



**UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA
INDOAMÉRICA**

FACULTAD DE ARQUITECTURA ARTES Y DISEÑO

CARRERA DE ARQUITECTURA

TEMA:

**REGENERACIÓN URBANA DE LA “AV.
CONFRATERNIDAD”, BARRIO DEL TAMBO DE LA
CIUDAD DE PELILEO QUE FORTALEZCA LAS
ACTIVIDADES COMERCIALES DEL JEAN.**

Trabajo de titulación previo a la obtención del título de Arquitecta Urbanista

Autora

Katerin Lizbeth Andaluz Mayorga

Tutor

Arq. Mpa. Diego Rodolfo Huaraca Huaraca

AMBATO – ECUADOR

2019

**AUTORIZACIÓN POR PARTE DEL AUTOR PARA LA CONSULTA,
REPRODUCCIÓN PARCIAL O TOTAL, Y PUBLICACIÓN
ELECTRÓNICA DEL TRABAJO DE TITULACIÓN**

Yo, Katerin Lizbeth Andaluz Mayorga, declaro ser autor del Trabajo de Titulación con el nombre **“REGENERACIÓN URBANA DE LA “AV. CONFRATERNIDAD”, BARRIO DEL TAMBO DE LA CIUDAD DE PELILEO QUE FORTALEZCA LAS ACTIVIDADES COMERCIALES DEL JEAN”**, como requisito para optar al grado de Arquitecto y autorizo al Sistema de Bibliotecas de la Universidad Tecnológica Indoamérica, para que con fines netamente académicos divulgue esta obra a través del Repositorio Digital Institucional (RDI-UTI).

Los usuarios del RDI-UTI podrán consultar el contenido de este trabajo en las redes de información del país y del exterior, con las cuales la Universidad tenga convenios. La Universidad Tecnológica Indoamérica no se hace responsable por el plagio o copia del contenido parcial o total de este trabajo.

Del mismo modo, acepto que los Derechos de Autor, Morales y Patrimoniales, sobre esta obra, serán compartidos entre mi persona y la Universidad Tecnológica Indoamérica, y que no tramitaré la publicación de esta obra en ningún otro medio, sin autorización expresa de la misma. En caso de que exista el potencial de generación de beneficios económicos o patentes, producto de este trabajo, acepto que se deberán firmar convenios específicos adicionales, donde se acuerden los términos de adjudicación de dichos beneficios.

Para constancia de esta autorización, en la ciudad de Ambato, a los 01 días del mes de Agosto del 2019, firmo conforme:

Autor: Katerin Lizbeth Andaluz Mayorga

Firma:

Número de Cédula: 1803880085

Dirección: Tungurahua, San Pedro de Pelileo, Pelileo, Darío Guevara.

Correo Electrónico: lizpianpadapaluzpu10@hotmail.es

Teléfono: 0995034555

APROBACIÓN DEL TUTOR

En mi calidad de Tutor del Trabajo de Titulación **“REGENERACIÓN URBANA DE LA “AV. CONFRATERNIDAD”, BARRIO DEL TAMBO DE LA CIUDAD DE PELILEO QUE FORTALEZCA LAS ACTIVIDADES COMERCIALES DEL JEAN”** presentado por Katerin Lizbeth Andaluz Mayorga, para optar por el Título Arquitecta Urbanista.

CERTIFICO

Que dicho trabajo de titulación ha sido revisado en todas sus partes y considero que reúne los requisitos y méritos suficientes para ser sometido a la presentación pública y evaluación por parte del Tribunal Examinador que se designe.

Ambato, 11 de Julio del 2019

.....

Arq. Mpaa. Diego Rodolfo Huaraca Huaraca

TUTOR

DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD

Quien suscribe, declaro que los contenidos y los resultados obtenidos en el presente trabajo de titulación, como requerimiento previo para la obtención del Título de Arquitecta Urbanista, son absolutamente originales, auténticos y personales y de exclusiva responsabilidad legal y académica del autor

Ambato, 01 de Agosto del 2019

.....
Katerin Lizbeth Andaluz Mayorga
(1803880085)
AUTORA

APROBACIÓN TRIBUNAL

El trabajo de Titulación, ha sido revisado, aprobado y autorizada su impresión y empastado, sobre el Tema: **”REGENERACIÓN URBANA DE LA “AV. CONFRATERNIDAD”, BARRIO DEL TAMBO DE LA CIUDAD DE PELILEO QUE FORTALEZCA LAS ACTIVIDADES COMERCIALES DEL JEAN”**, previo a la obtención del Título de Arquitecta Urbanista, reúne los requisitos de fondo y forma para que el estudiante pueda presentarse a la sustentación del trabajo de titulación.

Ambato, 01 de Agosto del 2019

.....

Arq. MAP. Linda Elizabeth Miranda Paredes.
PRESIDENTA DEL TRIBUNAL

.....

Arq. Mge. María Belén Velástegui Toro.
VOCAL

.....

Lic. Mg. Nancy de Lourdes Jordán Buenaño.
VOCAL

DEDICATORIA

Este trabajo va dedicado a cada una de las personas que constituyen parte de mi vida:

A mis padres Guillermo y Mayra por su apoyo incondicional y confianza en mí; aun cuando en el camino se me presentaron obstáculos me enseñaron que siempre hay una luz al final del camino, pues me motivaron a continuar y luchar por mis ideales, aquí estoy gracias a ellos cumpliendo uno de mis grandes sueños.

A mis hermanos Isaac y Daniela quienes me brindaron su amor, cariño y comprensión para que pudiera terminar este trabajo son evidencias de su gran amor. ¡Gracias!

“No te rindas que la vida es eso, continuar el viaje, perseguir tus sueños, destrabar el tiempo, correr los escombros y destapar el cielo”

Mario Benedetti

Katerin Lizbeth Andaluz Mayorga.

AGRADECIMIENTO

Dios, tu amor, bondad y fidelidad no tienen fin, gracias por bendecirme para poder llegar hasta donde he llegado por permitirme sonreír ante cada uno de mis logros y sobre todo por darme la sabiduría para culminar con este trabajo.

A mis padres por ser el pilar fundamental y guía al largo del sendero de la vida, quienes han velado por mi bienestar y educación.

A mi tutor, mis lectores y docentes, quienes a través de sus conocimientos y motivación han logrado la formación personal y académica.

A la UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA, en especial a la Facultad de Arquitectura Artes y Diseño, por darme la oportunidad de ser una profesional.

Katerin Lizbeth Andaluz Mayorga.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

| | |
|--|------|
| AUTORIZACIÓN POR PARTE DEL AUTOR PARA LA CONSULTA, REPRODUCCIÓN PARCIAL O TOTAL, Y PUBLICACIÓN ELECTRÓNICA DEL TRABAJO DE TITULACIÓN | ii |
| APROBACIÓN DEL TUTOR..... | iii |
| DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD..... | iv |
| APROBACIÓN TRIBUNAL | v |
| DEDICATORIA | vi |
| AGRADECIMIENTO | vii |
| ÍNDICE DE CONTENIDOS | viii |
| ÍNDICE DE TABLAS | xii |
| ÍNDICE DE GRÁFICOS | xiii |
| ÍNDICE DE ANEXOS..... | xiv |
| RESUMEN EJECUTIVO | xv |
| ABSTRACT..... | xvi |
| INTRODUCCIÓN | 1 |
| EL PROBLEMA | 3 |
| Contextualización..... | 3 |
| Árbol de problemas | 8 |
| | 8 |
| Formulación del problema | 9 |
| Preguntas de investigación..... | 9 |
| Justificación..... | 9 |
| Objetivos | 11 |
| Objetivo General | 11 |
| Objetivos Específicos..... | 11 |

| | |
|---|----|
| MARCO TEÓRICO..... | 12 |
| Fundamento conceptual y teórico | 12 |
| Urbanismo..... | 12 |
| Planificación urbana..... | 13 |
| Diseño urbano | 15 |
| 1.1.1. Regeneración urbana | 18 |
| 1.1.2. Espacio público | 20 |
| 1.1.3. Intervención del espacio | 21 |
| 1.1.4. Actividades comerciales..... | 22 |
| 1.2. Estado del Arte..... | 24 |
| 1.3. Metodología de la investigación | 29 |
| 1.3.1. Línea y Sublínea de Investigación..... | 29 |
| 1.3.2. Diseño Metodológico | 30 |
| 1.3.2.1. Enfoque de investigación..... | 30 |
| 1.3.2.2. Nivel de investigación | 30 |
| 1.3.2.3. Tipo de investigación..... | 31 |
| 1.3.2.4. Población y muestra..... | 31 |
| 1.3.2.5. Técnicas de recolección de datos..... | 32 |
| 1.3.2.6. Técnicas para el procesamiento de la información | 32 |
| 1.4. Conclusiones capitulares | 32 |
| CAPÍTULO 3 | 34 |
| APLICACIÓN METODOLÓGICA | 34 |
| 3.1. Delimitación espacial, temporal o social | 34 |
| 3.2. Análisis del contexto | 34 |
| 3.2.1. Contexto Físico..... | 34 |
| 3.2.2. Contexto Socio – Cultural – Comercial - Económico | 36 |

| | | |
|--------|--|----|
| a. | Análisis demográfico – social..... | 36 |
| b. | Sistema Cultural y Patrimonial..... | 37 |
| c. | Análisis de comercialización..... | 38 |
| d. | Análisis Socio – Económico..... | 40 |
| 3.2.3. | Contexto Geográfico..... | 40 |
| a. | Ubicación del área de intervención..... | 40 |
| b. | Localización geográfica..... | 42 |
| c. | Modalidad geográfica..... | 43 |
| d. | Aspectos Topográficos..... | 43 |
| e. | Aspectos Geológicos..... | 44 |
| f. | Aspectos Hidrológicos..... | 45 |
| 3.2.4. | Contexto Urbano y su desarrollo..... | 45 |
| a. | Redes de Infraestructura..... | 45 |
| b. | Estructura Urbana..... | 48 |
| c. | Transporte y Movilidad..... | 51 |
| d. | Equipamiento..... | 54 |
| e. | Eje comercial formal e informal..... | 56 |
| 3.3. | Análisis e interpretación de la entrevista aplicada a los dueños de los locales comerciales del Barrio El Tambo del Cantón de Pelileo..... | 59 |
| | CAPÍTULO 4..... | 63 |
| | LA PROPUESTA..... | 63 |
| 4.1. | Tema..... | 63 |
| 4.2. | Idea generadora..... | 63 |
| 4.2.1. | Alternativas de uso y ocupación del suelo..... | 63 |
| 4.2.2. | Movilidad..... | 63 |
| 4.2.3. | Equipamiento..... | 64 |

| | | |
|----------|--|----|
| 4.2.4. | Espacios públicos | 64 |
| 4.2.5. | Concepto de la idea generadora..... | 64 |
| 4.3. | Anteproyecto | 65 |
| 4.3.1. | Morfología Urbana | 65 |
| 4.3.2. | Espacio Público | 66 |
| 4.3.3. | Movilidad | 66 |
| 4.3.4. | Creación de mobiliario urbano | 66 |
| 4.3.4.1. | <i>Clasificación por tramos de la intervención en la Avenida confraternidad barrio el Tambo.</i> | 74 |
| 4.3.5. | Propuesta de Regeneración Urbana en la Avenida Confraternidad Barrio el Tambo..... | 75 |
| 4.3.6. | Especificaciones técnicas de la propuesta | 78 |
| 4.4. | Anteproyecto técnico | 86 |
| 4.4.1. | Memorias técnicas y descriptivas..... | 86 |
| | BIBLIOGRAFÍA | 87 |
| | ANEXOS | 91 |

ÍNDICE DE TABLAS

| | |
|--|----|
| Tabla 1. Descripción geológica de Pelileo | 44 |
| Tabla 2. Abastecimiento de agua en los hogares del Cantón de Pelileo | 46 |
| Tabla 3. Abastecimiento de luz eléctrica del Cantón Pelileo..... | 47 |
| Tabla 4. Servicios de apoyo | 48 |
| Tabla 5. Vías de las parroquias del Cantón Pelileo..... | 49 |
| Tabla 6. Análisis de equipamientos de la ciudad de Pelileo | 55 |

ÍNDICE DE GRÁFICOS

| | |
|--|----|
| Gráfico 9. Corte de zonificación propuesta..... | 65 |
| Gráfico 10. Tramos Infraestructura Vial Intervención..... | 74 |
| Gráfico 11. Zonificación tramo 1 | 75 |
| Gráfico 12. Zonificación tramo 2..... | 76 |
| Gráfico 13. Zonificación tramo 3..... | 77 |
| Gráfico 14. Pasajes..... | 78 |
| Gráfico 15. Pasajes urbanos | 79 |
| Gráfico 16. Espacio de parqueo | 79 |
| Gráfico 17. Sección A-A / Sección B-B Propuesta..... | 80 |
| Gráfico 18. Sección D-D / Sección C-C Propuesta..... | 81 |
| Gráfico 19. Sección E-E / Sección F-F Detalles Urbanos | 82 |
| Gráfico 20. Sección E-E Detalles Urbanos | 82 |
| Gráfico 21. Sección E-E Detalles Urbanos | 82 |
| Gráfico 22. Especificaciones técnicas..... | 83 |
| Gráfico 23. Perspectivas 3D..... | 84 |
| Gráfico 24. Perspectivas 3D..... | 84 |
| Gráfico 25. Perspectivas 3D..... | 85 |

ÍNDICE DE ANEXOS

| | |
|---|----|
| Anexo 1. Entrevista..... | 91 |
| Anexo 22. Guía de Observación | 92 |
| Anexo 3. Área de estudio de la provincia de Tungurahua | 94 |
| Anexo 4. Evolución socio-económica del Cantón Pelileo | 94 |
| Anexo 5. Área de estudio Parroquia La Matriz..... | 94 |
| Anexo 6. Área de estudio Parroquia La Matriz Cantón Pelileo | 94 |
| Anexo 7. Área de estudio Parroquias urbanas – Barrio Confraternidad | 94 |
| Anexo 8. Área de estudio Parroquias urbanas – Cantón Pelileo - Vialidad..... | 94 |
| Anexo 9. Área de estudio Parroquias urbanas – Cantón Pelileo – Estudio de equipamientos | 94 |
| Anexo 10. Recorrido y nos de transporte público cantonal | 94 |
| Anexo 11. Eje comercial de la Av. Confraternidad | 94 |
| Anexo 12. Recorrido y nos de transporte interprovincial | 94 |
| Anexo 13. Recorrido y nos de transporte público y privado..... | 94 |
| Anexo 14. Vías de conexión pública y privada..... | 94 |
| Anexo 15. Representación de equipamientos Barrio El Tambo | 94 |
| Anexo 16. Representación del comercio informal Barrio El Tambo..... | 94 |
| Anexo 17. Representación de vialidad Barrio El Tambo..... | 94 |
| Anexo 18. Diagnóstico Barrio El Tambo..... | 94 |
| Anexo 19. Estudio de equipamiento a nivel macro..... | 95 |
| Anexo 20. Equipamientos a proponer – nivel macro | 95 |
| Anexo 21. Zonificación urbana propuesta | 95 |
| Anexo 22. Propuesta de equipamientos a nivel micro | 95 |
| Anexo 23. Equipamiento por tramos - nivel micro..... | 95 |

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA ARTES Y DISEÑO
CARRERA ARQUITECTURA

TEMA: REGENERACIÓN URBANA DE LA “AV. CONFRATERNIDAD”, BARRIO DEL TAMBO DE LA CIUDAD DE PELILEO QUE FORTALEZCA LAS ACTIVIDADES COMERCIALES DEL JEAN

AUTOR: Katerin Lizbeth Andaluz Mayorga

TUTOR: Arq. MPAA. Diego Rodolfo Huaraca Huaraca

RESUMEN EJECUTIVO

Una ciudad a medida donde crece su población, e incrementa sus necesidades urbanísticas, merece una movilidad eficiente y un estudio pertinente de los usos y roles del suelo. El peatón es el componente fundamental de la vida urbana, por esta razón el objetivo de esta investigación es planificar la regeneración urbana en la “Av. Confraternidad” del Barrio el Tambo en la ciudad de Pelileo, para fortalecer y mejorar las actividades comerciales del sector. La población de estudio que se beneficiará con el presente proyecto involucra a usuarios, turistas y comerciantes; se trabajó con 80 dueños de locales comerciales, con los que se detectó una necesidad en mejorar la infraestructura y reordenamiento vial, incrementar espacios y equipamientos públicos, por esta razón se planteó utilizar una metodología de investigación exploratoria – relacional en el que se busca garantizar el bienestar y seguridad en la movilidad de la población. Dentro de los principales factores urbanos que intervienen en la ejecución del proyecto, se enfatizó en la aglomeración del comercio y el incremento en la demanda espacial y temporal de la infraestructura vial, espacios de parqueo a lo largo de la avenida, ordenar el comercio informal, mejorar la infraestructura de pasajes, circulación peatonal e incremento de mobiliario en el espacio público. Es por eso que el presente trabajo de investigación se convertirá en un referente de organización urbana, paisajista e infraestructura del sector aportando a la economía local y fortaleciendo su identidad.

Palabras Claves: equipamientos públicos, movilidad peatonal, espacios públicos, infraestructura vial, regeneración urbana.

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA

FACULTAD DE ARQUITECTURA ARTES Y DISEÑO

CARRERA ARQUITECTURA

THEME: THE URBAN REGENERATION OF THE “CONFRATERNIDAD AV.”, OF THE TAMBO NEIGHBORHOOD IN PELILEO CITY THAT STRENGTHENS THE COMMERCIAL ACTIVITIES OF JEAN.

AUTHOR: Katerin Lizbeth Andaluz Mayorga.

TUTOR: Arq. MPAA. Diego Rodolfo Huaraca Huaraca.

ABSTRACT

A custom city where its population grows, and increases its urban needs, deserves efficient mobility and a relevant study of land uses and roles. The pedestrian is the fundamental component of urban life, for this reason the objective of this research is to plan urban regeneration of the “Confraternidad Av.” of the Tambo neighborhood in Pelileo city to strengthen and improve the commercial activities of this sector. The population study that will benefit from this project involves users, tourists and merchants. It was worked with 80 commercial premises owners that a need was detected to improve the infrastructure and road rearrangement, increasing public spaces and equipment; for this reason it was proposed to use an exploratory - relational research methodology in which it is sought to guarantee the welfare and safety in the pedestrian mobility. Among the main urban factors involved in the execution of the project, it was focused on the commerce agglomeration and the increase in the spatial and temporal demand of road infrastructure, parking spaces along the avenue, ordering informal commerce, improving the infrastructure of passages, pedestrian circulation and increase of furniture in the public space. That is why, this research will become a benchmark of urban organization, landscape and infrastructure of the sector contributing to the local economy and strengthening its identity.

KEYWORDS: Pedestrian mobility, public facilities, public spaces, road infrastructure, urban regeneration.

INTRODUCCIÓN

Ecuador ha sufrido considerables cambios en relación a la Ordenación Territorial en los últimos años. Diversos textos jurídicos, como la Constitución aprobada en el 2008, el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización y el Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas, aprobados ambos en el 2010; profundizan en el proceso de autonomías y descentralización del estado, definiendo mecanismos de articulación, coordinación y corresponsabilidad entre los diferentes niveles de gobierno para una adecuada planificación y gestión pública.

Por esta razón, la presente investigación identifica como problemática social el interés de mantener un orden y buen funcionamiento y manejo dentro un equipamiento público para mejorar su crecimiento socio- económico del Cantón. Así mismo, verificar problemas urbanos que afecten al crecimiento del comercio. Conocer el contexto social y laboral de dichos involucrados del comercio.

En el capítulo I. Se realiza el planteamiento de la problemática de estudio para este caso sobre la necesidad de regeneración urbana de la Avenida Confraternidad del Barrio El Tambo, con la finalidad del fortalecimiento de las actividades comerciales del jean, además se plantean las preguntas de investigación, justificación y objetivos.

En el capítulo II, en donde se analiza el fundamento conceptual y teórico relacionado con vialidad, movilidad peatonal y vehicular, espacios públicos y equipamientos sobre el comercio formal e informal.

En el capítulo III, se analiza el concepto, y caracterización, teorías, criterios de equipamientos de comercio, así como el comportamiento urbano de los comerciantes del sector de El Tambo. Así mismo, se presenta los antecedentes históricos del Cantón San

Pedro de Pelileo, así como, el diagnóstico que permite demostrar la problemática de estudio.

En el capítulo IV, se hace referencia a las diferentes alternativas de solución que se plantean para resolver la problemática encontrada relacionada con la movilidad, vialidad, espacios públicos y equipamientos, con la finalidad de fortalecer el comercio formal e informal en el Barrio El Tambo.

CAPÍTULO 1

EL PROBLEMA

Contextualización

Históricamente desde los caminos Persas hasta los días de hoy, el sistema vial terrestre se ha concebido como algo más que tráfico, sino que se lo ve como una fuente de desarrollo, los caminos, carreteras, autopistas, cubren un rol protagonista en el desarrollo de la humanidad, su importancia es innegable y de este depende la circulación de bienes, personas y servicios.

Cerca del año 4000 A. C. surgió el invento de la rueda en los países Persas, como respuesta a la primera red de caminos con una longitud de 2900km, esta red funcionó hasta el año 300 A.C., hasta que en China se construyó la gran obra vial con la Ruta de la Seda, que unía a la China con el Medio oriente. En el año 312 A.C. los romanos crearon una inmensa red de caminos que unió Roma con la región Sur de Italia. Los ejércitos romanos requerían trasladar armas de excesivo peso y volumen, lo que dificultaba su traslado, para lo que se construyó la primera carretera pavimentada con un espesor de 90 y 120 cms., con tres capas de piedras ensambladas. Con estas carreteras se permitió la movilización de ejércitos romanos y sus aparatos de guerra. Posteriormente en el año 450 A.C. los romanos construyeron la carretera que unió Cádiz con la Ruta de la Seda China, favoreciendo el desarrollo del comercio. La red de Carreteras de los Romanos alcanzó los 80.000 kilómetros y consistía en 29 calzadas que partían desde Roma y cubría todas las provincias importantes conquistadas, incluyendo Gran Bretaña, de allí el famoso dicho: "todos los caminos conducen a Roma" (Ovidio, 2017).

A diferencia de la historia anterior, los Incas no conocieron la rueda hasta la llegada de los españoles para la conquista de América después del año 1500 D.C., con el crecimiento poblacional y la necesidad de comunicación entre países y ciudades, se masificó la construcción de caminos, representando las carreteras los

primeros signos de civilización. A mitad del siglo XVII, el gobierno francés construyó aproximadamente 24000 km de carreteras con un sistema adicional de franquicias a compañías privadas para el mantenimiento de carreteras. Durante las primeras décadas del siglo XIX se desarrollaron métodos de pavimentación, basados en capas de agregados pétreos, que se fueron perfeccionando hasta finales del siglo XIX. La primera calle pavimentada con esta técnica fue William Street en Newark, New Jersey, Estados Unidos, en julio de 1870. Esta técnica se conoció también con el nombre de Asfalto Francés pues el ligante asfáltico se importó de los lagos asfálticos de Francia. Cinco años después se construyó cerca de 45000 metros cuadrados de pavimento asfáltico y a la par se fueron desarrollando pavimentos de hormigón, que fue implementada en 1891 en Estados Unidos, En 1975, este pavimento fue galardonado como “Hito Histórico Nacional de la Ingeniería Civil” en Estados Unidos (Ovidio, 2017).

En el siglo XX se construyeron grandes vías. En Italia se construyó la primera autopista en la década de 1920, en Alemania con la inauguración de la primera vía “Exclusiva para Vehículos” entre Bonn y Colongne, se da inicio a la construcción de vías con características especiales. En Alemania, se generó reglamentación para el diseño de vías donde no transitaban peatones, bicicletas ni vehículos impulsados por animales, además debían poseer hombrillo para estacionamiento de emergencia. En España en 1960 se construyó la primera autopista de peaje. Partiendo de los experimentos de Pittsburg y Bates, pasando por la AASHO Road Test de Illinois (1958-1962) hasta la MNRoad Test (1994-Actualidad), se han incorporado al repertorio de diseño de pavimentos diversos métodos con características particulares. Iniciando con los métodos Mecánico-Empírico de diseño basado en los primeros caminos de prueba de Estados Unidos hasta los métodos analíticos de la actualidad, la durabilidad, la seguridad y el confort han ido acompañando el desarrollo de las Vías Terrestres (Ovidio, 2017).

En la Provincia de Tungurahua, La Provincia de Tungurahua se diferencia a nivel nacional por un importante movimiento de carácter comercial, agrícola, manufacturero y turístico, en donde las Ferias forman una parte importante de la

cultura local, las cuales son reconocidas en todo el país; sin embargo, dichas ferias no han sido estudiadas como espacios socioeconómicos de generación de emprendimiento y de promoción de artículos producidos en esta región. Para muchos microempresarios, la feria que se realiza en su localidad es la vitrina en la cual pueden ofertar sus productos, convirtiéndose ésta en una especie de estrategia comercial a través de la cual el productor puede llegar directamente a los clientes finales o hacer contactos con pequeños intermediarios o aproximación con exportadores. En la provincia de Tungurahua, algunas de estas ferias se realizan de forma permanente, como es el caso de la feria del jean en Pelileo, la feria de artículos de cuero en Quisapincha y la feria de calzado en Cevallos, en donde sus comercios están abiertos casi todos los días, pero que cobran mayor importancia económica durante el fin de semana por la llegada de turistas. Otras se realizan sólo en días específicos de la semana, como es el caso de la feria de plantas ornamentales y frutales en Patate, la feria de artesanías en Salasaca, la feria de muebles en Huambaló, la feria de camisas en Pasa. En estas zonas, el desarrollo de las ferias libres ha beneficiado a otras áreas de la actividad económica, como es el caso del turismo. Todo este fenómeno comercial, productivo y turístico tiene influencia sobre el empleo local, la demanda de otros bienes y servicios complementarios, el beneficio de la desintermediación generando ahorro para el consumidor final y utilidades adicionales para el productor; lo que ha incidido para que las Administraciones Públicas hagan el intento inicial de desplegar incipientes estrategias de marketing para promocionar la provincia de Tungurahua y, así, dar a conocer su oferta hotelera, gastronómica, ferias artesanales, sitios de encanto natural, entre otros, potenciando de esta manera, la imagen de la región e incluso del país; sin embargo quedan elementos pendientes como es el rol que deben desempeñar las administraciones locales en el fortalecimiento de las ferias como oportunidades de identidad y desarrollo local (Coello, 2018).

Bajo este contexto el cantón de San Pedro de Pelileo se caracteriza por la elaboración de prendas de tela jean, lo que por su color representativo, se la conoce como la “Ciudad azul”. Alrededor de 180 locales comerciales están ubicados en la avenida Confraternidad, en donde se ofertan las prendas de vestir.

La mayoría de los habitantes de El barrio El Tambo se dedica a la confección y producción de ropa jean, según el censo de producción de la prefectura de Tungurahua (2011) aproximadamente más de 150 artesanos pelileños realizan esta labor, en cerca de 1100 talleres textiles y 12 lavandería, convirtiéndose estas actividades no solo en el sustento familiar, sino en el motor de la economía y turismo del cantón. La Avenida Confraternidad en el barrio (Novoa, 2016). En este sitio existen grandes almacenes que exponen diseño y textura de la tela, con diversidad de colores que se pueden apreciar en la avenida principal, donde se pueden adquirir prendas de varios colores y diseños elaborados en material jean, y accesibles para los consumidores. Los fines de semana y feriados son los días de mayor movimiento comercial, las ventas se incrementan por la actividad turística (Poveda, 2017).

