

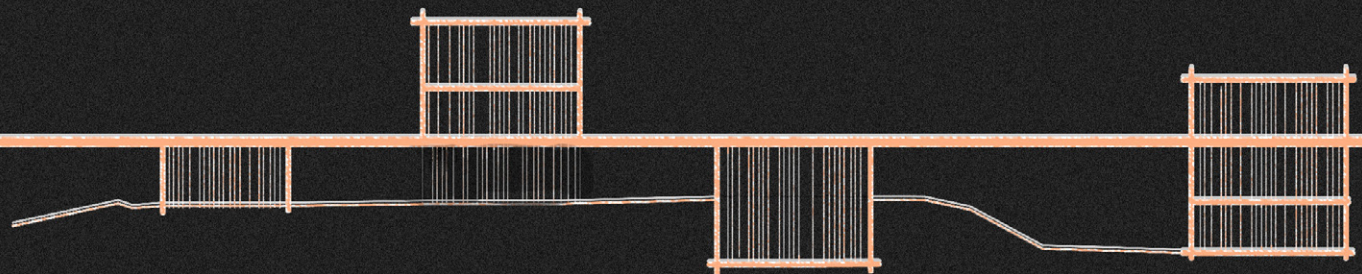
# REGENERACIÓN URBANA MEDIANTE EQUIPAMIENTO DE TRANSPORTE CASO: TERMINAL TERRESTRE PARA EL CANTÓN CHORDELEG

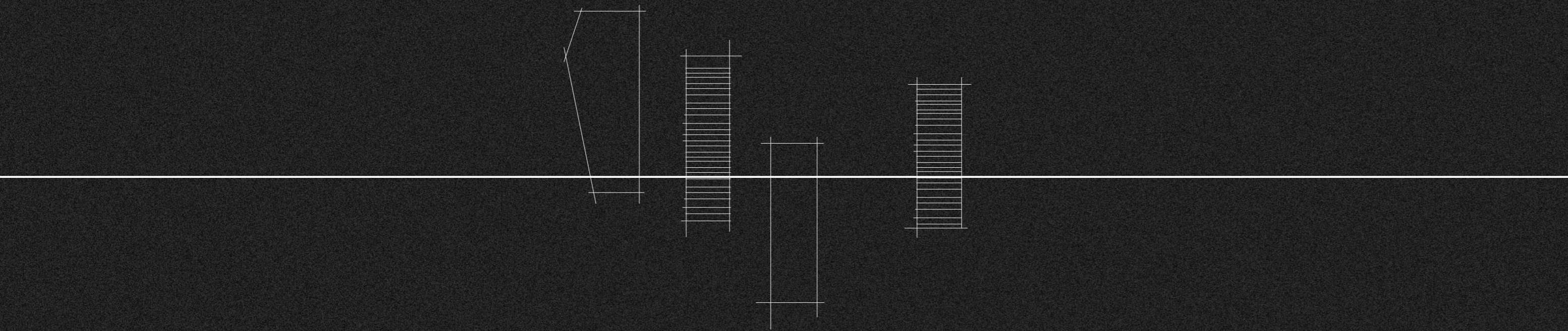
ESCUELA DE ARQUITECTURA  
PROYECTO FINAL DE CARRERA PREVIO A LA  
OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE ARQUITECTO/A

**AUTORES:** DAYANNA LISSETH BERREZUETA JARA  
CRISTIAN AUGUSTO GALARZA LÓPEZ

**DIRECTOR:** ARQ. ALEJANDRO VANEGAS RAMOS

CUENCA, ECUADOR 2022





## DEDICATORIA

---

A mis padres por su esfuerzo y apoyo incondicional a lo largo de esta y otras etapas. A mis abuelos quienes han sido mi inspiración por todo el amor y paciencia que me brindaron estos años.  
A toda mi familia.

Dayanna Berrezueta

## DEDICATORIA

---

El presente trabajo está dedicado a mi familia por haber sido mi apoyo a lo largo de toda mi carrera universitaria y a lo largo de mi vida. En especial a mis padres Cesar y Cristina, por su apoyo incondicional, su guía y cariño durante este proceso.

Cristian Galarza

## AGRADECIMIENTOS

---

A nuestra familia y amigos. A todos con los que compartíamos dentro y fuera de las aulas. A aquellos amigos del colegio, que se convierten en amigos de vida y aquellos que serán mis colegas, gracias por todo su apoyo y diversión.

Gracias a los profesores por su compromiso al momento de enseñar, gracias a sus conocimientos hoy podemos culminar esta etapa. De manera especial a nuestro director de tesis y al tribunal de PFC por su apoyo y disposición.

Arq. Alejandro Vanegas  
Arq. Cristian Sotomayor  
Arq. Fernanda Aguirre

# ÍNDICE

---

## **Resumen Abstract**

### **Introducción**

- 1.1. Problemática
- 1.2. Objetivos
- 1.3. Metodología

### **Marco Teórico**

- 2.1 Regeneración urbana
- 2.2 Terminal de autobuses como nodo de conexión
- 2.3 Equipamientos complementarios como fuente de turismo
- 2.4 Espacio público y cultura
- 2.5 Espacio público y movilidad
- 2.6 Conclusiones

### **Análisis de sitio**

- 3.1. Análisis micro (Manzana)
- 3.2. Análisis meso (Sector)
- 3.3. Análisis macro (Cantón)
- 3.4. Conclusiones

## **Estrategia urbana**

- 4.1. Integración del proyecto al cantón
- 4.2. Estrategias de integración
- 4.3 Estrategia de intervención a la manzana

## **Proyecto arquitectónico**

- 5.1. Programa
- 5.2. Emplazamiento
- 5.3. Propuesta funcional
- 5.4. Propuesta técnica

## **Conclusiones**

- 6.1. Conectividad
- 6.2. Espacio público fluido
- 6.3. Espacio flexible
- 6.4. Recorrido visual

## **Fuentes**

- 7.1. Referencias bibliográficas
- 7.2. Imágenes

## **Anexos**

## RESUMEN

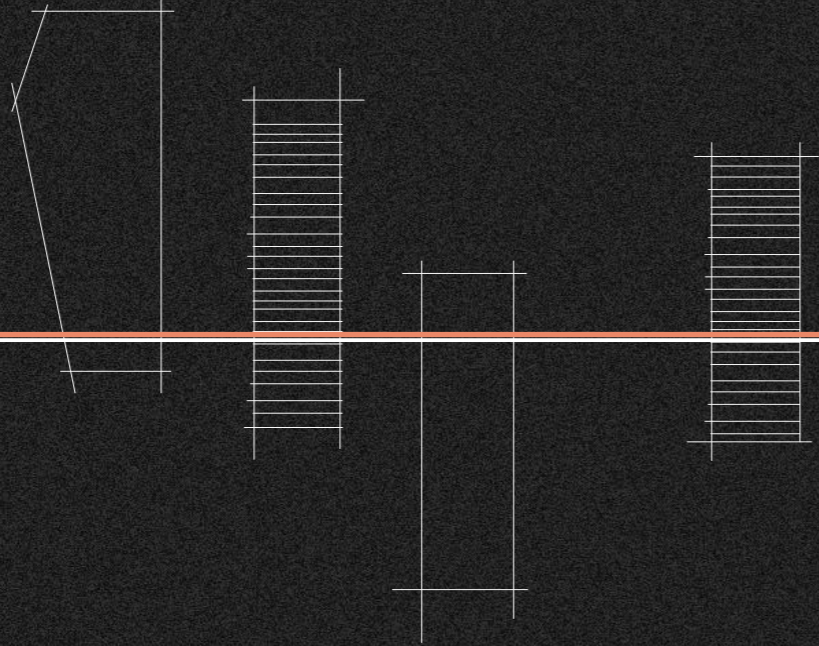
---

El cantón Chordeleg además de ser un potencial turístico es un punto importante de conexión entre Sierra y Oriente, sin embargo, carece de un equipamiento que satisfaga las necesidades de transporte y movilidad, que facilite la salida e ingreso de turistas y locales. Esto crea la necesidad de diseñar un terminal terrestre, donde convergen el inicio y el fin de las líneas de buses. Las estrategias utilizadas buscan una conexión entre movilidad y el turismo vinculado con la vocación del cantón, creando un proyecto multifuncional que incorpora espacio público, zonas de comercio y descanso, donde se prioriza al peatón.

## ABSTRACT

---

The Chordeleg canton is not only a potential tourist destination but also an important connection point between the Sierra and the East. However, it lacks the equipment to meet the transportation and mobility needs of tourists and locals. This creates the need to design an overland terminal where the start and end of the bus lines converge. The strategies used to seek a connection between mobility and tourism are linked to the vocation of the canton, creating a multifunctional project that incorporates public space, commercial and rest areas, where priority is given to the user.



## INTRODUCCIÓN

- 1.1 Problemática
- 1.2 Objetivos
- 1.3 Metodología

## 1.1 PROBLEMÁTICA

### INTRODUCCIÓN

El PDOT del cantón Chordeleg en el año 2015 establece que:  
"Se prevee como emplazamiento definitivo el terminal terrestre actual mediante ampliación de la afección, la misma que consta en el mapa correspondiente. Y como proyecto."

Considerando que el cantón Chordeleg; cuenta con **12.577 habitantes** (GAD Municipal de Chordeleg, 2016), hasta el año 2012 en el cantón primaban comercios basados en prácticas artesanales, representando el **66,2% de la economía** de la población. Por lo que es netamente turístico y artesanal, recibiendo el **30% de los turistas del Austro**. Más es acreedor de los títulos otorgados por entidades nacionales e internacionales como son de **"Pueblo mágico del Ecuador"** en el año 2020 y **"ciudad creativa"** por la UNESCO en el 2017.

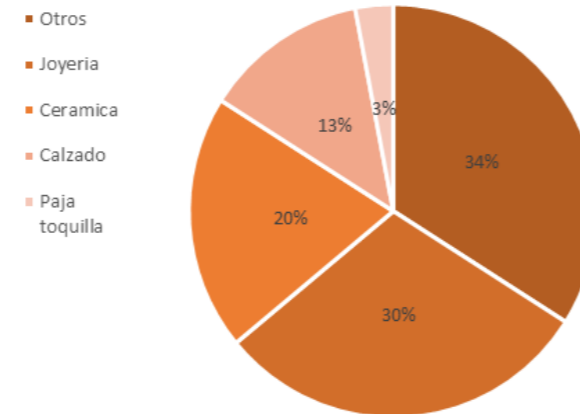


FIG 01 Comercios del cantón Chordeleg.  
Fuente: Muñoz, Santander (2012)



IMG 01 Comercios del cantón | Fuente: Elena Moreno

Títulos que fueron ganados por las diferentes técnicas artesanales que recuperan los locales como fuente de trabajo, técnicas que denotan tradición artesanal y creatividad en orfebrería, alfarería, tejido en paja toquilla y la elaboración de calzado. Estos comercios y sus talleres están dispersos por todo el cantón y son realizados por la mayoría de la localidad pasando por diferentes generaciones, por ello forman parte del patrimonio tangible e intangible del mismo.

La tradición y la cultura está bastante evidenciada en la zona central del cantón, siendo el punto de concentración turística, no obstante, existen **varias zonas de interés que están desconectadas** de esta vocación, una de ellas es el terreno predispuesto para la construcción del terminal que está a menos de 50 metros del centro turístico. Lo que provoca desconcierto y una falta de interés de las personas que visitan el cantón hacia estas zonas volviéndose espacios subutilizados.



## 1.1 PROBLEMÁTICA

### INTRODUCCIÓN

El cantón es un punto importante de conexión, puesto que la vía colectora Gualaceo-Gualaquiza (**E594**) pasa por el mismo, siendo esta una vía que conecta diferentes cantones y provincias, lo que le permite ser un punto de tránsito intercantonal e interprovincial, además cuenta con diferentes parroquias que necesitan una red de transporte público que las conecten entre sí y con el cantón. Se toma en consideración la importancia de este medio en el cantón ya que el **32% de personas** entre locales y turistas **se movilizan en autobús**.

Sin embargo, Chordeleg no dispone de un equipamiento que cubra las necesidades de transporte y movilidad de locales o turistas.

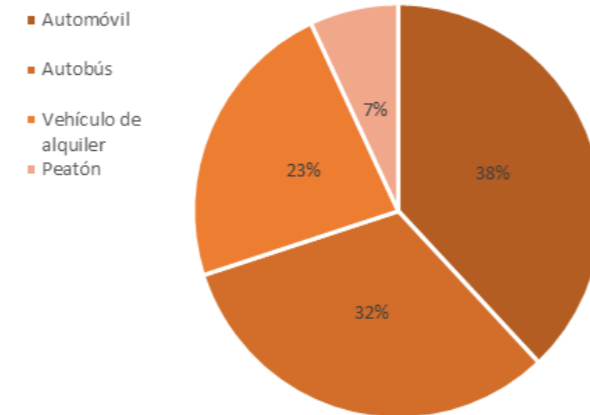


FIG 02 Uso de transporte en el cantón | Fuente: GAD MUNICIPAL



FIG 03 Ruta de la vía E594 | Fuente: Elaboración propia



IMG 02 Estado actual del lote de intervención | Fuente: Elaboración propia

Actualmente Chordeleg cuenta con un zona de maniobras para buses y una construcción que sirve de manera provisional, misma que se encuentra en estado de precariedad para turistas y el Cantón. Esta adaptación **abarca 2.361 m2 de los 6.818 m2 que se destina** en el PDOT para este servicio, además, el espacio se encuentra en estado de deterioro, lo que da mala imagen al Cantón, y no cuenta con las instalaciones básicas y necesarias de un terminal, tales como zonas de estancia, zonas recepción y giro de buses, y espacios que cumplan la función de taquilla para las diferentes líneas de transporte que circulan por el mismo.

Por tal motivo diferentes líneas y cooperativas de buses intercantionales, se ven en la necesidad de buscar **oficinas de manera independiente**, las mismas se vuelven un punto de encuentro en el Cantón que ofrece información y da la bienvenida a los turistas.

## OBJETIVOS

---

### Objetivo general:

Regenerar el barrio central del cantón Chordeleg, mediante el diseño de un terminal terrestre que sirva como herramienta generadora de servicios turísticos.

### Objetivos específicos:

**Distinguir** oportunidades y problemáticas dentro del sitio de intervención, para una mejor integración del equipamiento con el cantón.

**Diseñar** una intervención urbana enfocada en la regeneración del área de influencia directa al terminal de transporte.

**Elaborar** una propuesta de terminal terrestre, que se adapte al contexto y oferte diferentes actividades.

**Integrar** las condiciones topográficas y paisajísticas propias del lugar al desarrollo del proyecto.

## METODOLOGÍA

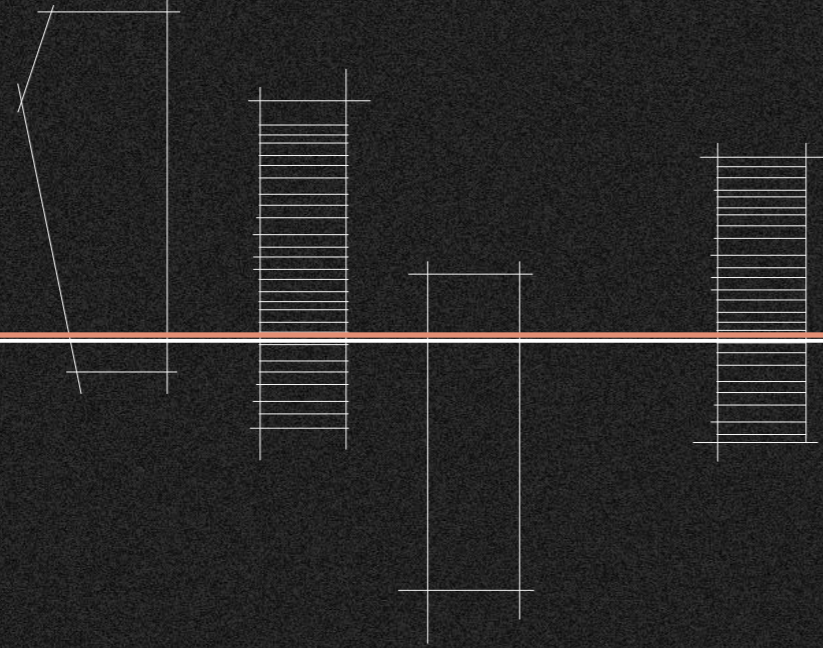
---

Se identificarán diferentes temas de investigación en el marco teórico, que guarden relación con la intención de la intervención.

Se sistematizarán diferentes proyectos urbano-arquitectónicos que generaron impactos positivos, los cuales buscan relacionarse con los temas del marco teórico a través de fichas para rescatar los diferentes conceptos y estrategias empleados por los mismos.

Se realizará un diagnóstico y levantamiento de información gráfica sobre diferentes temas que ayudan a la implantación del proyecto para lo cual se considera el libro "LA IMAGEN DE LA CIUDAD" de Kevin Lynch.

Se delimitarán las diferentes áreas a través de la comparación de referentes y el levantamiento de información mediante entrevistas, para generar un programa arquitectónico que cumpla con las necesidades de los usuarios y permita diseñar una propuesta urbano-arquitectónica que genere conexiones dentro y fuera del cantón, e incorpore espacios públicos, de comercio y descanso para potenciar el turismo.



## MARCO TEÓRICO

- 2.1** Regeneración urbana
- 2.2** Terminal de autobuses como nodo de conexión
- 2.3** Equipamientos complementarios como fuente de turismo
- 2.4** Espacio público y cultura
- 2.5** Espacio público y movilidad
- 2.6** Conclusiones



IMG 03 Estado actual lote de intervención | Fuente: Elaboración propia

## 2.1 REGENERACIÓN URBANA

La regeneración urbana es una importante herramienta para el desarrollo de las ciudades en los últimos años, ya que genera una remodelación de áreas urbanas, buscando invertir los procesos de decadencia económica, social y demográfica, realizando intervenciones que mayormente viene marcada por una acción pública. (ONU-Hábitat, 2017).

Hablamos de un modelo que considera problemas de la ciudad moderna, buscando mejorar temas relacionados con la sostenibilidad, la mixticidad, el verde urbano, la desigualdad urbana, la cohesión social y la reactivación comercial, donde se prioriza al usuario y su percepción del espacio, dichas soluciones se proyectan sobre una ciudad consolidada en búsqueda de beneficios.

En áreas urbanas consolidadas se contempla la rehabilitación de espacios deteriorados, basado en la identificación y reactivación de espacios o construcciones subutilizados y abandonados, que ofrezcan alguna oportunidad para la ciudad, pues "las intervenciones de regeneración tienen como objetivo reintegrar un área con fuertes deficiencias o en demostrada decadencia al resto de la ciudad, mejorando la conectividad tanto en escala de barrio como de ciudad" (ONU-Hábitat, 2017, p.05). Estos espacios representan una gran falla funcional

dentro de una ciudad y sus ciudadanos pues dan una percepción de inseguridad, "un espacio público exitoso necesita ser amado y cuidado por sus usuarios. Los proyectos tendrán que favorecer las condiciones para que los usuarios puedan establecer una conexión con el lugar." (MINVU, 2017, p.127).

Es decir, son diferentes estrategias de un modelo de mejoramiento, que consideran varios factores para solucionar problemáticas que presenta la ciudad y la vida contemporánea, con la meta de generar beneficios de todo tipo.



IMG 04 Portada libro regeneración urbana | Fuente: UNHABITAT

## 2.1 REFERENTE ESCALA URBANA

### REGENERACIÓN URBANA

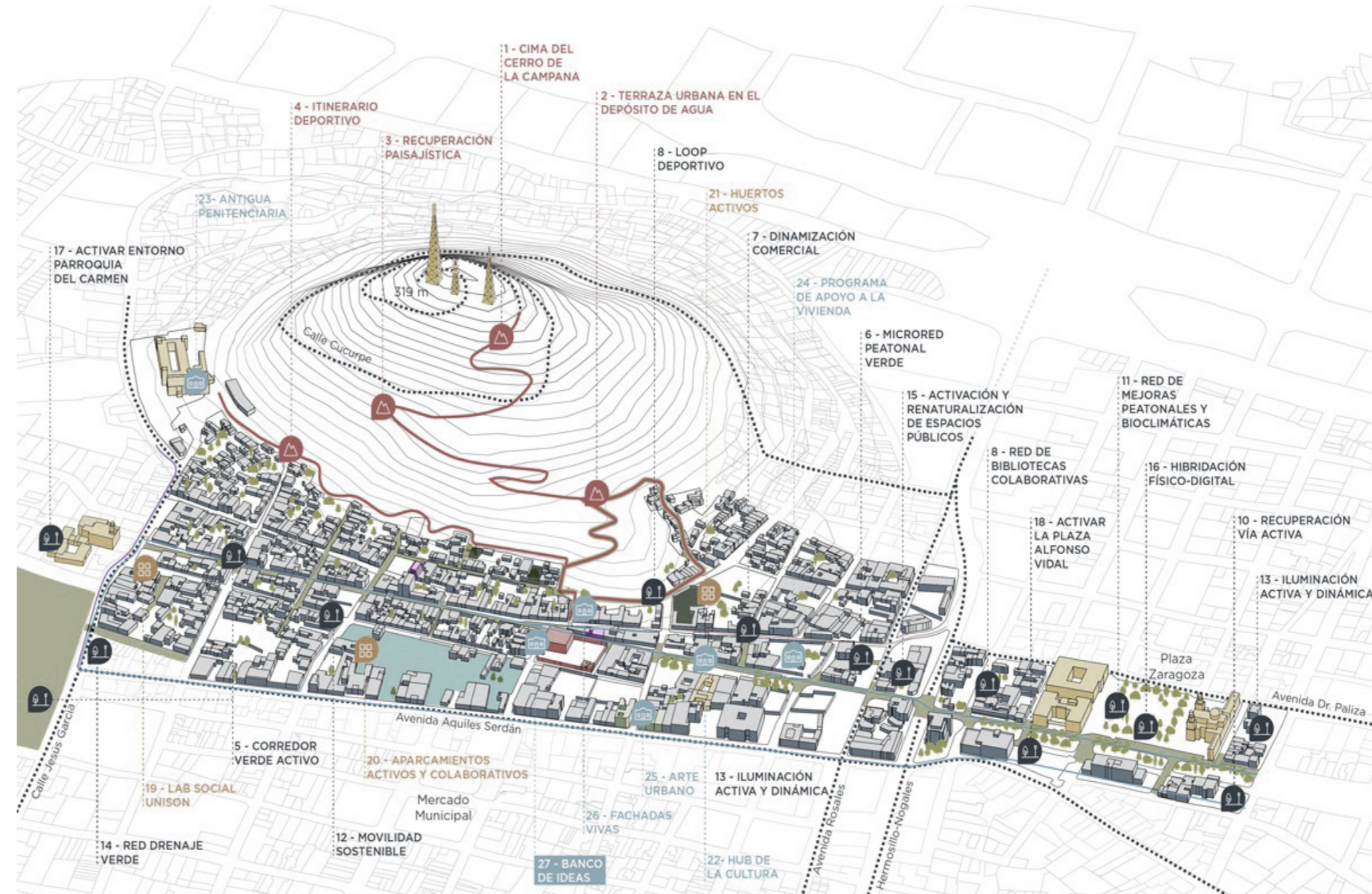
#### Revitalización centro histórico de Hermosillo

Ecosistema Urbano (eu)  
Hermosillo, Sonora, México, 2018

El proyecto de rehabilitación nace bajo el declive gradual que estaba sufriendo el centro urbano de Hermosillo, el plan considera diferentes estudios sobre necesidades y problemáticas, mediante un proceso participativo con el fin de incorporar las visiones de agentes clave para identificar desafíos, oportunidades y diseñar estrategias que generen beneficios a corto y largo plazo. Por ello y como conclusiones, lanzan algunos lineamientos en su actuar, de los cuales se rescatan:

#### Centro activo

Ciudad inclusiva y multifuncional. Esto, realizado bajo acciones que llevan el arte y la cultura al espacio público, la implementación de una red de espacios públicos y áreas verdes que contempla diferentes actividades. Activar espacios infrautilizados y la incorporación de edificación que sirvan como catalizadores urbanos y ofrezcan variedad de usos.



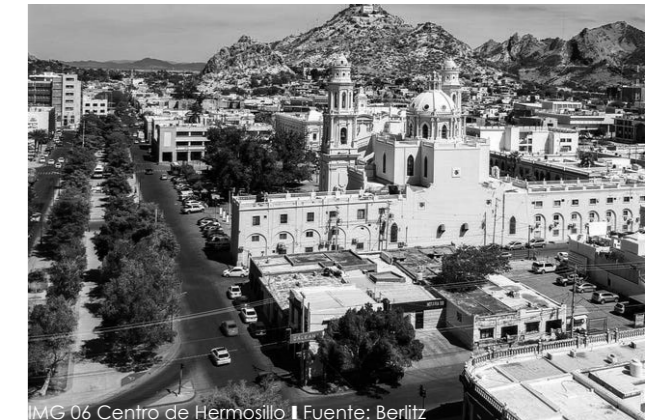
IMG 05 Plan revitalización centro histórico de Hermosillo | Fuente: Ecosistema Urbano

#### Centro verde

Fomenta el uso del espacio público, aumentando y mejorando la cantidad de áreas verdes. Se plantea incorporar vegetación y corredores ecológicos a partir de delimitar un plan para aumentar la cantidad de verde urbano.

#### Centro conectado

Considerando la movilidad sostenible y la accesibilidad universal dentro de la ciudad. Se basa en establecer un control de estacionamientos y de velocidad vehicular, además debe mejorar la accesibilidad a aceras y favorecer al peatón.



IMG 06 Centro de Hermosillo | Fuente: Berlitz

## 2.2 TERMINAL DE AUTOBUSES COMO NODO DE CONEXIÓN

La principal estrategia para crear un proceso de regeneración urbana es la implementación de equipamientos urbanos, pues son espacios que cumplen doble función, proveer servicios esenciales y contribuir a la construcción y fortalecimiento de la vida colectiva con impactos y beneficios (Franco et al. 2012). Un equipamiento de calidad trae consigo varios beneficios dependiendo de su uso y función, además de la capacidad de adaptarse con la que se planifica. Uno de estos puede ser un equipamiento para servicios de transporte que se manifiesta como un lugar de encuentro, trayendo beneficios en cuanto a la movilidad y volviéndose un punto de conexión entre nodos o equipamientos.

Una estación de autobuses es una construcción donde converge el principio y fin de las líneas de autobuses que conectan la ciudad con el resto de la población, siendo también un símbolo de modernidad, de una voluntad de progreso basado en la conexión entre puntos (Anta, 2020). Considerando esto y la cantidad de personas de diferente estatus socioeconómico, de género, de edad o de carácter étnico que lo visitan, se vuelve un importante centro de movimiento en la ciudad, representando un lugar de encuentro, de despedida, de idas y venidas, se vuelve la primera y última imagen que una persona se lleva de la ciudad.

La estación de autobuses trasciende su propia idea de ser un espacio funcional, para mostrar una serie de elementos que son centrales en la sociedad que lo circunda, usa e incluso habita: desde el concepto de movimiento al de tránsito, desde la idea de ordenamiento social a la emigración. Todo lo social parece concentrarse en este lugar (Anta, 2020, p.02).



### Terminal de Buses Los Lagos TNG Arquitecto Los Lagos, Chile, 2011

La terminal de los Lagos, es la rehabilitación de una estación abandonada de tren que tuvo la necesidad de tomar un enfoque vehicular. El éxito en la funcionalidad del terminal de autobuses está en **su relación con la ciudad**, puesto que se encuentra en un punto estratégico, lo que le permite tener relaciones directas diferentes equipamientos de primera necesidad y con la ciudad, volviéndose un punto de referencia y encuentro.

La escala del equipamiento y su programa está relacionada con la necesidad y el tamaño de la ciudad. "No se pueden dar pautas de obligado cumplimiento a la hora de especular sobre el diseño de una estación de autobuses puesto que debe dejarse libertad a la imaginación sobre la necesidad de adaptarse a las dimensiones, forma y situación del terreno previsto, pero han de tenerse en cuenta las posibilidades de la red viaria adyacente" (Olalla, 1983).

**La escala del terminal de buses Los Lagos y su distribución** es acorde a las necesidades de la ciudad y sus 18.000 habitantes. El diseño del espacio exterior mayormente es destinado al movimiento

## 2.2 REFERENTE ARQUITECTÓNICO

### TERMINAL DE AUTOBUSES COMO NODO DE CONEXIÓN

vehicular considerando sus zonas y las medidas óptimas, el espacio debe contar con zonas para maniobras o radios de giro, estacionamientos y las dársenas necesarias para el estacionamiento de los buses en base a la frecuencia de llegada, entre otros.



FIG 04 Esquema de función terminal los Lagos  
Fuente: elaboración propia

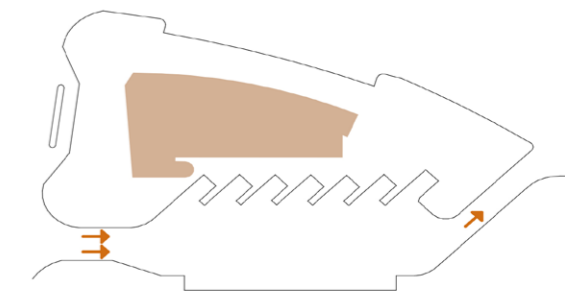


FIG 05 Diagrama de estación tipo | Fuente: Elaboración propia

## 2.3 EQUIPAMIENTOS COMPLEMENTARIOS COMO FUENTE DE TURISMO

Según Padilla, el turismo consiste en el desplazamiento voluntario y temporal de individuos que, por diferentes motivos se trasladan de un lugar a otro en el que ejercen alguna actividad lucrativa y remunerada, una interrelación de los usuarios con el espacio público, que genera un intercambio económica y cultural" (1980).

Revitalizar zonas inactivas y darles un motivo turístico, puede verse influenciado por infraestructura urbana destina para el arte, el comercio o la movilidad. Un equipamiento de transporte es un punto de colección de gente que se vuelve beneficioso para la ciudad pues puedes ser un potencial atractivo para fomentar la actividad turística. Debemos destacar que el transporte es un factor determinante del producto turístico, "representa el medio de llegar al destino, es un medio necesario para los desplazamientos dentro del destino visitado y en un número reducido de casos, la propia atracción o actividad turística" (Cooper, Fletcher, et.al, 2007: 544).

