

**UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA
SEDE AZOGUES**



UNIDAD ACADÉMICA DE INGENIERÍA, INDUSTRIA Y
CONSTRUCCIÓN

CARRERA DE ARQUITECTURA

INFORME FINAL DEL PROYECTO PROFESIONAL DE GRADO PREVIO A LA
OBTENCIÓN DEL TÍTULO ACADÉMICO DE ARQUITECTO

TEMA:

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR:
TRAMO ENTRE LAS CALLES SERRANO Y TENEMAZA.

AUTOR: JENNY ELIZABETH GONZÁLEZ REINOSO

DIRECTOR: ARQ. LAURO MILTON VERDUGO ROMERO, MGS.

JULIO, 2019

AGRADECIMIENTO

Arq. Lauro Milton Verdugo Romero, Mgs.

Ing. Rómulo Ricardo Romero González, Mgs.

Universidad Católica de Cuenca Sede Azogues – Facultad de Arquitectura y Urbanismo.

Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Azogues.

DEDICATORIA

A Carlos, mi esposo

A Leonel, mi hijo

A Francisco y Zoila, mis padres

APROBACIÓN DEL DIRECTOR

En calidad de Director del Trabajo de Titulación Denominado **“Plan especial de actuación urbana en la calle Simón Bolívar: tramo entre las calles Serrano y Tenemaza”**, elaborado por la Sra. Jenny Elizabeth González Reinoso, con C.I. 030271736-8, egresada de la Unidad Académica de Ingeniería, Industria y Construcción, Carrera de Arquitectura y Urbanismo, declaro que el mismo fue dirigido observando los aspectos establecidos en el reglamento de la normativa vigente; y por tanto está aprobado.

F: _____

Arq. Lauro Milton Verdugo Romero, Mgs
Director del trabajo de Titulación

CETIFICADO DE AUTORÍA

El presente proyecto investigativo de trabajo de titulación previo a la obtención del título de Arquitecto, cuyo tema es: **“PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR: TRAMO ENTRE LAS CALLES SERRANO Y TENEMAZA”**, corresponde al proyecto de investigación del autor, además certifico que he cumplido con todas las observaciones realizadas por el tribunal evaluador.

F: _____

Jenny Elizabeth González Reinoso

ESTUDIANTE

CI: 0302717368

ÍNDICE GENERAL

RESUMEN	13
ABSTRACT.....	14
LINEAMIENTOS	15
A. Introducción	15
B. Objetivos de la investigación.....	16
B.1. General.....	16
B.2. Específicos	16
C. Hipótesis	16
D. Justificación.....	17
E. Metodología	19
CAPÍTULO I: MARCO TEÓRICO Y LEGAL	20
1.1 El Desarrollo.....	20
1.1.1 Delimitación del significado de desarrollo.	20
1.1.2 Tipos de desarrollo.....	22
1.2. Planificación	23
1.2.1 Concepto.....	23
1.2.2 Niveles de Planificación.	24
1.2.3 Figuras Utilizadas en la Planificación en el Ecuador.....	25
1.2.4 Definición de Plan Especial de Ordenación Urbanística.	27
1.2.5 Contenido de un Plan Especial.	27
1.2.6 Lo que busca un Plan Especial.	28
1.2.7 Determinaciones de los Planes Especiales de Ordenación Urbanística.	29
1.2.8 Mejoramiento y regularización de uso y ocupación de suelo urbano	31
1.2.8.1. Reordenamiento vial	31
1.2.8.2. Dotación de estacionamientos	46
1.2.8.3. Relocalización de usos de suelo incompatibles	51
1.2.9. Análisis de casos existentes sobre la elaboración de planes especiales de actuación urbana.....	54

1.2.9.1. Plan especial del corredor urbano av. Northia y vía a playa Manm San Cristóbal Galápagos.....	54
1.2.9.2. Modelo de calle compartida para implementación de un andador urbano en la avenida Miguel Hidalgo de Toluca, México.....	55
1.2.9.3. Plan Barrial La Floresta, Quito	57
1.2.9.4. Ciudades y Espacios Para Todos - Manual de Accesibilidad Universal, realizado por Boudeguer & Squella ARQ	58
1.3. La planificación y desarrollo.	58
1.3.1 Incidencia de la Planificación en el Desarrollo Urbano.	58
1.3.2 Importancia de la Planificación Urbana para el desarrollo.	59
1.4. Marco Legal.....	60
1.4.1 La Planificación en la Constitución	60
1.4.2 Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD).....	62
1.4.3 Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas (COPYFP).	62
1.4.4 Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo.....	64
1.4.5 Reforma a la Ordenanza que Sanciona el Plan del Buen Vivir y Ordenamiento Territorial del Cantón Azogues Uso y Ocupación de Suelo 2015.....	66
1.4.6 Ordenanza que regula la instalación, control y colocación de rótulos, publicidad y propaganda exterior en el Cantón Azogues.	76
CAPÍTULO II: DIAGNÓSTICO	81
2.1 Antecedentes.....	81
2.2 Objetivo	81
2.3 Delimitación del área de estudio	82
2.4 Identificación de Variables.	83
2.4.1 Vialidad	84
2.4.1.1. Calzada	84
2.4.1.2. Aceras.....	84
2.4.1.3. Diseño de Intersecciones	84
2.4.2. Dotación de Estacionamientos.....	85
2.4.3. Usos de Suelo	85
2.4.3.1 Usos de Suelo por Manzana	85

2.4.3.2. Anuncios Publicitarios	85
2.5 Proceso de análisis.....	85
2.5.1 Vialidad	86
2.5.1.1. Calzada	87
2.5.1.2. Aceras.....	89
2.5.1.3. Diseño de Intersecciones.	97
2.5.2. Dotación de Estacionamientos.....	102
2.5.3. Usos de suelo	110
2.5.3.1. Usos de Suelo por Manzana	111
2.5.3.2. Anuncios publicitarios	113
2.6 Clasificación de problemas	121
2.6.1 Identificación de Problemas	121
2.7 Características de los problemas	122
2.8 Metodología de jerarquización de problemas	124
2.8.1. Magnitud / Gravedad.....	124
2.8.2. Evolución esperada	125
2.8.4. Dimensionamiento de problemas.....	126
2.9 Fichas de problemas.....	126
2.9.1. Problemas identificados a través de la información obtenida mediante fichas de observación.....	127
2.9.2 Problemas identificados a través del análisis comparativo entre la Normativa de Uso de Suelo en la Ciudad de Azogues y Encuestas Prediales de los Usos de Suelo existentes en la Calle Simón Bolívar.	132
2.9.3 Problemas identificados a través del análisis comparativo entre la Ordenanza que regula la instalación control y colocación de rótulos, publicidad y propaganda exterior en el Cantón Azogues y Fichas de Observación Anuncios Publicitarios existentes en la Calle Simón Bolívar.....	134
2.10 Árboles de problemas.....	136
2.11 Jerarquización de problemas.....	142
CAPÍTULO III: PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR: TRAMO ENTRE LAS CALLES SERRANO Y TENEMAZA..	145
3.1 Antecedentes.....	145

3.2 Objetivo	145
3.3 Conceptos Básicos	145
3.4 Objetivo General 1	146
3.4.1 Objetivos Específicos 1	146
3.4.2 Estrategias 1	146
3.5 Objetivo General 2	148
3.5.1 Objetivos Específicos 2	148
3.5.2 Estrategia 2	148
3.6 Objetivo General 3	150
3.6.1 Objetivos Específicos 3	150
3.6.2 Estrategias 3	150
3.7 Objetivo General 4	152
3.7.1 Objetivos Específicos 4	152
3.7.2 Estrategias 4	152
3.8 Objetivo General 5	153
3.8.1 Objetivos Específicos 5	153
3.8.2 Estrategias 5	153
3.9 Objetivo General 6	155
3.9.1 Objetivos Específicos 6	155
3.9.2 Estrategias 6	155
CONCLUSIONES	157
RECOMENDACIONES	159
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	161
ANEXOS	165

ÍNDICE DE MAPAS

Mapa 2.1. Ubicación de la Zona Central Z7	82
Mapa 2.2. Ubicación de la Zona de Estudio Calle Simón Bolívar tramo comprendido entre las calles Tenemaza y Serrano	83
Mapa 2.3. Tramos considerados para el análisis.....	86
Mapa 2.4. Intersecciones consideradas para el análisis.....	97
Mapa 2.5. Manzanas consideradas para el análisis.	102
Mapa 2.6. Manzanas consideradas para el análisis.	110
Mapa 2.7. Manzanas consideradas para el análisis.	114

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1.1. Vía local con un solo carril sin parqueadero	34
Figura 1.2. Vía local con dos carriles sin parqueadero	35
Figura 1.3. Vía local con un carril de circulación y parqueadero lateral	35
Figura 1.4. Vía local con dos carriles de circulación y parqueadero lateral.....	36
Figura 1.5. Vía local con dos carriles de circulación y dos parqueaderos laterales.....	36
Figura 1.6. Intersección a nivel de calzada	38
Figura 1.7. Elementos de un cruce seguro.....	39
Figura 1.8. Intersección con acera continua y cebra transversal	39
Figura 1.9. Intersección a nivel de calzada, con aceras ensanchadas en las esquinas, delimitando el espacio de estacionamientos.....	40
Figura 1.10. Dimensión mínima de Acera	44
Figura 1.11. Elementos de la Acera	46
Figura 1.12. Tipos de Estacionamientos	49
Figura 1.13. Ubicación Geográfica del Cordón del Corredor Urbano Av.Northia y Vía a Playa Manm San Cristóbal Galápagos	55
Figura 1.14. Modelo de calle compartida para implementación de un andador urbano en la avenida Miguel Hidalgo de Toluca, México	56
Figura 1.15. Ubicación del Plan Barrial La Floresta, Quito.....	57
Figura 2.1. Problema A1.	136
Figura 2.2. Problema A2.	137

Figura 2.3. Problema A3.	138
Figura 2.4. Problema A4.	139
Figura 2.5. Problema B1.....	140
Figura 2.6. Problema C1.....	141
Figura 3.1. Propuesta de un cruce seguro.....	151

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1.1. Elementos de la Acera	47
Tabla 1.2. Dimensiones mínimas para puestos de estacionamientos según ángulo.	50
Tabla 1.3. Lugar de estacionamiento para automóviles normales	51
Tabla 1.4. Tipos de Usos de Suelo Cantonal.....	174
Tabla 1.5. Tipos de Usos de Suelo permitidos en la Calle Simón Bolívar según la Ficha	71
Tabla 2.1. Vía por tramo y según tipo.....	87
Tabla 2.2. Vía por tramo y según dimensión.....	87
Tabla 2.3. Material por tramo y según estado de conservación.....	88
Tabla 2.4. Señalética por tramo y según Tipo	88
Tabla 2.5. Señalética horizontal por tramo y según características que debe cumplir.....	89
Tabla 2.6. Acera Este por tramo y según Ancho	89
Tabla 2.7. Acera Este por tramo y según material	90
Tabla 2.8. Acera Este por tramo y según estado de conservación.....	90
Tabla 2.9. Acera Este por tramo y según contenido	91
Tabla 2.10. Acera Este por tramo y según elementos constitutivos.....	92
Tabla 2.11. Elementos de acera Este por tramo y según ancho.....	92
Tabla 2.12. Acera Oeste por tramo y según Ancho	93
Tabla 2.13. Acera Oeste por tramo y según material.....	93
Tabla 2.14. Acera Oeste por tramo y según estado de conservación.....	94
Tabla 2.15. Acera Oeste por tramo y según contenido	94
Tabla 2.16. Acera Oeste por tramo y según elementos constitutivos	95
Tabla 2.17. Elementos de acera Oeste por tramo y según Ancho.....	96
Tabla 2.18. Número de rampas por intersección	98
Tabla 2.19. Rampas por intersección según porcentaje (%) de pendiente	98
Tabla 2.20. Rampas por intersección y según estado de conservación.....	99

Tabla 2.21. Paso cebra por intersección y según ancho	99
Tabla 2.22. Paso cebra por intersección y según su estado de conservación	100
Tabla 2.23. Diseño de intersección y según tipo de elementos	100
Tabla 2.24. Señalética horizontal por intersección y según tipo.....	101
Tabla 2.25. Número de pasos cebra por intersección.....	101
Tabla 2.26. Paso cebra por intersección y según características que debe cumplir	101
Tabla 2.27. Número de plazas por tipo de usos del área según manzana	103
Tabla 2.28. Comparación de zonas de parqueo existentes y zonas de parqueo necesarias según las Ordenanzas de las Ciudades de Cuenca y Quito	105
Tabla 2.29. Déficit de plazas de parqueo por tipo de uso de suelo según manzana	108
Tabla 2.30. Número de predios según Manzana (valores absolutos y relativos).....	111
Tabla 2.31. Número de Usos de suelo por tipo según Manzana (valores absolutos y relativos)	112
Tabla 2.32. Número de Anuncios Publicitarios por y tipo según Manzana	115
Tabla 2.33. Número de Anuncios Publicitarios por Finalidad y según Manzana	116
Tabla 2.34. Número de Anuncios Publicitarios por Ubicación y según Manzana	117
Tabla 2.35. Número de anuncios publicitarios por forma de colocación según manzana ...	118
Tabla 2.36. Anuncios publicitarios por Dimensión y según Manzana.....	119
Tabla 2.37. Número de Anuncios Publicitarios por Tipo de Material según Manzana	120
Tabla 2.38. Ponderación de problemas según magnitud o gravedad	124
Tabla 2.39. Ponderación de problemas según evolución esperada	125
Tabla 2.40. Ponderación de problemas según urgencia de intervención.....	125
Tabla 2.41. Determinación del tipo de problema de acuerdo a la ponderación total	126
Tabla 2.42. Problema A1.....	128
Tabla 2.43. Problema A2.....	129
Tabla 2.44. Problema A3.....	130
Tabla 2.45. Problema A4.....	131
Tabla 2.46. Problema B1.....	133
Tabla 2.47. Problema C1.....	135
Tabla 2.48. Matriz de jerarquización de problemas	142
Tabla 2.49. Matriz de problemas jerarquizados.....	143

ÍNDICE DE FICHAS

Ficha 1.1. Usos de Suelo Permitidos en la Calle Simón Bolívar	70
--	----

RESUMEN

El presente trabajo tiene como finalidad elaborar una PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR: TRAMO ENTRE LAS CALLES SERRANO Y TENEMAZA, EN LA CIUDAD DE AZOGUES, éste, se desarrolla como requisito previo a la obtención del título de arquitecto y se enmarca en las líneas de investigación establecidas por el Centro de Investigación de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Católica de Cuenca Sede Azogues; el mismo, busca formular estrategias orientadas a mejorar la funcionalidad de la calle Simón Bolívar, en la ciudad de Azogues.

Para elaborar la investigación se revisa y analiza el marco teórico y legal relacionado con el tema propuesto; para el diagnóstico se delimita el área de estudio y se procede a identificar caracterizar y jerarquizar los problemas relacionados con la deficiente funcionalidad de la calle Simón Bolívar, mediante la recopilación de información, a través de: encuestas prediales, fichas de observación y tomas fotográficas.

Posteriormente, se procede a plantear objetivos generales, específicos y estrategias para solucionar los problemas identificados en el diagnóstico. Finalmente, como resultado del presente estudio, se formulan las conclusiones y recomendaciones.

Palabras clave:

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA - VIALIDAD -
ESTACIONAMIENTOS - USOS DE SUELO - SEGURIDAD PEATONAL

ABSTRACT

This study aims to elaborate an URBAN PERFORMANCE SPECIAL PLAN IN THE SIMÓN BOLÍVAR STREET: BETWEEN THE SERRANO AND TENEMAZA STREETS SECTION, IN AZOGUES CITY, this study is carried out as a prerequisite in order to obtaining the architect's degree and it is framed in the lines of research established by the Research Center of Architecture and Urbanism faculty of the Catholic University of Cuenca Sede Azogues; it seeks to formulate strategies aimed to improve the functionality of the Simón Bolívar street, in Azogues.

To develop this research work, the theoretical and legal framework related to the proposed topic was reviewed and analyzed. For the diagnosis, the study area is delimited and it continues with the identification and characterization of the problems which are related to the deficient functionality of the Simón Bolívar Street, through collecting information, with property surveys, observation cards and photographic images.

Afterwards, general and specific objectives and strategies to solve the problems identified in the diagnosis were presented. Finally, as a result of the present study, the conclusions and recommendations are formulated.

KEYWORDS: URBAN PERFORMANCE SPECIAL PLAN – ROAD TRAVEL – PARKING LOTS – SOIL USES – PEDESTRIAN SECURITY.

LINEAMIENTOS

A. Introducción

En la calle Simón Bolívar de la ciudad de Azogues se han elaborado varias actuaciones para mejorar su funcionamiento, la última intervención se dio en los años 2006-2007, a través de un proyecto de regeneración urbana, en el que se contempló el diseño y construcción de nuevas veredas. (Director de Planificación GAD Municipal Azogues , 2018)

Por otro lado, la calle Simón Bolívar es una de las más importantes y de mayor concentración de actividades: comerciales, laborales, institucionales y residenciales; por lo que se ha venido incrementando un mayor flujo de circulación peatonal y vehicular, generando inseguridad a la ciudadanía debido a la deficiente funcionalidad vial.

Para buscar solución a la problemática identificada en esta zona, es necesario hablar de planificación; al respecto, Carlos Matus afirma que:” La Planificación, es el acto reflexivo del ser humano antes de actuar, es decir es aquel: acto que precede y preside la acción” (Corral & Bécker, 2001)

La Constitución aprobada en 2008 recupera a la planificación y le otorga un papel decisivo en relación a temas directamente involucrados con el desarrollo humano en el Ecuador, tales son los principios contemplados en ella, el ejercicio de los derechos y los denominados “regímenes de desarrollo y del buen vivir”. Efectivamente, la Constitución en su Título VI “Régimen de Desarrollo”, Capítulo primero, “Principios generales”, Artículo 275, dice: “El Estado planificará el desarrollo del país para garantizar el ejercicio de los derechos, la consecución de los objetivos del régimen de desarrollo y los principios consagrados en la Constitución. La planificación propiciará

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

la equidad social y territorial, promoverá la concertación, y será participativa, descentralizada, desconcentrada y transparente. (Pauta, 2013, pág. 57).

En este contexto, es necesario elaborar un Plan Especial de actuación urbana para la calle Simón Bolívar que ayude a mitigar la problemática identificada, para este propósito, la metodología a utilizar es mixta, es decir documental y de campo.

B. Objetivos de la investigación

B.1. General

Proponer un plan especial de actuación urbana para el mejoramiento de la funcionalidad de la calle Simón Bolívar entre las calles Serrano y Tenemaza, a través de la identificación de los problemas relacionados con la misma.

B.2. Específicos

- Revisar el marco teórico y legal para la elaboración de planes especiales de actuación urbana.
- Diagnosticar los problemas relacionados con el funcionamiento en la calle Simón Bolívar.
- Proponer un conjunto de acciones para mejorar la funcionalidad de la calle Simón Bolívar.

C. Hipótesis

El plan especial de actuación urbana permitirá teóricamente mejorar la funcionalidad de la calle Simón Bolívar en el tramo comprendido entre las calles Serrano y Tenemaza.

D. Justificación

El presente trabajo de investigación se efectúa por la necesidad de identificar las diferentes causas y efectos de la deficiente funcionalidad de la calle Simón Bolívar, condición necesaria e indispensable para encontrar soluciones eficaces que permitan mitigar la problemática tratada.

Entre las posibles causas de la problemática abordada se pueden mencionar las siguientes:

- Reducido ancho de veredas.
- Inadecuada ubicación de bolardos.
- Incorrecto diseño de bordillos.
- Inadecuado diseño de calzada.
- Incorrecta solución de rampas peatonales
- Mal estado de adoquines y bolardos.
- Incumplimiento de la normativa para anuncios publicitarios.
- Falta de control sobre el mal uso de las veredas para exhibición y ventas de productos.

En base a la investigación a elaborar, se pretende orientar a la Municipalidad de Azogues respecto al ordenamiento y control del territorio, mismo que experimenta situaciones negativas en la configuración urbano-arquitectónica, donde se beneficiará toda la ciudadanía; pues, se ofrecerá un espacio en el que se puedan concentrar diferentes actividades y, así, mejorar el uso y ocupación del suelo, el rediseño vial en esta zona considerando las necesidades del lugar; todo esto contribuirá para incrementar la seguridad de los ciudadanos.

Se pretende contribuir con un plan especial de actuación urbana que permita su aplicación práctica, para mejorar la seguridad del peatón relacionada con el funcionamiento de las veredas en la calle Simón Bolívar en el tramo comprendido entre la calle Serrano y

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

Tenemaza de la ciudad de Azogues y así ayudar con el desarrollo y cumplimiento de las normas de la ciudad. Se debe destacar que, este proceso se podría replicar en otros sectores de la ciudad, desde el punto de vista metodológico

El tema que se plantea para la ejecución del trabajo de titulación es novedoso, ya que el GAD Municipal de Azogues nunca ha propuesto un plan especial para mejorar la seguridad en esta zona de la urbe, por lo que sería la primera vez que se realice un estudio de este tipo.

“La elaboración del trabajo investigativo es viable, pues cuenta con el apoyo del GAD Municipal de Azogues mediante el aporte de información necesaria” (Director de Planificación GAD Municipal Azogues , 2018), para la elaboración de la investigación, además, se dispone de todos los recursos humanos, materiales, tecnológicos y tiempo, necesarios para la elaboración de dicho plan especial de actuación urbana.

La elaboración y aplicación del plan especial para esta zona de la ciudad es factible, ya que el artículo 264 numerales 1,2 y 3 de la Constitución de la República dice:

Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley:

1. Planificar el desarrollo cantonal y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, regional, provincial y parroquial, con el fin de regular el uso y la ocupación del suelo urbano y rural.
2. Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón.
3. Planificar, construir y mantener la vialidad urbana. (Constitución de la República del Ecuador, 2011, pág. 130)

De esta manera, no existe ninguna restricción legal para su implementación.

E. Metodología

La metodología utilizada en el presente trabajo de investigación es mixta, es decir, se basará en información documental y de campo. A continuación, se exponen, las actividades desarrolladas.

Investigación documental

Revisión bibliográfica de: libros, revistas, artículos científicos y tesis elaboradas con relación al tema, todo esto se realizará con el fin de obtener información, analizar conceptos básicos y exponer con claridad el tema. Se analizan los diferentes casos que existen sobre la elaboración de planes especiales de actuación urbana para mejorar la funcionalidad de espacios públicos. También se revisa el marco jurídico existente, relacionado con los planes especiales en el Ecuador, con el fin de reforzar la investigación y poder generar posteriormente una propuesta.

