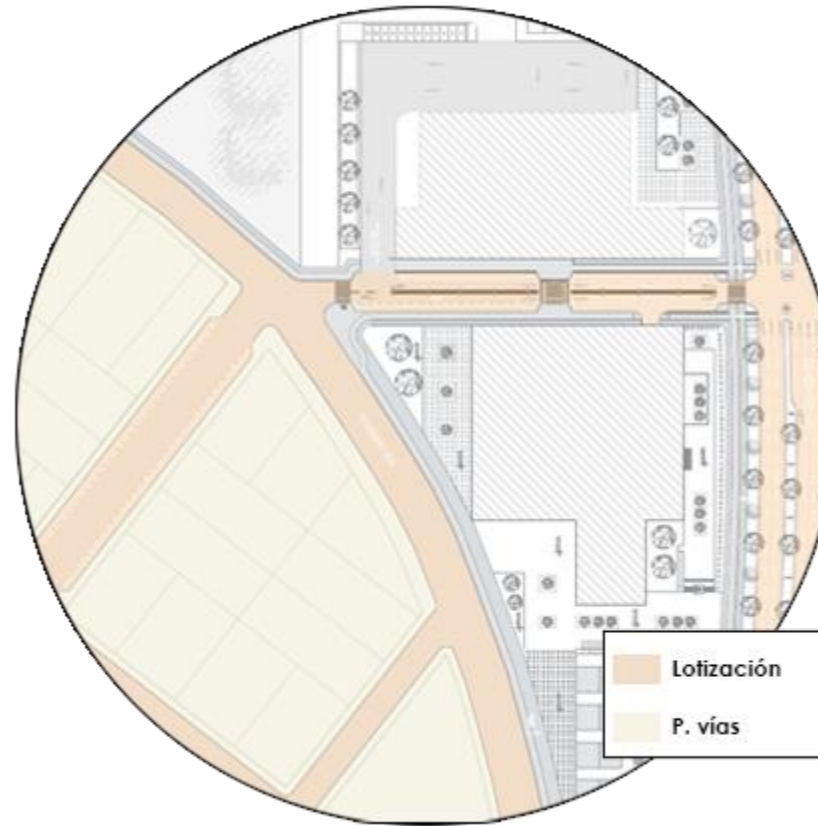
## ESCALA DE PREPUESTAS

Dentro del contexto de este proyecto de titulación, se profundiza en las escalas de propuesta urbana y arquitectónica. En relación con la escala urbana, el enfoque se centra en la planificación de lotizaciones en sectores actualmente de expansión urbana, considerando cuidadosamente la apertura de calles para la subdivisión en lotes.

Esta fase implica un análisis detallado de la disposición de espacios urbanos, abordando temas clave como la conectividad vial, accesibilidad y la eficiente utilización del suelo. El propósito es alcanzar un desarrollo urbano que sea funcional, respondiendo de manera estratégica a las necesidades específicas del entorno.

Por otro lado, la escala arquitectónica se sumerge en aspectos detallados del diseño edificado, su funcionalidad y la estética. Cada elemento arquitectónico se considera meticulosamente con el objetivo de crear edificaciones que sean no solo estéticamente agradables, sino también funcionales y adaptadas a las necesidades. Especificar sobre tipología y relación entorno

Es esencial destacar que ambas escalas no operan de manera independiente, sino que se entrelazan de manera sinérgica. La coherencia entre los elementos urbanos y arquitectónicos es fundamental para lograr una propuesta integral. Este enfoque integrado busca mejorar la calidad de vida de los habitantes y contribuir al desarrollo sostenible y en sintonía con el entorno. transformar en centralidad



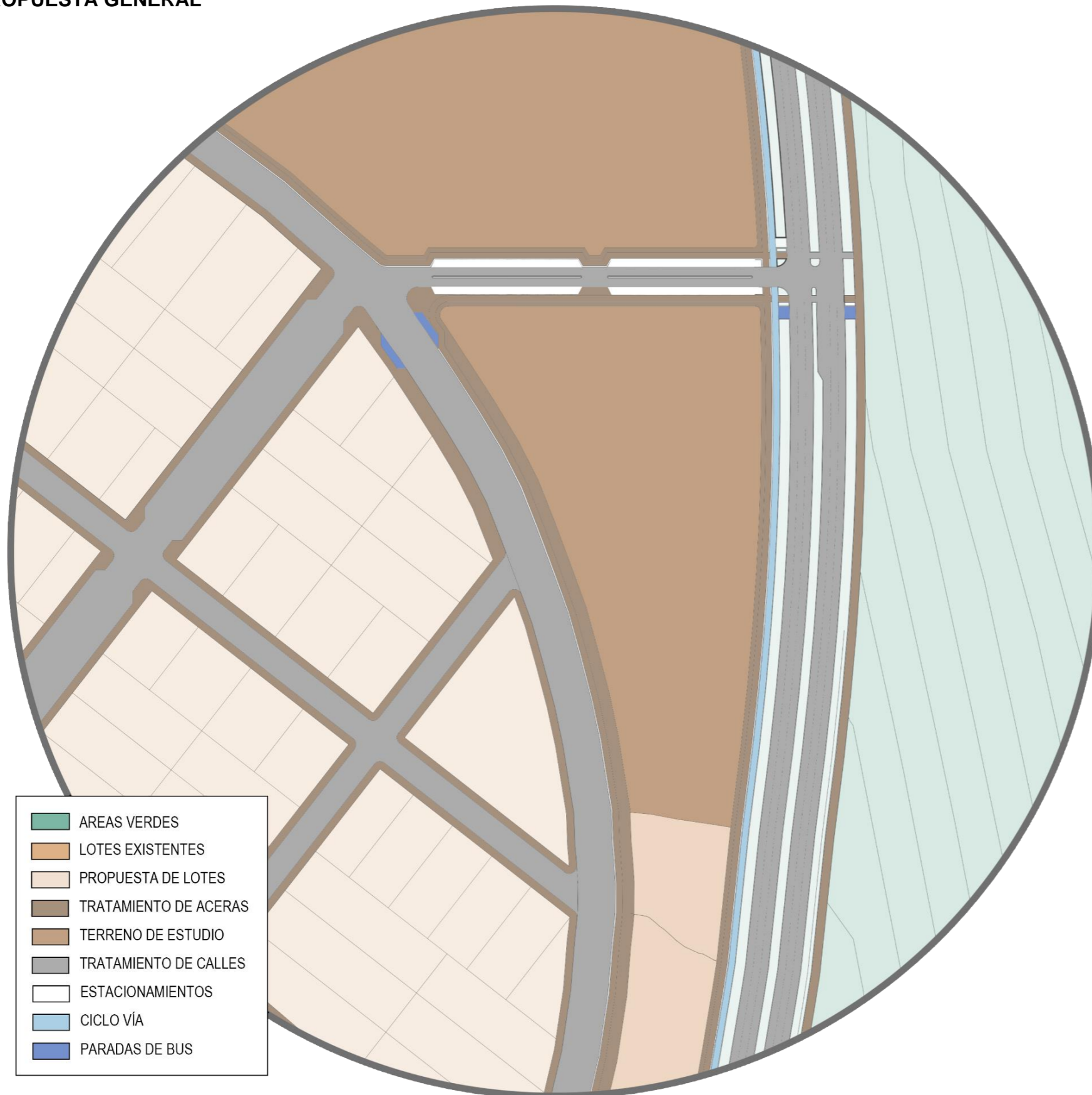
### • ALCANCE URBANO

La propuesta urbana abordará el entorno inmediato del lote seleccionado, prestando especial atención a las vías conectoras y su influencia en el área circundante. Se implementarán estrategias de intervención destinadas a mejorar la infraestructura vial, con prioridad en el desplazamiento peatonal y propuestas que contribuirán al desarrollo integral del entorno. Se llevarán a cabo lotizaciones en terrenos y se realizarán modificaciones en las vías, presentando propuestas de nuevas vías urbanas, incluyendo la nueva vía Paso Lateral E35 y la vía Imbaya. La iniciativa se centrará en el mejoramiento de la calidad del espacio público, considerando aspectos como la accesibilidad, seguridad y una interacción armoniosa con los elementos naturales presentes en el terreno.

### • ARQUITECTÓNICO

En el diseño de un espacio comercial, el enfoque se centra en proporcionar servicios tanto a los residentes como a los visitantes del sector. La concepción arquitectónica se orienta hacia la creación de un espacio funcional, estéticamente agradable y adaptado a las necesidades específicas de la comunidad. Se consideran cuidadosamente aspectos como la distribución interna, la eficiencia espacial y la integración de elementos que mejoren la experiencia de quienes frecuentan el lugar. Además, se busca establecer un diseño que no solo sea estéticamente atractivo, sino que también fomente la interacción social y contribuya al dinamismo del entorno urbano en el que se inserta.

## PROPUESTA GENERAL



## VISIÓN URBANA

En un futuro cercano, el entorno próximo al equipamiento urbano propuesto se proyecta como un espacio que busca proporcionar un equilibrio medio entre el confort del peatón y la eficiencia para los vehículos, destacando un núcleo central de actividad comercial como elemento clave. Este enfoque medio considera cuidadosamente las necesidades de ambos modos de movilidad, con el objetivo de crear un entorno urbano armonioso y funcional que tenga como centro vital el comercio.

Para mejorar el confort del peatón, se contempla la implementación de aceras bien diseñadas, áreas verdes y soluciones que prioricen la seguridad y accesibilidad peatonal, generando así un entorno agradable y propicio para la movilidad a pie. Al mismo tiempo, se prevé una atención óptima para los usuarios en vehículo mediante estrategias de planificación vial que busquen optimizar la circulación y reducir la congestión, favoreciendo un entorno propicio para la actividad comercial constante.

La visión de este entorno próximo refleja un compromiso medio entre la mejora de la movilidad peatonal y vehicular, con una clara centralidad basada en el comercio. Se busca lograr una integración equilibrada de soluciones urbanas que promuevan la comodidad y la eficiencia para ambos modos de transporte, contribuyendo así a un entorno urbano que sea tanto funcional como agradable para la comunidad.

## PRINCIPIOS Y ESTRATEGIAS

Principios	Estrategias				
<b>Conectar</b>	Diseñar vías para adaptación, considerando topografía.	Innovar en intersecciones para mejorar la fluidez del tráfico.	Priorizar movilidad peatonal y ciclista en el diseño urbano.	Implementar tecnologías inteligentes para mejorar la conectividad.	Establecer rutas accesibles y atractivas para peatones.
<b>Integrar</b>	Diseñar espacios multifuncionales y sociales.	Incluir áreas verdes para fomentar la participación comunitaria.	Integrar senderos peatonales en el entorno urbano.	Organizar funciones y actividades de manera eficiente en el espacio comercial.	Promover la eficiencia energética en el diseño arquitectónico.
<b>Adaptar</b>	Establecer adaptación armoniosa con la topografía existente.	Diseñar pasarelas peatonales elevadas o escaleras adaptadas al terreno.	Minimizar el impacto ambiental mediante soluciones que se ajusten al terreno.	Adaptar el diseño arquitectónico a las necesidades funcionales cambiantes.	Utilizar tecnologías digitales para mejorar la seguridad y eficiencia.
<b>Organizar</b>	Organizar el diseño de espacios urbanos de manera eficiente.	Facilitar la circulación y acceso ordenado a diferentes zonas.	Organizar los espacios no consolidados lotizando.	Planificar estacionamientos adecuados y eficientes.	Establecer una organización eficaz del espacio público y su uso.
<b>Potenciar</b>	Potenciar el uso de tecnologías y sistemas inteligentes.	Potenciar la flora del sector en el espacio comercial.	Potenciar el uso de tecnologías digitales y sistemas inteligentes.	Habilitar espacios modulares y versátiles para diversas actividades.	Potenciar las vistas del sector en el espacio comercial con vistas panorámicas.

La aplicación de los principios de conectar, integrar, adaptar, organizar y potenciar en la propuesta urbano-arquitectónica del espacio comercial juega un papel fundamental en la consolidación exitosa del proyecto. Estos principios, respaldados por estrategias específicas, contribuyen de manera sinérgica para crear un espacio que no solo responde a las necesidades funcionales, estéticas y medioambientales, sino que también maximiza su impacto positivo en la comunidad y el entorno.

La conexión, a través del diseño de vías adaptadas a la topografía y la priorización de la movilidad peatonal y ciclista, garantiza la accesibilidad y la fluidez del tráfico, generando un ambiente amigable y accesible. La integración de espacios multifuncionales, áreas verdes y senderos peatonales promueve la participación comunitaria y la eficiencia energética, creando un entorno atractivo y sostenible.

La adaptación armoniosa con la topografía y la minimización del impacto ambiental demuestran un compromiso con la sostenibilidad y la preservación del entorno natural. La organización eficiente del diseño urbano y la planificación cuidadosa de estacionamientos contribuyen a una distribución racional y funcional del espacio, facilitando la circulación y el acceso ordenado a diversas zonas.

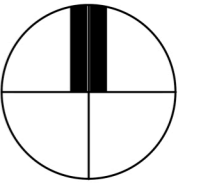
# PROPUESTA

URBANA





UBICACIÓN



ESCALA: 1/10000

CONTENIDO:  
PLANO PREDIAL  
EXISTENTE

LEYENDA

- TERRENO SELECCIONADO
- ESPACIOS A LOTIZAR
- PASO LATERAL E35
- VÍA A IMBAYA

AUTORES:  
Jairo Sebastián Castro Salazar  
Daniel Alejandro García Potosí

ASESORA:  
Gabriela Ruales ARQ.MGS.

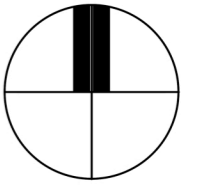
PROYECTO:  
"Propuesta Urbano-Arquitectónica de un Espacio Comercial en la Apertura del paso lateral Panamericana E35, Sector Imbaya"

URB

01



UBICACIÓN



ESCALA: 1/10000

CONTENIDO:  
PLANO PREDIAL  
PROPUESTO

LEYENDA

-  TERRENO SELECCIONADO
-  ESPACIOS LOTIZADOS
-  PASO LATERAL E35
-  VÍA A IMBAYA

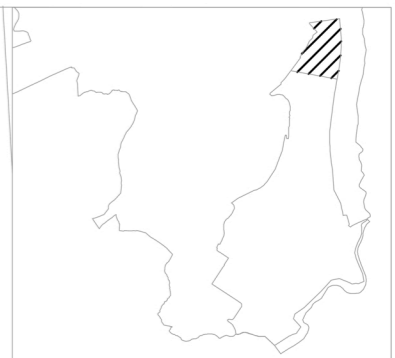
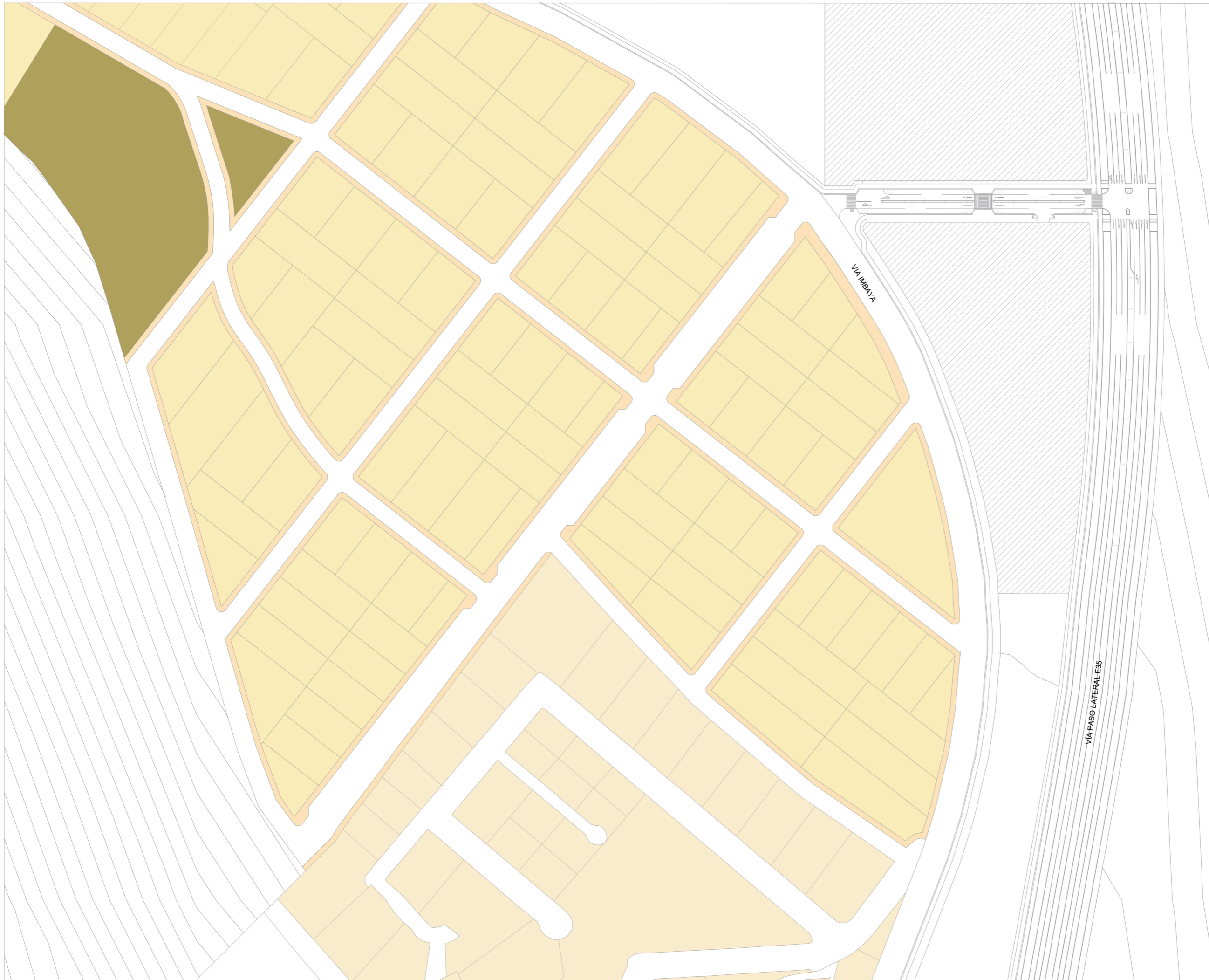
AUTORES:  
Jairo Sebastián Castro Salazar  
Daniel Alejandro García Potosí

ASESORA:  
Gabriela Ruales ARQ.MGS.

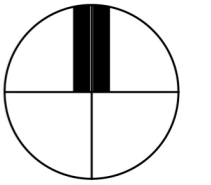
PROYECTO:  
"Propuesta Urbano-Arquitectónica de un Espacio Comercial en la Apertura del paso lateral Panamericana E35, Sector Imbaya"

URB

02






UBICACIÓN



ESCALA: 1/5000

CONTENIDO:  
PROPUESTA DE  
LOTIZACIÓN

LEYENDA

-  TERRENO SELECCIONADO
-  CONJUNTO RESIDENCIAL EXISTENTE
-  AREAS VERDES

ZONIFICACIÓN

FRENTE MÍNIMO  
15m.

ÁREA MÍNIMA  
5000m<sup>2</sup>.

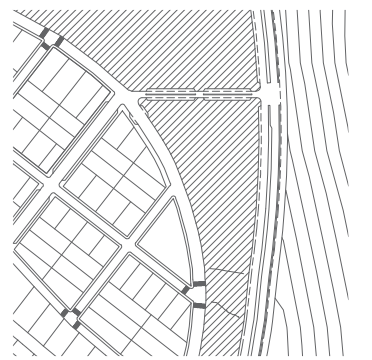
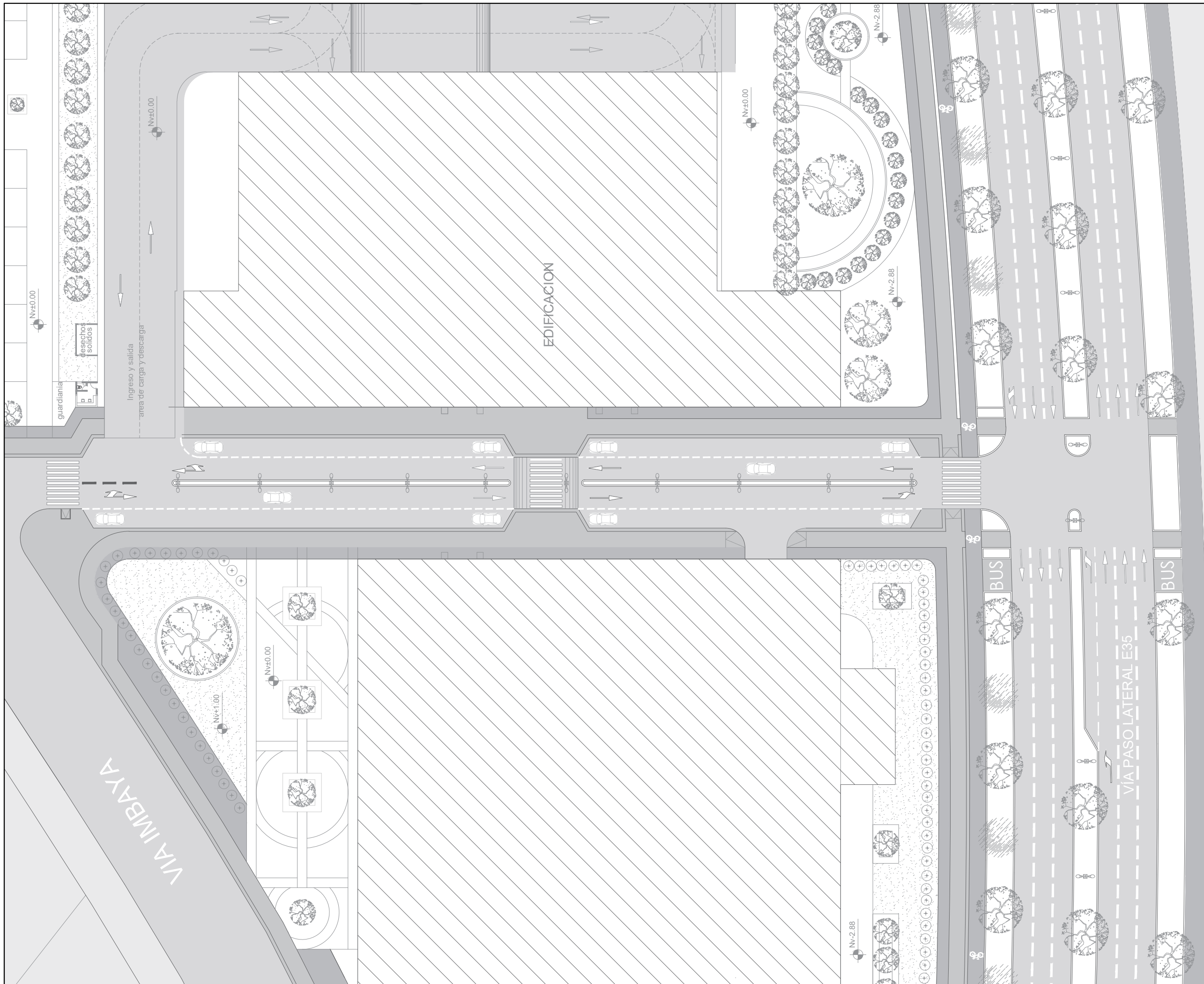
AUTORES:  
Jairo Sebastián Castro Salazar  
Daniel Alejandro García Potosí

ASESORA:  
Gabriela Ruales ARQ.MGS.

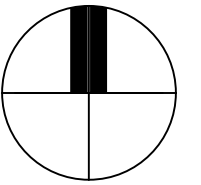
PROYECTO:  
"Propuesta Urbano-Arquitectónica de  
un Espacio Comercial en la Apertura  
del paso lateral Panamericana E35,  
Sector Imbaya"

URB

03



UBICACIÓN



ESCALA: 1/550

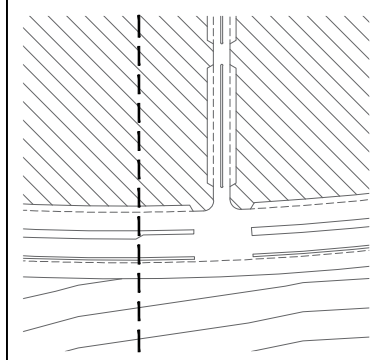
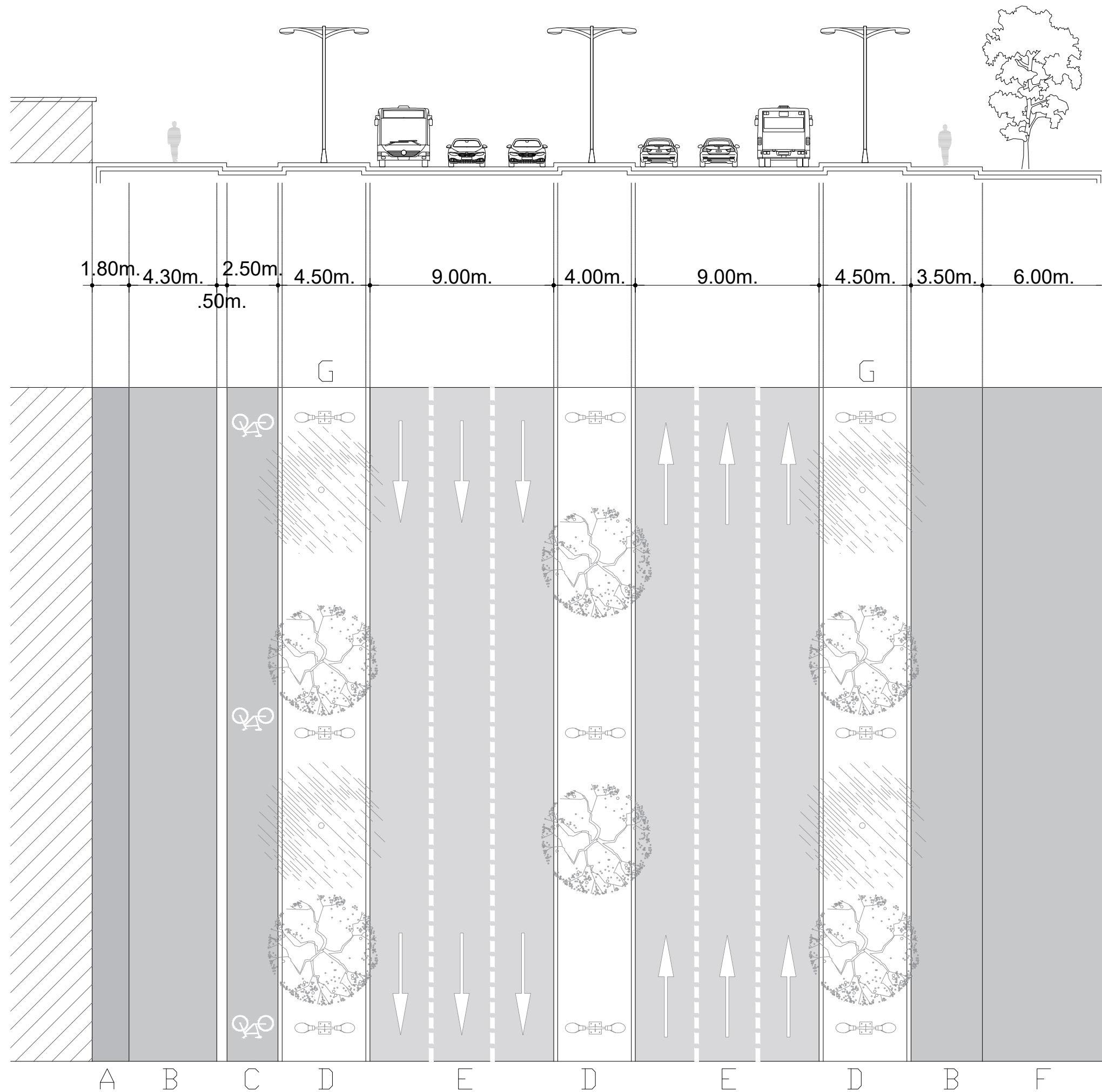
CONTENIDO:  
-PROPUESTA VIAL

AUTORES:  
Jairo Sebastián Castro Salazar  
Daniel Alejandro García Potosí

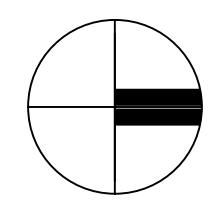
PROYECTO:  
"Propuesta Urbano-Arquitectónica de una Plaza Comercial en la Apertura del paso lateral Panamericana E35, Sector Imbaya"

URB

04



UBICACIÓN



ESCALA: 1/200

CONTENIDO:  
-CORTE A-A'

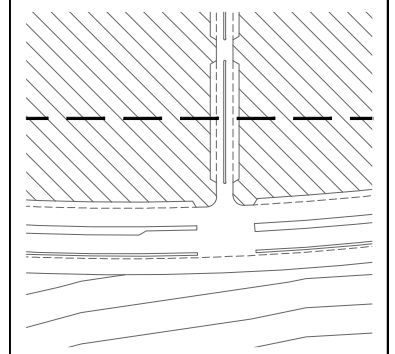
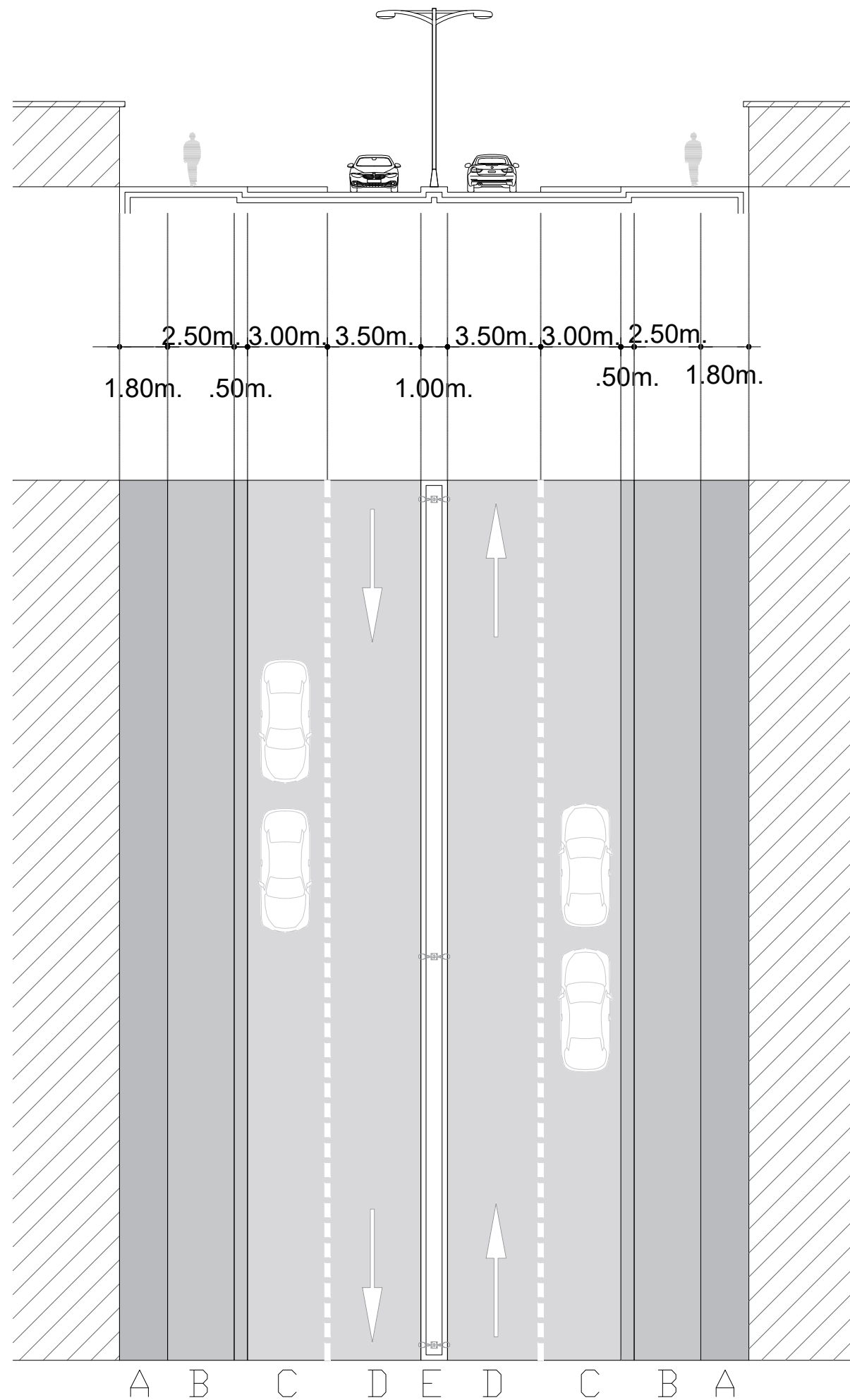
- LEYENDA
- A. ZONA DE ESTANCIA
  - B. ZONA DE CIRCULACIÓN
  - C. CICLOVÍA
  - D. PARTERRE
  - E. VÍA DE TRES CARRILES
  - F. PROTECCIÓN VEGETAL
  - G. PARADA DE BUS