Sin embargo, en el programa propuesto en este tipo de infraestructura, existe la necesidad de incorporar actividades complementarias que atraigan a locales y visitantes. Estas actividades puedan articularse con otros equipamientos de la localidad, ya sean comerciales o culturales, para plantear recorridos que sean

capaces de satisfacer esta interrelación entre los turistas, la localidad y su cultura.

De esta manera, la multifuncionalidad asegura la permanencia de las personas, lo que trae beneficios en cuanto a seguridad, sustento económico y el constante uso del equipamiento a diferentes horas del día.



IMG 09 Acceso Lijnbaan | Fuente: ARCHIDAILY



IMG 10 Lijnbaan (Antes) | Fuente: TRAVESÍAS

## La reconstrucción de Rotterdam y el Lijnbaan.

**Jaap Bekema y Jo Van der Broek  
Rotterdam, Holanda, 1954.**

El Lijnbaan se trata de una reconstrucción del centro histórico de Holanda posterior a la devastación provocada por la Segunda guerra mundial. Es un conjunto multifuncional que integra vivienda, comercio y espacio público, que se volvió emblemática y funcional, donde destaca la calle de concepto moderno con una vocación comercial donde el peatón tiene espacio y libertad de recorrerlo. El proyecto significó un gran cambio en la localidad, mejoró la calidad de espacios y aprovecha la capacidad económica de la zona.

### Diversidad de usos

Es un espacio que funciona gracias a la diversidad de actividades que ofrece, la incorporación de espacio público y comercios de vestimenta, alimentación, tecnología y otros, es lo que mantiene e invita a las personas.

### Separación de recorridos

En el proyecto existe una marcada separación de recorridos en lo referente a lo peatonal a la circulación vehicular de servicios y un espacio que por su relación con la vivienda se plantea de manera más privada.

## 2.5 REFERENTE ESCALA MESO

### COMPLEMENTARIOS COMO FUENTE DE TURISMO

Cada espacio responde a una necesidad buscando reactivar la interacción social, por lo que siempre da prioridad al espacio del peatón y su escala.

### Espacios activos y vivos

El comercio está directamente relacionado con el recorrido peatonal marcando ejes peatonales y plantea diferentes actividades, dirigidas al ocio y la cohesión social. Un centro comercial al aire libre. Los bloques que plantean sirven como limitantes del espacio abierto y permiten generar transiciones y recorridos entre calles, espacios abiertos y bloques. Estos están dotados de vegetación que mejoran la calidad del espacio e invitan a los usuarios a recorrerlo.

La ubicación de cada elemento y el juego entre bloques y alturas que realiza genera espacios interesantes y abiertos que invitan a recorrerlo.

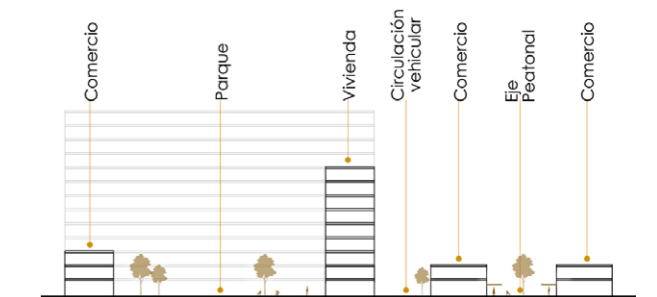


FIG 06 Esquema sección funcionamiento | Fuente: Elaboración propia





## 2.4 ESPACIO PÚBLICO Y EL VALOR CULTURAL

---

Los espacios públicos son todos los lugares de propiedad o acceso público, es decir, accesibles y disfrutables gratuitamente por todos los ciudadanos, sin fines de lucro. Pueden consistir de espacios abiertos (calles, aceras, plazas, jardines, parques, etc.) o de espacios cubiertos que pueden ser bibliotecas, museos, etc. (Nuri, 2020). La calidad del espacio público no basta simplemente con crear espacios que permitan a la gente ir y venir, deben considerarse diferentes condiciones y necesidades, Gehl (2013) afirma que en el espacio público debe haber condiciones favorables para deambular y entretenerse en esos espacios, así como para participar en un amplio abanico de actividades sociales y recreativas.

El arte y la cultura, así como la planificación y los espacios urbanos, desempeñan un papel central para fomentar la cohesión social y nutrir el tejido económico. Los espacios públicos son lugares de intercambio de bienes, servicios e ideas. Son lugares para intercambios comerciales, expresiones culturales multidisciplinarias, la interrelación social y la coexistencia espacial, esta diversidad de actividades está influenciada por la calidad del espacio exterior.

Cada país, cada ciudad y cada persona poseen sus propias costumbres, el saber representar y rescatar estas prácticas que representan la cultura es imprescindible en la creación de espacios públicos.

Hablamos del uso del espacio como representación de identidad y el espacio multifuncional que valora al usuario y es capaz de adaptarse a su contexto y la vocación del mismo.

## 2.4 REFERENTE ARQUITECTÓNICO

### ESPACIO PÚBLICO Y EL VALOR CULTURAL

#### Museo Brasileño de escultura

Paulo Mendes da Rocha  
São Paulo, Brasil, 1995.

Es un museo dedicado a la escultura y la ecología, situado en una zona residencial de Sao Paulo, obra con carácter cultural de tipología aislada, desarrollado en diferentes plataformas que permiten generar espacios con jardines cubiertos donde se realizan exposiciones.

#### El espacio público y la multifuncionalidad

El proyecto prioriza el espacio libre sobre lo cubierto, lo cual era una necesidad dado el programa que maneja, pues necesita espacios de exposición interiores y exteriores. Esto se logra gracias a que el programa se desarrolla como un falso sótano aprovechando la topografía, dejando la cubierta a nivel de la calle principal que atraviesa el terreno, para aprovecharla como espacio público. Una arquitectura que es doblemente funcional y de manera discreta deja el espacio público al nivel de la ciudad generando intriga e invita a recorrerlo, además la extensión de estas explanadas abiertas da pie a múltiples actividades culturales, no hay límites en el espacio que ofrece.



IMG 012 Boceto Paulo Mendes da Rocha | Fuente: Arquitectura viva



IMG 013 Museo Brasileño de la escultura | Fuente: Atium Museoa

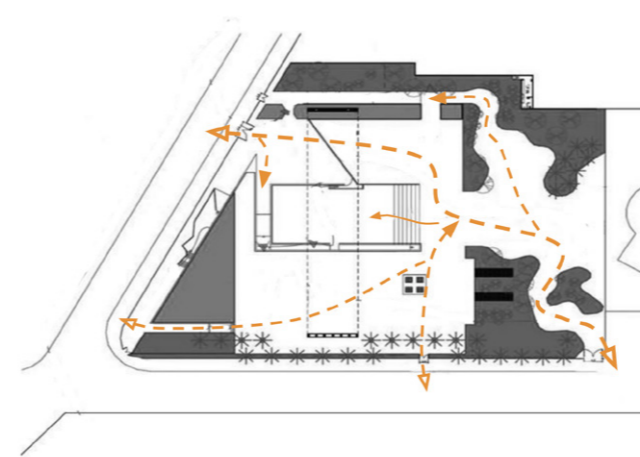


FIG 07 Boceto espacio público fluido | Fuente: Elaboración propia



IMG 014 Museo Brasileño de la escultura | Fuente: Nicolas de Camaret

#### Recorrido Fluido

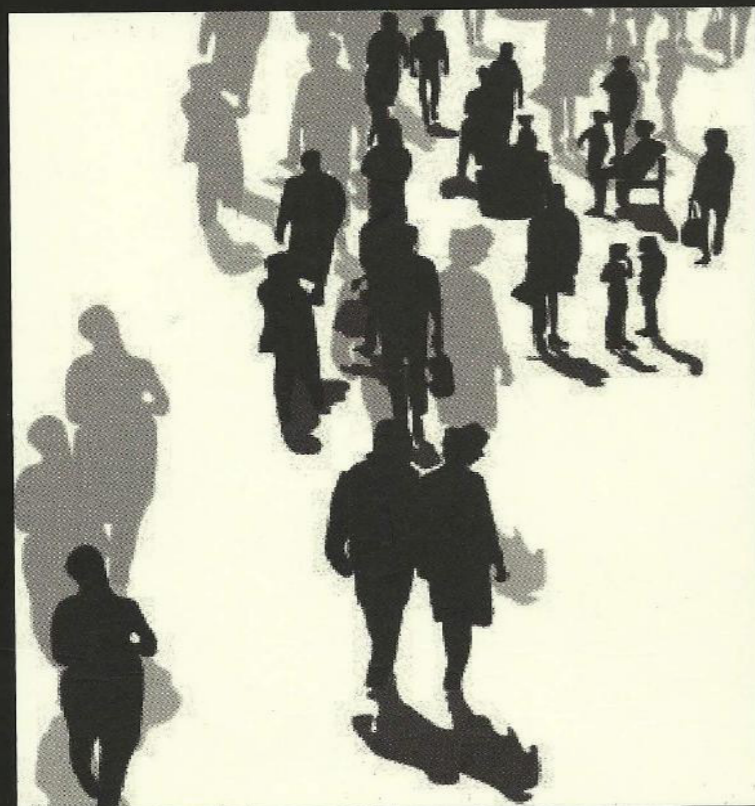
El museo fue concebido como un jardín que ofrece sombra y teatro al aire libre, por lo tanto, el programa toma una ubicación más discreta como subterráneo, esta decisión permite maximizar el espacio público y tener continuidad entre el espacio abierto y el cubierto, con recorridos fluidos que no imponen límites y dirigen al visitante, esta estrategia se logra gracias a su forma, diferentes rampas y el uso del material y la estructura como elemento que cumple doble función, proteger y volverse parte del espacio público.

#### Piedra en el cielo

El elemento contundente de la obra es un dintel sobredimensionado de 12m de ancho por 60m de largo y 2,5m de alto que sirve como cubierta y ofrece sombra y cobijo, basado en el concepto de refugio simbólico. Sus dimensiones anuncian el museo, lo que lo vuelve el elemento principal, siendo un hito que funciona como envolvente del espacio público y que enmarca los jardines y da escala entre las esculturas y el espectador.

Un proyecto que considera cada elemento, buscando volverse parte del paisaje y crear espacios que no imponen límites ni recorridos, todo está a disposición del usuario, y la actividad que quiera realizar.

# La humanización del ESPACIO URBANO



La vida social entre los edificios

## 2.5 ESPACIO PÚBLICO Y MOVILIDAD

Un proyecto con espacio público de calidad es aquel que considera actividades básicas como sentarse, estar de pie, ver, caminar, oír y hablar. Principalmente la actividad de caminar es un tipo de transporte, de desplazamiento y también proporciona una posibilidad informal y sin complicaciones de participar en el espacio público ya que exige un espacio con ciertas exigencias físicas. (Gehl, 2013)

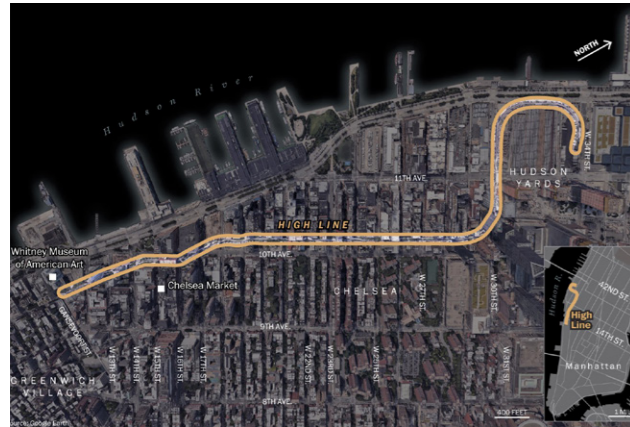
En la escala urbana, la calidad del espacio público juega un rol fundamental para la movilidad peatonal. Hay entornos que favorecen e invitan a este modo de transporte, fortaleciendo comunidades y revitalizando el ambiente urbano. Donde se considera la experiencia del usuario y la necesidad de comprender las etapas pre y post viaje del transporte como un servicio, lo que la gente hace siente y piensa. (Nuri, 2020).

Es así que, para estas construcciones el principal rector en la planificación sería diseñarlo para personas, considerando la comodidad, accesibilidad y percepción de seguridad que tienen de diferentes estratos sociales del mismo, el MINVU Ministerio de Vivienda y Urbanismo de Chile (2017) nos afirma que "En espacios públicos exitosos todos pueden acceder libremente y fácilmente, y todos se sienten bienvenidos en todo momento" (p.32).

Bajo este contexto se toma como referente a Jan Gehl. En su libro, La humanización del espacio urbano da recomendaciones relacionadas con la distancia a considerar en un recorrido para caminar, recomendando como óptimo 500 metros, también recomienda plantear recorridos sinuosos, donde exista una secuencia de calles y pequeñas plazas que hagan el recorrido más interesante.

## 2.5 REFERENTE ESCALA MESO

Espacio público y movilidad



IMG 16 High Line | Fuente: IWAN BAAN



IMG 17 High Line | Fuente: IWAN BAAN

### High Line

**Piet Oudolf, James Corner, Diller Scofidio + Renfro**  
**New York, Estados Unidos, 2014**

La intervención nace gracias a un concurso que buscaba recuperar la línea elevada de ferrocarril High Line construida en 1930 para transportar mercancías, que abarca casi 2,50 km de recorrido y que fue abandonado en 1980.

El proyecto ganador y se construyó, crea un equilibrio entre lo natural y lo artificial, volviéndose un parque en altura con gran consciencia en la preservación, destinada al ocio, la vida y el crecimiento, que recupera paisajes y vistas hacia zonas emblemáticas de la ciudad, "(...) asimilando poéticamente la manera en que la naturaleza invadió la ruina industrial (...)".

El parque logra integrar toda la dinámica de una ciudad, el flujo automovilístico, el peatón, las interacciones sociales y las actividades económicas, de una manera sutil, donde se percibe todo lo que lo rodea sin involucrarse directamente con las problemáticas que representan. Además, el proyecto no se desvincula de la preexistencia denotando la huella de las actividades pasadas, conscientes del valor cultural e histórico, que se adapta.

Conservar la estructura original del paso elevado y darle una vocación pública trajo consigo varios beneficios dentro de la ciudad, en cuanto a interacción social, pues el flujo vehicular característico de una ciudad como New York queda relegado en un nivel inferior al destinado para el paso peatonal, lo que permite que las personas encuentren un pequeño paraíso dentro de tanto caos. Estar en un nivel superior le permite un mayor alcance en cuanto a recuperación de paisaje, control en contaminación acústica, interacción social y seguridad, volviéndose un punto de encuentro, con un enfoque que te permite un recorrido dinámico y flexible, con capacidad de responder a diferentes actividades.

### Los ganadores del concurso para diseñar la Terminal Allen de Río Negro

**FARO Arquitectura**  
**Río Negro, Argentina, 2020**



IMG 18 Proyecto terminal Río Negro | Fuente: ARCHIDAILY

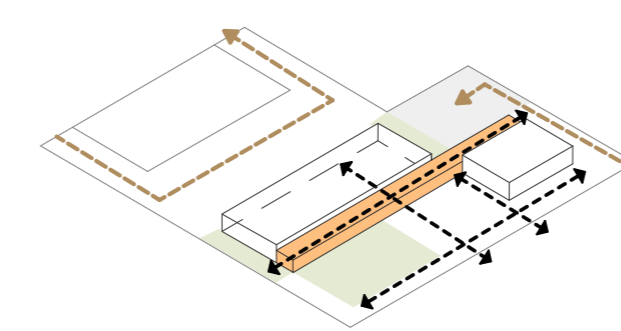


FIG 08 Esquema circulaciones | Fuente: Elaboración propia

El concurso surge como parte del Plan de mejoramiento de la Calidad de Vida, de la ciudad de Río Negro, Argentina. La propuesta busca convertirse en un hito dentro de la ciudad, generando bloques unificados y abiertos de baja altura, garantizando de esta manera la escala humana para sus usuarios. Además, la distribución de sus espacios genera una integración entre buses, automóviles y personas, de tal manera que los flujos son independientes y no interfieren en la circulación del otro.

En proyectos contemporáneos de hoy en día, un constante razonamiento es la búsqueda de dotar espacio público a una ciudad que prioriza al vehículo, para dar importancia al peatón. Aunque, un terminal es un equipamiento que ordena y recibe el transporte público, también es un equipamiento que contempla la movilidad por lo que debe ser capaz de ofrecer espacios conscientes y cómodos para sus usuarios que además aseguren la permanencia de los mismos. Ante este razonamiento el Terminal Allen de Río Negro, "Se propone

## 2.5 REFERENTE ESCALA MICRO

Espacio público y movilidad

independizar las circulaciones vehiculares minimizando el impacto sobre el predio, evitando alterar los vínculos espaciales sobre el espacio público" (Maiztegui, 2020).

La propuesta también considera una actividad complementaria al programa necesario para un terminal y es consciente de su integración con el mismo, mediante la forma de los bloques que están conectados mediante un paso cubierto que sirve como delimitante de las vistas desde la plaza pública hacia la zona abierta destinada al movimiento vehicular.



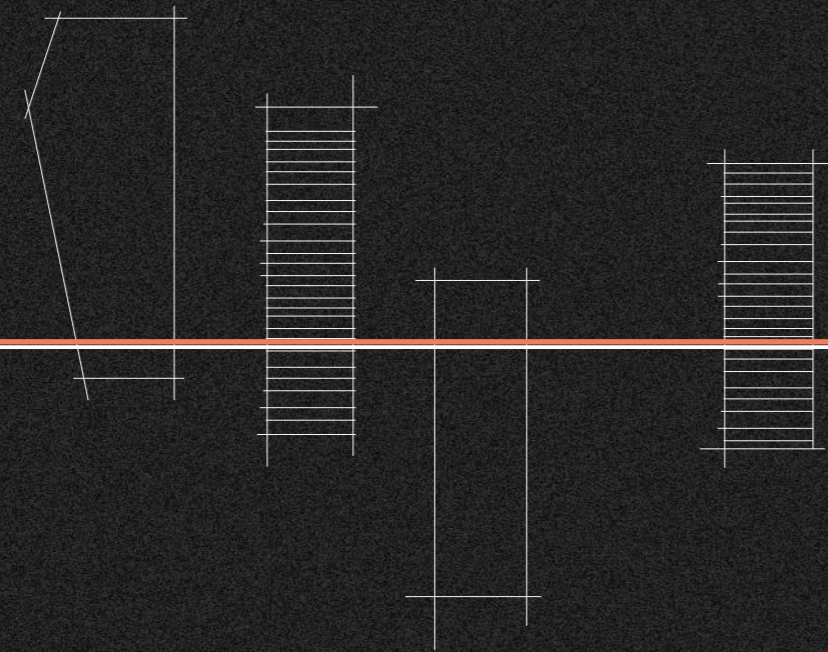
FIG 09 Esquema de función terminal Allende de Río Negro  
 Fuente: Elaboración propia

## CONCLUSIONES

---

### MARCO TEÓRICO

- A nivel urbano, revitalizar espacios subutilizados es imprescindible en un enfoque regenerativo, se debe considerar espacios o infraestructura que representen una problemática u oportunidad para reactivarlos y ofrecer puntos de encuentro que beneficien al cantón.
- La movilidad debe ser un factor importante al momento de tomar decisiones urbanas, este debe dar prioridad al peatón y la accesibilidad universal.
- Un equipamiento de transporte público debe controlar la relación entre su zonificación y los diferentes flujos de circulación, tanto vehicular como peatonal, además debe atender un control de contaminación auditiva que podría provocar el recorrido de los buses hacia la zona destinada a las personas.
- Los equipamientos son herramientas importantes para atraer personas, sin embargo, deben ser capaces de adaptarse a su contexto y debe considerar su conexión con diferentes nodos o centralidades de la localidad, para una mejor integración y aceptación colectiva.
- El espacio público es imprescindible en el tema turístico, para garantizar su calidad debe ser capaz de ofrecer libertad en cuanto a usos y movilidad, además debe ofrecer recorridos fluidos e interesantes por medio de transiciones de calle, espacio público y espacio privado.
- Ofertar una diversidad de actividades tanto en el espacio público como en el equipamiento, garantiza la estancia del usuario, pues promueve el intercambio cultural y económico necesario en una actividad turística.



## ANÁLISIS DE SITIO

- 3.1.** Análisis micro (Manzana)
- 3.2.** Análisis meso (Sector)
- 3.3.** Análisis macro (Cantón)
- 3.4.** Conclusiones



IMG 19 Centro cantonal | Fuente: Elaboración propia

## UBICACIÓN

---



**PROVINCIA**  
AZUAY, ECUADOR



**CANTÓN**  
CHORDELEG



**BARRIO**  
CENTRAL CHORDELEG



“Chordeleg bien de los vocablos Choch o Shor que significa hoyos o sepulcros Deleg que significa planicie o llanura por lo tanto representa el Campo del Sepulcro” (Cevallos, 2019. P21).

Los Cañarís consideraban este territorio sagrado pues se han encontrado vestigios de “huacas” o tumbas de caciques y sacerdotes que contenían ofrendas en oro y plata. Históricamente fue un asentamiento indígena- Cañarí que ya existía cuando los españoles iniciaron la conquista, por lo que Chordeleg ha sido considerada una tierra de importancia, ya sea por sus recursos naturales o por los metales preciosos que se encuentran en sus ríos.

El cantón es la fusión del legado cañarí y el español, que marcan la riqueza cultural y los saberes milenarios que se han transmitido de generación en generación.

Chordeleg es un cantón con gran potencial turístico y el centro artesanal más importante de la provincia del Azuay, ha ganado numerosos reconocimientos por su abundante contenido cultural y actividad artesanal relacionada con las culturas precolombinas. El principal sustento económico de varias familias se basa en rescatar diversas prácticas artesanales relacionadas con la orfebrería, paja toquilla, la cerámica, calzado y más.

### Orfebrería



IMG 20 Obras filigrana || Fuente: GAD municipal

### Alfarería



IMG 21 Obras en cerámica || Fuente: GAD municipal

### Tejido en paja toquilla



IMG 22 Obras en cerámica || Fuente: GAD municipal

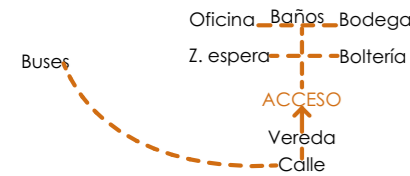


## LOTE - ESTADO ACTUAL

### 3.1 ANÁLISIS MICRO (MANZANA)

Existe un terreno que utiliza 2.361 m<sup>2</sup> de los 9.179 m<sup>2</sup> del terreno que se destina el municipio, donde existe una construcción de 88 m<sup>2</sup>. Se observa la existencia de mobiliario urbano en mal estado y la falta de zonas de estancia o espacio público. Además, el programa actual no es funcional, da prioridad al vehículo y no hay conexiones directas solo se accede desde la vereda.

Gráfica programa actual



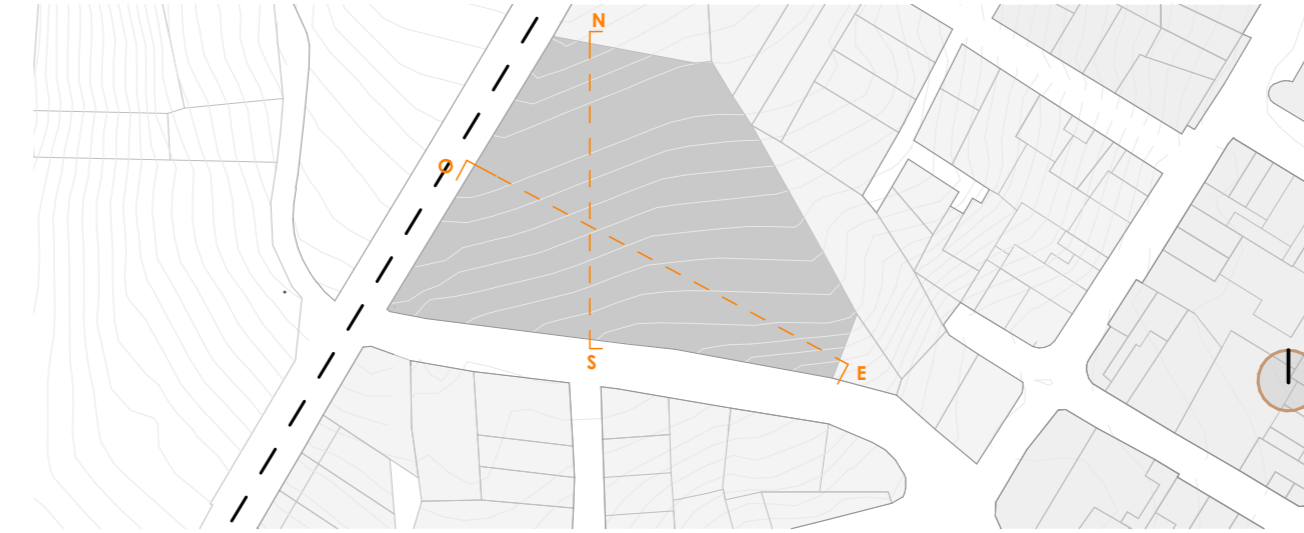
- Terreno para ampliación
- Terreno utilizado - radio giro buses
- Paradas de bus
- Construcción existente
- Aceras 1,8 m
- Acera mínima



FIG 10 Lote estado actual | Fuente: Elaboración propia

## TOPOGRAFÍA

### 3.1 ANÁLISIS MICRO (MANZANA)



El terreno posee una pronunciada topografía con una **pendiente del 14,36%**, la cual se ve interrumpida por la presencia de un muro de contención para la calle Ariolfo Tapia.

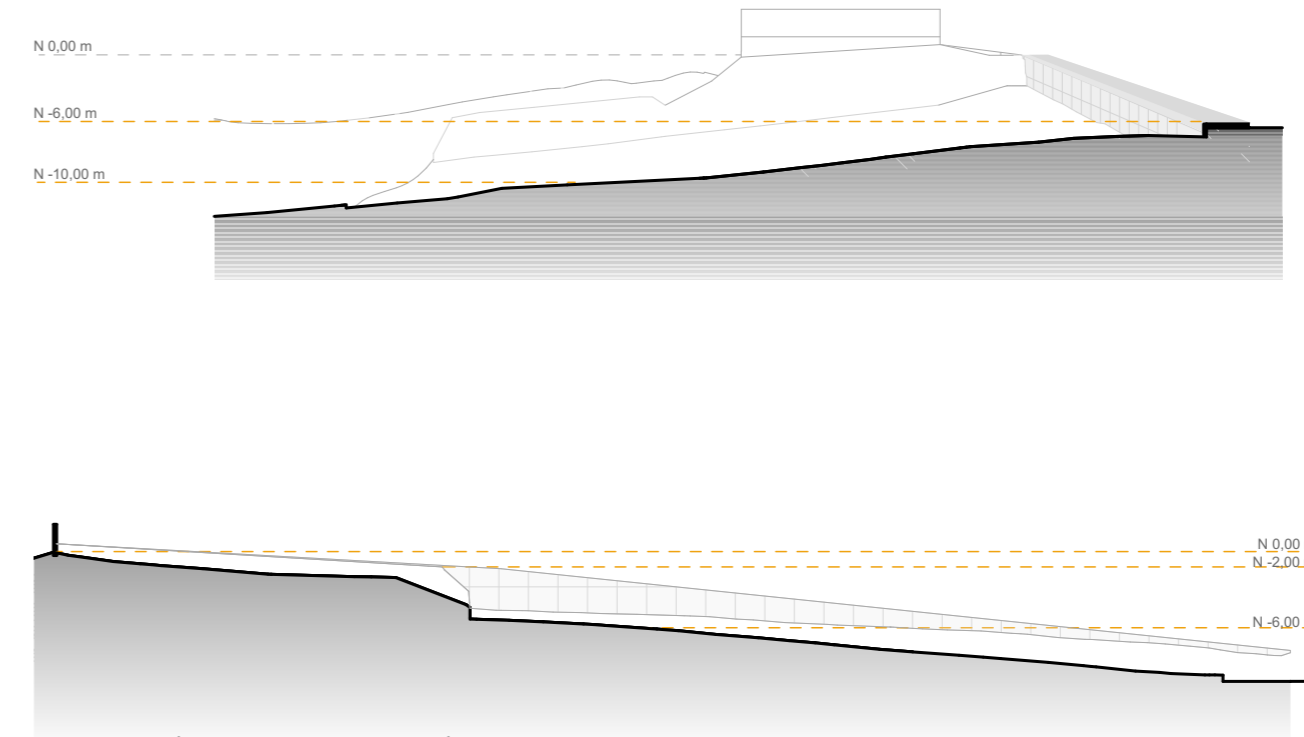


FIG 11 Topografía del lote | Fuente: Elaboración propia

## LOTE - ESTADO ACTUAL

### 3.1 ANÁLISIS MICRO (MANZANA)

El estado actual del terreno destinado al terminal evidencia un estado de deterioro, además las imágenes demuestran una pronunciada topografía que se vuelve un delimitante al momento de diseñar y visuales que se deben rescatar, que marcan un eje hacia dónde dirigir la mirada del usuario.



IMG 23 Paradas de bus actuales | Fuente: Elaboración propia



IMG 24 Visuales desde el lote | Fuente: Elaboración propia



IMG 25 Terminal estado actual | Fuente: Elaboración propia



IMG 26 Alzado Av. 15 de abril | Fuente: Elaboración propia



IMG 27 Alzado calle Ariolfo Tapia | Fuente: Elaboración propia

## USO COMERCIAL DEL SUELO

### 3.2 ANÁLISIS MESO (SECTOR)

Se destaca el marcado eje de comercio basado en prácticas artesanales y calles con vocación comercial, sin embargo, varias zonas de interés se encuentran desconectadas de este eje. Además, existen pocos equipamientos destinados a servicios turísticos.

