

FALTA DE ESPACIO PÚBLICO PARA PEATONES Y SU MOVILIDAD EN LA AVENIDA ANTONIO CLAVUJO PELILEO

Trabajo de Integración Curricular, Carrera de Arquitectura, Período académico B21







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

TEMA:

FALTA DE ESPACIO PÚBLICO, PARA PEATONES Y SU MOVILIDAD
EN LA AVENIDA ANTONIO CLAVIJO PELILEO

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

Autor (a):

Milagros Dayana Poaquiiza Salazar

Tutor (a):

Córdova Feijoo Andrés

AMBATO - ECUADOR

2022

CRÉDITOS

Trabajo de Integración Curricular
Carrera de Arquitectura
Periodo académico B21

Autor:
Poaquiza Salazar Milagros Dayana

Correo: mpoaquiza11@gmail.com

Fecha de Publicación: Abril 2022

Equipo de Soporte:

CÓRDOVA FEIJOO ANDRÉS VINICIO
Docente Tutor,
correo: acordova5@indoamerica.edu.ec

DIAZ PEREZ YOSMEL
Docente Unidad de Integración Curricular,
correo: ydiaz@indoamerica.edu.ec

NAVAS ALARCÓN EDUARDO
Docente apoyo diagramación
correo: eduardonavasa@indoamerica.edu.ec

Facultad de Arquitectura, Artes y Diseño,
Universidad tecnológica Indoamérica
Agradecemos la apertura de las siguientes instituciones
por su aporte en este documento:
GAD Municipal Pelileo.

AUTORIZACIÓN

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

Yo, POAQUIZA SALAZAR MILAGROS DAYANA, declaro ser autor del Trabajo de Integración Curricular con el nombre "FALTA DE ESPACIO PÚBLICO, PARA PEATONES Y SU MOVILIDAD EN LA AVENIDA ANTONIO CLAVIJO PELILEO", como requisito para optar al grado de Arquitecto y autorizo al Sistema de Bibliotecas de la Universidad Tecnológica Indoamérica, para que con fines netamente académicos divulgue esta obra a través del Repositorio Digital Institucional (RDI-UTI). Los usuarios del RDI-UTI podrán consultar el contenido de este trabajo en las redes de información del país y del exterior, con las cuales la Universidad tenga convenios. La Universidad Tecnológica Indoamérica no se hace responsable por el plagio o copia del contenido parcial o total de este trabajo. Del mismo modo, acepto que los Derechos de Autor, morales, 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 11 días del mes de Abril del 2022.



Firma:

Número de cédula: 185015525-8

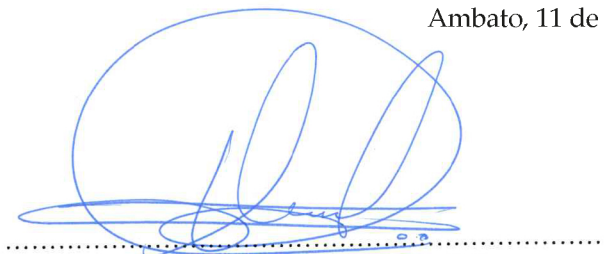
APROBACIÓN DEL TUTOR

En mi calidad de Tutor del Trabajo de Titulación: "FALTA DE ESPACIO PÚBLICO, PARA PEATONES Y SU MOVILIDAD EN LA AVENIDA ANTONIO CLAVIJO PELILEO" presentado por Milagros Dayana Poaqui-za Salazar, para optar por el Título Arquitecta.

CERTIFICO

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

Ambato, 11 de Abril del 2022


A handwritten signature in blue ink, consisting of several large, overlapping loops and a horizontal base line, positioned above a dotted line.

Arq. Andres Vinicio Córdoba Feijoo

TUTOR


APROBACIÓN TRIBUNAL

El trabajo de Titulación, ha sido revisado, aprobado y autorizada su impresión y empastado, sobre el Tema: **"FALTA DE ESPACIO PÚBLICO, PARA PEATONES Y SU MOVILIDAD EN LA AVENIDA ANTONIO CLAVIJO PELILEO"**, previo a la obtención del Título de Arquitecta , reúne los requisitos de fondo y forma para que el estudiante pueda presentarse a la sustentación del trabajo de titulación.



.....

PhD. Arq. Andrea Medina



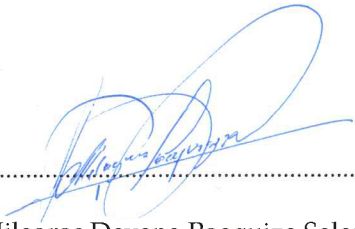
.....

Arq. Juan Cabrera

DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD

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

Ambato, 11 de Abril del 2022

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Milagros Dayana Poquiza Salazar', is written over a horizontal dotted line.

Milagros Dayana Poquiza Salazar
(1850155258)

DEDICATORIA

Este trabajo va dirigido a mis padres Luis Poaquiza y Miriam Salazar, por el gran apoyo incondicional a lo largo de la mi vida, pues han sido una pieza clave para las decisiones y formación a lo largo de mi vida, aprendiendo de mis errores y siendo fiel a mis principios y valores.

Agradezco a mis hermanos Ronnie y Doménica, por estar incondicionalmente a lo largo de los años a mi lado, apoyándonos mutuamente y saliendo adelante siendo una familia leal.

Agradezco a mi abuelito Humberto que me enseñó a ser paciente, a dar todo de mí, ya gracias a el, soy la persona que soy.

AGRADECIMIENTO

En primer lugar, quisiera agradecer a Dios por permitirme salir adelante y demostrar que, el ser perseverante me han llevado al lugar que precisamente estoy.

Al igual que esto, no hubiera sido posible sin el aporte del Arquitecto Andrés Córdova, siendo una guía permanente en el desarrollo formativo, y un pilar fundamental en la de la investigación y desarrollo del proyecto.

Además, agradezco a mis padres por el apoyo incondicional, darme su amor incondicional para seguir adelante.

Y por último a la Universidad en Indoamérica por permitirme formar parte e inculcar conocimiento para mi vida profesional.

RESUMEN_EJECUTIVO

Al hablar del espacio público, la primera conexión con la palabra es la ciudad urbana, y como esta debe integrarse en un entorno, siendo específicos, las ciudades latinoamericanas poseen las herramientas y planes necesarios para un mejor progreso de las ciudades respecto a sus necesidades, estos son basados en planteamientos ya establecidos por Europa, Y es ahí, donde los resultados son totalmente ineficientes al no aplicarlos de forma correcta. Cabe destacar que las problemáticas más frecuentes en ciudades latinoamericanas son: dimensiones de aceras mínimas o inexistentes, invasión en circuitos peatonales, accesibilidad limitada en rampas, porcentaje inferior al 10 % de áreas verdes, inseguridad, el comercio informal entre otras. En la presente investigación se analizó y propuso la recuperación del espacio público de una avenida en la ciudad de Pelileo, que se caracteriza por su movimiento económico. Una de sus calles más representativas en cuanto a comercio es la avenida confraternidad, en esta se comercializa a diario productos textiles, siendo catalogada como una vía arterial que conecta directamente con la avenida Antonio Clavijo, esta es una vía colectora que comprende varios mercados, escuelas, comercio y áreas verdes, siendo seleccionada para su estudio y propuesta. Se estableció una metodología cualitativa, que se presenta por medio de entrevistas, fichas y mapeos. Para la delimitación de la zona se realiza mediante hitos, mientras que en cuanto al contexto se determinó sus requerimientos por medio de los resultados metodológicos, realizando la división de cuatro tramos al presentar diferentes usuarios, empleando diversas estrategias, arbolado urbano, mobiliario para cada tramo, el acceso inclusivo, y zona de servicio en mercados. Resultando en una recuperación del espacio público adaptable a cada usuario e inclusiva en sus cuatro tramos por medio de la propuesta de regeneración urbana.

Palabras claves:

ciudades latinoamericanas, espacio público, regeneración

ABSTRACT

When speaking of public space, the first connection with the word is the urban city, and since it must be integrated into an environment, being specific, Latin American cities have the necessary tools and plans for a better progress of cities with respect to their needs, these are based on approaches already established by Europe, and it is there, where the results are totally inefficient by not applying them correctly. It should be noted that the most frequent problems in Latin American cities are: minimal or non-existent sidewalk dimensions, invasion of pedestrian circuits, limited accessibility on ramps, a percentage of less than 10% of green areas, insecurity, informal commerce, among others. In the present investigation, the recovery of the public space of an avenue in the city of Pelileo, that is characterized by its economic movement was analyzed and proposed. One of its most representative streets in terms of commerce is confraternidad avenue, in which textile products are marketed daily, being cataloged as an arterial road that connects directly with Antonio Clavijo avenue, this is a collector road that includes several markets, schools, commerce and green areas, being selected for study and proposal. A qualitative methodology was established, which is presented through interviews, files and mapping. For the delimitation of the area, it is done through milestones, while in terms of the context, its requirements were determined through the methodological results, dividing four sections by presenting different users, using.

Key words: Latin American cities, public space, regeneration.

ÍNDICE DE CONTENIDOS, TABLAS, FIGURAS

CONTENIDOS	
AGRADECIMIENTO	10
RESUMEN EJECUTIVO	11
ABSTRACT	12
INTRODUCCIÓN	20
CONTEXTUALIZACIÓN DEL PROBLEMA A ESCALA MACRO, MESO, MICRO	21
ÁRBOL DE PROBLEMA.....	23
CRÍTICA AL ÁRBOL DE PROBLEMA.....	24
FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	24
JUSTIFICACIÓN.....	25
PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN.....	26
OBJETIVOS	26
MARCO TEÓRICO	27
ESTADO DEL ARTE	27
MARCO CONCEPTUAL	34
FUNDAMENTO TEÓRICO	36
CONCLUSIONES PARCIALES	36
METODOLOGÍA	37
LÍNEA Y SUBLÍNEA DE INVESTIGACIÓN	37
ENFOQUE DE INVESTIGACIÓN	37
NIVEL DE INVESTIGACIÓN	37
POBLACIÓN Y MUESTRA.....	37
TÉCNICA DEL RECOLECCIÓN DE DATOS.....	38
PROCESAMIENTO DE DATOS	38
CONCLUSIONES PARCIALES	38
PROPUESTA	39
ANÁLISIS DEL CONTEXTO	39
CONTEXTO FÍSICO	39
CONTEXTO SOCIOCULTURAL	40
CONCLUSIONES DE ENTREVISTAS.....	42
CONCLUSIÓN GENERAL.....	43
INTRODUCCIÓN AL PROYECTO NIVEL CONCEPTUAL	82
CONCEPTO	84
JUSTIFICACIÓN DEL SITIO DE INTERVENCIÓN O DE EMPLAZAMIENTO DE LA PROPUESTA	86
RELACIÓN ENTRE LA PROPUESTA Y EL PROBLEMA ABORDADO,ESTRATEGIAS.....	89
DEFINICIÓN DE CONCEPTO	100
DEFINICIÓN DE COMPONENTES	100
DEFINICIÓN DE CONDICIONANTES.....	100
ZONIFICACIÓN	103

ÍNDICE DE CONTENIDOS, TABLAS, FIGURAS

PLAN MASA	103
PLANOS TÉCNICOS	106
ANÁLISIS POR TRAMO.....	128
VOLUMÉTRICO	130
DETALLES.....	133
CONCLUSIONES	136
REFERENCIAS	137
ANEXOS	140

ÍNDICE DE CONTENIDOS, TABLAS, FIGURAS

FIGURAS

FIGURA 1	21
Avenida Antonio Clavijo Pelileo	
FIGURA 2	21
Ciudad de Nueva York	
FIGURA 3	22
Ciudad Santiago de Chile	
FIGURA 4	22
Ciudad de Guayaquil	
FIGURA 5	25
Cordoba-España	
FIGURA 6	27
Malecón 2000 Guayaquil	
FIGURA 7	28
Parqueadero municipal de Cuenca	
FIGURA 8	29
Medellín Orquideorama	
FIGURA 9	29
Cheonggyecheon- Seúl	
FIGURA 10	30
Baranquilla-Colombia	
FIGURA 11	31
Loja- Ecuador	
FIGURA 12	31
Turquía	
FIGURA 13	32
Cuenca-Ecuador	
FIGURA 14	33
Montevideo - Uruguay	
FIGURA 15	33
Shenzhen- China	
FIGURA 16	39
Mapa tipo de climas	
FIGURA 17	40
Mapa patrimonio bienes inmuebles de Pelileo Mapa patrimonio bienes inmuebles de Pelileo	
FIGURA 18	42
Mapa relieve del cantón Pelileo	
FIGURA 19	44
Mapa general del cantón Pelileo dividido por tramos	
FIGURA 20	45
Mapa zonal dividido por tramos	

FIGURA 21	50
Mapa urbano de Pelileo dividido por tramos	
FIGURA 22	51
Circuito planteado en Pelileo	
FIGURA 23	52
Vialidad tramo 1	
FIGURA 24	53
Vialidad tramo 2	
FIGURA 25	54
Vialidad tramo 3	
FIGURA 26	56
Uso de suelo tramo 1	
FIGURA 27	57
Uso de suelo tramo 2	
FIGURA 28	58
Uso de suelo tramo 3	
FIGURA 29	60
Equipamiento tramo 1	
FIGURA 30	61
Equipamiento tramo 2	
FIGURA 31	62
Equipamiento tramo 3	
FIGURA 32	64
Vialidad-zona de estudio	
FIGURA 33	65
Equipamiento-zona de estudio	
FIGURA 34	66
Asoleamiento y viento -zona de estudio	
FIGURA 35	67
Altura de edificaciones -zona de estudio	
FIGURA 36	68
Llenos y vacíos - zona de estudio	
FIGURA 37	69
Obstáculos en el circuito peatonal zona de estudio	
FIGURA 38	70
Permeabilidad de fachadas – zona de estudio	
FIGURA 39	71
Vegetación – zona de estudio	
FIGURA 40	72
Ruido en días de feria – zona de estudio	
FIGURA 41	73
Accesibilidad de aceras – zona de estudio	
FIGURA 42	76
Estado actual – zona de estudio	
FIGURA 43	77
Cortes A-B correspondientes del sector – zona de estudio	

FIGURA 44	78
Cortes C-D correspondientes del sector – zona de estudio	
FIGURA 45	79
Cortes E-F correspondientes del sector – zona de estudio	
FIGURA 46	80
Cortes G-H correspondientes del sector – zona de estudio	
FIGURA 47	81
Cortes I-J correspondientes del sector – zona de estudio	
FIGURA 48	83
Análisis topográfico de la avenida Antonio Clavijo	
FIGURA 49	85
Concepto arquitectónico	
FIGURA 50	88
Ventajas de implementar una ciudad caminable	
FIGURA 51	94
Relación con la ciudad	
FIGURA 52	96
Relación con la ciudad	
FIGURA 53	97
Postura	
FIGURA 54	98
Lectura del lugar-directa indirecta	
FIGURA 55	100
Lectura del lugar-directa indirecta	
FIGURA 56	102
Plan masa	
FIGURA 57	104
División de tamos para las ilustraciones	
FIGURA 58	106
Tramo 4-A	
FIGURA 59	108
Tramo 4-B	
FIGURA 60	110
Tramo 3-A	
FIGURA 61	112
Tramo 3-B	
FIGURA 62	114
Tramo 3-C	
FIGURA 63	116
Tramo 2-A	
FIGURA 64	118
Tramo 2-B	
FIGURA 6.5	120
Tramo 1-A	
FIGURA 66	122
Tramo 1-B	

FIGURA 67	124
Tramo 1-C	
FIGURA 68	126
Tramo 1-D	
FIGURA 69	130
Tramo 1- volumétrico	
FIGURA 70	130
Tramo 2- volumétrico	
FIGURA 71	131
Tramo 2- volumétrico	
FIGURA 72	131
Tramo 2- volumétrico	
FIGURA 73	132
Tramo 3- volumétrico	
FIGURA 74	132
Tramo 3- volumétrico	
FIGURA 75	133
Tramo 4- volumétrico.	
FIGURA 76	133
Detalle constructivo 1-2	
FIGURA 77	134
Detalle constructivo 3-4	
FIGURA 78	134
Detalle constructivo 5-6	
FIGURA 79	135
Detalle constructivo 7-8	
FIGURA 80	135
Detalle constructivo 9-10	
FIGURA 81	136
Detalle constructivo 11-12..	

ÍNDICE DE CONTENIDOS, TABLAS, FIGURAS

TABLAS

TABLA 1	37
Diseño metodológico	
TABLA 2	46
Ficha de observación	
TABLA 3	92
Tabla de distribución del arbolado urbano	

INTRODUCCIÓN

El espacio público es un eje central dentro de un desarrollo social y económico en las ciudades, como afirma Páramo , y otros (2018) el espacio público no es solamente es parte de la ciudad, sino más bien este es el espacio público, donde se desarrolla la habitabilidad de forma colectiva, y de ahí nace la necesidad del derecho al espacio público. La adaptabilidad del espacio que se refleja en América Latina es por los principios del urbanismo, que en la actualidad ha dado paso a planes similares a los europeos, y que como afirma Andara , y otros (2009) para realizar un correcto análisis sobre el espacio público urbano en una ciudad, debemos considerar en primer lugar como se lleva a cabo el espacio público Europeo, y que es conveniente aplicar en las ciudades Latinoamericanas para que su accionar sea el adecuado frente a dicho contexto. Por otro lado, según Páramo , y otros (2018) la perspectiva humana infiere en la calidad humana, asociando además con lo habitable, ecológico, biológico, social, cultural, económico, productivo, que proporciona los espacios a la población, sin dejar de lado la relación personal, familiar, escolar, entre otras.

Las ciudades pueden ser divididas entre buenas o malas, según Páramo , y otros (2018) basándose plenamente en las experiencias de los usuarios. Durante los últimos años las ciudades latinoamericanas copian un modelo urbanístico estadounidense, constituyendo de forma masiva residencias, llevando a la pérdida de la viabilidad urbana. Un claro ejemplo es la construcción de supermercados, grandes avenidas, que reducen significativamente el espacio

público, afectando la dinámica social. Además, según (Páramo , y otros, 2018, como se citó en Jiménez Domínguez , 2006) esta globalización desmedida polariza los espacios a urbanos y segregándolos.

No obstante, como menciona (Páramo , y otros, 2018, como se citó en Monocle's quality of life survey is an alternative top destinations for 2015, 2015) se realizó un listado de las ciudades más vivibles, basándose en los criterios de tasa de pobreza, accesibilidad a la vivienda, educación, seguridad, diseño urbano acceso a la naturaleza, entre otras, aplicando alrededor de 39 criterios. El puesto más alto obtenido en Latinoamérica es la ciudad de Montevideo, ubicada en el puesto 78. Entre sus falencias se resalta que no existe una verdadera contribución con el mejoramiento de la calidad de vida y la falta de espacios verdes. De ahí que para el siguiente proyecto se selección un cantón del Ecuador, Pelileo al ser comercial y poseer una economía estable.

La avenida intervenida que engloba todo el estudio es la Antonio Clavijo, que guarda una relación directa con espacios públicos, comercio, vivienda, y educación, y que conecta directamente con la avenida confraternidad, de gran importancia en el movimiento comercial. En la avenida Antonio Clavijo se estudiará las diferentes características de vialidad, uso de suelo, obstáculos, entre otros, que permiten identificar cada característica de los tramos, y como estos serán planteados en estrategias que mejoren el espacio público, viabilidad, y peatonal del circuito, claro esta establecido con la conexión directa a la avenida confraternidad. Finalmente, obteniendo estrategias que permitan mejorar la calidad de vida y el porcentaje de espacio verde necesario para el confort.

Figura 1

Avenida Antonio Clavijo Pelileo



Nota. Vereda de la Avenida Antonio Clavijo. [Fotografía],2022

CONTEXTUALIZACIÓN

MACRO

Urbana (2014) una de las estrategias que impulsó el desarrollo de una ciudad caminable, y la seguridad del lugar, fue realizado en Times Square, el desarrollo de esta propuesta fue totalmente exitoso, dado que a dicho resultado permanece hasta la fecha. Alberga alrededor de 400 mil peatones a diario, incluyendo eventos masivos. Cabe destacar que la reducción de accidentes fue de un 33 %,

Figura 2

Ciudad de Nueva York



Nota. Padre Alonso de Ovalle. Tomada de Plataforma Urbana [Fotografía],2015, <https://n9.cl/zexfb>

mientras que en la estructura social-económica incrementando en un 180%, de ahí que, la relevancia de estos proyectos, con resultados reales, han dado paso a decisiones de diseño, percibiendo en la calidad de espacios hacia diferentes formas de desplazamiento, incorporando además elementos multifuncionales, y dando un mayor dinamismo al entorno.

MESO

Intervención

Urbana, Antes / Después: 30 fotos que demuestran que es posible diseñar pensando en los peatones (2015) ¿Por qué se planifica una regeneración urbana?, es una de las interrogantes que se surge al proponer espacios públicos en una ciudad, y más aún el objetivo que tienen esta, es garantizar una espacialidad peatonal óptima acompañada de alternativas de desplazamiento diferente al vehículo particular. En esta intervención observamos que la estrategia planteada, es la reubicación de parqueaderos, y el aumento del ancho en ace-

Figura 3
Ciudad Santiago de Chile



Nota. Padre Alonso de Ovalle. Tomada de Plataforma Urbana [Fotografía],2015, <https://n9.cl/zexfb> ras, produciendo una intervención adecuada, donde se prioriza y reaviva el desplazamiento peatonal.

Inclusión

El pensar en la accesibilidad es uno de los retos más difíciles en dichas intervenciones, que no solamente trata en el desplazamiento alternativo, sino que trata de conseguir una reactivación económica, abriendo además nuevos mercados posibles en la zona.

MICRO

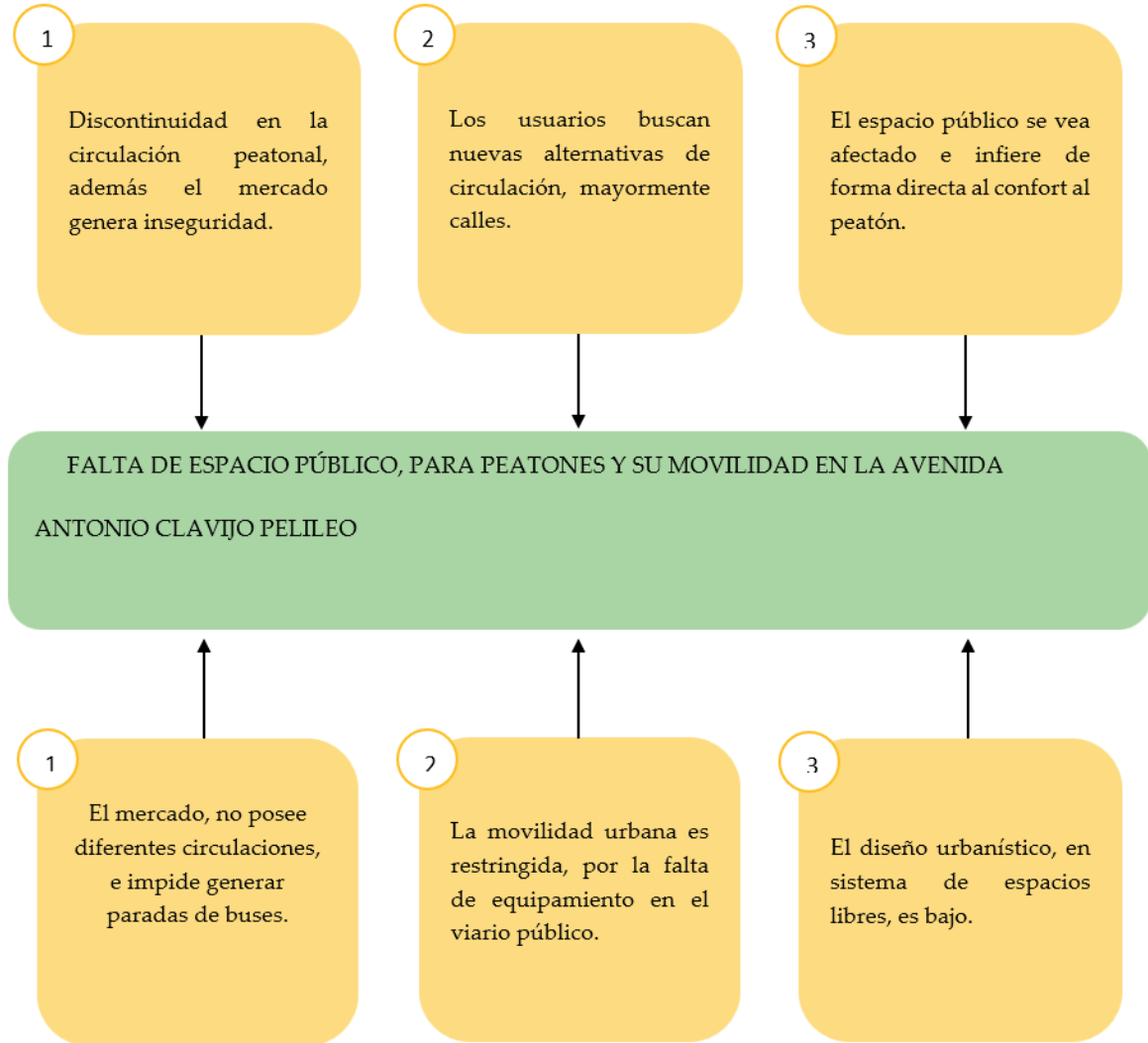
Vega Cuesta (2018) En la ciudad de Guayaquil es comprendida como una de las ciudades con mayor relevancia en el Ecuador, antes de los 2000 esta fue abandonada por varios años siendo protagonista del deterioro. No fue sino hasta la intervención del malecón, que fue uno de los cambios que generó el mayor re-potenciamiento de la ciudad. El malecón 2000 ha traído consigo una regeneración urbana exitosa, mezclando el acercamiento social-económico, y que hasta la fecha es visitado por un gran número de turistas y residentes.

Figura 4
Ciudad de Guayaquil



Nota. Guayaquil antes y después Tomada de Plataforma Urbana [Fotografía],2012, <https://n9.cl/y06gb>

ÁRBOL DE PROBLEMAS



CRÍTICA AL ÁRBOL DE PROBLEMAS

La problemática presente en la avenida Antonio Clavijo, en Pelileo es evidentemente la falta de un espacio público en cuanto al desplazamiento peatonal, debido a la congestión que se suscita, en días de feria, de modo que, en la zona, la accesibilidad al espacio público es limitada, además debido a que los vehículos particulares, al consumir productos de la zona, estacionan en el acceso a pasaje y rampas lo que conlleva a que el circuito peatonal sea discontinuo, la inseguridad aumente, y por ende no exista paradas de buses adecuadas. Por otro lado, la movilidad urbana es restringida, por la falta de equipamiento en viario público, necesario para el confort del peatón, llevando a que el usuario se desplace en vehículos particulares y genere una mayor congestión en días de feria.

Ante todo, la forma del diseño urbanístico, refiriéndose a espacios libres (zonas verdes-jardines, entre otras), se encuentra en decadencia, por lo que, influye en el confort peatonal, el encuentro social, de modo que su disposición es inconsistente con el indicador percepción espacial verde urbano, el cual calcula la valoración de la vegetación presente en calles, más que ser una cuestión estética, esta tratar de mejorar el confort climático del espacio público.

Cada municipalidad debe proporcionar un espacio público que en primer lugar sea no menor al 10%, y que incorpore un estudio previo a que tipo de usuario tiene, lo indicado es que, se fundamente con varias medidas, que reactiven

zonas, comercio, y economía, por ello la afectación que consta en las aceras por obstáculos fijos, y móviles, afectan el circuito. Produciendo una discontinuidad en el desplazamiento, por tanto, el peatón opta por alternativas, y más aún al contar con un desnivel en la avenida, la segregación en la zona repercute en las zonas comerciales. Finalmente, al no existir un viario público adecuado, los usuarios optan por nuevas alternativas de desplazamiento, afectando en el mantenimiento que se pueda invertir en los viarios.

Para concluir, el desarrollo de un diseño urbano, sin un adecuado estudio que profundice que tan factible es insertar espacios libres, y sin una correcta planificación, ha producido que los espacios públicos sean cada vez menores, frente a un crecimiento que cada día se expande en periferias, afectando al usuario y vulnerando sus derechos.

La intervención se da por medio de una propuesta, que dará paso a un plan integral, que formará parte el PDOT municipal de Pelileo, pues se realizará intervenciones de regeneración de espacios verdes, acompañado de estrategias para la zona.

FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

Falta de espacio público, para peatones y su movilidad en la avenida Antonio Clavijo Pelileo.

JUSTIFICACIÓN

Latinoamérica se ha visto influenciada de crecimientos urbanísticos, muy diferentes a su contexto real, planes adaptados de forma incorrecta, han ocasionado una serie de problemáticas en sus ciudades, siendo la de mayor impacto a nivel social, el espacio público. Priorizando al vehículo, y deja de lado la circulación peatonal o desplazamiento diferente al vehículo. De modo que, la presente investigación es de gran interés, porque habla sobre el espacio público y su desarrollo con la vialidad peatonal, específicamente en la avenida Antonio Clavijo- Pelileo, catalogada como una vía colectora que directa e indirectamente conecta varios hitos de la ciudad de gran relevancia para el comercio.

Mediante la recolección de datos, que se presente en el proyecto. El impacto que se pretende generar con la investigación, es que la vía quede establecida como una zona peatonal inclusiva y confortable, elevando así su flujo de peatonal, un mayor movimiento económico, mejoramiento del orden en los mercados al ingresar o entrar con productos, confort a la ciudadanía, y pueda ser replicado con un estudio previo, las estrategias y normativas empleadas.

Las estrategias que se aplicaron se basaron en los resultados cualitativos, por medio de mapeos, fichas de observación, y entrevistas, de ahí la importancia de la investigación, siguiendo un estudio previo, para posteriormente proponer las estrategias que se pueden aplicar en las zonas, respecto al flujo de los peatones, necesidades, y usuarios, siendo una investigación in situ. Cabe destacar que los

cambios como el generar espacios inclusivos frente a una zona comercial, beneficia al comercio y la interacción social que se espera, y puede ser aplicados en otros lugares, basándonos en la investigación.

Conforme se van recopilando la información in situ y deduciendo las partes más relevantes en cuanto a la investigación. El motivo de la investigación es viable, pues este constará de varias pruebas que se proyecten en el entorno, por la cual necesariamente se pondrán a disposición de recursos, siendo esta propuesta de largo plazo, y refiriéndonos a datos cuantitativos referentes a la población, densidad peatonal, arbolado urbano, nivel de inclinación, entre otras.

