



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

**TEMA:**

---

**PROYECTO DE REANIMACIÓN URBANA EN EL CASCO CENTRAL DEL  
CANTÓN PATATE EN LA PROVINCIA DE TUNGURAHUA.**

---

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

**Autor**

David Alejandro Altamirano Caicedo

**Tutor**

Arq. Diego Rodolfo Huaraca Huaraca

AMBATO – ECUADOR

2022

## AUTORIZACIÓN PARA EL REPOSITORIO DIGITAL

Yo, DAVID ALEJANDRO ALTAMIRANO CAICEDO, declaro ser autor del Trabajo de Titulación con el nombre “PROYECTO DE REANIMACIÓN URBANA EN EL CASCO CENTRAL DEL CANTÓN PATATE EN LA PROVINCIA DE TUNGURAHUA”, como requisito para optar al grado de Arquitecto 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 13 días del mes de enero del 2022, firmo conforme:

Autor: David Alejandro Altamirano Caicedo

Firma: 

Número de Cédula: 1805009683

Dirección: Tungurahua, Patate.

Correo Electrónico: tobi045784@gmail.com

Teléfono: 0995463086

## **APROBACIÓN DEL TUTOR**

En mi calidad de Tutor del Trabajo de Titulación “PROYECTO DE REANIMACIÓN URBANA EN EL CASCO CENTRAL DEL CANTÓN PATATE EN LA PROVINCIA DE TUNGURAHUA” presentado por DAVID ALEJANDRO ALTAMIRANO CAICEDO, para optar por el Título de Arquitecto 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, 26 de julio del 2021



Firmado electrónicamente por:  
**DIEGO RODOLFO  
HUARACA HUARACA**

.....  
Arq. Diego Rodolfo Huaraca Huaraca

**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 Arquitecto Urbanista, son absolutamente originales, auténticos y personales y de exclusiva responsabilidad legal y académica del autor.

Ambato, 13 de enero del 2022



David Alejandro Altamirano Caicedo

1805009683

## APROBACIÓN TRIBUNAL

El trabajo de Titulación, ha sido revisado, aprobado y autorizada su impresión y empastado, sobre el Tema: PROYECTO DE REANIMACIÓN URBANA EN EL CASCO CENTRAL DEL CANTÓN PATATE EN LA PROVINCIA DE TUNGURAHUA, previo a la obtención del Título de Arquitecto, reúne los requisitos de fondo y forma para que el estudiante pueda presentarse a la sustentación del trabajo de titulación.

Ambato, 13 de enero del 2022



Firmado electrónicamente por:  
**MARIO FABRICIO  
AMANCHA PROAÑO**

.....  
Arq. Msc. Amancha Proaño Mario Fabricio  
PRESIDENTE DEL TRIBUNAL



Firmado electrónicamente por:  
**LUCIA  
CRISTINA  
PAZMINO**

.....  
Arq. Pazmiño Viteri Lucia Cristina  
VOCAL

.....  
Lic. Núñez Torres María Giovanna  
VOCAL

## **DEDICATORIA**

*El presente trabajo investigativo lo dedico principalmente a Dios, por ser el inspirador y darnos fuerza para continuar en este proceso de obtener uno de los anhelos más deseados de ser un profesional.*

*A mis padres, por su amor, trabajo y sacrificio en todos estos años, gracias a ustedes he logrado llegar hasta aquí y convertirme en lo que soy. Ha sido el orgullo y el privilegio de ser su hijo, son los mejores padres.*

*A mis hermanas (os) por estar siempre presentes, acompañándome y por el apoyo moral, que me brindaron a lo largo de esta etapa de mi vida.*

*A todas las personas que me han apoyado y han hecho que el trabajo se realice con éxito en especial a aquellos que me abrieron las puertas y compartieron sus conocimientos.*

*David Alejandro Altamirano Caicedo*

## **AGRADECIMIENTO**

*Agradezco a Dios por bendecirnos la vida, por guiarnos a lo largo de nuestra existencia, ser el apoyo y fortaleza en aquellos momentos de dificultad y de debilidad.*

*Gracias a mis padres: Marylene Caicedo y Fabián Altamirano; por ser los principales promotores de mis sueños, por confiar y creer en las expectativas, por los consejos, valores y principios que me han inculcado.*

*Agradezco a los docentes de la Carrera de Arquitectura de la Universidad Tecnológica Indoamérica, por haber compartido sus conocimientos a lo largo de la preparación profesional, de manera especial, al Arq. Diego Rodolfo Huaraca Huaraca tutor del proyecto de investigación quien ha guiado con su paciencia, y su rectitud como docente, y a todos quienes han colaborado en la elaboración de este proyecto.*

*David Alejandro Altamirano Caicedo*

## ÍNDICE DE CONTENIDOS

AUTORIZACIÓN PARA EL REPOSITORIO DIGITAL .....	ii
APROBACIÓN DEL TUTOR.....	iii
DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD .....	iv
APROBACIÓN TRIBUNAL.....	v
DEDICATORIA.....	vi
AGRADECIMIENTO.....	vii
INDICE DE CONTENIDOS.....	viii
ÍNDICE DE TABLAS.....	xiv
ÍNDICE DE FIGURAS .....	xv
RESUMEN EJECUTIVO .....	xix
ABSTRACT .....	xx
INTRODUCCIÓN.....	1
CAPÍTULO I.....	2
EL PROBLEMA .....	2
1.1 Contextualización.....	2
1.2 Árbol de problemas .....	5
1.3 Análisis crítico.....	6
1.4 Formulación del problema.....	6
1.5 Preguntas de investigación .....	6
1.6 Justificación.....	7
1.7 Objetivos.....	7
1.7.1 Objetivo general .....	7
1.7.2 Objetivos específicos.....	7
CAPÍTULO II.....	9
MARCO TEÓRICO .....	9
2.1 Fundamentación conceptual .....	9
2.1.1 Urbanización.....	9



2.1.2 Urbanismo .....	9
2.1.2.1 <i>Importancia del urbanismo</i> .....	10
2.1.2.2 <i>Objetivos del urbanismo</i> .....	10
2.1.3 Planificación urbana .....	11
2.1.5 Componentes del espacio urbano .....	12
2.1.5.1 <i>Calle</i> .....	13
2.1.5.2 <i>Avenidas y bulevares</i> .....	13
2.1.5.3 <i>Calles locales</i> .....	13
2.1.6 Tipología vial y sus funciones .....	13
2.1.7 Mobiliario urbano .....	15
2.1.8 Equipamiento urbano.....	16
2.1.9 Equipamiento básico.....	16
2.1.10 Equipamiento complementario .....	16
2.1.11 Nodos.....	16
2.1.12 Mojones .....	17
2.1.13 Arquitectura recreativa .....	17
2.1.14 Recreación .....	17
2.1.15 Recreación activa y pasiva .....	17
2.1.16 Áreas verdes .....	18
2.1.16.1 Áreas verdes urbanas .....	19
2.1.17 Ciclo vía.....	19
2.1.18 Calles .....	20
2.1.19 La acera.....	21
2.1.19.1 Especificaciones de la acera .....	21
2.2 Estado del arte o antecedentes .....	22
2.2.1 Fundamento legal .....	25
2.3 Metodología de la investigación.....	26
2.3.1 Línea y sub línea de investigación.....	26
2.3.2 Diseño metodológico.....	27
2.3.2.1 <i>Enfoque de la investigación</i> .....	27
2.3.2.2 <i>Nivel de la investigación</i> .....	27

2.3.3 Tipo de investigación.....	27
2.3.4 Población y muestra.....	28
2.3.4.1 Población.....	28
2.3.4.2 Muestra.....	28
2.3.5 Métodos, técnicas e instrumentos de investigación.....	29
2.3.5.1 Métodos .....	29
2.3.5.2 Técnicas para recolección de datos .....	29
2.3.5.3 Instrumentos .....	30
2.3.6 Conclusiones capitulares .....	30
CAPÍTULO III .....	31
APLICACIÓN METODOLÓGICA.....	31
3.1 Delimitación espacial, temporal o social.....	31
3.1.1 Espacial.....	31
3.1.2 Temporal.....	31
3.1.3 Social .....	31
3.2 Área de estudio .....	32
3.2.1 Análisis histórico - cultural del cantón Patate .....	32
3.2.2 División política y vialidad del cantón Patate .....	34
3.2.3 Análisis poblacional del cantón Patate .....	35
3.2.4 Actividades destacadas del canton Patate.....	36
3.2.5 Población urbana y rural del cantón Patate .....	36
3.2.6 Delimitación espacial nivel macro del cantón Patate .....	37
3.2.7 Análisis de la estructura de ameznamiento.....	38
3.2.8 Análisis de la estructura predial.....	39
3.2.9 Análisis de llenos y vacíos.....	40
3.2.10 Diagnóstico de espacios públicos y áreas verdes .....	41
3.2.11 Diagnóstico de equipamientos.....	42
3.2.12 Radios de influencia de equipamientos .....	43
3.2.13 Radio de equipamientos de comercio.....	44
3.2.14 Radio de equipamientos religiosos .....	45
3.2.15 Radio de equipamientos de recreación .....	46

3.2.16 Radios de equipamientos de salud.....	47
3.2.17 Diagnóstico de equipamientos culturales .....	48
3.2.18 Análisis de accesibilidad .....	49
3.2.19 Análisis de vías.....	50
3.2.20 Análisis de transporte público y privado .....	51
3.2.21 Estado actual de las vías .....	52
3.3 Análisis y diagnóstico vial de transporte público y privado.....	53
3.3.1 Análisis de flujos vehiculares martes - jueves 8:00 am a 9:00am .....	53
3.3.2 Análisis de flujos vehiculares sábado - domingo 12:00pm a 17:00pm .....	54
3.3.3 Análisis de flujos peatonales, martes - jueves 8:00 am a 9:00am .....	55
3.3.4 Análisis de flujos peatonales, sábado - domingo 8:00 am a 9:00am.....	56
3.3.6 Resumen de análisis urbano de la ciudad de Patate.....	58
3.4 Mapeos, maquetas y bocetos .....	59
3.4.1 Diagnóstico del análisis urbano de la ciudad de Patate .....	59
3.4.2 Delimitación espacial a nivel meso .....	60
Estructura de amanzanamiento.....	60
Estructura predial.....	60
3.4.3 Llenos y vacíos .....	61
3.5 Diagnostico gráfico del uso del suelo cantón Patate .....	62
3.5.1 Mapeo de comercio informal en el área de estudio jueves – viernes .....	63
3.5.2 Mapeo de comercio informal en el área de estudio sábado – domingo.....	64
3.5.3 Diagnóstico de la problemática en el área de estudio.....	65
3.5.4 Diagnóstico FODA de la problemática en el área de estudio.....	66
3.5.5 Conclusiones y estrategias del análisis preliminar de la delimitación espacial.....	67
3.5.6 Plan masa 1 .....	68
3.5.7 Plan masa 2.....	69
3.5.8 Intensiones de propuesta.....	70
3.5.9 Análisis preliminar - análisis urbano - uso del suelo.....	71
3.5.10 Análisis preliminar - análisis urbanos - llenos y vacíos .....	72
3.5.11 Análisis preliminar - análisis urbano - altura de edificación.....	73
3.5.12 Análisis preliminar - análisis urbano – áreas verdes .....	74

3.5.13	Análisis preliminar – Carta solar .....	75
3.5.14	Análisis preliminar – Mapa rosa de los vientos.....	76
3.5.17	Análisis preliminar – Imagen urbana actual 1 .....	77
3.5.18	Análisis preliminar – Imagen urbana actual 2 .....	78
3.5.19	Alternativa de paleta de colores para fachadas según la producción de Patate .....	79
3.5.21	Mejoramiento imagen urbana.....	80
3.6	Análisis e interpretación de resultados .....	81
3.6.1	Interpretación de la encuesta .....	81
3.6.2	Interpretación de la entrevista dirigida a la administración.....	91
3.7	Conclusiones capitulares .....	92
CAPITULO IV .....		93
GENERACIÓN DE LA PROPUESTA.....		93
4.1	Generalidades .....	93
4.2	Propuesta Urbana.....	94
4.3	Equipamiento para movilidad alternativa y sostenible.....	94
4.4	Sistema de transporte en bicicleta .....	95
4.5	Sistema de transporte peatonal .....	96
4.6	Intervención en la vía del Casco Central .....	97
4.6.1	Tramo 1. Casco central .....	97
4.6.1.1	<i>Estado actual</i> .....	97
4.7	Propuesta .....	97
4.7.1.1	<i>Propuesta configuración de las aceras</i> .....	98
4.7.1.2	<i>Propuesta urbana – detalle de intervención - nivel micro tramo 1-A: 1-B.....</i>	99
4.7.1.2	<i>Propuesta urbana - planos arquitectónicos - nivel micro tramo 1-A: 1-B ....</i>	100
4.7.1.3	<i>Propuesta urbana – detalle de la intersección - nivel micro tramo 1-A: 1-B</i>	101
4.7.1.4	<i>Propuesta urbana - Sección A - A - nivel micro tramo 1-A: 1-B .....</i>	102
4.7.1.5	<i>Propuesta urbana – detalle de intervención - nivel micro tramo 2-A: 2-B....</i>	103
4.7.1.6	<i>Propuesta urbana – planos arquitectónicos - nivel micro tramo 2-A: 2-B....</i>	104
4.7.1.7	<i>Propuesta urbana – planos arquitectónicos - nivel micro tramo 2-A: 2-B....</i>	105
4.7.1.8	<i>Propuesta urbana – sección A-A, nivel micro tramo 2-A: 2-B .....</i>	106
4.7.1.9	<i>Propuesta urbana – detalle de intervención - nivel micro tramo 3-A: 3-B....</i>	107

4.7.1.10 Propuesta urbana – planos arquitectónicos - nivel micro tramo 3-A: 3-B..	108
4.7.1.11 Propuesta urbana – planos arquitectónicos 2 - nivel micro tramo 3-A: 3-B .....	109
4.7.1.12 Propuesta urbana – sección A-A - nivel micro tramo 3-A: 3-B.....	110
4.7.1.13 Propuesta urbana – detalle de intervención - nivel micro tramo 4-A: 4-B..	111
4.7.1.14 Propuesta urbana – planos arquitectónicos - nivel micro tramo 4-A: 4-B..	112
4.7.1.15 Propuesta urbana – planos arquitectónicos 2 - nivel micro tramo 4-A: 4-B .....	113
4.7.1.16 Propuesta urbana – sección A-A - nivel micro tramo 4-A: 4-B.....	114
4.7.1.17 Propuesta urbana – detalle de intervención - nivel micro tramo 5-A: 5-B..	115
4.7.1.18 Propuesta urbana – planes arquitectónicos - nivel micro tramo 5-A: 5-B..	116
4.7.1.19 Propuesta urbana – planos arquitectónicos 2 - nivel micro tramo 5-A: 5-B .....	117
4.7.1.20 Propuesta urbana – sección A-A - nivel micro tramo 5-A: 5-B.....	118
4.7.1.21 Propuesta urbana – detalle de intervención - nivel micro tramo 6-A: 6-B..	119
4.7.1.22 Propuesta urbana – planos arquitectónicos - nivel micro tramo 6-A: 6-B..	120
4.7.1.23 Propuesta urbana – sección A-A - nivel micro tramo 6-A: 6-B.....	121
4.7.1.24 Propuesta urbana – detalle de intervención - nivel micro tramo 7-A: 7-B..	122
4.7.1.25 Propuesta urbana – planos arquitectónicos - nivel micro tramo 7-A: 7-B..	123
4.7.1.26 Propuesta urbana – sección A-A - nivel micro tramo 7-A: 7-B.....	124
4.7.1.27 Propuesta urbana – nivel micro – 1. Boulevard calle Vicente Rocafuerte ..	125
4.7.1.28 Propuesta urbana – nivel micro – 2. Boulevard calle Vicente Rocafuerte ..	126
4.7.1.30 Propuesta urbana – Detalle de la intervención Corte AA.....	128
4.7.1.31 Propuesta urbana – Detalle de la intervención Corte BB Tramo 2.....	129
4.7.1.32 Propuesta urbana – Detalle de adoquín .....	130
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES .....	132
Conclusiones.....	132
Recomendaciones .....	133
BIBLIOGRAFÍA.....	134
ANEXOS .....	138

## ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Población de Patate.....	28
Tabla 2. Género .....	81
Tabla 3. Factor más representativo.....	82
Tabla 4. Imagen mental .....	83
Tabla 5. Pérdida del valor histórico.....	84
Tabla 6. Espacios públicos bien cuidados .....	85
Tabla 7 Normas de uso y comportamiento en espacio público .....	86
Tabla 8. Adecuación de espacios para eventos deportivos y culturales .....	87
Tabla 9. Actividades a realizar .....	88
Tabla 10. Creación de una ciclo vía .....	89
Tabla 11. Repotenciación del casco urbano .....	90

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Árbol de problemas .....	5
Figura 2. Análisis histórico - cultural del cantón Patate.....	32
Figura 3. Tradiciones religiosas del cantón Patate. ....	33
Figura 4. División política y vialidad del cantón Patate.....	34
Figura 5. Análisis poblacional del cantón Patate.....	35
Figura 6. Actividades destacadas del cantón Patate .....	36
Figura 7. Población urbana y rural del cantón Patate .....	36
Figura 8. Delimitación espacial nivel macro del cantón Patate.....	37
Figura 9. Análisis de la estructura de amanzanamiento .....	38
Figura 10. Análisis de la estructura predial .....	39
Figura 11. Análisis de llenos y vacíos .....	40
Figura 12. Diagnóstico de espacios públicos.....	41
Figura 13. Diagnóstico de equipamientos .....	42
Figura 14. Radios de influencia de equipamientos.....	43
Figura 15. Radio de equipamientos de comercio .....	44
Figura 16. Radio de equipamientos religiosos .....	45
Figura 17. Radio de equipamientos de recreación.....	46
Figura 18. Radio de influencia en equipamientos de salud – DEMC 13.....	47
Figura 19. Diagnóstico de equipamientos culturales – DEMC 13. ....	48
Figura 20. Análisis de accesibilidad – DEMC 13. ....	49
Figura 21. Análisis de vías – DEMC 13.....	50
Figura 22. Análisis de transporte público y privado – DEMC 13.....	51
Figura 23. Estado actual de las vías – DEMC 13. ....	52
Figura 24. Análisis de flujos vehiculares, martes - jueves 8:00 am a 9:00am.....	53
Figura 25. Análisis de flujos vehiculares, sábado- Domingo 12:00pm a 17:00pm.....	54
Figura 26. Análisis de flujos peatonales, martes - jueves 8:00 am a 9:00am.....	55
Figura 27 Análisis de flujos peatonales, sábado- Domingo 12:00pm a 17:00pm. ....	56

Figura 28. Diagnóstico de flujos.....	57
Figura 29 Resumen de análisis urbano de la ciudad de Patate. ....	58
Figura 30. Diagnóstico del análisis urbano de la ciudad de Patate.....	59
Figura 31. Delimitación espacial a nivel meso.....	60
Figura 32. Llenos y vacíos.....	61
Figura 33. Diagnostico gráfico del uso del suelo cantón Patate. ....	62
Figura 34. Mapeo de comercio informal en el área de estudio jueves - viernes. ....	63
Figura 35. Mapeo de comercio informal en el área de estudio sábado - domingo.....	64
Figura 36. Diagnóstico de la problemática en el área de estudio. ....	65
Figura 37. Diagnóstico FODA de la problemática en el área de estudio. ....	66
Figura 38. Conclusiones y estrategias del análisis preliminar de la delimitación espacial. .	67
Figura 39. Plan masa 1 .....	68
Figura 40. Plan masa 2 .....	69
Figura 41. Intensiones de propuesta .....	70
Figura 42. Análisis preliminar - análisis urbano - uso del suelo. ....	71
Figura 43. Análisis preliminar - análisis urbanos - llenos y vacíos.....	72
Figura 44. Análisis preliminar - análisis urbano - altura de edificación.....	73
Figura 45. Análisis preliminar - análisis urbano - áreas verdes.....	74
Figura 46. Análisis preliminar – carta solar .....	75
Figura 47. Análisis preliminar – mapa rosa de los vientos.....	76
Figura 48. Análisis preliminar – Imagen urbana actual 1.....	77
Figura 49. Análisis preliminar – Imagen urbana actual 2.....	78
Figura 50. Alternativa de paleta de colores para fachadas según la producción de Patate ..	79
Figura 51. Mejoramiento imagen urbana .....	80
Figura 52. Género .....	81
Figura 53. Factor más representativo .....	82
Figura 54. <i>Imagen mental</i> .....	83
Figura 55. Pérdida del valor histórico .....	84
Figura 56. Espacios públicos bien cuidados.....	85
Figura 57 Normas de uso y comportamiento en espacio público.....	86
Figura 58Adecuación de espacios para eventos deportivos y culturales.....	87



Figura 59 Actividades a realizar.....	88
Figura 60 Creación de una ciclo vía.....	89
Figura 61 Repotenciación del casco urbano.....	90
Figura 62. Diseño de la ciclo vía.....	95
Figura 63. Diseño peatonal.....	96
Figura 64 Detalle de intervención, nivel micro tramo 1-A: 1-B.....	98
Figura 65. Detalle de intervención, nivel micro tramo 1-A: 1-B.....	99
Figura 66. Plano arquitectónico - nivel micro tramo 1-A: 1-B.....	100
Figura 67. Plano arquitectónico – detalle de la intersección.....	101
Figura 68. Propuesta urbana - Sección A - A - nivel micro tramo 1-A: 1-B.....	102
Figura 69. Propuesta urbana, nivel micro tramo 2-A: 2-B.....	103
Figura 70. Propuesta urbana - planos arquitectónicos - nivel micro tramo 2-A: 2-B.....	104
Figura 71. Propuesta urbana 2 - planos arquitectónicos - nivel micro tramo 2-A: 2-B.....	105
Figura 72. Propuesta urbana - sección A-A - nivel micro tramo 2-A: 2-B.....	106
Figura 73. Propuesta urbana - sección A-A - <i>nivel</i> micro tramo 3-A: 3-B.....	107
Figura 74. Propuesta urbana - planos arquitectónicos - <i>nivel</i> micro tramo 3-A: 3-B.....	108
Figura 75. Propuesta urbana - planos arquitectónicos 2 - <i>nivel</i> micro tramo 3-A: 3-B.....	109
Figura 76. Propuesta urbana – sección A-A - <i>nivel</i> micro tramo 3-A: 3-B.....	110
Figura 77. Propuesta urbana - sección A-A - <i>nivel</i> micro tramo 4-A: 4-B.....	111
Figura 78. Propuesta urbana - planos arquitectónicos - <i>nivel</i> micro tramo 4-A: 4-B.....	112
Figura 79. Propuesta urbana - planos arquitectónicos 2 - <i>nivel</i> micro tramo 4-A: 4-B.....	113
Figura 80. Propuesta urbana – sección A-A - <i>nivel</i> micro tramo 4-A: 4-B.....	114
Figura 81. Propuesta urbana - sección A-A - <i>nivel</i> micro tramo 5-A: 5-B.....	115
Figura 82. Propuesta urbana - planos arquitectónicos - <i>nivel</i> micro tramo 5-A: 5-B.....	116
Figura 83. Propuesta urbana - planos arquitectónicos 2 - <i>nivel</i> micro tramo 5-A: 5-B.....	117
Figura 84. Propuesta urbana – sección A-A - <i>nivel</i> micro tramo 5-A: 5-B.....	118
Figura 85. Propuesta urbana – plano arquitectónico - <i>nivel</i> micro tramo 6-A: 6-B.....	119
Figura 86 <i>Propuesta urbana - plano arquitectónico 2- nivel micro tramo 6-A: 6-B.....</i>	120
Figura 87. Propuesta urbana – sección A-A - <i>nivel</i> micro tramo 6-A: 6-B.....	121
Figura 88. Propuesta urbana – plano arquitectónico - <i>nivel</i> micro tramo 7-A: 7-B.....	122
Figura 89. Propuesta urbana - plano arquitectónico 2 - <i>nivel</i> micro tramo 7-A: 7-B.....	123

Figura 90. Propuesta urbana – sección A-A - <i>nivel</i> micro tramo 7-A: 7-B .....	124
Figura 91. Propuesta urbana - <i>nivel</i> micro 1. Boulevard calle Vicente Rocafuerte .....	125
Figura 92. Propuesta urbana - <i>nivel</i> micro 2. Boulevard calle Vicente Rocafuerte .....	126
Figura 93. Propuesta urbana - <i>nivel</i> micro Corte BB .....	127
Figura 94. Propuesta urbana - <i>nivel</i> micro Corte AA .....	128
Fuente 95. Propuesta urbana - <i>nivel</i> micro Corte BB Tramo 2 .....	129
Figura 96. Propuesta urbana – <i>Detalle adoquín</i> .....	130
Figura 97. Propuesta urbana – <i>Imagen virtual</i> .....	131

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

**TEMA:** PROYECTO DE REANIMACIÓN URBANA EN EL CASCO CENTRAL DEL CANTÓN PATATE EN LA PROVINCIA DE TUNGURAHUA.

**Autor**

David Alejandro Altamirano Caicedo

**Tutor**

Arq. Diego Rodolfo Huaraca Huaraca

**RESUMEN EJECUTIVO**

La zona centro del cantón Patate, ha sido objeto de asentamientos informales para negocios improvisados principalmente en fechas festivas, lo cual provoca la congestión vehicular y peatonal, por lo tanto, se desarrolla esta investigación con el objetivo de plantear un proyecto de reanimación urbana, en el casco central, bajo la línea de investigación relacionada a los sistemas territoriales urbanos y rurales, como sub-línea de investigación se apuntó a buscar respuestas a problemáticas relacionadas con el uso de la tierra, el ordenamiento territorial, la planificación, manejo y gestión de territorios urbanos. La investigación tuvo un enfoque cualitativo donde se analizó las características espaciales del problema y cuantitativo porque permitió el análisis del problema de acuerdo a datos recopilados desde la población beneficiaria del proyecto, para la fundamentación teórica se utilizó la investigación de tipo documental, basada en conceptos de varios autores de libros y artículos científicos, mediante la investigación de campo se conoció la realidad del problema desde una perspectiva personalizada. Los problemas encontrados de acuerdo a los diferentes análisis preliminares del cantón Patate, permitieron determinar que la problemática es reincidente, debido a la inexistencia de espacios adecuados para el ciclismo como deporte o medio de transporte, además se evidencia la ausencia de lugares específicos para el desarrollo de actividades culturales, con estos resultados se concluye que el proyecto es factible debido a que aportó de manera significativa al desarrollo económico y social de la población en general.

**Palabras clave:** Casco central, Manejo y gestión de territorios urbanos, Ordenamiento territorial, Planificación, Reanimación urbana. Sistemas territoriales urbanos y rurales.

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

**THEME:** URBAN REVITALIZATION PROJECT IN THE CENTRAL AREA OF THE CANTON OF PATATE IN THE PROVINCE OF TUNGURAHUA.

**Autor**

David Alejandro Altamirano Caicedo

**Tutor**

Arq. Diego Rodolfo Huaraca Huaraca

**ABSTRACT**

The central area of the Patate canton has been subject to informal settlements for improvised businesses mainly on holidays, which causes vehicular and pedestrian congestion, therefore, this research is developed with the objective of proposing an urban revival project in the central area, under the line of research related to urban and rural territorial systems, as a sub-line of research aimed to seek answers to problems related to land use, land management, planning, management and management of urban territories. The research had a qualitative approach where the spatial characteristics of the problem were analyzed and a quantitative approach because it allowed the analysis of the problem according to data collected from the beneficiary population of the project, for the theoretical foundation was used documentary type research, based on concepts of several authors of books and scientific articles, through field research the reality of the problem was known from a personalized perspective. The problems found according to the different preliminary analyses of the Patate canton, allowed us to determine that the problem is recurrent, due to the lack of adequate spaces for cycling as a sport or means of transportation, in addition there is evidence of the absence of specific places for the development of cultural activities, with these results it is concluded that the project is feasible because it contributed significantly to the economic and social development of the population in general.

**Key words:** Central urban area, Management and administration of urban territories, Planning, Territorial planning, Urban revitalization. Urban and rural territorial systems.

## INTRODUCCIÓN

El crecimiento que ha tenido a través del tiempo el cantón Patate ha generado diversos cambios en la planificación urbanística, lo que ha traído consigo problemas en el casco central debido a la presencia del comercio informal, que hace uso del espacio urbano, dando lugar al caos y alteración del paisaje urbano, por lo cual el presente proyecto tiene el objetivo de realizar todo el estudio requerido para justificar la necesidad de una reanimación urbana en el casco central.

Para comprender de mejor manera el estudio e intervención urbana en un tramo del casco central, implementado en la plaza comercial del cantón Patate, el desarrollo se lo realiza en capítulos, lo cuales se describen a continuación:

- En el Capítulo I: En este capítulo se realiza la descripción de la problemática en el cantón Patate en base a la contextualización, se elabora un árbol de problemas, donde se problema central causas y efectos, el análisis crítico, se establece las preguntas de la investigación, justificación del proyecto, objetivos, tanto general y específicos.
- En el Capítulo II: Corresponde al marco teórico y estado del arte en el cual se abordan los aspectos teóricos relacionados al tema de estudio, también se plantea la metodología, línea y sub línea de investigación, la identificación de población y muestra para el levantamiento de datos, de acuerdo las técnicas e instrumentos a utilizarse.
- El Capítulo III: Consiste ya en la aplicación metodológica, estructurado por diversos análisis del lugar de estudio, en este caso el cantón Patate.
- El Capítulo IV: Básicamente consiste en la realización de la propuesta que se deriva de los resultados obtenidos en los capítulos anteriores, como alternativa de solución al problema indicado desde el tema del proyecto.

# CAPÍTULO I

## EL PROBLEMA

### 1.1 Contextualización

#### *Nivel macro*

En referencia a los términos rehabilitar, regenerar, renovar y rehabilitar, comprende en la inserción de proyectos que ayuden a transformar la zona urbana de un determinado sector, mediante procedimientos de reinversión y mejora de aspectos que de alguna manera fueron dados de baja (Cespedes, 2018).

No obstante es importante resaltar que los centros históricos son sitios que contienen un gran valor patrimonial y representativo para la localidad en la que se encuentran, estos lugares guardan una historia memorable de varios acontecimientos como; culturales, religiosos y de carácter social, en los cuales en tiempos pasados se asentaban la mayor cantidad de la población, sin embargo por el acelerado desarrollo estos lugares han sido abandonados, haciendo que sufran deterioros y daños irreparables.

“El deterioro de estas áreas, ha planteado la necesidad de iniciar procesos de intervención que han incorporado nuevas formas de gestión, con el propósito de adaptarlas a las nuevas demandas económicas, culturales y sociales” (González, 2019)

Tomando en consideración la problemática desde una perspectiva a nivel mundial se cuenta con el caso Copenhague, tal proyecto consistió en la reanimación urbana de aproximadamente 3.000.000 m<sup>2</sup>, cuyo espacio por mucho tiempo estuvo abandonado siendo un punto estratégico entre el centro de la ciudad danesa el aeropuerto internacional, La principal intención fue convertir este espacio en un sector multifuncional haciendo uso de terciarios y residenciales, haciendo dotaciones de equipamientos de diversa naturaleza.

Este proyecto puede interpretarse como una ampliación del proyecto de Øresund, el puente que une Suecia con Dinamarca, ya que su desarrollo estratégico intenta dar prestigio a la ciudad de Copenhague que se encuentra en competencia con la ciudad sueca con la que conecta Øresund, denominada Malmö donde la vida resulta más económica. La relevante innovación del Gobierno al llevar a cabo el proyecto de Ørestad data de 1992 según la Ley de Ørestad, la cual se basa en la estrecha relación entre la capital danesa y el país (Montier, 2016).

### *Nivel meso*

En el siglo XX, el Ecuador tuvo que experimentar uno de los mayores procesos de urbanización, debido a la constante migración de las personas que salían del campo serrano, el mismo que fue generado por la inadecuada condición de vida que el sector rural padecía, esto se dio por la injusticia que presentaba el procedimiento para adquirir un pedazo de tierra, también se presentó la relación social de explotación y miseria, las escasas políticas de gestión para incentivar el cultivo del sector agropecuario, entre otros aspectos

Sin embargo, es importante citar la preocupación que existió para la intervención patrimonial al Centro Histórico de la ciudad de Quito, área de 308 manzanas aproximadamente y que dispone de edificaciones existentes desde su fundación en 1470 hasta la segunda década del siglo XX. Aquí, están situados un número muy significativo de edificios de interés “arquitectónico e histórico representativos de la arquitectura colonial (civil y religiosa) de los siglos XVI, XVII y XVIII, enmarcados por un conjunto de edificios residenciales de fines del siglo XIX y principios del siglo XX (Rios, 2017)

A partir de la segunda mitad del siglo XX, las construcciones patrimoniales de Quito presentan un proceso de grave deterioro que afectó no solo a su imagen como lugar patrimonial sino también por ser el eje de la vida política y administrativa del país. En el año 1987, el problema se agravó a consecuencia de un fuerte sismo que soportó la ciudad dañando las edificaciones y afectando significativamente importantes monumentos histórico-religiosos (Rios, 2017).

Unido al proceso de deterioro de las edificaciones se produjo también un cambio en el rol funcional del centro. “Los ministerios del gobierno central se trasladaron hacia la zona norte de la ciudad, en el área únicamente se quedaron las administraciones de los gobiernos central y local, más por aspectos de orden tradicional y emblemático, que por razones de orden funcional” (Salazar, 2017). El Municipio de Quito emprendió el Plan Maestro de Conservación del Centro Histórico en los años 90 con la intención de mejorar los problemas de deterioro que vivía el centro histórico; las líneas de intervención propuestas fueron las siguientes:

- Reordenamiento urbano
- Protección y rehabilitación del patrimonio arquitectónico
- Desarrollo de vivienda
- Turismo
- Mejoramiento de espacio e infraestructura pública

### *Nivel micro*

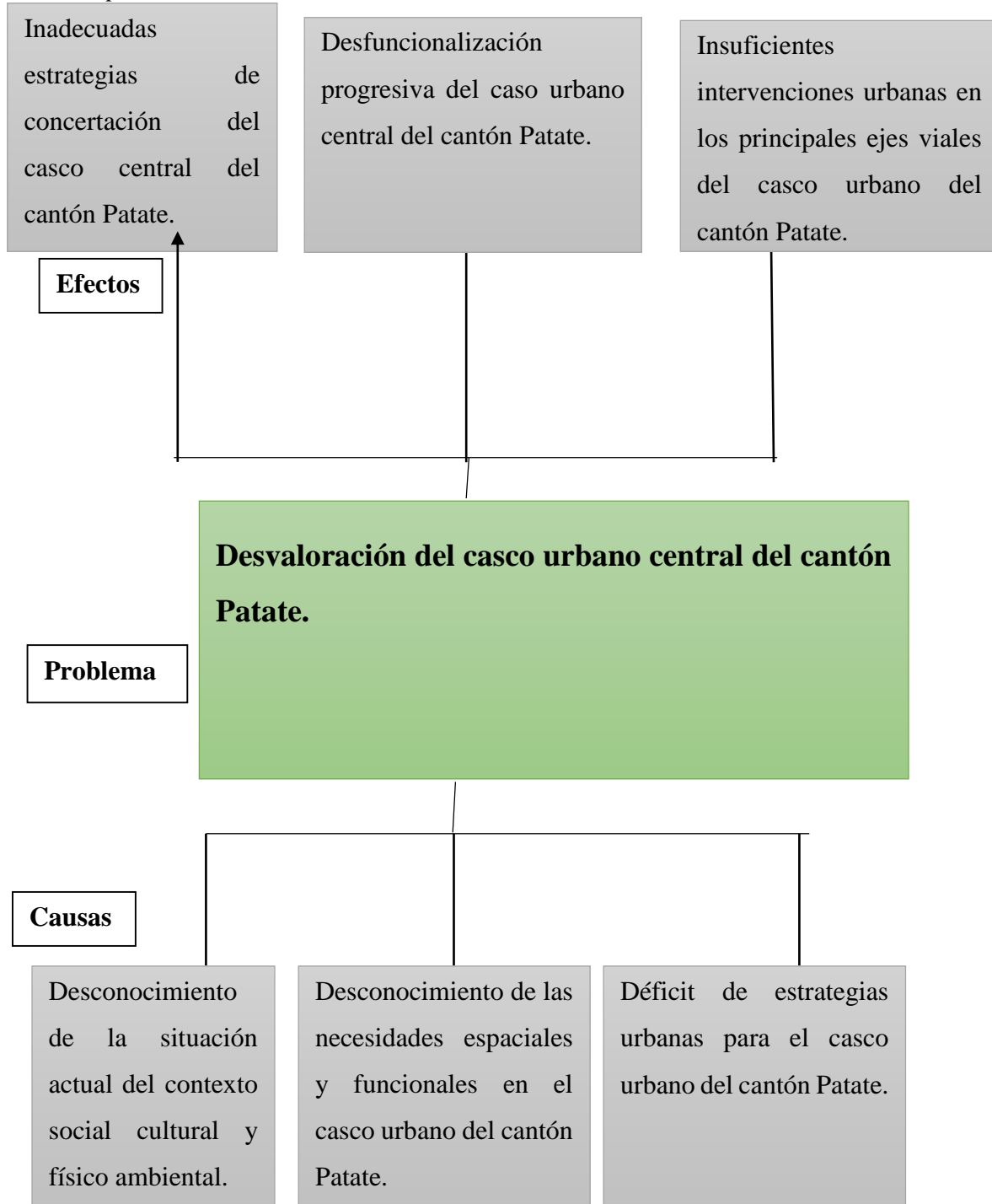
Haciendo referencia la problemática del cantón Patate cuyas anomalías a nivel urbano son derivados de estos problemas, anteriormente, mencionados han provocado la desintegración de la ciudad. Se ha presentado un crecimiento acelerado en la población del cantón, por lo que el índice poblacional en los últimos años ha aumentado. El casco urbano en este momento no posee espacios que faciliten la libre circulación y la estrecha relación de vehículos y peatones.

Existe un deterioro de espacios que hacen que la ciudad no pueda consolidar en su totalidad al centro histórico, esto se da porque no existe un plan de gestión para conservar sus espacios históricos que día a día se deterioran o que los propietarios de los bienes deciden derrocarlas y hacer construcciones nuevas, han ocasionado que el cantón en este aspecto se han ido fragmentado, y creciendo paulatinamente hacia las periferias dejando que se creen nuevos asentamientos y derivando en nuevas centralidades que necesitan ser normadas para un desarrollo ordenado.



## 1.2 Árbol de problemas

**Figura 1.**  
*Árbol de problemas*



*Nota.* El gráfico representa el problema central de la investigación sus causas y efectos.  
Elaborado por: David Altamirano grafico

### **1.3 Análisis crítico**

En el casco central del cantón Patate existe un desconocimiento de la situación actual del contexto inmediato, dado que del mismo denota algunas problemáticas, en fechas importantes, tanto festivas y feriados, es común observar que varios negocios se asientan de manera informal para el desarrollo de sus actividades de comercio, por lo tanto, esto provoca el deterioro progresivo de los espacios públicos y sobre todo el desorden social.

De igual manera, la inadecuada distribución de las vías en el casco central establecidas por ordenanzas de las autoridades del canto Patate, hace que la gente no tenga un fluido normalizado, lo cual evidencia el desconocimiento de las necesidades espaciales y funcionales, generando constantes estancamientos y obstrucciones en la circulación de las personas y vehículos.

Otro de los aspectos para el origen de la problemática central, es o debido a la mala aplicación de estrategias urbanísticas que ayuden, a la descongestión vehicular y peatonal tomadas por parte GAD municipal de Patate, la falta de espacios adecuados para eventos de entretenimiento cultural, esto ocasiona que las vías principales sean invadidas y se improvisen en espacios públicos.

### **1.4 Formulación del problema**

Desvalorización del casco urbano central del cantón Patate.

### **1.5 Preguntas de investigación**

- ¿Cuál es la situación actual del casco central del cantón Patate?
- ¿Cuáles son las necesidades espaciales y funcionales en el casco central del cantón Patate?
- ¿Cómo generar estrategias urbanas que permitan la propuesta de un proyecto de reanimación urbana en el casco central del cantón Patate?

## **1.6 Justificación**

La realización del presente estudio se justifica en la necesidad de mejorar la circulación vehicular y peatonal, por ende, la calidad visual y estructural del casco central del cantón Patate, que durante muchos años se refleja como problema para la reanimación turística y económica de las vías alternas. La importancia de esta investigación radica en proponer soluciones al problema identificado, desde una perspectiva arquitectónica urbanística, facilitando que en lo posible la población del cantón Patate alcance una mejor calidad de vida, de tal manera, que todas las personas que habitan en el lugar de estudio, contribuyan a la recuperación, relación e interacción estructural de los espacios a intervenir y superar el problema de circulación vehicular y peatonal.

El presente proyecto despierta un interés de carácter social, debido a que de forma concreta se enfoca a replantear el ordenamiento de vías y espacios adecuados para el desarrollo de actividades ciclistas y eventos culturales que sirve de distracción, entretenimiento y fortalecimiento turístico para la imagen del cantón Patate. Además, los beneficiarios del proyecto serán la misma la población. Para determinar la factibilidad del proyecto de reanimación fue fundamental tomo referencia el manual de calles activas y caminables de la ciudad de Quito, considerando las medidas y parámetros establecidos.

## **1.7 Objetivos**

### **1.7.1 Objetivo general**

Proponer un proyecto de reanimación urbana del casco central del cantón Patate en la provincia de Tungurahua, a partir de la síntesis investigativa, que propicie su valorización.

### **1.7.2 Objetivos específicos**

- Diagnosticar las condicionantes del contexto sociocultural y físico ambiental del casco central del cantón Patate, mediante fichas de observación para el conocimiento de su situación actual.
- Determinar las necesidades espaciales y funcionales en el casco central del cantón Patate mediante la observación y encuestas, que garantice el re funcionalización del mismo.

- Generar estrategias urbanas en el eje vial de la Avenida Ambato, mediante la síntesis investigativa, que permita la propuesta de un proyecto de reanimación urbana para el casco central del cantón Patate.

## **CAPÍTULO II**

### **MARCO TEÓRICO**

#### **2.1 Fundamentación conceptual**

##### **2.1.1 Urbanización**

Urbanización hace referencia a una acción o ejercicio de urbanizar un lote que era rural o no tenía ningún tipo de construcción y estaba desorganizado. Por tanto, que esta terminología se utiliza de forma común para identificar un conjunto de edificaciones en un antes conocido como lote abandonado (Uribe, 2019). En consideración a lo expuesto por el autor antes citado, se puede comprender que la urbanización, se enfoca en la construcción o edificación de lugares vacíos que se encuentran fuera del área recurrente de un determinado sector, de manera que con esta acción se pretende dar vida al lograr y sea de beneficio para la población del entorno.

En el ámbito de la arquitectura al termino urbanización, se lo conoce como la acción de planificar y construir posibles canales de comunicación, tales como; carreteras, plazas, edificaciones como casas, instituciones privadas y públicas, todo esto convierte en un espacio reanimado un área deshabitada y con posibilidad de ser poblado (Méndez, 2018, p. 59).

##### **2.1.2 Urbanismo**

La palabra urbanismo se deriva del vocablo latino “urbus” que significa ciudad. El urbanismo se especializa en el estudio, planificación y ordenamiento de las ciudades; utilizando a la geografía urbana como instrumento fundamental, procurando una mayor comprensión de los procedimientos urbanos, con el objeto de planificar la participación en la cualificación del espacio (Ornés, 2019, p. 49).

El urbanismo constituye la organización u ordenación de los edificios y los espacios de una ciudad acorde a un marco normativo. Es por tanto una disciplina que define teniendo en cuenta la estética, la sociología, la economía, la política, la higiene, la tecnología, el diseño de la ciudad y su entorno. Se ocupa tanto de los nuevos crecimientos como de la ciudad ya existente y consolidada a fin de mantenerla o mejorar sus infraestructuras y equipamientos (Sosa, 2019, p. 152).

El significado de urbanismo varía siempre de acuerdo a la época y el lugar, pero a menudo se distingue de la simple acción de urbanización por parte del hombre. Esa disciplina sostiene que las ciudades son objetos a ser estudiados, y no apenas trabajados (Sánchez, 2017). En ese contexto, el urbanismo es una ciencia humana insertada en el ámbito de una sociedad en proceso de constante crecimiento demográfico, respondiendo a una fuerte presión de civilización y urbanidad, enfrentando sus demandas y problemas.

#### *2.1.2.1 Importancia del urbanismo*

El urbanismo es un área del conocimiento fundamental para el bienestar de la sociedad. Esta ciencia es la responsable de la planificación y organización de las ciudades, una cuestión que es inherente al desarrollo del ser humano. Dentro del urbanismo están cuestiones que van desde la planificación urbana, con la creación de espacios y servicios a favor de la población, hasta sostenibilidad y nuevas tecnologías (Lamy, 2018, p. 61).

Hablar de urbanismo es hablar no sólo de ciudades, sino principalmente de las personas y de cómo realizar acciones que favorezcan al colectivo. Por ello, el urbanismo merece una atención especial por parte de los poderes públicos y de la comunidad.

#### *2.1.2.2 Objetivos del urbanismo*

De acuerdo a Lamy (2018) Con la revolución industrial nace el llamado Urbanismo Moderno, basado en 4 objetivos fundamentales:

- Descongestionar el centro de las ciudades para facilitar la circulación de las personas.
- Aumentar la densidad de los centros de las ciudades para promover negocios que surgen ante el crecimiento del capitalismo en el mundo.
- Aumentar los medios de circulación (dimensiones de las calles) sin efecto frente a los nuevos medios de transporte.
- Crear áreas verdes con el objetivo de generar mayor ocio y menos estrés a los nuevos trabajadores urbanos.

Con el urbanismo moderno también surgen sub-áreas del conocimiento relacionadas al trabajo del urbanista, como el Derecho urbanístico y las Políticas de Urbanización. Cuando se habla del urbanismo, surge un abanico de otros términos que ayudan a clasificar algunas acciones dentro de esa área de conocimiento

### **2.1.3 Planificación urbana**

La planificación urbana es la disciplina técnico-científica que trata simultáneamente con el desarrollo socioeconómico y cultural, la movilidad urbana, la infraestructura de transporte y de saneamiento básico, la política habitacional, la calidad y el acceso a los espacios públicos, la protección y conservación del medio ambiente natural (tangibles e intangibles) y de zonas públicas verdes en medio urbano, la resolución de conflictos comunitarios, la gestión y creación de los equipos urbanos, el desarrollo e implantación (logística) de servicios públicos y el control del uso del suelo, entre otras cuestiones (Sanabria, 2019).

La planificación urbana es actividad, por excelencia, multidisciplinaria, mientras que el urbanismo, a lo largo de la historia, se ha convertido en una Subdisciplina de la Arquitectura (Maldonado, 2018). De acuerdo a este contexto se comprende que la planificación urbana necesariamente pasa por el trabajo de definirlo, como disciplina, en relación al urbanismo. Tanto la planificación urbana como el urbanismo se entienden como el estudio del fenómeno urbano en su dimensión espacial, pero difieren notablemente en cuanto a las formas de actuación en el espacio urbano.

### **2.1.3 Reanimación urbana**

La regeneración urbana ha sido una herramienta fundamental para la transformación y desarrollo de las ciudades de finales del siglo XX. Consiste en la remodelación de áreas urbanas consolidadas en el centro de la ciudad y se utiliza como un mecanismo para invertir un proceso de decadencia económica, demográfica y social a través de una intervención que en muchos casos viene marcada por una fuerte acción pública. (Ortega, 2016, p. 14).

Al respecto de lo antes mencionado por el autor, se comprende la reanimación urbana, es un procedimiento estratégico para rehabilitar ciertas zonas y espacios que son abandonados o no han cumplido el rol específico por el cual fueron construidos.

### **2.1.4 Intervención sobre el locus**

El estudio del locus de control, un importante recurso de afrontamiento que tiene gran relevancia como factor predictivo de otras variables actitudinales, afectivas y comportamentales, se inició hace ya muchos años. Con el correr del tiempo, se ha perfeccionado el entendimiento de este constructo y han ido surgiendo medidas cada vez mejores del mismo. Aunque en un comienzo se lo consideraba unidimensional, hoy se han llegado a medir, por lo menos, seis modalidades diferentes que lo integran. (Oros, 2015, p. 145)

### **2.1.5 Componentes del espacio urbano**

Cuando se quiere analizar a una ciudad como la nuestra de manera integral, debemos conocer algunos aspectos generales del desarrollo urbano de cualquier urbe, y examinarla como un fenómeno económico-social, que atiende las necesidades básicas de una población. Esto nos lleva a la asignación en recursos de diversa índole, como pueden ser: físicos, financieros, de infraestructura, etc. (Camacho, 2020).



De igual manera según Camacho (2020) “Todo aquel espacio que está contenido por el piso y las fachadas de los edificios que lo limitan”. Por consiguiente, el espacio abierto urbano es exterior, al aire libre y tiene carácter público, puede acceder a él toda la población; se clasifica en los siguientes tipos:

#### *2.1.5.1 Calle*

Posee un carácter utilitario y dada su estrechez y su largo, crea por sí sola un ambiente de tránsito, organiza y comunica los predios y mueve a la población a través del medio urbano. Dependiendo del tipo de calle que se trate cumple diferentes funciones, aparte de las circulaciones, es el elemento básico de la estructura urbana; es hito, es limitante de propiedad entre espacios públicos y privados y en ella se genera la vida comunitaria. Las calles se clasifican a su vez de diferentes maneras. (Camacho, 2020)

#### *2.1.5.2 Avenidas y bulevares*

“Se desarrollan, en las zonas comerciales y de oficinas cumplen una función como paseo o recreación, son lugares para eventos cívicos o religiosos, paraderos de transporte público o estacionamiento de vehículos” (Vargas, 2019).