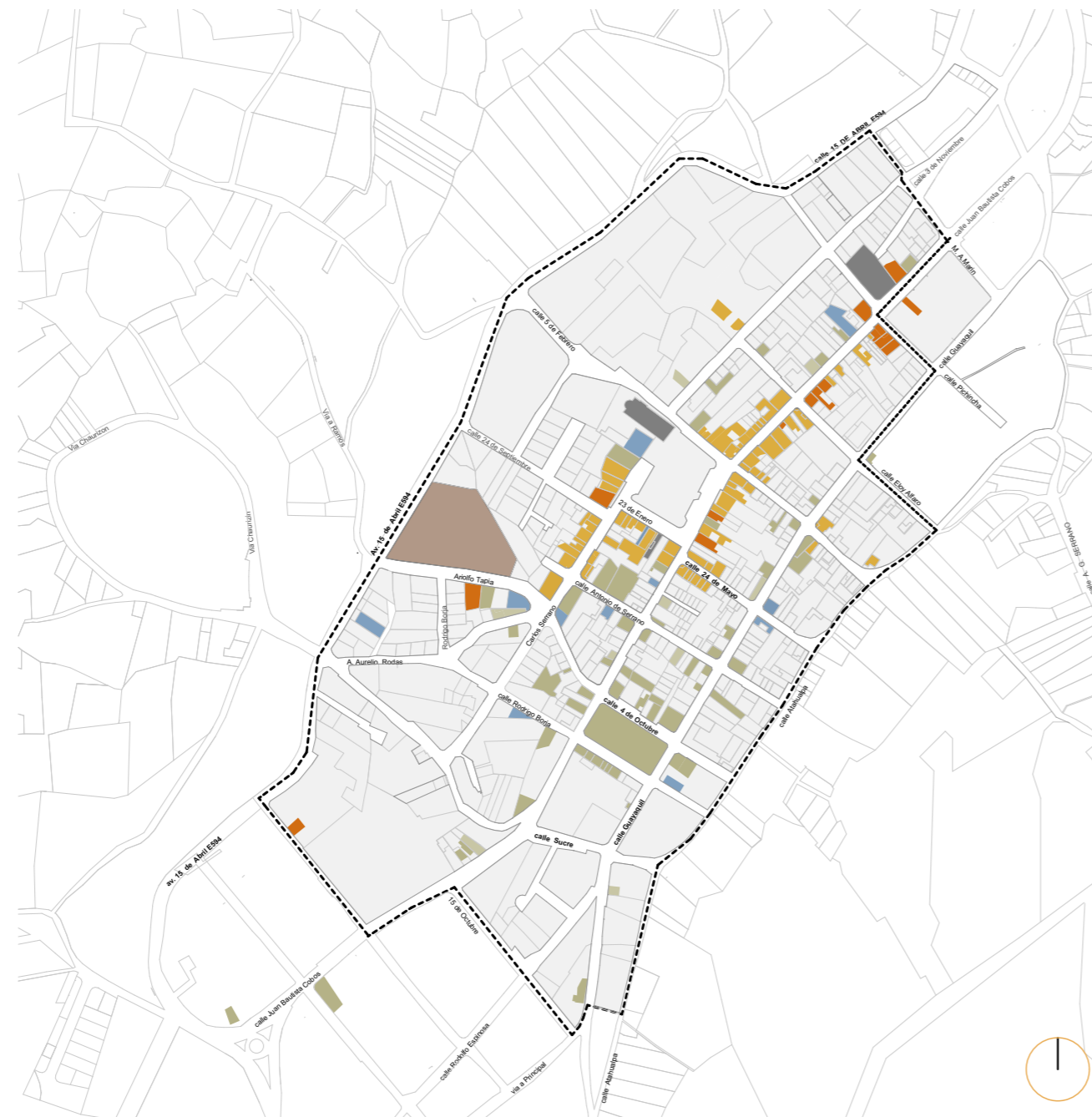


FIG 12 Análisis uso de suelos | Fuente: Elaboración propia

## JERARQUÍA VIAL PEATONAL

### 3.2 ANÁLISIS MESO (SECTOR)

### Jerarquía vial peatonal

Las vías con flujo peatonal alto están directamente relacionadas con los comercios destinados al turismo, los flujos peatonales aumentan cuando están cercanos a un equipamiento de primera necesidad. Sin embargo, las calles con flujos peatonales bajos se dan por la falta de actividad y espacios deteriorados que dan una percepción de inseguridad.

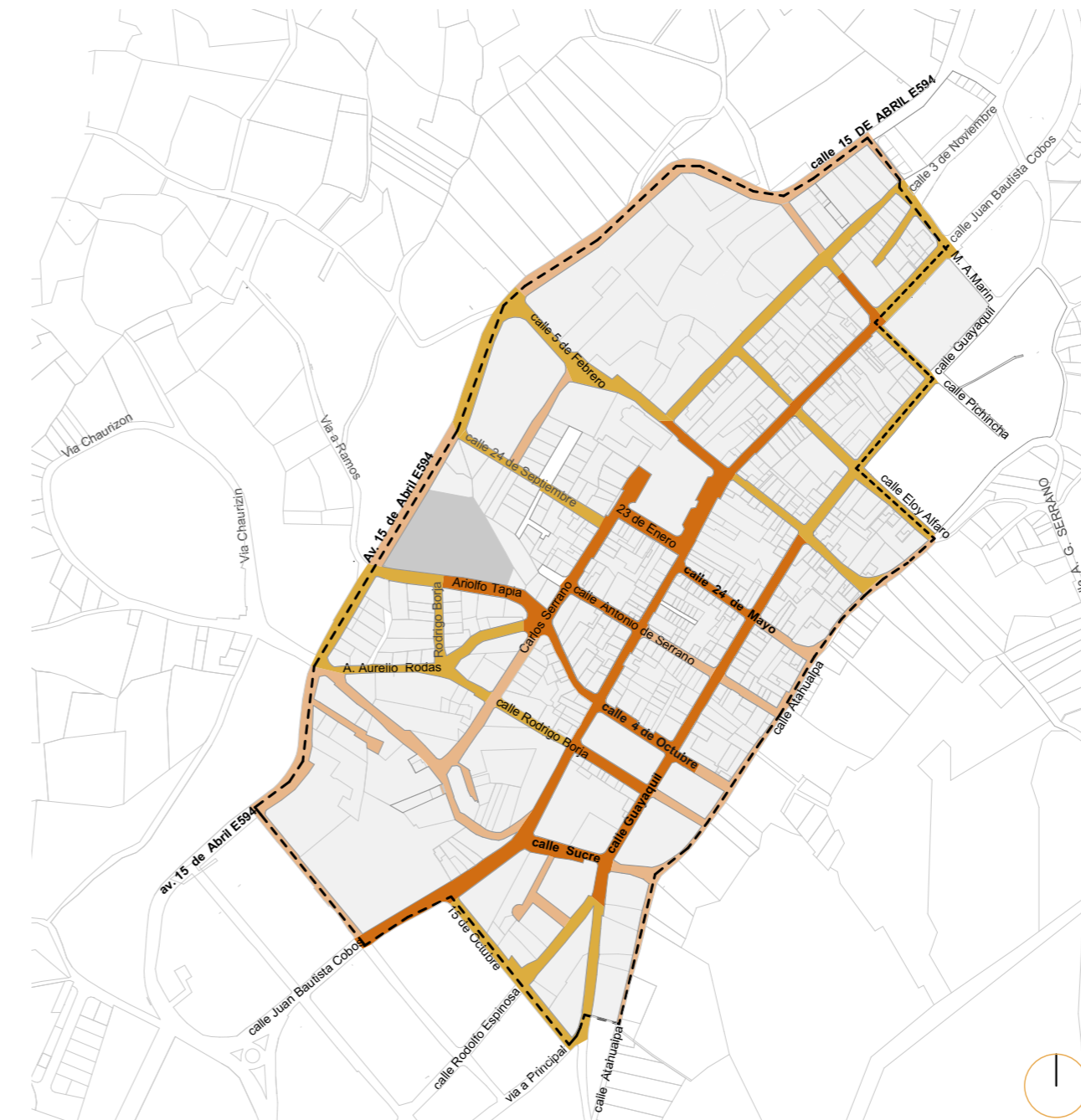


FIG 13 Jerarquía peatonal | Fuente: Elaboración propia



IMG 28 Calle 4 de octubre | Fuente: Elaboración propia

## ESPACIO PÚBLICO VS PRIVADO

### 3.2 ANÁLISIS MESO (SECTOR)

1,4  
M<sup>2</sup>/HAB

#### VERDE URBANO Barrio central de Chordeleg

Dentro del área de intervención el **73,1 % es espacio privado** a comparación del **26,9 % que corresponde al espacio público**, de los cuales solo el **2,4% es destinado al verde urbano**. Hablamos de un déficit de vegetación y espacios públicos permeables, en la zona céntrica del Cantón, pues el mínimo aceptable de áreas verdes en una ciudad según la OMS es 9m<sup>2</sup>/hab.

#### Espacio deteriorado



IMG 29 Plaza la Gruta | Fuente: Elaboración propia

- Terreno de intervención
- Espacio público
- Espacio privado
- Espacio verde
- Espacio público deteriorado

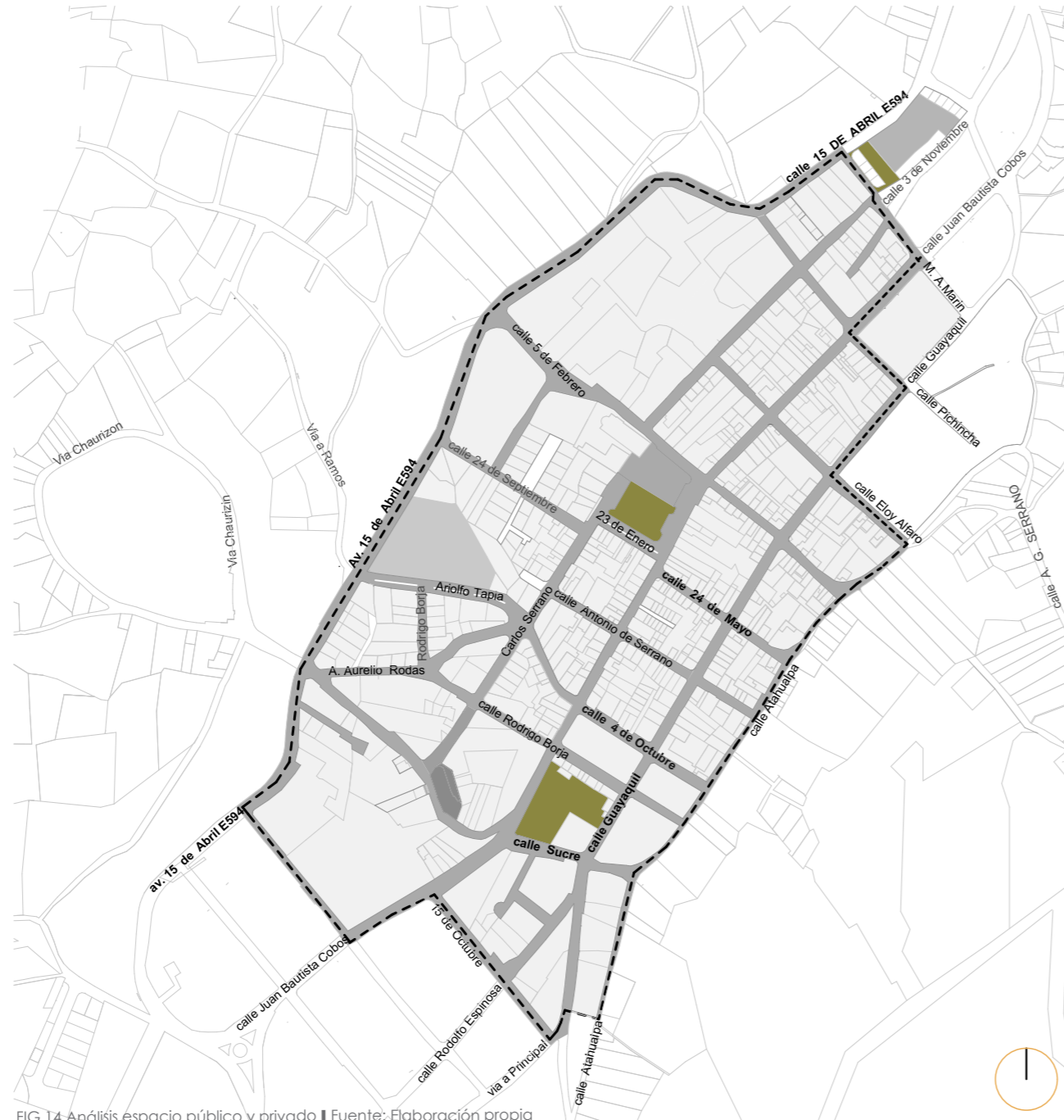


FIG 14 Análisis espacio público y privado | Fuente: Elaboración propia

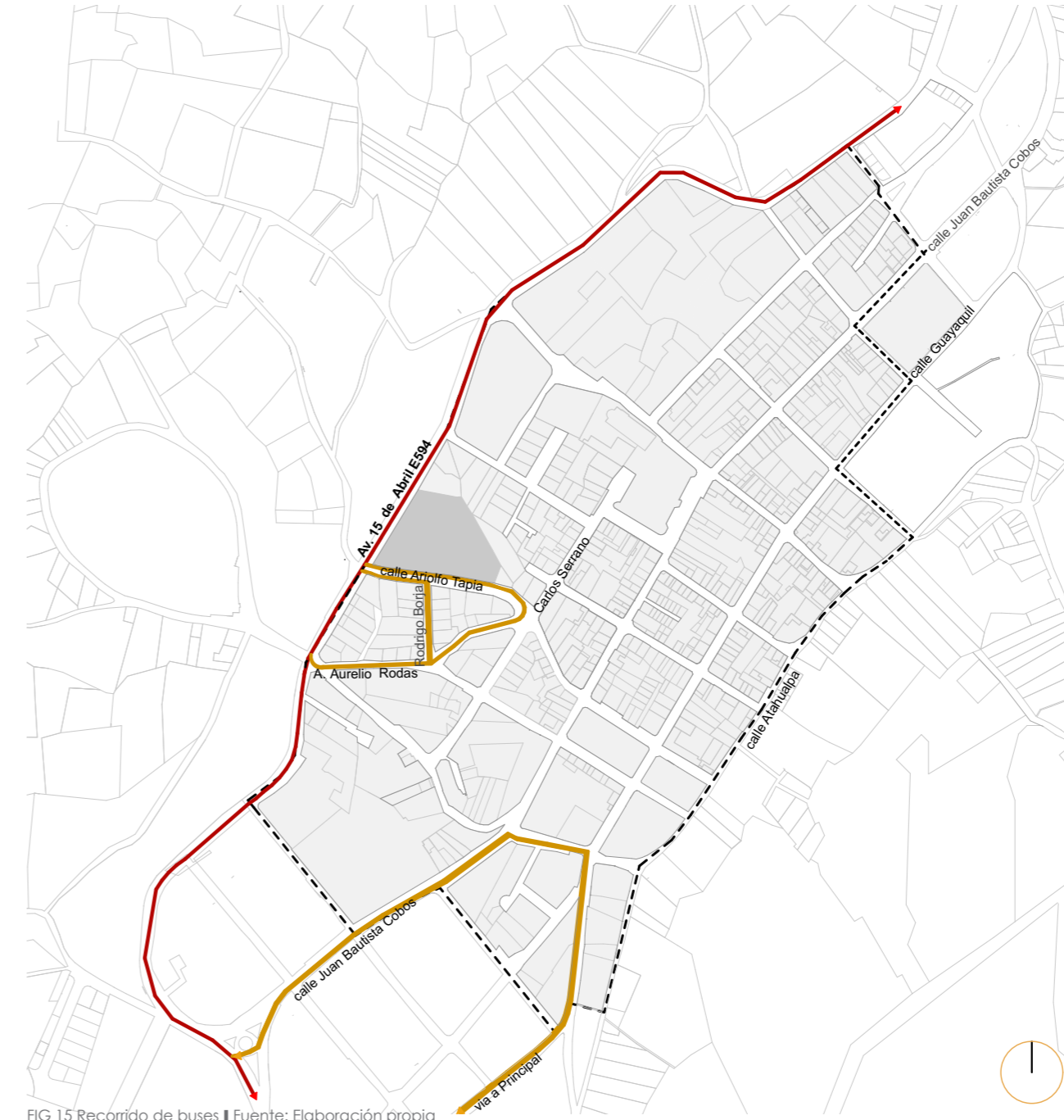


FIG 15 Recorrido de buses | Fuente: Elaboración propia

## RECORRIDO DE BUSES ACTUAL

### 3.2 ANÁLISIS MESO (SECTOR)






El recorrido actual que realizan los buses no interrumpe vías importantes, pues bordea la zona consolidada del cantón, debido a la ordenanza municipal respectiva.

- Límite de intervención
- Terreno de intervención
- Recorrido en el límite cantonal
- Recorrido dentro del cantón

## JERARQUÍA VIAL CIRCULACIÓN VEHICULAR Y PEATONAL

### 3.3 ANÁLISIS MACRO (CANTÓN)

La mayoría de las vías céntricas del cantón son destinadas para tráfico vehicular ligero, siendo las principales la calle Guayaquil y la Juan Bautista Cobos, mismas que conectan todo el centro cantonal, además la Avenida 15 de abril y la calle Ariolfo Tapia que bordea el terreno de intervención sirven para tráfico vehicular pesado.

-  Limite de intervención
-  Vía principal - Alto flujo vehicular
-  Vía secundaria
-  Vía terciaria
-  Terreno de intervención

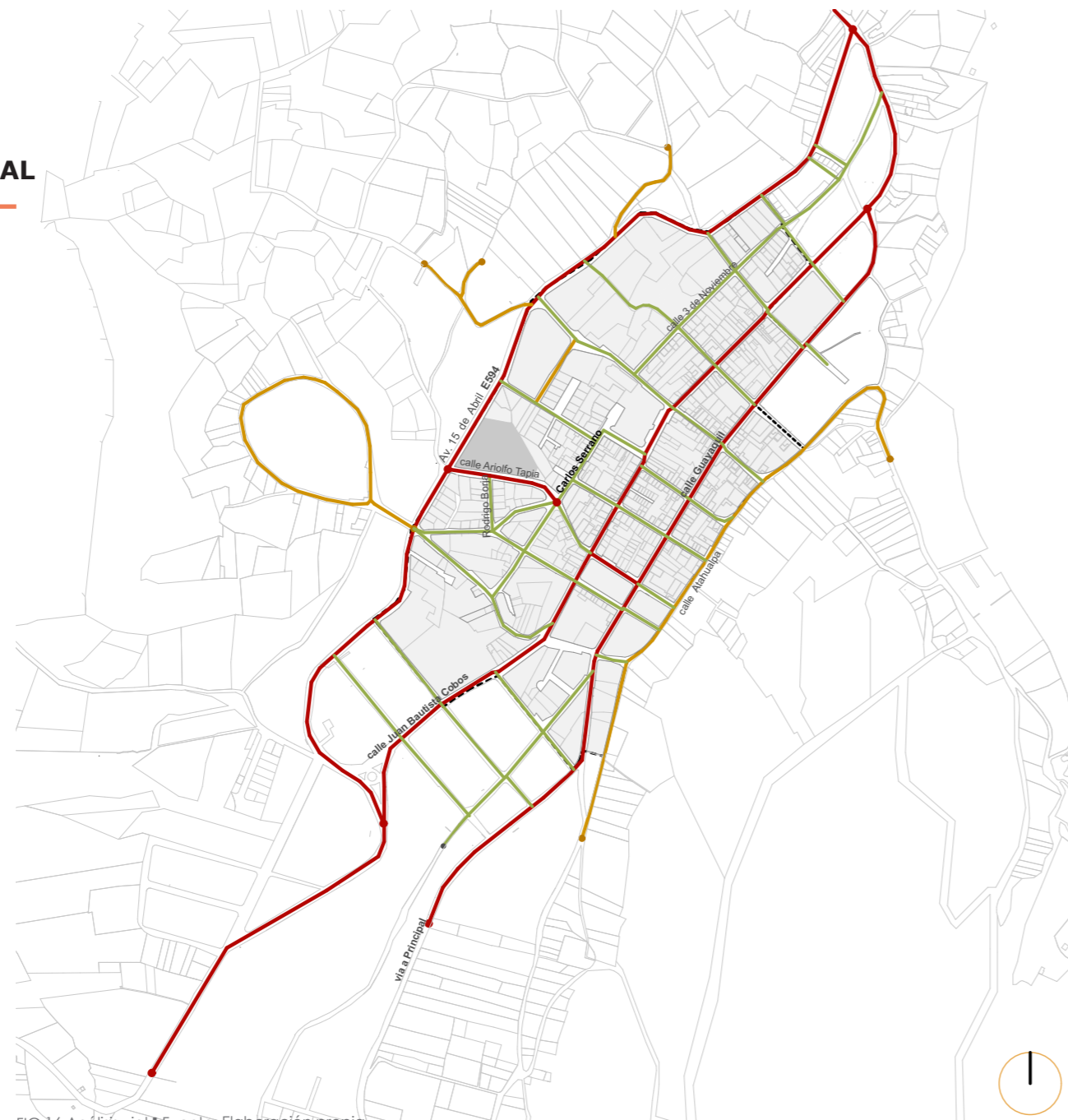








FIG 16 Análisis vial | Fuente: Elaboración propia

## RELACIÓN CON HITOS DEL CANTÓN

### 3.3 ANÁLISIS MACRO (CANTÓN)

La mayoría de los hitos y equipamientos del cantón son cercanos al terreno destinado al terminal, por lo que se encuentran dentro del área de intervención. Se identifica un eje de espacio público y posibles conexiones con equipamientos educativos.

-  Limite de intervención
-  Terreno de intervención
-  Nodos - Espacio público
- 1. Parque central
- 2. Plaza del artesano
- 3. Parque inclusivo
-  Hitos Generales
- 4. Mercado
- 5. Sub centro
- 6. Cementerio
- 7. Polideportivo
- 8. La gruta
-  Equipamientos educativos
- 9. Colegio Chordeleg
- 10. UESME
- 11. Escuela Federico
- 12. Escuela Sor María
-  Bordes

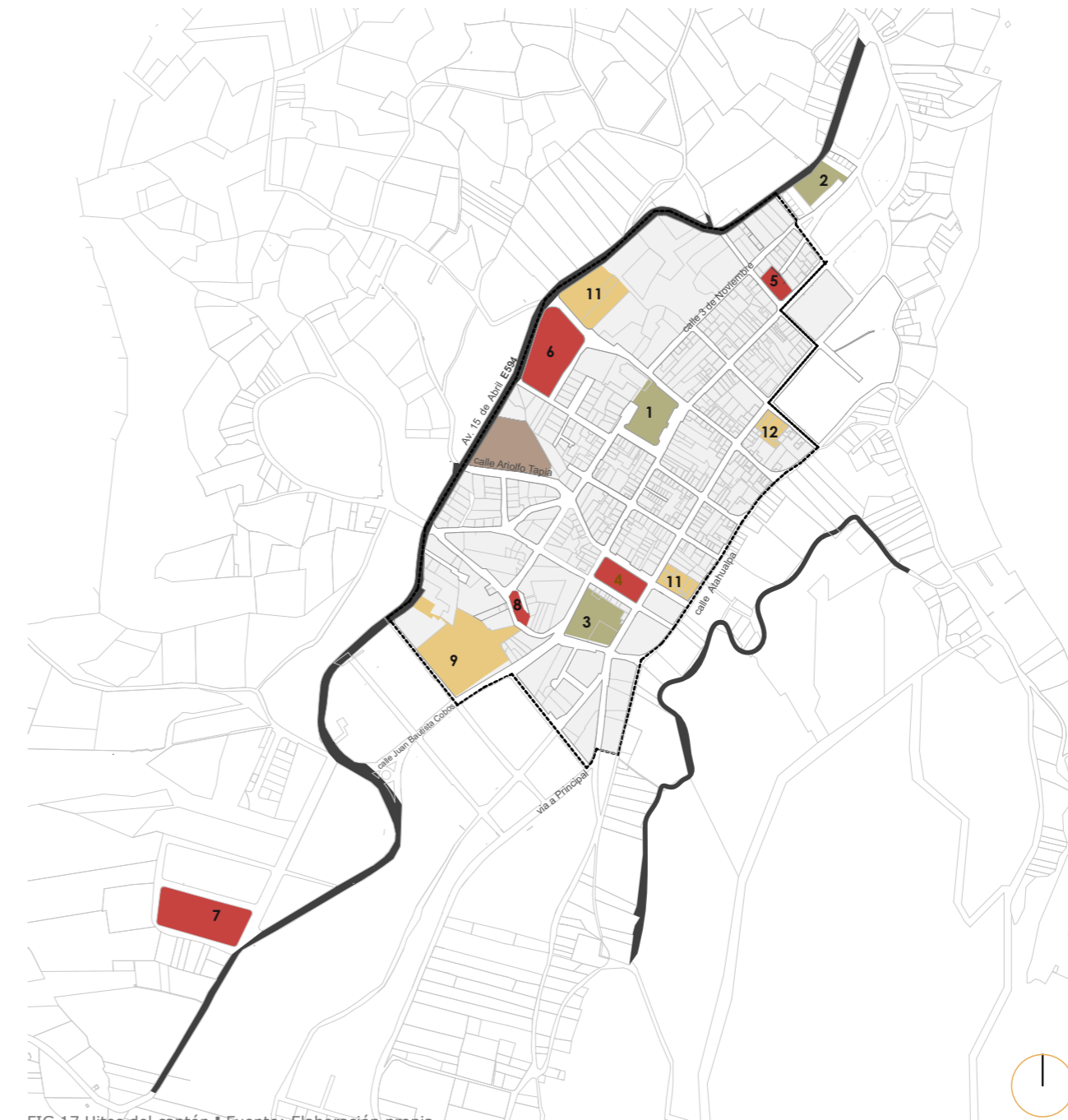


FIG 17 Hitos del cantón | Fuente: Elaboración propia

## CONCLUSIONES

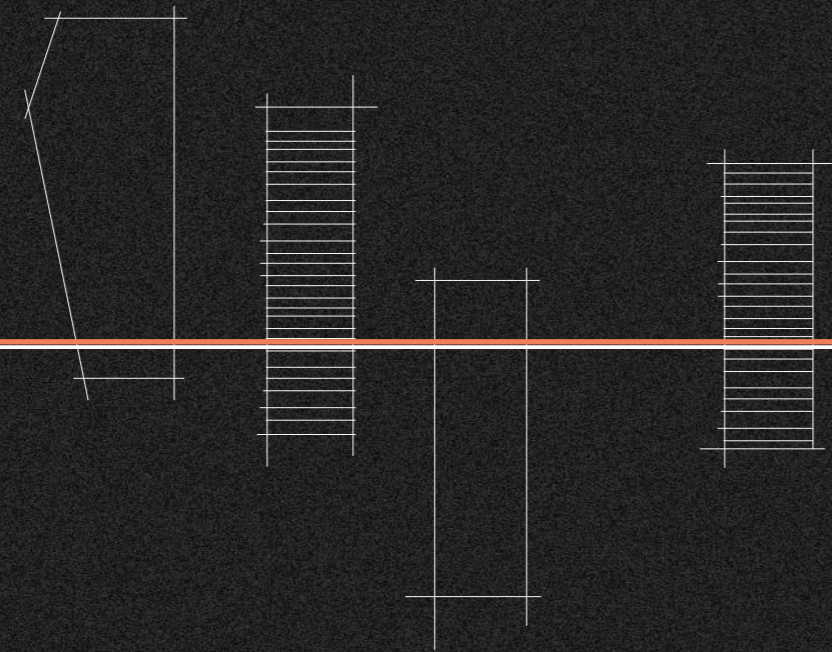
---

### 3.4 ANÁLISIS DE SITIO

Mediante el análisis y visitas al sitio, se evidenció el valor turístico que podría alcanzar el proyecto gracias a su ubicación en el barrio central del cantón y su cercanía a equipamientos de primera necesidad. Adicionalmente se demostró el estado de deterioro en el que se encuentra actualmente el terreno, y varios problemas relacionados con:

- La movilidad, que en zonas de alto flujo peatonal prioriza al vehículo
- La desconexión de espacios y equipamientos entre la zona turística central y la zona residencial
- La evidente falta de espacio público abierto y verde urbano.

Problemas que, si lo relacionamos con la vocación turística del cantón, se vuelven bastante críticos, sin embargo, estos problemas nos permitieron identificar oportunidades para plantear estrategias de diseño, como recorrido que se pueden potenciar en base a la rehabilitación de determinadas zonas.



## ESTRATEGIAS URBANAS

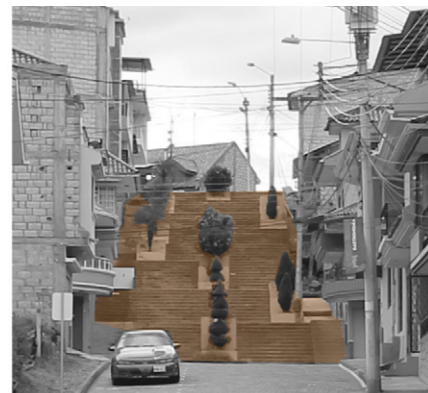
- 4.1.** Integración del proyecto al cantón
- 4.2.** Estrategias de integración
- 4.3** Estrategia de intervención a la manzana

## 4.1 INTEGRACIÓN DEL PROYECTO

Espacios dentro del circuito turístico de espacio público, donde se contemplan zonas a rehabilitar relacionadas con plazas y parques emblemáticos del cantón.



IMG 30 Zonas para Rehabilitación | Fuente: Elena Moreno



IMG 31 Escalinata a la Gruta | Fuente: Elena Moreno



IMG 29 Plaza la Gruta | Fuente: Elaboración propia



IMG 32 Plaza del artesano | Fuente: Elaboración propia



IMG 33 Parque central del cantón | Fuente: Elaboración propia



IMG 34 Plaza central Chordeleg | Fuente: Elaboración propia

### Red de equipamientos educativos Circuito turístico de espacio público

Se plantea una conexión entre equipamientos educativos y un circuito turístico que relacione el espacio público que priorice a las personas y la actividad comercial, este guarda directa relación con el nuevo terminal, relacionándolo con la mayoría de infraestructura pública existente en el cantón.