AUTORES:  
Jairo Sebastián Castro Salazar  
Daniel Alejandro García Potosí

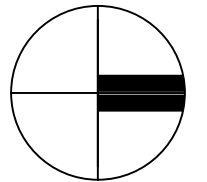
PROYECTO:  
"Propuesta Urbano-Arquitectónica de una Plaza Comercial en la Apertura del paso lateral Panamericana E35, Sector Imbaya"

URB

05



UBICACIÓN



ESCALA: 1/200

CONTENIDO:  
 -CORTE B-B'  
 -DIAGRAMAS DEL CORTE A-A'  
 -DIAGRAMAS DEL CORTE B-B'

- LEYENDA
- A. ZONA DE ESTANCIA
  - B. ZONA DE CIRCULACIÓN
  - C. ZONA DE PARQUEO
  - D. VÍA UN SENTIDO
  - E. PARTERRE

AUTORES:  
 Jairo Sebastián Castro Salazar  
 Daniel Alejandro García Potosí

PROYECTO:  
 "Propuesta Urbano-Arquitectónica de una Plaza Comercial en la Apertura del paso lateral Panamericana E35, Sector Imbaya"

URB

06

# PROPUESTA

ARQUITECTÓNICA



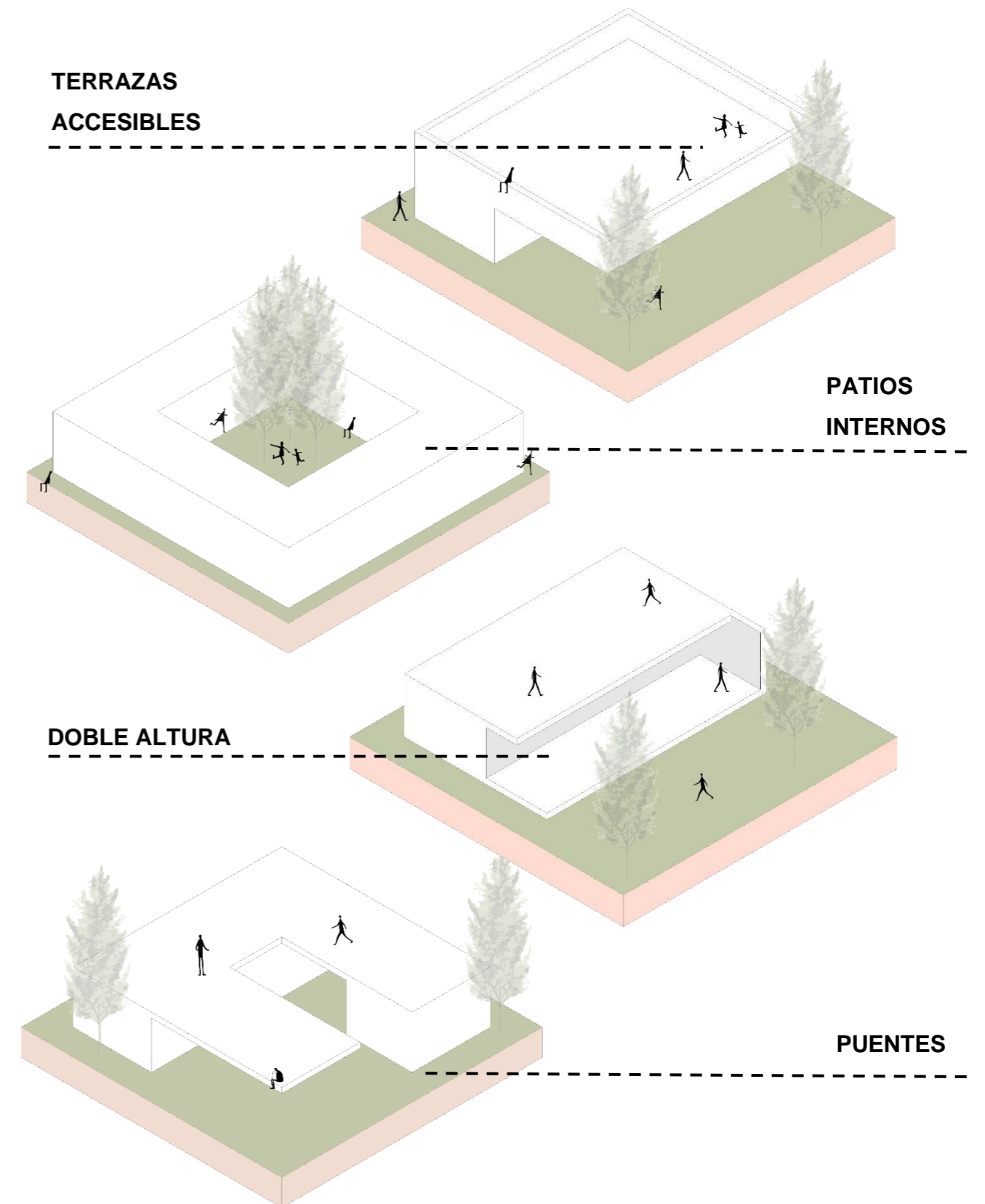
## CONCEPTO

El diseño de un espacio comercial que interactúa de manera orgánica con su entorno mediante el juego de volúmenes abiertos implica una cuidadosa consideración de múltiples factores. Además de integrarse armónicamente con el contexto circundante, debe ofrecer una experiencia única y atractiva para los visitantes. Para lograr este objetivo, es crucial abordar la integración con el entorno de manera holística. Esto implica adaptarse a la topografía del lugar, incorporar la vegetación circundante de manera estratégica para crear un ambiente más natural y armonioso, y tener en cuenta la arquitectura local para preservar la identidad cultural y estética del área circundante.




El diseño también debe contemplar cuidadosamente las vías de acceso, garantizando una conexión fluida con la infraestructura existente y facilitando la movilidad tanto peatonal como vehicular. Los volúmenes abiertos son elementos clave en este enfoque, ya que permiten una circulación cómoda y sin obstáculos, fomentando una experiencia de visita más agradable y fluida. A través de atrios, pasillos amplios, terrazas al aire libre y áreas comunes sin barreras físicas, se crea una sensación de apertura y conexión entre diferentes partes de la plaza.

Se emplea un juego de alturas y formas variadas para generar interés visual y dinamismo en el espacio. La inclusión de elementos arquitectónicos distintivos, como escaleras esculturales, rampas curvas y techos abiertos, añade profundidad y perspectiva al diseño, invitando a los visitantes a explorar y descubrir nuevos rincones.

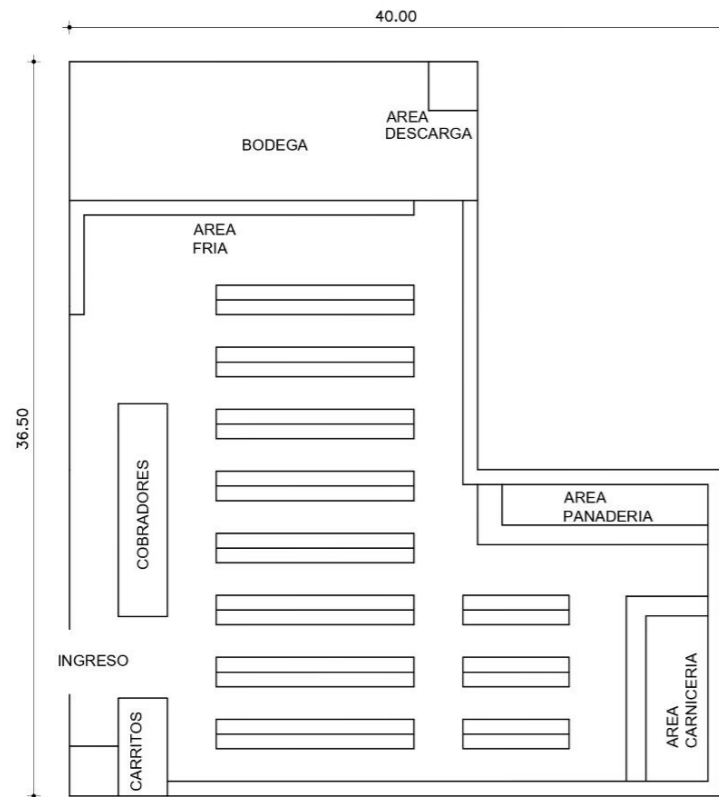
Se promueve activamente la interacción con el público a través de la inclusión de espacios de descanso cómodos y acogedores, dotados de mobiliario confortable y áreas verdes con vegetación y agua para crear un ambiente relajante y refrescante. La organización regular de eventos y actividades culturales también contribuye a dinamizar la plaza y a fomentar un sentido de comunidad entre los visitantes. En conjunto, este enfoque integral garantiza que la plaza comercial no solo sea un destino para el consumo, sino también un espacio vivo y vibrante que enriquece la experiencia de quienes lo visitan y se convierte en un punto de encuentro social y cultural en el tejido urbano.



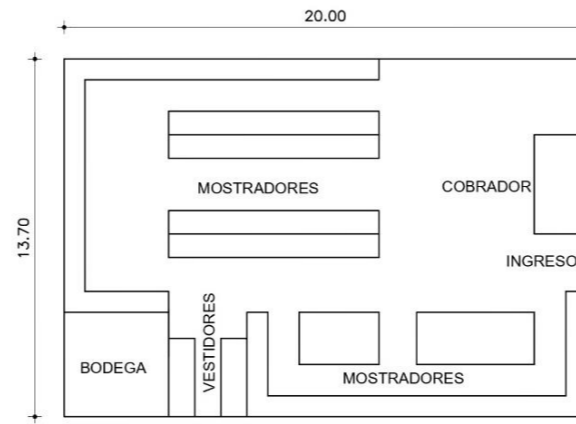
## ANALISIS DE USUARIOS Y ACTIVIDADES

Rol	Usuarios	Edad	Necesidades	Actividades	Emociones	Lugares
 <b>Residentes</b>	Niños	5-12 años	Diversión, seguridad, alimentación, educación	Juegos interactivos, áreas recreativas, eventos lúdicos	Felicidad, entusiasmo, curiosidad	Zona de juegos, Área de comida infantil, Espacios educativos
	Jóvenes	13-18 años	Espacios sociales, entretenimiento, moda	Tiendas de moda, áreas de encuentro, espacios para eventos	Diversión, sociabilidad, expresión personal	Zonas de moda, Salas de eventos, Áreas de encuentro
	Adultos	19-59 años	Compras, servicios de conveniencia, socialización	Tiendas variadas, restaurantes, servicios comunitarios	Comodidad, conveniencia, conexión social	Áreas comerciales, Restaurantes, Espacios comunitarios
	Adultos Mayores	60+ años	Comodidad, servicios de salud, espacios tranquilos	Áreas de descanso, servicios de salud, cafeterías	Tranquilidad, bienestar, conexión social	Áreas de descanso, Servicios de salud, Cafeterías
 <b>Trabajadores</b>	Niños	5-12 años	Cuidado infantil, entorno seguro	Áreas de cuidado infantil, acceso seguro a las instalaciones	Seguridad, diversión, bienestar	Guarderías, Áreas seguras de juego, Espacios educativos
	Jóvenes	13-18 años	Opciones de estudio, lugares para socializar	Cafeterías, espacios de estudio, áreas recreativas	Concentración, sociabilidad, diversión	Salas de estudio, Áreas recreativas, Cafeterías
	Adultos	19-59 años	Servicios de alimentación rápida, descanso	Restaurantes de comida rápida, áreas de descanso	Comodidad, eficiencia, breves momentos de relajación	Áreas de alimentación rápida, Zonas de descanso
	Adultos Mayores	60+ años	Espacios de descanso, servicios de salud	Áreas de descanso, servicios médicos, actividades de bienestar	Tranquilidad, bienestar, conexión con otros	Áreas de descanso, Servicios médicos, Espacios de bienestar
 <b>Visitantes</b>	Niños	5-12 años	Opciones de entretenimiento, alimentación	Juegos interactivos, restaurantes temáticos, tiendas de juguetes	Felicidad, emoción, curiosidad	Zonas de entretenimiento, Restaurantes temáticos, Tiendas de juguetes
	Jóvenes	13-18 años	Opciones de moda, entretenimiento, tecnología	Tiendas de moda, cines, espacios de realidad virtual	Diversión, emoción, exploración	Zonas de moda, Salas de cine, Espacios de realidad virtual
	Adultos	19-59 años	Compras, experiencias de ocio, gastronomía	Tiendas especializadas, actividades culturales, restaurantes	Satisfacción, entretenimiento, exploración	Áreas comerciales, Galerías de arte, Restaurantes
	Adultos Mayores	60+ años	Ofertas culturales, lugares de descanso	Galerías de arte, áreas de descanso, cafeterías	Disfrute cultural, tranquilidad, conexión social	Galerías de arte, Áreas de descanso, Cafeterías

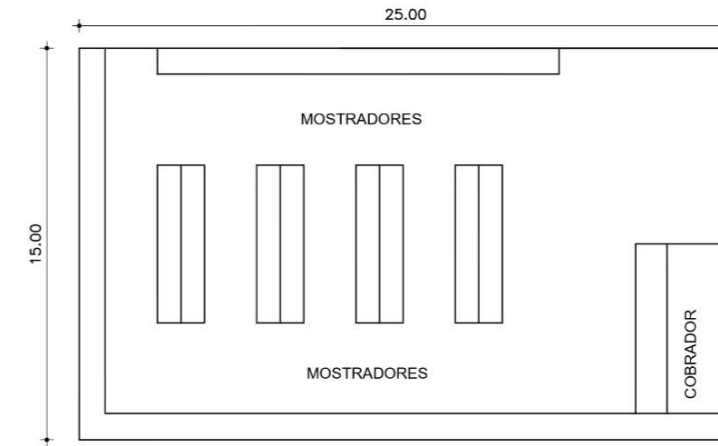
# REQUERIMIENTOS ESPACIALES



**SUPERMERCADO**



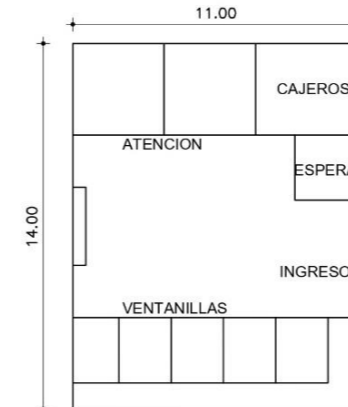
**TIENDA DE ROPA**



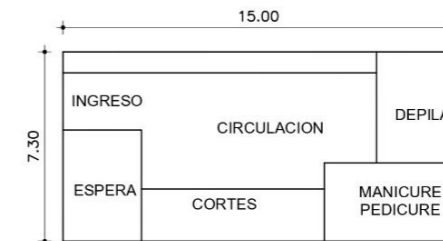
**TIENDA HOGAR**



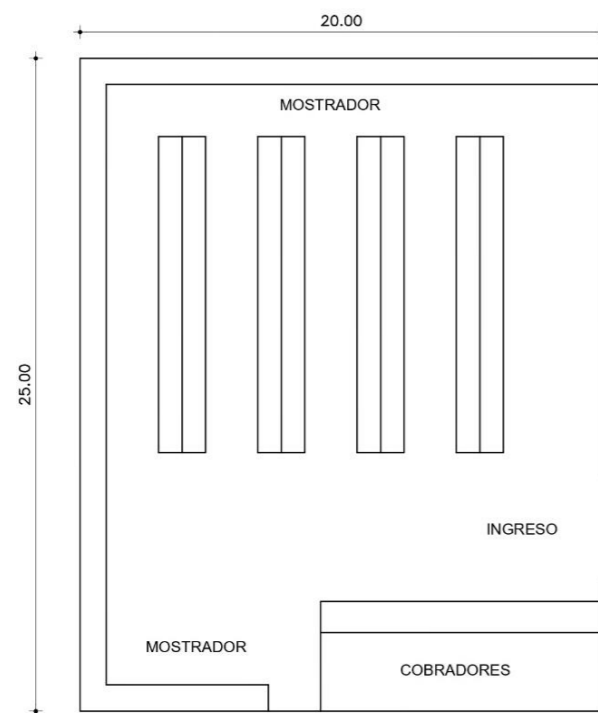
**CAFETERIA**



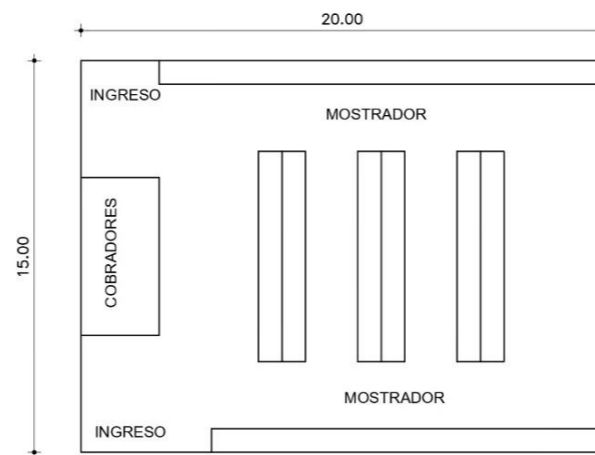
**BANCO**



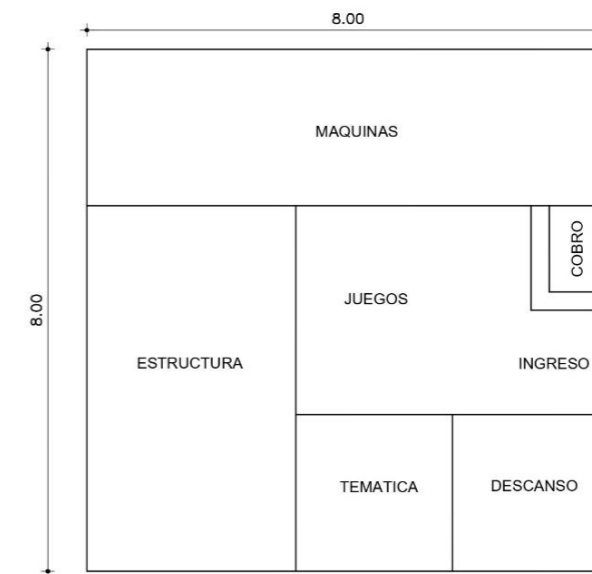
**SALON DE BELLEZA**



**FERRETERIA**



**FARMACIA**



**AREA DE JUEGOS**

**PROGRAMA ARQUITECTÓNICO**

Zona	Espacio	Sub espacios	Usuarios	Descripción	Actividades	Mobiliario y Equipamiento	Ventilación		Iluminación		Capacidad	Número de sub Espacios	Dimensiones m2	Número de Espacios	Total dimensiones m2
							Nat.	Art.	Nat.	Art.					
Áreas comerciales	Supermercado	Áreas de Alimentos	Residentes, Visitantes	Sección dedicada a productos alimenticios y de consumo diario.	Compras de alimentos básicos.	Estanterías, mostradores	x			x	150	1	600	1	1210
		Áreas de Limpieza	Residentes, Visitantes	Ofrece productos de limpieza y artículos para el hogar.	Compras de productos de limpieza.	Estanterías, mostradores.	x			x	25	1	100		
		Áreas de Frutas y Verduras	Residentes, Visitantes	Sección dedicada a la venta de productos frescos.	Compras de frutas y verduras básicas.	Mostradores, vitrinas.				x	17,5	1	70		
		Áreas de Carnicería	Residentes, Visitantes	Espacio con productos cárnicos básicos.	Compras de carne y productos cárnicos esenciales.	Mostradores, vitrinas.				x	17,5	1	70		
		Áreas de Bebidas	Residentes, Visitantes	Sección con bebidas alcohólicas y no alcohólicas básicas.	Compras de bebidas esenciales.	Estanterías, mostradores.	x			x	17,5	1	70		
		Área Fría	Residentes, Visitantes	Sección con productos refrigerados y congelados.	Compras de alimentos refrigerados y congelados.	Neveras, congeladores, vitrinas.				x	17,5	1	70		
		Bodega	Personal de reposición, Empleados	Espacio para almacenamiento de productos en bodega.	Almacenamiento de inventario.	Estanterías, espacio de almacenamiento	x			x	57,5	1	230		

Zona	Espacio	Sub espacios	Usuarios	Descripción	Actividades	Mobiliario y Equipamiento	Ventilación		Iluminación		Capacidad	Número de sub Espacios	Dimensiones m2	Número de Espacios	Total dimensiones m2
							Nat.	Art.	Nat.	Art.					
Áreas comerciales	Comercio	Tienda de Ropa	Residentes, Visitantes	Ofrece una variedad de prendas de vestir y accesorios.	Compras de moda y accesorios.	Estantes, mostradores, bestidores.		x	x	x	62,5	1	250	10	2500
		Tienda de Usos mixtos	Residentes, Visitantes	Espacio dedicado a la venta de calzado y accesorios de pies.	Compras de calzado y accesorios para pies.	Estantes, mostradores, sillones de prueba.		x	x	x	65	1	260	1	1735
		Tienda de Juguetes	Residentes, Visitantes	Espacio con una variedad de juguetes y juegos.	Compras de juguetes para todas las edades.	Estantes, mostradores, área de demostración.		x	x	x	75	1	300		
		Tienda hogar	Residentes, Visitantes	Ofrece productos decorativos para el hogar.	Compras de artículos decorativos.	Estantes, mostradores, áreas de exhibición.		x	x	x	93,75	1	375		
		Tienda de Tecnología	Residentes, Visitantes	Sección con productos tecnológicos y gadgets.	Compras de dispositivos y accesorios tecnológicos.	Estantes, mostradores, demostradores.		x	x	x	75	1	300		
		Ferretería	Residentes, Visitantes	Área con productos y herramientas para tareas domésticas y construcción.	Compra de herramientas y artículos de ferretería.	Estantes, mostradores, sistemas de almacenamiento		x	x	x	125	1	500		

Zona	Espacio	Sub espacios	Usuarios	Descripción	Actividades	Mobiliario y Equipamiento	Ventilación		Iluminación		Capacidad	Número de sub Espacios	Dimensiones m2	Número de Espacios	Total dimensiones m2
							Nat.	Art.	Nat.	Art.					
Áreas comerciales	Cafeteria	Área de Comedor	Comensales que buscan experiencias gastronómicas	Espacio principal para disfrutar de comidas.	Almuerzos y cenas.	Mesas, sillas, iluminación ambiental.	x	x	x	x	35	1	140	3	810
		Cocina	Personal de cocina, chefs.	Área dedicada a la preparación de alimentos.	Preparación de platillos.	Equipos de cocina, estaciones de trabajo.	x	x	x	x	20	1	80		
		Bodega	Personal de cocina, personal de almacenamiento.	Espacio para almacenar suministros y alimentos.	Almacenamiento de insumos y productos.	Estantes, sistema de almacenamiento.		x	x	x	12,5	1	50		
	Banco	Área de Atención al Cliente	Personas que requieren servicios bancarios.	Espacio para transacciones y consultas financieras.	Atención al cliente, asesoría financiera.	Mostrador y sillas		x		x	12,5	1	50	2	268
		Cajeros Automáticos	Usuarios de cajeros automáticos.	Área cajeros automáticos para transacciones rápidas.	Retiros, consultas de saldo.	Cajeros automáticos, zona de espera.		x		x	5	1	20		
		Sala de Reuniones	Personal para reuniones y asesorías.	Espacio para reuniones y asesorías más privadas.	Reuniones con clientes, asesoría financiera.	Mesa de reuniones, sillas, equipos audiovisuales.		x		x	10	1	40		
		Oficina	Personal administrativo y de gestión.	Espacio de trabajo administrativo y de gestión interna.	Tareas administrativas y de gestión interna.	Escritorios, sillas, archivadores.		x		x	6	1	24		
	Farmacia	Área de Venta	Personas que necesitan productos farmacéuticos.	Espacio dedicado a la venta de productos farmacéuticos.	Venta de medicamentos, asesoramiento.	Estantes, mostradores, cajas registradoras.		x		x	75	1	300	1	300

Zona	Espacio	Sub espacios	Usuarios	Descripción	Actividades	Mobiliario y Equipamiento	Ventilación		Iluminación		Capacidad	Número de sub Espacios	Dimensiones m2	Número de Espacios	Total dimensiones m2
							Nat.	Art.	Nat.	Art.					
Áreas comerciales	Tienda de ropa deportiva	Área de Exhibición	Consumidores en busca de moda .	Espacio para exhibir productos .	Exhibición y presentación de productos.	Racks, percheros, maniqués.		x		x	100	1	400	1	630
		Área de Probadores	Clientes probando y seleccionando productos.	Espacio destinado a probadores para los clientes.	Prueba y selección de productos.	Probadores, espejos, áreas privadas.		x		x	5	1	20		
		Área de Accesorios	Consumidores interesados en accesorios.	Espacio para accesorios complementarios a la ropa.	Exhibición y venta de accesorios.	Expositores, estantes, mostradores.		x		x	15	1	60		
		Área de Almacén	Personal de la tienda, reposición de productos.	Espacio para almacenar inventario y suministros.	Almacenamiento de productos y reposición.	Estantes, sistema de almacenamiento.		x		x	37,5	1	150		
	Papelería	Área de Exhibición	Personas que buscan artículos de papelería.	Espacio para exhibir y vender productos de papelería.	Exhibición y venta de artículos de papelería.	Estantes, mostradores, expositores.		x		x	40	1	160	1	320
		Área de Escritura	Personas interesadas en material de escritura de calidad.	Espacio dedicado a artículos de escritura y papelería fina.	Exhibición y venta de material de escritura.	Estanterías especializadas, mostradores de escritura.		x		x	15	1	60		
		Área de Almacén	Personal de la papelería, reposición de productos.	Espacio para almacenar inventario y suministros.	Almacenamiento de productos y reposición.	Estantes, sistema de almacenamiento.		x		x	25	1	100		

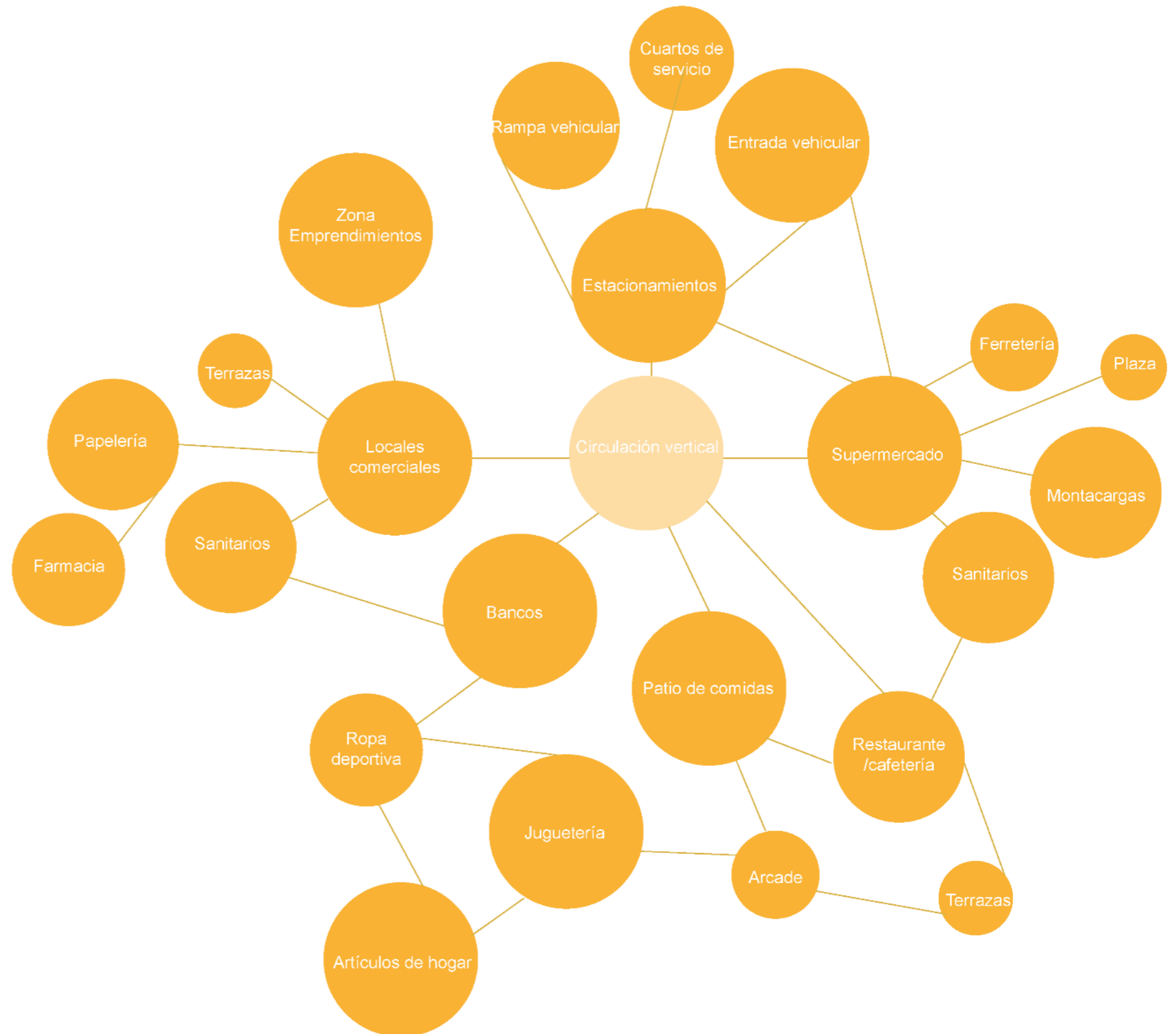
Zona	Espacio	Sub espacios	Usuarios	Descripción	Actividades	Mobiliario y Equipamiento	Ventilación		Iluminación		Capacidad	Número de sub Espacios	Dimensiones m2	Número de Espacios	Total dimensiones m2	
							Nat.	Art.	Nat.	Art.						
Espacio de entretenimiento	Área de juegos	Zona de Juegos	Niños, padres con niños, jóvenes en busca de diversión	Espacio de entretenimiento para niños y jóvenes.	Juegos y actividades recreativas.	Juegos, toboganes, estructuras de juego.		x		x	60	1	240	1	400	
		Área de Descanso	Padres que supervisan a sus hijos en el área de juegos	Espacio con asientos para que los padres observen a los niños jugar.	Descanso y supervisión de actividades.	Bancos, sillas, sombrillas.				x		10	1			40
		Área Temática	Niños interesados en actividades temáticas	Espacio temático con juegos específicos o diseño temático.	Actividades basadas en un tema específico.	Juegos temáticos, decoración acorde al tema.				x		15	1			60
		Área de Almacén	Personal del área de juegos, reposición de juguetes	Espacio para almacenar y organizar juguetes y suministros.	Almacenamiento y reposición de juguetes.	Estanterías, contenedores de almacenamiento.				x		15	1			60
Áreas de descanso	Zonas comunes	Zonas Comunes	Todos los visitantes que deseen descansar y socializar	Espacio con asientos cómodos, vegetación y fuentes.	Descanso y socialización.	Bancos, sillas, vegetación, fuentes.	x		x	x	Variable	Variable	40 (variable).	Variable	40	
Servicios Sanitarios	Baños Públicos	Baños Públicos	Todos los visitantes que necesiten servicios sanitarios.	Instalaciones sanitarias para satisfacer las necesidades de los visitantes.	Uso de servicios sanitarios.	Lavabos, inodoros, dispensadores de papel.	x		x	x	15	3	60	3	180	
Estacionamiento	Aparcamiento	Estacionamiento	Conductores y visitantes que llegan en vehículo	Espacios para estacionamiento de vehículos.	Estacionamiento de vehículos.	Espacios de estacionamiento, señalización.	x		x	x	Variable	Un parqueadero cada 25m2. Ordenanza 3457 Art. 388	15 m2 por estacionamiento			

