

PROYECTO URBANO ARQUITECTÓNICO PARA EL TERMINAL TERRESTRE DEL CANTÓN BIBLIÁN

TOMO I

Proyecto final de carrera previo a la obtención del título de Arquitecto

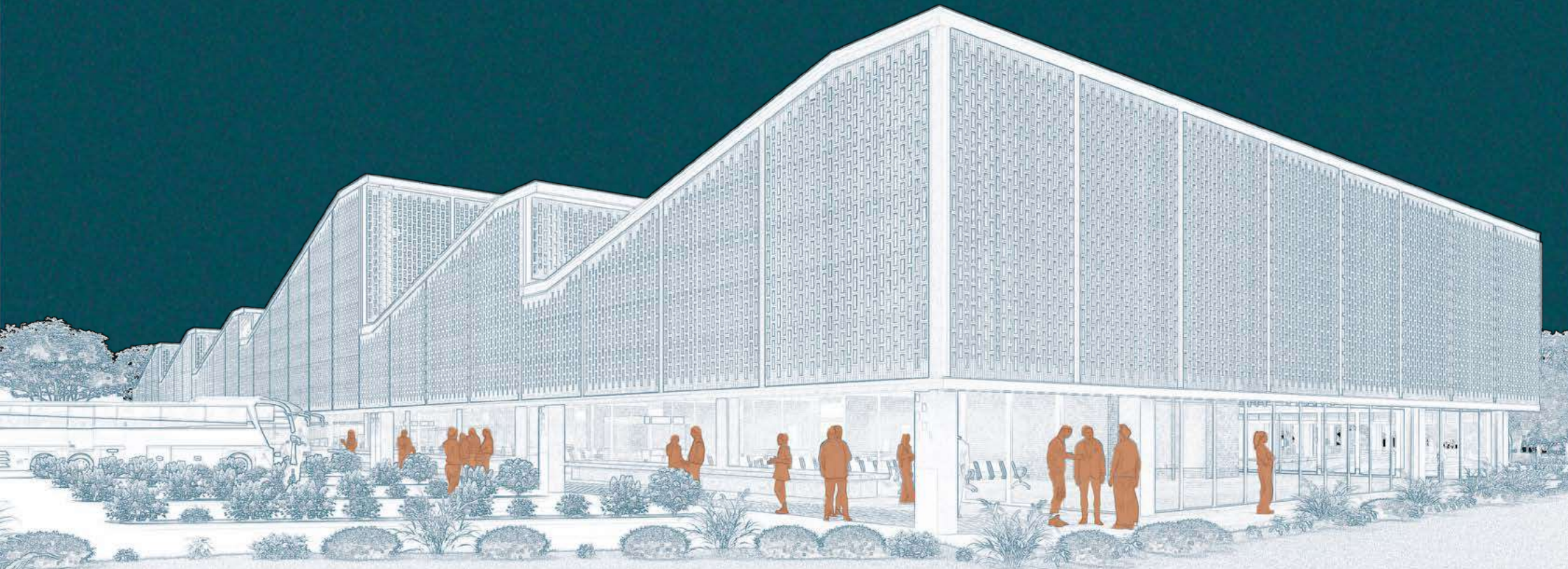
Autores: Andre Gonzalo Fuentes Bravo, Sebastian Emanuel Ortiz Urgilez.

Director: Arq. Mgst. Alexis Schulman Pérez.

Cuenca, Ecuador 2025

***“ First life, then spaces, then buildings –
the other way around never works.”***

Jan Gehl, “Cities for People” (2010)



DEDICATORIA:

A mis padres, Carlos y Edizabeth, por su constante apoyo y confianza a lo largo de este camino. A mi tía Johanna, por estar presente en los momentos más importantes de mi carrera y brindarme siempre su respaldo.

A mi abuelita Cecilia, a quien considero como una segunda madre, por su dedicación, sus consejos y por ser un pilar fundamental tanto en mi formación académica como personal. En especial, a mi abuelito Gonzalo, por haber sido como un padre para mí, por su apoyo en los momentos más difíciles y por seguir guiándome desde el cielo con su recuerdo y enseñanzas.

A toda mi familia, por creer en mí y motivarme a seguir adelante: este logro también es para ustedes.

Andre Fuentes Bravo.

DEDICATORIA:

Dedico este logro, con profunda gratitud y cariño, a mis padres, Verónica y Víctor, por ser mi pilar, por su amor incondicional y por el esfuerzo que siempre han hecho para que yo pudiera seguir adelante. A mis abuelos Victoria, Severa y Gerardo, por sus enseñanzas, su apoyo constante y por creer en mí en cada etapa de este camino. Muy especialmente, dedico este logro a mis hermanos, con el deseo de ser para ellos un ejemplo y una inspiración, así como ellos lo han sido para mí a lo largo de todos estos años.

Agradezco también a mi grupo de amigos, por acompañarme en los momentos más difíciles durante estos años, por su lealtad y por nunca dejarme solo a pesar de todo lo vivido. Y con especial cariño, agradezco a mi bisabuela Rebeca, por todas las enseñanzas que me dejó en la infancia y a quien siempre llevaré en mi corazón.

Sebastian Ortiz Urgilez.

AGRADECIMIENTOS:

A cada uno de mis familiares, por su apoyo incondicional en los momentos buenos y malos a lo largo de mi carrera.

A nuestro director, Alexis Schulman, y a mis profesores, Luis Barrera y María Delia Bermeo, por compartir sus conocimientos, experiencia y por el tiempo dedicado durante las distintas etapas del proyecto, guiándonos con rigor y compromiso.

A todos los amigos que conocí al inicio, durante y al final de la carrera, con quienes compartí gratos momentos que dejaron una huella en esta etapa de mi vida.

Andre Fuentes Bravo.

AGRADECIMIENTOS:

Agradezco a mi familia por su constante apoyo y aliento a lo largo de estos años, así como a mis amigos cercanos, cuya compañía fue fundamental en los momentos de desafío y también en los de alegría.

Extiendo mi agradecimiento a nuestro tutor el Arq. Alexis Schulman y a los profesores Luis Barrera y María Delia Bermeo por compartir sus conocimientos, experiencias y orientación durante mi proyecto de grado.

A todas las personas que conocí en esta etapa, gracias por contribuir a mi crecimiento como arquitecto..

Sebastian Ortiz Urgilez.

ÍNDICE

Resumen	10	4. Análisis de sitio	37
Abstract	11	4.1 Análisis Macro. (nivel ciudad)	38
Introducción	13	4.2 Análisis Meso. (Influencia 500m).....	46
1.1 Justificación	14	4.3 Análisis Micro. (Nivel Barrio).....	52
1.2 Objetivos.....	17	5. Partido urbano-arquitectónico	65
2. Marco Teórico	19	5.1 Estrategia Macro	66
2.1 Regeneración Urbana	20	5.2 Estrategia Meso	68
2.1.1 Rehabilitación de espacios públicos		5.3 Estrategia Micro	70
2.1.2 Creación de corredores verdes y sosteni- bilidad urbana.		6. Proyecto Arquitectónico.....	75
2.2 Sendas y Nodos	22	6.1 Emplazamiento.....	76
2.2.1 Jerarquización de Sendas y Nodos.		6.2 Programa.....	78
2.2.2 Conexión y Flujo Peatonal.		6.3 Propuesta Funcional.....	79
2.3 Terminales Terrestres: Funciones y Tipologías	23	6.4 Propuesta Formal.....	90
2.3.1 Funciones operativas y logísticas.		7. Conclusiones	101
2.3.2 Tipologías de acuerdo a su escala.		8. Bibliografía.....	107
2.3.3 Espacios complementarios y multifuncio- nales.		8.1 Referencias bibliográficas	108
3. Análisis de referentes	25	8.2 Referencia de imágenes	110
3.1 Caso de Estudio: Contexto y Programa	26	9. Anexos	115
3.2 Caso de Estudio: Flujo Vehicular y peato- nal	30		
3.3 Caso de Estudio: Espacio Público	34		

RESUMEN

El cantón Biblián, a pesar de ser un importante punto turístico y un nodo de conexión cultural y comercial entre el norte y sur del país, carece de un equipamiento de transporte que pueda satisfacer las necesidades de movilidad de los habitantes como de turistas. Es así que nace la necesidad de diseñar un terminal terrestre en donde se aplican estrategias de regeneración urbana para lograr una mejor conexión del equipamiento con el cantón, desarrollando un proyecto con espacios multifuncionales, espacio público, corredores verdes, y un equipamiento complementario que reactive las actividades culturales características del cantón.

Palabras clave:

Terminal terrestre, Regeneración urbana, Movilidad, Corredores verdes, Espacio público, Centro cultural.

ABSTRACT

The Biblián canton, despite being an important tourist destination and a cultural and commercial hub connecting the north and south of the country, lacks on its transportation facilities that can meet the mobility requirements for both residents and tourists. Thus, the need arose to design a bus terminal where urban regeneration strategies could be implemented to achieve better connections between facilities and the canton, developing a project with multifunctional spaces, public spaces, green corridors, and complementary facilities that would reactivate the canton's characteristic cultural activities.

Keywords:

Bus Terminal, Urban Regeneration, Mobility, Green corridors, Public space, Cultural center.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Problemática y justificación

1.2 Objetivos

1.1 Introducción

Problemática y justificación



Fig 01. Artesanas de la Cooperativa de Producción Artesanal Padre Rafael González **Fuente:** GAD Municipal de Biblián.

La construcción de un terminal terrestre para el cantón Biblián representa una necesidad urgente para mejorar la movilidad urbana e interprovincial. Actualmente, el cantón no cuenta con la infraestructura adecuada para atender la creciente demanda de transporte, lo que genera congestión vehicular, accidentes de tránsito y una experiencia negativa para los usuarios. Un correcto diseño y equitación del terminal no solo debe enfocarse en aspectos técnicos y funcionales, sino también incorporar un enfoque antropológico y social, con el objetivo de conocer y resolver las necesidades de los habitantes del cantón.

La creación del Terminal Terrestre en la ciudad de Biblián tiene el potencial de transformar significativamente la movilidad y el desarrollo económico local. Esta iniciativa está alineada con los Planes de Movilidad del GAD Municipal de Biblián, que, elaborados en 2021, ofrecen un análisis detallado y una propuesta concreta sobre las necesidades de transporte en la región. El diagnóstico resalta la importancia del transporte terrestre automotor como un servicio público fundamental y una palanca estratégica para la economía local. La responsabilidad en la gestión de la infraestructura de transporte terrestre, incluidos terminales y puertos secos, recae en los Gobiernos Autónomos Descentralizados, quienes están llamados a optimizar estos recursos para el beneficio de la comunidad (GAD de Biblián, 2020, pp. 58-64). Este terminal no solo facilitará el movimiento de personas y mercancías, sino que también podría convertirse en

1.1 Introducción

un motor de crecimiento y desarrollo sostenible para Biblián.

La propuesta para el cantón de Biblián considera que la movilidad debe ser segura y sustentable, lo que ha dado lugar a la posible construcción de un terminal terrestre. Esta propuesta se basa en varios aspectos ya analizados, como la oferta y demanda actuales, el número de unidades necesarias, las nuevas rutas de acceso y sobre todo, la necesidad de satisfacer las demandas de 21,000 habitantes (GAD de Biblián, 2020, pp. 353-364).

La implementación de un terminal terrestre representa una contribución importante para la ciudad, cuyo eje principal es el mejoramiento de la calidad vial, tanto en términos de transporte como de tráfico (Vera, 2020, pp. 2-3). Dentro del Plan de Ordenamiento Territorial (PDOT), explica que existe un déficit cualitativo y cuantitativo en algunas infraestructuras de la ciudad, específicamente en la falta de un terminal terrestre que cubra las necesidades económicas, turísticas y de transporte de los habitantes del cantón de Biblián.

Durante la operación de un terminal, se generan oportunidades de empleo tanto en su interior como en las áreas circundantes, impulsando la actividad económica local. Tal como es el caso del terminal de Manta, en donde la empresa pública y la empresa privada lograron adquirir locales comerciales como:

restaurantes, farmacias, salas de juego, artesanías, entre otros. (Diario La Hora, Una terminal con ventajas, 2002).

La integración de la participación ciudadana en el diseño del terminal terrestre para el Cantón Biblián en Cañar se alinea con la visión de William H. Whyte sobre la importancia de los espacios públicos en la interacción social. Whyte (1980) enfatiza que “lo que atrae a la gente es, en última instancia, otra gente”, destacando la relevancia de la presencia humana en la configuración de entornos urbanos. Considerando estos los principios en el proceso de diseño, se busca no solo crear un espacio funcional y estéticamente atractivo, sino también fomentar la interacción y la inclusión social. Esta perspectiva reconoce que la arquitectura no solo debe ser visualmente agradable, sino también responder a las necesidades y comportamientos de las personas, fortaleciendo así la conexión entre el entorno construido y la comunidad que lo habita. La planificación urbana, en línea con la cita de Whyte, debe priorizar el uso humano y la interacción social para crear espacios que fomenten la vida comunitaria y la identidad cultural.



Fig 02. Congestionamiento vehicular provocado por buses interprovinciales.

Fuente: Elaboración propia.



Fig 03. Congestionamiento vehicular provocado por buses interprovinciales, en las calles de la parroquia.

Fuente: Elaboración propia.

1.1 Introducción

OBJETIVOS

Objetivo General

Desarrollar un proyecto arquitectónico del Terminal Terrestre para el cantón Biblián, incorporando estrategias para la regeneración urbana.

Objetivos Específicos

01. Realizar una revisión de literatura para comprender el concepto de regeneración urbana, como método de diseño aplicable en la arquitectura.

02. Analizar referentes arquitectónicos de terminales terrestres y de espacio público, que aporten estrategias de diseño aplicables al proyecto.

03. Elaborar un análisis de sitio que permita identificar las problemáticas y potencialidades del sector, además de comprender las necesidades complementarias del terminal terrestre.

04. Diseñar el anteproyecto del terminal terrestre para el cantón Biblián.

2. MARCO TEÓRICO

2.1 Regeneración Urbana

2.2 Sendas y Nodos

2.3 Terminales Terrestres: Funciones y Tipologías

2.4 Grupos Focales

2.1 Marco Teórico

Regeneración Urbana: espacios públicos, corredores verdes y sostenibilidad urbana

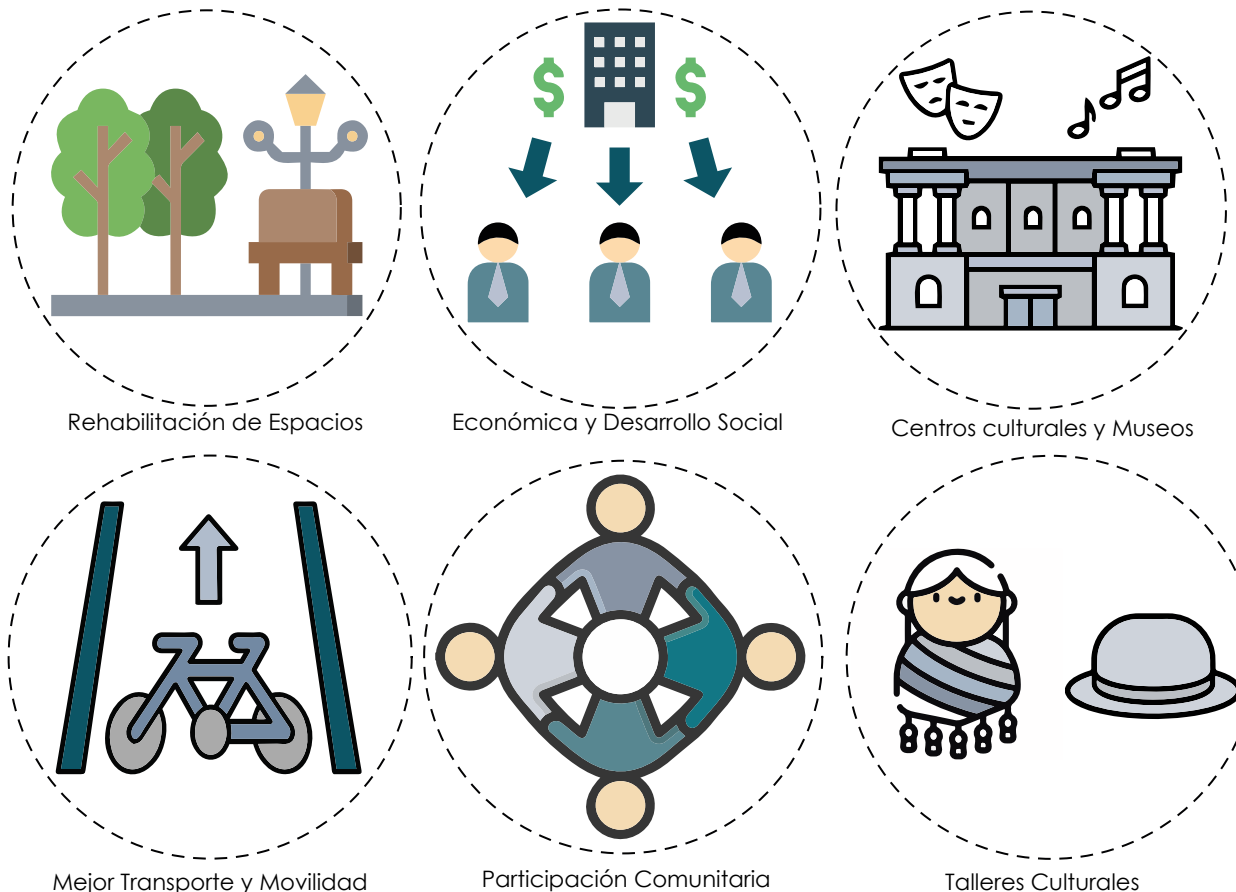


Fig. 04. Enfoques de regeneración urbana. Fuente: Elaboración Propia.

La regeneración urbana es un proceso esencial para revitalizar áreas urbanas deterioradas, promoviendo la inclusión social y la sostenibilidad. Este proceso busca no solo la renovación física de la ciudad, sino también la creación de espacios que respondan a las necesidades actuales de la población y favorezcan la cohesión social (Borja y Castells, 1997). La regeneración incluye aspectos como la rehabilitación de espacios públicos y la integración de corredores verdes, que son fundamentales para mejorar la calidad de vida en las áreas urbanas.

La recuperación del espacio público tiene alcances de sostenibilidad en la medida que este implemente diferentes actuaciones (rehabilitación, renovación, mejoramiento, etc.) Principalmente regeneración o revitalización urbana, pues implica intervenir en distintos ámbitos (social, económico, ambiental, físico y político-legal) y escalas de intervención de forma sistematizada e interrelacionada, que no solo busca recuperar áreas degradadas física, ambiental y socialmente para incorporarlas a las necesidades presentes y futuras de la población; sino que también pretende crear nuevas condiciones que dinamicen la ciudad, tanto en inversión como en competitividad, que fortalezca el capital social (con cultura, cohesión social, capacitación, empleo, etc.) Logre calidad ambiental de su territorio y recursos (paisaje, áreas, verdes, infraestructura, etc.) Y calidad de vida de sus habitantes (Tello, 2021).

2.1 Marco Teórico

Regeneración Urbana: espacios públicos, corredores verdes y sostenibilidad urbana

La rehabilitación de espacios públicos, como plazas y parques, es crucial para fomentar la interacción social y mejorar la imagen urbana. Borja y Castells (1997) señalan que los espacios públicos bien diseñados fortalecen la identidad colectiva y el sentido de pertenencia.

Según Alvarado (2016), los corredores verdes son espacios lineales públicos y continuos dotados de vegetación que permiten conectar espacios urbanos y naturales como: áreas verdes, ríos, parques, y espacios públicos. Donde estos espacios se convierten en una pieza clave para fomentar la movilidad peatonal y la integración social; de este modo se llega a reducir la fragmentación del entorno urbano, al ofrecer espacios totalmente accesibles para la interacción urbana.

De acuerdo con Jiménez et al. (2014). La sustentabilidad urbana es la capacidad de una ciudad para mantenerse con sus propios recursos, garantizando su funcionamiento y crecimiento equilibrado. Involucrando a actores sociales, económicos y políticos en la búsqueda de un desarrollo sostenido. Así, la sustentabilidad promueve dinámicas que permiten satisfacer las necesidades actuales sin comprometer las de las futuras generaciones, asegurando un equilibrio entre el desarrollo urbano y el uso responsable de los recursos.



Fig. 05. La nueva imagen de la rehabilitación urbana del centro de Portoviejo, Análisis Comparativo Post Terremoto. **Fuente:** Revista Ingenio.

2.3 Marco Teórico

Terminales Terrestres: Funciones, tipologías, espacios complementarios y multifuncionales.

Los terminales terrestres son estructuras fundamentales en la organización de las dinámicas urbanas, permitiendo conectar los flujos de transporte con el desarrollo de las ciudades. Según Quintero (2024), los espacios dentro del funcionamiento de un Terminal Terrestre deben superar su rol operativo para poder integrarse de manera más efectiva con el contexto urbano creando así nodos estructuradores dentro las ciudades. En este sentido, el autor afirma que “el terminal se configura como un espacio vital de intercambio, donde convergen múltiples flujos, actividades y escalas territoriales” (p. 6). Esto evidencia la necesidad de diseñar un equipamiento de transporte urbano de acuerdo a las necesidades del contexto en el que se encuentra. Este papel de “Nodos Estructuradores” se potencia cuando existe una incorporación en el diseño de espacios que reflejan de manera adecuada la identidad cultural del territorio. Quintero González (2024) enfatiza que los terminales deben pensarse como “catalizadores de procesos socioculturales que dialoguen con su entorno inmediato” (p. 7), integrando no solo las actividades operativas de un terminal terrestre sino también actividades de un valor económico, social y cultural. De este modo el terminal terrestre no solo se encarga de organizar la movilidad urbana, sino que también se construye un sentido de pertenencia local, transformándose de esta manera en un punto de cohesión dentro del tejido urbano. En el mismo sentido, uno de los aspectos más importantes dentro del diseño de un terminal terrestre es la

categorización que responde proporcionalmente al tamaño de la población del territorio en el que este va a ser emplazado. Dentro del contexto del cantón de Biblián que cuenta aproximadamente con 20.000 habitantes la categoría T3 está dispuesta para 15.000 a 30.000 habitantes en el que se propone disponer de alrededor de 6 andenes de acuerdo a un flujo diario de buses entre 150 - 250 para poder satisfacer la demanda de pasajeros y frecuencias de transporte. Esta clasificación permite lograr una planificación adecuada de la infraestructura y de los servicios ofertados (Quishpe Yumisaca et al., 2018). De esta manera se logra una optimización de los recursos disponibles y de un mejoramiento en la experiencia de los usuarios.

En conclusión, los terminales terrestres no solo ayudan a cumplir el rol operativo y logístico de las ciudades, sino que estos también tienen la capacidad de transformarse en nodos urbanos que ayuden en la articulación del desarrollo urbano, social y económico del lugar donde estos se encuentran emplazados. El diseño no solo debe responder a las necesidades funcionales del transporte sino que también a las demandas de los usuarios y las diferentes necesidades del contexto urbano cercano. De este modo, los terminales terrestres se consideran como infraestructuras determinantes, contribuyendo de esta manera al fortalecimiento de la cohesión social y del dinamismo urbano que se quiere lograr.



Fig 07. Terminal Terrestre Quitumbe Fuente: Archivo BAQ 2010



Fig 08. Terminal Terrestre de Cañar Fuente: Archivo BAQ 2016

3. ANÁLISIS DE REFERENTES

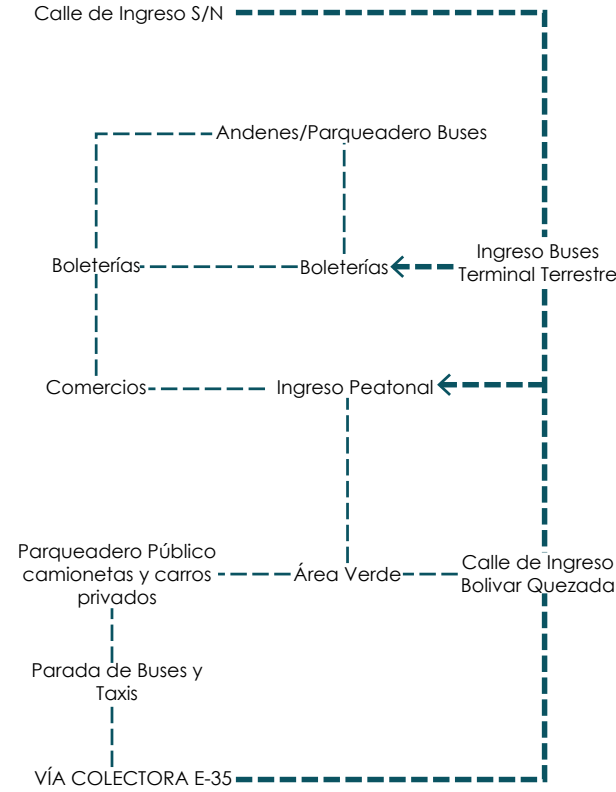
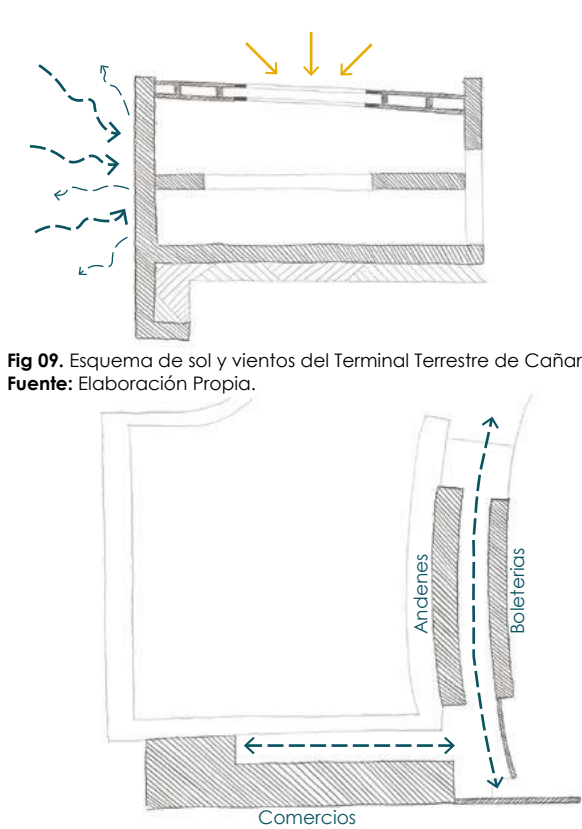
3.1 Caso de Estudio: Contexto y Programa

3.2 Caso de Estudio: Flujo Vehicular y peatonal.

3.3 Caso de Estudio: Espacio Público.

3.1 Análisis de referente

Terminal Terrestre de Cañar



El Terminal Terrestre del cantón de Cañar se destaca por 3 enfoques que fueron considerados vitales para el proyecto del Terminal Terrestre del cantón de Biblián, estos son: la relación con el contexto, ya que presentan condiciones climáticas similares; el uso de los materiales, siendo estos característicos de la zona, y por último el ámbito funcional del equipamiento.

Lo más destacable del proyecto es la forma del emplazamiento, ya que este se encuentra alienado a los ejes cardinales norte y sur, ubicando muros de gran altura en sus fachadas para lograr la protección contra los vientos provenientes de norte y este de la región.

El uso de la luz dentro del proyecto también es uno de las características a considerar, ya que la luz natural entra por el medio de la estructura a través de lucernarios que logran mantener los niveles de luz constantes a lo largo de todo el día, además de la colocación de un gran vidrio en la fachada oeste, con el fin de producir un efecto invernadero aprovechando el calor de rayos solares en la tarde.

La piedra es uno de los materiales predominantes del proyecto, característica de los pueblos andinos y de los métodos de construcción de Cañar.

3.1 Análisis de referente

Terminal Terrestre de Cañar

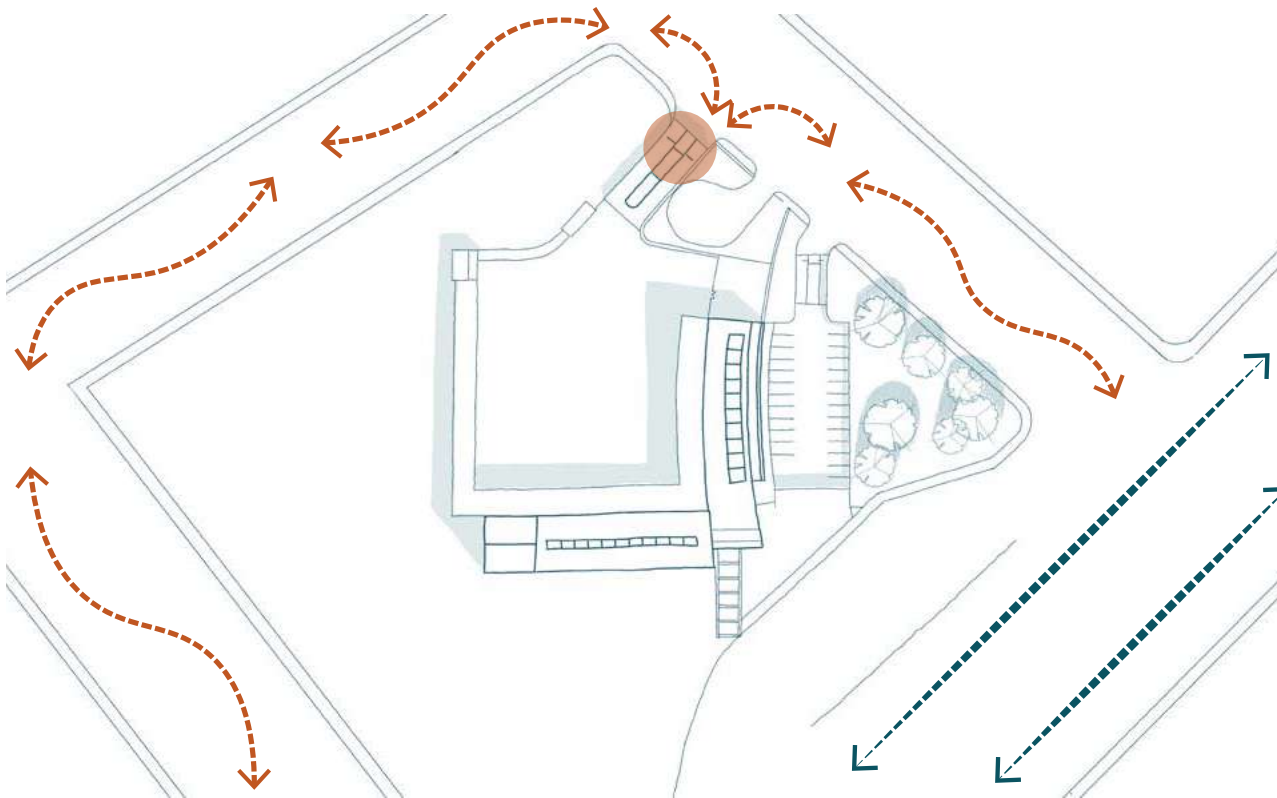


Fig 12. Flujos vehiculares del Terminal Terrestre de Cañar **Fuente:** Elaboración Propia.



