UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA

Comunidad Educativa al Servicio del Pueblo

UNIDAD ACADÉMICA INGENIERÍA, INDUSTRIA Y CONSTRUCCIÓN

CARRERA DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

PROPUESTA DE REGULACIÓN DEL SUELO Y EQUIPAMIENTO URBANO PARA UNA ZONA CON COMERCIO INFORMAL: SECTOR DE NARANCAY

PROYECTO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE ARQUITECTO

AUTORES: CRISTIAN MAURICIO PESANTEZ ANGAMARCA
PAÚL SEBASTIÁN ROJAS PESANTEZ

DIRECTOR: ARQ. CHRISTIAN HERNÁN CONTRERAS ESCANDÓN

CUENCA- ECUADOR

2023

DIOS, PATRIA, CULTURA Y DESARROLLO

UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA

Comunidad Educativa al Servicio del Pueblo

UNIDAD ACADÉMICA DE INGENIERÍA, INDUSTRIA Y CONSTRUCCIÓN

CARRERA DE ARQUITECTURA Y URBANISMO

PROPUESTA DE REGULACIÓN DEL SUELO Y EQUIPAMIENTO URBANO PARA UNA ZONA CON COMERCIO INFORMAL: SECTOR DE NARANCAY

PROYECTO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE ARQUITECTO

AUTORES: CRISTIAN MAURICIO PESANTEZ ANGAMARCA
PAÚL SEBASTIÁN ROJAS PESANTEZ

DIRECTOR: ARQ. CHRISTIAN HERNÁN CONTRERAS ESCANDÓN

CUENCA- ECUADOR

2023

DIOS, PATRIA, CULTURA Y DESARROLLO

Declaratoria de Autoría y Responsabilidad

Paul Sebastian Rojas Pesantez y **Cristian Mauricio Pesantez Angamarca** portadores de la cédula de ciudadanía Nº **0105154983** y Nº **0105483689.** Declaramos ser los autores de la obra: "**Propuesta de regulación del suelo y equipamiento urbano para una zona con comercio informal: sector de Narancay"**, sobre la cual me hago responsable sobre las opiniones, versiones e ideas expresadas. Declaro que la misma ha sido elaborada respetando los derechos de propiedad intelectual de terceros y eximo a la Universidad Católica de Cuenca sobre cualquier reclamación que pudiera existir al respecto. Declaro finalmente que mi obra ha sido realizada cumpliendo con todos los requisitos legales, éticos y bioéticos de investigación, que la misma no incumple con la normativa nacional e internacional en el área específica de investigación, sobre la que también me responsabilizo y eximo a la Universidad Católica de Cuenca de toda reclamación al respecto.

Cuenca, **22 de marzo del 2023**

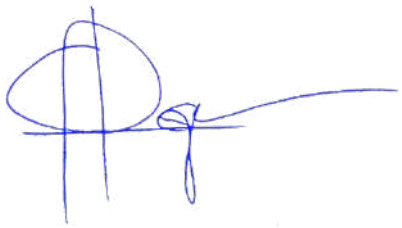
F: …….. F: ……..

Paul Sebastian Rojas Pesantez **Cristian Mauricio Pesantez Angamarca**

C.I **0105154983** C.I **0105483689**

Certificación

Certifico que el presente trabajo de investigación previo a la obtención del Grado de Arquitecto con el título: "Propuesta de regulación del suelo y equipamiento urbano para una zona con comercio informal: sector de Narancay" ha sido elaborado por el Sr Paul Sebastian Rojas Pesantez - Cristian Mauricio Pesantez Angamarca, mismo que ha sido realizado con el asesoramiento permanente de mi persona en calidad de Tutor, por lo que certifico que se encuentra apto para su presentación y defensa respectiva. Es todo cuanto puedo informar en honor a la verdad.



_____

MsC. Arq. Christian Hernán Contreras Escandón

Dedicatoria

A mi familia, por su apoyo permanente, y sobre todo a mi abuelo que me ha guiado a lo largo de mi vida sirviéndome de inspiración para lograr cada meta que me propongo. A todos los que me apoyaron para escribir y concluir esta tesis

Paul Sebastian Rojas Pesantez

Quiero dedicar esta tesis a mis padres Lic. Lauro Pesantez y Sra. Patricia Angamarca por haber estado en todo momento apoyándome y guiándome para que pueda alcanzar una meta más en mi vida, siendo las personas que me supieron formar con reglas y libertades pero que al final me sirvieron para ser una persona de bien, supieron brindarme sus consejos en los momentos precisos para seguir el camino correcto. También dedico a mi amada hija Aileen Pesantez quien fue mi mayor inspiración y motor principal para no rendirme ante las adversidades que hubo en el transcurso de este proceso. De igual manera dedico a mis hermanos quienes me brindaron un apoyo incondicional.

Cristian Mauricio Pesantez Angamarca

Agradecimientos

A mis padres por su apoyo incondicional para que pueda salir adelante, a mis abuelitos por su apoyo, por sus consejos que siempre me motivaban a seguir. A mis tíos, tías que nunca dejaron de preocuparse por mí.

A la institución donde me forme por los conocimientos y experiencias que adquirí.

Paul Sebastian Rojas Pesantez

Agradezco a Dios por darme la fuerza necesaria para alcanzar mis metas y objetivos, también le agradezco por haberme regalado unos padres maravillosos quienes me apoyaron y siempre creyeron en mí, agradezco a mis queridos padres por todo el esfuerzo y sacrificio que hicieron durante este tiempo de mi formación académica. Es importante agradecer a todas aquellas personas que han estado en todo este proceso ya sea de manera directa e indirecta pero que han aportado en mi formación con su granito de arena. De igual manera agradezco a mi tutor Arq. Christian Contreras quien con sus conocimientos y paciencia ha sabido guiar todo este trabajo de titulación.

Cristian Mauricio Pesantez Angamarca

Resumen

El presente trabajo es una propuesta de lineamientos de regulación de suelo y una propuesta a nivel de anteproyecto de un equipamiento urbano para el sector de Narancay en Cuenca, Ecuador. La problemática ronda en torno al comercio informal que se evidencio y prolifero por la pandemia de la COVID-19 debido a que las personas invadieron el espacio público para establecer puestos de ventas, degradando la imagen urbana y provocando insalubridad en el sector de Narancay, en la Panamericana Sur. El estudio se enfoca en profundizar en la problemática desde la perspectiva de los estudios urbanos y obtener datos actuales del área seleccionada como objeto de estudio. Con el fin de lograr los objetivos planteados se utilizaron diferentes herramientas e instrumentos, como el análisis de bibliografía, análisis del sitio, entrevistas a los actores clave, fichas de observación y desarrollo de material gráfico. A partir de esto se elaboró la caracterización de la zona de estudio, específicamente en el tramo comprendido desde la avenida Panamericana Sur a la altura de la calle Isaac Albéniz, hasta la Estación de servicio Terpel Narancay, para posteriormente desarrollar una propuesta como alternativa a los problemas analizados, dando como resultado un equipamiento donde prevalece el comercio ordenado y la integración social, que posteriormente podrá ser utilizada por las autoridades pertinentes y desarrollarse en un nivel tangible.

Palabras clave: regulación de suelo, políticas públicas, equipamiento urbano, comercio informal

Abstract

This work is a proposal for land regulation guidelines and a preliminary draft project for an urban facility in the Narancay sector in Cuenca, Ecuador. The problem revolves around the unregulated business that became evident and proliferated due to the COVID-19 pandemic because people invaded public spaces to set up stalls, degrading the urban image and causing unhealthy conditions in the Narancay sector on Panamericana Sur Highway. The study focuses on delving deeper into the problem from the perspective of urban studies and obtaining current data on the area selected as the object of study. Different tools and instruments were used to achieve the proposed objectives, such as literature analysis, site analysis, interviews with key actors, observation sheets, and the elaboration of graphic material. Based on this, a characterization of the study area was prepared, specifically in the section from Panamericana Sur Highway at Isaac Albéniz Street to the Terpel Narancay gas station, to subsequently develop a proposal as an alternative to the problems analyzed, resulting in a facility where orderly market and social integration prevail, which can later be used by the relevant authorities and developed at a tangible level.

Keywords: land regulation, public policies, urban equipment, unregulated business

Índice de Contenidos

Dedicatoria iv

Agradecimientos v

Resumen vi

Abstract vii

Índice de contenidos viii

Índice de figuras xii

Índice de tablas xv

Introducción 16

Problemática 18

Objetivos 21

Justificación 22

Metodología 23

1 Marco teórico 27

1.1 La informalidad como concepto económico y urbano 27

1.1.1 Geografía de la economía informal 27

1.1.1.1 Orígenes del concepto de comercio informal 28

1.1.1.2 Perspectivas contemporáneas sobre la informalidad 28

1.2 La venta informal desde los estudios urbanos 28

1.2.1 Regeneración urbana en contextos de informalidad laboral: casos a nivel local, nacional y global 29

1.2.2 La informalidad en contexto de pandemia 36

1.3 Impactos socioeconómicos y urbanos del COVID-19 37
1.3.1 Estudios a nivel global 37
1.3.2 Estudios a nivel nacional y local 38
1.4 Síntesis y conclusiones 40

2 Incidencia de la pandemia en la propagación del comercio informal en el sector de Narancay 42

2.1 Caracterización de la zona de estudio 42
2.1.1 Delimitación 42
2.1.2 Desarrollo urbano del sector de estudio 43
2.1.3 Demografía 43
2.1.4 Actividades económicas en el sector 44
2.1.5 Descripción morfológica y urbana 45
2.1.5.1 Localización de equipamientos y áreas verdes 45
2.1.5.2 Uso de suelo 46
2.1.5.3 Movilidad 48
2.1.5.4 Elementos del Paisaje 53
2.1.5.5 Área pública vs privada 55
2.1.5.6 Análisis de alturas 56
2.1.5.7 Normativa del sector 57
2.2 El comercio informal en la emergencia sanitaria 59
2.2.1 Características principales 59
2.2.2 Motivos para la proliferación del comercio informal 60
2.3 Informalidad y morfología urbana 62
2.3.1 Condiciones morfológicas que favorecen el comercio informal 62
2.3.2 Cambios En la estructura de la ciudad a partir del comercio informal 62
2.4 Síntesis y conclusiones 63

3 Propuesta de regulación del suelo para el sector de Narancay 64

3.1 Identificación de problemas 64
3.1.1 Determinación de problemáticas a partir de las entrevistas a autoridades, sector comercial formal e informal 64
3.2 Caracterización de problemas 70
3.2.1 Análisis Foda 75
3.3 Análisis de soluciones y factibilidad 75

3.3.1 Movilidad . . . 76
3.3.2 Equipamientos . . . 76
3.3.3 Estructura urbana . . . 77
3.3.4 Sistema de competencias . . . 77
3.3.5 Alternativas de financiamiento . . . 77
3.4 Imagen objetivo . . . 77
3.4.1 Objetivos del plan especial . . . 77
3.4.2 Árbol de objetivos . . . 78
3.4.2.1 Modelo urbanístico objetivo . . . 79
3.4.2.2 Medio físico . . . 79
3.4.2.3 Población y actividades . . . 80
3.4.2.4 Asentamientos, infraestructuras o canales de relación . . . 80
3.4.2.5 Objetivo central . . . 80
3.4.3 Ordenación del medio físico . . . 81
3.4.3.1 Definición del límite de la zona de estudio . . . 81
3.4.4 Ordenación del sistema de asentamientos, infraestructuras o canales de relación . . . 83
3.4.4.1 Clasificación del suelo . . . 84
3.4.4.2 Ordenación de la red vial . . . 84
3.4.4.3 Dimensionamiento y localización de reservas de suelo para equipamientos de alcance barrial . . . 91
3.4.5 Componente normativo que regula el uso y la ocupación del suelo . 92
3.4.5.1 Normas relativas al medio físico . . . 92
3.4.5.2 Normas relativas a la población y actividades . . . 94
3.4.5.3 Regulación del comportamiento de los usos de suelo . . . 94
3.4.6 Normas relativas a los asentamientos e infraestructuras o canales de relación . . . 96
3.4.6.1 Normativa general para la dotación de equipamiento urbano 96
3.4.6.2 Normativa general formulada desde la perspectiva del medio físico . . . 97
3.5 Síntesis y conclusiones . . . 99

4 Propuesta de anteproyecto para equipamiento de comercio informal 100
4.1 Relación con el entorno . . . 100
4.1.1 Análisis de la zona urbana . . . 100
4.1.1.1 Localización . . . 100

4.1.2 Análisis de Asoleamiento 102
4.1.3 Análisis de vientos 103
4.1.4 Análisis de trama urbana 104
4.1.5 Análisis topográfico 106
4.2 Análisis de sujetos 107
4.3 Determinantes de diseño para el equipamiento 111
4.4 Equipamiento para comercio informal 114
4.4.1 Propuesta funcional 114
4.4.2 Programa arquitectónico 115
4.4.3 Organigrama Funcional 122
4.4.4 Zonificación 123
4.4.5 Criterios constructivos 123
4.4.5.1 Puestos por giro de negocio 128
4.5 Concepto estético-formal 129
4.5.1 Integración al concepto e imagen urbana 130

Conclusiones **132**

Recomendaciones **133**

Referencias **134**

Anexos **138**

Lista de Figuras

Figura 1: Niveles de planificación participativa Nota: Diferentes niveles de participación ciudadana y su íntima relación con los enfoques de planificación. Fuente: RED CIMAS (2015) 24

Figura 1.1: Reubicación y revitalización del comercio informal en San José Pinula. Fuente: González (2013) 30

Figura 1.2: Reubicación y revitalización del comercio informal en San José Pinula. Fuente: González (2013) 30

Figura 1.3: Eje de Rehabilitación Urbana de la Av. Rodrigo de Chavez. Fuente: Pinilla & Asociados, 2019. 31

Figura 1.4: Cruce vial entre Av. Rodrigo de Chavez con 5 de Junio Fuente: Pinilla & Asociados, 2019. 32

Figura 1.5: Cruce vial entre Av. Rodrigo de Chavez con Calle Pedro Dorado. Fuente: Pinilla & Asociados, 2019. 32

Figura 1.6: Cruce vial entre Av. Rodrigo de Chavez con Calle Pedro Dorado. Fuente: Pinilla & Asociados, 2019. 33

Figura 1.7: Comercio informal Jipijapa. Fuente: Marcillo y Cevallos (2020) 34

Figura 1.8: Propuesta de frente al Comercio informa Jipijapa Fuente: Marcillo y Cevallos (2020) 34

Figura 1.9: Propuesta de frente al Comercio informa Jipijapa Fuente: Marcillo y Cevallos (2020) 35

Figura 1.10: Los vendedores ambulantes en Cuenca. Fuente: Vélez 2018 35

Figura 1.11: América Latina y el Caribe, población en situación de pobreza 39

Figura 1.12: Ingresos tributarios y otros ingresos en América Latina y el Caribe. Promedios simples 39

Figura 2.1: Población parroquia Yanuncay. Fuente: Censo Nacional de Población y Vivienda 2010 43

Figura 2.2: Tipos de comercio en zona de estudio. Fuente: Elaboración propia. . . 44

Figura 2.3: Comercio Informal en la Vía 45

Figura 2.4: Localización de equipamientos y áreas verdes. Elaboración propia. . . 46

Figura 2.5: Localización de equipamientos y áreas verdes. Elaboración propia. . . 47

Figura 2.6: Jerarquía Vial. Elaboración propia. 48
Figura 2.7: Sección Vial Panamericana Sur. Elaboración propia.Elaboración propia. 49
Figura 2.8: Sección Vial. Elaboración propia. 50
Figura 2.9: Puntos de Conteo. Fuente: Elaboración propia. 51
Figura 2.10: Transporte público. Elaboración propia. 53
Figura 2.11: Elementos del paisaje. Elaboración propia. 54
Figura 2.12: Area pública vs. Privada. Elaboración propia 55
Figura 2.13: Análisis de alturas. Elaboración propia. 56
Figura 2.14: Ubicación del proyecto en la zona sur del Plan de Ordenamiento Territorial de Cuenca 57
Figura 2.15: Sector de planeamiento S-19 del Plan de Ordenamiento Territorial de Cuenca 58
Figura 2.16: Venta De Alimentos en las Zonas de Garaje de la Vivienda 60
Figura 2.17: El comercio informal en la zona de Narancay 61
Figura 2.18: El Regreso A Las Ventas Informales En Narancay 61
Figura 3.1: Lugar apropiado para generar el comercio. Fuente: Elaboración propia. 64
Figura 3.2: Espacios donde la poblacion se siente mas segura. Fuente: Elaboración propia. 65
Figura 3.3: Espacio más representativo que no desaparezca de la comunidad. Fuente: Elaboración propia. 65
Figura 3.4: Causas del comercio informal. Fuente: Elaboración propia. 66
Figura 3.5: Problemas que presentan los vendedores ambulantes. Fuente: Elaboración propia. 66
Figura 3.6: Ventajas que presentan los vendedores ambulantes. Fuente: Elaboración propia. 67
Figura 3.7: Problemática de realizar el comercio en la calle. Fuente: Elaboración propia. 67
Figura 3.8: Problemática de realizar el comercio en la parque. Fuente: Elaboración propia. 68
Figura 3.9: Problemática de realizar el comercio en la plaza. Fuente: Elaboración propia. 68
Figura 3.10: Caracteristicas de una infraestructura para el comercio formal. Fuente: Elaboración propia. 69
Figura 3.11: Resultado matriz de Vester. Fuente: Elaboración propia. 73
Figura 3.12: Arbol de problemas barrio Narancay. Fuente: Elaboración propia. . . 74

Figura 3.13: Árbol objetivo. Elaboración propia. 79
Figura 3.14: Limite de la zona de estudio. Elaboración propia. 83
Figura 3.15: Sección vía arterial. Elaboración propia. 86
Figura 3.16: Propuesta de regulación vía arterial (Panamericana Sur). Elaboración propia. 86
Figura 3.17: Sección vía colectora. Elaboración propia. 88
Figura 3.18: Sección vía local. Elaboración propia. 89
Figura 4.1: Localización. Elaboración propia Nota: Elaboración propia. 101
Figura 4.2: Análisis de asoleamiento. Elaboración propia. 102
Figura 4.3: Análisis de vientos. Elaboración propia. 103
Figura 4.4: Análisis tramo 1. Elaboración Propia. 104
Figura 4.5: Análisis tramo 2. Elaboración Propia. 104
Figura 4.6: Análisis tramo 3. Elaboración Propia. 104
Figura 4.7: Análisis tramo 4. Elaboración Propia. 104
Figura 4.8: Tramos analizados. Elaboración Propia 105
Figura 4.9: Topografía. Elaboración Propia. 106
Figura 4.10: Predios propiedad del Municipio de Cuenca en Narancay 115
Figura 4.11: Organigrama funcional de la propuesta Mercado. Elaboración Propia . 122
Figura 4.12: Sección zonificación mercado Narancay. Elaboración Propia. 123
Figura 4.13: Zona de Carga y Descarga. Elaboración propia. 123
Figura 4.14: Rotonda y salida de buses de pasajeros. Elaboración propia. 124
Figura 4.15: Mediana, acceso y salida de la Calle del Charango. Elaboración propia. 125
Figura 4.16: Parada de Taxis. Elaboración propia. 126
Figura 4.17: Circulación y dirección de las viales perimetrales del proyecto. Elaboración propia. 127
Figura 4.18: Puesto de comida. Elaboración propia. 128
Figura 4.19: Puesto de productos húmedos. Elaboración propia. 128
Figura 4.20: Puesto de productos secos. Elaboración propia. 129
Figura 4.21: Concepto formal. Elaboración propia. 130
Figura 4.22: Propuesta de Mercado – Termianal Narancay. Elaboración propia. . . 130
Figura 4.23: Propuesta de Mercado Narancay. Elaboración propia. 131

Lista de Tablas

Tabla 2.1: Puntos de observación conteo vehicular y peatonal. Elaboración: Propia 51

Tabla 3.1: Matriz de Vester barrio Narancay. Elaboración: Propia 72

Tabla 3.2: Trazado mínimo para curvas cerradas en intersecciones de vías colectoras Elaboración: Propia 87

Tabla 4.1: Situación actual de Plataforma Itinerante Narancay, Panamericana Norte, de Feria Libre a Narancay, Comercio Ambulante e informal en Cuenca 107

Tabla 4.2: Sujetos y actividades comerciales a intervenir en la propuesta de Mercado y Terminal Terrestre Narancay. Fuente: Elaboración propia 111

Tabla 4.3: Aportes de estudios realizados en el sector de estudio hasta la fecha. Fuente: (Cabrera, 2021; Peralta & Pintado, 2022; Soria, 2019)(Cabrera, 2021; Soria, 2019). 112

Tabla 4.4: Programa Arquitectónico para el equipamiento de comercio (Mercado y Terminal de Paso Sur) . Fuente: Autores, Elaboración: Autores. 116

Introducción

El siguiente trabajo es una propuesta de Regulación del Suelo y equipamiento urbano para una zona con comercio informal del sector Narancay en Cuenca, Ecuador. El mismo que se ha planteado con miras a dar una solución al comercio ambulante; el cual, se incrementó a inicios del año 2020 debido a la pandemia del COVID-19, estado de incremento, que aqueja hasta la actualidad. En el comercio informal las personas invaden vía pública, para uso y ocupación comercia, sin tener licencias o permisos de uso, ni dar facturas, mucho menos pagar impuestos. Se podría decir que la característica principal de este tipo de comercio es una actividad ilegal debido a que están al margen de la planificación territorial y por tanto no son reconocidos oficialmente.

Para analizar esta problemática es necesario mencionar sus causas, una de ellas es el desempleo, entendiéndose como la falta de trabajo para las personas que están en la edad y condiciones de trabajar. Esto lo viven aquellas personas que realizan actividades que les permite generar ingresos, pero no tienen empleo fijo sino ocasional. La investigación de esta problemática social se realiza por el interés, de conocer el por qué no existe un plan adecuado de regularización del suelo, sea este en el área urbana y rural. Profundizar la indagación desde la perspectiva de la sociología urbana, fue un interés académico del presente trabajo, así mismo, es de interés aportar datos y análisis recientes sobre la problemática comentada en el área urbana de la ciudad.

Dentro del ámbito disciplinar del ordenamiento territorial, el trabajo plantea una propuesta para una nueva regularización del suelo a nivel de la ciudad de Cuenca, específicamente en el tramo principal el comprendido desde la Panamericana Sur a la altura de la calle Isaac Albéniz (esquina de Super Akí), hasta la estación de servicio Terpel Narancay (Calle Johann Strauss). La propuesta en mención surge dentro de un marco de la teoría sociológica urbano-rural, por tal, se apoya en el análisis de una serie de entrevistas tanto a los vendedores ambulantes, residentes del sector y autoridades locales de Cuenca, de igual modo se realizó la observación del lugar en donde están ubicados los comerciantes informales, para poder evaluar el estado actual del lugar. Por ello, se analizó los instrumentos de control, ordenanzas que rigen con relación al comercio informal, el uso de espacios públicos urbano-rural. Finalmente, la propuesta de regulación de suelo que se plantea es producto de la triangulación teórica de los elementos comentados.

El trabajo consta de cuatro capítulos, los cuales se desarrollan de la siguiente forma: En el primer capítulo trata sobre los impactos socio-económicos del COVID-19 y su representación en el territorio urbano. Tal revisión, se realiza de manera multiescalar, desde el ámbito internacional al nacional, para dicho análisis, se vuelve fundamental entender la informalidad como concepto económico y social. El segundo capítulo habla sobre la caracterización de la zona de estudio y el comercio informal en la emergencia sanitaria.

El capítulo tercero desarrolla la metodología participativa para la formación de la política pública, identificación de problemas, análisis, actores involucrados. Finalmente, en el último capítulo se abordará sobre la propuesta del Anteproyecto para el equipamiento de comercio informal, esto en base a las entrevistas realizadas, revisiones de Leyes, Ordenanzas y otros instrumentos como entrevistas a profundidad, fichas de observación y dibujos.

Problemática

Formulación del problema

La naturaleza de una ciudad, sin importar su tamaño, morfología o antigüedad, es cambiante. Las trasformaciones por las que puede atravesar responden a la actividad, crecimiento y necesidades de la población, por lo cual, resulta imperativo que las autoridades responsables, administren el territorio de acuerdo con los requerimientos de sus habitantes. En ese sentido, toda planificación territorial con carácter rígido no tiene validez en la realidad, ya que esta, siempre será susceptible a cambios y variaciones.

Uno de los fenómenos sociales y urbanos que mejor ilustra la naturaleza cambiante de la ciudad, es, sin duda, el comercio informal, (Sandoval, 2014, p.11). En Ecuador, existe una innumerable variedad de casos, al igual que en el resto de Latinoamérica. Este fenómeno está ligado a problemas como: precariedad económica, analfabetismo y desempleo; razón por la cual, suele asociársele con países llamados "tercermundistas", donde existen niveles muy preocupantes de pobreza. (Quispe Fernández, Ayaviri Nina, Villa Villa, & Velarde Flores, 2020). En otras palabras, mientras mayor sea la desigualdad económica y social en un territorio, mayor es la probabilidad de que exista comercio informal. A razón de que, la pandemia global por el COVID-19 agudizó la inequidad y la pobreza, no es una sorpresa la desmedida propagación del fenómeno de la informalidad.

La mayoría de las políticas públicas que se han implementado, en el caso ecuatoriano, para mitigar las problemáticas derivadas del comercio informal, han optado por desplazar a los comerciantes. Pocos han sido los intentos por buscar mecanismos para integrarlos a la economía y a la ciudad, de manera que tengan más protección y visibilidad. El problema no es que los comerciantes informales afecten a la imagen urbana, es que estos no tienen un medio de subsistencia que no resulte indeseable para las políticas y las normativas urbanas vigentes. Por ello, es necesario integrarlos a través de una política social que los contemple como personas con derecho al espacio público, y después, garantizar esa protección a partir de un equipamiento en donde puedan desarrollar sus actividades y emprendimientos, mientras se visibiliza su aporte a la economía y su contribución al inacabable oficio de hacer ciudad. En definitiva, la solución no está en desplazar al comerciante, porque eso eliminaría la única posibilidad de sustento de muchas personas, además, eso vulneraría su derecho al trabajo, reconocido en la Constitución de la República del Ecuador.

Las problemáticas derivadas de la actividad informal tienen su origen en la inexistencia de normativas claras para regular el uso del suelo en el sector, a la par, de un déficit de espacios para permitir a vendedores ejercer su derecho al trabajo. Los documentos que tienen mayor incidencia en este ámbito son el Plan de Ordenamiento Territorial del Cantón Cuenca y la Ordenanza para uso y ocupación del suelo. Estos instrumentos tienen una

utilidad más técnica que operativa, ya que se han vuelto material de consulta, pero no dictan un procedimiento para actuar sobre casos y problemáticas que requieren un mayor foco de atención, como es el fenómeno de la informalidad, (Fernández, 2018).

A nivel de políticas públicas, existe un avance mínimo en este aspecto, no sólo porque Cuenca no cuenta con una política en vigencia que regule de manera clara y ordenada, sino que las normativas que tratan al respecto se emiten bajo acciones de exclusión, que toman en consideración la imagen urbana de la ciudad, pero no las condiciones de pobreza y vulnerabilidad de los vendedores callejeros. En ese sentido, la arquitectura y el urbanismo, debe tomar una postura más firme al momento de precautelar el espacio público como el espacio en el que todas las personas, sin importar su condición socioeconómica, puedan ejercer su derecho de hacer ciudad.

Es por lo mencionado anteriormente que el problema se enfoca en ¿ Cómo elaborar una propuesta de uso y gestión del suelo para la zona de estudio, que abarque un anteproyecto y los criterios para la elaboración de un plan especial, con el fin de contrarrestar los efectos negativos del incremento del comercio informal a partir de la emergencia sanitaria en el sector de Narancay?

Delimitación del problema

El estudio se enmarca dentro de un análisis de geografía económica del sector Narancay bajo la influencia de la pandemia. En otras palabras, lo que interesa es dilucidar cuáles son las relaciones que se tejen entre la ocupación del espacio público para la actividad comercial y el movimiento económico que propician los vendedores en el contexto del COVID-19. Adicionalmente, se realizó un análisis de las normativas sobre el uso y ocupación del suelo, como lo es el Plan de Desarrollo Territorial a nivel cantonal y municipal, las Ordenanzas acorde al tema como la número 28, para establecer pautas para el anteproyecto y la propuesta de ordenamiento territorial. Además se delimita en un solo punto en el tiempo, en el que se desarrollarán los instrumentos de investigación como entrevistas y fichas de observación.

El comercio informal no va a desaparecer, sin importar las medidas gubernamentales que se tomen. Es por tal motivo, que las iniciativas que se han impulsado hasta el momento van enfocadas a los esfuerzos de perseverar una imagen higienista y estética. Las ferias informales que tienen lugar en la ciudad de Cuenca se deben a que las ordenanzas, así como los proyectos de intervención urbana, que han operado desde una mirada institucional y tecnocrática, pero no desde las necesidades de los actores protagónicos de la ciudad: los propios ciudadanos. Por ello, en lugar de proponer políticas de higienización (que culminan en segregación económica y exclusión social), el problema se debería enfocar en fomentar la actividad económica ya existente (que además de activar la economía, fomenta relaciones de barrio y vecindad) bajo políticas públicas y equipamientos urbanos que legitimen su desarrollo.

Definición de la zona de estudio

Esta investigación se centra en las ferias emergentes y espacios de comercio informal, los mismos que tomaron mayor protagonismo a partir de la pandemia del 2020, comúnmente conocidos como mercadillos de barrio. Estos dan servicio a usuarios directos e indirectos, es decir a usuarios que habitan en un radio no mayor a 600m. Dichos usuarios pueden desplazarse a pie hasta las ferias informales sin necesidad de ir en automóvil, debido a que la distancia se recorre en un tiempo muy corto. Sin embargo, estos comercios también abastecen a vehículos que transitan por la Panamericana Sur, siendo este el tramo principal, este tramo esta comprendido desde la Panamericana Sur a la altura de la calle Isaac Albéniz (esquina de Super Akí), hasta la Estación de servicio Terpel Narancay (Calle Johann Strauss).

Este límite se define de la siguiente manera: el punto de partida será desde la Panamericana Sur a la altura de la calle Isaac Albéniz (esquina de Super Aki). De este punto. Se continúa por la calle Isaac Albéniz en dirección oeste, hasta la intersección con la calle del tres en raya. Luego, en dirección sur, bordeando los predios hasta la intersección con la calle de las escondidas. Después, se sigue por el sur hasta la Panamericana (estación de servicio Terpel Narancay) para luego continuar en dirección este, por la calle Johann Strauss. De este punto, se continúa en dirección este hasta la intersección entre la calle Beethoven y Federico Chopin, cruzando por todas las manzanas en dirección norte por la continuación de la calle Federico Chopin. Luego, hasta la calle del Charango (esquina de la plataforma itinerante Narancay) y continúa en dirección oeste, pasando por la plataforma hasta, finalmente, concurrir en el punto de partida.

Objetivos

Objetivo General: Elaborar una propuesta de uso y gestión del suelo para la zona de estudio, que abarque un anteproyecto y los criterios para la elaboración de un plan especial, con el fin de contrarrestar los efectos negativos del incremento del comercio informal a partir de la emergencia sanitaria en el sector de Narancay.

Objetivos Específicos:

- Revisión bibliográfica, ampliación y caracterización de las distintas categorías de estudio.
- Identificar y describir las características urbanas, sociales y económicas del comercio informal que ha surgido en la zona de estudio durante la emergencia sanitaria.
- Determinar criterios urbanísticos y arquitectónicos para la elaboración de una política pública que atienda el fenómeno del comercio informal en el sector de estudio.
- Proponer un anteproyecto urbano-arquitectónico que promueva ordenadamente la actividad comercial bajo los criterios planteados para formular la política pública.

Justificación

El comercio informal ha incrementado considerablemente en el contexto de la pandemia por el COVID-19. Sin duda este tiene implicaciones directas sobre el funcionamiento de la ciudad, por tanto, es importante implementar medidas que atiendan este fenómeno social y urbano, desde una visión técnico-urbanística, pero también social y humana para no perjudicar a la población que vive en condiciones de vulnerabilidad económica. Desde una visión político-institucional, existen leyes, ordenanzas y políticas públicas que se han implementado con relación al tema, en muchas ocasiones han dado resultado en la expulsión a los vendedores del espacio público, lo cual en parte ha provocado una mayor profundización de las causas que originan la informalidad como: pobreza, exclusión y precariedad. En ese sentido, se pretende que el estudio sea un aporte para integrar una dimensión humana en los procesos de intervención urbana y en las políticas públicas, partiendo de la realidad de los propios actores para proponer soluciones y estrategias en el espacio. Por ello resulta necesario integrar la visión y la realidad de los ciudadanos a la ejecución de proyectos de intervención y a la implementación de normativas de regulación y ordenamiento territorial.

Por otra parte, la metodología que se ha planteado puede ser de utilidad para el ámbito académico correspondiente a los estudios urbanos, ya que emplea métodos y herramientas propios de la arquitectura y el urbanismo, pero también integra técnicas de investigación cualitativa provenientes de otras ramas disciplinares. Buscando favorecer los procesos de interdisciplinariedad y transdisciplinariedad que son indispensables para el estudio de los complejos fenómenos que componen la ciudad.

De ese modo, se busca llegar a formas de conocimiento más integrales, que abarque la percepción de los propios actores, pero tampoco descuide formas de medir e interpretar la realidad, a partir de criterios técnicos y objetivos. Normalmente, las propuestas de intervención buscan ser participativas, así como dar solución a las demandas de los usuarios. Es por eso por lo que este trabajo propone una ruta para lograr ese objetivo, que, en la mayoría de los casos, permanece únicamente en el discurso político, sin mayor alcance a la realidad y a la vida de las personas. Desde al ámbito de la arquitectura y el urbanismo, el estudio se centra en propuestas para la regulación del suelo que incluye un anteproyecto arquitectónico de un equipamiento pensado para favorecer la venta informal en el contexto de la emergencia sanitaria.

Sin embargo, es importante señalar que, este aporte no puede desvincularse de los estudios realizados en otras disciplinas como: sociología, economía política, ingenierías, entre otras. Por ello, con este estudio, no se busca dar solución al problema de la informalidad, pero sí atender una parte de este desde el ámbito que le compete.

Metodología

Tipo de investigación

El tipo de El tipo de investigación es mixta cualitativa y cuantitativa, ya que se manejan resultados teóricos de la revisión bibliográfica; y numéricos de encuestas y entrevistas. Siendo no experimental donde no se manipulan directamente las variables sino se describe y analiza tal como se muestran en la realidad (Arias, 2012). El diseño no experimental es transeccional o transversal porque se obtuvieron datos en un solo momento, describiéndose y analizándose las variables que evidenciaron los indicadores para medir las condiciones técnicas requeridas por parte del proyecto (Hernández y Fernández, 2014).

Tecnicas e instrumentos

Se proponen técnicas de observación: entrevistas a profundidad y un análisis urbano del área de estudio. Se estima que, para esta etapa, se requeriría alrededor de un mes, en el cual, los investigadores deberán visitar recurrentemente el sitio, y empaparse de toda la información que dé cuenta de las características económicas y urbanas del sector.

Debido a la extensión que tiene el sitio a ser analizado, para las observaciones se determinarán tres puntos específicos donde realizar este ejercicio. Estos lugares serán aquellos donde mayor concentración de comerciantes ambulantes existan durante el día. Se propone realizar cinco días de observación a cada sitio, con una duración de una hora cada una y en diferentes momentos del día. Al final, se obtendrían quince observaciones que deberán ser registradas por dos mecanismos: Un diario de campo en el que se anotarán de manera sistemática las observaciones detectadas que tengan relevancia y una ficha de observación para registrar los aspectos interés para el estudio.

Análisis participativo para el diseño del anteproyecto arquitectónico

La participación ciudadana es una herramienta de carácter práctico que permite un abordaje más complejo y caracterizado de los problemas sociales y económicos. Las metodologías participativas sirven para conocer mejor los problemas, dan voz a los directos implicados, nos permite comprender y entender la particularidad local y nos ofrece una mirada a los diferentes intereses de los directos implicados. Este entendimiento permite un análisis integral y la posibilidad de construir soluciones constructivas para las diferentes problemáticas encontradas.

La participación ciudadana se da a diversas escalas, desde la de menos involucración hasta una sociedad inclusiva y activa. Se de esta manera marcar una relación entre los

niveles de participación y la planificación. La correlación entre ellas se puede dividir en diferentes niveles (fig. 6) en los cuales se puede distinguir la planificación participativa y situacional que incluye activamente a la comunidad (RED CIMAS, 2015).

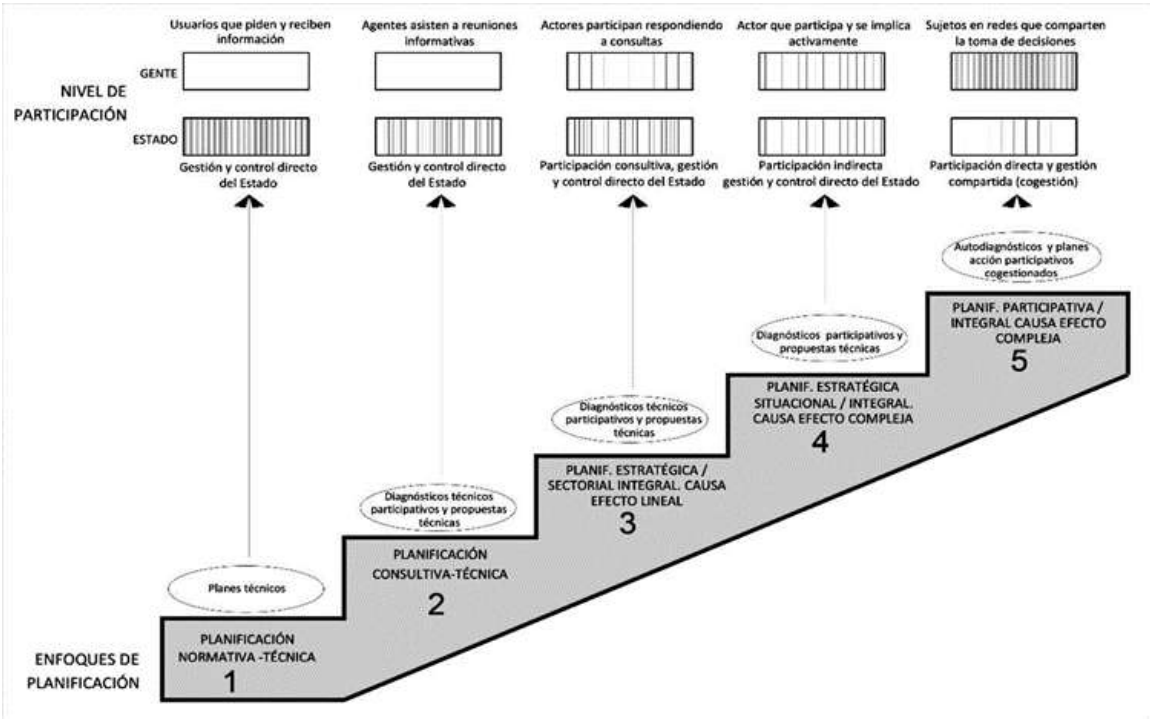


FIGURA 1: Niveles de planificación participativa Nota: Diferentes niveles de participación ciudadana y su íntima relación con los enfoques de planificación. Fuente: RED CIMAS (2015)

Tomando en cuenta los diferentes niveles de participación de la comunidad y su directa relación con los enfoques de planificación, se debe recalcar que existe un sin número de mecanismos para la recolección de información, análisis y su respectiva evaluación.

Según Ordóñez León, Muñoz Sotomayor, y Reyes (2021) el enfoque participativo plantea el uso de diferentes instrumentos para abordar un tema mediante herramientas tanto cuantitativas como cualitativas, dentro de los cuales podemos destacar los siguientes:

- Sondeos: Son de un enfoque cuantitativo, en estas encuestas se permite conocer las tendencias ciudadanas respecto a una variedad de temas, los resultados permiten tomar decisiones informadas
- Encuesta deliberativa: Herramienta de carácter cualitativo, la que permite conocer los cambios de opinión respecto a temas en específico.

Los participantes deben tener una comprensión clara de los problemas y objetivos que se abordarán antes de utilizar la herramienta. Solo entonces los pueden brindar respuestas que enriquezcan los resultados del proceso de participación y aborden cuestiones importantes, actores directamente afectados, pero en muchos casos desatendidos. La finalidad del enfoque participativo es poder construir desde el inicio, conocimiento colectivo, valioso, para una toma de decisiones asertivas para la formación del proyecto.

Considerando la subjetividad y relatividad que se puede lograr en los procesos participativos no estructurados, la prioridad es crear enfoques estructurados y claros para garantizar la efectividad de los procesos que tomen en cuenta: identificación de participantes, tiempo, recursos y herramientas

Identificación de actores

Se busca abarcar todos los sectores involucrados y con una relación directa con el sector de la problemática. El área de estudio es compleja por lo que requiere un acercamiento exhaustivo a través de las encuestas a varios sectores y actores. Entre estos actores claves se han identificado unos provenientes tanto del sector privado como el público.

Para un correcto levantamiento de información y con la finalidad de establecer un análisis de las diferentes dinámicas sociales dentro del área de estudio. Se determina realizar una serie de entrevistas a los diferentes grupos involucrados, tanto en la dinámica de estudio, la acción de compra y venta del comercio informal, así como la integración de la visión del público en general. Para esto se establecen grupos de interés para realizar las entrevistas, de los cuales se catalogan en:

- Representantes del barrio o autoridades locales: Pueden aportar una mirada técnica, política y/o administrativa de la problemática. En cuanto al sector público no se pudo tener un acercamiento a autoridades de la ciudad, sin embargo, si se pudo tomar en consideración a la directiva barrial conformada por presidente, secretaria, vocal 1 y 2, además la directiva deportiva. Estas personas son quienes están de cerca con la problemática pues su residencia está dentro del área estudiada.

- Representantes de los negocios: Son los comerciantes formales e informales, los cuales son los interlocutores de mayor interés para el estudio.

- Consumidores: Que son los residentes del sector;

Esta categoría es estratégica ya que estos grupos son los principales actores en el desarrollo de la problemática detectada y su respectiva dinámica social, lo que garantiza que haya un desarrollo amplio de los temas a tratar.

Tiempos y recursos

Se toma a consideración el tiempo requerido para acordar con los actores de la actividad para la entrevista de investigación denominada "Propuesta de anteproyecto de equipamiento urbano para una zona con comercio informal: sector de Narancay". El tiempo requerido para explicar a los actores, los temas a tratar y los objetivos de la actividad tuvieron una duración de alrededor de 15 minutos por persona.

Herramientas

Se opta por la realización de cuestionarios a los actores previamente seleccionados, mismos que cuentan con un formato de una captura de datos generales del encuestado, tres preguntas de selección múltiple y una pregunta abierta, la última, permite el desarrollo de los criterios de los individuos, así como su análisis y posibles aproximaciones que consideren una solución viable. Se aplican dos formatos, el segundo tiene asimismo tres preguntas con varios sub-preguntas todas de apreciación subjetiva. (Anexo 1)

Se plantea una muestra estratificada que incluya a estos actores relevantes en el sector de estudio. Para obtener el número de encuestas necesarias se aplica la siguiente fórmula:

$$\frac{N \cdot Z_O \cdot p \cdot q}{d^2(N-1) + Z_O^2 \cdot p \cdot q}$$

Donde :

N = Es la población total.
Zo = 1.28 corresponde al valor del cálculo del área de la curva normal para el nivel de confianza requerido (80 %), contando con un 5 % de error.
p = Es la proporción aproximada en la población de referencia (usar 5 %=0.05).
q = La proporción de la población que no presenta el fenómeno en estudio (1 -p).
d = Es la precisión absoluta (usar 5 % para investigaciones con un alto grado de confiabilidad).

Una vez transcurrida la fase de levantamiento de la información, se procede a la siguiente etapa en la que se analizarán los datos obtenidos. Culminadas estas etapas, se contará con un compendio de información para generar criterios que permitan elaborar una política pública que regule el uso de suelo. Así mismo, de este bagaje se desprenderán las ideas rectoras para el diseño de un equipamiento urbano que solvente las necesidades económicas y sociales de los vendedores informales, cuidando las características urbanísticas del sector.

1 Marco teórico

El marco teórico que subyace a este estudio proporcionará al lector una comprensión más clara del tema. Encontrará los conceptos básicos y el entorno actual sobre temas de economía informal, el impacto de la pandemia de COVID-19 y el desarrollo resultante de comercios urbanos.

1.1. La informalidad como concepto económico y urbano

La economía informal comprende aspectos históricos, económicos y legales. Dichos aspectos, son fundamentales para entender las características del entorno objetivo que, pueden afectar la penetración y la persistencia de las transacciones de los comercios ilegales.

1.1.1. Geografía de la economía informal

Acevedo (2017) propone una definición de trabajo informal entendido como la actividad económica (comercio, servicios y similares.) que se desarrolla al margen de la ley comercial y de las regulaciones de mercado vigentes. Son varios los autores que definen este fenómeno como una actividad que opera al margen de la protección del Estado y las regulaciones del mercado.

Esto ha llevado a considerar que el comercio informal tiende a estar asociado a condiciones de pobreza, precariedad y niveles bajos de producción. Sin embargo, varios estudios han demostrado que lejos de ser una actividad forzada, existen casos concretos en los que la venta informal se ha tornado una práctica que ha podido brindar cierto nivel de autonomía a los vendedores, algunos de los cuales, han encontrado mejores beneficios en la labor marginal que empleándose formalmente.

Acevedo (2017) evidencia este panorama en el caso de la venta informal en Barranquilla. Además, otras investigaciones de carácter cualitativo, que rescata la perspectiva de los propios comerciantes, dan cuenta de que, a diferencia de lo que indica el estereotipo clásico de las ciencias sociales sobre trabajador informal caracterizado por condiciones de pobreza, muestra que la principal característica no es el bajo nivel de producción, sino que las limitaciones impuestas a los actores por diferentes tipos de situaciones que se presentan fuera del trabajo. En ese sentido, el afán de muchos vendedores no necesariamente es "formalizarse", sino tener acceso al suelo para poder trabajar (Palacios, 2011).

En esta línea, Cardoso (2016) afirma que es importante entender que la erradicación del problema implica más complejidad que la de "formalizar lo informal". Los resultados de su estudio parecen sugerir que la reducción de los costos de formalización, así como la reducción de costos en el mantenimiento de los negocios, serían mucho más eficientes

para reducir la informalidad.

Desde una visión macroeconómica, la informalidad puede verse como un fenómeno estructuralmente anclado a las condiciones formales del mercado, y que las actividades realizadas en ese sector repercuten de maneras distintas en la producción y crecimiento de una ciudad (Véliz & Díaz, 2014). En ese sentido, la venta informal no es un fenómeno aislado al funcionamiento del Estado ni al aparato económico, es una consecuencia directa de la lógica de acumulación capitalista y de la fuerza de trabajo (De Souza, 2020).

1.1.1.1. Orígenes del concepto de comercio informal

Este concepto se denomina el resultado de la práctica de trabajadores ilegales en la ciudad, que surge de la remodelación de la ciudad para crear nuevas áreas por transición para la industria (Cohen, 2021). Los trabajadores de la calle son quienes dan el origen al comercio informal desarrollando estructuras temporales que durarían el mayor tiempo posible como empresa y proveedor de servicios para la ciudad.

Es así como, de acuerdo con De Souza (2020) para el caso de la Concepción en Chile, la reapropiación del espacio urbano se da en mayor escala en el centro de la ciudad. Esta disposición es determínate para regular el orden urbano y evitar el deterior en los espacios públicos con respecto a la combinación de usos sin ser compatibles y restando así la calidad de usos y calidad urbanas. Sin embargo, la cantidad de trabajadores que laboran en el comercio informal es visiblemente superior a la cantidad de trabajadores con permiso.

1.1.1.2. Perspectivas contemporáneas sobre la informalidad

La incompetencia de la regularización del uso del espacio público, así como del aumento del desempleo, han provocado que se dé el comercio informal de manera acelerada. Esta informalidad involucra trabajadores independientes, es decir por cuenta propia, que ofrecen servicios tanto en las ciudades como en el sector rural. El comercio informal es una condición más extensa, considerándose como la acción que se desenvuelve en las calles, ya sea de manera inconstante o en un espacio fijo utilizado por horas especificas durante el día (Quispe, 2020).

Ha surgido un acalorado debate entre diversos críticos acerca de la llamada informalidad del entorno urbano, concluyendo que la principal definición que circula actualmente en el mundo académico latinoamericano se opone a la violación del orden. Sin embargo, se entiende que la informalidad abarca múltiples dimensiones, desde relaciones conflictivas con las normas urbanas hasta deficiencias arquitectónicas y morfológicas, trazados irregulares y falta de infraestructura y servicios básicos (Massida, 2018).

1.2. La venta informal desde los estudios urbanos

Uno de los efectos más interesantes que tiene el comercio informal sobre la ciudad, es que las formas de socialización desarrolladas en el contexto de del comercio de calle, tienen el poder de transformar el carácter cultural de un sector (De Souza, 2020). Se puede evidenciar en varios estudios, que esta actividad económica, no tiene mayor difi-

cultad para adaptarse a la geografía y al diseño urbano, incluso, los vendedores de la calle suelen instalar sus propias infraestructuras para el desarrollo de su actividad. El problema deviene por la falla en la integración al sistema cultural, ya que puede obstaculizar procesos de socialización y prácticas urbanas a las que la sociedad tradicional estaban acostumbrados, dando lugar a estrategias de rechazo y exclusión bajo el amparo de políticas gubernamentales (Souza & Bustos, 2017).

Esto nos lleva a discutir sobre las ideas de Delgado (2017) con respecto a las iniciativas de reorganización urbanística, que muchas veces, por lo general, se presentan para crear un ambiente pacífico, y cualquier presencia que se considere incómoda o inapropiada se descarta o rechaza rápidamente. Sin embargo, también se ha evidenciado cómo la actividad informal, contribuye notablemente a la generación de dinámicas propiamente urbanas, lo que lleva a autores como Espinoza (2017) a afirmar que la informalidad urbana es la verdadera creadora de espacio público.

Lo mencionado conduce a la adopción de una mirada crítica respecto a los discursos construidos alrededor del espacio público, ya que este concepto al final sirve de justificación para realizar procesos de fiscalización y control social. Las políticas de regulación del uso del suelo, en ese sentido, culminan por agraviar a los grupos más desfavorecidos de la sociedad, entre ellos, los trabajadores informales.

