



REDISEÑO URBANO E IMPLEMENTACIÓN DE STREET MALL

PARA REUBICACIÓN DE COMERCIANTES INFORMALES, POTENCIACIÓN Y MODERNIZACIÓN DEL SECTOR COMERCIAL EN EL CANTÓN LA TRONCAL.



UNIVERSIDAD DE ESPECIALIDADES ESPÍRITU SANTO

FACULTAD DE ARQUITECTURA Y DISEÑO

TEMA:

REDISEÑO URBANO E IMPLEMENTACIÓN DE STREET MALL PARA REUBICACIÓN DE COMERCIANTES INFORMALES, POTENCIACIÓN Y MODERNIZACIÓN DEL SECTOR COMERCIAL EN EL CANTÓN LA TRONCAL.

MATERIA: PROYECTO DE TITULACIÓN I

ESTUDIANTE: THAIS MIÑO CAICEDO

DOCENTE: ARQ. DANIEL WONG

FECHA: AGOSTO DEL 2024

DEDICATORIA

A Dios,

Por ser mi guía y protector todos los días de mi vida, por haberme dado la fortaleza y persistencia para terminar mi carrera. Sus bendiciones me han permitido obtener nuevos logros.

A mis padres,

Dolores y Felipe quienes han sido mi ejemplo a seguir en muchos aspectos de mi vida, sobre todo de amor y gracias a sus esfuerzos y apoyo he podido recorrer este camino sin rendirme. Ustedes han sido mi pilar fundamental de valores, y mi apoyo más grande de todo los corazón, los amo.

A mi hermano,

Galo quien ha estado apoyándome incondicionalmente junto a mis padres, y ha llenado de alegría mis días, para no rendirme y con ánimos lograr mis objetivos, mi compañero de vida y de locuras siempre.

A mi novio,

Roberto quien sido parte de esta etapa, y no tengo palabras para expresar mi agradecimiento. Desde un inicio ha estado a mi lado brindándome su apoyo y ayuda en buenos momentos y también en los difíciles, gracias por tu amor y paciencia, y por estar ahí.

RESUMEN

La Troncal, ciudad perteneciente a la provincia del Cañar, caracterizado por su beneficiosa ubicación y su capacidad comercial, que conecta con ciudades como Azogues, Guayaquil y Cuenca, es lo que ha producido que tenga desarrollo y estabilidad en su población.

El propósito de este trabajo de tesis es de proponer un rediseño urbanístico e implementar un street mall en el sector conformado por la calles José Peralta, Alfonso Andrade y 10 de agosto, mediante una estrategia integral de mejora espacial y social, contribuyendo a la reubicación de los comerciantes informales por medio de mejorar las condiciones en que desenvuelven sus labores, potenciando el turismo y modernizando este sector comercial. La regeneración urbana es una herramienta que ayuda al desarrollo y remodelación de las ciudades por medio de la planificación y diseño de un espacio que estimule al turismo y comercia local, por ello una correcta planificación en la que se tome en cuenta las necesidades de los residentes de este comercial es vital para mejorar la calidad de vida e integración social.

ÍNDICE

Planteamiento del problema

1.1. Introducción.....	9
1.2. Antecedentes.....	11
1.3. Problemática.....	13
1.4. Objetivos generales.....	15
1.5. Objetivos específicos.....	15
1.6. Justificación.....	16
1.7. Alcances y Limitaciones.....	18
1.7.1 Alcances.....	18
1.7.2 Limitaciones.....	19
1.8. Metodología.....	20

Marco Referencial

2.1 Marco Teórico.....	23
2.1.1 Economía Informal.....	23
2.1.2 Causas del comercio informal.....	23
2.1.3 Medidas para el control del comercio informal..	24
2.1.4 Centro comercial.....	25
2.1.5 Origen de los centros comerciales.....	25
2.1.6 Tipos de centros comerciales.....	26
2.1.7 Arquitectura de centros comerciales.....	27
2.1.8 Mobiliario Urbano.....	28
2.1.9 Diseño de calles comerciales.....	30
2.1.10 Sostenibilidad.....	32
2.1.11 Mariales Sostenibles.....	33
2.1.12 Urbanismo.....	35
2.1.13 Urbanismo Táctico.....	36
2.1.14 Regeneración Urbanística.....	37

2.1.15 Planificación de tráfico.....	38
2.1.16 Peatonización.....	39
2.1.17 Estrategias Urbanas.....	40
2.1.18 Marco Histórico.....	43
2.2 Marco Legal.....	45
2.2.1 Normativas Nacionales.....	45
2.2.1.1 Consitución de la República del Ecuador.....	45
2.2.2 Normativas INEM.....	47
2.2.2.1 NTE INEM 2314.....	47
2.2.2.2 NEC-HS-AU.....	51
2.2.3 Áreas de circulación peatonal horizontal.....	51
2.2.4 Cruces y pasos peatonales.....	51
2.2.5 Ordenanzas municipales.....	52
2.2.6 Normativas ISO.....	53
2.2.6 Normativa Internacional.....	54
2.2.6.1 Global Street Design Guide.....	54

Marco Metodológico

3.1 Tipo de Investigación.....	59
3.2 Métodos de investigación.....	59
3.2.1 Método de análisis de la información.....	59
3.2.2 Métodos e instrumentos de recolección de datos.....	59
3.2.3 Población.....	60
3.3 Muestra.....	60
3.4 Resultados.....	60
3.4.1 Entrevistas.....	60
3.4.2 Encuestas.....	62

Casos análogos

4.1 Pitt Street Mall.....	72
4.1.1 Análisis Formal.....	73
4.1.2 Análisis Funcional.....	74
4.2 Ithaca Commons.....	75
4.2.1 Análisis formal.....	76
4.2.2 Análisis Funcional.....	77
4.3 Lincoln Road Mall.....	78
4.3.1 Análisis formal.....	79
4.3.2 Análisis Funcional.....	80
4.4 Calle Panamá.....	81
4.4.1 Análisis formal.....	81
4.4.2 Análisis Funcional.....	82
4.4 Tabla comparativa-casos análogos.....	84
4.5 Conclusiones.....	85

Análisis de sitio

5.1 Selección del sitio.....	88
5.2 Análisis de condiciones climáticas.....	89
5.3 Análisis del entorno.....	91
5.4 Edificios patrimoniales.....	91
5.5 Análisis de usos de suelo.....	92
5.6 Equipamiento urbano.....	93
5.7 Análisis de movilidad.....	94
5.8 Análisis de vialidad.....	95
5.9 Flora del cantón La Troncal.....	97
5.10 Fauna del cantón La Troncal.....	99

Situación actual.

Situación Actual.....	102
Plano de situación actual.....	106
Cortes situación actual 10 de agosto.....	108
Plano de situación actual.....	110
Corte situación actual José Peralta.....	111
Plano de situación actual.....	113
Corte situación actual Alfonso Andrade.....	114

Propuesta Teórico Formal

6.1 Propuesta Teórico Formal.....	118
Propuesta de intervención.....	120
Cortes intervención calle 10 de agosto.....	121
Cortes intervención calle José Peralta.....	123
Cortes intervención calle Alfonso Andrade....	125
Plano de detalles urbanos.....	127
Detalles urbanos.....	128-135
Planos ingenierías.....	136-139
Vegetación propuesta.....	140-142
Materiales sostenibles propuestos.....	143-147
Implantación.....	148-149

Renders.

Calle 10 de agosto.....	151-153
Calle José Peralta.....	154-156
Calle Alfonso Andrade.....	157-159
Detalle kiosco y mobiliario.....	160
Detalles garitas.....	161

Presupuesto Referencial

Presupuesto referencial.....	164-166
------------------------------	---------

Bibliografía	167
---------------------------	-----



CAPÍTULO 01.

PLANTEAMIENTO DEL
PROBLEMA

1.1 INTRODUCCIÓN

La ciudad de La Troncal, situada en un punto estratégico que conecta con tres importantes centros urbanos, enfrenta desafíos significativos en su desarrollo urbanístico y comercial. Según el último censo realizado por el CNE en el año 2022, la Troncal cuenta con una población de alrededor de 62.103 habitantes. “Su localización es posible encontrarla en la región 6 centro-sur del Ecuador, en el régimen costa de la provincia de Cañar, y su ubicación está en la zona vial (La Y) dirigida hacia Guayaquil, Cuenca y Machala”.(ABAD & REMIGIO, 2022).

Debido a ello, éste lugar se ha vuelto una ciudad con alto potencial de compra y venta, contando con zonas de alta afluencia y comercio, como lo son las calles Alfonso Andrade, José Peralta y 10 de agosto, las cuales conforman el principal sector comercial de la Troncal.

A pesar de que ésta zona ha tenido un crecimiento rápido, ha presentado defectos al momento de suplir las necesidades urbanísticas que requieren los residentes y comerciantes del lugar.

Por esto, se ha presentado un fenómeno de competencia irregular entre los comerciantes que están establecidos en un local y los comerciantes informales, que por necesidades económicas, terminan ocupando el espacio de tránsito peatonal y vehicular, creando inseguridad en la circulación de dicha zona.

Lo que establece también un creciente desorden del espacio público, evidenciando deficiencias en infraestructura, como un sistema de alumbrado y desagüe precario, escasez de áreas verdes, una estética comercial deficiente y vías estrechas para la circulación vehicular.

Ante esta situación, el objetivo primordial de este proyecto de tesis es rediseñar este sector urbanístico comercial e implementar un centro comercial tipo street mall de manera que ofrezca espacios adecuados y dignos para los comerciantes formales e informales, promoviendo un entorno más organizado, estético y accesible.

Por medio del cual se cumplan las necesidades de los residentes, lo que contempla la mejora del alumbrado público y el sistema de desagüe, así como la incorporación de áreas verdes y una estética sostenible que no solo atienda las necesidades actuales, sino que también atraiga a turistas y potencie el impacto comercial de la zona.

Finalmente, éste trabajo además se enfocará en el diseño de un centro comercial street mall contiguo al rediseño urbanístico con el fin de generar la mayor activación comercial y turística posible de la ciudad, además de incentivar a una mayor integración cultural y social de la población.

Para éste fin, se han implementado estrategias para obtener información detallada sobre la problemáticas del lugar, mediante encuestas y entrevistas a comerciantes y miembros de la comunidad, con el objetivo de lograr el mayor impacto positivo posible. Esta propuesta busca transformar La Troncal en un ejemplo de desarrollo urbano armónico, sostenible y funcional, alineado con las necesidades y aspiraciones de su comunidad,



(Cantón la Troncal, s. f.)

1.2 ANTECEDENTES

La ciudad de La Troncal, ubicada estratégicamente en la provincia de Cañar en Ecuador, ha experimentado un significativo desarrollo económico a lo largo de su historia. Según fuentes locales, desde la época colonial, La Troncal se ha destacado como un centro de comercio agrícola debido a su ubicación geográfica privilegiada y la existencia de rutas comerciales que facilitaban el intercambio de productos hacia otras regiones.

Durante el siglo XX, el crecimiento comercial de la ciudad se vio impulsado por mejoras significativas en la infraestructura vial y el establecimiento de vínculos comerciales más robustos con ciudades vecinas. Esto favoreció el desarrollo de sectores como la agricultura, el comercio minorista y los servicios relacionados con el turismo.

La presencia de mercados locales y ferias comerciales tradicionales también ha contribuido históricamente a la dinámica económica de la ciudad, atrayendo tanto a residentes locales como a visitantes de otras provincias. Sin embargo, a pesar del crecimiento acelerado del comercio y la población de este lugar, se ha tenido que enfrentar ante las deficiencias urbanísticas que eso ha provocado.

Por otro lado, hay que tomar en cuenta al comercio como un motor de crecimiento que crea mejores empleos, reduce la pobreza y aumenta las oportunidades económicas. Está comprobado por investigaciones que la liberalización del comercio promueve el crecimiento económico de un país en un promedio de entre el 10 % y el 20 % de los ingresos cada 10 años. (Banco Mundial, 2022). Además, el mercado laboral no siempre satisface las demanda de puestos de trabajo, lo que conlleva a la generación de desempleo.



(REGENERACIÓN DEL CENTRO DE PORTOVIEJO | Archivo BAQ, s. f.)

El desempleo como problema social y económico trae varias consecuencias como el aumento de desigualdades sociales, debido a que cierta parte de la población tiene un ingreso económico ajustado para subsistir, sin poder mejorar su calidad de vida. Como respuesta a este problema social que es el desempleo, se origina el comercio informal, las personas recurren a este medio para subsistir y satisfacer sus necesidades básicas ya que no consiguen un ingreso estable en un trabajo formal.

Según una investigación que fue realizada en el año 2013, Patiño sostiene que la Troncal provincia del Cañar es reconocida por su auge comercial. Pero a pesar de esto ha sido un comercio muy desordenado y no han existido normas que sean aplicadas para el desarrollo de este. De acuerdo a una investigación realizada por la revista "ESPACIOS", en el Ecuador la informalidad representa un 44% de la población económicamente activa. Según datos del INEC (2018 y 2019) "el sector informal ha llegado a crecer mayor intensidad a partir del 2016 de 40% a 46% para el año 2019". Esto trae varias repercusiones en varias provincias del país; según un artículo de la Universidad del Zulia, sostiene que las consecuencias que puede generar la propagación del comercio informal son: Afectación en los ingresos del comerciante formal, obstrucción de calzadas de las calles, desorden público, entorpecimiento de estética urbana, creación de mayor competencia en los precios, evasión de impuestos, entre otras.

En países de América Latina el sector informal representa más del 50% de la Población Económicamente Activa que vienen saturando las diferentes calles de las ciudades" (Quispe, 2018)

La informalidad inició tomando la calle secundaria 24 de Mayo por puestos de carretillas de comida, seguido las personas comenzaron a dispersarse por la calle principal la Av.25 de agosto con vendedores ambulantes, para lograr tomar otras calles alternas. En consecuencia, el crecimiento descontrolado de vendedores informales ha generado un caos urbano y arquitectónico alarmante en la ciudad. Esta expansión sin regulación ha obstruido el tránsito vehicular y peatonal, dificultando la movilidad y afectando la seguridad pública. Además, ha obstaculizado la modernización del sector económico local al competir deslealmente con los comerciantes formales establecidos. Este fenómeno no solo deteriora la estética y funcionalidad de la arquitectura urbana, sino que también representa un desafío significativo para el orden y desarrollo sostenible de nuestra comunidad.

1.3 PROBLEMÁTICA

La economía de la ciudad ha crecido y con ello la población trabajadora. Según el INFORME DE RENDICIÓN DE CUENTAS N° 5105, la PEA (Población económicamente activa) de la Troncal que está representado por el 33.78% a nivel, donde el 65,90% de los habitantes se dedica al comercio. Por otro lado, los comerciantes se han enfrentado a una serie de desafíos que afectan tanto a sus negocios como también ha afectado el desarrollo social y económico de la ciudad.

En general, se llegó a encontrar varias problemáticas en el sector que se decidió intervenir, las cuales giran en torno a la falta de espacios que cumplan las necesidades de la comunidad de de la zona y la falta de atención a los comerciantes informales, lo que termina provocando un ambiente comercial que es muy movido, pero que destaca el desorden urbano, falta de atractivo visual, contaminación, alumbrado precario...etc.

Esta zona se caracteriza por ser muy concurrida, con ciertas calles angostas, como la Alfonso Andrade, que resulta ser normal que se presenten situaciones en las que se generan congestiones vehiculares, además la invasión de estas mismas vías por parte de los comerciantes que son informales al no tener un espacio de trabajo establecido, fomenta un gran desorden urbano por la obstaculización que finalmente esto genera.

Por otro lado, la falta de accesibilidad a botes en los cuales depositar la basura ocasiona que exista malos olores, cúmulo de basura en veredas y desagrado visual, por lo que aumenta el nivel de contaminación del suelo y también provoca que se obstaculicen los canales de desagüe por donde pasa el agua lluvia. Además cabe destacar, que se detectó que esta situación empeora en temporada de invierno porque el sistema de desagüe de esta misma zona no es óptimo, favoreciendo a que las calles se inunden y se dificulte la circulación tanto para personas como vehículos. Si bien es cierto que la zona de intervención cuenta con alumbrado, este mismo se encuentra en una situación precaria. La cual entorpece la visión en horas nocturnas causando cierta inseguridad que desmotiva a que las personas visiten dicho sitio.

Existen otros problemas que recaen sobre la falta de estética en las fachadas comerciales y la falta de áreas verdes. Esto crea un ambiente que en general no es agradable o atractivo a la vista, además de que la falta de áreas verdes hace que el ambiente tenga una sensación más calurosa y que sea escasa la protección al sol.

Sin embargo, también los comerciantes informales operan en un entorno de inseguridad jurídica, ya que carecen de permisos o autorizaciones para ejercer su actividad comercial, lo que los expone a sanciones administrativas y confiscación de sus mercancías por parte de las autoridades municipales.

Otro punto a resaltar de esta situación, es que a pesar de su crecimiento y su importancia como centro agroindustrial como lo afirma Patiño en el 2013, La Troncal carece de una variedad significativa de centros comerciales. Los residentes a menudo deben viajar a ciudades cercanas, como Guayaquil, para acceder a una mayor opción de compra más ordenada y dinámica además de lugares de integración. La ausencia de lugares comerciales formales puede afectar la economía local. Estos espacios no solo proporcionan empleos directos, sino que también generan actividad económica, a través de alquileres, impuestos, ventas minoristas, y turismo. La falta de opciones comerciales en la Troncal podría limitar el crecimiento económico y la inversión en la zona.

Por último, la seguridad peatonal y vehicular en el comercio callejero es una preocupación constante a diferencia de la seguridad que puede llegar a tener comprar y vender dentro de un street mall.



Fuente: Elaboración propia.

1.4 OBJETIVOS GENERALES

Proponer el rediseño urbano e implementar un street mall en el sector comercial de la Troncal conformado por las calles Alfonso Andrade, 10 de agosto y José Peralta, con el objetivo de modernizar dicho sector y potenciar el comercio local por medio de la reubicación de los comerciantes informales y brindar espacios que mejoren las condiciones de vida de las personas del sitio.

1.5 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Conocer y determinar la problemática y la potencialidad comercial en el cantón de La Troncal.
- Definir estrategias para mejorar la movilidad y accesibilidad al sector comercial conformado por las calles Alfonso Andrade, 10 de agosto y José Peralta.
- Proponer el diseño arquitectónico-urbano de un street mall en el sector comercial del cantón La Troncal.
- Mejorar el entorno urbano del sector mediante estrategias urbanas y la reubicación de los comerciantes informales .



Coenties Slip, Nueva York, Estados Unidos. Image Cortesía de Urb-i.

Fuente: (Gaete, 2023)

1.6 JUSTIFICACIÓN

El rediseño urbanístico es un tema que ha ganado vital importancia en el ámbito de desarrollo y planificación de ciudades. Tomando en cuenta el acelerado crecimiento de una población que es altamente comercial y el incremento del comercio informal, ha terminado por evidenciar el alto deterioro urbanístico e infraestructural, una falta de atención a los moradores del lugar y además de acrecentar el desafío medioambiental. Lo que trae como consecuencia una necesaria regeneración urbanística que garantice la calidad en que viven los habitantes y que promueva la modernización y el desarrollo sostenible del sector comercial de la Troncal.

En una ciudad que posee potencial de crecimiento por su capacidad de comercio y su ubicación favorable, es esencial que se preste atención a las demandas y necesidades que requieren sus habitantes para vivir y desempeñarse en sus labores, rediseñando áreas urbanas que por su acelerado crecimiento, han llegado a presentar desorganización, deterioros y falta de atractivo turístico por distintos aspectos.

En los últimos la Troncal ha presentado un sostenido crecimiento en el ámbito turístico, que se evidencia en la implementación de nuevos servicios de alojamientos turísticos y de restaurantes de gran nivel, por lo que año a año crece la afluencia de visitantes nacionales y extranjeros” (Larrea, 2019).

Aunque como lo menciona Larrea, la ciudad es de potencial turístico y comercial, la falta de lugares óptimos y modernizados para un buen funcionamiento de los negocios podría ser un obstáculo para el crecimiento de la economía local. Por esta razón, se propone la reubicación de este sector informal dentro de una calle comercial formal que legalice su funcionalidad y no llegue a ser un obstáculo para el desarrollo de la ciudad.

En el 2023 se instaló Mi comisariato en la ciudad y aunque supuso un pequeño avance en este sentido, aún se requieren más iniciativas que promuevan la modernización de las infraestructuras y servicios comerciales. Esto no resuelve y/o mejora las situación acerca de los comerciantes informales y sus consecuencias, ya que no genera las suficientes plazas de trabajo para reducir la tasa de informalidad, entre ellas que crean desorden urbano, entorpecen la circulación vehicular, ponen en riesgo al peatón , entre otras. Por ende, el diseño de un street mall en este cantón tendría un gran impacto socioeconómico en la ciudad, permitiendo que la rivalidad entre los comerciantes formales e informales se reduzca al brindar los debido espacios y, en consecuencia, que estos últimos formalicen sus negocios.

Esto también contribuiría en el crecimiento de diversidad de opciones y ofertas que capten la atención de turistas y satisfagan las necesidades de la comunidad. Serviría como espacio de integración, como cafeterías, patios de comida, y demás lugares de encuentro que tendrían un impacto positivo para la interacción social y la unión de los habitantes de la troncal.

Además, por medio de una observación adecuada para atender las necesidades del lugar y un rediseño adecuado, se consigue un resultado atractivo y estético, que brinde los espacios que requiere la comunidad, mejorando la imagen urbana del cantón, atrayendo a turistas, inversores y nuevos residentes.



Plan de Recuperación Social, Urbanística y Ambiental de los Predios Ferroviarios en Córdoba, Argentina
Fuente: (Quintero, 2020)

1.7 ALCANCES Y LIMITACIONES

1.7.1 ALCANCES

El rediseño urbano propuesto en el presente trabajo de tesis, interviene el sector comercial comprendido por las calles José Peralta, 10 de agosto y Alfonso Andrade, las cuales son limitadas por las calles: 1 de mayo, Luis Cordero, 24 de mayo y 25 de agosto.

Se presenta planos arquitectónicos, cortes, fachadas, modelado 3d y renders que permita una mejor visión del proyecto y de las propuestas que se plantean para el mejoramiento del desarrollo y crecimiento del cantón; a través del análisis de las necesidades actuales del sitio. Buscando la integración arquitectónica de la zona basándose en el análisis del lugar, el clima, el ambiente, arquitectura y las necesidades de las personas, para diseñar una propuesta eficiente.

Para impulsar la economía local y turismo del cantón, fue crucial realizar un rediseño urbano de la zona que aumente el orden y la armonía. Esta mejora crea un ambiente agradable para las distintas actividades comerciales y de ocio, teniendo en cuenta las necesidades del peatón y de los habitantes.

La zona es conocida por su variedad de productos, la cual termina atrayendo a personas locales y turistas. La propuesta busca ofrecer a las personas un lugar digno, atractivo y ordenado, reduciendo el comercio informal, fomentando el desarrollo económico y turístico de esta ciudad.

Para esto, fue necesario acudir al lugar para observar el entorno en que desenvuelven sus actividades y considerar sus necesidades, a través de encuestas y entrevistas a comerciantes mayores de 18 años en dicho sector, animándolos a opinar acerca de que características y/o aspectos que consideran se pueden mejorar y se deben tener en cuenta.

Por otro lado, se incorporaron medidas de sostenibilidad para el diseño y construcción del street mall para mejorar las condiciones en que se encuentra el sector intervenido.

Se destaca el uso de pavimento de hormigón para reducir la huella de carbono y minimizar los efectos tóxicos en la salud de los residentes. Este material se empleó en carriles para vehículos como también en aceras y calles para peatones. Se incorporó el uso de áreas verdes para purificar el aire y alumbrado público con paneles solares, que suministran energía en casos de fallos eléctricos.

Se optó por el uso de la madera en la construcción de kioscos, dado su bajo impacto ambiental, y se propuso que estos sean autosuficientes energéticamente mediante paneles solares. Además, en las calles peatonales, se propuso el uso de adoquines descontaminantes.

1.7.2 LIMITACIONES

Durante la ejecución del proyecto de tesis, se presentaron varias limitaciones que impactaron el desarrollo y los resultados del estudio. En primer lugar, se observó una falta de colaboración significativa por parte de los comerciantes informales al momento de responder encuestas y participar en entrevistas. Este problema surgió debido a temores relacionados con posibles represalias, como sanciones o desalojo, lo que generó una actitud de desconfianza hacia el proceso y limitó la obtención de datos valiosos directamente de los actores afectados. También se encontró con la problemática de calles muy estrechas, lo que llevó al rediseño de estas calles como peatonales y a la reorganización del flujo vehicular para mejorar la seguridad y el orden del tránsito tanto vehicular como peatonal.

Además, a pesar de no hallar abundante información acerca de alguna intervención urbanística anterior en la ciudad. La información recopilada de diversas fuentes resultó ser valiosa y suficiente para llevar a cabo un trabajo sólido y relevante para realizar un análisis integral y desarrollar propuestas adecuadas.

1.8 METODOLOGÍA

El objetivo principal de esta investigación es desarrollar una propuesta urbana para un centro comercial que permita la reubicación de comerciantes informales, potenciando y modernizando el sector comercial en el cantón La Troncal. Además, se busca que este proyecto genere un impacto positivo en el turismo de la zona, por medio de la mejora del atractivo visual en consecuencia de atender las necesidades de las personas con el diseño en sí.

Para lograr estos objetivos, se utilizará un enfoque metodológico mixto, combinando técnicas cualitativas y cuantitativas. Este enfoque permitirá obtener una visión completa y detallada del problema y de las posibles soluciones.

La recopilación de datos se realizará a través de diversas técnicas:

1. **Entrevistas:** Se realizarán entrevistas a profesionales en la Arquitectura para conocer su punto de vista y experiencia con respecto a esta problemática que está presente en el cantón La Troncal, y tener una guía de cómo llevar a cabo el proyecto para que sea factible.

2. **Encuestas:** Se realizarán encuestas a los residentes, comerciantes y visitantes de La Troncal para entender sus hábitos de consumo y sus opiniones sobre el sector comercial actual.

3. **Análisis de documentos:** Se revisarán documentos oficiales y estudios previos relacionados con el comercio informal.

Los datos recopilados serán analizados utilizando técnicas estadísticas y de análisis de contenido. El objetivo es identificar patrones y tendencias que puedan dirigir hacia el diseño de la propuesta arquitectónica de manera adecuada. Esta propuesta buscará satisfacer las necesidades de los comerciantes y consumidores, al tiempo que potencia el turismo en la zona.

4. **Análisis de Tipologías:** En la arquitectura, este tipo de análisis permite la categorización de edificios, espacios o estructuras se realiza según sus características compartidas. Cada categoría posee atributos únicos que responden a necesidades o contextos específicos.



CAPÍTULO 02.

MARCO REFERENCIAL

2.1 MARCO TEÓRICO

2.1.1 Economía Informal

Se trata de una gran problemática socioeconómica estructural en la economía ecuatoriana, compuesta de grupos vulnerables, que generalmente disponen de una cantidad limitada de recursos económicos (capital de trabajo), en consecuencia, no cuentan con muchos medios para conseguir ingresos suficientes para satisfacer las necesidades básicas, viven en la pobreza, bordeando la marginalidad y bordean la sobrevivencia y la exclusión. (Romero, et al., 2018, p.860)

Además, se conoce como economía informal al conjunto de actividades que generan ingresos pero se mantienen fuera de la administración del estado. Estas actividades están dentro de la ilegalidad o mercado informal debido a la evasión de impuestos, o porque ofrecen servicios o productos ilegales. Los negocios que son considerado informales son: ventas ambulantes, locales de venta de productos sin permisos de funcionamiento, etc.

2.1.2 Causas del comercio informal

Según una investigación realizada por la Universidad del Zulia en el 2020, los factores relacionados con características demográficas, educativas, familiares, económicas, políticas y de disponibilidad de servicios básicos, son las principales motivos por los cuales se suele generar el comercio informal, podemos mencionar también algunos otros:

1. Disponibilidad de un lugar o local con servicio de agua potable
2. El pago de impuestos.
3. Desconocimiento de normas.
4. Sobrevivencia, residencia, ingreso económico, identidad étnica.
5. Falta de pertenencia a una asociación.

2.1.3 Medidas para el control del comercio informal

Según un estudio realizado por Seabra et al. (2018), la reubicación de comerciantes informales a espacios designados puede llegar a reducir la congestión y el desorden en áreas urbanas altamente pobladas. Los autores hallaron que la concentración de vendedores informales en lugares no autorizados contribuye significativamente a la obstrucción de aceras y calles, que entorpece la circulación de peatones y vehículos. Al trasladar a estos vendedores a zonas que han sido planificadas y reguladas de manera adecuada, se puede optimizar el tráfico de peatones y vehículos, resultando en un ambiente más organizado y seguro para la población en general.

Por otro lado, de acuerdo con un estudio de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) del 2019 sobre la economía informal en zonas urbanas, mover a los vendedores informales a lugares asignados y correctamente administrados puede ayudar a la regeneración de áreas deterioradas y a la mejora del ambiente urbano. Al reubicar a estos comerciantes, se pueden impulsar iniciativas de mejora y renovación urbana en zonas que antes estaban impactadas por la presencia caótica de vendedores no regulados.

Además, una investigación de Khan y colaboradores (2020) descubrió que mover a los vendedores informales puede influir positivamente en la seguridad y en cómo se percibe la seguridad en las zonas urbanas. Al reubicar a estos vendedores en áreas debidamente reguladas, se puede disminuir la presencia de actos delictivos vinculados a la economía informal, lo que ayuda a incrementar la sensación de seguridad entre los habitantes y visitantes de la ciudad. Estos beneficios también se pueden ver en la Capital, la cual, ha tenido que realizar varios proyectos en los cuales se ha buscado reubicar a los comerciantes informales, logrando así un efecto positivo (Ortiz, 2023).



Fuente: (De Tuxpan, s. f.)

2.1.4 Centro Comercial

Un centro comercial o centro de compras es un tipo de edificación, destinado únicamente a la compra y venta de productos y servicios en locales comerciales que acogen estos lugares. Dentro de estos centros se pueden realizar variedad de actividades de consumo y entretenimiento que pueden ser gastronómicas, vestuario, bienes electrónicos y electrodomésticos, etc.

2.1.5 Origen de los Centros Comerciales

Durante el siglo XX aparecieron los primeros centros comerciales como respuesta a una adaptación del mercado tradicional a la sociedad de masas resultado de la modernización económica.

En 1922 se construyó el Country Club Plaza, el primer centro comercial, ubicado en Kansas City, Estados Unidos. Más adelante en 1956, surgió el primer centro comercial cerrado en la ciudad de Minneapolis, marcó una diferencia ya que se distingue del entorno público siendo un antecesor en la construcción de estos

En la década de 1980, surgieron los grandes “mega malls” tanto en Estados Unidos como en otros países occidentales. Estos centros comerciales eran como pequeñas ciudades comerciales en sí mismas, con amplios espacios de estacionamiento y cientos de tiendas distribuidas en varios pisos. Uno de los primeros proyectos comerciales de este tipo fue el West Edmonton Mall, inaugurado en 1981 en Alberta, Canadá. Este mega mall albergaba más de 800 tiendas, además de restaurantes, parques de diversiones, una iglesia, un campo de minigolf, un zoológico y un lago artificial de 438 pies de largo.

Fuente: (Wall Street Mall » Wall Street Mall Dunedin, s. f.)



2.1.6 Tipos de Centros Comerciales

Comunitarios.- Centros Comerciales caracterizados por ser vecinales conformados por un local ancla, como un supermercado, y donde solo compran los vecinos de la zona.

De estilo de vida.- Centro comercial de espacios abiertos y muy orientado al entretenimiento de la familia.

Power center .- Centro comercial que por lo menos tiene dos establecimientos de productos de utilidad para el hogar, como un supermercado y una gran ferretería.

Street mall .- Conocidos también “Strip Mall” o como Centro comerciales vecinales, es tipo de centro comercial dispuesto al aire libre donde los locales están en hilera, con una acera en frente

Su estructura se centra bastante en ofrecer servicios y locales de oficinas (Editorial Etecé, 2023). El objetivo del Street Mall es poder hacer el máximo de trámites en el menor tiempo posible, el periodo de permanencia del usuario es menor y los estacionamientos son de alta rotación.

Características:

- De 1 a 3 pisos
 - Potencial para promover inclusión de comercio local.
 - Posee grandes estacionamientos
 - Van desde 1 ,000 a 4, 000 m2
 - Los comercios se aglomeran alrededor de una tienda ancla.
- Diseño al aire libre, lo que permite al cliente moverse con más comodidad entre tiendas.
 - Su ubicación tiene que ser conveniente, de manera que sea de fácil acceso al residente local.
 - Cuenta con variedad de tiendas y servicios, incluyendo restaurantes, tiendas de ropa, supermercados, etc.



Fuente: (Ignacio, 2023)

2.1.7 Arquitectura de los Street Malls

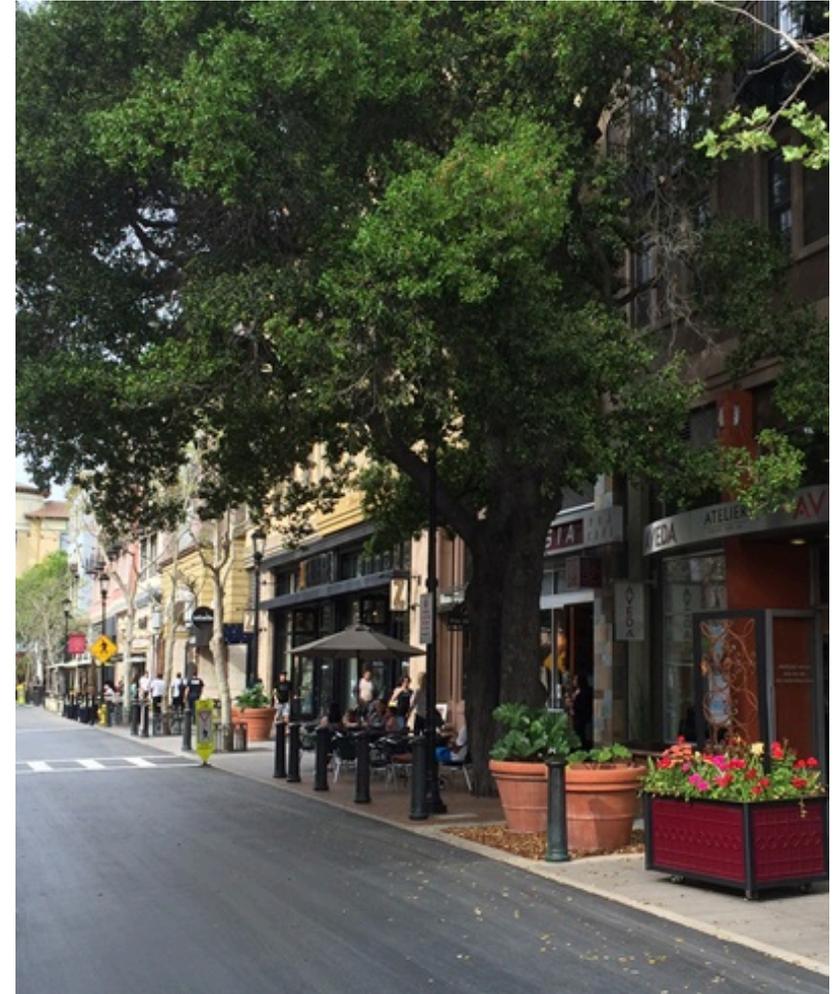
La arquitectura de los street malls, o centros comerciales situados a nivel de calle, se caracteriza por su enfoque en la accesibilidad y la integración con el entorno urbano. A continuación, se destacan algunos aspectos clave:

Diseño Abierto y Accesible: Estos centros comerciales presentan un diseño abierto que permite un acceso directo desde la calle, ofreciendo una experiencia de compra más fluida y atractiva para los peatones.

Uso de Materiales Contemporáneos: Se utilizan materiales como vidrio y acero para maximizar la entrada de luz natural, creando un ambiente más agradable y moderno, además de contribuir a una estética actual.

Integración con el Entorno: La arquitectura de estos espacios busca integrarse con el entorno urbano al incluir elementos naturales como árboles y áreas verdes, y al considerar tanto el flujo peatonal como vehicular.

Sostenibilidad: Muchos de los street malls modernos incorporan tecnologías sostenibles, como paneles solares y sistemas de recolección de agua de lluvia, con el fin de minimizar su impacto ambiental.



Fuente: (Viewpoint Vancouver, 2024)

Espacios Multifuncionales: Además de tiendas, estos centros comerciales suelen albergar oficinas, restaurantes y áreas de entretenimiento, generando un espacio multifuncional que atrae a una amplia gama de visitantes.

Estos aspectos convierten a los street malls en una opción popular dentro del diseño urbano contemporáneo, ofreciendo una experiencia de compra cómoda y agradable, al mismo tiempo que se integran de manera armoniosa con su entorno.

A los street malls se los puede asociar como centros comerciales abiertos que se caracterizan por tener una franja de tiendas o servicios que se encuentran en línea recta y están administrados como una unidad. Estos centros suelen estar ubicados al frente de las tiendas y cuentan con áreas comunes al aire libre. Las tiendas pueden estar conectadas por corredores abiertos, pero no hay corredores internos que conectan las tiendas. Las configuraciones más comunes son lineales, como en forma de L, U, Z o conglomerado.

Los centros lineales se utilizan con frecuencia en vecindarios o comunidades locales. Históricamente, a esta configuración se le ha llamado "strip center" debido a su disposición lineal, donde las tiendas están ubicadas una al lado de la otra en una hilera estrecha.

2.1.8 Mobiliario Urbano

El mobiliario urbano desempeña un papel fundamental en la configuración y funcionalidad de las calles y espacios públicos en entornos urbanos. Desde bancos y papeleras hasta farolas y paradas de autobús, estos elementos no sólo cumplen funciones prácticas, sino que también contribuyen al diseño estético, la seguridad y la comodidad de quienes transitan por las calles. En este texto, explicaremos la importancia del mobiliario urbano en las calles, sus diferentes tipos y funciones, así como su impacto en la calidad de vida de los ciudadanos.

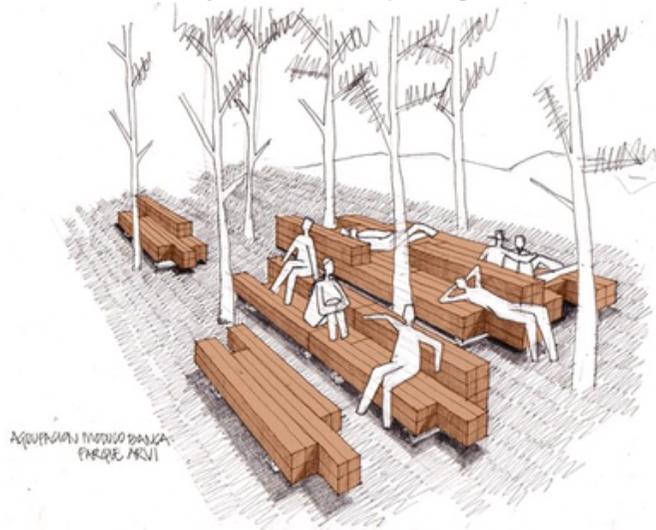
Importancia del mobiliario urbano en las calles.

El mobiliario urbano juega un papel crucial en la configuración y el uso de los espacios públicos en las ciudades por varias razones:



Fuente: (Pardillos & Pardillos, s. f.)

- 1. Facilita la Interacción Social:** Los bancos, las áreas de descanso y los espacios de reunión proporcionan lugares donde las personas pueden encontrarse, conversar y socializar, promoviendo la cohesión social y el sentido de comunidad en las calles.
- 2. Mejora la Experiencia peatonal:** El mobiliario urbano, como las aceras amplias y las áreas verdes, crea un entorno cómodo y seguro para los peatones, fomentando la actividad física y la movilidad sostenible en las calles.
- 3. Contribuye al Embellecimiento Urbano:** El mobiliario urbano bien diseñado y estéticamente atractivo mejora el aspecto visual de las calles y plazas, convirtiéndolos en lugares agradables y acogedores para residentes y visitantes por igual.



Fuente: (Archdaily, 2021)

Tipos y Funciones del mobiliario urbano en las calles.

El mobiliario urbano abarca una amplia gama de elementos diseñados para satisfacer diversas necesidades y funciones en las calles y espacios públicos, entre los que se incluyen:

- 1. Bancos y asientos:** Proporcionan lugares para descansar y relajarse, permitiendo a las personas disfrutar del entorno urbano y observar la vida cotidiana en las calles.
- 2. Papeleras y contenedores de reciclaje:** Ayudan a mantener limpias las calles al proporcionar un lugar para desechar residuos y reciclar materiales, promoviendo la sostenibilidad ambiental y la gestión adecuada de los desechos.
- 3. Farolas y Alumbrado Público:** Mejoran la seguridad y la visibilidad en las calles al proporcionar iluminación adecuada durante la noche, reduciendo el riesgo de accidentes y delitos.
- 4. Paradas de Autobús y Señalización Vial:** Facilitan el transporte público y la orientación de los peatones al proporcionar puntos de acceso a los servicios de transporte y señales de tráfico claras y legibles.