Según Miguel Ángel (2004) uno de los cambios mayormente representativos es la intervención de Córdoba-España, donde uno de sus primordiales elementos que categorizan la intervención, radica en no solamente abordar un objetivo, de

Figura 5
Córdoba-España



Nota. Córdoba ciudad caminable . Tomada de 20 minutos [Fotografía],2021, <https://n9.cl/dycg1>

intervenir, sino este objetivo que prioriza al usuario y que además una de sus prioridades, es la recuperación de lo urbano, que los usuarios sean parte de él a base de la calidad ambiental, social, y que en ese mismo entorno sea capaz de consumir, liberarse, convivir. Por ello esto se orienta a las estrategias de investigación sean de intensificación, pon puntos, por ejes y áreas. Más simplícidamente entender el funcionamiento de una ciudad, para nuevamente y con bases replicar en la ciudad de Córdoba, misma que se peatonizó en el área central, conectando a la plaza mayor, con el área del centro histórico, la elaboración de áreas peatonales. Resultando que un 30 % de peatones, transitan por comprar, 30% por callejear y un 40 % de negocios.

PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN

¿Qué beneficios traerá consigo las estrategias de diseño aplicadas en el lugar de intervención tanto social, económica, y reactivación?

¿Cómo se generará una participación con la ciudadanía, pues dichos cambios están guiados hacia el beneficio de ellos?

¿Por qué es tan importante abordar los cambios freten a una ciudad que su trama, traza ya están establecidos?

¿Cuál es el aporte hacia lo ambiental que hará más efectivo el cambio hacia un confort de usuarios?

¿De qué manera se tratará de que las estrategias planteadas sean aplicadas en el lugar, siendo estas permanentes?

¿En qué medida cree que repercu-

tirá las decisiones que aplique en el usuario que se desplaza en vehículo particular ?

¿Qué diferencia existe entre otorgar un espacio plenamente peatonal, a un espacio donde el peatón y el vehículo tiene cada uno de ellos un espacio limitado ?

OBJETIVOS

OBJETIVO GENERAL

-Recuperar mediante estrategias de diseño y normativas vigentes el espacio público relacionado a los desplazamientos peatonales, en la avenida Antonio Clavijo de Pelileo

OBJECTIVOS ESPECÍFICOS

- Recolectar y analizar la información territorial urbana del cantón Pelileo, por medio de mapeos generales, estableciendo un circuito.

-Conocer mediante fichas técnicas, mapeos y entrevistas el estado actual de la zona delimitada, para obtener las problemáticas existentes en la zona de intervención.

- Generar estrategias en la avenida Antonio Clavijo que se acoplen a las necesidades de los transeúntes, dando paso que las mismas puedan ser replicada en diferente contexto con un estudio previo.

MARCO TEÓRICO ESTADO DEL ARTE

Figura 6
Malecón 2000 Guayaquil



Nota. Vista aérea del malecón 2000. Tomada de goraymi [Fotografía],2017, <https://n9.cl/yflpe>

Guayaquil- Malecón 2000

Según lo mencionado por Torres Tovar (2019) al hablar de la globalización es preciso que se genere un procesamiento continuo de innovación en las ciudades, de modo que, en la actualidad, esta se deberá basar por las necesidades del mercado, contexto, territorio, y factores externos. Sobre todo, cuando hablamos de América latina, con un crecimiento acelerado, expansión desmedida y la falta de estructuración en el sistema de ciudades previamente establecidas (Cueva González, 2004, como se citó en Torres Tovar, 2019).

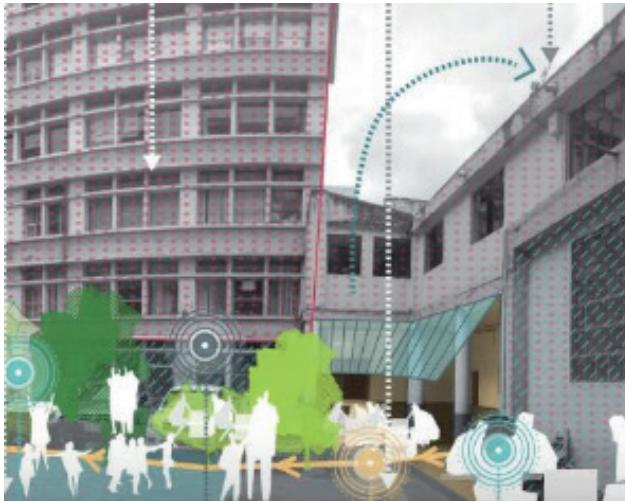
En una ciudad, cuando se constituye un pro-

yecto, gestionado en el contexto urbano, no solamente se interviene de manera física, sino más bien esta se guía hacia la sociabilidad urbana. Fundamental para que un proyecto sea factible, partiendo de estas premisas, hablaremos del Malecón 2000, una obra que ha sido regenerada exitosamente. Por medio de este, regula el uso del espacio público mediante un nuevo diseño, y su objetivo de recuperar las zonas céntricas de la ciudad, sobre todo, pasa a ser un símbolo de regeneración. El proyecto fue aprobado en 1996, por mutuo acuerdo entre la banca privada y el alcalde León Febres Cordero, llegando a ser concluida en la administración de Jaime Nebot (Navas Perrone M. G., 2019).

Pero que llevo a que exista una regeneración en guayaquil, fue el resultado de una estructura urbana llena de desigualdad, crecimiento de periferias, y un crecimiento desmedido por inmigrantes de todo el país. (Navas Perrone G., 2012). Por otro lado, el Malecón 2000 es un espacio público que se caracteriza por ser privatizado, y que gracias a esto, se puede evitar las conductas delictivas, inmorales, entre otras, de modo que, proporciona a visitantes tanto locales como internacionales, seguridad, normativas, y espacios públicos de calidad (Navas Perrone M. G., 2019).

Podemos deducir que el enfoque de privatización de un espacio público, en cierto punto, puede llegar a beneficiar a una ciudad, orientada en la seguridad ciudadana, control, y mantenimiento del espacio, sobre todo se aplica fundamentalmente por entidades que buscan generar espacios públicos de calidad. Aunque, en otro sentido, el tema de exclusión a la ciudadanía llega a ser invasivo, a tal punto de generar segregación a vendedores informales, mendigos, entre otros, transgénero su idea de derecho a la ciudad.

Figura 7
Parqueadero municipal de Cuenca



Nota. Propuesta de la zona . Tomada de Cuenca red de espacios dinámicos [Fotografía],2015, <https://n9.cl/8kid8>

Cuenca red de espacios dinámicos

Como afirma Cuenca (2016) la regeneración se efectuó en el casco histórico de la ciudad de Cuenca, de modo que, uno de los retos establecidos era generar un punto medio entre la propuesta de intervención, y la participación ciudadana, todo esto, por medio de un enfoque urbano ambiental y la creía de espacios procedentes al ámbito social. Tal es el caso, que el peatón jugó un fundamental que nació de la propuesta, y su necesidad de interacción por medio de espacios públicos, y que entre sus varios atributos posea la inclusión cultural, su desarrollo en lo social, y el papel tan importante de reactivación en la economía local.

Inclusive parte de su desarrollo, que se formó de cierto modo y juntamente con los objetivos trazados, fue el plan de movilidad, él mejorando en el transporte público, el no motorizado, el desplazamiento peatonal, y tráfico rodado dentro del límite establecido, con el objetivo de retribución al ciudadano y el papel que cumple para el crecimiento de una ciudad.

Entre los objetivos más destacados aplicados en Cuenca, es facilitación de nuevos medios de transportes sostenibles, con facilidad de intercambio entre servicios, evitando el uso innecesario del coche. Por tal motivo se estableció los estacionamientos rotatorios, aplicados en zonas donde el tránsito llega a ser considerable invasivo. Estableciendo además ciclovías continuas en las zonas donde su uso esté focalizado en la zona céntrica, pero acoplándose a la morfología vial, y continuidad del circuito.

Desde ese carácter tenemos al parqueadero municipal de cuenca, en él se lleva a cabo trámites, y una biblioteca, por ello se proyecta un espacio público que se dispondrá en toda su zona, acompañado una oficina de información, actividades culturales, entre otras. Garantizando que los residentes tengan espacios óptimos y de calidad con el recurso del espacio público.

Medellín -Colombia

Desde el punto de vista de Proyectos (2005) uno de los desafíos para que el proyecto sea prominente, fue la selección para el planteamiento inicial o conceptual, en este caso el contexto natural, y el elemento artificial, son empleados como recursos.

Figura 8
Medellín Orquideorama



Nota. Acupuntura urbana . Tomada de scielo [Fotografía],2005, <https://n9.cl/4c5e8>

Aplicados, sobre todo, porque dan una mayor correspondencia y relevancia al momento de su aplicación en el diseño arquitectónico - urbano, inclusive se considera el contexto de la zona, pues, las actividades que se efectúan en el entorno, es la venta de orquídeas y el multiuso del espacio para eventos.

Debido a que, la similitud que se integra con el auge de las plantas permite modular, a tal punto que los elementos pasan a ser percibidos como un todo, pues la cubierta se apoya en los principios de los follajes, produciendo luz natural que se emplea en los patios vegetales.

Por ello, no solamente implica el accionar de la intervención, que si bien es partícipe como un

papel primordial en el desarrollo de actividades, sino más bien este conlleva a un contexto de mayor envergadura, que incorpora el cómo la ciudad, las vías, el peatón actúan, en el desplazamiento hacia la intervención y el proceso que se lleva a cabo para garantizar su comodidad y confort en el trayecto, siendo lo mismo que se empleó en las zonas los senderos, áreas verdes, y espacios de transición, donde además las aceras se encuentran a un mismo nivel de la calle, dividida por pequeños postes, permitiendo una mayor inclusión y circulación .

Figura 9
Cheonggyecheon- Seúl



Nota. Transformación de autopista a espacio público. Sustentabilidad en las ciudades[Fotografía], 2017, <https://n9.cl/3g38n>

El río Cheonggyecheon

De acuerdo con Civeira (2017) la importancia y repercusión que tuvo la intervención, marcó un antes y un después a tal grado que, la percepción que se

tenía de una ciudad industrial, gris y que priorizaba al vehículo, se modificó, pues el sitio llegó a acoplarse a las necesidades de los usuarios, su derecho al confort, y el proveer espacios públicos de calidad, deslinándose a planteamientos anteriores de crecimiento de las ciudades que llegaron a dejar de lado ciertos parámetros indispensables para un correcto desarrollo.

De allí que, para el proceso de planteamiento y ejecución se consideró la extensión de 6 kilómetros, que cruzaban de este a oeste el territorio de Seúl, inclusive se analizó los primeros procesos de industrialización, suscitados en 1924, donde se apunta a los 4 carriles de autopista elevada y entubación del río. Por tal motivo, el cambio se realiza desde 2003 hasta el 2005, donde se procede a demoler y reutilizar el material de la autopista, realizando alrededor de 3 secciones con diferente categorización, las cuales son: Historia y Tradición, Cultura-Modernidad y por última Naturaleza y Futuro, cada uno con diferentes actividades, conferidas exclusivamente a los usuarios (Civeira, 2017).

En cuestión del tráfico, y dado que la autopista deparaba una mayor fluidez en cuanto al desplazamiento. Se procedió a optar por el Transporte masivo, más conocido como "trunk and feeder", reduciendo significativamente el tráfico, que vendría tras aminorar los carriles elevados.

Los medios utilizados, para conseguir un efecto positivo en un sector, donde previamente se instituyó una autopista. Fue la propuesta que implicaba la reducción de carriles en la autopista, y la incorporación del transporte. Resultando la reducción de tráfico, y dando paso a producir espacios inclusivos, que priorizan el desarrollo de las y los ciudadanos (Civeira, 2017).

Figura 10
Baranquilla-Colombia



Nota.seguridad y oportunidad . Tomada Recuperación de zonas vulnerables en la ciudad de Barranquilla, Colombia [Fotografía],2020, <https://n9.cl/u1ucp>

Parques biblioteca- Barranquilla, Colombia

Como afirma Rueda Fuentes (2020) al proponer una intervención, en donde el dinamismo de la ciudad está proyectado por la inseguridad, la falta de oportunidades, y el declive hacia los espacios públicos. Pues que se considera que generalmente es el resultado ocasionado con mayor frecuencia en áreas con pobreza, y que negativamente es el reflejo de muchas ciudades latinoamericanas.

Por lo cual, el modo de accionar correcto frente a estos espacios de vulnerabilidad es una solución de gran impacto, en este caso específico

la creación de los parques bibliotecas, que impulsan el desarrollo social y cultural, creciendo el sector de manera colectiva. Impulsa la relación con la naturaleza, y que el espacio combine de tal forma que, lo contemporáneo y lo cultural, se encuentren de manera equilibrada. (Rueda Fuentes, 2020)

El arquitecto a cargo del proyecto fue Giancarlo Mazzant, Aprovecha por medio de los tres módulos las visuales del sector y refleja en los mismos el movimiento de las montañas, considerando siempre su morfología. Al disponer con una inclinación muy prominente se opta por generar senderos que de igual maneja funcionan como espacios de encuentro y socialización, mientras que al poseer en algunos casos pendientes hasta del 40%, se establece el metro cable que conecta de manera directa al proyecto. Además, que la proyección que se genere en los tres volúmenes dependerá del sol y del lugar donde se encuentre el observador, por su juego de luces, aportando un mayor realce en su propuesta frente a visitantes y locales.

Figura 11
Loja- Ecuador



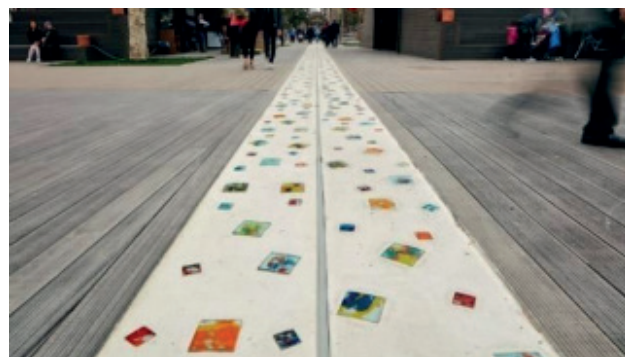
Nota. Cambio de panorama en el centro histórico. Tomada de Alcaldía de Loja [Fotografía],2015 , <https://n9.cl/73s0b>

Regeneración urbana en el casco céntrico de la ciudad de Loja

Loja (2015) menciona que, tras llevar a cabo el análisis de la zona de intervención, señaló que el estado actual que proporciona la zona céntrica, en su gran mayoría, son las barreras arquitectónicas, la falta de espacio público, señalización, entre otras, que afecta significativamente la imagen y paisaje urbano.

Se debe agregar que, para lograr un mejor entendimiento en el accionar de la regeneración, se centró en los principales cambios que repercutan de manera positiva. Entre estos están el ensanchamiento de veredas, peatonización en la calle 10 de agosto, señalización y la eliminación de estacionamientos, implementando la ciclovía cursando de norte a sur la ciudad, siendo su principal objetivo el priorizar del peatón y el desplazamiento del mismo, incrementando la circulación y mejorando en el ámbito socioeconómico mediante estrategias que impulsen distintos desplazamientos y economía.

Figura 12
Turquía



Nota.Regeneración en la zona. Tomada de 20 minutos [Fotografía],2020, <https://n9.cl/iwn0t>

Regeneración
Hamamyolu Urban
urba-
Deck

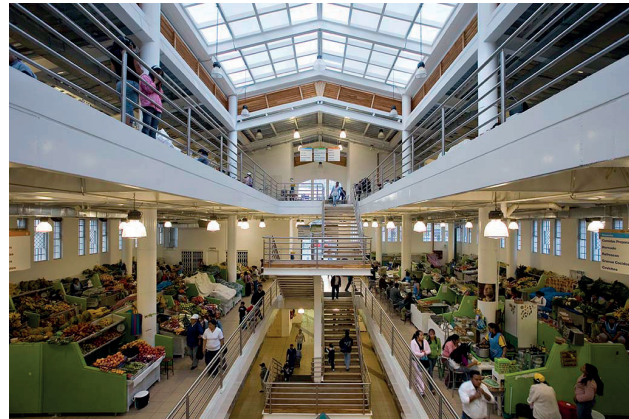
Desde el punto de vista de (Yazgan, 2019, como se citó en Duarte Lemus, 2020) para un correcto desarrollo de una ciudad, la implementación proporcional de espacios verdes deberá ser la suficiente para residentes y locales en una zona determina. Por ello, el proyecto realizado por Yazgan Samar Project, en Turquía, busca regenerar la calle Hamamyolu, incorporando en sus decisiones lo cultural, histórico y la percepción en el espacio, proyectando así el vínculo que se quiere producir entre espacio y usuario.

La calle Hamamyolu al transcurso de los años pierde su valor, provocando que no exista una conexión entre el norte y sur de la ciudad, repercutiendo en la localidad y la conectividad. De modo que, se procede a proyectar una solución consistiendo en la recuperación del valor histórico, el cual consiste en que la zona llegará ser un conector urbano, abarcando el turismo e incrementando su valor patrimonial. Beneficie a la interacción social, y el ámbito económico.

El eje se estableció ente la plaza y el río, adicionalmente este se acompañará con un eje peatonal exclusivo, que a escala macro se puede relacionar de manera directa, y para fortalecer el vínculo con su industria, la materialidad trata de ser protagonista en la regeneración, como lo es el caso del vidrio dispuesto en las caminerías dando así una mayor relevancia hacía de su valor histórico.

En conclusión, la regeneración establecida en la calle Hamamyolu, no solamente ofrece espacios de circulación, sino que este además alberga varias actividades, que impulsan el movimiento turístico.

Figura 13
Cuenca-Ecuador



Nota. Propuesta de la zona . Tomada de Cuenca red de espacios dinámicos [Fotografía],2015, <https://n9.cl/8kid8>

Mercado 9 de octubre Cuenca

Albornoz (2010) el edificio en sus inicios fue construido con la finalidad de ser biblioteca, pero por el crecimiento urbano y la falta de equipamientos, se dio como resultado que su función sea de un mercado. Motivo por el cual algunos factores como ventas al exterior, servicio higiénico al frente, deterioraban el inmueble, de ahí que, el planteamiento para elaborar un plan estratégico que mejore las condiciones del edificio y su entorno era totalmente necesario.

Para generar una propuesta, se procedió en primer lugar a realizar un estudio en lo económico, social e histórico que poseía la zona, manteniendo el edificio, pero cambiando las condiciones para la ocupación de comerciantes, en cuanto a infraestructura interna, se elimina el parqueadero de alrededor del

mercado, y se procede a realizar un subterráneo para el mismo, liberando la plaza y ortognato un espacio público libre. Gracias a estos cambios el entorno cambio significativamente, a tal punto que las edificaciones mejoraron su aspecto y deja de ser un sitio inseguro.

Figura 14
Montevideo - Uruguay



Nota. Rehubicación y espacio . Tomada de cnd [Fotografía],2019, <https://n9.cl/8kid8>

Renovación Urbana entorno Mercado Modelo

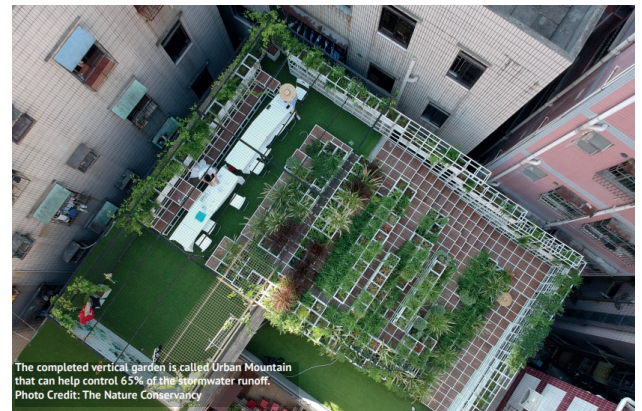
Montevideo (2019) propone que, una de las decisiones para mejorar el crecimiento de Montevideo, capital de Uruguay, era enfocarse en el déficit de áreas públicas, de manera que la solución que se propuso para incorporar zonas sociales, fue la reubicación el mercado modelo, con el fin de crear dos nuevos proyectos que ocuparían espacio.

El primer proyecto consistía en instituir un

parque agroalimentario, acompañado de una unidad alimentaria. El segundo proyecto consistía en la renovación urbana del área y su entorno. En efecto, nos centraremos en el segundo proyecto, gracias a que el beneficio con del desarrollo implicaba una doble oportunidad en estructuración y consolidación en zonas catalogadas como periferias en el lugar.

Con el objetivo de establecer zonas públicas inclusivas, se establecen áreas privadas que abarcan actividades juntamente con el mercado, intensificando la variedad de espacios, e incorporando además zonas públicas variadas, necesarias en la zona.

Figura 15
Shenzhen- China



Nota. Ciudad esponja . BIOPHILIC CITIES JOURNAL[Fotografía],2019, <https://n9.cl/0bktg>

The Green Cloud Project

Según, Qiang & Xin (2019). El proyecto se suscita en el Shenzhen que principalmente fue una

ciudad costera, y tan solo en 40 años se urbanizó completamente, siendo catalogada como una megápolis, entre sus pueblos esta Gangxia Village, donde alrededor se encuentra grandes hoteles y edificios, tal es el crecimiento que zonas verdes cada vez existe menos.

Motivo por el cual, nace el techo verde, planteado como un proyecto en Gangxia, por TheNature Conservancy (TNC), cuyo objetivo es vencer la falta de espacio público. Se empleó el uso de una azotea del edificio residencial, albergando alrededor de 410 plantas, generando el término de ciudad esponja, el cual otorgar a las ciudades urbanizadas una forma de ser resilientes con áreas verdes y evitar inundaciones urbanas. Al ser un espacio de gran amplitud, permite generar una interacción social entre los residentes del edificio, logrando así su cometido.

MARCO CONCEPTUAL

Derecho a la ciudad

Se refiere al derecho que cada individuo debería poseer, en una ciudad. Contando con los mismos servicios, áreas públicas, y equipamiento, para que el usuario sienta un confort que ciudad debe proyectar en su entorno.

(Lefebvre, 2017, como se citó Molano Camargo, 2016) es el derecho que los habitantes tienen al construir y compartir en la ciudad, considerando como su principal punto, el abordar la parte socio-espacial, en un territorio.

Regeneración urbana

Según Hábitad (2016) el propósito u objetivo claro que se pretende es generar una transformación

de las ciudades, fundamentando además la parte social, económica y demográfica del entorno. La regeneración urbana se debe aplicar en la particularidad de leyes, espacialidad y cambios que transformen la calidad de vida frente al tejido urbano preexistente.

La ciudad dispersa

Fishman (1994) señala que cada vez que observamos una ciudad compacta tradicional, esta se ve más dispersa, por su desmedido crecimiento, encantándonos con un panorama mucho más inconsistente, pues se presentan las periferias. Por ello, uno de los puntos que se quiere incorporar en las ciudades es generar áreas urbanas centrales, cuyo propósito es dispersar funciones que contengan lo social, económico, tecnológico y cultural.

Tipo de espacios públicos

Se pueden dividir hasta en tres categorías, siendo estas: espacio transitado, el espacio colectivo y de estar. Por otro lado, estos se subdividen en espacios públicos y privados, siendo este un catalizador metabólico de carácter social y cultura que determina el tipo de espacio, y permite diferenciar a los espacios segregados.

Los usuarios del espacio público

Como se diferencian o clasifican los espacios públicos en un lugar, la clasificación se puede realizar por medio de las actividades que realicen cada usuario (Søholt, 2004, como se citó Espacio Público Sustentable, 2015) menciona que, es necesario clasificar a los usuarios dependiendo al uso que se realice en el espacio, distinguiendo entre actividades económicas en un espacio o actividades recreativas, por ello en zonas

donde existe un estatus más alto, comúnmente se realizan zonas privadas con espacios abiertos. (pág. 29)

Acupuntura Urbana

La acupuntura urbana se refiere al planteamiento mediante un proceso, que busca transformar un entorno. Casi siempre inicia una acción y la consecuente propagación de esa acción. Es lo que se llama una buena acupuntura (Lerner, 2005).

(Lerner, 2005, cómo se citó Perez Caballero, 2015) el término de acupuntura hace referencia a las estrategias que se ejecuten en una intervención, pero estas deben ser puntuales con su contexto, con el fin de que estas beneficien la regeneración del lugar, al igual que abarque al resto de la ciudad.

Según (Lerner, 2005, cómo se citó Perez Caballero, 2015) la acupuntura, refuerza la identidad cultural y la recuperación de la memoria histórica, que no se logró rescatar, en acciones y planes anteriores. A esto se le suma la tendencia hacia una arquitectura más ecológica, que enmarcada a un urbanismo sostenible.

Cultura

Pelileo es conocido por su producción comercial, lo que parte hacia la cultura, y como este cantón es conocido a nivel nacional, de tal manera que las estrategias reimpulsan este sector, promoviendo de mejor manera y proporcionando un equilibrio en estos aspectos.

Economía local+ espacio público

Recordemos que no solamente la población se dedica a la confección textil, sino que esta econo-

mía se produce: por el tejido, trabajo de madera, y en el caso la parroquia de Huambaló muebles finos, que impulsan a estos elementos, sean parte de una economía variada en Pelileo. Fortaleciendo el nivel socioeconómico que se suscita en la zona urbana.

Infraestructura urbana

Como afirma Espacio Público Sustentable (2015) la infraestructura urbana, es una conexión directa con la sostenibilidad, pues esta forma parte del espacio público, que se desea generar mediante las estrategias, con el fin de suministrar un confort del usuario, considerando el escenario de intervención (pág. 45).

La planificación urbanística comercial como instrumento de mejora de la movilidad urbana

Soler (2010) sostiene que, una planificación urbanística comercial, aplicada en la movilidad, es aquella que proporciona un equilibrio del comercio, referente a las necesidades de consumo en un lugar determinado, por ello se distribuye mediante un segmento de mercaderías, que comprende los servicios logísticos destacando el comercio, comprendiendo el suministro de servicio que un lugar necesita.

La regeneración Urbana

El concepto nace en 1950, por los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna, y llega a ser abordado mediante la crítica que se realizó en ese entonces al crecimiento urbano, sin ningún control e indefinido. (Juaristi Linacero & Aguado Moralejo, 2015).

Exclusión social

Como señala Ureta Muñoz (2017), el término aparece por primera vez en 1989, en el programa a medio plazo. En América Latina, por la época de los noventa, ya existía la exclusión, denominada así, por la falta de un desarrollo igualitario frente a una ciudadanía, consistiendo en un débil modelo social. La exclusión es la incapacidad de un modelo social, al proveer servicios, empleo, bienestar, entre otros.

Calidad de vida urbana

Ureta Muñoz (2017) menciona que, la calidad de vida urbana está asociada con la salud, y considera además que esta abarcaría la mejora social, calidad de vida, y la igualdad social, que es percibida por los usuarios.

Medición de la calidad de vida

Ureta Muñoz (2017) afirma que, la medición de la calidad de vida se puede diferenciar mediante un contexto físico y social, de modo que, adquirir un organismo fundamental es crucial para determinar la calidad, establecido por medio de estrategias.

FUNDAMENTO TEÓRICO

ESPACIO PÚBLICO

Ricart, y otros (2018) nos menciona que la teoría de Cerdá en su Proyecto de Reforma y Ensanche de Barcelona, que incluye su Teoría de la Construcción de las Ciudades, destaca los espacios descubiertos, con las características de: interacción entre jardines, entrada de luz y aire, de carácter privado. Por otro lado, nos habla sobre los espacios vacíos, que son de carácter público, prevaleciendo la colectividad de una ciudad, pues en estos planteamientos previos, Cerdá procede a realizar una división de acuerdo a su uso, función,

tipo y categoría, y de ahí deduce que el primer espacio es la vía pública, creando esta conexión y dando paso a jardines recorridos peatonales, parques entre otros.

Gorelik (2008) nos señala que el espacio público se puede dividir en dos, por un lado, el espacio abierto o también denominado lugar común, entre estos tenemos: calles, veredas, entre otros. Por otra parte, tenemos al espacio abierto, donde la reunión, lo social, se incorpora en cualidades sociales, frente al accionar político.

Gaja i Diaz (2005) plantea que, para lograr una recuperación efectiva, nos debemos basar en la inclusión y la accesibilidad, aspectos como seguridad, confort, y el atractivo, cuyo principal objetivo es priorización al peatón y su desplazamiento accesible. Por otra parte, el espacio público deberá presentar o conectar a hitos y poseer mobiliario urbano basado a la memoria e identidad del sector, con el propósito de que estas características sean propias y representen a su entorno, sin dejar de lado su accesibilidad al entorno.

CONCLUSIONES CAPITULARES

El análisis que se realiza de varias zonas donde existe regeneración urbana, es el detrás de cada intervención, comprendiendo los diferentes contextos, pero que incrementa de manera inmediata la circulación peatonal, a tal punto que el uso del vehicular particular existe con menor porcentaje, de ahí que un estudio tenga un trasfondo que permita establecer una regeneración, más aun brindar espacios recreativos de calidad.

La problemática de varias zonas del territorio ecuatoriano es la falta del espacio público refiriéndose a la circulación que o es insuficiente, o excluyente generando inseguridad, y mala contaminación visual.

METODOLOGÍA

LÍNEA Y SUBLÍNEA

Tabla 1

Diseño metodológico

LÍNEA 1	Sistemas Territoriales (eut Estudios Urbanos Territoriales)
DESCRIPCIÓN	Se centra en la regeneración de espacios públicos, que la zona de estudio no incorpora correctamente o sean totalmente inexistentes, en una zona con un crecimiento urbano considerable, por otro lado, el caso de estudio parte desde un estudio micro, macro y meso, y su desarrollo como urbanización, con el fin de generar propuestas factibles en la zona de estudio, y que pueda cubrir en un gran porcentaje a las necesidades de los diferentes usuarios.
SUBLÍNEAS	-uso de suelo -ordenamiento territorial -ley orgánica -tratamiento de aceras -visuales -incorporación de mobiliario polivalente

ENFOQUE DE LA INVESTIGACIÓN

El enfoque de la investigación abordada se basó en el método cualitativo. Pues se realiza de forma, de análisis estadístico, con la recolección de datos numéricos, proporcionado por la comparativa de diferentes variables y con un objetivo en común. Que consiste en buscar soluciones necesarias que repercutan, de manera positiva, la recolección de información obtenida, logrando una correcta aplicación de soluciones en la intervención

NIVEL DE LA INVESTIGACIÓN

El nivel de la investigación será exploratorio, porque desde ahí, se identificará las problemáticas que existe en la zona intervenida, e interpretar las necesidades de los usuarios, tanto locales como visitantes. Además de definir la propuesta que sea respaldada por medio de estrategias y normativas vigentes de la ciudad de Pelileo, que determinará los cambios que se generen a largo plazo, basados plenamente en las necesidades del usuario.

POBLACIÓN MUESTRA

Para la realización adecuada tanto del estudio, como posteriormente la propuesta, se considera los siguientes datos, seleccionados y analizados del

INEC 2001 y 2010, con la finalidad de proyectar, la población total del cantón San Pedro de Pelileo, generando un estimado del número de habitantes, en el año 2020, y finalizando con una muestra correspondiente.