Zona	Espacio	Sub espacios	Usuarios	Descripción	Actividades	Mobiliario y Equipamiento	Ventilación		Iluminación		Capacidad	Número de sub Espacios	Dimensiones m2	Número de Espacios	Total dimensiones m2
							Nat.	Art.	Nat.	Art.					
Servicios comunitarios	Centro de atención al cliente	Oficinas de Atención	Personas que buscan información y asistencia	Oficinas para atender consultas y proporcionar información.	Atención al cliente y proporcionar información.	Escritorios, sillas, sistemas de información.	x	x	x	x	20	1	80	1	104
	Área de información	Puntos de Información	Visitantes en busca de orientación	Espacios dedicados a proporcionar información sobre el centro comercial y la zona.	Proporcionar información y orientación a los visitantes.	Kioscos, mapas, pantallas informativas.	x	x	x	x	3	2	12	2	
Áreas de comida y descanso	Patio de comidas	Restaurantes	Visitantes que buscan lugares para comer	Espacios para la venta y consumo de alimentos.	Ofrecer una variedad de opciones gastronómicas.	Mesas, sillas, áreas de preparación de alimentos.	x	x	x	x	15	10	60	10	1320
		Áreas de Descanso	Visitantes que desean descansar y socializar después de comer	Zonas con asientos cómodos para el descanso y la socialización.	Descansar y socializar después de comer.	Bancos, sillas, áreas sombreadas.	x	x	x	x	15	2	60	2	
		Comedor general	Visitantes en busca de un área amplia para comer y socializar	Espacio principal para comer en el área de comidas.	Comer y socializar en un ambiente amplio.	Mesas, sillas	x	x	x	x	150	1	600	1	
Accesibilidad	Circulación vertical y ascensores	Circulación vertical y ascensores	Usuarios que necesitan desplazarse verticalmente	Espacios dedicados a la circulación vertical y ascensores.	Facilitar el desplazamiento entre niveles.	Ascensores, señalización, elementos accesibles.	x	x	x	x	12,5	3	50	3	150

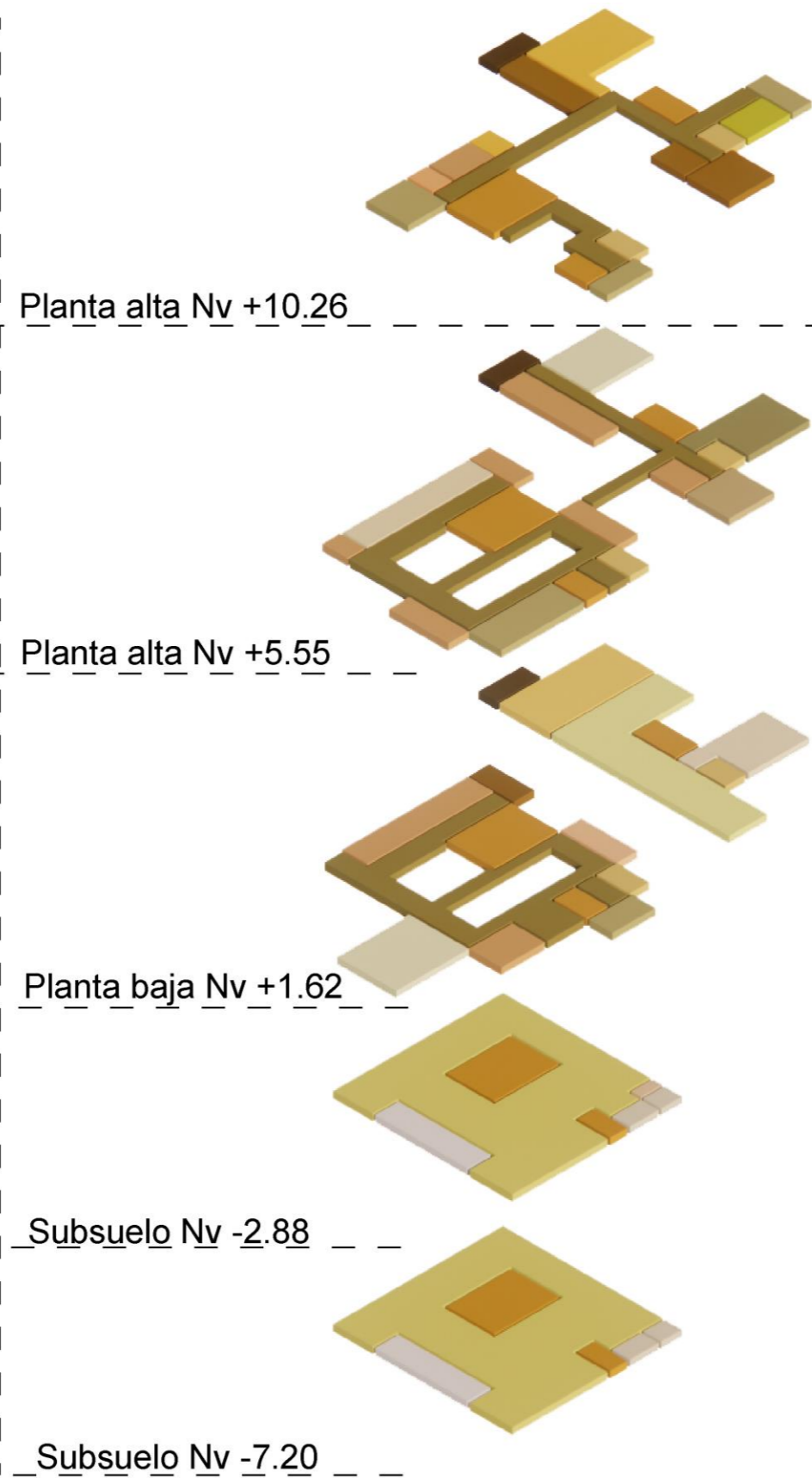
Zona	Espacio	Sub espacios	Usuarios	Descripción	Actividades	Mobiliario y Equipamiento	Ventilación		Iluminación		Capacidad	Número de sub Espacios	Dimensiones m2	Número de Espacios	Total dimensiones m2
							Nat.	Art.	Nat.	Art.					
Plaza Parque	Áreas Verdes	Áreas Verdes	Todos los visitantes, familias, amantes de la naturaleza	Espacios abiertos con vegetación, césped, y zonas ajardinadas para actividades recreativas.	Disfrutar de la naturaleza y actividades recreativas.	Bancos, áreas de descanso, iluminación decorativa.	x		x	x	150	Variable	600	Variable	15000
	Zonas de Juegos	Zona de Juegos	Niños, familias, visitantes en busca de entretenimiento	Área con juegos infantiles y recreativos.	Ofrecer entretenimiento seguro para niños.	Juegos seguros, superficies amortiguadoras.	x		x	x	50	1	200	1	800
	Paseos y Senderos	Paseos y Senderos	Visitantes que deseen pasear y disfrutar del paisaje	Caminos peatonales para caminar y disfrutar del entorno.	Pasear y disfrutar del paisaje natural.	Iluminación, señalización, áreas de descanso.	x		x	x	50	Variable	200	Variable	5000
	Área de Eventos	Área de Eventos	Organizadores de eventos, participantes en actividades comunitarias	Espacios versátiles para eventos al aire libre, conciertos, actividades comunitarias.	Realizar eventos y actividades comunitarias.	Escenarios, áreas de asientos, sistemas de sonido.	x		x	x	125	1	500	1	1000
	Espacios de Descanso	Espacios de Descanso	Todos los visitantes que deseen descansar y socializar	Zonas con bancos y áreas sombreadas para el descanso.	Descansar y socializar en entornos naturales.	Bancos, sombrillas, vegetación.	x		x	x	3,75	3	15	3	500
													AREA TOTAL CONSTRUCCIÓN	9967	
													AREA TOTAL PLAZA	22300	
													TOTAL m2	32267	

## DIAGRAMA RELACIONAL.

Este diagrama muestra cómo están conectadas las diferentes áreas de un edificio. Cada círculo representa un lugar específico, como estacionamientos, circulación vertical, cuartos de servicio, y más. Las líneas entre los círculos muestran las conexiones entre estos lugares. Por ejemplo, los estacionamientos están conectados con la rampa vehicular y la entrada vehicular, lo que significa que se puede llegar a los estacionamientos desde estos puntos. Los locales comerciales están en el centro y se conectan con muchos otros lugares como la papelería, la farmacia, el supermercado, la ferretería, los bancos, artículos de hogar, ropa deportiva, juguetería, restaurante/cafetería, patio de comidas y arcade. Esto muestra que desde los locales comerciales se puede llegar a todos estos lugares. Además, la circulación vertical, que incluye escaleras y elevadores, está conectada con varias zonas como locales comerciales, terrazas, sanitarios, patio de comidas y arcade, lo que facilita el movimiento entre diferentes pisos. Este diagrama ayuda a entender cómo se organiza el edificio y cómo se puede acceder a cada área.



- Estacionamientos
- Circulación vertical
- Cuartos de servicio
- Rampa vehicular
- Entrada vehicular
- Locales comerciales
- Terrazas
- Sanitarios
- Plaza
- Zona Emprendimientos
- Papelería
- Farmacia
- Supermercado
- Montacargas
- Ferretería
- Bancos
- Artículos de hogar
- Ropa deportiva
- Juguetería
- Restaurante/cafetería
- Patio de comidas
- Arcade

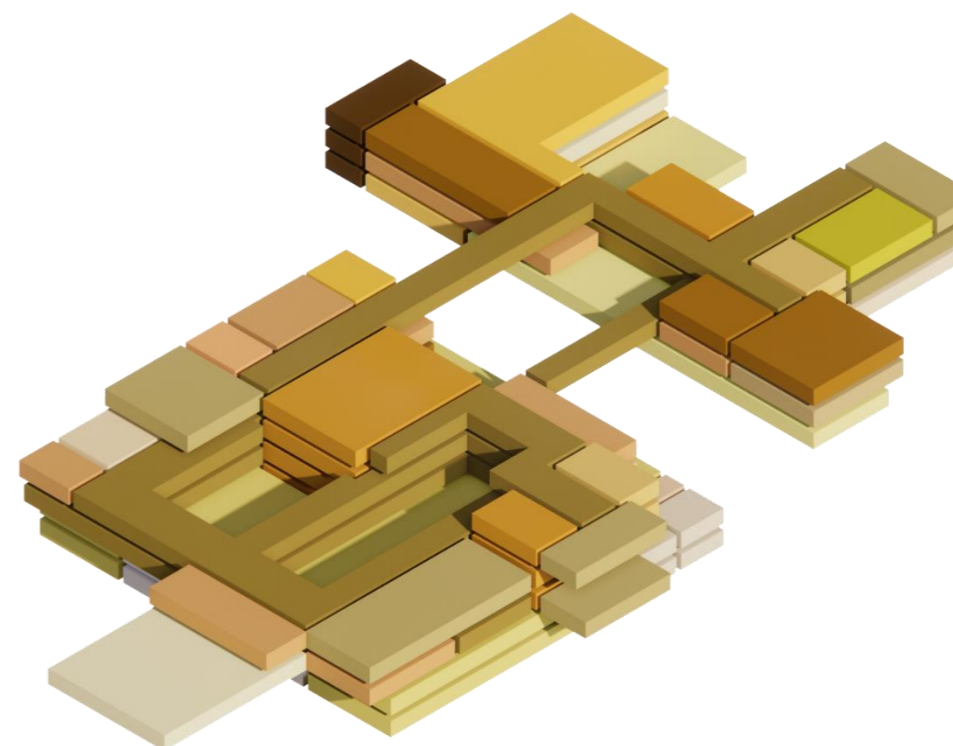


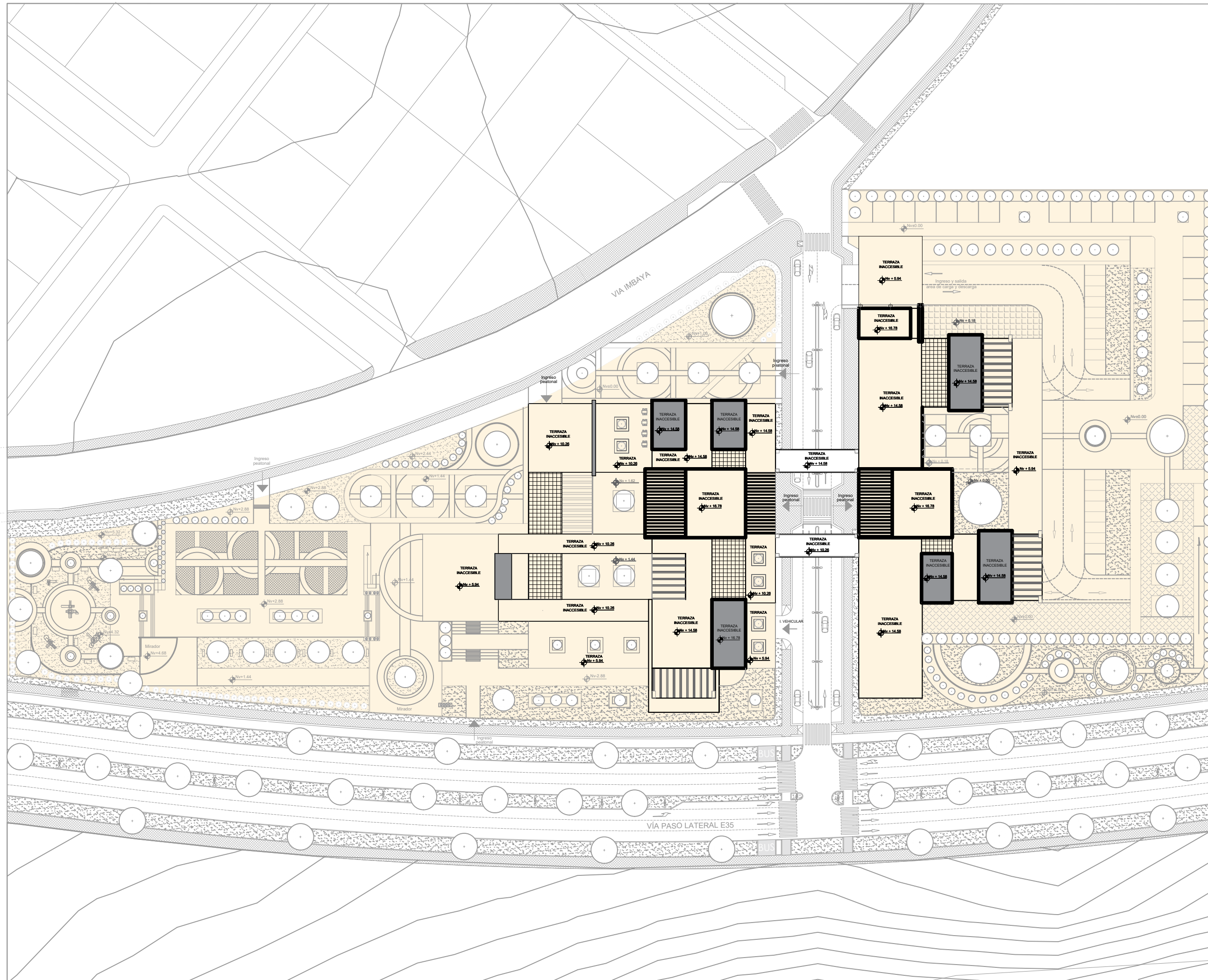
## ZONIFICACION

La zonificación del proyecto se ha concebido con un enfoque meticuloso para garantizar un equilibrio armonioso entre la oferta comercial, de entretenimiento y servicios. Esta distribución estratégica se despliega en los diversos niveles del espacio, cada uno diseñado para ofrecer una experiencia de visita completa y atractiva. Desde la entrada principal hasta los rincones más remotos, los elementos se han dispuesto con precisión para estimular la curiosidad y el interés del visitante.

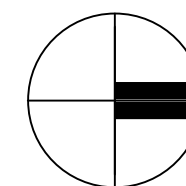
Una de las características destacadas de la planificación es la circulación continua que se promueve en todo el proyecto. Las vías de tránsito han sido diseñadas para permitir un flujo constante de personas, evitando congestiones y facilitando el acceso a las diferentes áreas. Este diseño fomenta la exploración orgánica del espacio, invitando a los visitantes a recorrer cada rincón con comodidad y sin interrupciones.

Las dobles alturas y áreas abiertas se han integrado hábilmente en el diseño arquitectónico para ampliar la sensación de amplitud y luminosidad. Estos espacios ofrecen vistas panorámicas que enriquecen la experiencia visual del visitante, al tiempo que crean oportunidades para la interacción espontánea y el descubrimiento de nuevas perspectivas. En conjunto, estas características contribuyen a la creación de un ambiente dinámico y acogedor, donde la experiencia de compra y entretenimiento se fusiona de manera armoniosa.





UBICACIÓN



ESCALA: 1/1000

CONTENIDO:

TERRENO DE INTERVENCIÓN

AUTORES:  
 Jairo Sebastián Castro Salazar  
 Daniel Alejandro García Potosí

ASESORA:  
 Gabriela Ruales ARQ.MGS.

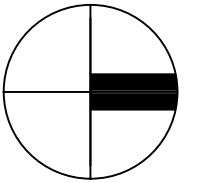
PROYECTO:  
 "Propuesta Urbano-Arquitectónica de un Espacio Comercial en la Apertura del paso lateral Panamericana E35, Sector Imbaya"

ARQ

02



UBICACIÓN



ESCALA: 1/1000

CONTENIDO:  
IMPLANTACION  
GENERAL

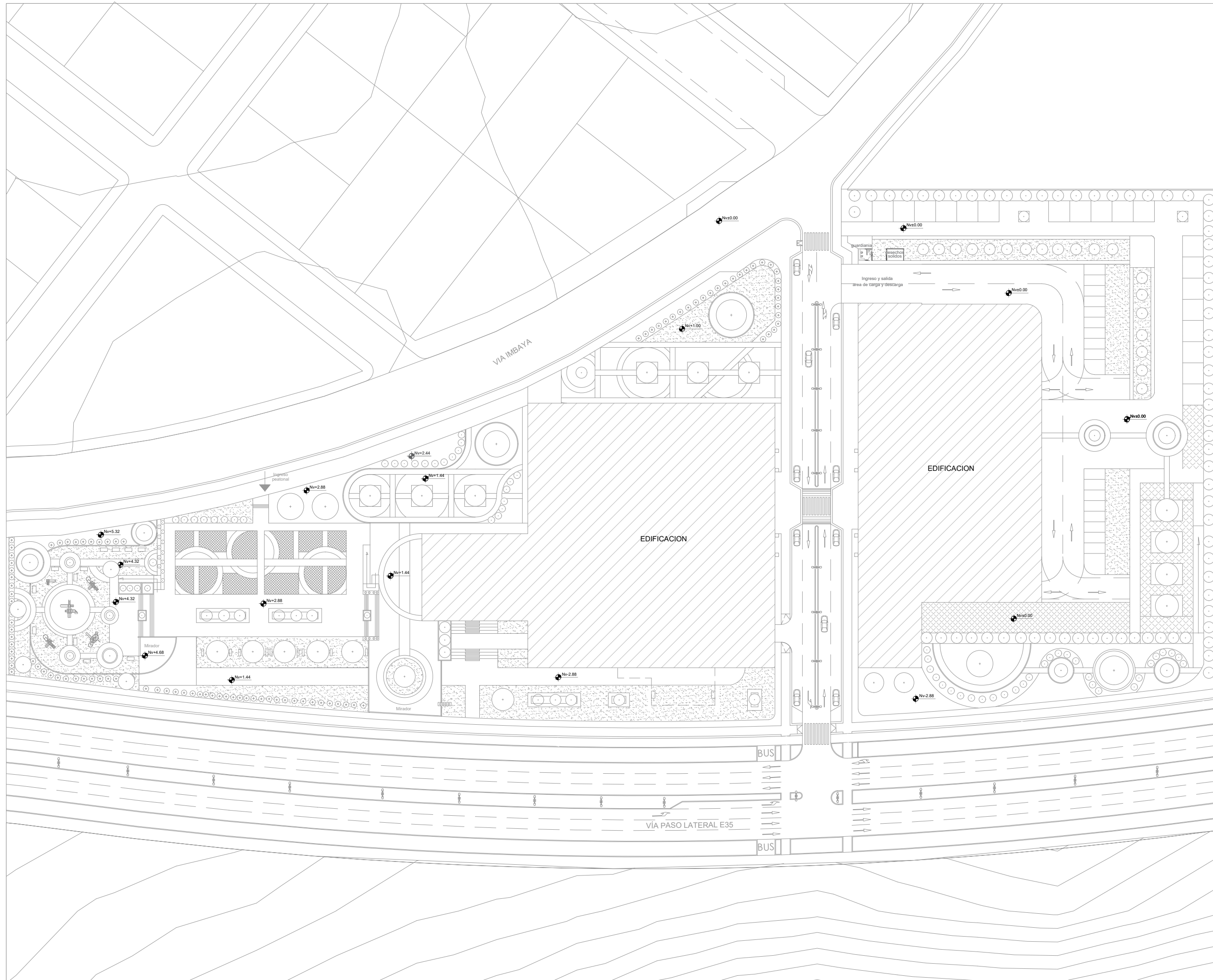
AUTORES:  
Jairo Sebastián Castro Salazar  
Daniel Alejandro García Potosí

ASESORA:  
Gabriela Ruales ARQ.MGS.

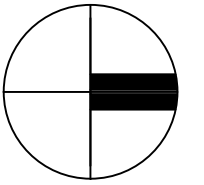
PROYECTO:  
"Propuesta Urbano-Arquitectónica de  
un Espacio Comercial en la Apertura  
del paso lateral Panamericana E35,  
Sector Imbaya"

ARQ

02



UBICACIÓN



ESCALA: 1/1000

CONTENIDO:  
PLAZA

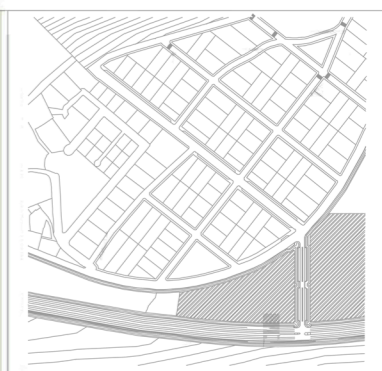
AUTORES:  
Jairo Sebastián Castro Salazar  
Daniel Alejandro García Potosí

ASESORA:  
Gabriela Ruales ARQ.MGS.

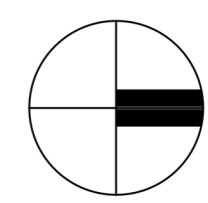
PROYECTO:  
"Propuesta Urbano-Arquitectónica de una Plaza Comercial en la Apertura del paso lateral Panamericana E35, Sector Imbaya"

ARQ

03



UBICACIÓN



ESCALA: 1/1000

CONTENIDO:  
VEGETACIÓN

-  BAJA ( ARBUSTO PATA DE CANGURO)
-  BAJA Y MEDIA ( ARBUSTO PINO)
-  MEDIA Y ALTA ( ARBOL DE EUCALIPTO)
-  ALTA ( ARBOL ALISO)

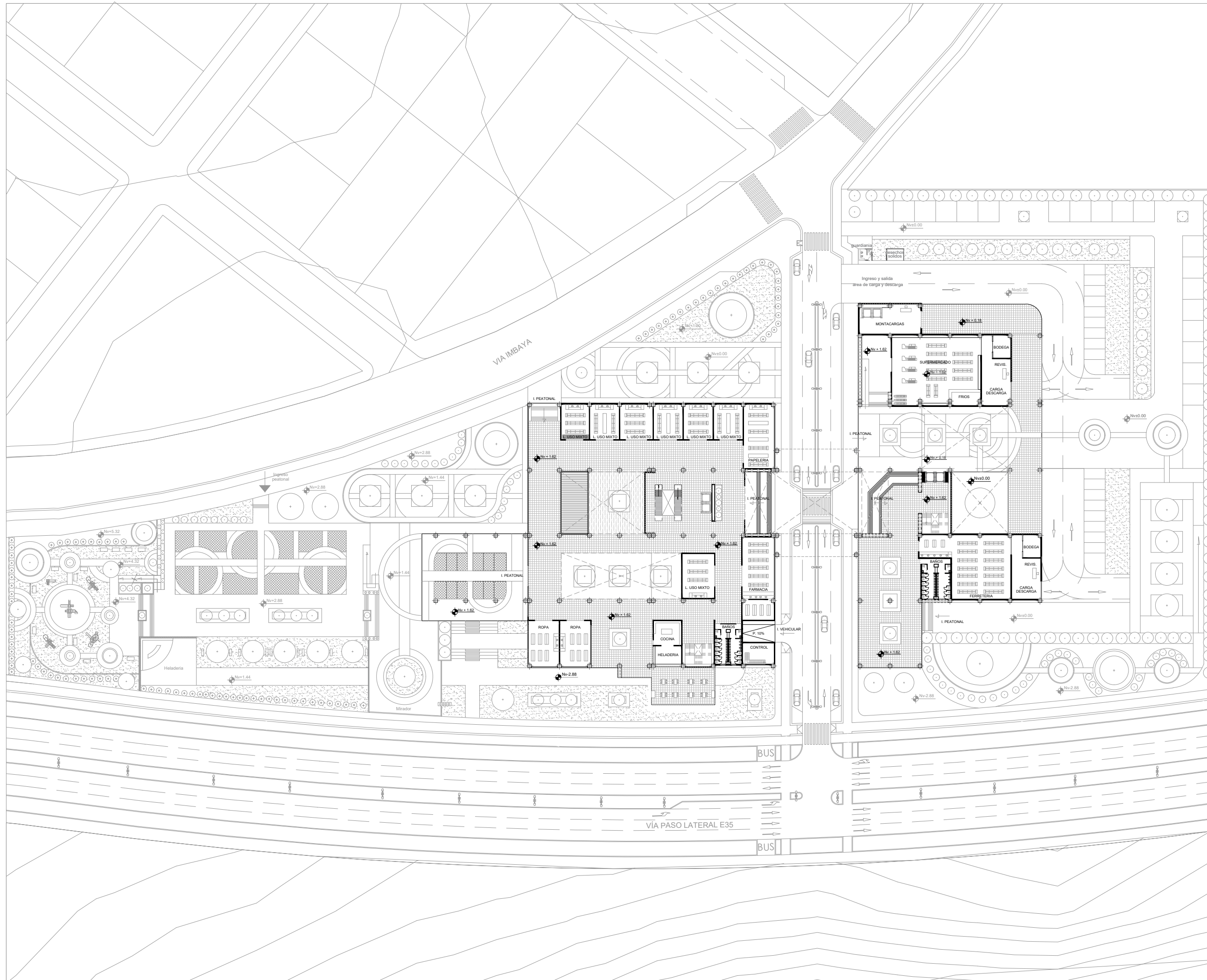
AUTORES:  
Jairo Sebastián Castro Salazar  
Daniel Alejandro García Potosí

ASESORA:  
Gabriela Ruales ARQ.MGS.

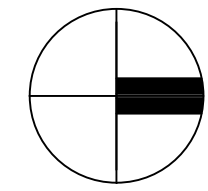
PROYECTO:  
"Propuesta Urbano-Arquitectónica de una Plaza Comercial en la Apertura del paso lateral Panamericana E35, Sector Imbaya"

ARQ

04



UBICACIÓN



ESCALA: 1/1000

CONTENIDO:  
PLANTA BAJA

AUTORES:  
Jairo Sebastián Castro Salazar  
Daniel Alejandro García Potosí

ASESORA:  
Gabriela Ruales ARQ.MGS.