2.1.9 Diseño de calles comerciales

El diseño de calles comerciales es un aspecto fundamental en la planificación urbana y el desarrollo económico de las ciudades. Se trata de la creación y configuración de espacios públicos destinados a la actividad comercial, con el objetivo de fomentar la interacción social, promover el comercio local y mejorar la experiencia de los residentes y visitantes.

El diseño de calles comerciales es un enfoque integral para la planificación y el desarrollo de espacios urbanos destinados a la actividad comercial. Se centra en la creación de entornos peatonales atractivos y funcionales que fomenten la interacción entre comerciantes y clientes, así como el flujo de personas y la vitalidad económica. Este enfoque va más allá de la simple disposición de tiendas y locales comerciales, abordando aspectos como la accesibilidad, la seguridad, el diseño urbano y la integración con el entorno circundante.

Tipo y características del diseño de calles comerciales

Existen diversos tipos de calles comerciales, cada una con sus propias características y funciones. Algunos de los tipos más comunes incluyen:

1. **Calles Peatonales:** Son calles exclusivamente destinadas al tránsito de peatones, sin acceso vehicular. Estas calles suelen estar flanqueadas por tiendas, restaurantes y cafeterías, creando un ambiente propicio para pasear, comprar y socializar.
2. **Bulevares Comerciales:** Son avenidas anchas y arboladas que albergan una mezcla de comercios, servicios y zonas de recreación. Estos espacios suelen ser utilizados para eventos culturales y festivales, atrayendo a residentes y turistas por igual.
3. **Calles Temáticas:** Son calles que se especializan en un tipo particular de comercio, como moda, arte, antigüedades o gastronomía. Estas calles atraen a un público específico interesado en ese tipo de productos o servicios, creando un ambiente único y vibrante.

Independientemente del tipo, las calles comerciales comparten ciertas características clave, como:

- **Diseño peatonal:** Priorizan el espacio para peatones sobre el tráfico vehicular, con aceras amplias, zonas de descanso y mobiliario urbano que invita a la interacción y el disfrute.
- **Variedad de Oferta:** Ofrecen una amplia gama de comercios y servicios, desde tiendas de grandes marcas hasta pequeños negocios locales, garantizando una experiencia de compra diversa y enriquecedora.
- **Diseño Urbano Atractivo:** Cuentan con una arquitectura y diseño urbano atractivos, que incorporan elementos como iluminación decorativa, arte público y paisajismo para crear un ambiente agradable y acogedor.

Impacto positivo en las calles

El diseño de calles comerciales tiene un impacto positivo en la calidad de vida urbana y el desarrollo económico de las ciudades de diversas formas:

a) Generación de Empleo: El comercio local que florece en las calles comerciales crea oportunidades de empleo en la comunidad, desde propietarios de negocios hasta empleados de tiendas y restaurantes.

b) Dinamización del Espacio Público: Las calles comerciales actúan como espacios de encuentro y socialización, donde residentes y visitantes pueden disfrutar de actividades culturales, eventos comunitarios y experiencias de compra únicas.

c) Promoción del Turismo: Las calles comerciales atractivas y animadas son un imán para los turistas, que buscan experiencias auténticas y locales durante sus viajes. Esto contribuye al desarrollo del sector turístico y a la generación de ingresos para la ciudad.

d) Revitalización Urbana: El desarrollo y la mejora de las calles comerciales pueden catalizar la revitalización de barrios y distritos urbanos, atrayendo inversión privada, aumentando el valor de la propiedad y mejorando la calidad de vida de los residentes.



Fuente: (Arkiplus & Arkiplus, 2019)

2.1.10 Sostenibilidad

Los street malls pueden ser sostenibles debido a su diseño eficiente en el uso del suelo y su capacidad para implementar prácticas respetuosas con el medio ambiente. Según Appleyard, Gerson y Lintell (2010), el diseño compacto y lineal de los street malls reduce la necesidad de expansión horizontal, lo que minimiza la pérdida de espacios verdes y áreas naturales circundantes.

Además, la proximidad de las tiendas y servicios en un street mall puede fomentar un menor uso del automóvil, lo que a su vez reduce el daño al ambiente que producen las emisiones de gases de efecto invernadero y la huella de carbono. Este enfoque en la accesibilidad peatonal y el transporte sostenible contribuye a mitigar el impacto ambiental del centro comercial (Gallaher & Brown, 2002)

Según Gallagher y Brown (2002), los street malls pueden ofrecer a los propietarios de pequeñas empresas una alternativa rentable para establecer y hacer crecer sus negocios, gracias a costos de alquiler más bajos en comparación con los centros comerciales tradicionales.

Por último, la diversidad de negocios y servicios en un street mall puede aumentar su atractivo como destino comercial, atrayendo a una variedad de clientes y generando un flujo constante de ingresos para los arrendatarios y propietarios (Lang & Desjardins, 2019)



Fuente: (Vázquez, 2020)

2.1.11 Materiales Sostenibles

La arquitectura sostenible es una tendencia cada vez más importante en el diseño y la construcción de espacios urbanos, y los street malls no son la excepción. Un street mall, o centro comercial al aire libre, es un lugar de encuentro y comercio que busca ofrecer una experiencia única y vibrante a sus visitantes. En este contexto, la integración de materiales sostenibles en su arquitectura puede no solo mejorar su eficiencia energética y reducir su impacto ambiental, sino también promover la sostenibilidad urbana y el bienestar de la comunidad local.

En este texto, explicaremos cómo los materiales sostenibles pueden ser incorporados en la arquitectura de un street mall y los beneficios que esto puede ofrecer.

Uso de Materiales Sostenibles en la Arquitectura de un Street Mall

La arquitectura sostenible se basa en el uso de materiales y técnicas de construcción que minimizan el impacto ambiental y promueven la eficiencia energética y el confort de los usuarios. Algunas formas en que los materiales sostenibles pueden ser integrados en la arquitectura de un street mall incluyen:



Fuente: (Tectonica, 2021)

- 1. Materiales Reciclados y Reciclables:** El uso de materiales reciclados, como madera reciclada, acero reciclado y hormigón reciclado, puede reducir la demanda de recursos naturales vírgenes y la generación de residuos durante la construcción. Además, es importante seleccionar materiales que sean reciclables al final de su vida útil para promover la economía circular.
- 2. Materiales de Bajo Impacto Ambiental:** Los materiales de bajo impacto ambiental, como adobe, bambú, paja y tierra compactada, pueden ser utilizados en la construcción de paredes, techos y pisos, proporcionando una alternativa más sostenible a los materiales convencionales.
- 3. Materiales con Certificaciones Ambientales:** Se deben preferir materiales con certificaciones ambientales reconocidas, como el sello LEED (Liderazgo en Energía y Diseño Ambiental), que garantizan que han sido producidos de manera sostenible y cumplen con estándares ambientales rigurosos.
- 4. Materiales Eficientes en Energía:** Los materiales que contribuyen a mejorar la eficiencia energética del edificio, como aislantes térmicos y ventanas de bajo consumo energético, pueden ayudar a reducir la demanda de energía para calefacción, refrigeración e iluminación.



Fuente: (Tectonica, 2021)

2.1.12 Urbanismo

El urbanismo es la disciplina que se encarga de dar solución a problemas de nivel urbano y social, con el fin de brindar una mejor calidad de vida para sus residentes. El urbanismo se puede dividir en social y arquitectónico, estos diferencian en que si se habla de la planificación y disposición de las ciudades hace referencia a urbanismo arquitectónico, por otro lado si se habla del enfoque en actividades económicas, ambientales o sociales se refiere a urbanismo social.

Haciendo un enfoque en el urbanismo arquitectónico, estas dos disciplinas se complementan de modo que cada una influye en la otra. Tanto la planificación del espacio urbano como el diseño de un edificio o lugar influyen en la vida de las personas, el espacio donde la población vive, el ambiente en que puede interactuar tiene repercusión en la población, dado que el medio que las rodea influye en su estado físico y emocional. De la misma manera al interior de un edificio, éste debe satisfacer las necesidades y permitir la conexión e integración interior y exterior con el medio que le rodea.

Un lugar óptimo para que las personas vivan se logra mediante la planificación urbana, que se refiere al proceso de diseñar y administrar el desarrollo físico, socioeconómico y otras áreas urbanas. La planificación inteligente de una ciudad ayuda a evitar problemas como el tráfico, contaminación, y falta de espacios verdes.

La relación arquitectura y urbanismo puede ser aprovechada para mejorar y facilitar la calidad de vida de sus habitantes como puede ser la mejora de las vías, para que haya mejoría en la movilidad de las personas ya sea en auto, transportes público, bicicleta o cómo caminar; para que cada una de ellas tengan un lugar seguro para moverse de un lado a otro. Un buen diseño urbano también fomenta la interacción entre personas en espacios públicos, e incluso integrar más áreas verdes a estos lugares para que sean beneficiosos para la salud física y mental de su población.



Fuente: (Mupa, 2019)

2.1.13 Urbanismo Táctico

El urbanismo táctico es una herramienta que nace del urbanismo para realizar intervenciones físicas en el espacio público urbano de una ciudad, es poner en práctica ideas que seas de rápida ejecución y accesibles con el fin de mejorar la vida de las personas con una transformación ya sea permanente o corto plazo. Estas acciones inteligentes se ponen en práctica para recuperar el valor del espacio público sobre el viario, facilitando la creación de espacios eficaces y seguros para los peatones, ciclistas y vehicular, estos ayudan a potenciar la micro movilidad, el uso del transporte público, creación de espacios verdes e implementación de mobiliario urbano. A través de la participación social y cívica se busca tomar en cuentas las necesidades y peticiones para realizar un diseño que cumpla las expectativas de las personas quienes harán uso de dicha intervención.

Existen varias guías y herramientas de urbanismo táctico que pueden ser empleadas para la planificación de una ciudad o intervención de un espacio público. Entre ellas encontramos el famoso libro de Jan Gehl titulado La dimensión humana donde el arquitecto danés afirma que las nuevas tecnologías han permitido construir edificios más altos y complejos, pero se ha dejado de lado el diseñar espacios para personas, lo que lo lleva a experimentar con la dimensión humana el diseño de espacios.

The National Association of City Transportation Officials, es una guía de primer nivel para el rediseño de calles de una ciudad donde se busca priorizar la seguridad, los peatones, el tránsito y la movilidad sostenible.

Uno de los mejores instrumentos para combatir problemas de movilidad, habitabilidad y economía es el rediseño de calles. Esta guía se da un indicio de cómo intervenir en este espacio público tan importantes, el cual basa el diseño de una calle por capas que permite el equilibrio entre entre peatones, ciclistas, tráfico particular, carga y descarga, transporte público y negocios que se desarrollan en este espacio, con el objetivo de darle un espacio a cada actor que interviene.



Fuente: (García, 2023)

2.1.14 Regeneración Urbana

En el libro *Urban Regeneration* (2000) de Peter Roberts y Hugh Skyes, se define a la misma como una acción y visión integrada que encamina a la resolución de problemáticas urbanas y que busca un cambio que logre mantenerse en aspectos económico, físico, ambiental y social en un área determinada.

La regeneración urbana es una forma de darle una segunda oportunidad a sitios ya existentes, por medio de la reorganización y modernización, evitando la planificación de una nueva zona urbana.

Este tipo de trabajos se llevan a cabo con el fin de cumplir con las demandas de quienes lo habitan, ofreciendo infraestructuras y espacios que suplan las necesidades de la zona, incentivando al comercio, propulsando el turismo y constituyendo entornos de vida y ocio sostenibles y atractivos, por medio los cuales se consigue mayor integración de la población.

Numerosos investigadores y teóricos de la planificación urbana han aportado estudios y argumentos en el debate sobre la vida y la vitalidad de las ciudades en las últimas cinco décadas, desde 1961. Se ha acumulado una gran cantidad de nuevo conocimiento.

Se ha acumulado una gran cantidad de nuevo conocimiento. Se ha logrado un progreso significativo en la planificación urbana práctica. Muchas áreas urbanas de todo el mundo han trabajado arduamente, especialmente en las últimas décadas, para mejorar las condiciones para los peatones y promover la vida en las ciudades, reduciendo la prioridad del tráfico de automóviles. (Gehl, 2010)



Fuente: (Berlin Regeneración Urbanística | Borgos Pieper Architecture And Design Studio, 2018)

2.1.15 Planificación de tráfico

La planificación del tráfico es un aspecto muy importante a tener en cuenta, porque suele ser el principal problema por el que se presenta en ciudades embotellamientos, entorpecimientos del flujo peatonal y vehicular, e inseguridad en la circulación. “El espectacular crecimiento de ciertas ciudades acompañado de desorden y anarquía, lleva consigo un deterioro progresivo del medio ambiente urbano, perdiendo calidad de vida”(Nelson, 2023). La principal causa de esto es que las vías de acceso no tienen la suficiente cabida o espacios para la cantidad de tráfico que se demanda. Esto puede deberse a que ciertos sectores urbanos fueron implementados en un momento en el que la demanda no era tan alta, y por el rápido crecimiento de la misma, se presenta ahora un deterioro que termina afectando en otros aspectos a los espacios urbanos.

Por otro lado, las aceras deben albergar frecuentemente árboles, bancos, postes de luz, señales de tránsito, paraderos de transporte público, letreros y publicidad, así como mesas y toldos de locales adyacentes. A estos elementos deben sumarse el tendido aéreo y la canalización subterránea de líneas distribuidoras de energía eléctrica y telecomunicaciones. Las aceras son hoy, por tanto, espacios multifuncionales que deben albergar una gran cantidad de usuarios y actividades de diversos intereses, por lo que requieren de una adecuada planificación y regulación. (Lunecke, 2016).

Por ese motivo, calles como Alfonso Andrade que es muy angosta y es invadida por los comerciantes informales, creando una gran inseguridad y entorpecimiento en la conducción, se ha propuesto hacer de esta vía totalmente peatonal, para reubicar a los vendedores informales, brindar el suficiente espacios para la afluencia de peatones y garantizar la seguridad de quienes transitan este sector. Por supuesto, esto conlleva realizar intervenciones en el flujo vehicular, de manera que se respete y mejore la circulación de los diferentes vehículos que se movilizan por la zona.

Es importante señalar que con esto se espera conseguir una revitalización urbanística en dicho sector, cuya finalidad es brindar espacios seguros, sostenibles, amigables al medio ambiente y llamativos. Al prestar atención a los peatones y a la vida urbana de la zona, se consigue cumplir los objetivos propuestos.



Fuente: Planificación de tráfico y su influencia en las ciudades (Nelson, 2023b)

2.1.16 Peatonización

Caminar otorga múltiples beneficios a la ciudad y a sus habitantes, no sólo constituye un modo de transporte sustentable, varios estudios demuestran además que la caminata mejora la salud física y mental de las personas (Williams y Thompson, 2013; Morgan, Tobar y Snyder, 2010).

Las peatonalizaciones permiten hacer una redistribución del espacio de manera proporcional al tipo de usuarios. Por ejemplo, en la plaza de Times Square en Nueva York antes del proceso de peatonalización del 2014, el 90% del espacio era para vehículos mientras que el 90% de los usuarios eran peatones. Tras la operación, se invirtió la distribución de espacios haciéndolo acorde al volumen de usuarios, lo que permitió una mejor movilidad de los peatones (Lancharro, 2019).

La peatonalización tiene un efecto muy positivo en el ámbito comercial, se utiliza como modelo de promoción comercial, en la que las zonas peatonales compiten con los centros comerciales periféricos.

Un análisis realizado por la OCDE en Alemania señaló un aumento de ventas en el 20% de los comercios en Colonia, del 25% en Copenhague, del 40% en Múnich, del 20% en Viena y de un 70% de los negocios en Hamburgo (Lancharro, 2019). Así mismo, el peatón es quién da vida a los espacios públicos urbanos



Fuente: Peatonización, un fenómeno imparables (Attikos, 2016)

2.1.17 Estrategias Urbana

La dimensión Humana- Jan Gehl

“La Dimensión Humana” es un libro significativo del arquitecto danés Jan Gehl, publicado inicialmente en 1996 y revisado en ediciones posteriores. En esta obra, Gehl analiza cómo se puede optimizar el diseño urbano para mejorar la vida de las personas. En lugar de centrarse solo en la funcionalidad y la eficiencia, Gehl destaca cómo el entorno urbano influye en la experiencia y el bienestar de los ciudadanos.

1. Enfoque en el Comportamiento Humano: Gehl argumenta que para diseñar ciudades efectivas, es esencial entender cómo las personas utilizan y experimentan los espacios urbanos. Estudia el comportamiento de las personas en diferentes entornos para encontrar formas de mejorar los espacios públicos, promoviendo la interacción social y un mayor uso de estos lugares.



Fuente: [archdaily](#), 2024

2. Importancia de los Espacios Públicos: El libro destaca la relevancia de los espacios públicos como plazas, calles y parques, que son esenciales para la vida urbana. Gehl sostiene que estos espacios deben ser diseñados para ser atractivos y funcionales, proporcionando lugares donde las personas puedan relajarse, socializar y disfrutar del entorno urbano.



Fuente: [archdaily](#), 2024

3. Diseño orientado al Peatón: Gehl aboga por un diseño urbano que dé prioridad a los peatones y ciclistas sobre los vehículos motorizados. El libro describe cómo las calles y los espacios públicos deben ser diseñados para promover el caminar y el uso de bicicletas, contribuyendo así a crear ciudades más sostenibles y saludables.



Fuente: [archdaily](#), 2024

4. Observación y Análisis: Gehl fundamenta sus propuestas en una observación minuciosa de la interacción de las personas con su entorno. Emplea datos empíricos para demostrar cómo ciertos diseños urbanos pueden influir en el comportamiento humano y revitalizar los espacios públicos. Sus estudios evidencian cómo los ajustes en el diseño pueden tener un impacto positivo en la vida urbana.



Fuente: [archdaily](#), 2024

5. Transformación de Espacios Urbanos: El libro ofrece numerosos ejemplos de cómo la mejora de los espacios urbanos ha resultado en notables mejoras en la calidad de vida de los habitantes. Gehl muestra cómo la renovación de calles y plazas puede revitalizar zonas urbanas, incrementar la actividad comercial y fomentar una mayor interacción social.



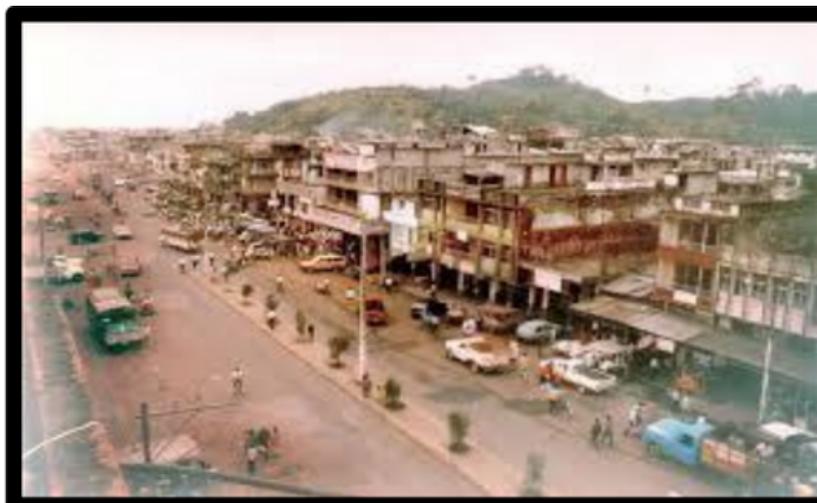
Fuente: [archdaily](#), 2024

Impacto en la Planificación Urbana: “La Dimensión Humana” ha influido significativamente en la planificación urbana al promover un enfoque centrado en las personas. Esta obra ha transformado la manera en que urbanistas y arquitectos diseñan las ciudades, priorizando el bienestar y la experiencia de los residentes.

2.1.18 Marco Histórico

Lo que hoy conocemos como La Troncal solía llamarse Rircay en tiempos de los Cañaris. Esta región formaba parte del cantón Cañar y de su parroquia desde tiempos antiguos y fue colonizada por habitantes de Cañar y Azuay. Según relatos históricos, Fray Gaspar de Gallegos mencionó esta área en 1582, y más tarde, en 1765, don Joaquín de Merizalde y Santisteban, corregidor de Cuenca, describió el territorio como parte de la Provincia del Cañar, cuando aún pertenecía al Corregimiento del Azuay. Merizalde, tras describir los anexos de San Pedro, Guairapungo, Sisid y Juncuales, anotó: "Siguiendo este mismo río (se refiere al río Cañar) durante más de 12 leguas, en las playas amplias contiguas a la costa de Guayaquil, se encuentran dos anexos llamados Gualleturo y Zhuya, de clima cálido y productores de caña dulce y frutas propias de climas ardientes".

El poblamiento en esta región comenzó modestamente durante la colonización, con personas provenientes de Cañar y Azuay que recordaban el nombre original de Rircay, así como Cochancay y Yanayacu, entre otros. Posteriormente, se dieron nuevas etapas, como la integración regional con la construcción de las carreteras Duran-Tambo y La Troncal, el desarrollo agrícola (aunque en menor medida la ganadería, especialmente bovina y porcina), la instalación del ingenio azucarero AZTRA, y finalmente la transformación de La Troncal en un centro urbano en rápido crecimiento, situado en un cruce importante de carreteras que conectan Guayas, Cañar y El Oro, lo que también impulsó el desarrollo en la parroquia Manuel J. Calle.



Fuente: Biblioteca municipal La Troncal

El ingenio AZTRA, principal industria de la Provincia del Cañar, se ubicó en la región costera gracias a la decisión del pueblo, que logró convencer al gobierno central de establecer la nueva empresa en La Troncal.

Entre 1980 y 1984, el pueblo de La Troncal luchó por obtener el estatus de cantón, argumentando que su centro poblacional había avanzado considerablemente, con un comercio activo, un sector agroindustrial en auge y un aumento de la población.

Tras tres paros consecutivos, el Congreso decidió la cantonización de La Troncal, ya convertido en un próspero centro urbano. El último paro, que duró 11 días, resultó en la cantonización de La Troncal (en Cañar) y de El Triunfo (anteriormente Boca de los Sapos, en Guayas), que en su momento formaba parte de nuestra provincia y ahora pertenece a la provincia hermana.



Fuente: Biblioteca municipal La Troncal

2.2 MARCO LEGAL

2.2.1 Normativas Nacionales

2.2.1.1 Constitución de la República del Ecuador

PRINCIPIOS DE APLICACIÓN DE LOS DERECHOS

SECCIÓN SEXTO, HÁBITAT Y VIVIENDA:

Art. 31. - Se reconoce que las personas tienen derecho al disfrute pleno de la ciudad y de sus espacios públicos, bajo los principios de sustentabilidad, justicia social, respeto a las diferentes culturas urbanas y equilibrio entre lo urbano y lo rural. El ejercicio del derecho a la ciudad se basa en la gestión democrática de ésta, en la función social y ambiental de la propiedad y de la ciudad, y en el ejercicio pleno de la ciudadanía. (Ecuador, 2008)

DERECHOS AL BUEN VIVIR:

SECCIÓN PRIMERA AGUA Y ALIMENTACIÓN

Art. 13.- Las personas y colectividades tienen derecho al acceso seguro y permanente a alimentos sanos, suficientes y nutritivos; preferentemente producidos a nivel local y en correspondencia con sus diversas identidades y tradiciones culturales. (Ecuador, 2008)

SECCIÓN SEGUNDO AMBIENTE SANO

Art. 14.- Se reconoce el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, que garantice la sostenibilidad y el buen vivir, *sumak kawsay*. Se declara de interés público la preservación del ambiente, la conservación de los ecosistemas, la biodiversidad y la integridad del patrimonio genético del país, la prevención del daño ambiental y la recuperación de los espacios naturales degradados. (Ecuador, 2008)

Art. 15.- El Estado promoverá, en el sector público y privado, el uso de tecnologías ambientalmente limpias y de energías alternativas no contaminantes y de bajo impacto.

SECCIÓN CUARTA CULTURA Y CIENCIA

Art. 23.- Las personas tienen derecho a acceder y participar del espacio público como ámbito de deliberación, intercambio cultural, cohesión social y promoción de la igualdad en la diversidad. El derecho a difundir en el espacio público las propias expresiones culturales se ejercerá sin más limitaciones que las que establezca la ley, con sujeción a los principios constitucionales.

Art. 24.- Las personas tienen derecho a gozar de los beneficios y aplicaciones del progreso científico y de los saberes ancestrales. (Ecuador, 2008)

SECCIÓN SEXTA HÁBITAT Y VIVIENDA

Art. 31.- Las personas tienen derecho al disfrute pleno de la ciudad y de sus espacios públicos, bajo los principios de sustentabilidad, justicia social, respeto a las diferentes culturas urbanas y equilibrio entre lo urbano y lo rural. El ejercicio del derecho a la ciudad se basa en la gestión democrática de ésta, en la función social y ambiental de la propiedad y de la ciudad, y en el ejercicio pleno de la ciudadanía. (Ecuador, 2008)

SECCIÓN OCTAVA TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

Art. 33.- El trabajo es un derecho y un deber social, y un derecho económico, fuente de realización personal y base de la economía. El Estado garantizará a las personas trabajadoras el pleno respeto a su dignidad, una vida decorosa, remuneraciones y retribuciones justas y el desempeño de un trabajo saludable y libremente escogido o aceptado. (Ecuador, 2008)

Art. 34.- El derecho a la seguridad social es un derecho irrenunciable de todas las personas, y será deber y responsabilidad primordial del Estado. La seguridad social se regirá por los principios de solidaridad, obligatoriedad, universalidad, equidad, eficiencia, subsidiaridad, suficiencia, transparencia y participación, para la atención de las necesidades individuales y colectivas.

DERECHOS DE LA NATURALEZA

Art. 72.- La naturaleza tiene derecho a la restauración. Esta restauración será independiente de la obligación que tienen el Estado y las personas naturales o jurídicas de indemnizar a los individuos y colectivos que dependan de los sistemas naturales afectados.

En los casos de impacto ambiental grave o permanente, incluidos los ocasionados por la explotación de los recursos naturales no renovables, el Estado establecerá los mecanismos más eficaces para alcanzar la restauración, y adoptará las medidas adecuadas para eliminar o mitigar las consecuencias ambientales nocivas. (Ecuador, 2008)

Art. 74.- Las personas, comunidades, pueblos y nacionalidades tendrán derecho a beneficiarse del ambiente y de las riquezas naturales que les permitan el buen vivir.

Los servicios ambientales no serán susceptibles de apropiación; su producción, prestación, uso y aprovechamiento serán regulados por el Estado. (Ecuador, 2008)

2.2.2 Normativas INEM

2.2.2.1 NTE INEM 2314

SEGUNDA REVISIÓN 2017-08

ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS AL MEDIO FÍSICO, ELEMENTOS URBANOS:

Se trata de la configuración de la estructura urbana y su mobiliario, funcionando de forma aislada o funcional mediante la creación de ambiente; por lo tanto es necesario llevar el diseño de espacios públicos y privados.

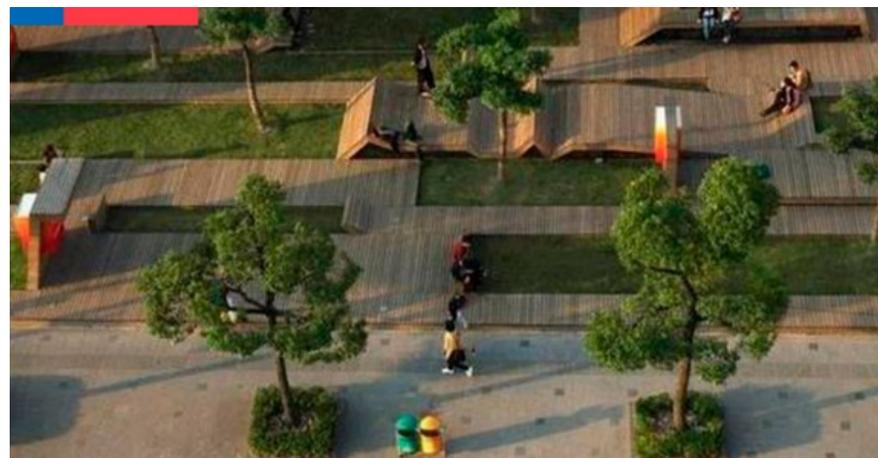
Para esto se tomará en cuenta las siguientes normativas: En general, la posibilidad de instalación de los elementos comunes de urbanización y mobiliario urbano vendrá condicionada a que el paso libre de la acera no sea inferior a 1 200mm. (INEN, 2017, pág. 6)

Cuando la acera tenga un ancho igual o superior a 1900 mm, se puede delimitar físicamente la banda de equipamiento manteniendo los 1200 mm de banda de circulación (b) y libre el ancho del bordillo; la banda de equipamiento debe tener un ancho mínimo (a) de 600 mm, contando con textura en piso diferenciada de acuerdo a NTE INEN 2243. (INEN, 2017, págs. 6-7)

Cuando la acera o bulevar tenga un ancho igual o superior a 2800 mm, se puede delimitar físicamente la banda de servicios manteniendo los 1200 mm de banda de circulación, contando con textura en piso de acuerdo a NTE INEN 2243. (INEN, 2017, págs. 7-9)

Los bolardos son elementos verticales que impiden el paso o acceso vehicular a áreas de circulación peatonal, pueden ser fijos o móviles, temporales o definitivos. (INEN, 2017, págs. 10-13)

Rejillas de protección en piso Entramado que cubre parcialmente una abertura que debe estar enrasada al piso, facilitando la circulación peatonal.



Fuente: Minvu, 2024

Criterios de ubicación y diseño

En aceras con un ancho inferior a 3000 mm se debe incorporar rejillas de protección o bordillos perimetrales en alcorques, respetando los 1200 mm de banda de circulación. (INEN, 2017, págs. 10-13)

Aparatos que distribuyen, filtran o transforman la luz emitida por una o varias lámparas que contienen todos los accesorios para fijarlas, protegerlas y conectarlas al circuito de alimentación. Las luminarias tales como farolas, proyectores, entre otros deben cumplir con los requisitos. (INEN, 2017, págs. 15-20)

Contenedores de residuos y reciclaje Recipiente amplio para depositar residuos diversos de mayor tamaño, los recipientes para residuos deben ser accesibles y fáciles de usar para todas las personas, pueden estar instalados en superficie o enterrados.

Bajo ninguna condición los contenedores podrán ocupar o invadir parcial o totalmente el ancho mínimo libre de circulación en aceras y vías de circulación peatonal de acuerdo con los requisitos establecidos en NTE INEN 2243. (INEN, 2017, págs. 15-20)

En aceras con un ancho menor a 2400 mm, y que posean estacionamientos vehiculares en la vía pública, el contenedor se colocará únicamente en una plaza de estacionamiento cuyo ancho mínimo debe ser de 2200 mm, además la señalización y delimitación en piso contrastará en color con las de las demás plazas de estacionamiento, y en el caso de los contenedores enterrados, la plataforma debe estar enrasada con el piso terminado, o tener una pendiente máxima del 10 % desde el contenedor hacia afuera. (INEN, 2017, págs. 20-25)

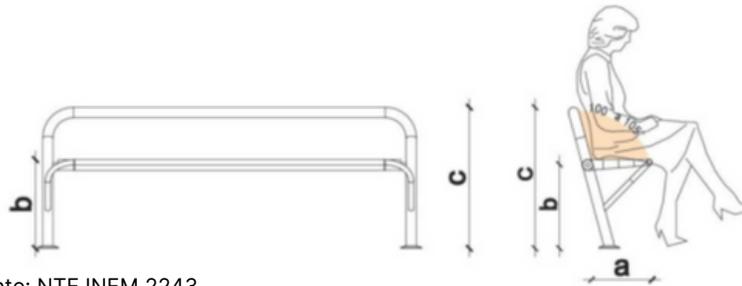
REPOSO Y RECREACIÓN

Bancas o asientos

Muebles, con o sin respaldo, en los que pueden sentarse una o más personas.

Criterios de ubicación: Las bancas o asientos (incluidas las zonas reservadas para sillas de ruedas o coches de bebés, usuarios con ayudas técnicas y otros de similares usos) no deben interferir con la circulación peatonal de acuerdo con NTE INEN 2243.

Criterios de diseño: Las dimensiones de las bancas o asientos son: la altura del asiento (b) debe ser entre 400 mm y 450 mm, medidos desde el nivel del piso terminado, la altura del tope del respaldo (c) debe estar entre 750 mm y 790 mm, la profundidad del asiento (a) debe estar entre 400 mm y 450 mm, el ángulo del asiento respecto del respaldo debe tener una inclinación entre 100° y 105°, y la altura del reposabrazos debe ser de un mínimo de 150 mm hasta un máximo de la misma altura del respaldo por encima del asiento.



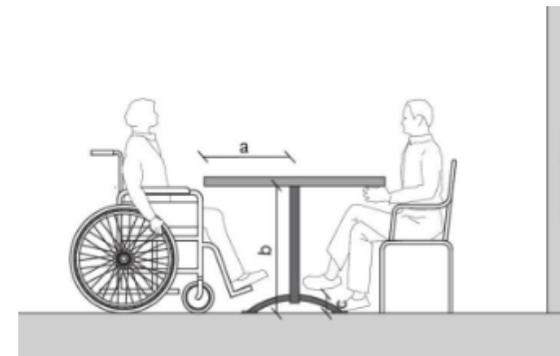
Fuente: NTE INEM 2243

Mesas

Mueble compuesto por una superficie plana soportada por una base.

Criterios de ubicación: Se pueden colocar en lugares de espera en bulevares, parques y plazas sin interferir con la circulación peatonal.

Criterios de diseño: Para permitir la aproximación frontal y uso de una persona en silla de ruedas, coche de bebé, usuario con ayudas técnicas, entre otros a una mesa, su diseño debe: permitir el espacio de maniobra hacia la mesa el cual debe permitir un giro de 360°, lo que equivale a una circunferencia de 1 500 mm de diámetro libre, tener un espacio inferior libre de obstáculos (b) hasta una altura de 700mm, tener una profundidad mínima (a) de 600 mm para acomodar las rodillas y un ancho mínimo de 900 mm, y en caso de existir los reposapiés, estos deben colocarse a una altura máxima (c) de 300 mm.



Fuente: NTE INEM 2243

SERVICIOS COMERCIALES, CULTURALES E INFORMATIVOS

Son todos aquellos elementos diseñados para brindar servicios comerciales, culturales e informativos mediante quioscos, casetas, terrazas de uso variado, entre otros.

Demandan un espacio de uso mayor que el de los otros elementos urbanos.

Los quioscos de venta comercial, terrazas de bares o restaurantes y exposiciones deben permitir la aproximación frontal y el alcance de los planos de atención (atriles con menús o caballetes informativos, entre otros) con un mínimo de 1500 mm de diámetro sin interferir la circulación peatonal.

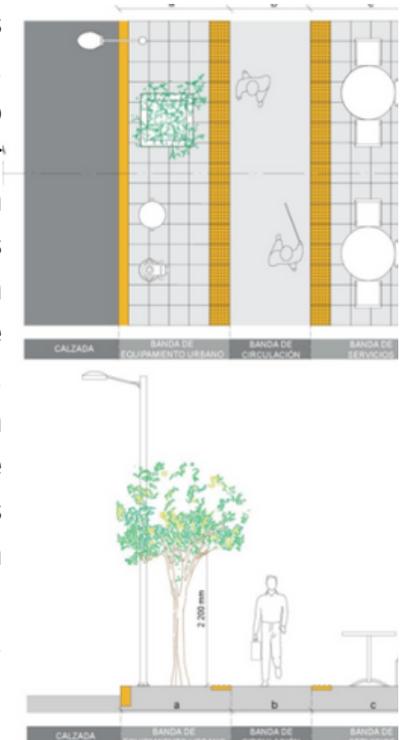
Los servicios comerciales, culturales e informativos en aceras mayores a 2400 mm y en bulevares deben estar ubicadas en la banda de servicios, en plazas y parques deben colocarse contiguo o dentro de las vías de circulación peatonal sin interferir con el ancho libre de paso peatonal.

El diseño y colocación de las casetas de guardianía no debe interferir con la circulación peatonal. (INEN, 2017, págs. 20-25)

VEGETACIÓN URBANA

Todo aquel elemento o conjunto de elementos vegetales, naturales (existentes en el terreno antes de que este sea urbanizado o que crezcan espontáneamente) o sembrados, que se disponen en el conjunto urbano para aportar al equilibrio gaseoso de la atmósfera, para mitigar la contaminación química por gases y la contaminación visual, así como para mejorar ecológicamente el entorno construido.

Los elementos de vegetación tales como macizos de flores, arbustos, árboles no deben invadir las franjas o vías de circulación peatonal ni vehicular con elementos tales como: ramas hasta una altura mínima de 2400 mm, medidas desde el nivel del terreno donde están plantados los elementos, raíces que sobresalgan al nivel de suelo o que, debido a su crecimiento, creen desniveles o roturas en las vías y que se conviertan en obstáculos para los peatones o los vehículos; o en elementos peligrosos para la integridad de obras de infraestructura. (INEN, 2017, págs. 35-39)



Fuente: (INEN, 2017, págs. 35-39)

2.2.2.2 NEC-HS-AU

MINISTERIO DE DESARROLLO URBANO Y VIVIENDA (MIDUVI)

2019

ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS AL MEDIO FÍSICO- RAMPAS

En esta norma se referencian los requisitos mínimos y/o máximos indicados en las Normas Técnicas Ecuatorianas (NTE INEN) sobre accesibilidad de las personas al medio físico y algunos establecidos en normas afines. En aquellos casos en que no se describan los requisitos mínimos de accesibilidad para un elemento en particular se debe remitir al elemento similar encontrado en la normativa vigente. Si el elemento no posee similares, se debe remitir a la normativa vigente nacional y/o internacional correspondiente para determinar las características mínimas accesibles. Se deben aplicar los requisitos mínimos y/o máximos de accesibilidad en todos los elementos y espacios descritos.

2.2.3 Áreas de circulación peatonal horizontal

Contemplan todas aquellas áreas diseñadas específicamente para el desplazamiento de las personas entre dos o más espacios.

Definir principios de diseño y montaje con niveles mínimos de calidad; reducir el consumo energético y mejorar la eficiencia energética; abogar por el cumplimiento de los principios básicos de habitabilidad; fijar responsabilidades, obligaciones y derechos de los actores involucrados.

PASILLOS, CORREDORES Y ACERAS		
ACERAS		
3	Bordillos	Acabado superficial de color contrastante con la acera y calzada.
4	Dimensiones	Altura máxima de desnivel entre acera y calzada igual a 200 mm. Para especificaciones técnicas adicionales, remitirse a la NTE INEN 2855.
		Pendiente transversal máxima del 2 %.
5	Obstáculos	Altura mínima de paso, libre de obstáculos, igual a 2200 mm en espacios exteriores.
6	Rejillas de drenaje	Separación máxima de los orificios de la rejilla, igual a 13 mm. Para especificaciones técnicas adicionales, remitirse a la NTE INEN 2246.

2.2.4 Cruces y pasos peatonales

Los requerimientos se aplican a los elementos dentro de la propiedad de dominio privado. Para especificaciones técnicas adicionales, remitirse a la NTE INEN 2246.

CRUCES Y PASOS PEATONALES	
Parámetros generales	Especificaciones técnicas
1 Dimensiones	Ancho mínimo de circulación, libre de obstáculos, igual a 1 500 mm.
	Cuando se prevé la circulación simultánea, en distinto sentido, de dos sillas de ruedas, dos personas con andador, dos coches de bebés, dos coches livianos de transporte de objetos o sus combinaciones, el ancho mínimo libre de obstáculos será 1 800 mm.
	Refugio peatonal: Si existe entre dos calzadas vehiculares un parterre vial, se debe disponer de un espacio con un ancho y longitud mínimos de 1 200 mm, con pendiente no mayor al 2 % en cualquiera de las direcciones. Para especificaciones técnicas adicionales, remitirse a la NTE INEN 2246.
2 Vados o rebajes	Ubicados al inicio y final de cada cruce peatonal en donde exista desnivel entre acera y calzada. Para especificaciones técnicas adicionales remitirse a la NTE INEN 2855.
	Debe estar señalizado con bandas podotáctiles, guía y de prevención conforme a la NTE INEN 2854.
3 Superficie	Antideslizante en seco y mojado.
	Libre de piezas sueltas y de irregularidades debidas al uso de material con defectos de fabricación y/o colocación.
4 Señalización horizontal	Señalizado en su totalidad, líneas tipo "cebra" en los cruces peatonales sin semáforo. De ser el caso, señalizado en su totalidad con dos líneas paralelas perpendiculares a la acera (se recomienda el uso de pictograma del peatón y flechas direccionales) si hay semáforo.
	Color contrastante con la superficie del piso y del entorno. Para especificaciones técnicas remitirse al Reglamento Técnico RTE INEN 004-2:2011.