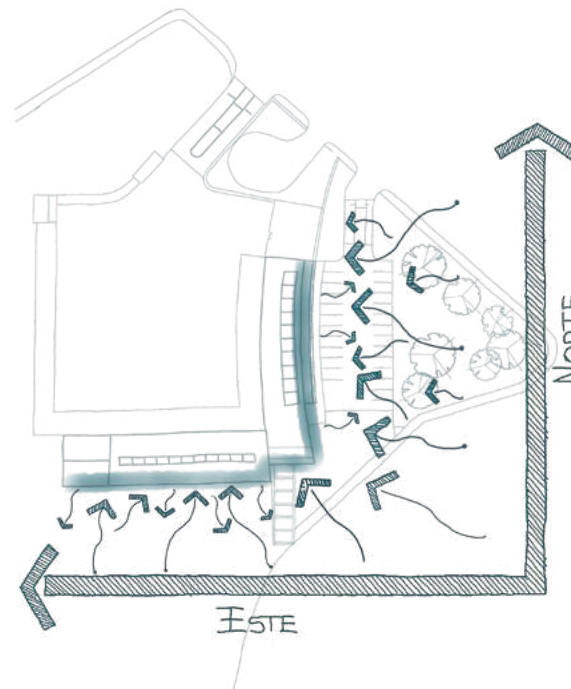
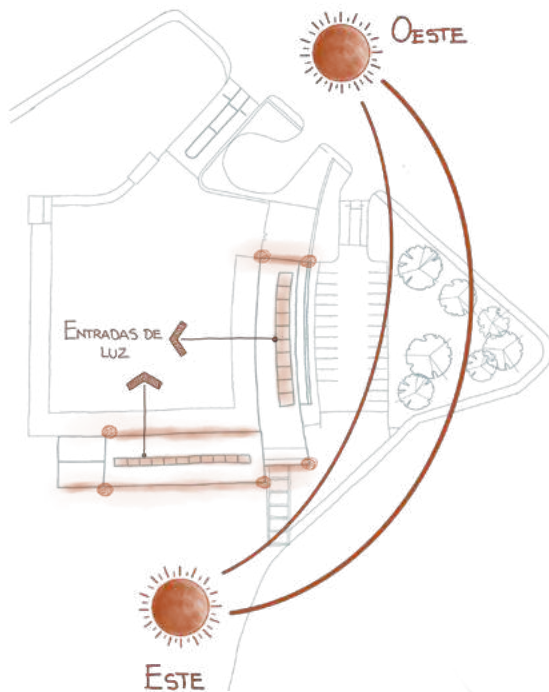
Fig 13. Acceso peatonal Terminal terrestre de Cañar
Fuente: Archivo BAQ



Fig 14. Plaza exterior Terminal Terrestre de Cañar
Fuente: Archivo BAQ

3.1 Análisis de referente

Terminal Terrestre de Cañar



El Terminal Terrestre de cañar ha sido diseñado teniendo en cuenta varios factores, como los son:

- Condiciones Climáticas de la zona.
- Protección contra los vientos-
- Uso eficiente de la luz natural.

Su orientación y distribución permiten reducir la incidencia de vientos en dirección Noreste, mejorando el confort térmico de los usuarios dentro de la terminal. Para lograr esto, se han incorporado varios elementos como:

- Módulos Cortavientos.
- Volúmenes que actúan como barreras naturales.

En cuanto a la incidencia solar, el diseño arquitectónico usa estrategias para disminuir el uso de iluminación artificial durante las horas de la mañana, impulsando el ahorro de energía eléctrica y brindando una experiencia más agradable a los pasajeros.

Mediante el uso de grandes ventanales y claraboyas, permiten una iluminación natural uniforme y un correcto confort térmico, mientras que los aleros y parasoles evitan el sobrecalentamiento y el deslumbramiento de los volúmenes en horas de alta radiación solar.

Fig 15. Esquema de soleamiento y vientos del Terminal Terrestre de Cañar
Fuente: Elaboración Propia.

3.1 Análisis de referente

Terminal Terrestre de Cañar

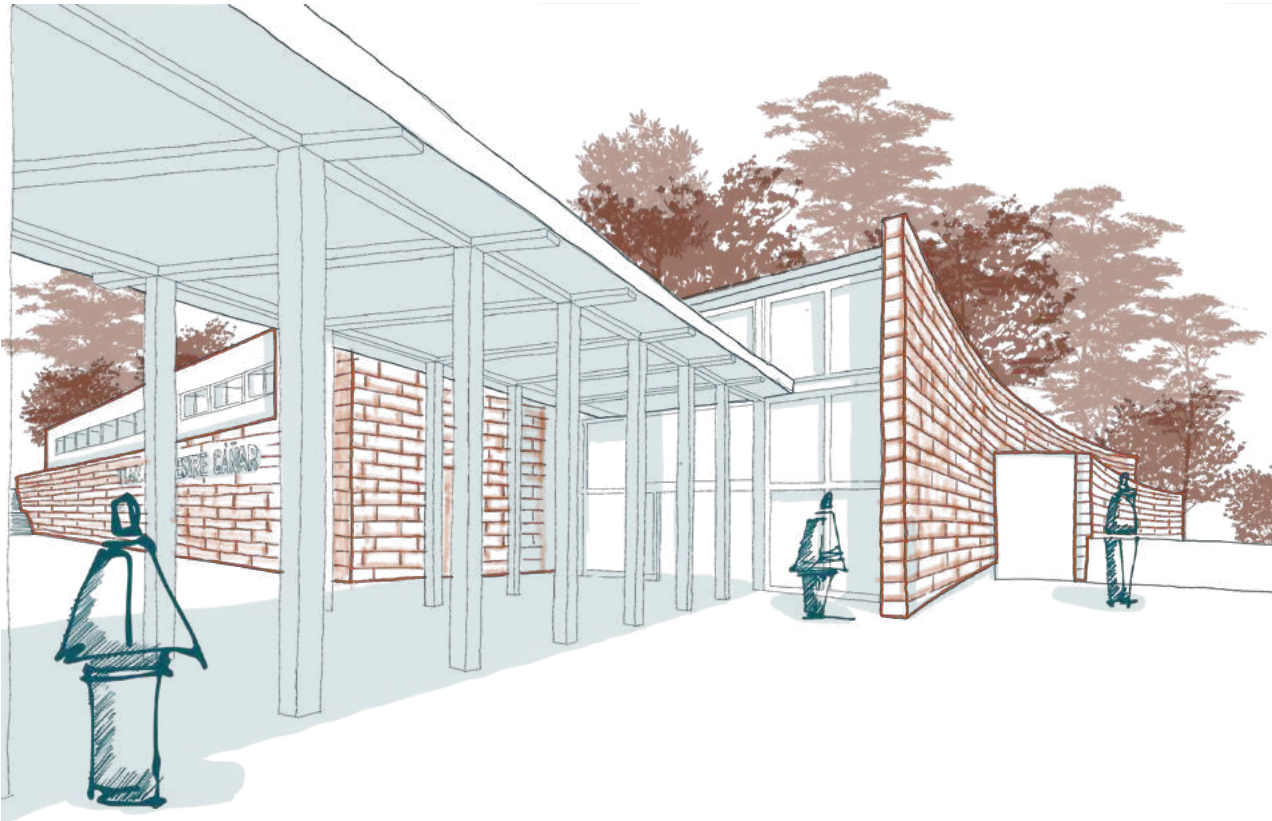


Fig 16. Perspectiva Terminal Terrestre de Cañar Fuente: Elaboración Propia.

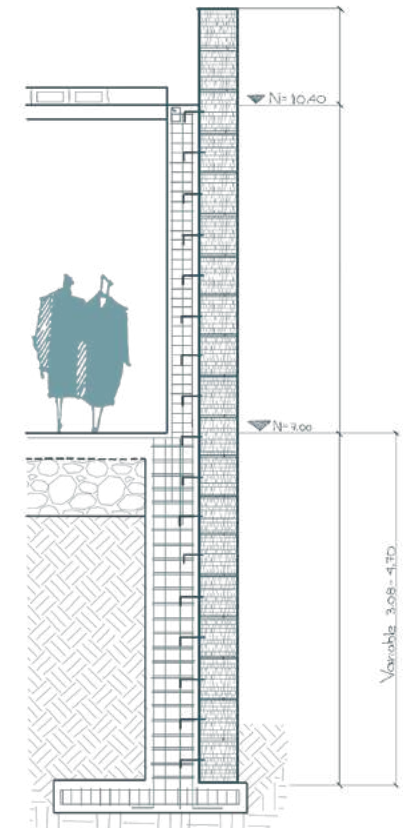
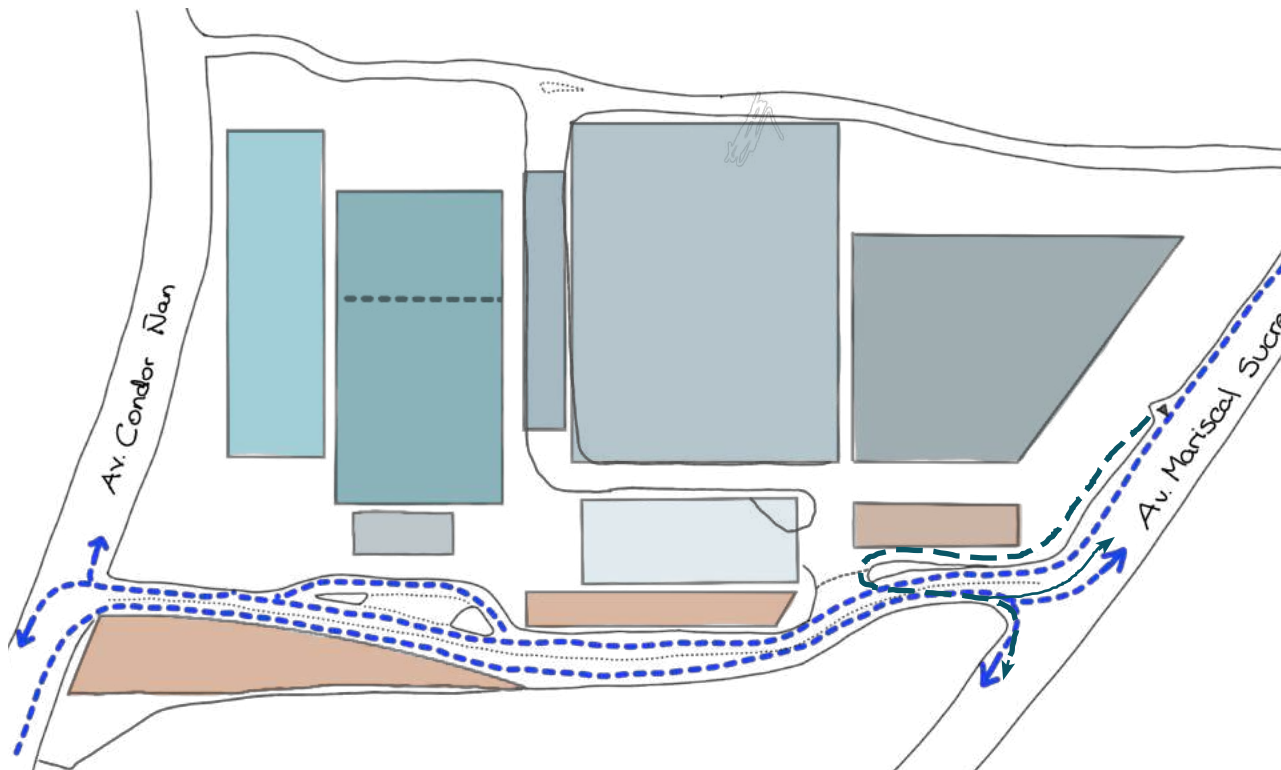


Fig 17. Sección Constructiva Terminal Terrestre de Cañar Fuente: Elaboración Propia.

3.2 Análisis de referente

Terminal Terrestre de Quitumbe



El Terminal Terrestre de Quitumbe, aparta el flujo vehicular liviano hacia un sector del terminal terrestre, en el cual no interfiera con la circulación de buses urbanos, intercantonales e interprovinciales.

Cuenta con dos áreas de estacionamiento público, y una zona de embarque para taxis urbanos.

Cuenta con un área de 12.8 Ha, donde el edificio principal se divide en 2 niveles, en la planta baja funciona como zona de estancia y la 1era planta alta como embarque.

- ➡ Entrada y salida de:
 - Vehículos Particulares.
 - Trans. Mixto, Taxis.
- ➡ Entrada y salida de:
 - Encomiendas.
 - Furgonetas, camionetas

Fig 18. Esquema de flujos vehiculares del Terminal Terrestre de Quitumbe Fuente: Elaboración Propia.

3.2 Análisis de referente

Terminal Terrestre de Quitumbe

Se puede llegar a observar la separación y exclusión de zonas entre los buses urbanos como el Metrobús-Q y los buses intercantonales que tienen un canchón de maniobras mucho más amplio y un andén destinado para los buses intercantonales.

Además cuenta con un área de salida de encomiendas en la parte posterior junto a la Av. Mariscal Sucre.

Cabe resaltar, como es que los buses interprovinciales, intercantonales, y vehículos de encomiendas comparten la misma salida, puesto que la Av. Sucre cuenta con una amplia sección vial y es la que conecta la mayor parte de Quitumbe.]

- ← — — — — → Entrada y salida de:
 - Buses urbanos
 - Trolebus.
- ← — — — — → Entrada y salida de:
 - Buses Intercantonales
- ← — — — — → Entrada y salida de:
 - Buses Interprovinciales

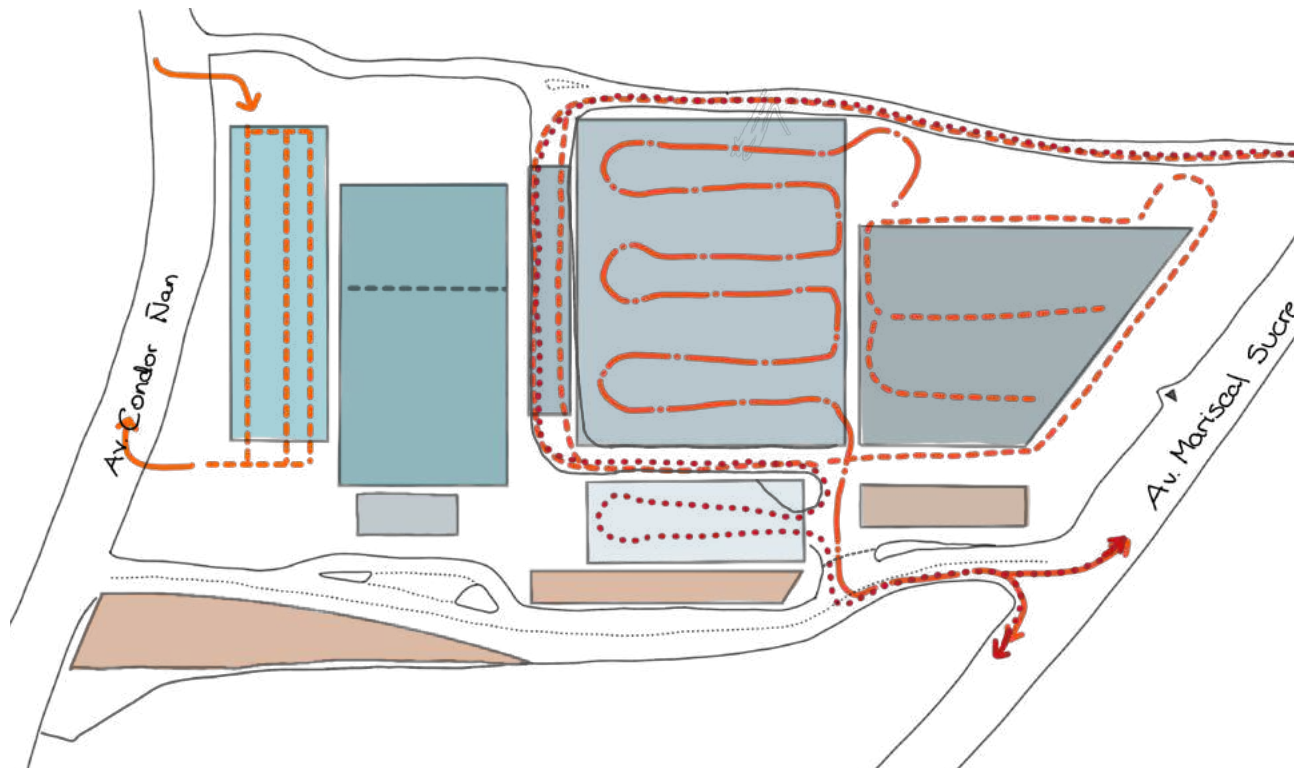
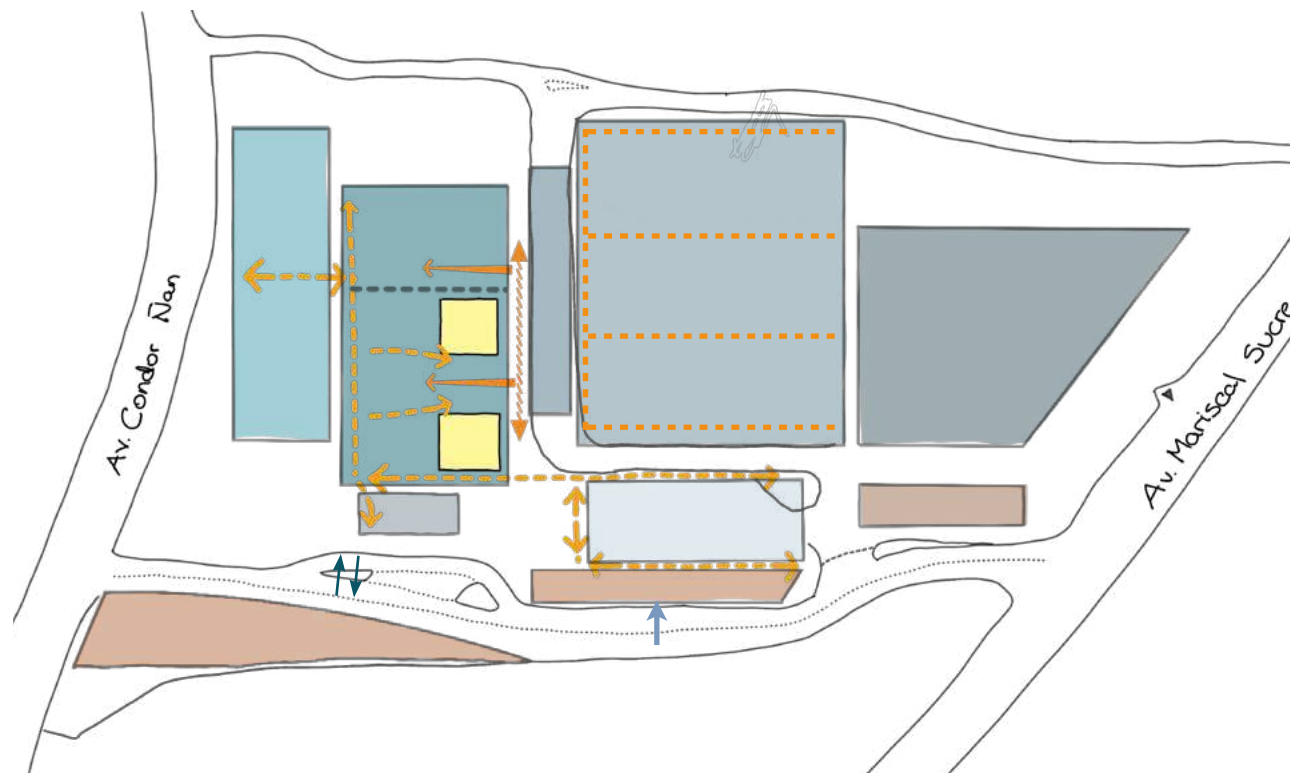


Fig 19. Esquema de flujos de buses del Terminal Terrestre de Quitumbe Fuente: Elaboración Propia.

3.2 Análisis de referente

Terminal Terrestre de Quitumbe



Para los peatones se tienen una área reservada que funciona como sala de espera y de recibidor en la planta baja, aquí se encuentran las boleterías y locales comerciales de productos de primera necesidad, comida, artesanías, e información.

Para el área de embarque se puede utilizar escaleras, ascensores y rampas, que llevan a la 1era planta alta. En donde se puede encontrar boleterías para la compra de pasajes intercantonales e interprovinciales.

Para llegar a los andenes de embarcación es necesario pasar por un puente que conecta con el andén de salida de buses interprovinciales, de esta manera el terminal se adapta a la topografía existente.

-  Flujo de personas previo embarque en PB.
-  Flujo de personas en embarque 1PA.
-  Circulación Vertical.
-  Entrada a parqueadero público.
-  Ingresos y salidas peatonales principales

Fig 20. Esquema de flujos peatonales del Terminal Terrestre de Quitumbe **Fuente:** Elaboración Propia.

3.2 Análisis de referente

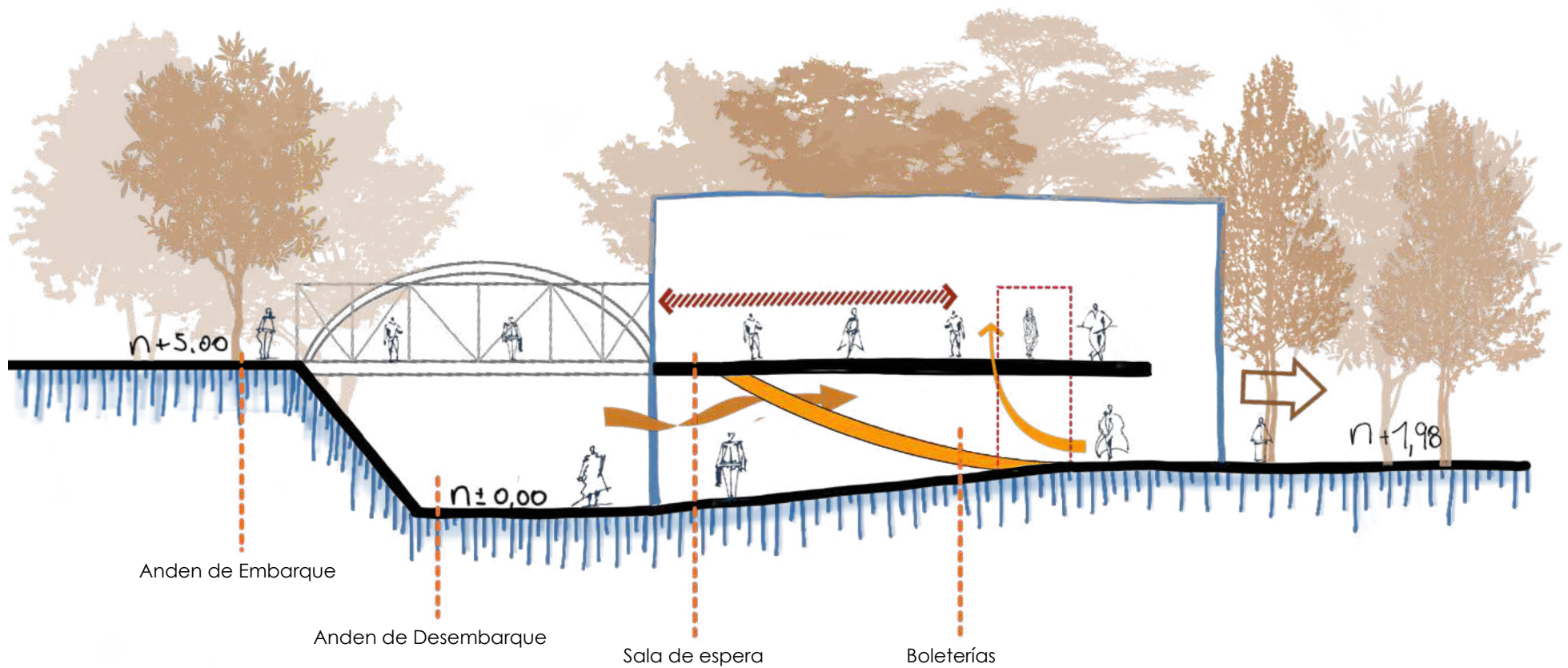
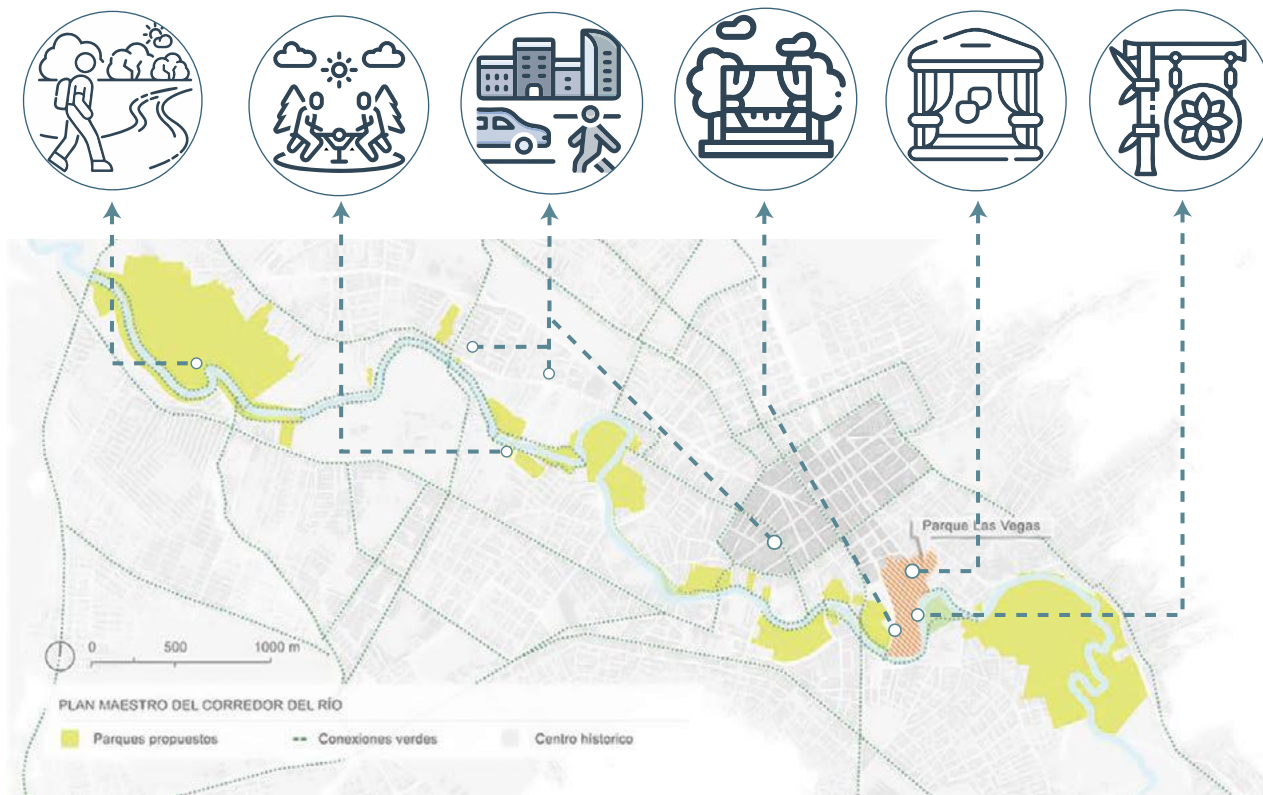


Fig 21. Sección Longitudinal Terminal Terrestre de Quitumbe. Fuente: Elaboración Propia.

3.2 Análisis de referente

Parque las Vegas



El Parque de “Las Vegas” en Portoviejo, nace de un plan maestro de recuperación de espacios públicos posterior al terremoto en Pedernales en 2016. Donde las orillas del río eran utilizadas para depositar material de relleno, acortando su sección natural y provocando desbordamientos del río cuando su cauce crecía.

Para poder conectar con el centro histórico de la ciudad, modificaron secciones viales para favorecer el acceso a todos los grupos de la sociedad, por otra parte retiraron el material de relleno para crear una colina artificial donde se desarrolla el graderío del Teatro abierto.

Para dotar al parque de espacios verdes se plantaron una floresta de especies nativas y otras tropicales, en donde una variedad de especies de insectos, reptiles, anfibios y aves llegaron a instalarse, cambiando así la experiencia sensorial dentro del parque gracias a sus colores, sonidos y aromas.

Cabe destacar que el parque oferta espacios culturales al aire libre, caminatas/senderismo dentro del equipamiento.

Fig 22. Espacios multifuncionales para la regeneración urbana del Parque Las Vegas. **Fuente:** Elaboración Propia.

3.2 Análisis de referente



Fig 23. Vista Aérea del Parque Las Vegas. **Fuente:** Archivo BAQ

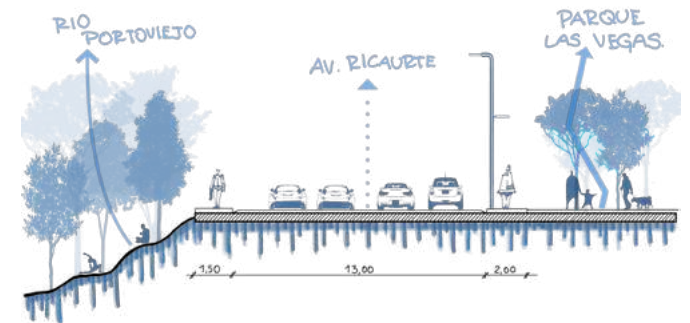


Fig 24. Sección vial Av. Ricaurte, Parque Las Vegas **Fuente:** Elaboración Propia.

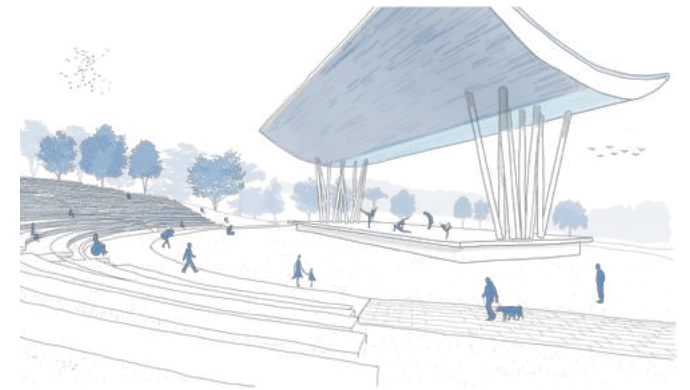


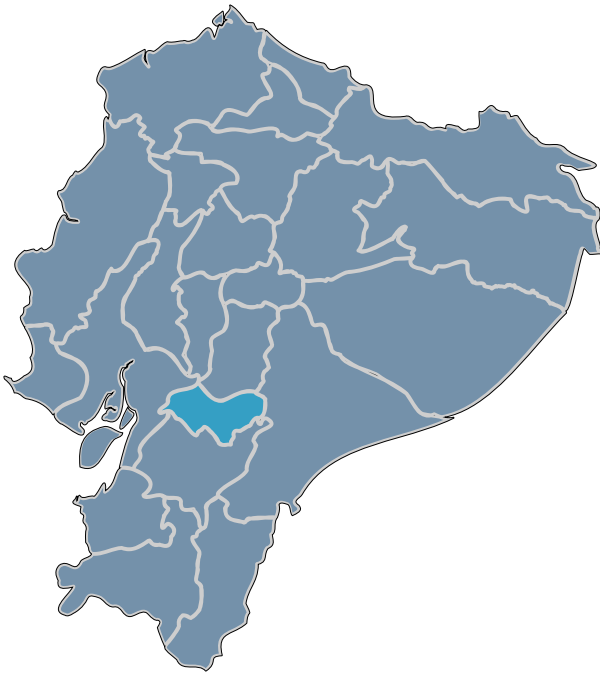
Fig 25. Ágora del Parque Las Vegas. **Fuente:** Elaboración Propia.

4. ANÁLISIS DE SITIO

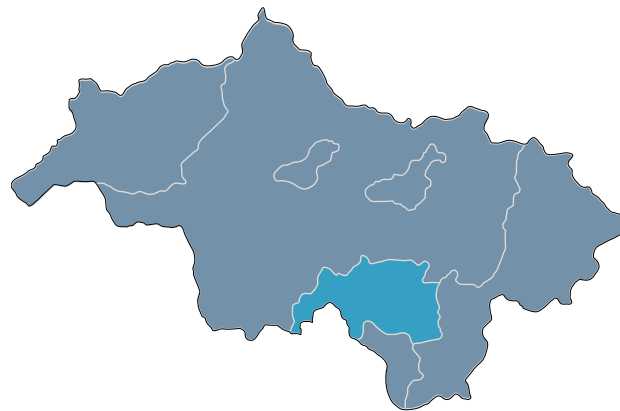
- 4.1 Análisis Macro. (Nivel ciudad)
- 4.2 Análisis Meso. (Influencia 500m)
- 4.3 Análisis Micro. (Nivel Barrio)

4.1 Análisis Macro

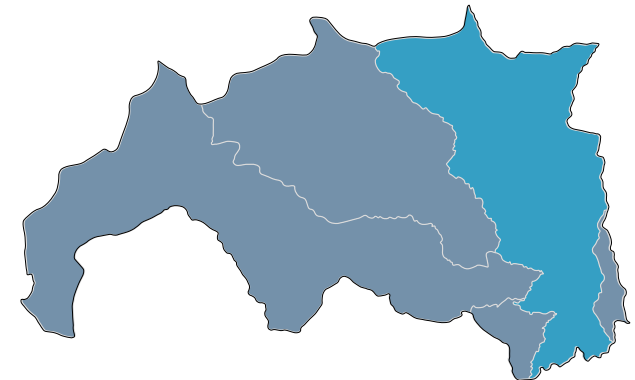
Ubicación Geográfica



Ecuador



Cañar



Cantón Biblián

4.1 Análisis Macro

Ubicación Geográfica

El terreno se sitúa en el casco urbano del Cantón Biblián, el cual representa el 30,1% del territorio del cantón. No obstante en la zona urbana habitan el 66% de la población de todo el cantón con un total de 15,630 personas en 69.80 km².

