



**UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA
INDOAMÉRICA**

FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO

CARRERA DE ARQUITECTURA

TEMA:

**PLAN PARCIAL DE DESARROLLO URBANO A PARTIR DEL
ANÁLISIS HISTÓRICO DEL SECTOR DE INGAHURCO Y SU
REGENERACIÓN URBANA DE 1952.**

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

Autor

María Belén Taboada Flores

Tutor

Arq. Luis Deliberto Llacas Vicuña Mg.

AMBATO – ECUADOR
2020

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

Yo, María Belén Taboada Flores , declaro ser autor del Trabajo de Titulación con el nombre “Plan parcial de desarrollo urbano a partir del análisis histórico del sector de Ingahurco y su regeneración urbana de 1952” de la ciudad de Ambato bajo un diagnóstico de condiciones, 2020”, como requisito para optar al grado de Arquitecta Urbanista, 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 07 días del mes de Agosto, 2020, firmo conforme:

Autor: María Belén Taboada Flores

Firma: 

Número de Cédula: 1804717724

Dirección: Ambato, parroquia Juan Benigno Vela

Correo Electrónico: belentaboada_21@hotmail.es

Teléfono: 0990972365

APROBACIÓN DEL TUTOR

En mi calidad de Tutora del Trabajo de Titulación “PLAN PARCIAL DE DESARROLLO URBANO A PARTIR DEL ANÁLISIS HISTÓRICO DEL SECTOR DE INGAHURCO Y SU REGENERACIÓN URBANA DE 1952” de la ciudad de Ambato bajo un diagnóstico de condiciones, 2020”, presentado por María Belén Taboada Flores, para optar por el Título Arquitecta Urbanista.

CERTIFICO

Que dicho trabajo de investigación 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, 29 de Junio del 2020

.....

Arq. Luis Deliberto Llacas Vicuña Mg.

TUTOR

DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD

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

Ambato, 07 de Agosto del 2020



.....
María Belén Taboada Flores

C.C. 1804717724

AUTOR

APROBACIÓN TRIBUNAL

El trabajo de Titulación, ha sido revisado, aprobado y autorizada su impresión y empastado, sobre el Tema: “PLAN PARCIAL DE DESARROLLO URBANO A PARTIR DEL ANÁLISIS HISTÓRICO DEL SECTOR DE INGAHURCO Y SU REGENERACIÓN URBANA DE 1952” de la ciudad de Ambato bajo un diagnóstico de condiciones, 2020”, 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, 07 de agosto del 2020

.....

Arq. Yosmel Díaz Pérez, M.Sc

PRESIDENTE DEL TRIBUNAL

.....

Arq. Linda Elizabeth Miranda Paredes, Mg.

VOCAL

.....

Lic. Carlos Patricio Lara Flores, Mg.

VOCAL

DEDICATORIA

Dedico el presente trabajo de Titulación en primer lugar a Dios por darme la vida, por las grandes bendiciones que derramo en el transcurso de mi vida, a mis padres Hernán y Elsy por brindarme su apoyo incondicional, porque con su ejemplo me enseñaron a no rendirme y no dejarme vencer por más difíciles que se pongan las cosas, por ser la luz que guiaron mi camino y ser un pilar fundamental de mi esfuerzo y dedicación. A cada uno de mis hermanos y sobrina: Pablo, Karen, Elizabeth y Jessia por confiar en mí y poder ser guía y ejemplo para ellos. A mis abuelos Mesías y Rosa (+); Galo y Blanca por sus enseñanzas, sus valores, su amor incondicional. A Sócrates por su comprensión, su apoyo y por compartir conmigo triunfos y fracasos.

AGRADECIMIENTO

Agradezco principalmente a Dios por cuidarme y protegerme durante toda mi vida, a mis padres que con su esfuerzo, apoyo y confianza hicieron posible el cumplimiento de esta gran meta. Al Arq. Luis Llacas por guiarme y asesorarme durante el desarrollo de este trabajo, por su gran calidad humana que me ha demostrado. Gracias a todas mis amigas y amigos que demostraron que una amistad es importante que con sus aportaciones se ha logrado con éxito este presente trabajo.

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	xiii
ÍNDICE DE IMÁGENES	xiv
ÍNDICE DE FIGURAS	xv
RESUMEN EJECUTIVO.....	xviii
ABSTRACT.....	xix
INTRODUCCIÓN	1
Antecedente histórico	1
CAPÍTULO I.....	4
EL PROBLEMA	4
1.1. Contextualización.....	4
1.2. Formulación del problema	7
1.3. Árbol de problemas	8
1.4. Preguntas de investigación.....	8
1.5. Justificación.....	9
1.5.1. Objetivo General	10
1.5.2. Objetivos Específicos.....	10
CAPÍTULO II	11
MARCO TEÓRICO	11
2.1. Fundamento conceptual y teórico	11
2.1.1. Desarrollo Urbano.....	11
2.1.2. Uso del Suelo	11
2.1.3. Normativa.....	12

2.1.4.	Diseño Urbano	12
2.1.5.	Desarrollo sustentable	13
2.1.6.	Regeneración Urbana	13
2.1.7.	Plan Parcial.....	14
2.1.8.	Polígonos de Intervención Territorial Urbana (PITU)	16
2.2.	Estado del arte	17
2.3.	Metodología de la investigación	33
2.3.1.	Línea y Sublínea de Investigación	33
2.3.2.	Diseño Metodológico	33
2.3.2.1.	Enfoque de la Investigación.	33
2.3.2.2.	Nivel de investigación.....	33
2.3.2.3.	Tipo de investigación	34
2.3.2.4.	Universo, Población y Muestra:	34
2.3.2.5.	Técnicas de recolección de datos.	35
2.3.2.6.	Técnicas para el procesamiento de la información	37
CAPÍTULO III.....		38
APLICACIÓN METODOLÓGICA		38
3.1.	Delimitación espacial, temporal o social	38
3.1.1.	Estructura Geográfica.....	38
3.1.1.1.	Contexto Físico	38
3.1.1.2.	Estructura Geográfica.....	38
3.1.1.3.	Contexto Urbano	41
3.1.1.4.	Tipología urbana	45
3.2.	Análisis Histórico.....	48
3.2.1.	Planteamiento Del Plan Regional De Tungurahua De 1951	48
3.2.2.	Plan Regulador De Ambato 1972	55
3.2.3.	Plan de Desarrollo Urbano Rural de Ambato 1986	57
3.2.4.	Plan De Ordenamiento Territorial Del Cantón Ambato 2020	62
3.3.	Compilación de los contextos históricos entre 1951-2020	68
3.4.	Compilación de la Línea del tiempo 1951-2020	69
3.5.	Identificación de Necesidades.....	70
3.5.1.	Análisis de las encuestas aplicadas a los habitantes del Sector de Ingahurco.....	70

3.5.2.	Análisis de la entrevista	76
3.5.3.	Diagnóstico urbano	77
3.5.4.	Conteo de flujos urbanos.....	80
3.5.5.	Análisis Técnico.....	83
3.5.5.1.	Uso de suelo por manzanas	83
3.5.5.2.	Viviendas por manzanas	84
3.5.5.3.	Pisos por manzanas	84
3.5.5.4.	Predios, habitantes y lotes por manzanas	85
3.5.6.	Análisis de vialidad	86
3.5.7.	Determinación de problemáticas identificadas y tratamientos.....	87
3.6.	Conclusiones capitulares	90
CAPÍTULO IV		92
LA PROPUESTA.....		92
4.1.	Idea generadora	92
4.1.1.	Concepto	92
4.1.1.1.	Objetivos	93
4.1.1.2.	Lineamientos	93
4.1.1.3.	Estrategias	94
4.1.1.4.	Líneas de acción.....	95
4.1.2.	Partido arquitectónico	96
4.1.3.	Memoria	96
4.2.	Anteproyecto técnico	98
4.3.	Memorias técnicas y descriptivas.....	99
4.4.	Zonificación	113
4.5.1.	Fases para propuesta de proyecto – PLAN PARCIAL	115
4.5.2.	Cronograma de referencial de ejecución de obra - PLAN PARCIAL.....	116
4.6.	Vialidad	120
4.7.	Esquema general	121
4.7.1.	Esquemas hacia los espacios Recreativos	122
4.7.2.	Esquemas hacia los espacios Recreativos	123
4.7.3.	Vialidad Tipo 1	124
4.7.3.1.	Mapa - Vialidad Tipo 1	125

4.7.3.2.	Tratamiento - Vialidad Tipo 1.....	126
4.7.3.3.	Renders - Vialidad Tipo 1	127
4.7.4.	Vialidad Tipo 2	128
4.7.4.1.	Mapa - Vialidad Tipo 2	129
4.7.4.2.	Tratamiento - Vialidad tipo 2.....	130
4.7.4.3.	Renders - Vialidad tipo 2	131
4.7.5.	Vialidad Tipo 3 - Boulevard	132
4.7.5.1.	Mapa - Vialidad Tipo 3 - Boulevard	133
4.7.5.2.	Tratamiento – Vialidad tipo 3 – Boulevard.....	134
4.7.5.3.	Renders – Vialidad tipo 3 – Boulevard	135
4.7.6.	Vialidad Tipo 4 – Rieles del Tren	136
4.7.6.1.	Mapa - Vialidad Tipo 4 – Rieles del Tren.....	137
4.7.6.2.	Tratamiento - Vialidad Tipo 4 – Rieles del Tren	138
4.7.6.3.	Renders - Vialidad Tipo 4 – Rieles del Tren.....	139
4.7.7.	Intersección – Tipo 1	140
4.7.8.	Intersección – Tipo 2.....	141
4.7.9.	Intersección – Tipo 3.....	142
4.7.10.	Intersección – Tipo 4.....	143
4.7.11.	Intersección – Tipo 5.....	144
4.7.12.	Renders.....	145
4.7.13.	Propuesta vialidad	146
4.8.	Paisaje	147
4.8.1.	Paisaje – Parque La Laguna	148
4.8.1.1.	Esquema de Zonificación.....	149
4.8.1.2.	Propuesta parque La Laguna.....	150
4.8.1.3.	Fachada, estado actual.....	151
4.8.1.4.	Fachadas – detalles de parque	152
4.8.1.5.	Renders Parque la Laguna.....	153
4.8.2.	Paisaje – Parque el Socavón.....	156
4.8.2.1.	Esquema de Zonificación.....	157
4.8.2.2.	Propuesta Parque Socavón	158
4.8.2.3.	Fachada, estado actual.....	159

4.8.2.4. Fachada, propuesta.....	160
4.8.2.5. Renders Parque Socavón.....	161
4.8.3. Detalles constructivos	164
4.8.3.1. Detalles Equipamientos.....	164
4.8.3.2. Detalles juegos infantiles y gimnasio.....	165
4.8.3.3. Detalles de piso y mobiliario.....	167
4.8.3.4. Detalles de vegetación.....	169
4.8.3.5. Detalles parque.....	171
4.9. Propuesta General	174
BIBLIOGRAFÍA	175
ANEXOS	179

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Evolución poblacional de las principales ciudades del Ecuador	21
Tabla 2. Población de estudio	34
Tabla 3. Diagnóstico del sector Ingahurco	51
Tabla 4. Acciones de cada contexto histórico.....	68
Tabla 5. Edad	70
Tabla 6. Género.....	70
Tabla 7. Cambios Históricos.....	71
Tabla 8. Criterios de regeneración urbana	72
Tabla 9. Problemas de regeneración urbana	73
Tabla 10. Mejoras de Bienestar	74
Tabla 11. Necesidad de regeneración urbana	75
Tabla 12. Ficha de observación 1	77
Tabla 13. Ficha de observación 2	78
Tabla 14. Ficha de observación 3	79
Tabla 15. Matriz de conteo Calle Montes Cajas	80
Tabla 16. Matriz de conteo Calle Uruguay	81
Tabla 17. Matriz de conteo Calle José Rivera	82
Tabla 18. Uso de suelo por manzanas.....	83
Tabla 19. Viviendas por manzanas	84
Tabla 20. Pisos por manzanas.....	84
Tabla 21. Predios, habitantes y lotes por manzanas	85
Tabla 22. Análisis de vialidad.....	86
Tabla 23. Nivel de riesgo en vialidad	87
Tabla 24. Determinación de problemáticas identificadas y tratamientos	87
Tabla 25. Base de datos del análisis técnico	88
Tabla 26. Análisis técnico.....	89
Tabla 27. Análisis de líneas de acción	95
Tabla 28. Fases de desarrollo de proyecto	115
Tabla 29. Cronograma de obra.	116
Tabla 30. Identificación de vías para intervención y tratamiento.....	120
Tabla 31. Propuesta de vegetación	170

ÍNDICE DE IMÁGENES

Imagen 1. Árbol de problemas.....	8
Imagen 2. Categorización de variables	11
Imagen 3. Edificaciones de Ambato, luego del terremoto.....	24
Imagen 4. Ubicación geográfica de la ciudad de Ambato	38
Imagen 5. Estudio de áreas verdes del sector Ingahurco	45
Imagen 6. Imagen urbana, Sector Ingahurco	66
Imagen 7. Imagen urbana, Sector Ingahurco	66
Imagen 8. Imagen urbana, Sector Ingahurco	66
Imagen 9. Línea de tiempo 1951-2020	69
Imagen 10. Concepto de propuesta.....	92
Imagen 11. Partido Arquitectónico.....	96
Imagen 12. Concepto de PITUS.	97
Imagen 13. Deterioro del parque la Laguna	101
Imagen 14. Incumplimiento de zona vial.....	103
Imagen 15. Amenaza Zona vial	105
Imagen 16. Desinterés de espacios de circulación.....	107
Imagen 17. Incumplimiento de normativa.....	109
Imagen 18. Amenaza vial	112
Imagen 19. Vialidad tipo I.....	124
Imagen 20. Vialidad tipo II.....	128
Imagen 21. Vialidad tipo III	132
Imagen 22. Vialidad tipo IV	136
Imagen 23. Parque La Laguna	148
Imagen 24. Parque Socavón.....	156

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. División política del Cantón Ambato	5
Figura 2. Zonificación por plataformas del área urbana de Ambato	7
Figura 3. Ambato: estado de las estructuras por zonas encuestadas.....	25
Figura 4. Mapa de la función de la ciudad de Ambato	27
Figura 5. Ubicación geográfica de la ciudad de Ambato, plataforma 1	39
Figura 6. Ubicación geográfica de la ciudad de Ambato, plataforma 1, sector Ingahurco	40
Figura 7. Diseño de Vial, actual del sector Ingahurco.....	41
Figura 8. Diseño de Vial, actual del sector Ingahurco.....	43
Figura 9. Diseño de Vial, Tráfico usual, puntos conflictivos del sector Ingahurco...	44
Figura 10. Estudio de áreas verdes del sector Ingahurco.....	46
Figura 11. Estudio de llenos y vacíos del sector Ingahurco.....	47
Figura 12. Mapa de Plataformas Topográficas	48
Figura 13. Interpretación del sector Ingahurco arquitectónica en la ciudad de Ambato en 1951.....	50
Figura 14. Ubicación geográfica de la ciudad de Ambato, sectorización.....	52
Figura 15. Interpretación de propuesta arquitectónica de la ciudad de Ambato en 1951	52
Figura 16. Interpretación del sector Ingahurco arquitectónica en la ciudad de Ambato en 1951	53
Figura 17. Interpretación de resultados de propuesta Urbana de la ciudad de Ambato en 1951.....	54
Figura 18. Interpretación de Uso de suelos de la ciudad de Ambato en 1986.....	59
Figura 19. Crecimiento urbano	62
Figura 20. Uso de Suelos del Sector Ingahurco.....	64
Figura 21. Mapeo Uso de Suelos del Sector Ingahurco.....	65
Figura 22. Mapeo, Alturas del Sector Ingahurco.....	67
Figura 23. Edad.....	70
Figura 24. Género	71
Figura 25. Cambios históricos	71
Figura 26. Criterios de regeneración urbana.....	72
Figura 27. Problemas de regeneración urbana.....	73
Figura 28. Mejoras de Bienestar	74
Figura 29. Necesidad de regeneración urbana	75
Figura 30. Estrategias, Sector Ingahurco	94
Figura 31. Mapeo, PITUS Sector Ingahurco	98
Figura 32. Mapeo, PITU # 1, Sector Ingahurco.....	99
Figura 33. Mapeo, PITU # 2, Sector Ingahurco.....	102
Figura 34. Mapeo, PITU # 3, Sector Ingahurco.....	104
Figura 35. Mapeo, PITU # 4, Sector Ingahurco.....	106

Figura 36. Mapeo, PITU # 5, Sector Ingahurco.....	108
Figura 37. Mapeo, PITU # 6, Sector Ingahurco.....	111
Figura 38. Mapeo, Zonificación, Sector Ingahurco	113
Figura 39. Esquemas de Circulaciones y accesos, Sector Ingahurco	121
Figura 40. Esquemas de Circulaciones y accesos, Sector Ingahurco	122
Figura 41. Esquemas de Circulaciones y accesos, Sector Ingahurco	123
Figura 42. Mapeo, Propuesta tipo 1, Circulación y conexión, Sector Ingahurco	125
Figura 43. Estado actual, vialidad Tipo I.....	126
Figura 44. Tratamiento, vialidad Tipo I.....	126
Figura 45. Renders, vialidad Tipo I.....	127
Figura 46. Mapeo, Propuesta tipo 2, Circulación y conexión, Sector Ingahurco	129
Figura 47. Estado actual vialidad Tipo II	130
Figura 48. Tratamiento vialidad Tipo II	130
Figura 49. Render vialidad Tipo II	131
Figura 50. Mapeo, Propuesta tipo 3, Boulevard, Sector Ingahurco.....	133
Figura 51. Estado actual vialidad tipo III	134
Figura 52. Tratamiento vialidad tipo III	134
Figura 53. Renders vialidad tipo III.....	135
Figura 54. Mapeo, Propuesta tipo 4, Tratamiento línea férrea, Sector Ingahurco...	137
Figura 55. Tratamiento vialidad tipo IV	138
Figura 56. Renders vialidad tipo IV.....	139
Figura 57. Intersección tipo 1	140
Figura 58. Intersección tipo 2	141
Figura 59. Intersección tipo 3	142
Figura 60. Intersección tipo 4	143
Figura 61. Intersección tipo 5	144
Figura 62. Renders Intersección	145
Figura 63. Mapeo, Propuesta circulación y conexión, Sector Ingahurco	146
Figura 64. Mapeo, Propuesta Paisajista, Sector Ingahurco.....	147
Figura 65. Esquema funcional, parque la Laguna, Sector Ingahurco	149
Figura 66. Mapeo, Propuesta Paisajista, parque la Laguna, Sector Ingahurco	150
Figura 67. Fachada A – A’, parque La Laguna, Sector Ingahurco	151
Figura 68. Fachada B – B’, parque La Laguna, Sector Ingahurco	151
Figura 69. Fachada C – C’, parque La Laguna, Sector Ingahurco	151
Figura 70. Fachada A – A’, parque La Laguna, Sector Ingahurco	152
Figura 71. Fachada B – B’, parque La Laguna, Sector Ingahurco	152
Figura 72. Fachada C – C’, parque La Laguna, Sector Ingahurco	152
Figura 73. Renders Parque La Laguna.....	155
Figura 74. Esquema funcional, parque El Socavón, Sector Ingahurco.....	157
Figura 75. Mapeo, Propuesta Paisajista, parque Socavón, Sector Ingahurco	158
Figura 76. Fachada A – A’, parque Socavón, Sector Ingahurco	159
Figura 77. Fachada B – B’, parque Socavón, Sector Ingahurco	159

Figura 78. Fachada C – C’, parque Socavón, Sector Ingahurco.....	159
Figura 79. Fachada A – A’, parque Socavón, Sector Ingahurco	160
Figura 80. Fachada B – B’, parque Socavón, Sector Ingahurco	160
Figura 81. Fachada C – C’, parque Socavón, Sector Ingahurco	160
Figura 82. Renders Parque Socavòn	163
Figura 83. Equipamiento, Mirador, Sector Ingahurco	164
Figura 84. Equipamiento, Baterías Sanitarias, Sector Ingahurco	164
Figura 85. Equipamiento, Cafetería, Sector Ingahurco	164
Figura 86. Equipamiento, basureros y luminaria, Sector Ingahurco	165
Figura 87. Equipamiento, juegos, Sector Ingahurco.....	166
Figura 88. Detalle de pavimento, Sector Ingahurco	167
Figura 89. Detalle de mobiliario para vías y parque, Sector Ingahurco	168
Figura 90. Detalle de vegetación para vías y parque, Sector Ingahurco.....	169
Figura 91. Propuesta detalles constructivos parques,Sector Ingahurco.....	173
Figura 92. Mapa recopilación de propuesta.....	174

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO
CARRERA DE ARQUITECTURA

TEMA: PLAN PARCIAL DE DESARROLLO URBANO A PARTIR DEL ANÁLISIS HISTÓRICO DEL SECTOR DE INGAHURCO Y SU REGENERACIÓN URBANA DE 1952.

AUTOR: María Belén Taboada Flores

TUTOR: Mg. Luis Deliberto Llacas Vicuña

RESUMEN EJECUTIVO

El presente proyecto está direccionado a un plan parcial de desarrollo urbano tomando en cuenta el análisis histórico desde 1952. Por ello, se estableció el estudio de los períodos de transformación que tuvo el sector de Ingahurco a partir de su creación, de este modo, se planteó como objetivo proponer un plan parcial de desarrollo urbano proyectado para el sector de Ingahurco a partir del análisis histórico de la regeneración urbana desde 1952 hasta la actualidad. Es por esta razón que, este análisis histórico parte de una problemática y como resultado se obtiene el detrimento del desarrollo urbano en el sector, en su estado actual. Posteriormente, se diagnosticó el estado actual del sector urbano, en base a estándares urbanísticos y el método de semaforización para la determinación de observaciones necesarias que requieran un tratamiento. Entonces, para llegar a un plan parcial partimos de una metodología aplicando: lineamientos, objetivos, estrategias y líneas de acción, además, integra el estudio de polígonos de intervención territorial urbana llegando así, a complementar un plan parcial de desarrollo. Bajo este contexto en los polígonos de estudios definidos, se dará a conocer la delimitación y orientación de los procesos de intervención en relación de: espacios públicos, espacios verdes urbanos, sistema de vialidad y áreas de recreación. Además, se realizará una adecuación de la propuesta a la normativa vigente, comunicando cada polígono de intervención territorial urbana y en síntesis proponer un plan donde genere y permita un tratamiento de regeneración urbana, en beneficio al sector residencial, comercial y turístico.

PALABRAS CLAVES: plan parcial, polígono de intervención territorial urbana, regeneración urbana.

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO
CARRERA DE ARQUITECTURA

THEME: PARTIAL PLAN OF URBAN DEVELOPMENT FROM THE HISTORICAL ANALYSIS OF THE INGAHURCO SECTOR AND ITS URBAN REGENERATION IN 1952.

AUTHOR: María Belén Taboada Flores

TUTOR: Mg. Luis Deliberto Llacas Vicuña

ABSTRACT

This research is directed to a partial plan of urban development, taking into account the historical analysis since 1952. Therefore, it was established the study of the transformation periods that Ingahurco sector had from its creation; in this way, the objective was to propose a partial plan of urban development projected to Ingahurco sector, from the historical analysis of urban regeneration from 1952 to the present day. For this reason, this historical analysis starts from a problematic, and as a result, the detriment of urban development in the sector was obtained in its current state. Subsequently, the current state of the urban sector was diagnosed based on urbanistic standards and the traffic light method for the determination of necessary observations that require treatment. So, to arrive at a partial plan we start from a methodology applying: guidelines, objectives, strategies, and lines of action; also, it integrates the study of polygons of urban territorial intervention, coming to complement a partial development plan. Under this context in the polygons of defined studies, the delimitation and orientation of the intervention processes will be released, in relation to public spaces, urban green spaces, viability system, and recreation areas. In addition, an adaptation of the proposal to current regulations will be done, communicating each polygon of urban territorial intervention; and in synthesis, to propose a plan where it generates and allow urban regeneration treatment for the benefit of the residential, commercial, and tourist sector.

KEYWORDS: partial plan, urban territorial intervention polygon, urban regeneration.

INTRODUCCIÓN

Antecedente histórico

La presente investigación nos muestra que el actual proceso urbano tiene un ritmo acelerado, se caracteriza por el consumo indiscriminado de suelo generando un modelo de ocupación territorial difuso. En muchos casos, este proceso no es planificado ni tampoco va acorde a la realidad territorial, o tiene en cuenta, la vocación y capacidad del suelo, finitud de recursos naturales, entre otros; sino que responde a la oferta de proyectos de urbanización concebidos como micro asentamientos urbanos dotados de espacios verdes privados, que ofrecen seguridad y los servicios de confort de la vida urbana. Mediante el informe establecido por el Instituto Geofísico reporta que el sismo de la trágica tarde del 5 de Agosto de 1,949 donde la ciudad quedó reducida a escombros. Actualmente su adelanto material y económico es evidente. Ambato cuenta con casi todos los servicios que tiene una ciudad moderna; la ruinas y la angustia quedó atrás. (Molina, 2013).

Por ello entre sus hitos históricos representativos, está la Iglesia Matriz que sepultó a varios feligreses. En el parque Montalvo habían desaparecido árboles y flores; en sus jardines se cavaron fosas para enterrar muchos muertos por cuanto en el cementerio general no había lugar para depositar más cuerpos.

Más de la mitad de los edificios quedaron desbastados, mientras que los demás quedaron cuarteados. Una visión terrorífica presentaba la ciudad tres horas después de la tragedia, sus calles cubiertas de escombros, a cada paso había cadáveres, llantos y lágrimas se observaba por todo sitio, las plazas que ofrecían alguna seguridad, en prevención de nuevos temblores servían de refugio para miles de personas de toda condición social. La desgracia los había unido fraternalmente, muchas carpas se levantaron en el parque 12 de noviembre, en la antigua estación del ferrocarril; sin embargo, mucha gente no olvidara un 7 de agosto, Ambato se había convertido en un cementerio, no había agua, ni luz, pero a pesar del dolor la gente salía a las calles a

realizar sus actividades y otros a vender sus productos. Porque Ambato a pesar del dolor, no murió. (Molina, 2013).

Porque al mismo tiempo el Dr. Humberto Albornoz presidente de la junta de reconstrucción y planeación de la provincia de Tungurahua se decidió planificar un adecuado levantamiento de ciudad de acuerdo con las necesidades urgentes que presentaba.

Debido a esta planificación se requirió los servicios de tres profesionales: Wilson Garcés, ingeniero urbanista, Sixto A. Durán – Ballén, Arquitecto y Leopoldo Moreno Llor, Ingeniero Civil para así iniciar con un Plan Regulador para la provincia de Tungurahua con el fin de presentar una regeneración urbana; mediante la ejecución de nuevos barrios, vías especiales, vivienda colectiva en bloques evitando los suburbios, implementando una fijación de líneas de fábricas en las calles y avenidas de acuerdo a las características del tránsito, presentación al pueblo para que la gente se eduque, pueda aceptar el plan y así mejorar sus condiciones de vida. (Garcés, W; Ballén, S; Moreno, L., 1951)

Además, por la condición de deficiente en términos económicos, se pretende proponer estímulos económicos, almacenes de electrodomésticos y materiales de construcción a precios económicos para llegar a facilitar un mejor ambiente para el usuario - ciudad.

Así fue como Ambato surgió de los escombros hacia nuevos horizontes de progreso y trabajo, gracias al entusiasmo, a esa voluntad férrea y fortaleza de sus hijos, Ambato, ciudad jardín, emporio de riqueza y generadora de bienestar, está ubicada entre las primeras ciudades del Ecuador. (Molina, 2013).

En este mismo contexto la investigación se plantea mediante un estudio de levantamiento histórico en referencia a las citas antes mencionadas que después del terremoto de Ambato se aplicó su primera regeneración para el sector Ingahurco y este estudio nos permitirá aplicar una línea de tiempo precediendo los planes territoriales de cada época que ha transcurrido en el sector de Ingahurco desde su creación, además la presente investigación se estructura de la siguiente manera:

En el capítulo I se ejecuta su contextualización, planteamos el problema aplicando causas y efectos referentes a su estado socio - cultural, económico - productivo y físico -territorial – ambiental, para así llegar a un mejor cumplimiento de problemática de la investigación, y además determinar los objetivos para el plan parcial de desarrollo urbano del sector Ingahurco.

En el capítulo II se desarrolla un estudio de referentes internacionales y residentes para composición del estado del arte, aplicando una relación hacia los precedentes históricos y regeneración urbana como escenarios que correspondan a un adecuado tratamiento territorial.

En el capítulo III se identificará el proceso histórico con la finalidad de comprender los avances y problemáticas territoriales del sector Ingahurco desde su creación, además se diagnosticara el estado actual del sector permitiendo analizar su caracterización existente esto permitirá justificar la problemática, para proyectar una regeneración después de su estudio dado.

En el capítulo IV después de la identificación de diagnóstico y precedentes históricos nos permitirá desarrollar puntos estratégicos para una regeneración al sector mediante la aplicación de metodología de un plan parcial en el sistema vial sistema recreativo, sistema equipamiento, trama verde entre otros.

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA

1.1. Contextualización

Las ciudades son el motor del crecimiento económico y en ellas se concentra la mayor parte de los puestos de trabajo; juegan un papel clave como centros de innovación y de la economía del conocimiento. Las áreas urbanas se encuentran, al mismo tiempo, en primera línea de batalla en la lucha por la cohesión social (Unión Europea, 2009). En las ciudades del Ecuador este tipo de estudios han sido insuficientes, pese a que los procesos de desarrollo en dichas zonas son altamente dinámicos y complicados, los cuales sin estrategias claras de desarrollo urbano pueden dar como resultado crecimientos poblacionales desordenados, generando cada vez más presión sobre la demanda creciente del contexto de ciudad para mejorar modelos de vida consumistas.

Por ello el planeta no puede sostener estos modelos consumistas y se nota en la finitud de los recursos disponibles, que tienden a agotarse. En la actualidad se requiere de habitantes que consuman responsablemente los recursos disponibles evitando el agotamiento y deterioro de los mismos; es por eso necesario modificar los hábitos de consumo con estrategias Urbanas, que garanticen la disponibilidad de estos recursos a futuro.

De este modo la identificación de las necesidades territoriales, se permite desarrollar estrategias para cambiar las condiciones dadas y alcanzar el Buen Vivir en las distintas localidades del país, contribuyendo a mejorar el uso de las tierras, la ocupación del territorio, considerando que las sociedades, en sus diversos modos y niveles de vida, dependen del contexto urbano, como se muestra en la figura 1 (Senplades, 2013).

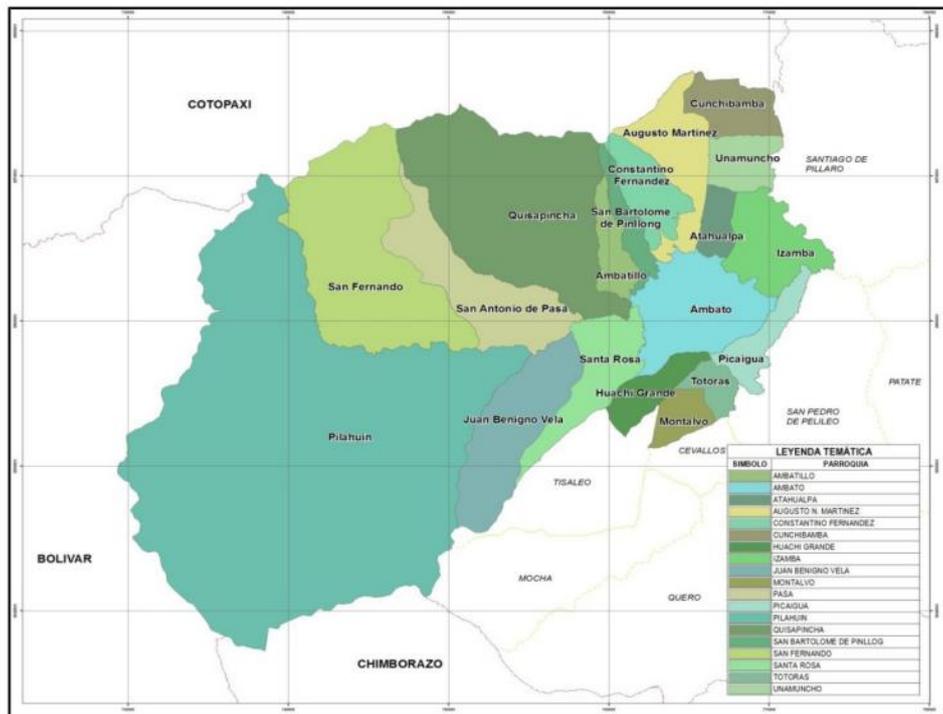


Figura 1. División política del Cantón Ambato

Fuente: Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial para el cantón Ambato 2016

Por otro lado según el PDOT Ambato 2020, y el proceso de crecimiento poblacional de la ciudad, plantea cinco plataformas urbanas, consolidando la unidad topográfica, su productividad y sus características propias, identificando así, desde las laderas del río Ambato hasta las llanuras del sur oriente de la ciudad. Planteando, así como una coordinación del análisis del territorio, tomando en cuenta sus características, desarrollo e identificación, y así llegar a un despiece urbano cumpliendo con las configuraciones diferentes de cada sector.

Es por esta razón que delimitamos el sector de estudio a la plataforma número 1, esta plataforma comprende el área delimitada por el trazado vial y amansamiento existente que integra longitudinalmente a los sectores de Miraflores, la Matriz, San Francisco, La Merced e Ingahurco y consta de 7 piezas urbanas consolidadas.

Por tal efecto la ciudad de Ambato no es ajena a la realidad del crecimiento urbano disperso e incontrolado; la falta de un plan de ocupación y uso del suelo ha generado una ocupación del suelo para usos inadecuados. A raíz del terremoto del 5 de agosto de 1949 se establecieron en las tres provincias ecuatorianas afectadas, (Cotopaxi,

Tungurahua y Chimborazo), Juntas Provinciales encargados de la tarea de reconstrucción.

No obstante la clara visión de la reconstrucción y el Planeamiento de la provincia de Tungurahua, aprovechando el contexto trágico en el que se encontraba la ciudad, levantó ciudades y pueblos mediante una planificación adecuada, de acuerdo a las necesidades contemporáneas con miras a un futuro mejor. (Gárces , W; Ballén, S; Moreno, L., 1951)

Además entre otras actividades la Oficina de Plan Regional estudió la planificación de las 42 ciudades y pueblos de la Provincia. En cada caso se estudió las características determinantes: sus gentes, sus medios de vida, su situación geográfica, su relación con la comarca, el cantón, la provincia, sus medios de comunicación y sus posibilidades futuras.

Por ello esta gran tragedia significó para el Ecuador y en particular, para la Provincia de Tungurahua, la catástrofe del 5 de agosto de 1949. Esta fecha marcó una pausa dolorosa en el adelanto de la Provincia y por lo tanto de su hermosa capital, la ciudad de Ambato. En la memoria de cada uno de aquellos que presenciaron el sismo, se sigue viviendo la tragedia; no es necesario indicar el dolor y la miseria que pasó la ciudad. En estos momentos de actividad y reconstrucción, cuando se está poniendo en juego un gran esfuerzo público y privado para restaurar la Provincia, se impone un plan de trabajo, como el más elemental de los medios de construcción, que oriente el esfuerzo cívico y canalice los deseos y aspiraciones de los ciudadanos. (Gárces, Durán Ballén, & Moreno, 1951).

Quizá lo más importante del desastre se registró en la Iglesia Matriz, lugar en el cual murieron muchas personas. Solo quedó las torres principales, el resto del edificio se había ido al suelo, luego las torres fueron derrocadas por constituir un peligro. Ambato ha surgido de los escombros hacia nuevos horizontes, Ambato ciudad jardín, emporio de riqueza y generadora de bienestar. (Molina, 2013).

Por consiguiente en la plataforma número 1 como se observa en la figura 2, el sector Ingahurco, que es uno de los barrios emblemáticos de la ciudad de Ambato, que

apareció en el momento de la reconstrucción de esta ciudad posterior al terremoto de 1949, en 1952 se realizó su regeneración urbana, la misma que ha ido deteriorándose y demostrando un insuficiente desarrollo urbano, esto se debe a la desatención de sus áreas verdes lo que ha provocado la presencia de espacios abiertos e inseguros; además se observa carencia de planeación urbana sostenible, pues al dejar que las ciudades crezcan sin control las consecuencias son la sobre explotación de recursos, súper población, aumento del riesgo, la inseguridad urbana, contaminación del aire y acústica entre otros.

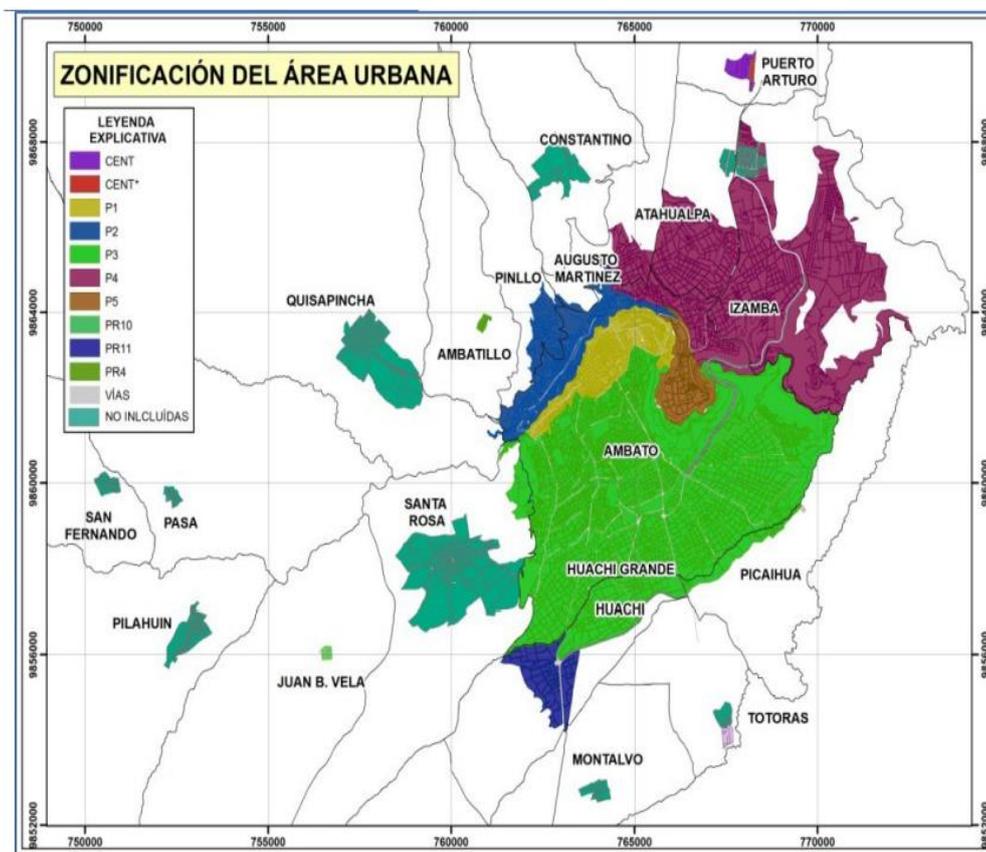


Figura 2. Zonificación por plataformas del área urbana de Ambato
Fuente: Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial para el cantón Ambato 2016

1.2. Formulación del problema

Deterioro del contexto urbano en espacios públicos, espacios verdes urbanos, y áreas de recreación, del sector de Ingahurco desde 1952 hasta la actualidad.

1.3. Árbol de problemas

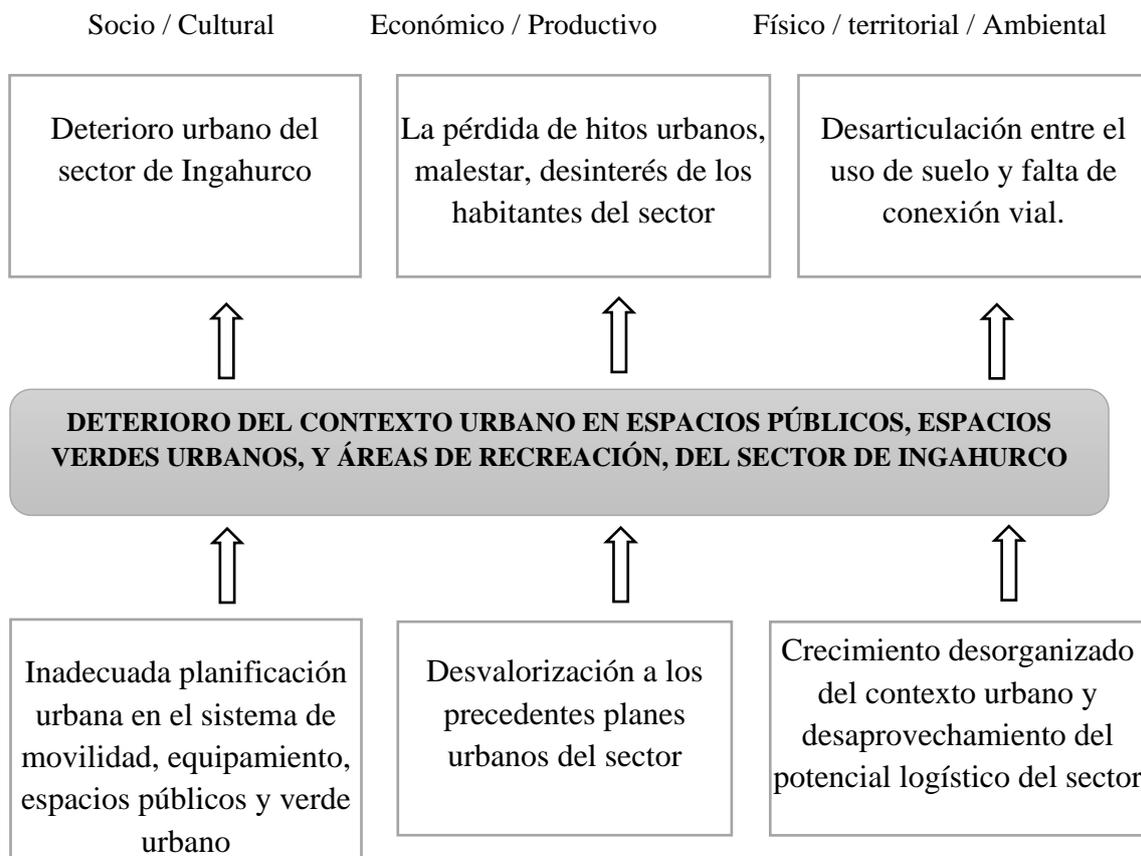


Imagen 1. Árbol de problemas

Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

1.4. Preguntas de investigación

1. ¿Cuáles fueron los periodos de transformación del sector de Ingahurco de la ciudad de Ambato desde su regeneración urbana de 1952?
2. ¿De qué manera aporta el análisis histórico del sector de Ingahurco de la ciudad de Ambato a la construcción de una regeneración urbana?
3. ¿Cuáles son los elementos degradantes que aumentan el deterioro urbano del sector Ingahurco?
4. ¿Qué características, cualidades, alcance y metodología de un plan parcial se requiere para el beneficio al sector Ingahurco?
5. ¿Cuáles son los polígonos de intervención que serán parte del plan parcial de desarrollo urbano proyectado para el sector de Ingahurco?

1.5. Justificación

La **importancia** de esta investigación se centra en el levantamiento histórico y el análisis de todos los periodos de transformación urbanísticos que se desarrollaron, la información recopilada y analizada a través de una investigación descriptiva – documental, permitirá la identificación de los elementos necesarios de equipamiento, espacios públicos, movilidad, infraestructura, entre otros; que se requieren para la construcción de un plan de desarrollo urbano, que **beneficiará** a este sector y a su población así como también a todos los turistas que visitan nuestra ciudad, pues Ingahurco es un barrio emblemático que concentra un gran movimiento comercial, turístico y educativo. En este barrio se encuentra instituciones de gran importancia para la provincia, así como también el terminal terrestre y la línea férrea.

El **impacto teórico – práctico**, radica porque aborda una metodología que puede ser replicada en otras investigaciones, además que puede servir como instrumento de consulta para estudiantes de carreras de arquitectura para reflejar como se aborda este tipo de proyectos; además es importante destacar que este proyecto destaca el modelo educativo de la UTI, basado en la socio-formación y la propuesta de esta investigación responde a una solución concreta del contexto y contiene un componente practico que al ser aplicado contribuirá a la identificación de características, cualidades, alcance y metodología de un plan parcial en beneficio al sector, determinado a través de polígonos permitirá la regeneración urbana del sector de Ingahurco.

La **novedad** científica, se centra por la generación de una propuesta de regeneración urbana que permite la restauración de los espacios en deterioro del sector Ingahurco, además este proyecto no se ha hecho algo similar antes y no fueron considerados puntos importantes y yo considerare los aspectos orientado a la recuperación de su movilidad, propiciando espacios de equipamientos de interés recreativos y socio – culturales, sin perder su contexto histórico del sector, contribuyendo al mejoramiento del desarrollo urbano, este documento será **utilidad** porque permitirá proyectar a mejores transformaciones urbanas para el sector, además de que servirá como referente para futuras investigaciones. Es un proyecto factible, porque se encuentra

con la información necesaria para su estructuración, así como con los recursos necesarios para la misma.

1.5.1. Objetivo General

Proponer un plan parcial de desarrollo urbano proyectado para el sector de Ingahurco a partir del análisis histórico desde 1952 hasta la actualidad.

1.5.2. Objetivos Específicos

Identificar la información histórica de regeneración urbana, desde 1952 hasta la actualidad, a través de un análisis de línea de tiempo, para deducir los problemas que se ha generado a lo largo del tiempo.

Diagnosticar el estado actual del desarrollo urbano en base al cumplimiento de estándares urbanísticos y el método de semaforización, para soluciones de la problemática del sector.

Emplear la metodología de un plan parcial para plantear una propuesta en base a polígonos de intervención territorial urbana en beneficio al sistema de movilidad, equipamiento urbano, espacios públicos y verde urbano.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1. Fundamento conceptual y teórico

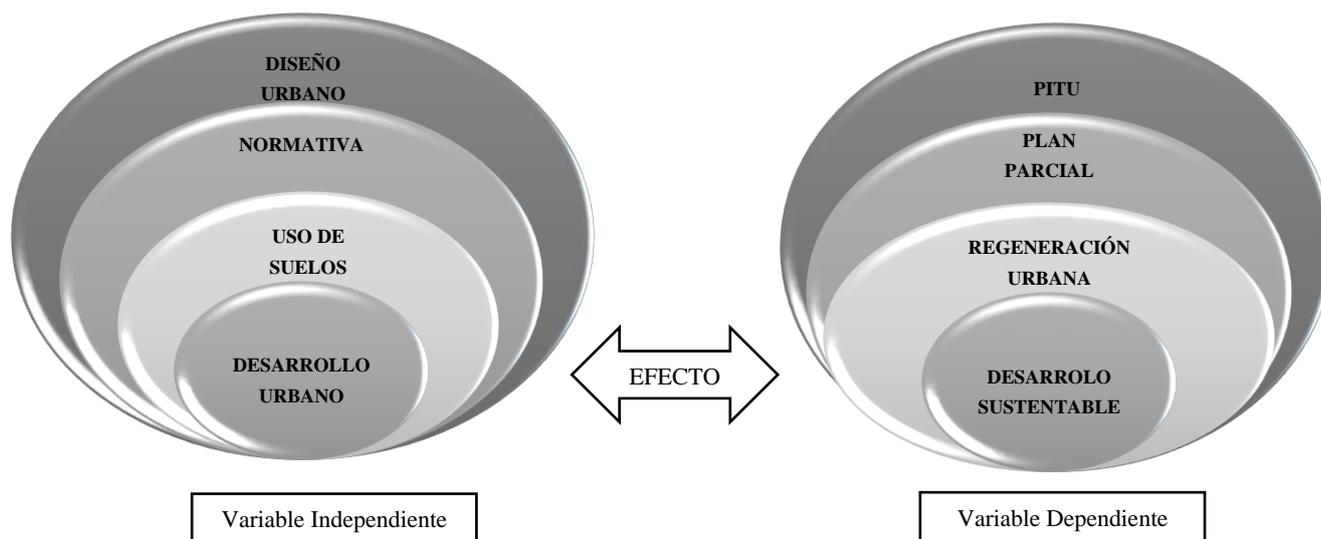


Imagen 2. Categorización de variables
Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

2.1.1. Desarrollo Urbano

El desarrollo urbano es un sistema de expansión residencial que crea las ciudades. Las zonas residenciales son el principal punto de interés en el desarrollo urbano. Este ocurre por expansión en las zonas no pobladas y/o en la renovación de las regiones en decadencia (Callejas, 2015).

2.1.2. Uso del Suelo

Conjunto de aprovechamientos y funciones que se dan a la superficie terrestre. Hay dos grandes tipos: suelo rústico (destinado a aprovechamientos agrícolas, ganaderos, forestales) y suelo urbano (excluido de las anteriores utilizaciones y ocupado por la edificación, los solares, el viario urbano y los espacios verdes urbanos).

- **Uso predominante:** El uso característico de un ámbito, de tal forma que sea mayoritario respecto del aprovechamiento total del mismo.
- **Uso compatible:** Todo uso respecto del cual resulte admisible su coexistencia con el uso predominante del ámbito de que se trate.
- **Uso prohibido:** Todo uso incompatible con el uso predominante del ámbito de que se trate; en suelo rústico, todo uso incompatible con su régimen de protección.
- **Uso provisional:** Uso para el que se prevea un plazo de ejercicio concreto y limitado, sin que resulten relevantes las características constructivas (Abades, 2016).

2.1.3. Normativa

La continuidad, la traza de las piezas Núcleo y Centro en sentido sureste a noreste condicionan la forma y articulación de la Calle García Moreno con la avenida González Suárez y avenida 12 de noviembre para conformar un conjunto de 50 manzanas de forma irregular.

El espacio Público se muestra más amplio por el ancho de las vías y por la menor altura de la edificación, además la presencia de comercio especializado, equipamientos, educación, servicio, parque Neptalí Sancho, Plaza 1ª. Constituyente, generan una imagen de conjunto de transición entre el Núcleo y Centro con el sector de Ingahurco. La avenida Unidad Nacional será el eje transversal de conectividad con el puente nuevo Juan León Mera y el Socavón. Los tratamientos pretenden consolidar el uso de comercio especializado y la consolidación de una centralidad alternativa de comercio. (Callejas, 2015).

2.1.4. Diseño Urbano

Se entiende por Diseño Urbano a la interpretación y a dar forma al espacio público de las ciudades o asentamientos humanos. Los criterios que priman en esta especialización de la arquitectura son de diverso tipo, siendo los más habituales los estéticos, físicos y funcionales. El Diseño Urbano busca ante todo hacer la vida

urbana más cómoda a los habitantes de los núcleos urbanos y gestionar en espacio urbano dónde se lleva a cabo la vida social (Sánchez, 2015).

El diseño urbano realiza estudios exhaustivos a la hora de planear físicamente el diseño de un espacio público. Estas unidades de análisis que se utilizan en el Diseño Urbano son la región, el centro urbano, el área urbana y el mobiliario urbano. El Diseño Urbano es una disciplina dentro del campo más amplio del Planeamiento Urbano, de la Arquitectura Paisajista o también, desde hace unos años, del Urbanismo paisajístico. De modo colateral también implica al urbanismo y la arquitectura (Sánchez, 2015).

2.1.5. Desarrollo sustentable

El desarrollo sustentable busca establecer un balance entre las necesidades humanas y la preservación natural. Los planeadores urbanos deben mantener sustentable el desarrollo al expandir o renovar zonas urbanas. Cuando una zona urbana se expande hacia reservas naturales, se toman medidas para integrar la vida salvaje con la ciudad en desarrollo. El desarrollo sustentable en expansión urbana se enfoca en reducir la producción de desechos de la ciudad, incrementar la disponibilidad de empresas de reciclaje y del uso eficiente de fuentes alternas de energía.

Cuando una zona urbana es renovada, los desarrolladores urbanos promulgan el desarrollo sustentable al integrar energías alternativas a la planta de suministro eléctrico de la ciudad, eliminar fábricas que contaminan, reciclar productos para la construcción y mejorar a las plantas de reciclaje existentes (McGuffin, 2018).

2.1.6. Regeneración Urbana

La regeneración urbana suele definirse como una actuación integral que pretende lograr una mejora duradera de la situación económica, física, social y ambiental de un área urbana que está sujeta a procesos de declive urbano o aquellas que ya se encuentran en esa situación (Roberts, 2000). Esto supone procesos de intervención pública que pretenden promover procesos de desarrollo urbano sostenible para las ciudades, y en particular, para espacios específicos de éstas que presentan problemas tanto en su

aspecto físico y ambiental, como en su composición social o sus pautas de desarrollo socio-económico (Callejo, 2005).

2.1.7. Plan Parcial

Según la Secretaría Nacional de Ambiente de Colombia, define a los planes parciales como:

Instrumentos que articulan de manera específica los objetivos de ordenamiento territorial con los de gestión del suelo concretando las condiciones técnicas, jurídicas, económico - financieras y de diseño urbanístico que permiten la generación de los soportes necesarios para nuevos usos urbanos o para la transformación de los espacios urbanos previamente existentes, asegurando condiciones de habitabilidad y de protección de la Estructura Ecológica Principal, de conformidad con las previsiones y políticas del Plan de Ordenamiento Territorial (Secretaría Distrital de Ambiente, 2018).