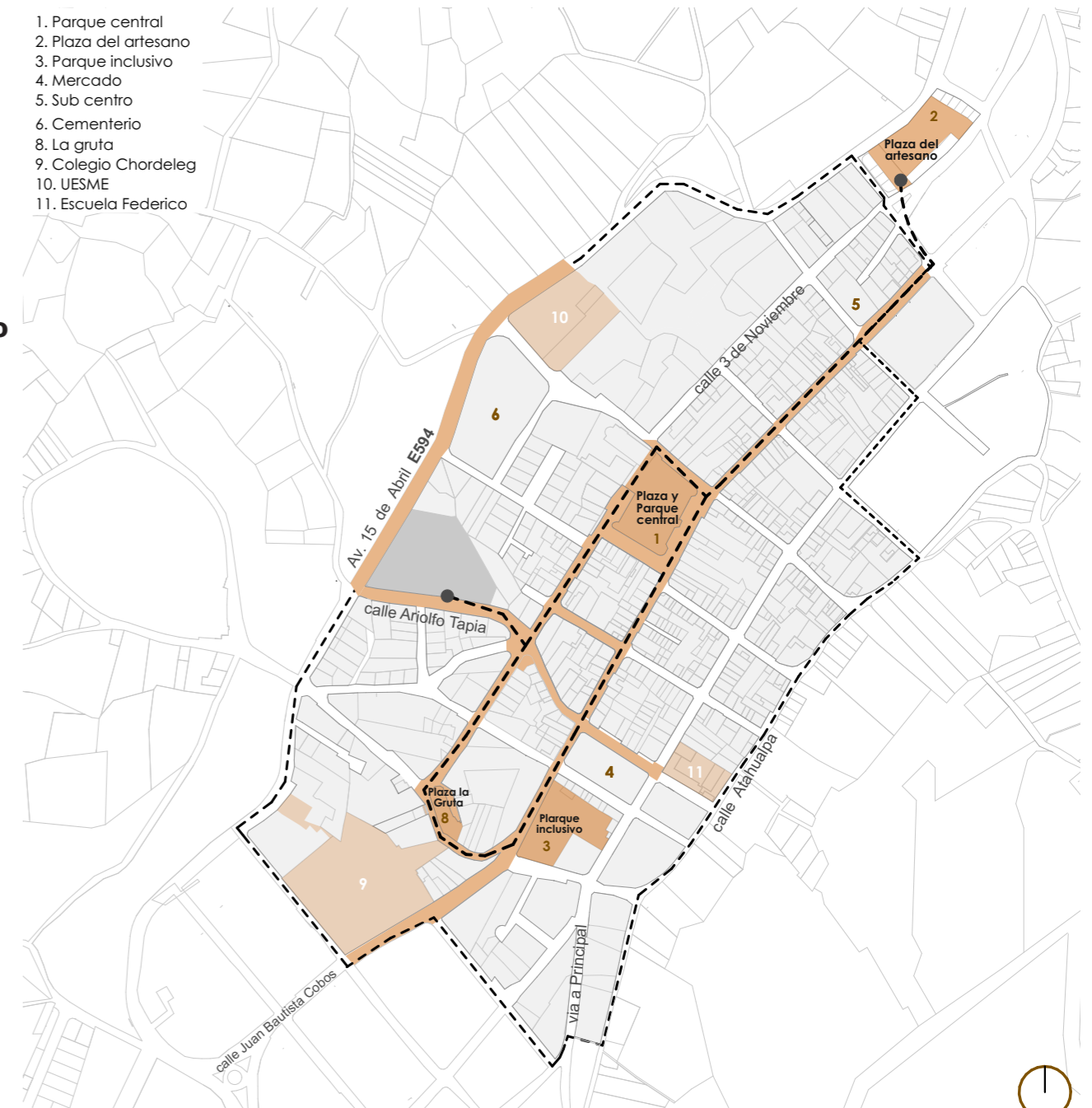


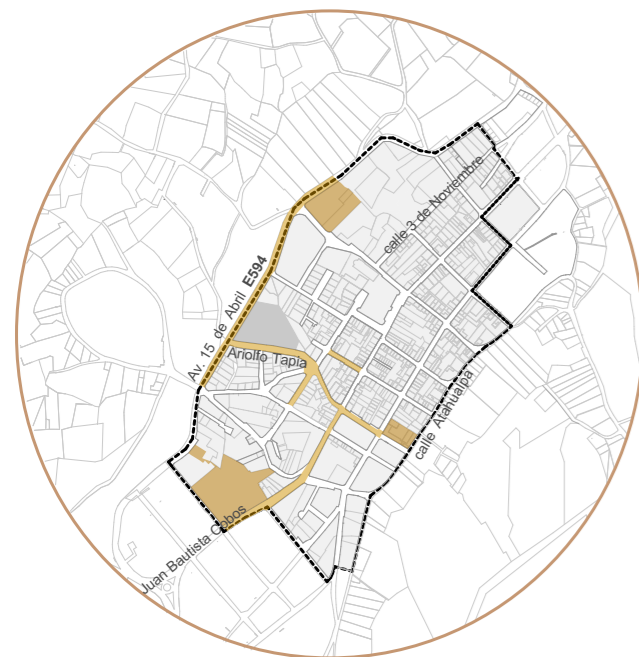
FIG 18 Propuesta urbana macro | Fuente: Elaboración propia





## 4.2 ESTRATEGIA DE INTEGRACIÓN

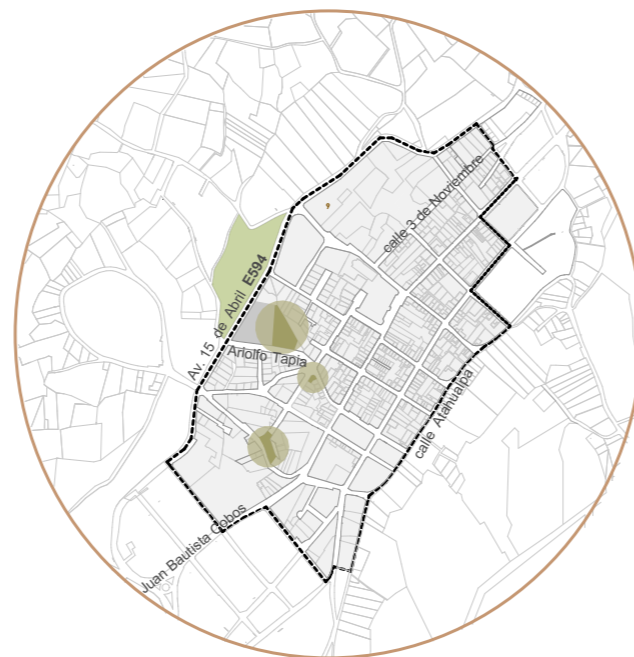
### Intervención vial



- Terreno de intervención
- Vías a intervenir

Se identificaron vías que necesitan intervención para que sean accesibles y den prioridad al usuario ya que ayudarían a guardar una relación directa entre terminal y equipamientos de educación, además se identificó otra categoría de vías que necesita mejoramiento de manera táctica.

### Revitalización de espacios



- Terreno de intervención
- Espacios a rehabilitar
- Intervención paisajística

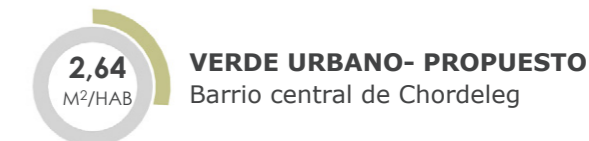
Puesto que en el sector hay un déficit de espacio público y verde urbano, se considera revitalizar espacios deteriorados o en desuso, dándoles un enfoque en el verde urbano para dotar de espacio público al cantón. Adicionalmente se considera una de las parcelas con la que colinda el terreno para una intervención paisajística.

### Eje verde



- Terreno de intervención
- Espacio público
- Eje Verde

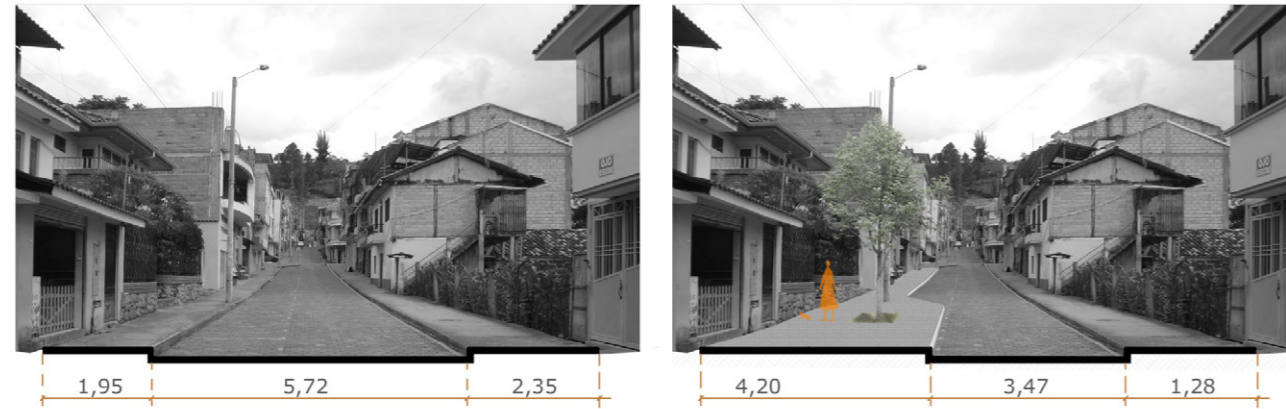
Se plantea un eje verde que incorpore vegetación nativa y conecte el espacio público del Cantón. Este recurso complementa el eje turístico planteado pues ayuda a guardar relación entre calles e incrementa el espacio verde en el cantón.



# INTERVENCIÓN PUNTUAL

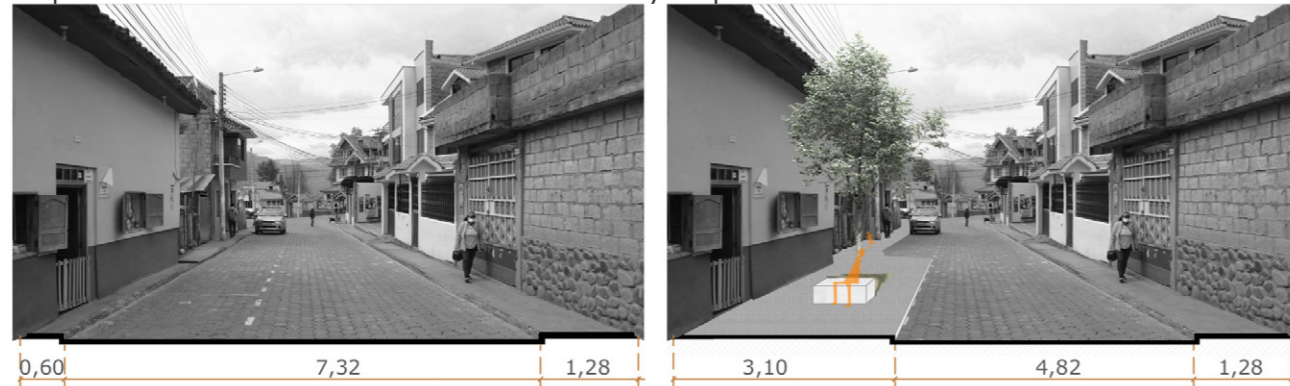
## 4.2 ESTRATEGIA DE INTEGRACIÓN

Esquema de intervención calle Antonio de Serrano - Antes y después



IMG 35 Calle Antonio de Serrano | Fuente: Elaboración propia

Esquema de intervención calle 4 de octubre - Antes y después



IMG 28 Calle 4 de octubre | Fuente: Elaboración propia

Esquema de intervención calle 4 de octubre - Rehabilitación con Enfoque en verde urbano

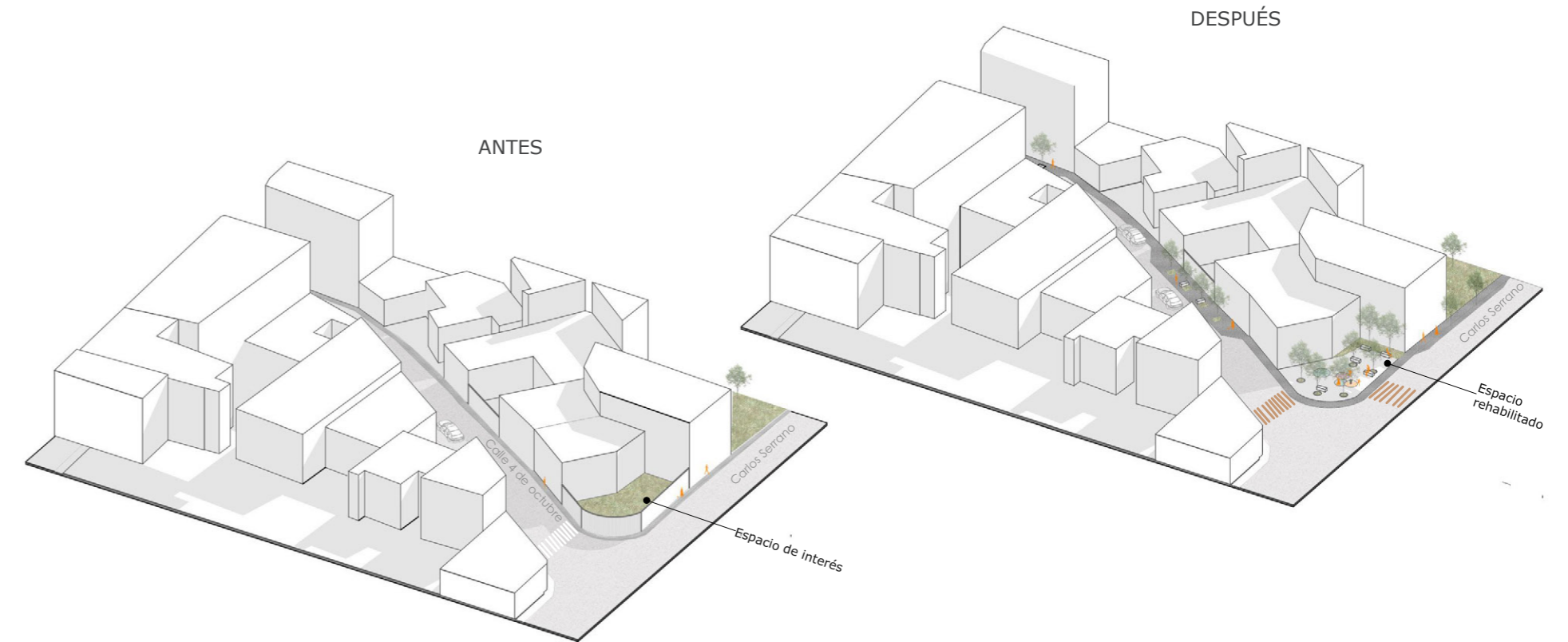


FIG 20 Calle 4 de octubre | Fuente: Elaboración propia

### 4.3 ESTRATEGIAS DE INTERVENCIÓN EN LA MANZANA

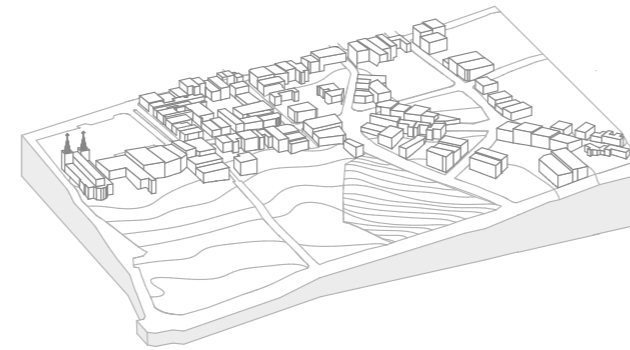
1



Estado actual

El sitio a intervenir actualmente cuenta con un relleno, siendo la zona utilizada para el funcionamiento de un improvisado estacionamiento de buses. Mayormente el terreno está libre a excepción de una construcción pequeña que funciona como oficina.

2



Liberación espacial

Se procede a eliminar la construcción y el relleno, dejando el terreno en su estado natural, debido a la inestabilidad que presenta el talud.

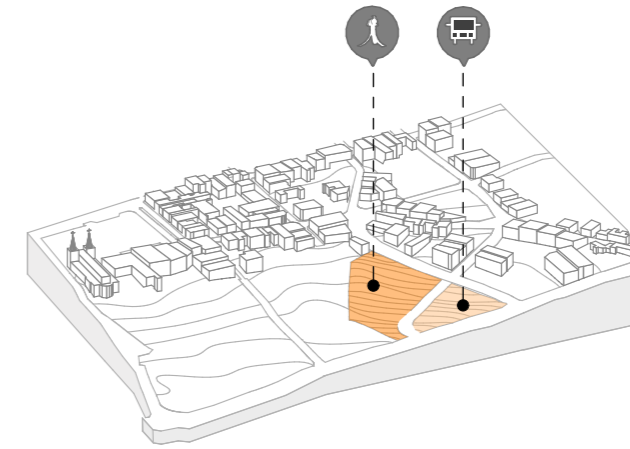
3



Intervención vial

Se plantea la continuación de la calle Rodrigo Borja para la circulación y maniobra de buses necesarias para acceder al terminal.

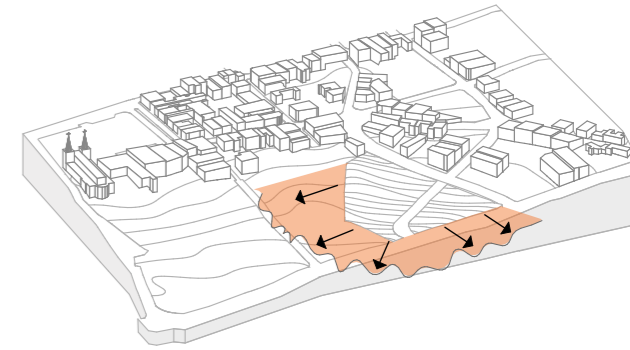
4



Intervención predial

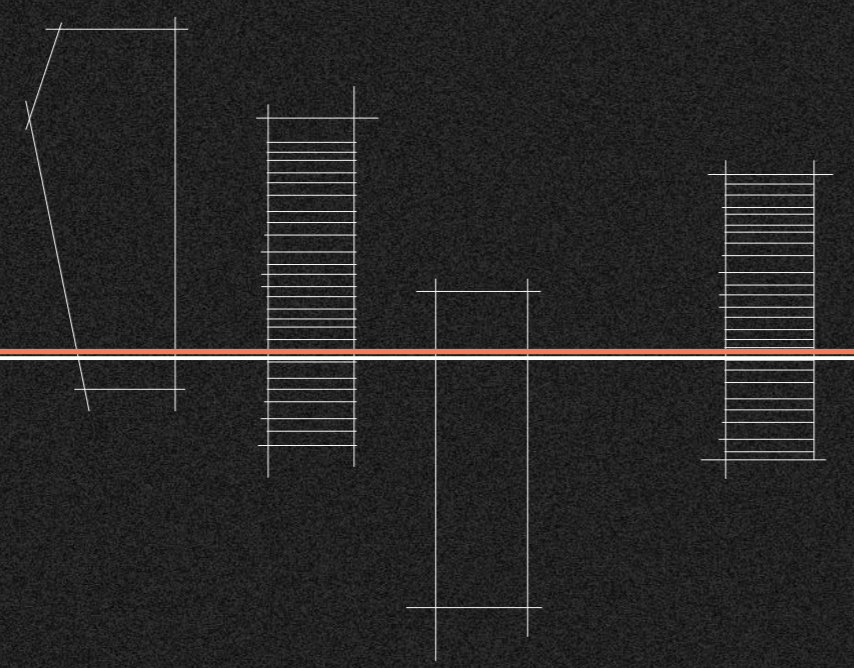
Se identifican dos zonas, la zona más cercana al centro cantonal está destinada al programa complementario y turístico, mientras que la zona restante se relaciona con el programa del terminal de autobuses.

5



Apertura de visuales

Aprovechando la topografía y el paisaje que ofrece la zona, se marca un delimitante hacia dónde deben abrirse las visuales de los bloques y el espacio público. También se considera la oportunidad de dejar miradores.



## PROYECTO ARQUITECTÓNICO

- 5.1. Programa
- 5.2. Emplazamiento
- 5.3. Propuesta funcional
- 5.4. Propuesta técnica

## 5.1 PROGRAMA

### JUSTIFICACIÓN

FIG 22 En pocas palabras ¿Cómo describe el terminal actual del cantón? | Fuente: Elaboración propia



### PROGRAMA COMPLEMENTARIO

#### Encuestas

La necesidad de un programa complementario que beneficie al cantón y sus habitantes, nos obliga a pensar en un modo de participación ciudadana. En este caso se consideró la participación mediante encuestas, con una muestra donde se considera un 90% de confiabilidad.

$$\text{Tamaño de la muestra} = \frac{\frac{z^2 \times p(1-p)}{e^2}}{1 + \left( \frac{z^2 \times p(1-p)}{e^2 N} \right)}$$

#### Resultados

La mayoría de los entrevistados estaban conscientes de la carencia de terminal en el cantón demostrando la problemática que presenta, pues el 66,7% de los encuestados consideran el espacio actual un lugar inseguro por diferentes motivos, sin embargo, llama la atención que la seguridad la asocian con la presencia de un guardia, lo que hace cuestionarnos si existen más opciones para volver un espacio público seguro.

Las encuestas también evidenciaron la importancia que los locales dan a los artesanos, ya que el 99% de encuestados están de acuerdo en destinar un espacio para reuniones o exposiciones, para los di-

ferentes gremios del cantón.

La encuesta nos ayudó a definir el programa complementario del terminal puesto que la mayoría sugiere la adecuación del museo del cantón con la incorporación de espacio para dictar talleres y la necesidad de incorporar actividad comercial dedicadas a la gastronomía y demás. Adicionalmente los encuestados eran conscientes de la falta de espacio público de Chordeleg pues el 42,8% sugirió la incorporación de plazas.

### PROGRAMA TERMINAL

El programa del terminal fue definido por la comparación entre los referentes, considerando su relación con las necesidades del cantón y el número de habitantes.

También se considera la frecuencia que realizan los autobuses dentro del cantón, en un lapso de 30 minutos, en donde se identificó una frecuencia de 4 buses:

Cooperativa	Ruta	Frecuencia
Express Chordeleg	Chordeleg - Gualaceo	c/15 min
Express Sigsig	Sigsig - Cuenca	c/20 min
Express Sigsig	Cuenca- Sigsig	c/20 min
Chorprinci	Chordeleg- Principal	c/30 min
16 de Agosto	Gualaquiza - Cuenca	2 veces al día



FIG 04 Esquema de función terminal los Lagos  
Fuente: elaboración propia

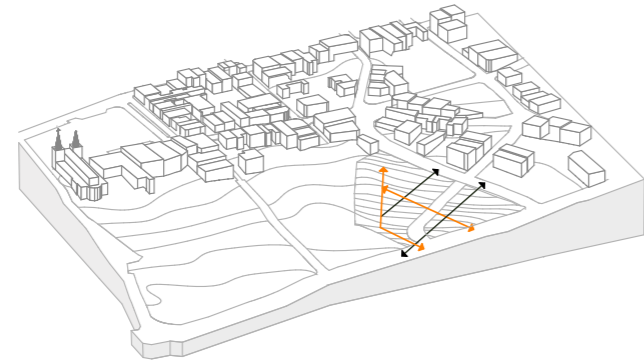


FIG 09 Esquema de función terminal Allende de Rio Negro  
Fuente: Elaboración propia

## 5.2 EMPLAZAMIENTO

### PROGRAMA ARQUITECTÓNICO

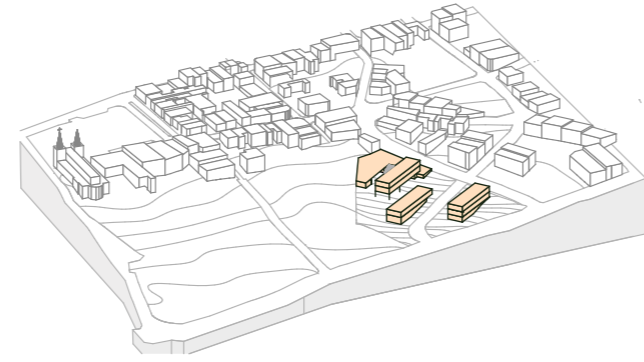
6



#### Principales directrices

Se parten de diferentes directrices para una mejor conexión e integración al predio, donde el eje principal es la vía propuesta.

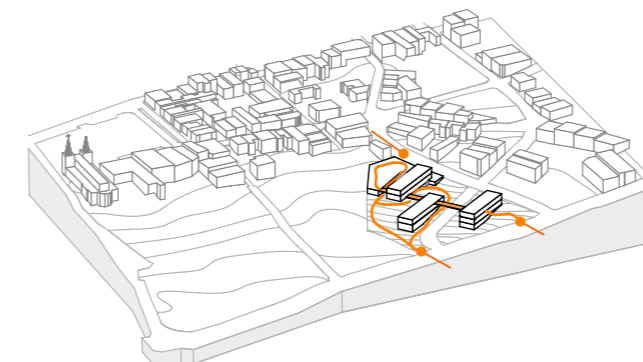
7



#### Bloques propuestos

Los bloques propuestos siguen los ejes planteados y se van acoplando a la topografía, adicionalmente se hace un juego de alturas para tener un control total en las visuales del predio.

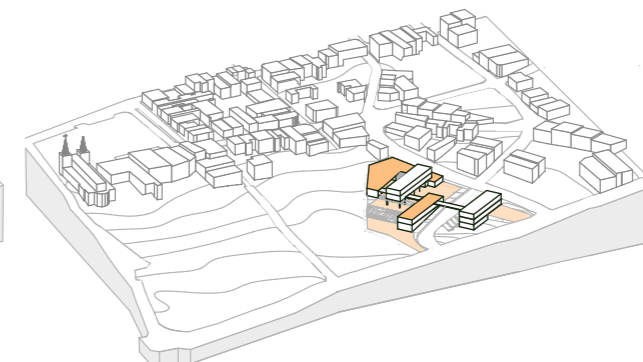
8



#### Conexión y recorridos

La conexión de todo el proyecto se da por una pasarela ubicada a una cota superior del espacio destinado al vehículo.

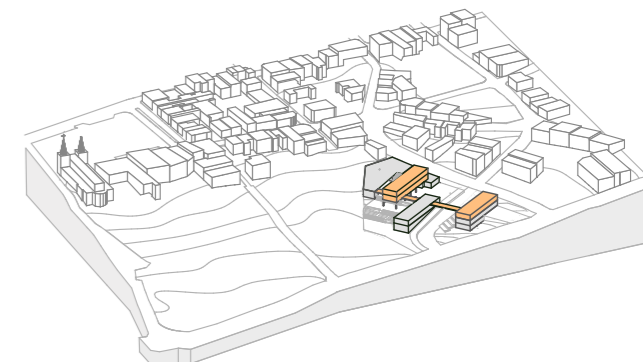
9



#### Plazas y cubiertas accesibles

La ubicación de los bloques genera un juego de plazas y espacios ubicados mayormente en la parte superior del predio que aprovechan las visuales. Las cubiertas accesibles son necesarias para generar un espacio fluido y miradores.

10



#### Programa comercial y de servicios

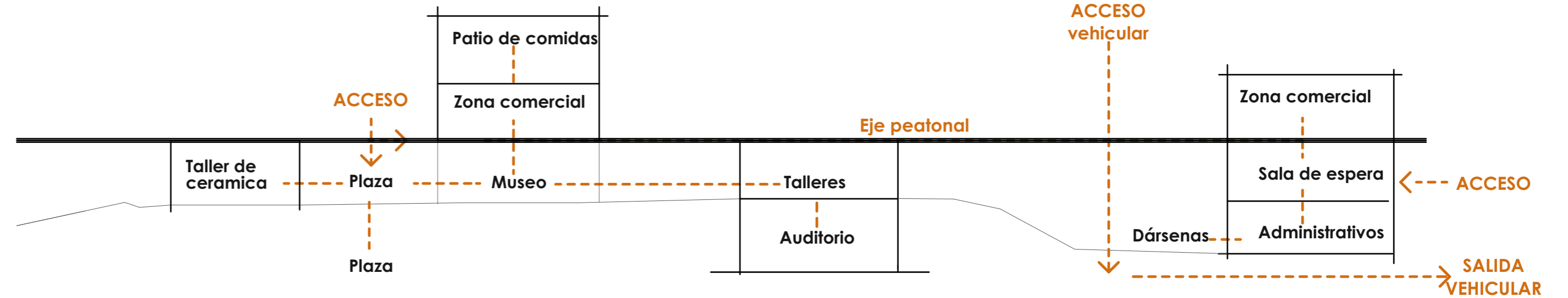
La pasarela está vinculada con el eje comercial del proyecto, mientras que, en los niveles inferiores se encuentran las zonas de servicios.

## 5.2 EMPLAZAMIENTO - ORGANIGRAMA

### PROGRAMA ARQUITECTÓNICO

Para desarrollar el emplazamiento, se parte por generar un organigrama que permite analizar e identificar zonas estratégicas para el movimiento de los usuarios ya sea en la zona comercial o la zona del terminal.

En este caso, la topografía juega un papel importante por lo que se pensó un organigrama en sección, donde los bloques propuestos se relacionan mediante un eje peatonal relacionado con la zona comercial del proyecto.