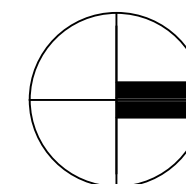
PROYECTO:  
"Propuesta Urbano-Arquitectónica de un Espacio Comercial en la Apertura del paso lateral Panamericana E35, Sector Imbaya"

ARQ

05

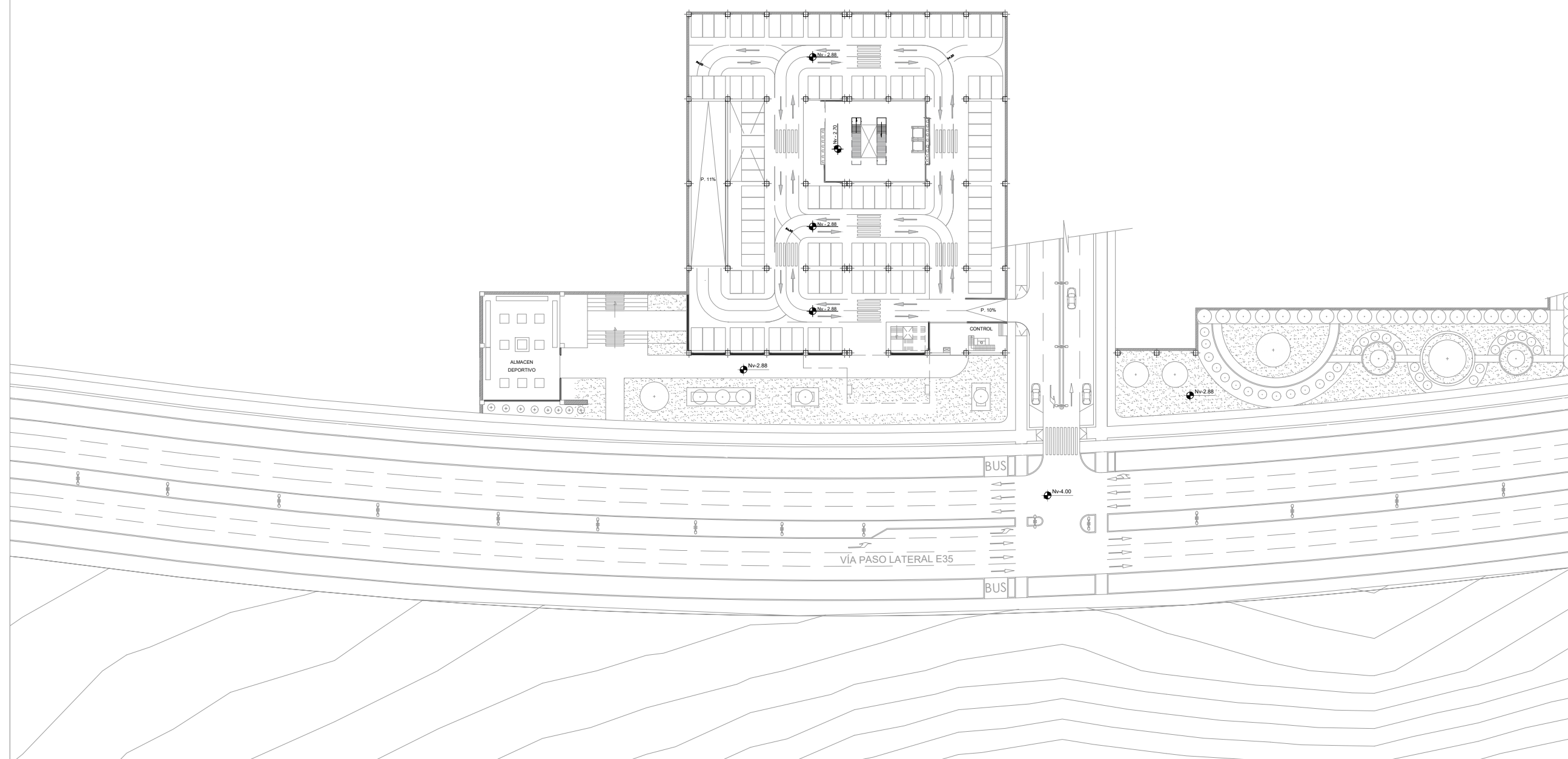


UBICACIÓN



ESCALA: 1/1000

CONTENIDO:  
PLANTA SUB SUELO  
-2.88



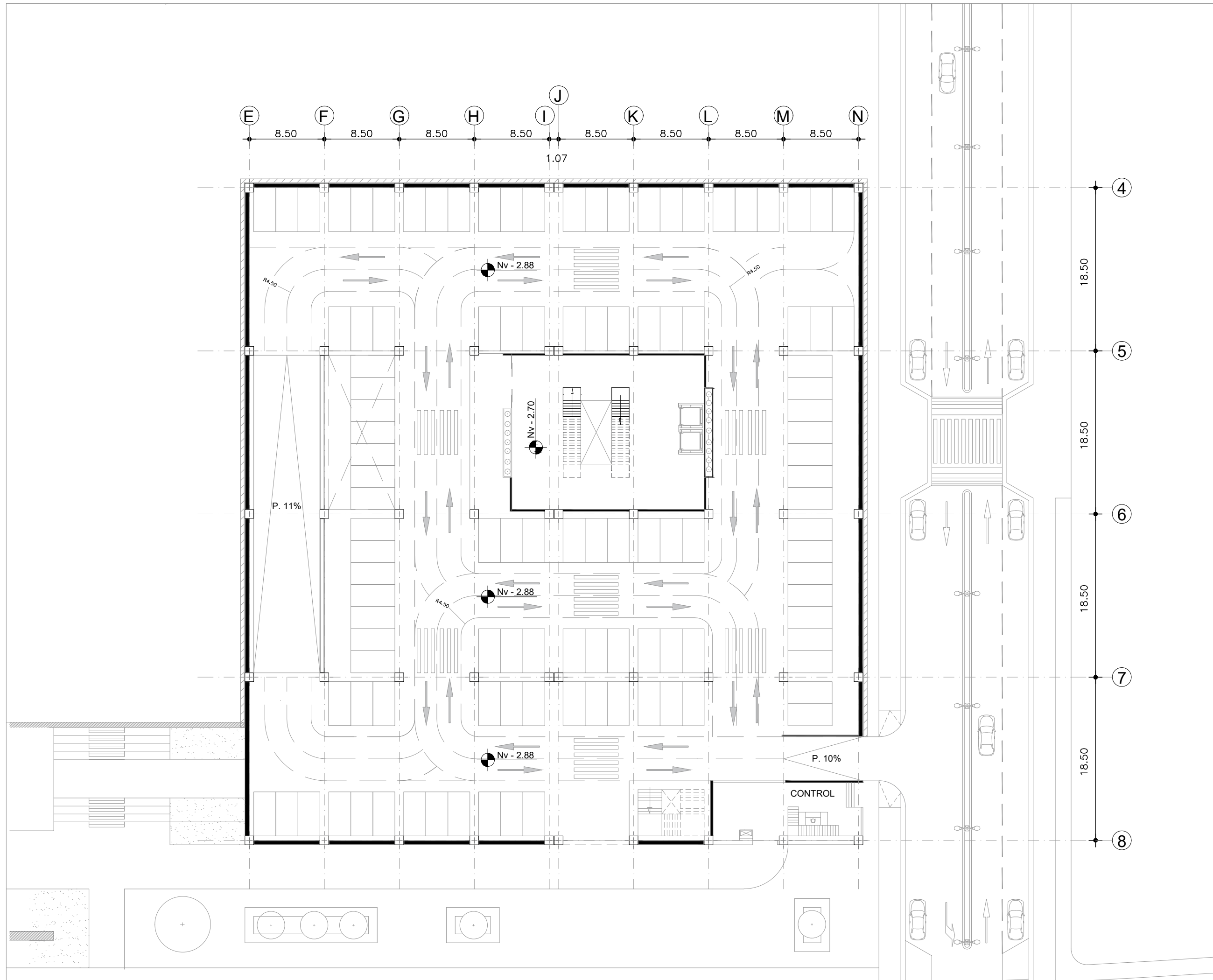
AUTORES:  
Jairo Sebastián Castro Salazar  
Daniel Alejandro García Potosí

ASESORA:  
Gabriela Ruales ARQ.MGS.

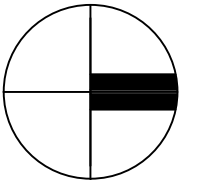
PROYECTO:  
"Propuesta Urbano-Arquitectónica de  
un Espacio Comercial en la Apertura  
del paso lateral Panamericana E35,  
Sector Imbaya"

ARQ

06



UBICACIÓN



ESCALA: 1/400

CONTENIDO:  
PLANTA SUBSUELO  
-2.88

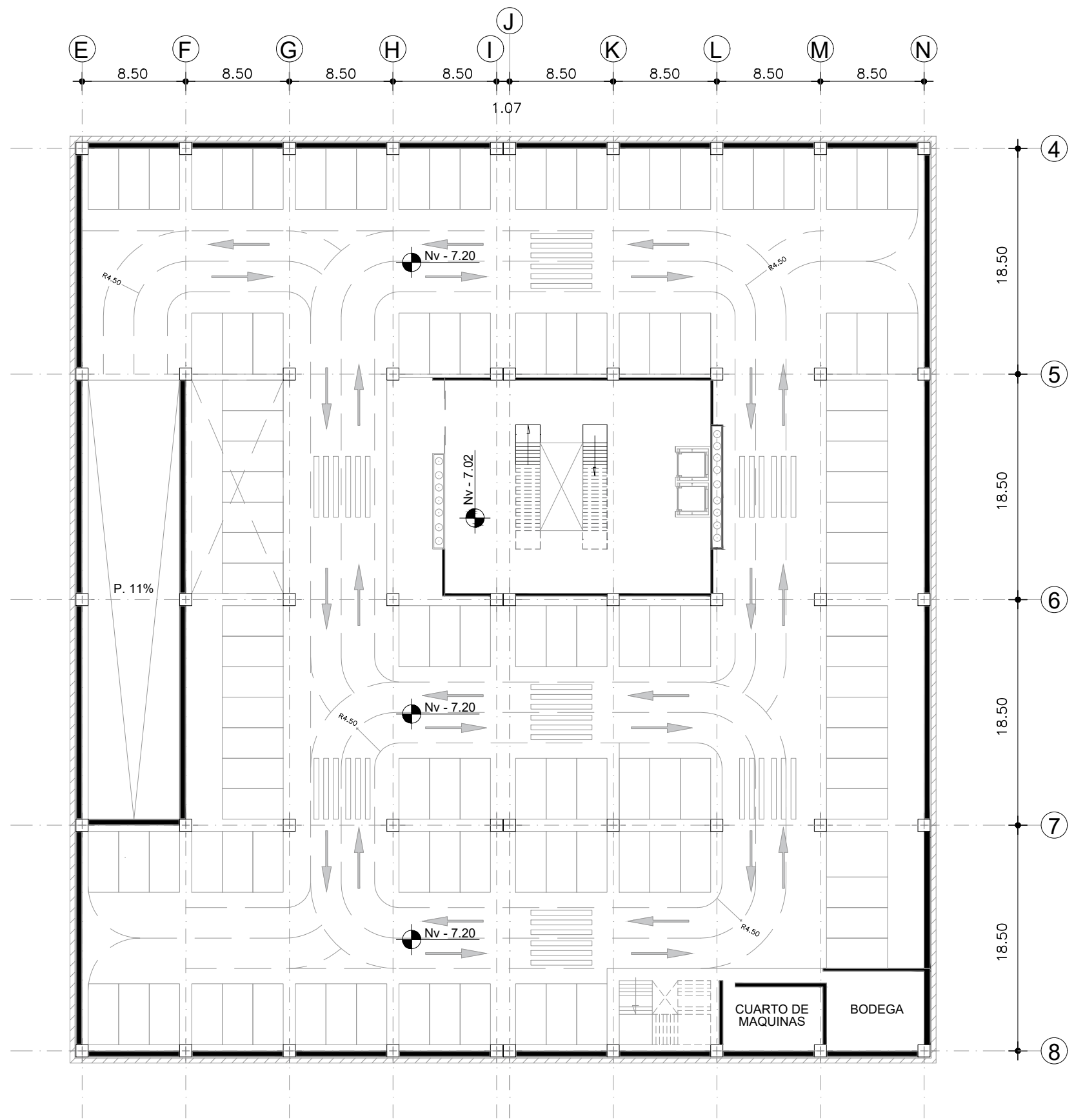
AUTORES:  
Jairo Sebastián Castro Salazar  
Daniel Alejandro García Potosí

ASESORA:  
Gabriela Ruales ARQ.MGS.

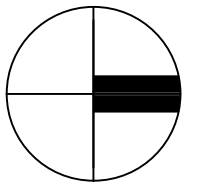
PROYECTO:  
"Propuesta Urbano-Arquitectónica de  
un Espacio Comercial en la Apertura  
del paso lateral Panamericana E35,  
Sector Imbaya"

ARQ

07



UBICACIÓN



ESCALA: 1/400

CONTENIDO:  
PLANTA SUBSUELO  
-7.20

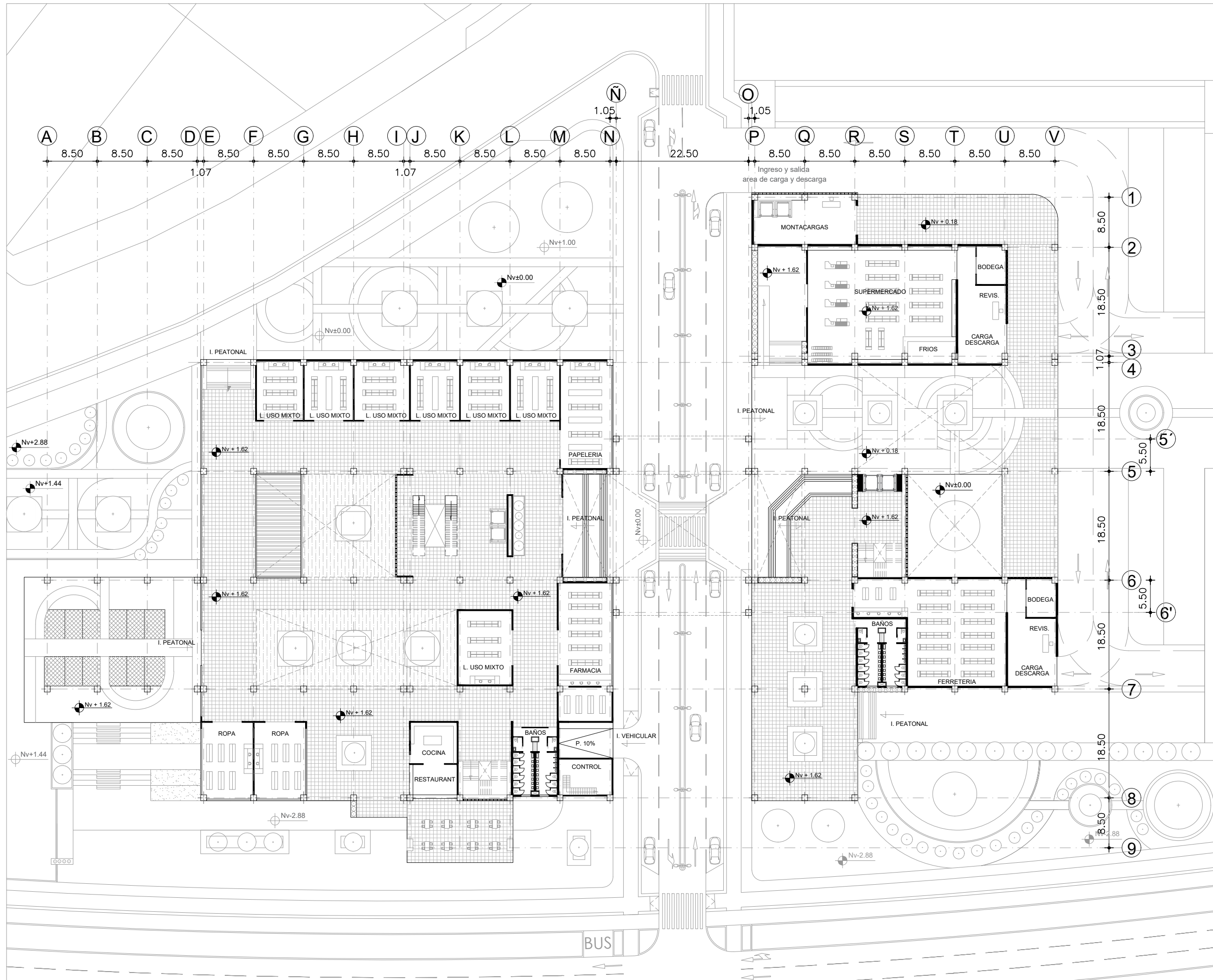
AUTORES:  
Jairo Sebastián Castro Salazar  
Daniel Alejandro García Potosí

ASESORA:  
Gabriela Ruales ARQ.MGS.

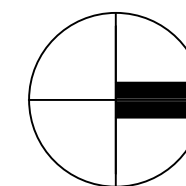
PROYECTO:  
"Propuesta Urbano-Arquitectónica de  
un Espacio Comercial en la Apertura  
del paso lateral Panamericana E35,  
Sector Imbaya"

ARQ

08



UBICACIÓN



ESCALA: 1/600

CONTENIDO:  
PLANTA BAJA

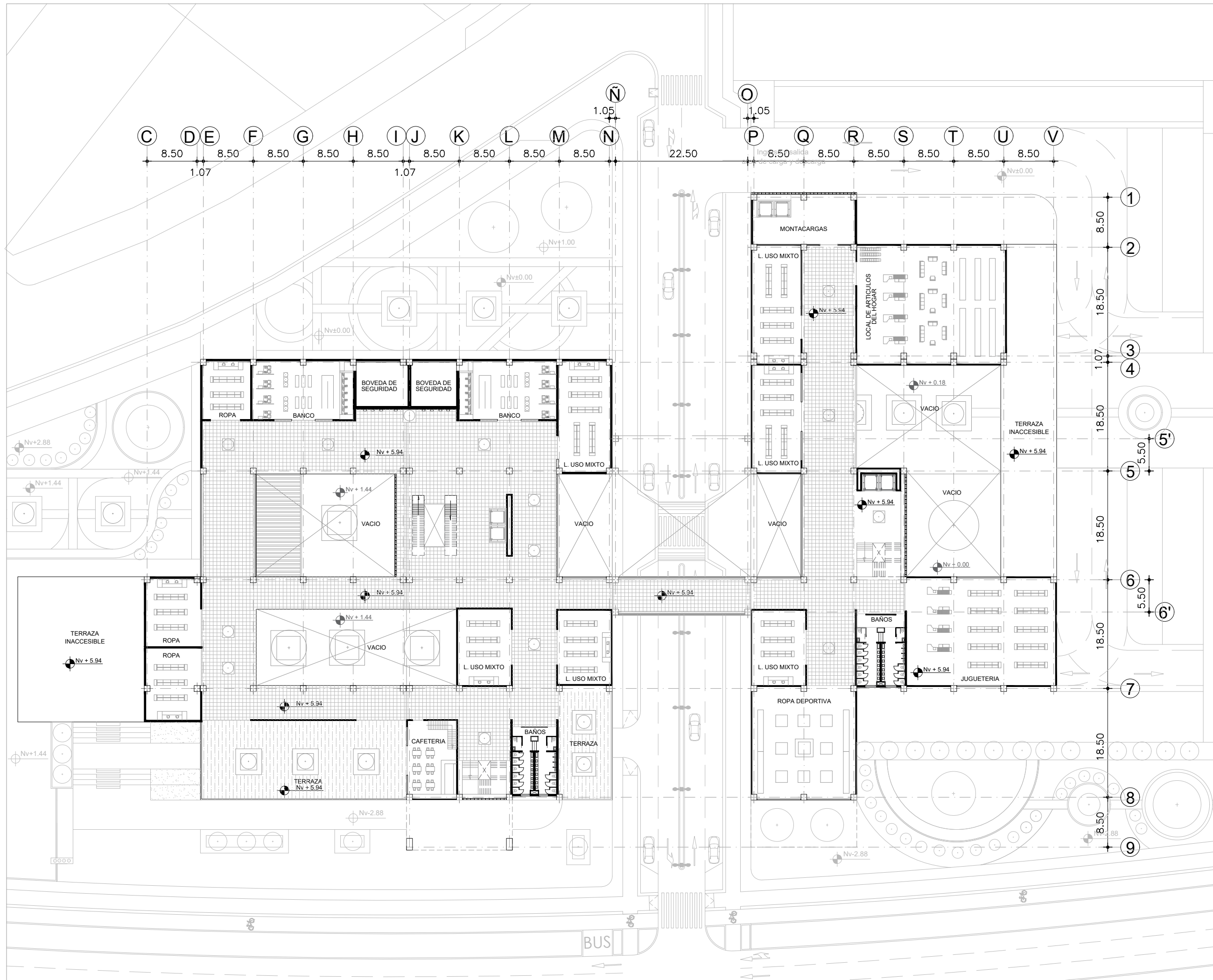
AUTORES:  
Jairo Sebastián Castro Salazar  
Daniel Alejandro García Potosí

ASESORA:  
Gabriela Ruales ARQ.MGS.

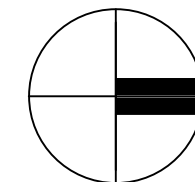
PROYECTO:  
"Propuesta Urbano-Arquitectónica de  
un Espacio Comercial en la Apertura  
del paso lateral Panamericana E35,  
Sector Imbaya"

ARQ

09



UBICACIÓN



ESCALA: 1/600

CONTENIDO:  
PLANTA NIVEL +5.55

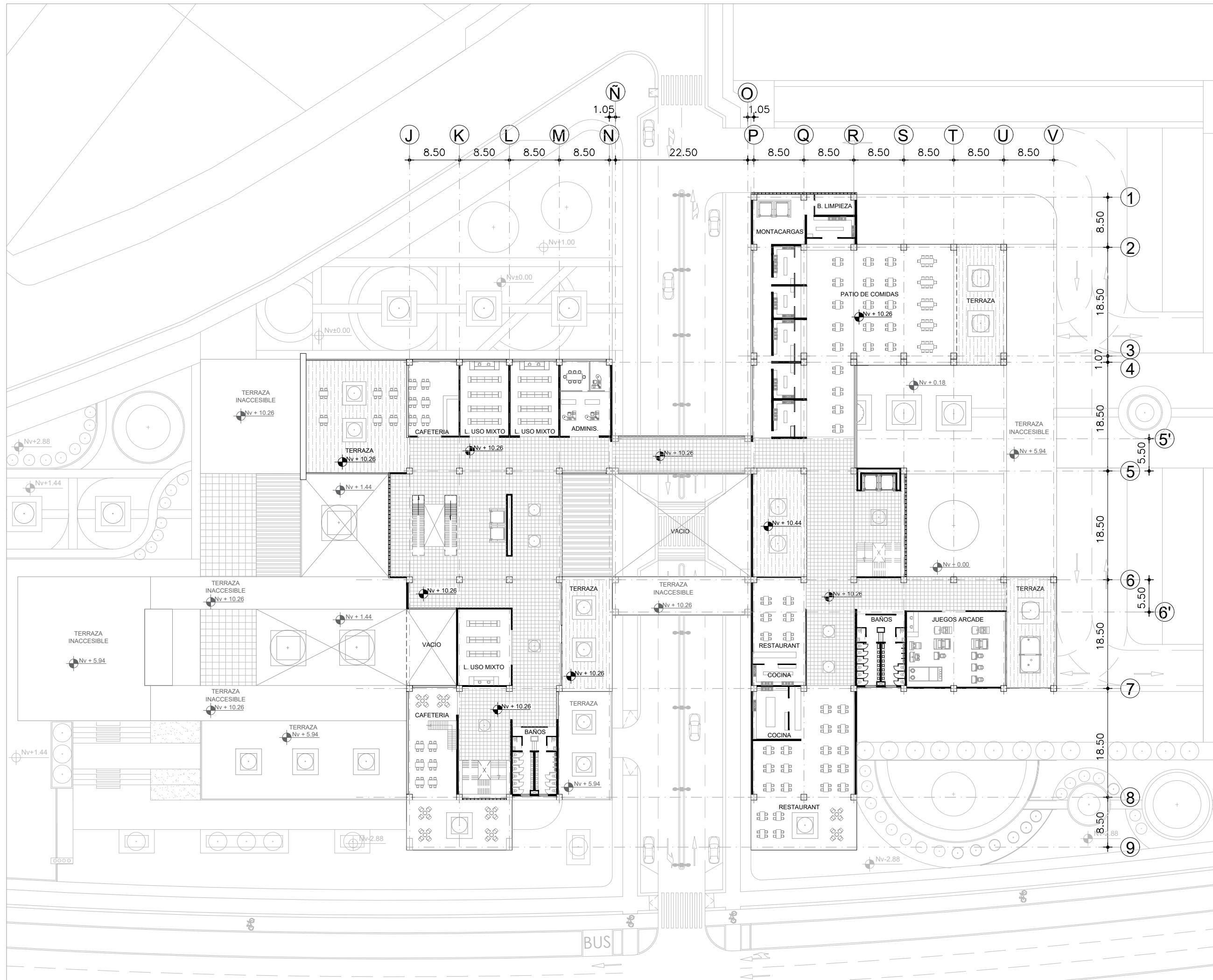
AUTORES:  
Jairo Sebastián Castro Salazar  
Daniel Alejandro García Potosí

ASESORA:  
Gabriela Ruales ARQ.MGS.

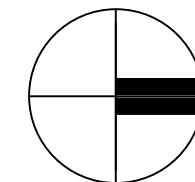
"Propuesta Urbano-Arquitectónica de  
un Espacio Comercial en la Apertura  
del paso lateral Panamericana E35,  
Sector Imbaya"

ARQ

10



UBICACIÓN



ESCALA: 1/600

CONTENIDO:  
PLANTA NIVEL +10.26

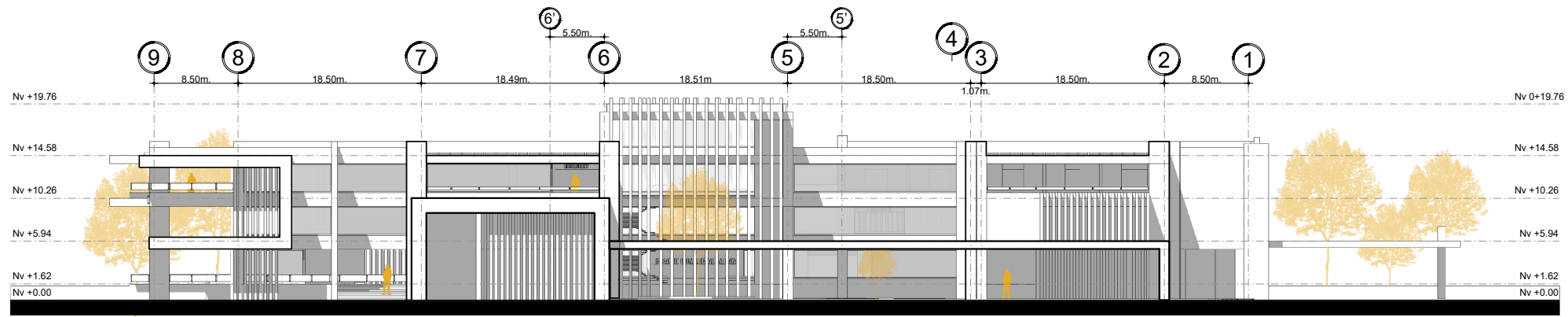
AUTORES:  
Jairo Sebastián Castro Salazar  
Daniel Alejandro García Potosí

ASESORA:  
Gabriela Ruales ARQ.MGS.

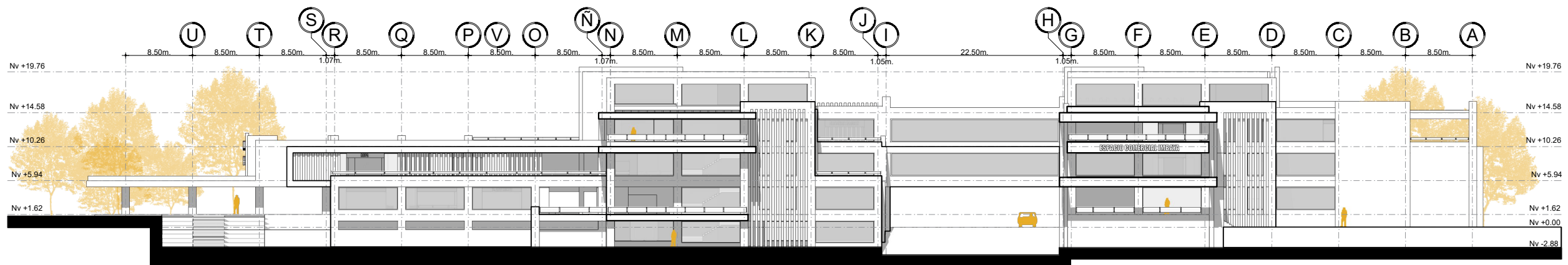
PROYECTO:  
"Propuesta Urbano-Arquitectónica de  
un Espacio Comercial en la Apertura  
del paso lateral Panamericana E35,  
Sector Imbaya"

ARQ

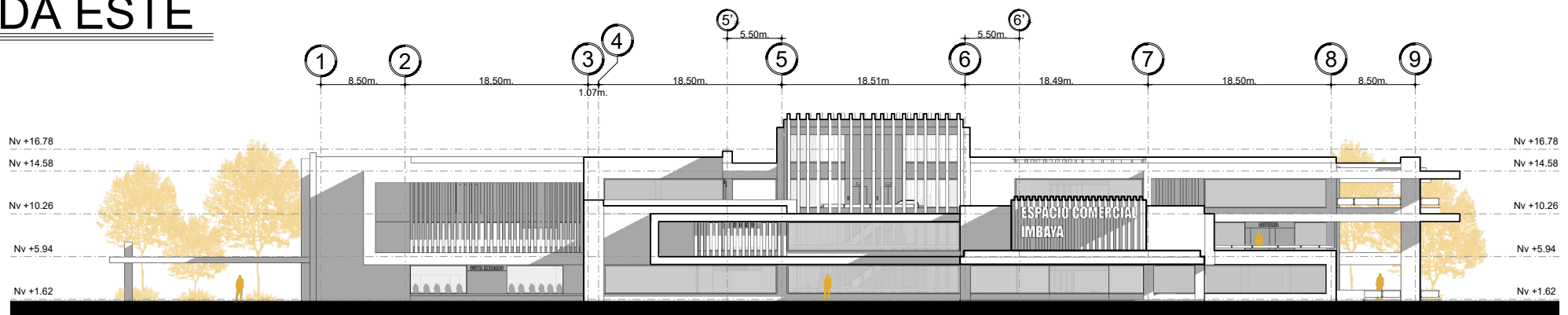
11



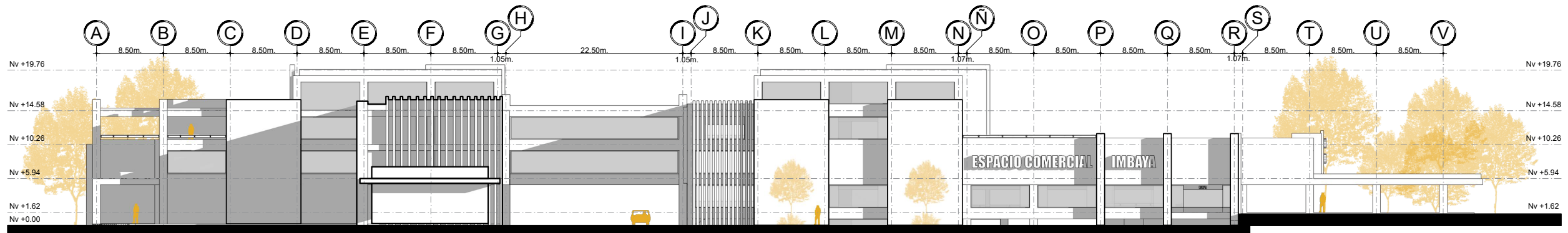
## FACHADA NORTE



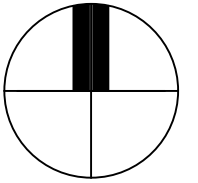
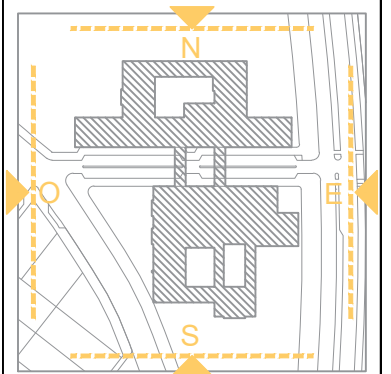
## FACHADA ESTE



## FACHADA SUR



## FACHADA OESTE



ESCALA: 1/600

CONTENIDO:  
FACHADA NORTE  
FACHADA ESTE  
FACHADA SUR  
FACHADA OESTE

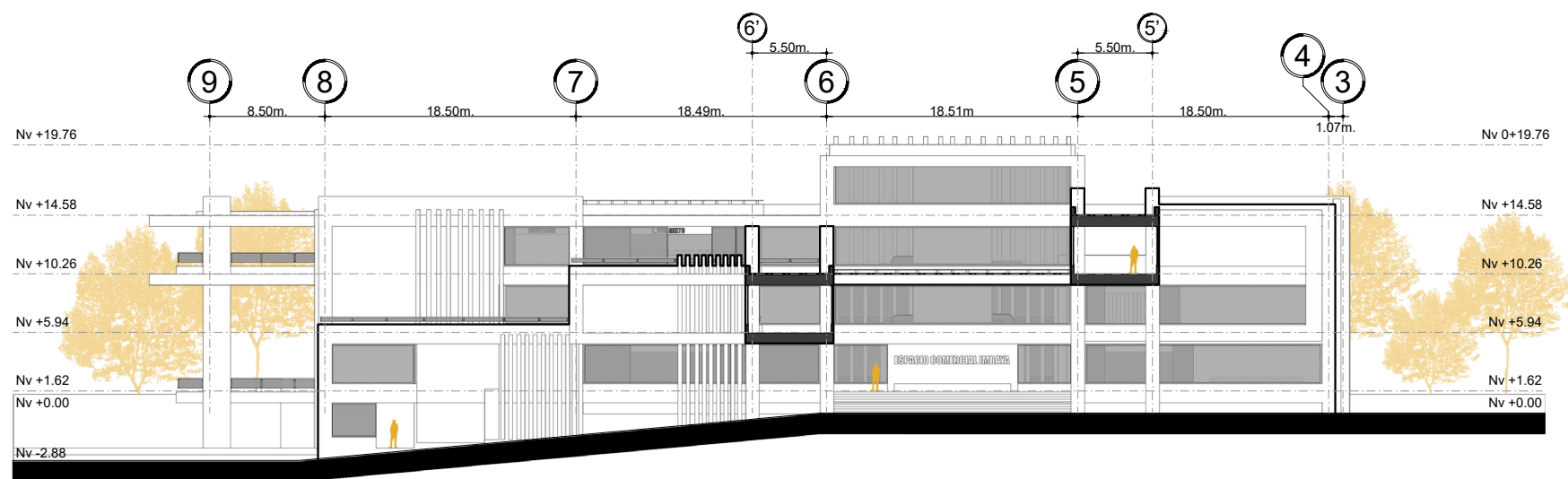
AUTORES:  
Jairo Sebastián Castro Salazar  
Daniel Alejandro García Potosí

ASESORA:  
Gabriela Ruales ARQ.MGS.