Otros autores señalan una característica interesante del trabajo informal, y es que, aunque a primera vista parecen surgir de manera espontánea sin algún tipo de orden ni ley, hay muchos casos que demuestran ser profundamente organizadas. Entre las determinantes para tener mayores ingresos en las ventas, está la de contar con un líder que organiza a los comerciantes del sector para apropiarse del espacio para vender.

Las estrategias de organización entre comerciantes suelen ir acompañadas de acuerdos con autoridades políticas locales que brindan mayor seguridad para el uso del suelo. Entre las características de la venta informal desde los estudios urbanos se pudo evidenciar que no tiene dificultad para adaptarse a la geografía y al diseño urbano de una ciudad, pero pude ser un obstáculo para los procesos de socialización y practicas urbanas tradicionales.

1.2.1. Regeneración urbana en contextos de informalidad laboral: casos a nivel local, nacional y global

En cuanto a la regeneración urbana en el ámbito internacional, es posible citar el estudio de González (2013) en el que se plantea la intervención de un eje vial en Guatemala, específicamente en San José Pinula, con el objetivo de reubicar el comercio informal para ayudar a mejorar el desorden que existe en la ciudad, mejorando, no solo la imagen urbana de la ciudad, sino la calidad de vida de sus habitantes.

El área a utilizar es la 4ta calle de la zona 1 y zona 3. El proyecto abarca cinco cuadras, desde la 2da avenida hasta la 5ta avenida. Esta calle fue elegida ya que en ella se desarrolla la mayor parte del comercio, además se decidió tomar la 4a calle para lograr una conexión entre el parque central y el mercado. Las banquetas sobre la calle principal van a estar desocupadas para que la gente pueda caminar sin riesgos, despejando las calles

para que los vehículos puedan transitar y creando espacios especialmente destinados para que puedan vender y comprar.

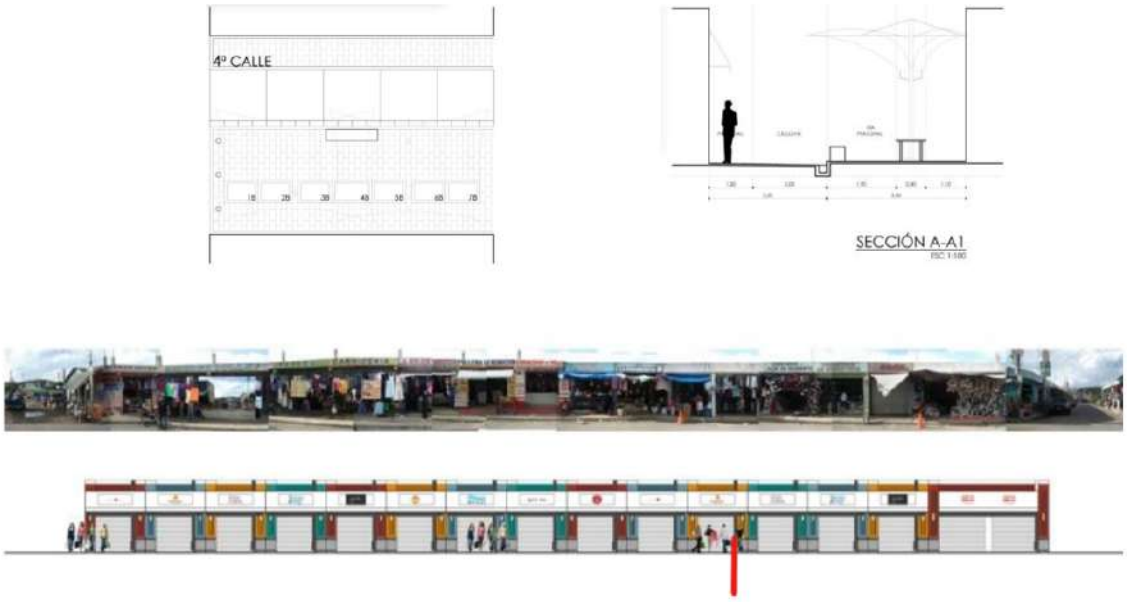


FIGURA 1.1: Reubicación y revitalización del comercio informal en San José Pinula. Fuente: González (2013)

En esta propuesta se desarrolla en base a diversas premisas de diseño, como el conformar un espacio de comercio, con espacios amplios, con flujo de circulación adecuada donde se encuentra el comercio, los servicios administrativos y de seguridad, servicios sanitarios y plazas que permitan la socialización de los visitantes. Además, el proyecto permite la libre circulación peatonal y vehicular, ya que evita el cruce de circulaciones vehiculares y peatonales, ya sea por separación de tiempo o separación de espacio.

FIGURA 1.2: Reubicación y revitalización del comercio informal en San José Pinula. Fuente: González (2013)

En el mismo orden de ideas se analisa el proyecto ubicado en Quito en la Av. Rodrigo de Chavez se caracteriza por ser una vía con alto índice de uso comercial y alto flujo vehicular y peatonal, es por ello que el autor (Pinilla y Asociados, s.f.), en su propuesta de renovación estructurante de la Av. Rodrigo de Chavez parte de una lógica básica del DOT. Esta via hace parte de la tercera pieza urbana del DOT, esta ruta se enfoca en el eje comercial de mayor importancia de la zona ya que se la considera como un punto de partida o fin del recorrido de los desarrollos comerciales que se que se tienen planteados. La propuesta busca consolidar a la avenida como un boulevard comercial con características distintas a las calles comerciales de manera que se pueda fortalecer el tejido urbano barrial de La Magdalena.

Figura 1.3: Eje de Rehabilitación Urbana de la Av. Rodrigo de Chavez. Fuente: Pinilla & Asociados, 2019.

La propuesta que realiza el Autor (Pinilla y Asociados, s.f.) se basa en el fortalecimiento de centralidad urbana en el cual se intensifiquen los usos del suelo en relación con el acceso al transporte público de calidad, dentro de esto no solo se incluye los cambios normativos e incentivos para densificar las zonas de influencia, sino también a la consolidación. Dentro de esta propuesta constan ciertas acciones y estrategias para lograr un

cambio y regeneración de la Av.

- Se propone ensanchar las aceras para generar más espacio para los peatones.
- Reducir los carriles para que haya solamente un carril en cada dirección.
- Mantener dos carriles en las entradas de los cruces para poder mantener la capacidad vial.
- Introducir ciclovías de 1.5m de ancho en la Avenida Rodrigo de Chávez y en la 5 de junio que se encuentren aisladas del tráfico por una berma de 0.5m.
- Utilizar las islas de refugio para las ciclistas para que puedan parar adelante del tráfico, dándoles más visibilidad y seguridad dentro de los cruces.

Propuesta de diseño que se implementa un carril mas es las esquinas de los cruces con el fin de generar un espacio que sirva de parada de buses.

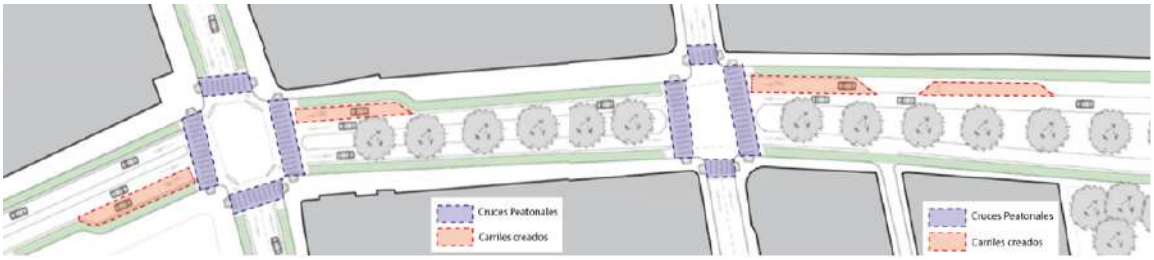


Figura 1.4: Cruce vial entre Av. Rodrigo de Chavez con 5 de Junio Fuente: Pinilla & Asociados, 2019.

En esta propuesta de diseño se amplía la calzada a dos carriles solamente en los espacios donde sea necesario, esto con la finalidad de generar espacios para las paradas de buses. La propuesta de diseño busca reconfigurar la geometría del cruce vial esto con el fin de generar una nueva plaza en el área, otra idea es en el eje vial entre Pedro Dorado y la Avenida Carlos María de la Torre, utilizar la vía auxiliar como una vía que sea solo de utilidad para los ciclistas, a más de esto, se ubica también estacionamientos al lado izquierdo de la vía auxiliar de modo que se genera una barrera que sirva de protección contra el tráfico.

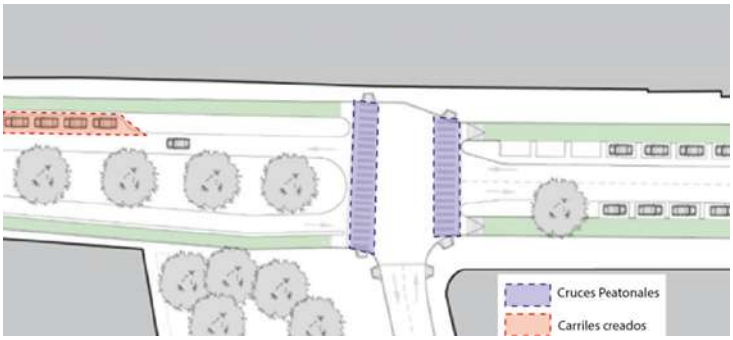


Figura 1.5: Cruce vial entre Av. Rodrigo de Chavez con Calle Pedro Dorado. Fuente: Pinilla & Asociados, 2019.

Imagen indicativa en la cual se indica la propuesta para la Av. Rodrigo de Chávez, la misma que consta de número de carriles reducidas, ciclovías y veredas más anchas.

Figura 1.6: Cruce vial entre Av. Rodrigo de Chavez con Calle Pedro Dorado. Fuente: Pinilla & Asociados, 2019.

A más de las propuestas de diseño vial antes mencionadas existen también estrategias las cuales sirven para controlar el tráfico vehicular y disminuir la velocidad a la que circulan los vehículos, estas estrategias son las siguientes:

- El uso de chicanos, bolardos, la plantación de vegetación y pasos peatonales
- Introducir cruces para dar prioridad a los peatones en las esquinas de manera que la circulación mejore con una movilidad reducida.
- En las esquinas se reduce el radio de giro a 3m, esto ayuda a reducir la velocidad de los vehículos, y se da prioridad a los peatones.

Para mejor comprensión se cita el trabajo de Marcillo y Cevallos (2020) en el cual se estudió el caso del casco comercial informal de la calle 10 de agosto del Cantón Jipijapa en Ecuador. Del estudio se evidenció un desorden urbano, escaso tratamiento y mantenimiento del área analizada. Los autores estudian mapas temáticos, así como las normativas que rigen el casco urbano, además de la elaboración de fichas de observación y registro de la situación en la que vive la zona en donde se efectúan las actividades.

Figura 1.7: Comercio informal Jipijapa. Fuente: Marcillo y Cevallos (2020)

Una vez diagnosticada la problemática se presenta una propuesta de regeneración del casco comercial, mismo que se logra implementado un modelo de quioscos, para que los comerciantes no tengan que ser excluidos del lugar. Esta propuesta prevé mejorar el cumplimiento de la ordenanza urbana, así como un incremento en las ventas, dado que se renueva su aspecto y fortalece la seguridad del lugar, mejorando el paisaje urbano.

Figura 1.8: Propuesta de frente al Comercio informa Jipijapa Fuente: Marcillo y Cevallos (2020)

Las obras se ejecutarán únicamente en los tramos A y B de la calle Agosto 10, contemplando reducciones de calzada y ampliación de aceras para mejorar el flujo de peatones; el mobiliario urbano se adaptará para complementar la propuesta de remodelación. La propuesta de remodelación de la calle 10 de Agosto también propone mejorar la imagen de los edificios existentes en ambas partes tratando las fachadas para lograr uniformidad. Dado que en el sector de estudio en Jipijapa es factible estrechar las calles y aumentar el ancho de las veredas ya que no existe un alto flujo vehicular, la propuesta de ordenar a los comerciantes sin desplazarlos, es una alternativa muy viable.

Figura 1.9: Propuesta de frente al Comercio informa Jipijapa Fuente: Marcillo y Cevallos (2020)

De igual forma, se considera de relevancia citar el trabajo de Vélez (2018) dado que el mismo, centra su estudio en el comercio informal del Centro Histórico de la ciudad de Cuenca. El trabajo presentó su desarrollo bajo tres aspectos fundamentales como, el espacio público, la imagen urbana y el comercio informal. En torno a esto, el autor analizó la ordenanza, la realidad actual, los planes y proyectos. Asimismo, pone de manifiesto, la falta de planificación de los entes de control y organismos encargados, lo que se evidencia en la falta de organización en el comercio.

Figura 1.10: Los vendedores ambulantes en Cuenca. Fuente: Vélez 2018

Posteriormente, el investigador presenta como propuesta un plan para el uso y la gestión de los espacios públicos del casco histórico cuencano. En dicho plan, se establecen estrategias físico espaciales, socio económicas y de gestión municipal, el cual tiene como objetivo: Preservar los valores históricos arquitectónicos y ambientales del Centro Histórico de Cuenca: sendas, bordes, barrios, nodos, mojones, calles, plazas. Entre la propuesta destaca el convenio de vinculación con la sociedad por parte de las universidades de Cuenca con sus facultades de Arquitectura y Diseño, donde se propone la creación de mobiliario móvil para el sector, buscando un orden para los vendedores sin alterar el orden público.

Así mismo es importante que las actividades que desarrolla la gestión municipal sean reforzadas para así tener una mejor funcionalidad y trato con los vendedores ambulantes y que el plan propuesto se ejecute de la mejor manera.

Por lo tanto, la propuesta se basa en las siguientes directrices:

2 Conservar y restaurar la imagen original de la ciudad con buenas maneras, que es lo que atrae a los vecinos a los lugares públicos.
3 Fortalecer y construir vínculos entre los vendedores ambulantes y las entidades encargadas de la conservación y gestión de la ciudad.
4 La estrategia y política de la propuesta es cuidar los espacios públicos utilizados por vendedores ambulantes formales o ilegales y regular el uso de espacios a través de programas, proyectos y actividades.
5 Los territorios considerados se definen como territorios físicos espaciales, socioeconómicos y administrativos municipales.

1.2.2. La informalidad en contexto de pandemia

La rápida propagación del Covid-19 y el distanciamiento social como medida preventiva han puesto de manifiesto la desigualdad económica, política y urbanística en las ciudades. Millones de trabajadores que viven en el sector informal son los más afectados (Da Silva, 2020). Una de las consecuencias de la pandemia, además de la crisis sanitaria, es el aumento del desempleo y, en consecuencia, el aumento de la informalización de los puestos de trabajo, los subcontratados y el subproletariado (Da Silva, 2020).

El fenómeno de la informalidad se acrecentó durante la pandemia, debido a varias razones, una de ellas es la subsecuente flexibilización de los contratos. Esto resulta en el incremento de la inseguridad laboral para trabajadores, es decir, aumenta su preocupación por enfrentar en cualquier momento la pérdida de su empleo (Lima, Coelho & Cavalcanti, 2020). En otras palabras, la venta informal es producto de la flexibilización contractual que es propia del sistema neoliberal, sin embargo, en condiciones de crisis económica como la de la pandemia, se profundiza notablemente.

En el contexto del COVID-19, los vendedores ambulantes, además de ser económicamente inestables, se suma otro factor de vulnerabilidad en cuanto a salud. Para las familias cuyos ingresos dependen de la venta informal, el confinamiento no es una opción, por ello, Zuleta (2020), en su estudio da cuenta del dilema de muchos entrevistados, que cada día se arriesgan a pasar hambre y/o a contraer COVID (Zuleta, 2020). El mismo autor, observa también como antes del confinamiento, la principal dificultad radicaba en el acoso que los guardias municipales generaban, y durante la pandemia, el problema más amenazante tiene que ver con la competitividad con otros vendedores ambulantes. Otros estudios evidencian la existencia de trabajadores informales que han representado un crecimiento estadístico aún mayor, debido a la situación de desempleo ya anunciada en el contexto actual. Esta población es que ha afrontado los límites de una vulnerabilidad social anunciada por los bajos ingresos y las precarias situaciones de vida en general (Lima, Coelho-Lima & Cavalcanti, 2020). Ciertamente, los problemas aquí enumerados no se

producen por la crisis del coronavirus, pero sus efectos se profundizan por ello. Según lo revisado se puede decir que la informalidad en contexto de pandemia tiene las dos siguientes características: primero la inseguridad laboral por la flexibilización de los contratos; y segundo la población vulnerable por los bajos ingresos y las precarias situaciones de vida en general.

1.3. Impactos socioeconómicos y urbanos del COVID-19

1.3.1. Estudios a nivel global

La Organización de las Naciones Unidas (ONU) (2016) indica que la urbanización debe ir a la par con la planificación, de lo contrario las ciudades presentaran diversos problemas, como la contaminación, conflictos civiles y congestiones viales. Es así como, el Mapa Urbano de las Naciones Unidas 2016, reconoce que, el desarrollo humano ha tenido lugar en ciudades y pueblos, colocando así a millones de personas en la base de la sociedad de los derechos y de la economía; siendo las poblaciones de zonas abandonadas las que se han visto excluidas tanto en educación como en salud y demás medidas preventivas (ONU, 2016).

A ello, se suma la problemática actual ocasionada por la pandemia de COVID-19, sobre la cual la ONU (2016) se refiere indicando que, la población más vulnerable se verá invadida por la pandemia. Esto debido a que, dichas zonas se caracterizan por ser zonas densamente pobladas, con un sistema de transporte masivo, sin gestión de residuos, ausencia de los principales servicios básicos y una débil estructura en las viviendas.

Al respecto, Olivera (2020) indica que, un factor importante a considerar es la globalización, la describe como un flujo global y permanente de personas, organismos vivos, productos y conocimientos que trascienden las fronteras geográficas y políticas; esto último, ha sido resultado de las grandes innovaciones tecnológicas actuales. Por ello, el autor en su estudio plantea el análisis de las consecuencias de la urbanización globalizada en conjunto con la catástrofe sanitaria evidenciada como producto de la COVID -19.

En el orden de ideas, hasta la presente, han sido varios los especialistas que consideran fundamental, la representación e influencia que tiene la forma urbana, el espacio público y el movimiento en la relación entre urbanismo y salud; de forma particular, en el tema de sanidad de la población urbana. Esto, se fundamenta en lo indicado por Roué (2020) en donde, el autor establece ejes, con el fin de alcanzar un urbanismo que favorezca las condiciones de salud, los mismos que son: reducción a la exposición a contaminantes, promover nuevas formas de vida, elevar y gestionar políticas públicas favorables a la salud, implementar estrategias intersectoriales y lograr proyectos adaptables a la evolución de los estilos de vida urbanos.

Lo mencionado anteriormente da partida al comercio informal como una opción frente a la disminución de oportunidades laborales, y con ello satisfacer las necesidades de intercambio comerciales de aquellos productos que le son necesarios a la población más desprotegida económicamente, siendo una alternativa la activación de negocios de integración familiar en sus propios hogares o en los espacios públicos. Generalmente se integra

a la urbanización de una manera precaria, comúnmente se establece de manera informal ya sea fijo, ambulante o semifijo, y las maneras de ofertas sus productos son recorriendo las calles caminando, en el transporte público o en los espacios públicos, recomendando o pregonando las características de lo que venden a bajos costos.

1.3.2. Estudios a nivel nacional y local

Es necesario indicar que antes de la pandemia, América Latina y el Caribe, ya habían experimentado un bajo crecimiento, así como, una política financiera estricta y una inestabilidad creciente. Según Bárcenas (2020) entre los datos más relevantes ocasionados por el impacto del COVID–19, se puede enlistar los siguientes.

- Se espera que el impacto provoque una recesión del 5.3 %, siendo determinante para la región.
- Se evidenció un colapso en el área comercial de, -15 % en el sector turístico y un -20 % en las exportaciones.
- Se ha visto un incremento en el desempleo, debido al impacto de la pobreza y la desigualdad.
- Fuertes impactos a sectores poblacionales vulnerables como, ancianos, niños, adolescentes, mujeres, pueblos indígenas y africanos.
- La pandemia mostró las brechas estructurales y las carencias del sistema de salud
- Como medida, se reprogramó el financiamiento público, pero no será suficiente y requerirá de una disminución del financiamiento externo
- Se evidenció debilidad en diversas religiones, así como también en organismos y asociaciones internacionales.

Sumado a lo anterior, se determinó un aumento en el desempleo, de alrededor de 38 millones. Como producto de ello, los índices de pobreza se elevaron a 215 millones, con una pobreza extrema de 83.5 millones. Todo esto, generado por un cese de funcionamiento de más de 2 millones de empresas, lo que se tradujo en una disminución de la inversión privada, la capacidad productiva y la capacitación humana. Con este fin, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (2020) propone brindar a todas las personas en situación de pobreza un ingreso básico de emergencia que cumpla con las pautas de los seis meses (Figura 1.11 y 1.12).

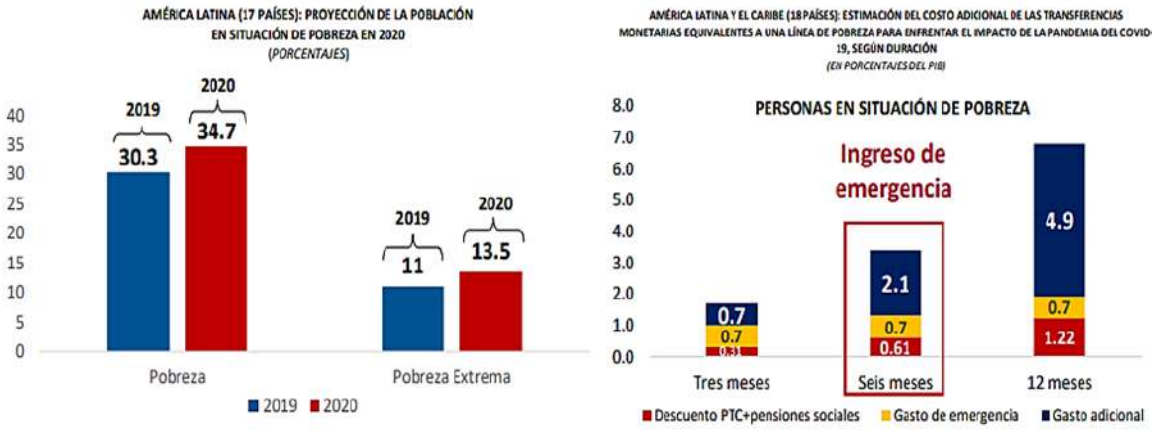


FIGURA 1.11: América Latina y el Caribe, población en situación de pobreza. En los gráficos se puede evidenciar los índices de pobreza en diferentes años, se puede ver un incremento porcentual significativo. Fuente: CEPAL (2020)

Otras cosas que vale la pena mencionar son la baja carga fiscal y la reducción significativa de la evasión y la evasión de impuestos. En este sentido, representan el 6,3 % del producto interior bruto y la mitad del gasto social de financiación central; es decir, tres veces el gasto necesario para proporcionar un ingreso básico de emergencia a 215 millones de ciudadanos. Esto significa que el gasto público en educación (4 %) y salud (2,3 %) es superior al promedio. Estas condiciones económicas han llevado a la inestabilidad social en el trabajo y el comercio con el inicio de la pandemia de COVID-19, contribuyendo así al surgimiento o crecimiento del comercio informal en las ciudades y creando una rápida urbanización como un nuevo medio. Conceptualización del espacio público y la forma de hacer negocios en él.

Es así como, se considera relevante el análisis del Figura 1.12, el cual presenta los ingresos tributarios de la región en el período 2017-2019.

FIGURA 1.12: Ingresos tributarios y otros ingresos en América Latina y el Caribe. Promedios simples. Las cifras de 2019 corresponden a: proyecciones derivadas de presupuestos oficiales para el cierre de 2019. Fuente: CEPAL (2020)

Con base en el gráfico 1.12, se tiene que el presupuesto planificado para abordar la emergencia sanitaria ocasionada por el COVID-19, genera un debate sobre política y sociedad. Por lo que se orienta a desempeñar un papel de relevancia en el ajuste, aprobación y seguimiento de las finanzas públicas. De ello, se destaca que las inversiones financieras se enfocan en Pymes, siendo insuficiente la necesidad de financiamiento externo, dado que se genera un costo adicional (CEPAL, 2020).

Siguiendo la línea de pensamiento, la sociedad demanda un mejor acceso a información oportuna y confiable; así como una mayor organización y participación en las decisiones que los afectan. Además de, desempeñar un papel importante en el seguimiento y el enfoque de la implementación de las medidas aprobadas, lo que, informará a la población sobre la política, ayudando a su sensibilización. En este sentido, crear una organización de oportunidades para el diálogo y la contribución de la comunidad pública es esencial para obtener el apoyo y comprensión, así como para conducir a un proceso posterior a la crisis.

1.4. Síntesis y conclusiones

Actualmente, el país vive una crisis económica, como producto de diversos factores, entre ellos se encuentra la pandemia de Covid-19, misma que empujó a muchos comercios pequeños, e incluso a empresas consolidadas a una quiebra inminente. Es en ese sentido, que millones de personas se quedaron sin trabajo, empujándolos a apropiarse de espacios urbanos y creando nuevos espacios para dar lugar a los comercios informales. A todo esto, se suma la poca planificación de las ciudades, mismas que contribuyen a que la pandemia crezca en sectores rurales y más vulnerables; siendo dichos sectores, los que se ven más afectados en torno también a despidos y falta de empleo. El panorama ya de por sí es preocupante, ahora otra de las variables que se añade, es la gran cantidad de migración que ha recibido el país en general, lo que agrava la situación de conseguir un empleo digno en espacios formales.

De lo previamente mencionado, y con base en los estudios analizados, se destaca que, esta no es una situación únicamente de Ecuador, sino que, en general son características que presentan los países en vías de desarrollo, que en ciertos casos no cuentan con ordenanzas y planificaciones adecuadas. Por ello, es necesario tener en cuenta que, la planificación de las ciudades, las ordenanzas municipales, y la medida en la que dichas normativas se ejercen, figuran como un factor directo de la calidad de vida de sus habitantes. Esto último, como producto de la contaminación ambiental, la congestión vehicular y la inseguridad, puesto que, cuando se crean espacios de comercio informal, junto con ello, se acarrean diversos aspectos, que no son beneficiosos para la comunidad, ni para una economía sostenible.

En cuanto a los comercios informales, la solución no es quitar a los vendedores comerciales, puesto que, la actividad que realizan significa el ingreso económico para el sustento de sus familias. Por el contrario, la solución debería considerar diversos puntos de vista de expertos, que se enfoquen, en un desarrollo económico sostenible para la localidad, en el aspecto y la imagen que el espacio brinda, así como la reubicación o medidas que generen una solución e incluso incrementen las ventas de los comercios informales, junto con una

garantía a la seguridad de los usuarios. Todo ello, debe estar pensado como solución a largo plazo, tomando en cuenta las variaciones propias de diferentes épocas, así como el crecimiento urbano y acelerado que se está viviendo en la actualidad.

2

Incidencia de la pandemia en la propagación del comercio informal en el sector de Narancay

El capítulo desarrollado a continuación permite conocer aspectos necesarios para el entendimiento y contextualización de la zona de estudio. Se menciona la delimitación del proyecto, el análisis de la demografía y actividades socioeconómicas; además se hace hincapié en el impacto de los conceptos mencionados en el marco teórico, sobre el sector en específico. La información recaudada se obtiene en base a estudios bibliográficos y la visita directa e interacción con el sector planteado como objeto de estudio.

2.1. Caracterización de la zona de estudio

Esta investigación se centra en las ferias emergentes y espacios de comercio informal, comúnmente conocidos como mercadillos de barrio, los mismos que surgieron a partir de la pandemia del 2020 en el Barrio Narancay sector la Calera, ubicado al sur de la ciudad de Cuenca en la parroquia Yanuncay. Estos mercadillos dan servicio a usuarios directos e indirectos, es decir a usuarios que habitan en un radio no mayor a 600 metros. Dichos usuarios pueden desplazarse a pie hasta las ferias informales sin necesidad de ir en automóvil, debido a que la distancia se recorre en un tiempo muy corto. Sin embargo, estos comercios también abastecen a vehículos que transitan por la Panamericana Sur.

El tramo principal está comprendido desde la Panamericana Sur a la altura de la calle Isaac Albéniz (esquina de Súper Akí) hasta la Estación de servicio Terpel Narancay (Calle Johann Strauss).

2.1.1. Delimitación

Este límite se define de la siguiente manera:

- El punto de partida será desde la Panamericana Sur a la altura de la calle Isaac Albéniz (esquina de Súper Aki). De este punto se continúa por la calle Isaac Albéniz en dirección oeste, hasta la intersección con la calle del tres en raya.
- Luego, en dirección sur, bordeando los predios hasta la intersección con la calle de las escondidas. Después, se sigue por el sur hasta la Panamericana (estación de servicio Terpel Narancay) para luego continuar en dirección este, por la calle Johann Strauss.
- De este punto, se continúa en dirección este hasta la intersección entre la calle Beethoven y Federico Chopin, cruzando por todas las manzanas en dirección norte por la continuación de la calle Federico Chopin. Luego, hasta la calle del Charango (esquina de la plataforma itinerante Narancay) y continúa en dirección oeste, pasando por la plataforma hasta, finalmente, concurrir en el punto de partida.

2.1.2. Desarrollo urbano del sector de estudio

Narancay es un barrio de Cuenca, que está atravesado por la Av. Panamericana Sur, una vía de alto flujo vehicular, lo que conlleva a que el sector tenga una alta actividad comercial. Según el Índice del Censo 2010 del Instituto Nacional De Estadísticas y Censos esta es una comunidad en crecimiento con un crecimiento demográfico del 26 % en los próximos 10 años. Si bien el área a intervenir pertenece a Yanuncay, la vecina parroquia de Guzho tiene una mayor influencia cultural en el territorio por su cercanía a montañas y lugares emblemáticos.

2.1.3. Demografía

La demografía tiene como objeto de estudio la población humana, en este sentido, el presente análisis permite realizar una interpretación de la dinámica de la población y efectuar proyecciones, en base a las tendencias de crecimiento, con la intención de prever y solventar sus necesidades a futuro.

Según el censo de 2010 Yanuncay es la parroquia urbana más grande de la ciudad de Cuenca, y concentra al 16 % de la población con 51673 habitantes.

Figura 2.1: Población parroquia Yanuncay. Fuente: Censo Nacional de Población y Vivienda 2010

El 49 % está representando a la población masculina con 25537 hombres y el 51 % está representando a la población femenina con 27762 mujeres. Se evidencia una fuerte participación de la población joven, el 66 % tiene entre 15 a 64 años de edad; los menores de 15 años representan el 27 % de la población; y, los adultos mayores de 65 años y más, el 7 %. Según proyecciones del INEC, la tasa de crecimiento poblacional es del 13 %, ya que cada 10 años la proyección de crecimiento es aproximadamente de 6900 habitantes. Este índice poblacional indica que la parroquia se encuentra en constante crecimiento.

2.1.4. Actividades económicas en el sector

Existen varias actividades de comercio en la zona, se los dividió en grupo 1 en los que se ha identificado establecimientos de venta de alimentos, restaurantes, artículos de papelería, insumos agropecuarios y agroquímicos. En el grupo 2 se identifican los comercios de accesorios automotrices, materiales y elementos de la construcción, ferreterías, talleres de reparación de equipos electrónicos, cabinas telefónicas, mecánicas y lavadoras de autos, consultorios médicos, consultorios jurídicos y farmacias. El comercio informal está presente a lo largo de la Panamericana Sur, causando conflicto vehicular e insalubridad.

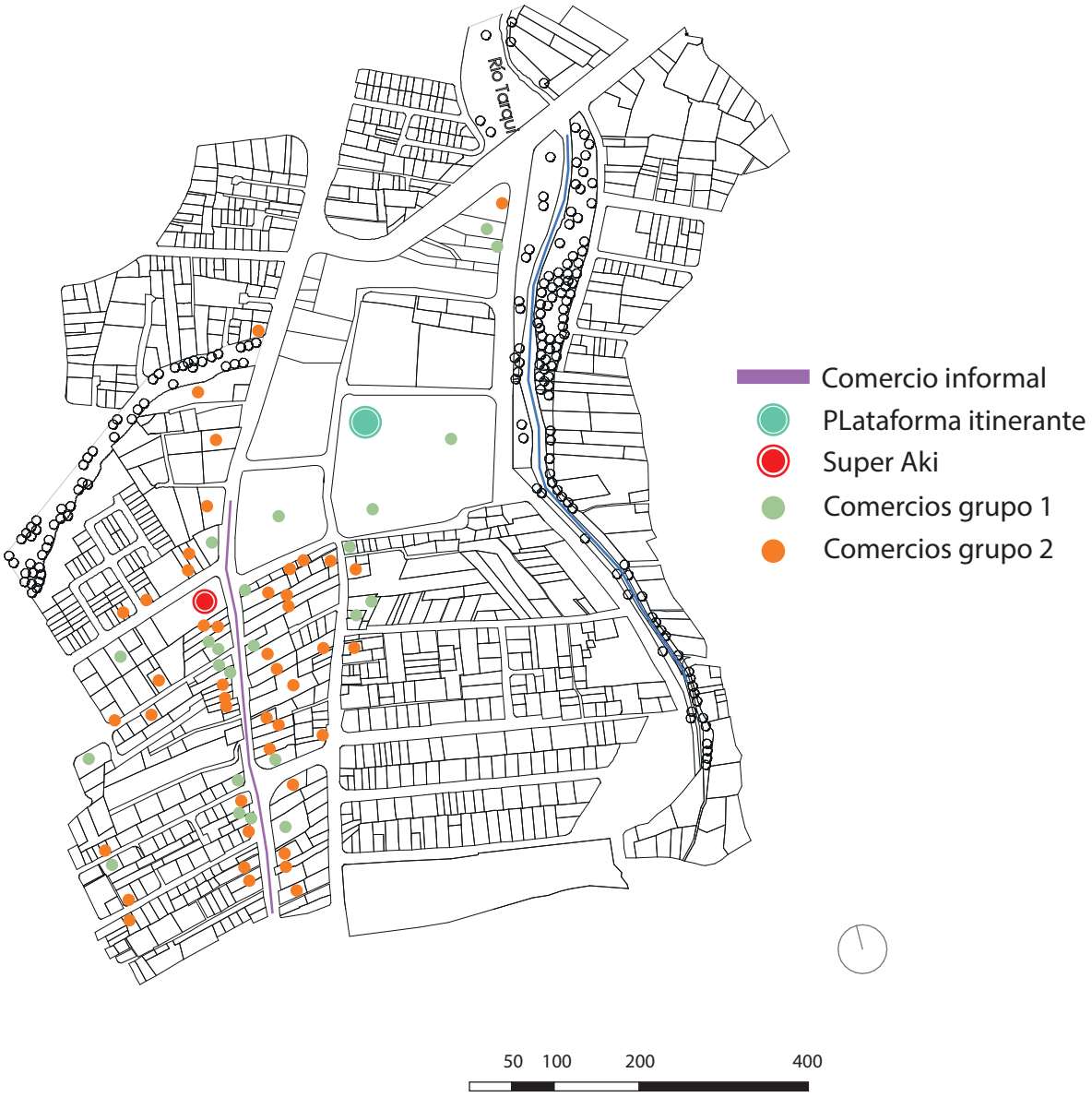


Figura 2.2: Tipos de comercio en zona de estudio. Fuente: Elaboración propia.

Figura 2.3: Comercio Informal en la Vía. El comercio informal ocupa parte de las aceras, impidiendo una correcta circulación. Fuente: Elaboración propia.

2.1.5. Descripción morfológica y urbana

2.1.5.1. Localización de equipamientos y áreas verdes

Se analiza en la zona de estudio los elementos, materiales y formas, sobre el cual se asienta la población y sus diferentes actividades en beneficio de su desarrollo.

En el mapa se puede observar tanto los equipamientos como las áreas verdes existentes, en este análisis destacan ciertos equipamientos: El Super Akí, El Colegio de Arquitectos del Azuay, La plataforma Itinerante Narancay, Ferretería Continental, y en lo que respecta al deporte y recreación se tiene al Parque Narancay, es menester mencionar que cada uno de estos equipamientos funcionan como Hitos de gran importancia para la población y el contexto.

En lo que respecta a las áreas verdes se destacan tres zonas de gran significado ya que estas corresponden o más bien son áreas protegidas ya que son márgenes del Río Tarqui y la Quebrada LA Calera a más de esto también se tiene al Parque Narancay el mismo que posee una superficie de 10.270 m2. Las orillas del río Tarqui están cubiertas de vegetación como sauces y eucaliptos. Sin embargo, es un espacio sin tratamiento.

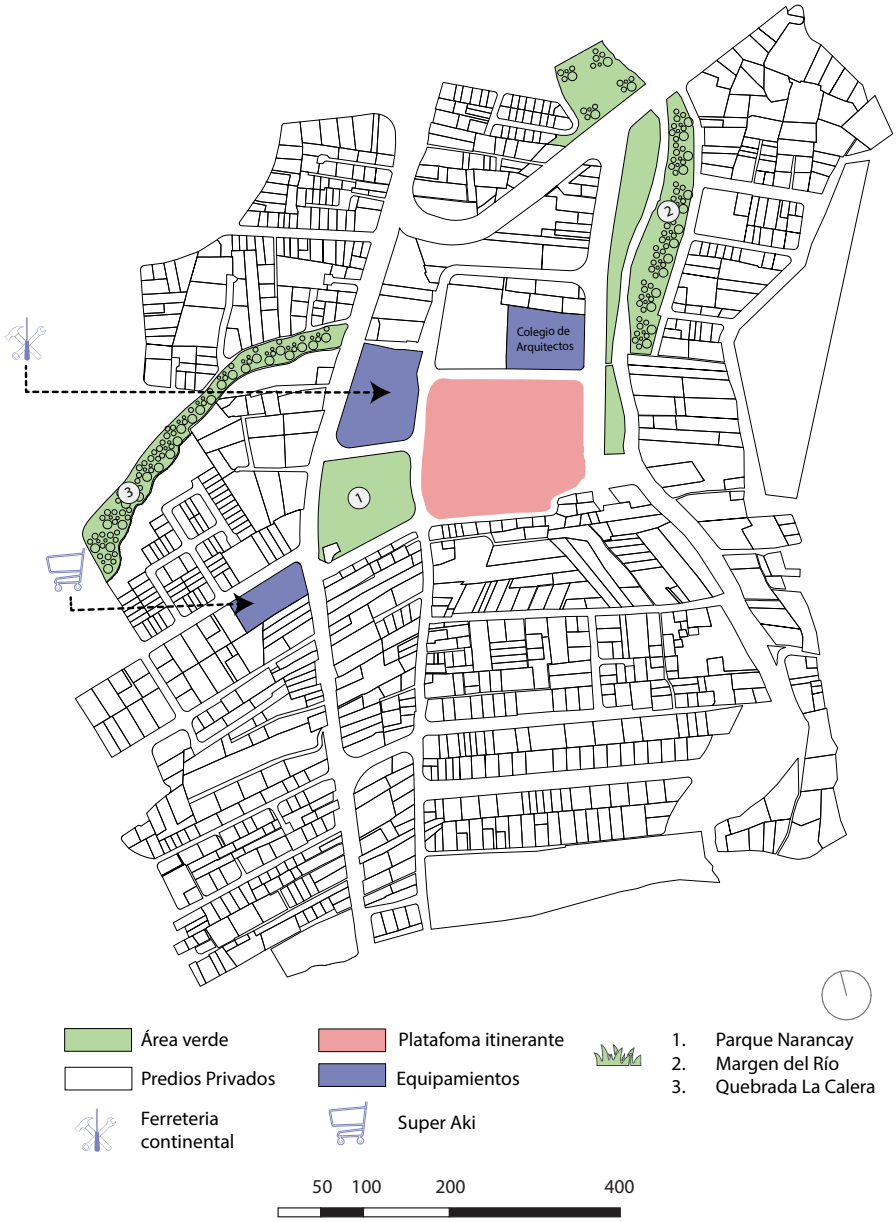


FIGURA 2.4: Localización de equipamientos y áreas verdes. Elaboración propia.

2.1.5.2. Uso de suelo

En el sector de estudio se realizan actividades que generan diferentes usos de suelo, mismos que se indican en el mapa. Dentro del barrio Narancay se contabiliza un importante número de los cuales destaca como uso predominante la vivienda o uso residencia, pues este uso está presente en casi el 50 % del total de unidades contabilizadas misma que se distribuye por toda la zona de estudio, como segundo grupo se tiene a los lotes vacantes, ya sean locales desocupados, edificios en proceso de construcción o en algunos casos hasta de basureros.

Con porcentaje aproximado del 7.97 % y siendo el tercer grupo predominante tenemos

al uso relacionado al intercambio el cual hace referencia al expendio o aprovisionamiento de la vivienda, tanto de productos alimenticios y no alimenticios, dentro de este grupo se encuentran lo que son tiendas de abarrotes, farmacias, productos cárnicos, papelerías, bazares, y 2 estaciones de servicio de combustible, etc. otros usos que también poseen porcentajes considerables se encuentran los usos vinculados a la producción de servicios de tipo financieros, industriales, transporte y comunicaciones, los cuales implican bares, restaurantes, mecánica automotriz, etc. Por otra parte, con una presencia bastante baja se encuentran los usos relacionados al equipamiento comunal correspondiente a salud, aprovisionamiento, recreación, culturales, culto y afines.

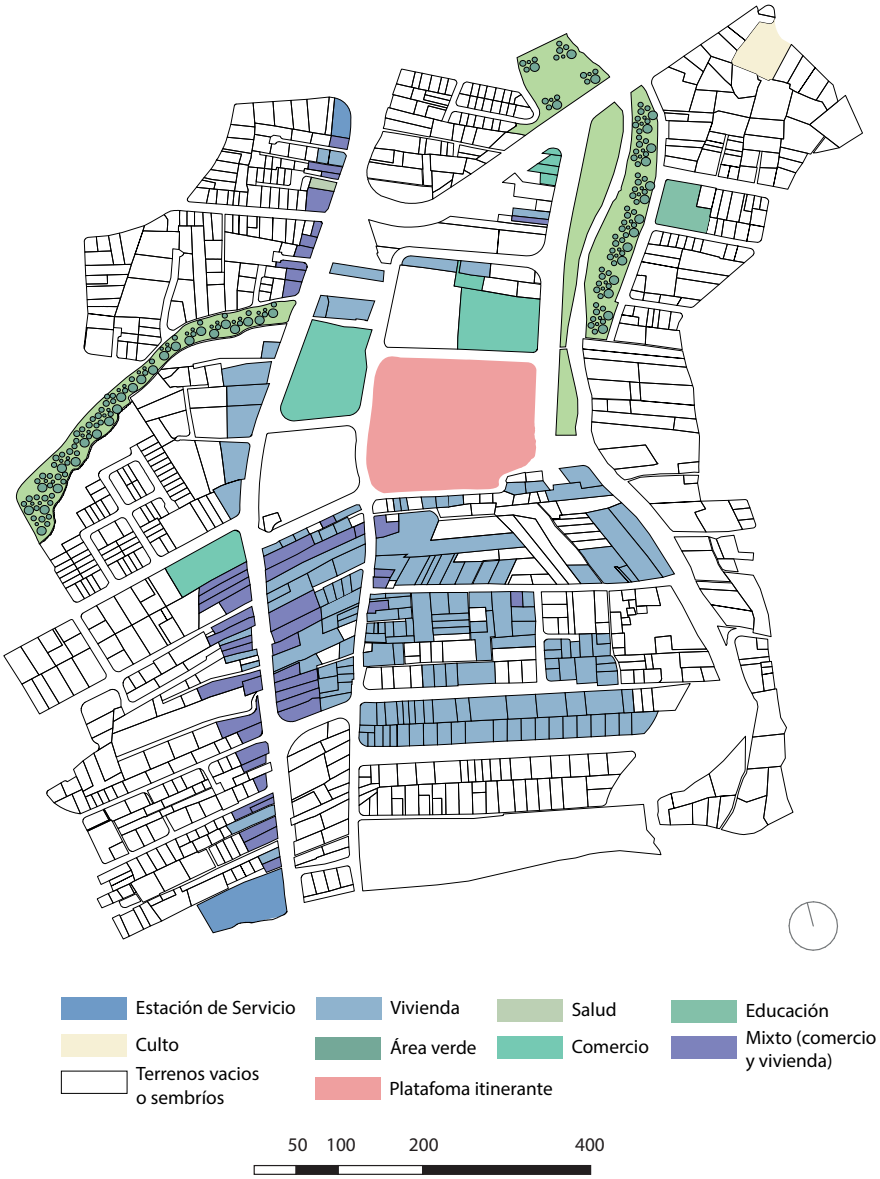


Figura 2.5: Localización de equipamientos y áreas verdes. Elaboración propia.

2.1.5.3. Movilidad

Dentro del área de estudio se puede notar que existe un trazado espontáneo el cual se ha ido ajustando y cambiando de acuerdo con las necesidades de la población, en lo que respecta a la infraestructura vial se puede presenciar un predominio de vías vehiculares sobre las vías peatonales. Es por ello por lo que es evidente la incidencia de vías locales, mismas que representan un 75 % aproximadamente del tejido vial, a esta le sigue la categoría de vía arterial con 11.5 % aproximadamente, posterior a este grupo se encuentran las vías peatonales o senderos con un aproximado del 10.6 % y como último grupo se tiene a las vías colectoras con un 2.7 % aproximadamente.

Es importante destacar la presencia de la vía Panamericana Sur debido a la funcionalidad que esta posee, pues es el eje conector con la zona sur del país. Sin embargo existe una Incompatibilidad entre la función de esta vía y las actividades que se desarrollan en torno a ella, puesto que se han emplazado varios tipos de negocios, ocasionando que los vehículos se estacionen y bloqueen el paso a los demás conductores al momento de realizar compras o ingresar a sus domicilios.

Figura 2.6: Jerarquía Vial. Elaboración propia.

2.1.5.3.1. Sección Vial

En la zona de estudio en notorio ver y diferenciar los distintos tipos de vías y secciones viales. Del sistema vial que se ha podido clasificar se han establecido 4 rangos de secciones de calzada esto basado en las medidas de la longitud transversal de cada vía.

Haciendo énfasis en los rangos viales de menor a mayor en primer lugar se encuentra las vías que su sección es menor a 3 m o a su vez son senderos, como segundo rango se obtiene a las vías que su sección transversal esta entre los 3 y 5 m, en el tercer rango se tiene a las vías que su sección esta entre los 5 y 7 m, y por último se tiene a las vías que su sección es mayor a los 7m. Como se puede apreciar en la zona de estudio las vías que predominantes casi en su totalidad son aquellas que tienen una sección mayor a 7m, en segundo lugar, se encuentran las que poseen una sección de 3 y 5 metros, en tercer lugar, están las de 5 y 7 m, mientras que las de secciones menores a 3m se encuentran en el último lugar.

La Panamericana Sur pues a pesar de ser arterial posee características geométricas de una vía local, tiene una sección de 11.50m y velocidad de diseño de 50km/h.

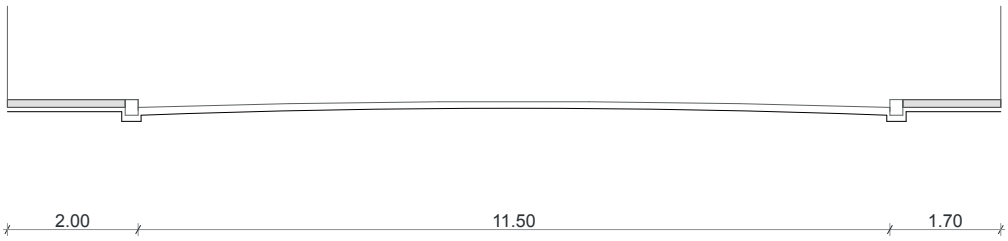


Figura 2.7: Sección Vial Panamericana Sur. Elaboración propia.Elaboración propia.

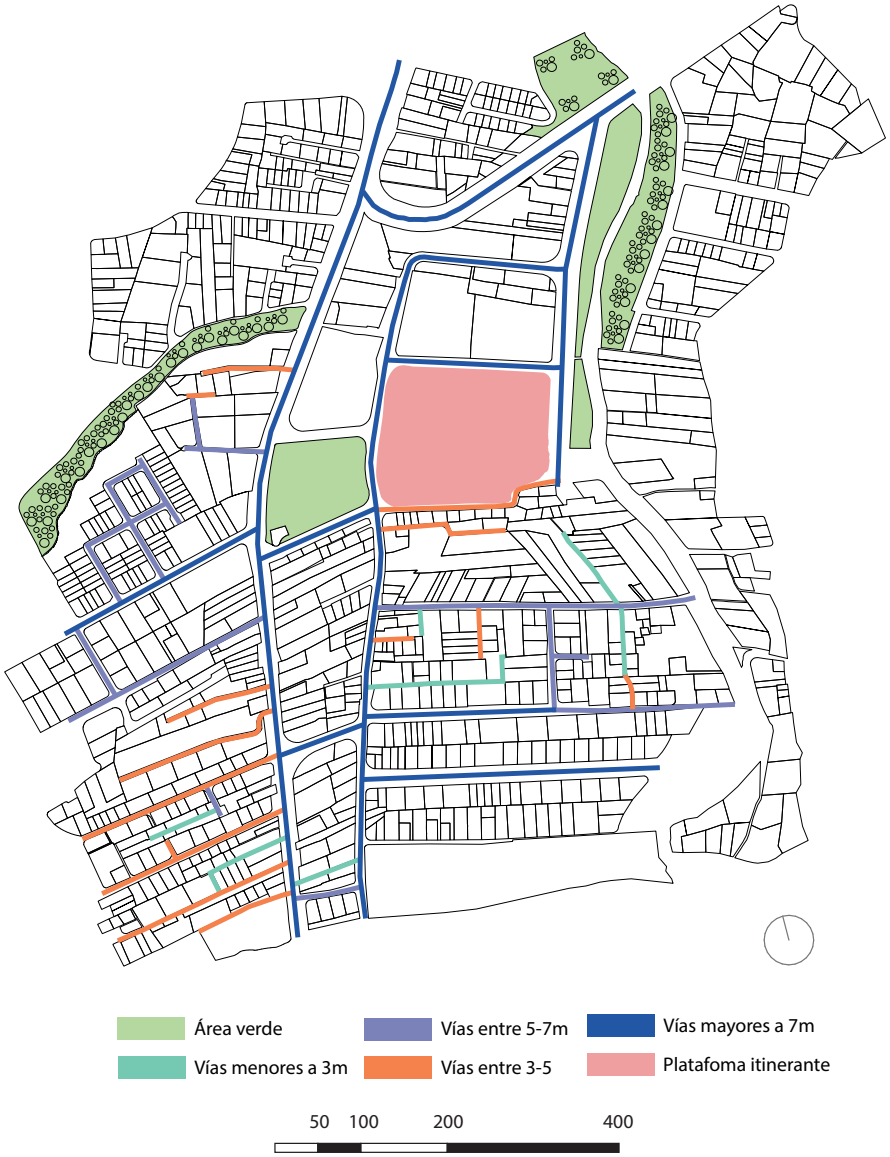


FIGURA 2.8: Sección Vial. Elaboración propia.