## 5.2 EMPLAZAMIENTO

---

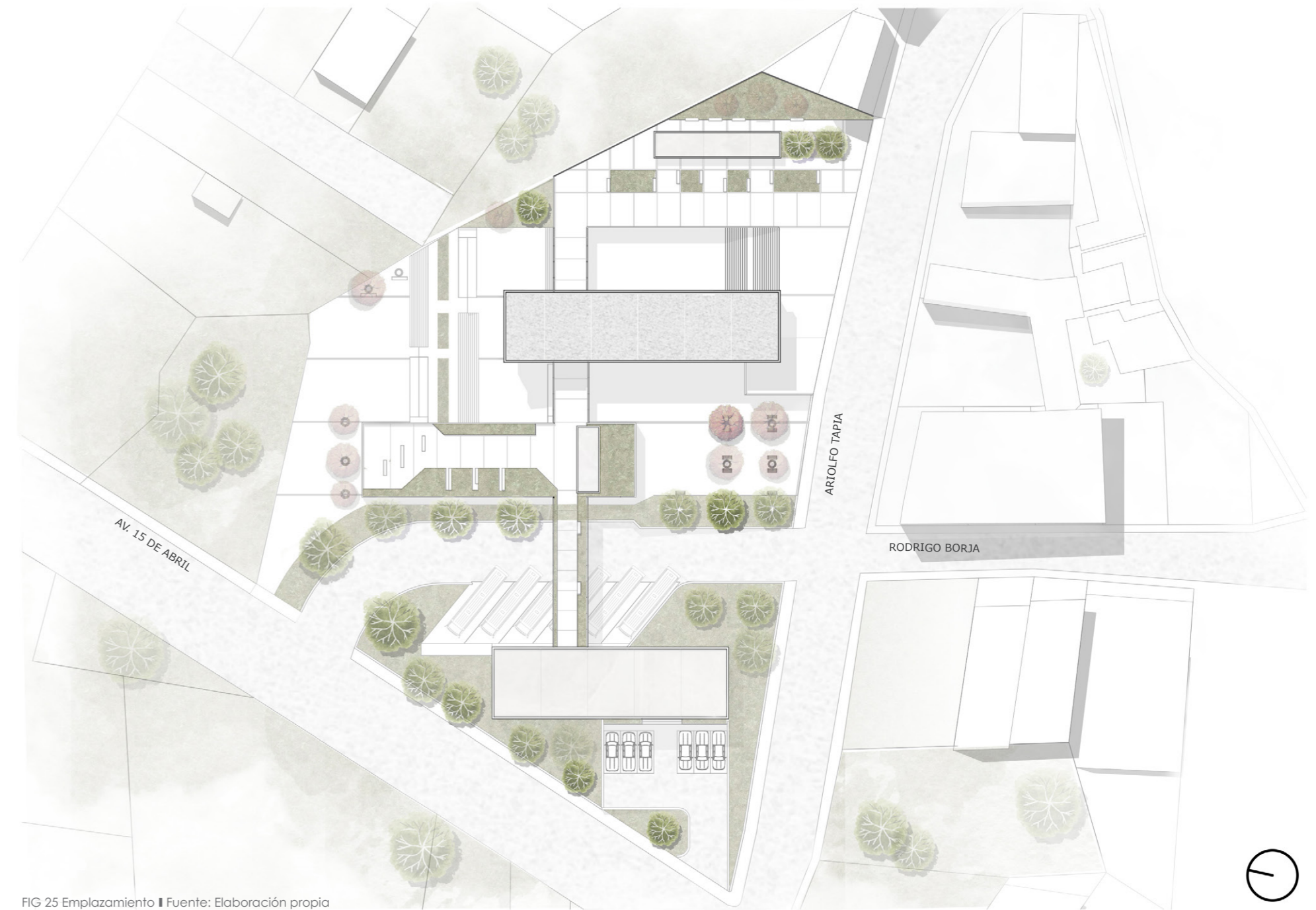
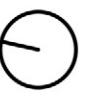


FIG 25 Emplazamiento | Fuente: Elaboración propia





### 5.3 PROPUESTA FUNCIONAL

#### PROGRAMA ARQUITECTÓNICO

#### PLATAFORMA 01

N -07,50

Nivel más bajo del proyecto en el cual se desarrollan zonas de servicios como las dársenas y un auditorio que se va adaptando a la topografía del propia del terreno.

BLOQUE C  
Auditorio

BLOQUE D  
Zona de embarque del terminal

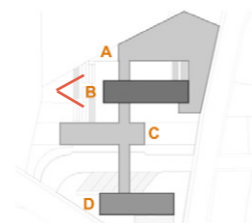


FIG 26 Emplazamiento Nivel de servicios  
Fuente: Elaboración propia



IMG 37 Espacio multifuncional | Fuente: Elaboración propia



### 5.3 PROPUESTA FUNCIONAL

#### PROGRAMA ARQUITECTÓNICO

#### PLATAFORMA 02

N -04,00

En esta plataforma se desarrollan actividades administrativas y recreacionales, tomando como protagonistas las diferentes plazas generadas a lo largo del proyecto.

**BLOQUE A**  
Taller de cerámica

**BLOQUE B**  
Museo

**BLOQUE C**  
Taller orfebrería y paja toquilla

**BLOQUE D**  
Sala de espera y boletería - Terminal

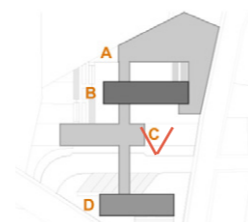


FIG 27 Emplazamiento Nivel -7,50 Servicios  
Fuente: Elaboración propia



IMG 38 Propuesta espacio público. Fuente: Elaboración propia



### 5.3 PROPUESTA FUNCIONAL

#### PROGRAMA ARQUITECTÓNICO

#### PLATAFORMA 03

N 00,00

Aquí se desarrolla la zona comercial buscando atraer a lo largo de todo el eje de circulación peatonal que además de vincular los diferentes bloques del proyecto, conecta el proyecto con el cantón.

BLOQUE B  
Zona comercial

BLOQUE D  
Zona comercial - Artesanal

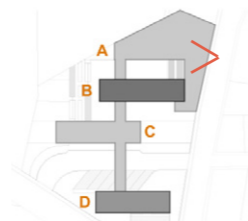
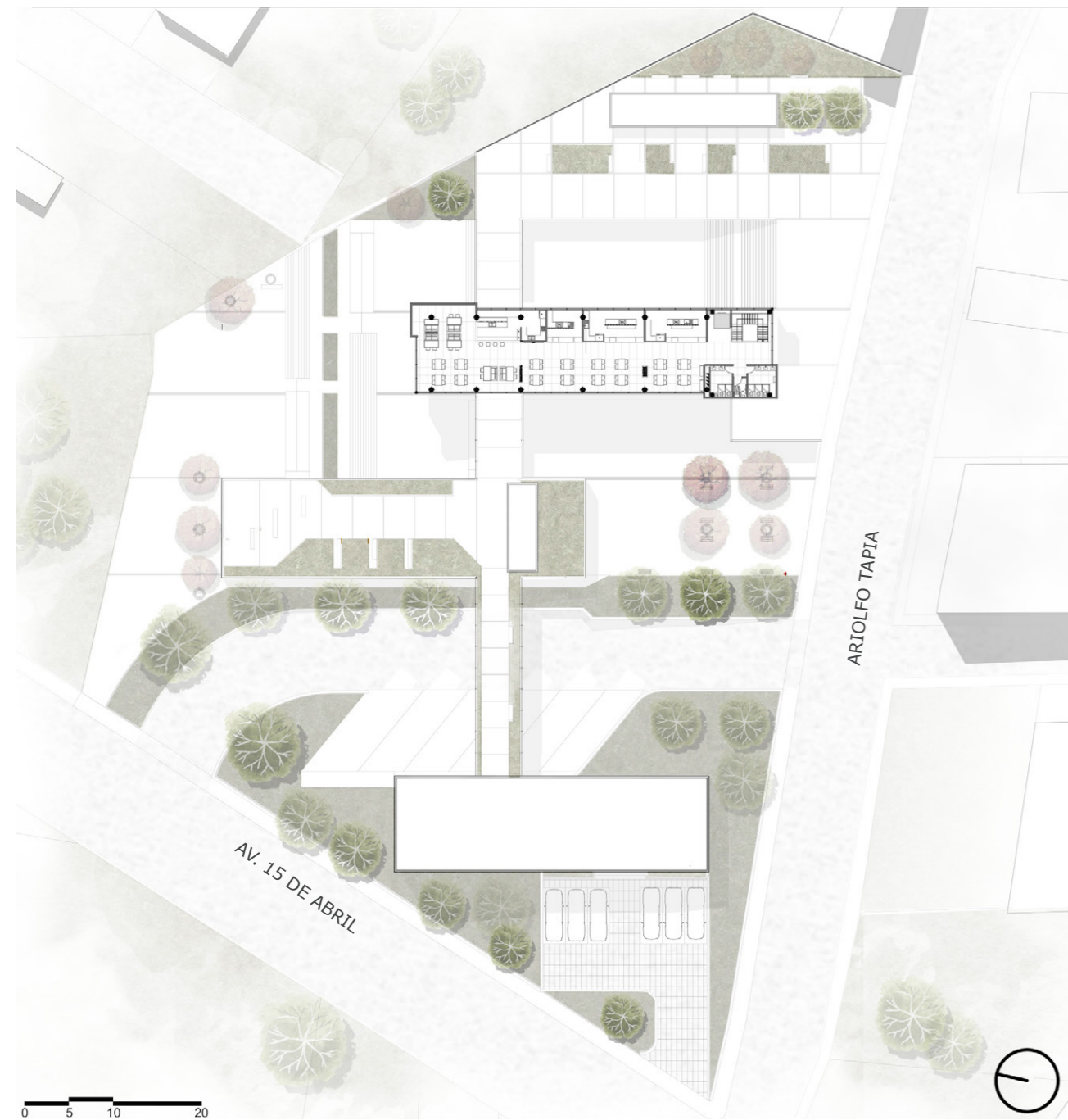


FIG 28 Emplazamiento Nivel comercial 0,00  
Fuente: Elaboración propia



IMG 39 Plaza de recibimiento | Fuente: Elaboración propia



### 5.3 PROPUESTA FUNCIONAL

#### PLATAFORMA 04

N +04,00

Debido al control visual que tiene el nivel más alto del proyecto, se da importancia a las visuales, de ese modo se decide generar un patio de comidas, acompañado de zonas de estancia que aprovechen al máximo las virtudes que ofrece el entorno.

BLOQUE B  
Patio de comida

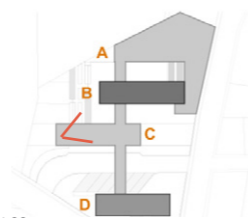
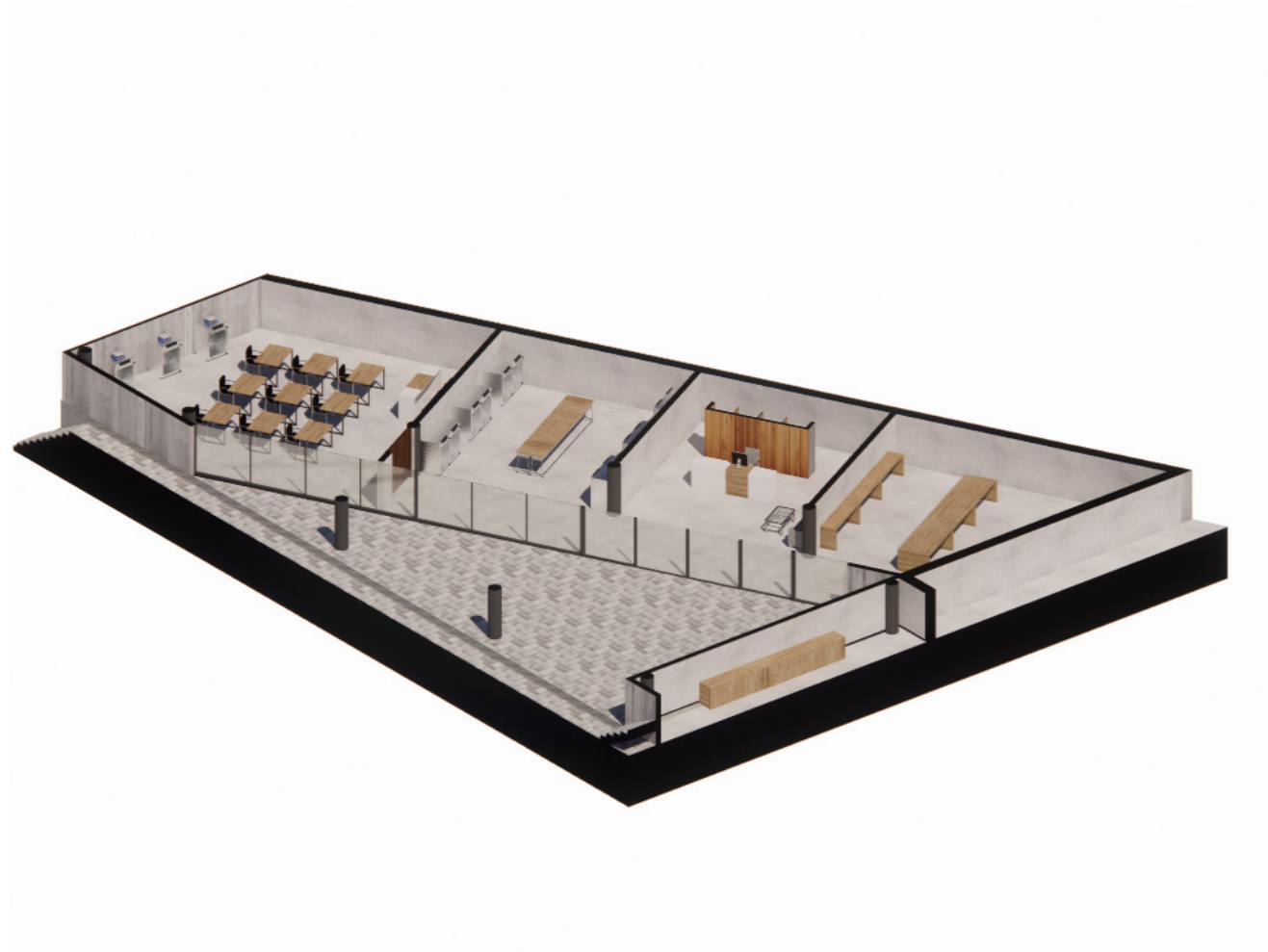


FIG 29 Emplazamiento patio de comidas Nivel +4,00  
Fuente: Elaboración propia



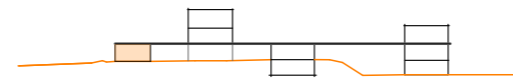
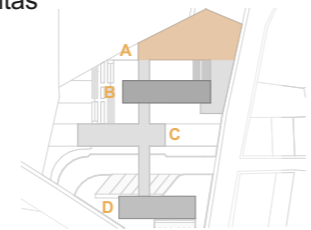
## 5.3 PROPUESTA FUNCIONAL



### BLOQUE A

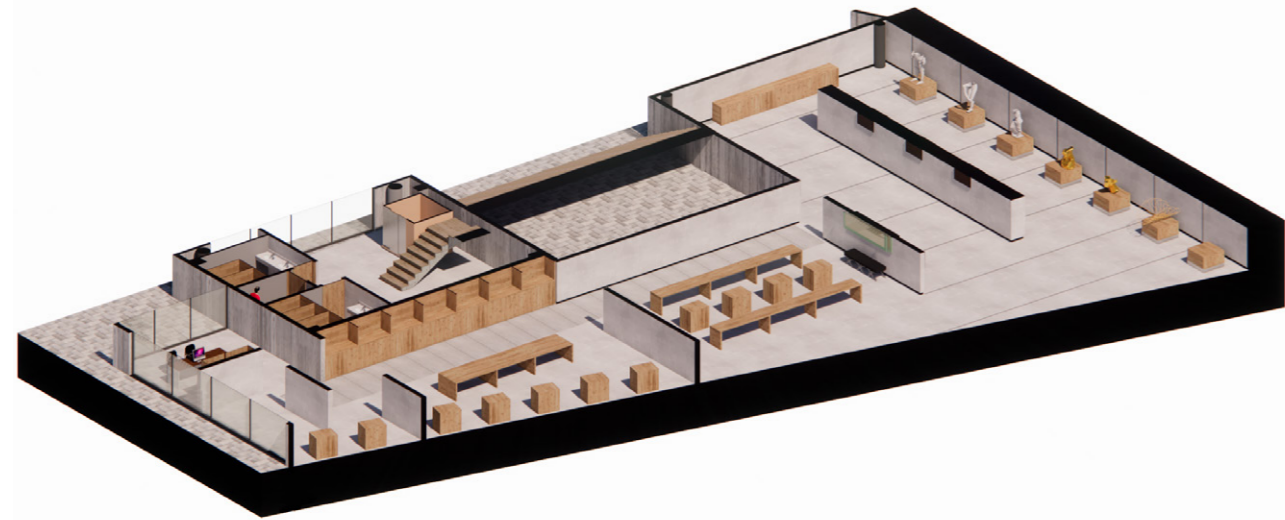
Planta N -04,00

- 1 Circulación vertical
- 2 Baños
- 3 Información
- 4 Recibidor
- 5 Taller cerámica
- 6 Taller cerámica- horno
- 7 Taller cerámica- secado
- 8 Museo
- 9 Taller orfebrería
- 10 Orfebrería- Zona de explosión
- 11 Taller paja toquilla
- 12 Oficina
- 13 Boletería
- 14 Sala de espera
- 15 Sala de juntas



0 3 5 10

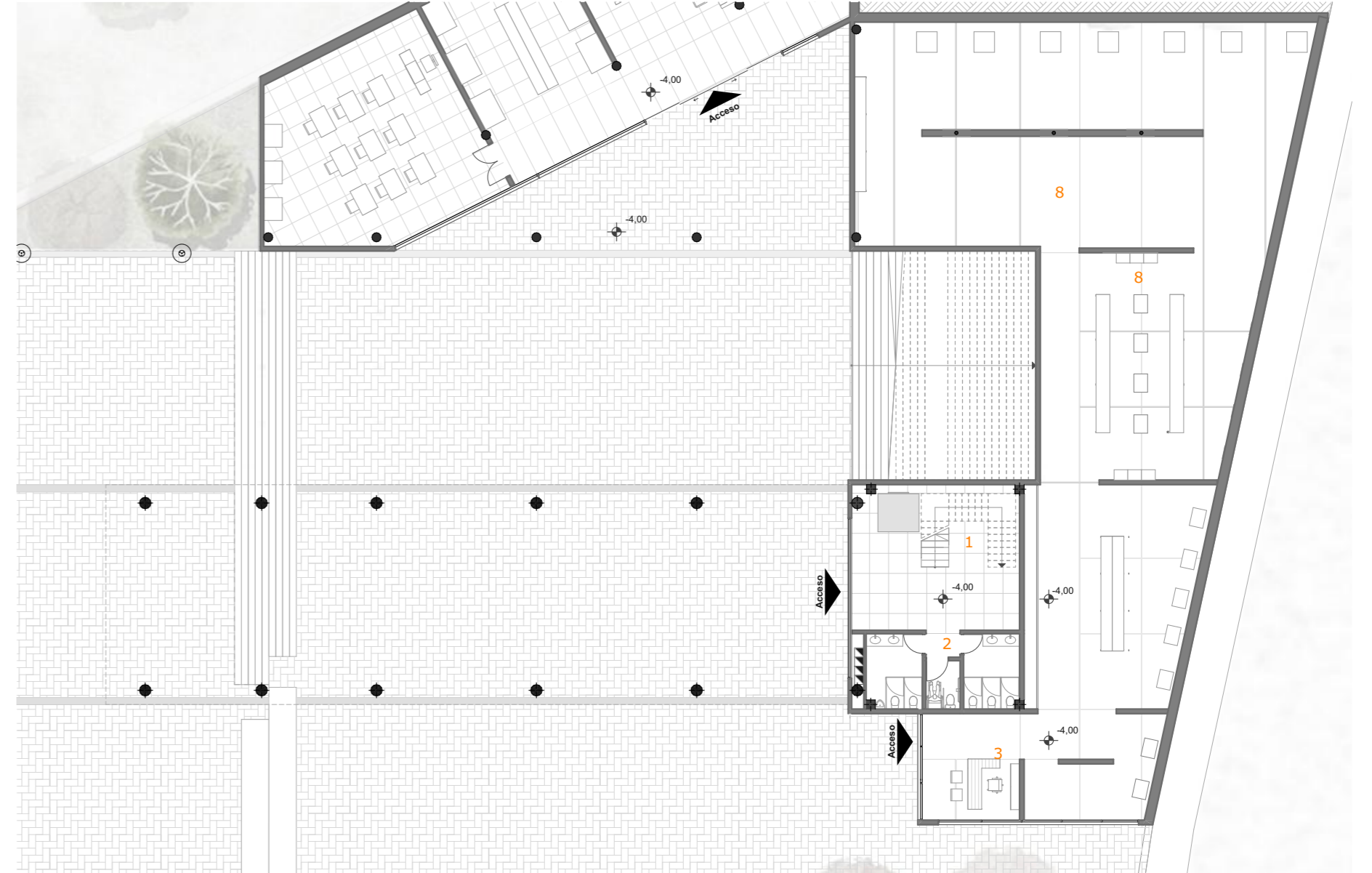
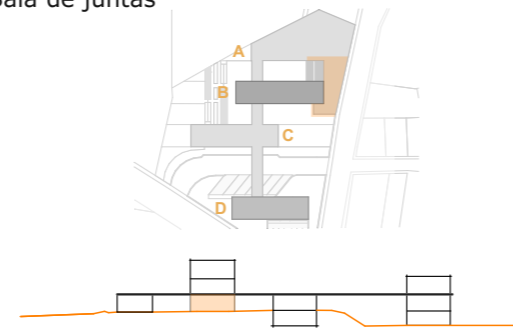
## 5.3 PROPUESTA FUNCIONAL



### BLOQUE B

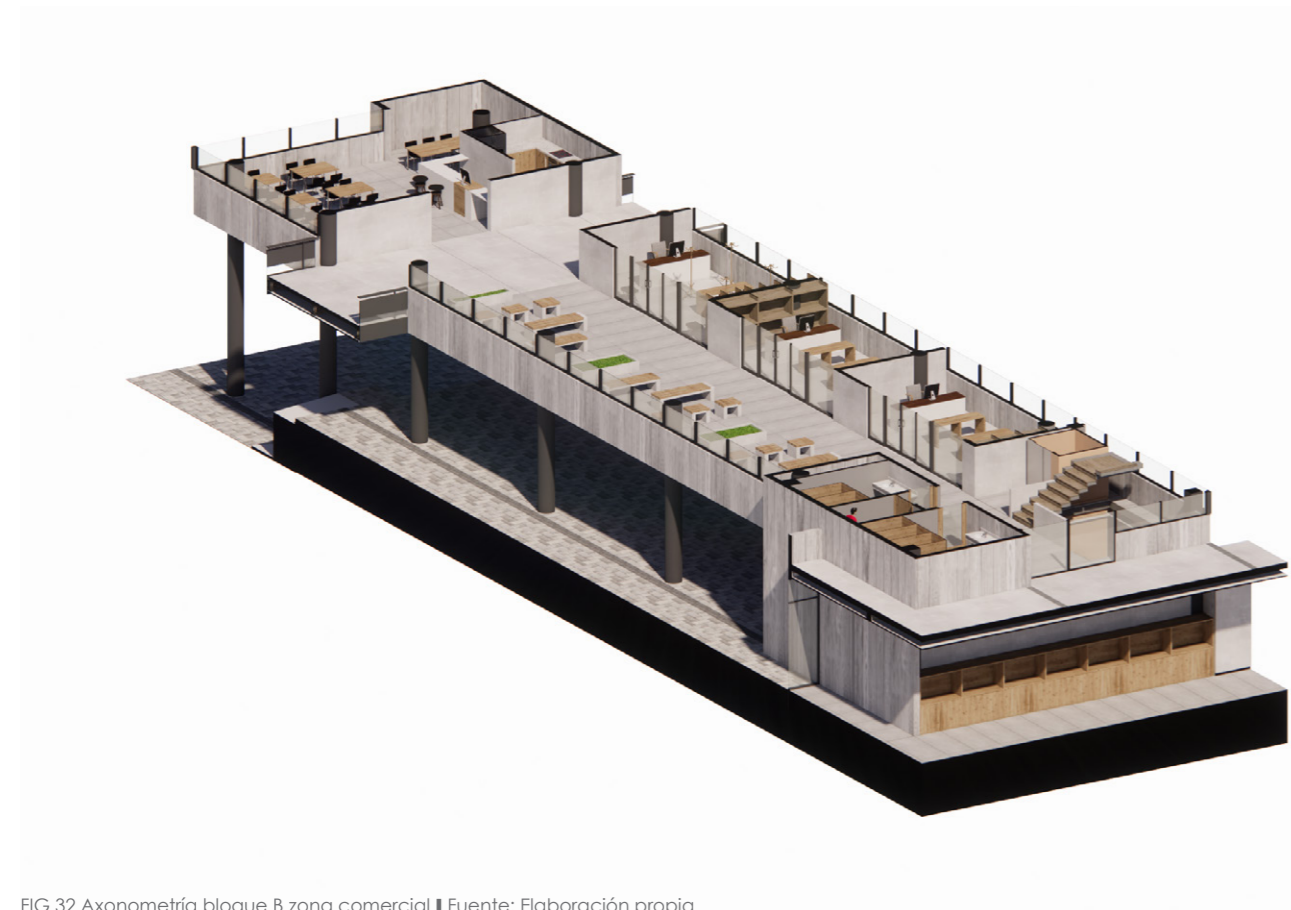
Planta N -04,00

- 1 Circulación vertical
- 2 Baños
- 3 Información
- 4 Recibidor
- 5 Taller cerámica
- 6 Taller cerámica- horno
- 7 Taller cerámica- secado
- 8 Museo
- 9 Taller orfebrería
- 10 Orfebrería- Zona de explosión
- 11 Taller paja toquilla
- 12 Oficina
- 13 Boletería
- 14 Sala de espera
- 15 Sala de juntas



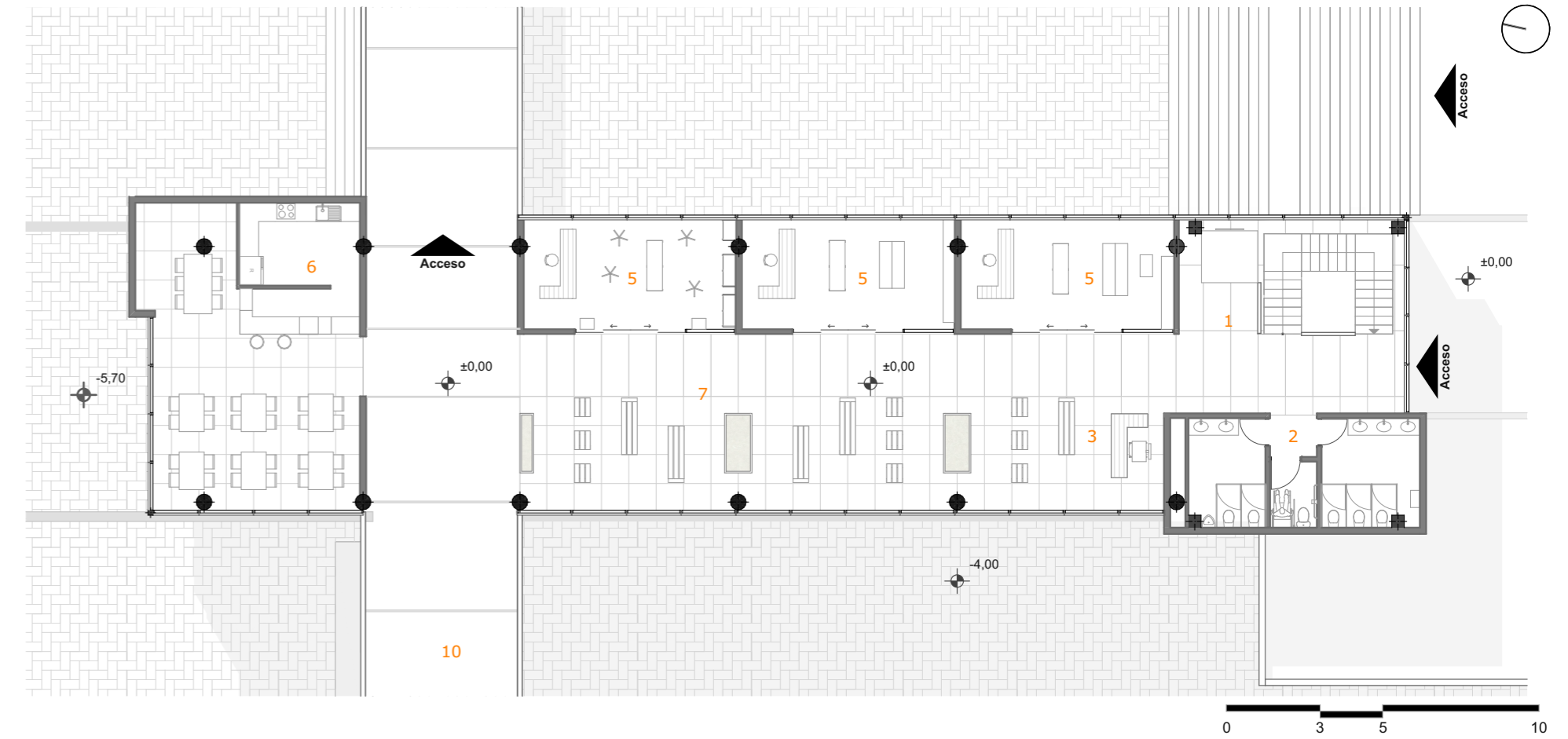
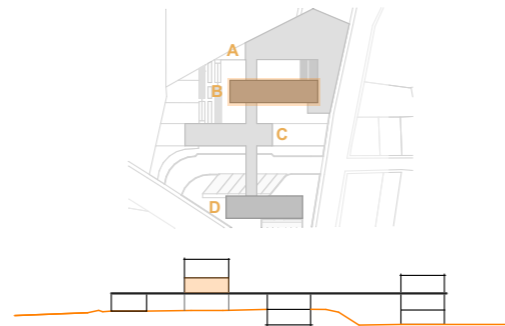
0 3 5 10