En este sentido el caso del barrio el Tambo, dentro de los límites de dicho barrio se encuentra la principal arteria de conexión cantonal como es la avenida Confraternidad, ante el constate y alto tránsito que esta tenía los moradores del sector comienzan a colocar sus locales comerciales en los alrededores de dicha calle. La falta de normativa y malas decisiones políticas configuran a la avenida Confraternidad como arteria secundaria, sin tomar en cuenta la realidad que diariamente vivía el sector. El incremento comercial que el sector experimentó y la acogida que tenía atrajo el interés tanto de comerciantes locales como de las afueras, actualmente esta vía es una de las más concurridas dentro de la ciudad de Pelileo por la cual transitan todo tipo de vehículos tanto de transporte público como privado lo cual causa un severo congestionamiento especialmente los fines de semana y días feriados.

La Avenida Confraternidad es una importante arteria vial para la ciudad, se convierte en una vitrina gigante donde se exhibe la última tendencia de la moda, es considerado un centro comercial que atrae a los comerciantes, propietarios de almacenes y de las grandes cadenas de ropa del país, para abastecerse al por mayor de la mercadería especialmente en tela jean, también conocida como índigo, a los dos lados de la vía los locales comerciales se transforman en

pasarelas improvisadas donde decenas de maniqués modelan pantalones, faldas, chompas y camisas confeccionadas en los cerca de 1 000 talleres entre grandes, medianos y pequeños que funcionan en esta zona económica del cantón (Novoa, 2016). Una de las dificultades que genera este sector de comercio es la movilidad vehicular que genera congestión y malestar en visitantes, habitantes del sector, turistas. La falta de estacionamientos públicos produce que los conductores parqueen sus vehículos en los extremos de la avenida y bloqueo a los pasajes de accesos a las viviendas de los residentes, provocando poca visibilidad y circulación tanto al conductor como al peatón.

Otro elemento importante a destacar de esta arteria vial, es la cantidad de cambios sufridos, hasta convertirse en una vía de alto flujo de circulación y comercio, al encontrarse en una importante zona de la ciudad, no se han implementado proyectos de regeneración urbana, por tal motivo, presenta problemas algunos de ellos como el incumplimiento de la normativa, mala imagen urbana y arquitectónica, saturación del espacio, mal uso del espacio público, entre otros. El barrio el Tambo uno de los ejes comerciales más importantes de la ciudad de San Pedro de Pelileo, alberga en sus límites a la calle de mayor flujo comercial de la ciudad, sin embargo el rápido y desorganizado crecimiento que sufrió la ciudad causó que la misma se expanda sin planificación alguna con un trazado urbano inadecuado. Entre los principales problemas que este sector presenta podemos encontrar: congestión vehicular, contaminación auditiva, asentamientos y comercios desorganizados, falta de equipamiento y equipamientos complementarios.

A más de los elementos seleccionados la congestión vehicular, debido a la presencia de buses, vehículos de transporte pesado, vehículos privados los cuales circulan en espacios mínimos de circulación, la avenida confraternidad es una vía con eje vial de 14 m y 4 carriles de circulación en doble sentido, sin embargo ante la falta de planificación dos de estos carriles son destinados para parqueaderos públicos; la contaminación auditiva, provocada por la serie de locales comerciales que tratan de vender sus productos; así como los asentamientos y comercio

desorganizado, que se produce por la deficiencia de normativas que propiciaron permisos de construcción sin respetar líneas de fábrica, retiros mínimos, provocó que el sector en estudio posea una morfología urbana caracterizada por la presencia de una servidumbre de paso sin señalización. Así también la deficiencia en equipamientos complementarios, en espacios recreativos, espacios de parqueo público, espacios de circulación peatonal con medidas óptimas.

Por estas razones la propuesta se plantea como una regeneración integral del sector, conservando y potenciando lo existente, generando un plan macro que abarque espacios de circulación peatonal, tránsito vehicular con medidas mínimas, potenciando los espacios existentes, q se3 encuentran en abandono o deterioro del barrio el Tambo generando acupunturas, que cosen el fragmentado tramo vial y sus intersecciones. Así como un nuevo equipamiento que abarque espacios de parqueo y también para realización de eventos públicos.

Árbol de problemas

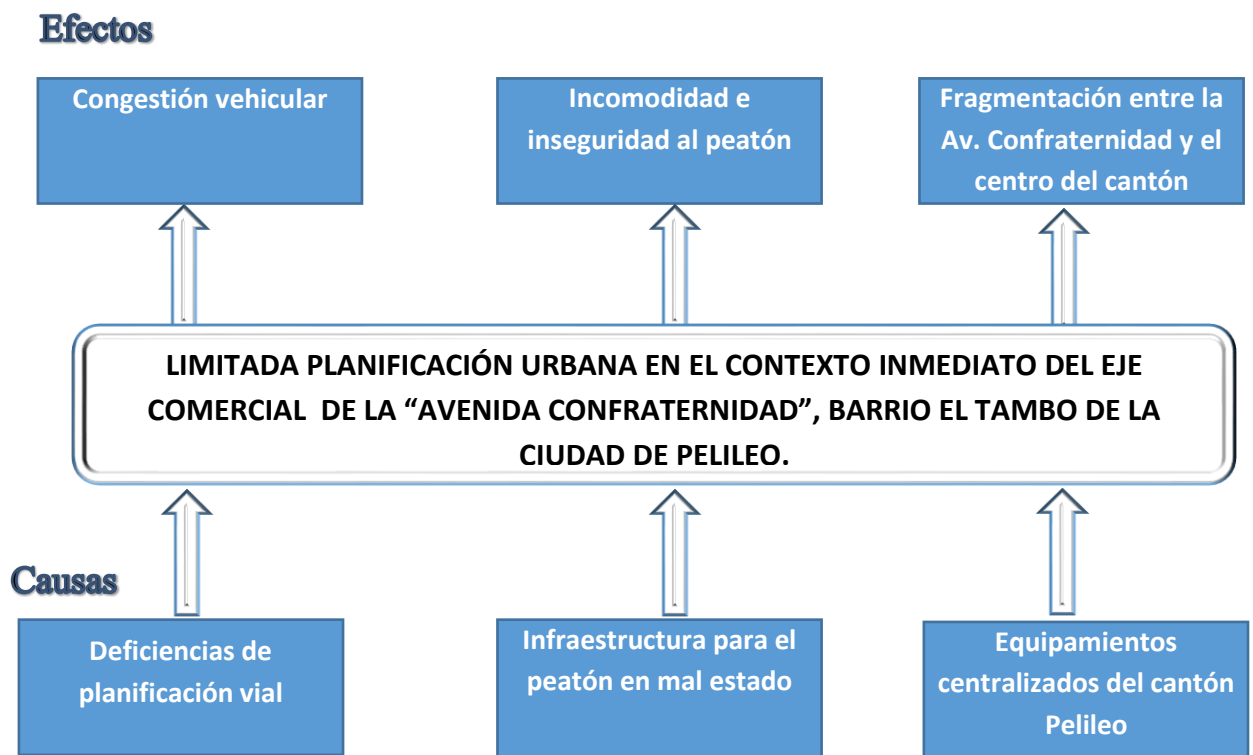


Figura 1. Árbol de problemas
Elaborado por: Andaluz, 2019

Formulación del problema

¿De qué manera la regeneración urbana en la “Avenida Confraternidad”, del Barrio El Tambo contribuirá al mejoramiento de las actividades comerciales de la Ciudad de Pelileo?

Preguntas de investigación

1. ¿Qué problemas se presentan en la planificación vial actual del sector comercial de la Avenida Confraternidad?
2. ¿Cómo la carencia de espacios públicos inciden el sector comercial de la Avenida Confraternidad?
3. ¿Cómo el tránsito vehicular afecta al peatón que visita el sector comercial de la Avenida Confraternidad?
4. ¿Qué condiciones y características de regeneración urbana se requieren en la Av. Confraternidad, para el restablecimiento de las actividades comerciales del jean?

Justificación

La dimensión territorial es un hecho determinante en la configuración y competitividad de los destinos turísticos y comerciales. La regeneración urbana es una herramienta fundamental para reestructurar destinos maduros, sin embargo, el carácter estratégico de dichos proyectos provoca inevitablemente fricciones en el desempeño cotidiano de los agentes y usuarios afectados por las acciones que conllevan.

Dado que la ciudad de Pelileo sufrió un crecimiento acelerado, espontáneo y disperso. Esta combinación fue desastrosa para ésta, convirtiéndose en una ciudad poco funcional y totalmente centralizada. Mediante la realización y puesta en marcha de un proyecto de reorganización urbana integral es posible mejorar

sustancialmente la estructura socioeconómica de un territorio degradado y mejorar su integración

De esta manera al realizar un planteamiento de regeneración urbana de la Avenida Confraternidad es importante para el desarrollo urbano y socioeconómico para la población inmediata y visitantes habituales, ya que debido a su ubicación representa un punto crucial en la economía del cantón y atractivo turístico de la Provincia al estar emplazada en la vía Ambato – Pelileo – Baños, por lo que representan la vía de mayor frecuencia de tránsito vehicular.

Es necesario recalcar la **relevancia** de la investigación, desde el punto de vista teórico, porque plantea la aplicación de conocimientos de urbanismo e infraestructura vial, diseño arquitectónico de equipamientos públicos, el paisajismo del espacio públicos y áreas recreativas, estacionamientos. Desde el punto de vista práctico, contribuirá a reducir el desorden en el crecimiento urbano y congestión vehicular, generando nueva puerta de Comercio, Turismo y Economía en esta Vía, así como apoya al cumplimiento de normativas existentes, a la organización del comercio formal e informal y desarrolla una mejor imagen urbana del sector, incrementando de esta manera la matriz productiva.

Lo anterior permite concluir que el proyecto es **factible**, debido a que se cuenta con la información técnica y documental necesaria para su desarrollo, además representa una posibilidad para el desarrollo del sector comercial del Barrio El Tambo, y la propuesta planteada permitirá dar solución al problema de movilidad que se presenta en este sector.

Teniendo en cuenta que esta problemática afecta a toda la población que circula por este sector, al establecer una propuesta de solución se tendrá **beneficiarios** directos e indirectos, dentro de los primeros se considera a los comerciantes, turistas y visitantes de este sector; los segundos se encuentran dentro del grupo de los peatones y conductores.

Objetivos

Objetivo General

Diseñar la propuesta de regeneración urbana en la “Avenida Confraternidad”, para el fortalecimiento de las actividades comerciales del Barrio El Tambo de la ciudad de Pelileo, a través de un diseño urbano integral.

Objetivos Específicos

Identificar las deficiencias de planificación vial para la determinación de la afectación en el congestionamiento vehicular del sector comercial de la Avenida Confraternidad.

Determinar las carencias de espacios públicos y equipamientos que afecta al sector comercial de la “Avenida Confraternidad”, Barrio El Tambo de la ciudad de Pelileo.

Establecer las condiciones y característica de regeneración urbana que requiere la “Avenida Confraternidad”, Barrio El Tambo de la ciudad de Pelileo para el restablecimiento de las actividades comerciales.

Planificar los elementos de regeneración urbana en la “Avenida Confraternidad”, para el fortalecimiento de las actividades comerciales del Barrio El Tambo de la ciudad de Pelileo.

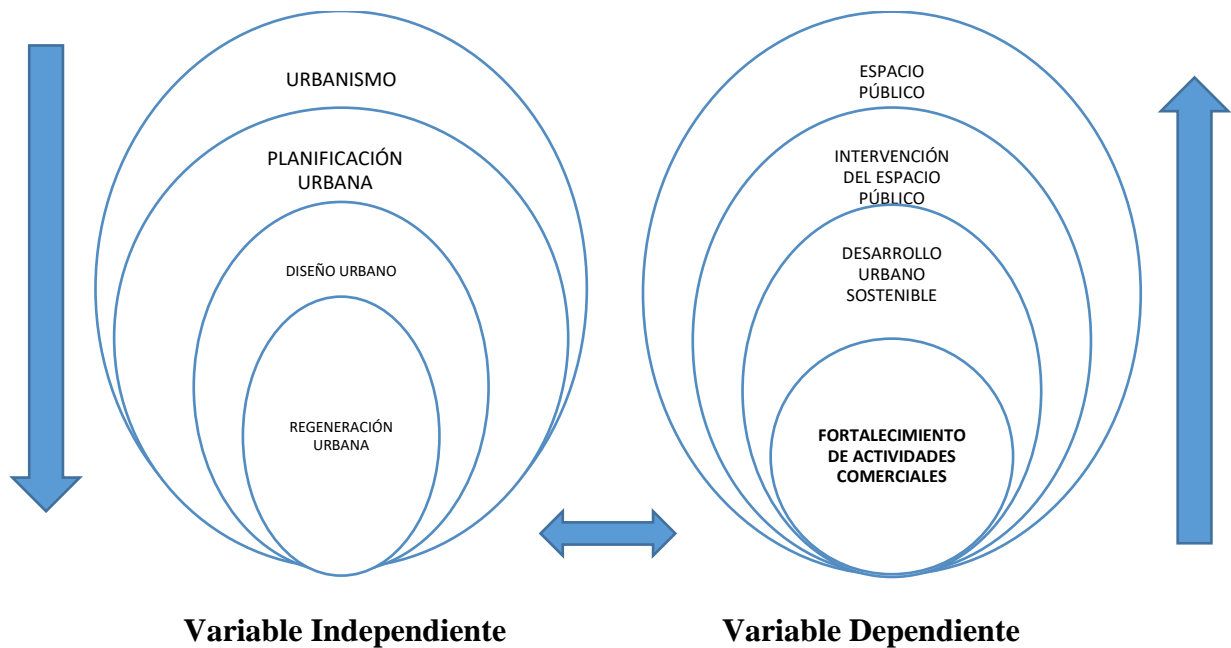
Generar una infraestructura en beneficio a la accesibilidad universal de la “Avenida Confraternidad”, Barrio El Tambo de la ciudad de Pelileo.

Generar nuevos equipamientos de aparcamiento para disminuir el tráfico vehicular de la “Avenida Confraternidad”, Barrio El Tambo de la ciudad de Pelileo.

CAPÍTULO 2

MARCO TEÓRICO

Fundamento conceptual y teórico



Urbanismo

El urbanismo se la considera una disciplina que se propone realizar el diagnóstico, intervención y comprensión de los diferentes espacio de una ciudad, se apoya en la geografía humana para la estructuración de su planificación mediante la cual plantean estrategias y acciones de tipo urbano. (*Planeamiento urbano y rural*) (Ovacen, 2017).

El urbanismo constituye la organización u ordenación de los edificios y los espacios de una ciudad acorde a un marco normativo. Es por tanto una disciplina que define teniendo en cuenta la estética, la sociología, la economía, la política, la higiene, la tecnología, el diseño de la ciudad y su entorno. Se ocupa tanto de los nuevos crecimientos como de la ciudad ya existente y consolidada a fin de mantenerla o mejorar sus infraestructuras y equipamientos (Pellini , 2016).

Es el conjunto de disciplinas que se encarga del estudio de los asentamientos humanos para su diagnóstico, comprensión e intervención. El urbanismo utiliza a la geografía urbana como herramienta fundamental, e intenta comprender los procesos urbanos a fin de planificar las intervenciones para la cualificación del espacio (Toledo, 2016).

En otras palabras el urbanismo representa una disciplina y una organización para el ordenamiento de espacios de una ciudad acorde a la normativa que cada una de ellas posee, teniendo en cuenta la estética, sociología, economía, entre otros, a fin de mantenerla o realizar mejoras sus infraestructuras y equipamientos. Mientras que Michael Gómez el urbanismo inició como una teoría compleja en donde se reúnen conocimientos sustanciales de construcción y conservación de ciudades y apoyado en estudios de relaciones socio –económico – ambiental. La relevancia del urbanismo se destaca por el éxito que marca entre la relación del desarrollo de la vida individual y colectiva de toda la ciudadanía, en donde considera la disposición de la trama urbana, su dimensionamiento, diversificación de tramos, entre otros elementos, se muestra íntima con la asignatura de arquitectura, con la finalidad de garantizar la calidad de vida tanto del espacio público, como de la ciudad, orientado a garantizar el orden y planificación de un territorio.

Planificación urbana

La planificación urbana es una disciplina que busca mejorar el bienestar de las personas y sus comunidades mediante el desarrollo de ciudades más equitativas, saludables, eficientes y atractivas para las generaciones presentes y futuras (Vicuña, 2015).

Así mismo, la Planificación Urbana es una profesión que articula y media el complejo sistema de relaciones e intereses que se establecen entre las diversas disciplinas y múltiples factores que influyen en el diseño y desarrollo de las ciudades. Se centra en la comprensión del fenómeno urbano, con la finalidad de optimizar su uso y lograr un desarrollo sustentable, a través de la gestión pública y privada. Por tanto, involucra la distribución espacial de todas las actividades

humanas y la toma de decisiones que inciden en el espacio urbano en sus distintas escalas (Bazant, 2011).

Planificación urbana se trata de planes elaborados, para áreas urbanizadas, ciudades, comunas o municipios entendiendo como tales aquellas que presentan un mínimo poblacional (2000 o más habitantes) de densidad fundiaria, estipulada ésta densidad en función de la relación número de parcelas afectadas por la edificación, sobre el número total de parcelas tipo que contendría la unidad o ámbito espacial de referencia. Incluyen también en muchos, casos las áreas destinadas a usos típicamente urbanos, como actividades comerciales, de servicio, equipamientos, etc. (Trapero, 2009).

En consonancia con las definiciones expuesta, se puede resumir que la planificación urbana es una disciplina que se encarga de la elaboración de diagnósticos integrales y prospectivos en relación con el contexto urbano, articulando capacidades, intereses y necesidades de los diferentes actores sociales que son parte de la comunidad de análisis, tratando de alcanzar un equilibrio entre los principios de equidad, eficiencia y sustentabilidad, orientado al bien común y calidad de vida de las personas.

Dificultades de la planificación urbana actual

John Friedmann ha sintetizado recientemente que la planificación de las grandes ciudades resulta difícilmente asumible a causa de factores como la fragmentación espacial y funcional, debido a la división de competencias y responsabilidades de los diversos organismos que actúan en los diferentes ámbitos; así como también la resistencia civil creciente de movimientos sociales reivindicativos, la ausencia de conciencia cívica y de voluntad consensuada, la toma de decisiones que van por encima del interés común y de las autoridades locales (Friedman, 2007). Esta situación se ve influenciada por la politización creciente de la planificación, ante estas circunstancias en esta última década del siglo surge un panorama incierto cultural, social y económico que manifiesta manifestaciones de inseguridad para las ciudades.

Características del planeamiento urbano futuro próximo

En la actualidad, como recuerda Fernando de Terán, en cualquier disciplina está asumida tanto la necesidad de aceptar el marco de incertidumbre en que se desarrolla, como la coexistencia de explicaciones no necesariamente compatibles. En efecto, hay que ser conscientes de la mutabilidad de circunstancias que domina la realidad y que es particularmente relevante en el hecho urbano en torno al cual tanto las situaciones como las actitudes respecto a ellos presentan un carácter totalmente variable aunque a menudo se dé cierta recurrencia. Ello nos induce a poner de relieve que no se puede caer en la ingenua creencia de que existan soluciones únicas y verdaderas que, como apuntó Tafuri, no pasan de ser "fábulas consoladoras".

Adentrándonos en materia, se puede afirmar que el crecimiento demográfico hace intenso el proceso de concentración poblacional en las ciudades. Se estima que en los próximos 20 años la población de las mayores ciudades del país se duplicará, y con ello se multiplicarán los problemas urbanos de insuficiencia de los servicios básicos, mal uso del suelo, incipiente estructuración vial y presión sobre los espacios libres áreas verdes y áreas de cultivo, de allí la importancia de su estudio y planificación. Efectivamente, el planeamiento urbano no solamente debe realizarse por imperativos de la legislación urbanística sino que resulta de interés a la colectividad ya que, gracias a él, se podrá disponer de una formulación ordenada y justificada en la cual se presente cómo se entiende la atención a los temas y problemas que la ciudad tiene planteados y cómo ello se traduce en una ordenación urbana que podrá ser llevada a la realidad mediante la regulación que en el mismo plan se propone (Ramos, 2015).

Diseño urbano

Para desarrollo diseño urbano se debe tomar en cuenta criterios de intervención tanto físicos como funcionales, que contribuyan al fortalecimiento de una vida urbana más cómoda para los habitantes de determinados sector, con la finalidad de gestionar un espacio urbano donde se desarrolla vida social (Hillary, 2017).

Otra definición considera que es el diseño orientado a ordenar y planear físicamente el espacio urbano, para que solucione las necesidades de las comunidades o sociedades urbanas o rurales, dentro de una consideración de beneficio colectivo en un área urbana, existente o futura, hasta llegar a la conclusión de una estructura urbana, que finalmente será la forma urbana a seguir (Camacho, 2018). Dentro de los criterios que se deben considerar en el diseño urbano son los estéticos, físico y funcionales, como se centra en la gestión de espacios, sus estudios deben ser exhaustivos en el instante que se realiza la planificación (Hillary M. , 2018).

En base a las definiciones antes expuestas es importante destacar que el diseño urbano es una disciplina cuyo punto de intersección se encuentra entre el planeamiento urbano, la arquitectura urbana y el urbanismo paisajístico, pues se ocupa del diseño del espacio público, construcción de edificios, entre otros elementos. Es importante destacar el aporte que realiza la Escuela Superior de Diseño de Barcelona, en relación con la importancia del diseño urbano en donde manifiesta que esta actividad no solo consiste en el diseño de la situación específica y la construcción de edificios, esta va más allá en relación de que tiene en cuenta el espacio físico, así como también su organización y planeamiento, diseño arquitectónicos y de mobiliario urbano; esto debe contribuir a que los habitantes de una ciudad en la que se pueda disponer de espacios cómodos, amplios y seguros. En consecuencia, esto no solo es cuestión de tendencias y estética. Además debe responder a normas de arquitectura y urbanismo que se encuentran en ordenanzas establecidas. Existen instituciones como la red Académica de Diseño Urbano hace énfasis en que el desafío de esta disciplina en cómo hacer uso de los procesos actuales de transformación en donde se logre establecer entornos urbanos sostenibles, y que generen condiciones de mayor calidad de vida, considera que el lugar tiene un rol fundamental en las ciudades contemporáneas, estas deben ser consideradas como un estado de incesante de conversión, por lo que es necesario nuevas estrategias urbanas para la construcción de nuevos espacios y hacerla sustentable económica y ambientalmente. En consecuencia con todo lo anteriormente expuesto los diseños urbanos son los responsables de entregar soluciones innovadoras y audaces que

permitan el rescate de espacios públicos. Por esta razón los diseñadores urbanos tienen un reto importante ya que para ellos las ciudades es lo más importante y relevante para el progreso humano y para la cultura.

Tendencias actuales del diseño urbano

El diseño urbano busca crear entornos sostenibles con estructuras de larga duración, edificios y habitabilidad general. El urbanismo transitable es otro enfoque de la práctica que se define dentro de la Carta del Nuevo Urbanismo. Su objetivo es reducir los impactos ambientales al alterar el entorno construido para crear ciudades inteligentes que apoyen el transporte sostenible. Los vecindarios urbanos compactos alientan a los residentes a conducir menos. Estos vecindarios tienen impactos ambientales significativamente menores en comparación con los suburbios en expansión. Para evitar la expansión urbana, la gestión del uso del suelo de flujo circular. Se introdujo en Europa para promover patrones de uso sostenible de la tierra. Como resultado del reciente movimiento de la Nueva Arquitectura Clásica, la construcción sostenible tiene como objetivo desarrollar el crecimiento inteligente, la movilidad, la tradición arquitectónica y el diseño clásico. Contrasta con la arquitectura modernista y globalmente uniforme. En la década de 1980, el diseño urbano comenzó a oponerse a la creciente urbanización de viviendas solitarias y la expansión suburbana (Akismet, 2016).

Dentro de los factores de diseño urbano, se destacan: zonas peatonales, estética, estructura y tipología urbana, accesibilidad, legibilidad y orientación, así como la animación, en relación con el diseño de lugares que estimulen la actividad pública, debe considerar el uso de espacios mixtos complementarios que permitan su interacción constructiva, se oriente a un equilibrio entre la coherencia y variedad del entorno urbano, permita la continuidad y cambio tanto de personas, tiempo y lugar respetando el patrimonio y cultura contemporánea, sin dejar de a la sociedad civil (Akismet, 2016).

Efectivamente, el diseño urbano abarca una amplia gama de temas como el desarrollo inmobiliario, la economía urbana, la economía política y la teoría social, además reúne diversos aspectos que permiten crear una visión para un área

específica y luego desplegar recursos y las habilidades necesarias para hacer realidad la visión. De la literatura revisada acerca de las tendencias del diseño urbano y arquitectónico, éstas han dado paso a un nuevo pensamiento en relación de la ciudad, hábitat urbano y su arquitectura inmersa en ellos, otra de las tendencias de relevancia es considerar los espacios reprogramables en donde se promueva la densidad y uso adecuado del espacio, considerar las renovaciones de espacio, esto no solo consiste en cambiar o mejorar su diseño interior preexistente, sino dotarle de una nueva vida a estas construcciones; la arquitectura debe ser respetuosa del medio ambiente, aprovechar y concienciar al uso de materiales sustentables, diseño de ahorro de energía pasiva, estimar estilos de fachadas acorde a las necesidades de la sociedad y su contexto. En la actualidad un elemento que cambiado de manera sustancial es los modos de habitar, esto es, que la escala de los hogares se ha reducido de manera drástica, se habla también de la arquitectura inclusiva que no se puede obviar en los diseños pues deben accesibles y funcionales para todo tipo de personas, es importante estimar acerca del diseño urbano y gestión de recurso, es decir la orientación a ciudades más verdes y colectivas.

1.1.1. Regeneración urbana

Existe una variedad de términos con características superficialmente similares (“regeneración urbana”, “rehabilitación urbana”, “renovación urbana”, “revitalización urbana”, entre otros) y que en muchas ocasiones son utilizados de forma casi equivalente dado que documentos y planes especializados, si bien disciernen las diferencias entre unos y otros, no suelen ser especialmente claros al definir cada uno de los términos, los cuales tienen además repercusiones diferentes en el planeamiento (Iraegui , 2015).

“La Regeneración Urbana para su estudio integra aspectos como medio ambiente, considera componente físico – urbanos, así como también analiza el comportamiento social y económico del sector de estudio. Dentro de sus soluciones se orienta a mejorar la calidad de vida de la población en un sector

determinado, es el catalizador de una transformación que se orienta a promover mejoras integrales, de áreas deterioradas” (Fernandez, 2005).

“Proceso que al actuar sobre las causas generales y los factores específicos que dan origen al deterioro, constituyen al desarrollo de las funciones, así como al mejoramiento de las condiciones del medio ambiente. La generación urbana es pues, un concepto integral, vital y dinámico” (Copevi, 1976).

La regeneración urbana es una compleja combinación de factores sociales, económicos, ambientales, de planeación y gestión, que para su correcta implementación debe de estar acompañada de estrategias que permitan reconocer las problemáticas estructurales que han generado los procesos de deterioro y ser sensibles a las tendencias urbanas que cada sector de la ciudad necesita (Miramontes, 2015).

