UNIVERSIDAD DEL AZUAY
FACULTAD DE DISEÑO ARQUITECTURA Y ARTE
ESCUELA DE DISEÑO DE INTERIORES

Trabajo de Graduación previo a la obtención del título de:

DISEÑADOR DE INTERIORES

# LAS DESIRE LINES COMO PRINCIPIOS APLICADOS EN EL DISEÑO DE LA CIRCULACIÓN INTERIOR

*Rediseño de espacio interior del Terminal Terrestre de Cuenca*

**Autores:**
Manuel Alejandro Jimbo Jimbo
Carlos Andrés Cabrera Pallchisaca

**Director:**
Arq. Carlos Esteban Contreras Lojano

Cuenca – Ecuador
2020

UNIVERSIDAD DEL AZUAY

FACULTAD DE DISEÑO ARQUITECTURA Y ARTE

**ESCUELA DE DISEÑO DE INTERIORES**

Trabajo de Graduación previo a la obtención del título de

**DISEÑADOR DE INTERIORES**

# LAS DESIRE LINES COMO PRINCIPIOS APLICADOS EN EL DISEÑO DE LA CIRCULACIÓN INTERIOR

## Rediseño de espacio interior del Terminal Terrestre de Cuenca


Autores: Manuel Alejandro Jimbo Jimbo

Carlos Andrés Cabrera Pallchisaca

Director: Arq. Carlos Esteban Contreras Lojano



Cuenca – Ecuador

2020

# DEDICATORIA

Este proyecto final de la carrera previo a la obtención del título de Diseño Interior a otorgarse por la Escuela Diseño de Interiores de la Universidad del Azuay, le dedico en especial a mis padres y en general a mi familia, quienes me han apoyado permanente en mis estudios universitarios, dándome todo su apoyo, cariño y ánimos para lograr este título tan anhelado.

*- Andrés*

El presente proyecto de graduación lo dedico principalmente a mis padres por ser el pilar fundamental durante estos años de estudio, apoyándome, alentándome cada día y acosejándome ante las diferentes adversidades en este proceso, de igual manera, a mis hermanas Cris, Caro, Meli, quienes con su aprecio, risas, supieron estar ahí cuando más las necesitaba, finalmente a mis abuelos Julio Cesar Jimbo, Mercedes Tenecela y Teresa Orellana.

*- Alejandro*



# AGRADECIMIENTO

Agradecemos a la Universidad del Azuay por su estadía en sus aulas académicas durante este tiempo de estudio y a todas las personas que nos ayudaron en este proceso académico.

*Arq. Carlos Contreras (Tutor)*

*Dis. Giovanny Delgado*

*Arq. Manuela Cordero*

*Arq. Verónica Heras*

*Ing. Carolina Jimbo*

# RESUMEN

Las Desires Lines o también conocidas como “Líneas del Deseo” son caminos alternativos generados por la intuición del ser humano para su movilidad de un punto a otro dentro del urbanismo, otorgando así diferentes principios que se van desarrollando en el entorno de las ya mencionadas “Líneas del deseo”. En base a lo descrito anteriormente, se decidió plantear los principios de las Desire Lines en el campo del diseño interior que permita optimizar la fluidez de espacios y una mejor circulación de las personas, en la cual su lugar de experimentación es el actual Terminal terrestre de Cuenca, dado a que es un espacio de una circulación constante.

**Palabras clave:** circulación, distribución, seguridad, confort, diversidad



# ABSTRACT

The Desires Lines or also known as “Lines of Desire” are alternative paths generated by the intuition of the human being for his mobility from one point to another within urbanism, thus granting different principles that are developed in the environment of the already mentioned “Lines of Desire”. Based on what has been described above, it was decided to consider the principles of the Desire Lines in the field of interior design that would allow the optimization of the fluidity of spaces and better circulation of people, in which their place of experimentation is the current terrestrial Terminal of Cuenca, given that it is a space of constant circulation.

**Keywords:** circulation, distribution, safety, confort, diversity

# ÍNDICE

**DEDICATORIA** ..... **I**

**AGRADECIMIENTO** ..... **III**

**RESUMEN** ..... **V**

**ABSTRACT** ..... **VII**

**Tabla de contenidos** ..... **IX**

**Objetivos General** ..... **XV**

**Objetivos Específicos** ..... **XV**

**MARCO TEÓRICO** ..... **XIX**

Introducción ..... 21

Espacios públicos abierto y cerrados. Diferencias. ..... 24

Estrategias de comercio para generar recorridos ..... 28

El sentido común que adopta las Desire Lines. ..... 29

Desire Lines con perspectiva en el espacio interior. ..... 30

Conclusiones ..... 31

**MARCO CONTEXTUAL** ..... **33**

Introducción ..... 35

Principios de las Desires Lines. ..... 37

Preguntas de investigación ..... 37

Análisis espacial del estado actual funcional del terminal terrestre de Cuenca. 39
Análisis de los accesos de usuarios. 39
Análisis de circulación. 40
Análisis de las respectivas áreas 40
Análisis Espacial con referencia al comportamiento de los usuarios 41
Análisis del comportamiento de los usuarios en el terminal terrestre de Cuenca. 45
Actividades de los pasajeros de salida 46
Actividades de los pasajeros de LlegaDA 46
Conclusión. 51
**PROGRAMACIÓN 53**
Introducción 55
Análisis de la edificación. 55
Programa Arquitectónico. 55
ORGANIGRAMA DE SALIDA DE PASAJEROS GENERAL. 56
ORGANIGRAMA DE SALIDA DE PASAJEROS TURISTAS. 57
ORGANIGRAMA DE SALIDA DE PASAJEROS COTIDIANOS. 58
ORGANIGRAMA DE LLEGADA DE PASAJEROS GENERAL. 59
ORGANIGRAMA DE LLEGADA DE PASAJEROS TURISTAS 60
ORGANIGRAMA DE LLEGADA DE PASAJEROS COTIDIANOS 61
CONDICIONANTES DE DISEÑO. 62
CRITERIOS DE DISEÑO. 63
Conclusión. 65
**PROPUESTA DE DISEÑO 73**
Conceptualización 75
Estado Actual 75

Concepto ..... 75
Plano Actual ..... 77
Propuesta de Diseño. ..... 78
Planta Propuesta ..... 79
Planta Piso ..... 80
Planta Cielo raso ..... 80
Elevaciones ..... 81
Perspectiva Digital 1 ..... 83
Perspectiva Digital 2 ..... 84
Perspectiva Digital 3 ..... 85
Perspectiva Digital 4 ..... 86
Perspectiva Digital 5 ..... 87
Perspectiva Digital 6 ..... 88
Perspectiva Digital 7 ..... 89
Perspectiva Digital 8 ..... 90
Perspectiva Digital 9 ..... 91
Perspectiva Digital 10 ..... 92
Perspectiva Digital 11 ..... 93
Perspectiva Digital 12 ..... 94
Perspectiva Digital 13 ..... 95
Conclusión ..... 97
**Conclusiones ..... 99**
**RECOMENDACIONES ..... 101**
**Bibliografía. ..... 103**
**Anexos ..... 107**

# ÍNDICE DE GRÁFICOS


Gráfico 1 Diagnóstico. ..... 36

Gráfico 2 Conteo de Ingreso y Salida de personas ..... 40

Gráfico 3 Zonas que requiere un Terminal Terrestre ..... 45

Gráfico 4.  Actividades de los pasajeros de salida. ..... 46

Gráfico 5. Actividades de los pasajeros de llegada ..... 46

Gráfico 7 Organigrama General Salida de Pasajeros ..... 56

Gráfico 6. Pirámide de Maslow. ..... 49

Gráfico 8 Organigrama Salida de Pasajeros Turistas ..... 57

Gráfico 9. Organigrama Salida de Pasajeros Cotidiano ..... 58

Gráfico 10. Organigrama Salida de Pasajeros Cotidiano. ..... 59

Gráfico 11  Criterios de Diseño. ..... 78

# ÍNDICE DE IMÁGENES

Rawlinson, D. (2016). Least Resistance: How Desire Paths Can Lead to Better Design (Imagen). Recuperado de: https://99percentinvisible.org/article/least-resistance-desire-paths-can-lead-better-design/ ..... 22

Fotografía 1. Terminal Terrestre de Cuenca ..... 41

Fotografía 2. Terminal Terrestre de Cuenca..... 41

Fotografía 3. Terminal Terrestre de Cuenca..... 42

Fotografía 4.Terminal Terrestre de Cuenca..... 42

Fotografía 5. Terminal Terrestre de Cuenca. ..... 43

Fotografía 6. Terminal Terrestre de Cuenca. ..... 43

Fotografía 7. Terminal Terrestre de Cuenca. ..... 76

Fotografía 8. Terminal Terrestre de Cuenca ..... 76

Fotografía 9. Terminal Terrestre de Cuenca..... 76

Fotografía 10. Terminal Terrestre de Cuenca. ..... 76

## OBJETIVOS GENERAL

Aportar al diseño interior del Terminal Terrestre de Cuenca, a partir de la aplicación de los principios de las Desire Lines.

## OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Investigar y evaluar los principios de las Desire Lines y vincularlos al diseño interior de los espacios públicos.
- Desarrollar nuevas soluciones funcionales de circulación para el Terminal Terrestre de Cuenca a partir de los principios de las Desire Lines
- Generar una propuesta de diseño interior a través del recorrido planteado por las Desire Lines.

# DESIRE LINES

# 1. MARCO TEÓRICO

# INTRODUCCIÓN

El actual proyecto abarca varios temas que relacionan al usuario como el eje principal donde se conocerán conceptos de los principios de las Desire Lines (Líneas de deseo) que son empleadas en espacios urbanos, ayudando a tener una movilidad más amplia de estos espacios antes mencionados. Como lo menciona (Luckert, 2013) las Desire Lines marcan la resistencia de un orden impuesto, también sirven para alertar al usuario contemporáneo de los marcadores históricos en el espacio; es decir, son construidas por una lógica del ser humano ocasionando eficiencia al momento de trasladarse. Las Desire Lines principalmente se da en la arquitectura urbana, ya que son espacios públicos que recorren las personas en su vida cotidiana al movilizarse de un punto a otro para solventar sus necesidades. Existen diferentes espacios públicos, entre estos están los espacios abiertos que son como su palabra mismo lo dice se encuentra al aire libre donde se obtiene un pasaje que contrasta con la vegetación en el espacio y, por otro lado, los espacios públicos cerrados que constan en tener una estructura que lo encierra en un entorno determinado, como pueden ser estos medios de transporte, centros comerciales, bibliotecas, municipalidades, entre otros. En otras instancias también se hablarán de, los espacios públicos, terminales, que son adecuaciones para las personas en donde tienen una cantidad de establecimientos, plazas que ayuda a cumplir sus requerimientos personales. Debido a esto se desea detectar los problemas de los terminales y tratar de solucionarlos a partir de los principios de las Desire Lines. Los medios de transporte son tratados en este proyecto debido a que por lo general las personas utilizan estos medios la gran parte del día, influenciado así por la aglomeración de las personas en estos espacios públicos, determinando así un diseño interior y distribución adecuada para el interior de este establecimiento a partir de los principios de las Desire Lines; generando así otro tipo de estrategias o metodologías para las personas que circulan dentro del área, gracias al sentido común que tiene cada una de las personas, la cual permite facilitar el progreso de las “líneas del deseo”, permitiendo de la misma manera entrar un poco a este campo de estudio para la entender y fortalecer este tipo de circulación a ser estudiado. De la misma manera, el campo donde se realizará y se aplicara estos principios de las Desire Lines, es en la rama del diseño interior, la cual tiene un punto de vista diferente al momento de diseñar y más aún en espacios urbanos que permiten generar espacios más humanistas y generar una perspectiva diferente a la vida cotidiana de cada persona.



Rawlinson, D. (2016). Least Resistance: How Desire Paths Can Lead to Better Design (Imagen). Recuperado de: https://99percentinvisible.org/article/least-resistance-desire-paths-can-lead-better-design/

Al presente, las Desire Lines (Líneas de deseo) son empleadas en espacios urbanos que facilitan la movilidad de las personas ayudando así a tener una amplia visión por donde transcurrir, de este modo es sustancial considerar varios conceptos vinculados a las Desire Lines, las mismas que se definen como soluciones alternativas espaciales, las cuales permiten que el usuario pueda navegar en su propia ruta fuera de las prescritas por los fabricantes de lugares abstractos. Como lo menciona (Luckert, 2013), las Desire Lines marcan la resistencia de un orden impuesto, también sirven para alertar al usuario contemporáneo de los marcadores históricos en el espacio; es decir, son construidas por una lógica del ser humano ocasionando eficiencia al momento de trasladarse.

Todas estas observaciones mencionadas anteriormente suceden en el ámbito urbano, en el cual expresa una realidad en el entorno donde se perciben estas líneas del deseo, siendo este método una perspectiva diferente a lo tradicional o reglamentario que se ha ido fomentando en diferentes ciudades del mundo. (Hurst, 2014). Sin embargo, esta investigación considera factible la aplicación de esta modalidad en un terminal terrestre, a su vez en espacios interiores públicos para generar una adecuada circulación que se planteará por las mismas personas, con la que se concebirá una comodidad o eficacia en las personas para el traslado de un punto a otro de una manera rápida y sencilla.

En el punto de vista de (Bradley, 2010), las Desire Lines representa la ruta más corta o más fácil de navegar de un punto a otro, creadas a lo largo del tiempo por la pisada humana y animal. Son el camino que las personas eligen tomar, en lugar de respetar la circulación pre establecida que los diseñadores quieren o esperan que tomen. No importa cuán hermoso haya

diseñado el paisaje, si no proporciona una manera conveniente de llegar del punto A al punto B, las personas van a crear un atajo. Como diseñadores, queremos controlar cómo las personas perciben nuestros diseños y mantener a las personas en nuestro camino predefinido, creado líneas para que el ojo las siga y noten lo que queremos que noten. Logrando dirigirlos a las acciones que queremos transmitir para que el usuario como el diseñador tengan una alta relación de comunicación y de satisfacción.

(Elrod, 2016) menciona que, las líneas de deseo proviene de la arquitectura, y se utiliza para denotar caminos en la tierra y el césped que significan a dónde la gente quiere moverse en lugar de a dónde se les ha asignado, la cual rompe todo un esquema que fue planteada anteriormente y no fue aceptada por las personas.

Las líneas de deseo (o "líneas de deseo natural", como también se las llama) son esas cintas de tierra muy gastadas que se ven cortando un parche de hierba, donde su visualización estética no es adecuada para el paisaje que le rodea, pero sin duda, fue creado sin intención de la gente. A menudo con aceras cercanas, particularmente aquellas que ofrecen una ruta menos directa, ignoradas. ("desire line - Word Spy," n.d.)

Las "Líneas de deseo" son la máxima expresión imparcial del propósito humano natural y se refieren a las pistas que se usan en los espacios verdes, donde las personas caminan naturalmente, independientemente de los caminos formales. Esta expresión perfecta de propósito natural puede extenderse a otras interacciones en el mundo real y en el mundo del software. (Myhill, 2004)

El término "Línea del deseo" se origina en el campo de la planificación urbana y ha existido durante casi cien años. Una línea de deseo normalmente se refiere a un camino desgastado que muestra por dónde camina naturalmente la gente. Las líneas del deseo son la máxima expresión del deseo humano o del propósito natural. Una forma óptima de diseñar vías de acuerdo con el comportamiento humano natural es no diseñar en absoluto una adecuada circulación establecida, si no poder aprovechar las transiciones que genera las personas de un punto a otro, para potencializar el diseño en su recorrido, generar publicidad de marketing o información necesaria para las personas. (Myhill, 2004)

Las líneas de deseo normalmente se refieren a caminos a través de espacios abiertos, pero son impresiones tan perfectas de las cosas que los humanos realmente intentan hacer (en lugar de lo que dicen que están tratando de hacer), que tal vez el concepto pueda extenderse (Myhill, 2004)

(Tiessen, 2007) menciona en su artículo que a menudo los arquitectos y urbanistas definen las líneas de deseo como aquellos senderos pisoteados que se desvían de los imperativos direccionales oficiales (es decir, planificados y pavimentados). Estas vías de deseo inscritas físicamente en la tierra debido al paso de personas, atraviesan los campos de los campus universitarios, cortan la red urbana, superan los límites de la acera; Al hacerlo, las líneas de deseo expresan el exceso que las construcciones premeditadas no pueden prever o contener. Con frecuencia, los planificadores de la ciudad consideran las líneas de deseo como "llagas", como "cicatrices en el paisaje"; sin embargo, también pueden considerarse soluciones al problema de cómo responder de manera eficiente y placentera y navegar por el terreno que constituye nuestro mundo.

El principio detrás de las líneas de deseo permite a los usuarios mostrar sus necesidades con su comportamiento. Esta es la forma más segura de saber lo que sus usuarios realmente quieren. Al momento de observar el comportamiento natural de las personas es un indicador mucho más preciso de las necesidades de los usuarios que hablar y tratar de calcular las necesidades mediante una entrevista. Debido a esto, la observación permite que el comportamiento debe ocurrir sin que el usuario sepa que se lo observan. Una vez que el usuario siente que alguien le está observando los cambios de comportamiento y no reflejará bien la realidad. (Nikolov, 2017)

El problema con no observar las líneas de deseo es que se terminara resolviendo un diseño centrado en el diseñador. Los diseñadores intentan diseñar cómo se debe usar el espacio colocando aceras, botones, etc. Sin embargo, las personas simplemente se niegan a seguir el camino diseñado. Por lo que, los diseñadores debemos conocer más a profundo cada estudio a diseñar para poder comprender las necesidades de las personas. (Nikolov, 2017)

Para potencializar las Desire Lines, se ha visto la necesidad de que este principio también sea inclusivo, por el motivo, de que las personas que tienen un problema de salud puedan y sean partícipes de esta estrategia de circulación. De igual manera, obtener una circulación para todas las personas, donde cada uno de ellos puedan generar sensaciones y poder generar un paisaje más humanista sin restricción alguna. (Accesible, n.d.)

## ESPACIOS PÚBLICOS ABIERTO Y CERRADOS. DIFERENCIAS.

Los espacios públicos son tradicionalmente definidos como satisfactores de necesidades de recreación, ocio y culturales, y parte esencial en el desarrollo físico y emocional de las personas

El espacio público moderno se define a partir de la separación formal, casi siempre legal, entre la propiedad privada urbana y la propiedad pública. Tal separación normalmente supone reservar el suelo libre de construcciones (excepto equipamientos colectivos y servicios públicos) para usos sociales característicos de la vida urbana (esparcimiento, actos colectivos, transporte, actividades culturales y a veces comerciales, etc.). En todo caso, lo que define la naturaleza del espacio público es tanto el uso como su estatuto jurídico. El espacio público supone, pues, dominio público, uso social

colectivo y diversidad de actividades. En este sentido, la calidad del espacio público se podrá evaluar sobre todo por la intensidad y la calidad de las relaciones sociales que facilita, por su capacidad de acoger y mezclar distintos grupos y comportamientos, y por su capacidad de estimular la identificación simbólica, la expresión y la integración cultural. (Segovia & Dascal, 2000)

El espacio público facilita el desarrollo de cualidades que hemos denominada “bisagra”, es decir, que por un lado vinculan la vida privada con el mundo público y, por otro, desarrollan habilidades que pueden ser usadas tanto en un plano como en otro. El orgullo, la alegría y el cariño -sentimientos evaluados en la encuesta- fortalecen probablemente el diálogo y la confianza, tanto en el espacio doméstico como en el público. (“Espacios públicos urbanos: Una contribución a la identidad y confianza social y privada,” 2005)el sentido de pertenencia, y la confianza pública y privada. Su propósito es aportar a un debate técnico y político sobre la convivencia urbana, a partir de percepciones y aspiraciones de habitantes y usuarios de dichos espacios(1

Para Borja (2003), la historia de la ciudad es la de su espacio público. Este autor sostiene que “el espacio público es a un tiempo el espacio principal del urbanismo, de la cultura urbana y de la ciudadanía; es un espacio físico, simbólico y político”. Agrega que “al espacio público se le pide ni más ni menos que contribuya a proporcionar sentido a nuestra vida urbana. La calidad, la multiplicación y la accesibilidad de los espacios públicos definirán en buena medida el progreso de la ciudadanía”.

Por su parte, Joseph (1998), inscrito en una corriente de pensamiento de sociólogos urbanos franceses, considera el espacio público como un escenario para la acción. Un escenario, en la medida en que es un espacio pensado para que en su seno ocurran ciertas cosas, y esas cosas son acciones desarrolladas por los ciudadanos.

Manuel Castells (1998) sostiene que, frente a la disolución general de las identidades en el mundo instrumental del espacio de los flujos, el espacio de los lugares se constituye como expresión de identidad, de lo que yo soy, de lo que yo vivo, de lo que yo sé y de cómo organizo mi vida en torno a ello.

Espacio público, es el lugar que permanece abierto para toda la sociedad, la cual le convierte en una propiedad estatal, dominio y uso de la población en general, es decir, que cualquier persona puede circular por un espacio público, mas allá

de las limitaciones obvias que impone la ley. Este espacio es destinado al uso social típico de la vida urbana, como un parque donde la gente puede acudir con fines de recreación o descanso. (Merino., 2014)

Por otro lado, el uso y la apropiación de los espacios públicos es uno de los aspectos fundamentales en la vida cotidiana de los hombres y mujeres que viven en la ciudad, permitiendo que las experiencias de cada uno de ellos tengan diferentes factores como el sexo, la edad, la clase social y la identidad étnica que afecta la percepción y la vivencia de la vida urbana. (Alicia Lindon, 2006)

Consecuente a lo mencionado anteriormente, se obtiene diferentes perspectivas, como la perspectiva sociocultural en que los espacios públicos se definen como lugar de interrelación, de encuentro social y de intercambio, donde grupos con intereses diversos convergen en un mismo lugar. Los espacios públicos pueden ser definidos como espacios mentalmente abiertos porque suelen diseñarse para una gran variedad de usos, a veces incluso que podría considerarse no deseables. Además, cuando los espacios públicos son usados para gran variedad de personas y para múltiples actividades, pueden contribuir a la identidad colectiva de la comunidad. (Alicia Lindon, 2006)

Otra perspectiva a mencionar es la perspectiva de la arquitectura que define los espacios públicos como espacios abiertos y accesibles a todo el mundo, espacios donde los todos puedan ir y circular, en contraste con los espacios privados, donde el acceso es controlado y restringido. Mientras, que el diseño arquitectónico, mobiliario urbano y la iluminación pueden estimular o desanimar el uso de un determinado espacio por parte de ciertos individuos o grupos. Sin embargo, también se ha señalado el papel de los espacios públicos en la integración y la cohesión social y se ha argumentado que la calidad de vida en las calles y en los espacios abiertos es una condición necesaria para la sociedad, para tener un alto grado de convivencia. (Alicia Lindon, 2006)

Mientras que, en Inglaterra, “espacio abierto”, se utiliza desde de los tiempos de la Reina Victoria, y se refiere casi exclusivamente a espacios verdes: parques de alcance en barrio, comuna, intercomuna y de ciudad, parques regionales y parques lineales (vinculados a los ejes viales), los que se orientan a actividades recreativas, principalmente. Estas funciones, aparte de la recreación y el libre esparcimiento, han sido identificadas como su valor estructurador, desde el punto de vista del diseño urbano y el valor ornamental, ecológico, educacional, social y cultural. (León Balza, 1998)

En cambio, Colombia tiene una definición integral e incluso osada, al dejar al interés colectivo como actor que define en última instancia lo que se entiende por espacio público en términos prácticos, en los casos que la ley no aborda con claridad su definición. Por lo que, los conceptos precedentes, se sugiere a la utilización del término 'espacios urbanos de uso público', para independizar la propiedad del bien mueble o inmueble de su función de usufructo público, y ampliar las posibilidades de acción a los espacios y estructuras predominantemente verdes y no verdes, tanto de dominio público como privado, que en conjunto confieren un mayor provecho potencial de los espacios urbanos.(León Balza, 1998)

Las Desire Lines se visualizan en su mayoría en espacios públicos ya que están construidos para abarcar grandes cantidades de personas, ya sean estos para aglomerar a la gente o solo sirva de transición al momento de ir de un punto a otro, entre estos espacios públicos encontramos: plazas, parques, espacios de medio de transporte, hospitales, centro comerciales (mall), etc., en estos últimos lugares nombrados, se les considera públicos por el motivo que abarca a cualquier tipo de usuarios sin restringir alguno.

Estos espacios públicos deben ser guiados y construidos en base a una estrategia de las "líneas del deseo", donde se pueda visualizar un paisaje humanista que aprovecha todo el lugar para la satisfacción de las personas al momento de transcurrir por estos sitios.

Los espacios públicos que son cerrados entre estos se encuentran (medios de transporte, hospitales, centros comerciales, etc) que tienen un alto nivel de complejidad, ya que no se puede generar un paisaje natural, si no que se trabajara en toda su estructura (pisos, paredes, cielo raso, tabiquería, etc.) para generar una mejora en su entorno aprovechando ya desde un principio una circulación establecida que son las Desire Lines, permitiendo concebir espacios humanistas al momentos que las personas realicen su recorrido.

Por otro lado, los espacios públicos tienen diferentes tipos de tamaño que va variando dependiendo del uso y funcionalidad que se va generar en el dicho lugar, ya sea estos espacios cerrados como abiertos. La escala de un espacio público puede llegar a convertirse en un problema que puede afectar al momento de hacer un análisis de estudio de las "líneas del deseo", por este motivo, se han diseñado diferentes aparatos que permiten conseguir una adecuada circulación mediante los principios de la Desire Lines, entre estos dispositivos encontramos detector de calor, chip de movimiento, percepción del espacio, entre otros.

Consecuente a la escala de espacios públicos, es necesario constar con una adecuada información de señalética, permitiendo que las personas que no son propios del sector, poder satisfacer en el recorrido de las personas. Estos letreros de señalización deben estar colocados en puntos estratégicos con la información suficiente para que el usuario pueda consumirla y poder seguir con su recorrido.

Mientras, en la materialidad que ocupa estos espacios públicos deben ser siempre de alto tráfico, ya que las personas pasan consecuentemente por el mismo sitio, la cual permite que los materiales no se desgasten de manera rápida si no, que sea más duradera su vida útil. Entre estos materiales que más se destacan pueden ser el hormigón, porcelanato, gres, piedra, adoquines, etc., por lo que, cada uno de estos materiales pueden ser colocados en paredes, pisos, tabiquería, cielorraso, la cual depende mucho en el espacio público que va ser aplicado el material, permitiendo que el espacio sea visualmente expresado de diferente manera.

## ESTRATEGIAS DE COMERCIO PARA GENERAR RECORRIDOS

En la actualidad generar circulaciones es un punto fundamental en cualquier espacio, más aún si el espacio es comercial la mayor parte del tiempo, ya que ayuda a tener un recorrido por todas las zonas planteadas desde un diseño propuesto previamente.

**Entre estas estrategias se pudo encontrar las siguientes.**

- ***Marca las zonas frías y calientes***

El potencial cliente de un local inicia su recorrido de derecha a izquierda, en sentido contrario al de las agujas del reloj. Hay zonas a las que le puede costar acceder, para esto, se facilita su visita con llamadas de atención, ubicando promociones y novedades, aumentando la iluminación, la señalización o colocando productos especiales o con valor añadido. (Martínez Vidal, 2017)

- ***Distingue entre iluminación funcional y decorativa***

Según los productos que se oferten, será más importante realzar los colores de la mercancía o crear un ambiente distinto, casi teatral. Con este enfoque, se ha de jugar con los tonos cálidos, porque un exceso de luz fría elimina la proyección de sombras. (Martínez Vidal, 2017)

- ***Escaparate y la fachada son el "claim1" de tu negocio***

Resulta fundamental contar con rotulación visible de noche y de día, que el color de la fachada destaque y sea coherente con el propósito del local, también cambiar el escaparate a menudo y crear composiciones ordenadas sin recargarlas de elementos, vigilando los reflejos y planteando la colocación de toldos si lo permite la normativa. (Martínez Vidal, 2017)

- ***El mobiliario ha de integrarse en el interior del local facilitando el recorrido, sin crear cuellos de botella.***

Debe de ayudar al visitante a encontrar el producto que necesita de manera natural. Debe estar bien conservado y debe ser coherente con la actividad. No puede interrumpir el paso. El visual merchandising no sólo consiste en crear escaparates, sino que también contempla la ubicación de totems, mesas, expositores, maniquíes, espejos o asientos en el interior que constituyan auténticos focos de atracción en el punto de venta. (Martínez Vidal, 2017)

- ***Merchandising Visual***

Otra estrategia importante que es utilizado hoy en día, es el visual merchandising, que consiste en generar un entorno interesante, sensorial y emocional para las personas que concurren el espacio. Por ello, el cliente tiende a visitar estas áreas y emplea un recorrido forzado.

**Esta estrategia también cuenta con aspectos importantes, tales como:**

**Aromas:** este método es muy aplicado en las empresas para que puedan ser identificados fácilmente, particularmente impregnados en la ropa y en todos sus locales comerciales.

**Iluminación:** es un aspecto importante ya que depende de cada local comercial en donde se quiera focalizar los productos, desde los que tienen mayor demandan hasta los menores acorde a la temática del espacio.

**Señalética:** la gráfica inmersa en la tienda tiene un componente de identidad muy importante; sin embargo, la función de guiar al cliente dentro de la tienda es también importante. Los probadores, cajas, mostradores, sección de shopping bags deben estar bien distribuidas para lograr que el tránsito sea ágil. (Perú Retail, 2019)

## EL SENTIDO COMÚN QUE ADOPTA LAS DESIRE LINES.

Al hablar del sentido común, nos especificamos a la relación de nuestra perspectiva con el espacio, donde se lo define como el conjunto de sentimientos, percepciones, deseos, necesidades. (Tovi Fenster, 2004) propone aprovechar el conjunto de conocimientos que da la experiencia de la vida cotidiana en un lugar en concreto para potencializar la participación ciudadana en la planificación urbanística, crear y fortalecer, de esta forma, el sentido de pertenencia de las personas en el entorno que viven.