#### *2.1.5.3 Calles locales*

“Se encuentran principalmente en zonas residenciales cumplen del mismo modo con la función de estacionamiento de vehículos, son también espacios para juegos y convivencia en general” (Hernández, 2017).

### **2.1.6 Tipología vial y sus funciones**

De acuerdo con Delfín (2019), se reconocen 6 tipos de vialidades por su función de transporte, así como por su relación con los usos del suelo que sirven como:

- **Vialidad Primaria:** Se refiere a las vías principales. Por el número, frecuencia y tipo de vehículos que contienen dentro del área urbana, se pueden clasificar en dos tipos:
- **De acceso controlado:** Se refiere a viaductos y anillos periféricos, destinados únicamente a tránsito vehicular, sin admitir peatones. No tienen acceso directo a los predios, sino a través de vías laterales y no existen cruces con otras vías. No es posible el estacionamiento de ningún tipo de vehículo y el acceso a este tipo de vialidad es casi siempre a través de una calle lateral.
- **Ejes básicos o urbanos:** Son los ejes viales básicos de las zonas urbanas. Su función es la de conectar los principales sectores de la ciudad. A diferencia de las vías de acceso controlado, los ejes básicos si pueden cruzar con otros al mismo nivel y conectar con la vialidad secundaria; pueden tener acceso por calles laterales y no se permite el estacionamiento sobre estos ejes.
- **Calle Secundaria:** Ocupa el siguiente nivel o jerarquía; esta vialidad tiene como función ramificar la vialidad primaria para establecer y conectar zonas o barrios de la ciudad, es una vía alimentadora, sus recorridos son más cortos y deben diseñarse para ofrecer las facilidades al transporte de pasaje y carga. Normalmente las vialidades secundarias alimentan zonas habitacionales y comerciales, por lo que es importante que den servicio de estacionamiento sobre las mismas.
- **Calles Locales:** Es el último nivel jerárquico, y su función es la de ramificar la vialidad secundaria para alimentar directamente a las áreas habitacionales. De hecho, solo deben circular por ellas los usuarios de los predios a los que se sirve, es decir no deben servir como pasos de intercomunicación entre zonas o barrios por los niveles de ruido y la falta de privacidad que afectan a los residentes.
- **La plaza:** A diferencia de la calle, la plaza crea ambientes de reunión y de recreación; generalmente da lugar a asentamientos comerciales. Su principal función es de articulación con estructura urbana. Para su estudio podemos analizar su forma en: planta, fachadas que la limitan, suelo, lugar y tamaño como: glorieta, recodo, plazoleta y zócalo.
- **El parque:** Es un espacio donde predominan los elementos naturales. Tiene como fin el descanso, el esparcimiento y la conservación del equilibrio ecológico. Se podrían considerar a la vez tres configuraciones básicas de espacios exteriores dentro del diseño urbano que son: cuadrados, circulares y triangulares. Sobre estos actúan los

procesos de transformación urbana, como son dividir o sumar, penetrar o sobreponer, diferenciar o mezclar espacios y edificaciones. De estos espacios y sus variaciones se derivan lo que describen los urbanistas como “Secuencias espaciales urbanas”.

La relación entre los diferentes espacios abiertos, urbanos y edificios que conforman la suma de todas estas posibles secuencias nos dará lo que llamamos, la estructura espacial de la ciudad. Espacios cerrados a todo aquel objeto arquitectónico que se construye y que está en relación con otras construcciones, con espacios abiertos urbanos, con elementos naturales y que forma parte de un paisaje urbano o contexto se le dará el nombre de espacio cerrado (González, 2018, p. 65)

### **2.1.7 Mobiliario urbano**

El mobiliario urbano es el elemento que se integra al paisaje urbano exterior, también se considera como mobiliario urbano a las señalizaciones de las vialidades y a los semáforos. Los paraderos de autobús urbano son un tipo de mobiliario urbano. En la medida en que algunos muebles urbanos “crecen” de dimensión por las necesidades que se presentan, se convierten en equipamiento urbano, por ejemplo, paradero de autobús a estación de autobús, de caseta de policía a comandancia de policía, o bien, de puesto de periódicos a tienda de revistas y periódicos (Miramontes, 2017).

Por último, se puede decir que los criterios sobre los componentes del espacio urbano, anteriormente mencionados se refieren al agrado visual que la obra urbana debe ofrecer al usuario para que éste la acepte plenamente. Lo anterior implica que el diseñador urbano, debe aportar valores formales y espaciales que estimulen sensorialmente a la ciudad. Resulta fundamental respetarlos, a fin de mantener orden, imagen y una calidad ambiental urbana en cualquier población. (Camacho, 2020).

Se entiende como mobiliario urbano a todo tipo de muebles que integran a una ciudad; son de uso público y de materiales durables que resisten los cambios de temperatura y el desgaste del exterior.

Algunos muebles pueden integrarse a determinado equipamiento o a la estructura vial existente. Así, tenemos como ejemplo que un quiosco dentro de un parque es mobiliario urbano, así como las bancas, los postes de luz, los bebedores, basureros, etcétera.

### **2.1.8 Equipamiento urbano**

Para que los habitantes de una comunidad o una sociedad se desarrolle y satisfaga sus necesidades humanas como recreación, educación, intercambio cultural, y otros que son indispensables para obtener una mejor calidad de vida; es indispensable dotar de infraestructura para que se desarrollen estas actividades y servicios básicos. Estos servicios se consideran como equipamiento urbano, dividiéndose según la estadística poblacional y tipo de urbanización en equipamiento básico y equipamiento complementario (Ocampo, 2019).

### **2.1.9 Equipamiento básico**

“Son los espacios requeridos que llenan como mínimo las necesidades básicas de salud, deportes y educación” (Ocampo, 2019).

### **2.1.10 Equipamiento complementario**

“Son los espacios o edificaciones desarrolladas en las áreas destinadas a los usos comunales como servicios, comercio” (Martinez, 2019)

### **2.1.11 Nodos**

Son focos o puntos de referencia de los que se parte o encamina; se dice que es la convergencia de caminos, plazas o momentos de paso de una estructura a otra. Son los puntos estratégicos de la ciudad, se constituyen por los espacios abiertos y cerrados de uso público, a los que el observador puede ingresar. (Camacho, 2020)

### **2.1.12 Mojones**

Son objetos que su dimensión o calidad formal destacan del resto de elementos urbanos de su mismo tipo y 5 Módulos de Servicio: Alternativa de equipamiento urbano complementario actúan como puntos de referencia exteriores, teniendo en cuenta que no existe circulación interior en ellos; estos objetos son de tipo urbanos, o edificaciones como, por ejemplo: monumentos escultóricos, estatuas, torres o señales (Sanhueza, 2018).

### **2.1.13 Arquitectura recreativa**

Esta arquitectura comprende todo lo relacionado con la infraestructura deportiva y recreativa ya sea en espacios abiertos de dominio público o privado comprende también las áreas como plazas parques kioscos. (Camacho, 2020)

### **2.1.14 Recreación**

Acción y efecto de recrearse, diversión para alivio del trabajo, entretenimiento, distracción. En este caso se plantea conceptualmente que encontramos dos posibles tipos de recreación por parte de la demanda (Rodríguez., 2017).

### **2.1.15 Recreación activa y pasiva**

De utilización del medio donde el mismo se realiza y una recreación pasiva de simple contemplación del medio. El primer concepto corresponde a la interacción física entre el "visitante" y el "medio" y podemos citar que tomando "el agua lúdica" como eje, la playa y el mar en cualquiera de sus destinos, es un claro ejemplo de recreación activa. El concepto de recreación pasiva corresponde a la interacción entre el "visitante" (turista o recreacionista) que actúa como un simple observador del "medio" (espacio físico turístico) (Rodríguez., 2017).

Se puede diferenciar una recreación pasiva natural donde podemos citar el caso de una visita a un atractivo natural como las Cataratas del Iguazú y una recreación pasiva cultural como es recorrer una ciudad. La demanda con PCR tiende principalmente a desarrollar actividades basadas en esta última modalidad (Meneses, 2016). El espectro de actividades que involucra esta rama de la actividad turística es muy amplia y conceptualmente requiere tener en cuenta, complementariamente a las pautas de diseño físico, que la participación de PMR en un tour puede ser como una persona sola o con su grupo familiar participe de un viaje recreativo o como parte de un contingente de PCR.

Tanto en una modalidad como en la otra requiere de una serie de consideraciones como las expuestas en el trabajo "Información y publicidad para minusválidos" (Meneses, 2016), de donde se rescata principalmente el concepto de la necesidad de que el guía se adapte a esta situación particular, ya que al realizar una visita con PCR se requiere un ritmo más lento... El conocimiento de caminos alternativos en los diferentes circuitos que permitan el itinerario más adecuado y accesible para PCR... En todos los casos las PCR deben reconocer las limitaciones para el desarrollo de sus actividades.

#### **2.1.16 Áreas verdes**

Todo lugar acondicionado con hierba, flores, árboles, bancos u otros elementos decorativos o de mobiliario urbano, destinado al adorno o al uso por parte de las personas. No necesariamente tiene que tener todos los elementos arriba citados, pero sí alguno. Como mínimo debe tener una superficie aproximada de 20 metros cuadrados (la superficie media del salón de una vivienda de 90 metros cuadrados). Los jardines, parques, parques infantiles, plazas con árboles y pequeñas superficies verdes (parterres, etc.), campos o praderas no destinadas a usos agrarios, serían casos a considerar como espacios verdes (Ramiro, 2017).

Las zonas verdes o el arbolado son elementos clave para mantener una buena calidad de vida en las ciudades y favorecer el bienestar de las personas. El contacto con los enclaves naturales en la ciudad nos permite reflexionar, sentirnos libres, relajarnos o reducir el estrés.

### **2.1.16.1 Áreas verdes urbanas**

Las áreas verdes cumplen una función ambiental de importantísimo valor ecológico; estas áreas son consideradas como los pulmones de las ciudades, las cuales, por medio de la vegetación, purifican el aire, permiten la recarga del manto acuífero y sirven de eslabón entre las personas de la ciudad y la naturaleza. A gran escala, estos espacios son los bosques periurbanos o metropolitanos y a pequeña escala, camellones y libramientos viales (Aguilar, 2018).

### **2.1.16.2 Importancia de las áreas verdes urbanas**

De acuerdo con Aguilar (2018), la razones por las que los espacios verdes urbanos son importantes:

- Ayudan a combatir la contaminación
- Mejoran el bienestar emocional
- Mejoran la salud física
- Fomentan la vida al aire libre y el encuentro social
- Aumenta la conciencia ambiental de los ciudadanos

### **2.1.17 Ciclo vía**

Ciclo vía, es sencillamente un espacio que es reversado únicamente a las personas que están montadas sobre una bicicleta, en la mayoría de las veces este tipo de vía está ubicada a un lado de las carreteras, autopistas o avenidas. El principal objetivo de las ciclo vías es aislar el tráfico vehicular y el tráfico ciclista con el fin de mantener a salvo y fuera de peligros a los practicantes de este deporte (Neira, 2020).

Ciclo vía es el espacio destinado al uso exclusivo de bicicletas y otros ciclos. La vía puede estar segregada física o visualmente, según las características y clasificaciones que se definen mediante un reglamento.

### 2.1.18 Calles

Espacio entre dos hileras de casas. Tal definen los diccionarios a las vías que cruzan una ciudad de norte a sur y de este a oeste. Nada más frío que una definición así para lo que significa el sistema circulatorio de esta ciudad. Cada ciudad, por distritos, tiene un centro que vendría a ser el corazón del que parten las venas y arterias ramificadas en capilares que serían las callejuelas y los callejones (Viscarra, 2017).

De acuerdo con Viscarra (2017), para que una **calle** esté completa y permita realizar múltiples actividades debe tener por lo menos las siguientes partes:

- Franja de seguridad que se la denominará con la sigla a y que dividirá la acera de la calzada.
- La franja de servicios que se la denominará con la sigla b.
- La franja de circulación peatonal, que se la denominará con la sigla c.
- La franja de borde junto a la fachada que se la denominará con la sigla d.
- Las fachadas o bordes
- Carril de circulación vehicular que se le denominará con la sigla e
- Espacio para estacionamiento vehicular que se le denominará con la sigla f
- Parterre central, que se le denominará con la sigla g
- Carril bicicleta que se lo denominará con la sigla h
- Refugio peatonal que se lo denominará con la sigla i
- Carril bus o BRT que se le denominará con la sigla j

Los bordes y las franjas b, c y d, siempre deben existir, las otras son opcionales y dependerán del tipo de calle, lo cual será detallado más adelante.



### **2.1.19 La acera**

Una de las principales funciones de la acera debe ser la de proporcionar seguridad al espacio público. Esto funciona mejor si existe un buen ancho de vereda con múltiples entradas, si los usos que se den a las plantas bajas tienen relación directa con la acera, se evitan los muros ciegos, y si la densidad poblacional que habita y visita estos lugares es lo suficiente para que siempre existan personas utilizándola. La vida en el espacio público es una consecuencia de la combinación de la mixtificación de usos, buena densidad poblacional y anchas aceras (Hurtado, 2019).

#### **2.1.19.1 Especificaciones de la acera**

De acuerdo con el manual de diseño de calles activas y caminables realizado por (Hurtado, 2019), un área mínima debe tener las siguientes especificaciones:

- a = 50 cm Franja de Seguridad
- b = 60 cm Franja de Servicios
- c = 160 cm Franja de Circulación
- d = 50 cm Franja de Borde

De acuerdo a estas medidas la Acera Mínima debe tener 340 cm. En las calles colectoras y arteriales, siempre se desarrollará la actividad comercial ya que en estas confluyen muchas personas. Por esta razón en estas calles la acera mínima será de:

- 450 cm para calles colectoras locales
- 650 cm en colectoras
- 750 cm en arteriales, favoreciendo el incremento de la franja de borde (como franja comercial) y el de la franja de servicios.

## 2.2 Estado del arte o antecedentes

Son varias las investigaciones que se han dado en el tema de reanimación urbana de distintas ciudades a nivel mundial, estas son las siguientes:

El estudio realizado en la ciudad de Barranquilla, donde la operación prioritaria fue la intervención y de regeneración urbana. Además de estar en una excelente ubicación, entre el río Magdalena y la Vía 40, con espacios subutilizadas y desaprovechados, la zona cuenta con el potencial de convertirse en un área que promueva el desarrollo sostenible a través de más espacios verdes, usos mixtos, infraestructura urbana y nuevas alternativas de generación de energía. Esta zona cuenta no sólo con una ubicación estratégica sino también con las condiciones de servicios públicos y de normativa de suelo lo cual hace que su desarrollo sea atractivo para el sector público, el privado, la academia y las principales entidades y gremios de la ciudad (Cisneros, 2018).

De igual manera se cuenta con la investigación de renovación urbana de Alameda, siendo esta la propuesta conceptual del proyecto integral que busca consolidar una nueva pieza de la ciudad a largo plazo, a través de planes parciales o de fichas normativas, generando una reconfiguración morfológica que permita integrar distintos sistemas de espacio público, vías y estructura ecológica, de forma ordenada a partir de los lineamientos del urbanismo de vanguardia (Galarza, 2018). El proyecto se torna sostenible, denso y compacto, con usos mixtos del suelo, accesible para todos los tipos de transporte y creando espacio público de calidad.

Otro estudio es el plan de recuperación social, urbanística y ambiental de los predios ferroviarios, en la provincia de Córdoba en el centro del territorio argentino, considerado como la segunda aglomeración del país y es la ciudad principal de una región metropolitana que alberga una gran cantidad poblacional. En su interior, el área urbana es atravesada por un importante sistema ferroviario que contiene predios de gran tamaño, setenta edificaciones de gran valor para el patrimonio industrial de la ciudad y genera ejes de alto potencial de estructuración urbana (Lezama, 2016).

El plan de recuperación social, urbanística y ambiental de los predios ferroviarios es una iniciativa conjunta de la municipalidad de Córdoba y el Estado Nacional de Argentina, que tiene por objeto recuperar 62 hectáreas de terrenos en desuso que pertenecen al sistema ferroviario nacional, situados en el área peri central norte de la ciudad, mediante operaciones de urbanización, regeneración urbana y sistematización integral del espacio público (Villegas, 2020).

Otra importante investigación consiste en la regeneración del centro histórico de Hermosillo, cuyo principal reto es impulsar el desarrollo económico de la ciudad, por medio de la regeneración urbana incorporando principios socialmente incluyentes y ambientalmente sostenibles. Para ello, se propone el plan de revitalización del centro histórico de Hermosillo como una estrategia para incrementar el capital social de la ciudad (Tello, 2019).

De igual manera la investigación sobre el estudio del área total de intervención en aproximadamente 92 hectáreas, del cerro la campana, cuyo principal objetivo es la regeneración y su activación económica y gestión hídrica; la revitalización de calles y espacios públicos; la activación de espacios baldíos subutilizados; y la regeneración urbana a través de la recuperación de inmuebles para desarrollo de vivienda sustentable y negocios (Costa, 2018).

De igual manera se cita la investigación realizada por Prado (2016), fundamentalmente se basa en recuperar el espacio que se ha deteriorado y hacerlo más agradable y más confortable para el usuario residente y visitante; tomando en cuenta lo anteriormente descrito se debe fomentar el uso residencial propiciando el retorno de las personas al sector, impulsar la recreación y el uso del espacio para eventos culturales, tomando en cuenta que la incorporación comercial es inevitable, mediante propuestas adecuadas se puede minimizar el impacto del mismo en la zona.

También se cita la investigación realizada por Linacero (2017), Un caso interesante es el del Casco Viejo de Bilbao, nombrado como ARI en 1985 y con un Plan Especial de Rehabilitación aprobado poco después. Se trata, sin duda alguna, de uno de los barrios con mayor identidad de la ciudad, no sólo histórica sino también cultural y social. Además de ser el punto de nacimiento de la urbe y emplazamiento amurallado original de la ciudad, el Casco Viejo se ha convertido en las últimas décadas en un reflejo de la esencia misma de la ciudad: un barrio recuperado tras un periodo de continua degradación y decadencia – no exclusivos a esta zona, teniendo en cuenta el contexto de industrialización, contaminación y decadencia económica en la que estaba sumido el Gran Bilbao en su conjunto – que toca fondo durante las trágicas inundaciones de 1983 y que desde entonces se ha convertido en un centro identitario, cultural y turístico de la ciudad.

Un estudio importante en el Ecuador se tiene la regeneración urbana de Guayaquil, ubicada en el golfo de Guayaquil, asentada sobre el río Guayas, considerado su principal recurso. Para Dreher la “posición geográfica resulta estratégica por su accesibilidad y clima tropical, considerado como el puerto más activo y un aeropuerto internacional, se convierte en la capital económica del país” (Dreher, 2015). En la década de los 60, inició su proceso de recuperación y reactivación urbana y económica después que falta de planificación urbanística dieron inicio al proceso de degeneración del centro urbano; las principales obras urbanas que levantaron este proceso de regeneración fueron: la migración de las principales actividades portuarias al nuevo puerto al sur de la ciudad desde el Malecón.

Otro importante estudio es el llevado a cabo por Carrillo (2016), con el tema “Rehabilitación urbana del sector comercial de san Lorenzo de Vences”, cuyo principal objetivo se fundamenta en la restauración y recuperación de los espacios abandonados del centro del cantón, para lo cual inicia el análisis cartográfico y espacial, para determinar la necesidad de implementar nuevos recursos que ayuden a la descongestión de la vía Balzar, la cual es una arteria principal para la movilidad vehicular y humana, la cual es obstruida por el comercio informal, de manera que requiere de una reestructuración oportuna por ende mejorar la calidad de vida urbanística de la población en general.

### 2.2.1 Fundamento legal

Como fundamento legal para la elaboración del presente proyecto, se cita a la ley orgánica de ordenamiento territorial, uso y gestión de suelo, el mismo que se estableció en el año (2016) , donde se establece principios y reglas generales, dentro de objeto y ámbito:

- **Art. 1.- Objeto.-** Esta Ley tiene por objeto fijar los principios y reglas generales que rigen el ejercicio de las competencias de ordenamiento territorial, uso y gestión del suelo urbano y rural, y su relación con otras que incidan significativamente sobre el territorio o lo ocupen, para que se articulen eficazmente, promuevan el desarrollo equitativo y equilibrado del territorio y propicien el ejercicio del derecho a la ciudad, al hábitat seguro y saludable, y a la vivienda adecuada y digna, en cumplimiento de la función social y ambiental de la propiedad e impulsando un desarrollo urbano inclusivo e integrador para el Buen Vivir de las personas, en concordancia con las competencias de los diferentes niveles de gobierno.
- **Art. 2.- Ámbito de aplicación.** Las disposiciones de esta Ley serán aplicables a todo ejercicio de planificación del desarrollo, ordenamiento territorial, planeamiento y actuación urbanística, obras, instalaciones y actividades que ocupen el territorio o incidan significativamente sobre él, realizadas por el Gobierno Central, los Gobiernos Autónomos Descentralizados y otras personas jurídicas públicas o mixtas en el marco de sus competencias, así como por personas naturales o jurídicas privadas.
- **Art. 3.- Fines. -** Son fines de la presente Ley:
  1. Orientar las políticas públicas relativas al ordenamiento territorial, desarrollo urbano, a la vivienda adecuada y digna; promover un uso eficiente, equitativo, racional y equilibrado del suelo urbano y rural a través de la definición de principios, directrices y lineamientos, y generar un hábitat seguro y saludable en todo el territorio.
  2. Definir mecanismos y herramientas para la gestión de la competencia de ordenamiento territorial de los diferentes niveles de gobierno, generar articulación entre los instrumentos de planificación y propiciar la correspondencia con los objetivos de desarrollo.

3. Promover el eficiente, equitativo, racional y equilibrado aprovechamiento del suelo rural y urbano para consolidar un hábitat seguro y saludable en el territorio nacional, así como un sistema de asentamientos humanos policéntrico, articulado, complementario y ambientalmente sustentable.
4. Definir parámetros de calidad urbana en relación con el espacio público, las infraestructuras y la prestación de servicios básicos de las ciudades en función de la densidad edificatoria y las particularidades geográficas y culturales existentes.
5. Racionalizar el crecimiento urbano de las ciudades para proteger los valores paisajísticos, patrimoniales y naturales del territorio que permitan un desarrollo integral del ser humano.

### **2.3 Metodología de la investigación**

En arquitectura, la investigación se convierte en una necesidad por inferir en la evolución y cambio, de acuerdo al conocimiento exhaustivo de un determinado tema, la creatividad ha dado origen a significantes obras arquitectónicas que han trascendido durante todos los tiempos (Gabriel, 2018)

#### **2.3.1 Línea y sub línea de investigación**

Esta investigación está ubicada en la línea: Sistemas territoriales urbanos y rurales

Como sub-línea de investigación. Apunta a buscar respuestas a problemáticas relacionadas con el uso de la tierra, el ordenamiento territorial, la planificación, manejo y gestión de territorios urbanos, las relaciones socio ecosistemitas urbano-rurales, la movilidad y la regeneración urbana. Modelos de datos espaciales que integran los aspectos geométricos y semánticos de la información geográfica, análisis de requisitos para aplicaciones GIS, modelado y evaluación del desempeño GIS, aspectos cualitativos de la información geográfica, impacto del manejo de información espacial en modelos informáticos.

## **2.3.2 Diseño metodológico**

### *2.3.2.1 Enfoque de la investigación*

La presente investigación tuvo un enfoque cualitativo y cuantitativo. Cualitativo debido a que Cepeda (2018), se analizó las características espaciales del Cantón Patate, al igual que la aplicación de un instrumento direccionado a la administración del lugar antes indicado. De igual manera Cuantitativo, porque según Cepeda (2018), permitió el análisis del problema de acuerdo a datos recopilados desde la población beneficiaria del proyecto.

### *2.3.2.2. Nivel de la investigación*

La investigación se caracteriza por ser de tipo descriptiva, debido a que se describió de manera sistémica los datos e información recopilada, que demostraron un impacto y la necesidad de la reanimación urbana, por ende, presentar una correcta interpretación de factibilidad.

## **2.3.3 Tipo de investigación**

### **Documental**

Básicamente consiste en fundamentar las teorías y conceptos de los temas y subtemas relacionados a un problema o fenómeno a investigar, respaldado en fundamentos de libros, artículos y revistas científicas (Villada, 2018)

Para el caso de la presente investigación, permitió la recopilación de la información contextual y teórica de las variables de estudio, en base a fundamentos de artículos científicos, informe final de tesis de grado y posgrado, para la generación de conocimiento más amplio sobre la problemática de estudio.

## De campo

Este tipo de investigación se apoya en informaciones que provienen entre otras, de entrevistas, cuestionarios, encuestas y observaciones. En esta se obtiene la información directamente en la realidad en que se encuentra, por lo tanto, implica observación directa por parte del investigador (Medina, 2017)

Por lo tanto, para este proyecto, facilitó obtener información a través de la recopilación de datos desde las fuentes primarias o población beneficiaria del proyecto, quienes permitieron conocer de manera directa la situación actual del casco central y la necesidad de la reanimación urbana en el cantón Patate.

### 2.3.4 Población y muestra

#### 2.3.4.1 Población

La población identificada para la presente investigación, será la población del cantón Patate, para esto se tomará en cuenta los datos del último censo realizado por el instituto de estadísticas y censos, INEC (2010). A continuación, el detalle poblacional:

**Tabla 1.**

*Población de Patate*

<b>Distribución de la población del cantón Patate</b>			
<b>Número</b>	<b>Total</b>	<b>Hombres</b>	<b>Mujeres</b>
Patate	13497	6720	6777

*Nota:* Esta tabla muestra la cantidad de la población de Patate entre hombres y mujeres

#### 2.3.4.2 Muestra

Para la obtención de la muestra se tomará en cuenta a la población económicamente activa de Patate, la cual se utilizará la siguiente fórmula:

$$= \frac{Z^2 * N * p * q}{e^2 * (N - 1) + (Z^2 * p * q)}$$



Donde

Z= nivel de confianza correspondiente a la tabla de valores de Z= 1.96

p= Porcentaje de la población que tiene el atributo deseado= 0.5

q= Porcentaje de la población que no tiene el atributo deseado= 0.5

N= tamaño de la población= 13497

e= Error de estimación máximo aceptado= 5%

n= Tamaño de la muestra

$$n = \frac{1.96^2 * 13497 * 0.5 * 0.5}{0.05^2 * (13497 - 1) + (1.96^2 * 0.5 * 0.5)}$$
$$n = \frac{12962,5188}{34,7029}$$
$$n = 374$$

El cálculo de la fórmula da como resultado una muestra de 374 habitantes a quienes se les aplico el respectivo instrumento de recopilación de datos.

### 2.3.5 Métodos, técnicas e instrumentos de investigación

#### 2.3.5.1 Métodos

El **método inductivo** se utilizó para la recopilación de la información que permitió conocer la realidad del problema en el casco central del cantón Patate, a fin de establecer posibles alternativas de solución.

El **método deductivo** permitió el alcance de los resultados para el establecimiento de las correspondientes conclusiones y recomendaciones de la investigación.

#### 2.3.5.2 Técnicas para recolección de datos

- Encuestas: Esta técnica se utilizó para la recopilación de datos de la población del cantón Patate.

- Entrevistas: Esta técnica se aplicó a la administración del cantón Patate, los cuales, con su conocimiento y servicio a la sociedad, pudieron establecer las necesidades acerca de la reanimación urbana del casco central del cantón Patate.

#### *2.3.5.3 Instrumentos*

Los instrumentos utilizados para la recopilación de datos, fueron dos cuestionarios debidamente estructurados de preguntas que se relacionan con el tema de estudio, debido a la imposibilidad de aplicarse de forma directa, se formuló las preguntas en la plataforma virtual Google Forms y enviados respectivamente a la población antes seleccionada.

#### **2.3.6 Conclusiones capitulares**

Un pueblo, ciudad o cantón, que día a día tienen diferentes transformaciones, pero no ha presentado cambios constructivistas, presenta ciertas deficiencias en el ámbito económico y social, lo que refleja mala calidad de vida para sus habitantes, por lo tanto, se considera que toda organización social, requiere de ciertos cambios que ayuden al fortalecimiento en el desarrollo socioeconómico que garantice la satisfacción de todas las necesidades.

Cabe resalta que para efectuar acciones que ayuden a la reanimación urbana, se requiere de grandes esfuerzos y compromisos, relacionados a la gestión, tratamiento y cuidado de un determinado sector, en base a estrategias que faciliten la identificación de posibles factores que ocasionan deterioros estructurales.

## **CAPÍTULO III**

### **APLICACIÓN METODOLÓGICA**

#### **3.1 Delimitación espacial, temporal o social**

##### **3.1.1 Espacial**

El cantón Patate está ubicado en la cota 2.200 msnm, al sureste de la ciudad de Ambato y a 19 km en línea recta del volcán Tungurahua. Su temperatura media anual oscila entre 11 y 23° C. Su extensión territorial es de 316 km<sup>2</sup>, limitada al norte por el cantón Pillaro y la Provincia de Napo, al sur el Cantón Pelileo y Baños, el Cantón Baños al este y Pelileo al oeste.

Su población asciende a 13497 personas entre hombre y mujeres de los cuales 6546 tan solo un 48,5% de la misma nos servirán para este estudio debido a que solo ellos pertenecen a la PEA (población económicamente activa) de este cantón.

Con este antecedente se indica que la zona de estudio, se inserta en las inmediaciones céntricas de este Cantón privilegiado cuyo clima templado-seco primaveral originan una variada y gran producción de hortalizas, cereales, legumbres y hermosas flores adicionales de la industria vinícola.

##### **3.1.2 Temporal**

El proyecto se desarrolló durante los meses de enero a diciembre del 2021.

##### **3.1.3 Social**

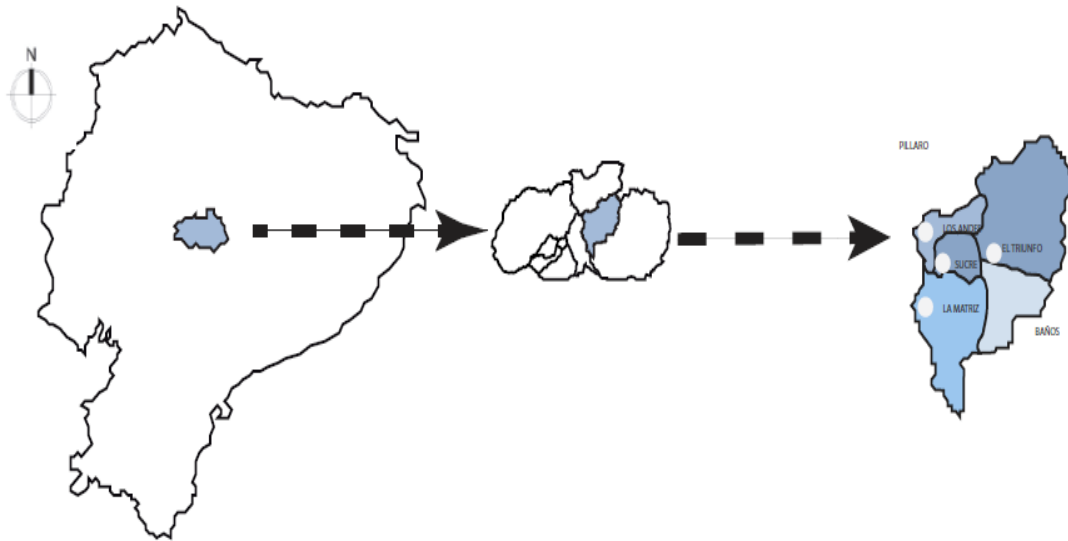
Dirigido a los moradores del Cantón Patate los 6546 pertenecientes al 48,5% considerados la PEA (población económicamente activa) de este cantón.

## 3.2 Área de estudio

### 3.2.1 Análisis histórico - cultural del cantón Patate

#### Figura 2.

*Análisis histórico - cultural del cantón Patate*



*Nota.* En este grafico se puede observar el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Patate PD Y OT Patate. Elaborado por: David Altamirano

Patate. Sector ubicado 26.6 Km al sureste de Ambato. Por sus paisajes, por su clima, Patate es un hermoso valle con un aroma frutas, estos treinta minutos de Ambato, rodeado de montañas el río Patate del cual toma su nombre. El vocablo Patate, significa "El que estalla con estruendo", aludiendo al volcán Mama Tungurahua, que se encuentra ubicado en las cercanías del poblado, fue fundada por Antonio Clavijo el 24 de Julio de 1570; El de Julio de 1860 es ascendida parroquia civil el 13 de septiembre de 1973 se erige como cantón. Patate posee, un cálido clima, en donde uno puede apreciar, los tradicionales frutales que esta tierra brinda, como son sus grandes viñedos, las plantaciones de mandarinas, aguacates, granadillas, babacos, etc. Así como caminar por su encantador parque decorado con atractivas -ores multicolores cautivadores árboles propios del lugar, como sus llamativas casas de tipo colonial, aún construidas con adobe.

**Figura 3.**  
*Tradiciones religiosas del cantón Patate.*



*Nota.* Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Patate PD Y OT Patate. Elaborado por: David Altamirano

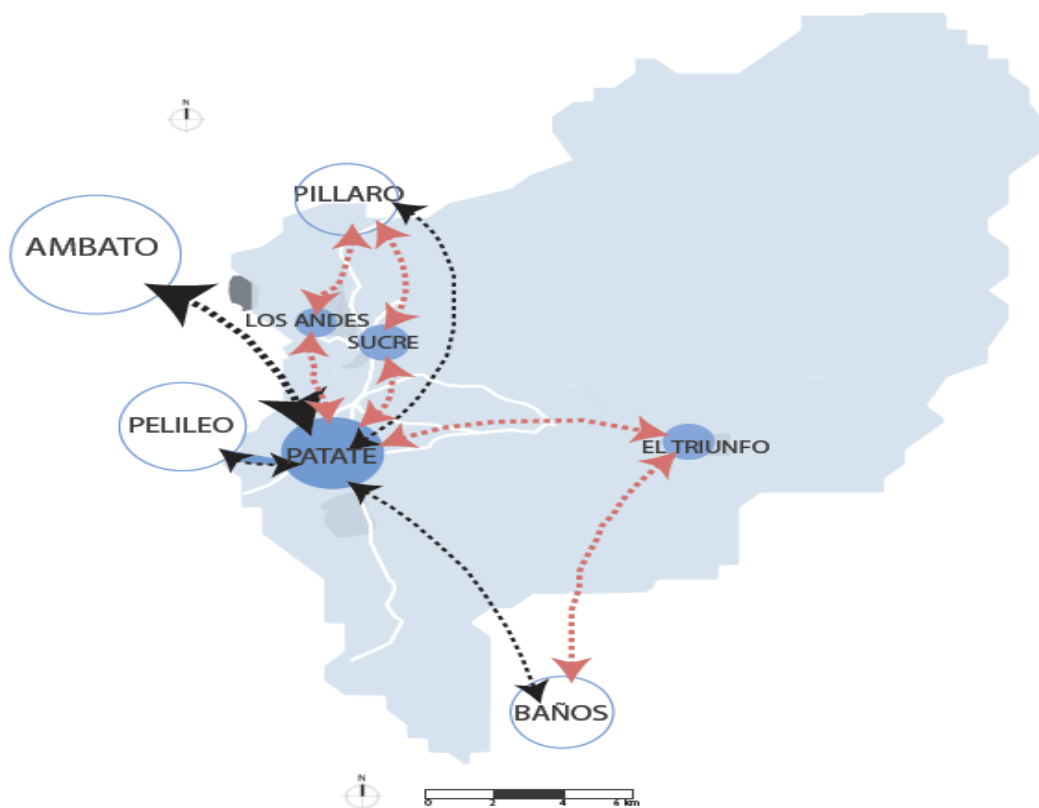
La ciudad de Patate es un sitio ideal de descanso recreacional apacible, desde el cual se pueden organizar excursiones las vegas del río Patate donde se conserva un conjunto de antiguas haciendas de fincas agrícolas, donde está instaladas destilerías de vino, donde uno puede degustar cinco variedades de vinos tintos blancos.

Desde Patate se puede viajar la parroquia de Sucre dónde se halla un pequeño museo de cerámica de las culturas Panzaleo Puruhá como su mítico cementerio de una cultura sorprendente, en la parroquia Los Andes se puede apreciar los grandes cultivos de duraznos. Además, desde Estos sitios, los turistas pueden dirigirse al parque Nacional Los Llanganates. Caminar disfrutar de la naturaleza que tiene muchas opciones como es: la cascada de Mundug con una caída muy espectacular la vez recoger piedras incrustadas con chispas de falso oro, que son un recuerdo inolvidable que nos brinda esta mágica tierra. Pero sin duda la devoción al Señor de Los Terremotos, que es muy antigua es el mayor festejo donde se puede apreciar muchos rasgos culturales propios del sector, rindiendo homenaje también a su tierra con -ores frutas de agradables deliciosos aromas, lo cual, junto con la belleza de su templo sagrado, consagrado a su patrono, hacen de este uno de los más preciados símbolos de progreso desarrollo de esta bella ciudad cobijada por montañas.

### 3.2.2 División política y vialidad del cantón Patate

**Figura 4.**

*División política y vialidad del cantón Patate.*

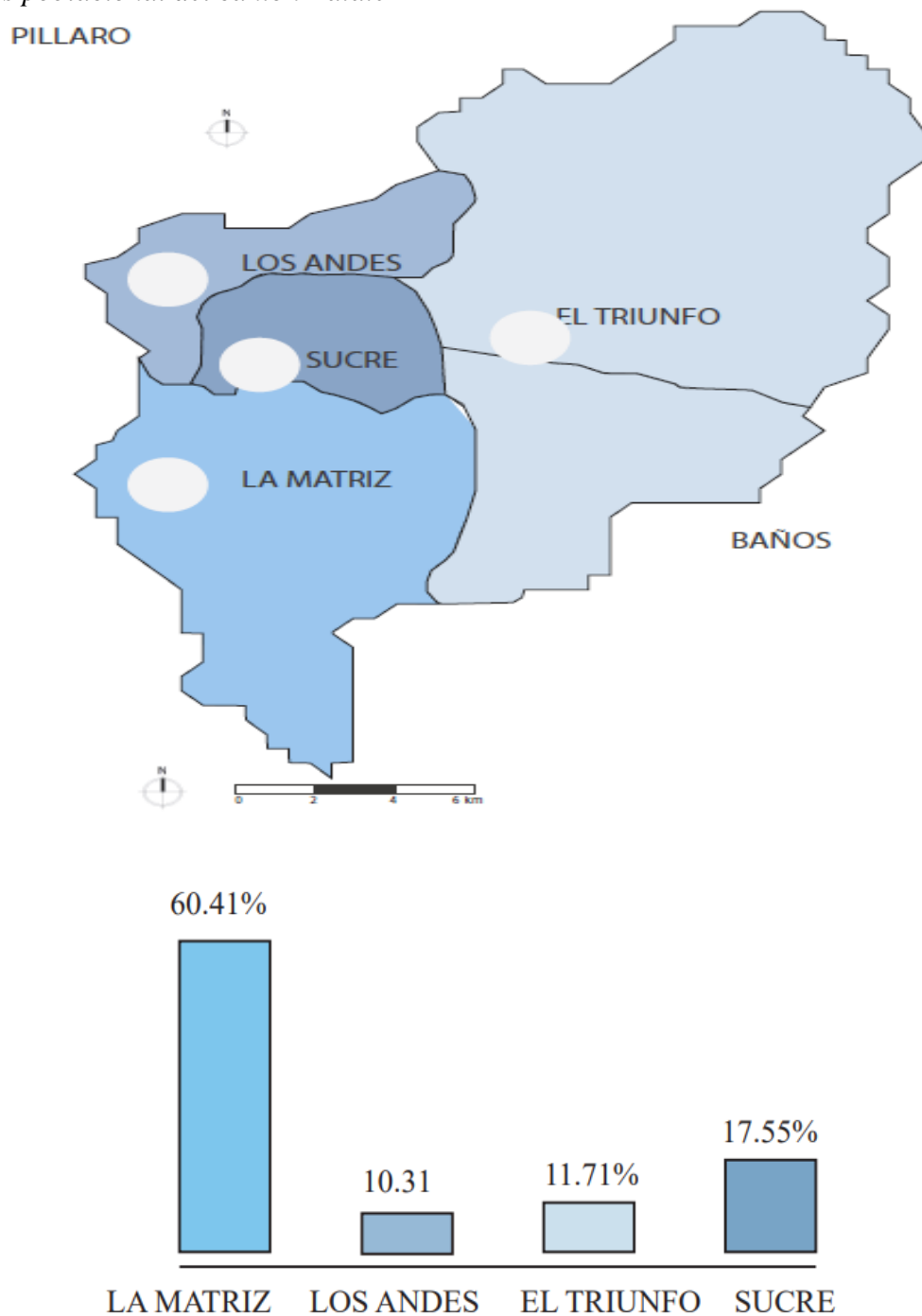


*Nota.* Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Patate PD Y OT Patate. Elaborado por: David Altamirano

El nivel de análisis de jerarquización de los asentamientos humanos se ha realizado primeramente desde el contexto cantonal, es decir, la relación transversal que tiene el cantón San Cristóbal de Patate con los cantones vecinos y que se relacionan de manera directa, esto es: el Cantón Píllaro hacia el norte, Baños hacia el Sur y el cantón Pelileo hacia el lado Occidental; estas relaciones están dadas por las actividades particulares que tienen estos cantones, pues Ambato la capital provincial es la que provee la mayor cantidad de bienes y servicios para el cantón Patate y provee además de establecimientos principalmente para educación de nivel superior, esto debido a su inherente jerarquía de capital de provincia y que constituye además uno de los principales motivos dentro de la movilidad cantonal.

### 3.2.3 Análisis poblacional del cantón Patate

**Figura 5.**  
*Análisis poblacional del cantón Patate*



*Nota.* Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Patate PD Y OT Patate. Elaborado por: David Altamirano

### 3.2.4 Actividades destacadas del canton Patate

**Figura 6.**

*Actividades destacadas del cantón Patate*

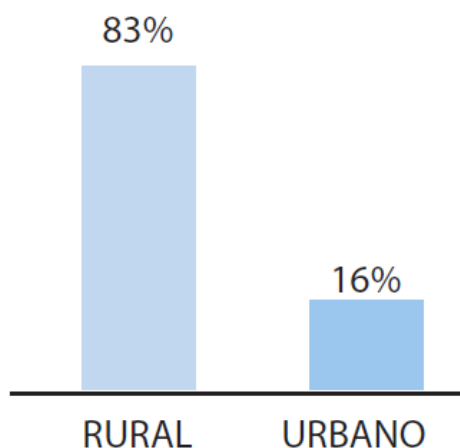


*Nota.* Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Patate PD Y OT Patate. Elaborado por: David Altamirano

### 3.2.5 Población urbana y rural del cantón Patate

**Figura 7.**

*Población urbana y rural del cantón Patate*



*Nota.* Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Patate PD Y OT Patate. Elaborado por: David Altamirano



### 3.2.6 Delimitación espacial nivel macro del cantón Patate

#### Figura 8.

Delimitación espacial nivel macro del cantón Patate



*Nota.* Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Patate PD Y OT Patate.  
Elaborado por: David Altamirano

El Mapa de flujos y dinámicas de movilidad y comercialización nos permite concluir que en su generalidad las parroquias tienen una interrelación directa con la cabecera cantonal, además posee una relación comercial entre la provincia de Tungurahua especialmente con los cantones de Ambato - Pillaro y con el cantón Latacunga de la provincia de Cotopaxi. Se ubica en la parte Sur-Occidental del cantón, su altura va desde los 2220 m.s.n.m hasta los 2800 m.s.n.m. y concentra la mayor parte de la población; sus poblados principales son: Patate Centro, San Jorge, Puñapi, Mundug, Quinlata, La Delicia, Yamate, San Rafael.

### 3.2.7 Análisis de la estructura de amanzanamiento

#### Figura 9.

*Análisis de la estructura de amanzanamiento*



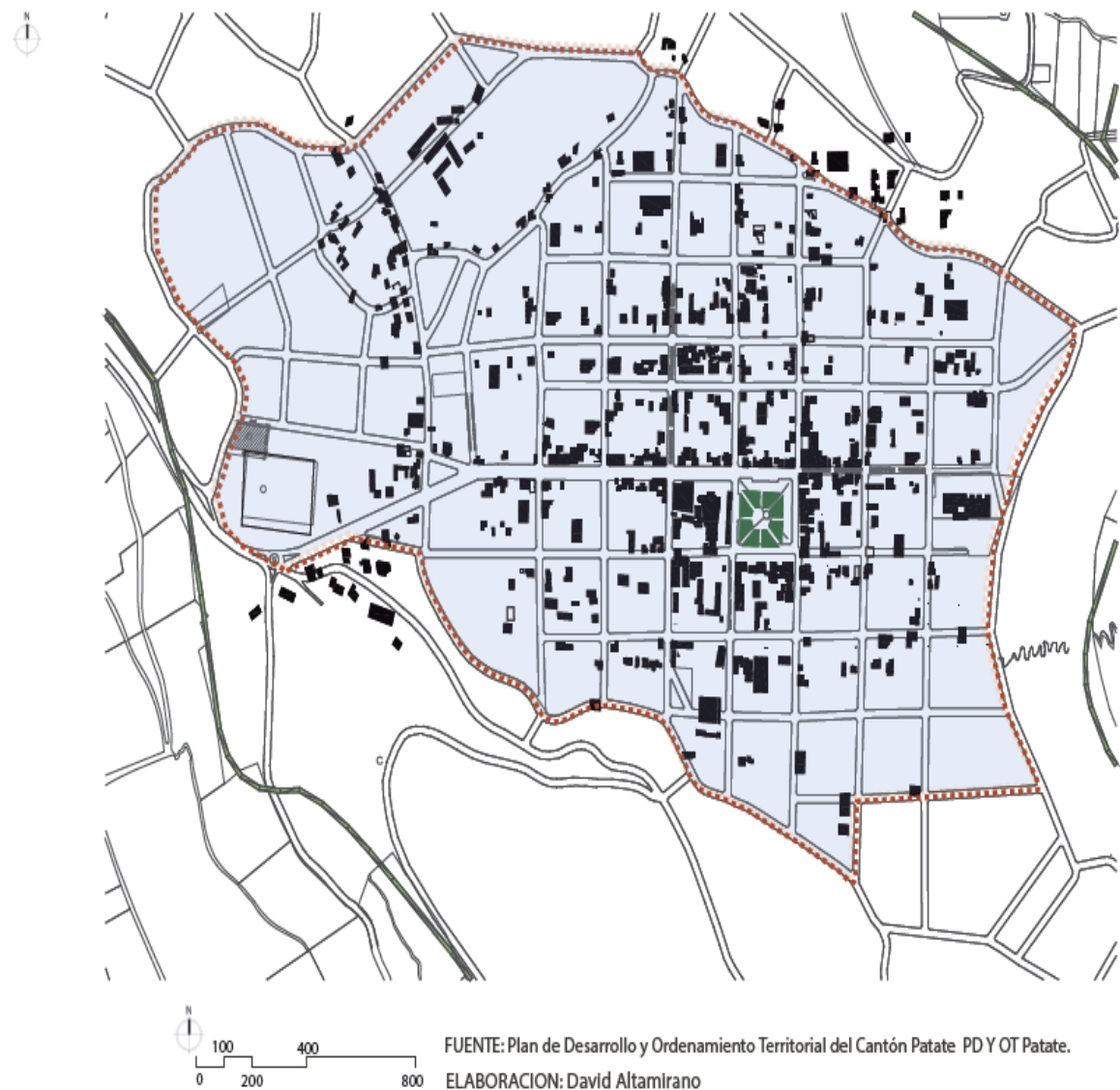
*Nota.* Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Patate PD Y OT Patate.  
Elaborado por: David Altamirano

El área urbana de la parroquia La Matriz posee un nivel bajo de consolidación de manera general en todas las Zonas y sectores, sin embargo, la zona céntrica en el barrio Los Nardos y el Rosal el crecimiento es más notorio por cuanto constituyen la zona comercial de la ciudad. En el esquema de estructura de amanzanamiento se puede apreciar con claridad la trama urbana que organiza el espacio, al tomar una forma de en damero, en la parte central se aprecia una trama más organizada y regular, mientras que en la zona norte y sur esta trama se va adaptando a la topografía de la ciudad.

### 3.2.8 Análisis de la estructura predial

**Figura 10.**

*Análisis de la estructura predial*



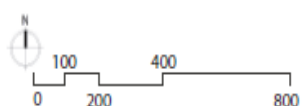
*Nota.* Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Patate PD Y OT Patate.  
Elaborado por: David Altamirano

Según el estudio de estructura radial, se puede deducir que los centros de la ciudad al estar más consolidada se observan prediales regularizados, a comparación de la zona sur que aún existen prediales parcelarios con sembríos.

### 3.2.9 Análisis de llenos y vacíos

**Figura 11.**

*Análisis de llenos y vacíos*



FUENTE: Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Patate PD Y OT Patate.

ELABORACION: David Altamirano

*Nota.* Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Patate PD Y OT Patate.  
Elaborado por: David Altamirano

Según el estudio de llenos y vacíos, se puede deducir que la zona centro de la ciudad se encuentra consolidada en su totalidad, esto debido a que en esta área de estudio se centraliza el comercio de la ciudad de Patate, mientras que al norte y sur la ciudad se encuentra en un proceso de crecimiento.