Se recopila documentación, planos y fichas de la zona de estudio al GAD Cantonal, en el caso de no existir la información se elaboran levantamientos de la zona.

Investigación de campo

Para esto, se efectúan visitas a la zona de estudio, con el objeto de: desarrollar encuestas prediales, realizar tomas fotográficas y observar la dinámica que se genera en la zona para así, identificar los problemas actuales con sus causas y efectos.

Luego de la identificación de problemas, se procede a elaborar fichas para cada uno. Posteriormente, se realiza una matriz para su jerarquización correspondiente.

CAPÍTULO I: MARCO TEÓRICO Y LEGAL

El presente capítulo trata el marco teórico y legal sobre el desarrollo de Planes Especiales de Actuación Urbana, como una herramienta necesaria que ayuda a identificar y solucionar los problemas relacionados con aquellos.

Por ello, es necesario revisar la bibliografía relacionada con el tema, cuyo resultado permite abordar la problemática y proponer soluciones que ayuden a mitigarla.

El objetivo que pretende alcanzar el desarrollo del presente capítulo es el siguiente:

- Revisar el marco teórico y legal para la elaboración de Planes Especiales de Actuación Urbana.

1.1 El Desarrollo

1.1.1 Delimitación del significado de desarrollo.

Desarrollo, es un término que tiene múltiples significados dependiendo del ámbito al que esté referido. Para la elaboración del presente capítulo, se revisan conceptos de diferentes autores relacionados con el desarrollo urbano.

Previo a la exposición de diferentes conceptos de desarrollo, se analizan éstos, de acuerdo al diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, según aquella, desarrollar es “Progresar, crecer económica, social, cultural o políticamente” (Real Academia Española, 2018).

En base a lo expuesto, el desarrollo es un progreso continuo gracias al crecimiento económico, social y cultural, que ayuda a mejorar la cantidad y calidad de vida.

Después de analizar el concepto de desarrollo, se procede a citar algunos autores, cuyos conceptos tienen gran importancia para el desarrollo urbano.

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

Andrés E. Miguel, Julio C. Torres, Pedro Maldonado (2011) afirma que: Se entiende por desarrollo urbano-regional el proceso de mejora del bienestar y la calidad de vida que beneficia a determinadas partes de un país, las cuales reciben el nombre de “regiones”¹ y “ciudades”. Según la ONU, es el proceso de desarrollo nacional en escala regional, que abarca las características económicas, sociales y físicas del cambio en una zona durante un período de tiempo más largo. (Miguel, Torres Váldez, & Maldonado Cruz, 2011, pág. 9)

Luis Felipe Márquez Duque (2010) nos dice que: El desarrollo urbano está ligado, de un lado, al crecimiento de las ciudades a partir del aumento poblacional y el incremento en la demanda, por parte de la población, de suelo, vivienda, espacios públicos y áreas para el aprovisionamiento de bienes y servicios, generando un aumento en la densidad de la ocupación del territorio y un mayor consumo de suelo; y de otro lado, en el crecimiento económico de los centros urbanos, a partir del aumento en los ingresos de las finanzas públicas y de sus ciudadanos, y aunque más relegado de los estudios urbanos, el desarrollo urbano está igualmente ligado al crecimiento en los indicadores sociales relacionados por ejemplo con el acceso a la educación, los servicios de salud, entre otros. (Marquez Duque, 2010, pág. 111)

Jean Gottmann (1965) afirma que: El desarrollo urbano es el proceso económico y social, político y cultural, que conduce a la humanidad hacia formas nuevas de civilización, formas cada vez más urbanas, es decir, no agrícolas, y que reposan sobre formaciones de elevada densidad y sobre ocupaciones divorciadas del trabajo de la tierra. (Gottmann, 1965, pág. 117)

López Pardo (2015)) nos dice: “El desarrollo urbano sostenible es aquel que intenta satisfacer las necesidades de desarrollo actual de una población en su territorio, partiendo de

recursos endógenos y sin que ello suponga limitar el desarrollo de generaciones futuras” (López Pardo, 2015).

Comisión de las Comunidades Europeas (1996) nos indica: El desarrollo urbano sostenible es un concepto complejo que incorpora principios de sostenibilidad, cada uno de los cuales es aplicable a las distintas modalidades de la relación naturaleza-sociedad:

- La sostenibilidad social requiere que el desarrollo aspire a fortalecer la identidad de las comunidades y a lograr el equilibrio demográfico y la erradicación de la pobreza.
- La sostenibilidad ambiental exige que el desarrollo sea compatible con el mantenimiento de los procesos ecológicos.
- La sostenibilidad económica demanda que el desarrollo sea económicamente eficiente y equilibrado dentro y entre generaciones.

Estas definiciones, son suficientes para entender que el desarrollo urbano busca el progreso de la humanidad en todas sus dimensiones, aprovechando de una manera sostenible los recursos naturales y humanos disponibles. (Comisión de las comunidades Europeas , 1996)

1.1.2 Tipos de desarrollo.

El concepto de desarrollo, adquiere en la práctica una serie de connotaciones tales como “desarrollo económico”, “desarrollo social”, “desarrollo endógeno”, “desarrollo local”, “desarrollo sustentable”, etc., pues en la realidad el proceso de desarrollo es complejo: posee múltiples determinaciones y expresiones, no es un “proceso puro”. La “etiqueta” que siempre lo acompaña, debe indicar el aspecto que se está priorizando para impulsar el bienestar, no debe confundir, ni producir la impresión de que se trata de procesos totalmente diferentes, e incluso contradictorios. El planificador no debe perder de vista que el propósito de cualquier proceso debe ser la mejora del bienestar familiar, personal,

de las ciudades y regiones; pues, sí no sucede lo anterior, el desarrollo será un proceso fallido. (Miguel, Torres Váldez, & Maldonado Cruz, 2011, pág. 12)

En resumen, cuando se dice “desarrollo económico”, se trata de impulsar el bienestar a través de la economía como medio: cuando la economía es el fin en sí mismo, el desarrollo no es tal. Otros ejemplos, cuando se dice “desarrollo local”, se está indicando que el bienestar trata de ser impulsado a través de las organizaciones locales; o cuando se dice “desarrollo sustentable”, se está indicando que se trata de estimular el desarrollo por al menos tres vías: la economía, el cuidado del medio ambiente, e incidiendo directamente en el propio bienestar social. Y así sucesivamente, es decir, en la práctica existe más de una manera de impulsar el bienestar: en esto consiste el arte de planificar el desarrollo, es decir, en encontrar la vía más adecuada para impulsar el bienestar social. (Miguel, Torres Váldez, & Maldonado Cruz, 2011, pág. 12).

1.2. Planificación

1.2.1 Concepto.

En este numeral se trata de definir en forma global la Planificación y para ello se consideran los conceptos expuestos por algunos autores.

Carlos Matus (2008) dice: “Planificación, es el acto reflexivo del ser humano antes de actuar, es decir es aquel acto que precede y preside la acción” (Matus, 1987)

Echebarría Miguel, Carmen; Aguado Moralejo, Itziar (2013) afirma:

La planificación urbana no sólo constituye una gama de instrumentos de planificación y de mecanismos de gestión, que facilita una apropiada organización del uso del suelo, sino también, una proyección espacial de las políticas sociales, económicas,

ambientales y culturales de una ciudad que regulan la vida económica y social de sus ciudadanos. Por ello, actuaciones tales como, la mejora física de los espacios públicos, la mejora de la accesibilidad y habitabilidad o la rehabilitación de edificios, en los barrios considerados vulnerables, pueden ayudar a lograr una mayor cohesión e integración social que fomente la sostenibilidad. (Echebarria, Aguado, & Moralejo, 2013, pág. 649)

Sánchez de Madariaga (2008) afirma que:

La planificación urbana surge como ese proceso de descripción, análisis y evaluación de las condiciones de funcionamiento de las ciudades para poder generar propuestas de diseño y formular proyectos que permitan regular la dinámica urbana y ambiental de toda la ciudad y atender las anomalías existentes, entre sus condiciones del desarrollo económico, social y espacial, dentro de un plazo de tiempo que demanda una programación, seguimiento y control bien definido. (Madariaga, 2008, pág. 202)

Bryson (1988) indica:

“La Planificación es un procedimiento formalizado que tiene como objetivo producir un resultado articulado bajo la forma de sistema integrado de decisiones” (Bryson, 1988, pág. 512)

1.2.2 Niveles de Planificación.

“La Planificación Urbana se ocupa de detectar los problemas y proponer soluciones para determinada ciudad o para un conjunto de ellas. Existen diferentes niveles de planificación. Atendiendo a los factores de espacio y tiempo” (Miguel, Torres Váldez, & Maldonado Cruz, 2011, pág. 123).

Dentro del factor tiempo hay tres niveles de planificación:

- A corto plazo de 2 a 5 años.

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

- A mediano plazo de 5 a 10 años.
- A largo plazo de 10 a 25 años. (Miguel, Torres Váldez, & Maldonado Cruz, 2011, pág. 123)

Dentro del factor espacio se tiene los siguientes niveles:

- Planificación Internacional. - Un nivel internacional de planificación es la que realizan, por ejemplo, las empresas transnacionales.
- Planificación Nacional. - Se refiere a la planificación del país como conjunto.
- Planificación Regional. - Se refiere a una región definida previamente por alguna característica específica (clima, aspectos culturales, ubicación geográfica)
- Planificación Local. - Es la que se realiza en el ámbito territorial.

1. Provincial: Para elaborar la planificación provincial se toma a la provincia como universo.

2. Cantonal: En este nivel municipal el universo es el Cantón.

3. Parroquial: En el nivel parroquial el universo es la parroquia. (Miguel, Torres Váldez, & Maldonado Cruz, 2011, pág. 118)

1.2.3 Figuras Utilizadas en la Planificación en el Ecuador.

La planificación es un deber del Estado, compartido con las personas y las colectividades en sus diversas formas organizativas, quienes pueden participar en todas las fases y espacios de la planificación del desarrollo nacional, territorial y en la ejecución y monitoreo del cumplimiento de los planes de desarrollo en todos sus niveles, para ello, se tienen las siguientes figuras que son usadas para la planificación del país. (SENPLADES, 2010, pág. 13)

A. Plan Nacional de Desarrollo.

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

“El Plan Nacional de Desarrollo es la máxima directriz político-estratégica y administrativa para el diseño y aplicación de la política pública y todos los instrumentos de planificación” (SENPLADES, 2010, pág. 13)

“Articula la acción pública de corto y mediano plazo con una visión de largo plazo, en el marco del Régimen de Desarrollo previsto en la Constitución del Ecuador” (SENPLADES, 2010, pág. 13)

“Constituye una instancia de coordinación de las competencias exclusivas del Gobierno central y de los Gobiernos Autónomos Descentralizados. Su observancia es de carácter obligatorio para todo el Sector Público e indicativa para los demás sectores” (SENPLADES, 2010, pág. 13)

B. Planes de Ordenación Territorial Regional.

C. Planes de Ordenación Territorial Provincial.

D. Planes de Ordenación Territorial Cantonal.

E. Planes de Ordenación Territorial Parroquial Rural.

Estas figuras usadas para la planificación del desarrollo y el ordenamiento territorial son competencia exclusiva y obligatoria de los Gobiernos Autónomos Descentralizados.

Se ejercerá a través de sus planes y demás instrumentos validados con los actores territoriales, en articulación y coordinación entre niveles de gobierno, en atención a la planificación nacional y en el marco del Sistema Nacional Descentralizado de Planificación Participativa, para ello se tiene los siguientes:

F. Planes Generales de Ordenación Urbanística.

G. Planes Parciales de Ordenación Urbanística.

H. Planes Especiales de Ordenación Urbanística. (SENPLADES, 2010, pág. 12)

En el presente caso, se desarrolla el último de los planes mencionados.

1.2.4 Definición de Plan Especial de Ordenación Urbanística.

“Los planes especiales son planes de naturaleza urbanística y, por tanto, son en principio, planes de competencia municipal, si bien en determinados casos pueden tener alcance supramunicipal o territorial” (Noguera, 2011, págs. 202-203)

“El Plan Especial es el instrumento para el desarrollo específico del Plan General desde un punto de vista sectorial, es decir, con incidencia limitada a los aspectos urbanísticos comprendidos en sus objetivos” (Noguera, 2011, págs. 202-203)

Los Planes Especiales tienen como finalidad:

1.- La ordenación de áreas determinadas de suelo urbano para su reforma interior y saneamiento ya sea:

a) En actuaciones aisladas referidas a una determinada finalidad.

b) En operaciones integradas dirigidas a la reestructuración urbanística de un área delimitada a estos efectos, desde el Plan General o posteriormente en su desarrollo. (Noguera, 2011, págs. 202-203)

1.2.5 Contenido de un Plan Especial.

Un Plan Urbano es la secuencia o previsión con la cual se proponen acciones concretas que buscan conducir el presente hacia el futuro que se considera de interés para la ciudad. Casi siempre el plan se materializa en un documento (texto, datos, mapas, planos y memorias de cálculos y costo), indicando las alternativas de solución al problema, necesidad o deseo que se plantea en la ciudad, y la forma de llevarlo a cabo, determinando las actividades a realizar y asignando recursos, tiempos y responsables a cada una de ellas. El plan permite adelantarse y/o controlar los hechos, las circunstancias, y a trabajar con la idea, no tan fácil de aceptar, que el futuro no nace, sino que se hace, se crea. (Miguel, Torres Váldez, & Maldonado Cruz, 2011, pág. 119).

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

“En resumen, el plan urbano es el conjunto de actividades previstas en un documento por medio del cual un sujeto busca actuar sobre la ciudad para cambiarlas de acuerdo con ciertos propósitos” (Zenón, 1991); o bien, “se considera el conjunto de procesos coordinados, sistemáticos y generalizados para la determinación de acciones tendientes a un desarrollo equilibrado y coherente de la ciudad” (Miguel, Torres Váldez, & Maldonado Cruz, 2011, pág. 119).

“El plan se compone de varias etapas, las cuales son:

- Problemática, Justificación, Beneficiarios, Visión y Misión del Plan
- Contexto y Diagnóstico de Plan
- Prospectiva y Objetivos
- Estrategias, Políticas, Programas y Proyectos del Plan” (Miguel, Torres Váldez, & Maldonado Cruz, 2011, pág. 119).

“Las cuales se recomiendan para que las actividades previstas en el plan resulten lo más completas posibles. Posterior a la realización del plan se encuentran las etapas de ejecución, control, y evaluación” (Miguel, Torres Váldez, & Maldonado Cruz, 2011, pág. 119)

1.2.6 Lo que busca un Plan Especial.

Los planes especiales buscan completar o mejorar la ordenación de algunos aspectos de las áreas urbanas y de su entorno rural. Aspectos que comprenden un gran abanico de temas de interés para la ordenación urbanística, como, por ejemplo, el patrimonio arquitectónico, el paisaje, los diversos tipos de infraestructura o de equipamientos, etc. (Noguera, 2011, pág. 201)

1.2.7 Determinaciones de los Planes Especiales de Ordenación Urbanística.

“Estos planes se formularán en las unidades urbanísticas definidas por el Plan General de Ordenación Urbanística, con uno o más de los siguientes propósitos y sus normativas particulares tendrán el carácter de vinculantes y complementarias a las establecidas por dicho plan.” (Pauta, 2013, pág. 239).

a.- El mejoramiento y regularización del uso y la ocupación del suelo urbano, para lo cual el Plan Especial de Ordenación Urbanística determinará, entre otros, la reestructuración parcelaria, el reordenamiento vial y la dotación de estacionamientos, la regularización de los tipos de implantación y altura de la edificación, la demarcación de márgenes de protección de vías y elementos naturales, la demolición de edificaciones; y, la relocalización de usos del suelo incompatibles. (Constitución de la República del Ecuador, 2011). Artículo 264. Numerales 1, 3 y 10)

b.- El mejoramiento de las condiciones de habitabilidad y dotación de equipamientos comunitarios y para el efecto el Plan Especial de Ordenación Urbanística establecerá, entre otros, la dotación y restitución de infraestructuras y servicios básicos, el dimensionamiento y localización de equipamientos comunitarios de alcance local y de todo orden –de conformidad con la normativa del Plan General de Ordenación Urbanística–, el mejoramiento y ampliación de los existentes y la rehabilitación del parque edificado y de la vivienda. (Constitución de la República del Ecuador, 2011). Artículo 264. Numerales 1, 3, 4 y 7)

c.- La protección del paisaje y la conservación de lugares o perspectivas de interés, para lo cual el Plan Especial de Ordenación Urbanística determinará, entre otros, las normas para la protección, conservación y en su caso mejoramiento del paisaje natural y construido de perímetros edificados, de los predios y edificaciones rústicas y urbanas

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

de excepcional calidad ambiental, de espacios urbanos como vías, parques y plazas y sus entornos. (Constitución de la República del Ecuador, 2011). Artículo 264. Numerales 1, 7 y 8)

d.- Para la protección en el orden urbanístico de las vías intercantonales e interprovinciales, especialmente en los tramos contiguos a los asentamientos y para el efecto el Plan Especial de Ordenación Urbanística establecerá, entre otros, la demarcación en los predios colindantes de los derechos de vía y de los espacios susceptibles de aprovechamiento con usos agrícolas y forestales y con edificaciones, el señalamiento de distancias mínimas que deben observar las intersecciones con estas vías, las limitaciones de acceso directo a los predios, la ordenación de estacionamientos; y, el mantenimiento y mejora de las condiciones ornamentales de las vías y franjas contiguas. (Constitución de la República del Ecuador, 2011). Artículo 264. Numerales 1 y 3)

e. - Para la mejora del medio urbano o periurbano, para lo cual el Plan Especial de Ordenación Urbanística determinará, entre otros, las normas para mantener el estado de las edificaciones en cuanto a su composición, conservación, entorno inmediato y proteger el ambiente existente; la modificación, cuando proceda, del aspecto exterior de las edificaciones, sus características arquitectónicas y estado; la armonización de las alturas y los tipos de implantación de las edificaciones; e, incluso la prohibición de levantar nuevas edificaciones. (Constitución de la República del Ecuador, 2011). Artículo 264. Numeral 1)

De los 5 tipos de determinaciones de Planes Especiales de Ordenación Urbanística expuestos anteriormente, para la elaboración del presente trabajo se considerará el siguiente:

- Mejoramiento y regularización de uso y ocupación de suelo urbano

1.2.8 Mejoramiento y regularización de uso y ocupación de suelo urbano

Para el mejoramiento y regularización del uso y la ocupación del suelo urbano, el Plan Especial de Ordenación Urbanística determinará, entre otros, la reestructuración parcelaria, el reordenamiento vial y la dotación de estacionamientos, la regularización de los tipos de implantación y altura de la edificación, la demarcación de márgenes de protección de vías y elementos naturales, la demolición de edificaciones; y, la relocalización de usos del suelo incompatibles. (Constitución de la República del Ecuador, 2011). Artículo 264. Numerales 1, 3 y 10)

De la determinación analizada anteriormente, en el presente estudio se considerarán solamente tres aspectos, mismos que ayudarán a la elaboración del diagnóstico y, de esta manera, a la identificación los diferentes problemas, estos aspectos son:

- Reordenamiento vial
- Dotación de estacionamientos
- Relocalización de usos de suelo incompatibles

1.2.8.1. Reordenamiento vial

A. Vialidad.

Concepto de Vía.

“Una vía pública es aquella que está destinada al viaje vehicular, incluido el tránsito público, y se refiere y comprende toda el área de la zona de camino” (AASHTO, 1994, pág. 2)

“La Vía también sirve al tránsito peatonal y ciclista, y usualmente acomoda las obras de servicios públicos en la zona de camino” (AASHTO, 1994, pág. 2)

Estructura vial.

“El diseño apropiado de la vialidad es el principio básico del correcto desarrollo de la estructura urbana; por lo tanto, se debe tener claro conocimiento de los conceptos mencionados a continuación” (Corral & Bécker, 2001, pág. 57)

1.- Jerarquización. Es la clasificación de las diferentes vías dentro de la trama vial de la ciudad, según su importancia.

2.- Capacidad. Es el concepto idóneo de la cantidad de vehículos que pueden circular por hora en una vía sin provocar congestión.

3.- Velocidad. Se refiere a la velocidad promedio a la que puede circular un vehículo en una calle determinada. (Corral & Bécker, 2001, pág. 57)

B. Elementos que contiene una Vía Urbana.

“**El espacio del vehículo o calzada**, destinado al movimiento del tráfico rodado y al estacionamiento de vehículos” (CODIPIS, 2015, pág. 30).

“**El espacio peatonal**, constituido por todos aquellos ámbitos destinados a la estancia y circulación de los peatones, entre los que se destacan las aceras, bulevares, calles peatonales o sendas de zonas ajardinadas” (CODIPIS, 2015, pág. 30).

“**El espacio soporte de otros medios de transporte específico**. Es el ámbito reservado, de diseño específico, para los autobuses y bicicletas principalmente” (CODIPIS, 2015, pág. 30).

“**Estacionamientos**. Es el espacio diseñado para estacionar vehículos de manera temporal o a largo tiempo” (CODIPIS, 2015, pág. 30).

C. Tipos vialidad según su función.

- Vías Colectoras.
- Vías Arteriales.
- Vías Locales.
- Vías Peatonales.
- Vías Compartidas.

C.1 Vías Colectoras.

Sirve para el tránsito interno de una zona o distrito, la cual conecta con la vialidad primaria. Se usa normalmente para viajes de paso dentro de un distrito y para dar acceso a los predios. El papel más importante de las vías colectoras es permitir la circulación de los transportes públicos y de carga que dan servicios directo al distrito, sobre estas arterias se debe prever espacios para alojar los movimientos de vueltas, estacionamientos, carga y descarga de mercancía. (Corral & Bécker, 2001, pág. 61)

C. 2 Vías Arteriales.

“Las arteriales recogen el flujo de las colectoras y vinculan grandes zonas de la ciudad. Las arteriales no admiten parqueo lateral” (Hurtado, 2016, pág. 26).

C.3 Vías Locales.

“La vialidad local tiene como función conectarse a los predios con la vialidad secundaria y permitir a su vez, el acceso directo a las propiedades” (Corral & Bécker, 2001, pág. 62).