## 5.3 PROPUESTA FUNCIONAL



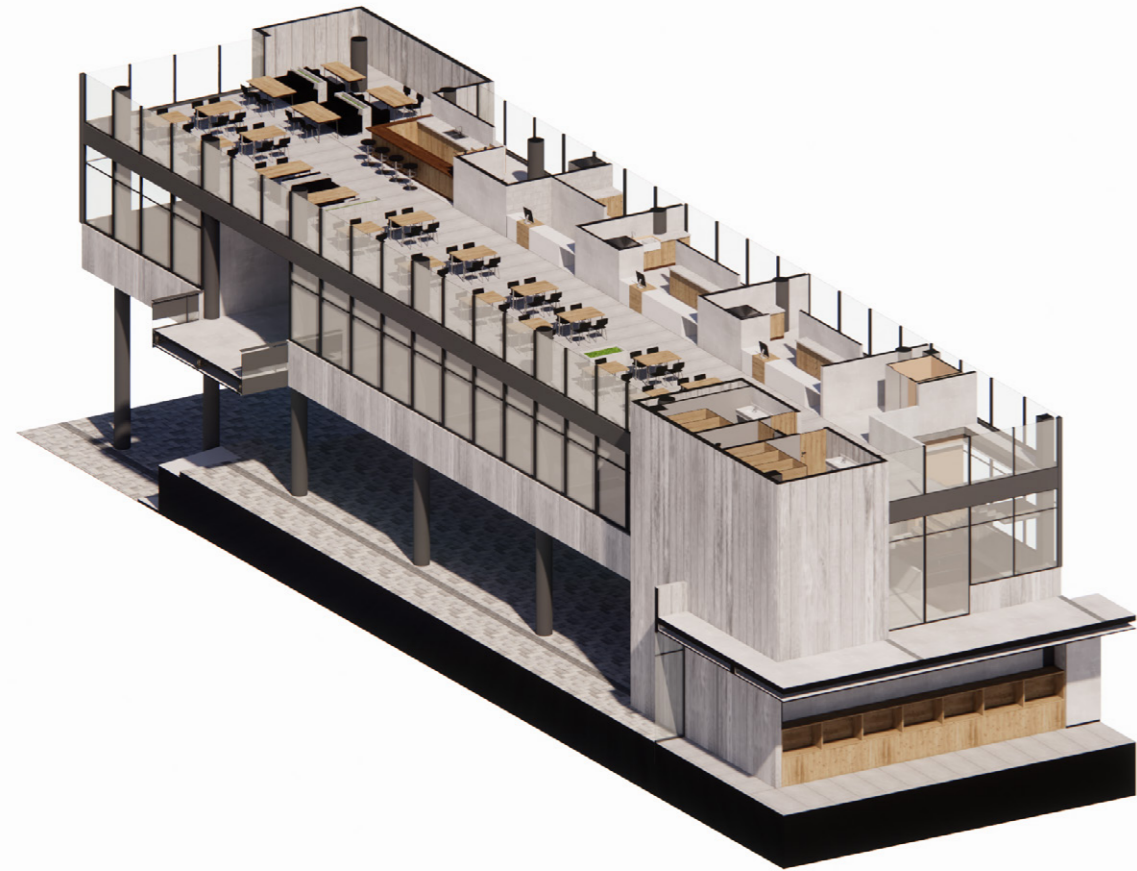
### BLOQUE B Planta N 00,00

- 1 Circulación vertical
- 2 Baños
- 3 Información
- 4 Recibidor
- 5 Comercio
- 6 Cafetería
- 7 Zona de estancia
- 8 Comercio artesanías
- 9 Información
- 10 Eje peatonal





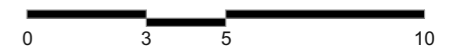
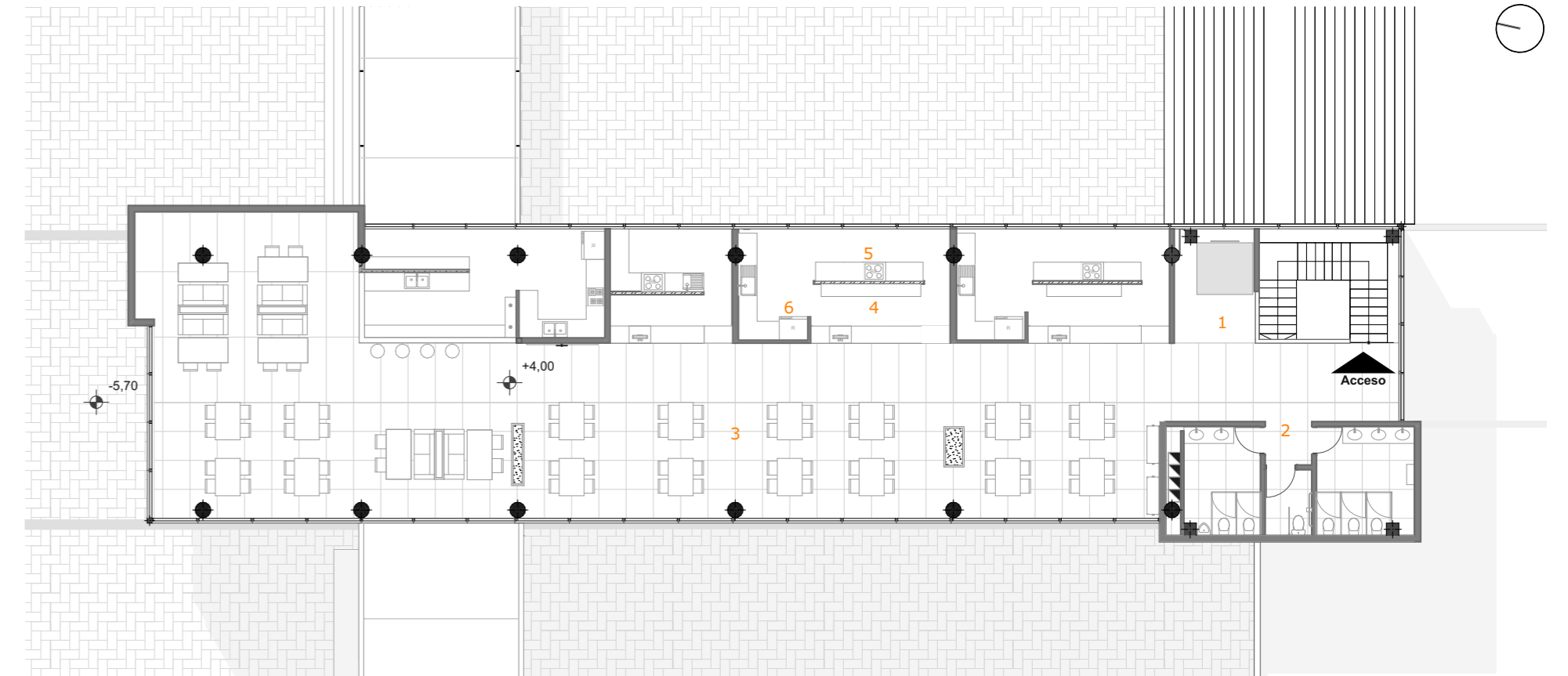
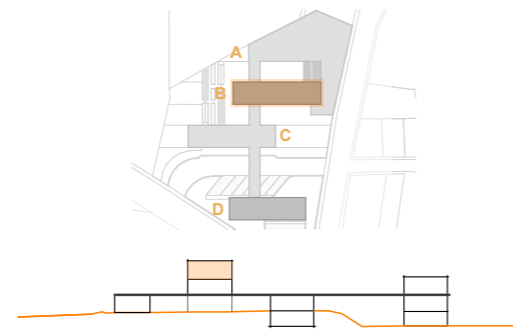
### 5.3 PROPUESTA FUNCIONAL



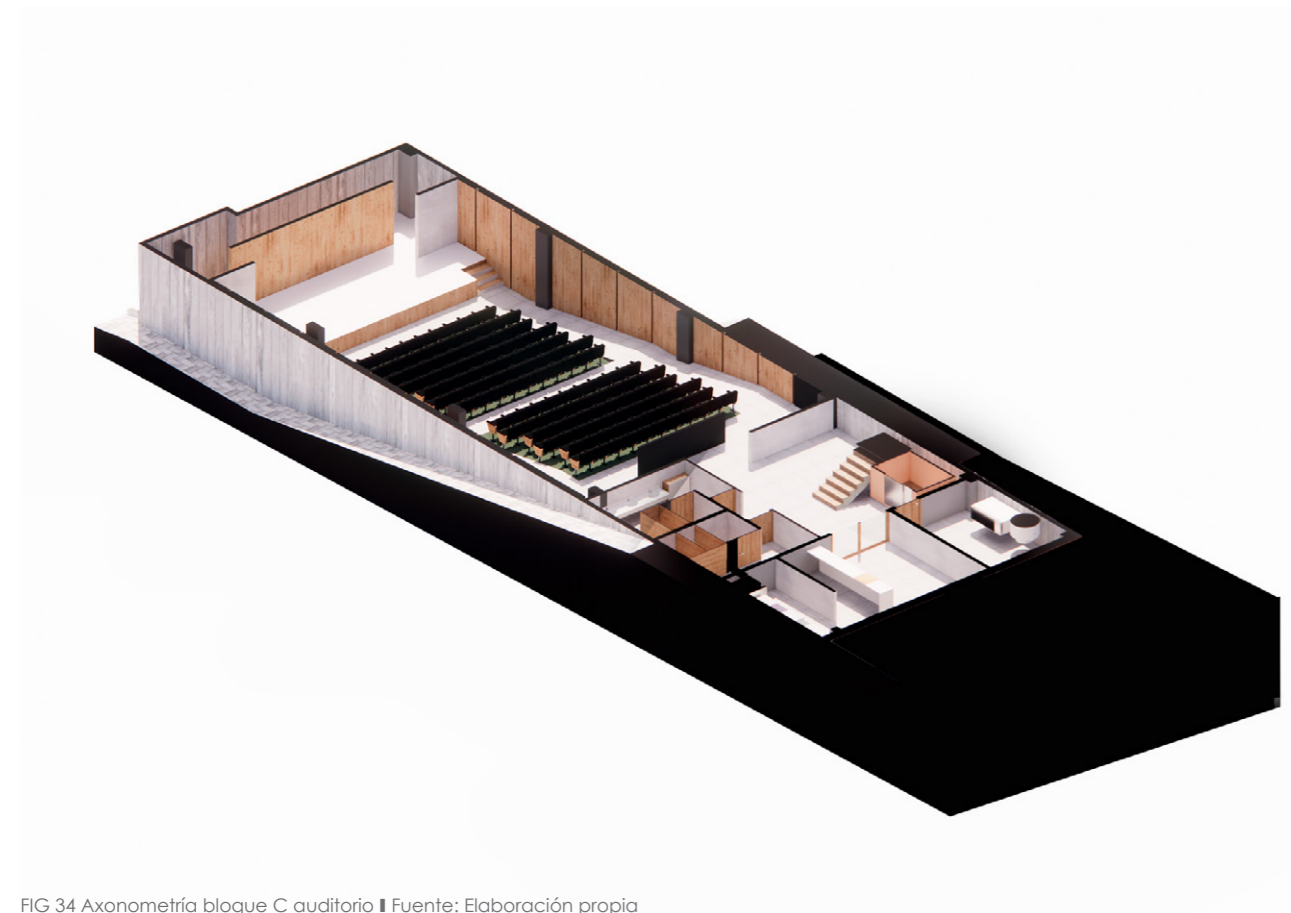
#### BLOQUE B

Planta N +04,00

- 1 Circulación vertical
- 2 Baños
- 3 Patio de comidas
- 4 Zona de servicio
- 5 Zona de cocina
- 6 Armario

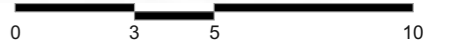
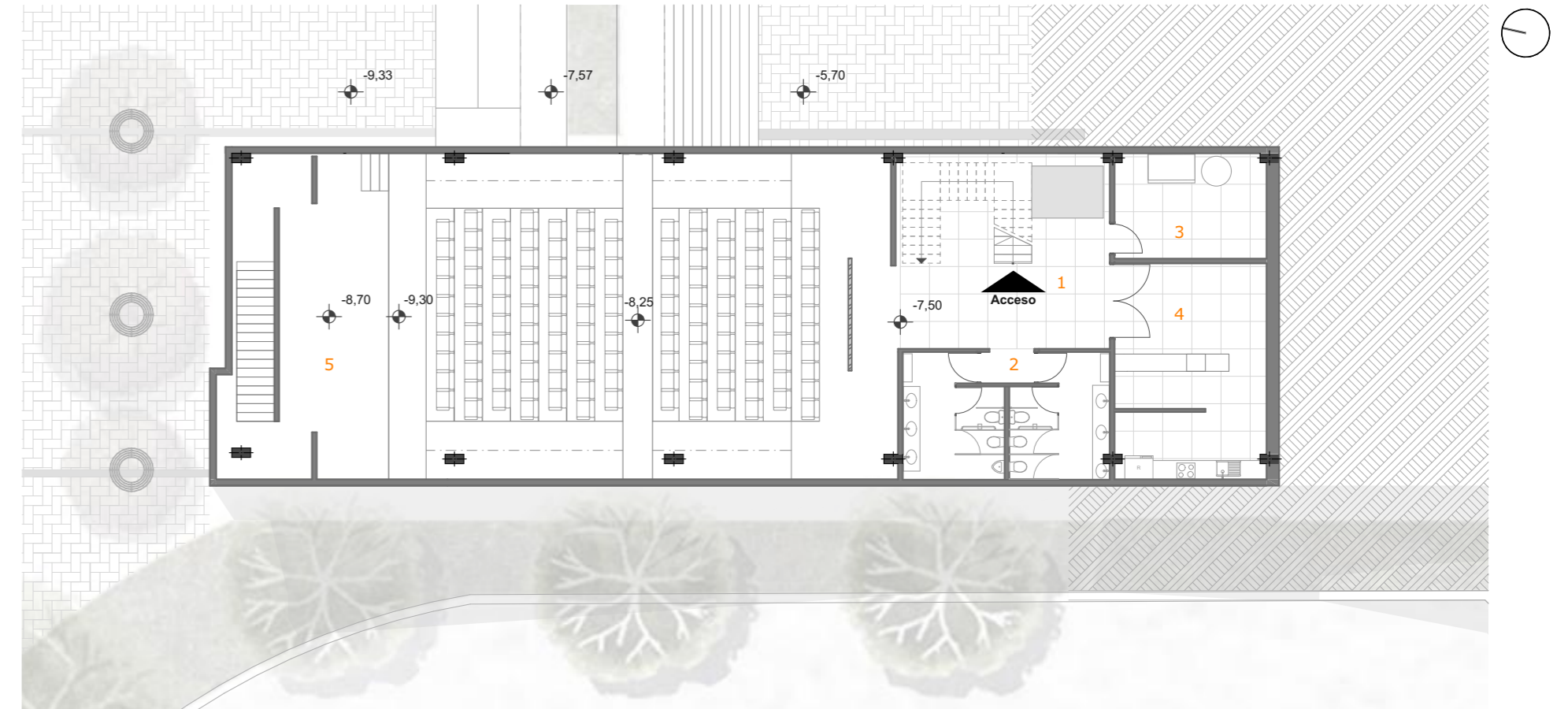
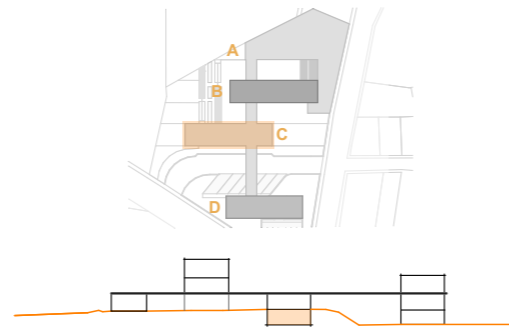


## 5.3 PROPUESTA FUNCIONAL

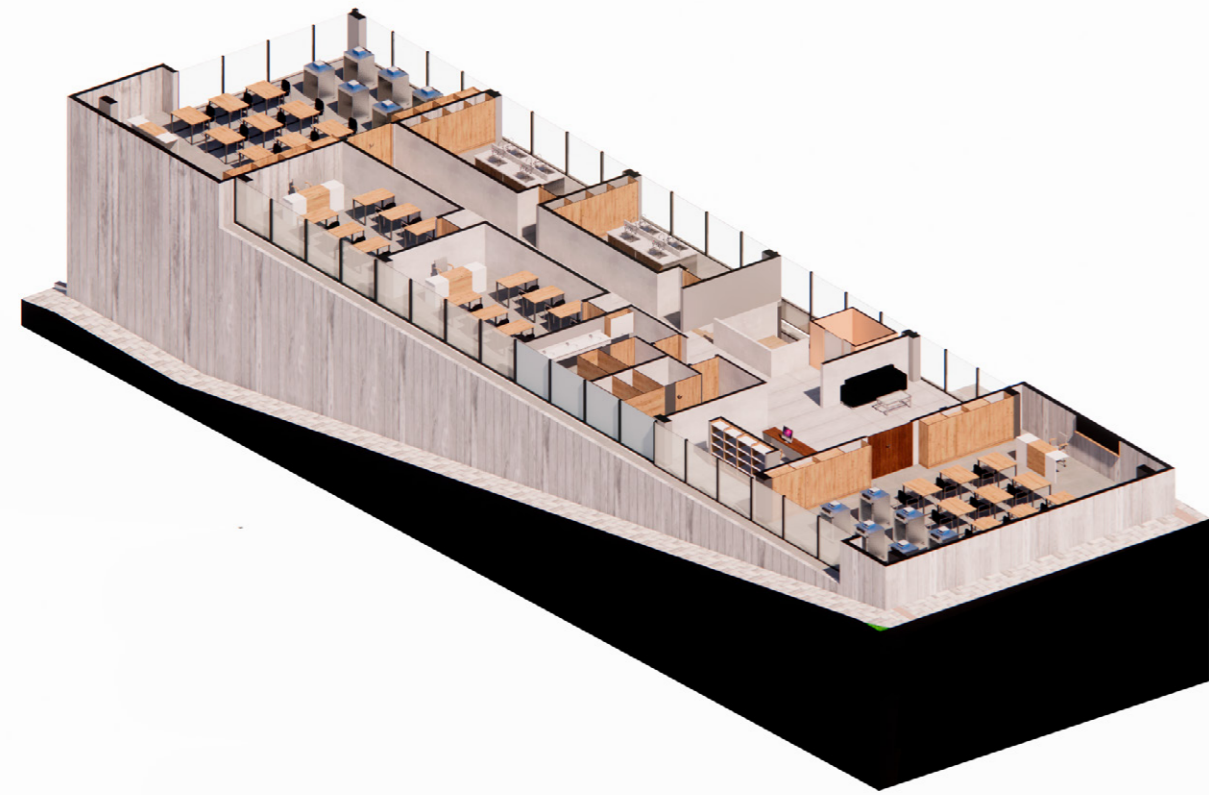


### BLOQUE C Planta N -07,50

- 1 Circulación vertical
- 2 Baños
- 3 Cuarto de maquinas
- 4 Zona de servicio
- 5 Auditorio
- 6 Embarque
- 7 Bodega
- 8 Cuarto de limpieza
- 9 Zona de descanso
- 10 Dársenas

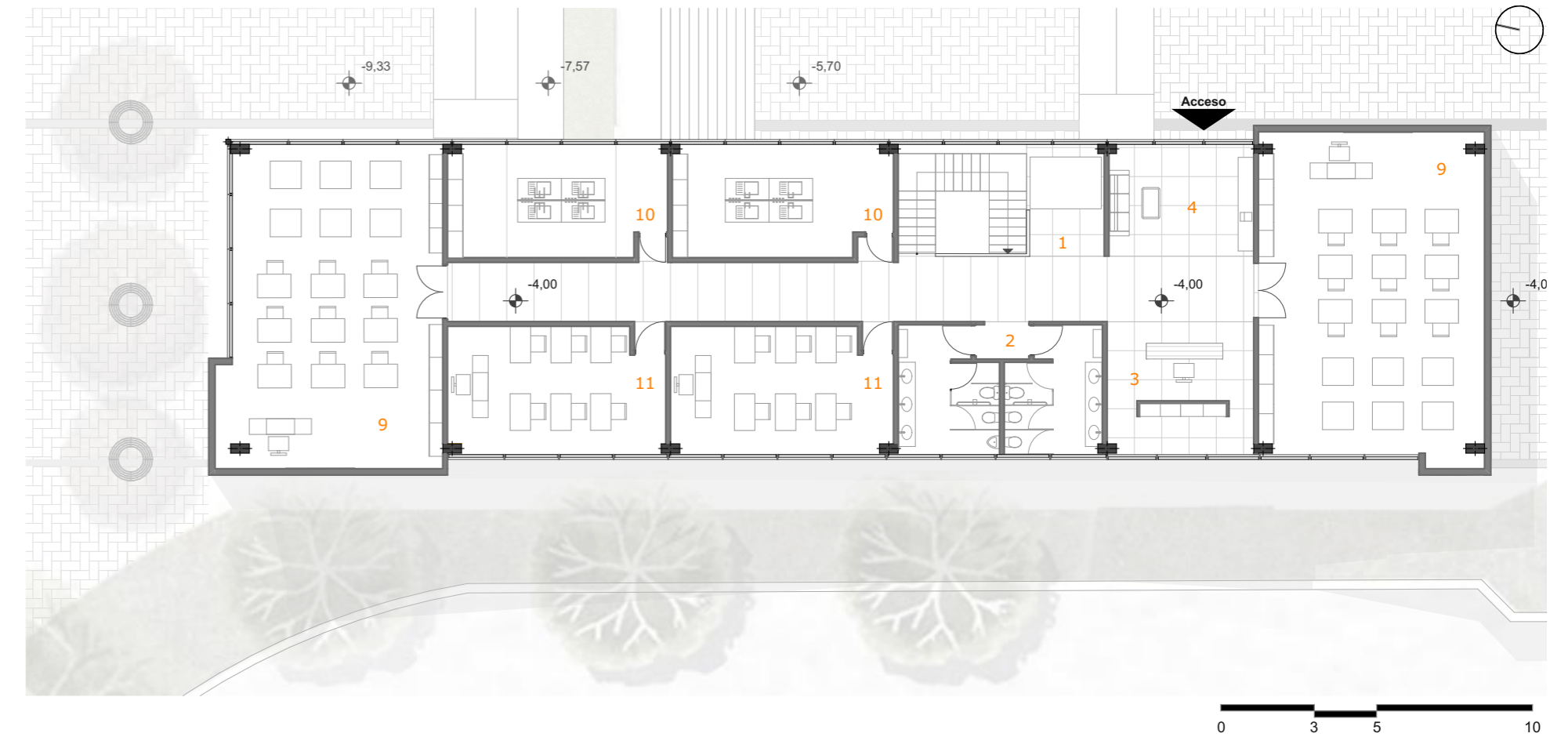
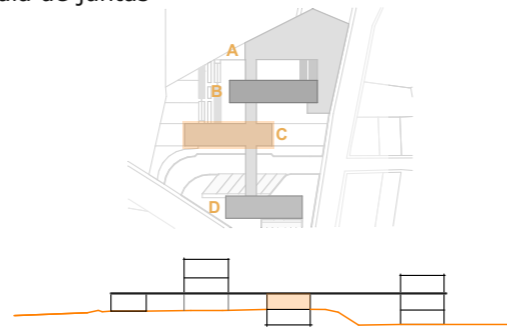


## 5.3 PROPUESTA FUNCIONAL

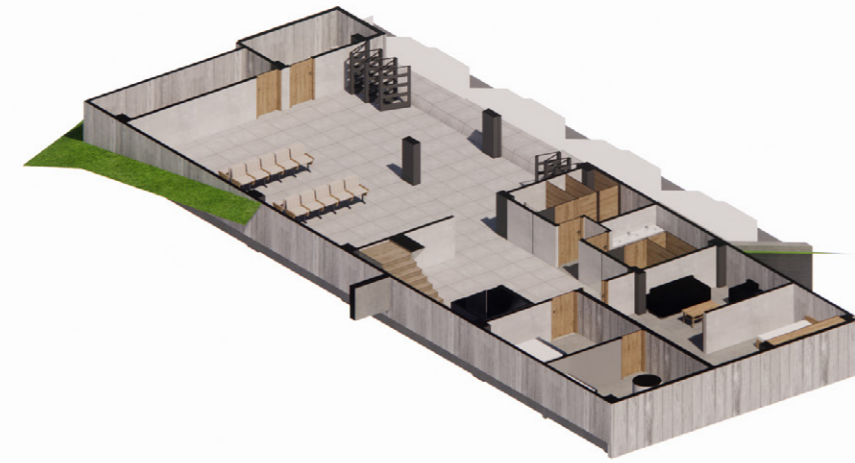


### BLOQUE C Planta N -04,00

- 1 Circulación vertical
- 2 Baños
- 3 Información
- 4 Recibidor
- 5 Taller cerámica
- 6 Taller cerámica- horno
- 7 Taller cerámica- secado
- 8 Museo
- 9 Taller orfebrería
- 10 Orfebrería- Zona de explosión
- 11 Taller paja toquilla
- 12 Oficina
- 13 Boletería
- 14 Sala de espera
- 15 Sala de juntas

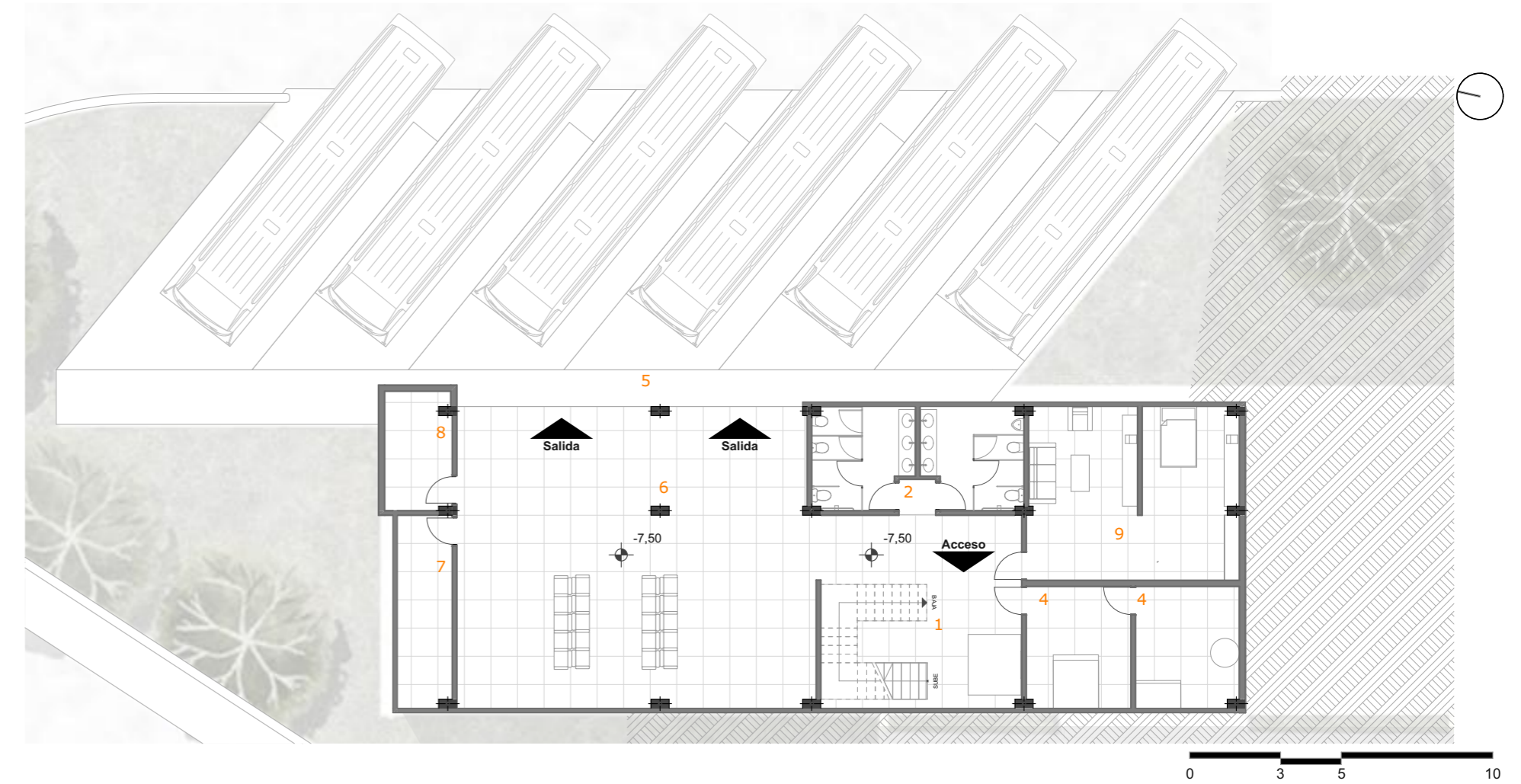
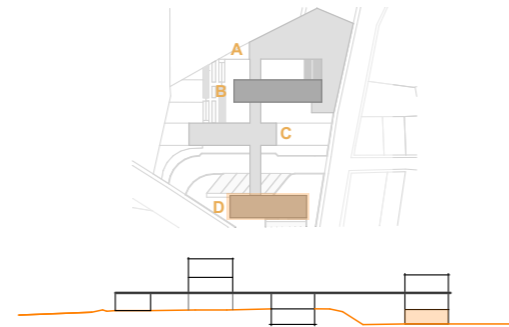


## 5.3 PROPUESTA FUNCIONAL



### BLOQUE D Planta N -07,50

- 1 Circulación vertical
- 2 Baños
- 3 Cuarto de maquinas
- 4 Zona de servicio
- 5 Auditorio
- 6 Embarque
- 7 Bodega
- 8 Cuarto de limpieza
- 9 Zona de descanso
- 10 Dársenas