Forma parte de un sector predominantemente agrícola y ganadero, y debido a la expansión urbana este sector se ha urbanizado paulatinamente.

El predio colinda con la vía rápida E-35, así como con la calle Simón Bolívar, y el eje del río Burgay, siendo estas los principales ejes de conexión directa con la ciudad.

En sus proximidades se puede encontrar varios equipamientos de la ciudad, como son:

1. Centro de Salud del Cantón Biblián.
2. Colegio José Benigno Iglesias.
3. Estación de Bomberos de Biblián.
4. Unidad de movilidad de Biblián.
5. Centro Agrícola de Biblián.
6. Iglesia de Turpug.
7. Coliseo Macario Zea Zamora.
8. Parque "Lineal de Biblián".

Actualmente el predio se encuentra ocupado por, viviendas unifamiliares, pequeños comercios y mayoritariamente por lotes de producción agrícola y ganadera.

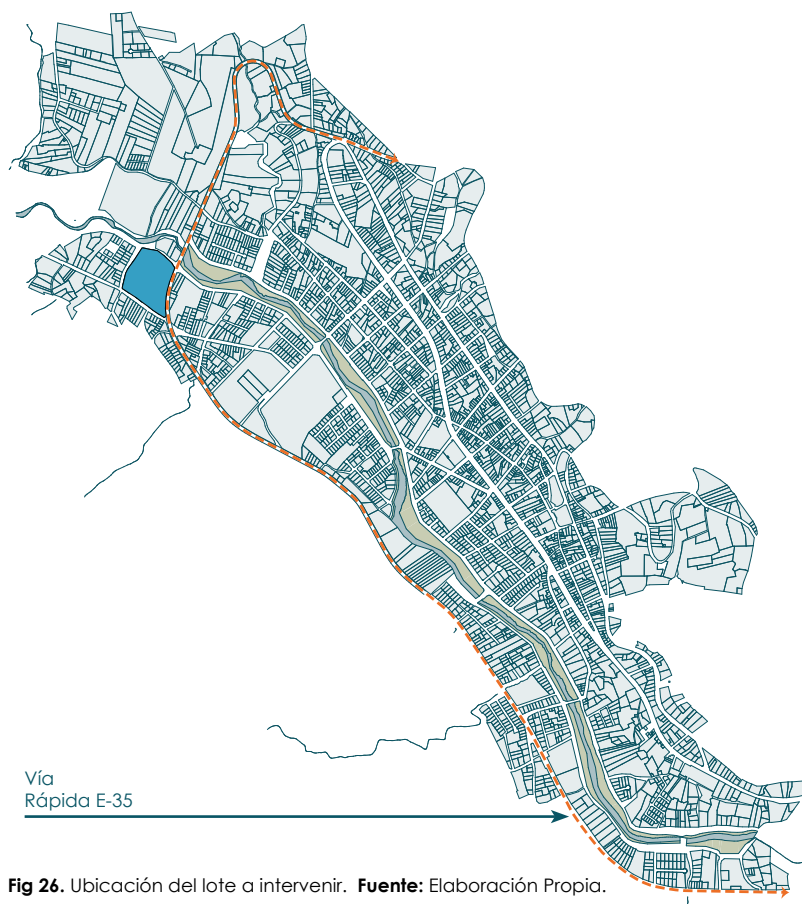
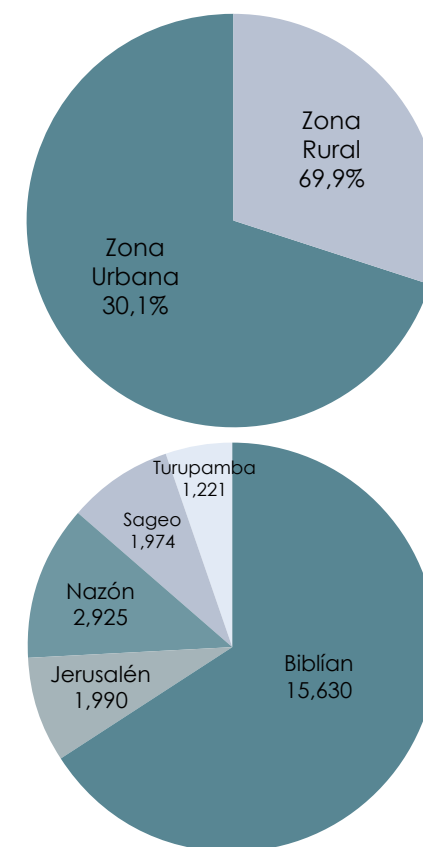


Fig 26. Ubicación del lote a intervenir. Fuente: Elaboración Propia.



4.1 Análisis Macro

Equipamientos urbanos

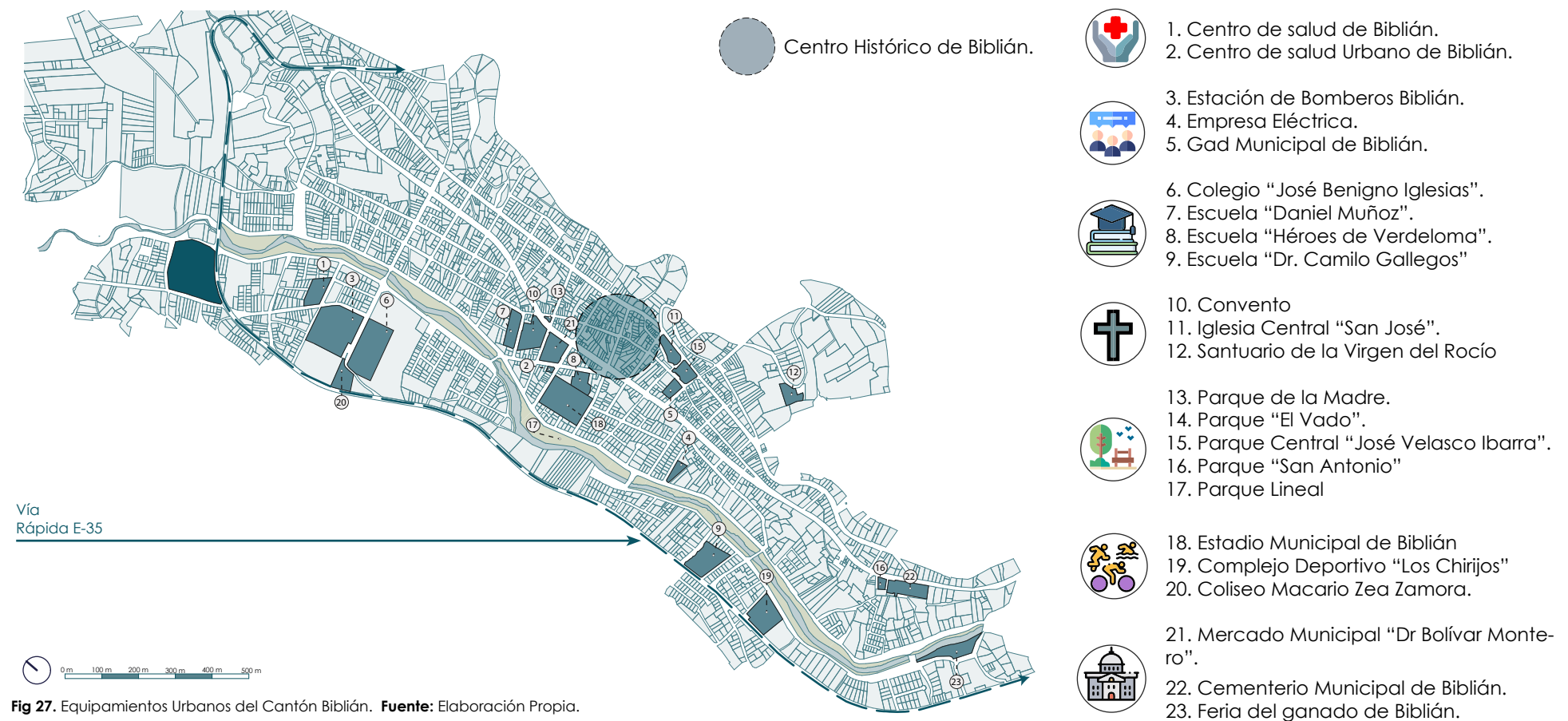


Fig 27. Equipamientos Urbanos del Cantón Biblián. Fuente: Elaboración Propia.

4.1 Análisis Macro

Conectividad Regional

El cantón de Biblián está conectado por la carretera E-35, una de las vías más importantes de la región, la cual forma parte del corredor de la Troncal de la Sierra y que se integra en la red vial Estatal, conectando el Norte con el Sur del país.

Esta vía no solo se encarga de la movilidad de las personas y bienes en el cantón de Biblián, sino que es un eje importante que dinamiza el flujo comercial, artesanal, agrícola y de producción en las diversas localidades de todo el cantón. La ubicación del cantón se sitúa en un punto medio entre ciudades de gran importancia como Cañar, Azogues y Cuenca, permitiendo que Biblián adquiera una característica específica, convertirse en un nodo de conexión para el tránsito regional y nacional, favoreciendo la comercialización de varios tipos de productos, acceso a servicios esenciales y abastecimiento de insumos.

Además, la vía E-35 cumple con un rol importante, la integración territorial que permite el eje de conexión entre la zona costera, la Amazonía y otras provincias de la Sierra Ecuatoriana, por lo que Biblián se convierte en un punto estratégico para el transporte interprovincial, intercantonal y local. Asimismo, este eje de conexión de la E-35 no se encuentra muy bien aprovechado en el cantón de Biblián, ya que no cuenta con la infraestructura suficiente para abastecer las necesidades de todo un cantón, la carencia de paradas técnicas, señales de tránsito verticales y horizontales son una deficiencia en el sector.



Fig 28. Red vial del cantón. Fuente: Elaboración Propia.



4.1 Análisis Macro

Tráfico Vehicular E-35



Fig 29. Vía rápida E-35 Sentido Norte. Fuente: Elaboración Propia.



Fig 30. Av. Alberto Ochoa. Fuente: Elaboración Propia.

Buses Interprovinciales E-35 Biblián			
Nº	Cooperativas	Rutas Principales	Frec.
1	Imbabura	Quito-Cuenca	10
2	Semería	Guayaquil-Cuenca	21
3	Ex. Sucre	Cañar-Cuenca	28
4	San Luis	Guayaquil-Cuenca	40
5	Santa	Ambáto-Loja	13
6	Loja	Rutas Varias	5
7	Super Taxis	Cañar-Cuenca	31
8	Patria	Guayaquil-Chunchi	8
9	Turismo O.	Cañar-Cuenca	40
10	Cañar	Cañar-Cuenca	34
11	Jahuay	Cañar-Cuenca	31
			261

Datos Obtenidos: EMOV Empresa Municipal de Movilidad

Coop. Buses Locales Biblián			
Nº	Cooperativas	Rutas Principales	Frec.
1	Centinela	Nazón-Azogues	218
2	Montero Z.	Nazón-Biblián	36
			254

Datos Obtenidos: Plan de Ordenamiento Territorial de Biblián

Por el cantón de Biblián, los flujos vehiculares tanto de vehículos privados, públicos son constantes a lo largo de todo el eje de la vía E-35. En el caso de este proyecto se estudió la frecuencia de buses a lo largo de todo un día productivo dentro del cantón, los buses interprovinciales atraviesan el cantón con una frecuencia de 261 que abarca a 11 cooperativas de transporte intercantonal.

Para el servicio local de transporte se encuentran dos cooperativas: Centinela y Montero Zea las cuales se encargan del transporte de los habitantes a zonas cercanas como lo son Nazón y Azogues, el transporte de pasajeros se realiza con una frecuencia de 254 viajes a través de dos cooperativas locales, que a pesar de ser el principal transporte de varias personas dentro del cantón, no cuentan con la infraestructura necesaria para abastecer estas necesidades.

Flujo de Buses Locales Biblián	
	F. Vehicular vía rápida E-35
	F. Vehicular Cooperativa Cañar
	F. Vehicular Cooperativa Jahuay
	F. Vehicular Cooperativa Centinela
	F. Vehicular Cooperativa Montero Zea

Fig 31. Tablas de frecuencias de buses. Fuente: Elaboración Propia.

4.1 Análisis Macro

Flujo Vehicular: AMP 1



Fig 31. Flujos vehiculares inmediatos. Fuente: Elaboración Propia.

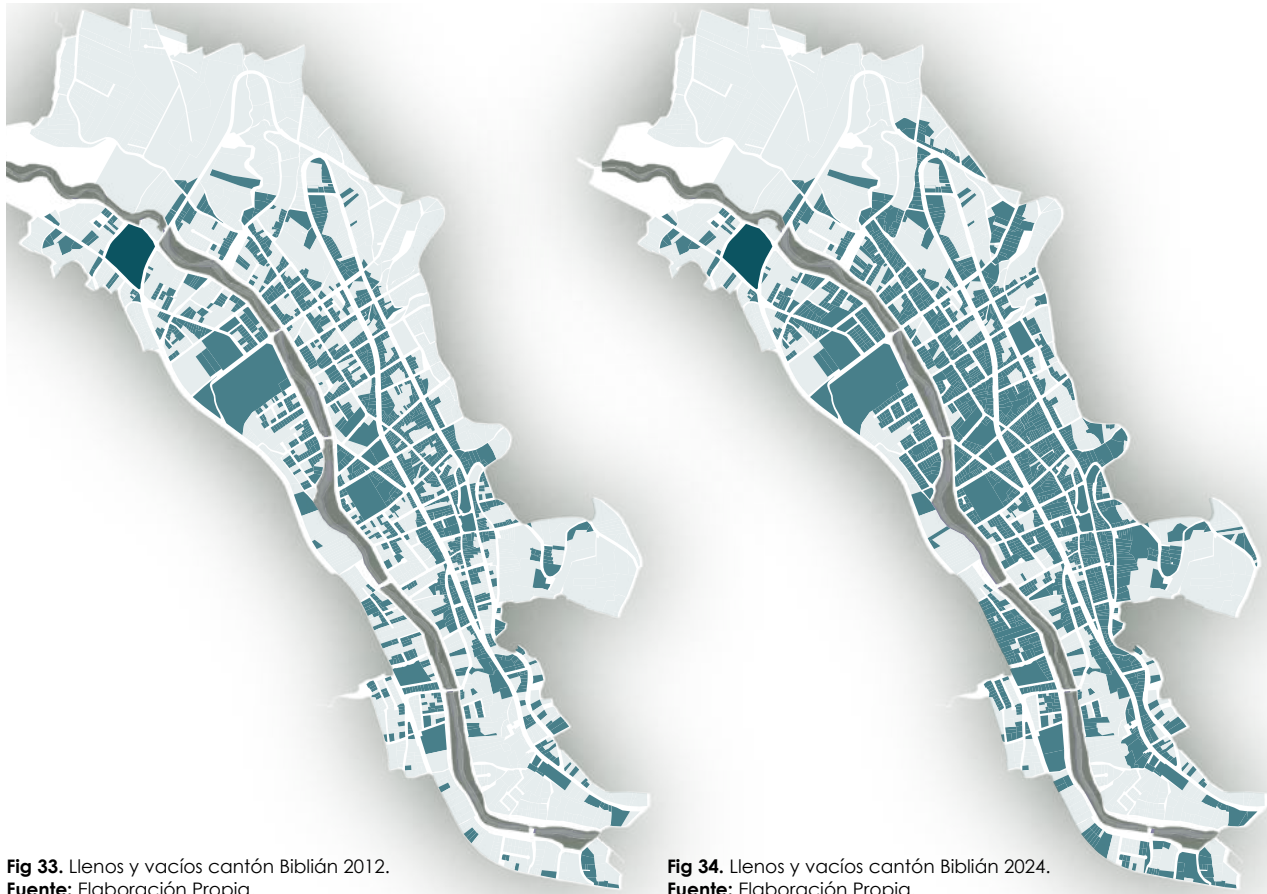
Flujo Vehicular: AMP 2



Fig 32. Flujos vehiculares en el centro urbano del cantón Biblián. Fuente: Elaboración Propia.

4.1 Análisis Macro

Evolución de llenos y vacíos



El cantón de Biblián ha experimentado una evolución en el paisaje urbano significativa en el transcurso de los años, impulsado primordialmente por el crecimiento poblacional, el desarrollo de la infraestructura local haciendo que lotes que antes se encontraban vacíos en la actualidad se encuentren emplazados pequeños comercios, viviendas uni y multifamiliares, pero a pesar de esta evolución el paisaje urbano ha mantenido su esencia del cantón, siendo observables grandes lotes de producción agrícola y ganadera.

■ Edificaciones del Cantón

■ Lotes vacíos del Cantón

4.1 Análisis Macro



Fig.35 Biblián, Cañar. **Fuente:** Juan Pedro Murudumbay. GAD Municipal del Cantón Biblián.

4.2 Análisis Meso.

Ocupación del suelo:

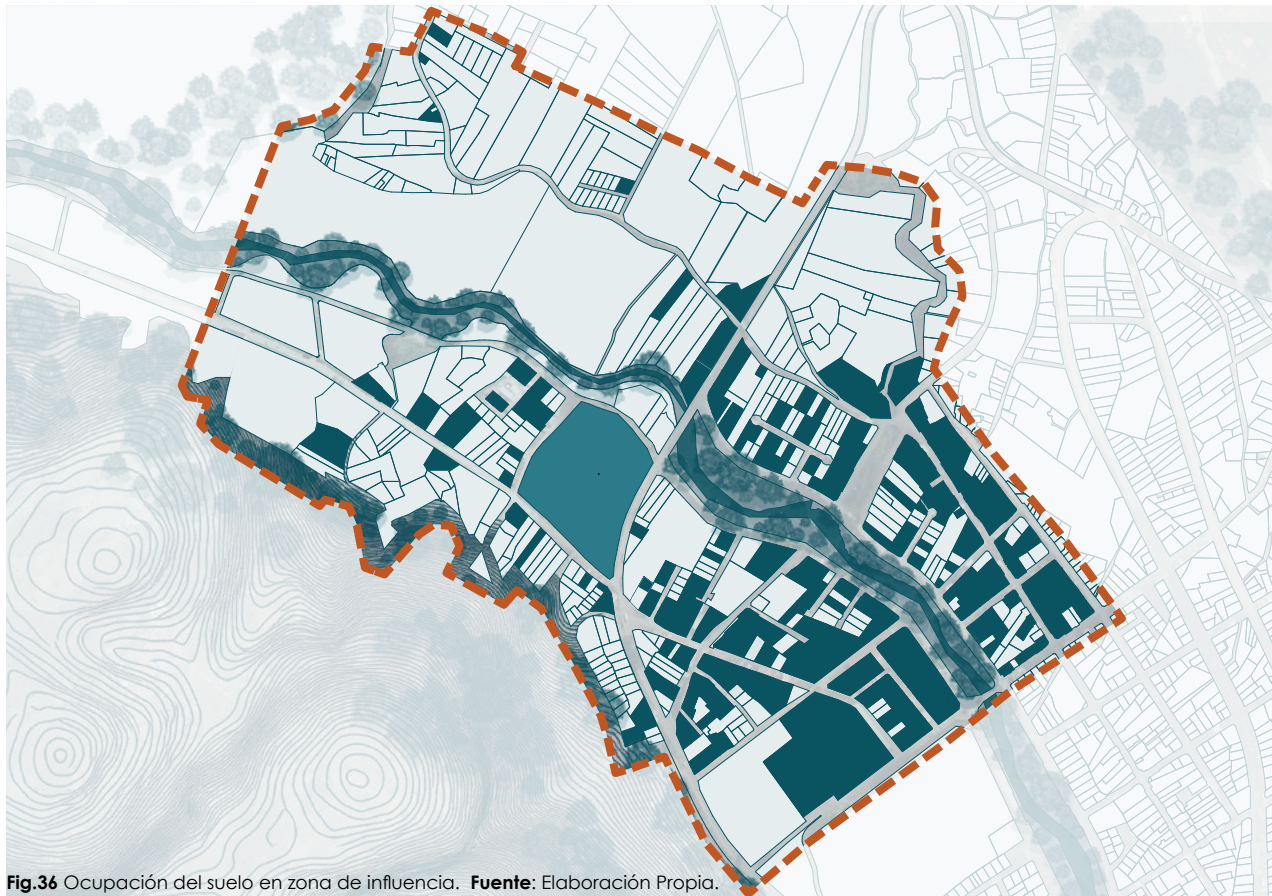


Fig.36 Ocupación del suelo en zona de influencia. **Fuente:** Elaboración Propia.

Dentro del límite de la zona de influencia, se observa que la ocupación del suelo media. Esta condición se debe a la ubicación en las afueras de la cabecera cantonal, en una relación 45% construido - 55% vacíos. Las áreas edificadas corresponden principalmente al centro urbano, pero en consecuencia de que el predio se encuentra emplazado cerca del final de la mancha urbana existen predios sin ocupación o muchos de estos están destinados a la producción ganadera y agrícola.

Estos lotes vacíos pueden encontrarse tanto en el área central de la ciudad como en las periferias, el correcto uso y planeamiento de estos espacios es de suma importancia para la ciudad para que de esta manera se pueda garantizar un desarrollo sostenible que pueda lograr un equilibrio entre el crecimiento urbano y la identidad local.

- Límite de zona de influencia
- Predio de Emplazamiento del Proyecto
- Construido
- Vacíos
- Áreas verdes uso público

4.2 Análisis Meso

Usos de suelo.

En el cantón de Biblián, los predios dedicados a la producción agrícola y ganadera son una parte esencial del paisaje urbano y rural, siendo estos fundamentales para la economía local, ya que estos proveen de productos frescos a los diferentes mercados y tiendas de barrio de todo el cantón.

Estos predios ubicados se ubican en su gran mayoría en las periferias de la mancha urbana y cerca de los ríos, coexisten de manera inmediata con puntos de venta minoritarios que abastecen a cada uno de los barrios del cantón, estas "microempresas" se encargan de facilitar el abastecimiento diario para todos los habitantes del cantón, sin que estos tengan que recorrer grandes distancias para poder obtener sus productos. La combinación de estas actividades permite un equilibrio entre la identidad de Biblián y el crecimiento urbano cantonal.

- Límite de zona de influencia
- Predio de Emplazamiento del Proyecto
- Residencias
- Residencias+Pequeños comercios
- Predios de producción agrícola y ganadera

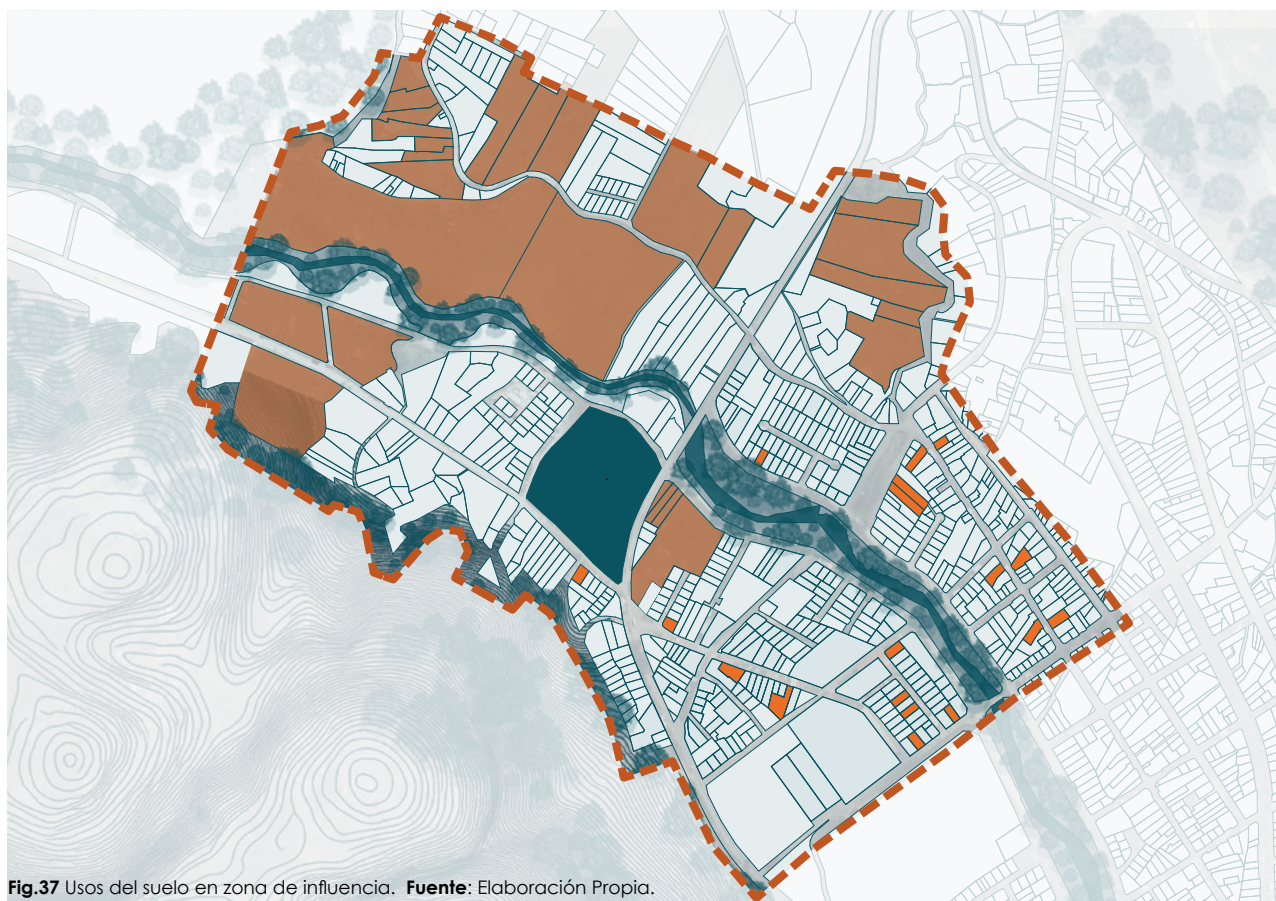


Fig.37 Usos del suelo en zona de influencia. **Fuente:** Elaboración Propia.

4.2 Análisis Meso.

Jerarquización Vial:

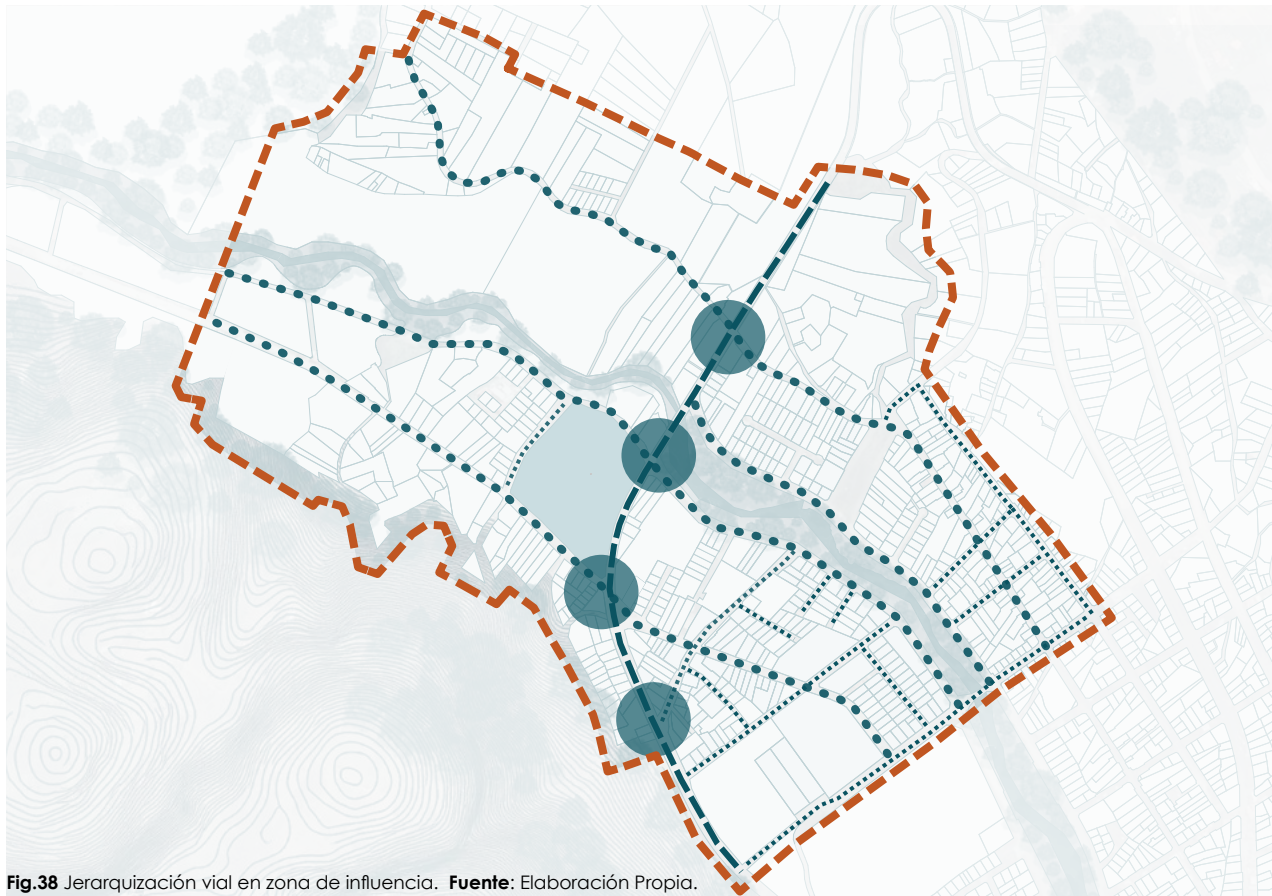


Fig.38 Jerarquización vial en zona de influencia. **Fuente:** Elaboración Propia.

La red de vías del cantón de Biblián se encuentra clasificada en vías: Colectoras siendo las que presentan un mayor flujo vehicular y actuando como ejes de conexión entre ciudades; vías de segundo orden o urbanas que se encargan de la conexión en el interior de la ciudad, conectando barrios, lugares importantes de la ciudad, y optimizando el flujo vehicular y peatonal; vías de tercer orden o arteriales funcionan como accesos a viviendas, o ejes de conexión entre las vías colectoras y las de segundo orden.

En conjunto estas vías actúan como una sola red, que forma un sistema de conexión que permite el correcto flujo dentro del cantón, para el diseño del proyecto se trata de aprovechar estas conexiones directas con el predio para un mejor desarrollo de la movilidad hacia y desde el Terminal Terrestre logrando la cohesión social entre todas la zonas del cantón.

- Límite de zona de influencia
- Vías Colectoras (E-35)
- Vías Urbanas (segundo orden)
- Vías Arteriales (tercer orden)
- Intersecciones Conflictivas

Equipamientos cercanos.

El lote a intervenir esta emplazado en la vía rápida E-35, ventajosamente existen varios equipamientos cercanos entre los cuales encontramos:

1. Centro Infantil del Buen Vivir.
2. Centro Agrícola de Biblián.
3. Centro de Salud de Biblián.
4. Estación de bomberos de Biblián.
5. Canchas Deportivas.
6. Unidad de Movilidad de Biblián.
7. Escuela de Música.
8. Orquesta Tropicana.
9. Iglesia del Tope.
10. Parque Lineal.