### 3.2.10 Diagnóstico de espacios públicos y áreas verdes

**Figura 12.**

*Diagnóstico de espacios públicos*



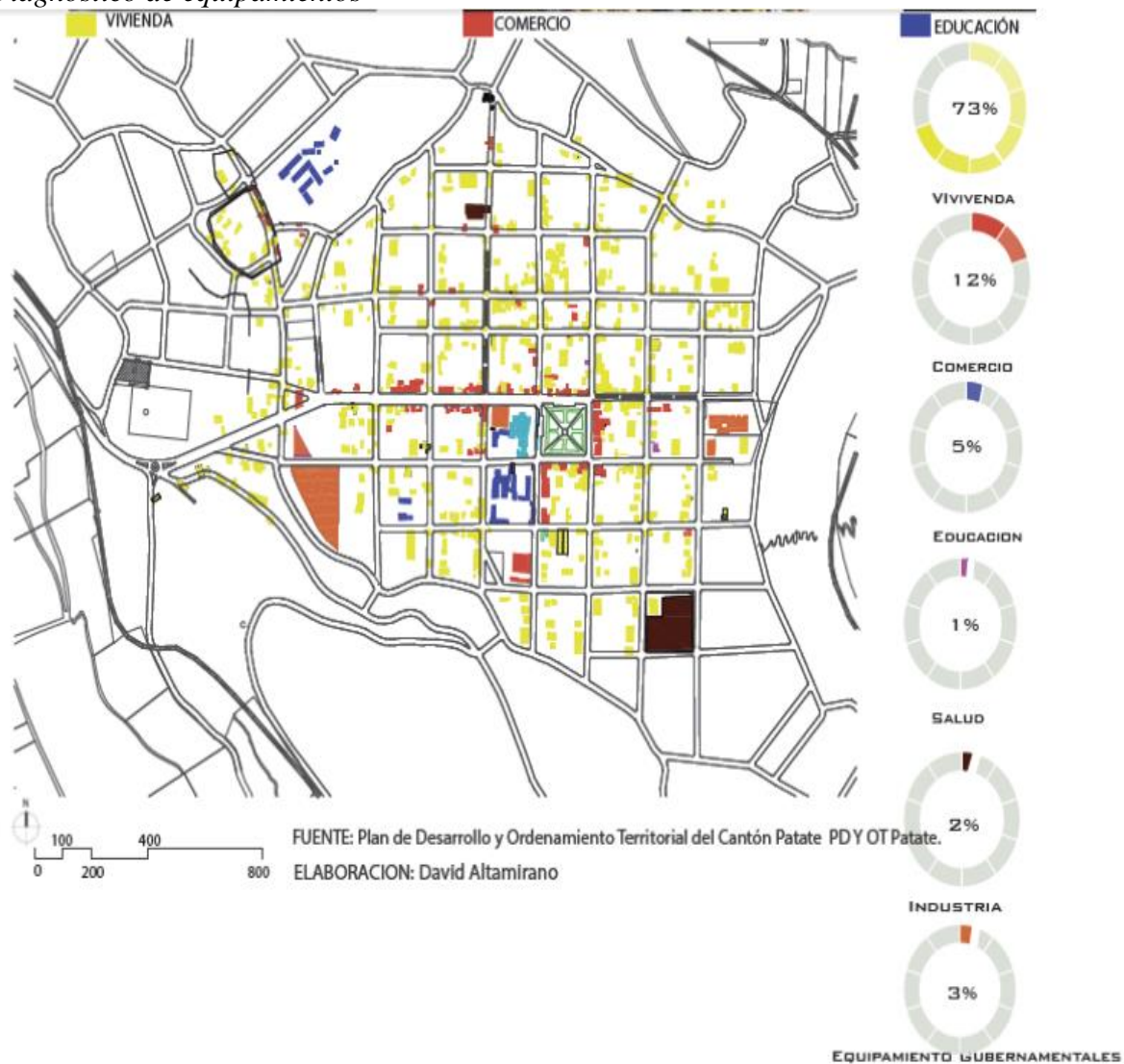
*Nota.* Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Patate PD Y OT Patate.  
Elaborado por: David Altamirano

El espacio público determinado en la ciudad de Patate nos permite encontrar dos factores predominantes en el presente diagnóstico. Las áreas verdes de las cuales se desglosan en parques históricos, de descanso, y recreativos, los mismos que se encuentran dispersos en el centro urbano, sin embargo, al considerar su afluencia de usuarios denota un rango mínimo en las áreas verdes en la zona centro, de igual manera en este desglose se encuentra las áreas deportivas las cuales se hallan distribuidas a lo largo de la zona centro y norte de la ciudad.

### 3.2.11 Diagnóstico de equipamientos

**Figura 13.**

*Diagnóstico de equipamientos*







*Nota.* Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Patate PD Y OT Patate.  
Elaborado por: David Altamirano

Gracias a este análisis se puede observar que la consolidación que existe en el centro de la ciudad también se debe a la concentración de equipamientos de servicios que, si bien mantiene una diversa connotación complementaria entre administrativo, religioso, educativo, salud e industrial, su sentido compacto delimita las dinámicas sociales como económicas en la zona centro norte de la ciudad.

### 3.2.12 Radios de influencia de equipamientos

Los radios de influencia actuales con relación a los equipamientos nos permiten entender sobre el sentido de abastecimiento global de la ciudad; al considerar este factor determinante se realiza un análisis por tipo de equipamiento basándose en los radios establecidos en Plan de Ordenamiento Territorial Ambato 2020, donde se aplica los siguientes radios de influencia (Plan de Ordenamiento Territorial Ambato, 2020).

**Figura 14.**  
*Radios de influencia de equipamientos.*

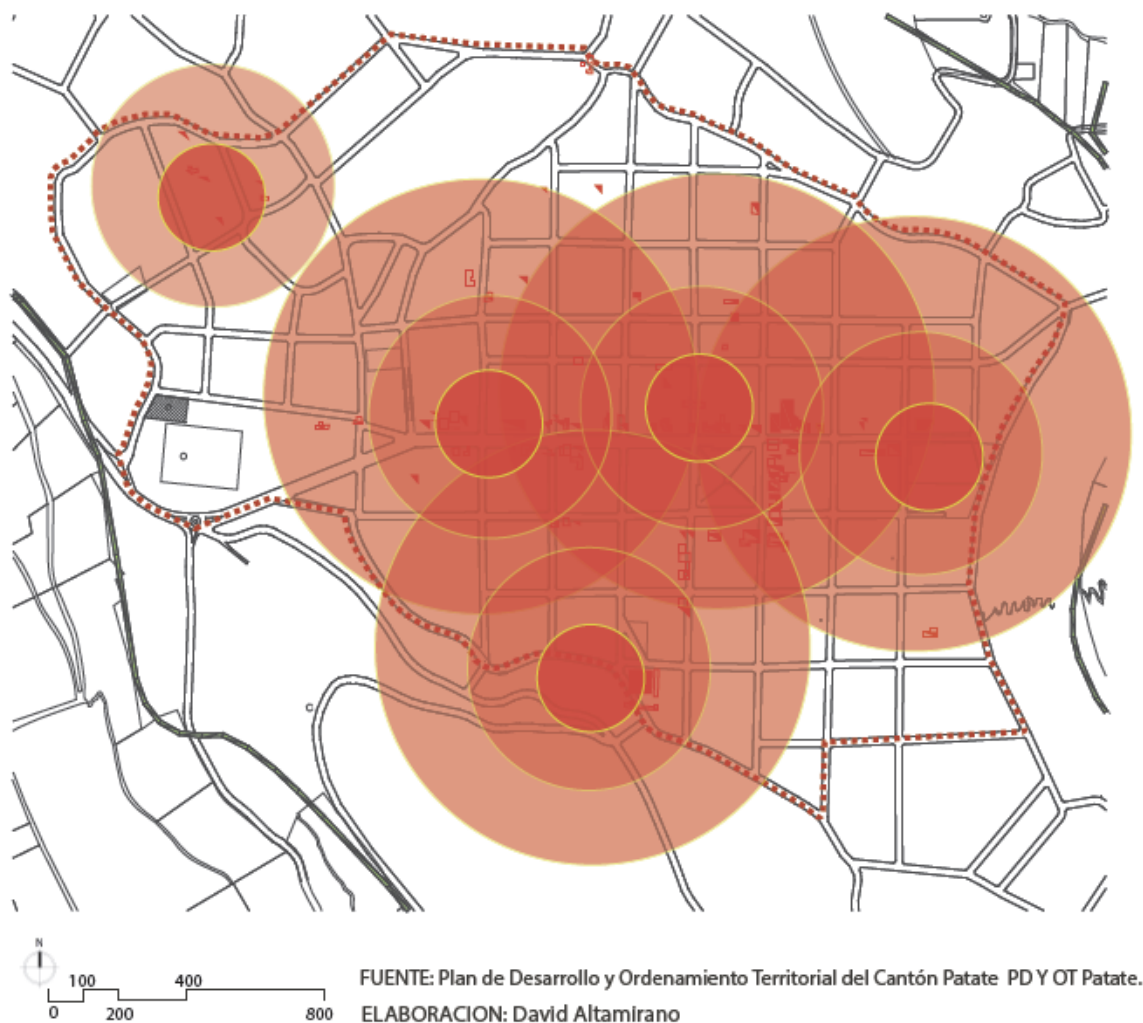
	COMERCIO r= 1500 m
	RELIGIOSO r= 1500 m
	RECREACIÓN r= 1500 m
	SALUD r= 1500 m

*Nota.* Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Patate PD Y OT Patate. Elaborado por: David Altamirano

### 3.2.13 Radio de equipamientos de comercio

**Figura 15.**

*Radio de equipamientos de comercio*



*Nota.* Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Patate PD Y OT Patate.  
Elaborado por: David Altamirano

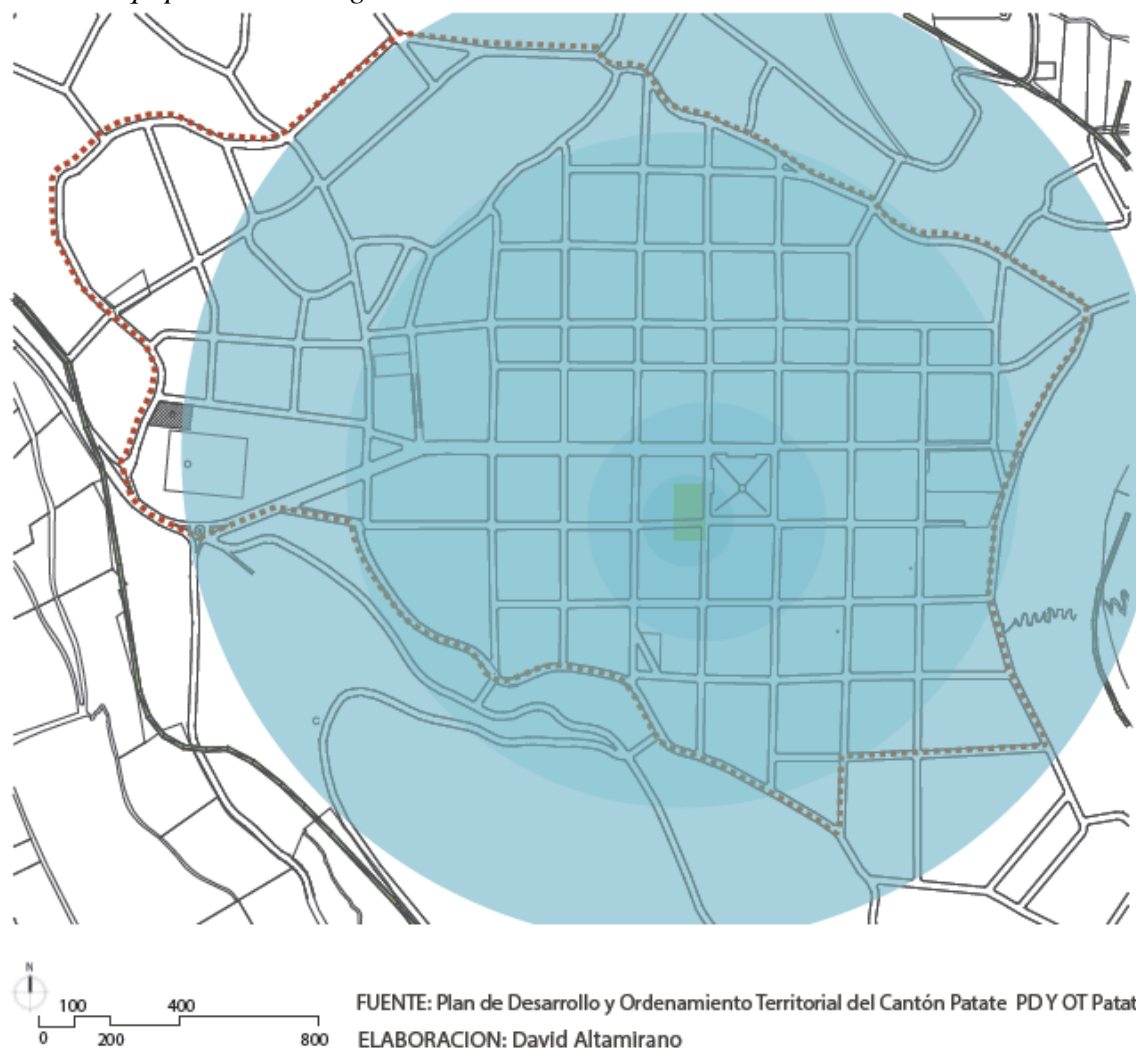
Los equipamientos comerciales englobados desde la informalidad hasta una mayor escala se han concentrado casi en su totalidad en la zona centro de la ciudad de Patate, generando de esta manera una saturación dentro las dinámicas sociales y económicas que se realizan en esta zona que si bien abastecen en su gran mayoría son el foco de problemáticas urbanas.



### 3.2.14 Radio de equipamientos religiosos

**Figura 16.**

*Radio de equipamientos religiosos*



*Nota.* Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Patate PD Y OT Patate.  
Elaborado por: David Altamirano

La ciudad actualmente cuenta con la Iglesia Matriz de San Cristóbal de Patate la cual se ubica estratégicamente en la zona centro, conjuntamente con los equipamientos más importantes de la ciudad. Por otra parte, cabe mencionar que la Iglesia es un punto de encuentro importante desde su contexto histórico ya que en días de alta actividad comercial mantiene un uso peatonal alto.

### 3.2.15 Radio de equipamientos de recreación

**Figura 17.**

*Radio de equipamientos de recreación*



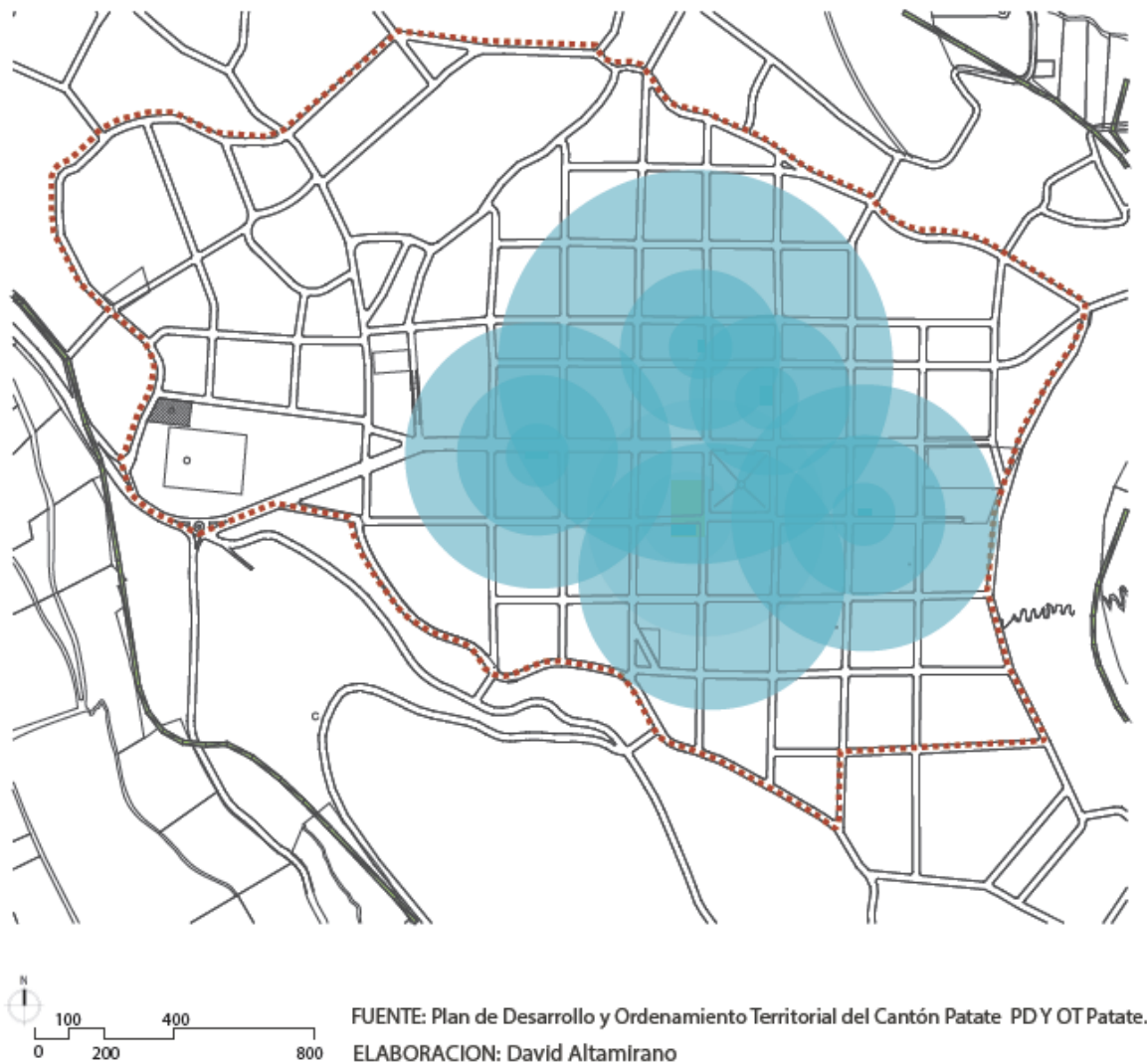
*Nota.* Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Patate PD Y OT Patate.  
Elaborado por: David Altamirano

De acuerdo a los radios de influencia en las áreas verdes dedicadas a la recreación se denota un déficit de área requerida para toda la ciudad de Patate, ya que se idéntica claramente solo tres puntos destinados a dicha actividad.

### 3.2.16 Radios de equipamientos de salud

**Figura 18.**

*Radio de influencia en equipamientos de salud – DEMC 13.*



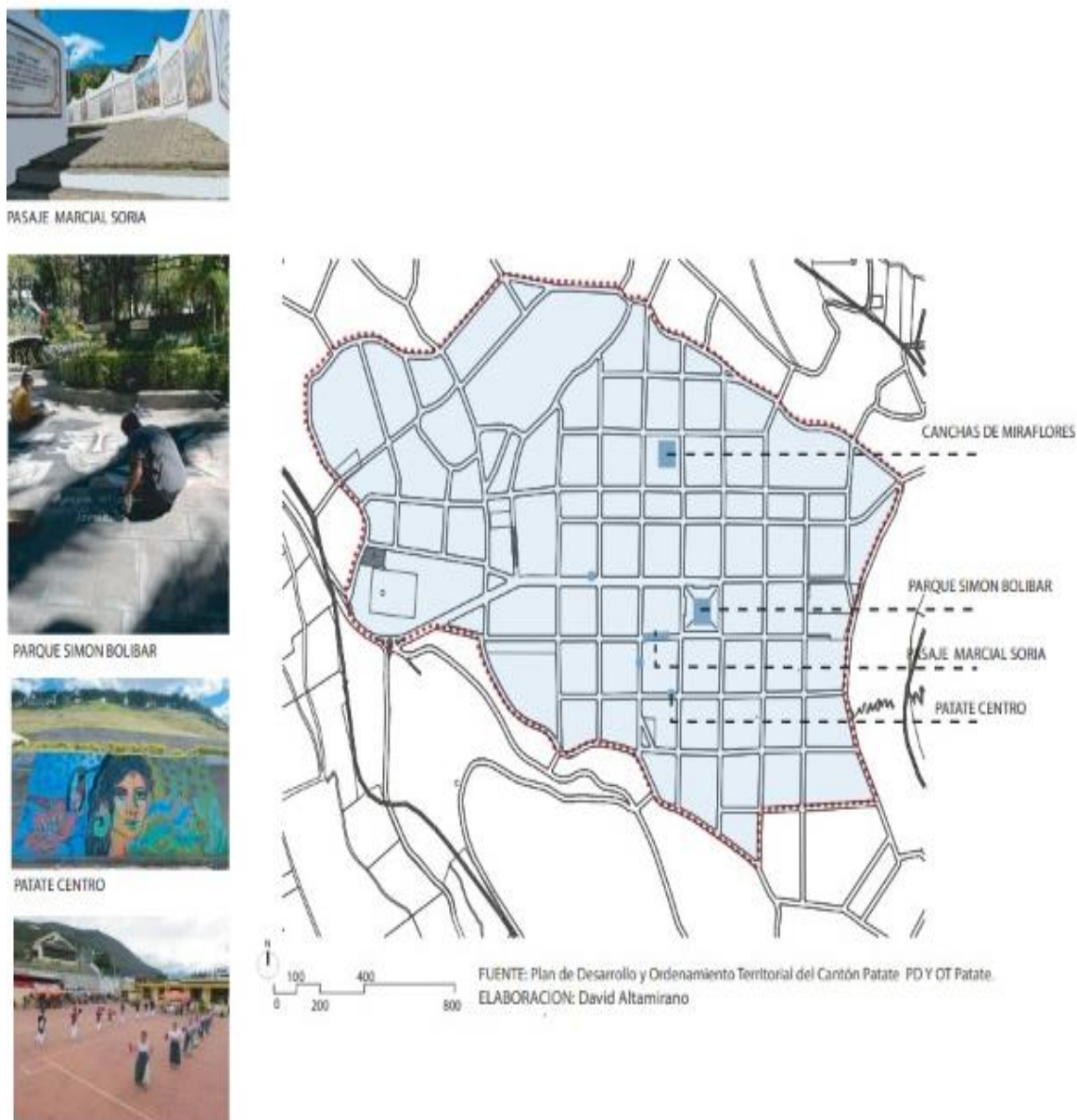
*Nota.* Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Patate PD Y OT Patate.  
Elaborado por: David Altamirano

El equipamiento de salud presente en la ciudad de Patate mantiene un rango de influencia sectorial, donde su concentración va enfocada desde la zona centro hasta el centro norte y con un mínimo porcentaje en la zona sur de la ciudad.

### 3.2.17 Diagnóstico de equipamientos culturales

**Figura 19.**

*Diagnóstico de equipamientos culturales – DEMC 13.*



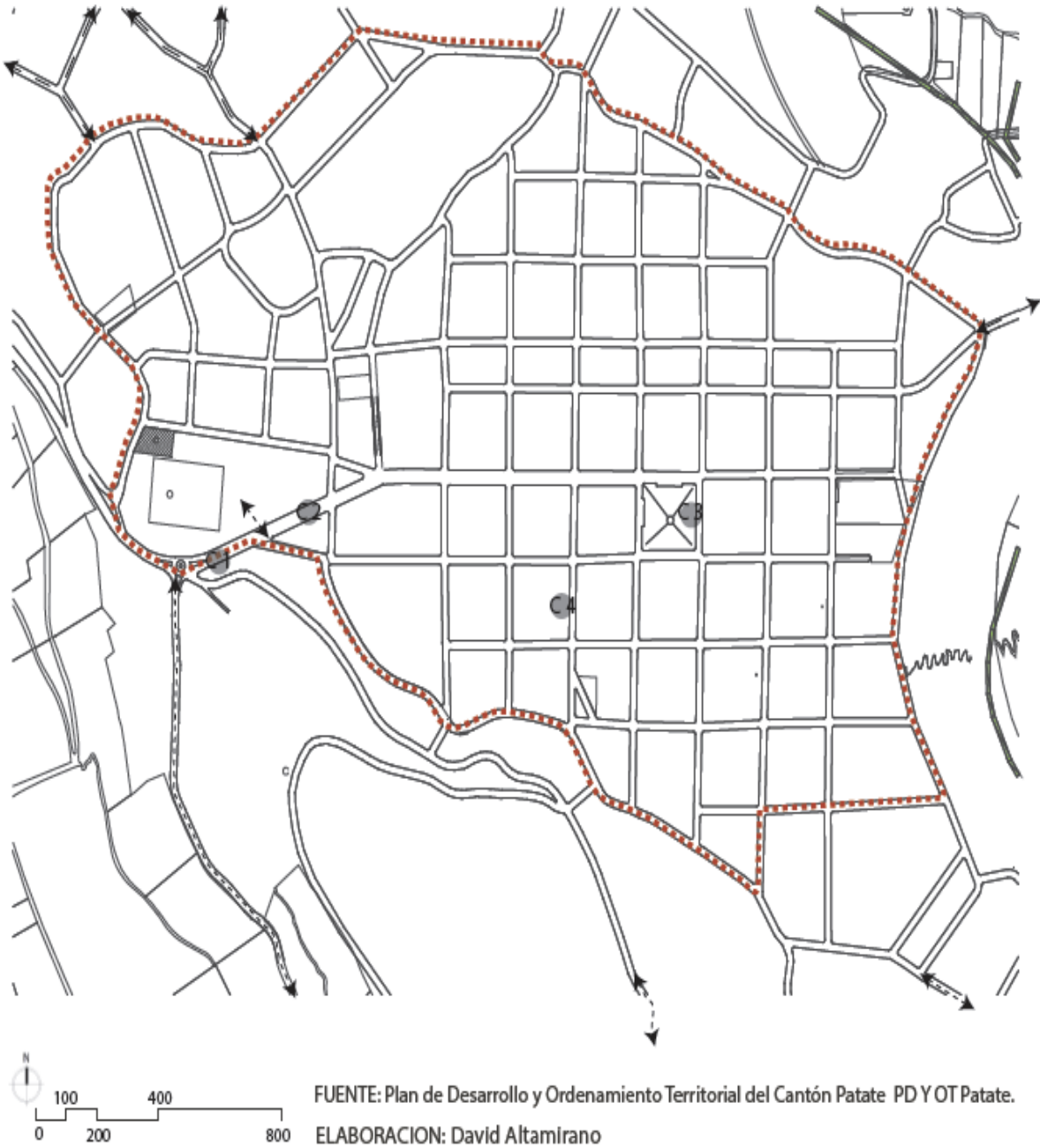
*Nota.* Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Patate PD Y OT Patate.  
Elaborado por: David Altamirano

El equipamiento de cultura presente en la ciudad de Patate mantiene un rango de influencia sectorial, donde su concentración va enfocada desde la zona centro hasta el centro norte y con un mínimo porcentaje en la zona sur de la ciudad.

### 3.2.18 Análisis de accesibilidad

**Figura 20.**

*Análisis de accesibilidad – DEMC 13.*

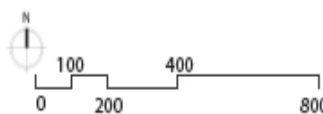
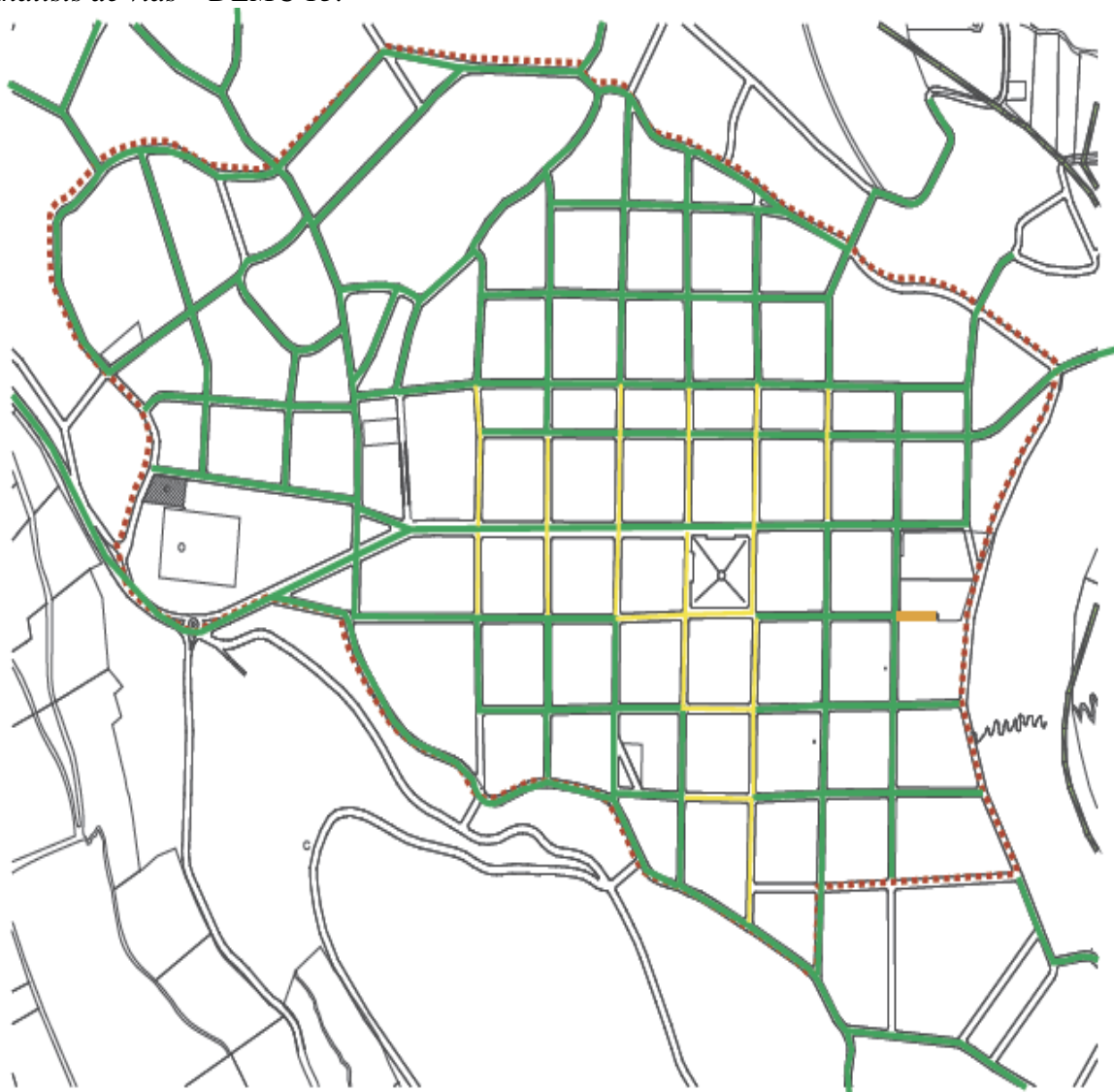


*Nota.* Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Patate PD Y OT Patate.  
Elaborado por: David Altamirano

### 3.2.19 Análisis de vías

**Figura 21.**

*Análisis de vías – DEMC 13.*



FUENTE: Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Patate PD Y OT Patate.

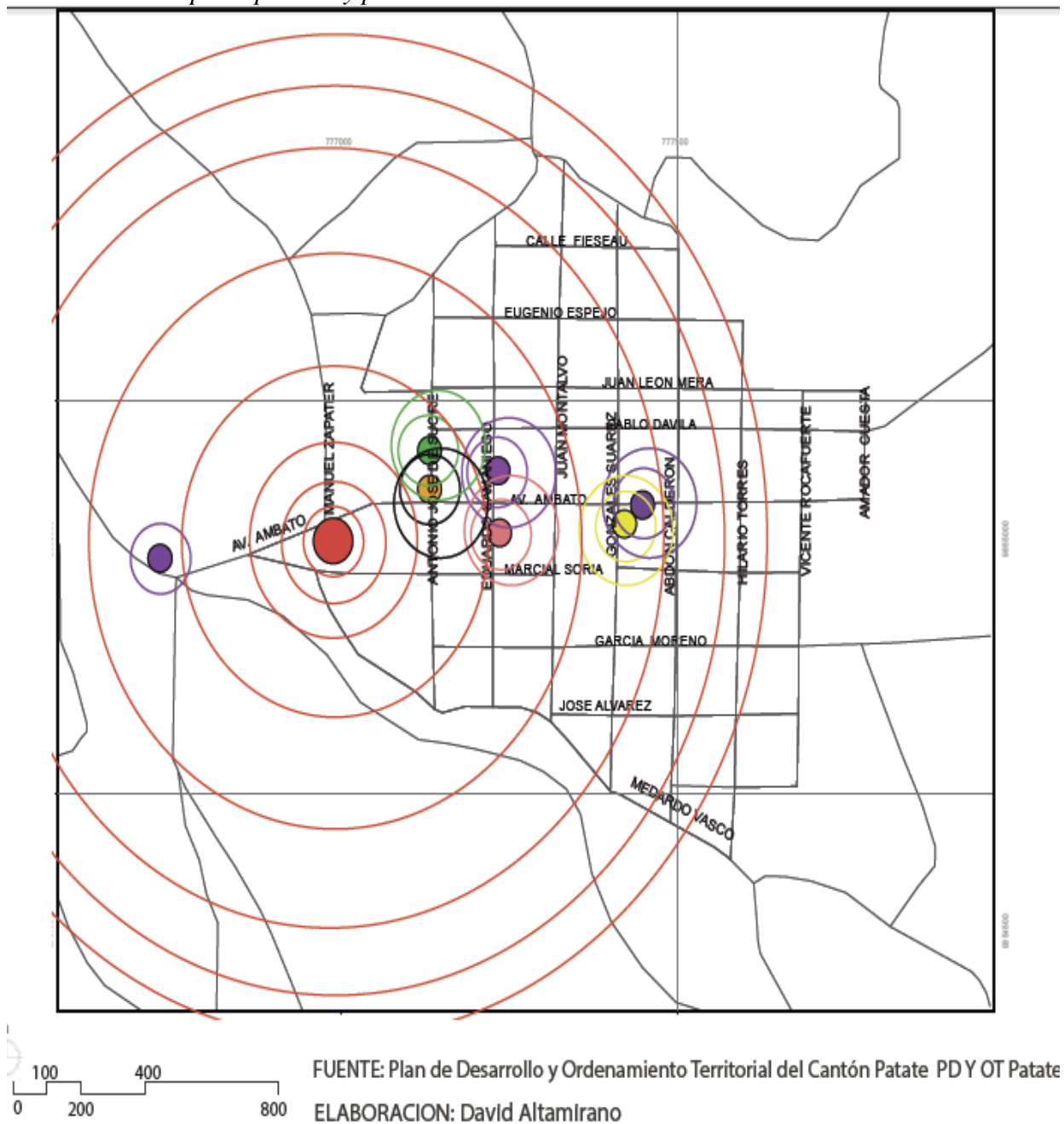
ELABORACION: David Altamirano

*Nota.* Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Patate PD Y OT Patate.  
Elaborado por: David Altamirano

### 3.2.20 Análisis de transporte público y privado

**Figura 22.**

*Análisis de transporte público y privado – DEMC 13.*



*Nota.* Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Patate PD Y OT Patate.  
Elaborado por: David Altamirano

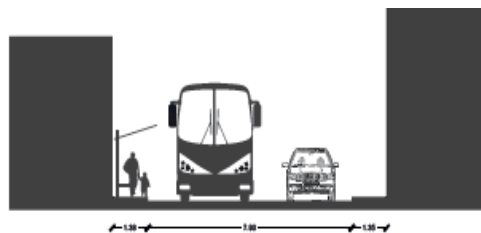
### 3.2.21 Estado actual de las vías

**Figura 23.**

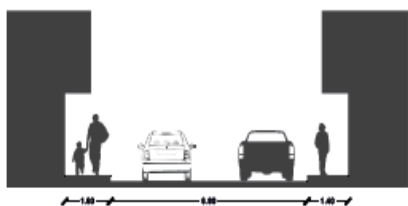
*Estado actual de las vías – DEMC 13.*



C-1 Av. Ambato



C-2 Av. Ambato



C-3 Calle Abdon Calderon



C-4 Calle Gonzales Suarez

*Nota.* Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Patate PD Y OT Patate. Elaborado por: David Altamirano

El conflicto que más resalta en el análisis vial, es el ingreso que tiene la ciudad desde Pelileo, ya que actualmente cuenta de dos carriles con una capa de rodadura asfáltica, la cual no tiene aceras por que los peatones corren riesgo al transitar por el lugar. Las capas de rodadura en las vías internas de la ciudad son de adoquín, mientras que el ingreso por la Av. Ambato tiene una capa de rodadura asfáltica. Las vías internas cuentan con dos carriles, por los cuales circulan los servicios de transporte urbano e interprovincial, generando conflictos de movilidad.



### 3.3 Análisis y diagnóstico vial de transporte público y privado

Para el presente análisis se realiza la superposición de capas con los diferentes tipos de transporte que existen en la ciudad.

#### 3.3.1 Análisis de flujos vehiculares martes - jueves 8:00 am a 9:00 am

**Figura 24.**

*Análisis de flujos vehiculares, martes - jueves 8:00 am a 9:00am.*



*Nota.* Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Patate PD Y OT Patate.  
Elaborado por: David Altamirano

Como se observa en la imagen en horas de la mañana, se puede denotar un flujo concurrente en la Av. Ambato y vías aledañas al Parque Simón Bolívar, pero sin embargo sigue existiendo un flujo elevado las vías aledañas a los equipamientos de intercambio comercial.

### 3.3.2 Análisis de flujos vehiculares sábado - domingo 12:00 pm a 17:00 pm

**Figura 25.**

*Análisis de flujos vehiculares, sábado- domingo 12:00pm a 17:00pm.*



*Nota.* Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Patate PD Y OT Patate.  
Elaborado por: David Altamirano

Con el análisis de flujo realizado los días martes y jueves, en las horas de la mañana, se pudo observar un flujo vehicular muy alto en las vías que rodean a los equipamientos de intercambio comercial y los alrededores del parque central, generando de esta manera conflictos en la Av. principal de la ciudad, este flujo se va degradando hacia las periferias de la ciudad donde se observó un flujo medio de vehículos.

### 3.3.3 Análisis de flujos peatonales, martes - jueves 8:00 am a 9:00 am

**Figura 26.**

*Análisis de flujos peatonales, martes - jueves 8:00 am a 9:00 am*



*Nota.* Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Patate PD Y OT Patate.  
Elaborado por: David Altamirano

En horas de la tarde, se puede denotar un alto índice de aglomeraciones de personas en las vías aledañas a los equipamientos de intercambio comercial.

### 3.3.4 Análisis de flujos peatonales, sábado - domingo 8:00 am a 9:00 am

**Figura 27**

*Análisis de flujos peatonales, sábado- Domingo 12:00 pm a 17:00 pm.*



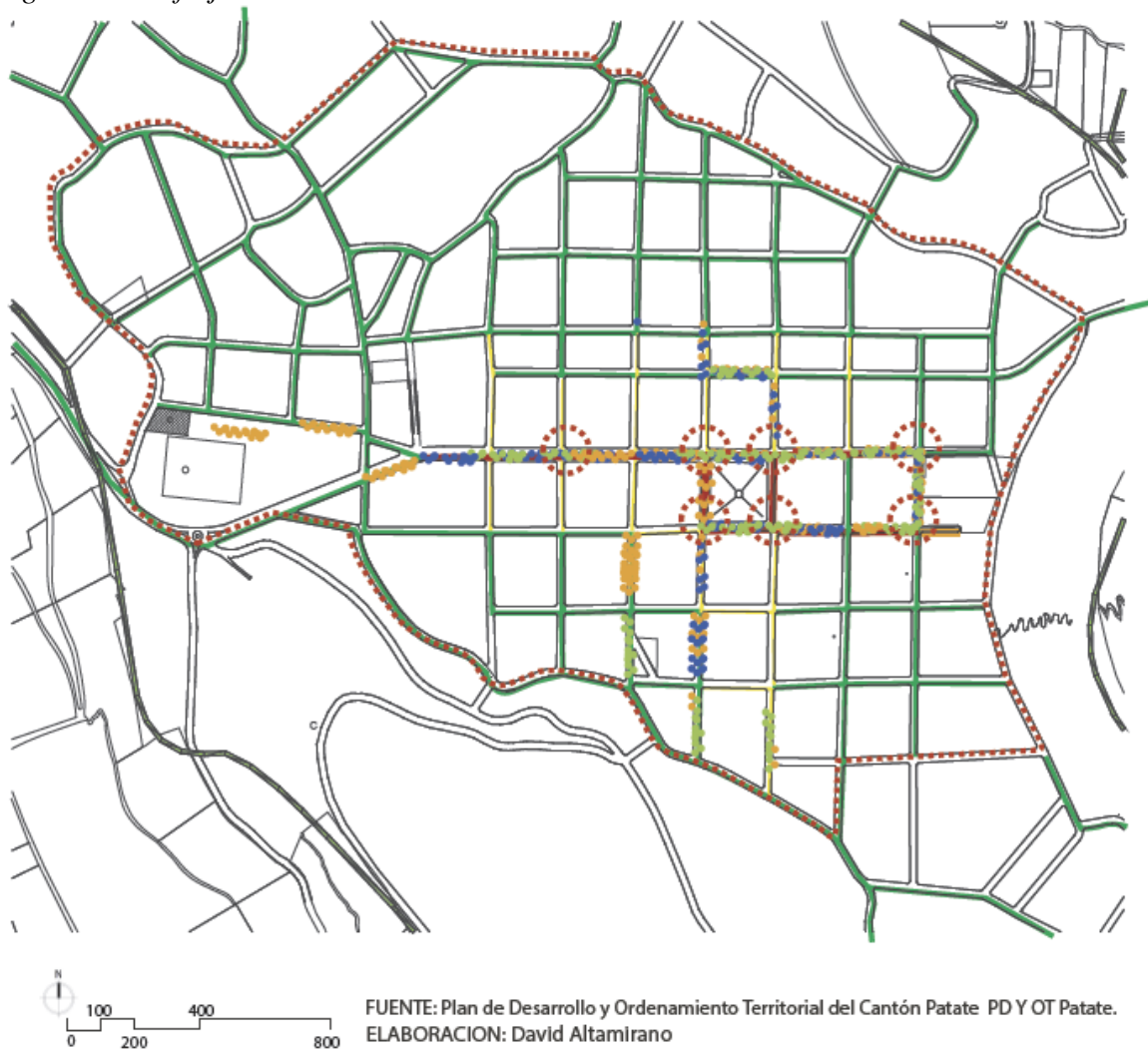
*Nota.* Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Patate PD Y OT Patate.  
Elaborado por: David Altamirano

Con el análisis de aglomeraciones que se realizó los días jueves y domingos, en las horas de la mañana, se pudo observar que existe grandes aglomeraciones de gente en el centro de la ciudad, debido a la feria agropecuaria que se genera en el mercado central. Haciendo que el área de estudio se centre en el centro de la ciudad. Y en días festivos, la fiesta religiosa más importante del cantón Patate son las Fiestas del Señor del Terremoto, esta celebración arranca los primeros días del mes de febrero, fiestas de cantonización de Patate que se celebran cada 23 de septiembre.

### 3.3.5 Diagnóstico de flujos

**Figura 28.**

*Diagnóstico de flujos*



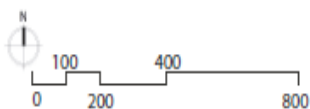
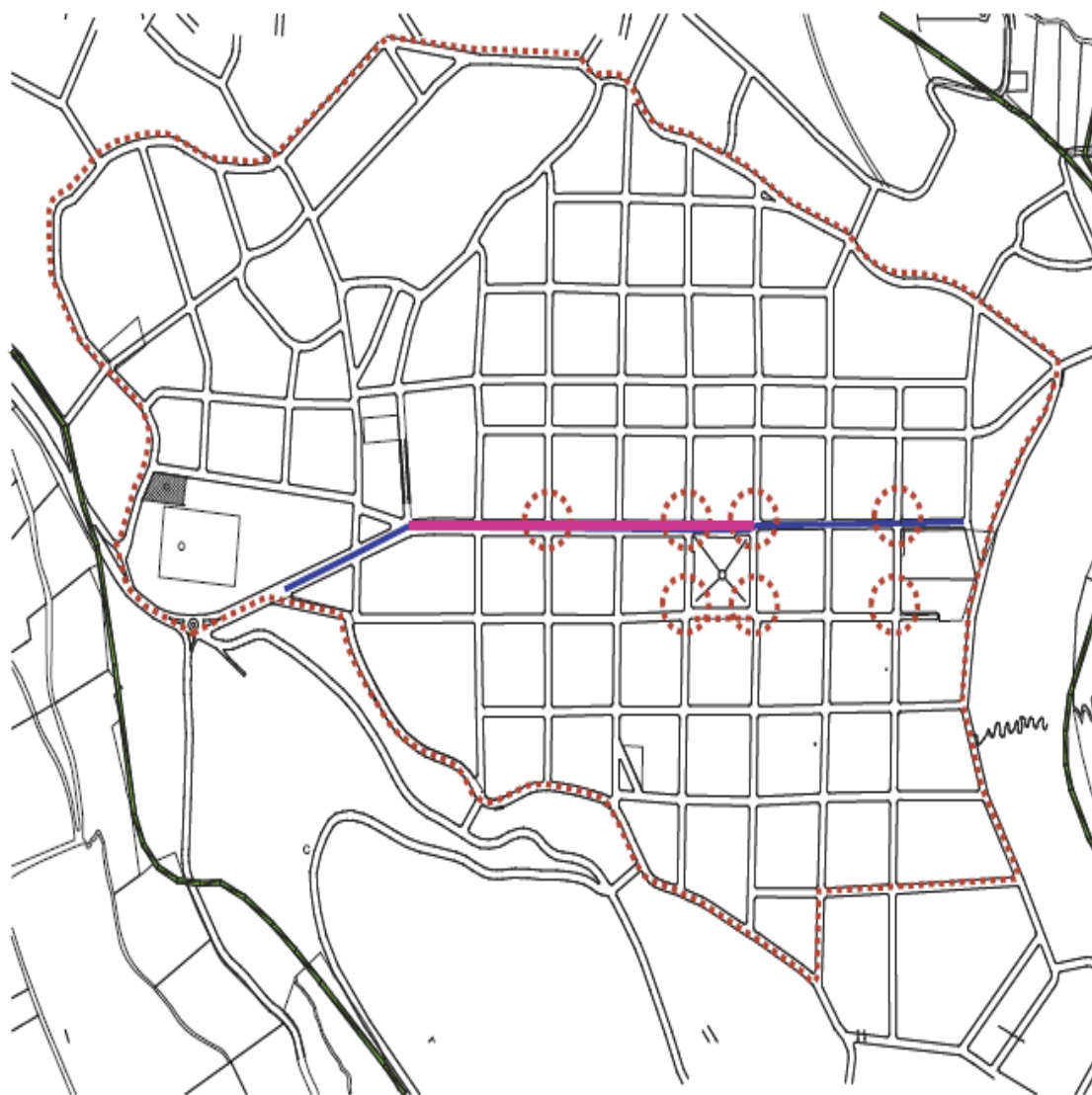
*Nota.* Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Patate PD Y OT Patate.  
Elaborado por: David Altamirano

Gracias a este análisis se puede deducir que debido a la implantación de los equipamientos que sirven para el intercambio comercial, se generan conflictos en las vías contiguas a dichos equipamientos por su función, ya que son de abastecimiento y las vías a la vez sirven como recorrido de transporte público.