En síntesis, se puede manifestar que existen diferentes términos que hacen mención a regeneración, estos son utilizados dentro del contexto de transformación urbana y mejora de ámbitos urbanos, la definición de regeneración urbana surge como un descriptor a un modelo de transformación en áreas urbanas degradadas, en donde, implica una serie de transformaciones integradas dentro de un proceso del área urbana. En relación con los procesos de rehabilitación de los entornos urbanos ha sido analizado por un sinnúmero de especialistas como: geógrafos, urbanistas, arquitectos, ingenieros, entre otros, ellos enfatizan por qué ciertos ámbitos urbanos requieren un proceso de rehabilitación y qué mecanismo se deben aplicar, en virtud de que la rápida industrialización ha traído consigo un conjunto de problemáticas sociales y urbanas que conlleva a la necesidad de regenerar los entornos urbanos degradados por la industria, y en ocasiones por la pobreza. Bajo estos parámetros la rehabilitación urbana es un proceso de actuación de los entornos urbanos, en la búsqueda de soluciones a la problemática urbana, producidas por el deterioro urbano en un área específica.

1.1.2. Espacio público

Tiene un concepto difuso, indefinido y poco claro que puede incluir el espacio público tanto como plazas, parques, calles, entre otros (Carrión, 2010). Según Guillermo Dascal, el espacio público es todo espacio donde se pueden cumplir distintas funciones a nivel de la ciudad (Dascal, 2003).

El espacio público posibilita el desplazamiento de personas y mercancías mediante diferentes medios de transporte. En un modelo de movilidad sostenible se priorizan los desplazamientos en diferentes medios de transporte según los diversos criterios ambientales (balance de emisiones y eficiencia en la ocupación del espacio) y, sobretodo, criterios sociales como los de garantizar la plena accesibilidad al espacio público y a los equipamientos (Lugo, 2008).

El espacio público como tal es un territorio porque es el lugar de los hechos, donde los individuos interactúan y construyen sus referencias culturales, apropiándose del lugar y adaptándolo a sus valores objetivos y subjetivos. Su condición cambiante supone también una mutua afectación, entre territorio e individuos, que permite analizarlo como un proceso político, social, cultural y económico que lo conforma como una compleja red de situaciones y problemas que lo han acompañado históricamente en su definición y función (Campos , 2015).

En resumen el espacio público es el recurso común más importante de la ciudades, en este se define al accionar diario de los ciudadanos, se orienta a la comprensión del vínculo espacio y sociedad, los espacios públicos permiten la posibilidad de con vivencia y sociabilidad, en donde los individuos interactúan y construyen sus referencia culturales. Normalmente cuando se escucha el término espacio público las personas lo asocian con lugares en donde se va a gozar, se caracterizan por ser puntos centrales de las ciudades, donde los habitantes de una ciudad realizan expresiones artísticas, deportivas, de compartición familiar y culturales; por lo que represen escenarios que contribuyen al desarrollo de la sociedad. Visto desde este punto de vista los lugares de aspecto de espacio público, permiten una verdadera convivencia de la ciudadanía, se concibe también como un espacio

multidimensional, y se los relaciona con una expresión y representación social, civil y colectiva un espacio común y democrático por excelencia. En el espacio público los términos de visibilidad, accesibilidad y apropiación son vitales, para la interpretación de los cambios que pueden generarse.

1.1.3. Intervención del espacio

Procesos de recuperación de lo existente y generación de equipamientos principales o complementarios que mejoren la calidad de vida de los moradores, transeúntes y visitantes del área a intervenir, que respondan a las necesidades de los mismos.

Paisajismo. La relación entre espacio urbano y vegetación, buscando un equilibrio entre lo consolidado y la vegetación, tomando en cuenta para la intervención vegetación propia de la zona, áreas de sombra, entre otros parámetros. Logrando que la vegetación no sea solo un añadido sino tenga las relaciones necesarias con el proyecto (Campos , 2015).

La intervención de los espacios se desarrolla en función de procesos de recuperación, debido a que los espacios públicos son entendidos con espacios cambiantes, que se adaptan a distintas situaciones y escenarios, son versátiles por lo que permiten el fortalecimiento de la creatividad, ingenio y diversión. Una intervención de importancia es la que se desarrolló en el Valle de Anhangabaú de Sao Paulo, Consistió en colgar desde el Viaducto do Chá -la primera obra de ingeniería de este tipo de la ciudad- largos columpios (o sillas voladoras) hechos con neumáticos abandonados. Largas cuerdas y banderas de colores formaban parte de la intervención, así como también lo eran los observadores que se colocaban tanto arriba del viaducto como abajo, acompañados de largas colas de gente esperando su turno para columpiarse y “volar” bajo del puente (García, 2015). Este tipo de intervenciones, muestran que la ciudad también puede ser explotada de una manera lúdica, entregando a sus habitantes nuevas experiencias que rompen con la rutina de la que son parte ciertos lugares de nuestras ciudades. La importancia de los espacios públicos como punto de encuentro en las ciudades es vital en el proceso de hacer ciudad. Es importante el habitar y recuperar el

espacio público para generar un común construido entre todas las personas para el disfrute tanto individual como colectivo. Como se observa la intervención de los espacios públicos es de relevancia para las ciudades, por diferentes factores, primero porque contribuye al desarrollo sostenible de las ciudades y para que estas acciones tengan el éxito deseado es importante la participación de la ciudadanía como garantía del cuidado del espacio público, además es imprescindible la consideración de espacios materiales y del equipamiento que se va a considerar, de tal manera que esta intervención genere sensación de tranquilidad y seguridad para sus habitantes.

1.1.4. Actividades comerciales

El desarrollo de los mercados comerciales depende de qué oferentes y consumidores que coinciden en un mismo espacio, son una serie de actividades que involucran el intercambio o la venta ya sea de bienes o de servicios.

Actividad comercial: se entra en el intercambio de bienes que facilitan la actividad socioeconómica, ya sean para uso personal o para negocio.. En los términos expresados por la ley, la actividad comercial está vinculada a la comercialización, entendida ésta como el proceso cuyo objetivo es hacer llegar los bienes y servicios desde el productor al consumidor (Carrasquero, 2014).

La actividad comercial en los términos expresados por la ley, se corresponde con la comercialización, entendida ésta como el proceso cuyo objetivo es hacer llegar los bienes desde el productor al consumidor. La comercialización involucra actividades como compra-venta al por mayor y al por menor, publicidad, pruebas de ventas, información de mercado, transporte, almacenaje y financiamiento, entre otras (Crespo , 2010).

La actividad comercial es un proceso de comercialización que consiste en la compra y venta de artículos, es decir, un comerciante compra mercancía a sus distribuidores y luego los vende a sus clientes, recibiendo dinero a cambio, el cual se convierte en su ganancia y en el medio por el cual vuelve a comprar productos

para la venta, logrando así que los bienes o mercancía lleguen del distribuidor al comprador (Abascal , 2012).

Entre las características que se destacan acerca de la actividad comercial, se consideran que es un proceso de antaño, da cabida al desarrollo de la economía y abastecimiento de los pueblos, incluyendo los trueques; además es importante para el fortalecimiento de un país o región, porque de este depende la mayor parte de su economía; no se requiere tener una empresa para realizar actividades comerciales y su alcance es ilimitado apoyado de estrategias de importaciones (Barrera , 2011).

Cuenta con diferentes tipos (según el sector y según su propietario) como se detalla a continuación; según el sector. Estas depende según el sector el sector de producción o económico en las que trabajen. Se clasifican en primaria, se encarga de explotar o producir recursos naturales; secundarias, cuando se procesa bienes o servicios; y, terciarias, presta servicio, sea este bancario, telecomunicaciones, turísticos, entre otros (Daloz, 2015).

Según su propietario. También se pueden clasificar según el dueño de la actividad, estas pueden diferenciarse en: Pública, ofrece el gobierno para que la sociedad de beneficie de algún bien o servicio; semipública, protagoniza el gobierno compresas privadas y las subsidia; y privada, desarrolla actividad privada (Abascal , 2012).

Las grandes ciudades han sido importantes escenarios de producción de cultura, comercio, industria. El comercio urbano es un punto de conexión entre lo que representa la producción y consumo, en este contexto en donde se producen flujos de productos que transcurren desde su fabricación hasta cuando llega a manos del consumidor. La imbricación del comercio con las ciudades modernas, como producto de la era industrial, genera una transacción comercial que da origen al fenómeno en donde se forma una simbiosis del comercio con las funciones urbanas, por la globalidad y autonomía de las grandes ciudades, Es importante reflexionar sobre la actividad comercial minorista de aquellos centro urbanos tradicionales, pues representan un gran potencial; desde el punto de vista de

estrategia urbanística, permite conservar la vitalidad de estas instalaciones, por lo tanto es importante el mejoramiento de estos espacios considerando las condiciones del desenvolvimiento comercial, tomando en cuenta elementos de ordenanza de seguridad, higiene, movilidad, entre otras.

Al relacionar el comercio con el urbanismo, se debe considerar que los planes urbanísticos deben considerar al urbanismo como un equipamiento de primera necesidad, no se puede considerar el crecimiento de una ciudad sin tomar en cuenta la actividad comercial, que esta desarrolla, por esta razón se considera importante que se mantenga un equilibrio entre el comercio grande y pequeño, pues son un elemento relevante de la centralidad. En la actualidad no se ha brindado la suficiente importancia al valor estratégico que representa el conjunto de comercios por el grado atracción que estos pueden brindar al visitante y turista de una ciudad, no se valora el nivel de beneficios. Para cumplir con la finalidad expuesta y apropiarse de los beneficios que el sector comercial aporta a la ciudad, es necesario contar no solo con escenarios que no sean concebidos como unas simples tiendas sino que tenga un buen diseño, cómodo y atractivo que atraiga a los clientes.

1.2. Estado del Arte

La rehabilitación urbana no conlleva necesariamente un proceso de regeneración urbana, y pese al uso casi indistinto que se suele llegar a hacer de ambos términos, éstos reflejan actuaciones diferentes. La renovación urbana implica un modelo de actuación opuesto al de la rehabilitación y puede incluir en sí misma procesos de remodelación, revitalización y revaloración. La Declaración de Amsterdam aprobada entonces establecía que la rehabilitación urbana era la forma debida para la conservación del patrimonio y defendía la extensión de la consideración patrimonial a «barrios de ciudades y pueblos que tienen interés histórico o cultural», el tratamiento general de la ciudad como conjunto y la necesidad de incluir en los planes de ordenación los principios de «equilibrio social» y de prioridad de mantenimiento de los habitantes. Además, los países firmantes se comprometían a desarrollar medidas jurídicas, administrativas y financieras que

apoyasen las intervenciones de conservación y frenasen el «despilfarro». Sin embargo, el paso normativo que el propio Consejo de Europa dará en la Conferencia de Granada de 1985 se centrará exclusivamente en el patrimonio edificado, dejando fuera a los residentes y las cuestiones sociales. Así, el discurso más comprometido de finales de los setenta, que sería el único en defender la prioridad y el poder de decisión de los habitantes, desaparecería ante la necesidad de financiación de las operaciones de conservación de patrimonio de los centros históricos, concebidos ya como potenciales centros de reactivación económica gracias al turismo (García Camacho, 2012).

Estos elementos conceptuales permiten contemplar de manera clara las necesidades de regeneración urbana del sector de estudio y permita enfatizar la importancia y el impacto que esto genera para las ciudades y la sociedad. En base a esta breve contextualización parte de la construcción del estado del arte se realiza revisión de los repositorios universitarios nacionales e internacionales, relacionados con la temática de estudio se tiene la siguiente información:

La investigación realizada por Marisol Galarza (2016), relacionada con la regeneración de los centros urbanos y la política de rehabilitación del parque de viviendas antiguo, y publicada en la Revista Vasca de Economía, realiza un análisis desde la aparición de las políticas de regeneración de los centros urbanos y realiza una discusión referente a las consecuencias sociales más importantes que estos planes de recuperación urbana producen en la orientación de políticas de vivienda. En esta investigación considera que quienes han puesto en marcha programas de recuperación de áreas urbanas y han promovido políticas de rehabilitación sean estas integrales o aisladas, su finalidad ha sido la de minimización del impacto social en el sentido de establecer medidas protectoras para los residentes de los sectores en los que se realiza dicha intervención. Realiza un relevante aporte acerca de que la intervención pública pretende revertir el proceso progresivo de deterioro y devolver cierto grado de atractivo, así como la rehabilitación del sector, a través de un proceso de revalorización del parque residencial. La rehabilitación del parque residencial y la recuperación de las zonas

centrales de las ciudades son procesos totalmente deseables, para todos los estratos económicos.

El trabajo publicado en la revista científica de la Universidad de Barcelona, realizado por Adriana Hernández (2013), acerca de un estudio comparativo en procesos participativos para la regeneración de tres barrios del centro histórico de la ciudad de Puebla mediante la línea de investigación: espacio público, participación ciudadana y centro histórico. San Antonio, el Refugio y Santa Anita, en donde se aborda la problemática que vive la población de los barrios de estudio que se han encontrado al margen de actuaciones de orden urbano arquitectónico, así como de procesos incluyentes que benefician a la zona. Dentro de la problemática que enfrenta la población de estos barrios, es encontrar inmuebles deteriorados por falta de intervención, inseguridad que permea en el sector. Para el desarrollo de esta investigación se estableció en primer lugar el estado actual y necesidades de la población de los barrios de estudio, para que los proyectos urbanos – arquitectónicos que se realicen respondan a necesidades reales, e incidan en la calidad de vida a través de la mejora de espacios públicos.

En la Universidad politécnica de Cataluña se realiza una tesis doctoral relacionada con Articulaciones entre artefacto urbano y ecosistemas naturales. Exploraciones proyectuales en los ecotonos urbanos de Mérida, Venezuela, elaborada por Miguel Batorila (2015), en donde se realiza un análisis acerca de la manera en que se desarrolla el proceso artificializador vigente simplifica el entorno natural con consecuencias de involución para la biodiversidad planetaria. Los proyectos urbanos concebidos bajo estos paradigmas no colaboran en la construcción de la ciudad sostenible, consideran que “los ecotonos urbanos son áreas de interfases donde diversos ecosistemas naturales se encuentran con la ciudad. Su estudio permite conjugar el urbanismo y el ordenamiento territorial con las teorías de acercamiento a la naturaleza, como espacio de integración y convivencia”. Se enfatiza la necesidad de articular entre lo que se considera artefacto urbano y ecosistema natural, debido a la preponderancia del entorno natural de las ciudades latinoamericanas. La fragilidad de estas ciudades ni siempre es consciente de la cultura urbana, la innegable degradación del ecosistema natural,

se considera que existen posibilidades de regeneración, generando un territorio de convivencia.

Otra investigación realizada en México y publicada en la Revista de Economía, sociedad y territorio por Carlos Tello (2013), relacionada con la Regeneración y calidad de vida urbana en el centro antiguo de las ciudades de Montreal y México: una comparación, resalta la importancia de la regeneración urbana, calidad de vida y calidad de lugar en dos ciudades importantes de América del Norte, con la finalidad de recuperar al centro antiguo de una decadencia social, económica y ambiental. Las ciudades de estudio son Montreal y México y a pesar de ser dos contextos diferentes han presentado cambios sociales, económicos y ambientales significativos, que alteran el normal equilibrio demográfico, laboral y habitacional del sector central, reduciendo su calidad de vida. Dentro de las acciones de regeneración urbana que se emprenden en estos sectores es el análisis de sus equipamientos, servicio de bancos locales, la importancia dada a la existencia de las áreas verdes, al mantenimiento de las viviendas y al servicio de policía, entre otros, así como la satisfacción de la población. Esta situación confirma el deterioro social, económico y ambiental que ejerce una influencia en el grado de calidad de vida y del lugar del área.

Estudio realizado acerca de La rehabilitación urbana como integración en la ciudad Modelo de análisis desde la experiencia española, publicada en la revista ARQUIS y realizada por Angela Parrellada (2016), aquí se parte de la necesidad de definir un nuevo modelo de regeneración urbana, en donde se integre políticas sectoriales, la participación de todos los agentes, con la finalidad de generar un modelo integrado de ciudad, a través de la unificación de sus barrios, las acciones que contribuirán a esta integración funcional, se articulan mediante un planeamiento municipal de carácter general, encargado del establecimiento de determinaciones de ordenación general y detallada del suelo urbano.

En la tesis doctoral realizada por Alejandro Bermúdez (2016), acerca de Regeneración Urbana del Centro de Cúcuta, busca conseguir que el centro de la ciudad de Cúcuta, siendo un punto importante de comercio, no solo se fortalezca esta actividad sino también múltiples usos, enmarcándose en intervenciones de

carácter ambiental, de movilidad, de uso de suelos y social. Fomenta la arborización en los ejes principales, implantación de espacios públicos verdes que permitan un sistema articulado de estos espacios, generar espacios de recreación y estancia; en el ámbito de movilidad crea una malla de ciclo rutas, en relación con el uso del suelo propone la incorporación de multiplicidad de usos, donde la primera planta será el comercio y los siguientes servirán para viviendas, plantea la reestructuración y organización del mercado tradicional junto con el equipamiento relaciona al mismo, que permita la exposición de la cultura a través de la gastronomía, adecuación del parque y la incorporación de un programa arquitectónico.

En la investigación realizada por Callejas Diana (2014) relacionada con “Regeneración Urbana del Centro de Ambato Utilizando vacíos Urbanos como Detonantes”, en esta investigación se puede concluir que al sobreponerse los límites se crean puntos de tensión entre ellos, en especial entre el parque Montalvo y el Parque Cevallos, marcando un flujo peatonal muy alto durante el día, durante la noche el flujo cambia a estar únicamente sobre la calle Sucre, se puede asegurar que esta zona es la más caótica; A pesar de la densidad de edificaciones que nos envuelve al recorrer las calles del centro, esa no es la realidad absoluta, al interior de éstas manzanas se encuentran espacios vacíos, deshabitados, silenciosos e ignorados (pp.45-51).

Además se cuentan con pequeños accesos a las calles, que pasan totalmente desapercibidos, rompiendo esta densidad y modificando las manzanas; la falta de espacios públicos, y una solución, la cantidad de vacíos urbanos que encontramos esparcidos a lo largo del centro, entonces, la respuesta es muy simple, conectar estos vacíos para formar pasajes peatonales lejos de las calles llenas de ruido y contaminación, creando un espacio pensado únicamente para peatones y usuarios del centro, con el fin de cumplir sus necesidades. Para esto necesitamos ejes de intervención, darle un carácter a cada parque lineal, tomando en cuenta qué es lo que sucede alrededor. Al cambiar, la forma de recorrer el centro de Ambato (Callejas, 2014).

En la investigación realizada por Rodríguez Marcelo (2015), acerca de “Regeneración urbana: la recuperación de las áreas urbanas centrales una metodología para la intervención territorial” hace referencia a: A partir de la aplicación de una metodología evaluativa se pudo concluir que en Chile no se ha realizado un esfuerzo por sistematizar procesos de intervención urbana y que ello ha significado un estancamiento y pérdida de sinergias positivas a la hora de enfrentar nuevos procesos de intervención urbana(pp. 76-78). Es por ello que la investigación realizada se propuso como objetivos identificar los alcances y complejidades de las que debe hacerse cargo una intervención para la regeneración de áreas urbanas centrales y establecer los fundamentos que posibilitan una regeneración integral de los centros urbanos deteriorados, objetivos alcanzados de manera satisfactoria en el decurso de la investigación. Por último, y coherente con la hipótesis inicial se pudo construir un modelo de intervención territorial que se hace cargo de toda la complejidad de la intervención en áreas urbanas centrales y que puede constituirse en una metodología para la intervención territorial (Rodríguez Concha, 2015).

El estudio de antecedentes investigativos coincide en que a medida que las ciudades crecen se dificulta su dinámica funcional, afectando de manera significativa al bienestar de sus habitantes, por la deficiencia de diferentes escenarios, como la inadecuada planificación de espacios urbanos, la congestionada movilidad peatonal y vehicular, otros elementos que influyen en un deterioro urbano y de calidad de vida de la población. Por estas razones en estos antecedentes, se hace mención a la necesidad de establecer estrategias innovadoras de regeneración urbana que contemple los aspectos sociales, económicos y medioambientales, favoreciendo un desarrollo urbano sostenible.

1.3. Metodología de la investigación

1.3.1. Línea y Sublínea de Investigación

Línea de investigación: Sistemas territoriales urbanos y rurales.

El estudio de la dinámica territorial de las zonas urbano - rurales tiene un desarrollo relativamente reciente, uno de los primeros acercamientos tuvo lugar a finales de los años sesenta, en el *Simposio sobre Relaciones Campo-Ciudad* en el Instituto de Geografía de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) donde se intentó explicar las interacciones entre el campo y la ciudad desde su estructura y distribución de la población, servicios educativos, vivienda, empleo, entre otras.

El territorio es el factor que permite conjuntar y diferenciar la unidad socioeconómica y la de paisaje en la configuración territorial del desarrollo. Esta recopilación permite tener un panorama de la evolución de los diferentes modelos económicos, para centrar una investigación que indague la dinámica de los territorios rural-urbanos.

1.3.2. Diseño Metodológico

1.3.2.1. Enfoque de investigación

El enfoque de la investigación es de tipo cualitativa.

Cualitativa, porque se realizará recolección de datos mediante la entrevista aplicada a los dueños de los locales comerciales, para así poder dar una solución a las necesidades de los usuarios y visitantes de la Avenida Confraternidad.

1.3.2.2. Nivel de investigación

Exploratoria: se analizará necesidades de espacios urbanos, que requiere la población para garantizar bienestar, movilidad y seguridad en la Avenida Confraternidad.

Descriptiva: con la recopilación de la información se realiza el análisis correspondiente que permite establecer una descripción clara de la problemática

para en base a los conocimientos adquiridos establecer una propuesta que tenga coherencia con las necesidades de la población.

1.3.2.3. Tipo de investigación

Correlacional porque se trabajó con las dos variables, variable independiente: Regeneración urbana y la variable dependiente: fortalecimiento de las actividades comerciales.

Por los medios para obtener los datos fue **de campo** ya que se trabajó en el lugar de los hechos, en la avenida Confraternidad del Barrio el Tambo y **documental** porque se recopiló documentos para la historicidad, para el levantamiento de los datos y el diseño urbano.

Según el tipo de inferencia **etnográfica** ya que se consideraron necesidades de ambiente de población y de la naturaleza para no irrumpir en daños correlacionales ambientales, **inductiva - deductiva** porque se realizó de lo particular a lo general, se analizaron todos los elementos para que el diseño propuesto tenga todas las condiciones urbanísticas.

Según el periodo temporal en que se realiza es **transversal** porque se analizó la investigación hasta una determinada fecha.

1.3.2.4. Población y muestra

En la población de estudio se consideró a los dueños de los locales comerciales, que para este caso fueron 80, como la población es finita y pequeña no se realizó el cálculo de muestra y se trabajó con el total del universo quienes serán beneficiados con la propuesta.

1.3.2.5. Técnicas de recolección de datos.

Entrevistas

Que aporten criterios personales y posturas de intervención, las cuales serán aplicadas a los dueños de los locales comerciales (anexo 1).

Fichas de observación

Nos permiten conocer el estado actual del territorio, en donde se realizará el análisis urbano (anexo 2).

Cartografía urbana

1.3.2.6. Técnicas para el procesamiento de la información

Para el procesamiento de la información obtenida en las entrevistas se realizará un análisis cualitativo a través de cual se interpretará las opiniones de los profesionales de arquitectura, quienes en base a un fundamento establecerán las sugerencias necesarias para la regeneración urbana de la avenida confraternidad.

Además la información que se obtendrá a través de la guía de observación será netamente técnica pues a través de esta se estructurará la propuesta planteada en este trabajo de investigación.

1.4. Conclusiones capitulares

Una ciudad que envejece y no cambia, que está congelada, empieza a presentar problemas físicos y de funcionamiento, lo que se traduce en una mala calidad de vida para sus habitantes. Como todo organismo, requiere cuidado y transformación para irse adaptando a las nuevas necesidades.

La regeneración urbana es una compleja combinación de factores sociales, económicos, ambientales, de planeación y gestión, que para su correcta implementación debe de estar acompañada de estrategias que permitan reconocer

las problemáticas estructurales que han generado los procesos de deterioro y ser sensibles a las tendencias urbanas que cada sector de la ciudad necesita.

En tal sentido, la regeneración, implica recuperar la funcionalidad y la revitalización de la trama urbana del municipio, para lograr el modelo de ciudad sostenible que en la actualidad se quiere alcanzar.

CAPÍTULO 3

APLICACIÓN METODOLÓGICA

3.1. Delimitación espacial, temporal o social

3.2. Análisis del contexto

3.2.1. Contexto Físico

Dentro del contexto físico se realiza un análisis global en relación con el clima, suelo, hidrografía y ciertas particulares que se destacan del cantón San Pedro de Pelileo y que permite tener realizar el aprovechamiento de los recursos naturales, la territorialización y en particular el desarrollo de la vida humana, todo esto como producto de un proceso de interrelación entre los elementos biológicos, físicos, culturales y sociales sobre la superficie terrestre, esta información es recopilada del Plan de Desarrollo y Ordenamiento territorial del Cantón San Pedro de Pelileo.

a. Clima

La temperatura media anual es de 13°C. Las temperaturas máximas se alcanzan en noviembre y diciembre (con temperaturas de 31,9°C), mientras que, los meses más fríos son julio y agosto con 7,8 y 7,4°C. La precipitación media anual oscila entre los 557 y 700 mm. El clima predominante del cantón Pelileo, corresponde al tipo ecuatorial mesotérmico semi húmedo, con una humedad relativa media anual de aproximadamente 85% y la máxima evapotranspiración se da en el mes de octubre con un valor de 81,9 mm, en tanto que la mínima en el mes de junio con un valor de 65,8 mm (Vallejo, 2012).

b. Suelos

Posee suelos de origen volcánico, Inceptisoles de color negro, arenosos y de profundidad variable, en menor proporción, Entisoles que presentan cangahuas puras erosionadas especialmente en la parte norte del cantón y Mollisoles en la

parte occidental (parroquias Bolívar y Benítez). Se caracteriza por la presencia de colinas medianas, rodeadas por vertientes irregulares. El suelo es ondulado y presenta un importante declive (Vallejo, 2012).

c. Hidrografía y cuencas

El cantón Pelileo se encuentra ubicado en la confluencia de las subcuencas de los ríos Patate y Chambo, pertenece al sistema hídrico del Río Pastaza. Las principales microcuencas son las de Drenajes Menores por cuanto no cuentan con un cauce definido, sino una serie de quebradas que drena a cauces principales, Q. Cahaugi, Q. Cotohuaycu, Q. Hualcanga, Q. Pinush, Río Picantica, Río San Idefonso, y Río Blanco. Existen diversos afloramientos de aguas, algunos de los cuales son aprovechados para el consumo humano y el riego de cultivos (Vallejo, 2012).

d. Particularidades Pelileo

Sufrió el 5 de agosto de 1949 un terremoto que arrasó con la ciudad. En el murieron cerca de 5.000 personas en todo el cantón, la mayor parte atrapadas en las ruinas de la ciudad. Otro de los principales riesgos a los que está expuesta la población, cultivos y ganadería son las erupciones del volcán Tungurahua. Uno de los últimos episodios que más afectó a Pelileo fue la explosión de este volcán en el año 2006, que cubrió la ciudad de rocas y ceniza. Pelileo es conocido por la confección y venta de ropa de tela jean. La industria tiene una antigüedad de 40 años, aunque tiene su auge después del seísmo. Actualmente la manufactura es en pequeños talleres de 8 y 10 personas.