2.2.5 Ordenanzas Municipales

Ordenanzas son normativas creadas por el consejo municipal de cada Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal, con el fin de mejorar el espacio y ambiente de la ciudadanía de cada cantón, las ordenanzas que se debe tomar en cuenta son:

Ordenanza que norma la adscripción del cuerpo de bomberos de la Troncal y su funcionamiento. (GAD DEL CANTÓN LA TRONCAL, n.d.)

Ordenanza para la reactivación económica y productiva, atracción de inversiones, generación de empleo, y estabilidad y equilibrio fiscal en el cantón La Troncal. (GAD DEL CANTÓN LA TRONCAL, n.d.)

Ordenanza Para La Gestión Del Desarrollo Turístico En El Cantón La Troncal. (GAD DEL CANTÓN LA TRONCAL, n.d.)

Ordenanza Para La Determinación, Administración Y Recaudación Del Impuesto A Los Predios Urbanos Y Rurales Para El Bienio 2020-2021. (GAD DEL CANTÓN LA TRONCAL, n.d.)

Ordenanza Sustitutiva Que Conformar Y Regula El Consejo De Seguridad Ciudadana Del Cantón La Troncal. (GAD DEL CANTÓN LA TRONCAL, n.d.)

Ordenanza De Remisión De Intereses, Multas Y Recargos Derivados De Obligaciones Tributarias, No Tributarias Y De Servicios Básicos, Administrados Por El Gobierno Municipal Y Sus Empresas Amparadas En La Ley Orgánica De Empresas Públicas, Agencias, Instituciones Y Entidades Adscritas, En El Cantón La Troncal (GAD DEL CANTÓN LA TRONCAL, n.d.)

Reforma A La Ordenanza De Control De Expendio Y Consumo De Bebidas Alcohólicas Y Regularización Del Funcionamiento De Locales Que Expenden Y Comercializan Las Mismas (GAD DEL CANTÓN LA TRONCAL, n.d.)

2.2.6 Normativas ISO

International Organization for Standardization (ISO), esta organización crea normas y estándares para la calidad, seguridad y eficiencia de productos y servicios, conocidas como Normas ISO. Para el estudio del proyecto tomaremos en cuenta con: ISO 14001 - GESTIÓN AMBIENTAL. La ISO 14001 es una norma internacional que contiene los requisitos necesarios para implantar un Sistema de Gestión de Medioambiental. Proporciona a las organizaciones la posibilidad de instaurar un SGMA que demuestre un desempeño ambiental válido. El estándar ISO 14001:2015 aporta una vertiente verde a las organizaciones, siendo considerado uno de los principales mecanismos competitivos a día de hoy en el mundo empresarial

La norma ISO-14001 para la Gestión Ambiental es certificable y se puede aplicar a cualquier organización, independientemente del tamaño o sector, que busque en su trabajo diario la minimización de los impactos sobre el entorno y el cumplimiento con la legislación ambiental vigente. (EXCELLENCE, 2018)

ISO 39001 - GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL La ISO 39001 es una norma internacional elaborada por la Organización Internacional para la Estandarización (ISO) que especifica los requisitos para implantar un Sistema de Gestión de Tráfico de Seguridad (Road Traffic Security – RTS) o de Seguridad Vial (SV) para que las organizaciones que interactúa con el sistema vial reduzcan el número de muertes y lesiones y heridos graves derivados de los accidentes de tránsito. El contexto de la Seguridad Vial está formado por cuatro factores sobre los que reposa la norma ISO 39001:2013: o Factor humano o Factor vehículo o Factor vía o Aspectos organizativos

La implementación y certificación de un Sistema de Gestión de la Seguridad Vial conforme a la ISO 39001 permite salvar vidas y fomentar comportamientos más seguros en la conducción, suponiendo un impacto positivo en las organizaciones que implementan este estándar y en la sociedad en general. Normas como la ISO-39001 supone una ventaja competitiva para las organizaciones que la implementan al reducir los riesgos viales y los impactos de la materialización de los mismos y representan una actitud responsable frente al personal, el medio ambiente y la sociedad. (EXCELLENCE, 2018).

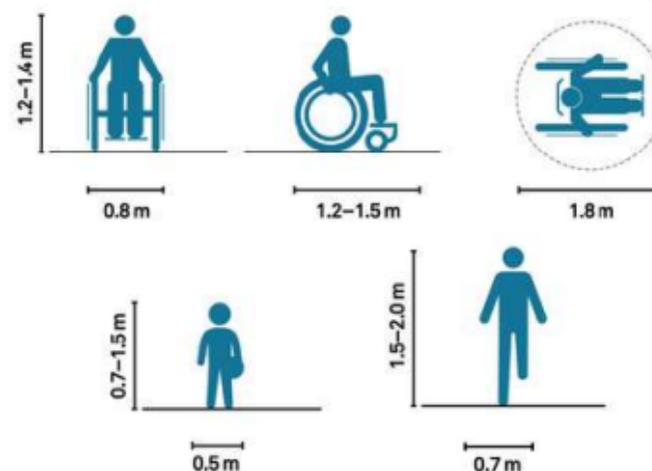
2.2.6 NORMATIVA INTERNACIONAL

2.2.6.1 GLOBAL STREET DESIGN GUIDE

La circulación de peatones debe brindar seguridad y comodidad, por ende todo diseño debe considerar:

- Continuidad entre las aceras y cruces peatonales
- Accesibilidad para todos los usuarios
- Seguridad
- Integración con el entorno

Fuente: (Asociación Nacional de Funcionarios de Transporte Urbano, Iniciativa Global de Diseño de Ciudades, 2016).



Fuente: GLOBAL STREET DESIGN GUIDE, 2024

Aceras: Las aceras juegan un papel vital en la vida de la ciudad, promoviendo una movilización a pie, y a su vez incentiva la vida económica y social en las calles. Por tanto es esencial invertir en aceras accesibles, seguras y en buen estado para un mejor desarrollo del lugar.

CENTRO

Acera convencional

Las aceras son fundamentales para la circulación de los peatones. Las ciudades pueden mejorar la ciudadanía mediante la creación de lugares donde la gente puede observar la vida de la calle y participar activamente, especialmente en el comercio minorista y áreas comerciales.



Fuente: GLOBAL STREET DESIGN GUIDE, 2024

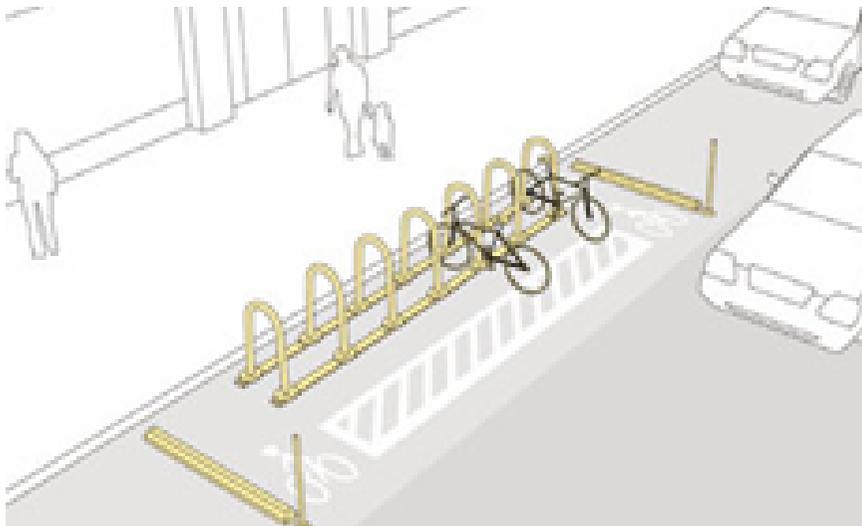
Punto de pellizco: Se pueden aplicar extensiones de bordillo a mitad de cuadra a velocidades de tráfico lentas y añadir espacio público. Cuando se utiliza como tratamiento para calmar el tráfico, las extensiones de bordillo de bloque se refieren a como "puntos de pellizco" o "gargantillas".

Flujo continuo Jardineras: Las macetas de flujo continuo son difíciles gestión de aguas pluviales con bordes instalaciones con un impermeable base. Apropiado para la infiltración urbano preclusivo o de alta densidad áreas, las jardineras de flujo tratan agua permitiendo que la escorrentía empape a través de su matriz de suelo y filtro en un sistema de drenaje inferior.



Fuente: GLOBAL STREET DESIGN GUIDE, 2024

Corral de bicicletas: Los corrales para bicicletas suelen sustituir a una plaza de aparcamiento a petición de un propietario de una empresa o propiedad local y acomodar de 12 a 24 bicicletas. Corrales se puede instalar en las esquinas a la luz del día una intersección desde el aparcamiento de bicicletas no tiene ningún efecto sobre la visibilidad de peatones al tráfico de vehículos en movimiento.



Fuente: GLOBAL STREET DESIGN GUIDE, 2024

Los parklets: Los parklets normalmente se aplican donde Las aceras estrechas o congestionadas impiden la instalación de acera tradicional cafés o donde los propietarios locales o los residentes ven la necesidad de ampliar la capacidad de asientos y espacio público. en una calle determinada.



Fuente: GLOBAL STREET DESIGN GUIDE, 2024

Calle peatonal: Las calles peatonales suelen ser realizadas los fines de semana o estacionalmente en el vecindario calles principales. se basan en torno a lo cultural y comunitario programación y eventos, en lugar de actividad comercial o comida callejera



Fuente: GLOBAL STREET DESIGN GUIDE, 2024



CAPÍTULO 03.

MARCO METODOLÓGICO

3.1 Tipo de investigación

La propuesta de diseño arquitectónico de un centro comercial para el cantón la Troncal corresponde a una investigación con enfoque mixto ya que se caracteriza por el uso de ciencias prácticas , donde se integra en este caso conceptos de arquitectura y urbanismo, para la solución de problemas de la vida cotidiana, con la aplicación de estos conocimientos en un lugar determinado. La investigación busca la recopilación de información y variables que aporten al proceso de elaboración de un modelo que cumpla con la solución de los problemas que se evidencian en el lugar de intervención.

3.2 Métodos de investigación

3.2.1 Método de análisis de la información

El uso del método analítico-sintético para la investigación, permite la comprensión de datos científicos de las fuentes bibliográficas que se ha reunido durante el proceso de desarrollo teórico, con el fin de conocer acerca del tema propuesto. Esto nos ayuda a sintetizar la información en partes pequeñas para luego elaborar generalizaciones, que permitió entender mejor el tema con el que se genera nuevo conocimiento que pueda ser aplicado a la propuesta investigativa.

Por otro lado, esto también nos ayudó a encontrar métodos de diseño que pudieran ser aplicados a la propuesta del proyecto.

3.2.2 Método e instrumentos de recolección de datos

Debido al enfoque mixto que es parte del diseño de la metodología del presente proyecto, la obtención y registro de datos, se llevará a cabo un método de investigación de tipo cualitativa, y cuantitativa.

La aplicación del método cualitativo en la investigación, principalmente permite la contextualización de la problemática desde el punto de vista humano. Por ende, entrevistas semi-estructuradas, para conocer el punto de vista de profesionales con el fin recolectar técnicas y características que pueden aportar al proceso de desarrollo del proyecto.

Por otro lado el uso del método cuantitativo a través de la encuesta, para generar un análisis metódico de las necesidades, prioridades, comportamiento y condiciones de la población del lugar de intervención de acuerdo al tema de investigación.

3.2.3 Población

“Es el conjunto de personas u objetos de los que se desea conocer algo en una investigación.” López, 2004).

Según los datos del Censo 2022 realizados a nivel nacional, la población del cantón la Troncal cuenta con 62 103 habitantes, de los cuales 29 791 son mujeres y 32 312 son hombres. (CNE, 2022)

3.3 Muestra

“Se define como una herramienta de la investigación cuya función es determinar qué parte de una población o universo debe examinarse para hacer inferencias sobre ella.” (Encuenta, 2019). Para este estudio se buscó tener la participación de la mayor cantidad posible de las personas que conforman el sector comercial conformado por las calles Jose Peralta, Alfonso Andrade y 10 de agosto. Para lo cual tuvimos la participación de 80 personas pertenecientes al cantón, las cuales cumplen con el perfil que requiere la investigación.

3.4 Resultados

3.4.1 Entrevistas

Se empleó como técnica cualitativa la entrevista. En esta, se tuvo la oportunidad de contar con la participación del Arquitecto Hitler Pinos docente de la Universidad Espíritu Santo, y el Arquitecto Patricio Cobos residente del cantón la Troncal.

Dicha entrevista fue realizada con el objetivo de obtener información y opiniones fiables de profesionales conocedores del tema. Para esto, se formuló una serie de preguntas que fueron usadas a la hora de realizar dicho procedimiento:

- ¿Cuál es su percepción sobre el aumento de comerciantes informales en el cantón La Troncal en los últimos años?
- ¿Qué impacto visual, social y económico tiene esta situación en la comunidad y en el entorno urbano?
- ¿Qué piensa acerca de la propuesta de un diseño urbano-arquitectónico para la reubicación de comerciantes informales?
- Ha trabajado en proyectos similares de reubicación de comerciantes informales en el pasado? ¿Podría compartir algunas experiencias y lecciones aprendidas?
- ¿Cuál sería su enfoque de diseño para un proyecto que busque reubicar a estos comerciantes informales en el cantón La Troncal?

- ¿Qué tipo de infraestructura y espacios serían necesarios para la reubicación de los comerciantes informales en el cantón la Troncal?
- ¿Estaría a favor del diseño de una calle comercial o street mall bajo los criterios de integración arquitectónica, para la reubicación de los comerciantes informales?
- ¿Cómo implicaría a la comunidad local en el proceso de diseño y planificación de este proyecto de reubicación?
- ¿Cómo influiría un proyecto de una calle comercial para la reubicación de comerciantes informales en La Troncal?

Gracias a los resultados que brindó la entrevista a estos profesionales, es posible destacar ciertos puntos durante éste método de investigación. El aumento de comerciantes informales muchas veces se debe a la falta de empleo, hay muchas más personas desempleadas que vacantes, en consecuencia, conduce al ciudadano honrado a buscar alternativas para “salir adelante” y que de esta manera empiezan con el comercio informal. Incluso, varios de ellos no pueden darse el lujo de poder alquilar un local, pues apenas y les alcanza para conseguir la mercadería, por lo tanto, se posicionan en las calles para vender sus productos. Otro de los posibles factores, es el ejemplo de otros, ya que al ver que hay otros comerciantes informales, las personas que lo necesitan copiaron el mismo accionar.

Las condiciones socioeconómicas influyen demasiado en esta problemática, poniendo gran énfasis en la gran tasa de desempleo que se vive en la actualidad en el país.

Las consecuencia que esto produce, aparte del comercial informal en sí, es el daño de la infraestructura urbana del cantón, ya que ciertos sitios se ven afectados de forma negativa por la presencia y poca organización de ellos, produciendo así que se obstruyan calles y veredas, entorpeciendo el paso vehicular, peatonal y aumento de inseguridad, aumento de suciedad, esto genera ambiente visual poco agradable. El conjunto de estas consecuencias, producen daño a los bienes públicos lo que genera un gasto más para el GAD del cantón.

Por esto, la propuesta que se lleva a cabo en este proyecto, es una alternativa correcta bajo ciertos parámetros que permita ser una ayuda en esta problemática.

Una de las más grandes problemáticas que se puede llegar a tener, es que estos comerciantes en cuestión, se lleguen a rehusar a reubicarse al nuevo lugar que se está proponiendo. La solución a esta problemática se reduce a realizar una participación activa de estos ciudadanos, por medio de la inclusión de la comunidad en el diseño, sobre sus gustos y opiniones, para que de esta manera ellos sientan que realmente se los está tomando en cuenta. De esta forma, se consigue una mayor aceptación y un vínculo de querer cuidar y apoyar el proyecto presente.

Los entrevistados estuvieron a favor del diseño de una calle comercial, siempre tomando en cuenta el no entorpecer la circulación vehicular para evitar problemas de tránsito.

La manera de hacer una participación activa de los comerciantes informales de manera en que el proyecto gane su aceptación y su agrado, es preguntar a la comunidad sus opinión acerca de los diseños propuestos, sus necesidades, que esperan del proyecto. Siempre buscando que la comunidad sienta que realmente se los está tomando en cuenta.

Cabe recalcar, que a pesar de que esto no resuelve totalmente la problemática de la existencia de los comerciantes informales, si resulta ser una ayuda para la resolución de la misma, aportando lugares más limpios, reduciendo una parte de la cantidad de comerciantes informales al general más empleo, generar una mejor organización de los mismos, y creando un espacio de atractivo comercial-turístico que atraiga a más visitantes, y más seguridad.

3.4.2 Encuestas

Se empleó como técnica cuantitativa una encuesta a nivel del sector de comerciantes informales de la troncal para que de esa manera, a través de estos datos, tener una idea más clara acerca de la aceptación que tendría el proyecto por ellos.

Para realizar una efectiva recolección de datos, se visitó el sector con el fin de experimentar el ambiente que se desarrolla en este lugar, y para poder tener contacto con las personas que concurren esta zona.

Para efectuar las respectivas encuestas, se seleccionaron hombres y mujeres de entre 18 y 75 años de edad, que se dedican a sus propios negocios en la zona del proyecto y personas que residen en el lugar.

Los participantes son los comerciantes formales e informales presentes en el sector, estos tienen diferentes ocupaciones como venta de accesorios, calzado, vestimentas, comida rápida, servicios de tecnología, farmacias, librerías, edificios de oficina, locales mayoristas, etc. Esto se realizó con el fin de tomar cuenta sus opiniones acerca de la intervención propuesta en el presente trabajo.

Por cada pregunta se obtuvo determinados datos que se irán mostrando a continuación:

En la pregunta 1 de ¿Cuenta con local?, si la respuesta es sí ¿Es propio o alquilado?

En esta pregunta se observó que la mayoría de los encuestados están asentados en un local alquilado mientras que otros no cuentan con local. También se puso evidenciar que la mayoría de locales de esta zona están ocupados por los negocios

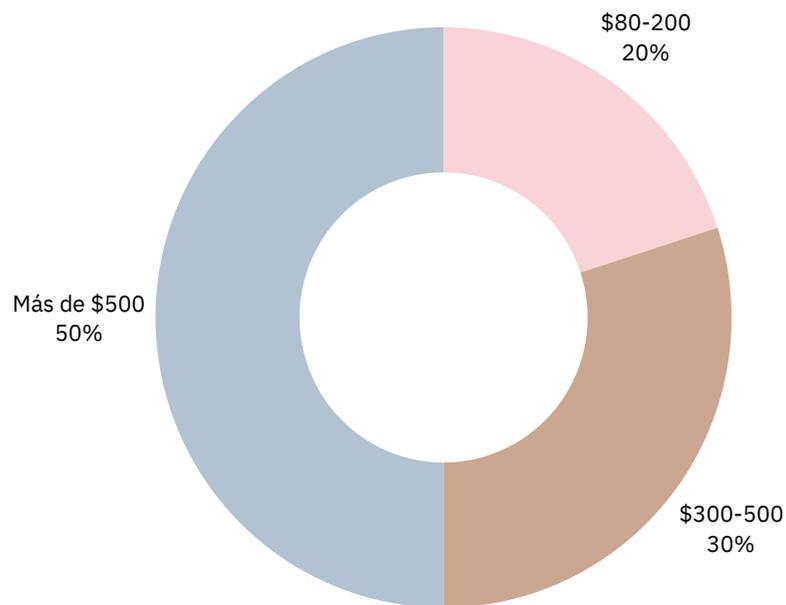
1. ¿Cuenta con local para su negocio?, si la respuesta es si ¿Es propio. alquilado, o no cuenta con local?



Fuente: Elaboración propia

En la pregunta 2: Se pudo evidenciar que el alquileres de locales del sector comercial de La Troncal están entre los 300 a 500 dólares mensuales y pueden llegar a costar más. Por lo cual no todas las personas están en condiciones de pagar esos valores mensualmente. Por esta razón algunos comerciantes optan por poner su negocio o servicio de manera informal invadiendo la vía

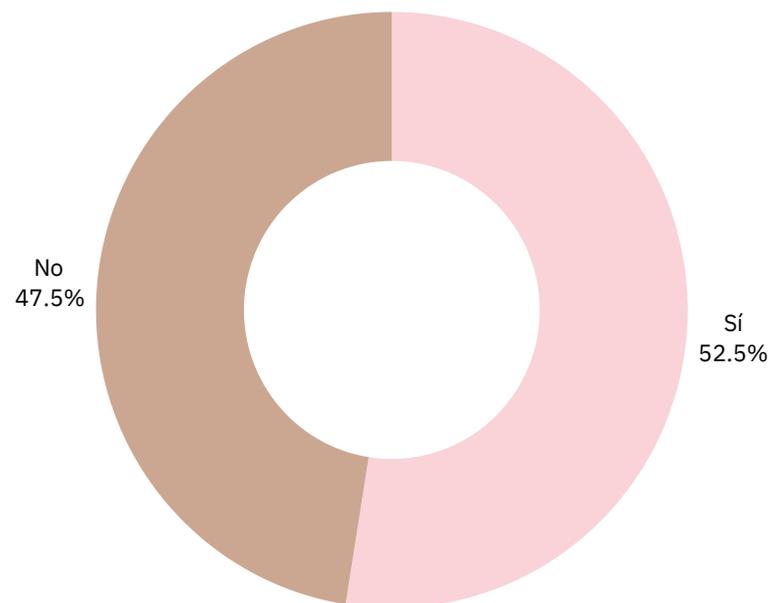
2. ¿En caso de Alquilar ¿Cuánto paga regularmente?



Fuente: Elaboración propia

En la pregunta 3: Los encuestados que alquilan dieron su conformidad con el lugar donde tienen su negocio. Per algunas personas también notificaron su insatisfacción en el lugar donde esta ubicado su negocio, algunas de las razones fueron que para ser una zona comercial a nivel urbano no cuenta con la debida estructura y la zona es muy desorganizada.

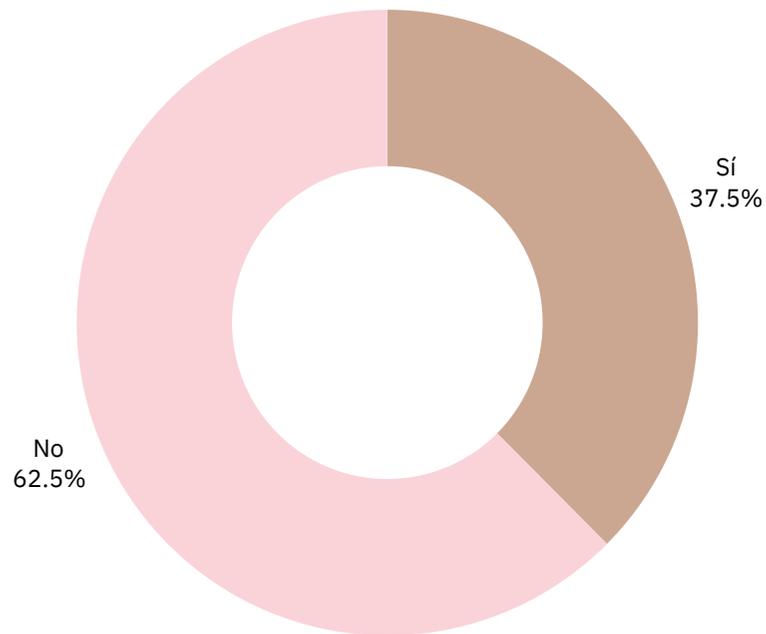
3. ¿En caso de contar con local para su negocio, ¿Se siente cómodo en su actual local?



Fuente: Elaboración propia

En la pregunta 4: Se evidencia que aún hay un porcentaje medio de las personas que no cuentan con permiso para su local. Ya sea porque algunas personas no cuentan con un local formal o están temporalmente ubicados en ese local.

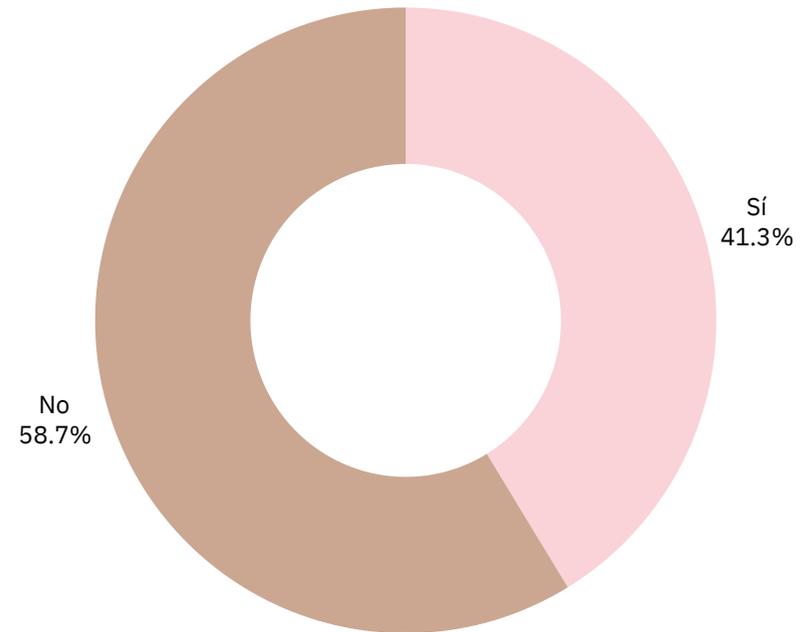
4. ¿Cuenta con permiso de funcionamiento?



Fuente: Elaboración propia

En la pregunta 5: Los encuestados informaron que aún reciben molestias por parte de las autoridades, ya sea por el permiso de funcionamiento o por lo que laboran de manera ambulante o informal.

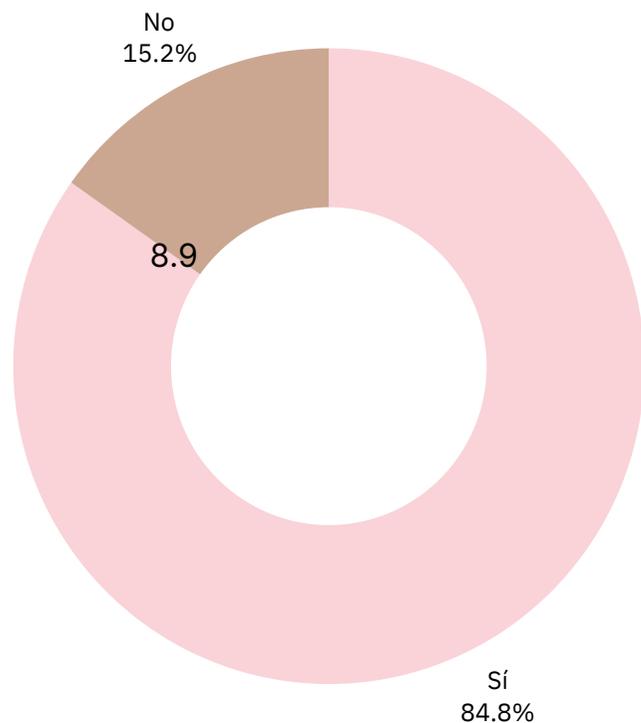
5. ¿Visitan regularmente las autoridades su local?



Fuente: Elaboración propia

En la pregunta 6: Notificaron a los encuestados que sí tienen en su mayoría conocimiento de lo que es un centro comercial formal. Sin embargo los entrevistado que tiene un conocimiento general delos tipos de centro comercial

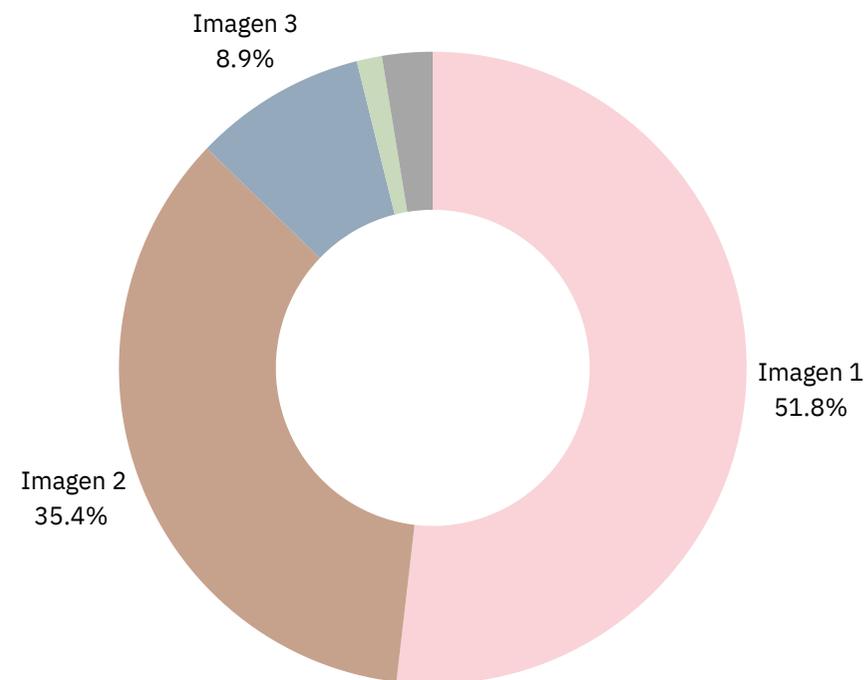
6. ¿Tiene conocimiento de lo que es un centro comercial o street mall?



Fuente: Elaboración propia

En la pregunta 7: Se evidenció que las personas están a favor de tener su local en un diseño más abierto al público y de manera formal. Ya que esto aumentara el flujo de personas en la zona por ende aumentarán sus ventas. En este puntos ciertas personas notificaron que la zona tiene que ser arreglada para que tenga mejor aspecto

7. ¿De las imágenes de referencia en que lugar le gustaría tener su local ?

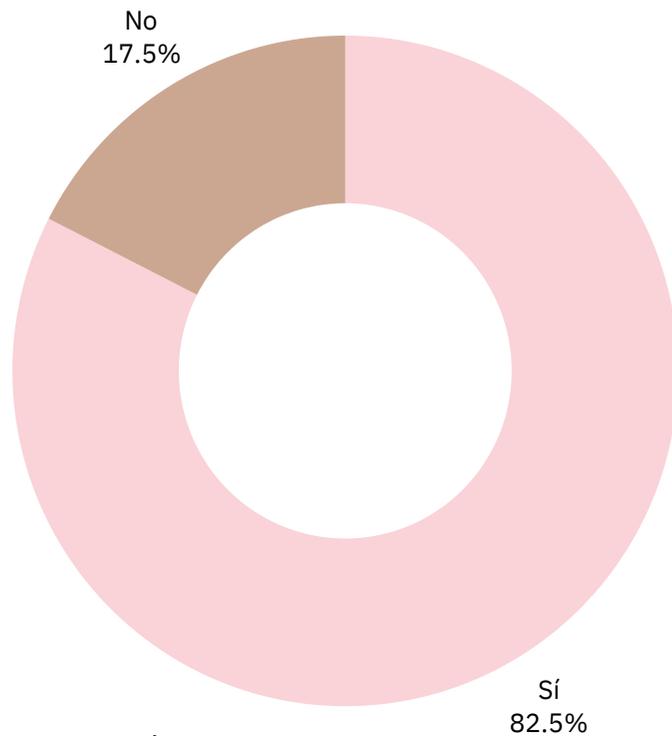


Un lugar mas abierto al público
Un local propio

Fuente: Elaboración propia

En la pregunta 8 : Los encuestados notificaron que estaban a favor de una reubicación dentro de un puesto formal dentro de un centro comercial o street mall.

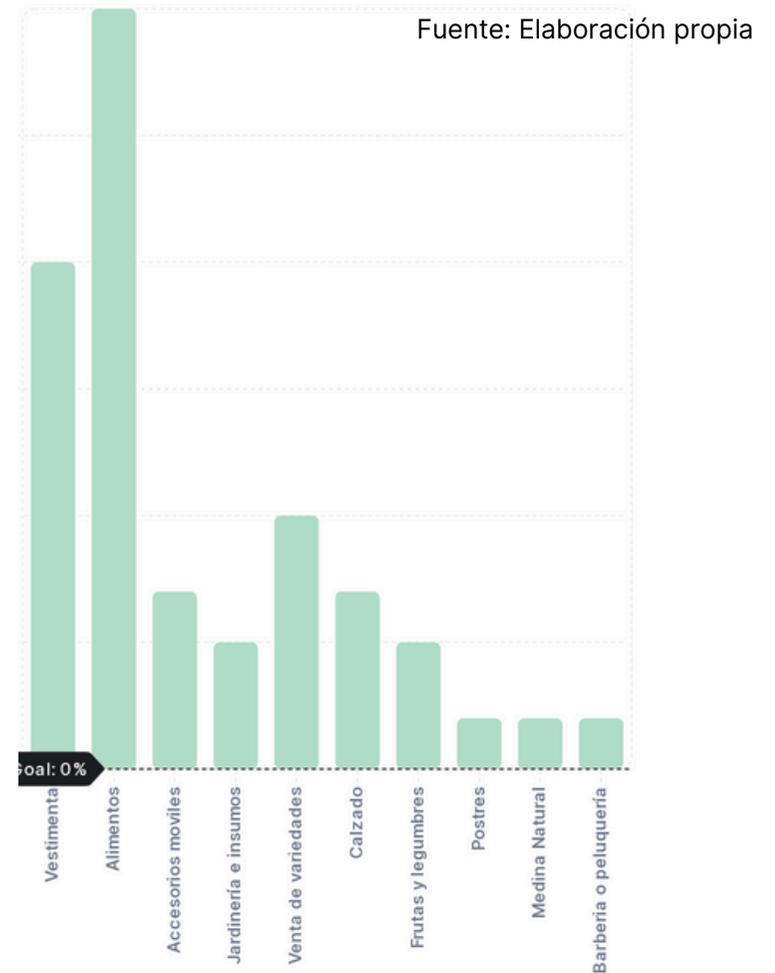
8. ¿Estaría dispuesto a una reubicación dentro de un puesto comercial formal?



Fuente: Elaboración propia

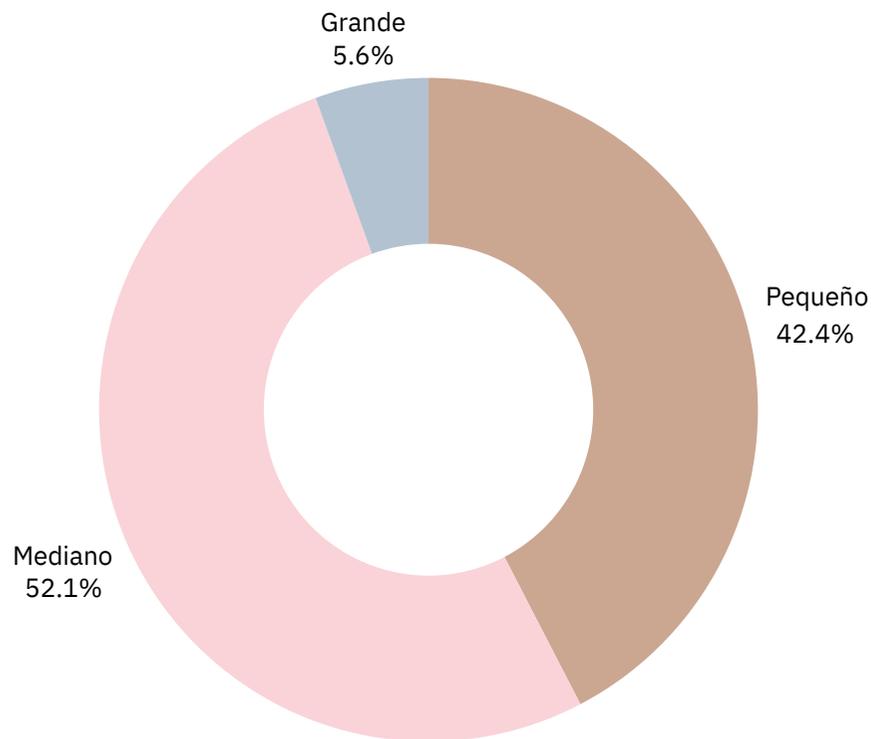
En la pregunta 9: Las personas nos dieron a conocer que productos y servicios ofrecen y entre las respuestas más repetidas estuvieron dentro de la categoría de ropa, alimentación y variedades.

9. ¿Qué servicios ofrece o que productos vende?



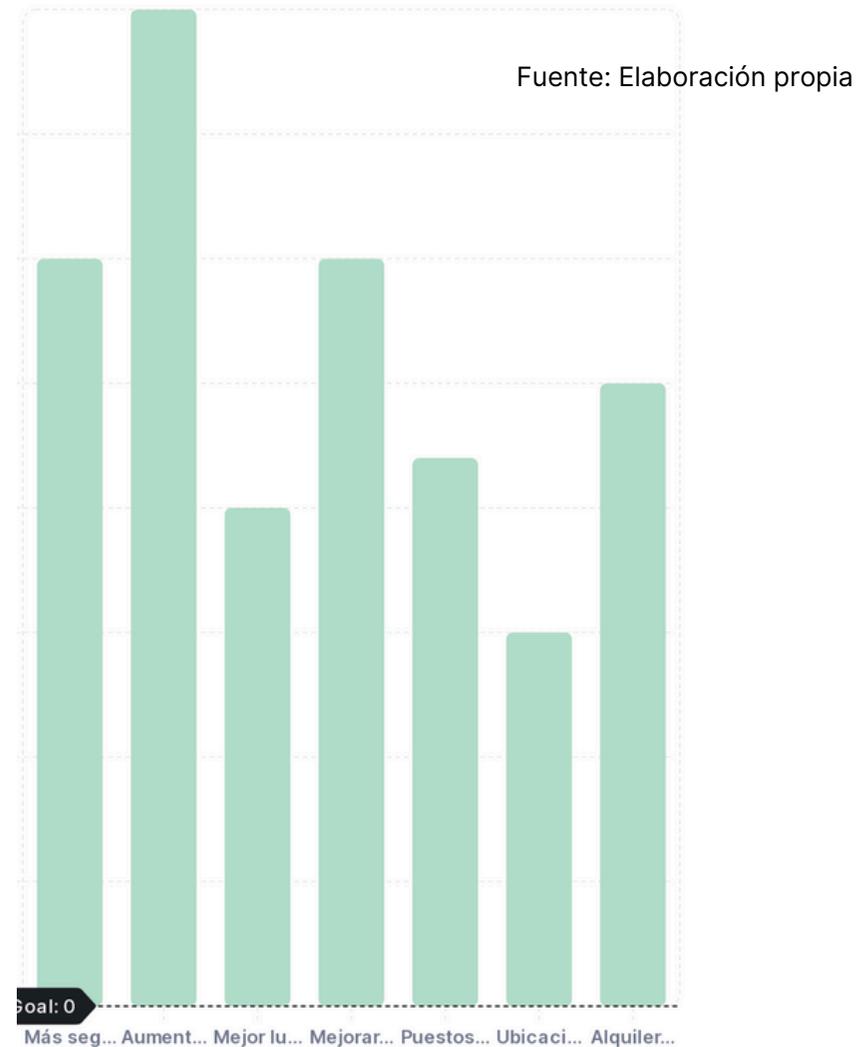
En el caso de la pregunta 10: Las personas que laboran dentro de un local, pueden costear el alquiler de un establecimiento entre pequeño y mediano.

10. ¿De que tamaño es local?



Fuente: Elaboración propia

Finalmente en la pregunta 11: Los comerciantes, nos dieron a conocer cuales son las expectativas que esperan en caso de tener su local de manera formal dentro de un centro comercial street mall.



Observaciones

1. Se evidencia que existe incomodidad por parte de los comerciantes y residentes por la precariedad de la iluminación, falta de áreas verdes, falta de orden y una estética urbana pobre.
2. Los comerciantes informales y formales demostraron interés en reubicarse a locales formales donde puedan realizar sus actividades comerciales dentro del propuesto street mall.
3. Los datos demuestran que más del 50% de personas que cuentan con locales muestran insatisfacción en el lugar donde está ubicado su negocio, algunas de las razones fueron que para ser una zona comercial a nivel urbano no cuenta con la debida estructura y la zona es muy desorganizada, lo que puede desanimar a potenciales clientes.
4. Fue posible notar que al tomar en cuenta las opiniones de los comerciantes informales, ayudo a generar una mayor aceptación en la propuesta presentada.