### 3.3.6 Resumen de análisis urbano de la ciudad de Patate

**Figura 29**

*Resumen de análisis urbano de la ciudad de Patate.*



FUENTE: Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Patate PD Y OT Patate.  
ELABORACION: David Altamirano

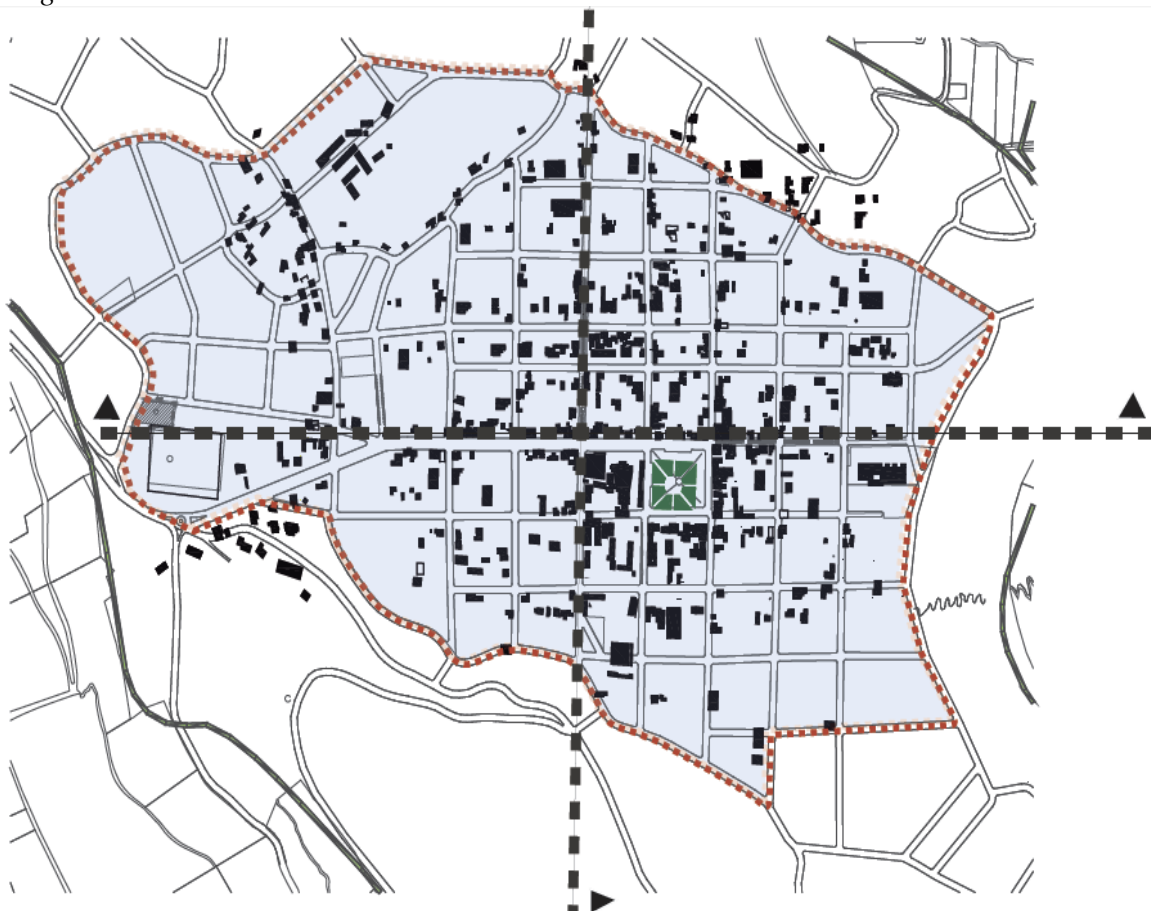
*Nota.* Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Patate PD Y OT Patate.  
Elaborado por: David Altamirano

### 3.4 Mapeos, maquetas y bocetos

#### 3.4.1 Diagnóstico del análisis urbano de la ciudad de Patate

**Figura 30.**

*Diagnóstico del análisis urbano de la ciudad de Patate.*



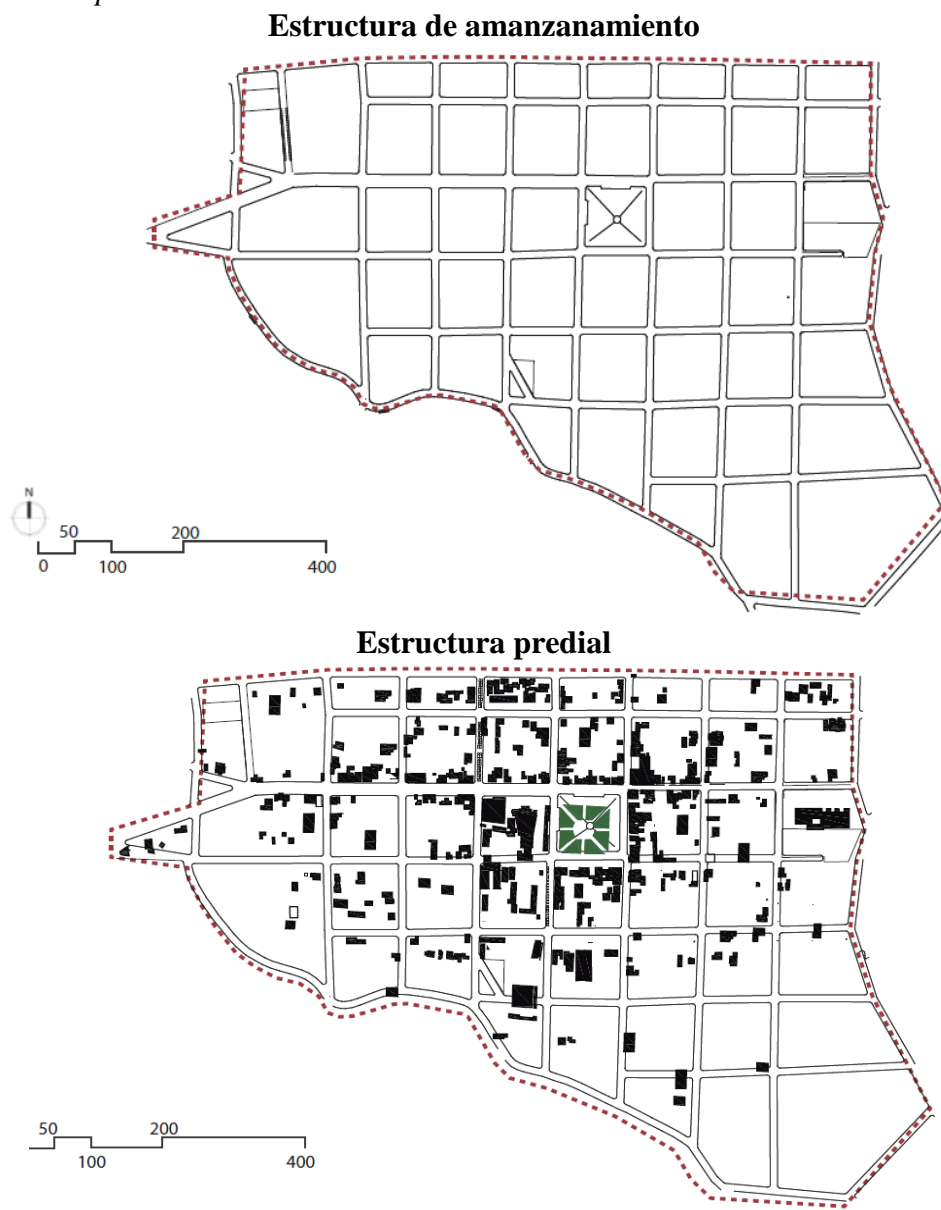
*Nota.* Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Patate PD Y OT Patate. Elaborado por: David Altamirano

Gracias a los análisis realizados se concluye que en la zona centro es donde se encuentra y desarrolla la mayor concentración de actividades comerciales, de servicios, de igual manera la ser donde se encuentran ubicadas las instituciones gubernamentales, el centro de la ciudad se ha venido consolidando y la vez al ser un centro consolidado por estas diferentes actividades, se han venido generando diferentes problemas urbanos, como son las invasiones del espacio público, por ende se delimita a la zona centro como área de estudio tomando en cuenta de igual manera los principales ejes de movilidad como delimitadores de esta zona.

### 3.4.2 Delimitación espacial a nivel meso

**Figura 31.**

*Delimitación espacial a nivel meso.*



*Nota.* Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Patate PD Y OT Patate.  
Elaborado por: David Altamirano

En el esquema de estructura de amanzanamiento se puede apreciar con claridad la trama urbana que organiza el espacio, al tomar una forma de en damero. En la parte central se aprecia una trama más organizada y regular, mientras que en la zona sur esta trama se va adaptando a la topografía de la ciudad.



### 3.4.3 Llenos y vacíos

**Figura 32.**

*Llenos y vacíos*



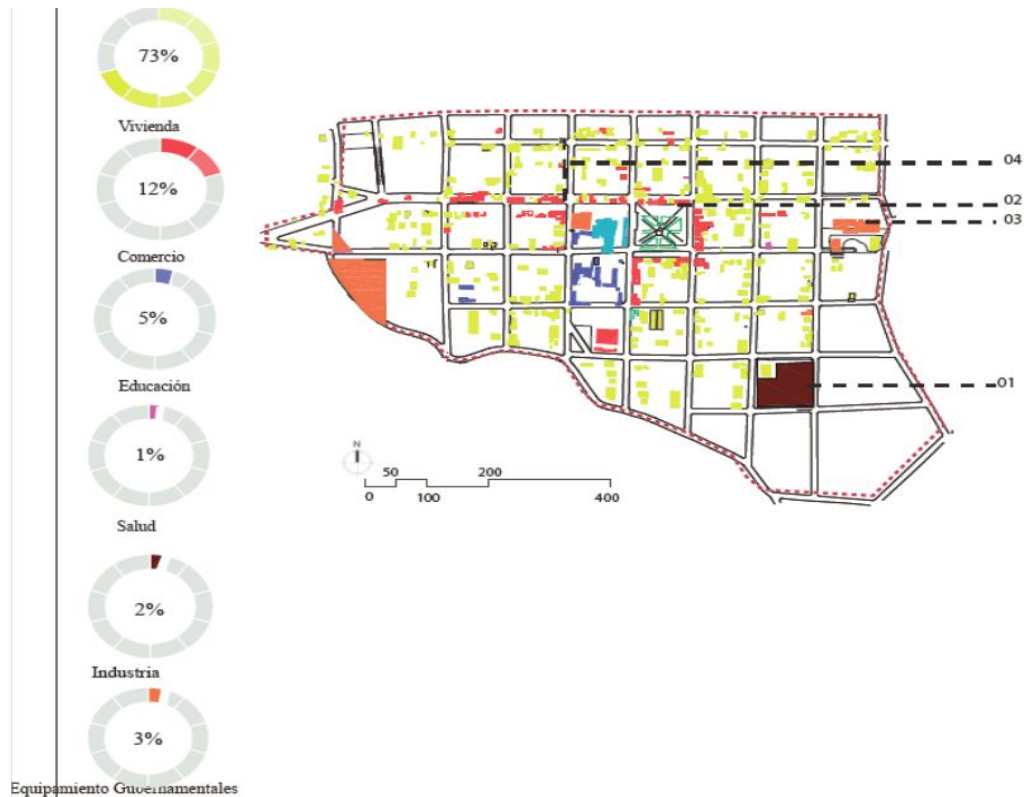
Nota. Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Patate PD Y OT Patate.  
Elaborado por: David Altamirano

Según el estudio de llenos y vacíos, se puede decir que esta zona de estudio es un área consolidada en su totalidad, esto debido a que en esta área de estudio se centraliza el comercio de la ciudad de Patate.

### 3.5 Diagnostico gráfico del uso del suelo cantón Patate

**Figura 33.**

*Diagnostico gráfico del uso del suelo cantón Patate.*



*Nota.* Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Patate PD Y OT Patate.

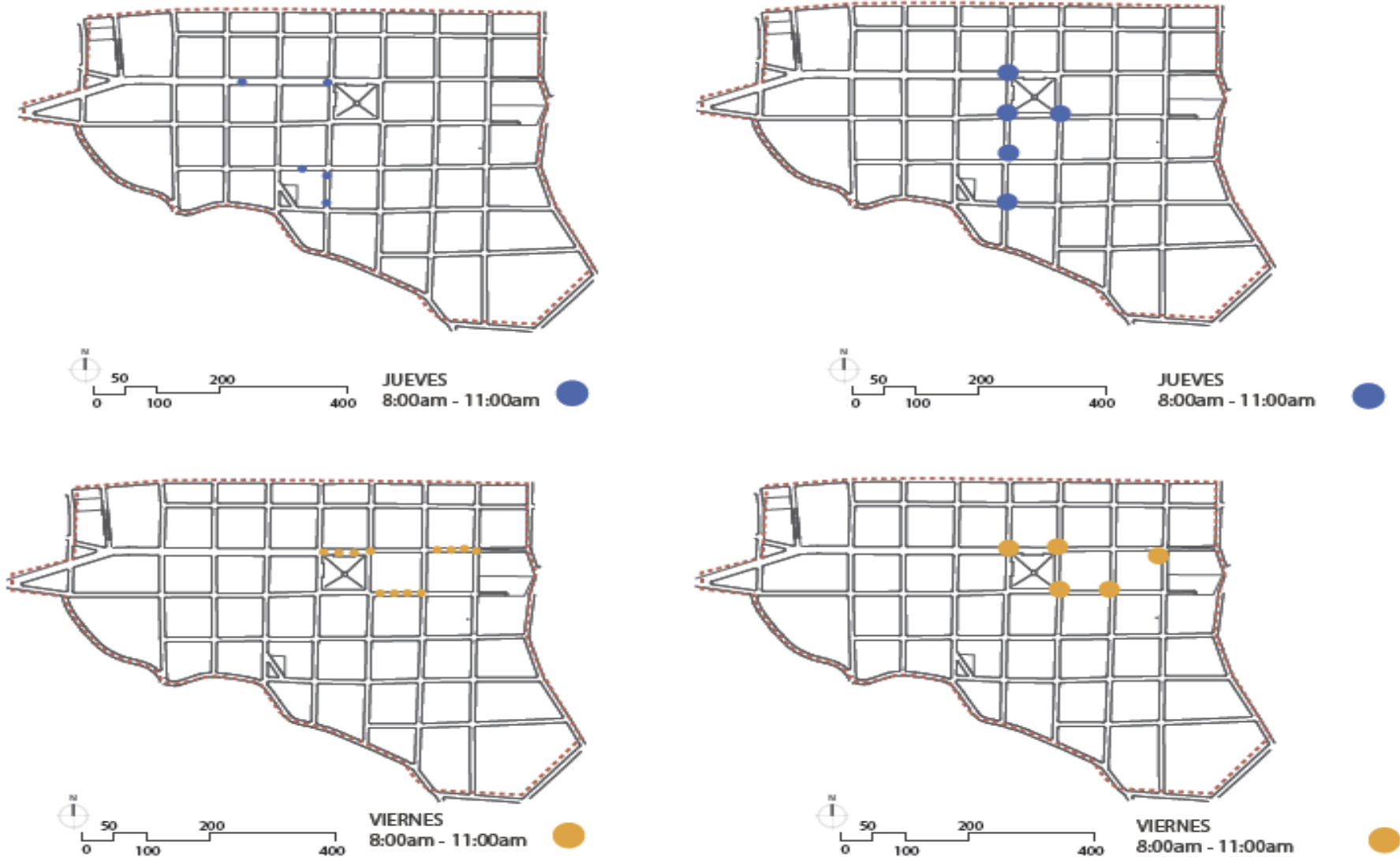
Elaborado por: David Altamirano

Según el análisis recogido y presentado en el mapeo de usos de suelos, tenemos los siguientes resultados: En la zona centro donde se ubican los equipamientos dedicados al intercambio comercial se desarrolla la mayor actividad comercial, esparciendo se hacia la Av. Ambato y conectándose con los espacios de intercambio comercial que se ubican en el sur y oeste de la ciudad. Con respecto a las viviendas estas se encuentran compactadas mucho más en la zona Sur de la zona de estudio. A simple vista se puede apreciar que la Av. Ambato estaría dividiendo estas dos grandes consolidaciones, comercial y residencial. De igual manera podemos apreciar que los equipamientos de educación, servicio, religioso, gubernamental y salud se concentran en esta área de estudio, y debido a esta concentración de equipamientos, esta zona de estudio se encuentra en mayor consideración con relación al resto de la ciudad.

### 3.5.1 Mapeo de comercio informal en el área de estudio jueves – viernes

**Figura 34.**

*Mapeo de comercio informal en el área de estudio jueves - viernes.*

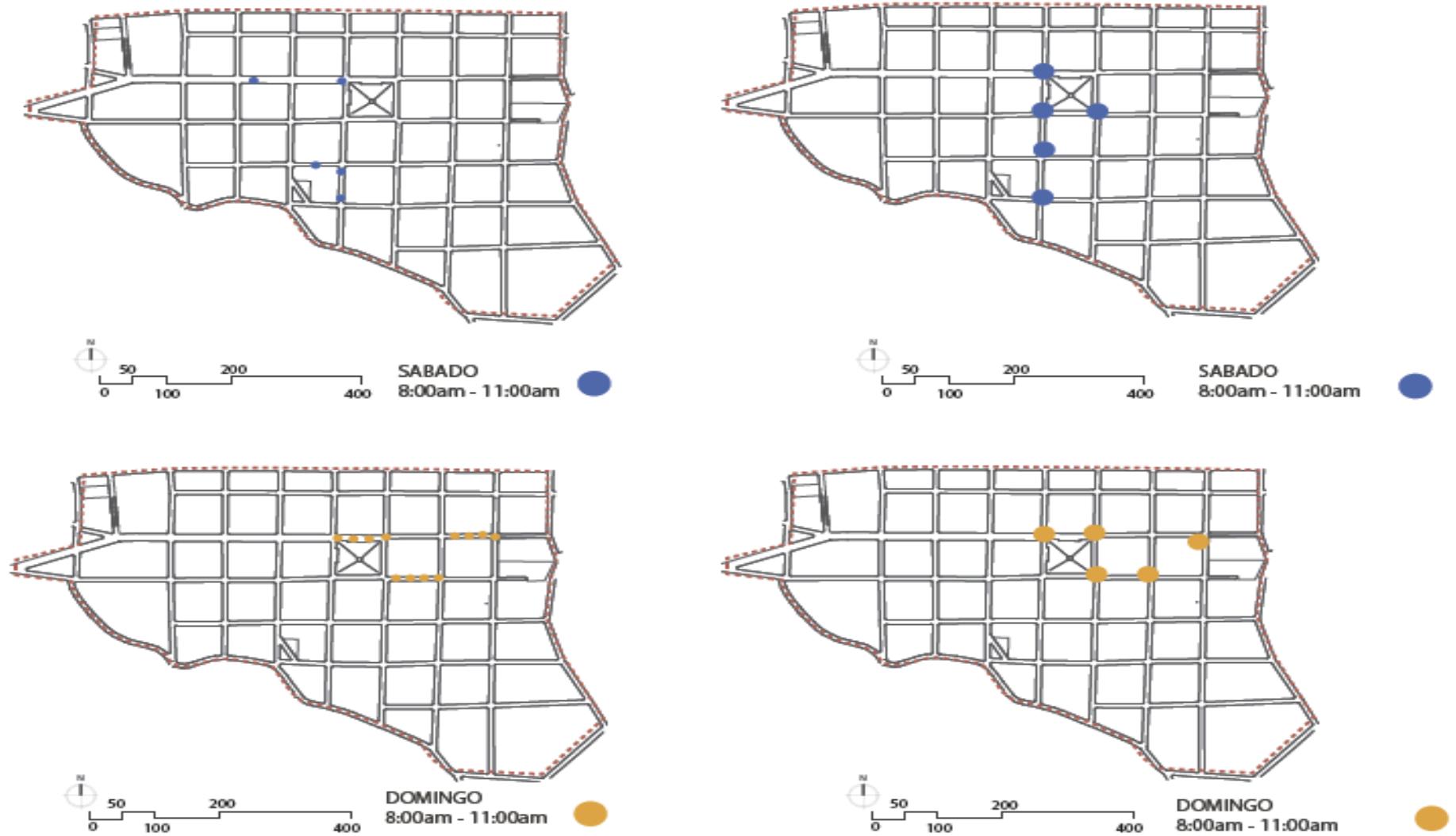


*Nota.* Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Patate PD Y OT Patate. Elaborado por: David Altamirano

### 3.5.2 Mapeo de comercio informal en el área de estudio sábado – domingo

**Figura 35.**

*Mapeo de comercio informal en el área de estudio sábado - domingo.*

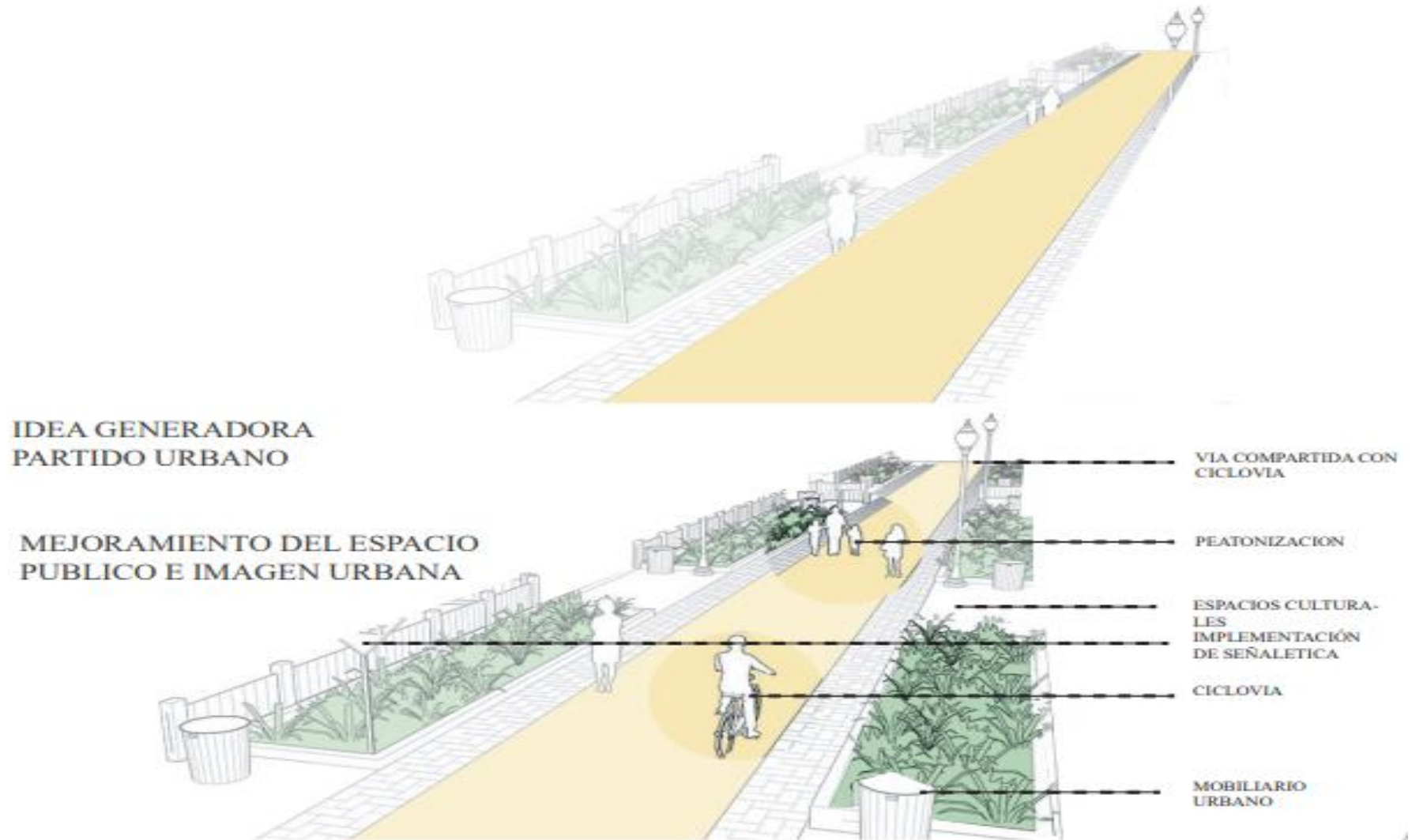


*Nota.* Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Patate PD Y OT Patate. Elaborado por: David Altamirano

### 3.5.3 Diagnóstico de la problemática en el área de estudio

**Figura 36.**

*Diagnóstico de la problemática en el área de estudio.*



*Nota.* Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Patate PD Y OT Patate. Elaborado por: David Altamirano

### 3.5.4 Diagnóstico FODA de la problemática en el área de estudio

**Figura 37**

*Diagnóstico FODA de la problemática en el área de estudio.*



#### FORTALEZAS

Predisposición por parte de la ciudadanía y las autoridades para que exista un ordenamiento territorial en la ciudad.

El centro histórico representa el potencial jerárquicamente más trascendente de muchas ciudades y Patate lo tiene .

La actividad comercial representa un importante punto de cohesión en el centro histórico además de los demás usos que presenta el sector.

Primer pueblo magico declarado en Ecuador.



#### DEBILIDADES

Tener un Plan de Desarrollo Territorial con propuestas muy amplias y generales que no permiten enfocar puntos de acción en escalas más pequeñas y que ataquen a problemáticas específicas.

Ausencia de un inventario y catastro actualizado.

La infraestructura urbana en cuanto a mercados construidos en zonas de influencia masiva sin una correcta planificación.

Poco control de construcción de obras básicas y el descuido de ciertos barrios dentro del centro histórico.



#### OPORTUNIDADES

Existencia de una identidad de patrimonio cultural y arquitectónico que se pueden preservar y potenciar.

Autoridades competentes y especializadas de la mano con la academia para generar un crecimiento de la ciudad en todos los ámbitos.

Concentración de equipamientos y servicios urbanos en el centro de la ciudad.



#### AMENAZAS

Falta de actualización de normativas, especialmente las concernientes al centro histórico.

Migración de los moradores del centro histórico hacia las principales zonas de expansión de la ciudad.

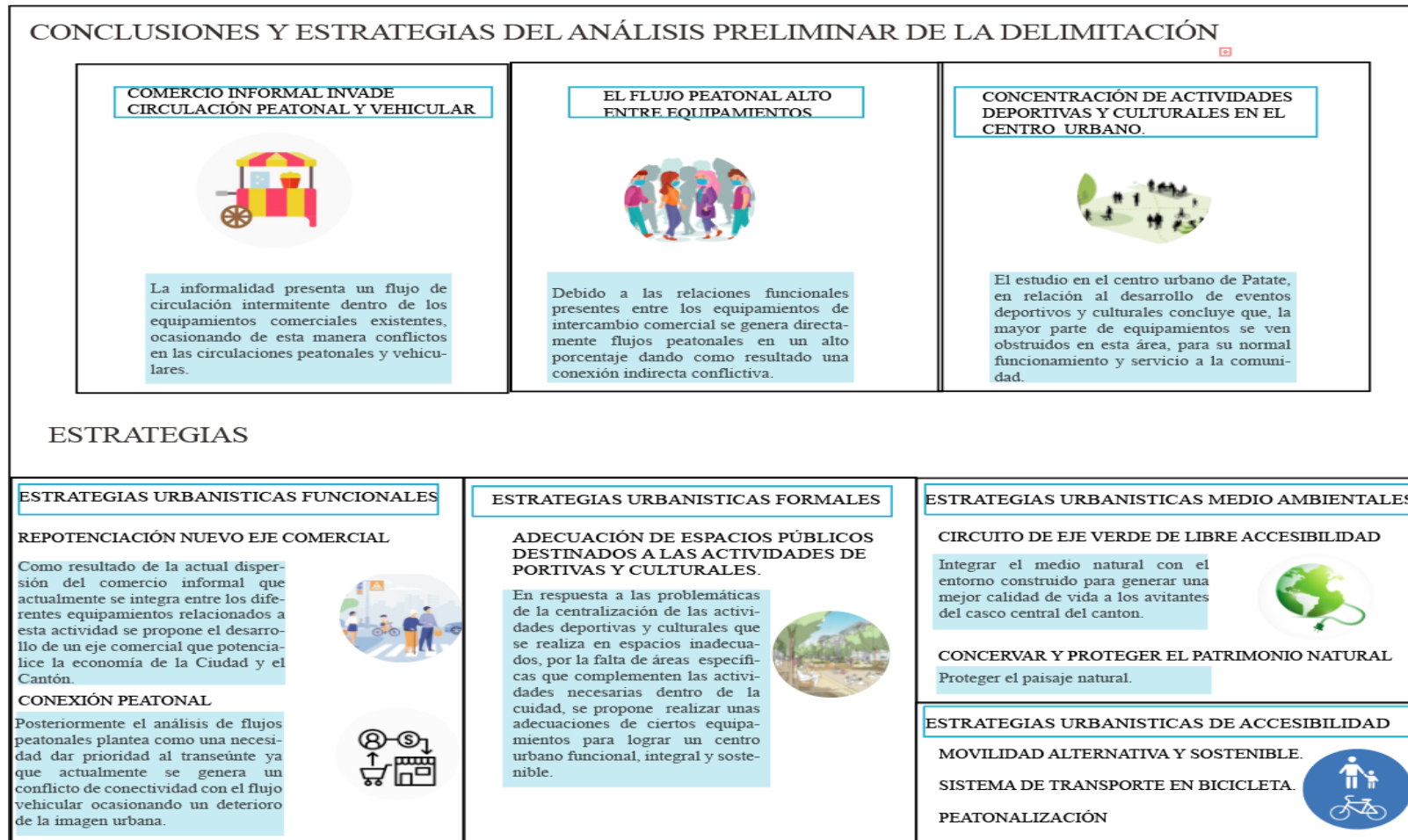
Falta de conocimiento de un plan de conservación del patrimonio por parte de la municipalidad.

*Nota.* Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Patate PD Y OT Patate. Elaborado por: David Altamirano

### 3.5.5 Conclusiones y estrategias del análisis preliminar de la delimitación espacial

**Figura 38**

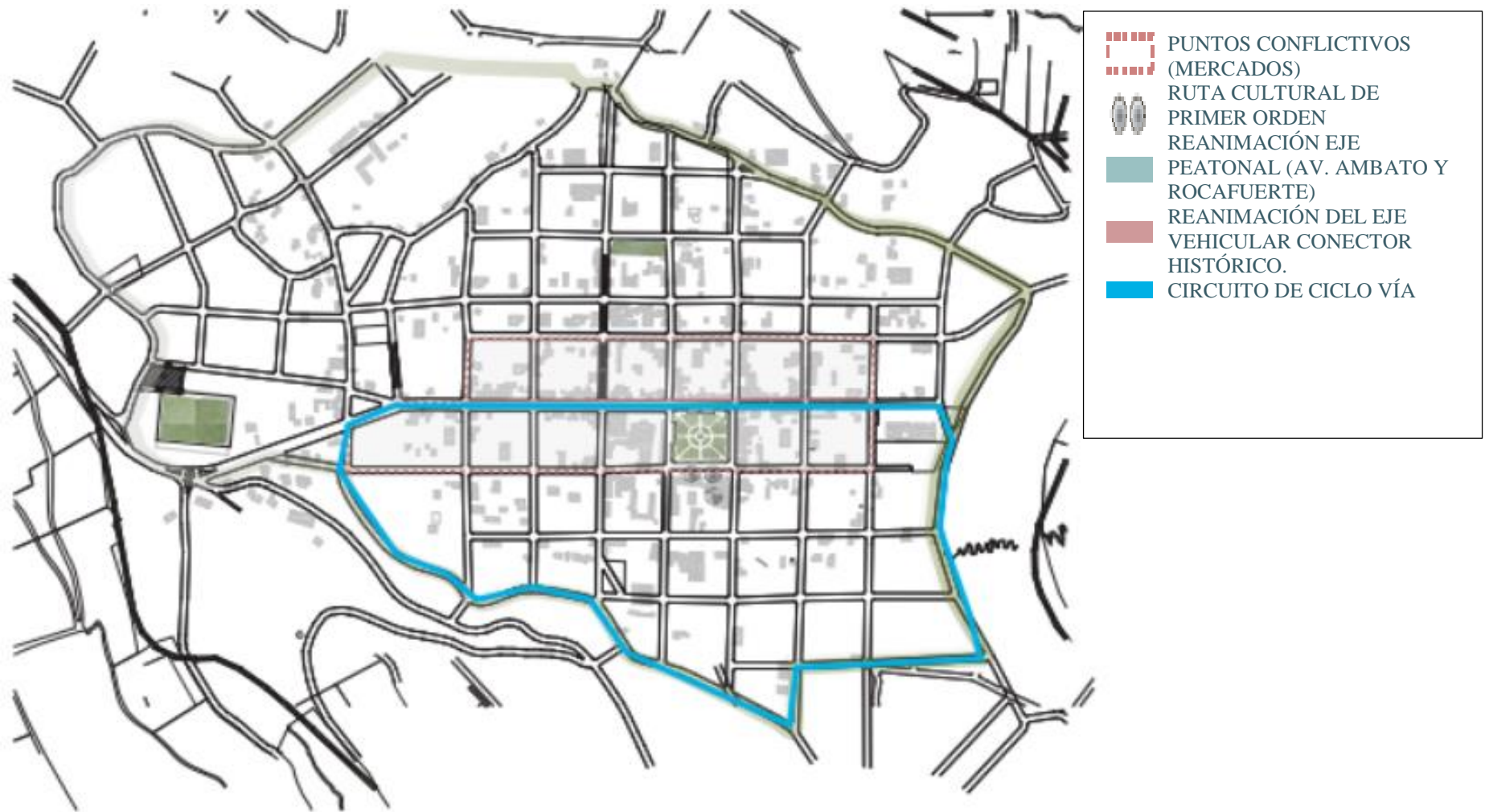
*Conclusiones y estrategias del análisis preliminar de la delimitación espacial.*



*Nota;* Esta figura demuestra a que conclusiones y estrategias se llegaron luego del análisis Elaborado por: David Altamirano

### 3.5.6 Plan masa 1

**Figura 39.**  
*Plan masa 1*

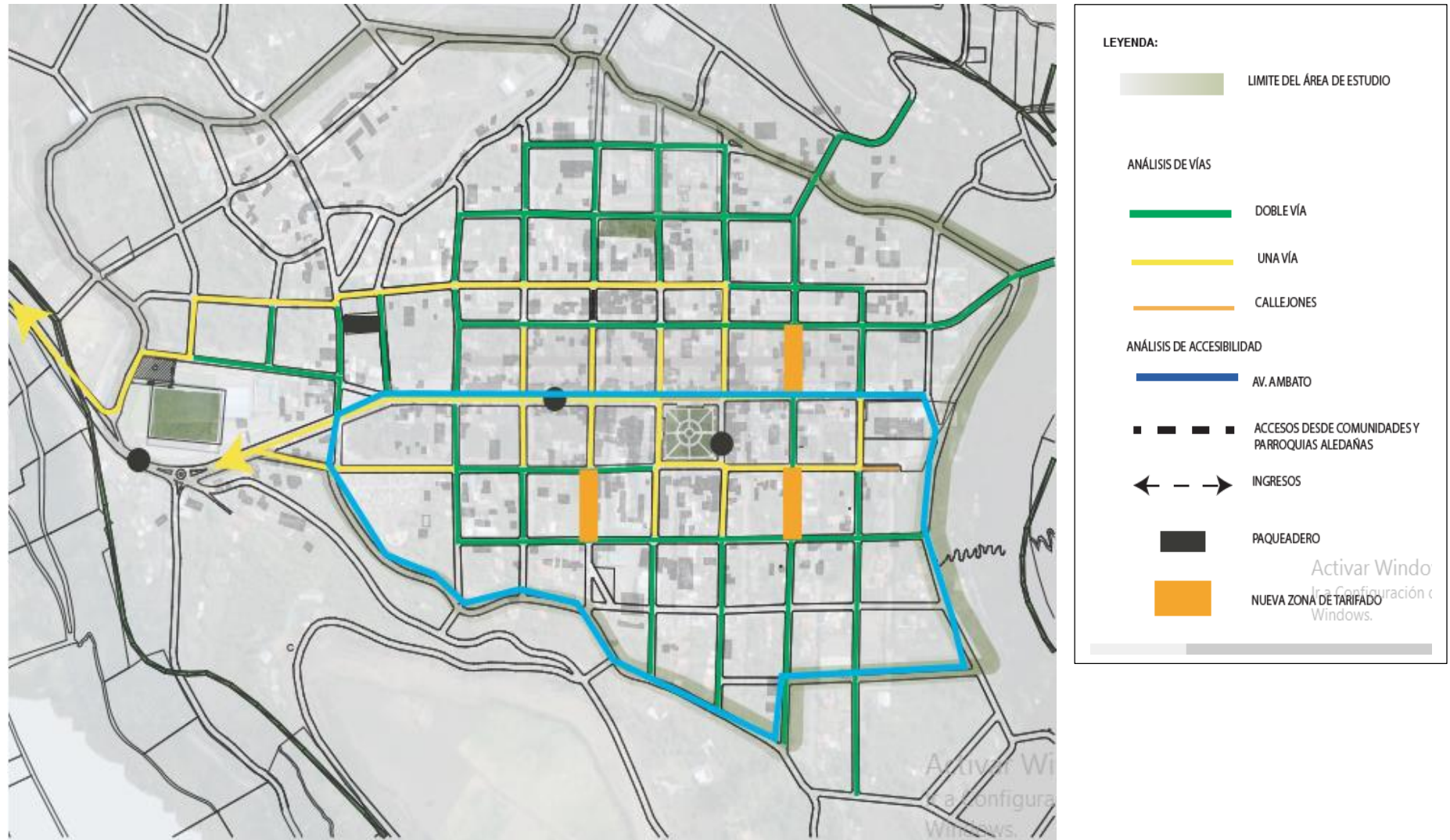


*Nota.* Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Patate PD Y OT Patate. Elaborado por: David Altamirano



### 3.5.7 Plan masa 2

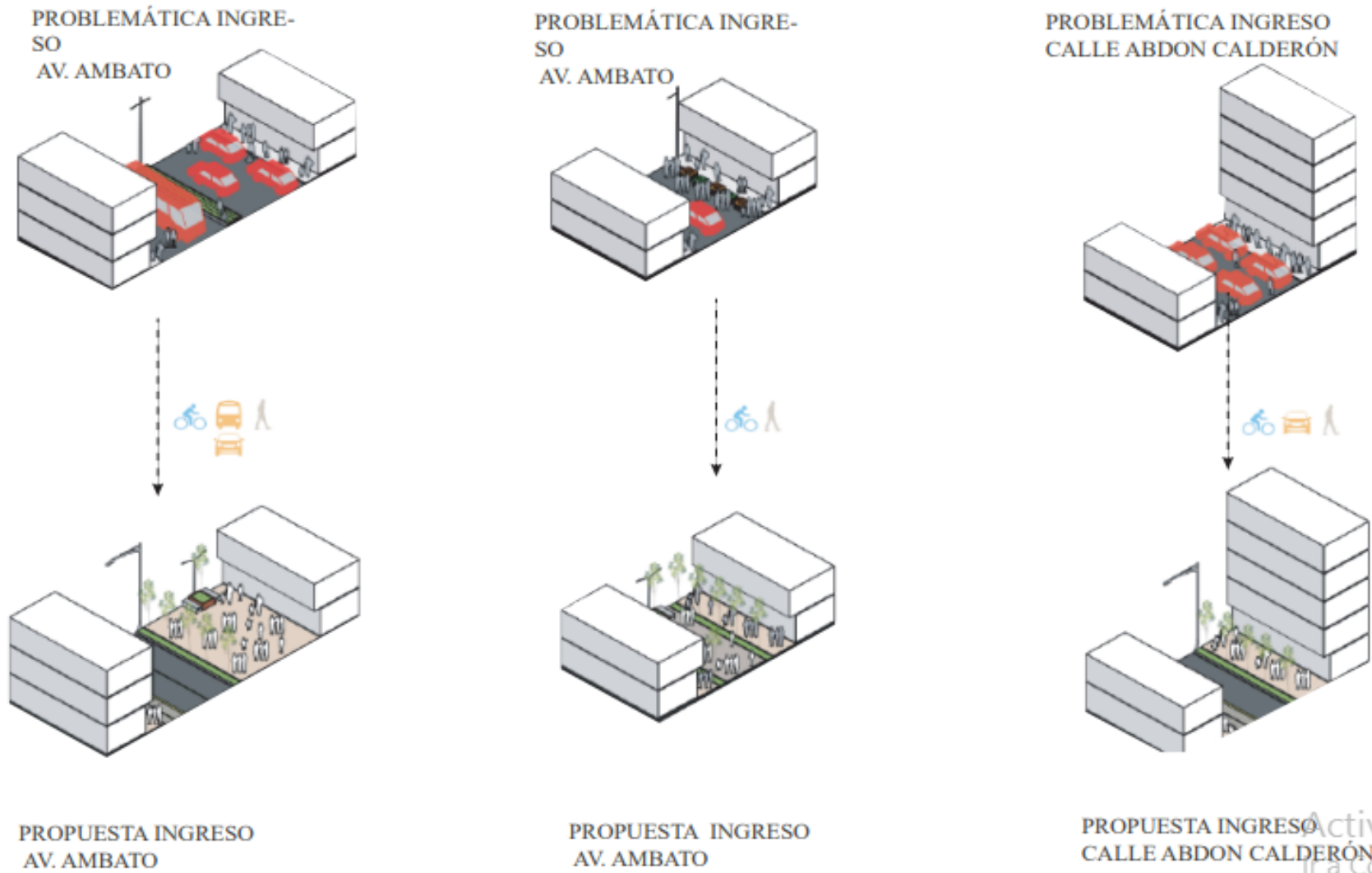
Figura 40



*Nota.* Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Patate PD Y OT Patate. Elaborado por: David Altamirano

### 3.5.8 Intensiones de propuesta

**Figura 41.**  
*Intensiones de propuesta*

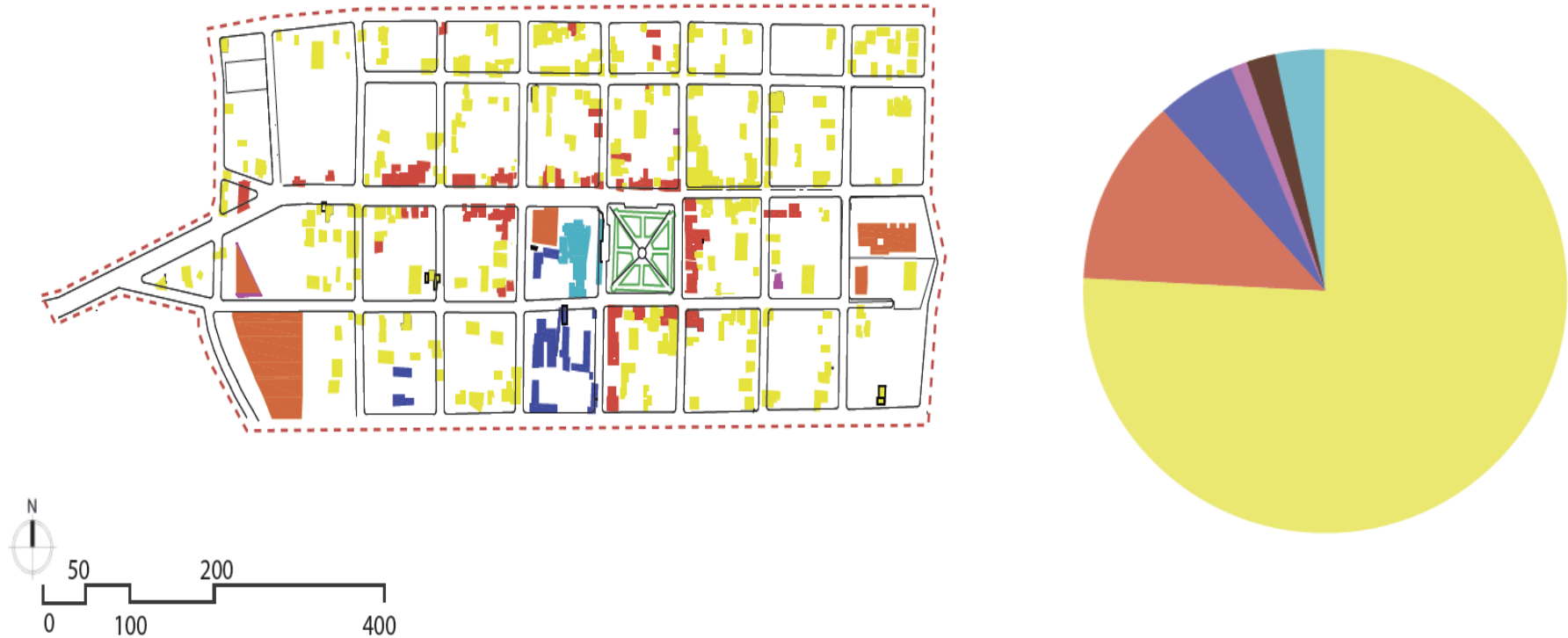


Nota. Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Patate PD Y OT Patate. Elaborado por: David Altamirano

### 3.5.9 Análisis preliminar - análisis urbano - uso del suelo

**Figura 42.**

*Análisis preliminar - análisis urbano - uso del suelo.*



*Nota.* Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Patate PD Y OT Patate. Elaborado por: David Altamirano

En el análisis del uso de suelo de la delimitación micro de estudio, los resultados señalan que la ocupación principal del territorio está destinado a la vivienda con un 73%, seguido del comercio con un 12%, servicios 5%, industria 1%, educación 1%, gubernamental 3%. De esta manera se puede idéntica que el área de estudio responde mayormente a una ocupación residencial; sin embargo, el comercio es otra actividad muy fuerte en el sitio.

### 3.5.10 Análisis preliminar - análisis urbanos - llenos y vacíos

**Figura 43.**

*Análisis preliminar - análisis urbanos - llenos y vacíos.*



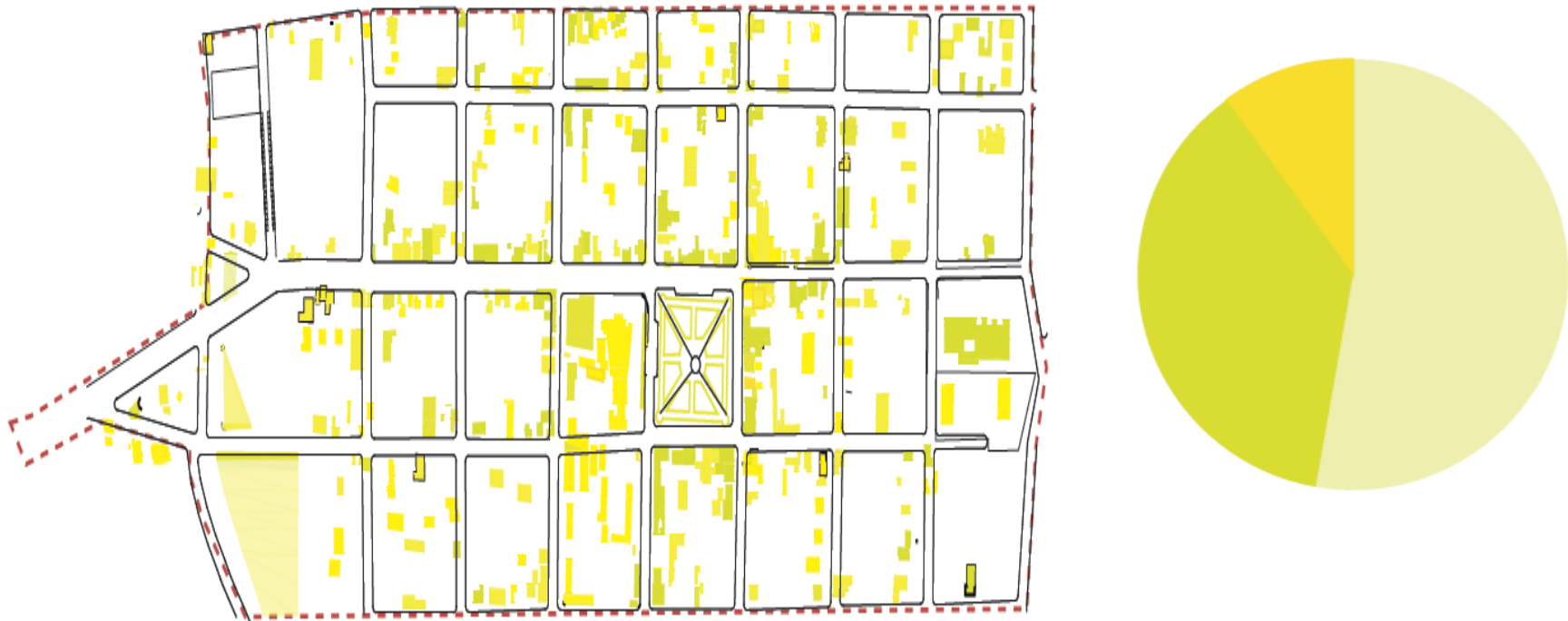
*Nota.* Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Patate PD Y OT Patate. Elaborado por: David Altamirano

Se puede apreciar que el 62% de los predios existentes se encuentran ocupados y solamente el 42% del territorio aún están vacíos. Mediante el análisis realizado se denota que el sitio de estudio está ocupado prácticamente en su totalidad, por lo que la recuperación y remodelación de los espacios disponibles es una de las opciones más viables para mejorar el entorno del mismo, además al existir tal ocupación se abre la puerta al crecimiento en altura, y por último en zonas donde la ocupación del territorio es muy alta se opta por la implementación de mejoras urbanas sobre los pocos espacios públicos disponibles y calles aledañas.

### 3.5.11 Análisis preliminar - análisis urbano - altura de edificación

**Figura 44.**

*Análisis preliminar - análisis urbano - altura de edificación*



*Nota.* Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Patate PD Y OT Patate. Elaborado por: David Altamirano

En el sector estudiado, se puede encontrar que la altura predominante en las construcciones existentes es de 1 PISO que corresponde al 53% del total de las edificaciones, en segundo lugar, se encuentra inmuebles de 2 PISOS con 37%, seguido de 3 PISO con 10% y normalmente 4 PISOS con 1%. Con estos resultados se determina que la altura predominante en el sector va de 1 a 2 pisos, sin embargo, la existencia de una construcción de 4 pisos podría dar apertura al crecimiento en altura del lugar.