Las especificaciones geométricas y operacionales de la vialidad local son:

- Velocidad de circulación: 15 a 30 km/hora.

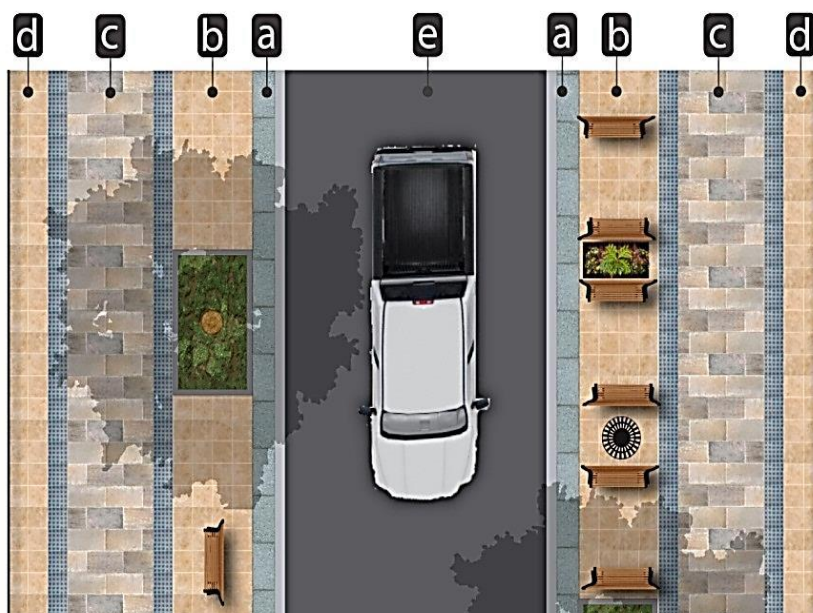
PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

- Sección de derecho de vía: 9 a 15m
- Sección de carril: 3,00 m.
- Anchura de carriles de estacionamientos en cordón: 2,50m
- Radio de esquina: 4,5 a 7,5 m
- Pendiente: 8 a 15 m
- Distancia de entronque: 150m
- Ángulos de intersección: 90° y 75° en casos especiales
- Longitud máxima en calles cerradas: 150m
- Radio mínimo en calles cerradas: 15,00m

C.3.1 Tipos de vías Locales.

- Vía local con un solo carril de circulación sin parqueo lateral. (Ver figura 1.1)

Figura 1.1. Vía local con un solo carril sin parqueadero



Especificaciones: a = 50 cm; b \geq 60 cm; c = 180 cm; d \geq 50 cm; e = 400cm

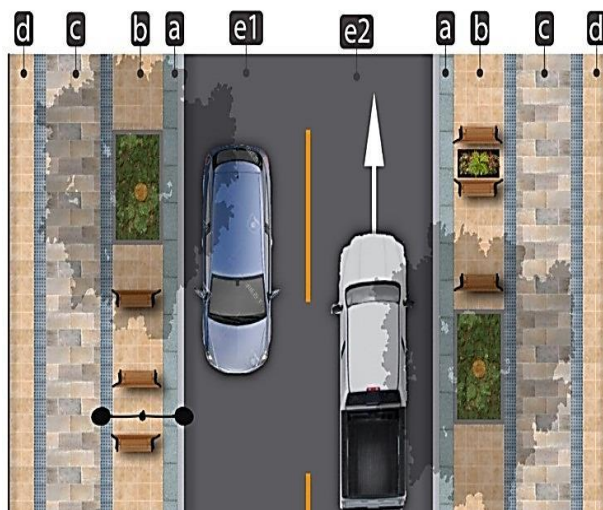
FUENTE: (Diego Hurtado, 2016, p. 15)

ELABORACIÓN: Diego Hurtado

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

- Vía local con dos carriles de circulación sin parqueo. (Ver figura 1.2)

Figura 1.2. Vía local con dos carriles sin parqueadero



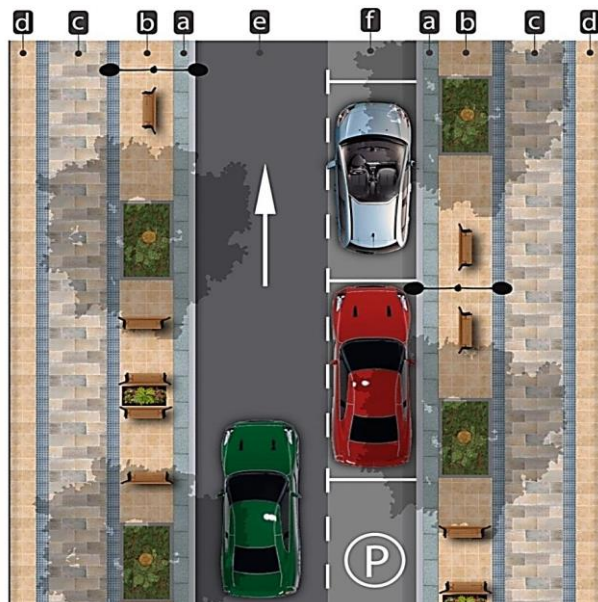
Especificaciones: $a = 50 \text{ cm}$; $b \geq 60 \text{ cm}$; $c = 180 \text{ cm}$; $d \geq 50 \text{ cm}$; $e = 300 \text{ cm}$; $f = 200 \text{ cm}$

FUENTE: (Diego Hurtado, 2016, p. 15)

ELABORACIÓN: Diego Hurtado

- Vía local con un solo carril de circulación y con parqueo lateral. (Ver figura 1.3)

Figura 1.3. Vía local con un carril de circulación y parqueadero lateral



Especificaciones: $a = 50 \text{ cm}$; $b \geq 60 \text{ cm}$; $c = 180 \text{ cm}$; $d \geq 50 \text{ cm}$; $e = 250 \text{ cm}$ a 300 cm ; $e = 250 \text{ cm}$ $f = 300 \text{ cm}$

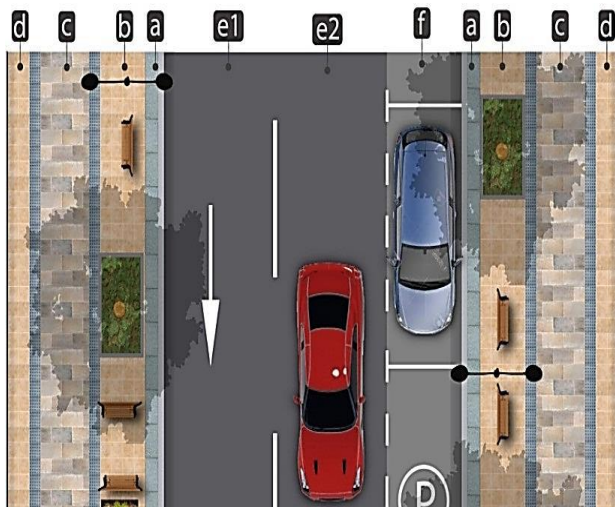
FUENTE: (Diego Hurtado, 2016, p. 16)

ELABORACIÓN: Diego Hurtado

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

- Vía local con dos carriles de circulación y parqueo delimitado. (Ver figura 1.4)

Figura 1.4. Vía local con dos carriles de circulación y parqueadero lateral



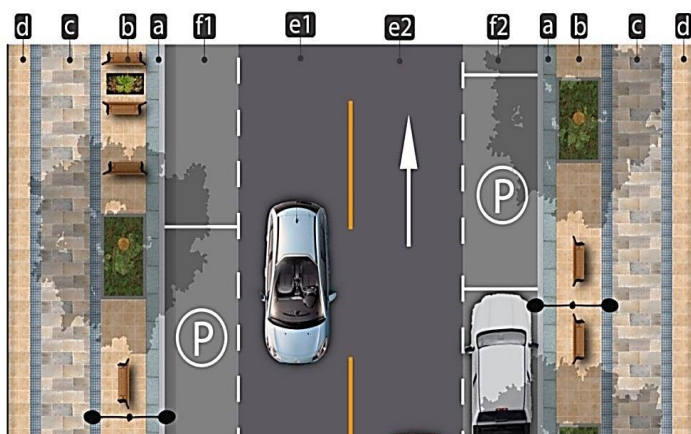
Especificaciones: $a = 50 \text{ cm}$; $b \geq 60 \text{ cm}$; $c = 180 \text{ cm}$; $d \geq 50 \text{ cm}$; $e = \text{entre } 250 \text{ cm a } 300 \text{ cm}$; $f = 200 \text{ cm}$

FUENTE: (Diego Hurtado, 2016, p. 17)

ELABORACIÓN: Diego Hurtado

- Vía local con dos carriles de circulación y dos parqueos delimitados, uno a cada lado. (Ver figura 1.5)

Figura 1.5. Vía local con dos carriles de circulación y dos parqueaderos laterales



Especificaciones: $a = 50 \text{ cm}$; $b \geq 60 \text{ cm}$; $c = 180 \text{ cm}$; $d \geq 50 \text{ cm}$; $e = \text{entre } 250 \text{ cm a } 300 \text{ cm}$; $f1 = 200 \text{ cm}$; $f2 = 200 \text{ cm}$

FUENTE: (Diego Hurtado, 2016, p. 17)

ELABORACIÓN: Diego Hurtado

C.4 Vías Peatonales.

“Son correderos o calles exclusivas para el uso del peatón, y las banquetas y camellones se deben considerar como vialidad mixta” (Corral & Bécker, 2001, pág. 65).

C.5 Vías Compartidas.

Al interior de los vecindarios, el espacio de circulación vehicular debe conformarse por calles locales cuyo máximo de velocidad sea de 30km por hora, para lo cual el diseño debe lograr que se cumpla esta condición. Estas calles tienen el carácter de compartidas, por lo que en el espacio de la calle compartirán espacio para bicicletas y vehículos motorizados y el peatón puede cruzarle por cualquier parte. (Hurtado, 2016, pág. 13)

D. Características Viales.

D.1. Radio de giro.

“Es la distancia mínima que un vehículo requiere para dar la vuelta.

Automóvil grande	4,66 y 7,86 máximo
Camión	8,60 y 13,40 máximo
Tráiler con remolque	6,10 y 14,10 máximo” (Corral & Bécker, 2001, pág. 66).

D.2. Intersecciones.

El diseño de la intersección debe preservar la seguridad de los peatones y facilitar el cruce de las personas con discapacidad y con movilidad reducida. Se toma como base para el diseño a personas con discapacidad (sillas de ruedas, personas con discapacidad visual) y personas con movilidad reducida (niños, adultos mayores). Es por eso que el cruce máximo hasta un refugio peatonal será de 7m. (Hurtado, 2016, pág. 29)

“En las intersecciones, se respetará el trayecto natural de peatones o línea de deseo; siempre será la línea recta en dirección al lugar al que se dirigen. El máximo desvío tolerado será de 5 metros” (Hurtado, 2016, pág. 29).

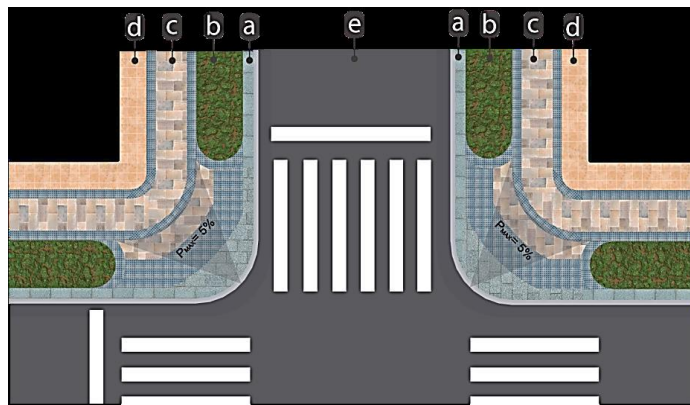
“Los cruces en zonas urbanas siempre deben ser a nivel; no puede darse soluciones con pasos elevados o subterráneos. El cruce a nivel implica la nivelación del piso en la intersección entre calzada y acera” (Hurtado, 2016, pág. 29).

“Un cruce bien diseñado, y con accesibilidad universal, permite la continuidad de los trayectos peatonales y la conformación de redes peatonales continuas por toda la ciudad” (Hurtado, 2016, pág. 29).

D.2.1 Tipos de Intersecciones.

- Intersección con cebra a nivel de la calzada. (Ver figura 1.6)

Figura 1.6. Intersección a nivel de calzada



Especificaciones: $a=50\text{cm}$, $b\geq 60\text{ cm}$, $c\geq 160\text{ cm}$, $d\geq 60\text{cm}$, e entre 250 a 300cm

FUENTE: (Diego Hurtado, 2016, p. 29)

ELABORACIÓN: Diego Hurtado

“La rampa o rebaje se desarrolla en toda la esquina, con una pendiente suave menor o igual al 10%. El paso cebra debe tener mínimo 4m de ancho y será pintado de acuerdo a lo especificado en las normas” (INEN 2245, 2014).

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

En las intersecciones se debe diseñar un cruce seguro para los peatones el mismo debe contener los siguientes elementos. (Ver figura 1.7).

Figura 1.7. Elementos de un cruce seguro

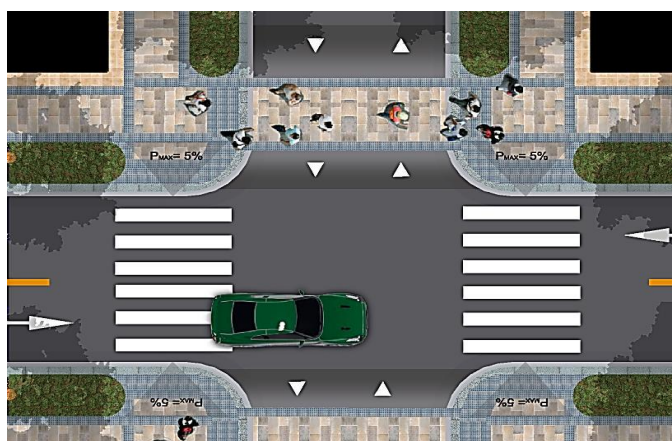


FUENTE: Hermanos Sedán

ELABORACIÓN: Hermanos Sedán

Intersección con acera continúa en un sentido y con cebra en la transversal. - La franja de circulación mantiene la continuidad a nivel, en un sentido de la calle. Esto, a la vez, permite reducir la velocidad de los automotores al llegar a la intersección. En la transversal, en cambio, el peatón debe bajar una rampa al 12% -o menor- y cruzar por el paso cebra. (Hurtado, 2016, pág. 30) (Ver figura 1.8)

Figura 1.8. Intersección con acera continua y cebra transversal

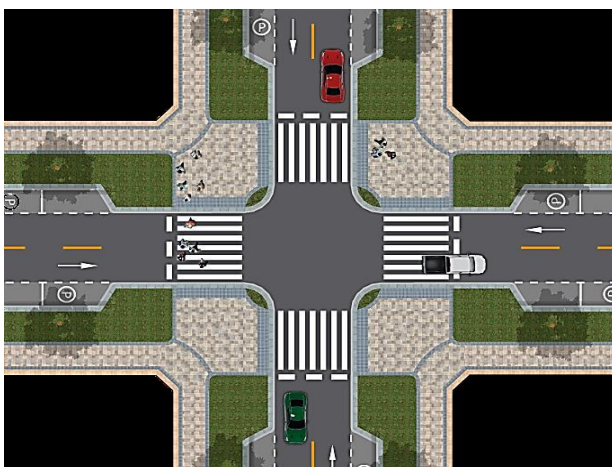


FUENTE: (Diego Hurtado, 2016, p. 30)

ELABORACIÓN: Diego Hurtado

Intersección a nivel de calzada, con aceras ensanchadas en las esquinas, delimitando el espacio de estacionamientos. - El ensanche de la acera delimita el parqueo lateral, reduce la velocidad de los automotores y además permite acortar el cruce a dos carriles máximo, con lo cual se preserva la seguridad de los más vulnerables. Los rebajes se desarrollan en toda la esquina. Son muy amplios, con pendientes suaves que facilitan el desplazamiento con movilidad reducida. (Hurtado, 2016, pág. 30) (Ver figura 1.9)

Figura 1.9. Intersección a nivel de calzada, con aceras ensanchadas en las esquinas, delimitando el espacio de estacionamientos



FUENTE: (Diego Hurtado, 2016, p. 30)

ELABORACIÓN: Diego Hurtado

D.3. Sentido Vial.

El sentido vial es importante cuando se diseña la estructura vial, pues se considera que en las intersecciones de las arterias de circulación con doble sentido, ocurre el mayor porcentaje de accidentes, debido al mayor número de puntos de conflicto que se presentan. Para mejorar las condiciones de seguridad en el sistema vial urbano, es aconsejable que las calles locales de un fraccionamiento tengan un solo sentido. (Corral & Bécker, 2001, pág. 72)

D.4. Señalética Vial

D.4.1. Señalética Vertical

Las señaléticas verticales comprenden placas fijadas en postes o estructuras instaladas sobre la vía o adyacente a ella, que, mediante símbolos o leyendas determinadas, cumplen la función de prevenir a los usuarios sobre la existencia de peligros, reglamentan las prohibiciones o restricciones respecto del uso de las vías, así como brindan la información necesaria para guiar a los usuarios de las mismas. (Esparza & Velarezco, 2009, pág. 50)

De acuerdo con la función que cumplen, las señales verticales se clasifican en:

- Señales preventivas

“Se ubican a 2.00 m de anticipación del área de trabajo, en sentido de la circulación de los vehículos y posicionada en un poste de la acera respectiva”. (Esparza & Velarezco, 2009, pág. 51)

- Señales reglamentarias

Se debe tener cuidado de no instalar un número excesivo de señales preventivas y reglamentarias en un espacio corto, ya que esto puede ocasionar contaminación visual. Los espacios destinados a estacionamientos, deben estar señalados horizontal y verticalmente, de modo que sean fáciles de identificar. (Esparza & Velarezco, 2009, pág. 51)

- Señales informativas

Permiten a los peatones conocer su ubicación y rumbo. Se debe procurar que la señalización sea diseñada y construida, para precautelarla de agresión vandálica y climática. Se considera necesario, que este tipo de señales informativas sean usadas

con frecuencia, de modo que conduzca al transeúnte hasta su destino. (Esparza & Velarezco, 2009, pág. 52)

D.4.2 Señalética Horizontal

La señalética horizontal, corresponde a la aplicación de marcas viales, conformadas por líneas, flechas, símbolos y letras que se pintan sobre el pavimento, bordillos o sardineles y estructuras de las vías de circulación o adyacentes a ellas; así como los objetos que se colocan sobre la superficie de rodadura, con el fin de regular, canalizar el tránsito o indicar la presencia de obstáculos. (Esparza & Velarezco, 2009, pág. 53)

Para que la señalética horizontal cumpla su función, se requiere que tenga uniformidad respecto a las dimensiones, diseño, símbolos, caracteres, colores, frecuencia de uso, circunstancias en que se emplea y tipo de material usado. La señalización horizontal, permite delimitar el espacio dentro del cual deben circular los peatones. Los conductores de vehículos deben detenerse sin invadir la línea de pare. Las flechas indican la circulación asignada al carril donde se encuentra. Las marcas viales deben ser reflectivas excepto el paso peatonal tipo cebra, o en su efecto, deben estar debidamente iluminadas. (Esparza & Velarezco, 2009, pág. 53)

E. Aceras.

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

público es una consecuencia de la combinación de la mixtificación de usos, buena densidad poblacional y anchas aceras. (Hurtado, 2016, pág. 5)

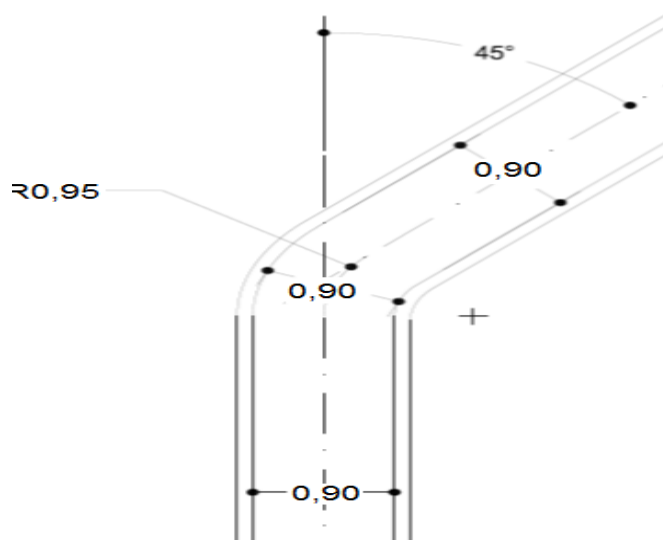
E.1. Dimensiones de Aceras.

Las vías de circulación peatonal deben tener un ancho mínimo, sin obstáculos, de 90cm para circulación de una sola persona (Ver figura 1.10). Se recomienda la aplicación de un dimensionamiento de 120 cm para facilitar los desplazamientos sin problemas a todos los usuarios. (INEN 2243, 2016, pág. 1)

Para el caso de circulación simultánea de una silla de ruedas, una persona con andador, un coche de bebé, un coche liviano de transporte de objetos, de una persona a pie, el ancho debe ser de 1 50cm. Cuando se prevé la circulación simultánea, en distinto sentido, de dos sillas de ruedas, dos personas con andador, dos coches de bebé, dos coches livianos de transporte de objetos o sus combinaciones, el ancho mínimo, sin obstáculos, debe ser de 1 80cm. En el caso de que las vías tengan giros, se recomienda que los anchos mínimos sean constantes en toda la trayectoria del recorrido. (INEN 2243, 2016, pág. 2)

“Cuando el diseño de la vía incorpore giros con quiebre angular, éstos deben diseñarse de tal manera que pueda inscribirse en ellos un círculo de 1 20cm de diámetro” (INEN 2243, 2016, pág. 2)

Figura 1.10. Dimensión mínima de Acera



FUENTE: (INEN 2243, 2016, p. 2).
ELABORACIÓN: INEN 2243, 2016

E.2. Pendiente adecuada para Acera.

“La pendiente longitudinal de las circulaciones será máxima del 2 % y su pendiente transversal máxima del 2 %” (INEN 2243, 2016, pág. 6).

E.3. Contenido de la Acera.

“Bordillo.- Es la diferencia del nivel entre la vía de circulación peatonal y la calzada la misma, no debe superar 10 cm de altura” (INEN 2243, 2016, pág. 6).