Para la implementación de los planes parciales se debe tener la necesidad de propiciar una participación interna en el planeamiento del mismo, propiciar el consenso de los organismos sectoriales, instituciones claves del territorio y la población; es imprescindible la búsqueda de alianzas para la realización de los planes y, es necesario que estos, incluyan recomendaciones en cuanto a los mecanismos a desarrollar con vistas al proceso de gestión. Existen dos tipos de planes parciales, los de desarrollo que se realizan en zonas de nueva urbanización, para vivienda, industria, centro, recreación, entre otros; y los de renovación que se realizan en zonas ya urbanizadas o edificadas (Salas, 2017).

Los planes parciales tienen las siguientes características:

- **Claridad de la propuesta.** La información debe estar presentada de manera clara ya sea de forma escrita o gráfica, debe contener los objetivos, políticas y propuestas que se plantea. Las estrategias no deben quedar inmersas en excesos de información.
- **Fundamentación necesaria.** Se debe incluir explicaciones de cómo se llegó a las estrategias propuestas.

- **Orden y jerarquía de las propuestas.** Las estrategias deben presentarse en forma ordenada, agrupándose por sectores o programas de acción y jerarquizadas las prioridades en orden de importancia de los problemas a resolver.
- **Factibilidad técnica y financiera.** Las acciones propuestas en el plan deberán ser factibles y reales según las posibilidades de la localidad en donde se deban aplicar.

Los planes parciales, deben tener la siguiente estructura:

- **Enunciado del Plan y datos generales.** Nombre específico del Plan parcial, tipo de acción urbanística a desarrollar, uso propuesto, giro específico, nombre del propietario.
- **Fundamentación Jurídica.** Soporte legal para la instrumentación jurídica.
- **Referencia al Plan de Desarrollo.** Se establece la congruencia entre el plan parcial de urbanización propuesto y los planes de nivel superior de los cuales se deriva.
- **Objetivos generales y específicos.** Describir los objetivos que se persiguen.
- **Delimitación del área de estudio y de aplicación.** Delimitar el área de estudio.
- **Análisis y síntesis de los elementos condicionantes a la urbanización.** Estado actual del área de estudio.
- **Determinación de los usos y destinos específicos del área de aplicación.**
- **Referencia a las normas de diseño** (Consejo Estatal de desarrollo urbano, 2014).

El plan parcial que se plantea para Colombia es realmente significativo dentro de sus componentes arquitectónicos – metodológicos y de intervención, para el caso de esta investigación, los aportes que se podrían replicar dentro de la misma se centra en que este se considera un instrumento de planeación y gestión que se orienta al ordenamiento territorial, para la generación de suelo urbano, en función de las condiciones y características particulares en este caso del Sector de

Ingahurco, se estima que estos deben tener concordancia con planes estatales y territoriales, sin dejar de lado las directrices propias del contexto; a través de la implementación de estrategias reguladoras en materia de uso de suelo, espacios recreativos, espacios verdes, infraestructura y equipamiento, en donde se incluya aspectos físicos de la estructura urbana y el medio ambiente.

El plan parcial que se propone en base a los lineamientos que se establecen en su definición representa una excelente oportunidad que permite demostrar las bondades de un instrumento de planificación y gestión para la expansión de la ciudad, regulando las dinámicas de transformación territorial y direccionar las tendencias de desarrollo en el logro de condiciones óptimas para la población actual y futura.

2.1.8. Polígonos de Intervención Territorial Urbana (PITU)

Se puede definir a los polígonos urbanos como espacios de grandes dimensiones ubicados en las ciudades (y en la mayoría de los casos rodeados por ellas) que sobresalen del tejido urbano por ser una unidad morfológicamente diferente a él. Dentro de esta categorización la característica vacía no es inherente al espacio que se describe.

Los polígonos de intervención son espacios con gran potencial de desarrollo que generalmente no se promueve, o en algunos casos están siendo mal fomentados. Se debe destacar que no todo polígono urbano es polígono de intervención, más si todo polígono de intervención se puede considerar como un polígono urbano. A fin de poder evaluar y entender el papel de los polígonos de intervención en la actualidad, y cómo éstos pueden ser desarrollados para el favorable desarrollo de las ciudades donde se insertan, se estudió el origen de los mismos. Para esto se analizó a los diferentes polígonos urbanos a lo largo de la historia, y el rol que ellos tuvieron dentro de la urbe donde se encontraban (Quintana, 2018).

2.2. Estado del arte

La regeneración urbana en las ciudades opta por un proceso heterogéneo que muestra una consolidable percepción de planificaciones y gestión para así resolver las problemáticas existentes del sector en estudio.

Además, la experiencia muestra cómo las condiciones de exclusión urbana evolucionan en el tiempo, no sólo por causa de las medidas que se ponen en marcha para combatirla, sino también por su exposición a la evolución general de la economía, la demografía, el desarrollo urbano del conjunto de la ciudad, etc. (Callejo, 2005).

Generación urbana de la ciudad es porque permiten una evolución parcial o total de los sectores enfocándose en las necesidades de la población y lo que garantizará un mejor desarrollo urbano del sector y por ende de la ciudad.

El objeto del PNRU (El Programa Nacional de Renovación Urbana) es la transformación de los barrios clasificados como ZUS o, de modo excepcional, las áreas no clasificadas como ZUS, pero que presentan las mismas dificultades socio-económicas. El programa se refiere concretamente a la reinserción de los barrios en la ciudad y a la reducción de las desigualdades sociales, en una lógica de mezcla social y urbana. Para obtener tales resultados, el PNRU actúa sobre la mejora de su accesibilidad y de la calidad de los espacios públicos; la creación o rehabilitación del equipamiento público y colectivo; la producción de viviendas dignas; la reorganización de los espacios para las actividades económicas o comerciales y la orientación para todas las inversiones que contribuyan a la renovación urbana.

Los ejes principales de la intervención son:

- La reestructuración o la demolición/reconstrucción de las viviendas existentes;
- La rehabilitación, demolición y construcción de los servicios públicos o colectivos.
- La reorganización de los espacios para actividades económicas y comerciales.(Callejo, 2005).

Todo proceso de reestructuración, demolición o reconstrucción debe estar orientada al mejoramiento y a las necesidades de la población además es importante dentro de una

reorganización de espacios, validar elementos como: movilidad así como la vialidad peatonal y en vehicular esto garantizará a la población mejores condiciones de vida.

En los Estados Unidos un marco de gestión flexible y un interés creciente por los incentivos fiscales se ha visto sin duda afectado por los cambios de prioridad del gobierno federal entre su concepción en 1993 y su finalización, este año, para la mayoría de los proyectos de las dos primeras convocatorias. A pesar de estos cambios, los proyectos han continuado y han podido permanecer fieles a la concepción inicial de sus respectivos planes estratégicos. Esta estabilidad ha sido favorecida, por una parte, por el sistema de gobernanza de los proyectos, con una participación significativa de asociaciones sin ánimo de lucro con fuerte presencia en los barrios afectados.

Este es en especial el caso de las Community Development Corporations, dedicadas a la promoción de vivienda social y que, en algunos casos, han pasado a ser los principales gestores del conjunto del programa. En los casos en que la gestión ha recaído en los servicios municipales, se han establecido sin embargo mecanismos de participación en la toma de decisiones que han involucrado activamente a estas asociaciones. (Callejo, 2005).

Los barrios periféricos y de promoción unitaria presentan una serie de retos y de oportunidades específicas que les diferencia sustancialmente de los barrios centrales a los que hacíamos referencia anteriormente. En estos casos, la vulnerabilidad se hace también patente en el ámbito residencial, constituido fundamentalmente por viviendas públicas “barata” promovidas durante las décadas de los 1960 y 1970. Estas zonas, caracterizadas por su relativa homogeneidad social interna derivada de su origen y de su evolución demográfica posterior y por su separación física y simbólica respecto al resto de la ciudad, están habitadas por los estratos sociales más expuestos a los procesos de desindustrialización y precarización del empleo que afectan a la economía española. El tejido económico y comercial propio nunca fue excesivamente denso en este tipo de barrios, pese a lo cual la competencia de las grandes superficies de distribución ha supuesto un serio revés para el pequeño comercio de estas zonas, incapaz de retener a sus clientes autóctonos. Los procesos de formación de capital humano en estos barrios presentan también importantes deficiencias, ya que las tasas

de fracaso escolar y la inadecuación de los programas formativos a las necesidades de la economía suponen un serio lastre para los habitantes, la regeneración de barrios desfavorecidos. Por todo ello, las condiciones de vulnerabilidad socio-económica en este tipo de barrios están muy marcadas. (Callejo, 2005).

Los barrios que son considerados parte de la estructura urbana de una ciudad deben presentar homogeneidad en su composición pues son parte del tejido económico y comercial de un sector y una comunidad permitiendo que se realicen procesos de formación de capital humano, con importantes consideraciones y aportes significativos a través de programas formativos la regeneración de los barrios debe ser considerada como una composición estandarizada para reducir de esta manera condiciones de vulnerabilidad socioeconómica.

En la actualidad, el 54 % de la población mundial vive en zonas urbanas, y se prevé que esta tendencia continuará. La cantidad de habitantes en las ciudades aumentará 1,5 veces hasta llegar a 6000 millones de personas en 2045, es decir una cifra adicional de 2000 millones de residentes urbanos (Carrión, 2014). Dado que las ciudades generan más del 80 % del producto interno bruto (PIB) mundial, si la urbanización se gestiona bien puede contribuir al crecimiento sostenible al aumentar la productividad y promover la innovación y las nuevas ideas. Sin embargo, la rapidez y la magnitud del proceso de urbanización plantea enormes desafíos, entre ellos satisfacer la creciente demanda de viviendas de bajo costo, sistemas de transporte bien conectados, otro tipo de infraestructuras, servicios básicos y empleos, en particular para acercar a los casi 1000 millones de pobres que viven en asentamientos urbanos informales a los centros donde existen oportunidades (Banco Mundial, 2014).

Las ciudades también cumplen una función importante en la lucha contra el cambio climático, puesto que sus habitantes usan cerca de dos terceras partes de la energía producida en el mundo, y en los centros urbanos se genera más del 70 % de las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero. Y a medida que las urbes crecen, también aumenta su exposición a los riesgos climáticos y de desastres (León Paz, 2015). Casi 500 millones de residentes urbanos viven en zonas costeras, donde los efectos de las tormentas y el aumento del nivel del mar los dejan en condiciones de

mayor vulnerabilidad (Banco Mundial, 2014). Para construir ciudades inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles, y que “funcionen” se necesita un alto nivel de coordinación de las políticas y oportunidades de inversión. Tras la construcción de una ciudad, su estructura física y patrones de uso del suelo no se pueden modificar a lo largo de varias generaciones, lo que conduce a una expansión insostenible. Los Gobiernos nacionales y locales desempeñan un rol importante al respecto y deben tomar medidas en el presente para configurar el desarrollo futuro de las ciudades y crear oportunidades para todos (Banco Mundial, 2014).

A medida que las urbes tienden a un crecimiento de las ciudades van cumpliendo funciones específicas y se desarrollan dentro de un contexto geográfico pues están expuestas a riesgos climáticos a desastres naturales por esta razón es necesario que las construcciones de la ciudad inclusiva o seguras cómo se les conoce tengan una estructura física y patrones de uso de suelo que no pueden ser modificadas por largas generación esto va a permitir y brindar seguridad al desarrollo urbano futuro de las ciudades generando oportunidades para todos los habitantes.

Para poder realizar un análisis de la evolución histórica de las ciudades en el Ecuador se debe tomar en cuenta todos los procesos que se han llevado a cabo para llegar a la actualidad comenzando desde el período mismo de la conformación urbana, donde el desarrollo de las ciudades constituía una parte fundamental en la estrategia de colonización por parte de la Corona española; “se crean jerarquías para las ciudades en relación a la función que estas cumplan (militar, económica, política): ciudades, villas, asentos” (Carrión, 2014, p. 46). “El desarrollo urbano que se presencia en esta fase inicial de conformación urbana tiene como base territorial a la sierra, dado que allí se dan las condiciones más favorables para la colonización y consecuentemente para la urbanización, de esta manera y con la fundación de ciudades por los españoles se da el primer movimiento significativo de población bajo la lógica de población/desarrollo” (Carrión, Fernando, 2014, p. 50)

El resultado de la formación urbana al final del período colonial, muestra una red de ciudades establecidas en la sierra por las condiciones antes mencionadas, demostrando una tendencia hacia las desigualdades regionales y la fragmentación del territorio del

país en lo que hoy conocemos como provincias dando como resultado una ciudad polo de desarrollo que viene a ser considerada la capital de la provincia. (Carrión Fernando, 1986). Para la época de la consolidación del Estado Nacional, considerado entre los años de 1895 a 1910, “El país se configura como una organización territorial sobre la base de la relación entre la plantación costeña la que está dirigida su producción al mercado internacional y la hacienda serrana que lo hace para el mercado interno de base urbana” (Carrión, Fernando; Erazo, Jaime, 2016, p. 505).

Con el proceso de modernización capitalista y el incremento de recursos económicos debido a la exportación de petróleo se logra el fortalecimiento de algunas ciudades intermedias principalmente en la sierra, mientras tanto se observa el estancamiento de las ciudades de la costa ya que el modelo agro-exportador ha caducado y todas las regalías petroleras se quedan en las principales ciudades del país generando un aislamiento del resto de ciudades. Lo que se pretendería es presentar planes de urbanización donde estas ciudades generen una reforzamiento económico y social, de esta manera se perderá el aislamiento de ciudades.

Tabla 1. Evolución poblacional de las principales ciudades del Ecuador

CIUDADES	1950	1962	1974	1982	1990	2001
QUITO	209.932	354.764	597.133	858.736	1.409.545	1.839.853
GUAYAQUIL	298.966	510.804	814.064	1.175.276	1.570.396	2.039.789
CUENCA	39.983	60.402	104.667	150.902	331.028	417.632
AMBATO	31.312	53.372	77.052	100.605	227.790	287.282
MACHALA	7.549	29.036	69.235	105.283	157.607	245.972
STO. DOMINGO	1.493	6.951	30.487	66.661	190.825	287.018
MANTA	19.028	33.622	63.514	98.827	132.816	192.322
RIOBAMBA	29.830	41.625	58.029	72.217	163.779	193.315

Fuente: (INEC, 2001)

Como se puede observar en la tabla 1 referente a la evolución de las principales ciudades del Ecuador se demuestra el crecimiento poblacional acelerado y desmedido debido a la búsqueda de nuevas fuentes de trabajo y una mejor calidad de vida que se podía encontrar en los dos principales polos de desarrollo que son Quito y Guayaquil aumentando su población de manera considerable en tan solo 50 años, mientras que en ciudades como Riobamba y Ambato se demuestra un crecimiento exponencial ya que estas se consideraron como intermedias , otro punto a considerar es la ciudad de

Machala ya que existe un crecimiento muy alto entre los años 50 y la década del 60 debido a la gran explotación bananera que ocurrió en esos años.

Es importante resaltar que las ciudades que conforman el Ecuador han tenido crecimientos acelerados poblacionales, migratorios que han permitido que se dé un crecimiento urbano desproporcional esto hace que las planificaciones de los municipios se vean limitadas y o suplan la necesidad urbano - arquitectónica.

La Enciclopedia de las Provincias del Ecuador, señala que la ciudad fue levantada como la villa de Ambato, por el año de 1535, siendo su fundador Sebastián de Benalcázar y situada a la orilla derecha del río del mismo nombre. En el año de 1570 por orden del presidente de la Real Audiencia de Quito, el capitán Antonio de Clavijo llegó con el encargo de: delinear las plazas, las calles, y señalar el sitio donde debía construirse la iglesia (Instituto de Altos Estudios Nacionales, 2013).

Aún es posible observar, que, en este primigenio diseño urbano, la ciudad ha seguido los principios urbanísticos del S. XVI, donde la Plaza Mayor era y sigue siendo el núcleo central en cuyo alrededor se construyeron la iglesia principal, el edificio municipal y el cuartel. En torno a esta, se extendieron las calles siguiendo un trazado reticular. En palabras de Rojas M. (1978): *“El núcleo de todo asentamiento que fundaron los conquistadores en el Nuevo Mundo fue la plaza”* (Rojas Mix, 1978, pp. 55-84). Como es característico de la historia geosísmica de las ciudades andinas ecuatorianas, la ciudad de Ambato fue destruida varias veces por terremotos o erupciones volcánicas. El último de estos eventos se dio en 1949 y afectó a la ciudad casi en su totalidad, consecuentemente, la ciudad en cuanto a su morfología urbana es relativamente nueva dado que ha tenido que reconstruirse en varias ocasiones y es por ello que en esta ciudad no existe un casco antiguo fácilmente reconocible y se encuentran muy pocas edificaciones antiguas.

Durante las últimas décadas se ha venido desarrollando un proceso de reestructuración socioeconómica a escala mundial que se manifiesta en todas las dimensiones fundamentales de la sociedad como la economía, la cultura, las relaciones entre los estados y en otras tantas que conforman la vida de los individuos y el funcionamiento

de los organismos de todo tipo, los cambios tecnológicos relacionados con las comunicaciones han sido indispensables para que las transformaciones hayan adquirido las formas específicas que las definen. Se define a la función de la ciudad como la actividad principal que se realiza en ella y que sirve para relacionarla con el territorio que le circunda, las personas que viven dentro de esta las que con sus diferentes tipos de trabajo definen la función general de la ciudad, dichas funciones son las que justifican la existencia de una ciudad en dicho emplazamiento y situación. El área de influencia dependerá de la importancia de la función, lo cual le dará a la ciudad un rango y un papel en la organización regional. Por ejemplo en el centro del país se tiene ciudades con distintos rangos de influencia de acuerdo al papel que tienen como organización regional o provincial (Báez & Ospina, 2014).

El terremoto del 5 de agosto de 1949 es considerado como uno “de los más terribles hechos luctuosos de la historia ecuatoriana.” Fue de tal magnitud que 5 provincias fueron afectadas: Tungurahua, Cotopaxi, Chimborazo, Napo y Pastaza. El primer temblor tuvo una intensidad de 6,8 y aunque causó daños en las viviendas no fue tan desastroso como el sismo que le siguió. Pues seis minutos más tarde se produjo un movimiento telúrico de magnitud 7,2 que destruyó totalmente el pueblo de Chacauco en el cantón Pelileo. De modo que los testimonios narraban aberturas en las calles, viviendas caídas y el cerro Casigana contiguo a Ambato que se derrumbaba causando mayor pánico en la población. A diferencia de los efectos en el lugar del epicentro, en Ambato algunas casas quedaron parcialmente destruidas y aún en pie. Sin embargo, fue necesario derrocarlas por la peligrosidad que acarreaban nuevas réplicas ante las fisuras de los muros, columnas y paredes (Molina, 2013).



Imagen 3. Edificaciones de Ambato, luego del terremoto

Fuente: Biblioteca Municipal de Guayaquil, Código 18487. Instituto Nacional de Patrimonio Cultural. 1949 - 1950.

Ingenieros ambateños emprendieron la revisión general a cada vivienda se asignó una categoría según sus condiciones: habitables, reparables o a demolerse de acuerdo al material, calidad y estado de la edificación. Mientras que las construcciones de ladrillo, piedra, cemento fueron más resistentes al sismo. El proceso de edificación deficiente predominante en construcciones populares fue motivo de la destrucción total y parcial de aproximadamente 2,590 domicilios. Asimismo, para la elaboración del anteproyecto del plan regulador se inspeccionaron un total de 1072 casas distribuidas en diez zonas. Las categorías asignadas fueron: buenas y en construcción. Además de: reconstruidas, en reconstrucción y destruidas que abundaron en los sectores 5 y 10 con el 79,9% y el 73,4% respectivamente. Es decir, de forma general, se puede decir que las zonas 2, 4, 5 y 10 fueron más afectadas en sus edificaciones tras el sismo. Y que, a su vez, en estos sectores existía mayor densidad de población, menos acceso a servicios básicos y mala calidad de vivienda. A diferencia de la zona central con menos número de casas destruidas. Y del sector 7 con apenas 29 viviendas –en proceso de urbanización– construidas con mejores materiales, como se muestra en la figura 3 (Eichler, 184).

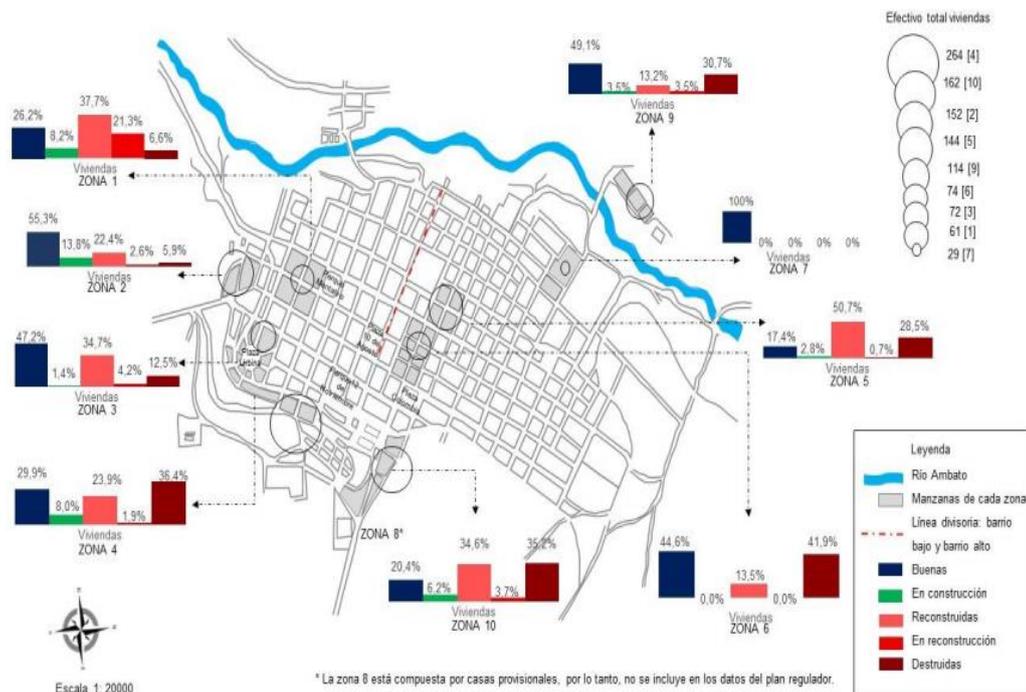


Figura 3. Ambato: estado de las estructuras por zonas encuestadas

Fuente: plano por Elías Pinto y plan regulador de Ambato, 1951.

La fase de emergencia que movilizó a autoridades, población ambateña y del Estado central. Una vez acaecido el sismo, el Alcalde Neptalí Sancho y miembros del Concejo Cantonal asumieron el proceso de auxilio de las víctimas. Una medida inmediata consistió en designar sitios de concentración para pasar la noche. Las cercanías de la Laguna de Ingahurco, Parque Juan Benigno Vela, Plaza Primero de Mayo, Plaza Colombia, Parque Cevallos, Parque 12 de Noviembre, Parque Montalvo, Estadio Municipal, Plaza Urbina sirvieron de alojamiento para los damnificados (Gómez , 2010, pp. 69-78).

Actividad económica de la ciudad de Ambato

Ambato es la cuarta ciudad en importancia económica del Ecuador, es poseedora de un alto sector industrial y comercial de gran importancia para la economía del centro del país y del Ecuador, gracias a las industrias de tipo textil y automotor predominantes que se encuentran en la ciudad, esta se ha convertido en un centro de acopio textil y agrícola del cual se distribuye dichos productos hacia el centro del país y casi en su totalidad en el Oriente. Se dedican primordialmente a la curtiduría, es así como en la ciudad se encuentra la fábrica de calzado más grande del país y una de las más

importantes de la región. Otro sector industrial que tiene su sede en Ambato es el de la industria metal-mecánica dedicada a la manufactura de vehículos de transporte masivo (Cortés, 2014).

Otras industrias que son vitales para el desarrollo industrial de la ciudad son la industria textil, alimenticia, del vidrio, automotriz, entre otras. La banca también considera a Ambato una zona clave para abrir sucursales y agencias debido al comercio de la ciudad: la gran mayoría de bancos y aseguradoras del Ecuador tienen su sede en Ambato, además las cooperativas de ahorro y crédito más grandes del país tienen su matriz en la ciudad, así como las más grandes financieras del Ecuador. Como se describe en los párrafos anteriores Ambato se caracteriza por tener una función comercial e industrial además de ser una ciudad con influencia regional y provincial ya que la gran industria textil y maderera de Pelileo tiene su zona de comercialización en Ambato, por lo que recibe una gran influencia de la capital provincial, además esta Baños que también recibe movimientos de población desde esta ciudad, a diferencia de Pelileo, Baños se caracteriza por su gran turismo, por lo que se le categoriza en una función turística, es así como están bien definidas las ciudades antes mencionadas; la industria de Ambato ha hecho que la zona urbana se vaya expandiendo hacia las periferias de la misma ya que ha existido un gran desarrollo económico influenciado por la globalización económica de tipo capitalista, como se muestra en la figura 4 (Deler, Gómez, & Nortais, 2013).

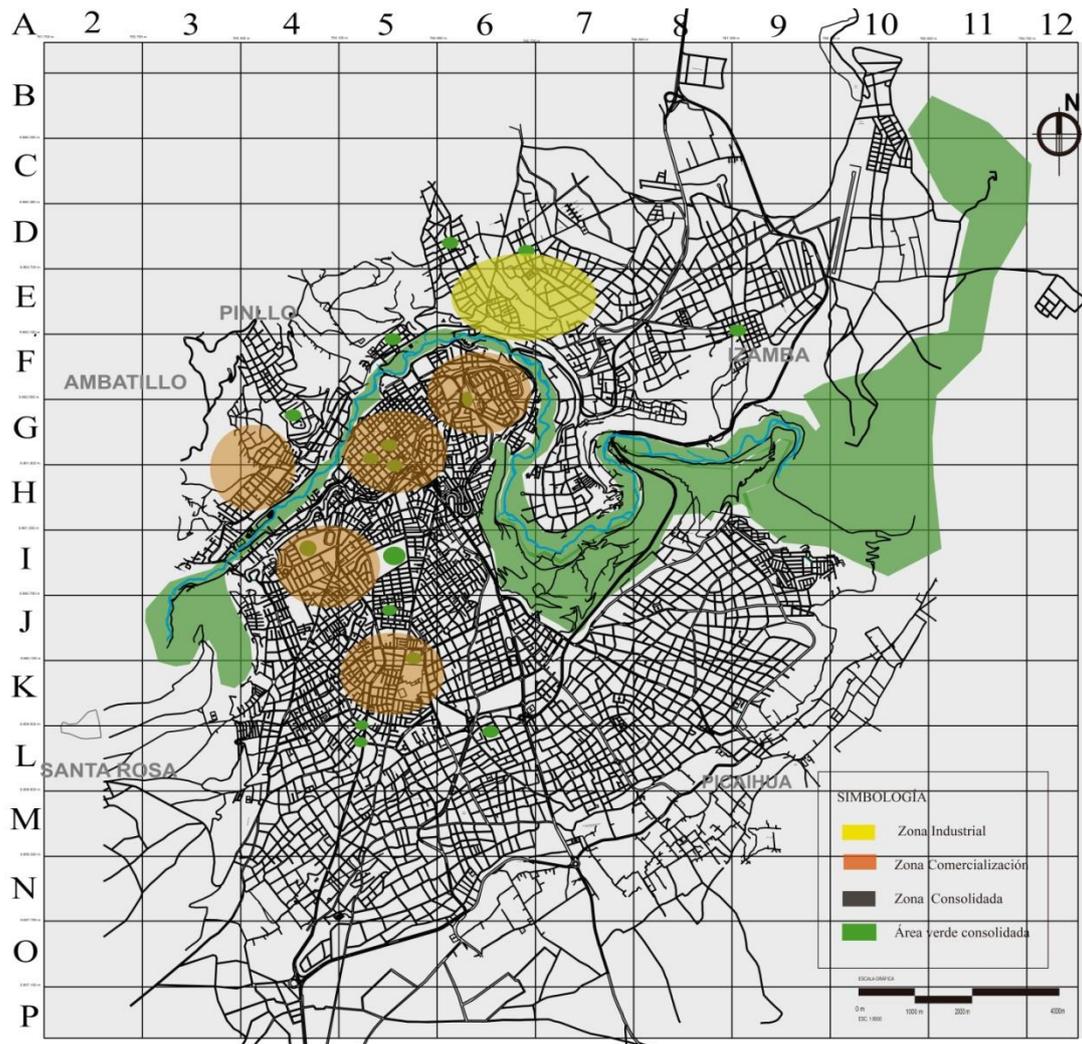


Figura 4. Mapa de la función de la ciudad de Ambato

Fuente: (León Paz, 2015)

Como se observa en la figura 4, la ciudad de Ambato tiene una forma longitudinal que con el paso de los años y el desarrollo económico que se ha producido en esta zona del país ha tenido un crecimiento hacia las periferias, creando un poblamiento en las afueras de la ciudad específicamente en la zona industrial de la ciudad, además como se explicó en párrafos anteriores, Ambato tiene una función comercial, por lo que su influencia hacia los cantones de Baños, Pelileo y la zona del centro del país está bien marcada tanto en la entrada de productos como en el equipamiento de los mismos hacia los cantones antes mencionados; por ser un centro de acopio agrícola de esta se distribuye al resto del país, se podría decir que junto a Santo Domingo de los Tsáchilas son los dos polos de acogida de mercadería más importantes del país (León Paz, 2015).

Necesidad de vivienda

El tema de la vivienda constituye uno de los problemas centrales de la política social de cualquier gobierno en todo el mundo. Principalmente porque es una necesidad básica así como un derecho inherente para los seres humanos y como tal aparece recogido en el artículo 25 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos de 1948 (Organización de las Naciones Unidas , 2015). Asimismo, la Constitución de la República del Ecuador reafirma y amplía este derecho en los artículos 30 y 31 (Asamblea Nacional, 2008). De igual forma, el Plan Nacional de Desarrollo, plantea los lineamientos de política pública que han de seguir las instituciones del Gobierno Central y los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) para el fomento de la vivienda. Otra herramienta clave es el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) (Asociación de Municipalidades del Ecuador (AME), 2012), cuyo objetivo es el de instrumentalizar la planificación territorial a cargo de los GAD pero bajo la rectoría del gobierno central.

En este contexto normativo se ha desarrollado el Plan de Ordenamiento Territorial del Cantón Ambato (Sistema Nacional de Información (SNI), 2010), en el que se establece como la capital de la provincia de Tungurahua, situada en la región andina (sierra) a una distancia de 128 km de la capital ecuatoriana con 2600 msnm, según el último censo realizado en el 2010, registra una población de 329.856 habitantes (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC), 2010), su temperatura media es de 16 °C y asentada en las coordenadas de latitud S 1°14'30" y longitud W 78° 37'11", rodeada de volcanes nevados como el Tungurahua, Chimborazo y Carihuayrazo.

En la ciudad de Ambato, la problemática de la vivienda tiene una diversidad de dimensiones, independientemente del enfoque que se adopte. Según las cifras del último Censo de Población y Vivienda de 2010, en la ciudad existen 116.466 viviendas en las que se evidencia un incremento en el acceso de todos los servicios básicos, pero todavía hay deficiencias en el servicio telefónico y el servicio de red pública de alcantarillado (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC), 2010). El tipo de construcción de las viviendas que predominan son las casas o villas con el 74%, le siguen los departamentos y las mediaguas con el 20% y las residencias de difícil caracterización por su alto grado de inadecuación e informalidad con el 6%.

Este último segmento se puede identificar con la tipología de la ciudad miseria de Davis, M. (2008)

En cuanto el acceso a los servicios públicos, el 97% de los hogares cuenta con fluido eléctrico, el 62% con alcantarillado, el 79% con agua potable, el 71% dispone de recolección de basura y apenas el 35% cuenta con servicio telefónico. El régimen de la tenencia o de la propiedad es otra dimensión a considerar, se observa que apenas el 52.3% dispone de vivienda propia, consecuentemente, existe un importante segmento poblacional que permanece marginado del acceso a una vivienda que responda satisfactoriamente a sus requerimientos materiales, sociales, psicológicos y culturales (Gárces, Durán Ballén, & Moreno, 1951, p. 40).

El Cantón Ambato cuenta con un patrimonio tangible e intangible, claramente identificado según el inventario realizado por el Instituto Nacional de Patrimonio Cultural (INPC). Como se ha señalado, debido a la cantidad de eventos telúricos que ha experimentado la ciudad, existen pocas edificaciones históricas anteriores al Siglo XX. Sin embargo, la composición multiétnica y plurinacional rescata ciertos elementos y estructuras que son parte de las expresiones culturales de la urbe y su memoria histórica de generaciones pasadas en el territorio, en este sentido, se destacan elementos y sectores con valores propios que representan el proceso de conformación de la ciudad y manifiestan las diversas características de crecimiento de la misma. A nivel urbano se destacan las áreas de influencia de los parques, los conjuntos de barrios por su coherencia y homogeneidad arquitectónica, los caminos, humilladeros y obras públicas de interés y las edificaciones singulares de tipo colectivo o particulares (De La Bastida & Vos, 2017).

Para analizar el proceso urbano de la ciudad de Ambato hay que comprender la actividad geológica de la región en la cual se encuentra ubicada. Como resultado de su emplazamiento. Luego de la catástrofe de 1949 el entonces gobierno central desarrolló un Plan Regulador con un horizonte de 30 años, el cual entró en vigencia en 1950, este vino acompañado de una importante inyección de recursos destinados a la recuperación y reubicación de la ciudad así como para la incorporación de nuevas áreas urbanas con dotaciones de equipamientos e infraestructuras para abastecer las

necesidades de la población afectada, logrando una transformación radical principalmente en las actividades económicas, sociales y políticas de la urbe, de tal forma que para finales de la década de los años 70 pasó a ser la ciudad de mayor desarrollo comercial e industrial en el centro del país (Casa de Montalvo, 2005).

Este inusual pero indispensable apoyo a la ciudad, hizo que la administración local reciba un sostenido soporte financiero, así como la cooperación de los mejores arquitectos y urbanistas de la época, con lo cual, el Plan Regulador se implementó con inusitado éxito. Así, para mediados de la década de los años 80, la ciudad alcanzó un notable progreso urbano primordialmente a través de un uso racional del suelo, la previsión de áreas de reserva para la dotación de equipamientos, servicios, espacio público de calidad, creando áreas de paisaje natural y zonas especializadas para el desarrollo residencial, comercial e industrial.

De forma paralela al proceso de reconstrucción y regeneración urbana, hasta finales de los años 80, la ciudad experimentó su reconversión como la principal capital de las provincias centrales del país como son: Tungurahua, Chimborazo, Cotopaxi y Pastaza, actualmente identificadas como la Zona 3 de Planificación (SENPLADES, 2012), por la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo – SENPLADES, siendo la sede regional la ciudad de Ambato. Asimismo, a partir de los años 90, el Ecuador en general atraviesa un sostenido proceso de urbanización que para la ciudad de Ambato alcanza el 60% de la población según las cifras del último censo del 2010 (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC), 2010).

Recientes estudios relacionados con el plan de ordenamiento territorial, elaborados por el Gobierno Provincial de Tungurahua (HGPT), determinan que el déficit habitacional es del 30%. Con estos indicadores, es posible deducir que en las últimas dos décadas, la administración local ha perdido el liderazgo y la capacidad de planificar la ciudad de tal forma que en años recientes, varios intentos de planificación local no pudieron materializarse por la falta de definiciones y políticas estructurales lo cual ha originado graves imprevisiones en el crecimiento residencial, una gestión de servicios públicos deficientes al no estar preparados para la nueva ciudad y una significativa pérdida de competitividad de la urbe que no ha sido capaz de hacer sostenible su crecimiento en

las esferas económicas, socioculturales, patrimoniales y ambientales (Honorable Gobierno Provincial de Tungurahua (HGPT), 2015).

La Constitución de la República del Ecuador que entró en vigencia en el año 2008, supone el reconocimiento de nuevos derechos relativos al desarrollo urbano, en la búsqueda de ciudades más equitativas, incluyentes y sostenibles. El derecho a un hábitat seguro y saludable, el derecho a la ciudad y la función social y ambiental de la propiedad abrieron nuevas vías para la aplicación de políticas de vivienda con un carácter más integral, que de manera progresiva se han ido implementando en legislaciones específicas tanto a nivel nacional como en el nivel local.

De igual forma, el Plan Nacional de Desarrollo plantea los lineamientos de política pública que han de seguir las instituciones del Gobierno Central y los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) para el fomento de la vivienda. Un avance significativo fue la aprobación del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) que a partir de su aprobación en 2010, instrumentaliza la planificación territorial a cargo de los GAD (Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo (SENPLADES), 2017), (Asociación de Municipalidades del Ecuador (AME), 2012). (Asociación de Municipalidades del Ecuador (AME), 2012).

La expansión urbana desmedida ha provocado el deterioro y la pérdida de espacios públicos y áreas de recreación, reemplazándolas por formas arquitectónicas y urbanas ajenas a los contextos preexistentes; en otros casos se han amurallado áreas que bien podrían ser de uso público, como es el ejemplo de la estación de tren que abarca una gran cantidad de área correspondiente al patio de maniobras de las cabinas de tren, sin embargo este espacio se ha convertido en residual siendo utilizado como bodega, ya que el servicio que ofrece el tren en todas sus estaciones actualmente es solo de turismo, por lo que no hay una activación constante de servicios. El nuevo desarrollo de vida y las necesidades de tener un espacio para ubicar comercios, ha dejado de lado el equilibrio en la vida urbana, sin preocuparse de los espacios de encuentro ciudadano, que permiten la interrelación y mejora la vida cotidiana de los usuarios (Vela, 2005).

Ingahurco siendo parte de la Provincia de Tungurahua, Cantón de Ambato, este se encuentra, delimitada por el trazado vial, el barrio Ingahurco está dividido en cinco ciudadelas conocidas como: La Iguana, Las Esteras, Espíritu Santo, Avenida Las Américas y Cashapamba. Estos sectores lo conforman gente pujante y trabajadora que ha hecho de este barrio uno de los más atractivos para vivir, cerca del centro de la ciudad. El asentamiento de la Universidad Técnica de Ambato (UTA) también aportó al desarrollo de Ingahurco, constituyéndose en templo de las virtudes y el conocimiento, orgullo de los ambateños. También la construcción de la iglesia Espíritu Santo, en 1963, en los terrenos de las monjas del Carmen, fue un aporte turístico religioso. Otro de los grandes atractivos es la Feria del Ferroviario, que fue creada con la idea de los comerciantes que realizaban esta actividad en la estación, para llevar el pan de cada día a sus hogares.

En resumen, este Estado del Arte contempla los temas estructurales relacionados con:

Regeneración Urbana (en escala macro, meso, micro y con referencias internacionales y nacional)

Creación de ciudad y proceso de urbanización de las ciudades del Ecuador (desde la época conquista hasta hoy)

Caracterización de la ciudad de Ambato (en diversos enfoques: histórico, económico-productivo, social, vialidad, equipamiento y luego otra vez histórico *que debería reordenarse* y finalmente normativa *planes*.)

El Sector Ingahurco comprende espacios netamente destinados al uso comercial y residencial, comprende además espacios verdes, complementarios, equipamientos entre otros. El desarrollo urbano en el barrio de Ingahurco se ha ido realizando de manera informal, debido a la falta de acción de las autoridades para realizar un plan de ordenamiento territorial que regule la ocupación del suelo teniendo en cuenta los equipamientos aledaños y la relación con el espacio público, pero también por la cultura política y social permisiva que deja la posibilidad de que se incumplan las

normas existentes, permitiendo que el problema siga mermando el espacio siendo cada vez más difícil de controlar.

2.3. Metodología de la investigación

2.3.1. Línea y Sublínea de Investigación

LÍNEA: Urbanismo, ciudad, ordenamiento territorial y resiliencia.

SUBLÍNEA: Planificación urbana. Propuesta urbana – Arquitectónica, técnicas, creativas y accesibles.

2.3.2. Diseño Metodológico

2.3.2.1. Enfoque de la Investigación.

Investigación Cuantitativa - Cualitativa:

Es un enfoque mixto porque permitió la comprobación mediante estudios bibliográficos documental, entrevistas, mapeos, talleres participativos y encuestas cualitativas el desarrollo y cambios que ha ido surgiendo el sector Ingahurco.

La investigación es cuantitativa porque hace referencia al análisis del crecimiento población y densidades a lo largo de la historia desde 1952 hasta la actualidad, para así llegar a una investigación cualitativa dando una precepción de las necesidades del usuario del sector Ingahurco enfocándose en un desarrollo urbano.

2.3.2.2. Nivel de investigación

Exploratoria: como su nombre lo indica a través de este nivel de investigación se explorará a través de la observación todo el comportamiento histórico de la regeneración urbana del Sector Ingahurco de la ciudad de Ambato.

Histórica. La investigación histórica trata de la experiencia pasada; se aplica no sólo a la historia sino también a las ciencias de la naturaleza, al derecho, la medicina o cualquier otra disciplina científica. En la actualidad, la investigación histórica se presenta como una búsqueda crítica de la verdad que sustenta los acontecimientos del pasado.

2.3.2.3. Tipo de investigación

Descriptiva. Permite la descripción de la evolución urbana arquitectónica del Sector Ingahurco desde 1952 hasta la fecha.

Documental. Se realizó la revisión de documentos históricos de la regeneración urbana del Sector Ingahurco, así como, revisión de fuentes de internet.

2.3.2.4. Universo, Población y Muestra:

La población de estudio

Tabla 2. Población de estudio

Sexo	Casos
Hombre	4594
Mujer	5071
Total	9665

Fuente: INEC, 2010

Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

Para determinar la muestra se aplicará la fórmula de muestreo para población finita:

Fórmula:

$$n_0 = \frac{NZ^2pq}{(N-1)E^2 + Z^2 pq}$$

Dónde:

- N: Población
- Z²: Nivel de confianza 95% - 1.96
- E: Error de estimación 0.05
- p: Porción éxitos - 0.5
- q: Porción fracaso - 0.5

Fórmula:

$$n = \frac{9665 (1.96)^2 (0.5)(0.5)}{(9665 - 1) (0.05)^2 + (1.96)^2 (0.5)(0.5)} = \mathbf{369 \text{ habitantes del Sector Ingahurco.}}$$

2.3.2.5. Técnicas de recolección de datos.

Encuesta. Se aplicó la encuesta con la finalidad de identificar la percepción de los habitantes acerca de las necesidades de un plan parcial, esta se estructuró en un cuestionario como instrumento de recolección de información, entre los elementos que se investigaron estuvieron relacionados con edad, género, pero sobre en el posicionamiento que tienen los habitantes del Barrio de Ingahurco acerca de la regeneración urbana que históricamente se ha venido desarrollado en este sector, así como también acerca de las necesidades de bienestar que estiman los moradores se debe tener dentro de los componentes arquitectónicos, como se muestra en el siguiente instrumento:

ENCUESTA dirigida a los ciudadanos del sector Ingahurco.

Marque con una X en el recuadro para elegir la respuesta

Edad	18 o menor	19 a 29	30 a 39	40 o mayor	Género	Masculino	Femenino
-------------	------------	---------	---------	------------	---------------	-----------	----------

1. ¿Históricamente considera que se han desarrollado cambios importantes de regeneración urbana en el sector de Ingahurco?

Si		No		Cuáles?	
----	--	----	--	---------	--

2. Como califica los cambios de regeneración urbana que se han producido en el sector de Ingahurco históricamente:

Favorables		Desfavorables		Nada significativos		Desconoce	
------------	--	---------------	--	---------------------	--	-----------	--

3. ¿Según su criterio, cuáles son los problemas que se viven en el sector de Ingahurco?

Vialidad Vehicular		Organización del sector		Espacios de encuentro	
Movilidad Peatonal		Espacios abandonados			
Inseguridad		Comercio			

4. Según su criterio, ¿qué hace falta para mejorar para el bienestar de los moradores del sector de Ingahurco?

Parqueaderos		Áreas de recreación	
Conexión de espacios		Áreas verdes	
Comercio		Áreas de descanso	
Boulevard		Área de ciclo vías	

5. ¿Cree necesario la realización de regeneración urbana en el sector de Ingahurco?

Si		No		Por qué?	
----	--	----	--	----------	--

6. ¿qué cambios de regeneración urbana en el sector de Ingahurco, sugeriría?

Entrevista. Se aplicó entrevista a la directora de planificación del Municipio de la ciudad de Ambato, y al rector de la Universidad Técnica de Ambato (UTA), en la que se utilizó como instrumento la guía de entrevista en la cual se entrevistó a los responsables de planificación del municipio de la ciudad de Ambato, con la intención de identificar los componentes de planificación que están planificados, así como también las disposiciones normativas existentes que se deben considerar dentro del proyecto.

ENTREVISTA.

Nombre	
Cargo	
Fecha	

1. ¿De qué manera aporta el análisis histórico del sector de Ingahurco de la ciudad de Ambato a la construcción de una regeneración urbana?
2. ¿Qué espacios públicos considera usted que deberían ser rehabilitarlos o repotenciados en el sector de Ingahurco?
3. ¿Cuál cree ud que son las necesidades actuales del sector de Ingahurco de la ciudad de Ambato que deberían ser rehabilitados o repotenciados?
4. ¿Cree usted que a los espacios públicos le hacen falta equipamiento para su funcionamiento en el sector de Ingahurco?

5. ¿Qué elementos de regeneración urbana se han considerado para el sector de Ingahurco?
6. ¿Qué sugerencia daría usted para mejorar el sector de Ingahurco?

2.3.2.6. Técnicas para el procesamiento de la información

Para el procesamiento de la información se utilizó la herramienta estadística Microsoft Excel, a través de la estadística descriptiva en donde se recolecta, presenta y caracteriza un conjunto de datos como es la valoración que los moradores tienen acerca las regeneraciones urbanas que se han realizado históricamente, los problemas urbanos que perciben, así como las necesidades de regeneración urbana que requieren para proyectarlas en la propuesta, esta información se representa en tablas y gráficos de frecuencia absoluta y relativa, que representan la cantidad de respuestas y su equivalente porcentual.

Análisis Técnico. Se realizó la observación con la finalidad de realizar un análisis técnico para la estructuración del plan parcial de la propuesta, para lo cual se estructuró una base de datos en Excel (anexo 2) en el cual se aplicó el método de semaforización para la identificación de hallazgos que deben ser tratados en el plan parcial; esta información se trasladó a las fichas técnicas (anexo 3) correspondientes. Adicionalmente se aplicaron guías de observación (anexo 1), para la identificación de elementos técnicos necesarios para la estructuración de la propuesta

CAPÍTULO III

APLICACIÓN METODOLÓGICA

3.1. Delimitación espacial, temporal o social

3.1.1. Estructura Geográfica

3.1.1.1. Contexto Físico

- **Campo:** Arquitectura Urbana
- **Área:** Urbanismo
- **Aspecto:** Estudio sector Ingahurco que faciliten una regeneración urbana del sector.

3.1.1.2. Estructura Geográfica

Localización

Delimitación Macro:

- **País:** Ecuador
- **Provincia:** Tungurahua
- **Cantón:** Ambato
- **Sector:** Ingahurco

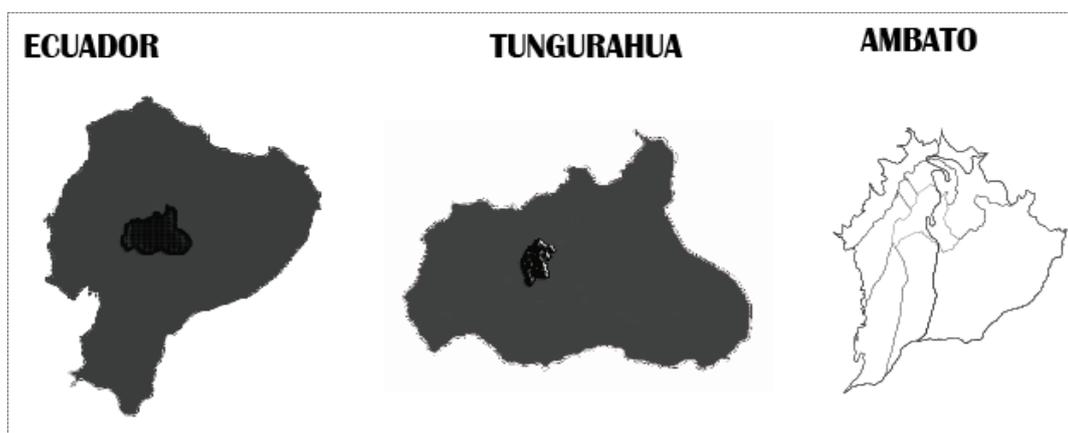


Imagen 4. Ubicación geográfica de la ciudad de Ambato

Fuente: (I. Municipalidad de Ambato, 2020).

Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

Delimitación Meso:

- **Plataforma # 1**

La plataforma número 1, esta plataforma comprende el área delimitada por el trazado vial y amansamiento existente que integra longitudinalmente a los sectores de Miraflores, la Matriz, San Francisco, La Merced e Ingahurco consta de 7 piezas urbanas consolidadas.

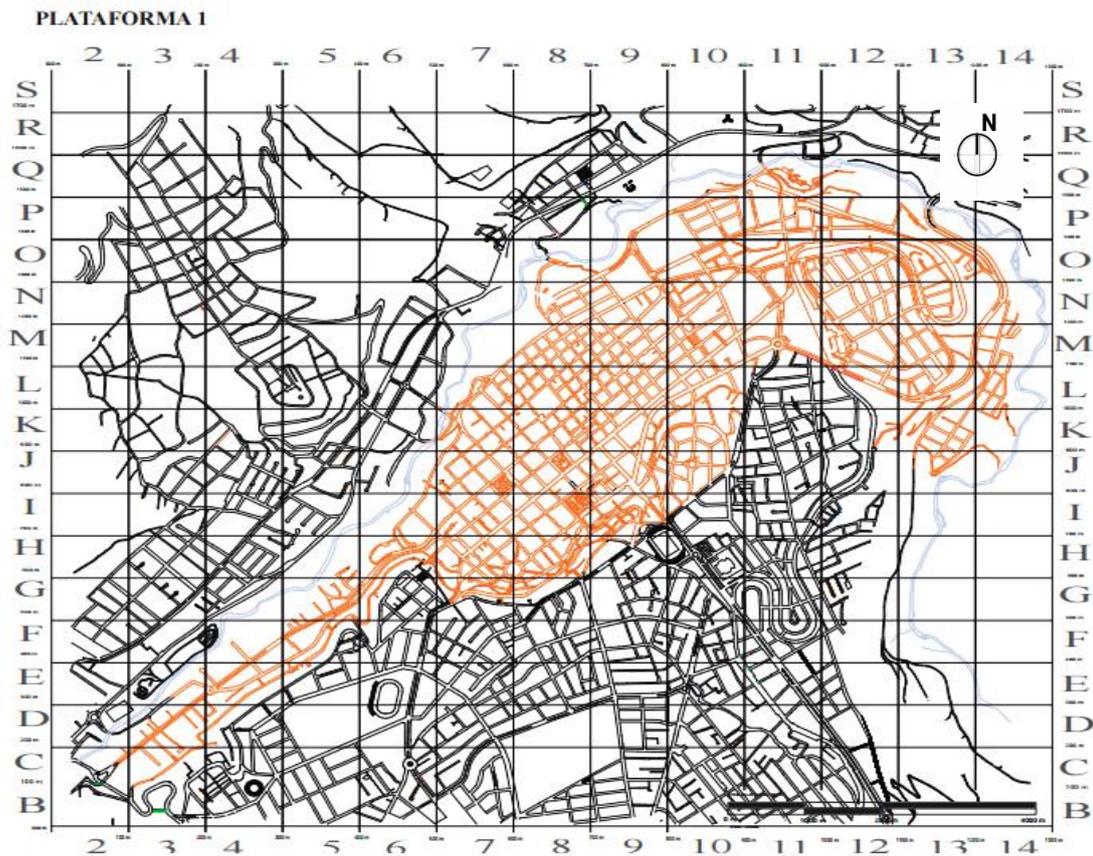


Figura 5. Ubicación geográfica de la ciudad de Ambato, plataforma 1

Fuente: (I. Municipalidad de Ambato, 2020).

Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

Delimitación Micro:

- **Sector Ingahurco**

Norte: La península

Sur: Sector Bellavista

Este: Sector Socavón

Oeste: Centro de Ambato



Figura 6. Ubicación geográfica de la ciudad de Ambato, plataforma 1, sector Ingahurco

Fuente: (I. Municipalidad de Ambato, 2020).

Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

Desglosamos la plataforma número 1 en el sector Ingahurco, que es uno de los barrios emblemáticos de la ciudad de Ambato. Al dejar que las ciudades crezcan sin control las consecuencias son la sobre explotación de recursos, súper población, aumento del riesgo, la inseguridad urbana, contaminación del aire y acústica entre otros.

3.1.1.3.Contexto Urbano

Redes de Infraestructura.

Calidad operativa del sistema urbano.

1.- Servicios Municipales

- **Vialidades**

Esta área se encuentra delimitada por vías de primer orden (colectoras) y vías de segundo orden que se conectan a las primeras, generando un gran sistema vial que permite el fácil acceso a cada uno de los predios.