### 3.5.12 Análisis preliminar - análisis urbano – áreas verdes

#### Figura 45.

*Análisis preliminar - análisis urbano - áreas verdes*



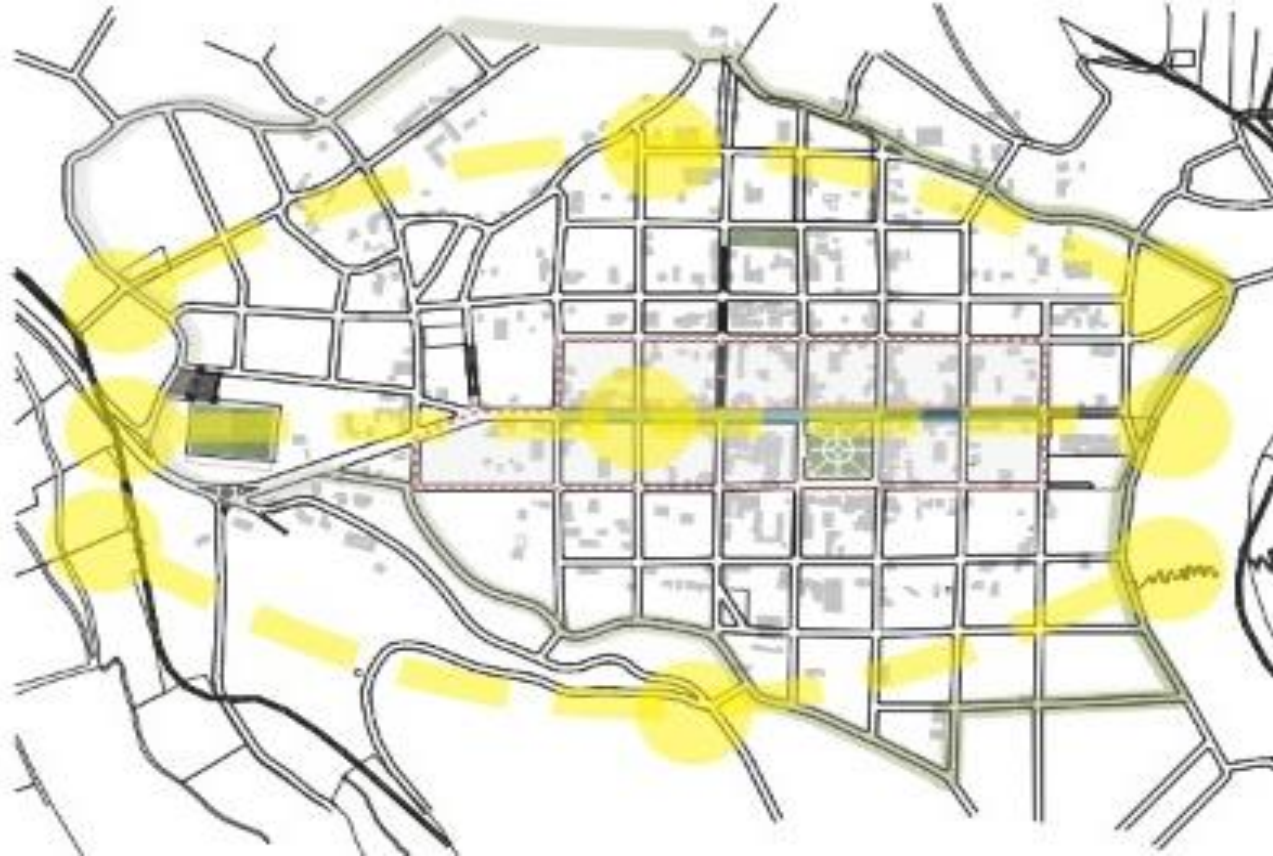
*Nota.* Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Patate PD Y OT Patate. E

La mayoría de area verde enciontrada, se lo considera como area verde artificial como plazas. Esto en la parte centro del sector de estudio mientras que a sus alrededoresse encuentra area verde natural como un 34% lo que son los bosques, el sector y sus espacios verdes artificiales tienen un gran potencial para ser cultivados.

### 3.5.13 Análisis preliminar – Carta solar

**Figura 46.**

*Análisis preliminar – carta solar*



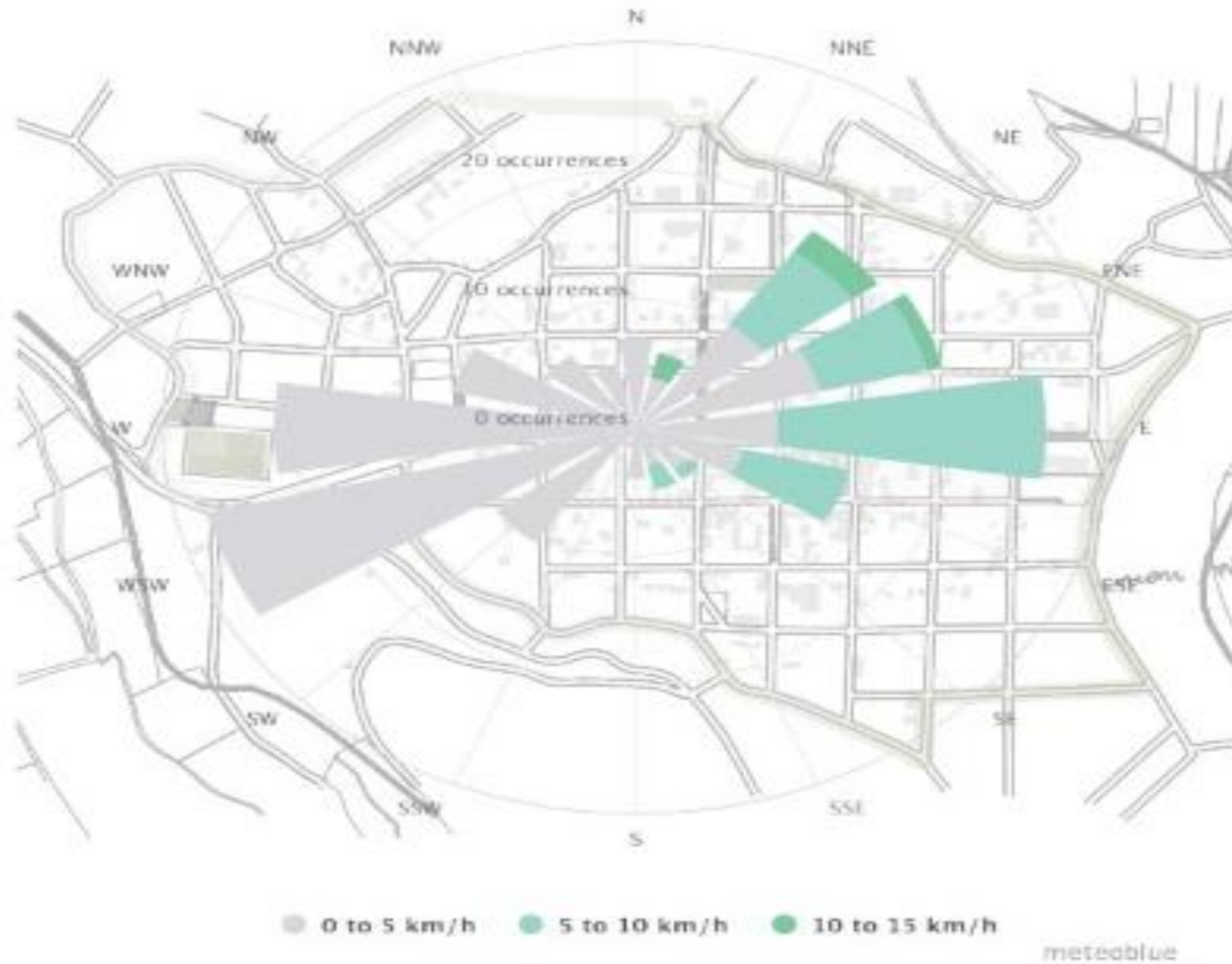
*Nota.* Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Patate PD Y OT Patate. Elaborado por: David Altamirano

El análisis posterior nos muestra cómo debido a la ubicación del sector y su posición, el sol influye directamente, pues el clima que se presenta el mismo varía entre los 18° a 23° por lo cual se pretende plantear una conexión de áreas verdes, creando un parque lineal que conectara varias áreas verdes con barrios principales del sector, aprovechando los vientos que provienen desde el caudal del río Patate con una fuerte brisa y a la vez su ventilación natural para contrarrestar el efecto del sol y las altas temperaturas.

### 3.5.14 Análisis preliminar – Mapa rosa de los vientos

**Figura 47.**

*Análisis preliminar – mapa rosa de los vientos*



*Nota.* Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Patate PD Y OT Patate. Elaborado por: David Altamirano



### 3.5.17 Análisis preliminar – Imagen urbana actual 1

**Figura 48.**

*Análisis preliminar – Imagen urbana actual 1*



*Nota.* Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Patate PD Y OT Patate. Elaborado por: David Altamirano

### 3.5.18 Análisis preliminar – Imagen urbana actual 2

**Figura 49.**

*Análisis preliminar – Imagen urbana actual 2*



*Nota.* Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Patate PD Y OT Patate. Elaborado por: David Altamirano

### 3.5.19 Alternativa de paleta de colores para fachadas según la producción de Patate

**Figura 50.**

*Alternativa de paleta de colores para fachadas según la producción de Patate*



Se llega a una aproximación de colores por medio de las siguientes gamas:

- a. Marrones
- b. Ocre
- c. Rosas
- d. Verdes
- e. Terracotas
- f. Azul - Verdoso
- g. Terracotas Naranjas
- h. Azules
- i. Terracotas Marrones
- j. Grises

Para la propuesta de aplicación y obtención de la paleta de colores para las fachadas para la propuesta de reanimación urbana en el centro urbano del cantón Patate, se abstraen los colores de los granos producidos en el cantón, para ello se tomó en consideración granos tales como el maíz, fréjol, cebada, chocho, lenteja arrojando una gama de colores tales como marrón, rosa, terracotas, terracotas, naranjas, terracota morada, ocre, verdes, azules, grises.

A estas coles se aplica una técnica de degradación de colores y se obtuvo la paleta de colores para la propuesta de las fachadas.

*Nota.* Pla Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Patate PD Y OT Patate. Elaborado por: David Altamirano

### 3.5.21 Mejoramiento imagen urbana

**Figura 51.**

*Mejoramiento imagen urbana*



*Nota.* Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Patate PD Y OT Patate. Elaborado por: David Altamirano

### 3.6 Análisis e interpretación de resultados

Se procede a desglosar la información en forma ordenada, de acuerdo con porcentajes estadísticos obtenidos, los cuales permiten realizar la interpretación y análisis de la opinión de la población del Cantón Patate en relación a la reanimación de su casco urbano.

#### 3.6.1 Interpretación de la encuesta

##### Datos informativos

**Tabla 2.**

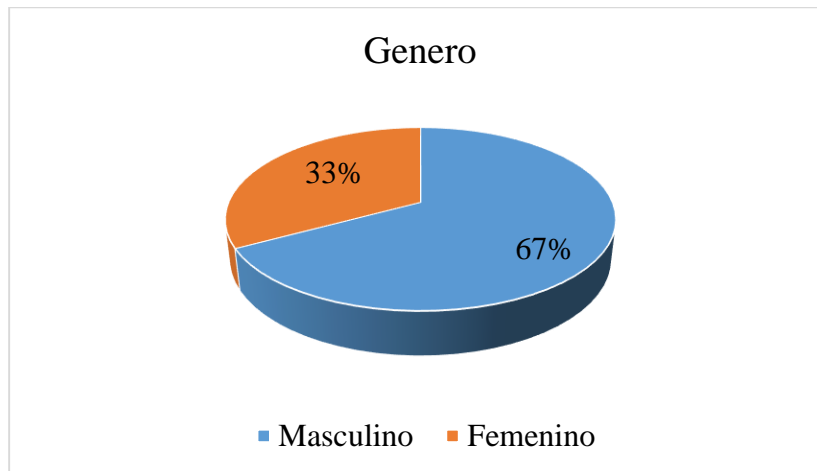
*Género*

<b>Alternativas</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>
Masculino	251	67%
Femenino	123	33%
<b>Total</b>	<b>374</b>	<b>100%</b>

*Nota.* Se muestra los resultados de las encuestas realizadas en la ciudad de Patate. Elaborado por: David Altamirano

**Figura 52**

*Género*



*Nota.* Se muestra los resultados de las encuestas realizadas en la ciudad de Patate. Elaborado por: David Altamirano

**Análisis e Interpretación.** Según los datos alcanzado, se puede apreciar que del 100% de la población encuestada, el 67% de los encuestados pertenecen al género masculino, mientras que el 33% son del género femenino, de acuerdo a estos resultados se puede determinar que los varones son los que predominan en cantidad en la población del cantón Patate, sin embargo, el sexo femenino también representa una cantidad bien significativa.

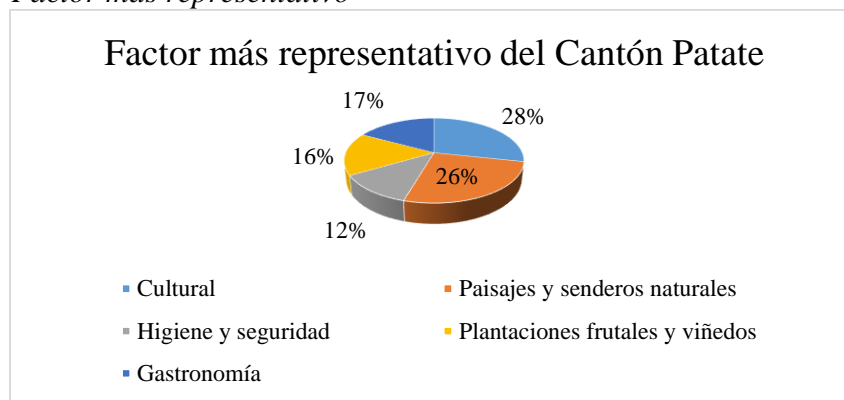
### Pregunta 1. ¿Qué factor considera usted como el más representativo del cantón Patate?

**Tabla 3.**  
*Factor más representativo*

<b>Alternativas</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>
Cultural	106	28%
Paisajes y senderos naturales	98	26%
Higiene y seguridad	45	12%
Plantaciones frutales y viñedos	61	16%
Gastronomía	64	17%
<b>Total</b>	<b>374</b>	<b>100%</b>

*Nota.* Se muestra los resultados de las encuestas realizadas en la ciudad de Patate. Elaborado por: David Altamirano

**Figura 53**  
*Factor más representativo*



*Nota.* Se muestra los resultados de las encuestas realizadas en la ciudad de Patate. Elaborado por: David Altamirano

**Análisis e interpretación.** Según los datos obtenidos se demuestra que el 26% de la población encuestada considera que el factor más representativo del cantón Patate son los Paisajes y senderos naturales, mientras que un 28% considera al factor cultural como el más importante, un 16% consideran como un factor característico del cantón a las plantaciones frutales y viñedos y un 17% su exquisita gastronomía, factor único del cantón. Por lo tanto, se puede apreciar la opción de dirigir la reanimación hacia los senderos naturales que incluiría los parques del cantón donde se pueden priorizar las actividades de recreación, así como también re potencializar los sitios patrimonio cultural del cantón Patate.

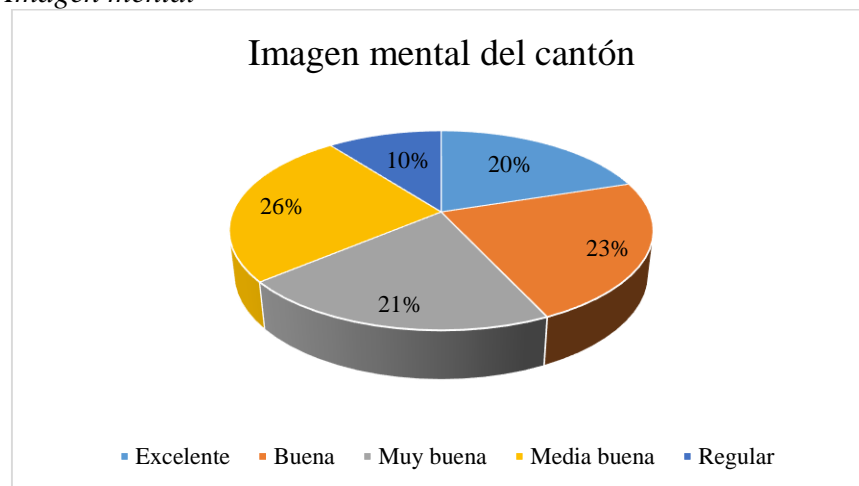
## Pregunta 2. ¿Defina la imagen mental que tiene de su cantón Patate?

**Tabla 4.**  
*Imagen mental*

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
Excelente	75	20%
Buena	86	23%
Muy buena	78	21%
Media buena	96	26%
Regular	39	10%
<b>Total</b>	<b>374</b>	<b>100%</b>

*Nota.* Se muestra los resultados de las encuestas realizadas en la ciudad de Patate. Elaborado por: David Altamirano

**Figura 54**  
*Imagen mental*



*Nota.* Se muestra los resultados de las encuestas realizadas en la ciudad de Patate. Elaborado por: David Altamirano

**Análisis e interpretación.** De los datos obtenidos se observa que el 20% de la población considera que la imagen que su cantón proyecta es excelente, un 23% la considera buena, un 21% muy buena y un 26% como media buena y el 10% regular, estos resultados indican que es muy necesario intervenir en la reanimación del cantón, para mejorar y superar las expectativas de su imagen y sembrar en la mentalidad de la población el amor a su pueblo y tierra de nacimiento.

**Pregunta 3. ¿Considera usted, que se está perdiendo el valor histórico del cantón Patate?**

**Tabla 5**  
*Pérdida del valor histórico*

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
Si	168	45%
No	109	29%
Desconoce	97	26%
<b>Total</b>	<b>374</b>	<b>100%</b>

*Nota.* Se muestra los resultados de las encuestas realizadas en la ciudad de Patate. Elaborado por: David Altamirano

**Figura 55**  
*Pérdida del valor histórico*



*Nota.* Se muestra los resultados de las encuestas realizadas en la ciudad de Patate. Elaborado por: David Altamirano

**Análisis e interpretación.** Según los datos alcanzados para esta interrogante se observa que del 100% de la población encuestada, el 45% de las personas encuestadas afirma que se está perdiendo el valor histórico de la arquitectura del cantón Patate, tan solo un 29% indica que no considera una pérdida de valor, sin embargo, se cuenta con un porcentaje del 26% que desconoce la respecto, lo cual cabe resaltar la importancia de dar a conocer sobre la importancia que tiene un determinado espacio público o privado y de algún patrimonio del cantón Patate.



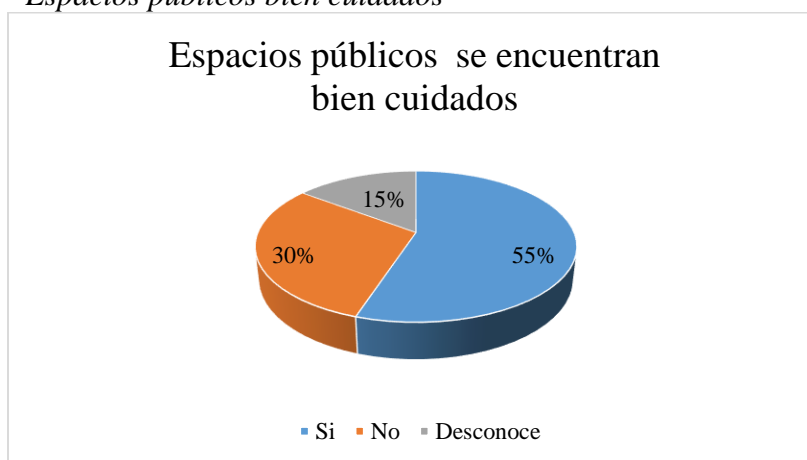
**Pregunta 4. ¿Considera usted, que los espacios públicos del cantón Patate, se encuentran bien cuidados?**

**Tabla 6.**  
*Espacios públicos bien cuidados*

<b>Alternativas</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>
Si	206	55%
No	113	30%
Desconoce	55	15%
<b>Total</b>	<b>374</b>	<b>100%</b>

*Nota.* Se muestra los resultados de las encuestas realizadas en la ciudad de Patate. Elaborado por: David Altamirano

**Figura 56**  
*Espacios públicos bien cuidados*



*Nota.* Se muestra los resultados de las encuestas realizadas en la ciudad de Patate. Elaborado por: David Altamirano

**Análisis e interpretación.** Según los datos encontrados en esta pregunta se demuestra que del 100% de la población encuestada, el 55% de las personas encuestadas consideran que los espacios públicos no se encuentran bien cuidados mientras tan solo un 30% manifiesta que sí, no obstante un 15% desconoce la respecto, Por lo tanto, de acuerdo a estos resultados se puede determinar que es evidente la necesidad de un reordenamiento de los espacios y evitar estancamientos en la circulación vehicular y peatonal en el casco central del cantón Patate.

**Pregunta 5. ¿Considera usted, que es necesario establecer normas de uso y comportamiento en el espacio público, del cantón Patate?**

**Tabla 7**

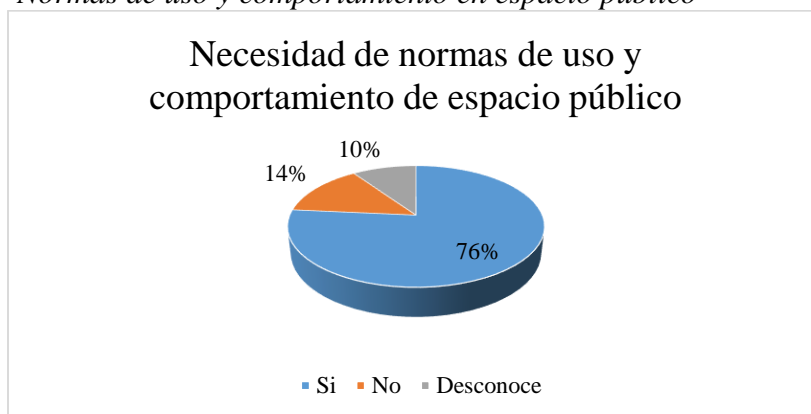
*Normas de uso y comportamiento en espacio público*

<b>Alternativas</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>
Si	286	76%
No	52	14%
Desconoce	36	10%
<b>Total</b>	<b>374</b>	<b>100%</b>

*Nota.* Se muestra los resultados de las encuestas realizadas en la ciudad de Patate. Elaborado por: David Altamirano

**Figura 57**

*Normas de uso y comportamiento en espacio público*



*Nota.* Se muestra los resultados de las encuestas realizadas en la ciudad de Patate. Elaborado por: David Altamirano

**Análisis e interpretación.** Según los datos obtenidos, se puede revelar que del 100% de la población encuestada, el 76 % de las personas encuestadas manifiesta que, si existe la necesidad de establecer normas de uso y comportamiento en los espacios públicos para los moradores propios del cantón y los visitantes, mientras que el 14% indicó que no, y el 10% demuestra desconocimiento sobre el tema, de esta manera se resalta la necesidad de establecer lineamientos que ayuden a mantener el correcto cuidado de la arquitectura y áreas recreacionales del cantón Patate.

**Pregunta 6. ¿Cree que la economía del Cantón Patate mejoraría con la adecuación de espacios para eventos deportivos y culturales?**

**Tabla 8.**

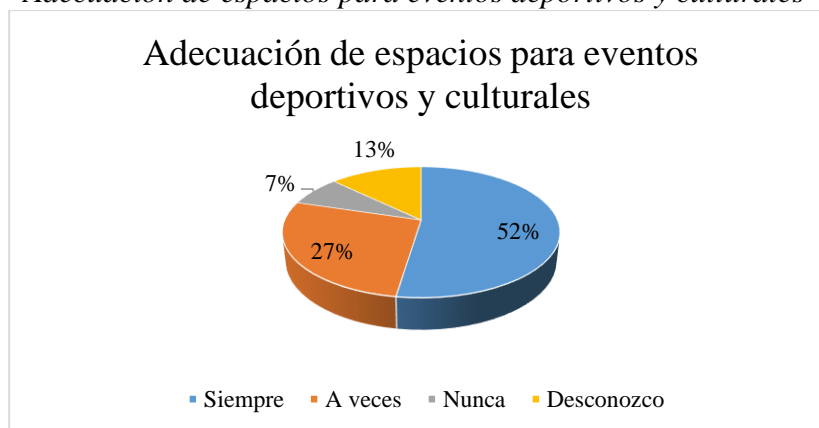
*Adecuación de espacios para eventos deportivos y culturales*

<b>Alternativas</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>
Siempre	196	52%
A veces	102	27%
Nunca	28	7%
Desconozco	48	13%
<b>Total</b>	<b>374</b>	<b>100%</b>

*Nota.* Se muestra los resultados de las encuestas realizadas en la ciudad de Patate. Elaborado por: David Altamirano

**Figura 58**

*Adecuación de espacios para eventos deportivos y culturales*



*Nota.* Se muestra los resultados de las encuestas realizadas en la ciudad de Patate. Elaborado por: David Altamirano

**Análisis e interpretación.** Según los datos obtenidos para esta interrogante, se puede observar que del 100% de la población encuestada, el 52% manifestó que siempre la economía del Cantón Patate mejoraría con la adecuación de espacios para eventos deportivos y culturales, seguido del 27% que menciona que solo a veces, el 7% dijo que nunca y el 13% simplemente desconoce sobre la importancia de estos elementos para el desarrollo social y económico del cantón Patate, por lo tanto se demuestra la necesidad de implementar planes de capacitación que ayuden a conocer los beneficios de estos espacios destinados al desarrollo de actividades deportivas y culturales.

**Pregunta 7. ¿Qué actividades usted, realiza con mayor frecuencia?**

**Tabla 9**  
Actividades a realizar

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
Deporte	120	32%
Recreación	116	31%
Comercio	86	23%
Investigación	36	10%
Acto religioso	16	4%
<b>Total</b>	<b>374</b>	<b>100%</b>

*Nota.* Se muestra los resultados de las encuestas realizadas en la ciudad de Patate. Elaborado por: David Altamirano

**Figura 59**  
Actividades a realizar



*Nota.* Se muestra los resultados de las encuestas realizadas en la ciudad de Patate. Elaborado por: David Altamirano

**Análisis e interpretación.** El 67 % de las personas encuestadas afirma que la actividad que más se dedica a realizar en los sitios escogidos en la pregunta anterior, es el deporte, seguido de actividades de recreación como caminata al aire libre, descanso, entre otros, según afirma un 25% de los encuestados, un 3% se dedica a actividades religiosas y comercio, respectivamente, lo que demuestra que se cuenta con una alta demanda de usuarios para los cuales es imprescindible realizar una intervención urbana de los espacios del casco central del cantón Patate.

**Pregunta 8. ¿Considera que la creación de una ciclo vía es una necesidad para la circulación segura de los ciclistas?**

**Tabla 10.**  
*Creación de una ciclo vía*

Alternativas	Frecuencia	Porcentaje
Si	296	79%
No	62	17%
Desconozco	16	4%
<b>Total</b>	<b>374</b>	<b>100%</b>

*Nota.* Se muestra los resultados de las encuestas realizadas en la ciudad de Patate. Elaborado por: David Altamirano

**Figura 60**  
*Creación de una ciclo vía*



*Nota.* Se muestra los resultados de las encuestas realizadas en la ciudad de Patate. Elaborado por: David Altamirano

**Análisis e interpretación.** Según los datos revelados para esta pregunta, se observa que del 100% de la población encuestada, el 79% manifestó que la creación de una ciclo vía si se torna una necesidad para la circulación segura de los ciclistas, mientras que el 17% expone que no, por lo tanto, de acuerdo a estos resultados se puede determinar que dentro de una readecuación de las vías se debería contar con un espacio donde los ciclistas circulen con mayor seguridad.

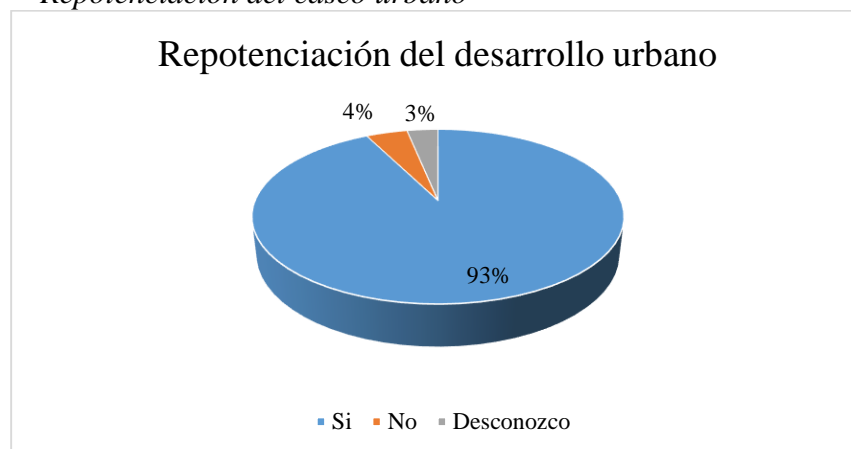
**Pregunta 9. ¿Considera usted, que es necesario repotenciar el desarrollo urbano del casco central del cantón Patate?**

**Tabla 11.**  
*Repotenciación del casco urbano*

<b>Alternativas</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>Porcentaje</b>
Si	346	93%
No	16	4%
Desconozco	12	3%
<b>Total</b>	<b>374</b>	<b>100%</b>

*Nota.* Se muestra los resultados de las encuestas realizadas en la ciudad de Patate. Elaborado por: David Altamirano

**Figura 61**  
*Repotenciación del casco urbano*



*Nota.* Se muestra los resultados de las encuestas realizadas en la ciudad de Patate. Elaborado por: David Altamirano

**Análisis e interpretación.** El 93 % de las personas encuestadas indican que, si es necesario implementar un proyecto de repotenciación del casco urbano central del cantón Patate, y tan solo un 4% indica que no es necesario. De acuerdo a estos resultados se determina la necesidad de aplicar un estudio de intervención urbana, presentando una propuesta teórica en el espacio evolución con el tiempo, demostrando la necesidad de recuperar los espacios públicos en el área recreacional y comercial del cantón de forma emergente.

### **3.6.2 Interpretación de la entrevista dirigida a la administración**

#### **Pregunta 1. ¿Cómo administrativo como considera la situación actual del casco central del cantón Patate?**

En esta interrogante de los administrativos seleccionados, la mayoría de ellos concuerdan en que la situación actual del casco central del cantón Patate está en deterioro, desorganizado, lo cual provoca limitaciones en la circulación vehicular y peatonal específicamente en días festivos y feriados.

#### **Pregunta 2. ¿Cómo administrativo, que gestiones han realizado por mejorar la economía del cantón Patate?**

La mayoría de los entrevistados manifestaron que si se ha llevado a cabo diferentes gestiones por recaudar fondos y adecuaciones de los espacios públicos para evitar determinados problemas de movilidad.

#### **Pregunta 3. ¿Cómo administración, que actividades creen que deberían ser potenciadas para atraer a propios y extraños?**

Al respecto los entrevistados responde que las actividades deportivas y culturales, son las principales que deberían ser fortalecidas, las misma que ayudan a la sociedad en general, de modo que esto permite alcanzar una mejor calidad de vida en toda la población del cantón Patate.

#### **Pregunta 4, ¿Cree que el casco central debería ser re-potencializado desde una intervención urbanística, para mejorar el fluido vehicular y peatonal?**

En efecto todos los entrevistados respondieron de manera positiva en esta interrogante, resaltando que la movilidad da paso a una mejora imagen del cantón, normal realización de múltiples actividades en beneficio del desarrollo socioeconómico de la población del cantón Patate.

### **3.7 Conclusiones capitulares**

De acuerdo a los diferentes análisis realizados, se pudo observar que el cantón Patate, dispone de una gran variedad de atributos que hacen un sector atractivo para propios y extraños, posee un clima excepcional el cual se mantiene en temperaturas acondicionadas para personas de todo origen, Luego de haberse llevado a cabo el análisis del fluido vial, se pudo evidenciar que en determinados horarios es alto, el mismo que en muchas ocasiones se obstaculiza.

El espacio público determinado en la ciudad de Patate permite encontrar dos factores predominantes en el presente diagnóstico. Las áreas verdes de las cuales se desglosan en parques históricos, de descanso, y recreativos, los mismos que se encuentran dispersos en el centro urbano. Con el análisis de aglomeraciones que se realizó los días jueves y domingos, en las horas de la mañana, se pudo observar que existe grandes aglomeraciones de gente en el centro de la ciudad, debido a la feria agropecuaria que se genera en el mercado central. Haciendo que el área de estudio se centre en el centro de la ciudad.

También se pudo evidenciar que el cantón Patate, dispone de una gran variedad en flora y fauna, lo que hace de este sector un lugar hermoso y llamativo, el mismo que enriquece su ecosistema. Luego de haberse aplicado los respectivos instrumentos de recopilación de datos, se pudo evidenciar la necesidad de llevarse a cabo la reanimación urbana del casco central, con el principal objetivo de re-potencializar las actividades deportivas, culturales y sobre todo el desarrollo económico hacia una mejor calidad de vida de la población en general.



## **CAPITULO IV**

### **GENERACIÓN DE LA PROPUESTA**

#### **4.1 Generalidades**

El objetivo principal de este proyecto es intervenir el casco central que se encuentra deteriorado, este es el caso del antiguo Cantón Patate que no ha sido reanimado urbanísticamente desde hace muchos años. El casco central de este cantón cuenta con un solo parque central en cuyo alrededor se aglomeran negocios comerciales de venta de productos tradicionales del cantón, además de vendedores informales; en la actualidad, la falta de atención del municipio ha provocado que no se atienda esta problemática que daña la vista general de quienes la visitan.

Una vez desarrollado el análisis del casco central y sus necesidades, se sabe de antemano que el único punto de toda la calle a conservar es la del parque central, aunque se deben realizar ciertas modificaciones para embellecer el lugar. Además, el proyecto de la creación espacios libres a lo largo de todo el sector que comprende el casco central, así como una libre circulación en las aceras inclusivas para personas con discapacidad.

Dichos espacios albergarán diferentes usos dependiendo de las necesidades del sector, las que se obtuvieron del estudio realizado en los aportados anteriores. Esta propuesta es de carácter urbana, con la que se busca la relación directa con la ciudad y su población, esto se logra mediante la incorporación de trayectorias de movilidad alternativa las mismas que tienen como base la propuesta generada por el Municipio de Patate en el Plan de Movilidad y Espacios Públicos diseñado por el Ministerio de Turismo pero que no se aprobó; dichas trayectorias vinculan plazas, parques, equipamientos de diferentes tipos, etc. con el nuevo proyecto.

Para conseguir la reanimación urbana del cantón Patate específicamente consiste en crear estrategias urbanas en donde, este proyecto sea beneficiario para los habitantes del cantón, así mismo por ser uno de los cantones más turísticos y por encontrarse en un punto medio entre Baños y Pelileo es necesario brinde facilidad de acceso vehicular, peatonal y seguridad al turismo, manteniendo el ordenamiento de las vías, áreas comerciales, áreas creativas, área cultural y equipamiento, con la finalidad de obtener la mejora y crecimiento del desarrollo Urbano para el Cantón.

#### **4.2 Propuesta Urbana**

Una vez realizado análisis vial se procede al diseño de la propuesta urbana, mediante la cual se busca mejorar las condiciones de vida de los habitantes por medio de la implementación de estrategias de movilidad alternativa eficiente y de calidad, para brindar seguridad a los usuarios tanto peatonales como ciclistas. Las estrategias están dirigidas a mejorar el sistema vial y potenciar los sistemas de movilidad no motorizada, además de generar una red verde que conecte parques y equipamientos con el equipamiento urbano que se planteará en el predio de estudio.

#### **4.3 Equipamiento para movilidad alternativa y sostenible**

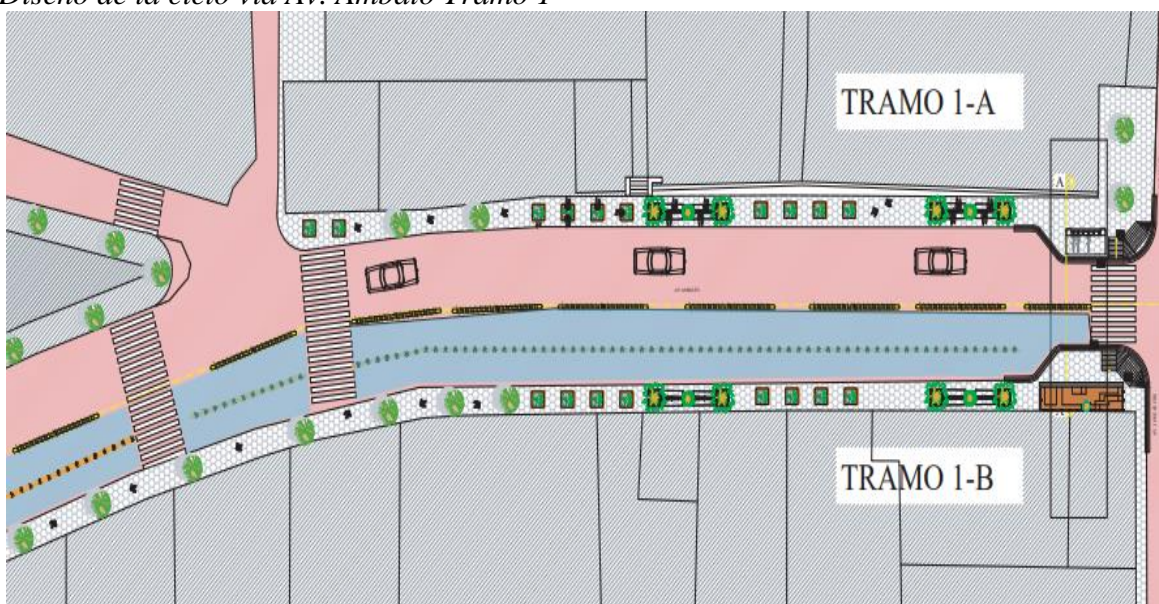
La generación de este equipamiento público con fines sociales tiene como complemento fundamental la incorporación de un plan de movilidad alternativo en base al diseño de más puntos que se consideren atractivos turísticos, para de esta manera mejorar la accesibilidad desde y hacia el proyecto, con la finalidad de que el recorrido que realicen los turistas sea seguro y se recupere el uso y disfrute de los espacios públicos. Para la definición de las rutas alternativas se optó por la utilización de algunos criterios de sintaxis espacial la misma que considera que para llegar de un lugar a otro la mayoría de las personas opta por transitar por el casco central de la ciudad que es más rápida y fácil, sin que necesariamente sean los más cortos. Los lugares que tienen variedad de usos son los más transitados y se vuelven atractivos, activos y por ende seguros.

#### 4.4 Sistema de transporte en bicicleta

En la actualidad en Patate no existe una red de ciclo vías lo que no proporciona una circulación continua ni segura. Es por esto que, lo que se busca alcanzar mediante la implementación de ciclo vías, con infraestructura preferencial, es dotar de seguridad y calidad a los recorridos. En la figura 62 se observa el sistema planteado en el sector de estudio determinado anteriormente, cuya finalidad es conectar de manera segura y continua todas las áreas verdes y zonas de concentración de tal manera que se potencialice el uso de espacios públicos existentes dentro del sector y las nuevas áreas verdes y nuevos equipamientos propuestos en el sector.

**Figura 62**

*Diseño de la ciclo vía Av. Ambato Tramo 1*



*Nota.* En la figura se puede observar la planificación de la nueva propuesta. Elaborador por David Altamirano

Como se observa en la figura, la propuesta es establecer una ciclo vía ubicada en el casco central como un eje radial el mismo que permite la conexión del Norte de la Ciudad con la zona central y de igual forma con la zona sur. De dicho eje se acceso a equipamientos diferentes, entre ellos equipamientos de salud, administración, educación, bienestar social, entre otros. La ciclo vía cuenta con corredores de coexistencia para garantizar la seguridad de los peatones.

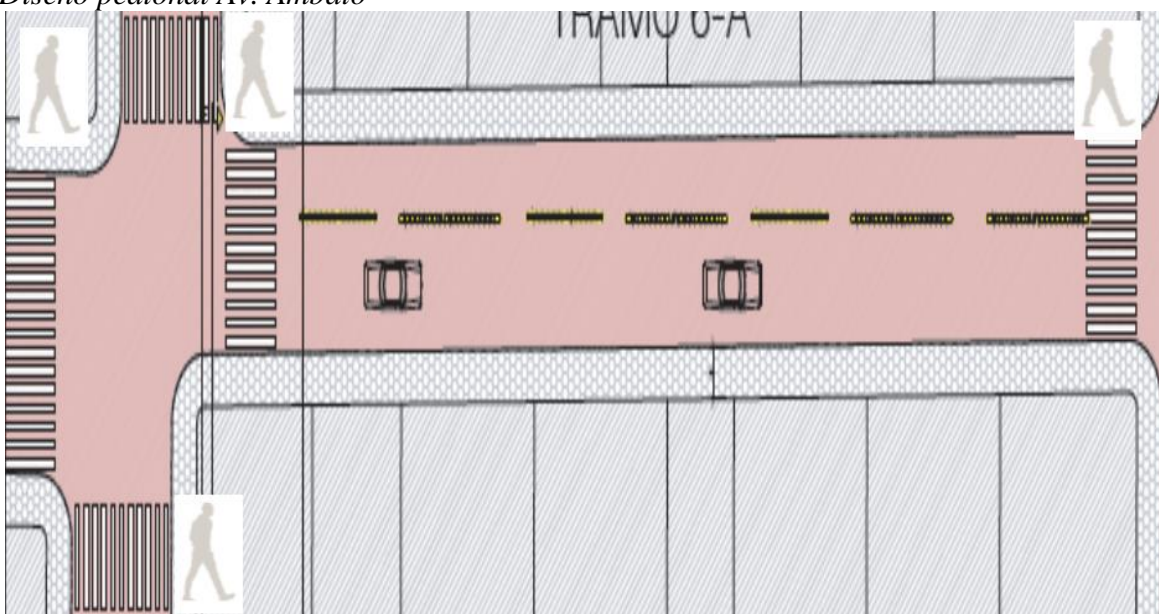
#### 4.5 Sistema de transporte peatonal

La planificación urbana de Patate en lo que en movilidad no motorizada se refiere, ha sido entendida únicamente como la inclusión de aceras con parterres estrechos por lo que la movilización a pie ha sido excluida, sabiendo que ésta forma parte de la movilidad no motorizada. Según el Ministerio de transporte y obras públicas el 30% de la movilidad cotidiana se da a pie, sin embargo, no ha sido considerada dentro del reparto al momento de construir las aceras y banquetas.

A continuación, el siguiente diseño peatonal:

**Figura 63**

*Diseño peatonal Av. Ambato*



*Nota.* En la figura se puede observar la planificación de la nueva propuesta. Elaborador por David Altamirano.

Como se observa en el diseño, la intensidad de los flujos peatonales dentro del área de estudio se da con mayor vigor en el casco central, con intensidad media en las calles aledañas y con intensidad baja en las demás vías. El sector de estudio está atravesado por la vía principal que cae al centro de la ciudad, el mismo que conecta la ciudad de norte a sur vinculando las principales calles de la ciudad pasando por el Centro Histórico siendo esta la zona con mayor desarrollo comercial y turístico.

## **4.6 Intervención en la vía del casco central**

Una vez dado a conocer la implementación de las redes de movilidad alternativa, se procede a la intervención en las vías próximas al predio de estudio, como se puede observar en los siguientes gráficos, donde se muestra el estado actual de las vías y la propuesta de actuación.

### **4.6.1 Tramo 1. Casco central**

#### *4.6.1.1 Estado actual*

El casco central de Patate presenta un reparto viario poco equilibrado, puesto que las áreas dispuestas para la circulación peatonal son escasas e insuficientes. Además, destacar que dichas áreas se encuentran en mal estado impidiendo una circulación peatonal fluida. Por otro lado, las áreas verdes se encuentran deterioradas por la falta de mantenimiento. La señalización horizontal en este tramo vial es deficiente.

## **4.7 Propuesta**

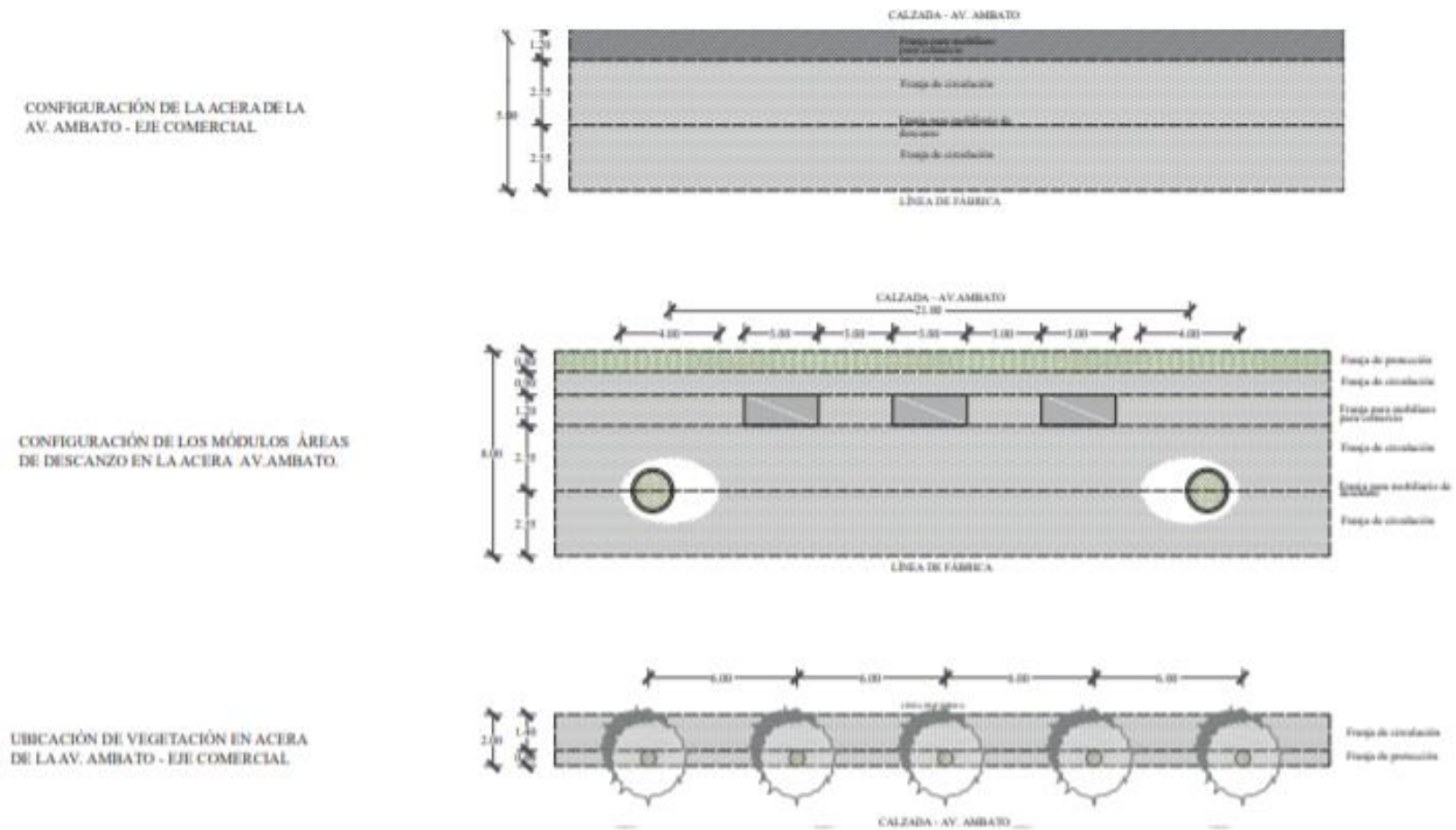
Se propone la ampliación del espacio para el peatón y libre accesibilidad inclusiva aumentar la sección para la circulación motorizada, dejando un carril de circulación y un arcén direccionado a las paradas del transporte público y estacionamiento vehicular momentáneo. Además, se integra un eje ciclista de doble sentido, mismo que se encuentra segregado de la circulación motorizada y peatonal por medio de vegetación. Se complementa además con la inclusión de señalización vertical y horizontal para mejorar el flujo peatonal.

A continuación, se indica la propuesta urbana como una alternativa, de modo que permitirá la reanimación y la inserción económica a todos los beneficiarios que se encuentran en el centro y entorno del casco urbanístico del cantón Patate.

4.7.1.1 Propuesta configuración de las aceras

**Figura 64**

Detalle de intervención, nivel micro tramo I-A: I-B



Nota. En la figura se puede observar la planificación de la nueva propuesta. Elaborador por David Altamirano

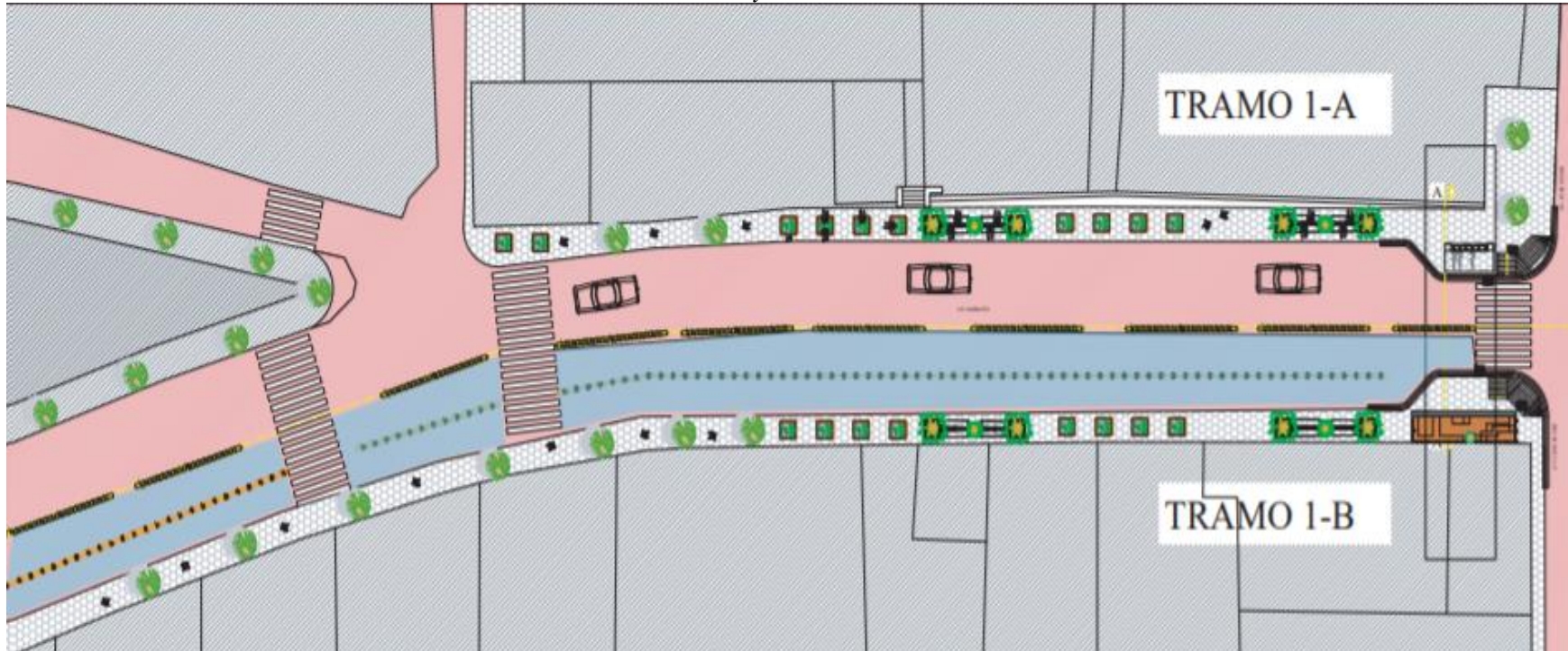
Para mayor detalle y mejor visibilidad, observar las láminas del formato A3.