2.1.5.3.2. Mapa de ubicación de puntos de conteo

Es conveniente la ubicación de puntos en las áreas con mayor afluencia comercial, para obtener el conteo de los aforos peatonales y vehiculares. Se ha tomado 4 puntos de conteo con ello se podrá analizar el aforo de peatones y el transito vehicular:

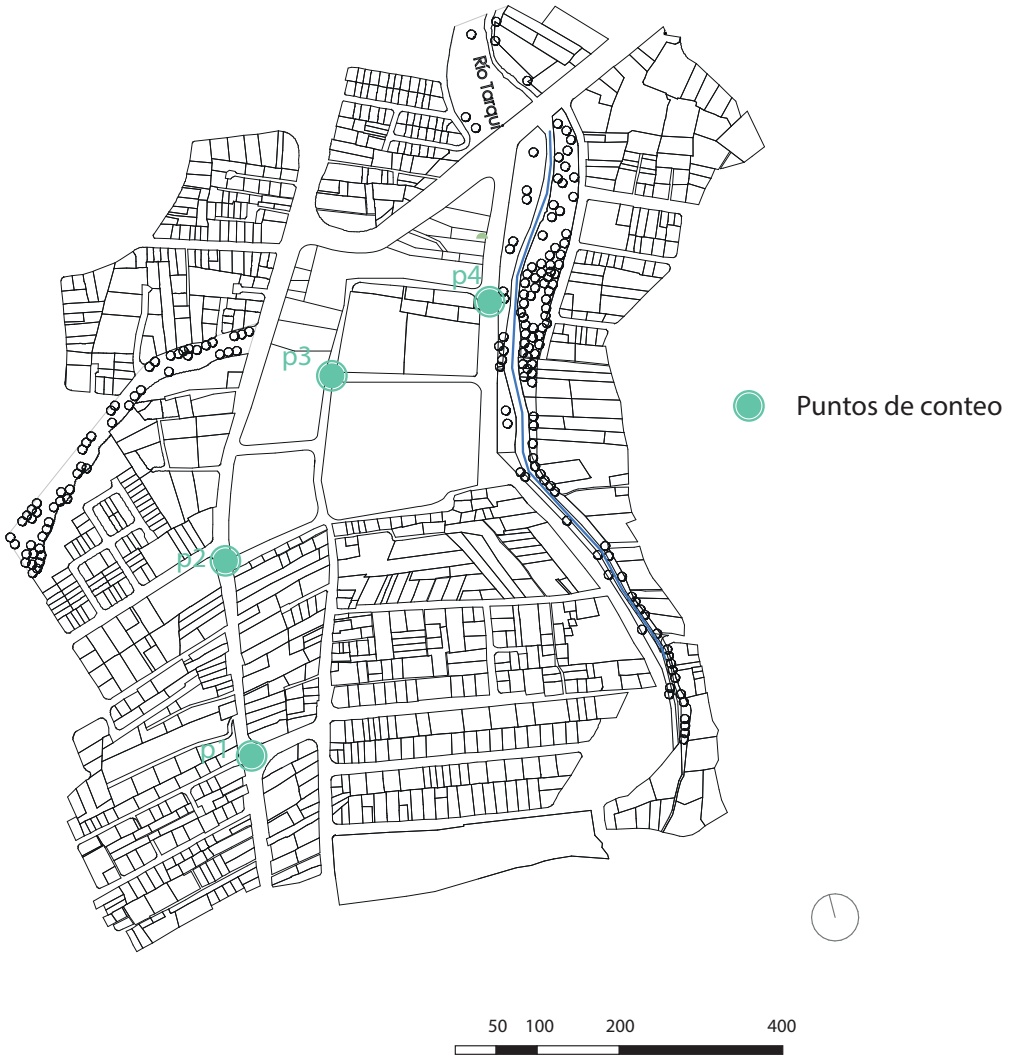


Figura 2.9: Puntos de Conteo. Fuente: Elaboración propia.

Tabla 2.1: Puntos de observación conteo vehicular y peatonal. Elaboración: Propia

Flujo Vehicular				
Dia	p1	p2	p3	p4
lunes	14367	15480	967	2342
martes	16598	17295	1185	3873
miércoles	17233	17940	1260	5004
jueves	17564	17900	2486	5587
viernes	17830	18100	3476	6065
sábado	16489	17356	2563	5321

domingo	15624	15437	1946	2200
Flujo Peatonal				
lunes	256	635	649	745
martes	324	621	721	832
miércoles	350	759	838	1704
jueves	287	734	865	873
viernes	314	756	876	1235
sábado	248	643	638	632
domingo	338	731	469	500

Con respecto al conteo vehicular se aprecia que en el punto 1 y 2 el transito vehicular es mayor, el sector donde los comercios proliferan y existe más actividad es en el punto 2. En este mismo punto a lo largo de la semana hay más afluencia de vehículos, sin embargo el fin de semana los vehículos se detienen en la vía para adquirir productos, generando caos. En el punto 3 la mayoría de vehículos se desplazan entre la semana. En el punto 4 el fin de semana existe menos flujo vehicular.

Con respecto al conteo de peatones se aprecia que la mayor cantidad de personas se desplaza por el sector en el punto 1, así mismo donde mayor movimiento comercial existe en el fin de semana en los puntos 1 y 2. Debido a la presencia de estaciones de buses en el punto 4 existen gran flujo peatonal. Por el parque ubicado en el punto 3 de observación existe alto flujo de personas entre semana. El día domingo a pesar de que no existe muchas personas transitando por el punto 4 de observación se puede apreciar un mayor número de compradores que se dirigen a la plataforma Narancay.

2.1.5.3.3. Transporte público

En el área de estudio se puede observar que cuenta con diferentes tipos de servicios públicos tales como buses, taxis, camionetas de servicio mixto, entre otras. En lo que respecta al servicio de buses se puede apreciar que cuentan con buses urbanos, Inter parroquiales, Inter cantonales e interprovinciales, que pasan a escasos metros de distancia del lote en estudio, en lo que se refiere al bus urbano pasan las líneas 13, 17, 18, las cuales se articulan hacia varios puntos de la ciudad. Además se ha identificado un aproximado de 10 paradas de buses urbanos, una parada de taxis y 2 paradas de buses interprovinciales. Entre los destinos principales de los buses que pasan por la zona están Loja, Machala, Girón y Santa Isabel, Cumbe y Tarqui. La espera de las unidades se hace en la vereda a la intemperie, en veredas de 0,70 cm. Lo que genera conflictos al momento del desembarque y embarque de pasajeros con el transito habitual del sector.

FIGURA 2.10: Transporte público. Elaboración propia.

2.1.5.4. Elementos del Paisaje

Dentro de los elementos del paisaje en la zona de influencia tenemos sendas, bordes, nodos, hitos y tramas.

- Sendas: como senda podemos mencionar a la Av. Panamericana Sur debido a que es una de las vías principales de la ciudad y sobre todo es aquella que conecta a la ciudad con la zona sur del país, esta vía se encuentra hacia el norte y este del terreno. Dentro del espacio del predio se podría mencionar también como sendas a las vías colectoras y locales ya que son las que están marcando sus límites al terreno.
- Bordes: los bordes visuales que existen y que son los más importantes debido a que delimitan a este predio son la montaña de Guzho y el edificio perteneciente la Ferretería Continental. Otro Borde de mucha importancia que también se podría mencionar es río Tarqui y la Quebrada la Calera.

- Nodos: en la zona existen ciertos nodos cerca del predio, siendo los de mayor relevancia por sus características son: el de la Panamericana Sur con la Avenida de las Américas y la calle sin nombre que desemboca en la Panamericana Norte al frente del supermercado Gran Akí. Estos dos nodos cuentan con semáforos para desembocar en la salida de la ciudad.
- Hitos: los hitos son elementos muy importantes debido a que en ciertos casos sirven como una guía de ubicación rápida para ciertos elementos, es por ello por lo que se puede nombrar como tal al Colegio de Arquitectos del Azuay, el Hipódromo de la Policía Montada y el supermercado Gran Akí. Y como un Hito de mayor influencia de la zona se le nombra a la Iglesia de Guzho ubicada a pocas cuadras de la Escuela.
- Trama: en el sector de estudio se podría denominar una trama urbana densa e irregular debido a la forma en como están ubicadas sus manzanas y viviendas, mismas que en algunos casos dejan grandes espacios entre cada una de ellas y en otros espacios pasa lo contrario que dejan espacios pequeños.

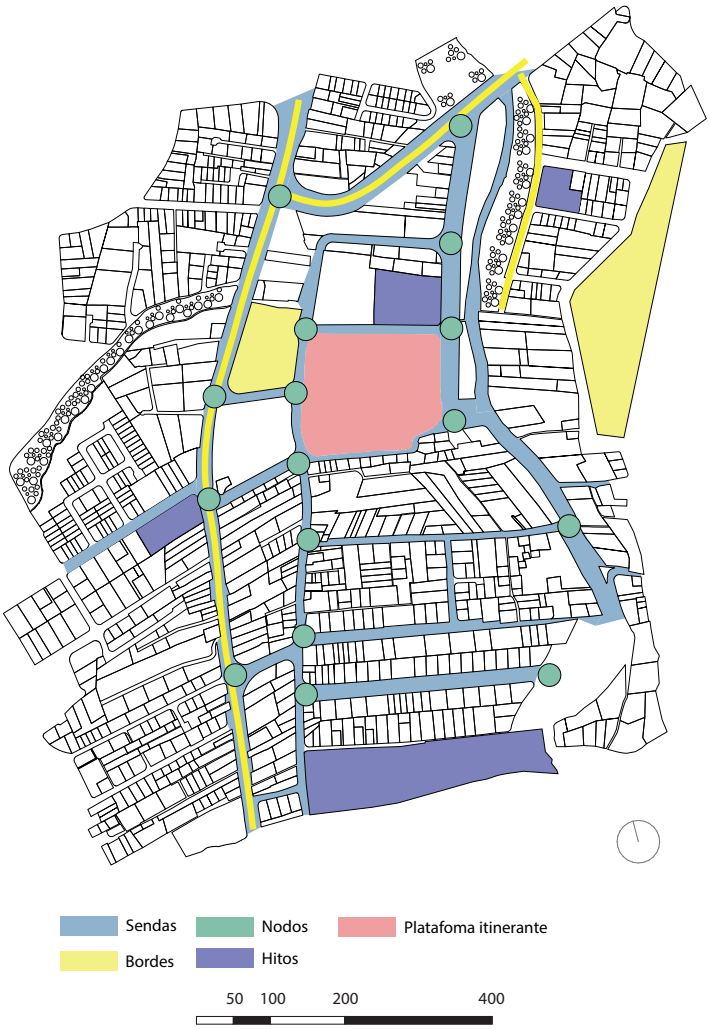


Figura 2.11: Elementos del paisaje. Elaboración propia.

2.1.5.5. Área pública vs privada

En la zona de estudio se puede apreciar de manera rápida y fácil que el área privada es mayor al área pública. En el sector en el cual se encuentra localizado el predio solamente un aproximado del 18 % de los terrenos son públicos mientras que el 82 % de lotes son privados. Dentro del área publica su valor debería ser mayor esto debido a que abarca dos parques, de los cuales uno de ellos es el parque lineal del río Tarqui, pero lamentablemente por la falta de control de las autoridades competentes la margen del río no se respeta y esto provoca que esta margen cada vez vaya disminuyendo de tamaño ocasionado por asentamientos informales y a la falta de intervención por parte del Municipio.

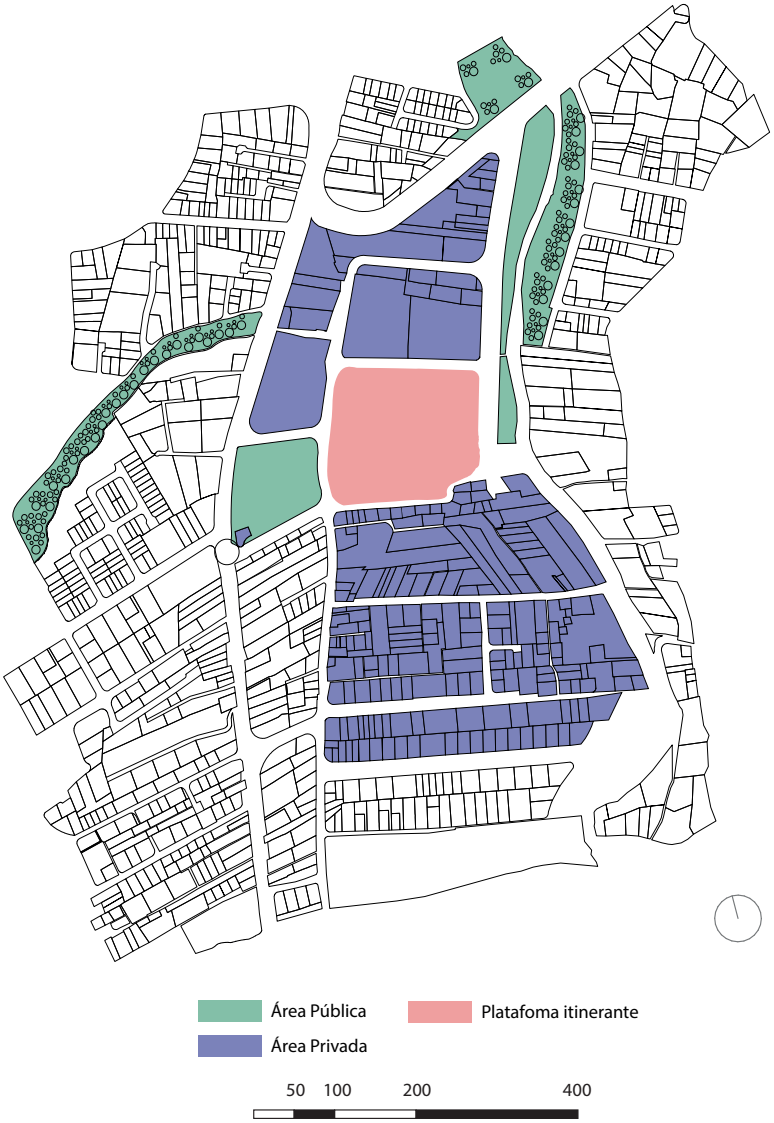


Figura 2.12: Area pública vs. Privada. Elaboración propia

2.1.5.6. Análisis de alturas

Dentro del área de influencia del predio en análisis las alturas de las edificaciones en su mayoría son edificaciones de 2 pisos de altura, estas siendo viviendas unifamiliares, cabe mencionar que debido a que es una zona de expansión urbana cada vez las edificaciones nuevas aumentan su tamaño llegando en algunos casos ya hasta los 4 o 5 pisos de altura, por otro lado se recalca que en un aproximado del 34 % de los lotes que están dentro del área de influencia están baldíos, sin uso o a su vez son utilizados para la siembra. Toda esta expansión y nuevas construcciones concuerda con el análisis realizado por el GAD municipal, dado que hay varios terrenos en el territorio que necesitan ser ampliados, se menciona que si se tienen en cuenta las normas locales, se pueden construir edificios de hasta 15 pisos, siempre que los terrenos cumplan con las recomendaciones.

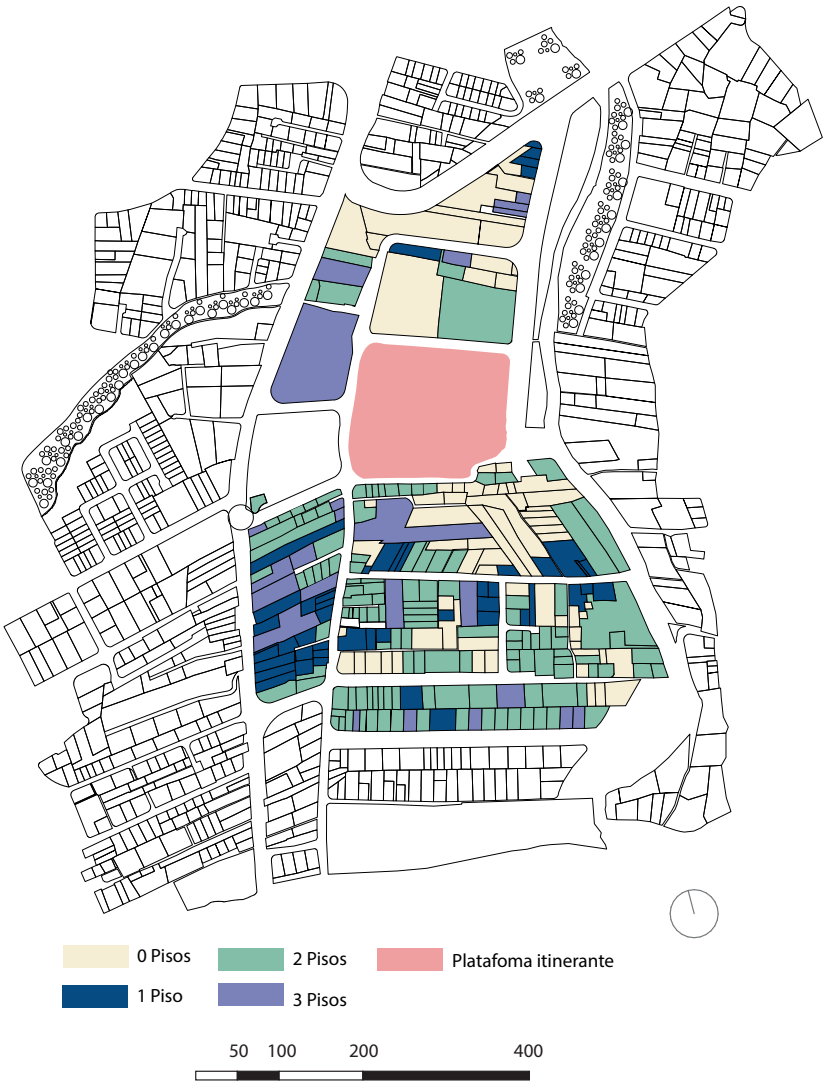


Figura 2.13: Análisis de alturas. Elaboración propia.

2.1.5.7. Normativa del sector

Se realiza la respectiva investigación de la normativa para conocer todas las condicionantes del sector, es aquí donde podemos observar la normativa que rige en el sector y sus condicionantes adicionales. En el mapa sectorial se aprecia que el lote corresponde al sector de planeamiento S-19, situado en la parte sur de la ciudad.

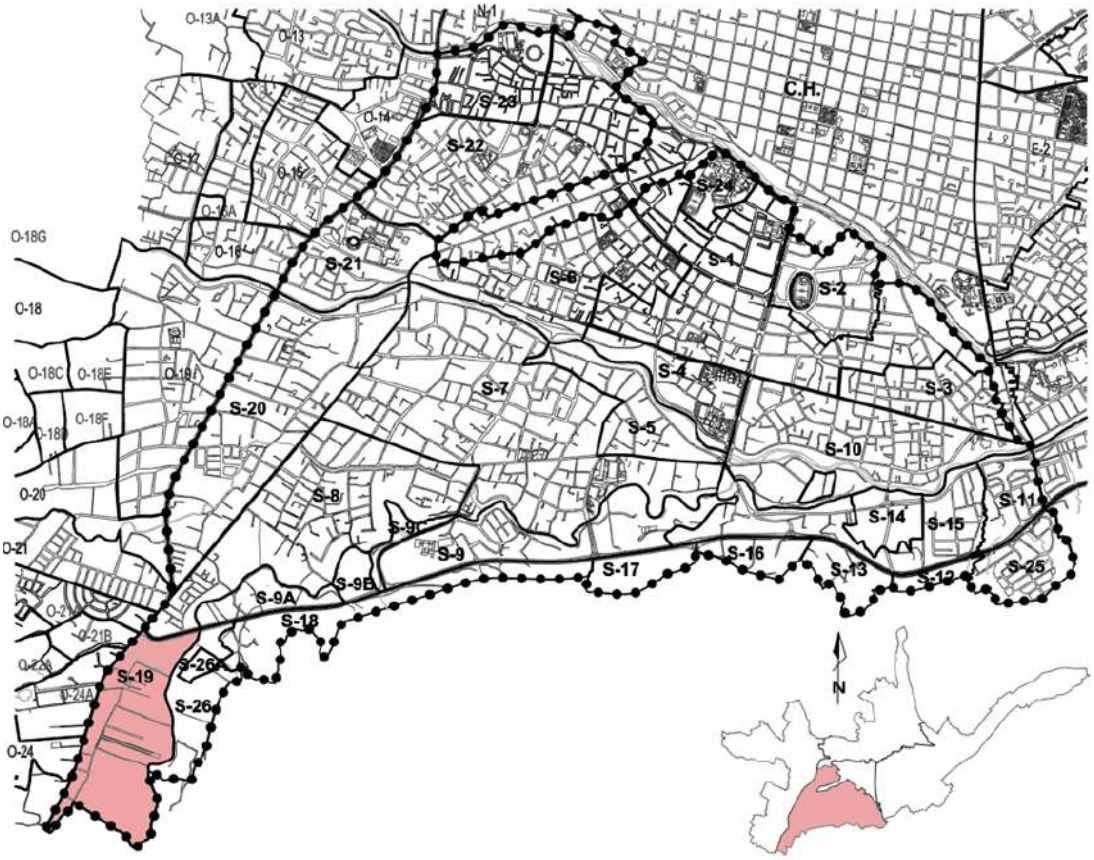


Figura 2.14: Ubicación del proyecto en la zona sur del Plan de Ordenamiento Territorial de Cuenca. Elaboración propia con datos e información del Gad Municipal de Cuenca. Elaboración Propia.

Según la normativa y condicionantes del sector S-19 nos dice que es una zona netamente para el uso de vivienda, pero cabe mencionar que este sector esta en la parte periurbana de la ciudad o lo que corresponde que es una zona de expansión urbana, es por ello que al momento de realizar esta normativa se da solamente para este uso, pero por crecimiento de la Cuenca a nivel poblacional es necesario que muchos comercios y equipamiento que están en el centro de la ciudad se descentralice y se extienda para estos sectores de crecimiento urbano.

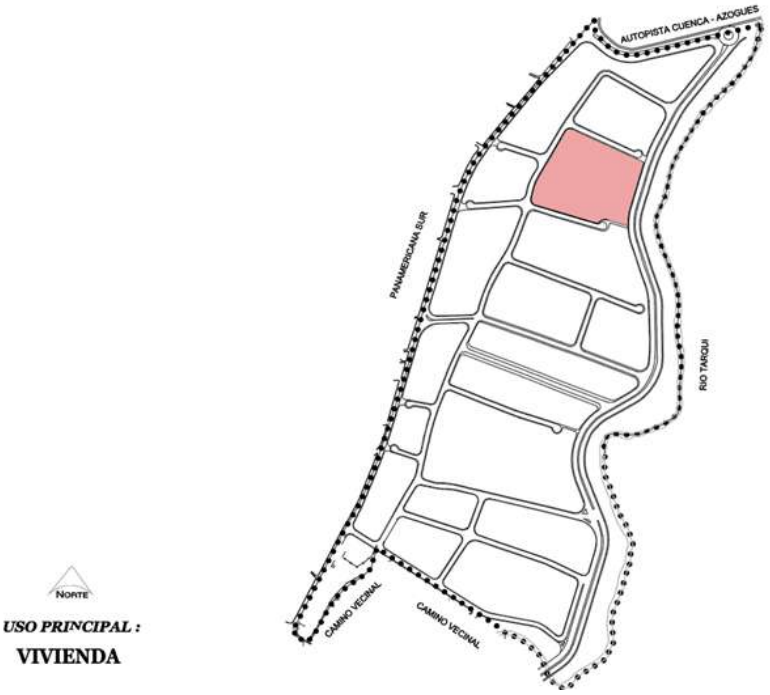


FIGURA 2.15: Sector de planeamiento S-19 del Plan de Ordenamiento Territorial de Cuenca. Elaboración propia con datos e información del Gad Municipal de Cuenca.

Según se analiza la normativa del sector se puede apreciar que es permitido construir edificaciones desde 1 piso hasta los 15 pisos de alto, en lo que respecta a los lotes mínimos se puede construir a partir desde los 300 metros cuadrados y con frentes mínimos de 12 metros, nos da el Cos y los frentes que se debe cumplir según la altura de edificación que queremos construir Tabla 2.1 (Anexo2)Normativa del uso de suelo en el Sector S-19 Fuente: GAD municipal de Cuenca

Dentro de la normativa nos brindan también determinantes adicionales que se impone para el diseño del proyecto, en estas determinantes nos da la formula para calcular Densidad neta (DV) para proyectos de construcciones de edificaciones, también nos da la formula para calcular la Densidad neta (DV) para los proyectos de lotizaciones y urbanizaciones, a mas de esto en los proyectos de edificaciones que sean de 5 a 15 pisos de altura se permitirá siempre y cuando las vías que están al frente de los predios sean mayor o iguales a 12m de longitud transversal. Adicional a esto, para proyectos de construcciones que estén ubicados al margen de proteccion de quebradas o rios, se les otorga permisos para dificar construcciones que no sobrepasen los 4 pisos.

En el art. 60 y 93 de la normativa vigente con respecto al uso de retiros en los predios, indica que en un predio el 50 % del retiro frontal debe ser destinado para área verde mientras que el restante puede ser empleado para estacionamiento. En el caso del eje vial en la Panamericana Sur las estructuras emergentes que se usan para para la comercialización se encuentra fuera de la normativa.

2.1.5.7.1. Regulación del suelo según el Plan de Uso y Gestión del Suelo (PUGS)

Para poder regular el suelo existen instrumentos como los Planes Especiales que permiten el planeamiento y tiene por objeto desarrollar, completar e, incluso, sustituir las determinaciones del PUGS, a fin de: Proteger ámbitos singulares, operaciones de reforma interior en el suelo consolidado, coordinar la ejecución de dotaciones urbanísticas, ejecución de equipamientos o centros comerciales y polígonos industriales y otros fines análogos.

El sector elegido como objeto de estudio pertenece a la Zona 1 y 2 de Cuenca según la categorización del PUGS 2022, mismos que incluye las variables para la determinación de planes especiales definidas en la sección III de la Ley de Ordenación, Uso y Gestión del Suelo, Tratamientos Urbanos (2019), de la siguiente manera:

a) El mejoramiento y regularización del uso y la ocupación del suelo urbano.
b) El mejoramiento de las condiciones de habitabilidad y dotación de equipamientos comunitarios.
c) La protección del paisaje y la conservación de lugares o perspectivas de interés.
d) Para la protección en el orden urbanístico de las vías intercantonales e interprovinciales, para el efecto el Plan Especial de Ordenación Urbanística establecerá, distancias mínimas, la ordenación de estacionamientos; y, el mantenimiento y mejora de las condiciones ornamentales de las vías y franjas contiguas.
e) Para la mejora del medio urbano o periurbano, se determina las normas para mantener el estado de las edificaciones en cuanto a su composición, conservación, entorno inmediato y proteger el ambiente existente; la modificación, cuando proceda, del aspecto exterior de las edificaciones, sus características arquitectónicas y estado; la armonización de las alturas y los tipos de implantación de las edificaciones; e, incluso la prohibición de levantar nuevas edificaciones.

2.2. El comercio informal en la emergencia sanitaria

2.2.1. Características principales

- Elevado congestionamiento vehicular y caos, debido al tráfico inducido por quienes rodean para comprar en las ventas informales en la Panamericana Sur.
- Presencia de roedores y moscas generando contaminación ambiental, lo cual se ha convertido en molestia intolerante para los vecinos adyacentes al sector.
- Presencia de inseguridad.
- Se ha destinado el área de garaje de la vivienda residencial para la venta de verduras, frutas y alimentos preparados para la obtención económica familiar.
- En la planificación de la ciudad, se tiene ausencia de normativas sobre los nuevos usos y ocupación del suelo en calles y retiros.

FIGURA 2.16: Venta De Alimentos en las Zonas de Garaje de la Vivienda. El comercio ocupa mayormente los retiros de los predios. Fuente: Elaboración propia

2.2.2. Motivos para la proliferación del comercio informal

El efecto de la pandemia que conllevo a toda una población a estar en cuarentena generó la disminución de entradas económicas a los núcleos familiares de la zona de Narancay, donde se incumplían las medidas de restricción por el coronavirus y los entes municipales aplicaron sanciones consideradas en la ordenanza de bioseguridad para la prevención del COVID, en el cual la población tomara conciencia y diera aporte a la previsión de la epidemia.

Es por ello, que empieza a generarse la expansión del comercio a nivel informal, ya que los habitantes no están en disposición de quedarse en sus hogares o algunos usan las entradas de sus viviendas como mercadillos donde se venden legumbres, carnes, entre otros, descubiertas al pie de la vía sin control sanitario, generando aglomeraciones de personas que exponen bajos niveles de prevención. Como se puede evidenciar en la figura 2.17 se ha ocupado el retiro para actividades comerciales.

FIGURA 2.17: El comercio informal en la zona de Narancay. Existen diversos tipos de comercio, pero en general esto crea una problemática de circulación. Fuente: Elaboración propia.

Asimismo, los puestos libres y desocupados conllevo al cierre de mercados principales por el elevado número de contagios, hicieron efecto por la disminución de clientes, proliferación de la informalidad y ventas ambulantes en el sector. Esto conllevo el traslado de los comerciantes hacia el panamericano sur, donde se crean aglomeraciones de los comerciantes en el cual intentan dinamizar la economía local. Necesitaban de espacios para evitar el aumento de personas al realizar sus compras, generando incremento en calles y aceras como espacios de ventas de diferentes alimentos, elevando el comercio informal para la obtención del sustento diario.

FIGURA 2.18: El Regreso A Las Ventas Informales En Narancay. A pesar de existir un espacio dedicado al comercio, los habitantes lo usan para actividades irregulares. Fuente: Elaboración propia

2.3. Informalidad y morfología urbana

2.3.1. Condiciones morfológicas que favorecen el comercio informal

La detección de necesidades en zonas críticas permite proponer una infraestructura física y social frente al comercio informal para enfocarse en la recuperación, en el cual puede resultar un gran desafío dentro de una trama y morfología irregular. Permite identificar los espacios deteriorados para su futura intervención, evaluación de estrategias y planes de manejo.

Estas calles se han convertido en un espacio público en el contexto de la informalidad, al igual que la vivienda, ya que son producto del accionar de los habitantes quienes transfiguran el territorio para ajustarlo a sus necesidades. Estos espacios se utilizan por los residentes convirtiéndose en espacios comunitarios, donde las prácticas sociales y culturales son relevantes, definiendo las interacciones entre los habitantes, usuarios y estas nuevas áreas informales, transformando en virtud de las interacciones diarias.

La morfología urbana y social han mostrado procesos particulares que son el resultado de los cambios encomios particularmente por la demanda del comercio informal que ha transformado parcialmente la estructura social del sector.

2.3.2. Cambios En la estructura de la ciudad a partir del comercio informal

La relación de la ciudad con el comercio informal es heterogénea pero constantemente se ve este fenómeno como incompatible del ornato, se toma en cuenta que cada actividad humana tiene la marca de quien la realiza, de su contexto social, imaginario, ambiciones y frustraciones. Desde hace un tiempo, ha resultado conflictivo el comercio ambulante en el espacio público debido a que compara visiones que son fruto de la diversidad cultural y étnica.

Uno de los cambios que se presenta es la derivación que tiene la ocupación del espacio público por parte del comercio informal, por ejemplo, la tugurización de la vivienda que se trasforman en zonas de acogida de migrantes, las personas llegan a la ciudad comienzan a habitar en hacinamiento, en malas condiciones físicas e higiénicas. Pero si se observa el aspecto positivo, se tiene la generación de expectativas laborales en pequeñas empresas y talleres, donde la relación laboral es más estable y formal, se presentan opciones económicas de consumo a las clases menos pudientes de la urbe.

El comercio informal genera cambios en la estructuración de una ciudad, ya que principalmente afecta al peatón, a través de elementos urbanos como barreras comerciales que no facilitan al usuario su diario transitar por las calles, en el cual no se logra un emplazamiento íntegro ni permeable. Los flujos peatonales que integran una calle se han convertido en estaciones de trabajo del sector informal comercial, cerrando la permeabilidad del acceso normal por las vías. Al producirse estas modificaciones, se hace necesario dar prioridad a las calles peatonales mediante tratamientos paisajísticos y urbanos para

revitalizarlas. Minimizando un poco la dureza con que afecta el comercio informal en el espacio urbano.

Desarrollar reglamentos para la regulación de plazas y mercados, incluyendo las medidas a tomar para controlar la informalidad, regular las ventas y mejorar los servicios en estos espacios, y sancionar a quienes no cumplan con las normas de uso del suelo.

Se han formado campañas de promoción para incrementar las ventas en los centros de abasto, como sitios seguros, ordenados, y que tienen la capacidad de abastecer a toda la ciudad cumpliendo con las medidas de bioseguridad.

2.4. Síntesis y conclusiones

La pandemia del Covid-19 ha impactado la economía informal urbana. Para el caso del comercio ambulatorio, es un problema de gestión del espacio público y económico, ya que están relacionados entre sí, donde se necesita ordenar la calle para mejorar las condiciones de los ambulantes que no tienen la voluntad para formalizarse, es decir, no quieren dejar la calle o pagar los impuestos. Las medidas ilógicas en algunos puntos del sector para desalojar y reprimir a los vendedores ambulantes se destinan al fracaso; se suscitan condiciones de insalubridad condicionando a que los usuarios no continúen los protocolos sanitarios ni conserven la distancia de 1,5 metros.

La crisis sanitaria ha ido en aumento y la informalidad no es una temática nueva; se muestra una vía que sigue teniendo alta concentración de personas y donde se aglomeran. Se forma el desorden, la suciedad, y el peligro inminente de la inoculación. Las calles que son céntricas continúan colmadas de ambulantes llevando mochilas con cualquier producto, intentando encontrar un lugar en la calle para ubicarse por una o dos horas, el tiempo que sea necesario para efectuar algo de venta que alcance para el almuerzo del día de la familia.

En el caso de Narancay, estas aglomeraciones dinamizan la economía y deberán continuar haciéndolo en mejores condiciones sanitarias y laborales, sin afectar el espacio público que se encuentra invadido creando deterioro en el paisaje urbano del sector. Es por ello, que la gestión del territorio implica que se conciban regulaciones en las prácticas sociales con las condiciones necesarias para garantizar el bienestar en la convivencia. Asimismo, el ente municipal debe iniciar los procesos de formalización para despejar las calles y mejorar las condiciones de vida de los ciudadanos, además de proporcionar información en programas y estrategias para mejorar las condiciones de trabajo y el espacio público del sector.

La participación ciudadana es un factor clave para reconstruir el tejido urbano que está marcado por la apropiación del espacio y la vida comunitaria. Para optimizar la calidad de vida urbana, y recordar la crisis del COVID, se hace necesario ir hacia un nuevo común urbano más resiliente, inclusivo y sostenible.

3

Propuesta de regulación del suelo para el sector de Narancay

En este apartado se desarrolla la metodología del proyecto, analizando de manera cualitativa y cuantitativa las problemáticas y potencialidades del mismo. Se plantean los resultados de las entrevistas aplicadas para determinar las soluciones y la factibilidad que se plasmarán en el la propuesta.

3.1. Identificación de problemas

3.1.1. Determinación de problemáticas a partir de las entrevistas a autoridades, sector comercial formal e informal

Desarrollando la fórmula para la obtención de la muestra se tiene que:

$$\frac{541 \cdot 1,28^2 \cdot 0,05 \cdot (1-0,05)}{0,05^2(334-1)+1,28^2 \cdot (0,05)(1-0,05)} = 29$$

Teniendo como resultado un total de 29 personas entrevistadas entre las cuales tenemos los actores clave de la zona de estudio: Representantes del barrio o autoridades locales, representantes de los negocios, Consumidores.

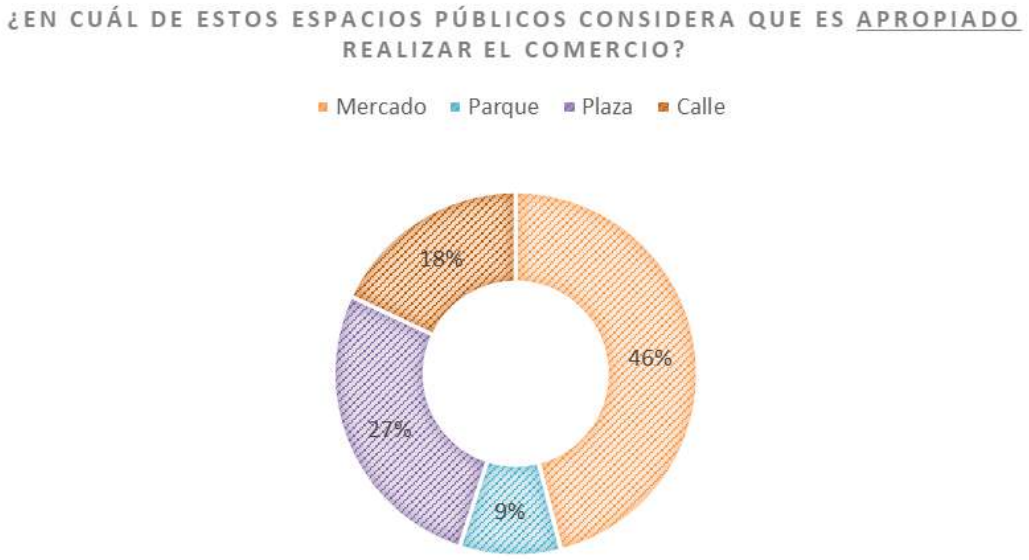


Figura 3.1: Lugar apropiado para generar el comercio. Fuente: Elaboración propia.

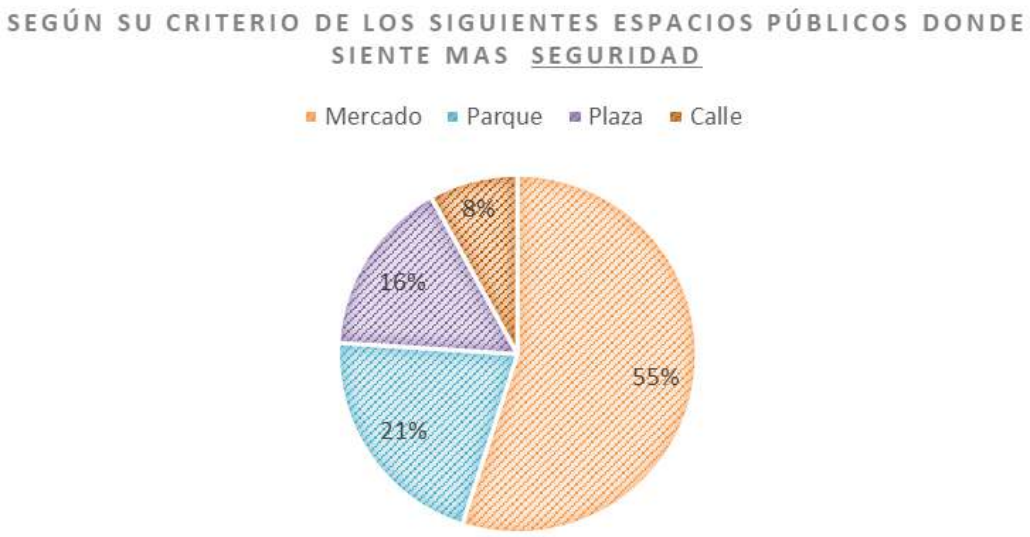


Figura 3.2: Espacios donde la poblacion se siente mas segura. Fuente: Elaboración propia.

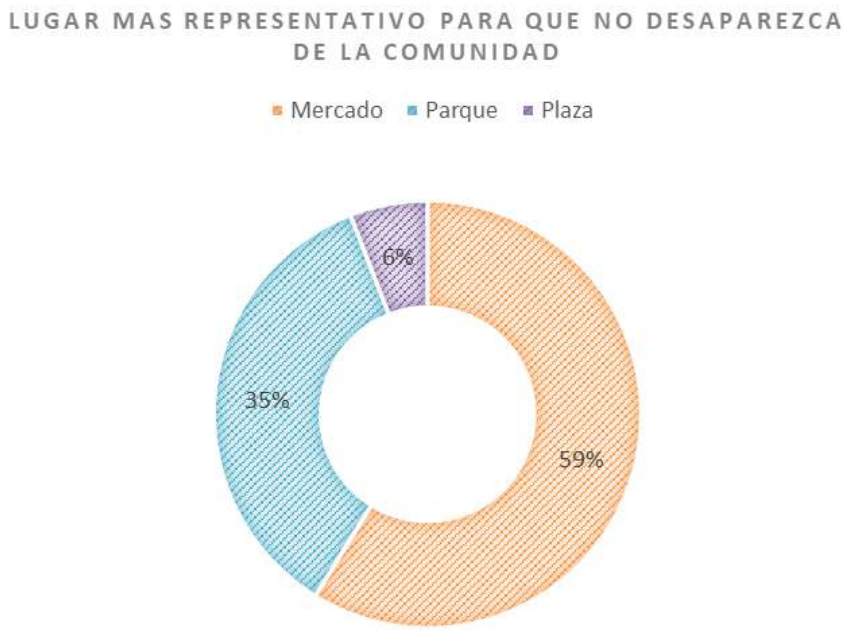


Figura 3.3: Espacio más representativo que no desaparezca de la comunidad. Fuente: Elaboración propia.

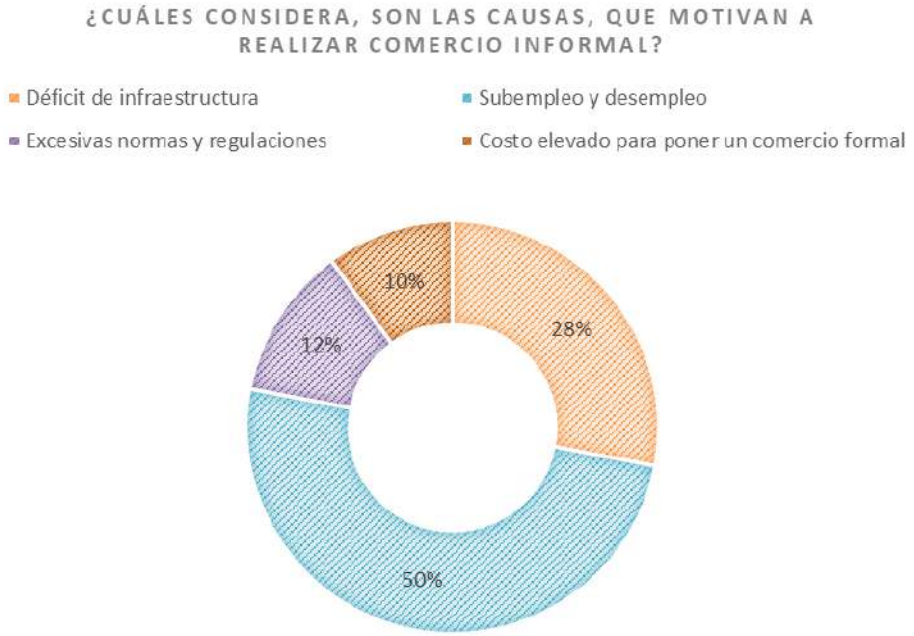


FIGURA 3.4: Causas del comercio informal. Fuente: Elaboración propia.

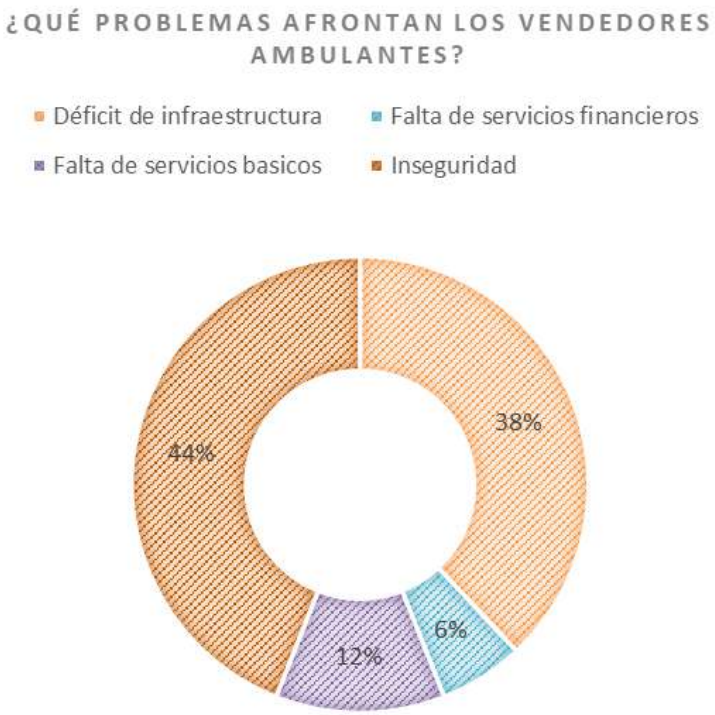


FIGURA 3.5: Problemas que presentan los vendedores ambulantes. Fuente: Elaboración propia.

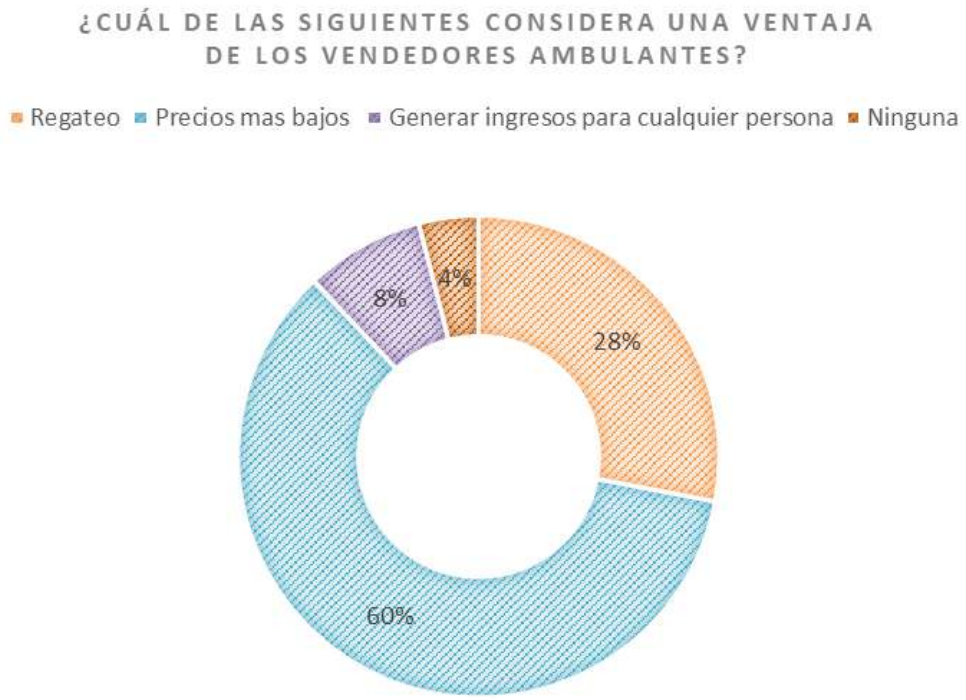


FIGURA 3.6: Ventajas que presentan los vendedores ambulantes. Fuente: Elaboración propia.

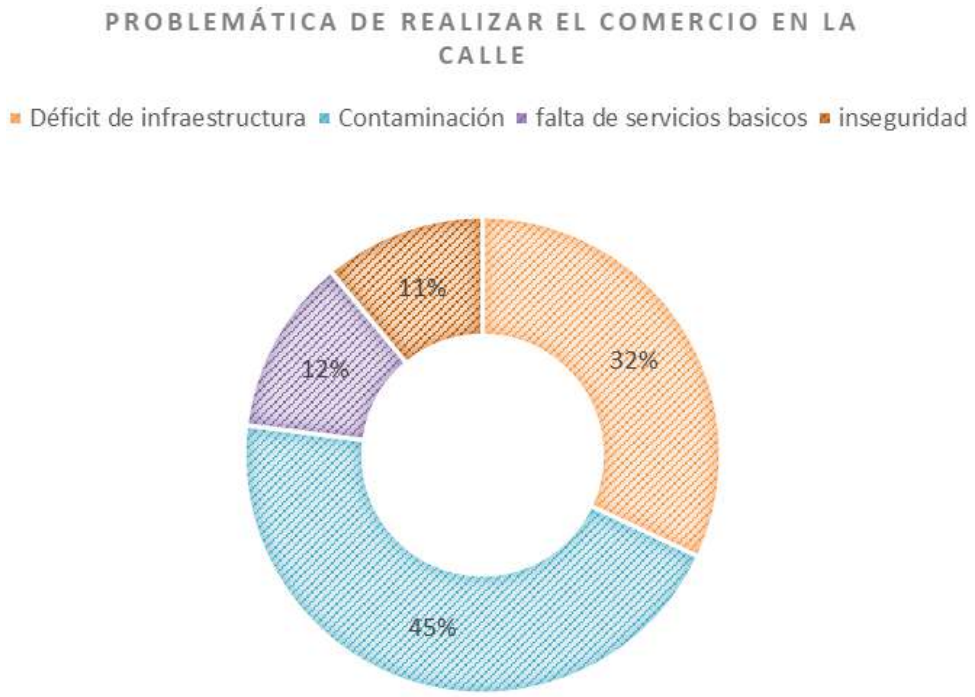


FIGURA 3.7: Problemática de realizar el comercio en la calle. Fuente: Elaboración propia.