Entre sus principales arterias tenemos:

- Av. Las Américas
- Calle Colombia
- Av. Cevallos
- Av. Indoamérica
- Av. El Rey

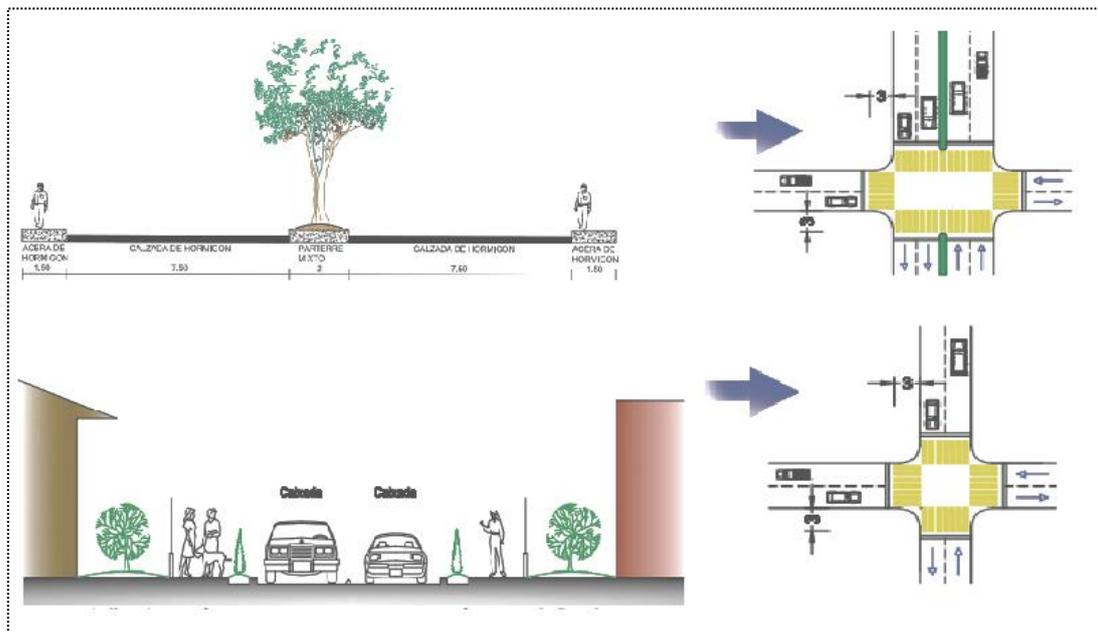


Figura 7. Diseño de Vial, actual del sector Ingahurco
Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

- **Vialidad**

Siendo una zona residencial el flujo vehicular se presenta en su mayoría el movimiento de autos livianos y pesados por presencia del Terminal Terrestre Ambato. En transporte pesado presenta: líneas urbanas y líneas interprovinciales

Este sector residencial la presencia de circulación peatonal se presenta en un alto nivel los días lunes y viernes y fines de semana por presencia de centros comerciales el Terminal terrestre, entre otros.

Siendo este una zona de alto comercio hay una carencia de seguridad de la población del sector, lo que requiere la existencia de resguardo tanto para viviendas como para los equipamientos del sector.

- **Conflicto vehicular**

Mediante el estudio dado al sector Ingahurco constatamos un sector conflictivo en ciertos puntos comerciales, residenciales y puntos de encuentro, como lo es el sector del terminal terrestre de Ambato, la Universidad Técnica de Ambato, centros comerciales como el Juan Cajas, espacios llenos de conflictos vehiculares n el sector el parque la laguna y la Av. Las Américas, que necesariamente necesitan un tratamiento para beneficio al sector en movilidad.

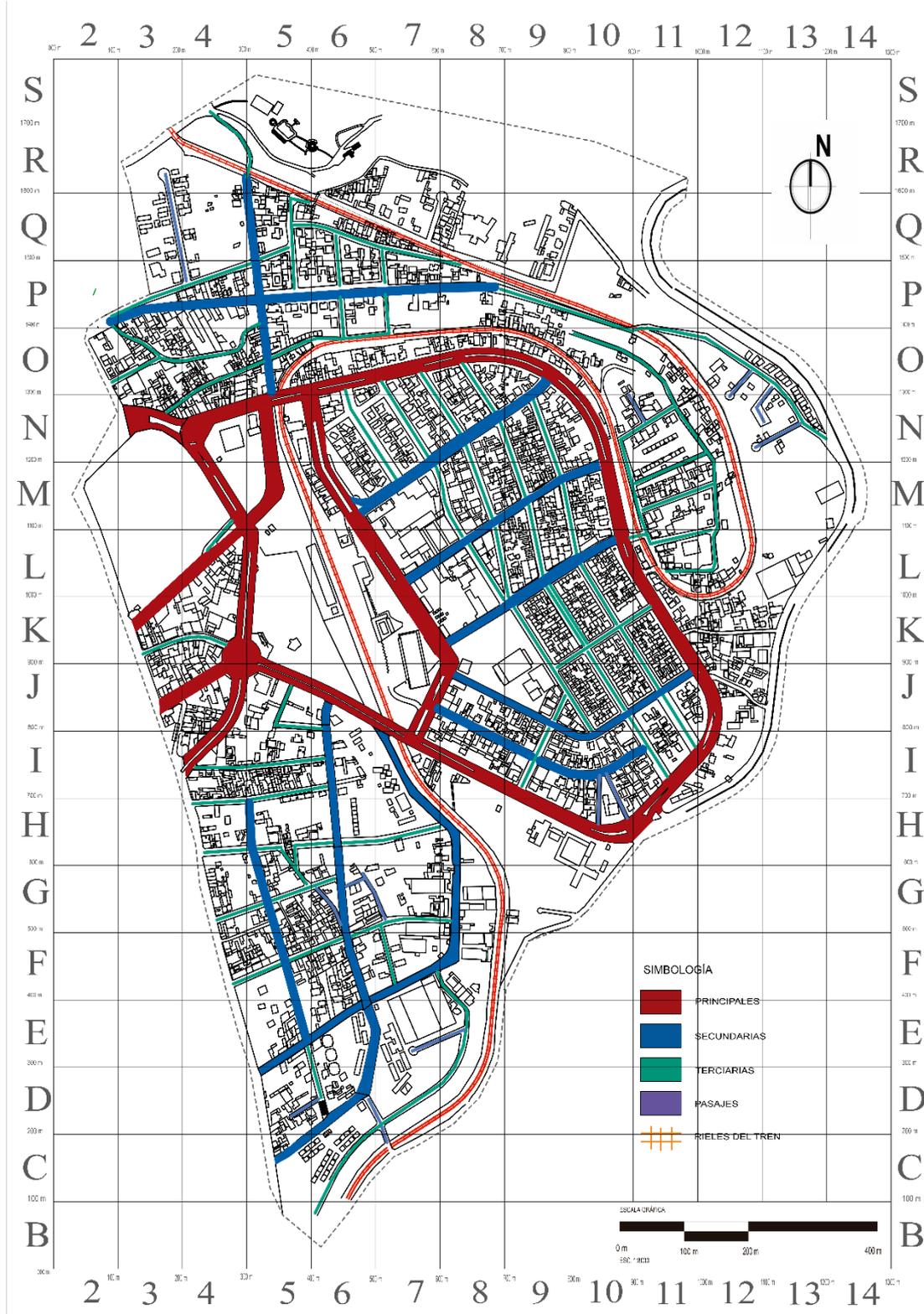


Figura 8. Diseño de Vial, actual del sector Ingahurco

Fuente: (I. Municipalidad de Ambato, 2020).

Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

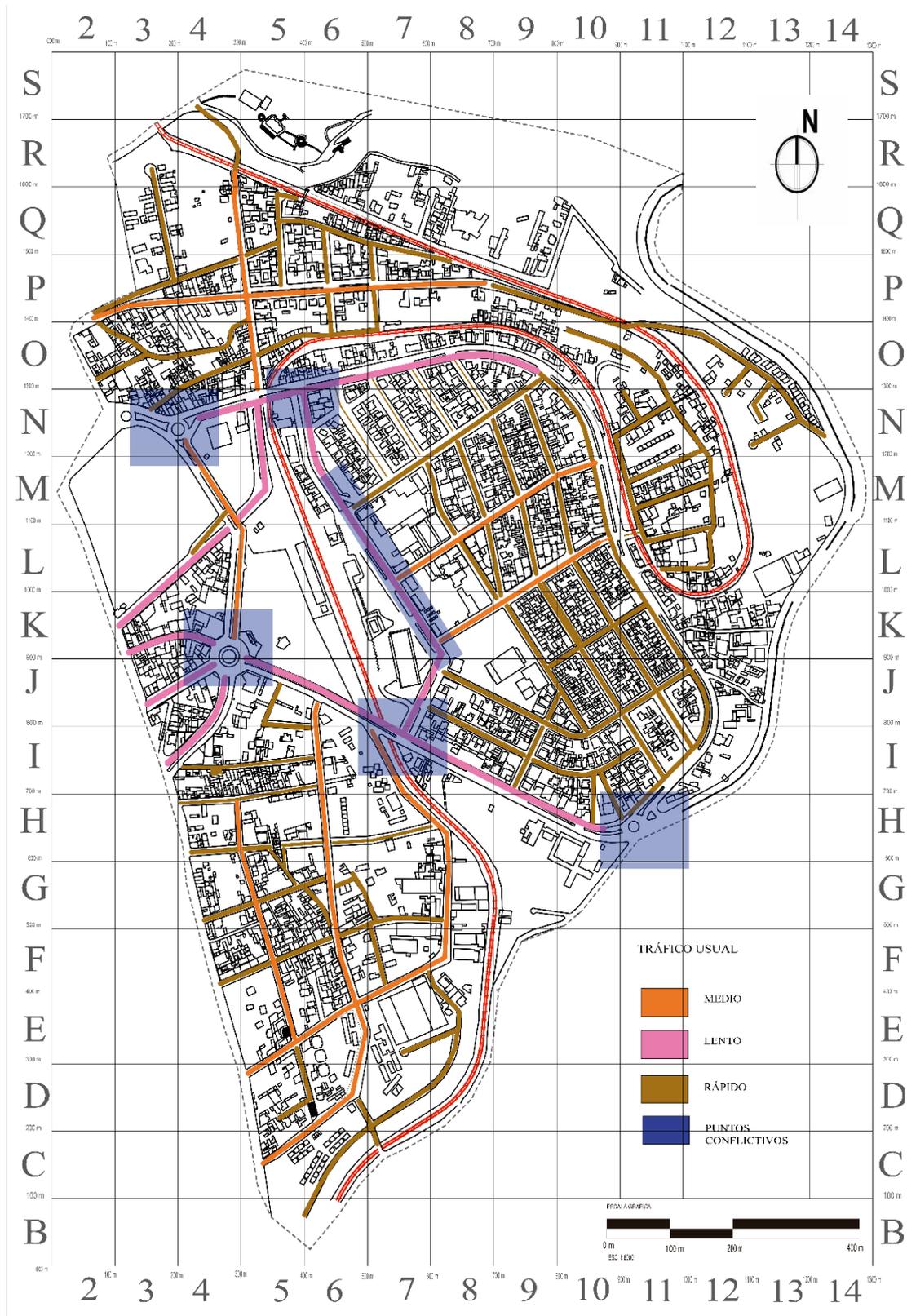


Figura 9. Diseño de Vial, Tráfico usual, puntos conflictivos del sector Ingahurco

Fuente: (I. Municipalidad de Ambato, 2020).

Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

3.1.1.4. Tipología urbana

Efectos físico-ambientales del espacio urbano, generados hacia el interior de la estructura urbana.

Tipología urbana

- Baldíos:
 - Jardines, plazas y Estacionamientos
 - Espacios llenos y vacíos

En el sector existen varias quebradas y laderas por la presencia del Río Ambato. La presencia de terrenos disponibles o baldíos es baja, la mayoría está ocupada. Entre ellos se encuentra rieles del tren que son espacios verdes que necesitan una fuerte intervención para que nos ayude a una mejor comunicación con el sector Ingahurco. Además se tiene el sector del Socavón donde es un espacio de recreación que pretendemos comunicar con el sector de estudio, para así incrementar más espacios recreativos.



Imagen 5. Estudio de áreas verdes del sector Ingahurco
Fotografía: María Belén Taboada, 2020.

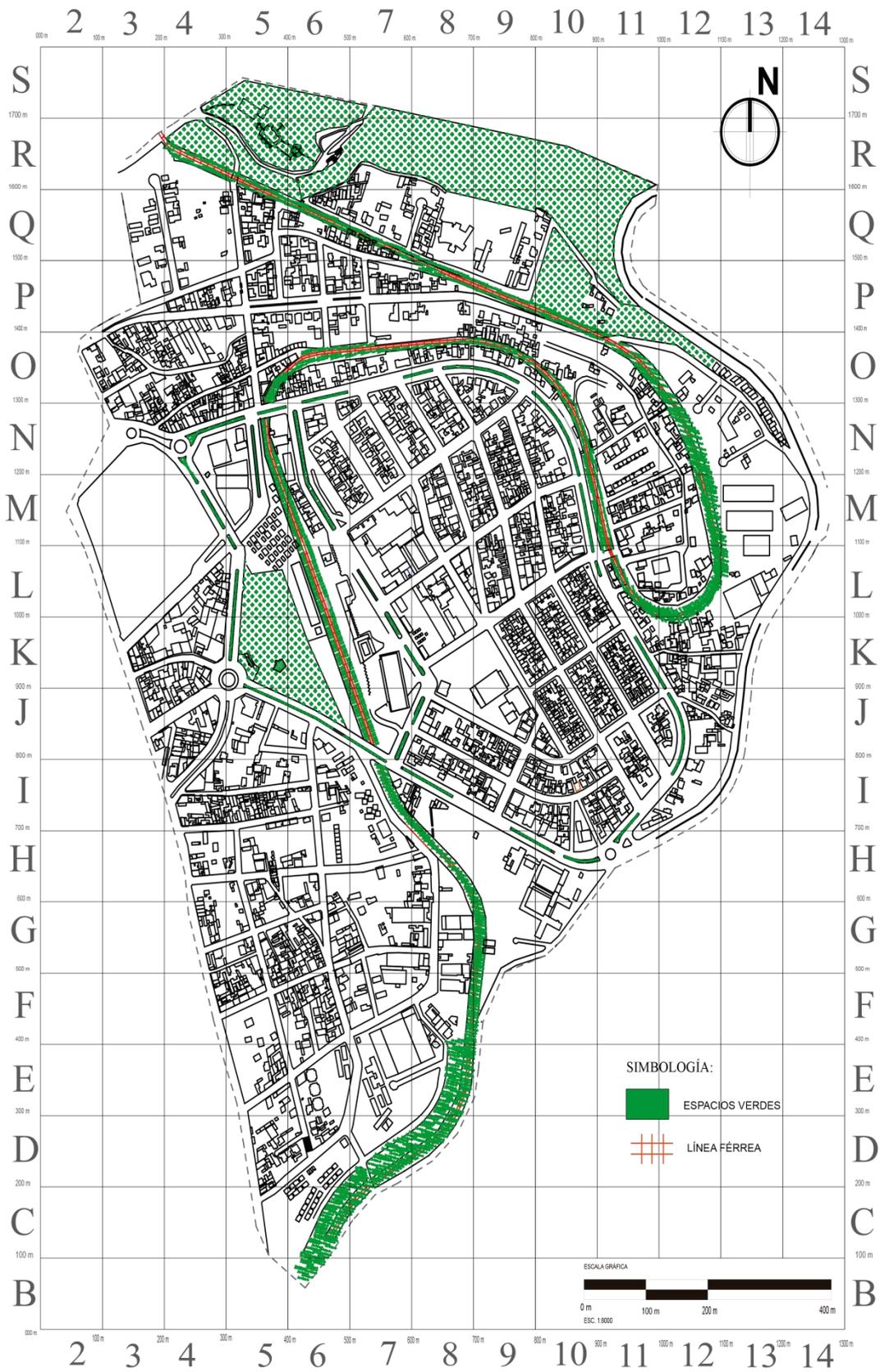


Figura 10. Estudio de áreas verdes del sector Ingahurco

Fuente: (I. Municipalidad de Ambato, 2020).

Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

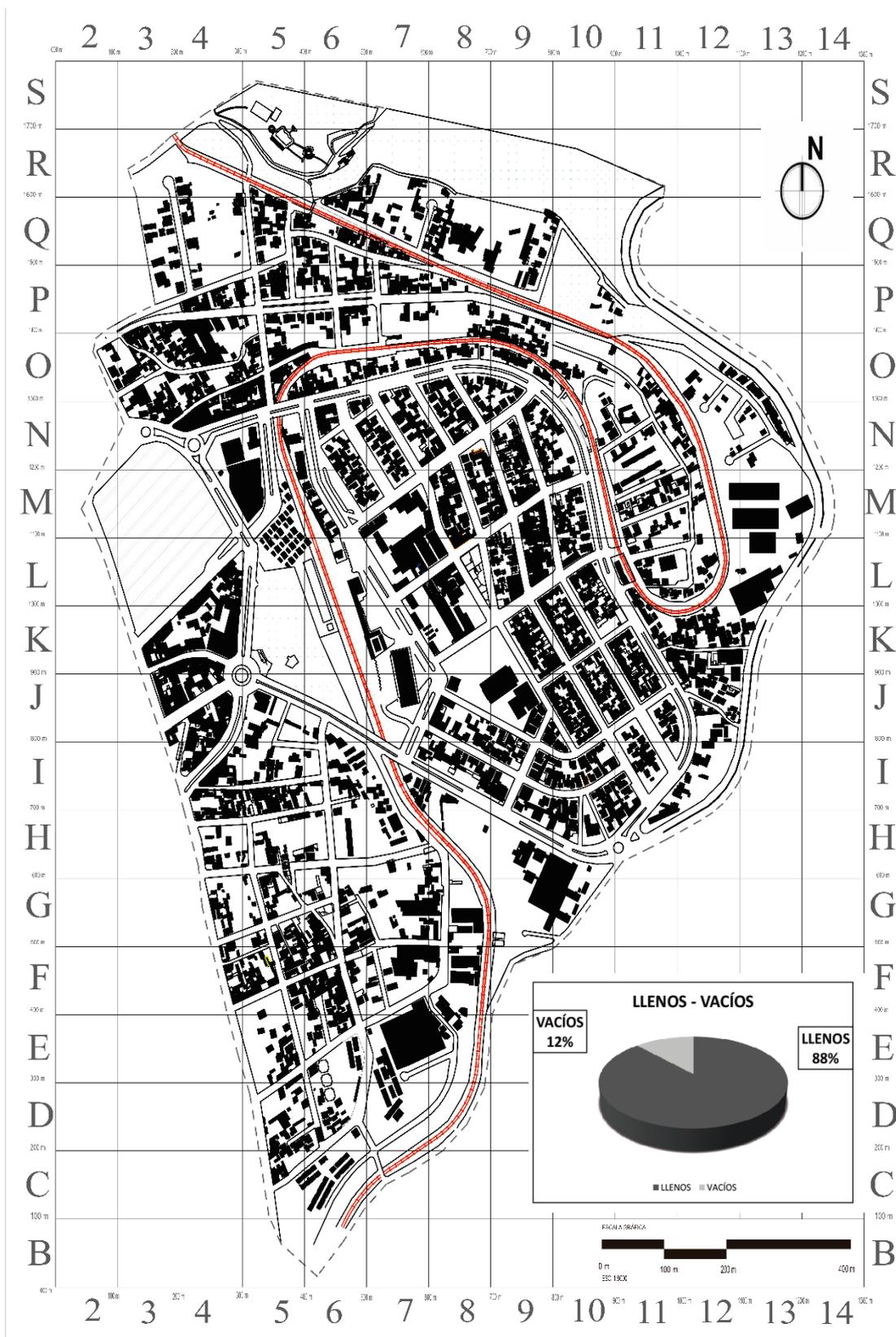


Figura 11. Estudio de llenos y vacíos del sector Ingahurco

Fuente: (I. Municipalidad de Ambato, 2020).

Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

3.2. Análisis Histórico

3.2.1. Planteamiento Del Plan Regional De Tungurahua De 1951

El Plan Regulador de Ambato del año 1951, (Duran Ballén S.A., Garcés Pachano W. y Moreno Loor L.) pero, lo innegable es que se planificó sobre la ciudad o lo que quedo de la ciudad de Ambato, y que esta planificación se orientó a las generalidades y no específica o particular para el centro de Ambato con algún esfuerzo para recuperarla, al contrario, se trató de construir derruyendo lo poco que quedo luego del terremoto.

Posterior a este evento telúrico, y como consecuencia de la dificultad de implementación del Plan regulador se dio muchas improvisaciones en las intervenciones urbanas, orientadas siempre a buscar la ampliación de las calles, sin considerar morfología urbana, trazado urbano o preservar los hitos patrimoniales arquitectónicos y peor los urbanos. Es preciso destacar que las condiciones geográficas de la implantación original de la ciudad de Ambato tienen limitantes geográficas muy acentuados, las plataformas topográficas de gran diferencia en altura (60 y hasta 100 m.) y pocas magnitudes áreas (44 km²aproximadamente), han generado una consecuente dificultad física de crecimiento, y han prevalecido para condicionar la ciudad, dividiéndola en tres y hasta cuatro sectores escindidos y diferenciados entre sí. (Ver figura 12) (Paredes, 2011)

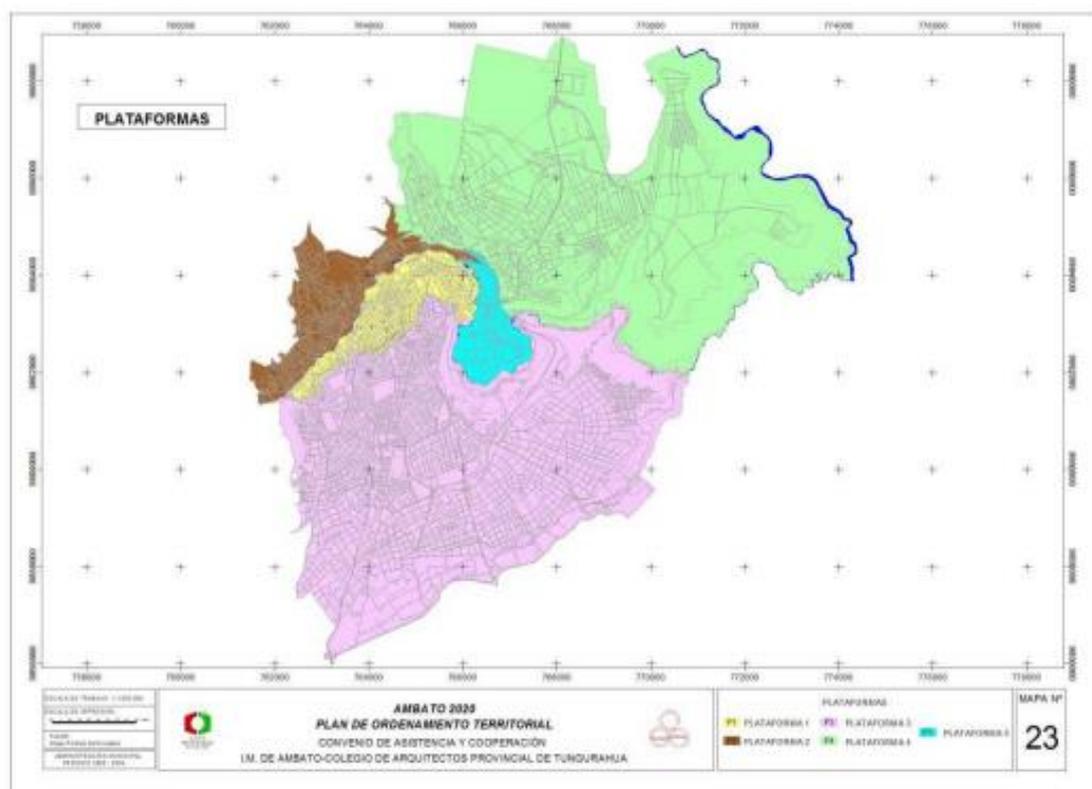


Figura 12. Mapa de Plataformas Topográficas

Fuente: (Paredes, 2011)

Todo lo anotado ha trastocado el tejido urbano de Ambato tornándolo irregular y caótico, las calles con anchos dispares al igual que sus veredas han generado inseguridad e insalubridad para sus usuarios. Muchas de las veredas con anchos insuficientes, dificultan la circulación peatonal, por privilegiar la circulación vehicular. Los elementos patrimoniales entonces se han convertido en obstáculos ante la evidente tendencia de ampliar las calles. El perfil y trazado urbano es irregular, marcado por la diferencia de alturas, la presencia de voladizos a distintos niveles, las construcciones nuevas están sobre una nueva demarcación de línea de fábrica lo que ha formado, recortes, pedazos de fachadas, que junto a pedazos de edificaciones antiguas, patrimoniales algunas otras no, sumidos en un desorden tipológico y de estilo, con escasos esfuerzos por generar alguna tipología propia del lugar o de recuperar algunos elementos comunes; sea una verdadera mixtura de elementos arquitectónicos que vuelven a la ciudad en un muestrario, un sin lugar de poco aprecio y en el que pocos quieren permanecer más allá del tiempo necesario para consumir su gestión o comercio obligatorio.



Figura 13. Interpretación del sector Ingahurco arquitectónica en la ciudad de Ambato en 1951
Fuente: Planteamiento del Plan Regional de Tungurahua de 1951

Diagnóstico

Tabla 3. Diagnóstico del sector Ingahurco

PROBLEMAS URBANOS	DEFECTOS ACTUALES
Vivienda congestionada resultado del crecimiento.	Vivienda inadecuada congestionada e insegura: altas densidades netas de más de 2.000 hab./ha.
Falta de áreas de recreación	Alta densidad de edificación.
Áreas de trabajo mal distribuidas por falta de organización colectiva.	Malas condiciones higiénicas.
Tránsito caótica y congestionada por falta de elasticidad en la ciudad para acondicionarse a los nuevos factores de la vida contemporánea.	Lotización de la propiedad a límites extremadamente bajos.
	Mala calidad de edificación.

Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

Estado Vial:

Planificación de nuevos barrios, con vías colectoras con unificación de viviendas y comercio para así evitar la concentración de un barrio marginado.

Normativa:

Implantación de líneas de Fábrica en calles y avenidas de acuerdo a las características de los flujos de tránsitos existentes, especialmente en la zona céntrica de la ciudad.

Redistribución de los servicios importantes para su regeneración, educación al pueblo para aceptar el plan y para mejorar sus condiciones de vida de los moradores del sector.

Económico:

La población se propone estimular las fuentes que reactiven el comercio, la industria, construcción a precios económicos para más facilidad de los moradores de la ciudad.



Figura 14. Ubicación geográfica de la ciudad de Ambato, sectorización
 Fuente: Planteamiento del Plan Regional de Tungurahua de 1951.

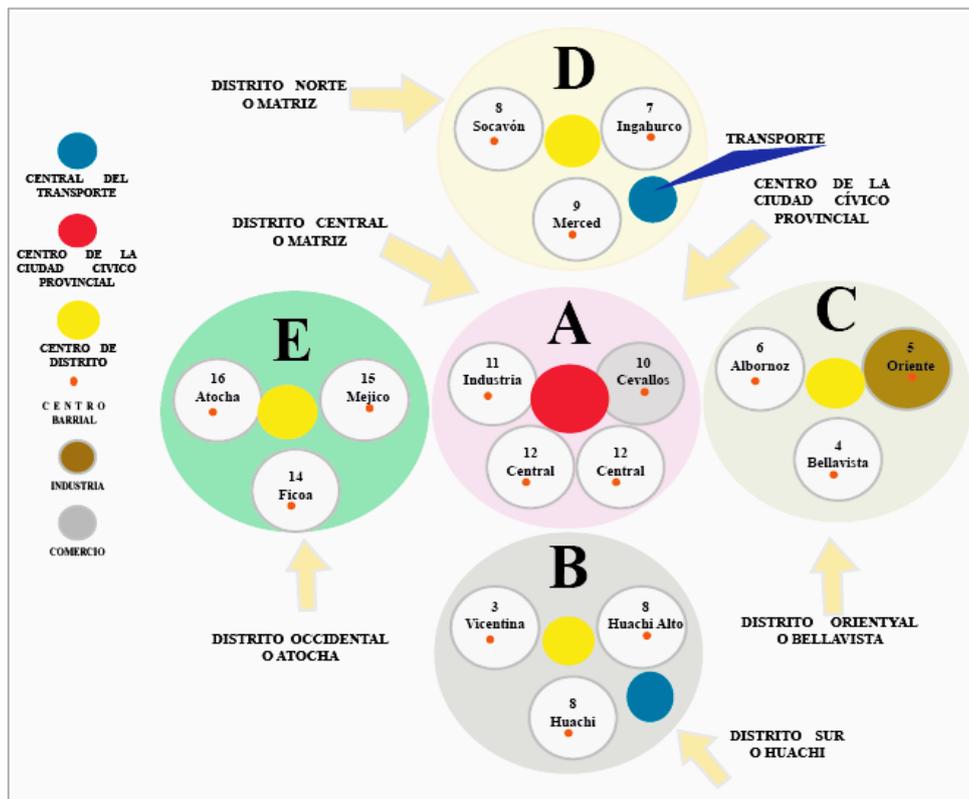


Figura 15. Interpretación de propuesta arquitectónica de la ciudad de Ambato en 1951
 Fuente: Planteamiento del Plan Regional de Tungurahua de 1951.

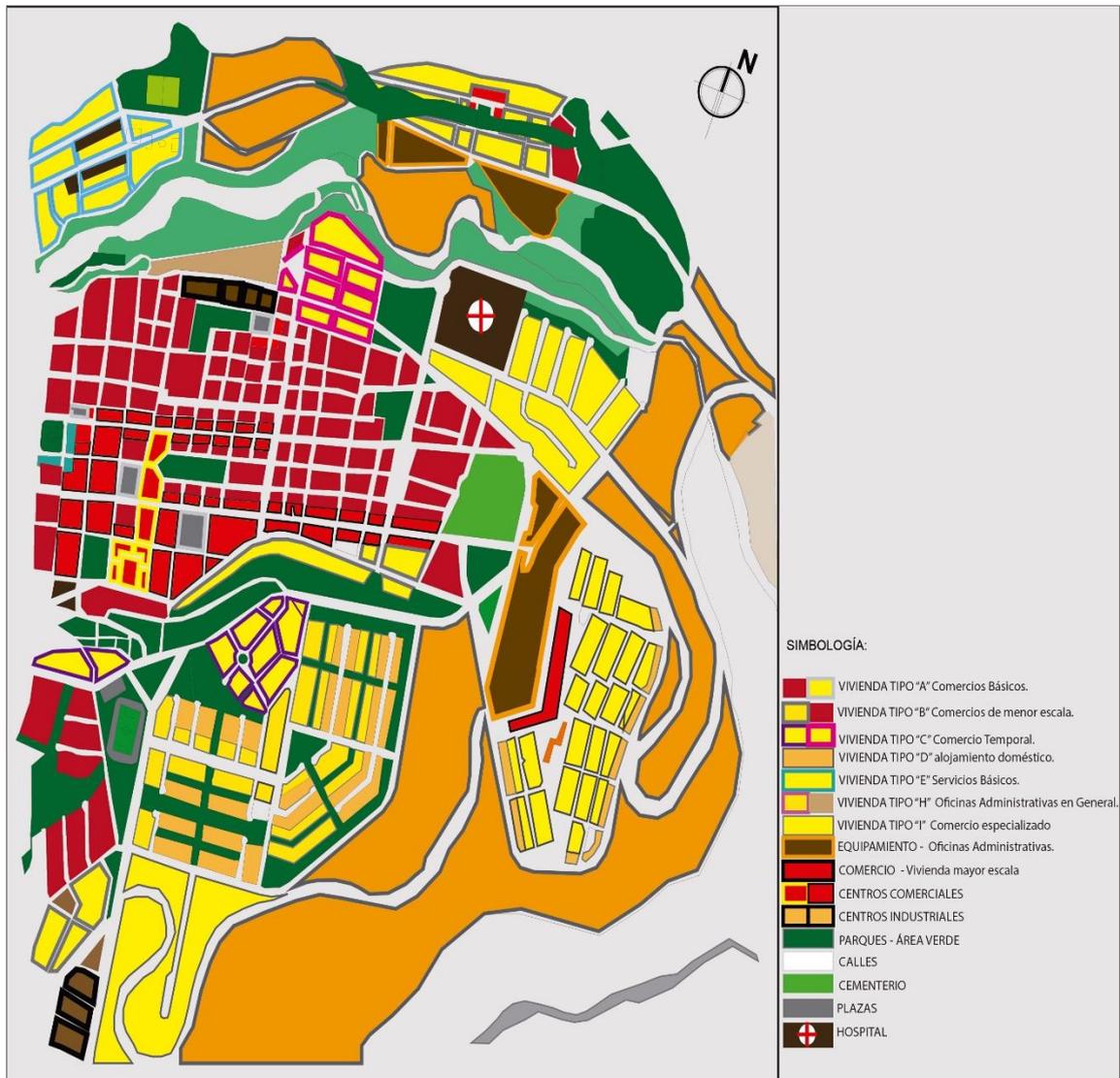


Figura 16. Interpretación del sector Ingahurco arquitectónica en la ciudad de Ambato en 1951
 Fuente: Planteamiento del Plan Regional de Tungurahua de 1951

ZONA D: CASAS DE UNA O DOS FAMILIAS

Uso de Zonas D:

En las zonas D solamente se usarán los edificios o sus pertenencias para los fines expuestos a continuación:

- Casas de dos familias (gemelas).
- Edificios docentes y religiosos incluyendo instrucciones comerciales o de oficio.
- Casas de huéspedes o pupilos.
- Puestos de bombas para gasolinas.
- Cuarteles de policía.

- Estaciones públicas de ómnibus, mediante autorización expresa del Consejo.

Requisitos Generales en los Distritos D

- Alturas.** Ningún edificio tendrá más de dos pisos y medio, ni excederá de la altura de 11 metros.
- Área del solar.** El solar no tendrá un área menor de 300 m² y un frente menor de 11 metros.
- Áreas de ocupación.** El área de ocupación del edificio, no excederá del 40% del área del solar.
- Retiros.** Deben mantener un retiro de 5m con respecto a la línea de Fábrica y de 3m de las líneas medianeras

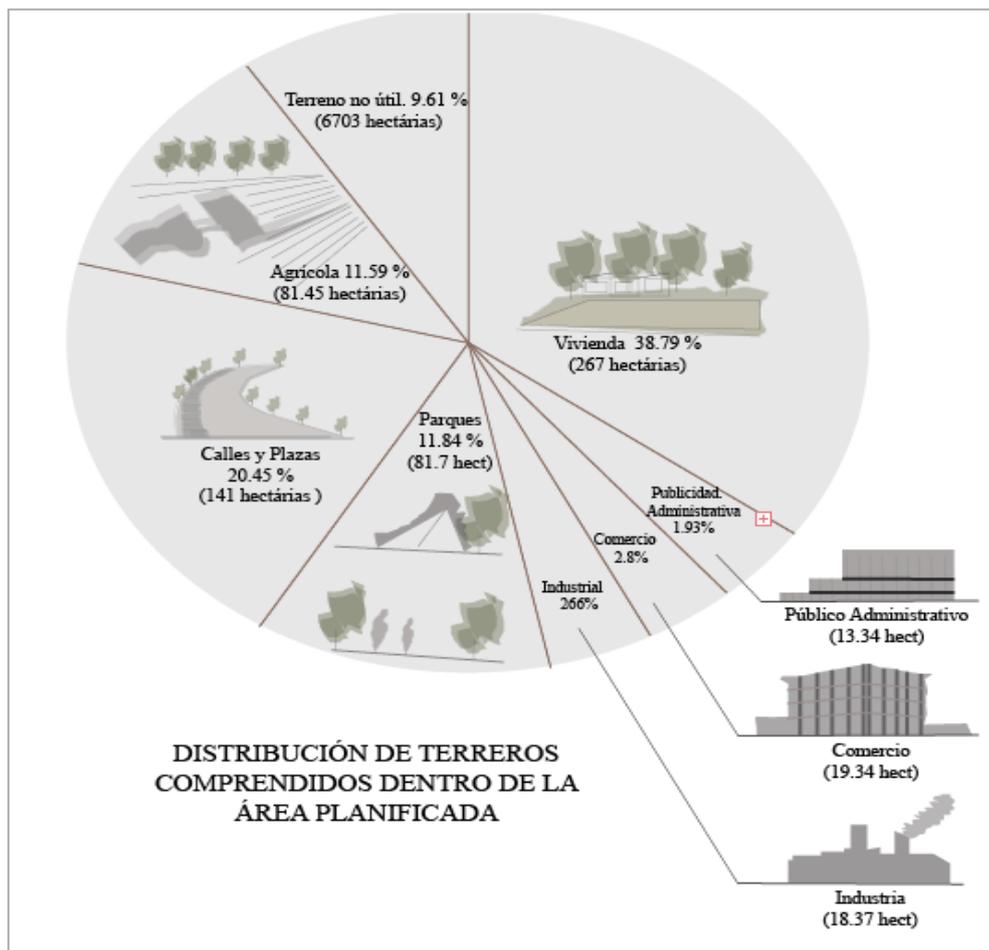


Figura 17. Interpretación de resultados de propuesta Urbana de la ciudad de Ambato en 1951
Fuente: Planteamiento del Plan Regional de Tungurahua de 1951

Se permitió presentar un Plan Regulador para la ciudad de Ambato con una regeneración urbana; mediante la ejecución de nuevos barrios, con vías especiales

vivienda colectiva en bloques evitando los “*slums*”¹, implementando una fijación de líneas de fábricas en las calles y avenidas de acuerdo a las características del tránsito.

En conclusión, dentro del contexto histórico de 1951, se da especial interés a líneas de fábricas en las calles y avenidas de acuerdo a las características del tránsito; normas particulares de uso de suelo; implantación de líneas de Fábrica en calles y avenidas pero todo esto se realizaba de manera improvisada; en cuanto a la parte vial se establece flujos de tránsito, pero la ampliación de calles no cuentan con una morfología urbana; en cuanto al sistema férreo y el sistema recreativo no se le presta mucho interés.

3.2.2. Plan Regulador De Ambato 1972

- Ambato modelo Ecológico del Ecuador futuro
- La compañía anónima mercados de capitales y desarrollo Nacional.
- Actualización de la ley en función de los requerimientos de la comunidad
- Realidad y perspectivas de la agricultura en la provincia de Tungurahua.
- El estado y la industria en Tungurahua
- Las obras hidráulicas de Tungurahua en el desarrollo Nacional.
- Las finanzas y la ciudad
- La empresa privada y el desarrollo
- La integración andina para el Ecuador
- Energía eléctrica en Ecuador y Colombia
- El hombre razón y fin del desarrollo

Programa municipal Ambato 1974

- Salubridad
- Vivienda
- Mercados
- Sistema viario
- Hoteles: turismo

¹ Se denomina **etimología** al estudio del origen de la palabra y sus cambios estructurales y de significado

Los territorios que antes pertenecían a la parroquia de Picaihua, la Joya, Huachi Chico, fueron adheridos al área urbana en 1975.

- **Salubridad**

- Tratamiento y recolección de basura
- Canalización, estudios para la ejecución de redes de canalización de los nuevos barrios de la ciudad y de los existentes, así como un colector paralelo al río.
- Agua potable: captación de aguas del río Ambato o las de Mocha Pata.
- Parroquias: sistemas de Agua Potable y alcantarillado en todas las parroquias.
- Centros de Salud: para cabeceras parroquiales como para los barrios de la ciudad.

- **Vivienda**

- Compara con los estudios del PLAN DE 1951, sigue las densidades altas de hasta 2.000 HAB/ HA, como por eje en Bellavista y en el Centro de 500 HAB/HA.
- Déficit de vivienda entre 4 a 8 mil viviendas.
- Espacios verdes: 12.13 HA ocupan el 1.57% del área urbana.

- **Sistema viario**

- Paso de la Panamericana por la ciudad, Huachi Chico cerca del Colegio Guayaquil.
- Vía de 32 metros de ancho.
- Paso a desnivel para salir al Sur por la Mera Olmedo Urdaneta.
- Viaducto los Shyris.
- Ingresos a Miraflores con vía a desnivel.

- **Mercados**

- Ubicación de nuevos mercados descentralizar el comercio, mercado nuevo para el sur en Huachi, mercado cubierto en la Colón supermercados para Ficoa mercado en la Merced.
- Remodelación del viejo Mercado de Ingahurco

- **Demografía**

- El crecimiento poblacional supero las expectativas del Plan del 1951.

- 1950: 33.908
- 1982 Estimado: 89.984 se adelantó 7 años
- 1974 89.000 HAB
- 2000 Estimado: 111.408 Tasa de crecimiento del 2 al 2.9% anual
200.000

- **Observaciones**

- Ejecución de la variante de la panamericana
- Remodelación de 27 intersecciones que tenía Ambato por el cruce de la línea Férrea en el año 1952.
- Fortalecimiento de las 4 zonas Ingahurco, Atocha, Huachi y Bellavista.

En conclusión, dentro del contexto histórico de 1972 – 1974 se destaca la continuidad en temas como: implantación de líneas de Fábrica en calles y avenidas y los flujos de tránsitos; se da prioridad a: tratamiento y recolección de basura, ubicación y remodelación de mercados y la remodelación de intersecciones; sigue sin darse mucha prioridad a la línea férrea, el aspecto recreativo y un aspecto vial con normativa.

3.2.3. Plan de Desarrollo Urbano Rural de Ambato 1986

En 1986 se elaboró el plan de Desarrollo Urbano Rural de Ambato, con el objetivo fundamental de normar el área Urbana de la ciudad. (Perímetro Urbano ampliado en 1.975 por el Arq. Pedro Vásconez).

Se llevó a cabo a clasificar en tres sectores:

- Área consolidada
- Área de control urbano
- Área de expansión urbana
- Ejes viales de descongestionamiento (paso lateral)
- Normas particulares de uso de suelo y de la edificación en el área urbana

Zonificación del área urbana

ART. 309: “Las normas están orientadas a regular los usos de suelo, densidades de población, áreas y frente mínimos de los lotes, coeficientes de ocupación y utilización

de suelo, retiros mínimos y alturas máximas de las edificaciones y área mínima por lote por unidad de vivienda.

- Plano de zonificación por usos de suelo y que son residenciales comerciales e industriales.
- Los residenciales se subdividen según el número de viviendas permitido por lote en: unifamiliar, bi-familiar y multifamiliar.

Capítulo II normas de control y modificaciones del plan:

Art. 5 “Cuando por circunstancias especiales expresamente calificadas por el consejo fuera necesario modificar las disposiciones del PDURA podrá el concejo aprobar su reforma mediante ordenanza”

- Se faculta los cambios en todos los aspectos desde plan vial pasando por ubicación de equipamientos hasta las normas de edificación y usos.
- Art. 15, “Las normas generales de la presente ordenanza y las PDURA respecto a coeficientes de construcción alturas mínimas y máximas retiros tamaño de los predios y dimensiones de lotes podrán variarse cuando los proyectos tengan la calidad de conjuntos armónicos.
 - Se considera como conjuntos armónicos aquellas agrupaciones de construcciones que por condiciones de uso localización dimensión o ampliación están relacionadas entre sí de tal manera que constituyan una unidad espacial propia distinta del carácter del sector.

Art. 20: En todo lo relacionado con las áreas no urbanas y los distintos usos que el PDURA establece igualmente solo el concejo municipal puede disponer su cambio o autorizar asentamientos no contemplados en el plan.....”

- Normativas especiales para corredor urbano y para el parque industrial de Ambato - aeropuerto, cuartel militar, establecimiento, fabriles.

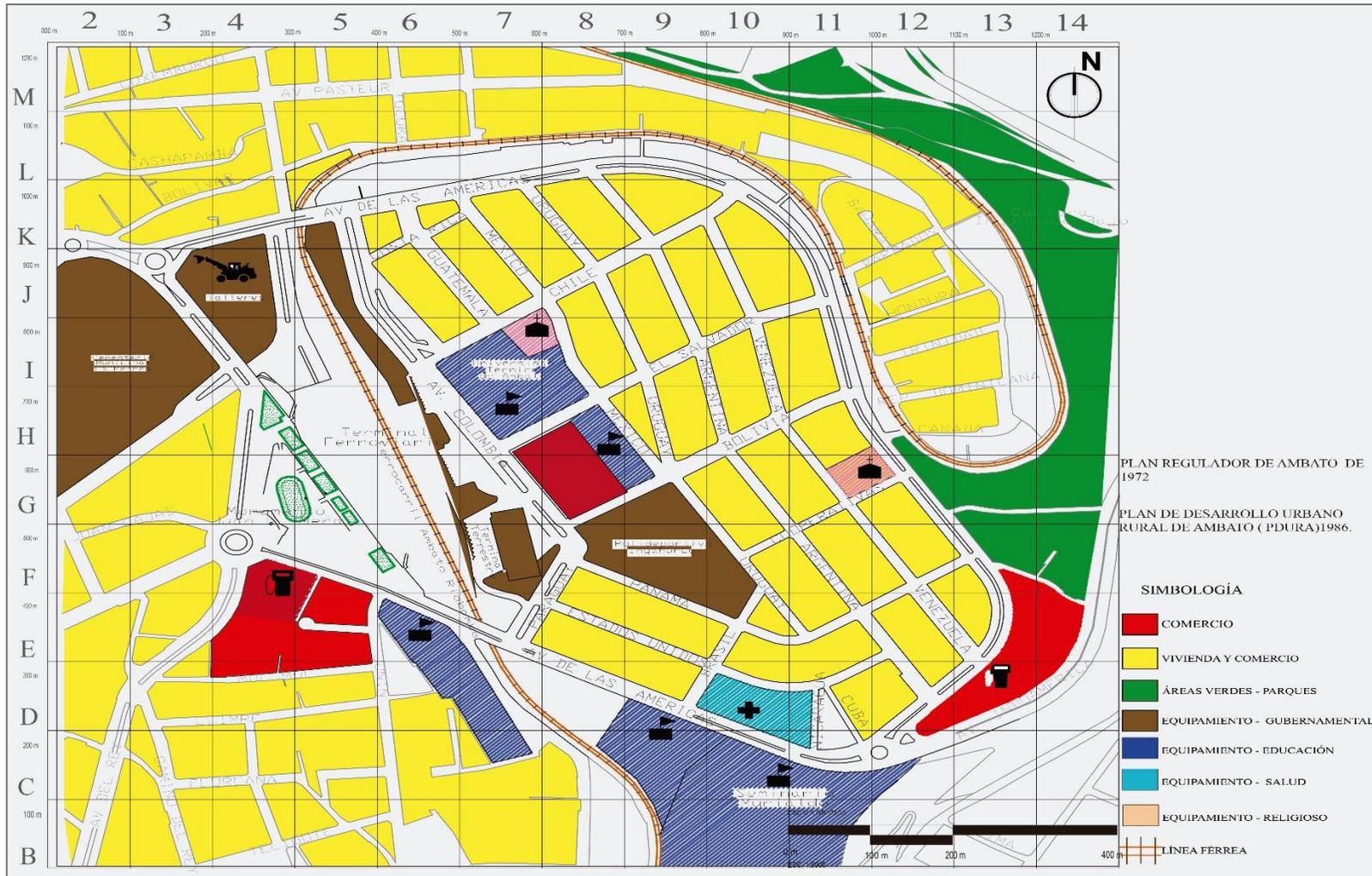


Figura 18. Interpretación de Uso de suelos de la ciudad de Ambato en 1986
 Fuente: PDURA - Ambato 1986

El cambio en la morfología de la ciudad es consecuencia en este caso del crecimiento y la expansión de la misma, que se da espontáneamente con pocas regulaciones. Haciendo que los edificios públicos y la mayoría de los servicios se concentren en el centro inicial de la ciudad. Posteriormente hay nuevas micro centralidades y nuevos asentamientos. El plan urbano con zonificaciones marcadas para la ciudad de Ambato colaboró con el crecimiento espontáneo y desconectado entre sí. Esto dejó al centro como único espacio con uso de suelo mixto. (Del Pino, 2013). Desde los inicios, como algunas ciudades, el centro no estaba pensado para su crecimiento, el sistema de calles y veredas no eran ni suficientes ni adecuadas para el tránsito, no existían vías que constituyan una estructura de transporte primario. Los mayores problemas de congestión se observaban los días de feria. En 1950 Plan de Uso Territorial realizado por el Arq. Sixto Durán Ballén y los ingenieros W. Garcés Pachano y L. Moreno Loo, tenía como objetivo reorganizar una ciudad de escombros. De este plan regulador algunos puntos se concretaron como la creación de barrios nuevos como Ingahurco, destinado a vivienda en un principio (Del Pino, 2013).

Según el Plan ordenador de 1950 explicado anteriormente, se planteó la supresión de la línea férrea en ciertos tramos, que lograrían acortarla 5 kilómetros, y que la nueva partiese de Ingahurco, evitando que atravesase por las calles de la ciudad, lo que había ocasionado muchos accidentes. El barrio Ingahurco surgió luego del terremoto de 1949, debido a que la mayoría de pobladores buscaron refugio en un lugar amplio, libre de edificios altos que pudieran poner en riesgo su seguridad si se produjera un nuevo sismo. En aquel entonces el límite norte de Ambato era el cementerio municipal, pero debido al terremoto y al crecimiento poblacional de la ciudad, los habitantes comenzaron a poblar las extensas áreas de huertos ubicados en aquellos límites. La estación ferroviaria convirtió al lugar en el corazón económico de la ciudad y de la región centro. En sus alrededores se abrieron locales comerciales. Entre los más tradicionales están los almacenes de grano y molinos, muchos comerciantes y agricultores de Riobamba y Latacunga venían con frecuencia a comprar y vender diferentes productos. En el 2008 se inicia el plan de rehabilitación como “Ferrocarril Turístico Patrimonial”, proyectando una alternativa para la economía de las ciudades intermedias a través del turismo cultural, con el objetivo de revivir las identidades

culturales y la memoria de un patrimonio estancado en el pasado. De esta manera se logró recuperar y restaurar gran parte de las estaciones que tuvieron que ser complementadas para ser adaptadas a la modernidad actual y las necesidades presente del entorno desarrollado en la que cada una se encuentra (Palacios, 2015).

La presencia del ferrocarril dentro del barrio de Ingahurco fue sinónimo de progreso socioeconómico para la ciudad de Ambato, vivir cerca de la estación de tren era un privilegio, y más si se contaba con un negocio, ya que debido al intercambio de productos que se realizaba constantemente entre las ciudades, muchos comerciantes apartaban un espacio para exhibir sus productos aprovechando la afluencia de gente que se concentraba en la estación. Si bien en la actualidad la estación de tren funciona solamente como medio de turismo, la imagen de la actividad económica aún se conserva debido a la presencia de la terminal terrestre, existen varios puestos de comercio de diferente tipo, que se ven beneficiados por la presencia constante de personas. El paso del ferrocarril también significó un cambio en la estética del espacio público, creándose parques con fuentes de bronce, jardines y monumentos, por su parte la arquitectura pública adoptó la imagen de palacio con fachadas neoclásicas, eclécticas y posteriormente modernas (Ruiz, 1970).

“El trazado de la vía férrea al llegar a las ciudades fue un referente para el futuro crecimiento urbano, con viviendas alrededor de la estación o alineadas a la vía férrea” (Del Pino, 2013). El plano de Ingahurco muestra claramente como las edificaciones se fueron situando a los costados de la vía del tren, adaptándose a la forma de las curvas de la vía férrea, siendo una condicionante no solo del crecimiento urbano, sino también de los flujos peatonales, la presencia de las rieles en el espacio público dan a las personas una sensación de grieta, que en algunos casos interrumpe una circulación continua de los flujos peatonales, siendo un limitante para el aprovechamiento de los espacios residuales que se generan en la estación de tren.



Figura 19. Crecimiento urbano

Fuente: Municipio de la Ciudad de Ambato; Modificado por Durán 2017

En conclusión, dentro del contexto histórico de 1986 existe semejanza con los tres contextos anteriores en cuanto a la necesidad de contar con una plan regulador para la ciudad; con el contexto de 1951 tiene similitud con las normas particulares del uso del suelo; lo característico y relevante en este contexto es la expansión urbana y el descongestionamiento de ejes viales; un elemento a destacar es sobre todo rehabilitación del de la línea férrea y espacios de recreación para el sector en donde se le considera como un eje fundamental del turismo y comercio.

3.2.4. Plan De Ordenamiento Territorial Del Cantón Ambato 2020

Concepto del PDOT.

Este Plan tiene el objetivo y estrategias mejorar la calidad de vida del cantón, dando a conocer los implementos de equipamientos, servicios, espacios públicos, creando áreas de paisaje natural mediante un manejo sustentable del medio ambiente estableciendo medidas de conservación:

- Estructura de asentamientos
- Piezas Urbanas parroquiales

El plan Ambato 2020 surge de la necesidad de contar con un documento orientador a un pueblo decidido a enfrentar el futuro planificando su desarrollo.

La concepción de todo "Plan de Desarrollo" a más de participativa debe ser holista, por ello se planteó la Estrategia Integral de Desarrollo, consensuada con la comunidad ambateña, aquella que ha estado permanentemente preocupada por el desarrollo y evolución de su cantón y provincia; aquella, que ha querido voluntariamente participar y aportar para este anhelado fin.

El desarrollo se construye a partir de sus instrumentos: estrategia de desarrollo, manejo racional del territorio, participación de los actores sociales, y gestión del gobierno local. Para configurar el Ambato 2020 se plantea un esquema tripolar en el que se dé fortalecimiento institucional, con el Plan de Modernización de la Municipalidad, se formule la Estrategia Integral de Desarrollo y se proponga el Plan de Ordenamiento Territorial.

En la Estrategia Integral de Desarrollo, se plantea la "Visión Cantonal", se analiza la situación del cantón por sectores, y en cada uno de ellos sus fortalezas y debilidades en el ámbito interno, y oportunidades y amenazas en el externo; en base a tres ejes: económico, social y territorial ambiental.

La gestión Administrativa se ve fortalecida con el planteamiento del plan estratégico institucional, los planes operativos, la nueva estructuración por procesos, la generación de la plataforma tecnológica, la valoración del recurso humano por competencias y la implementación de la veeduría ciudadana.

El plan de ordenamiento territorial (POT), asume la perspectiva y visión del desarrollo que se sustenta en las definiciones de la Estrategia Integral de Desarrollo (EID), y se convierte en el instrumento orientador del desarrollo del Cantón, de la Ciudad y demás centros poblados.