En el año 2010 la población total de la zona de Pelileo fue de 56 573 personas y para el año 2020 la cifra aumenta exponencialmente, con alrededor de 63 921 habitantes, de los cuales, y por el tiempo corto de la investigación, se opta por un muestro no probabilístico, delimitando el número de personas a realizar la entrevista, siendo un total 6 personas, entre las cuales tenemos a: residentes, comerciantes y profesionales.

48 988

56 573

TÉCNICA DE RECOLECCIÓN DE DATOS

El proceso se efectuó por medio de entrevistas, con alrededor de 9 preguntas, conjuntamente y acoplándose a las necesidades que requiera los habitantes de la zona intervenida. Los resultados obtenidos fueron una pieza clave para dar paso a la propuesta, y busca un punto medio entre comunidad, y sus visitantes.

Adicionalmente, se analizó el contexto que permitió comprender cada uno de los puntos abordados en las fichas y mapeos, con los resultados de las entrevistas se logró obtener conclusiones objetivas de los encuestados, para finalmente proceder a establecer alternativas a la avenida intervención.

TÉCNICA DE RECOLECCIÓN DE DATOS

Se realizará mediante el análisis del contexto que permitirá comprender cada uno de los puntos abordados en las fichas y mapeos además se incorpora los resultados de entrevistas por medio de conclusiones objetivas, para proceder a establecer alternativas a los elementos intervención.

PROCESAMIENTO DE DATOS

Mediante el análisis del contexto que permitirá comprender cada uno de los puntos abordados en las fichas y mapeos, además se incorpora los resultados de entrevistas por medio de conclusiones objetivas, para proceder a establecer alternativas a los elementos intervenidos

- 1.- Tabulación de resultados
- 2.-Forma de organizadores visuales
- 3.-Tablas
- 4.-Mapeos

CONCLUSIONES PARCIALES

En el capítulo, se define la metodología empleó en el proyecto, por las características del tema, se seleccionó la metodología cualitativa, por medio de mapeos, tablas, y entrevista. Los parámetros establecidos en la investigación serán guía para el desarrollo de la propuesta en la avenida Antonio Clavijo, procediendo a una socialización conjunta con los residentes.

PROPUESTA

ANÁLISIS DEL CONTEXTO

Contexto físico

En el contexto físico, se analizó los siguientes fenómenos, tales como: clima, suelo, hidrografía, entre otros, correspondientes al cantón San Pedro de Pelileo, y cuyo propósito es recabar datos específicos sobre los recursos existentes, con el fin de que sean aprovechados en toda su capacidad, incluyendo las condicionantes naturales, y actividades humanas (GAD, 2014).

Clima

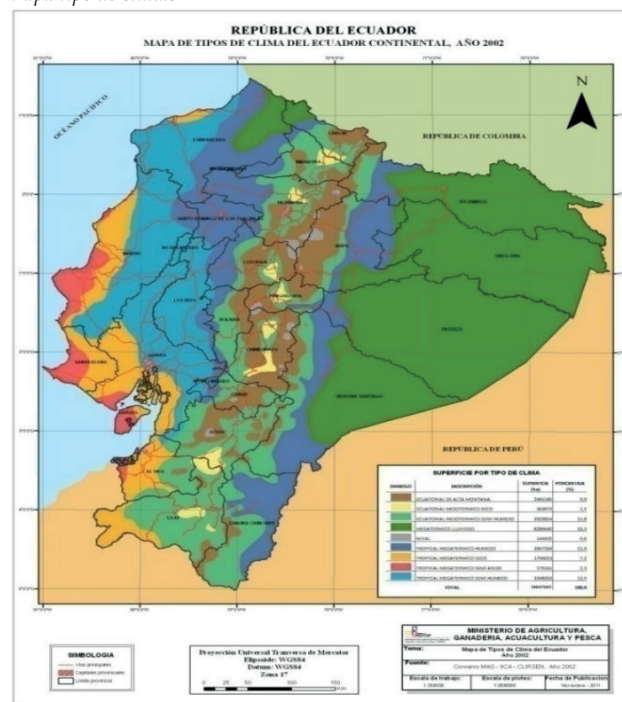
En cuanto al clima, presente en Pelileo, este cuenta con pisos climatológicos presentes en la zona interandina, el cual determina el clima anual, correspondiente a 13 °C. Por otra parte, en el mes de noviembre y diciembre se registra la media máxima que llega hasta los 14,8 °C. Con 31,9 °C se registra en el mes de noviembre llega a su punto más alto de temperatura, mientras que meses más bajos son julio y agosto encontrándose entre los 7,8 y 7.4°C.

Con respecto a la humedad mayor del cantón Pelileo, este corresponde al 86% en los meses desde mayo hasta julio, así mismo con un 83 % se registran los meses desde septiembre a diciembre, con la mínima humedad relativa (GAD, 2014).

Suelo

El suelo presente en el cantón Pelileo procede, por medio de las erupciones volcánicas, misma que cuenta con una profundidad considerable, y que además se

Figura 16
Mapa tipo de climas



Nota. Se presenta el clima existente en toda la región del Ecuador. Tomada de "Clima" [Fotografía], GAD Municipal del cantón San Pedro de Pelileo, 2014

presentan en el cantón, en la zona norte, con la presencia de la erosión de cangahuas. El mismo tiene su origen por los volcanes Chimborazo, Tungurahua y Cotopaxi, inciden de manera directa por las repercusiones que generar sus explosiones estrombolianas (GAD, 2014).

Al ser un cantón que explota el material pétreo y piedra pómez, de forma artesanal, el suelo se ha visto con daños totalmente irreversibles, causando deslizamientos

y agrietamientos presentes en el territorio (GAD, 2014).

Hidrografía y Cuencas

En cuanto a la hidrografía del cantón, el agua se encuentra, principalmente, en las subcuencas del río Patate y Chambo, pertenecientes al río Pastaza, además de la quebrada, de los causes principales, Q. Cotohuaycu, Q. Pinush, Río Picatica, entre otros. Existe variedad de canales de agua, empleados para el consumo humano, y el regadío de cultivo en zonas dedicadas a la agricultura (GAD, 2014).

Particularidades de Pelileo

Uno de los desastres que marcaría la arquitectura de Pelileo, fue ocasionado el 5 de agosto de 1949, donde se estremeció el territorio de Tungurahua, que trajo consigo la devastación, al cabo de pocos minutos, redujo en pocas cenizas al territorio. En Pelileo perdió Iglesias, El palacio Municipal, el reloj, patrimonios que hasta la fecha son un vacío en la historia que yace en las cenizas (GAD, 2014).

Análisis demográfico-social

CONTEXTO SOCIOCULTURAL

La población del cantón Pelileo, de acuerdo con el último censo del 2010, destinado a la población y vivienda, fue de 56. 573 habitantes, de los cuales 29. 246 son mujeres, y los 27. 327 son hombres. La proyección estima para el año 2020 es que la población sea de 63. 921 habitantes en el cantón. Se considera que el crecimiento anual

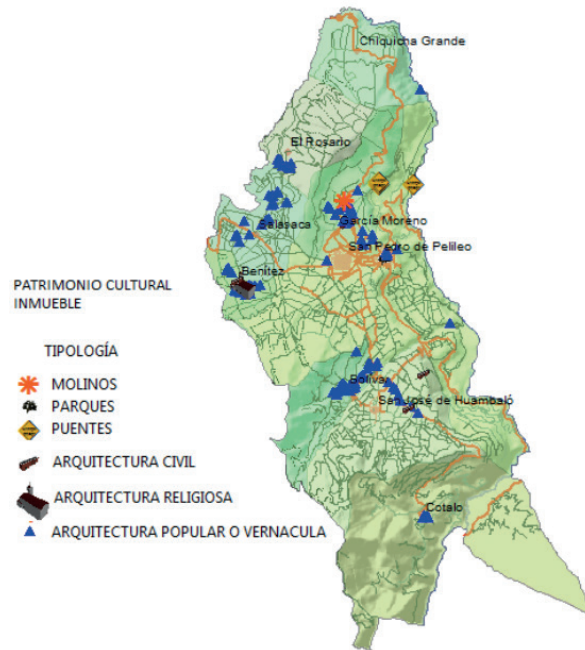
que ha tenido el territorio, basándonos en el censo realizado en el 2001, el porcentaje es de 1.30% referente al crecimiento anual. En la zona rural, la población cuenta con 39. 937 habitantes correspondientes al 81,52% mientras que, con el 18,48% en el área urbana, con 9 051 habitantes (GAD, 2014).

Sistema cultural y patrimonial

Los bienes muebles son aquellos que, se pueden trasladar de forma fácil, entre los cuales tenemos: esculturas, artes, mientras que los bienes in-

Figura 17

Mapa patrimonio bienes inmuebles de Pelileo



Nota. Se analiza los patrimonios de Pelileo tanto en zona urbana como rural del territorio. Tomada de " Bienes "[Fotografía],], GAD Municipal del cantón San Pedro de Pelileo, 2014

muebles, no pueden ser trasladados, pues estos comprenden a: pueblos, región, arquitectura, entre otras.

Los bienes pertenecientes a Pelileo son de alrededor de 145 bienes, de los cuales comprende a un 10,28% en relación con la provincia de Tungurahua. Los bienes de Pelileo con mayor porcentaje, son las viviendas (GAD, 2014).

El Patrimonio inmaterial, el 15 % a nivel provincial, se encuentra en Pelileo, pues los bienes son preservados, de los pedazos que sobrevivieron al terremoto de 1949.

En cuanto al patrimonio arqueológico, es importante mencionar que en Pelileo se hallaron alrededor de 8 yacimientos, de los cuales dichos hallazgos constituyen al 7 % referente a la provincia de Tungurahua, además de que el estado de destrucción es del 40 %, mientras que, para visualizar dichos yacimientos, estos se encuentran en tendencia privada (GAD, 2014).

Análisis de comercialización

En el análisis infiere, entre la actividad económica, y su relación con el desarrollo de producción prevaeciente en el territorio, cuestionado diferentes niveles de instrucción, las aptitudes y la espacialidad de la población, perteneciente al cantón de Pelileo, buscando un equilibrio entre el consumo y la producción que mueve de manera autónoma en comercio y economía del territorio (GAD, 2014).

Agricultura

La agricultura se incluye en el sector primario, con alrededor de del 43%, siendo esta la principal ocupación de la población perteneciente al cantón Pelileo, recordemos que la supervivencia de la zona urbana, depende del funcionamiento permanente de la zona rural, la falta de equipamientos, para minoristas, y mayorista, y aún más la falta de servicios hacia comerciantes y productores, segrega aún más a los sectores (GAD, 2014).

Confección de jeans

Entre los sectores de economía, que caracteriza a la ciudad azul, es la confección de prendas textiles, elaboración de telas, y la fábrica de muebles de Huambaló, llegando a ser comercializados por todo el país, además el producto se vende en la misma zona. La avenida Confraternidad está dispuesta con un 75 % del producto, mientras que el 25 % se vende a comercios mayoristas de todo el país, por su calidad y precio. (GAD, 2014).

Análisis socio económico

La economía del cantón Pelileo, se deriva de las actividades realizadas por sus habitantes, las cuales califican las habilidades, aptitudes y la instrucción de cada población. En Pelileo se encuentra activas zonas. Derivando o deduciendo, como se establece el comportamiento de consumo y producción (GAD, 2014).

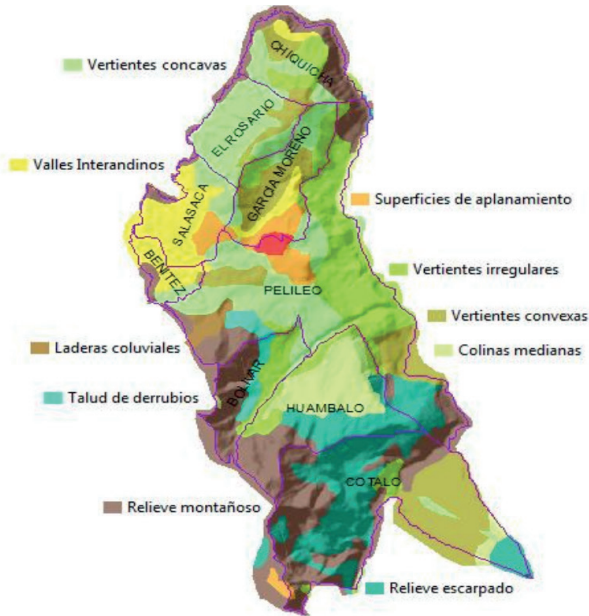
Aspectos topográficos

Su topografía se basa plenamente en los valles interandinos, todo esto a lo largo del cantón, empezando por el norte comprendido por Chiquicha,

hasta Cotaló, que comprenderá la zona sur del territorio, cubriendo un porcentaje alto de territorio, de Pelileo.

Figura 18

Mapa relieve del cantón Pelileo



Nota. Relieve topográfico de la zona territorial. Tomada de " relieve "[Fotografía],], GAD Municipal del cantón San Pedro de Pelileo, 2014

CONCLUSIONES DE LAS ENTREVISTAS

La entrevista, se llevó a cabo a los residentes y comerciantes de la zona, pues la vía, es considerada como colectora, y está a su vez, se enfoca en las actividades mixtas, comercial en su primera planta y residencial en las posteriores, por ello se optó por establecer dichos parámetros para dichas entrevistas.

1.- Considera segura la vía Antonio Clavijo en horarios de mayor movimiento económico (días de feria) 9:00 am – 17:00 pm.

En los días de feria, las veredas presentan obstáculos móviles, maniqués, tachos de basura, elementos comerciales, carretas con productos de venta informal, comida, entre otros, que de gran medida afectan el circuito y fluidez en el espacio público. Provoca que la percepción de las veredas sea la incorrecta, de ahí su manifiesto, de que los usuarios las consideren veredas insuficientes.

2.- Se siente seguro el transitar por la vía Antonio Clavijo, en días donde la feria no se realiza.

La percepción que se tiene en los días donde no se lleva a cabo feria, cataloga al circuito como peligroso, de ahí que la rehabilitación es necesaria para convertir el circuito en un lugar comercial seguro.

3.- En cuanto a la parada de vehículos dispuestos para fletes y carreras, se siente seguro pasar por dicha transversal.

Los vehículos, que se ubican en la transversal para realizar fletes, no son un problema de percepción de peligro, sino más bien, aclaran que, uno de los factores que ocasionan peligro, ruido y tráfico, es la falta de semaforización en dichas transversales que impiden una continuidad en el desplazamiento de estos espacios públicos.

4.- Considera que el ancho de las aceras en la avenida Antonio Clavijo son adecuadas para la circulación peatonal, además debe considerar la accesibilidad universal (rampas).

Las aceras son percibidas como inadecuadas y discontinuas, pues no proporcionan una circulación inclusiva. En varios tramos se encuentran rampas, pero estas o están en mal estado, o la disposición es totalmente incorrecta, contradiciendo la función que desempeñan (inclusión). Por otro lado, en días de feria los vehículos por lo general se estacionan en frente de las rampas e incluso en los pasos cebra, rompiendo del todo la continuidad del circuito.

5.- Cree que la parada de transporte público se encuentra bien ubicadas, en la avenida Antonio Clavijo .

La parada del transporte interparroquial, si es necesario en la zona, pero debería proporcionar mobiliario urbano, y no interferir en la acera, que produce un congestionamiento, e interrumpe la continuidad, cabe mencionar que además la falta de semaforización en los diferentes tramos causa que la congestión sea mayor y más conflictiva, tanto de ruido aumente en la zona.

6.- Se siente seguro al ingreso de los mercados.

En cuanto a los mercados, la accesibilidad es buena, el problema radica en los vendedores informales, ellos toman los espacios públicos, e impiden un buen desplazamiento, pues el control que se da en la zona es totalmente leve, además de no incorporar medidas donde se pueda o frenar o radicar a los informales.

7.- Cree usted conveniente incorporar en el espacio público área verde, considerando la insuficiencia de este, en la avenida Antonio Clavijo.

Todos, opinaron que era necesario, para dar

otro aspecto más seguro, reconfortarle, y brindar la espacialidad necesaria, utilizando así finalmente los espacios públicos en la avenida Antonio Clavijo.

8.- Qué opina sobre el comercio informal presente en días de feria, afecta en cierto punto la circulación de la zona.

Es necesario regularizar, el comercio informal, pues una de sus negativas es que, toma el espacio público de circulación peatonal y desencadena en una discontinuidad del circuito. Causa que además aumente el ruido del lugar y llega a afectar a los usuarios tanto comerciantes como visitantes, entre otros.

9.- Considera que el desplazamiento peatonal por medio del espacio público (aceras), comerciantes invadan con gradas, maniqués, publicidad, entre otros, y ¿cómo este afecta en el recorrido del sector?

Afecta de forma directa, se menciona, además, que la invasión de gradas es considerada como un obstáculo fijo, que no debería existir, pues con respecto al nivel percepción hace que las aceras luzcan de menor tamaño, y creando un conflicto paulatino con el peatón.

CONCLUSIÓN GENERAL

Se puede deducir que la problemática, que se suscita en la avenida Antonio Clavijo, mediante las entrevistas realizadas, es el tráfico que se presenta en la zona, y la falta de un espacio público, la informalidad, la inexistencia de mobiliario urbano, los obstáculos móviles, fijos entre otros.

Señalando así las problemáticas del lugar, de modo que, para su propuesta, esta se basará en soluciones de estrategias, y normativas existentes en el PDOT.

Figura 19
Mapa general del cantón Pelileo dividido por tramos



Simbología

-  Tramo 1
-  Tramo 2
-  Tramo 3
-  Zona de estudio

1cm = 350 m





Nota. División de tramos para la elaboración de fichas "tramos de intervención" [Mapa],

Figura 20
Mapa zonal dividido por tramos



Nota. División de tramos para la elaboración de fichas" tramos de intervención "[Mapa],

Fecha: 11 de enero del 2022		Elaborado por: Milagros Poaquiza Salazar	
Localización:		Tipología:	
Provincia: Tungurahua		Calles: Av. Antonio Clavijo Av. Confraternidad- Calle Vicente Rocafuerte	
Estado del tramo general: Regular		Observaciones pertinentes: El tramo 1 es una zona donde prevalece el comercio, presentando en su mayoría edificaciones que su uso en la primera planta es comercio y su segundo nivel vivienda.	
Cantón: Pelileo		Tramo: 1	
Barrio: Joaquín Áreas		Existencia de áreas verdes: Si – media	
Fotografías:		Mapa y ubicación de cada factor:	
		<p>Aceras: Regulares</p> <p>Ancho: Adecuado referente al PDOT- Pelileo.</p> <p>Alto: 0.18m</p> <p>Arbolado: Insuficiente</p> 	



Obstáculos:
Móviles, fijos,
fachadas, otros.

Ancho de vía:
12 m

Zona de servicio:
0.40 cm

Eco tachos:

No existe, pues se
realiza recolección
entre semana

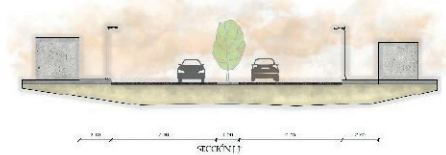
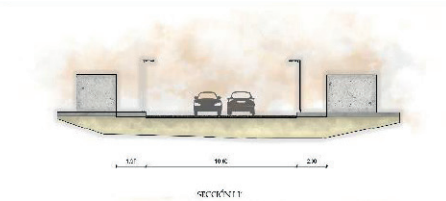
Flujo de vehículos
Alta

**Invasión de aceras
por parte de
viviendas:**
Alto

Seguridad:
Baja

**Mayor porcentaje de
uso de suelo:**
Comercial

Corte



Especificaciones La invasión total del cableado, deterioran en gran medida la imagen del sector.	
Terrenos baldíos	Solamente se evidencia que un solo predio no se encuentra edificado, en toda la zona de estudio delimitada para su análisis, correspondiendo al 0,25% del total.
Fachadas en deterioro	Es alto, pues al encontrarse en dos mercados, el circuito vehicular es mayor, en los días de feria, además que, su afectación se proyecta con frecuencia en las viviendas adosadas, donde el tratamiento de estas es inexistente.
Cableado eléctrico	Es una de las problemáticas, que se encuentra presente en la mayoría de las ciudades, cabe destacar que el cableado existente no cumple una funcionalidad, por ello el exceso del mismo, y la proyección de los residentes en el sector.
Rampas	En la zona del mercado República de Argentina, la inexistencia de rampas se hace notorio, a tal grado que la inclusión en un decir.
Iluminación peatonal	La iluminación peatonal no existe en el sector, y llega a ser un factor esencial en las ciudades, pues nuevamente se replantea la priorización vehicular.
Señalética (paso cebra)	El paso cebra solamente se encuentra alrededor de los mercados, y en sus transversales no existe, o su estado está en desgaste.
Semaforización peatonal	No existe en ninguna intersección de la zona un cruce peatonal, lo que ocasiona que el riesgo de un accidente aumente.
Estacionamientos	Los alrededores del tramo se encuentran ocupados por vehículos estacionados, cuyo objetivo es la facilidad de los compradores, al igual que dificulta el ingreso al mercado República de Argentina.
Parqueaderos privados de servicio	No existen parqueaderos privados, pues la mayoría de los lotes se encuentra edificado, orientado al comercio y residencia.
Estacionamientos	Los estacionamientos se encuentran en los lados de la vía, pero no generan conflictos notorios.

Parqueaderos privados de servicio	No, existen parqueaderos, pues es una zona de crecimiento, y donde existen terrenos son utilizados para el cultivo, aunque es una zona urbanizada.
Estado de la vía	La vía se encuentra en buen esta, y se señala que la calle Juan de Velasco, es una vía que se encuentra refaccionada, cabe resaltar que, para la propuesta del hormigón permeable, es posible.
Arbolado o espacios públicos	Existe un déficit de arbolado urbano tanto en la avenida intervenida, como en sus transversales.
Zona de servicio	Ocupada por el alumbrado público, y si un previo tratamiento.
Otros.....	El graderío, que se encuentra en la casa comunal, infringe el paso de accesibilidad en la zona, siendo esta un detonante para la regeneración.
Observaciones	
La zona deberá ser abordada con mobiliario específico y acorde a las necesidades.	
Recomendaciones	
Se recomienda tomar en consideración al peatón, y como este se desarrolla en un entorno urbano, impulsando a ser parte de este.	
Posibles intervenciones	
Se realizará una limpieza del cableado total, tanto por compañías de electricidad, cable, internet, telefonía, e instituciones públicas, las aceras se establecerán al mismo nivel de las vías, con hormigón permeable, la finalidad de que la escorrentía procedente de la lluvia cumpla su ciclo, en la zona de servicio se implementará arbolado y además de mobiliario urbano que complemente el sector.	

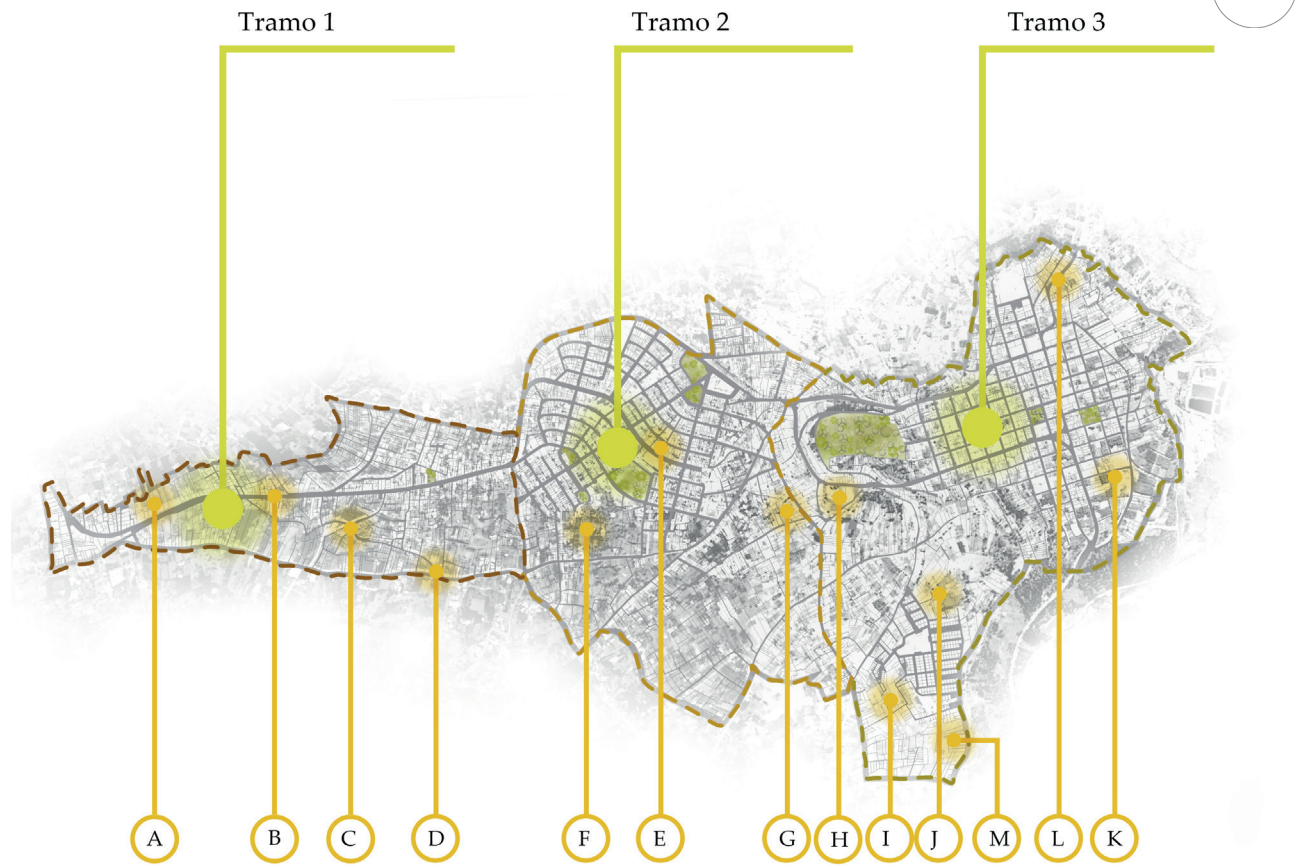
En la figura 19, se muestra el mapa general de Pelileo, donde se procedió a dividirlo en tres tramos, la finalidad es mejorar la comprensión de: equipamientos, vialidad y uso de suelo, además, de establecer el límite de la zona de estudio, que comprende a: mercados, áreas verdes, comercio y educación.

En la figura 20, se muestra a la zona de estudio delimitada, porque, posteriormente, se

realizó un mediante el análisis estableciendo, que la zona debería ser dividida en cuatro tramos, constando en fichas de observación, como en propuestas.

La investigación consiste en proponer a base de un estudio previo, estrategias de diseño, mismas que deben ser inclusivos, comprender el contexto, por último, mejorar la relación entre peatón y los comercios, proporcionar alternativas de desplazamiento, mejorando la seguridad del sector, proyectando

Figura 21
Mapa general dividido por tramos



1cm = 350 m



Nota. División de tramos para la elaboración de fichas "tramos de intervención" [Mapa].

Figura 22
Circuito planteado en Pelileo



Nota. Circuito comercial, establecido con la avenida confraternidad "circuito "[Mapa].

un mayor movimiento económico en dicha zona.

Alrededor de América Latina, existe una serie de problemáticas que se originan en nuestro contexto. En Ecuador, es la falta del espacio público, y la movilidad alternativa, presente en varias ciudades del territorio. Entre estas, se analizó a la ciudad de Pelileo, también conocida como la ciudad azul, dicha elección se basa, por cuestión, del





comercio textil de la ciudad, su entorno, entre otros.

La relevancia de la avenida Confraternidad, en comercio, hace que se establezca un circuito con la avenida Antonio Clavijo, pues se relacionan de manera directa, al igual que sus características de comercio, constando una la relación entre las avenidas: arterial y colectora. La relación quedará planteada en la propuesta, pero solamente se intervendrá en la avenida Antonio Clavijo.

Figura 23
Vialidad tramo 1



Simbología

-  Arteriales
-  Locales
-  Colectoras
-  Límite de la zona



1cm = 160 m



Nota. Categorización de las vías tramo 1 " vialidad "[Mapa].

Figura 24
Vialidad tramo 2



Nota. Categorización de las vías tramo 2” vialidad “[Mapa].

Figura 25
Vialidad tramo 3



Nota. Categorización de las vías tramo 3 " vialidad "[Mapa].

En la figura 23. Se presenta las vías de arteriales, locales y colectoras, indicando el grado de importancia y la jerarquía de estas, dicho barrio es conocido como el tambo y es una zona que económicamente es de gran movimiento. Encontrando la venta al por mayor y menor de prendas textiles, y distribución alrededor del país, cabe recalcar que locales comerciales de gran dimensión no son productores.






En la figura 24. En la zona central de Pelileo, se presentan las vías arteriales, colectoras y locales, por lo cual, para el enfoque del estudio realizado, se optó por seleccionar una de las tres vías colectoras. La selección fue por medio de los equipamientos alrededor, y su conexión con la avenida Confraternidad.

En la figura 25. El tercer tramo nos muestra como la relación tanto de las vías arteriales, como las colectoras, que a su vez son vías que conectan a la ciudad y a los diferentes cantones, mostrando como funcional el sistema vial de todo el cantón (zona urbana).