En la filosofía crítica del sentido común, entonces, el punto de partida es el conocimiento de sentido común, considerado como una tradición de primer orden, aunado a la tradición del razonamiento crítico, una tradición de segundo orden que es una estrategia básica mediante la cual el conocimiento del sentido común evoluciona.

Con relación al sentido de pertenencia, una asunción fundamental de la Teoría de la Identidad Social (Tajfel & Turner, 1979)

describe que la identificación con los grupos sirve para mantener un auto concepto positivo y, de esta forma, se asociaría al bienestar. Pero hay pocos estudios que hayan analizado el impacto de la identificación organizacional sobre el bienestar. (Dávila de León & Jiménez García, 2014)

Por otro lado, las personas que ingresan a espacios públicos tienen a dirigirse por su propia cuenta a sus lugares predestinados previamente, lo cual, el sentido común influye mucho debido a que siguen una trayectoria donde facilita la llegada de un punto a otro. Al igual al momento de ingresar o salir de cualquier espacio, el sentido común ayuda a visualizar un camino con varias alternativas donde la persona ira definiendo al momento de su trayectoria.

## DESIRE LINES CON PERSPECTIVA EN EL ESPACIO INTERIOR.

Por otro lado, al proponer estas Desire Lines en espacios públicos, buscamos la manera donde las personas crean una ruta en función de sus requerimientos dentro de los espacios, para mejor sus transiciones al circular de un punto a otro.

Por lo que, este tipo te estrategia facilita en la rama de la arquitectura urbanista, la cual ha dado buenos resultados para la mejora en la circulación de las personas, por lo que, en el diseño interior es una tentativa apropiada para generar espacios más humanistas y no restar un diseño mecánicos.

“Las líneas del deseo” en el diseño interior permite generar un espacio mejor diseñado para los usuarios antes que creado por un diseñador, ya que existe algunos percances al momento de diseñar y no se logra alcanzar un resultado humanista deseado, por el motivo de no estar enfocados en el tema de estudio.

Para lograr alcanzar una correcta estrategia de Desire Lines en un espacio interior, se debe hacer un estudio de campo donde se visualiza el comportamiento de las personas, para obtener la información adecuada del recorrido y poder ser diseñado desde el comportamiento logrando satisfacer un diseño humanista.

# CONCLUSIONES

En el primer capítulo elaborado se evidencia la forma en el que los diferentes parámetros se relacionan para llegar a establecer un punto de partida, facilitando y avanzando con los objetivos específicos para el conocimiento y la información adecuada para abortar todo el proyecto, la cual hemos visto pertinente analizar más a profundidad los tipos de circulación que permiten fortalecer las Desire Lines y de igual manera las necesidades que necesita un terminal terrestre para plantear un diseño interior.

# MARCO
# 2. CONTEXTUAL

FASE DIAGNÓSTICO

# INTRODUCCIÓN

En esta etapa se resolverán diferentes inquietudes como el comportamiento de personas en distintas áreas del establecimiento, como también el traslado de los usuarios en un punto a otro y las dificultades que genera el terminal terrestre de cuenca, que se solucionara mediante el planteamiento de preguntas, las cuales tiene su respectivo método de investigación y fuentes primarias y secundarias, entre estas se encuentran entrevistas a expertos como también a usuarios que consumen el terminal terrestre, método de investigación etnográfico, levantamiento fotográfico  y fuentes bibliográficas. Con la información obtenida se tendrá varios resultados que a partir de estos nos permitirá analizar y determinar puntos fundamentales que se emplearan en el siguiente capítulo. En la siguiente Tabla 1., se visualizará las preguntas establecidas, fuentes, métodos de investigación, resultados y observación de cada una de ellas.

| PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN | FUENTE | HERRAMIENTA DE LEVANTAMIENTO | RESULTADOS OBTENIDOS | OBSERVACIÓN | RELACIÓN CON LOS OBJETIVOS ESPECIFICOS |
|---|---|---|---|---|---|
| **¿Cuál es el análisis entre las Desire Lines y un espacio público?** | Experto en el tema | *ENTREVISTA* | Se tuvo diferentes respuestas que ayudaron a una retroalimentación para realizar el análisis en el terminar terrestre de Cuenca, permitiendo así tener diferentes parámetros para ser analizados en el estudio de campo. | Debido a la entrevista obtenida se obtuvo varios parámetros que el marketing utiliza para crear una línea de deseo forzada para que los usuarios consuman un espacio por completo.<br>Mientras que en el urbanismo permite obtener otra perspectiva para las líneas del deseo donde los usuarios buscan su necesidad principal | OBJETIVO ESPECÍFICO 1 |
| **Análisis Espacial del estado actual funcional del Terminal Terrestre de Cuenca** | Terminal Terrestre de Cuenca | *OBSERVACIÓN*<br>*LEVANTAMIENTO FOTOGRAFICO* | El análisis realizado en el estudio de campo conjuntamente con un plano arquitectónico se determinó diferentes dificultades que genera hoy en día el terminal terrestre. La información obtenida durante este tiempo con el fin de generar medidas para una etapa posteriormente. | | OBJETIVO ESPECÍFICO 2 |
| **¿Cuáles son las principales necesidades que tiene un usuario en el terminal terrestre?** | Terminal terrestre de Cuenca | *OBSERVACIÓN*<br>*LEVANTAMIENTO FOTOGRAFICO*<br>*ENTREVISTA* | | | OBJETIVO ESPECÍFICO 2, 3 |
| **Análisis del comportamiento de los usuarios en el terminal terrestre de Cuenca** | Terminal terrestre de Cuenca | *OBSERVACIÓN*<br>*LEVANTAMIENTO FOTOGRAFICO* | El resultado obtenido en el estudio de campo permitió observar la falta de interés en ciertas áreas del terminal terrestre, y por otro lado, diferentes áreas que son creadas por el usuario debido a su necesidad en particular. | | OBJETIVO ESPECÍFICO 2, 3 |
| **¿Qué necesidades genera un espacio público cerrado?** | Homólogos | *FUENTES BIBLIOGRAFICAS*<br>*ENTREVISTA*<br>*(Papers, Artículos, congresos)* | | | OBJETIVO ESPECÍFICO 3 |

Gráfico 1 Diagnóstico | Elaborado por: Carlos Cabrera y Alejandro Jimbo.

## PRINCIPIOS DE LAS DESIRES LINES.

Con los conceptos obtenidos en el marco teórico se determinaron los siguientes ítems que aportarán al diseño interior desde el enfoque de las Desire Lines, entre estos están:

- *Una circulación de traslado menor de un punto A a punto B*
- *El sentido común que genera el ser humano*
- *La concepción de un deseo para las personas*
- *Generan necesidades de uso cotidiano*

A partir de estos ítems se discernirá la información hasta obtener los parámetros adecuados para la fase de diagnóstico.

## PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN

- ***¿Cuál es el análisis entre las Desire lines y un espacio público?***

Para tener resultados adecuados, se realizó una entrevista a expertos, en la cual, la primera entrevista que se realizó al Dis. Efraín Idrovo, a partir de esto se le realizó varias preguntas en las que pudimos rescatar cierta información con referente a las Desires Lines desde su punto de vista. Cabe mencionar que él como profesional en su área toma ciertos parámetros en que el usuario recorra todo un espacio, debido a esto, el entrevistado tiene una especialidad en marketing que le otorga destrezas para resolver un recorrido adecuado para los usuarios.

El entrevistado propone un ejemplo de que se debe tener en cuenta los ingresos y salidas del establecimiento a diseñar ya que se debe controlar a las personas para generar un correcto consumo de cada área que brinda el establecimiento, o en caso contrario comienza a existir un desorden en la movilidad de los usuarios al momento de obtener una excesiva cantidad de ingresos como de salida.

Para realizar una adecuada circulación se debe analizar las estrategias que genera el marketing que son, el tipo de circulación, necesidades de primera necesidad y una correcta señalética que tiene puntos fundamentales en la correlacionan con los principios de las Desire Lines, las cuales son manejadas por las necesidades de uso habitual que consume el

ser humano con las que se pueden realizar circulaciones elaboradas por los diseñadores, estas conllevan a que los usuarios efectúen esta circulación por necesidad.

Para que la circulación planteada funcione correctamente, se debe analizar cada servicio que brinda el terminal terrestre de Cuenca y la ubicación en los que se encuentra cada uno de ellos, ya que si su localidad no es la adecuada puede generar incomodidad para las personas, por lo que, se debe tener en cuenta que cada servicio debe ser aledaña a otro o mediante un punto en común para que los usuarios puedan consumir y que no se vuelvan espacios de poco o escaso uso.

Sin embargo, la Arq. Carla Hermida, se pudo rescatar información del comportamiento de las Desire Lines en el urbanismo, dado a esto, permitió realizar ciertos análisis en el terminal terrestre de Cuenca, puesto que es un espacio público con alto tráfico de gente en donde se pre visualizan el comportamiento de las Desire Lines, por lo que, el punto fundamental para analizar es la observación, ya que permite obtener datos claros y precisos sobre el comportamiento de las personas en un espacio dado que servirán de insumos para la siguiente capítulo.

Para comenzar con el análisis de los principios de las Desire Lines, se debe tener en cuenta los accesos que brinda el terminal terrestre de cuenca, ya que, es un punto principal para visualizar el comportamiento de los usuarios al momento de movilizarse de un punto a otro, la cual, se puede evidenciar como es el procedimiento que genera las Desire Lines en el establecimiento mencionado.

Para tener un análisis profundo de las Desire Lines se debe tener en cuenta el comportamiento de los usuarios en las respectivas áreas más concurridas del terminal terrestre de Cuenca, debido a esto se obtienen datos reales en las que se pueden encontrar una o varias necesidades que es generado por el sentido común de los seres humanos que hoy en día no posee el establecimiento.

Se debe tener en cuenta que áreas son las más concurridas para así poder plantear una distribución y circulación funcional en donde la mayor parte del establecimiento sea transitado, de igual manera, fomente el comercio en los locales existentes.

Como conclusión de estas entrevistas se pudo obtener parámetros adecuados que influyen en la toma de decisiones que permitirán establecer las condiciones correspondientes dados por el usuario y establecimiento que se reforzará en la siguiente etapa.

## ANÁLISIS ESPACIAL DEL ESTADO ACTUAL FUNCIONAL DEL TERMINAL TERRESTRE DE CUENCA.

Para tener óptimos resultados se realizó varios análisis, uno de ellos es un plano arquitectónico y levantamiento fotográfico del establecimiento. Se planteó los siguientes ítems para un análisis en la que se puso énfasis para tener insumos en el cumplimiento de los objetivos planteados.

- *Análisis de los accesos de usuarios.*
- *Análisis de circulación.*
- *Análisis de las respectivas áreas*
- *Análisis Espacial con referencia al comportamiento de los usuarios.*

## ANÁLISIS DE LOS ACCESOS DE USUARIOS.

En el documento presente (Anexo 3) se analizó los diferentes accesos que tiene el terminal terrestre de Cuenca, puesto que es un punto fundamental que aporta a conocer los principios de las Desire Lines y la vinculación entre ellas, por lo que se tuvo información cuantitativa del ingreso y salidas de las personas que permitieron definir los accesos que tienen más fluidez de gente para focalizar los puntos de transición más frecuentes.

A partir de este análisis se pudo obtener una variedad de datos, a través de un método cuantitativo y de observación permitió determinar un promedio de personas que ingresan y salen del establecimiento en un lapso de 20 minutos.

| Acceso | Ingreso de personas | Salida de personas | Total de personas |
|---|---|---|---|
| 1 | 67 | 75 | 133 |
| 2 | 19 | 17 | 36 |
| 3 | 73 | 123 | 196 |
| 4 | 118 | 80 | 198 |
| 5 | 14 | 20 | 34 |
| 6 | 23 | 14 | 37 |
| 7 | 38 | 33 | 71 |
| 8 | 15 | 14 | 29 |

Gráfico 2 Conteo de Ingreso y Salida de personas. | Elaborado por: Carlos Cabrera y Alejandro Jimbo.

Una vez determinado el conteo, se concluyó que los accesos 1,3,4 (Tabla) tiene una mayor concurrencia de personas, por lo tanto, este dato se debe tener en cuenta para la elaboración en la siguiente etapa.

## ANÁLISIS DE CIRCULACIÓN.

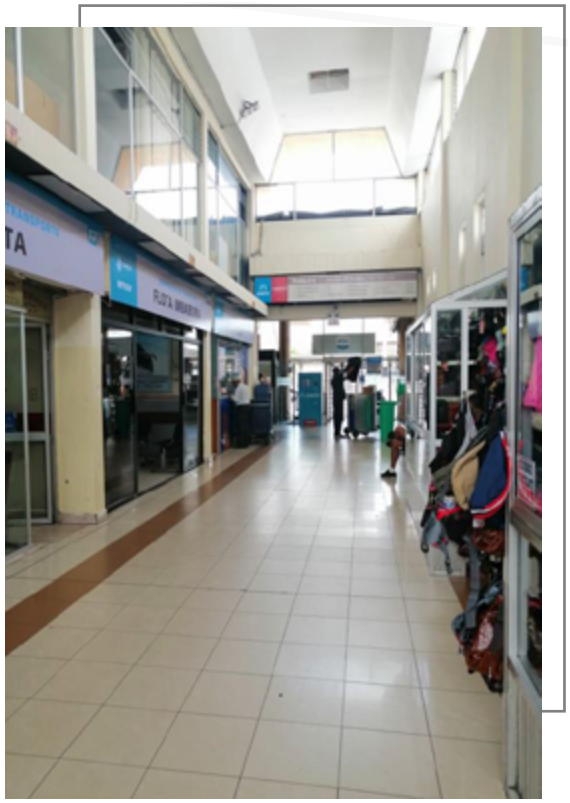
Una vez definido los accesos con más claridad se procedió a analizar la circulación que realizan los usuarios que embarca y desembarcan las unidades de transporte, de modo en que se obtuvo datos de observación que fueron graficados en un plano arquitectónico; de igual manera se propuso un mapeo general del espacio con la mayor aglomeración de personas en las diferentes áreas que brinda el terminal terrestre, el cual se lo puede observar en el Anexo 4.

Teniendo en cuenta los datos conseguidos, se puede apreciar que en diferentes zonas del Terminal Terrestre de Cuenca una aglomeración de personas en sitio no previsto, la cual dificulta la movilidad de los usuarios dentro del establecimiento.

## ANÁLISIS DE LAS RESPECTIVAS ÁREAS

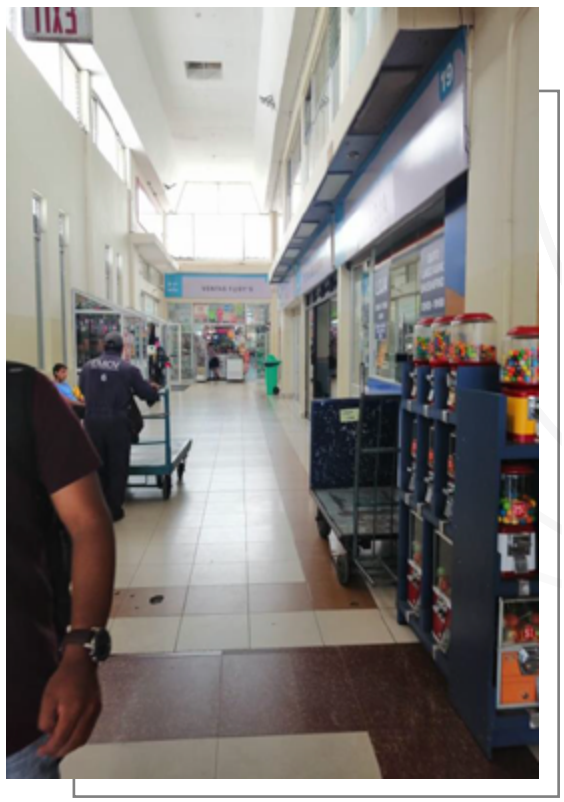
La información obtenida por parte del método etnográfico que aplica la observación e interacción de las personas con las diferentes áreas en las cuales, la mayor parte de gente están aglomerados en el área de andenes, boletería y farmacia, mientras que en los espacios restantes tienen una fluidez mínima. Por lo tanto, el método etnográfico permitió tener una clara imagen de las áreas que no son debidamente ubicadas para la funcionalidad y el consumo de las personas lo que provoca crear sus necesidades en otras áreas.

Es asi que las zonas anteriormente mencionadas, presentan una incomodidad al estar en una fluidez de personas que recorren el establecimiento de un punto a otro, lo que provoca aglomeración de personas y una inadecuada funcionalidad del Terminal Terrestre de Cuenca.



Fotografía 1

Fuente: Terminal Terrestre de Cuenca. | Elaborado por: Carlos Cabrera y Alejandro Jimbo.



Fotografía 2

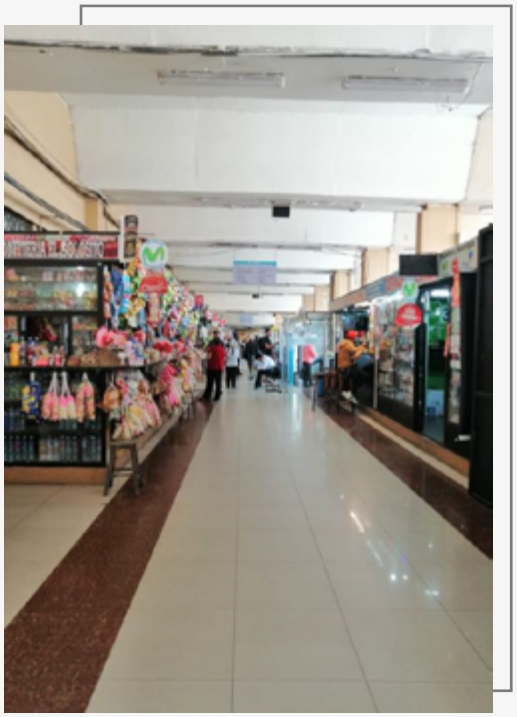
Fuente: Terminal Terrestre de Cuenca. | Elaborado por: Carlos Cabrera y Alejandro Jimbo.

## ANÁLISIS ESPACIAL CON REFERENCIA AL COMPORTAMIENTO DE LOS USUARIOS.

En la Ilustración 1., se puede identificar la poca influencia de usuarios que existen en los pasillos 3 y 4, por el motivo, de que las cooperativas de viajes con más influencia se encuentran aglomeradas en un solo espacio del terminal terrestre, logrando así, que los usuarios no consuman el establecimiento de una manera adecuada y de la misma manera dificultando el comercio de otras cooperativas de viaje como también tiendas comerciales que se encuentran en los pasillos anteriormente mencionados. Mientras tanto en la Ilustración 2., se puede identificar al usuario que consume el cuarto pasillo que es un ayudante te carga, la cual facilita la movilidad de encomiendas o elementos personales de los usuarios que salen de viaje. Debido a esto, el usuario mencionado anteriormente, genera un recorrido por estos pasillos para evitar molestias a las personas que embarcan y desembarca de los medios de transporte. De igual manera, se puede observan una necesidad que generar el usuario de carga al dejar su medio de trabajo a la vista de las demás personas y no en un lugar destinado para el depósito de este aparato que permite la movilidad de carga, lo cual no es adecuado visualmente para el establecimiento.

En la Ilustración 3 y 4., se puede visualizar diferentes tiendas comerciales que provoca una contaminación visual para los usuarios que van a salir de viaje, ya que, al momento de encontrarse en este pasillo, los usuarios no pueden observar si su bus llego o no, para poder embarcar al bus y poder salir de viaje, es lo que las personas hacen cuando están en este tipo de establecimientos, la cual los mismos usuarios crean una necesidad de salir a la parte exterior donde llegan los buses para estar atentos y no perder su bus. Lo que provoca esta necesidad es que los usuarios no consumen las salas de esperas establecidas por que no estas diseñadas para satisfacer la necesidad que requiere los usuarios al momento de viajar, la cual su funcionalidad no es la correcta, por la manera en que está distribuido. La aglomeración de personas que consumen estas áreas, son en la puerta 1 y 2 de salida a los buses provinciales y cantonales, ya que está ubicado los buses de salida para la región de la costa y para lugares de la sierra. Los usuarios que se encuentran en estas salidas son los que salen de viaje, como también las personas de limpieza, por el motivo, de que hay mucha influencia de personas que pasan en el día, lo cual provoca a tener limpio estas zonas para tener una imagen buena del establecimiento.

En la Ilustración 5., se puede observar cómo se genera la aglomeración de personas en un sitio que no es adecuado dentro del establecimiento, ya que se encuentra en el pasillo principal y en el ingreso principal, afectando a una circulación adecuada para el usuario que consume el terminal terrestre. De igual manera, la ubicación de los servicios en el establecimiento no es adecuados por que se genera puntos de aglomeración en sitio no pensados para la fluidez a lo que conlleva que exista un desorden den-



Fotografía 3

Fuente: Terminal Terrestre de Cuenca. | Elaborado por: Carlos Cabrera y Alejandro Jimbo.




Fotografía 4

Fuente: Terminal Terrestre de Cuenca. | Elaborado por: Carlos Cabrera y Alejandro Jimbo.



Fotografía 5

Fuente: Terminal Terrestre de Cuenca. | Elaborado por: Carlos Cabrera y Alejandro Jimbo.



Fotografía 6

Fuente: Terminal Terrestre de Cuenca. | Elaborado por: Carlos Cabrera y Alejandro Jimbo.

tro del establecimiento. Mientras tanto, en la Ilustración 6., se puede visualizar el recorrido que generar los usuarios del terminal terrestres, la cual es muy consumida por los usuarios que llegan de viaje como también los usuarios que salen de viaje. ya que, la influencia de salida es por la puerta 2 que tiene una fluidez alto de salida de los usuarios, ya que se encuentra los taxis y el patio de comidas, mientras en la puerta 3 tiene una fluidez media por el motivo que se encuentra la estación de buses urbanos y la puerta 1 tiene una fluidez baja ya que los usuarios que consumen esta salida son únicamente las personas que llegan de viaje, la cual es muy consumida por los usuarios que llegan de viaje como también los usuarios que salen de viaje.

Para concluir con este análisis espacial, se pudo obtener información de que en la actualidad el Terminal Terrestre de Cuenca consta con falencias que imposibilita el funcionamiento del establecimiento y movilidad de las personas, por lo que se ha visto necesario generar otros tipos de circulación y de igual manera reubicaciones de espacios de consumo por parte de los usuarios.

- ***¿Cuáles son las principales necesidades que tiene un usuario en el terminal terrestre?***

Crear un establecimiento estéticamente funcional y agradable, que satisfaga las necesidades de los usuarios, al sector que lo rodea y la ciudadanía en general hará que destaque de los establecimientos existentes alrededor. Esto se debe a que la movilidad individual es la forma en que los pasajeros acceden a autobuses, transbordadores o trenes. Ciertamente, se requieren servicios como venta de entradas, alojamiento, alimentos y seguridad, pero los diseños y actividades

que tienen lugar en las terminales de pasajeros tienden a ser simples. Pueden aparecer congestionados en ciertos momentos del día, pero los flujos de personas se pueden gestionar con éxito con un buen diseño de plataformas y puntos de acceso, y con una programación adecuada de llegadas y salidas. (Rodrigue Jean-Paul; Slack Brian, 2009)

Después de haber realizado el análisis del terminal terrestre de Cuenca se realizó una lista con las zonas de servicio que brinda hoy en día, entre ellos están:

- *Boleterías.*
- *Encomiendas.*
- *EMOV.*
- *Farmacia.*
- *Departamento Administrativo.*
- *Oficina de Información Turística.*
- *Centro de Salud.*
- *Locales Comerciales.*

De igual manera, en la Agencia Nacional de Transito (ANT) es la encargada de los establecimientos de transporte vial del país, la misma que plantea ciertos parámetros que debe tener cada edificación, entre estas se encuentra las siguientes:

**1. Ingreso / salida**
- Plaza de acceso

**2. Áreas de circulación**

**3. Baterías sanitarias público y de servicio:**
- Hombres.
- Mujeres.
- Personas con otras capacidades
- Aseo de niños.

**4. Mantenimiento**
- Cuarto de bombas y cisternas
- Sistemas contra incendio
- Bodega/útil
- Cuarto de transformadores eléctricos.
- Cuarto de equipos
- Mantenimiento preventivo

**5. Área administrativa y Servicio**
- Oficina administrador – baño.
- Oficina secretaria – archivo.
- Sala de espera.
- Baños
- Control y seguridad
- Oficina contador – pagadurías
- Oficina jefes (mantenimiento y operativo, marketing y ventas)
- Sala de reuniones.
- Policía Nacional

**6. Comercio**
- Locales comerciales y/o oficinas
- Local gastronómico
- Boleterías, encomiendas y bodega

**7. Área de espera y esparcimiento**
- Espera
- Patio de comidas

**8. Andenes de llegada y salida de buses.**

**9. Áreas verdes**

**10. Áreas complementarias**
- Parqueadero general de buses
- Patio de maniobras
- Parqueos (Taxis-públicos y abasto)
- Escaleras, accesos y salidas emergentes.

**11. Punto de información general**

Sin embargo, los puntos que plantea la Agencia Nacional de Transito (ANT) si consta en el actual Terminal Terrestre de Cuenca por lo que se investigó más información al respecto y en base al cuadro pag. 77 de la tesis "Estudio y Diseño del Terminal de transporte terrestre para pasajeros por carretera" se desarrolla esta nueva tabla para poder entender las necesidades que más resalta dentro de un terminal terrestre con relación a los usuarios como eje principal.

| SUBSISTEMAS | COMPONENTES |
|---|---|
| **1. ZONA PARA USUARIOS** | 1.1 Vestíbulos de ingreso y Salida.<br>1.2 Información al cliente<br>1.3 S.S. H.H.<br>1.4 Salas de espera<br>1.5 Boletería<br>1.6 Oficinas de Encomiendas<br>1.7 Oficinas de Equipaje |
| **2. ZONA COMERCIAL** | 2.1 Locales Comerciales<br>2.2 Islas Comerciales<br>2.3 Agencias Bancarias<br>2.4 Mini Market<br>2.5 Farmacia<br>2.6 Locales de Patio de Comida<br>2.7 S.S.H.H. |

Gráfico 3 Zonas que requiere un Terminal Terrestre. | Elaborado por: Carlos Cabrera y Alejandro Jimbo.

# ANÁLISIS DEL COMPORTAMIENTO DE LOS USUARIOS EN EL TERMINAL TERRESTRE DE CUENCA.

Para realizar este análisis se determinó a los usuarios en los cuales se centralizo en la actividad de las personas que ingresan y salen de viaje. De modo que se efectuó dos mapas conceptuales con las actividades que realizan.

**Usuarios**

- ***Temporales***
  - *Adén de salida.*
  - *Adén de llegada.*
  - *Diligencias.*
  - *Conductores de las unidades de transporte.*
- ***Permanentes***
  - *Limpieza.*
  - *Seguridad.*
  - *Funcionarios administrativos del terminal terrestre.*
  - *Funcionarios de EMOV.*
  - *Funcionarios de boletería.*
  - *Funcionarios de locales comerciales.*
  - *Funcionarios del Centro de Salud.*
  - *Ayudantes de carga.*

## ACTIVIDADES DE LOS PASAJEROS DE SALIDA

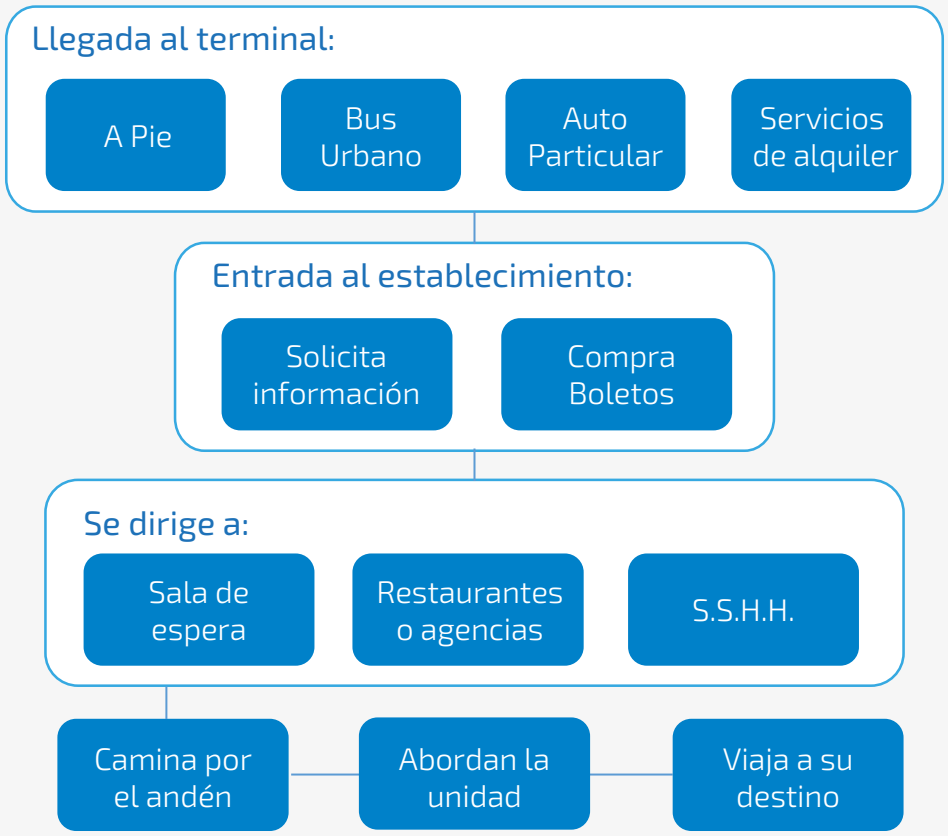



Gráfico 4. Actividades de los pasajeros de salida. | Elaborado por: Carlos Cabrera y Alejandro Jimbo.

## ACTIVIDADES DE LOS PASAJEROS DE LLEGADA




Gráfico 5. Actividades de los pasajeros de llegada. | Elaborado por: Carlos Cabrera y Alejandro Jimbo.

Una vez determinado el recorrido de las personas en el establecimiento se procedió a desarrollar la información pertinente mediante la metodología etnográfica de observación permitiendo así recaudar datos importantes para este proyecto en tiempo determinado. Por lo tanto, los accesos 4,5 y 6 tienen poca demanda de gente ya que la mayor parte son utilizadas para envío en encomiendas o equipaje, sin embargo, los accesos con más fluidez en el terminal terrestre de Cuenca son, las puertas 3, 1 y 2, por ende, mediante una cuantificación de personas en un intervalo de tiempo se determinó que la demanda de gente va entre Alto, medio y bajo, respectivamente.