- Límite de zona de influencia
- Predio de Emplazamiento del Proyecto
- Equipamientos Inmediatos
- Áreas verdes uso público

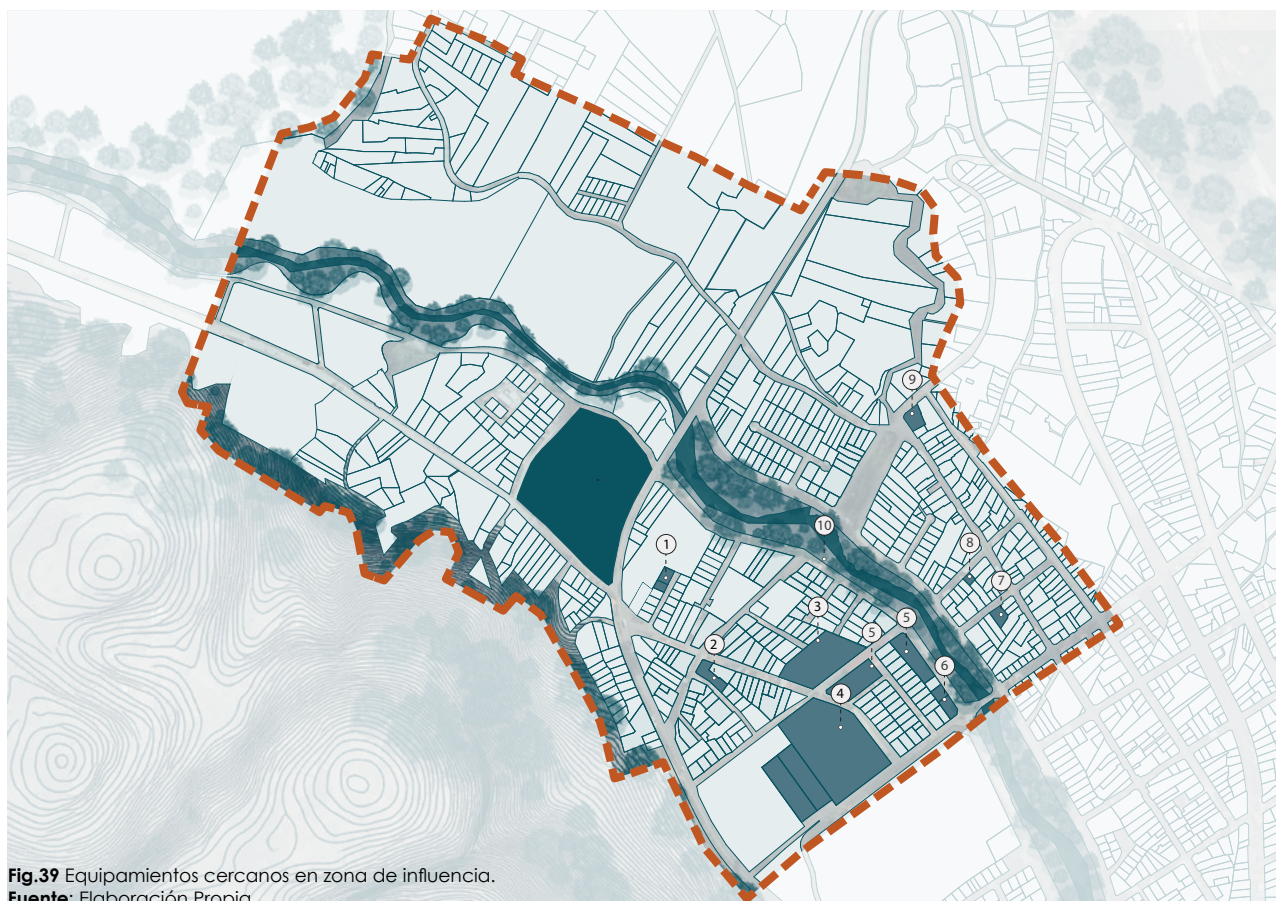


Fig.39 Equipamientos cercanos en zona de influencia.
Fuente: Elaboración Propia.

4.2 Análisis Meso.

Movilidad Urbana

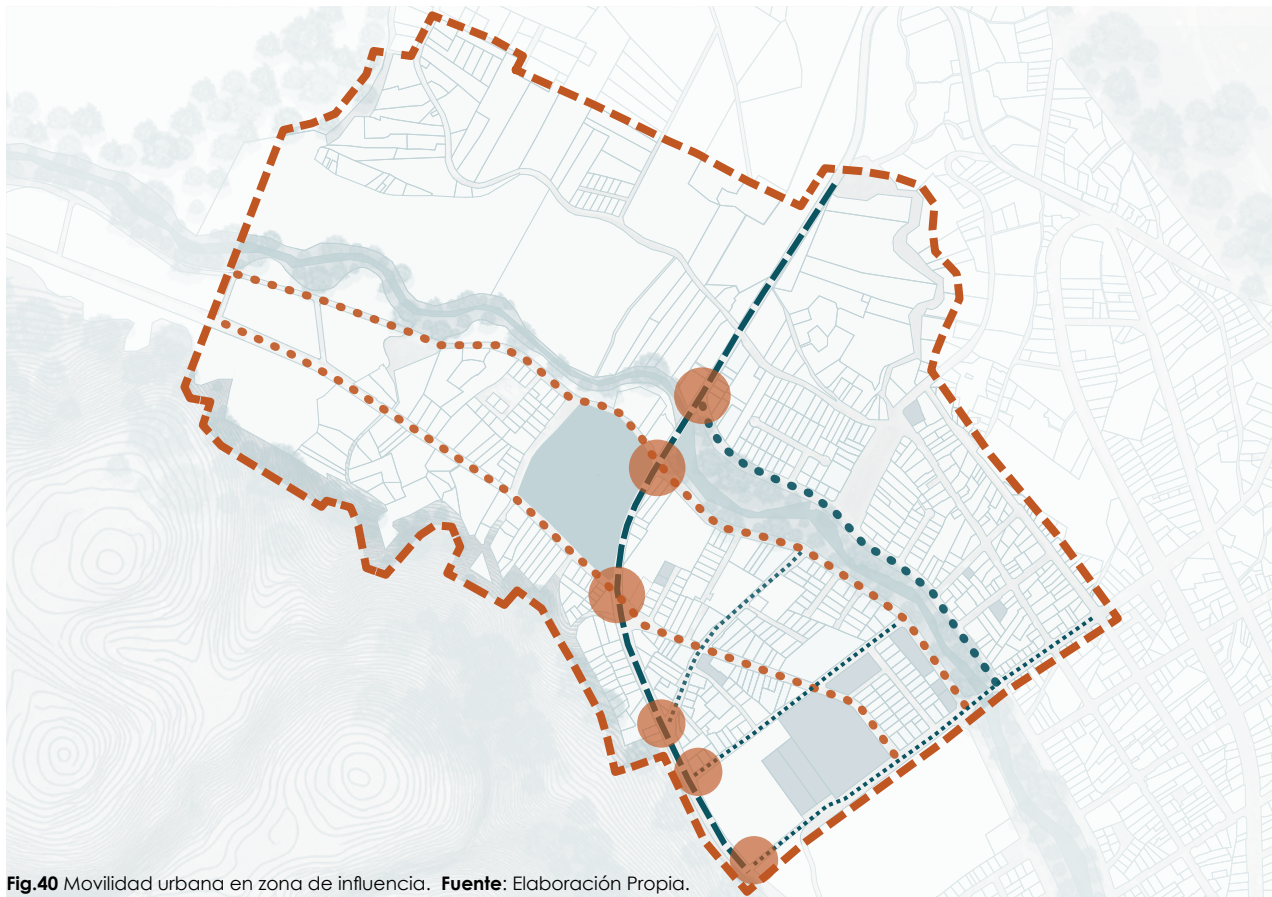


Fig.40 Movilidad urbana en zona de influencia. **Fuente:** Elaboración Propia.

El predio a intervenir se encuentra adecuadamente conectado, puesto que esta emplazado sobre la vía rápida E-35. Por esta vía circulan buses interprovinciales que salen desde Ibarra, Quito, Ambato, Cuenca, Guayaquil, Loja y El Oro, donde a diario pasan 261 unidades, de igual manera 254 buses intercantionales en recorridos redondos de las cooperativas "Montero Zea" y "Centinela".

Desafortunadamente existen cinco paradas informales en este trayecto, donde cada una carece de mobiliario urbano apropiado para sus usuarios.

- Límite de zona de influencia
- Predio de Emplazamiento del Proyecto
- Ruta Buses Interprovinciales
- Ruta Buses Intercantonal y Local
- Ruta Buses Intercantonal y Local
- Paradas Informales de buses

Densidad Poblacional.

Debido a la reciente expansión y transformación urbana se llega a identificar que la densidad por km² es bastante baja. Puesto que en la cabecera cantonal de 46 Ha se encuentran 1136 personas, teniendo como resultado una densidad poblacional de 0,02 hab/Ha.

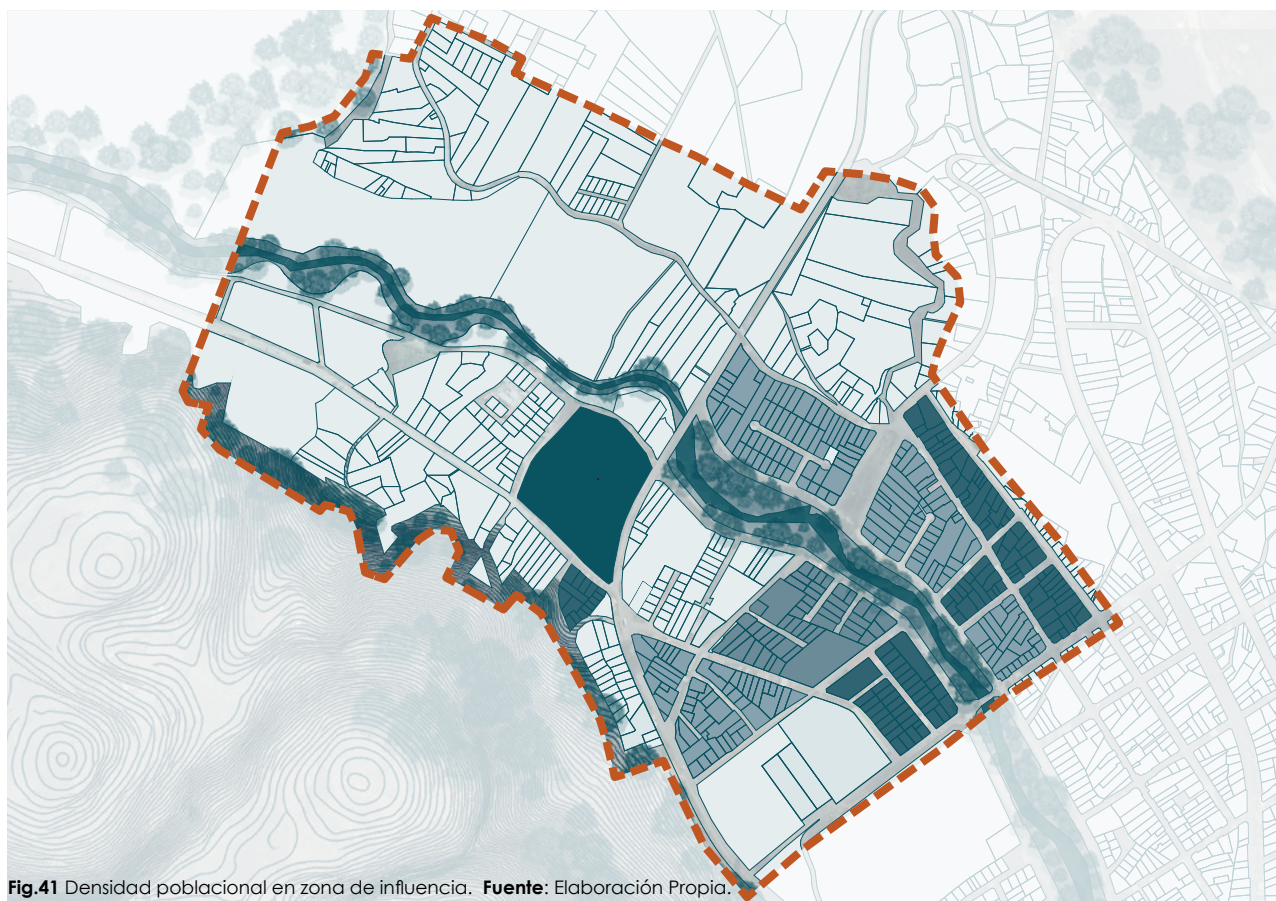
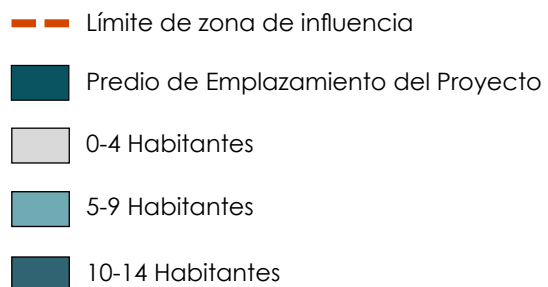


Fig.41 Densidad poblacional en zona de influencia. **Fuente:** Elaboración Propia.

4.3 Análisis Micro

Topografía



 **Fig.42** Curvas de nivel c/1m. **Fuente:** Elaboración Propia.



Fig.43 Levantamiento topográfico. **Fuente:** Elaboración Propia.

4.3 Análisis Micro.

Topografía.

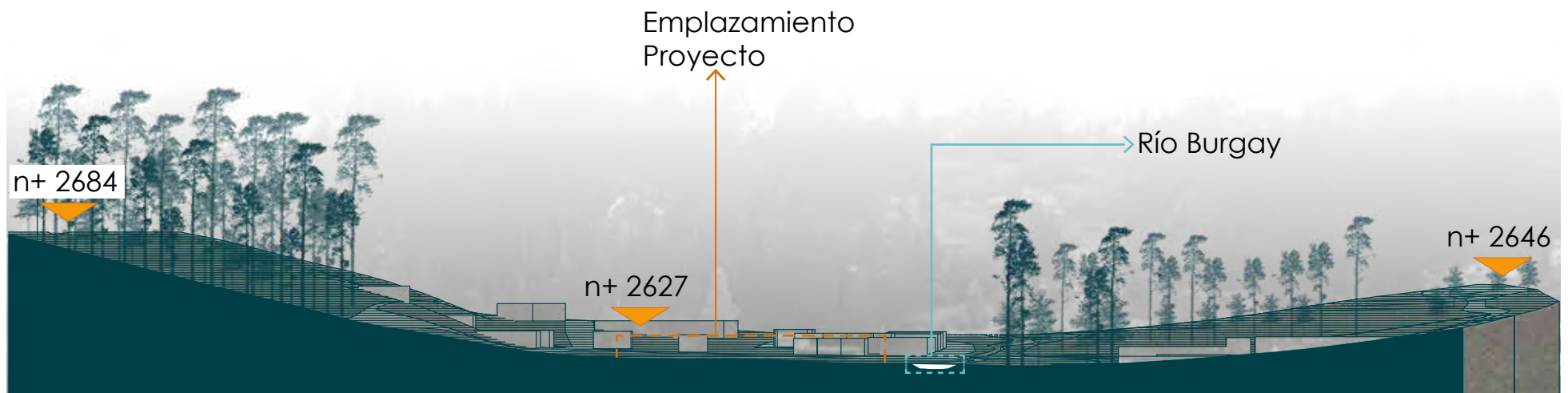
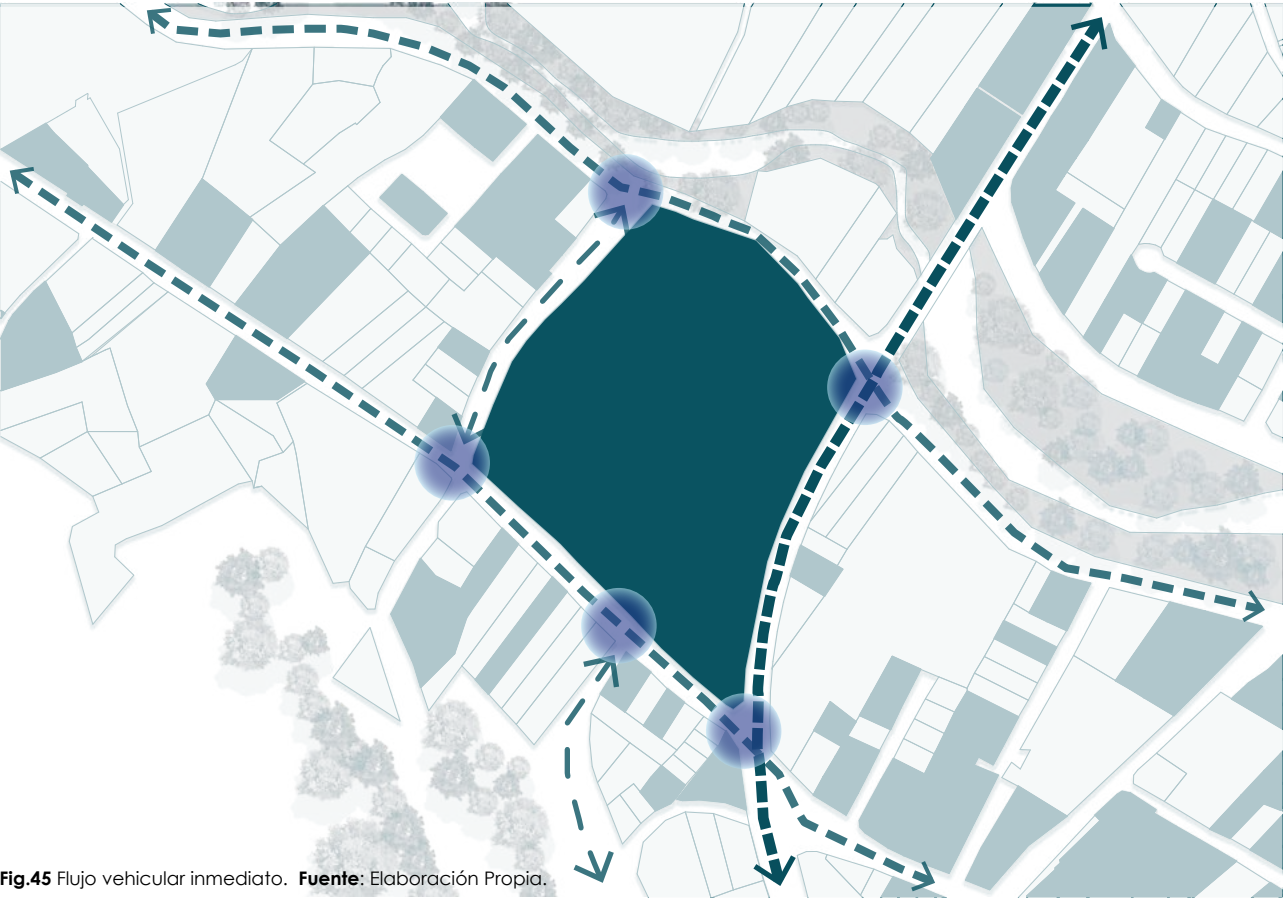


Fig.44 Sección longitudinal de topografía. **Fuente:** Elaboración Propia.

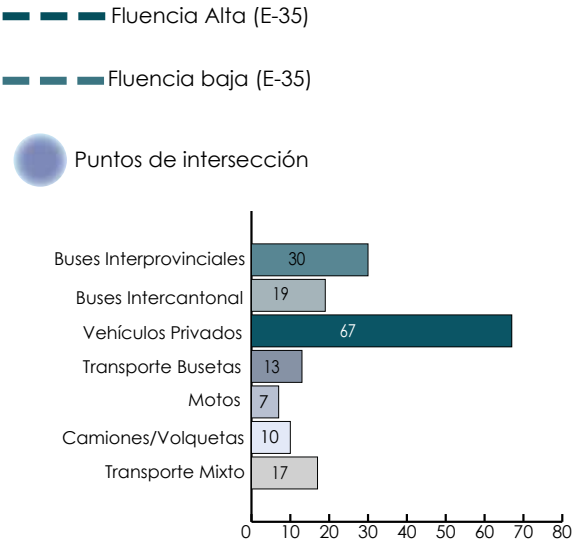
4.3 Análisis Micro.

Flujo vehicular.



El análisis se llevó a cabo un día viernes, entre las 11:30 y las 12:30, donde se registró el paso de 98 vehículos pasaron por la vía principal (E-35), por otra parte 65 vehículos transitaron por las calles secundarias del cantón (Calle Simón Bolívar y Camino a Nazón.)

Hubo una mayor presencia de vehículos privados, buses de transporte Interprovincial e intercantonal.



4.3 Análisis Micro.

Flujo peatonal.

El análisis peatonal se llevó a cabo un día viernes, entre las 11:30 y las 12:30, donde se observó una mayor actividad peatonal en la vía rápida (E-35). Cabe resaltar que también hubo flujo considerable de residentes y trabajadores saliendo y entrando a sus respectivos hogares o lugares de trabajo.

Se observó mayor presencia de mujeres y hombres adultos (25-30 años). Curiosamente adultos mayores se movilizaban a pie en este sector.

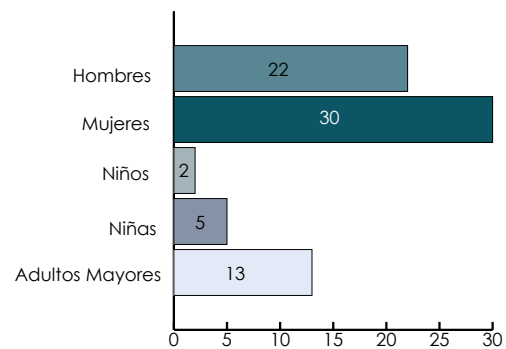
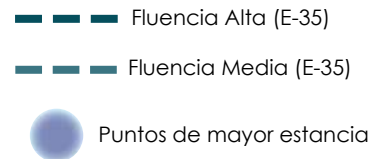


Fig.47 Conteo de flujos peatonales. **Fuente:** Elaboración Propia.

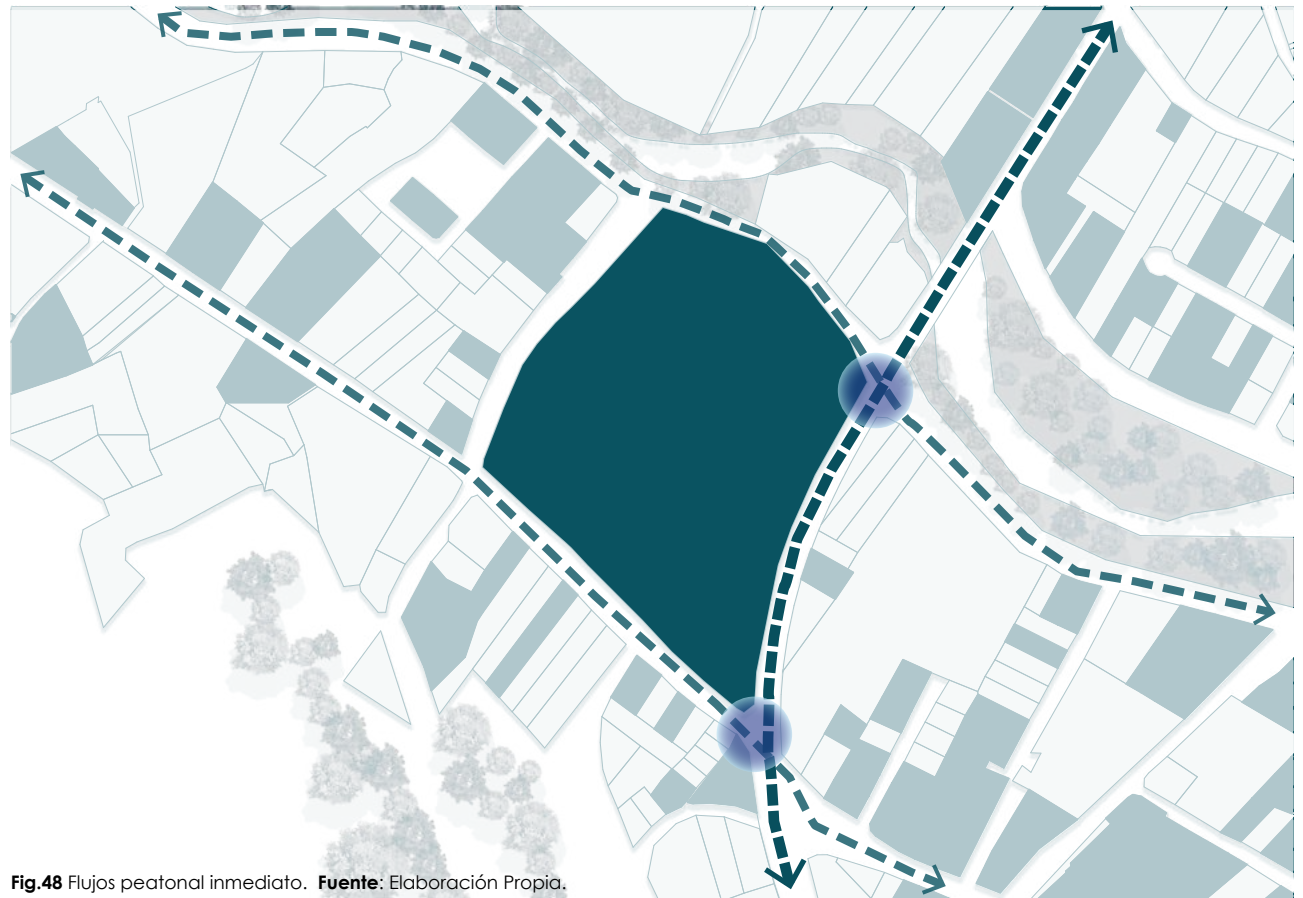
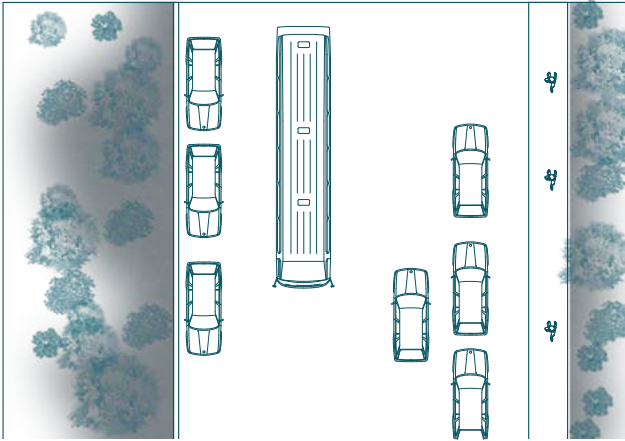
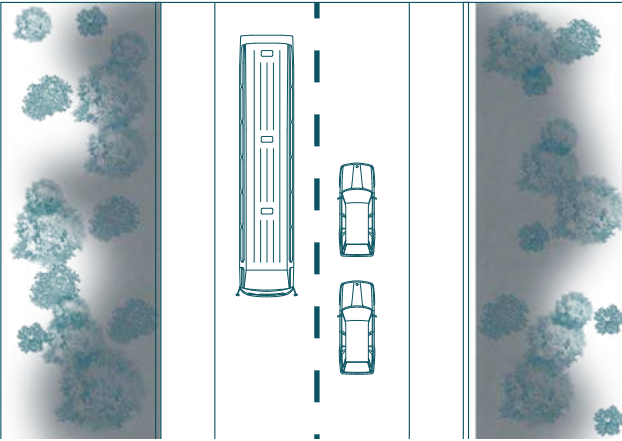
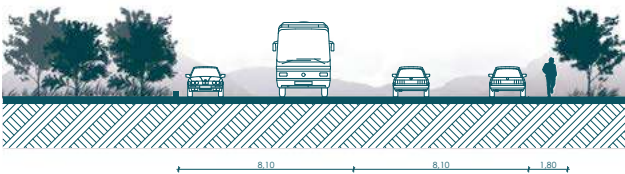
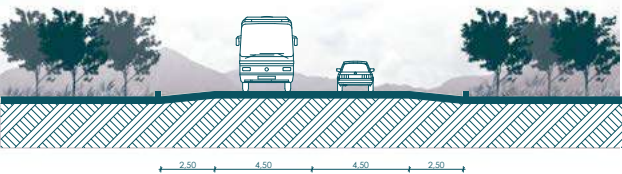


Fig.48 Flujos peatonal inmediato. **Fuente:** Elaboración Propia.

4.3 Análisis Micro.

Secciones viales.



La vía E-35 que conecta a Biblián con Azogues, Cuenca, Cañar, y la sierra andina del Ecuador, está en muy buen estado, cuenta con una calzada de pavimento, que facilita el tráfico vehicular. Sin embargo a pesar de ser una vía de suma importancia no cuenta con un a acera que permita a los transeúntes movilizarse por ella.

El camino a Nazón Cuenta con una sección vial amplia, que permite el flujo normal de vehículos, no obstante carece de infraestructura que permita un adecuado recorrido para los peatones y ciclistas.



Fig.49 Sección vial 1-1 Vía rápida E-35. Fuente: Elaboración Propia.

Fig.50 Sección vial 2-2 Camino a Nazón. Fuente: Elaboración Propia.

Fig.51 Esquema de secciones viales 1 y 2. Fuente: Elaboración Propia.

4.3 Análisis Micro.

Carta solar.

El catón Biblián tiene una altitud que supera los 2600 m.s.n.m, gracias a su ubicación la duración de horas de luz natural tiene una variación mínima teniendo una media de 12 horas diarias.

En cuanto al clima en esta región es templado y húmedo, con temperaturas mínimas que fluctúan entre 7.3°C - 9.7°C, temperaturas medias desde los 12.8°C -15.4°C, y temperaturas máximas entre 17.6°C- 21.5°C.

La precipitación anual promedio de este cantón es de aproximadamente 750-1000 mm anuales. La velocidad de vientos es de 15 km/hr con dirección noroeste.

Es de suma importancia considerar todo estos factores, pues estos contribuirán a lograr un emplazamiento adecuado en cuanto a iluminación y ventilación para brindar confort en todos los espacios.

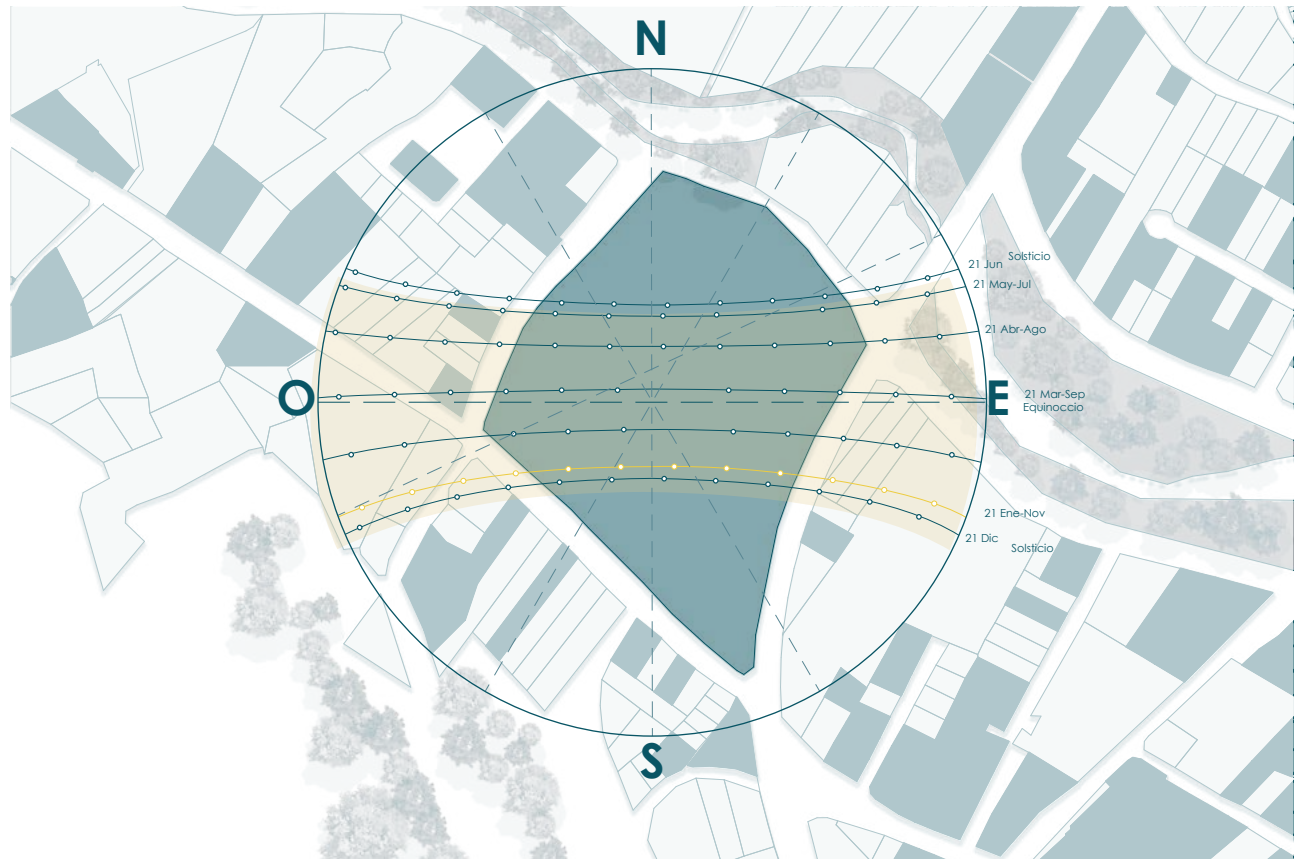


Fig.52 Carta solar lote de intervención. **Fuente:** Elaboración Propia.