Figura 26
Uso de suelo tramo 1



Simbología

-  A-vivienda 1-2-3 comercio barrial y sectorial
-  B-vivienda 3 comercio zonal
-  C-vivienda 2 comercio zonal
-  D-vivienda 2-3 comercio zonal
-  Límite de la zona

1cm = 160 m



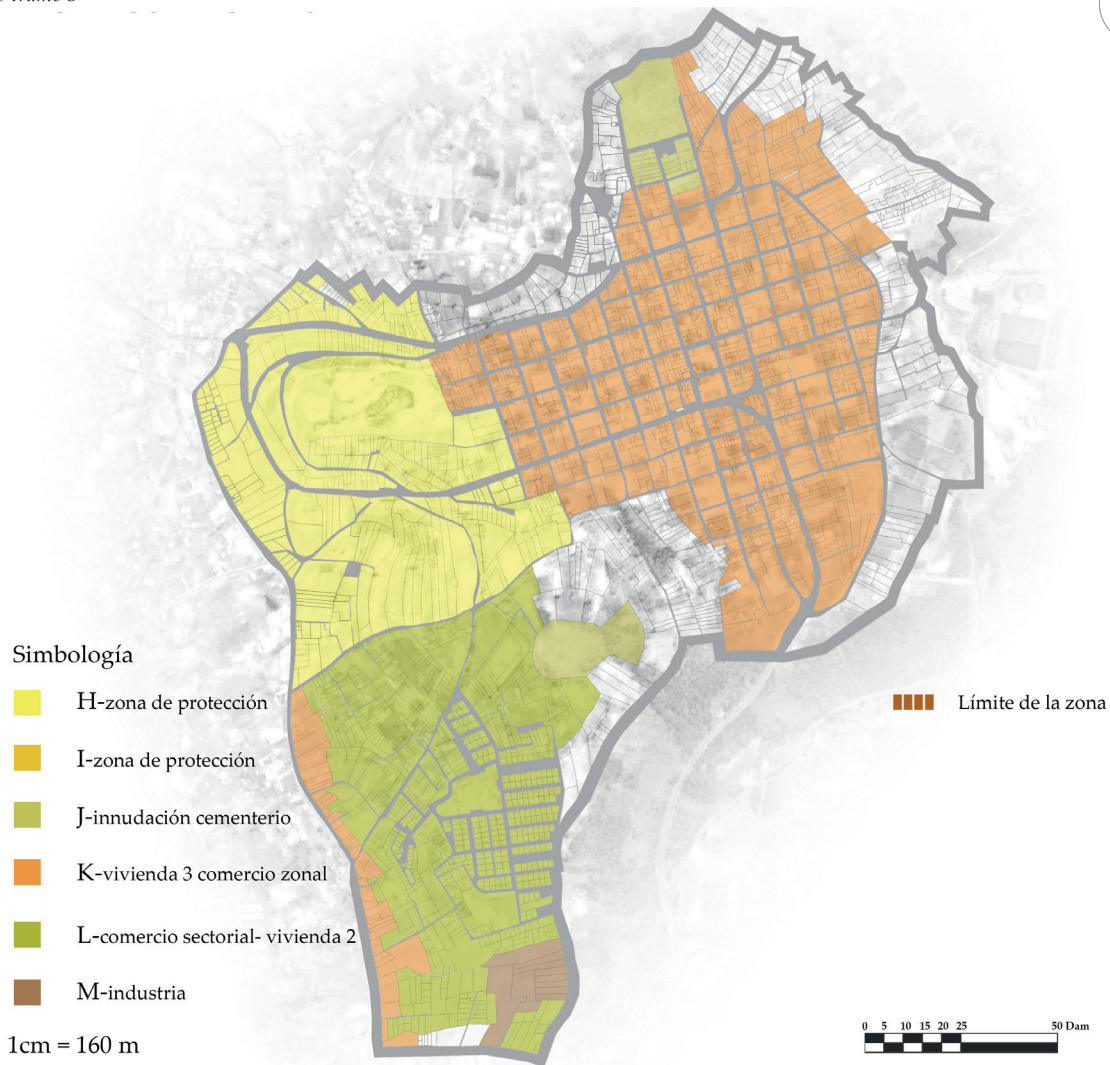
Nota. Categorización de las vías tramo 2 " vialidad "[Mapa].

Figura 27
Uso de suelo tramo 2



Nota. Uso de suelo de tramo 2 a nivel urbano " suelo "[Mapa].

Figura 28
Uso de suelo tramo 3



Nota. Uso de suelo de tramo 3 a nivel urbano "suelo "[Mapa].

En la figura 26. Correspondiente al tramo 1, observamos más detenidamente, como se establece el uso de suelo, en el tramo, es considerado una de las zonas comerciales más importante del cantón, por la economía que se mueve día con día en la zona, y que además lo ha caracterizado a tal punto de que, el cantón sea conocido como, la ciudad azul. El interés de relacionar la avenida confraternidad (comercio), con la avenida Antonio Clavijo (intervención), por medio del circuito presentado anteriormente, es a donde se quiere llegar con la investigación.

En la figura 27. En el tramo 2, observamos, el uso del suelo, en este al ser una zona céntrica del territorio, podremos encontrar un mayor número de equipamientos, y movimiento económico, comprendiendo a comercio mayoristas y minoristas, escuelas y salud, entre otros, mismos que se encuentran con mayor frecuencia en la Avenida Antonio Clavijo, de ahí la selección de la vía para su regeneración.

En la figura 28. El tramo 3, se enfatiza, mayormente, al comercio zonal, pero aquí se incluye además el uso de suelo industrial, establecido en la zona sur, y alejado de las zonas donde prevalece el comercio sectorial, y residencia. Por otro lado, el uso de las zonas protegidas se establece para recreación, pues, son zonas donde la edificabilidad es totalmente prohibida para su expansión.

Figura 29
Equipamiento tramo 1



Simbología

Abastecimiento

Iglesias

Estadio y parques

Salud

Seguridad

Administración Pública

Mercados

Servicios

Cementerio

Educación

Límite de la zona

1cm = 160 m



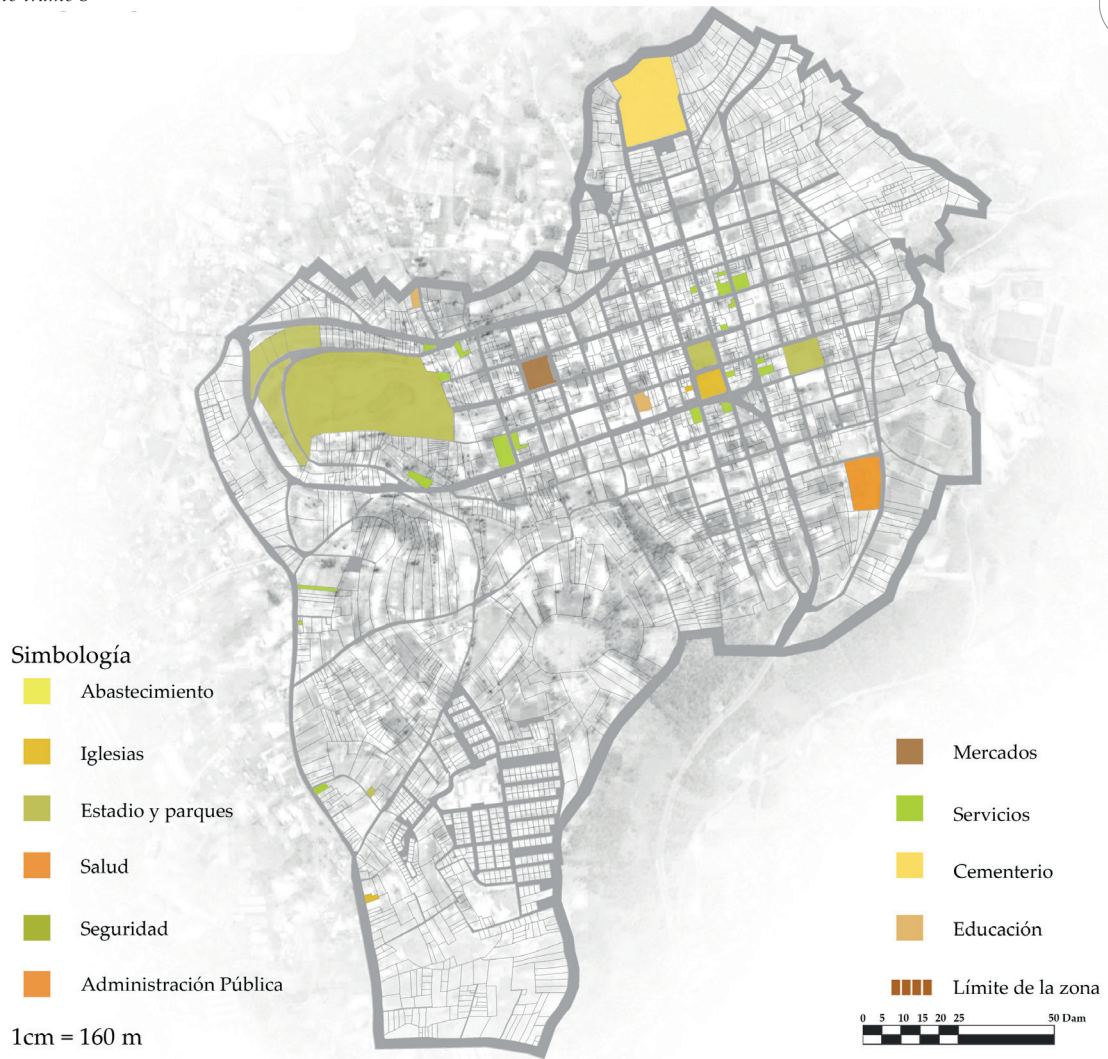
Nota. Equipamiento en la zona urbanizada tramo 1 " equipamiento "[Mapa].

Figura 30
Equipamiento tramo 2



Nota. Equipamiento en la zona urbanizada tramo 2” equipamiento “[Mapa].

Figura 31
Equipamiento tramo 3



Nota. Equipamiento en la zona urbanizada tramo 3 " equipamiento "[Mapa].

En la figura 29. La Avenida Confraternidad es por excelencia catalogada como la vía comercial, pues esta se dispone con un uso de suelo comercial, y en menor porcentaje mixto (comercial/ residencial). Esta vía conecta, Ambato-Pelileo, y comprende al desplazamiento peatonal considerable.

En la figura 30. En la zona central del cantón, encontramos un mayor número de equipamientos, cabe destacar que, para la selección del estudio realizado, se consideró las vías colectoras, de las cuales, se recalca la avenida Antonio Clavijo, que conecta a mercados, escuelas y comercio, tanto directa como indirectamente. Partiendo de este criterio se propone intervenir esta vía, porque presenta distintas problemáticas, al igual que variación de equipamientos conforme se establece los tramos intervenidos.

En la figura 31. Con un menor porcentaje de equipamientos, encontramos el tercer tramo establecido, el mismo que presenta tanto vías colectoras, como arteriales. La falta de áreas verdes en todo el contexto urbano sigue siendo una problemática del lugar, pues el crecimiento de la ciudad incide a la vez, con un confort del usuario, calidad de espacio, y recreación.

Figura 32
Vialidad-zona de estudio



Nota. Se presenta las vías principales y colectoras de la zona de estudio "vialidad" [Mapa].

Figura 33
Equipamiento-zona de estudio

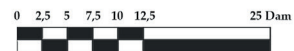


Nota. Se establece el uso de la zona en cuanto a los equipamientos "equipamiento "[Mapa].

Figura 34
Asoleamiento y viento -zona de estudio



1cm = 75 m



Nota. Comportamiento de los factores ambientales en la zona de estudio "asoleamiento y viento" [Mapa].

Figura 35
Altura de edificaciones -zona de



Nota. Altura frecuente en la zona de estudio "edificaciones" [Mapa].

Figura 36
Llenos y vacíos - zona de estudio



Nota. Los llenos y vacíos de la zona con una mayoría de edificación " llenos y vacíos "[Mapa].

Figura 37

Obstáculos en el circuito peatonal zona de estudio



Nota. Obstáculos presente en la zona de espacio público "obstáculos" [Mapa].

Figura 38

Permeabilidad de fachadas – zona de estudio



Nota. Permeabilidad en la zona de comercio " permeabilidad "[Mapa].

Figura 39
Vegetación – zona de estudio



Nota. Vegetación en la zona delimitada "vegetación" [Mapa].

Figura 40
Ruido en días de feria – zona de estudio



Nota. Se establece un análisis del ruido existente en horarios de feria " ruido "[Mapa].

Figura 41

Accesibilidad de aceras – zona de estudio

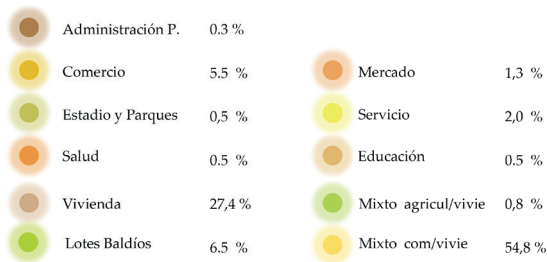


Nota. Rampas situadas en la zona "rampas" [Mapa].

Figura 32. En la vialidad de la zona, comprende la figura 32. Se delimita la zona de estudio, abarcando los equipamientos más relevantes, cumpliendo así una conexión con la vía Antonio Clavijo, directamente relaciona con el Paso Lateral, y la avenida Confraternidad, de ahí su función de vía colectora, además unir en la zona comercial mayorista en días de ferias.

Se muestra como se compone la zona, con vía colectoras, principales, secundarias y locales, entendiendo el funcionamiento del trazado urbano.

En la figura 33. Por medio de un análisis de campo, se determinó con mayor detalle el equipamiento de cada edificación de la zona, derivando a que el mayor porcentaje en cuanto a equipamiento corresponde al uso mixto, comercio/ vivienda. Al encontrarse rodeado de mercados, escuelas, comercio, y conectarse con sus vías principales, Paso Lateral y avenida Confraternidad, hace que la disposición del comercio sectorial, y servicio se encuentre presente en la zona ocupado en el primer piso, y residencia en el segundo piso, el comercio es una de las ocupaciones mayormente en la zona urbana de Pelileo. Por consiguiente, con un 27,4% se lleva el uso de vivienda, presentado en el tramo 4 y 3 con mayor frecuencia, y aún más en sus transversales de los tramos mencionados.



En la figura 34. El asoleamiento, es un factor

decisivo, que orientara a la hora de realizar la propuesta, pues dependerá que tipo de vegetación sería la óptima para proponerla, y que estas sean de procedencia local.

El análisis de los vientos es una forma de aplicar arbolado, pues este regula la brisa y da un mejor confort del usuario en el contexto.

En la figura 35. En la zona de estudio, se analizó la altura de las edificaciones, obteniendo un 51,3%, correspondiente a 1 piso de altura, el cual nos señala que, el incorporar en la propuesta arbolado es realizable, y nos asegura que, las horas de sol son las suficientes para incorporar áreas verdes en la avenida Antonio Clavijo, por medio de las estrategias y un cálculo previo.

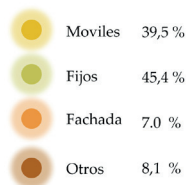


En la figura 36. Los llenos y vacíos nos permiten determinar la ocupación del suelo, la presencia de áreas verdes, y terrenos baldíos, resultando que el total de áreas verdes es insuficiencia, porque, es una zona que la mayoría de sus predios se encuentra edificado, por encontrarse en el centro urbano. El déficit de espacio público es considerable, y reevalúa la propuesta que se requiere presentar.



En la figura 37. En toda zona se encontró obstáculos, que de cierta manera rompen con la continuidad y confort del circuito. Por lo cual, se procede que

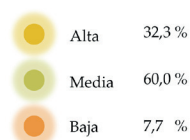
en el mapa se categorice los obstáculos, dependiendo a sus características. En primer lugar, tenemos los obstáculos móviles, los elementos que lo conforman son: anuncios, basureros, maniqués y comercio informal, mientras que, los obstáculos fijos, son aquellos que afectan gradualmente la circulación peatonal, entre estos tenemos: a las bancas de hormigón, zona de servicio mal ubicada y los desperfectos de las aceras. Los obstáculos de fachadas, son aquellos que se establecen graderíos clandestinos, destinados para el acceso de los locales comerciales, y que se encuentran presentes en el espacio público (aceras), ocasionando la ruptura con la continuidad del circuito, y llegando a tal punto que la inclusión de rampas en rampas es mínimamente relevante. Finalmente tenemos a los obstáculos otros, siendo estos, plantas de jardines y materiales diferentes a lo permitido en aceras por el PDOT.



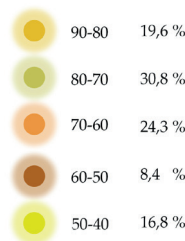
En la figura 38. En el siguiente mapa, se analizó la permeabilidad de la zona, en días donde la feria no se realiza. La zona mayormente no es permeable, de ahí que el desplazamiento peatonal en tramos es bajo, y el aumento de inseguridad, de ahí que la necesidad de proponer un espacio público que genere un vínculo con el entorno.

En la figura 39. La vegetación existente, es totalmente escasa, llegando a ser solamente una aplicación superficial en la zona, además de no estar presente en la avenida Antonio Clavijo, sino en sus intersecciones. El único espacio público, de carácter social,

que se encuentra en la zona de estudio, es el parque Héroes de Paquisha, en la avenida confraternidad, siendo el único espacio de interés social. El espacio público, como lo es el parque, y el arbolado implica directamente en el confort de los usuarios locales y visitantes, por ello en la propuesta incorpora arbolado y mobiliario y conexión directa con el parque.



En la figura 40. En cuanto al ruido producido durante los días de feria, nos demuestra que, por la falta de regularización por ventas informales, semaforización, aumento del tráfico vehicular, ocasiona que la zona sea más propensa a que el ruido llegue a niveles altos, incidiendo directamente en la productividad de las actividades. Al ser una zona llena de mercados, el ruido es totalmente comprensible, pero el ruido mayor proviene de los estancamientos, y venta informal y transporte.



En la figura 41. La accesibilidad de las aceras se encuentra planteado de una manera totalmente inconstante, pues el recorrido que los usuarios con discapacidad utilicen, es totalmente discontinuo y dando que, sus rampas no están en un mismo sentido, y en tramos es inexistente.

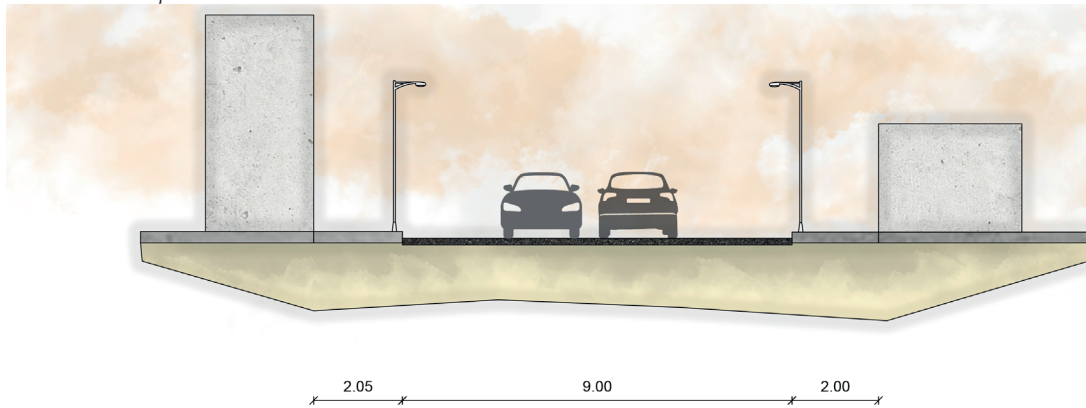
Figura 42
Estado actual – zona de estudio



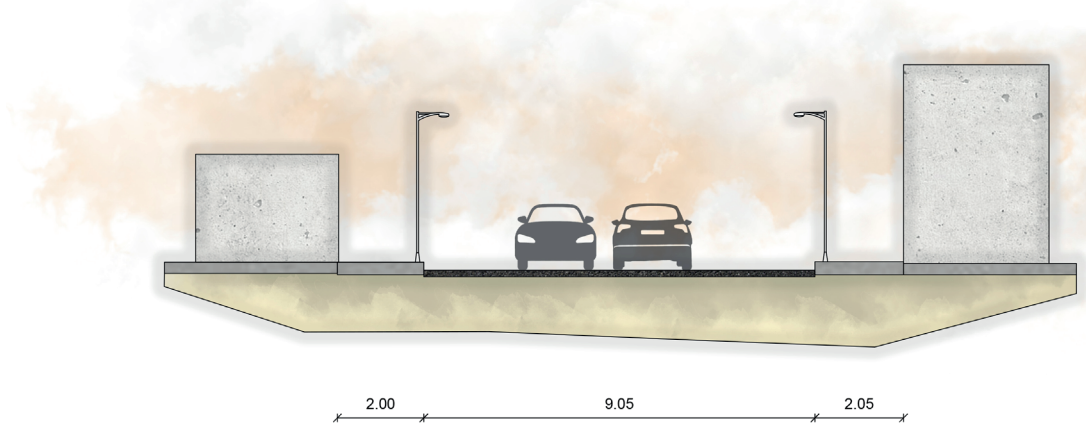
Nota. Se proporciona los cortes reales de la zona y se establece el estado del paso cebra del sector "estado actual" [Mapa].

Figura 43

Cortes A-B correspondientes del sector – zona de estudio



SECCIÓN A-A'



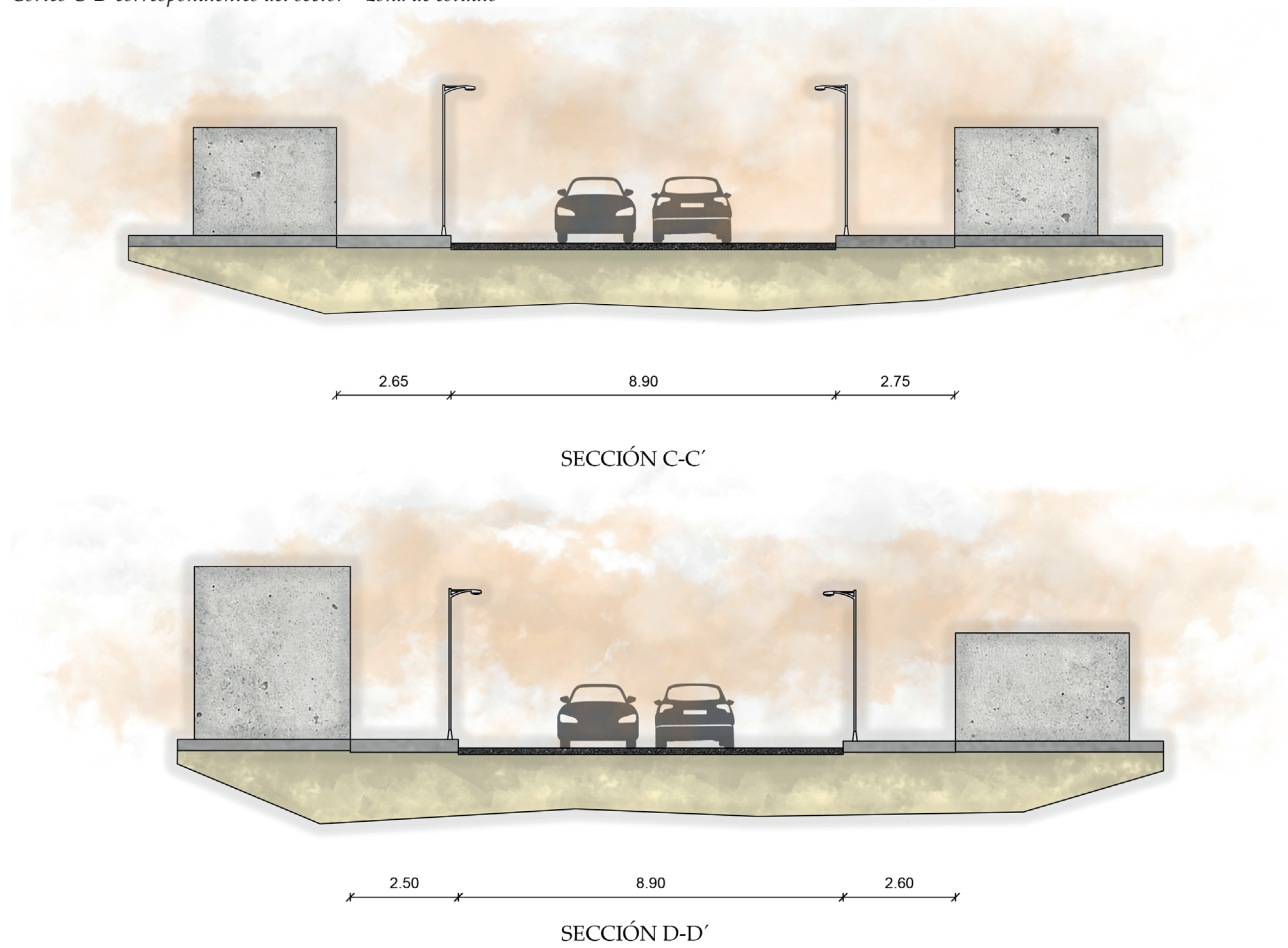
SECCIÓN B-B'

1cm = 1,75 m

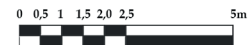


Nota. Se realiza los cortes A-B del estado actual en la Avenida Antonio Clavijo "sección actual" [Sección].

Figura 44
Cortes C-D correspondientes del sector – zona de estudio



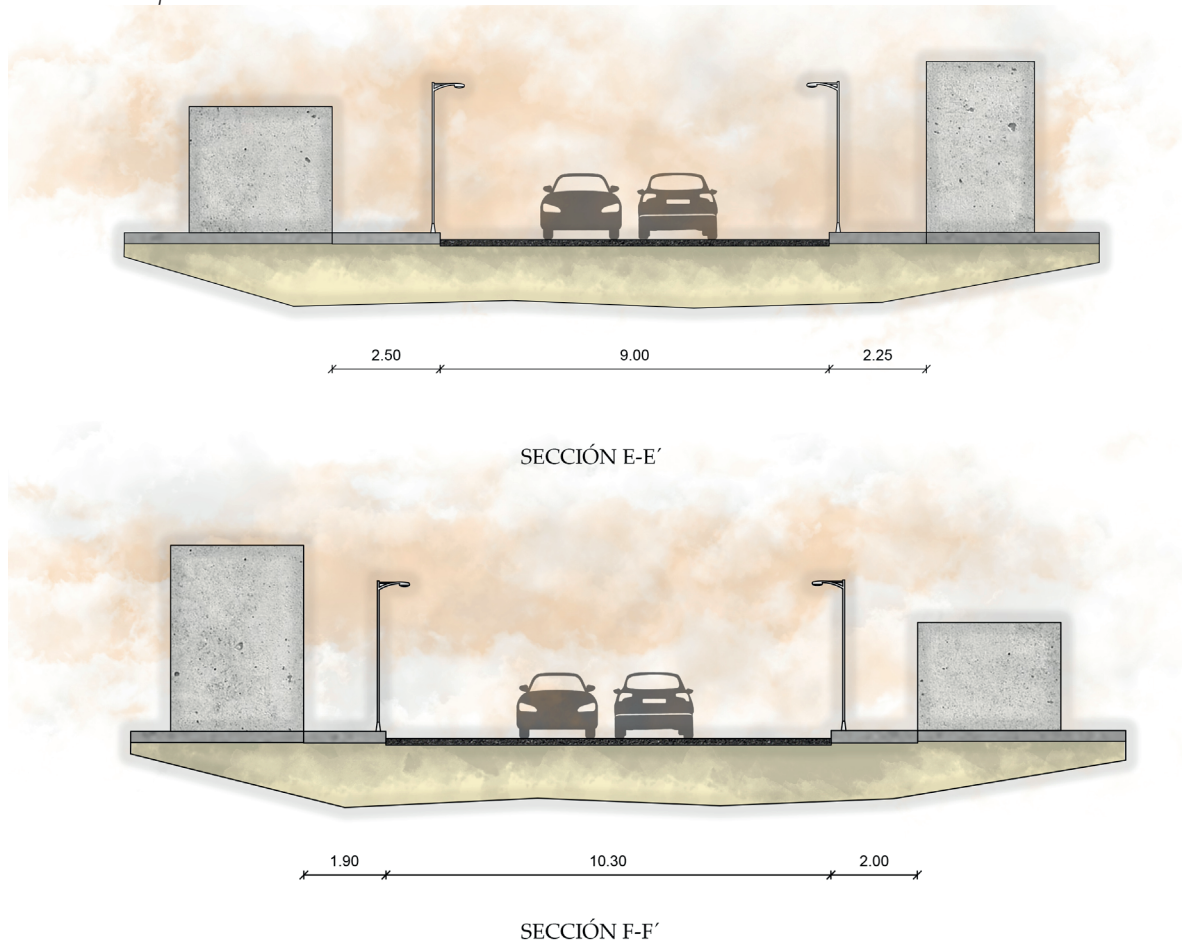
1cm= 1,75 m



Nota. Se realiza los cortes C-D del estado actual en la Avenida Antonio Clavijo "sección actual" [Sección].

Figura 45

Cortes E-F correspondientes del sector – zona de estudio



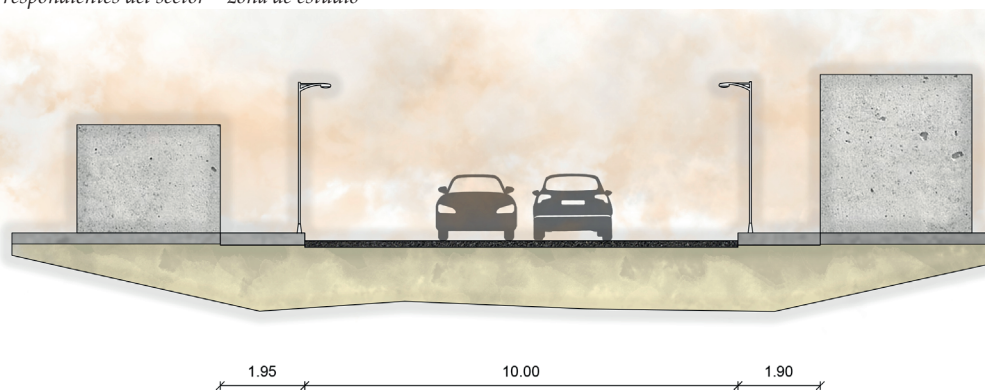
1cm = 1,75 m



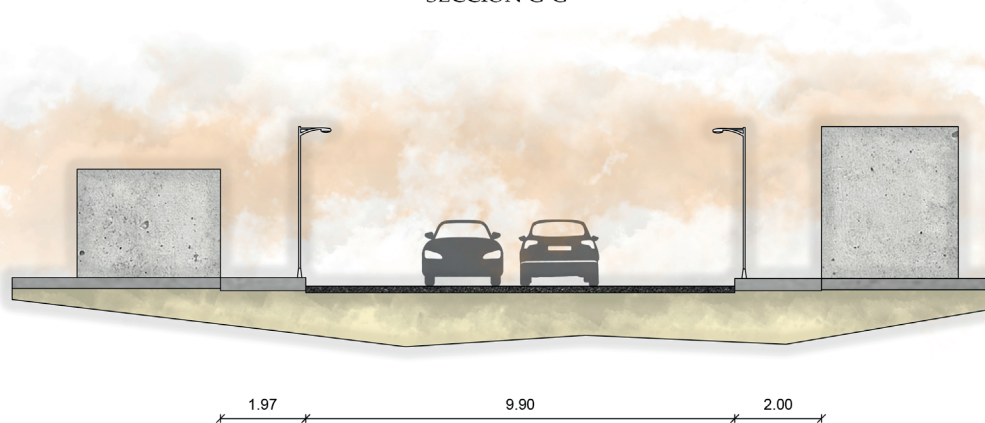
Nota. Se realiza los cortes E-F del estado actual en la Avenida Antonio Clavijo sección actual [Sección].