Hay que mencionar, además de estos accesos, la boletería se encuentra en el acceso 3 de gente que proviene de buses urbanos o taxis hacia el establecimiento, esta es un área que aglomera mucha gente por la venta de tickets a destinos más concurridos. Ahora bien, la sala de espera se encuentra en un lugar cerrado por los locales comerciales laterales, esto conlleva a que las personas no permanezcan en el área debido a que no visualizan la salida de sus respectivos buses, a causa de esto, el Anden de salida de pasajeros y parte exterior tiene cierta cantidad de aglomeración ya que las personas tienen como prioridad la visualización de su unidad y poder embarcar, a pesar de esto, algunas personas permanecen en la pequeña sala de espera que tiene cada agencia de viaje.

- ***¿Qué necesidades genera un espacio público cerrado?***

Los resultados alcanzados de esta pregunta se dio mediante la investigación de fuentes bibliográficas, artículos, citas, entre otras., por lo que se encontró una información procedente de la Agencia Nacional de Transito con normativas internacional, estas permitirán la mejora del establecimiento y de igual manera normativas encontradas desde el Cuerpo de Bomberos de Cuenca, es la encargada de generar permisos de funcionamientos a través de las normas NFPA (National Fire Protection Association). Siendo así se analizó y determino los más representativos con relación a nuestro proyecto, que son:

- ***Norma para extintores portátiles (NFPA 10)***
- ***Norma para la instalación de sistemas de rociadores (NFPA 13)***
- ***Norma para seguridad contra incendios y símbolos de emergencia (NFPA 170)***

Las siguientes normativas internacionales que brinda la ANT son las siguientes:

**NORMAS INTERNACIONALES DE DISEÑO DE UNA TERMINAL**

- *Usuario. El área de usuario será de 1.20 m2 con equipaje y circulación*
- *Área total del edificio previo: A= (1.20 m2) (# de psj. Diarios) (24 h)*
- *Sala de espera: Se= (# psj. Hora pico) (1.2 m2)*
- *Taquillas: = 15 m2*
- *Equipaje: = 1.15 m2 por persona*
- *Guarda Equipaje = para casilleros (local exclusivo para equipaje)*
- *Locales comerciales = concesiones.*
- *Telégrafos = 20 m2*
- *Correos = 20 m2*
- *Restaurante = 30 % de Se, se considera un área de 8.50 m2 para una mesa con 4 sillas, o 1.5 a 2 m2 por comensal*
- *Sanitarios: un inodoro por cada 12 personas de la sala de espera en horas pico.*
- *Estacionamiento: Un cajón de 2.5 x 5 m por cada usuario en la sala de espera en horas pico (1 por cada 50 m2 construidos en terminales y uno por cada 20 m2 en estaciones.*
- *Andén de ascenso y descenso: ancho de 3 m con volado hacia el patio de maniobras 1/3 de la longitud del autobús, lado 2 m; área 20 m2*
- *Cajón de autobús: 3.5 m x 14 m de largo, separación 0.9 a 1.5 m*
- *Patio de maniobras: L = largo de autobús + largo de dos autobuses*
- *Volumen de pasajeros: Vpsj = (# de frecuencias diarias) (# psj de autobús)*
- *Total volumen de psj TVpsj = Vpsj + 20% de Vpsj*

Por otro lado, una de las necesidades que se genera dentro de un espacio público son las necesidades básicas para una persona, lo cual se determina mediante la pirámide de Maslow que permite tener esa información más amplia de estas dichas necesidades.

La pirámide de Maslow es una teoría de motivación que trata de explicar qué impulsa la conducta humana. La pirámide consta de cinco niveles que están ordenados jerárquicamente según las necesidades humanas que atraviesan todas las personas. En el nivel más bajo de la pirámide se encuentran nuestras necesidades más básicas, como alimentarse o respirar. Cuando satisfacemos esas necesidades primarias, estamos rellenando la base de la pirámide, y solo al cubrir esas necesidades podemos subir al siguiente nivel, donde se encuentran las necesidades secundarias y, más arriba, las necesidades terciarias. (Pablo Sevilla Arias, 2017)

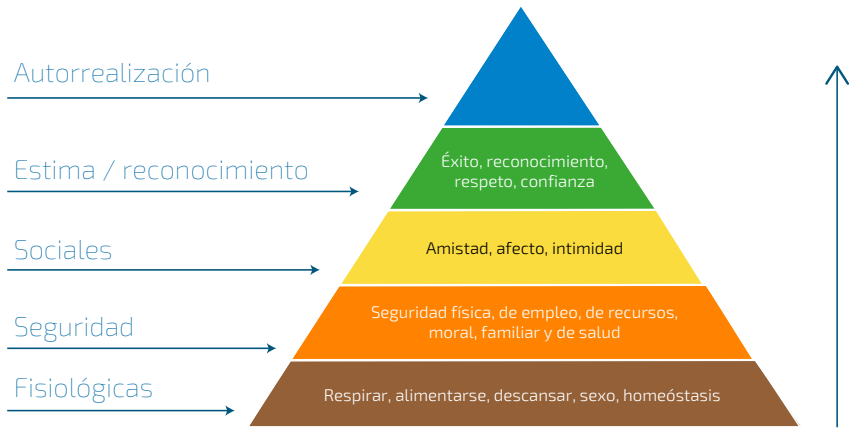



Gráfico 6. Pirámide de Maslow. | Elaborado por: Carlos Cabrera y Alejandro Jimbo.

Los 5 niveles de la pirámide de Maslow son:

1. Necesidades básicas o fisiológicas: Son las únicas inherentes en toda persona, básicas para la supervivencia del individuo. Respirar, alimentarse, hidratarse, vestirse, sexo, etc.
2. Necesidades de seguridad: Se busca crear y mantener una situación de orden y seguridad en la vida. Una seguridad física (salud), económica (ingresos), necesidad de vivienda, etc.
3. Necesidades sociales: Implican el sentimiento de pertenencia a un grupo social, familia, amigos, pareja, compañeros del trabajo, etc.
4. Necesidades de estima o reconocimiento: Son las necesidades de reconocimiento como la confianza, la independencia personal, la reputación o las metas financieras.
5. Necesidades de autorrealización: Este quinto nivel y el más alto solo puede ser satisfecho una vez todas las demás necesidades han sido suficientemente alcanzadas. Es la sensación de haber llegado al éxito personal. (Pablo Sevilla Arias, 2017)

Según las necesidades que menciona Abraham Maslow, son de forma visual al comportamiento humano en sus actividades recurrentes, por lo que en su primer nivel trata de necesidades fisiológicas que consiste en la alimentación, respirar, descansar, entre otros., una vez concluida esta fase de la pirámide, se busca complementar las siguientes necesidades en un lapso de tiempo breve la cual implica desarrollar necesidades con más prioridad que las anteriores.

Para mejorar el nivel de circulación de los pasajeros en el establecimiento se toma en cuenta la pirámide de Maslow, ya que es un referente idóneo de las necesidades prioritarias que genera un ser humano, siendo así, se prioriza en 3 niveles que son la fisiología, seguridad y social.

# CONCLUSIÓN.

En esta etapa de diagnóstico encontramos diferentes formas de vincular los principios de las Desire Lines con el espacio designado, por lo tanto, se ha planteado preguntas de investigación que permitieron tener una fuente de información mediante las entrevistas realizadas a los profesionales en el campo, que ayudaron ampliar los conocimientos para poder solucionar cada pregunta elaborada. Además, se realizó una investigación etnográfica de observación en el campo de estudio, de manera que, se obtuvo diferentes necesidades que requieren los mismos usuarios. En otra instancio, se delimito las zonas que debe tener el terminal terrestre de Cuenca, la cual se recabo de diferentes identidades nacionales que se rige para tener un orden y atención adecuada dentro de la edificación. En cuanto al análisis del comportamiento de los usuarios, se adquirió datos mediante la metodología de exploración, de cómo es el comportamiento de cada uno de ellos en diferentes áreas del terminal terrestre, de modo que se observó diferentes necesidades que se deben emplear en la siguiente etapa. Finalmente, de una investigación bibliográfica, se encontraron normas que se deben cumplir en el establecimiento para su funcionalidad, la cual se debe tener en cuenta para plantear una propuesta de diseño.

# 3. PROGRAMACIÓN

# INTRODUCCIÓN

## ANÁLISIS DE LA EDIFICACIÓN.

El establecimiento en el cual se va a intervenir será el Terminal Terrestre de Cuenca, específicamente en la zona comercial interior del terminal. Esta se encuentra ubicada en la Av. España y Calle Chapetones, entre Sebastián de Benalcázar y Av. Gil Ramírez Dávalos; comprende un área total de 2975,18 m2 y está establecida para diferentes actividades, tales como, envíos de encomiendas, viajes, trámites internos de EMOV, locales comerciales, kioscos de comida rápida, servicios de taxis, entre otros, permitiendo así solventar una necesidad a los usuarios que consumen el establecimiento. En las siguientes especificaciones técnicas que se señalan en los planos arquitectónicos se visualizan las áreas en las que se van a intervenir. Anexo 5. Y Anexo 6.

## PROGRAMA ARQUITECTÓNICO.

En esta etapa se realiza un análisis mediante un organigrama del terminal terrestre de Cuenca con relación a la pirámide de Maslow, al igual que se realizará un levantamiento arquitectónico de la circulación actual y sus sectores con más fluidez de personas, con el fin de determinar condicionantes y criterios apropiados para el mejoramiento del establecimiento. Por esta circunstancia, se ha decidido realizar los siguientes diagramas con el fin de mejorar la circulación de los pasajeros para un consumo adecuado que va fundamentado con las 3 necesidades básicas que se presenta en la pirámide de Maslow.

Como podemos observar en el Gráfico 7., es un análisis del recorrido actual que genera un usuario al momento de salir de viaje, la cual no tiene un recorrido que cumpla con las necesidades correspondientes para el usuario dentro del establecimiento. Por esta razón, se realiza los organigramas Gráfico 8. y Gráfico 9., que permiten visualizar la nueva circulación que va relacionado con la pirámide de Maslow para cumplir y satisfacer las necesidades básicas que depende cada usuario.

# ORGANIGRAMA DE SALIDA DE PASAJEROS GENERAL.

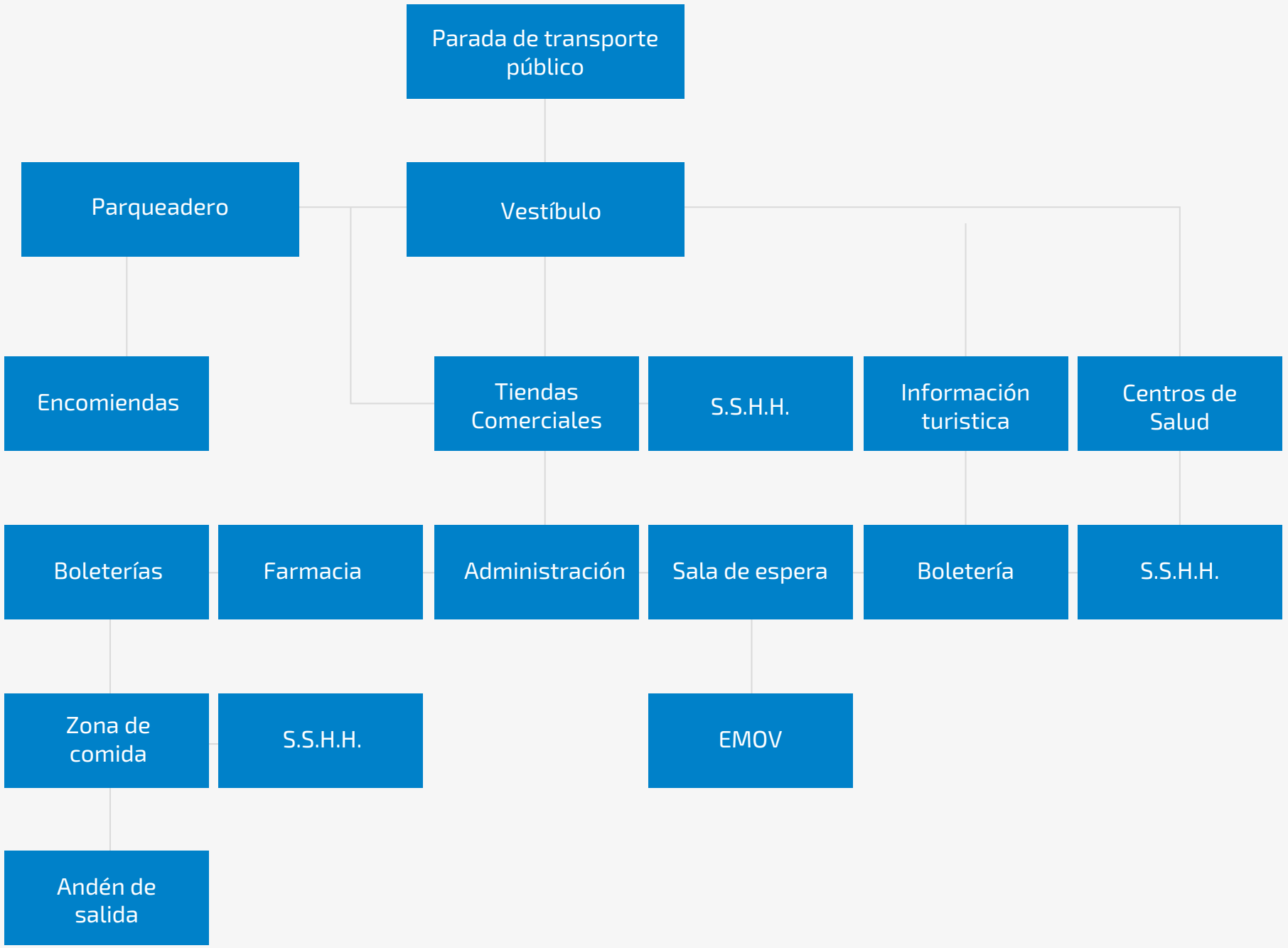



Gráfico 7 Organigrama General Salida de Pasajeros. | Elaborado por: Carlos Cabrera y Alejandro Jimbo

# ORGANIGRAMA DE SALIDA DE PASAJEROS TURISTAS.

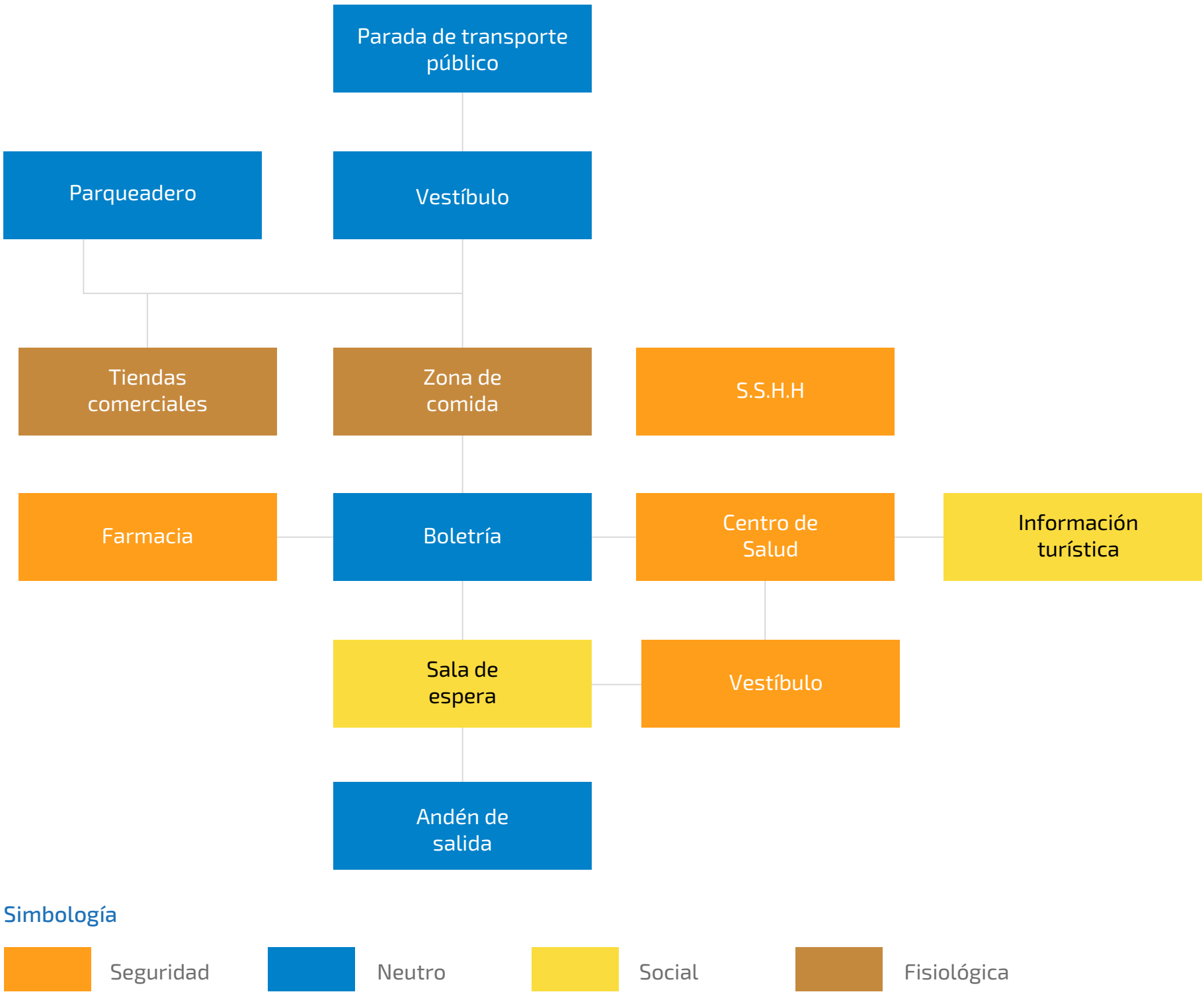



Gráfico 8 Organigrama Salida de Pasajeros Turistas | Elaborado por: Carlos Cabrera y Alejandro Jimbo

# ORGANIGRAMA DE SALIDA DE PASAJEROS COTIDIANOS.

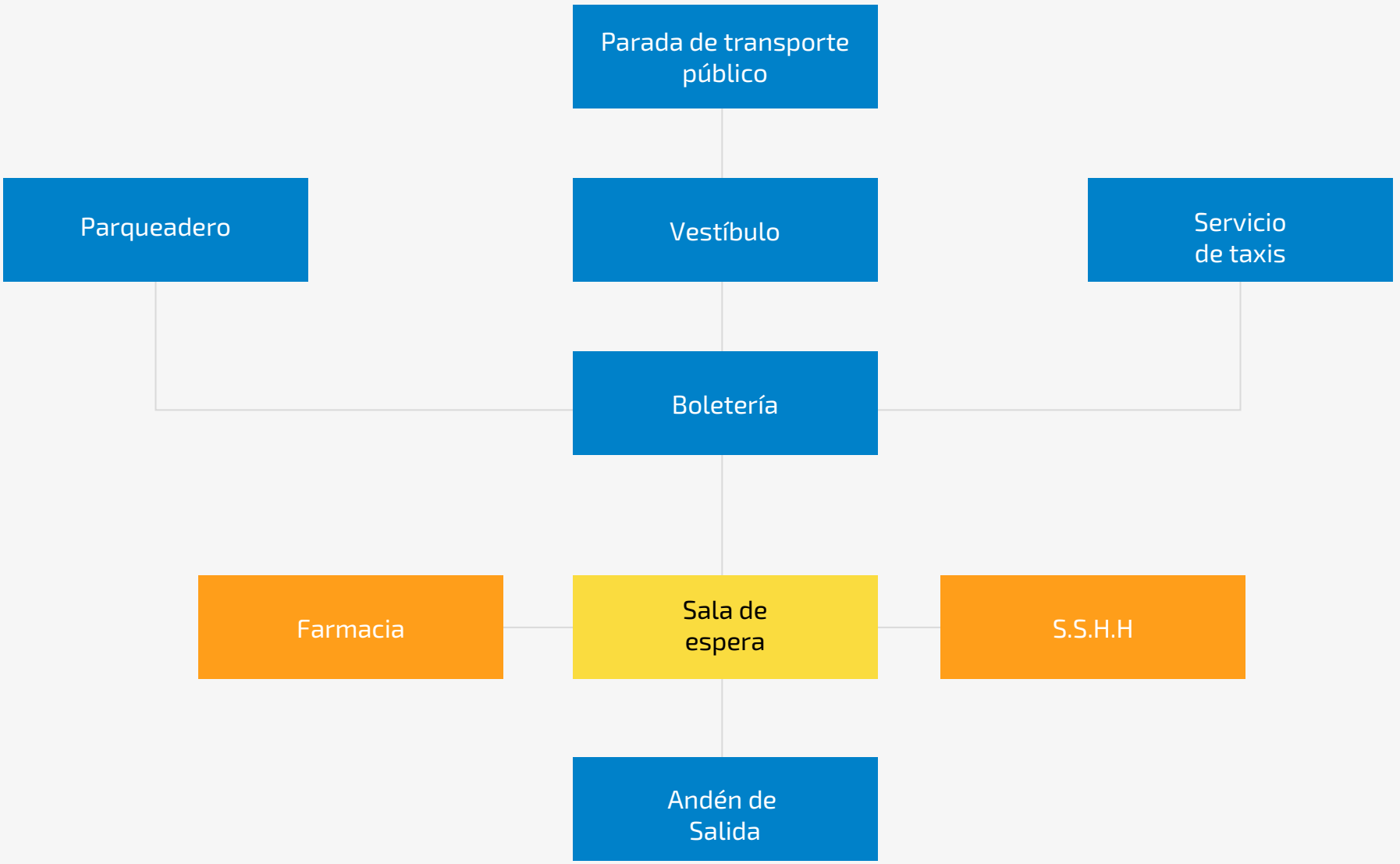



Gráfico 9. Organigrama Salida de Pasajeros Cotidiano. | Elaborado por: Carlos Cabrera y Alejandro Jimbo.

De igual manera, se realiza un recorrido general de los pasajeros que llegan de viaje que se muestra en el Gráfico 10., para luego proponer un organigrama de recorrido mediante la pirámide de Maslow que se puede observar en los organigramas Gráfico 11. Y Gráfico 12.

# ORGANIGRAMA DE LLEGADA DE PASAJEROS GENERAL.

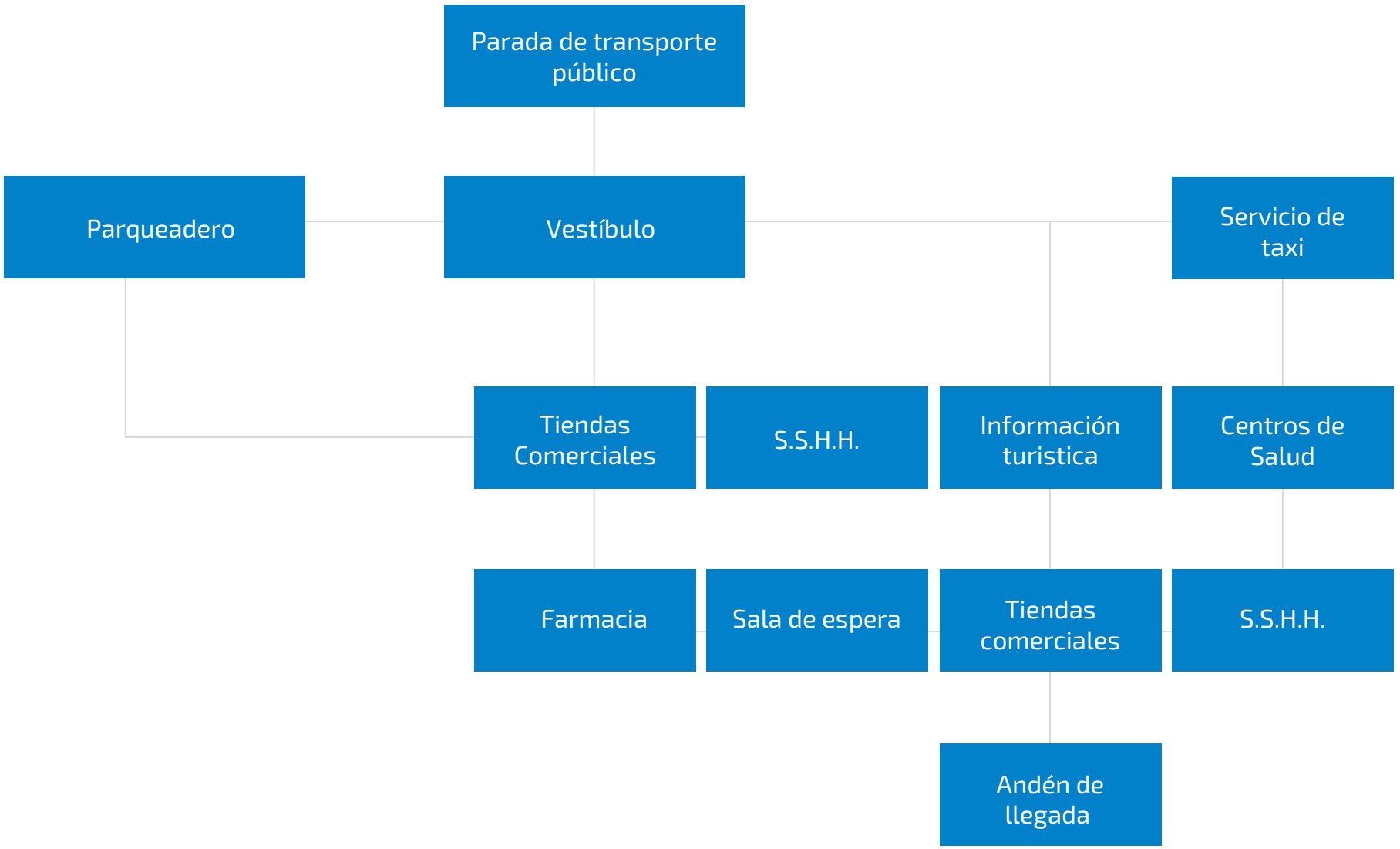



Gráfico 10. Organigrama Salida de Pasajeros Cotidiano. | Elaborado por: Carlos Cabrera y Alejandro Jimbo.

# ORGANIGRAMA DE LLEGADA DE PASAJEROS TURISTAS

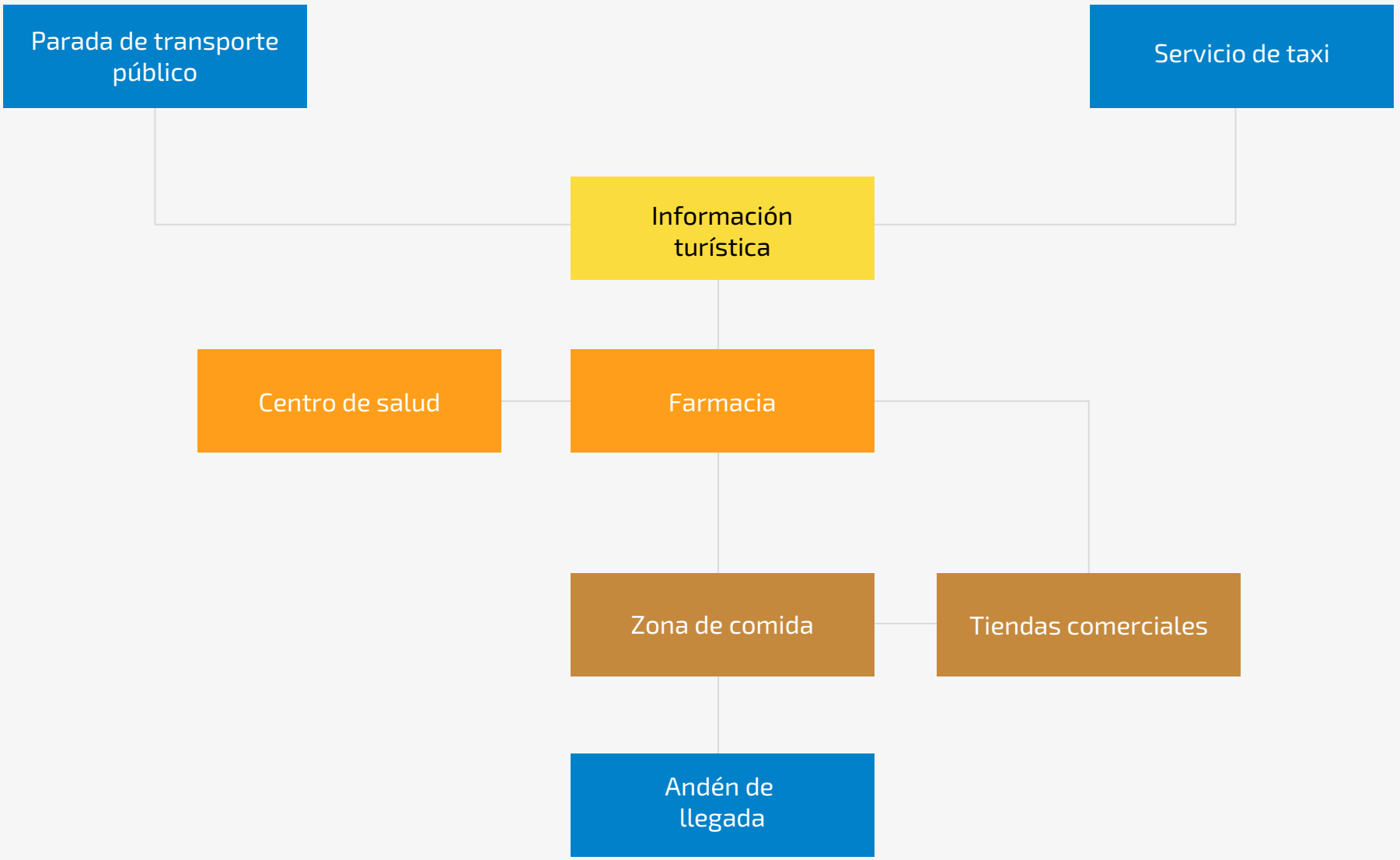
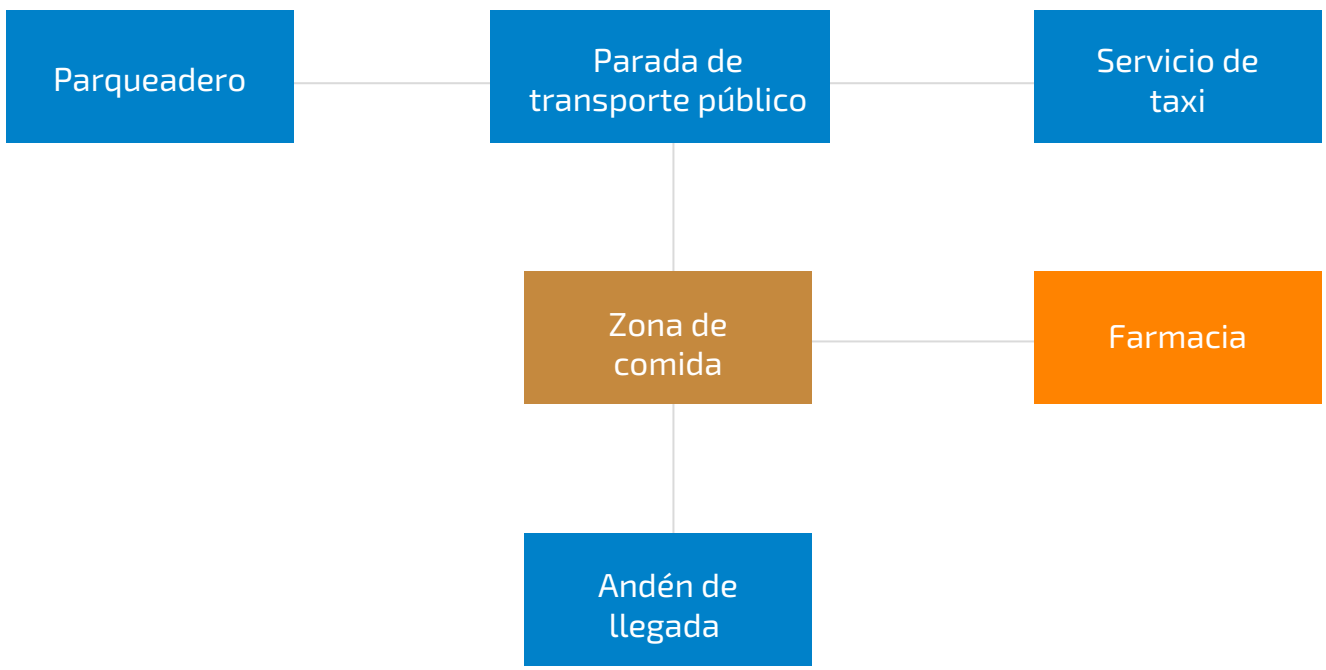



Gráfico 9 Organigrama Salida de Pasajeros Cotidiano. | Elaborado por: Carlos Cabrera y Alejandro Jimbo.