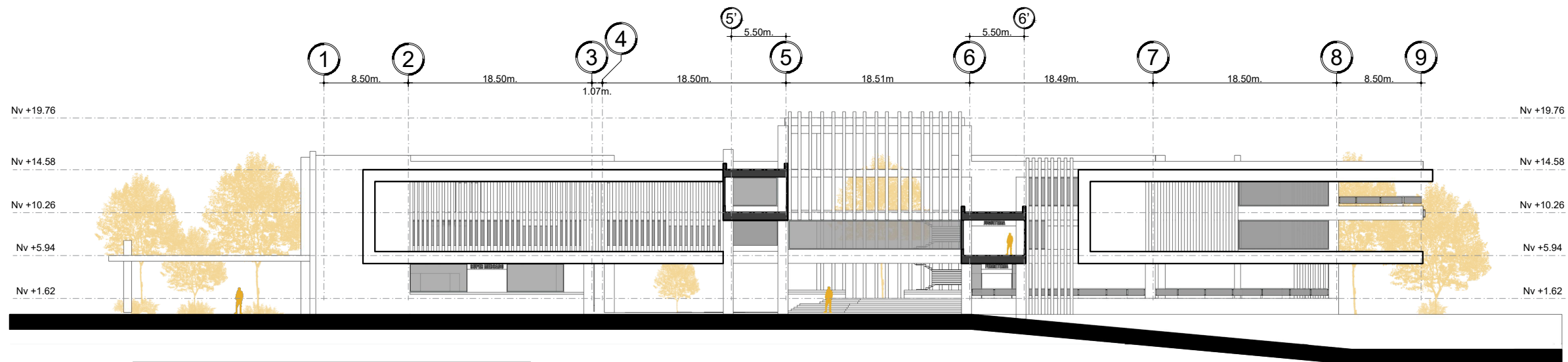
PROYECTO:  
"Propuesta Urbano-Arquitectónica de una Plaza Comercial en la Apertura del paso lateral Panamericana E35, Sector Imbaya"

ARQ

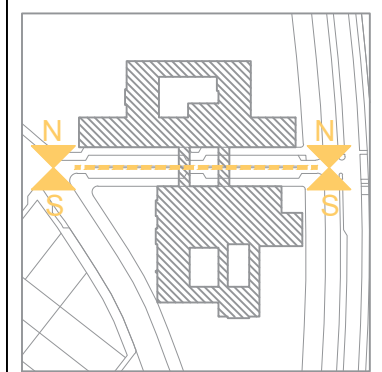
12



**F. NORTE BLOQUE 1**



**F. SUR BLOQUE 2**



ESCALA: 1/500

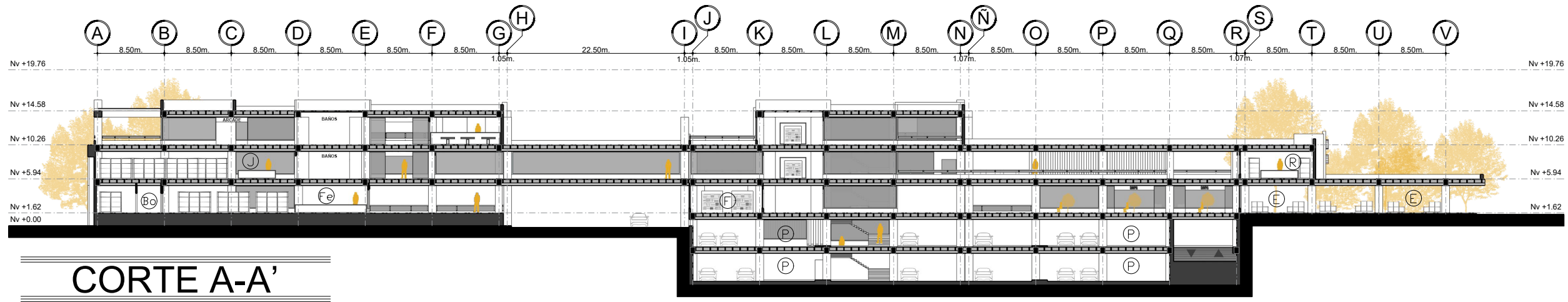
CONTENIDO:  
 FACHADA NORTE  
 BLOQUE 1  
 FACHADA SUR  
 BLOQUE 2

AUTORES:  
 Jairo Sebastián Castro Salazar  
 Daniel Alejandro García Potosí

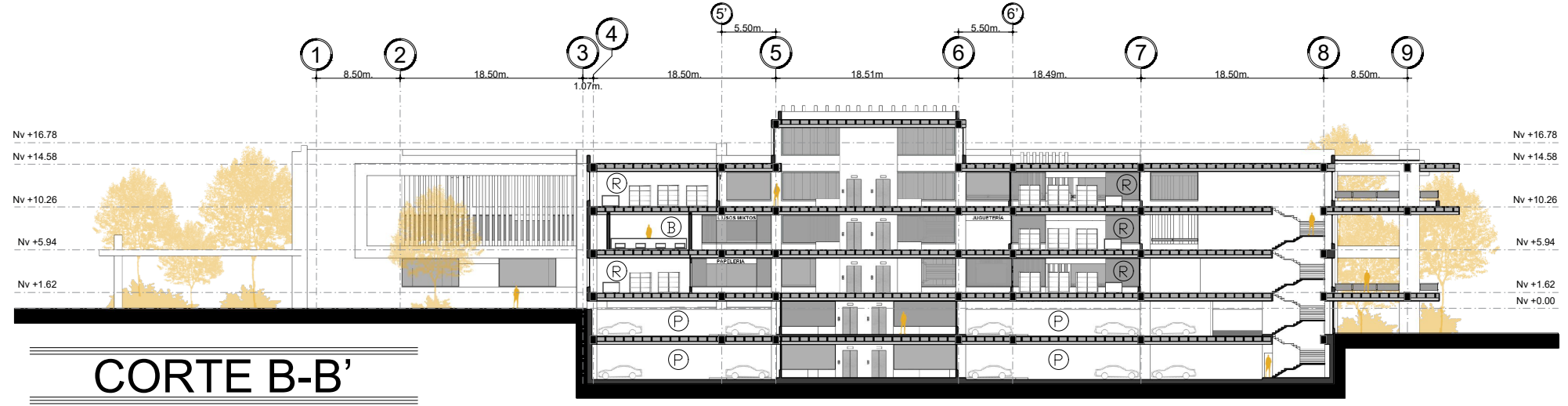
ASESORA:  
 Gabriela Ruales ARQ.MGS.

PROYECTO:  
 "Propuesta Urbano-Arquitectónica de  
 una Plaza Comercial en la Apertura  
 del paso lateral Panamericana E35,  
 Sector Imbaya"

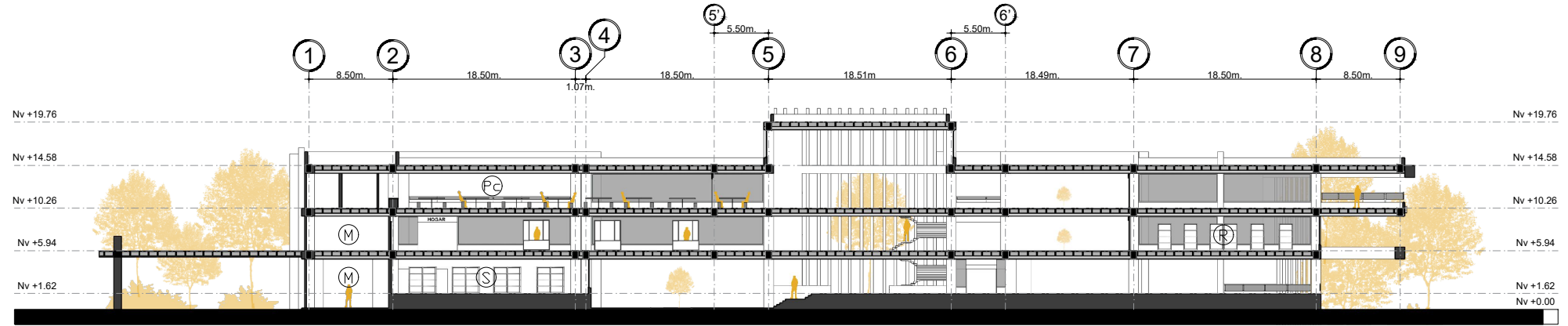
**ARQ**



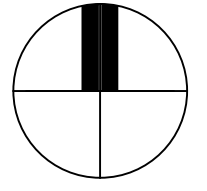
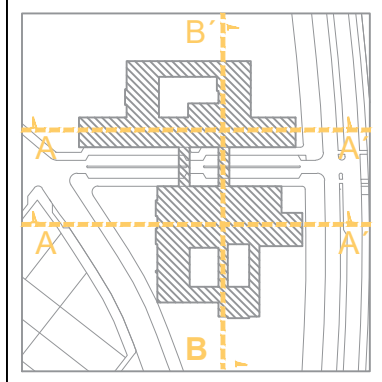
**CORTE A-A'**



**CORTE B-B'**



**CORTE C-C'**



ESCALA: 1/300

CONTENIDO:  
CORTE A-A'  
CORTE B-B'  
CORTE C-C'

LEYENDA:

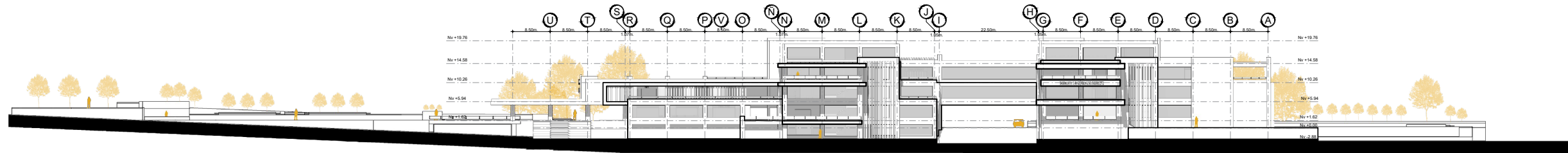
- Ⓞ ADMINISTRACIÓN
- Ⓞ FARMACIA
- Ⓞ BODEGA
- Ⓞ EMPRENDIMIENT.
- Ⓞ ROPA
- Ⓞ PATIO DE C.
- Ⓞ PARQUEADERO
- Ⓞ SUPERMERCADO
- Ⓞ JUGUETERPIA
- Ⓞ BANCO
- Ⓞ MONTACARGAS

AUTORES:  
Jairo Sebastián Castro Salazar  
Daniel Alejandro García Potosí

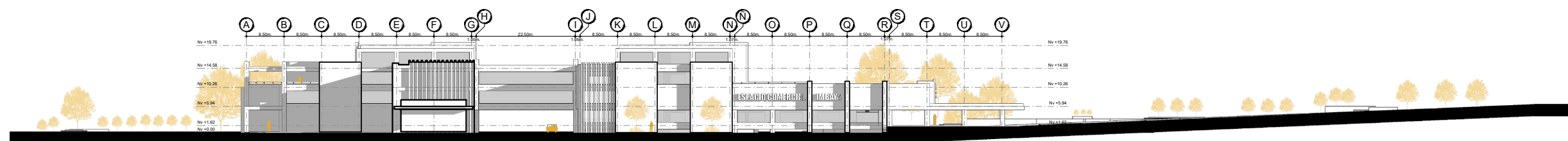
ASESORA:  
Gabriela Ruales ARQ.MGS.

PROYECTO:  
"Propuesta Urbano-Arquitectónica de una Plaza Comercial en la Apertura del paso lateral Panamericana E35, Sector Imbaya"

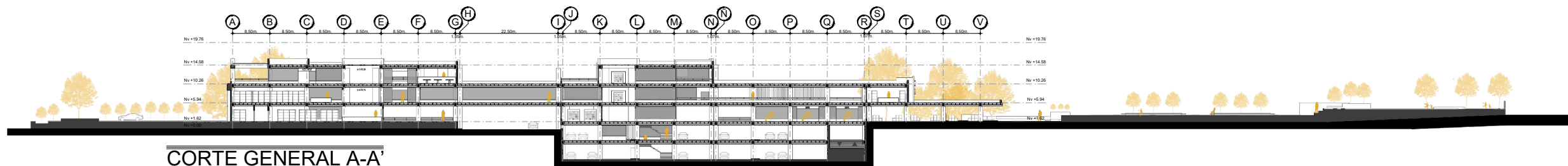
**ARQ**



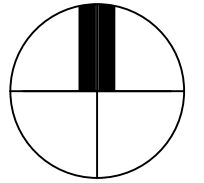
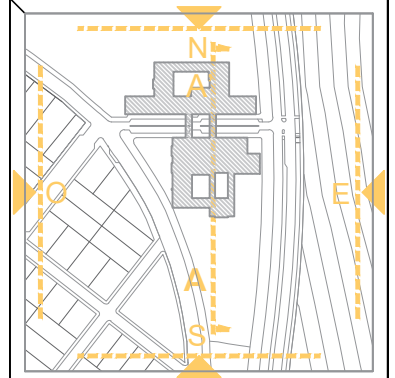
FACHADA GENERAL ESTE



FACHADA GENERAL OESTE



CORTE GENERAL A-A'



ESCALA: 1/300

CONTENIDO:  
 F. GENERAL ESTE  
 F. GENERAL OESTE'  
 C. GENERAL A-A'

AUTORES:  
 Jairo Sebastián Castro Salazar  
 Daniel Alejandro García Potosí

ASESORA:  
 Gabriela Ruales ARQ.MGS.

PROYECTO:  
 "Propuesta Urbano-Arquitectónica de  
 una Plaza Comercial en la Apertura  
 del paso lateral Panamericana E35,  
 Sector Imbaya"

ARQ

15



Figura 74  
Espacio comercial (Perspectiva bloque uno)



Figura 76  
Espacio comercial (Plaza comercial)



Figura 75  
Espacio comercial (Fachada Principal)



Figura 77  
Espacio comercial (Patio interno)



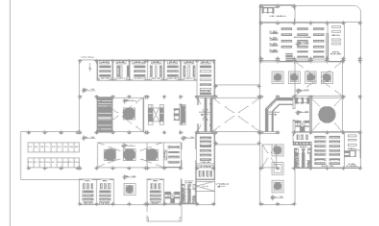
Figura 79  
Espacio comercial (Planta baja restaurante)



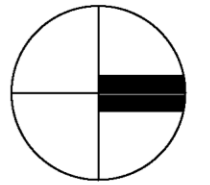
Figura 78  
Espacio comercial (Ingresos)



Figura 80  
Espacio comercial (Ultima planta cafetería)

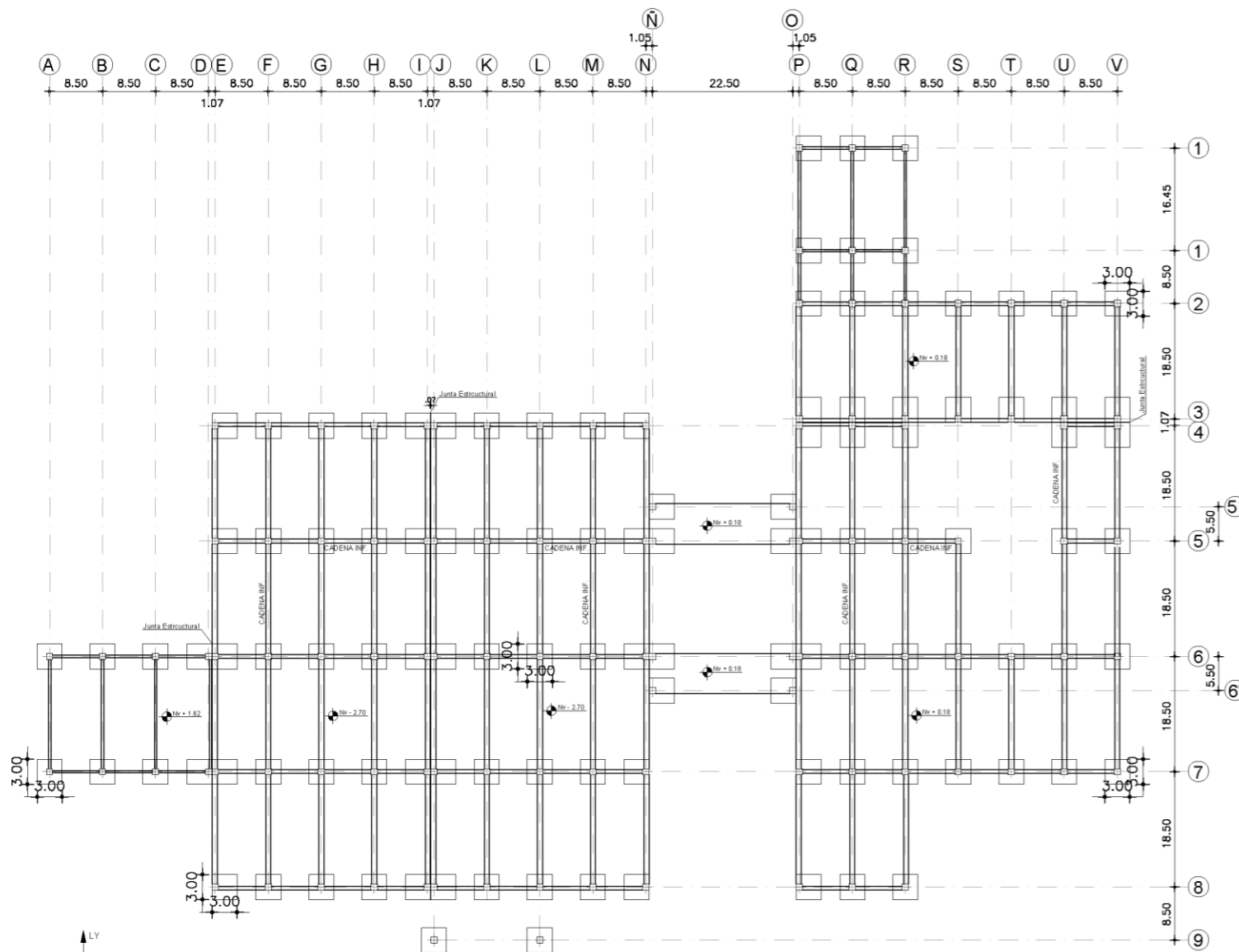


UBICACIÓN

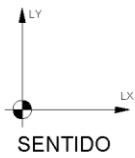


ESCALA LAS INDICADAS

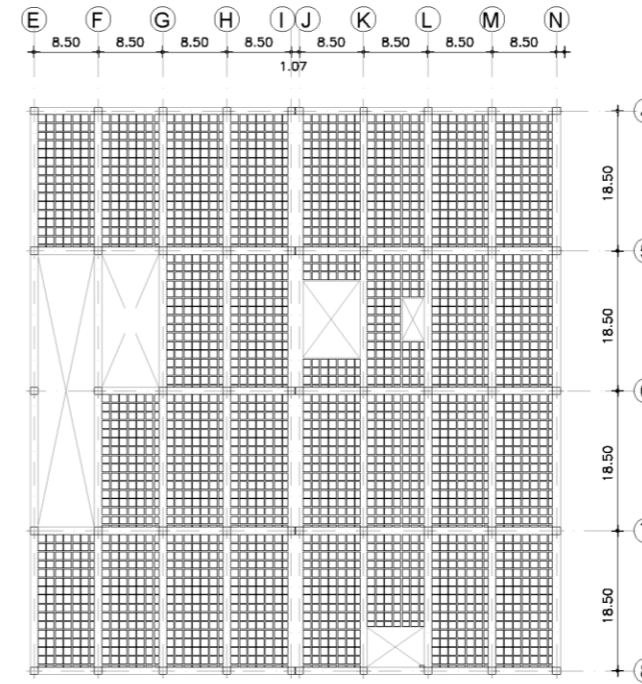
CONTENIDO:  
PLANOS  
ESTRUCTURALES



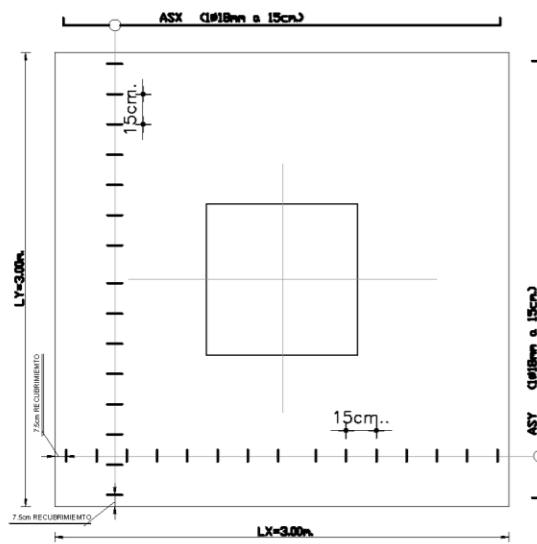
PLANTA DE CIMENTACION GENERAL  
ESCALA 1:500



SENTIDO

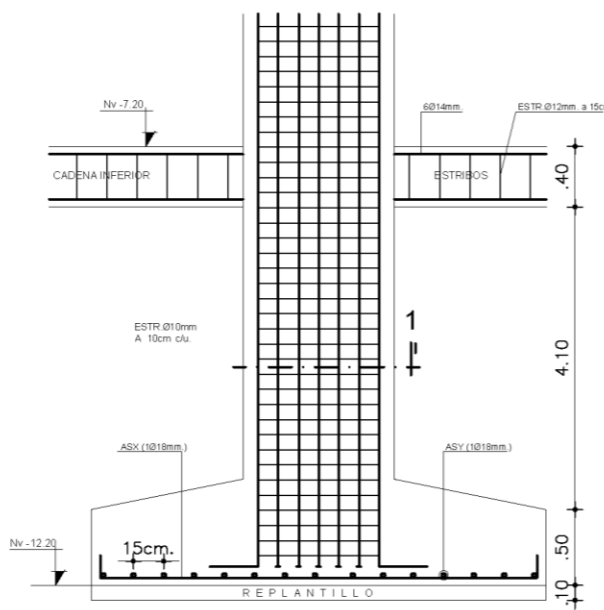


LOSA DE ENTREPISO Nv. -2.88  
ESCALA 1:500

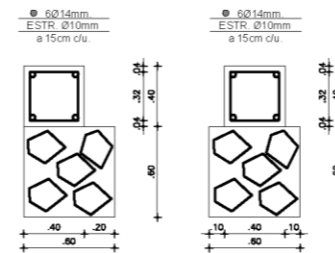


Planta

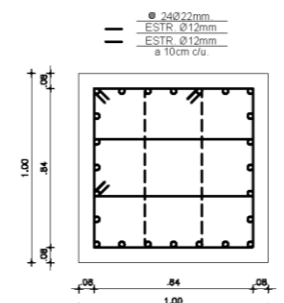
DETALLE DE ARMADO DE PLINTOS  
ESCALA 1:25



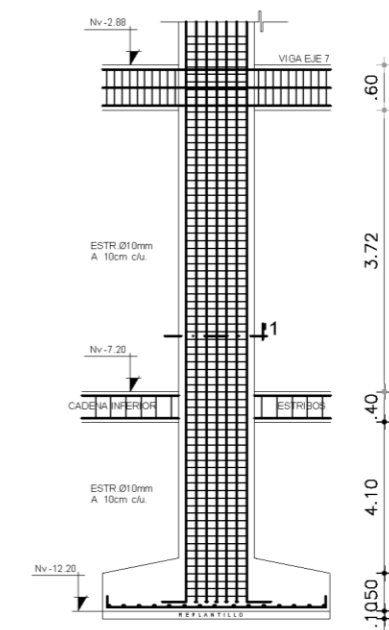
Elevación



CIMENTOS  
ESCALA 1:25



CORTE 1 - COLUMNA  
ESCALA 1:20



ARMADO TIPO DE COLUMNA  
ESCALA 1:50

AUTORES:  
Jairo Sebastián Castro Salazar  
Daniel Alejandro García Potosí

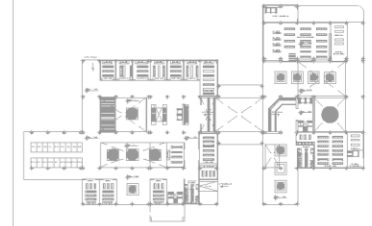
ASESORA:  
Gabriela Ruales ARQ.MGS.

ASESOR ESTRUCTURAL:  
ING. Favio Paul Portilla Yandun

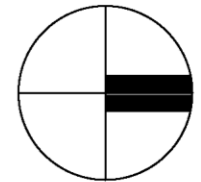
PROYECTO:  
"Propuesta Urbano-Arquitectónica de un Espacio Comercial en la Apertura del paso lateral Panamericana E35, Sector Imbaya"

EST

01



UBICACIÓN



ESCALA LAS INDICADAS

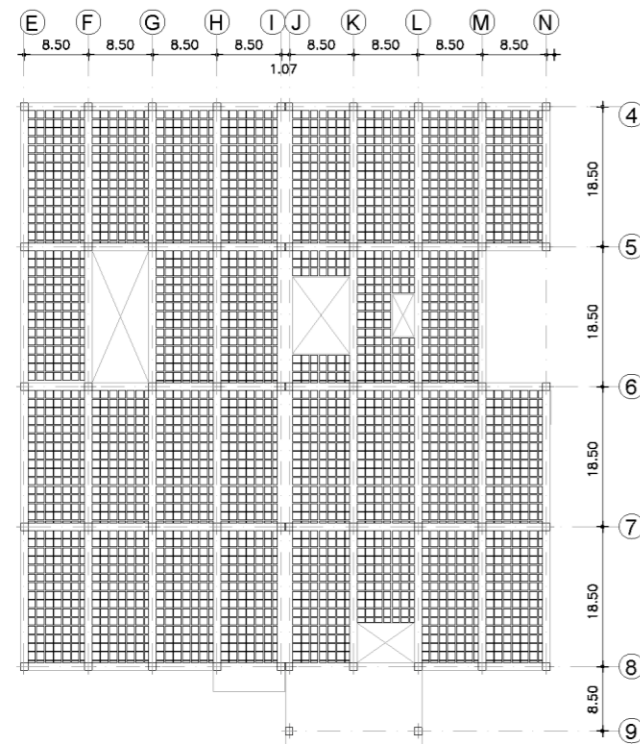
CONTENIDO:  
PLANOS  
ESTRUCTURALES

AUTORES:  
Jairo Sebastián Castro Salazar  
Daniel Alejandro García Potosí

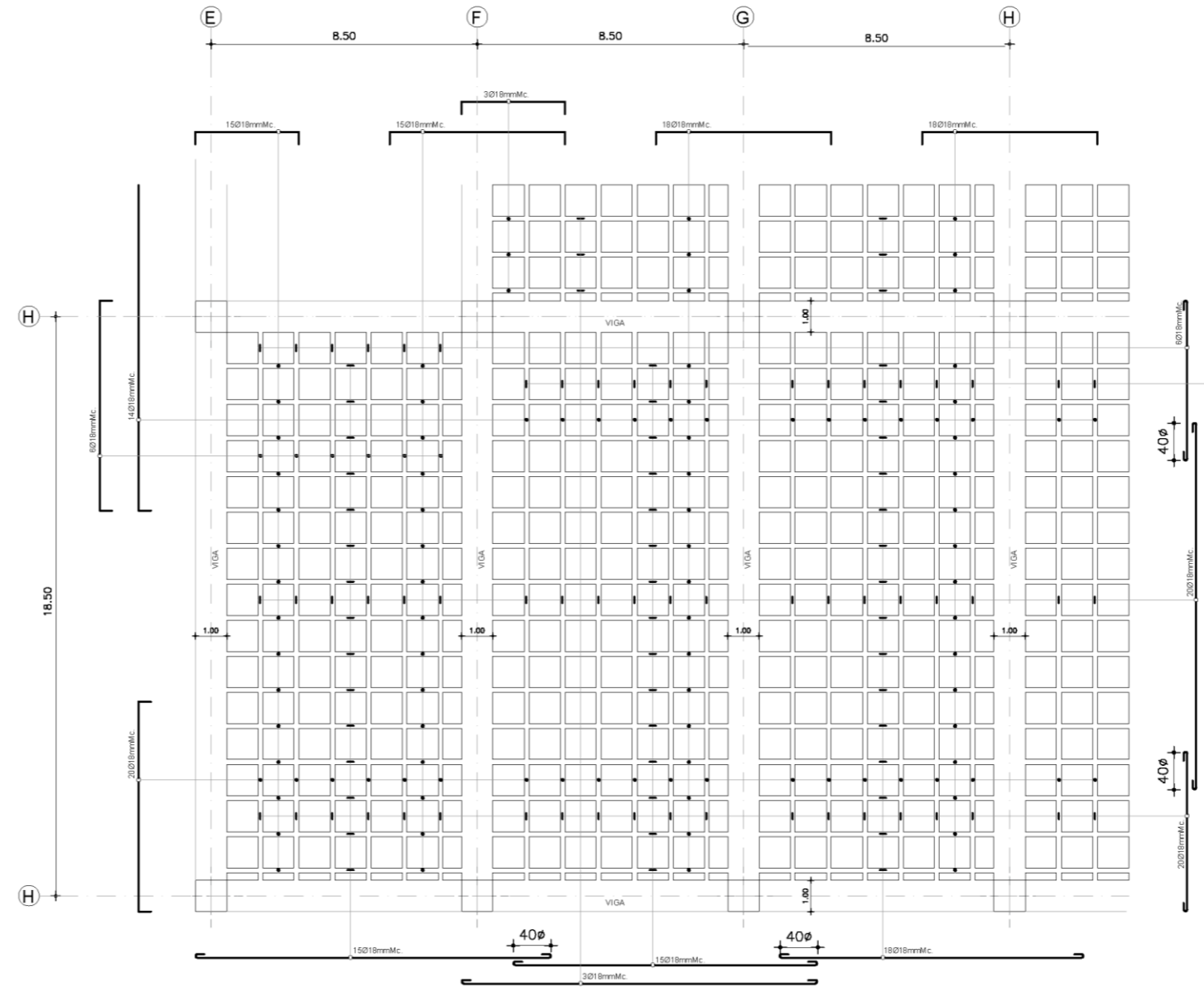
ASESORA:  
Gabriela Ruales ARQ.MGS.