Esta información es de importancia debido a que contribuye a la realización del análisis del sitio y de su entorno, con la finalidad de lograr integrar las características naturales y las necesidades humanas en pro de evitar el aumento de las problemáticas como la desigualdad social y la degradación ambiental y orientado a la creación y desarrollo de proyectos arquitectónicos o urbanos establece una relación dinámica entre el ser humano, la arquitectura y el espacio geográfico. Todo el análisis del sitio y de su entorno no sólo implica únicamente una práctica previa de reconocimiento visual en la zona de estudio para que se

tenga una idea del contexto del proyecto, sino fundamentalmente identificar al sitio o al emplazamiento de un proyecto arquitectónico o urbano y a su entorno como parte de un sistema natural y social, en el que se interrelacionan diferentes procesos y factores.

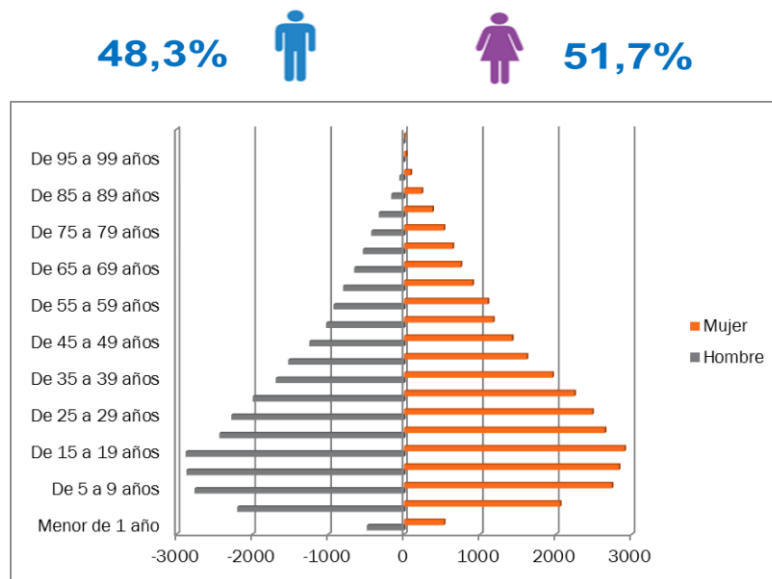
3.2.2. Contexto Socio – Cultural – Comercial - Económico

a. Análisis demográfico – social

Según lo establecido en el Plan de Desarrollo y Ordenamiento territorial del Cantón San Pedro de Pelileo y en el Censo 2010 Pelileo cuenta con 56573 habitantes registrados, que al compararlo con la población del Censo 2001 de 48.988, se refleja un crecimiento poblacional de 1,30% anual (GAD Municipal de Pelileo, 2018)

En el 2001 entre 15 a 64 años de edad, que en el 2001 constituyó el 58,1% de la población, en el 2010, se incrementó al 61,3%, que demuestra que el Cantón debe establecer estrategias a futuro, con el fin de procurar fuentes de empleo para cubrir la demanda de la población, tanto actual como en el corto y mediano plazos, debe recalcar que no deberá descuidarse la atención a los otros segmentos, a quienes también debe prestarse atención a sus necesidades. A continuación, se visualiza la tendencia de crecimiento de la población por grupos de edad, de acuerdo con los resultados del Censo 2010:

Figura 2. Crecimiento de la Población por Grupos de Edad



Fuente: (GAD Municipal de Pelileo, 2018)

En la figura 2 se observa el crecimiento progresivo de la población comprendida entre 0 a 20 años de edad, visualizándose concentración en la población masculina de 10 a 19 años, y en la población femenina de 15 a 19 años, este dato es importante tomar en cuenta para la planificación, desarrollo y ejecución de los diferentes programas, de salud, vivienda, educación, entre otros que deben ser desarrollado por los organismos pertinentes (GAD Municipal de Pelileo, 2018). Lo que lleva a concluir que es una población que requiere de espacios adecuados tanto para el desarrollo comercial como para tener una vida con bienestar.

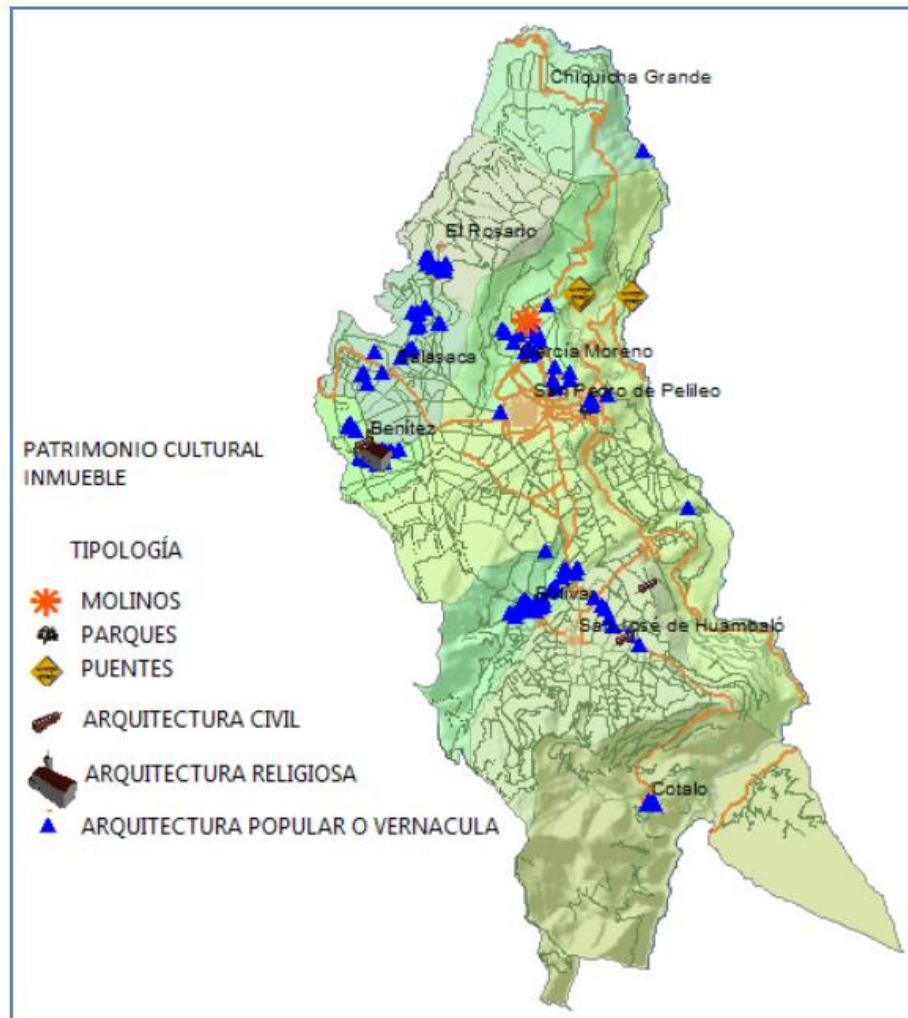
b. Sistema Cultural y Patrimonial

Patrimonio Material – Bienes Muebles.- Constituyen bienes que pueden ser trasladados de un lugar a otro e incluyen obras de arte (esculturas y pinturas) y otras producciones humanas. En el cantón Pelileo el inventario llega únicamente a 33 bienes, que en su mayor parte presentan un estado de conservación regular o mala y se trata de bienes de carácter religioso con 29 esculturas de distinto tamaño, 2 pinturas y 2 campanas.

Patrimonio Material – Bienes Inmuebles.- estos se caracterizan porque no pueden ser movilizables, son propiedad de plazas, acminos, parques, etc. en en

Cantón de Pelileo existen 155 bienes, de éstos el 10.28% son de la provincia y 145 constituyen a la arquitectura popular. (GAD del Municipio de Pelileo, 2018).

Figura 3. Patrimonio cultural bienes inmuebles



Fuente: (GAD Municipal de Pelileo, 2018)

c. Análisis de comercialización

Comercialización agroalimentaria

Los agricultores del cantón de Pelileo reflejan pérdida en la comercialización de sus productos esto se debe fundamentalmente a que existe una deficiente infraestructura para los minoristas y mayorista, falta de servicios conexos sobre todo de información para los comerciantes y productores. Los productos que con mayor calidad se producen son el maíz suave, tomate de árbol y cebolla blanca. Las hortalizas no representa una fortaleza en la producción de este cantón es

bastante rústica en cantidades mínimas, los productores lo realizan de manera individual y aislada, situación similar se presenta con las frutas, que son altamente perecibles y de la estacionalidad de su producción (GAD Municipal de Pelileo, 2018).

La avenida Confraternidad en el barrio El Tambo del cantón Pelileo, en Tungurahua, se convierte todos los días en una vitrina gigante donde se exhibe la última tendencia de la moda. Eso atrae a los comerciantes, propietarios de almacenes y de las grandes cadenas de ropa, del país, para abastecerse, al por mayor, de la mercadería, especialmente en tela jean, también conocida como índigo. A los dos lados de la vía, los 180 locales comerciales, se transforman en pasarelas improvisadas donde decenas de maniqués modelan pantalones, faldas, chompas y camisas confeccionadas en los cerca de 1 000 talleres entre grandes, medianos y pequeños que funcionan en esta zona económica del cantón. En la actualidad la confección del Jean, muebles y elementos artesanales producidos directamente en el Cantón, son comercializados en el sector el “Tambo” generando una gran demanda Nacional e internacional, por tal razón el impacto socio-cultural que impone el sector a sus visitantes siempre ha tenido más comentarios negativos que positivos (MOreta, 2017).

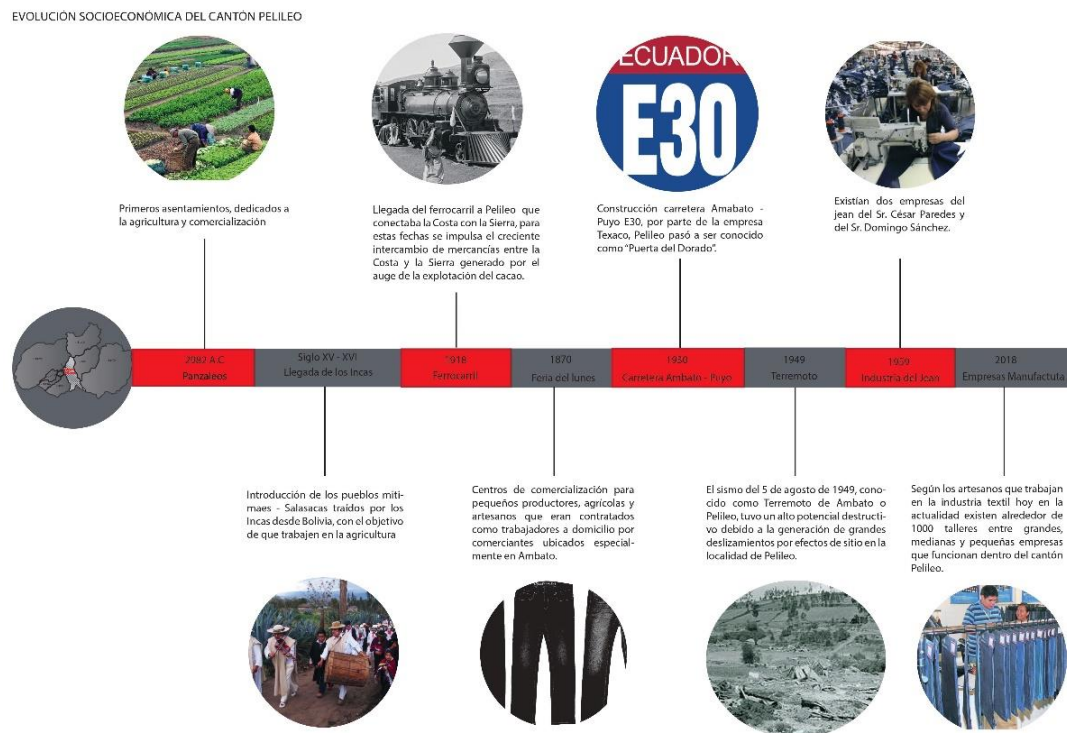
Comercialización de prendas de vestir de tela jean en Pelileo

La comercialización de la producción en un 75% constituye ventas directas, mientras el 25% se realiza a través de mayoristas que acuden a adquirir la mercadería en Pelileo, actividad que beneficia principalmente a los grandes productores, el problema de la comercialización y producción en este cantón es que no lo hacen manera asociativa sino trabajan individualmente. La fortaleza es la venta del jean que se distribuye semanalmente a los mercados de Ambato, Quito, Guayaquil, Santo Domingo de los Tsáchilas, Lago Agrio, Puyo, entre otros (GAD Municipal de Pelileo, 2018).

d. Análisis Socio – Económico

En la figura 4 se muestra la evolución socio- económica del Cantón San Pedro de Pelileo:

Figura 4. Evolución socio- económica del Cantón de Pelileo



Fuente: Elaboración propia

3.2.3. Contexto Geográfico

a. Ubicación del área de intervención

El cantón San Pedro de Pelileo se encuentra ubicado en la provincia del Tungurahua, a 153 kilómetros de la ciudad de Quito capital del país. Sus puntos extremos territoriales son: Al norte: 01° 14'11" S, 78° 33'15" W; al sur: 01° 29'43" S, 78° 38'44" W; al este: 01° 29'50" S, 78° 26'36" W y al oeste 01° 21' 11" S, 78° 35'18" W (GAD Municipal de Pelileo, 2018).

Limites

- Al Norte: Los cantones Píllaro y Ambato

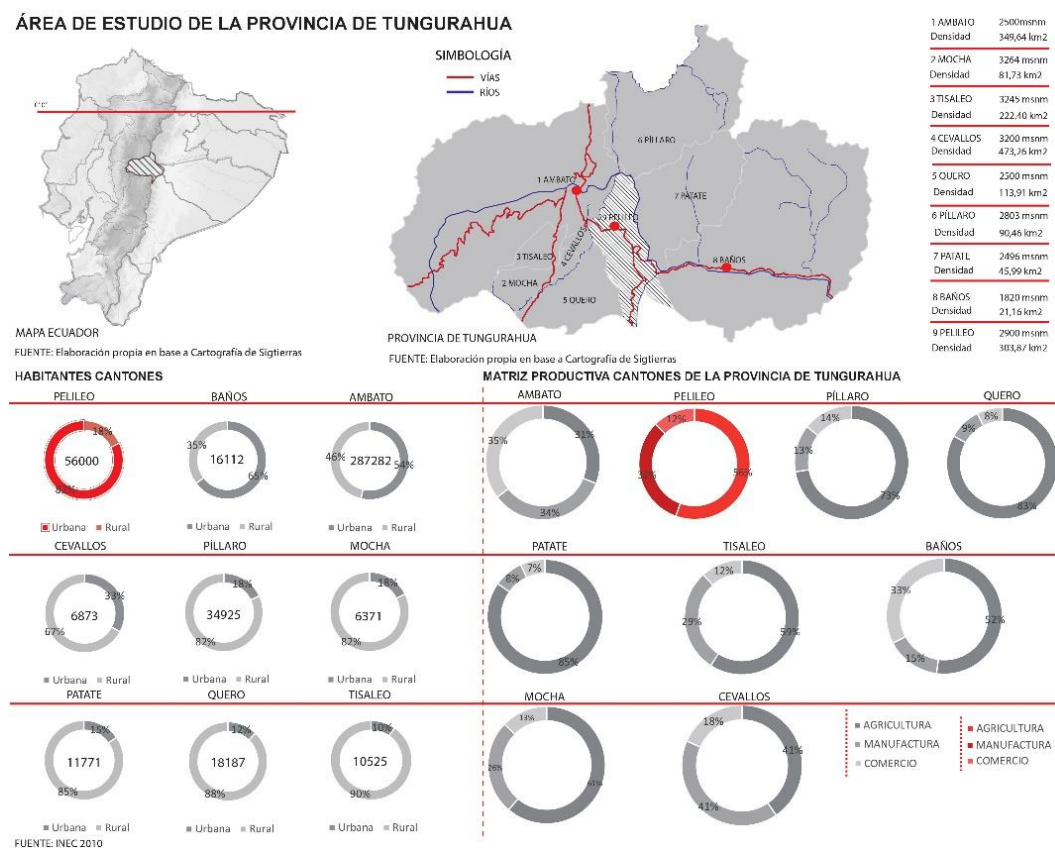
- Al Sur: La provincia de Chimborazo
- Al Este: Los cantones Patate y Baños
- Al Oeste: Los cantones Quero y Cevallos (GAD Municipal de Pelileo, 2018)

Figura 5. Límites del Cantón Pelileo



Fuente: Elaboración propia

Figura 6. Área de estudio de la provincia de Tungurahua



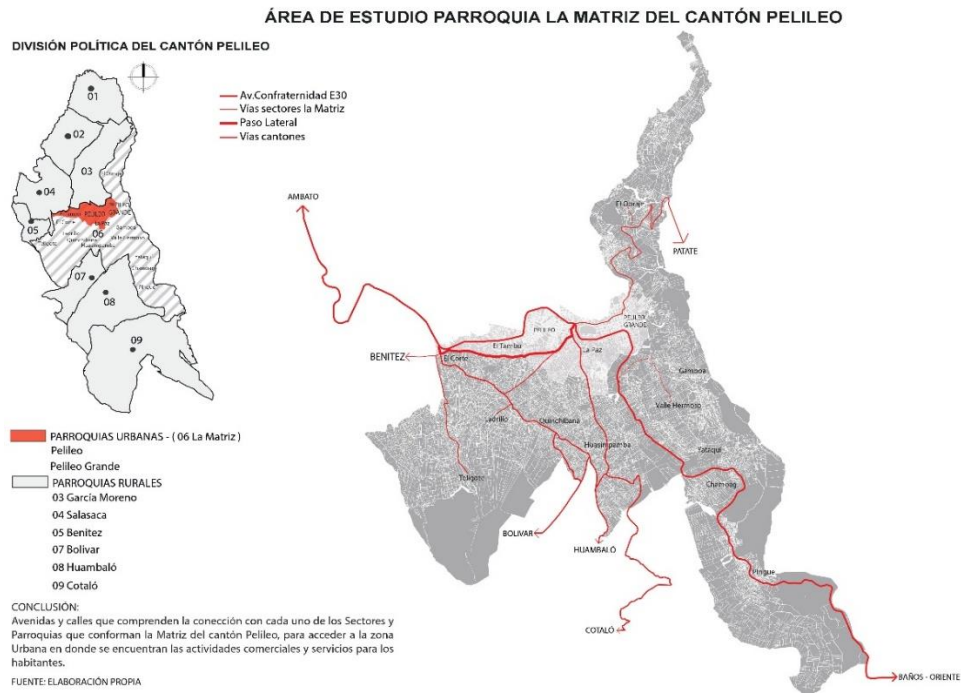
Fuente: Elaboración propia

En la figura 6 se muestra el área de estudio de la provincia de Tungurahua en el cual se destaca el cantón Pelileo en el que se determina que la densidad es 303,87 Km², el 82% de su población es urbana, mientras que, el 18% es rural, en relación con la matriz productiva de este cantón el 56% se dedica a la agricultura, 32% a la manufactura y el 12% al comercio.

b. Localización geográfica

Su extensión territorial es de 202.98 km² aprox., dividida en 8 parroquias rurales: García Moreno, Benítez, Cotaló, Huambaló, Salasaca, El Rosario, Bolívar y Chiquicha; y, dos urbanas: La Matriz y Pelileo Grande (GAD del Municipio de Pelileo, 2018).

Figura 7. Extensión y División Política del Cantón Pelileo



Fuente: Elaboración propia

En la figura 7 se esquematiza la división política del cantón Pelileo, así como las avenidas, calles y paso lateral que comprenden el mismo, en relación con la división política cuenta con 2 parroquias urbanas: Pelileo y Pelileo Grande; y, 6 parroquias rurales: García Moreno, Salasaca, Benítez, Bolívar, Huambaló y Cotaló.

c. Modalidad geográfica.

Esta región corresponde a la formación de bosque seco Montano Bajo (b.h.MB.), según la clasificación ecológica de Holdridge, con una precipitación entre 1000 y 2000 mm. Los tipos de suelo es de Cangahua o duripan con un espesor variable de acuerdo a la topografía y el suelo areno-arcilloso es otro elemento generalizado; en zonas altas con gran capacidad de retención de agua.

d. Aspectos Topográficos.

Para fines de este informe, las coordenadas geográficas de Pelileo son latitud: -1,330°, longitud: -78,543°, y elevación: 2.635 m. La topografía en un radio de 3 kilómetros de Pelileo tiene variaciones *enormes* de altitud, con un cambio máximo

de altitud de 906 metros y una altitud promedio sobre el nivel del mar de 2.598 metros. En un radio de 16 kilómetros contiene variaciones enormes de altitud (2.273 metros). En un radio de 80 kilómetros también contiene variaciones extremas de altitud (6.048 metros).

El área en un radio de 3 kilómetros de Pelileo está cubierta de pradera (45 %), tierra de cultivo (28 %), árboles (16 %) y arbustos (11 %), en un radio de 16 kilómetros de pradera (45 %) y árboles (28 %) y en un radio de 80 kilómetros de árboles (43 %) y pradera (34 %) (Weather Spark, 2018).

e. Aspectos Geológicos

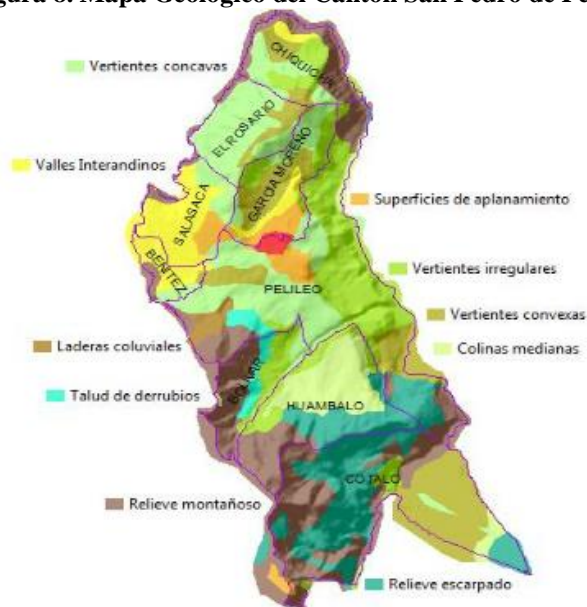
En el Cantón, se presentan formaciones de acuerdo con su ubicación en la cordillera occidental, los valles interandinos o la cordillera oriental o Real así se tiene:

Tabla 1. Descripción geológica de Pelileo

| Formaciones Geológicas | Descripción |
|-------------------------------|---|
| Cuaternario | Facies distal: Piroclastos primarios (tefra, flujos piroclásticos, ignimbritas) y reabajados (Cangahua); avalanchas de escombros, lahares, flujos de lava (Volcánicos Cotopaxi) |
| Cuaternario-Plioceno | Facies proximal: estratovolcanes y domos constituidos por flujos de lavas dacíticas a andesíticas y piroclastos |
| Jurásico | Unidad Maguazo. Metagrauwacas, metalavas. (Terreno Alao) |
| Plioceno-Mioceno | Volcánicos Pisayambo (1000-2000m) Flujos de lava y piroclastos de composición andesítica a riolítica |

Fuente: (GAD del Municipio de Pelileo, 2018)

Figura 8. Mapa Geológico del Cantón San Pedro de Pelileo



Fuente: (GAD del Municipio de Pelileo, 2018)

f. Aspectos Hidrológicos.

El cantón Pelileo se encuentra ubicado en la confluencia de las subcuencas de los ríos Patate y Chambo, pertenece al sistema hídrico del Río Pastaza. Las principales microcuencas son las de Drenajes Menores por cuanto no cuentan con un cauce definido, sino una serie de quebradas que drena a cauces principales, Q. Cahaugi, Q. Cotohuaycu, Q. Hualcanga, Q. Pinush, Río Picantica, Río San Idefonso, y Río Blanco. Existen diversos afloramientos de aguas, algunos de los cuales son aprovechados para el consumo humano y el riego de cultivos. (PDOT del cantón San Pedro de Pelileo, 2012- 2025).

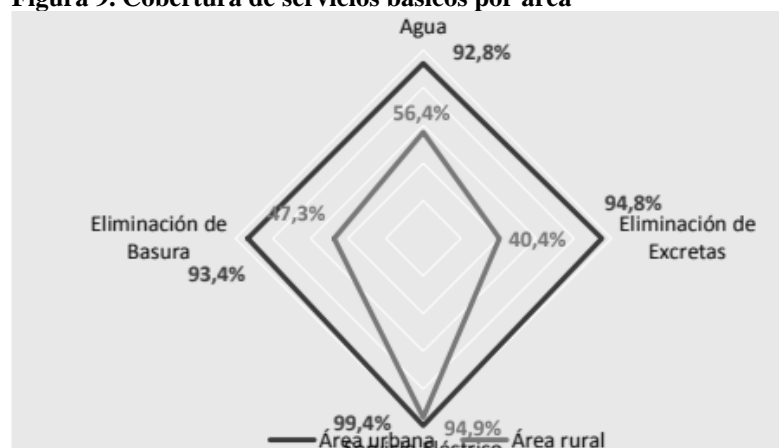
3.2.4. Contexto Urbano y su desarrollo

a. Redes de Infraestructura

1.- Servicios Municipales

En el entorno rural son los menos beneficiados de los servicios básicos, a pesar de que su cobertura se ha incrementado considerablemente (Ojeda Sánchez, 2016).

Figura 9. Cobertura de servicios básicos por área



Fuente: (Ojeda Sánchez, 2016)

- **Agua**

En el Cantón Pelileo el 92.8% de la población tiene acceso a este servicio en la parte urbana, mientras que en las parroquias que lo conforman alcanza el 56.4 % (Ojeda Sánchez, 2016).

Tabla 2. Abastecimiento de agua en los hogares del Cantón de Pelileo

| ABASTECIMIENTO DE AGUA EN LOS HOGARES DEL CANTON SAN PEDRO DE PELILEO | | | | | | |
|---|---|-----------------------------------|---|--|--|--------------|
| PARROQUIAS | Procedencia principal del agua recibida | Por tubería dentro de la vivienda | Por tubería fuera de la vivienda pero dentro del edificio, lote o terreno | Por tubería fuera del edificio, lote o terreno | No recibe agua por tubería sino por otros medios | Total |
| PELILEO | De red pública | 2,675 | 1,389 | 195 | 47 | 4,306 |
| | De pozo | 58 | 24 | 4 | 71 | 157 |
| | De río, vertiente, acequia o canal | 350 | 781 | 98 | 176 | 1,405 |
| | De carro repartidor | 2 | 1 | | 31 | 34 |
| | Otro (Agua lluvia/albarrada) | 21 | 9 | 7 | 408 | 445 |
| | Total | 3,106 | 2,204 | 304 | 733 | 6,347 |
| BENITEZ | NSA : | 1,672 | | | | |
| | De red pública | 87 | 114 | 3 | | 204 |

Fuente: (GAD del Municipio de Pelileo, 2018)

La tabla 3 recoge las fuentes de abastecimiento de agua de los habitantes del Cantón, cuyo resultado final establece que del total de 14.904 hogares distribuidos en Pelileo, 9.302 acceden al servicio de la red pública, de los cuales 104 no reciben el agua por tubería sino por otros medios, mientras la diferencia mantiene instalaciones dentro de sus viviendas (GAD del Municipio de Pelileo, 2018).

- **Energía eléctrica. Pública y privada**

El cantón Pelileo el servicio de red pública en el área urbana es de 99.45 y en el área rural el 94.9% (Ojeda Sánchez, 2016).