# ORGANIGRAMA DE LLEGADA DE PASAJEROS COTIDIANOS




## Simbología

Seguridad

Neutro

Fisiológica

Gráfico 9 Organigrama Salida de Pasajeros Cotidiano. | Elaborado por: Carlos Cabrera y Alejandro Jimbo.

## CONDICIONANTES DE DISEÑO.

En este apartado se plantea condicionantes que determinan las Desire Lines, de igual manera se tomará en cuenta las condiciones secundarias que según a base de un conversatorio con los dirigentes del terminal terrestre y la observación a los usuarios dentro del establecimiento, los cuales serán aplicados mediante las condiciones funcionales y expresivos que son de vital importancia para la aplicación de las Desire Lines dentro del terminal terrestre de Cuenca.

- ***Condicionantes funcionales.***

La funcionalidad dentro del establecimiento está dada por la accesibilidad en donde se trata de brindar una facilidad a las diferentes zonas del terminal terrestre, mejorando así la movilidad de los usuarios sin afecciones entres los mismos y con una buena percepción visual del espacio obteniendo así una circulación que está dada por el sentido común de las personas.

**Recursos:**

- *Pirámide de Maslow*
- *Principios de las Desire Lines*

- ***Condiciones tecnológicas***

En este ítem se determinará los diferentes materiales que existen actualmente en el terminal terrestre de Cuenca, que a partir de estos materiales se aplica un tratamiento de restauración permitiendo mejorar la visual del espacio interior del establecimiento.

**Materiales**.

- *Cielorraso: hormigón.*
- *Paredes: hormigón, enlucido, empastado, piedra, pintura.*
- *Puertas: Aluminio y vidrio, madera.*
- *Ventanas: Aluminio y vidrio.*

## CRITERIOS DE DISEÑO.

Las estrategias que se aplica en el proyecto serán principalmente de los principios de las Desire Lines con el fin de brindar una funcionalidad adecuada y así otorgando satisfacer la necesidad que lo requiere el usuario. De la misma manera fortalecer la circulación con recursos expresivos obteniendo un confort al momento de recorrer el establecimiento, así como, el mejoramiento de las zonas más frecuentes con su respectiva funcionalidad que va acorde con su mobiliario y por último se plantea una señalética que aportará a la funcionalidad del establecimiento.

- ***Criterios funcionales.***

Dentro de los principios de las Desire Lines su principal funcionalidad es la vinculación del espacio con los usuarios, debido a esto, se propone una delimitación de accesos para una mejor fluidez dentro del establecimiento permitiendo el consumo de lugares, pasillos con poca demanda de usuarios. Anexo 7.

Para fortalecer la fluidez se plantea la reubicación de cooperativas de transporte con mayor prestación de servicio, al igual que tiendas comerciales y zonas de comida en varios puntos estratégicos del establecimiento para la circulación de las personas. Anexo 8.

Considerando la sala de espera actual del establecimiento se plantea mejorar la misma según la reubicación de zonas de comida las cuales contarán con una zona adicional donde se planteará un comedor para cada una de las empresas.

No obstante, la realización de nueva sala de espera integra con su respectivo mobiliario en el área de andenes de salida para así tener una amplia visión de los buses de transporte, satisfaciendo una necesidad primordial de los usuarios, ya que hoy en día muchas de las personas tienen una contaminación visual al no percibir su transporte.

Con lo mencionado anteriormente, se pretende realizar diferentes tipos de circulación para las personas que ingresan y salen de viaje, obteniendo una circulación factible que solvente los principios de las Desire Lines y la funcionalidad del terminal terrestre de Cuenca, Anexo 9 y Anexo 10., así mismo se ubicará la señalética en puntos estratégicos que potenciará la movilidad del espacio.

- ***Criterios Expresivos.***

Este criterio se fundamenta para potencializar la circulación ya generada dentro del establecimiento, obteniendo una percepción visual que genera un recorrido de un punto a otro, debido a esto, se determinará ciertos parámetros en el piso, cielorraso y paredes. La expresión mediante línea genera una continuidad en la circulación como también en sus paredes cielo raso y pisos.  Se escogió la línea ya que tienen semejanza en la movilidad y un método de cómo dirigir a las personas y de esta manera generar que el usuario recorra esta circulación por un sentido común. Anexos 11-14.

- *Cromática:*

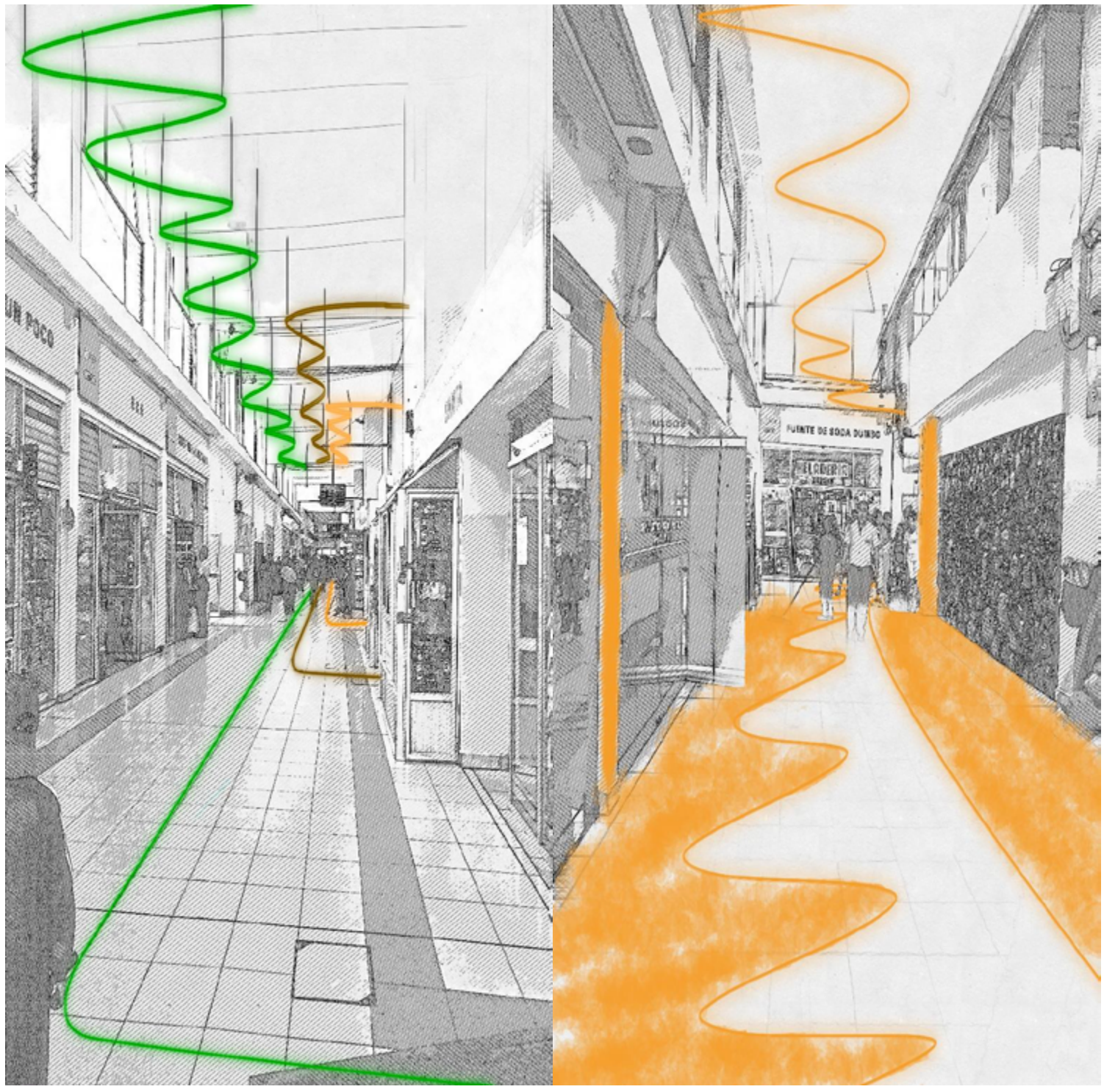
Para la selección de colores se pretende utilizar tres tipos de gamas, entre estos se encuentran, marrones, grises y verdes. Estos colores simbolizan el entorno en donde se desarrollan las Desire Lines en espacios abiertos donde existe una diversidad de vegetación.

# CONCLUSIÓN.

En esta fase de programación, se analizó más a profundidad las necesidades y prioridades dentro del Terminal Terrestre de Cuenca, para así, lograr vincular las Desire Lines dentro del establecimiento a través de diferentes criterios y condicionantes que se fueron desarrollando en base a la información obtenida en las etapas anteriores, por lo que se determinará a través de la línea una circulación correspondiente a cada pasillo o área del establecimiento consiguiendo así una interacción con todo el espacio. Para concluir esta fase se planteará a la señalética como un punto fundamental que puede aportar a la funcionalidad del establecimiento y de igual manera como un elemento expresivo que permite generar una continuidad y una direccionalidad a los usuarios. Con la información obtenida y las propuestas planteadas en los criterios de funcionalidad y expresivos, se delimitará la información de esta etapa para obtener un diseño adecuado que será aplicado a la etapa final.

- ***Boceto 1***

En estas perspectivas se trabajó la línea como elemento expresivo para dirigir a las personas y sectorizar zonas del establecimiento con diferentes morfologías (línea, plano y volumen) de la misma que genera una continuidad en el cielo raso, piso y paredes.

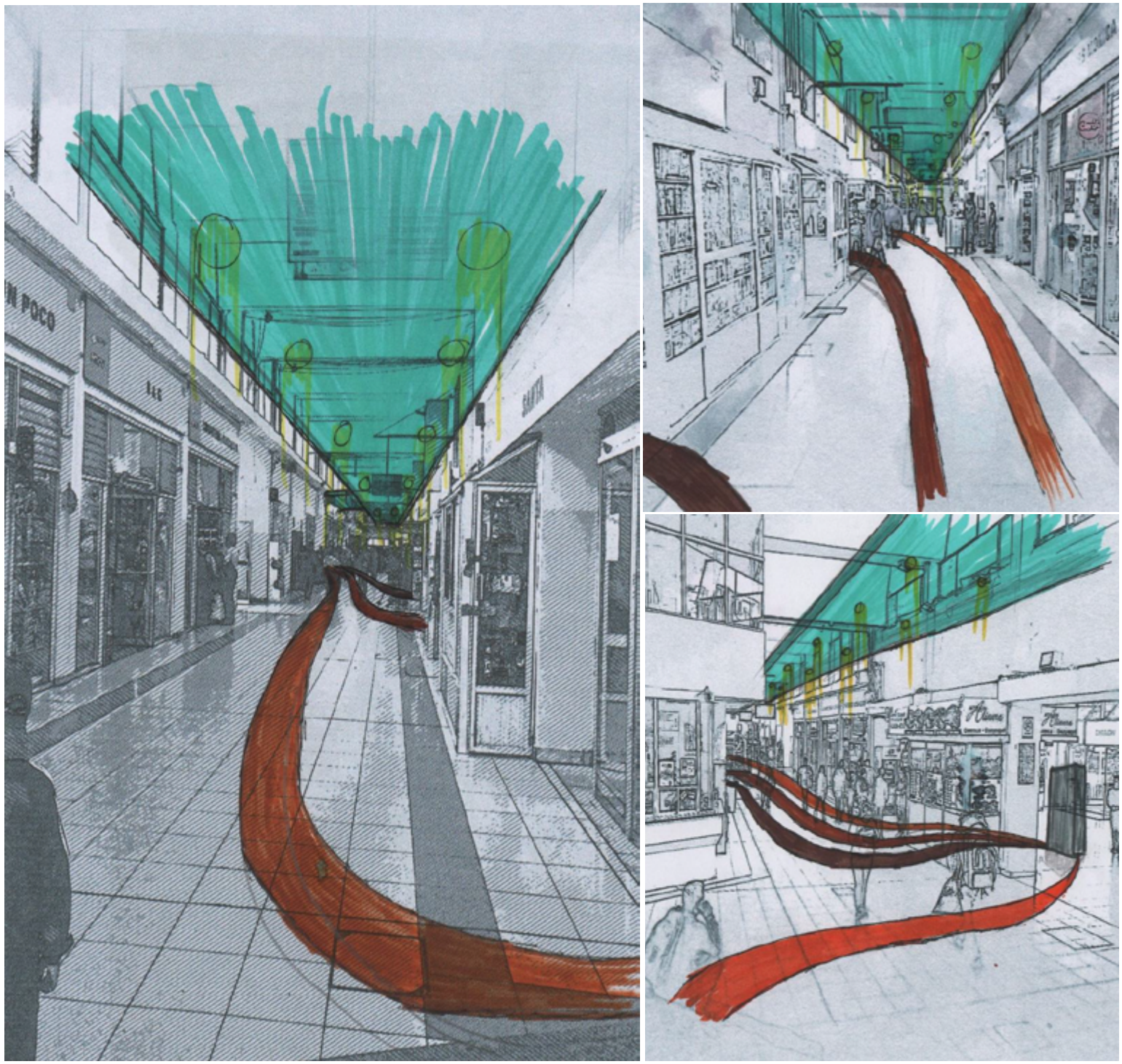


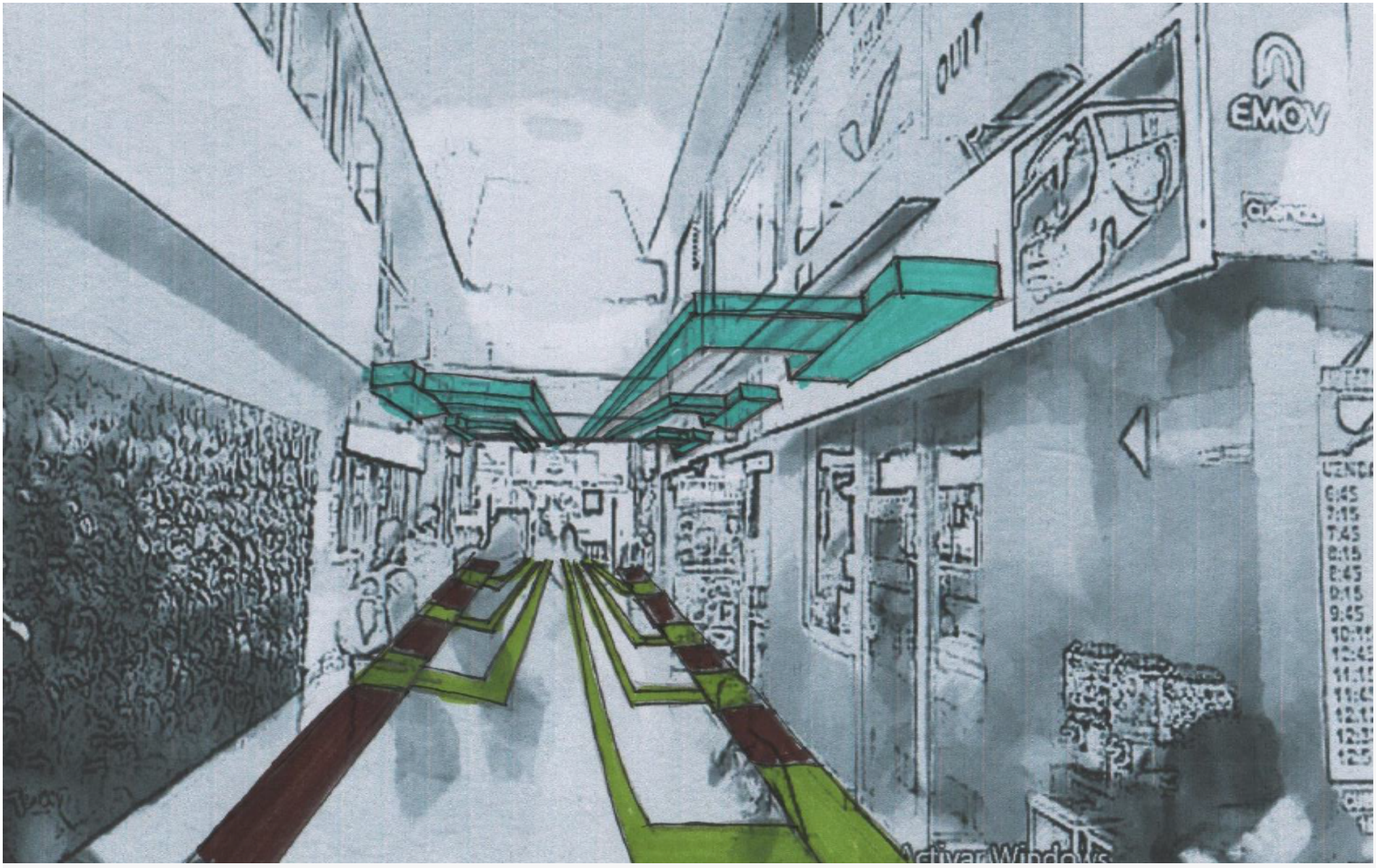

JAHER



- ***Boceto 2.***

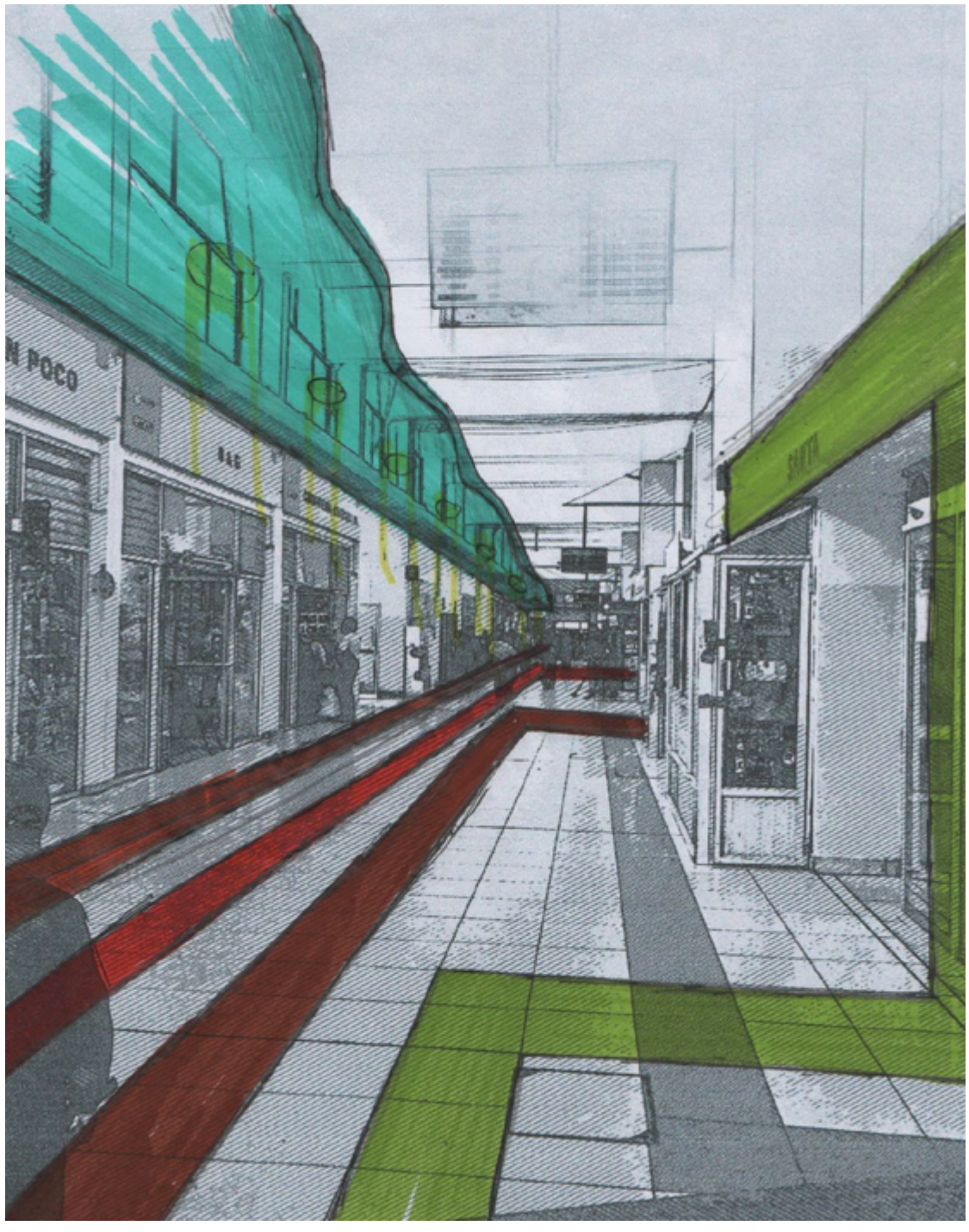
En estas perspectivas se trabajó la línea como elemento expresivo para dirigir a las personas y sectorizar zonas del establecimiento con diferentes morfologías (línea, plano y volumen) de la misma que genera una continuidad en el cielo raso, piso y paredes.




QUIT
EMOV

- ***Boceto 3***

En estas perspectivas se trabajó la línea como elemento expresivo para dirigir a las personas y sectorizar zonas del establecimiento con diferentes morfologías (línea, plano y volumen) de la misma que genera una continuidad en el cielo raso, piso y paredes.



# 4. PROPUESTA DE DISEÑO

# CONCEPTUALIZACIÓN

En esta etapa se aplicarán los procesos investigados de los capítulos anteriores mediante la metodología de los principios de las Desire Lines a partir de los criterios funcionales y expresivos determinados dentro del terminal terrestre de Cuenca obteniendo una propuesta de diseño que permita la interacción y el desarrollo de los usuarios con el establecimiento para facilitar la movilidad a las mismas con el fin de realizar sus actividades planteadas, tales como, viajes, encomiendas, etc. La propuesta presentara el uso de la línea como elemento expresivo que será utilizado para generar varios tipos de recorridos en donde las personas serán dirigidas visualmente por las mismas a través de piso, paredes, cielo raso considerando ciertas gamas de colores donde se desarrollan las Desire Lines.

# ESTADO ACTUAL

Las condiciones del actual Terminal Terrestre de Cuenca son deficientes por el tiempo y uso que se le ha dado durante años sin ningún mantenimiento constante, la cual requiere una intervención. El establecimiento consta de zonas de comida, tiendas comerciales, boleterías, entre otros que serán intervenidos en una propuesta de diseño.

Actualmente el área de circulación es deficiente y no cuenta con los recursos necesarios para una adecuada movilidad de los usuarios, por tal motivo, existe aglomeración de personas en sitios no adecuados y a la vez poca fluidez en zonas no transcurridas momentáneamente. De igual manera se evidencia una contaminación visual y falta de señalética al interior del establecimiento la cual impide al usuario movilizarse de un punto a otro.

# CONCEPTO

Para conceptualizar el presente proyecto se decide vincular los principios de las Desire Lines o conocidas como “Líneas del Deseo” originadas desde la observación del desplazamiento de las personas en espacios públicos y las necesidades fisiológicas, seguridad y social de la pirámide de Maslow, así como, las teorías en la toma de decisiones entre la necesidad y deseo de la mercadotecnia. Debido a esto, se estructura el concepto de “Líneas de la Necesidad” que fortalece a la actividad de los usuarios como una necesidad primaria fisiológica, y para cumplir esta necesidad se crea una línea de direccionamiento o guía que será expresada como señalética en piso y cielorazo que llevan a diferentes zonas reubicadas en base a un diagnóstico previo realizado a la necesidad de los usuarios.



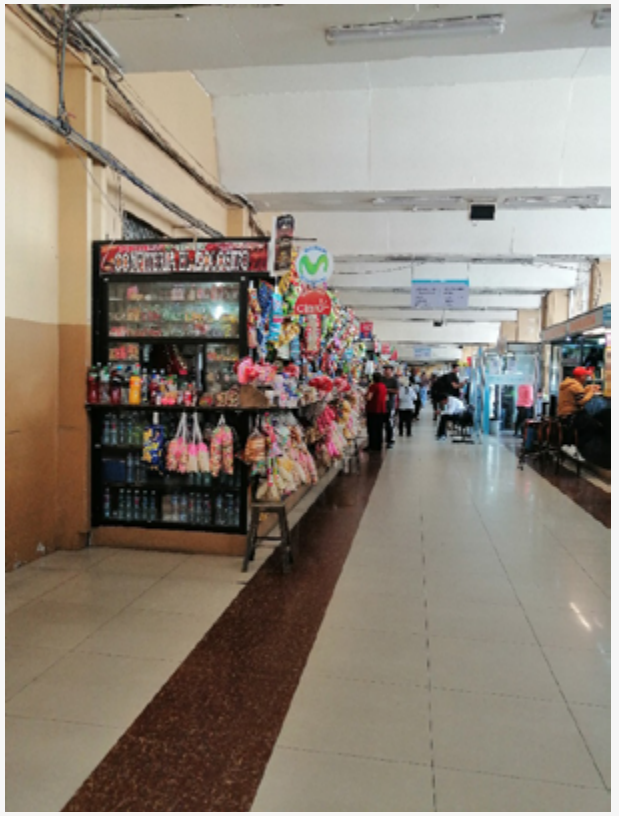

Fotografía 7. Fuente: Terminal Terrestre de Cuenca. Elaborado por: Carlos Cabrera y Alejandro Jimbo.




Fotografía 8. Fuente: Terminal Terrestre de Cuenca. Elaborado por: Carlos Cabrera y Alejandro Jimbo.



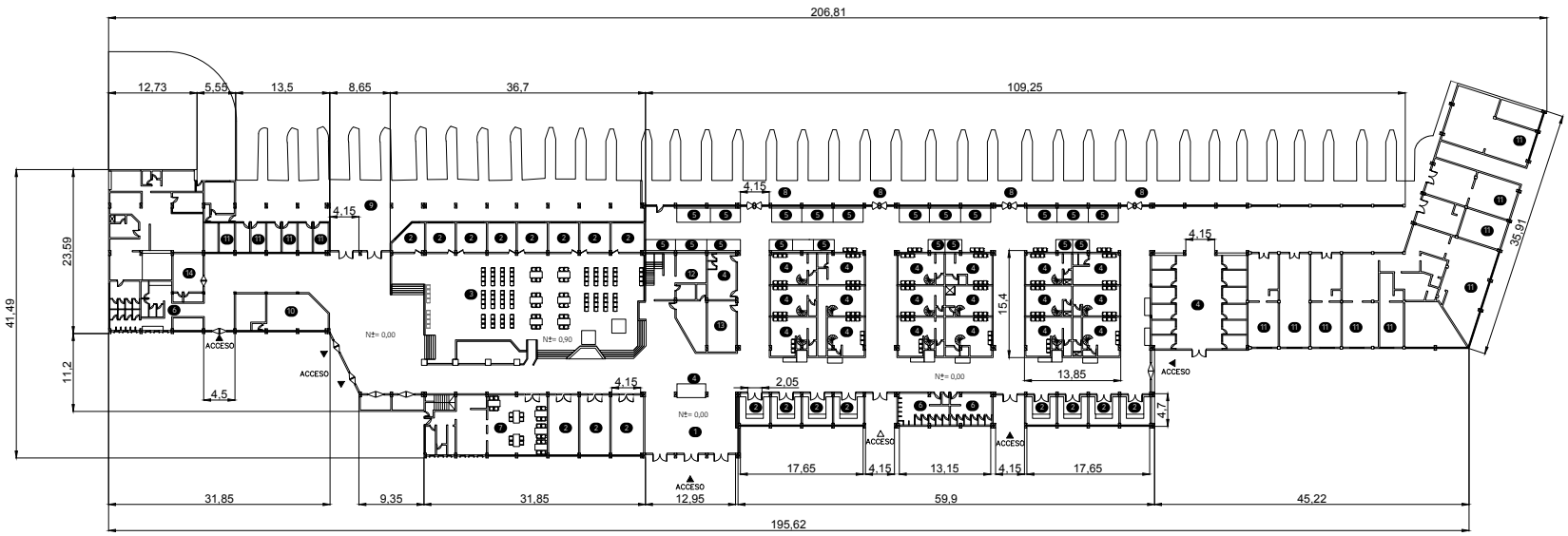
Fotografía 9. Fuente: Terminal Terrestre de Cuenca. Elaborado por: Carlos Cabrera y Alejandro Jimbo.