4.3 Análisis Micro.

Soleamiento

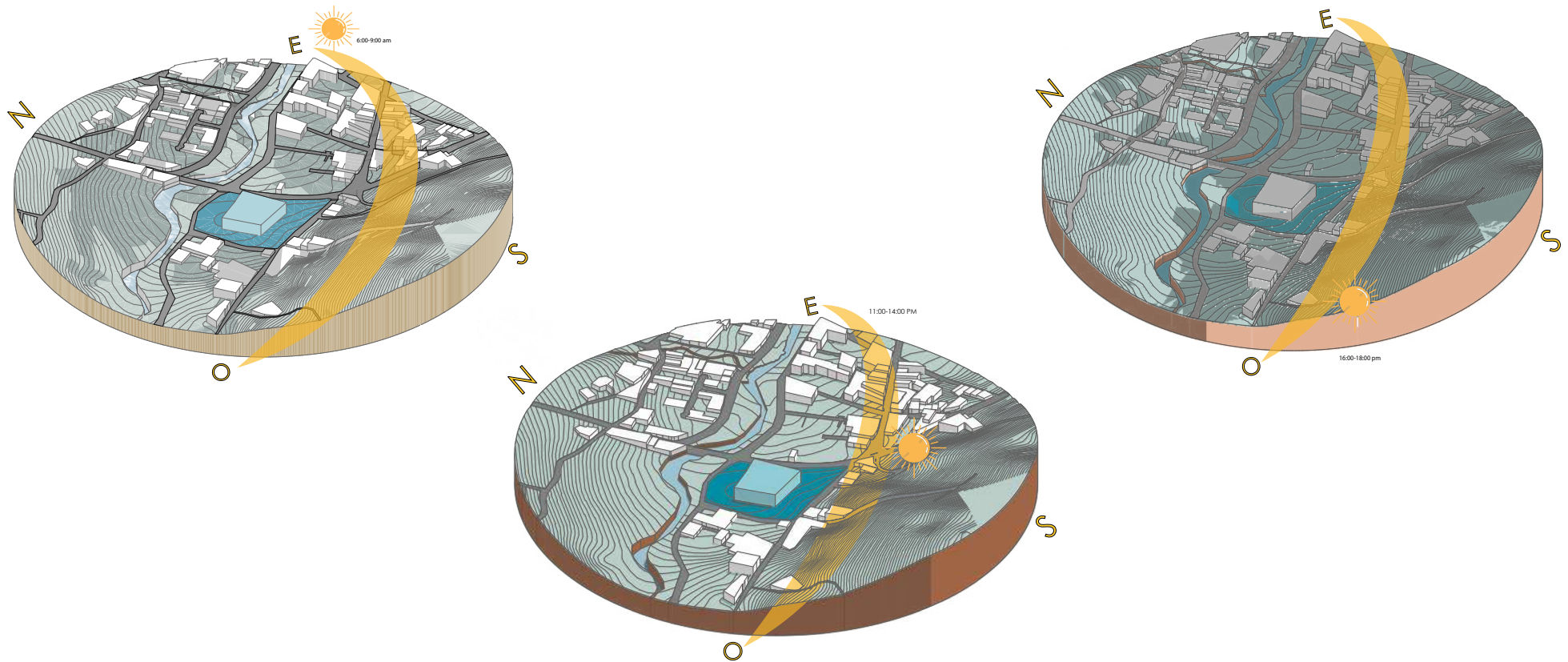


Fig.53 Soleamiento 6-9 am; 11am-14pm; 16-18pm. **Fuente:** Elaboración Propia.

4.3 Análisis Micro.

Posibles accesos.

El predio a intervenir se encuentra rodeado por tres vías principales: la vía rápida E-35 y los dos caminos que conducen a Nazón los cuales serán usados como puntos de acceso hacia el proyecto, para mitigar los problemas de tráfico provocados por la gran flujo vehicular que transita a lo largo de todo el eje de la vía colectora E-35.

Los puntos de acceso serán diseñados de acuerdo a la Norma de Terminales Terrestres del Ecuador para cumplir con los radios de giro necesarios para los autobuses, siendo estos puntos claves en el proyecto arquitectónico.

- Límite de zona de influencia
- - - Predio de Emplazamiento del Proyecto
- Ruta Buses Interprovinciales

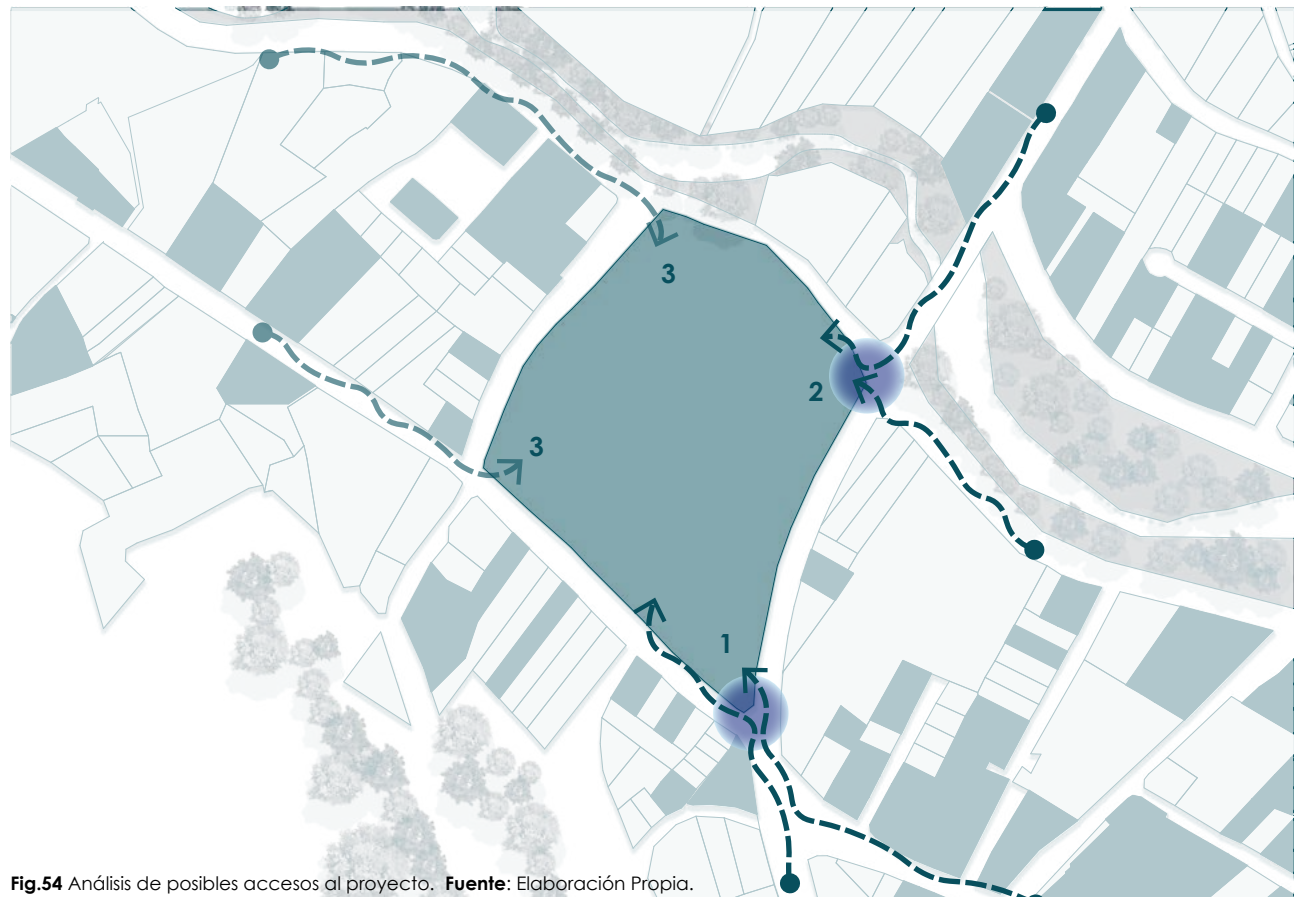


Fig.54 Análisis de posibles accesos al proyecto. **Fuente:** Elaboración Propia.

4.3 Análisis Micro.

Análisis de Visuales.



Fig.55 Visual Río Burgay y Parque Lineal. **Fuente:** Elaboración Propia.

4.3 Análisis Micro.

Análisis de Visuales.



Fig.56 Visual Río Burgay. **Fuente:** Elaboración Propia.

4.3 Análisis Micro.

Análisis de Visuales.



Fig.57 Visual dirección norte. **Fuente:** Elaboración Propia.

4.3 Análisis Micro.

4.3 Análisis Micro.

Análisis de Visuales.



Fig.58 Visual Santuario de la Virgen del Rocío. **Fuente:** Elaboración Propia.

5. PARTIDO URBANO-ARQUITECTÓNICO

5.1 Estrategia Macro.

5.2 Estrategia Meso.

5.3 Estrategia Micro.

5.4 Estrategia de Emplazamiento

5.1 Estrategia Macro

Nodo de conexión con la ciudad.



Se puede observar que las orillas del río Burgay, no están siendo utilizadas adecuadamente puesto que existen túmulos de tierra obstaculizando el uso de este espacio.

Por otra parte existen plazas públicas en donde se prioriza el uso del vehículo, desplazando a los peatones a un segundo plano. De igual manera existen plazas que se han convertido en estaciones informales de buses urbanos, en estos espacios el peatón debe circular por una acera sumamente estrecha afectando el flujo continuidad lo largo del eje peatonal.

— Sendas de conexión principal.

— Sendas de conexión centro.

■ Lote a intervenir.

■ Feria del Ganado.

● Centro Histórico de Biblián.

Fig.59 Estado actual de rivera, plazas, aceras. **Fuente:** Elaboración Propia.

5.2 Estrategia Macro

Nodo de conexión con la ciudad.

Revitalizar la prolongación de la calle Simón Bolívar, en donde se recuperar la orilla del río, planteando una caminera peatonal, una ciclovía en doble sentido. Buscando la conexión de toda el área urbana de Biblián con el proyecto mediante el eje verde del río.

Dotar de amplias plazas en donde el peatón goce del espacio sin obstáculos vehiculares.

Conectar el proyecto mediante aceras en donde se pueda circular libremente sin el temor de vehículos con una barrera vegetal cercana a la vía.

--- Sendas de conexión principal.

- - - Sendas de conexión centro.

■ Lote a intervenir.

■ Feria del Ganado.

● Centro Histórico de Biblián.

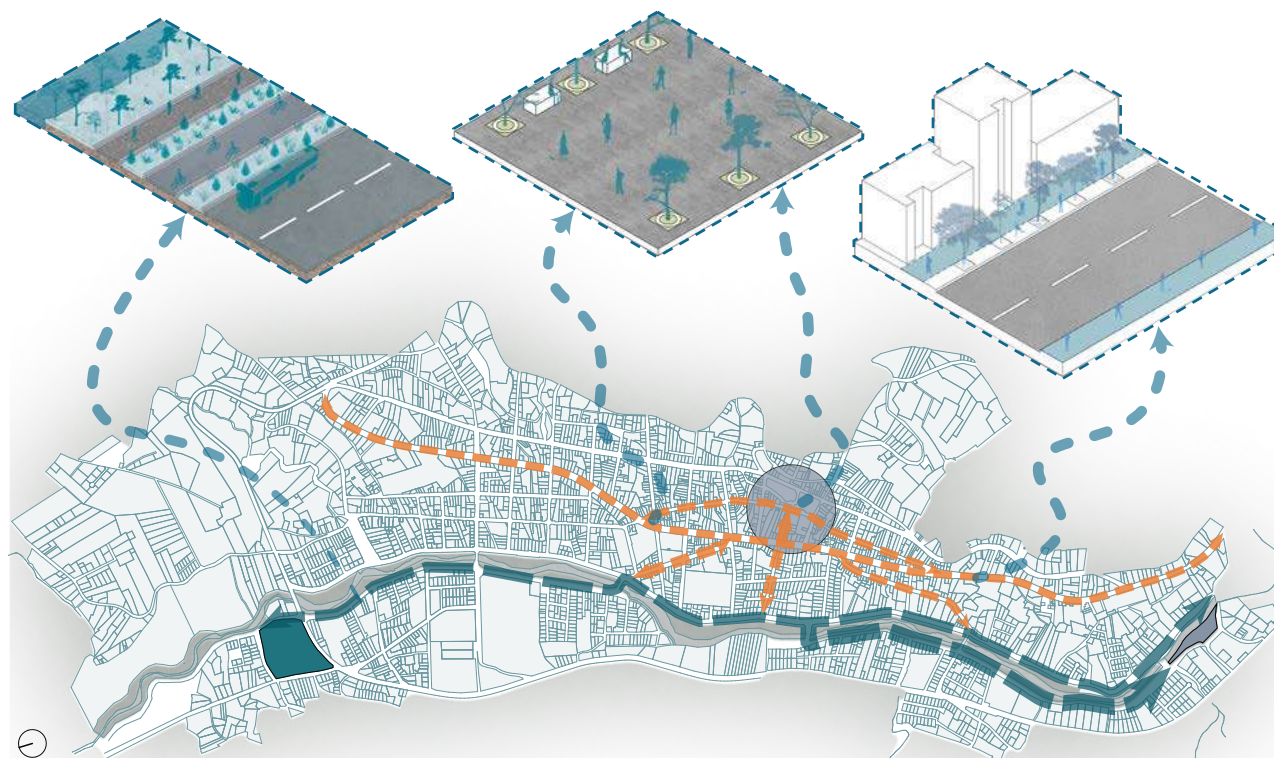
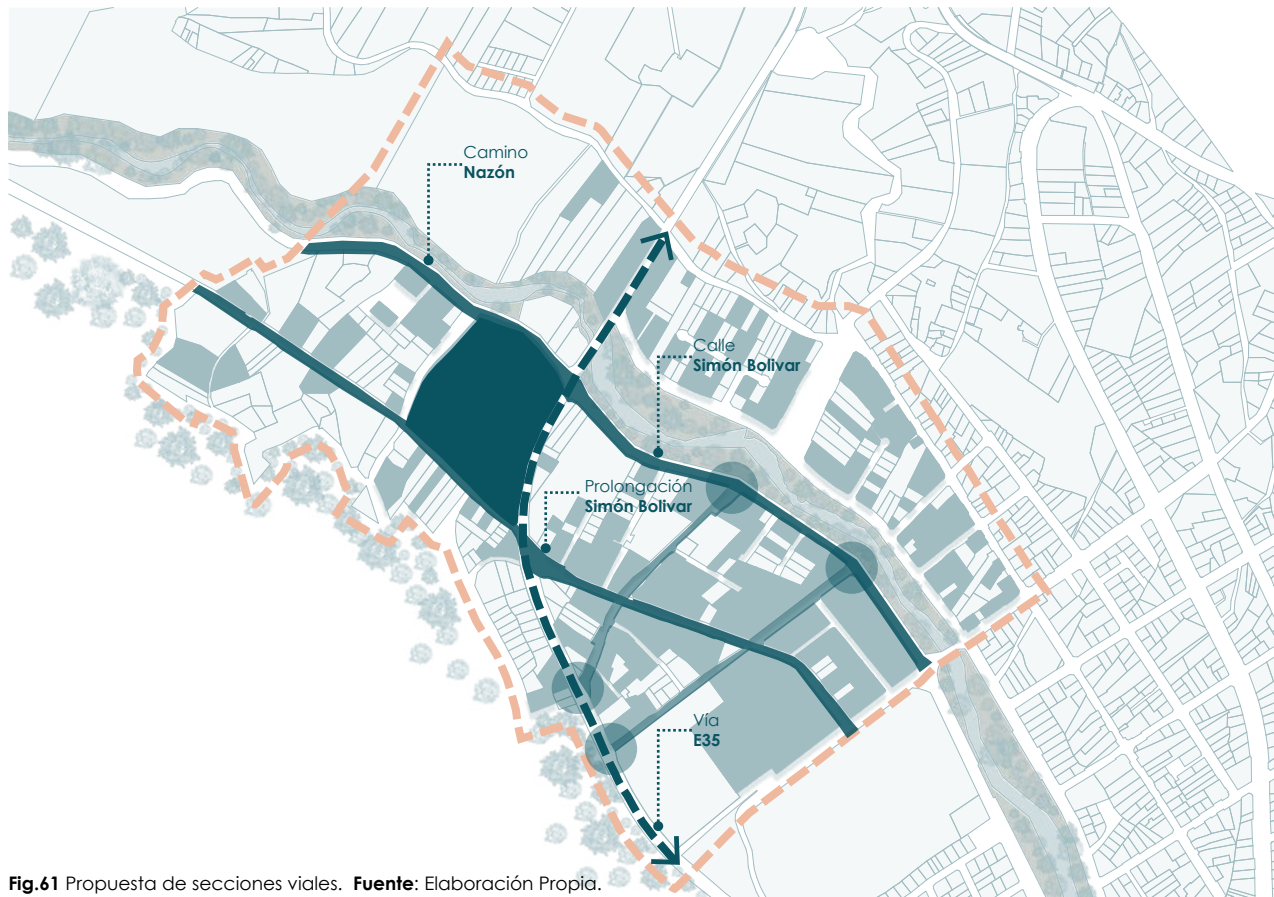


Fig.60 Intervención en rivera, plazas, aceras. **Fuente:** Elaboración Propia.

5.1 Estrategia Meso

Modificación de las secciones viales.



Se identificaron las vías principales que conectan el proyecto con la ciudad y que necesitan intervención y den prioridad a la movilidad urbana, ya que estas ayudarían a tener una relación directa del Terminal Terrestre con los puntos más importantes del cantón, así como la relación directa con la vía E35 y sus calles de abastecimiento.

- Límite de Zona de Influencia
- Predio de Emplazamiento del Proyecto
- Flujo E35
- Vías Principales de Intervención
- Vías Secundarias Arteriales (abastecimiento)
- Puntos de Accesos

Fig.61 Propuesta de secciones viales. **Fuente:** Elaboración Propia.

5.2 Estrategia Meso

Modificación de las secciones viales.

La prolongación de la calle Simón Bolívar tiene una sección vial de 16,17 mts. La cual se puede rediseñar dotándola de dos amplias aceras, una ciclovia doble carril cercana a la orilla del Río Burgay, y cumpliendo con las dimensiones adecuadas para obtener como resultado 2 carriles en sentido noroeste-sureste, y otros dos carriles en sentido sureste-noroeste.

Por otra parte el camino a Nazón cercano a las orillas del río, se puede transformar en un plataforma única, que permita conectar la prolongación de la calle Simón Bolívar con el espacio público a proponerse, plazas, talleres, y huertos comunitarios ofertado por parte del equipamiento. Brindando otra alternativa al transporte vehicular mediante estas sendas cercanas a la orilla del río.



Fig.62 Esquema base de secciones. **Fuente:** Elaboración Propia.

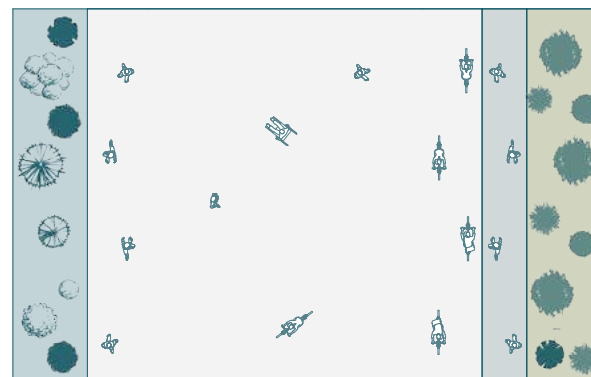
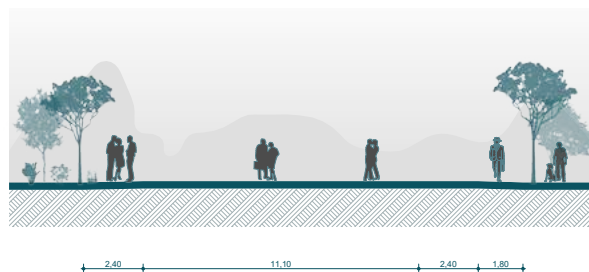


Fig.63 Sección 1-1 Plataforma única. **Fuente:** Elaboración Propia.

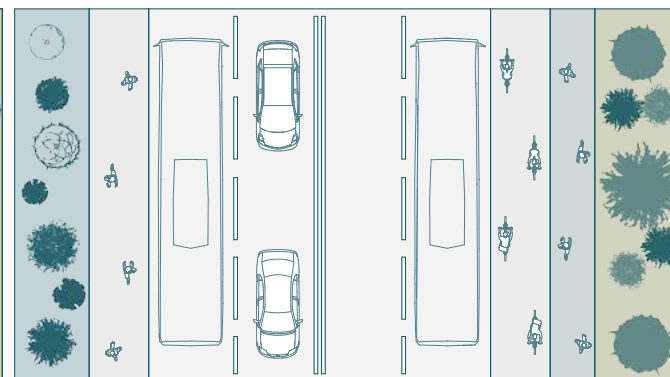
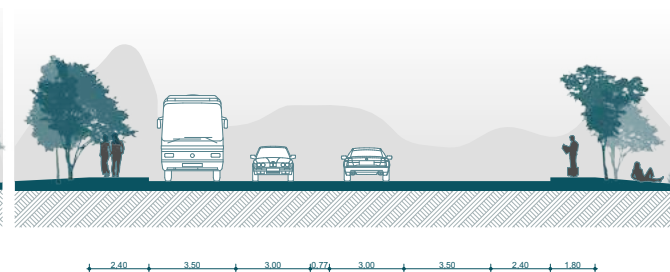
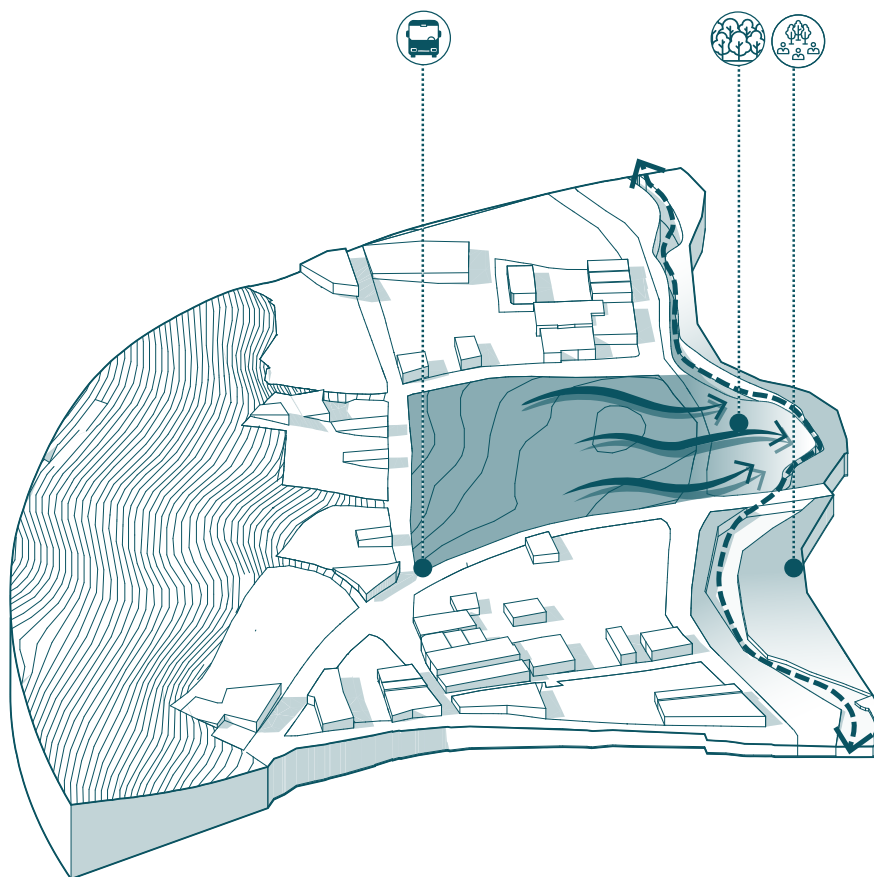


Fig.64 Sección 2-2 camino a Nazón. **Fuente:** Elaboración Propia.

5.3 Estrategia Micro

Conexión Río-Proyecto



El proyecto tiene la intención de articularse con el eje del río y el parque "lineal", convirtiéndose en el eje estructurante que permite la conexión de la ciudad con el Terminal Terrestre, este corredor verde además de ser un espacio de recreación dentro de la ciudad, actúa como conector principal, estableciendo vínculos de movilidad a lo largo del eje hidrográfico, en donde se busca lograr la movilidad segura tanto de peatones como de ciclistas para que el automóvil no sea el único medio accesible al proyecto. La relación con el río y el proyecto potencia la regeneración urbana de estos espacios, permitiendo crear de esta manera puntos de encuentro y sendas seguras que recorren desde el proyecto conectando los lugares mas importantes de Biblián.

-  Puntos de acceso según el flujo E35
-  Articulación con el terreno inmediato
-  Articulación con el Parque "Lineal"

Fig.65 Axonometría de conexión del proyecto con el Río Burgay . **Fuente:** Elaboración Propia.

5.3 Estrategia Micro

Estrategias de Emplazamiento.

Para reconocer los principales flujos de movilidad se usa como base las vías mas importantes dentro del rango de estudio, para reconocer los posibles puntos de acceso. Además de cumplir con el programa de un Terminal Terrestre (parqueaderos, andenes) se plantea el diseño de espacio publico para lograr la correcta articulación con el espacio público ya existente.

-  Puntos de acceso según el flujo E35
-  Parqueaderos, andenes
-  Terminal Terrestre + Usos Complementarios
-  Espacio Público
-  Cinturón Verde

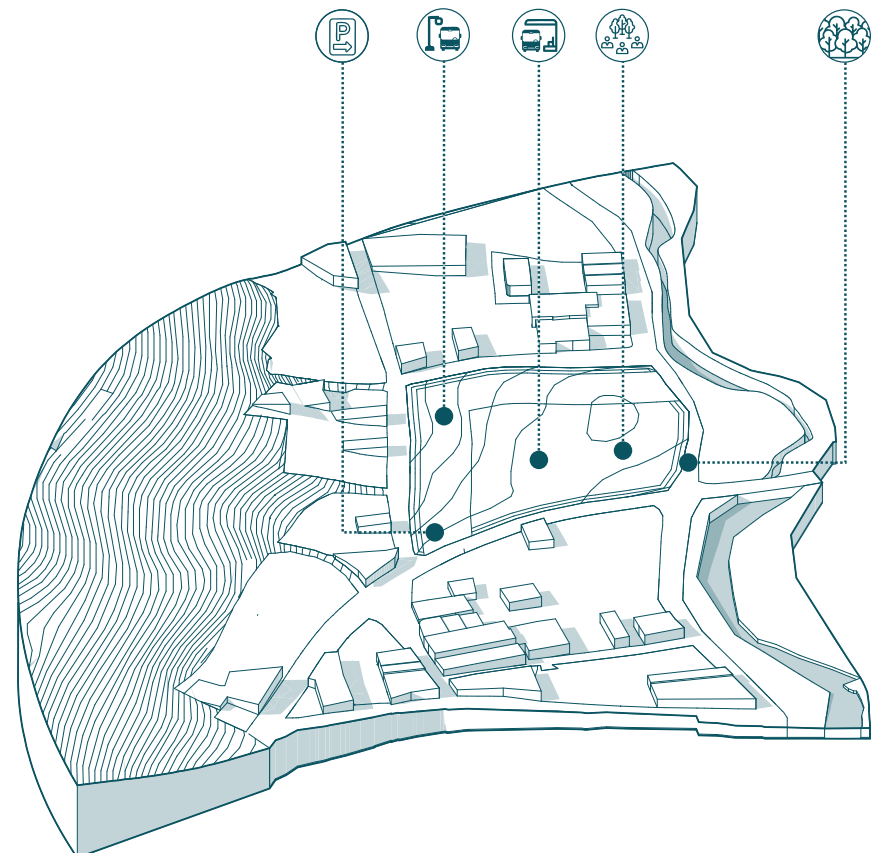
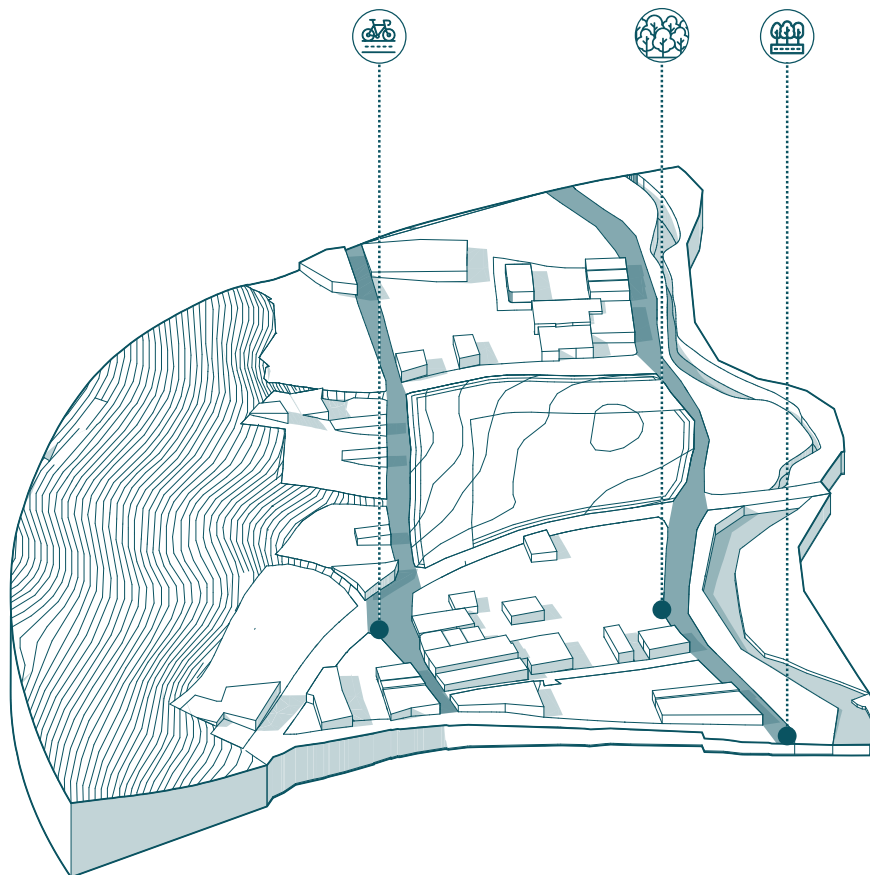


Fig.66 Axonometría de propuesta de emplazamiento. **Fuente:** Elaboración Propia.

5.3 Estrategia Micro

Nodo de conexión con la ciudad.



Para una mejor conexión con la ciudad se plantea la regeneración de las vías que conectan el proyecto con el entorno urbano y las vías secundarias que conectan la E35 con las vías principales, aplicando estrategias de regeneración urbana como son el caso de la implementación de ciclovías, cinturones verdes que mitiguen el ruido provocado por el flujo vehicular y de esta manera también conseguir sendas seguras para los peatones que circulan hacia y desde el proyecto.



Ciclovías



Cinturón Verde



Regeneración de Vías

Fig.67 Axonometría de conexión del proyecto con la ciudad. **Fuente:** Elaboración Propia.

5.3 Estrategia Micro

Apertura hacia las visuales.

Debido a la ubicación del predio de emplazamiento, se pueden rescatar grandes visuales que pueden ser aprovechadas para el diseño del Terminal Terrestre, siendo este aspecto clave a considerar para la ubicación de los volúmenes morfológicos del terminal.