La ciudad de Ambato es uno de los polos económicos más importantes del País, ciertamente el más significativo de la zona central de la serranía, y por ende dueño,

de una gran dinámica urbana. Precisamente esta dinámica ha sido fuente de conflictos, tanto en conectividad como en disponibilidad de servicios y equipamientos. El plan de ordenamiento territorial partió del conocimiento cabal de la realidad urbana y cantonal, formando parte del análisis los aspectos demográficos, la evolución de la población en los últimos veinte años, -su crecimiento-, las corrientes migratorias, la vivienda. Los aspectos de economía y funcionalidad; dentro de esta última las infraestructuras y los servicios. Los análisis del territorio regional, su soporte ambiental, subsistemas hidrográficos y orográficos, el medio ambiente urbano y sus impactos tales como la industria, excretas, residuos sólidos etc.

Uso del suelo

El sector Ingahurco mediante su análisis de uso de suelos presenta un predominante de uso de vivienda y comercio. En este espacio urbano se presenta de manera inapropiada el abandono de los rieles del tres, espacios alejados y sin uso, siendo así un espacio inseguro por falta de interés de las autoridades. Espacios donde se presenta conflictos de comercio informal al encontrarse en un sector comercial por presencia de varios equipamientos como el Terminal Terrestre Ambato, centro comercial Juan Cajas, Centro comercial Ferroviario, Centro comercial.

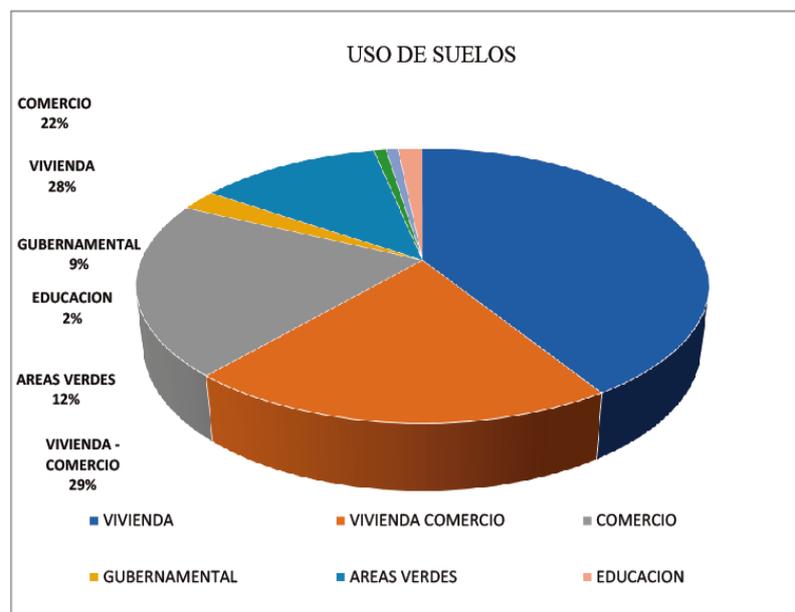


Figura 20. Uso de Suelos del Sector Ingahurco
Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

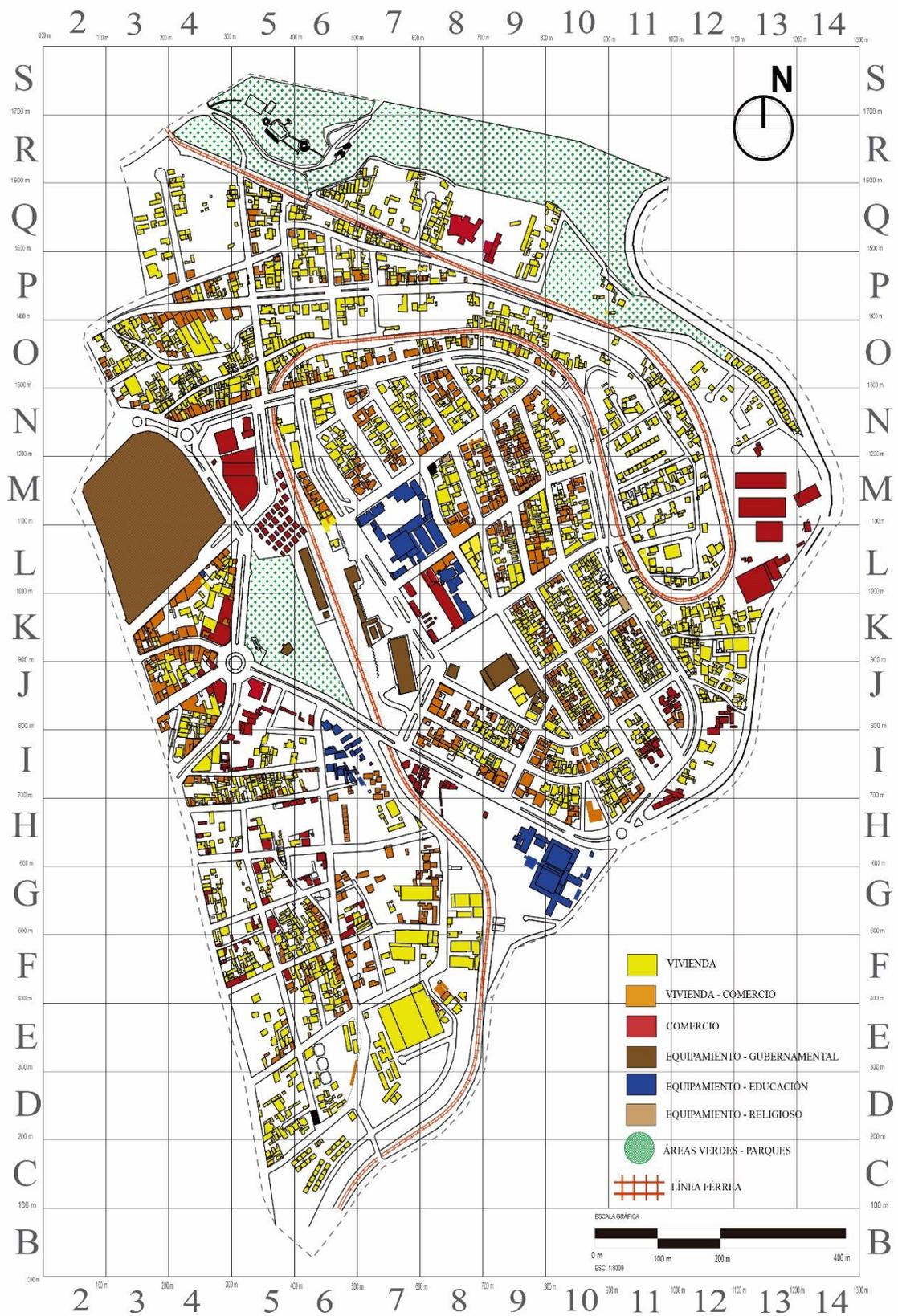


Figura 21. Mapeo Uso de Suelos del Sector Ingahurco

Fuente: (I. Municipalidad de Ambato, 2020).

Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.



Imagen 6. Imagen urbana, Sector Ingahurco
Fotografía: María Belén Taboada, 2020.



Imagen 7. Imagen urbana, Sector Ingahurco
Fotografía: María Belén Taboada, 2020.



Imagen 8. Imagen urbana, Sector Ingahurco
Fotografía: María Belén Taboada, 2020.

Alturas

El sector Ingahurco presenta elevaciones en alturas prominentes en tres a cuatro pisos según el estudio dado del sector lo que con lleva a una mala imagen urbana, necesariamente se requiere una normativa adecuada para el sector.

La normativa aplicarse tiene que llevarse a cavo tomando en cuenta cada sector en estudio tomando en cuenta el sector residencial, el sector recreativo, el sector comercial, y el estudio en equipamientos.



Figura 22. Mapeo, Alturas del Sector Ingahurco

Fuente: (I. Municipalidad de Ambato, 2020).

Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

En conclusión, dentro del contexto histórico del 2020, se mantiene como similitud con los otros contextos las normas para uso de suelo, pero se destacan acciones como: equipamientos de servicios y espacios públicos, generación de plataforma tecnológica, manejo racional del territorio, abandono de la línea férrea, falta de espacios recreativos y un buen uso de normativa vial.

3.3. Compilación de los contextos históricos entre 1951-2020

En la tabla, se muestra una compilación de las características relevantes de cada uno de los contextos destacando las acciones que se aplicaron en cada uno de ellos, así como también resaltando acciones que fueron características de cada contexto y que una u otra manera coadyuvaron en algo al análisis histórico de Ingahurco:

Tabla 4. Acciones de cada contexto histórico

Acciones de cada contexto histórico	1951	1972 - 1974	1986	2020
Plan Regulador para la ciudad de Ambato	X	X	X	
Vías especiales vivienda colectiva	X			
Líneas de fábricas en las calles y avenidas de acuerdo a las características del tránsito	X			
Normas particulares de uso de suelo	X		X	X
Implantación de líneas de Fábrica en calles y avenidas	X	X		
Flujos de tránsitos	X	X		
Redistribución de los servicios importantes para su regeneración	X			
Tratamiento y recolección de basura		X		
Ubicación y Remodelación de mercados		X		
Remodelación de intersecciones		X		
Rehabilitación de la líneas férrea			X	
Expansión urbana			X	
Descongestionamiento de ejes viales			X	
Equipamientos de servicios y espacios públicos				X
Generación de plataforma tecnológica				X
Manejo racional del territorio				X
Abandono de la línea férreo				X
Falta de espacios recreativos		X	X	X
Falta de normativa en el sistema vial		X	X	X

Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

3.4. Compilación de la Línea del tiempo 1951-2020

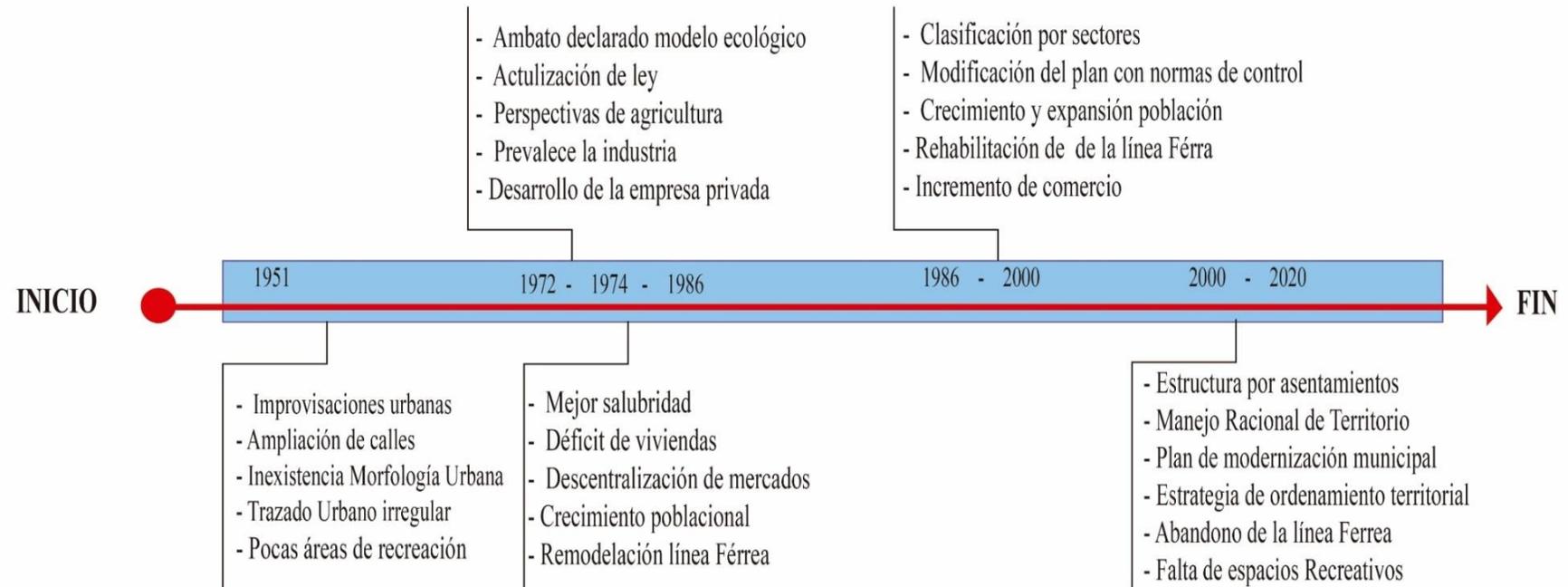


Imagen 9. Línea de tiempo 1951-2020
Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

3.5. Identificación de Necesidades

3.5.1. Análisis de las encuestas aplicadas a los habitantes del Sector de Ingahurco

Edad de los encuestados

Tabla 5. Edad

EDAD	N°	%
<18	35	9%
19-29	66	18%
30-39	181	49%
>40	87	24%
TOTAL	369	100%

Fuente: Encuesta aplicada a los moradores
Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

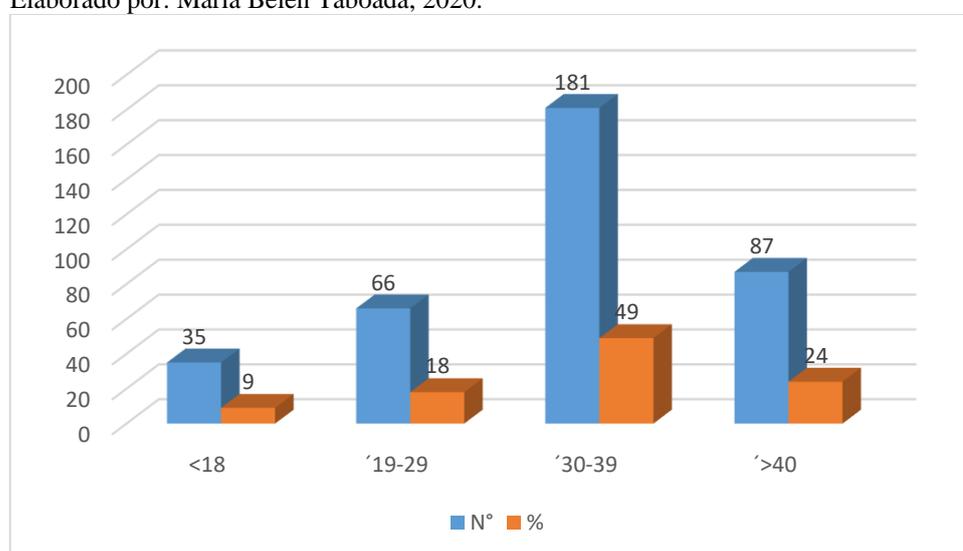


Figura 23. Edad

Análisis. Los encuestados se encuentran en un 49% en el grupo de edad de 30 a 39 años de edad, seguido en unos 24% mayores de 40 años, el 18% de 19 a 29 años y el 9% personas menores de 18 años de edad.

Género de los encuestados

Tabla 6. Género

GÉNERO	N°	%
MASCULINO	155	42%
FEMENINO	214	58%
TOTAL	369	100%

Fuente: Encuesta aplicada a los moradores
Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

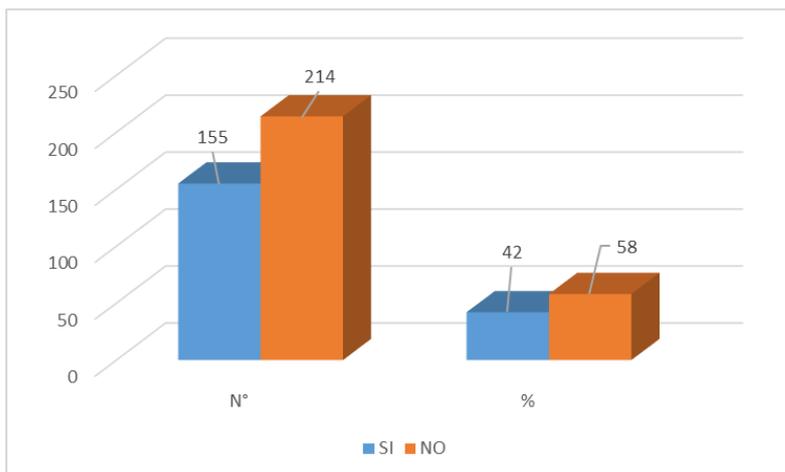


Figura 24. Género

Análisis. Los encuestados en la mayoría son mujeres en un 58% lo que representan 214 personas; y 42% de hombres lo que constituye 155 personas.

1. ¿Históricamente considera que se han desarrollado cambios importantes de regeneración urbana en el sector de Ingahurco?

Tabla 7. Cambios Históricos

CAMBIOS HISTÓRICOS	N°	%
SI	147	40%
NO	222	60%
TOTAL	369	100%

Fuente: Encuesta aplicada a los moradores
Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

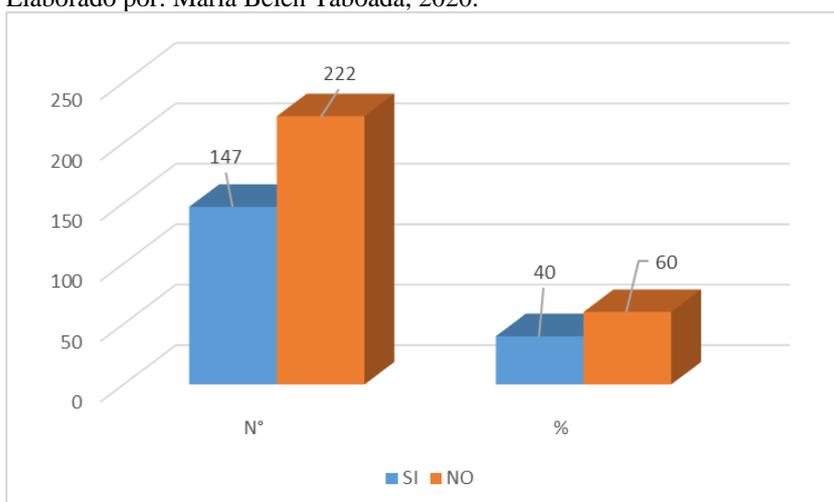


Figura 25. Cambios históricos

Análisis. Los encuestados en un 40% consideran que se desarrollaron cambios importantes de regeneración urbana, mientras que el 60% opina lo contrario.

2. Como califica los cambios de regeneración urbana que se han producido en el sector de Ingahurco históricamente:

Tabla 8. Criterios de regeneración urbana

REGENERACIÓN URBANA CRITERIOS	N°	%
FAVORABLES	59	16%
DESFAVORABLES	86	23%
NADA SIGNIFICATIVO	99	27%
DESCONOCE	125	34%
TOTAL	369	100%

Fuente: Encuesta aplicada a los moradores
Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

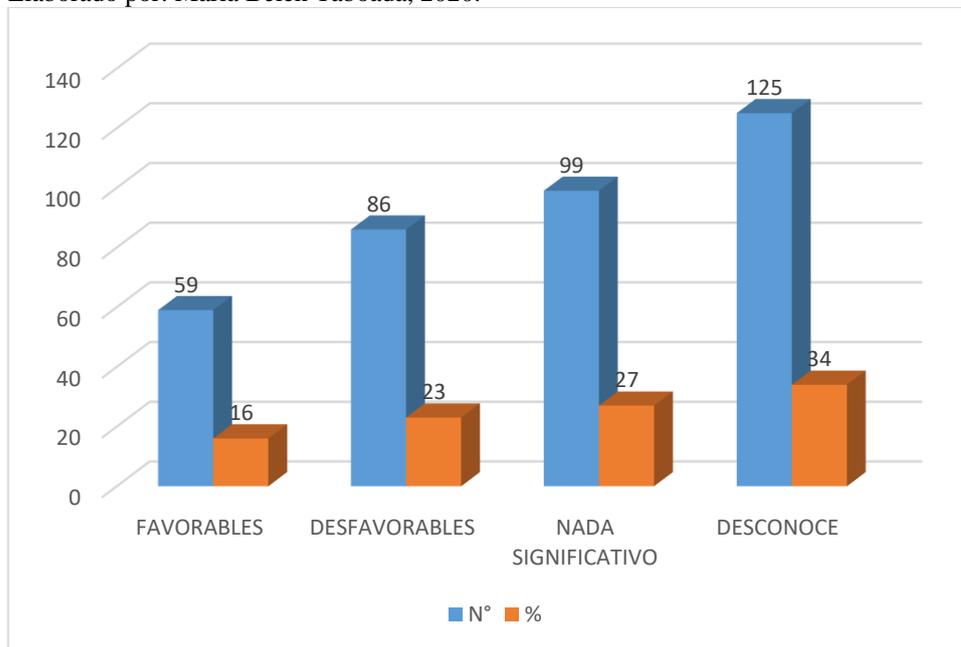


Figura 26. Criterios de regeneración urbana

Análisis. El 34% de los moradores del sector de Ingahurco desconocen los cambios de regeneración urbana que se produjeron, el 27% considera que no fueron significativos, el 23% los valora como desfavorables y apenas el 16% los percibe como cambios favorables .

3. ¿Según su criterio, cuáles son los problemas que se viven en el sector de Ingahurco?

Tabla 9. Problemas de regeneración urbana

PROBLEMAS	N°	%
ORGANIZACIÓN DE LA CIUDAD	122	28%
VIALIDAD VEHICULAR	115	27%
ESPACIOS ABANDONADOS	95	22%
FALTA DE ESPACIOS DE ENCUENTRO	84	19%
COMERCIO	51	12%
MOVILIDAD PEATONAL	45	10%
INSEGURIDAD	41	10%
TOTAL	431	100%

Fuente: Encuesta aplicada a los moradores
Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

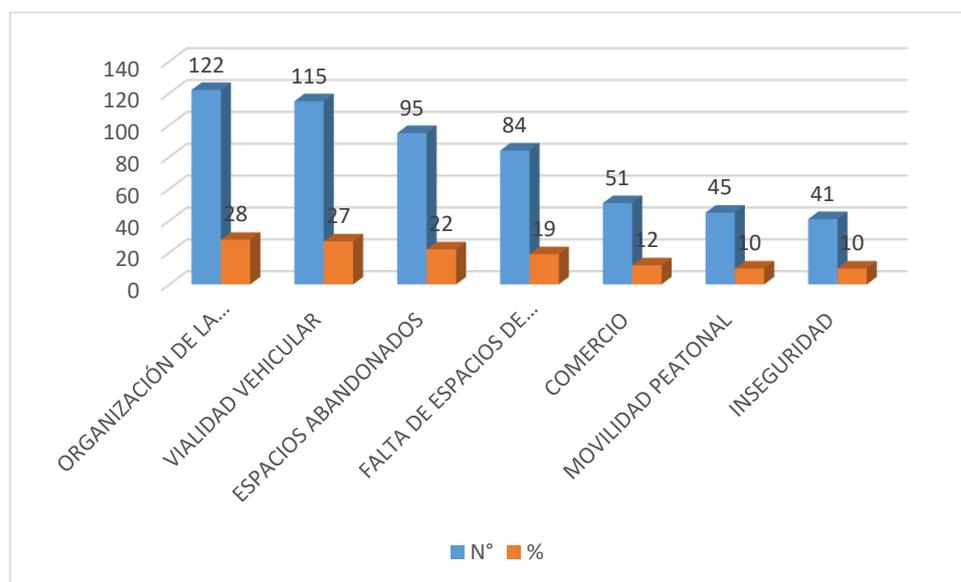


Figura 27. Problemas de regeneración urbana

Análisis. Los moradores del sector de Ingahurco consideran que los principales problemas que visualizan son: la organización de la ciudad en un 28%, la vialidad vehicular en un 27%, los espacios abandonados con un 22%, la falta de espacios de encuentro en un 19%, el comercio en un 12%, la movilidad peatonal y la inseguridad en un 10%

4. Según su criterio, ¿qué hace falta para mejorar para el bienestar de los moradores del sector de Ingahurco?

Tabla 10. Mejoras de Bienestar

MEJORAS BIENESTAR	N°	%
CONEXIÓN DE ESPACIOS	126	22%
ÁREAS DE RECREACIÓN	108	19%
BOULEVARD	104	18%
ÁREAS DE ENCUENTRO	98	17%
ÁREAS DE DESCANSO	77	13%
ÁREA DE CICLO VÍAS	65	11%
PARQUEADEROS	47	8%
ÁREAS VERDES	41	7%
COMERCIO	36	6%
TOTAL	576	100%

Fuente: Encuesta aplicada a los moradores
Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

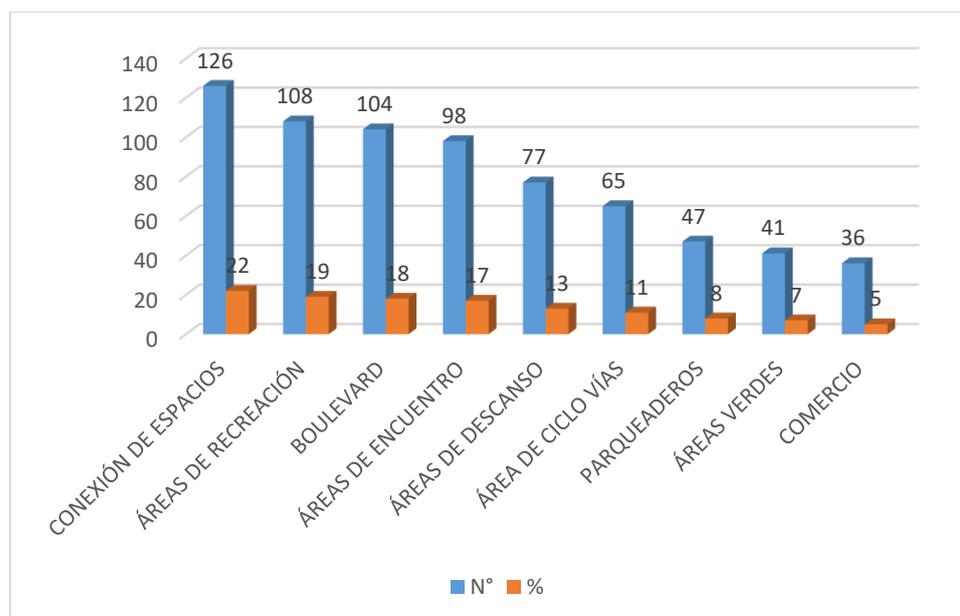


Figura 28. Mejoras de Bienestar

Análisis. Las mejoras de regeneración urbana que los moradores del sector de Ingahurco sugieren que son importantes son: conexión de espacios en un 22%, las áreas de recreación 19%, un boulevard el 18%, las áreas de encuentro en un 17%, las áreas de descanso el 13%, las áreas de ciclo vía el 11%; así como también la necesidad de parqueaderos en un 8%, áreas verdes el 7% y el comercio en un 6%.

5. ¿Cree necesario la realización de regeneración urbana en el sector de Ingahurco?

Tabla 11. Necesidad de regeneración urbana

NECESIDAD REGENERACIÓN URBANA	N°	%
SI	302	82%
NO	67	18%
TOTAL	369	100%

Fuente: Encuesta aplicada a los moradores
Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

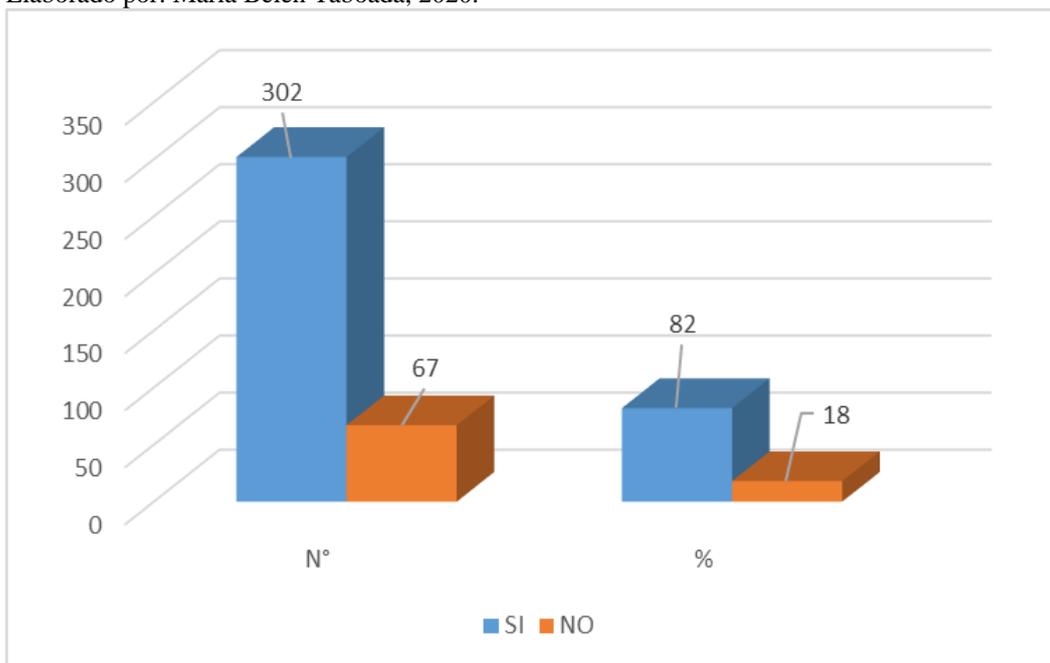


Figura 29. Necesidad de regeneración urbana

Análisis. Los encuestados consideran que es una necesidad de regeneración urbana en un 82% lo que representan 302 personas y apenas el 18% considera lo contrario lo que constituyen 67 personas.

3.5.2. Análisis de la entrevista

1. ¿De qué manera aporta el análisis histórico del sector de Ingahurco de la ciudad de Ambato a la construcción de una regeneración urbana?

Permitirá la cohesión social, seguridad, ambiente.

2. ¿Qué espacios públicos considera usted que deberían ser rehabilitarlos o repotenciados en el sector de Ingahurco?

Se necesita espacios públicos recreativos que generen cohesión social, que permita que los habitantes se conozcan y puedan realizar diversos tipos de actividades que mejore la condición comercial del sector de Ingahurco.

3. ¿Cuál cree Ud. qué son las necesidades actuales del sector de Ingahurco de la ciudad de Ambato que deberían ser rehabilitados o repotenciados?

Las necesidades en cuanto a equipamiento, son los que generen cohesión social, que mejoren la calidad de vida, en relación a los urbano se requiere proyectos sostenibles, que sean atractivos, promuevan la calidad de vida, que sean espacios que permita la participación ciudadana, propiciar la movilidad en todos los aspectos, fomentar el ciclismo.

4. ¿Cree usted que a los espacios públicos le hacen falta equipamiento para su funcionamiento en el sector de Ingahurco?

Lo que hace falta que estos equipamientos públicos se interconecten a través iluminación, mobiliario, baterías sanitarias, lo que permite rehabilitar el espacio público.

5. ¿Qué elementos de regeneración urbana se han considerado para el sector de Ingahurco?

Los elementos de regeneración urbana que se consideren, podrían ser elementos coordinadores y que sumen positivamente a la ciudad, no se requiere elementos parches, sino elementos que tengan tantas funciones que generen conexiones y que no sea transitorio sino continuo. Conexión entre el parque de la Laguna, mercado Juan Casas, y todos los que existen.

6. ¿Qué sugerencia daría usted para mejorar el sector de Ingahurco?

Cohesión social

Conectividad

3.5.3. Diagnóstico urbano

Tabla 12. Ficha de observación 1

 UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA Facultad de Arquitectura Artes y Diseño			
FICHAS DE OBSERVACIÓN			
TEMA:	PLAN PARCIAL DE DESARROLLO URBANO A PARTIR DEL ANÁLISIS HISTÓRICO DEL SECTOR DE INGAHURCO Y SU REGENERACIÓN URBANA DE 1952.		
Elaborado por: M. Belén Taboada	LOCALIZACIÓN		
ZONA 1	Provincia: Tungurahua Cantón: Ambato Plataforma: # 1 Ubicación: Sector Ingahurco Altitud: 2.532 msnm		
DESCRIPCIÓN	TIPOLOGÍA		
La Zona 2 corresponde: <ul style="list-style-type: none"> - El Parque la Laguna. - El Centro comercial Ferroviario. - Centro Comercial Multiplaza. - Cementerio Municipal. - Capilla Nuestra Señora de la Inmaculada Concepción. - Unidad Educativa Joaquín Lalama El sector Ingahurco alto, comprendido por el parque la Laguna, el cementerio Municipal y comprendido netamente por ser un sector residencial presenta espacios activos comprendidos a las Av. principales como: la Av. Las Americas, Av. 12 de Noviembre, Av. El Rey que llegan a un punto de encuentro es decir un redondel, pero de manera como punto conflictivo para el sector de forma vehicular. Y espacios inactivos como son las calles secundarias, y pasajes, espacios aledaños a las rieles del tren que por no tener un mejor cuidado llegan a ser espacios de inseguridad para el sector.	Espacio público Espacio Residencial		
ZONA 1			
VÍAS - Ancho de vía: Calle: 10,00m - 15,00m Avenida: 20,00m - Ancho de acera: 1,00m - 3,00m - Material de vías: Adoquín <input type="checkbox"/> Asfalto <input checked="" type="checkbox"/> Lastrado <input type="checkbox"/> - Luminarias: SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> - Redes Eléctricas: Aérea <input checked="" type="checkbox"/> Subterráneo <input type="checkbox"/>	RED DE MOVILIDAD - Paradas: SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> - Transporte Público: SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> - Señalética: SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> EQUIPAMIENTO - Espacios Recreativos: Abiertos <input checked="" type="checkbox"/> Cerrados <input type="checkbox"/> - Áreas verdes: SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/>		
FOTOGRAFÍAS SECTOR:			
Parque La Laguna  Características	Centro comercial Ferroviario Capilla nuestra Señora de la Inmaculada  Características	Rieles del Tren  Características	Terminal Ferreo  Características
- El Parque la Laguna una zona en deterioro por falta de mejora del espacio recreativo lo que con lleva a un espacio inseguro en algunas áreas de la zona.	- El sector de la Av. Cevallos con el centro comercial Ferroviario presenta un espacio desorganizado y en conflicto vehicular, requiere así una mejora de movilidad peatonal	- El terminal Ferreo en conjunto con las edificaciones residenciales y equipamientos aledaños a las rieles del tren, presentan un descuido y deterioro, ya que así permiten que se fomente la inseguridad. Lo que requiere una breve intervencion para beneficio de los ciudadanos del sector.	

Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

Tabla 13. Ficha de observación 2



FICHAS DE OBSERVACIÓN

TEMA:	PLAN PARCIAL DE DESARROLLO URBANO A PARTIR DEL ANÁLISIS HISTÓRICO DEL SECTOR DE INGAHURCO Y SU REGENERACIÓN URBANA DE 1952.	
Elaborado por: M. Belén Taboada		
ZONA 2		
DESCRIPCIÓN	<p>LOCALIZACIÓN Provincia: Tungurahua Cantón: Ambato Plataforma: # 1 Ubicación: Sector Ingahurco Altitud: 2.532 msnm</p> <p>TIPOLOGÍA Espacio público Espacio Residencial Espacio Comercial</p>	
<p>La Zona 2 corresponde:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Terminal Terrestre de Ambato - Terminal Ferreo - Centro Comercial Juan Cajas - Unidad Educativa Sagrada Familia - Iglesia Espíritu Santo - Colegio de Arquitectos - Colegio de Ingenieros Civiles - Complejo Deportivo Ingahurco - Iglesia Episcopal El Salvador <p>Ingahurco un sector creado en la planificación urbana de 1951 por el arquitecto Sixto Durán Ballén, dedicando al uso de suelo: residencial como también comercial, al igual que sus equipamientos que fueron puntos que permitan reactivar el sector como lo fue la Universidad Técnica de Ambato, El terminal Ferreo, el terminal Terrestre de Ambato y espacios comerciales. Lo que influyeron en la actualidad, que se presenten nodos conflictivos tanto vehiculares como peatonales por ser un sector comercial y de transferencia.</p>	ZONA 2	
	<p>VÍAS</p> <p>- Ancho de vía: Calle: 10,00m - 15,00m Avenida: 20,00m</p> <p>- Ancho de acera: 1,00m - 3,00m</p> <p>- Material de vías: Adoquín <input type="checkbox"/> Asfalto <input checked="" type="checkbox"/> Lastrado <input type="checkbox"/></p> <p>- Luminarias: SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/></p> <p>- Redes Eléctricas: Aérea <input checked="" type="checkbox"/> Subterráneo <input type="checkbox"/></p>	<p>RED DE MOVILIDAD</p> <p>- Paradas: SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/></p> <p>- Transporte Público: SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/></p> <p>- Señalética: SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/></p> <p>EQUIPAMIENTO</p> <p>- Espacios Recreativos: Abiertos <input type="checkbox"/> Cerrados <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>- Áreas verdes: SI <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/></p>

FOTOGRAFÍAS SECTOR:

<p>Complejo Deportivo Ingahurco</p> <p style="text-align: center;">Características</p> <p>- El Complejo Deportivo se presenta en deterioro, ya que pierde su visión urbana recreativa por presentarse como un espacio cerrado.</p>	<p>Centro Comercial Juan Cajas</p> <p style="text-align: center;">Características</p> <p>- Sector comercial que presenta conflictos vehiculares, ventas ambulantes, falta de prioridad a la movilidad a los peatones.</p>	<p>- Colegio de Arquitectos e Ingenieros - Iglesia Espíritu Santo</p> <p style="text-align: center;">Características</p> <p>- Presenta varios equipamientos y vivienda de calidad media alta que requiere normativa en uso de suelo.</p>	<p>Terminal Terrestre Ambato - Av. Las Américas</p> <p style="text-align: center;">Características</p> <p>- Nodos conflictivos por presencia del Terminal Terrestre Ambato, tanto en la Av. Las Américas como la calle Colombia, a causa de su fuerte impacto vehicular</p>
--	---	--	---

Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

Tabla 14. Ficha de observación 3



UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
Facultad de Arquitectura Artes y Diseño

FICHAS DE OBSERVACIÓN

TEMA:	PLAN PARCIAL DE DESARROLLO URBANO A PARTIR DEL ANÁLISIS HISTÓRICO DEL SECTOR DE INGAHURCO Y SU REGENERACIÓN URBANA DE 1952.		
Elaborado por: M. Belén Taboada			
ZONA 3	<p>LOCALIZACIÓN</p> <p>Provincia: Tungurahua Cantón: Ambato Plataforma: # 1 Ubicación: Sector Ingahurco Altitud: 2.532 msnm</p>  		
<p>DESCRIPCIÓN</p> <p>La Zona 3 corresponde:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sector el Socavón - Av. Indoamérica <p>Esta zona se presenta de forma residencial desde la Av. las Américas hasta el Sector el Socavón, con un fuerte desnivel provoca el deterioro en la imagen urbana a las edificaciones construidas sin ninguna normativa adecuada.</p> <p>En el sector el Socavón se presenta espacios baldíos, áreas verdes una gran hectárea comprendida desde el complejo Socavón hasta la Av. Indoamérica, que requiere una intervención paisajista y recreativa para lograr reactivar este sector y evitar así inseguridad que presenta por ser un espacio en descuido, así será un beneficio de movilidad, conectividad, recreativo y socialización para los usuarios del sector y turistas.</p>	<p>TIPOLOGÍA</p> <p>Espacio público Espacio Residencial Espacio verde</p> <p style="text-align: center;">ZONA 3</p> <table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p>VÍAS</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ancho de vía: Calle: 10,00m - 15,00m Avenida: 20,00m - Ancho de acera: 1,00m - 3,00m - Material de vías: Adoquín <input type="checkbox"/> Asfalto Lastrado <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> - Luminarias: SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> - Redes Eléctricas: Aerea <input checked="" type="checkbox"/> Subterráneo <input type="checkbox"/> </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p>RED DE MOVILIDAD</p> <ul style="list-style-type: none"> - Paradas: SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> - Transporte Público: SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> - Señalética: SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> <p>EQUIPAMIENTO</p> <ul style="list-style-type: none"> - Espacios Recreativos: Abiertos <input type="checkbox"/> Cerrados <input checked="" type="checkbox"/> - Áreas verdes: SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> </td> </tr> </table>	<p>VÍAS</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ancho de vía: Calle: 10,00m - 15,00m Avenida: 20,00m - Ancho de acera: 1,00m - 3,00m - Material de vías: Adoquín <input type="checkbox"/> Asfalto Lastrado <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> - Luminarias: SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> - Redes Eléctricas: Aerea <input checked="" type="checkbox"/> Subterráneo <input type="checkbox"/> 	<p>RED DE MOVILIDAD</p> <ul style="list-style-type: none"> - Paradas: SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> - Transporte Público: SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> - Señalética: SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> <p>EQUIPAMIENTO</p> <ul style="list-style-type: none"> - Espacios Recreativos: Abiertos <input type="checkbox"/> Cerrados <input checked="" type="checkbox"/> - Áreas verdes: SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>
<p>VÍAS</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ancho de vía: Calle: 10,00m - 15,00m Avenida: 20,00m - Ancho de acera: 1,00m - 3,00m - Material de vías: Adoquín <input type="checkbox"/> Asfalto Lastrado <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> - Luminarias: SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> - Redes Eléctricas: Aerea <input checked="" type="checkbox"/> Subterráneo <input type="checkbox"/> 	<p>RED DE MOVILIDAD</p> <ul style="list-style-type: none"> - Paradas: SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> - Transporte Público: SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> - Señalética: SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> <p>EQUIPAMIENTO</p> <ul style="list-style-type: none"> - Espacios Recreativos: Abiertos <input type="checkbox"/> Cerrados <input checked="" type="checkbox"/> - Áreas verdes: SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> 		

FOTOGRAFÍAS SECTOR:

Rieles del tren	Ingahurco bajo	Escalinatas	Sector Socavón	Sector Socavón
				
				
Características	Características	Características	Características	Características
<p>- El terminal Ferreo en conjunto con las edificaciones residenciales y equipamientos aledañas a los rieles del tren, presentan un descuido y deterioro, ya que así permiten que se fomente la inseguridad. Lo que requiere una breve intervención para beneficio de los ciudadanos del sector.</p>	<p>- Fuertes pendientes que causan una mala imagen urbana debido a sus edificaciones en altura. Pasajes en deterioro que permiten la inseguridad del sector.</p>	<p>- Escalinatas que tienen un fuerte potencial de conectividad se presentan en deterioro falta de iluminación, lo que fomenta a la inseguridad del sector.</p>	<p>- El sector comprendido entre el complejo Socavón hasta la Av. Indoamérica presenta un fuerte potencial para intervención recreativa, como además de conectividad con el sector de Ingahurco. Ya que al no presentar un espacio en uso lleva a que se presente como una zona insegura para el sector.</p>	

Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

3.5.4. Cuento de flujos urbanos

Tabla 15. Matriz de conteo Calle Montes Cajas

MATRIZ DE CONTEO DE FLUJOS URBANOS		
NOMBRE DEL ESTUDIANTE	MARÍA BELÉN TABOADA FLORES	CROQUIS DE LA UBICACIÓN
HORA DE INICIO	12:00 PM	
HORA DE FIN	13:00 PM	
FECHA	20 DE FEBRERO DEL 2020	
NOMBRE DE LA CALLE	CALLE MONTES DEL CAJAS	
PEATONES	 POR UNA HORA PICO = 28	
	 POR UNA HORA PICO = 27	
CICLISTAS	 POR UNA HORA PICO = 5 CICLISTAS	
	 POR UNA HORA PICO = 0 CICLISTAS	
MOTOCICLETA	 POR UNA HORA PICO = 6 MOTOCICLETAS	
VEHICULOS LIVIANOS	 POR UNA HORA PICO = 18 LIVIANOS	
TAXI	 POR UNA HORA PICO = 14 TAXIS	
AUTO BUS	 CADA 15 MINUTOS POR UNA HORA = 4 BUSES	
CAMION DE CARGA	 POR UNA HORA PICO = 5 CARGA	
OTROS		

MATRIZ DE CONTEO DE FLUJOS URBANOS		
NOMBRE DEL ESTUDIANTE	MARÍA BELÉN TABOADA FLORES	CROQUIS DE LA UBICACIÓN
HORA DE INICIO	18:00 PM	
HORA DE FIN	19:00 PM	
FECHA	20 DE FEBRERO DEL 2020	
NOMBRE DE LA CALLE	CALLE MONTES DEL CAJAS	
PEATONES	 POR UNA HORA PICO = 25	
	 POR UNA HORA PICO = 23	
CICLISTAS	 POR UNA HORA PICO = 2 CICLISTAS	
	 POR UNA HORA PICO = 0 CICLISTAS	
MOTOCICLETA	 POR UNA HORA PICO = 5 MOTOCICLETAS	
VEHICULOS LIVIANOS	 POR UNA HORA PICO = 15 LIVIANOS	
TAXI	 POR UNA HORA PICO = 14 TAXIS	
AUTO BUS	 CADA 15 MINUTOS POR UNA HORA = 4 BUSES	
CAMION DE CARGA	 POR UNA HORA PICO = 4 CARGA	
OTROS		

Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

Tabla 16. Matriz de conteo Calle Uruguay

MATRIZ DE CONTEO DE FLUJOS URBANOS		
NOMBRE DEL ESTUDIANTE	MARÍA BELÉN TABOADA FLORES	CROQUIS DE LA UBICACIÓN
HORA DE INICIO	12:00 PM	
HORA DE FIN	13:00 PM	
FECHA	20 DE FEBRERO DEL 2020	
NOMBRE DE LA CALLE	CALLE URUGUAY	
PEATONES	 POR UNA HORA PICO = 36	
	 POR UNA HORA PICO = 39	
CICLISTAS	 POR UNA HORA PICO = 8 CICLISTAS	
	 POR UNA HORA PICO = 0 CICLISTAS	
MOTOCICLETA	 POR UNA HORA PICO = 14 MOTOCICLETAS	
VEHICULOS LIVIANOS	 POR UNA HORA PICO = 25 LIVIANOS	
TAXI	 POR UNA HORA PICO = 28 TAXIS	
AUTO BUS	 CADA 15 MINUTOS POR UNA HORA = 8 BUSES	
CAMION DE CARGA	 POR UNA HORA PICO = 17 CARGA	
OTROS		

MATRIZ DE CONTEO DE FLUJOS URBANOS		
NOMBRE DEL ESTUDIANTE	MARÍA BELÉN TABOADA FLORES	CROQUIS DE LA UBICACIÓN
HORA DE INICIO	18:00 PM	
HORA DE FIN	19:00 PM	
FECHA	20 DE FEBRERO DEL 2020	
NOMBRE DE LA CALLE	CALLE URUGUAY	
PEATONES	 POR UNA HORA PICO = 32	
	 POR UNA HORA PICO = 34	
CICLISTAS	 POR UNA HORA PICO = 5 CICLISTAS	
	 POR UNA HORA PICO = 0 CICLISTAS	
MOTOCICLETA	 POR UNA HORA PICO = 11 MOTOCICLETAS	
VEHICULOS LIVIANOS	 POR UNA HORA PICO = 21 LIVIANOS	
TAXI	 POR UNA HORA PICO = 25 TAXIS	
AUTO BUS	 CADA 15 MINUTOS POR UNA HORA = 8 BUSES	
CAMION DE CARGA	 POR UNA HORA PICO = 14 CARGA	
OTROS		

Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

Tabla 17. Matriz de conteo Calle José Rivera

MATRIZ DE CONTEO DE FLUJOS URBANOS		
NOMBRE DEL ESTUDIANTE	MARÍA BELÉN TABOADA FLORES	CROQUIS DE LA UBICACIÓN
HORA DE INICIO	17:00 PM	
HORA DE FIN	18:00 PM	
FECHA	20 DE FEBRERO DEL 2020	
NOMBRE DE LA CALLE	CALLE JOSÉ RIVERA	
PEATONES		POR UNA HORA PICO = 23
		POR UNA HORA PICO = 19
CICLISTAS		POR UNA HORA PICO = 4 CICLISTAS
		POR UNA HORA PICO = 0 CICLISTAS
MOTOCICLETA		POR UNA HORA PICO = 4 MOTOCICLETAS
VEHICULOS LIVIANOS		POR UNA HORA PICO = 09 LIVIANOS
TAXI		POR UNA HORA PICO = 13 TAXIS
AUTO BUS		CADA 15 MINUTOS POR UNA HORA = 0 BUSES
CAMION DE CARGA		POR UNA HORA PICO = 1 CARGA
OTROS		

MATRIZ DE CONTEO DE FLUJOS URBANOS		
NOMBRE DEL ESTUDIANTE	MARÍA BELÉN TABOADA FLORES	CROQUIS DE LA UBICACIÓN
HORA DE INICIO	12:00 PM	
HORA DE FIN	13:00 PM	
FECHA	20 DE FEBRERO DEL 2020	
NOMBRE DE LA CALLE	CALLE JOSÉ RIVERA	
PEATONES		POR UNA HORA PICO = 25
		POR UNA HORA PICO = 27
CICLISTAS		POR UNA HORA PICO = 9 CICLISTAS
		POR UNA HORA PICO = 2 CICLISTAS
MOTOCICLETA		POR UNA HORA PICO = 8 MOTOCICLETAS
VEHICULOS LIVIANOS		POR UNA HORA PICO = 16 LIVIANOS
TAXI		POR UNA HORA PICO = 13 TAXIS
AUTO BUS		CADA 15 MINUTOS POR UNA HORA = 0 BUSES
CAMION DE CARGA		POR UNA HORA PICO = 2 CARGA
OTROS		

Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

3.5.5. Análisis Técnico

Para el análisis técnico se consideraron elementos de estudio como: uso de suelo, la relación de habitantes actuales y proyectados por manzanas, área, lotes por manzanas, número de viviendas, número de pisos, la densidad de los pisos, vialidad. En base a este análisis se determinaron hallazgos importantes que necesitan ser corregidos, para en función de este diagnóstico establecer un tratamiento adecuado que será plasmado en la propuesta a través de polígonos. Se analizaron 89 elementos, compuestos por 17 manzanas.

3.5.5.1. Uso de suelo por manzanas

Tabla 18. Uso de suelo por manzanas

MANZANAS / USO DE SUELOS	ASOCIACIONES	COMERCIAL	EDUCATIVO	RECREATIVO	RESIDENCIAL	Total general
MANZ1	1	1	1	1	4	8
MANZ10					5	5
MANZ11		1	1		3	5
MANZ12					4	4
MANZ13					4	4
MANZ14					4	4
MANZ15					4	4
MANZ16					3	3
MANZ17					1	1
MANZ2					6	6
MANZ3		2		1	6	9
MANZ4				1	5	6
MANZ5					6	6
MANZ6			1		5	6
MANZ7					6	6
MANZ8					6	6
MANZ9					6	6
Total general	1	4	3	3	78	89

Fuente: Base de datos del análisis técnico
Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

Se tiene un total de 17 manzanas en las cuales existe 1 asociación, 4 locales comerciales, 3 centros educativos, 3 áreas recreativas, y 78 b residencias, la manzanas que más equipamientos presenta es la manzana 3 con 9 equipamientos seguido de la manzana 1 con 8 equipamientos

3.5.5.2.Viviendas por manzanas

Tabla 19. Viviendas por manzanas

Manzanas / Viviendas	Total general
MANZ1	121
MANZ10	128
MANZ11	151
MANZ12	112
MANZ13	158
MANZ14	163
MANZ15	194
MANZ16	86
MANZ17	86
MANZ2	263
MANZ3	210
MANZ4	256
MANZ5	235
MANZ6	152
MANZ7	346
MANZ8	186
MANZ9	271
Total general	3118

Fuente: Base de datos del análisis técnico
Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

Las 17 manzanas, poseen un total de 3118 viviendas.

3.5.5.3.Pisos por manzanas

Tabla 20. Pisos por manzanas

Manzana / Pisos	1	2	3	4	Total general
MANZ1		2	12	8	22
MANZ10		6	3	4	13
MANZ11		2	6		8
MANZ12		4	6		10
MANZ13		4	6		10
MANZ14		4	6		10
MANZ15		4	6		10
MANZ16		2	6		8
MANZ17		2			2
MANZ2		6	3	8	17

MANZ3	2	6	9	4	21
MANZ4		6	3	8	17
MANZ5		8	3	4	15
MANZ6		2	3	12	17
MANZ7		6	3	8	17
MANZ8			12	8	20
MANZ9		6	9		15
Total general	2	70	96	64	232

Fuente: Base de datos del análisis técnico
Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

Se tiene un total de 17 manzanas en las cuales existen 232 pisos siendo el más alto con cuatro pisos que representan 64 viviendas, con 3 pisos 96 viviendas con dos pisos 70 viviendas y apenas 2 con un piso.