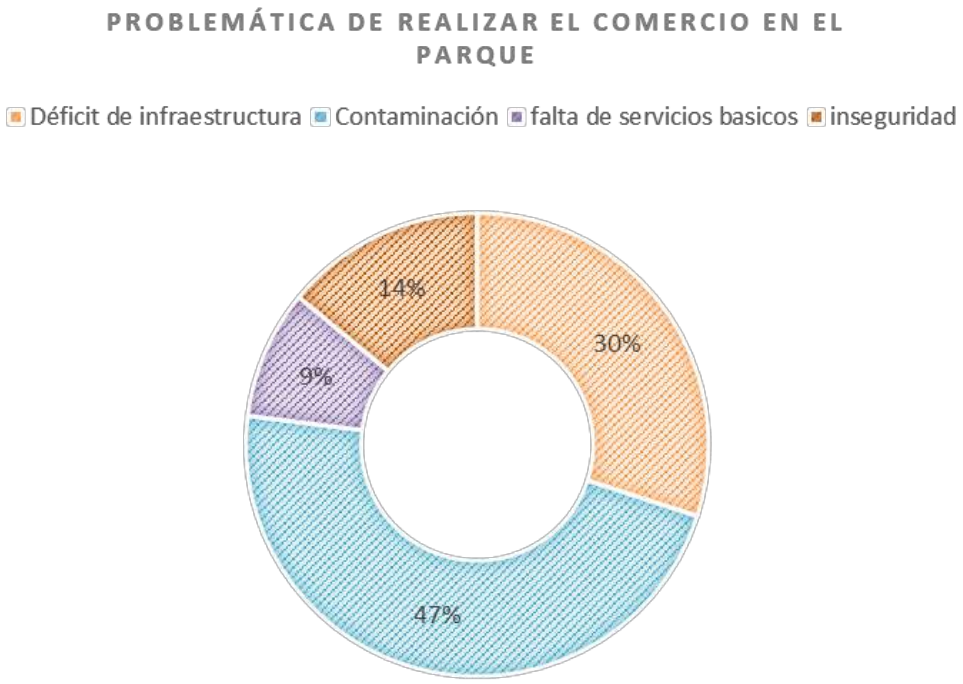


FIGURA 3.8: Problemática de realizar el comercio en la parque. Fuente: Elaboración propia.

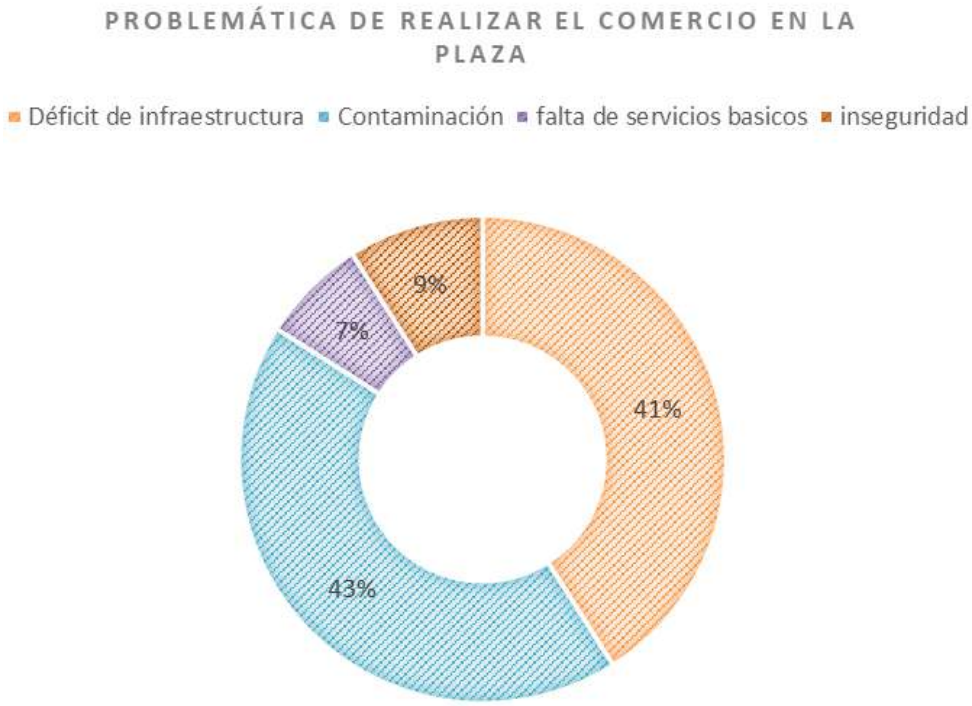


FIGURA 3.9: Problemática de realizar el comercio en la plaza. Fuente: Elaboración propia.

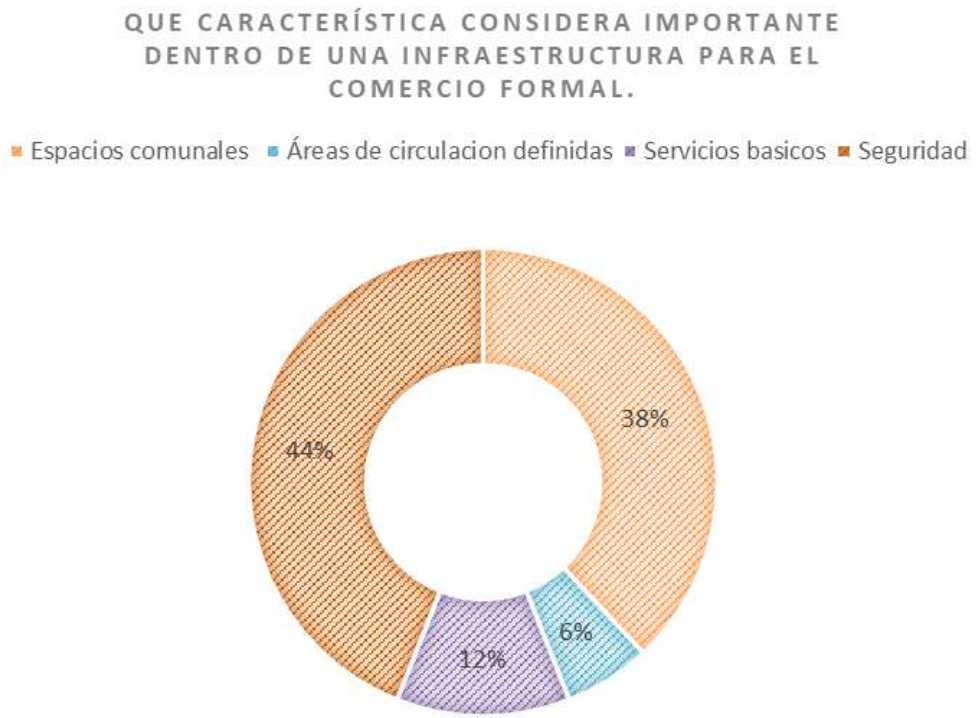


Figura 3.10: Caracteristicas de una infraestructura para el comercio formal. Fuente: Elaboración propia.

En respuesta a la pregunta ¿Prefiere el comercio informal (calle) o el comercio formal (mercado) y por qué? las autoridades del barrio así como la mayoría de consumidores y transeúntes prefieren la formalidad, ya que así no se generan problemas de insalubridad ni congestión en las vías, degradando el sector y afectando la calidad de vida de la población. Sin embargo los comerciantes informales opinan que mientras no haya facilidades y acuerdos para poder acceder a un puesto formal, es muy complicada su reubicación. En su mayoría prefieren un lugar seguro legalizado donde pueda realizar sus actividades, con acceso a servicios básicos y sin que los desplacen las autoridades de control siempre y cuando existan acuerdos de las dos partes.

Dentro de las respuestas a la pregunta ¿Cuál cree puede ser un problema del comercio formal?, existe un gran número de personas que opinan que el problema radica en que el comercio formal, suele acarrear una serie de procedimientos y regulación para poder ejercerlo, así mismo el acceso a los puestos legalizados dentro de una plaza son muy difíciles de conseguir. Por otra parte a pesar de que la plataforma itinerante sea un lugar controlado por las autoridades, no cumple con las disposiciones para evitar contagios, llevando a las personas a tomar otras alternativas al momento de comprar sus productos.

En respuesta a la pregunta ¿Cuál considera una ventaja del comercio formal en relación al comercio informal?, se concuerda que la principal ventaja sería el orden, la seguridad y sobre todo la variedad de los productos, ya que los mismos se encuentran bajo control de las autoridades y la gente puede tener la seguridad de que los productos que adquiere se encuentran en buenas condiciones y cumplen todos los estándares de consumo.

En respuesta a la pregunta ¿Cómo piensa usted que el comercio informal se debe integrar a los espacios públicos? La opinión es que se debería generar políticas para que se pueda concientizar a las personas del daño que le pueden hacer a la ciudad, así mismo buscar alternativas para que sigan desempeñando su labor en un lugar a adecuado, sin perjudicar ni generar descontento colectivo.

En respuesta a la pregunta ¿Cuál considera una desventaja del comercio formal en relación al comercio informal?, existen varios criterios pero el más representativo es el de la accesibilidad, ya que el comercio informal lo encontramos hoy en día en cualquier barrio o sector de la ciudad.

En la aplicación de las entrevistas se analiza principalmente la relación del colectivo con 4 espacios fundamentales: Mercado, Calle, Parque y Plaza. Cada uno de estos espacios tienen una representación en el imaginario colectivo. El mercado tiene incluso un valor sentimental para la zona, pues es el que prefieren en su mayoría que no desaparezca. Adentrándose en la percepción que tiene el colectivo del mercado en el área de estudio se identifican problemáticas como la falta de infraestructura y la inseguridad de adquirir productos en la calle y en la plataforma itinerante por temor a contagios, ya que no se cumple con las recomendaciones del ministerio de salud.

Asi mismo de las entrevistas realizadas a los actores principales de esta problemática del comercio informal, se desprende las ventajas y desventajas que tienen los vendedores formales e informales, la informacion es dividida, sin embargo la mayoria indica que al regularizar sus puestos de trabajo los comerciantes tiene acceso a mejores beneficios y oportunidades. Al tener un lugar que sea regulado por las autoridades locales les permite ejercer plenamente su derecho al trabajo con todas las garantías que requieren para un correcto desarrollo del comercio.

La visión generalizada del origen de los informales es el desempleo y subempleo, así como las trabas y limitantes que existe al momento de solicitar un puesto legal en cualquiera de los mercados o plataformas de la ciudad de Cuenca y es precisamente lo que se combate con política pública, a sabiendas que la misma trae consigo no solo lo reubicación de los comercios informales de la zona de estudio sino además el orden en la vía Panamericana Sur que hasta ahora ha sido un punto de desorden vial por el fuerte tráfico que ocasiona, debido a la implementación de carpas y demás estructuras de comercios en los retiros frontales de las viviendas.

3.2. Caracterización de problemas

En esta etapa se jerarquiza las causales y efectos de la problemática, esto permitirá tomar medidas para disminuir o mitigar la afectación e incidencia de estos problemas en el desarrollo de las actividades de los moradores del barrio Narancay. La escala para el análisis de magnitud y urgencia de intervención es la siguiente:

0 muy leve, 1 leve, 2 moderado, 3 grave, 4 muy grave, 5 critico
0 indiferente, 1 poco prioritaria, 2 prioritaria, 3 urgente, 4 muy urgente, 5 inmediata

Problema 1. Mal uso de retiros frontales a lo largo de la vía Panamericana Sur.

Magnitud: 3
Urgencia de intervención: 3

Problema 2. Sistema vial del barrio presenta limitaciones en su accesibilidad, tanto vehicular como peatonal, así como la falta de señalización adecuada.

Magnitud: 3
Urgencia de intervención: 2

Problema 3. Incompatibilidad entre la función de la vía Panamericana Sur y las actividades que se desarrollan en torno a ella.

Magnitud: 3
Urgencia de intervención: 3

Problema 4. Alta congestión vehicular en la vía Panamericana Sur.

Magnitud: 3
Urgencia de intervención: 2

Problema 5. Alta concentración de comercios informales en torno a la vía Panamericana Sur.

Magnitud: 5
Urgencia de intervención: 4

Problema 6. Afluencia baja en la Plataforma itinerante, no garantiza la seguridad de la población frente a los contagios.

Magnitud: 2
Urgencia de intervención: 1

Problema 7. Ineficiente control en la aplicación de ordenanzas que regulan el uso y ocupación del suelo.

Magnitud: 4
Urgencia de intervención: 3

Problema 8. Limitada planificación, gestión y ejecución de proyectos de equipamientos.

Magnitud: 2
Urgencia de intervención: 2

Se enlista los problemas sectoriales a partir del grado de relación entre cada indicador, considerando los siguientes criterios:

No es causa = 0, Lo causa indirectamente = 1,Lo causa de forma medianamente directa = 2, Lo causa directamente = 3

Tabla 3.1: Matriz de Vester barrio Narancay. Elaboración: Propia

Código	**Variable**	**P1**	**P2**	**P3**	**P4**	**P5**	**P6**	**P7**	**P8**	**INFLUENCIA**
P1	Mal uso de retiros frontales a lo largo de la vía Panamericana Sur.	0	0	3	3	3	3	3	3	18
P2	Sistema vial del barrio presenta limitaciones en su accesibilidad, tanto vehicular como peatonal.	0	0	1	1	1	0	3	3	9
P3	Incompatibilidad entre la función de la vía Panamericana Sur y las actividades que se desarrollan en torno a ella.	3	2	0	3	3	1	3	3	18
P4	Alta congestión vehicular en la vía Panamericana Sur.	3	1	3	0	3	1	3	3	17
P5	Alta concentración de comercios informales en torno a la vía Panamericana Sur.	3	3	3	0	0	1	3	3	16
P6	Afluencia baja en la Plataforma itinerante	2	2	3	0	3	0	2	3	15
P7	Ineficiente control en la aplicación de ordenanzas que regulan el uso y ocupación del suelo.	3	1	2	0	0	0	0	3	9

P8	Limitada planificación, gestión y ejecución de proyectos de equipamientos.	1	1	2	0	0	0	0	0	4
DEPENDENCIA		15	10	17	7	13	6	17	21	85

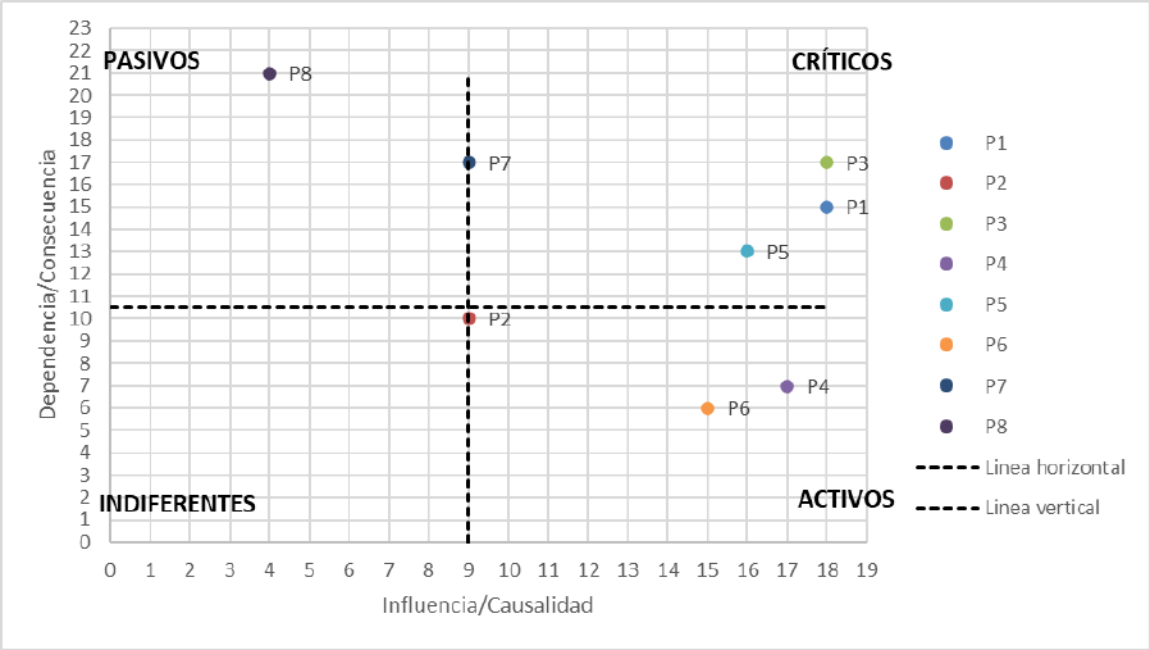


FIGURA 3.11: Resultado matriz de Vester. Fuente: Elaboración propia.

A partir de los resultados de la matriz de Vester se construye un árbol de problemas:

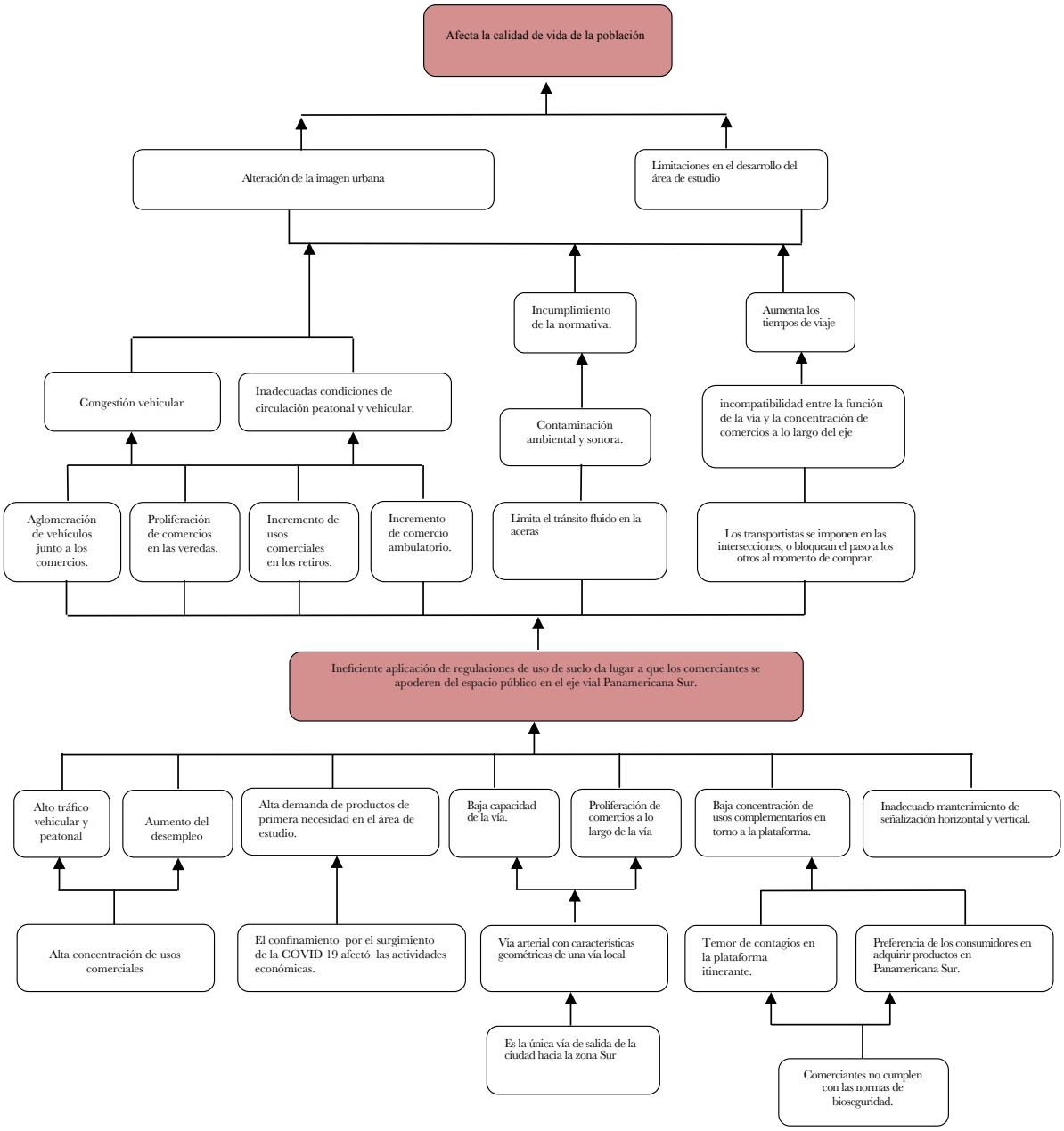


Figura 3.12: Arbol de problemas barrio Narancay. Fuente: Elaboración propia.

3.2.1. Análisis Foda

A partir de un análisis de fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas, se plantean las estrategias u objetivos que permitan minimizar, superar o neutralizar los problemas detectados.

Fortalezas:

- La población del sector es considerada económicamente activa, por lo que se estima que se pude cubrir la demanda de puestos en el nuevo equipamiento.
- La voluntad y cooperación del sector para el desarrollo de nuevos proyectos con el fin de mejorar la calidad y el nivel de vida.

Oportunidades:

- Los Gestión de nuevos proyectos y obras de desarrollo.
- Existe un área perteneciente al GAD donde se puede desarrollar un equipamiento.
- Inclusión de la comunidad en los procesos para el ordenamiento urbano.

Debilidades:

- Existe un déficit de áreas donde los comerciantes pueden realizar sus actividades de forma regular.
- La vía principal totalmente colapsada por el tráfico.
- Uso indebido del espacio público.

Amenazas:

- Crecimiento del porcentaje de desempleo
- Ausencia de infraestructura vial.

3.3. Análisis de soluciones y factibilidad

La pandemia de la COVID-19 ha dejado claro la importancia de los espacios de abastecimiento, pues la población depende de ellos para su seguridad alimentaria, en este contexto es preciso buscar alternativas para su localización y funcionamiento. Según los resultados está claro que la actividad comercial está relacionada con el mercado, aunque sorpresivamente este lugar tiene también una connotación cultural y de arraigo, dejando apreciar que es un lugar de suma importancia para el imaginario colectivo del sector.

Pese a que el comercio informal en esta zona de estudio sea parte de un constructo social, se ha podido conocer que esta zona al ser económicamente activa puede adaptarse sin mayor problema en un nuevo equipamiento, repotenciando el mercado ya existente

mediante una mayor infraestructura, un espacio público de propiedad del Gad de Cuenca, para ello es importante que este proceso se lo haga con la debida colaboración y cooperación de todos los actores sociales involucrados dentro de esta problemática, haciéndoles partícipes de un procedimiento de ordenamiento urbano, entendiendo que con el mismo se genera un desarrollo importante en la zona, mejorando de esta manera la calidad y el nivel de vida de las personas involucradas. Ya que actualmente lo que se ha generado con el ejercicio del comercio informal es un mal uso del espacio público, contaminación ambiental y sonora, congestión vehicular, lo que ocasiona mayor tiempo de viaje, así mismo la circulación peatonal por las aceras se vuelve muy limitada, en definitiva se ha alterado la imagen urbana del sector con lo cual esta zona también se ha visto afectada en su desarrollo.

3.3.1. Movilidad

En cuanto a la movilidad se requiere el fortalecimiento de la estructura vial que cruza el área de estudio, alcanzar un sistema vial que permita la adecuada accesibilidad vehicular y peatonal.

Al ser una vía principal que es de salida de la ciudad esta está al momento colapsada. Por lo que se requiere que exista la intervención inmediata. Por lo que se requiere una vía alterna, la cual según el Plan De Uso Y Gestión Del Suelo del cantón Cuenca 2020 esta planificada para su construcción, esta nueva vía que empieza en la avenida La Ópera y seguirá las márgenes del río Tarqui, además se ampliará a cuatro carriles y una ciclovía en una parte de la vía Cuenca- Cumbe.

3.3.2. Equipamientos

Debido a la gran connotación que tiene el mercado, y tomando en cuenta los resultados del levantamiento de información, se evidenció cierta problemática en cuanto a seguridad e infraestructura. Se propone fortalecer en estos aspectos el mercado ya existente, garantizando la seguridad de la población frente a los contagios, por lo tanto, se requiere de la construcción de un mercado que permita el libre y seguro comercio entre la sociedad y los comerciantes, de esta manera se dará cabida a los negociantes informales de la zona de manera regulada, controlada y segura. Al momento se lo hace en la calle y hace que esté expuesto a la inseguridad y contaminación como se pudo evidenciar en las encuestas. Un fortalecimiento del ya existente permite de esta manera una mayor eficacia en su uso, proponiendo una alternativa a la problemática existente y además brindando nuevas oportunidades de empleo.

Por la aglomeración de pasajeros en la vía, y el tráfico elevado por el sector, la implementación del Terminal Sur ofertará una infraestructura adecuada para la prestación del servicio no solo de los usuarios de la parada de Narancay, si no también podrá atraer a más usuarios que su destino sea Santa Isabel, Oña, Pucará, San Fernando, Girón, Sígsig, Ponce Enríquez, Loja, El Oro y Zamora Chinchipe.

3.3.3. Estructura urbana

En torno a la estructura urbana se requiere una intervención alrededor de la vía. Ya que esta al momento es insuficiente para el flujo que tiene. Se requiere de manera urgente una ampliación, pero además una normativa que permita el uso ordenado de esta infraestructura. Al momento se está tomando posesión de este espacio de manera desordenada y es por eso por lo que predomina el comercio informal.

3.3.4. Sistema de competencias

Es necesario que el gobierno local tome parte en la solución del problema. Es imperante y urgente el estudio y la implementación de normativa que ordene el espacio, esta normativa deberá ser aplicada con rigurosidad con el fin de controlar y liberar el espacio público. Asimismo, se requiere la mejora del espacio del mercado, se necesita el fortalecimiento de esta estructura por parte de la administración municipal.

3.3.5. Alternativas de financiamiento

Se requiere la intervención con fondos municipales, ya que es una problemática a nivel de ciudad. Además, ya que es un conflicto presente en una vía panamericana también se podría acudir a fondos de carácter estatal. En cuanto a la financiación del fortalecimiento del mercado eso netamente le compete al municipio, por lo que es cuestión de enunciar los problemas a través del comité de barrio.

3.4. Imagen objetivo

La imagen objetivo es el modelo ideal al cual el asentamiento quiere llegar por medio de la aplicación de procesos de planificación urbanística, de manera que se potencialicen las fortalezas para el aprovechamiento máximo de las oportunidades que presenta el sector; dando lugar a que, se disminuyan las debilidades y se pueda hacer frente a las amenazas existentes. Para ello, se plantean lineamientos y estrategias, los cuales serán la base para la formulación de la imagen objetivo.

3.4.1. Objetivos del plan especial

La propuesta del lineamientos para un Plan Especial en el barrio Narancay como instrumento de ordenación urbanística, se formula en función de los siguientes objetivos estratégicos:

- Mejorar y regularizar el uso y la ocupación del suelo urbano.
- Mejorar las condiciones de habitabilidad y dotación de equipamientos de aprovisionamiento.
- Proteger del paisaje y la conservación de lugares o perspectivas de interés.
- Proteger el orden urbanístico de las vías intercantonales e interprovinciales.

Se realiza el análisis del Medio Físico; Asentamientos e infraestructura; Población y Actividades; para proceder a determinar los objetivos de cada uno de ellos. Para ello, se elabora un árbol de objetivos central, cuyas raíces son los objetivos de cada subsistema.

A continuación, se indican los objetivos planteados para el barrio Narancay:

- Regular el emplazamiento de edificaciones, especialmente de aquellas destinadas al uso vivienda y comercio.
- Fomentar el desarrollo de emprendimientos relacionados al aprovisionamiento cotidiano.
- Garantizar la accesibilidad peatonal a los predios del barrio, y vehicular en tanto sea posible.
- Fomentar la formación académica de las personas con bajo nivel de instrucción, posibilitando una mayor diversificación y especialización de sus actividades económicas.
- Disminuir el déficit de equipamiento de aprovisionamiento.
- Revitalizar el paisaje del barrio, tanto natural como construido, y mejorar su calidad ambiental.
- Mejorar las condiciones de habitabilidad en el asentamiento.
- Mejorar el estado de conservación y las condiciones de habitabilidad de las viviendas existentes en el barrio.
- Mejorar el sistema vial, en cuanto a sus características geométricas, constructivas y funcionales, y por ende, promover una circulación vehicular y peatonal segura.
- Incentivar una mayor frecuencia del servicio de transporte público.
- Apremiar al GAD Parroquial, para que, a través de sus facultades, gestione con el GAD Municipal del cantón Cuenca, las acciones de control necesarias en la aplicación de ordenanzas que rigen en el asentamiento.

3.4.2. Árbol de objetivos

En la Figura 3.14 se describen los objetivos por subsistemas que permitirán alcanzar el objetivo central para el barrio Narancay.

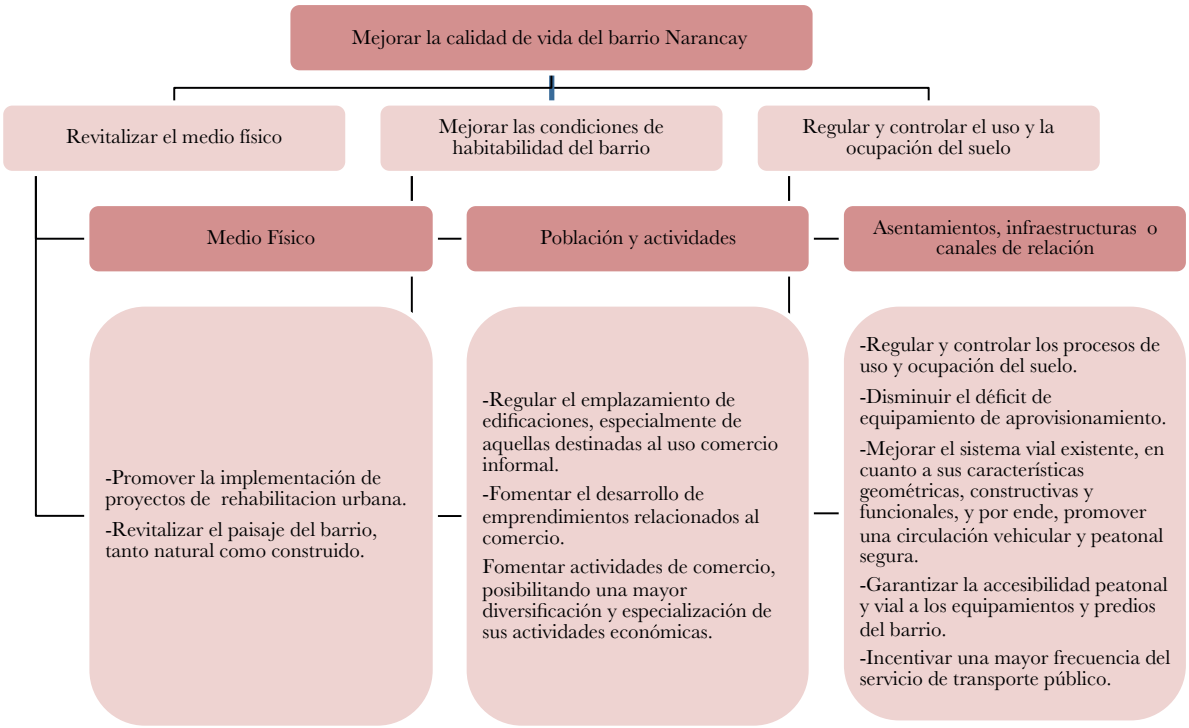


FIGURA 3.13: Árbol objetivo. Elaboración propia.

3.4.2.1. Modelo urbanístico objetivo

El Modelo Urbanístico Objetivo tiene como finalidad representar la situación deseada o a la que se quiere llegar, por medio de la formulación y aplicación de los lineamientos del Plan Especial de Ordenación Urbanística.

Para una mejor comprensión del modelo urbanístico objetivo, se lo deriva en tres subsistemas: medio físico, población y actividades humanas, y, asentamientos e infraestructuras o canales de relación. En dichos subsistemas se categorizan los objetivos previamente identificados, luego, estos se sintetizan, dando lugar al objetivo central y, finalmente, se exponen de manera gráfica en el modelo urbanístico objetivo integral.

3.4.2.2. Medio físico

A partir del análisis de los problemas que este presenta, sus objetivos se enfocan principalmente en promover el uso adecuado del suelo y, reducir los riesgos existentes.

El asentamiento también refleja conflictos de uso de suelo. Esto, debido a que el uso de suelo actual no se cumple de acuerdo a lo que rige las ordenanzas, en función de esto lo que se busca es promover la implementación de proyectos que contrarresten los efectos de la problemática del empleo informal, como es un equipamiento de aprovisionamiento.

3.4.2.3. Población y actividades

Se plantea ampliar las oportunidades de desarrollo económico de la población, permitiendo a los pobladores la posibilidad de diversificar sus actividades económicas. Bajo esta perspectiva, fomentar el emprendimiento, sobre todo, los destinados a obtener mayores ventas en sus negocios, y, a la vez otorgarles herramientas para que su esta actividad se potencie y se realice de una manera segura.

Ante la presencia significativa de usos de suelo de actividades económicas informales en el asentamiento, es necesario regular el comportamiento de los usos de suelo incompatibles, como lo es la venta informal y el uso de veredas para el comercio, que, en cierto grado, estos generan condiciones insalubres. Además, con los lineamiento para el plan se busca promover el aprovechamiento de los lotes pertenecientes al GAD, a través de la implementación de un equipamiento.

3.4.2.4. Asentamientos, infraestructuras o canales de relación

Para propiciar unas condiciones óptimas de movilidad en el barrio, se propone mejorar el sistema vial existente, tomando en cuenta las deficiencias que este presenta para los peatones y vehículos, como lo es la ausencia de aceras, señalización y capa de rodadura. De igual forma, se precisa generar senderos peatonales que posibiliten el acceso a las viviendas y al equipamiento, contemplando las características funcionales, geométricas y constructivas que estos requieran. En materia de vialidad, es necesario ampliar la red de alumbrado público para de esta manera disminuir la inseguridad vial para la población que reside en el sector.

Además, como se sabe, gran porcentaje de la población se desplaza hacia el área urbana de Cuenca y también de desplaza a los diferentes cantones del sur, para el desarrollo de actividades cotidianas relacionadas al estudio, trabajo y servicios. En este sentido, se requiere que la frecuencia del servicio de transporte público sea continua, de manera que, mejore el nivel de accesibilidad al barrio desde la ciudad y viceversa, por lo que se plantea una terminal. Por último, en cuanto a la problemática de comercio informal se prevé dotar de un mercado público.

3.4.2.5. Objetivo central

El objetivo principal al que se quiere llegar por medio de los lineamientos para el Plan Especial, es mejorar la calidad de vida de la población que actualmente reside en el barrio Narancay; esto, principalmente a través del mejoramiento de sus condiciones de habitabilidad.

Para el efecto, se priorizará la dotación de equipamientos, sistema vial, entre otras, se ejecuten de forma que no generen un impacto negativo para el medio ambiente y las personas involucradas.

Además, los usos de suelo actuales, especialmente el comercio informal, no son compatibles con el sector. Por lo tanto, se precisa regular el emplazamiento de edificaciones

con uso de comercio, de la misma forma, la combinación de usos de suelo, de manera que se desarrollen combinaciones que favorezcan a la población.

Con el fin de mejorar la conectividad entre el barrio y la ciudad de Cuenca, se mejorará la red vial conformada por la nueva panamericana Sur, las vías locales y los senderos peatonales, de manera que, se garantice la accesibilidad hacia y dentro del barrio. De igual forma, a través de la regularización del servicio de transporte público, se promoverá una movilidad más óptima para el Sur de Cuenca.

La calidad de vida y trabajo de la población mejorará significativamente si se promueve el desarrollo económico de la misma. En este sentido, se propiciaran espacios para que la población pueda mejorar sus capacidades económicas a fin de que puedan realizar labores más diversas, y así, su situación económica prospere.

Por último, con el fin de generar espacios que propicien la integración social en el barrio, se plantea la implementación de un equipamiento. Este debe desarrollarse en interacción armónica con el medio ambiente y, a la vez, configurarse como un nodo de encuentro de los habitantes del barrio.

Sintetizando lo antes mencionado, se plantea la formulación de una normativa que regule el uso y la ocupación del suelo del barrio, a fin de evitar la presencia de usos de suelo incompatibles. Asimismo, que permita establecer características de ocupación apropiadas. Esto conllevará a determinar lineamientos técnicos que aseguren el desarrollo y ordenamiento adecuado del barrio.

A partir de la definición de la imagen objetivo, es decir, del modelo urbano del asentamiento al cual se quiere llegar por medio de la aplicación del presente Plan Especial (Ver Anexo 3), se procede a establecer las determinantes para cada uno de los subsistemas que componen el territorio, como es el Medio Físico, los Asentamientos e Infraestructuras o Canales de Relación, la Población y las Actividades Humanas, así como la normativa reguladora del uso y ocupación del suelo. Tales determinaciones guiarán los futuros programas y proyectos a proponerse para el asentamiento, con el fin de mejorar la calidad de vida de sus pobladores.

3.4.3. Ordenación del medio físico

En primera instancia, se define el límite del asentamiento, para ello, se evalúa el límite establecido con fines de estudio, considerando especialmente, las secciones referidas al uso y ocupación del suelo, infraestructura y diseño vial.

3.4.3.1. Definición del límite de la zona de estudio

La definición del límite del sector es el punto de partida de la formulación del plan, puesto que este demarca el ámbito de actuación del Plan Especial del barrio.

a. Funciones del límite

Se establece el límite definitivo de manera que cumpla con las siguientes funciones:

- Controlar el crecimiento.
- Incorporar prioritariamente los predios que evidencian tendencias de ocupación del suelo.

b. Criterios para establecer el límite

- Conservar en lo posible la delimitación establecida previamente para los estudios de la propuesta de uso de suelo del Plan Especial.
- Identificar los hitos.
- Trazar el límite siguiendo elementos físicos naturales y artificiales.
- Utilizar líneas imaginarias entre puntos fácilmente identificables.
- Considerar franjas de protección de vías y quebradas que obedezcan a las tendencias de crecimiento del asentamiento y sus intensidades.

c. Delimitación definitiva

Una vez aplicados los criterios anteriormente descritos, se observa que el límite del asentamiento definido es coherente con la tendencia de ocupación del suelo que presenta el barrio, por lo tanto, este se ratifica.

La localización de hitos del límite se detallan a continuación:

Linderación Norte

Hito H1: Ferretería continental

Linderación Este

Hito H2: Rio Tarqui

Linderación Sur

Hito H3: Hipódromo de la Policía Montada

Linderación Oeste

Hito H4: El supermercado Gran Akí.
Hito H5: Estación de servicio Terpel Narancay

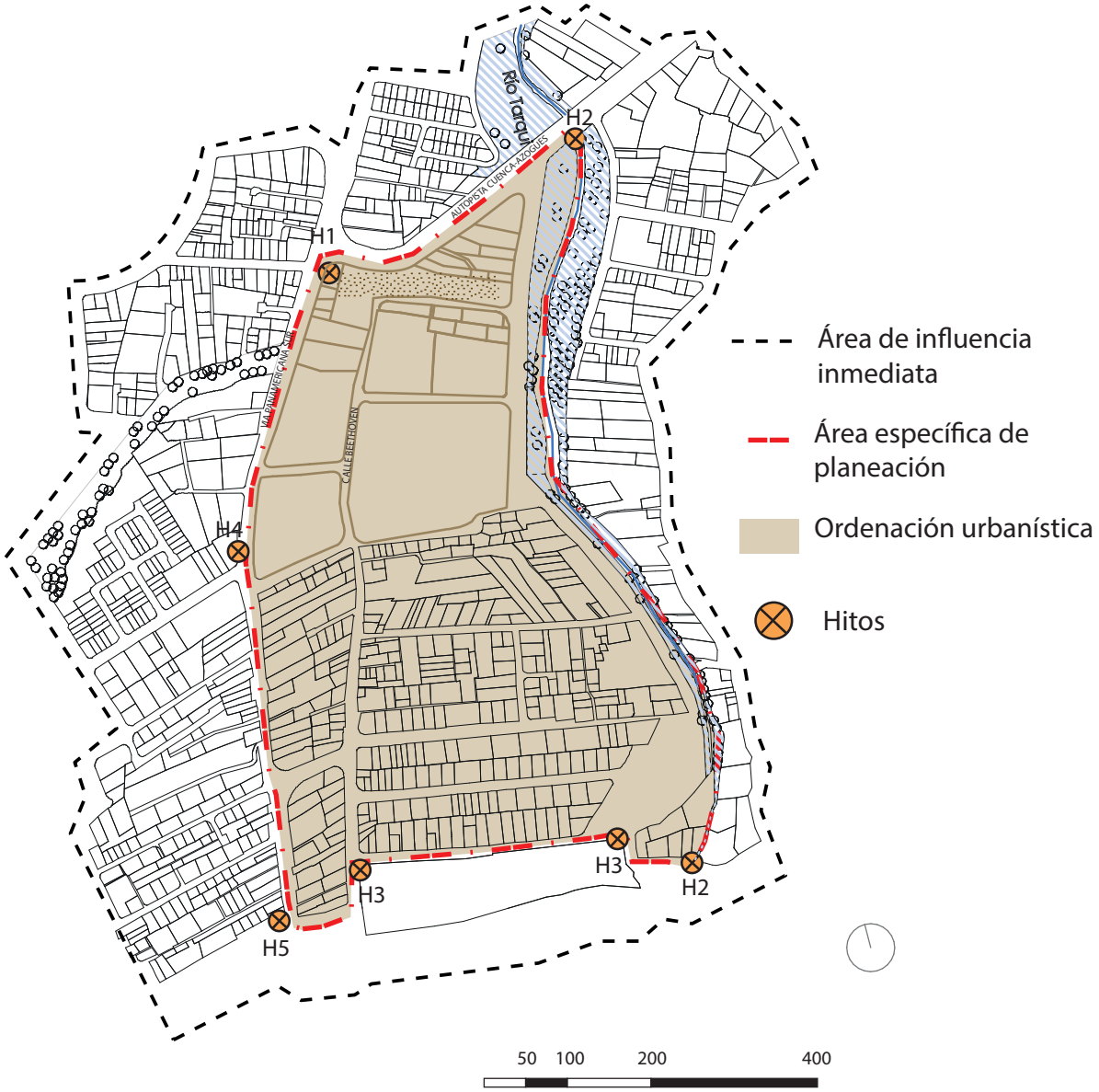


FIGURA 3.14: Limite de la zona de estudio. Elaboración propia.

3.4.4. Ordenación del sistema de asentamientos, infraestructuras o canales de relación

Entre los componentes a determinarse en esta sección se encuentra la clasificación del suelo, la delimitación de unidades urbanísticas y sus categorías de ordenación, la ordenación de la red vial y, el dimensionamiento y localización de reservas de suelo para equipamientos.

3.4.4.1. Clasificación del suelo

Para la clasificación del suelo del asentamiento se observan los siguientes criterios técnicos:

- El grado de consolidación física del barrio, y por tanto, de las unidades espaciales que lo conforman.
- Priorizar la ocupación del suelo susceptible a receptar nuevas edificaciones.

Para el sector de estudio se han definido dos clases de suelo: de conservación del medio físico y un suelo en proceso de ocupación. Dichos tipos de suelo se detallan a continuación:

a. Conservación del Medio Físico

Pertenece al margen del rio Tarqui que constituye un eje natural en el sector , por lo que las 41,6 hectáreas de las que está conformando se considera que tienen un alto valor ambiental funcional y requieran ser conservadas.

b. Suelo en proceso de ocupación

Este suelo está soportando una ocupación progresiva de los usos urbanos, ya que la infraestructura viaria no está totalmente definida y caracterizada.

3.4.4.2. Ordenación de la red vial

El sistema vial de un asentamiento, constituido como una red articuladora de actividades humanas, es de carácter fundamental para su desarrollo, en el sentido de que, posibilita principalmente establecer relaciones socioeconómicas entre las personas que lo habitan y su contexto tanto inmediato como mediato. Es por ello que, se requiere la configuración de una red vial adecuada y en condiciones propicias que garanticen a los pobladores una movilidad segura.

Como se sabe, la vialidad es un componente del territorio que demanda procesos de construcción como de mantenimiento de costos generalmente elevados. Por lo tanto, su planificación además de responder a criterios técnicos, debe desarrollarse en consideración de la situación económica del asentamiento que la necesita.

En este marco, en la Imagen Objetivo las propuestas se enfocan principalmente al mejoramiento de la infraestructura vial actual, promoviendo una circulación segura y garantizando la accesibilidad de los pobladores a sus predios. Esto implica, ampliar la red vial; regular los ejes viales en función de las normas técnicas y, las características geométricas y funcionales.

3.4.4.2.1. Jerarquización funcional del sistema vial

La ordenación de la red vial del asentamiento se formula en función de su jerarquía, la cual indica que el sistema principal está conformado por las vías expresas, arteriales y colectoras, mientras que, el sistema secundario, por las vías locales y el sistema peatonal.

Siguiendo este orden y a partir del conocimiento de la situación actual de la red vial del asentamiento se procede a su ordenamiento, incluyendo las vías nuevas.

Las vías arteriales, colectoras, locales y peatonales presentan condiciones inadecuadas respecto a sus características geométricas, constructivas y funcionales, por lo que sus requerimientos deben ser priorizados en el proceso de ordenación. Partiendo de este contexto y mediante el proceso de ordenación vial, se propone su mejoramiento. Además, se plantea una rotonda que busca mejorar la accesibilidad al equipamiento.

a. Trazado y características de la red vial principal o fundamental: Vía arterial

Forman el sistema de enlace entre vías expresas y vías arteriales secundarias, permitiendo en condiciones técnicas inferiores a las vías expresas, la articulación directa entre generadores de tráfico principales. Articulan áreas urbanas entre sí y sirven a sectores urbanos y rurales.

Estas vías deben ser integradas dentro del sistema de vías de acceso controlado y permitir una buena distribución y reparto del tránsito con las calles colectoras y locales. Los peatones deben cruzar solamente en las intersecciones, o en pasos especialmente diseñados para ellos.

Características Funcionales:

- Conforman el sistema de enlace entre vías expresas y vías arteriales secundarias.
- Pueden proporcionar conexiones con algunas vías del sistema rural.
- Proveen una buena velocidad de operación y movilidad.
- Admiten la circulación de importantes flujos vehiculares.
- Se puede acceder a lotes frentistas de manera excepcional.
- No admiten el estacionamiento de vehículos.

Trazado del eje horizontal de las vía arterial

Para el diseño del eje horizontal de una vía arterial, según Ordenanza de Gestión Urbana Territorial que contiene las Normas de Arquitectura y Urbanismo, Sección Tercera: Diseño Vial, 2003. se establece lo siguiente:

Velocidad de diseño: 70 km/h
Velocidad de operación: 50-70 km/h
Control de accesos: Intersecciones a nivel
Radios mínimos de curvatura: 160 m
Pendiente longitudinal máxima: 8-10 %
Longitud de tramos viales: 100-200 m

Respecto al estacionamiento, en estas vías está prohibido estacionar.

Definición de la sección transversal vía arterial

Sección vía arterial. Elaboración propia.Según las Normas de Arquitectura y Urbanismo, la sección transversal de las vías arteriales está definida por 3 carriles por sentido, con un ancho de carril mínimo de 3,65 m. también se propone la integración de vegetación en las aceras para protección de los peatones.

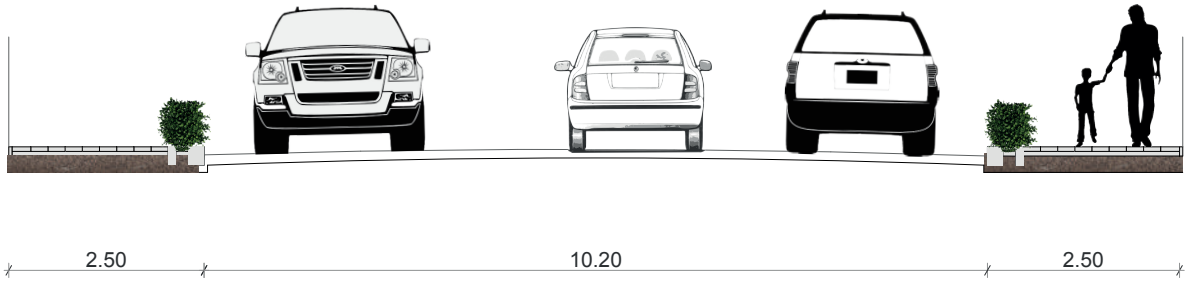


Figura 3.15: Sección vía arterial. Elaboración propia.

Definición de características técnico constructivas generales vía arterial

Dada la afluencia de tráfico y el buen estado que deben conservar este tipo de vías, se recomienda el uso de asfalto para la capa de rodadura de la calzada. Este material garantiza la seguridad vial, al evitar gran cantidad de accidentes automovilísticos por el buen nivel de adherencia. Para el tratamiento de sus aceras, se sugiere el empleo de adoquín de hormigón o cerámica antideslizante.

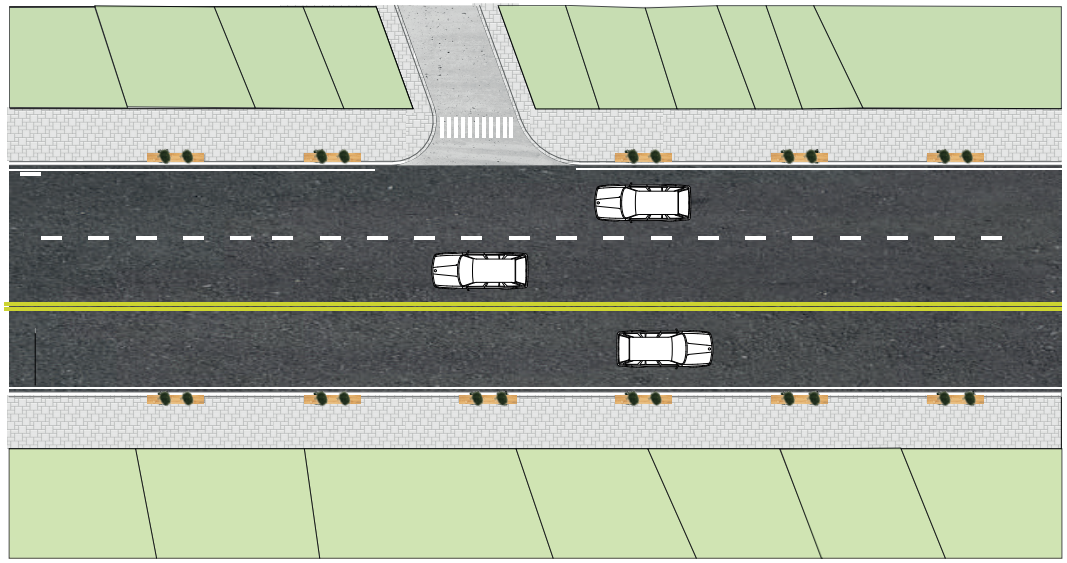


Figura 3.16: Propuesta de regulación vía arterial (Panamericana Sur). Elaboración propia.

b. Trazado y características de la red vial principal o fundamental: Vías colectoras

Se caracterizan como el enlace entre las vías arteriales y locales. Su función se basa en recolectar y distribuir el tráfico dentro de las áreas urbanas. Se definen como vías colectoras aquellas que cumplen las siguientes condiciones funcionales:

- Permitir una razonable velocidad de operación y movilidad
- Proveer acceso a los predios con frentes a la vía
- Admitir el estacionamiento lateral de vehículos
- Soportar volúmenes de tráfico relativamente bajos en comparación a los de las vías jerárquicamente superiores
- Permitir la circulación de vehículos en doble sentido
- Admitir la circulación de líneas de buses urbanos

Trazado del eje horizontal de las vías colectoras

Para el diseño del eje horizontal de una vía colectora, según Ordenanza de Gestión Urbana Territorial que contiene las Normas de Arquitectura y Urbanismo, Sección Tercera: Diseño Vial, 2003. se establece lo siguiente:

Velocidad de diseño: 50 km/h
Velocidad de operación: 20-40 km/h
Control de accesos: Intersecciones a nivel
Radios mínimos de curvatura: 50 m
Pendiente longitudinal máxima: 8-10 %
Longitud de tramos viales: 100-200 m

Es conveniente establecer un ángulo y radio mínimo de giro para las vías colectoras que les posibilite una adecuada maniobrabilidad a los vehículos que las recorren. Para ello, se consideran los valores en función del tipo de vehículo más crítico que soporta este tipo de vías, es decir, un camión.