Bolardos. - Son elementos que se ubican en las aceras, para proteger a los peatones del tráfico vehicular o para evitar aparcamientos indebidos sobre aceras. Deben estar ubicados en el borde de las aceras o lo más cercano posible a la calzada y siempre bien alineados. (Esparza & Velarezco, 2009, pág. 25)

“El ancho libre de paso entre bolardos debe ser mínimo 90cm y la altura recomendable debe ser entre 60 y 70 cm, sin embargo se puede colocar bolardos de hasta 1m de altura” (Esparza & Velarezco, 2009, pág. 25).

E.4. Elementos de la Acera.

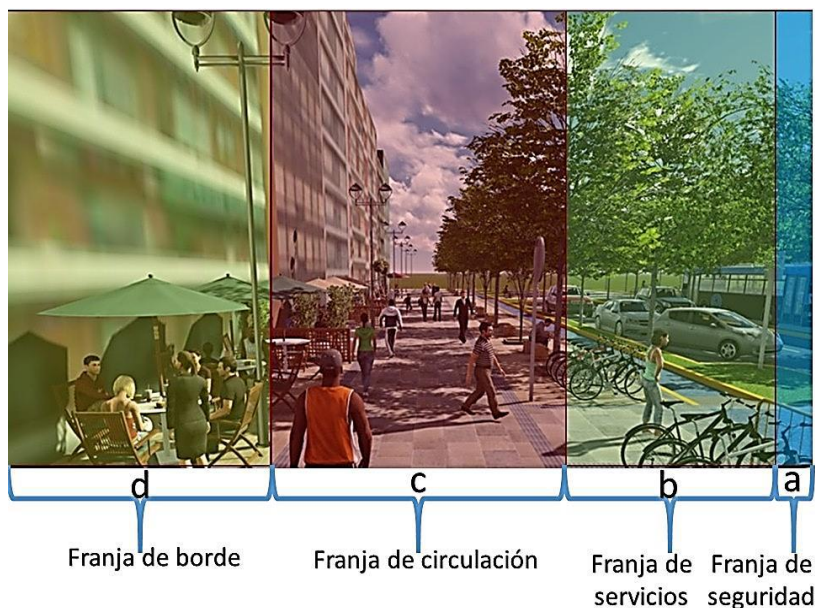
“Franja de seguridad: Esta franja es necesaria para la transición entre el espacio peatonal y el tráfico vehicular” (Hurtado, 2016, pág. 6). Ver figura 1.11)

Franja de servicios: Es fundamental y por eso se la ha considerado como parte indispensable de la acera. En esta franja irá la arborización, el mobiliario, bancas, kioscos, basureros, teléfonos, publicidad, nomenclatura, señalización, postes, casetas de guardias, pérgolas, luminarias, bolardos, jardineras, paradas de buses; los cuales deberán cumplir con lo especificado en la norma. (INEN 2245, 2014). (Ver figura 1.11)

Franja de circulación: El ancho de la franja de circulación puede variar de acuerdo a la demanda de peatones. El mínimo en calles locales será de 180 cm, de tal manera que puedan circular por ella dos personas en sillas de ruedas o dos personas con paraguas al mismo tiempo. (INEN 2243, 2016) (Ver figura 1.11)

“Franja de borde: Esta franja es de vital importancia en las aceras. Permite preservar la circulación libre y generar actividad en la calle” (Hurtado, 2016, pág. 6). (Ver figura 1.11)

Figura 1.11. Elementos de la Acera



FUENTE: (Diego Hurtado, 2016, p. 5)

ELABORACIÓN: Diego Hurtado

1.2.8.2. Dotación de estacionamientos

A. Estacionamientos

Una de las funciones de la calzada es permitir la circulación del tráfico rodado. Otra función, aunque no siempre presente, es la de permitir el aparcamiento de automotores. Cuando una calle tiene parqueos a sus lados, los carros circulan a baja velocidad, por lo tanto, el parqueo sirve como reductor de la velocidad. Además, presta servicio de estacionamiento temporal para vehículos que hacen carga y descarga, para personas con discapacidad o movilidad reducida, para vehículos de emergencia, personas que necesitan el automóvil para hacer varios desplazamientos durante el día por motivos de su trabajo, visitantes y residentes que han optado por utilizar automóvil. (Hurtado, 2016, pág. 41)

A.1 Tipos de Estacionamientos.

- Disposición en Cordón.

“Cuando los cajones de estacionamientos se localizan paralelamente a la circulación vehicular” (Corral & Bécker, 2001, pág. 73).

Las dimensiones mínimas para estacionamientos en cordón son:

Para vehículos grandes y medianos 6.00 x 2.40

Para vehículos pequeños 4.80 x 2.00

- Disposición en Batería.

“Cuando los cajones presentan un ángulo inclinado de 90°, 60°, 45° y 30°” (Corral & Bécker, 2001, pág. 73). (Ver tabla 1.1)

Tabla 1.1. Elementos de la Acera

Ángulo de cajón	Autos grandes y medianos	Pequeños
30°	3.0 m	2.70m
45°	3.30m	3.00m
60°	5.00m	4.00m
90°	6.00m	5.00m

FUENTE: (Carlos Corral y Bécker, 2011, p. 73)

ELABORACIÓN: Jenny González

La regulación de las zonas de estacionamiento es un instrumento muy eficaz de gestión de la movilidad, al actuar como un elemento disuasorio del uso del vehículo privado, contribuyendo significativamente a una equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios, garantizando la rotación de los aparcamientos, la reducción del tráfico de agitación en la ciudad y el aminoramiento de las emisiones de contaminantes de la calidad del aire, prestando especial atención a las necesidades de personas con

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

movilidad reducida, que son conductores o necesitan de otro conductor para sus desplazamientos. (Ordenanza de Movilidad de la Ciudad de Málaga, 2003, pág. 3)

Los estacionamientos deben satisfacer las necesidades de los usuarios del vehículo particular, de allí nace la necesidad de dotar con zonas de parqueo que permitan a los ciudadanos acceder a los servicios, equipamientos y comercios que ofrece la ciudad, para lograrlo se considerarán los siguientes artículos de la REFORMA, ACTUALIZACIÓN, COMPLEMENTACIÓN Y CODIFICACIÓN DE LA ORDENANZA QUE SANCIONA EL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL CANTÓN CUENCA, y la REFORMA DE LAS REGLAS TÉCNICAS DE ARQUITECTURA Y URBANISMO DE LA ORDENANZA METROPOLITANA DE LA CIUDAD DE QUITO, al no disponer de normativas en este sentido, se consideran las Ordenanzas de los cantones Cuenca y Quito, como herramientas para el diseño y localización de estacionamientos.

En la Ordenanza del cantón Cuenca se exponen los siguientes Artículos:

Art. 71 Estacionamientos en viviendas.

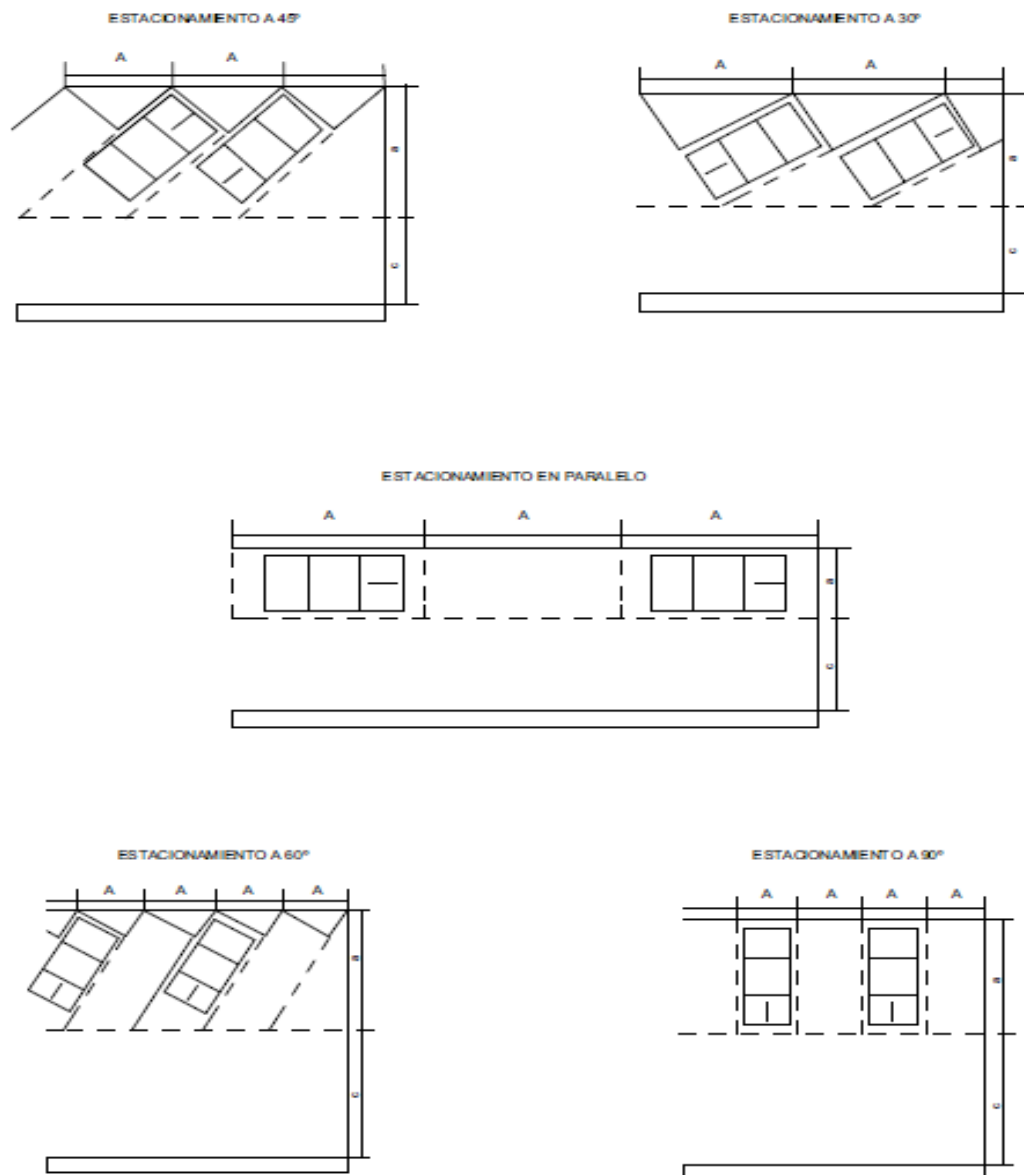
El número de puestos de estacionamientos por unidad de vivienda estará de acuerdo a las siguientes relaciones:

- a) Un puesto de estacionamiento por cada unidad de vivienda, cuando estas sean de tipo unifamiliar o bifamiliar.
- b) En complejos habitacionales, un estacionamiento por cada dos unidades de vivienda de hasta 120m² y un puesto adicional por cada fracción de 120m² en exceso.
- c) Un puesto de estacionamientos por cada unidad de vivienda, cuando es de tipo suite.

Art. 81 Estacionamientos en oficinas.

Su número estará determinado a razón de un puesto por cada 50m² de área neta de oficinas, o fracción mayor de 40m².

Figura 1.12. Tipos de Estacionamientos



FUENTE: (PDOT Cuenca, 2011, p. 366)

ELABORACIÓN: Jenny González

Art. 82 Estacionamientos en locales de comercios y servicios.

El número de puestos de estacionamientos por área neta de comercios o servicios estará de acuerdo a las siguientes relaciones:

- a) Un puesto por cada 40m² para locales individuales de hasta 200m² de superficie.

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

- b) Un puesto por cada 30m² de local por áreas que agrupen comercios mayores a 4 unidades en sistemas de centros comerciales o similares.
- c) Un puesto por cada 25m² de local para supermercados y similares, cuya área de venta o atención sea menor de 400m².
- d) Un puesto por cada 15m² de local para supermercados o similares, cuya área de venta o atención sea mayor a 400m².

Art. 88 Dimensiones mínimas para puestos de estacionamientos.

Las dimensiones y áreas mínimas requeridas para puestos de estacionamientos, se regirán según la forma de colocación de los mismos, de acuerdo al siguiente cuadro (Ver tabla 1.2 y Figura 1.12)

Tabla 1.2. Dimensiones mínimas para puestos de estacionamientos según ángulo.

ESTACIONAMIENTO	A(m)	B(m)	C(m)	A. VEHÍCULOS
En 45°	3,40	5,00	3,30	28,20m ²
En 30°	5,00	4,30	3,30	34,00m ²
En 60°	2,75	5,50	6,00	28,00m ²
En 90°	2,50	5,20	6,00	28,00m ²
En paralelo	6,10	2,50	3,30	34,00m ²

FUENTE: (PDOT Cuenca, 2011, p. 365)

ELABORACIÓN: Jenny González

Art. 89 Anchos Mínimos de puestos de Estacionamientos.

Según la ubicación de los puestos de estacionamientos con respecto a muros y otros elementos laterales, los anchos mínimos se regirán (Ver tabla 1.3):

Tabla 1.3. Lugar de estacionamiento para automóviles normales

1. Abierto para todos los lados o contra un obstáculo.	5.00 x 2.30m
2. Con pared en uno de los dos lados.	5.00 x 2.55m
3. Con pared de ambos lados (box).	5.00 x 2.80m

FUENTE: (PDOT Cuenca, 2011, p. 367)

ELABORACIÓN: Jenny González

Art. 210 Estacionamientos para edificaciones destinadas al culto

Los locales destinados al Culto, tendrán un área de estacionamientos con una capacidad equivalente a un puesto por cada 20 asistentes. (Cuenca, 2016, págs. 300-500)

La reforma de las reglas técnicas de arquitectura y urbanismo de la Ordenanza metropolitana de la ciudad de Quito nos indica en el artículo 1 lo siguiente:

Art. 1 Estacionamientos para parques infantiles, barriales, sectoriales, zonal, de ciudad o metropolitano y zoológicos.

Los equipamientos destinados para la recreación al aire libre, tendrán un área de estacionamientos con una capacidad equivalente a un puesto de parqueo por cada 5,00 m² de terreno. (Quito, 2013, págs. 1-237)

1.2.8.3. Relocalización de usos de suelo incompatibles

A. Uso de Suelo

A.1 Concepto de uso de suelo.

Se refiere a la distribución geográfica espacial planificada de la ocupación del suelo para fines urbanos, como habitación, comercio, servicios comunitarios, vialidad y áreas libres. Según estudios elaborados se ha llegado a la conclusión de que, no existe distribución porcentual óptima de los usos del suelo que se establezca en el diseño

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

urbano de un fraccionamiento, que pudiera tomarse como ejemplo para satisfacer las necesidades individuales y sociales de los futuros usuarios. (Corral & Bécker, 2001, pág. 49).

“La dosificación de áreas dependerá en particular de las características socioeconómicas de la población de la localidad en cuestión, el desarrollo cultural, la forma de utilizar el suelo por la población, la densidad de la población” (Corral & Bécker, 2001, pág. 49).

El desarrollo de todo país guarda estrecha relación con las políticas de planificación en diversas materias, se destaca entre ellas, la ordenación del uso del suelo.

En la legislación se establece mecanismos que permiten a las municipalidades en ejercicio de su autonomía, entre otras cosas, promover el desarrollo ordenado de su territorio y el uso equitativo, compatible y racional del suelo urbano, de tal manera que se proteja el derecho a disfrutar de un ambiente sano en armonía con un modelo socioeconómico, coherente con las tradiciones históricas y culturales de la región.

El uso de suelo está amparado por mandato legal a nivel nacional, y a nivel local son las autoridades municipales quienes, a través de los Planes de Ordenamiento Territorial, obligan el cumplimiento de las directrices cuyo objetivo es además del ordenamiento de la ciudad, ofrecer una mejor calidad de vida para los ciudadanos. (Castro Revelo, 2013, pág. 7).

Por medio del análisis del presente caso de regeneración urbana se pretende revelar razones por las cuales el desarrollo urbano en ciudades de alrededor del mundo ha conllevado a una revitalización urbana que permite reconocer distintos esfuerzos de la ciudad por definir un modelo de desarrollo urbano a través de la definición de instrumentos públicos de planeación y el ordenamiento moderno de usos y ocupación

del suelo urbano con el fin de mejorar la calidad de vida y aumentar el comercio en la zona.

La Rambla en Barcelona es un proyecto relevante y enriquecedor llevado al tema de estudio, ya que se pueden ver aspectos sobresalientes como los siguientes:

La congregación del público alrededor de una significativa diversidad de usos de suelo, dándole jerarquía a la vía principal como columna vertebral, funcionando eficientemente tanto para comercio y paseo peatonal. Es decir, el flujo constante de personas junto con la diversidad de usos y culturas permite la participación de los habitantes junto con una buena administración del lugar, donde las personas pasan, disfrutan y tal vez se detienen a la compra de los diferentes productos que se ofrecen a lo largo de la vía, pero el lugar está pensado para soportar la gran demanda que el sector genera. Teniendo en cuenta que la infraestructura está diseñada y pensada a futuro para ser capaz de soportar gran cantidad y gran flujo de personas; funcionando, tanto para la ciudad, como para el habitante, una buena forma de ver, cómo las lógicas urbanas, políticas, económicas y populares van de la mano. (Rodriguez, 2015, págs. 25-26).

Entrando en materia, los contenidos a tener en cuenta y llevados a la propuesta de estudio son:

En el ámbito físico-espacial, la administración de grandes flujos de personas no solo de nativos sino también por el alto flujo de turistas, que al mismo tiempo el lugar suple por su funcionalidad las 24 horas del día. Este sistema operacional es válido para un sector donde el comercio está saturado durante varias horas del día, teniendo como oportunidad administrar el flujo de personas y el tiempo para la logística del comercio popular. Por otra parte, una intervención que respeta la arquitectura inicial y se propone a partir de circulaciones peatonales como columna estructurante. (Rodriguez, 2015, págs. 25-26).

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

En el ámbito social, cabe resaltar el multiculturalismo como esencia del lugar, donde se da cabida no solo al habitante sino también a la gran concentración de visitantes.

En el ámbito económico, luego de la propuesta el sector es impulsado económicamente, ya que genera ingresos y oportunidades de trabajo para las personas, no solo en términos de remuneración sino también en calidad urbana y calidad de vida. (Rodríguez, 2015, págs. 25-26).

1.2.9. Análisis de casos existentes sobre la elaboración de planes especiales de actuación urbana.

Las zonas urbanas en el Ecuador y el mundo presentan problemas de funcionamiento que afectan a la seguridad peatonal, por tal motivo, se han desarrollado varios trabajos investigativos relacionados con la elaboración de Planes Especiales de Ordenación Urbanística, que sirven para mejorar el funcionamiento, brindar seguridad al peatón y por ende, recuperar los espacios urbanos consolidados y en proceso de consolidación. A continuación, se exponen trabajos que sirven como base para el desarrollo de la presente investigación:

1.2.9.1. Plan especial del corredor urbano av. Northia y vía a playa Manm San Cristóbal Galápagos

Plan Especial del Corredor Urbano Av. Northia y Vía a Playa Manm San Cristóbal Galápagos (Ver Figura 1.13), realizado por los Arquitectos Maricela Ortega, Daniel Carpio y Cesar Preciado con la dirección del Arq. Fernando Pauta nos dice:

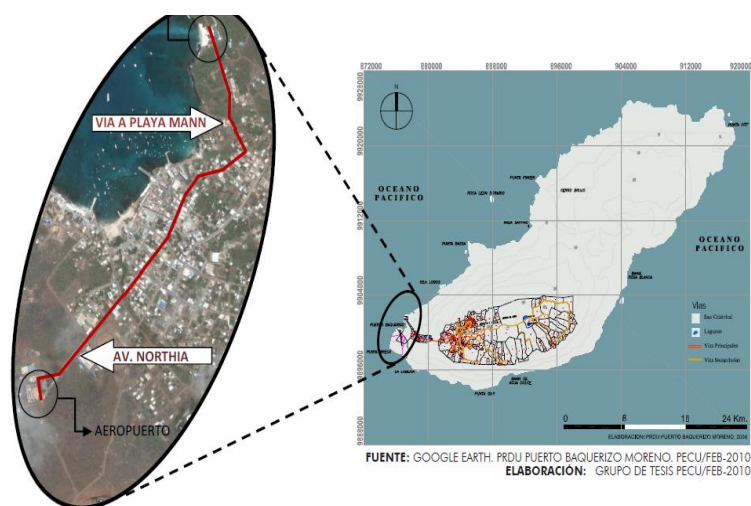
Un asentamiento estructurado en torno a una vía del sistema fundamental que muestra tendencias negativas de uso y ocupación de suelo, afectaciones al espacio urbano, una inadecuada estructuración de la vialidad y la ausencia de espacios para los sistemas alternativos de movilidad, deterioro de lo edificado, una deficiente integración de

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

equipamientos existentes, inseguridad del peatón, entre otras situaciones que ameritan intervenciones oportunas para evitar su agravamiento, se deben de elaborar planes con estrategias para mitigar estos problemas. (Pauta, 2013, pág. 10).

Por tal motivo, su trabajo consiste en la identificación y descripción de problemas generados en la zona urbana de San Cristóbal, para la elaboración de un Plan Especial y mitigar las causas que originan los problemas. Este plan pretende orientar al Gobierno Municipal de San Cristóbal respecto al ordenamiento y control de dicho territorio que, lamentablemente, experimenta situaciones negativas en la configuración urbano-arquitectónica.

Figura 1.13. Ubicación Geográfica del Cordón del Corredor Urbano Av.Northia y Vía a Playa Mann San Cristóbal Galápagos



FUENTE: Plan Especial del Corredor Urbano.
ELABORACIÓN: Grupo de tesis.