Análisis de resultados

Gracias a los resultados obtenidos por las encuestas y las entrevistas y profesionales se pudo identificar cuales eran las necesidades y problemáticas del lugar de intervención, donde los encuestados también tuvieron la oportunidad de dar a conocer sus peticiones.

Se concluyo que la zona a intervenir es el lugar principal comercial del cantón La troncal, donde proporcional al crecimiento de la economía también ha aumentado la informalidad, e invasión de las vías con puestos venta, algunas de las razones notificadas por os encuestados es que el alquileres de la zona es alto y tiene la posibilidad para pagar por un local.

La mayoría de los encuestado afirmaron que estarían dispuestos a una reubicación de un puesto comercial formal y que se accesible y que sea en lugar abierto al publico para potenciar sus ventas.

Con esta información cuantitativa y cualitativa bridad por las entrevistas se tomara en cuenta para el rediseño de la zona a intervenir



CAPÍTULO 04.

CASOS ANÁLOGOS

4.1 Pitt Street Mall

Diseño: Tony Caro Arquitectura

Ubicación: Australia / Sydney

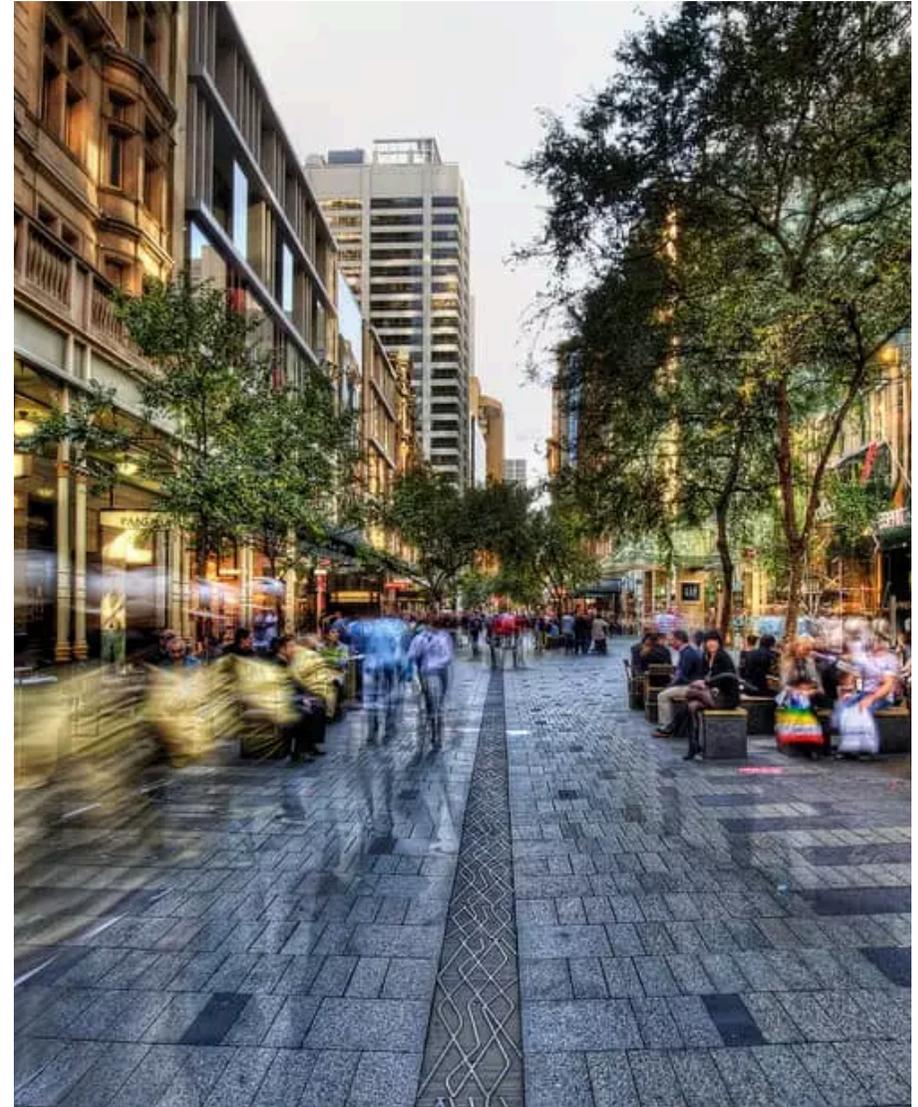
Dirección: Pitt Street Mall, Sydney NSW 2000

Construido: 2012

Área construida: 3.800 m²

En la década de 1990, una calle que antes estaba destinada a vehículos se transformó en un centro comercial peatonal. Esta transformación era una tendencia en varias ciudades australianas de ese período, con el objetivo de promover negocios que no requirieran cita previa. Varias tiendas destacadas, como Sportsgirl y Angus & Robertson, tenían sucursales importantes a lo largo de Pitt Street.

Además de las significativas mejoras en las áreas comerciales, la zona peatonal del Pitt Street Mall fue sometida a una remodelación de 10 millones de dólares australianos entre 2010 y 2011. Esta renovación incluyó la instalación de nuevos asientos, la colocación de adoquines renovados y la implementación de un sistema de iluminación en catenaria, que aportó una nueva dimensión al espacio.



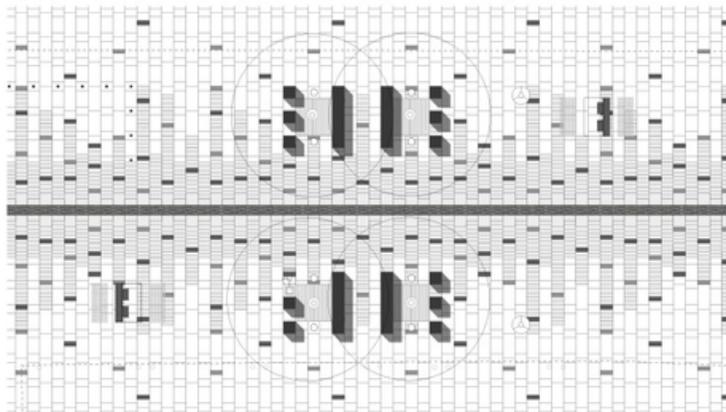
(sydneyarchitecture, 2010)

4.1.1 Análisis Formal

Pitt Street Mall en Sidney es un espacio público en el centro del distrito comercial más concurrido de Australia. El área alberga una gran cantidad de casas comerciales, con más de 600 tiendas especializadas en un radio de dos cuadras.

Materiales: El suelo está revestido con granito y otros materiales de alta calidad que permiten una durabilidad y un mantenimiento sencillo. Los patrones geométricos en el pavimento no solo tienen una función estética sino también ayudan en la orientación de los peatones.

Estilo Arquitectónico: El estilo es predominantemente moderno, con un enfoque en la transparencia y la interacción entre el interior y el exterior.



(sydneyarchitecture, 2010)

Estética y Diseño Paisajístico

Iluminación: La iluminación es ambiental y de acento, con luminarias que destacan tanto los elementos arquitectónicos como las áreas de actividad.

Mobiliario Urbano: Incluye bancos, mesas, y áreas de descanso ubicadas estratégicamente. El mobiliario está diseñado para ser funcional y estéticamente en armonía con el entorno.

Elementos de Agua y Vegetación: Se incorporan fuentes y zonas verdes que añaden un elemento natural al entorno urbano. Estas características no solo embellecen el espacio sino que también contribuyen a su confort y atractivo.



(sydneyarchitecture, 2010)

4.1.2 Análisis Funcional

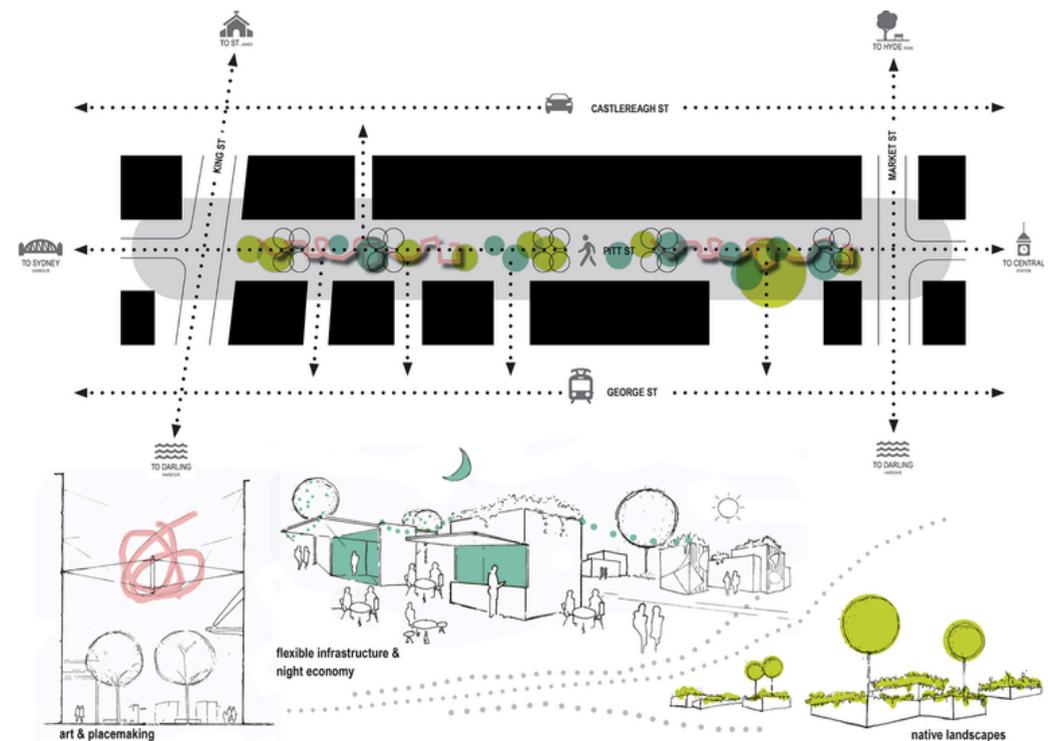
“Pitt Street Mall sirve como un espacio comercial y recreativo. Es un centro neurálgico para compras y socialización, atrayendo a una gran cantidad de peatones a lo largo del día.

Actividades: La zona está diseñada para actividades comerciales intensivas, incluyendo tiendas de moda, restaurantes y cafés. También es un lugar para eventos públicos, como ferias y celebraciones, que aprovechan la amplitud de la calle.

Flujo de Personas: El mall experimenta un alto volumen de tránsito peatonal, facilitado por su diseño abierto y la integración de accesos directos a los centros comerciales y de transporte cercanos.

Conectividad: Pitt Street Mall está bien conectado con el transporte público, incluyendo estaciones de tren y paradas de autobús cercanas. Esto facilita el acceso para los visitantes y mejora la movilidad en el área.

Infraestructura: La infraestructura incluye sistemas de drenaje eficientes y áreas de mantenimiento bien gestionadas. Los elementos de diseño, como los pavimentos antideslizantes, contribuyen a la seguridad y funcionalidad del espacio.



(Public space ideas competition, 2010)

4.2 Ithaca Commons

Diseño: Sasaki

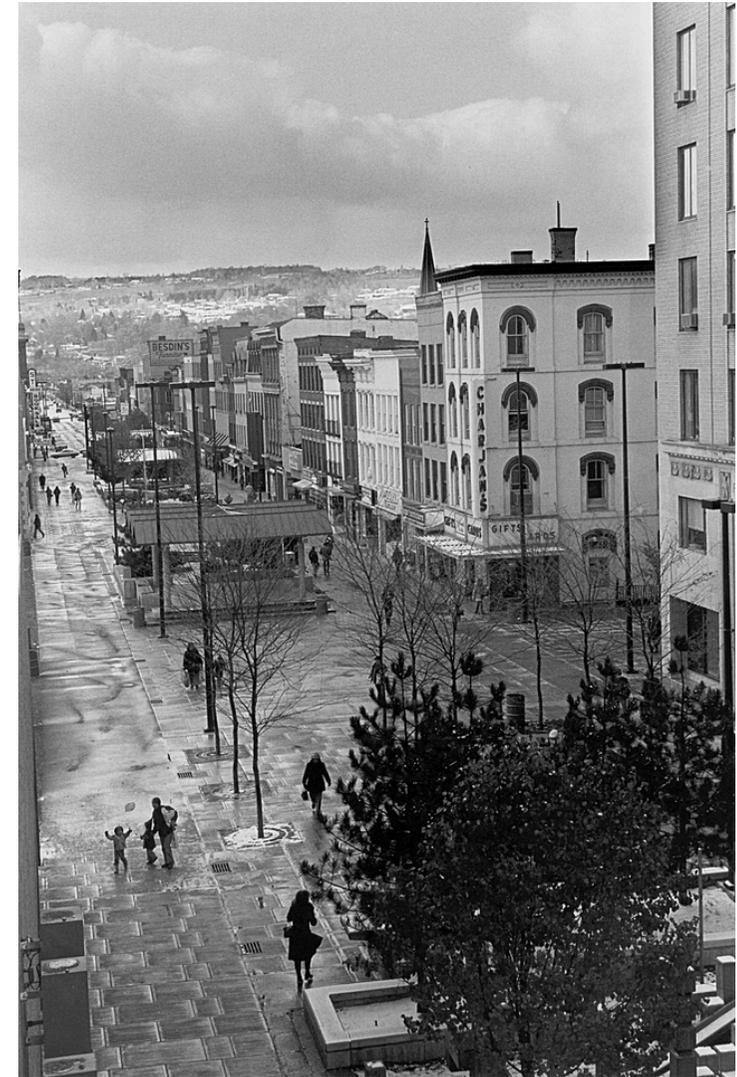
Ubicación: Ithaca, Nueva York

Construido: 2016

Área construida: 6.900 m²

En los años 60, el centro de Ithaca sufrió debido al auge del automóvil, la expansión de los suburbios y los proyectos de renovación urbana, lo que dejó muchas tiendas vacías y edificios históricos demolidos. En 1971, el alcalde Ed Conley propuso convertir varias cuadras de State Street en un centro comercial peatonal, una idea basada en un proyecto de un estudiante de Cornell de los años 50. El diseño comenzó en 1972 y la construcción en 1974, inaugurándose el Commons en 1975.

El Commons enfrentó competencia con la apertura del primer centro comercial en Ithaca en 1981. Durante los 90, sufrió un aumento de tiendas vacías, con el cierre de varias tiendas importantes. En respuesta, el alcalde Alan Cohen propuso reabrir State Street al tráfico de automóviles.



Fuente: |The Ithaca Journal, 2024

4.2.1 Análisis Formal

Ithaca Commons, un centro comercial peatonal en el centro de Ithaca, fue renovado por el estudio Sasaki en colaboración con la comunidad y líderes locales, los cuales buscaron integrar las características geológicas únicas de Ithaca en el diseño urbano, creando un espacio vibrante y activo.

Materiales: Utiliza pavimento de ladrillo y piedra para dar un aspecto tradicional y duradero.

Estilo Arquitectónico: El estilo es ecléctico, combinando elementos históricos con diseños contemporáneos. El enfoque es en la integración del espacio público con los edificios comerciales y residenciales circundantes.

Iluminación: La iluminación es funcional y decorativa. Se utilizan farolas de estilo clásico que proporcionan una luz cálida y adecuada para la seguridad y la atmósfera nocturna.

Mobiliario Urbano: Incluye bancos, mesas y sillas de diseño tradicional que invitan a los visitantes a detenerse y disfrutar del espacio. El mobiliario está dispuesto para fomentar la socialización y el descanso.

Elementos Vegetación: Hay elementos como espacios verdes con jardineras y árboles que añaden un toque natural al entorno urbano. Estas características no solo embellecen el espacio, sino que también mejoran la calidad del aire y el microclima local.



(Ithaca com, 2011)

4.2.2 Análisis Funcional

“El diseño incorpora un pavimento distintivo y zonas de servicios plantadas, mejoras como una pasarela central amplia, áreas de servicios dinámicas y un nuevo pabellón promueven el comercio y la interacción comunitaria.

Ithaca Commons es un espacio público renovado que refleja la identidad local y promueve la vitalidad económica y social. (Sasaki, 2016).

El proyecto realizado transforma Commons en un entorno comercial mejorado y un espacio de encuentro comunitario, las características que podemos destacar son:

Flujo de Personas: El área está diseñada para maximizar el flujo peatonal, con espacios amplios que permiten una circulación fluida. La ausencia de vehículos en la zona central facilita un entorno cómodo para los peatones.

Conectividad: Ithaca Commons es accesible a pie desde muchas áreas residenciales y comerciales circundantes. Hay estacionamiento en los alrededores y acceso a transporte público cercano.

Integración con el Entorno: La calle está conectada con otras áreas clave del centro de Ithaca, creando un circuito de comercio y actividades.

Impacto Social y Económico: Ithaca Commons tiene un impacto significativo en la economía local al atraer tanto a residentes como a turistas. La concentración de tiendas y restaurantes apoya a los negocios locales y fomenta la economía del área.

Cohesión Social:

Descripción: El espacio fomenta la interacción social y el sentido de comunidad. Las áreas para eventos y los espacios públicos son puntos de encuentro que ayudan a fortalecer la cohesión social.



(sasaki, 2016)

4.3 Lincoln Road Mall

Diseño: Morris Lapidus

Ubicación: Miami, Florida

Regenerado: 1990-2010

La historia de esta calle comercial se remonta a los años 1920, cuando Miami Beach estaba en pleno auge de desarrollo inmobiliario.

Originalmente concebida como un vibrante centro de comercio y entretenimiento, la calle rápidamente se convirtió en un lugar muy conocido. Sin embargo, en la década de 1960, Lincoln Road comenzó a decaer debido a la aparición de centros comerciales en los suburbios, que afectaron negativamente su actividad comercial.

Fue en los años 90 cuando la avenida pasó por una transformación importante, gracias a una renovación que restauró su antiguo esplendor. La remodelación convirtió la calle en un espacio más adecuado para los peatones, se construyeron nuevos edificios y tiendas, y Lincoln Road volvió a destacarse como un famoso destino turístico.



(archdaily,2011)

4.3.1 Análisis Formal

Lincoln Road Mall, una calle peatonal en Miami Beach, es un lugar de reunión popular que ofrece una experiencia de compras, gastronomía, entretenimiento y exploración artística. Situada en el centro de la escena cultural y artística de la ciudad, el área alberga eventos y presentaciones en vivo durante todo el año, contribuyendo a su atractivo tanto para lugareños como visitantes.

Pavimentación: Utiliza pavimento de piedra natural y concreto con acabados decorativos. Estos materiales no solo proporcionan durabilidad, sino que también contribuyen a la estética sofisticada del mall.

Fachadas: Los edificios a lo largo de Lincoln Road presentan una mezcla de estilos arquitectónicos, desde el Art Deco hasta el contemporáneo, con fachadas de vidrio, ladrillo y hormigón.

Iluminación: La iluminación es una combinación de luces de acento y farolas tradicionales. Se utilizan elementos decorativos para realzar la estética del mall.

Mobiliario Urbano: Incluye bancos, mesas y sillas de diseño moderno y cómodo. El mobiliario está dispuesto para facilitar el descanso y fomentar la interacción entre los visitantes.

Elementos de Agua y Vegetación: Hay fuentes y áreas ajardinadas que añaden un toque natural al entorno urbano.



(archdaily,2011)

4.3.2 Análisis Funcional

El Plan Maestro del Distrito de Lincoln Road tuvo como objetivo principal mejorar la experiencia estética y social de la zona, abordando desafíos físicos y operativos a través de un nuevo diseño que respete su historia única. Además, buscó integrar Lincoln Road en un distrito cultural y comercial.

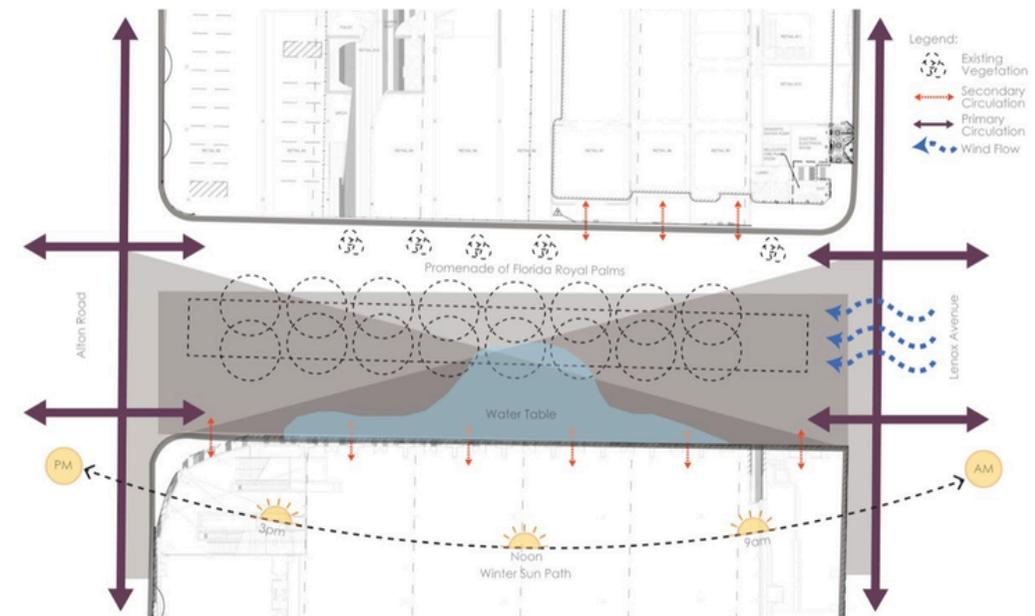
Uso del Espacio: Lincoln Road Mall es un espacio multifuncional que sirve como un centro comercial y un lugar para eventos sociales y culturales. La calle está llena de tiendas, restaurantes, cafés y galerías.

Las actividades incluyen compras, comidas al aire libre, y eventos comunitarios como mercados, ferias y exposiciones artísticas.

Flujo de Personas: La calle peatonal está diseñada para maximizar el flujo de visitantes, con amplias aceras y áreas de descanso. La ausencia de vehículos facilita un entorno cómodo y seguro para los peatones.

Conexiones: Lincoln Road Mall está bien conectado con el transporte público y las áreas residenciales circundantes. Hay opciones de estacionamiento cercanas y accesos a taxis y servicios de transporte compartido.

Integración con el Entorno: La calle se conecta con otras zonas comerciales y de entretenimiento en South Beach, creando un flujo continuo de personas entre diferentes áreas.



(archdaily,2011)

4.4 Calle Panamá

Ubicación: Guayaquil, Ecuador

La calle Panamá, ubicada en el sector centro noreste de la ciudad de Guayaquil, Ecuador, es un espacio público de alto valor histórico y cultural. Conocida por su conexión con el famoso puente de las 800 varas, que en el pasado unía los puntos de crecimiento económico de la ciudad, Ciudad Vieja y Ciudad Nueva, la calle ha sido testigo de importantes eventos en la historia local.

4.4.1 Análisis Formal

La Calle Panamá es una vía peatonal ubicada en el centro histórico de Guayaquil. Forma parte de un área revitalizada que busca ofrecer un espacio comercial y recreativo para residentes y visitantes. Su diseño está orientado a facilitar el tránsito peatonal y promover la vida urbana.

Pavimentación: La pavimentación de la Calle Panamá utiliza adoquines o pavimento de concreto, que es duradero y estéticamente coherente con el entorno urbano. Este tipo de pavimentación también facilita el mantenimiento y el drenaje adecuado.



(Primicias,2021)

Integración con el Entorno: La calle se conecta con otros puntos de interés en el centro de Guayaquil, como plazas, centros culturales y áreas comerciales, creando un circuito continuo de actividades y comercio.

Economía Local: La Calle Panamá tiene un impacto significativo en la economía local al atraer tanto a residentes como a turistas. La presencia de tiendas y restaurantes contribuye a la vitalidad económica del área, apoyando a las empresas locales.

Cohesión Social: El espacio fomenta la interacción social y el sentido de comunidad. Las áreas comerciales y recreativas proporcionan puntos de encuentro para eventos y actividades comunitarias, fortaleciendo la cohesión social.



(El Universo, 2021)

4.5 Tabla comparativa casos análogos

Aspecto	Pitt Street Mall (Australia)	Ithaca Commons (EE.UU.)	Lincoln Road Mall (EE.UU.)	Calle Panamá (Ecuador)
Ubicación	Centro de Sídney	Ithaca, Nueva York	Miami Beach, Florida	Guayaquil, Ecuador
Diseño Arquitectónico	Calle peatonal con fachadas modernas y acristaladas	Diseño peatonal con edificios históricos y contemporáneos	Calle peatonal con estilo Art Deco y modernista	Mezcla de arquitectura colonial y moderna
Uso del Espacio	Espacio urbano compacto, tiendas de lujo y minoristas	Espacios públicos, culturales, y comerciales	Espacios amplios con tiendas de lujo, restaurantes y galerías de arte	Cafés, restaurantes, tiendas de moda y oficinas
Accesibilidad	Altamente accesible, buena conectividad con transporte público	Acceso vehicular limitado, buena conectividad peatonal	Fácil acceso desde áreas turísticas y transporte público	Acceso peatonal, infraestructura limitada para vehículos
Público Objetivo	Residentes urbanos, turistas, compradores de lujo	Comunidad local, estudiantes, turistas	Turistas, residentes de alto poder adquisitivo	Residentes locales, turistas, empresarios

Ambiente	Urbano, moderno, sofisticado	Cultural, comunitario, inclusivo	Cosmopolita, artístico, turístico	Tradicional, cultural, relajado
Actividades Funcionales	Compras, entretenimiento, eventos al aire libre	Eventos culturales, mercados, tiendas locales	Compras de lujo, eventos culturales, cenas	Eventos culturales, gastronomía, vida nocturna
Sostenibilidad	Iniciativas verdes limitadas, enfoque en el comercio	Enfoque en sostenibilidad, uso de materiales ecológicos	Iniciativas verdes en el diseño, sostenibilidad urbana	Falta de enfoque en sostenibilidad, desarrollo en progreso

4.6 Conclusiones

Diversidad de Diseño y Funcionalidad: Cada uno de estos centros comerciales refleja una combinación única de diseño arquitectónico y funcionalidad que responde a su contexto local. Mientras que Pitt Street Mall y Lincoln Road Mall se destacan por su diseño moderno y sofisticado orientado al lujo y el turismo, Ithaca Commons y Calle Panamá priorizan la comunidad y la cultura local, creando espacios más inclusivos y accesibles.

Sostenibilidad y Desarrollo Urbano: Ithaca Commons y Lincoln Road Mall están más avanzados en términos de sostenibilidad, integrando prácticas ecológicas en su diseño y operación. Calle Panamá, aunque en desarrollo, podría beneficiarse de una mayor integración de prácticas sostenibles para mejorar su impacto ambiental y atractivo turístico.

Accesibilidad y Movilidad: Todos los centros comerciales son peatonales, pero Pitt Street Mall y Lincoln Road Mall tienen mejores conexiones con el transporte público, lo que facilita el acceso a una audiencia más amplia. Calle Panamá aún enfrenta desafíos en infraestructura, lo que podría limitar su crecimiento y funcionalidad a largo plazo.



CAPÍTULO 05.

ANALISIS DE SITIO

5.1 SELECCIÓN DEL SITIO

Ubicación : La propuesta de diseño de centro comercial para la reubicación de comerciantes informales, potenciación y modernización del sector comercial. Está ubicado en el cantón La Troncal, provincia de Cañar. Donde se realizará una intervención urbana y arquitectónica en las calles Alfonso Andrade, 10 de Agosto, calle Luis Cordero y José Peralta.

La Troncal cuenta con una extensión de 324 Km² y con una población de 62 103 habitantes. (CNE, 2022).

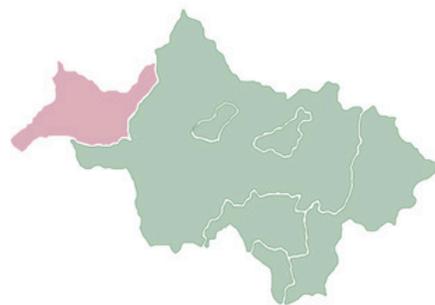
La ciudades que limitan con el cantón La Troncal son: NORTE: Cantón El Triunfo (Guayas) y parroquia General Morales (Cañar); SUR: Parroquia San Antonio (Cañar) y parroquia San Carlos (Naranjal - Guayas), a la altura del río Cañar; ESTE: Parroquia Chontamarca (Cañar); OESTE: Cantones El Triunfo, Taura y Naranjal de la provincia del Guayas.

El lugar de intervención tiene las siguientes coordenadas: -2.424901, -79.340413.

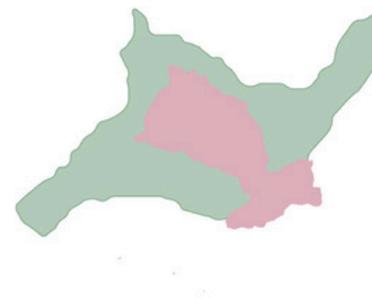
Fuente: Elaboración propia



■ Ecuador
■ Provincia del Cañar



■ Provincia del Cañar
■ Cantón La Troncal



■ Cantón La Troncal
■ La Troncal



■ La Troncal
■ Centro de La Troncal

5.2 Análisis de condiciones climáticas

La Troncal se encuentra en la zona costera del Ecuador, de clima tropical cálido con dos estaciones climáticas anuales debido a la presencia de la corriente de Humboldt y la corriente cálida del Niño. (El Comercio, 2009)

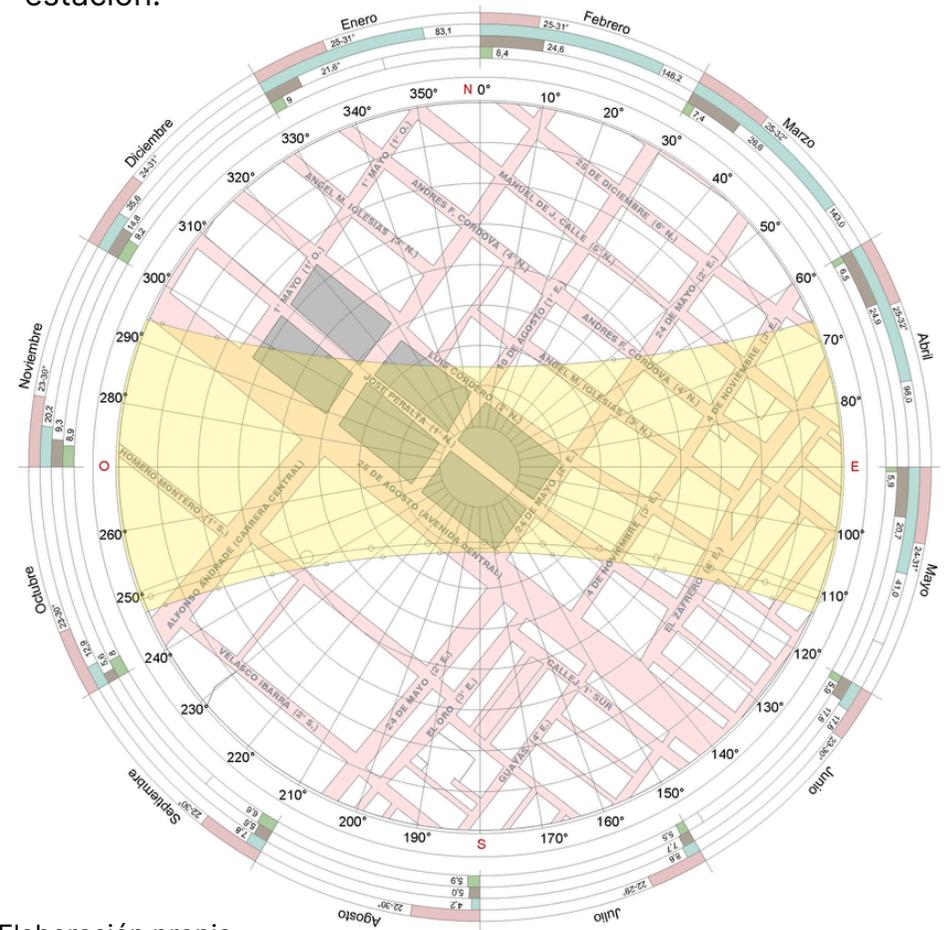
Datos como la temperatura, Humedad, precipitaciones y velocidad de vientos se obtuvieron de Weather Spark (2017).

La temporada calurosa dura 2,0 meses, del 7 de marzo al 8 de mayo, y la temperatura máxima promedio diaria es más de 31 °C. El mes más cálido del año en La Troncal es abril, con una temperatura máxima promedio de 32 °C y mínima de 25 °C.

La temporada fresca dura 2,1 meses, del 14 de junio al 18 de agosto, y la temperatura máxima promedio diaria es menos de 30 °C. El mes más frío del año en La Troncal es agosto, con una temperatura mínima promedio de 22 °C y máxima de 30 °C. (weatherspark, 2024)

- Temperatura (°C)
- Precipitación (mm)
- Humedad (%)
- Velocidad de viento (km/h)

Para mostrar la variación durante un mes y no solamente los totales mensuales, mostramos la precipitación de lluvia acumulada durante un período de 31 días en una escala móvil centrado alrededor de cada día del año. La Troncal tiene una variación extremada de lluvia mensual por estación.



Fuente: Elaboración propia

La temporada de lluvia dura 8,5 meses, del 15 de octubre al 1 de julio, con un intervalo móvil de 31 días de lluvia de por lo menos 13 milímetros. El mes con más lluvia en La Troncal es febrero, con un promedio de 148 milímetros de lluvia.

El periodo del año sin lluvia dura 3,5 meses, del 1 de julio al 15 de octubre. El mes con menos lluvia en La Troncal es agosto, con un promedio de 4 milímetros de lluvia. (weatherspark, 2024)

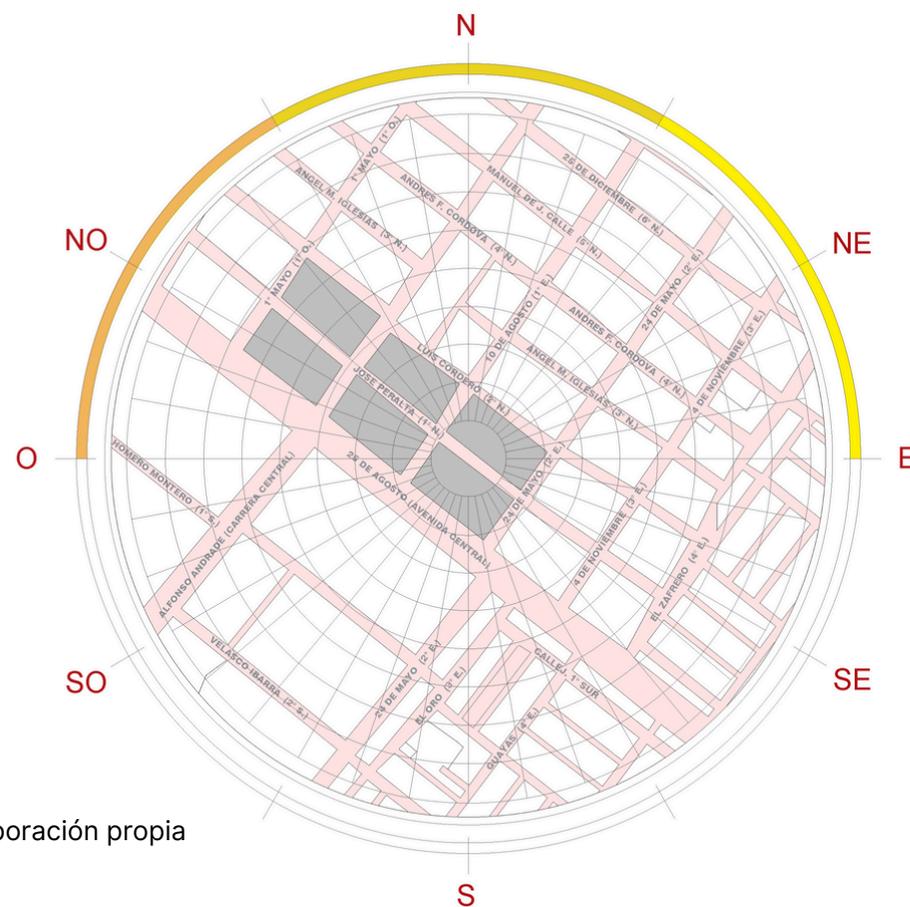
Basamos el nivel de comodidad de la humedad en el punto de rocío, ya que éste determina si el sudor se evaporará de la piel enfriando así el cuerpo. Cuando los puntos de rocío son más bajos se siente más seco y cuando son altos se siente más húmedo. A diferencia de la temperatura, que generalmente varía considerablemente entre la noche y el día, el punto de rocío tiende a cambiar más lentamente, así es que aunque la temperatura baje en la noche, en un día húmedo generalmente la noche es húmeda.

En La Troncal la humedad percibida varía extremadamente.

El período más húmedo del año dura 8,1 meses, del 30 de octubre al 1 de julio, y durante ese tiempo el nivel de comodidad es bochornoso, opresivo o insostenible por lo menos durante el 33 % del tiempo. El mes con más días bochornosos en La Troncal es marzo, con 26,6 días bochornosos o peor. (weatherspark, 2024)

Esta sección trata sobre el vector de viento promedio por hora del área ancha (velocidad y dirección) a 10 metros sobre el suelo.

La parte más ventosa del año dura 5,6 meses, del 1 de octubre al 20 de marzo, con velocidades promedio del viento de más de 7,3 kilómetros por hora. El mes más ventoso del año en La Troncal es diciembre, con vientos a una velocidad promedio de 9,2 kilómetros por hora. (weatherspark, 2024)



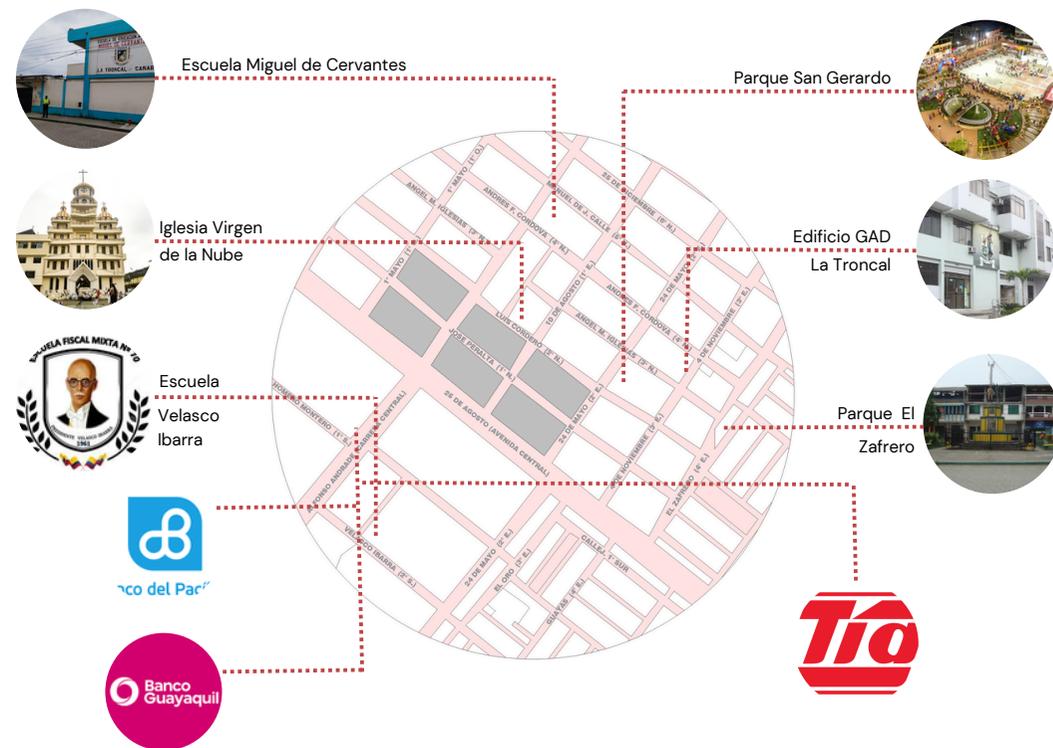
Fuente: Elaboración propia

5.3 Análisis del entorno

El área de intervención cuenta con ciertos equipamientos como educativos, religiosos, recreacionales, administrativos y comercial, que son un atractivo representativo para que atraiga usuarios de toda edad al lugar que se va intervenir. Los usuarios no solo promueven el recorrido de estas áreas por los usos sino también por el sentido de pertenencia de su cantón, por la esencia comercial que este tiene. La tipología de edificaciones que hay en los alrededores del lugar a intervenir nos indica el tipo de arquitectura presente en la ciudad, lo que mantiene la esencia arquitectónica del cantón.