Fotografía 10. Fuente: Terminal Terrestre de Cuenca. Elaborado por: Carlos Cabrera y Alejandro Jimbo.

# PLANO ACTUAL

## PLANTA ARQUITECTÓNICA.




LISTADO DE ESPACIOS

1. VESTÍBULO PRINCIPAL
2. TIENDAS COMERCIALES
3. SALA DE ESPERA
4. BOLETERIAS
5. QUIOSCOS
6. SERVICIOS HIGIENICOS
7. RESTURANTE PIO PIO
8. ANDÉN DE SALIDA
9. ANDÉN DE LLEGADA
10. INFORMACIÓN TURISTICA
11. SERVICIO DE ENCOMIENDAS
12. ADMINISTRACIÓN
13. FARMACIA
14. CENTRO DE SALUD

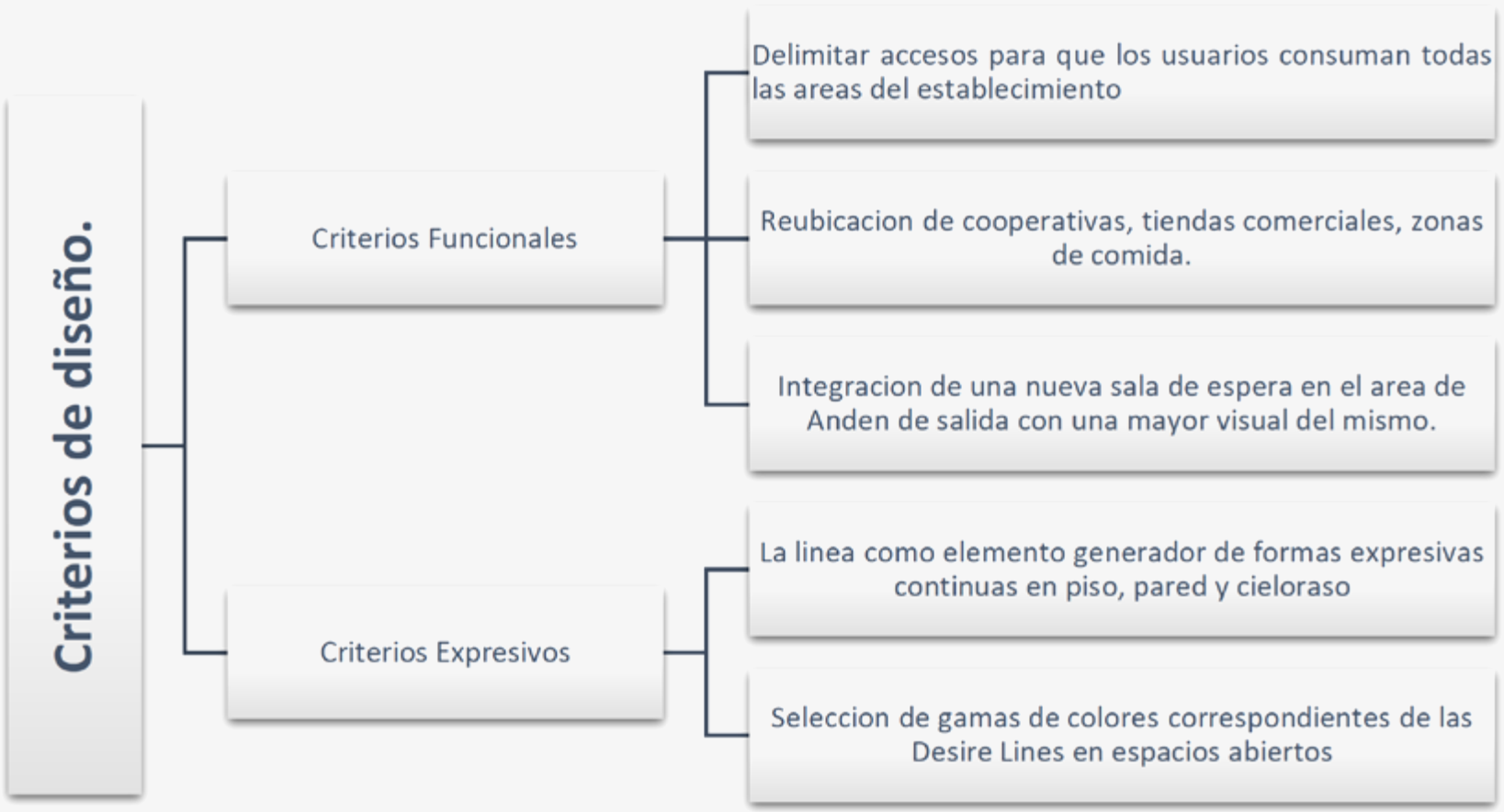
N

Esc 1:200

# PROPUESTA DE DISEÑO.

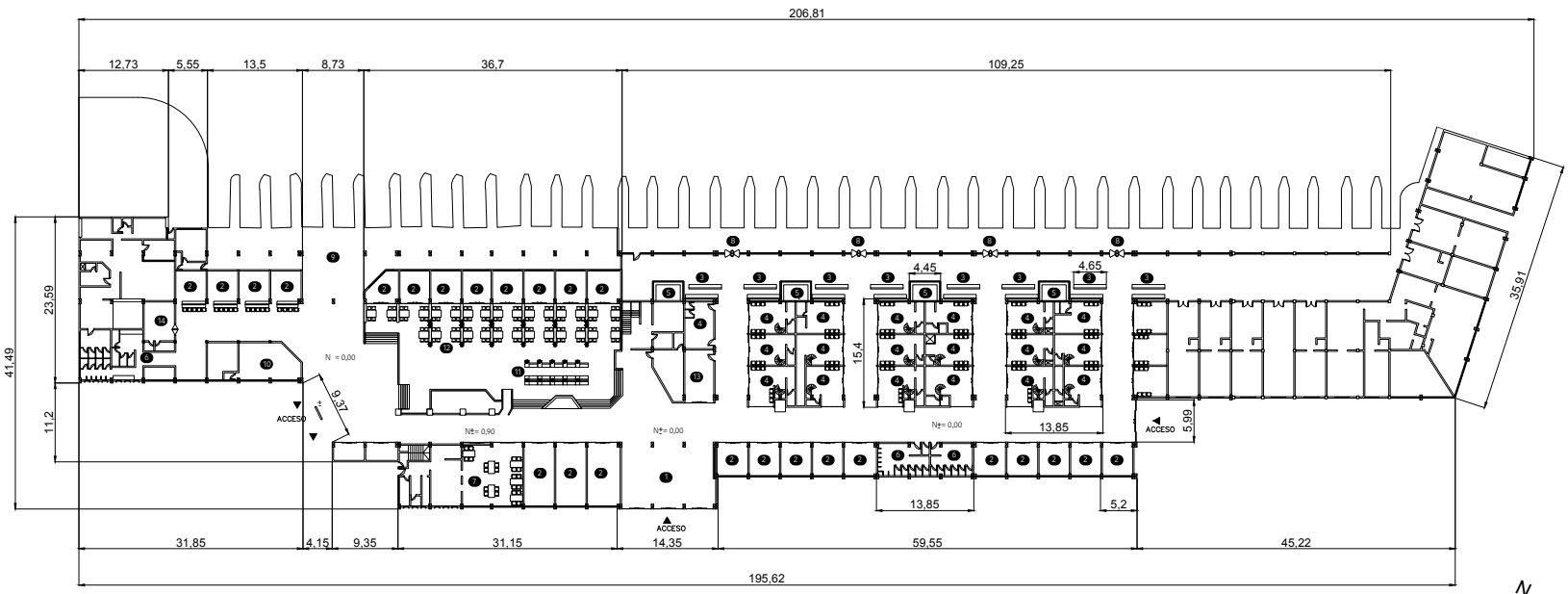
Para establecer criterios funcionales y expresivos de la propuesta final se establecen aspectos importantes en el ámbito funcional del espacio que consiste en la reubicación de zonas generando un orden y una fluidez en el interior para que el usuario se pueda dirigir de un punto A hasta un punto B con la ayuda de línea como elemento expresivo la cual será potencializado mediante una señalética.

Mientras que por el lado expresivo se utiliza a la línea con diferentes morfologías que se vincula en piso, cielo raso y paredes generando una continuidad y una guía para los usuarios, de igual manera las intersecciones que se generan entre líneas son trabajados con elementos curvos generando cierta satisfacción en los usuarios al momento de transcurrir entre sus pasillos, y finalmente para otorgar una estética a las líneas planteadas se utiliza una cromática de escala de marrones, verdes y grises que hacen énfasis al entorno de las Desire Lines.




Cuadro 13 Criterios de Diseño. Elaborado por: Carlos Cabrera y Alejandro Jimbo.

# PLANTA PROPUESTA

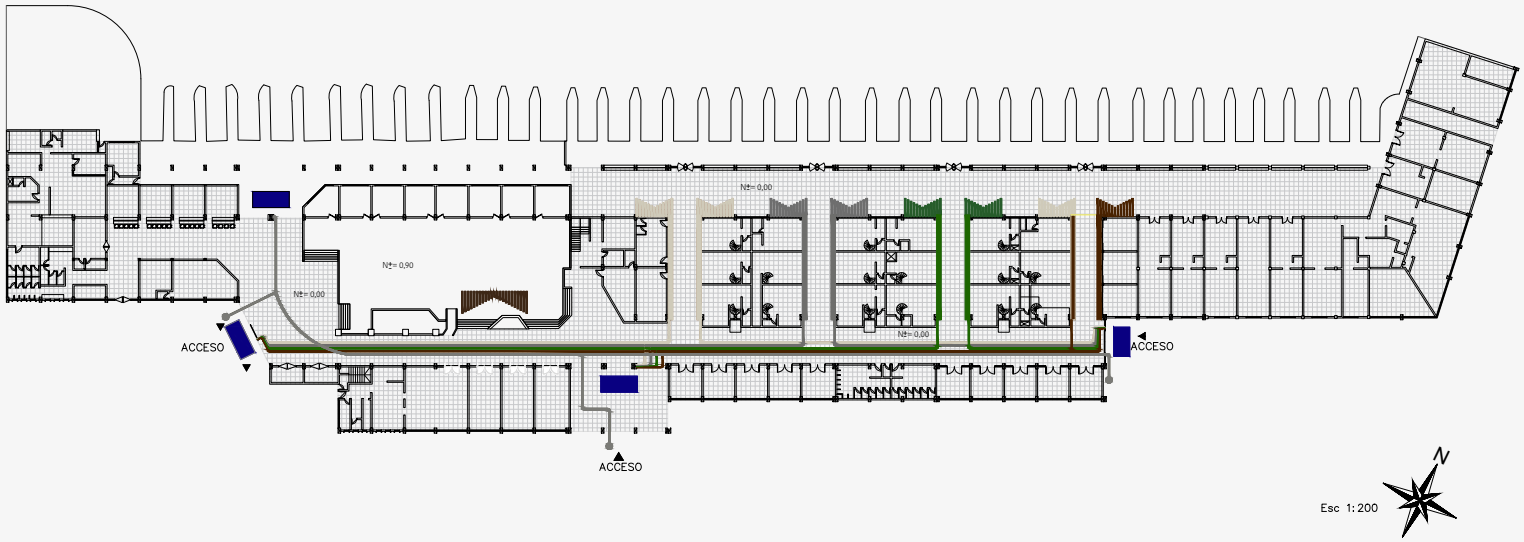



Esc 1:200

LISTADO DE ESPACIOS

1. VESTÍBULO PRINCIPAL
2. TIENDAS COMERCIALES
3. SALA DE ESPERA
4. BOLETERIAS
5. QUIOSCOS
6. SERVICIOS HIGIENICOS
7. RESTURANTE PIO PIO
8. ANDÉN DE SALIDA
9. ANDÉN DE LLEGADA
10. INFORMACIÓN TURISTICA
11. ÁREA SOCIAL
12. PATIO DE COMIDA
13. FARMACIA
14. CENTRO DE SALUD

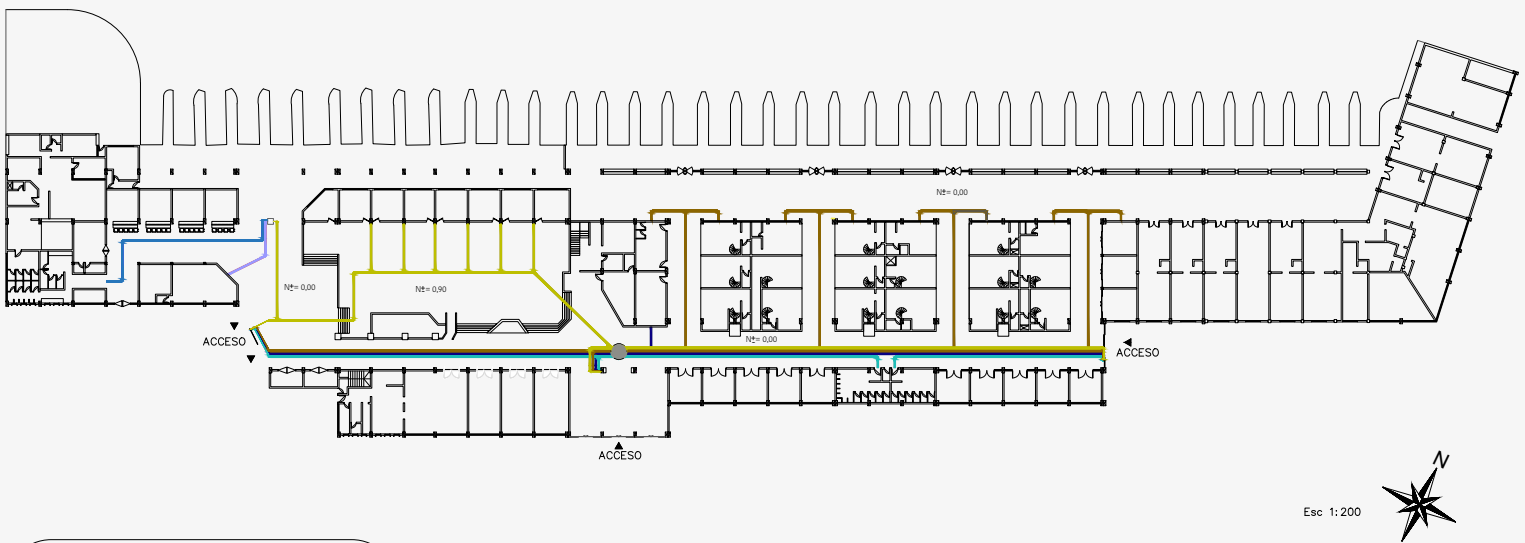
# PLANTA PISO




SIMBOLOGÍA

- PLANO INFORMATIVO
- AREA SOCIAL
- COOPERATIVAS COSTA
- COOPERATIVAS SIERRA
- COOPERATIVAS ORIENTE
- COOPERATIVAS CANTONAL
- LINEA DE ACCESOS

# PLANTA CIELO RASO




SIMBOLOGÍA

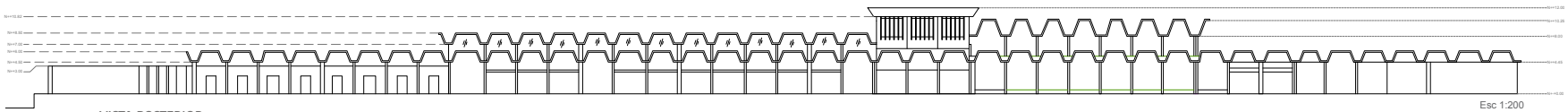
| | |
|---|---|
| SERVICIO HIGIÉNICO | N+= 3,20 |
| FARMACIA | N+= 3,20 |
| SALA DE ESPERA | N+= 3,25 |
| PATIO DE COMIDA | N+= 3,35 |
| INFORMACION TURÍSTICA | N+= 3,00 |
| SERVICIO HIGIÉNICO | N+= 3,00 |
| TOTEM INFORMATIVO | N+= 3,00 |

# ELEVACIONES



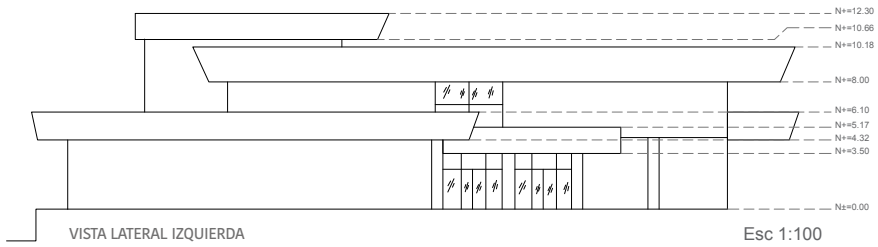
VISTA FRONTAL

Esc 1:200



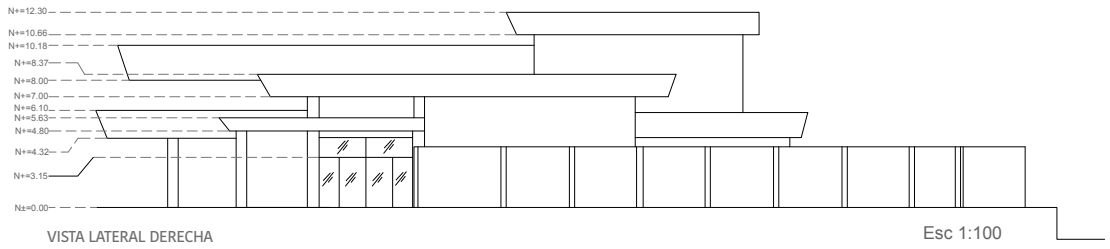
VISTA POSTERIOR

Esc 1:200




VISTA LATERAL IZQUIERDA

Esc 1:100




VISTA LATERAL DERECHA

Esc 1:100

## PERSPECTIVA DIGITAL 1

# INGRESO PRINCIPAL – BUSES URBANOS



## PERSPECTIVA DIGITAL 2

# INGRESO PARQUEADERO



## PERSPECTIVA DIGITAL 3

# INGRESO SERVICIO DE TAXIS



## PERSPECTIVA DIGITAL 4

# TOTEM INFORMATIVO



## PERSPECTIVA DIGITAL 5

# PATIO DE COMIDAS



## PERSPECTIVA DIGITAL 6

# PASILLO PRINCIPAL



## PERSPECTIVA DIGITAL 7

# PASILLO BOLETERÍA COSTA



## PERSPECTIVA DIGITAL 8

# PASILLO BOLETERÍA SIERRA



## PERSPECTIVA DIGITAL 9

PASILLO BOLETERIA ORIENTE



## PERSPECTIVA DIGITAL 10

# ANDÉN DE SALIDA



## PERSPECTIVA DIGITAL 11

# ANDÉN DE LLEGADA



## PERSPECTIVA DIGITAL 12

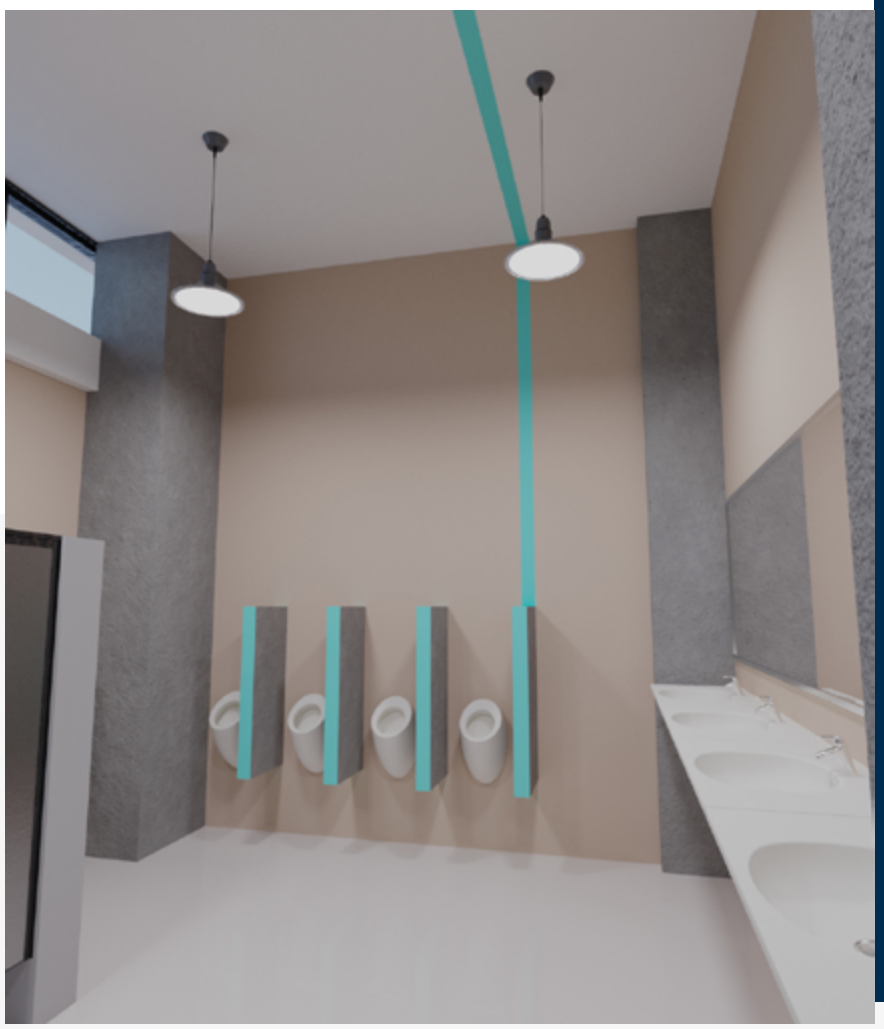
# ZONA DE INFORMACIÓN TURÍSTICA



## PERSPECTIVA DIGITAL 13

BAÑO





# CONCLUSIÓN

En esta etapa de propuesta de diseño interior, se plant-eó diferentes criterios los cuales fueron concretados exi-tosamente en donde se puede evidenciar una mejora en el funcionamiento, distribución y estética del establecimien-to para el consumo de los usuarios. De igual manera toda la información obtenida en el transcurso de este proyecto permitió sintetizar ideas que pueden ser resueltas para otro tipo de espacios públicos como privados

# CONCLUSIONES

Las Desires Lines o “Líneas de deseo” plantean varios principios que están aplicados en el ámbito urbano, generalmente es la creación de una línea hecha por la actividad de caminar de las personas, las mismas que permiten dirigir o guiar a los mismos de un punto a otro en diferentes direccionalidades en espacios abiertos.

No existen parámetros exactos que permitan el vínculo de estas líneas con el diseño interior, sin embargo, a base de una observación dirigida a usuarios, fundamentos teóricos de la mercadotecnia y de la pirámide de Maslow y diferentes procesos contextuales, expresivos se genera una propuesta que pueda estar ligada a la reubicación de las zonas internas de un establecimiento cerrado con gran fluidez de usuarios como es el caso del Terminal Terrestre de Cuenca.

La propuesta buscó generar experimentaciones espaciales entre la actividad en una área urbanística y las necesidades primordiales de los usuarios en un espacio interior, gracias a ello se buscó adaptar la mejor propuesta expresiva para que los usuarios puedan tener un sentido de direccional según sus necesidades más recurrentes que se dan en tal establecimiento.

En conclusión, esta investigación permite el uso de la línea generada por el sentido común de las personas en varios espacios, en donde la relación entre el usuario y funcionalidad pueda ser expresado a través de una señalética permitiendo a las personas ser dirigidas a la zona de su interés.

# RECOMENDACIONES

El concepto de las Desire Lines implica un análisis más profundo en el ámbito de la observación, ya que permite tener una experimentación de cada necesidad o punto de interés a dónde se dirigen las personas dentro o fuera de un espacio abierto y cerrado.

Este proyecto de graduación propone una estrategia de señalética que permita a los usuarios del establecimiento ser guiados a las principales necesidades que este brinda.

Como recomendaciones se propone determinar tiempos adecuados para establecer diferentes metodologías que permitan tener un análisis entre las diferentes áreas de estudio y el diseño interior.

# BIBLIOGRAFÍA.


Accesible, C. C. (n.d.). Ficha 13 | Plazas y Parques Urbanos Accesibles. Retrieved from www.ciudadaccesible.cl

Alicia Lindon, M. A. A. (2006). Lugares e imaginarios en la metrópolis - Alicia Lindón Villoria, Sonia Baires, Miguel Angel Aguilar, Daniel Hiernaux Nicolas - Google Libros. Retrieved January 10, 2020, from https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=j2MV0oBxj3YC&oi=fnd&pg=PA67&dq=espacios+publicos+definicion&ots=wAl8N-2uQk&sig=dNZHFovs-r0ezmqSLuDNENuV0wcM#v=onepage&q&f=false

Architects, Z. H. (2019). beijing daxing international airport. Retrieved December 20, 2019, from Plataforma Arquitectura website: https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/925564/aeropuerto-internacional-beijing-daxing-zaha-hadid-architects

Arquitectura+acero. (2013). King's Cross Station | Arquitectura en acero. Retrieved January 8, 2020, from http://www.arquitecturaenacero.org/proyectos/edificios-de-equipamiento-y-servicios/kings-cross-station

Bradley, S. (2010). Desire Lines: Let Your Audience Shape Your Design. Retrieved January 3, 2020, from Vanseo Design website: https://vanseodesign.com/web-design/desire-lines/

Calatrava, S. (2017). Estación de trenes en Liege, Bélgica. Retrieved December 20, 2019, from Plataforma Arquitectura website: https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/02-1625/estacion-liege-belgica-santiago-calatrava

Dávila de León, M., & Jiménez García, G. (2014). Sentido de pertenencia y compromiso organizacional: predicción del bienestar. Revista de Psicología, 32(2), 271–302.

desire line - Word Spy. (n.d.). Retrieved January 3, 2020, from https://wordspy.com/index.php?word=desire-line

Elrod, J. (2016). Desire Lines Consolidated (3). Retrieved from http://zeitgeist-art.com/desire-lines

Espacios públicos urbanos: Una contribución a la identidad y confianza social y privada. (2005). Revista INVI, 20(55), 166–182. https://doi.org/10.4067/invi.v20i55.324

Hurst, M. (2014). Las líneas del deseo nos ayudan a diseñar ciudades más humanas. Retrieved December 20, 2019, from Yorokubo website: https://www.yorokobu.es/las-lineas-del-deseo/

Interempresas, R. (2016). El intercambiador de transportes del World Trade Center de Calatrava abre en marzo - Arquitectura y Construcción. Retrieved January 8, 2020, from https://www.interempresas.net/Construccion/Articulos/150272-El-intercambiador-de-transportes-del-World-Trade-Center-de-Calatrava-abrira-en-marzo.html

León Balza, S. F. (1998). Conceptos sobre espacio público, gestión de proyectos y lógica social: Reflexiones sobre la experiencia chilena. Eure, 24(71), 27–36. https://doi.org/10.4067/S0250-71611998007100002

Luckert, E. (2013). Drawings We Have Lived: Mapping Desire Lines in Edmonton. Constellations, 4(1), 318–327. https://doi.org/10.29173/cons18871

Merino., J. P. y M. (2014). Definición de espacio confinado - Qué es, Significado y Concepto. Retrieved January 10, 2020, from https://definicion.de/espacio-publico/

Myhill, C. (2004). Commercial success by looking for desire lines. Lecture Notes in Computer Science (Including Subseries Lecture Notes in Artificial Intelligence and Lecture Notes in Bioinformatics), 3101, 293–304. https://doi.org/10.1007/978-3-540-27795-8_30

Nikolov, A. (2017). Design principle: The power of desire lines - UX Planet. Retrieved January 3, 2020, from https://uxplanet.org/design-principles-the-power-of-desire-lines-3e7502da97eb

Rodrigue Jean-Paul; Slack Brian. (2009). The Geography of Transport Systems. In The Geography of Transport Systems. https://doi.org/10.4324/9780203884157

Solis, M. C. U. (2015). Estudio y diseño del terminal de transporte terrestre de pasajeros por carretera, Canton Daule, 2015.

Tiessen, M. (2007). Rhizomes 15: Matthew Tiessen. Retrieved January 3, 2020, from http://www.rhizomes.net/issue15/tiessen.html

Tovi Fenster. (2004). The Global City and the Holy City Narratives on Knowledge, Planning and Diversity. In Journal of Chemical Information and Modeling (Vol. 53). https://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004

# ANEXOS

## ANEXO 1. ENTREVISTA PARA EL DISEÑADOR EFRAÍN IDROVO.

- ¿En qué metodología usted se basa para realizar un diseño comercial?
- Qué tipo de circulación son las más recomendables en el diseño para mejorar el marketing de un espacio comercial.
- Qué condiciones toma usted para diseñar la circulación para un diseño comercial
- Como se pueden aprovechar las zonas que tienen menor impacto en un espacio comercial.
- Como analiza el comportamiento de los usuarios para encontrar las necesidades de los mismo.
- Que metodología aplicaría para mejorar la comercialización en el terminal terrestre de cuenca.
- Qué condiciones tomaría usted para diseñar la circulación en el terminal terrestre.
- Para usted debería ser importante una visualización amplia al momento de recorrer el espacio.
- Como se plantea usted al momento de diseñar una circulación forzosa y una circulación necesaria en su profesión.