3.5.5.4. Predios, habitantes y lotes por manzanas

Tabla 21. Predios, habitantes y lotes por manzanas

Manzanas	Suma de T. PREDIOS	Suma de HAB. ACTUAL	Suma de HAB. PROYECTADOS	Suma de AREA (hc)	Suma de LOTE (hc) (min)	Suma de N°. LOTES / MANZ (hc)
MANZ1	125	390	401	60837	3901	278.72
MANZ10	128	384	395	32314	967	148.29
MANZ11	153	553	569	38027	2586	113.96
MANZ12	112	336	346	17891	1371	57.80
MANZ13	158	474	488	24379	871	145.46
MANZ14	163	489	503	21648	879	107.37
MANZ15	194	582	599	36577	3465	97.06
MANZ16	86	258	265	18702	488	138.20
MANZ17	86	258	265	5706	240	23.78
MANZ2	263	789	812	43382	1128	276.63
MANZ3	210	729	750	66066	1192	658.10
MANZ4	256	768	790	58050	2253	262.81
MANZ5	235	705	725	30192	910	218.21
MANZ6	153	506	521	48569	2692	126.86
MANZ7	346	1038	1068	47052	2780	173.12
MANZ8	186	558	574	31463	1378	181.20
MANZ9	271	813	836	34679	1026	260.59
Total general	2893	8835	9090	541349	26618	2831.67

Fuente: Base de datos del análisis técnico
Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

Las 17 manzanas tienen 2893 predios, con un total de habitantes actuales de 8835 los mínimos que proyectados a 30 años representan 9090 habitantes; con un área total de 541349 hectáreas, un total de 26618 lotes que representan 2832 lotes por manzana

3.5.6. Análisis de vialidad

Tabla 22. Análisis de vialidad

MANZANAS	VIALIDAD	IDENTIFICACIÓN	MEDIDA	NORMA	CUMPLIMIENTO	NIVEL DE RIESGO
MANZ2	VÍAS	AV. CEVALLOS	3.5	3.5	0	ALTO
MANZ4	VÍAS	CALLE JUAN CAJAS	2.5		-2.5	ALTO
MANZ5	VÍAS	AV. DOCE DE NOVIEMBRE	3.5	3.5	0	ALTO
MANZ7	VÍAS	CALLE MUL MUL	3	3	0	ALTO
MANZ8 y 9	VÍAS	CALLE LLIMPE	3	3	0	ALTO
MANZ1 y 2	VÍAS	CALLE QUILINDAÑA	3	3	0	ALTO
MANZ3, 4 y 5	VÍAS	CALLE TELIGOTE	3	3	0	ALTO
MANZ6 y 7	VÍAS	CALLE QUILINDAÑA	3	3	0	ALTO
MANZ8, 9, 10, 11, 12	VÍAS	CALLE QUISAPINCHA	3.5	3	0.5	ALTO
MANZ13 y 13	VÍAS	CALLE VERDE LOMA	3	3	0	ALTO
MANZ15	VÍAS	CALLE MONTES DEL CAJAS	3	3	0	ALTO
MANZ16	VÍAS	CALLE VERDE LOMA	3	3	0	ALTO
MANZ1	VÍAS	AV. LAS AMÉRICAS	3	3.5		ALTO
MANZ6, 7, 8, , 9, 10, 11, 12	VÍAS	CALLE CHILE	4	3	-1	ALTO
MANZ12, 13,14, 15	VÍAS	CALLE EL SALVADOR	3	3	0	ALTO
MANZ1	VÍAS	AV. LAS AMÉRICAS	3.5	3.5	0	ALTO
MANZ2 y 8, 14	VÍAS	CALLE ESTADOS UNIDOS	3	3	0	ALTO
MANZ3 y 10, 15, 16, 9	VÍAS	CALLE PANAMÁ	3	3	0	ALTO
MANZ4, 5, 6, 7	VÍAS	CALLE BOLIVIA	3	3	0	ALTO
MANZ10	VÍAS	CALLE URUGUAY	3	3	0	ALTO
MANZ11	VÍAS	CALLE PUERTO RICO	3	3	0	ALTO
MANZ1	VÍAS	RIO AMBATO	3	3	0	ALTO
MANZ2, 3, 5, 6	VÍAS	CALLE JULIO PAREDES	3	3	0	ALTO
MANZ7, 8, 9	VÍAS	CALLE JULIÁN CORONEL	3	3	0	ALTO
MANZ10	VÍAS	CALLE PABLO SUAREZ	3	3	0	ALTO
MANZ11, 12, 13, 14, 2	VÍAS	AV. LUIS PASTEUR	4	3.5	-0.5	ALTO
MANZ15	VÍAS	CALLE BENJAMIN BRAVO	3	3	0	ALTO
MANZ16	VÍAS	CALLE SIMON BOLIVAR	3	3	0	ALTO
MANZ17	VÍAS	CALLE LAS ANTILLAS	3	3	0	ALTO
MANZ1	VÍAS	CALLE ARUBA	3	3	0	ALTO
MANZ3	VÍAS	CALLE BARBADOS	3	3	0	ALTO
MANZ4	VÍAS	CALLE HONDURAS	3	3	0	ALTO
MANZ5	VÍAS	CALLE TRINIDAD	3	3	0	ALTO
MANZ6	VÍAS	CALLE REPUBLICA DOMINICANA	3	3	0	ALTO
MANZ7	VÍAS	AV. INDOAMÉRICA	4	3.5	-0.5	ALTO
MANZ8	VÍAS	CALLE GROENLANDIA	3	3	0	ALTO

Fuente: Base de datos del análisis técnico
Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

En la tabla 19 se refleja las manzanas que tienen incumplimiento en la norma de vialidad, como se observa en la tabla 20 representan el 91% un riesgo alto, el 1% medio y el 8% riesgo bajo

Tabla 23. Nivel de riesgo en vialidad

RIESGO	N°	%
ALTO	81	91%
MEDIO	1	1%
BAJO	7	8%
TOTAL	89	100%

Fuente: Base de datos del análisis técnico

Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

3.5.7. Determinación de problemáticas identificadas y tratamientos

Tabla 24. Determinación de problemáticas identificadas y tratamientos

MANZANAS	NIVEL DE RIESGO	PROBLEMÁTICA	TRATAMIENTO
MANZ6 - MANZ11 - MANZ11	ALTO	Conflicto vehicular	Implementación de boulevard
MANZ1	ALTO	Conflicto vehicular que atenta con la seguridad de los estudiantes de la unidad educativa	Implementación de señalización áreas verdes, tratamiento en aceras
MANZ1	MEDIO	En el centro comercial multiplaza presenta un elevado porcentaje de flujo vehicular.	Buscar vías alternas
MANZ4	ALTO	Equipamiento en deterioro	Reconstrucción del complejo deportivo
MANZ2 - MANZ4 - MANZ5 - MANZ7 - MANZ8 - MANZ9 - MANZ1 - MANZ3 - MANZ6 - MANZ10 - MANZ11 - MANZ12 - MANZ13 - MANZ14 - MANZ15 - MANZ16	ALTO	Falta de planeación de normativa en uso de vivienda en altura.	Planificar normativa proyectada a 30 años en uso de alturas para mejorar la imagen urbana
MANZ1	ALTO	Falta de seguridad poco accesible	Mejorar espacios de conexión recreativos para reactivar el sector socavón

Fuente: Base de datos del análisis técnico

Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

En la tabla 21 se detallan las problemáticas identificadas, así como el tratamiento que se propone en la propuesta que estará estructura por 6 polígonos. En el anexo 5 se representan las fichas técnicas resultados de la base de datos realizada para el análisis técnico.

Toda esta información se esquematizó en una base de datos en donde se pudo determinar la problemática y el incumplimiento de las normativas existentes:

Tabla 25. Base de datos del análisis técnico

N.	MANZANAS	POLIGONOS	USO DE SUELO	IDENTIFICACIÓN	LÍM. NORTE	LÍM. SUR	LÍM. ESTE	LÍM. OESTE	T. PREDIOS	HAB. ACTUAL	HAB. PROYECTADOS	AREA (he)	LOTE (he) (min)	N. LOTES / MANZ (he)	VIALIDAD	IDENTIFICACIÓN	MEDIDA	NORMA	CUMPLIMIENTO	NIVEL DE RIESGO	PROBLEMÁTICA	ESTRATEGIAS	TRATAMIENTO	
1	MANZ1	POL1	COMERCIAL	CENTRO COMERCIAL MULTIPLAZA	AV. LAS AMÉRICAS	CENTRO COMERCIAL FERROVIARIO	AV. CEVALLOS	CEMENTE RÍO MUNICIPAL		1	3	3	9579	1019	3.400393	VÍAS	AV. LAS AMÉRICAS	19	19	0	MEDIO	DESINTERES E INSEGURIDAD POR FALTA DE UN ESPACIO RECREATIVO ACTIVO	RECUPERACIÓN, ACTIVACIÓN Y CONECTIVIDAD	PRIORIZAR LA RECUPERACIÓN DEL PARQUE LA LAGUNA CON UN TRATAMIENTO URBANO, DE PAISAJE E HISTÓRICA
2	MANZ2	POL1	RESIDENCIAL	JUNTO AL CEMENTERIO MUNICIPAL	AV. CEVALLOS	CALLE JUAN CAJAS	PARQUE LA LAGUNA	ABDÓN CALDERÓN		75	225	232	13442	385	34.91429	VÍAS	AV. CEVALLOS	19	19	0	ALTO	DESINTERES E INSEGURIDAD POR FALTA DE UN ESPACIO RECREATIVO ACTIVO	ACTIVAR Y REHABILITAR EL ESPACIO RECREATIVO	PRIORIZAR LA RECUPERACIÓN DEL PARQUE LA LAGUNA CON UN TRATAMIENTO URBANO, DE PAISAJE E HISTÓRICA
				JUNTO A LA UNIVERSIDAD				AV.															DESINTERES E INSEGURIDAD POR	

Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

Posteriormente se construyó las fichas técnicas que permiten determinar el tratamiento que se dará en la propuesta a cada manzana analizada, se obtuvieron 89 fichas que se colocarán en el anexo digital, como ejemplo se colocarán dos.

Tabla 26. Análisis técnico

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA (UTI)				
FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO				
CARRERA DE ARQUITECTURA				
FICHAS DE ANÁLISIS TÉCNICO				Nº. FICHA
FASE DIAGNÓSTICA				2
UBICACIÓN				
MANZANA	USO DE SUELO		IDENTIFICACIÓN	
MANZ2	RESIDENCIAL		JUNTO AL CEMENTERIO MUNICIPAL	
LÍM. NORTE	AV. CEVALLOS		LÍM. ESTE	PARQUE LA LAGUNA
LÍM. SUR	CALLE JUAN CAJAS		LÍM. OESTE	ABDÓN CALDERÓN
TOTAL PREDIOS	Nº. HABITANTES	Nº. HAB. PROYECTADOS		AREA (hc)
75	225	231.501		13442
LOTE (hect)		Nº. LOTES POR MANZANA (hect.)		
385		34.91		
ANÁLISIS VIALIDAD				
TIPO	IDENTIFICACIÓN	MEDIDA	NORMA	CUMPLIMIENTO
VÍAS	AV. CEVALLOS	19	19	0
FORTALEZAS		OPORTUNIDADES		
La existencia de varios potenciales turísticos como el parque la Laguna, el terminal terrestre de Ambato, el terminal Férreo, que es un hito urbano que genera una entrada y salida de la ciudad y varios puntos de comercialización como lo es el centro comercial Multiplaza y el centro comercial Ferroviario que en sí son espacios referenciales del sector que mantienen una comunicación social, comercial y recreativa con los espacios residenciales.		Existencia de espacios residenciales y equipamientos lucidos lo que ayudan como puntos referenciales es decir hitos urbanos como centros educativos, centros comerciales, espacios recreativos que mantienen una comunicación social, comercial y recreativa. Equipamientos que generan dinámica en la zona, compra y venta en el tema económico, además flujos urbanos importantes que generan aglomeración de gente y además permanencia en actividades urbanas.		
DEBILIDADES		AMENAZAS		
Desinterés del parque la laguna en infraestructura urbana del parque mobiliarios y accesibilidad lo que causa una amonestación e inseguridad para los usuarios del sector. Espacios alejados a la línea férrea en deterioro que proporcionan inseguridad y deterioro al sector.		Incumplimiento de normativa en la zona vial lo que incrementa el desinterés en espacios de circulación peatonal y conectividad hacia los espacios recreativos.		
NIVEL DE RIESGO		MEDIO		
PROBLEMÁTICA				
DESINTERES E INSEGURIDAD POR FALTA DE UN ESPACIO RECREATIVO ACTIVO				
OBJETIVO				
GENERAR ESPACIOS RECREATIVOS ACTIVOS PARA BRINDAR SEGURIDAD Y CONFORT PARA EL USUARIO				
ESTRATEGIA				
ACTIVAR EL TURISMO, COMERCIO Y REHABILITAR EL ESPACIO RECREATIVO QUE ES EL PARQUE LA LAGUNA EN LA AREA DE PISO, VEGETACIÓN, EQUIPAMIENTO.				
FASE PROPUESTA				
TRATAMIENTO				
PRIORIZAR LA RECUPERACIÓN DEL PARQUE LA LAGUNA CON UN TRATAMIENTO URBANO, DE PAISAJE E HISTÓRICA				
POLÍGONO		POL1		
DENSIDAD BRUTA		DENSIDAD NETA		
3111844.78		0.32		
ELABORADO POR:		FECHA DE ELABORACIÓN:		
María Belén Taboada Flores		Octubre, 2019		

Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

3.6. Conclusiones capitulares

Mediante el estudio dado al sector Ingahurco desde su contexto histórico basada en una línea de tiempo después del terremoto de 1949 y desde su primer plan en 1952, tuvo origen las características más relevantes que fueron normativa en la expansión urbana y el descongestionamiento vial, además puntos importantes que se consideraron en el sector fueron comercio y turismo como ejes principales en donde se considerarían un tratamiento al sector por la escasez de espacios recreativos y abandono de la línea férrea.

Además se mantiene como similitud con los otros contextos las normas para uso de suelo, pero se destacan acciones como: equipamientos de servicios y espacios públicos, generación de plataforma tecnológica, manejo racional del territorio, abandono de la línea férrea, falta de espacios recreativos y falta de un buen uso de normativa vial; la mayoría de los espacios verdes se encuentran en desuso, por falta de implementación de mobiliario urbano, espacios recreativos, camineras, canchas, espacios de descanso.

Es decir, los problemas se han detectado desde su primer plan en 1952, muchos de estos problemas se mantienen o se han agravado y esto nos da que la normativa municipal del sector no es aplicada en el aspecto de:

- Sistema vial
- Sistema de transporte público
- Sistema de trama verde
- Sistema de equipamientos recreativos y servicios.

Estos aspectos que revelaron el estudio permiten conocer que necesariamente el sector Ingahurco requiere un tratamiento adecuado tomando en cuenta los tratamientos urbanos que ha tenido a lo largo del tiempo, precedente así llegar a un confort urbano para turistas como residentes del sector, tanto en:

- Normativa vial
- Movilidades alternativas
- Encuentros recreativos

- Implementación de áreas verdes
- Espacios de interés comercial
- Espacios de socialización.

Por ello es necesario un plan donde genere y permita un tratamiento de regeneración urbana para el sector, por ser este un sector de alto impacto residencial, comercial y turístico.

CAPÍTULO IV

LA PROPUESTA

4.1. Idea generadora

El análisis del estudio histórico del sector de Ingahurco hace referencia a los cambios en la morfología urbana es por ello que a partir de estos estudios nos permitió conocer sobre la evolución del sector para priorizar sus características de cada periodo con la finalidad de identificar las necesidades y problemáticas que ha ido generando desde su primer plan.

De este modo el diagnóstico nos permitirá implementar nuevos equipamientos en beneficio del sector, es así también que para solventar la necesidad de los usuarios residentes y turísticos, se propone un Plan Parcial propiciando espacios que promuevan la articulación del sistema de equipamiento y movilidad, en beneficio al comercio y turismo del sector.

4.1.1. Concepto

La propuesta se basa puntos metodológicos que son objetivos, lineamientos, estrategias y líneas de acción. Los objetivos tiene como propósito plasmar el resultado que queremos llegar mediante su intervención, en los lineamientos serán las características previas a la obtención de propuesta, mediante las estrategias se permitirá alcanzar los objetivos propuestos mediante su intervención y las líneas de acción permitirá orientar y organizar las diferentes actividades en referencia a la propuesta garantizando la integración, articulación y continuidad de los distintos sistemas a intervención.

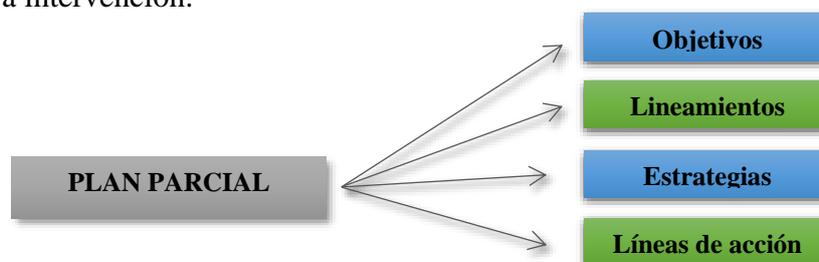


Imagen 10. Concepto de propuesta
Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

4.1.1.1. Objetivos

Objetivo general:

- Plantear una propuesta de un plan parcial mediante sus polígonos de intervención territorial urbana en beneficio al sistema de movilidad, equipamiento urbano, espacios públicos y verde urbano.

Objetivos específicos:

- Jerarquizar el estado actual aplicando el FODA para generar movilidad y espacios recreativos activos.
- Generar espacios de transición vial para priorizar la circulación peatonal y activar la movilidad hacia el sistema recreativo del sector.
- Equilibrar y articular los espacios públicos, planteando equipamientos para regeneración del sector.

4.1.1.2. Lineamientos

En el sector en estudio se ha analizado y determinado los siguientes lineamientos para propuesta y recuperación del espacio público del sector Ingahurco.

- Establecer un espacio para cubrir las necesidades de usuario, enfocado en un ambiente seguro y reactivado, para actividades sociales y turísticas.
- Priorizar al peatón como ente principal del sector urbano y sus espacios públicos, siendo estos espacios fomentadores de encuentros sociales, actividades cotidianas, encuentro con espacios verdes, recreativos y culturales.
- Reactivación y recuperación de espacios recreativos e históricos como hitos significativos del sector, potenciándolo, como beneficio del sector residencial y social del sector.
- Privilegiar la circulación peatonal, utilizando movilidades alternativas como ciclismo y transporte público en beneficio y satisfacción del usuario.
- Implementación de aceras, vías, áreas verdes, aplicando normativa para priorizar al peatón e incorporar un ambiente amigable y seguro al sector.

4.1.1.3. Estrategias

- Recuperación del parque la laguna, conectividad de la zona residencial con el espacio recreativo, activación del turismo y comercio.
- Activar el turismo y comercio rehabilitando el espacio recreativo del parque la laguna en pavimentos, vegetación y equipamiento: deportivo, recreativo e hitos importantes.
- Activación y conectividad hacia los espacios recreativos con la necesidad de dar prioridad al peatón implementando vegetación, cambio de piso, ciclovía.
- Potencializar la calle en estudio con normativa en aceras, vías, como interés social para la movilidad peatonal y vehicular.
- Recuperación del parque Socavón, implementando zonas de conectividad de la zona residencial con el espacio recreativo, activación del turismo y comercio.
- Recuperación de la línea férrea, en vegetación e iluminación, para conectividad de la zona residencial con el espacio recreativo, activación del turismo y comercio.

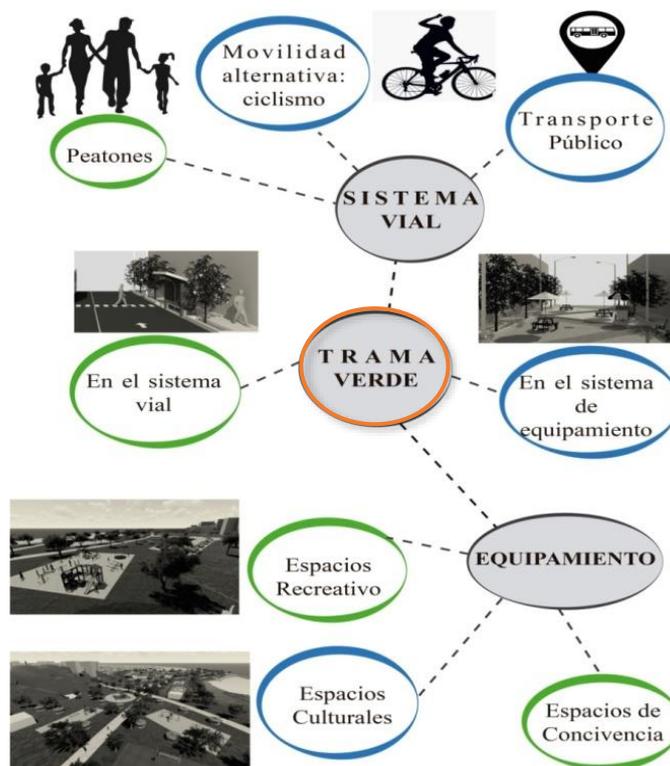


Figura 30. Estrategias, Sector Ingahurco
Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

4.1.1.4. Líneas de acción

Las líneas de acción se comprenden de un modelo o planificación de diferentes actividades, referentes al proyecto en acción del sector Ingahurco y de esta manera garantizar la aplicación de normativa, tratamiento en uso de suelo, circulación peatonal y regenerar espacios recreativos de manera lógica y sistemática, con la finalidad de mejorar el confort del sector residencial y turístico.

Tabla 27. Análisis de líneas de acción

LÍNEAS DE ACCIÓN	
<ul style="list-style-type: none">• EQUIPAMIENTO• MOVILIDAD• PAISAJE	Zonificación para el diseño urbano.
	Estudio de polígonos de intervención territorial urbano.
	Planificación de trabajo de movilidad urbana.
	Planificación de trabajo de mejoramiento espacio público recreativo.
	Planificación de trabajo de equipamiento urbano.
	Propuesta de regeneración para los polígonos de intervención territorial urbana.
	Plan parcial propuesto.
	Taller participativo: avance de plan parcial.

Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

4.1.2. Partido arquitectónico

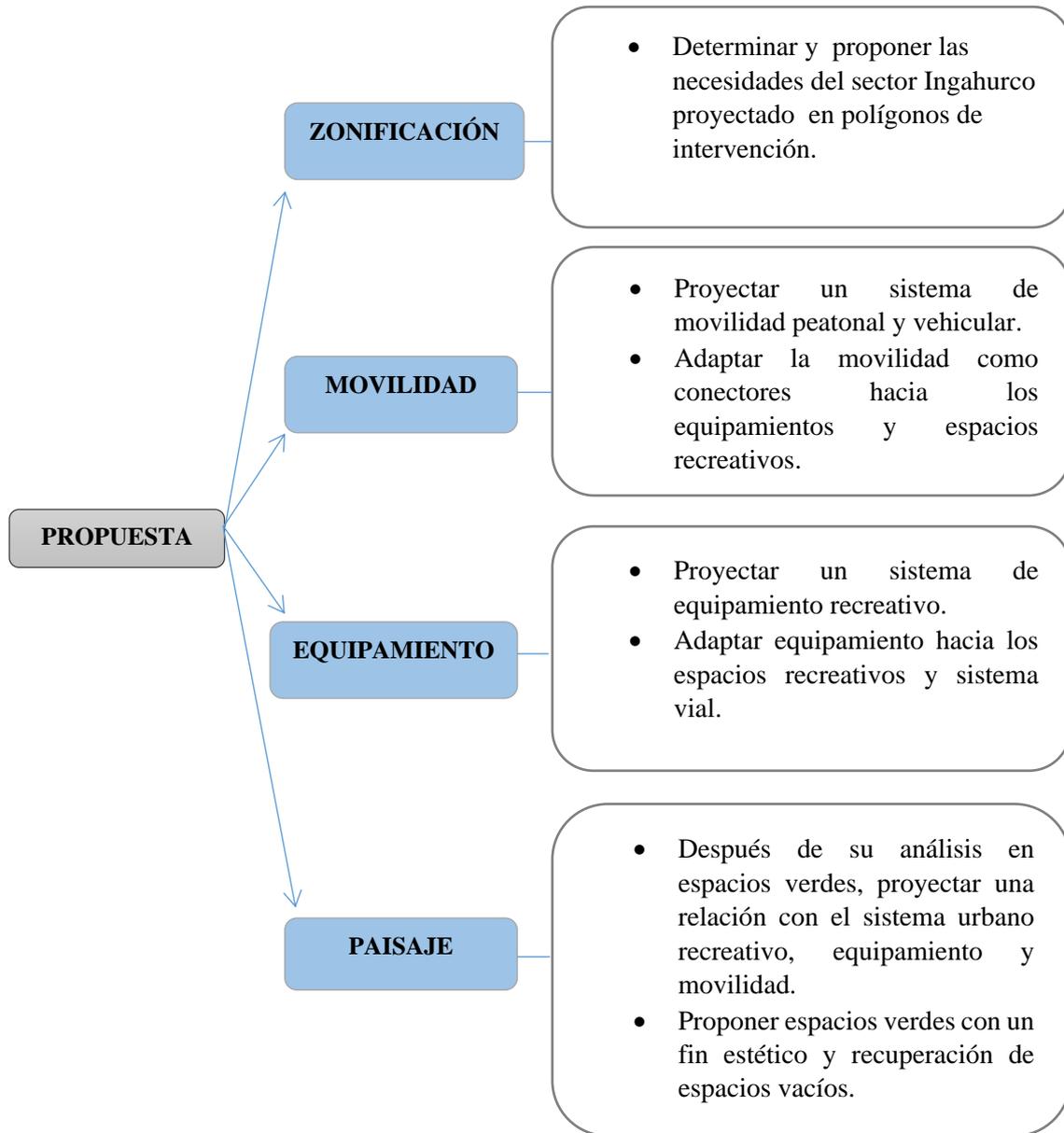


Imagen 11. Partido Arquitectónico
Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

4.1.3. Memoria

El presente trabajo permite demostrar mediante PITUS, los procesos de abstracción, mediante una forma lógica, ya que el pensamiento debe dar la razón a lo que queremos proponer, impulsando al desarrollo e intervención de los distintos espacios de intervención delimitados. Ya con los polígonos de estudio definidos procedemos a darle una caracterización a cada uno, dando a conocer porque fue delimitado y

prepararlo para los procesos de intervención, que en este caso se llevara a cabo el estudio de: Jerarquía vial: estructura vial, comparativa con normativa; Suelos de intervención para: infraestructura, equipamientos públicos, áreas verdes entre otras. Además, la adecuación de la propuesta a la normativa vigente, justificando el uso proyectado.

Los polígono de intervención territorial urbana son espacios de grandes dimensiones ubicados en la ciudad o sector de estudio, estos sobresalen del tejido urbano por sus distintas características y así van diferenciándose uno de otro polígono. Además estos son de gran potencial de desarrollo, al potenciar los espacios que están siendo mal fomentados. Es necesario destacar que todo polígono de intervención cuenta con un desarrollo favorable para el sector en estudio, fomentando dinámicas o actividades urbanas que se adecuan con su entorno y el resto de la urbe.

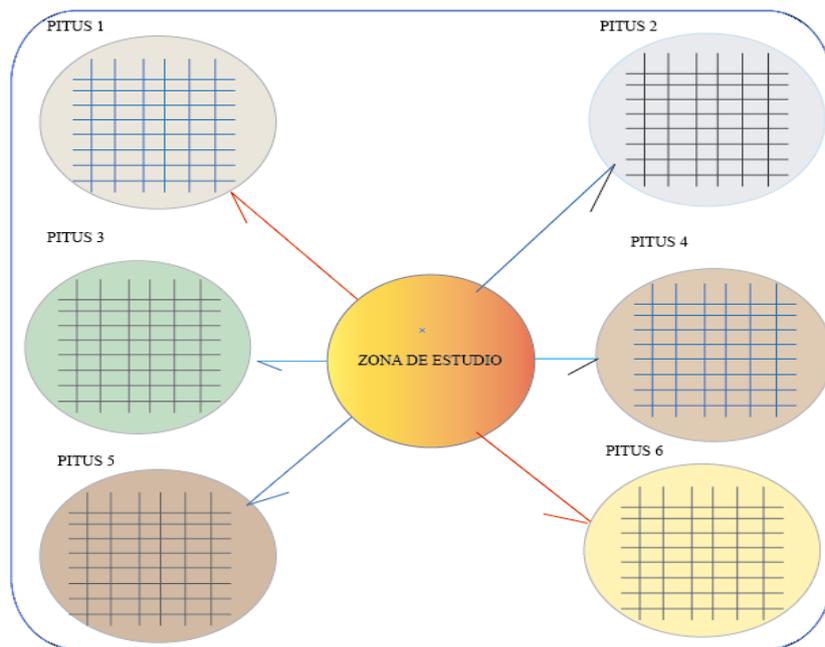


Imagen 12. Concepto de PITUS.

Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

4.2. Anteproyecto técnico

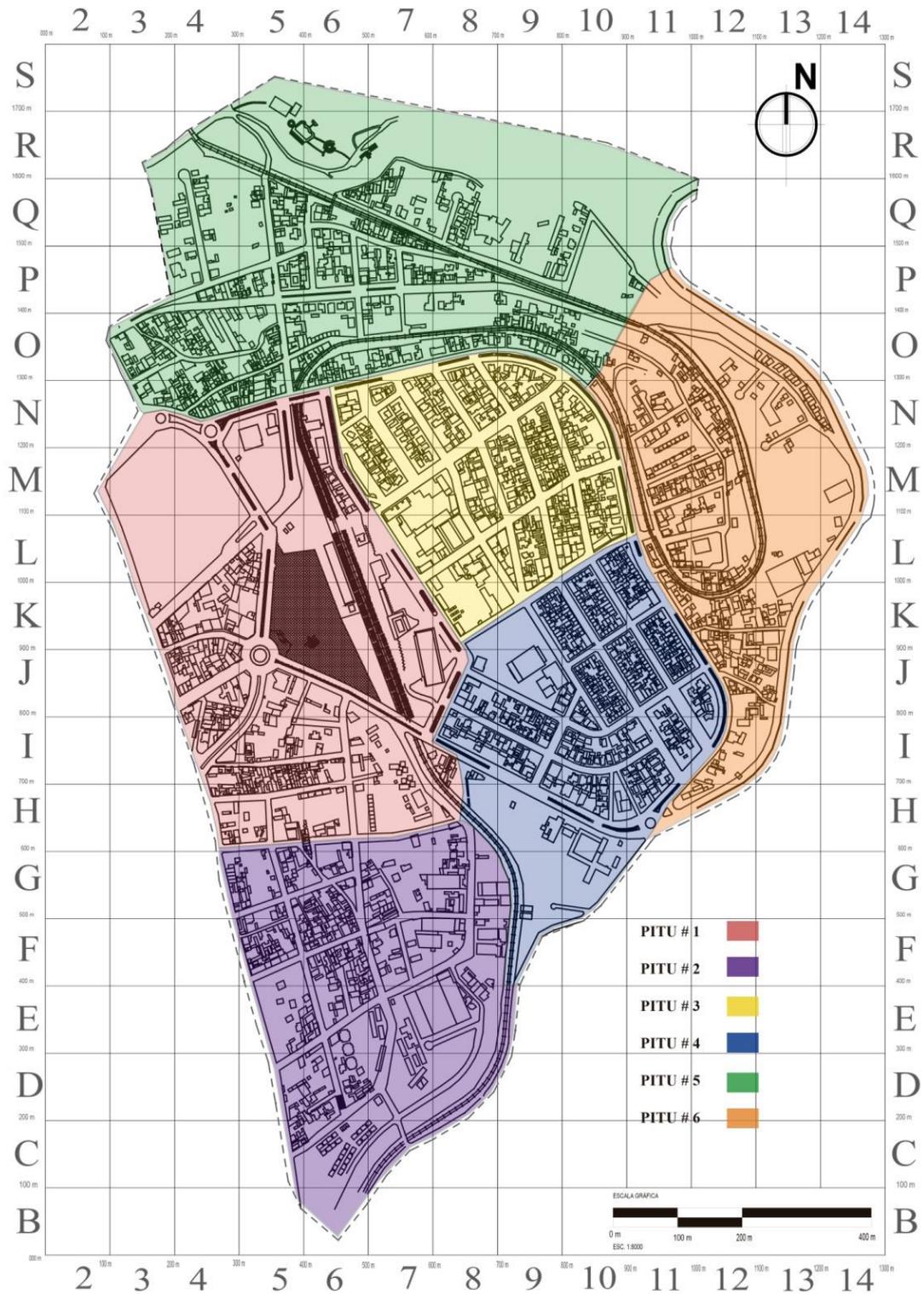


Figura 31. Mapeo, PITUS Sector Ingahurco

Fuente: (I. Municipalidad de Ambato, 2020).

Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

4.3. Memorias técnicas y descriptivas

POLÍGONO N°: PITU 01

- PITU equivalente a: 26,64 hectáreas

Características

- El sector del Parque la Laguna se encuentra en descuido por falta de iluminación adecuada, falta de equipamiento recreativo, falta de mobiliario, falta de espacios de circulación, por lo que resulta peligroso para los transeúntes que circulan a diario.
- Recuperar los espacios de movilidad, implementar áreas recreativas como complementarias, tanto en el parque la laguna como en los espacios aledaños al parque que es la estación del ferrocarril y el terminal Terrestre Ambato.
- Llegando a una unificación de espacios tanto en estados vial, como recreativos, para beneficio de los usuarios y visitantes al sector.

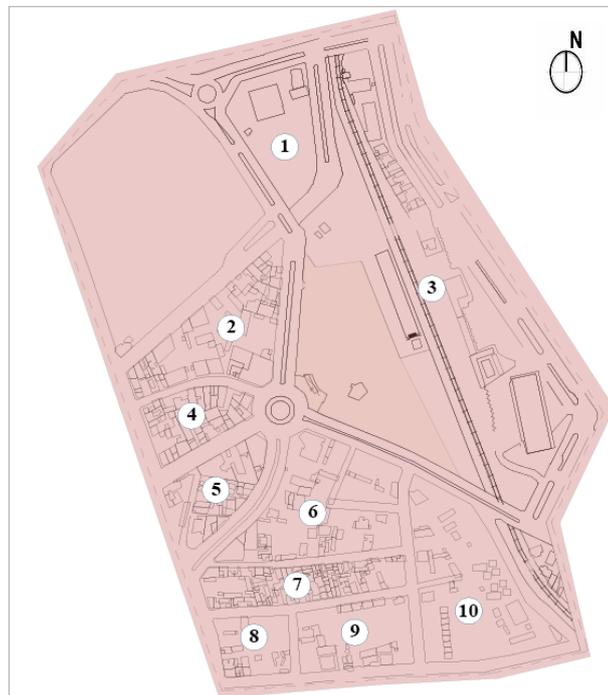


Figura 32. Mapeo, PITU # 1, Sector Ingahurco

Fuente: (I. Municipalidad de Ambato, 2020).

Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

FODA

- FORTALEZAS

La existencia de varios potenciales turísticos como el parque la Laguna, el terminal terrestre de Ambato, el terminal Férreo, que es un hito urbano que genera una entrada y salida de la ciudad y varios puntos de comercialización como lo es el centro comercial Multiplaza y el centro comercial Ferroviario que en si son espacios referenciales del sector que mantienen una comunicación social, comercial y recreativa con los espacios residenciales. Existe una zona residencial donde gente que demanda un espacio de recreación, además vialidad que comunica a estos espacios recreativos. La existencia de varios potenciales turísticos como el complejo deportivo Socavón, que siendo hitos urbanos generan varios puntos de comercialización y comunicación social con los espacios residenciales de la zona.

- OPORTUNIDADES

Existencia de espacios residenciales y equipamientos lucidos lo que ayudan como puntos referenciales es decir hitos urbanos como centros educativos, centros comerciales, espacios recreativos que mantienen una comunicación social, comercial y recreativa. Equipamientos que generan dinámica en la zona, compra y venta en el tema económico, además flujos urbanos importantes que generan aglomeración de gente y además permanencia en actividades urbanas.

- DEBILIDADES

Desinterés del parque la laguna en infraestructura urbana del parque mobiliarios y accesibilidad lo que causa una amonestación e inseguridad para los usuarios del sector. Espacios aledaños a la línea férrea en deterioro que proporcionan inseguridad y deterioro al sector. Incumplimiento de normativa en la zona vial lo que incrementa el desinterés en espacios de circulación peatonal, conectividad hacia los hitos urbanos y hacia los espacios recreativos.

- AMENAZAS

Incumplimiento de normativa en la zona vial lo que incrementa el desinterés en espacios de circulación peatonal y conectividad hacia los espacios recreativos.



Imagen 13. Deterioro del parque la Laguna

Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

Estrategias por polígono 1

- Priorizar la recuperación del parque la laguna con un tratamiento urbano, de paisaje e histórica. Interviniendo áreas verdes, tipo de piso, mobiliario urbano, equipamiento recreativo y de servicio. Además la recuperación de la laguna como hito histórico del parque.
- Implementación de boulevard para mejora del sector e incorporarle a la recuperación del parque de la laguna. Este será un punto importante porque conllevara a la conexión del parque y el sector

POLÍGONO N°: PITU 02

- PITU equivalente a: 19,85 hectáreas

Características

- Se caracteriza eminentemente por ser un sector residencial con ciertas edificaciones utilizadas para el comercio y servicios.
- Llegando a una unificación de espacios tanto en estados vial, como recreativos, para beneficio de los usuarios y visitantes al sector.

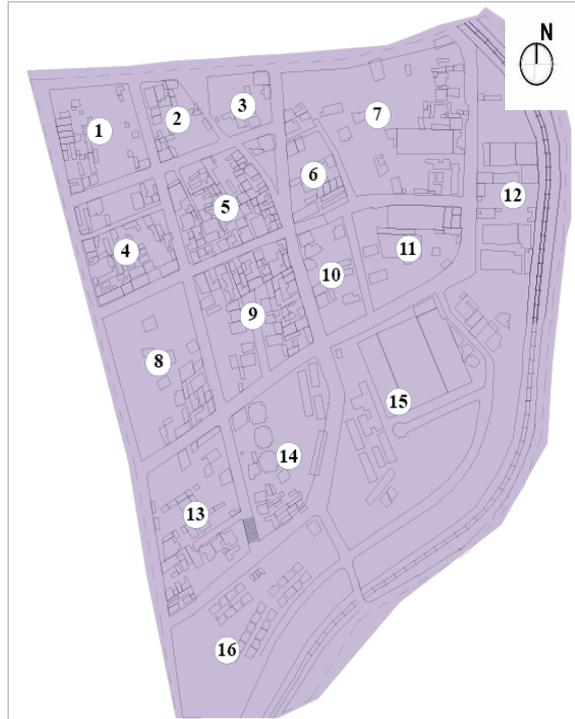


Figura 33. Mapeo, PITU # 2, Sector Ingahurco
 Fuente: (I. Municipalidad de Ambato, 2020).
 Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

FODA

- **FORTALEZAS**

Existe una zona residencial donde gente que demanda un espacio de recreación, además vialidad que comunica a estos espacios recreativos.

- **OPORTUNIDADES**

Existencia de espacios residenciales y equipamientos lucidos lo que ayudan como puntos referenciales es decir hitos urbanos que mantienen una comunicación social, comercial y recreativa. Equipamientos que generan dinámica en la zona, compra y venta en el tema económico, además flujos urbanos importantes que generan aglomeración de gente y además permanencia en actividades urbanas.

- **DEBILIDADES**

Incumplimiento de normativa en la zona vial lo que incrementa el desinterés en espacios de circulación peatonal, conectividad hacia los hitos urbanos y hacia los espacios recreativos.

- AMENAZAS

Incumplimiento de normativa en la zona vial lo que incrementa el desinterés en espacios de circulación peatonal y conectividad hacia los espacios recreativos.



Imagen 14. Incumplimiento de zona vial
Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

Estrategias por polígono 2

- Implementación de boulevard de la calle Montes del Cajas para beneficio del sector que conectará los espacios recreativos propuestos y mejorar la imagen urbana. Implementando sendas peatonales, una salida de emergencia vehicular, vegetación propuesta, mobiliario y espacios de comercio para mejora del sector e incorporarle a la recuperación del parque de la laguna.

POLÍGONO N°: PITU 03

- PITU equivalente a: 14,16 hectáreas

Características

- El sector del Centro Comercial Juan Cajas en conjunto a la Universidad Técnica de Ambato presenta un flujo de tránsito transcurrido por presentar un espacio educativo y comercial.
- Recuperar los espacios de movilidad, comunicando el parque la Laguna el terminal Férreo, el Terminal Terrestre y los espacios comerciales, con privilegio de los peatones del sector.

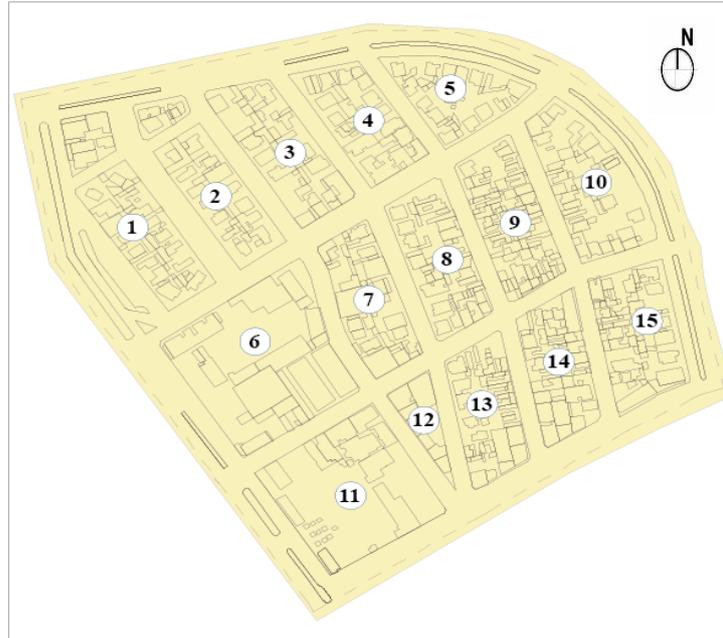


Figura 34. Mapeo, PITU # 3, Sector Ingahurco

Fuente: (I. Municipalidad de Ambato, 2020).

Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

FODA

- **FORTALEZAS**

La existencia de varios potenciales turísticos, comercio y educativo como la Universidad Técnica de Ambato, y el centro comercial Juan Cajas, que siendo un hito urbano generan varios puntos de comercialización y comunicación social con los espacios residenciales de la zona.

- **OPORTUNIDADES**

Existencia de espacios residenciales y equipamientos lucidos lo que ayudan como puntos referenciales es decir hitos urbanos que mantienen una comunicación social, comercial y recreativa. Equipamientos que generan dinámica en la zona, compra y venta en el tema económico, además flujos urbanos importantes que generan aglomeración de gente y además permanencia en actividades urbanas.

- **DEBILIDADES**

Incumplimiento de normativa en la zona vial lo que incrementa el desinterés en espacios de circulación peatonal, conectividad hacia los hitos urbanos y hacia los espacios recreativos.

- AMENAZAS

Incumplimiento de normativa en la zona vial lo que incrementa el desinterés en espacios de circulación peatonal y conectividad hacia los espacios recreativos.



Imagen 15. Amenaza Zona vial
Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

Estrategias por polígono 3

- Rediseño de la calle Chile, calle El Salvador, calle Bolivia aplicando la normativa vigente para beneficio del sector que conectará los espacios recreativos propuestos y mejorar la imagen urbana. Implementando senda peatonal, senda de vegetación, parterre, sendas vehiculares en beneficio a la movilidad del sector.
- Implementación de boulevard de la calle Uruguay para beneficio del sector que conectará los espacios recreativos propuestos y mejorar la imagen urbana. Implementando sendas peatonales, una salida de emergencia vehicular, vegetación propuesta, mobiliario y espacios de comercio para mejora del sector.

POLÍGONO N°: PITU 04

- PITU equivalente a: 17,36 hectáreas

Características

- Se caracteriza eminentemente por ser un sector residencial con ciertas edificaciones utilizadas para el comercio y servicios.
- Llegando a una unificación de espacios tanto en estados vial, como recreativos, para beneficio de los usuarios y visitantes al sector.



Figura 35. Mapeo, PITU # 4, Sector Ingahurco

Fuente: (I. Municipalidad de Ambato, 2020).

Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

FODA

- **FORTALEZAS**

La existencia de varios potenciales turísticos y educativos como la Unidad Educativa Sagrada Familia, y el complejo deportivo Ingahurco, que siendo hitos urbanos generan varios puntos de comercialización y comunicación social con los espacios residenciales de la zona.

- **OPORTUNIDADES**

Existencia de espacios residenciales y equipamientos lucidos lo que ayudan como puntos referenciales es decir hitos urbanos que mantienen una comunicación social, comercial y recreativa.

Equipamientos que generan dinámica en la zona, compra y venta en el tema económico, además flujos urbanos importantes que generan aglomeración de gente y además permanencia en actividades urbanas.

- DEBILIDADES

Incumplimiento de normativa en la zona vial lo que incrementa el desinterés en espacios de circulación peatonal, conectividad hacia los hitos urbanos y hacia los espacios recreativos. Espacios aledaños a la línea férrea en deterioro que proporcionan inseguridad y deterioro al sector.

- AMENAZAS

Incumplimiento de normativa en la zona vial lo que incrementa el desinterés en espacios de circulación peatonal y conectividad hacia los espacios recreativos.



Imagen 16. Desinterés de espacios de circulación
Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

Estrategias por polígono 4

- Rediseño de la calle Estados Unidos, calle Panamá, aplicando la normativa vigente para beneficio del sector que conectará los espacios recreativos propuestos y mejorar la imagen urbana. Implementando senda peatonal, senda de vegetación, parterre, senda vehiculares en beneficio a la movilidad del sector.
- Implementación de boulevard de la calle Uruguay para beneficio del sector que conectará los espacios recreativos propuestos y mejorar la imagen urbana. Implementando sendas peatonales, una salida de emergencia vehicular, vegetación propuesta, mobiliario y espacios de comercio para mejora del sector.

POLÍGONO N°: PITU 05

- PITU equivalente a: 32,66 hectáreas

Características

- El sector Socavón e Ingahurco bajo presenta espacios en deterioro, lotes baldíos vías inseguras por falta de transurrencia y espacios olvidados.
- Espacio en deterioro como escalinatas, sectores aledaños a los rieles del tren en descuido, falta de comunicación del sector socavón, Ingahurco, complementando con espacios recreativos comunicaciones viales entre otras.
- Es un sector consolidado en una gran parte con edificaciones de diversas tipologías, con pocos lotes vacíos que se encuentran en proceso de consolidación. Espacios vacíos y abandonados que llevan a una mala imagen urbana son previstos ya, para varias intervenciones urbanas como lo es la propuesta de un parque lineal que conecten varios espacios y zonas en descuido y olvidados, en beneficio de los moradores del sector.

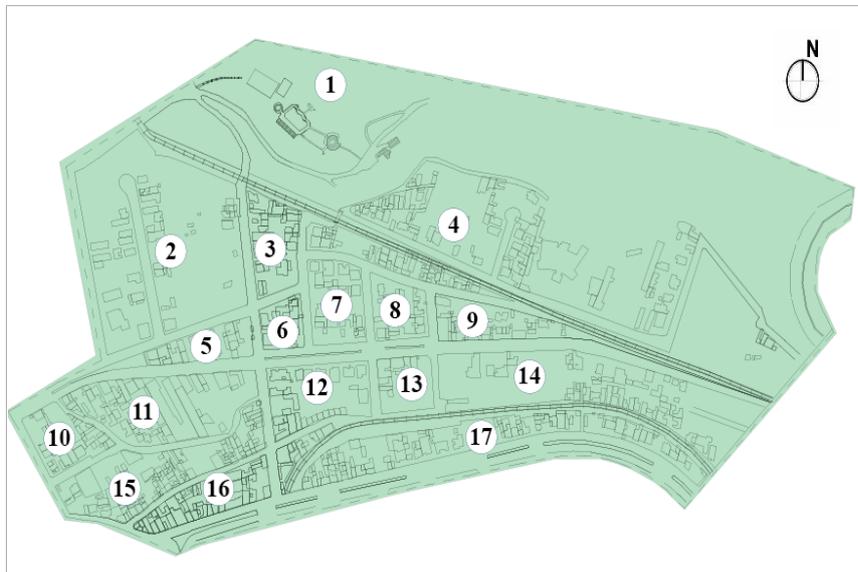


Figura 36. Mapeo, PITU # 5, Sector Ingahurco

Fuente: (I. Municipalidad de Ambato, 2020).

Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

FODA

- FORTALEZAS

Existe una zona residencial donde gente que demanda un espacio de recreación, además vialidad que comunica a estos espacios recreativos.

La existencia de varios potenciales turísticos como el complejo deportivo Socavón, que siendo hitos urbanos generan varios puntos de comercialización y comunicación social con los espacios residenciales de la zona.

- OPORTUNIDADES

Existencia de espacios residenciales y equipamientos lucidos lo que ayudan como puntos referenciales es decir hitos urbanos que mantienen una comunicación social, comercial y recreativa.

Equipamientos que generan dinámica en la zona, compra y venta en el tema económico, además flujos urbanos importantes que generan aglomeración de gente y además permanencia en actividades urbanas.

- DEBILIDADES

Incumplimiento de normativa en la zona vial lo que incrementa el desinterés en espacios de circulación peatonal, conectividad hacia los hitos urbanos y hacia los espacios recreativos. Espacios aledaños a la línea férrea en deterioro que proporcionan inseguridad y deterioro al sector.

- AMENAZAS

Incumplimiento de normativa en la zona vial lo que incrementa el desinterés en espacios de circulación peatonal y conectividad hacia los espacios recreativos.



Imagen 17. Incumplimiento de normativa
Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

Estrategias por polígono 5

- Priorizar la recuperación del sector el Socavón con un tratamiento urbano y paisaje. Incorporando áreas verdes, tipo de piso, mobiliario urbano, equipamiento recreativo y de servicio. De esta manera reactivar e

incorporar el sector con la movilidad a propuesta en beneficio comercial, residencial y turístico.

- Rediseño de la calle Julio Paredes, calle Pasteur, aplicando la normativa vigente para beneficio del sector que conectará los espacios recreativos propuestos y mejorar la imagen urbana. Implementando senda peatonal, senda de vegetación, parterre, sendas vehiculares en beneficio a la movilidad del sector.
- Implementación de boulevard de la calle José Rivera para beneficio del sector que conectará los espacios recreativos propuestos y mejorar la imagen urbana. Implementando sendas peatonales, una salida de emergencia vehicular, vegetación propuesta, mobiliario y espacios de comercio para mejora del sector.
- Además, un tratamiento de las rieles del tren para beneficio del sector que conectará los espacios recreativos propuestos. Implementando vegetación propuesta e iluminación para mejorar la imagen urbana.

POLÍGONO N°: PITU 06

- PITU equivalente a: 18,82 hectáreas

Características

- Se caracteriza eminentemente por ser un sector residencial con ciertas edificaciones utilizadas para el comercio y servicios.
- En cuanto al espacio urbano se presenta de manera inapropiada como se muestra en las rieles del tren y espacios alejados y sin uso sea así un lugar inseguro por falta de interés de autoridades, que se podrá proporcionar para este sector en zonas recreativas como un parque lineal que conecte Ingahurco, Socavón, y las Av. principales como la Av. las Américas, Av. Indoamérica.
- Es un sector consolidado en una gran parte con edificaciones de diversas tipologías, con pocos lotes vacíos que se encuentran en proceso de consolidación. Espacios vacíos y abandonados que llevan a una mala imagen urbana son previstos ya, para varias intervenciones urbanas como lo es la propuesta de un parque lineal que conecten varios espacios y zonas en descuido y olvidados, en beneficio de los moradores del sector.

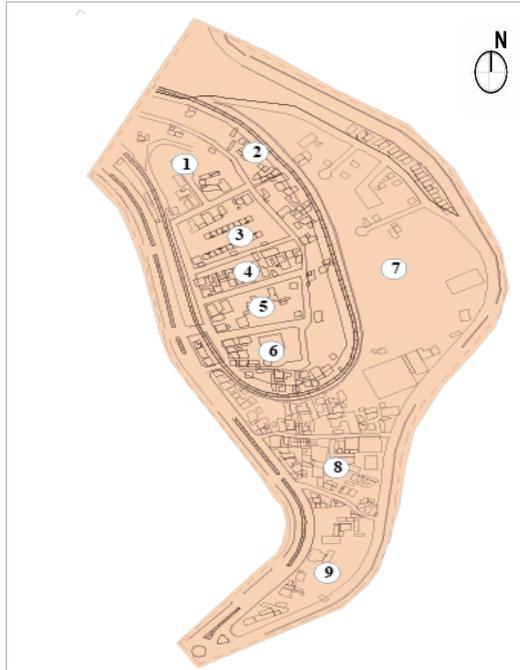


Figura 37. Mapeo, PITU # 6, Sector Ingahurco
 Fuente: (I. Municipalidad de Ambato, 2020).
 Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

FODA

- **FORTALEZAS**

Existe una zona residencial donde gente que demanda un espacio de recreación, además vialidad que comunica a estos espacios recreativos.

- **OPORTUNIDADES**

Existencia de espacios residenciales y equipamientos lucidos lo que ayudan como puntos referenciales es decir hitos urbanos que mantienen una comunicación social, comercial y recreativa.

Equipamientos que generan dinámica en la zona, compra y venta en el tema económico, además flujos urbanos importantes que generan aglomeración de gente y además permanencia en actividades urbanas.

- **DEBILIDADES**

Incumplimiento de normativa en la zona vial lo que incrementa el desinterés en espacios de circulación peatonal, conectividad hacia los hitos urbanos y hacia los espacios recreativos. Espacios aledaños a la línea férrea en deterioro que proporcionan inseguridad y deterioro al sector.

- AMENAZAS

Incumplimiento de normativa en la zona vial lo que incrementa el desinterés en espacios de circulación peatonal y conectividad hacia los espacios recreativos.



Imagen 18. Amenaza vial

Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

Estrategias por polígono 6

- Rediseño de la calle Pasteur, aplicando la normativa vigente para beneficio del sector que conectará los espacios recreativos propuestos y mejorar la imagen urbana. Implementando senda peatonal, senda de vegetación, parterre, senda vehiculares en beneficio a la movilidad del sector.
- Implementación de boulevard de la calle las Paralelas para beneficio del sector que conectará los espacios recreativos propuestos y mejorar la imagen urbana. Implementando sendas peatonales, una salida de emergencia vehicular, vegetación propuesta, mobiliario y espacios de comercio para mejora del sector.
- Además un tratamiento de las rieles del tren para beneficio del sector que conectará los espacios recreativos propuestos. Implementando vegetación propuesta e iluminación para mejorar la imagen urbana.