ASESOR ESTRUCTURAL:  
ING. Favio Paul Portilla Yandun

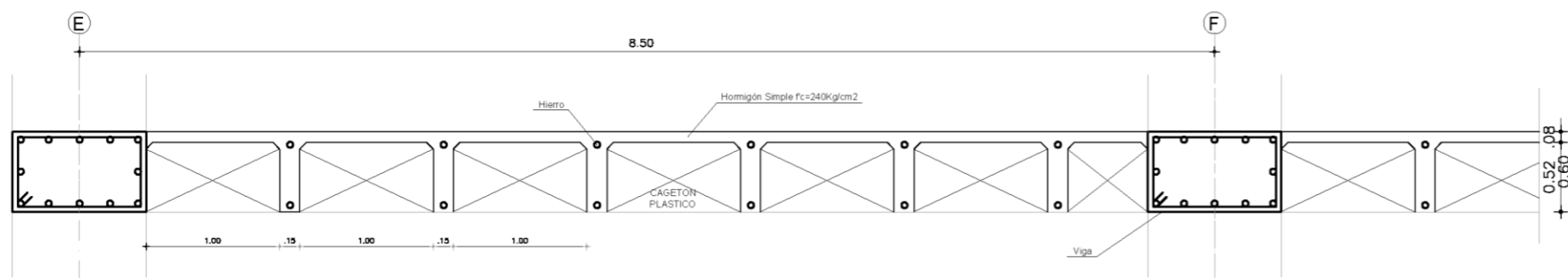
PROYECTO:  
"Propuesta Urbano-Arquitectónica de un Espacio Comercial en la Apertura del paso lateral Panamericana E35, Sector Imbaya"



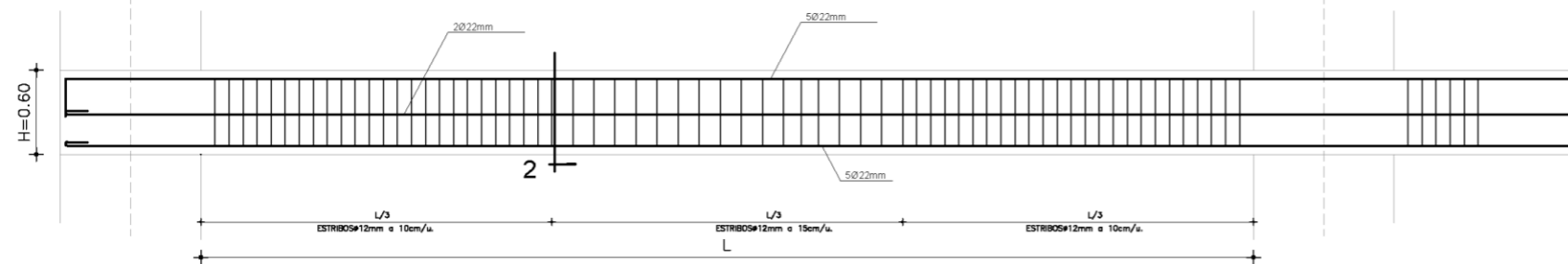
LOSA DE ENTREPISO Nv. + 1.62  
ESCALA 1:500



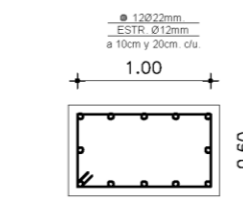
DETALLE - ARMADO DE LOSA DE ENTREPISO TODOS LOS NIVELES  
ESCALA 1:100



DETALLE DE ARMADO DE LOSA  
ESCALA 1:25



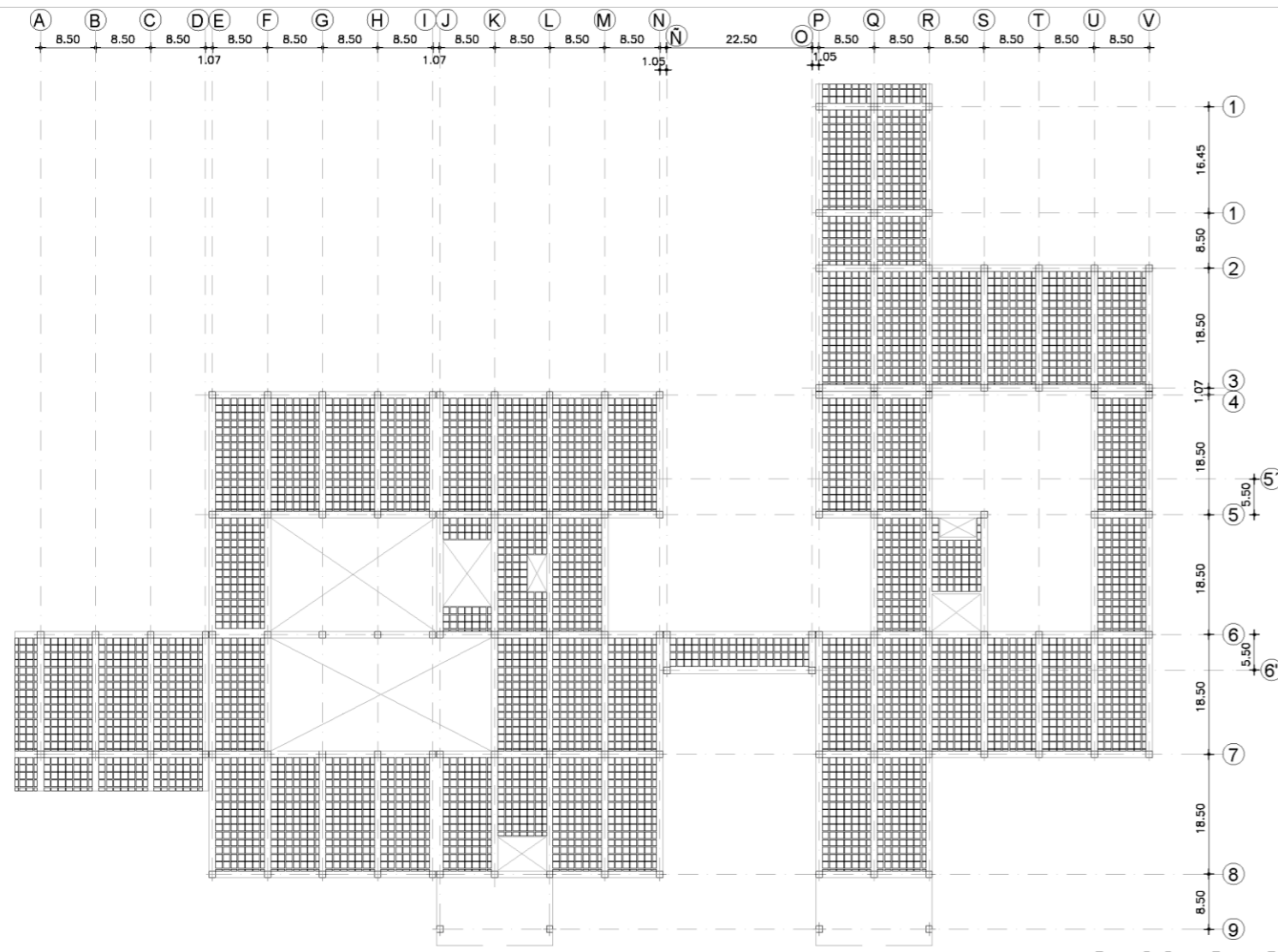
DETALLE DE ARMADO DE VIGA  
ESCALA 1:25



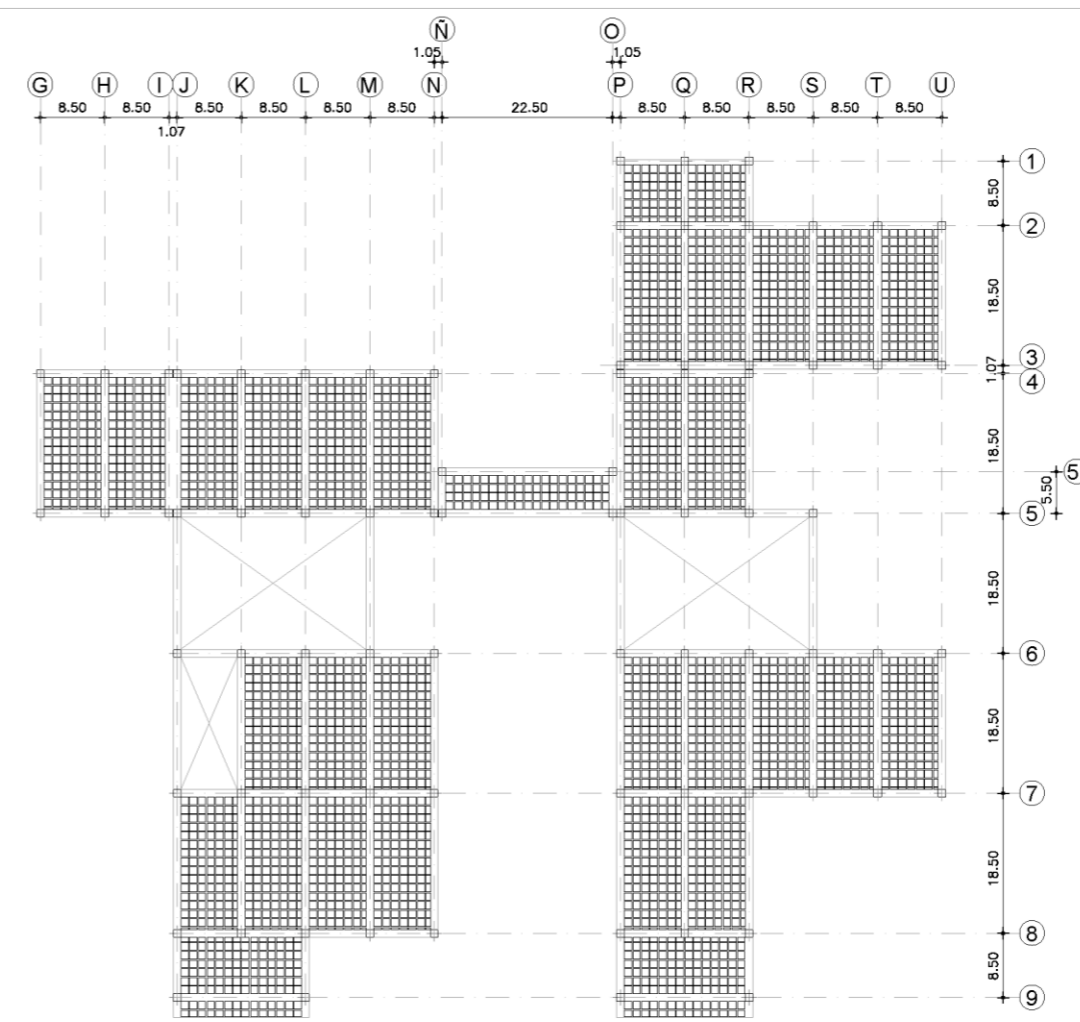
CORTE 2 - VIGA ESCALA 1:25

EST

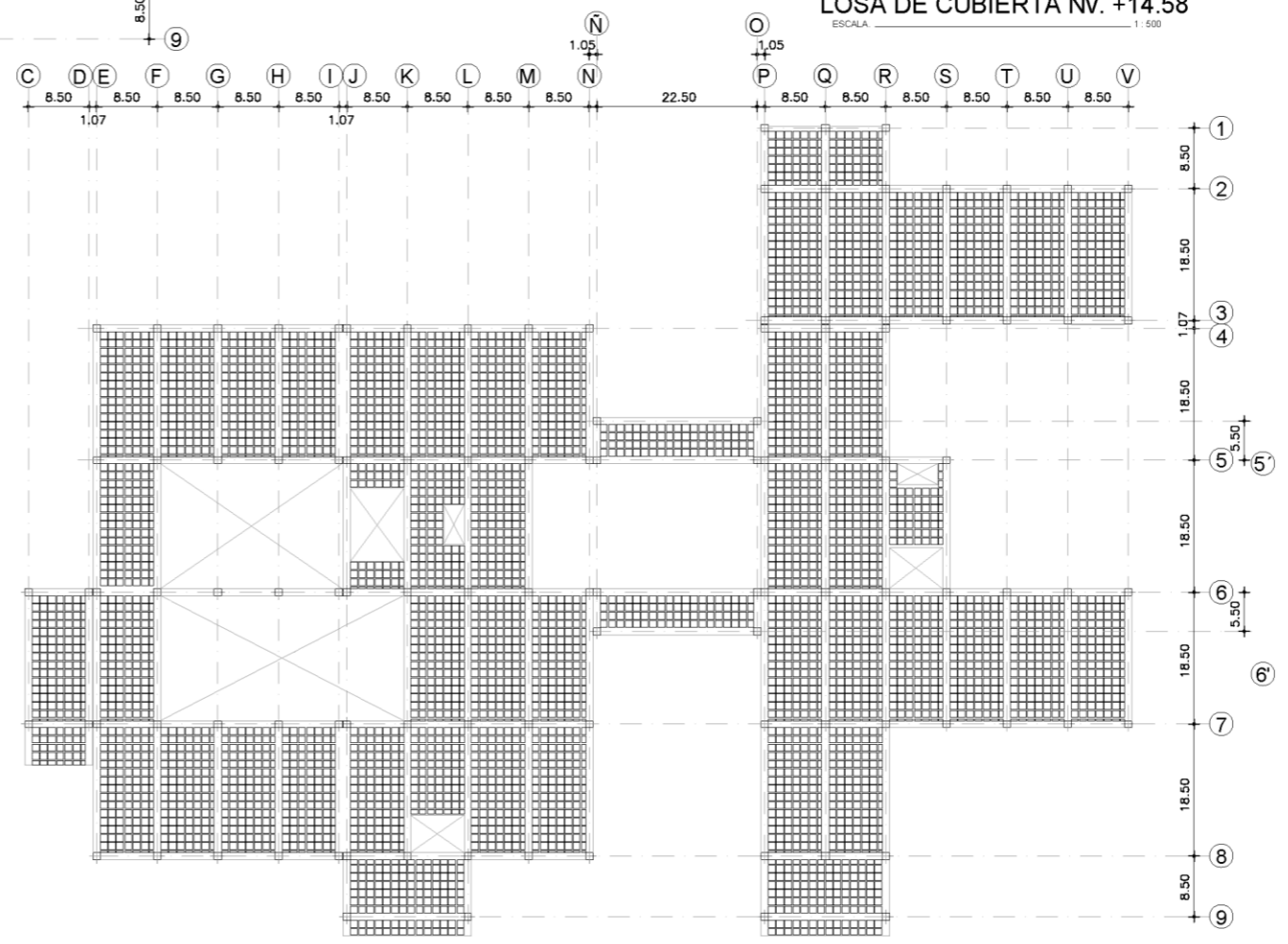
02



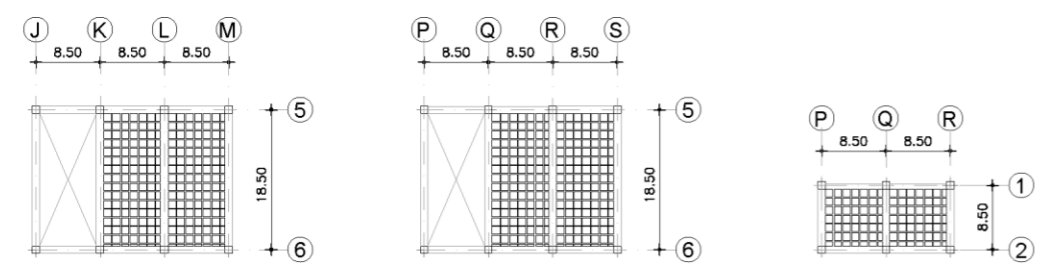
LOSA DE ENTREPISO Nv. +5.94  
ESCALA 1:500



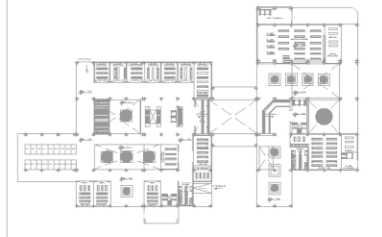
LOSA DE CUBIERTA Nv. +14.58  
ESCALA 1:500



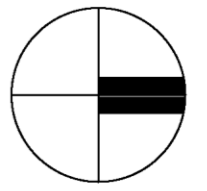
LOSA DE ENTREPISO Nv. +10.26  
ESCALA 1:500



LOSA DE CUBIERTA Nv. +16.78  
ESCALA 1:500



UBICACIÓN



ESCALA LAS INDICADAS

CONTENIDO:  
PLANOS  
ESTRUCTURALES

AUTORES:  
Jairo Sebastián Castro Salazar  
Daniel Alejandro García Potosí

ASESORA:  
Gabriela Ruales ARQ.MGS.

ASESOR ESTRUCTURAL:  
ING. Favio Paul Portilla Yandun

PROYECTO:  
"Propuesta Urbano-Arquitectónica de un Espacio Comercial en la Apertura del paso lateral Panamericana E35, Sector Imbaya"

EST

03

# DIAGRAMA COLUMNA



ELEVACION  
ESCALA. 1 : 200

## CALCULO DE CARGAS

### PESO COLUMNA (L6)

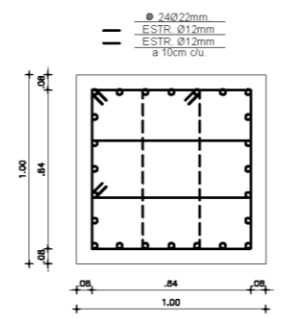
DESCR.	LONGITUD (ML)	AREA (M2)	VOLUMEN (M3)	MATERIAL	DENSIDAD (KG/M3)	PESO (KG)
SUB. S. 2	4.32	1	4.32	H. ARMADO	2400.00	10368.00
SUB. S. 1	4.32	0.81	3.49	H. ARMADO	2400.00	8376.00
ENTR. 1	4.32	0.64	2.76	H. ARMADO	2400.00	6624.00
ENTR. 2	4.32	0.49	2.11	H. ARMADO	2400.00	5064.00
ENTR. 3	4.32	0.36	1.55	H. ARMADO	2400.00	3720.00
<b>TOTAL</b>						<b>34152.00</b>

### PESO COPERANTE COLUMNA (L6) PARA TODOS LOS ENTREPISOS

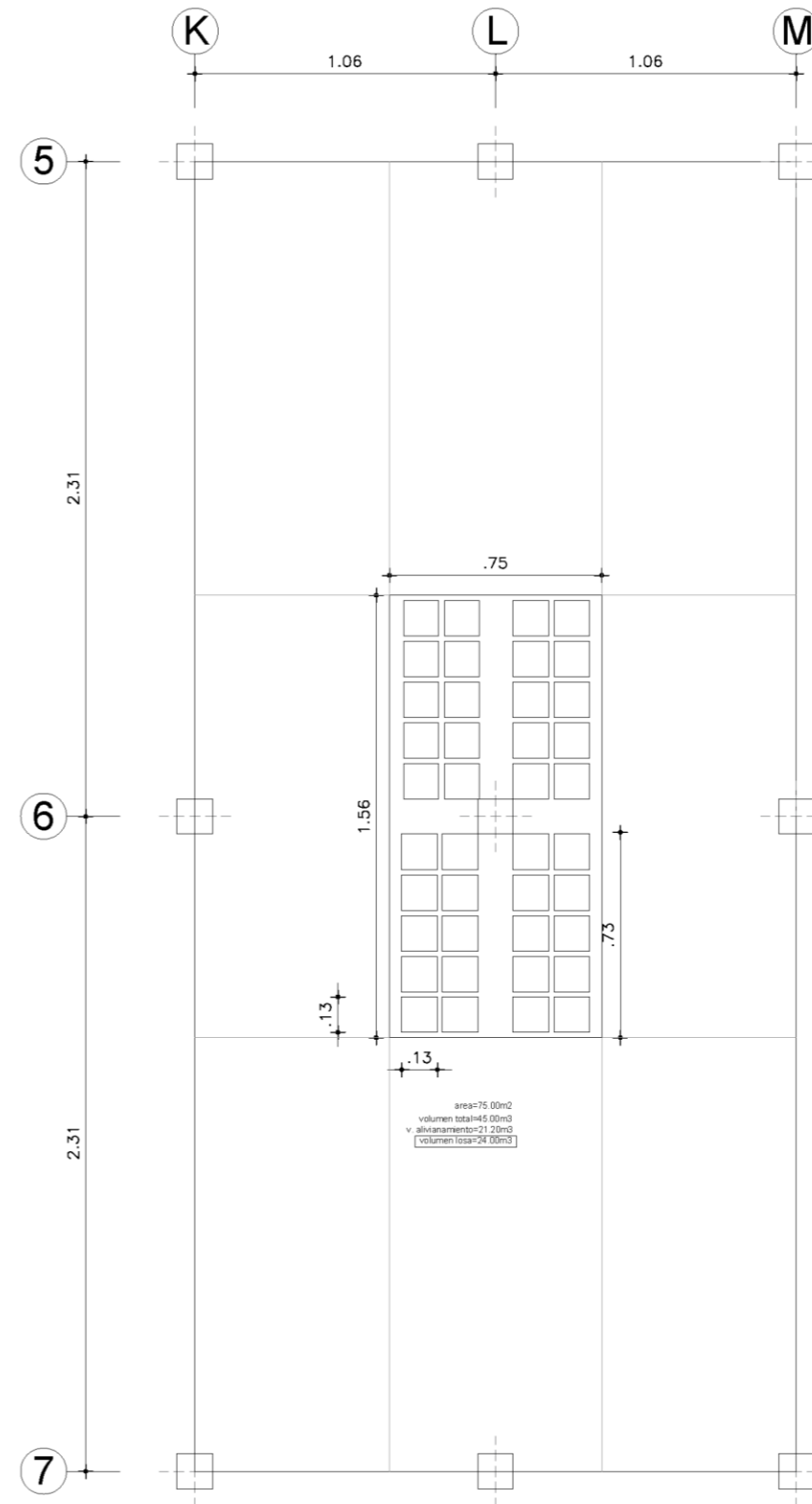
DESCR.	LONGITUD (ML)	AREA (M2)	VOLUMEN (M3)	MATERIAL	DENSIDAD (KG/M3)	PESO (KG)
L6		75.00	45.00	H. ARMADO	2400.00	57600.00
			VOLUMEN (M3) ALIVIANAMIENTO			
			21.20			
			VOLUMEN (M3) LOSA			
			24.00			
<b>PESO TOTAL</b>						<b>288000.00</b>

### PESO TOTAL

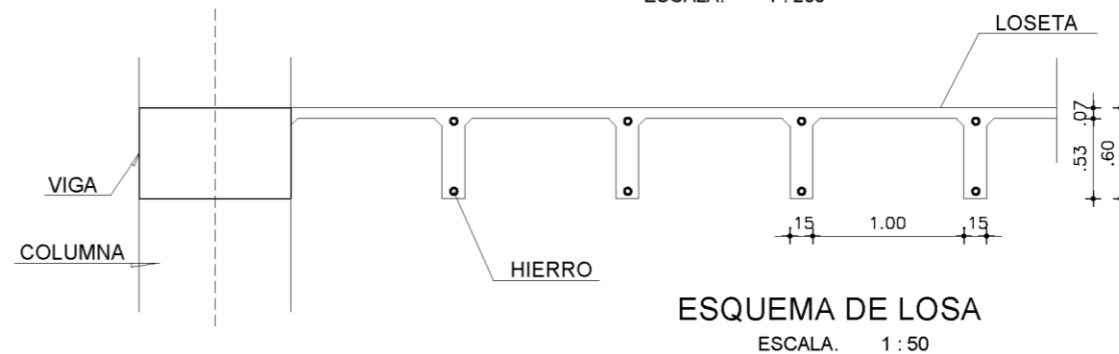
P1	P2-P3-P4-P5	TOTAL (KG)	TOTAL (TON)
34152.00	288000.00	322152.00	322.152



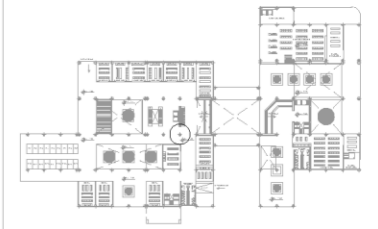
CORTE 1 - COLUMNA  
ESCALA. 1 : 20



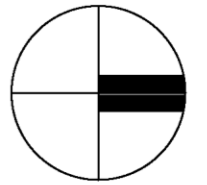
PLANTA TIPO  
ESCALA. 1 : 200



ESQUEMA DE LOSA  
ESCALA. 1 : 50



### UBICACIÓN



ESCALA LAS INDICADAS

CONTENIDO:  
CARGA COLUMNA

AUTORES:  
Jairo Sebastián Castro Salazar  
Daniel Alejandro García Potosí

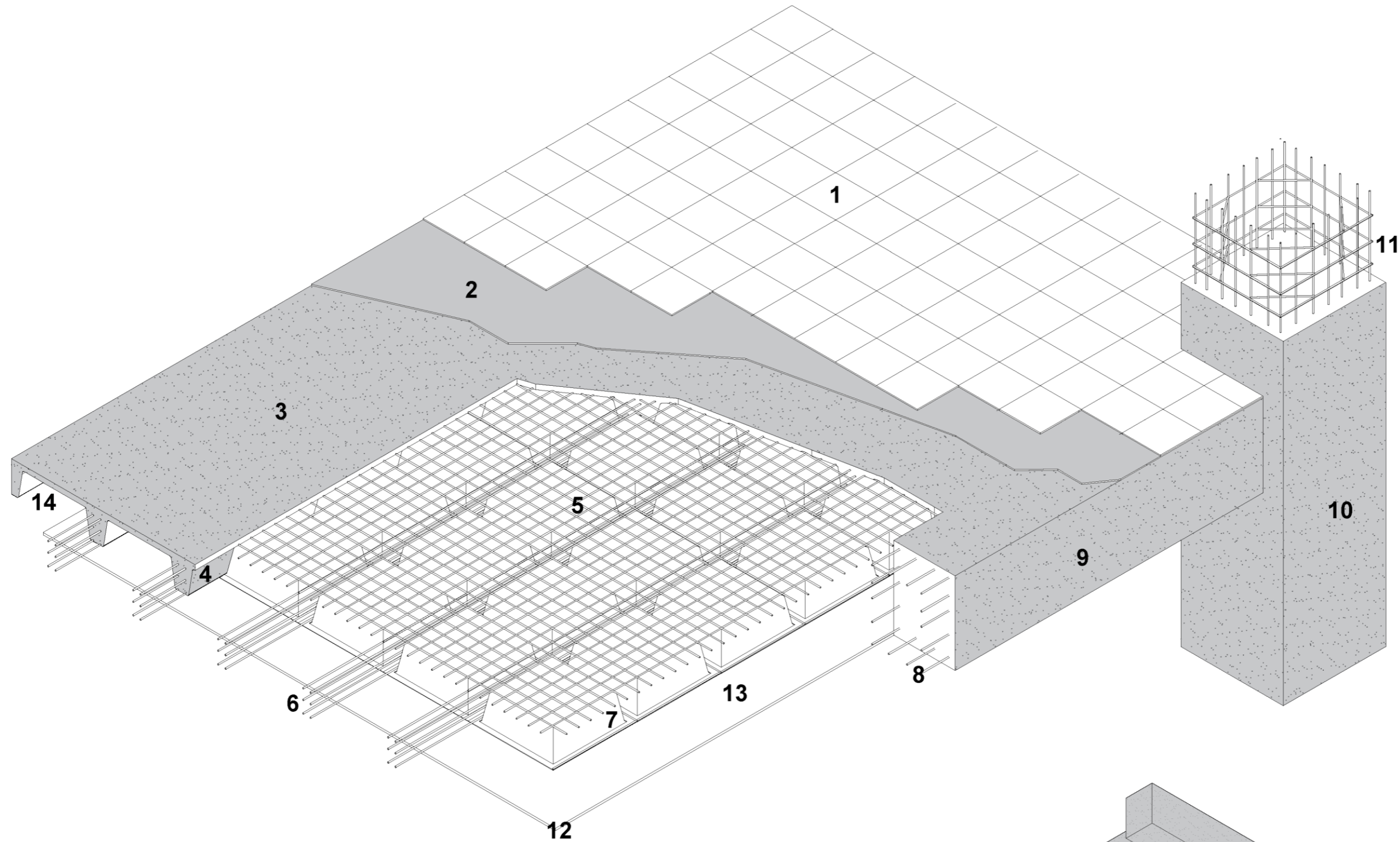
ASESORA:  
Gabriela Ruales ARQ.MGS.

ASESOR ESTRUCTURAL:  
ING. Favio Paul Portilla Yandun

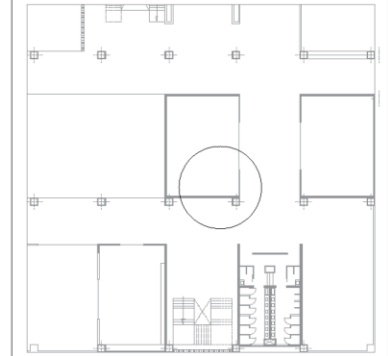
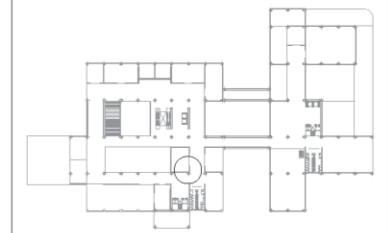
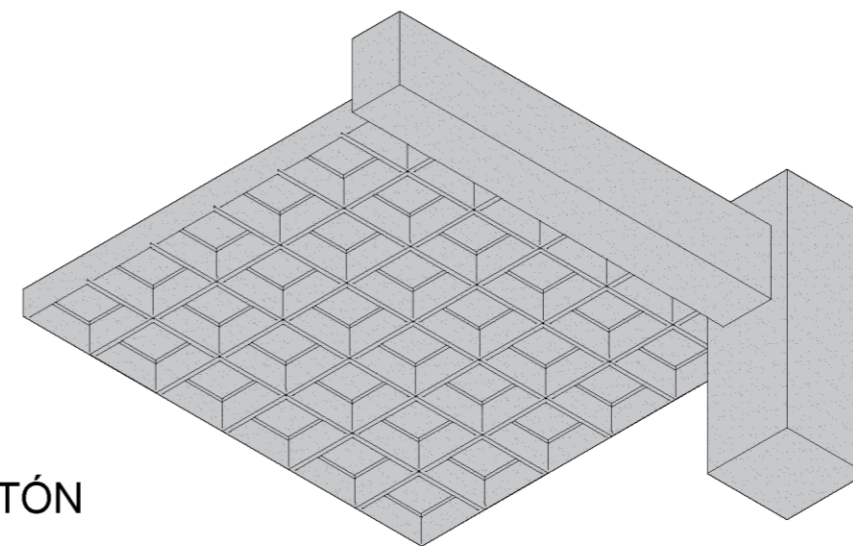
PROYECTO:  
"Propuesta Urbano-Arquitectónica de un Espacio Comercial en la Apertura del paso lateral Panamericana E35, Sector Imbaya"

# EST

# 04



- |                         |                          |                                |
|-------------------------|--------------------------|--------------------------------|
| 1. SUELO CERÁMICO       | 6. ARMADURA DE VIGUETA   | 11. ARMADURA DE COLUMNA        |
| 2. ADHESIVO CEMÉNTICO   | 7. CASIÓN REMOVIBLE 1X1m | 12. CIELORRASO                 |
| 3. CONTRAPISO 8cm       | 8. ARMADURA VIGA         | 13. ESPACIO PARA INSTALACIONES |
| 4. VIGUETA 15cm         | 9. VIGA 60cm x 80cm      | 14. VACÍO DE CASIÓN            |
| 5. MALLA ELECTROSOLDADA | 10. COLUMNA              |                                |



ESCALA: 1/35

CONTENIDO:  
DETALLE  
ESTRUCTURAL DE  
LOSA NERVADA

AUTORES:  
Jairo Sebastián Castro Salazar  
Daniel Alejandro García Potosí

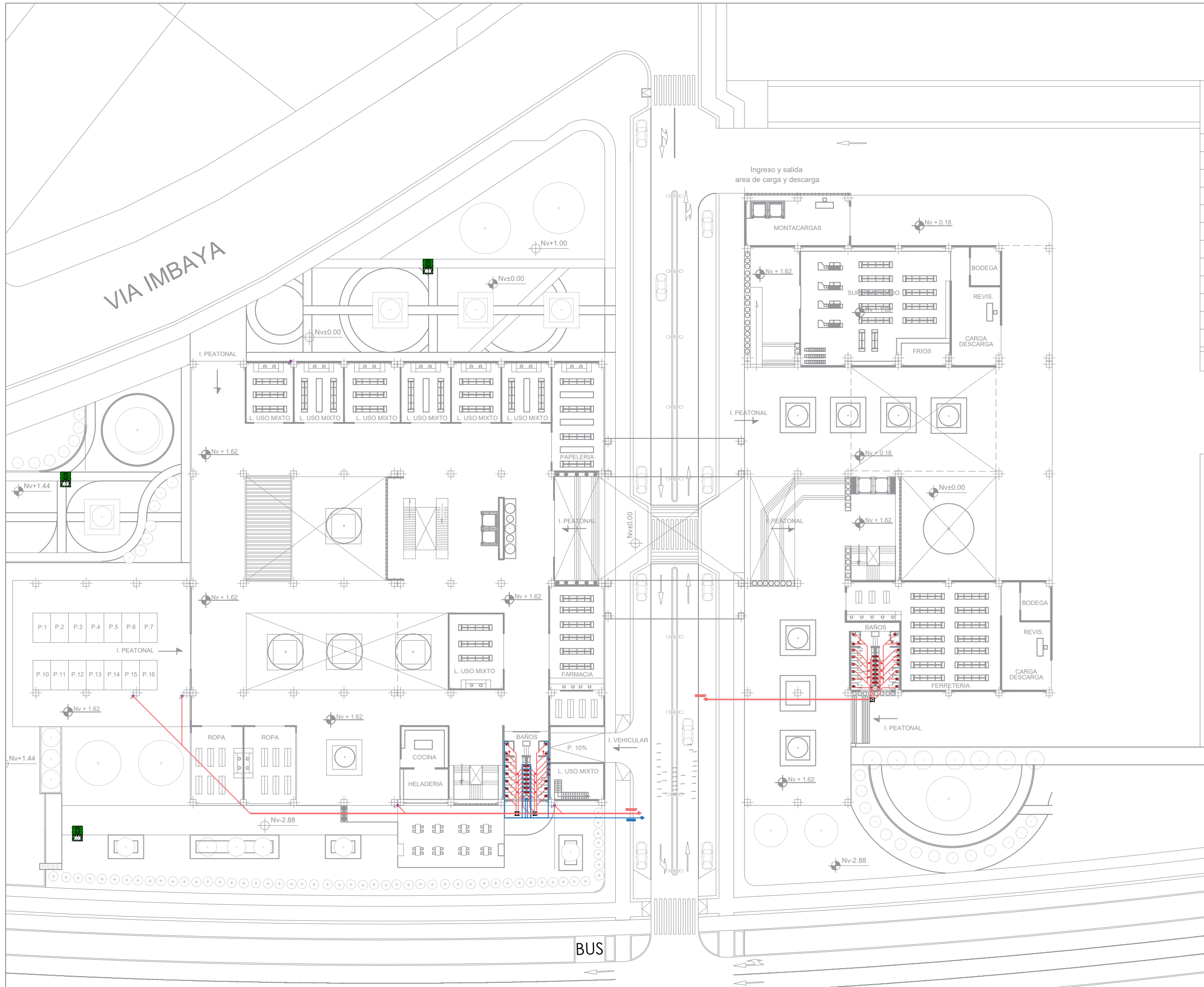
ASESORA:  
Gabriela Ruales ARQ.MGS.