4.7.1.2 Propuesta urbana – detalle de intervención - nivel micro tramo 1-A: 1-B

01 - NIVEL MICRO / TRAMO 1-A: 1-B

**Figura 65**

*Detalle de intervención, nivel micro tramo 1-A: 1-B Av. Ambato y Antonio José de Sucre*



*Nota.* En la figura se puede observar la planificación de la nueva propuesta. Elaborador por David Altamirano

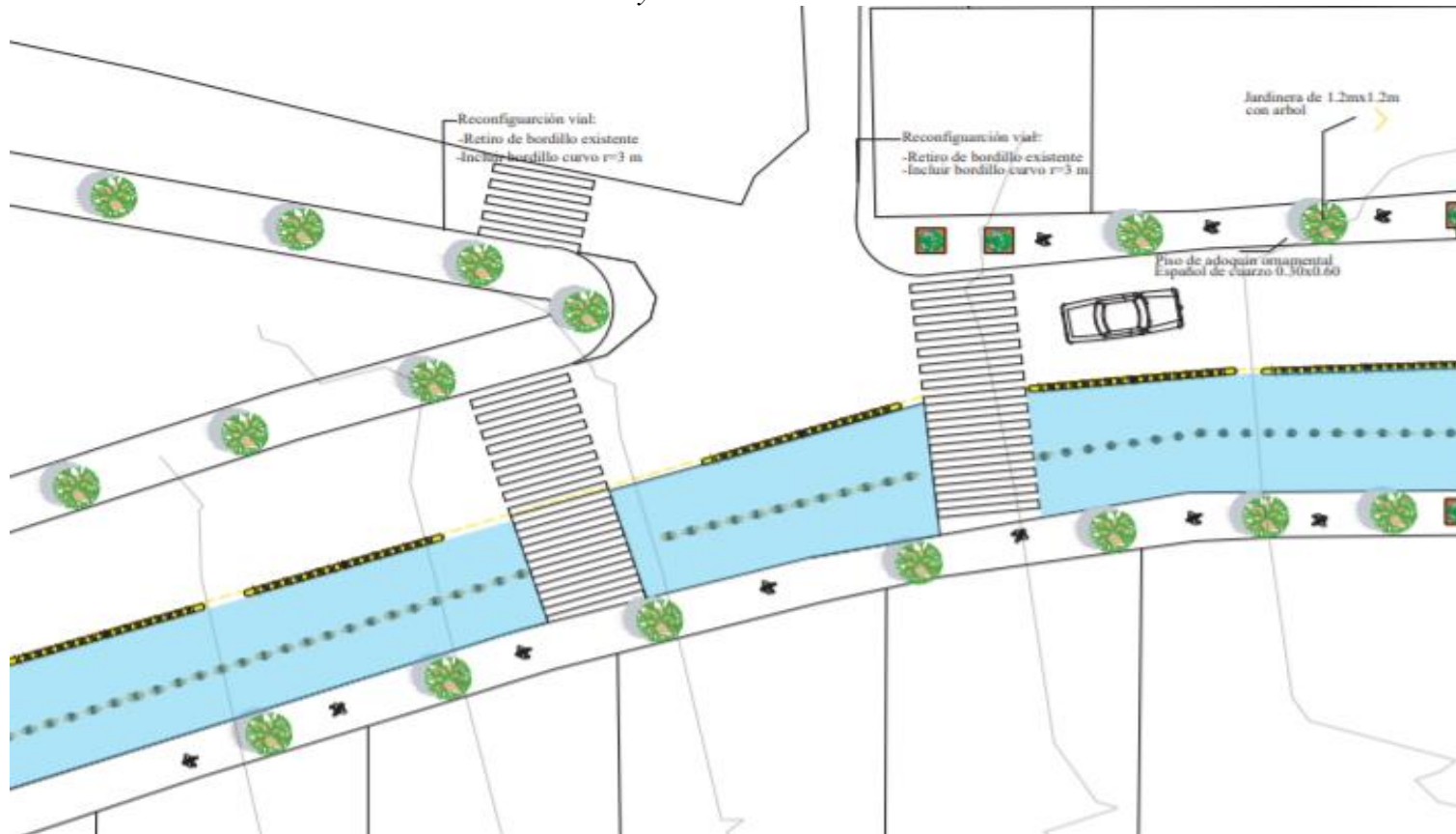
Para mayor detalle y mejor visibilidad, observar las láminas del formato A3.

4.7.1.2 Propuesta urbana - planos arquitectónicos - nivel micro tramo 1-A: 1-B

PLANOS ARQUITECTÓNICOS  
01 - NIVEL MICRO / TRAMO 1-A: 1-B

**Figura 66**

Plano arquitectónico - nivel micro tramo 1-A: 1-B Av. Ambato y Antonio José de Sucre



*Nota.* En la figura se puede observar la planificación de la nueva propuesta. Elaborador por David Altamirano

Para mayor detalle y mejor visibilidad, observar las láminas del formato A3.

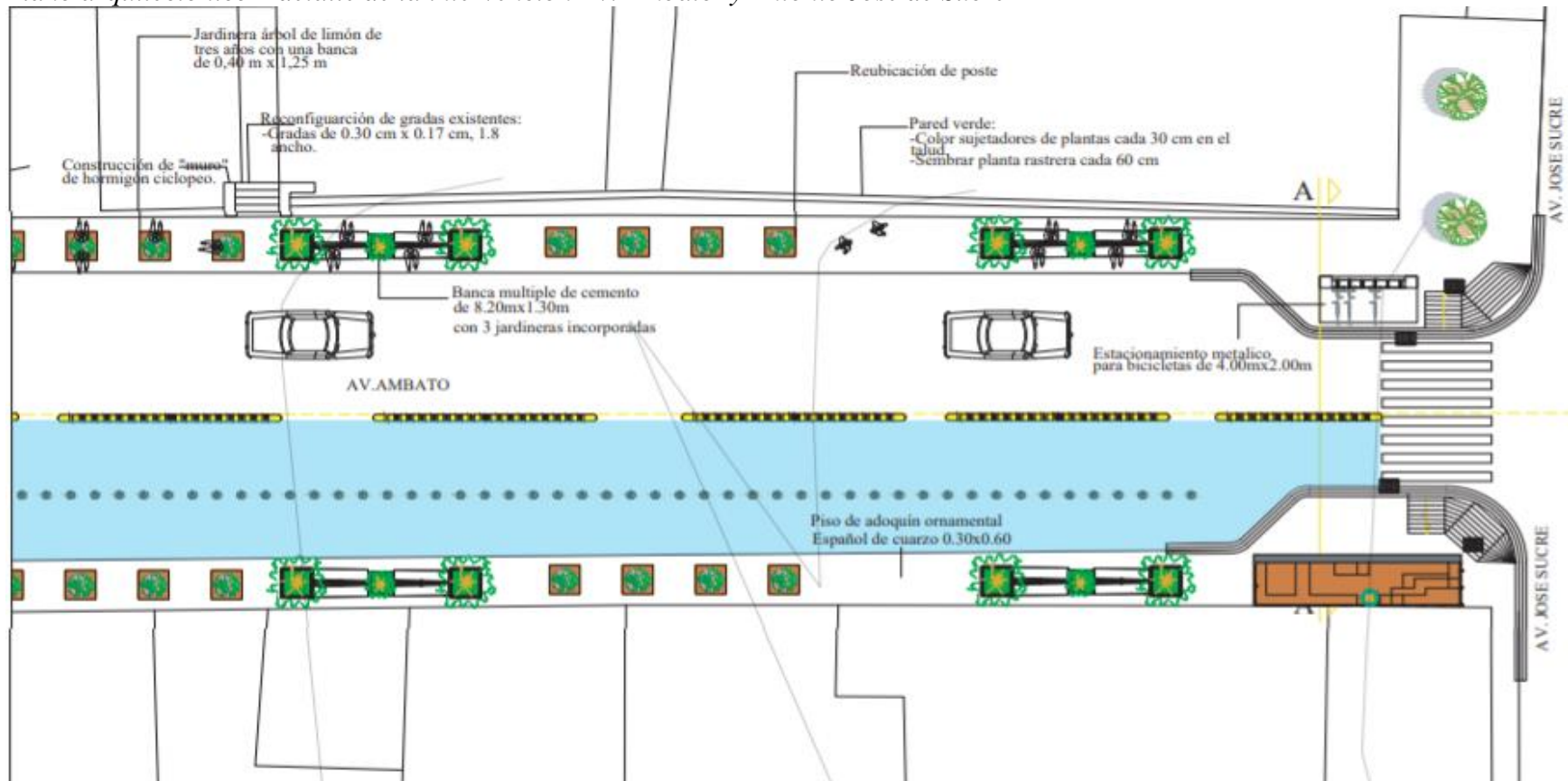


#### 4.7.1.3 Propuesta urbana – detalle de la intersección - nivel micro tramo 1-A: 1-B

### PLANOS ARQUITECTÓNICOS – DETALLE DE LA INTERVENCIÓN 01 - NIVEL MICRO / TRAMO 1-A: 1-B

#### Figura 67

Plano arquitectónico – detalle de la intervención Av. Ambato y Antonio José de Sucre



*Nota.* En la figura se puede observar la planificación de la nueva propuesta. Elaborador por David Altamirano.

Para mayor detalle y mejor visibilidad, observar las láminas del formato A3.

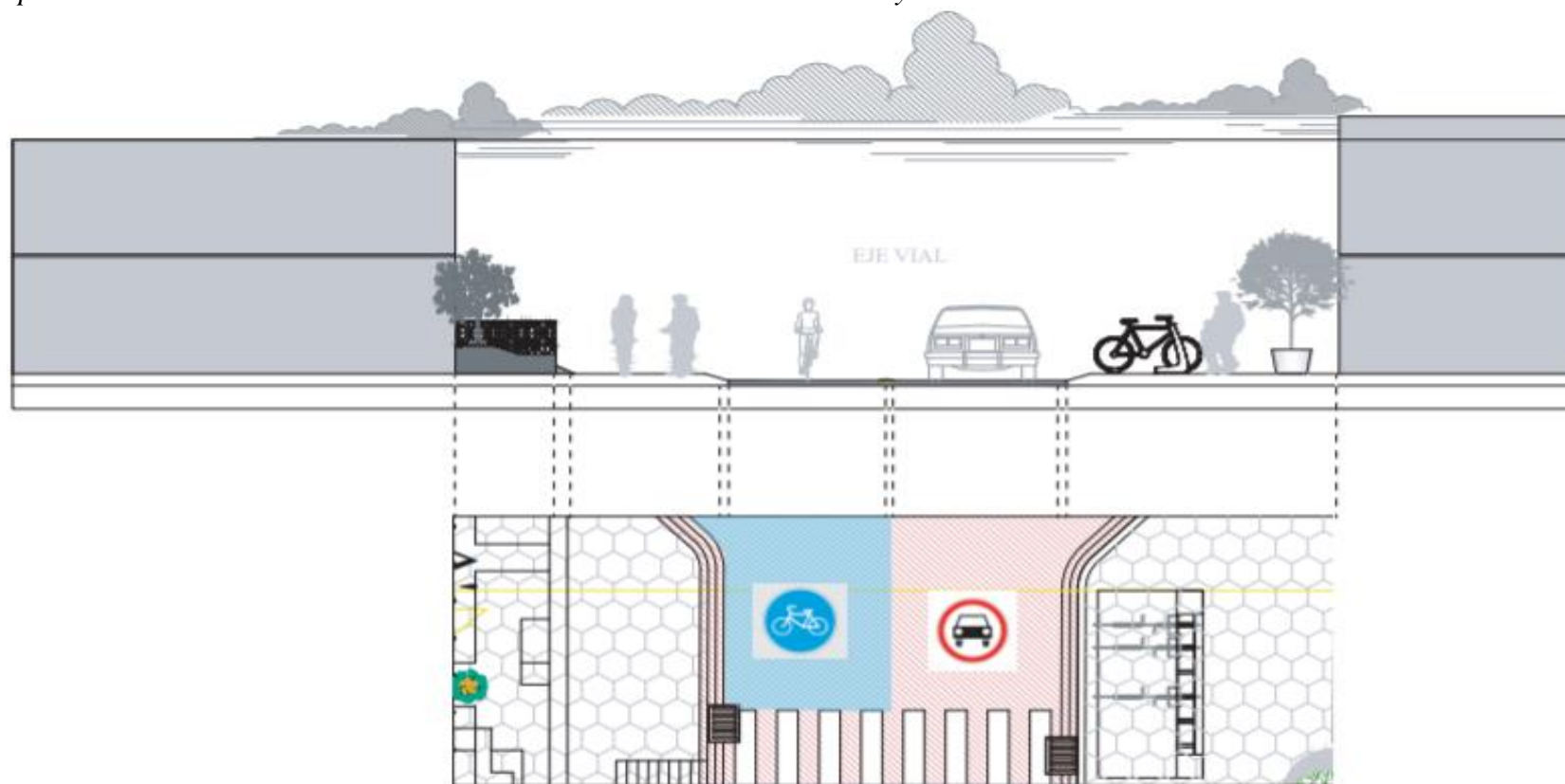
#### 4.7.1.4 Propuesta urbana - Sección A - A - nivel micro tramo 1-A: 1-B

SECCIÓN A-A

01 - NIVEL MICRO / TRAMO 1-A: 1-B

### Figura 68

Propuesta urbana - Sección A - A - nivel micro tramo 1-A: 1-B Av. Ambato y Antonio José de Sucre



Nota. En la figura se puede observar la planificación de la nueva propuesta. Elaborador por David Altamirano

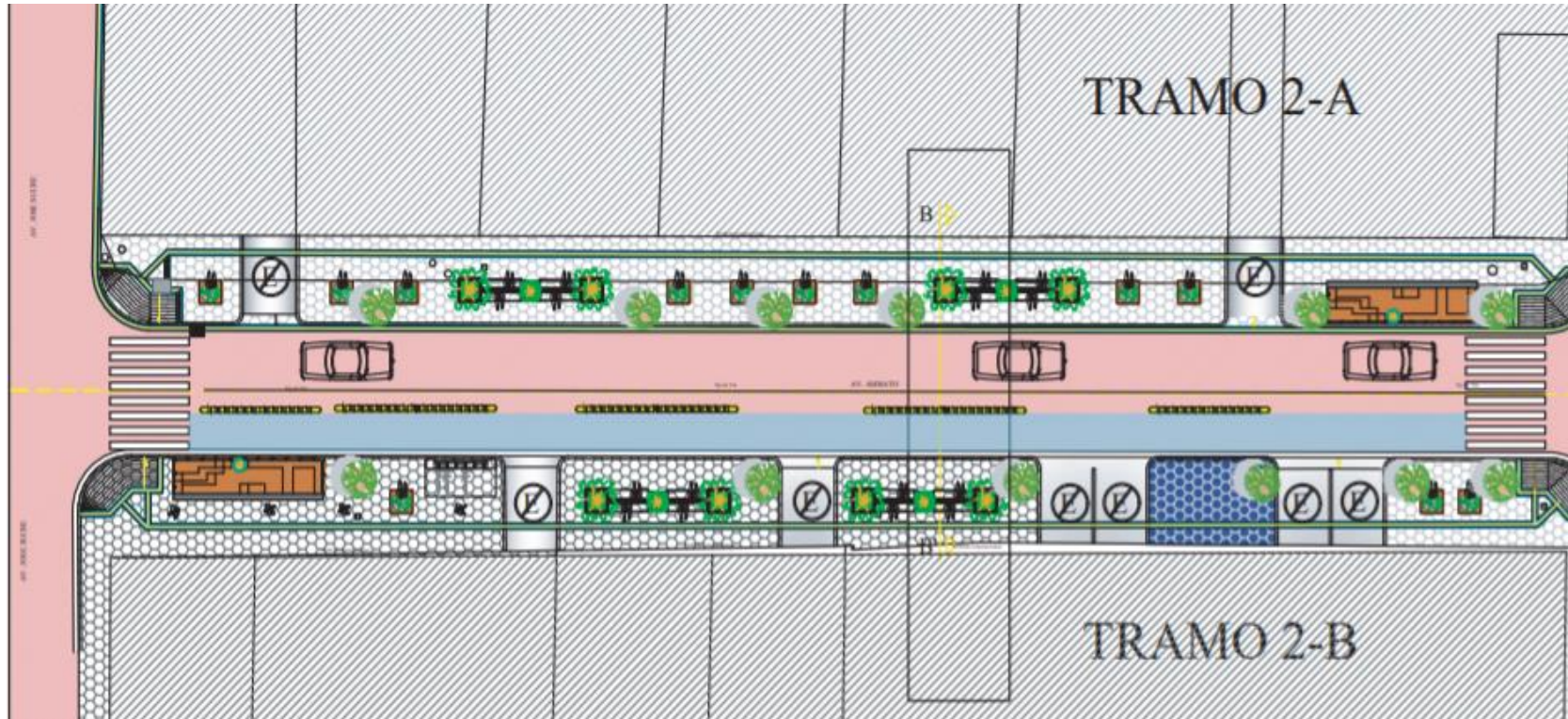
Para mayor detalle y mejor visibilidad, observar las láminas del formato A3.

4.7.1.5 Propuesta urbana – detalle de intervención - nivel micro tramo 2-A: 2-B

02 - NIVEL MICRO / TRAMO 2-A: 2-B

**Figura 69**

*Propuesta urbana, nivel micro tramo 2-A: 2-B Av. Ambato y Eduardo Samaniego.*



*Nota.* En la figura se puede observar la planificación de la nueva propuesta. Elaborador por David Altamirano

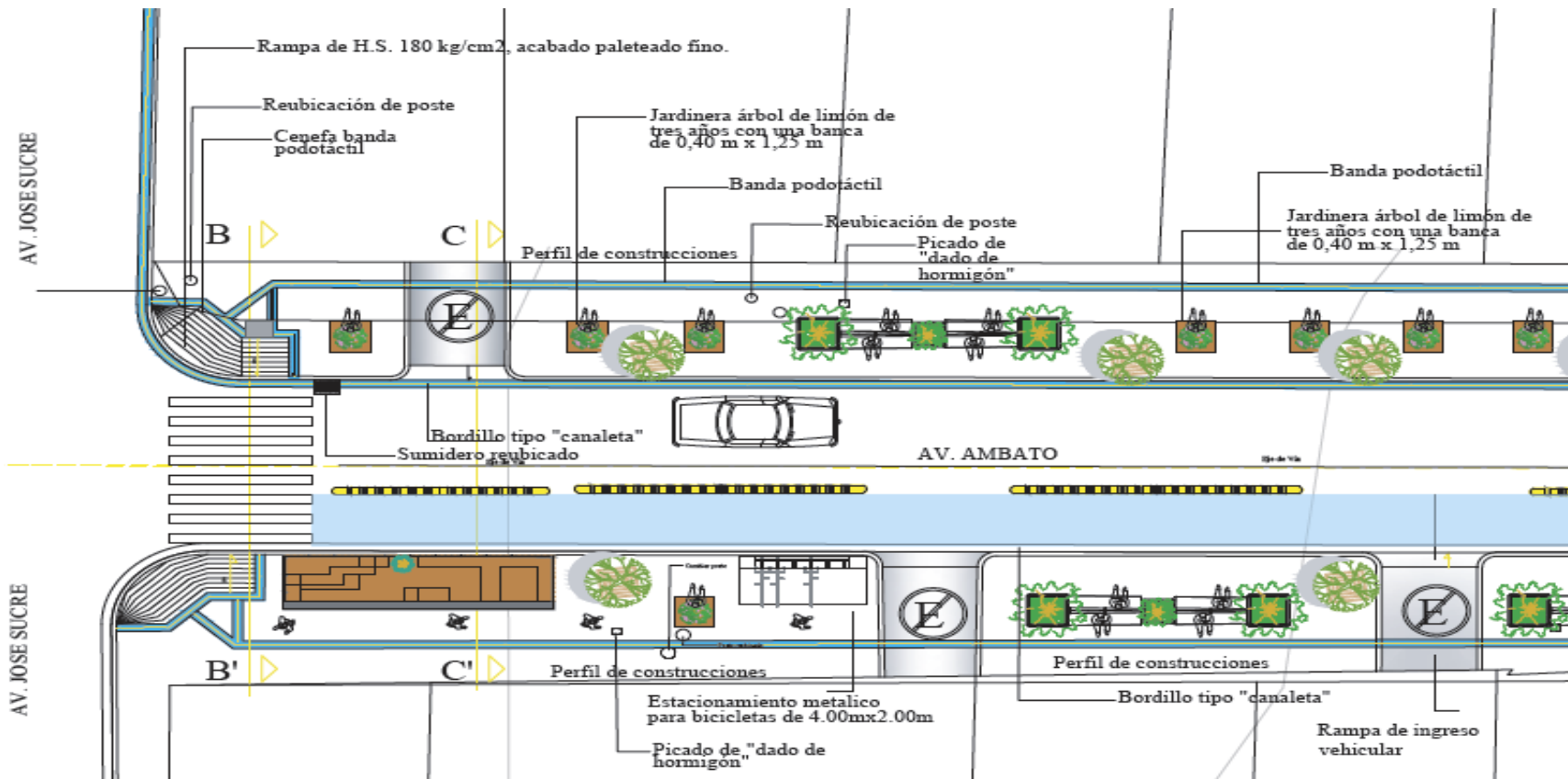
Para mayor detalle y mejor visibilidad, observar las láminas del formato A3.

4.7.1.6 Propuesta urbana – planos arquitectónicos - nivel micro tramo 2-A: 2-B

PLANOS ARQUITECTÓNICOS  
02 - NIVEL MICRO / TRAMO 2-A: 2-B

**Figura 70**

*Propuesta urbana - planos arquitectónicos - nivel micro tramo 2-A: 2-B Av. Ambato y Eduardo Samaniego.*



*Nota.* En la figura se puede observar la planificación de la nueva propuesta. Elaborador por David Altamirano.

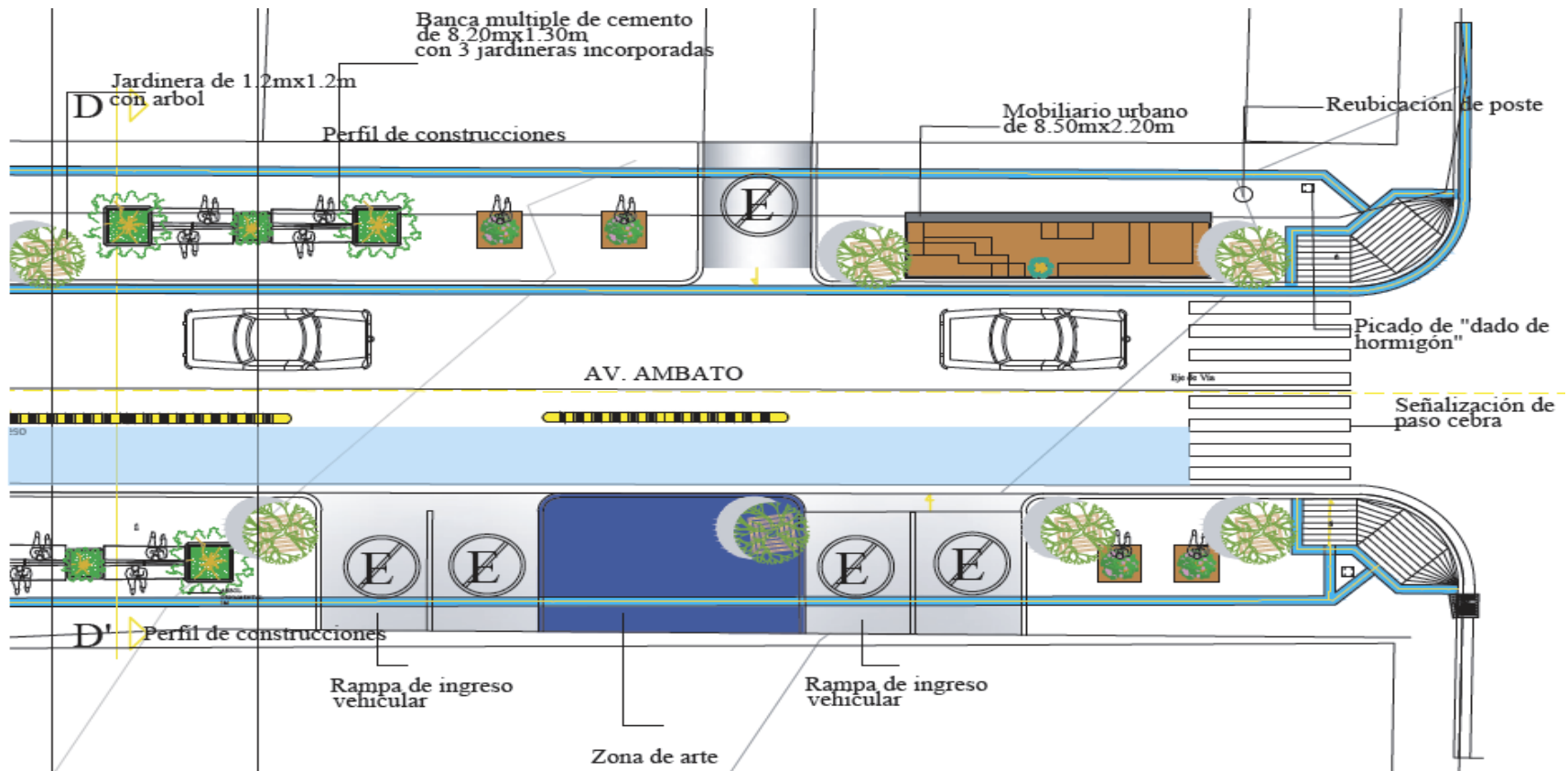
Para mayor detalle y mejor visibilidad, observar las láminas del formato A3.

4.7.1.7 Propuesta urbana – planos arquitectónicos - nivel micro tramo 2-A: 2-B

PLANOS ARQUITECTÓNICOS  
02 - NIVEL MICRO / TRAMO 2-A: 2-B

**Figura 71**

Propuesta urbana 2 - planos arquitectónicos - nivel micro tramo 2-A: 2-B Av. Ambato y Eduardo Samaniego.



Nota. En la figura se puede observar la planificación de la nueva propuesta. Elaborador por David Altamirano.

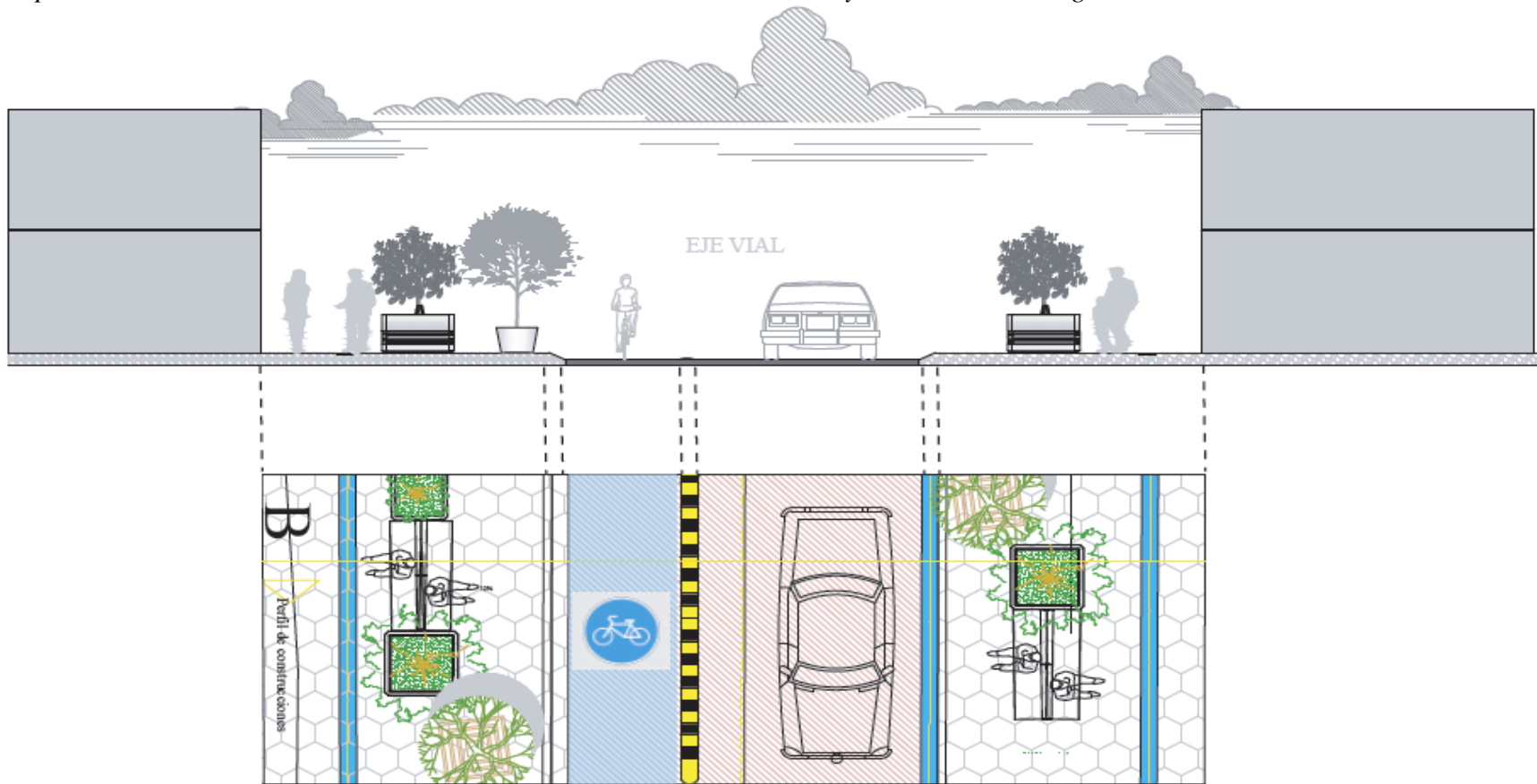
Para mayor detalle y mejor visibilidad, observar las láminas del formato A3.

4.7.1.8 Propuesta urbana – sección A-A, nivel micro tramo 2-A: 2-B

SECCIÓN A-A  
02 - NIVEL MICRO / TRAMO 2-A: 2-B

**Figura 72**

*Propuesta urbana - sección A-A - nivel micro tramo 2-A: 2-B Av. Ambato y Eduardo Samaniego.*



*Nota.* En la figura se puede observar la planificación de la nueva propuesta. Elaborador por David Altamirano

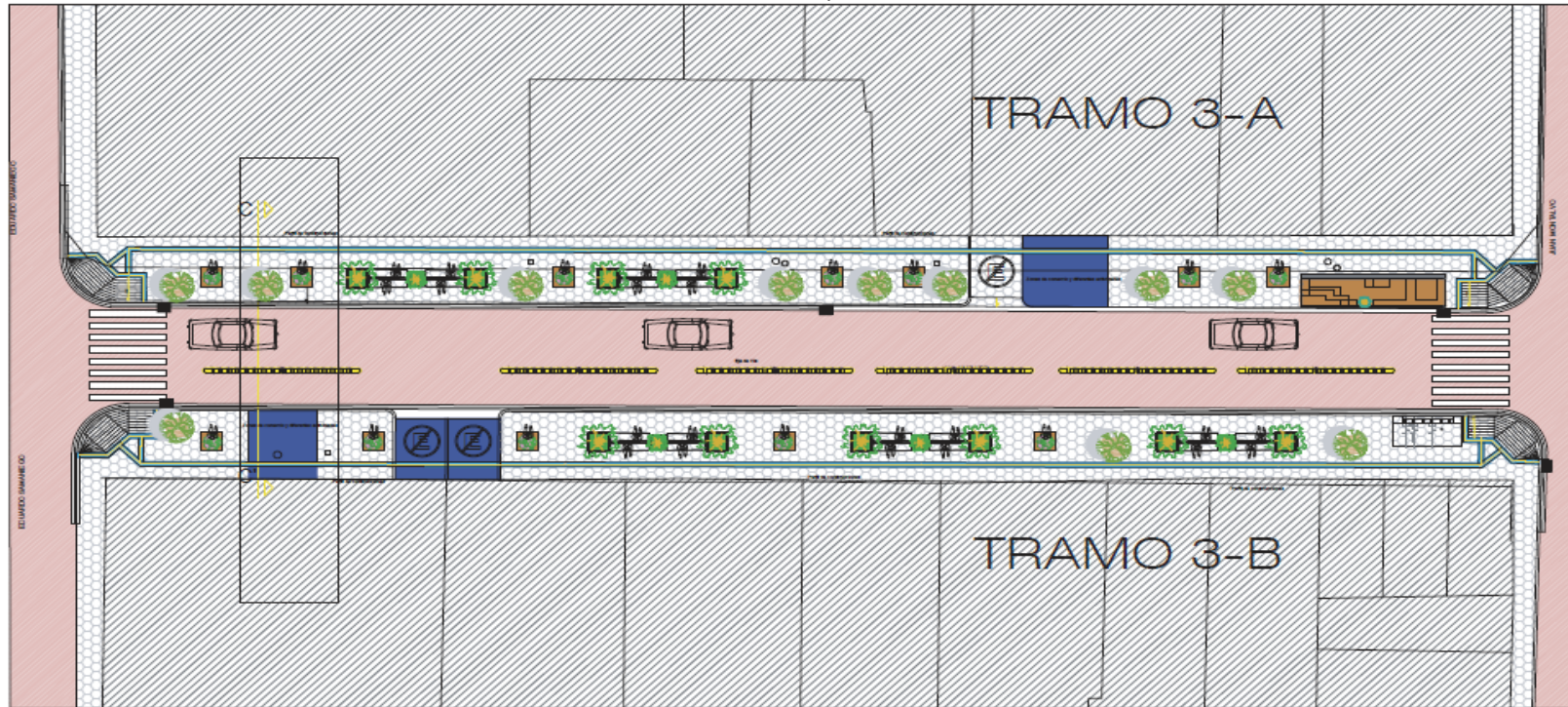
Para mayor detalle y mejor visibilidad, observar las láminas del formato A3.

4.7.1.9 Propuesta urbana – detalle de intervención - nivel micro tramo 3-A: 3-B

03 - NIVEL MICRO / TRAMO 3-A: 3-B

**Figura 73**

*Propuesta urbana - sección A-A - nivel micro tramo 3-A: 3-B Av. Ambato y Juan Mónico.*



*Nota.* En la figura se puede observar la planificación de la nueva propuesta. Elaborador por David Altamirano

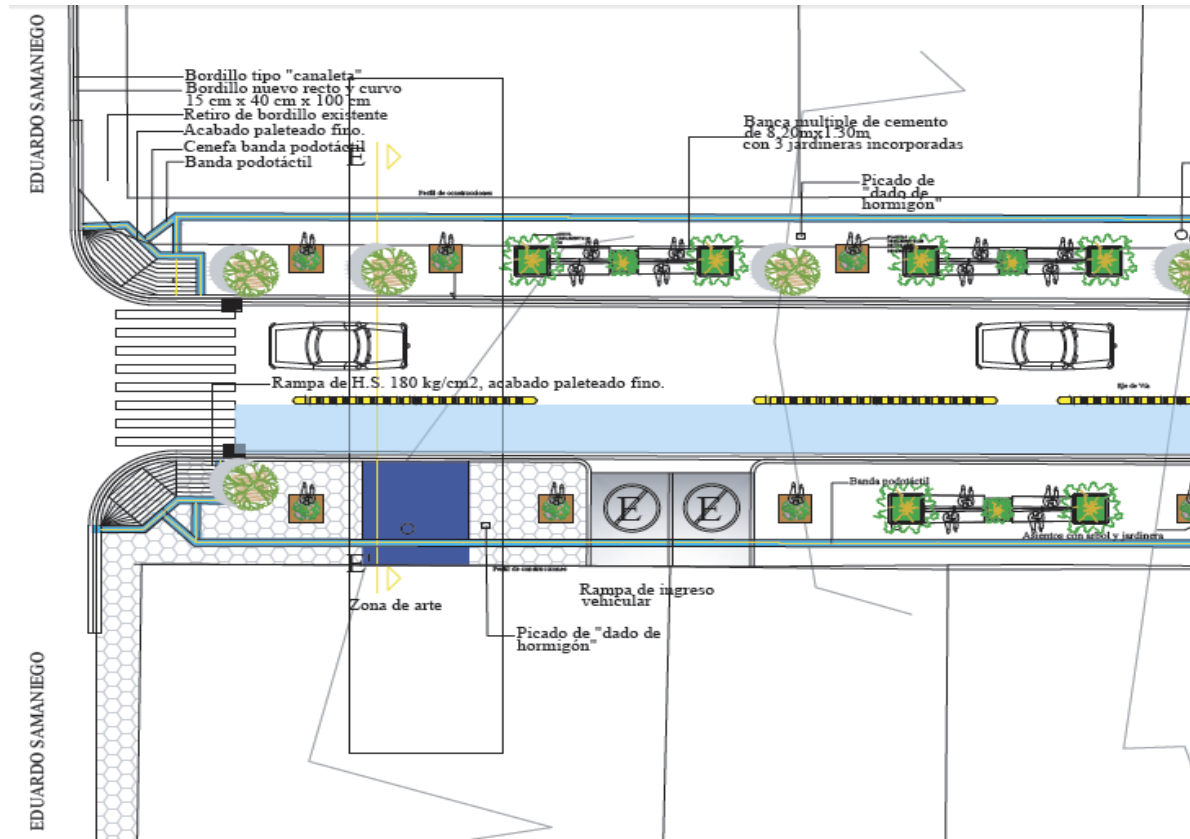
Para mayor detalle y mejor visibilidad, observar las láminas del formato A3.

4.7.1.10 Propuesta urbana – planos arquitectónicos - nivel micro tramo 3-A: 3-B

PLANOS ARQUITECTÓNICOS  
03 - NIVEL MICRO / TRAMO 3-A: 3-B

**Figura 74.**

*Propuesta urbana - planos arquitectónicos - nivel micro tramo 3-A: 3-B Av. Ambato y Juan Mónico.*



*Nota.* En la figura se puede observar la planificación de la nueva propuesta. Elaborador por David Altamirano

Para mayor detalle y mejor visibilidad, observar las láminas del formato A3.

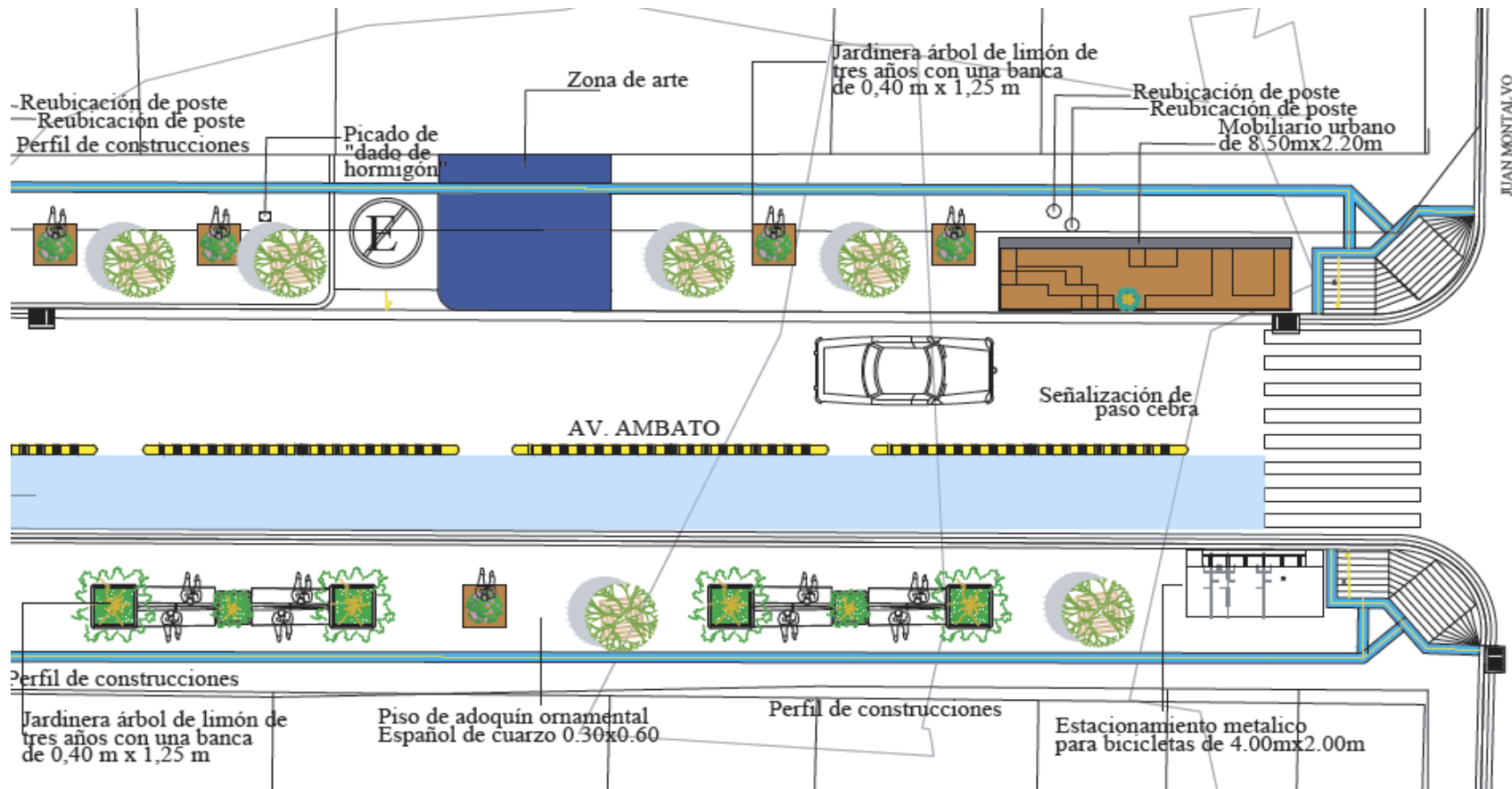


4.7.1.11 Propuesta urbana – planos arquitectónicos 2 - nivel micro tramo 3-A: 3-B

PLANOS ARQUITECTÓNICOS  
03 - NIVEL MICRO / TRAMO 3-A: 3-B

**Figura 75.**

Propuesta urbana - planos arquitectónicos 2 - nivel micro tramo 3-A: 3-B Av. Ambato y Juan Mónico.



Nota. En la figura se puede observar la planificación de la nueva propuesta. Elaborador por David Altamirano

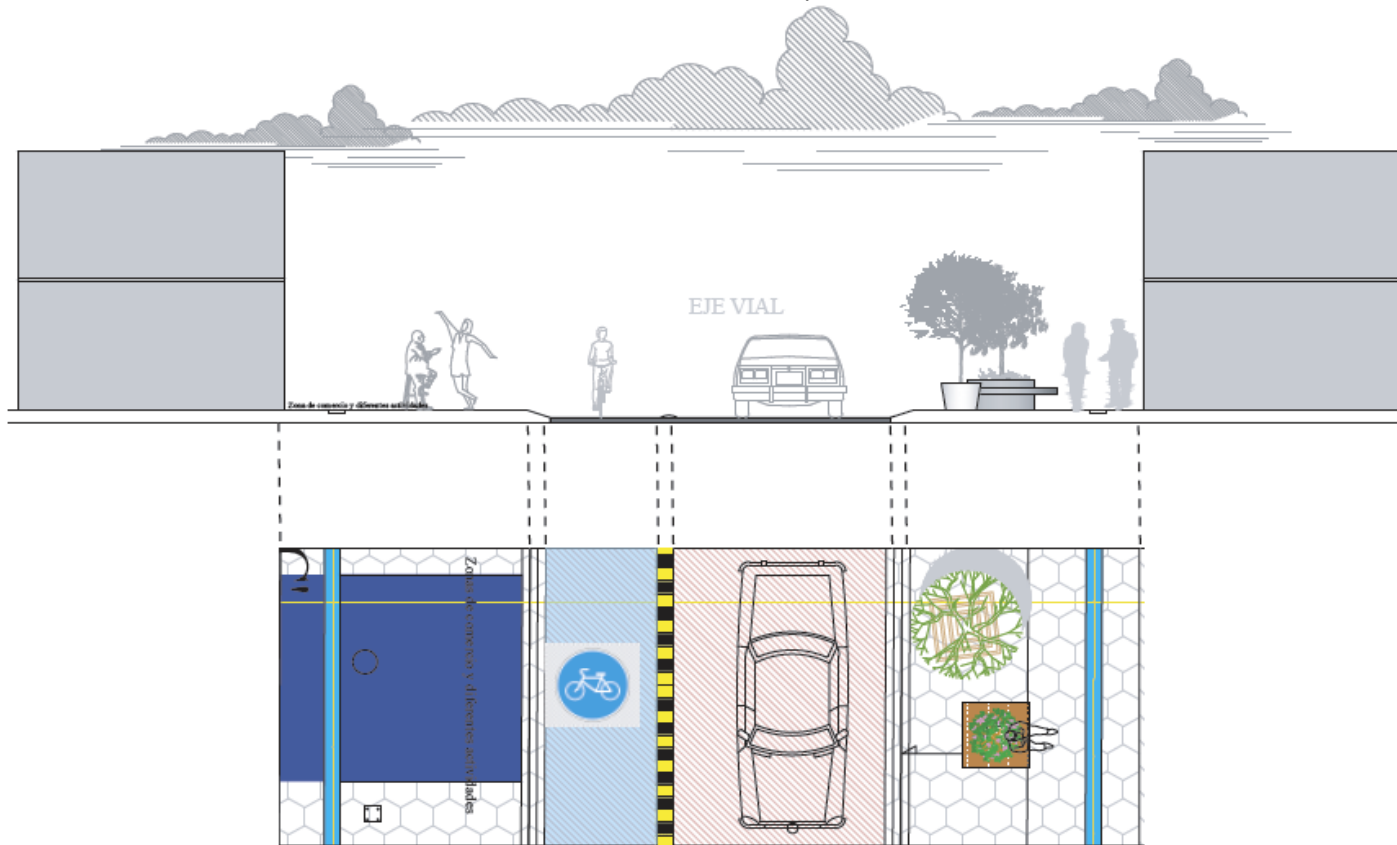
Para mayor detalle y mejor visibilidad, observar las láminas del formato A3.

4.7.1.12 Propuesta urbana – sección A-A - nivel micro tramo 3-A: 3-B

SECCIÓN A-A  
03 - NIVEL MICRO / TRAMO 3-A: 3-B

**Figura 76**

*Propuesta urbana – sección A-A - nivel micro tramo 3-A: 3-B Av. Ambato y Juan Mónico.*



*Nota.* En la figura se puede observar la planificación de la nueva propuesta. Elaborador por David Altamirano

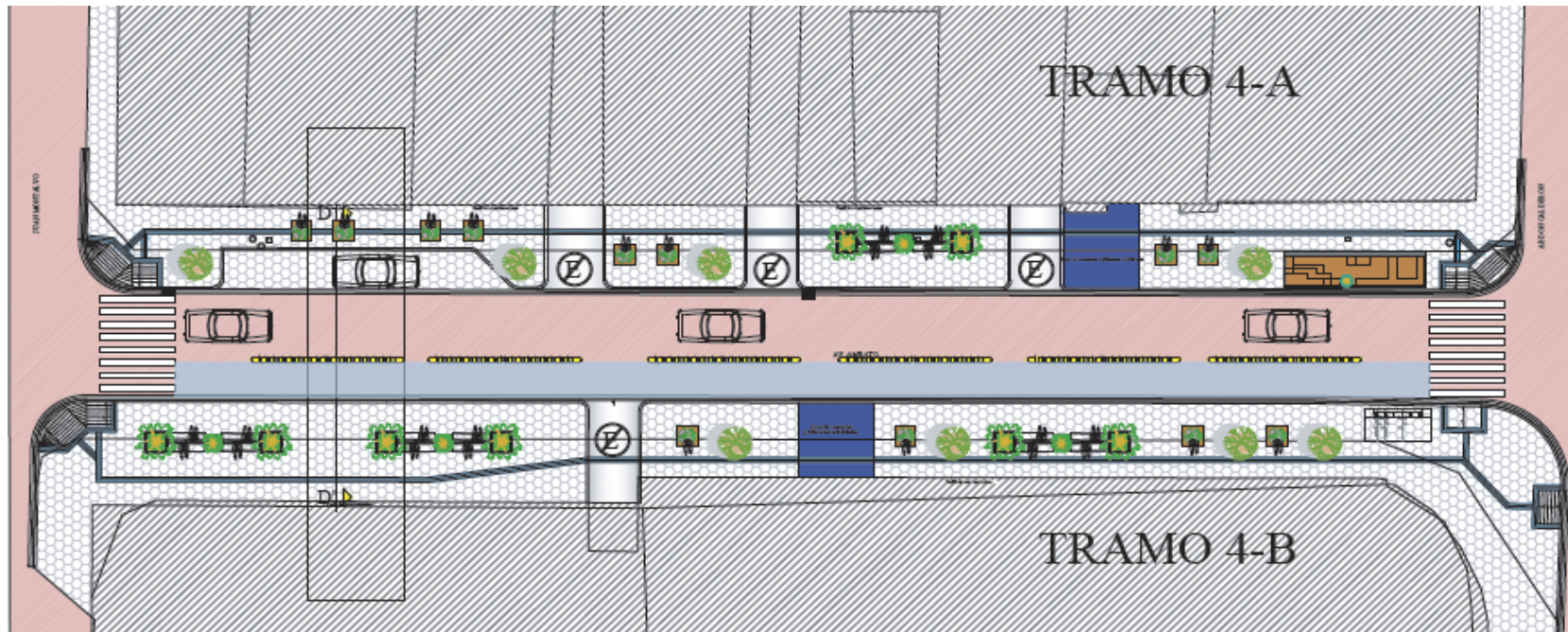
Para mayor detalle y mejor visibilidad, observar las láminas del formato A3.