4.4.Zonificación

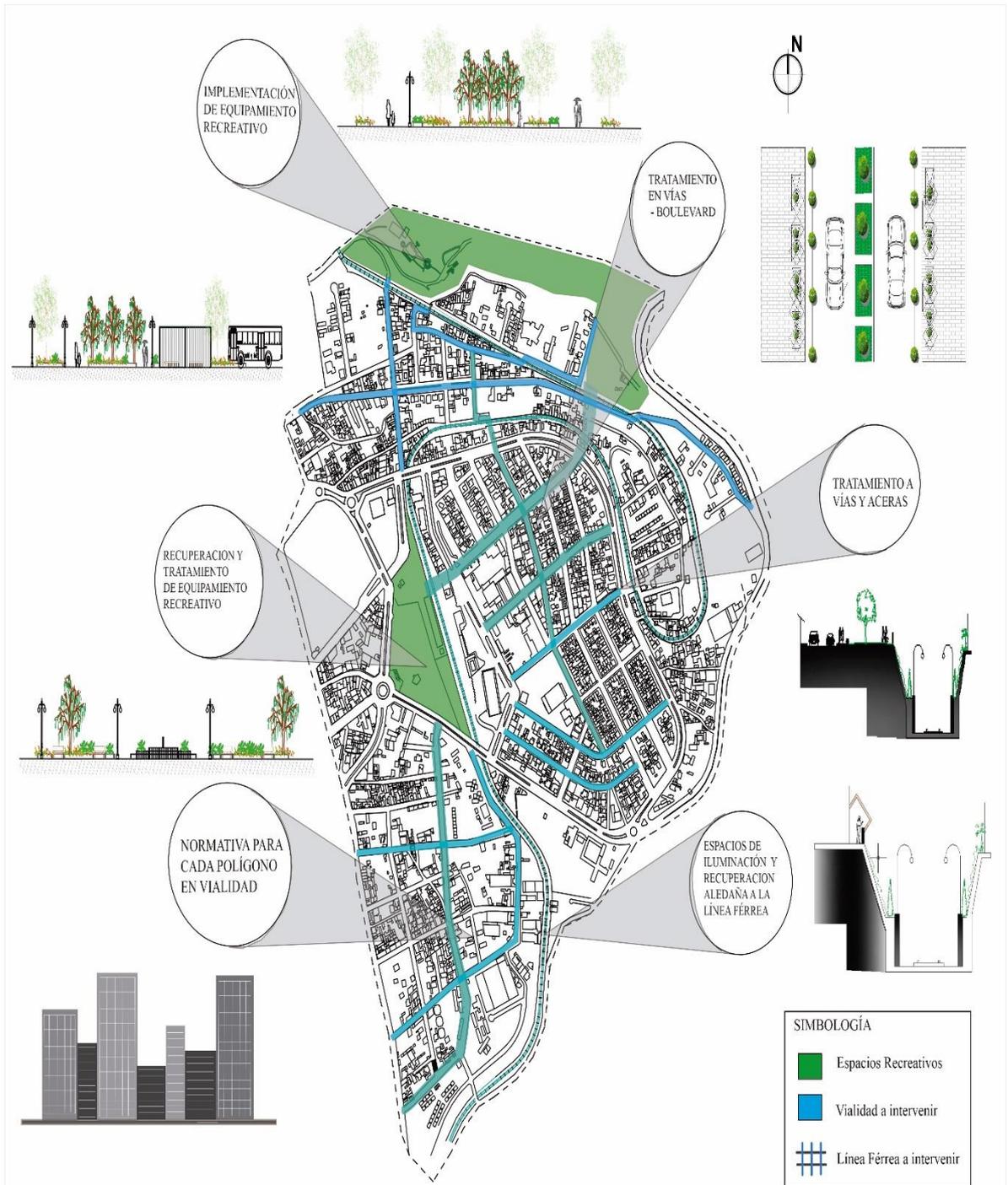


Figura 38. Mapeo, Zonificación, Sector Ingahurco

Fuente: (I. Municipalidad de Ambato, 2020).

Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

4.5. Fases y ejecución de cronograma de proyecto

Las presentes fases y ejecución de proyecto dará a conocer la duración y alternativas de propuesta del proyecto, con beneficio al sector público con talleres participativos a la ciudadanía, ejecución de obra, brindando espacios de priorización al peatón y encuentros de socialización, este tendrá la duración de 108 meses (9 años), con acciones de factibilidad siendo estas:

- A corto plazo (0 – 1 año) Plan de trabajo – Participación ciudadana.
- A mediano plazo (1 – 3 año) Sistema Vial.
- A largo plazo (3 – 6 año) Sistema Recreativo.

Además se pretenderá conocer una evaluación post obra para dar sentido a la concepción de obra del proyecto:

- Evaluación de obra del Sistema Vial y Recreativo:

Impacto social y Económico: en el aspecto vial al intervenir en una vía esta nos brindará la prioridad al peatón implementando zona peatonalizada, movilidades alternativas como lo es el transporte público, ciclismo, mobiliario urbano, vegetación, zonas de encuentro. De esta manera será factible, en aspecto económico porque se facilitará de un modelo repetitivo de vialidades en las zonas a intervenir, de igual manera en el aspecto recreativo se utilizara modelos de espacios deportivos, recreativo, convivencia y contemplativo, así abarcará menos costos para así llegar a un gran beneficio social, económico y turístico.

4.5.1. Fases para propuesta de proyecto – PLAN PARCIAL

Tabla 28. Fases de desarrollo de proyecto

FASES DE PROPUESTA - PLAN PARCIAL							
ACTIVIDAD	DURACIÓN	INICIO	FIN	12 OCTUBRE 2020 / 21 MAYO 2021			
PLAN PARCIAL DE DESARROLLO URBANO SECTOR INGAHURCO	154 días	12/10/2020	21/05/2021	12 / 23 OCT 2020	26 OCT / 04 NOV 2020	07 DIC 2020 / 29 ENE 2021	01 FEB 2021 / 21 MAY 2021
FASE 0: PLAN DE TRABAJO Y CRONOGRAMA FINAL	10 días	12/10/2020	23/10/2020				
0.1. Reunión de lanzamiento del proyecto.	03 días	12/10/2020	14/10/2020				
0.2. Elaboración del plan de trabajo y cronograma.	03 días	15/10/2020	19/10/2020				
0.3. Entrega del Plan de Trabajo y cronograma del proyecto.	04 días	20/10/2020	23/10/2020				
FASE I: PLAN ESTRATÉGICO PARTICIPATIVO	30 días	26/10/2020	04/12/2020				
1.1. Análisis de normas y estrategias.	03 días	26/10/2020	28/10/2020				
1.2. Pre diagnóstico.	07 días	29/10/2020	06/11/2020				
1.3. Identificación de zona.	02 días	09/11/2020	10/11/2020				
1.4. FODA y nudos críticos.	06 días	11/11/2020	18/11/2020				
1.5. Formulación del Plan Estratégico.	03 días	19/11/2020	23/11/2020				
1.6. Taller participativo: avances de pre diagnóstico.	04 días	24/11/2020	27/11/2020				
1.7. Taller participativo: FODA.	05 días	30/11/2020	04/12/2020				
FASE II MODELO TERRITORIAL	34 días	07/12/2020	29/01/2021				
2.1. Desarrollo del diagnóstico histórico.	10 días	07/12/2020	18/12/2020				
2.2. Desarrollo del diagnóstico actual.	13 días	21/12/2020	15/01/2021				
2.3. Desarrollo plan parcial propuesta.	03 días	18/01/2021	20/01/2021				
Taller participativo: Análisis de diagnósticos.	03 días	20/01/2021	22/01/2021				
Taller participativo: modelo de propuesta.	05 días	25/01/2021	29/01/2021				
FASE III PLAN PARCIAL – PROPUESTA	80 días	01/02/2021	21/05/2021				
3.1. Elaboración de lineamientos y estrategias de Diseño urbano.	05 días	01/02/2021	05/02/2021				
3.2. Zonificación para el diseño urbano.	05 días	08/02/2021	12/02/2021				
3.3. Estudio de Polígonos de Intervención Territorial Urbano.	05 días	15/02/2021	19/02/2021				
3.4. Plan de trabajo de movilidad urbana.	10 días	22/02/2021	05/03/2021				
3.5. Plan de trabajo de mejoramiento Espacio Público Recreativo.	10 días	08/03/2021	19/03/2021				
3.6. Plan de trabajo de Equipamiento Urbano.	10 días	22/03/2021	02/04/2021				
3.7. Propuesta de Polígonos de Intervención Territorial Urbana.	10 días	05/04/2021	16/04/2021				
3.8. Plan Parcial Propuesto.	20 días	19/04/2021	14/05/2021				
Taller participativo: Avance de Plan Parcial.	05 días	17/05/2021	21/05/2021				

Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

4.5.2. Cronograma de referencial de ejecución de obra - PLAN PARCIAL

Tabla 29. Cronograma de obra.

CRONOGRAMA DE OBRA - PLAN PARCIAL DE DESARROLLO URBANO SECTOR ING AHURCO									
SISTEMA VIAL									
ACTIVIDAD	DURACIÓN	INICIO	FIN						
SISTEMA VIAL	589 días	01/06/2021	14/06/2023	01 JUNIO 2021 / 14 JUNIO 2023					
VIAS ASFÁLTICAS	218 días	01/06/2021	30/03/2022	01 JUN / 02 JUL 2021	05 JUL / 02 AGO 2021	03 / 17 OCT 2021			28 OCT / 03 MAR 2022
OBRAS PRELIMINARES	24 días	01/06/2021	02/07/2021						
Limpieza y desalojo manual del terreno	06 días	01/06/2021	08/06/2021						
Demolición de bordillo existente incluido desalojo	03 días	09/06/2021	11/06/2021						
Derrocamiento de acera incluido desalojo	03 días	14/06/2021	16/06/2021						
Replanteo y nivelación en via	12 días	17/06/2021	02/07/2021						
Movimiento de tierras	21 días	05/07/2021	02/08/2020						
Excavación manual	12 días	05/07/2021	20/07/2021						
Excavación con maquina	06 días	21/07/2021	28/07/2021						
Desalojo de material excavado	03 días	29/07/2021	02/08/2021						
Hormigón estructural	56 días	03/08/2021	17/10/2021						
Bordillo tipo cuneta de h.s. clase "b" f'c=210 kg/cm2 – para aceras	09 días	03/08/2021	13/08/2021						
Bordillo interior de hormigón simple clase "c" f'c=180kg/cm2 (0.10x0.40)	09 días	16/08/2021	26/08/2021						
Muros de hormigón ciclópeo	06 días	27/08/2021	03/09/2021						
Relleno de lastre hidrocompactado manual	06 días	06/09/2021	13/09/2021						
Acera de hormigón simple clase "c" f'c=180 kg/cm2 e=0.07	13 días	14/09/2021	30/09/2021						
Acabado de obra básica	05 días	01/10/2021	05/10/2021						
Mejoramiento de suelo seleccionado incluido transporte	03 días	08/10/2021	10/10/2021						
Asfalto rc para imprimación	05 días	11/10/2021	15/10/2021						
Drenaje y alcantarillado	117 días	18/10/2021	30/03/2022						
Reposición de guías domiciliarias de ½" incluye excavación, tendido de tubería hasta 6m.	24 días	18/10/2021	19/11/2021						
Cajas de revisión	18 días	22/11/2021	15/12/2021						
Subida y bajada de cajas de registro	15 días	16/12/2021	05/01/2022						
Tubo de pvc en drenaje de muros	24 días	06/01/2022	08/02/2022						
Hormigón asfáltico en bacheo	12 días	09/02/2022	24/02/2022						
Riego de liga asfáltica	12 días	25/02/2022	14/03/2022						
Carpeta asfáltica 2" con aditivo	12 días	15/03/2022	30/03/2022						
ADOQUINADO EN VIAS	163 días	31/03/2022	30/12/2022	31 MAR 2022 / 26 ABR 2022	27 ABR 2022 / 25 MAY 2022	26 MAY 2022 / 20 SEP 2022	21 SEP 2022 / 14 OCT 2022	17 OCT 2022 / 30 DIC 2022	
Preliminares	18 días	31/03/2022	26/04/2022						
Desalojo y limpieza	06 días	31/03/2022	07/04/2022						
REPLANTEO DE EJE VIAL	12 días	08/04/2022	26/04/2022						
Movimiento de tierras	21 días	27/04/2022	25/05/2022						
Excavación y relleno	12 días	27/04/2022	12/05/2022						
Desalojo material excavación	03 días	13/05/2022	17/05/2022						
Material mejoramiento subbase: sub-base de agregados	06 días	18/05/2022	25/05/2022						
Drenaje y alcantarillado	84 días	26/05/2022	20/09/2022						

SISTEMA RECREATIVO

ACTIVIDAD	DURACIÓN	INICIO	FIN	17 JUN 2023 / 18 DIC 2025												
PARQUE LA LAGUNA	623 días	17/06/2023	18/12/2025													
Obras preliminares	15 días	17/06/2023	04/07/2023	17 JUN 2023 / 04 JUL 2023	07 JUN 2023 / 30 ENE 2024				31 ENE 2024 / 11 NOV 2024		12 NOV 2024 / 06 MAR 2025		07 MAR 2025 / 30 JUN 2025		01 JUL 2025 / 18 DIC 2025	
Limpieza y desalojo manual del terreno	06 días	17/06/2023	24/06/2023													
Replanteo Y nivelación	09 días	25/06/2023	04/07/2023													
Construir áreas para juegos, ejercicio, lectura, sendero y escenario	124 días	07/07/2023	30/01/2024													
Conformación de terreno	10 días	07/07/2023	18/07/2023													
Excavación manual	20 días	21/07/2023	15/08/2023													
Concreto de limpieza	10 días	18/08/2023	29/08/2023													
Acero de refuerzo	10 días	02/09/2023	13/09/2023													
Senderos de concreto hidráulico	30 días	16/09/2023	27/11/2023													
Bordillo de confinamiento – repetido	14 días	28/11/2023	15/12/2023													
Cimentación de escenarios	20 días	18/12/2023	16/01/2024													
Relleno y senderos	10 días	17/01/2024	30/01/2024													
Conformación de gradas	25 días	31/01/2024	05/03/2024													
Instalación eléctrica del parque	20 días	06/03/2024	03/04/2024													
Dotar el parque con equipamientos, juegos y mobiliario urbano	155 días	04/04/2024	11/11/2024													
Equipamiento baños público	40 días	04/04/2024	30/05/2024													
Reconstrucción de la laguna	60 días	31/04/2024	22/08/2024													
Equipamiento cultural	30 días	23/04/2024	04/10/2024													
Equipamiento mobiliario urbano	15 días	07/10/2024	25/10/2024													
Equipamiento juegos infantiles	10 días	28/10/2024	11/11/2024													
Construcción de pisos para área de juegos, ejercicio, escenarios y sendero	81 días	12/11/2024	06/03/2025													
Bordillos prefabricados, suministro, transporte e instalación	21 días	12/11/2024	10/12/2024													
Colocación de adoquines	35 días	11/12/2024	30/01/2025													
Picado de hormigón	20 días	31/01/2025	27/02/2025													
Basurero	05 días	28/02/2025	06/03/2025													
Instalar las redes de drenaje	80 días	07/03/2025	30/06/2025													
Suministro, transporte y colocación de tubería de desagüe d=2"	25 días	07/03/2025	10/04/2025													
Suministro, transporte y colocación de tubería de agua potable d=1/2"	20 días	11/04/2025	12/05/2025													
Colocación de bebedero	05 días	13/05/2025	19/05/2025													
Corte de tubería de acero corte manual	15 días	20/05/2025	09/06/2025													
Base cascarilla de coco-comineras compactación a mano.	15 días	10/06/2025	30/06/2025													
Conformar las zonas verdes	123 días	01/07/2025	18/12/2025													
Poda de césped y fillos de calzada	15 días	01/07/2025	21/07/2025													
Conformación de jardinera	20 días	22/07/2025	18/08/2025													
Vegetación - plantas	30 días	19/08/2025	29/09/2025													
Mantenimiento fillos de áreas verdes cortes de fillos	15 días	30/09/2025	20/10/2025													
Siembra de vegetación de propuesta, regaderas	20 días	21/10/2025	17/11/2025													
Enchambado transporte	03 días	18/11/2025	20/11/2025													
Excavación y relleno zanja 40x80cm promedio	20 días	21/11/2025	18/12/2025													

ACTIVIDAD	DURACIÓN	INICIO	FIN	19 DIC 2025 / 21 AGO 2029																			
PARQUE SOCAVÓN	945 días	19/12/2025	21/08/2029																				
Obras preliminares	25 días	19/12/2025	26/01/2026	19 DIC 2025 / 26 ENE 2026	26 ENE 2026 / 11 FEB 2027	12 FEB 2027 / 28 FEB 2028	29 FEB 2028 / 03 AGO 2028	04 AGO 2028 / 14 DIC 2028	15 DIC 2028 / 21 AGO 2029														
Limpieza y desalojo manual del terreno	15 días	19/12/2025	12/01/2026																				
Replanteo Y nivelación	10 días	13/01/2026	26/01/2026																				
Construir áreas para juegos, ejercicio, lectura, sendero y escenario	194 días	26/01/2026	27/10/2026																				
Conformación de terreno	20 días	26/01/2026	23/02/2026																				
Excavación manual	30 días	24/02/2026	07/04/2026																				
Concreto de limpieza	20 días	08/04/2026	06/05/2026																				
Acero de refuerzo	20 días	07/05/2026	03/06/2026																				
Senderos de concreto hidráulico	30 días	04/06/2026	15/07/2026																				
Bordillo de confinamiento – repetido	24 días	16/07/2026	18/08/2026																				
Cimentación de escenarios	30 días	19/08/2026	29/09/2026																				
Relleno y senderos	20 días	30/09/2026	27/10/2026																				
Conformación de gradas	40 días	28/10/2026	22/12/2026																				
Instalación eléctrica del parque	35 días	23/12/2026	11/02/2027																				
Dotar el parque con equipamientos, juegos y mobiliario urbano	270 días	12/02/2027	28/02/2028																				
Equipamiento baños público	40 días	12/02/2027	09/04/2027																				
Equipamiento cafetería	60 días	12/04/2027	02/07/2027																				
Equipamiento mirador	30 días	05/07/2027	13/08/2027																				
Equipamiento cultural- Museo	100 días	16/08/2027	03/01/2028																				
Equipamiento mobiliario urbano	20 días	04/01/2028	31/01/2028																				
Equipamiento juegos infantiles	20 días	01/02/2028	28/02/2028																				
Construcción de pisos para área de juegos, ejercicio, escenarios y sendero	111 días	29/02/2028	03/08/2028																				
Bordillos prefabricados, suministro, transporte e instalación	21 días	29/02/2028	28/03/2028																				
Colocación de adoquines	60 días	29/03/2028	22/06/2028																				
Picado de hormigón	20 días	23/06/2028	20/07/2028																				
Basurero	10 días	21/07/2028	03/08/2028																				
Instalar las redes de drenaje	95 días	04/08/2028	14/12/2028																				
Suministro, transporte y colocación de tubería de desagüe d=2"	30 días	04/08/2028	14/09/2028																				
Suministro, transporte y colocación de tubería de agua potable d=1/2"	30 días	15/09/2028	26/10/2028																				
Bebedero	05 días	27/10/2028	02/11/2028																				
Corte de tubería de acero corte manual	15 días	03/11/2028	23/11/2028																				
Base cascarilla de coco-cominerías compactación a mano.	15 días	24/11/2028	14/12/2028																				
Conformar las zonas verdes	175 días	15/12/2028	21/08/2029																				
Poda de césped y filos de calzada	15 días	15/12/2028	08/01/2029																				
Conformación de jardinera	30 días	09/01/2029	19/02/2029																				
Vegetación - plantas	40 días	20/02/2029	17/04/2029																				
Mantenimiento filos de áreas verdes cortes de filos	20 días	18/04/2029	16/05/2029																				
Siembra de vegetación de propuesta, regaderas	35 días	17/05/2029	03/07/2029																				
Enchambado transporte	15 días	04/07/2029	24/07/2029																				
Excavación y relleno zanja 40x80cm promedio	20 días	25/07/2029	21/08/2029																				

Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

4.6. Vialidad

De acuerdo al previo análisis y a las visitas del sector Ingahurco se pudo evidenciar que existen espacios primordiales para sus habitantes y usuarios que los ocupan la mayoría del tiempo, entre estas están la intervención en vías secundarias del sector ya sean estas para un uso peatonal, implementación de áreas verdes, puntos de encuentro, movilidades alternativas y permitir una comunicación hacia los espacios recreativos del sector, como beneficio de los usuarios.

Tabla 30. Identificación de vías para intervención y tratamiento

VÍAS PARA INTERVENCIÓN	TRATAMIENTO
- Línea Férrea	- Rehabilitación línea férrea
- Calle Verdeloma - Calle el Salvador - Calle los Llanganates - Calle Julio Paredes - Calle Bolivia - Calle Panamá - Calle Estados Unidos	- Circulación peatonal - Circulación vehicular - Paradas de buses - Señalética - Vegetación - Iluminación
- Montes de Caja - Calle Uruguay - José Rivera	- Boulevard
- Av. Pasteur - Calle Chile - Calle Quilindaña - Calle Bolivia	- Circulación peatonal - Circulación vehicular - Paradas de buses - Señalética - Vegetación - Iluminación - Ciclovía

Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

4.7. Esquema general

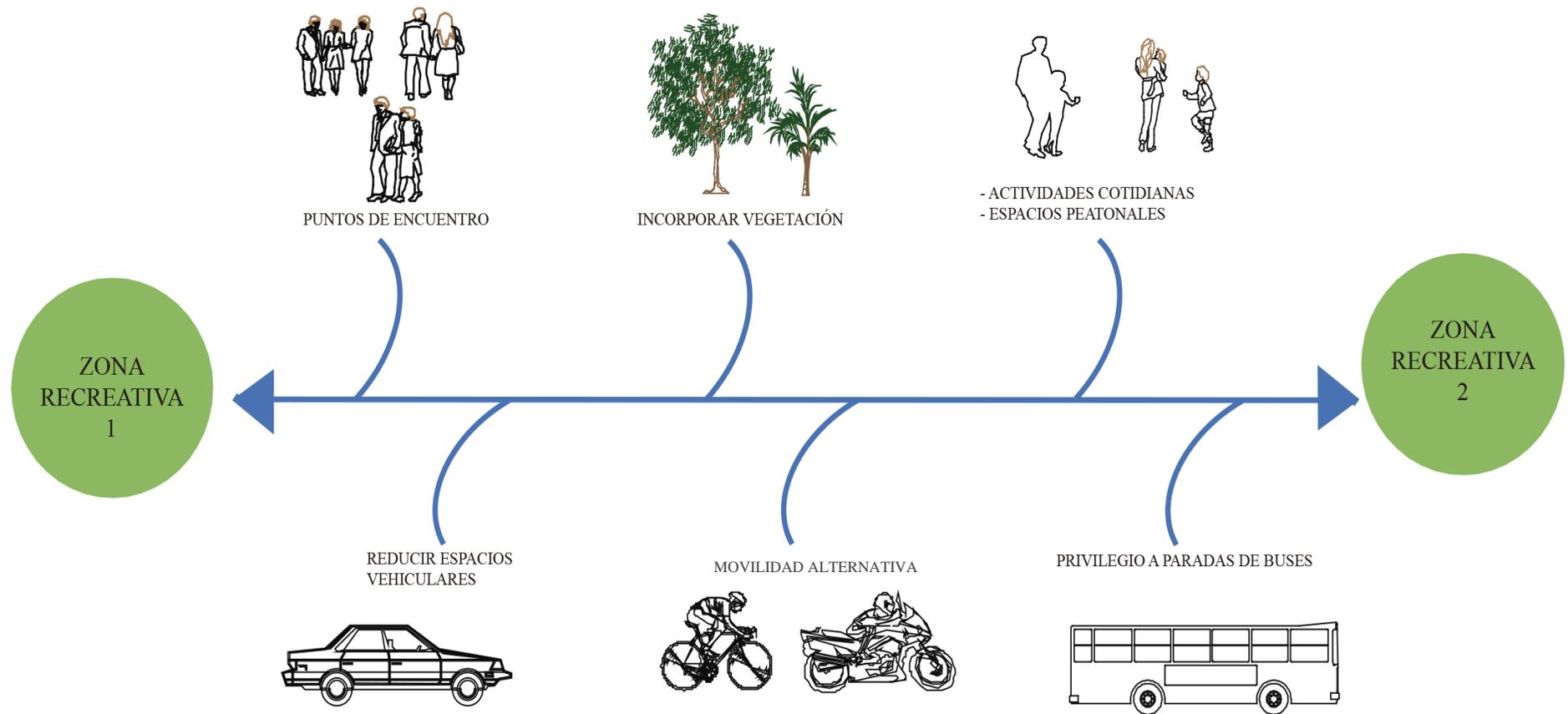


Figura 39. Esquemas de Circulaciones y accesos, Sector Ingahurco
Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

4.7.1. Esquemas hacia los espacios Recreativos

De acuerdo al previo análisis y a las visitas del sector Ingahurco se pudo evidenciar puntos referenciales, es decir hitos urbanos importantes como el Terminal terrestre y Férreo de Ambato, la Universidad Técnica de Ambato, el Complejo Deportivo Ingahurco, el parque de La Laguna, además varios centros comerciales, avenidas y calles importante dando una mejor comunicación al espacio recreativo propuesto.

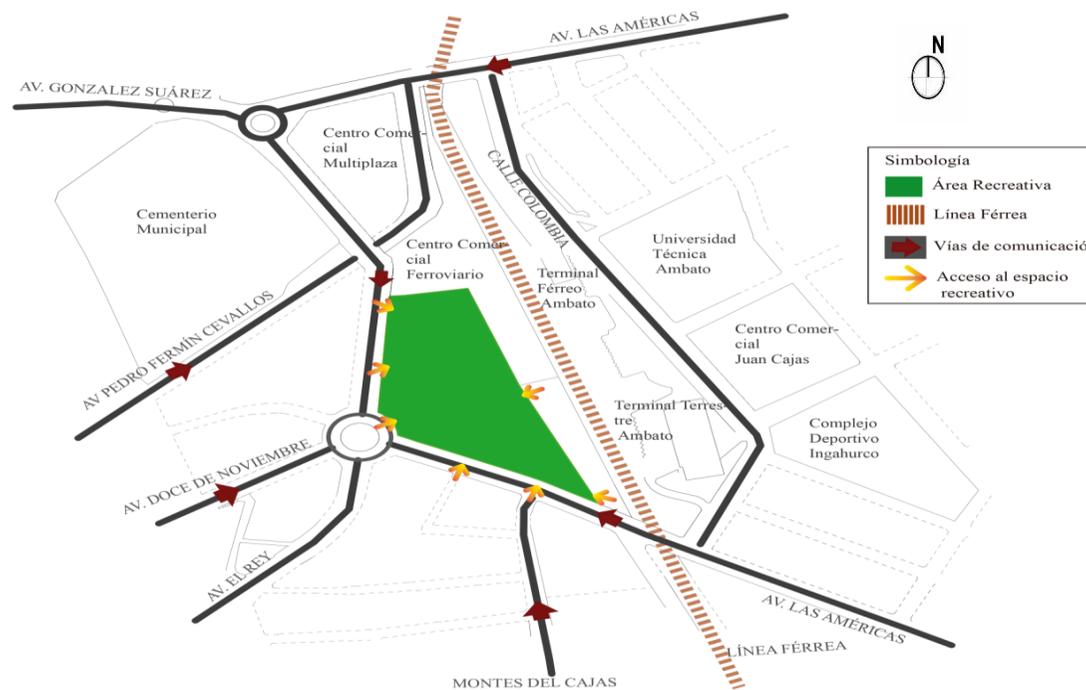


Figura 40. Esquemas de Circulaciones y accesos, Sector Ingahurco

Fuente: (I. Municipalidad de Ambato, 2020).

Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

4.7.2. Esquemas hacia los espacios Recreativos

De acuerdo al previo análisis y a las visitas del sector Ingahurco se pudo evidenciar puntos referenciales hacia el área recreativa Socavón, es decir hitos urbanos importantes como el complejo Socavón, el río Ambato, avenidas y calles importante dando una mejor comunicación al espacio recreativo propuesto.

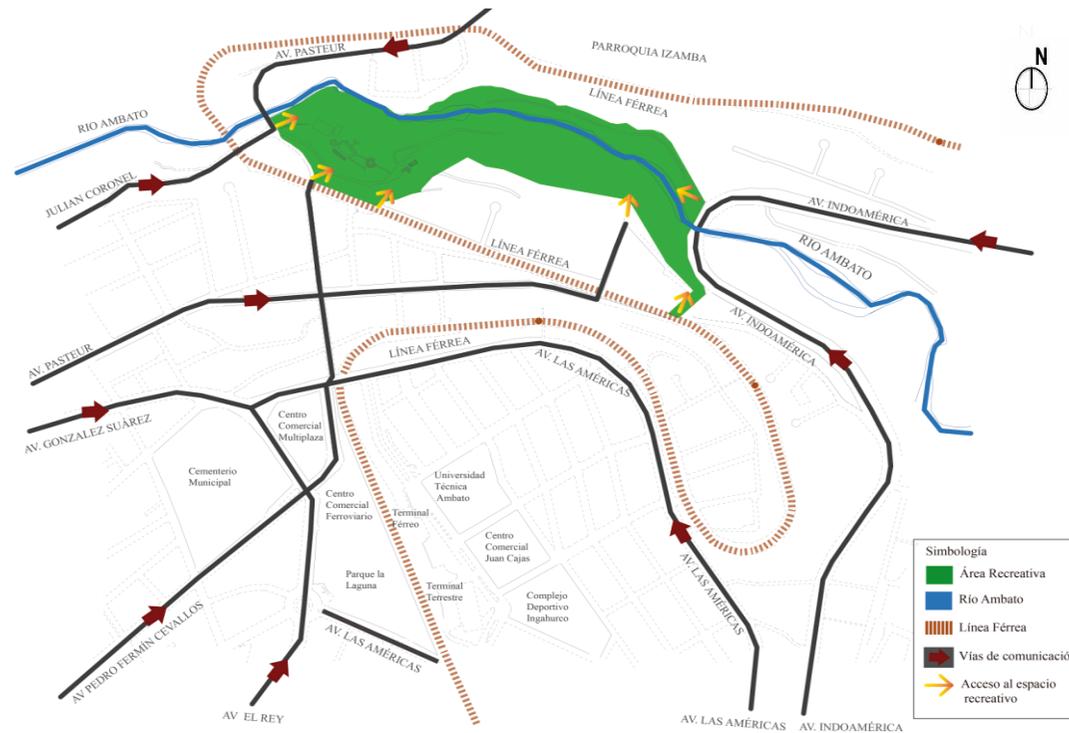


Figura 41. Esquemas de Circulaciones y accesos, Sector Ingahurco

Fuente: (I. Municipalidad de Ambato, 2020).

Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

4.7.3. Vialidad Tipo 1

Las vías que necesitan una intervención adecuada aplicando la normativa para el sector como beneficio de los usuarios serán las siguientes vías:

- Calle Verdeloma



- Calle el Salvador



- Calle los Llanganates



- Calle Julio Paredes



- Calle Bolivia



- Calle Panamá



Imagen 19. Vialidad tipo I

Elaborado por: María Belén Taboada, 2020

4.7.3.1. Mapa - Vialidad Tipo 1

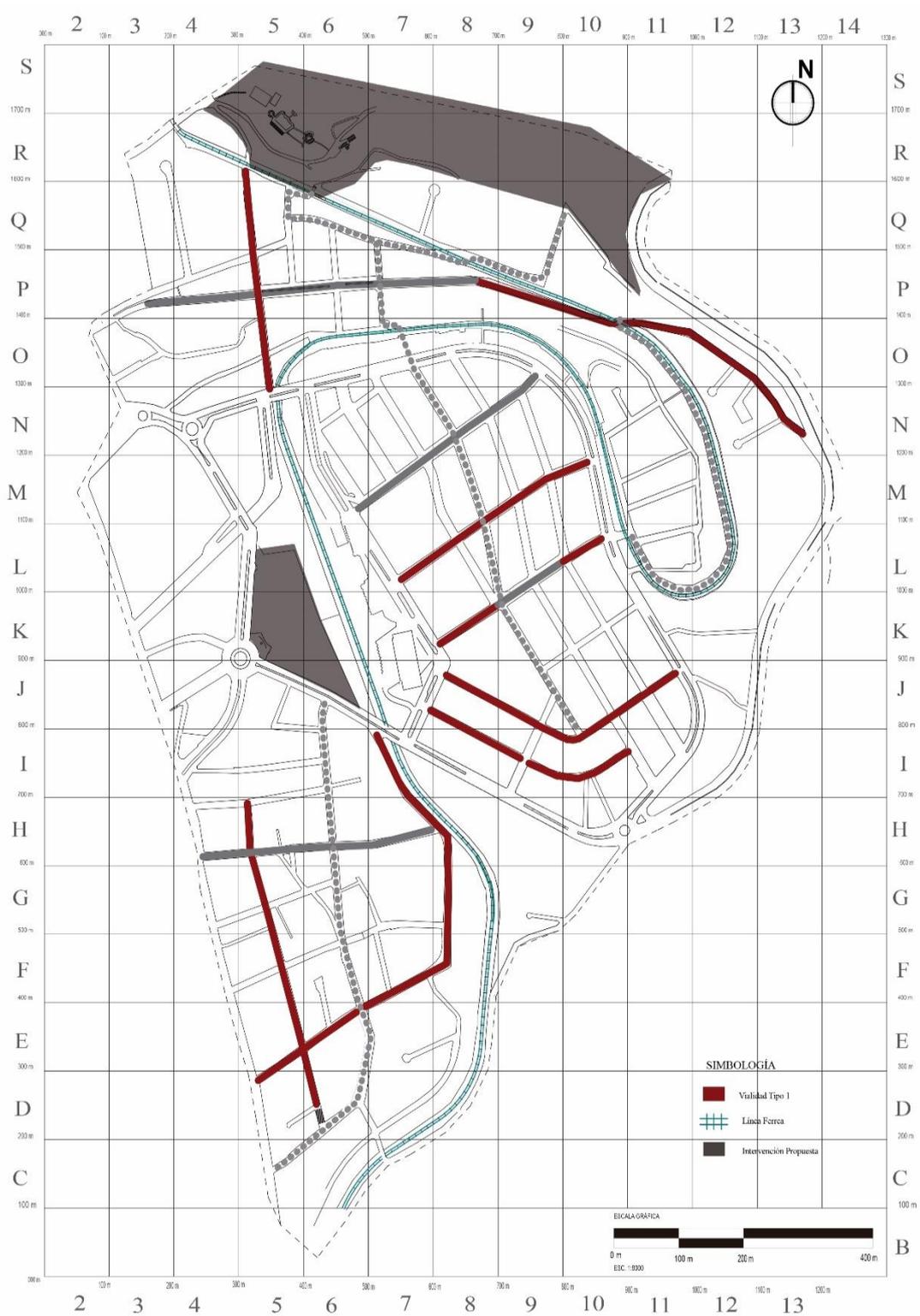


Figura 42. Mapeo, Propuesta tipo 1, Circulación y conexión, Sector Ingahurco

Fuente: (I. Municipalidad de Ambato, 2020).

Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

4.7.3.2.Tratamiento - Vialidad Tipo 1

Mediante su análisis incorporamos un tratamiento de vías secundarias antes mencionadas con paradas de buses, iluminación, señalética, vegetación, como beneficio del sector Ingahurco.

Estado actual

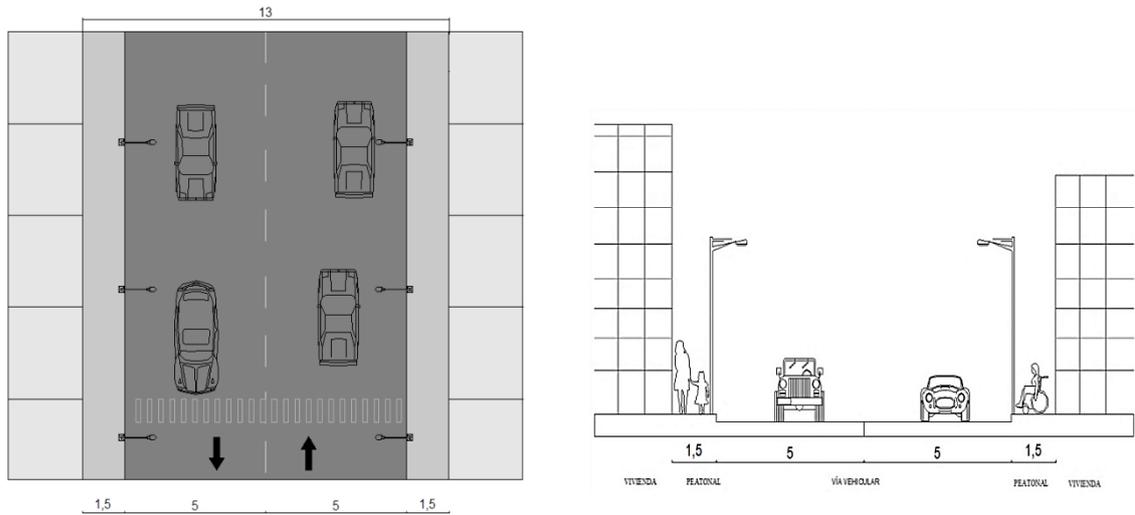


Figura 43. Estado actual, vialidad Tipo I
Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

Tratamiento



Figura 44. Tratamiento, vialidad Tipo I
Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

4.7.3.3. Renders - Vialidad Tipo 1



Figura 45. Renders, vialidad Tipo I
Elaborado por: María Belén Taboada, 2020

4.7.4. Vialidad Tipo 2

Las vías que necesitan una intervención adecuada aplicando la normativa para el sector como beneficio de los usuarios serán las siguientes vías:

- Calle Chile



- Calle Bolivia



- Calle Quilindaña



- Av. Pasteur



Imagen 20. Vialidad tipo II
Elaborado por: María Belén Taboada, 2020

4.7.4.1. Mapa - Vialidad Tipo 2

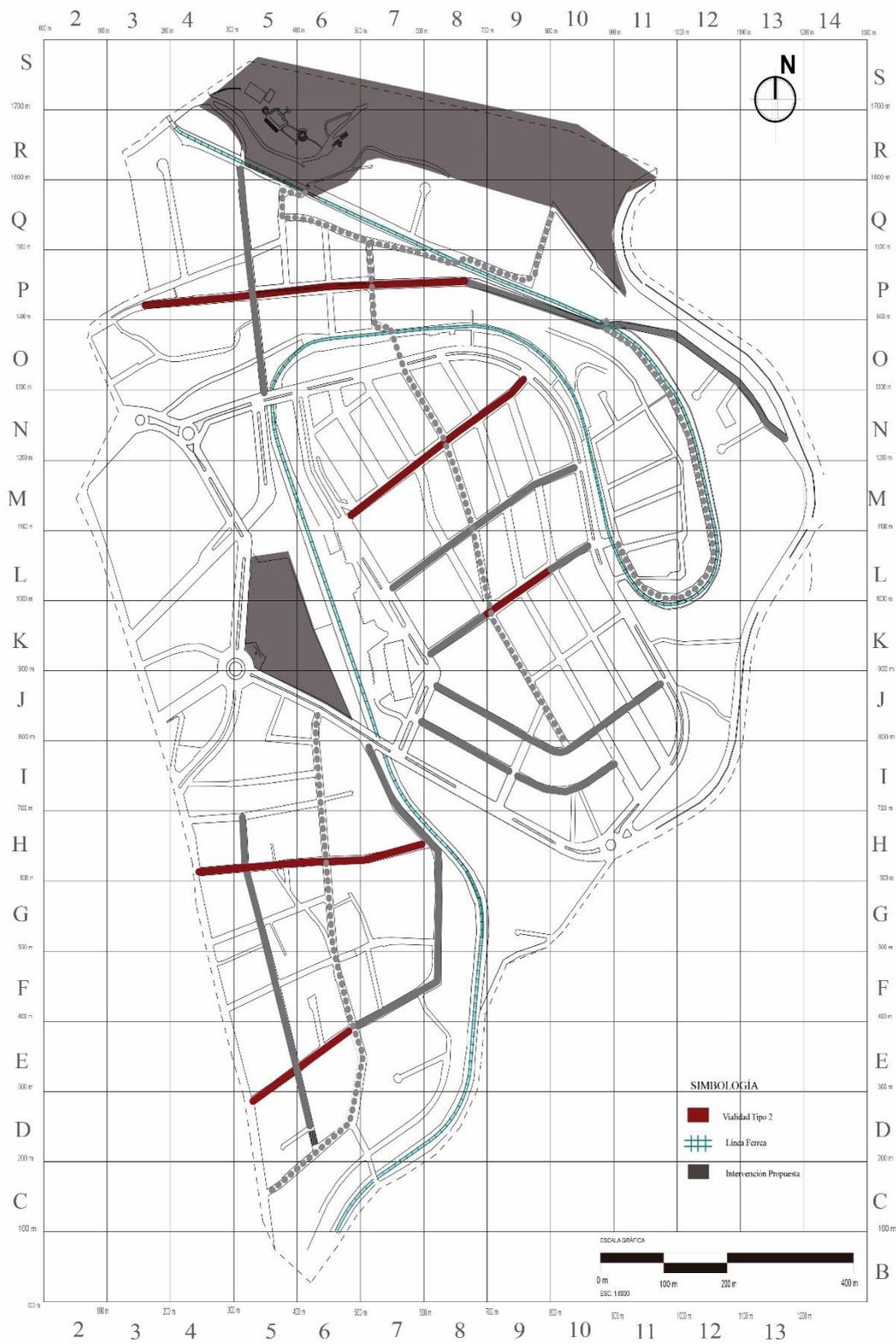


Figura 46. Mapeo, Propuesta tipo 2, Circulación y conexión, Sector Ingahurco

Fuente: (I. Municipalidad de Ambato, 2020).

Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

4.7.4.2. Tratamiento - Vialidad tipo 2

Intervención en vías secundarias presentes en el estudio aplicado al sector Ingahurco, con el beneficio de ampliación de aceras con adecuación de circulación peatonal, paradas de buses, señalética, parterre, vegetación e iluminación.

Estado actual

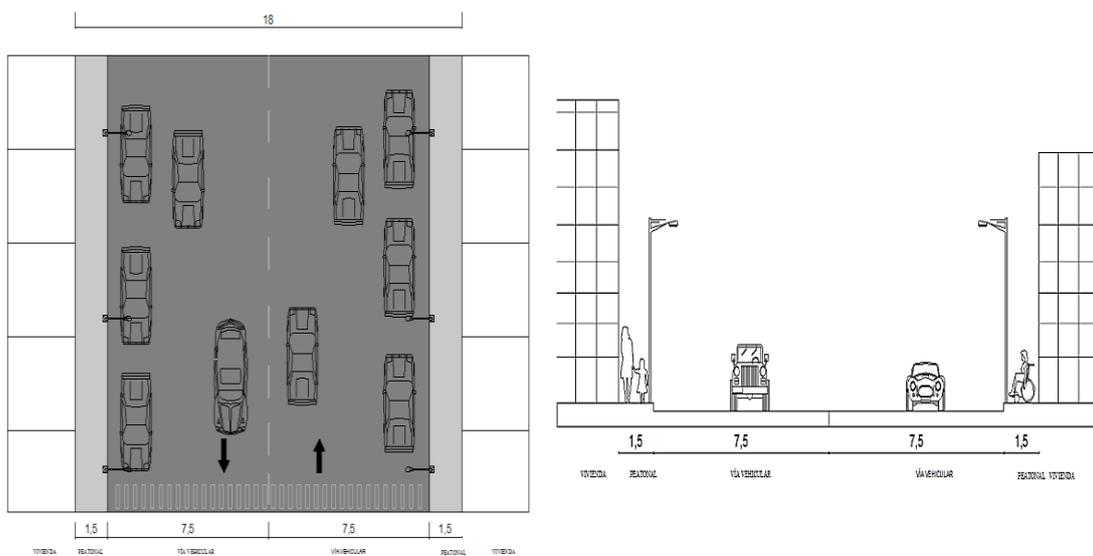


Figura 47. Estado actual vialidad Tipo II
Elaborado por: María Belén Taboada, 2020

Tratamiento



Figura 48. Tratamiento vialidad Tipo II
Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

4.7.4.3. Renders - Vialidad tipo 2



Figura 49. Render vialidad Tipo II
Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

4.7.5. Vialidad Tipo 3 - Boulevard

Intervención en vías secundarias presentes en el estudio aplicado al sector Ingahurco, con el beneficio de ampliación de aceras, con adecuación de circulación peatonal, áreas recreativas, zona infantil, zona de bicicleta, señalética, vegetación e iluminación. Las vías que necesitan una intervención adecuada aplicando la normativa para el sector como beneficio de los usuarios serán las siguientes vías:

- Calle Uruguay



- José Rivera



- Montes de Caja



Imagen 21. Vialidad tipo III

Elaborado por: María Belén Taboada, 2020

4.7.5.1. Mapa - Vialidad Tipo 3 - Boulevard

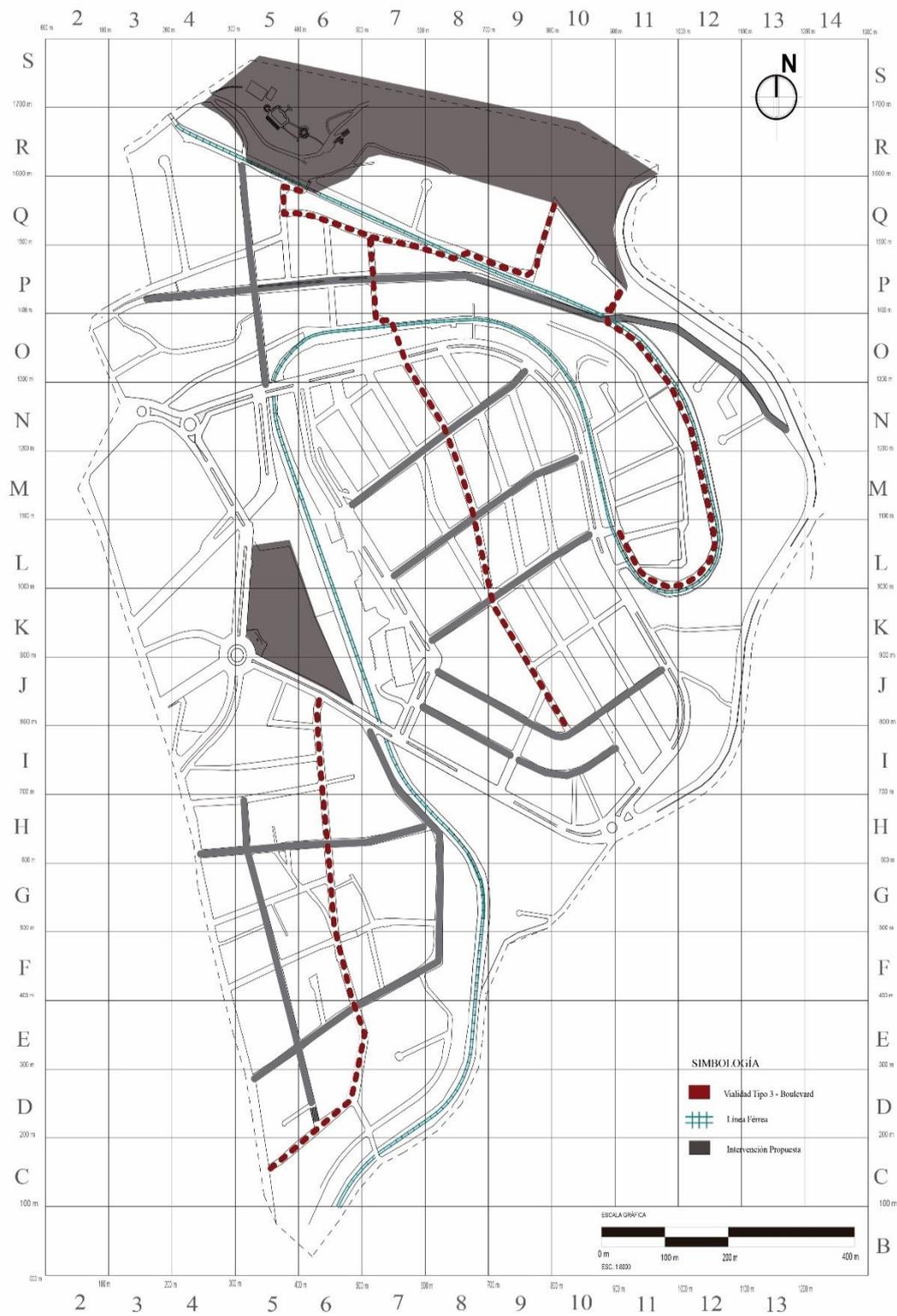


Figura 50. Mapeo, Propuesta tipo 3, Boulevard, Sector Ingahurco

Fuente: (I. Municipalidad de Ambato, 2020).

Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

4.7.5.2.Tratamiento – Vialidad tipo 3 – Boulevard

Tratamiento en calles secundarias para un boulevard que conecte todo el sector Ingahurco en conexión vial con los espacios recreativos propuestos.

Estado actual

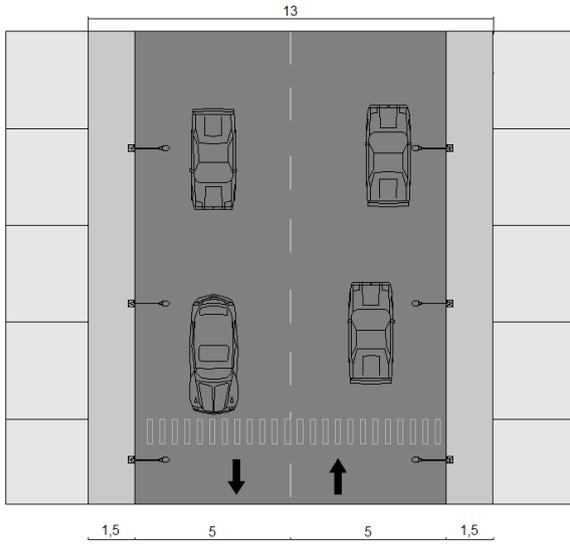


Figura 51. Estado actual vialidad tipo III
Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

Tratamiento

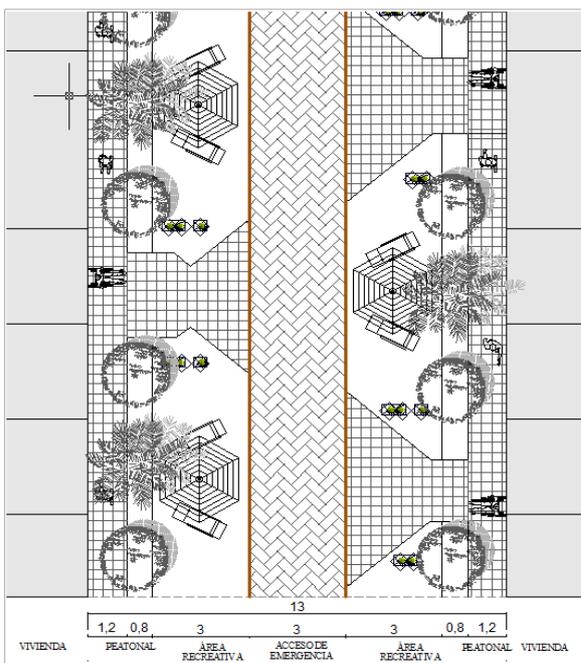
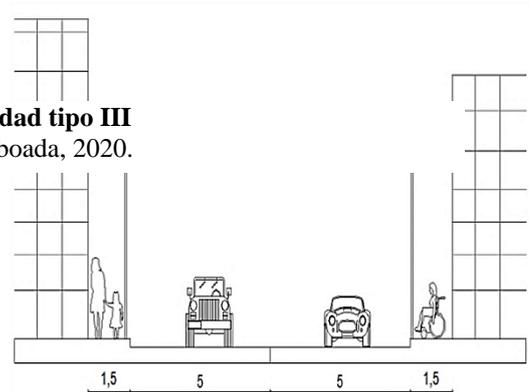


Figura 52. Tratamiento vialidad tipo III
Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.



4.7.5.3. Renders – Vialidad tipo 3 – Boulevard



Figura 53. Renders vialidad tipo III
Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

4.7.6. Vialidad Tipo 4 – Rieles del Tren

Intervención en las vías férrea, con el beneficio de recuperación de esta ruta que abarca el sector Ingahurco proporcionando un tratamiento con una adecuación de circulación peatonal, vegetación e iluminación.

Las vías que necesitan una intervención adecuada aplicando la normativa para el sector como beneficio de los usuarios serán las siguientes vías: la vía Férrea que recorre el sector Ingahurco de Norte a Sur que lo beneficiará.