ASESOR ESTRUCTURAL:  
Favio Paul Portilla Yandun Ing.

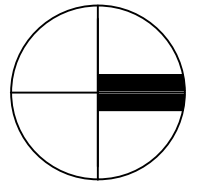
PROYECTO:  
"Propuesta Urbano-Arquitectónica de una Plaza Comercial en la Apertura del paso lateral Panamericana E35, Sector Imbaya"

EST

05



UBICACIÓN



ESCALA: 1/600

CONTENIDO:  
PLANTA BAJA

sanitarias	
	CAJA DE REVISION
	BAJANTE DE AGUAS SERVIDAS
	COLUMNA DE AGUA POTABLE
	BAJANTE DE AGUAS LLUVIAS
	SALIDA SANITARIA
	SUMIDERO DE PISO
	SIFON
	MEDIDOR DE AGUA
	TUBERIA P.V.C. DE 4"
	TUBERIA P.V.C. DE 2"
	TANQUE CALENTADOR
	VALVULA FINAL
	VALVULA DE CONTROL
	VALVULA CHECK

AUTORES:

Jairo Sebastián Castro Salazar

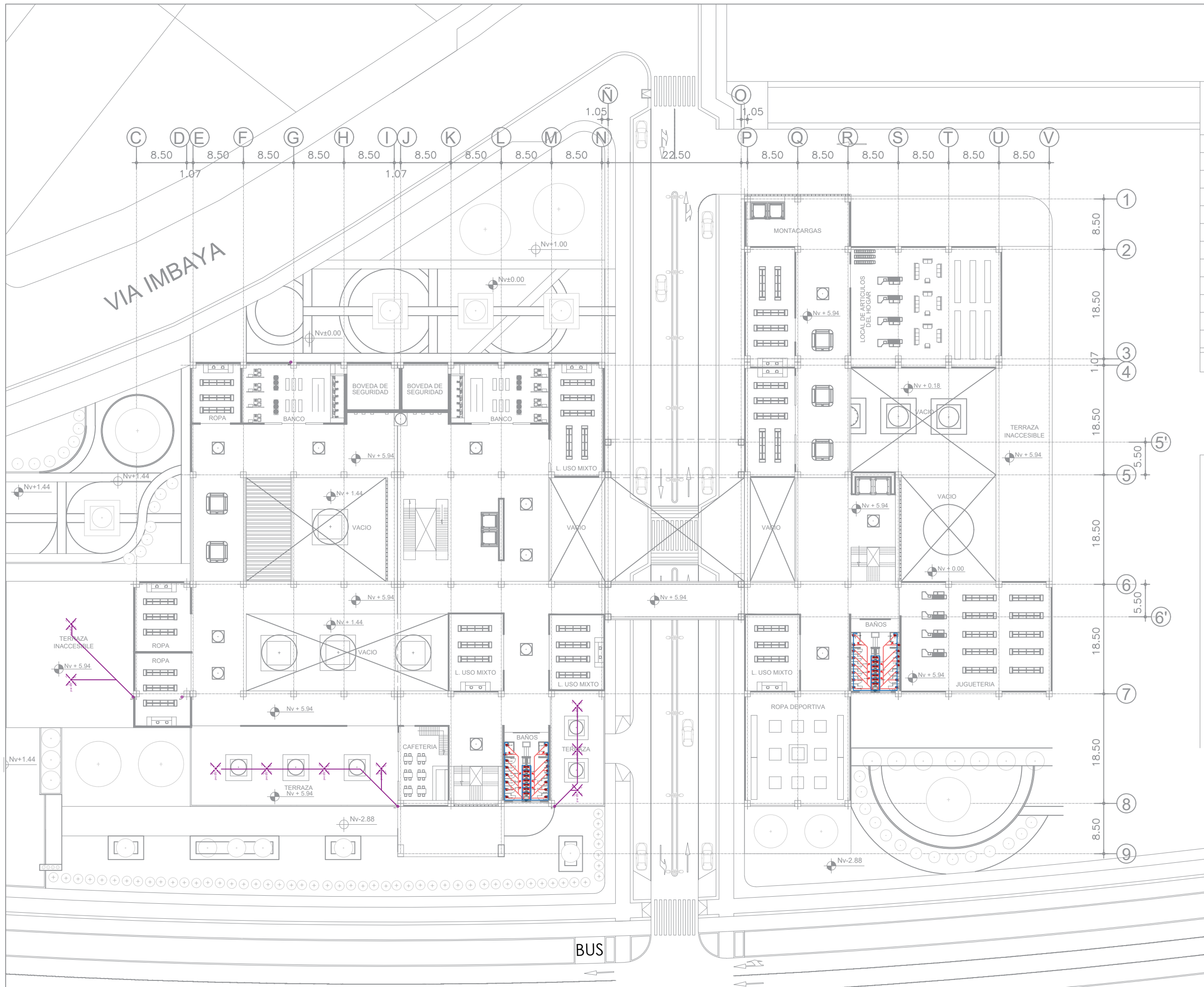
Daniel Alejandro García Potosí

PROYECTO:

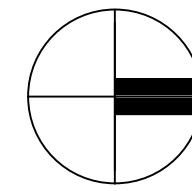
"Propuesta Urbano-Arquitectónica de una Plaza Comercial en la Apertura del paso lateral Panamericana E35, Sector Imbaya"

**INS**  
SANITARIAS

01



UBICACIÓN



ESCALA: 1/600

CONTENIDO:  
PLANTA NIVEL +5.55

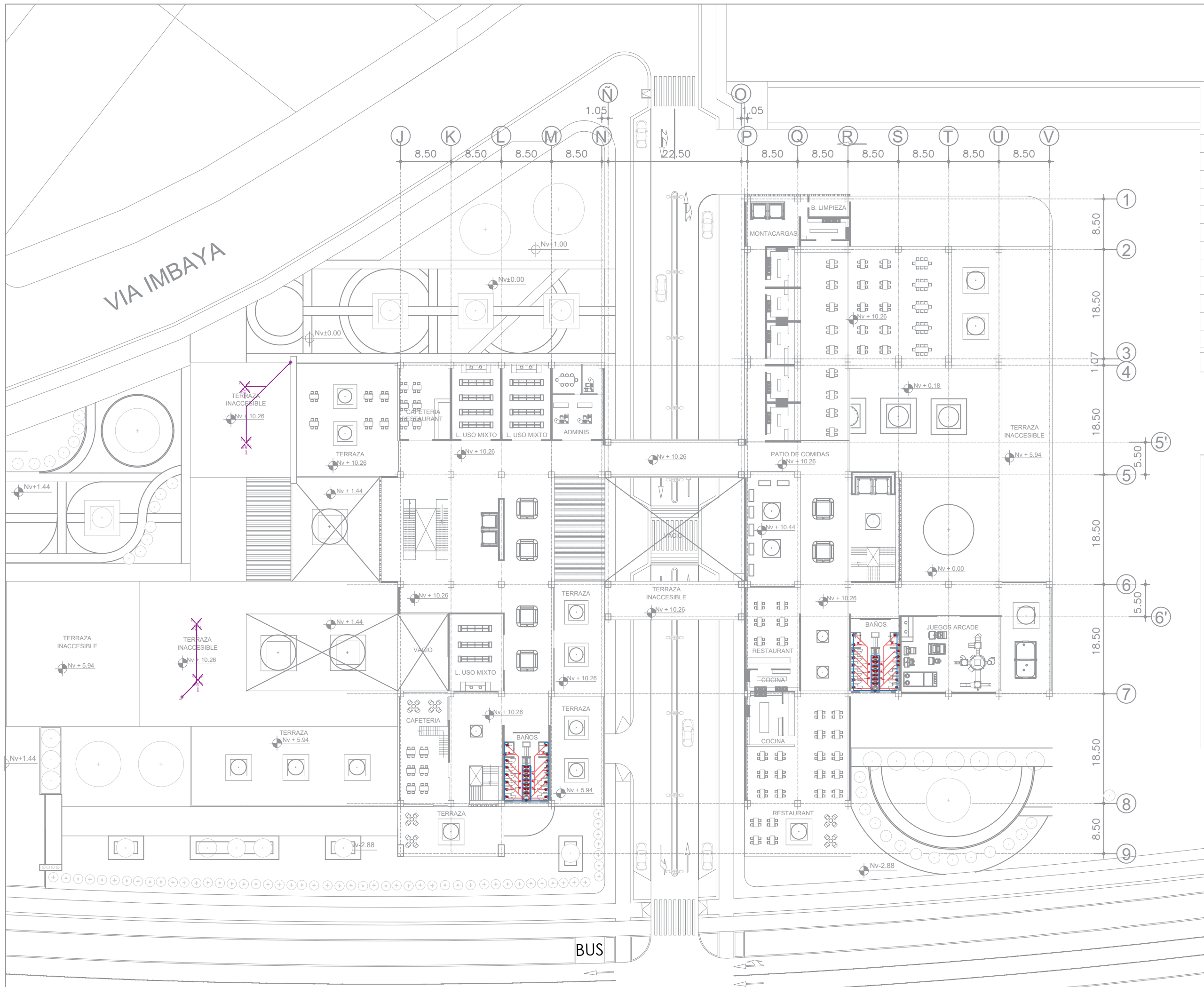
sanitarias	
CA	CAJA DE REVISION
●	BAJANTE DE AGUAS SERVIDAS
●	COLUMNA DE AGUA POTABLE
⊙	BAJANTE DE AGUAS LLUVIAS
⊙	SALIDA SANITARIA
⊙	SUMIDERO DE PISO
⊗	SIFON
⊙	MEDIDOR DE AGUA
—	TUBERIA P.V.C. DE 4"
—	TUBERIA P.V.C. DE 2"
▲	TANQUE CALENTADOR
⊥	VALVULA FINAL
⊗	VALVULA DE CONTROL
⊥	VALVULA CHECK

AUTORES:  
Jairo Sebastián Castro Salazar  
Daniel Alejandro García Potosí

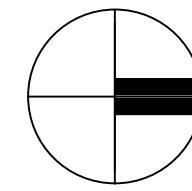
PROYECTO:  
"Propuesta Urbano-Arquitectónica de una Plaza Comercial en la Apertura del paso lateral Panamericana E35, Sector Imbaya"

INS  
SANITARIAS

02



UBICACIÓN



ESCALA: 1/600

CONTENIDO:  
PLANTA NIVEL +10.26

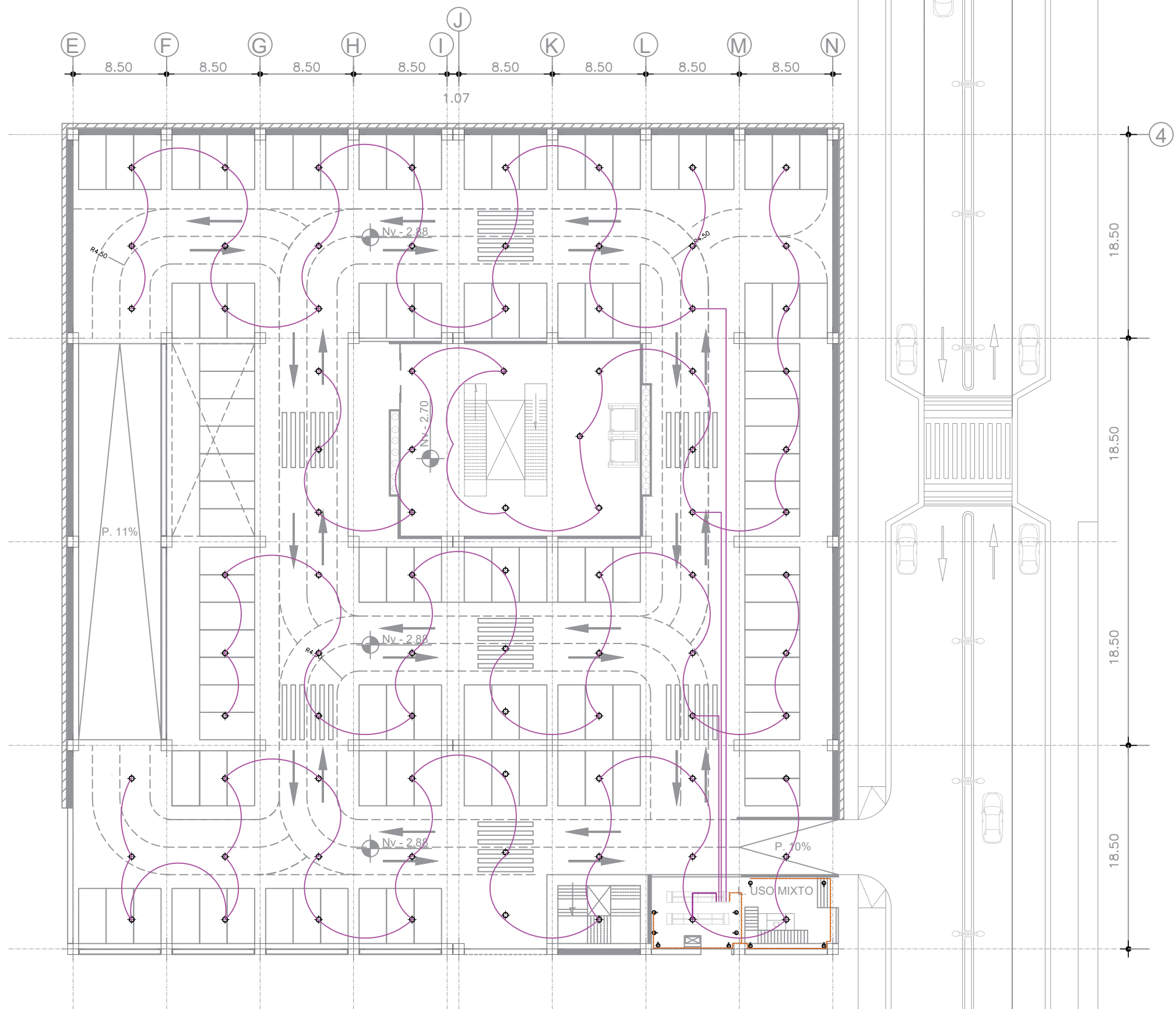
sanitarias	
	CAJA DE REVISION
	BAJANTE DE AGUAS SERVIDAS
	COLUMNA DE AGUA POTABLE
	BAJANTE DE AGUAS LLUVIAS
	SALIDA SANITARIA
	SUMIDERO DE PISO
	SIFON
	MEDIDOR DE AGUA
	TUBERIA P.V.C. DE 4"
	TUBERIA P.V.C. DE 2"
	TANQUE CALENTADOR
	VALVULA FINAL
	VALVULA DE CONTROL
	VALVULA CHECK

AUTORES:  
Jairo Sebastián Castro Salazar  
Daniel Alejandro García Potosí

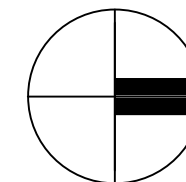
PROYECTO:  
"Propuesta Urbano-Arquitectónica de una Plaza Comercial en la Apertura del paso lateral Panamericana E35, Sector Imbaya"

INS  
SANITARIAS

03



UBICACIÓN



ESCALA: 1/400

CONTENIDO:  
PLANTA SUBSUELO  
-2.88

eléctricas	
	PUNTO DE LUZ FLUORESCENTE
	PUNTO DE LUZ INCANDESCENTE
	TOMACORRIENTE DOBLE
	TOMACORRIENTE 220V
	PULSADOR DE PORTERO ELECTRICO
	INTERRUPTOR - CONMUTADOR
	INTERRUPTOR DOBLE
	INTERRUPTOR SIMPLE
	MEDIDOR DE ENERGIA
	TABLERO DE CIRCUITO
	TUBERIA CONDUIT
	CIRCUITO DE LUMINARIAS
	CIRCUITO DE TOMACORRIENTE
	ACOMETIDA

AUTORES:  
Jairo Sebastián Castro Salazar  
Daniel Alejandro García Potosí

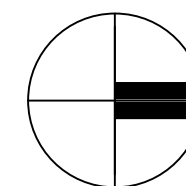
PROYECTO:  
"Propuesta Urbano-Arquitectónica de una Plaza Comercial en la Apertura del paso lateral Panamericana E35, Sector Imbaya"

**INS**  
ELÉCTRICAS

04



UBICACIÓN



ESCALA: 1/400

CONTENIDO:  
PLANTA SUBSUELO  
-7.02

eléctricas	
	PUNTO DE LUZ FLUORESCENTE
	PUNTO DE LUZ INCANDESCENTE
	TOMACORRIENTE DOBLE
	TOMACORRIENTE 220V
	PULSADOR DE PORTERO ELECTRICO
	INTERRUPTOR - CONMUTADOR
	INTERRUPTOR DOBLE
	INTERRUPTOR SIMPLE
	MEDIDOR DE ENERGIA
	TABLERO DE CIRCUITO
	TUBERIA CONDUIT
	CIRCUITO DE LUMINARIAS
	CIRCUITO DE TOMACORRIENTE
	ACOMETIDA

AUTORES:

Jairo Sebastián Castro Salazar

Daniel Alejandro García Potosí

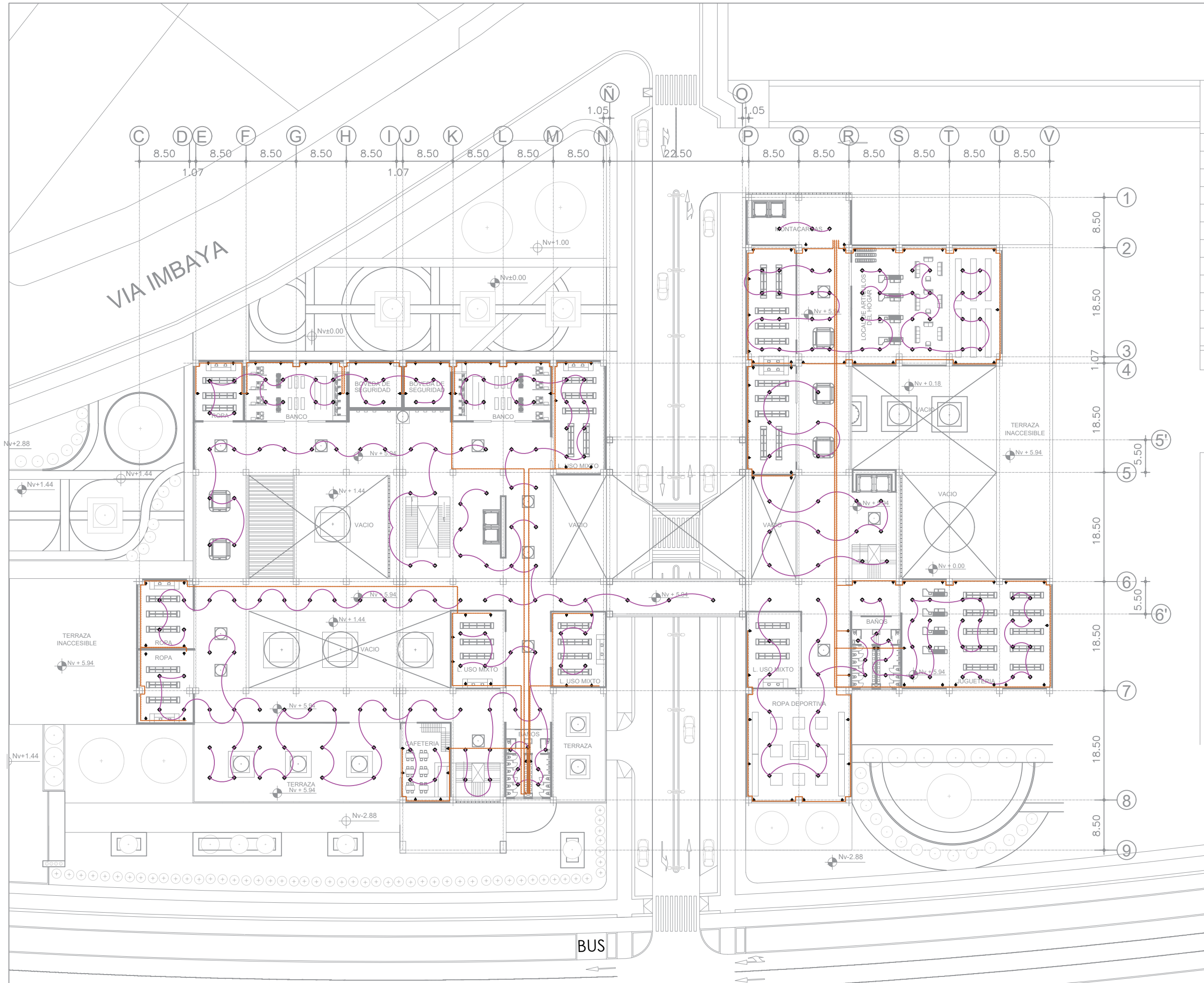
PROYECTO:

"Propuesta Urbano-Arquitectónica de una Plaza Comercial en la Apertura del paso lateral Panamericana E35, Sector Imbaya"

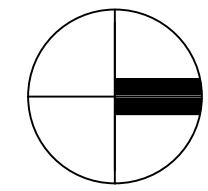
**INS**  
ELÉCTRICAS

05





UBICACIÓN



ESCALA: 1/600

CONTENIDO:  
PLANTA NIVEL +5.55

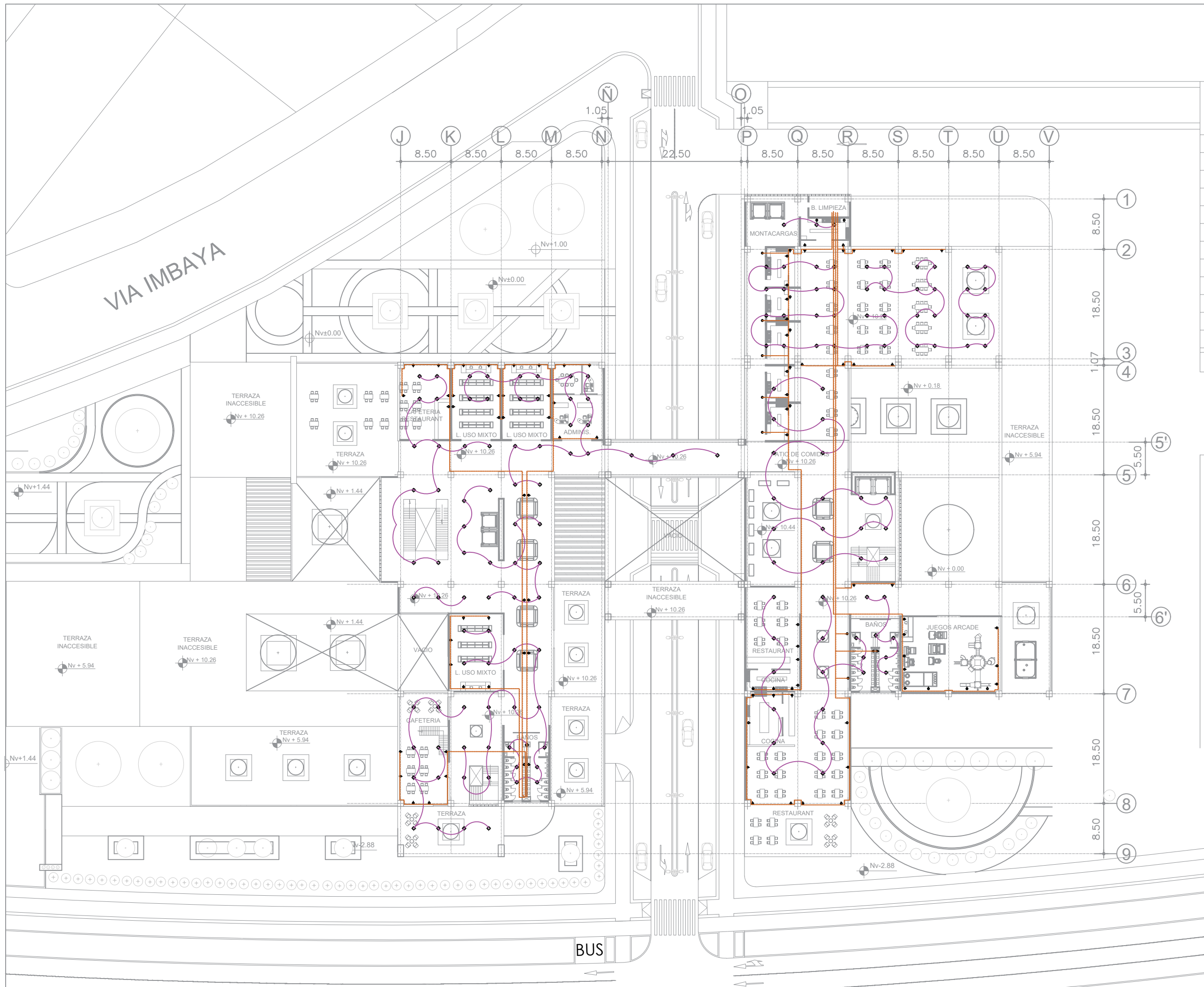
eléctricas	
	PUNTO DE LUZ FLUORESCENTE
	PUNTO DE LUZ INCANDESCENTE
	TOMACORRIENTE DOBLE
	TOMACORRIENTE 220V
	PULSADOR DE PORTERO ELECTRICO
	INTERRUPTOR - CONMUTADOR
	INTERRUPTOR DOBLE
	INTERRUPTOR SIMPLE
	MEDIDOR DE ENERGIA
	TABLERO DE CIRCUITO
	TUBERIA CONDUIT
	CIRCUITO DE LUMINARIAS
	CIRCUITO DE TOMACORRIENTE
	ACOMETIDA

AUTORES:  
Jairo Sebastián Castro Salazar  
Daniel Alejandro García Potosí

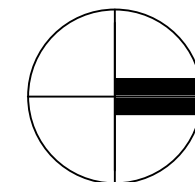
PROYECTO:  
"Propuesta Urbano-Arquitectónica de una Plaza Comercial en la Apertura del paso lateral Panamericana E35, Sector Imbaya"

**INS**  
ELÉCTRICAS

07



UBICACIÓN



ESCALA: 1/600

CONTENIDO:  
PLANTA NIVEL +10.26

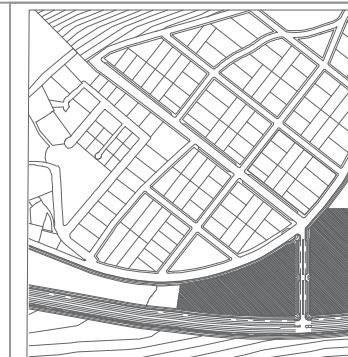
eléctricas	
	PUNTO DE LUZ FLUORESCENTE
	PUNTO DE LUZ INCANDESCENTE
	TOMACORRIENTE DOBLE
	TOMACORRIENTE 220V
	PULSADOR DE PORTERO ELECTRICO
	INTERRUPTOR - CONMUTADOR
	INTERRUPTOR DOBLE
	INTERRUPTOR SIMPLE
	MEDIDOR DE ENERGIA
	TABLERO DE CIRCUITO
	TUBERIA CONDUIT
	CIRCUITO DE LUMINARIAS
	CIRCUITO DE TOMACORRIENTE
	ACOMETIDA

AUTORES:  
Jairo Sebastián Castro Salazar  
Daniel Alejandro García Potosí

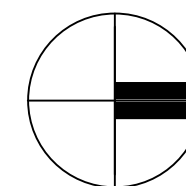
PROYECTO:  
"Propuesta Urbano-Arquitectónica de una Plaza Comercial en la Apertura del paso lateral Panamericana E35, Sector Imbaya"

**INS**  
ELÉCTRICAS

08



UBICACIÓN



ESCALA: 1/400

CONTENIDO:  
PLANTA SUBSUELO  
-2.88

LEYENDA		
Nº	DESCRIPCION	SIMBOLO
1	SEÑAL DE SALIDA EN DINTEL DE PUERTA	
2	SEÑAL DE EVACUACION DERECHA E IZQUIERDA	
3	SEÑAL DE EVACUACION POR ESCALERA	
4	SEÑAL DE ZONA SEGURA EN CASO DE SISMO	
5	EXTINTOR PORTATIL POS / CO <sub>2</sub> / H <sub>2</sub> O	
6	SEÑAL DE ALTO RIESGO	
7	SEÑAL DE PROHIBIDO EL INGRESO	
8	SEÑAL DE PULSADOR DE ALARMA	
9	DETECTO DE HUMO	
10	SEÑAL DE LUCES DE EMERGENCIA	
11	SEÑAL DE CAPACIDAD DE AFORO	
12	SEÑAL DE BOTIQUIN	
13	SEÑAL DE POZO A TIERRA	
14	SEÑAL DE SERVICIOS HIGIENICOS	
15	SEÑAL DE PROHIBIDO FUMAR	
16	SEÑAL DE SERVICIOS HIGIENICOS	
17	ATENCION PREFERENCIAL	