5.4 Edificios patrimoniales

Como se menciona anteriormente, el contexto que tiene el lugar de intervención se caracteriza por ser un área bastante comercial para los troncales, por la presencia de variedad de servicios y productos que se orientan en la zona. Existen 4 lugares que podrían ser considerados patrimoniales que son: La Iglesia Virgen de la Nube, Edificio administrativo del GAD de la Troncal, Porque san Gerardo, y el Parque al Zafrero.



Fuente: Elaboración propia

5.5 Análisis de usos de suelos

El usos de suelo mixto es mayor en la parte central del cantón, ya que varios edificios funcionan como comercial, y residencial a la vez. Existen variedad de centros educativos alrededor del cantón así como lugares religiosos que son iglesias patrimoniales de la ciudad.

Sector de salud están ubicados en distintas partes de la troncal para que sean accesibles a los ciudadanos. Con este análisis se pudo concluir que la actividad que más se realiza en el cantón la troncal es la comercialización.

-  Uso Mixto (residencial, comercial laboral)
-  Uso Educativo
-  Uso Religioso
-  Uso Comercial
-  Uso Residencial



Fuente: Elaboración propia

5.6 Equipamiento Urbano

En un radio de 300 m la zona a intervenir cuenta con equipamiento religioso (iglesia virgen de la nube), cuenta con el mercado central que es un lugar bastante concurrido por los habitantes para adquirir frutas, legumbres y demás. En el ámbito hotelero cuenta con el hotel más cercano el Sweet dreams, lugar muy conocido por los visitantes del cantón.

En la parte central de la zona de intervención cuenta con equipamiento de bomberos, y edificios del gobierno local del cantón. Esto se debe a que la zona donde se va a intervenir es la más movilizada, y entre las áreas recreativas cercanas se encuentra el parque San Gerardo, y la plaza central que se encuentra entre el mercado central y la iglesia La Nube.

-  Mercado
-  Areas verdes
-  Iglesia
-  Bomberos
-  Bancos
-  Supermercados
-  Edificios Gubernamentales
-  Hostal



Fuente: Elaboración propia

5.7 Análisis de movilidad

La Troncal, al ser un punto de conexión importante entre diferentes áreas urbanas y rurales, a menudo experimenta congestión vial en las horas pico, especialmente en las principales vías de acceso y en el centro de la ciudad. La congestión puede deberse a la falta de infraestructura vial adecuada para manejar el flujo de vehículos, así como a la presencia de vehículos de carga y transporte público.



La distribución de las paradas de autobuses en La Troncal es planificada para garantizar una cobertura adecuada en toda la ciudad y una accesibilidad óptima para los usuarios del transporte público, especialmente para aquellos que viven en áreas periféricas o de difícil acceso.

En un radio de 500 m en relación con el área de intervención las paradas de buses están concentradas en el centro de la ciudad debido a que es la zona más concurrida durante el día, ya que las personas tienen diverso equipamiento y usos a nivel urbano.



Fuente: Elaboración propia

5.8 Análisis de viabilidad

El sistema de vialidad en el cantón está diferenciado por jerarquía de distintos tipos de vías para que haya una fácil movilidad en el transporte. Cada vía dependiendo su tipología contempla medidas, elementos y espacios. La troncal cuenta con cuatro tipos de vías: primarias, secundarias, terciarias y locales.

Las vías primarias de la troncal son las principales de la ciudad que son la Av. 25 de Agosto y la Av. Alfonso Andrade, estas vías cuentan con parqueos, aceras, 4 carriles de diferentes direcciones. Estas avenidas conectan la entrada y salida del cantón.



Las vías secundarias conectan las partes importantes de la ciudad como las zonas comerciales, las zonas donde se encuentran equipamientos de salud, recreativos y de entretenimiento entre otros. Estas vías cuentan con aceras, parques y dos carriles de diferente dirección.

Las vías terciarias están presentes en las zonas residenciales de la Troncal, estas vías son menos congestionadas debido a que no se encuentran cerca de la zona principal, y normalmente suelen tener un carril en una dirección con aceras.

La zona que se va intervenir cuenta con dos tipologías de vías, las vías 10 de agosto y José Peralta son vías de segundo nivel, por otro lado la calle Alfonso Andrade funciona como vía terciaria, al tener una vía vehicular y amplias aceras para los peatones.

Vialidad	Nombre	Dirección
Primaria	Av. 25 de agosto	Doble vía
	Av. Alfonso Andrade	Doble vía
Secundaria	C. 1 de Mayo	Doble vía
	C. 27 de febrero	Una vía
	C. Eloy Alfaro	Una vía
	CHeroes de verdeloma	Doble vía
	C. San Pablo	Doble vía
	C. Artesano	Doble vía
	C. Velasco Ibarra	Una vía
	C.Homero Montero	Una vía
	C. San Gabriel	Doble vía
	C. El maestro	Doble vía
	C. Alfonso Andrade	Una vía
	C. 10 de agosto	Una vía
	C. 4 de noviembre	Una vía
	C. 24 de Mayo	Una vía
	C. del zafrero	Doble vía
C. Galápagos	Una vía	
C. 12 Este	Una vía	
Terciaria	Heroes del Cenepa	Una vía
	Segundo Zhindon	Una vía
	C. 24 de Mayo	Una vía
	C. Manabi	Una vía
	C. Esmeraldas	Una vía
	C. Guayas	Una vía
	C. Galápagos	Una vía
C. Benigno Crespo	Una vía	

5.9 Flora del Cantón La Troncal

El cantón La Troncal, ubicado en la provincia de Cañar, Ecuador, es un lugar privilegiado por su riqueza natural. La flora y fauna de esta región son diversas y abundantes, gracias a su clima subtropical y su geografía que incluye ríos, montañas y balnearios de aguas termales.

Flora: La vegetación en La Troncal es variada, con una predominancia de especies propias de climas subtropicales. Entre las plantas más comunes se encuentran los cañaverales, que son un símbolo de la región debido a la importancia de la industria azucarera. Además, hay una gran cantidad de árboles frutales y plantas ornamentales que embellecen el paisaje.



Tupirroza(Lantana
camara)



Cola de
Alacrán(*Heliotropiu
m indicum*)



CC
Cresta de Gallo,
Arapa, Mezanzafo



CC
Moradilla(Camonea
umbellata)



Crotón de jardín



Baganvilla



Palmera ornamental



Alegría del hogar



Pervinca rosa
Catharanthus roseus



Planta Llama de Jungla.

5.10 Fauna del Cantón La Troncal

La fauna silvestre de La Troncal incluye una variedad de especies animales que habitan en sus bosques y ríos. Entre los animales más destacados se encuentran diversas aves, mamíferos pequeños y reptiles. Los ríos y cuerpos de agua también son hogar de peces y otros organismos acuáticos.

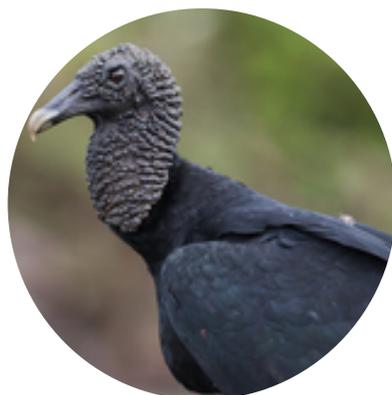
La Troncal no solo es un centro agrícola importante, sino también un destino turístico emergente que ofrece a los visitantes la oportunidad de disfrutar de su belleza natural y su biodiversidad



Armadillo



Viudita
Enmascarada(*Fluvicola
nengeta*)



Gallinazo de Cabeza
Negra(*Coragyps
atratus*)



Zarigueya



Guanta



Ardilla



Venado



Oso hormigero

En las zonas boscosas y rurales de La Troncal, se pueden encontrar mamíferos como armadillos, zarigüeyas y diversas especies de murciélagos. Estos animales juegan un papel crucial en el equilibrio ecológico al controlar las poblaciones de insectos y dispersar semillas.

Además, La Troncal es hogar de una variedad de reptiles y anfibios, incluyendo iguanas, ranas y serpientes. Estos animales son fundamentales para el control de plagas y la salud de los ecosistemas acuáticos.

Gracias a su clima subtropical y su ubicación geográfica, La Troncal es un lugar perfecto para la observación de vida silvestre.

SITUACIÓN ACTUAL

Situación Actual

Este sector comercial presenta gran afluencia, situación positiva para la economía local. Sin embargo, los espacios urbanos no llegan a satisfacer las necesidades de quienes habitan este lugar, llegando a mostrar desorden, obstaculización de vías, poco atractivo visual, inconsistencias, entre otras problemáticas en el análisis urbano del área de intervención las cuales serán tomadas en cuenta para la propuesta de rediseño

1 . Aceras Peatonales angostas



2 .Falta de áreas verdes



3 .Desorden vehicular



4 .Desorden Peatonal



5. Invasión de vía por informales



6. Fachadas de locales poco estéticas



7. Circulación de peatones en vías



8. Desorden urbano



9. Poco alumbrado público



10. Falta de señalización



Crecimiento urbano y expansión desordenada: En los últimos años, La Troncal ha visto un aumento tanto en su población como en su urbanización, lo que ha provocado una expansión desorganizada en ciertas zonas. La ausencia de una planificación adecuada ha llevado a un desarrollo urbano inconsistente.

Infraestructura Deficiente:

La infraestructura en el cantón, incluyendo caminos, alcantarillado y redes de agua potable, a menudo no está a la altura de las necesidades de la población creciente. Esto afecta la calidad de vida y puede llevar a problemas como inundaciones y mal manejo de desechos.

Espacios Públicos y Recreativos: La disponibilidad y el mantenimiento de espacios públicos y recreativos son limitados. Esto afecta la calidad de vida de los residentes, especialmente en términos de recreación y actividades comunitarias.

Problemas Ambientales:

La deforestación y la contaminación, tanto del aire como del agua, son preocupaciones ambientales en la región. La expansión urbana sin una adecuada gestión ambiental puede agravar estos problemas.

Iluminación Pública Insuficiente en calles secundaria:

Seguridad: La carencia de una iluminación adecuada en calles y espacios públicos puede generar problemas de seguridad, creando áreas de riesgo para los peatones y aumentando la probabilidad de delitos.

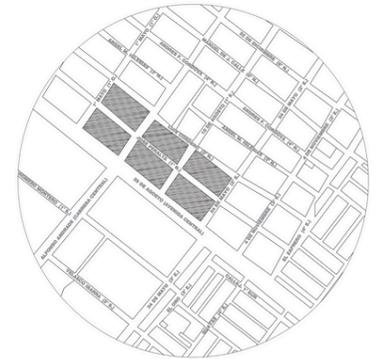
Visibilidad y Accesibilidad: La iluminación deficiente también complica la movilidad nocturna, afectando a los residentes que necesitan desplazarse durante la noche.

Clasificación	Locales	Servicio que ofrece
Primera Necesidad	<ul style="list-style-type: none"> • Farmacias • Mercado/Tienda de víveres. • Servicios médicos. • Panaderías. 	<p>Esenciales para la salud, la alimentación, y el bienestar básico, como farmacias, clínicas, mercados, y tiendas de víveres.</p>
Segunda Necesidad	<ul style="list-style-type: none"> • Farmacias naturistas. • Cincuentazos. • Venta de vestimenta y calzando. • Restaurantes. • Librerías • Taller reparación de vehículos. • Venta de tecnología • Servicio técnico para dispositivos tecnológicos. 	<p>Importantes que facilitan la vida diaria, como la venta de vestimenta, tecnología, alimentos preparados, y servicios financieros.</p>
Tercera Necesidad	<ul style="list-style-type: none"> • Joyerías • Peluquerías o Salones de belleza. • Entretenimiento. • Bares o discotecas • Venta de accesorios • Gimnasio • Turismo y ocio. • Venta de artículos del hogar. 	<p>No esenciales, enfocados en el entretenimiento, el placer, y la mejora del estilo de vida, como joyerías, gimnasios, y locales de entretenimiento.</p>

PLANO DE SITUACIÓN ACTUAL



- ### PROBLEMÁTICA
- ① ACERAS PEATONALES PEQUEÑAS (0.60-0.70)
 - ② FALTA DE ÁREAS VERDES
 - ③ DESORDEN VEHICULAR
 - ④ DESORDEN PEATONAL
 - ⑤ INVACIÓN DE VÍA POR INFORMALES
 - ⑥ FACHADAS DE LOCALES POCO ESTÉTICAS
 - ⑦ CIRCULACIÓN DE PEATÓN EN VÍA
 - ⑧ DESORDEN URBANO
 - ⑨ FALTA DE ALUMBRADO PÚBLICO
 - ⑩ FALTA DE SEÑALÉTICA



PROVINCIA : CAJAMARCA
 CANTÓN : LA TRONCAL
 PARROQUIA : AV. 25 DE AGOSTO
 SECTOR : CÉNTRICO

LINDERO NORTE : CALLE LUIS CORDERO
 LINDERO SUR : AV. 25 DE AGOSTO
 LONG C. J. PERALTA : 315,64 m
 LONG C. 10 AGOSTO : 118,29 m

LINDERO ESTE : CALLE 24 DE MAYO
 LINDERO OESTE : CALLE 1 DE MAYO
 LONG C. ALF ANDRADE : 116,09 m

ÁREA DE INTERVENCIÓN : 7300 m²
 COORDENADAS : -2,424885, -79,340416

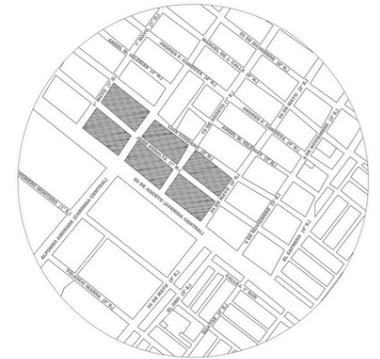
ESC: 1:1400

	FACULTAD:	ARQUITECTURA Y DISEÑO
	ASIGNATURA:	TITULACIÓN II
PROYECTO: PROPUESTA REDISEÑO URBANO E IMPLEMENTACIÓN DE STREET MALL		
FECHA:	CONTIENE:	LÁMINA:
AGOSTO 2024	PLANO DE SITUACIÓN ACTUAL	
ESCALA:		
SEMESTRE:	FACULTAD:	CALIFICACIÓN:
ORDINARIO	ARQ. DANIEL WONG	
PERIODO:	ESTUDIANTE:	
PARCIAL II	THAIS MELINA MIÑO CAICEDO	

PLANO DE SITUACIÓN ACTUAL



- ### PROBLEMÁTICA
- ① ACERAS PEATONALES PEQUEÑAS (0.60-0.70)
 - ② FALTA DE ÁREAS VERDES
 - ③ DESORDEN VEHICULAR
 - ④ DESORDEN PEATONAL
 - ⑤ INVACIÓN DE VÍA POR INFORMALES
 - ⑥ FACHADAS DE LOCALES POCO ESTÉTICAS
 - ⑦ CIRCULACIÓN DE PEATÓN EN VÍA
 - ⑧ DESORDEN URBANO
 - ⑨ FALTA DE ALUMBRADO PÚBLICO
 - ⑩ FALTA DE SEÑALÉTICA



PROVINCIA : CAJAMARCA
 CANTÓN : LA TRONCAL
 PARROQUIA : AV. 25 DE AGOSTO
 SECTOR : CÉNTRICO

LINDERO NORTE : CALLE LUIS CORDERO
 LINDERO SUR : AV. 25 DE AGOSTO
 LONG C. J. PERALTA : 315,64 m
 LONG C. 10 AGOSTO : 118,29 m

LINDERO ESTE : CALLE 24 DE MAYO
 LINDERO OESTE : CALLE 1 DE MAYO
 LONG C. ALF ANDRADE : 116,09 m

ÁREA DE INTERVENCIÓN : 7300 m²
 COORDENADAS : -2,424885, -79,340416

ESC: 1:1400

UEES	FACULTAD:	ARQUITECTURA Y DISEÑO
	ASIGNATURA:	TITULACIÓN II
	PROYECTO:	PROPUESTA REDISEÑO URBANO E IMPLEMENTACIÓN DE STREET MALL
	FECHA:	AGOSTO 2024
	CONTIENE:	PLANO DE SITUACIÓN ACTUAL
	ESCALA:	LÁMINA:
SEMESTRE:	FACULTAD:	CALIFICACIÓN:
ORDINARIO	ARQ. DANIEL WONG	
PERIODO:	ESTUDIANTE:	
PARCIAL II	THAIS MELINA MIÑO CAICEDO	

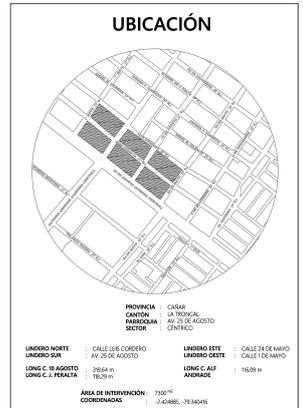
CORTES CALLE 10 DE AGOSTO

CORTE A-A'



ESC: 1:700

CORTES B-B'

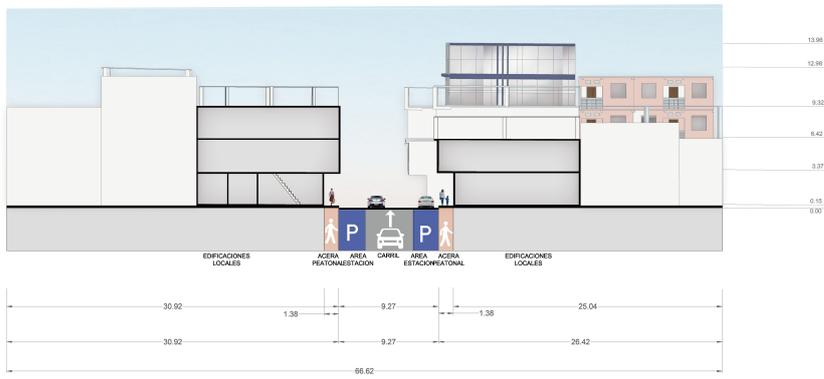


ESC: 1:700

UEES		
FACULTAD: ARQUITECTURA Y DISEÑO		
ASIGNATURA: TITULACIÓN II		
PROYECTO: PROPUESTA DE REDISEÑO DE CALLES E IMPLEMENTACIÓN DE STREET MALL		
FECHA: AGOSTO 2024	CONTIENE: CORTES CALLE 10 DE AGOSTO SITUACIÓN ACTUAL	LÁMINA:
SEMESTRE: ORDINARIO	FACULTAD: ARQ. DANIEL WONG	
PERIODO: PARCIAL II	ESTUDIANTE: THAYS MELINA MIÑO CAJECEDO	

CORTES CALLE 10 DE AGOSTO

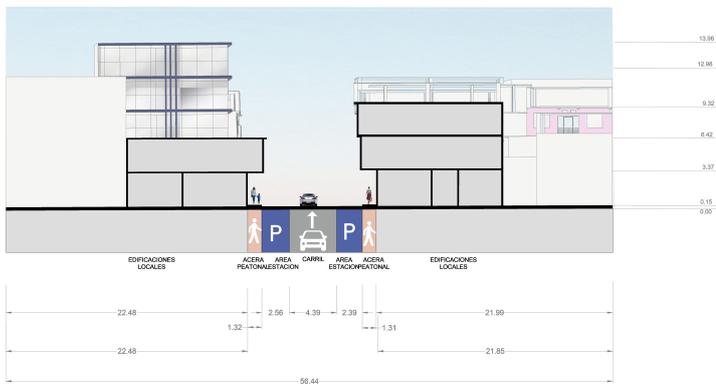
CORTE C-C'



ESC: 1:500



CORTES D-D'



ESC: 1:500

UBICACIÓN



PROVINCIA: CAJAMARCA
 CANTÓN: LA TRONCAL
 PARROQUIA: AV. 25 DE AGOSTO
 SECTOR: CENTRO

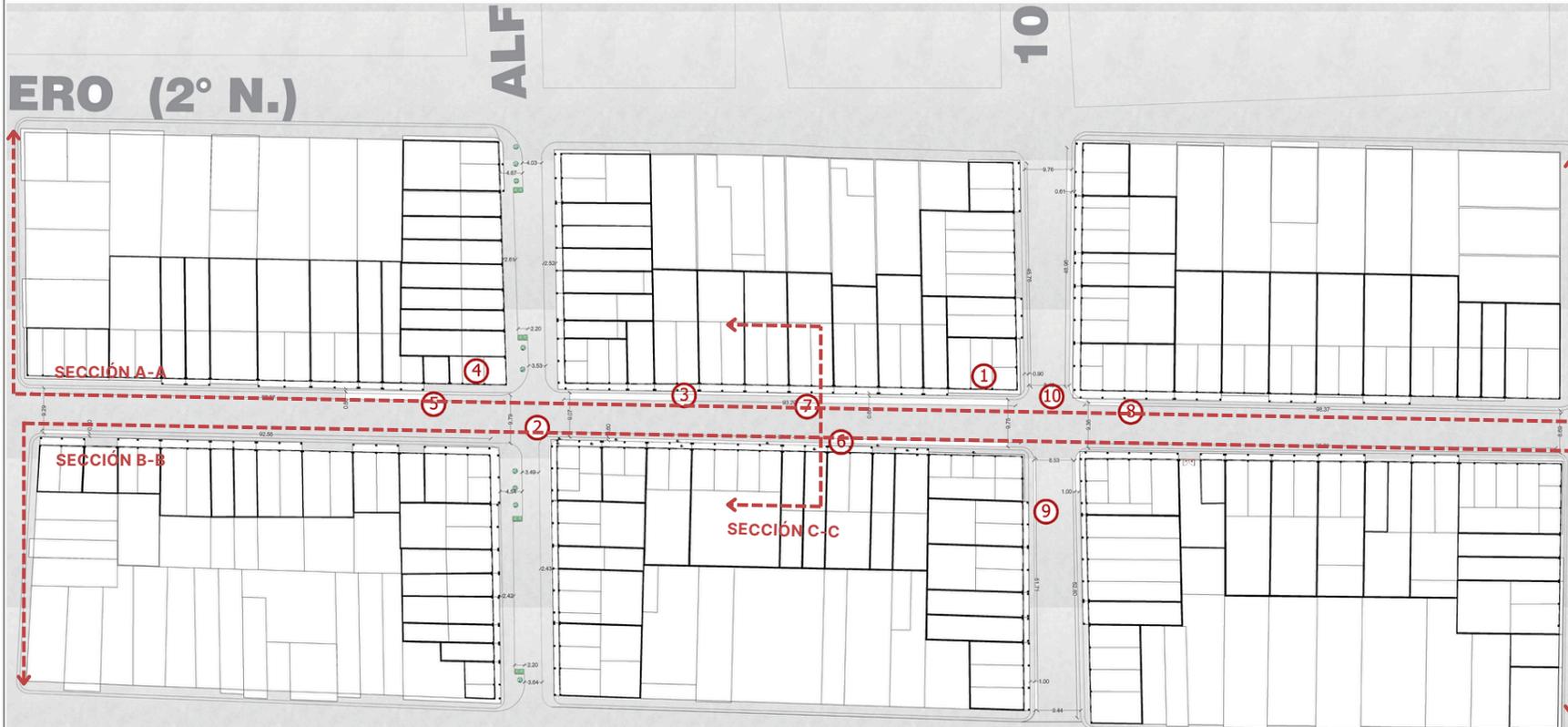
UNDRIO NORTE: CALLE LOS CORDEROS
 UNDRIO SUR: AV. 25 DE AGOSTO
 LONG C. N. AGOSTO: 39.64 m
 LONG C. J. PERALTA: 18.29 m

UNDRIO ESTE: CALLE 14 DE MAYO
 UNDRIO OESTE: CALLE DE MAYO
 LONG C. ALF ANDRADE: 16.09 m

ÁREA DE INTERVENCIÓN: 7792 m²
 COORDENADAS: 9 24 48E - 78 34 08S

UEES		
FACULTAD: ARQUITECTURA Y DISEÑO		
ASIGNATURA: TITULACIÓN II		
PROYECTO: PROYECTO DE REDISEÑO DE CALLES E IMPLEMENTACIÓN DE STREET MALL		
FECHA: AGOSTO 2024	CONTIENE: CORTES CALLE 10 DE AGOSTO SITUACIÓN ACTUAL	LÁMINA:
SEMESTRE: ORDINARIO	FACULTAD: ARQ. DANIEL WONG	
PERIODO: PARCIAL II	ESTUDIANTE: THAS MELINA MIRO CAJEDO	

PLANO DE SITUACIÓN ACTUAL



- ### PROBLEMÁTICA
- ① ACERAS PEATONALES PEQUEÑAS (0.60-0.70)
 - ② FALTA DE ÁREAS VERDES
 - ③ DESORDEN VEHICULAR
 - ④ DESORDEN PEATONAL
 - ⑤ INVACIÓN DE VÍA POR INFORMALES
 - ⑥ FACHADAS DE LOCALES POCO ESTÉTICAS
 - ⑦ CIRCULACIÓN DE PEATÓN EN VÍA
 - ⑧ DESORDEN URBANO
 - ⑨ FALTA DE ALUMBRADO PÚBLICO
 - ⑩ FALTA DE SEÑALÉTICA



PROVINCIA : CAJAMARCA
 CANTÓN : LA TRONCAL
 PARROQUIA : AV. 25 DE AGOSTO
 SECTOR : CÉNTRICO

LINDERO NORTE : CALLE LUIS CORDERO
 LINDERO SUR : AV. 25 DE AGOSTO
 LONG C. J. PERALTA : 319,64 m
 LONG C. 10 AGOSTO : 118,29 m

LINDERO ESTE : CALLE 24 DE MAYO
 LINDERO OESTE : CALLE 1 DE MAYO
 LONG C. ALF ANDRADE : 116,09 m

ÁREA DE INTERVENCIÓN : 7300 m²
 COORDENADAS : -2,424885, -79,340416

25 DE AGOSTO (AVENIDA CENTRAL)

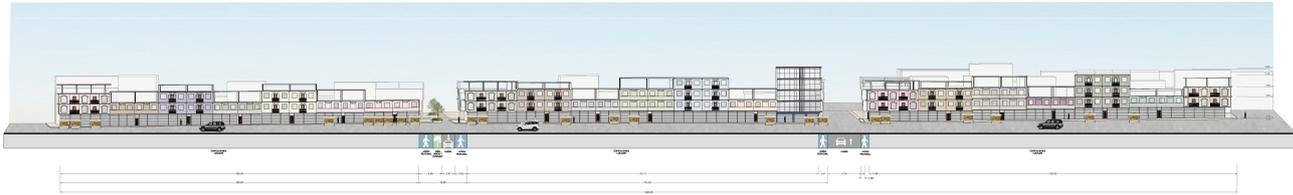
ESC: 1:1400

UEES	FACULTAD:	ARQUITECTURA Y DISEÑO
	ASIGNATURA:	TITULACIÓN II
	PROYECTO:	PROPUESTA REDISEÑO URBANO E IMPLEMENTACIÓN DE STREET MALL
	FECHA:	AGOSTO 2024
	CONTIENE:	PLANO DE SITUACIÓN ACTUAL
	ESCALA:	LÁMINA:
SEMESTRE:	FACULTAD:	CALIFICACIÓN:
ORDINARIO	ARQ. DANIEL WONG	
PERIODO:	ESTUDIANTE:	
PARCIAL II	THAIS MELINA MIÑO CAICEDO	

commodo viverra maecenas accumsan lacus vel facilisis.

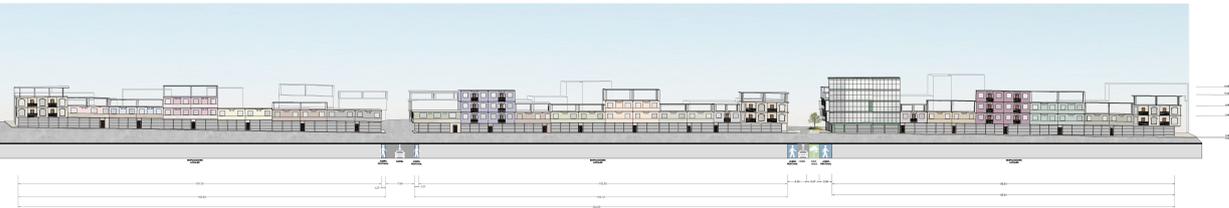
CORTES CALLE JOSÉ PERALTA

CORTE A-A'



ESC: 1:1500

CORTES B-B'



ESC: 1:1500

UBICACIÓN



PROVINCIA : CAGUAS
CANTON : LA TRONCAL
PARROQUIA : AV. 25 DE AGOSTO
SECTOR : CÉNTRICO

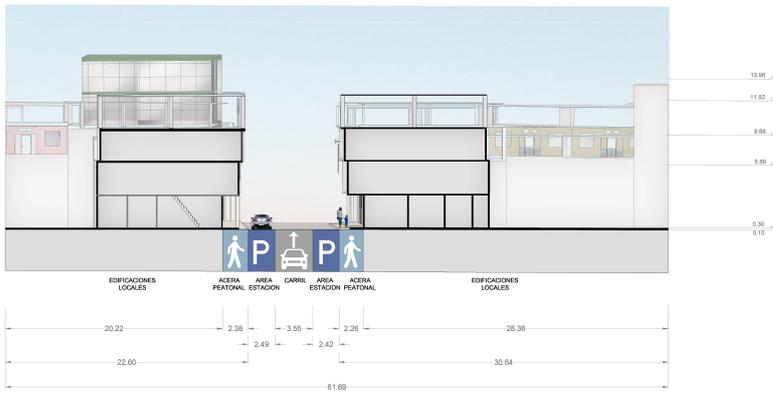
LINDERO NORTE : CALLE LOS CORDERO
LINDERO SUR : AV. 25 DE AGOSTO
LINDERO OESTE : CALLE 14 DE MAYO
LINDERO ESTE : CALLE 15 DE MAYO
LINDERO C. N. AGOSTO : 39.64 m
LINDERO S. J. PERALTA : 18.29 m
LINDERO C. ALF. ANDRADE : 16.69 m

ÁREA DE INTERVENCIÓN : 7320 m²
COORDENADAS : 24.9885, -79.3495

UEES		
FACULTAD: ARQUITECTURA Y DISEÑO		
ASIGNATURA: TITULACIÓN II		
PROYECTO: PROYECTO DE REDISEÑO DE CALLES E IMPLEMENTACIÓN DE STREET MALL		
FECHA: AGOSTO 2024	CONTIENE: CORTES CALLE JOSÉ PERALTA ACTUAL	LÁMINA:
SEMESTRE: ORDINARIO	FACULTAD: ARQ. DANIEL WONG	
PERIODO: PARCIAL II	ESTUDIANTE: THAS MELINA MIRO CACEDO	

CORTES CALLE JOSÉ PERALTA

CORTE C-C'



ESC: 1:500

UBICACIÓN



PROVINCIA : CAJAL
 CANTÓN : LA TRINIDAD
 PARROQUIA : AV. 25 DE AGOSTO
 SECTOR : CENTRO

LINDERO NORTE : CALLE LAS CORDERO
 LINDERO SUR : AV. 25 DE AGOSTO
 LONG. C. N. AGOSTO : 39.64 m
 LONG. C. J. PERALTA : 18.29 m

LINDERO ESTE : CALLE 24 DE MAYO
 LINDERO OESTE : CALLE 1 DE MAYO
 LONG. C. ALF. ANDRADE : 16.59 m

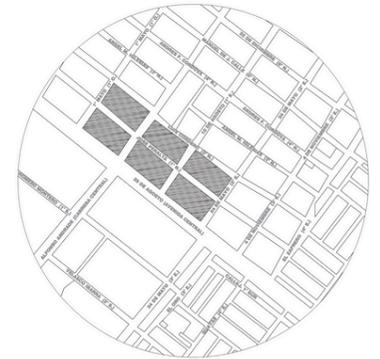
ÁREA DE INTERVENCIÓN : 738 m²
 COORDENADAS : -2.41488 -79.34416

UEES	FACULTAD:	ARQUITECTURA Y DISEÑO		
	ASIGNATURA:	UBICACIÓN II		
	PROYECTO:	PROPUESTA DE REDISEÑO DE CALLES E IMPLEMENTACIÓN DE STREET MALL		
	FECHA:	AGOSTO 2024	CONTIENE:	LÁMINA:
ESCALA:	CORTES CALLE JOSÉ PERALTA ACTUAL			
SEMESTRE:	ORDINARIO	FACULTAD:	ARQ. DANIEL WONG	
PERIODO:	PARCIAL II	ESTUDIANTE:	TRIAS MELINA MIRO CAICEDO	

PLANO DE SITUACIÓN ACTUAL



- ### PROBLEMÁTICA
- ① ACERAS PEATONALES PEQUEÑAS (0.60-0.70)
 - ② FALTA DE ÁREAS VERDES
 - ③ DESORDEN VEHICULAR
 - ④ DESORDEN PEATONAL
 - ⑤ INVACIÓN DE VÍA POR INFORMALES
 - ⑥ FACHADAS DE LOCALES POCO ESTÉTICAS
 - ⑦ CIRCULACIÓN DE PEATÓN EN VÍA
 - ⑧ DESORDEN URBANO
 - ⑨ FALTA DE ALUMBRADO PÚBLICO
 - ⑩ FALTA DE SEÑALÉTICA



PROVINCIA : CAJAMARCA
 CANTÓN : LA TRONCAL
 PARROQUIA : AV. 25 DE AGOSTO
 SECTOR : CÉNTRICO

LINDERO NORTE : CALLE LUIS CORDERO
 LINDERO SUR : AV. 25 DE AGOSTO
 LONG C. J. PERALTA : 315,64 m
 LONG C. 10 AGOSTO : 118,29 m

LINDERO ESTE : CALLE 24 DE MAYO
 LINDERO OESTE : CALLE 1 DE MAYO
 LONG C. ALF ANDRADE : 116,09 m

ÁREA DE INTERVENCIÓN : 7300 m²
 COORDENADAS : -2,424885, -79,340416

ESC: 1:1400

	FACULTAD: ARQUITECTURA Y DISEÑO	
	ASIGNATURA: TITULACIÓN II	
PROYECTO: PROPUESTA REDISEÑO URBANO E IMPLEMENTACIÓN DE STREET MALL		
FECHA: AGOSTO 2024	CONTIENE: PLANO DE SITUACIÓN ACTUAL	LÁMINA:
ESCALA:		
SEMESTRE: ORDINARIO	FACULTAD: ARQ. DANIEL WONG	CALIFICACIÓN:
PERIODO: PARCIAL II	ESTUDIANTE: THAIS MELINA MIÑO CAICEDO	

CORTES CALLE ALFONSO ANDRADE

CORTE A-A'



ESC: 1:700



CORTES B-B'



ESC: 1:700

UBICACIÓN



PROVINCIA: CAXAS
CANTÓN: LA TRINIDAD
PARROQUIA: AV. 25 DE AGOSTO
SECTOR: CENTRO

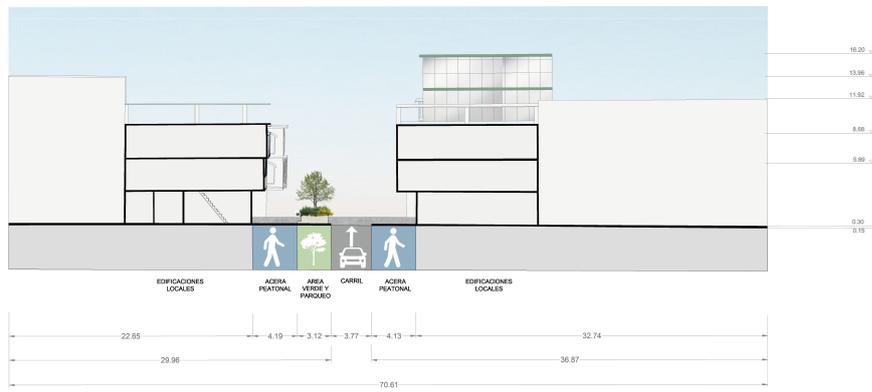
LINDERO NORTE: CALLE LAS CORDERO, AV. 25 DE AGOSTO
LINDERO SUR: CALLE 19 DE MAYO
LINDERO ESTE: CALLE 24 DE MAYO
LINDERO OESTE: CALLE 19 DE MAYO
LONG. C. N. AGOSTO: 39.64 m
LONG. C. ALF. ANDRADE: 16.21 m
LONG. C. ALF. ANDRADE: 16.09 m

ÁREA DE DISTRIBUCIÓN: 7301 m²
COORDENADAS: -2.424883, -79.348498

UEES	FACULTAD: ARQUITECTURA Y DISEÑO	
	ASIGNATURA: TITULACIÓN V	
	PROYECTO: PROPUESTA DE RESEÑO DE CALLES E IMPLEMENTACIÓN DE STREET MALL	
	FECHA: AGOSTO 2024	CONTIENE: CORTES CALLE ALFONSO ANDRADE
SEMESTRE: ORDINARIO	FACULTAD: ARQ. DANIEL WONG	LÁMINA:
PERIODO: PARCIAL II	ESTUDIANTE: THAIS MELINA MIÑO CALCEDO	

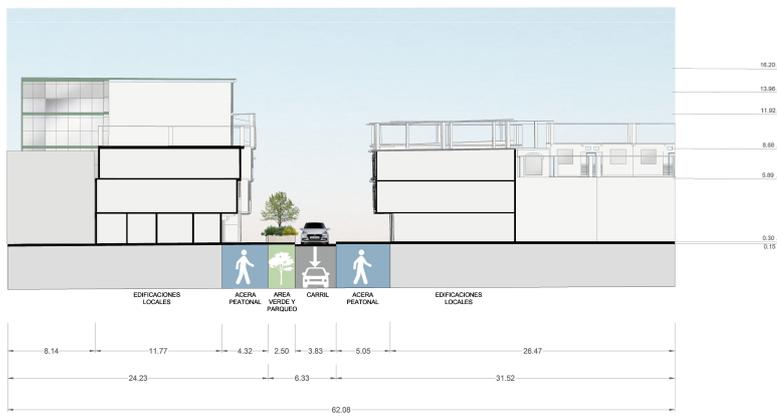
CORTES CALLE ALFONSO ANDRADE

CORTE C-C'



ESC: 1:500

CORTES D-D'



ESC: 1:500

UBICACIÓN



PROVINCIA : CAJAL
CANTÓN : LA TRONCAL
PARROQUIA : AV. 25 DE AGOSTO
SECTOR : CENTRICO

LINEA NORTE : CALLE LAS CORRERO
LINEA SUR : AV. 25 DE AGOSTO
LONG. C. O. AGOSTO : 38.64 m
LONG. C. J. PERALTA : 18.29 m

LINEA ESTE : CALLE 24 DE MAYO
LINEA OESTE : CALLE 19 DE MAYO
LONG. C. ALF. ANDRADE : 16.08 m

AREA DE INTERVENCIÓN : 7500 m²
COORDENADAS : 2.44885, 79.3484E

UEES	FACULTAD: ARQUITECTURA Y DISEÑO		
	ASIGNATURA: TITULACIÓN II		
	PROYECTO: PROPUESTA DE REDISEÑO DE CALLES E IMPLEMENTACIÓN DE STREET MALL		
	FECHA: AGOSTO 2024	CONTENIDO: CORTES CALLE ALFONSO ANDRADE	LÁMINA:
SEMESTRE: ORDINARIO	FACULTAD: ARO, DANIEL WONG		
PERIODO: PARCIAL II	ESTUDIANTE: THAIS MELINA MIRÓ CALCEDO		



CAPÍTULO 06.

PROPUESTA TEORICO FORMAL

6.1 Propuesta Teórico Formal

La propuesta teórica formal para el rediseño de las calles Alfonso Andrade, José Peralta y 10 de agosto en La Troncal busca abordar la problemática del comercio informal y el desorden urbano que ha afectado principalmente a la calle José Peralta. No solo en la calle J. Peralta, sino también en todas las calles anteriormente mencionadas presentan problemas, para lo cual, la solución propuesta es la creación de un street mall que no solo reubique a los comerciantes informales en un espacio ordenado y formal, sino que también revitalice la zona con una infraestructura que favorezca tanto al peatón como al tráfico vehicular limitado.

La intervención urbana y arquitectónica de la calle José Peralta y sus alrededores se centrará en el diseño de pequeños kioscos y la remodelación de fachadas para los locales existentes, buscando una armonía estética que se integre con el nuevo concepto de street mall. Además, se contempla la inclusión de áreas de esparcimiento, como restaurantes y cafeterías, así como zonas verdes, que contribuyan a la calidad de vida urbana y al atractivo turístico del cantón.

También se tiene en cuenta que una de las problemáticas radica en que las calles son estrechas para la cantidad de personas y vehículos que concurren a este lugar.

Por esa razón, fue necesario intervenir en las calles con el fin de mejorar la circulación y la seguridad en general de quienes visitan el sitio, proponiendo ampliaciones de aceras para mejorar la circulación peatonal y redireccionar el flujo vehicular para evitar entorpecimientos en el mismo.