Figura 46

Cortes G-H correspondientes del sector – zona de estudio

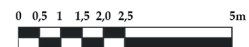


SECCIÓN G-G'



SECCIÓN H-H'

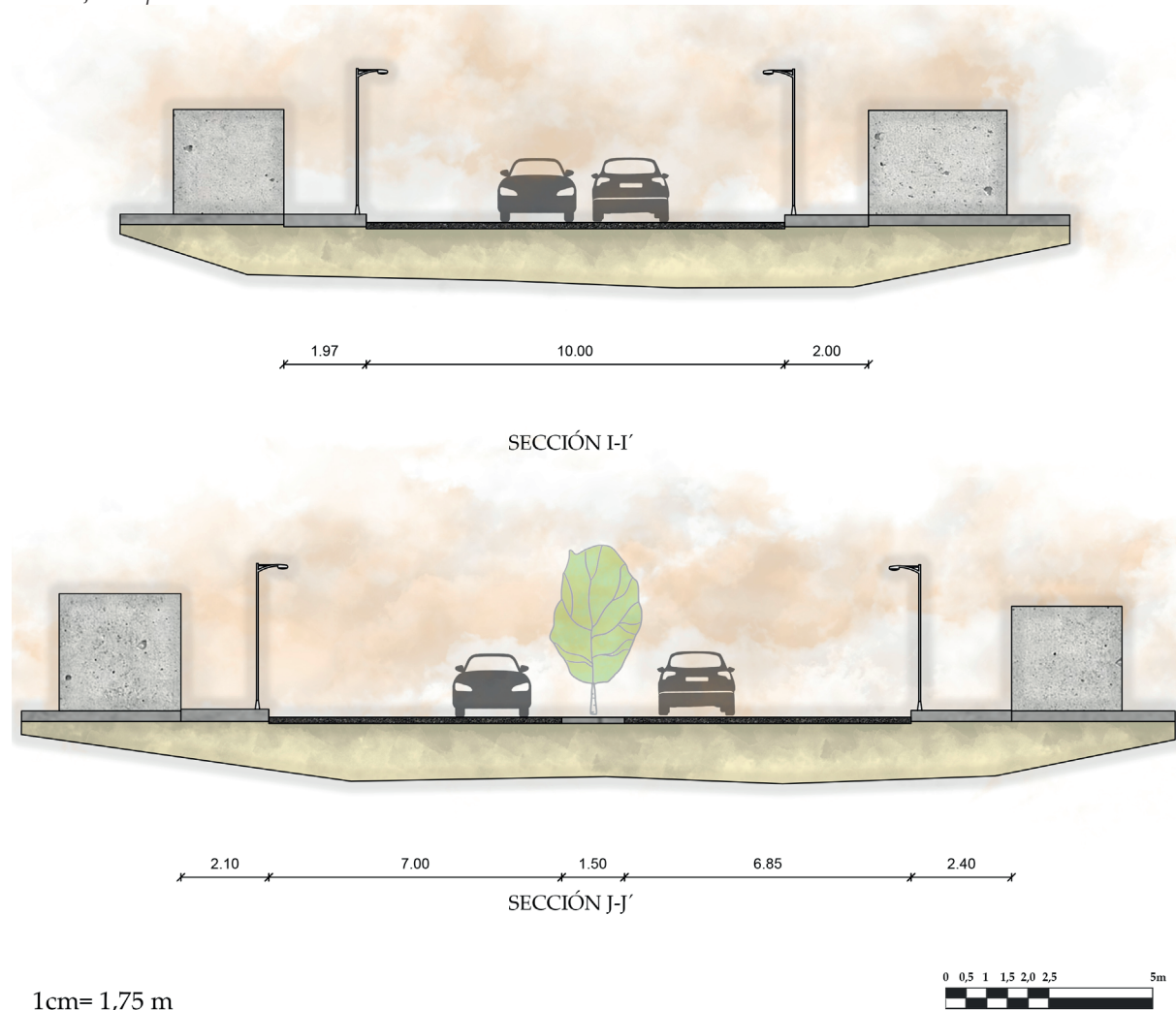
1cm= 1,75 m



Nota. Se realiza los cortes G-H del estado actual en la Avenida Antonio Clavijo "sección actual" [Sección].

Figura 47

Cortes I-J correspondientes del sector – zona de estudio



Nota. Se realiza los cortes I-J del estado actual en la Avenida Antonio Clavijo "sección actual" [Sección].

Desde la figura 43-47. Nos muestra el estado actual de la avenida Antonio Clavijo, por medio de secciones, mostrando la prioridad que se tiene a los vehículos, refiriéndose a los estacionamientos laterales establecidos en la vía, nos dan un panorama totalmente recurrente en América Latina, que prioriza al vehículo antes que, al usuario. Deja de lado espacios necesarios para desplazamiento peatonal, y un uso equilibrado de sus recursos. No obstante, la normativa vigente en el PDOT de Pelileo nos señala que el mínimo en cuanto aceras deberá ser de 2,00 m, en el trayecto esto se incumple gradualmente en varios cortes viales presentados.

El siguiente apartado se presenta la propuesta, mediante estrategias de diseño e incorporación de indicadores aplicados en cada tramo, cambiando así el cómo se percibe una ciudad que promueve dichos cambios en una zona, donde el movimiento comercial es considerable, y en sus alrededores presenta escuelas, plazas y mercados, que influyen significativamente.

INTRODUCCIÓN AL PROYECTO NIVEL CONCEPTUAL

La metodología que se aplicará tiene la finalidad de impulsar el desarrollo del contexto urbano, además que, este sea adaptable en varios tramos, mejorando la seguridad, y el tratamiento de vegetación necesaria para el desarrollo de una ciudad paseable.

En la figura 48. Se presenta un corte esquemático, motivo por el cual, se analiza la morfología del contexto urbano, e incidencia de la inclinación de la zona de intervención, evidenciando la falta de espacio público, y presentando

un crecimiento urbano mayormente horizontal. La partida sobre el concepto se suscita por el gran potencial de la textilería, que aborda el sector, por el motivo de idea, fuerza, y concepción que se tiene en el cantón, se basa en el entrelazado, de la textilería, proveniente por la confección de jeans.

Figura 48

Análisis topográfico de la avenida Antonio Clavijo



Nota. Niveles de la avenida y su morfología urbana " topografía "[Mapa].

CONCEPTO

La partida sobre el concepto se establece en la textilería del cantón, motivo por el cual, se obtiene la idea fuerza, basada en el entrelazado de las telas, donde notamos la unión de las fibras, y mediante la unión generada entre peatones, vehículos, espacio público y el comercio, se busca un punto de equilibrio por medio de la propuesta, que no afecte a ningún componente. Por otro lado, obtenemos la fluidez del entrelazado, donde se plantea que el recorrido deberá ser fluido para su uso, de ahí que se decide dividir por tramos la zona debido a sus diferentes usuarios, además de crear mobiliario urbano acoplado a cada usuario y tramo. Inclusive la propuesta pretende disminuir paulatinamente el ruido, mejorar el confort, brindar una mayor seguridad, elevar la integración social, y convertir a todos los tramos caminables.

Figura 49
Concepto arquitectónico

Confección de jeans



ENTRELAZAR



FLUIDEZ



peatón vehículo



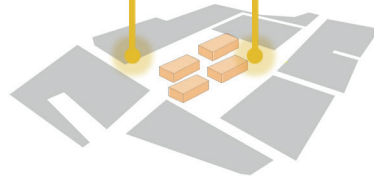
espacio público comercio

UNIÓN

contexto seguridad



TRAMOS

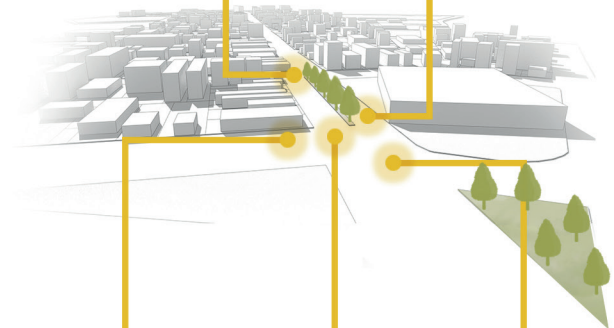


mejorar el recorrido y el derecho a un espacio público de calidad

disminución del ruido



confort



seguridad



interacciones sociales



caminabilidad

Nota. Extracción de la idea fuerza " concepto "[Mapa].

JUSTIFICACIÓN DEL SITIO DE INTERVENCIÓN O DE EMPLAZAMIENTO DE LA PROPUESTA

Al analizar los territorios latinoamericanos, así como su crecimiento morfológico a lo largo de los años, en las ciudades del Ecuador, se puede deducir que, la problemática que acontece y que, a nivel urbanístico y que gran medida preocupa, es la falta de visión hacia una ciudad caminable, Lo contrario en la aplicación permanente que se tiene en países europeos, que incorporar estrategias, dando un notorio enfoque urbanístico hacia el usuario, y no al vehículo.

Partiendo de estas premisas, nos centraremos en la provincia de Tungurahua, específicamente en el cantón Pelileo, siendo más específicos la avenida Antonio Clavijo, catalogada como una vía colectora, que atraviesa de norte a sur en la zona central del territorio, cabe resaltar que la misma, posee una conexión hacia los diversos mercados, colegios, estadio, y es catalogada como una zona comercial.

Las ventajas que una ciudad debe implantar, para un buen servicio, óptimo, hacia el urbanismo es que proporcione zonas exclusivas al peatón, incorpora una serie de ventajas, de las cuales se explica claramente en (Pozueta Echavarri, y otros, 2013).

Un medio de transporte sostenible

El desplazamiento a pie no infiere en la quema de fósiles, es totalmente amigable con el medio ambiente, y la contaminación producida por el ruido (automóvil, tráfico) a comparación al desplazamiento peatonal, es leve, por lo cual en gran

medida ayuda particularmente al medio ambiente, y al clima. (Pozueta Echavarri, y otros, 2013)

Saludable

Según Hora (2021) nos indica que, a nivel nacional, el sedentarismo en mujeres abordaría con un 42%, y con un 38% correspondería al sexo masculino, por tal motivo se puede concluir que por cada 10 personas, tres de ellas son sedentarios, potencian así un mayor riesgo de enfermedades cardiovasculares, demencia y obesidad.

(Klee Oehlschlaeger, y otros, 2004, como se citó en Guzmán Alvarez , 2015) señala que, el sedentarismo conduce a la obesidad que incrementa significativamente las enfermedades crónicas. Por consiguiente, el implemento del desplazamiento sostenible, produce una reducción significativa en dichos riesgos.

Economía

El desplazamiento peatonal no necesita más que energía y el cuerpo humano, por ello el ahorro, radica desde el presupuesto familiar, hasta el presupuesto de un país, siendo partícipe un comercio local, pues un mayor flujo de concurrencia peatonal es necesario, para un mayor movimiento económico, además el uso de calles y áreas peatonales (Pozueta Echavarri, y otros, 2013).

Estudios recientes nos señalan que el turismo, se forja por medio de que un entorno urbano sea aún más paseable, pues el incremento es totalmente notorio en la

economía. (Pozueta Echavarri, y otros, 2013).

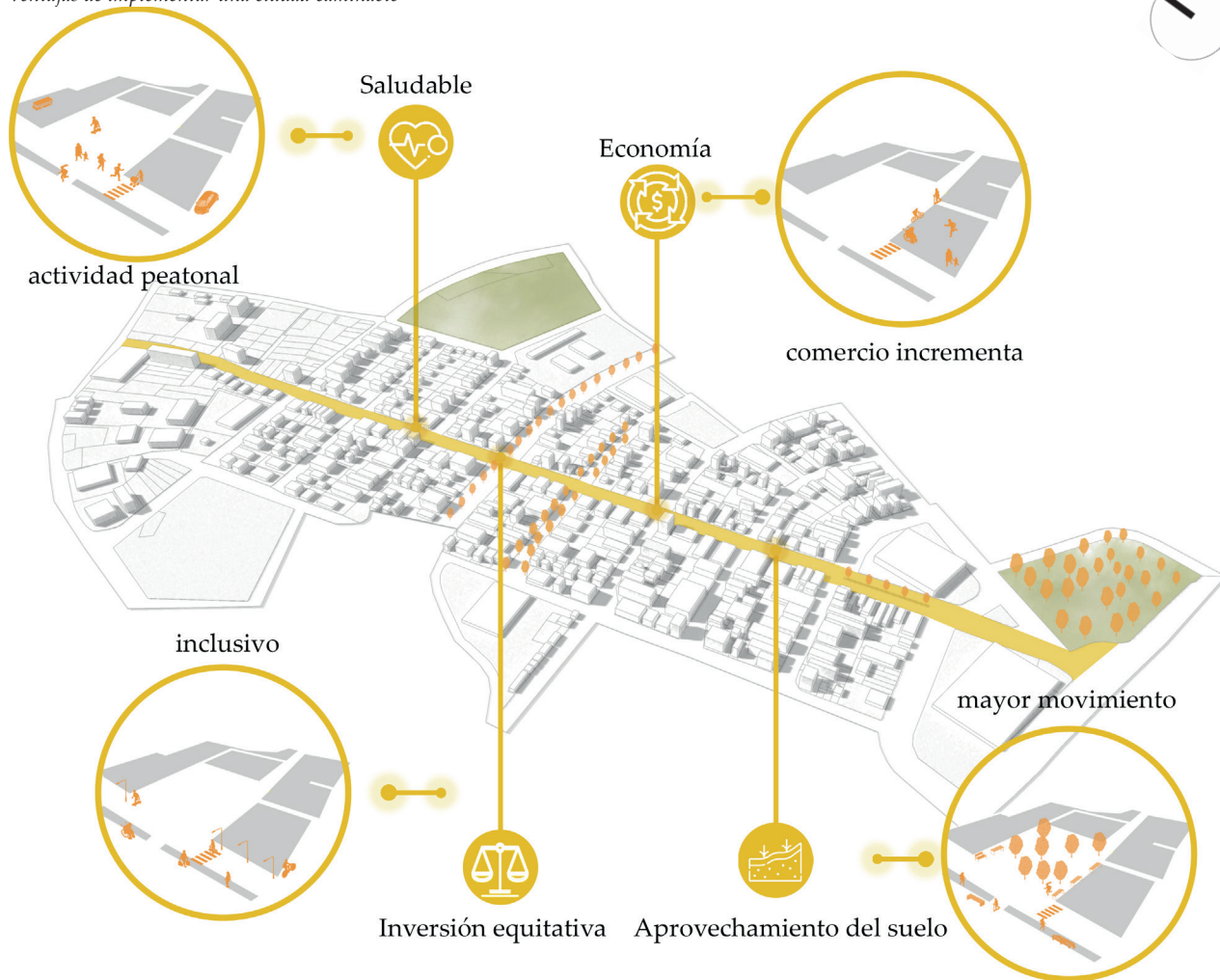
Inversión equitativa

Es un medio que es totalmente inclusivo, no distingue género, estatus social, y produce una interacción social necesaria para una zona plenamente urbana, esto quiere decir que, la forma de desplazamiento es totalmente igualitaria. Busca que la infraestructura concentrada en la zona cumpla con los requerimientos necesarios para su correcto desplazamiento peatonal (Pozueta Echavarri, y otros, 2013).

Aprovechamiento del suelo

Los pasos peatonales normalmente tienen una medida de 2-3 metros, siendo esta de menor en comparación a una vía destinada para el flujo vehicular convencional. De modo que, al comparar la concurrencia vehicular con la peatonal, esta última disminuye gradualmente, el área empleada y con un mayor número de usuarios, en comparación a un flujo en una vía netamente vehicular.

Figura 50
Ventajas de implementar una ciudad caminable



Nota. Ventajas de una ciudad donde se basa en el usuario- caminable "caminable "[Mapa].

RELACIÓN ENTRE LA PROPUESTA Y EL PROBLEMA ABORDADO ESTRATEGIAS DE IMPLANTACIÓN

Estrategia 1

Para el planteamiento de la primera estrategia de diseño, se recurre al documento de los indicadores y condicionantes de Barcelona, señalando la aplicación del Urbanismo Ecológico, y como este puede modificar en gran medida el espacio público en una ciudad, pues en el PDOT de Pelileo, no se encuentra una normativa que haga referencia la problemática presentada.

Calidad del espacio Público- confort acústico

Como su nombre lo indica, se deriva del ruido y la relación directa en la ejecución de actividades en la zona comercial. La toma de la muestra se limita a 3 por calle, durante un horario diurno, con actividad comercial, y transporte público. (Barcelona, 2014),

La población total= 24 614 habitantes en Pelileo, en la zona urbana proyectado al 2020 la población total es de 27 909 habitantes, considerando que la zona, comprende alrededor de 1 331 habitantes, en el área urbana, delimitada en anteriormente.

Valor mínimo de afección sonora diurna inferior a 65 dB (A) 60 %

Valor ideal de afección sonora diurna inferior a 65 dB (A) 75 %

Cacústico = (población con afectación sonora

diurna inferior a 65 dB(A)/ (población total) x 100
Cacústico = (149)/(1 331) x 100
Cacústico =11,19 %

Se determinó, que el ruido aceptable es de 11,19% en la zona de estudio, incumpliendo con el mínimo admisible del 60 %, partiendo de este resultado, se realiza diferentes estrategias de diseño, que modificarán y reducirán en gran medida el ruido en la zona.

-Priorización de circulación peatonal por medio de cruces peatonales.

-Semaforización en zonas de conflicto.

-Pavimentos fono absorbentes.

-Utilización del arbolado, en este último, según Ochoa de la Torre (1999, como se citó en Influencia de la Vegetación en los Niveles de Ruido Urbano, 2009) deduce que, la vegetación en reducción del ruido es baja, pero en el efecto psicológico que resulta es totalmente positivo en el usuario, pues se genera un efecto de visual frente a las personas afectadas y el ruido.

Estrategia 2

Espacio Público y habitabilidad - accesibilidad del viario

Como ya se ha mencionado el siguiente indicador, consiste en la que cada uno de los tramos de las calles deberá poseer un ancho establecido en sus aceras, y una pendiente accesible, pues, como señala en el PDOT de Pelileo, las aceras como mínimo son de 2 metros (GAD, 2014). De modo que, se tomará los crite-

rios del indicador, y normativa vigente, proyectando una mayor inclusión hacia el peatón (Barcelona, 2014).

Accesibilidad excelente, pendiente < 5 % y aceras de más de 2,5 m

Accesibilidad buena, pendiente < 5% y una acera de más de 2,5 m

Accesibilidad suficiente, pendiente < 5% y una acera de más de 0,9 m

Aviario = (Tramos de calle (metros lineales) con accesibilidad suficiente buena o excelente) / (tramos del viario total (metros lineales)) × 100

$$\text{Aviario} = 1426,03\text{ml} / (1426,03 \text{ ml}) \times 100$$

Aviario= al 100%,

Se considera pertinente no considerar la inclinación de los tramos, pues en relación con el indicador, este se excede con el 7,5 % en todo el tramo de la intervención.

Las estrategias de diseño con respecto a las aceras son las siguientes:

-Prolongar las aceras a los 2,50 m.

- Establecer una zona de servicio, y eliminación de cableado que no cumple una función específica.

-Iluminación peatonal.

-Eliminación total de graderío catalogado

como obstáculos en fachadas.

-Establecer un circuito de servicio, diferenciado para el acceso al mercado República de Argentina, guiado a comerciantes.

-Disponer las aceras al mismo nivel de la calle, siendo más inclusivos con los peatones.

Según el art. 197 del PDOT del cantón Pelileo, menciona que "No se pueden construir gradas, ni ningún elemento complementario a la edificación en las aceras, vías peatonales, portales ni retiros" (GAD, 2014).

- Se considera además el art. 59 del PDOT de Pelileo, el cual consiste en que:

Se garantiza el acceso de las personas con discapacidad al entorno físico, a instalaciones abiertas al público o de uso público, tanto en zonas urbanas como rurales; así como, la eliminación de obstáculos que dificulten el goce y ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad (GAD, 2014).

-Añadiendo que se puede incluir una sanción a los establecimientos que incumplan con obstáculos móviles y que afecten de una manera el circuito peatonal del tramo.

Art 273- Se prohíbe terminantemente el mezclar materiales de construcción manualmente sobre aceras y calzadas, quien inobserve esta disposición será sancionado con un Salario Básico Unificado del trabajador en general según la gravedad de

la infracción. Será responsabilidad de los propietarios y promotores de estos procesos, el dejar limpio el espacio público arbitrariamente utilizado (GAD, 2014).

Art. 277 De la supresión de barreras urbanísticas y arquitectónicas.- Es obligatorio el proporcionar la accesibilidad funcional y uso de lugares públicos y privados de la ciudad, a todas las personas en general y en especial a aquellas con discapacidad o movilidad reducida permanente o circunstancial, al suprimir obstáculos tanto en el plano horizontal (veredas o aceras), como en los cambios de nivel (gradas) y al incorporar elementos auxiliares que dificulten la libre circulación en cumplimiento del artículo 18 de la Ley Orgánica de Discapacidades constante en el Registro Oficial N° 796 del 25 de septiembre del 2012. (GAD, 2014).

Se deduce que las aplicaciones de cada una de las estrategias y la implementación de la normativa se aplique de manera paulatina.

Estrategia 3

Piezo eléctrica

Según Fernández Galeano (2018) el fenómeno ocurre, cuando la acción de compresión se realiza en un elemento generando chispas, obteniendo así energía. Para su aplicación, existe un material natural que se encuentra más fácilmente, en este caso titanio de barro.

En el proyecto se analizó la zona mayormente concurrida, siendo este, el mercado República de Argentina, y su vez se planteó, que

la zona se establezca el piezoeléctrico, utilizado para la iluminación de toda la zona intervenida.

Estrategia 4

Podotáctil

INEN (2015) nos señala que, el piso catalogado como podotáctil, es un relieve que se encuentra en el suelo, y su función es plenamente para que el usuario sienta el elemento existente, y se guíe en su desplazamiento. Este elemento está creado para personas con discapacidad visual, y su desplazamiento en espacios públicos urbanos, dicho elemento puede ser empleado en: hormigón, caucho duro, mosaico, entre otros.

En el caso de estudio se empleó en color amarillo, pues en su empleo este debe ser un color que resalte, se considera que, la disposición del podotáctil deberá estar al mismo nivel del piso, y su altura constatará entre 3 mm -6 mm.

En la avenida Antonio Clavijo, se propondrá la Banda podotáctil guía, pues este se presenta en un recorrido exterior, en la zona urbana. Entre sus características se comprende que, su espesor es de 0,4m, y el distanciamiento entre relieve y relieve es de 25 mm.

Estrategia 5

La siguiente estrategia consiste en como incorporar arbolado urbano, de modo que se opta por recurrir nuevamente a los indicadores. Se realizó una comparativa de la superficie del viario público, y el porcentaje del volumen del verde urbano, correspondiendo al 10%. El arbolado urbano deberá ser de fácil de riego, y de bajo mantenimiento (Barcelona, 2014).

Tablero 3

Tabla de distribución del arbolado urbano

Calles	Área de aceras	Longitud	Ancho	Especie arbolado	Altura Máxima	Diámetro	Volumen visual	Volumen de copas	N. ideal de árboles 10%	Por aceras
Paso lateral – Juan de Velasco	2 672,20 m2	236,08 m	13,05 m	Mameluco	4 m	3 m	24 646,75 m3	21,68 m3	113	56
Juan de Velasco-Juan Vela	1020,74m2	70,06 m	14,3 m	Mameluco	4 m	3m	8 014,864 m3	21,68m3	36	18
Juan Vela-Luis Martínez	944 m2	68,7 m	14,00 m	Escobillón rojo	3 m	2,5m	7 694,4 m3	16,52 m3	46	23
Luis Martínez – Av. 22 de Julio	1 048,77 m2	74,49 m	13,75 m	Escobillón rojo	3 m	2,5m	8 193,9 m3	16,52 m3	49	24
Av. 22 de Julio-Antonio José de Sucre	922,58 m2	55,67 m	14,02 m	Escobillón rojo	3 m	2,5m	6 243,94 m3	16,52 m3	37	18
Antonio José de Sucre – Vicente Rocafuerte	963,71 m2	69,6 m	13,85m	Escobillón rojo	3 m	2,5m	7 711,68 m3	16,52 m3	46	23
Vicente Rocafuerte – José Mejía	972,84 m2	70,07 m	13,87 m	Escobillón rojo	3 m	2,5m	7 774,96 m3	16,52 m3	47	23
José Mejía – Quis Quis	1 079,79 m2	76,5 m	13,97 m	Escobillón rojo	3m	2,5m	8 549,64 m3	16,52 m3	51	25
Quis Quis – Calicuima	1 614,47 m2	79,69 m	19,85 m	Mameluco	4 m	2,5m	12 654,77 m3	21,68m3	58	24
Calicuima – Av. Confraternidad	2 348,60 m2	92,63 m	19,85 m	Mameluco	4 m	2,5m	14 709,644 m3	21,68m3	67	33

Espacio Público y Habitabilidad- Percepción espacial del verde Urbano

Volumen visual= longitud del tramo X el ancho de la calle X 8 de altura

Volumen de las copas = $4/3 \times \pi \times r^3$

PEverde= (superficie del viario público con un volumen superior al 10%) /(superficie del viario público total)

Estrategias empleadas

- Establecer mobiliario urbano
- Arborización dependiendo de la tabla anterior

Estrategia 6

Según el PDOT, en el apartado de, paradas completas, deben poseer Cubierta des-canso; Pueden incluir bancas o apoyos(re-cargaderas) para esperas breves; así como iluminación y algún elemento para el gráfico que informe la ruta del transporte y los horarios. (GAD, 2014).

Espacio Público- Habitabilidad

Para integrar los cambios que se quiere generar en la zona, con referencia a las paradas de bus, la investigación se apoya nuevamente de los indicadores, mismos que se nos señala que, deberán encontrar a no menos de 600 m a la redonda. (Barcelona, 2014).

Redes de movilidad <300mparada de bus, bicicleta, red peatonal (Barcelona, 2014)

Estrategias empleadas

-Paradas de bus completas

-300m de distanciamiento entre cada parada

Estrategia 7

Mobiliario inclusivo

Se establece el mobiliario inclusivo en la zona, donde se ubicarán en las zonas de cruce, al plantear un espacio público, para el ciudadano, podemos enfatizar en los mismos, haciendo más accesible la zona y dando una inclusión social total.

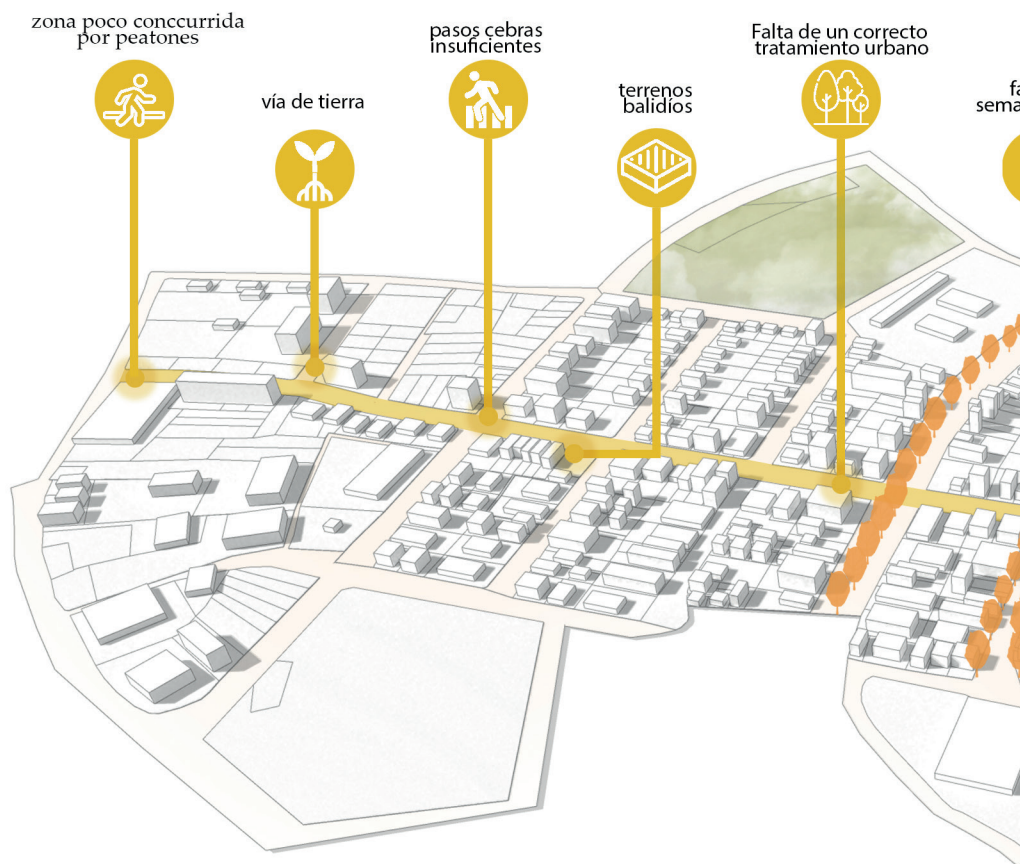
Se elabora mobiliario urbano, inclusión, que se utilizó en todos los tramos previamente divididos, además de que estos se acoplaron a los diferentes usuarios y sus necesidades. Por otro lado, en cada paso cebra, se establece mobiliario e información para personas no videntes, discapacitados, entre otros. Convirtiendo así al circuito en una zona inclusiva.

Estrategia 8

Hormigón permeable

Group (2017) la composición del hormigón permeable consta de cemento, arena, aditivos, y agua. Su propósito es que sea totalmente permeable, para que el agua de escorrentía cumpla su ciclo con normalidad. Para lograr su consistencia, el agregado fino debe estar en menor proporción en la mezcla aplicada. Entre sus beneficios, es la disminución del ruido producido por vehículos, además de no necesitar inclinación para la evacuación de agua.

Figura 51
Problemática



Nota. Se presenta las problemáticas de toda la zona de estudio " problemática "[Mapa].