Aprovechamiento visuales



Principal visual - Santuario de la Virgen del Rocío



Visuales hacia el entorno natural

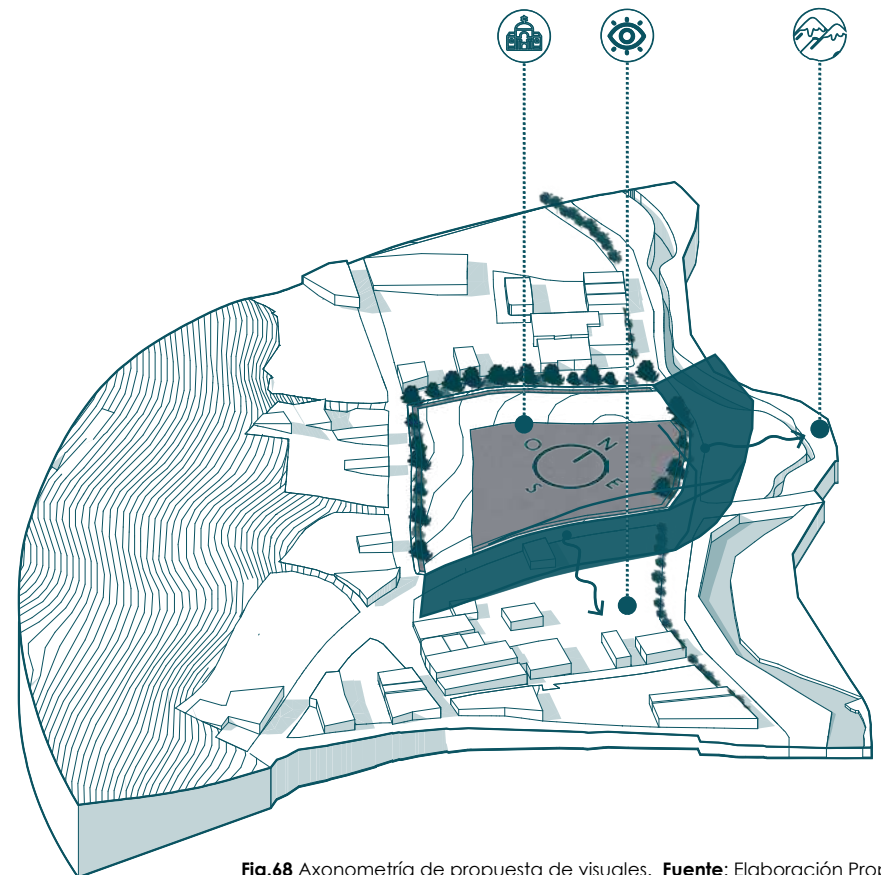


Fig.68 Axonometría de propuesta de visuales. **Fuente:** Elaboración Propia.

6. PROYECTO ARQUITECTÓNICO

6.1 Emplazamiento

6.2 Programa.

6.3 Propuesta Funcional.

6.1 Emplazamiento

Estrategias de Emplazamiento

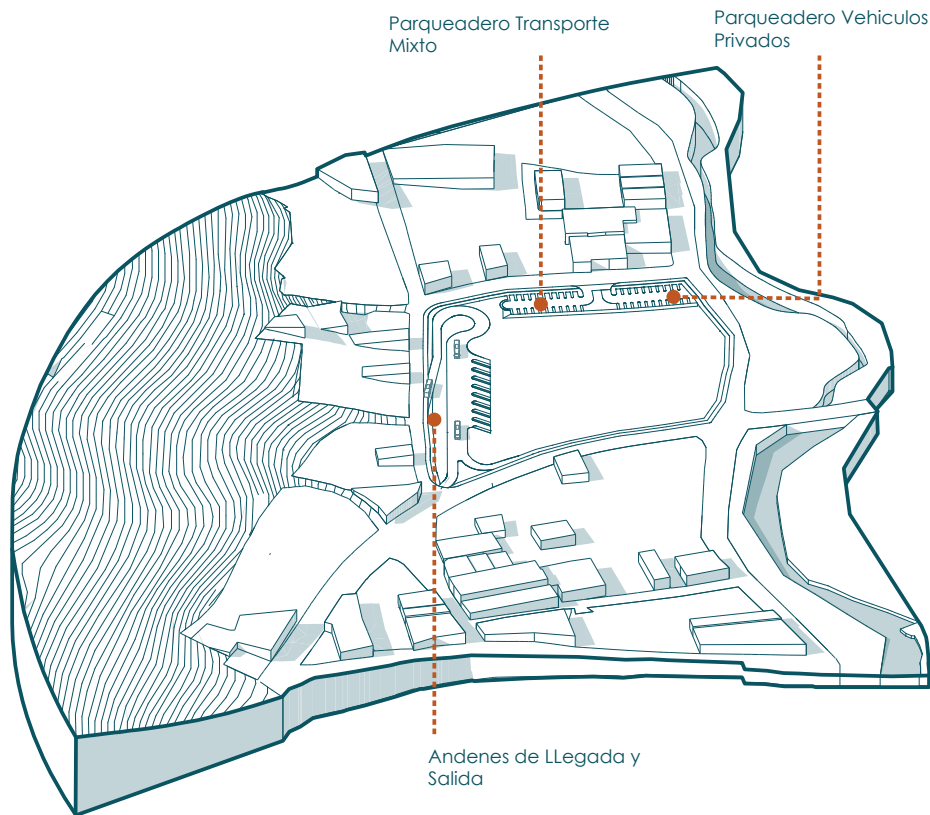


Fig.69 Estrategia de emplazamiento #1 patio de maniobras y parqueaderos.
Fuente: Elaboración Propia.

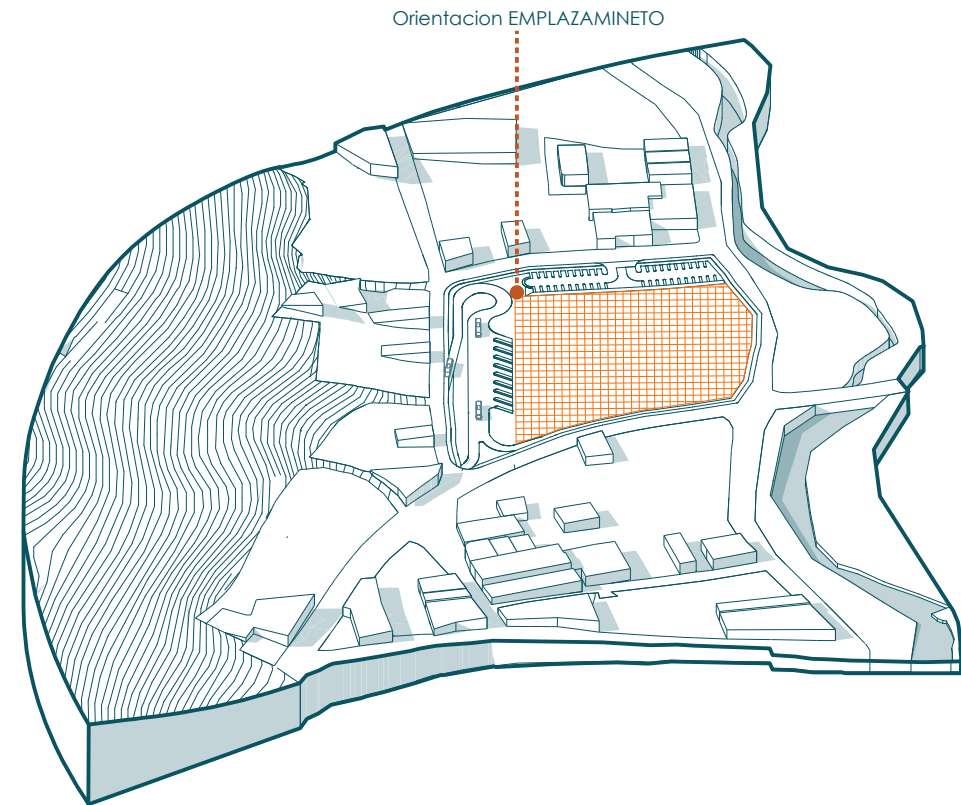


Fig.70 Estrategia de emplazamiento #2 orientación de grilla.
Fuente: Elaboración Propia.

6.1 Emplazamiento

Apertura hacia las visuales.

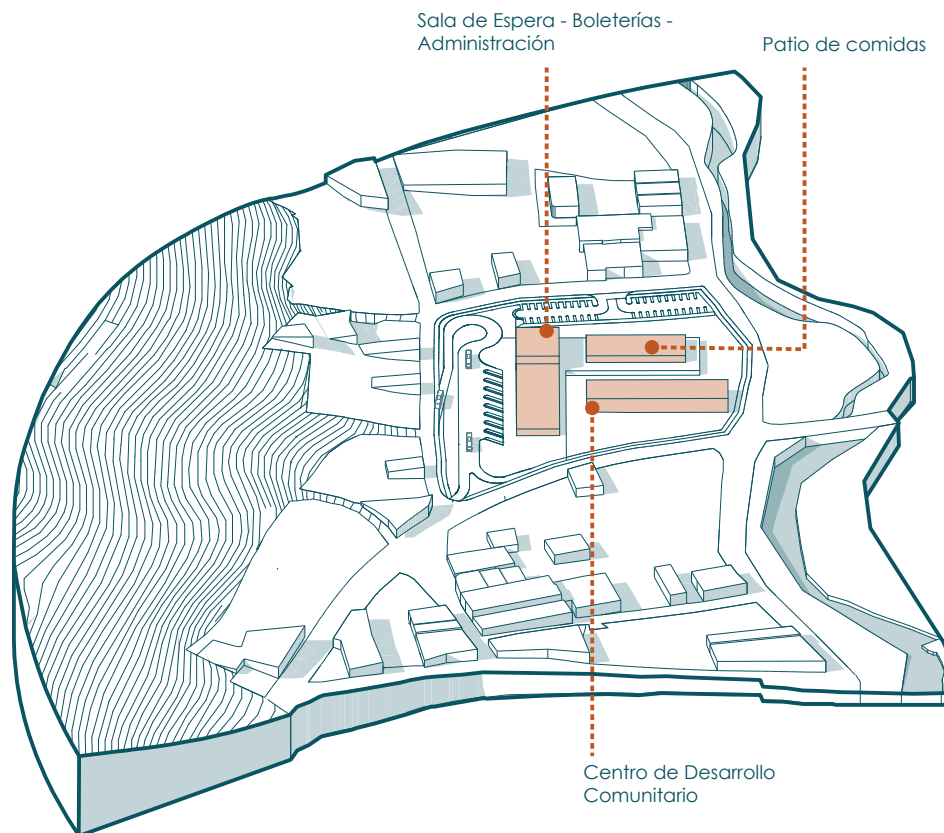


Fig.71 Estrategia de emplazamiento #3 patio de maniobras y parqueaderos. **Fuente:** Elaboración Propia.

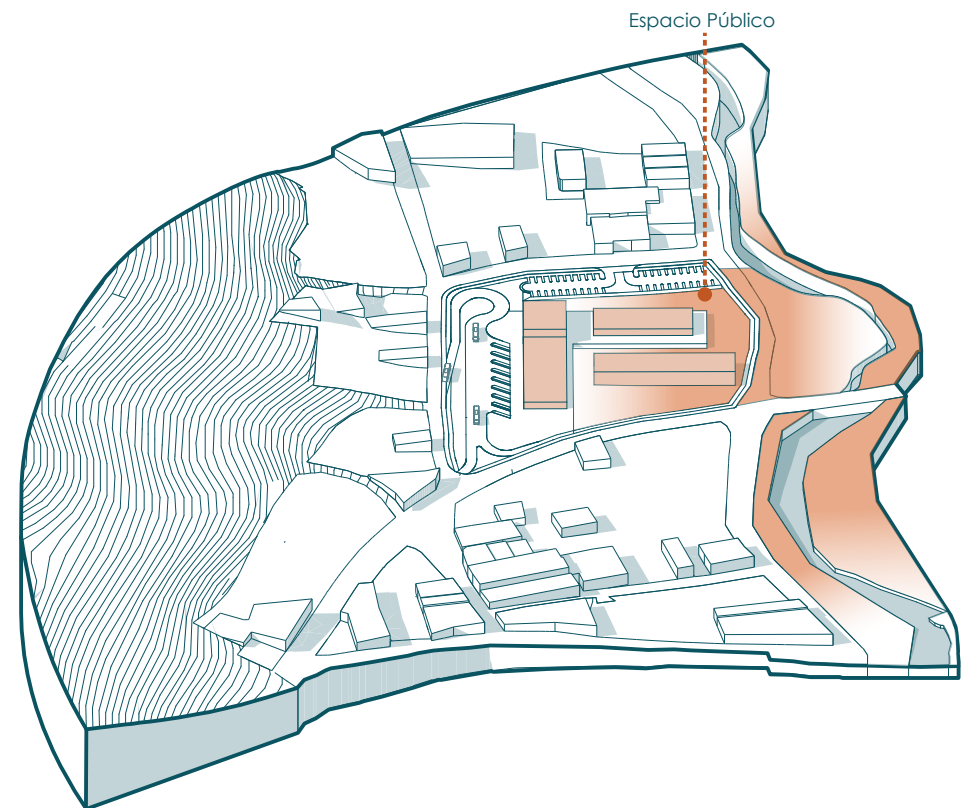
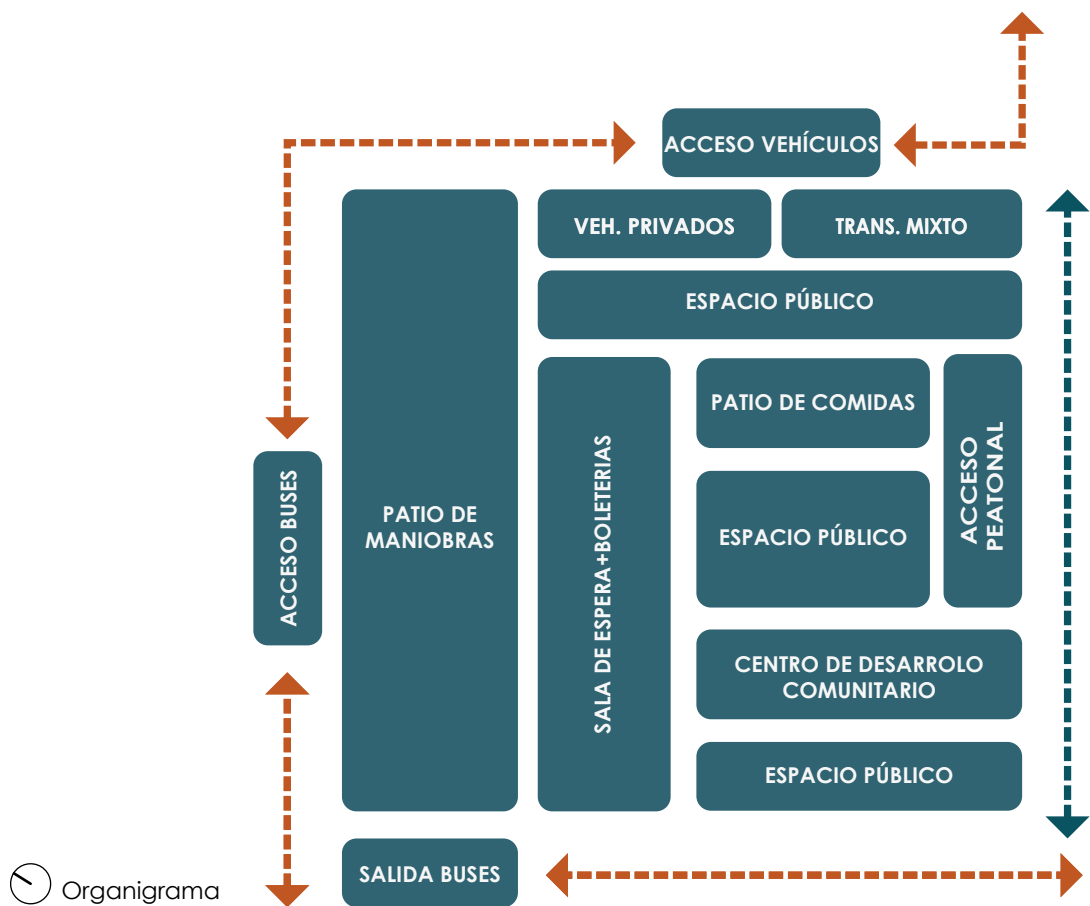


Fig.72 Estrategia de emplazamiento #4 patio de maniobras y parqueaderos. **Fuente:** Elaboración Propia.

6.2 Programa

Emplazamiento - Organigrama



Para el desarrollo del emplazamiento del Terminal Terrestre del cantón de Biblián, se parte desde un organigrama que permite simplificar la conexión de la vía principal E-35 con las necesidades básicas para un equipamiento de transporte y un equipamiento de carácter cultural.

De la misma manera se busca que con la distribución de los bloques se nos permita generar zonas estratégicas de intervención para satisfacer las necesidades de los usuarios, en breves rasgos se considera que el bloque principal de "sala de espera y boletarías" debe ser el volumen mas cercano a los andenes por la conexión inmediata entre el flujo de buses y pasajeros con el funcionamiento del mismo.

Por otra parte los otros dos bloques tanto de "Patio de Comidas" como el "Centro de Desarrollo Comunitario" están emplazados longitudinalmente en dirección hacia el eje del río Burgay. De esta manera el espacio público es continuo a lo largo de todo el proyecto, conectándose a través de las plataformas únicas, corredores verdes y con el contexto inmediato de la ciudad.

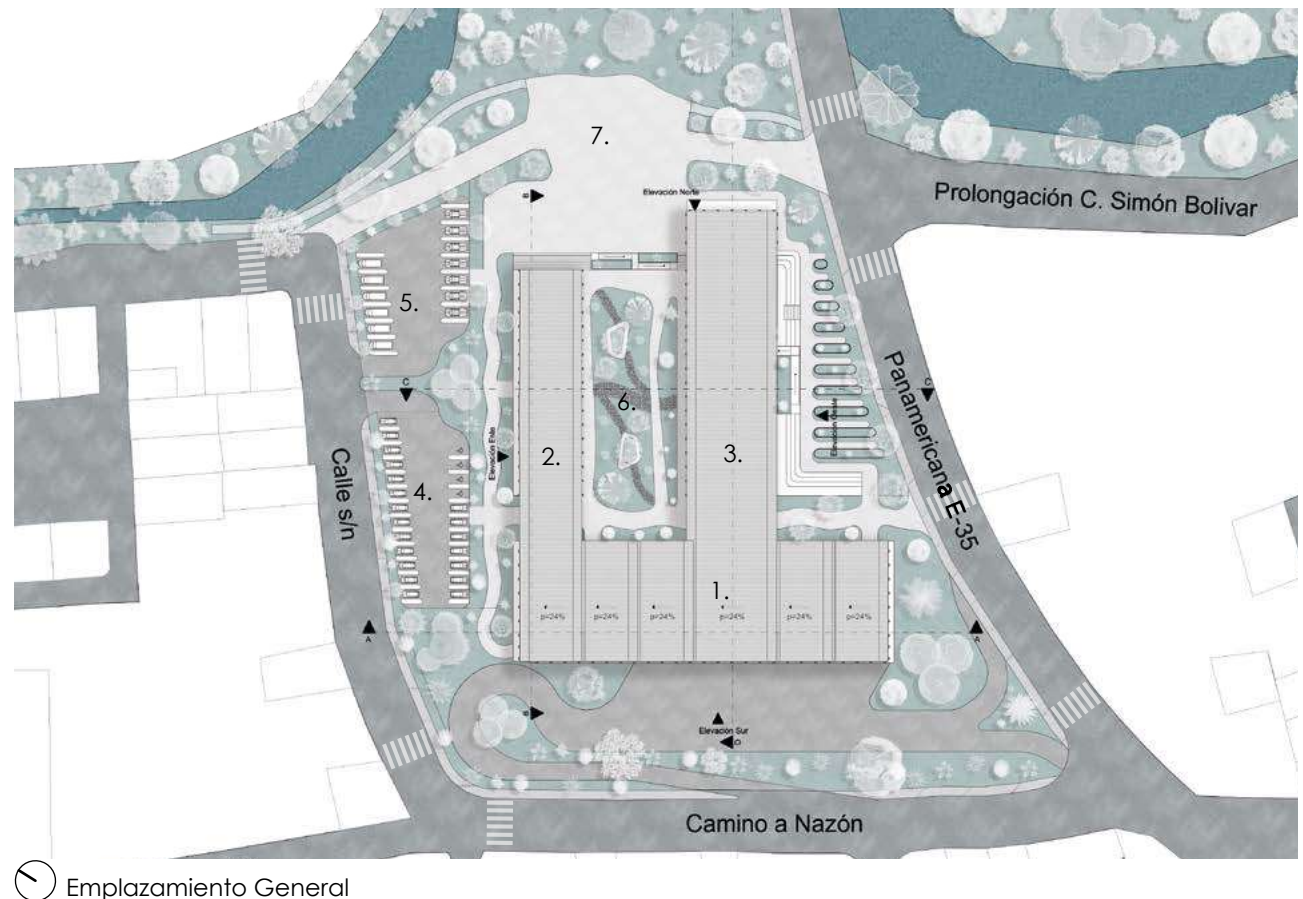
6.3 Propuesta Funcional

Emplazamiento

Para distribuir de una manera eficiente los flujos de buses como de vehículos particulares se hace uso de las calles Camino a Nazón y la calle posterior al proyecto, estas calles. Ubicando en estas el ingreso de los buses intercantonales e interprovinciales hacia el patio de maniobras, permitiéndonos descongestionar de una manera eficiente el constante flujo vehicular en la vía rápida E-35.

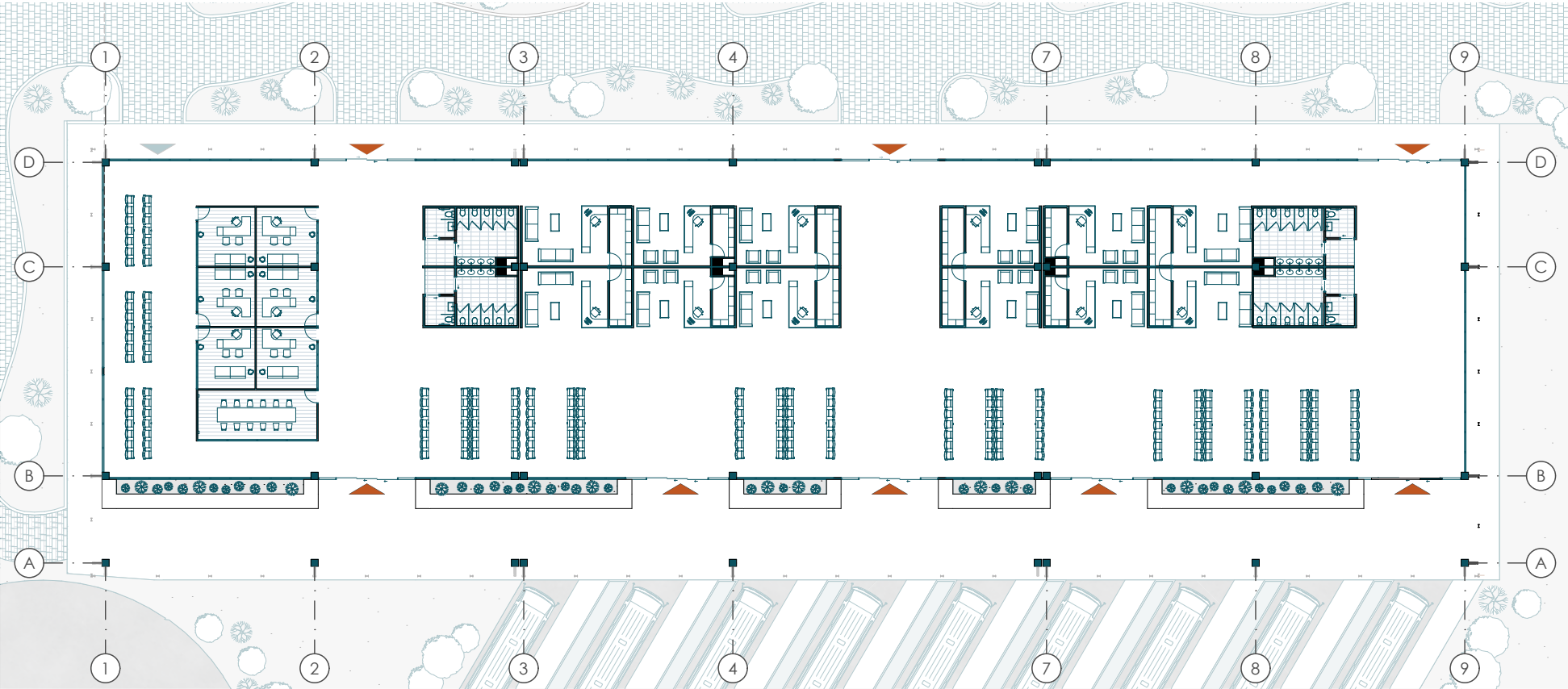
Gracias a la orientación de los volúmenes del proyecto, se crean espacios intermedios, que nos permiten la apertura hacia el espacio público aledaño a las orillas del río Burgay. Teniendo así una conexión directa entre el espacio público del proyecto y el parque lineal del cantón Biblián.

1. Andén de salida/llegada de buses.
2. Bloque de comidas.
3. Centro de Desarrollo Comunitario.
4. Parqueadero vehículos privado.
5. Parqueadero vehículos transporte y mixtos
6. Espacio Público.
7. Plataforma Única.



6.3 Propuesta Funcional

Plantas Arquitectónicas



Planta Baja - Sala de espera.

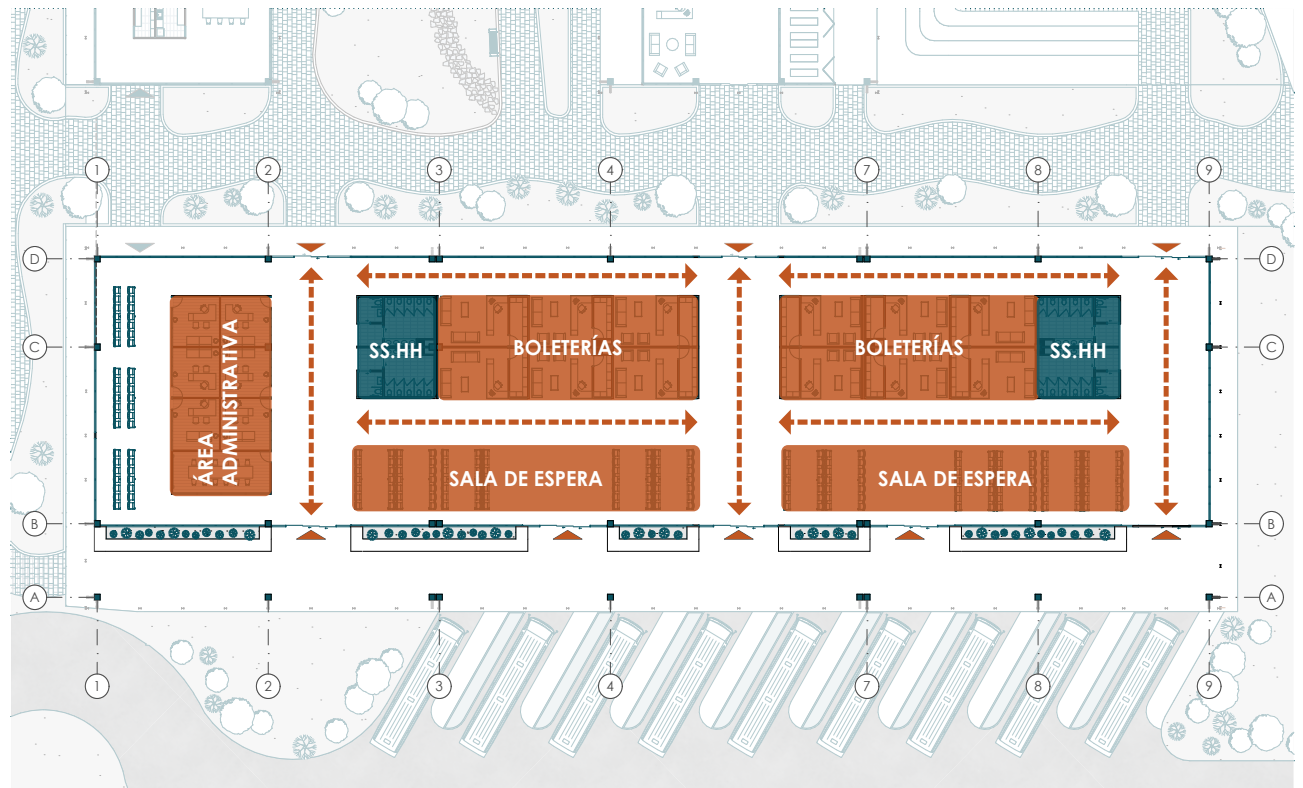
6.3 Propuesta Funcional

Plantas Arquitectónicas

La zonificación del terminal terrestre está diseñada para optimizar el flujo de pasajeros mediante circulaciones bien definidas. El vestíbulo de ingreso actúa como el punto central de conexión, facilitando el acceso a diferentes áreas entre el volumen y el proyecto.

Las salas de espera, ubicadas estratégicamente, brindan comodidad a los viajeros mientras aguardan su transporte. Del mismo modo las boleterías situados en la parte media y superior, ofrecen el servicio de transporte, envío y retiro de encomiendas, así también como información turística.

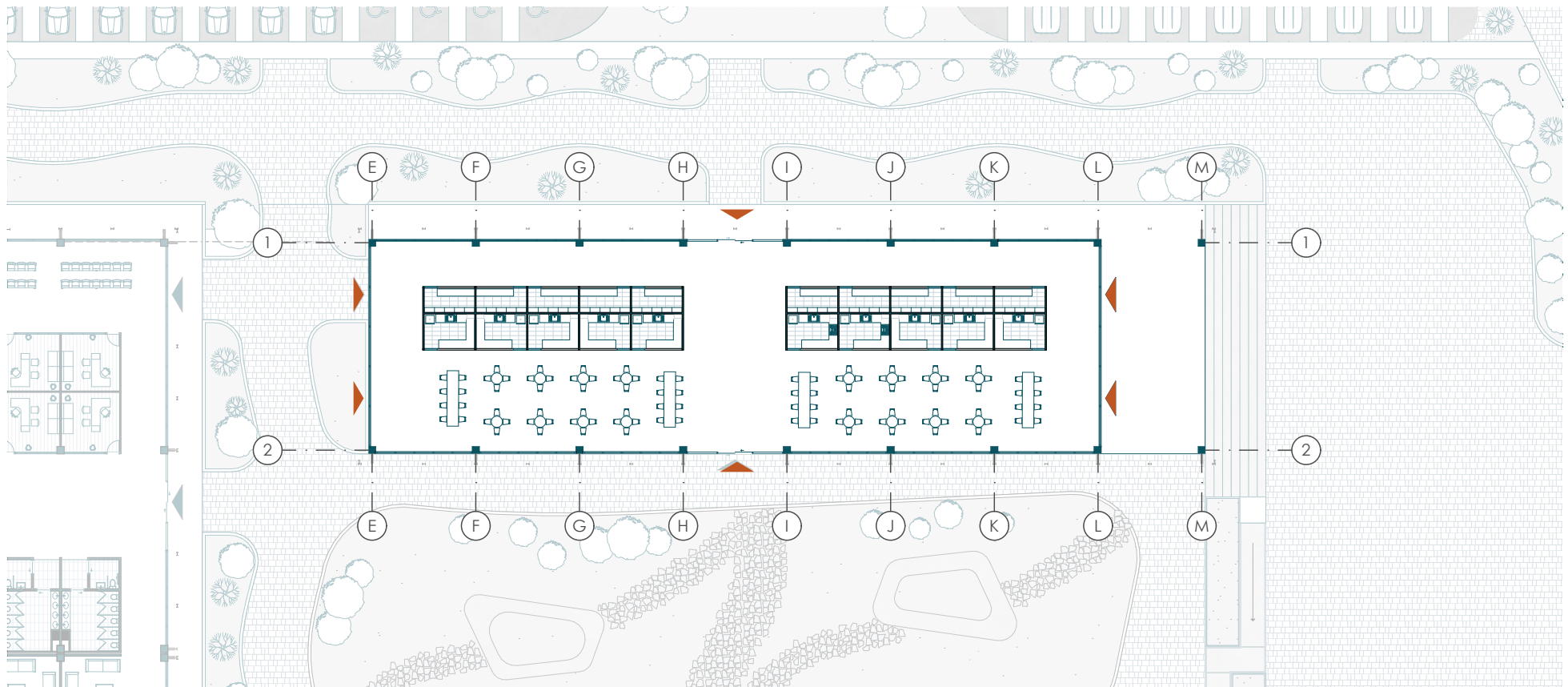
Las circulaciones horizontales y verticales, permiten un tránsito fluido, garantizando conectividad entre todas las áreas. Es así que los servicios de atención al cliente y servicios sanitarios se encuentran agrupados para mayor accesibilidad.