Para el desarrollo de este proyecto, se aplicarán estrategias arquitectónicas sostenibles que no sólo respondan a las necesidades inmediatas de los comerciantes y visitantes, sino que también consideren el impacto ambiental y social a largo plazo. En consecuencia, la presencia de una tienda ancla es una estrategia comercial clave que se espera atraiga a un mayor número de visitantes y genere un flujo constante de actividad en el área.

Con el fin de determinar otros aspectos que podrían estar afectando a la salud turística y comercial del sitio, se identificó que el alumbrado público y el sistema de desagüe se encuentran en condiciones precarias. En consecuencia, se propone una nueva red de desagüe que evite los empozamientos de agua, especialmente en temporada de lluvia y mejora de la ubicación y cantidad del alumbrado público, de manera que brinde más seguridad a los visitantes y comerciantes, además de crear un área turística nocturna.

La información recabada de las encuestas a los comerciantes informales será vital para estimar el número de reubicaciones necesarias y para definir los estándares de tamaño y distribución de los locales y kioscos dentro del street mall. Este enfoque basado en datos asegura que el diseño final sea acorde con las necesidades reales de los comerciantes y que el espacio sea utilizado de manera eficiente. Cabe recalcar que se ha tomado en cuenta el colocar botes de basura cada 20 metros entre sí, con el objetivo de reducir la contaminación del suelo y áreas verdes, mejorando la estética del lugar, evitando malos olores y posibles empozamientos de agua.

La seguridad y la tranquilidad son fundamentales para el desarrollo de actividades comerciales en cualquier entorno urbano. La propuesta de instalar garitas de seguridad en las entradas de un street mall es una medida proactiva que busca garantizar el bienestar de los comerciantes y clientes. Además, la adopción de “estrategias de urbanismo” y “urbanismo táctico”, inspiradas en las obras de Jan Gehl y la National Association of City Transportation Officials, puede transformar estas áreas en espacios más seguros y funcionales. Estas estrategias incluyen el análisis detallado del comportamiento y las necesidades de las personas que utilizan estos espacios, utilizando herramientas como el conteo, el mapeo, el rastreo, la fotografía y los pasos de prueba.

El conteo permite obtener datos cuantitativos que facilitan la comparación y evaluación del impacto de las intervenciones urbanas. El mapeo, por otro lado, ofrece una perspectiva cualitativa al identificar el tipo y la cantidad de actividades que se desarrollan en un área específica, lo que es esencial para entender cómo interactúan las personas con su entorno. El rastreo ayuda a seguir el flujo de personas y actividades, proporcionando información valiosa sobre los patrones de uso del espacio. La fotografía documenta visualmente la interacción entre la vida pública y el diseño urbano, capturando momentos que pueden revelar tanto problemas como oportunidades. Finalmente, los pasos de prueba implican una observación inmersiva que puede descubrir detalles sutiles sobre cómo las personas experimentan su entorno en la vida cotidiana.

Implementar estas herramientas en un análisis permite crear propuestas informadas y centradas en el usuario, asegurando que las medidas tomadas no sólo aborden las preocupaciones de seguridad y funcionalidad, sino que también mejoren la calidad de vida de los comerciantes y visitantes. Este enfoque holístico hacia el urbanismo táctico y el diseño urbano puede resultar en un street mall que no solo sea un centro de comercio, sino también un espacio comunitario vibrante y acogedor.

PLANO URBANO DE INTERVENCIÓN-PROPUESTA

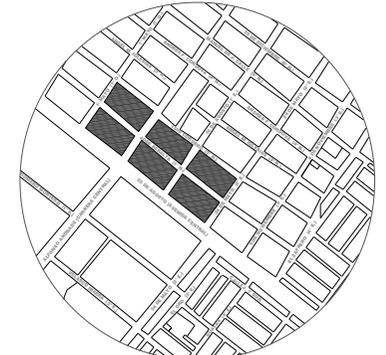


- 1 AMPLIACIÓN DE ACERA
- 2 REDUCCIÓN DE CARRILES
- 3 IMPLEMENTACIÓN DE ÁREAS VERDES
- 4 CREACION DE CALLES PEATONALES
- 5 IMPLEMENTACIÓN DE KIOSCOS COMERCIALES
- 6 IMPLEMENTACIÓN DE ALUMBRADO PÚBLICO
- 7 INGRESO VEHICULAR
- 8 IMPLEMENTACIÓN DE MOBILIARIO URBANO
- 9 PARQUEOS
- 10 IMPLEMENTACIÓN DE SEÑALÉTICA
- 11 IMPLEMENTACIÓN DE GARITAS DE SEGURIDAD

LEYENDA

- ALUMBRADO PÚBLICO
- VEGETACIÓN
- BOTES DE BASURA
- MOBILIARIO
- KIOSCOS
- SEÑALÉTICA

UBICACIÓN



PROVINCIA : CAÑAR
 CANTÓN : LA TRONCAL
 PARROQUIA : AV. 25 DE AGOSTO
 SECTOR : CÉNTRICO

LINDERO NORTE : CALLE LUIS CORDERO
 LINDERO SUR : AV. 25 DE AGOSTO
 LONG C. J PERALTA : 316,64 m
 LONG C. 10 AGOSTO : 118,20 m

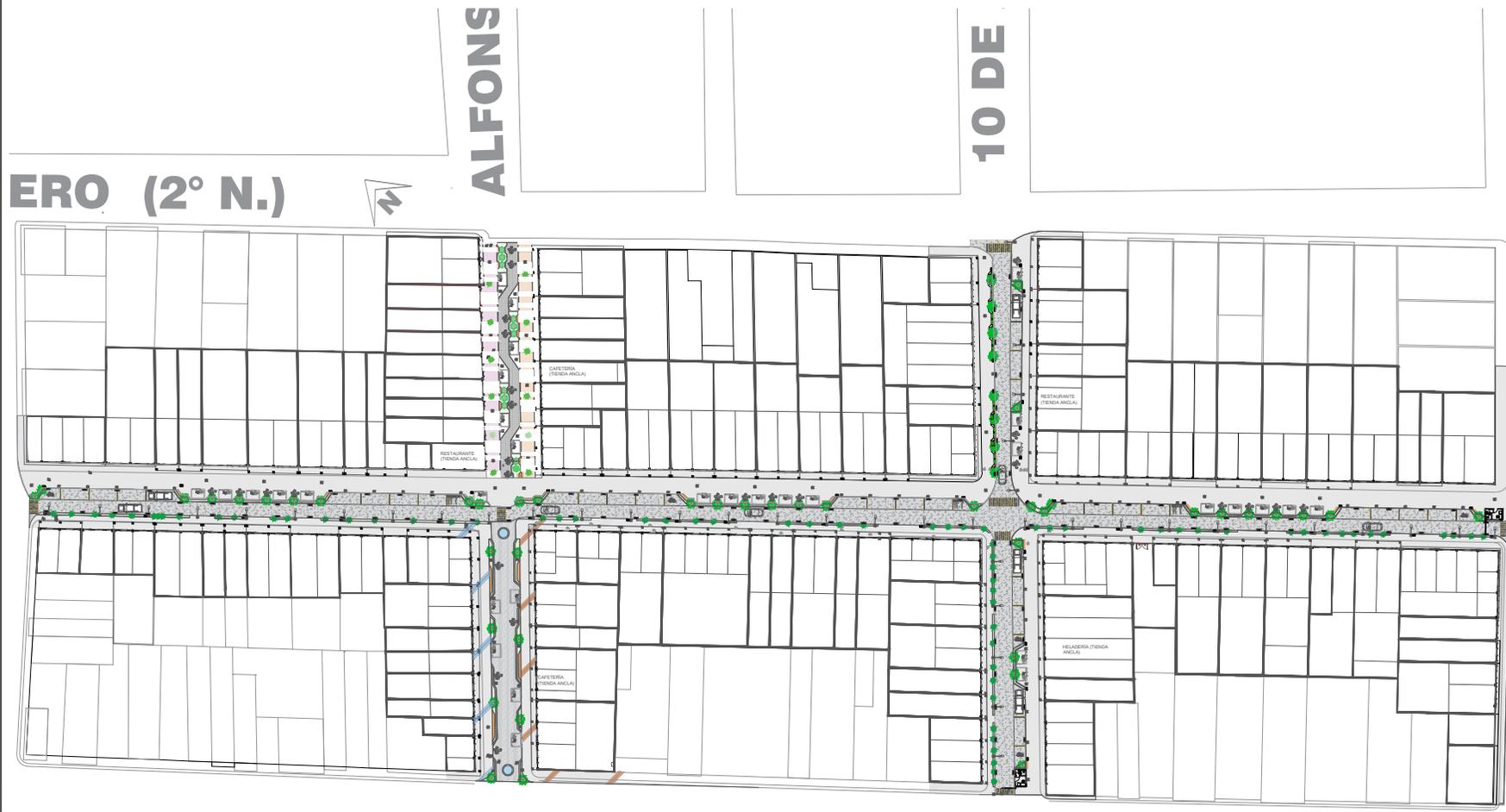
LINDERO ESTE : CALLE 24 DE MAYO
 LINDERO OESTE : CALLE 1 DE MAYO
 LONG C. ALF ANDRADE : 116,09 m

ÁREA DE INTERVENCIÓN : 7300 m²
 COORDENADAS : -2,424885, -79,340416

ESC: 1:1400

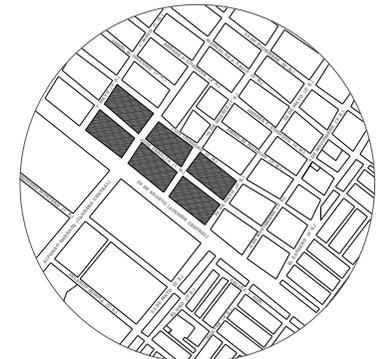
	FACULTAD: ARQUITECTURA Y DISEÑO	
	ASIGNATURA: TITULACIÓN II	
	PROYECTO: PROPUESTA REDISEÑO URBANO E IMPLEMENTACIÓN DE STREET MALL	
	FECHA: AGOSTO 2024	CONTIENE: DETALLE 4-ÁREA VERDES
SEMESTRE: ORDINARIO	FACULTAD: ARQ. DANIEL WONG	CALIFICACIÓN:
PERIODO: PARCIAL II	ESTUDIANTE: THAIS MELINA MIÑO CAICEDO	

PLANO URBANO DE INTERVENCIÓN-PROPUESTA FINAL



25 DE AGOSTO (AVENIDA CENTRAL)

ESC: 1:1400



PROVINCIA : CAÑAR
 CANTON : LA TRONCAL
 PARROQUIA : AV. 25 DE AGOSTO
 SECTOR : CENTRICO

LINDERO NORTE : CALLE LLUIS CORDEIRO
 LINDERO SUR : AV. 25 DE AGOSTO
 LONG C. J PERALTA : 318,64 m
 LONG C. 10 AGOSTO : 118,29 m

LINDERO ESTE : CALLE 34 DE MAYO
 LINDERO OESTE : CALLE 1 DE MAYO
 LONG C. ALF ANDRADE : 116,09 m

ÁREA DE INTERVENCIÓN : 7300 m²
 COORDENADAS : -2.424885, -79.340416



FACULTAD: ARQUITECTURA Y DISEÑO

ASIGNATURA: TITULACIÓN II

PROYECTO: PROPUESTA REDISEÑO URBANO E IMPLEMENTACIÓN DE STREET MALL

FECHA: AGOSTO 2024
 ESCALA:

CONTIENE: PLANO DE URBANO DE PROPUESTA FINAL

LÁMINA:



SEMESTRE: ORDINARIO

FACULTAD: ARQ. DANIEL WONG

CAUFICACIÓN:

PERIODO: PARCIAL II

ESTUDIANTE: THAIS MELINA MIÑO CAICEDO

CORTES CALLE 10 DE AGOSTO

CORTE A-A'



ESC: 1:700

CORTE B-B'



ESC: 1:700

UBICACIÓN



PROVINCIA CAJAMARCA
CANTÓN LA TRONCAL
PARROQUIA 10 DE AGOSTO
SECTOR CENTRO

UNIBERVO NORTE : CALLE DEL CONDOR
UNIBERVO SUR : AV. 23 DE AGOSTO
LONG. C-10 AGOSTO : 385.64 m
LONG. C-11 AGOSTO : 182.29 m

UNIBERVO ESTE : CALLE 24 DE MAYO
UNIBERVO OESTE : CALLE 15 DE MAYO
LONG. C-12 AGOSTO : 182.29 m
LONG. C-13 AGOSTO : 182.29 m

ÁREA DE INTERVENCIÓN: 7500 m²
COORDENADAS: 2,424885, -79,345498

UEES	FACULTAD:	ARQUITECTURA Y DISEÑO
	ASIGNATURA:	TITULACIÓN II
	PROYECTO:	PROPUESTA DE REDISEÑO DE CALLES E IMPLEMENTACIÓN DE STREET MALL
	FECHA:	AGOSTO 2024
SEMESTRE:	FACULTAD:	ARQ. DANIEL WONG
PERIODO:	ESTUDIANTE:	THAIS MELINA MIRO CAJEDO
PARCIAL II		

CORTES CALLE 10 DE AGOSTO

CORTE C-C'



ESC: 1:500

CORTES D-D'



ESC: 1:500

UBICACIÓN



PROVINCIA : CAGAR
CANTÓN : LA TRINIDAD
PARROQUIA : 25 DE AGOSTO
SECTOR : CENTRO

LINDERO NORTE : CALLE LUIS CORDERO
 LINDERO OESTE : AV. 25 DE AGOSTO
 LINDERO SUR : CALLE 24 DE MAYO
 LINDERO ESTE : CALLE 15 DE MAYO
 LONG. C. N. AGOSTO : 378.84 m
 LONG. C. J. PESALTA : 182.29 m
 LONG. C. ALF. ANDRADE : 166.09 m
 AREA DE INTERVENCIÓN : 7381 m²
 COORDENADAS : (242885, 793406)

UEES	FACULTAD: ARQUITECTURA Y DISEÑO
	ASIGNATURA: TITULACIÓN II
	PROYECTO: PROPUESTA DE REDISEÑO DE CALLES E IMPLEMENTACIÓN DE STREET WALL
 FECHA: AGOSTO 2024 ESCALA: SEMESTRE: ORDINARIO PERIODO: PARCIAL II	CONTENIDO: CORTES CALLE 10 DE AGOSTO INTERVENCIÓN LÁMINA: FACULTAD: ARQ. DANIEL WONG ESTUDIANTE: THAIS MELINA MIRO CAJEDO

CORTES CALLE JOSÉ PERALTA

CORTE A-A'



ESC: 1:1300

CORTES B-B'



ESC: 1:1500

UBICACIÓN



PROVINCIA: CÚCUTA
 CANTÓN: LA TRINIDAD
 PARROQUIA: AV. 25 DE AGOSTO
 SECTOR: CENTRO

LINDEROS NORTE: CALLE LUIS COLOMBIO
 LINDEROS SUR: AV. 25 DE AGOSTO
 LINDEROS C. W. AGOSTO: 370.64 m
 LINDEROS C. J. PERALTA: 182.76 m

LINDEROS ESTE: CALLE 24 DE MAYO
 LINDEROS OESTE: CALLE 1 DE MAYO
 LINDEROS C. ALF ANDRÉS: 78.25 m

ÁREA DE INTERVENCIÓN: 7200 m²
 COORDENADAS: -7424885, -73381616

UEES	FACULTAD:	ARQUITECTURA Y DISEÑO	
	ASIGNATURA:	TITULACIÓN II	
	PROYECTO:	PROPUESTA DE RESEÑO DE CALLES E IMPLEMENTACIÓN DE STREET MALL	
	FECHA: AGOSTO 2024	CONTIENE: CORTES CALLE JOSÉ PERALTA INTERVENCIÓN	LÁMINA:
SEMESTRE: ORDINARIO	FACULTAD:	ARQ. DANIEL WONG	
PERIODO: PARCIAL II	ESTUDIANTE:	THAIS MELINA MIRO CAicedo	

CORTES CALLE JOSÉ PERALTA

CORTE C-C'



ESC: 1:500



UBICACIÓN



PROVINCIA: CÓCAG
CANTÓN: LA TRINIDAD
PARROQUIA: AV. 25 DE AGOSTO
SECTOR: CENTRO

LINDERO NORTE: CALLE LUIS CORDERO
 LINDERO OESTE: AV. 25 DE AGOSTO
 LINDERO SUR: CALLE 24 DE MAYO
 LINDERO ESTE: CALLE 1 DE MAYO

LONG. C-N AGOSTO: 378.64 m
 LONG. C-N PERALTA: 182.29 m
 LONG. C-ALF ANDRADE: 16.09 m

ÁREA DE INTERVENCIÓN: 7381 m²

COORDENADAS: -2.024885, -79.334076

UEES	FACULTAD:	ARQUITECTURA Y DISEÑO	
	ASIGNATURA:	TITULACIÓN II	
	PROYECTO:	PROPUESTA DE RESERVO DE CALLES E IMPLEMENTACIÓN DE STREET MALL	
	FECHA:	AGOSTO 2024	CONTIENE:
SEMESTRE:	ORDINARIO	FACULTAD:	ARQ. DANIEL WONG
PERIODO:	PARCIAL II	ESTUDIANTE:	THAIS MELINA MIRO CAJEDO
		LÁMINA:	

CORTES CALLE ALFONSO ANDRADE

CORTE A-A'



ESC: 1:700

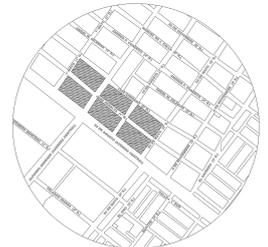


CORTES B-B'



ESC: 1:700

UBICACIÓN



PROVINCIA: CAGUAS
CANTÓN: LA TRONCAL
PARRISIA: AV. 25 DE AGOSTO
SECTOR: CENTRO

UNTERO NORTE: CALLE LOS CORDEBOS
UNTERO SUR: AV. 25 DE AGOSTO
LONG C. N. AGOSTO: 35.64 m
LONG C. J. PERALTA: 18.29 m

UNTERO ESTE: CALLE 14 DE MAYO
UNTERO OESTE: CALLE DE MAYO
LONG C. ALF. ANDRADE: 16.09 m

ÁREA DE INTERVENCIÓN: 7500 m²
COORDENADAS: 24.94885, -79.34876

UEES	FACULTAD: ARQUITECTURA Y DISEÑO		
	ASIGNATURA: TITULACIÓN II		
	PROYECTO: PROPIUESTA DE REDISEÑO DE CALLES E IMPLEMENTACIÓN DE STREET MALL		
	FECHA: AGOSTO 2024	CONTIENE: CORTES CALLE ALFONSO ANDRADE INTERVENCIÓN	LÁMINA:
SEMESTRE: ORDINARIO	FACULTAD: ARQ. DANIEL WONG		
PERIODO: PARCIAL II	ESTUDIANTE: THAS MELINA MIRO CACEDO		

CORTES CALLE ALFONSO ANDRADE

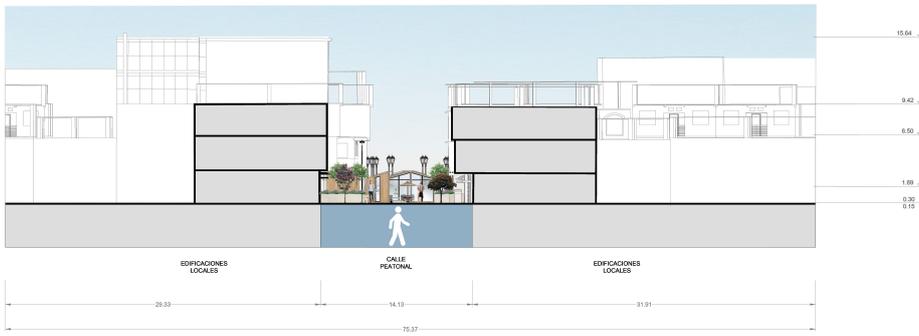
CORTE C-C'



ESC: 1:500



CORTES D-D'



ESC: 1:500

UBICACIÓN



PROVINCIA : CAJAL
CANTÓN : LA TRONCAL
PARROQUIA : AV. 25 DE AGOSTO
SECTOR : CENTRO

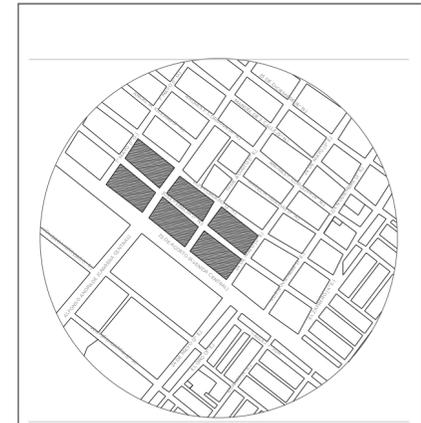
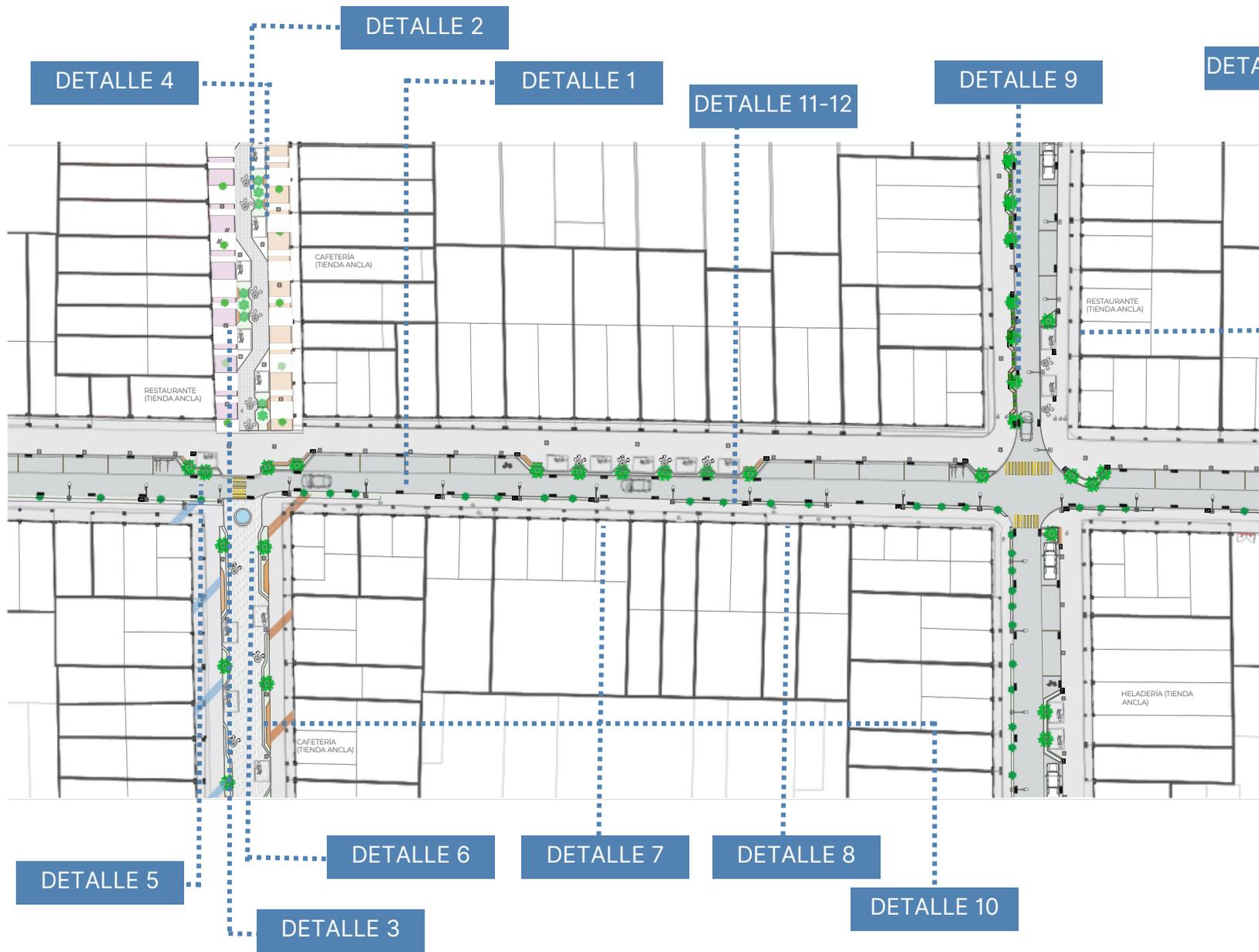
LINDERO NORTE : CALLE LOS CORDERO
LINDERO SUR : AV. 25 DE AGOSTO
LINDERO OESTE : CALLE 24 DE MAYO
LINDERO ESTE : CALLE 24 DE MAYO

LONG C. N. AGOSTO : 318,64 m
LONG C. J. PIRALTA : 18,25 m
LONG C. ALF. ANDRADE : 18,25 m
LONG C. ALF. ANDRADE : 18,25 m

ÁREA DE INTERVENCIÓN : 7300 m²
COORDENADAS : -75.40188, -75.34816

UEES		
FACULTAD: ARQUITECTURA Y DISEÑO		
ASIGNATURA: TITULACIÓN II		
PROYECTO: PROYECTO DE REDISEÑO DE CALLES E IMPLANTACIÓN DE STREET MALL		
FECHA: AGOSTO 2024	CONTIENE: CORTES CALLE ALFONSO ANDRADE INTERVENCIÓN	LÁMINA:
SEMESTRE: ORDINARIO	FACULTAD: ARQ. DANIEL WONG	
PERIODO: PARCIAL II	ESTUDIANTE: THAIS MELINA MIÑO CAICEDO	

PLANO DE DETALLES URBANOS



PROVINCIA : CAJAL
 CANTÓN : LA TRONCAL
 PARROQUIA : AV. 25 DE AGOSTO
 SECTOR : CENTRICO

LINDERO NORTE : CALLE LUIS CORDERO
 LINDERO SUR : AV. 25 DE AGOSTO

LINDERO ESTE : CALLE 34 DE MAYO
 LINDERO OESTE : CALLE 1 DE MAYO

LONG C. 3 PERALTA: 319,64 m
 LONG C. 10 AGOSTO: 118,29 m

LONG C. ALF ANORADE

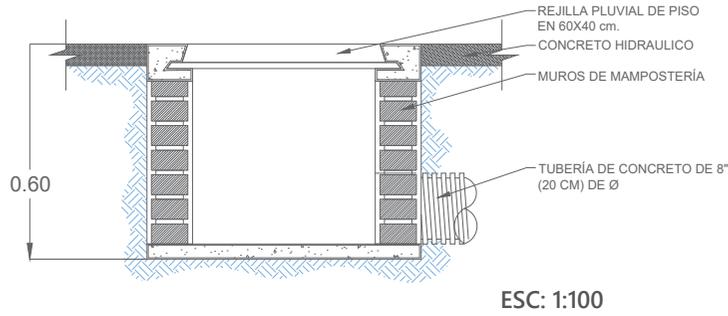
AREA DE INTERVENCIÓN: 7300 m²
 COORDENADAS : -2,424885, -79,340416

UEES	FACULTAD: ARQUITECTURA Y DISEÑO	
	ASIGNATURA: TITULACIÓN II	
	PROYECTO: PROPUESTA REDISEÑO URBANO E IMPLEMENTACIÓN DE STREET MALL	
	FECHA: AGOSTO 2024	CONTIENE: PLANO DE URBANO DE PROPUESTA FINAL
SEMESTRE: ORDINARIO	FACULTAD: ARQ. DANIEL WONG	CALIFICACIÓN:
PERIODO: PARCIAL II	ESTUDIANTE: THAIS MELINA MIÑO CAICEDO	

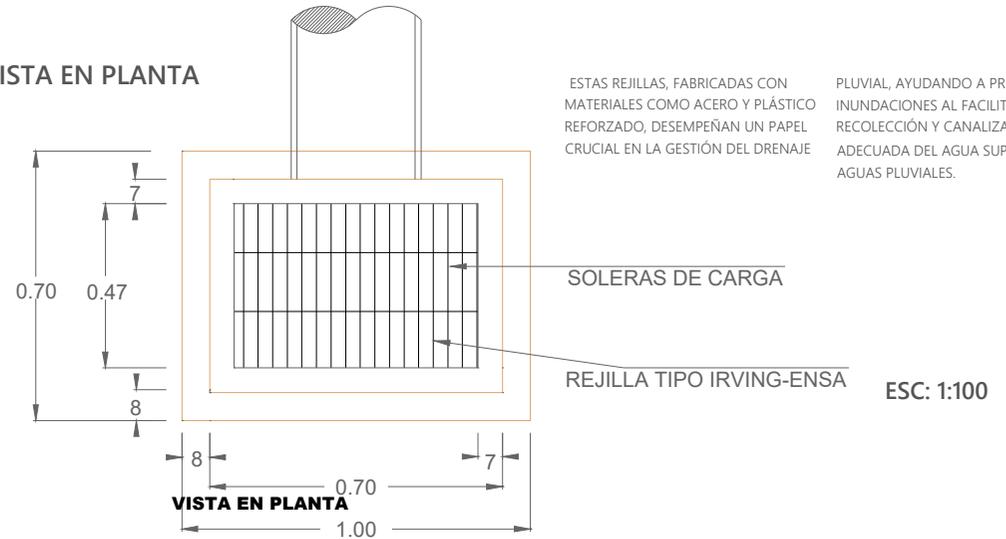
DETALLES URBANOS 1-2

DETALLE 1-REJILLA DESAGUE AALL

VISTA EN CORTE DETALLE

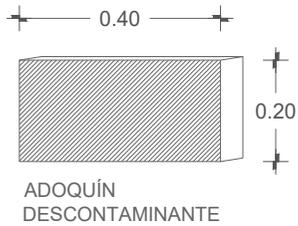


VISTA EN PLANTA



DETALLE 2-ADOQUÍN DESCONTAMINANTES DE CALLES PEATONALES

DIMENSIONES DE ADOQUÍN

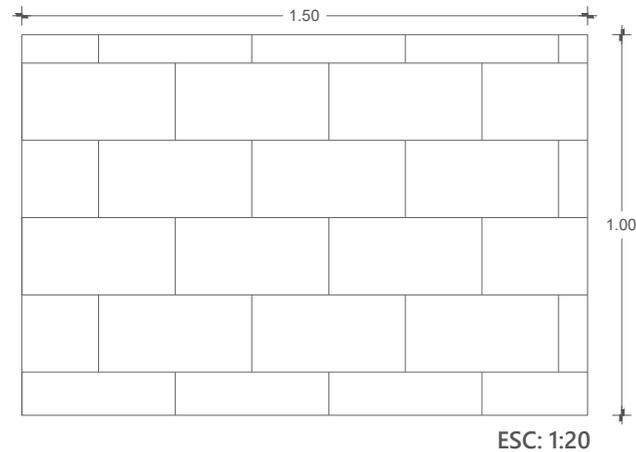
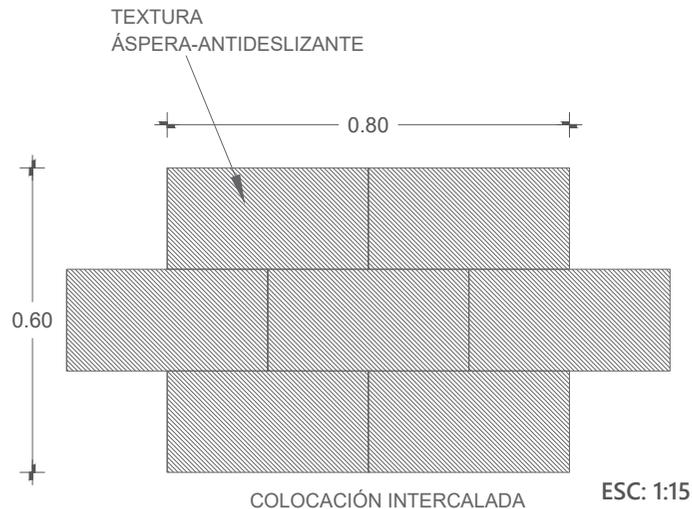


COMPUESTOS DE MATERIALES FOTOCATALÍTICOS, ELIMINAN EL ÓXIDO DE NITRÓGENO Y LO CONVIERTEN EN NITRATOS QUE NO SON PELIGROSOS PARA LA SALUD Y

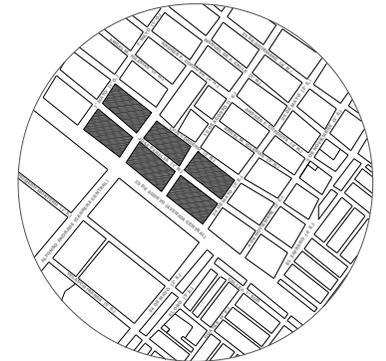
EL MEDIO AMBIENTE. COMBATEN LA CONTAMINACIÓN MEDIANTE UN PROCESO SIMILAR A LA FOTOSÍNTESIS DE LAS PLANTAS. CONVIERTEN LOS GASES NOCIVOS EN COMPUESTOS INOCUOS MEDIANTE UN PROCESO DE OXIDACIÓN NATURAL LIBRE DE AGENTES QUÍMICOS Y DE EFECTO INAGOTABLE EN EL TIEMPO.

ESC: 1:15

COLOCACIÓN Y TEXTURA ADOQUÍN



UBICACIÓN



PROVINCIA : CAÑAS
CANTÓN : LA TROPICAL
PARROQUIA : AV. 25 DE AGOSTO CENTRICO
SECTOR :

LINDERO NORTE : CALLE LUIS CORDERO
LINDERO SUR : AV. 25 DE AGOSTO
LONG C. J PERALTA : 39,64 m
LONG C. 10 AGOSTO : 18,29 m

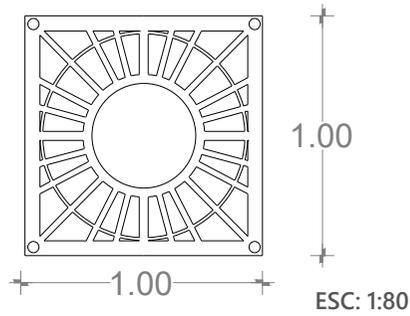
LINDERO ESTE : CALLE 24 DE MAYO
LINDERO OESTE : CALLE 1 DE MAYO
LONG C. ALF ANDRADE : 16,09 m

ÁREA DE INTERVENCIÓN : 7910 m²
COORDENADAS : -79.340416

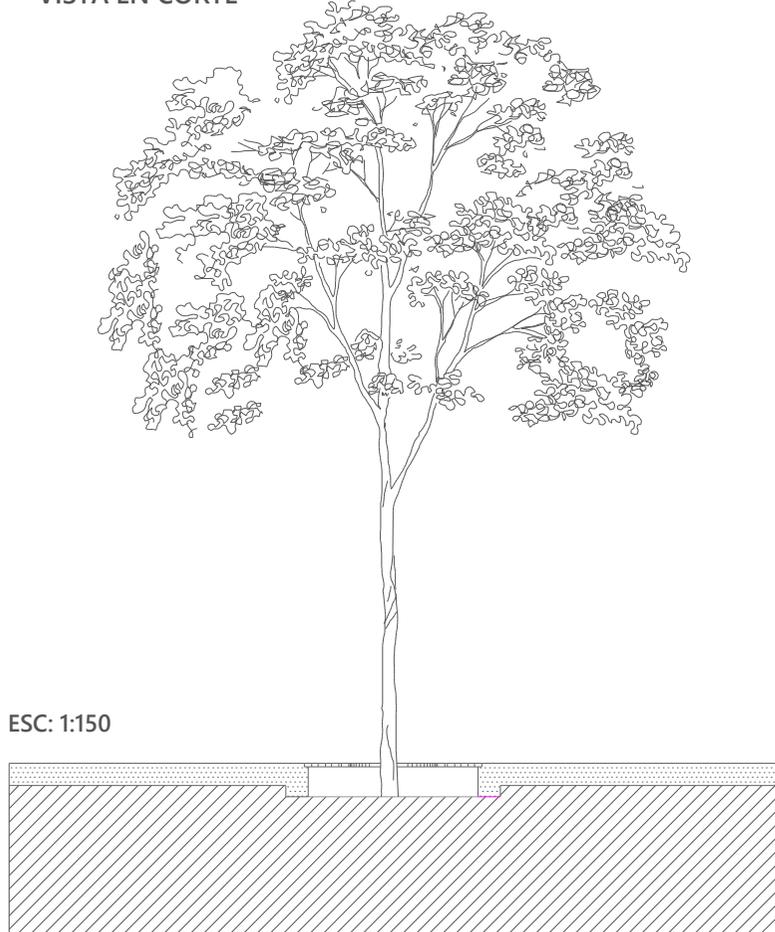
UEES	FACULTAD:	ARQUITECTURA Y DISEÑO	
	ASIGNATURA:	TITULACIÓN II	
	PROYECTO:	PROPUESTA REDISEÑO URBANO E IMPLEMENTACIÓN DE STREET MALL	
	FECHA:	CONTIENE:	LÁMINA:
	AGOSTO 2024	DETALLES URBANOS 1-2	
ESCALA:			
SEMESTRE:	FACULTAD:	CALIFICACIÓN:	
ORDINARIO	ARQ. DANIEL WONG		
PERIODO:	ESTUDIANTE:		
PARCIAL II	THAIS MELINA MIÑO CAICEDO		

DETALLE 3: INCORPORACIÓN DE VEGETACIÓN

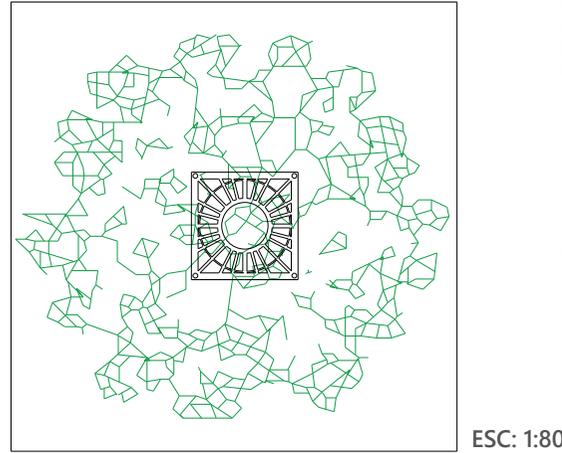
VISTA EN PLANTA PLACA DE METAL



VISTA EN CORTE



VISTA EN PLANTA



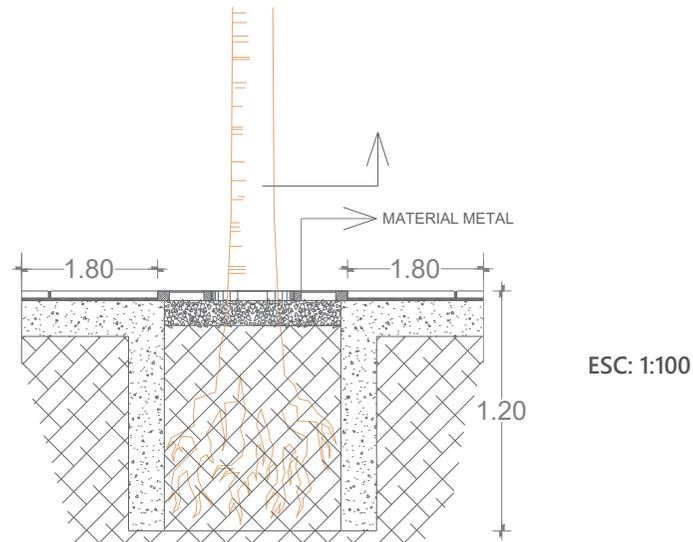
LA UBICACIÓN ESTRATÉGICA DE LOS ÁRBOLES EN LAS CIUDADES PUEDE AYUDAR A ENFRIAR EL AIRE ENTRE 2 Y 8 GRADOS CENTÍGRADOS. LOS ÁRBOLES MADUROS REGULAN EL FLUJO

LA PLANIFICACIÓN DE PAISAJES URBANOS CON ÁRBOLES PUEDE AUMENTAR EL VALOR DE LA PROPIEDAD HASTA EN UN 20 POR CIENTO, Y ATRAER EL TURISMO Y LOS

DE AGUA Y DESEMPEÑAN UN PAPEL CLAVE EN LA PREVENCIÓN DE INUNDACIONES Y LA REDUCCIÓN DEL RIESGO DE DESASTRES NATURALES. UN ÁRBOL DE HOJA PERENNE MADURO, POR EJEMPLO, PUEDE INTERCEPTAR MÁS DE 15 000 LITROS DE AGUA POR AÑO.

NEGOCIOS. UNA CIUDAD CON UNA INFRAESTRUCTURA VERDE BIEN PLANIFICADA Y BIEN ADMINISTRADA SE VUELVE MÁS SOSTENIBLE, MEJORA LA CALIDAD DE VIDA, SE ADAPTA MEJOR AL CAMBIO CLIMÁTICO, REDUCE EL RIESGO DE DESASTRES Y CONSERVA LOS ECOSISTEMAS.