## ANEXO 2. ENTREVISTA PARA LA ARQUITECTA CARLA HERMIDA.

- ¿Qué parámetros son recomendables para realizar un recorrido funcional en el urbanismo?
- ¿Cuál de estos parámetros mencionados anteriormente, son factibles para un análisis en un espacio público (Terminal Terrestre de Cuenca)?
- ¿Qué parámetros se debe tener en cuenta para analizar un plano arquitectónico?
- ¿Cómo usted puede segmentar el comportamiento de los usuarios en un espacio público?
- ¿Cómo usted relaciona las Desire Lines en el Terminal Terrestre de Cuenca?
- ¿Cómo se usted soluciona las áreas de menor impacto en el urbanismo y de qué manera puede usted emplear en el Terminal Terrestre de Cuenca?
- ¿Qué ventajas y desventajas puede generar un mobiliario confortable y estético en el Terminal Terrestre de Cuenca?
- ¿Qué materiales de alto tráfico pueden ser empleados en el Terminal Terrestre de Cuenca?
- ¿Cómo se puede analizar los recorridos que realiza un usuario en un espacio público?

# ABSTRACT

## Abstract of the project

**Title of the project** Desire Lines as principles applied in the design of interior circulation.

**Project subtitle** Redesign of the interior space of Cuenca´s ground transportation terminal

**Summary:** Desires Lines or also known as "Lines of Desire" are alternative paths generated by the intuition of the human being for his/her mobility from one point to another within urbanism, thus granting different principles that are developed in the environment of the already mentioned "Lines of Desire". Based on the previous information, it was decided to consider the principles of the Desire Lines in the field of interior design that would allow the optimization of the fluidity of spaces and better circulation of people. For this, the current Bus Terminal of Cuenca is the place of experimentation given that it is a space of constant circulation

**Keywords** Circulation, distribution, safety, comfort, diversity.

**Student** **Cabrera Pallchisaca Carlos Andres**

**C.I.** 105467427 **Código:** 81920

**Student** **Jimbo Jimbo Manuel Alejandro**

**C.I.** 105173728 **Código:** 79802

**Director** Contreras Lojano Carlos Esteban

**Codirector:**

Para uso del Departamento de Idiomas >>>

**Revisor:**

Valdiviezo Ramirez Esteban

**N°. Cédula Identidad** 0102798261

# PRESUPUESTO

## PROYECTO

**FECHA:** 08 DE JULIO DEL 2020
**OBRA:** REDISEÑO INTERIOR DEL TERMINAL TERRESTRE DE CUENCA
**LOCALIZACION:** AV. ESPAÑA

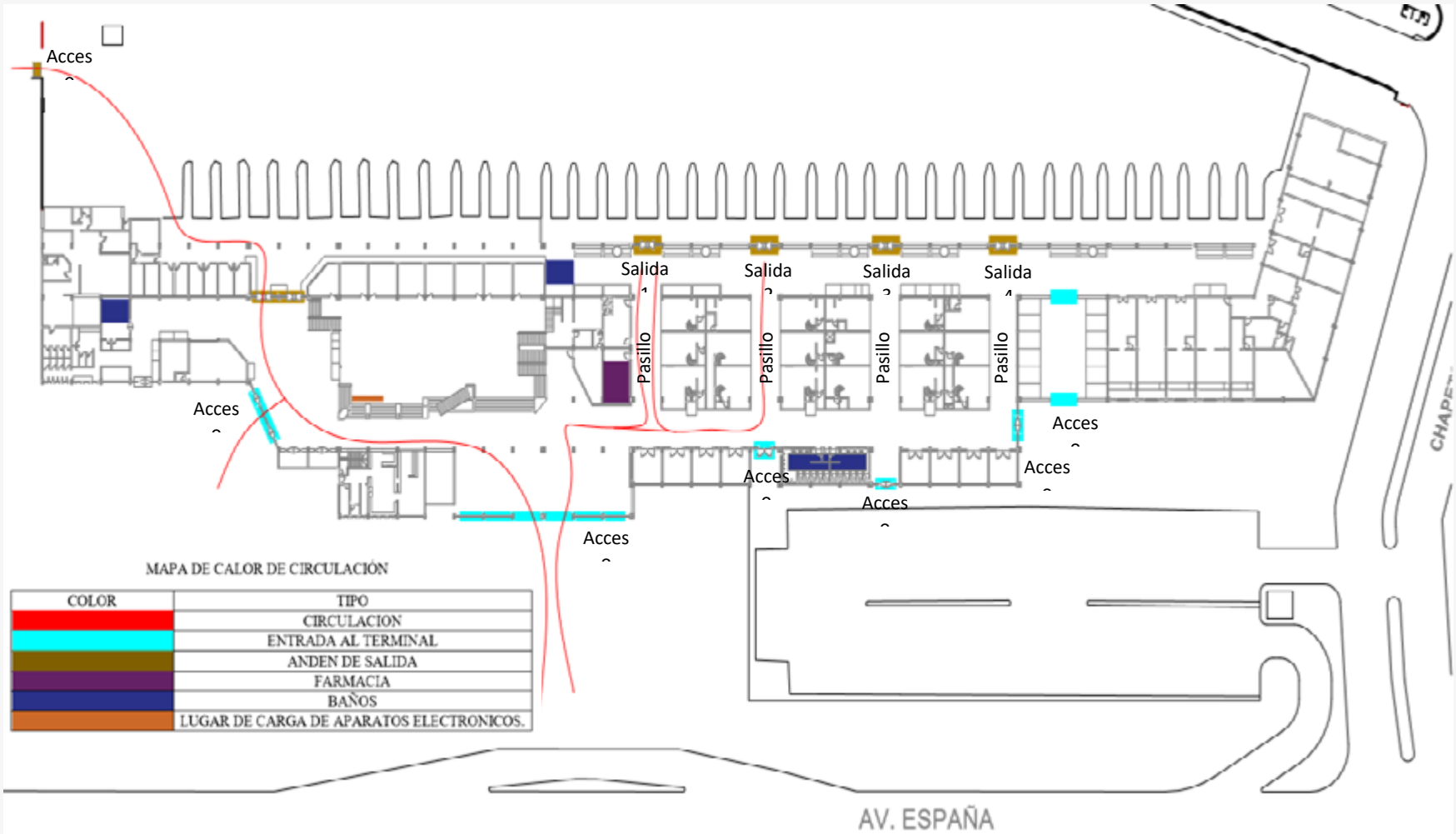
**AREA DE CONSTRUCCION:** 5640,12
**AREA DE TERRENO:** 41136,47
**COSTO DIRECTO:** $361.609,06
**COSTO POR M2** $64,11

| Código | Descripción | Unidad | Cantidad | P. Unitario | P. Total | | % |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **1** | **Obras preliminares** | | | | | **3553,97** | **0,98** |
| 1.1 | Replanteo, trazado y nivelación | m2 | 2672,16 | **1,33** | **3553,97** | | |
| 2 | **Demoliciones** | | | | | **18280,29** | **5,06** |
| 2.1 | DERROCAMIENTO DE MAMPOSTERIA DE LADRILLO | m2 | 233,6 | **12,20** | **2849,92** | | |
| 2.2 | ROTURA DE PISO | m2 | 227,65 | **42,00** | **9561,30** | | |
| 2.3 | RETIRO DE PIEZAS SANITARIAS | U | 18 | **5,25** | **94,50** | | |
| 2.4 | RETIRO DE CERAMICA ACTUAL A MANO | m2 | 2672,16 | **1,33** | **3553,97** | | |
| 2.5 | RETIRO DE CIELORAZO | m2 | 290,58 | **6,20** | **1801,60** | | |
| 2.6 | RETIRO DE MOBILIARIO | U | 29 | **5,50** | **159,50** | | |
| 2.7 | RETIRO DE SEÑALETICA ACTUAL | U | 10 | **1,25** | **12,50** | | |
| 2.8 | RETIRO DE TABIQUERIA, PUERTAS Y VENTANAS DE ALUMINIO | U | 76 | **3,25** | **247,00** | | |
| 3 | **Cimentación** | | | | | **4246,85** | **1,17** |
| 3.1 | Cargado de volquetas a mano | m3 | 552,94 | **1,85** | **1022,94** | | |
| 3.2 | Desalojo de materiales en volqueta hacia botadero con impuesto.(zona urbana) | m3 | 635,88 | **5,07** | **3223,91** | | |
| 4 | **Contrapiso** | | | | | **4115,13** | **1,14** |
| 4.1 | RAZANTEO Y NIVELACION LOSAS | m2 | 2672,16 | **1,54** | **4115,13** | | |
| 5 | **Tabiqueria** | | | | | **810,00** | **0,22** |
| 5.1 | MAMPARA DE VIDRIO TEMPLADO Y ALUMINIO | m2 | 19,92 | **241,63** | **4813,27** | | |
| 5.2 | MAMPARA DE VIDRIO GRANULADO | m2 | 6,00 | **135,00** | **810,00** | | |
| 6 | **Cielo Raso** | | | | | **5435,59** | **1,50** |
| 6.2 | RECUPERACION DE HORMIGON EN COLUMNAS | m2 | 699,30 | **3,15** | **2202,80** | | |
| 6.3 | CIELORAZO CON ESTRUCTURA METALICA Y MDF PINTADO | m2 | 138,43 | **23,00** | **3183,89** | | |
| 6.3 | CIELORAZO CON ESTRUCTURA METALICA Y TIRAS DE MDF BLANCO | m2 | 943,22 | **23,00** | **21694,06** | | |
| 6.4 | TOTEM INFORMATIVO DE ESTRUCTURA METALICA Y RECUBRIMIENTO DE PLASTICO | U | 1,00 | **48,90** | **48,90** | | |
| 7 | **Piso** | | | | | **130165,26** | **36,00** |
| 7.1 | PISO DE PORCELANATO DE 60X60CM | m2 | 2672,16 | **45,24** | **120888,52** | | |
| 7.2 | PISO DE MADERA CON RESINA EPÓXICA | m2 | 227,65 | **40,75** | **9276,74** | | |
| 8 | **Carpinterias** | | | | | **128957,21** | **35,66** |
| 8.1 | Ventanas de aluminio y vidrio | U | 23,00 | **79,17** | **1820,91** | | |
| 8.2 | Puerta de aluminio y vidrio corrediza | U | 52,00 | **210,00** | **10920,00** | | |
| 8.3 | PUERTA PRINCIPAL VIDRIO TEMPLADO Y GRANULADO DE 12 mm | U | 1,00 | **225,00** | **225,00** | | |
| 8.4 | VIDRIO TEMPLADO ANDEN DE SALIDA | m2 | 493,58 | **235,00** | **115991,30** | | |

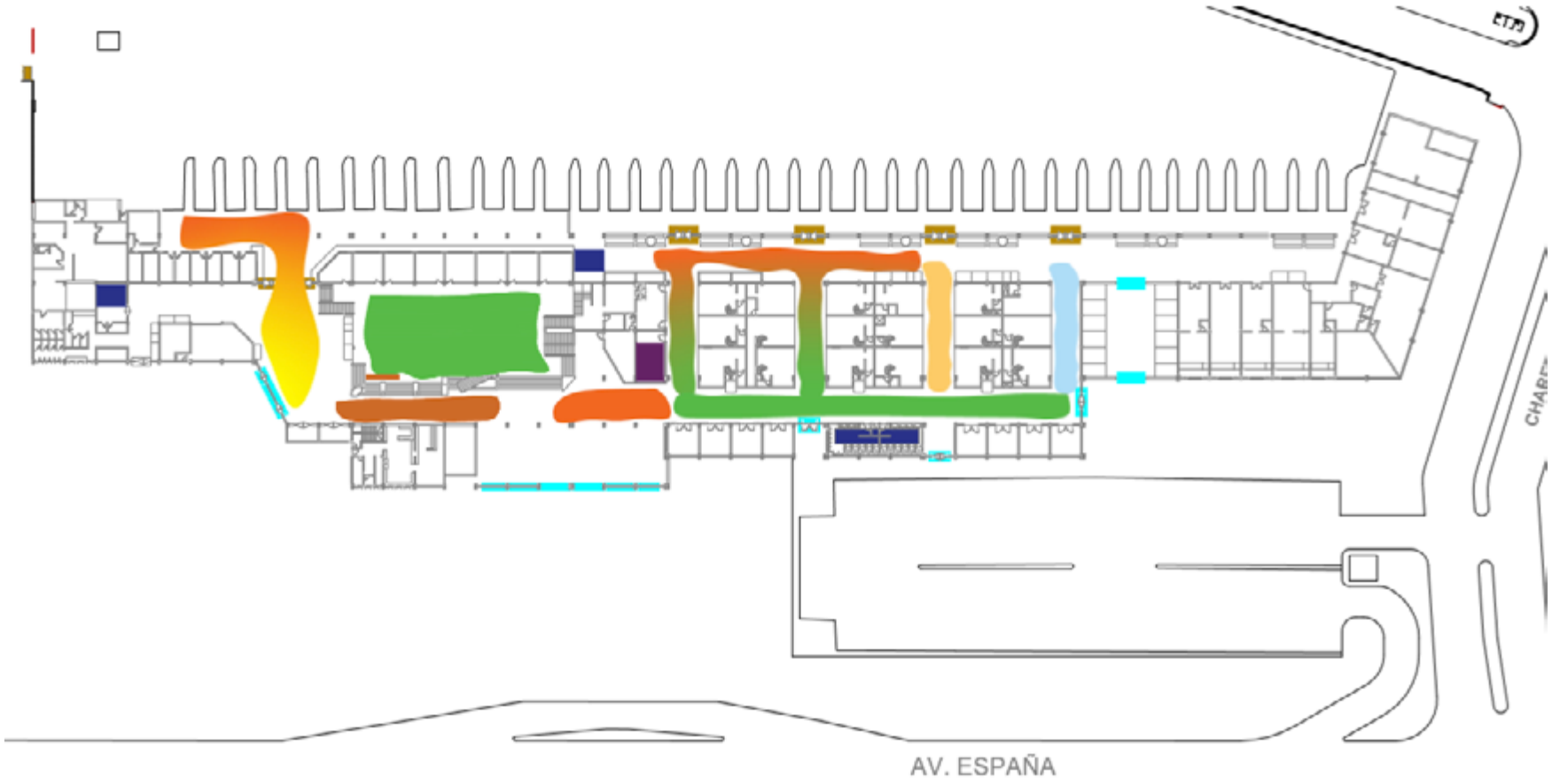
95

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 9 | **Cerrajeria** | | | | | **1433,90** | **0,40** |
| 9.1 | CERRADURA DE PISO PARA COOPERATIVAS Y TIENDAS COMERCIALES | U | 52,00 | **25,70** | **1336,40** | | |
| 9.2 | CERRADURA BAÑO | U | 13,00 | **7,50** | **97,50** | | |
| 10 | **Piezas y Accesorios Sanitarios** | | | | | **4566,32** | **1,26** |
| 10.1 | Inodoro EGO redondo | U | 11,00 | **182,08** | **2002,88** | | |
| 10.2 | Urinario | U | 6,00 | **68,54** | **411,24** | | |
| 10.3 | Lavamanos Blanco para empotrar | U | 8,00 | **73,58** | **588,64** | | |
| 10.4 | GRIFERIA LAVAMANOS LINEA MEDIA | U | 8,00 | **72,10** | **576,80** | | |
| 10.5 | EXTRACTOR DE OLORES | U | 6,00 | **15,00** | **90,00** | | |
| 10.6 | DISPENSADOR DE TOALLAS DE PAPEL | U | 2,00 | **71,97** | **143,94** | | |
| 10.7 | DISPENSADOR DE JABON LIQUIDO | U | 2,00 | **23,03** | **46,06** | | |
| 10.8 | DISPENSADOR DE PAPEL HIGIENICO | U | 2,00 | **58,38** | **116,76** | | |
| 10.9 | SECADOR DE MANOS ELECTRICO | U | 4,00 | **60,00** | **240,00** | | |
| 10.10 | ESPEJO | U | 2,00 | **175,00** | **350,00** | | |
| 11 | **Instalaciones Eléctricas** | | | | | **22402,58** | **6,20** |
| 11.1 | Punto de iluminacion (no incluye luminaria) | pto | 94,00 | **20,37** | **1914,78** | | |
| 11.2 | Punto de Tomacorriente | pto | 18,00 | **29,48** | **530,64** | | |
| 11.2 | Lampara Ovation 95 Sylvania sobrepuesta de 28w 4000 kelvins | U | 20,00 | **21,28** | **425,60** | | |
| 11.3 | TIRAS LED X CADA 5M DE TIRA LED 1 TRANSFORMADOR | ml | 1055,76 | **18,50** | **19531,56** | | |
| 12 | **Pinturas** | | | | | **21953,44** | **6,07** |
| 12.1 | PINTURA PARA PARED | m2 | 366,08 | **3,93** | **1438,69** | | |
| 12.2 | LACA TRANSPARENTE | m2 | 138,43 | **23,50** | **3253,11** | | |
| 12,3 | CIELORAZO PINTADO COLOR BLANCO | m2 | 3494,26 | **4,94** | 17261,64 | | |
| 13 | **Instalaciones especiales** | | | | | **466,50** | **0,13** |
| 13.1 | GABINETES CONTRA INCENDIOS | U | 2,00 | **200,00** | **400,00** | | |
| 13.2 | VENTILACION DE BAÑOS, EXTRACTOR ELECTRICO | U | 2,00 | **33,25** | **66,50** | | |
| 14 | **Mobiliario especial** | | | | | **9370,00** | **2,59** |
| 14.1 | MUEBLES DE LINEA: SILLAS PATIO DE COMIDA DE ALUMINIO Y FIBRA DE VIDRIO | U | 116,00 | **45,00** | **5220,00** | | |
| 14.2 | MUEBLES DE LINEA: BANCAS AREA SOCIAL DE ALUMINIO Y FIBRA DE VIDRIO | U | 10,00 | **125,00** | **1250,00** | | |
| 14.3 | MUEBLES ESPECIALES SILLA DE LA SALA DE ESPERA EN ADEN DE SALIDA 2.40*0.50 | U | 8,00 | **135,00** | **1080,00** | | |
| 14.4 | MUEBLES ESPECIALES SILLA DE LA SALA DE ESPERA EN ADEN DE SALIDA 1.80*0.50 | U | 8,00 | **135,00** | **1080,00** | | |
| 14.5 | MUEBLES ESPECIALES PATIO COMIDA DIVISOR DE MADERA Y ESTRUCTURA METALICA | m2 | 8,00 | **65,00** | **520,00** | | |
| 14.6 | MUEBLES ESPECIALES ANDEN DE SALIDA ISLA DE MADERA Y ESTRUCTURA METALICA | m2 | 4,00 | **55,00** | **220,00** | | |
| 15 | **Obras Finales** | | | | | **5852,03** | **1,62** |
| 15.1 | LIMPIESA DE OBRA | m2 | 2672,16 | **2,19** | **5852,03** | | |
| | | | | **SUBTOTAL** | **361609,06** | | **100,00** |
| | | | | **IVA** | 12.00% | **43393,09** | |
| | | | | | **TOTAL** | **405002,15** | |

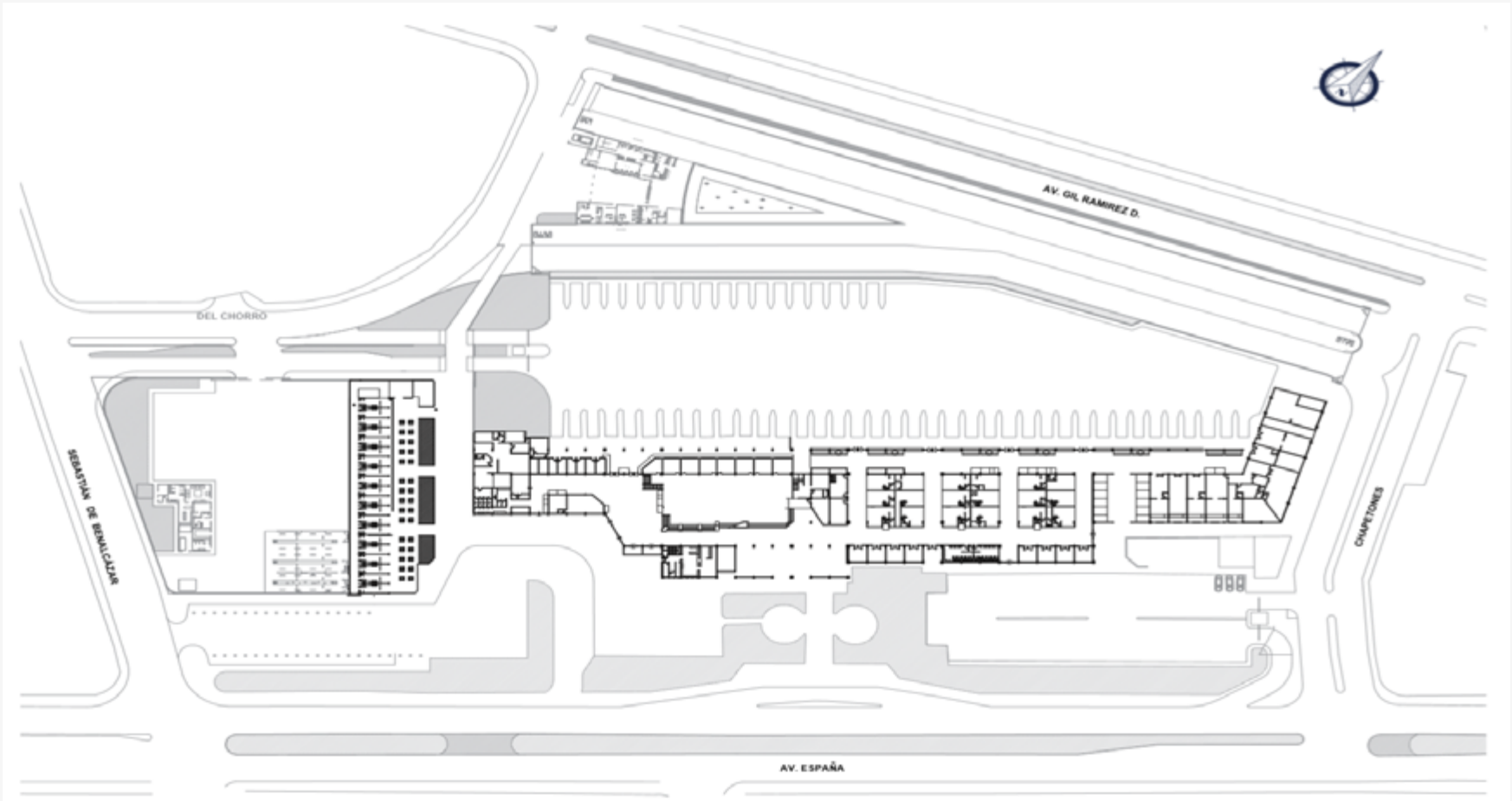
# ANEXOS 3. PLANO ARQUITECTÓNICO DEL ANÁLISIS ESPACIAL.



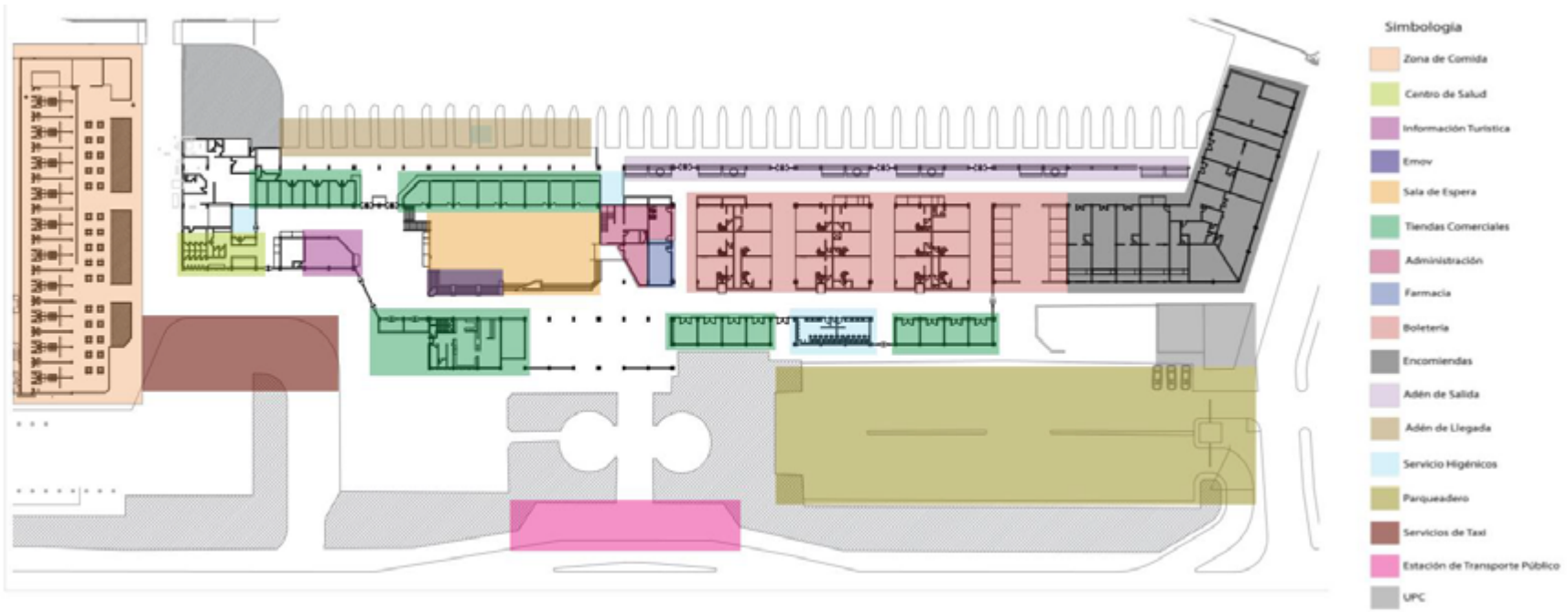
# ANEXOS 4. PLANO ARQUITECTÓNICO DEL ANÁLISIS DE CIRCULACIÓN



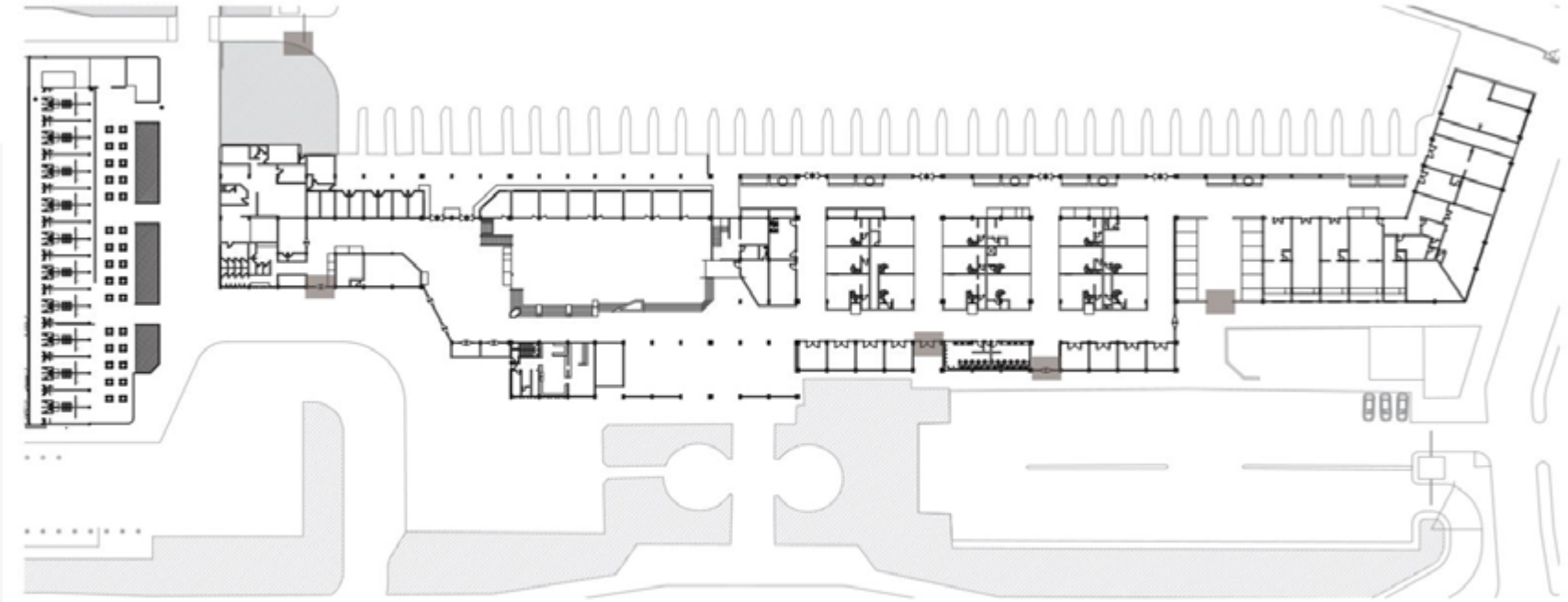
# ANEXOS 5. EMPLAZAMIENTO GENERAL.