1.2.9.2. Modelo de calle compartida para implementación de un andador urbano en la avenida Miguel Hidalgo de Toluca, México

Modelo de calle compartida para implementación de un andador urbano en la avenida Miguel Hidalgo de Toluca, México (Ver figura 1.14), realizado por el Arq. Alejandro Guadarrama Gil, nos dice:

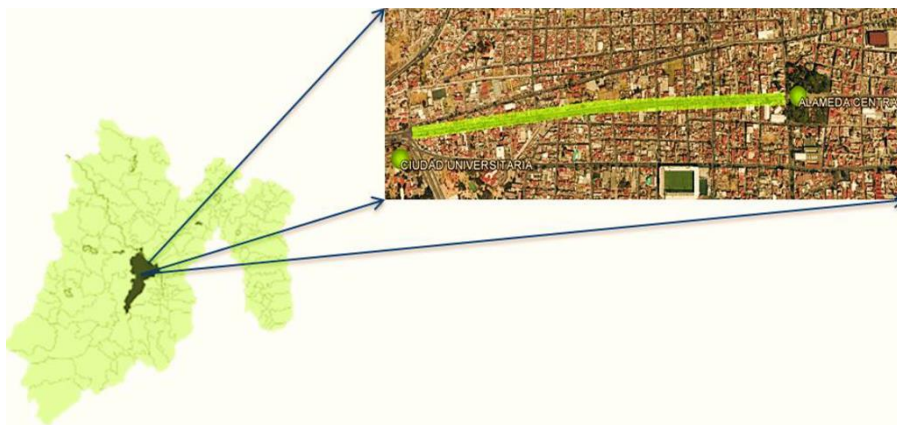
PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

Las ciudades del futuro están enfocadas en el aprovechamiento y recuperación de espacios, que se encuentran en mal estado o han sido creados únicamente para el tránsito vehicular sin tomar en cuenta la movilidad del peatón, pues las exigencias actuales cada vez están más relacionadas con el cuidado al medio ambiente y la libre y segura movilidad de las personas. (Guadarrama Gil, 2016, pág. 13).

Por lo que, este proyecto tiene como fin el análisis de los diferentes problemas del lugar, generados por el mal funcionamiento de la avenida y posteriormente elaborar la propuesta del andador urbano.

Al realizar este andador urbano, la ciudadanía en general se beneficiará, pues se ofrecerá el espacio con las condiciones óptimas para trasladarse en esta zona de manera segura y rápida, permitirá la concentración de actividades recreativas, la reorganización de los comercios que existen actualmente y así mejorar el uso y ocupación del suelo.

Figura 1.14. Modelo de calle compartida para implementación de un andador urbano en la avenida Miguel Hidalgo de Toluca, México



FUENTE: Tesis Modelo de calle compartida para implementación de un andador urbano en la avenida Miguel Hidalgo de Toluca, México.

ELABORACIÓN: Grupo de tesis.

1.2.9.3. Plan Barrial La Floresta, Quito

Plan Barrial La Floresta, Quito (Ver figura 1.15), realizado por alumnos de quinto año de Arquitectura de la Universidad San Francisco de Quito dirigido por el Arq. Planificador Juan Diego Donoso, nos dice:

El concepto principal bajo el cual se debe desarrollar un Plan para mejorar una zona, es aquel que busca resaltar las condiciones positivas del lugar y reconocer dentro de las mismas la importancia del ciudadano. Creando zonas enfocadas en el desarrollo local promoviendo una vida saludable y segura, por lo que se debe considerar la conectividad, la diversidad de usos de suelo, la caminabilidad, reconocimiento de elementos arquitectónicos y culturales propios del lugar y la productividad de la zona. (Donoso, 2014, pág. 15).

La propuesta plantea el rediseño vial de la zona en base a distintos tipos: completas, compartidas y plataformas únicas según sean las necesidades del lugar, con esto se incentiva a la caminata segura y al ciclismo, proporcionando la seguridad del ciudadano. (Donoso, 2014, pág. 20).

Figura 1.15. Ubicación del Plan Barrial La Floresta, Quito



FUENTE: Google Maps

ELABORACIÓN: Grupo de tesis.

1.2.9.4. Ciudades y Espacios Para Todos - Manual de Accesibilidad Universal, realizado por Boudeguer & Squella ARQ

El concepto de accesibilidad ha ido evolucionando en la última década hasta llegar a un nuevo enfoque, donde lo principal reside en concebir el entorno y los objetos de forma “inclusiva” o apta para todas las personas. Surge así el concepto de Diseño Universal o Diseño para Todos. (Boudeguer, Prett , 2010, pág. 14)

El Diseño Universal busca estimular el desarrollo de productos atractivos y comerciales que sean utilizables por cualquier tipo de persona. Está orientado al diseño de soluciones ligadas a la construcción y al de objetos que respondan a las necesidades de una amplia gama de usuarios. (Boudeguer, Prett , 2010, pág. 14)

Este manual nos permite conocer una propuesta técnica enfocada en la creación de accesibilidad para personas de diferentes capacidades.

1.3. La planificación y desarrollo.

1.3.1 Incidencia de la Planificación en el Desarrollo Urbano.

El desarrollo urbano es un proceso de transformación que ayuda a mejorar la calidad de vida, a través de una planificación organizada, consciente y capaz de resolver todos los problemas identificados, para de esta manera, contribuir al desarrollo y transformación de la sociedad.

En este contexto, para lograr un desarrollo adecuado del territorio es importante planificar considerando las dimensiones políticas, económicas, culturales y sociales, para conducir a la población a un mejor nivel de vida.

1.3.2 Importancia de la Planificación Urbana para el desarrollo.

La planificación urbana es muy importante para el desarrollo de un territorio debido a que, un Plan Urbano ordena el desarrollo de un centro poblado, indicando los proyectos de inversión para ser realizados en corto, mediano y largo plazo. Es una herramienta de gestión que permite a una municipalidad controlar la expansión urbana, acopiar información sobre el territorio y promover una eficiente planificación que lleve al desarrollo social, cultural y económico. (Stanton, 2000, pág. 12).

El objetivo de los procesos de planificación urbana es ordenar la ciudad y su crecimiento en el tiempo y en el espacio, teniendo en cuenta las circunstancias y características de cada sociedad. El sistema de planificación vigente, es un sistema jerarquizado, donde unos planes de ámbito territorial definen las directrices generales que complementarán los planes generales, los planes especiales o los proyectos urbanos. (Montes, 2011).

La Constitución de la República, al normar el "Régimen del Buen Vivir", también, establece una relación directa con la planificación, que da lugar a una nueva finalidad, cuando dice. "Para la consecución del buen vivir, serán deberes generales del estado: 2.-Dirigir, planificar y regular el proceso de desarrollo". (Pauta, 2013).

1.4. Marco Legal.

1.4.1 La Planificación en la Constitución

Luego de un largo proceso de crisis del Estado y del régimen democrático, se plantea un nuevo proceso constituyente creando el marco institucional del país en el año 2008.

En el año 2010, se aprobó el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización–COOTAD, y el Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas, que aplica las orientaciones de la Constitución y establece las reglas de juego para la descentralización, estableciendo la obligación de los Gobiernos Autónomos Descentralizados de planificar su territorio de acuerdo a sus competencias exclusivas. (Pauta, 2013).

La planificación toma un papel decisivo en la Constitución aprobada en el año 2008 en temas directamente involucrados con el desarrollo humano. Constituyendo acciones fundamentales que hacen que la planificación del desarrollo sea considerada como un deber del Estado con una mirada al Buen Vivir.

En la Constitución existen artículos que tienen incidencia en la planificación, como los siguientes (ver detalle en Anexo A):

El Artículo 3, Artículo 14 y Artículo 241, el análisis de estos artículos lleva a la siguiente conclusión:

- a) A la ordenación territorial se le considera como parte fundamental de la planificación del desarrollo humano, debido que éste es un instrumento previsto por la Constitución, que permite a los GAD desarrollar la gestión de su territorio, orientada al desarrollo armónico e integral y, de esta manera, a erradicar la pobreza y promover el desarrollo sustentable, para lograr el buen vivir.

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

Dentro del capítulo cuarto en el régimen de competencias de los Gobiernos Autónomos Descentralizados en el **Art.264** establece aquellas que son exclusivas para los gobiernos Municipales (ver detalle en Anexo A).

a) Este Artículo define las responsabilidades y competencias que tienen los Gobiernos Autónomos Descentralizados para formular los instrumentos de planificación y ordenamiento territorial, para mejorar el desarrollo de la población.

b) Al planificar el desarrollo y ordenamiento territorial cantonal o de otro nivel de gobierno, se debe considerar que es necesario elaborar de manera coordinada con los otros niveles de planificación ya sean, provinciales y parroquiales.

c) Los GAD tienen las competencias de ejercer el control de uso y ocupación del suelo, mejorar la vialidad urbana y regular el tránsito y transporte público entre otros, para así garantizar espacios seguros y cómodos a la población.

Con relación a los recursos económicos asignados para los Gobiernos Autónomos Descentralizados, se considera los artículos **270, 271, 272** (ver detalle en Anexo A):

Del análisis de los 3 artículos anteriores se tiene la siguiente reflexión:

a) Los recursos asignados a los diferentes GAD, dependen principalmente de los ingresos que tiene el Estado central, por lo que esto limita la gestión y el desarrollo territorial de los diferentes niveles de gobierno.

El Artículo **275**, establece las disposiciones sobre el Régimen de Desarrollo, que garantizan la realización del buen vivir, del sumak kawsay.

Del análisis de este artículo se tienen las siguientes reflexiones:

a) El estado planificará el desarrollo del país para garantizar el ejercicio de los derechos, los objetivos de desarrollo y los principios consagrados en la Constitución.

b) Promover la equidad social y territorial. (Constitución de la República del Ecuador, 2011, págs. 9-89)

1.4.2 Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD).

En agosto de año 2010, la Asamblea Nacional aprobó el Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización -COOTAD-, cuerpo legal que en su Artículo 1 establece lo siguiente:

- i.- La organización política - administrativa del Estado ecuatoriano en el territorio.
- ii.-El régimen de los diferentes niveles de gobiernos autónomos descentralizados y los regímenes especiales, con el fin de garantizar su autonomía política, administrativa y financiera.
- iii.- Desarrolla un modelo de descentralización obligatoria y progresiva a través del sistema nacional de competencias, la institucionalidad responsable de su administración, las fuentes de financiamiento y la definición de políticas y mecanismos para compensar los desequilibrios en el desarrollo territorial.

El COOTAD dentro de su **Artículo 4** establece los fines de los GAD en sus respectivas circunscripciones territoriales.

- a) El desarrollo equitativo y solidario mediante el fortalecimiento del proceso de autonomías y descentralización; (COOTAD, 2013, pág. 4)

1.4.3 Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas (COPYFP).

El 22 de octubre del año 2010 se aprobó el Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas, en su Artículo 1, estipula la necesidad de organizar, normar y vincular el Sistema Nacional Descentralizado de Planificación Participativa con el Sistema Nacional de Finanzas Publicas, para regular el funcionamiento en los diferentes niveles del sector público, en el marco del régimen del desarrollo, buen vivir, de las garantías y de los derechos constitucionales.

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

Según el Libro I de la Planificación Participativa para el Desarrollo, Título y capítulo primero, se tiene el Artículo 9, que se orienta al cumplimiento de los derechos constitucionales, el régimen de desarrollo y buen vivir, y de esta manera garantiza un adecuado ordenamiento territorial.

De los Planes de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados, en su Artículo 42, establece los contenidos mínimos de los planes de desarrollo, que en concordancia con las disposiciones del COOTAD, deberán contener, al menos los siguientes:

- a. Diagnóstico.- Para la elaboración del diagnóstico, los gobiernos autónomos descentralizados deberán observar, por lo menos, contenidos que describan las inequidades y desequilibrios socio territoriales, potencialidades y oportunidades de su territorio, la situación deficitaria, los proyectos existentes en el territorio, las relaciones del territorio con los circunvecinos, la posibilidad y los requerimientos del territorio articuladas al Plan Nacional de Desarrollo y, finalmente, el modelo territorial actual.
- b. Propuesta. - Para la elaboración de la propuesta, los gobiernos autónomos descentralizados tomarán en cuenta la visión de mediano y largo plazo, los objetivos, políticas, estrategias, resultados y metas deseadas, y el modelo territorial que debe implementarse para visibilizar el logro de sus objetivos; y,
- c. Modelo de gestión. - Para la elaboración del modelo de gestión, los gobiernos autónomos descentralizados deberán precisar, por lo menos, los datos específicos de los programas y proyectos, cronogramas estimados y presupuestos, instancias responsables de la ejecución, sistema de monitoreo, evaluación retroalimentación que faciliten la rendición de cuentas y el control social. (COPFP, 2010. , págs. 3-16)

1.4.4 Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo.

El 12 de Mayo del año 2016 se aprobó La Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo, este código en su Artículo 1, estipula la necesidad de fijar principios y reglas generales que rijan el ejercicio de las competencias de ordenamiento territorial, usos y gestión del suelo urbano y rural, y se articulen con otras de incidencia significativa, para de esta manera promover el desarrollo equitativo y equilibrado del territorio.

El Artículo 4, es el que establece un glosario con definiciones que ayudarán a la aplicación de esta Ley (ver detalle en Anexo B).

Título II

Ordenamiento Territorial

Capítulo I

Definición Y Objeto

Art. 9.-Ordenamiento territorial.- El ordenamiento territorial es el proceso y resultado de organizar espacial y funcionalmente las actividades y recursos en el territorio, para viabilizar la aplicación y concreción de políticas públicas democráticas y participativas y facilitar el logro de los objetivos de desarrollo. La planificación del ordenamiento territorial constará en el plan de desarrollo y ordenamiento territorial de los Gobiernos Autónomos Descentralizados. La planificación para el ordenamiento territorial es obligatoria para todos los niveles de gobierno.

La rectoría nacional del ordenamiento territorial será ejercida por el ente rector de la planificación nacional en su calidad de entidad estratégica.

En el Artículo 10, establece los objetivos del ordenamiento territorial, se tiene los siguientes

1. La utilización racional y sostenible de los recursos del territorio.

2. La protección del patrimonio natural y cultural del territorio.
3. La regulación de las intervenciones en el territorio proponiendo e implementando normas que orienten la formulación y ejecución de políticas públicas.

En el Artículo 11, se exponen los diferentes alcances de cada GAD en el ordenamiento territorial, el literal 3 de éste nos indica lo siguiente:

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados municipales y metropolitanos, de acuerdo con lo determinado en esta Ley, clasificarán todo el suelo cantonal o distrital, en urbano y rural y definirán el uso y la gestión del suelo. Además, identificarán los riesgos naturales y antrópicos de ámbito cantonal o distrital, fomentarán la calidad ambiental, la seguridad, la cohesión social y la accesibilidad del medio urbano y rural, y establecerán las debilidades garantías para la movilidad y el acceso a los servicios básicos y a los espacios públicos de toda la población.

Las decisiones de ordenamiento territorial, de uso y ocupación del suelo de este nivel de gobierno racionalizarán las intervenciones en el territorio de los otros niveles de gobierno.

Capítulo II

Planeamiento

Sección II

Planes Urbanísticos Complementarios

Art. 31.- Planes urbanísticos complementarios. Los planes urbanísticos complementarios son aquellos dirigidos a detallar, completar y desarrollar de forma específica las determinaciones del plan de uso y gestión de suelo. Son planes complementarios: los planes maestros sectoriales, los parciales y otros instrumentos de planeamiento urbanístico.

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

Estos planes están subordinados jerárquicamente al plan de desarrollo y ordenamiento territorial y no modificarán el contenido del componente estructurante del plan de uso y gestión de suelo.

Art. 37.-Otros instrumentos de planeamiento urbanístico. Los Gobiernos Autónomos Descentralizados municipales y metropolitanos podrán generar otros instrumentos de planeamiento urbanístico que sean necesarios en función de sus características territoriales, siempre que éstos no se contrapongan con lo establecido en la normativa nacional vigente. Los otros instrumentos de planeamiento urbanístico no podrán modificar contenidos del componente estructurante del plan de uso y gestión de suelo.

Art. 38.-Procedimiento de aprobación de los planes urbanísticos complementarios.

Los planes urbanísticos complementarios serán aprobados por el órgano legislativo del Gobierno Autónomo Descentralizado municipal o metropolitano, de conformidad con la ordenanza que se expida para el efecto, la que al menos, garantizará la participación ciudadana y una fase de consultas con otros niveles de gobierno. (Asamblea Nacional del Ecuador, 2016, págs. 6-11)

1.4.5 Reforma a la Ordenanza que Sanciona el Plan del Buen Vivir y

Ordenamiento Territorial del Cantón Azogues Uso y Ocupación de Suelo 2015.

El 12 de Mayo del año 2016 se aprobó La Reforma a la Ordenanza que Sanciona el Plan del Buen Vivir y Ordenamiento Territorial del Cantón Azogues Uso y Ocupación De Suelo, esta Ordenanza estipula, que es deber del GAD Municipal propiciar un desarrollo armónico, ambientalmente sostenible y socialmente justo.

Título VI

Regulación de los Usos Urbanos

Capítulo I

Clases y tipos de usos, Usos del Suelo Urbano

Sección 1º. Aplicación, definiciones y clasificaciones de carácter general de los usos. Condiciones comunes a los usos del suelo. Condiciones de cambio de los usos del suelo.

De las clases de usos del suelo atendiendo a su grado de implantación se tiene los siguientes artículos:

Art. 195. En el presente Plan, y atendiendo a su grado de implantación, los usos podrán ser:

a) Usos Principales. Aquellos que componen el uso predominante del suelo y que se derivan de la propia calificación asignada en el plan. Cuando suponen la única actividad desarrollada sobre un ámbito determinado, se consideran usos exclusivos. En el caso de sectores de suelo urbanizable, el uso global se considera como uso dominante.

b) Usos Compatibles o permitidos. Son aquellos usos de suelo que pueden sustituir al uso dominante o característico en un determinado ámbito de implantación, respetando en todo caso los parámetros previstos en la ordenación para el uso sustituido en ese ámbito en las condiciones reguladas por la normativa.

c) Usos Condicionados. Son los usos de la edificación que coexiste con los dominantes o característicos de la misma, implantándose por un menor grado de intensidad que aquellos y respetando siempre la condición predominante de los mismos. Los usos condicionados serán sometidos a procesos de evaluación y mitigación por los impactos ambientales que generan, cuyos parámetros de comparación se establecerán con respecto al uso primario o dominante para cada zona o sector.

Los sitios de afluencia masiva y de riesgo, catalogados como condicionados son: depósito de gas, bares, cantinas, estancias de servicio, deberán ser alejadas mínimo 500,00 metros de distancia de entidades educativas, de culto, de salud, culturales,

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

cementerios. Se crea una zona turística en la Av. 16 de Abril, desde la quebrada Concierto, hacia el Sur, respetando los 500,00m de distancia respecto a los establecimientos indicados.

d) Usos Prohibidos. Son aquellos usos cuya implantación sobre el suelo y/o la edificación está expresamente impedida por la normativa. Se considerarán igualmente usos prohibidos todos aquéllos cuya implantación queda expresamente imposibilitada por las determinaciones de aplicación de las normativas vigentes en materia de seguridad, salubridad, ambiente urbano o natural, o cualquier otra legislación sectorial vigente de aplicación.

De las clases de usos del suelo atendiendo a su regulación y/o su adecuación a las normas del plan se tiene los siguientes artículos:

Art. 196.- Atendiendo a su regulación y/o adecuación de normas del presente plan, los usos podrán clasificarse en:

a) Usos regulares. Son aquellos usos característicos complementarios y/o compatibles, que en cumplimiento de las normas y determinaciones del plan se implantarán efectivamente sobre el territorio.

b) Usos obligatorios. Son aquellos que, por constituir reservas dotacionales de carácter estratégico, es necesario preservar.

c) Usos provisionales o temporales. Son aquellos usos que no están prohibidos, se establecen legalmente de manera temporal, cuyo plazo no será mayor a sesenta días, para lo cual será requisito indispensable que no requieran obras o instalaciones permanentes.

d) Usos tolerado (fuera de ordenación). Son aquellos usos que se vienen desarrollando legalmente con anterioridad a la aprobación del presente documento.

e) Usos adaptables (fuera de ordenanza). Son aquellos usos que se desarrollan legalmente con anterioridad a la aprobación de la presente ordenanza, y no están considerados como usos prohibidos por el mismo, incumplen algunos de los parámetros reguladores en las presentes normas. Se deberán adaptar a las determinaciones del presente documento.