VISTA EN CORTE



UBICACIÓN

PROVINCIA : CAÑAR
 CANTÓN : LA TRONCAL
 PARROQUIA : AV. 25 DE AGOSTO
 SECTOR : CENTRICO

LINDERO NORTE : CALLE LUIS CORDERO
 LINDERO SUR : AV. 25 DE AGOSTO
 LONG C. J PERALTA : 318,64 m
 LONG C. 10 AGOSTO : 118,29 m

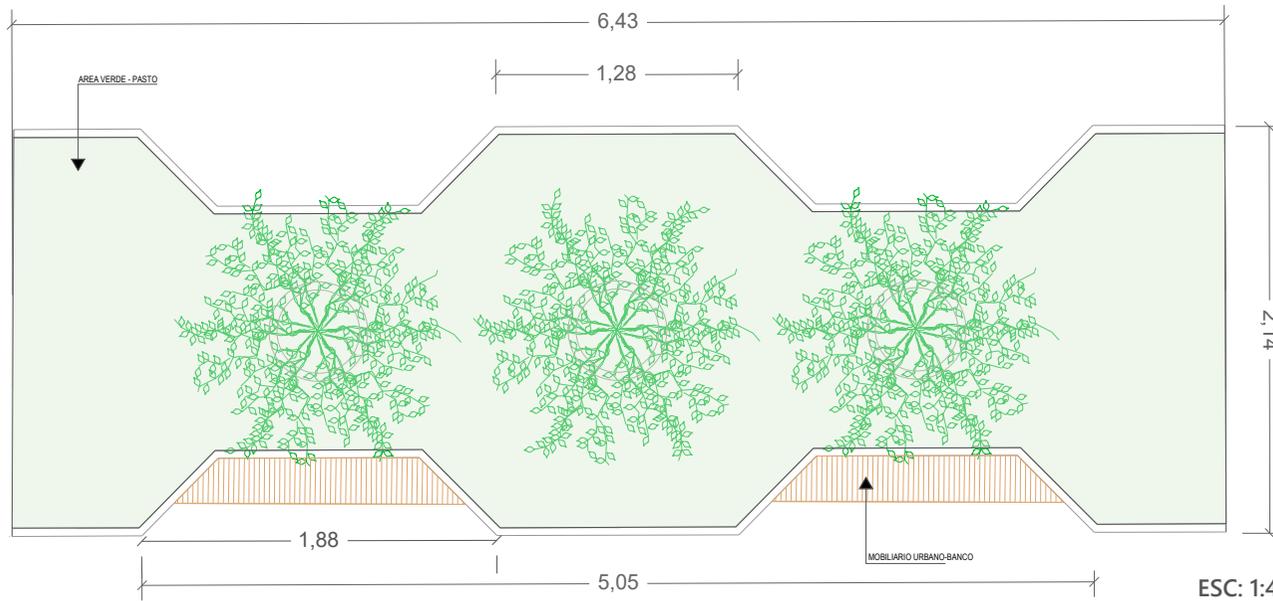
LINDERO ESTE : CALLE 24 DE MAYO
 LINDERO OESTE : CALLE 1 DE MAYO
 LONG C. ALF ANDRADE : 116,09 m

ÁREA DE INTERVENCIÓN : 7300 m²
 COORDENADAS : -2.424885, -79.340416

UEES	FACULTAD:	ARQUITECTURA Y DISEÑO	
	ASIGNATURA:	TITULACIÓN II	
	PROYECTO:	PROPUESTA REDISEÑO URBANO E IMPLEMENTACIÓN DE STREET MALL	
	FECHA:	AGOSTO 2024	LÁMINA:
	CONTIENE:	DETALLE 3: INCORPORACIÓN DE VEGETACIÓN	
ESCALA:			
SEMESTRE:	FACULTAD:	CALIFICACIÓN:	
ORDINARIO	ARQ. DANIEL WONG		
PERIODO:	ESTUDIANTE:		
PARCIAL II	THAIS MELINA MIÑO CAICEDO		

DETALLE 4: ÁREAS VERDES CALLE PEATONAL

VISTA EN PLANTA



LAS AREAS VERDES DE ESTE TIPO SIRVEN PARA DESCANSO PEATONAL Y RESGUARDO DE SOMBRA, EL MATERIAL A USAR PARA LA ELABORACION DE ESTAS AREAS VERDES, SON

LOS BENEFICIOS DE LA INCLUSION DE LAS AREAS EN LAS CALLES, LOS PARQUES AYUDAN A REDUCIR LA EXPOSICIÓN A UN FACTOR DE RIESGO MUY IMPORTANTE VINCULADO A LAS

TAMBIÉN AYUDA A MITIGAR LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA Y LOS NIVELES DE CALOR Y RUIDO; Y BRINDA OPORTUNIDADES PARA LA ACTIVIDAD FÍSICA

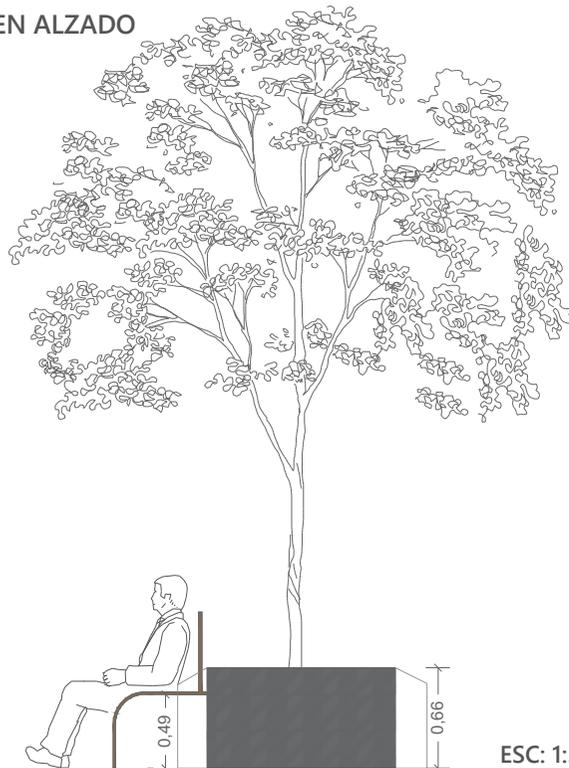
CONCRETO E IMPERMEABILIZANTE PARA LA DURACIÓN DE ESTAS.

ENFERMEDADES NO TRANSMISIBLES, LA INACTIVIDAD FÍSICA

Y LA INTERACCIÓN SOCIAL.

ESC: 1:40

VISTA EN ALZADO

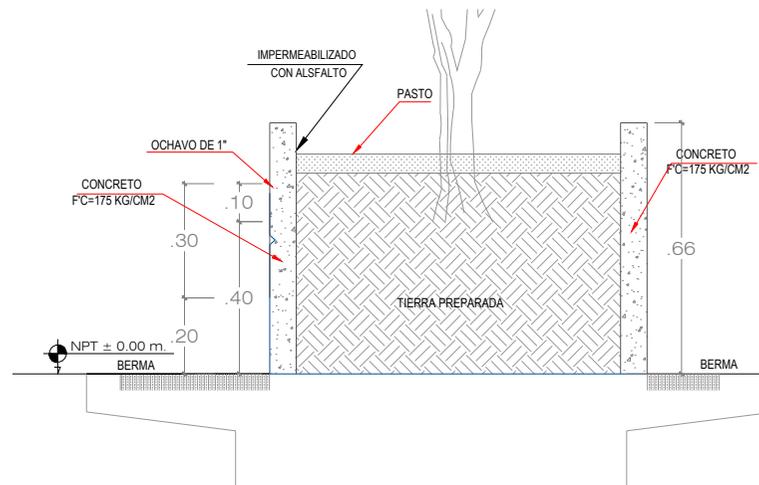


ESC: 1:50

VISTA EN CORTE-DETALLE

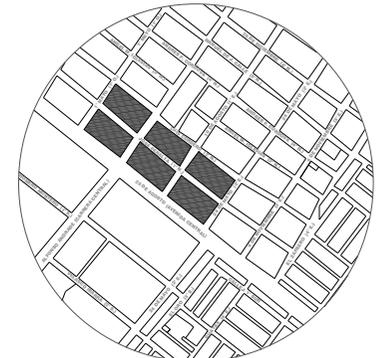
LAS AREAS VERDES DE ESTE TIPO SIRVEN PARA DESCANSO PEATONAL Y RESGUARDO DE SOMBRA, EL MATERIAL A USAR PARA LA ELABORACION DE ESTAS AREAS VERDES, SON

CONCRETO E IMPERMEABILIZANTE PARA LA DURACIÓN DE ESTAS.



ESC: 1:20

UBICACIÓN



PROVINCIA : CAJAMARCA
 CANTÓN : LA TRONCAL
 PARRQUIA : AV. 25 DE AGOSTO
 SECTOR : CENTRICO

LINDERO NORTE : CALLE LUIS CORDERO
 LINDERO SUR : AV. 25 DE AGOSTO
 LONG C. J PERALTA : 319,64 m
 LONG C. 10 AGOSTO : 118,29 m

LINDERO ESTE : LINDERO OESTE : CALLE 24 DE MAYO
 CALLE 1 DE MAYO

LONG C. ALF ANDRADE : 116,09 m

ÁREA DE INTERVENCIÓN : 7300 m²
 COORDENADAS : -2.424885, -79.340416

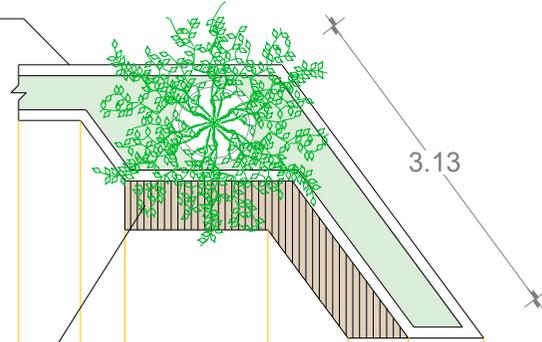
UEES	FACULTAD:	ARQUITECTURA Y DISEÑO	
	ASIGNATURA:	TITULACIÓN II	
	PROYECTO:	PROPUESTA REDISEÑO URBANO E IMPLEMENTACIÓN DE STREET MALL	
	FECHA:	CONTIENE:	LÁMINA:
AGOSTO 2024	DETALLE 4: ÁREA VERDES		
ESCALA:			
SEMESTRE:	FACULTAD:	CALIFICACIÓN:	
ORDINARIO	ARQ. DANIEL WONG		
PERIODO:	ESTUDIANTE:		
PARCIAL II	THAIS MELINA MIÑO CAICEDO		

DETALLES 5-6 URBANOS ZONA PEATONAL

DETALLE 5-JARDINERA CON ASIENTO URBANO

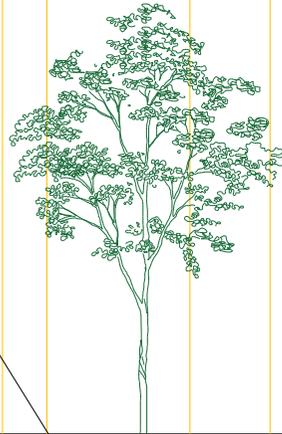
VISTA EN PLANTA

MÓDULO DE JARDINERA



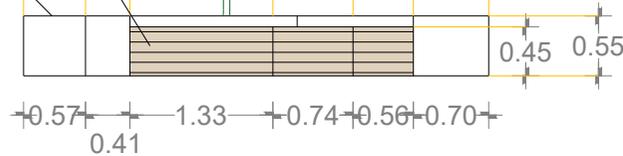
MOBILIARIO URBANO
INCORPORADO EN JARDINERA

MATERIAL: MADERA



MÓDULOS DE JARDINERAS

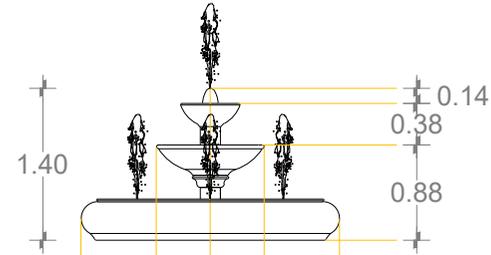
VISTA EN ALZADO



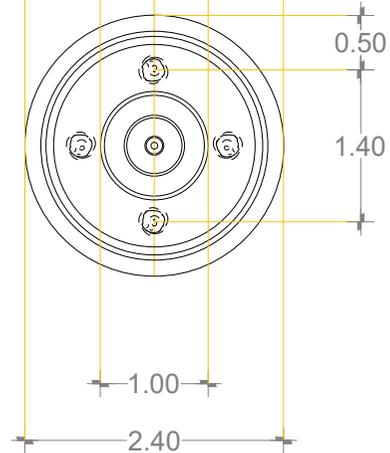
ESC: 1:70

DETALLE 6-FUENTE DE AGUA

VISTA
EN ALZADO



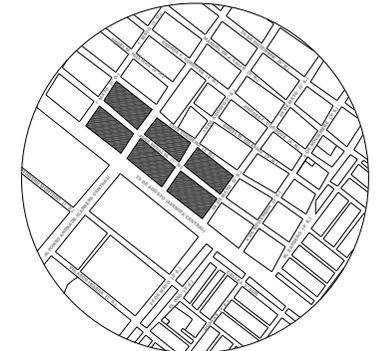
VISTA
EN PLANTA



ESC: 1:70

LAS AREAS VERDES DE ESTE TIPO TAMBIEN SIRVE DE PROTECCION DEL PEATON, YA QUE FUNCIONA COMO SEPARADOR ENTRE LA VIA DE AUTOMOVIL Y LA PEATONAL

UBICACIÓN



PROVINCIA : CAJAL
CANTÓN : LA TRONCAL
PARROQUIA : AV. 25 DE AGOSTO
SECTOR : CENTRICO

LINDERO NORTE : CALLE LUIS CORDERO
LINDERO SUR : AV. 25 DE AGOSTO
LINDERO ESTE : CALLE 24 DE MAYO
LINDERO OESTE : CALLE 1 DE MAYO

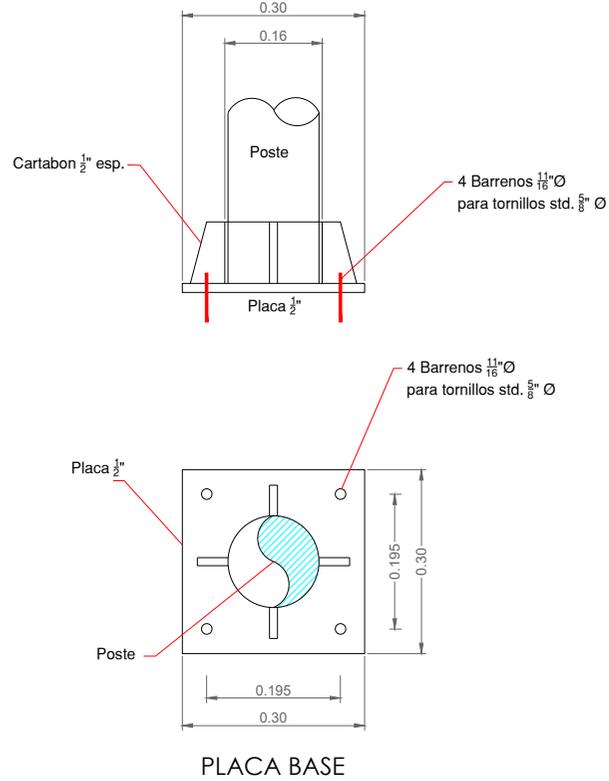
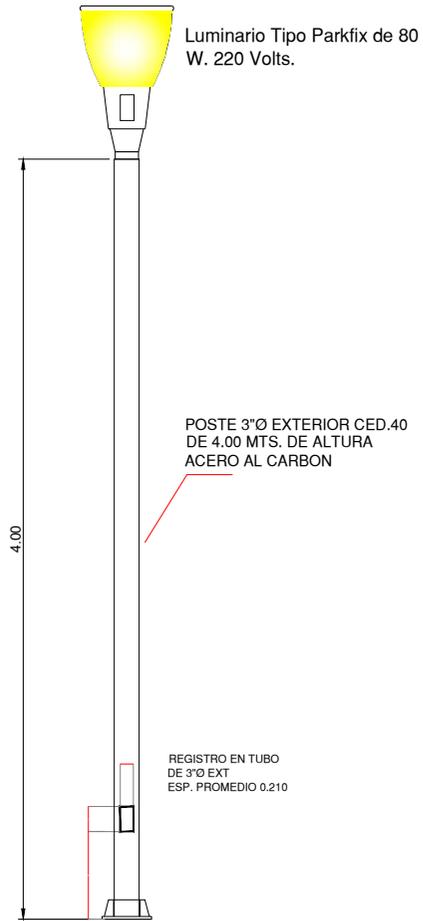
LONG C. J PERALTA : 319,64 m
LONG C. 10 AGOSTO : 118,29 m
LONG C. ALF ANDRADE : 116,09 m

ÁREA DE INTERVENCIÓN : 7300 m²
COORDENADAS : -2.424885, -79.340416

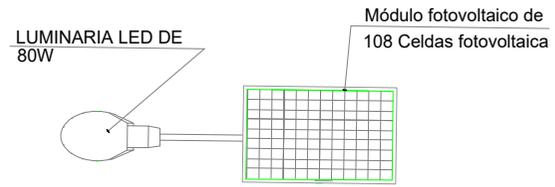
UEES	FACULTAD:	ARQUITECTURA Y DISEÑO	
	ASIGNATURA:	TITULACIÓN II	
	PROYECTO:	PROPUESTA REDISEÑO URBANO E IMPLEMENTACIÓN DE STREET MALL	
	FECHA:	CONTIENE:	LÁMINA:
	AGOSTO 2024	DETALLE 5-6	
ESCALA:			
SEMESTRE:	FACULTAD:	CALIFICACIÓN:	
ORDINARIO	ARQ. DANIEL WONG		
PERIODO:	ESTUDIANTE:		
PARCIAL II	THAIS MELINA MIÑO CAICEDO		

DETALLE 7: LUMINARIAS URBANAS

VISTA EN ALZADO- LUMINARIA ZONA PEATONAL

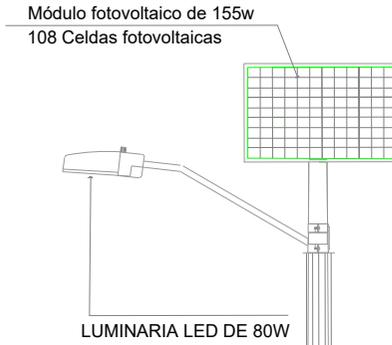


ESC: 1:50



LUMINARIA CALLE

VISTA EN PLANTA

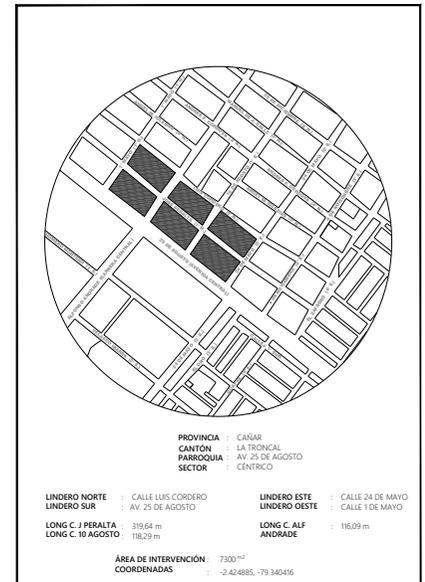


VISTA EN ALZADO

CONTROLADOR DE CARGA
2 BATERIAS TIPO AGM



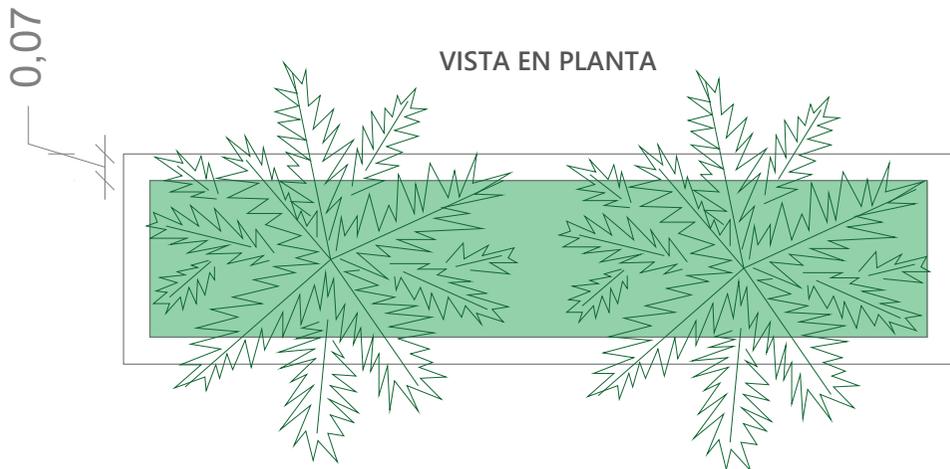
ESC: 1:50



UEES	FACULTAD:	ARQUITECTURA Y DISEÑO	
	ASIGNATURA:	TITULACIÓN II	
	PROYECTO:	PROPUESTA REDISEÑO URBANO E IMPLEMENTACIÓN DE STREET MALL	
	FECHA:	CONTIENE:	LÁMINA:
	AGOSTO 2024	DETALLE 7 LUMINARIAS	
ESCALA:			
SEMESTRE:	FACULTAD:	CALIFICACIÓN:	
ORDINARIO	ARQ. DANIEL WONG		
PERIODO:	ESTUDIANTE:		
PARCIAL II	THAIS MELINA MIÑO CAICEDO		

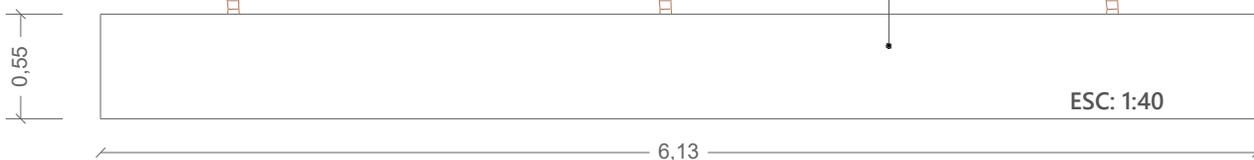
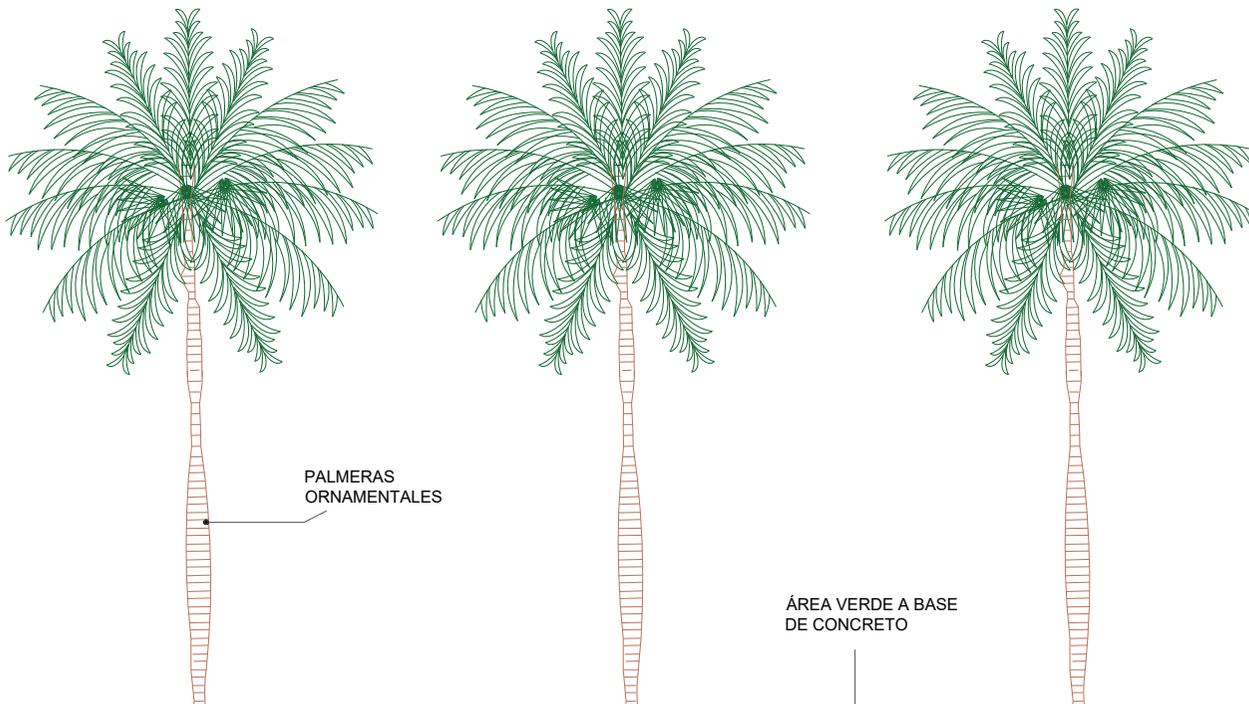
DETALLE 8: ÁREAS VERDES

VISTA EN PLANTA

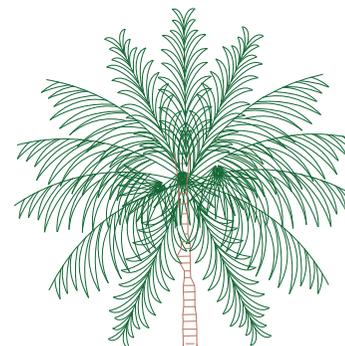


0,55
ESC: 1:10

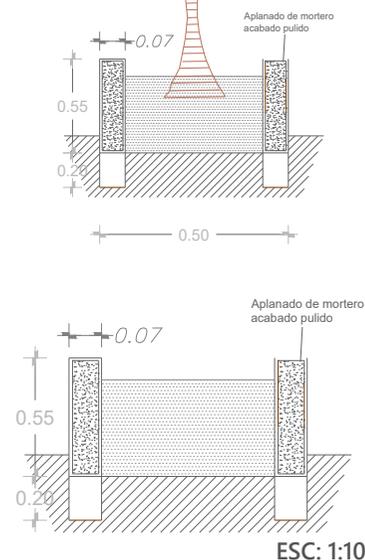
VISTA EN ALZADO



VISTA EN CORTE



ESC: 1:20

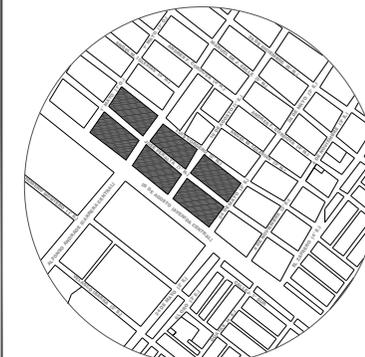


ESC: 1:10

LAS ÁREAS VERDES DE ESTE TIPO TAMBIEN SIRVE DE PROTECCION DEL PEATON, YA QUE FUNCIONA COMO SEPARADOR ENTRE LA VIA DE AUTOMOVIL Y LA PEATONAL

EL ÁREA VERDE TENDRÁ PALMERAS ORNAMENTALES PARA QUE PRODUZCAN SOBRIAN Y PROMUEVA EL RECORRIDO DE VIENTOS DE LA ZONA, LOGRANDO REFRESCAR LA ZONA

UBICACIÓN



PROVINCIA : CAÑAR
CANTON : LA TRONCAL
PARROQUIA : AV. 25 DE AGOSTO
SECTOR : CENTRO

LINDERO NORTE : CALLE LUIS CORDERO
LINDERO SUR : AV. 25 DE AGOSTO
LONG C. J. PERALTA : 319,64 m
LONG C. 18 AGOSTO : 116,29 m

LINDERO ESTE : CALLE 24 DE MAYO
LINDERO OESTE : CALLE 1 DE MAYO
LONG C. ALF ANARRADE : 116,09 m

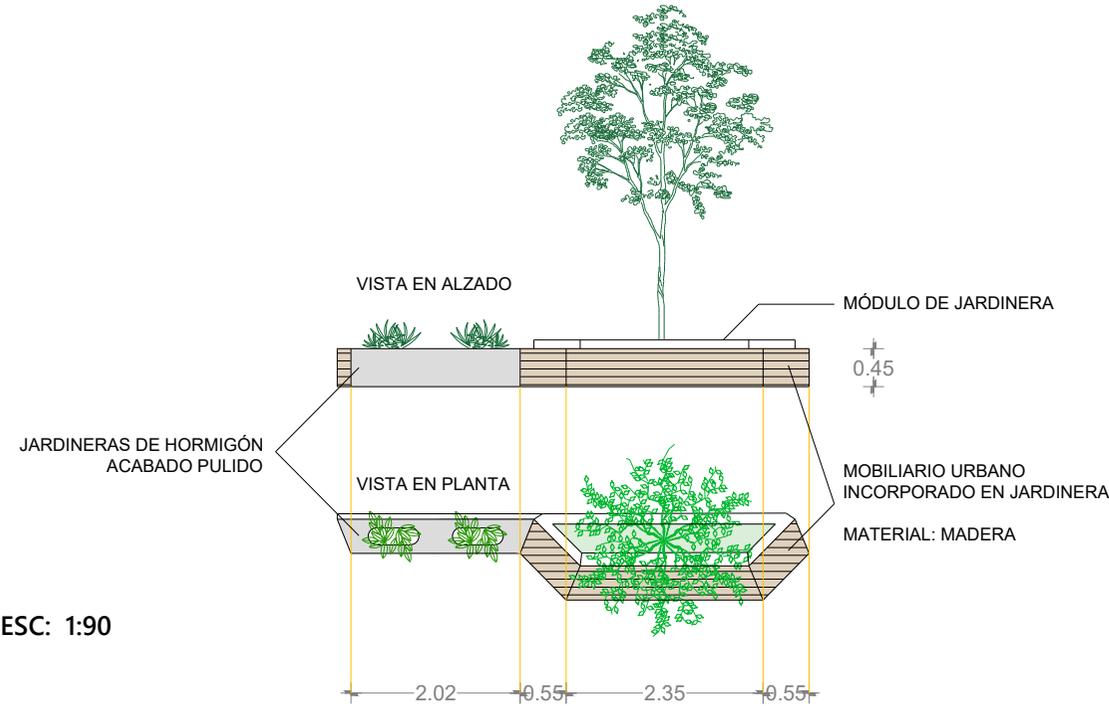
ÁREA DE INTERVENCIÓN : 7300 m²
COORDENADAS : -2.424885, -79.340416

UEES	FACULTAD:	ARQUITECTURA Y DISEÑO	
	ASIGNATURA:	TITULACIÓN II	
	PROYECTO:	PROPUESTA REDISEÑO URBANO E IMPLEMENTACIÓN DE STREET MALL	
	FECHA: AGOSTO 2024	CONTIENE: DETALLE 8 ÁREA VERDE ACERAS	LÁMINA:
SEMESTRE: ORDINARIO	FACULTAD: ARQ. DANIEL WONG	CALIFICACIÓN:	
PERIODO: PARCIAL II	ESTUDIANTE: THAIS MELINA MIÑO CAICEDO		

DETALLE 9-10: ASIENTO URBANOS CON JARDINERA Y PISO DE CALLE PEATONAL

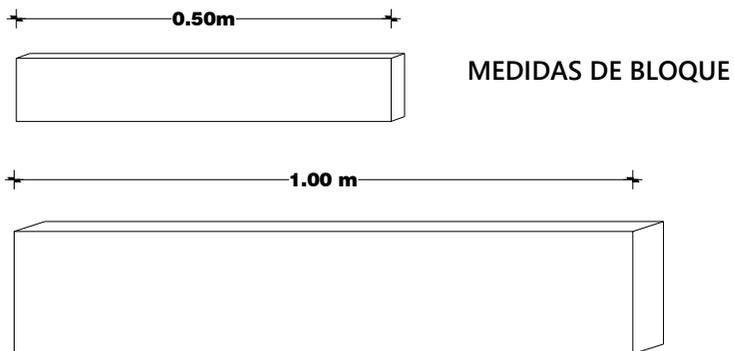
DETALLE 9

ASIENTO URBANO CON FORMA ORGÁNICA



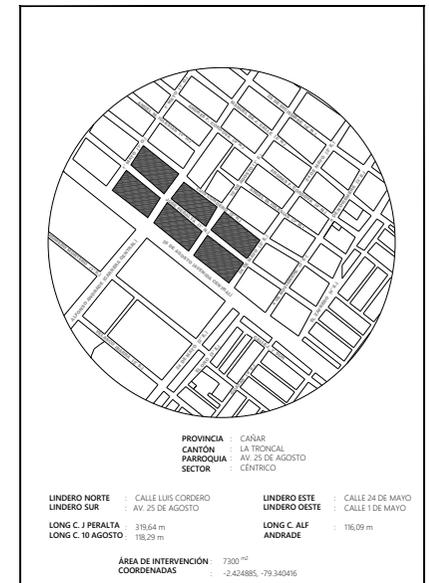
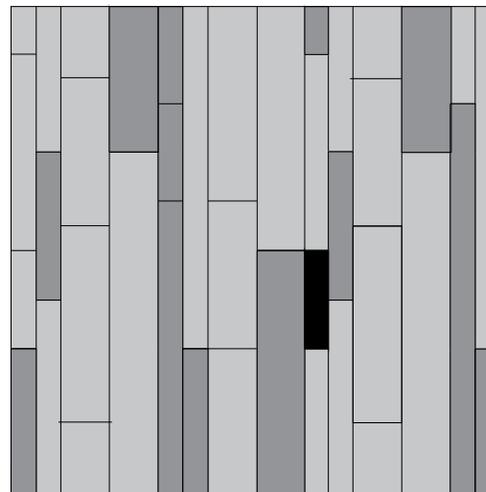
ESC: 1:90

DETALLE 10-PISO CALLE PEATONAL



ESC: 1:100

COLOCACIÓN INTERCALADA

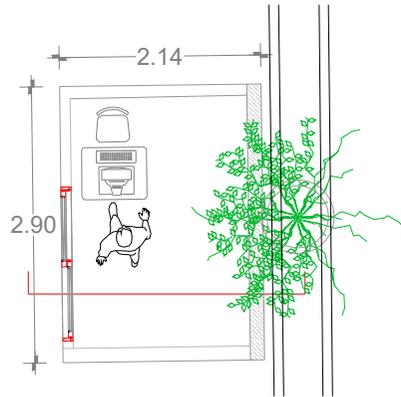


UEES	FACULTAD:	ARQUITECTURA Y DISEÑO
	ASIGNATURA:	TITULACIÓN II
	PROYECTO:	PROPUESTA REDISEÑO URBANO E IMPLEMENTACIÓN DE STREET MALL
	FECHA:	CONTIENE:
	AGOSTO 2024	DETALLE 9-10
	ESCALA:	LÁMINA:
SEMESTRE:	FACULTAD:	CALIFICACIÓN:
ORDINARIO	ARQ. DANIEL WONG	
PERIODO:	ESTUDIANTE:	
PARCIAL II	THAIS MELINA MIÑO CAICEDO	

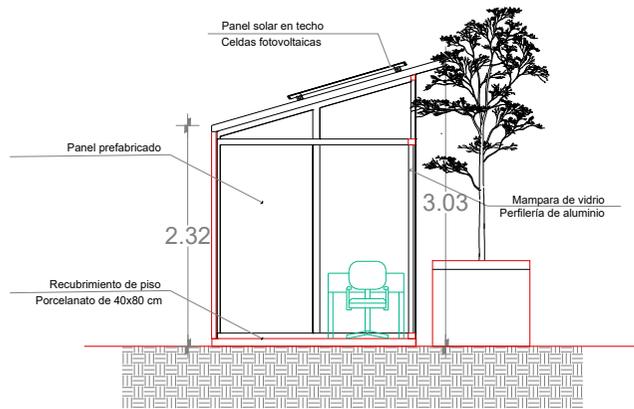
DETALLE 11-12: KIOSKOS

DETALLE 11: KIOSKO CON JARDINERA

VISTA EN PLANTA

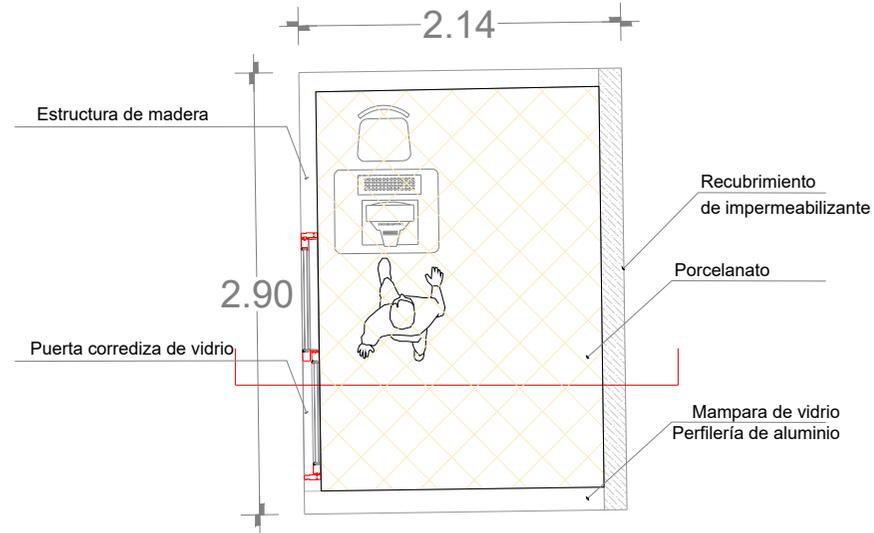


VISTA EN ALZADO

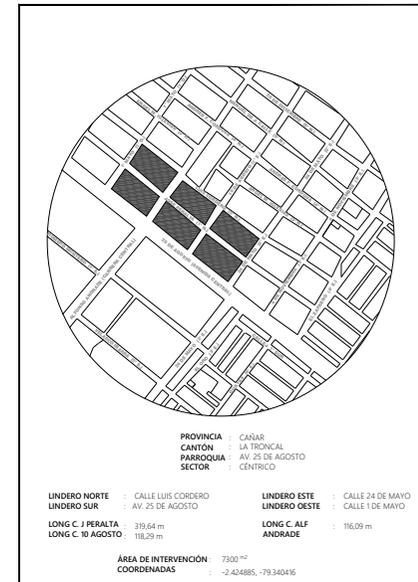


ESC: 1:80

DETALLE 12: KIOSKOS MATERIALES



ESC: 1:50

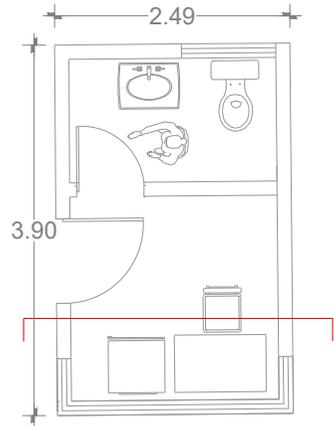


UEES	FACULTAD:	ARQUITECTURA Y DISEÑO	
	ASIGNATURA:	TITULACIÓN II	
	PROYECTO:	PROPUESTA REDISEÑO URBANO E IMPLEMENTACIÓN DE STREET MALL	
	FECHA:	CONTIENE:	LÁMINA:
	AGOSTO 2024	DETALLE 11-12: KIOSKOS	
ESCALA:			
SEMESTRE:	FACULTAD:	CALIFICACIÓN:	
ORDINARIO	ARQ. DANIEL WONG		
PERIODO:	ESTUDIANTE:		
PARCIAL II	THAIS MELINA MIÑO CAICEDO		