AUTORES:

Jairo Sebastián Castro Salazar

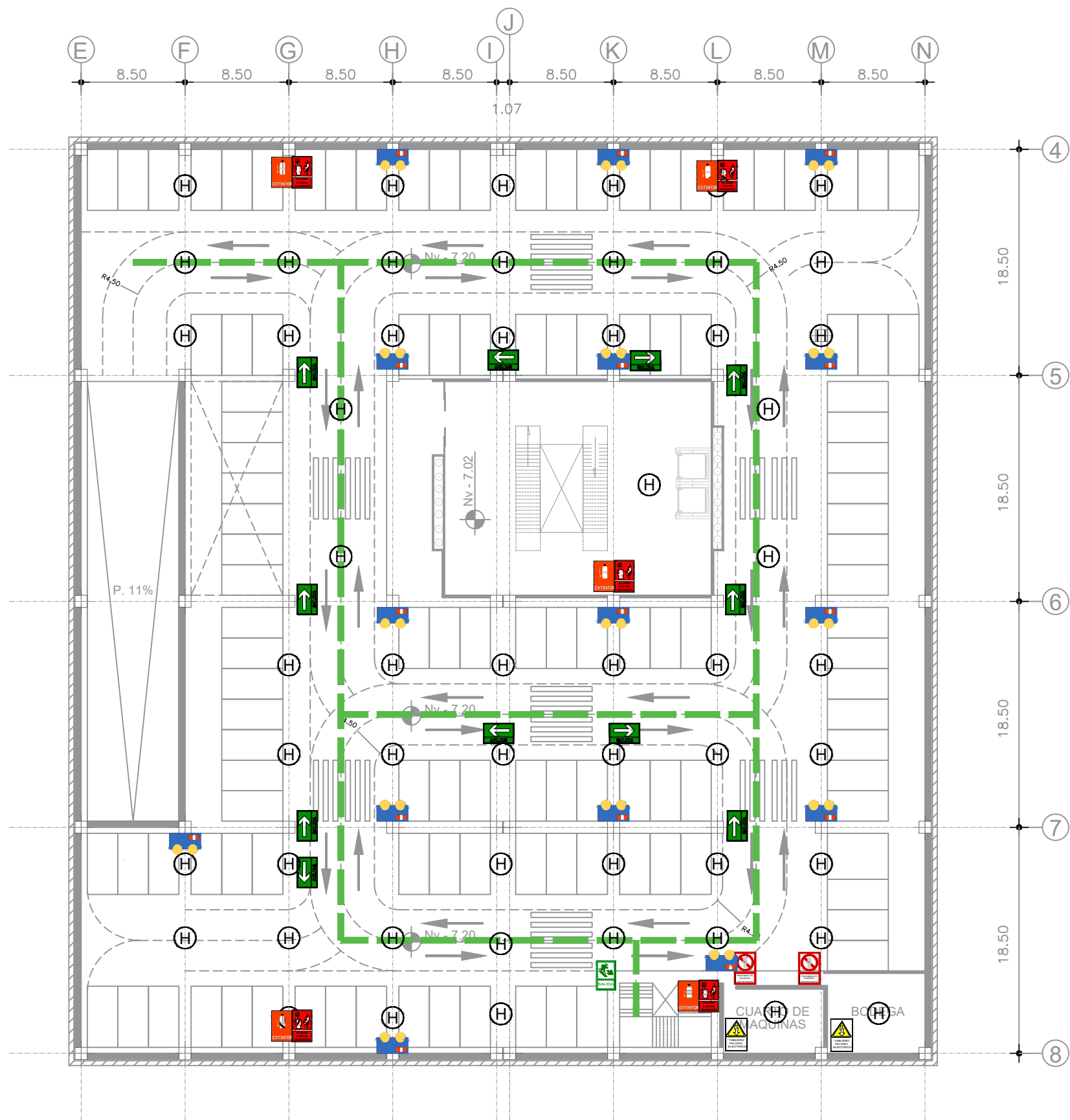
Daniel Alejandro García Potosí

PROYECTO:

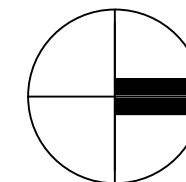
"Propuesta Urbano-Arquitectónica de una Plaza Comercial en la Apertura del paso lateral Panamericana E35, Sector Imbaya"

**INS**  
SEGURIDAD

09



UBICACIÓN



ESCALA: 1/400

CONTENIDO:  
PLANTA SUBSUELO  
-7.02

LEYENDA		
Nº	DESCRIPCION	SIMBOLO
1	SEÑAL DE SALIDA EN DINTEL DE PUERTA	
2	SEÑAL DE EVACUACION DERECHA E IZQUIERDA	
3	SEÑAL DE EVACUACION POR ESCALERA	
4	SEÑAL DE ZONA SEGURA EN CASO DE SISMO	
5	EXTINTOR PORTATIL PDS / CO <sub>2</sub> / H <sub>2</sub> O	
6	SEÑAL DE ALTO RIESGO	
7	SEÑAL DE PROHIBIDO EL INGRESO	
8	SEÑAL DE PULSADOR DE ALARMA	
9	DETECTO DE HUMO	
10	SEÑAL DE LUCES DE EMERGENCIA	
11	SEÑAL DE CAPACIDAD DE AFORO	
12	SEÑAL DE BOTIQUIN	
13	SEÑAL DE POZO A TIERRA	
14	SEÑAL DE SERVICIOS HIGIENICOS	
15	SEÑAL DE PROHIBIDO FUMAR	
16	SEÑAL DE SERVICIOS HIGIENICOS	
17	ATENCION PREFERENCIAL	

AUTORES:

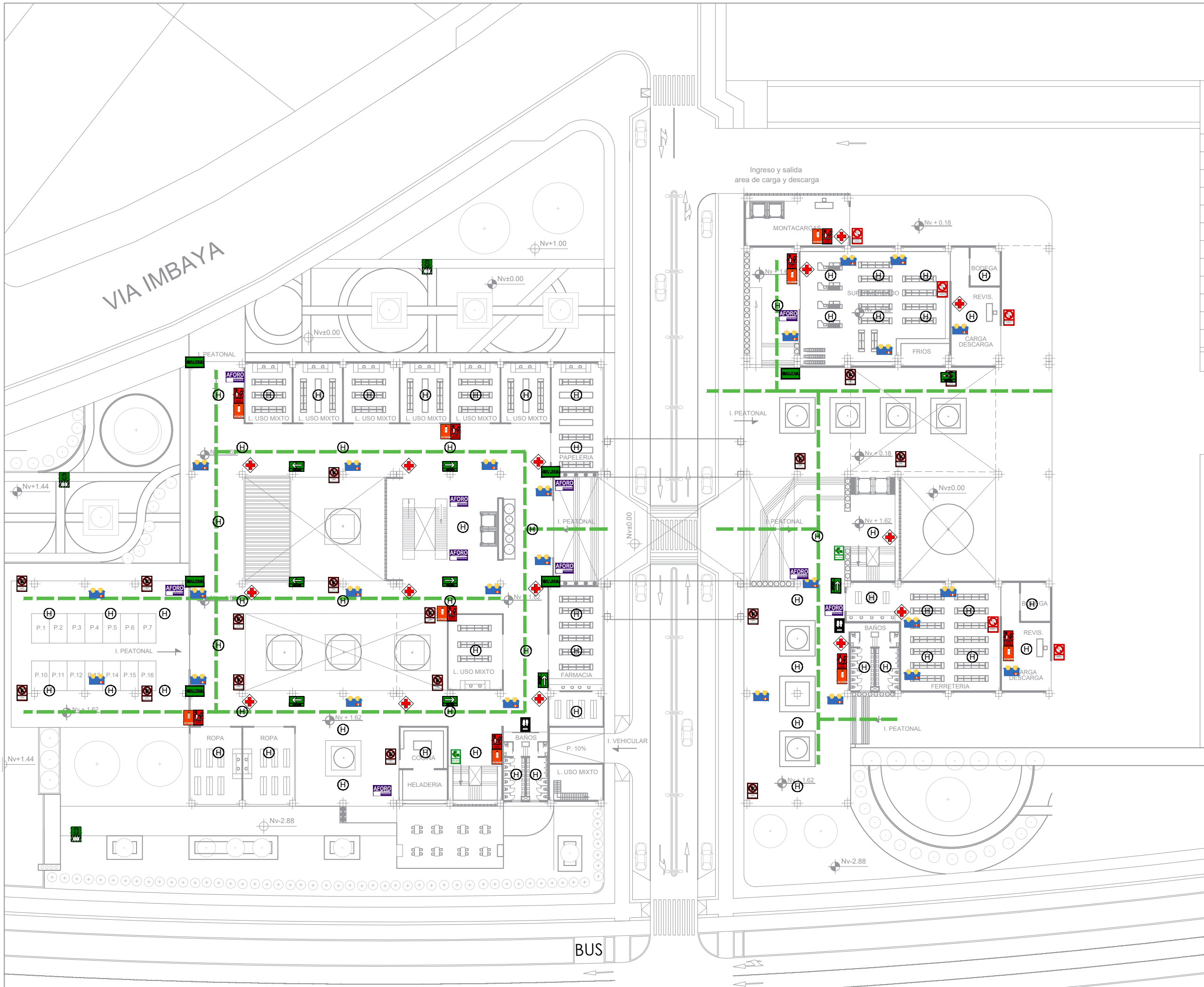
Jairo Sebastián Castro Salazar

Daniel Alejandro García Potosí

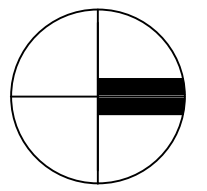
PROYECTO:

"Propuesta Urbano-Arquitectónica de una Plaza Comercial en la Apertura del paso lateral Panamericana E35, Sector Imbaya"

**INS**  
SEGURIDAD



UBICACIÓN



ESCALA: 1/600

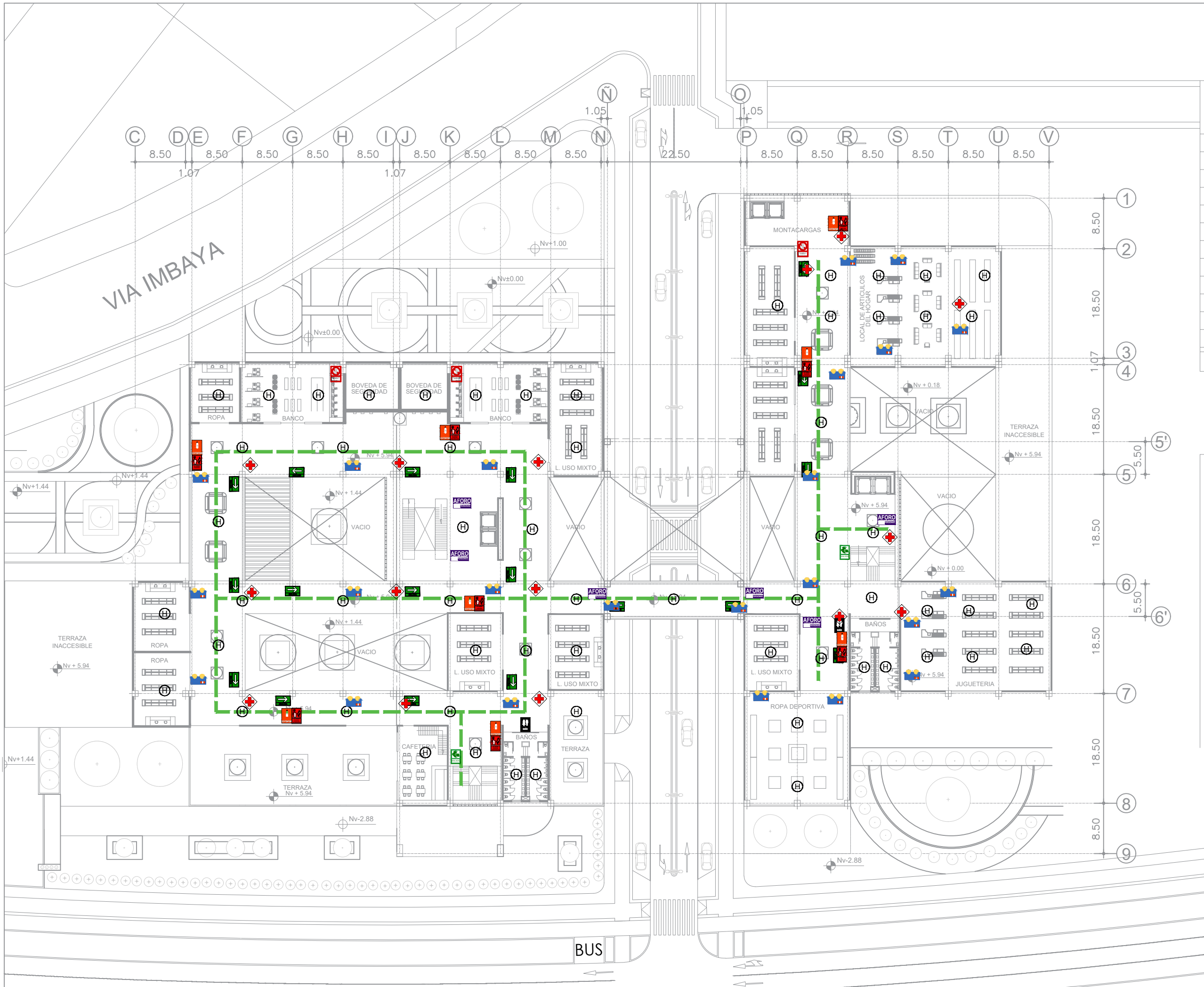
CONTENIDO:  
PLANTA BAJA

LEYENDA		
Nº	DESCRIPCION	SIMBOLO
1	SEÑAL DE SALIDA EN DINTEL DE PUERTA	
2	SEÑAL DE EVACUACION DERECHA E IZQUIERDA	
3	SEÑAL DE EVACUACION POR ESCALERA	
4	SEÑAL DE ZONA SEGURA EN CASO DE SISMO	
5	EXTINTOR PORTATIL POS / CO <sub>2</sub> / H <sub>2</sub> O	
6	SEÑAL DE ALTO RIESGO	
7	SEÑAL DE PROHIBIDO EL INGRESO	
8	SEÑAL DE PULSADOR DE ALARMA	
9	DETECTO DE HUMO	
10	SEÑAL DE LUCES DE EMERGENCIA	
11	SEÑAL DE CAPACIDAD DE AFORO	
12	SEÑAL DE BOTIQUIN	
13	SEÑAL DE POZO A TIERRA	
14	SEÑAL DE SERVICIOS HIGIENICOS	
15	SEÑAL DE PROHIBIDO FUMAR	
16	SEÑAL DE SERVICIOS HIGIENICOS	
17	ATENCIÓN PREFERENCIAL	

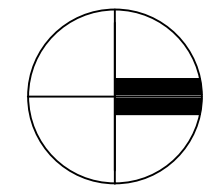
AUTORES:  
Jairo Sebastián Castro Salazar  
Daniel Alejandro García Potosí

PROYECTO:  
"Propuesta Urbano-Arquitectónica de una Plaza Comercial en la Apertura del paso lateral Panamericana E35, Sector Imbaya"

INS  
SEGURIDAD



UBICACIÓN



ESCALA: 1/600

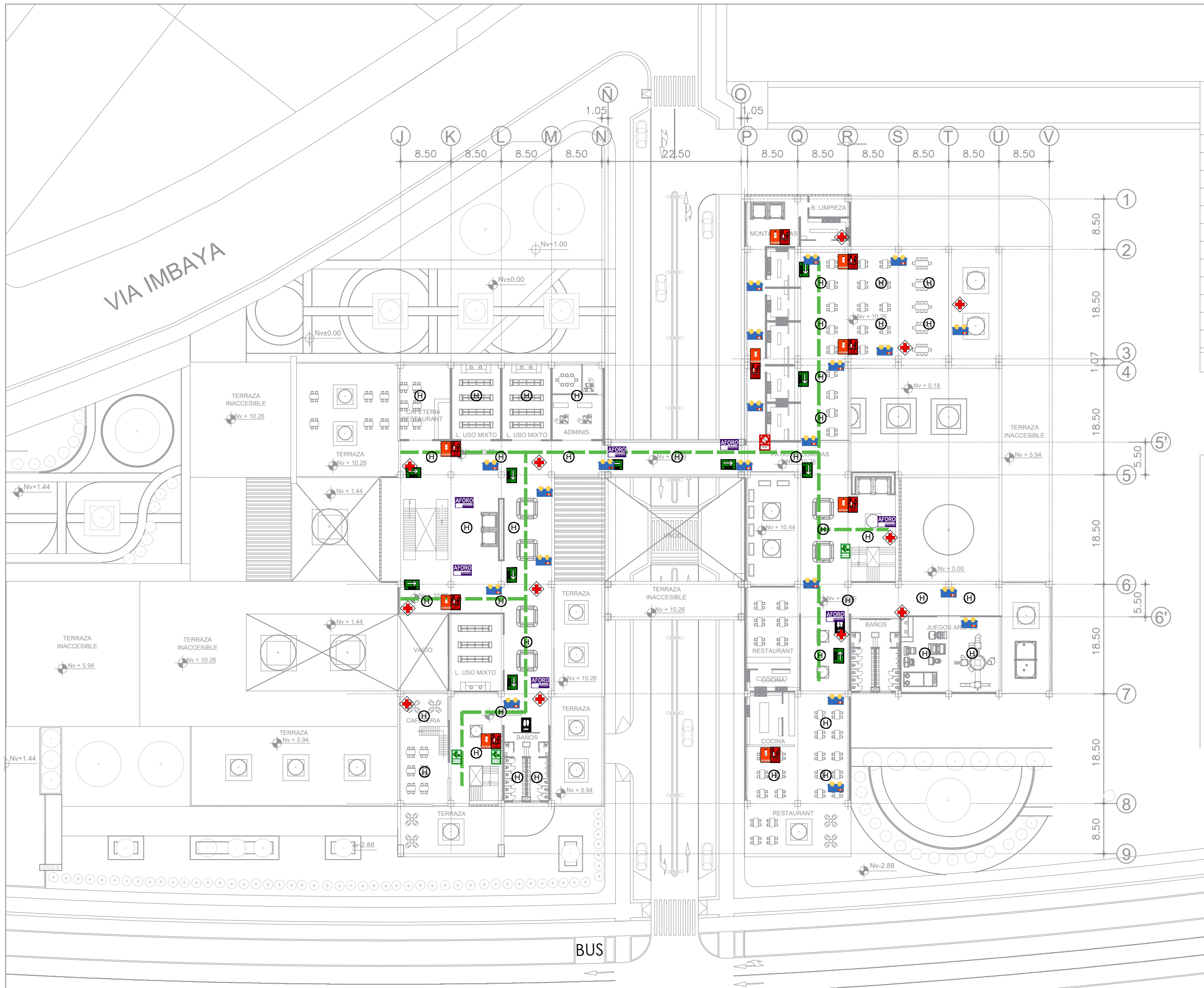
CONTENIDO:  
PLANTA NIVEL +5.55

LEYENDA		
Nº	DESCRIPCION	SIMBOLO
1	SEÑAL DE SALIDA EN DINTEL DE PUERTA	
2	SEÑAL DE EVACUACION DERECHA E IZQUIERDA	
3	SEÑAL DE EVACUACION POR ESCALERA	
4	SEÑAL DE ZONA SEGURA EN CASO DE SISMO	
5	EXTINTOR PORTATIL POS / CO <sub>2</sub> / H <sub>2</sub> O	
6	SEÑAL DE ALTO RIESGO	
7	SEÑAL DE PROHIBIDO EL INGRESO	
8	SEÑAL DE PULSADOR DE ALARMA	
9	DETECTO DE HUMO	
10	SEÑAL DE LUCES DE EMERGENCIA	
11	SEÑAL DE CAPACIDAD DE AFORO	
12	SEÑAL DE BOTIQUIN	
13	SEÑAL DE POZO A TIERRA	
14	SEÑAL DE SERVICIOS HIGIENICOS	
15	SEÑAL DE PROHIBIDO FUMAR	
16	SEÑAL DE SERVICIOS HIGIENICOS	
17	ATENCIÓN PREFERENCIAL	

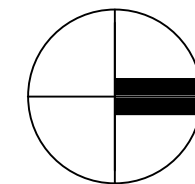
AUTORES:  
 Jairo Sebastián Castro Salazar  
 Daniel Alejandro García Potosí

PROYECTO:  
 "Propuesta Urbano-Arquitectónica de una Plaza Comercial en la Apertura del paso lateral Panamericana E35, Sector Imbaya"

**INS**  
SEGURIDAD



UBICACIÓN



ESCALA: 1/600

CONTENIDO:  
PLANTA NIVEL +10.26

LEYENDA		
Nº	DESCRIPCION	SIMBOLO
1	SEÑAL DE SALIDA EN DINTEL DE PUERTA	
2	SEÑAL DE EVACUACION DERECHA E IZQUIERDA	
3	SEÑAL DE EVACUACION POR ESCALERA	
4	SEÑAL DE ZONA SEGURA EN CASO DE SISMO	
5	EXTINTOR PORTATIL POS / CO <sub>2</sub> / H <sub>2</sub> O	
6	SEÑAL DE ALTO RIESGO	
7	SEÑAL DE PROHIBIDO EL INGRESO	
8	SEÑAL DE PULSADOR DE ALARMA	
9	DETECTO DE HUMO	
10	SEÑAL DE LUCES DE EMERGENCIA	
11	SEÑAL DE CAPACIDAD DE AFORO	
12	SEÑAL DE BOTIQUIN	
13	SEÑAL DE POZO A TIERRA	
14	SEÑAL DE SERVICIOS HIGIENICOS	
15	SEÑAL DE PROHIBIDO FUMAR	
16	SEÑAL DE SERVICIOS HIGIENICOS	
17	ATENCIÓN PREFERENCIAL	

AUTORES:

Jairo Sebastián Castro Salazar

Daniel Alejandro García Potosí

PROYECTO:

"Propuesta Urbano-Arquitectónica de una Plaza Comercial en la Apertura del paso lateral Panamericana E35, Sector Imbaya"

**INS**  
SEGURIDAD

13

## **CONCLUSIONES:**

El proyecto de integración curricular en el sector Imbaya ofrecerá una solución integral a los desafíos de conurbación con Ibarra y el crecimiento demográfico en la región. La construcción de un espacio comercial surge como respuesta a la falta de servicios y la necesidad de conectividad, generando empleo local, atrayendo inversiones y mejorando la calidad de vida de los residentes mediante una mayor oferta de productos y servicios.

Con un firme compromiso con la sostenibilidad y la integración con el entorno natural, el proyecto enfatizará la importancia de preservar el medio ambiente y promover prácticas responsables. La estrategia de centralidad urbano-rural, que combinará elementos urbanos y rurales, está diseñada para fomentar la cohesión y el desarrollo comunitario, ofreciendo una calidad de vida excepcional.

El diseño del espacio comercial, con volúmenes abiertos, garantizará una circulación cómoda y sin obstáculos, mejorando la experiencia de los visitantes. Se prestará especial atención a las vías de acceso para asegurar una conexión fluida con la infraestructura existente, facilitando la movilidad tanto peatonal como vehicular.

La inclusión de espacios de descanso cómodos y acogedores, con mobiliario confortable y áreas verdes, creará un ambiente relajante y atractivo. La organización de eventos y actividades culturales dinamizará la plaza, fomentando un sentido de comunidad y participación.

Este proyecto no solo abordará las necesidades actuales de la comunidad de Imbaya, sino que también establecerá un modelo de desarrollo sostenible y cohesionado. Se posicionará a la región como un centro de atracción regional, mejorando la calidad de vida de sus habitantes.

Vinculado a la apertura del paso lateral Panamericana E35, el diseño facilitará la cohesión social y el desarrollo económico, incrementando la movilidad y accesibilidad al espacio comercial mediante una infraestructura vial eficiente y accesible, así como la integración de transporte público.

El enfoque en volúmenes abiertos y espacios naturales proporcionará una experiencia única y atractiva para los visitantes, consolidando el espacio comercial como un punto de encuentro regional. De este modo, se fomentará la cohesión social y el bienestar general a través de la inclusión de eventos culturales y espacios de interacción social.

## RECOMENDACIONES:

El diseño de un espacio comercial en el sector Imbaya, vinculado a la apertura del paso lateral Panamericana E35, presenta una oportunidad única para revitalizar la región, fomentar el desarrollo local y mejorar la calidad de vida de sus residentes. Es fundamental que este proyecto se enfoque en el uso de materiales locales y reciclables, lo que no solo reducirá la huella de carbono, sino que también apoyará a la economía de la zona.

Una estrategia clave es maximizar el uso de patios internos y terrazas accesibles, creando así espacios de interacción social que se conecten con la naturaleza. Los volúmenes arquitectónicos deben ser abiertos para promover la circulación de aire y luz natural, mejorando la experiencia del visitante y reduciendo la necesidad de climatización artificial.

Para garantizar una accesibilidad fluida, es importante integrar caminos peatonales y ciclovías que se conecten eficientemente con la infraestructura vial existente. Esto facilitará el acceso tanto para peatones como para vehículos.

La cercanía de paradas de transporte público es crucial para mejorar la accesibilidad, y la implementación de una señalización clara junto con medidas de seguridad vial protegerá tanto a peatones como a conductores que visiten el área.

El espacio comercial debe incluir áreas para emprendedores y pequeñas empresas locales, promoviendo así el comercio local y generando empleo. La organización regular de eventos y actividades culturales contribuirá a atraer a la comunidad y fortalecer la cohesión social.

Ofrecer una variedad de servicios como bancos, farmacias y áreas de entretenimiento ayudará a satisfacer las necesidades diarias de los residentes y visitantes. Este enfoque diversificado asegurará que el espacio comercial sea un centro vital de la vida comunitaria.

Es esencial considerar el crecimiento futuro del sector Imbaya, planificando una expansión ordenada y sostenible. La integración de áreas verdes y jardines no solo embellecerá el espacio, sino que también promoverá la biodiversidad y el bienestar de los usuarios. Este enfoque holístico no solo impulsará la actividad económica, sino que también mejorará el bienestar de la población local, generando empleo y oportunidades económicas, y promoviendo la sostenibilidad a largo plazo.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Gobierno autónomo descentralizado municipal del cantón Antonio Ante. PDOT. (2020). IBARRA: GAD MUNICIPAL ANTONIO ANTE. Obtenido de [https://www.antonioante.gob.ec/AntonioAnte/images/PDF/2020/06/v5\\_PDOYT\\_ANTONIO\\_ANTE\\_FINAL\\_29\\_de\\_junio\\_de\\_2020.pdf](https://www.antonioante.gob.ec/AntonioAnte/images/PDF/2020/06/v5_PDOYT_ANTONIO_ANTE_FINAL_29_de_junio_de_2020.pdf)
- Regalado, O., Fuentes, C., Aguirre, G., García, N., Miu, R., & Vallejo, R. (2009). *Factores críticos de éxito en los centros comerciales de Lima Metropolitana y el Callao*. LIMA: Ada Ampuero. doi:978-9972-622-64-9
- Chipayo, R. (2020). *PROPUESTA ARQUITECTÓNICA DE UN ESPACIO COMERCIAL COMO MODELO REFERENTE PARA POTENCIAR Y MODERNIZAR EL SECTOR COMERCIAL EN LA CIUDAD DE TACNA 2020*. Tesis de grado. <https://repositorio.upt.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12969/1640/Chipayo-Juarez-Roxana.pdf?sequence=6&isAllowed=y>
- Camesplanblamez, S., y Sánchez, R. D. (2020). *DISEÑO DE UN ESPACIO COMERCIAL TIPO MALL CON ARQUITECTURA SOSTENIBLE PARA CONTRIBUIR AL DESARROLLO ECONÓMICO DE LA CIUDAD DE TACNA, 2020*. Tesis de grado. <https://repositorio.upt.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12969/2229/Camesplanblamez-Cazorla-Verde-Sanchez.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Correa, F., González, D., & Pacheco, G. (2016). ENERGÍAS RENOVABLES Y MEDIO AMBIENTE. SU REGULACIÓN JURÍDICA EN ECUADOR. *SciELO*, 8(3). <http://scielo.sld.cu/pdf/rus/v8n3/rus24316.pdf>
- Edwin, H. N. (2018). Metodología de diseño arquitectónico Edwin Haramoto: Adopciones y adaptaciones (Tapia Z., Ricardo (Tapia Zarricueta), editor, Jirón M., Paola (Jirón Martínez), editor & G. R. M. editor, Eds.).
- Gómez, L. M., & Pérez, R. M. (2016). "Polo de centralidad urbana: El caso de los centros comerciales en la ciudad de Medellín". *Revista EAN*, 81, 52-64.
- Montejano, J. (2015). ¿Es la ciudad de México policéntrica?: Nuevos datos y algoritmos para la detección de centralidades urbanas. *Economía, sociedad y territorio*, 15(48), 333-361. De [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1405-84212015000200003&lng=es&tlng=es](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-84212015000200003&lng=es&tlng=es).
- Barquero, A. V. (2009). *DESARROLLO LOCAL, UNA ESTRATEGIA PARA TIEMPOS DE CRISIS* (Vol. 1). Universitas Forum. [http://municipios.unq.edu.ar/modules/mislibros/archivos/barquero\\_UF2.pdf](http://municipios.unq.edu.ar/modules/mislibros/archivos/barquero_UF2.pdf)
- Palacios, I. (2018). Aplicación del modelo de Christaller para la distribución espacial de supermercados (Vol. Vol. 9). Ecuador: MASKANA.
- PUGS, Antonio. Ante. (2021). Plan de uso y gestión de suelo. Ibarra: GAD Antonio Ante.
- Robles, D. Y Zambrano, R. (2019). "Análisis de la accesibilidad y conectividad de la red vial en la ciudad de Milagro". *Revista Mapa*, 10(17), 189- 213. Recuperado de <http://revistamapa.com>
- Christaller, W. (1933). "Central Places in Southern Germany" Englewood Cliffs: Prentice-Hall, 1966 para la traducción inglesa.
- Centro comercial y plaza pública ACAECE / BLT Arquitectos, 14 jul 2019. *ArchDaily en Español*. Accedido el 9 Ago 2024. <<https://www.archdaily.cl/cl/920891/centro-comercial-y-plaza-publica-acaece-blt-arquitectos>> ISSN 0719-8914
- Nuevo Parque y Centro Cívico New Horizon High Land / URBAN ARCHITECTURE, [Shanghai's New Horizon High Land Park & Civic Center / URBAN ARCHITECTURE] 21 oct 2023. *ArchDaily en Español*. Accedido el 9 Ago 2024. <<https://www.archdaily.cl/cl/1008156/nuevo-parque-y-centro-civico-new-horizon-high-land-urban-architecture>> ISSN 0719-8914
- Daniel Portilla [Dapo]. "Centro Comercial Asmaçati / Tabanlıoğlu Architects" 30 jun 2011. *ArchDaily en Español*. Accedido el 9 Ago 2024. <<https://www.archdaily.cl/cl/02-95805/centro-comercial-asmacati-tabanlıoğlu-architects>> ISSN 0719-8914
- Creswell, J. W., & Plano Clark, V. L. (2017). *Diseño y realización de investigación con métodos mixtos (3ª ed.)*. SAGE Publications.
- QGIS Development Team. (2024). QGIS Geographic Information System (Versión 3.32). *Open Source Geospatial Foundation*. Recuperado de <https://qgis.org>
- Organización de las Naciones Unidas. (2016). *Nueva Agenda Urbana*. Conferencia Hábitat III, Quito. Recuperado de <https://habitat3.org/the-new-urban-agenda>
- Constitución de la República del Ecuador. (2008). Artículos 15 y 381. Registro Oficial No. 449, 20 de octubre de 2008.