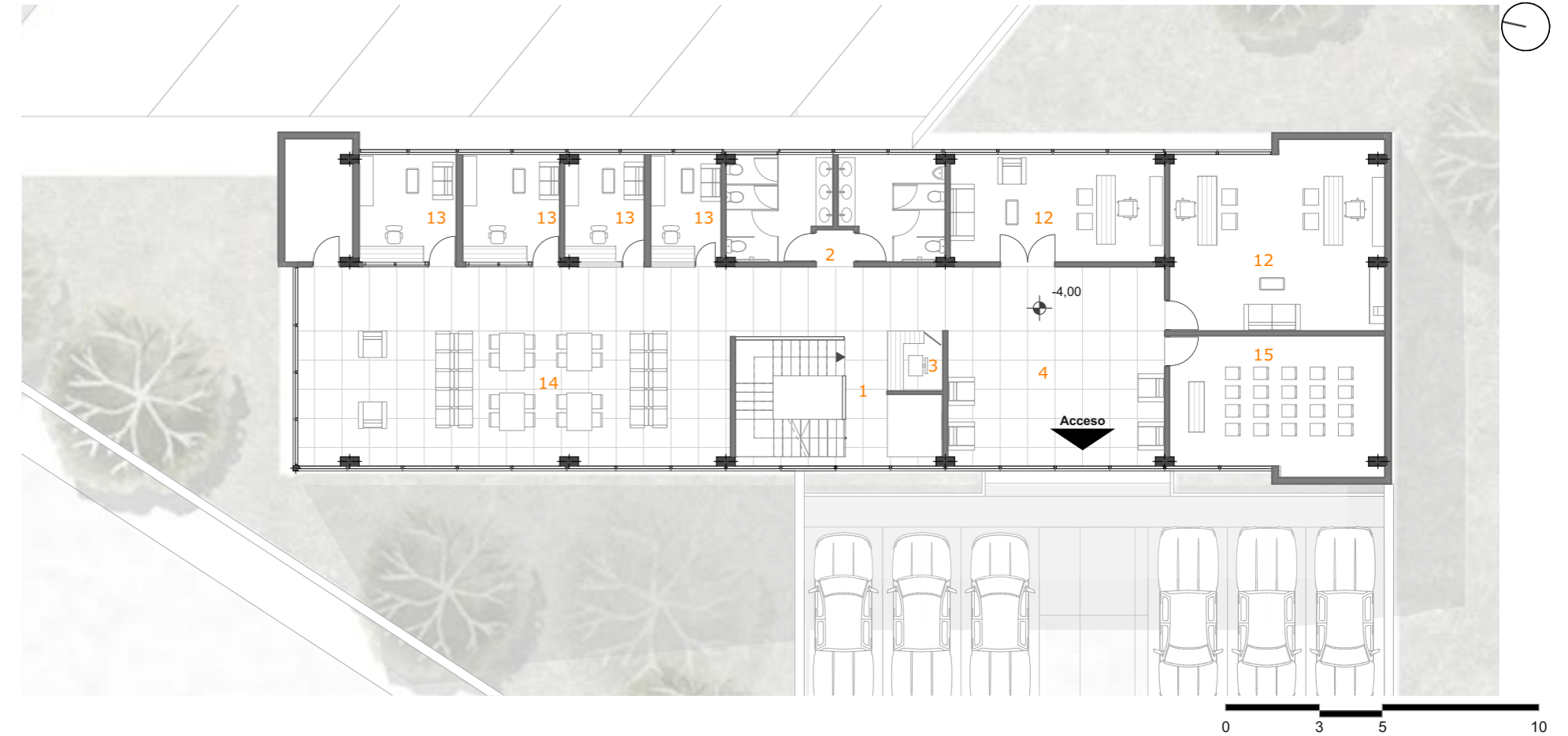
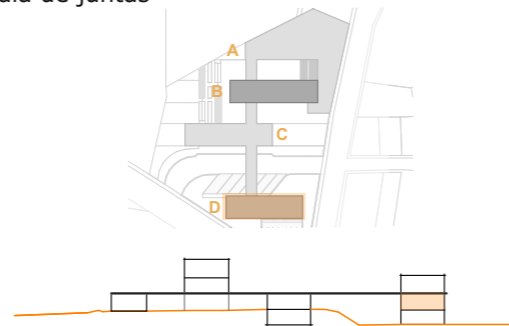


## 5.3 PROPUESTA FUNCIONAL



### BLOQUE D Planta N -04,00

- 1 Circulación vertical
- 2 Baños
- 3 Información
- 4 Recibidor
- 5 Taller cerámica
- 6 Taller cerámica- horno
- 7 Taller cerámica- secado
- 8 Museo
- 9 Taller orfebrería
- 10 Orfebreria- Zona de explosión
- 11 Taller paja toquilla
- 12 Oficina
- 13 Boletería
- 14 Sala de espera
- 15 Sala de juntas

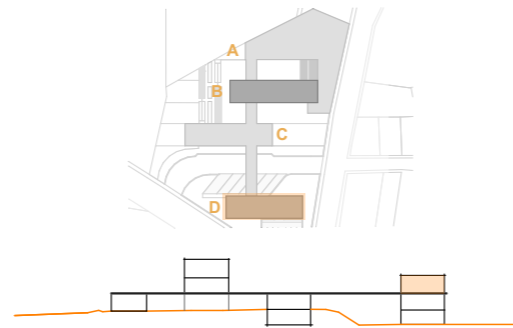


## 5.3 PROPUESTA FUNCIONAL



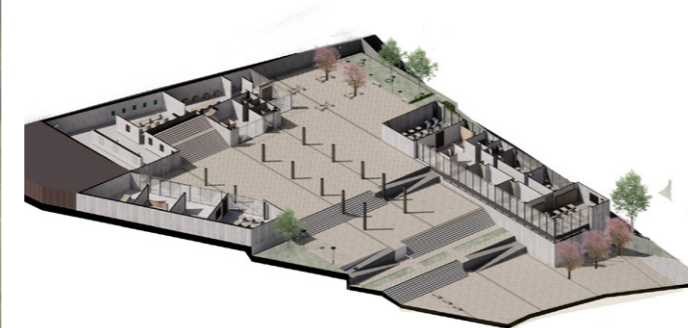
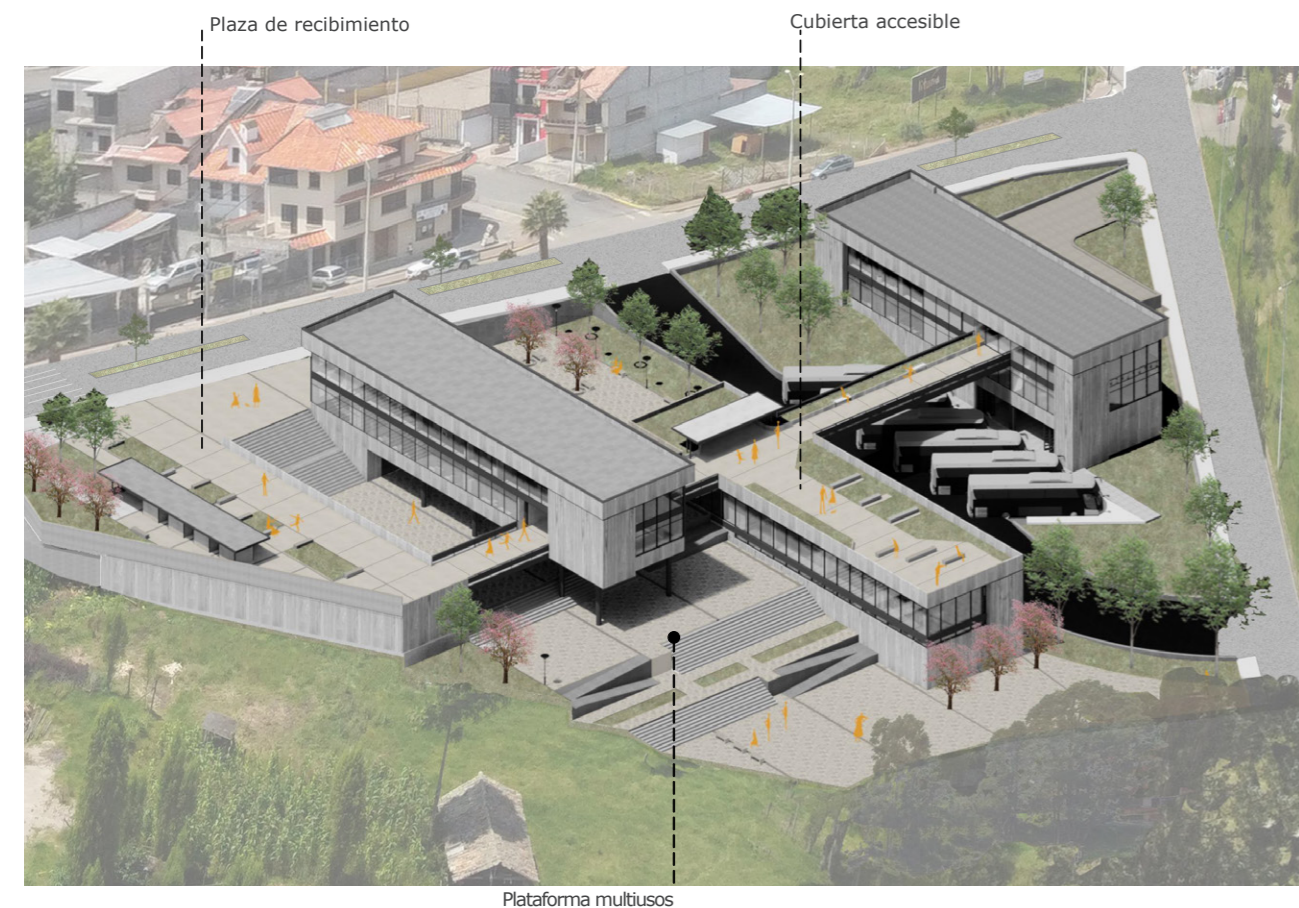
### BLOQUE D Planta N 00,00

- 1 Circulación vertical
- 2 Baños
- 3 Información
- 4 Recibidor
- 5 Comercio
- 6 Cafetería
- 7 Zona de estancia
- 8 Comercio artesanías
- 9 Información
- 10 Eje peatonal



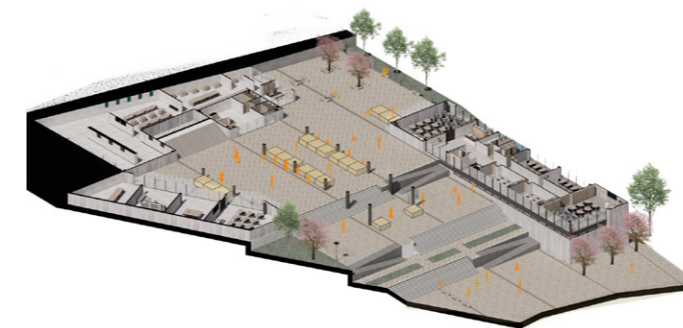
## ESPACIO PÚBLICO

PROPUESTA FUNCIONAL



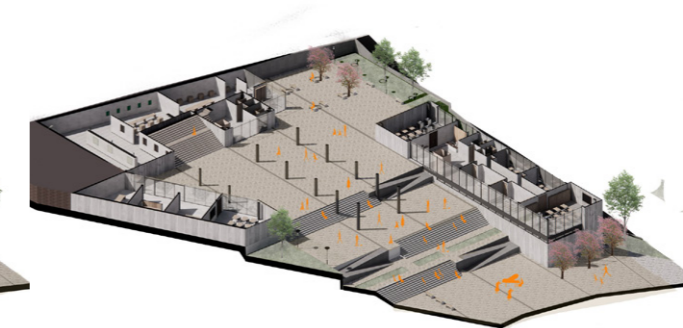
### Plaza multiusos

El espacio público busca ser flexible y adaptable a diferentes actividades, dependiendo las necesidades del cantón.



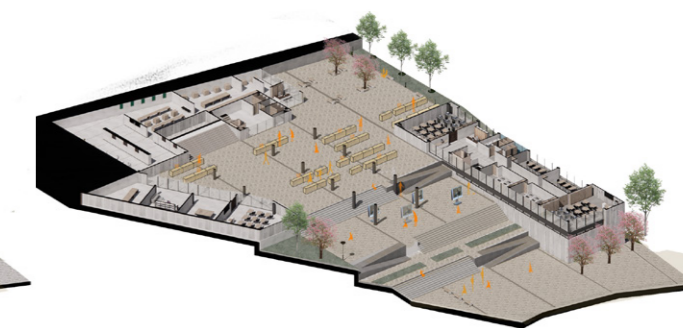
### Feria

La relación de la plaza con la zona de talleres artesanales, nos da la oportunidad de realizar ferias donde las participantes de los talleres puedan comercializar sus creaciones, aprovechando la afluencia de turistas que trae consigo un terminal.



### Capacidad escénica

Debido a que la plaza esta en pendiente funciona a manera de ágora, lo que crea la posibilidad de volverse un teatro al aire libre ya que tiene visibilidad desde varios del proyecto.



### Plataforma de exposición

La plaza guarda relación directa con el museo propuesto, y debido a la actividad artesanal del cantón es importante ofrecer un espacio donde realizar exposiciones, aprovechando la sombra que genera el bloque elevado.

## POSIBILIDADES PLATAFORMA MULTIUSOS

ESPACIO PÚBLICO

# SECCIÓN GENERAL A1

PROPUESTA FUNCIONAL

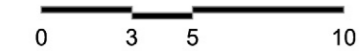
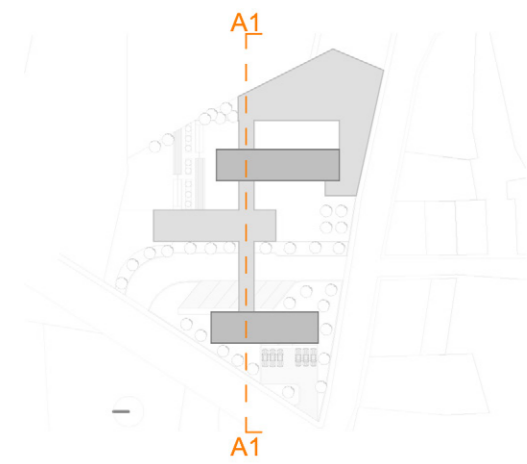


FIG 40 Sección general A1-A1 | Fuente: Elaboración propia



# SECCIÓN BLOQUE B

PROPUESTA FUNCIONAL

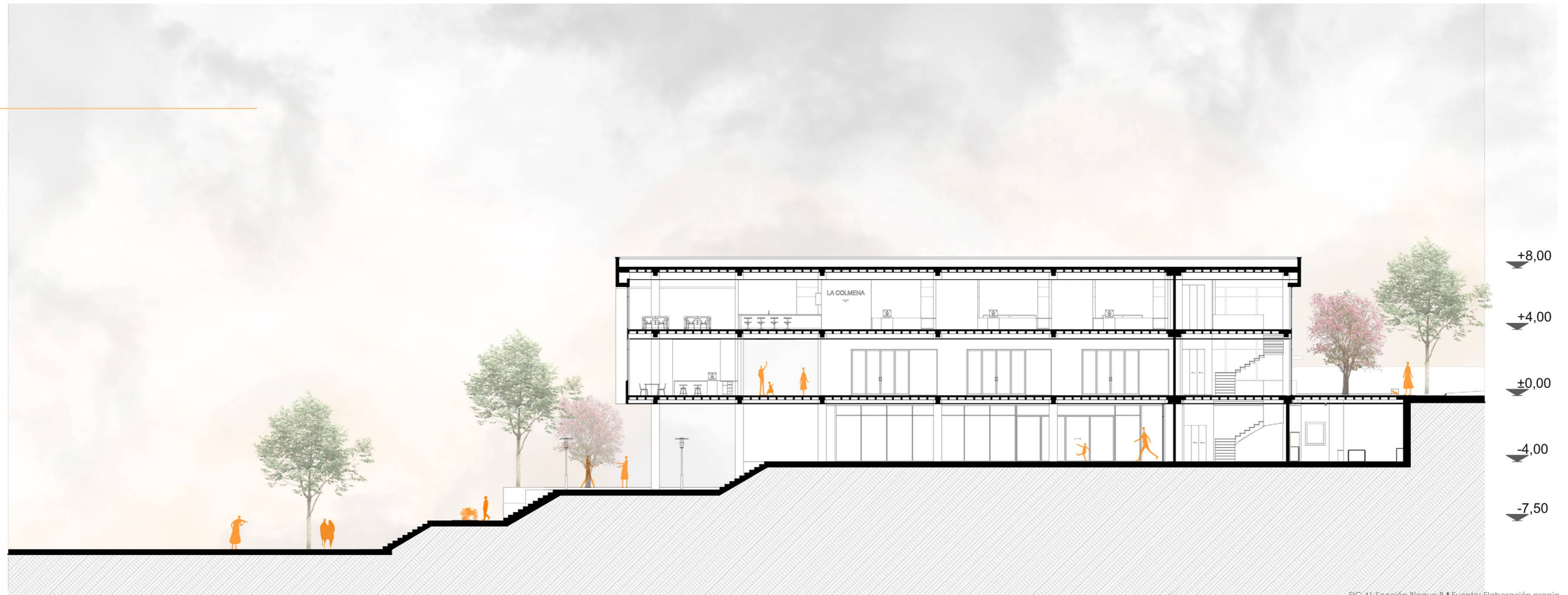
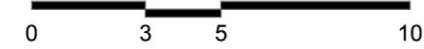
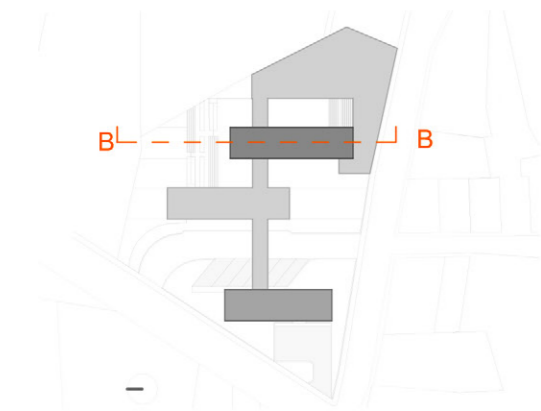


FIG 41 Sección Bloque B | Fuente: Elaboración propia

# SECCIÓN BLOQUE C

PROPUESTA FUNCIONAL

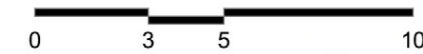
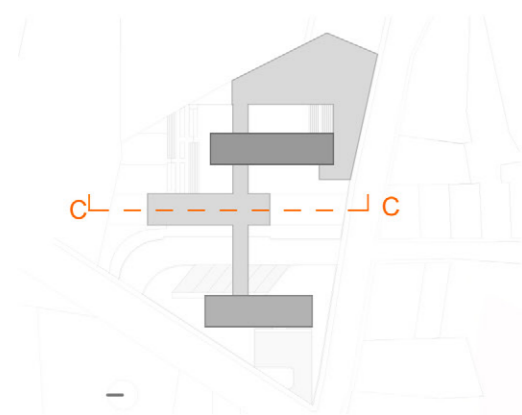


FIG 42 Sección Bloque C | Fuente: Elaboración propia

# SECCIÓN BLOQUE D

PROPUESTA FUNCIONAL

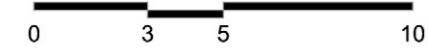
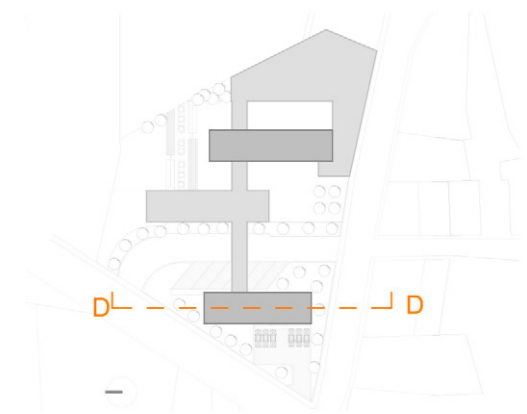


FIG 43 Sección bloque D | Fuente: Elaboración propia

## ACCESO AL TERMINAL- BLOQUE D

VISTA EXTERIOR

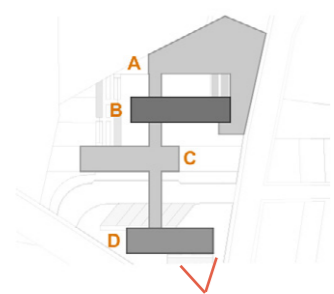




FIG 44 Relación estructura-fachada A1 || Fuente: Elaboración propia



## 5.4 PROPUESTA TÉCNICA

### DETALLE CONSTRUCTIVO CUBIERTA

- |                                     |   |                                      |
|-------------------------------------|---|--------------------------------------|
| 01 goterón acero galvanizado e=2mm  | 06 razante de hormigón pobre de H°140 Kg/cm2 con pendiente 2% | 10 columna de hormigón armado d=50cm |
| 02 armadura varilla corrugada 8mm   | 07 caseton polietileno 40x40x20cm                             | 11 cielo raso gypsum e=2cm           |
| 03 viga de hormigón armado 180x20cm | 08 viga de hormigón armado 40x25cm                            | 12 armadura varilla corrugada 6mm    |
| 04 geomembrana e=3mm                | 09 nervio de losa 20x12cm                                     | 13 detalle de goterón                |
| 05 lastre de grava 4cm              |   | 14 vidrio laminado e=6mm             |

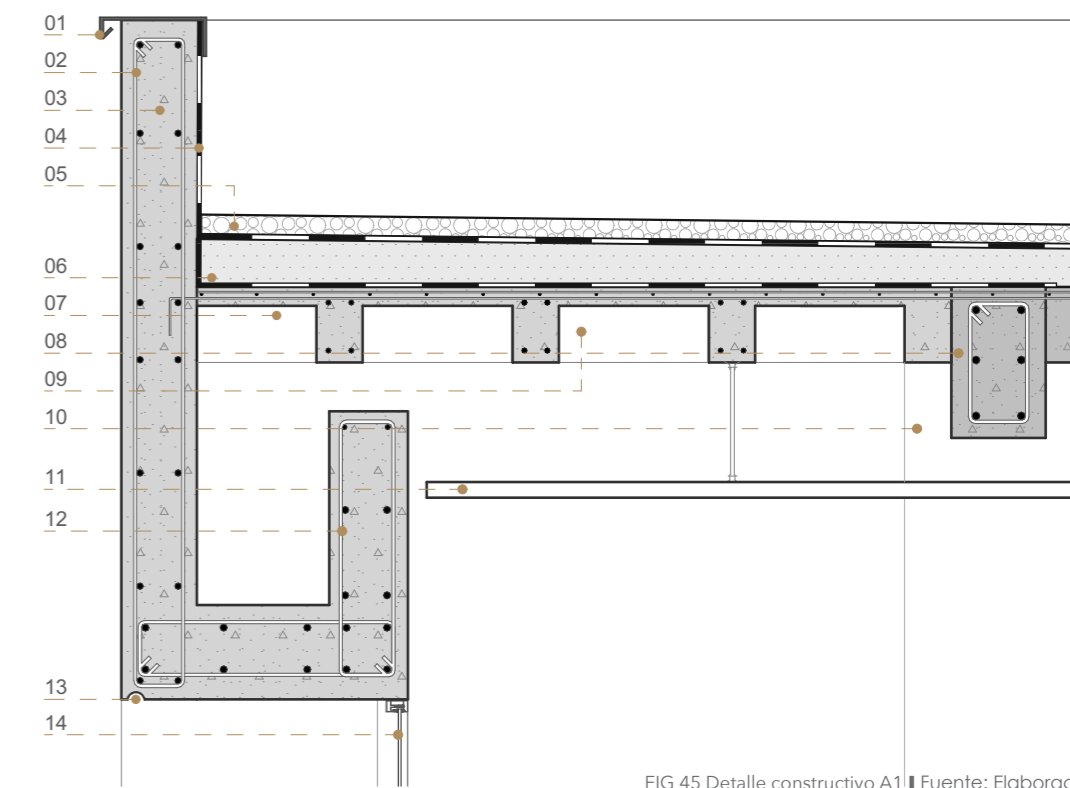
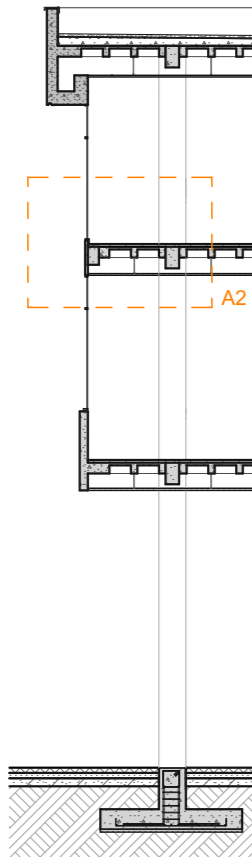


FIG 45 Detalle constructivo A1 || Fuente: Elaboración propia

## 5.4 PROPUESTA TÉCNICA

### DETALLE CONSTRUCTIVO ENTREPISO



- |                                    |                                      |                                       |
|------------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------------|
| 01 vidrio traslucido 6mm           | 06 viga de hormigón armado 40x25cm   | 11 mortero para baldosa 3cm           |
| 02 carpintería aluminio            | 07 casetón de polietireno 40x40x20   | 12 malla electrosoldada 15x15 cm      |
| 03 placa metálica 10mm             | 08 columna de hormigón armado d=50cm | 13 vigueta de hormigón armado 20x12cm |
| 04 soporte para placa de metal 4cm | 09 gypsum 2cm                        | 14 Perfil de aluminio e=1mm           |
| 05 vigeta de cierre 20x15cm        | 10 baldosa 90x90 e=2,5cm             |                                       |

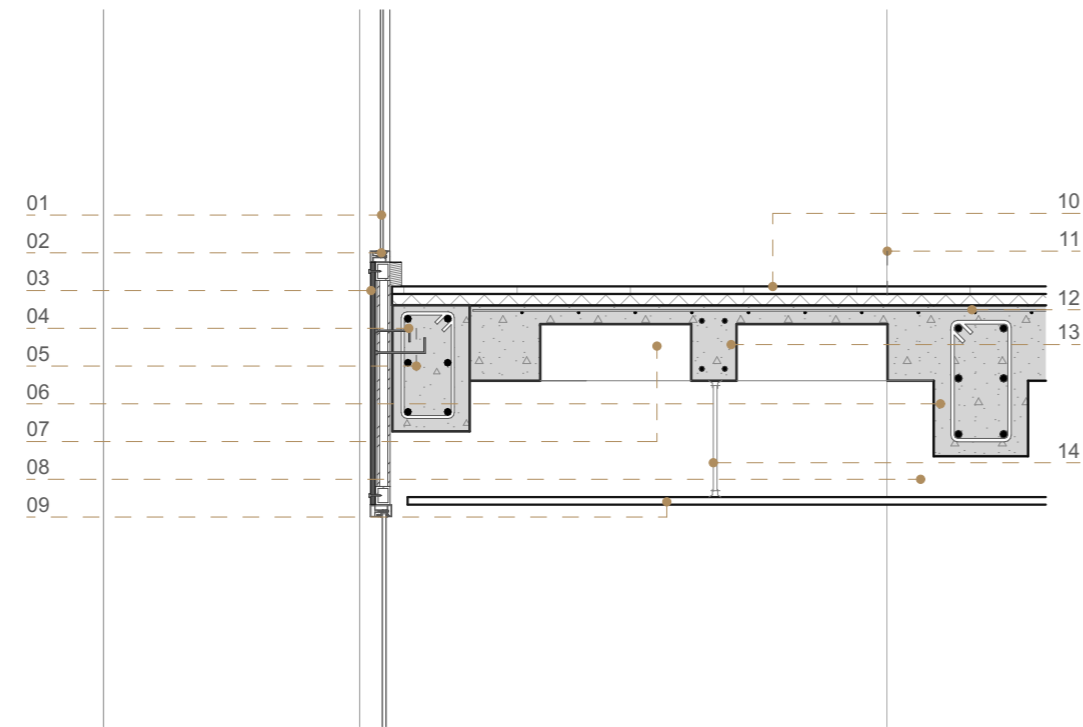
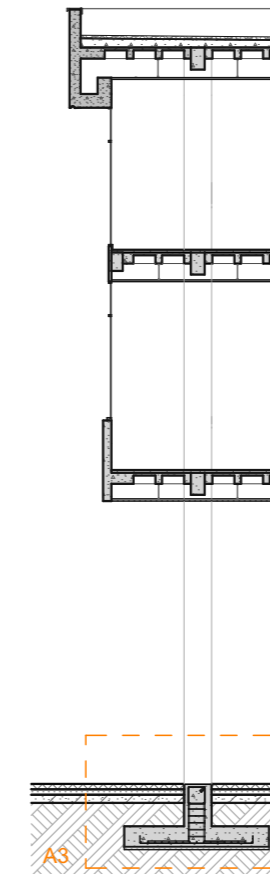


FIG 46 Detalle constructivo A2 | Fuente: Elaboración propia

## 5.4 PROPUESTA TÉCNICA

### DETALLE CONSTRUCTIVO ENCUENTRO CON EL SUELO



- |                                  |                         |                                      |
|----------------------------------|-------------------------|--------------------------------------|
| 01 adoquín 15x7x3 cm             | 06 cadena de amarre 6mm | 07 estribos de pilar para zapata 8mm |
| 02 árido fino 5cm                | 04 hormigón f'c 240     | 08 hormigón f'c'240                  |
| 03 malla electrosoldada 15x15 cm | 05 tierra               | 09 hormigón pobre 5cm                |

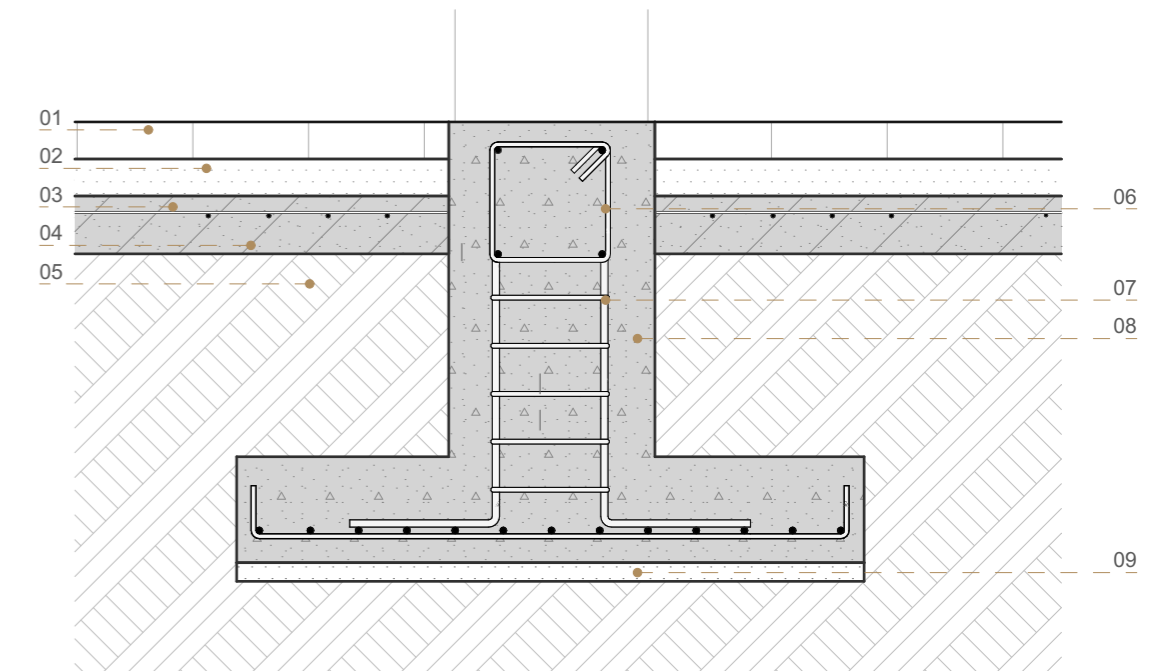
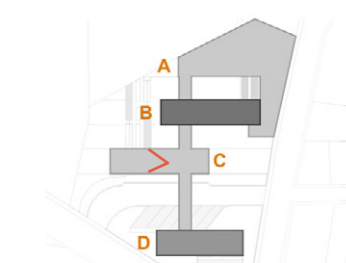