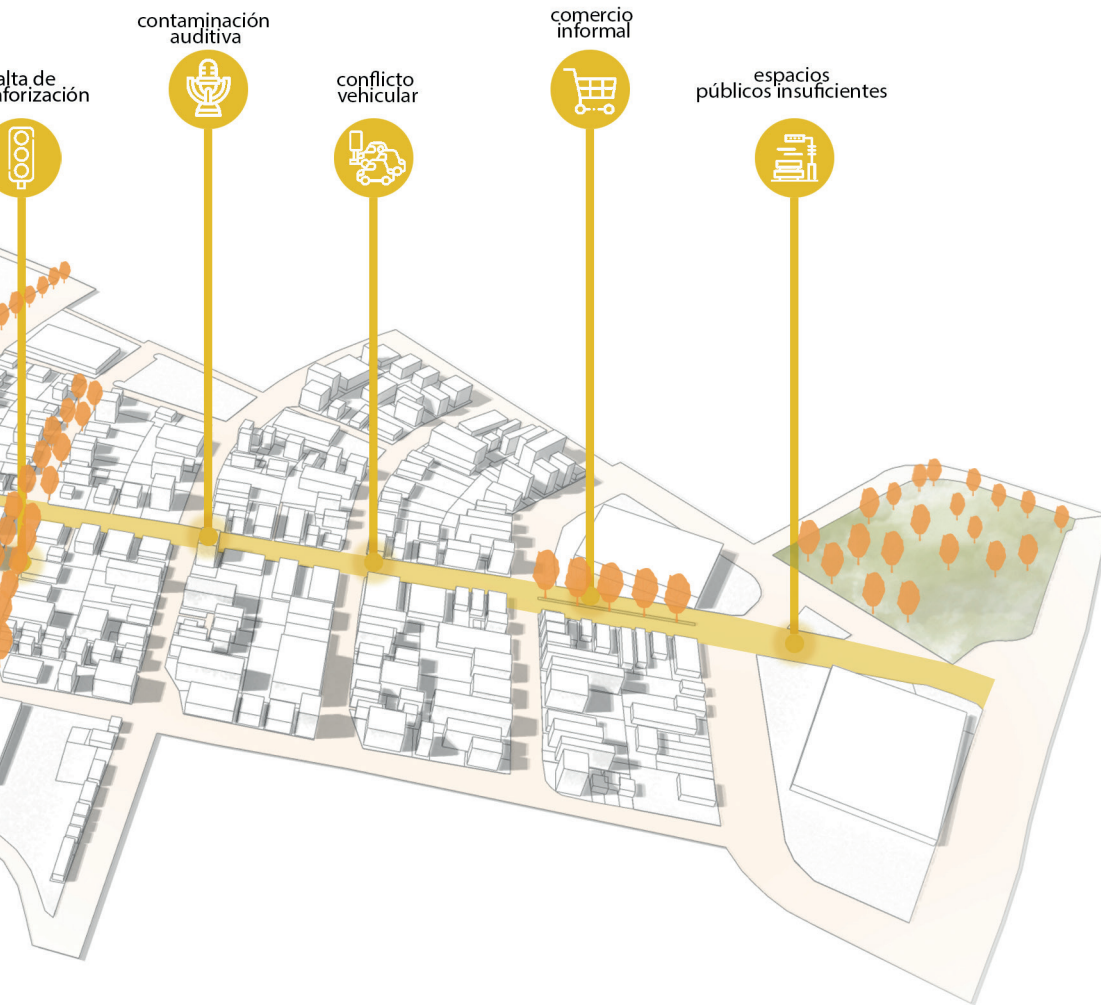
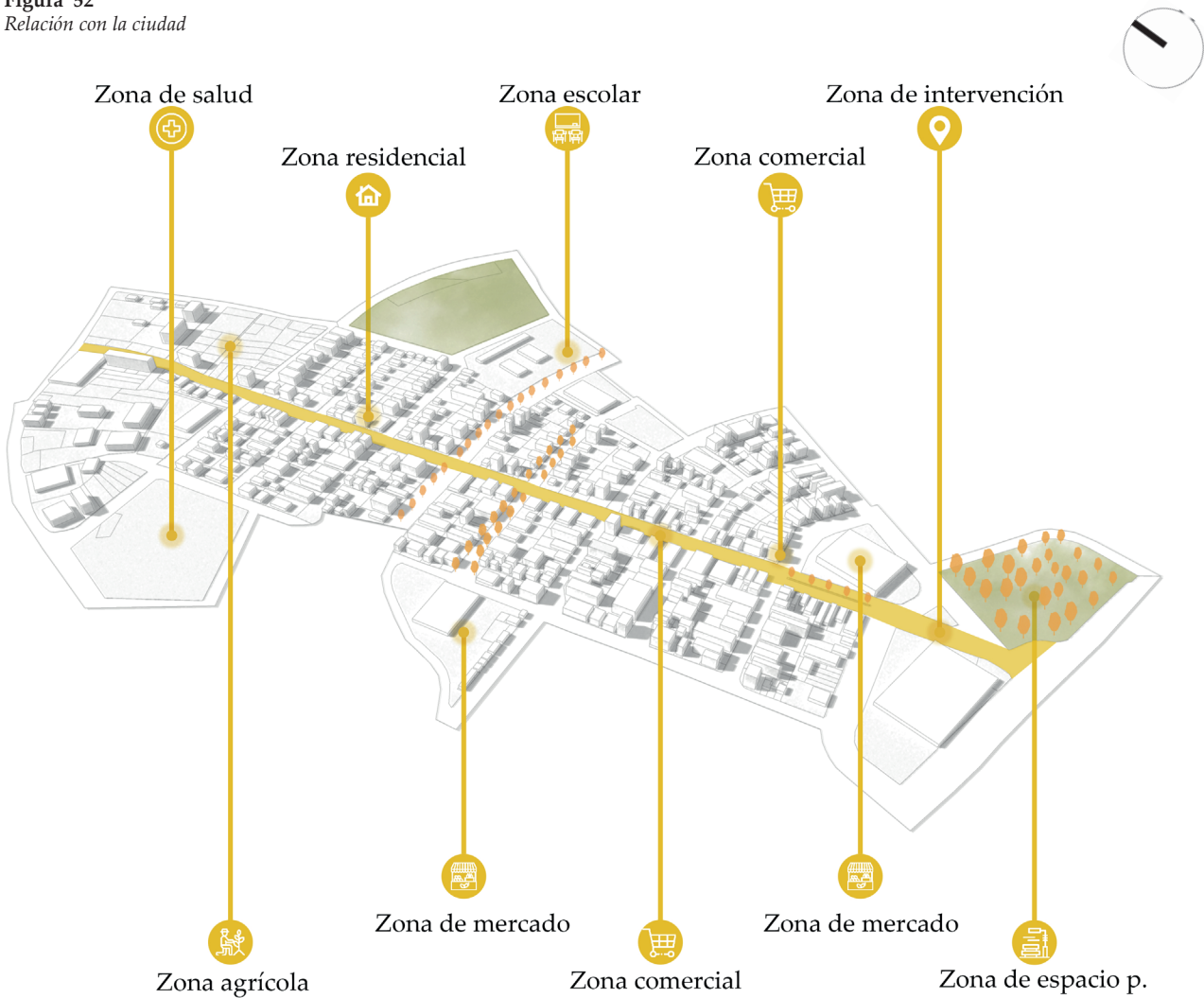


Figura 52
Relación con la ciudad

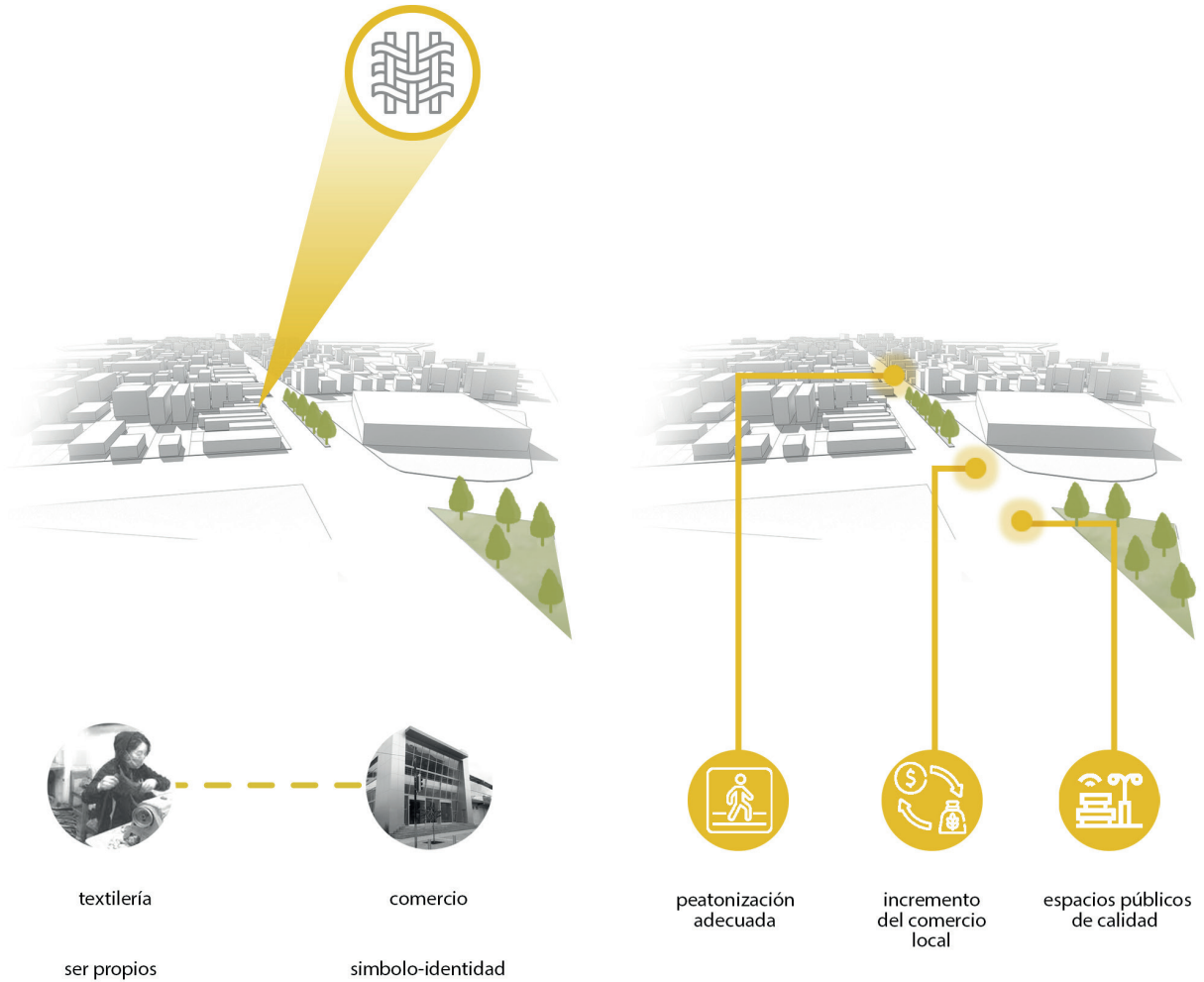


Nota. Relación de la zona de estudio con el entorno "ciudad" [Mapa].

Figura 53
Postura

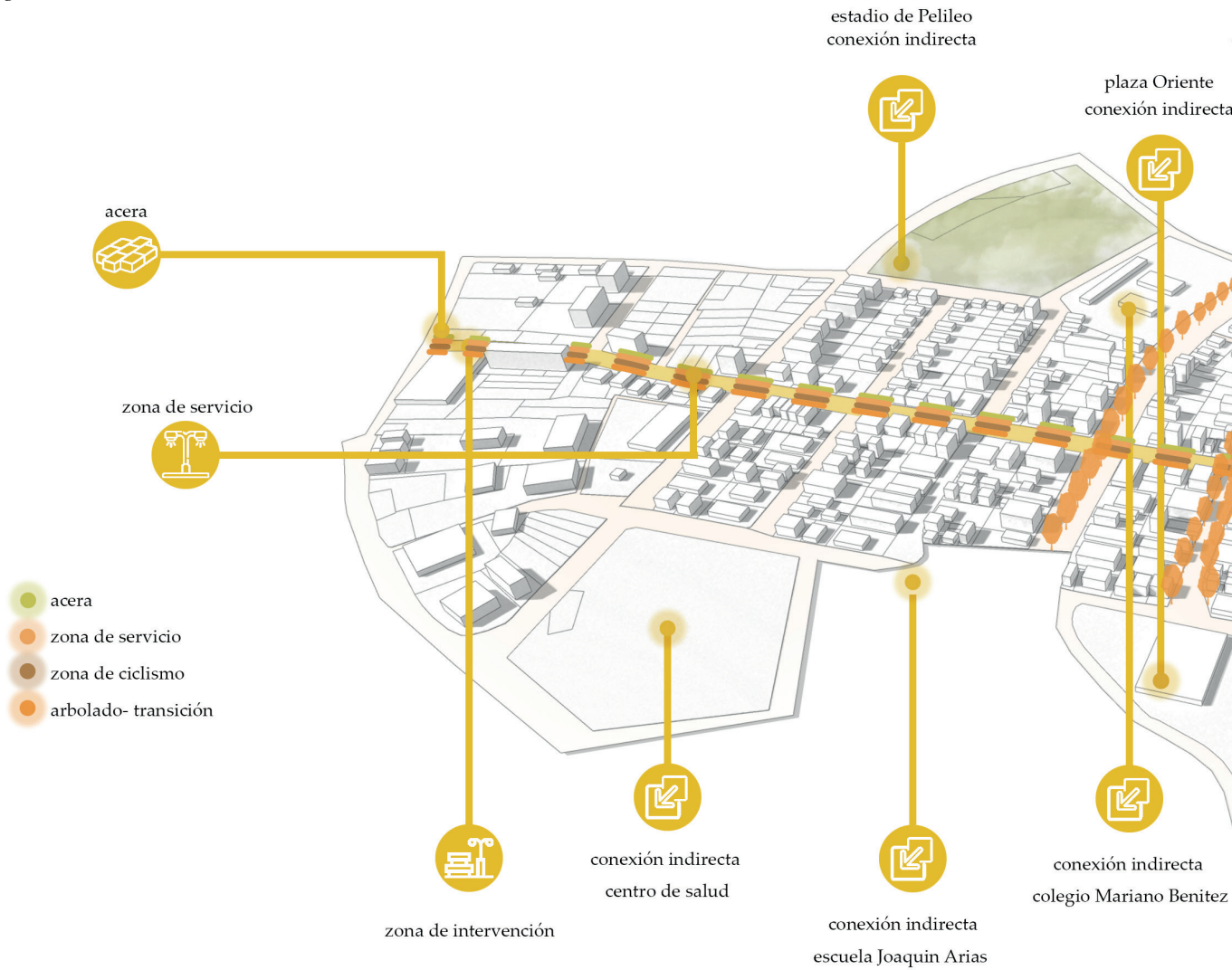
Fortalecer y mejorar el espacio público del peatón

Impulsar el uso peatonal y la activación del circuito



Nota. Relación entre concepto y el alcance del proyecto "postura" [Diagrama].

Figura 54
Lectura del lugar-directa indirecta



Nota. Relación entre la zona a intervenir y los hitos de la zona "directa-indirecta" [Mapa].



plaza 12 de Octubre
conexión indirecta

plaza 10 de Agosto
conexión directa

plaza 12 de Octubre
conexión indirecta

zona de movilidad alternativa

arbolado

conexión directa

mercado República de Argentina

conexión directa

parque Héroes de Paquisha

conexión indirecta
zona libre

DEFINICIÓN DE CONCEPTO

El concepto surge de la confección de los jeans en Pelileo, considerando que, su reconocimiento a nivel nacional es por ello. El entrelazado de las fibras es la idea fuerza del proyecto, de ahí que se subdivide entre la unión y la fluidez.

Por un lado, tenemos a la unión que se quiere generar entre el peatón, vehículo, espacio público peatonal, y el comercio de la zona, por medio de estrategias y normativas vigentes en Pelileo, considerando el contexto real. Por otro lado, presentamos la fluidez, esta se emplea en el circuito de la avenida Antonio Clavijo, que conecta varios hitos, y que su finalidad, es que el trayecto sea totalmente fluido, de modo que, se procede a dividir por tramos, considerando su uso de suelo, contexto y usuarios.

DEFINICIÓN DE COMPONENTES

La figura 51. Conoceremos más sobre las problemáticas del entorno en la avenida Antonio Clavijo, en todo su trayecto, desde su inicio hasta su final, y por qué las estrategias de diseño aplicadas en la propuesta.

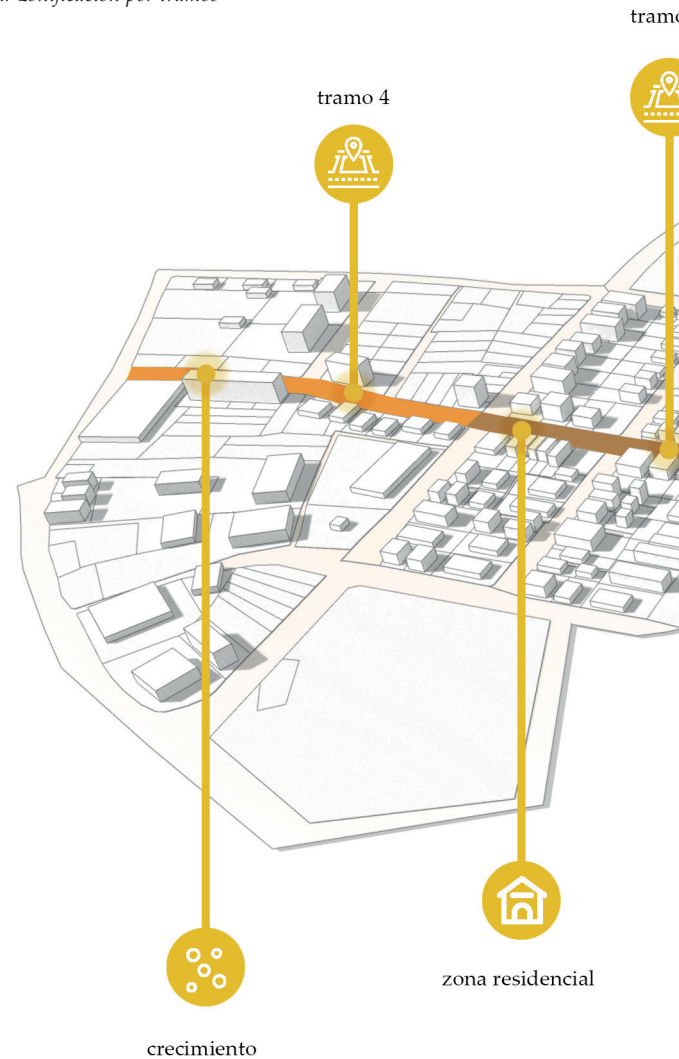
La figura 52. Nos señala los posibles acercamientos hacia la propuesta. Se procede a generalizar las diferentes zonas, por medio del uso del suelo e hitos, en la avenida Antonio Clavijo, resultando en: comercial, mixta (comercio/ vivienda), residencial, y dispersa, y cuyo propósito es proveer un mayor entendimiento de la zona, y las necesidades de proceder a dividir en tramos la intervención.

DEFINICIÓN DE CONDICIONANTES

La figura 53. Como condicionantes se presenta la postura, donde se analiza más detenidamente la elección de la idea fuera, que surge por el contexto general de la ciudad, y la identidad que se puede adquirir al momento del planteamiento urbanístico.

Figura 55

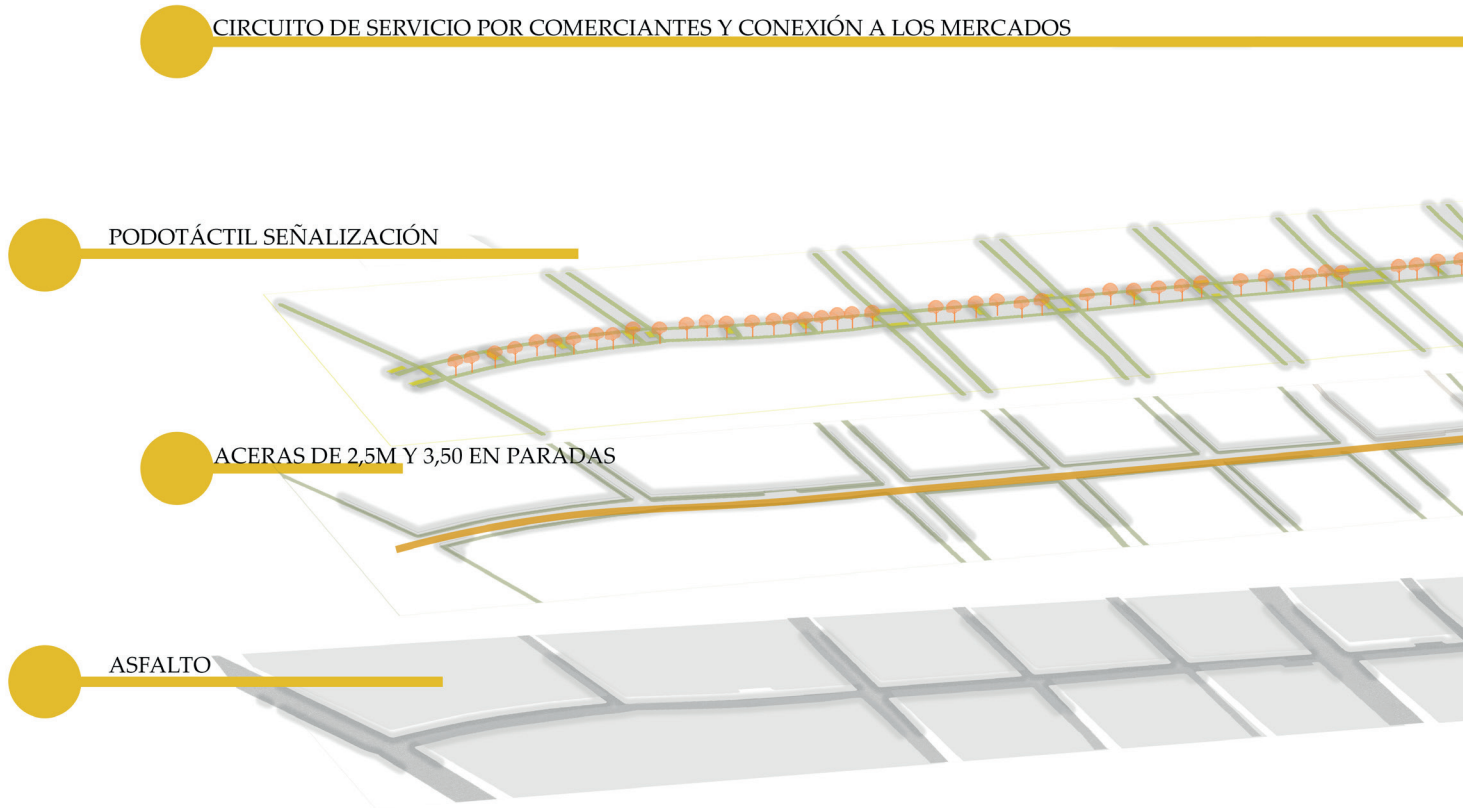
Lectura del lugar zonificación por tramos



Nota. División por tramos de la zona de estudio " tramos "[Mapa].



Figura 56
Plan masa



Nota. se establecen las estrategias en todos los tramos y sus componentes " propuesta "[Mapa],

Determinando además los alcances que se quiere realizar en la zona de estudio y el accionar siendo la unión y fluidez.

La figura 54. Se presenta los diferentes hitos y su relación directa e indirecta, con referencia a la avenida Antonio Clavijo. Se llevó a cabo un acercamiento parcial de los alcances de la propuesta, los cuales son: aceras del mismo nivel, zona de servicio, se plantea una ciclovía y por último el arbolado urbano, que se revaluaron conforme se presente las verdaderas medidas de la zona intervenida.

ZONIFICACIÓN

La figura 55. Para el planteamiento de la zonificación, se efectuó mediante tramos, dividiendo los diferentes contextos, usuarios de la Avenida Antonio Clavijo, además que la decisión de seccionar en 4 tramos se apoyó por el estudio de la zona correspondiente al uso del suelo, equipamientos.

Cabe resaltar que, se empleó un estudio previo sobre la lectura del lugar y los componentes directos e indirectos, apoyando la división de la avenida en 4 tramos, que cuenta con diferentes mobiliarios que benefician a cada uno de sus usuarios.

PLAN MASA

En la figura 56. Para el plan masa, y fundamentado con los anteriores análisis procedidos en la zona de intervención, se estableció una zona de servicio para el mercado República de Argentina, que conecta directamente con la avenida Antonio Clavijo, cuyo propósito del circuito, es que se mantenga lo más continuo, y no exista zonas de conflicto entre usuarios y comerciantes, al igual que se propone el mobiliario urbano, por medio de las estrategias, en cada tramo, para garantizar la accesibilidad del usuario.

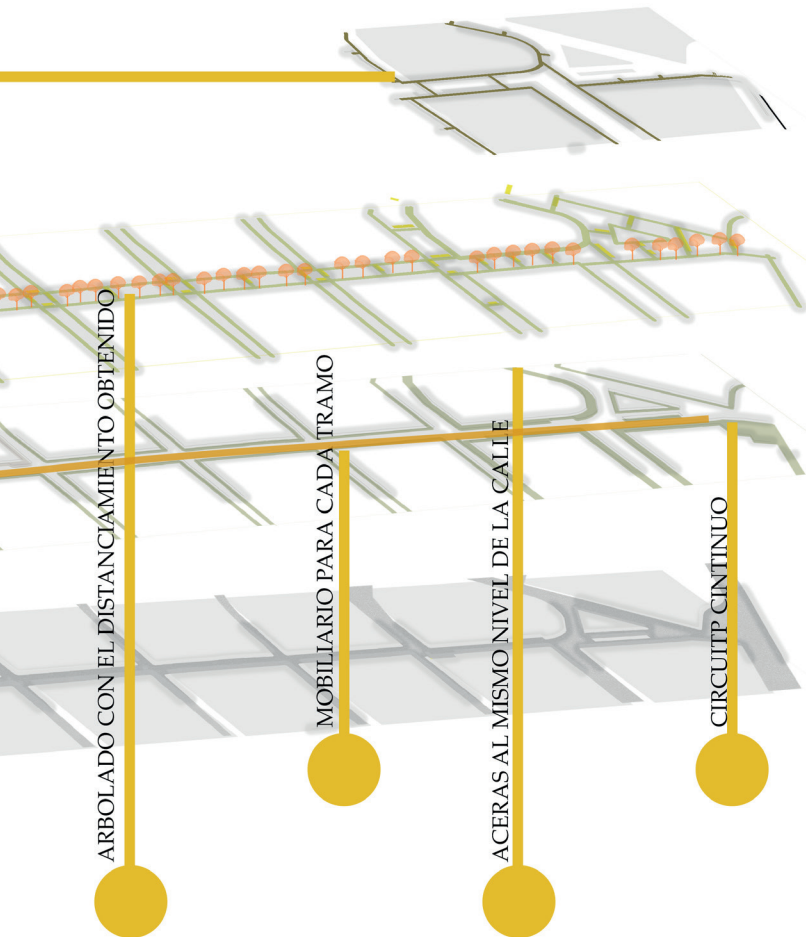
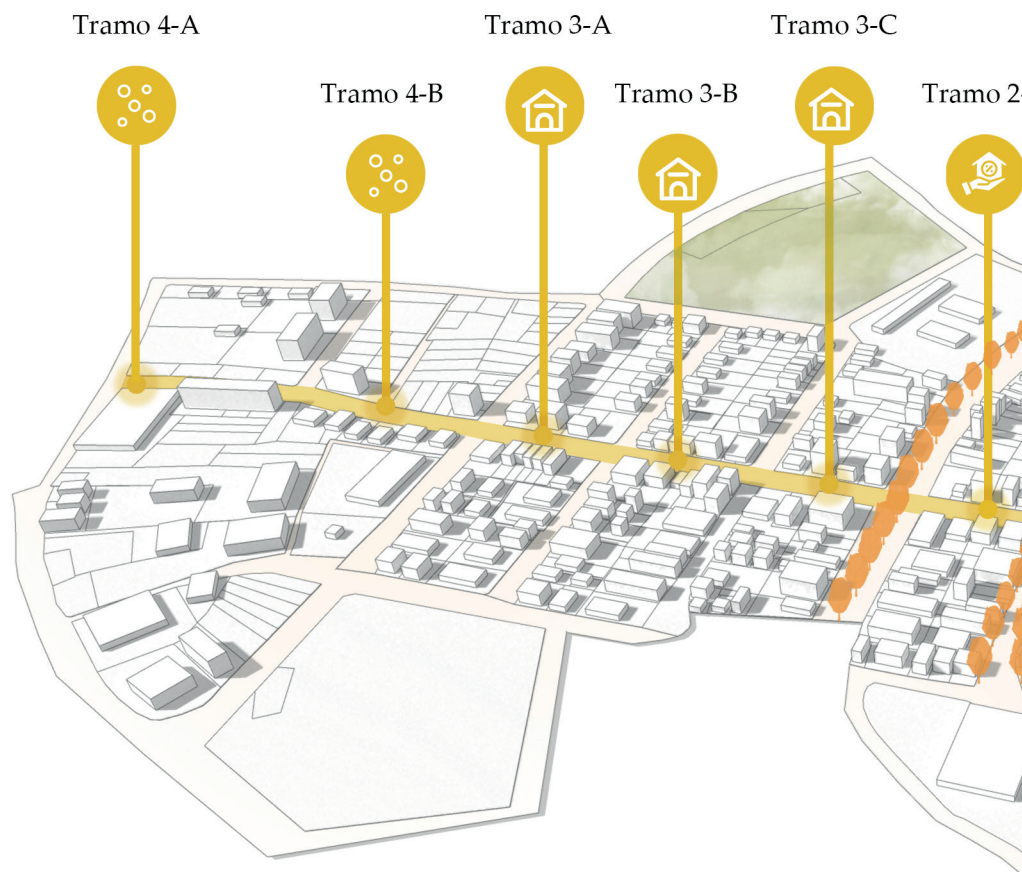


Figura 57
División de tramos para las ilustraciones



Nota. se subdividen los tramos, para la toma de decisiones en la zona "regeneración" [Mapa],