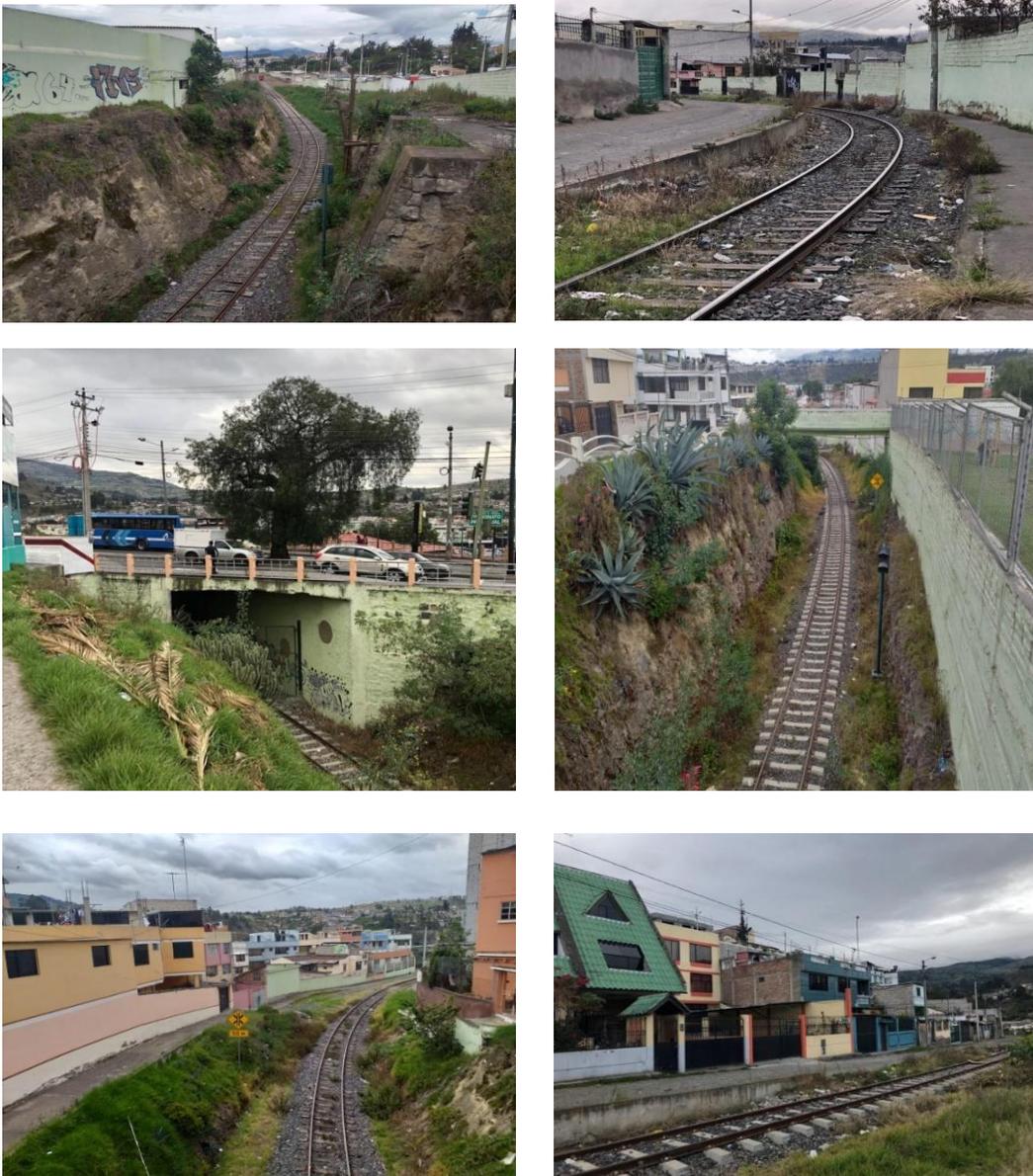


Imagen 22. Vialidad tipo IV
Elaborado por: María Belén Taboada, 2020

4.7.6.1. Mapa - Vialidad Tipo 4 – Rieles del Tren

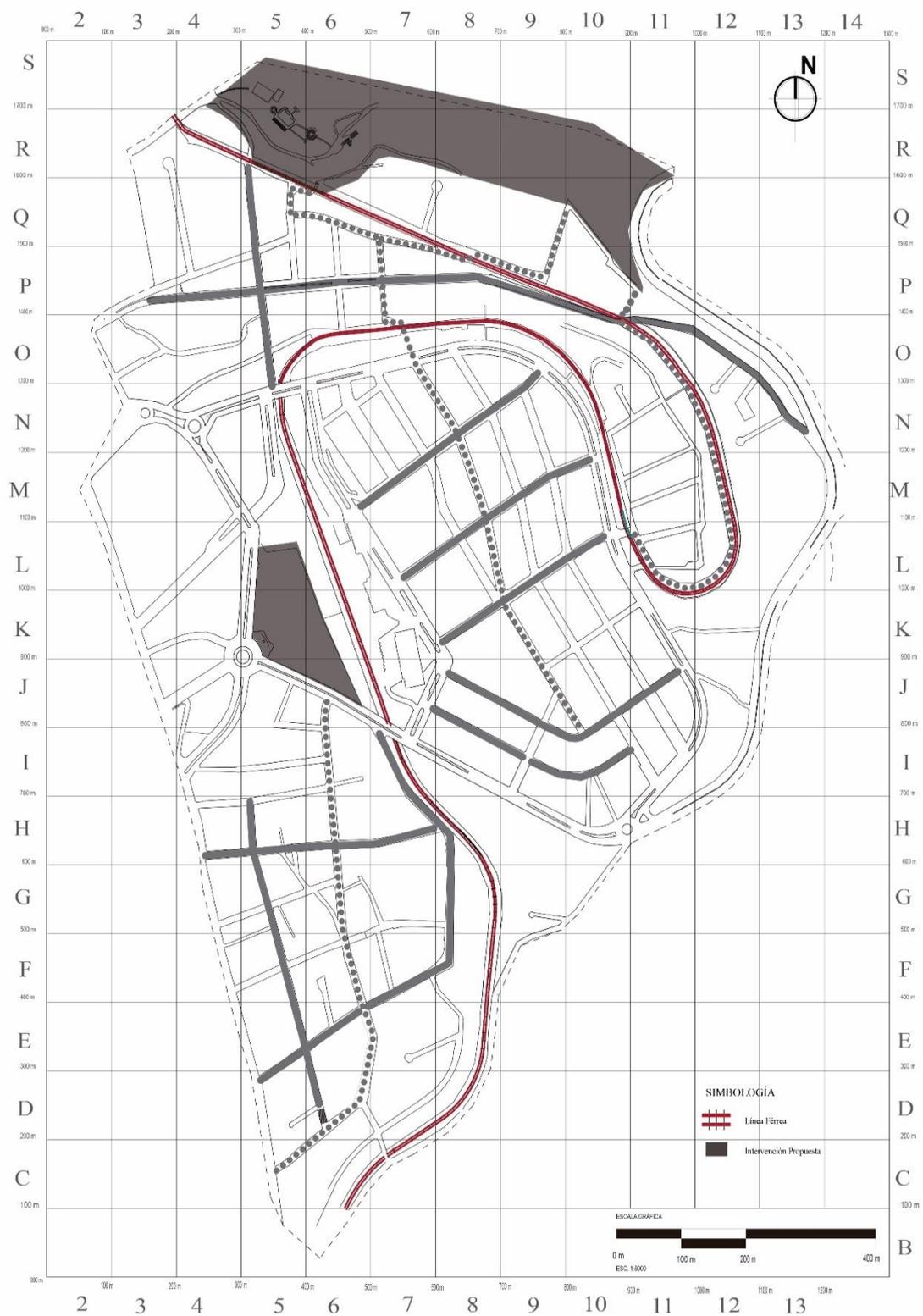


Figura 54. Mapeo, Propuesta tipo 4, Tratamiento línea férrea, Sector Ingahurco

Fuente: (I. Municipalidad de Ambato, 2020).

Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

4.7.6.2.Tratamiento - Vialidad Tipo 4 – Rieles del Tren

Se integra un pasillo a las laderas que delimitan la línea férrea, las mismas que se delinea mediante dos muros de piedra que generan un paso seguro y ornamental, a la vez que se produce un paso peatonal bajo pérgolas que permiten la contemplación de las áreas verdes paralelas al tren para el caminante.

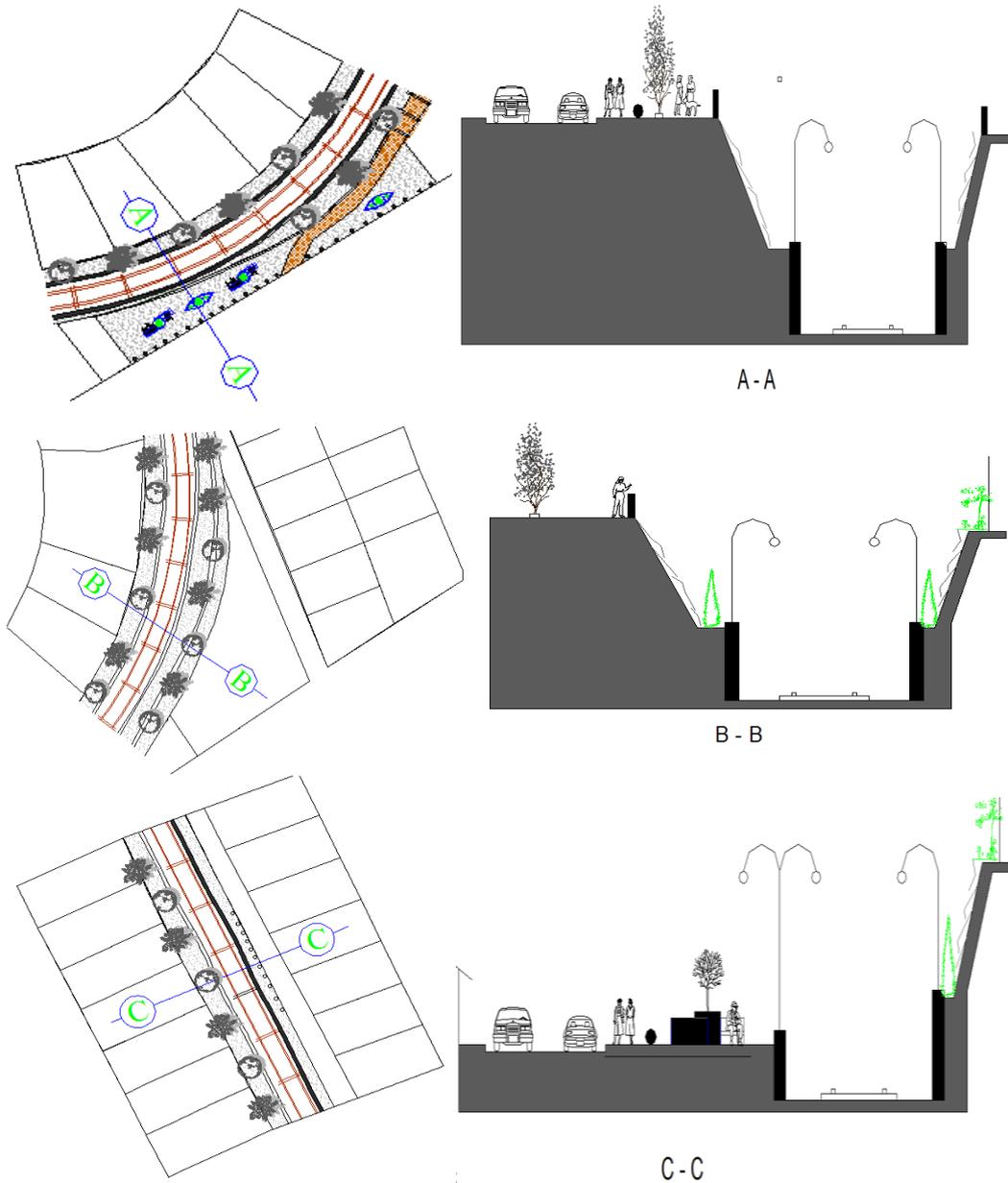


Figura 55. Tratamiento vialidad tipo IV
Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

4.7.6.3.Renders - Vialidad Tipo 4 – Rieles del Tren



Figura 56. Renders vialidad tipo IV
Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

4.7.7. Intersección – Tipo 1

Una intersección propuesta entre la calle Bolivia con su tratamiento de ampliación de aceras, área verde, e iluminación, en conjunto con la calle Uruguay con su boulevard que comunica estas calles mediante señalética, implementación de adoquín en piso, bolardos que impiden el paso vehicular y así pueda diferenciarse la zona peatonal.

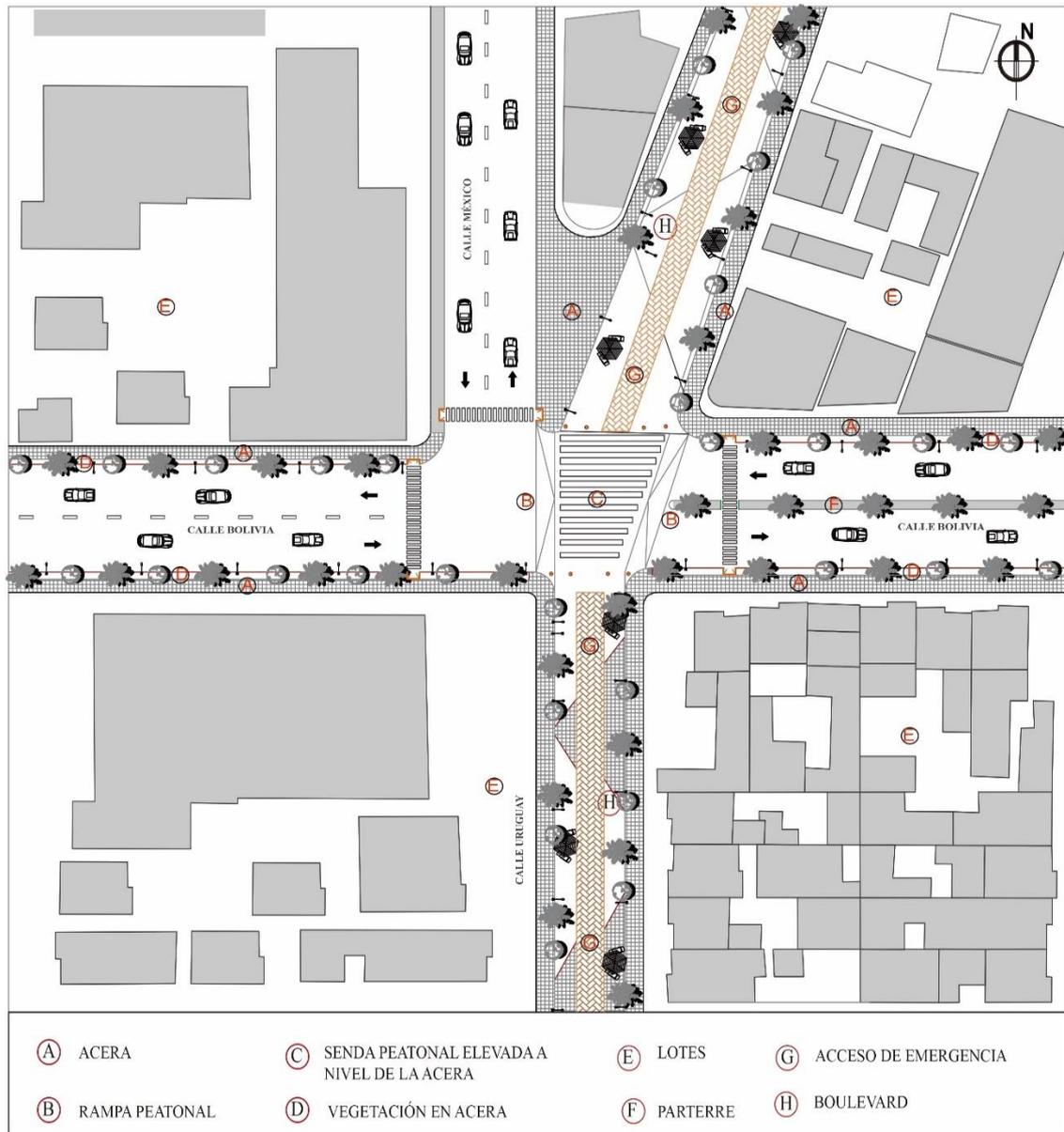


Figura 57. Intersección tipo 1
Fuente: (I. Municipalidad de Ambato, 2020).
Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

4.7.8. Intersección – Tipo 2

Una intersección entre la calle Quispichaca, la calle Floreana, en conjunto con la calle Montes del Cajas con su boulevard que comunica estas calles mediante señalética, implementación de adoquín en piso, bolardos que impiden el paso vehicular y así pueda diferenciarse la zona peatonal.

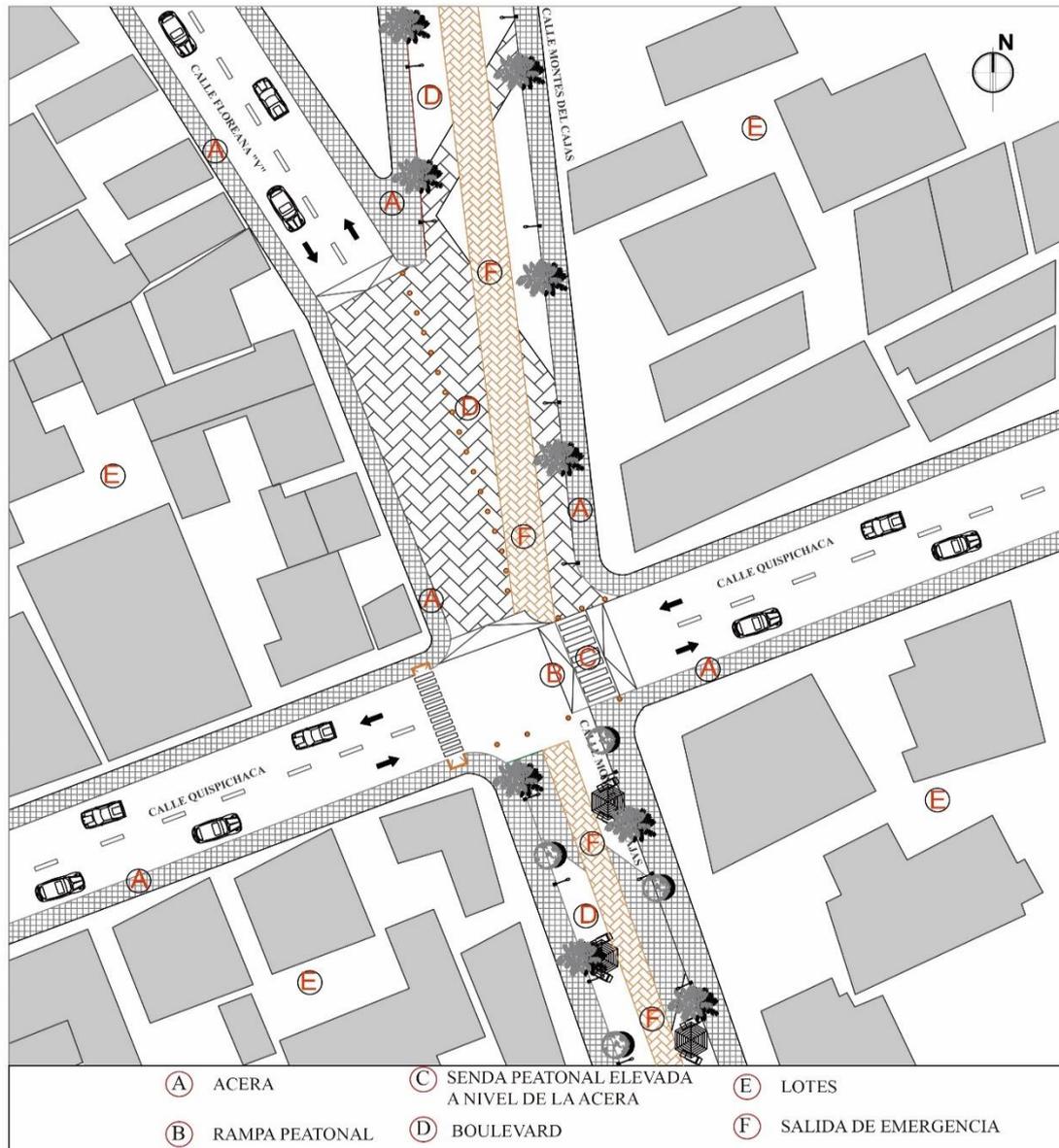


Figura 58. Intersección tipo 2
Fuente: (I. Municipalidad de Ambato, 2020).
Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

4.7.9. Intersección – Tipo 3

Una intersección compuesta de varias intervenciones propuesta entre la calle Pasteur con su tratamiento de ampliación de aceras, área verde, e iluminación, en conjunto con la calle Las Paralelas con su boulevard y el acceso hacia el parque Socavón propuesto, que comunica estas calles mediante señalética, implementación de adoquín en piso, bolardos que impiden el paso vehicular y así pueda diferenciarse la zona peatonal y vehicular.

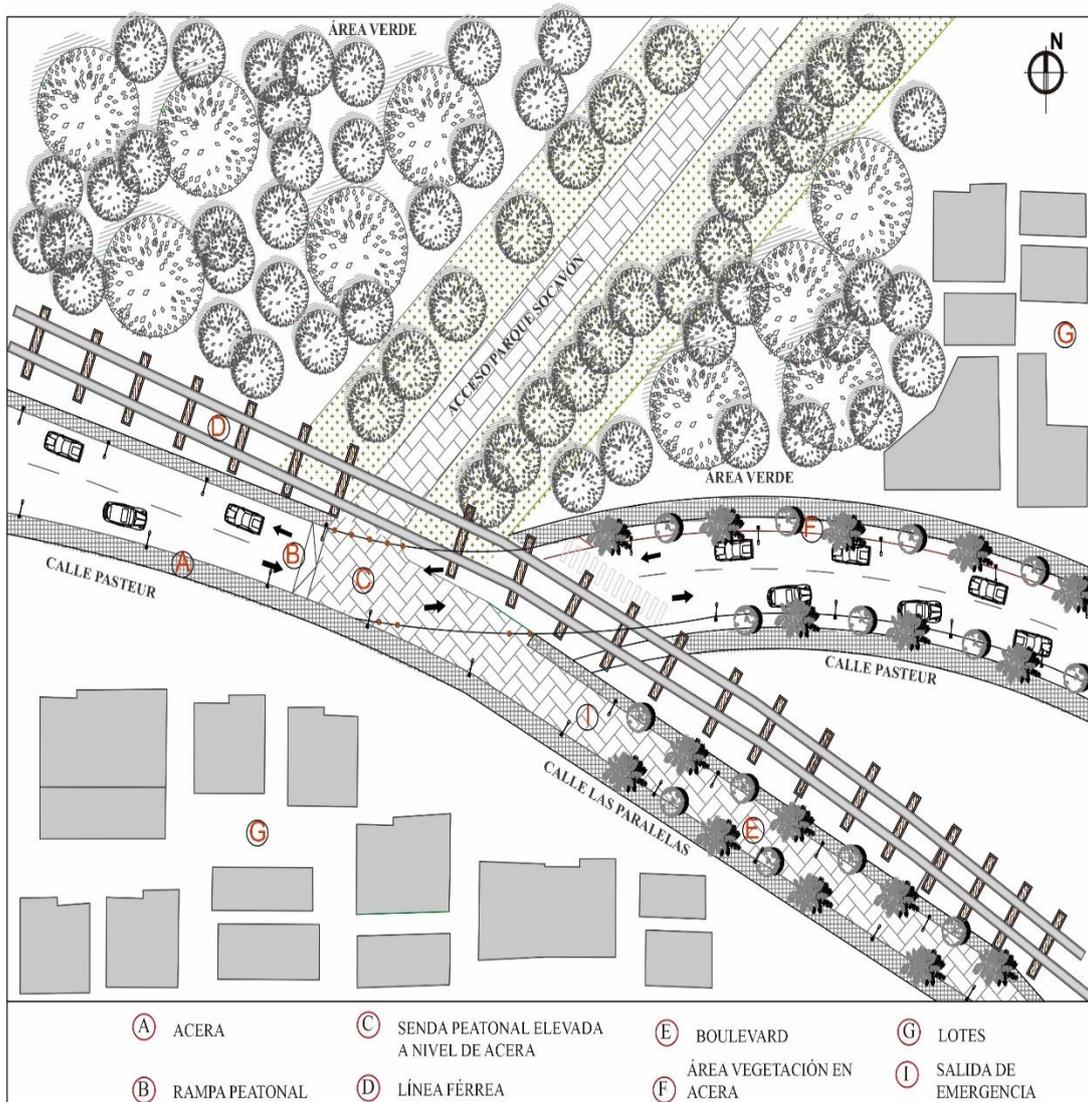


Figura 59. Intersección tipo 3

Fuente: (I. Municipalidad de Ambato, 2020).

Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

4.7.10. Intersección – Tipo 4

Una intersección propuesta entre la calle Verdeloma con su tratamiento de ampliación de aceras, área verde, e iluminación, comunica con la calle los Llanganates, que mediante señalética, implementación de adoquín en piso, da paso a la intervención en la calle Verdeloma con espacios mejorados de circulación peatonal.



Figura 60. Intersección tipo 4
Fuente: (I. Municipalidad de Ambato, 2020).
Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

4.7.11. Intersección – Tipo 5

Una intersección propuesta entre la calle Bolivia con su tratamiento de ampliación de aceras, área verde parterre, e iluminación, comunica con la calle los Venezuela, que mediante señalética, implementación de adoquín en piso, da paso a la intervención en la calle Bolivia con espacios mejorados de circulación peatonal.



Figura 61. Intersección tipo 5
Fuente: (I. Municipalidad de Ambato, 2020).
Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

4.7.12. Renders



Figura 62. Renders Intersección
Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

4.7.13. Propuesta vialidad

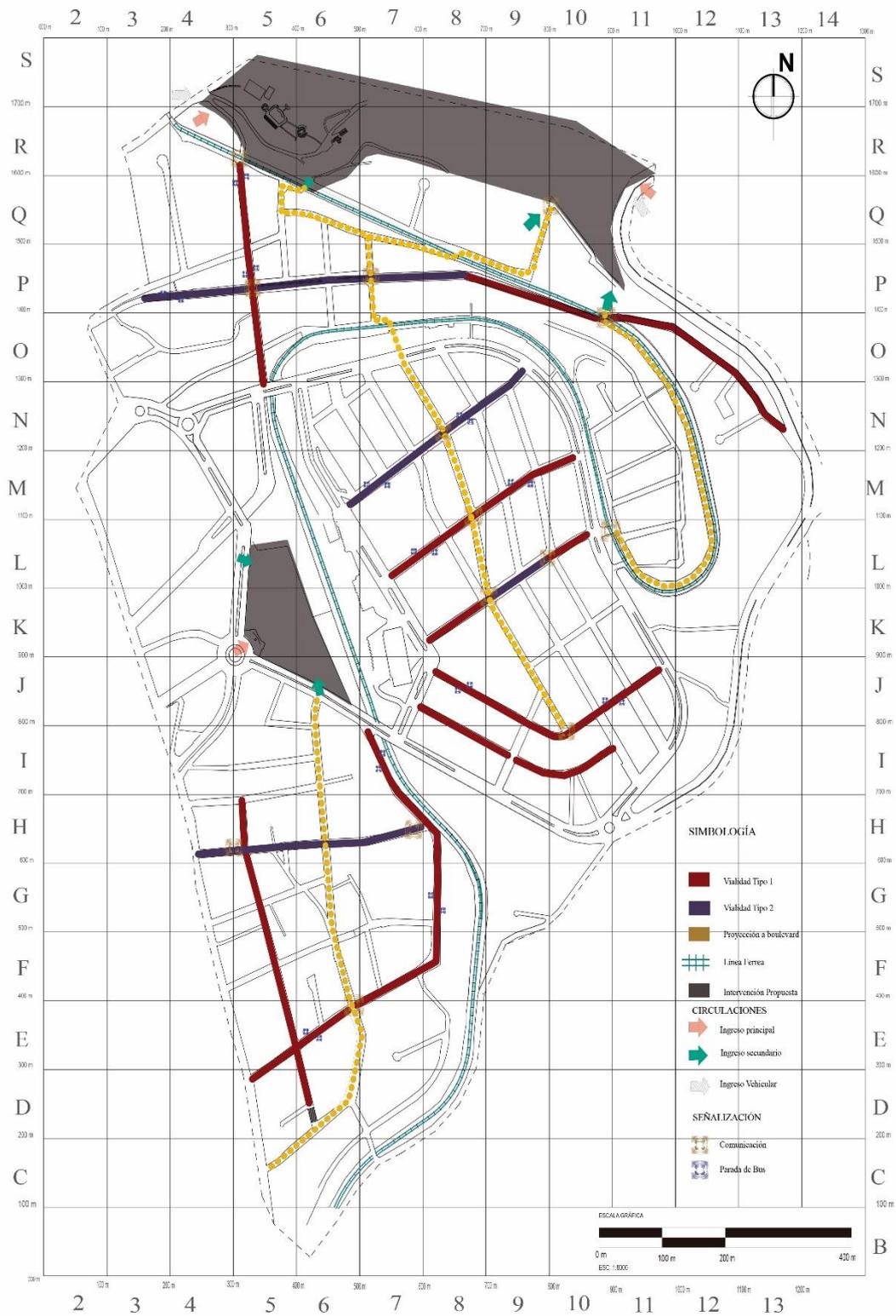


Figura 63. Mapeo, Propuesta circulación y conexión, Sector Ingahurco

Fuente: (I. Municipalidad de Ambato, 2020).

Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

4.8. Paisaje

De acuerdo al previo análisis del sector Ingahurco se pudo evidenciar que existen espacios primordiales para el sector que están en deterioro o necesitan una recuperación, entre ellos tenemos el parque de la Laguna y el sector el Socavón, que necesitan un tratamiento adecuado con implementación de áreas verdes, puntos de encuentro, movilidad alternativas, espacios recreativos, equipamientos, para la recuperación de estos espacios como beneficio para los usuarios y turistas del sector.

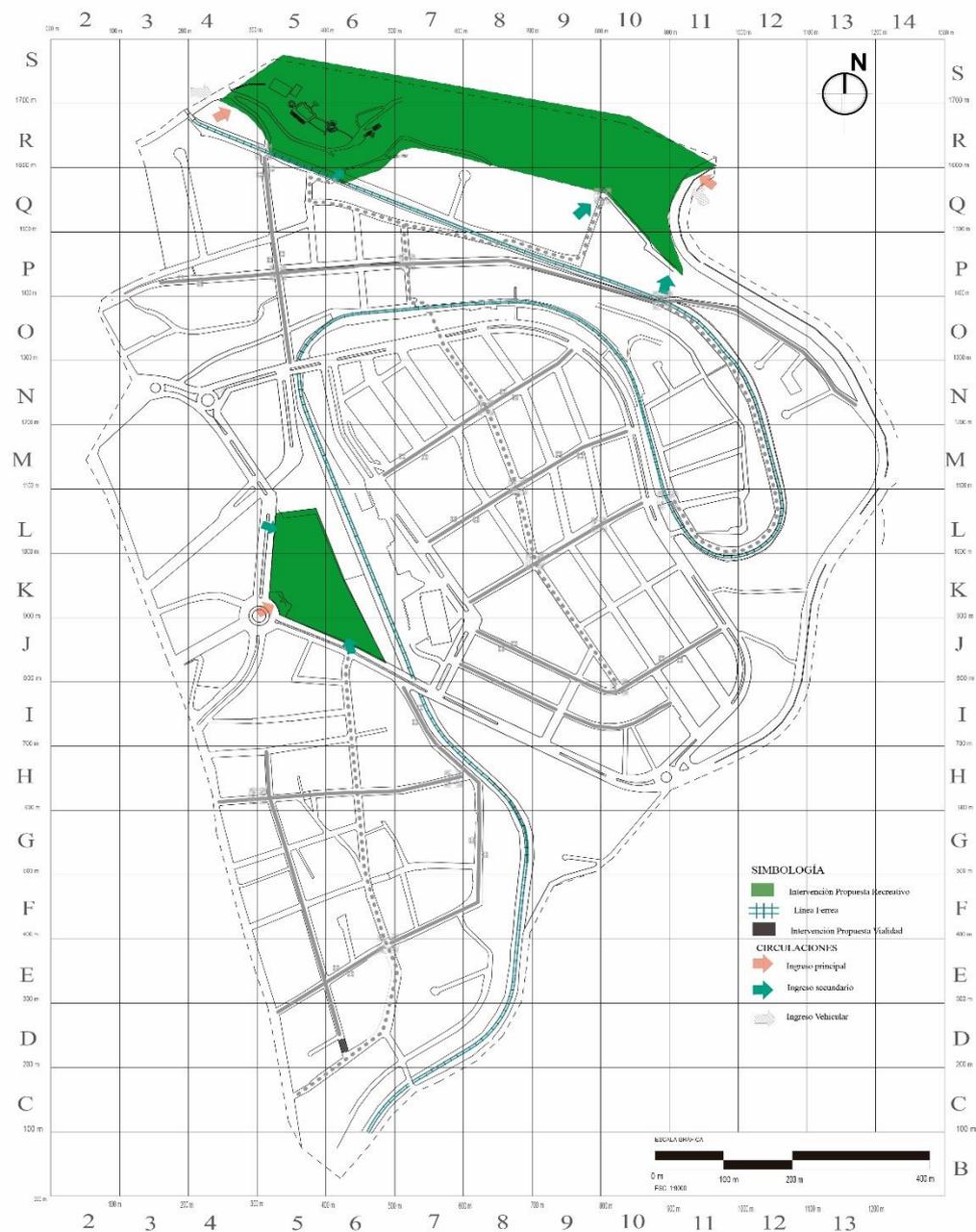


Figura 64. Mapeo, Propuesta Paisajista, Sector Ingahurco

Fuente: (I. Municipalidad de Ambato, 2020).

Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

4.8.1. Paisaje – Parque La Laguna

El parque la Laguna cuenta con espacios de interés urbano y contiene un potencial fuerte hacia el sector de Ingahurco, por lo cual necesita ser intervenido ya que se encuentra en deterioro y además se pretende recuperar la laguna que existía que revelo el estudio histórico del sector, esto como beneficio recreativo para el sector.



Imagen 23. Parque La Laguna
Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

4.8.1.1. Esquema de Zonificación

En la presente zonificación queremos brindar al sector Ingahurco un tratamiento al parque de la Laguna implementando espacios de interés urbano y social como espacios deportivos, espacios de convivencia, espacios culturales, áreas contemplativas y espacios recreativos.

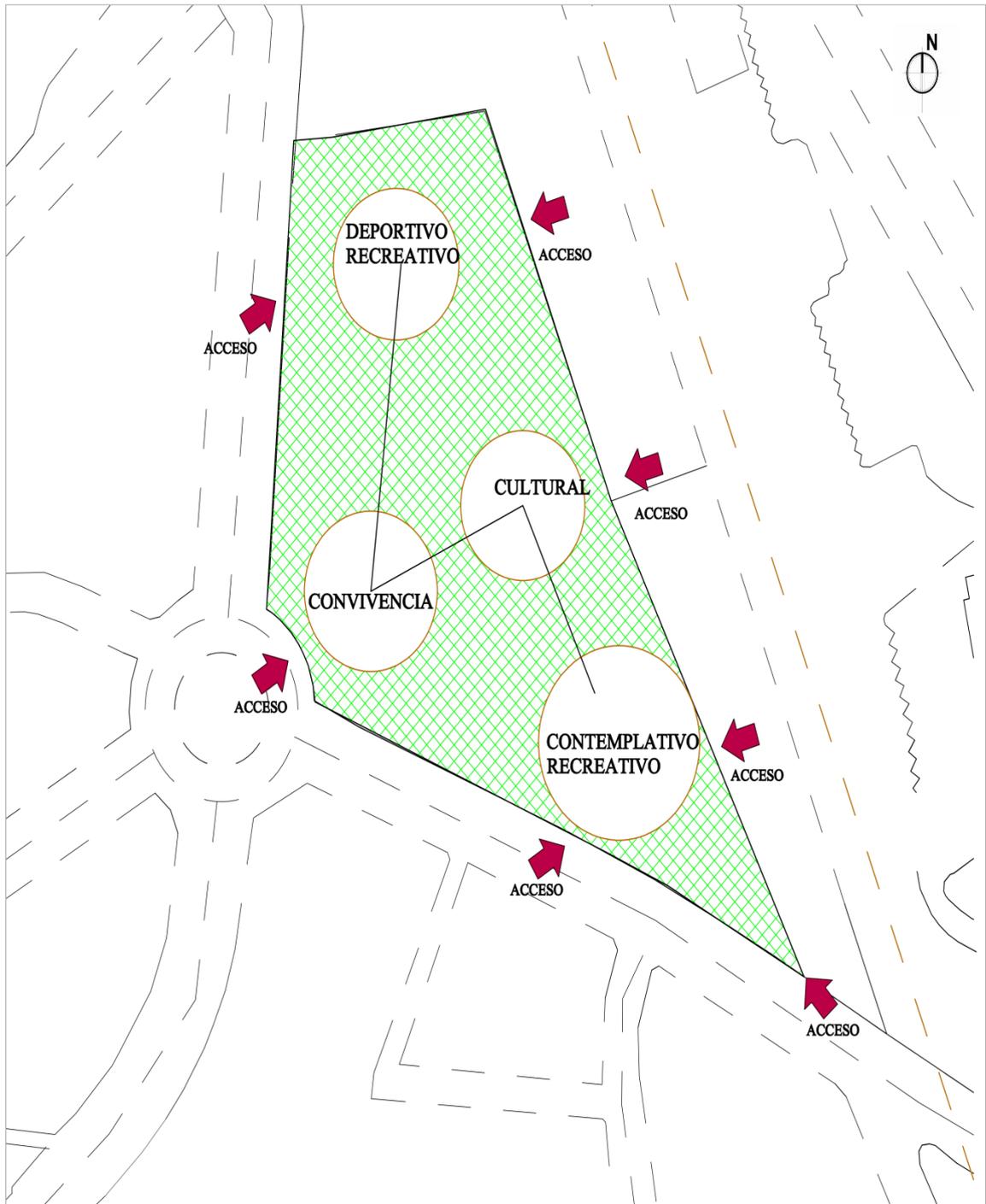


Figura 65. Esquema funcional, parque la Laguna, Sector Ingahurco

Fuente: (I. Municipalidad de Ambato, 2020).

Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

4.8.1.2.Propuesta parque La Laguna

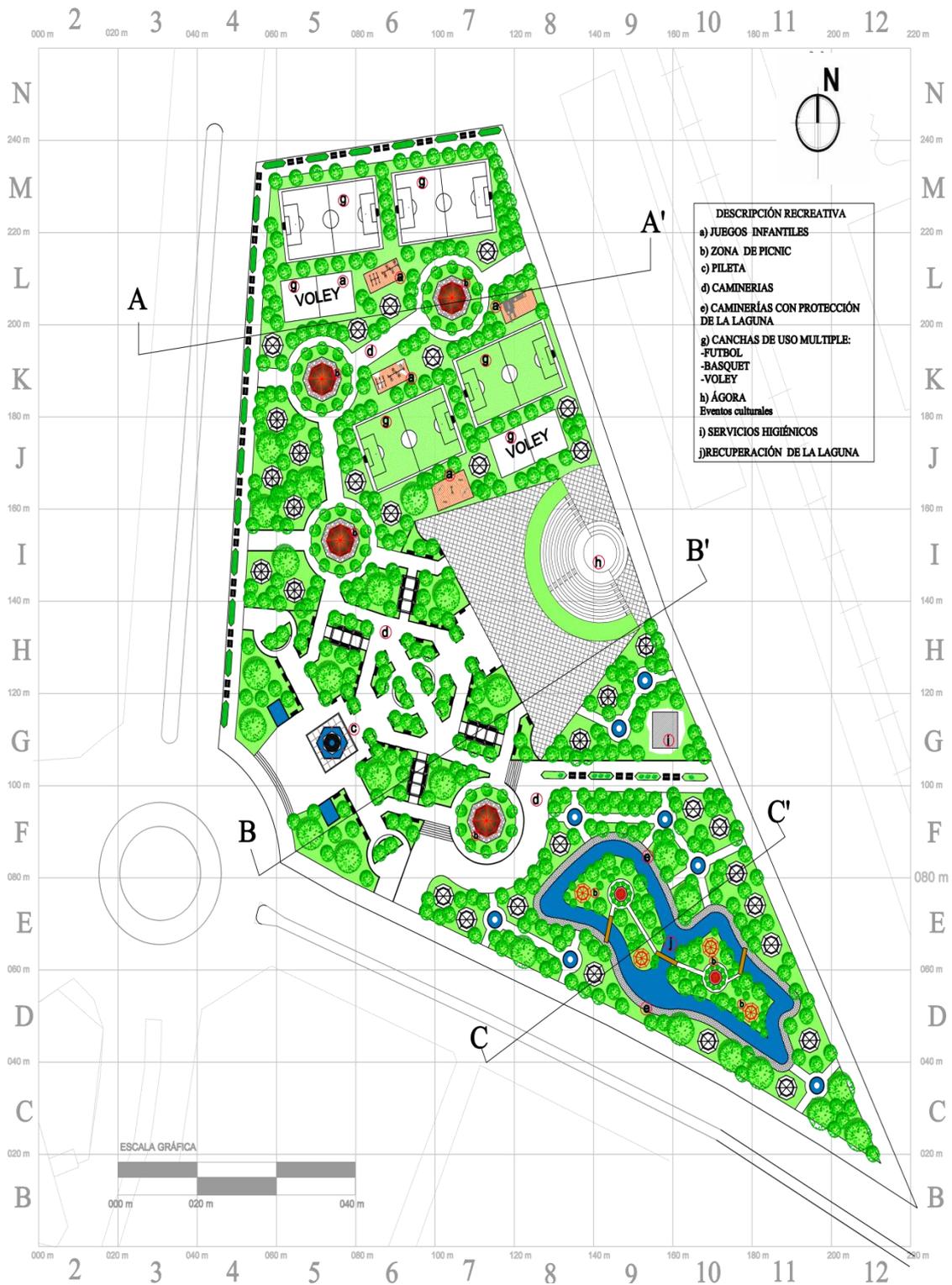


Figura 66. Mapeo, Propuesta Paisajista, parque la Laguna, Sector Ingahurco

Fuente: (I. Municipalidad de Ambato, 2020).

Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

4.8.1.4.Fachadas – detalles de parque



Figura 70. Fachada A – A', parque La Laguna, Sector Ingahurco
Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

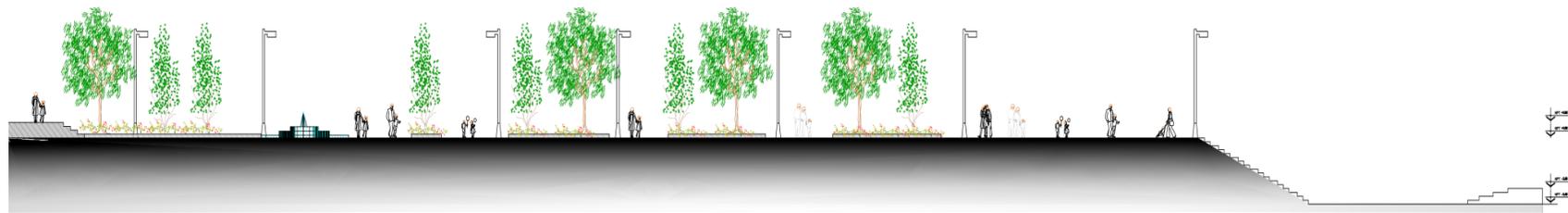


Figura 71. Fachada B – B', parque La Laguna, Sector Ingahurco
Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.



Figura 72. Fachada C – C', parque La Laguna, Sector Ingahurco
Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

4.8.1.5. Renders Parque la Laguna







Figura 73. Renders Parque La Laguna
Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

4.8.2. Paisaje – Parque el Socavón

El Sector Socavón cuenta con espacios en deterioro y abandono lo que fomenta a una zona de inseguridad para el sector a pesar que es un lugar potencial no ha tenido ninguna intervención, pero mediante el estudio dado procedemos a dar un tratamiento para esta zona de manera urgente, esto como beneficio recreativo para el sector.



Imagen 24. Parque Socavón
Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

4.8.2.1. Esquema de Zonificación

En la presente zonificación queremos brindar al sector ingahurco un tratamiento al sector el Socavón implementando espacios de interés urbano y social como espacios deportivos, creativos acuáticos, espacios de convivencia, espacios culturales, áreas contemplativas, espacios recreativos y con espacios que conecten a todo el sector con la vialidad propuesta.

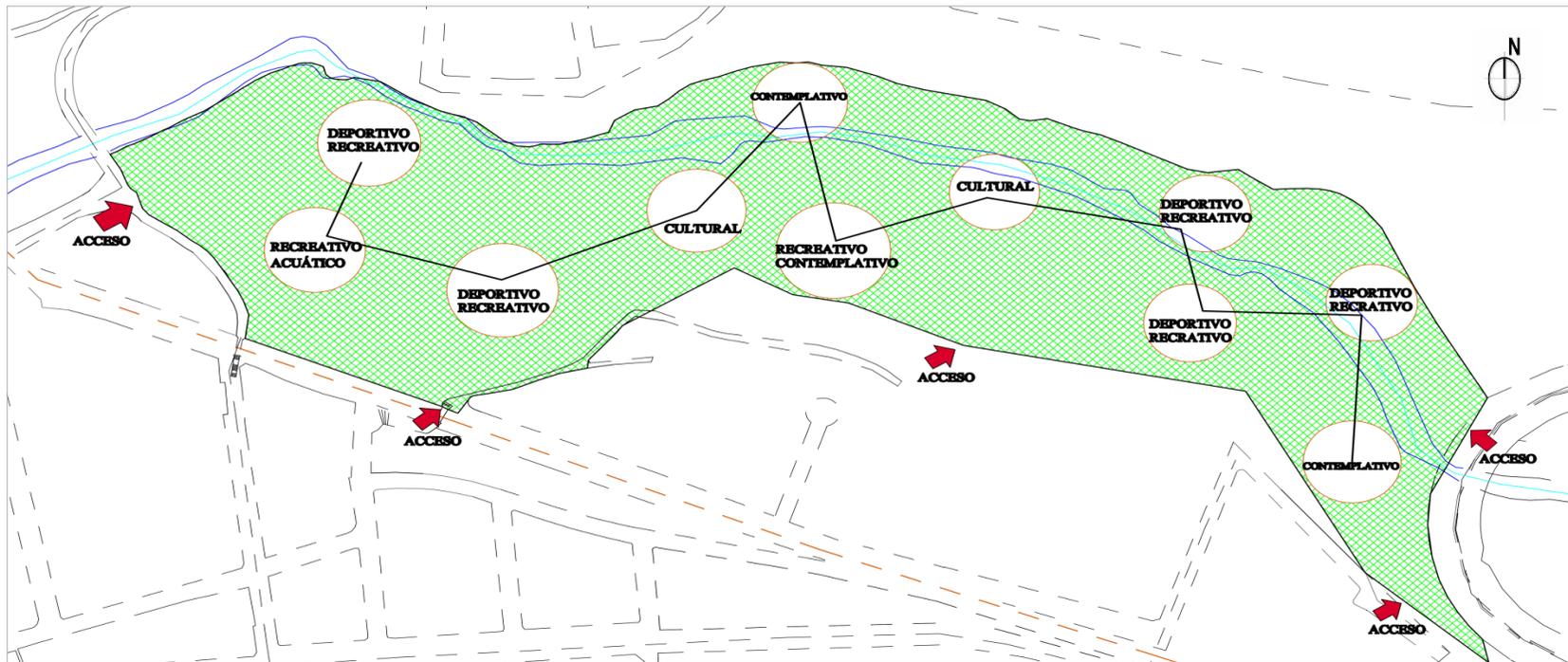


Figura 74. Esquema funcional, parque El Socavón, Sector Ingahurco

Fuente: (I. Municipalidad de Ambato, 2020).

Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

4.8.2.2. Propuesta Parque Socavón



Figura 75. Mapeo, Propuesta Paisajista, parque Socavón, Sector Ingahurco

Fuente: (I. Municipalidad de Ambato, 2020).

Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

4.8.2.3. Fachada, estado actual

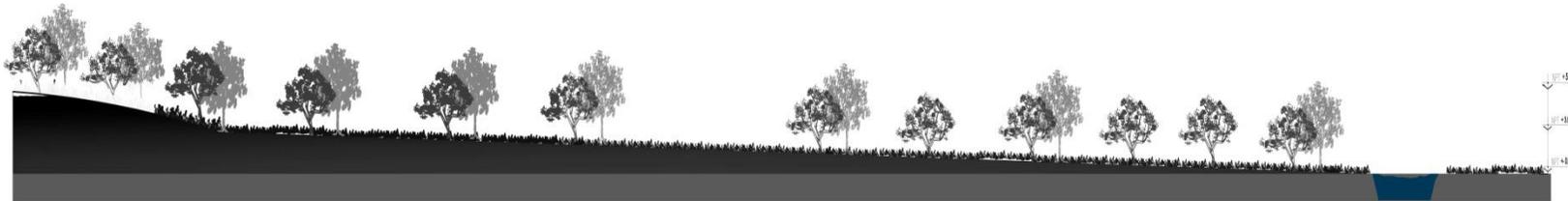


Figura 76. Fachada A – A', parque Socavón, Sector Ingahurco
Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

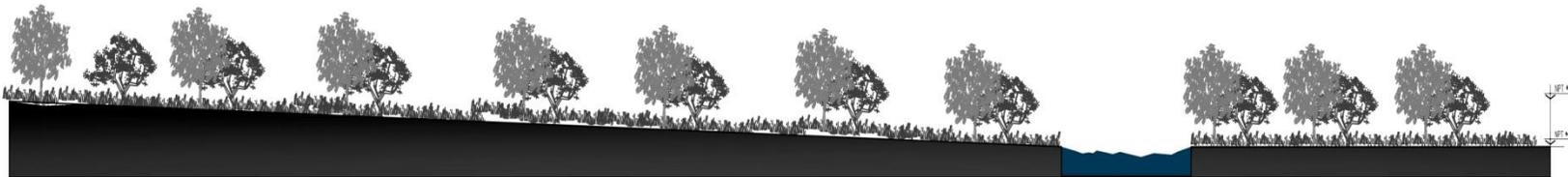


Figura 77. Fachada B – B', parque Socavón, Sector Ingahurco
Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.



Figura 78. Fachada C – C', parque Socavón, Sector Ingahurco
Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

4.8.2.4. Fachada, propuesta

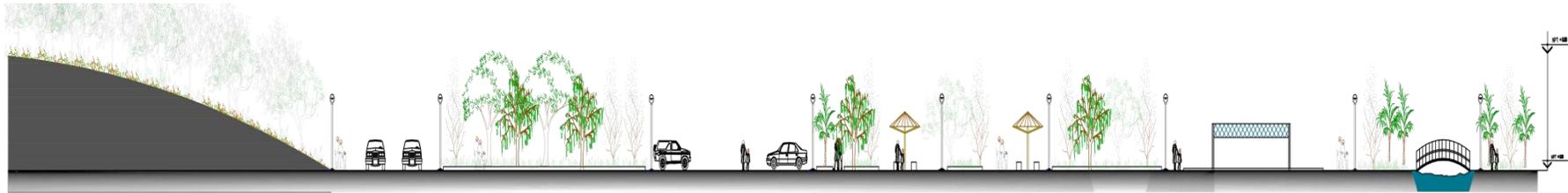


Figura 79. Fachada A – A', parque Socavón, Sector Ingahurco
Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

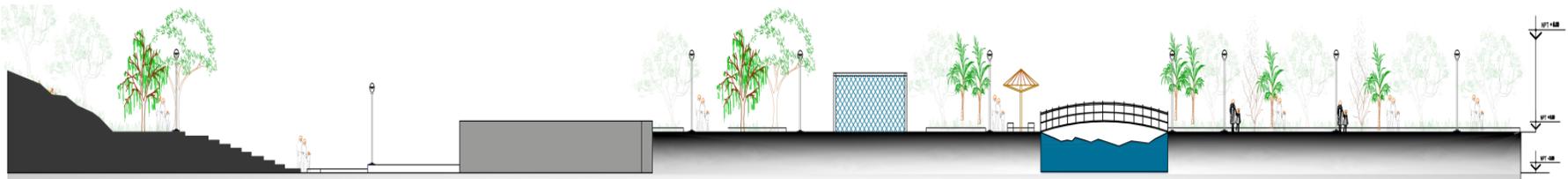


Figura 80. Fachada B – B', parque Socavón, Sector Ingahurco
Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.