Tipos de actividades, tipos de usos globales y usos pormenorizados en el presente plan se tiene el siguiente artículo:

Art.197.- Los usos regulados por el presente plan, y los instrumentos y/o figuras de planeamiento que lo desarrollan, son los relacionados con los siguientes tipos de Actividades y Usos (Ver tabla N°1.4 en anexo H):

Tipos de actividades:

1. Actividades de protección y conservación ambiental
2. Actividades relativas a la producción
3. Actividades relativas a los equipamientos
4. Actividades relativas a la residencia
5. Actividades relativas a la infraestructura

Tipos de usos globales:

1. Residencial
2. Comercial y de servicios
3. Industrial
4. Institucional y de equipamientos
5. De protección y conservación ambiental
6. De aprovechamiento de recursos naturales (renovables y no renovable. (Gobierno

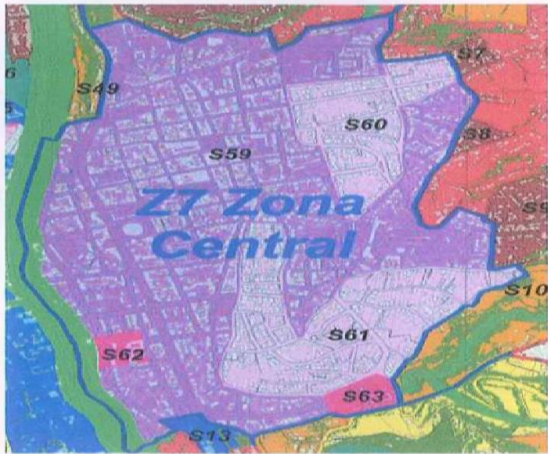
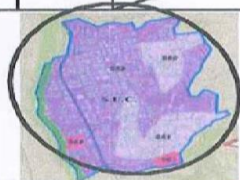
Autónomo Descentralizado de la Provincia del Cañar, 2015, págs. 37-38)

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

Posterior al análisis de la Normativa de Uso del Suelo del Cantón Azogues, en la ficha

1.1 se exponen los tipos de Usos de Suelo permitidos en la zona de estudio, (ver ficha 1.1)

Ficha 1.1. Usos de Suelo Permitidos en la Calle Simón Bolívar

PLAN DEL BUEN VIVIR Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE LA CIUDAD DE AZOGUES						FICHA DE PLANIFICACION	HOJA	59	66		
						UBICACION					
						ZONA: Z7 CENTRAL SECTOR: S59					
DATOS GENERALES											
CLASE DE SUELO:						SUELO URBANO EN PROCESO DE CONSOLIDACION SUPC					
DENOMINACION						S59 ZONA 7 CENTRAL					
DATOS DE ORDENAMIENTO											
INSTRUMENTO DE ORDENAMIENTO:						PLAN ESPECIAL					
SUPERFICIE (Has)						94.211					
USOS PRINCIPALES:						Residencial Multiple Comercial					
INDICE DE EDIFICABILIDAD BRUTA (COS)						INDICE TECHO MAXIMO EDIFICABLE (CUS)					
ALTIMETRIA (M)						12					
CONDICIONES DE PARCELACION Y EDIFICACION											
ALTURA DE EDIFICACION (N° DE PISOS)	LOTE MINIMO (M2)	FRENTE MINIMO (ML)	COS/CUS MAXIMO (%)	TIPOLOGIA DE VIVIENDA	TIPO DE IMPLANTACION	RETIROS MINIMOS				RETIRO LATERAL DESDE 2° PISO (ml)	
						F	L	L	P		
4	150	7.5	70/280	BIFAMILIAR	CONTINUA EN LINEA DE FABRICA					3	N/A
NOTAS:											
1. EN CASO DE EXISTIR DOS O MÁS CONDICIONES DE EDIFICACION: a) EN ZONAS EN CONSOLIDACION SE APLICARÁN EL TIPO DE IMPLANTACION Y FRENTE MINIMO PREDOMINANTES EN EL SECTOR. LAS DEMÁS CONDICIONES SE APLICARÁN SEGÚN LA TABLA DE ARRIBA. b) EN ZONAS NO OCUPADAS EL MUNICIPIO DESARROLLARÁ EL PLAN PARCIAL CORRESPONDIENTE EN EL QUE SE DETERMINARÁN EL TIPO DE IMPLANTACION Y FRENTE MINIMO MANTENIENDO EL LOTE MINIMO. LAS DEMÁS CONDICIONES DEL USO GENERAL ASIGNADO PARA EL SECTOR SE MANTENDRÁN DE ACUERDO A LO ESTIPULADO EN EL PLAN.											
2. EL RETIRO MINIMO POSTERIOR Y LATERAL ESTABLECIDO ES PARA TODOS LOS PISOS. EN CASO DE QUE SE PLANIFIQUEN VOLUMENES EN VOLADOS. EN PLANTA BAJA SE DEBERÁ RETRANQUEAR LA LONGITUD IGUAL AL VOLADO.											
USOS PERMITIDOS O COMPLEMENTARIOS:											
I1, CB1, CB2, CB3, CB4, CS1, CS2, CS4, CS5, CS6, CS7, CS8, CZ3, CZ4, CZ5, CZ6, EEB, EES, ECB, ECS, ECZ, ECM, ESB, ESS, EBB, EBS, EBZ, EBM, ED1, ED2, ED3, ED4, ERB, ER5, ERM, EGB, EGS, EGZ, EAS, EAZ, EAM, ETB, EIB, EIS, R1, R2, R3, R4, RM, FEM, FAC, FAS, FV2, FV3.											
USOS CONDICIONADOS (CON LIMITACIONES):											
CS3, CZ1, CZ2, CM2, CM4, EEZ, EEM, ESZ, ESM, EGM, EFS, EFZ, EFM, ETS, ETZ, FV4											
USOS PROHIBIDOS:											
NR1.1, NR1.2, NR1.3, NR1.4, NR1.5, NR2.1, NR2.2, NR4, NN1, NN2, ART, I2, I3, I4, CM1, CM3, ETM, EIZ, EIM, EPZ, EPM, FEA, FAR, F3, FV5.											
ZONAS DE INTEGRACION PARCELARIA:											
NINGUNA											
PLANES ESPECIALES, ESTUDIOS DE DETALLE Y/O PROTECCIÓN ARQUEOLOGICA, EDIFICACIONES INVENTARIADAS											
PLAN ESPECIAL AREA HISTORICA, EDIFICACIONES INVENTARIADAS											
SISTEMA DE ACTUACION											
INICIATIVA: PRIVADA						PLAZO DE ACTUACION: 1° CUATRIENIO					
SUELO PUBLICO											
VIAS (V):											
ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES (ELV):											
PROTECCIÓN DE QUEBRADAS Y TALUDES:											
OBJETIVOS:						OBSERVACIONES:					
CONSERVACIÓN DEL AREA HISTORICA						INDISPENSABLE LA ACTUALIZACION DEL INVENTARIO Y REDEFINICION DEL AREA HISTORICA; LOS USOS CONDICIONADOS DEBEN PRESENTAR ESTUDIOS DE IMPACTO AMBIENTAL					

FUENTE: GAD Municipal de Azogues.

ELABORACIÓN: GAD Municipal de Azogues.

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

En base a la ficha expuesta anteriormente, a continuación se procede a detallar los tipos de Usos de Suelo permitidos en la zona de estudio (ver tabla 1.5).

Tabla 1.4. Tipos de Usos de Suelo permitidos en la Calle Simón Bolívar según la Ficha

2.3	PRODUCCION SECTOR TERCIARIO		PRO3
	COMERCIOS Y SERVICIOS BARRIAL		CB
2.3.1	Comercio básico	Abarrotes, frigoríficos con venta de embutidos, bazares y similares. Carnicerías, fruterías, panaderías, pastelerías, cafeterías, restaurantes, venta restringida de bebidas alcohólicas, confitería, heladerías, farmacias, boticas, pequeñas ferreterías, papelerías, venta de revista y periódicos, micro mercados, delicatessen, videos, floristería, fotocopiados.	CB1
	Servicios básicos	Sucursales bancarias y de cooperativas, sastrerías, café net y similares, peluquerías, salones de belleza, zapaterías, artesanías, antigüedades, regalos, artículos de jardinería, galerías de arte, artículos de dibujo y fotografía, artículos de decoración, deportivos y oficinas.	CB2
	Oficinas administrativas (1)	Oficinas privadas individuales	CB3
	Alojamiento (1)	Casa de huéspedes, residenciales y posadas.	CB4
	COMERCIOS Y SERVICIOS SECTORIAL		CS
	Comercios especializados	Venta de alfombras, telas y cocinas, venta de muebles, carpinterías de limpieza, tapicería y reparación de muebles, recepción de ropa para lavado, venta de bicicletas y motocicletas, distribuidora de flores e instrumentos musicales, discos, joyería, relojerías, ópticas, jugueterías, venta de mascotas, electrodomésticos, librerías, licoreras venta de botellas cerradas, mueblerías, muebles y accesorios de baño, ropa, almacén de zapatos, repuestos y accesorios de	CS1

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

2.3.2		automóvil son taller, venta de llantas, talabarterías, venta de pinturas, vidrierías y espejos, ferreterías medianas, comidas rápidas, centros de lavado y secado y ferretero.	
	Servicios especializados	Agencia de viajes: mayoristas, internacionales, operadoras y dualidad, estacionamientos públicos, servicios de papelería e impresión, laboratorios médicos y dentales, renta de vehículos y alquiler de vehículos en general, reparación de electrodomésticos, talleres fotográficos, centros de cosmetología y masajes, gimnasios, baños turcos y sauna, centros de reacondicionamiento físico y servicios vinculados con la salud y belleza (SPA). Transporte turístico: terrestre: servicio internacional de itinerario regular, servicio de transporte terrestre turístico, servicio de transporte de carreteras, alquiler de tricar, motos, cuadrones, bicicletas y afines, alquiler de casas rodantes, transporte turístico fluvial.	CS2
	Servicios especializados B	Cambio de aceite, lavadoras de autos y lubricadores mecánicas livianas, patio de venta de vehículos livianos, vulcanizadoras, centros de lavado en seco.	CS3
	Comercio de menos escala	Picanterías, venta de fritadas y adicionales. Bodegaje cubierto de artículos de reciclaje en áreas inferiores a 50m2, a excepción de productos peligrosos, hierro o perecibles. Centros comerciales de hasta 500m2 de área útil, almacenes por departamentos, comisariatos institucionales.	CS4
	Comercio temporal	Ferias temporales	CS5
	Oficinas administrativas en general (2)	Edificios de oficinas privados, públicos y corporativos.	CS6

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

	Alojamiento turístico (2)	Hostales, hosterías, hoteles, longe, resort, refugio, campamento turístico, casa de huéspedes, hacienda turística y centros de turismo comunitario.	CS7
	Centros de juego	Juegos electrónicos, tipo de PlayStation y salón de billar con venta de bebidas con moderación, bolos, ping pong, bingos	CS8
	COMERCIAL Y SERVICIOS ZONAL		CZ
	Venta de vehículos y maquinaria liviana.	Agencias y patios de vehículos venta y renta de maquinaria liviana en general.	CZ3
2.3.3	Almacenas y bodegas	Centrales de abastos, bodegas de productos no peligrosos, distribución de insumos agropecuarios, centrales frigoríficas, bodegas comerciales depósitos de GLP.	CZ4
	Centros de comercios	Comercios agrupados en general hasta 1000m2 de área útil, mercados tradicionales y centros de comercio popular.	CZ5
	Alojamiento (3)	Hoteles y complejos hoteleros.	CZ6
3	ACTIVIDADES RELACIONADAS A LOS EQUIPAMIENTOS		A-EQU
3.1	SERVICIOS SOCIALES		EQU-1
	EDUCACIÓN		EE
	Educación barrial/ comunal	Preescolares, escuelas.	EEB
3.1.1	Educación sectorial/parroquial	Colegios secundarios, unidades educativas.	EES
	CULTURAL		EC
	Cultural barrial/barrial	Casas comunales	ECB
3.1.2	Cultural sectorial/ parroquial	Bibliotecas, museos de artes populares, galerías públicas, teatros, cines.	ECS
	Cultural zonal	Centros de promoción cultural, auditorios, centros culturales, centros de documentación.	ECZ

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

	Cultural ciudad o región	Casa de la cultural, museos, cinematecas, hemerotecas.	ECM
	SALUD		ES
3.1.3	Salud barrial/comunal	Puestos de salud, consultorios médicos, dentales.	ESB
	Salud sectorial / parroquial	Clínicas con un máximo de 15 camas, sub centros de salud, unidades de emergencia, hospital del día, consultorios hasta de 20 unidades de consulta.	ESS
	BIENESTAR SOCIAL		EB
3.1.4	Bienestar barrial/comunal	Guarderías infantiles y casas cuna	EBB
	Bienestar sectorial/ parroquial	Asistencia social, centros de formación juvenil y familiar, aldeas educativas	EBS
	Bienestar zonal	Albergues, centros de protección de menores	EBZ
	Bienestar ciudad o regional	Orfanatos, acilos de ancianos	EBM
	RECREATIVOS DEPORTIVOS		ED
3.1.5	Recreativo barrial/comunal	Parques infantiles, parques barriales, canchas deportivas	ED1
	Recreativo sectorial/parroquial	Parque sectorial, centros deportivos públicos y privados, polideportivos, gimnasios y piscinas	ED2
	Recreativo zonal	Parque zonal, polideportivo especializados y coliseos hasta 500 personas, centros de espectáculos, talleres	ED3
	Recreativo ciudad o regional	Parques de ciudad y metropolitanos, estadios, coliseos, jardín botánico, zoológicos, plazas de toros	ED4
	RELIGIOSOS		ER
3.1.6	Religioso barrial/ comunal	Capillas	ERB
	Religioso sectorial/parroquial	Templos y casas de retiros	ERS
	Religioso ciudad o regional	Catedral, conventos, monasterios	ERM
3.2	SERVICIOS PUBLICOS		EQU2

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

	SEGURIDAD		EG
3.2.1	Seguridad barrial/comunal	Vigilancia de policía	EGB
	Seguridad sectorial/ parroquial	Puesto de control, brigadas barriales	EGS
	Seguridad zonal	Estación de Bomberos	EGZ
	ADMINISTRACIÓN PÚBLICA		EA
3.2.2	Administración zonal	Oficinas descentralizadas municipales, organismos internacionales	EAZ
	Administración ciudad o regional.	GAD Municipal, sedes principales de entidades públicas y centros administrativos provinciales, regionales o nacionales	EAM
3.2.4	TRANSPORTE		ET
	Transporte barrial/comunal	Estación de taxis o camionetas, paradas de buses urbanos e interparroquiales	ETB
3.2.4	INFRAESTRUCTURA		EI
	Infraestructura barrial/comunal	Servicios higiénicos	EIB
	Infraestructura sectorial/parroquial	Estaciones de bombeo y tanques de almacenamiento de agua	EIS
4	ACTIVIDADES REALACIONADAS A LA RESIDENCIA		A-RES
4.1	Residencial baja densidad	Vivienda unifamiliar	R1
4.2	Residencial media densidad	Vivienda unifamiliar- vivienda bifamiliar	R2
4.3	Residencial alta densidad	Vivienda unifamiliar – bifamiliar – multifamiliar y condominios	R3
4.4	Residencia muy alta densidad	Vivienda unifamiliar – bifamiliar – multifamiliar - condominios	R4

FUENTE: Ordenanza que sanciona plan del buen vivir y ordenamiento territorial del cantón Azogues.

ELABORACIÓN: Jenny González

1.4.6 Ordenanza que regula la instalación, control y colocación de rótulos, publicidad y propaganda exterior en el Cantón Azogues.

El 19 de Marzo del año 2007 se aprobó Ordenanza la que Regula la Instalación, Control y Colocación De Rótulos, Publicidad y Propaganda Exterior en el Cantón Azogues, esta Ordenanza en su **Art.1**, expone que la presente regula la autorización, instalación y control de rótulos en el área urbana y en vías fuera del área urbana.

El Artículo 2, indica que se entiende como publicidad y propaganda exterior la que tiene como objetivo la difusión de un mensaje en el espacio público.

El Artículo 3, expone que la propaganda exterior puede ser expuesta en:

a) Instalaciones de usos o servicios públicos como: laterales de las plazas, terminales de transporte, estaciones de parque, coliseos, estadios, mercados, locales de ferias permanentes o eventuales, espacios naturales y otros equipamientos.

b) El espacio aéreo.

c) Inmuebles de propiedad pública y privada edificadas, sin edificar, o en proceso de edificación, medianeras laterales o posteriores, tales como vallas de obra y muros de cerramiento, estructuras de cierre fachadas para obra de mantenimiento o conservación, pancartas atravesadas e vías y fachadas laterales.

DENTRO DEL CAPÍTULO II SE EXPONE LAS PROHIBICIONES GENERALES Y PARTICULARES

El Artículo 5, establece la prohibición de toda manifestación de publicidad y propaganda exterior en:

a) Las fachadas o cubiertas de los edificios declarados monumentos históricos o artísticos de carácter nacional o local, cuando por su emplazamiento, la publicidad

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

oculte o impida, total o parcialmente, la contemplación directa de cualquiera de estos monumentos.

c) En los postes de alumbrado público y telefónico, y en estructuras de transmisión de energía eléctrica.

d) En una distancia menor de treinta metros de puentes, pasos a desnivel, redondeles e intersecciones de vías.

e) En los parterres de avenidas y en laterales de calles de menos de 9 metros de ancho de calzada.

Art.6.- Se prohíbe de modo general el empleo de publicidad, propaganda, rótulos o anuncios que promueve la violencia, el racismo, el sexismo, la intolerancia religiosa o política y cuando afecte a la dignidad del ser humano.

Art.7.- Se prohíbe con carácter particular:

a) La presentación de publicidad, propaganda pintada, rótulos o anuncios dibujada o escrita directamente en paredes, edificios, muros, así como la colocación e impresión, directa de mensajes publicitarios o de propaganda plasmados sobre edificios, muros y cerramientos o sobre cualquier otro elemento, que no sea un soporte especialmente diseñado, construido y autorizado con tal fin.

b) La colocación de publicidad o propaganda en las terrazas, cubiertas de edificios o apoyada sobre fachadas que impidan la visibilidad a terceros o que obstaculicen puertas y ventanas.

c) Los mensajes publicitarios realizados total o parcialmente por procedimientos internos o externos de iluminación que produzcan deslumbramientos, fatiga o molestias visuales, o que induzcan a confusión con las señales de tránsito y de seguridad.

Art.8.- Puede autorizarse el montaje de instalaciones para publicidad, rótulos o propaganda exterior en:

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

- a) Fachadas o parámetros de un inmueble.
- b) Vallas de obras y muros de cerramiento de las mismas.
- c) Solares sin edificar, edificados o en proceso de edificación.
- d) Laterales de vías, plazas, terminales de transporte, estaciones de parqueo, coliseos, estadios, mercados, locales de ferias permanentes o eventuales, espacios naturales y otros equipamientos.
- e) El espacio aéreo.

Art.9.- Las estructuras de sustentación y los marcos de las carteleras deben estar diseñados y construidos, tanto en sus elementos como en conjunto, de forma que garantice lo siguiente:

- a) La seguridad pública, por su solidez y estabilidad.
- b) Una resistencia adecuada a los fenómenos naturales.

DENTRO DEL CAPÍTULO IV SE DAN A CONOCER LAS DEFINICIONES Y CLASIFICACIONES

El Artículo 13, expone que los rótulos o anuncios publicitarios para efecto de aprobación se clasifican en dos clases:

- a) Se entenderá por Rótulos Comerciales y Anuncios a todo letrero, escritura, impreso, emblema u otro medio, cuyo propósito sea llamar la atención hacia una actividad, negocio, servicio, recreación, profesión u ocupación domiciliaria este establecida en el local en donde se exhibe dicho rótulo.
- b) Se entenderá por Vallas o gigantografías a todo letrero, escritura, pintura, emblema, marca, dibujo u otro medio colocado en las vías urbanas, plazas, terminales de transporte, estaciones de parqueo, espacios naturales y otros equipamientos, cuyo propósito sea llamar la atención.

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

Art. 14.- Los rótulos, propaganda y anuncios, vallas o gigantografías por su finalidad se clasifica en:

- a) Nominación, de personas naturales o jurídicas, instituciones o establecimientos.
- b) Publicidad, con símbolos o leyendas no consideradas en el literal anterior.
- c) Señalamiento, de tránsito, servicios, advertencias y restricciones.

Art. 15.- Los rótulos, propaganda y anuncios, vallas o gigantografías por su estructura y materiales usados, se clasifican en:

- a) Rótulos, anuncios o propaganda de panel y perfiles oscuros.
- b) Rótulos, anuncios o propaganda de panel y perfiles luminosos.
- c) Rótulos incorporados a la fachada.
- d) Vallas o gigantografías opacas y luminosas en el área urbana del cantón Azogues.

EL CAPÍTULO V EXPONE LAS NORMAS DE COLOCACIÓN Y COSTOS DE PERMISO O LICENCIAS

Art. 16.- Los rótulos, propaganda, anuncios, vallas o gigantografías, podrán colocarse de la siguiente manera:

- a) Adosados o pegados a los paramentos y fachadas de los inmuebles, que serán admitidos para todos los casos.
- b) Perpendiculares o de bandera, salientes de dichos paramentos o fachadas.

Su autorización será exclusiva para los siguientes casos: Farmacias, Cuerpo de Bomberos, Policía, Casas de Salud, Hospitales, Clínicas, Cruz Roja, Banco de Sangre, sitios de interés Cultural, Turístico, y casos que sean calificados como de beneficio comunitario sin fines de lucro.

- c) Anuncios, vallas o gigantografías para vías urbanas, con vista panorámica.

El Artículo 17, expone las dimensiones y tipo de material que debe tener los rótulos o anuncios publicitarios.

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

Rótulos Adosados: Serán de panel opaco, panel luminoso, en perfiles opacos, perfiles luminosos o incorporados a la fachada; cuando se trata de un solo rótulo o anuncio, este no podrá exceder de la superficie equivalente al frente del local o edificación en la que se encuentra, su altura no podrá exceder de los dinteles existentes, y cuando se trata de ventanas deberá se acorde al antepecho normal establecido (0,90m), sin alterar o condicionar al propietario o arrendatario colindante. En el caso de ser una edificación con varios locales de servicio, cada rótulo o anuncio no podrá ser mayor a 1,20m², y se permitirá un numero tal que la superficie total de ellos no exceda el 5% del área de fachada de inmueble; el número de rótulos o anuncios, estará en función del número de locales comerciales existentes en el inmueble cuyo acceso sea directamente a través de la vía pública. Para el caso de varios locales comerciales o servicios al interior del inmueble se usará un directorio general el mismo que irá colocado en parte visible del vestíbulo o zaguán de acceso.

Rótulos perpendiculares o de bandera: Serán concebidos en panel opaco o en panel luminoso y se utilizarán módulos de máximo de 2,40 x 0,50 m y 2,00 x 0,60 m con un área de 1,20m², estarán colocadas a una distancia prudente de manera que no alteren la fachada de la edificación, y no comprometa las líneas de alta tensión colocadas sobre todo en el área consolidada, para lo cual requerirá de una certificación de la empresa eléctrica sobre la viabilidad de instalarse en dicha área consolidada.

El Artículo 18 sustenta que, para la colocación de rótulos propagandas y vallas en el espacio público por derecho de instalación, deberán pagar una tasa de conformidad a la Ordenanza de Servicios Técnicos y Administrativos y a la Ordenanza de Ocupación de Espacios públicos. (GAD Municipal de Azogues, 2015, págs. 1-8)

CAPÍTULO II: DIAGNÓSTICO

2.1 Antecedentes

El levantamiento de los problemas del área de planeación, se realiza a través de fichas de observación y encuestas prediales. Posteriormente, éste permitirá orientar la elaboración del diagnóstico, enfatizando las situaciones negativas o insatisfacciones que ameriten mayor atención.

De esta manera, levantar un problema implica: identificarlo y caracterizarlo, para luego, establecer una jerarquización que permita ordenar las situaciones, acorde a su importancia de resolución en los diferentes ámbitos.

Por todo lo expuesto anteriormente, el diagnóstico de los problemas pretende revelar las principales situaciones que afectan a la calidad de vida de la población del área de estudio.