Tabla 3. Abastecimiento de luz eléctrica del Cantón Pelileo

| PARROQUIAS | LUZ ELECTRICA | | | | |
|--------------------------|---------------|-----------|-----------|------------|-----------------|
| | Red Pública | Generador | Otro | No tiene | total viviendas |
| Pelileo | 6,160 | | 7 | 180 | 6,347 |
| Benítez | 592 | | | 18 | 610 |
| Bolívar | 699 | | 1 | 24 | 724 |
| Cotaló | 513 | 1 | 1 | 48 | 563 |
| Chiquicha | 566 | | 2 | 53 | 621 |
| El Rosario (Rumichaca) | 585 | | 2 | 59 | 646 |
| García Moreno (Chumaquí) | 1,572 | | 2 | 79 | 1,653 |
| Huambaló | 2,074 | | 4 | 95 | 2,173 |
| Salasaca | 1,499 | 1 | 5 | 62 | 1,567 |
| TOTAL VIVIENDAS | 14,260 | 2 | 24 | 618 | 14,904 |

Fuente: Censo 2010

Fuente: (GAD del Municipio de Pelileo, 2018)

De los 14.904 hogares del Cantón Pelileo, 14.260 cuentan con energía eléctrica proporcionada por red pública, mientras 2 y 24 hogares se abastecen con generador y por otros medios, en su orden y 618 hogares no mantienen el servicio en mención (GAD del Municipio de Pelileo, 2018).

- **Servicio de recolección de basura**

En el área urbana el 93.4% dispone del servicio de recolección de basura en el área urbana y en el área rural el 47.3 de los cuales un 55% tienen el servicio de carro recolector; mientras que el 45% eliminan la basura de otra manera (Ojeda Sánchez, 2016).

- **Servicio de alcantarillado**

En el Cantón Pelileo el servicio de alcantarillado en el área urbana el 94.8 dispone del servicio y en el área rural el 40.4% (Ojeda Sánchez, 2016).

- **Servicios de apoyo**

Del análisis del acceso de los hogares a los avances tecnológicos se puede establecer que si bien es cierto, la población del Cantón Pelileo tiene a su alcance los mismos, pero su cobertura aún es incipiente, conforme demuestra la siguiente tabla:

Tabla 4. Servicios de apoyo

| PORCENTAJE DE SERVICIOS NO CUBIERTOS EN LOS HOGARES DEL CANTON PELILEO | | | | | |
|--|-----------------------|------------------|------------|----------|----------------------|
| HOGARES | TELEFONO CONVENCIONAL | TELEFONO CELULAR | COMPUTADOR | INTERNET | TELEVISION POR CABLE |
| ZONA URBANA | 53.40% | 16.60% | 65.80% | 88.00% | 55.60% |
| ZONA RURAL | 86.70% | 38.50% | 90.80% | 97.60% | 96.50% |

Fuente: (GAD del Municipio de Pelileo, 2018)

Se puede determinar que los porcentajes de hogares que tiene acceso a la comunicación telefónica convencional, computación, internet y televisión por cable en las zonas urbana y rural es reducida, pues en su gran mayoría no alcanza ni el 50% de uso del servicio.

El acceso a la telefonía fija se encuentra muy por debajo de la cobertura a nivel nacional está en 19,3% versus 35.3% a nivel de Tungurahua y a 60.6% a nivel nacional, el plan de cobertura establecido por el estado desde el 2010 ha crecido en un 65.2%, lo que la convierte en uno de los principales medios para la comunicación en el cantón (GAD del Municipio de Pelileo, 2018).

b. Estructura Urbana

Las vías de acceso principales del Cantón Pelileo, que facilitan su llegada son vías de primer orden, estas vías son: Ambato-Pelileo, Riobamba – Pelileo, Quero – Pelileo, Cevallos –Pelileo, Baños – Pelileo, y, Patate – Pelileo, estas se encuentran asfaltadas y en buen estado (Ojeda Sánchez, 2016). En relación con las parroquias estas vías se encuentran asfaltadas y en buen estado, en la tabla 5 se describen estas vías:

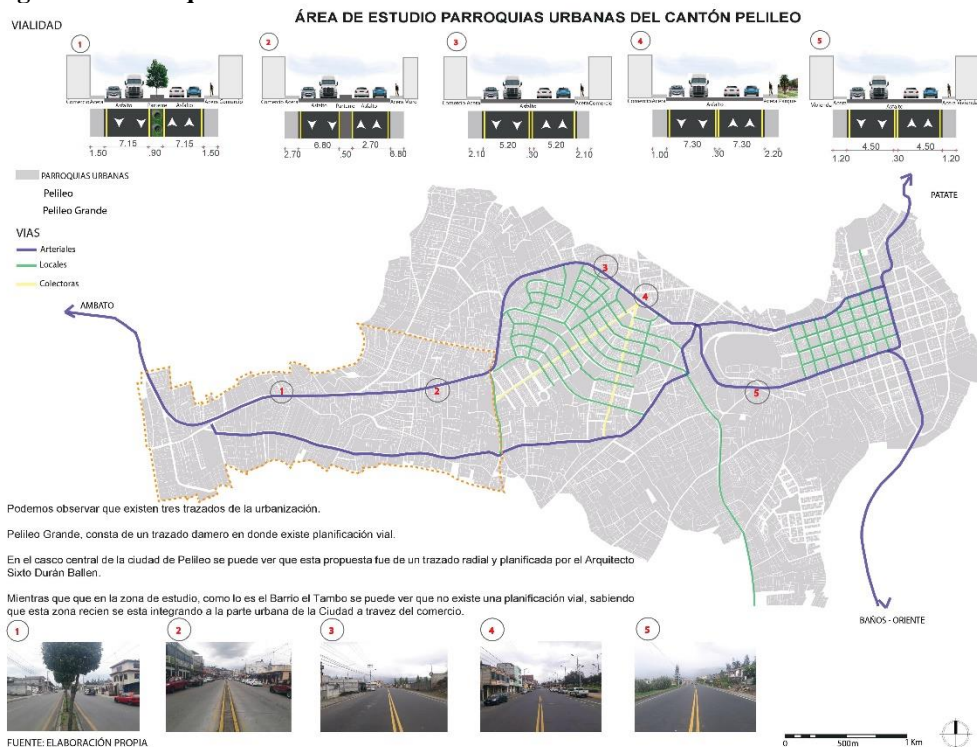
Tabla 5. Vías de las parroquias del Cantón Pelileo

| Parroquias | Vías |
|---------------|--|
| García Moreno | Pelileo- García Moreno |
| Benítez | Pelileo –El Tambo- El Corte- Benítez |
| Cotaló | Pelileo-Huambalito- La Florida- San Francisco – Cotaló |
| Huambaló | Pelileo- Huambalito Bolívar-Huambaló |
| Salasaca | Pelileo- El Tambo Benítez- Salasaca |
| El Rosario | Pelileo- El Tambo Benítez- Salasaca- El Rosario |
| Bolívar | Pelileo-Huambalito Bolívar |
| Chiquicha | Vía San José del Tambo – San Gabriel – Luz Elvira – San Vicente – Changuil Medio |

Fuente: (Ojeda Sánchez, 2016)
Elaboración propia

La vialidad desde la cabecera cantonal hacia las cabeceras parroquiales es asfaltada pero hacia las comunidades se tiene vías de revestimiento suelto lo que limita su accesibilidad.

Figura 10. Jerarquización Vial del Cantón Pelileo

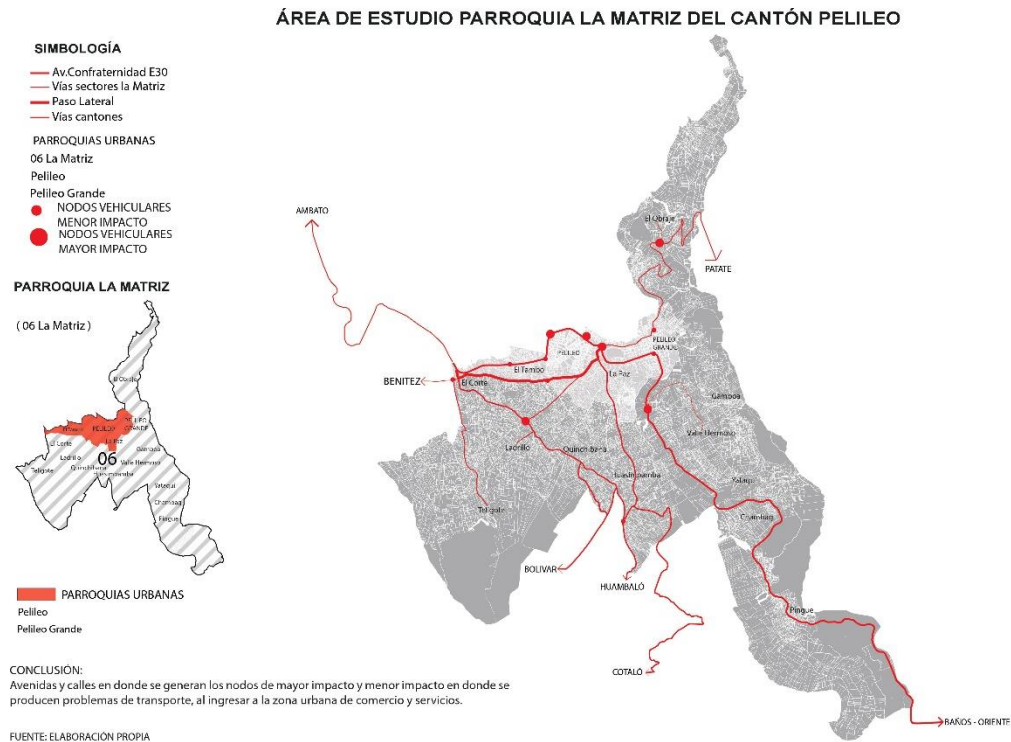


Fuente: Elaboración propia

En la figura 10 se muestra la estructura vial de las Parroquias urbanas del Cantón San Pedro de Pelileo, en la cual se observa que existen tres trazados de urbanización, en donde, Pelileo Grande cuenta con un trazado damero en donde existe planificación vial, mientras que, en el casco central de la ciudad de Pelileo, existe un trazado vial que fue planificado por el Arq. Sixto Durán Ballén. Pero se

debe resaltar que el Barrio El Tambo se visualiza la no existencia de planificación vial, a pesar de ser una zona que actualmente se encuentra integrándose a la parte urbana de la ciudad a través del comercio.

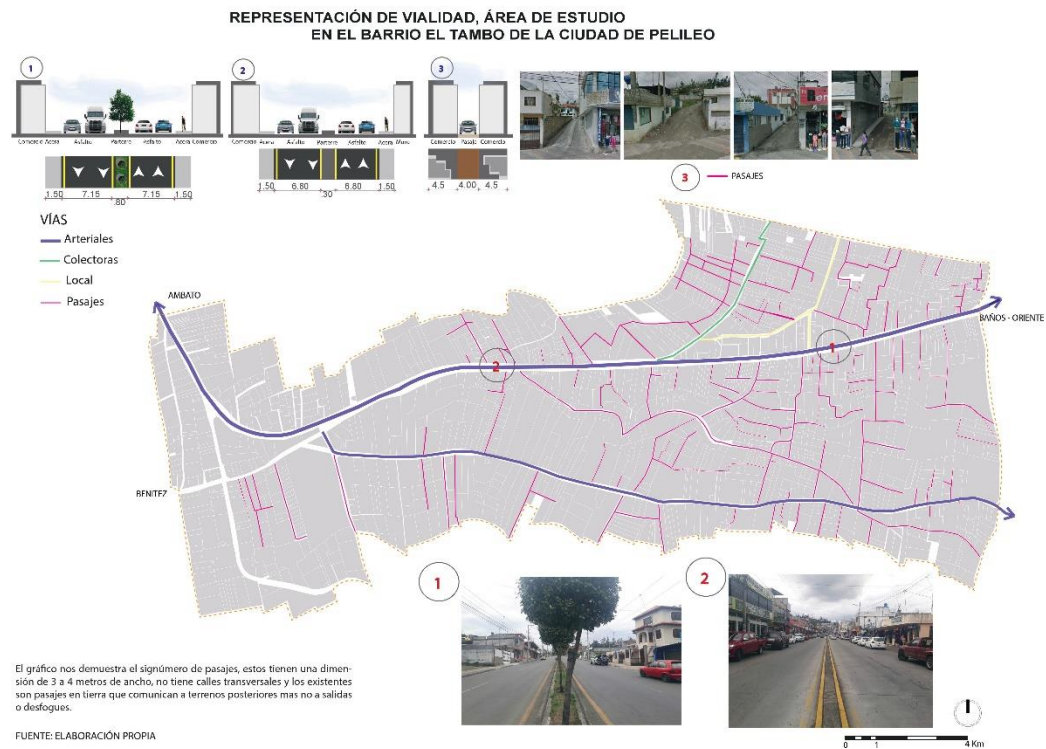
Figura 11. Nodos de mayor y menor impacto en la Parroquia La Matriz del Cantón de Pelileo



Fuente: Elaboración propia

En la figura 11 se muestra la jerarquización vial de la Parroquia La Matriz del Cantón Pelileo, en donde se visualiza los nodos de mayor y menor impacto que se generan en las avenidas y calles, en donde estos a su vez crean problemas de movilidad vehicular, sobre todo al ingresar a la zona urbana de comercio y servicio.

Figura 12. Jerarquización vial Barrio El Tambo



Fuente: Elaboración propia

La figura 12 muestra que en el Barrio El Tambo del Cantón Pelileo, se puede visualizar un sin número de pasajes, que tienen una dimensión de tres a cuatro metros de ancho, no tienen calles transversales.

Lo que existe actualmente son pasajes de tierra que se comunican con terrenos posteriores, más no a salidas o desfogues.

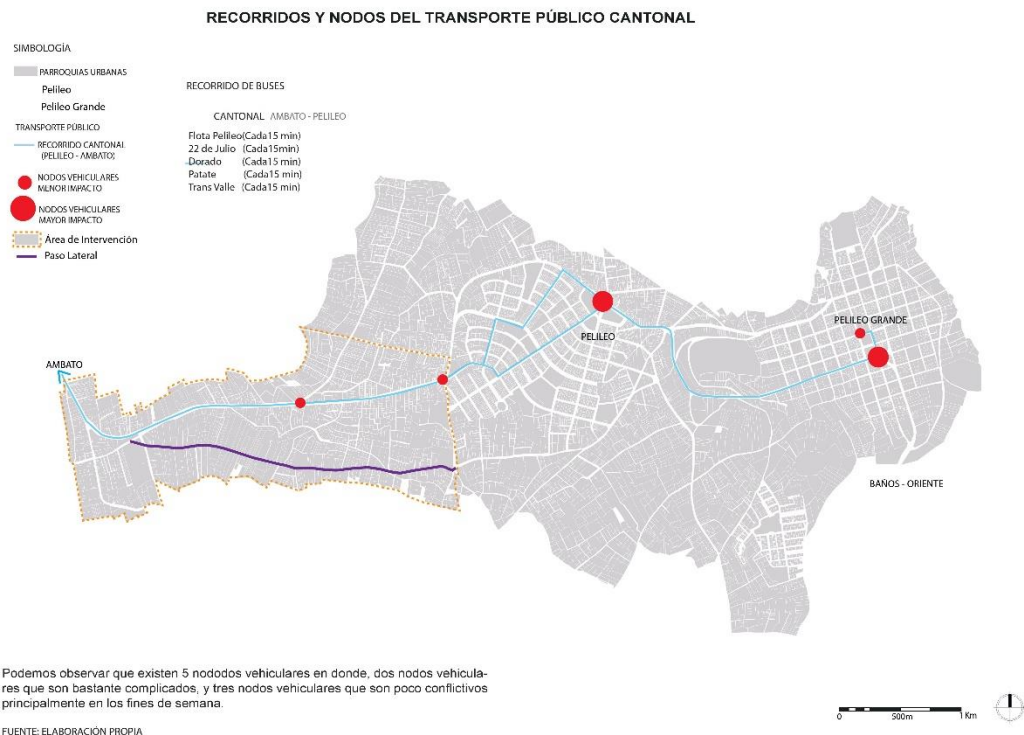
c. Transporte y Movilidad

Al cantón Pelileo ingresan diferentes cooperativas de transporte de manera continua. De la misma manera para ingresar a las diferentes parroquias se encuentran disponibles camionetas que prestan el servicio de transporte para cualquier sitio, en algunas parroquias hay camionetas que prestan el servicio con frecuencia diarias para las mismas, a continuación se enumeran las cooperativas que prestan los servicios de transporte:

- Cooperativa 22 de Julio

- Cooperativa El Dorado
- Cooperativa Flota Pelileo
- Cooperativa Huambaló
- Cooperativa Ciudad Azul
- Cooperativa de Camionetas Trans. Cotaló
- Cooperativa de Camionetas Santa Cruz
- Cooperativa de camionetas Agua Santa
- Cooperativa de Camionetas Benítez
- Cooperativa de Camionetas Salasaca
- Cooperativa de Camionetas Mariano Benítez
- Cooperativa de Camionetas 21 de Abril

Figura 13. Recorridos y nodos del transporte público cantonal

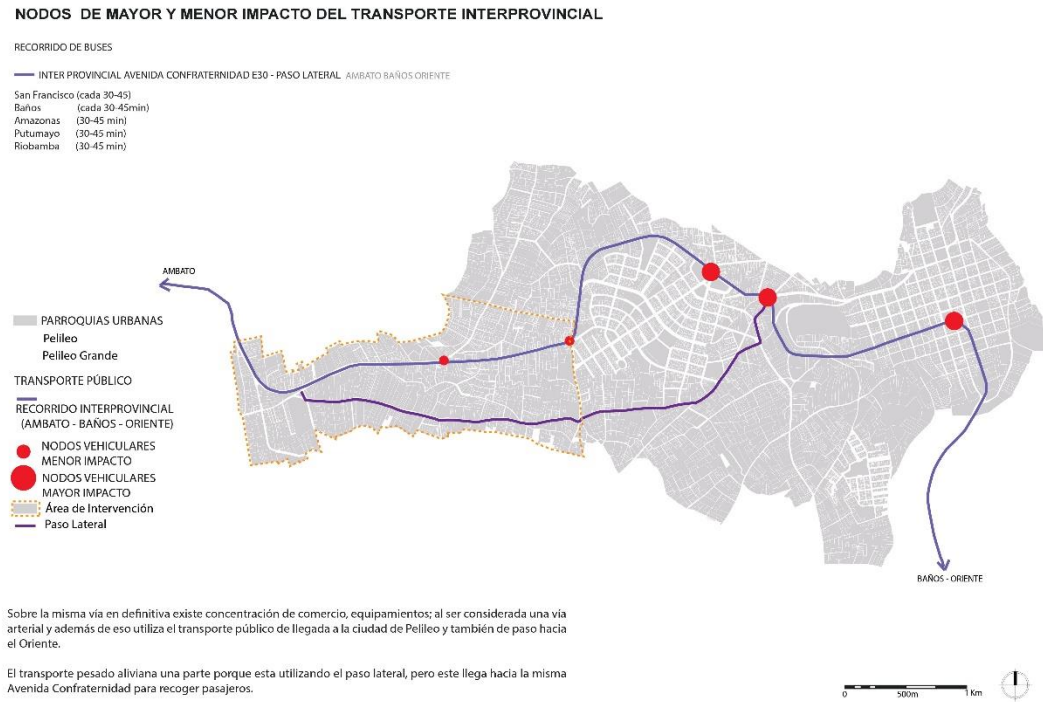


Fuente: Elaboración propia

En la figura 13 se muestra recorrido y nodos del transporte público cantonal, en donde, se tienen 5 nodos vehiculares que reflejan su complejidad; además tres

nodos vehiculares que son poco conflictivos, especialmente, los fines de semana por el aspecto comercial del Cantón.

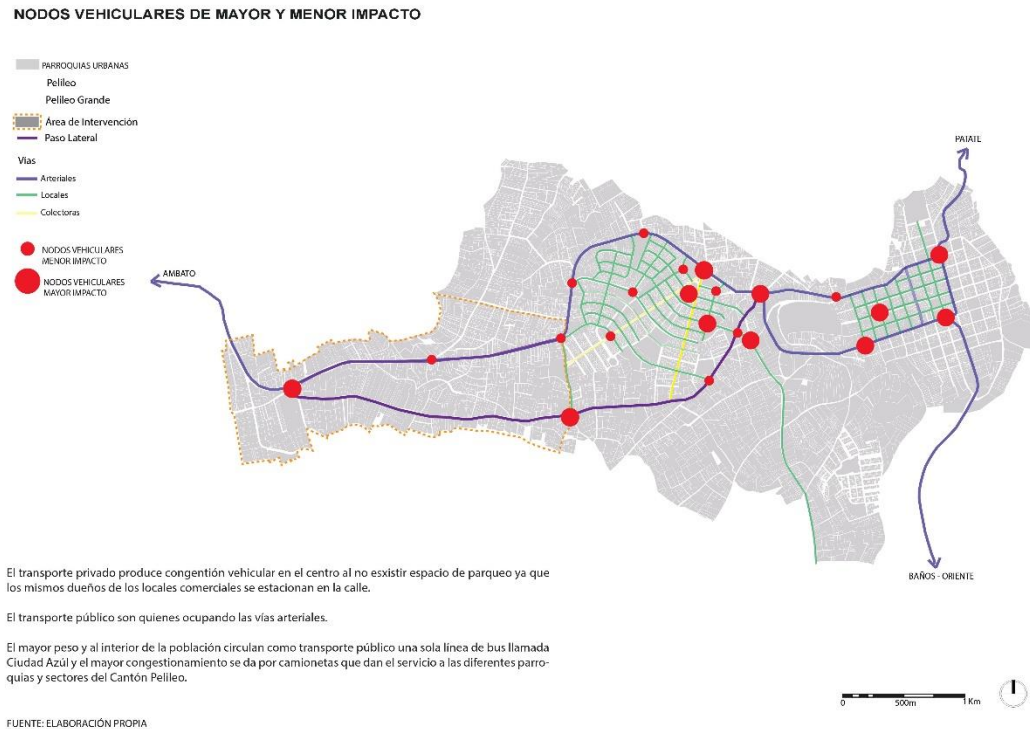
Figura 14. Recorridos y nodos del transporte interprovincial



Fuente: Elaboración propia

En la figura 14 se visualiza los recorridos y nodos del transporte interprovincial, sobre la misma vía existe concentración de comercio, equipamientos; al ser considerada una vía arterial y además de eso utiliza el transporte público de llegada a la ciudad de Pelileo y también de paso hacia el Oriente. El transporte pesado aliviana una parte porque está utilizando el paso lateral, pero este llega hacia la misma Avenida Confraternidad para recoger pasajeros.

Figura 15. Recorridos y nodos y transporte público y privado



Fuente: Elaboración propia

En la figura 15 se visualiza los recorridos y nodos del transporte público y privado, el transporte privado produce congestión vehicular en el centro al no existir espacio de parqueo ya que los mismos dueños de los locales comerciales se estacionan en la calle. El transporte público son quienes ocupando las vías arteriales. El mayor peso y al interior de la población circulan como transporte público una sola línea de bus llamada Ciudad Azul y el mayor congestionamiento se dan por camionetas que dan el servicio a las diferentes parroquias y sectores del Cantón Pelileo.

d. Equipamiento

Mediante entrevista realizada a la Arq. Jessica Aldas, Asistente de la Unidad de Planificación del GAD. Municipal de Pelileo, podemos definir que la ciudad ha crecido por el impulso que ha dado la industria, especialmente en el aspecto textil mediante la confección de ropa de tela jean, y el fortalecimiento del comercio con

la construcción del nuevo mercado de la ciudad. Dentro de los equipamientos urbanos públicos, se tiene la disponibilidad de muchos en el ámbito comercial y en el aspecto administrativo que ha fortalecido de que se consagre como la segunda ciudad en la provincia. Como equipamiento principal tenemos el parque recreacional la Moya el mismo que se ha fortalecido para la promoción turística constituyéndose en uno de los parques provinciales. Al momento se encuentra en proceso de reubicación del camal municipal fuera de la zona urbana, se tiene la oficina de EEASA, pero funciona en la zona rural. El Sr. Alcalde al no subscribir el convenio con el MIES y la no aceptación por parte de los habitantes de la ciudad de Pelileo no se implantaron CDI, Centros de desarrollo infantil, los mismos que fueron implantados en la zona rural (Montoya Mantilla, 2018).