Organigrama - Sala de espera.

6.3 Propuesta Funcional

Plantas Arquitectónicas



⌚ Planta Baja - Patio de Comidas

6.3 Propuesta Funcional

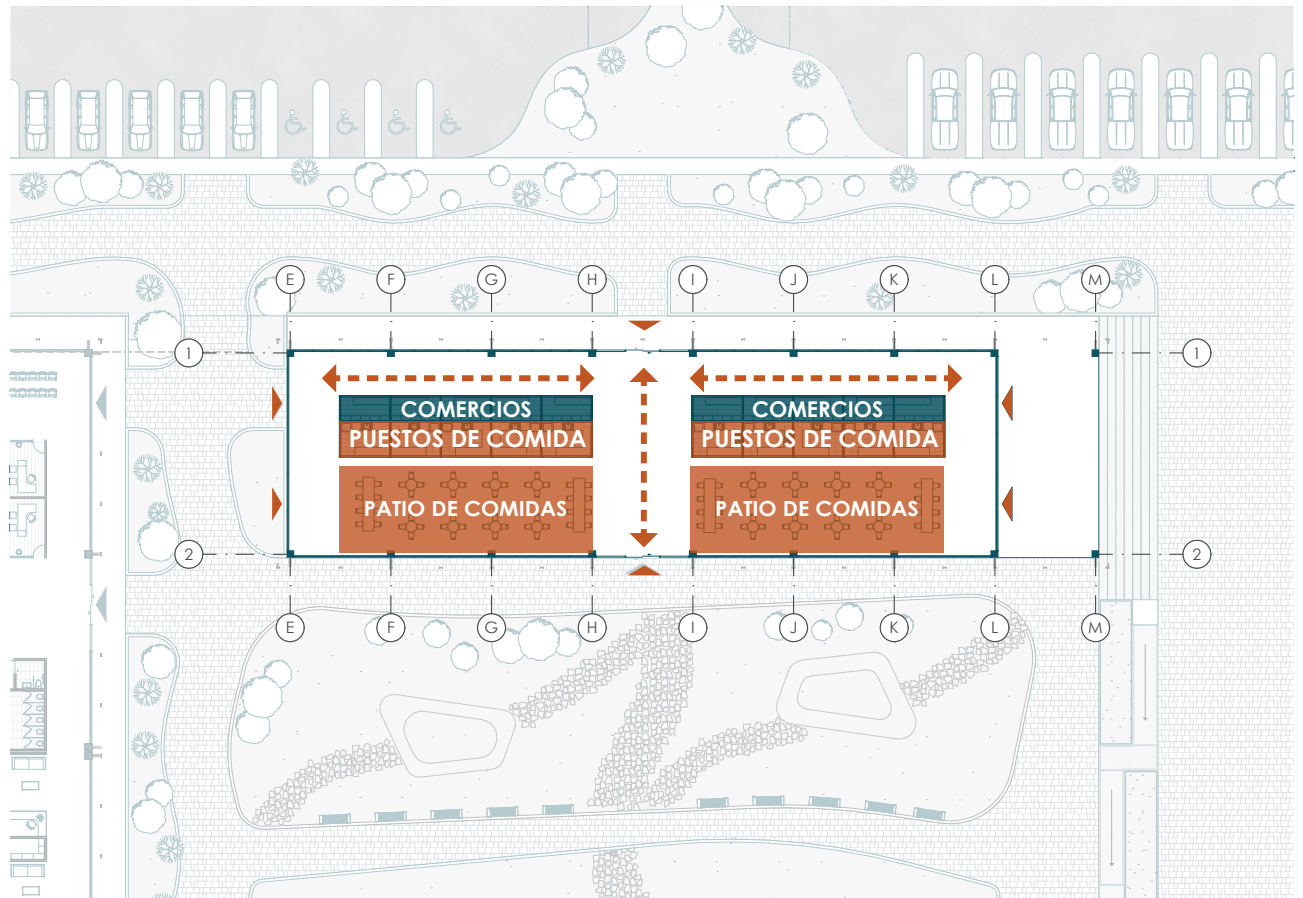
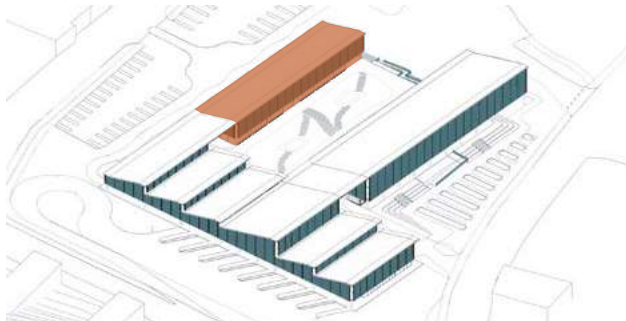
Plantas Arquitectónicas

El emplazamiento del bloque de comidas en el que se encuentran comercios, puestos y el patio de comidas responden a una estrategia de integración espacial del terminal terrestre. En donde este bloque se sitúa en conexión directa con el andén de llegada y salida de pasajeros.

Además el bloque de comidas se relaciona visual y físicamente con el espacio público central del proyecto siendo este el articulador de tres espacios fundamentales dentro del diseño:

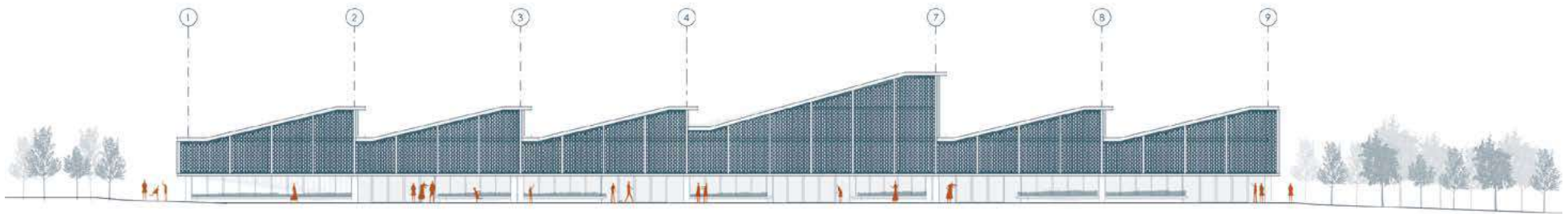
- Andén de buses
- Centro de Desarrollo Comunitario
- Patio de Comidas.

Esta conexión entre los bloques con el espacio público, promueve la estancia, el encuentro y el desarrollo de actividades por parte de usuario diversos. Dinamizando el proyecto durante todo el día.

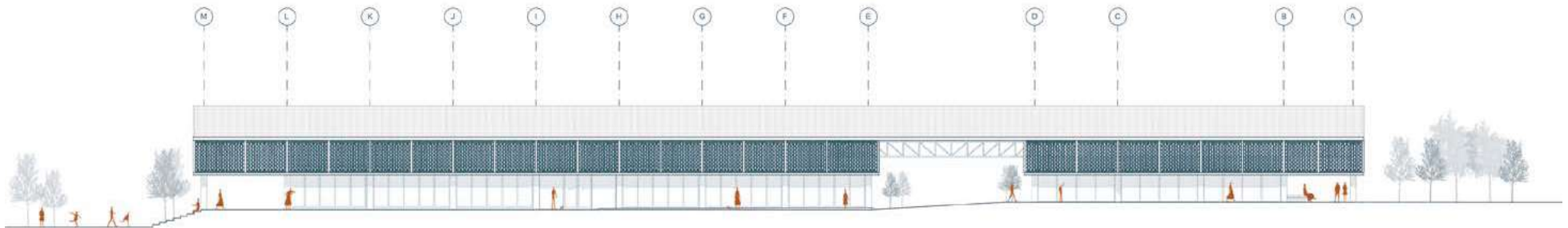


6.4 Propuesta Formal

Elevaciones.



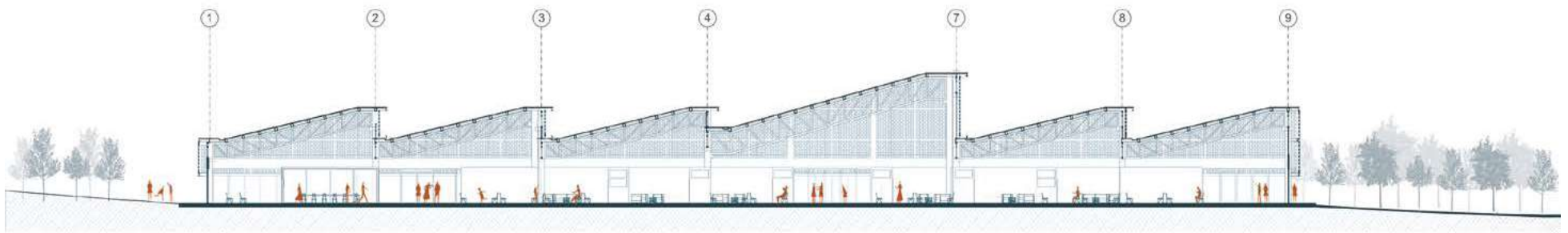
Elevación Norte.



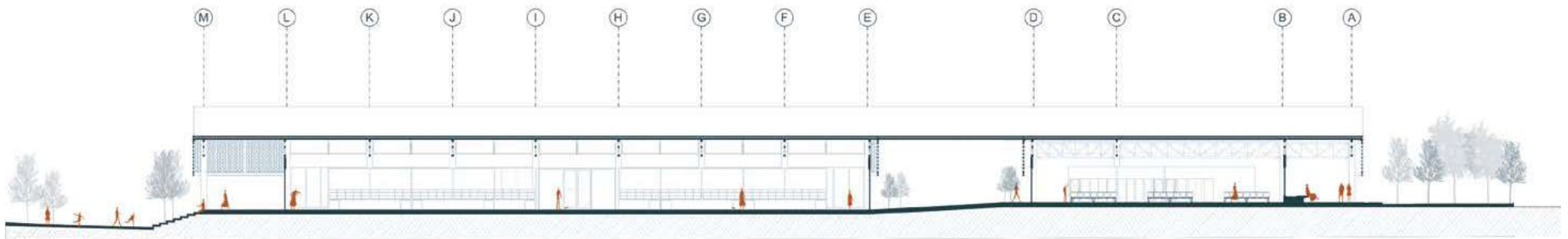
Elevación Este.

6.4 Propuesta Formal

Secciones.



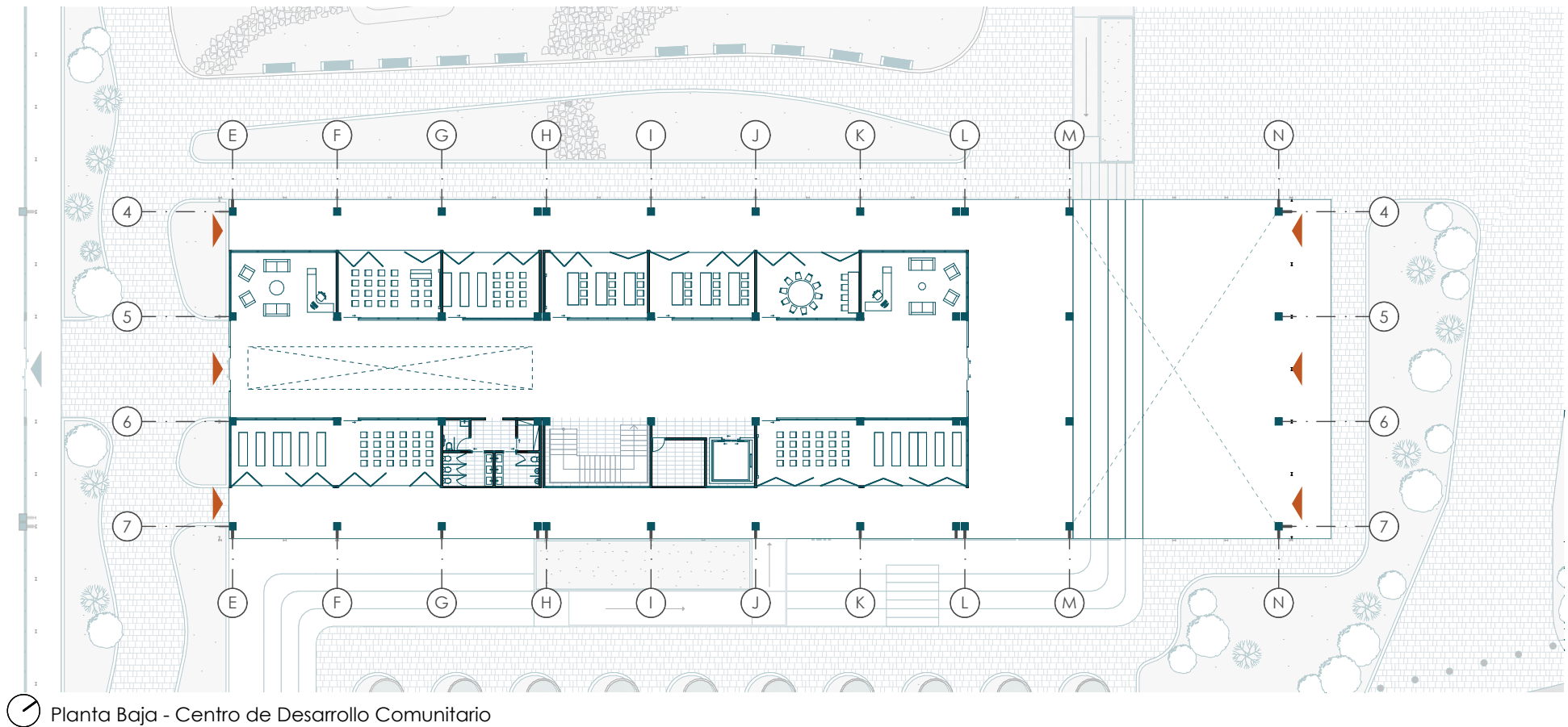
Sección A-A'



Sección B-B'

6.3 Propuesta Funcional

Plantas Arquitectónicas



6.3 Propuesta Funcional

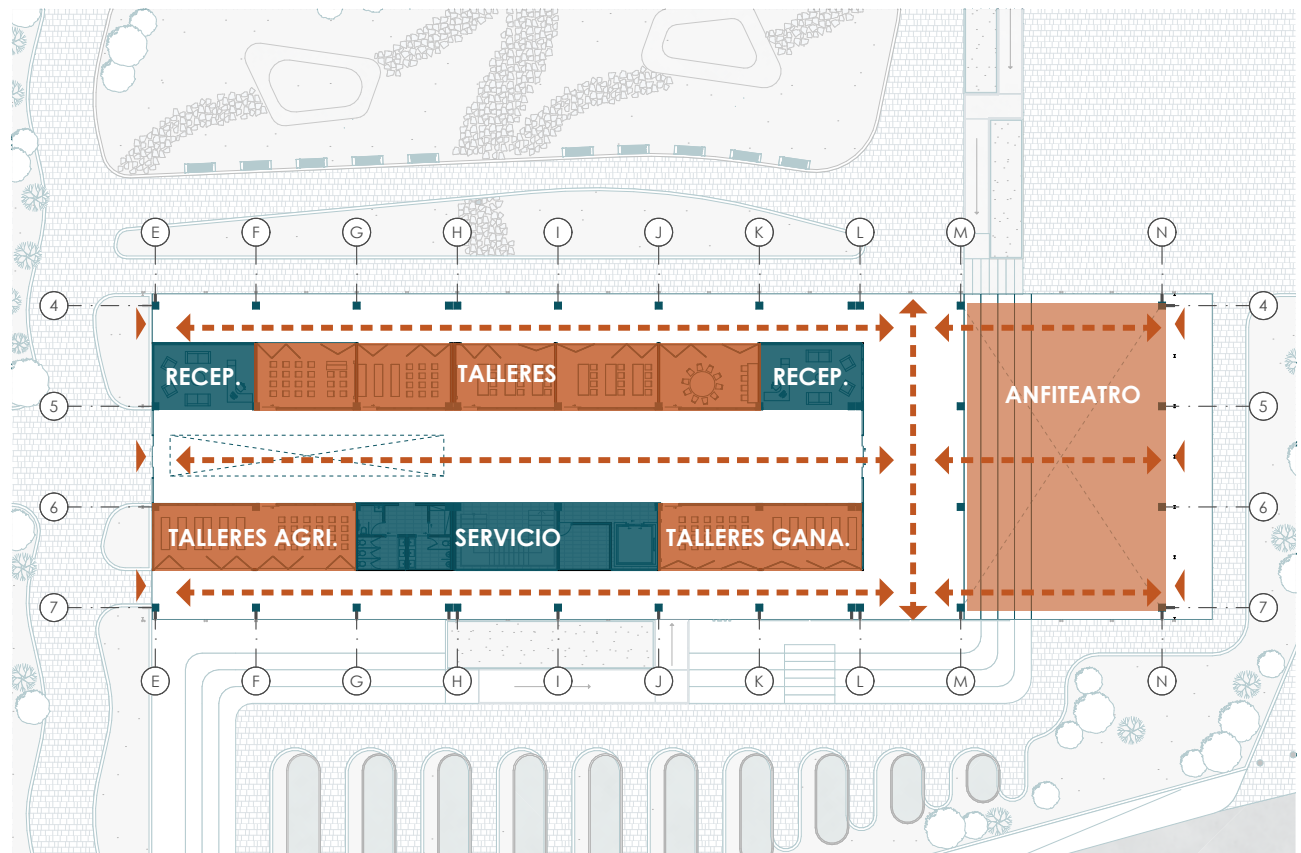
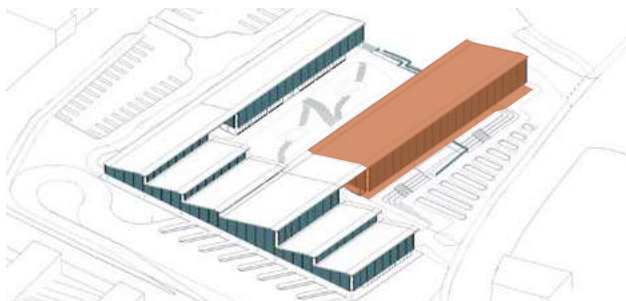
Plantas Arquitectónicas

El terminal terrestre cuenta con un Centro de Desarrollo Comunitario, vinculando su flujo operativo con la identidad cultural local a través de los talleres de:

-Taller Agrícola y Ganadero.

-**Talleres Culturales:** Música, Artes Plásticas, Costura, Tejido de Paja Toquilla y Artesanías.

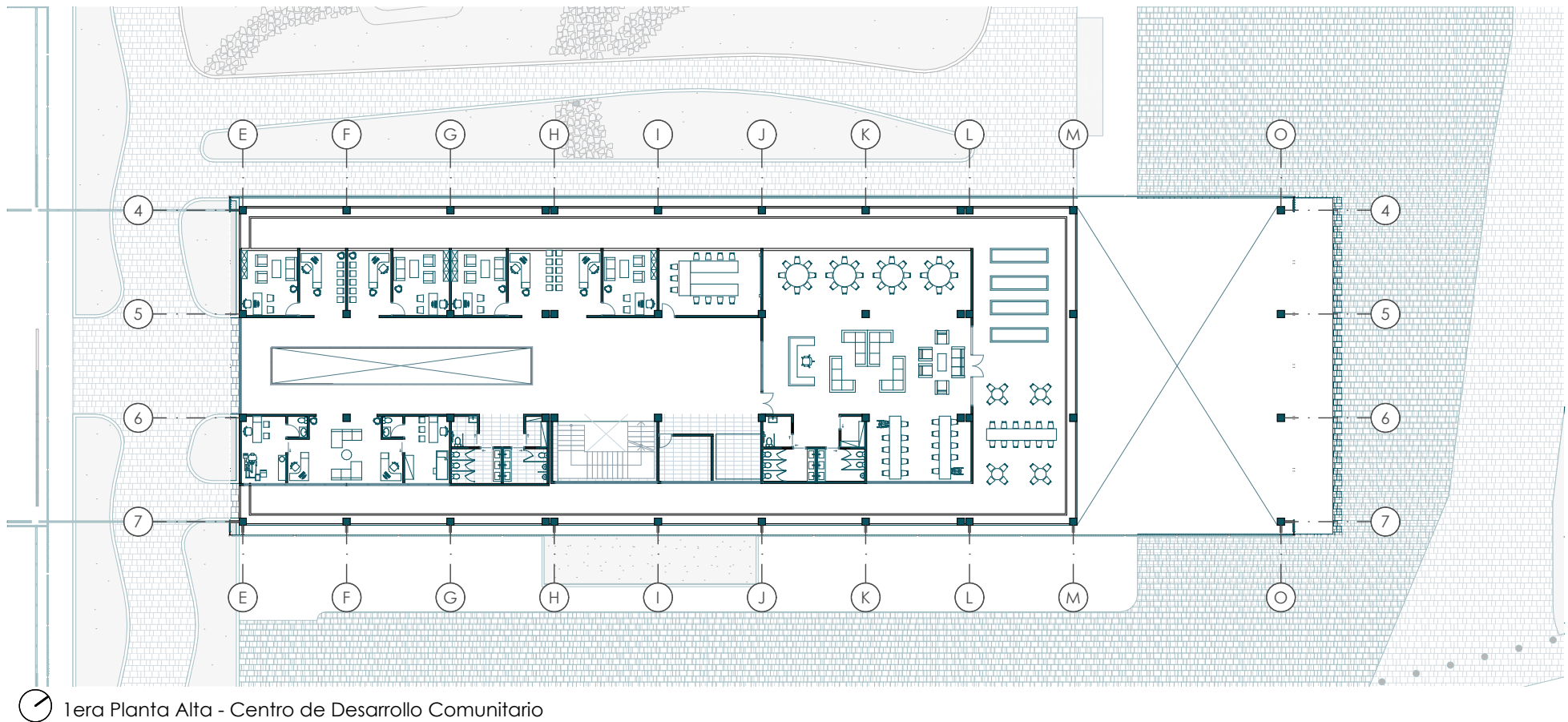
Estos talleres están diseñados para reactivar las actividades productivas y culturales del cantón. Gracias a su circulación interna directa nos permite conectar con un anfiteatro, el cual nos permite conectarnos con la rivera del río Burgay y su espacio natural.



Organigrama - Planta Baja Centro de Desarrollo Comunitario

6.3 Propuesta Funcional

Plantas Arquitectónicas



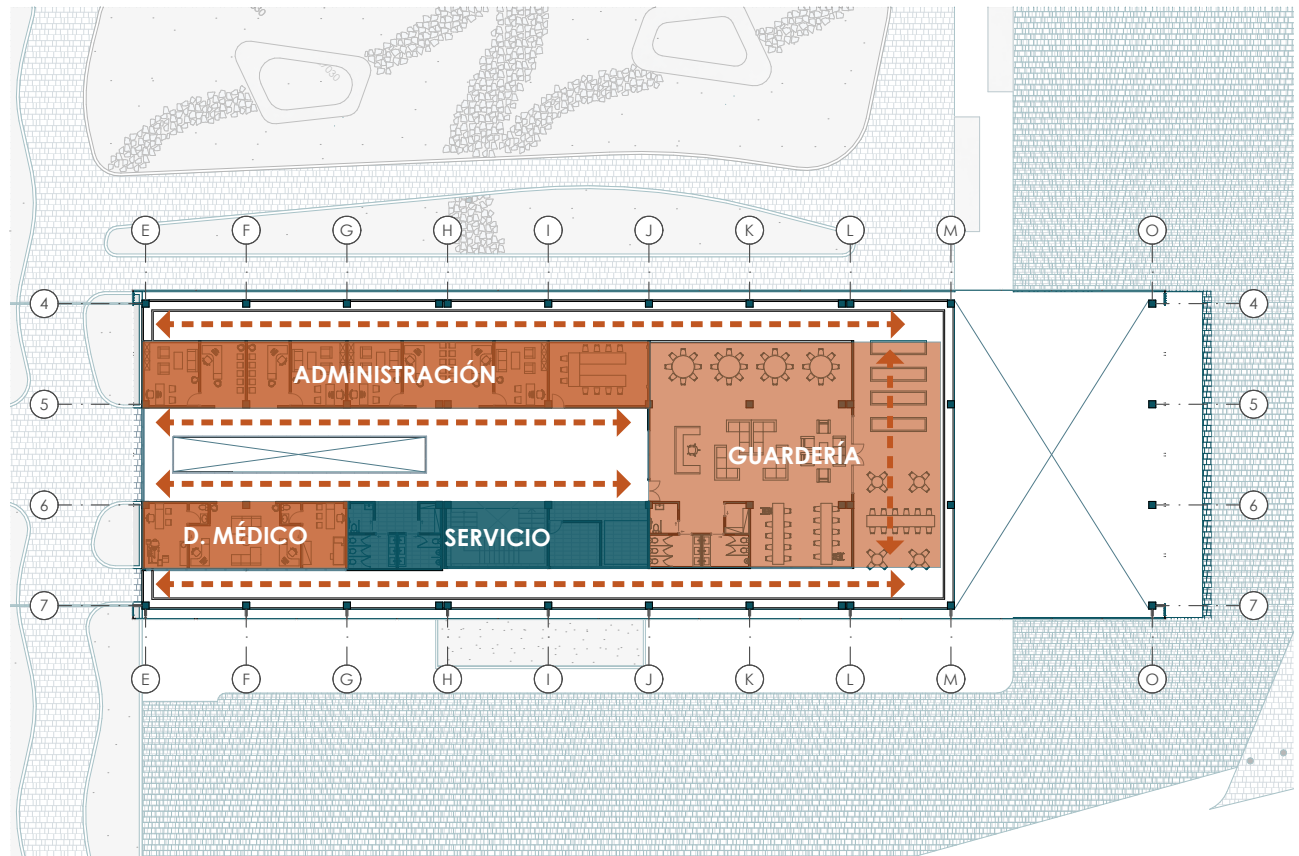
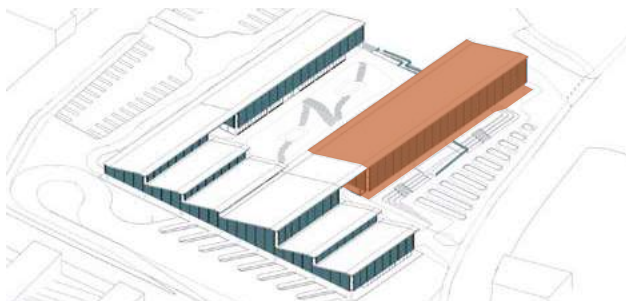
6.3 Propuesta Funcional

Plantas Arquitectónicas

En la planta alta del Centro de Desarrollo Comunitario, se encuentran servicios de gran valor social como:

- Médico General
- Dentista.
- Departamento DECE.
- Guardería.
- Sala de Proyecciones.

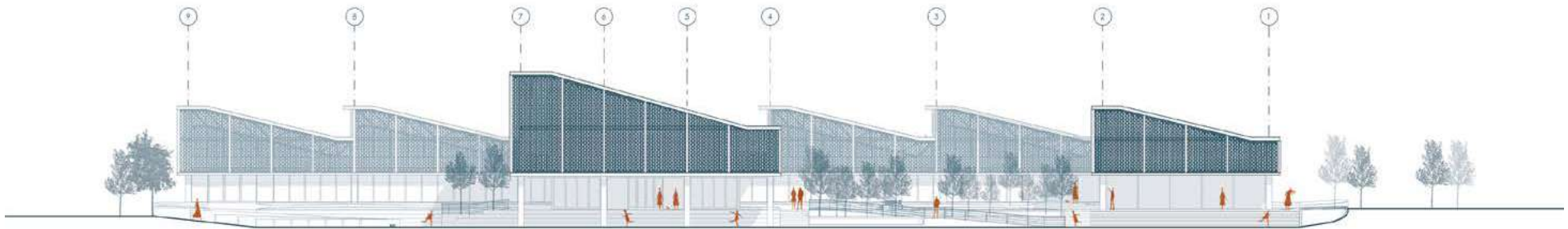
Todos estos servicios como los de planta baja acatan ordenes y programas de la junta administrativa del centro de desarrollo.



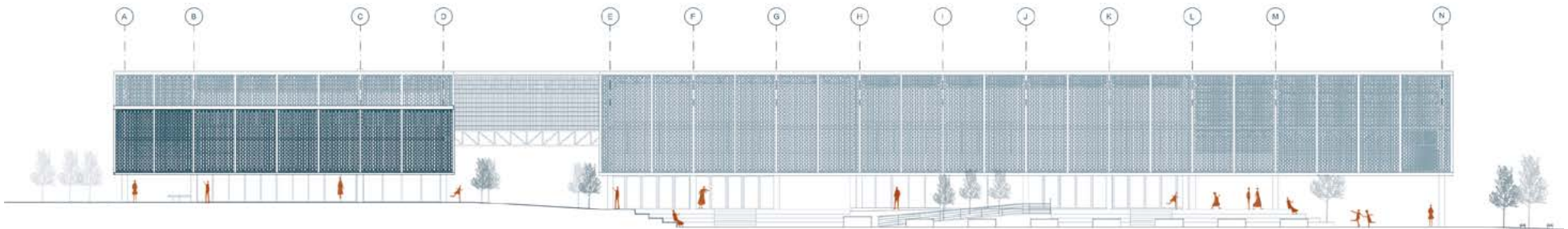
Organigrama - 1era Planta Alta Centro de Desarrollo Comunitario

6.4 Propuesta Formal

Elevaciones.



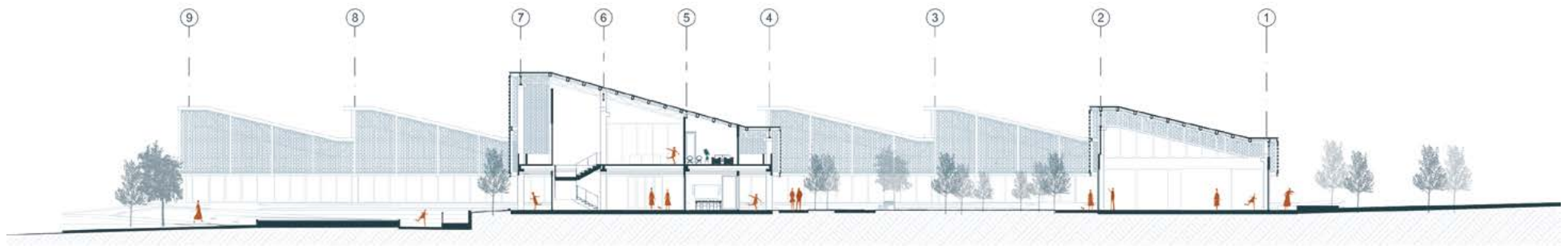
Elevación Sur.



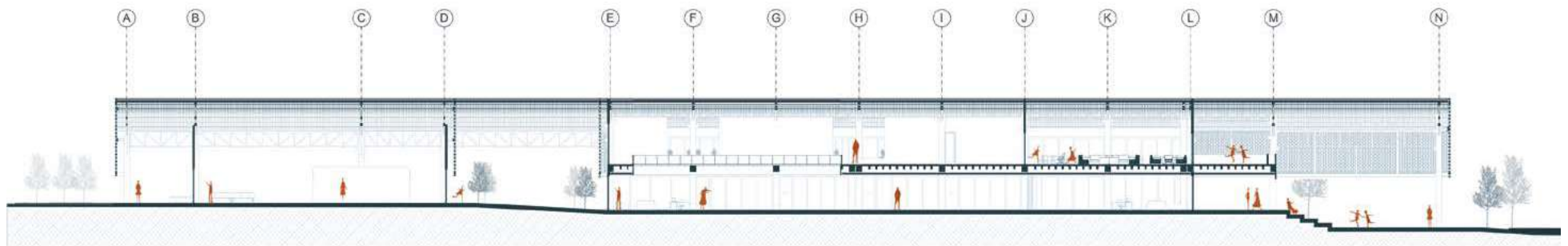
Elevación Oeste.