4.7.1.13 Propuesta urbana – detalle de intervención - nivel micro tramo 4-A: 4-B

04 - NIVEL MICRO / TRAMO 4-A: 4-B

**Figura 77**

*Propuesta urbana - sección A-A - nivel micro tramo 4-A: 4-B Av. Ambato y Gonzales Suarez.*



*Nota.* En la figura se puede observar la planificación de la nueva propuesta. Elaborador por David Altamirano.

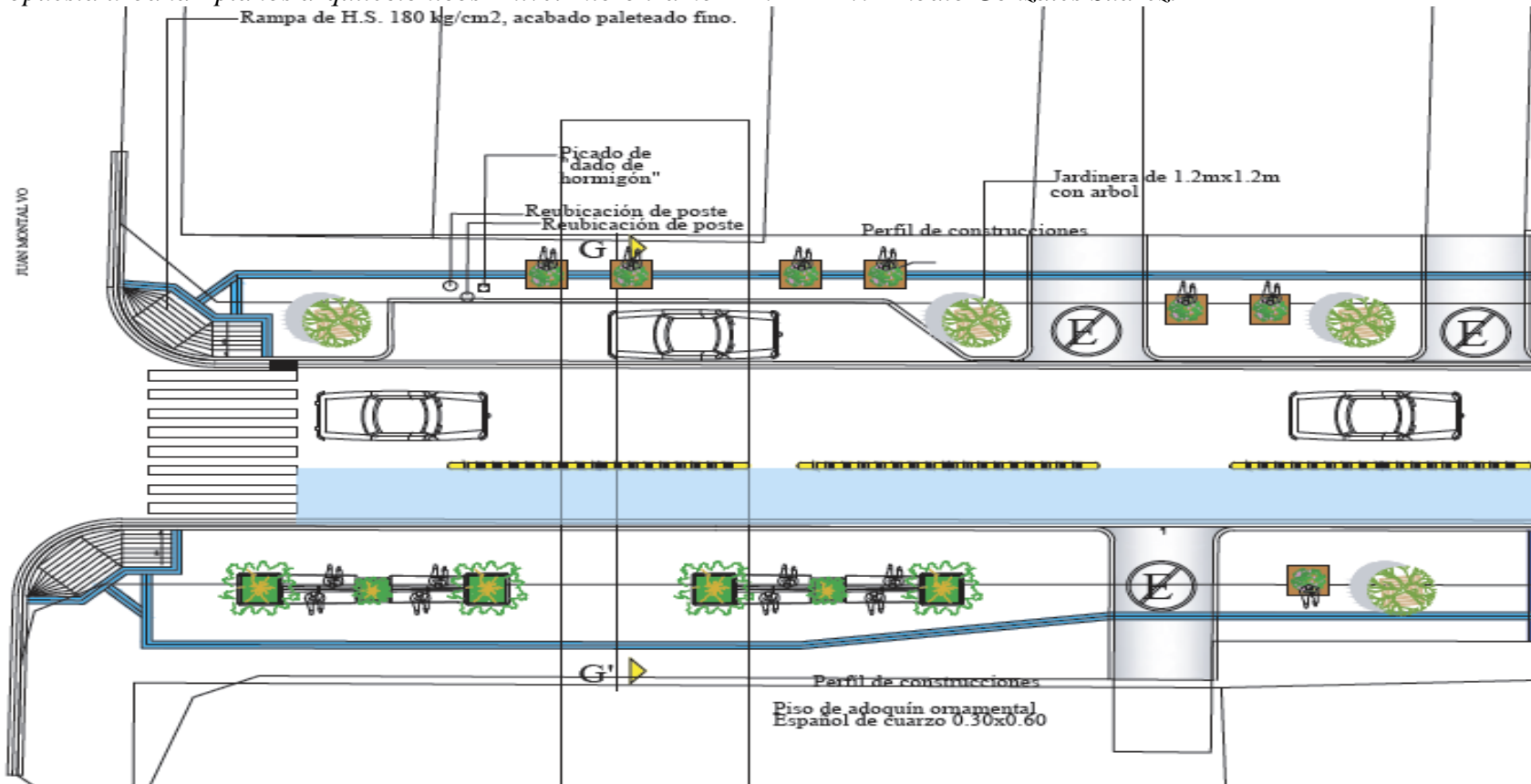
Para mayor detalle y mejor visibilidad, observar las láminas del formato A3.

4.7.1.14 Propuesta urbana – planos arquitectónicos - nivel micro tramo 4-A: 4-B

PLANOS ARQUITECTÓNICOS  
04 - NIVEL MICRO / TRAMO 4-A: 4-B

**Figura 78.**

*Propuesta urbana - planos arquitectónicos - nivel micro tramo 4-A: 4-B Av. Ambato Gonzales Suarez.*



*Nota.* En la figura se puede observar la planificación de la nueva propuesta. Elaborador por David Altamirano.

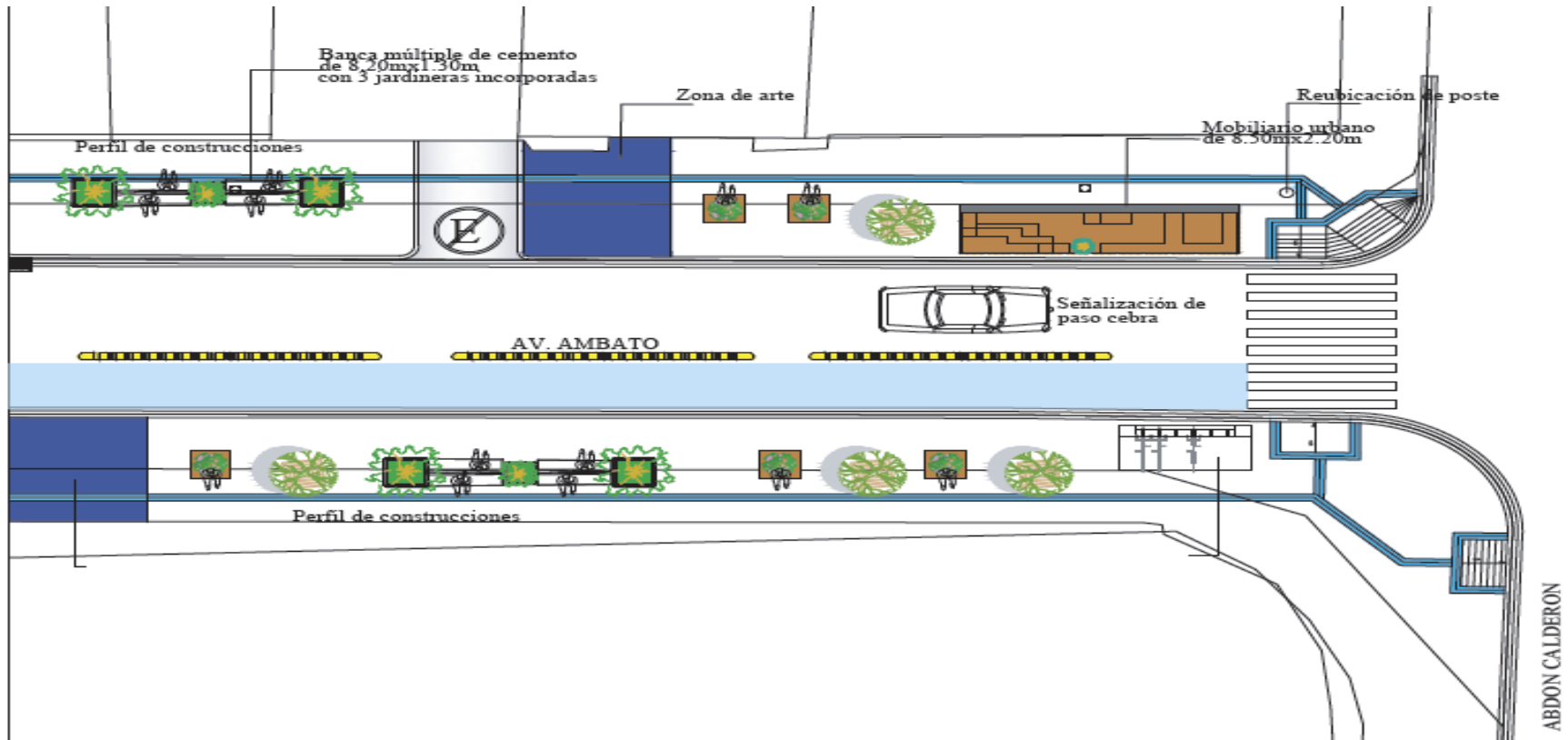
Para mayor detalle y mejor visibilidad, observar las láminas del formato A3.

4.7.1.15 Propuesta urbana – planos arquitectónicos 2 - nivel micro tramo 4-A: 4-B

PLANOS ARQUITECTÓNICOS  
04 - NIVEL MICRO / TRAMO 4-A: 4-B

**Figura 79.**

*Propuesta urbana - planos arquitectónicos 2 - nivel micro tramo 4-A: 4-B Av. Ambato y Gonzales Suarez.*



*Nota.* En la figura se puede observar la planificación de la nueva propuesta. Elaborador por David Altamirano

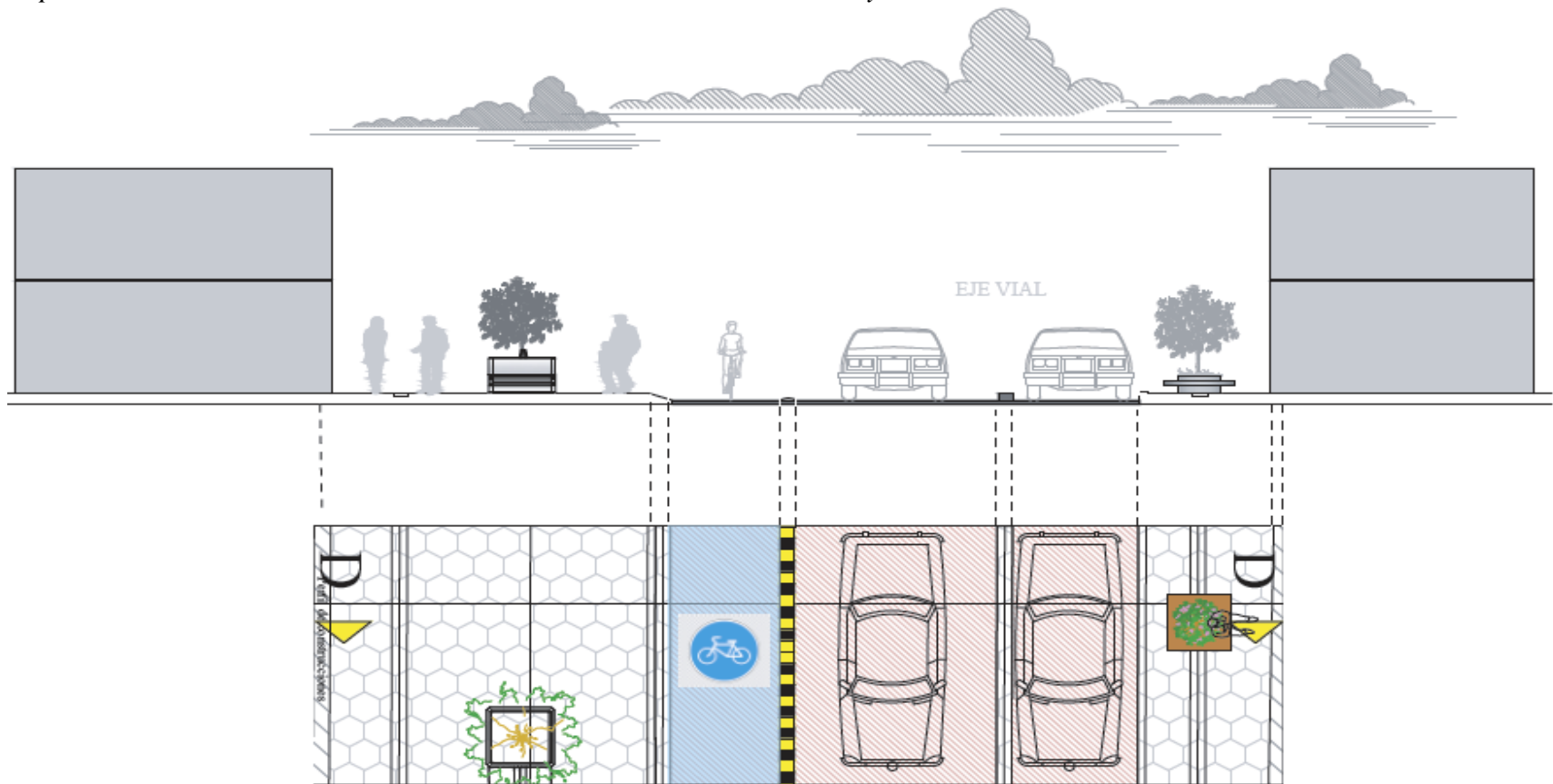
Para mayor detalle y mejor visibilidad, observar las láminas del formato A3.

4.7.1.16 Propuesta urbana – sección A-A - nivel micro tramo 4-A: 4-B

SECCIÓN A-A  
04 - NIVEL MICRO / TRAMO 4-A: 4-B

**Figura 80**

*Propuesta urbana – sección A-A - nivel micro tramo 4-A: 4-B Av. Ambato y Gonzales Suarez.*



*Nota.* En la figura se puede observar la planificación de la nueva propuesta. Elaborador por David Altamirano

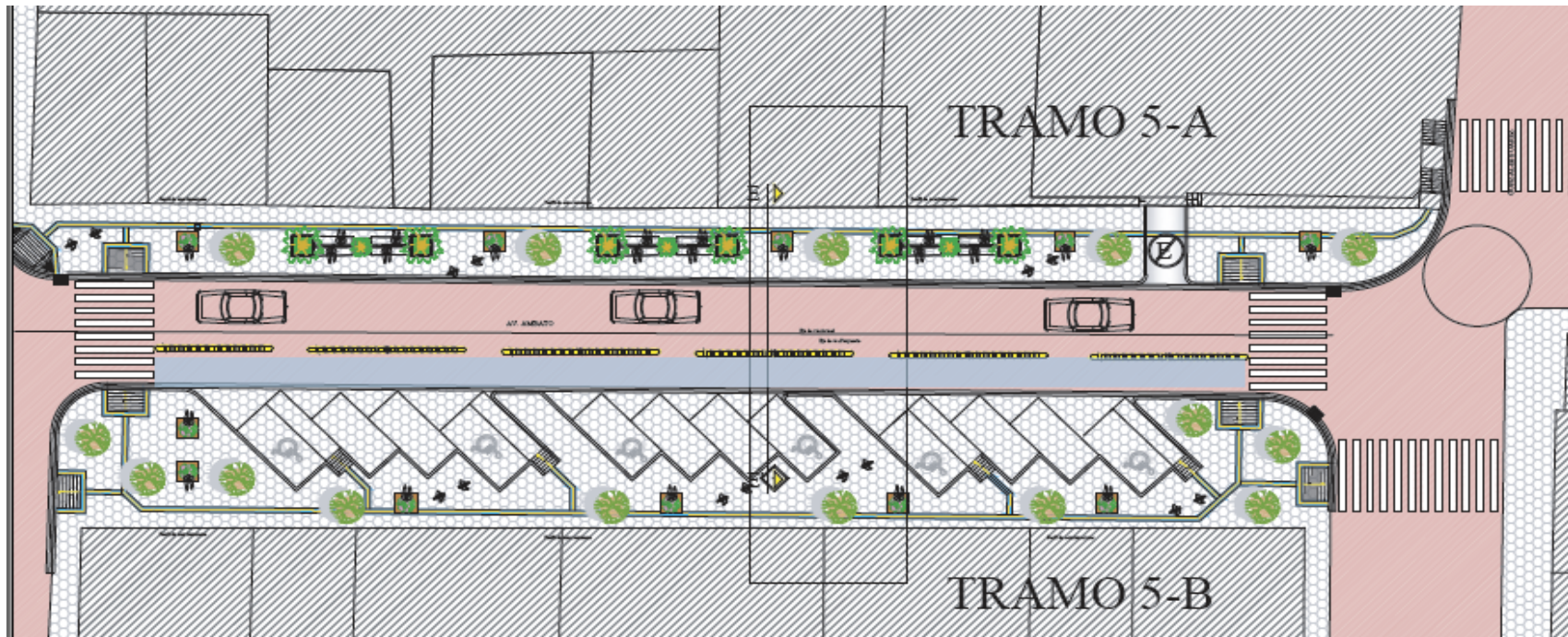
Para mayor detalle y mejor visibilidad, observar las láminas del formato A3.

4.7.1.17 Propuesta urbana – detalle de intervención - nivel micro tramo 5-A: 5-B

05 - NIVEL MICRO / TRAMO 5-A: 5-B

**Figura 81**

*Propuesta urbana - sección A-A - nivel micro tramo 5-A: 5-B Av. Ambato y Abdón Calderón*



*Nota.* En la figura se puede observar la planificación de la nueva propuesta. Elaborador por David Altamirano.

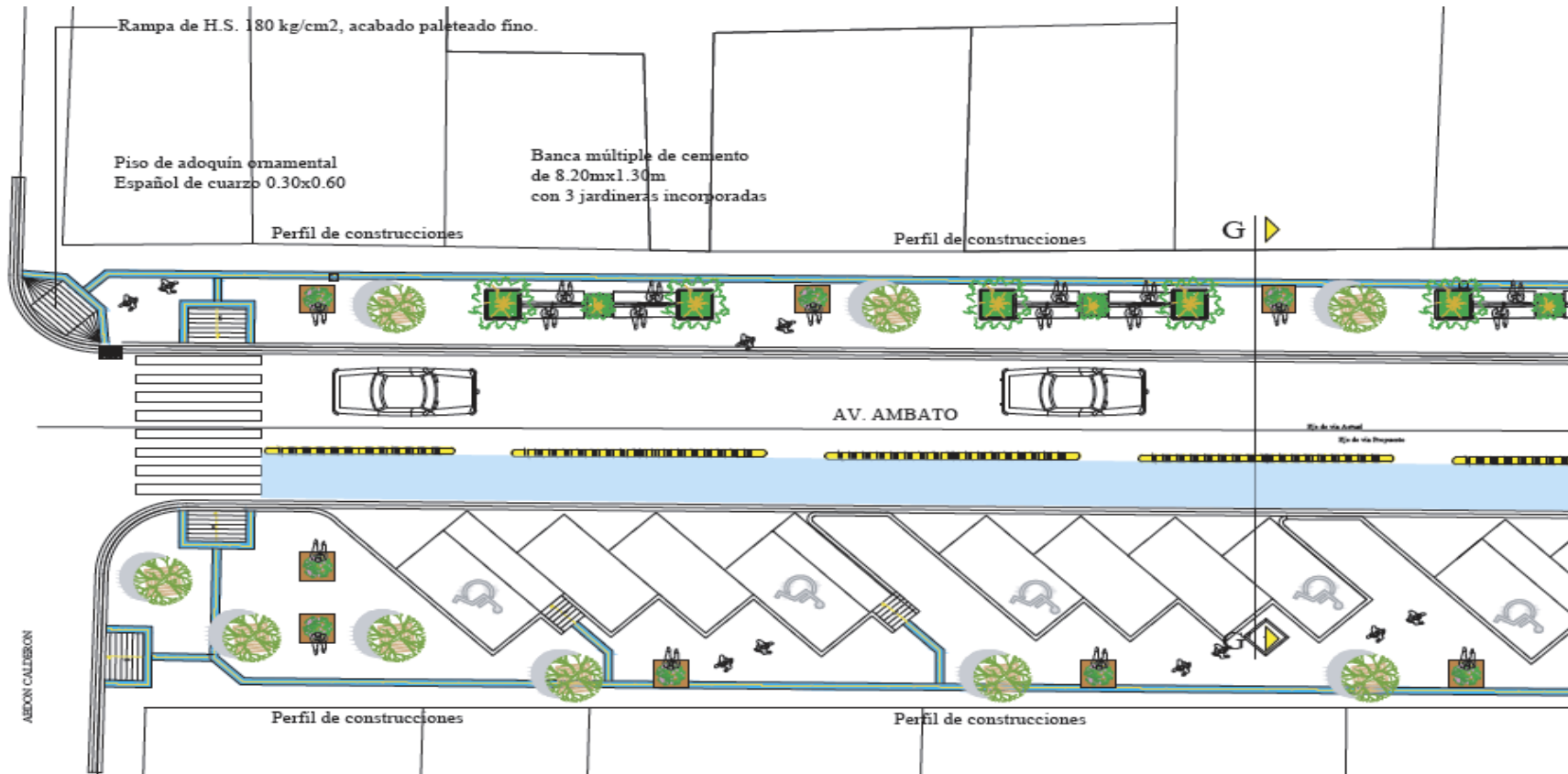
Para mayor detalle y mejor visibilidad, observar las láminas del formato A3.

4.7.1.18 Propuesta urbana – planes arquitectónicos - nivel micro tramo 5-A: 5-B

PLANOS ARQUITECTÓNICOS  
03 - NIVEL MICRO / TRAMO 5-A: 5-B

**Figura 82.**

*Propuesta urbana - planos arquitectónicos - nivel micro tramo 5-A: 5-B Av. Ambato y Abdón Calderón.*



*Nota.* En la figura se puede observar la planificación de la nueva propuesta. Elaborador por David Altamirano

Para mayor detalle y mejor visibilidad, observar las láminas del formato A3.

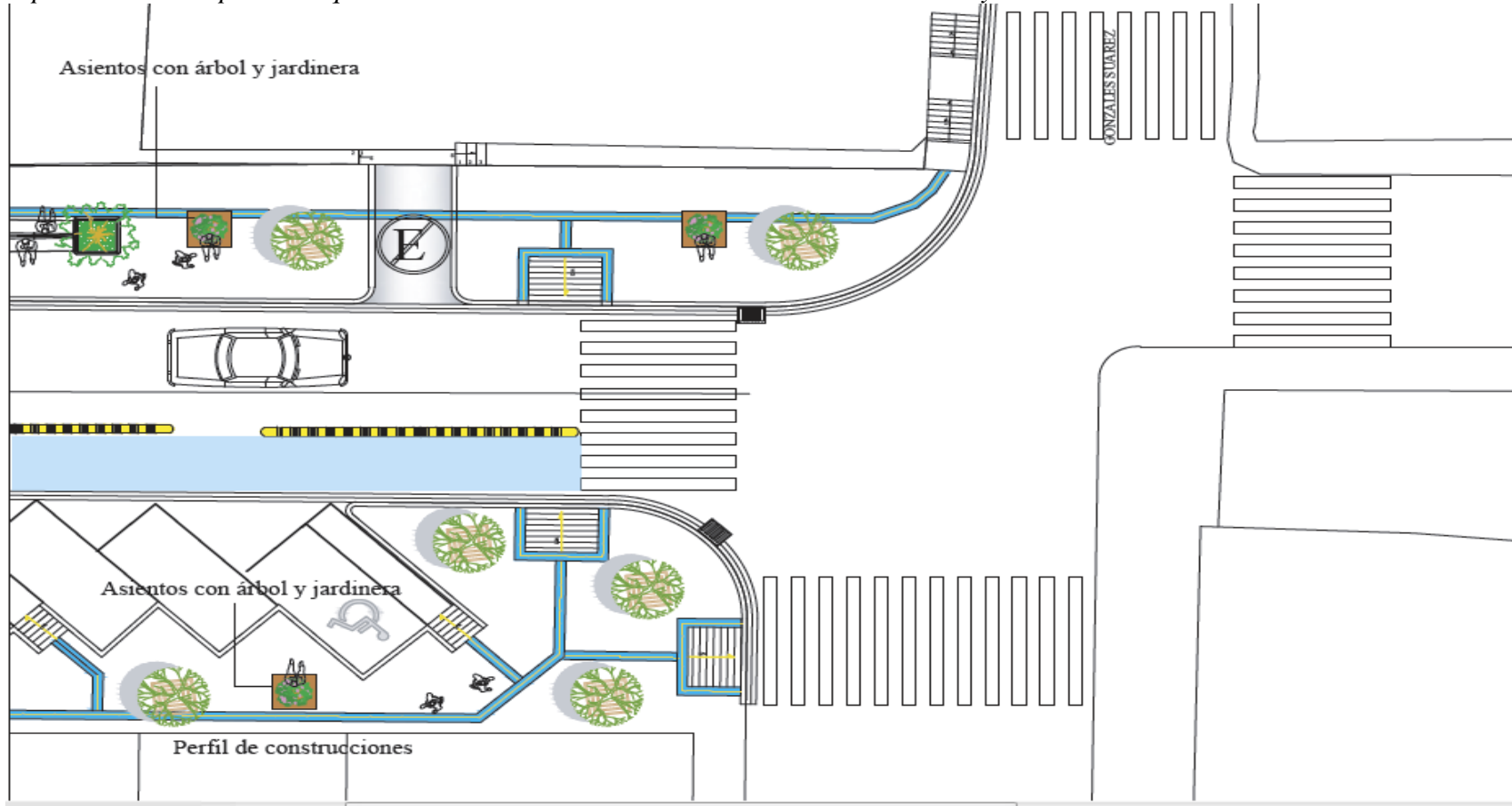


4.7.1.19 Propuesta urbana – planos arquitectónicos 2 - nivel micro tramo 5-A: 5-B

PLANOS ARQUITECTÓNICOS  
03 - NIVEL MICRO / TRAMO 5-A: 5-B

**Figura 83.**

*Propuesta urbana - planos arquitectónicos 2 - nivel micro tramo 5-A: 5-B Av. Ambato y Abdón Calderón*



*Nota.* En la figura se puede observar la planificación de la nueva propuesta. Elaborador por David Altamirano

Para mayor detalle y mejor visibilidad, observar las láminas del formato A3.

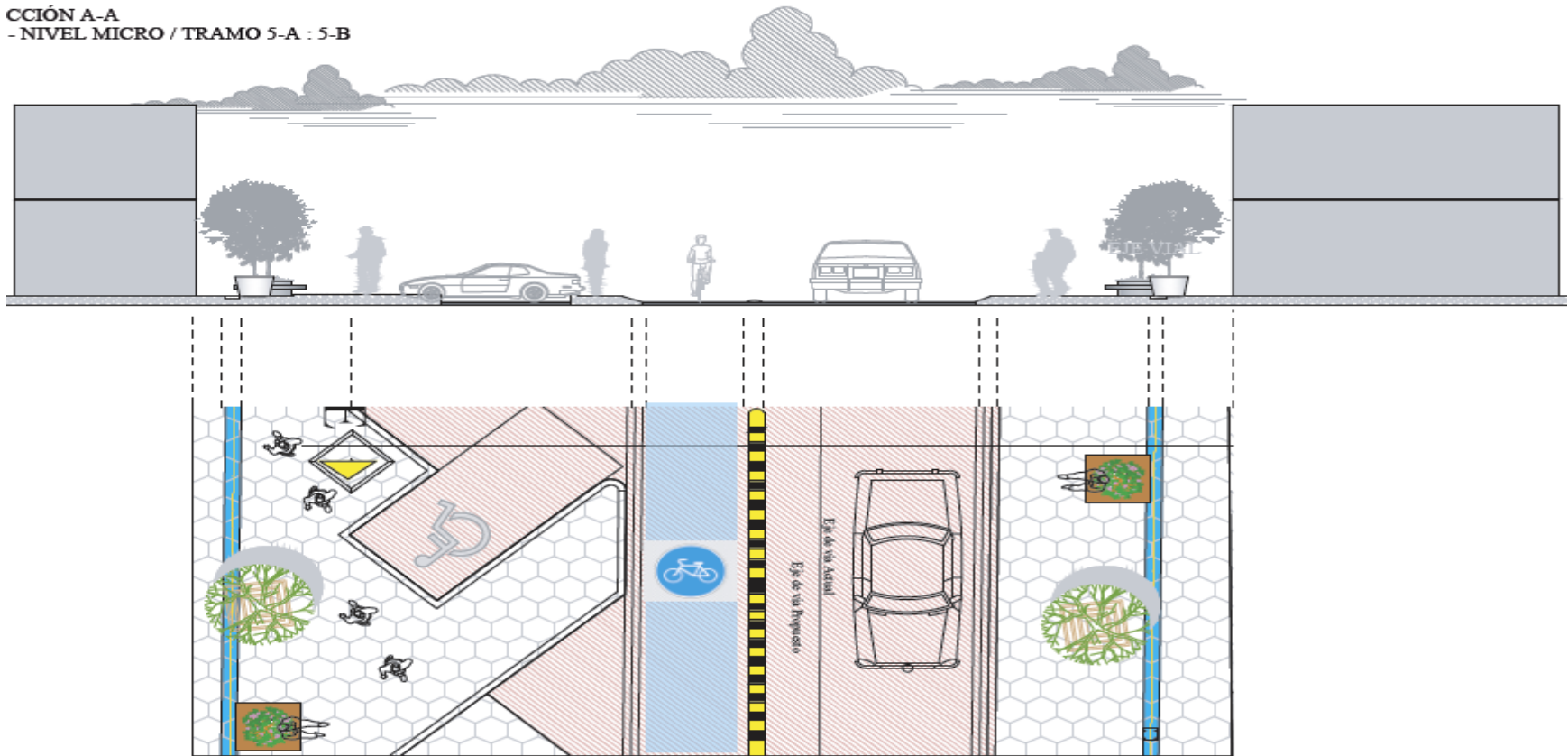
4.7.1.20 Propuesta urbana – sección A-A - nivel micro tramo 5-A: 5-B

SECCIÓN A-A  
03 - NIVEL MICRO / TRAMO 5-A: 5-B

**Figura 84**

Propuesta urbana – sección A-A - nivel micro tramo 5-A: 5-B Av. Ambato y Abdón Calderón

SECCIÓN A-A  
- NIVEL MICRO / TRAMO 5-A : 5-B



Nota. En la figura se puede observar la planificación de la nueva propuesta. Elaborador por David Altamirano

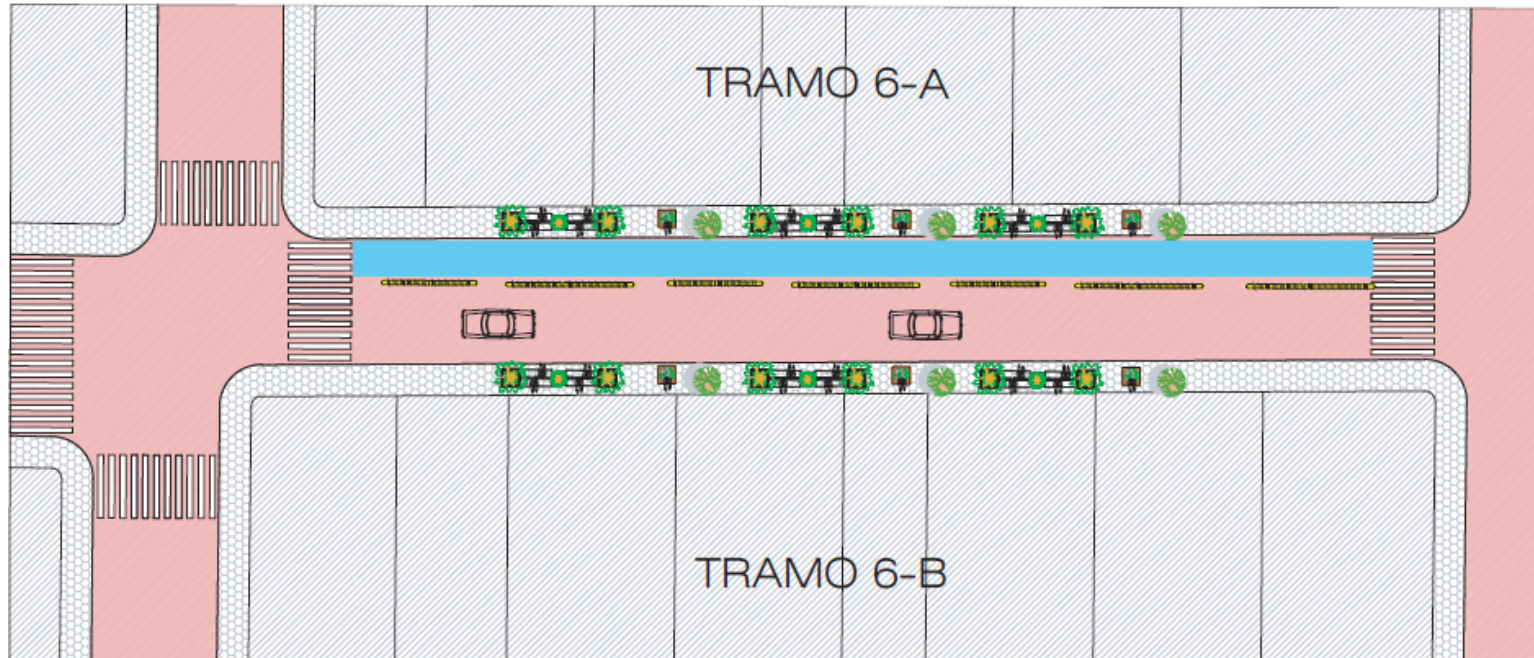
Para mayor detalle y mejor visibilidad, observar las láminas del formato A3.

4.7.1.21 Propuesta urbana – detalle de intervención - nivel micro tramo 6-A: 6-B

05 - NIVEL MICRO / TRAMO 6-A: 6-B

**Figura 85.** Propue

*Propuesta urbana – Plano arquitectónico - nivel micro tramo 6-A: 6-B Av. Ambato e Hilario Torres.*



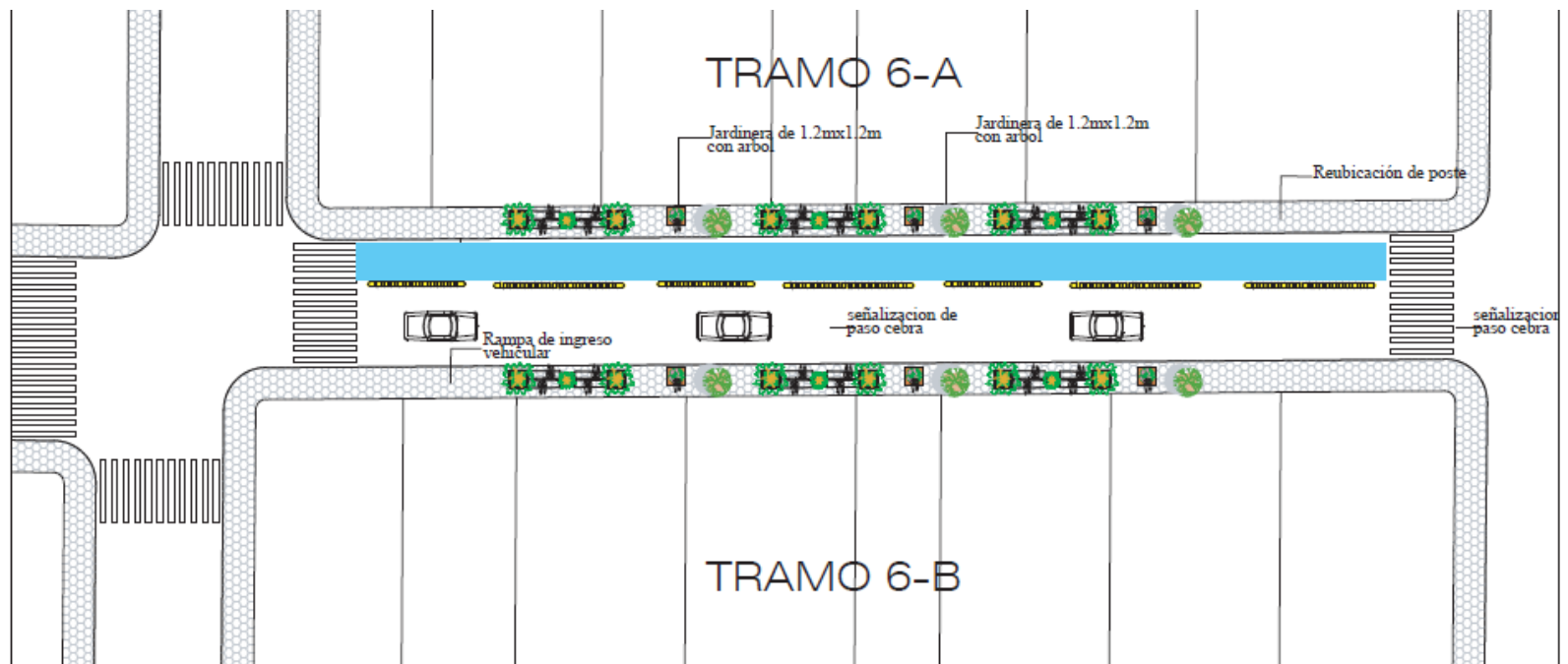
*Nota.* En la figura se puede observar la planificación de la nueva propuesta. Elaborador por David Altamirano  
Para mayor detalle y mejor visibilidad, observar las láminas del formato A3.

4.7.1.22 Propuesta urbana – planos arquitectónicos - nivel micro tramo 6-A: 6-B

PLANOS ARQUITECTÓNICOS  
03 - NIVEL MICRO / TRAMO 6-A: 6-B

**Figura 86**

Propuesta urbana - planos arquitectónicos - nivel micro tramo 6-A: 6-B Av. Ambato e Hilario Torres.



*Nota.* En la figura se puede observar la planificación de la nueva propuesta. Elaborador por David Altamirano

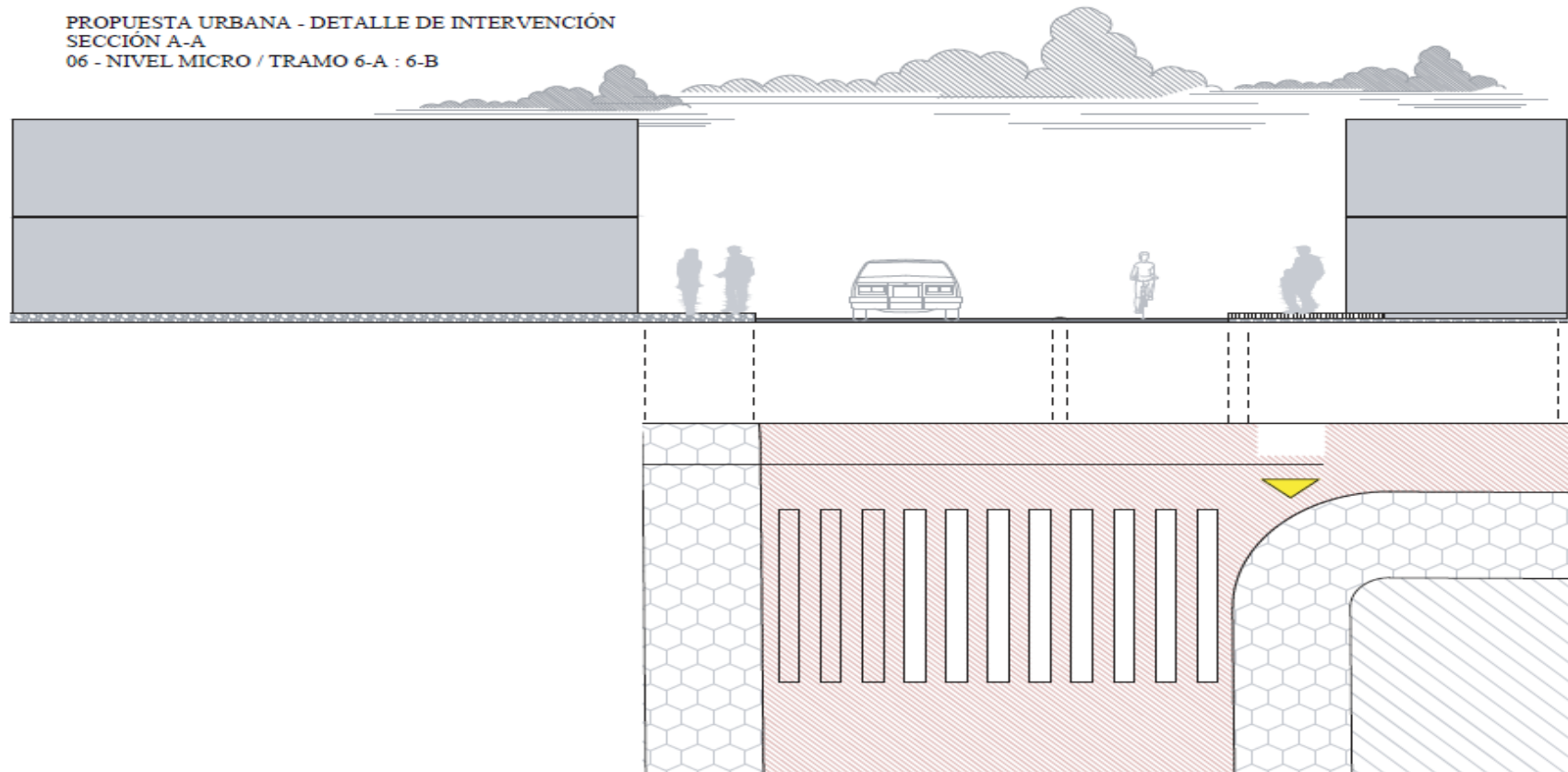
Para mayor detalle y mejor visibilidad, observar las láminas del formato A3.

4.7.1.23 Propuesta urbana – sección A-A - nivel micro tramo 6-A: 6-B

SECCIÓN A-A  
03 - NIVEL MICRO / TRAMO 6-A: 6-B

**Figura 87**

*Propuesta urbana – sección A-A - nivel micro tramo 6-A: 6-B Av. Ambato e Hilario Torres.*



*Nota.* En la figura se puede observar la planificación de la nueva propuesta. Elaborador por David Altamirano

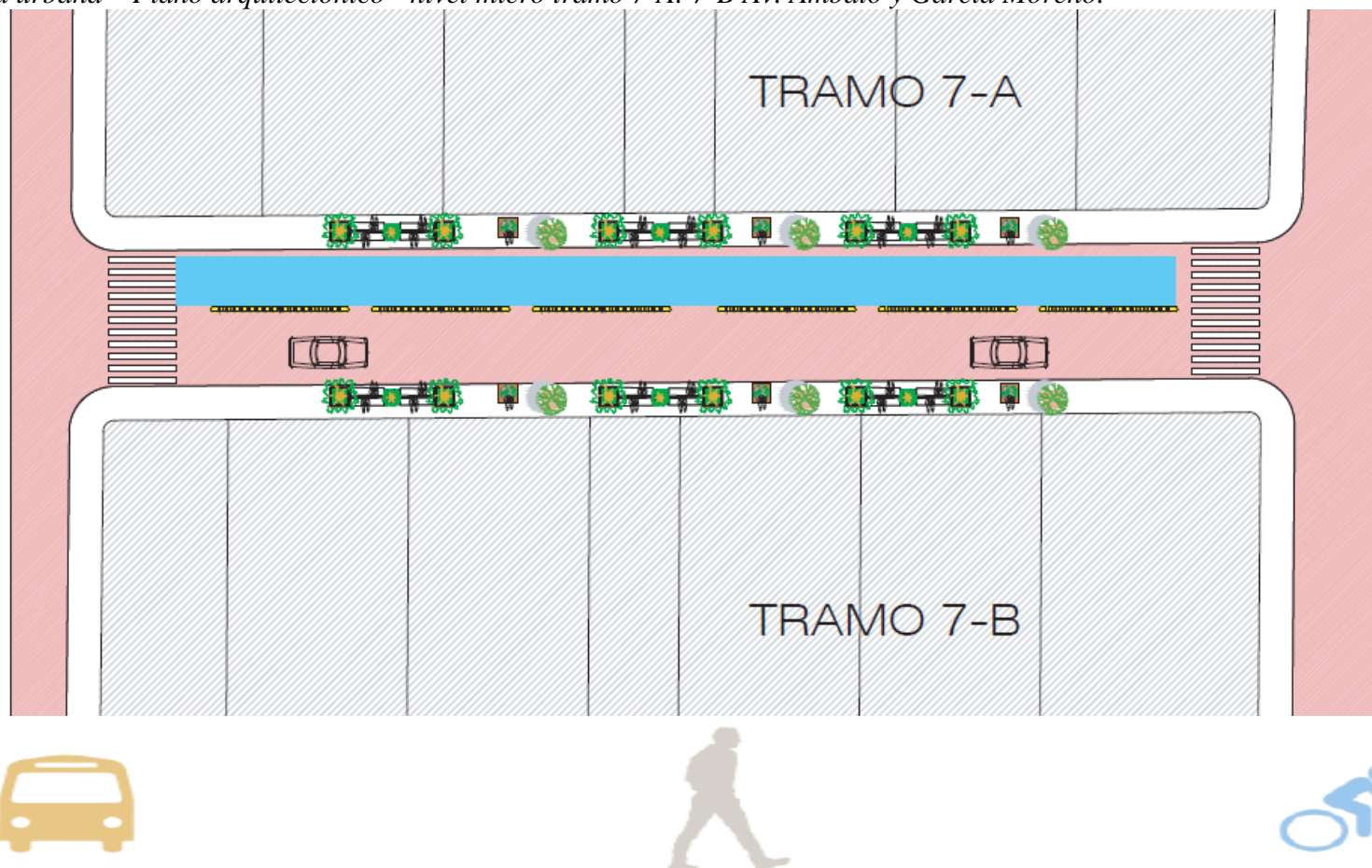
Para mayor detalle y mejor visibilidad, observar las láminas del formato A3.

4.7.1.24 Propuesta urbana – detalle de intervención - nivel micro tramo 7-A: 7-B

05 - NIVEL MICRO / TRAMO 7-A: 7-B

**Figura 88.**

*Propuesta urbana – Plano arquitectónico - nivel micro tramo 7-A: 7-B Av. Ambato y García Moreno.*



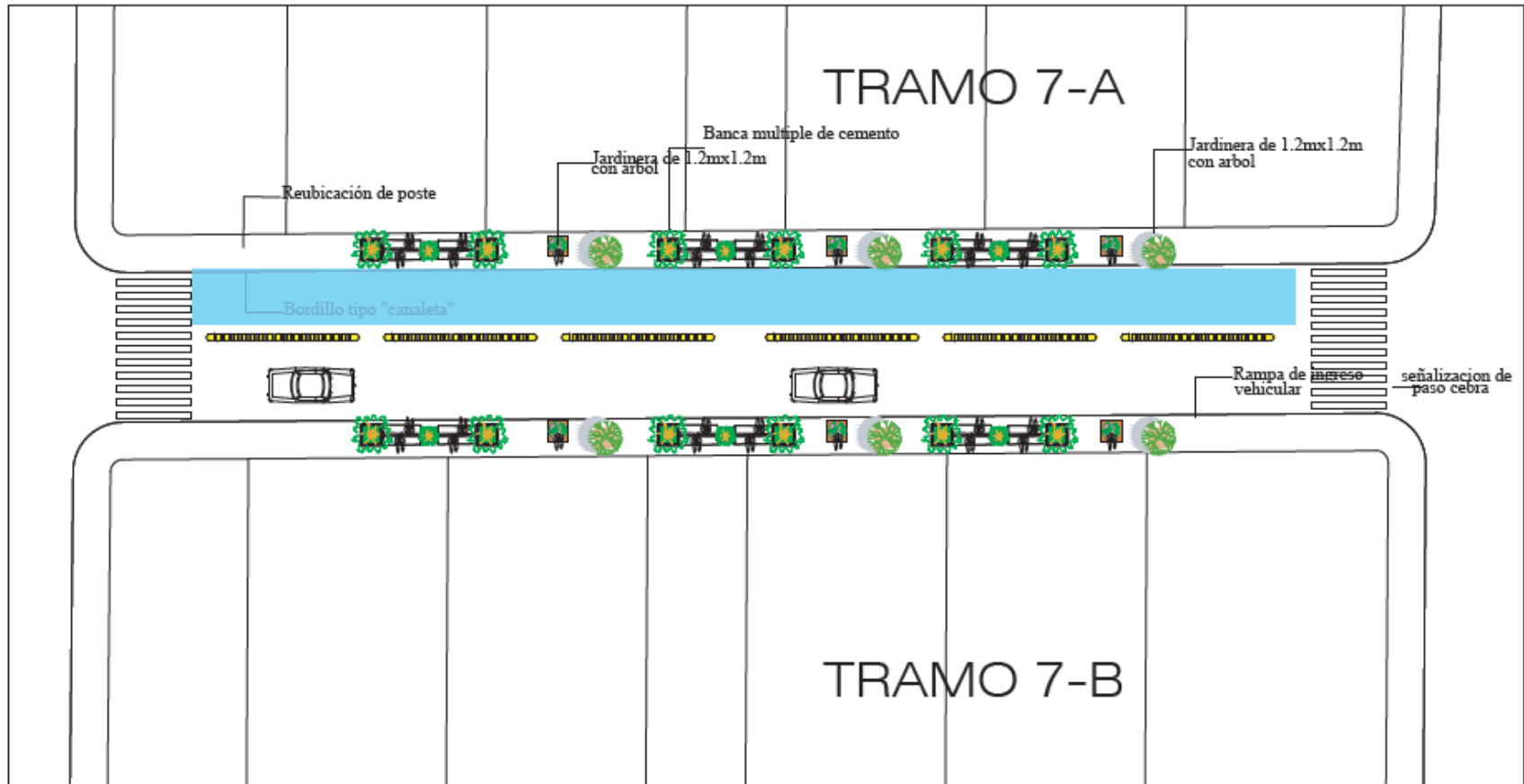
*Nota.* En la figura se puede observar la planificación de la nueva propuesta. Elaborador por David Altamirano  
Para mayor detalle y mejor visibilidad, observar las láminas del formato A3.