Figura 81. Fachada C – C', parque Socavón, Sector Ingahurco
Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

4.8.2.5. Renders Parque Socavón



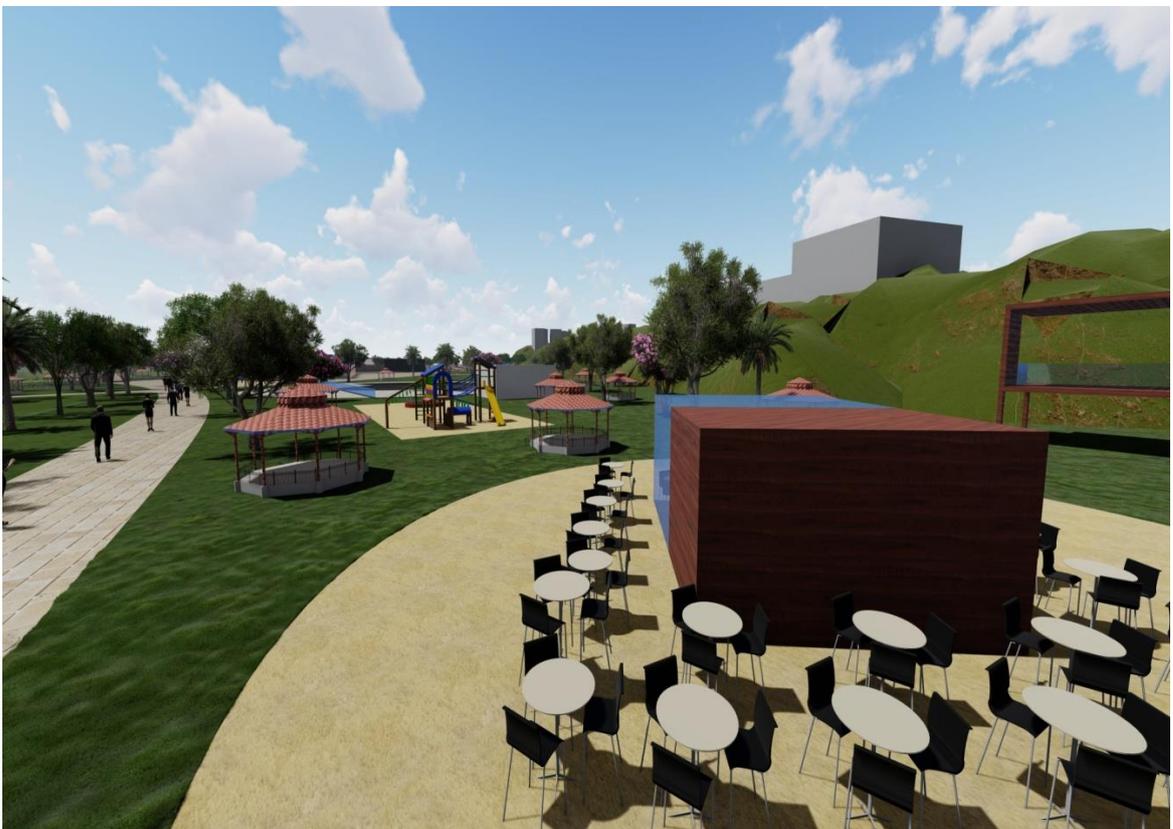




Figura 82. Renders Parque Socavòn
Elaborado por: María Belén Taboada, 2020

4.8.3. Detalles constructivos

4.8.3.1. Detalles Equipamientos

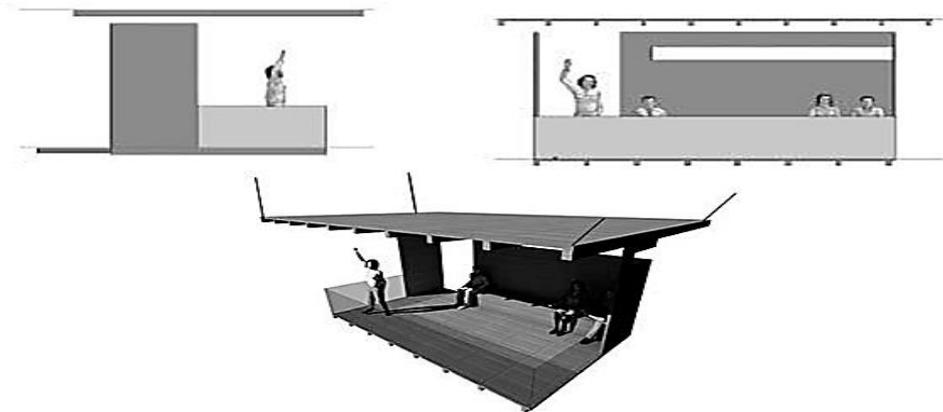


Figura 83. Equipamiento, Mirador, Sector Ingahurco
Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

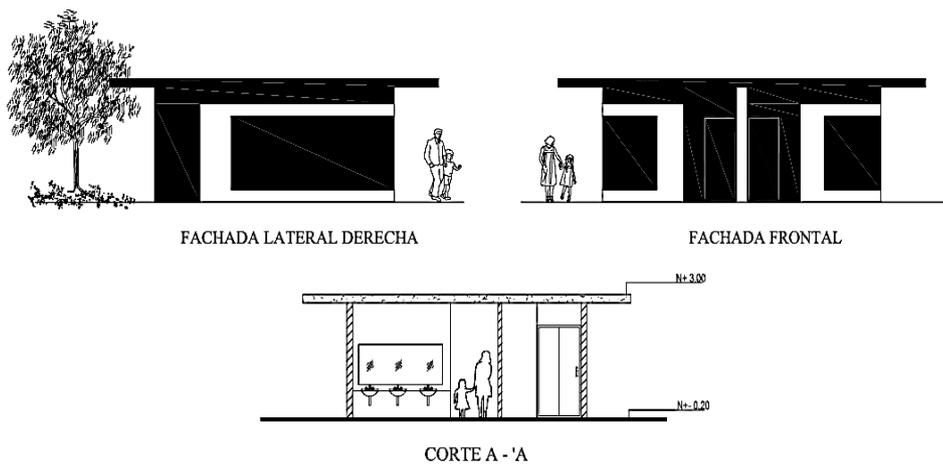


Figura 84. Equipamiento, Baterías Sanitarias, Sector Ingahurco
Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

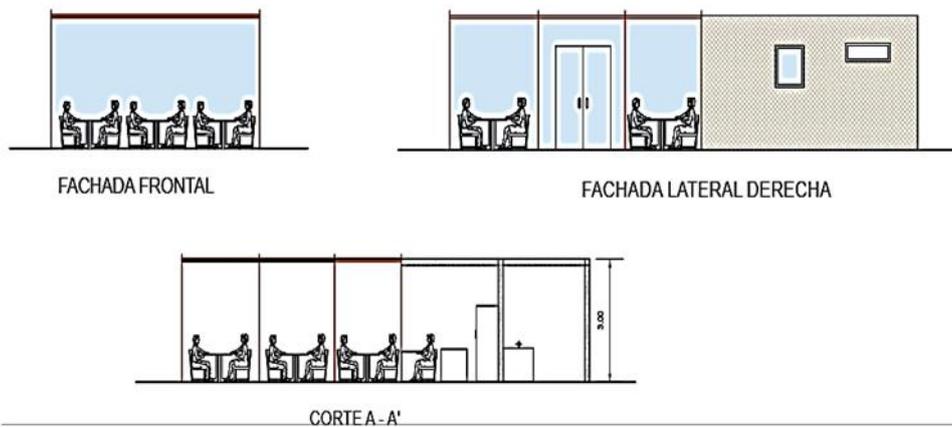


Figura 85. Equipamiento, Cafetería, Sector Ingahurco
Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

4.8.3.2. Detalles juegos infantiles y gimnasio

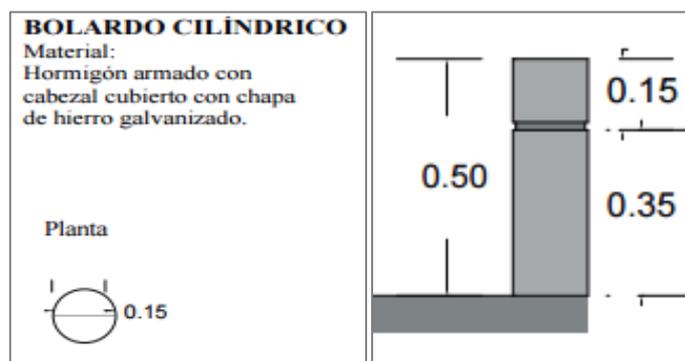
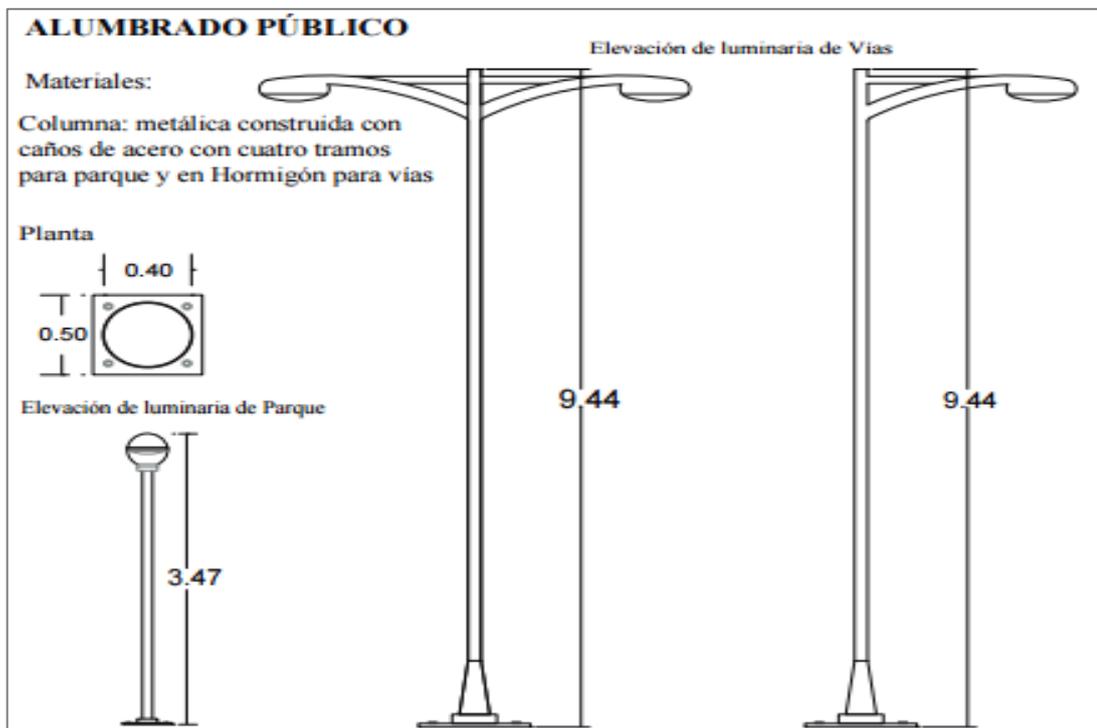
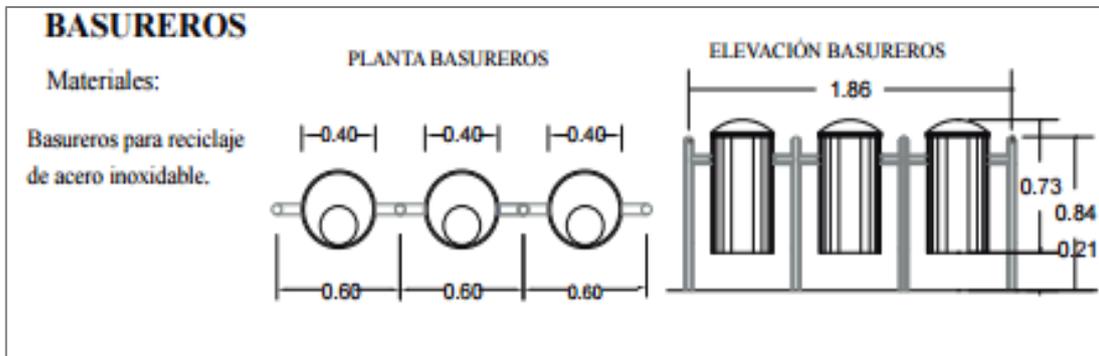


Figura 86. Equipamiento, basureros y luminaria, Sector Ingahurco
Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

GIMNASIO DE PARQUE

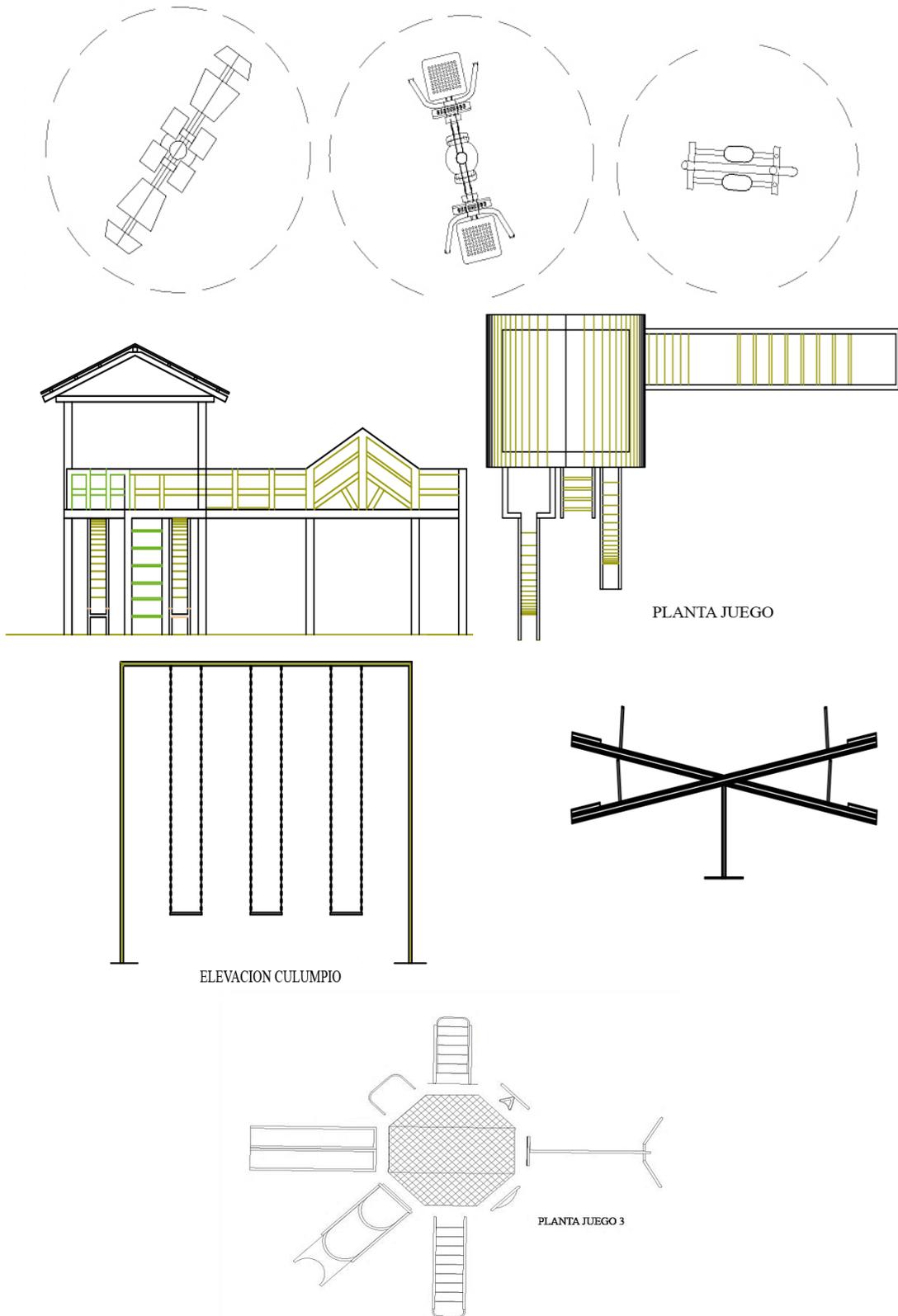


Figura 87. Equipamiento, juegos, Sector Ingahurco
Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

4.8.3.3. Detalles de piso y mobiliario

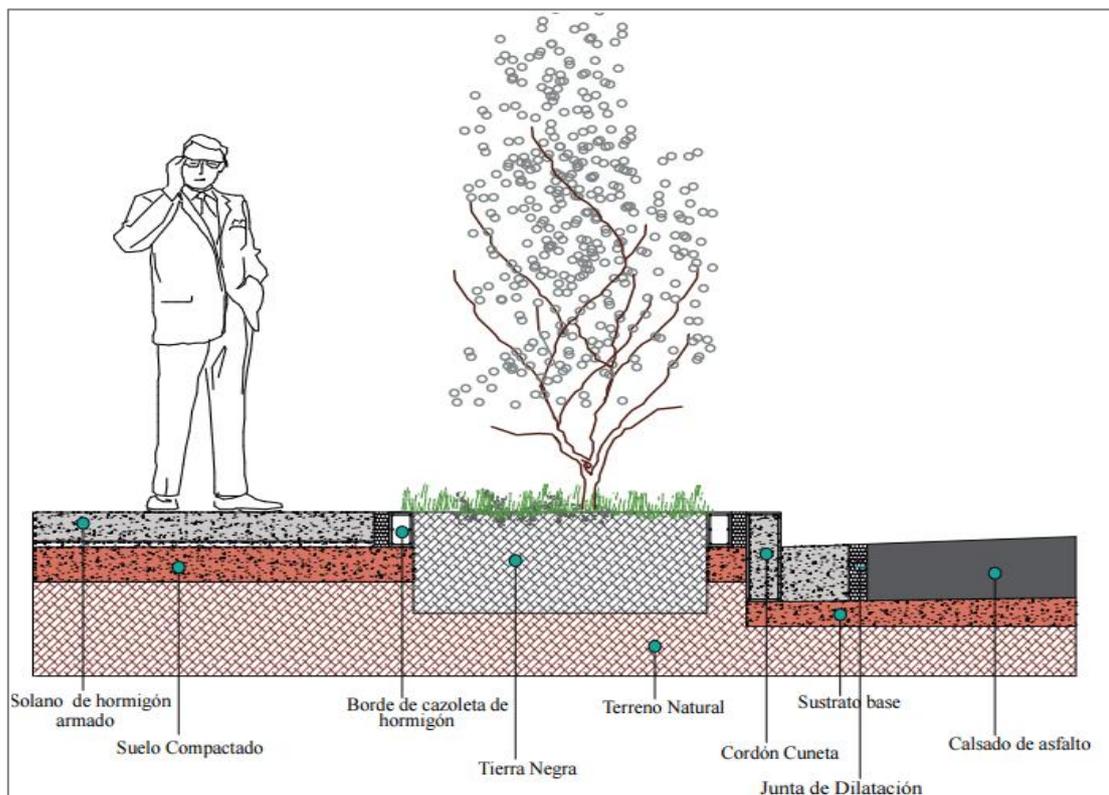
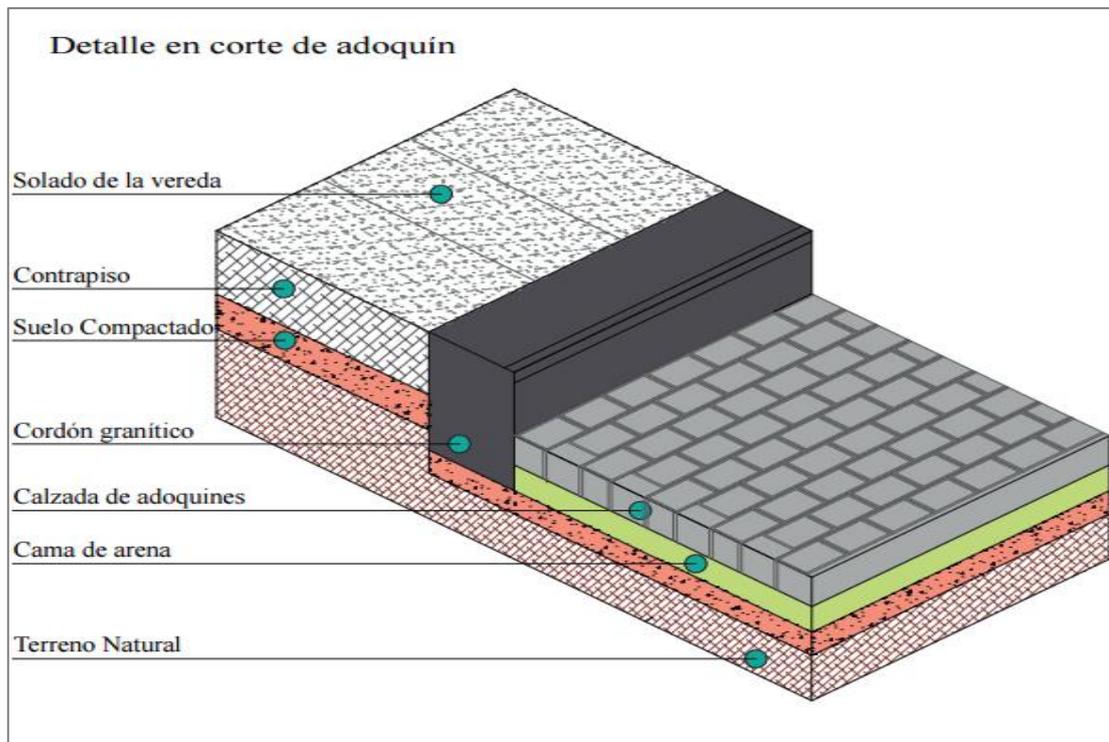


Figura 88. Detalle de pavimento, Sector Ingahurco

Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

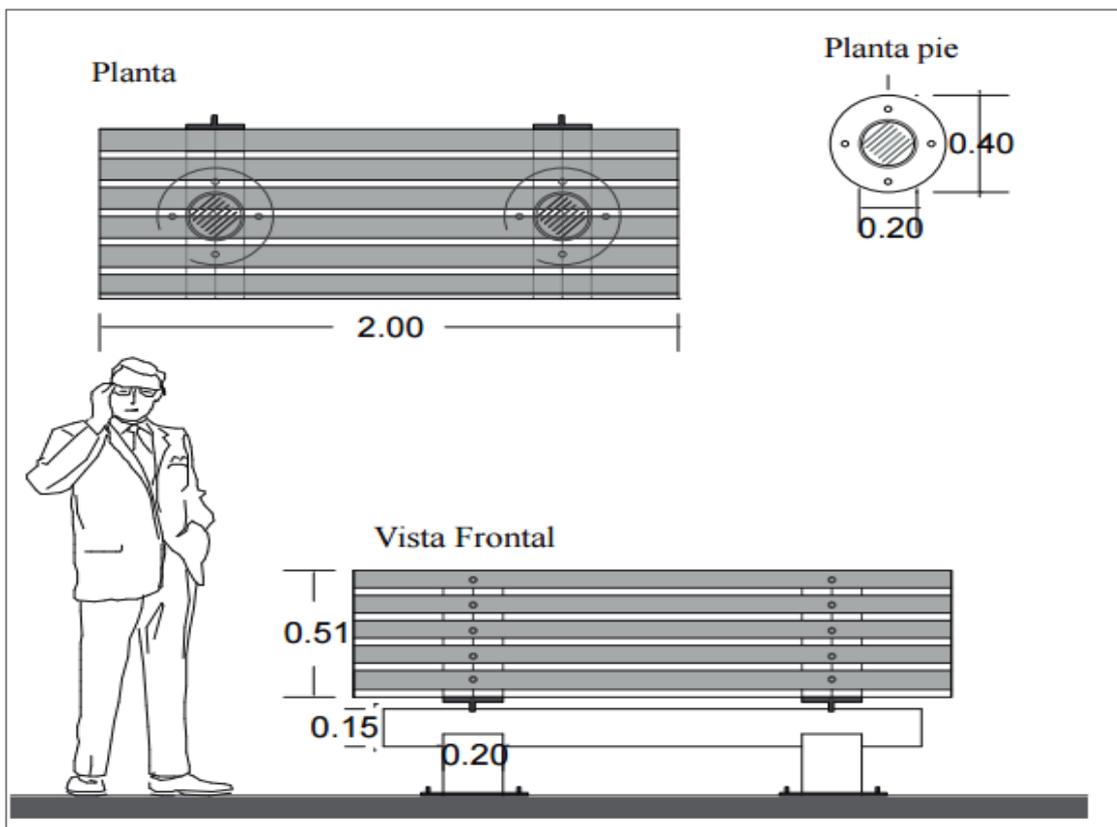
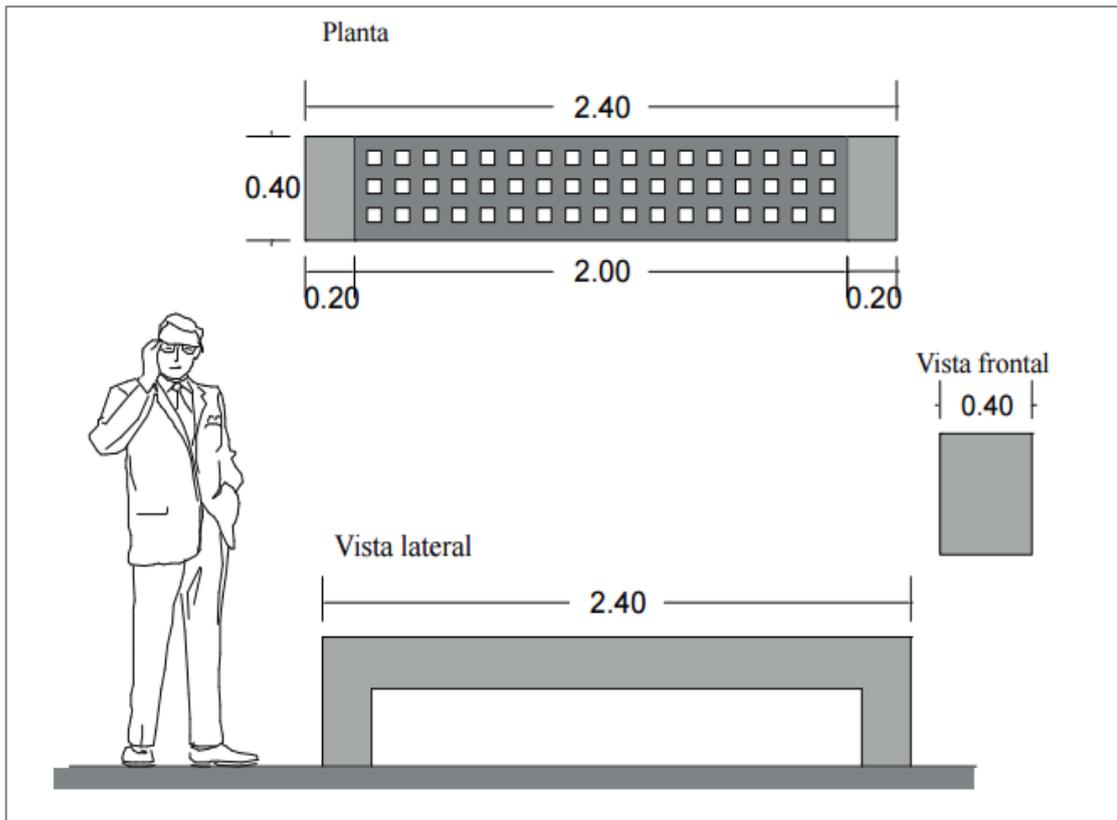


Figura 89. Detalle de mobiliario para vías y parque, Sector Ingahurco
 Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

4.8.3.4. Detalles de vegetación

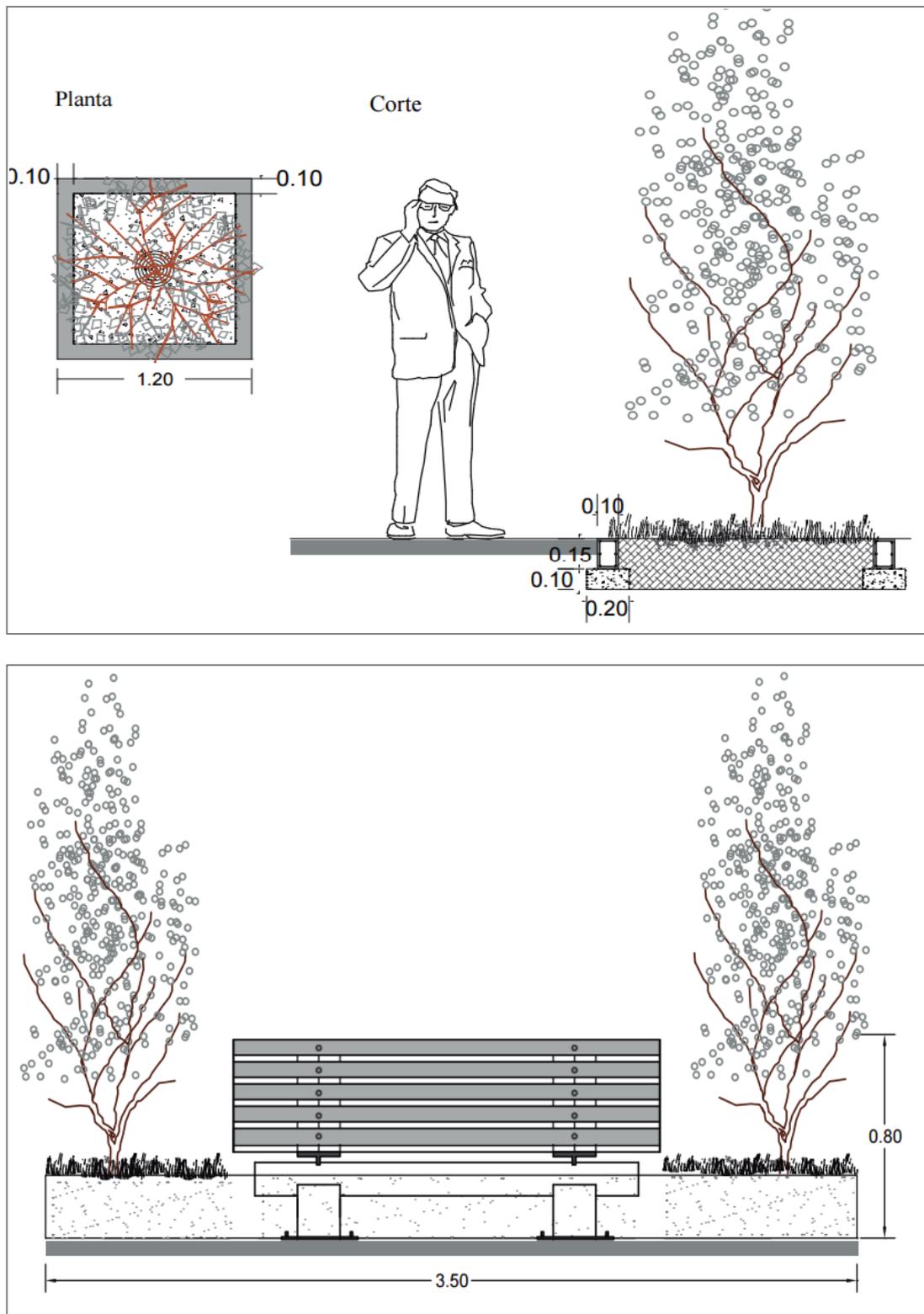
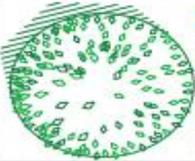
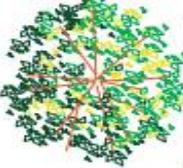
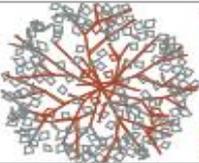


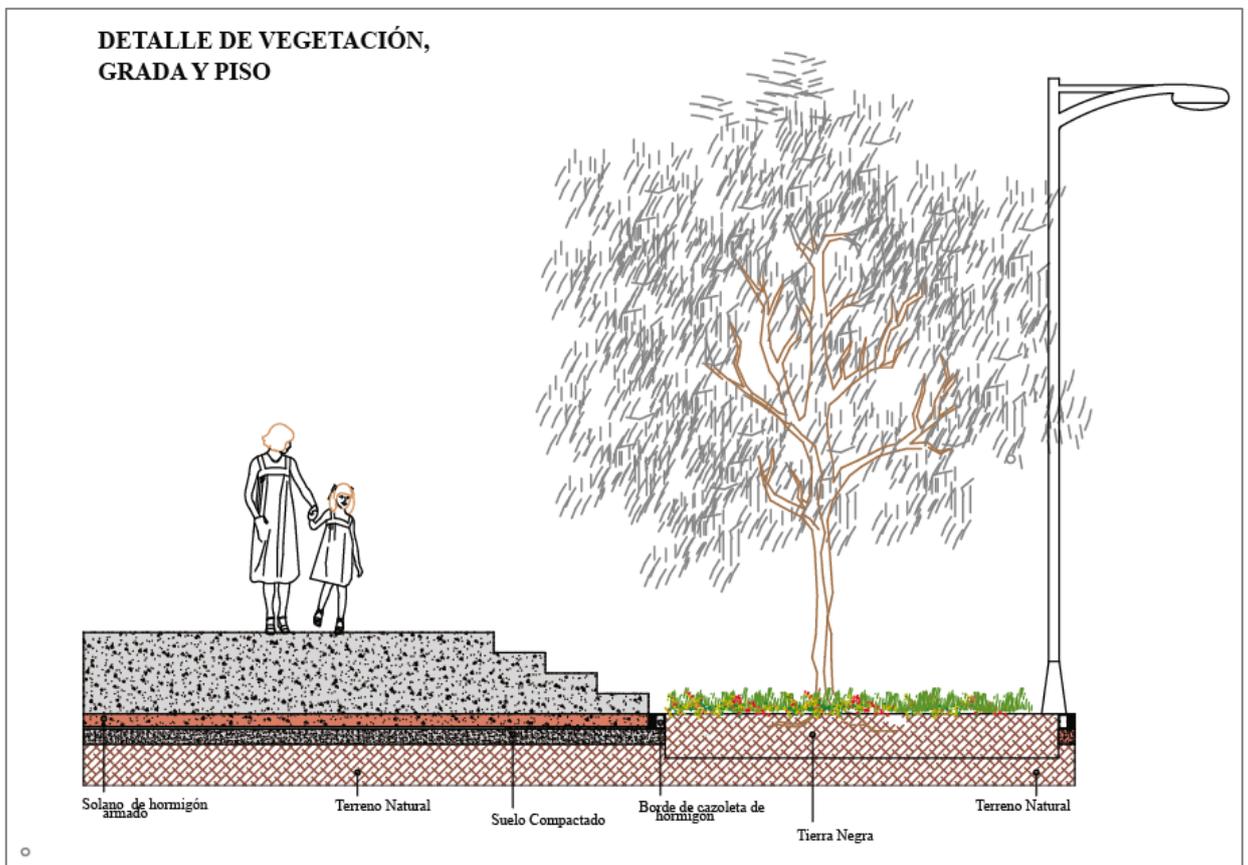
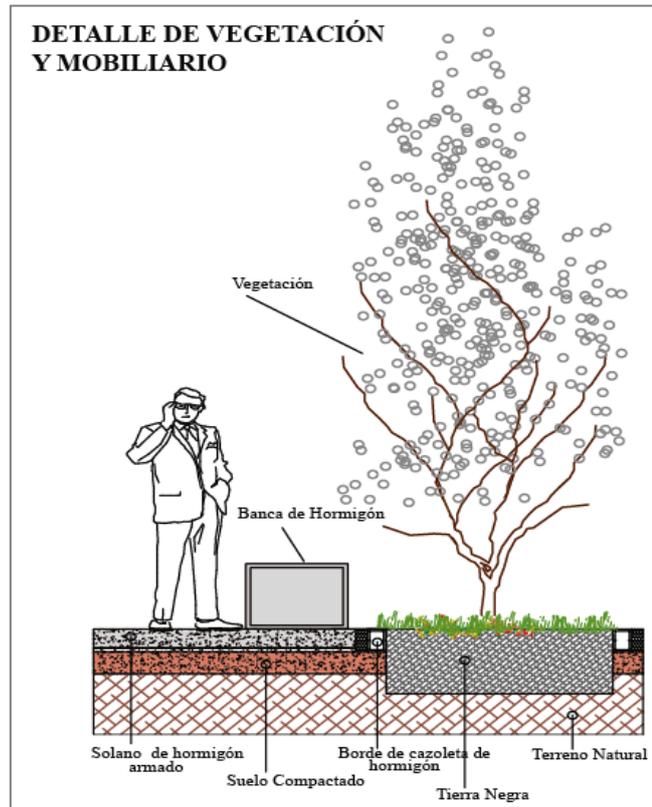
Figura 90. Detalle de vegetación para vías y parque, Sector Ingahurco
Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

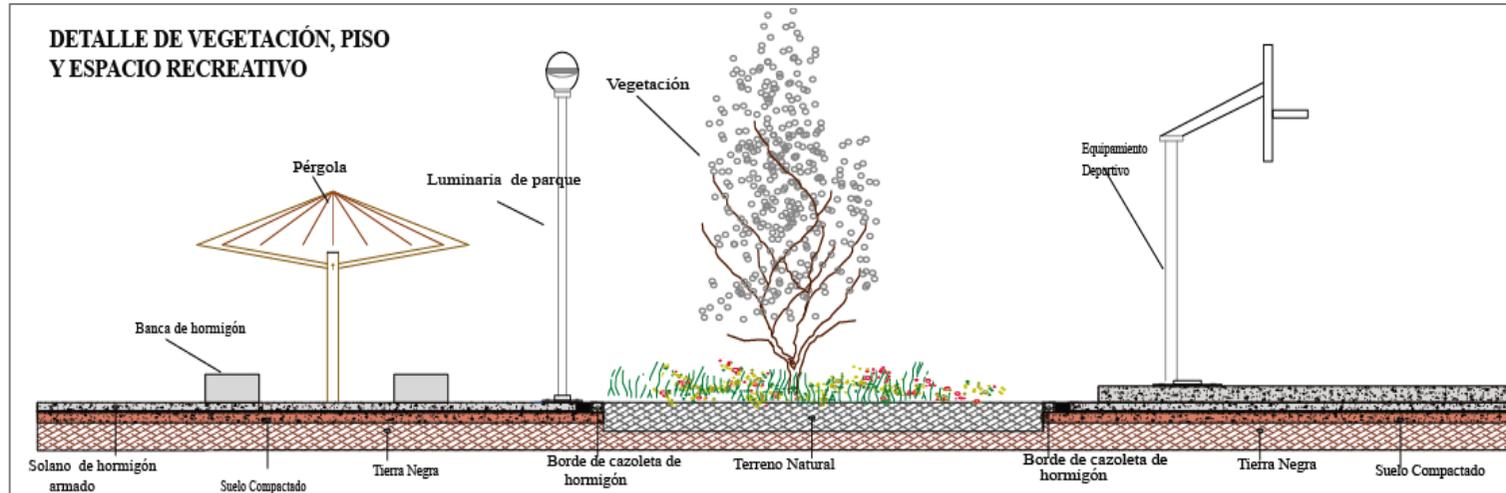
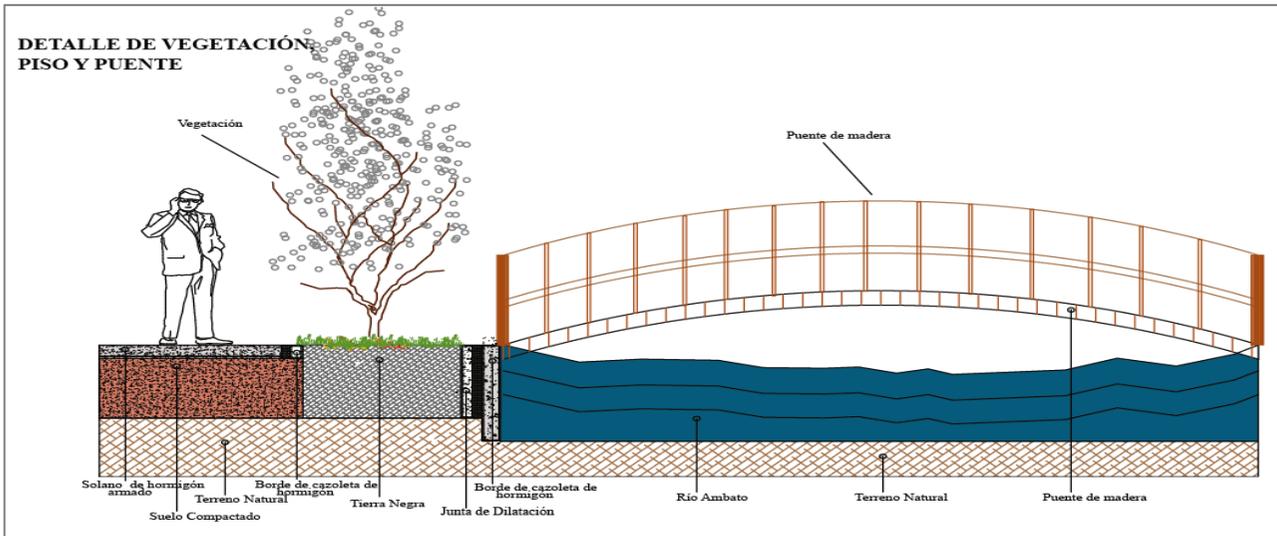
Tabla 31. Propuesta de vegetación

VEGETACIÓN MEDIA - ALTA	DIMENSIONES	SIMBOLOGÍA	
ARUPO	5 - 10 m		
MOLLE	5 - 15 m		
CHOLÁN	4 - 6 m		
JACARANDA	3 - 5 m		
VEGETACIÓN BAJA	DIMENSIONES	SIMBOLOGÍA	
ORQUIDEAS	1 - 3 m		
ESCANCEL	1 - 2 m		
LÍRIOS	1 - 2 m		
SUCULENTA	1 - 3 m		
GERANEO	1 - 2 m		

Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

4.8.3.5. Detalles parque





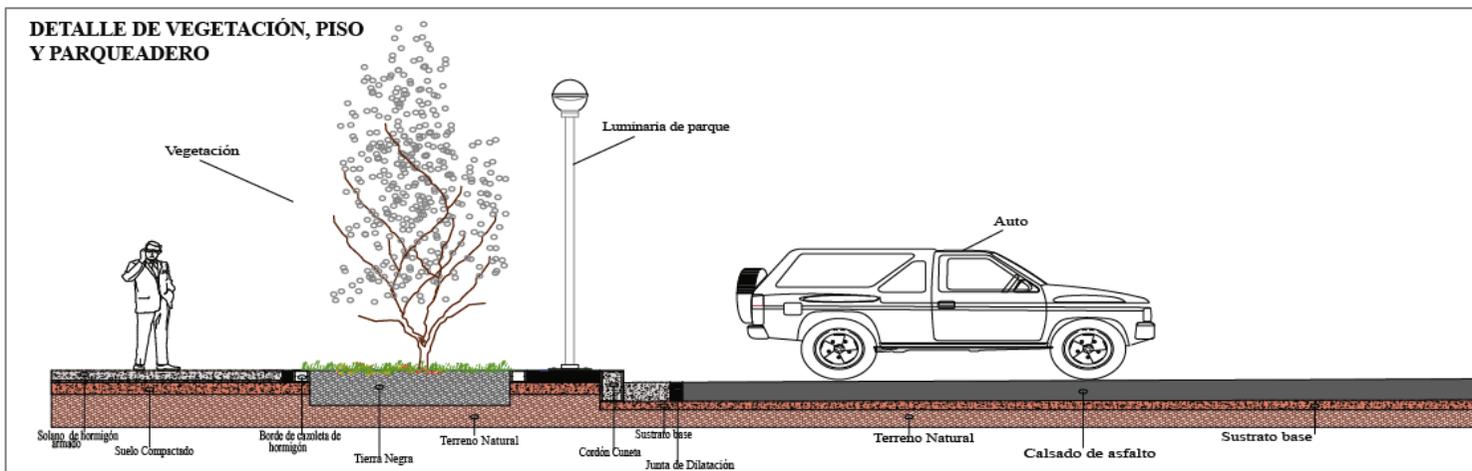
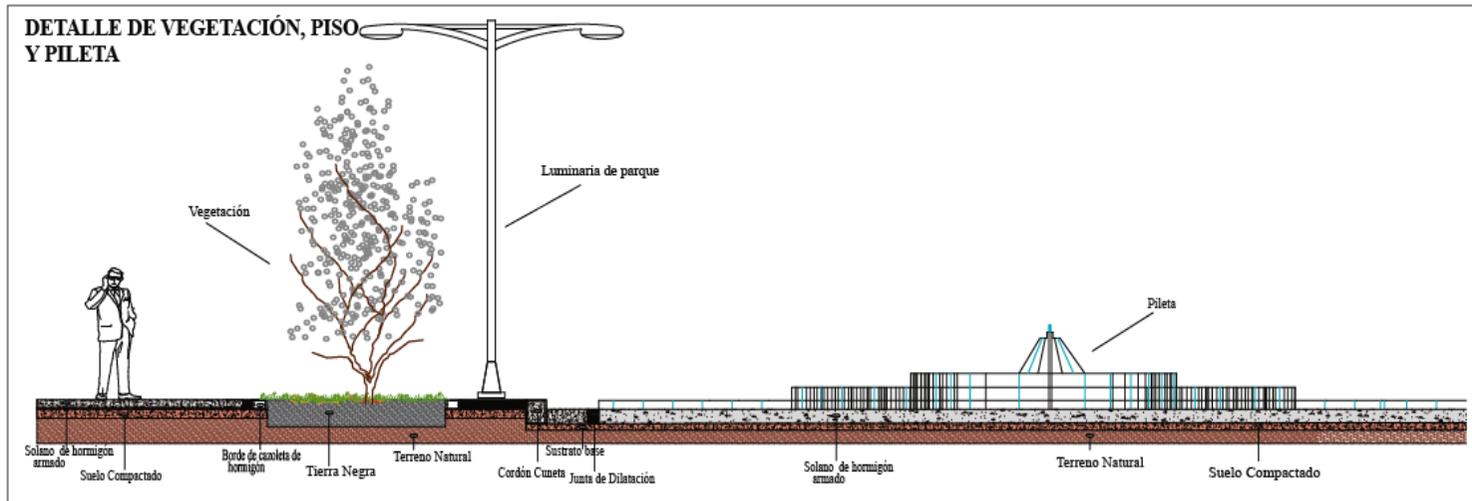


Figura 91. Propuesta detalles constructivos parques, Sector Ingahurco
 Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

4.9. Propuesta General



Figura 92. Mapa recopilación de propuesta
Fuente: (I. Municipalidad de Ambato, 2020).
Elaborado por: María Belén Taboada, 2020.

BIBLIOGRAFÍA

Molina, M. (2013). *“El terremoto”*, en *Ficoa: Mi Historia*. Quito: Sur Ediciones.

Abades, S. (9 de junio de 2016). *Conceptos básicos sobre urbanismo y ordenación del territorio*. Recuperado el 20 de marzo de 2019, de <http://www.tysmagazine.com/conceptos-basicos-urbanismo-ordenacion-del-territorio/>

Aldeán Aguirre , W. (2017). Indicadores de sostenibilidad urbana para la ciudad de Cayambe, cantón Cayambe en la provincia de pichincha. *Tesis Proyecto De Grado*. [En línea]. Disponibles desde: http://repositorio.puce.edu.ec/bitstream/handle/22000/13754/ALDE%C3%81N_AGUIRRE_WILMAN_TESIS.pdf?sequence=1&isAllowed=y. Quito: Pontificia Universidad Católica Del Ecuador.

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

Asociación de Municipalidades del Ecuador (AME). (2012). *Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD)*. Recuperado el 19 de marzo de 2019, de http://www.ame.gob.ec/ame/pdf/cootad_2012.pdf

Báez, S., & Ospina, P. (2014). *Una breve historia del espacio ecuatoriano*. Quito: Editorial Camaren.

Banco Mundial. (22 de julio de 2014). *Desarrollo urbano*. Recuperado el 19 de marzo de 2019, de <https://www.bancomundial.org/es/topic/urbandevlopment/overview>

BARONA, G. M.-A. (2015). *¿Qué es el desarrollo urbano?* Recuperado el 20 de marzo de 2019, de <http://gadmatic.ambato.gob.ec/gadmatic/docs/reforma.pdf>

Callejo, M. B. (2005). *La regeneración de barrios desfavorecidos*. Madrid: <https://repository.ubn.ru.nl/bitstream/handle/2066/175974/175974.pdf?sequence=1>.

Carrión, F. (2014). *Evolución del espacio urbano ecuatoriano*. Quito: Ediciones Enrique Ayala Mora.

- Carrión, Fernando. (2014). *Evolución del espacio urbano ecuatoriano*. Quito: Ediciones Enrique Ayala Mora.
- Carrión, Fernando; Erazo, Jaime. (2016). *La forma urbana de Quito: una historia de centros y periferias*. Boletín del Instituto Frances de estudios andinos, Quito.
- Casa de Montalvo. (2005). *Historia Urbana de Ambato*. Ambato: Editorial Casa de Montalvo. Biblioteca de la Universidad Técnica de Ambato.
- Cortés, A. (2014). Desarrollo sustentable, pobreza y calidad de vida. *Revista Ambientico*(N°. 92), pp. 23-43.
- Davis, M. (2018). *Planeta de ciudades miseria. Capítulo 2. El predominio de las áreas urbanas hiperdegradadas*. Madrid: Editorial Akal.
- De La Bastida, E., & Vos, R. (2017). *El salario y los niveles de vida urbanos en el Ecuador*. Quito: U. Central e ISS/PREALC.
- Del Pino, I. (2013). *Arquitectura Ferroviaria en los Andes del Ecuador*. Quito, Pichincha: Ediecuatorial.
- Deler, J., Gómez, N., & Nortais, M. (2013). *El manejo del espacio en el Ecuador*. Quito: Centro ecuatoriano de investigación geográfica.
- Eichler, A. (184). *El terremoto de 1949, Historia del Ecuador*. Editorial Salvat.
- Gárces, W; Ballén, S; Moreno, L. (1951). *Memoria del proyecto del plan regulador Ambato*. Quito: Junta de reconstrucción y planeamiento de la Provincia de Tungurahua.
- Gárces, W., Durán Ballén, S., & Moreno, L. (1951). *Memoria del Proyecto del Plan Regulador de Tungurahua*. Quito: Junta de reconstrucción y planeamiento de la Provincia de Tungurahua.
- Gómez, J. (2010). "Brevísimo resumen de la vida de Neptalí Sancho Jaramillo". En *La Matriz y La Merced en el Siglo XX*. Ambato: Pío XII.
- Honorable Gobierno Provincial de Tungurahua (HGPT). (2015). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial Fase de Diagnóstico 2015*. Recuperado el 19 de marzo de 2019, de www.sni.gob.ec

- INEC. (2001). *Evolución poblacional de las principales ciudades del Ecuador*. Quito: Instituto Ecuatoriano de Estadística e Seguridad Social.
- Instituto de Altos Estudios Nacionales. (2013). *Enciclopedia de las Provincias del Ecuador*. Tungurahua: Científica Latina Editores.
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC). (2010). *Censo 2010. Población y Demografía Ecuatoriana*. Recuperado el 19 de marzo de 2019, de <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/wp-content/descargas/Manualateral/Resultados-provinciales/tungurahua.pdf>
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC). (2010). *Censo 2010. Resultados Fascículo Provincia de Tungurahua*. Recuperado el 19 de marzo de 2019, de <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/wp-content/descargas/Manualateral/Resultados-provinciales/tungurahua.pdf>
- León Paz, R. (2015). *“El Desarrollo Urbano En El Ecuador”*. Quito: Pontificia Universidad Católica Del Ecuador.
- McGuffin, D. (1 de febrero de 2018). *Los efectos de un desarrollo urbano no planificado*. Recuperado el 20 de marzo de 2019, de <https://www.cuidatudinero.com/13108435/los-efectos-de-un-desarrollo-urbano-no-planificado>
- Organización de las Naciones Unidas . (2015). *Declaración Universal de los Derechos Humanos*. Obtenido de <http://www.un.org/es/documents/udhr/> Organización de las Naciones Unidas (ONU)
- Palacios, F. (2015). *Historia Urbana de Ambato*. Ambato: Casa de Montalvo.
- Prada, J. (2015). *La regeneración urbana como solución a los problemas urbanos. ¿solución real o espejismo?. Algunas evidencias a partir de la ciudad de Machala*. Cuenca: Universidad de Cuenca, 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.

Rodríguez Concha, M. I. (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*. España: Escuela de Arquitectura y Diseño de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso.

Rojas Mix, M. (1978). “*La plaza: estructura e ideología del colonialismo*”, en *La plaza mayor. El urbanismo, instrumento de dominio colonial*. Barcelona: Muchnik Editores.

Ruiz, I. (1970). *Ambato en 400 años*. Ambato.

Sánchez, G. (28 de diciembre de 2015). *El diseño urbano*. Recuperado el 20 de marzo de 2019, de <https://www.urbanismo.com/el-diseno-urbano/>

Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo (SENPLADES). (2017). *Plan Nacional para el Buen Vivir 2013 – 2017*. Recuperado el 19 de marzo de 2019, de <http://www.planificacion.gob.ec/programas-y-servicios/>

SENPLADES. (2012). *Niveles administrativos de planificación*. Recuperado el 19 de marzo de 2019, de <http://www.planificacion.gob.ec/3-niveles-administrativos-de-planificacion/>

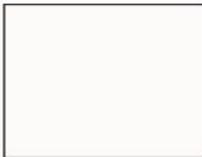
Sistema Nacional de Información (SNI). (2010). *Plan de Ordenamiento Territorial Municipal de Ambato*. Recuperado el 19 de marzo de 2019, de <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/wp-content/descargas/Manualateral/Resultados-provinciales/tungurahua.pdf>

Taracena , E. (7 de agosto de 2013). <https://conarqket.wordpress.com/2013/08/07/el-urbanismo-conceptos-para-un-estudio/>. Recuperado el 20 de marzo de 2019, de <https://conarqket.wordpress.com/2013/08/07/el-urbanismo-conceptos-para-un-estudio/>

Vela, P. (2005). *Ante las ruinas de Ambato*. Quito: Talleres Graficos Nacionales.

ANEXOS

Anexo 1. Ficha de observación

 UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA Facultad de Arquitectura Artes y Diseño				
FICHAS DE OBSERVACIÓN				
TEMA:				
Elaborado por:				
ZONA	LOCALIZACIÓN			
DESCRIPCIÓN	Provincia: Cantón: Plataforma: Ubicación: Altitud: Temperatura: °C			
	TIPOLOGÍA			
ZONA 3				
VÍAS - Ancho de vía: Calle: Avenida: - Ancho de acera: - Material de vías: Adoquín Asfalto Lastrado <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> - Luminarias: SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> - Redes Eléctricas: Aérea Subterráneo <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>		RED DE MOVILIDAD - Paradas: SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> - Transporte Público: SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> - Señalética: SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> EQUIPAMIENTO - Espacios Recreativos: Abiertos <input type="checkbox"/> Cerrados <input type="checkbox"/> - Áreas verdes: SI <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/>		
FOTOGRAFÍAS SECTOR:				
Descripción	Descripción	Descripción	Descripción	Descripción
				
				
Características	Características	Características	Características	Características

Anexo 2. Matriz de conteo de flujos

MATRIZ DE CONTEO DE FLUJOS URBANOS		
NOMBRE DEL ESTUDIANTE		CROQUIS DE LA UBICACIÓN
HORA DE INICIO		
HORA DE FIN		
FECHA		
NOMBRE DE LA CALLE		
PEATONES		
		
CICLISTAS		
		
MOTOCICLETA		
VEHICULOS LIVIANOS		
TAXI		
AUTO BUS		
CAMION DE CARGA		
OTROS		