Tabla 3.2: Trazado mínimo para curvas cerradas en intersecciones de vías colectoras Elaboración: Propia

TIPO DE VEHÍCULO	ÁNGULO DE GIRO	RADIO DE GIRO
Camión	30	30
	50	22,5
	65	18
	85	16,5
	100	15

Respecto al estacionamiento, en las vías en las cuales sea prohibido estacionar, es permitido utilizar bahías de estacionamientos públicos en el área ocupada por la acera, siempre y cuando el retiro frontal se integre a la acera.

Definición de la sección transversal vía colectora

Según las Normas de Arquitectura y Urbanismo, la sección transversal de las vías colectoras está definida por 4 carriles (2 por sentido), con un ancho de carril mínimo de 3,50 m.

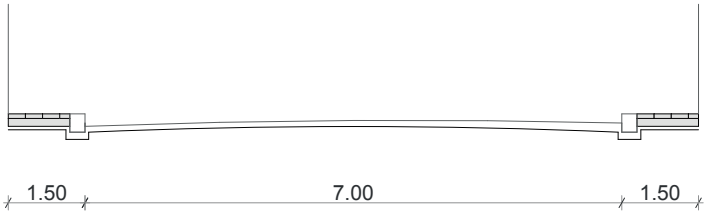


Figura 3.17: Sección vía colectora. Elaboración propia.

Definición de características técnico constructivas generales vía colectora

Dada la afluencia de tráfico pesado y el buen estado que deben conservar este tipo de vías, se recomienda el uso de hormigón hidráulico para la capa de rodadura de la calzada. Este material tiene un largo periodo de vida útil, lo que implica bajos costos de mantenimiento; así como garantiza la seguridad vial, al evitar gran cantidad de accidentes automovilísticos por el buen nivel de adherencia de este material. Para el tratamiento de sus aceras, se sugiere el empleo de adoquín de hormigón o cerámica antideslizante.

b. Trazado y características de la red vial secundaria: vías locales

Conforman el sistema vial de menor jerarquía, se enlazan a las vías colectoras y a la vez, al localizarse en zonas residenciales, permiten el acceso de la población a los predios y solamente, la circulación de vehículos livianos. Esto significa que, se plantean dando prioridad a la circulación peatonal, mediante una adecuada sección transversal y una apropiada implementación de señalización.

Según lo establecido en las Normas relativas a la ordenación vial, se definen como vías locales aquellas que cumplen las siguientes condiciones funcionales:

- Conectarse con vías colectoras.
- Proveer acceso directo a los lotes frentistas.
- Permitir bajos flujos vehiculares y velocidades menores de operación.
- No permitir la circulación de vehículos pesados.
- Admitir excepcionalmente la circulación de vehículos de mantenimiento, emergencia y salubridad.
- Priorizar la circulación de vehículos en un solo sentido.
- Dar preferencia a la circulación peatonal sobre la vehicular.
- Permitir el estacionamiento de vehículos.
- No permitir la circulación de líneas de buses.
- Velocidad de diseño: 30 km/h
- Velocidad de operación: 20-30 km/h
- Control de accesos: Intersecciones a nivel
- Radios mínimos de curvatura: 50 m
- Pendiente longitudinal máxima: 14 %
- Longitud de tramos viales*: 60-100 m

Definición de la sección transversal vías locales

En el sistema vial local se prioriza la circulación peatonal. De esta forma, en las vías existentes se plantea un solo carril de circulación para el vehículo. Tomando en cuenta estas consideraciones, se establecen la sección optima a ser utilizada es de 5,50 m, la cual se conforma por la calzada y aceras de un metro de ancho a cada lado.

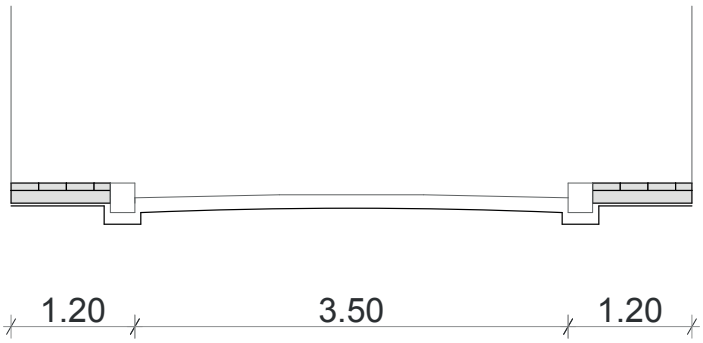


Figura 3.18: Sección vía local. Elaboración propia.

Definición de características técnico constructivas generales vías locales

Para la red vial local se propone la utilización de hormigón como material de capa de rodadura, con el fin de reducir los costos de urbanización en el barrio y generar una movilidad segura para la población, al mejorar la estabilidad de los vehículos, especialmente cuando llueve. Cabe resaltar que, el pavimento vial debe estar estructurado de tres capas: subrasante, subbase y base. En cuanto al tratamiento de las aceras, se recomienda el uso de materiales antideslizantes como adoquín de hormigón o un tipo de cerámica que cumpla con dicha especificación.

c. Trazado y características de senderos

Las vías peatonales articulan los diferentes espacios del asentamiento, y sobre todo, permiten el acceso a predios interiores a los cuales no es posible acceder mediante vehículos, debido a la localización de los predios como tal y a la geomorfología del suelo. De manera que, la población ha optado por crear y usar senderos peatonales para acortar distancias, ya sea desde su domicilio u otro lugar del barrio hacia la vía principal, y viceversa. Bajo esta perspectiva y con la finalidad de valorar los senderos como recurso indispensable para el desplazamiento de personas en estas áreas del sector, se establece la sección de 1,50 m.

Por otro lado, en lo que respecta al tratamiento de estos senderos, se recomienda emplear materiales como adoquín de hormigón que, a pesar de no ser un material permeable, permite la filtración del agua en el suelo, a través de las ranuras que se generan entre los adoquines.

3.4.4.2.2. Dirección de las vías

Actualmente, la red vial del asentamiento en su totalidad tiene doble sentido de circulación. En el caso de la vía arterial Panamericana Sur, esta tiene 3 carriles en un tramo, destinados 2 para sentido norte-sur y 1 carril sentido Sur-Norte. La situación difiere en el

caso de las vías locales, en las cuales únicamente existe un carril por el cual los vehículos circulan en ambos sentidos. Como propuesta se plantea que, tanto la vía arterial, colectora y locales mantengan sus sentidos de circulación.

3.4.4.2.3. Señalización

Las señales de tránsito contribuyen a la circulación segura y ordenada de peatones y vehículos. Estas señales previenen peligros ya que ontienen instrucciones que deben ser obedecidas por los usuarios de las vías. Su manejo debe ser consciente, así como su diseño y ubicación deben concordar con el diseño geométrico de la vía. Una señal de tránsito debe cumplir con los siguientes requisitos básicos:

Satisfacer una necesidad, ser visible y llamar la atención, contener y transmitir un mensaje claro y simple, inspirar respeto, colocarse de modo que brinde el tiempo necesario para una adecuada respuesta del usuario.

Señalización Vertical

Su función es informar las prohibiciones, restricciones, obligaciones y autorizaciones existentes, cuyo incumplimiento es castigado con una sanción. La forma de estas señales, por lo general es rectangular y sus símbolos son de color rojo o negro sobre un fondo de color blanco. Su tamaño depende de la velocidad con la que se transita por la vía en la que se encuentra, es decir, a menor velocidad, menor el tamaño de la señal y a mayor velocidad, mayor el tamaño, esto con el fin de asegurar una reacción rápida del usuario. Además, para que la instrucción sea visible y legible, permiten el uso de textos y flechas. En el sector se colocarán señales de las dimensiones mínimas 600x600 mm, en función de la velocidad permitida en el mismo.

Señalización horizontal

Hace referencia a las líneas, símbolos y leyendas marcados sobre la calzada, para regular el tránsito vehicular y peatonal; los cuales facilitan la circulación peatonal, debido a que refuerzan las señales verticales y a la vez, limitan la circulación de vehículos. Su ventaja es que transmiten un mensaje sin causar mayor distracción al conductor.

De acuerdo al Reglamento Técnico Ecuatoriano INEN, se prevén las siguientes señales horizontales para el asentamiento: Líneas longitudinales

Se utilizan para delimitar calzadas y carriles, e indicar zonas con prohibición de estacionar. Para definir sus colores se deben considerar los siguientes criterios:

Las líneas amarillas definen:

- Borde izquierdo de calzada (parterre): Es una línea continua y su ancho mínimo en vías urbanas es de 100 mm.
- Separación de flujos de tráfico viajando en direcciones opuestas: Estas líneas pueden ser simples o dobles, y, continuas, segmentadas o mixtas. Su dimensión varía de 100 mm, cuando la velocidad máxima es menor o igual a 50 km/h, a 150mm cuando la velocidad supera los 50 km/h. Cuan- do son segmentadas su relación es 3 a 9, es

decir, cada 3 metros pintados existen 9 m de separación.
- Restricciones: Son líneas de prohibición de estacionamiento y deben ser demarcadas sobre la calzada junto a los bordillos. Su ancho es de 100 mm.

Por otra parte, las líneas blancas definen:

- Borde derecho de calzada: Permiten al conductor posicionarse correctamente respecto al carril de circulación. Esta señalización se colocará en vías arteriales y colectoras con velocidad igual o superior a 50 km/h y en todas las vías locales que presenten condiciones de riesgo y curvas cerradas. Su ancho mínimo será 100 mm.
- Separación de flujos de tráfico viajando en la misma dirección: Estas líneas deben ser continuas de 20 m antes de una línea de pare en vías de cruce controlado por señales como Pare o Ceda el paso, y de 30 m en el caso de cruces semaforizados. Según la velocidad máxima permitida (50 km/h o más), el ancho de la línea varía de 100 a 150 mm. Cuando son segmentadas su relación es 3 a 9.
- Zonas de estacionamiento: Se utilizan líneas segmentadas de un ancho de 150 mm a 200 mm. Estas son pintadas en tramos de 1 metro con separaciones de 3 metros.

Líneas transversales

Se utilizan en los cruces peatonales para indicar la posición en la cual el vehículo debe detenerse y permitir el paso de los peatones. Se deben implementar en todas las intersecciones para dar seguridad a los peatones.

- Línea de pare: Es una línea continua ante la cual los vehículos deben detenerse. En vías con velocidades menores a 50 km/h, el ancho es de 400 mm, y en vías con velocidades mayores, el ancho aumenta en 200 mm. En caso de intersecciones semaforizadas, la línea de pare se demarca a no menos de 2,00 m del lugar donde se sitúa el semáforo, y si existe un cruce peatonal esta línea debe demarcarse a 2,00 m del paso cebra.
- Paso cebra: Es una zona de la calzada sobre la cual el peatón tiene derecho de paso de forma irrestricta. Está constituida por bandas paralelas al eje de la calzada, las cuales son de color blanco con un ancho de 450 mm, una separación de 750 mm, y una longitud mínima de 3,00 m. La señalización inicia a partir del bordillo a una distancia de 500 mm, ajustándose al ancho de la calzada.

3.4.4.3. Dimensionamiento y localización de reservas de suelo para equipamientos de alcance barrial

Los equipamientos son parte de la estructura fundamental de un asentamiento, debido a que, además de proveer servicios esenciales, contribuyen en la construcción y en el fortalecimiento de la vida colectiva. En este contexto, los asentamientos humanos, entendidos como cantones, parroquias o barrios, suponen de infraestructura física que soporte las actividades que demanda la población, esto, en atención a sus necesidades básicas.

Por otro lado, según el análisis previo para los lineamiento del presente Plan se detecta que hasta el momento no existen espacios cercanos al barrio que permitan la cohesión social, que de alguna forma de lugar a las personas que no tienen un puesto formal para realizar sus actividades, motivo por el cual se debe prever un lugar en donde se pueda desarrollar tal actividad. De esta manera, las reservas de suelo que se establecen en el sector corresponden a las superficies de terreno requeridas para emplazar los nuevos equipamientos.

A. Mercado

En este equipamiento se deben propiciar áreas de descanso y áreas verdes. La existencia de un espacio con tales características genera grandes beneficios para los moradores del barrio pues permite la sana convivencia y el desarrollo de sus actividades de abastecimiento. Se proyecta el emplazamiento de este equipamiento en 2 lotes perteneciente al GAD ubicado entre las calles Bethoven y El Charango.

b. Terminal terrestre

Gran porcentaje de la población del barrio se desplaza hacia el área urbana de Cuenca, para el desarrollo de actividades cotidianas relacionadas al estudio, trabajo y servicios. Así también se movilizan fuera de la provincia. En este sentido, se requiere que la frecuencia del servicio de transporte público sea continua, de manera que, mejore el nivel de accesibilidad al barrio desde la ciudad y viceversa, por lo que se plantea una terminal. Se proyecta el emplazamiento de este equipamiento en 1 lote perteneciente al GAD ubicado entre las calles de la Zarzuela y El Charango.

3.4.5. Componente normativo que regula el uso y la ocupación del suelo

Por un lado, las normas generales afectan al conjunto del sector y constituyen principalmente prolongaciones, complementaciones y adaptaciones específicas de la legislación nacional; mientras que, las normas particulares, están vinculadas al Modelo Urbanístico Objetivo del sector. Además, se considera la normativa vigente del ordenamiento jurídico ecuatoriano.

3.4.5.1. Normas relativas al medio físico

En relación a este subsistema, la normativa reguladora se debe formular con el fin de garantizar la conservación del entorno natural del asentamiento, mediante la protección y el uso responsable de los recursos naturales. Su normativa general y particular es relativa a las unidades territoriales con categorías de ordenación territorial, bien sean de conservación o explotación.

3.4.5.1.1. Normas generales

a. Protección del suelo

El suelo es un recurso natural que se debe conservar, al ser el soporte de la biodiver-

sidad. A continuación, se establecen algunas directrices para lograr tal objetivo:

Elaborar un estudio edafológico de la composición y naturaleza del suelo, en su relación con las plantas y el entorno que le rodea, con ello, determinar su valor y fragilidad. Además, este insumo será la base para toda modificación de uso.

Proteger el suelo con altos valores ambientales de manera que se garantice su conservación.

Controlar y gestionar por parte de las autoridades competentes del GAD Municipal de Cuenca para el aprovechamiento adecuado del suelo, por medio de prácticas de manejo que garantice su conservación.

b. Protección de la flora y fauna

Elementos como la flora y la fauna son fundamentales para el hábitat y el paisaje, por lo tanto, se debe procurar su protección y/o conservación, estableciendo los siguientes criterios:

Protección y conservación de la vegetación, por medio de la implementación de proyectos de forestación de carácter urbano, en los cuales se incorporará vegetación endémica de la zona.

El diseño de las infraestructuras no podrá causar daños a la naturaleza, por ende, estas no propiciaran la electrocución de especies animales ni alteraran su hábitat, y se evitaran aquellas acciones que impliquen riesgos para la flora y fauna.

c. Protección de los complejos fluviales

Las fuentes de agua tienen gran relevancia en el ecosistema, por lo que para su protección se establecen los siguientes criterios:

Los usos de suelo en los márgenes de protección deben precautelar la conservación de los cauces de agua, por tanto, deberán ser compatibles.

Se restringe la implantación de cualquier tipo de infraestructura que interrumpa el curso natural del agua.

Procurar la recuperación y el mejoramiento de la condición ambiental de los ecosistemas degradados que están relacionados con los cauces de agua.

d. Protección del paisaje

El paisaje es un recurso natural que forma parte del territorio y es percibido por la población, está configurado por la interacción de elementos naturales y humanos, de ahí que deba ser protegido y las intervenciones a realizarse en este se sometan a los siguientes parámetros:

Las edificaciones a construirse en el asentamiento utilizarán materiales, formas, colores, alturas y volúmenes, que sean coherentes con la textura y composición del paisaje. Con ello, evitar la ruptura del perfil urbano y natural del barrio.

Los proyectos a emplazarse en un futuro incorporaran en su diseño elementos naturales como barreras de árboles, bosques, setos, entre otros, de manera que se adapte al entorno natural del asentamiento.

3.4.5.2. Normas relativas a la población y actividades

En cuanto a las disposiciones generales correspondientes a la Población y Actividades, se deben considerar las siguientes determinaciones para la regulación de los usos de suelo, aprovechamientos y comportamientos:

Prohibir el emplazamiento de usos incompatibles y así, prevenir una consecuente generación de impactos ambientales negativos.

Regular los usos de suelo existentes incluyendo aquellos que, por la nueva asignación de usos de suelo, resulten incompatibles.

3.4.5.3. Regulación del comportamiento de los usos de suelo

Constituido por normas destinadas a regular el uso de suelo, los aprovechamientos, comportamientos y actos administrativos previstos en el Plan, a fin de que las actividades de aquellos establecimientos prestadores de bienes y servicios se ejecuten de la mejor manera y en condiciones óptimas para los usuarios.

Para normar el comportamiento de los usos de suelo asignados, se identificaron los usos complementarios y compatibles que podrían generar impactos sobre el sector.

a. Regulación de usos complementarios

Se refiere a la regulación de los usos de suelo de servicios personales y afines a la vivienda, y los de comercio cotidiano de productos de aprovisionamiento a la vivienda.

b. Regulación de usos compatibles

Se refiere a la regulación de los usos de suelo compatibles a la vivienda, es decir, aquellos de comercio cotidiano de productos de aprovisionamiento a la vivienda; servicios personales y afines a la vivienda, servicios de alimentación, servicios industriales y, los usos de producción artesanal y manufacturera de bienes compatibles con la vivienda.

3.4.5.3.1. Metodología para la regulación de usos de suelo

Como metodología para la regulación de usos de suelo, se utiliza una tabla que incluye los siguientes parámetros:

Nombre del uso de suelo, Área de suelo, Área de construcción, Localización, Influentes, Requisitos administrativos, Normas a observar, Efluentes, Horarios de funcionamiento, Servicios complementarios.

3.4.5.3.2. Normas, requisitos administrativos, localización, influentes y efluentes, comunes para la regulación de usos de suelo

Existe un grupo de normas o requisitos que son aplicables o necesarios para el desarrollo de los diferentes usos de suelo o actividades complementarias y compatibles, tanto existentes como asignados en el eje sector son los siguientes:

a. Normas nacionales a observar Normas Ecuatorianas de la Construcción (NEC), Normas de Prevención, Mitigación y Protección Contra Incendios, Normativa Técnica Sanitaria sobre Prácticas Correctivas de Higiene.

b. Requisitos administrativos

Patente Municipal, Registro Municipal Obligatorio, Permiso Anual de Funcionamiento, Ficha Ambiental, Permiso de funcionamiento de locales, Permiso de Funcionamiento a los Establecimientos sujetos a Vigilancia y Control Sanitario, Registro Único Artesanal, Permiso de Funcionamiento de los Establecimientos de Salud Públicos y Privados del Sistema Nacional de Salud,

Es necesario acotar que, los requisitos que se requieran para el funcionamiento de los diferentes locales o establecimientos dependerá de los servicios que brinden.

c. Localización

Accesibilidad a la vía pública, Dimensiones mínimas de la vía de acceso.

d. Influentes

Energía Eléctrica, Agua Potable o apta para el consumo humano.

e. Efluentes

Recolección de desechos sólidos, Alcantarillado, Emisiones de ruido: Nivel máximo permisible 50 dB.

f. Servicios complementarios

Disposición de servicios sanitarios o SSHH, Disposición de áreas de exhibición de productos, Disposición de zonas de carga y descarga.

3.4.5.3.3. Tabla de regulación del comportamiento de usos de suelo complementarios y compatibles en el sector

A continuación, se presenta las siguiente tabla (Ver Tabla 3.2) (Anexo 4) con los parámetros previamente explicados, tales como: tipo y nombre del uso, área de suelo y de construcción, localización, influentes, requisitos administrativos, normas a revisar, efluentes, horarios de funcionamiento y servicios adicionales, de los diferentes usos com-

plementarios y compatibles que son objeto de regulación en el sector.

3.4.6. Normas relativas a los asentamientos e infraestructuras o canales de relación

Según el Art. 145 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD), les corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados parroquiales rurales, concurrentemente y en coordinación con los gobiernos autónomos descentralizados provinciales y municipales, según corresponda, planificar, construir y mantener la infraestructura física, los equipamientos y espacios públicos de alcance parroquial, contenidos en los planes de desarrollo y acorde con sus presupuestos participativos anuales.

En consecuencia, la normativa correspondiente a este subsistema tiene como objetivo establecer la reglamentación básica para el trazado y establecimiento de las características geométricas, constructivas y funcionales de la red vial, el dimensionamiento y localización de reservas de suelo para el equipamiento y las características de ocupación del suelo para el barrio Narancay.

3.4.6.1. Normativa general para la dotación de equipamiento urbano

Los equipamientos comunitarios a más de configurarse como espacios de carácter público, que satisfacen las necesidades colectivas y contribuyen a la construcción del Modelo Urbanístico Objetivo, se convierten en espacios icónicos o hitos que permiten identificar los asentamientos en los que se ubican. Por lo tanto, su construcción y aprovechamiento en el transcurso de su vida útil, se verán sujetos a las siguientes disposiciones:

- Su ubicación se establecerá acorde al ámbito de prestación del servicio y deberán contribuir al mejoramiento de la calidad de vida de la comunidad en general.
- Los lotes de propiedad privada designados para receptar los nuevos equipamientos, se verán sujetos a la declaratoria de utilidad pública, que norma la adquisición de bienes inmuebles por parte de las instituciones públicas, establecida en el Artículo 447 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD).
- Las reservas de suelo deberán cumplir con las superficies mínimas de lotes establecidos particularmente para cada tipo de equipamiento, a fin de atender las demandas necesarias de la población.

Adicionalmente, para su aprobación y construcción será de carácter obligatorio, los siguientes requisitos:

- Levantamiento planimétrico.
- Plano de ubicación con su correcta orientación y nomenclatura de calles.
- Plano de implantación, que se encuentre claramente acotado con las dimensiones, ángulos del terreno, retiros, afectaciones y eje vial.

- Diseño eléctrico, hidrosanitario y estructural, y, el presupuesto referencial.

A continuación, se describe la normativa para cada uno de los equipamientos previstos para el barrio La Calera Narancay.

Mercado

El equipamiento será de dominio público, este deberá contar con áreas de descanso y áreas verdes. Además, se recomienda que se localice en una zona inmediata al área de viviendas.

Complementariamente, para la reserva del suelo se considerarán las siguientes determinaciones:

Lote mínimo = 2000m2

Terminal terrestre

La reserva de suelo que se ha previsto en el barrio Narancay, se emplaza cercano a alas viviendas y tomando en cuenta el trazado de la nueva autopista sur, deberá cumplir con las siguientes especificaciones:

Lote mínimo = 2000 m2

3.4.6.2. Normativa general formulada desde la perspectiva del medio físico

Desde la perspectiva del Medio Físico, la planificación y ordenación de los asentamientos e infraestructuras o canales de relación, implican leves y en ciertos casos, mayores afectaciones respecto a la protección de los recursos naturales, el mejoramiento de la calidad del aire, la disminución de la contaminación, entre otros factores. Por lo tanto, se requiere una normativa que regule la gestión de los aspectos ambientales. Para el efecto, se establecen las siguientes disposiciones:

a. Regulación del tránsito y transporte público

- Los recorridos del transporte público no deberán realizarse por la red vial secundaria del sector, es decir, las vías locales.
- Según los estándares de calidad ambiental del aire, los niveles máximos permisibles de emisión de monóxido de carbono no deberán ser mayores al 6 % en vehículos livianos y al 9 % en vehículos pesados.

Se instalará señalización vertical de manera que, se respete el entorno natural de dicha ubicación.

b. Regulación de la construcción, ampliación o el mejoramiento de los equipamientos y la red vial

- El GAD Parroquial será el responsable de controlar el uso adecuado y la limpieza de

los espacios públicos, así como de incentivar el desarrollo de actividades comunitarias a favor de la protección del ambiente.
- En los proyectos de construcción de vías, cuya ejecución pudiere causar deterioro de los recursos naturales en su área de influencia, deberá preverse recursos para evitar tal deterioro. En el caso de daños inevitables, los responsables de los proyectos otorgarán los recursos necesarios para compensar los daños causados.
- De igual forma, en los proyectos de construcción de vías se procurará mantener las áreas verdes con proyectos de forestación.

c. Regulación de las infraestructuras de servicios básicos: Alcantarillado

Se prohibirá la evacuación de aguas servidas en las vías públicas, canales, terrenos baldíos y quebradas.

d. Regulación de la eliminación de residuos sólidos

- Se prohibirá arrojar desechos sólidos y líquidos en espacios públicos y privados como lotes baldíos.
- Se prohibirá sacar los residuos fuera de los horarios establecidos por el GAD Municipal para el servicio de recolección.
- Se prohibirá entregar residuos sólidos en recipientes no autorizados según las normas municipales.
- Se prohibirá arrojar escombros y materiales de construcción en sitios no autorizados por el GAD Municipal.
- Se prohibirá la existencia de botaderos a cielo abierto en el sector.
- Se prohibirá realizar como actividad económico productiva la recolección, transporte, reciclaje y disposición final de residuos sólidos, sin la autorización del GAD Municipal.
- El GAD Municipal será el responsable de supervisar y controlar que la población cumpla con lo establecido en cuanto a la limpieza de áreas públicas.

e. Regulación de la construcción de edificaciones o espacios abiertos en los predios

Los movimientos de tierra como excavaciones o terraplenes deberán realizarse de tal manera que no encarezcan la obra, es decir, equilibrando los volúmenes de corte y relleno.

Respecto a los proyectos arquitectónicos, estos deberán regirse por las siguientes consideraciones de sostenibilidad ambiental:

- En la fase de planificación, se deberá establecer una ubicación de tal manera que, se respeten las condiciones del medio físico, como son la topografía, la estabilidad del terreno y la infraestructura de servicios básicos preexistente; se deberán acatar las disposiciones de la normativa relativa al uso y ocupación del suelo; y, se identificará el impacto ambiental que representa el proyecto.

- En la fase de diseño, se valorará y considerará el entorno natural del proyecto, integrando los elementos más próximos existentes como el agua, la tierra, flora, fauna y el paisaje; y, se regulará el uso de materiales, siendo estos preferentemente obtenidos a partir de materias primas locales.
- En la fase de construcción, se procurará disminuir la cantidad de residuos generados en los diferentes procesos constructivos; se promoverá el reciclaje de aquellos residuos reutilizables; y, se establecerán medidas de manejo del impacto ambiental que implica el proyecto.

3.5. Síntesis y conclusiones

Se podría comentar a manera de síntesis que los principales problemas que aquejan a la zona estudiada es el descontrol en la normativa existente en torno a la vía panamericana sur. Dicho proceso, han dado lugar a la inaccesibilidad a servicios básicos de calidad, a infraestructura vial y espacios públicos, propiciando una mala calidad de vida y un débil desarrollo del barrio. La identificación de dichas problemáticas que aborda el sector, hace posible entender su dinámica de actuación sobre el territorio, marcada por desequilibrios sociales, económicos e incluso culturales. Partiendo de esto y, con el fin de viabilizar los objetivos planteados de revitalizar la economía del sector de forma ordenada, mejorar su calidad ambiental, mejorar las condiciones de habitabilidad del barrio, regular y controlar el uso y ocupación del suelo del asentamiento, se han propuesto diferentes limeamientos, formuladas como determinaciones urbanísticas. Estas, a su vez, deben ser reguladas por un componente normativo. Siendo fundamental considerar que, la planificación urbana no se basa solamente en criterios y procesos técnicos, sino demanda también la participación políticoinstitucional y ciudadana, de manera que sus resultados provengan de una cohesión social y a la vez, se vuelvan una realidad.

4

Propuesta de anteproyecto para equipamiento de comercio informal

En este capútulo se desarrolla el análisis del entorno en el que se implanta el plan especial y el la propuesta del anteproyecto, asú como la propuesta a nivel formal y estética.

4.1. Relación con el entorno

4.1.1. Análisis de la zona urbana

Con el fin de generar un espacio de comercialización en el cual se pueda realizar la compra y venta de productos de manera eficiente y eficaz por esta razón se ve en la necesidad de buscar un predio de medidas considerables y sobre todo apto para esta actividad y se elige el terreno en el cual actualmente se encuentra implantado la Plataforma Itinerante de Narancay, este lote cumple con las exigencias necesarias y sobre todo es de propiedad del Municipio de Cuenca lo que ayuda de gran magnitud ya que es un espacio público.

Es menester mencionar que si bien en la ciudad todos los centros de abastos y expendio de productos se primera necesidad en la actualidad se concentra en la parte céntrica de la ciudad, es por esta razón para descentralizar el comercio del núcleo de la ciudad y también para dar solución a la problemática de los comercios informales que se localizan sobre los retiros frontales ubicados en la Av. Panamericana Sur, si bien es notorio que este predio se encuentra en los limites periurbanos de la ciudad se tiene que recalcar que guarda una estrecha relación con otros centros comerciales de gran importancia de la ciudad tales como: Coral Hipermercados, Mega Tienda del Sur, Super Stock, entre otros. Con el fin de tener una idea clara sobre los predios existentes en la zona se ha logrado mapear el área esto con el objetivo de encontrar el predio adecuado con las condiciones óptimas y se elige el predio municipal ya que es el que mejor se dispone para la propuesta.

4.1.1.1. Localización

Barrio Narancay en la Parroquia Yanuncay de la ciudad de Cuenca, perteneciente a la provincia del Azuay al sur de Ecuador. La ciudad de Cuenca es una de las tres ciudades más importantes de la República, a la cual también se la conoce como “Atenas del Ecuador” este sobrenombre se le da gracias a la arquitectura colonial que hace parte del Centro Histórico de la ciudad, a más de esto también tiene el Reconocimiento “Patrimonio Cultural de la Humanidad” (UNESCO, 1999).

El predio pertenece al GAD Municipal y cuenta con una extensión de 3.5 ha, tiene una altitud de 79º02´27´´O y se eleva a 2576 msnm, la temperatura promedio es de 7 a 13ºC, cabe mencionar que el lote se encuentra cercano a uno de los corredores viales más

importantes tanto del país como la ciudad el mismo que es la Av. Panamericana Sur.

Figura 4.1: Localización. Elaboración propia Nota: Elaboración propia.

4.1.2. Análisis de Asoleamiento

Según la gráfica el sol sigue la dirección este - oeste durante todo el año, la iluminación es esencial y debe considerarse cuidadosamente para generar una estrategia adecuada para el sitio. El uso de vegetación alta y baja en la parte externa del equipamiento será esencial para obtener el mayor provecho de sombras y recorridos para los usuarios.

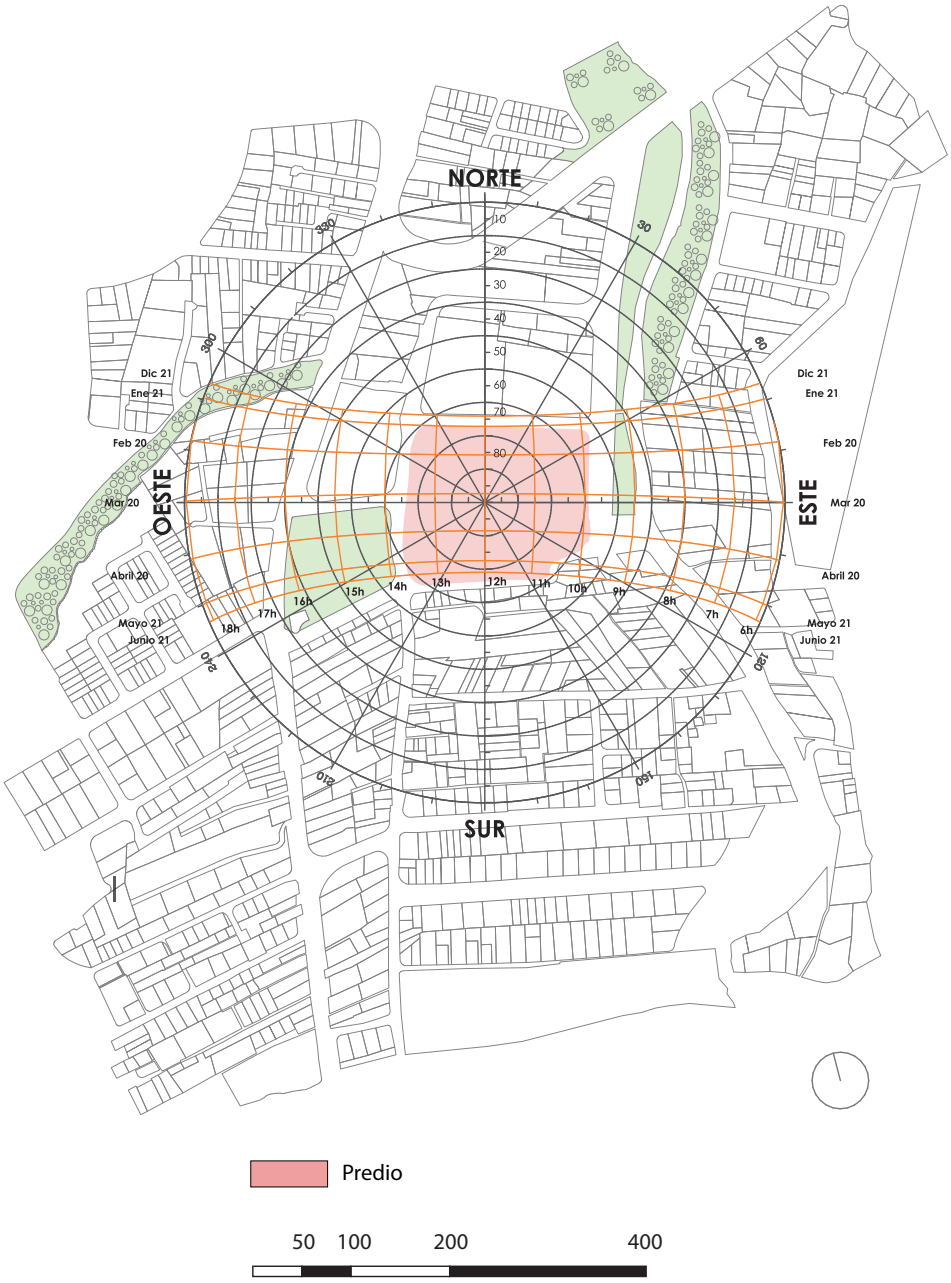


Figura 4.2: Análisis de asoleamiento. Elaboración propia.

4.1.3. Análisis de vientos

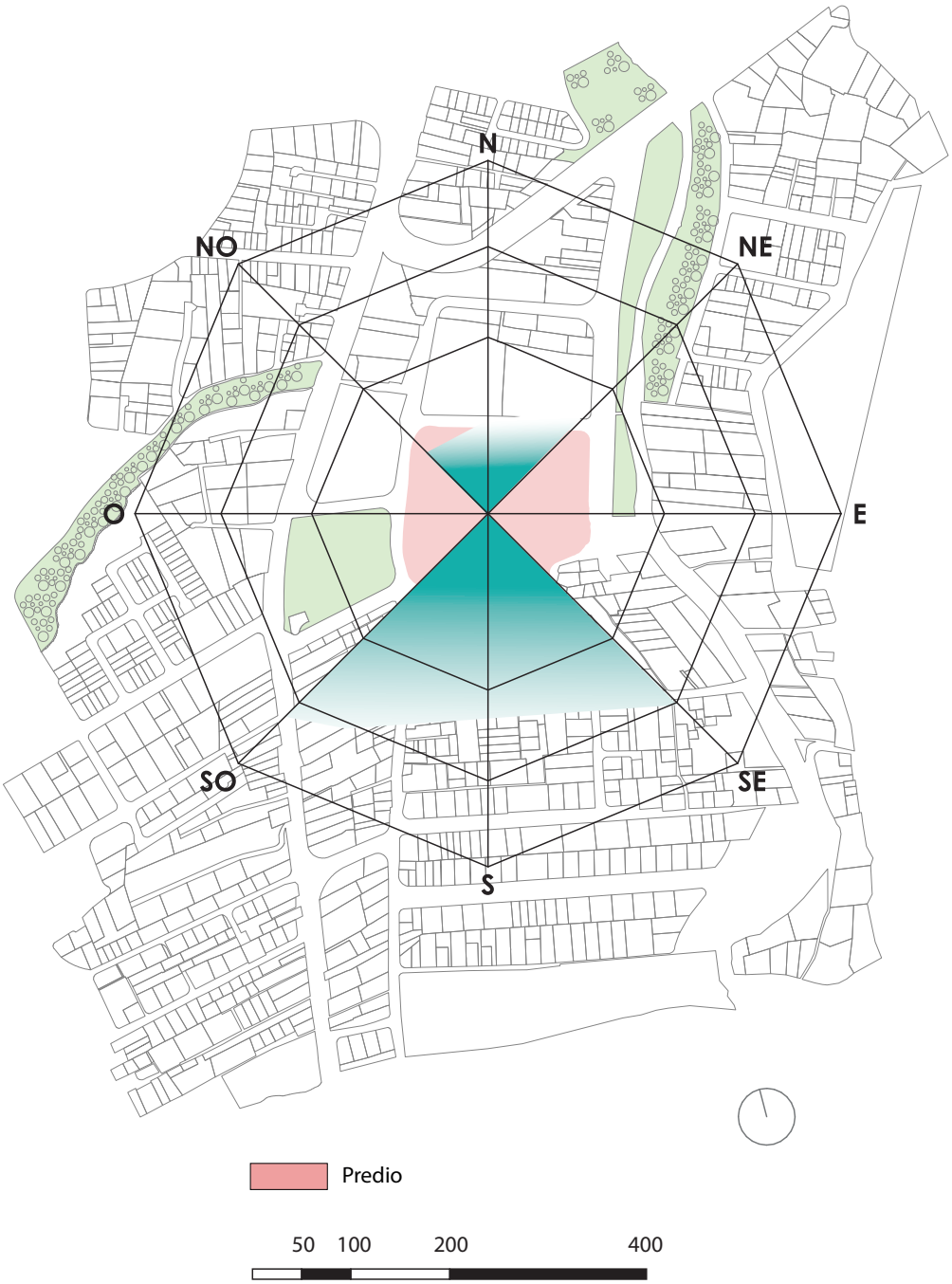


Figura 4.3: Análisis de vientos. Elaboración propia.

Siguiendo al río Tarqui, los vientos van de sur a norte, lo cual será aprovechado para la propuesta del anteproyecto.

4.1.4. Análisis de trama urbana

- El tramo 1

Figura 4.4: Análisis tramo 1. Elaboración Propia.

Corresponde la parte Oeste del predio, este tramo está divido por la calle E35, no existen lotes vacantes, en este tramo se ubica el parque Narancay y la ferretería continental, estas edificaciones siguen la topografía del lugar.

- El tramo 2

Figura 4.5: Análisis tramo 2. Elaboración Propia.

Corresponde la parte Sur del predio, en este tramo existen 3 lotes vacíos, todas las construcciones son viviendas, las edificaciones en este tramo son de un piso, dos pisos y tres pisos.

- El tramo 3

Figura 4.6: Análisis tramo 3. Elaboración Propia.

Corresponde la parte Este del predio, este tramo es continuo, no tiene edificaciones ya que es el margen del río Tarqui.

- El tramo 4

Figura 4.7: Análisis tramo 4. Elaboración Propia.

Corresponde la parte Norte del predio, este tramo está constituido por la edificación del Fideicomiso Mercantil Narancay, la cancha de futbol del Colegio de Arquitectos y el edificio del Colegio De Arquitectos del Azuay, siendo un tramo discontinuo con respecto a las alturas, las mismas que son de dos pisos y seis pisos.

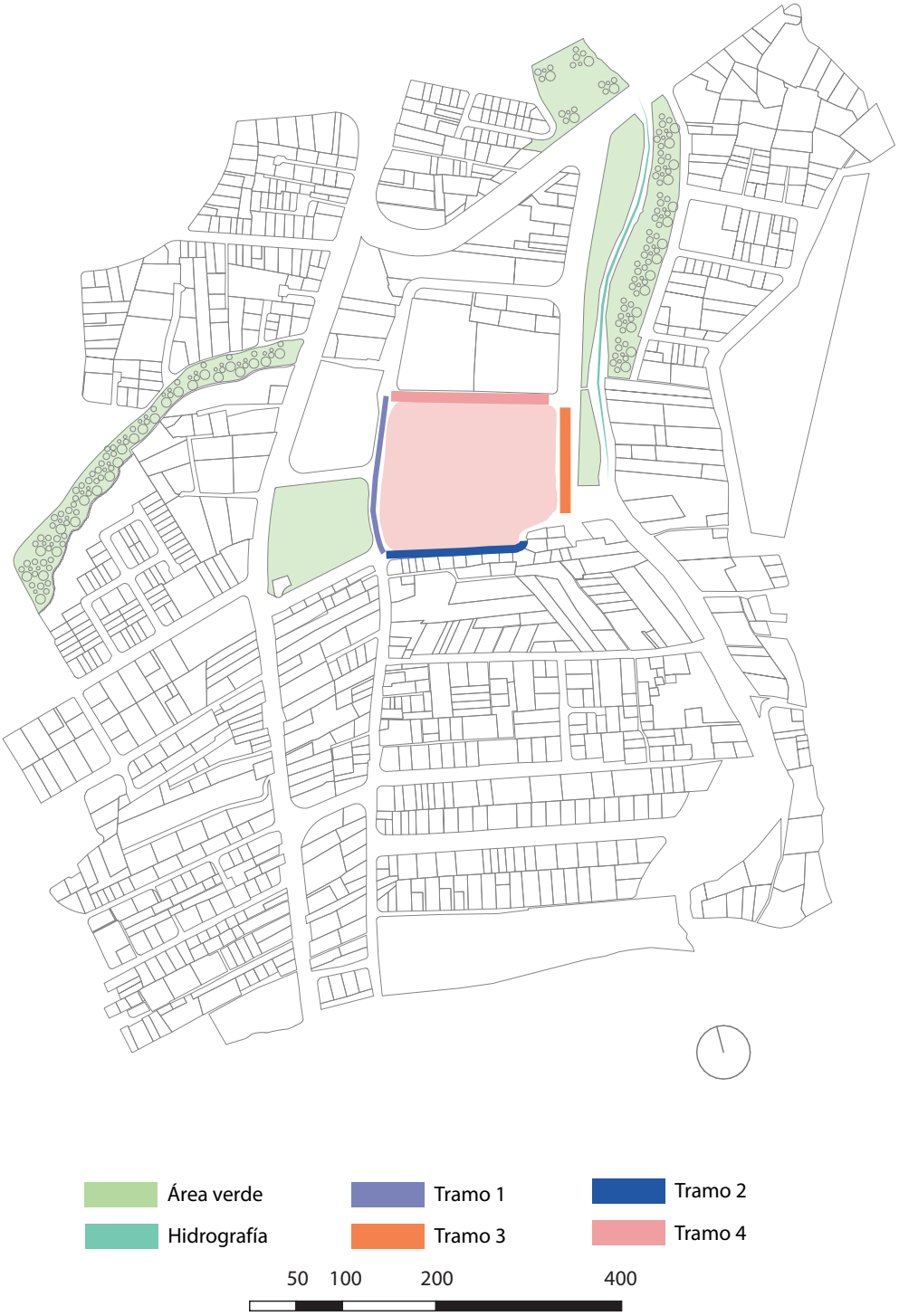


Figura 4.8: Tramos analizados. Elaboración Propia

4.1.5. Análisis topográfico

El terreno baja en dirección oeste-este prácticamente plano esto requieren una propuesta acertada para resolver todas las necesidades del proyecto.

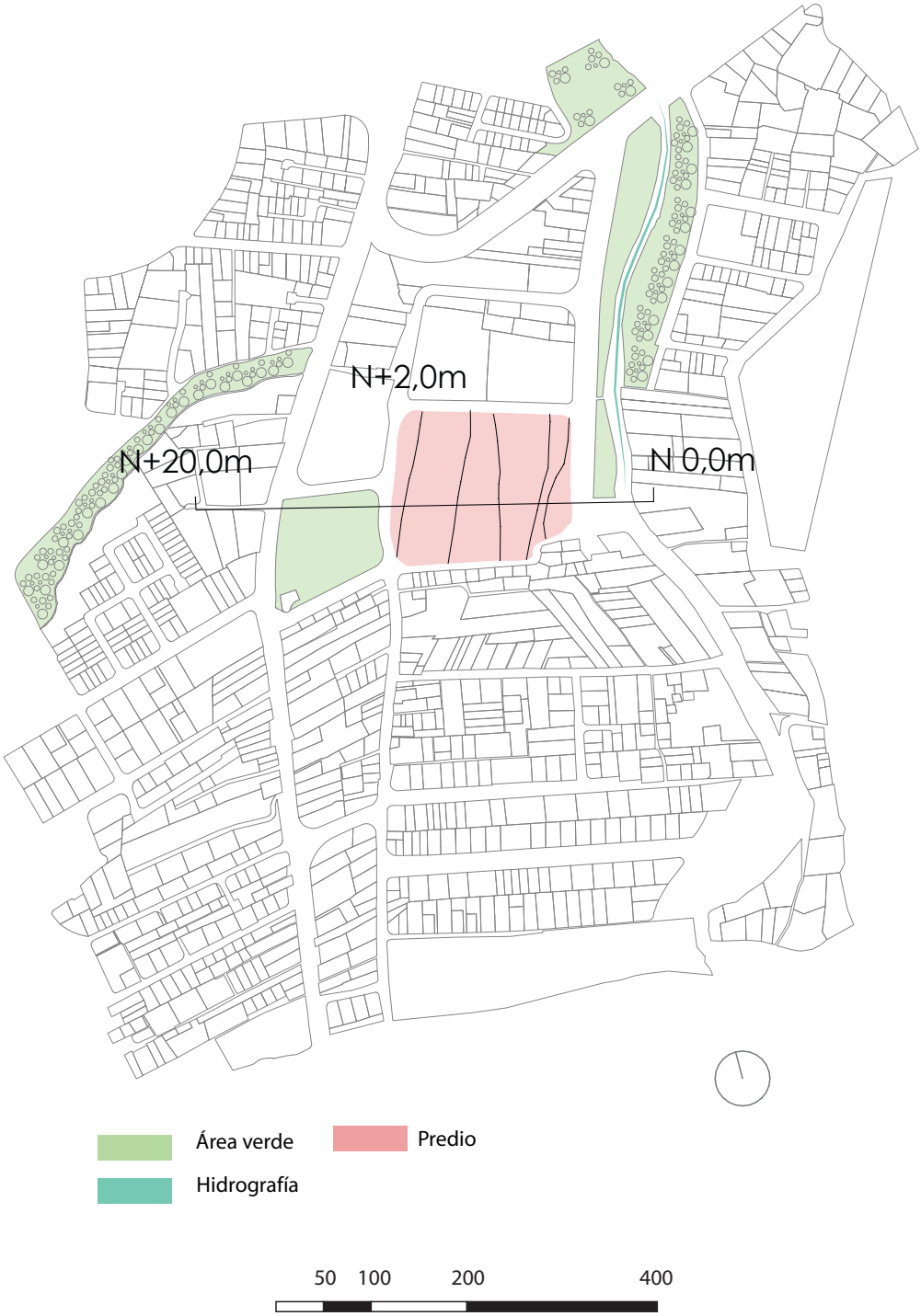


Figura 4.9: Topografía. Elaboración Propia.

4.2. Análisis de sujetos

Para implementar un equipamiento de comercio se deben analizar los usuarios del mismo; donde las estrategias de operatividad, comunicación y promoción son las que van a especificar los sujetos que podrúan aprovechar el espacio. Es posible que sea aquú, donde acatar los aportes expuestos por los estudios precedentes a este tomen relevancia, ya que se deberúan participar de este equipamiento los sujetos provenientes de los comercios apostados en la Panamericana, fijos y ambulantes; los actuales comerciantes de la Plataforma Itinerante Narancay, algunos comercios de la Feria Libre, los beneficiarios del transporte interprovincial e interno, al igual que otros comerciantes informales y ambulantes actuales de la ciudad como aquellos que pudiesen generarse.

Por lo que, para poder definir a los sujetos del presente estudio, se sistematiza en la Tabla 4.1, la situación actual, las actividades y los usuarios de estos comercios, sin que esto sea exclusivo a otros que puedan generarse, siempre y cuando sean coherentes y respaldables.

Tabla 4.1: Situación actual de Plataforma Itinerante Narancay, Panamericana Norte, de Feria Libre a Narancay, Comercio Ambulante e informal en Cuenca. Elaboración: Autor. Fuente: Cabrera, 2021; Peralta & Pintado, 2022; Soria,2019. Cabrera, 2021; Soria, 2019 y Observación directa.

	Situación Actual	Usuarios	Actividades comerciales
Plataforma Itinerante Narancay	- Funciona 4 días a la semana (miércoles, viernes, sábado y domingo) de 08:00 a 18:00 pm, en carpas de expendio. - Área de parqueos (3274.94 m2 para 44 vehículos) con acceso y salida vehicular. - Parada de taxis. - Parada interprovincial. - Acceso peatonal. - SS. HH (3 u). - Lavaderos (12 u). - Baja afluencia de consumidores y abandono de infraestructura.	- Visitantes. - Comerciantes. - Proveedores. - Personal operativo, logística y de mantenimiento. - Consumidores. - Clientes. - Personas en movilidad diaria. - Personas con movilidad reducida. - Niños de comerciantes.	- 790 puestos. - Frutas. - Verduras. - Hortalizas. - Cárnicos. - Mariscos. - Comida preparada. - Ropa. - Artículos de primera necesidad. - Cerrajería. - Servicios.