FIG 47 Detalle constructivo A3 | Fuente: Elaboración propia



## AUDITORIO - BLOQUE C

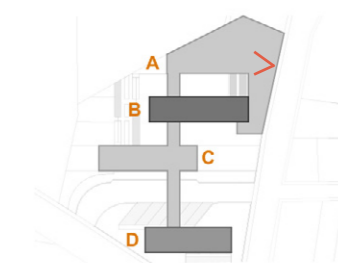
VISTA INTERIOR





## MUSEO - BLOQUE B

VISTA INTERIOR

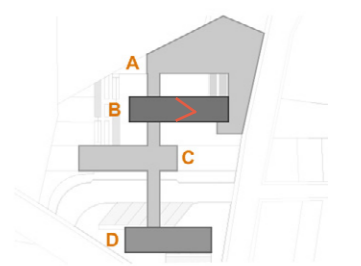






**PATIO DE COMIDAS - BLOQUE B**

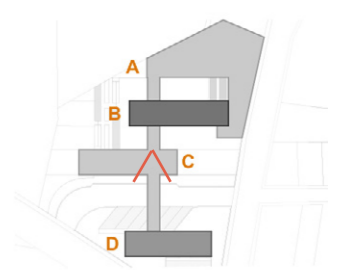
VISTA INTERIOR





## EJE PEATONAL

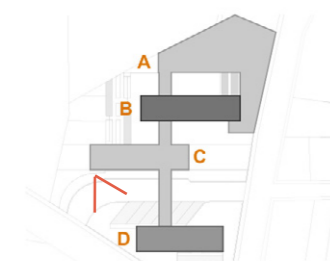
VISTA EXTERIOR





## EMBARQUE DE BUSES- BLOQUE D

VISTA EXTERIOR



## CONCLUSIONES

---

## 6.1 CONECTIVIDAD - CIRCUITO TURÍSTICO

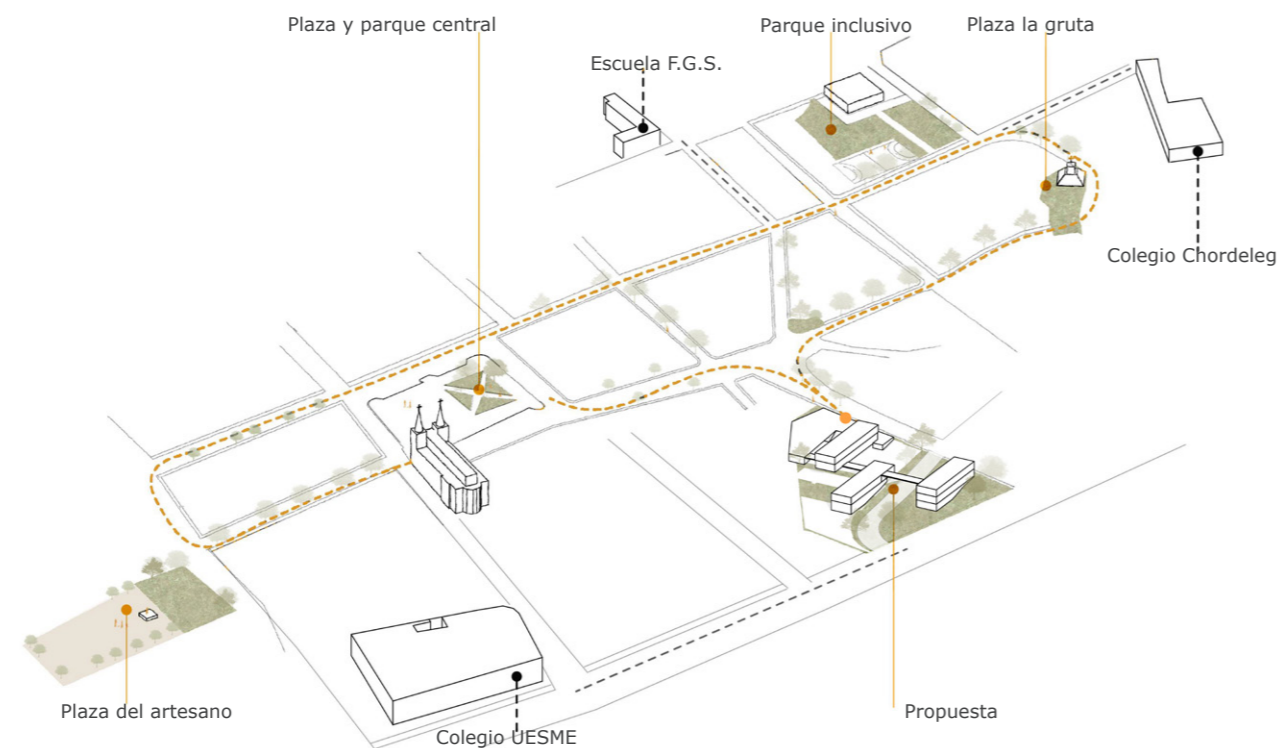
OBJETIVO 1 Y 2

El análisis de sitio evidencio problemáticas en el sector relacionadas con el déficit de verde urbano y espacio público, la accesibilidad y la conexión entre espacios de interés. Se identificaron sitios de valor y se plantea estrategias para generar un circuito turístico entre espacio público y zonas comerciales, donde el punto de partida y cierre es el terminal terrestre. Esto pensado como un recorrido entretenido para el peatón.

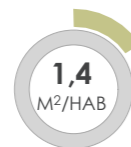
De esta forma el proyecto del terminal incrementa el área verde y se integra a su entorno, volviéndose un punto de referencia y bienvenida para el cantón.

### Objetivo cumplido:

1. Distinguir oportunidades y problemáticas dentro del sitio de intervención, para una mejor integración del equipamiento con el cantón.
2. Diseñar una intervención urbana enfocada en la regeneración del área de influencia directa al terminal de transporte.

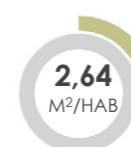


ANTES



**VERDE URBANO**  
Barrio central de Chordeleg

DESPUÉS



**VERDE URBANO- PROPUESTO**  
Barrio central de Chordeleg

## 6.2 ESPACIO PÚBLICO FLUIDO

OBJETIVO 3



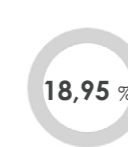
A nivel arquitectónico el proyecto se divide en dos zonas, debido a las necesidades del programa. Una parte está destinada para el terminal terrestre y otra destinada para actividades complementarias. La conexión entre estas zonas y los bloques propuestos se realiza por un eje peatonal elevado que da prioridad a los usuarios y el espacio público.

Esta estrategia incrementa y permite que el espacio público predomine dentro de la manzana y sea fluido y conecte todo el proyecto, debido a que no impone límites se garantiza un recorrido fluido con toda la experiencia urbana, evitando la problemática que presenta la circulación vehicular y de buses que presenta un terminal.

### Objetivo cumplido:

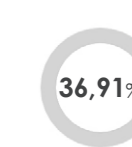
3. Elaborar una propuesta de terminal terrestre, que se adapte al contexto y oferte diferentes actividades.

ANTES



**Porcentaje de espacio público**

DESPUÉS



IMG 41 Axonometría general | Fuente: Elaboración propia

## 6.3 ESPACIO FLEXIBLE

### OBJETIVO 3

El espacio público juega un papel importante dentro del proyecto, ya que es el principal punto de conexión con el sector y entre el programa. Los espacios propuestos son flexibles y se pueden adaptar a diferentes actividades ya sean económicas, culturales o de ocio. No impone límites y ofrece la oportunidad de relacionar la afluencia turística que trae consigo el terminal terrestre y el programa cultural propuesto, por lo que la plaza principal no solo es un lugar de paso, se vuelve feria, teatro, e incluso fuente económica de cobijo y de sombra.

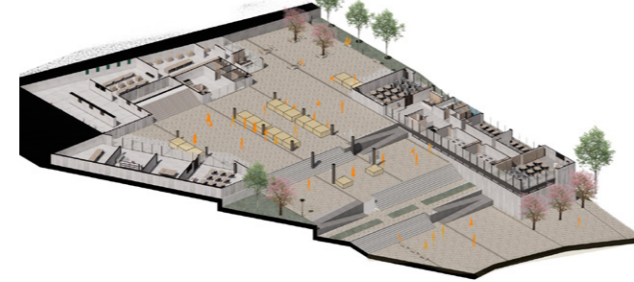
#### Objetivo cumplido:

3. Elaborar una propuesta de terminal terrestre, que se adapte al contexto y oferte diferentes actividades.

Plaza multiusos



Feria



Capacidad escénica

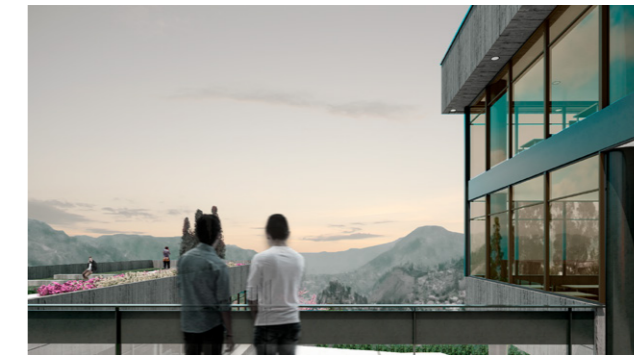
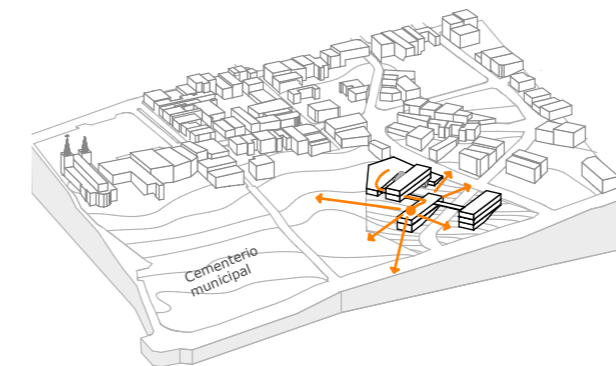
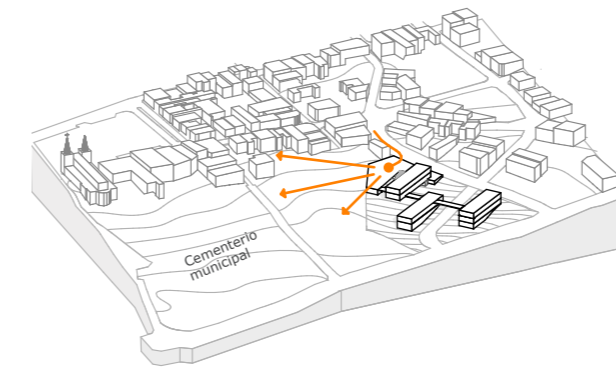


Plataforma de exposición



## 6.4 RECORRIDO VISUAL

### OBJETIVO 4



Acoplarse a la topografía del predio fue un condicionante en el proyecto, por lo que se realizó un juego de alturas entre los bloques propuestos, esta decisión garantizó la seguridad en la zona y dentro del proyecto, ya que las diferentes alturas y la pendiente del predio permiten tener visibilidad en todas partes. No hay puntos ciegos o peligrosos.

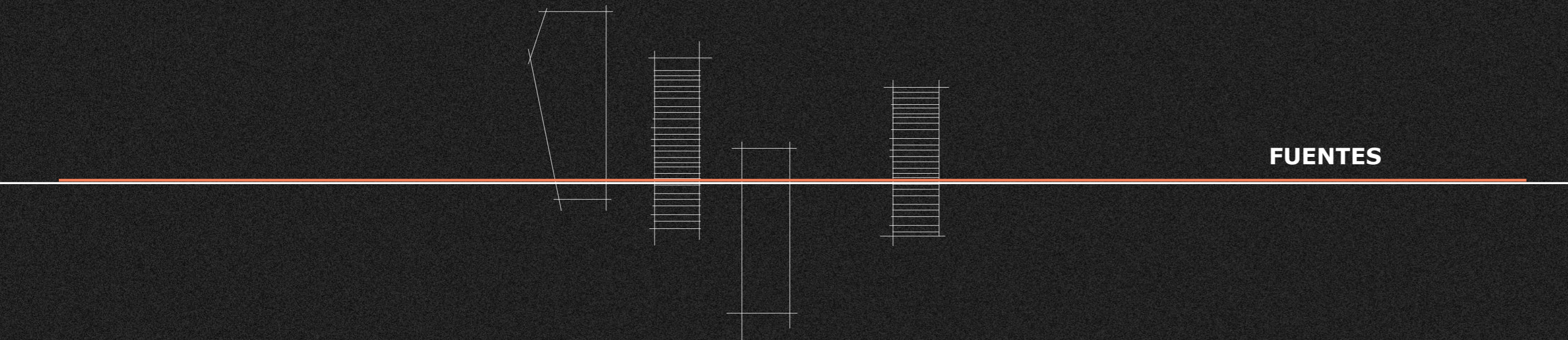
#### Rescate de visuales

El predio a intervenir colinda con el cementerio municipal y con una falla geológica que impide la construcción, por lo mismo posee un paisaje que se conserva y se debe considerar. Se generó un recorrido visual que inicia en la plaza de recibimiento que mira hacia el perfil del cantón y el cementerio. A medida que avanza por el eje peatonal las visuales se van abriendo cada vez más, siendo el punto culminante y con mayor control visual, en la terraza accesible del bloque C que aprovecha la impresionante vista hacia el vecino cantón.

Se aprovechó el paisaje que el entorno ofrece, tanto en fachadas como en los espacios propuestos.

#### Objetivo cumplido:

4. Integrar las condiciones topográficas y paisajísticas propias del lugar al desarrollo del proyecto.



FUENTES

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

---

Anta Félez, José Luis. 2021.«Movilidad, sujeto y práctica social. Observaciones en una estación de autobuses». Disparidades. Revista de Antropología 76(1): e011. doi: [29/10/2021] Recuperado de <<https://doi.org/10.3989/dra.2021.011>>.

Calderón, F. María, A. & Zabala, C. Karime, S. (2012). Los equipamientos urbanos como instrumentos para la construcción de ciudad y ciudadanía. Dearq, (11), 10-21.[29/10/2021]. ISSN: . Recuperado de: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=341630320003>

Cooper, C. Fletcher, J. Fyall ,A. Gilbert, D. Wanhill, S. (2007). El turismo. Teoría y Práctica. Síntesis.

Dietmar Feichtinger Architectes. (2020, 23 marzo). La estación de Ostende de Dietmar Feichtinger Architectes. Tectónica. [27/10/2021] Recuperado de <<https://tectonica.archi/projects/la-estacion-de-ostende-de-dietmar-feichtinger-architectes/>>

Gehl, J. (2013). La humanización del espacio urbano: la vida social entre edificios. Reverté Barcelona

Ministerio de Vivienda y Urbanismo de Chile. (2017). La Dimensión Humana en el Espacio Público. MIN-VU.

Nuri, G. (2020). La transición urbana y social hacia un paradigma de movilidad sostenible. Cuadernos Del Centro De Estudios De Diseño Y Comunicación, (80). Recuperado de [http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1853-35232020000300152&lng=es&nrm=iso&tlng=es#B22](http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1853-35232020000300152&lng=es&nrm=iso&tlng=es#B22)

Olalla, V. (1983). Diseño de estaciones de autobuses. Informes De La Construcción, 35(351-352), 5-22.

ONU-HABITAT. (2016). Jornadas de Trabajo Regeneración Urbana. Madrid. [29/10/2021]. Recuperado de [https://unhabitat.org/sites/default/files/documents/2019-06/urban\\_regeneration.pdf](https://unhabitat.org/sites/default/files/documents/2019-06/urban_regeneration.pdf)



## IMÁGENES

---

IMG 01 Comercios del cantón. Fuente: Elena Moreno

IMG 02 Estado actual del lote de intervención. Fuente: Elaboración propia

IMG 03 Lote de intervención. Fuente: Elaboración propia

IMG 04 Portada libro regeneración urbana. Fuente: UNHABITAT. <https://n9.cl/rumet02>

IMG 05 Plan revitalización centro histórico de Hermosillo. Fuente: Ecosistema Urbano. <https://n9.cl/rumet03>

IMG 06 Centro de Hermosillo. Fuente: Berlitz. <https://n9.cl/rumet04>

IMG 07 Fachada terminal los Lagos. Fuente: ARCHIDAILY. <https://n9.cl/rumet05>

IMG 08 Acceso terminal los Lagos. Fuente: ARCHIDAILY. <https://n9.cl/rumet05>

IMG 09 Acceso Lijnbaan. Fuente: ARCHIDAILY. <https://n9.cl/rumet07>

IMG 10 Lijnbaan (Antes). Fuente: TRAVESÍAS. <https://n9.cl/rumet06>

IMG 11 Parque central. Fuente: GAD MUNICIPAL. <https://n9.cl/rumet09>

IMG 012 Boceto Paulo Mendes da Rocha. Fuente: Arquitectura viva. <https://n9.cl/rumet08>

IMG 013 Museo Brasileño de la escultura. Fuente:

<https://n9.cl/rumet10>

IMG 014 Museo Brasileño de la escultura. Fuente: Atium Museoa. <https://n9.cl/rumet11>

IMG 15 Potada espacio urbano. Fuente: Editorial REVERTÉ. <https://n9.cl/rumet12>

IMG 16 High Line. Fuente: IWAN BAAN. <https://n9.cl/rumet13>

IMG 17 High Line. Fuente: IWAN BAAN. <https://n9.cl/rumet14>

IMG 18 Proyecto terminal Rio Negro. Fuente: ARCHIDAILY. <https://n9.cl/rumet15>

IMG 19 Centro cantonal. Fuente: Elaboración propia

IMG 20 Obras filigrana. Fuente: GAD municipal. <https://n9.cl/rumet16>

IMG 21 Obras en cerámica. Fuente: GAD municipal. <https://n9.cl/rumet17>

IMG 22 Obras en cerámica. Fuente: GAD municipal. <https://n9.cl/rumet18>

IMG 23 Paradas de bus actuales. Fuente: Elaboración propia

IMG 24 Visuales desde el lote. Fuente: Elaboración propia

IMG 25 Terminal estado actual. Fuente: Elaboración propia

IMG 26 Alzado Av. 15 de abril. Fuente: Elaboración propia

IMG 27 Alzado calle Ariolfo Tapia. Fuente: Elaboración propia

IMG 28 Calle 4 de octubre. Fuente: Elaboración propia

IMG 29 Plaza la Gruta. Fuente: Elaboración propia

IMG 30 Zonas para Rehabilitación. Fuente: Elena Moreno

IMG 31 Escalinata a la Gruta. Fuente: Elena Moreno

IMG 32 Plaza del artesano. Fuente: Elaboración propia

IMG 33 Parque central del cantón. Fuente: Elaboración propia

IMG 34 Plaza central Chordeleg. Fuente: Elaboración propia

IMG 35 Calle Antonio de Serrano. Fuente: Elaboración propia

IMG 36 Proyecto final. Fuente: Elaboración propia

IMG 37 Espacio multifuncional. Fuente: Elaboración propia

IMG 38 Propuesta espacio público. Fuente: Elaboración propia

IMG 39 Plaza de recibimiento. Fuente: Elaboración propia

IMG 40 Cubierta accesible. Fuente: Elaboración propia

IMG 41 Axonometría general. Fuente: Elaboración propia

IMG 42 Acceso terminal terrestre. Fuente: Elaboración propia

IMG 43 Propuesta de auditorio. Fuente: Elaboración propia

IMG 44 Propuesta de museo. Fuente: Elaboración propia

IMG 45 Propuesta patio de comidas. Fuente: Elaboración propia

IMG 46 Eje peatonal. Fuente: Elaboración propia

IMG 47 Bloque D zona de embarque. Fuente: Elaboración propia

## ANEXOS

---

Esta encuesta no le tomará más de 5 minutos. Está generada por estudiantes de la carrera de Arquitectura como refuerzo para su proyecto final de carrera, y tiene como objetivo el conocer la percepción y las necesidades sobre el enfoque turístico del cantón Chordeleg para proponer estrategias de diseño urbano.

1. En pocas palabras como describe el terminal actual del cantón

*Cual terminal, est. pto. no cumple con nada para los buses y usuarios*

2. ¿Cree que la zona del terminal es un espacio seguro?

Sí

No

¿Por qué?

*No cuenta con el alumbrado nocturno*

3. ¿Considera que es importante que los diferentes gremios del cantón posean un espacio público destinado para reuniones o exposiciones?

Sí

No

4. ¿Qué espacios son necesarios para mostrar el atractivo artesanal que tiene Chordeleg? (marcas una o más opciones)

Museo

Espacio para Talleres y exposiciones de artesanías

Plazas para exhibición

Calle (candongas o otras artesanías en luminarias)

Otro .....

5. Si en el Cantón se implementará un terminal terrestre que considere atractivos turísticos, ¿qué actividades cree que debería ofrecer para hacerlo más atractivo?

*Bueno publicidad, locales comerciales en todo los ambientes*

## PROGRAMA ARQUITECTONICO DEL PROYECTO

	ESPACIO	ÁREA (M2)	CANTIDAD	TOTAL (m2)
TERMINAL	Recibidor	31	1	31
	Informacion	10	2	20
	Oficinas	10	4	40
	Baterias sanitarias	25	2	50
	Dársenas	60	6	360
	Bodegas	8	1	8
	Comercio	20	5	100
	Sala de espera	65	1	65
Administrativos	38	3	114	
COMPLEMENTOS TURISTICOS	Cafetería	30	3	90
	Patio de comidas	320	1	320
	Comercio pequeño	30	2	60
	Comercio pequeño	20	9	180
	Museo	180	1	180
	Auditorio	280	1	280
	Espacio talleres	70	5	350
	zonas de información	53	2	106
Baterias sanitarias	25	3	75	
ESPACIO ABIERTO	Plaza recibimiento	880	1	880
	Plaza multiusos	600	2	1200
	Playa de maniobras	1000	1	1000
	Estacionamiento (bus)	200	2	400
	Estacionamiento (público)	400	1	400
	TOTAL			6309

### La estructuración de los asentamientos mediante la movilidad

Existe actualmente un Plan de movilidad que contempla vialidad, tránsito, transporte terrestre y seguridad vial el mismo que deberá implementarse.

De acuerdo al diagnóstico la cantidad de vías intercantonales satisface la demanda actual, en lo que se debe trabajar es en el mantenimiento tomando en cuenta veredas, bordillos y el sistema de evacuación de aguas lluvias. Las vías urbanas deberán ser planificadas en base a las estrategias territoriales de acuerdo sobre todo a la estrategia de poblamiento tomando en cuenta el crecimiento por etapas.

Se mantiene la afección de la vía de paso lateral.

Se prevee como emplazamiento definitivo el terminal terrestre actual mediante ampliación de la afección, la misma que consta en el mapa correspondiente. Y como proyecto.

Se mantienen los criterios de:

- Mejorar el transporte interparroquial e intercantonal, con el tratamiento de las vías que acceden a estos, procurando el acceso a la ciudad y tratando de reducir al máximo los conflictos.
- Enlazar áreas de valor turístico-arqueológico, y procurar un aprovechamiento racional de los mismos con el fin de fomentar y diversificar el turismo, ya sea mediante vías o senderos.
- Enlazar el Área Urbana con su Área de Influencia Inmediata mediante caminos peatonales, reduciendo los impactos ambientales causados con la apertura de vías en zonas de alto valor paisajístico.
- Propiciar al aprovechamiento de las márgenes de protección de quebradas y ríos con fines turísticos recreacionales, al tiempo que las mismas se conviertan en parte de un sistema de áreas verdes para la ciudad.
- Tender a la recuperación de las áreas naturales de interés paisajístico con la regulación de usos junto a las vías existentes, así como la generación de nuevas vías.
- Propender hacia la consolidación efectiva del área urbana de modo que se evite un crecimiento disperso de la ciudad.

En cuanto a la normativa de uso de los sectores aledaños a las vías (derecho de vía) se considera de acuerdo a la Ley de Caminos y su Reglamento de Aplicación de acuerdo al



## PLAN DE MOVILIDAD CAPITULO II TRANSPORTE TERRESTRE



Métodos y variables a medir

#### Metodología

Análisis de viabilidad técnica.

El edificio en su proceso constructivo deberá utilizar materiales de alta durabilidad, con el objeto de precautelar la extensión de la vida útil, a esto se suman parámetros de mantenimiento y una correcta administración. Se deberá construir con estructura de hormigón armado diseñada para soportar las cargas muertas y vivas que soporte la edificación; el entrepiso en la parte frontal es recomendable diseñarlo con losa de hormigón armado con el objeto de evitar ruidos y vibraciones en la planta baja; la cubierta debido al alto margen de humedad que existe en la zona, se utilizará losa de hormigón armado con una cubierta translúcida, esto con el objeto de proporcionar una óptima iluminación para el edificio. Las paredes se construirán con ladrillo, revestidas y empastadas, al igual que los

tumbados, los pisos con cerámica antideslizante con el fin de facilitar el mantenimiento y el aseo diario. Las puertas y ventanas exteriores se colocará con aluminio y vidrio, en el interior se colocará y puertas de madera las mismas que serán de laurel o cedro.

#### Análisis de viabilidad ambiental.

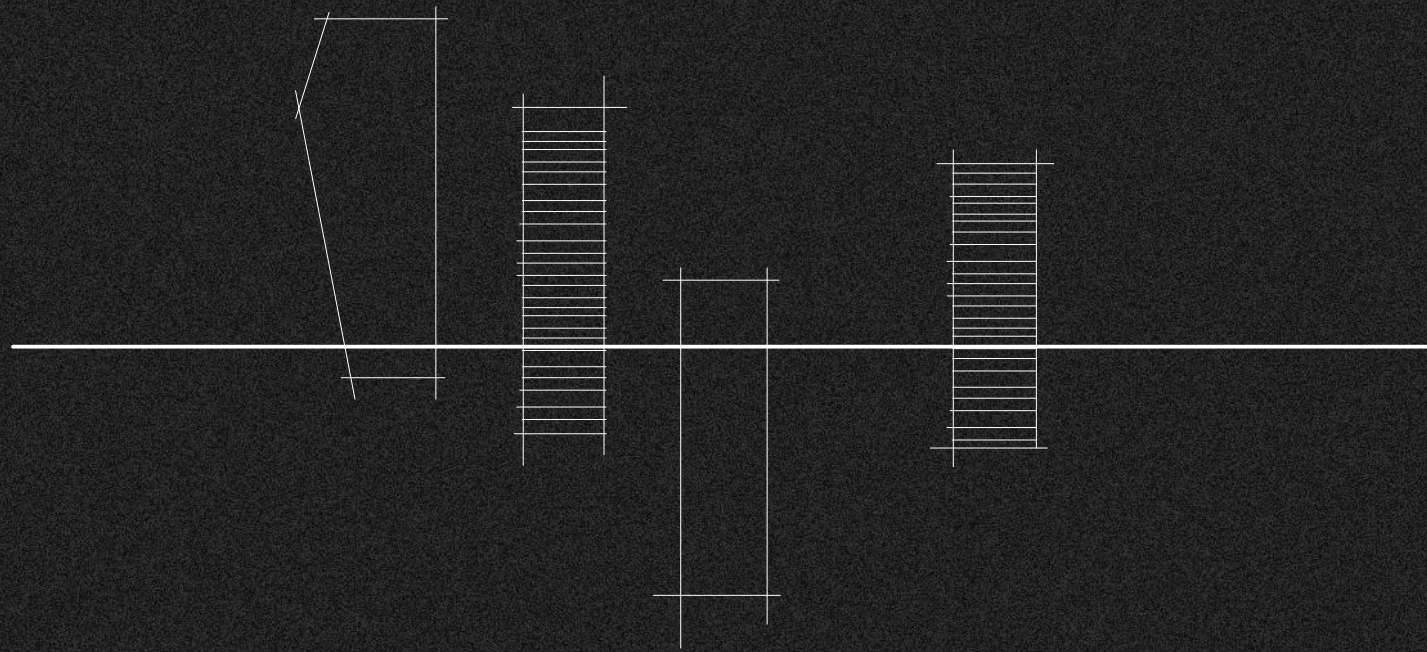
Se deberá considerar para la construcción del edificio para la terminal terrestre del cantón, el menor impacto ambiental considerando la elaboración de medidas preventivas para mitigar cualquier alteración del ambiente a presentarse.

#### Análisis de viabilidad de general.

Para el uso del terminal terrestre para la ciudad, debido a que los usuarios son hombres y mujeres, se considera la posibilidad de únicamente separar por géneros las baterías múltiples de servicios higiénicos con el propósito de proporcionar seguridad, confianza y comodidad para el uso de estos ambientes.

#### Análisis de viabilidad social.

En el sitio donde se construirá el terminal terrestre para el cantón Chordeleg se deberá considerar el contexto para el Estudio e implementación si integrará al entorno mediante la utilización de texturas y color, de tal forma que en el futuro el edificio se convierta en un hito de la ciudad.



UNIVERSIDAD  
DEL AZUAY

DISEÑO  
ARQUITECTURA  
Y ARTE  
FACULTAD