Para el efecto, se abordará el diagnóstico en base a tres componentes:

- Vialidad
- Dotación de Estacionamientos.
- Uso y Ocupación de Suelo

2.2 Objetivo

La identificación y jerarquización de los problemas del área de planificación, dentro de la ciudad de Azogues, tiene como finalidad:

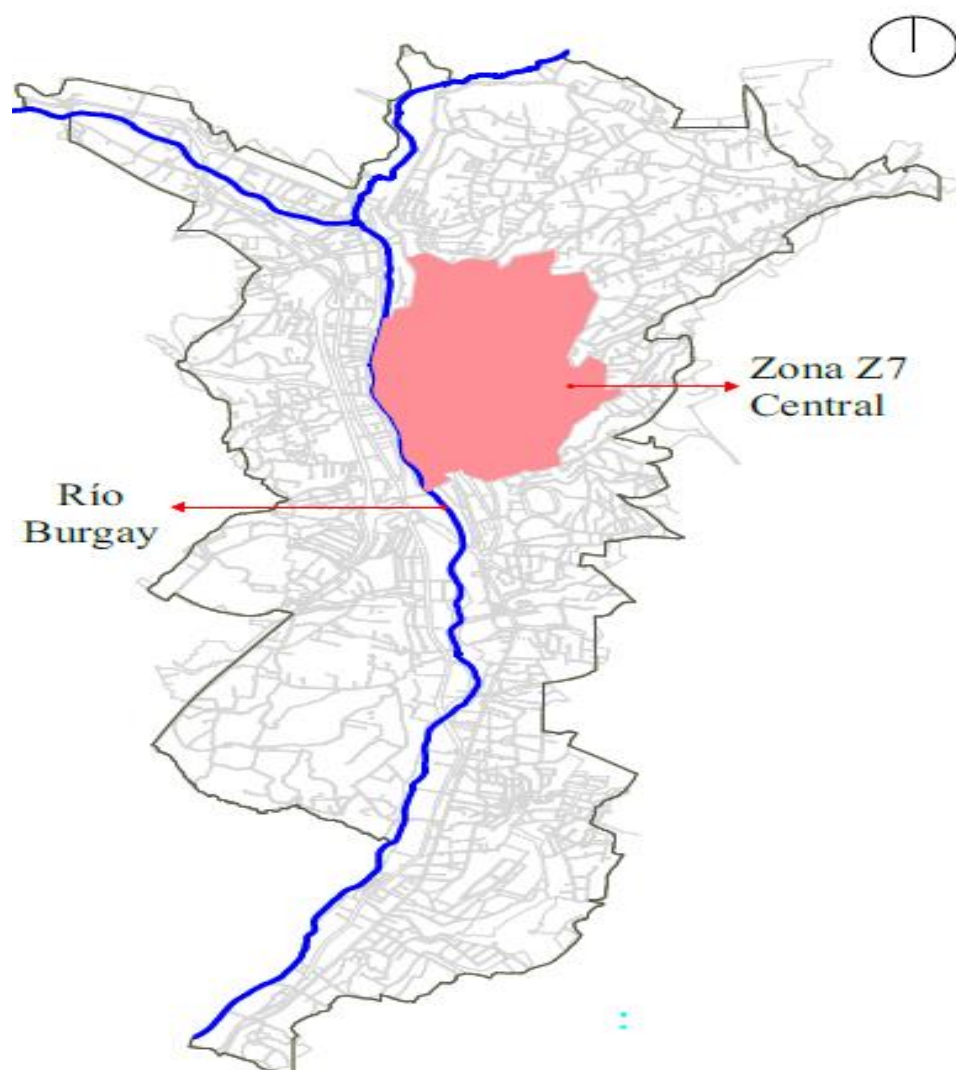
- Diagnosticar los problemas relacionados con el funcionamiento en la calle Simón Bolívar, en los componentes de vialidad, dotación de estacionamientos, uso y ocupación del suelo.

2.3 Delimitación del área de estudio

Macrolocalización de la zona de estudio.

La ciudad de Azogues se ubica al sur de la Provincia del Cañar a 2518 msnm, en su zona central Z7 se encuentra localizada la calle Simón Bolívar que será objeto de la presente investigación (Ver mapa 2.1).

Mapa 2.1. Ubicación de la Zona Central Z7



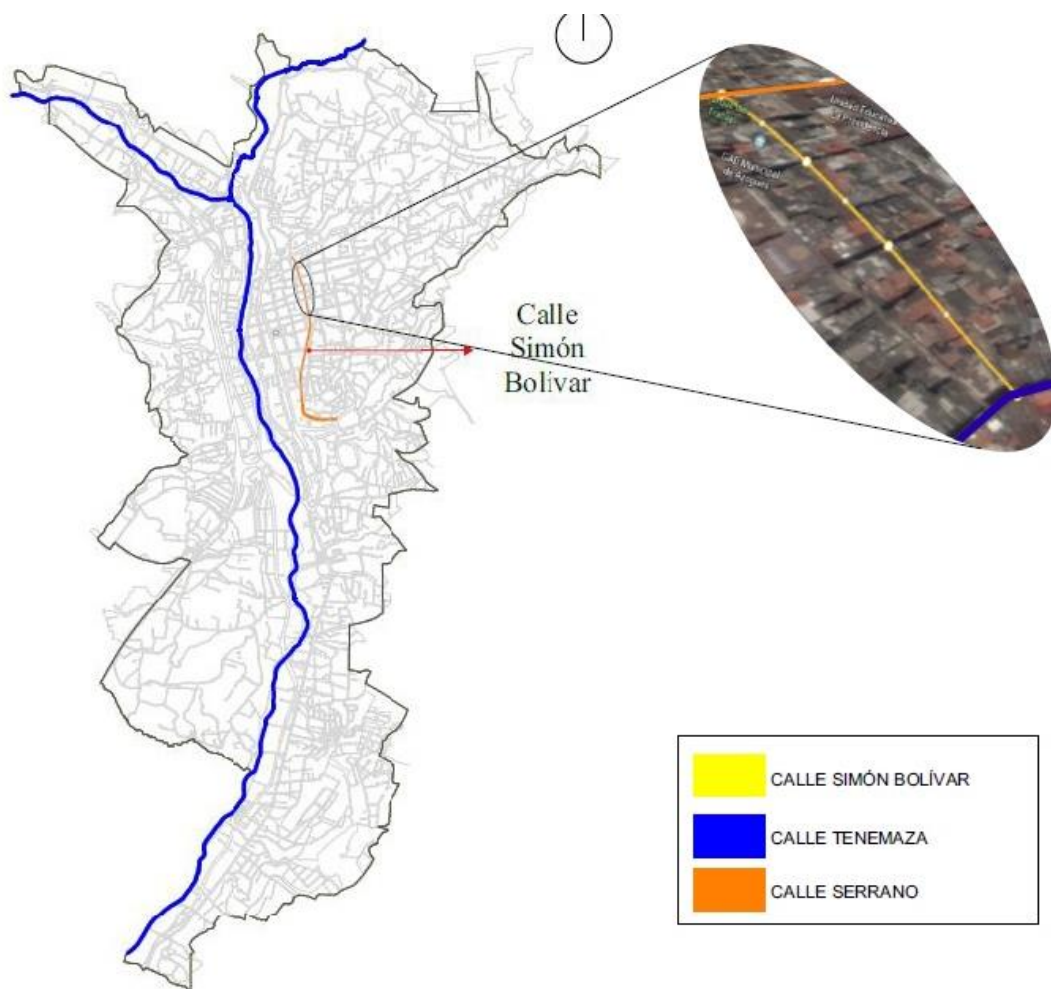
FUENTE: PBVOT-AZOGUES
ELABORACIÓN: PBVOT-AZOGUES

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

Microlocalización de la zona de estudio.

La delimitación espacial del área de estudio, corresponde a la calle Simón Bolívar en el tramo comprendido entre las calles Serrano y Tenemaza de la Ciudad de Azogues, Provincia del Cañar (Ver mapa 2.2). Durante el proceso de estudio se analizarán aproximadamente 330 metros.

Mapa 2.2. Ubicación de la Zona de Estudio Calle Simón Bolívar tramo comprendido entre las calles Tenemaza y Serrano



FUENTE: PBVOT-AZOGUES

ELABORACIÓN: Jenny González.

2.4 Identificación de Variables.

Luego de la revisión del marco teórico y legal, se procedió a identificar las variables, sobre las que se realizará posteriormente el análisis, éstas son:

- Vialidad.
- Dotación de Estacionamientos.
- Uso y Ocupación de Suelo.

A continuación, se desglosarán las variables identificadas.

2.4.1 Vialidad

2.4.1.1. Calzada

- Tipo de vía
- Dimensión de la vía
- Material de la vía
- Estado del material
- Señalética vial

2.4.1.2. Aceras

- Ancho de Acera
- Material de las Aceras
- Estado del Material
- Contenido de la Acera
- Elementos de la Acera

2.4.1.3. Diseño de Intersecciones

- Número de Rampas por intersección
- Pasos Cebra por Intersección
- Elementos de una intersección
- Señalética horizontal por intersección

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

- Número de pasos cebra por intersección
- Características del paso cebra

2.4.2. Dotación de Estacionamientos

- Número de zonas de parqueo según áreas de usos de suelo
- Comparación de Normativa
- Déficit de zonas de parqueo en la zona de estudio

2.4.3. Usos de Suelo

2.4.3.1 Usos de Suelo por Manzana

- Predios por manzana.
- Tipos de Usos de Suelo por manzana.

2.4.3.2. Anuncios Publicitarios

- Tipo de Anuncios Publicitarios por manzana
- Clasificación de Anuncios Publicitarios por manzana
- Ubicación de Anuncios Publicitarios por manzana
- Tipo de Material de Anuncios Publicitarios

2.5 Proceso de análisis

Para la tabulación de las variables relacionadas, se han recopilado los datos del área de estudio, los cuales se han comparado con diferentes normativas y conceptos, para de esta manera identificar los problemas.

2.5.1 Vialidad

Para el análisis de la vialidad se consideran cinco tramos (ver mapa 2.3), estos tramos son considerados debido a que en esta zona se concentran grandes cantidades de comercios y equipamientos, por lo que se produce mayor congestión vehicular y flujo peatonal, también para elaborar el diagnóstico se levantó información a través de una ficha vial (Ver anexo G).

Mapa 2.3. Tramos considerados para el análisis.



FUENTE: PBVOT-AZOGUES
ELABORACIÓN: Jenny González.

2.5.1.1. Calzada

- **Tipo de vía**

Tabla 2.1. Vía por tramo y según tipo

TIPO DE VÍA	TRAMO					Total	%
	1	2	3	4	5		
Local con 1 carril	X	X	X	X		4	80%
Local con 1 carril y parqueadero lateral					X	1	20%
TOTAL	1	1	1	1	1	5	100%

FUENTE: Investigación de campo.

ELABORACIÓN: Jenny González.

Interpretación: En lo que se refiere al tipo de vía en la zona de estudio, en la tabla N° 2.1, se aprecia que el 80% de la vía es local con un solo carril, y que el 20% de la vía es local con 1 carril y un parqueadero lateral.

- **Dimensión de la vía**

Tabla 2.2. Vía por tramo y según dimensión

DIMENSIÓN	TRAMO					Dimensión Adecuada	%	Cumplimiento
	1	2	3	4	5			
Entre: 4.50m - 5.00 m	X	X	X	X		3.00	80%	NO
7.00 m					X	6.00	20%	NO

FUENTE: Investigación de campo.

ELABORACIÓN: Jenny González.

Interpretación: “Según Diego Hurtado 2016, una vía local con un solo carril debe tener una dimensión de 3.00m, y una vía local con un carril y un parqueadero lateral debe tener una dimensión 6.00m” (Hurtado, 2016). En la tabla N°2.2, se observa que el 100% de la vía no cumple con la dimensión adecuada para su funcionamiento.

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

- **Estado del material de la vía**

Tabla 2.3. Material por tramo y según estado de conservación

Estado de conservación	TRAMO					TOTAL	%
	1	2	3	4	5		
Bueno						0	0%
Regular	X	X	X	X	X	5	100%
Malo						0	0%

FUENTE: Investigación de campo.

ELABORACIÓN: Jenny González.

Interpretación: En lo que se refiere al estado de conservación del material de construcción de la vía, en la tabla N°2.3, se aprecia que el 100% de la vía se encuentra en estado regular es decir en proceso de deterioro debido a su falta de mantenimiento (Ver anexo I).

- **Señalética vial**

Tabla 2.4. Señalética por tramo y según Tipo

TIPO		TRAMO					TOTAL	%
		1	2	3	4	5		
VERTICAL	Preventivas						0	0%
	Reglamentarias				X	X	2	5.71%
	Informativas				X		1	2.86%
HORIZONTAL	Símbolos						0	0%
	Flechas						0	0%
	Letras						0	0%
	Bordillos	X	X	X	X	X	5	14.29%
TOTAL						8	22.87%	

FUENTE: Investigación de campo.

ELABORACIÓN: Jenny González.

Interpretación: “Según La Guía de Accesibilidad al Medio Físico 2009, una vía debe contener diferentes tipos de señalética tanto Horizontal como Vertical para facilitar la circulación peatonal y vehicular” (Esparza & Velarezco, 2009). En la tabla N° 2.4 se observa

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

que existe el 22.87% de señalética en toda la zona de estudio. Se puede afirmar entonces, que existe una deficiente señalética.

- **Características de la Señalética vial**

Tabla 2.5. Señalética horizontal por tramo y según características que debe cumplir

Características	TRAMO					TOTAL	%
	1	2	3	4	5		
Uniformidad en el trazado						0	0%
Color	X	X	X	X	X	5	100%
Mantenimiento constante						0	0%

FUENTE: Investigación de campo.

ELABORACIÓN: Jenny González.

Interpretación: En lo que se refiere a las características que debe cumplir la señalética horizontal existente en la vía, en la tabla N° 2.5, se aprecia que la única característica que se cumple al 100% es el color.

2.5.1.2. Aceras.

Para la elaboración del diagnóstico se levantó la información a través de fichas de observación (ver anexo F).

- **Ancho de Acera Este**

Tabla 2.6. Acera Este por tramo y según Ancho

ANCHO	TRAMO					TOTAL	%
	1	2	3	4	5		
< 90 cm						0	0%
Entre 90 – 120 cm				X	X	2	40%
>150cm	X	X	X			3	60%
TOTAL						5	100%

FUENTE: Investigación de campo.

ELABORACIÓN: Jenny González.

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

Interpretación: En lo que se refiere al ancho de las aceras, en la tabla N° 2.6, se aprecia un trazado discontinuo, debido a que el 40% de la aceras del lado Este tienen anchos entre 90 y 120 cm, y el 60% restante de las aceras tienen anchos mayores de 150cm.

- **Material de las Aceras Este**

Tabla 2.7. Acera Este por tramo y según material

MATERIAL	TRAMO					TOTAL	%
	1	2	3	4	5		
Adoquín	X	X	X	X		4	80%
Hormigón						0	0%
Baldosa					X	1	20%
TOTAL						5	100%

FUENTE: Investigación de campo.

ELABORACIÓN: Jenny González.

Interpretación: En la tabla N° 2.7 se observa que el 80% de las aceras de lado Este de la zona de estudio están construidas con adoquín, y el 20% con baldosa.

- **Estado del material de las aceras Este**

Tabla 2.8. Acera Este por tramo y según estado de conservación

ESTADO DE CONSERVACIÓN	TRAMO					TOTAL	%
	1	2	3	4	5		
Bueno						0	0%
Regular	X	X	X	X	X	5	100%
Malo						0	0%
TOTAL						5	100%

FUENTE: Investigación de campo.

ELABORACIÓN: Jenny González

Interpretación: En lo que se refiere al estado de conservación del material de construcción de las aceras en el lado Este, en la tabla N° 2.8, se aprecia que el 100% del material, está en estado regular, es decir, en proceso de deterioro por falta de mantenimiento (Ver anexo I).

- **Contenido de la Acera Este**

Tabla 2.9. Acera Este por tramo y según contenido

CONTENIDO		TRAMO				
		1	2	3	4	5
BORDILLO	Altura (cm)	15	15	15	15	16
	Estado	Regular	Regular	Regular	Regular	Regular
BOLARDOS	Distancia entre Bolardos (m)	1.93	1.83	1.54	1.85	
	Altura (m)	0.40	0.40	0.40	0.40	
	Material	Hierro	Hierro	Hierro	Hierro	

FUENTE: Investigación de campo.

ELABORACIÓN: Jenny González

Interpretación: En lo referente al contenido de las aceras de lado Este, la tabla N° 2.9 muestra los datos relacionados con bordillos y bolardos, que se detallarán a continuación:

“Según la Norma INEN 2016, los bordillos no deben de superar los 10cm de altura” (INEN 2243, 2016), la tabla N° 2.9, indica que la totalidad de los tramos los bordillos superan los 10cm, por lo tanto, no cumple con la norma INEN 2016.

También se puede observar que todos los bordillos están en estado Regular por falta de mantenimiento.

“Según la Guía de Accesibilidad al medio físico 2009, nos indica que la distancia libre entre bolardos debe ser 90cm y la altura recomendada para los mismo debe ser entre 60 y 100 cm” (Esparza & Velarezco, 2009), los datos de la tabla N° 2.9, expone la distancia libre entre bolardos son de 150 a 193 cm, y la altura de los mismo es de 40cm, según este análisis los bolardos no cumplen con lo establecido en la Guía de Accesibilidad al medio físico 2009.

- **Elementos de la Acera Este**

Tabla 2.10. Acera Este por tramo y según elementos constitutivos

ELEMENTOS CONSTITUTIVOS	TRAMO					TOTAL	%
	1	2	3	4	5		
Franja de Seguridad	X	X	X	X		4	80%
Franja de Servicios						0	0%
Franja de Circulación	X	X	X	X	X	5	100%
Franja de Borde						0	0%

FUENTE: Investigación de campo.

ELABORACIÓN: Jenny González

Interpretación: “Diego Hurtado en su Manual de diseño de calles activas y caminables 2016, nos indica que las aceras deben contener 4 elementos (Franja de Seguridad, Franja de Servicios, Franja de Circulación, Franja de Borde) para que sean seguras” (Hurtado, 2016), la tabla N° 2.10, muestra que el 80% de las aceras disponen de una Franja de Seguridad, y el 100% de las aceras tienen una franja de circulación, concluyendo que las aceras del lado Este de la zona de estudio solo contienen 2 elementos de 4 que expone Diego Hurtado 2016.

- **Dimensión de Elementos de la Acera Este**

Tabla 2.11. Elementos de acera Este por tramo y según ancho

ANCHO	TRAMO				
	1	2	3	4	5
Rango en metros	3.43 – 3.73	1.48 – 2.46	2.36 – 1.48	1.00 – 2.36	1.16

FUENTE: Investigación de campo.

ELABORACIÓN: Jenny González

Interpretación: En la tabla N° 2.11 se observa que en la totalidad de los tramos las aceras de la zona de estudio tienen diferentes anchos, por lo tanto el trazado de aceras del lado Este, es discontinuo.

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

- **Ancho de la Acera Oeste**

Tabla 2.12. Acera Oeste por tramo y según Ancho

ANCHO	TRAMO					TOTAL	%
	1	2	3	4	5		
< 90 cm						0	0%
Entre 90 – 120 cm	X	X	X	X		4	80%
>150cm					X	1	20%
TOTAL						5	100%

FUENTE: Investigación de campo.

ELABORACIÓN: Jenny González.

Interpretación: En lo que se refiere al ancho de las aceras del lado Oeste, en la tabla N° 2.12, se aprecia un trazado discontinuo, debido a que el 80% de la aceras tienen anchos entre 90 y 120 cm, y en 20% restante de las aceras tienen anchos mayores de 150cm.

- **Material de la acera Oeste**

Tabla 2.13. Acera Oeste por tramo y según material

MATERIAL	TRAMO					TOTAL	%
	1	2	3	4	5		
Adoquín	X	X	X	X		4	80%
Hormigón						0	0%
Baldosa					X	1	20%
TOTAL						5	100%

FUENTE: Investigación de campo.

ELABORACIÓN: Jenny González.

Interpretación: En la tabla N° 2.13 se observa que el 80% de las aceras de lado Oeste de la zona de estudio están construidas con adoquín, y que el 20% con baldosa.

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

- **Estado del Material Oeste**

Tabla 2.14. Acera Oeste por tramo y según estado de conservación

ESTADO DE CONSERVACIÓN	TRAMO					TOTAL	%
	1	2	3	4	5		
Bueno						0	0%
Regular	X	X	X	X	X	5	100%
Malo						0	0%
TOTAL						5	100%

FUENTE: Investigación de campo.

ELABORACIÓN: Jenny González

Interpretación: En lo que se refiere al estado de conservación del Material de construcción de las aceras del lado Oeste, en la tabla N° 2.14, se aprecia que el 100% del material, está en estado regular, es decir, en proceso de deterioro por falta de mantenimiento.

- **Contenido de la acera Oeste**

Tabla 2.15. Acera Oeste por tramo y según contenido

CONTENIDO		TRAMO				
		1	2	3	4	5
BORDILLO	Altura (cm)	15	15	15	15	16
	Estado	Regular	Regular	Regular	Regular	Regular
BOLARDOS	Distancia entre Bordillos (m)	1.83	1.84	1.84	1.89	
	Altura (m)	0.40	0.40	0.40	0.40	
	Material	Hierro	Hierro	Hierro	Hierro	

FUENTE: Investigación de campo.

ELABORACIÓN: Jenny González

Interpretación: En lo referente al contenido de las Aceras del lado Oeste, la tabla N° 2.15 muestra los datos relacionados con Bordillos y Bolardos, que se detallan a continuación:

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

“Según la Norma INEN 2016, los bordillos no deben de superar los 10cm de altura” (INEN 2243, 2016), la tabla N° 2.15, indica que la totalidad de los tramos los bordillos superan los 10cm, por lo tanto no cumple con la norma INEN 2016.

También se puede observar que todos los bordillos están en estado regular por falta de mantenimiento.

“Según la Guía de Accesibilidad al medio físico 2009, nos indica que la distancia libre entre bolardos debe ser 90cm y la altura recomendada para aquéllos debe ser entre 60 y 100 cm” (Esparza & Velarezo, 2009), la tabla N° 2.15, expone la distancia libre entre bolardos son de 183 a 189 cm, y la altura de aquéllos es de 40 cm, según este análisis los bolardos no cumplen con lo establecido en la Guía de Accesibilidad al medio físico 2009.

- **Elementos de la Acera Oeste**

Tabla 2.16. Acera Oeste por tramo y según elementos constitutivos

ELEMENTOS CONSTITUTIVOS	TRAMO					TOTAL	%
	1	2	3	4	5		
Franja de Seguridad	X	X	X	X		4	80%
Franja de Servicios						0	0%
Franja de Circulación	X	X	X	X	X	5	100%
Franja de Borde						0	0%

FUENTE: Investigación de campo.

ELABORACIÓN: Jenny González

Interpretación: “Según Diego Hurtado en su Manual de diseño de calles activas y caminables 2016, nos indica que las aceras deben contener 4 elementos (Franja de seguridad, franja de servicios, franja de circulación, franja de borde) para que sean seguras” (Hurtado, 2016), la tabla N° 2.16, muestra que el 80% de las aceras disponen de una franja de seguridad, y el 100% de las aceras tienen una franja de circulación, concluyendo que las aceras del lado Oeste de la zona de estudio solo contienen 2 elementos de 4 que expone Diego Hurtado 2016.