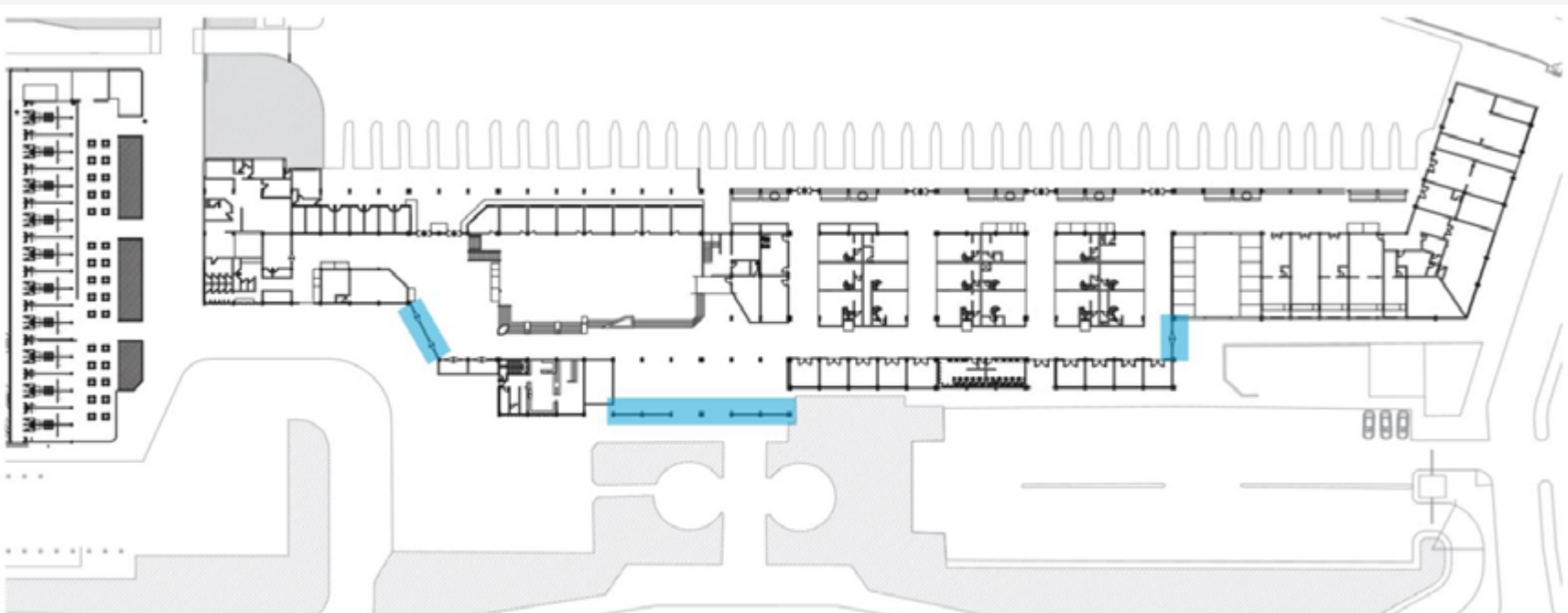
# ANEXOS 6. ZONIFICACIÓN DE LOS AMBIENTES



# ANEXO 7. ACCESOS DETERMINADOS BOCETO 1.

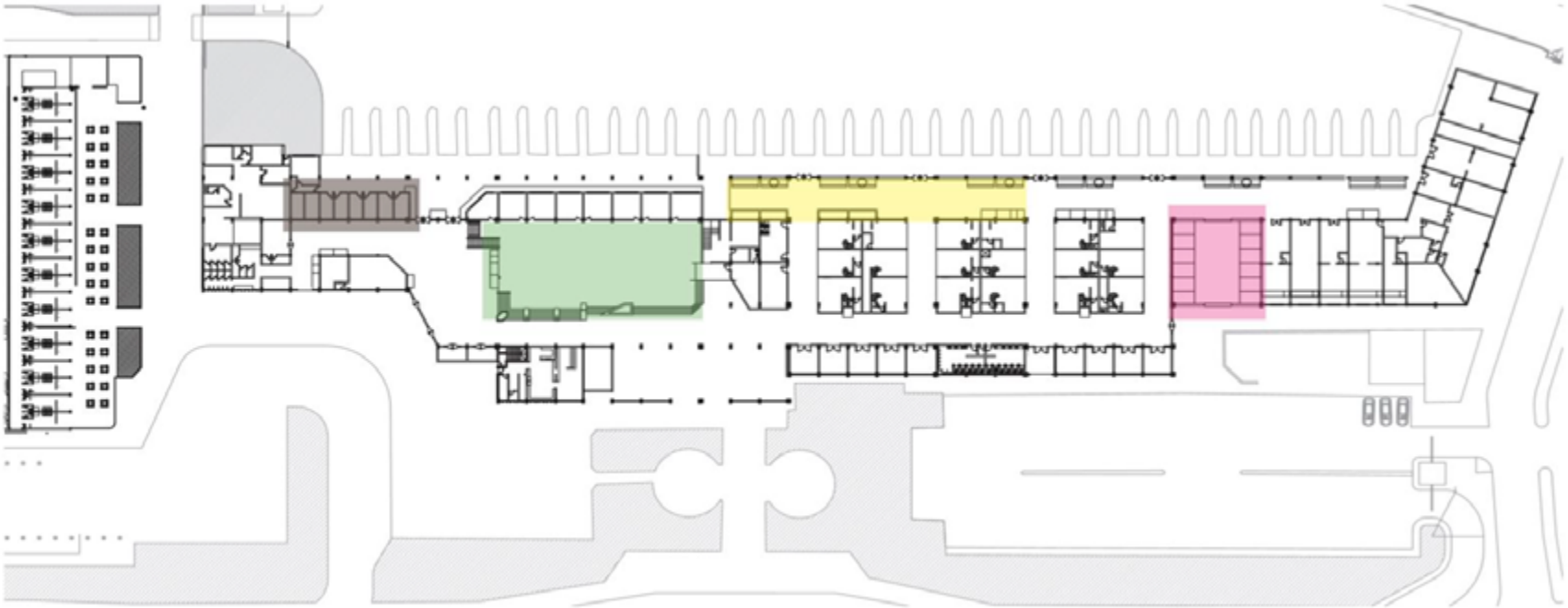


Planta Actual

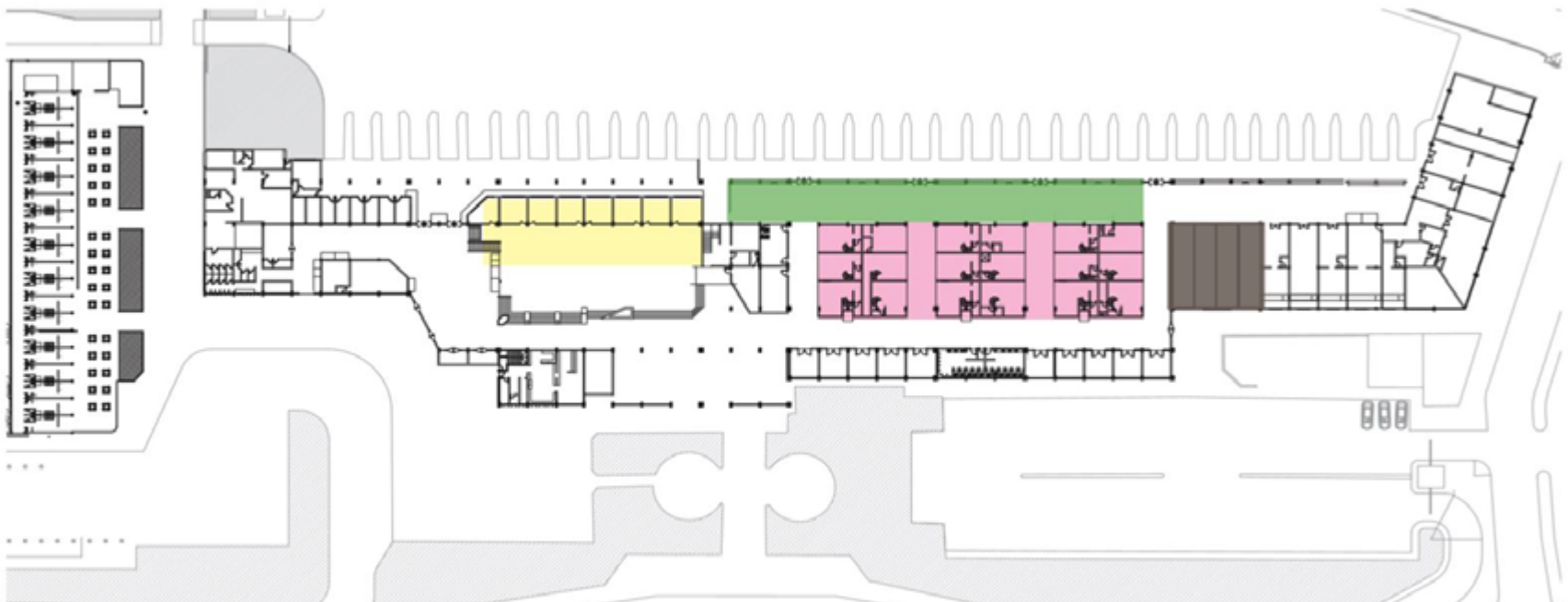


Planta Propuesta

# ANEXOS 8. REUBICACIÓN DE LOS AMBIENTES



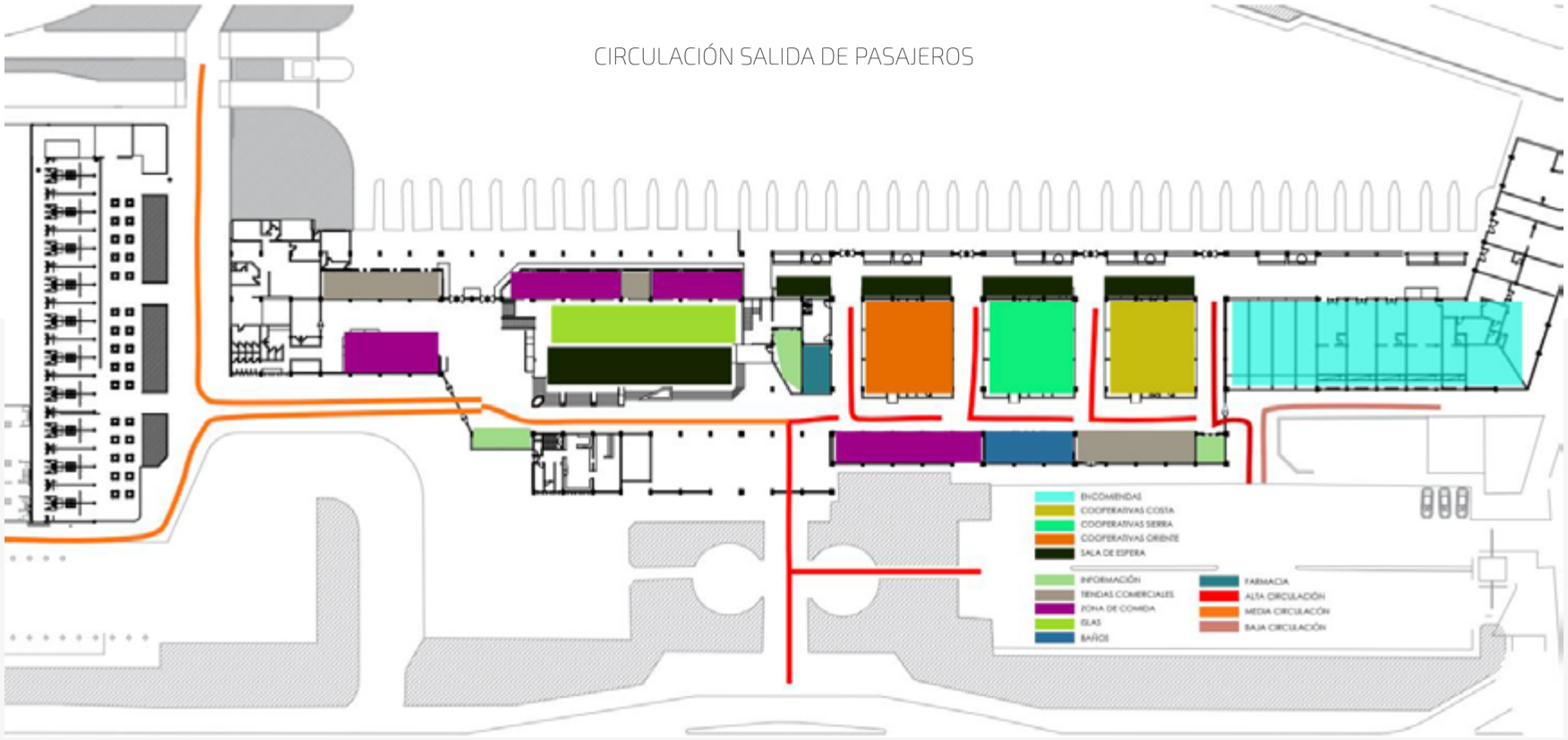
**Planta Actual**



**Planta Propuesta**

# ANEXOS 9.  PROPUESTA 1. DE CIRCULACIÓN.

CIRCULACIÓN SALIDA DE PASAJEROS

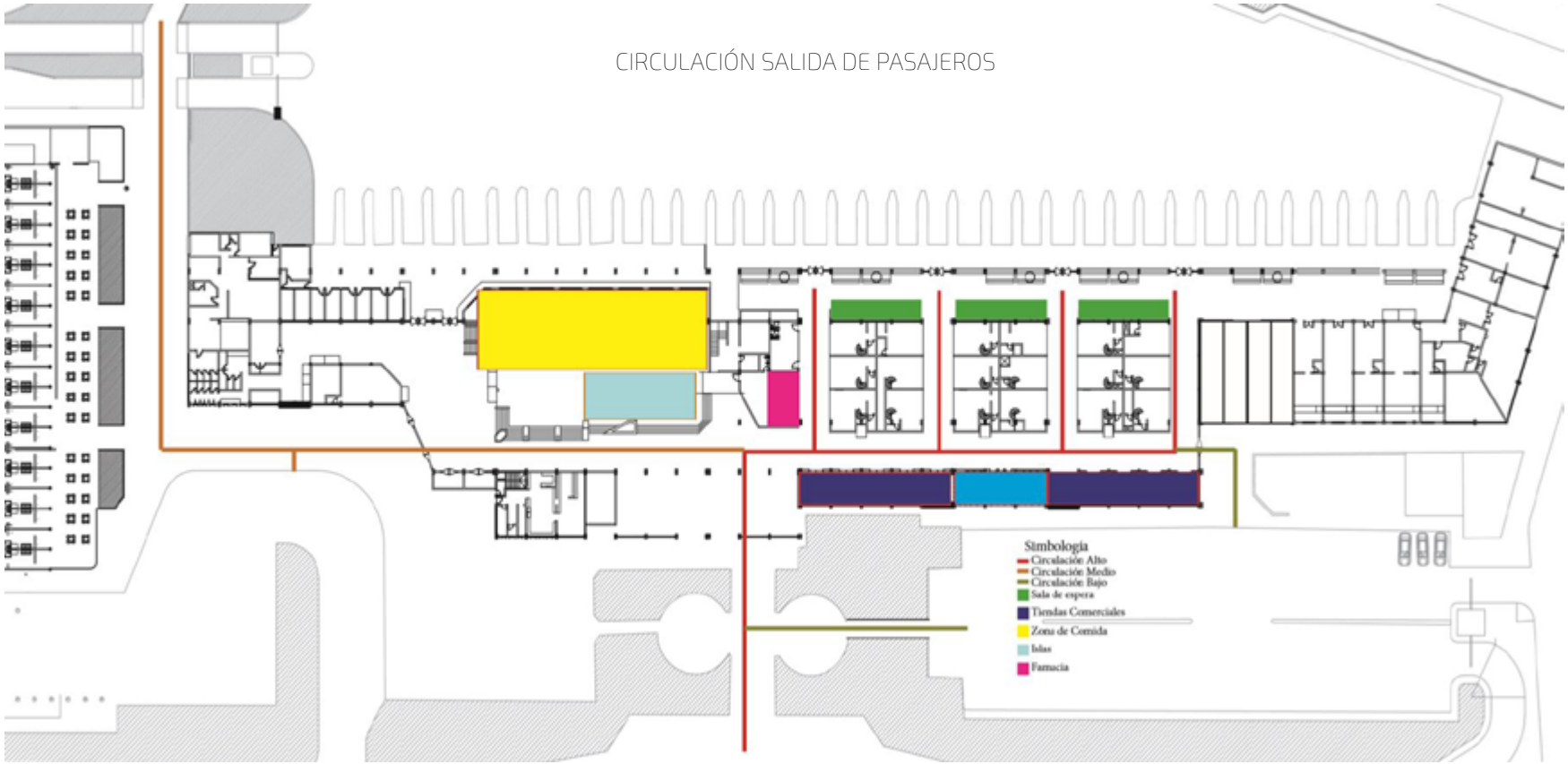



CIRCULACIÓN  LLEGADA  DE PASAJEROS

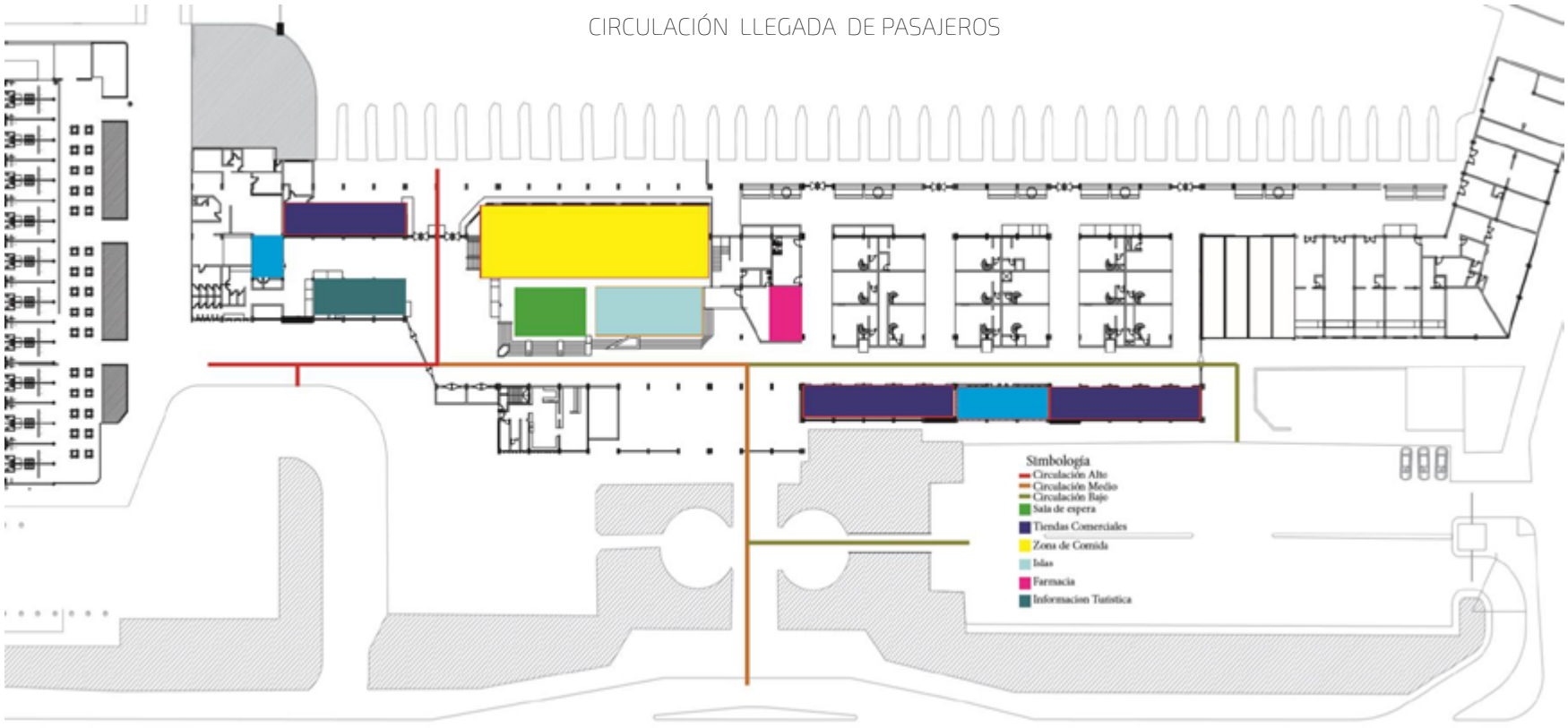


# ANEXOS 10.  PROPUESTA 2. DE CIRCULACIÓN.

CIRCULACIÓN SALIDA DE PASAJEROS



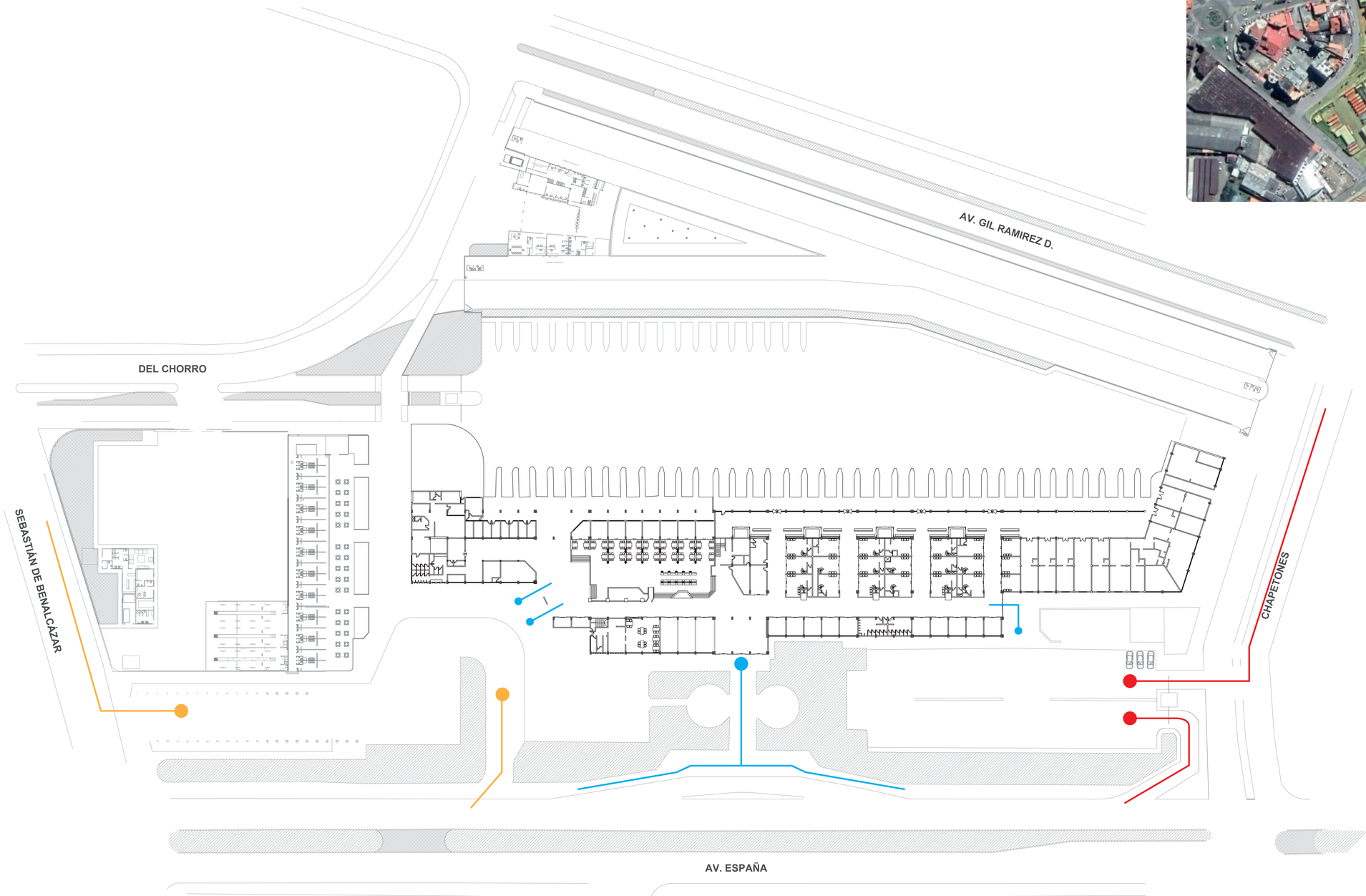

CIRCULACIÓN  LLEGADA  DE PASAJEROS



# INFORMACIÓN TÉCNICA



UBICACIÓN GEOGRÁFICA

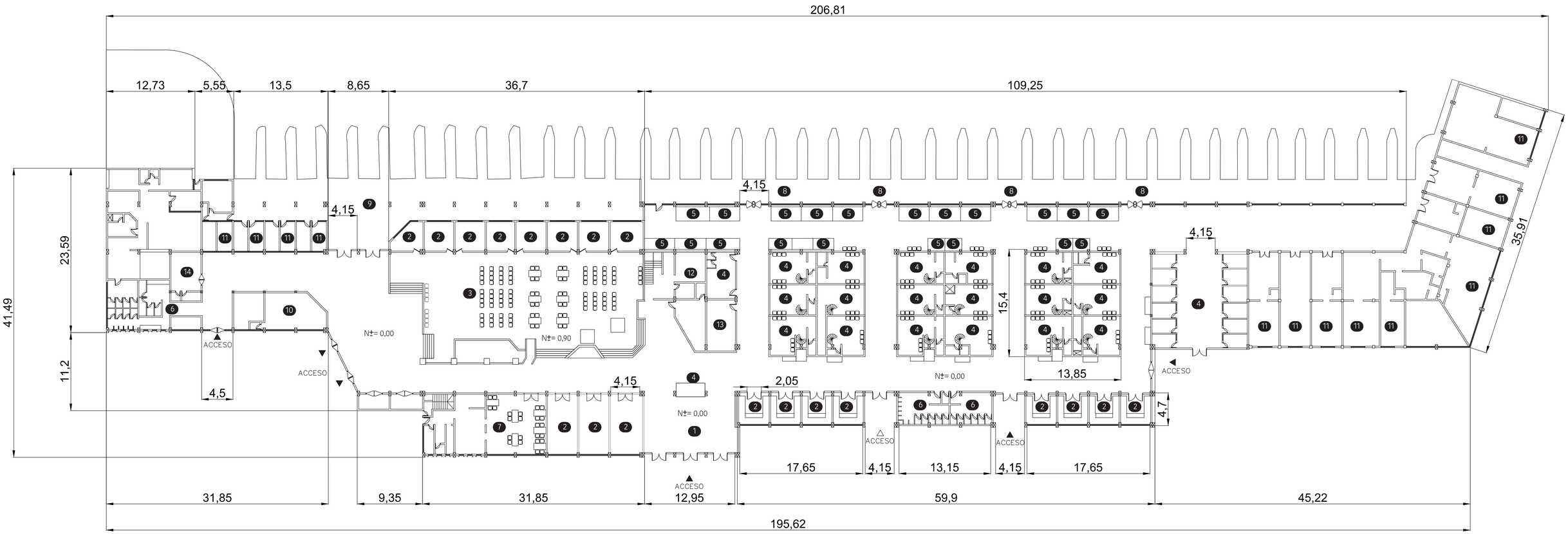



LISTADO DE ESPACIOS

INGRESO Y SALIDA A PARQUEADERO

ACCESO DE USUARIOS DESDE TRANSPORTE URBANO

INGRESO Y SALIDA DE TAXIS

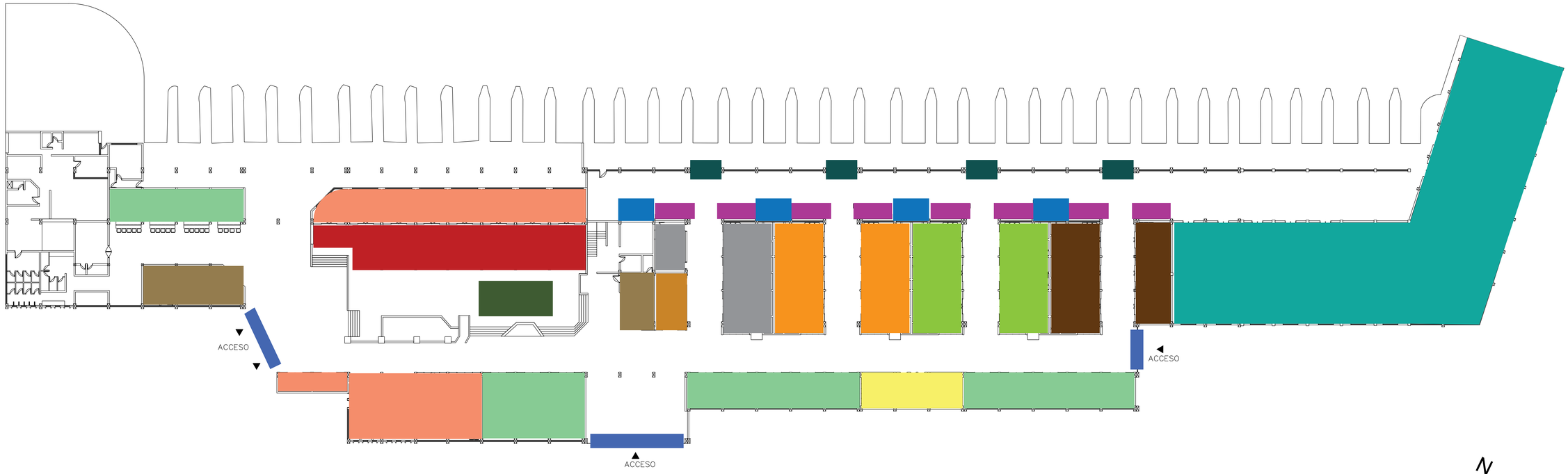



LISTADO DE ESPACIOS

1. VESTÍBULO PRINCIPAL
2. TIENDAS COMERCIALES
3. SALA DE ESPERA
4. BOLETERIAS
5. QUIOSCOS
6. SERVICIOS HIGIENICOS
7. RESTURANTE PIO PIO
8. ANDÉN DE SALIDA
9. ANDÉN DE LLEGADA
10. INFORMACIÓN TURISTICA
11. SERVICIO DE ENCOMIENDAS
12. ADMINISTRACIÓN
13. FARMACIA
14. CENTRO DE SALUD