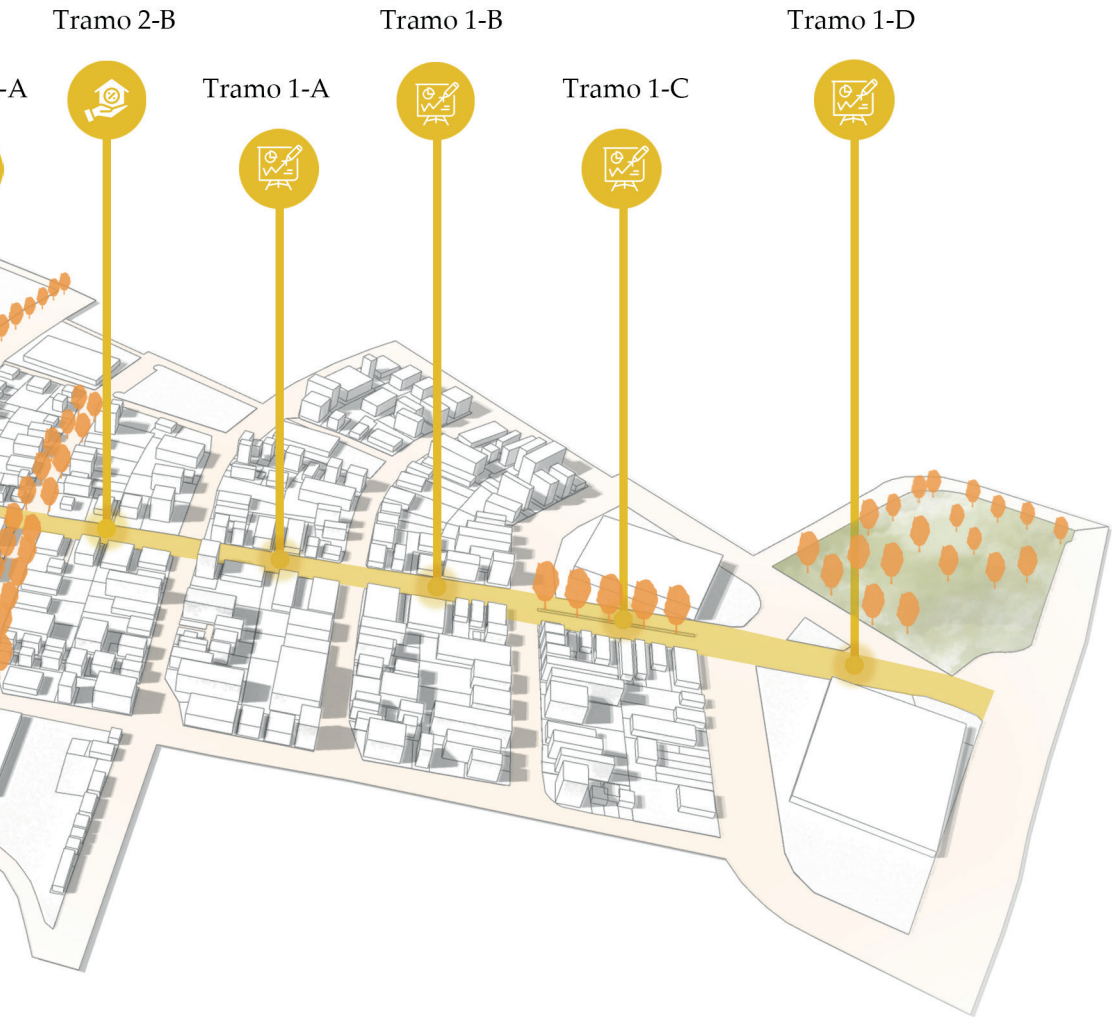
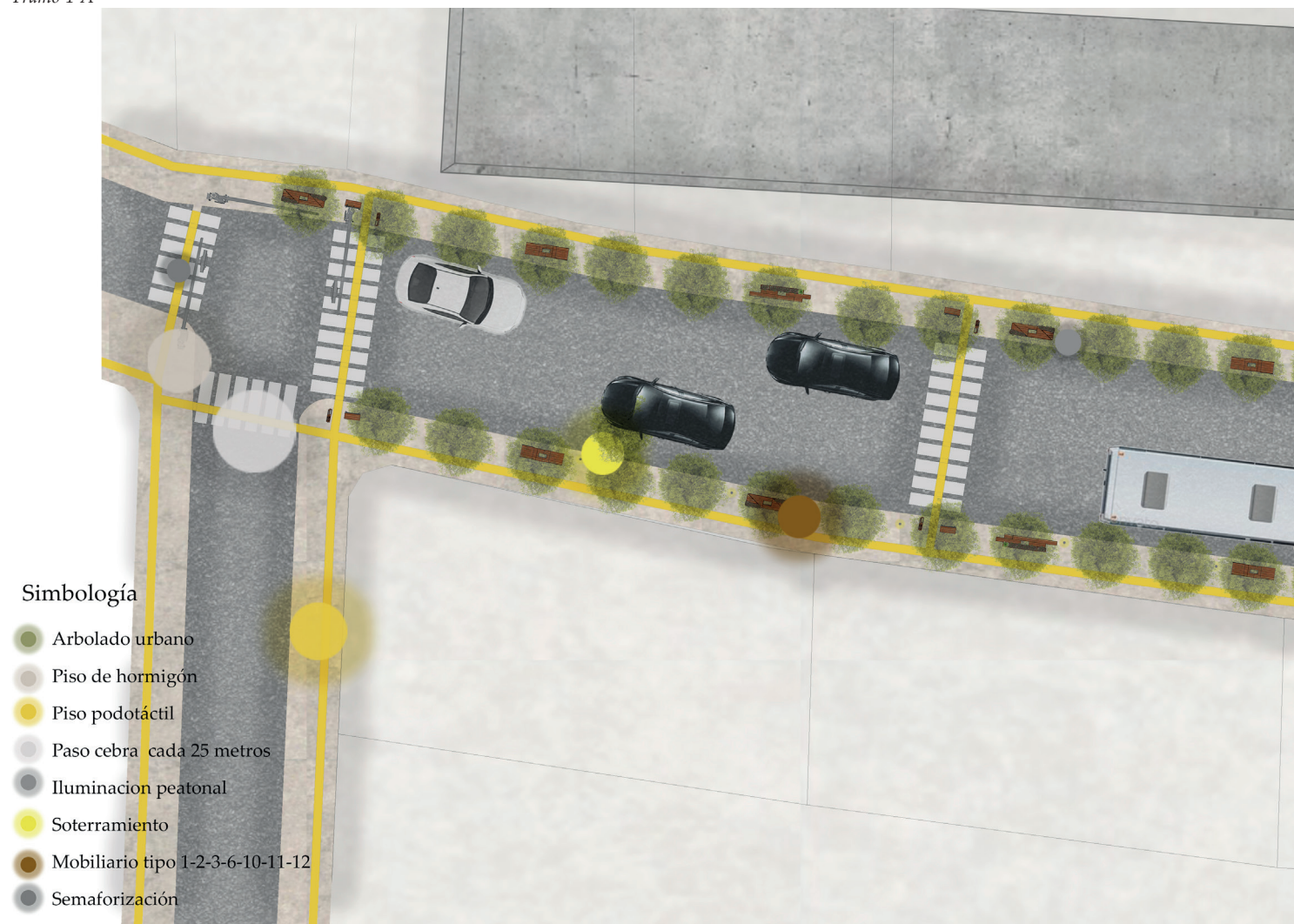


Figura 58
Tramo 4-A



Nota. Se presentan la propuesta del tramo 4-A con su respectivo equipamiento y estrategias equipamiento "[Mapa].

FALTA DE ESPACIO PÚBLICO PARA PEATONES Y SU MOVILIDAD EN LA
AVENIDA ANTONIO CLAVIJO PELILEO



FALTA DE ESPACIO PÚBLICO PARA PEATONES Y SU MOVILIDAD EN LA
AVENIDA ANTONIO CLAVIJO PELILEO



Figura 60
Tramo 3-A



Nota. Se presentan la propuesta del tramo 3-A con su respectivo equipamiento y estrategias equipamiento "[Mapa].



Figura 61
Tramo 3-B



Nota. Se presentan la propuesta del tramo 3-B con su respectivo equipamiento y estrategias "equipamiento" [Mapa].



Figura 62
Tramo 3-C



Nota. Se presentan la propuesta del tramo 3-C con su respectivo equipamiento y estrategias equipamiento [Mapa].

FALTA DE ESPACIO PÚBLICO PARA PEATONES Y SU MOVILIDAD EN LA
AVENIDA ANTONIO CLAVIJO PELILEO



Figura 63
Tramo 2-A



Nota. Se presentan la propuesta del tramo 2-A con su respectivo equipamiento y estrategias equipamiento "[Mapa].

FALTA DE ESPACIO PÚBLICO PARA PEATONES Y SU MOVILIDAD EN LA
AVENIDA ANTONIO CLAVIJO PELILEO



Figura 64
Tramo 2-B



Nota. Se presentan la propuesta del tramo 2-B con su respectivo equipamiento y estrategias "equipamiento" [Mapa].



Figura 65
Tramo 1-A



Nota. Se presentan la propuesta del tramo 1-A con su respectivo equipamiento y estrategias equipamiento "[Mapa].

FALTA DE ESPACIO PÚBLICO PARA PEATONES Y SU MOVILIDAD EN LA
AVENIDA ANTONIO CLAVIJO PELILEO



Figura 66
Tramo 1-B



Nota. Se presentan la propuesta del tramo 1-B con su respectivo equipamiento y estrategias "equipamiento" [Mapa].

FALTA DE ESPACIO PÚBLICO PARA PEATONES Y SU MOVILIDAD EN LA
AVENIDA ANTONIO CLAVIJO PELILEO



Figura 67
Tramo 1-C



Nota. Se presentan la propuesta del tramo 1-C con su respectio equipamiento y estrategias'equipamiento "[Mapa].

FALTA DE ESPACIO PÚBLICO PARA PEATONES Y SU MOVILIDAD EN LA
AVENIDA ANTONIO CLAVIJO PELILEO



Figura 68
Tramo 1-D



Nota. Se presentan la propuesta del tramo 1-D con su respectivo equipamiento y estrategias equipamiento "[Mapa].



ANÁLISIS POR TRAMO

TRAMO 4

En el tramo correspondiente a la figura 58-59, de la propuesta, y relacionando al estado actual. Se incorporó la semaforización en el Paso Lateral de Pelileo, y la calle Juan de Velasco, acompañado de romper velocidades y letreros de reducción de velocidad por la peligrosidad de la vía.

Posteriormente, se optó porque la acera este al mismo nivel de la calles debido a la accesibilidad e incrementando las aceras en un 25 %, con un total 2, 50 metros por acera y en parada de bus un 50 % correspondiendo a 4 metros.

Para el usuario, se implementa la iluminación peatonal con un distanciamiento de 8-10 metros, pues en el mobiliario propuesto este tiene una iluminación indirecta cubriendo la demanda de iluminación en todo el recorrido.

En el caso del paso cebra se decide que el mismo esté distanciado de entre 30 a 25 metros dependiendo de la longitud del tramo, permitiendo una mayor integración entre desplazamiento y circuito, cabe destacar que en cada cruce cebra existe mobiliario urbano orientado a personas no videntes, tanto para descanso como información, englobando la accesibilidad universal.

En las aceras se emplea hormigón permeable, para que el agua de escorrentía siga su curso natural, cumpliendo su ciclo del medio natural, combinado así la parte urbana con la sostenibilidad.

Siguiendo con la inclusión, se propuso el piso podotáctil de 40 cm de espesor, integrando al mobiliario inclusivo, en todo el recorrido.

En arbolado urbano sigue los indicadores, dando un total de 56 árboles por acera, comprendiendo así tramo 4-A y 4-B, cuyo distanciamiento es de 4,21 m de tronco a tronco. El soterramiento que se emplea en la zona brinda un mejor campo visual, además de no repercuta en el crecimiento del arbolado urbano.

El mobiliario está distanciado de entre 8 - 10 metros, pues es una zona de dispersión, pues su porcentaje de terrenos baldíos es de 9,79 % en la zona de estudio, además se implanta una cubierta en las paradas de buses a menos de 300 metros, infiriendo en la fluidez del tramo, y dando un mayor realce a la zona.

TRAMO 3

Comprende a las figuras 60-61-62, para la propuesta en esta zona, se consideró que es residencial, de modo que, para la incorporación de mobiliario urbano, se optó por mobiliario inclusivo y de convivencia.

Al igual que en el tramo número 4, el cruzar se torna complicado, por eso se procedió a colocar, semaforización de la zona, específicamente en las calles, Juan Vela, Luis Martínez, y la avenida 22 de Julio. Se añade que, en todos los tramos que se presentan semaforización, están acompañados de letreros adaptados para invidentes, permitiendo identificar en qué lugar se encuentra e indicaciones para cruzar, El comercio, (2014) afirma que, en el Ecuador, existen alrededor de 274 000 personas

no videntes, aumentando exponencialmente cada año, e indicando que su inclusión en zonas públicas y privadas es totalmente limitada, por consiguiente la finalidad de incorporar en el proyecto es la inclusión de todos los posibles peatones.

Además, las aceras se mantiene el mismo planteamiento anterior del tramo 4, correspondiente a 2,5 metros, y en parada de bus a 4 metros. El distanciamiento del mobiliario se reduce en gran medida de 4 a 5 metros, por el uso de suelo y porcentaje de edificabilidad, sin dejar de lado la iluminación peatonal de 8 a 10 metros.

El paso cebra se mantiene el mismo criterio de posicionar 3 por tramo A-B-C, dando una mayor comodidad al peatón. En la acera se mantiene el hormigón permeable por cuestión de escorrentía, que además viene de la mano con el piso podotáctil, que se encuentra incluido en el paso cebra, para una mayor comodidad del usuario.

El arbolado urbano corresponde a la estrategia de diseño 2, la cual establece que en el tramo 3-A por acera deberá contar con 18 árboles y distanciados con un 3,98 metros, implementando además el soterramiento en los tres tramos.

TRAMO 2

En la figura 63-64, en la propuesta, se decide por implementar los mismos condicionamientos del tramo 3, pero cuya diferenciación es la implantación de mobiliario combinado tanto residencial, como comercial, al ser un tramo mixto.

Su distanciamiento del arbolado urbano, correspondiente al tramo A-B es de 23 y 18 árboles correspondiente en la zona.

TRAMO 1

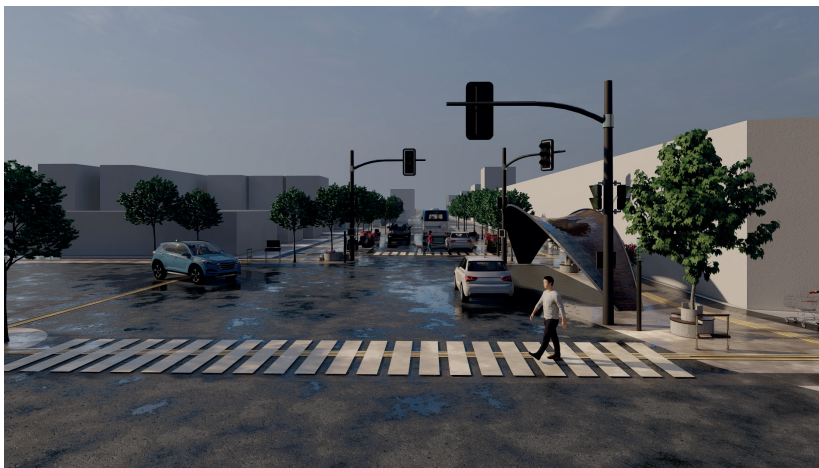
En la figura 65-66-67-68 se incluye todos los mobiliarios urbanos propuestos, por su repercusión y conexión entre los mercados y sus diferentes usuarios, adicionalmente se establece un circuito de servicio presente en el tramo C-D orientado a la accesibilidad al mercado República de Argentina dividiendo los circuitos peatonales y de servicio.

Figura 69
Tramo 1- volumétrico



Nota. Se presentan la propuesta del tramo 1-C con su respectivo equipamiento y estrategias "equipamiento" [Fotografía].

Figura 70
Tramo 1- volumétrico



Nota. Se presentan la propuesta del tramo 1-B con su respectivo equipamiento y estrategias "equipamiento" [Fotografía].

Figura 71
Tramo 2- volumétrico



Nota. Se presentan la propuesta del tramo 2-A con su respectivo equipamiento y estrategias equipamiento "[Fotografía].

Figura 72
Tramo 2- volumétrico



Nota. Se presentan la propuesta del tramo 2-A con su respectivo equipamiento y estrategias equipamiento "[Fotografía].

Figura 73

Tramo 3- volumétrico



Nota. Se presentan la propuesta del tramo 3-C con su respectivo equipamiento y estrategias "equipamiento" [Fotografía].

Figura 74

Tramo 3- volumétrico



Nota. Se presentan la propuesta del tramo 3-B con su respectivo equipamiento y estrategias "equipamiento" [Fotografía].

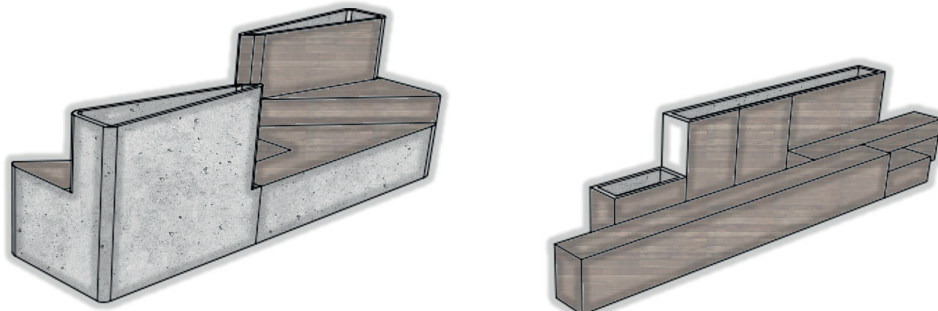
Figura 75
Tramo 4- volumétrico



Nota. Se presentan la propuesta del tramo 4-B con su respectivo equipamiento y estrategias equipamiento "[Fotografía].

DETALLES CONSTRUCTIVOS

Figura 76
Detalle constructivo1-2

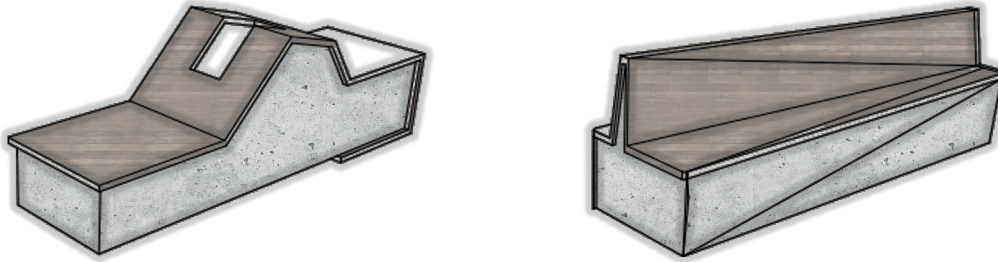


Nota. Se propone mobiliario Urbano para generar interacción social denominados 1-2" mobiliario "[Diagrama].

El siguiente mobiliario, guiado para todas las edades, proporciona en su gran medida las sensaciones y en su interior se establece arbolado al igual que sus jardines.

En el segundo es una zona de descanso, al igual accesible para todas las edades, contrastado con jardinerías, y siendo una zona de descanso.

Figura 77
Detalle constructivo 3-4

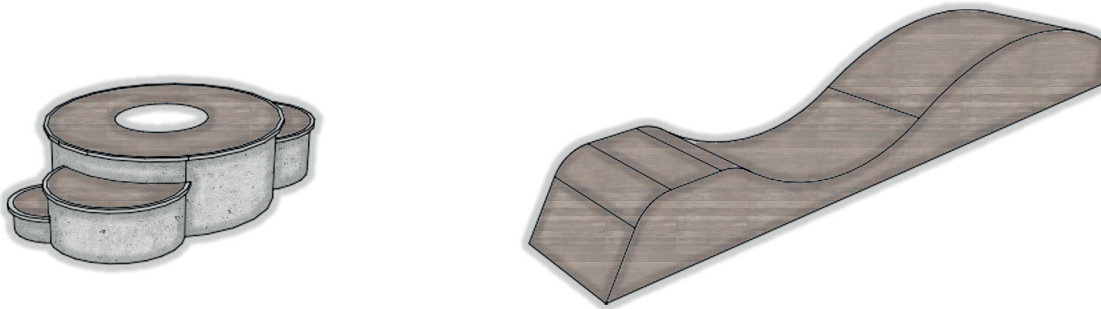


Nota: Se propone mobiliario Urbano para generar interacción social denominados 3-4' mobiliario "[Diagrama].

Otro mobiliario son las zonas de descanso, que se comparten en gran medida con el medio, dando una conexión entre ellos.

El mobiliario se guía para zonas de descanso, destacando su dinamismo y forma.

Figura 78
Detalle constructivo 5-6



Nota: Se propone mobiliario Urbano para generar interacción social denominados 5-6' mobiliario "[Diagrama].

El dinamismo, de coexistir y que este proporcione medidas inclusivas, hace que el mobiliario sea el adecuado para zonas comercia-

les, pues está diseñado para todas las edades. El movimiento del mobiliario invita al usuario a descansar e impulsar el uso del mismo.

Figura 79
Detalle constructivo 7-8

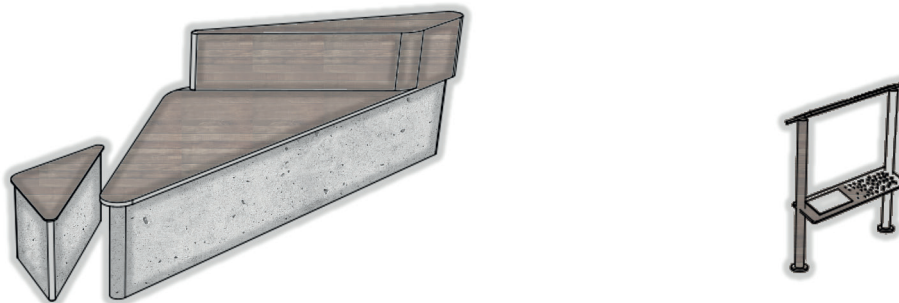


Nota. Se propone mobiliario Urbano para generar interacción social denominados 9-10 mobiliario "[Diagrama].

El mobiliario guiado para recreación de niños y adultos se encuentra estático, pero no deja de cumplir su función. Se establece un mobiliario exclusivo para

las paradas de bus propuestas en la zona. Accesible para todo tipo de usuarios.

Figura 80
Detalle constructivo 9-10



Nota. Se propone mobiliario Urbano para generar interacción social denominados 9-10 mobiliario "[Diagrama].

Se establece un mobiliario exclusivo para estudiantes, impulsando sitios de interacción social, y accesibilidad.

Tablero para no videntes, se encuentran en cada cruce, además viene acompañado de indicaciones generales, tanto para adultos como niños.

Figura 81
Detalle constructivo 11-12



Nota. Se propone mobiliario Urbano para generar interacción social denominados 11-12' mobiliario "[Diagrama].

Bancas para personas no videntes, estás a su vez recalcan la disposición de la inclusión, además que su respaldar, sirve para informar a la ciudadanía sobre su ubicación actual.

Mobiliario universal, sirve de atractivo para incentivar el uso y desplazamiento peatonal.

CONCLUSIONES

El regenerar no solamente es, disponer de mobiliario, y arbolado, sino más bien este debe ser aplicado de manera fundamentada, y siempre teniendo en cuenta toda clase de usuario, pues el derecho a un espacio público de calidad. Es necesario para un desarrollo esencial y contexto social de las ciudades, de modo que, se espera un incremento de usuarios, más no los vehículos, proponiendo brindar espacios guiados y pensados para peatones, para su desarrollo, y más aún si la reactivación es un hecho.

El alcance de la investigación es la mejora del flujo peatonal, y potenciar espacios de calidad, en la avenida Antonio

Clavijo, aumentando gradualmente la productividad comercial, y mejorar la seguridad y confort del usuario.

REFERENCIAS

- 2016, B. (n.d.). CATEGORÍA HÁBITAT SOCIAL Y DESARROLLO. Retrieved from <https://www.arquitecturapanamericana.com/peatonalizacion-y-sociabilidad/>
- Albornoz, B. (2010). CATEGORÍA REHABILITACIÓN Y RECICLAJE. REHABILITACIÓN DEL MERCADO 9 DE OCTUBRE. Cuenca. Retrieved from <https://www.arquitecturapanamericana.com/rehabilitacion-del-mercado-9-de-octubre/>
- Amoroso Monsalve, M., Galvis Jáuregui, M., & Neira ÁLVAREZ, D. (2015). Espacio Público Sustentable.
- Andara, M and Abraham, Enrique. 2009. La formación del espacio público en América Latina. Universidad de Los Andes. Mérida : s.n., 2009.
- Barcelona, Agencia de Ecología Urbana de. 2014. Sistemas de Indicadores y condicionantes para ciudades grandes y medianas. [Online] 2014. <https://www.upv.es/contenidos/CAMUNISO/info/U0722854.pdf>
- Civeira, M. (2017). Daylighting: Enseñanzas de la recuperación de un arroyo entubado en Seúl. Cuenca, G. m. (2016). Cuenca red. Red de espacios dinámicos. Estudios previos. Cuenca. Retrieved from https://issuu.com/ecosistemaurbano/docs/tomo_1_parte_1
- Cueva González, L. M. (2004). Desarrollo económico y primacía urbana en América Latina. Una visión histórico comparativo. Buenos Aires: Clacso, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales. Retrieved from <http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/gt/20100930123442/5p2art1.pdf>
- Duarte Lemus, L. S. (2020). Revitalización del espacio público para el reconocimiento potencialización y valorización del patrimonio en Bocachi, Catagena. Universidad Piloto de Colombia, Bogotá. Retrieved from <http://repository.unipiloto.edu.co/bitstream/handle/20.500.12277/9774/Trabajo%20de%20grado.pdf?sequence=1&isAllowed=n>
- Fernández Galeano, Acxel Enrique. 2018. Estudio de sensores piezoeléctrico en aplicaciones de medición de fuerza. 2018.
- Fishman, R. (1994). Suburbanización y nuevas periferias. Perspectivas geográfico-urbanísticas.
- GAD, GAD Municipal del Cantón San Pedro de Pelileo. 2014. Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial. Pelileo : s.n., 2014.
- Gaja i Diaz, Fernando. 2005. Revolución informacional, crisis ecológica y urbanismo. Valencia : Universidad Politécnica de Valencia., 2005.
- Gorelik, Adrián. 2008. El romance del espacio público. Buenos Aires : Alteridades, 2008.
- Guzmán Alvarez, Carlos Santiago. 2015. Mejoramiento del nivel de actividad física en el personal sedentario de la Universidad Internacional del Ecuador por medio de un plan de actividades físicas programadas, periodo diciembre, 2014- febrero, 2015. Quito : s.n., 2015.
- Group, Euclip. 2017. Concreto poroso o concreto permeable. 2017.
- Hábitad, O. (2016). Regeneración Urbana. Madrid.
- Hora, La. 2021. Cuatro de cada diez ecuatorianos son sedentarios. La Hora. septiembre 12, 2021.
- INEN. 2015. Servicio Ecuatoriano de Normalización. [Online] Abril 2015. https://www.ecp.ec/wp-content/uploads/2017/12/norma_inen_2854_banda_podotactiles.pdf

Influencia de la Vegetación en los Niveles de Ruido Urbano. Posada, Martha Isabel, Arroyave, María del Pilar and Fernández, Carlos. 2009. 2009, Revista EIA.

Jiménez Domínguez , B. 2006. Urban Appropriation and Loose Spaces in the Guadalajara Cityscape. Nueva York : K. A. Franck & Q. Stevens, 2006.

Juaristi Linacero, J. M., & Aguado Moralejo, I. (2015). Conceptos de rehabilitación urbana. el caso del per del casco viejo de Bilbao. Retrieved from https://addi.ehu.es/bitstream/handle/10810/21229/TFG_IraeguiCuentas.pdf?sequence=1

Klee Oehlschlaeger, Maria Helena , et al. 2004. Prevalence of sedentarism and its associated factors among urban adolescents. 2004.

Lefebvre, H. (2017). Derecho a la ciudad.

Lerner , J. (2005). Acupuntura urbana. Barcelona: Iaac.

Loja, a. d. (2015). Regeneración Urbana del casco céntrico de la ciudad de Loja. loja. Retrieved from https://www.loja.gob.ec/files/image/dependencias/RegeneraionUrbana/memoria_tecnica_regeneracion_2015.pdf

Miguel Ángel , R. (2004). Lugares Urbano y Estrategias. Nobuko. Retrieved from <https://elibro.net/es/ereader/utiec/66352?page=2>

Molano Camergo, F. (2016, diciembre). Lefebvre a los análisis sobre la ciudad capitalista contemporánea. Retrieved from <https://www.redalyc.org/pdf/3459/345945922001.pdf>

Monocle's quality of life survey is an alternative top destinations for 2015. 2015. 2015.

Montevideo, I. d. (2019). Proyecto renovación urbana entorno mercado modelo. Retrieved from https://www.cnd.org.uy/sites/default/files/2019-11/PROYECTO_RENOVACION_URBANA_ENTORNO_MERCADO_MODELO_FASE_01_

web.pdf

Navas Perrone , M. G. (2019). La regeneración urbana implementada en Guayaquil y Barcelona. Desvelando la retorica proyectual del espacio público. 91-100. Retrieved from <http://www.scielo.org.co/pdf/biut/v29n3/0124-7913-biut-29-03-91.pdf>

Navas Perrone, G. (2012). El inicio de la regeneración urbana en Guayaquil.Un enfoque proyectual (1ra ed.). Quito, Ecuador. Retrieved from <https://biblio.flacsoandes.edu.ec/libros/digital/51256.pdf>

Páramo , Pablo , y otros. 2018. Avances en Psicología Latinoamericana. Bogota : s.n., 2018. Vol. 36, págs. 345-362.

Perez Caballero , A. (2015). Acupuntura Urbana intervención en la ciudad y participación: cuatro experiencias . Valencia .

ciudad paseable. Madrid : s.n., 2013.

proyectos, A. O. (2005, diciembre). Concurso Orquideorama. 74-77. Retrieved from <https://www.scielo.cl/pdf/arq/n67/art12.pdf>

Público, E. (2011). Puente Moises Paisajes Bajos .

Ochoa de la Torre, José Manuel . 1999. La vegetación como instrumento para el control microclimático. Barcelona : s.n., 1999.

Qiang , V., & Xin , “. (2019). PROJECT PROFILE. Shenzhen. Retrieved from https://static1.squarespace.com/static/5bbd32d6e66669016a6af7e2/t/5de9265c52923e5e4f27024f/1575560800836/BCJ+V3+IS1_Green+Cloud.pdf

Ricart , Núria and Remesar, Antoni. 2018. Reflexiones sobre el espacio público. Barcelona : s.n., 2018.

Rico Cejudo , R. (2008). Libertad y calidad de vida. Capacidades. Asociación de Estudios de Ciencias Sociales y Humanidades.