4.7.1.25 Propuesta urbana – planos arquitectónicos - nivel micro tramo 7-A: 7-B

PLANOS ARQUITECTÓNICOS  
03 - NIVEL MICRO / TRAMO 7-A: 7-B

**Figura 89.**

*Propuesta urbana - planos arquitectónicos - nivel micro tramo 7-A: 7-B Av. Ambato y García Moreno.*



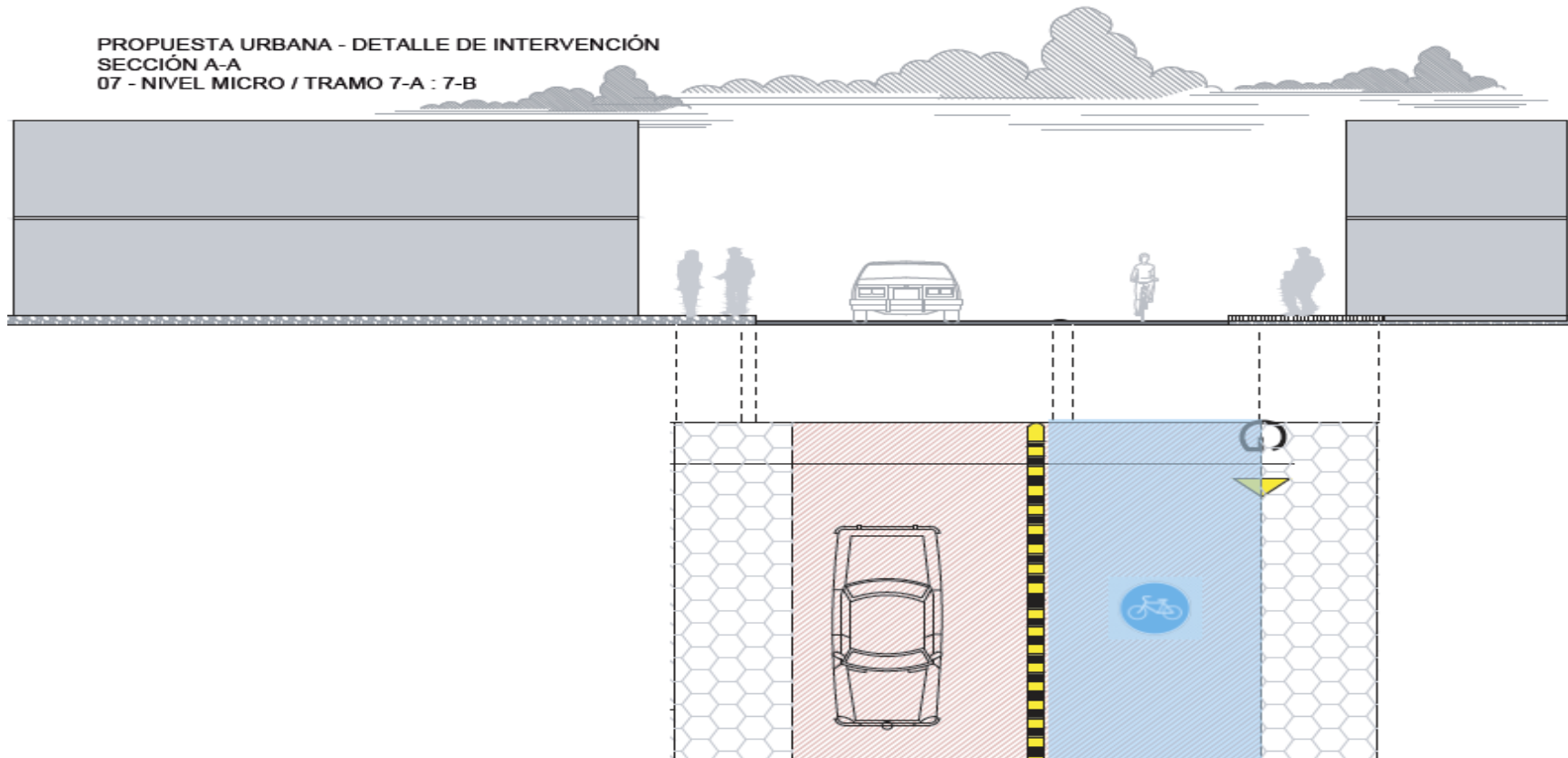
*Nota.* En la figura se puede observar la planificación de la nueva propuesta. Elaborador por David Altamirano  
Para mayor detalle y mejor visibilidad, observar las láminas del formato A3.

4.7.1.26 Propuesta urbana – sección A-A - nivel micro tramo 7-A: 7-B

SECCIÓN A-A  
03 - NIVEL MICRO / TRAMO 7-A: 7-B

**Figura 90**

*Propuesta urbana – sección A-A - nivel micro tramo 7-A: 7-B Av. Ambato y García Moreno.*



*Nota.* En la figura se puede observar la planificación de la nueva propuesta. Elaborador por David Altamirano

Para mayor detalle y mejor visibilidad, observar las láminas del formato A3.

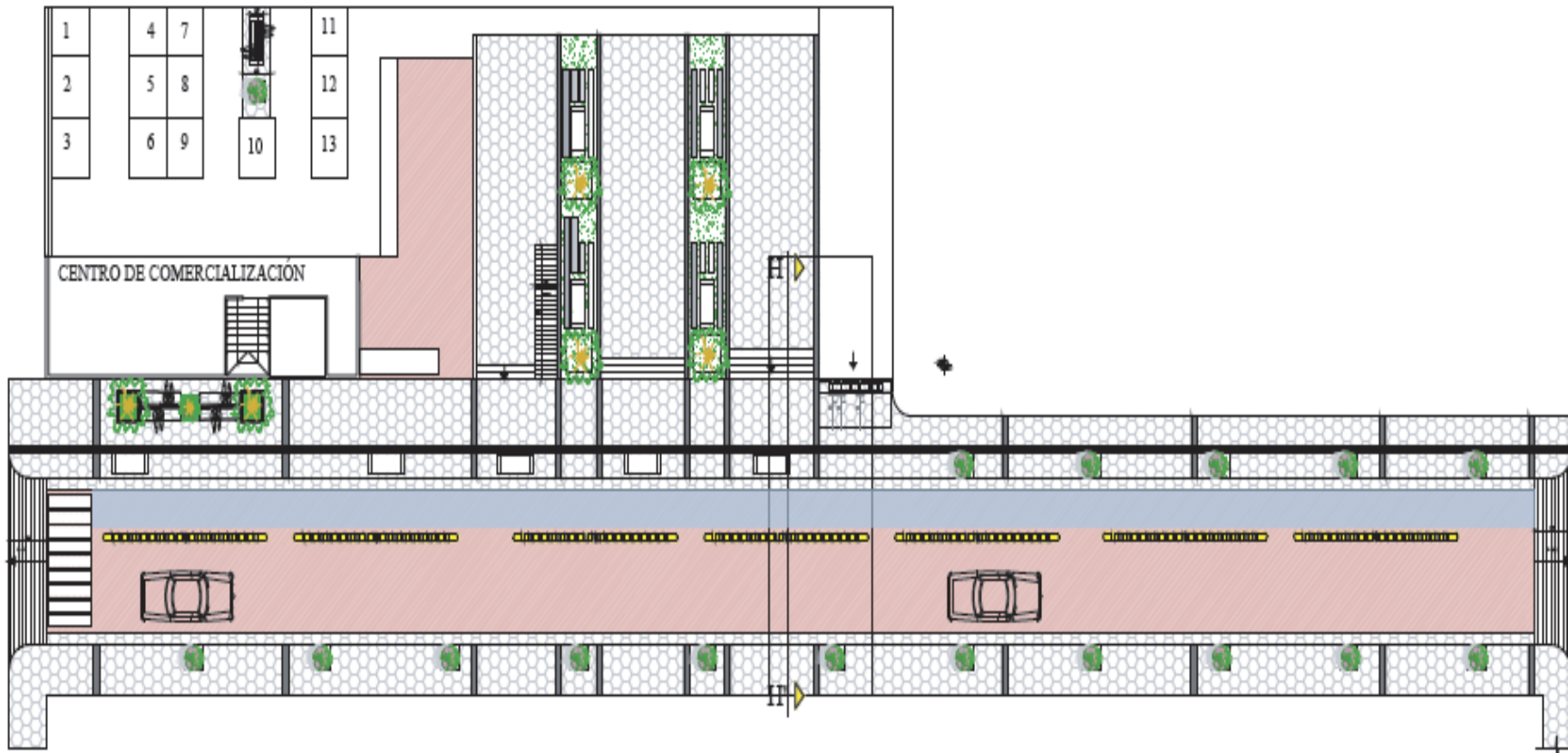


4.7.1.27 Propuesta urbana – nivel micro – 1. Boulevard calle Vicente Rocafuerte

08 - NIVEL MICRO / 1. BOULEVARD CALLE VICENTE ROCAFUERTE

**Figura 91**

*Propuesta urbana - nivel micro 1. Boulevard calle Vicente Rocafuerte*



*Nota.* En la figura se puede observar la planificación de la nueva propuesta. Elaborador por David Altamirano

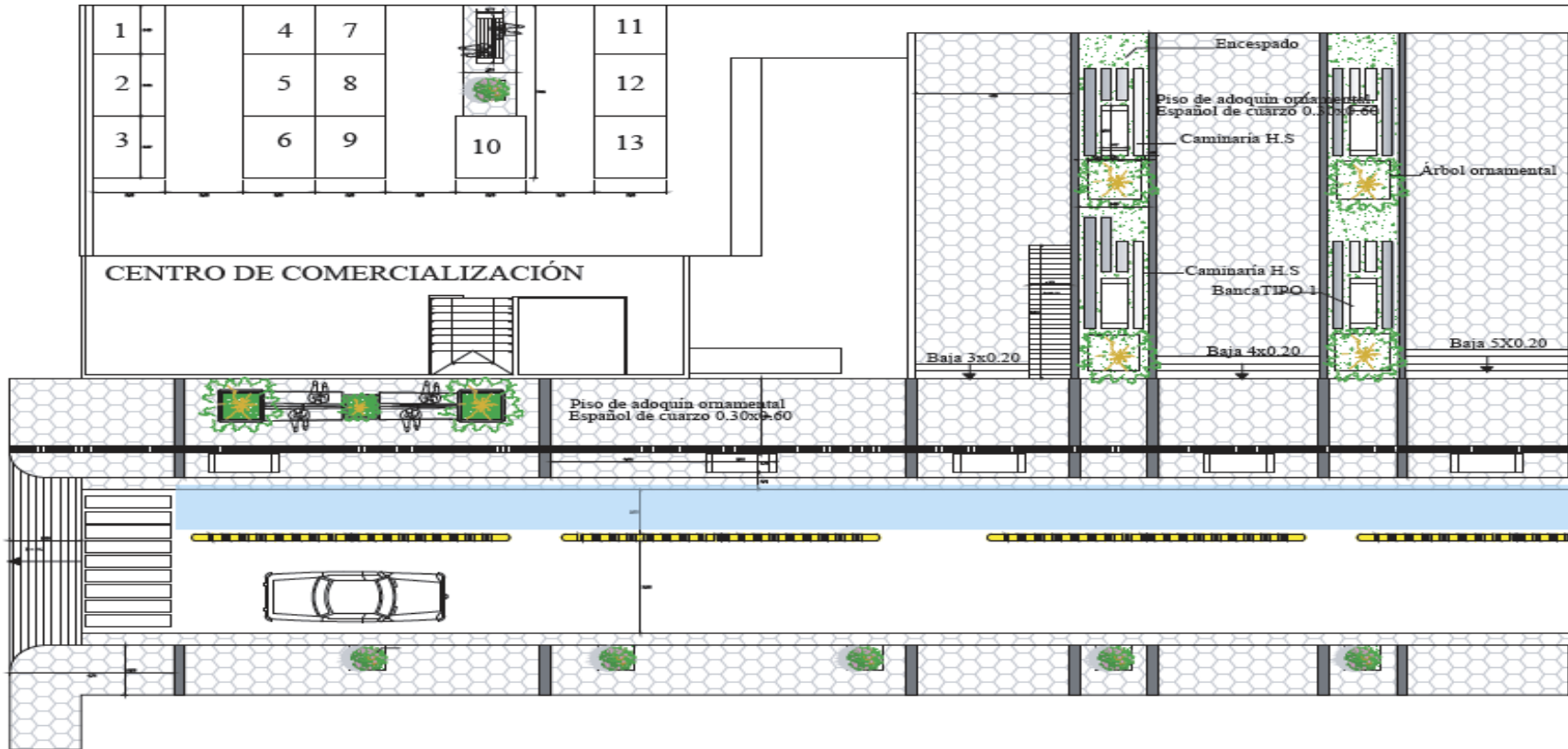
Para mayor detalle y mejor visibilidad, observar las láminas del formato A3.

4.7.1.28 Propuesta urbana – nivel micro – 2. Boulevard calle Vicente Rocafuerte

08 – 2. NIVEL MICRO / BOULEVARD CALLE VICENTE ROCAFUERTE

**Figura 92**

Propuesta urbana - nivel micro 2. Boulevard calle Vicente Rocafuerte



Nota. En la figura se puede observar la planificación de la nueva propuesta. Elaborador por David Altamirano

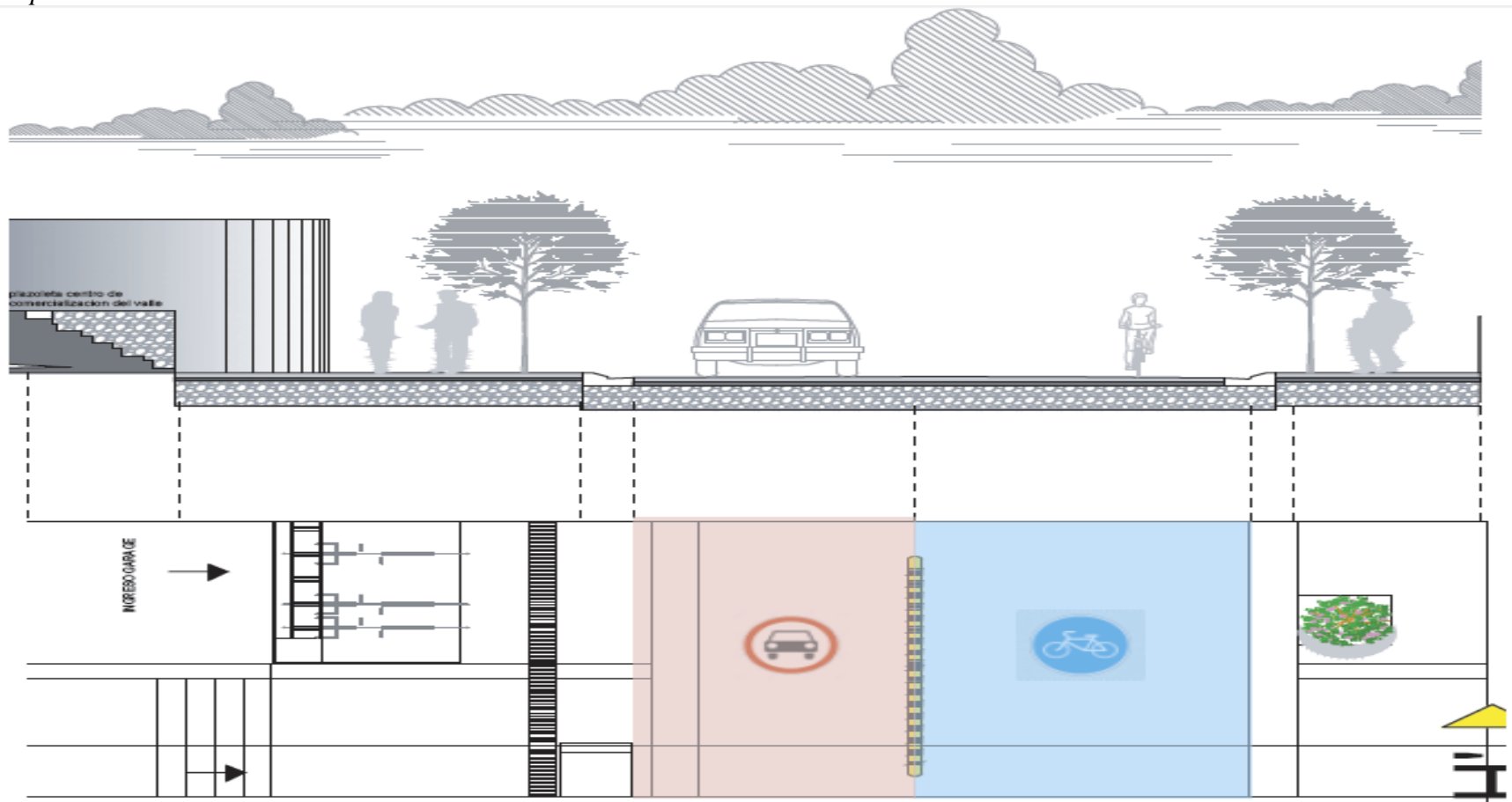
Para mayor detalle y mejor visibilidad, observar las láminas del formato A3.

#### 4.7.1.29 Propuesta urbana – nivel micro – Corte B-B

#### NIVEL MICRO TRAMO 8

**Figura 93**

*Propuesta urbana - nivel micro Corte B-B*



*Nota.* En la figura se puede observar la planificación de la nueva propuesta. Elaborador por David Altamirano

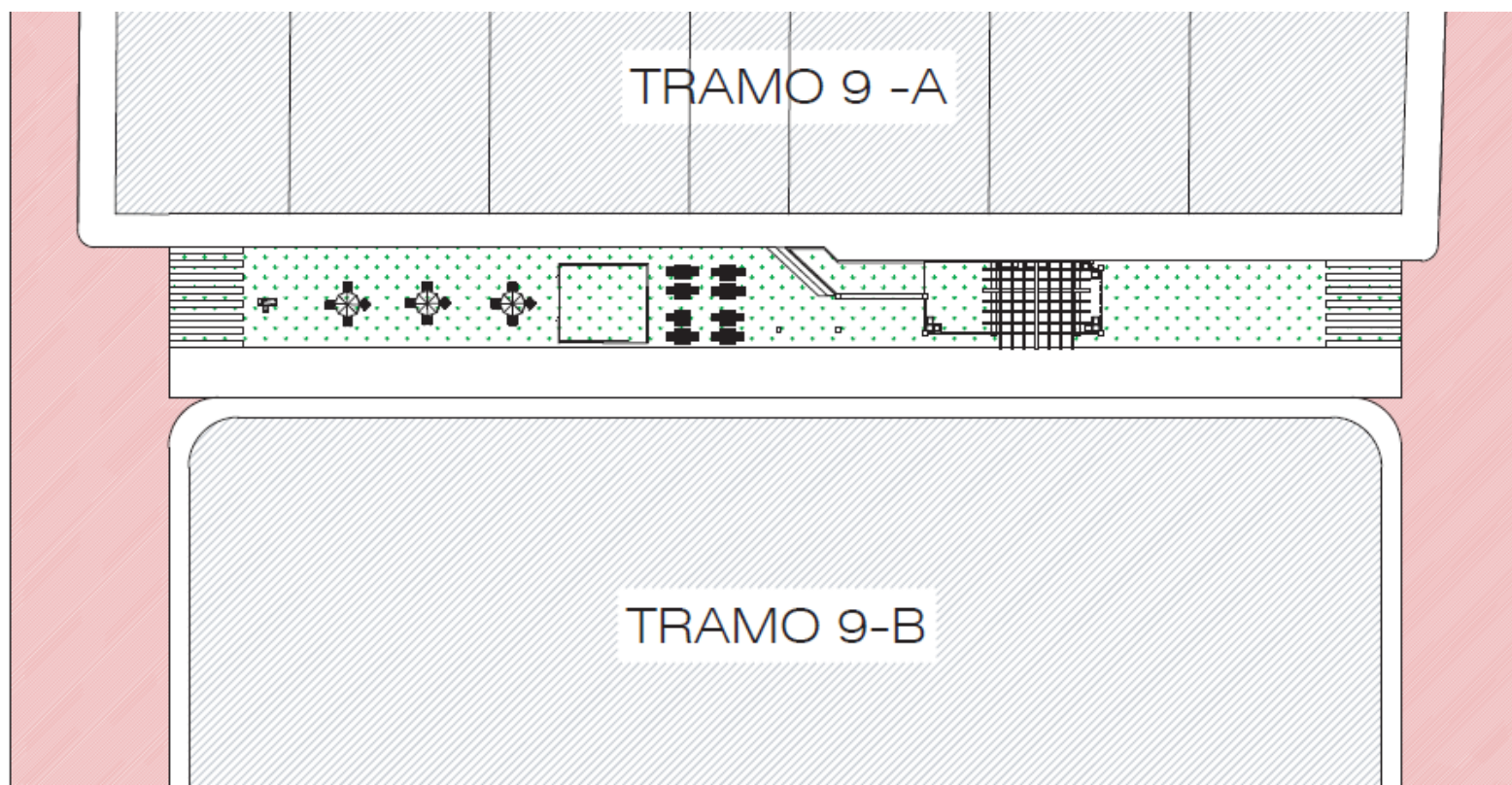
Para mayor detalle y mejor visibilidad, observar las láminas del formato A3.

4.7.1.30 Propuesta urbana - detalle de intervención -09 - nivel micro / tramo 9-A: 9-B  
Peatonización de la calle Abdón Calderón

NIVEL MICRO / TRAMO 9-A: 9-B

**Figura 94**

*Propuesta urbana - nivel micro 9-A: 9-B Abdón Calderón*



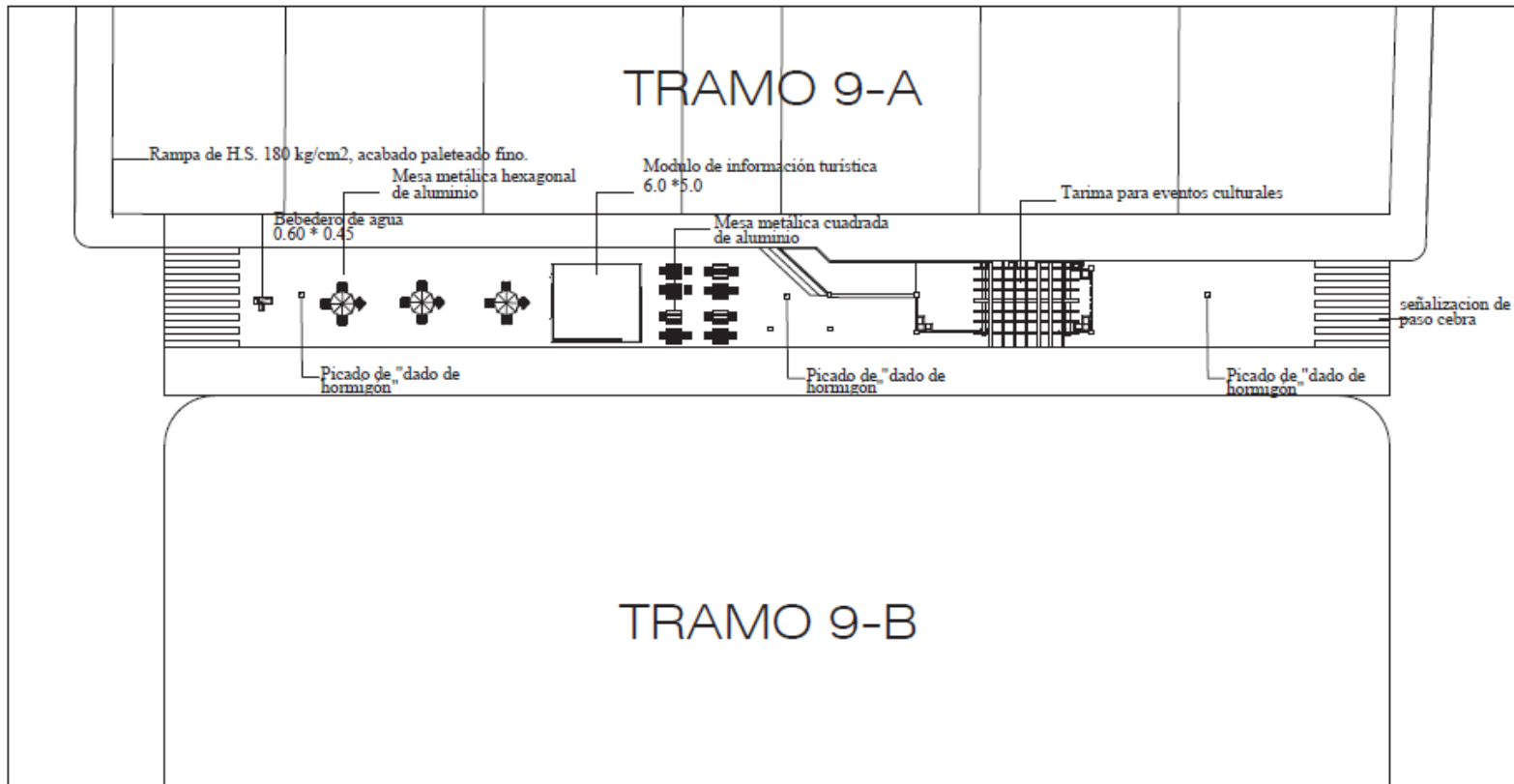
*Nota.* En la figura se puede observar la planificación de la nueva propuesta. Elaborador por David Altamirano  
Para mayor detalle y mejor visibilidad, observar las láminas del formato A3.

4.7.1.31 Propuesta urbana – planos arquitectónicos -09 - nivel micro / tramo 9-A: 9-B  
Peatonización de la calle Abdón Calderón

NIVEL MICRO / TRAMO 9-A: 9-B

**Fuente 95**

Propuesta urbana - planos arquitectónicos - nivel micro tramo 9-A: 9-B



*Nota.* En la figura se puede observar la planificación de la nueva propuesta. Elaborador por David Altamirano  
Para mayor detalle y mejor visibilidad, observar las láminas del formato A3.

4.7.1.32 Propuesta urbana – Detalle de adoquín

NIVEL MICRO / TRAMO 8

**Figura 96**

*Propuesta urbana – Detalle adoquín*



*Nota.* En la figura se puede observar la planificación de la nueva propuesta. Elaborador por David Altamirano

Para mayor detalle y mejor visibilidad, observar las láminas del formato A3.

INTERVENCIÓN URBANA  
01 - NIVEL MICRO / TRAMO 1A-2A

**Figura 97**

*Propuesta urbana – Imagen virtual*



*Nota.* En la figura se puede observar la planificación de la nueva propuesta. Elaborador por David Altamirano

Para mayor detalle y mejor visibilidad, observar las láminas del formato A3.

## CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

### Conclusiones

- El trabajo expuesto busca diagnosticar las condicionantes del contexto sociocultural y físico ambiental del casco central del cantón Patate, a partir de esta reflexión se pudo generar un marco conceptual sobre reutilización adaptativa, el estudio de la ciudad para determinar las necesidades del sector y de esta manera generar una propuesta de diseño urbano dentro de los predios del casco central de Patate parte del marco conceptual se concluye que los aspectos más importantes de la reutilización del casco central están vinculados directamente con el contexto social del mismo.
- La propuesta que se genera muestra el potencial que tiene el casco central para ser rediseñado, reutilizado y aprovechado por la comunidad mediante la recuperación de espacios obsoletos, favoreciendo además al medio ambiente y la inclusión.
- Se concluye que el objetivo general del trabajo, reflexionar sobre la importancia de estrategias urbanas para la reutilización de espacio en desuso dentro de la ciudad y realizar una propuesta de diseño de reanimación urbano que dé respuesta a las necesidades del sector de estudio y de la ciudad en general, se cumplió de forma satisfactoria, esperando de alguna manera contribuir al diálogo académico sobre lo importante de realizar actuaciones urbanas y de reutilización que permitan mejorar el espacio público.



## **Recomendaciones**

- Dar continuidad a esta investigación para incorporarle otros elementos que tributan a la conservación del patrimonio edificado como la implementación de estrategias urbanísticas que apunten a dar un mejor entorno a los pobladores del casco urbano del cantón Patate.
- Generalizar esta investigación a otros Centros Históricos dentro y fuera de la Provincia en dependencia de sus particularidades.
- Incorporar la investigación a las bibliotecas de las escuelas, universidades, biblioteca provincial e instituciones que se encuentran en el Centro Histórico de Patate.
- Se recomienda revitalizar la calle principal del casco central con usos que solventen las necesidades del sector.

## BIBLIOGRAFÍA

- Aguilar, C. (Agosto de 2018). Recuperación De Áreas Verdes Urbanas. *Revista de ciencias*, Vol. 24, 31-94.
- Camacho, L. (2020). *Componentes del Espacio Urbano*. Madrid: PH.
- Cepeda, A. (Julio de 2018). Analisis cuantitativo y cualitativo de la investigacion científica. *Revista científica y metodología*, Vol. 23, 63.
- Cespedes, N. (Julio de 2018). Reanimacion u rehabilitacion de sectores urbanos. *Revista Publica de Cultura*, Vol. 24(Nº. 12), 35-136.
- Cisneros, O. (2018). *Estidos de reanimacion urnbana de Guatemala*. Tesis, Universidad Nacional del Norte, Arquitectura, Barranquilla.
- Costa, J. (Julio de 2018). Intervencion urbana del cerro de la Campana. *Revista de Ciência y Cultura*, Vol. 16(Nº. 3), 120.
- del Val, R. (2011). *La Regeneración Urbana*.
- Delfín, P. (Agosto de 2019). Influencia del sistema vial en la conformación de la jerarquía urbana. *Terra Nueva Etapa, v*, Vol. 4, 153-179.
- Gabriel, A. (Agosto de 2018). Obras arquitectonicas a travez de la historia. *Revista de Cultura*, Vol. 4(Nº. 2), 23-75.
- Galarza, A. (2018). *Proyecto de Renovación Urbana Alameda entre Parques*. Colombia: Ediciones .
- González, H. (Agosto de 2019). Deterioro de los centros culturales de las ciudades principales. *Revista Organizacion Social*, Vol. 9(Nº. 2), 31-84.
- González, J. (Julio de 2018). Inventarios viales y categorización de la red vial en estudios de Ingeniería de Tránsito y transporte. *Facultad de Ingeniería*, Vol. 20(Nº. 12), 65-77.
- Hernández, A. (Julio de 2017). Sistemas de información geográfica. *Revista de economia popular*, Vol. 46, 96.
- Hurtado, D. (2019). *Manual de diseño de calles activas y caminables*. Universidad Central Del Ecuador, Quito.
- INEC, I. N. (2010). *Población de Patate*. INEC, Instituto Nacional de estadísticas y Censos, Qutio.

- Lamy, B. (Julio de 2018). Sociología urbana o sociología de lo urbano. *Revista Estudios demográficos y urbanos*, Vol. 21(Nº. 6), 96.
- Lezama, L. (Julio de 2016). Medio ambiente y sustentabilidad urbana. *Papeles de población*, Vol. 12(N. 46), 180.
- Linacero, M. (2017). *Conceptos de rehabilitación urbana, el caso del per del casco viejo de Bilbao*. Tesis , Universidad del pais Vasco, Departamento de Geografía, Vasco.
- Maldonado, C. (2018). Fundamewntacion de la arquitectura moderna. *Revista Arquitectura*, Vol. 4, 23.
- Martinez, E. (Julio de 2019). Equipamiento complementario para la construccion urbanistica. *Revista de Geografia*, Vol. 4, 56-73.
- Medina, G. D. (04 de Marzo de 2017). Metodologia de la investigacion. *Investigacion Y metodologia*, Vol. 29(Nº. 7), 27. Obtenido de <http://es.scribd.com/doc/50045935/Modalidades-de-la-investigacion-cientifica>
- Méndez, M. (Agosto de 2018). Urbanización, Sociedad y Ambiente: experiencias en ciudades medias. *Investigaciones geográficas*, Vol. 23(Nº. 16), 23-74.
- Meneses, M. (Julio de 2016). Actividad física y recreación. *Revista Costarricense de Salud Pública*, Vol. 48(Nº. 15), 43-126.
- Miramontes, J. (Agosto de 2017). Regeneración Urbana para una Mejor Calidad de Vida. *Revista de sociologia*, Vol. 45, 123.
- Montier, S. (Agosot de 2016). Desarrollo urbanístico y calidad de vida en Copenhague. *Revista Cultural y Desarrollo Social*, Vol. 48(Nº. 25), 160.
- Municipio de Córdoba. (2017). *Plan de Recuperación Social, Urbanística y Ambiental de los Predios Ferroviarios*. Córdoba.
- Municipio de Córdoba. (2017). *Plan de Recuperación Social, Urbanística y Ambiental de los Predios Ferroviarios*. Córdoba.
- Neira, H. (12 de Noviembre de 2020). Ciclovías: testimonio de la ausencia de un plan integral de transporte para Valdivia. *Revista Austral de Ciencias Sociales*, Vol. 4(Nº. 1), 133-182.
- Ocampo, D. (Septiembre de 2019). Eficiencia del equipamiento urbano y su incidencia en la formulación de proyectos productivos en la ciudad. *Revista Burbano*, Vol. 16(Nº. 27), 48-57.

- Ornés, S. (2019). El urbanismo, la planificación urbana y el ordenamiento territorial desde la perspectiva del derecho urbanístico venezolano. *Revista Politeia*, Vol. 32(Nº. 42), 197-225.
- Oros, L. B. (2015). *Locus de control*. Madrid: Ediciones Parainfo S.A.
- Ortega, W. (2016). *Regeneración urbana* (Vol. Vol. 3). Madrid: Madrid.
- Prado, E. (2016). *Proyecto de mejoramiento y revitalización urbana, de la imagen y el espacio público del área sur este de la zona 4*. Tesis, Universidad de San Carlos de Guatemala, Arquitectura, El Salvador.
- Ramiro, G. (2017). Planificación de sistemas de áreas verdes y parques públicos. *Revista Mexicana de Ciencias Forestales*, Vol. 43(Nº. 25), 17-24.
- República del Ecuador. (2016). *LEY ORGÁNICA DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, USO Y GESTIÓN DE SUELO*. Asamblea Nacional, Secretaría nacional, Quito.
- Ríos, F. (Julio de 2017). Proyecto de reanimación urbana en el centro histórico de Quito. *Revista Sociedad y Cultura*, Vol. 18(Nº, 9), 163.
- Rodríguez., A. (Agosto de 2017). La recreación: una estrategia de enseñanza para el desarrollo del contenido actitudinal del diseño. *Sapiens. Revista Universitaria de Investigación*, Vol 34(Nº. 19), 128.
- Salazar, A. (2017). Municipalidad de Quito y el proyecto de rehabilitación patrimonial. *Revista Gestión*, Vol. 5, 23-74.
- Sanabria, S. (Junio de 2019). La ordenación del territorio: origen y significado. *Revista geográfica terra*, Vol. 30(Nº. 45), 10-84.
- Sánchez, C. (2017). Influencia de la urbanización en la vivienda rural y calidad de vida en las familias. *Revista de Psicología para América Latina*, Vol. 5(Nº. 3), 36-94.
- Sanhueza, C. (Mayo de 2018). Medir, amojonar, repartir: territorialidades y prácticas demarcatorias en el camino incaico de Atacama (II Región, Chile). *Revista húngara (Arica)*, Vol. 45(Nº. 21), 57.
- SEMPLADES. (2017). *Plan nacional de desarrollo toda una vida 2017 - 2021*. Quito: Consejo Nacional De Planificación.
- Sosa, A. (Septiembre de 2019). Historia, teoría y práctica del urbanismo. *Revista de Investigaciones geográficas*, Vol. 24(Nº. 9), 145-165.

- Tello, A. (Julio de 2019). Regeneración del Centro Histórico de Hermosillo. *Revista economía, sociedad y territorio*, Vol. 23(Nº. 5), 16-73.
- Uribe, S. (6 de Julio de 2019). Fundamentos de Arquitectura Urbana. *Revista de geografía actual*, Vol. 4(Nº. 1), 56-93.
- Vargas, R. (23 de Noviembre de 2019). Micro-situaciones en el espacio público. Estudio de bulevares peatonales en San José. *Revista de Construcciones y Diseños*, Vol. 6, 56.
- Villada, A. L. (7 de Marzo de 2018). Investigación científica. *Revista de Metodología*, Vol. 5, 36. Obtenido de <http://metinvestigacion.wordpress.com/>
- Villegas, I. (Julio de 2020). Planificación y Diseño de ciclovías urbanas. *Revista Ingeniería UC*, Vol. 27(Nº. 1), 91-120.
- Viscarra, H. (Agosto de 2017). Lo que son las calles. *Revista Ciencia y Cultura*, Vol. 12, 54.

## **ANEXOS**

### **ENCUESTA DIRIGIDA A LA POBLACIÓN**

#### **Datos informativos**

Masculino

Femenino

#### **Pregunta 1. ¿Qué factor considera usted como el más representativo del cantón Patate?**

Cultural

Paisajes y senderos naturales

Higiene y seguridad

Plantaciones frutales y viñedos

Gastronomía

#### **Pregunta 2. ¿Defina la imagen mental que tiene de su cantón Patate?**

Excelente

Buena

Muy buena

Media buena

Regular

#### **Pregunta 3. ¿Considera usted, que se está perdiendo el valor histórico del cantón Patate?**

Si

No

Desconoce

#### **Pregunta 4. ¿Considera usted, que los espacios públicos del cantón Patate, se encuentran bien cuidados?**

Si

No

Desconoce

#### **Pregunta 5. ¿Considera usted, que es necesario establecer normas de uso y comportamiento en el espacio público, del cantón Patate?**

Si

No

Desconoce

**Pregunta 6. ¿Cree que la economía del Cantón Patate mejoraría con la adecuación de espacios para eventos deportivos y culturales?**

Siempre  
A veces  
Nunca  
Desconozco

**Pregunta 7. ¿Qué actividades usted, realiza con mayor frecuencia?**

Deporte  
Recreación  
Comercio  
Investigación  
Acto religioso

**Pregunta 8. ¿Considera que la creación de una ciclo vía es una necesidad para la circulación segura de los ciclistas?**

Si  
No  
Desconozco

**Pregunta 9. ¿Considera usted, que es necesario repotenciar el desarrollo urbano del casco central del cantón Patate?**

Si  
No  
Desconozco

**GRACIAS POR SU COLABORACION**

**Enlace Google Forms:**

<https://docs.google.com/forms/d/1EQfpTC0AvhFsGNjjIfnsi6Op3gdx58mQpYh94aLiGAE/edit?usp=sharing>

## **ENTREVISTA DIRIGIDA A LA ADMINISTRACIÓN**

**Pregunta 1. ¿Cómo administrativo como considera la situación actual del casco central del cantón Patate?**

**Pregunta 2. ¿Cómo administrativo, que gestiones han realizado por mejorar la economía del cantón Patate?**

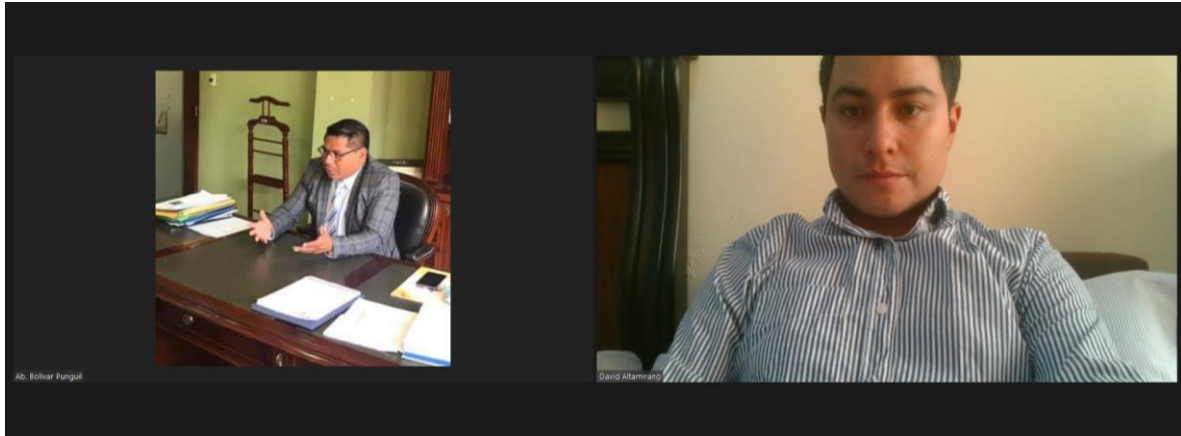
**Pregunta 3. ¿Cómo administración, que actividades creen que deberían ser potenciadas para atraer a propios y extraños?**

**Pregunta 4, ¿Cree que el casco central debería ser re-potencializado desde una intervención arquitectónica, para mejorar el fluido vehicular y peatonal?**

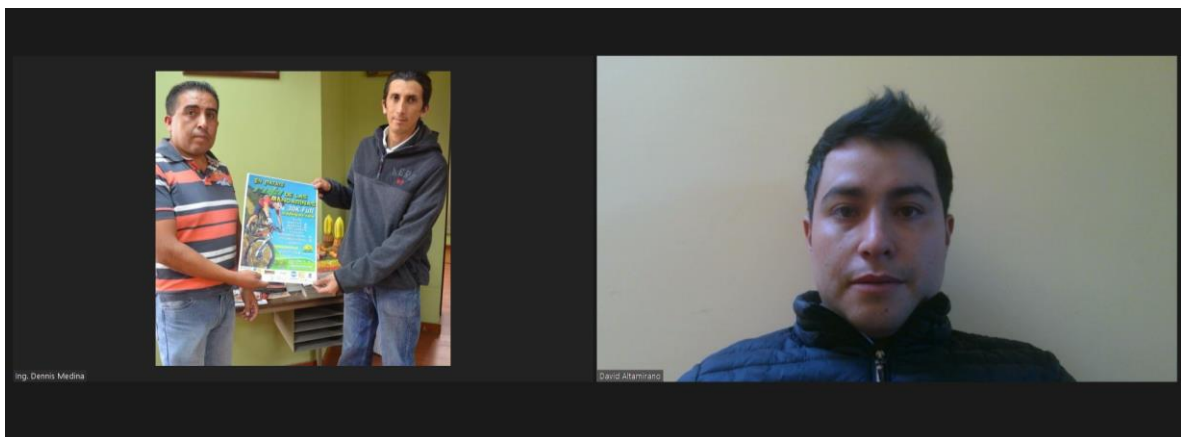
**GRACIAS POR SU COLABORACIÓN**



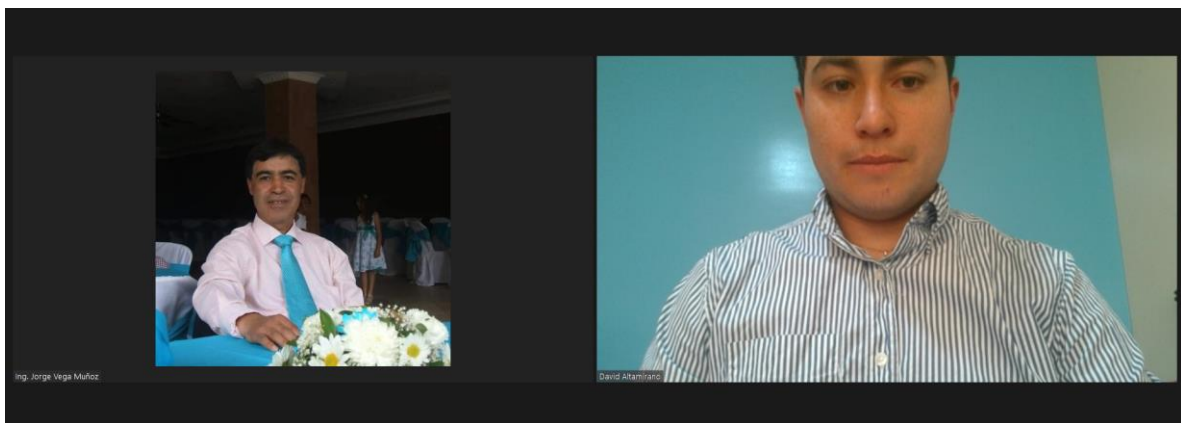
## FOTOGRAFÍAS ENTREVISTAS



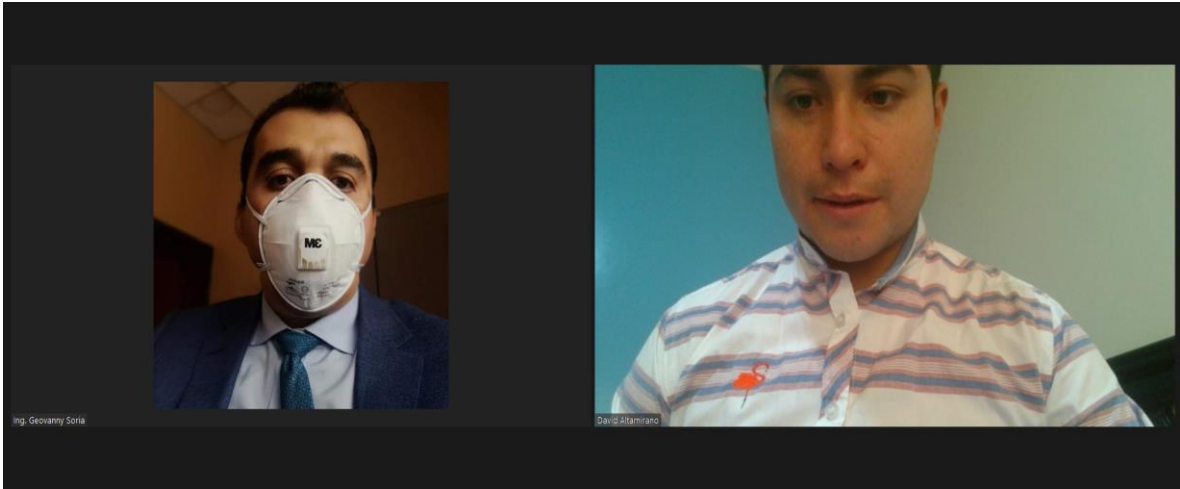
Ab. BOLÍVAR Punguil Alcalde del Cantón Patate



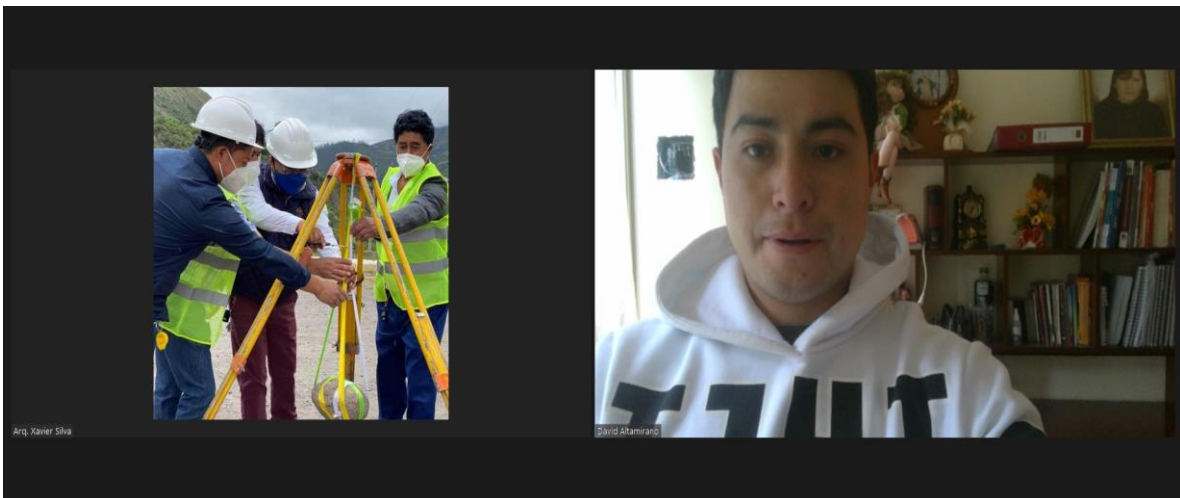
Ing. Dennis Medina Administrativo



Ing. Jorge Vega Concejal del Cantón Patate



Ing Geovanny Soria Administrativo



Arq. Xavier Silva Jefe de Planificación