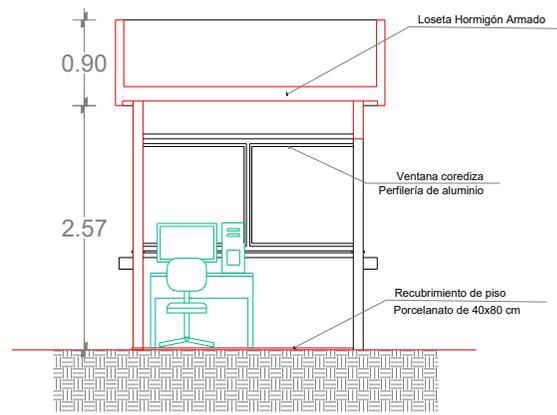
DETALLE 13-14

DETALLE 13-GARITA DE SEGURIDAD

VISTA EN PLANTA



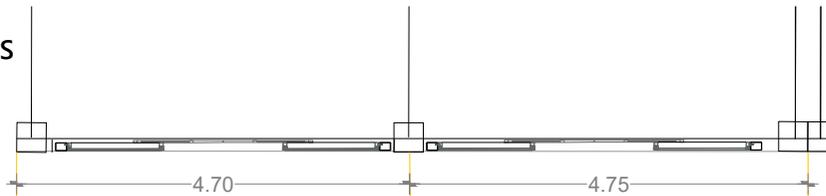
VISTA EN CORTE



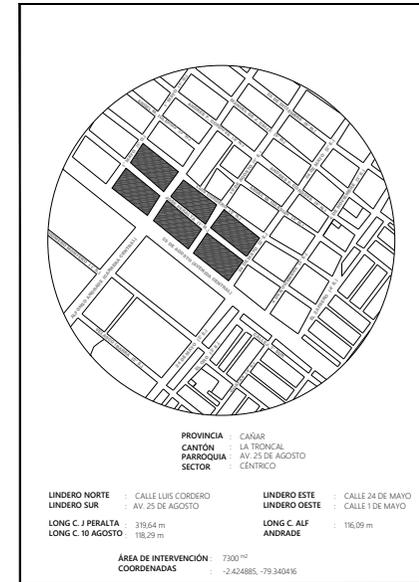
ESC: 1:80

DETALLE 14-FACHADAS LOCALES

VISTA EN PLANTA



ESC: 1:90



UBES	FACULTAD:	ARQUITECTURA Y DISEÑO	
	ASIGNATURA:	TITULACIÓN II	
	PROYECTO:	PROPUESTA REDISEÑO URBANO E IMPLEMENTACIÓN DE STREET MALL	
	FECHA:	AGOSTO 2024	CONTIENE:
ESCALA:		DETALLE 13-14	LÁMINA:
SEMESTRE:	ORDINARIO	FACULTAD:	ARQ. DANIEL WONG
PERIODO:	PARCIAL II	ESTUDIANTE:	THAIS MELINA MIÑO CAICEDO
		CALEFICACIÓN:	

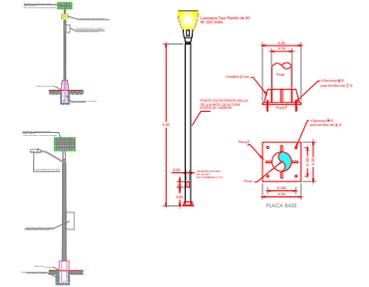
PLANO ALUMBRADO PÚBLICO



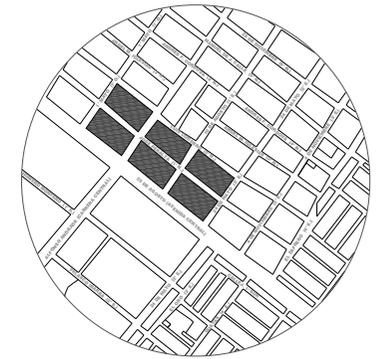
25 DE AGOSTO (AVENIDA CENTRAL)

SIMBOLOGIA

-  LINEA DE DIST. PARA ALUMBRADO PUBLICO DE TUBO ELEC. FLEXIBLE DE 32 MM DIAM.
-  REGISTRO DE CONCRETO PARA ALUMBRADO PUBLICO
-  LUMINARIA LED 80 W
-  LUMINARIA LED 60 W
-  TRANSFORMADOR DE ALUMBRADO PUBLICO TRIFÁSICO



UBICACIÓN



PROVINCIA : CAÑAR
 CANTÓN : LA TRONCAL
 PARROQUIA : AV. 25 DE AGOSTO
 SECTOR : CENTRICO

LINDERO NORTE : CALLE LUIS CORDERO
 LINDERO SUR : AV. 25 DE AGOSTO
 LINDERO ESTE : CALLE 24 DE MAYO
 LINDERO OESTE : CALLE 1 DE MAYO

LONG C. J PERALTA : 319,64 m
 LONG C. 10 AGOSTO : 118,29 m
 LONG C. ALF ANDRADE : 116,09 m

ÁREA DE INTERVENCIÓN : 7300 m²
 COORDENADAS : -2.42.4885, -79.340.416

ESC: 1:1400

	FACULTAD: ARQUITECTURA Y DISEÑO		
	ASIGNATURA: TITULACIÓN II		
	PROYECTO: PROPUESTA DE REDISEÑO DE CALLES E IMPLIMENTACIÓN DE STREET MALL		
	FECHA: AGOSTO 2024		CONTIENE: PLANOS DE ALUMBRADO PUBLICO
	ESCALA:		LÁMINA:
SEMESTRE: ORDINARIO	FACULTAD: ARQ. DANIEL WONG	CALIFICACIÓN:	
PERIODO: PARCIAL II	ESTUDIANTE: THAIS MELINA MIÑO CAICEDO		

PLANO ELÉCTRICOS-KIOSCOS

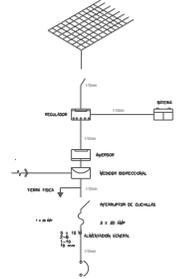


25 DE AGOSTO (AVENIDA CENTRAL)

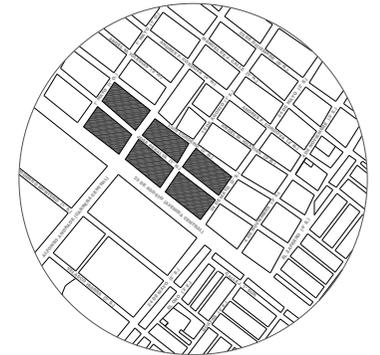
ESC: 1:1400

SIMBOLOGIA

-  ACOMETIDA
-  MEDIDOR BIDIRECCIONAL
-  REGULADOR
-  BATERIA
-  INVERSOR
-  PUNTO DE LUZ
-  TOMACORRIENTE DOBLE
-  APAGADOR SIMPLE



UBICACIÓN



PROVINCIA : CAÑAR
 CANTON : LA TRONCAL
 PARROQUIA : AV. 25 DE AGOSTO
 SECTOR : CENTRICO

LINDERO NORTE : CALLE LUIS CORDERO
 LINDERO SUR : AV. 25 DE AGOSTO
 LONG C. J PERALTA : 319,64 m
 LONG C. 10 AGOSTO : 118,29 m

LINDERO ESTE : CALLE 24 DE MAYO
 LINDERO OESTE : CALLE 1 DE MAYO
 LONG C. ALF ANDRADE : 116,09 m

ÁREA DE INTERVENCIÓN : 7300 m²
 COORDENADAS : -2.424885, -79.340416

UEES	FACULTAD:	ARQUITECTURA Y DISEÑO	
	ASIGNATURA:	TITULACIÓN II	
	PROYECTO:	PROPUESTA DE REDISEÑO DE CALLES E IMPLEMENTACIÓN DE STREET MALL	
	FECHA:	CONTIENE:	LÁMINA:
	AGOSTO 2024	PLANOS ELÉCTRICOS DE KIOSCOS	
ESCALA:			
SEMESTRE:	FACULTAD:	CALIFICACIÓN:	
ORDINARIO	ARQ. DANIEL WONG		
PERIODO:	ESTUDIANTE:		
PARCIAL II	THAIS MELINA MIÑO CAICEDO		

PLANO SISTEMA DE RIEGO POR GOTEO

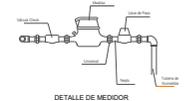


25 DE AGOSTO (AVENIDA CENTRAL)

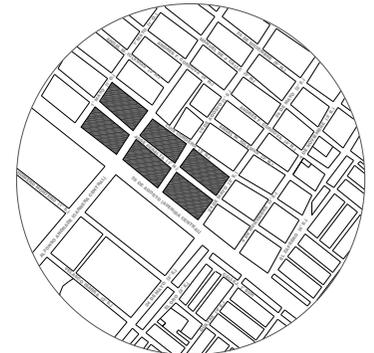
ESC: 1:1400

SIMBOLOGIA

-  PUNTO DE RIEGO POR GOTEO
-  PUNTO DE RIEGO POR GOTEO
-  PUNTO DE RIEGO POR GOTEO
-  LINEA DE TUBERIA PARA GOTEO
-  LLAVE DE SALIDA PARA MANGUERA



UBICACIÓN



PROVINCIA : CAJAR
 CANTON : LA TRONCAL
 PARROQUIA : AV. 25 DE AGOSTO
 SECTOR : CENTRICO

CALLE LUIS CORDERO : 319,64 m
 AV. 25 DE AGOSTO : 118,29 m
 LINDERO ESTE LINDERO OESTE : 7200 m²
 LONG. C. ALF ANDRADE : 116,09 m
 CALLE 24 DE MAYO : CALLE 1 DE MAYO

ÁREA DE INTERVENCIÓN : 7200 m²
 COORDENADAS : -2.42.4885, -79.3.42416

UEES

FACULTAD: ARQUITECTURA Y DISEÑO

ASIGNATURA: TITULACIÓN II

PROYECTO: PROPUESTA DE REDISEÑO DE CALLES E IMPLEMENTACIÓN DE STREET MALL

FECHA: AGOSTO 2024
 ESCALA:
 CONTIENE: PLANOS DE RIEGO POR GOTEO
 LÁMINA:



SEMESTRE: ORDINARIO
 FACULTAD: ARQ. DANIEL WONG

PERIODO: PARCIAL II
 ESTUDIANTE: THAIS MELINA MIÑO CAICEDO

PLANO SISTEMA DE DESAGÜE AALL



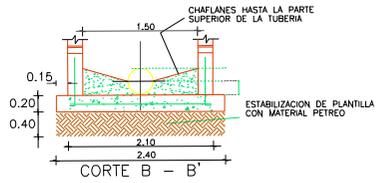
25 DE AGOSTO (AVENIDA CENTRAL)

ESC: 1:1400

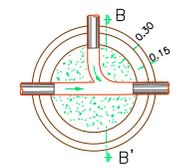
SIMBOLOGIA

-  TUBERÍA DE ALCANTARILLADO
-  POZO DE REVISION
-  SUMIDERO

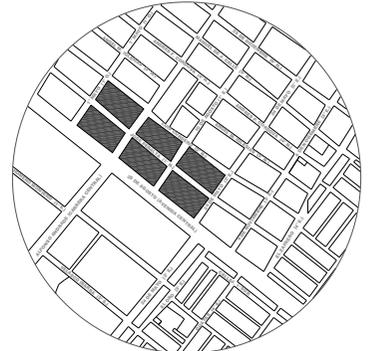
DETALLE DE TUBERIA EN CANAL



DETALLE DE CAUDAL EN POZO DE REVISION



UBICACIÓN



PROVINCIA : CAJAR
 CANTÓN : LA TRONCAL
 PARROQUIA : AV. 25 DE AGOSTO
 SECTOR : CENTRO

CALLE LUIS CORDERO : 39,64 m
 AV. 25 DE AGOSTO : 118,29 m

LINDERO ESTE : CALLE 24 DE MAYO
 LINDERO OESTE : CALLE 1 DE MAYO
 LONG. C. ALF. ANDRADE : 116,09 m

ÁREA DE INTERVENCIÓN : 7300 m²
 COORDENADAS : -2.424885, -79.340416

	FACULTAD: ARQUITECTURA Y DISEÑO	
	ASIGNATURA: TITULACIÓN II	
	PROYECTO: PROPUESTA DE REDISEÑO DE CALLES E IMPLEMENTACIÓN DE STREET MALL	
	FECHA: AGOSTO 2024	CONTIENE: PLANOS SISTEMA DE DESAGÜE AALL
SEMESTRE: ORDINARIO	FACULTAD: ARQ. DANIEL WONG	
PERIODO: PARCIAL II	ESTUDIANTE: THAIS MELINA MIÑO CAICEDO	

VEGETACIÓN PROPUESTA

La vegetación propuesta busca brindar armonía, comodidad y reducir el estrés, además de purificar el aire e integrar áreas verdes en una zona completamente edificada. Para este objetivo, se ha realizado una exhaustiva búsqueda para seleccionar flora nativa de la ciudad de La Troncal.

El motivo de esto, radica en que al ser nativas ya están adaptadas a las diferentes condiciones climáticas presentes en dicha ciudad, brindando la confianza en qué pueden ser mantenidas con facilidad. Además de esto, también se llegó a tomar en cuenta otra especie de vegetación, la palmera ornamental, presente en Sudamérica y que ha sido introducida con facilidad en La Troncal, pudiendo encontrarla actualmente decorando las calles principales de la ciudad.



Cola de
Alacrán(*Heliotropium indicum*)

Es una planta anual, erecta, ramificada que puede crecer hasta una altura de unos 15 a 50 cm. Tiene un tallo vellosa, teniendo alternando hojas ovadas a oblongo-ovadas. Tiene pequeñas flores blancas con un cáliz verde



CC
Tupirrosa(*Lantana camara*)

Lantana camara L, llamada comúnmente lantana, bandera española o cinco negritos entre otros nombres vernáculos. Es un arbusto de follaje perenne de 1,5 a 3m de altura. Es nativa de las regiones tropicales de América.



CC
Moradilla(*Camonea umbellata*)

Es una fina enredadera que crece hasta alcanzar un grosor máximo de 2 cm. Tiene muchos usos en la medicina tradicional india y sus flores atraen a abejas, mariposas y pájaros.



CC
Cresta de Gallo,
Arapa, Mezanzafe

Celosia argentea es una especie de planta herbácea anual se cultiva a menudo en los jardines, se propaga por semillas. perteneciente a la familia Amaranthaceae. Es una planta de origen tropical que es conocida por sus colores muy brillantes. En Colombia y Panamá recibe el nombre de abanico.



Pervinca rosa
Catharanthus roseus

La pervinca rosa está en peligro de extinción, ya que los terrenos donde crece son usualmente quemados o modificados para su uso en la agricultura y la ganadería. Puede tener uso ornamental, porque crece fácilmente en jardines y patios.



Alegria del hogar

Es una planta herbácea perenne, suculenta que puede alcanzar una altura de entre 15 y 60 cm. Los tallos son poco ramificados, glabros y algunas veces rojizos, enraizando en las nudos inferiores. Posee hojas alternas, pecioladas, lanceoladas.



Crotón de jardín

Codiaeum es un género de plantas de la familia Euphorbiaceae.

Sus hojas son de disposición alterna, pecioladas, persistentes, coráceas; su coloración es variable, dentro de un rango del verde al rojizo, con tonos amarillos también. La forma foliar es variable, aunque suele ser lineal a lobulada.



Buganvilla

La bugambilia es una planta común por su belleza y por sus propiedades medicinales. Conocida como buganvilla, Napoleón, Bugambilia es un género de flores de la familia Nyctaginaceae, originarias de los bosques tropicales de América del Sur, principalmente de Perú, Brasil y Argentina, aunque se puede encontrar en diferentes partes del mundo.



Palmera ornamental

Palmeras ornamentales o palmeras para maceta. Son plantas elegantes que embellecen los jardines, los patios y el interior de los hogares. Existen más de 3000 especies de palmeras distribuidas por todo el mundo, en especial por las regiones tropicales y templadas.



Planta Llama de Jungla.

Ixora coccinea es una especie de arbusto perteneciente a la familia de las rubiáceas. Es la flor oficial de la ciudad de Cúcuta, en Colombia.

Es un pequeño arbusto con numerosas flores de pequeño tamaño que permanecen formando umbelas compuestas durante casi todo el año.

Materiales sostenibles propuestos

Para la implementación del street mall se propone el uso de ciertos materiales sostenibles con el fin de reducir el impacto ambiental de la intervención y reducir la huella de carbono, que se genera en esta zona.

Actualmente el lugar donde se propone el proyecto, se encuentra en un área urbana densamente construida con edificaciones predominantemente tradicionales, que en su mayoría no incorporan estrategias avanzadas para la reducción de contaminación.

Tampoco cuenta con las áreas verdes necesarias para la purificación del aire, esto puede llevar a cabo consecuencias en la salud de los moradores a largo plazo.

Para la propuesta del proyecto se tomo en cuenta materiales bajo impacto para la composición de pisos ya que en un street mall este es que tiene mayor protagonismo.

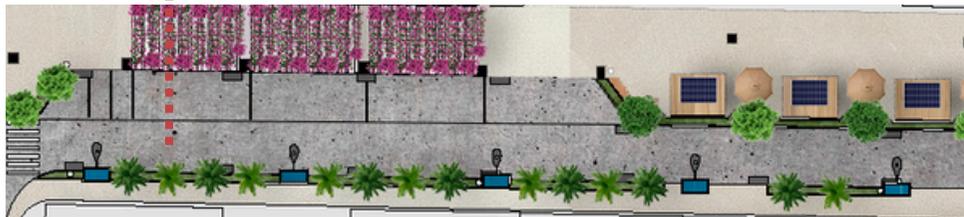
Hormigón en pavimentos

En el ámbito de la ingeniería civil, los pavimentos de concreto para carreteras se consideran una opción más sostenible en comparación con los de asfalto, debido a su menor impacto ambiental. Estos pavimentos suelen contener un 20% o más de materiales reciclados. Además, suelen sustituir materiales vírgenes o manufacturados por agregados reciclados de concreto, escoria de acero o hierro, residuos de combustión de carbón, vidrio triturado o molido, y agua reciclada, entre otros.

- Ventajas:
- Emiten menos ruido.
- Han demostrado tener un menor impacto ambiental.
- Absorben aproximadamente la mitad del CO2 generado durante la producción del cemento.
- También mejoran la resistencia de las carreteras ante condiciones climáticas extremas.



pavimentos y aceras de hormigon



Adoquines Descontaminantes

Estos adoquines están elaborados con materiales que tienen propiedades fotocatalíticas, lo que les permite eliminar el óxido de nitrógeno del aire y transformarlo en nitratos que no representan un riesgo para la salud ni para el entorno.

Funcionan de manera similar a la fotosíntesis de las plantas, ya que convierten los gases perjudiciales en sustancias inofensivas mediante un proceso natural de oxidación, sin necesidad de químicos y con un efecto duradero.

Generalmente, estos adoquines se producen en varias capas, y la capa superior asegura que mantendrán su capacidad de descontaminación



ADOQUINES DESCONTAMINANTES



ADOQUINES DESCONTAMINANTES

Paneles Solares

Uso de paneles solares para capacidad eléctrica de los quioscos y el alumbrado público.

Los paneles solares convierten la luz solar en electricidad, una fuente de energía renovable que no emite gases de efecto invernadero durante su operación. Esto hace que el quiosco sea más sostenible y respetuoso con el medio ambiente.

Al utilizar paneles solares, sobre los quioscos y alumbrado publico puede reducir su dependencia de la red eléctrica convencional y disminuir su huella de carbono.



Madera de teca para estructura de quioscos y mobiliario urbano.

La madera es un material natural y biodegradable, lo que significa que al final de su vida útil, puede descomponerse de manera segura en el medio ambiente.

Un diseño eficiente y la gestión adecuada de los recortes de madera pueden ayudar a minimizar el desperdicio y mejorar la sostenibilidad del quiosco.

La madera de teca, debido a su alta durabilidad, puede reducir la frecuencia de mantenimiento y reemplazo, lo que contribuye a una menor huella ambiental a lo largo de su vida útil.



Pinturas Naturales

Este tipo de pintura será utilizado para las fachadas rediseñadas de los locales comerciales.

Las pinturas y acabados deben provenir de fuentes naturales y no contener compuestos orgánicos volátiles (COV).

Utilizar este tipo de pinturas tiene un impacto positivo en el medio ambiente, ya que son biodegradables y promueven la transpiración de los materiales.

Además, liberan menos contaminantes al aire, lo que mejora la calidad del aire interior y resulta más seguro para la salud de las personas que ocupan los edificios, especialmente en ambientes cerrados.

RALTA

1° MAYO (1° O.)

LUIS CORDE



IMPLANTACIÓN

25 DE AGOSTO (A)

RO (2° N.)



24 DE MAYO (2° E.)

JOSE

VENIDA CENTRAL)

RENDERS























CAPÍTULO 07.

PRESUPUESTO REFERENCIAL



PRESUPUESTO REFERENCIAL

ITEM	RUBRO	UNIDAD	CANTIDAD	P. UNIT	P. TOTAL
OBRA GRIS					
1	PRELIMINARES Caseta para oficina				\$52.329,96
1,01	Caseta para bodega Bateria Sanitaria	m2	15,00	\$61,98	\$929,70
1,02	para obreros Trazado, replanteo,	m2	60,00	\$61,98	\$3.718,80
1,03	control topografico	u	3,00	\$5.400,00	\$16.200,00
1,04	Letrero de responsabilidad tec. Y publ.	m2	7.289,76	\$4,25	\$30.981,46
1,05		glb	1,00	\$500,00	\$500,00
2	CIMENTACIÓN MOVIMIENTO DE TIERRAS (preparacion de suelos)				\$87.620,27
2,01	Remocion de adoquines (actuales en vias vehiculares)	m3	366,93	\$30,00	\$11.007,87
2,02	Desalojo (de material adoquines)	m3	733,86	\$7,53	\$5.525,95
2,03	Excavación para nuevo nivel de vía vehicular e=60cm	m3	1.214,13	\$13,94	\$16.924,97
2,04	Desalojo y movimiento de tierras	m3	1.578,37	\$7,53	\$11.885,12
2,05	Excavacion para aceras de hormigon e=30cm	m3	1.388,61	\$13,94	\$19.357,27
2,06	Desalojo y movimiento de tierras	m3	1.805,20	\$7,53	\$13.593,13
	Excavacion para aceras de adoquin e=30cm	m3	120,12	\$13,94	\$1.674,51
	Desalojo y movimiento de tierras	m3	156,16	\$7,53	\$1.175,88
2,07	Corte de pavimento rígido (corte de aceras)	m2	851,59	\$3,16	\$2.691,04
2,08	Remocion de aceras de hormigon armado	m3	166,06	\$22,79	\$3.784,53
3	OBRA GRIS (puesta en obra de vías)				\$382.115,65
3,01	Relleno con material de excavacion	m3	2.722,87	\$4,34	\$11.817,24
3,02	Pavimento e:15cm, F' c=210kg/cm2 (para aceras)	m2	4.628,71	\$42,08	\$194.776,12
3,03	Bordillo de hormigon simple F' C=210kg/cm2	m3	8,96	\$181,62	\$1.627,50
3,04	Subbase clase 3	m3	1.578,37	\$23,08	\$36.428,76
3,05	Transporte de subbase (45km)	m3	1.578,37	\$0,30	\$473,51
3,06	Capa de rodadura hormigon asfaltico mezclado en sitio e:10cm (incluye imprimacion)	m2	2.023,55	\$13,74	\$27.803,58
3,07	Geotextil para subdren	m2	400,41	\$11,02	\$4.412,52
3,08	Material filtrante	m3	400,41	\$44,58	\$17.850,28
3,09	Levantada de adoquin y colocacion de adoquin descontaminante en acerasde F' C=400kg/cm2 e=8cm	m2	400,41	31,22	\$12.500,80
3,10	Arena para proteccion	m3	400,41	15,26	\$6.110,26
3,11	Enlucidos exteriores para locales comerciales	m2	3.714,80	\$18,39	\$68.315,08
4	INSTALACIONES HIDRO-SANITARIAS				\$3.055.801,47
4,01	Excavacion de zanjas para tuberia de aass	m3	4011,98	\$3,21	\$12.878,45
4,02	Desalojo	m3	5215,57	\$7,53	\$39.273,26
4,03	Relleno y compactado+ replantilla de arena para tuberia	m3	111,44	\$47,73	\$5.319,21
4,04	Red de alcantarillado para aguas servidas	ml	1061,37	\$250,00	\$265.342,50
4,05	Caja de registro aass 60x60 H.A. en fondo, paredes y tapa, malla electrosoldada 5,5c/15. Tapa metalica quattr 600	u	106,00	\$576,31	\$61.088,86
4,06	Excavacion de zanjas para tuberia de aall	m3	4074,17	\$3,21	\$13.078,07
4,07	Desalojo	m3	5296,41	\$7,53	\$39.882,00
4,08	Relleno y compactado+ replantilla de arena para tuberia aall	m3	67,90	\$47,73	\$3.241,00
4,09	Red de alcantarillado fluvial	ml	905,37	\$2.750,00	\$2.489.767,50
4,10	Caja de registro aall 60x60 H.A. en fondo, paredes y tapa, malla electrosoldada 5,5c/15. Tapa metalica quattr 600	u	123,00	\$576,31	\$70.886,13
4,11	Excavacion de zanjas para tuberia de aapp	m3	706,74	\$3,21	\$2.268,62
4,12	Desalojo	m3	918,76	\$7,53	\$6.918,24
	Relleno y compactado+ replantilla de arena para tuberia aapp	m3	35,34	\$47,73	\$1.686,63

PRESUPUESTO REFERENCIAL

4,13	Red de alcantarillado para agua potable	ml	883,42	\$50,00	\$44.171,00
5	INSTALACIONES ELECTRICAS				\$481.089,55
5,01	Farola de alumbrado eléctrico con base metálica con pintura anticorrosiva, luminaria led de 60W-220V, con fotocélula incluida	u	81,00	\$2.165,00	\$175.365,00
5,02	Poste de alumbrado eléctrico de estructura de hormigón (de 8m de altura), luminaria led de 80W-220V, con fotocélula incluida	u	43,00	\$2.625,00	\$112.875,00
5,03	Recanalización de alumbrado eléctrico subterráneo	ml	1042,43	\$185,00	\$192.849,55
ACABADOS					
6	Mobiliario para exteriores				\$204.616,66
6,01	Kioscos	u	34,00	\$3.913,00	\$133.042,00
6,02	Baquetas o asientos	u	27,43	\$232,50	\$6.377,48
6,03	Jardineras	u	627,95	\$96,50	\$60.597,18
6,04	Fuente	u	2,00	\$2.300,00	\$4.600,00
7	PINTURAS				\$73.451,09
7,01	Pintura de exterior (fachadas de locales comerciales)	M2	3.714,80	\$18,30	\$67.980,75
7,01	Pintura exterior elastomérica (piso de aceras)	m ²	230,33	\$23,75	\$5.470,34
EQUIPOS					
8	EQUIPOS				\$90.000,00
8,01	Transformador trifásico 500kva	u	6,00	\$15.000,00	\$90.000,00
9	VARIOS				\$13.937,70
9,01	Área verde (césped)	m ²	286,09	\$30,00	\$8.582,70
9,02	Árboles y arbustos	u	153,00	\$35,00	\$5.355,00
COSTO TOTAL:					\$4.440.962,35

OBRA GRIS : \$4.058.956,90
ACABADOS : \$278.067,75
EQUIPOS : \$103.937,70

Valor por m² de construcción: \$609,21

Conclusiones

El presupuesto referencial ha sido calculado en base a los requerimientos del proyecto, los precios tomados en cuenta para los respectivos cálculos, fueron tomados de la cámara de construcción del Ecuador y la domus.

En concordancia con los planos arquitectónicos-urbanos realizados, se obtuvo un área de construcción de 7289,76 m² el rediseño urbano e implementación de street mall. En base a la cual, se obtuvo el presupuesto referencial que estima un total de costo aproximado de \$4.440.962,35 por m². Dentro de los valores presentados se incluye la mano de obra, materiales, ingenierías, asesorías técnicas, obra gris, instalaciones, acabados y equipos.

Bibliografía

- ABAD, V., & REMIGIO, C. (n.d.). El proceso de producción agroindustrial en el cantón La Troncal. Una propuesta de mejora desde las tecnologías emergentes. Pro Sciences: Revista de Producción, Ciencias e Investigación. Retrieved febrero 17, 2024, from <https://journalprosciences.com/index.php/ps/article/view/619/656>
- Aldaco, A. (2020, Febrero 11). ¿Qué son los strip malls? ¿Cómo podemos repararlos? Urbes.MX. <https://www.urbes.mx/post/qu%C3%A9-son-los-strip-malls-c%C3%B3mo-podemos-repararlos>
- Alonso, E. (2014, Octubre 20). PLAZA COMERCIAL. PREZI. <https://prezi.com/nvv8buhn66u9/plaza-comercial/>
- Anónimo. (2023). Arquitectura y urbanismo: la importancia de la relación entre ambos. Paradibujantes. Retrieved March 30, 2024, from <https://paradibujantes.com/arquitectura/arquitectura-urbana/arquitectura-y-urbanismo/>
- Aspiazu García, C. A. (2015). ESTUDIO DE FACTIBILIDAD PARA LA CREACIÓN DE UN CENTRO COMERCIAL PARA LA REUBICACIÓN DEL SECTOR INFORMAL DEL CENTRO, CANTÓN EL EMPALME, AÑO 2015 [PROYECTO DE INVESTIGACIÓN]. In repositorio.uteq.edu.ec. Ing. Gina Del Pilar Rendón Guerra MGE. <https://repositorio.uteq.edu.ec/server/api/core/bitstreams/05c19571-e4c1-4ec7-9c64-c542b60b135a/content>
- BANCO MUNDIAL. (2022, April 4). Comercio. Banco Mundial. <https://www.bancomundial.org/es/topic/trade/overview>
- Calle, J., & Almeida, E. A. (2020, Octubre 16). INFORME DE RENDICIÓN DE CUENTAS N° 5105 (Issue 5105) [INFORME]. latroncal.gob.ec. <https://www.latroncal.gob.ec/WEB17/RENDICION/2019-2023/2019-ALMEIDA/DOCUMENTOS/01-INFORME-DE-RENDICION-DE-CUENTAS-2019.PDF>
- Carmona M. (2017, November 9). Public Places, Urban Spaces: The Dimensions of Urban Design. YouTube: Home. Retrieved April 2, 2024, from <https://www.routledge.com/Public-Places-Urban-Spaces-The-Dimensions-of-Urban-Design/Carmona/p/book/9780750666287>
- Caro, T. (2013, October 22). Pitt Street Mall by Tony Caro Architecture — Landscape Architecture Platform. Landezine. Retrieved April 2, 2024, from <https://landezine.com/pitt-street-mall-by-tony-caro-architecture/>
- CNE. (2022). CENSO 2022 LA TRONCAL. Geoportal CNE. <https://geo.cepal.org/censo-ecuador/>
- CONINSA. (2020, MARZO 25). Tendencias de Arquitectura en Centros Comerciales. CONINSA. <https://blog.coninsa.co/arquitectura-y-grandes-obras/tendencias-de-arquitectura-en-centros-comerciales>
- Duranton, G., & Puga, D. (2019). Urban Land and Property Markets in Developing Countries: Theory and Practice. Cambridge University Press. <https://www.cambridge.org/core/books/urban-land-and-property-markets-in-developing-countries/F4B2FACD671CC0D5C1D90A1B1C68B0B>
- Equipo editorial, Etecé. (2023, February 3). Centro Comercial. Concepto. <https://concepto.de/centro-comercial/>
- Equipo Editorial, étece. (2023, February 3). Centro comercial. Concepto. <https://concepto.de/centro-comercial/>
- Espejo, A., & Naciones Unidas. (2022). Informalidad laboral en América Latina: propuesta metodológica para su identificación a nivel subnacional. CEPAL. <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/b5e5aa09-8dd9-4ddf-84af-c9412db19f20/content>
- Quicentro Shopping. (2023, 13 marzo). Quicentro Shopping - el centro comercial que renueva experiencias. <https://www.quicentro.com/>
- Mupa. (2019, 12 junio). ¿Qué es el urbanismo? MUPA®. <https://www.mupa.com.mx/blog/que-es-el-urbanismo/>
- García, Á. S. (2023, 28 noviembre). El Urbanismo táctico o cómo humanizar las ciudades. Reto Kömmerling. <https://retokommerling.com/urbanismo-tactico/>
- Berlin regeneración urbanística | Borgos Pieper Architecture and Design Studio. (2018). Borgos Pieper. <https://borgospieper.com/es/proyectos/berlin-regeneracion-urbanistica>

Bibliografía

- Feijóo Feijóo, Gisel, C., Caballero, M., & Cecilia, R. (2022). Estudio y diseño de un corredor comercial para la reubicación de los comerciantes informales que articule la economía y el paisaje urbano del sector de la bahía de Guayaquil. [pdf]. In REPOSITORIO INSTITUCIONAL UG. REPOSITORIO INSTITUCIONAL UG. <https://repositorio.ug.edu.ec/items/1ec19b65-e119-4175-97aa-2f0f720e0faa>
- Fernández, M. A. (2023, April 18). Street Marketing: características, ventajas y desventajas. Mglobal Marketing Razonable. <https://mglobalmarketing.es/blog/street-marketing-caracteristicas-ventajas-y-desventajas/>
- Florida, R. (2005). *The Rise of the Creative Class: And How It's Transforming Work, Leisure, Community and Everyday Life*. Basic Books. <https://www.basicbooks.com/titles/richard-florida/the-rise-of-the-creative-class-revisited/9781541699311/>
- Frederick, D. (2018, Enero). ¿Qué es la economía informal? Enciclopedia Económica. <https://enciclopediaeconomica.com/economia-informal/>
- GAD DEL CANTÓN LA TRONCAL. (n.d.). GACETA OFICIAL. Alcaldía Ciudadana de La Troncal. Retrieved Marzo 12, 2024, from https://www.latroncal.gob.ec/WEB17/GACETA/GACETA_INICIO.PHP
- Gehl, J. (2010). *Cities for People*. Island Press |. Retrieved April 2, 2024, from <https://islandpress.org/books/cities-people>
- Gehl, J. (2010). *Cities for People*. Island Press. <https://islandpress.org/books/cities-people>
- Glaeser, E. L. (2011). *Triumph of the City: How Our Greatest Invention Makes Us Richer, Smarter, Greener, Healthier, and Happier*. Penguin Books. <https://www.penguinrandomhouse.com/books/306631/triumph-of-the-city-by-edward-l-glaeser/>
- GRUPO TECMARED. (2024, January 24). *Arquitectura Sostenible • CONSTRUIBLE*. Construable.es. <https://www.construible.es/arquitectura-sostenible>
- Harrouk, C. (2020, December 12). *Psicología de la Escala: Personas, edificios y ciudades*. Retrieved March 30, 2024, from <https://www.archdaily.cl/cl/952767/psicologia-de-la-escala-personas-edificios-y-ciudades>
- Howard, C., & Thompson, A. (2017, November 9). *Environmental Design: An Introduction for Architects and Engineers*. YouTube: Home. Retrieved April 2, 2024, from <https://www.routledge.com/Environmental-Design-An-Introduction-for-Architects-and-Engineers/Howard-Thompson/p/book/9780415810102>
- Ingartek Consulting. (2023, 14 diciembre). *Planificación del espacio urbano y tráfico*. <https://www.ingartek.com/es/planificacion-del-espacio-urbano-y-trafico/>
- Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. Vintage. <https://www.penguinrandomhouse.com/books/149002/the-death-and-life-of-great-american-cities-by-jane-jacobs/>
- JEFATURA DE PLANEAMIENTO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE LA TRONCAL. (2017, November 9). *ACTUALIZACIÓN DEL PLAN DE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL CANTÓN LA TRONCAL 2014-2019*. <https://emapat.gob.ec/images/rendicion/economico.pdf>
- Kibert C. (2017, November 9). *Sustainable Construction: Green Building Design and Delivery*. YouTube: Home. Retrieved April 2, 2024, from <https://www.wiley.com/en-us/Sustainable+Construction%3A+Green+Building+Design+and+Delivery%2C+4th+Edition-p-9781119055174>
- Kotler, P., & Armstrong, G. (2017). *Principles of Marketing*. Pearson. <https://www.pearson.com/store/p/principles-of-marketing/P100002822215>
- LA ENCUESTA. (2019, February 11). *El muestreo*. Encuesta.com. <https://encuesta.com/blog/el-muestreo/>
- De Tuxpan, E. D. (s. f.). *Aumenta ambulante*. El Heraldo de Tuxpan. <https://elheraldodetuxpan.com.mx/tuxpan/97818-aumenta-ambulante.html>
- Wall Street Mall » Wall Street Mall Dunedin. (s. f.). <https://wallstreetmall.nz/>
- Ignacio, C. (2023, 21 noviembre). *Pitt Street Mall keeps eighth ranking in world's most expensive retail strips*. Inside Retail Australia. <https://insideretail.com.au/stores/pitt-street-mall-keeps-eighth-ranking-in-worlds-most-expensive-retail-strips-202311>
- Arkiplus, & Arkiplus. (2019, 2 diciembre). *Diseño de calles y avenidas*. Arkiplus.com. <https://www.arkiplus.com/diseno-de-calles-y-avenidas>

Bibliografía

- Patiño, C. (2013, Marzo). Diseño de un Centro Comercial en La Troncal, Cañar, Ecuador. Issuu. https://issuu.com/carolinapatino5/docs/tesis_marzo_11_big
- Peter Roberts & Hugh Skyes. (2000). Urban Regeneration. <https://planninginsights.co.in/data/ebook/1622361552.pdf>
- Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. (n.d.). Objetivo 8: Trabajo decente y crecimiento económico | Programa De Las Naciones Unidas Para El Desarrollo. Objetivos de Desarrollo Sostenible. PNUD. Retrieved March 18, 2024, from <https://www.undp.org/es/sustainable-development-goals/trabajo-decente-crecimiento-economico>
- Quispe Fernández, G., Ayaviri Nina, D., Villa, M., & UNIVERSIDAD DE ZULIA. (2020). Comercio informal en ciudades intermedias del Ecuador: Efectos socioeconómicos y tributarios. *REVISTA DE CIENCIAS SOCIALES*, XXVI(3), 207-230. <https://www.redalyc.org/journal/280/28063519016/html/>
- QUISPE FERNÁNDEZ, G., TAPIA MUÑOZ, M., & AYAVIRI NINA, D. (2018, Abril 11). Causas del comercio informal y la evasión tributaria en ciudades intermedias. *ESPACIOS*, 39(41). <https://www.revistaespacios.com/a18v39n41/a18v39n41p04.pdf>
- REPÚBLICA DEL ECUADOR. (2021, January 25). CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR. Ministerio de Defensa Nacional. https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/02/Constitucion-de-la-Republica-del-Ecuador_act_ene-2021.pdf
- Ruiz, N., Centro Universitario de Ciencias Económico Administrativas. (2014). Comercio informal, solución provisional a la falta de empleo digno | Centro Universitario de Ciencias Económico Administrativas. CUCEA. <https://cucea.udg.mx/es/noticia/03-feb-2015/comercio-informal-solucion-provisional-la-falta-de-empleo-digno>
- SASAKI. (2016). Ithaca Commons Redesign – Sasaki. Sasaki. Retrieved April 2, 2024, from <https://www.sasaki.com/projects/ithaca-commons-redesign/>
- SERVICIO ECUATORIANO DE NORMALIZACIÓN. (2017, Agosto). NTE INEN 2314. Riadis. https://www.riadis.org/wp-content/uploads/2020/10/Norma_INEN_2314_Elemento_Urbanos.pdf
- SERVICIO ECUATORIANO DE NORMALIZACIÓN. (n.d.). ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS AL MEDIO FÍSICO. RAMPAS NTE INEN 2245. Riadis. Retrieved April 1, 2024, from https://www.riadis.org/wp-content/uploads/2020/10/Norma_INEN_2245_Rampas.pdf
- Smith, A. (2018). *Urban Property Investment: A New Era of Opportunity*. Routledge. <https://www.routledge.com/Urban-Property-Investment-A-New-Era-of-Opportunity/Smith/p/book/9781138654674>
- sociedad colombiana de arquitectos. (2023, July 26). Urbanismo Táctico: Transformar ciudades a través de la participación ciudadana – SCA. Sociedad Colombiana de Arquitectos. Retrieved March 30, 2024, from <https://sociedadcolombianadearquitectos.org/urbanismo-tactico-transformar-ciudades-a-traves-de-la-participacion-ciudadana/>
- Tamayo, L. (2016, Junio). NTE INEN 2245. Riadis. https://www.riadis.org/wp-content/uploads/2020/10/Norma_INEN_2245_Rampas.pdf
- WILLIAMS, Paul y THOMPSON, Paul Davis. Walking Versus Running for Hypertension, Cholesterol, and Diabetes. *Arteriosclerosis, Thrombosis, and Vascular Biology*. 2013, 33, pp. 1085-1091.
- REGENERACIÓN DEL CENTRO DE PORTOVIEJO | Archivo BAQ. (s. f.). <https://arquitecturapanamericana.com/regeneracion-del-centro-de-portoviejo/>
- Cantón La Troncal. (s. f.). <https://ec.viajandox.com/canar/la-troncal-C92>
- Gaete, C. M. (2023, 31 julio). Antes / Después: 30 fotos que demuestran que es posible diseñar pensando en los peatones. ArchDaily En Español. <https://www.archdaily.cl/cl/772431/antes-despues-30-fotos-que-demuestran-que-es-posible-disenar-pensando-en-los-peatones>
- Vázquez, G. E. (2020, 24 abril). Urbanismo desde una perspectiva sustentable | Letra Urbana. Letra Urbana. <https://letraurbana.com/articulos/urbanismo-desde-una-perspectiva-sustentable/>