Panamericana Norte	- Concentración de negocios comerciales frente a la vía. De los cuales: 57 son de aprovisionamiento de alimentos y afines, 35 a productos frescos, 10 a carnicerías, 3 a expendio de pescado, 16 restaurants (únicamente los presentes en Narancay) - Presencia de comercio informal junto a parada de bus interprovincial. - Uso de retiros para expendio de productos. - Construcciones indebidas en retiros - Sección reducida de la vía Panamericana Sur.	- Visitantes. - Comerciantes. - Proveedores. - Consumidores. - Clientes. - Personas en movilidad diaria. - Personas con movilidad reducida. - Niños de comerciantes.	- Frutas - Verduras. - Hortalizas. - Comida preparada. - Ropa. - Servicios. - Farmacias. - Gasolineras. - Bazares. - Carpinterías - Aserríos. - Huinchas. - Abarrotes. - Ferreterías. - Taller de Bicicleta. - Papelería. - Materiales de construcción. - Patio de carros. - Cajeros automáticos. - Insumos agropecuarios.
Comerciantes ambulantes e informales en la ciudad a Narancay	- Presencia de comercio informal junto a paradas de buses, terminal terrestre, alrededor de las principales calles de la ciudad. - Uso de espacio público para expendio de productos. - Construcciones indebidas en retiros - Tiendas apostadas de alrededor 30 m2	- Visitantes. - Comerciantes. - Proveedores. - Consumidores. - Clientes. - Personas en movilidad diaria. - Personas con movilidad reducida. - Niños de comerciantes.	- Frutas. - Verduras. - Hortalizas. - Cárnicos. - Comida preparada. - Ropa. - Artículos de primera necesidad. - Cerrajería. - Servicios. - Carpinterías. - Papelerías. - Mantenimiento Vehicular - Lavadoras de carros. - Panaderías. - Bazar. - Abarrotes. - Medicamentos. - CD's. - Internet. - Lustra botas.

De Feria libre a Narancay	- El complejo Feria Libre - Arenal está equipado con 400 tiendas, una plataforma de 615 kioscos, seguridad, centro de salud, control de desechos sólidos, plaza dura y una terminal. - Zona de la Cuenca con un alto índice de conflictos sociales, por múltiples factores como: el deficiente control por las autoridades y la desorganización.	- Visitantes. - Comerciantes. - Proveedores. - Consumidores. - Clientes. - Personas en movilidad diaria. - Personas con movilidad reducida. - Niños de comerciantes.	- A reubicar al menos 800 puestos. - Comida - Ropa - Zapatos - Bisutería - Cárnicos - Frutas - Pescado - Artesanías - Plásticos - Frutas - Verduras - Hortalizas - Café - Bodega - Panela - Herbalife - Bazar - Granos cocidos - Abacería - Huevos - Cereales - CD's - Cyber - Especies - Granos Secos - Celulares - Cerrajería - Vendedores de Lotería - Lustra botas - Ópticas. - Sin catastrar
Del terminal a Narancay	- "En la actualidad, la demanda informal del servicio TPIII (Transporte Público Intraprovinciales, Interprovinciales e Internacionales) con destino sur, está concentrada en el sector de Narancay, pero también se observan varias otras paradas, de acogida menor, a lo largo de la vía	- Visitantes. - Comerciantes. - Proveedores. - Personal operativo, logística y de mantenimiento. - Consumidores. - Clientes. - Personas en movilidad diaria.	- Transportistas - Estibadores. - Comida preparada. - Papelería. - CD`s. - Tecnología. - Panadería. - Información Turística. - Lotería. - Servicios bancarios. - Artesanías.

	expresa… La implementación del Terminal Sur ofertará una infraestructura adecuada para la prestación del servicio no solo de los usuarios de la parada de Narancay, de aquellos en otras paradas informales, si no también podrá atraer a más usuarios que noten las ventajas del Terminar Sur.” - Falta de controlen paradas no autorizadas. - Vendedores ambulantes y negocios en las vías cercanas, que crea inseguridad, tráfico y desorden. - Existen estudio desde el año 2008, que plantean la posibilidad de quitar la terminal del centro de la ciudad y llevarlo al norte, en el actual Cuartel Dávalos.	- Personas con movilidad reducida. - Niños de comerciantes.	- Tiendas. - Internet - Ropa - Helados

Denotando asú la Tabla 4.2, que muestra en súntesis los sujetos a los que se debe el estudio y sus actividades comerciales.

Tabla 4.2: Sujetos y actividades comerciales a intervenir en la propuesta de Mercado y Terminal Terrestre Narancay. Fuente: Elaboración propia

Espacio comercial	Sujetos objetivo	Actividades Comercial	
Mercado Terminal Terrestre	- Visitantes. - Comerciantes. - Proveedores. - Consumidores. - Clientes. - Personas en movilidad diaria. - Personas con movilidad reducida. - Niños de comerciantes.	- Abarrotes. - Artículos de primera necesidad. - Artesanías - Bazar. - Bisutería - Bodega - Comida preparada. - Cárnicos. - Cerrajería. - Cajeros automáticos. - CD's. - Café - Cereales - Celulares - Especies - Estibadores. - Frutas. - Farmacias. - Ferreterías. - Granos cocidos - Granos Secos - Hortalizas. - Herbalife	- Helados - Huevos - Internet. - Insumos agropecuarios. - Información Turística. - Lustra botas. - Lotería. - Medicamentos. - Mariscos. - Ópticas. - Plásticos - Panela - Papelería. - Panaderías. - Ropa. - Servicios. - Transportistas - Vendedores de Lotería - Verduras. - Zapatos
		Aproximadamente 1700 comercios	

4.3. Determinantes de diseño para el equipamiento

Hasta aquú, queda claro que debe realizarse una intervención urbano-arquitectónica integral. Por lo que, se presenta una tabla resumen de la información recopilada que aporta al desarrollo de la propuesta:

Tabla 4.3: Aportes de estudios realizados en el sector de estudio hasta la fecha. Fuente: (Cabrera, 2021; Peralta & Pintado, 2022; Soria, 2019)(Cabrera, 2021; Soria, 2019).

Estudio	Aportes
"Estrategias de gestión para la recuperación del espacio público" Formar Ciudad"- Caso Feria Libre" Tipo: Tesis de Grado. Fecha: 2019 Autora: Soria, Heidy	1. "La primera estrategia está conformada por 6 líneas de acción, 6 programas y 28 proyectos, con la finalidad de regenerar el sector de la Feria Libre-Arenal, destacando principalmente, una de las acciones que es la Reubicación de los comerciantes mayoristas y de la explanada de la feria libre, hacia la Plataforma Itinerante de Narancay, reduciendo el 50% de la subutilización del suelo, trasladando aproximadamente 800 comerciantes, potencializando el uso y dinámica económica del sector de Narancay." 2. "Disminuir la percepción de inseguridad en el espacio público, mediante la aplicación de lineamientos de seguridad preventiva." 3. "Reforma de la ordenanza que sanciona y regula las actividades de comercio ambulatorio y otras, en los espacios púbicos en el área urbana del cantón Cuenca." 4. "Gestionar intervenciones urbanas integrales que optimicen los recursos disponibles a través del reconocimiento y utilización de elementos propios del sector y del municipio."
"Lineamientos para el emplazamiento de un terminal terrestre al sur del cantón Cuenca" Tipo: Tesis de Maestría. Fecha: 2020 Autora: Cabrera, Tania	1. Rutas que salen por el sur del cantón Cuenca: BUSES LITUMA ZHUNIO Y SINCHE CIA LTDA (17 turnos diarios, con una aglomeración a las 14:30 [3 turnos]); COMPAÑIA DE TRANSPORTE 25 DE AGOSTO (10 turnos diarios, con mayor afluencia a partir de 14:00 hasta las 14:30) [3 turnos]; COMPANIA DE TRANSPORTE SANTA ISABEL (50 turnos diarios, con una mayor aglomeración a partir de las 15:00 a 15:50) [8 turnos]; COMPAÑIA DE TRANSPORTE QUEZADA AGUIRRE (19 turnos diarios, con mayor afluencia desde 15:00 a 15:30 [3 turnos] y de 18:00 a 18:15 [3 turnos]); COOPERATIVA DE TRANSPORTE AZUAY (50 turnos diarios, con mayor afluencia desde 05:30 a 05:45[3 turnos]); COOPERATIVA DE TRANSPORTE PIÑAS INTERNACIONAL (3 turnos diarios [07:50, 12:30 y 19:00]); COMPANIA DE TRANSPORTES INTERCANTONAL AVILA GONZALEZ (11 turnos diarios, con mayor afluencia desde 17:00 a 17:30 [4 turnos]); COOPERATIVA DE TRANSPORTE GIRON (55 turnos diarios, con 4 turnos por hora); EMPRESA DE TRANSPORTE SAN LUIS (con 6 turnos diarios [00:00, 01:00, 07:45, 11:00 16:00 y 19:30]); COOPERATIVA DE TRANSPORTE ASOCIADOS TAC (con

2 turnos diarios [16:15 y 12:00]); COOPERATIVA DE TRANSPORTE PULLMAN VIAJEROS (28 turnos diarios, con mayor afluencia de 22:30 22:40 [3 turnos]); EMPRESA DE TRANSPORTE SUPER SEMERIA (1 turno diario); COOPERATIVA DE TRANSPORTE RUTAS FERNANDES FERNANTRANS S.A. (18 turnos diarios, con mayor afluencia a 14:00 [2 turnos]); COOPERATIVA DE TRANSPORTE LOJA INTERNACIONAL (3 turnos diarios [12:00, 17:00 y 22:00]), RUTAS PUCAREÑAS (3 turnos diarios, [05:45, 12:00 y 16:00]); COOPERATIVA DE TRANSPORTE RUTAS ORENSES (16 turnos diarios); TRANSPORTE DE PASAJEROS EN BUSES TRANSZHIÑA CIA. LTDA (16 turnos diarios, con mayor afluencia a 14:00 [5 turnos diarios]); EJECUTIVO CUENCA EXPRESS S.A. (24 turnos diarios, con mayor afluencia de 07:00 a 07:45 [4 turnos])

2. Tasa de crecimiento de transporte interprovincial promedio de crecimiento 0.40% a "los 20 años de vida útil del terminal, se tendrá para el año 2041 un total de 16 frecuencias. Para el año 2054 se debería tener 17 frecuencias si la tendencia… Con los datos de proyección las frecuencias provistas por la ANT, se puede tener hasta de 16 frecuencias a una misma hora hasta el año 2041 siendo"
3. "Actualmente está dotada de transporte público urbano por las líneas 17 y 18… transporte comercial, taxis y carga liviana… El transporte en bicicleta no es la opción más viable actualmente ya que por el momento no se cuenta con infraestructura para los ciclistas." "Cabe señalar que el transporte público no pasa por calles contiguas al predio, sino es enrutado por la vía Cuenca - Azogues y por la Panamericana, por lo tanto, es necesario restructurar los recorridos con el afán de que estas líneas sirvan directamente a la estructura."
4. "En el caso de las unidades de TPIII que ingresan al cantón por la parte sur, para acceder al Terminal Sur desde la estructura planteada deberán tomar el desvío a Zhucay"
5. El "GAD Municipal de Cuenca, indica que el diseño del intercambiador no permite los ingresos directos hacia las calles aledañas al predio donde se ensamblará el Terminal Sur… Se determinó que no se podrían establecer una conexión a nivel directo con el nuevo Acceso Sur, puesto que afectaría la operación y seguridad de la vía."

	6. Para este estudio se toma, el predio de propiedad municipal incluyendo el actual Taller Municipal.
"Surgimiento de los nuevos espacios de comercialización de productos de primera necesidad a partir de la pandemia del COVID-19 en el barrio Narancay de la ciudad de Cuenca." Tipo: Tesis de Grado. Fecha: 2021 Autoras: Peralta, Betty; Pintado, Daniela.	1. "Potencializar el uso de la plataforma Narancay" 2. "Reubicación de los comerciantes que ocupan de manera inadecuada los retiros de los predios ubicados en torno a la vía Panamericana Sur." 3. "Establecer lineamientos de diseño para la Plataforma Narancay que garanticen la aplicación de los protocolos de bioseguridad frente a la COVID-19." 4. "Fomentar el comercio de proximidad" 5. Poner a disposición de plataformas móviles" 6. "Generar mercados móviles para oferta de alimentos" 7. "Incorporar el eje de circulación alterna" 8. "Implementar una estación de bus Interprovincial" 9. "Mejorar las condiciones de la capa de rodadura de las vías locales." 10. "Mejorar las condiciones de la señalización horizontal y vertical." 11. "Regular el uso y ocupación del suelo del sector."

Pudiendo observarse una dicotomúa de las actividades comerciales que convergen en la zona, asú como una gran expectativa con el predio en disputa, pues, se necesita recuperar, prevenir, mitigar, remediar, reubicar y controlar, de forma permanente, solventando las necesidades presentes y futuras, por lo que, combinar las actividades comerciales del mercado re-potencializando y el terminal terrestre, definirúan un equipamiento óptimo para el sector y la ciudad.

4.4. Equipamiento para comercio informal

4.4.1. Propuesta funcional

De acuerdo análisis de factibilidad de Cabrera, (2021), la manzana de propiedad municipal de la actual Plataforma Municipal Itinerante Narancay y el actual Taller Municipal, es un predio optimo, para poder desarrollar el Terminal Terrestre Sur de paso, de tal forma que concentre todo el transporte proveniente del Sur y "abastecer a una demanda y oferta actual y futura" generándose además que "amplias zonas de la ciudad accederúan a un servicio formal y en un menor tiempo".

FIGURA 4.10: Predios propiedad del Municipio de Cuenca en Narancay dónde se encuentra dada la factibilidad para el Terminal Sur de paso. Elaboración Propia.

Cabe señalar que, al abordar la dotación de equipamiento público, como bien lo aclara Cabrera, la municipalidad dispone de limitados espacios de propiedad pública para efecto de esto; dónde incurrir en un mayor costo, para logar su cometido es un factor determinante y en consecuencia aprovechar y hacer exponencial el uso que se le da a los mismo es no solo una caracterústica que deben tener los equipamientos, sino una necesidad.

Por lo que, combinar aquú un terminal y un mercado llega a ser factible; debiendo aclarase, que el éxito o fracaso del mismo depende en gran medida de la operatividad que se logre pues la edificación resultante es el medio para desarrollar actividades y las medidas que se adopten determinan su funcionamiento.

4.4.2. Programa arquitectónico

Es asú que de acuerdo con lo recopilado se estipula el siguiente programa arquitectónico en la Tabla 4.4:

Tabla 4.4: Programa Arquitectónico para el equipamiento de comercio (Mercado y Terminal de Paso Sur) . Fuente: Autores, Elaboración: Autores.

Zona	Macro Grupos	Grupos	Ambientes	Mobiliario y Equipo	Áreas
Mercado	Área de Ventas	Zona Húmeda	Carnes	Mostrador, silla, refrigerador, báscula, ganchos, barras, estantes, lavado 2 pozos	15,347.32m^2
			Mariscos	Mostrador, silla, refrigerador, báscula, ganchos, barras, estantes, lavado 2 pozos	
			Aves	Mostrador, silla, refrigerador, báscula, ganchos, barras, estantes, lavado 2 pozos	
			Lácteos	Mostrador, silla, refrigerador, báscula, ganchos, barras, estantes, lavado 2 pozos	
			Panadería	Mostrador, silla, refrigerador, báscula, ganchos, barras, estantes, lavado 2 pozos, horno	
		Zona Semi-Húmeda	Frutas y Verduras	Mostrador, silla, refrigerador, báscula, ganchos, barras, estantes	
			Flores	Mostrador, silla, refrigerador, báscula, ganchos, barras, estantes	
			Herbolaría	Mostrador, silla, refrigerador, báscula, ganchos, barras, estantes	
			Huevos	Mostrador, silla, refrigerador, báscula, ganchos, barras, estantes	
			Insumos Agropecuarios	Mostrador, silla, refrigerador, báscula, ganchos, barras, estantes	

	Granos Cocidos	Mostrador, silla, refrigerador, báscula, ganchos, barras, estantes	
	Dulces	Mostrador, silla, refrigerador, báscula, ganchos, barras, estantes	
	Productos Naturistas	Mostrador, silla, refrigerador, báscula, ganchos, barras, estantes	
Zona Seca	Plásticos	Mostrador, silla, ganchos, barras, estantes	15,347.32 m^2
	Abarrotes	Mostrador, silla, ganchos, barras, estantes	
	Cristales	Mostrador, silla, ganchos, barras, estantes	
	Ferretería	Mostrador, silla, ganchos, barras, estantes	
	Granos y Semillas	Mostrador, silla, ganchos, barras, estantes	
	Ropa	Mostrador, silla, ganchos, barras, estantes	
	Zapatería	Mostrador, silla, ganchos, barras, estantes	
	Artesanías	Mostrador, silla, ganchos, barras, estantes	
	Hojalatería	Mostrador, silla, ganchos, barras, estantes	
	Tecnología	Mostrador, silla, ganchos, barras, estantes	
	Internet	Mostrador, silla, ganchos, barras, estantes	

	Mercadería	Mostrador, silla, ganchos, barras, estantes
Estands	Bebidas	Mostrador, silla, refrigerador, ganchos, barras, estantes, lavado 2 pozos
	Perecibles	Mostrador, silla, refrigerador, báscula, ganchos, barras, estantes
	No perecibles	Mostrador, silla, ganchos, barras, estantes
	Lustra botas	Mostrador, silla
	Revistas Periódicos	Mostrador, silla
Otros Servicios	Bancos	Cajeros
	Comida preparada en patio	Mostrador, silla, refrigerador, cocina 4 quemadores industrial, estantes, lavado 2 pozos
	Farmacia	Mostrador, silla, barras, estantes
	Peluquería	Mostrador, sillas, barras, estantes
	Lotería	Mostrador, sillas, barras, estantes
	Óptica	Mostrador, sillas, barras, estantes
	Joyería y Relojería	Mostrador, sillas, barras, estantes
	Cerrajería	Mostrador, sillas, barras, estantes

			CD`s	Mostrador, sillas, barras, estantes	
			Estibadores	Mostrador, silla	
			Librería	Mostrador, sillas, barras, estantes	
	Almacenamiento	Cámara Fría	Carnes y Embutidos	Mostrador, silla, refrigerador, báscula, ganchos, barras, estantes, lavado 2 pozos	185.02 m^2
			Pescados y Mariscos	Mostrador, silla, refrigerador, báscula, ganchos, barras, estantes, lavado 2 pozos	
			Aves	Mostrador, silla, refrigerador, báscula, ganchos, barras, estantes, lavado 2 pozos	
			Lácteos	Mostrador, silla, refrigerador, báscula, ganchos, barras, estantes, lavado 2 pozos	
		Otros	Depósito		2,852.38 m^2
			Carga y Descarga		
			Bodegas		

	Servicios Sanitarios		SS.HH Públicos	Piezas sanitarias
Terminal Terrestre de paso SUR	Andenes		Andenes de arribo	
			Andenes de partida	
			Andenes de espera	
	Área de Ventas	Estands	Bebidas	Mostrador, sillas, barras, estantes
			Perecibles	Mostrador, sillas, barras, estantes

		No perecibles	Mostrador, sillas, barras, estantes
		Lustra botas	Mostrador, silla
		Información Turística	Mostrador, silla
		Revistas Periódicos	Mostrador, silla
	Servicios Sanitarios	SS.HH Públicos	Piezas sanitarias
	Arte	**Altar**	
Operación	**Guardería**	Recepción	Mostrador, sillas, estantes
		Aulas	Sillas y mesas
		Espacio de Lactancia	Lavado 1 poso, cunas, estantes, vestidores
		Limpieza y aseo	lavado 1 poso, planchador, tendederos
		Cocina	cocina 4 quemadores industrial, refrigerador, lavado 2 pozos, estantes
		Comedor	Mesas y Sillas
		Bodega	Estantes
		SS.HH infantes	Piezas sanitarias
		SS.HH Personal	Piezas sanitarias
	Centro de Salud	Enfermería	Mesa de curaciones, estantes, sillas, camillas, mesa de trabajo
		Consultorio	Escritorio, sillas, camilla, mesa de trabajo
		Sala de Espera	Sillas
		SS.HH	Piezas sanitarias

Administración	Gerencia	Escritorio, sillas, estantes
	Administración general Mercado	Escritorio, sillas, estantes
	Administración general Terminal	Escritorio, sillas, estantes
	Contabilidad Mercado	Muebles de oficina
	Contabilidad Terminal	Muebles de oficina
	Secretaría General	Muebles de oficina
	Archivo General	Escritorio, sillas, estantes
	Recaudación	Escritorio, sillas, estantes
	Departamento de mantenimiento	Escritorio, sillas, estantes
	Departamento de comunicación	Escritorio, sillas, estantes
	Departamento de Logística e Inspección Sanitaria	Escritorio, sillas, estantes
	Departamento de Seguridad	Escritorio, sillas, estantes
	Bodegas de Almacenamiento	
	SS.HH	Piezas sanitarias
Desechos	Depósito de desechos inorgánicos	Estantes, basureros
	Depósito de vidrios	Estantes, basureros
	Depósito de Plásticos	Estantes, basureros
	Depósito de metales	Estantes, basureros
	Depósito de papel	Estantes, basureros

	Depósito de electrónicos	Estantes, basureros
Agua	Cuarto de máquinas	Estantes
Luz	Cuarto de máquinas	Estantes
Internet	Cuarto de máquinas	Estantes
Gas	Cuarto de máquinas	Estantes
Otros	Cuarto de máquinas	Estantes
Parqueaderos	Bahía de Taxis	
	Bahía de Vehículos	
	Bahía de Buses	
	SS.HH para guardianía	Piezas sanitarias
	Caseta de vigilancia	Escritorio, sillas, estantes

4.4.3. Organigrama Funcional

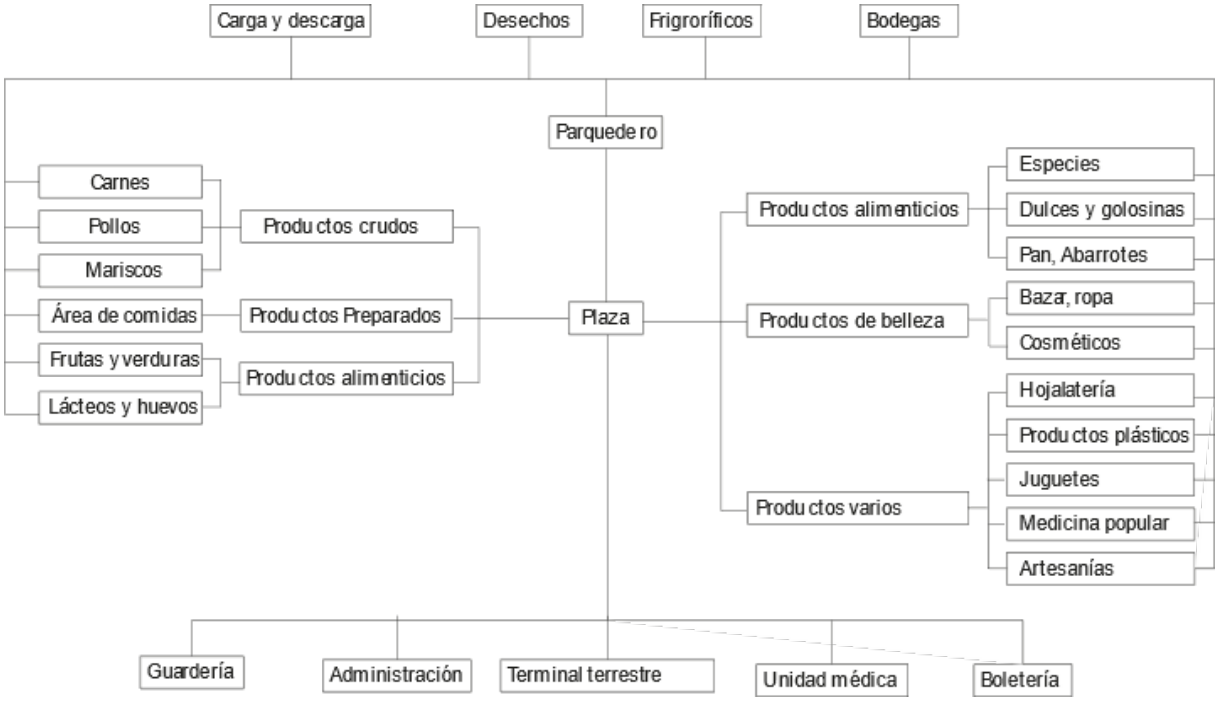


Figura 4.11: Organigrama funcional de la propuesta Mercado. Elaboración Propia

4.4.4. Zonificación

Para el uso del mercado se plantea una estructura radial de dos bloques, distribuido un bloque para productos húmedos y semihúmedos, y el otro bloque para productos secos. Asi mismo en la parte sur del terreno se propone una pequeña terminal terrestre junto al área administrativa, donde funciona una guarderúa y un centro médico. (Ver Anexos **??**, **??**)

En el subsuelo se distribuye los parqueaderos, tanto de camionetas, camiones y vehúculos particulares.

Figura 4.12: Sección zonificación mercado Narancay. Elaboración Propia.

4.4.5. Criterios constructivos

Área para cargar y descargar alimentos

Con el fin de lograr una mejor organización para el manejo de los producto al momento de descargar o cargar los mismos, se ha generado un espacio propio y adecuado en el cual los vehúculos lleguen y puedan proceder a realizar sus actividades, para esto se genera el espacio adecuado, el mismo que está en el parqueadero subterráneo, este espacio consta de 35 parqueos para los camiones, de esta manera se controla el caos vehicular y se proporciona de un espacio destinado solamente para la carga y descarga de productos. (Ver Anexo 5)

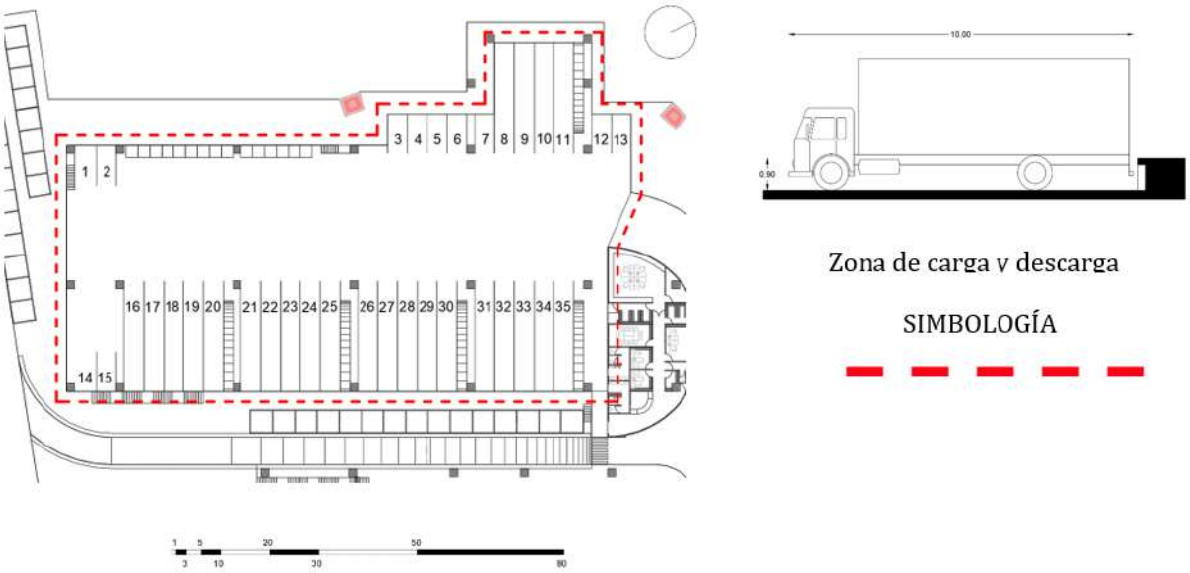


Figura 4.13: Zona de Carga y Descarga. Elaboración propia.

Soluciones urbanas

En cuanto a la rotonda que se incorpora en la Calle de la Zarzuela, es con la intención de evitar el congestionamiento vehicular ya que en este espacio se da la salida de los buses de pasajeros, a más de esto también se da la salida de los camiones, de modo que esta rotonda ayuda a la distribución homogénea de los vehículos.

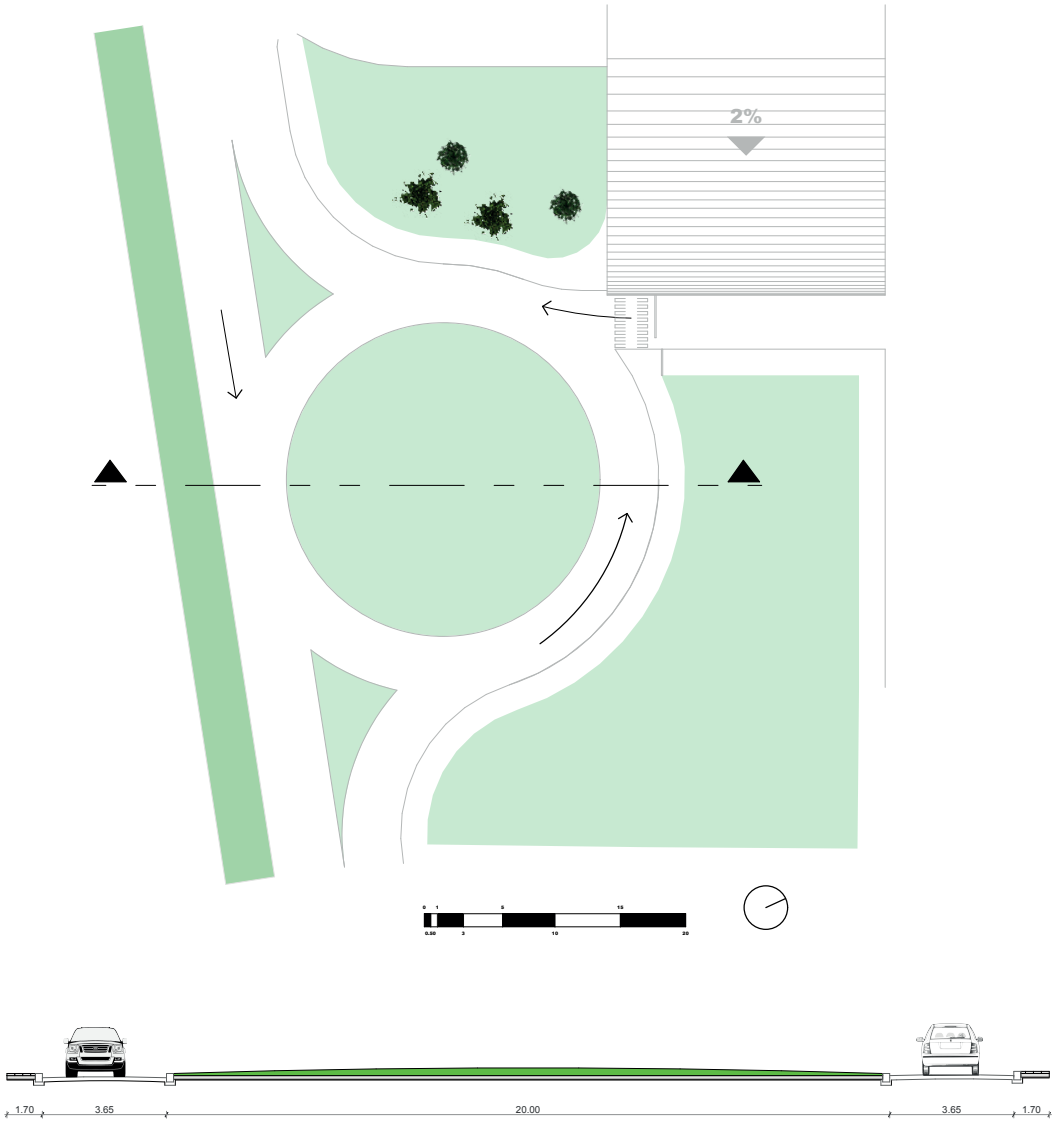


Figura 4.14: Rotonda y salida de buses de pasajeros. Elaboración propia.

En lo que respecta a las vúas perimetrales de la propuesta se direcciona de mejor manera de modo que el tránsito vehicular se vuelva más fluido y ordenado respetando los carriles que corresponde a buses y camiones de carga pesada, de esta manera cada tipo de transporte tenga su propio espacio de embarque y desembarque. La Calle del Charango se utilizará solamente para el acceso y salida de vehículos pesados tanto camiones como buses de pasajeros.

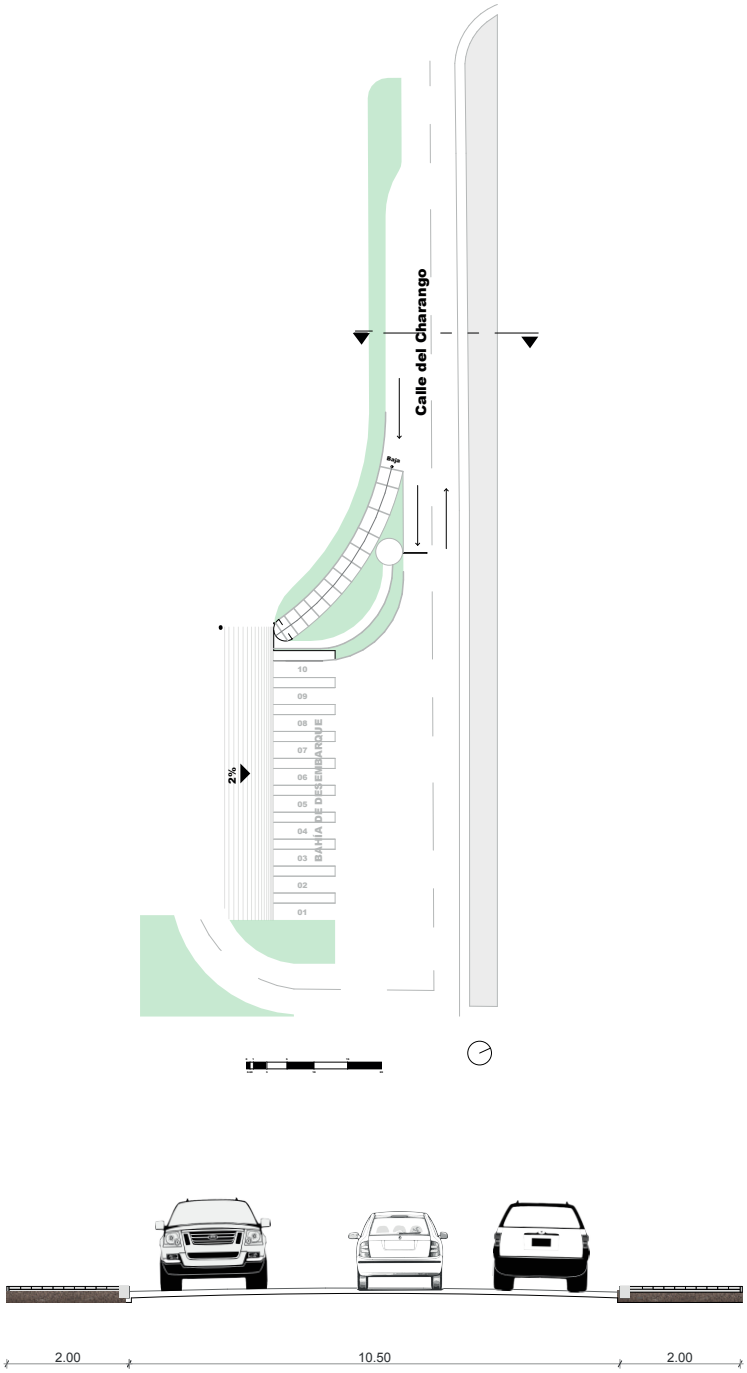


Figura 4.15: Mediana, acceso y salida de la Calle del Charango. Elaboración propia.

Con la finalidad de mejorar el servicio de transporte público y dar mayor comodidad y seguridad a la sociedad se crea una para de taxis y buses urbanos, la parada de taxis se crea en la Calle Beethoven con un espacio para 5 vehículos, mientras que la parada de bus se hace en la Calle de la Zarzuela con espacio para 3 buses, estas paradas están ubicadas en espacios estratégicos de modo que no genere conflictos vehiculares.

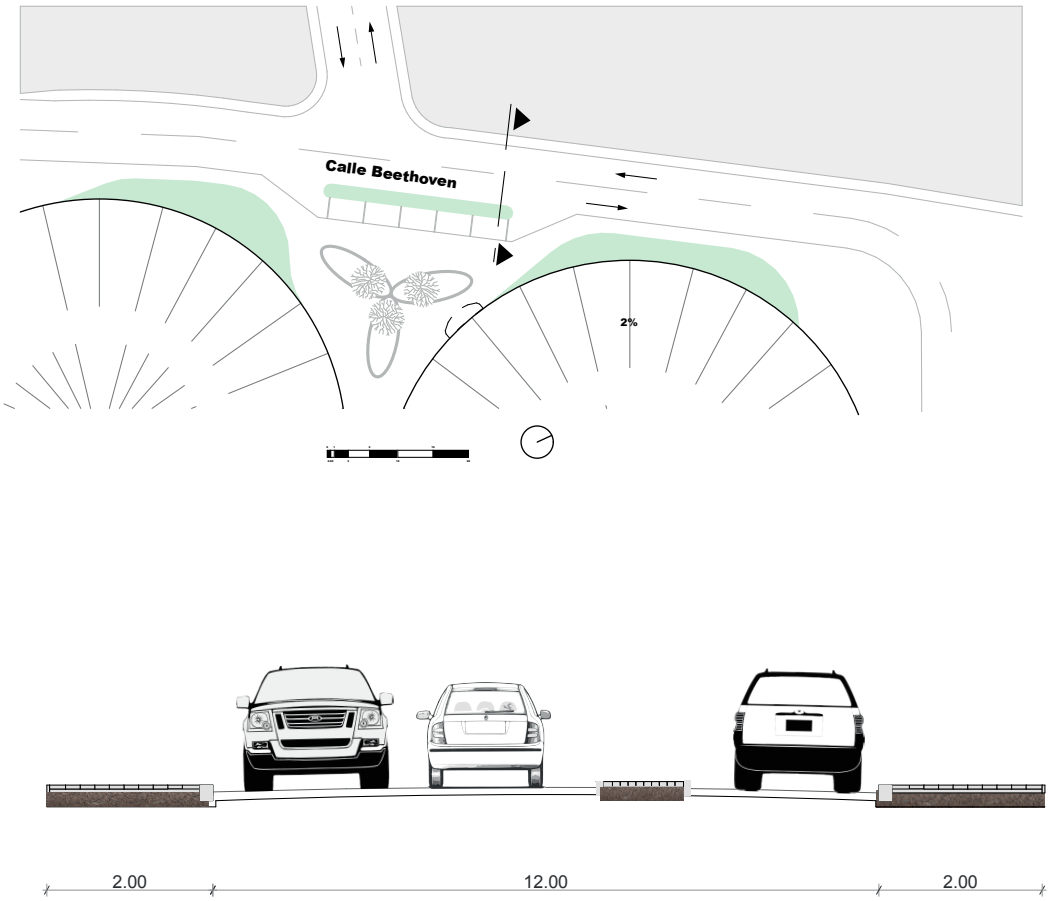


Figura 4.16: Parada de Taxis. Elaboración propia.

En lo que respecta al sentido de las vúas perimetrales del proyecto se puede apreciar claramente que se ha dado un mejor orden y sentido vial de modo que no se genere los conflictos vehiculares, esta direccionado y ordenado de tal manera que cada tipo de vehúculo ocupe y transite por la zona que le corresponde.

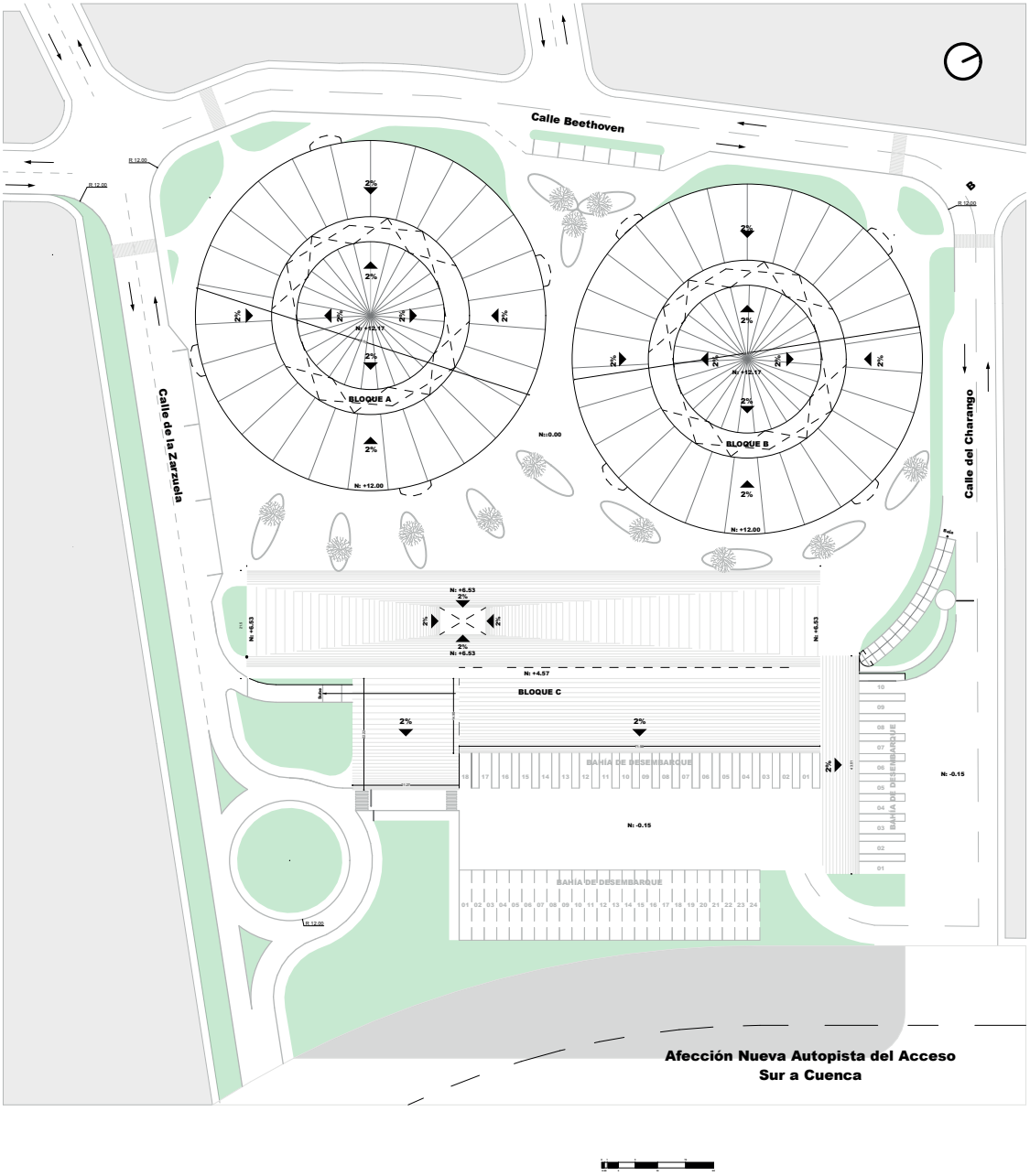


FIGURA 4.17: Circulación y dirección de las viales perimetrales del proyecto. Elaboración propia.

4.4.5.1. Puestos por giro de negocio

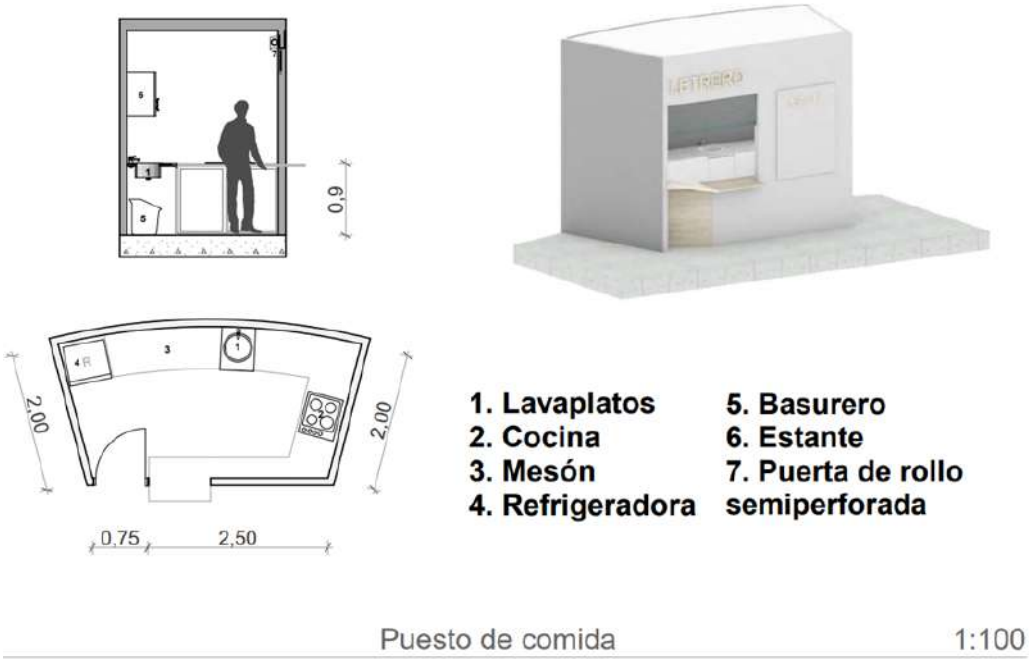


FIGURA 4.18: Puesto de comida. Elaboración propia.

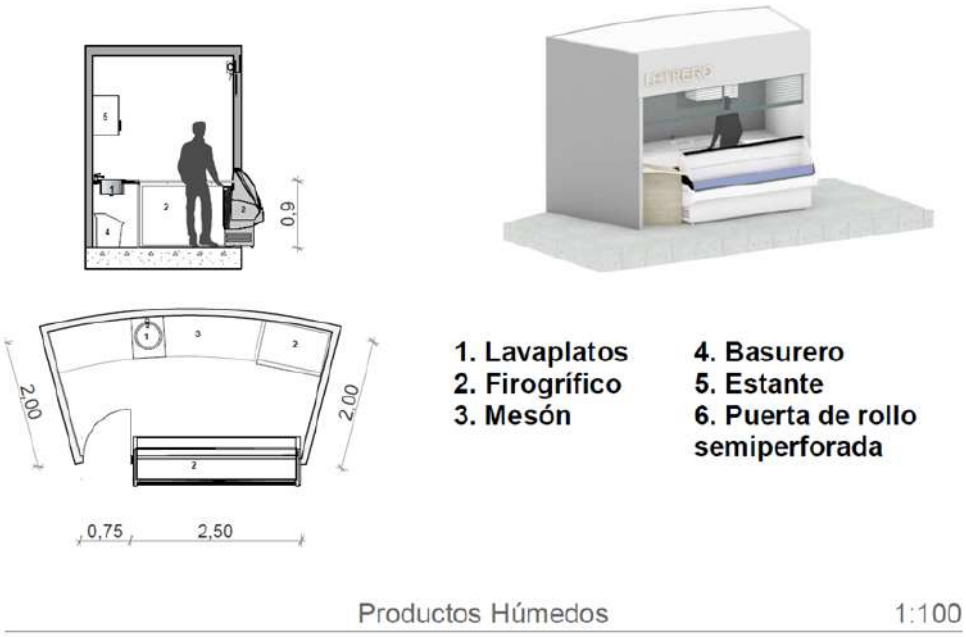


FIGURA 4.19: Puesto de productos húmedos. Elaboración propia.

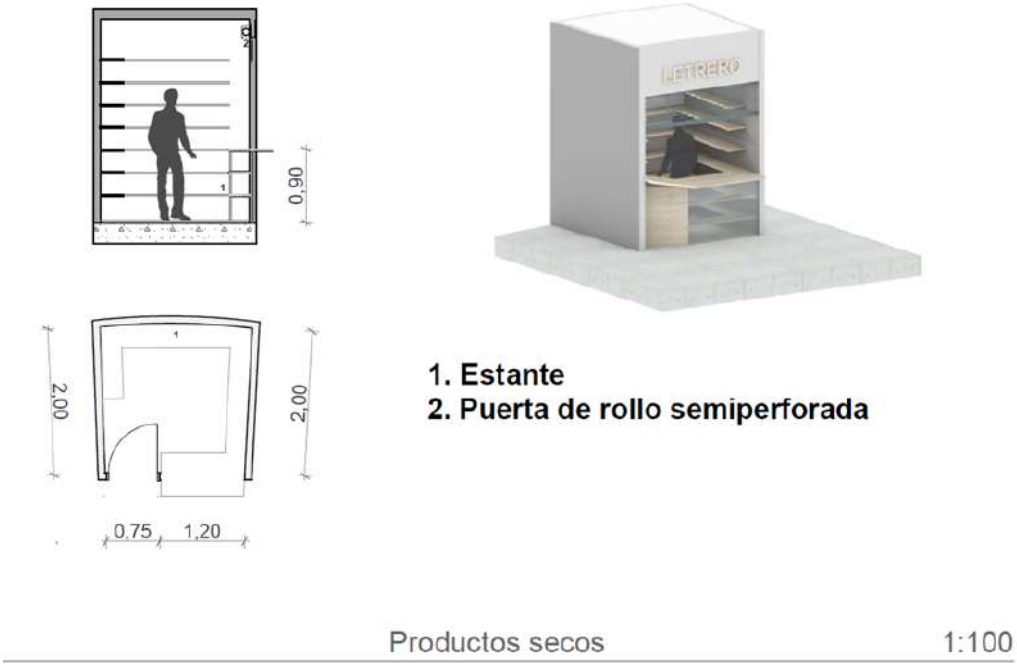


FIGURA 4.20: Puesto de productos secos. Elaboración propia.

4.5. Concepto estético-formal

Se diseño un mercado inspirado en las en el panóptico, un proyecto diseñado por Jeremias Bentahm, en donde la forma principal del edificio es circular, formando un cilindro, partiendo desde un eje central se distribuyó las circulaciones, asú mismo los puestos del mercado.