6.4 Propuesta Formal

Secciones.



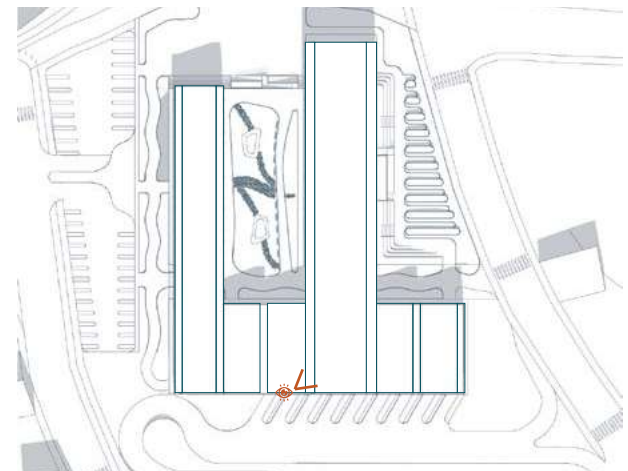
Sección C-C'



Sección D-D'

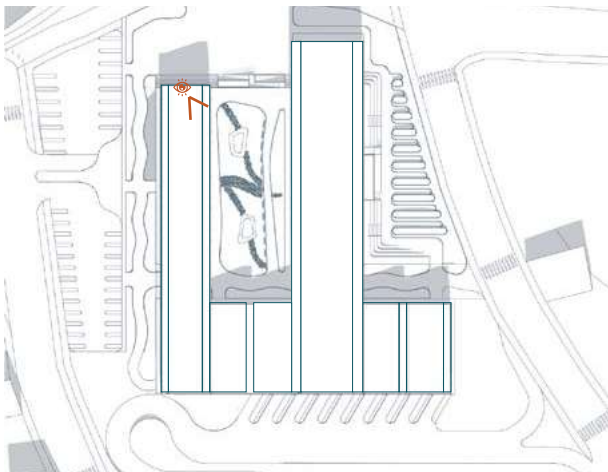
6.3 Propuesta Funcional

Perspectiva Interna - Sala de Espera.



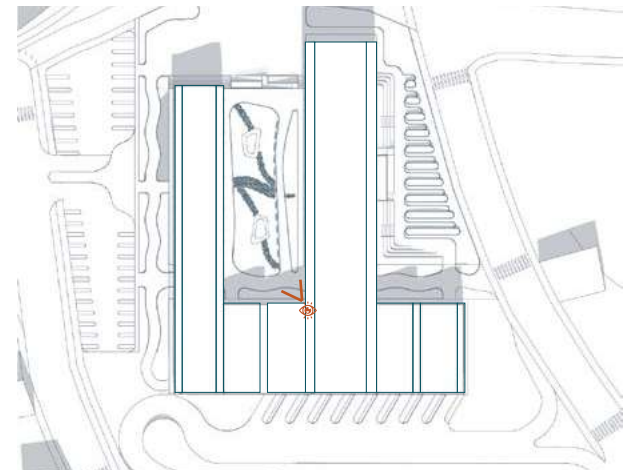
6.3 Propuesta Funcional

Perspectiva Interna - Patio de Comidas.



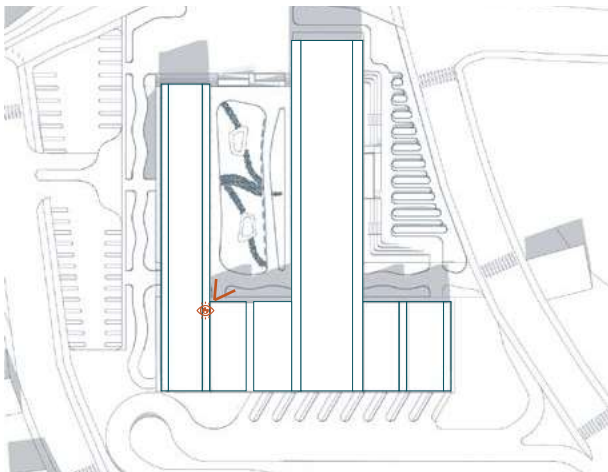
6.3 Propuesta Funcional

Perspectiva: Espacio Público - Patio de Comidas.



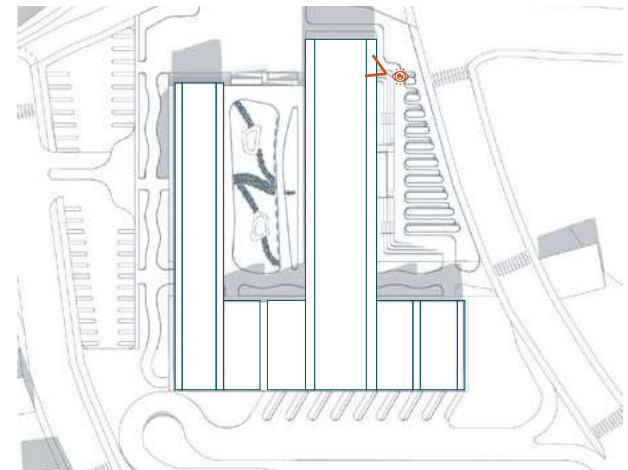
6.3 Propuesta Funcional

Perspectiva: Espacio Público - Centro de Desarrollo Comunitario



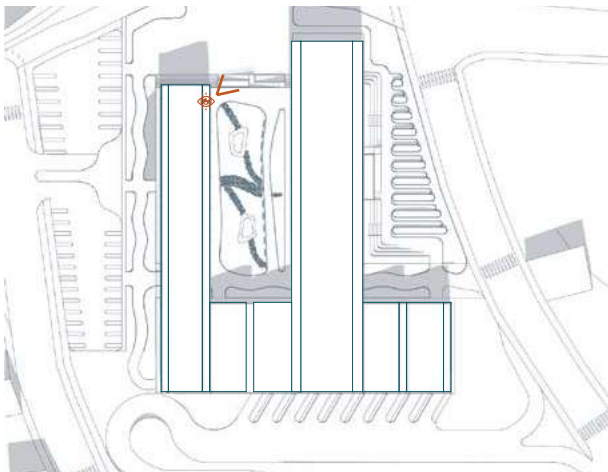
6.3 Propuesta Funcional

Perspectiva- Anfiteatro y Plaza Multifuncional.



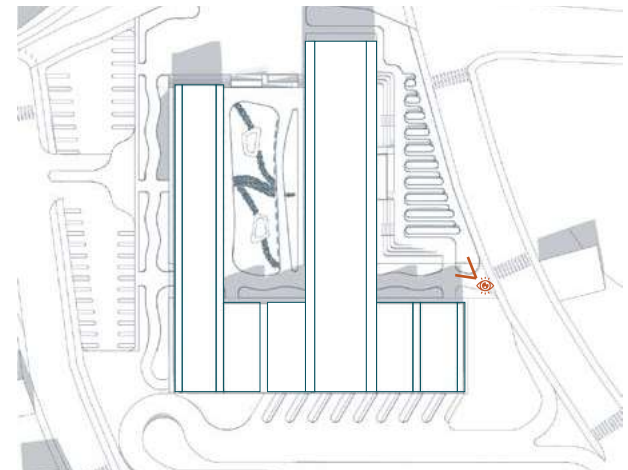
6.3 Propuesta Funcional

Perspectiva - Plaza Multifuncional.



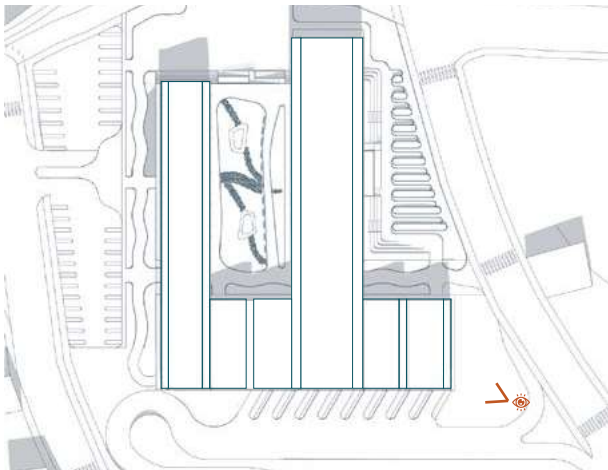
6.3 Propuesta Funcional

Perspectiva - Centro de Desarrollo Comunitario del Cantón Biblián.



6.3 Propuesta Funcional

Perspectiva - Terminal Terrestre



7. CONCLUSIONES

7. Conclusiones

Conclusiones Objetivo 1.



La revisión de literatura nos permitió comprender el concepto de regeneración urbana, y como aplicar este concepto mediante, la rehabilitación de espacios públicos, plazas, parques y la integración de corredores verdes.

Estos espacios no son suficientes con tan solo regenerarlos, pues estas intervenciones implican un cambio en ámbitos sociales, culturales, físicos y económicos. De esta manera se crean nuevas condiciones que dinamizan la ciudad.

Así el proyecto se integrará a la ciudad mediante un corredor verde cerca de la orilla del río Burgay, contará con plazas multifuncionales, le devolverá el protagonismo al peatón y será un nodo de conexión con la ciudad.

Objetivo Cumplido:

01. Realizar una revisión de literatura para comprender el concepto de regeneración urbana.

7. Conclusiones

Conclusiones Objetivo 2.

El análisis de referentes arquitectónicos nos permitió identificar estrategias de diseño que llegaron a ser aplicadas dentro del Terminal Terrestre del Cantón Biblián.

El Terminal Terrestre de Cañar nos aportó recursos valiosos como el uso de materiales locales, aprovechando la fuente de trabajo en el cantón, su correcta orientación aprovechando las condiciones climáticas del entorno, así también como la implementación de lucernarios con el fin de iluminar de forma natural los espacios interiores.

El Terminal Terrestre de Quitumbe nos aportó el uso de una estructura aporticada con cerchas metálicas, además de una clara organización y separación de flujos de transporte liviano, pesado y peatonal, brindando una mejor funcionalidad y seguridad.

El Parque las Vegas en Portoviejo brindó estrategias de integración para el proyecto con el río Burgay, como lo es la implementación de corredores verdes y la conexión mediante estos espacios con el río.

Objetivo Cumplido:

02. Analizar referentes arquitectónicos de terminales terrestres y de espacio público, que aporten estrategias de diseño aplicables al proyecto.



7. Conclusiones

Conclusiones Objetivo 3.



El análisis de sitio permitió identificar las potencialidades y debilidades del contexto cercano, brindando una comprensión profunda de las dinámicas sociales y urbanas.

Este análisis fue fundamental para determinar que estrategias extraídas desde el análisis de referentes y principios de la regeneración urbana pueden ser aplicables al proyecto, para que de esta manera estas puedan ser contextualizadas en el entorno específico del proyecto del Terminal Terrestre para el cantón Biblián, logrando de esta manera una propuesta más coherente a las necesidades reales del territorio, permitiendo una integración adecuada entre la propuesta funcional con el tejido urbano existente.

Así mismo, el análisis de sitio evidenció la ausencia de equipamientos destinados a la reactivación de las actividades culturales, lo que impulsó al diseño de un Centro de Desarrollo Comunitario respondiendo no solo a las carencias detectadas en el análisis de sitio, sino que también lograr un mejor vínculo entre el diseño del proyecto arquitectónico y las actividades culturales del cantón.

Objetivo Cumplido:

03. Elaborar un análisis de sitio que permita identificar las problemáticas y potencialidades del sector, además de comprender las necesidades complementarias del terminal terrestre.

7. Conclusiones

Conclusiones Objetivo 4.

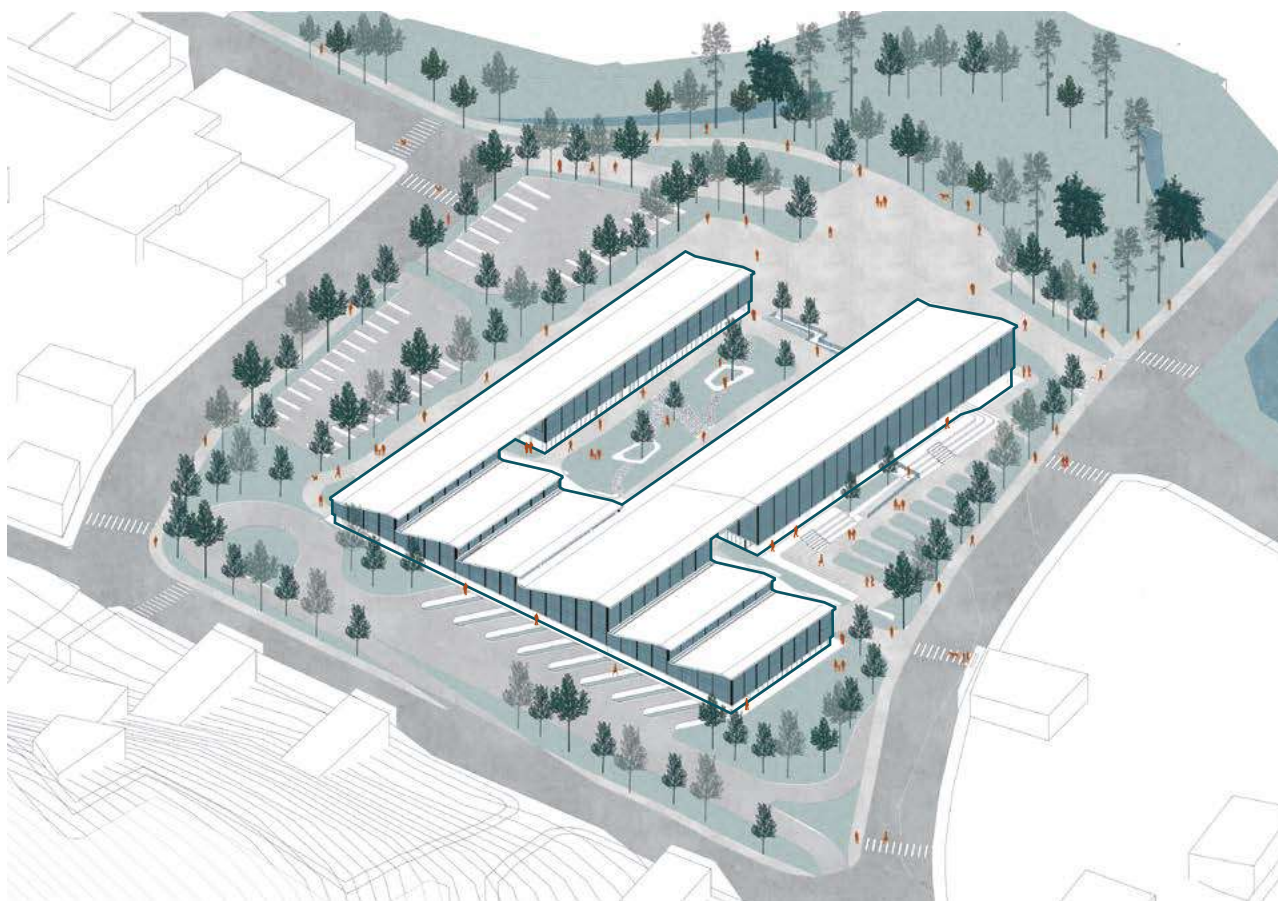
El diseño del Terminal Terrestre no se planteó únicamente como un equipamiento funcional destinado al tránsito vehicular, sino como una oportunidad para generar un nuevo nodo articulador dentro del cantón.

El proyecto propone un eje de conexión claro y activo entre el Terminal Terrestre y el Centro de Desarrollo Comunitario, integrando el sistema de transporte con las expresiones culturales y productivas más representativas del cantón Biblián. Esta relación fortalece la identidad local y promueve una apropiación social del espacio, haciendo del terminal no solo un punto de paso, sino un lugar de encuentro.

De esta manera, el diseño se concibió con un enfoque que prioriza al peatón y la vida urbana, incorporando espacios públicos de calidad, corredores verdes y plazas multifuncionales que trascienden la lógica vehicular. Estos espacios devuelven el protagonismo al usuario, fomentando la interacción social, el descanso, la recreación y la participación ciudadana.

Objetivo Cumplido:

04. Diseñar el anteproyecto del terminal terrestre para el cantón Biblián.



8. BIBLIOGRAFÍA.

Referencias Bibliográficas

Textos

Aedo Alvarado, J. (2016). Corredores verdes en Santiago de Chile: tipos y usuarios. Disponible en: <https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/151436>

Borja, J., & Castells, M. (1997). Local y global: La gestión de las ciudades en la era de la información. Taurus. Disponible en: <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71611998007300008>

Jiménez-Jiménez, J. D. J., de Hoyos-Martínez, J. E., & Álvarez-Vallejo, A. (2014). Transporte urbano y movilidad, hacia una dinámica urbana sustentable y competitiva. Quivera. Revista de Estudios Territoriales, 16(1), 39-53. Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=40132130003>

Quintero Gonzalez, J. R. (2024). Terminales de transporte de pasajeros por medio de autobuses: planificación y diseño, esquema conceptual para Colombia. Revista Habitus: Semilleros de investigación, 4(7). Disponible en: <https://doi.org/10.19053/uptc.22158391.17565>

Tello Mérida, I. (2021). "La recuperación del espacio público en Latinoamérica." Ponencia presentada en el Simposio de Doctorandos en Desarrollo Urbano Sostenible Disponible en: <https://redeus.org/la-recuperacion-del-espacio-publico-en-latinoamerica-pasos-a-la-sostenibilidad/>

Referencias Bibliográficas

Referencias Bibliográficas

Imágenes

Fig 01. Artesanas de la Cooperativa de Producción Artesanal Padre Rafael Gonzalez.

Fig 02. Congestionamiento vehicular provocado por buses interprovinciales.

Fig 03. Congestionamiento vehicular en la Av. provocado por buses interprovinciales.

Fig 04. Enfoques de Regeneración Urbana

Fig 05. La nueva imagen de la rehabilitación urbana del centro de Portoviejo, análisis comparativo post terremoto.

Fig 06. Forma visual de Los Ángeles (Kevin Lynch).

Fig 07. Terminal Terrestre Quitumbe.

Fig 08. Terminal Terrestre de Cañar.

Fig 09. Esquema de sol y vientos del Terminal Terrestre de Cañar.

Fig 10. Esquema de circulación del Terminal Terrestre de Cañar.

Fig 11. Esquema funcional del Terminal Terrestre de Cañar.

Fig 12. Flujos vehiculares del Terminal Terrestre de Cañar.

Fig 13. Acceso peatonal Terminal terrestre de Cañar.

Fig 14. Plaza exterior Terminal Terrestre de Cañar.

Fig 15. Esquema de soleamiento y vientos del Terminal Terrestre de Cañar

Fig 16. Perspectiva Terminal Terrestre de Cañar

Fig 17. Sección Constructiva Terminal Terrestre de Cañar

Fig 18. Esquema de flujo peatonales del Terminal Terrestre de Quitumbe.

Fig 19. Esquema de flujos de buses del Terminal Terrestre de Quitumbe.

Fig 20. Esquema de flujos peatonales del Terminal Terrestre de Quitumbe

Fig 21. Sección Longitudinal Terminal Terrestre de Quitumbe.

Fig 22. Espacios multifuncionales para la regeneración urbana del parque Las Vegas.

Fig 23. Vista Aérea del parque Las Vegas.

Fig 24. Sección vial Av. Ricaurte. Parque Las Vegas

Fig 25. Ágora del parque Las Vegas.

Fig 26. Ubicación del lote a intervenir.

Fig 27. Equipaminetos Urbanos del Cantón Biblián.

Fig 28. Red vial del cantón.

Fig 29. Vía rápida E-35 Sentido Norte.

Fig 30. Av. Alberto Ochoa.

Fig 31. Tablas de frecuencias de buses.

Fig 32. Flujos vehiculares en el centro urbano del cantón Biblián.

Fig 33. Llenos y vacíos cantón Biblián 2012.

Referencias Bibliográficas

Imágenes

Fig 34. Llenos y vacíos cantón Biblián 2024.

Fig 35. Biblián, Cañar.

Fig 36. Ocupación del suelo en zona de influencia.

Fig 37. Usos del suelo en zona de influencia.

Fig 38. Jerarquización vial en zona de influencia.

Fig 39. Equipamientos cercanos en zona de influencia.

Fig 40. Movilidad urbana en zona de influencia.

Fig 41. Densidad poblacional en zona de influencia.

Fig 42. Curvas de nivel c/1m.

Fig 43. Levantamiento topográfico.

Fig 44. Sección longitudinal de topografía.

Fig 45. Flujo vehicular inmediato.

Fig 46. Conteo de flujos vehiculares.

Fig 47. Conteo de flujos peatonales.

Fig 48. Flujos peatonal inmediato.

Fig 49. Sección vial 1-1 Vía rápida E-35.

Fig 50. Sección vial 2-2 Camino a Nazón.

Fig 51. Esquema de secciones viales 1 y 2.

Fig 52. Análisis de posibles accesos al proyecto.

Fig 53. Soleamiento 6-9 am; 11am-14pm; 16-18pm.

Fig 54. Análisis de posibles accesos al proyecto.

Fig 55. Visual Río Burgay y Parque Lineal.

Fig 56. Visual Río Burgay.

Fig 57. Visual dirección norte.

Fig 58. Visual Santuario de la Virgen del Rocío.

Fig 59. Estado actual de rivera, plazas, aceras.

Fig 60. Intervención en rivera, plazas, aceras.

Fig 61. Propuesta de secciones viales.

Fig 62. Esquema base de secciones.

Fig 63. Sección 1-1 Plataforma única.

Fig 64. Sección 2-2 camino a Nazón.

Fig 65. Axonometría de conexión del proyecto con el Río Burgay .

Fig 66. Axonometría de propuesta de emplazamiento.

Referencias Bibliográficas

Imágenes

Fig 67. Axonometría de conexión del proyecto con la ciudad.

Fig 68. Axonometría de propuesta de visuales.

Fig 69. Estrategia de emplazamiento #1 patio de maniobras y parqueaderos.

Fig 70. Estrategia de emplazamiento #2 orientación de grilla.

Fig 71. Estrategia de emplazamiento #3 patio de maniobras y parqueaderos.

Fig 72. Estrategia de emplazamiento #4 patio de maniobras y parqueaderos.

9. ANEXOS.

Anexos.

1.- Cuadro de áreas, proyecto de titulación del Terminal Terrestre del Cantón Biblián.

2.- Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) del cantón Biblián. 2020-2030 Propuesta.

3.- PLAN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE Y ESTUDIO DE NECESIDADES DE TRANSPORTE PÚBLICO Y COMERCIAL, DEL CANTÓN BIBLIÁN, PROVINCIA DEL CAÑAR. 2020

4.- Propuesta: PLAN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE Y ESTUDIO DE NECESIDADES DE TRANSPORTE PÚBLICO Y COMERCIAL, DEL CANTÓN BIBLIÁN, PROVINCIA DEL CAÑAR. 2020

Programa General	
Anden de Llegada	3100 m ²
Boleterías	
Sala de Espera de Terminal Terrestre	
Administración	
Sala de Espera Administración	
Anden de Espera	
Servicios de Baños	
Bloque de Comidas	865,70 m ²
Comercios	
Locales de Comida	
Patio de Comidas	
Centro de Desarrollo (P.B. P.A.)	3121,03 m ²
Recepción	
Talleres Culturales	
Anfiteatro	
Guardería	
Administración	
Servicio de Baños	
Parqueaderos	1979,34 m ²
Acceso a Parqueadero	
Parqueadero de Vehículos Privados	
Parqueadero de Vehículos de Transporte Mixto	
Patio de Maniobras	2726,17 m ²
Acceso de Buses	
Parqueadero de Buses	
Canchón de Maniobras	
Salida de Buses	
Espacio Público	11223,76 m ²
Plataforma Única	
Huertos de Producción Agrícola	
Zona Verde Interna	
Zona verde de Patio de Comidas	
Zona verde Río	

Anden De Llegada			
Zona Administrativa	m ²	Nº	total m ²
Dept. Gerente General	17,64	1	17,64
Dept. Subgerente de Operaciones	17,64	1	17,64
Dept. Financiero	17,64	1	17,64
Dept. Contabilidad	17,64	1	17,64
Dept. Atención al Cliente	17,64	1	17,64
Dept. Seguridad	17,64	1	17,64
Sala de Reuniones	17,64	1	17,64
TOTAL		7	123,48
Boleterías	m ²	Nº	total m ²
Transporte Interprovincial	30,24	10	302,40
Transporte Cantonal	30,24	1	30,24
Transporte Mixto	30,24	1	30,24
TOTAL		12	362,88
Zona de Arribo	m ²	Nº	total m ²
Sala de Espera	414,16	1	414,16
Andén de Llegada	517,55	1	517,55
TOTAL		2	929,71
Zona Húmedas	m ²	Nº	total m ²
Baños	30,24	2	120,96
TOTAL		2	120,96

Patio de Comidas			
Comercios	m ²	Nº	total m ²
Comida Caliente	9,36	10	93,60
Comida Caliente	6,48	10	64,80
TOTAL		20	158,40
Comercios	m ²	Nº	total m ²
Patio de Comidas	255,18	1	255,18

Centro de Desarrollo Comunitario PB			
Talleres	m ²	Nº	total m ²
Taller Música	34,56	1	34,56
Taller Artes Plásticas	34,56	1	34,56
Taller Artesanías	34,56	1	34,56
Taller Costura	34,56	1	34,56
Taller Agrícola	34,56	1	34,56
Bodega Taller Agrícola	34,56	1	34,56
Taller Ganadero	34,56	1	34,56
Bodega Taller Agrícola	34,56	1	34,56
Taller Ganadero	34,56	1	34,56
TOTAL		9	311,04
Servicio	m ²	Nº	total m ²
Recepción	34,56	2	69,12
Baños	34,56	1	34,56
Circulación Vertical	34,56	1	34,56
Conexiones	34,56	1	34,56
Anfiteatro	318,24	1	318,24
TOTAL		4	491,14

Centro de Desarrollo Comunitario PA			
Departamentos	m ²	Nº	total m ²
Gerente General	69,12	1	69,12
Financiero	69,12	1	69,12
Multimedia	69,12	1	69,12
Dept. Médico	69,12	1	69,12
TOTAL		4	276,48
Servicio	m ²	Nº	total m ²
Baños	34,56	1	34,56
Circulación Vertical	34,56	1	34,56
Conexiones	34,56	1	34,56
Guardería	311,04	1	311,04
TOTAL		1	414,72

PLAN DE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL CANTÓN BIBLIÁN 2020 – 2030 **PROPUESTA**

No.	Problema	Potencialidad	Idea de Solución / Acción	OED
5	Déficit cualitativo y cuantitativo de infraestructura y equipamiento comunitario: Terminal Terrestre; cementerio; parques; áreas verdes; espacios comunitarios, equipamientos socio-culturales y vivienda social	Disponibilidad de financiamiento de entidades estatales y organismos internacionales.	Determinar un plan de uso de aprovechamiento de la infraestructura y equipamiento existente	
6	Barreras arquitectónicas y urbanísticas en el área urbana	Biblián se presta para promover una Ciudad inclusiva. Se cuenta con la ordenanza respectiva en el marco de las competencias municipales.	Desarrollo de Plan Especial de Accesibilidad Universal con prioridad en espacios públicos, Edificios Públicos, Institucionales y viviendas de las personas de atención prioritaria.	
7	Menosprecio y destrucción de arquitectura realizada con técnicas tradicionales como el bahareque, la madera y varios materiales de tradición constructiva local, Subvaloración zonas y reservas naturales	Conservación comprometida del patrimonio cultural del Cantón y desarrollo de sectores productivos afines; también mano de obra que se podría capacitar en las técnicas tradicionales.	Convenios interinstitucionales entre el GADCB, La Academia y Organismos Internacionales para fomentar una conservación activa y progresista del Patrimonio Cultural. Impulso a los proyectos de aprovechamiento y transformación forestal. Coordinar capacitaciones para la mano de obra a través de los colegios profesionales de Arquitectos e Ingenieros.	

Elaboración: Equipo Técnico Consultor, PDOT 2020.

Competencia	Enfoque	Políticas	Acciones
		especial atención a las necesidades de transporte escolar.	
	Discapacidades	x Fomentar el transporte público inclusivo para personas con discapacidad y movilidad reducida.	Fomentar alternativas de sistemas y medios de transporte público adaptados para personas con discapacidad y movilidad reducida. Impulsar acciones afirmativas en el transporte público para personas con discapacidad y movilidad reducida. Fomentar la construcción de terminales y estaciones accesibles dentro del sistema de transporte público.
	Movilidad humana	- N/A	N/A
Planificar, construir y mantener la infraestructura física y los equipamientos de educación y salud, así como los espacios públicos destinados al desarrollo social, cultural y deportivo	Género	x Fortalecer y consolidar la transformación integral del sistema educativo y de producción de conocimientos para superar patrones de género discriminatorios y crear condiciones, contenidos y prácticas de igualdad plena, convivencia armónica y recíproca entre todas las personas.	Reabrir e incrementar el número de unidades educativas en el área rural para educación básica y bachillerato, según las condiciones de distancias.
	Intergeneracional	x Promover espacios públicos adecuados, incluyentes y de calidad para niñas y niños, adolescentes, jóvenes y personas adultas mayores.	Ampliar y mejorar la cobertura de espacios públicos destinados al desarrollo social, cultural y recreativo, y fomentar actividades que incidan en la prevención de la violencia y del consumo de alcohol y drogas.
	Interculturalidad	x Garantizar que la infraestructura, el equipamiento y el entorno público para la educación, la salud y la vida comunitaria respondan a las realidades de los pueblos y nacionalidades, tengan pertinencia cultural y cuenten con los servicios necesarios para su buen funcionamiento.	Gestionar proyectos para proteger, construir y mantener los espacios físicos y los equipamientos de educación y salud con ciencias, tecnologías y saberes ancestrales. Gestionar proyectos para recuperar, promover y proteger los lugares sagrados.

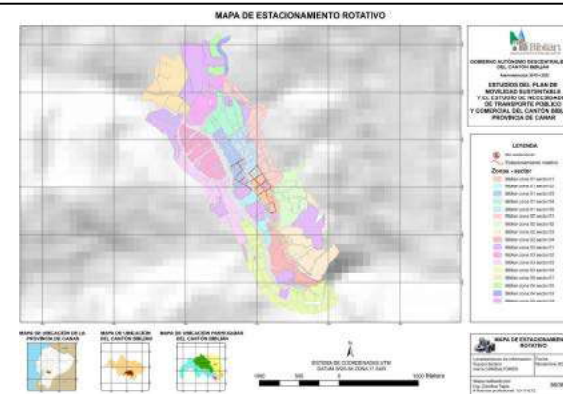


PLAN DE MOVILIDAD SUSTENTABLE Y ESTUDIO DE NECESIDADES DE TRANSPORTE PÚBLICO Y COMERCIAL, DEL CANTÓN BIBLIÁN, PROVINCIA DEL CAÑAR.

GOBIERNO AUTÓNOMO DESCENTRALIZADO MUNICIPAL DEL CANTÓN
BIBLIÁN

ING. CÉSAR MALDONADO NOBOA
MAGÍSTER EN VÍAS TERRESTRES
CONSULTOR

DICIEMBRE 2020



Mapa 36: Mapa de Estacionamientos Rotativo Tarificado propuesto para la ciudad de Biblián
Elaboración: Equipo Consultor

3.9.4.2. Construcción de una Estación de Transferencia para la ciudad de Biblián y de un Terminal Terrestre

Considerando que la movilidad del cantón debe ser segura y sustentable se ha considerado necesaria la construcción de una estación de transferencia para la ciudad de Biblián para lo cual se han establecido cuatro posibles ubicaciones, tres de ellas cercanas a la gasolinera El Rocío, considerando que el ingreso y salida de buses a través de estas vías se realizan con mayor seguridad, y una cuarta opción en la Vía Rápida, frente a la Feria de Ganado.



Ilustración 145: Posibles ubicaciones de la Estación de Transferencia de la ciudad de Biblián
Elaboración: Equipo Consultor

Para la opción de Estación de Transferencia frente a la Feria de Ganado se deberá construir una rotonda que facilite el acceso hacia Estación de manera segura, además que se deberá colocar la respectiva señalización horizontal y vertical. A continuación, se muestra un esquema de la intersección.