N

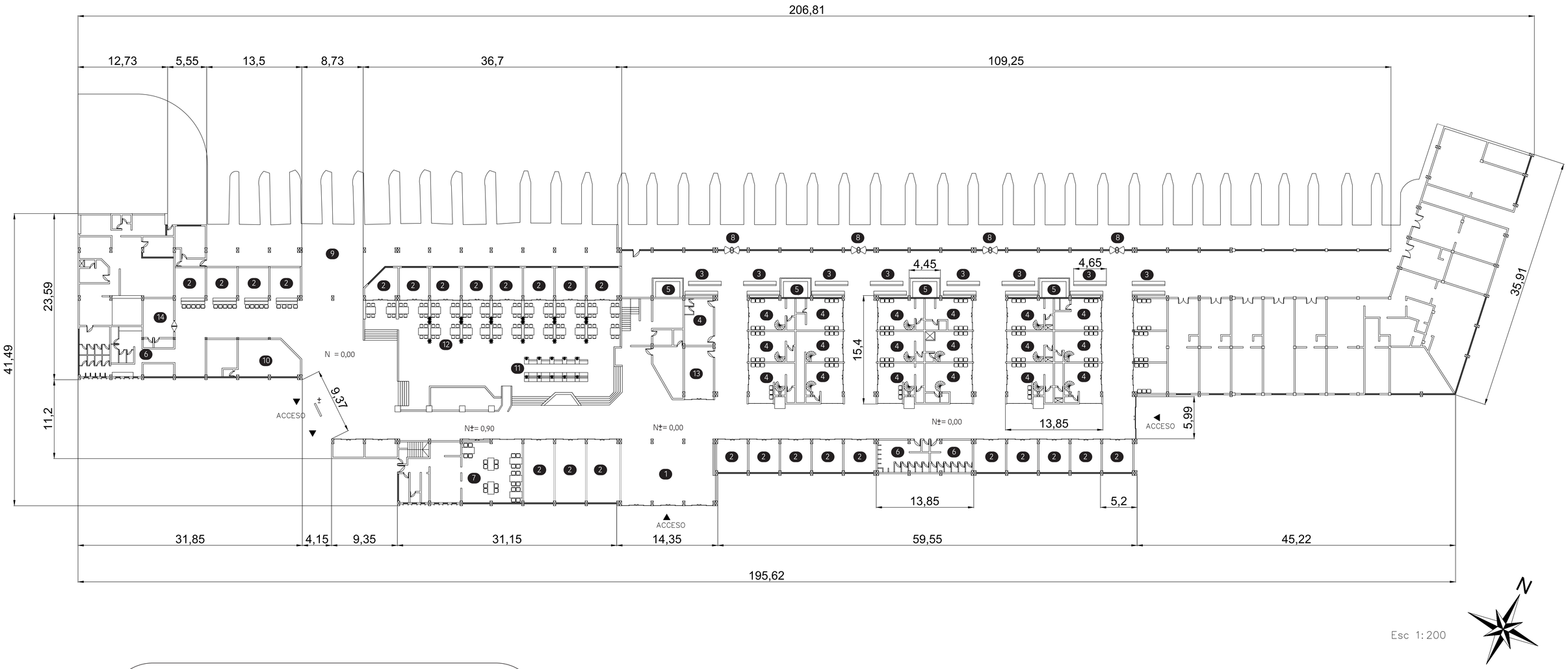
Esc 1:200




Esc 1: 200

SIMBOLOGÍA

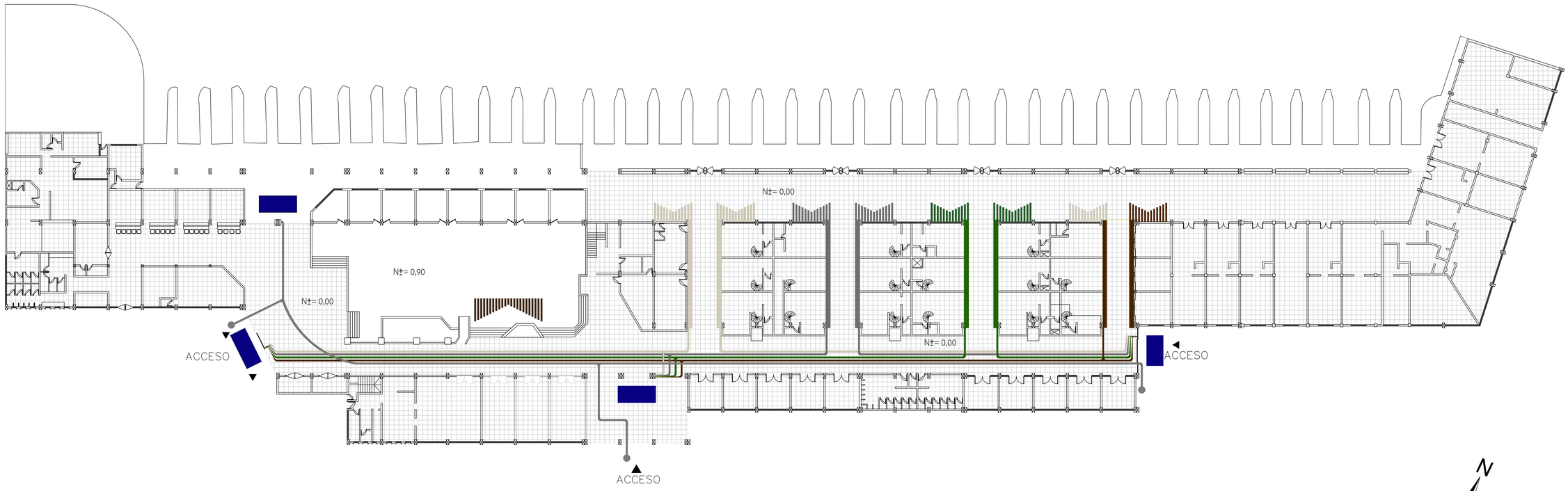
- ACCESOS
- TIENDAS COMERCIALES
- SERVICIO HIGIENICO
- ZONAS DE COMIDA
- INFORMACIÓN
- FARMACIA
- COOPERATIVAS COSTA
- COOPERATIVAS SIERRA
- COOPERATIVAS ORIENTE
- COOPERATIVAS CANTONAL
- PATIO DE COMIDA
- AREA SOCIAL
- QUIOSCOS COMERCIALES
- SALA DE ESPERA
- ENCOMIENDAS
- SALIDA A TRANSPORTE




Esc 1: 200

LISTADO DE ESPACIOS

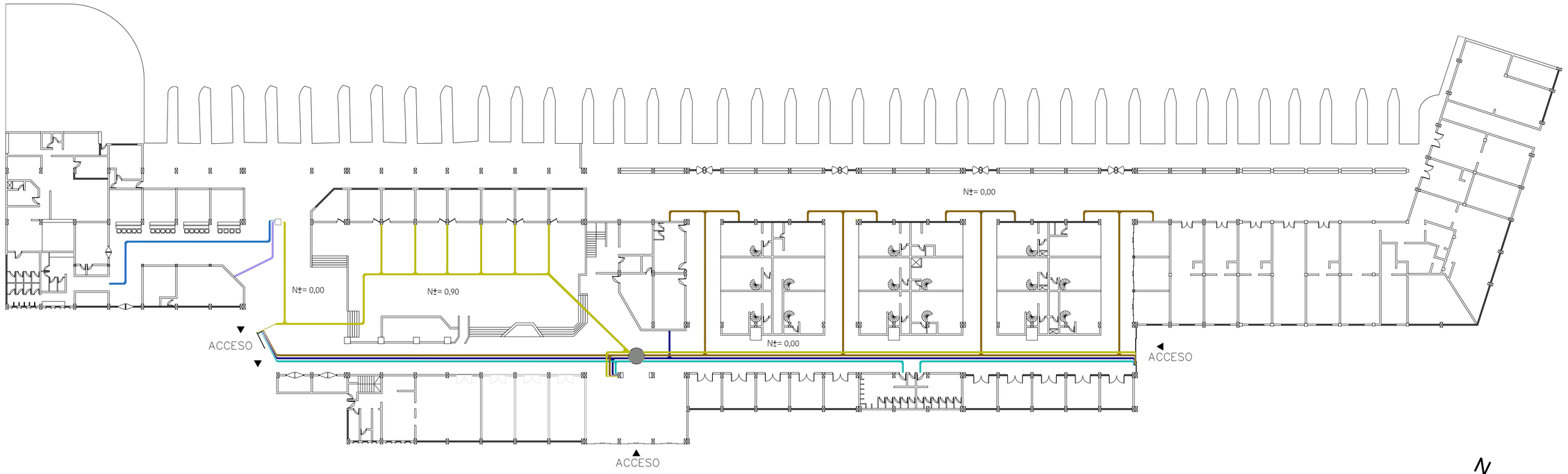
1. VESTÍBULO PRINCIPAL
2. TIENDAS COMERCIALES
3. SALA DE ESPERA
4. BOLETERIAS
5. QUIOSCOS
6. SERVICIOS HIGIENICOS
7. RESTURANTE PIO PIO
8. ANDÉN DE SALIDA
9. ANDÉN DE LLEGADA
10. INFORMACIÓN TURISTICA
11. ÁREA SOCIAL
12. PATIO DE COMIDA
13. FARMACIA
14. CENTRO DE SALUD




Esc 1: 200

SIMBOLOGÍA

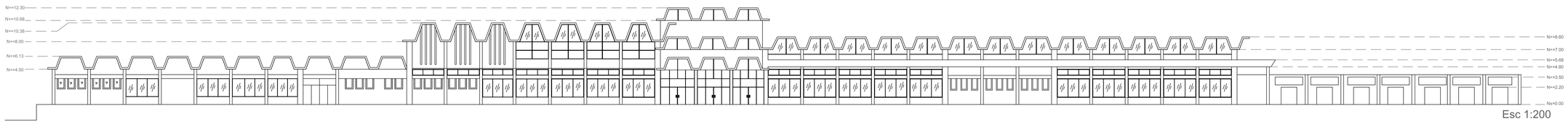
- PLANO INFORMATIVO
- AREA SOCIAL
- COOPERATIVAS COSTA
- COOPERATIVAS SIERRA
- COOPERATIVAS ORIENTE
- COOPERATIVAS CANTONAL
- LINEA DE ACCESOS




Esc 1:200

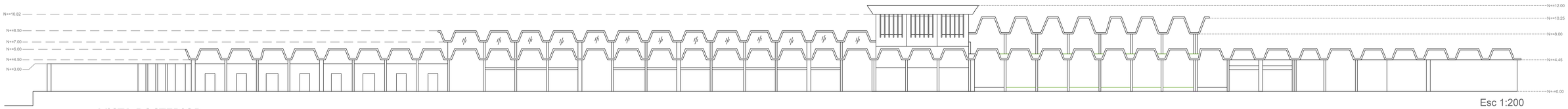
SIMBOLOGÍA

| | |
|---|---|
| SERVICIO HIGIÉNICO | N+= 3,20 |
| FARMACIA | N+= 3,20 |
| SALA DE ESPERA | N+= 3,25 |
| PATIO DE COMIDA | N+= 3,35 |
| INFORMACION TURÍSTICA | N+= 3,00 |
| SERVICIO HIGIÉNICO | N+= 3,00 |
| TOTEM INFORMATIVO | N+= 3,00 |



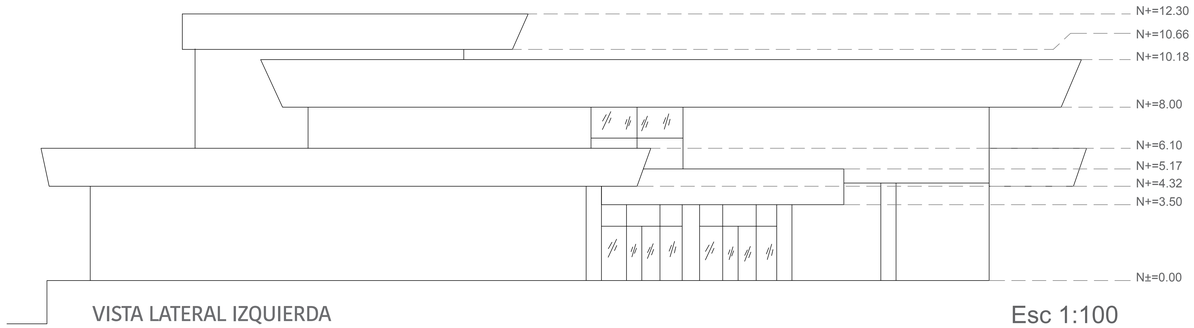

VISTA FRONTAL

Esc 1:200



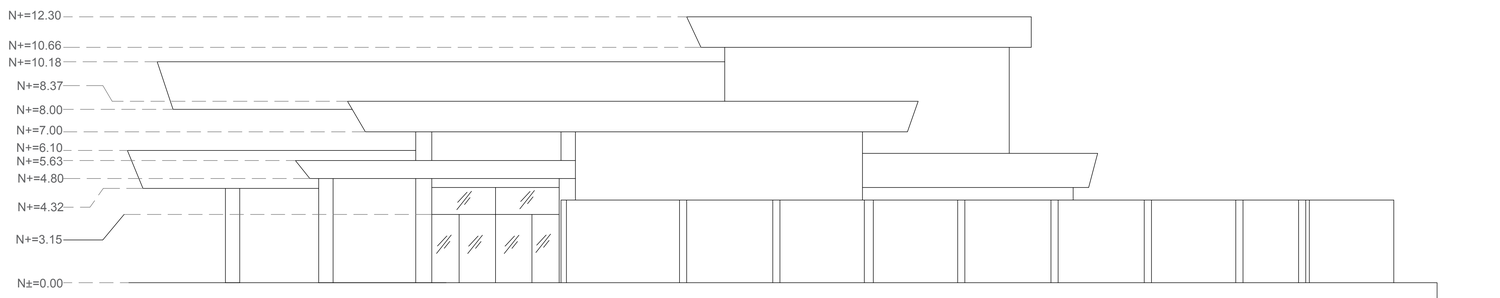

VISTA POSTERIOR

Esc 1:200




VISTA LATERAL IZQUIERDA

Esc 1:100



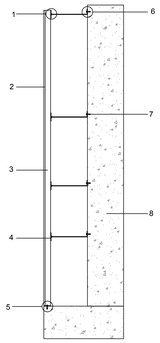

VISTA LATERAL DERECHA

Esc 1:100




VISTA FRONTAL SEÑALETICA LETREROS

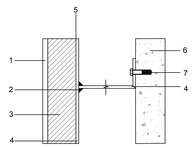
Esc: 1:75




| LEYENDA | |
|---|---|
| 1 | Subdetalle A |
| 2 | Alucobond Pintado e=4mm |
| 3 | Caucho Microporoso |
| 4 | Platina de hierro 1" ¼x5mm |
| 5 | Subdetalle C |
| 6 | Subdetalle B |
| 7 | Perno Expansor ¼ x 3" |
| 8 | Pared de Hormigón |

DETALLE
CONSTRUCTIVO

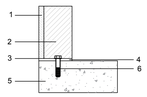
Esc 1:40




SUBDETALLE
A-B

| LEYENDA | |
|---|---|
| 1 | Alucobond Pintado e=4mm |
| 2 | Punto de Suelda |
| 3 | Caucho Microporoso |
| 4 | Platina de hierro 1" ¼x5mm |
| 5 | Pegamento |
| 6 | Pared de Hormigón |
| 7 | Perno Expansor ¼ x 3" |

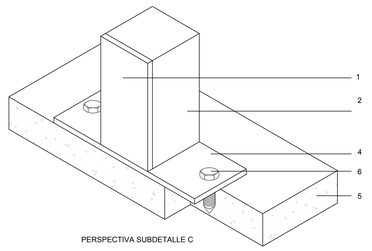
Esc 1:40




SUBDETALLE C

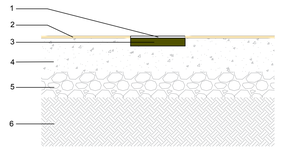
| LEYENDA | |
|---|---|
| 1 | Alucobond Pintado e=4mm |
| 2 | Caucho Microporoso |
| 3 | Pegamento |
| 4 | Platina de hierro 1" ¼x5mm |
| 5 | Losa de hormigón |
| 6 | Perno Expansor ¼ x 3" |

Esc 1:40



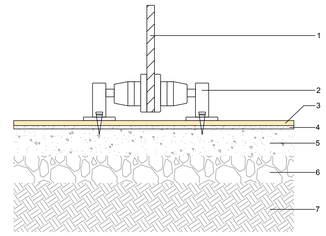

PERSPECTIVA SUBDETALLE C

Esc 1:40




| LEYENDA | |
|---|---|
| 1 | Epoxacast Clear 690 |
| 2 | Porcelanato 600x600mm |
| 3 | MDF Liso Pintado |
| 4 | Losa de Hormigón |
| 5 | Replantillo de Piedra |
| 6 | Tierra |

DETALLE SEÑALIZACION EN PISO




| LEYENDA | |
|---|---|
| 1 | Vidrio templado e=10mm |
| 2 | Sistema de herrajes jackson |
| 3 | Porcelanato 600x600mm |
| 4 | Mortero |
| 5 | Losa de hormigón |
| 6 | Replantillo de Piedra |
| 7 | Tierra |

DETALLE SUJECIÓN VIDRIO TEMPLADO / PISO

Esc 1:40




| LEYENDA | |
|---|---|
| 1 | Losa de hormigón |
| 2 | Pulido de Superficie |

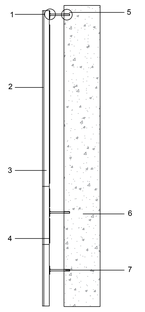
DETALLE EN CIELORAZO

Esc 1:40

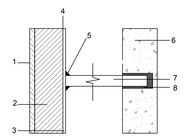


VISTA FRONTAL SEÑALETICA DE PASILLO

Esc: 1:75




DETALLE
CONSTRUCTIVO




SUBDETALLE A-B

| LEYENDA | |
|---|---|
| 1 | Subdetalle A |
| 2 | Alucobond Pintado e=4mm |
| 3 | Caucho Microporoso |
| 4 | Iluminación Led |
| 5 | Subdetalle B |
| 6 | Pared de hormigón |
| 7 | Barra de hierro |
| 8 | Adhesivo Sikadur Epóxi |

| LEYENDA | |
|---|---|
| 1 | Alucobond Pintado e=4mm |
| 2 | Caucho Microporoso |
| 3 | Platina de hierro 1" ¼x5mm |
| 4 | Pegamento |
| 5 | Punto de suelda |
| 6 | Pared de hormigón |
| 7 | Barra de hierro |
| 8 | Adhesivo Sikadur Epóxi |

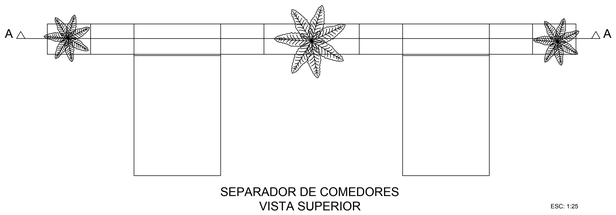
Esc 1:40

Esc 1:40



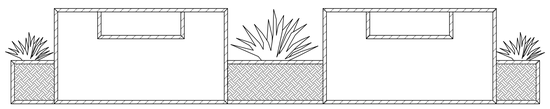
SEPARADOR DE COMEDORES
VISTA FRONTAL

ESC: 1:25



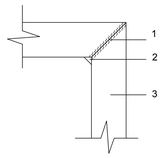

SEPARADOR DE COMEDORES
VISTA SUPERIOR

ESC: 1:25



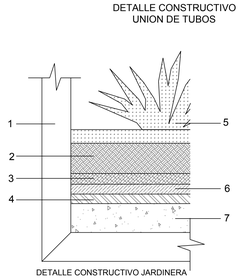
CORTE A-A

ESC: 1:25




DETALLE CONSTRUCTIVO
UNION DE TUBOS

| LEYENDA | |
|---|---|
| 1 | Linea de soldadura |
| 2 | Punto de suelda |
| 3 | Tubo de hierro cuadrado 40x40x0,2mm |

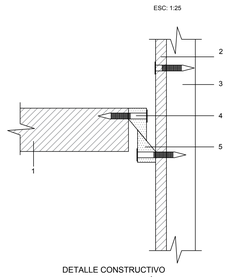



DETALLE CONSTRUCTIVO JARDINERA

| LEYENDA | |
|---|---|
| 1 | Tubo de hierro cuadrado 40x40x0,2mm |
| 2 | Sustrato de suelo |
| 3 | Capa intermedia |
| 4 | Emulsión |
| 5 | Vegetación |
| 6 | Manto antiraíz |
| 7 | Capa de concreto |

ESC: 1:25

ESC: 1:25




DETALLE CONSTRUCTIVO
UNION DE TABLÓN A
ESTRUCTURA METALICA

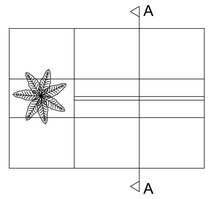
| LEYENDA | |
|---|---|
| 1 | Tablón de madera |
| 2 | Melamina e=15mm |
| 3 | Tubo Cuadrado de hierro 40x40x0,2mm |
| 4 | Tornillo triplepato $1\frac{1}{2}$ |
| 5 | Soporte de madera para sujeción |

ESC: 1:25



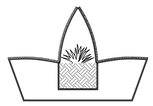
BANCAS AREA SOCIAL
VISTA FRONTAL

ESC: 1:20




BANCAS AREA SOCIAL
VISTA SUPERIOR

ESC: 1:20



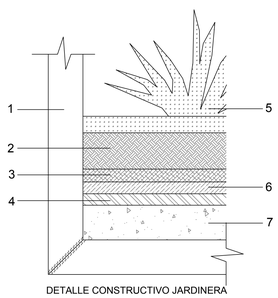
CORTE A-A

ESC: 1:20



BANCAS AREA SOCIAL
VISTA LATERAL DERECHA

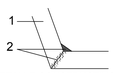
ESC: 1:20




DETALLE CONSTRUCTIVO JARDINERA

| LEYENDA | |
|---|---|
| 1 | Tubo rectangular galvanizado 20x40x0,2mm |
| 2 | Sustrato de suelo |
| 3 | Capa intermedia |
| 4 | Emulsión |
| 5 | Vegetación |
| 6 | Manto antiraíz |
| 7 | Capa de concreto |

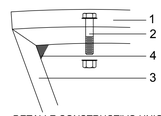
ESC: 1:25




DETALLE CONSTRUCTIVO TUBO

| LEYENDA | |
|---|---|
| 1 | Tubo rectangular galvanizado 20x40x0,2mm |
| 2 | Soldadura con electrodo |

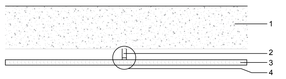
ESC: 1:25




DETALLE CONSTRUCTIVO UNION
FIBRA DE VIDRIO Y TUBO

| LEYENDA | |
|---|---|
| 1 | Fibra de vidrio |
| 2 | Perno y tuerca $\frac{1}{4}$" |
| 3 | Tubo rectangular galvanizado 20x40x0,2mm |
| 3 | Punto de Suelda |

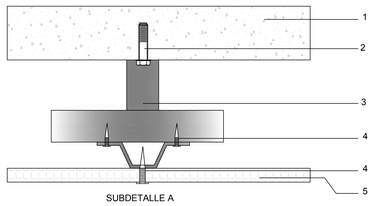
ESC: 1:25




DETALLE EN CIELORAZO
ANDEN DE SALIDA

| LEYENDA | |
|---|---|
| 1 | Losa de hormigón |
| 2 | Pulido de Superficie |
| 3 | Tira de melamina blanca |
| 4 | Subdetalle A |

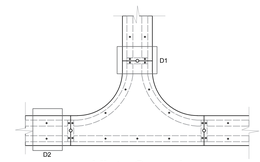
Esc 1:40



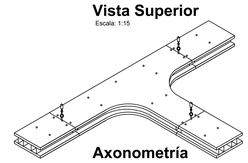

SUBDETALLE A

| LEYENDA | |
|---|---|
| 1 | Cielorazo de hormigón pintado |
| 2 | Perno Expansor ⅜ x 3" |
| 3 | Perfilería metálica |
| 4 | Tornillos |
| 5 | Tira de melamina blanca |

Esc 1:20

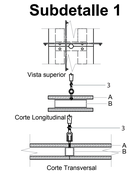



**Vista Superior**
Escala: 1:15



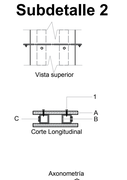
**Axonometría**

**Subdetalle 1**

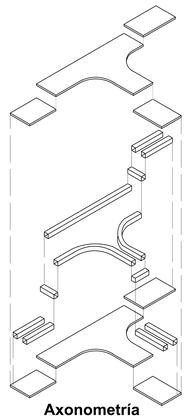



Escala: 1:10

**Subdetalle 2**



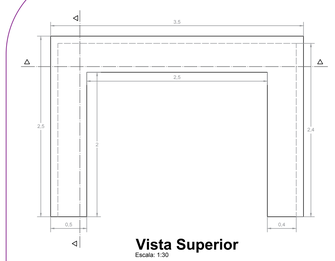

Escala: 1:10



**Axonometría Explotada**

## Leyenda:

1.- Tornillo Autoperforante 1 1/4".
2.- Suelda.
3.- Cable de tensor.
A.- MDF 12mm Pintado.
B.- Tubo estructural de forma cuadrada de 4x4cm.
C.- Tira Led.




**Vista Superior**
Escala: 1:30




**Vista Frontal**
Escala: 1:30



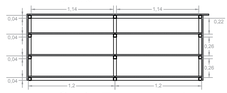

**Vista Lateral Derecha**
Escala: 1:30



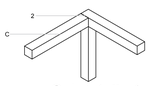

**Vista Lateral Izquierda**
Escala: 1:30



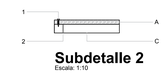

**Corte Longitudinal**
Escala: 1:30




**Corte Transversal**
Escala: 1:30




**Subdetalle 1**
Escala: 1:10



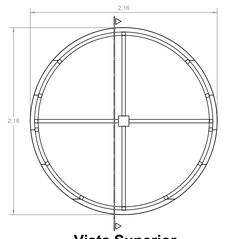

**Subdetalle 2**
Escala: 1:10



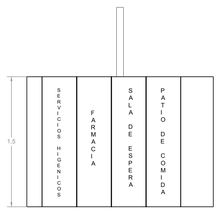

**Subdetalle 3**
Escala: 1:10

## Leyenda:

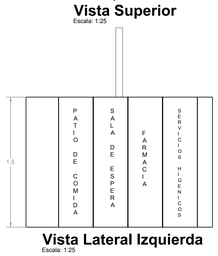
1.- Tornillo Autoperforante 1 1/4".
2.- Suelda.
A.- Melamina 15mm de 2.44x1.22m maderada gris.
B.- Melamina 15mm de 2.44x1.22m maderada café.
C.- Tubo estructural de forma cuadrada de 4x4cm.



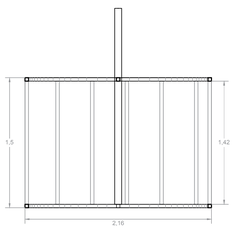

**Vista Superior**
Escala: 1:25



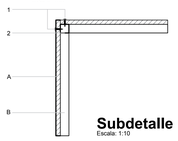

**Vista Lateral Derecha**
Escala: 1:25




**Vista Lateral Izquierda**
Escala: 1:25



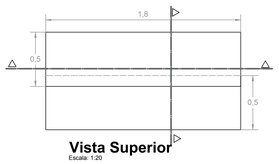

**Corte Transversal**
Escala: 1:25



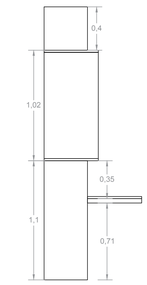

**Subdetalle**
Escala: 1:10

Leyenda:

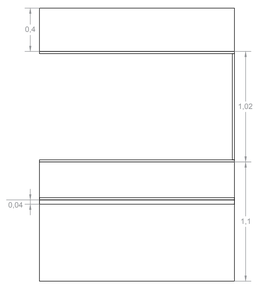
1.- Tornillo Autoperforante 1 1/4".
2.- Suelda.
A.- MDF 12mm Pintado.
B.- Tubo estructural de forma cuadrada de 4x4cm.



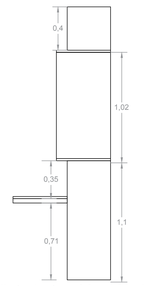

**Vista Superior**
Escala: 1:20



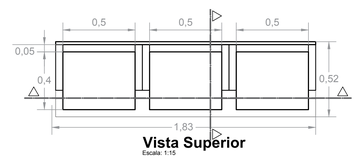

**Vista Lateral Derecha**
Escala: 1:20




**Vista Frontal**
Escala: 1:20



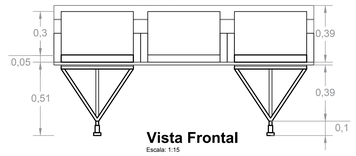

**Vista Lateral Izquierda**
Escala: 1:20



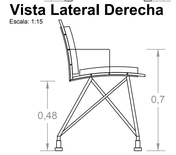

**Vista Superior**
Escala: 1:15



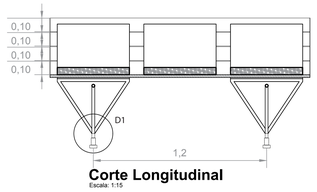

**Vista Lateral Derecha**
Escala: 1:15



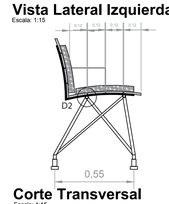

**Vista Frontal**
Escala: 1:15




**Vista Lateral Izquierda**
Escala: 1:15




**Corte Longitudinal**
Escala: 1:15




**Corte Transversal**
Escala: 1:15



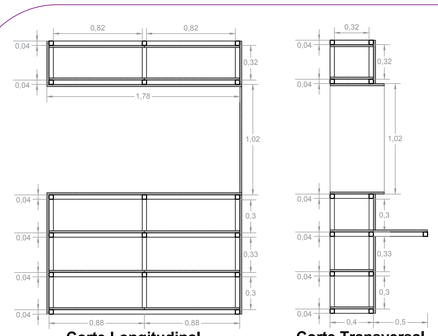

**Subdetalle 1**
Escala: 1:10




**Subdetalle 2**
Escala: 1:10

Leyenda:

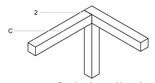
1.- Tornillo Autoperforante 1 1/4".
2.- Suelda.
A.- Melamina 15mm de 2.44x1.22m maderada gris.
B.- Tubo estructural de forma circular de 2".
C.- Platina metalica de 8mm



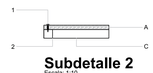

**Corte Longitudinal**
Escala: 1:20




**Corte Transversal**
Escala: 1:20




**Subdetalle 1**
Escala: 1:10




**Subdetalle 2**
Escala: 1:10




**Subdetalle 3**
Escala: 1:10

Leyenda:

1.- Tornillo Autoperforante 1 1/4".
2.- Suelda.
A.- Melamina 15mm de 2.44x1.22m maderada gris.
B.- Melamina 15mm de 2.44x1.22m maderada cafe.
C.- Tubo estructural de forma cuadrada de 4x4cm.