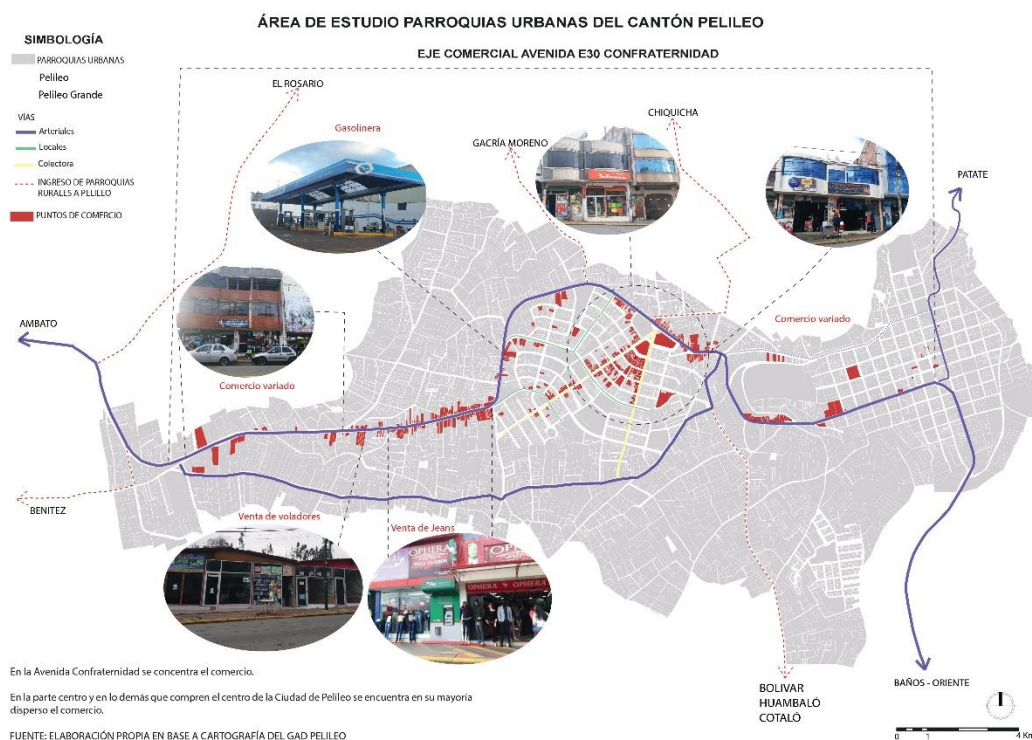
Tabla 6. Análisis de equipamientos de la ciudad de Pelileo

| EQUIPAMIENTOS URBANOS DEL CANTÓN DE PELILEO | | |
|---|--|--------------------------------|
| SUBSISTEMA | RAZÓN SOCIAL | OBSERVACIÓN |
| Abasto | Camal | Junto a la plaza de rastro |
| Administración pública | GAD Municipal | 2 edificios |
| | Jefatura política y comisaría nacional | Edificio arrendado |
| | Distrito de educación | |
| | Registro civil | Edificio arrendado |
| | Agencia nacional de tránsito | Mancomunidad de 8 cantones |
| | Unidad judicial Multicompetente | |
| Asistencia social | Consejo de protección de derechos | Ocupa edificio municipal |
| | Fundación Corazón de María | Ubicado en el sector rural |
| | Fundación San Pedro | Niños discapacidades |
| Comercio | Centro de desarrollo infantil (CIBV) | En las Parroquias |
| | Mercado 10 de Agosto | |
| | Mercado república de Argentina | |
| | Plaza 12 de Noviembre | |
| | Plaza 12 de Noviembre al aire libre | |
| | Plaza de tubérculos | |
| | Laza de especies menores | |
| | Mercado mayorista | |
| | Plaza de rastro | |
| | Plaza de hierba | |
| Comunicación | CNT | |
| Cultura | Auditorio Municipal | |
| | Biblioteca | |
| Deporte | Estadio cantonal | Incluye albergues |
| | Coliseo cantonal | |
| | Coliseo abierto | |
| | Cancha sintética | |
| | Estadio de Pelileo Grande | |
| | Cancha de uso múltiple | Sector del cementerio |
| | Cancha de uso múltiple | Pelileo Grande |
| Educación | Unidad Educativa Mariano Benítez | Bachillerato |
| | Unidad Educativa Joaquín Arias | Inicial, básico y bachillerato |
| | Unidad Educativa Naciones Unidas | Inicial, básico |
| | Unidad Educativa Domingo Faustino | Inicial, básico y |

| | | |
|-------------------|--|--------------------|
| | Sarmiento | bachillerato |
| | Unidad Educativa Gabriela Mistral | Inicial, básico |
| Recreación | Parque Héroes de Paquisha | |
| | Parque 5 de Agosto | |
| | Parque Infantil | |
| | Parque central Pelileo Grande | |
| | Parque La Moya | Macro parque |
| Salud | Hospital Básico de Pelileo | |
| Servicios Urbanos | Liga deportiva cantonal Pelileo | |
| | Cuerpo de bomberos | |
| | Cementerio | |
| | Unidad de policía comunitaria | |
| | Unidad de policía comunitaria Pelileo Grande | |
| | Empresa Eléctrica | |
| | Ministerio de agricultura y ganadería | |
| Transporte | | Existe en proyecto |

e. Eje comercial formal e informal

Figura 16. Comportamiento del eje comercial Avenida E30 confraternidad

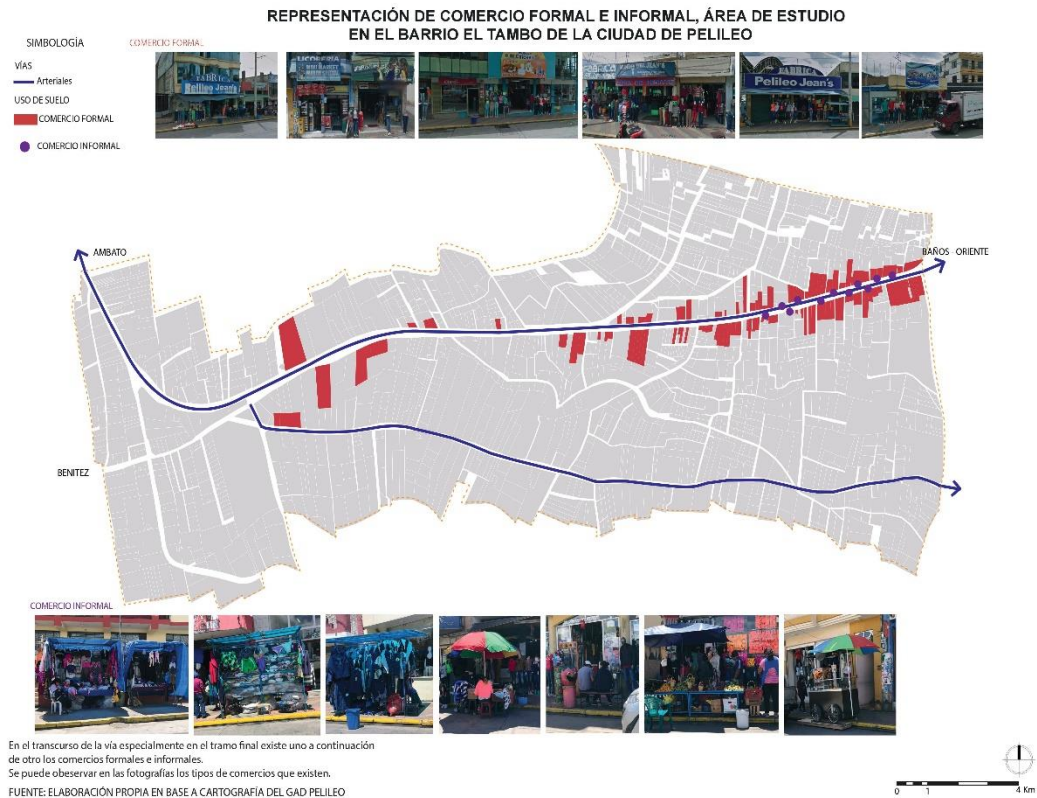


Fuente: Elaboración propia

En la figura 16 se muestra el comportamiento del eje comercial Avenida E30 confraternidad, en la parte central de la Ciudad de Pelileo podemos ver que existe concentración de equipamientos y vías que están totalmente planificadas, mientras que en la zona de estudio del Barrio el Tambo existe la mayor parte que es el

comercio y dos equipamientos como lo son una iglesia y unas cancha a su vez no existe una planificación de vial.

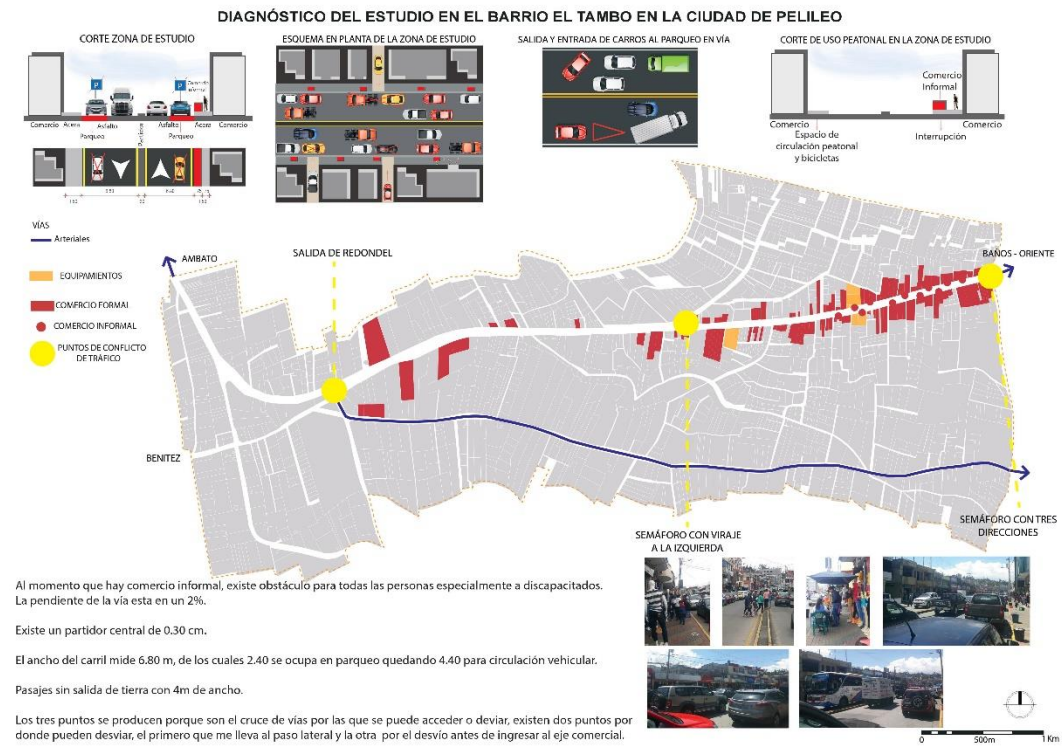
Figura 17. Representación de comercio formal e informal, área de estudio en el Barrio El Tambo



Fuente: Elaboración propia

En la figura 17 se muestra representación de comercio formal e informal, área de estudio en el Barrio El Tambo de la ciudad de Pelileo, en el transcurso de la vía especialmente en el tramo final existe uno a continuación de otro los comercios formales e informales. Se puede observar en las fotografías los tipos de comercios que existen.

Figura 18. Diagnóstico del estudio en el Barrio El Tambo



Fuente: Elaboración propia

En la figura 18 se muestra diagnóstico del estudio en el Barrio El Tambo en la ciudad de Pelileo en relación comercio, equipamiento y puntos conflictivos de tránsito, al momento que hay comercio informal, existe obstáculo para todas las personas especialmente a discapacitados. La pendiente de la vía está en un 2%. Existe un parterre central de 0.30 cm. El ancho del carril mide 6.80 m, de los cuales 2.40 se ocupa en parqueo quedando 4.40 para circulación vehicular. Pasajes sin salida de tierra con 4m de ancho. Los tres puntos se producen porque son el cruce de vías por las que se puede acceder o desviar, existen dos puntos por donde pueden desviar, el primero que lleva al paso lateral y la otra por el desvío antes de ingresar al eje comercial.

3.3. Análisis e interpretación de la entrevista aplicada a los dueños de los locales comerciales del Barrio El Tambo del Cantón de Pelileo

1. ¿Cuál es la realidad en cuanto a la movilidad de las personas en la Av. Confraternidad?

La avenida Confraternidad es conocida como una zona comercial de jean, por ello tiene afluencia de peatones, los mismos que se ven afectados por el conflicto vehicular que existe en dicha zona comercial.

En esta avenida la movilidad de las personas es incómoda causa de las aceras por lo que se coloca los maniqués y estorba a los peatones para dicha circulación por cada uno de los locales comerciales. Creando dificultad de circulación de las personas que visitan los locales comerciales y al mismo tiempo reduciendo la avenida.

2. ¿Cree que existe conflicto vehicular al ser la Avenida Confraternidad parte de la carretera E30, por qué y que sugiere como estrategia de mejora?

La avenida confraternidad tiene un gran conflicto vehicular que afecta a todos los moradores y a los turistas, por ello sería conveniente la creación de parqueaderos con lo que evitaríamos la saturación de las vías tanto para el peatón como para la parte vehicular.

Al ser muy transitada especialmente fines de semana y feriados, recomienda creación de estacionamientos tarifados o la búsqueda de vías alternas que descongestionen el acceso vehicular en esta avenida, dando comodidad y fácil circulación al cliente.

3. ¿Considera que existen problemas de parqueo en la Avenida Confraternidad, y que sugiere como estrategia?

En la avenida confraternidad unos de los problemas ha sido el parqueo por motivo del conflicto vehicular y con ello surge dificultades, pero en la zona

antes mencionada existen soluciones con proyectos enfocados a parqueaderos, aceras, vías, otros. Los entrevistados sugieren planificación vial para un mejor servicio a los turistas en la zona comercial del Barrio el Tambo, pues los vehículos se estacionan en los costados de las aceras acortando el espacio de circulación.

4. ¿Cree que las aceras son angostas y que requieren ser ensanchadas?

Las aceras que se encuentran ubicadas en la avenida confraternidad son angostas lo cual causa conflicto, tanto vehicular como peatonal, esto conlleva a la preocupación e incomodidad de los moradores de dicha zona (comerciantes), quienes son afectados por una insuficiente planificación de movilidad

5. ¿Considera que debe existir espacios de bienestar cuáles y por qué?

Todo lo que sea proyectos de desarrollo y bienestar en el ámbito vial nos ayuda al desarrollo comercial de la zona, podemos hablar de sitios de descanso, baterías sanitarias, parqueaderos y de atractivos que sean beneficiosos para la zona comercial. Sería necesario crear espacios de descanso con áreas verdes, y como no una cafetería en donde los visitantes puedan disfrutar y descansar de este eje comercial. Porque debemos pensar en todas las edades ya que los visitantes se cansan al estar caminando por todos los locales comerciales y necesitan de espacios de descanso como lo son los mobiliarios.

6. ¿El transporte pesado genera problemas de movilidad en la Avenida Confraternidad y que sugiere que se debe hacer?

El transporte pesado ha venido incomodando a los moradores y turistas que transitan por la avenida confraternidad convirtiéndose en un peligro de magnitud para la zona comercial, una solución es proponer calles de descongestionamiento vehicular y con ello la tranquilidad de las personas. Porque el transporte pesado causa demasiado tráfico impidiendo que los vehículos livianos pueden transitar con normalidad.

7. ¿El comercio informal es una dificultad en la Av. Confraternidad?

A nivel nacional, provincial y cantonal, se lucha con el comercio informal existe incomodidad de miradores, afectación peatonal, conflicto vehicular es decir es un problema a tratar. Porque estos puestos están ubicados en las aceras en diferentes tramos por lo que causan incomodidad para las personas que están caminando por los locales comerciales. Se ha controlado un poco, pero ya no es como antes causaba mucha molestia para todos los dueños de los locales comerciales.

8. ¿Cree usted que existe planificación vial alrededor de la Avenida Confraternidad del Barrio el Tambo?

En la zona comercial del barrio la causa principal de la problemática es la congestión vehicular produciendo un efecto de conflicto en la movilidad vehicular y circulación de peatones, no existe planificación vial acorde para la zona, produciendo a cada momento el mismo problema que incrementa en los días feriados y fines de semana.

9. ¿Considera usted que la presencia de espacios urbanos contribuirá a la organización de la Avenida Confraternidad?

La presencia de espacio urbanos contribuirá de forma positiva dando solución a las necesidades del sector del comercio y dar una imagen ordenada al turista y beneficiando a los dueños de los locales comerciales con la afluencia de compradores.

En conclusión las entrevistas apoyan a la solución planteada mediante las fichas de observación que es la propuesta de Regeneración Urbana en la Av. Confraternidad, la cual constará de satisfacer las necesidades de los comerciantes, usuarios y clientes, con un orden en el tránsito vehicular, circulación peatonal y otros.

Conclusiones capitulares

El clima el Cantón Pelileo es templado, el nivel de comodidad de humedad es bochornoso, opresivo o insoportable, no varía considerablemente durante el año; la mayor concentración de población masculina corresponde a los grupos de edad de 10 a 14 y de 15 a 19 años, mientras que en la femenina el mayor porcentaje está ubicado en el grupo quinquenal de 15 a 19 año.

Su extensión territorial es de 202.98 km² aprox., dividida en 8 parroquias rurales, Al cantón Pelileo ingresan diferentes cooperativas de transporte de manera continua, transporte local e interprovinciales de tal forma que el acceso al Cantón Pelileo no tiene restricciones de horario alguno; el equipamiento principal es el parque recreacional la Moya el mismo que se ha fortalecido para la promoción turística constituyéndose en uno de los parques provinciales; el Barrio El Tambo se encuentra desabastecido de equipamiento

Barrio el Tambo existe la mayor parte que es el comercio y dos equipamientos como lo son una iglesia y una cancha, a su vez se impulsó la limitada planificación de vial en el tramo final por la presencia de comercios formales e informales.

En relación a los entrevistados que son los dueños de los locales comerciales, consideran las siguientes necesidades: El crecimiento urbano, la aglomeración del comercio y el incremento en la demanda espacial y temporal por usos de lugares de tránsito, provocan estos problemas de congestión; que se debe organizar el parqueadero de la avenida, están de acuerdo en que se ensanchen las aceras para mejorar la circulación peatonal; consideran que el transporte pesado no debería pasar por la avenida; además creen que se debe reorganizar el comercio informal.

CAPÍTULO 4

LA PROPUESTA

4.1. Tema

Regeneración urbana en la “Avenida Confraternidad”, Barrio El Tambo de la ciudad de Pelileo que fortalezca las actividades comerciales del jean.

4.2. Idea generadora

Como idea generadora se tiene:

- La propuesta de planificación técnica de los espacios públicos a lo largo de la Avenida Confraternidad del Barrio El Tambo de la ciudad de Pelileo, con el fin de intervenir de forma positiva la zona en estudio, se implementan cuatro estrategias que facilitan el mejoramiento y desarrollo urbano del comercio.

4.2.1. Alternativas de uso y ocupación del suelo

- Reubicar el comercio informal que existe a lo largo de la Avenida Confraternidad.
- Mejorar el espacio público inmediato a las actividades comerciales en la zona.

4.2.2. Movilidad

- Creación de nuevas vías conectoras con el paso lateral.
- Ensanchamiento de aceras para peatones.
- Incrementar señaléticas.

4.2.3. Equipamiento

- Planificación y ubicación de equipamientos culturales y parques.
- Ubicación y diseño de bahías con estacionamientos tarifados.

4.2.4. Espacios públicos

- Rehabilitación de vías alternas.
- Implementar paradas de buses a lo largo de la Avenida Confraternidad con servicio wifi.
- Creación de mobiliario urbano: alumbrado público, bancas, basureros.

4.2.5. Concepto de la idea generadora

Con el estudio respectivo de las estrategias mencionadas, se pretende ordenar y conducir el desarrollo del barrio el Tambo, priorizando la movilidad del peatón, creando nuevas vías de desfogue vehicular conectadas directamente con el paso lateral, conjuntamente con la propuesta se rehabilitan los pasajes existentes conectándolos directamente con los parqueaderos vehiculares, esto permitirá mejorar el libre desarrollo del comercio existente implementando además nuevos equipamientos urbanos acorde a las necesidades de las personas pertenecientes al barrio y los turistas.

Por medio de las estrategias se pretende implementar una nueva planificación enfocada en aspectos que contribuyan al correcto funcionamiento y desarrollo del comercio existente.

1. Creando infraestructura de accesibilidad peatonal para el turista y los usuarios de la población.
2. Creando vías de desfogue que reduzcan el tráfico vehicular.

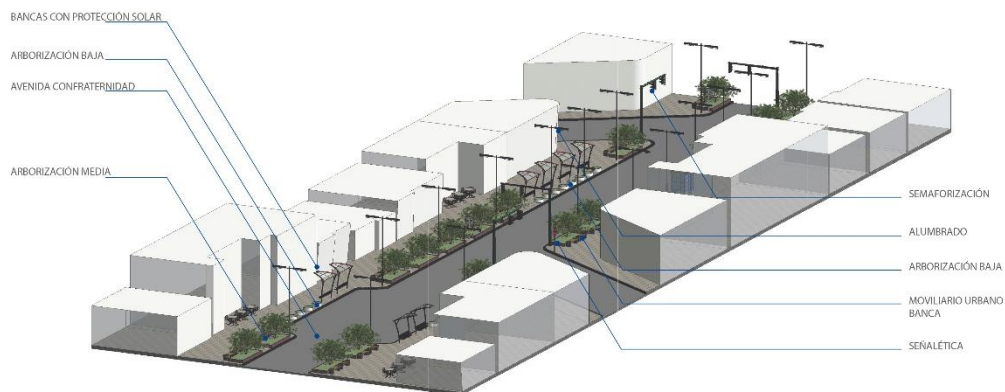


Gráfico 1. Corte de zonificación propuesta
Elaborado por: Lizbeth Andaluz

4.3. Anteproyecto

4.3.1. Morfología Urbana

Al realizar el análisis de equipamientos existentes dentro de la zona urbana de la ciudad, se puede evidenciar que la zona de estudio donde se plantea una reforma urbana se encuentra desprovista de los mismos, debido a que la mayoría de centros educativos, centros de salud, instituciones gubernamentales y públicas, están centralizados y además su rango de influencia no abastece a toda la ciudad. Por lo cual se detecta la necesidad de implementar nuevos equipamientos en la zona de intervención, además se da apertura a nuevos proyectos urbanos que a futuro podrían realizarse en el barrio.

Conjuntamente con el análisis previo, se plantea además identificar lotes baldíos existentes a lo largo del área de estudio, con el fin de que puedan ser ocupados con diferentes equipamientos, que podrían ser desarrollados a profundidad en futuras planificaciones.

Al mismo tiempo se identifican los lugares donde se genera el comercio informal con el fin de reubicarlo en un espacio apropiado del barrio, donde exista mejor accesibilidad.

4.3.2. Espacio Público

Con el fin de mejorar la calidad de vida de las personas del barrio y propiciar una mejor experiencia para los turistas y peatones en general, se pretende mejorar el espacio público, por medio del mejoramiento y ensanchamiento de aceras, creación de bahías con aparcamientos, nuevas paradas de buses con mobiliario urbano, implementación de señalética, mejoramiento del alumbrado público, zonas de estancia y descanso para el peatón. Esto propicia un ambiente con menos inseguridad y mejor desarrollo de actividades comerciales.

4.3.3. Movilidad

Con el fin de mejorar la calidad de los espacios urbanos, se pretende mejorar la congestión vehicular ocasionada por las múltiples actividades que se desarrollan en el barrio, generalmente de lunes a viernes entre el medio día, y los fines de semana durante la mayor parte de la tarde y noche.

Es por esto que se propone la creación de nuevas vías de desfogue que tengan conexión con el paso lateral, esto mejorará la fluidez vehicular.

4.3.4. Creación de mobiliario urbano

Se propone el diseño de nuevas paradas de buses con servicio de zona wifi, bancas y el diseño de cubiertas para la protección del sol y lluvia. De la misma manera se incorpora nuevas estancias de osceo y descanso para el peatón con bancas y vegetación que produzca sombra.

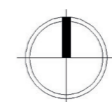
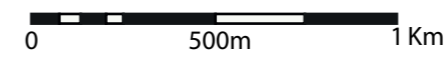
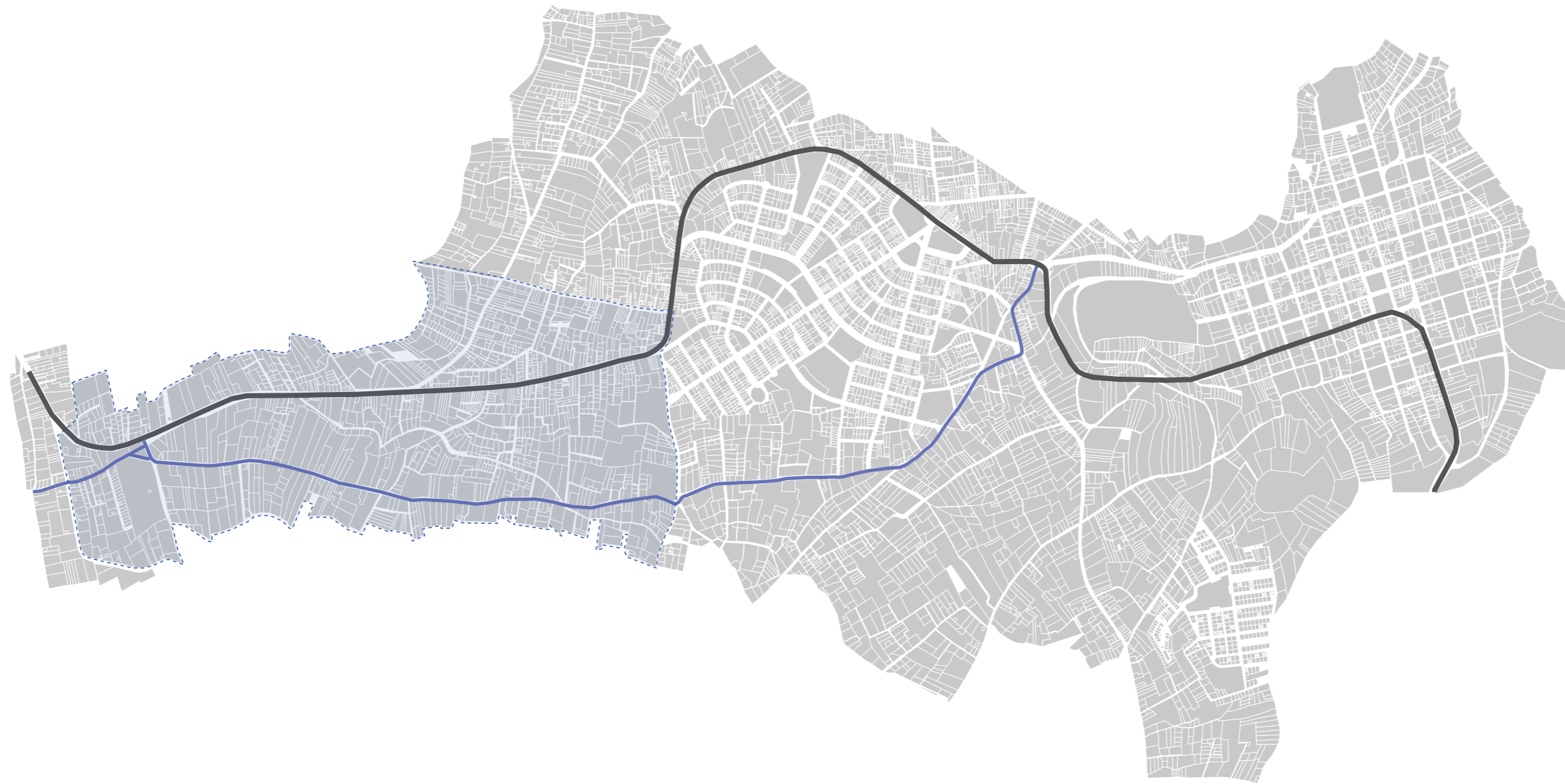
El mobiliario urbano refiere a objetos, que con diversos propósitos son instalados en la vía pública. En la medida que las ciudades se han ido expandiendo, el diseño de los diferentes espacios urbanos y su mobiliario representan nuevos desafíos. No sólo deben soportar las inclemencias del tiempo y el vandalismo, sino que deben integrarse a las ciudades y a través de sus formas y colores los cuales identifican a sus habitantes y su cultura. Con la propuesta de la nueva zonificación en la avenida Confraternidad del barrio El Tambo, se pretende mejorar varios




aspectos, entre ellos la reubicación del comercio informal, que se traslada a un espacio existente, ocupado por canchas deportivas donde se propone una nueva plaza artesanal, además se incrementan paradas de buses, nuevas vías de desfogue, parqueaderos públicos, ensanchamiento de aceras, mobiliario urbano.

La zonificación genera efectos sobre densidad neta, área mínima del lote, área libre del lote, coeficiente de edificación, altura de edificación y el frente mínimo del lote, así como establece las normas importantes para las licencias de habilitaciones urbanas, edificación y funcionamiento, puesto que determina los áreas mínimas para subdividir un lote urbano, la altura de una edificación, los tipos de uso que puedo darle a una habilitación urbana o una edificación y el funcionamiento de una actividad o negocio (Ortíz Sánchez, 2018).