Una de los artúculos más usados por las vendedoras de los mercados, y es tradicional de la ciudad de cuenca son las polleras y las candongas, en las cuales se inspiro el diseño del equipamiento y la distribución de las zonas de descanso. (Ver Anexo 5)

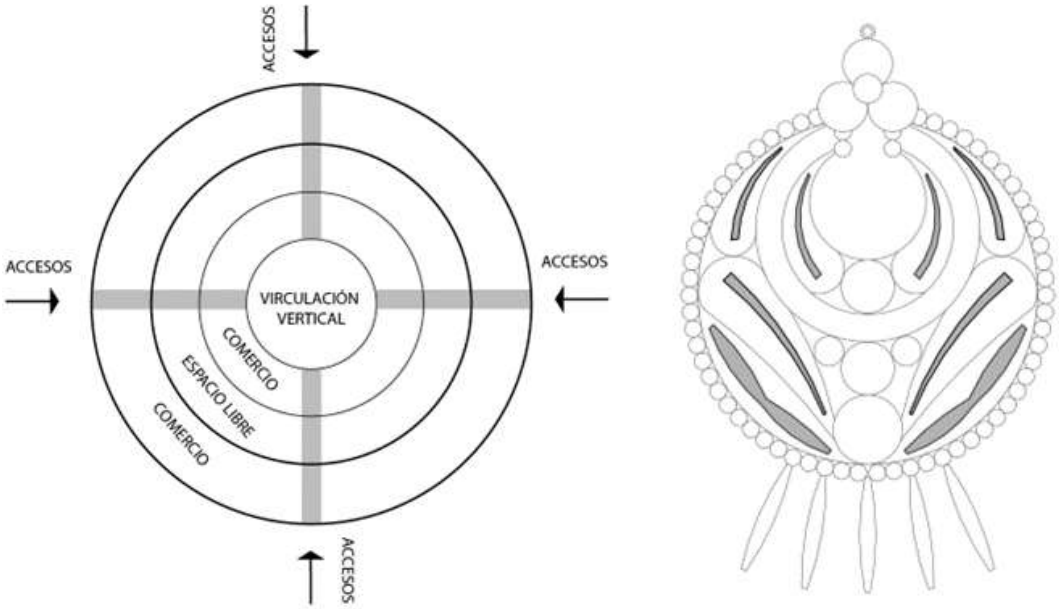


FIGURA 4.21: Concepto formal. Elaboración propia.

4.5.1. Integración al concepto e imagen urbana

Se busca una imagen única del barrio, un proyecto que llame la atención, mediante un equipamiento multipropósito, que cumpla con el rol funcional para el cual fue diseñado y que se integre adecuadamente en el tejido urbano de la ciudad. (Ver Anexo **??**)

FIGURA 4.22: Propuesta de Mercado – Termianal Narancay. Elaboración propia.

El proyecto se integra de manera positiva a la ciudad y se vincula a puntos importantes del sector. La creación de espacios públicos contraresta la problemática del lugar. (Ver Anexos 5, 6, 7, 8, 9, **??**, 11)

Figura 4.23: Propuesta de Mercado Narancay. Elaboración propia.

Conclusiones

- El crecimiento urbano natural en la región de Narancay se ha acelerado sin planificación durante las últimas dos décadas, dando como resultado manzanas irregulares y calles angostas; como consecuencia, se ha vuelto demasiado denso en su centro y, más recientemente, en su periferia, dejando mucho espacio sin usar, lo que resulta en la subutilización del suelo urbano y la segregación del comercio informal.

- La crisis sanitaria ha marcado un precedente en la cotidianidad en las dinámicas de las ciudades, con respecto al comercio se tiene que replantear los estándares de diseño y funcionamiento con el objetivo de prevenir contagios.

- La contaminación visual que ha instalado el comercio informal ha afectado el panorama paisajístico, sus calidades se están deteriorando, sus espacios públicos están subutilizados, por lo que se requieren acciones necesario para ayudar a restaurar la imagen del sector con el fin de utilizar el potencial del mismo. Esto promoverá el crecimiento económico y beneficiará a la población.

- Las ferias informales que tienen lugar en la ciudad de Cuenca se deben a que las ordenanzas, así como los proyectos de intervención urbana, que han operado desde una mirada institucional y tecnocrática, pero no desde las necesidades de los propios ciudadanos. Es por ello que el proyecto generara una herramienta tangible para ser usado posteriormente por las autoridades y el gobierno competente con el fin de replicarlo en beneficio de la población.

- El comercio informal no va a desaparecer, sin importar las medidas gubernamentales que se tomen. Por ello, en lugar de proponer políticas de higienización, el problema se debería enfocar en fomentar la actividad económica ya existente, bajo políticas públicas y equipamientos urbanos que legitimen su desarrollo.

Recomendaciones

- Para abordar el problema del espacio informal y público, es necesario que exista una preocupación por parte del estado ecuatoriano, en cuanto al sector productivo que se ha desarrollado debido a la pandemia de COVID-19, ya que hay varios problemas por conseguir un lugar de trabajo, por lo que se debe promover un acuerdo entre trabajadores y empleadores para generar garantías de empleo.
- Se deben impulsar mejores condiciones de trabajo en el espacio público, una de esas medidas debería ser la ubicación y re-ubicación de los comerciantes regularizados y no regularizados en espacios ordenados y seguros.
- Se recomienda el mantenimiento continuo de los espacios públicos, proponer y establecer controles industriales irregulares para evitar que nuevos comerciantes logren localizarse extraoficialmente en el mismo.
- Se recomienda el tomar en cuenta las normas de seguridad NEC de estructuras metálicas y sismorresistentes al momento de ejecutar el proyecto estructurante de comercio, para una correcta practica laboral.

Referencias

Antúnez, K. (2017). *Conocientoconociendo el sector informal: Condiciones laborales y socioéconómicassocioeconómicas de la inserción y mantenimiento de trabajadores* (Tesis de Grado, Universidad Católica Andrés Bello). http://w2.ucab.edu.ve/tl_files/escuela_ciencias_sociales/Trabajo%20de%20Grado/5.Conociendo%20el%20sector%20informal,%20Condiciones%20laborales%20y%20socioeconomicas%20de%20la%20insercion%20y%20mantenimiento%20de%20trabajadores%20.pdf

Arias, F. (s.f.). *El proyecto de investigación. introducción a la metodología.* Caracas: Episteme.

Arias, F. (2012). *El proyecto de investigación. introducción a la metodología.* Caracas: Episteme.

Bárcenas, A. (2020). Los efectos económicos y sociales del covid-19 en américa latina y el caribe. *CEPAL.* https://www.cepal.org/sites/default/files/presentation/files/200605_final_presentacion_parlamericasv_alicia_barcena.pdf

Carrera Calderón, F. (2015). "la participaciónparticipación ciudadana y control social en ecuador". *UNIANDES EPISTEME: Revista de Ciencia, TecnologíaTecnología e InnovaciónInnovación*, *2*(1), 47–65. https://bit.ly/31VJQlf

CEPAL. (2020). *Propuesta de un ingreso básico para ayudar a la población más vulnerable a superar los efectos del coronavirus.* https://www.cepal.org/es/comunicados/cepal-propone-avanzar-un-ingreso-basico-ayudar-la-poblacion-mas-vulnerable-superar

Comisión Cuenca. (2015). *Diagnóstico ambiental parcial de las 21 parroquias rurales del cantón Cuenca.* http://cga.cuenca.gob.ec/sites/default/files/Unido.pdf

De Souza, M. (2020). Concepción: El trabajador del comercio informal de calle. la producción efímera del espacio en la crisis social. *Arquitecturas del Sur*, *38*(57), 146–161. https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0719-64662020000100146&lang=pt

El Mercurio. (2020). *Caos persiste por ventas informales en el acceso sur.* https://elmercurio.com.ec/2020/11/11/caos-persiste-por-ventas-informales-en-el-acceso-sur/

Hernández, R., y Fernández, C. (s.f.). *Metodología de la investigación* (Sexta edición ed.). México-D.F: A.Mc Graw Hill/Interamericana Editores.

Hernández, R., y Fernández, C. (2014). *El proyecto de investigación. introducción a la metodología.* Mc Graw Hill/Interamericana Editores.

López, W. (2016). La informalidad urbana y los procesos de mejoramiento barrial. *Arquitectura y Urbanismo*, *XXXVII*(XXXVII (3), 1–18. https://www.redalyc.org/pdf/3768/376849417002.pdf

Marcillo, B., y Cevallos, K. (2020). *La Ocupación del Espacio Público por actividades*

comerciales. El caso de la calle 10 de Agostoagosto de la Ciudad de Jipijapa (Tesis de Pregrado, Universidad San Gregorio de Portoviejo). http://repositorio.sangregorio.edu.ec/bitstream/123456789/1705/1/ARQ-C2020-028.pdf

Martínez, G. (2016). *Informe Mundial de las Ciudades 2016: cómo ha sido la urbanización en los últimos 20 años.* https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/791814/informe-mundial-de-las-ciudades-2016-como-ha-sido-la-urbanizacion-en-los-ultimos-20-anos

Massida, A. (2018). Cómo nombrar a la informalidad urbana: Una revisión de las definiciones en uso, sus implicaciones analíticas y su alcance. *Quid*, *16*(10), 301–315. https://dora.dmu.ac.uk/handle/2086/18117 (Obtenido de)

Minchalo, M. (2014). *Análisis de la concepción del buen vivir en el plan de desarrollo y ordenamiento territorial de la parroquia baños* (Tesis de Pregrado, Universidad de Cuenca). http://dspace.ucuenca.edu.ec/handle/123456789/20829?locale=es

Moscoso, S. (2018). *Centro de convenciones y edificio administrativo para la Municipalidad de Cuenca. Caso: sector Narancay* (Tesis de Pregrado, Universidad del Azuay). http://dspace.uazuay.edu.ec/handle/datos/8189

Naciones Unidas. (s.f., 25 de septiembre). Objetivos y metas de desarrollo sostenible. *Organización de las Naciones Unidas*. https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/sustainable-development-goals/

Olivera, A. (2020). *Globalización, urbanización y salud: Impactos de la COVID-19. Instituto Superior Politécnico José Antonio Echeverría* (Vol. XLI). https://www.redalyc.org/journal/3768/376865021002/html/

ONU. (2012). *Objetivos de Desarrollo Sostenible. Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible.* https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/

ONU. (2016). *Hábitat- américa latina y el caribe.* https://onuhabitat.org.mx/index.php/la-nueva-agenda-urbana-en-espanol

Ordóñez León, A., Muñoz Sotomayor, V., y Reyes, C. (2021). Construcción participativa de políticas públicas. Una propuesta metodológica a partir de un caso en Ecuador. *Mundos Plurales - Revista Latinoamericana De Políticas Y Acción Pública*. doi: 10.17141/mundosplurales.1.2022.5035

Organización Internacional Trabajo. (2014). *Panorama temático laboral. transición a la formalidad en américa latina y el caribe.* https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---americasam

Pinilla, J., y Asociados. (s.f.). *Hoja de Ruta de Referencia Para La Implementacion de DOT Alrededor de Una Estacion Piloto Del Metro de Quito*. Quito: The Word Bank.

RED CIMAS. (2015). *Metodologías participativas. socio praxis para la creatividad social.* Madrid: Dextra Editorial.

Regalado, F. (2021). *Cambios post COVID-19 en el sector del mercado San Roque: comercialización y sobrevivencia* (Tesis de Maestria, Universidad Andina Simón Bolívar). http://hdl.handle.net/10644/8285

Vázquez, C., González, R., Tapia, J., y San Martín, P. (2017). Espacio público e informalidad: El caso del programa de apoyo para la reubicación del co-

mercio popular en la ciudad de méxico. *Revista de Antropología Experimental*, *11*, 139–158. https://sistemamid.com/panel/uploads/biblioteca/7097/7098/7110/7112/82781.pdf

Vélez, M. (2018). *Espacio público y vendedores ambulantes, caso de estudio: Centro histórico de la ciudad de cuenca* (Tesis de Pregrado, Universidad Católica de Cuenca). https://dspace.ucacue.edu.ec/bitstream/ucacue/8363/1/MIGUEL%20ESTEBAN%20VELEZ%20MU%C3%91OZ.pdf

Anexos

Anexos **138**

Anexo 1: Formato de entrevistas 138

Anexo 2: Normativa del sector 141

Anexo 3: Imagen objetivo 142

Anexo 4: Tabla de regulación del comportamiento de usos de suelo complementarios y compatibles en el asentamiento 144

Anexo 5: Zonificación 145

Anexo 6: Zonificación subsuelo 147

Anexo 7: Emplazamiento – Plata de subsuelo 149

Anexo 8: Emplazamiento de vegetación 151

Anexo 9: Planta baja bloque A,B,C 153

Anexo 10: Primera planta alta bloque A,B. Planta baja bloque C. 155

Anexo 11: Segunda planta alta bloque A,B. 157

Anexo 12: Tercera planta alta bloque A,B. 159

Anexo 13: Elevación Norte, Sur, Este, Oeste. Corte A-A, Corte B-B 161

Anexo 14: Render General 163

Anexo 15: Render del Mercado 165

Anexo 16: Render del Terminal 167

Anexo 17: Sección constructiva, Criterios de diseño 169

Anexo 1: Formato de entrevistas

ENTREVISTA PARA LA INVESTIGACIÓN DENOMINADA PROPUESTA DE REGULACIÓN DEL SUELO Y EQUIPAMIENTO URBANO PARA UNA ZONA CONCOMERCIO INFORMAL: SECTOR DE NARANCAY

Datos proporcionados por el encuestador
Datos Generales

Sexo:
Día:
Hora:
Lugar:
Ocupación:

1. ESPACIO PÚBLICO Y SU RELACIÓN CON EL COMERCIO.

a. ¿En cuál de estos espacios públicos considera que es APROPIADO realizar el comercio? Marque progresivamente siendo 4 el más apropiado y 1 el menos apropiado.

3 PLAZA	2 PARQUE	1 CALLE	4 MERCADO

b. Según su criterio de los siguientes espacios públicos según la SEGURIDAD que siente en ellos. Siendo 4 el que considera más seguro y 1 el más inseguro al momento de realizar actividades comerciales.

3 PLAZA	4 PARQUE	1 CALLE	2 MERCADO

c. De acuerdo a su criterio ¿Prefiere el comercio informal (calle) o el comercio formal (mercado) y por qué?

2. ESPACIO PÚBLICO Y SU RELACIÓN CON EL COMERCIO INFORMAL.

a. De acuerdo a su criterio ¿Cuáles considera, son las CAUSAS, que motivan a realizar comercio informal? Marque progresivamente siendo 4 la causa más probable y 1 la menos probable.

1 DÉFICIT DE INFRAESTRUCTURA	4 SUBEMPLEO Y DESEMPLEO	2 EXCESIVAS NORMAS Y REGULACIONES	3 COSTO ELEVADO PARA PONER UN COMERCIO FORMAL

1

b. **Según su criterio ¿Qué PROBLEMAS afrontan los vendedores ambulantes? Marque progresivamente, siendo 4 el problema más relevante y 1 el menos relevante.**

3 FALTA DE SERVICIOS BÁSICOS	4 FALTA DE INFRAESTRUCTURA	1 FALTA DE SERVICIOS FINANCIEROS	2 INSEGURIDAD

c. **De acuerdo a su criterio ¿Cuál de las siguientes considera una VENTAJA de los vendedores ambulantes?**

2 REGATEO	4 PRECIOS MÁS BAJOS QUE EL MERCADO FORMAL	3 GENERA TRABAJO PARA CUALQEUIER	1 NINGUNA

d. **Según su criterio de las siguientes opciones marque cual considera es una problemática de realizar el comercio en la CALLE. Marque progresivamente siendo 4 el problema más frecuente y 1 el problema menos frecuente**

3 INSEGURIDAD	4 CONTAMINACIÓN	2 INFRAESTRUCTURA	1 SERVICIOS BÁSICOS

e. **De acuerdo a su criterio de las siguientes opciones marque cual considera es una problemática de realizar el comercio en la PARQUE. Marque progresivamente siendo 4 el problema más frecuente y 1 el problema menos frecuente**

2 INSEGURIDAD	3 CONTAMINACIÓN	4 INFRAESTRUCTURA	1 SERVICIOS BÁSICOS

f. **Según su perspectiva de las siguientes opciones marque cual considera es una problemática de realizar el comercio en la PLAZA. Marque progresivamente siendo 4 el problema más frecuente y 1 el problema menos frecuente**

4 INSEGURIDAD	2 CONTAMINACIÓN	1 INFRAESTRUCTURA	3 SERVICIOS BÁSICOS

g. **De acuerdo a su conocimiento. En cuál de las siguientes opciones, considera que el comercio informal se encuentra controlado. Marque progresivamente siendo 4 el más controlado y 1 el menos controlado.**

3 PLAZA	4 PARQUE	1 CALLE	2 MERCADO

3. ESPACIO PÚBLICO Y SU RELACIÓN CON EL COMERCIO FORMAL.

2

a. **¿Cuál cree puede ser un PROBLEMA del comercio formal? Explique**

El problema radica en que el comercio formal, suele acarrear una serie de procedimientos y regulación para poder ejercerlo.

b. **¿Cuál considera una VENTAJA del comercio formal en relación al comercio informal?**

Una de las ventajas sería el orden, la seguridad y sobre todo la variedad de los productos, ya que los mismos se encuentran bajo control de las autoridades.

c. **¿Cuál considera una DESVENTAJA del comercio formal en relación al comercio informal?**

La accesibilidad, ya que el comercio informar lo encontramos hoy en dia en cualquier barrio o sector de la ciudad.

d. **De las siguientes opciones marque cual considera es una problemática de realizar el comercio en la MERCADO. Marque progresivamente siendo 4 el problema más frecuente y 1 el problema menos frecuente**

4 INSEGURIDAD	2 CONTAMINACIÓN	1 INFRAESTRUCTURA	3 SERVICIOS BÁSICOS

e. **Que característica considera importante dentro de una infraestructura para el comercio formal. Marque progresivamente siendo 4 la más importante y 1 la menos importante.**

2 SERVICIOS BÁSICOS	1 ESPACIOS COMUNALES	3 ÁREAS Y CIRCULACIÓN DEFINIDAS	4 SEGURIDAD

3

Anexo 2: Normativa del sector

Tabla 5: Normativa del uso de suelo en el Sector S-19 Fuente: GAD municipal de Cuenca

Altura de la edificación	**Lote Mínimo (m2)**	**Frente Mínimo (m)**	**Cos Máximo (%)**	**Densidad neta (DV)**	**Tipo de Implantación**	**Retiros (m)**		
						F	L	P
1 o 2 pisos	300	12	80	20-60 Viv/Hab	Aislada con retiro frontal	5	3	3
3 o 4 pisos	300	12	75	Igual o mayor a 40 Viv/Hab		5	3	3
5 o 6 pisos	500	18	75	Igual o mayor a 40 Viv/Hab		5	4	4
7 a 9 pisos	900	25	70	Igual o mayor a 40 Viv/Hab		6	6	6
10 a 12 pisos	1200	30	70	Igual o mayor a 40 Viv/Hab		8	8	8
13 a 15 pisos	1500	35	65	Igual o mayor a 40 Viv/Hab		10	10	10

Anexo 3: Imagen objetivo

PROPUESTA DE UN PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA DEL DEL SECTOR NARANCAY DE LA CIUDAD DE CUENCA

IMAGEN OBJETIVO

Mejorar todo el sistema vial existente en toda la zona del entorno inmediato, estas mejoras se lo haran tanto a sus caracteristicas geometricas como constructivas y funcionales, de manera que exista una circulacion vial ordenada y segura ya sea para las personas de la zona o para las personas que llegan hacer uso del equipamiento propuesto.

- Vías sin aceras y señalización y sin capa de rodadura
- Vías con aceras, señalización y capa de rodadura

Esto garantiza el acceso tanto peatonal como vehicular a todos los predios o a su vez a su gran mayoria.

Promover la conservación forestal en las margenes de rios y quebradas.

Regular de manera optima los emplazamientos de edificaciones, en especial aquellas que estan destinadas al uso de vivienda.

Fomento de actividades de para el desarrollo de emprendimientos relacionados al aprovisionamiento cotidiano.

Fomento en la formación academica de personas con bajo nivel educativo.

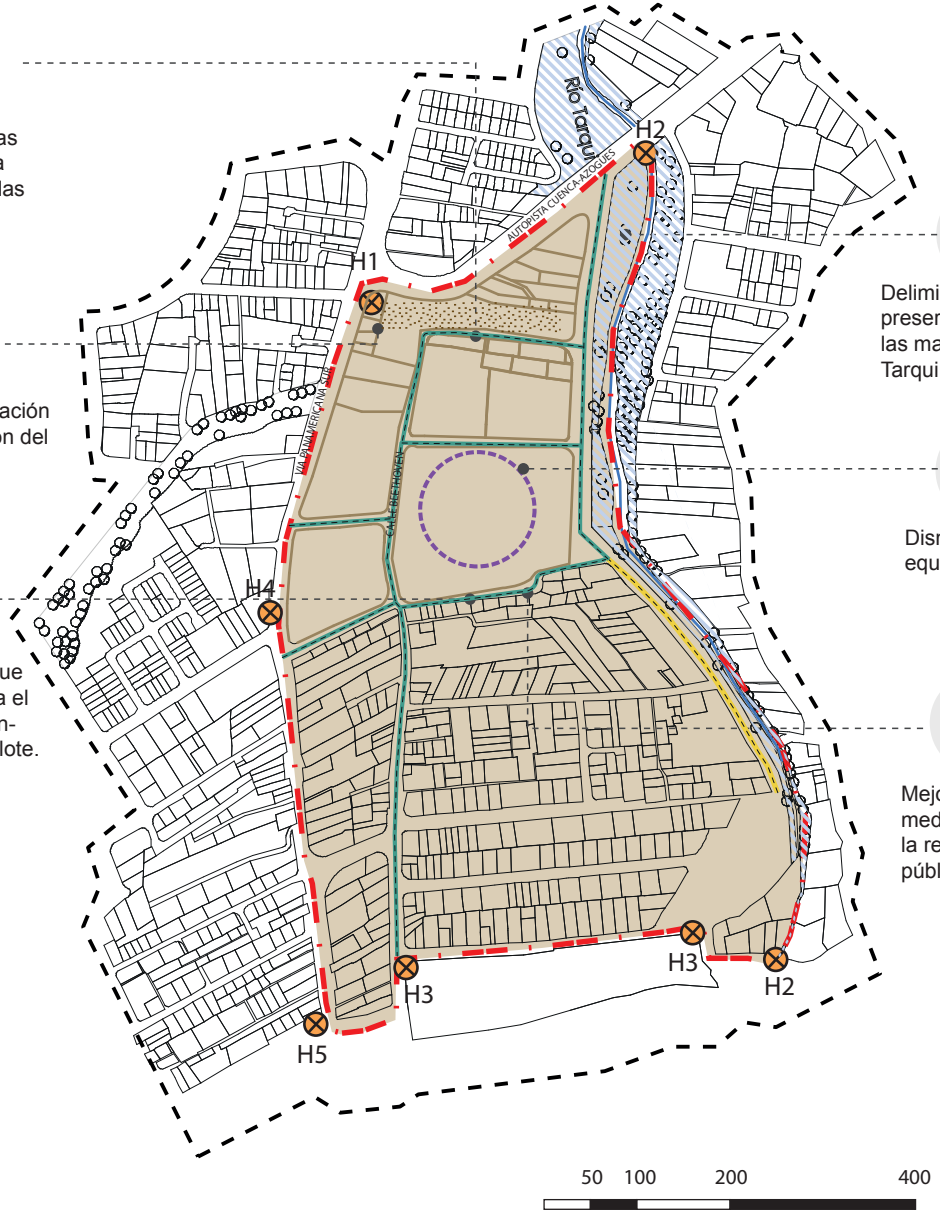
Insentivar y mejorar la frecuencia del servicio de transporte público en todas su modalidades.

Fomentar la integración social entre los habitantes del sector con los vendedores del mercado.

Demarcar y regular las áreas que seran para urbanización y aquellas donde se restringe el proceso.

Procesos de reforestación para reducir la erosión del suelo.

Demarcar las áreas que seran destinadas para el uso de vivienda dependiendo el tamaño del lote.



Delimitar, recuperar y preservar las llanuras de las margenes del Río Tarqui.

Disminuir el déficit de equipamientos.

Mejorar la seguridad vial mediante la ampliación de la red de alumbrado público.

SIMBOLOGÍA

- Área de Influencia Inmediata
- Área Específica de Planeación
- Ordenacion urbanística
- Hitos
- Río Tarqui
- Margen de Río (50m)

Promover y proponer la implementación de proyectos de reforestación y agricultura urbana, esto con el fin de disminuir la severa erosión del suelo.

- Susceptibilidad a erosión

Control de los procesos de parcelación o lotización en los predios del sector en conformidad a lo establecido en la normativa vigente correspondiente.

- Predios con áreas extensas

Mejorar de manera optima el estado de conservacion de las viviendas de modo que se pueda tener mejores condiciones de habitabilidad en el sector.

- Servicios públicos

El sector al estar en una zona de expansion urbana y sobre todo en una de las entradas mas importantes a la ciudad consta con todos los sistemas y servicios basicos de modo que al ya existir se puede mejorar el servicio con nuevos y modernos metodos.

Anexo 4: Tabla de regulación del comportamiento de usos de suelo complementarios y compatibles en el asentamiento

Tabla 4.2: Usos complementarios. Elaboración propia

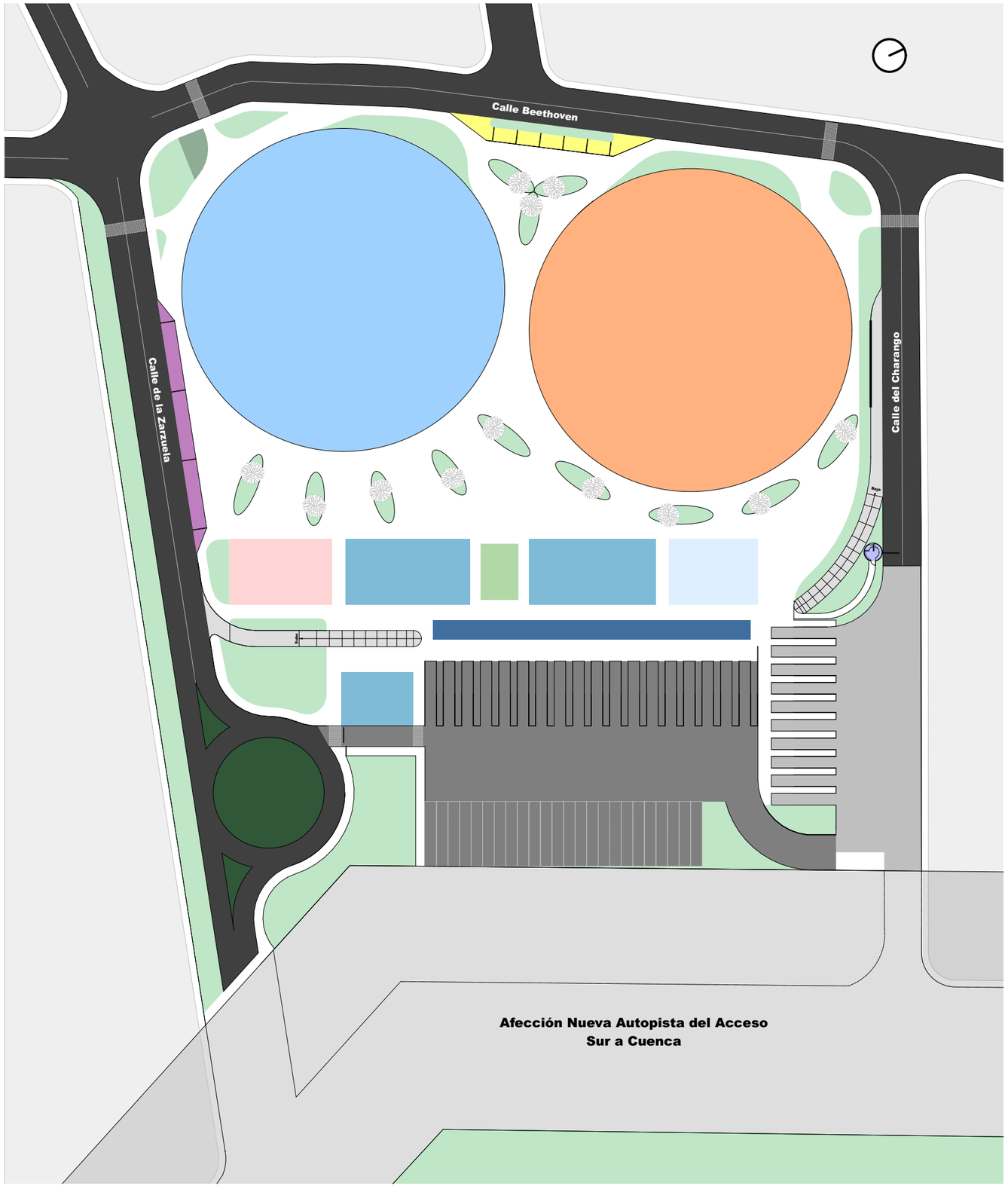
USO	ÁREA DE SUELO	ÁREA DE CONST.	LOCALI ZACIÓN	INFLUENTES	REQUISITOS ADMINISTRATIVOS	NORMAS A REVISAR	EFLUENTES	HORARIO DE FUNCIONAMIENTO	SERV. COMPL
								LUNES.DOM	
Tienda de abarrotes	Min: 15 m2 Max: 45 m2	Min: 15 m2 Max: 30 m2	Acceso a la vía pública	Energía eléctrica Agua Potable	Ficha Ambiental • Permiso del Cuerpo de Bomberos • Permiso de Sanidad e Higiene Municipal	NEC Normas de Arquitectura del Anexo 11 de la Ordenanza que Sanciona el PDOT del Cantón Cuenca (2003), sobre iluminación y ventilación en locales. • Normas de prevención contra incendios.	Recolección de desechos sólidos. • Evacuación de aguas servidas.	06H00 a 21h00	SSHH
Fruterías	Min: 25 m2 Max: 100 m2	Min: 25 m2 Max: 70 m2	Acceso a la vía pública	Energía eléctrica Agua Potable	Ficha Ambiental • Permiso del Cuerpo de Bomberos • Permiso de Sanidad e Higiene Municipal	NEC Normas de Arquitectura del Anexo 11 de la Ordenanza que Sanciona el PDOT del Cantón Cuenca (2003), sobre iluminación y ventilación en locales. • Normas de prevención contra incendios. Disponer de básculas e información de los productos a la vista de los usuarios. • Mantener en buenas condiciones de higiene, funcionamiento y servicio las instalaciones.	Recolección de desechos sólidos. • Manejo adecuado de desechos orgánicos. • Evacuación de aguas servidas. • Emisión de ruido. • Solo se puede expender productos agrícolas higiénicamente cultiva- dos.	08h00 a 18h007H00 a 20h00	SSHH
Farmacia	Min: 25 m2 Max: 70 m2	Min: 25 m2 Max: 50 m2	Acceso a la vía pública	Energía eléctrica Agua Potable	Ficha Ambiental • Permiso del Cuerpo de Bomberos • Permiso de Sanidad e Higiene Municipal Permiso de la Dirección Provincial de Salud	NEC Normas de Arquitectura del Anexo 11 de la Ordenanza que Sanciona el PDOT del Cantón Cuenca (2003), sobre iluminación y ventilación en locales. • Normas de prevención contra incendios.	Recolección de desechos sólidos. • Evacuación de aguas servidas. • Regirse al Reglamento para el Manejo de Desechos infecciosos gene- rados en las Instituciones de Salud del Ecuador. • Maniobras de desembarque de mercadería en un tiempo máximo de 30 min.	Día y noche	SSHH • Zona de maniobra de carga y des- carga

Peluquería	Min: 25 m2 Max: 120 m2	Min: 25m2 Max: 100 m2	Acceso a la vía pública	Energía eléctrica Agua Potable	Ficha Ambiental • Permiso del Cuerpo de Bomberos • Permiso de Sanidad e Higiene Municipal	NEC Normas de Arquitectura del Anexo 11 de la Ordenanza que Sanciona el PDOT del Cantón Cuenca (2003), sobre iluminación y ventilación en locales. • Normas de prevención contra incendios.	Recolección de desechos sólidos. • Evacuación de aguas servidas. • Baja emisión de ruido. • Emisión de gases. • Prohibido verter líquidos a la red pública.	15h00 a 20h00	SSHH • Parqueadero (áreas mayo-res a 100 m2)
Lavandería	Min: 40 m2 Max: 135 m2	Min: 40 m2 Max: 120 m2	Acceso a la vía pública	Energía eléctrica Agua Potable instalación de gas centralizado	Ficha Ambiental • Permiso del Cuerpo de Bomberos • Permiso de Sanidad e Higiene Municipal • PermisodelaDirección Nacional de Hidrocar-buros (cuando cuente con gas centralizado)	NEC Normas de Arquitectura del Anexo 11 de la Ordenanza que Sanciona el PDOT del Cantón Cuenca (2003), sobre iluminación y ventilación en locales. • Normas de prevención contra incendios. No debe colindar con un establecimiento que utilice productos inflamables.	Recolección de desechos sólidos. • Evacuación de aguas servidas. • Mantenimiento continuo de má-quinas de lavado en seco. • Baja emisión de ruido. • Prohibido verter líquidos a la red pública que no cumplan con las condiciones físico químicas estable-cidas por ETAPA	08h00 a 20h00	SSHH • Parqueadero (áreas mayo-res a 100 m2)
Bazar, papelería y útiles escolares	Min: 20 m2 Max: 55 m2	Min: 20 m2 Max: 40 m2	Acceso a la vía pública	Energía eléctrica Agua Potable	Ficha Ambiental • Permiso del Cuerpo de Bomberos • Permiso de Sanidad e Higiene Municipal	NEC Normas de Arquitectura del Anexo 11 de la Ordenanza que Sanciona el PDOT del Cantón Cuenca (2003), sobre iluminación y ventilación en locales. • Normas de prevención contra incendios.	Recolección de desechos sólidos. • Evacuación de aguas servidas.	07H00 a 20h00	SSHH
Cabinas telefónicas e internet	Min: 16 m2 Max: 75 m2	Min: 16 m2 Max: 50 m2	Acceso a la vía pública	Energía eléctrica Agua Potable	Ficha Ambiental • Permiso del Cuerpo de Bomberos • Permiso de Sanidad e Higiene Municipal	NEC Normas de Arquitectura del Anexo 11 de la Ordenanza que Sanciona el PDOT del Cantón Cuenca (2003), sobre iluminación y ventilación en locales. • Normas de prevención contra incendios.	Recolección de desechos sólidos. • Evacuación de aguas servidas.	09H00 a 22h00	SSHH

Panadería	Min: 30 m2 Max: 65 m2	Min: 30 m2 Max:50 m2	Acceso a la vía pública	Energía eléctrica Agua Potable instalación de gas centralizado	Ficha Ambiental • Permiso del Cuerpo de Bomberos • Permiso de Sanidad e Higiene Municipal	NEC Normas de Arquitectura del Anexo 11 de la Ordenanza que Sanciona el PDOT del Cantón Cuenca (2003), sobre iluminación y ventilación en locales. • Normas de prevención contra incendios.	Recolección de desechos sólidos. • Evacuación de aguas servidas. • Emisión de ruido. • Evacuación de olores.	06H00 a 21h00	SSHH
Pollerías, picanterías	Min: 25 m2 Max: 150 m2	Min: 25 m2 Max:100 m2	Acceso a la vía pública	Energía eléctrica Agua Potable instalación de gas centralizado	Ficha Ambiental • Permiso del Cuerpo de Bomberos • Permiso de Sanidad e Higiene Municipal • PermisodelaDirección Nacional de Hidrocar- buros (cuando cuente con gas centralizado)	NEC Normas de Arquitectura del Anexo 11 de la Ordenanza que Sanciona el PDOT del Cantón Cuenca (2003), sobre iluminación y ventilación en locales. • Normas de prevención contra incendios.	Recolección de desechos sólidos. • Evacuación de aguas servidas. • Entregar a ETAPA aceites vegetales usados. • Evacuacióndeolores(ca mpanasde extracción). • Emisión de ruido.	07H00 a 22h00	SSHH (uno de hombres yunodemu- jeres) • Parqueadero (Un estacio- namiento por cada 5 personas)
Carpintería	Min: 50 m2 Max: 200 m2	Min: 50 m2 Max: 150 m2	Acceso a la vía pública	Energía eléctrica Agua Potable potencia Motriz	Ficha Ambiental • Permiso del Cuerpo de Bomberos • Permiso de Sanidad e Higiene Municipal • Registro Artesanal	NEC Normas de Arquitectura del Ane- xo 11 de la Ordenanza que Sanciona el PDOT del Cantón Cuenca (2003), sobre iluminación y ventilación en locales. • Normas de prevención contra incendios.	Recolección de desechos sólidos. • Entregar a EMAC los residuos de madera como aserrin, viruta, etc. • Evacuación de aguas servidas. • Entregar a ETAPA los residuos tóxi- cos o inflamables. • Emisión de ruido. • Niveles de vibración menores a 2. • Dispositivos mecánicos de extrac- ción de polvo y viruta. • Nousarlavíapúblicacom odepósi- to de materiales.	08h00 a 18h00	SSHH • Parqueadero (áreas mayo- res a 100 m2) • Área de ex- hibición de productos
Talleres de electricistas, plomeros, reparación de electrodo- mésticos	Min: 25 m2 Max: 125 m2	Min: 25 m2 Max: 100 m2	Acceso a la vía pública	Energía eléctrica Agua Potable	Ficha Ambiental • Permiso del Cuerpo de Bomberos • Permiso de Sanidad e Higiene Municipal • Registro Artesanal	NEC Normas de Arquitectura del Ane- xo 11 de la Ordenanza que Sanciona el PDOT del Cantón Cuenca (2003), sobre iluminación y ventilación en locales.	Recolección de desechos sólidos. • Evacuación de aguas servidas. • Entregar a ETAPA efluentes líquidos usados en la limpieza	08h00 a 18h00	SSHH • Parqueadero (áreas mayo- res a 100 m2) • Área de ex-

						• Normas de prevención contra incendios.	de equipos. • Emisión de ruido.		hibición de productos
Sastrería y talleres de costura, bordado	Min: 20 m2 Max: 85 m	Min: 20 m2 Max: 70 m2	Acceso a la vía pública	Energía eléctrica Agua Potable potencia Motriz	Ficha Ambiental • Permiso del Cuerpo de Bomberos • Permiso de Sanidad e Higiene Municipal • Registro Artesanal	NEC Normas de Arquitectura del Ane- xo 11 de la Ordenanza que Sanciona el PDOT del Cantón Cuenca (2003), sobre iluminación y ventilación en locales. • Normas de prevención contra incendios.	Recolección de desechos sólidos. • Evacuación de aguas servidas. • Emisión de ruido. • Niveles de vibración menores a 2.	08h00 a 18h00	SSHH • Parqueadero (áreas mayo- res a 100 m2)
Estampados y serigrafía textil	Min: 20 m2 Max: 85 m2	Min: 20 m2 Max: 70 m2	Acceso a la vía pública	Energía eléctrica Agua Potable	Ficha Ambiental • Permiso del Cuerpo de Bomberos • Permiso de Sanidad e Higiene Municipal • Registro Artesanal	NEC Normas de Arquitectura del Ane- xo 11 de la Ordenanza que Sanciona el PDOT del Cantón Cuenca (2003), sobre iluminación y ventilación en locales. • Normas de prevención contra incendios.	Recolección de desechos sólidos. • Evacuación de aguas servidas. • Liberacióndepartículasy compues- tos químicos menor a 80ug/m3. • Entregar a ETAPA los desechos tó- xicos. • Emisión de ruido.	08h00 a 18h00	SSHH • Área de ex- hibición de productos • Vestidores

Anexo 5: Zonificación



Plan Maza en planta baja del Mercado Sur y Terminal Terrestre Sur

Escala Gráfica

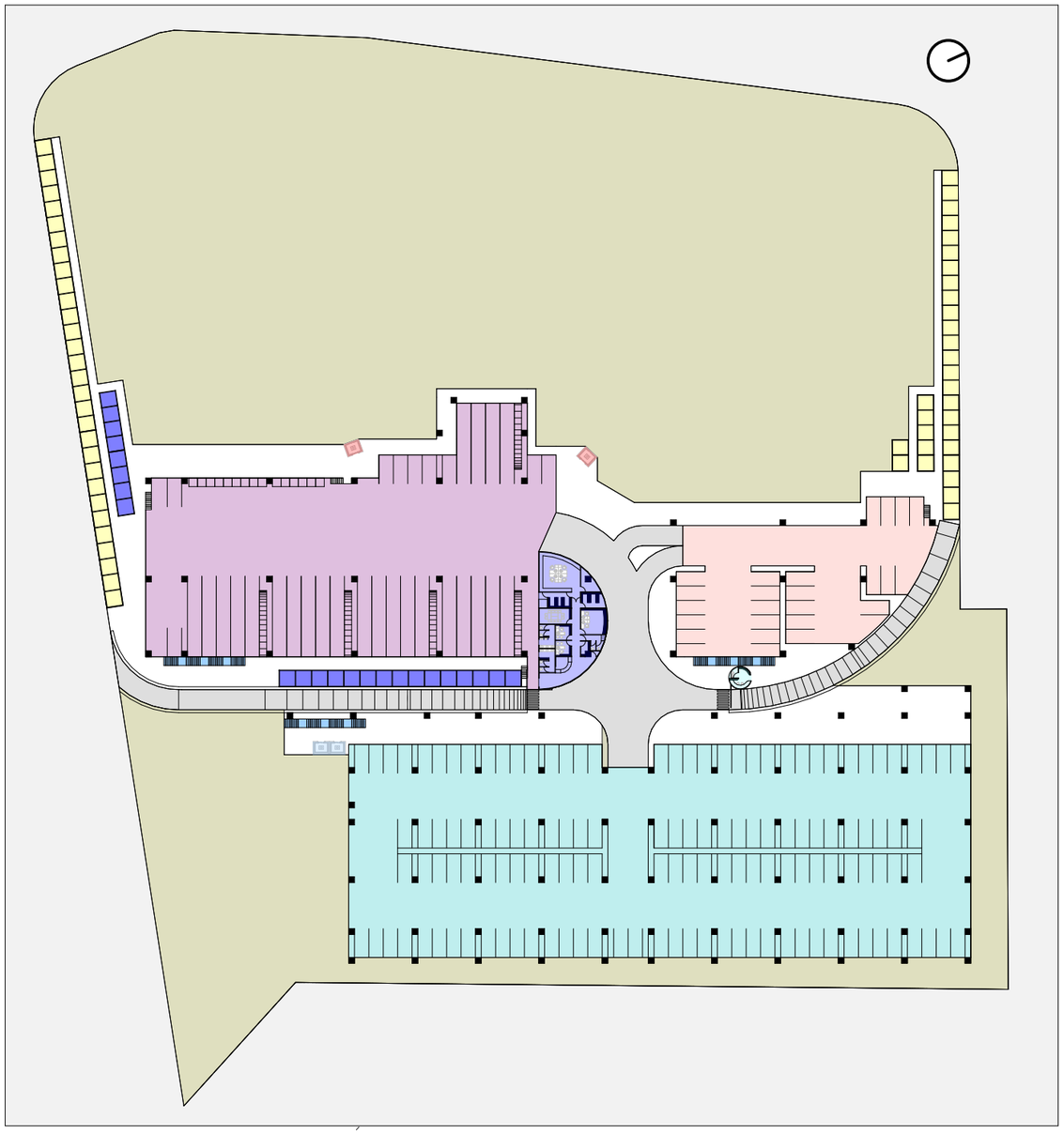
1 5 20 50
3 10 30 80

Simbología

- Plaza y Aceras
- Predios Aledaños
- Bahía de Llegada de Buses del Terminal Sur
- Bahía de Salida de Buses del Terminal Sur
- Vías
- Afección del Predio por Planificación Vial
- Administración del Terminal Sur y Mercado Sur
- Bolaterías de Buses
- Unidad Médica Sur
- Mercado Sur de productos Húmedos y SemiHumedos
- Mercado Sur de productos Secos
- Guaredría
- Áreas Verdes
- Bahía de Buses de Transporte Público
- Contro de acceso a Bahía de Llegada y Salida de Buse
- Bahía de Taxis
- Proyección de vías actuales que se van a cerrar

ESCALA: _La_Indicada_	MERCADO Y TERMINAL SUR
Universidad Católica de Cuenca	**DIS:** Paul Sebastian Rojas Pesantez **DIB:** Cristian Mauricio Pesantez Angamarca **REV:** ARQ. CHRISTIAN HERNÁN CONTRERAS Cristian Mauricio Pesantez Angamarca Paul Sebastian Rojas Pesantez
CONTIENE: _PLAN_MAZA_PLANTA_BAJA_	**FECHA:** 01-2023 **HOJA:** H.01 - H.13

Anexo 6: Zonificación subsuelo



Escala Gráfica

1 5 20 50

3 10 30 80

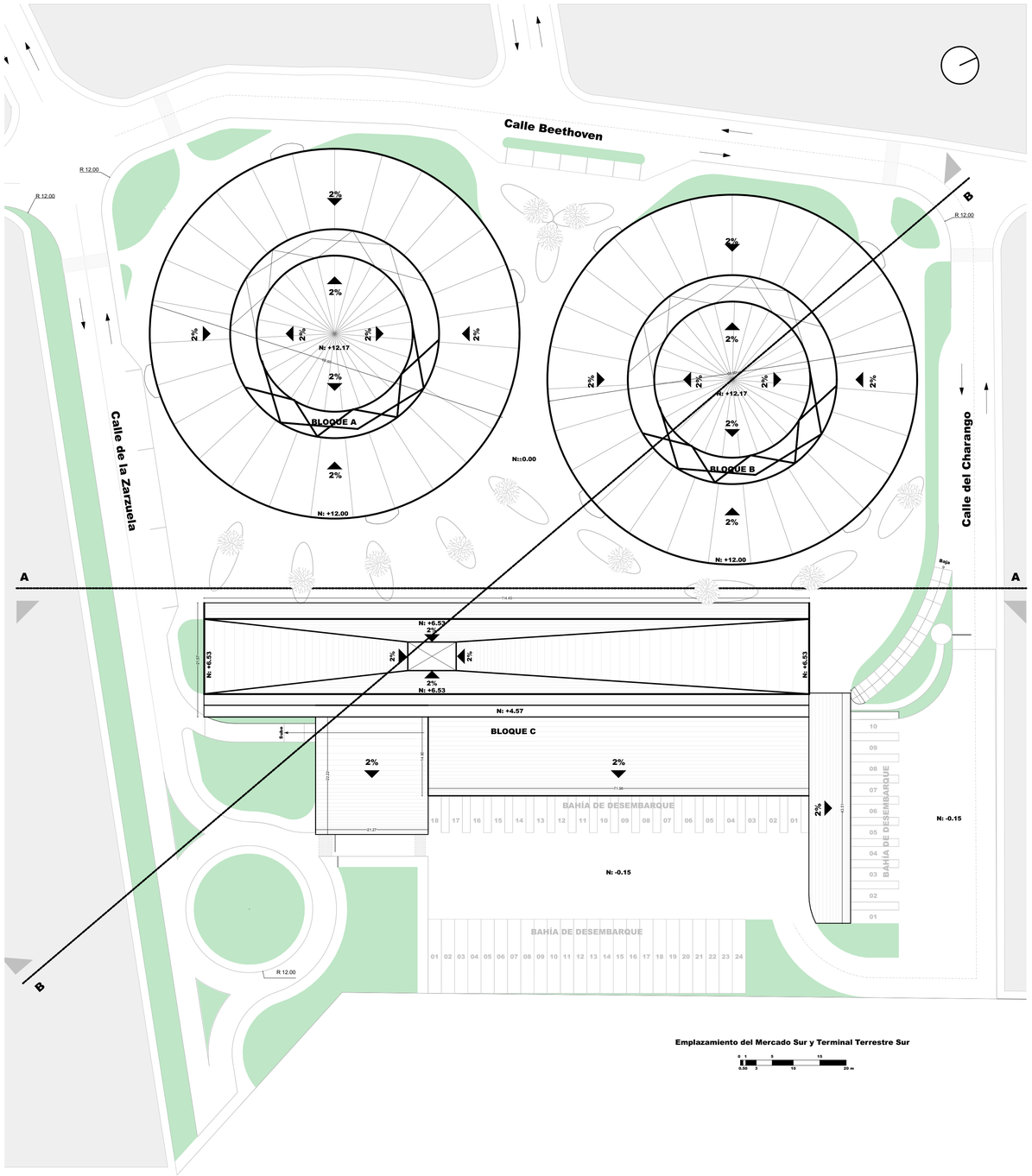
Simbología

- **Terreno**
- **Suelo del Sitio**
- **Bahía de Carga y Descarga**
- **Bahía de Camionetas**
- **Parqueadero General**
- **Bodegas de almacenamiento**
- **Cuartos Frios**
- **Control de Fitosanidad**
- **Control de Acceso a Bahías y Parqueadero**
- **Escaleras**
- **Asensores de Visitas**
- **Asensores de Carga**
- **Aceras**