- Rueda Fuentes , A. (2020). Parques biblioteca: Recuperacion de zonas vulnerables en la ciudad de Barranquilla, Colombia. Universidad Politécnica de Valéncia, Valencia. Retrieved from https://riunet.upv.es/bitstream/handle/10251/159257/TFM%20PARQUES%20BIBLIOTECA.%20Recuperacion%20de%20zonas%20vulnerables%20en%20la%20ciudad%20de%20Barranquilla%2C%20Colombia._16062276282514783295221801964265.pdf?sequence=3&isAllowed=y
- Søholt , H. (2004). *Life, Spaces and Buildings - Turning the traditional planning process upside down.*
- Soler , D. (2010). *Ciudad y mercadería Logística Urbana.* Barcelona : Marge Books.
- Torres Tovar , C. A. (2019). *Bitácora Urbano.* Retrieved from http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0124-79132019000100007
- Urbana, P. (2014, Abril 14). Peatonalización de Times Square estaría lista en 2016. Retrieved from Peatonalización de Times Square estaría lista en 2016: <https://www.plataformaurbana.cl/archive/2014/04/14/peatonalizacion-de-times-square-estaria-lista-en-2016/>
- Urbana, P. (2015, Agosto 5). *Antes / Después: 30 fotos que demuestran que es posible diseñar pensando en los peatones.* Retrieved from *Antes / Después: 30 fotos que demuestran que es posible diseñar pensando en los peatones:* <https://www.plataformaurbana.cl/archive/2014/04/14/peatonalizacion-de-times-square-estaria-lista-en-2016/>
- Ureta Muñoz, C. (2017). *La regeneración urbana integral como estrategia para mejorar los barrios: evolución en el ámbito de andalucía en tiempos de crisis.* Escuela Técnica Superior de Arquitectura Universidad de Sevilla.
- Ureta Muñoz, C. (2017). *Regeneración Urbana integral como estrategia para mejorar los barrios : Evolución en el ámbito de Andalucía en tiempos de crisis.* Retrieved from file:///C:/Users/milip/Documents/TESIS%20DOCTORAL_Carolina%20Ureta%20Mu%C3%B1oz_2017.pdf
- Valladares , Reyna, Chávez , Martha and Moreno , Silvia . 2015. *Elementos de La Habitabilidad Urbana. Diversas visiones de la habitabilidad .* Puebla : s.n., 2015. pp. 15-39.
- Vega Cuesta, E. (2018). *Acupuntura Urbana en la Parroquia Chicán análisis del uso de suelo en el area urbana.* Cuenca . Retrieved from <https://dspace.ucacue.edu.ec/bitstream/ucacue/8340/1/VEGA%20CUESTA%20GUILLERMO%20ESTEBAN.pdf>
- Wong, J. (2018). *Urban Bloom / AIM Architecture + URBAN MATTERS.* Retrieved from <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/893837/urban-bloom-aim-architecture-plus-urban-matters>

Anexo 1: Ficha de observación tramo 2



 FACULTAD DE ARQUITECTURA ARTES Y DISEÑO		
FICHA DE OBSERVACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA AVENIDA ANTONIO CLAVIJO		
Fecha: 11 de enero del 2022	Elaborado por: Milagros Poaquiiza Salazar	
Localización:	Tipología:	
Provincia: Tungurahua	Calles: Av. Antonio Clavijo Vicente Rocafuerte – Av. 22 de Julio	Estado del tramo general: Regular
Cantón: Pelileo	Tramo: 2	Observaciones pertinentes: El tramo 2 es una zona mixta, tanto residencial, como comercial.
Barrio: Joaquín Áreas	Existencia de áreas verdes: Si – Baja	
Fotografías: 	Aceras: Irregulares Ancho: Inadecuado referente al PDOT- Pelileo. Alto: 0.18m Arbolado: Insuficiente Obstáculos: Móviles, fijos, Otros. Ancho de vía: 10 m Zona de servicio: 0.40 cm Eco tachos: No existe, pues se realiza recolección entre semana. Flujo de vehículos: Alta- Medio Invasión de aceras por parte de viviendas: Bajo	Mapa y ubicación de cada factor:  Corte 



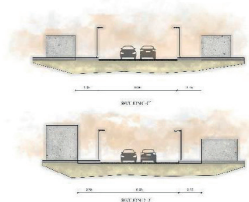

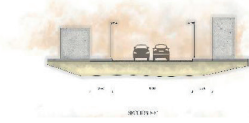
	<p>Seguridad: Media</p> <p>Mayor porcentaje de uso de suelo: Mixto-comercial/residencial</p>	
Especificaciones		
El cableado eléctrico es uno de los factores que degrada la ciudad, al igual que los comerciantes informales, a tal punto que se toman las fachadas, para la exhibición de su producto, llegando a ser un impedimento clave a la hora del circuito, en este espacio la concurrencia vehicular es menor al tramo 2, pero al igual que el mismo la dificultad de cruzar es totalmente considerable.		
Terrenos baldíos	Corresponde al 0,75 % en total del tramo edificado, Siendo alrededor de 3 terrenos baldíos.	
Fachadas en deterioro	Se encuentra en un punto medio, pues en su mayoría las fachadas adosadas de gran envergadura se encuentran enlucidas, y no con los materiales a la intemperie.	
Cableado eléctrico	A igual que en el tramo 1, este se presenta como una cantidad importante de cableado eléctrico, que en su gran mayoría no cumplen función, dicho cableado llega a ser excesivo, y poco controlado, a tal punto que crea una imagen desgastada de la zona.	
Rampas	Las rampas se encuentran en mal estado, al igual que la continuidad no existe, pues la transición, al tramo uno, estas no se encuentra con ninguna rampa, dificultando el uso de las mismas.	
Iluminación peatonal	Al igual que el tramo 1-2-3-4, estas son inexistentes, y se observa la iluminación vehicular en todo el tramo.	
Señalética (paso cebra)	El paso cebra en la avenida Antonio Clavijo, es regular, el problema radica en sus transversales, donde la pintura se encuentra totalmente desgasta, impidiendo que el usuario cruce con seguridad, pues al no existir una buena señalización el vehículo no respeta la distancia necesaria para su ocupación.	
Semaforización peatonal	No existe ningún tipo de semáforo peatonal, pues en su mayoría en la vía, de modo que, en días de feria, la zona se convierte en conflictiva y el ruido es totalmente invasivo.	
Estacionamientos	Los vehículos se encuentran de lado y lado, y en varios casos estos se colocan en rampas, siendo una problemática para que personas con discapacidad transiten.	
Parqueaderos privados de servicio	En días de ferias los vehículos llegan hasta el tramo 2, en ocupación de estacionamientos viales, y al no contar con un servicio particular, estos llegan a ser invasivos.	
Estado de la vía	El estado de la vía es bueno, pero las aceras cuentan con obstáculos fijos, como son gradas construidas por los comercios, que se toman en gran medida el espacio público, por ende, la continuidad se pierda.	

FALTA DE ESPACIO PÚBLICO PARA PEATONES Y SU MOVILIDAD EN LA AVENIDA ANTONIO CLAVIJO PELILEO

Arbolado o espacios públicos	El arbolado se encuentra principalmente en sus transversales, y en la avenida es totalmente inexistente.
Zona de servicio	La zona de servicio se presenta el alumbrado público, dejando de lado al usuario del circuito.
Otros.....	Los terrenos baldos no poseen ningún cerramiento, provocando la presencia de animales, y malos olores en la zona, al igual que visualmente se vea desgastado el tramo.
Observaciones	La concurrencia vehicular, y el movimiento económico del sector, acompañado de la falta de permeabilidad en fachadas, hace la zona sea insegura para el desplazamiento peatonal, llegando a ser una zona donde el único movimiento económico sea durante el día y en la noche pasa a ser una zona conflictiva.
Recomendaciones	Se procederá a establecer, parámetros, de semaforización, cruces, y eliminación total de los parqueaderos, se recomendará llegar a un acuerdo con el GAD de Pelileo con los comerciantes informales para la reubicación, de sus actividades.
Posibles intervenciones	Se realizará una limpieza del cableado total, tanto por compañías de electricidad, cable, internet, telefonía, e instituciones públicas, las aceras se establecerán al mismo nivel de las vías, con hormigón permeable, la finalidad de que la escorrentía procedente de la lluvia cumpla su ciclo, en la zona de servicio se implementará arbolado y además de mobiliario urbano que complemente el sector, y la eliminación parcial como prueba de los estacionamientos, si tiene una acogida esta será total, añadiendo de podotáctil en la zona y cuya finalidad es la inclusión del peatón.
Conclusiones	La zona es mixta, y al poseer dichas características. Se procederá a que los mobiliarios sean los necesarios y justos para la zona, al igual que el planteamiento de la regeneración de la zona, impulsando y mejorando el circuito, pues el mismo se relaciona de forma indirecta a la escuela Joaquín Áreas.

Anexo 2: Ficha de observación tramo 3

	FACULTAD DE ARQUITECTURA ARTES Y DISEÑO	
FICHA DE OBSERVACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA AVENIDA ANTONIO CLAVIJO		
Fecha: 11 de enero del 2022	Elaborado por: Milagros Poaquizza Salazar	
Localización:	Tipología:	
Provincia: Tungurahua	Calles: Av. Antonio Clavijo Av. 22 de Julio- Juan de Velasco	Estado del tramo general: Regular
Cantón: Pelileo	Tramo: 3	Observaciones pertinentes: El tramo 3 es una zona residencial, según el estudio del uso del suelo realizado anteriormente.
Barrio: Joaquín Áreas	Existencia de áreas verdes: No- inexistente	


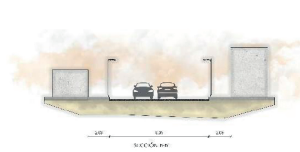
<p>Fotografías:</p> 	<p>Aceras: Regulares</p> <p>Ancho: Adecuado</p> <p>Alto: 0.18m</p> <p>Arbolado: Insuficiente</p> <p>Obstáculos: Móviles, fijos, fachadas, otros</p> <p>Ancho de vía: 9 m</p> <p>Zona de servicio: 0,40 cm</p> <p>Eco tachos: No existe, pues se realiza recolección entre semana.</p> <p>Flujo de vehículos Media</p>	<p>Mapa y ubicación de cada factor:</p>  <p>Corte</p> 
	<p>Invasión de aceras por parte de viviendas: Media</p> <p>Seguridad: Baja</p> <p>Mayor porcentaje de uso de suelo: Residencial</p>	
<p>Especificaciones</p> <p>Es una zona, donde principalmente su uso de suelo mayormente es vivienda, intercalado, además que, de manera indirecta, se encuentra conectado con el estadio y el colegio Mariano Benítez.</p>		
<p>Terrenos baldíos</p>	<p>En el tramo alrededor de 5 predios se encuentran baldíos, con un 1,25% con respecto a la zona de estudio.</p>	

Fachadas en deterioro	En su gran mayoría se encuentra en buen estado, pero existen excepciones donde sus fachadas dan un aspecto de inseguridad, repercutiendo en todo el trayecto.
Cableado eléctrico	El exceso del cableado afecta en gran medida no solamente el tramo sino toda la zona, y como esta es recibida en toda su extensión, se plantea una limpieza general.
Rampas	En cuanto al estado de las mismas es regular, en esta ocasión la trayectoria mejora considerablemente pues se mantiene una continuidad, pero al transicionar al tramo 4 estas se tornan confusas pues no sigue el mismo patrón de continuidad.
Iluminación peatonal	No existe en el tramo, y se presenta solamente alumbrado vehicular.
Señalética (paso cebra)	En la mayor parte del tramo, este se encuentra catalogado como malo, y en varias transversales llega a ser inexistente, permitiendo que el vehículo comprenda la zona necesaria para el desplazamiento peatonal.
Semaforización peatonal	No existe en ninguna intersección de la zona un cruce peatonal, lo que ocasiona que el riesgo de un accidente aumente.
Estacionamientos	Al igual que los tramos anteriores, este presenta una presencia frecuente de vehículos claramente puesta por existir un comercio bajo pasando a ser invasiva en toda la extensión, visualmente.
Parqueaderos privados de servicio	No existe un parqueadero particular, que proporcione dicho servicio.
Estado de la vía	El estado se cataloga como regular, además que en la calle Juan de Velasco, esta se encuentra en reparación, por lo que la propuesta se puede emplear el uso de hormigón permeable.
Arbolado o espacios públicos	El arbolado solamente podemos apreciar en la primera parte de del tramo correspondiente a la zona del mercado.
Zona de servicio	La zona de servicio alberga nada más que iluminarias públicas, y su clara falta de espacio e interacción social.
Otros.....	El arbolado público de la zona se hace presente en la avenida 22 de Julio.
Observaciones	
La falta de áreas verdes, mobiliario en el trayecto, incrementa la seguridad, y el uso del espacio público, dejando además su mantenimiento.	
Recomendaciones	
Mediante la normativa vigente se aplicará cambios en el tramo, acompañado de diferentes estrategias, proporcionando un al espacio público y como este deberá ser reinterpretado en otros contextos.	
Posibles intervenciones	
Se realizará una limpieza del cableado total, tanto por compañías de electricidad, cable, internet, telefonía, e instituciones públicas, las aceras se establecerán al mismo nivel de las vías, con hormigón permeable, la finalidad de que la escorrentía procedente de la lluvia cumpla su ciclo, en la zona de servicio se implementará arbolado y además de mobiliario urbano que complemente el sector, y dependiendo de las necesidades del usuario, añadiendo de podotáctil en la zona y cuya finalidad es la inclusión del peatón.	

<p>Conclusiones</p> <p>La zona prevalece la residencia, e índice de manera indirecta a varios espacios referenciales de la zona, el propósito es mejorar la zona pública, al grado de mejorar la afluencia se genere e incentivar el desplazamiento peatonal.</p>

Anexo 3: Ficha de observación tramo 4

		FACULTAD DE ARQUITECTURA ARTES Y DISEÑO FICHA DE OBSERVACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA AVENIDA ANTONIO CLAVIJO			
Fecha: 11 de enero del 2022		Elaborado por: Milagros Poaquizza Salazar			
Localización:		Tipología:			
Provincia: Tungurahua		Calles: Av. Antonio Clavijo Juan de Velasco- Paso Lateral		Estado del tramo general: Regular	
Cantón: Pelileo		Tramo: 4		Observaciones pertinentes: El tramo 4, se encuentra en crecimiento, pues no existe muchas intervenciones, pero las pocas que hay son considerables.	
Barrio: Joaquín Áreas		Existencia de áreas verdes: Si – media			
Fotografías:   		Aceras: Regulares Ancho: Adecuado Alto: 0.18m Arbolado: Insuficiente Obstáculos: Móviles, fijos, fachadas Ancho de vía: 9 m		Mapa y ubicación de cada factor:  Corte 	
		Zona de servicio: 0.40 cm Eco tachos: No existe, pues se realiza recolección entre semana.			
		Flujo de vehículos Baja			

	<p>Invasión de aceras por parte de viviendas: Bajo</p> <p>Seguridad: Media</p> <p>Mayor porcentaje de uso de suelo: Crecimiento</p>	
<p>Especificaciones El sector, es una zona donde los terrenos baldíos corresponden al 4,77% del total de la zona, y cuya expansión se encuentra en crecimiento, pues en su zona final del tramo esta se hace presente en el paso lateral de Pelileo.</p>		
<p>Terrenos baldíos</p>	<p>Corresponden a un total de 19 predios en el tramo, de modo que la dispersión en la zona se ve marcada.</p>	
<p>Fachadas en deterioro</p>	<p>Las pocas viviendas que se encuentran en la avenida presentan en sus fachadas laterales un descuido total, pues el material se encuentra expuesto, marcando visuales poco agradables.</p>	
<p>Cableado eléctrico</p>	<p>El problema del cableado eléctrico se hace notorio en todos los tramos, pues es un punto que la mayoría de las ciudades deja pasar por alto, e infringen de mal modo en el aspecto general de una ciudad.</p>	
<p>Rampas</p>	<p>Las rampas se hacen presente solamente en el pasaje, de ahí que, en las calles Juan de Velasco- Paso Lateral, su ausencia es notoria, rompiendo con la continuidad.</p>	
<p>Iluminación peatonal</p>	<p>La iluminación se orienta al vehículo, y deja de lado al peatón.</p>	
<p>Señalética (paso cebra)</p>	<p>El paso cebra se encuentra desgastado, y en transversales se encuentran inexistentes, dificultando al peatón en su desplazamiento.</p>	
<p>Semaforización peatonal</p> <p>Estacionamientos</p>	<p>No existe en ninguna intersección de la zona un cruce peatonal, lo que ocasiona que el riesgo de un accidente aumente. Los estacionamientos se encuentran en los lados de la vía, pero no generan conflictos notorios.</p>	
<p>Parqueaderos privados de servicio</p>	<p>No, existen parqueaderos, pues es una zona de crecimiento, y donde existen terrenos son utilizados para el cultivo, aunque es una zona urbanizada.</p>	
<p>Estado de la vía</p>	<p>La vía se encuentra en buen esta, y se señala que la calle Juan de Velasco, es una vía que se encuentra refaccionada, cabe resaltar que, para la propuesta del hormigón permeable, es posible.</p>	
<p>Arbolado o espacios públicos</p>	<p>Existe un déficit de arbolado urbano tanto en la avenida intervenida, como en sus transversales.</p>	
<p>Zona de servicio</p>	<p>Ocupada por el alumbrado público, y sí un previo tratamiento.</p>	
<p>Otros.....</p>	<p>El graderío, que se encuentra en la casa comunal, infringe el paso de accesibilidad en la zona, siendo esta un detonante para la regeneración.</p>	

Observaciones
La zona deberá ser abordada con mobiliario específico y acorde a las necesidades.
Recomendaciones
Se recomienda tomar en consideración al peatón, y como este se desarrolla en un entorno urbano, impulsando a ser parte de este.
Posibles intervenciones
Se realizará una limpieza del cableado total, tanto por compañías de electricidad, cable, internet, telefonía, e instituciones públicas, las aceras se establecerán al mismo nivel de las vías, con hormigón permeable, la finalidad de que la escorrentía procedente de la lluvia cumpla su ciclo, en la zona de servicio se implementará arbolado y además de mobiliario urbano que complemente el sector.
Conclusiones
Es necesario una intervención, pues la zona es céntrica, y su crecimiento será inminente, porque la vía atraviesa a la zona de norte a sur, catalogándola como colectora.

Entrevistas

Entrevista 1

Comerciante mercado República de Argentina- Sra. María Cunalata

1.- Considera segura la vía Antonio Clavijo en horarios de mayor movimiento económico (días de feria) 9:00 am – 17:00 pm.

No, porque hay mucho tráfico, las calles son angostas y las veredas de igual forma cosa que para los peatones no hay por donde caminar.

2.-Se siente seguro el transitar por la vía Antonio Clavijo, en días donde la feria no se realiza.

No me siento segura, hay mucha gente en días de feria, es peligroso y no hay por donde caminar.

3.- En cuanto a la parada de vehículos dispuestos para fletes y carreras, se siente seguro pasar por dicha transversal.

Los espacios de las paradas de las camionetas son muy estrechos y hay demasiado tráfico que es hasta peligroso. También hay muchas paradas en toda la avenida Antonio Clavijo y el tráfico es insostenible.

4.- Considera que el ancho de las aceras en la avenida Antonio Clavijo son adecuadas para la circulación peatonal, además debe considerar la accesibilidad universal (rampas).

No, son muy estrechas para la cantidad de personas que caminamos diario por ahí.

5.-Cree que la parada de transporte público se encuentra bien ubicadas, en la avenida Antonio Clavijo .

Por facilidad de llevar y traer nuestros productos, sí.

6.-Se siente seguro al ingreso de los merca-

dos.

Si es seguro, porque el espacio es más amplio también.

7.- Cree usted conveniente incorporar en el espacio público área verde, considerando la insuficiencia de este, en la avenida Antonio Clavijo.

Considero que no porque ahí se reduciría más el espacio de la vía.

8.- Qué opina sobre el comercio informal presente en días de feria, afecta en cierto punto la circulación de la zona.

Si afecta demasiado porque no hay libre movilidad y la gente se queda en las afueras y no ingresa al mercado que además tiene más espacio para caminar tranquilo y nos perjudican económicamente a las que trabajamos en el mercado.

9.- Considera que el desplazamiento peatonal por medio del espacio público (aceras), comerciantes invadan con gradas, maniqués, publicidad, entre otros, y ¿cómo este afecta en el recorrido del sector?

Si afecta porque pone en riesgo la vida de nosotros, que tememos que caminar por las calles porque en las aceras no hay espacio.

Entrevista 2

Residente de la zona- Sra. Clara Gómez

1.- Considera segura la vía Antonio Clavijo en horarios de mayor movimiento económico (días de feria) 9:00 am – 17:00 pm.

No, porque es peligroso y hay mucha gente y por lo tanto, hay inseguridad de dejar la casa sola.

2.- Se siente seguro el transitar por la vía Antonio Clavijo, en días donde la feria no se realiza.

No me siento segura, hay muchos vendedores informales y el espacio es pequeño para caminar e incluso peligroso.

3.- En cuanto a la parada de vehículos dispuestos para fletes y carreras, se siente seguro pasar por dicha transversal.

No me siento segura porque no hay semaforizaciones en esa zona y no respetan el cruce de peatones.

4.- Considera que el ancho de las aceras en la avenida Antonio Clavijo son adecuadas para la circulación peatonal, además debe considerar la accesibilidad universal (rampas).

No son adecuadas porque el espacio es muy pequeño para caminar considerando la cantidad de gente que hay diario y más en los días de feria que hay vendedores ambulantes.

5.- Cree que la parada de transporte público se encuentra bien ubicadas, en la avenida Antonio Clavijo .

Considero que no deberían ubicarse en un espacio tan estrecho porque interrumpen la circulación vehicular y hace que la gente se aglomere.

6.- Se siente seguro al ingreso de los merca-

dos.

Si me siento segura porque hay más espacio para caminar y la gente no se llena.

7.- Cree usted conveniente incorporar en el espacio público área verde, considerando la insuficiencia de este, en la avenida Antonio Clavijo.

Considero que si primero que con los espacios de áreas verdes va a haber un poco más de espacio para quienes caminan por ahí y porque mejoraría al ambiente por el smog de los carros.

8.- Qué opina sobre el comercio informal presente en días de feria, afecta en cierto punto la circulación de la zona.

Si afecta porque la gente se queda en las aceras y se amontonan y hace que no haya por donde caminar.

9.- Considera que el desplazamiento peatonal por medio del espacio público (aceras), comerciantes invadan con gradas, maniqués, publicidad, entre otros, y ¿cómo este afecta en el recorrido del sector?

Con los comerciantes hace que se llene las veredas y con sus productos no dejen caminar con tranquilidad sino por la calle y es peligroso.

Entrevista 3

Residente de la zona- Sra. Silvia Lescano

1.- Considera segura la vía Antonio Clavijo en horarios de mayor movimiento económico (días de feria) 9:00 am – 17:00 pm.

Considero una vía totalmente insegura, ya que por la comercialización que se realiza los días de feria existe mucha aglomeración peatonal, las veredas están invadidas por el comercio ambulante.

2.- Se siente seguro el transitar por la vía Antonio Clavijo, en días donde la feria no se realiza.

A pesar de que no se establezca el día feria siempre existe comercio informal en menor proporción y por ende no existe tranquilidad ni seguridad en las aceras.

3.- En cuanto a la parada de vehículos dispuestos para fletes y carreras, se siente seguro pasar por dicha transversal.

Sinceramente, a pesar de que se establece un área para fletar transporte, existe una gran cantidad de vehículos con servicio de transporte y la falta de semaforización hace que se vuelva un completo desorden.

4.- Considera que el ancho de las aceras en la avenida Antonio Clavijo son adecuadas para la circulación peatonal, además debe considerar la accesibilidad universal (rampas).

Desde este aspecto considero que en ancho de las aceras no provee una disponibilidad para tránsito de personas discapacitadas y peatones conjuntamente adicionando una dimensión amplia que se toma para la comercialización de productos informales.

5.- Cree que la parada de transporte público se encuentra bien ubicadas, en la avenida Antonio Clavijo .

Considero que para la cantidad de afluencia que posee esta zona, no se encuentra bien ubicada, ya que provoca congestión vehicular los buses de transporte urbano.

6.-Se siente seguro al ingreso de los mercados.

Sí, consideró que es seguro, ya que posee mayor organización, tanto los puestos como las áreas de tránsito peatonal para la comercialización de los productos.

7.-Cree usted conveniente incorporar en el espacio público área verde, considerando la insuficiencia de este, en la avenida Antonio Clavijo.

Pienso que este tipo de intervenciones serian adecuadas para mejor el espacio público porque no existe ningún tipo de áreas de descanso ni ósea en el sector.

8.-Qué opina sobre el comercio informal presente en días de feria, afecta en cierto punto la circulación de la zona.

Creo que esto es una verdadera problemática, ya que afecta la económica de los puestos dentro del mercado y sobre todo altera la imagen urbana, creando inseguridad y problemas de contaminación.

9.-Considera que el desplazamiento peatonal por medio del espacio público (aceras), comerciantes invadan con gradas, maniqués, publicidad, entre otros, y ¿cómo este afecta en el recorrido del sector?

La verdad existe una invasión a gran esca-

la, ya que la publicidad, los maniqués ocupan gran parte de las aceras haciendo imposible el transitar y sobre todo dilatando a las personas a transitar por la vía.

Entrevista 4

Miriam Guerrero- Residente

1.- Considera segura la vía Antonio Clavijo en horarios de mayor movimiento económico (días de feria) 9:00 am – 17:00 pm.

No es segura, existe mucha afluencia de gente y muchas veces no hay por donde transitar.

2.-Se siente seguro el transitar por la vía Antonio Clavijo, en días donde la feria no se realiza.

No es seguro porque cualquier día de la semana hay mucha congestión de personas porque las veredas son muy estrechas.

3.- En cuanto a la parada de vehículos dispuestos para fletes y carreras, se siente seguro pasar por dicha transversal.

Hay peligro de que exista algún accidente, ya que los señores de las paradas no respetan a los peatones y salen apurados, también porque las vías no tienen el suficiente espacio.

4.- Considera que el ancho de las aceras en la avenida Antonio Clavijo son adecuadas para la circulación peatonal, además debe considerar la accesibilidad universal (rampas).

No son adecuadas, son muy angostas y ade-

más se llena por los vendedores ambulantes.

5.- Cree que la parada de transporte público se encuentra bien ubicada, en la avenida Antonio Clavijo .

Para las señoras que trabajan en el mercado creo que, si porque está a la mano, pero para quienes vivimos ahí es un poco difícil porque la gente se amontona.

6.- Se siente seguro al ingreso de los mercados.

No, por la aglomeración de gente en feria, y por la inactividad en las noches.

7.- Cree usted conveniente incorporar en el espacio público área verde, considerando la insuficiencia de este, en la avenida Antonio Clavijo.

Si se ampliara la vía yo creo que, si fuera necesario, pero en este momento que las vías son muy estrechas no creo que sea necesario.

8.- Qué opina sobre el comercio informal presente en días de feria, afecta en cierto punto la circulación de la zona.

Me parece que se deberían regular las ventas ambulantes porque primero no hay por donde caminar, luego que la gente se acumula en varios puntos e incluso llega a ser peligroso para quienes vivimos a los alrededores.

9.- Considera que el desplazamiento peatonal por medio del espacio público (aceras), comerciantes

invadan con gradas, maniqués, publicidad, entre otros, y ¿cómo este afecta en el recorrido del sector?

Los vendedores siempre invaden las aceras con sus productos, y no respetan el único espacio que tenemos para caminar y, por lo tanto, tenemos que bajar a la vía y tratar caminar por ahí corriendo peligro.

Entrevista 5

Trabajador del GAD-Ing. Enrique Guzman

1.- Considera segura la vía Antonio Clavijo en horarios de mayor movimiento económico (días de feria) 9:00 am – 17:00 pm.

La calle en esos días cuenta con mayor flujo peatonal, vehicular y comercio informal por lo que se torna segura por la cantidad de personas e insegura, ya que el peatón no puede circular por las aceras debido a las barreras arquitectónicas.

2.- Se siente seguro el transitar por la vía Antonio Clavijo, en días donde la feria no se realiza.

El recorrido en esos días es un tanto acelerado, ya que al no existir afluencia de peatones la calle es desolada.

3.- En cuanto a la parada de vehículos dispuestos para fletes y carreras, se siente seguro pasar por dicha transversal.

Se debería rediseñar la parada de tal forma que brinde seguridad y tranquilidad al usuario.

4.- Considera que el ancho de las aceras en la

avenida Antonio Clavijo son adecuadas para la circulación peatonal, además debe considerar la accesibilidad universal (rampas).

Las aceras no tienen una dimensión que permita transitar al peatón de manera confortable, ya que cuentan con barreras arquitectónicas que disminuyen la fluidez, del tránsito y estas no consideran pendientes mínimas entre cambios de nivel.

5.- Cree que la parada de transporte público se encuentra bien ubicadas, en la avenida Antonio Clavijo .

No se encuentran correctamente ubicadas, ya que se encuentran implantadas en áreas desoladas, lo que genera que se encuentren en abandono.

6.- Se siente seguro al ingreso de los mercados.

Debido a la afluencia de personas y una adecuada iluminación, el acceso al mercado es segura para el peatón.

7.- Cree usted conveniente incorporar en el espacio público área verde, considerando la insuficiencia de este, en la avenida Antonio Clavijo.

La implementación de áreas verdes servirá de beneficio para la colectividad, ya que permitirá la interacción entre usuarios, permitirá el desarrollo de actividades de esparcimiento.

8.- Qué opina sobre el comercio informal presente en días de feria, afecta en cierto punto la circulación de la zona.

Se debería reubicar el comercio en módulos regularizados para que estos no afecten al tránsito peatonal y generen tráfico.

9.- Considera que el desplazamiento peatonal por medio del espacio público (aceras), comerciantes invadan con gradas, maniqués, publicidad, entre otros, y ¿cómo este afecta en el recorrido del sector?

Afectaría directamente al confort acústico y de saneamiento en el sector, ya que durante la feria el ruido generado por las actividades tiene desniveles altos, así como por el tráfico vehicular y es evidente que los espacios públicos quedan repletos de basura.

Entrevista 6

Trabajador del GAD- Ing. Mario Villena

1.- Considera segura la vía Antonio Clavijo en horarios de mayor movimiento económico (días de feria) 9:00 am – 17:00 pm.

Si debido a que existe gran afluencia de peatones y comercio informal.

2.- Se siente seguro el transitar por la vía Antonio Clavijo, en días donde la feria no se realiza.

No debido a que las calles están desoladas y el tráfico vehicular es inexistente.

3.- En cuanto a la parada de vehículos dispuestos para fletes y carreras, se siente seguro pasar por dicha transversal.

No debido a que la parada es muy reducida y al existir demanda de peatones por el servicio, el

espacio designado es insuficiente, por lo que se deberá rediseñarlo.

4.- Considera que el ancho de las aceras en la avenida Antonio Clavijo son adecuadas para la circulación peatonal, además debe considerar la accesibilidad universal (rampas).

Las aceras son estrechas por lo que dos o más personas no pueden circular por la acera, lo que dificulta el tránsito fluido de personas.

5.- Cree que la parada de transporte público se encuentra bien ubicadas, en la avenida Antonio Clavijo .

Existen demasiadas paradas de buses y se debería tecnificar para no generar más tráfico.

6.- Se siente seguro al ingreso de los mercados.

Si los espacios son amplios y con afluencia de personas, lo que brinda seguridad.

7.- Cree usted conveniente incorporar en el espacio público área verde, considerando la insuficiencia de este, en la avenida Antonio Clavijo.

No sería factible, ya que la vía quedaría demasiado estrecha.

8.- Qué opina sobre el comercio informal presente en días de feria, afecta en cierto punto la circulación de la zona.

Afecta de forma considerable, ya que los

usuarios que acuden al mercado no pueden tener un recorrido limpio, y afecta de forma directa a los comerciantes del mercado al no vender sus productos.

9.- Considera que el desplazamiento peatonal por medio del espacio público (aceras), comerciantes invadan con gradas, maniqués, publicidad, entre otros, y ¿cómo este afecta en el recorrido del sector?

Se crean barreras, lo que genera que los peatones empiecen a transitar por las vías, generando más tráfico y poniendo en riesgo su vida.



Facultad de
Arquitectura
Artes y
Diseño



Avenida Manuela Sáenz y Agramonte



+593 2-382-6970

2022