ÁREA DE INTERVENCIÓN DE PROPUESTA

Figura. 19

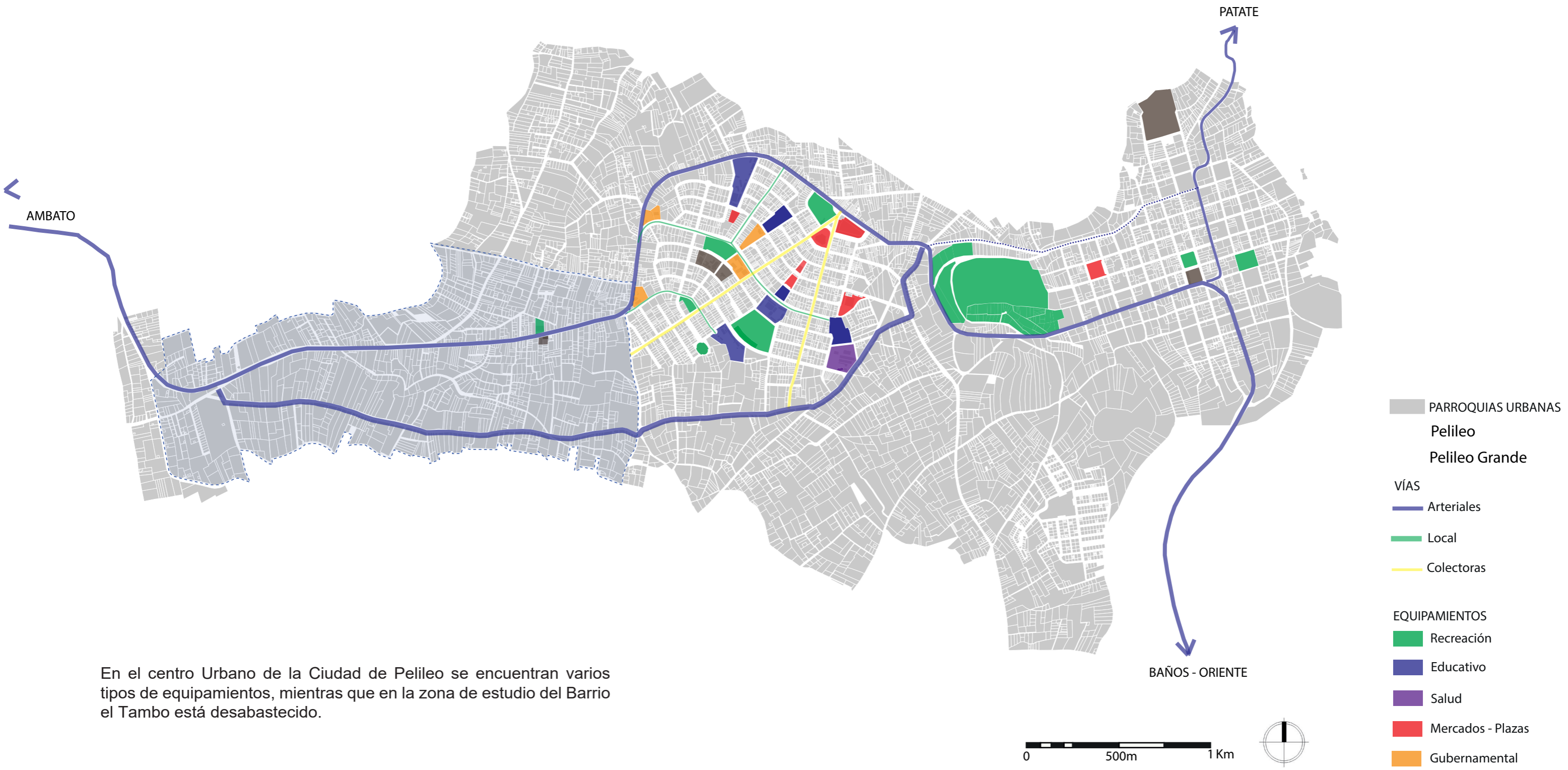


-  PROPUESTA
-  AV. PRINCIPAL
-  PASO LATERAL

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA EN BASE A CARTOGRAFÍA DEL GAD PELILEO

ESTUDIO DE EQUIPAMIENTOS

Figura. 20

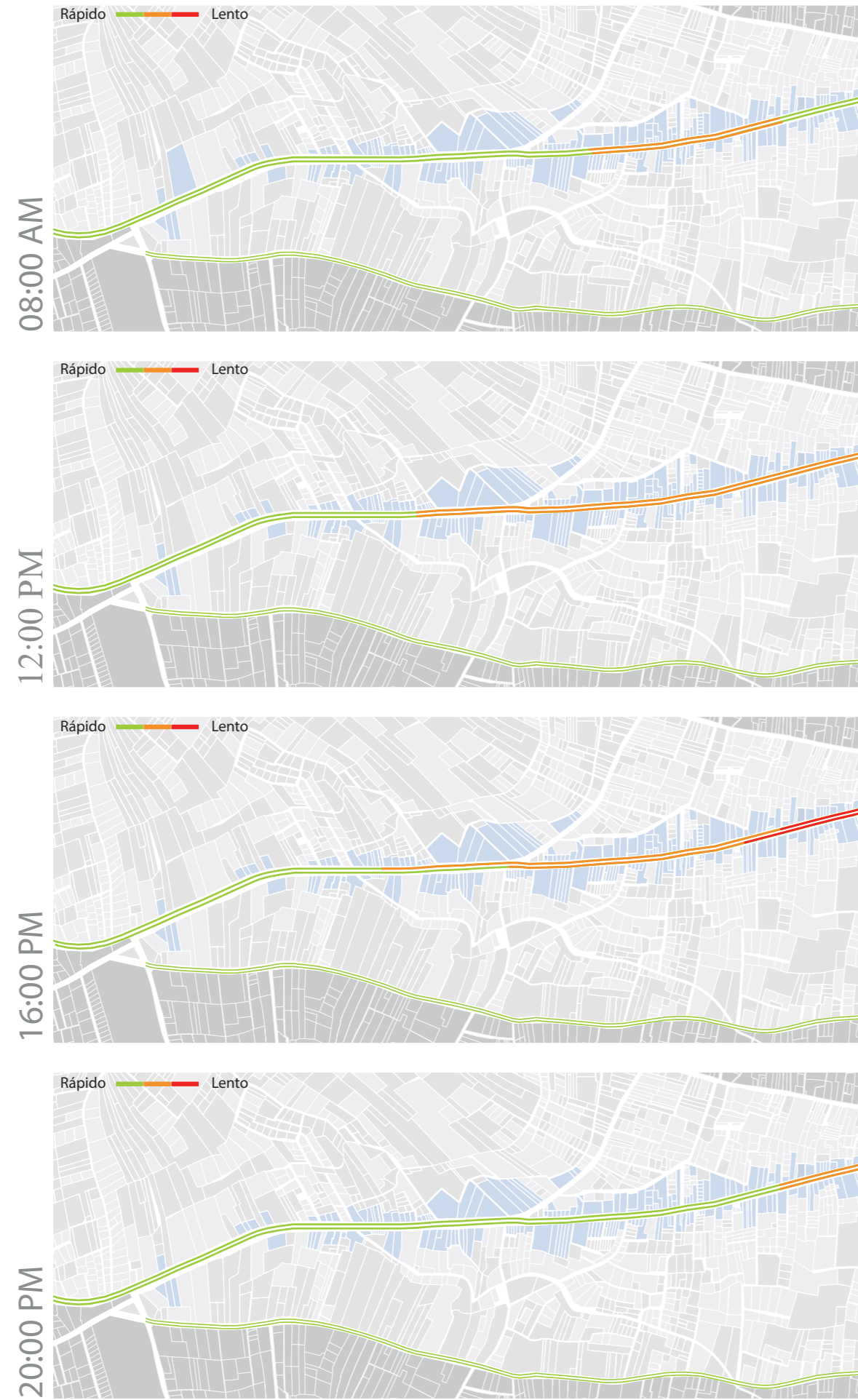


En el centro Urbano de la Ciudad de Pelileo se encuentran varios tipos de equipamientos, mientras que en la zona de estudio del Barrio el Tambo está desabastecido.

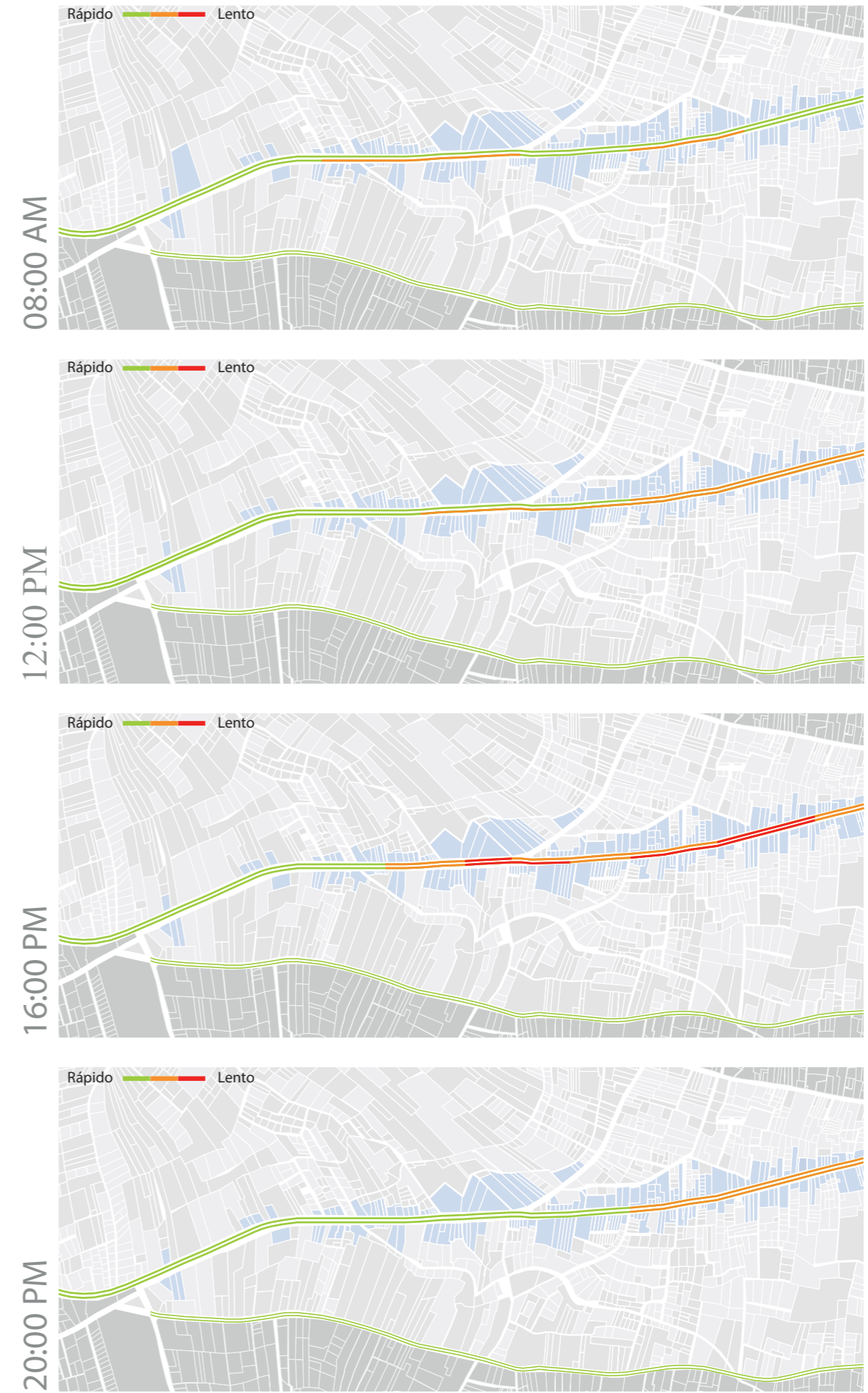
FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA



ENTRE SEMANA



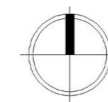
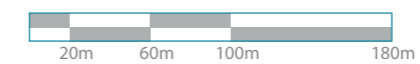
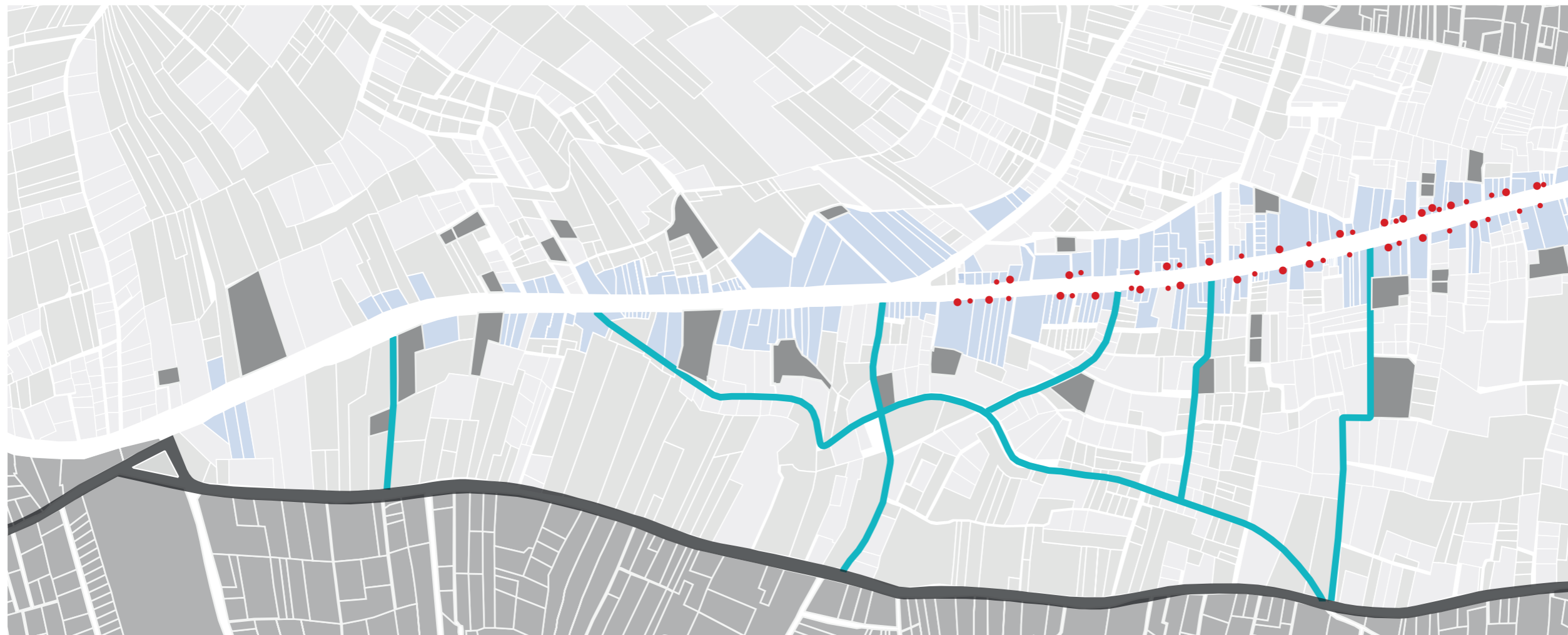
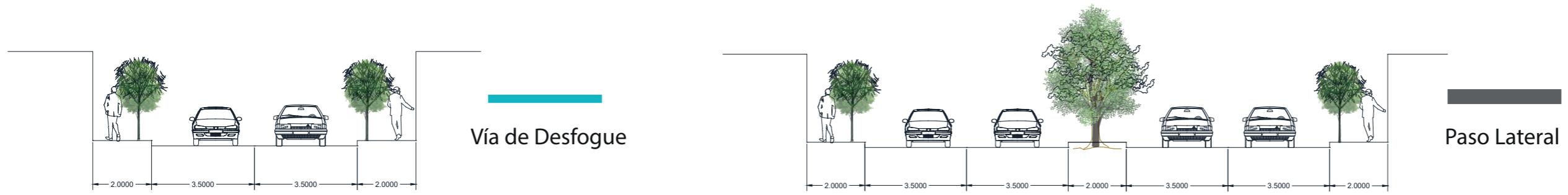
FINES DE SEMANA



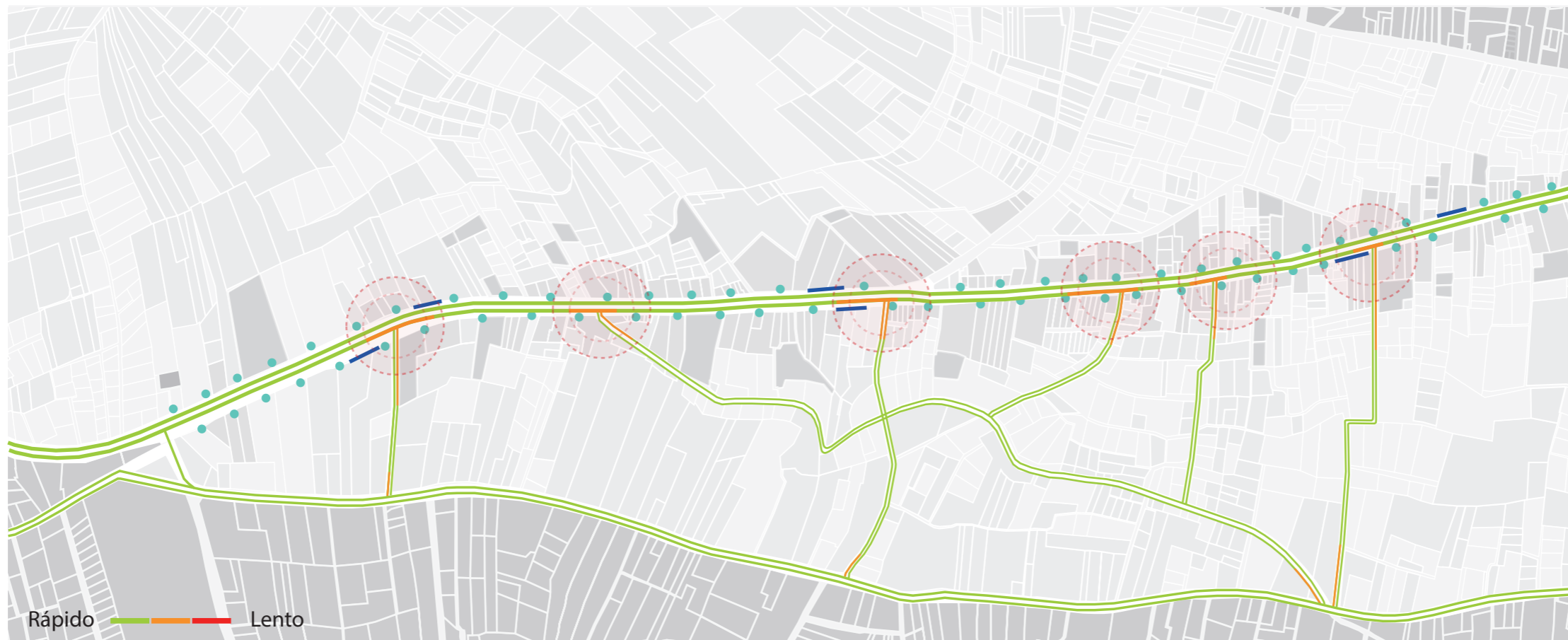
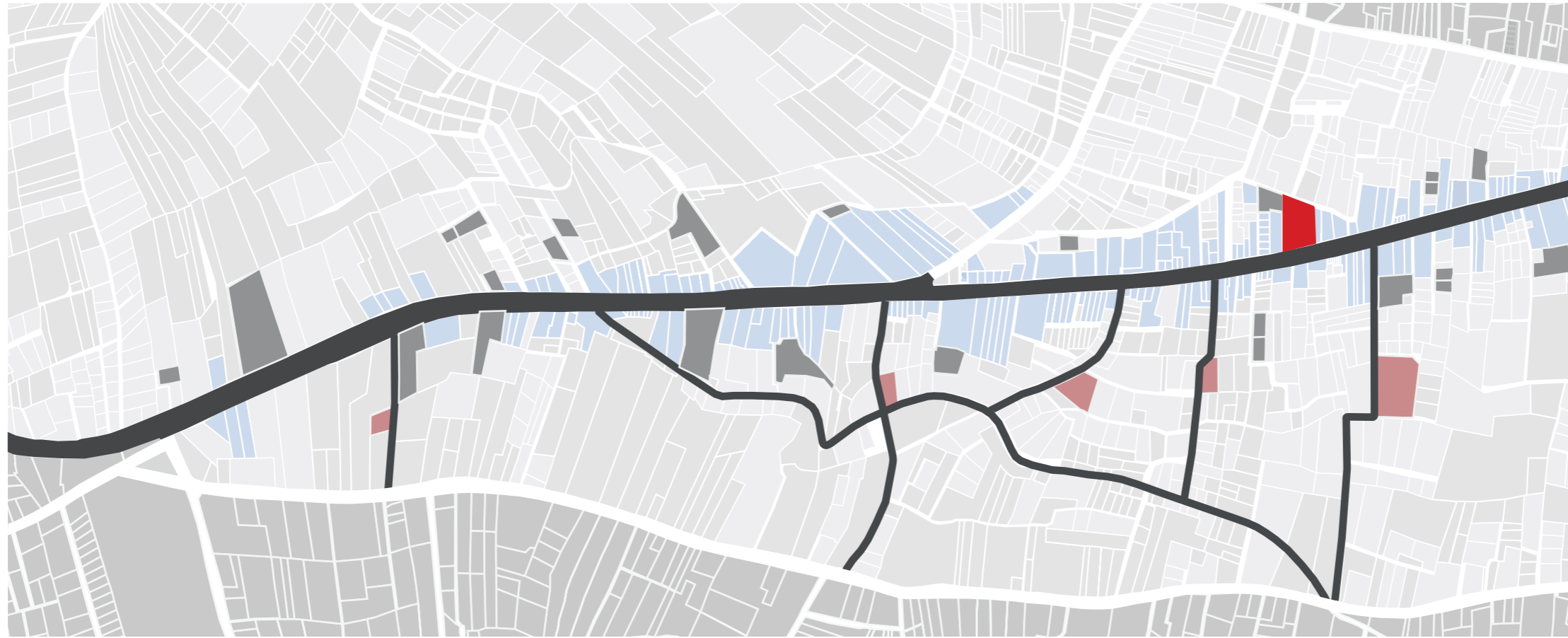


APERTURA DE NUEVAS VÍAS

Figura. 23

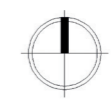
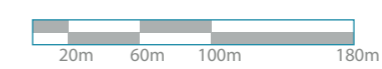


ZONIFICACIÓN PROPUESTA
Figura. 24



- Agricultura
- Vivienda
- Comercio
- Parqueaderos
- Reubicación del Comercio Informal
- Paradas de Bus
- Mobiliario Urbano
- Nodos Congestión Vehicular

Rápido — Lento



4.3.4.1. *Clasificación por tramos de la intervención en la Avenida confraternidad barrio el Tambo.*

Se realiza la intervención urbana a lo largo de la avenida Confraternidad con un total de 1.656,2 m (1,65 km) de longitud.

Para un mejor desarrollo de la propuesta se divide en tres tramos, clasificándolos por su estado actual y las condiciones urbanas que se pretenden mejorar:

- Tramo #1 zona agrícola.
- Tramo #2 zona en proceso de consolidación.
- Tramo #3 zona consolidada con alto uso de suelo mixto.



Gráfico 2. Tramos Infraestructura Vial Intervención
Elaborado por: Lizbeth Andaluz

Tramo # 2

El segundo tramo se encuentra en una zona en proceso de consolidación donde el comercio influye directamente por lo que se propone incluir nuevos usos comerciales como cafeterías o restaurantes, equipamientos que incentiven a la cultura y recreación, además de parqueaderos. Todos ellos se encuentran conectados entre pasajes y bulevares a lo largo de un total de 364,51 m de vía.

Se implementan dos nuevas vías conectoras utilizadas para disminuir el tráfico vehicular.

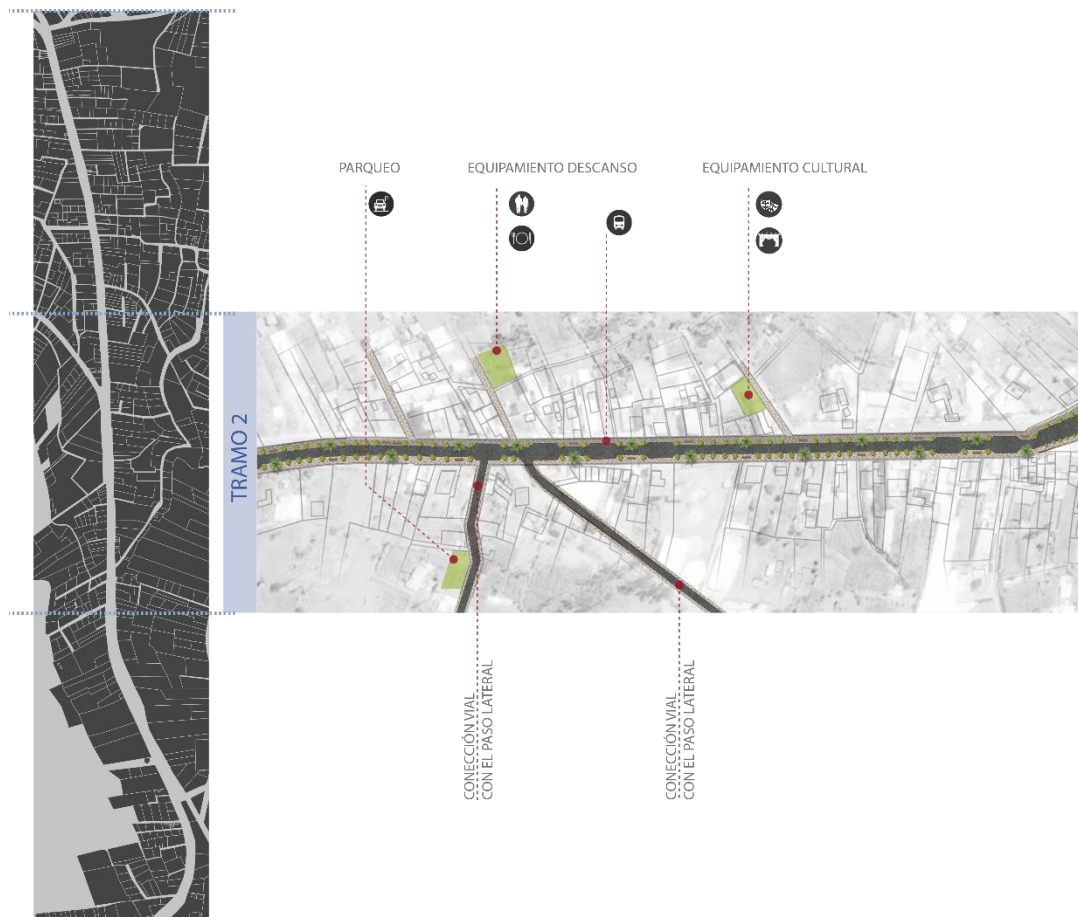


Gráfico 4. Zonificación tramo 2
Elaborado por: Lizbeth Andaluz

Tramo #3

El tercer y último tramo presenta gran cantidad de locales comerciales donde, al ser una zona consolidada en su mayoría sin planificación, ha generado mayor número de pasajes informales, los cuales se proponen regenerarlos y conectarlos hacia los equipamientos planteados, la intervención dispone de un total de 475,42 m de longitud vial, complementados con tres vías alternas conectoras de desfogue.



Gráfico 5. Zonificación tramo 3
Elaborado por: Lizbeth Andaluz

4.3.6. Especificaciones técnicas de la propuesta

Pasajes Urbanos

Art. 16 (2do. Párrafo) de las ordenanzas de gestión urbana territorial, determina:
El sistema vial urbano se clasifica funcionalmente de la siguiente manera: vías expresas, vías arteriales principales, vías arteriales secundarias, vías colectoras, vías locales, vas peatonales, ciclo vías, escalinatas.



Gráfico 6. Pasajes
Elaborado por: Lizbeth Andaluz



Los lotes baldíos ubicados en las calles auxiliares (utilizados como desfogue vehicular), son propuestos como parqueaderos, los cuales disponen una distancia cercana a la Avenida Confraternidad, donde las personas pueden caminar y realizar sus actividades.

Al regenerar los pasajes existentes y dotarlos de iluminación apropiada, mobiliario urbano y mejoramiento de piso, se pretende crear espacios accesibles apropiados para fomentar un mejor desarrollo del comercio y el turismo.