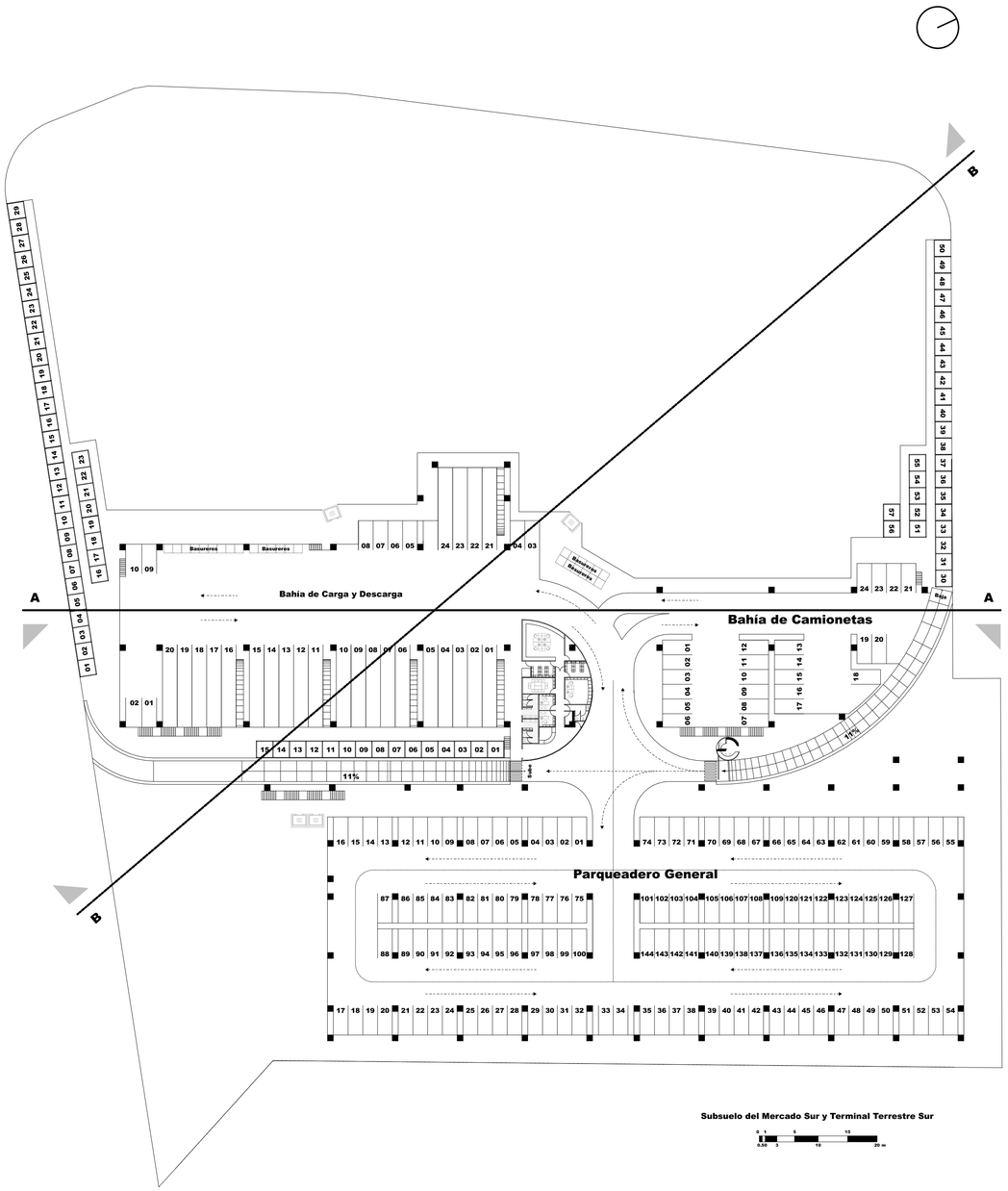
Plan Maza del subsuelo del Mercado Sur y Terminal Terrestre Sur

ESCALA: _La_Indicada_	MERCADO Y TERMINAL SUR
Universidad Católica de Cuenca	**DIS:** Paul Sebastian Rojas Pesantez **DIB:** Cristian Mauricio Pesantez Angamarca **REV:** ARQ. CHRISTIAN HERNÁN CONTRERAS Cristian Mauricio Pesantez Angamarca Paul Sebastian Rojas Pesantez
CONTIENE: _PLAN_MAZA_SUBSUELO_	**FECHA:** 01-2023 **HOJA:** H.02 - H.13

Anexo 7: Emplazamiento – Plata de subsuelo



Emplazamiento del Mercado Sur y Terminal Terrestre Sur



Subsuelo del Mercado Sur y Terminal Terrestre Sur

ESCALA: _La_Indicada_	MERCADO Y TERMINAL SUR
Universidad Católica de Cuenca	**DIS:** Paul Sebastian Rojas Pesantez **DIB:** Cristian Mauricio Pesantez Angamarca **REV:** ARQ. CHRISTIAN HERNÁN CONTRERAS Cristian Mauricio Pesantez Angamarca Paul Sebastian Rojas Pesantez
CONTIENE: _EMPLAZAMIENTO_ _SUBSUELO_	**FECHA:** 01-2023 **HOJA:** H.03 - H.13

Anexo 8: Emplazamiento de vegetación

Emplazamiento de Vegetación del Mercado Sur y Terminal Terrestre Sur

0 1 5 15
0.50 3 10 20 m

Simbología	Nombre Común	Altura	Cantidad
	Tahua	5 - 6 m	7
	Aliso	10 - 25 m	4
	Nogal	24 - 27 m	14
	Arupo	7 - 12 m	12
	Zhiripe	8 - 10 m	19
	Pino Vela	máxima 35 m	61
	Shiñán	1 - 4 m	18
	Periquita	0.50 m	6

ESCALA: _La_Indicada_

MERCADO Y TERMINAL SUR

DIS: Paúl Sebastián Rojas Pesantez
DIB: Cristian Mauricio Pesantez Angamarca
REV: ARQ. CHRISTIAN HERNÁN CONTRERAS

Universidad Católica de Cuenca

Cristian Mauricio Pesantez Angamarca

Paúl Sebastián Rojas Pesantez

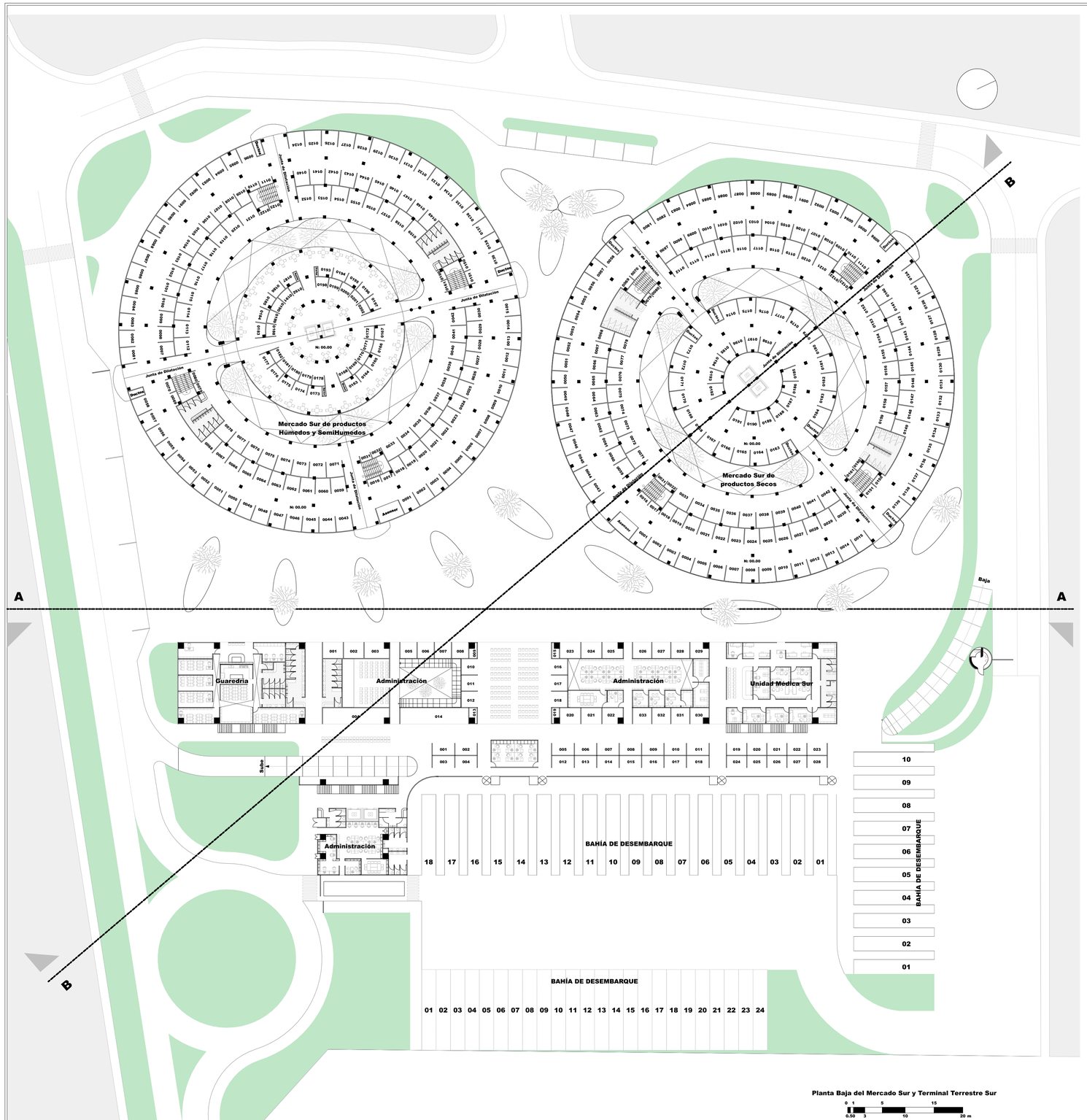
CONTIENE:

_EMPLAZAMIENTO_DE_VEGETACIÓN_

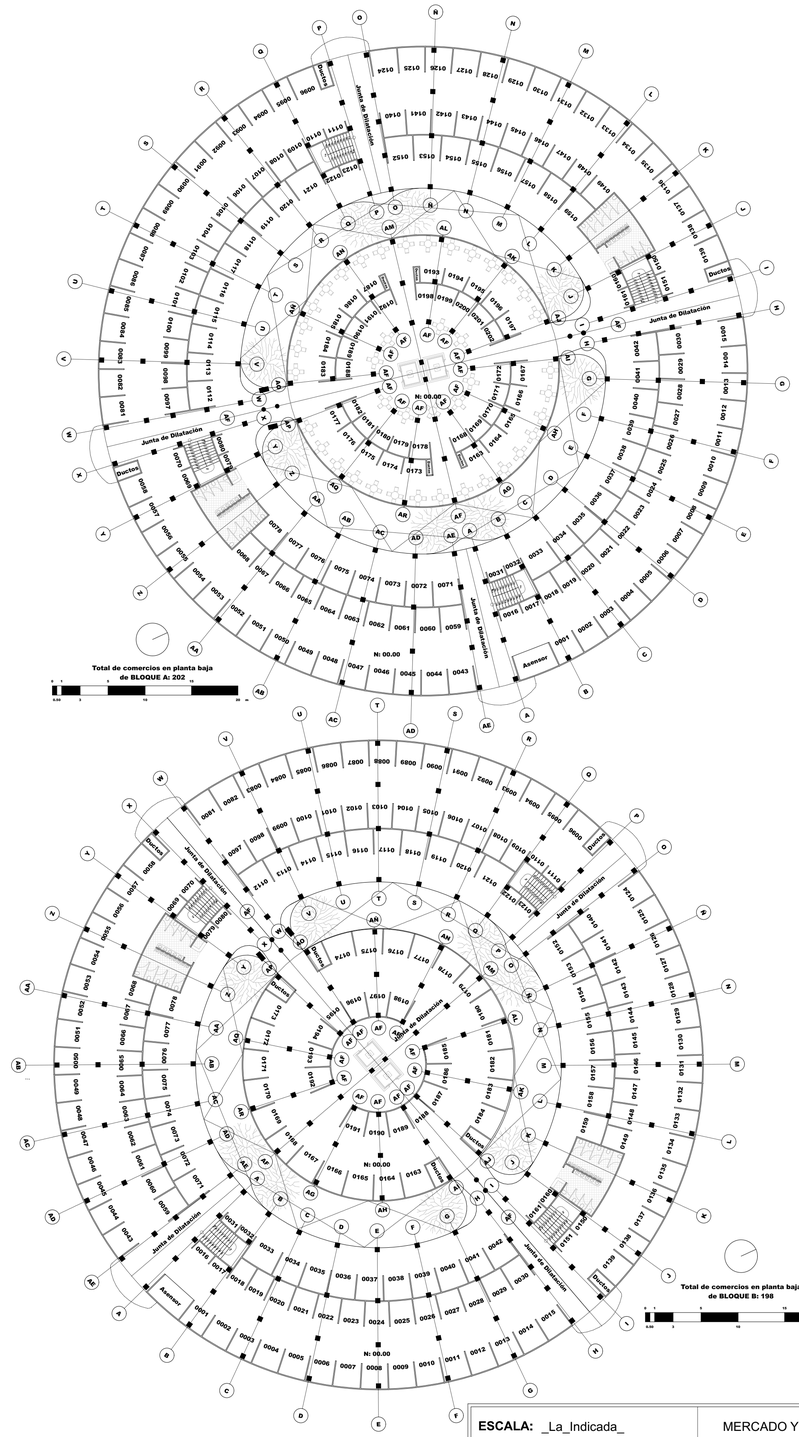
FECHA: 01-2023

HOJA: H.04 - H.13

Anexo 9: Planta baja bloque A,B,C

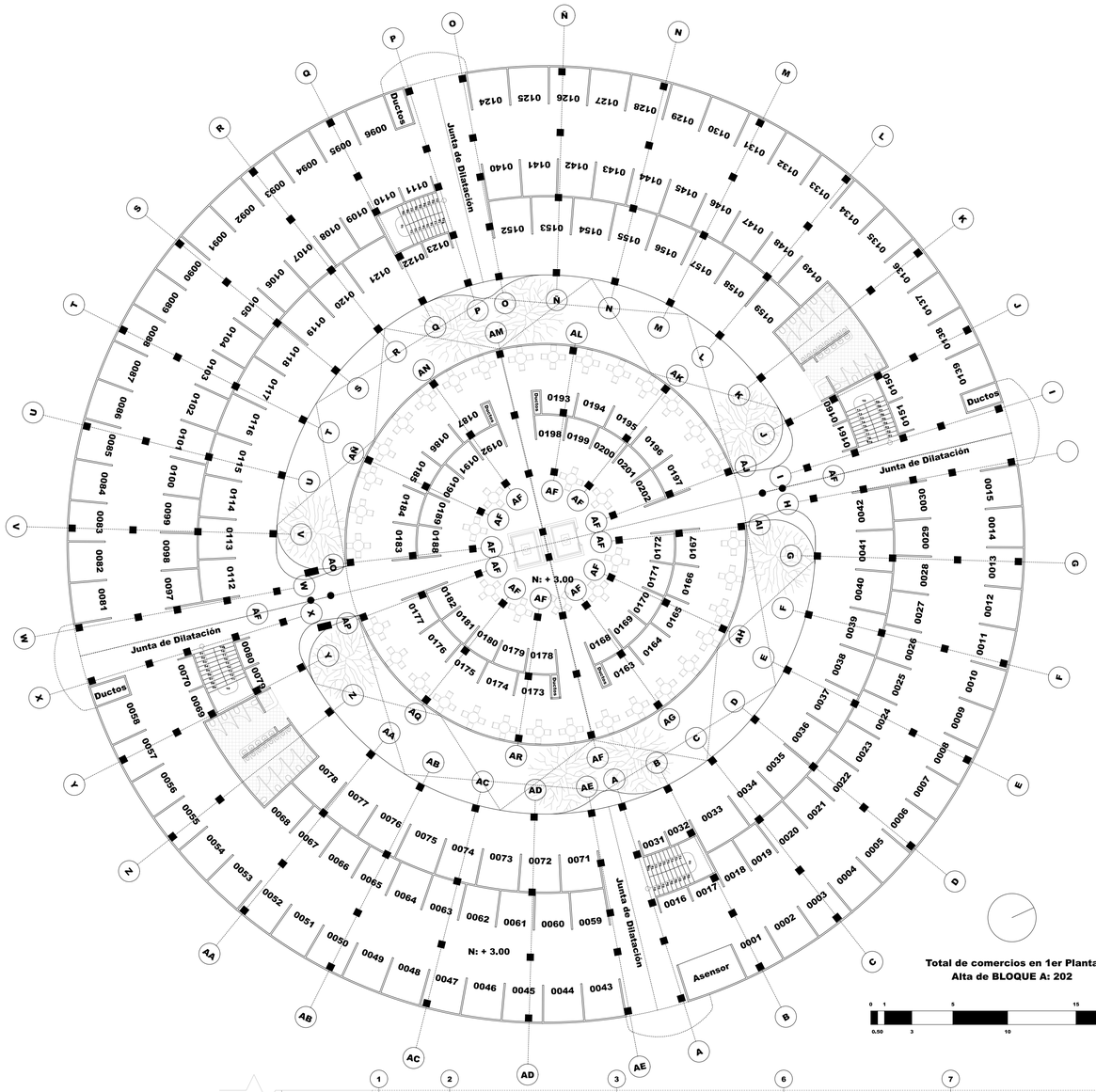


Planta Baja del Mercado Sur y Terminal Terrestre Sur

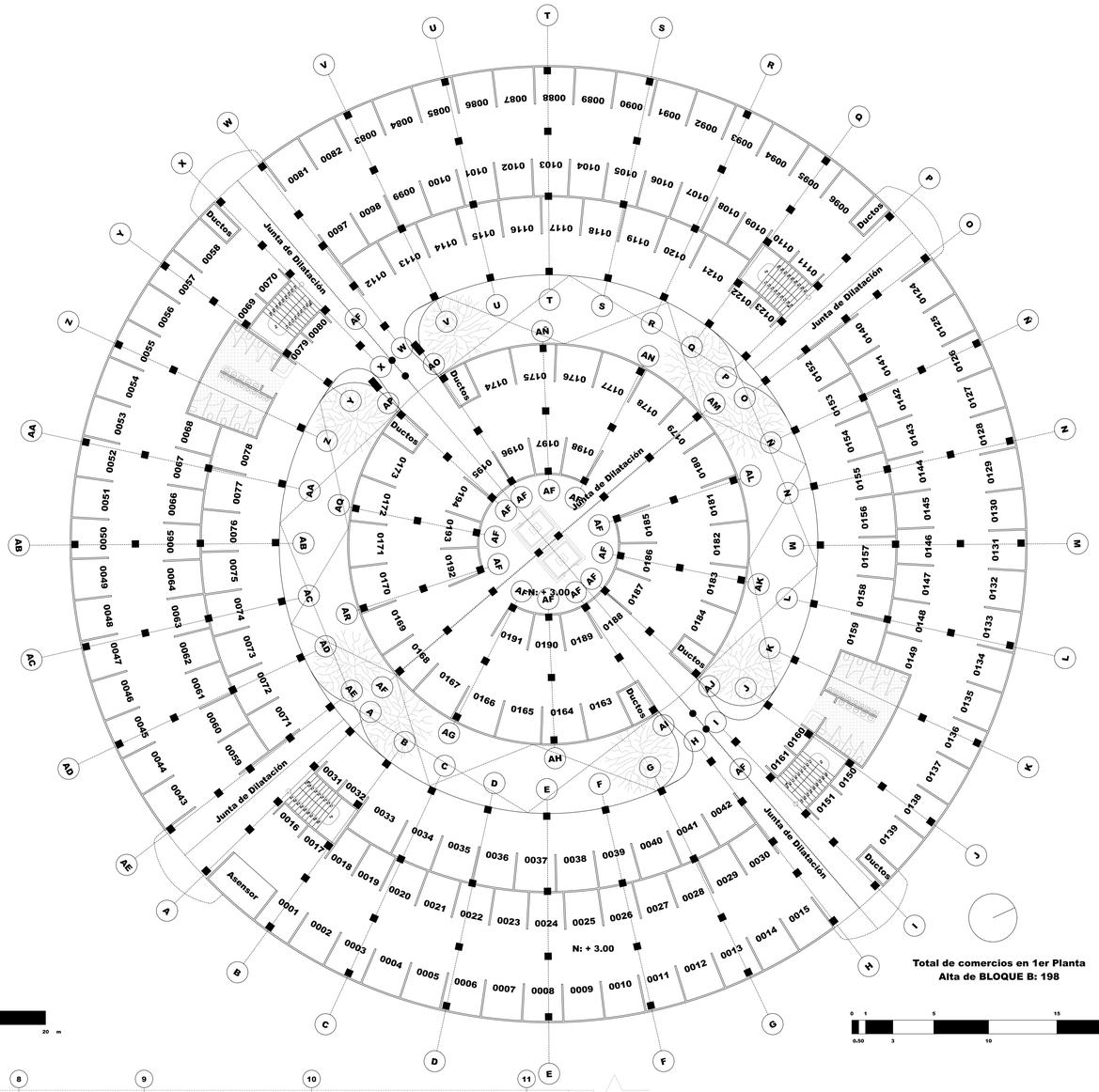


ESCALA: _La_Indicada_	MERCADO Y TERMINAL SUR
	DIS: Paul Sebastian Rojas Pesantez
	DIB: Cristian Mauricio Pesantez Angamarca
	REV: ARQ. CHRISTIAN HERNÁN CONTRERAS
Universidad Católica de Cuenca	Cristian Mauricio Pesantez Angamarca Paul Sebastian Rojas Pesantez
CONTIENE: _PLANTA_BAJA_BLOQUE_A_ _PLANTA_BAJA_BLOQUE_B_ _PLANTA_BAJA_BLOQUE_C_	**FECHA:** 01-2023 **HOJA:** H.05 - H.13

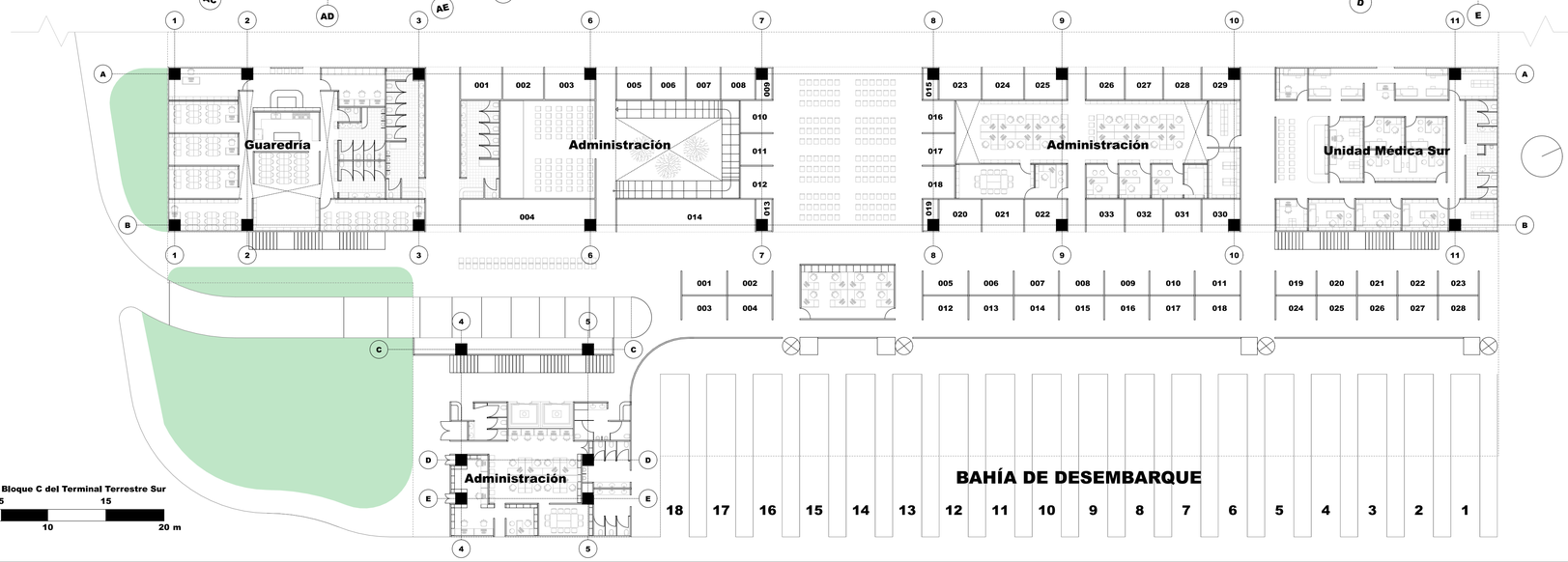
Anexo 10: Primera planta alta bloque A,B. Planta baja bloque C.



Total de comercios en 1er Planta
Alta de BLOQUE A: 202



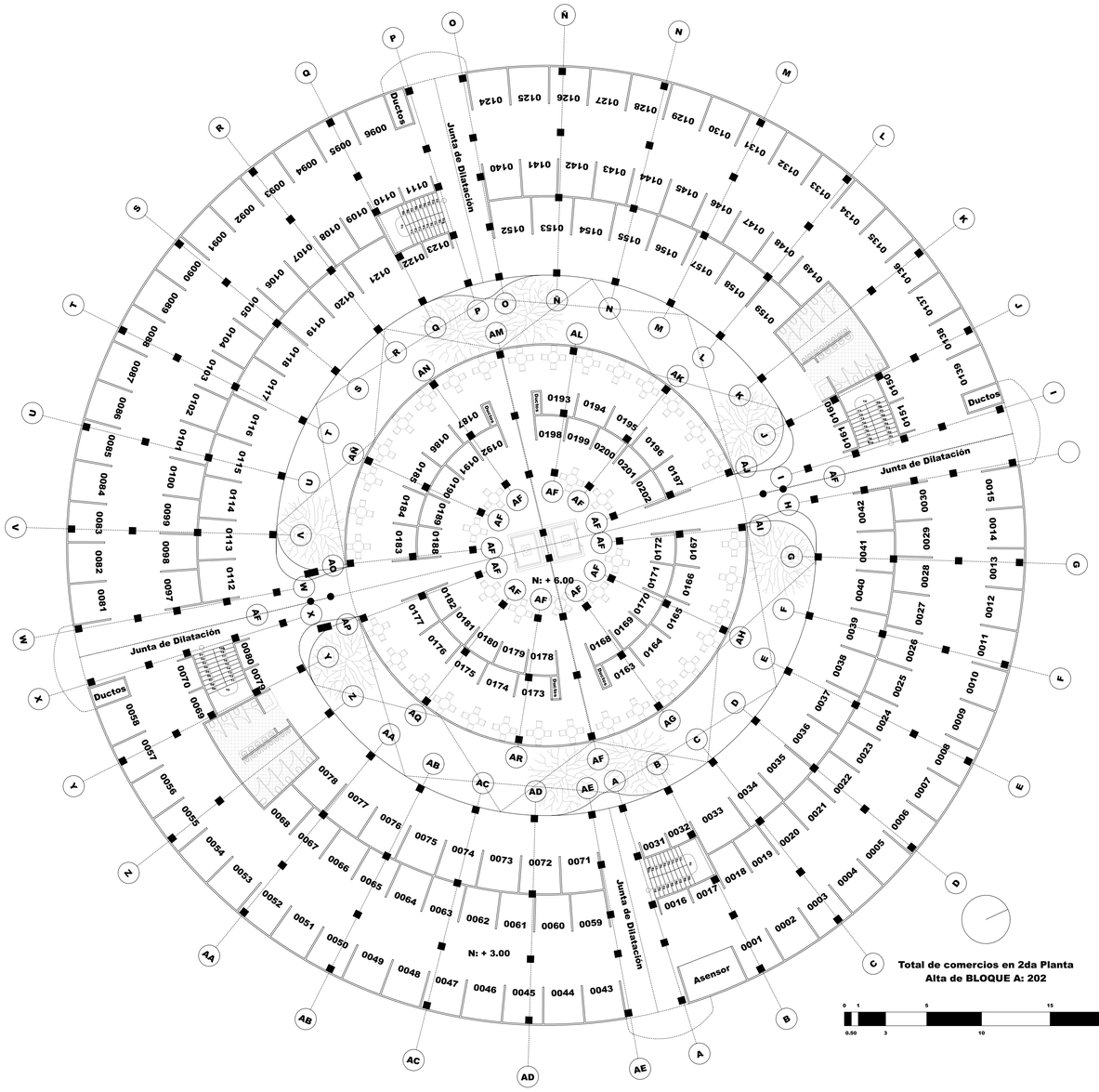
Total de comercios en 1er Planta
Alta de BLOQUE B: 198



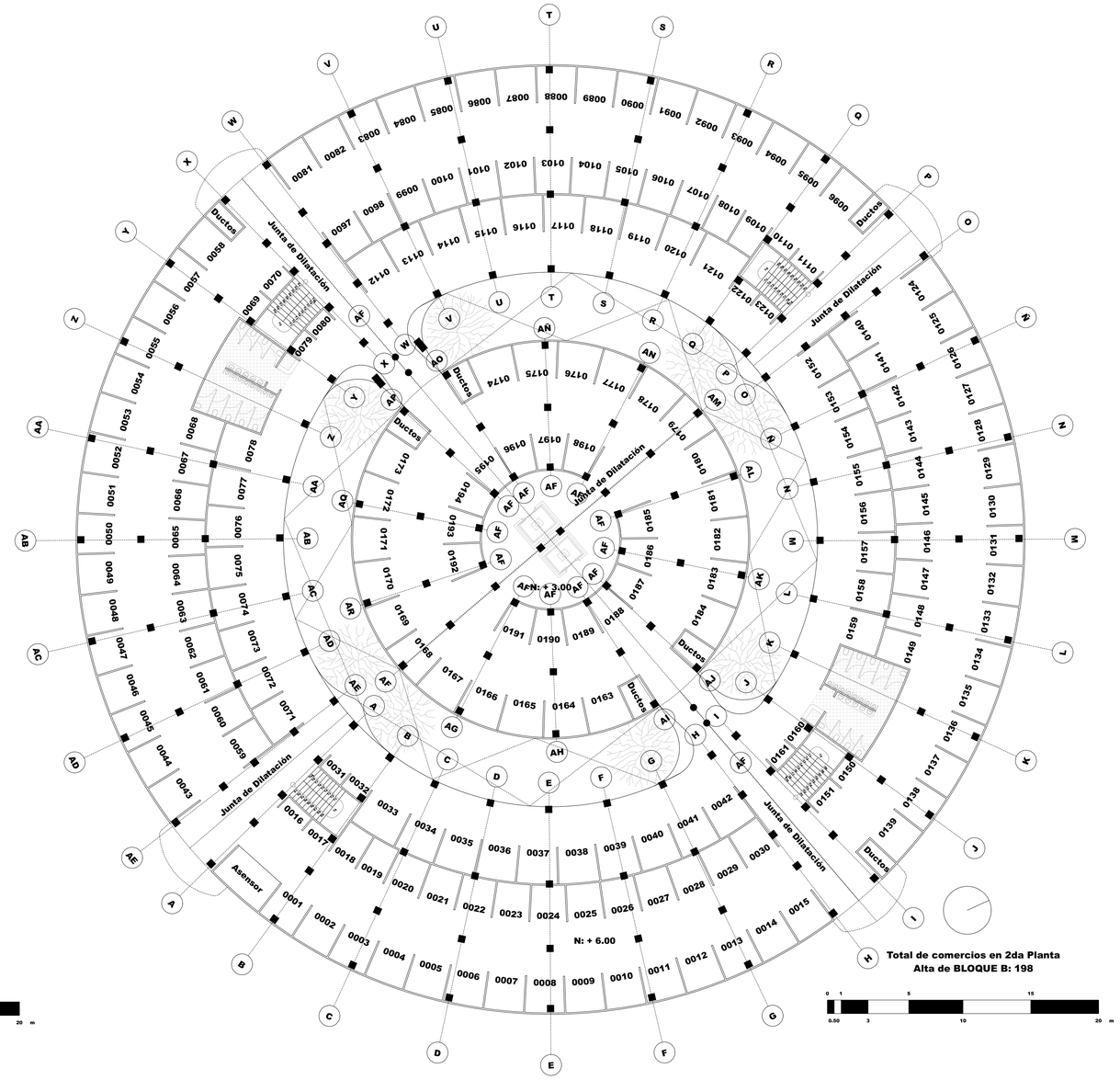
Planta Baja del Bloque C del Terminal Terrestre Sur

ESCALA: _La_Indicada_	MERCADO Y TERMINAL SUR
Universidad Católica de Cuenca	**DIS:** Cristian Mauricio Pesantez Angamarca **DIB:** Paúl Sebastián Rojas Pesantez **REV:** ARQ. CHRISTIAN HERNÁN CONTRERAS Cristian Mauricio Pesantez Angamarca Paul Sebastian Rojas Pesantez
CONTIENE: _PRIMERA_PLANTA_ALTA_BLOQUE_A_ _PRIMERA_PLANTA_ALTA_BLOQUE_B_ _PLANTA_BAJA_BLOQUE_C	**FECHA:** 01-2023 **HOJA:** H.06 - H.13

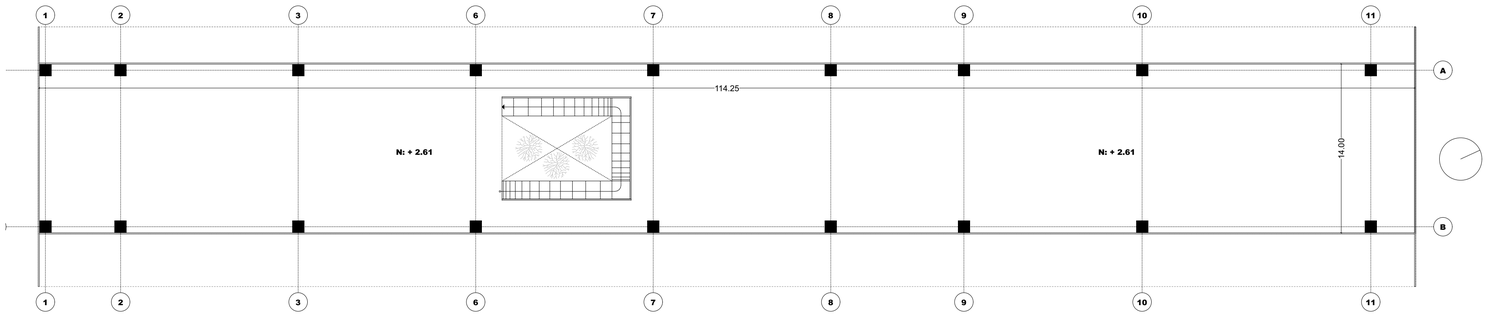
Anexo 11: Segunda planta alta bloque A,B.



Total de comercios en 2da Planta Alta de BLOQUE A: 202



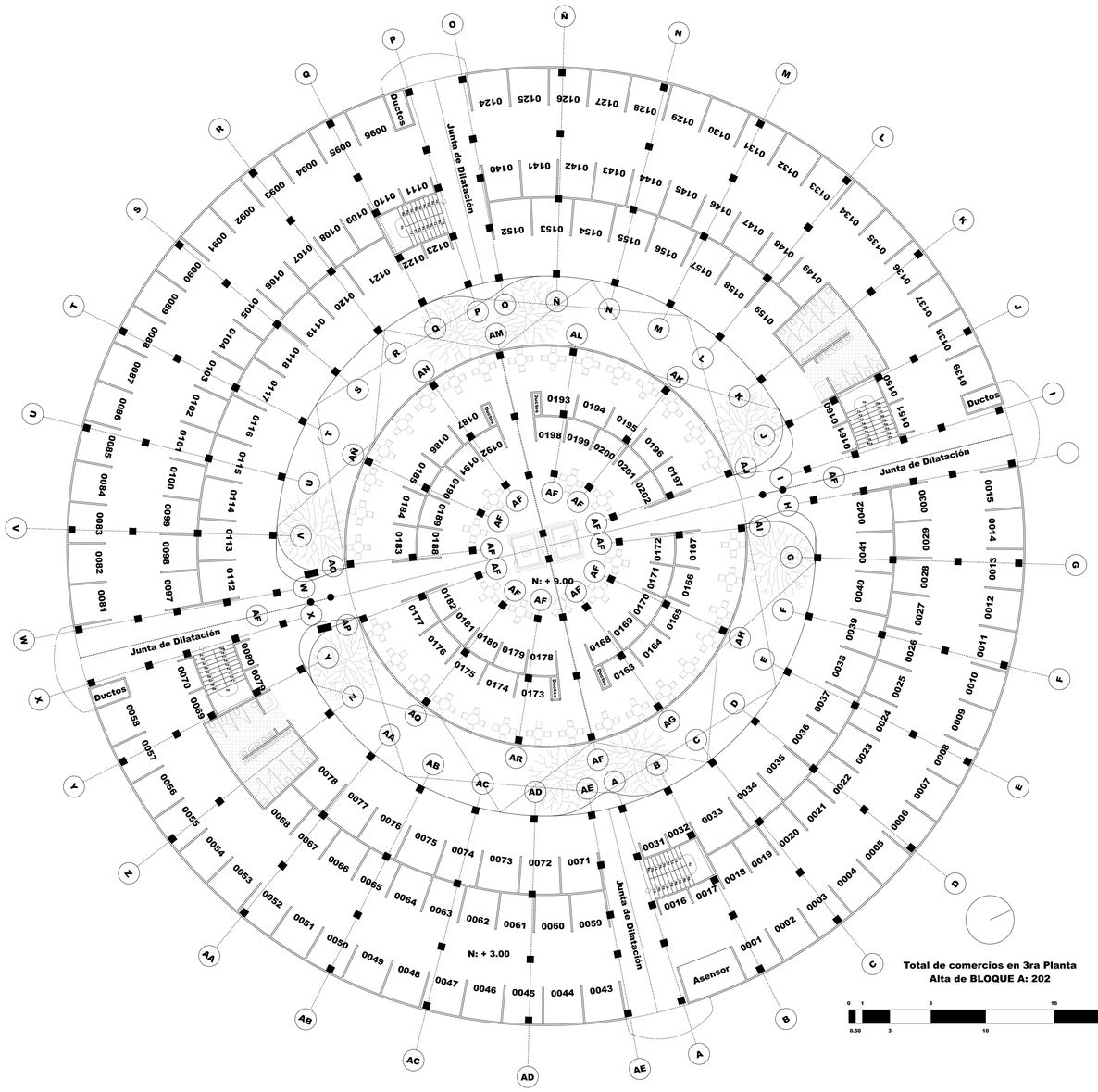
Total de comercios en 2da Planta Alta de BLOQUE B: 198



1er Planta Alta del Bloque C del Terminal Terrestre Sur

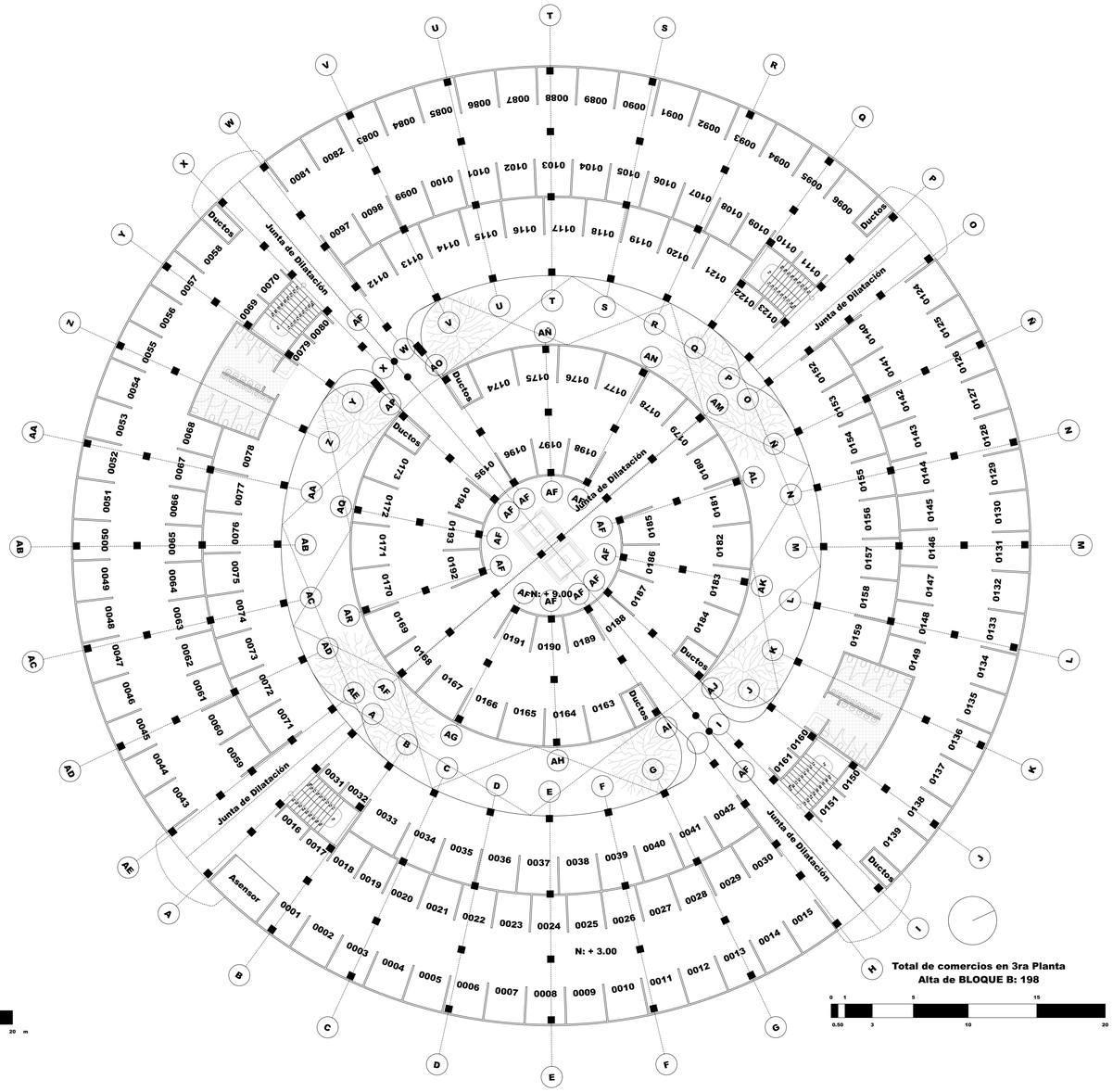
ESCALA: _La_Indicada_	MERCADO Y TERMINAL SUR
Universidad Católica de Cuenca	**DIS:** Paul Sebastian Rojas Pesantez **DIB:** Cristian Mauricio Pesantez Angamarca **REV:** ARQ. CHRISTIAN HERNÁN CONTRERAS Cristian Mauricio Pesantez Angamarca Paul Sebastian Rojas Pesantez
CONTIENE: _SEGUNDA_PLANTA_ALTA_BLOQUE_A_ _SEGUNDA_PLANTA_ALTA_BLOQUE_B_	**FECHA:** 01-2023 **HOJA:** H.07 - H.13

Anexo 12: Tercera planta alta bloque A,B.



Total de comercios en 3ra Planta Alta de BLOQUE A: 202

0 1 5 15
0.50 3 10 20 m

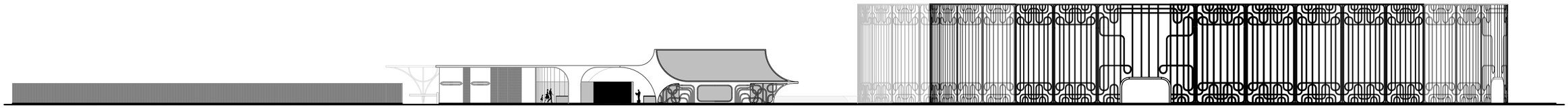


Total de comercios en 3ra Planta Alta de BLOQUE B: 198

0 1 5 15
0.50 3 10 20 m

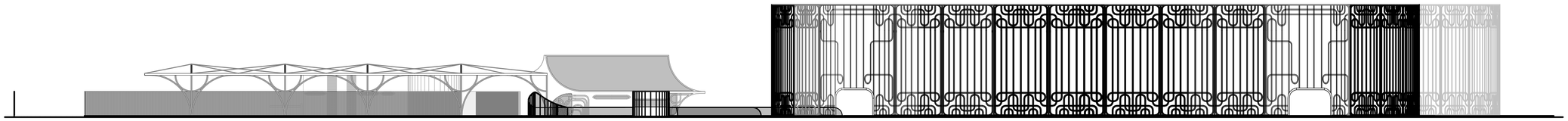
ESCALA: _La_Indicada_	MERCADO Y TERMINAL SUR
Universidad Católica de Cuenca	**DIS:** Paul Sebastian Rojas Pesantez **DIB:** Cristian Mauricio Pesantez Angamarca **REV:** ARQ. CHRISTIAN HERNÁN CONTRERAS Cristian Mauricio Pesantez Angamarca Paul Sebastian Rojas Pesantez
CONTIENE: _TERCER_PLANTA_ALTA_BLOQUE_A_ _TERCER_PLANTA_ALTA_BLOQUE_B_	**FECHA:** 01-2023 **HOJA:** H.08 - H.13

Anexo 13: Elevación Norte, Sur, Este, Oeste. Corte A-A, Corte B-B



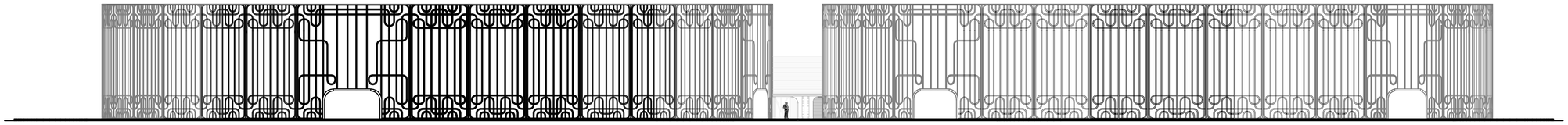
Fachada Lateral Izquierda General

0 1 5 15
0.50 3 10 20 m



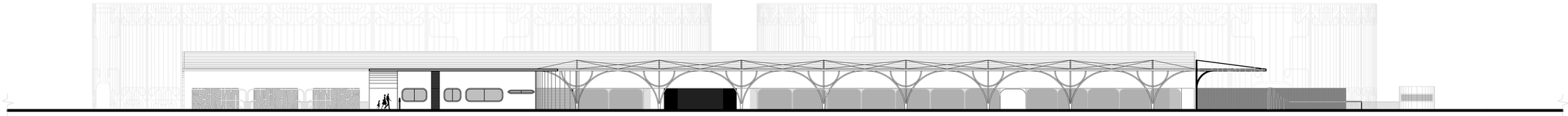
Fachada Lateral Derecha General

0 1 5 15
0.50 3 10 20 m



Fachada Frontal Derecha General

0 1 5 15
0.50 3 10 20 m

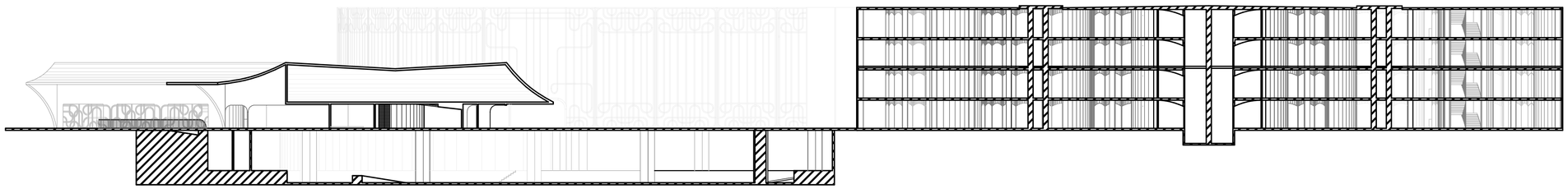


Fachada Frontal Derecha General

0 1 5 15
0.50 3 10 20 m

Corte A-A General

0 1 5 15
0.50 3 10 20 m



Corte B-B General

0 1 5 15
0.50 3 10 20 m

ESCALA: _La_Indicada_

MERCADO Y TERMINAL SUR

Universidad Católica de Cuenca

DIS: Paul Sebastian Rojas Pesantez
DIB: Cristian Mauricio Pesantez Angamarca
REV: ARQ. CHRISTIAN HERNÁN CONTRERAS

Cristian Mauricio Pesantez Angamarca

Paul Sebastian Rojas Pesantez

CONTIENE:
_ELEVACIÓN_NORTE_
_ELEVACIÓN_SUR_
_ELEVACIÓN_ESTE_
_ELEVACIÓN_OESTE_
_CORTE_A-A_
_CORTE_B-B_

FECHA: 01-2023

HOJA: H.09 - H.13

Anexo 14: Render General

TERMINAL SUR

ESCALA: Sin Escala	MERCADO Y TERMINAL SUR
Universidad Católica de Cuenca	**DIS:** Paul Sebastian Rojas Pesantez **DIB:** Cristian Mauricio Pesantez Angamarca **REV:** ARQ. CHRISTIAN HERNÁN CONTRERAS Cristian Mauricio Pesantez Angamarca Paul Sebastian Rojas Pesantez
CONTIENE: _RENDER_DEL_TERMINAL_	**FECHA:** 01-2023 **HOJA:** H.12 - H.13

Anexo 15: Render del Mercado

MERCADO SUR

ESCALA: Sin Escala	MERCADO Y TERMINAL SUR
Universidad Católica de Cuenca	**DIS:** Paul Sebastian Rojas Pesantez **DIB:** Cristian Mauricio Pesantez Angamarca **REV:** ARQ. CHRISTIAN HERNÁN CONTRERAS Cristian Mauricio Pesantez Angamarca Paul Sebastian Rojas Pesantez
CONTIENE: _RENDER_DEL_MERCADO_	**FECHA:** 01-2023 **HOJA:** H.11 - H.13

Anexo 16: Render del Terminal

TERMINAL SUR

ESCALA: Sin Escala	MERCADO Y TERMINAL SUR
Universidad Católica de Cuenca	**DIS:** Paul Sebastian Rojas Pesantez **DIB:** Cristian Mauricio Pesantez Angamarca **REV:** ARQ. CHRISTIAN HERNÁN CONTRERAS Cristian Mauricio Pesantez Angamarca Paul Sebastian Rojas Pesantez
CONTIENE: _RENDER_DEL_TERMINAL_	**FECHA:** 01-2023 **HOJA:** H.12 - H.13

Anexo 17: Sección constructiva, Criterios de diseño

SECCIÓN CONSTRUCTIVA

CRITERIOS DE DISEÑO

ESCALA: Sin Escala	MERCADO Y TERMINAL SUR
Universidad Católica de Cuenca	**DIS:** Paul Sebastian Rojas Pesantez **DIB:** Cristian Mauricio Pesantez Angamarca **REV:** ARQ. CHRISTIAN HERNÁN CONTRERAS Cristian Mauricio Pesantez Angamarca Paul Sebastian Rojas Pesantez
CONTIENE: _SECCIÓN_CONSTRUCTIVA_ _CRITERIOS_DE_DISEÑO_	**FECHA:** 01-2023 **HOJA:** H.13 - H.13

AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN EN EL REPOSITORIO INSTITUCIONAL

Paul Sebastian Rojas Pesantez y **Cristian Mauricio Pesantez Angamarca** portadores de la cédula de ciudadanía Nº **0105154983** y Nº **0105483689**. En calidad de autores y titulares de los derechos patrimoniales del proyecto de titulación **"Propuesta de regulación del suelo y equipamiento urbano para una zona con comercio informal: sector de Narancay"** de conformidad a lo establecido en el artículo 114 Código Orgánico de la Economía Social de los Conocimientos, Creatividad e Innovación, reconozco a favor de la Universidad Católica de Cuenca una licencia gratuita, intransferible y no exclusiva para el uso no comercial de la obra, con fines estrictamente académicos y no comerciales. Autorizo además a la Universidad Católica de Cuenca, para que realice la publicación de éste proyecto de titulación en el Repositorio Institucional de conformidad a lo dispuesto en el artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior.

Cuenca, **22 de marzo del 2023**

F: …….
Paul Sebastian Rojas Pesantez
C.I. **0105154983**

F: ……..
Cristian Mauricio Pesantez Angamarca
C.I. **0105483689**