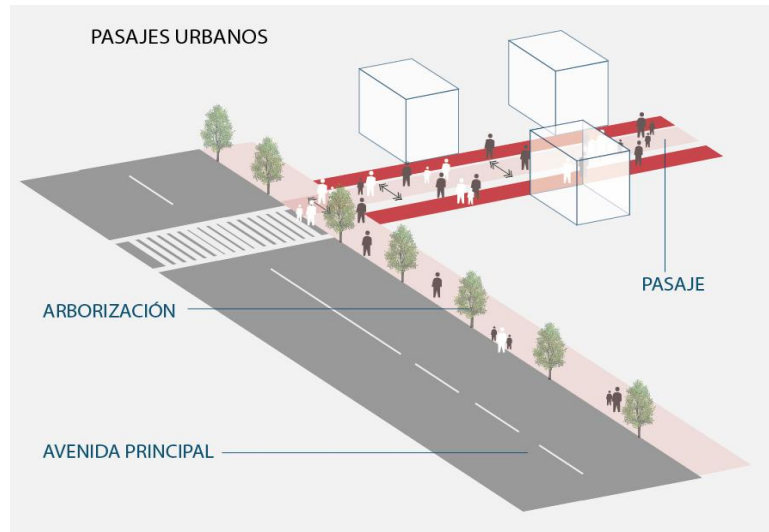


Gráfico 7. Pasajes urbanos
Elaborado por: Lizbeth Andaluz

Los pasajes son de usos exclusivo para el peatón, están conectados con locales comerciales y las viviendas.

Los parqueaderos están ubicados en las calles auxiliares, con el objetivo de dirigir los autos hacia el paso lateral, disminuyendo la congestión vehicular y los puntos de conflicto en las zonas comerciales de la Avenida.

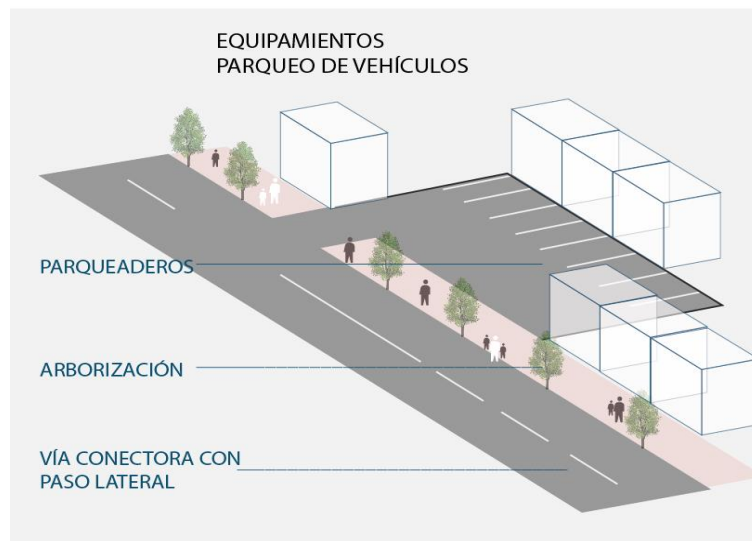


Gráfico 8. Espacio de parqueo
Elaborado por: Lizbeth Andaluz

De acuerdo al Art. 266. Estacionamientos, establecido en las Ordenanzas de Gestión urbana y Territorial, menciona: El estacionamiento podrá ser común para

varios establecimientos, siempre que respeta la capacidad. El estacionamiento cuando está fuera de las instalaciones, deberá estar situado lo más cercano posible de la entrada principal (p.147).

Ampliación de acera

En el art. 33. Especificaciones mínimas para diseño de vías de las Ordenanzas de Gestión Urbana y territorial, dispone: para determinar el ancho total de una acera, se deberá considerar 1,20 metros. Como base del ancho mínimo para la circulación continua de los peatones y variará de acuerdo al tipo de vía y flujo de peatones (p.37).

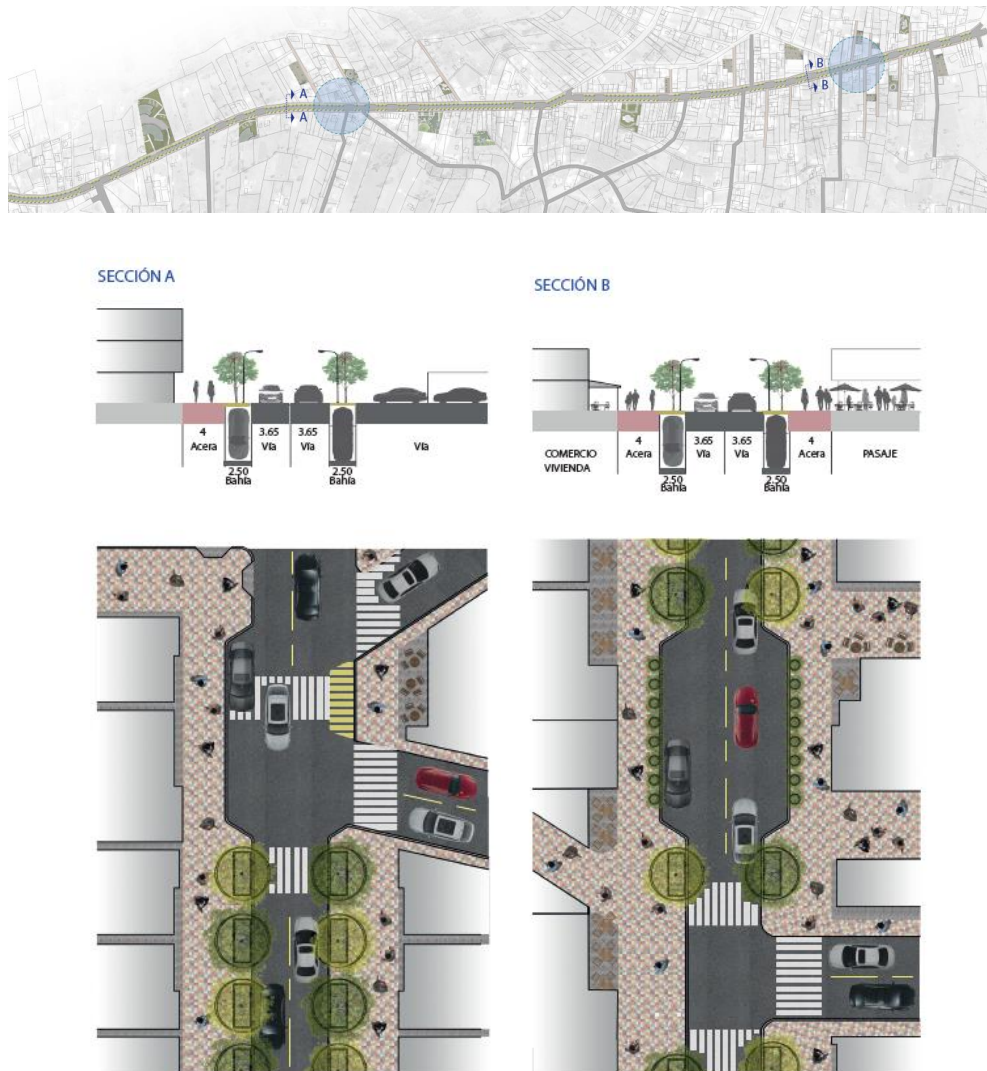
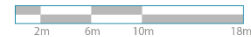
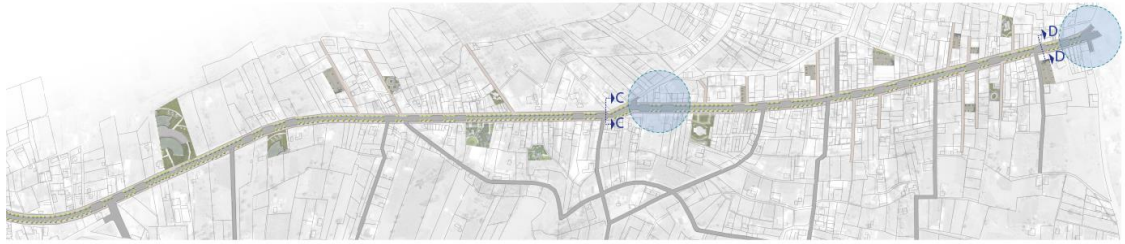


Gráfico 9. Sección A-A / Sección B-B Propuesta
Elaborado por: Lizbeth Andaluz





SECCIÓN D

SECCIÓN C

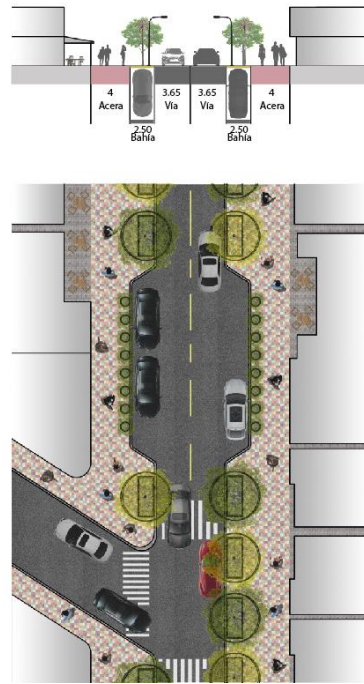


Gráfico 10. Sección D-D / Sección C-C Propuesta
Elaborado por: Lizbeth Andaluz



Al disminuir el espacio establecido para los vehículos, se pretende dar prioridad a los peatones, ampliando las aceras a un tamaño de 4 metros convirtiéndolas en bulevares e implementando mobiliario urbano y arborización.

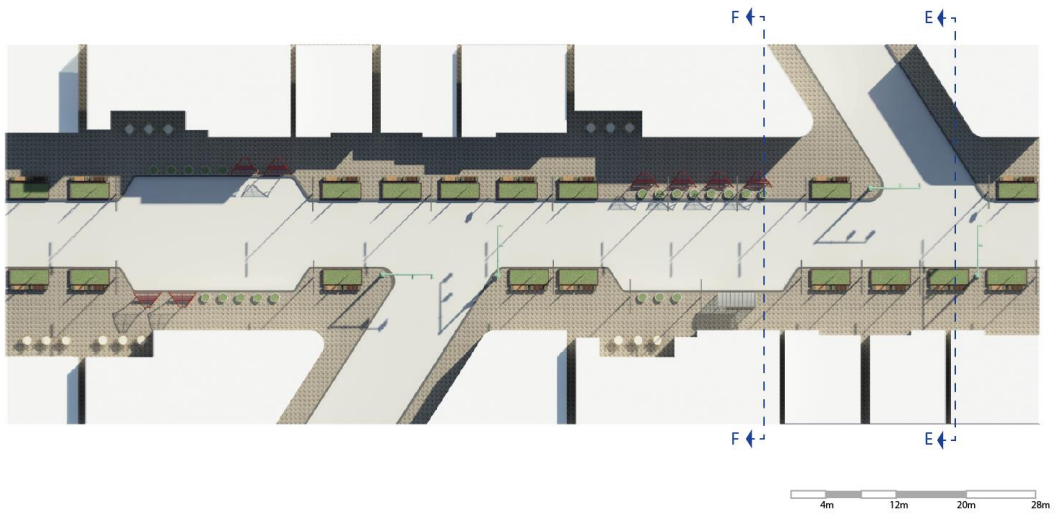


Gráfico 11. Sección E-E / Sección F-F Detalles Urbanos
 Elaborado por: Lizbeth Andaluz



Gráfico 12. Sección E-E Detalles Urbanos
 Elaborado por: Lizbeth Andaluz

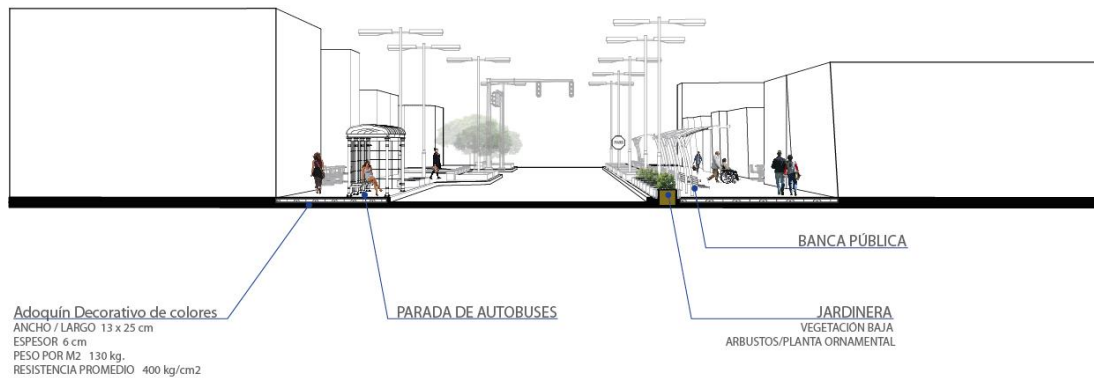


Gráfico 13. Sección E-E Detalles Urbanos
 Elaborado por: Lizbeth Andaluz

En el Art. 19. Vías Arteriales secundarias de las Ordenanzas de Gestión Urbana y territorial, dispone: estas vías sirven de enlace entre las vías arteriales principales y vías colaterales. Su función es distribuir el tráfico entre las distintas áreas que conforman la ciudad, por tanto, permiten el acceso directo a zonas residenciales, institucionales, recreativas, productivas o de comercio en general (p. 27).

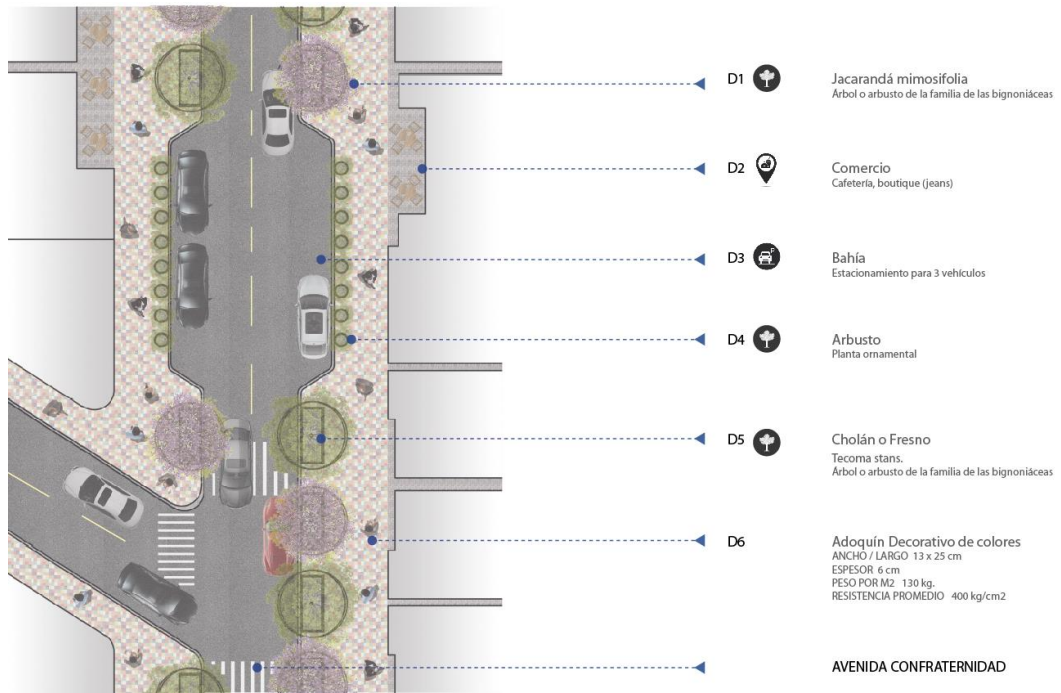


Gráfico 14. Especificaciones técnicas
 Elaborado por: Lizbeth Andaluz



Conjuntamente con la ampliación de aceras se generan bahías destinadas como parqueaderos momentáneos, donde podrán estacionarse un número de tres autos.



Gráfico 15. Perspectivas 3D
Elaborado por: Lizbeth Andaluz



Gráfico 16. Perspectivas 3D
Elaborado por: Lizbeth Andaluz



Gráfico 17. Perspectivas 3D
Elaborado por: Lizbeth Andaluz

4.4. Anteproyecto técnico

4.4.1. Memorias técnicas y descriptivas

BIBLIOGRAFÍA

Asamblea Nacional. (2008). Constitución de la república del Ecuador. *Ley*. Quito.

Asamblea Nacional. (2016). Ley Orgánica De Ordenamiento Territorial, Uso Y Gestión De Suelo. *Oficio No. SAN-2016-1196*. Quito. [En línea]. Disponible desde: <https://www.habitatyvivienda.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2016/08/Ley-Organica-de-Ordenamiento-Territorial-Uso-y-Gestion-de-Suelo1.pdf>.

Ayala Mora, E., & Bustos Lozano, G. (2015). *Procesos: revista ecuatoriana de historia*. Quito: Corporación Editora Nacional.

BCE. (2017). *Publicaciones Banca Central Boletín anual 2017*. Banco Central del Ecuador, Dirección de Estadística Económica . Quito: <http://contenido.bce.fin.ec/documentos/PublicacionesNotas/Catalogo/Anuario/Anuario32/IndiceAnuario36.htm> .

Callejas, D. (2014). Regeneración Urbana del Centro de Ambato Utilizando vacíos Urbanos como Detonantes. *trabajo de fin de carrera previo a la obtención del título de Arquitecta*. Quito: Pontificia Universidad Católica Del Ecuador.

Carrión, F. (2010). www.flacso.org.ec. Recuperado el 04 de 05 de 2018, de www.flacso.org.ec/docs/artfcalteridad.pdf

Copevi, C. d. (1976). *DEFINICIONES ARQUITECTURA*. Obtenido de http://www.hic-al.org/glosario_definicion.cfm?id_entrada=55

Dascal, G. (2003). *Reflexiones acerca de la relacion entre los espacios públicos y el capital social*. Santiago: Mimeo.

El Comercio. (marzo de 2017). Sector textil es el segundo de Ecuador que genera más empleo. [Digital]. Disponible desde: <https://www.elcomercio.com/actualidad/sectortextil-ecuador-feria.html>.

Fernandez, D. (2005). *SCRIB*. Obtenido de <https://es.scribd.com/doc/50018920/REGENERACION-URBANA>

GAD del Municipio de Pelileo. (2018). Actualización del Plan de desarrollo y ordenamiento territorial de San Pedro de Pelileo. *Planificación actualizada. [En línea]. Disponible desde:* http://app.sni.gob.ec/sni-link/sni/PORTAL_SNI/data_sigad_plus/sigadplusdiagnostico/1860000640001_DIAGNOSTICO_FINAL_15-01-2015_15-59-48.pdf. Pelileo, Tungurahua.

GAD Municipal de Pelileo. (2018). Plan de Ordenamiento territorial de San Pedro de Pelileo. *Planificación. [En línea]. Disponible desde:* http://www.pelileo.gob.ec/html/images/lotaip2018/archivos_inicio/Plan_Ordenamiento_Territorial.pdf. Pelileo, Tungurahua.

García Camacho, J. (2012). Estudio de factibilidad para la creación de un taller artesanal, en el sur de la ciudad de Quito dedicado a la confección de pantalones jean, para hombre y mujer. *Tesis Previa A La Obtención Del Título De Ingeniero En Administración de Empresas*. Quito: Universidad Central Del Ecuador.

Geh, J. (2006). *La humanización del espacio urbano: la vida social entre los edificios*. Barcelona: Reverte.

Hillary, M. (28 de 12 de 2017). *Urbanismo.com*. Obtenido de <https://www.urbanismo.com/el-diseno-urbano/>

Huiracocha Salavarría, M. C. (2011). Creación de una empresa dedicada a la comercialización de Jeans reversibles, en la ciudad de Guayaquil. *Tesis previa la obtención del Título de: Ingeniera Comercial*. Guayaquil.

Leboreiro Amaro, M. (2013). *La regeneración urbana un reto con futuro. El Casco Vello de Vigo*. Obtenido de https://www.geometriadigital.com/jose_segui/colaboraciones/la-regeneracion-urbana-un-reto-con-futuro-el-casco-vello-de-vigo/

Mills-Knapp, S., Traore, K., & Ericson, B. (2017). *World's Worst Pollution Problems: Assessing Health Risks at Hazardous Waste Sites*. Blacksmith Institute.

Montoya Mantilla, C. J. (2018). Análisis Del Equipamiento Urbano Publico De Las Ciudades Medias De La Provincia De Tungurahua Y El Efecto En Su Morfología Urbano Arquitectónica. *Trabajo de investigación, previo a la obtención del del Grado Académico de Magister en Diseño Arquitectónico*. Tungurahua: Universidad Técnica De Ambato.

MRECI. (2015). *Análisis Sectorial de Textiles y Confecciones*. Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio e Integración. Quito: Pro Ecuador.

Novoa, C. (06 de agosto de 2016). La producción de jeans en Pelileo bajó 50% por 2 factores externos [En línea]. *El Telégrafo*, págs. Disponible desde: <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/regional/1/la-produccion-de-jeans-en-pelileo-bajo-50-por-2-factores-externos>.

Ochoa García , M. S. (2016). Regeneración Del Malecón Eloy Alfaro De La Ciudad De Vinces. *tesis de pregrado para optar por el título de Arquitecto* . Guayaquil , Ecuador : Universidad De Guayaquil .

Ojeda Sánchez, V. (septiembre de 2016). Plan de desarrollo turístico del Cantón Pelileo. provincia de Tungurahua. *Tesis para la obtención del título de Ingeniero en Ecoturismo*. [En línea]. Disponible desde: <http://dspace.esPOCH.edu.ec/bitstream/123456789/2762/1/23T0355.pdf>. Chimborazo: escuela Politécnica de Chimborazo.

Ortíz Sánchez, I. (18 de enero de 2018). *La Zonificación, la Ciudad y la propiedad predial*. Recuperado el 10 de enero de 2019, de <http://www.parthenon.pe/privado/la-zonificacion-la-ciudad-y-la-propiedad-predial/>

Ovacen. (2017). *OVACEN , periodismo al detalle*. Recuperado el 04 de 05 de 2018, de <https://ovacen.com/urbanismo/>

Poveda, E. (Abril de 2017). *Pelileo, el gran centro comercial andino del jean*. Recuperado el 29 de Octubre de 2018, de <http://ame.gob.ec/ec/2017/04/07/pelileo-el-gran-centro-comercial-andino-del-jean/>

Rea Flores , Nelly Imelda. (2014). Plan de marketing para la empresa suetex de la ciudad de Quito. *Tesis Previo A La Obtención Del Título De Ingenieras En Finanzas*. Quito: Univeridad Central Del Ecuador.

Rodríguez Concha, M. (2015). Regeneración urbana: la recuperación de las áreas urbanas centrales una metodología para la intervención territorial. *Tesis para optar al grado de Magíster en Arquitectura y Diseño, mención en Ciudad y Territorio Escuela de Arquitectura y Diseño*. Valparaiso: Pontificia Universidad Católica de Valparaiso.

SENPLADES. (2017). *El Plan Nacional de Desarrollo 2017-2021 “Toda una Vida”*. SENPLADES, Quito.

Vanghar. (12 de junio de 2017). *La importancia del equipamiento urbano*. Recuperado el 10 de junio de 2019, de <http://www.vanghar.cl/blog/la-importancia-del-equipamiento-urbano/>

Weather Spark. (24 de julio de 2018). *El clima promedio en Pelileo*. Recuperado el 25 de marzo de 2019, de <https://es.weatherspark.com/y/20024/Clima-promedio-en-Pelileo-Ecuador-durante-todo-el-a%C3%B1o#Sections-Precipitation>

ANEXOS

Anexo 1. Entrevista

ENTREVISTA APLICADA A LOS PROPIETARIOS DE LOCALES COMERCIALES DE LA AVENIDA CONFRATERNIDAD

Objetivo: Identificar las necesidades que tiene la población relacionadas con la estructuración espacial urbana en el área de influencia la “Avenida Confraternidad”, Barrio El Tambo de la ciudad de Pelileo.

1. ¿Cuál es la realidad en cuanto a la movilidad de las personas en la Av. Confraternidad?
2. ¿Cree que existe conflicto vehicular al ser la Avenida Confraternidad parte de la carretera E30, por qué y que sugiere como estrategia de mejora?
3. ¿Considera que existe problemas de parqueo en la Avenida Confraternidad, y que sugiere como estrategia?
4. ¿Cree que las aceras son angostas y que requieren ser ensanchadas?
5. ¿Considera que debe existir espacios de bienestar cuáles y por qué?
6. ¿El transporte pesado genera problemas de movilidad en la Avenida Confraternidad y que sugiere que se debe hacer?
7. ¿El comercio informal es una dificultad en la Av. Confraternidad?
8. ¿Cree usted que existe planificación vial alrededor de la Avenida Confraternidad del Barrio el Tambo?
9. ¿Considera usted que la existencia de espacios urbanos contribuirá a la organización de la Avenida Confraternidad?
10. ¿Cree usted si convendría reubicar los locales comerciales en la avenida Confraternidad del Barrio el Tambo?

Anexo 2. Guía de Observación

GUÍA DE OBSERVACIÓN

| | | | |
|---|--------------------|--------------------------|------------------|
| Lugar Observado | | | |
| Observador | | | |
| Fecha de observación | | | |
| Contexto Físico | | | |
| ITEM OBSERVADO | DESCRIPCIÓN | NORMA A CUMPLIRSE | EVIDENCIA |
| Tipo de clima | | | |
| Condiciones climáticas | | | |
| Estructura Geográfica | | | |
| Ubicación del terreno | | | |
| Localización geográfica | | | |
| Modalidad geográfica | | | |
| Aspectos Topográficos | | | |
| Aspectos Geológicos | | | |
| Aspectos Hidrológicos | | | |
| Aspectos Orográficos | | | |
| Estructura Ecológica | | | |
| Descripción de la flora | | | |
| Descripción de la fauna | | | |
| Contexto Urbano | | | |
| Servicios Municipales | | | |
| Servicios de apoyo | | | |
| Servicios generales de regeneración y mantenimiento del sistema | | | |
| Dotación de equipamiento | | | |
| Áreas Habitacionales | | | |
| Áreas de Trabajo | | | |
| Áreas de Educación | | | |
| Áreas de Recreación | | | |
| Áreas de Servicios | | | |
| Áreas Rurales | | | |
| Morfología urbana | | | |
| Tipología urbana | | | |
| Valores urbanos | | | |

| | | | |
|--------------------------------------|--|--|--|
| Uso del suelo | | | |
| Contexto social | | | |
| Formas de vida | | | |
| Patrones de conducta | | | |
| Necesidades | | | |
| Número de habitantes | | | |
| Pirámide de edades | | | |
| Composición familiar | | | |
| Grupos étnicos | | | |
| Uso y comportamiento familiar | | | |
| Población arraigada | | | |
| Población flotante | | | |
| Dinámica migratoria de crecimiento | | | |
| Dinámica migratoria de decrecimiento | | | |
| Patrón de conducta | | | |
| Expresiones de vida | | | |

Anexo 3. Área de estudio de la provincia de Tungurahua

Anexo 4. Evolución socio-económica del Cantón Pelileo

Anexo 5. Área de estudio Parroquia La Matriz

Anexo 6. Área de estudio Parroquia La Matriz Cantón Pelileo

Anexo 7. Área de estudio Parroquias urbanas – Barrio Confraternidad

Anexo 8. Área de estudio Parroquias urbanas – Cantón Pelileo - Vialidad

Anexo 9. Área de estudio Parroquias urbanas – Cantón Pelileo – Estudio de equipamientos

Anexo 10. Recorrido y nos de transporte público cantonal

Anexo 11. Eje comercial de la Av. Confraternidad

Anexo 12. Recorrido y nos de transporte interprovincial

Anexo 13. Recorrido y nos de transporte público y privado

Anexo 14. Vías de conexión pública y privada

Anexo 15. Representación de equipamientos Barrio El Tambo

Anexo 16. Representación del comercio informal Barrio El Tambo

Anexo 17. Representación de vialidad Barrio El Tambo

Anexo 18. Diagnóstico Barrio El Tambo

Anexo 19. Estudio de equipamiento a nivel macro

Anexo 20. Equipamientos a proponer – nivel macro

Anexo 21. Zonificación urbana propuesta

Anexo 22. Propuesta de equipamientos a nivel micro

Anexo 23. Equipamiento por tramos - nivel micro