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

- **Dimensión de los elementos de la Acera Oeste**

Tabla 2.17. Elementos de acera Oeste por tramo y según Ancho

ANCHO	TRAMO				
	1	2	3	4	5
Rango en metros	0.98 – 2.78	1.00 – 0.90	1.06 – 1.00	1.00 – 1.10	3.74

FUENTE: Investigación de campo.

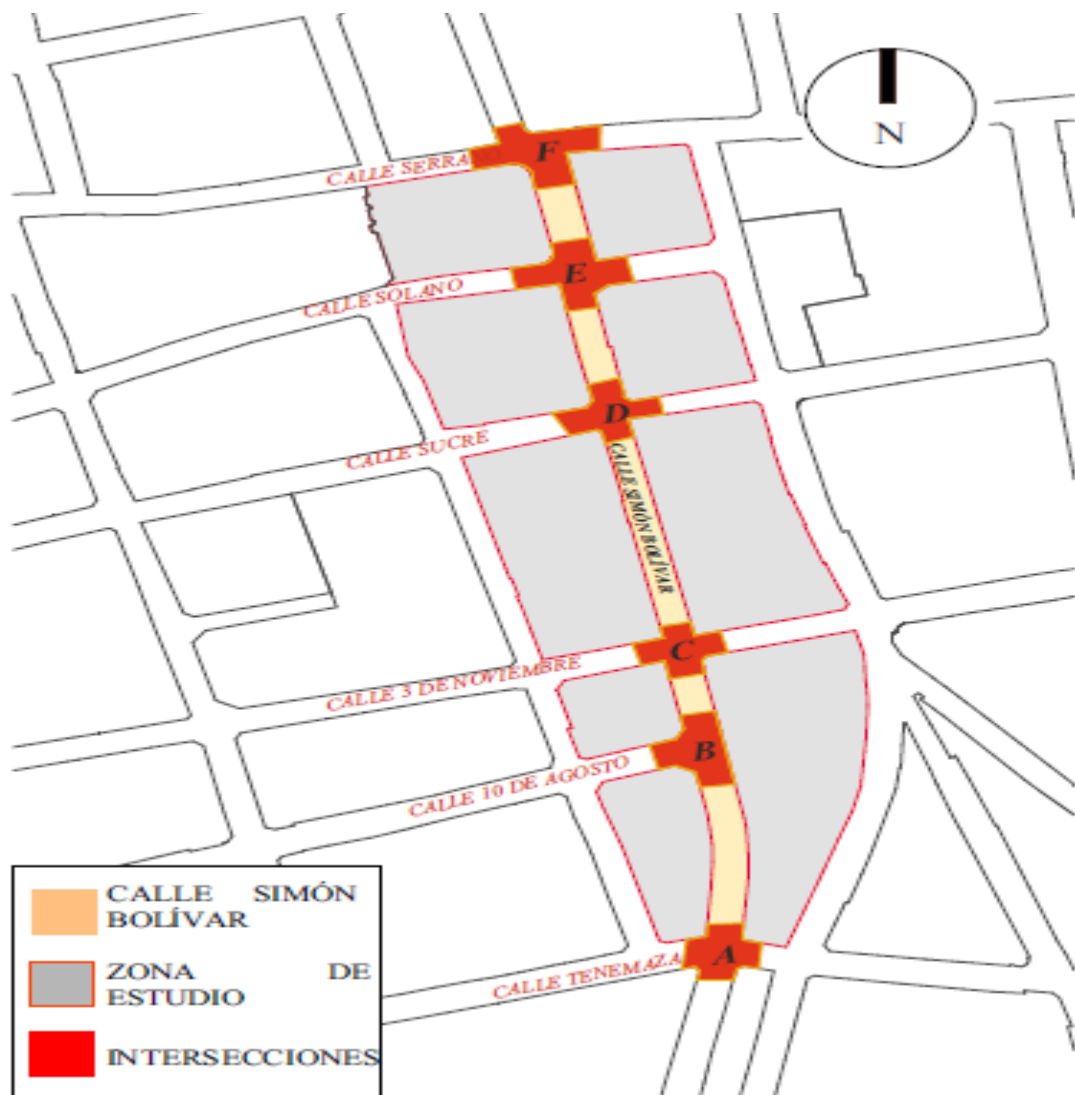
ELABORACIÓN: Jenny González

Interpretación: En la tabla N° 2.17 se observa que en la totalidad de los tramos las aceras de la zona de estudio tienen diferentes anchos, por lo tanto el trazado de aceras del lado Oeste es discontinuo.

2.5.1.3. Diseño de Intersecciones.

Para el análisis de las vialidades se consideran seis intersecciones (ver mapa 2.4), también para elaborar el diagnostico se levantó información a través de una ficha de observación (Ver anexo E).

Mapa 2.4. Intersecciones consideradas para el análisis.



FUENTE: PBVOT-AZOGUES
ELABORACIÓN: Jenny González.

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

- **Número de rampas por intersección**

Tabla 2.18. Número de rampas por intersección

TIPO	INTERSECCIÓN					
	A	B	C	D	E	F
NÚMERO	4 de 8	4 de 6	4 de 8	4 de 8	3 de 8	5 de 8

FUENTE: Investigación de campo.

ELABORACIÓN: Jenny González

Interpretación: En la tabla N°2.18, muestra que en la totalidad de las Intersecciones existentes en la zona de estudio no contienen el número necesario de rampas peatonales, lo que indica que las intersecciones son mal diseñadas.

- **Porcentaje de pendiente de rampas por intersección.**

Tabla 2.19. Rampas por intersección según porcentaje (%) de pendiente

%	INTERSECCIÓN						TOTAL	%
	A	B	C	D	E	F		
<12%							0	0%
>12%	X	X	X	X	X	X	6	100%

FUENTE: Investigación de campo.

ELABORACIÓN: Jenny González

Interpretación: “Según Diego Hurtado en su Manual de diseño de calles activas y caminables 2016, nos indica que la pendiente de las rampas peatonales debe tener una pendiente máxima del 12% (Hurtado, 2016), la tabla N° 2.19, muestra que el 100% de las rampas peatonales existentes en las intersecciones tiene una pendiente mayor al 12%, por lo tanto no cumple con lo expuesto por Diego Hurtado 2016.

- **Material de construcción de rampas**

Tabla 2.20. Rampas por intersección y según estado de conservación

ESTADO DE CONSERVACIÓN	INTERSECCIÓN						TOTAL	%
	A	B	C	D	E	F		
Bueno							0	0%
Regular							0	0%
Malo	X	X	X	X	X	X	6	100%

FUENTE: Investigación de campo.

ELABORACIÓN: Jenny González

Interpretación: En lo que se refiere al estado del material de construcción de las rampas peatonales, la tabla N° 2.20, muestra que el 100% de rampas peatonales existentes están en mal estado por falta de mantenimiento.

- **Pasos cebra por intersección.**

Tabla 2.21. Paso cebra por intersección y según ancho

TIPO	INTERSECCIÓN					
	A	B	C	D	E	F
ANCHO (m)	3.65	3.60	3.50	3.50	3.50	3.50

FUENTE: Investigación de campo.

ELABORACIÓN: Jenny González.

Interpretación: “Según la Norma INEN 2004, el paso cebra debe tener un ancho mínimo de 4 metros” (INEN 2245, 2014), la tabla N° 2.21, muestra que la totalidad de los pasos cebra tienen un ancho menor al expuesto en la norma, por lo tanto los pasos cebra no cumplen la norma INEN 2004.

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

- **Estado de conservación de los pasos cebra**

Tabla 2.22. Paso cebra por intersección y según su estado de conservación

ESTADO DE CONSERVACIÓN	INTERSECCIÓN						TOTAL	%
	A	B	C	D	E	F		
Bueno							0	0%
Regular							0	0%
Malo	X	X	X	X	X	X	6	100%

FUENTE: Investigación de campo.

ELABORACIÓN: Jenny González

Interpretación: La tabla N° 2.22 muestra que el 100% de pasos peatonales existentes están en mal estado por falta de mantenimiento.

- **Elementos de una intersección segura**

Tabla 2.23. Diseño de intersección y según tipo de elementos

ELEMENTOS	INTERSECCIÓN						TOTAL	%
	A	B	C	D	E	F		
Semáforo Peatonal	X		X		X	X	4	66.6%
Reductor de Velocidad.							0	0%
Señal de Reduzca Velocidad.							0	0%
Señalética de Paso cebra.							0	0%

FUENTE: Investigación de campo.

ELABORACIÓN: Jenny González

Interpretación: Según los Hermanos Sedan, indican que una intersección segura debe tener 4 elementos (semáforo peatonal, reductor de velocidad, señal de reduzca velocidad, señal de paso cebra), la tabla N° 2.23, muestra que el 66.6% de las intersecciones disponen de semáforo peatonal, concluyendo que las intersecciones de la zona de estudio solo contienen 1 tipo de elemento de los 4 que se consideraron anteriormente.

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

- **Señalética Horizontal por intersección**

Tabla 2.24. Señalética horizontal por intersección y según tipo

TIPO	INTERSECCIÓN						TOTAL	%
	A	B	C	D	E	F		
Paso Cebra	X	X	X	X	X	X	6	100%

FUENTE: Investigación de campo.

ELABORACIÓN: Jenny González

Interpretación: La tabla N^a 2.24 muestra que en el 100% de las intersecciones existentes contienen señalética horizontal de tipo paso cebra.

- **Número de pasos cebra por intersección**

Tabla 2.25. Número de pasos cebra por intersección

TIPO	INTERSECCIÓN					
	A	B	C	D	E	F
NÚMERO	4 de 4	3 de 3	4 de 4	4 de 4	4 de 4	4 de 4

FUENTE: Investigación de campo.

ELABORACIÓN: Jenny González

Interpretación: La tabla N^o 2.25, muestra que en cada una de las intersecciones existentes en la zona de estudio contiene el número correcto de pasos cebra.

- **Características del paso cebra**

Tabla 2.26. Paso cebra por intersección y según características que debe cumplir

CARACTERÍSTICAS	INTERSECCIÓN						TOTAL	%
	A	B	C	D	E	F		
Uniformidad en trazado							0	0%
Color	X	X	X	X	X	X	6	100%
Mantenimiento constante							0	0%

FUENTE: Investigación de campo.

ELABORACIÓN: Jenny González

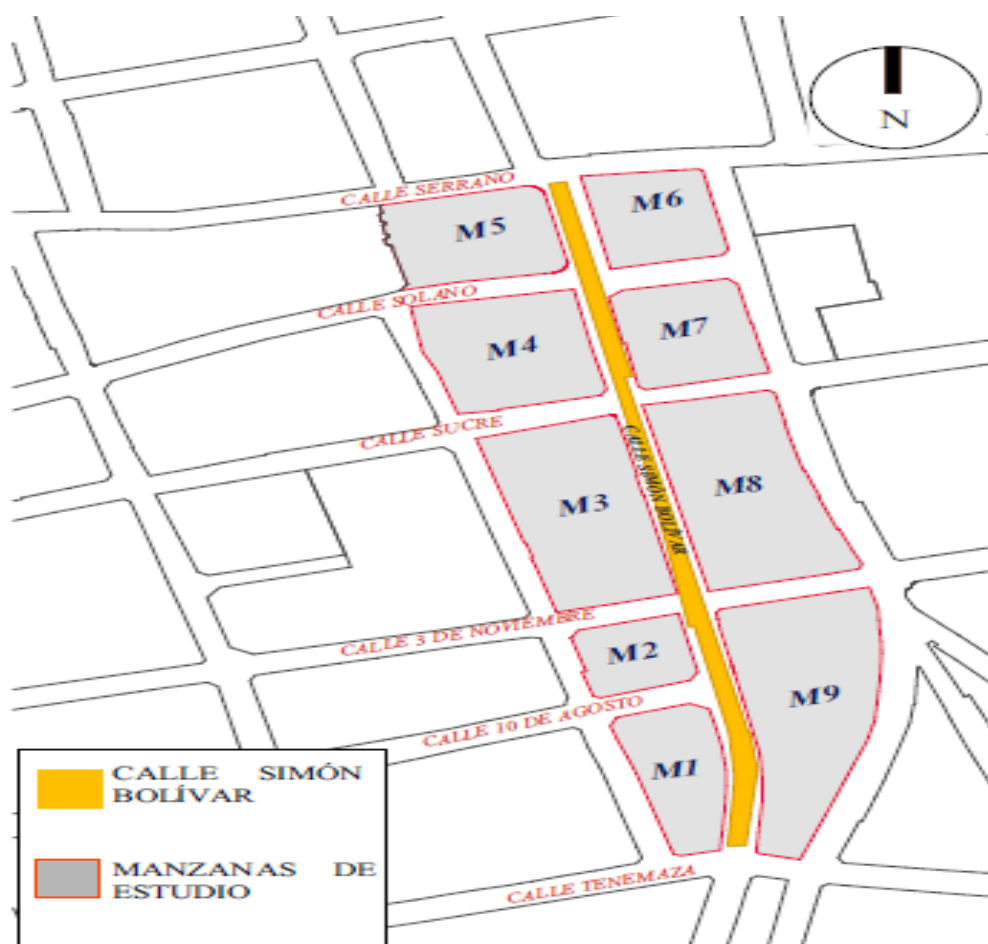
PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

Interpretación: En lo que se refiere a las características que deben cumplir los pasos cebra en cada intersección existente en la vía, en la tabla N° 2.26, se aprecia que la única característica que se cumple al 100% es el color del trazado.

2.5.2. Dotación de Estacionamientos

Para el análisis de estacionamientos se consideran 9 manzanas (ver mapa 2.5), también para elaborar el diagnóstico se levantó información a través de una ficha de observación (Ver anexo C).

Mapa 2.5. Manzanas consideradas para el análisis.



FUENTE: PBVOT-AZOGUES
ELABORACIÓN: Jenny González.

Para el diagnóstico de dotación de estacionamientos se procedió a elaborar una matriz de doble entrada por tipo de uso de suelo y según manzana. Ver tabla N° 2.27

• Número de estacionamientos según áreas de usos de suelo

Tabla 2.27. Número de plazas por tipo de usos del área según manzana

Nº Manzana	TIPOS DE USOS DE SUELO																								TOTAL DE ESTACIONAMIENTOS		
	CB1		CB2		CB3		CS1		CS2		CS4		CS6		CS8		ED4		ERM		R1		R2			DS	
	A m2	PA	A m2	PA	A m2	PA	A m2	PA	A m2	PA	A m2	PA	A m2	PA	A m2	PA	A m2	PA	A m2	PA	A m2	PA	A m2	PA		A m2	PA
1	144	0	376	0	15	0	165	0	36	0											36	0	36	0	36	0	0
2					150	0	30	0	250	0																	0
3	240	0	140	0	321	0	116	0			20	0									415	0			290	0	0
4	21	0	85	0	435	0	115	0			40	0									100	0	350	0	240	0	0
5																	1980	0	2800	0							0
6			50	0	110	0							1140	2	30	0					230	0					2
7			45	0	220	0	137	0					250	0							300	0					0
8	50	0	185	0	801	0	175	0	165	0			2500	0							160	0	210	0	420	0	0
9	255	0	165	0	440	0	365	0	430	0	170	0									870	0	1600	0	260	0	0
Total	710	0	1046	0	2492	0	1103	0	881	0	230	0	3890	2	30	0	1980	0	2800	0	2111	0	2196	0	1246	0	2
TOTAL DE ÁREA EXISTENTE = 20,715																								2			

SIMBOLOGÍA
PA: Zonas de parqueo existentes.
A m2: Área total de usos de suelo
CB1 COMERCIO BÁSICO
CB2 SERVICIOS BÁSICO
CB3 OFICINAS ADMINISTRATIVAS
CS1 COMERCIOS ESPECIALES
CS2 SERVICIOS ESPECIALES
CS4 COMERCIO DE MENOR ESCALA
CS6 OFICINAS ADMINISTRATIVAS
CS8 CENTRO DE JUEGOS O REGIONAL
ED4 RECREATIVO CIUDAD
ERM RELIGIOSO CIUDAD
R1 RESIDENCIA BAJA DENSIDAD
R2 RESIDENCIA MEDIA DENSIDAD
DS DESOCUPADO

FUENTE: Investigación de campo.

ELABORACIÓN: Jenny González

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

Interpretación: En lo que se refiere al número de zonas de parqueo existentes con relación al área de los diferentes usos de suelo, la tabla N° 2.27, muestra que en la zona de planificación existe un área de 20,715 m² aproximadamente, y se dispone únicamente de dos estacionamientos. Se puede confirmar que existe un deficiente número de estacionamiento en el área de estudio, problema que necesita pronta solución.

• Comparación de Normativa

Tabla 2.28. Comparación de zonas de parqueo existentes y zonas de parqueo necesarias según las Ordenanzas de las Ciudades de Cuenca y Quito

Nº Manzana	TIPOS DE USOS DE SUELO																											TOTAL ESTACIONAMIENTOS	TOTAL NECESARIOS	DÉFICIT												
	CB1			CB2			CB3			CS1			CS2			CS4			CS6			CS8			ED4						ERM			R1			R2			DS		
	PA.N	PA.E	DÉFICIT	PA.N	PA.E	DÉFICIT	PA.N	PA.E	DÉFICIT	PA.N	PA.E	DÉFICIT	PA.N	PA.E	DÉFICIT	PA.N	PA.E	DÉFICIT	PA.N	PA.E	DÉFICIT	PA.N	PA.E	DÉFICIT	PA.N	PA.E	DÉFICIT				PA.N	PA.E	DÉFICIT	PA.N	PA.E	DÉFICIT	PA.N	PA.E	DÉFICIT	PA.N	PA.E	DÉFICIT
1	3	0	3	9	0	9				4	0	4																										0	26	26		
2							3	0	3																													0	9	9		
3	6	0	6	3	0	3	6	0	6	2	0	2																										0	24	24		
4				2	0	2	8	0	8	2	0	2				1	0	1																				0	18	18		
5																																						0	19	19		
6				1	0	1	2	0	2																													2	34	32		
7				1	0	1	4	0	4	3	0	3																										0	16	16		
8	1	0	1	4	0	4	16	0	16	4	0	4	4	0	4																							0	99	99		
9	6	0	6	4	0	4	9	0	9	9	0	9	10	0	10	4	0	4																				0	56	56		
Total	16	0	16	24	0	24	48	0	48	24	0	24	20	0	20	5	0	5	96	2	94	0	0	0	4	0	4	15	0	15	30	0	30	19	0	19	0	0	0	2	301	299

SIMBOLOGÍA
PA.E: Zonas de parqueo existentes.
PA.N: Zonas de parqueo según la normativa
 CB1 COMERCIO BÁSICO
 CB2 SERVICIOS BÁSICO
 CB3 OFICINAS ADMINISTRATIVAS
 CS1 COMERCIOS ESPECIALES
 CS2 SERVICIOS ESPECIALES
 CS4 COMERCIO DE MENOR ESCALA
 CS6 OFICINAS ADMINISTRATIVAS
 CS8 CENTRO DE JUEGOS O REGIONAL
 ED4 RECREATIVO CIUDAD
 ERM RELIGIOSO CIUDAD
 R1 RESIDENCIA BAJA DENSIDAD
 R2 RESIDENCIA MEDIA DENSIDAD
 DS DESOCUPADO

FUENTE: Investigación de campo.

ELABORACIÓN: Jenny González

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

Interpretación: En lo que se refiere a la comparación de estacionamientos existentes y estacionamientos necesarios según las Ordenanzas de las ciudades de Cuenca y Quito, la tabla N° 2.28, muestra los siguientes datos:

“Según la reforma, actualización, complementación y codificación de la ordenanza que sanciona el plan de ordenamiento territorial del cantón Cuenca, el Art.71 literal a, indica que las viviendas unifamiliares y bifamiliares deben tener un puesto de parqueo por cada unidad de vivienda” (Cuenca, 2016) , la tabla N° 2.28, muestra que no existe zonas de parqueo a pesar de existir 30 viviendas unifamiliares y 19 viviendas bifamiliares; por lo tanto, no se cumple la normativa, ya que para estos usos de suelo se necesitan 49 puestos de parqueo.

“En la ordenanza indicada anteriormente el Art.81, expone que las oficinas de gestión administrativa deben tener un puesto de parqueo por cada 50 m² de área de oficina” (Cuenca, 2016), en la tabla N° 2.27, muestra que las oficinas administrativas individuales CB3 tienen un área total de 2492 m² aproximadamente, y la tabla N° 2.28, indica que para este uso de suelo no se dispone de estacionamientos, según este análisis no se cumple con la normativa, ya que se necesita 48 estacionamientos.

“Según el Art.82 literal a, indica que los locales comerciales y de servicios deben tener un puesto de parqueo por cada 40 m² ” (Cuenca, 2016), la tabla N° 2.27, indica que el área total entre locales comerciales y servicios es de 13.443 m² aproximadamente, y la tabla N° 2.28, muestra que para estos usos de suelo existen solo 2 estacionamientos ubicados en la manzana N°6, concluyendo que no se cumple con la normativa, ya que se necesitan 232 estacionamientos.

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

“También en el Art. 210 de estacionamientos para edificación de culto, indica que el local de culto tendrá una plaza de parqueo por cada 20 personas” (Cuenca, 2016), la tabla N^a 2.28 nos muestra que para esta zona no existen estacionamientos, por lo tanto, no se cumple la normativa, ya que para este equipamiento se necesita 15 plazas de parqueo.

“Según la reforma de las reglas técnicas de arquitectura y urbanismo de la ordenanza metropolitana de la ciudad de Quito el Art 1, expone que los parques al aire libre; deben tener una plaza de parqueo por cada 500 m² de terreno” (Quito, 2013), la tabla N^o 2.27, indica que el área total de éste equipamiento es de 1980 m² aproximadamente, y la tabla N^o 2.28, muestra que para éste uso de suelo no se dispone de zonas de parqueo, por lo que se concluye que no se cumple la normativa, ya que se necesita 4 plazas de parqueo.

Gracias a la elaboración del presente análisis, se puede afirmar que en la zona de planificación no se dispone de suficientes plazas de parqueo que cubran las necesidades de las diferentes actividades que se desarrollan en la zona.

- Déficit de plazas de parqueo en la zona de estudio

Tabla 2.29. Déficit de plazas de parqueo por tipo de uso de suelo según manzana

N° Manzana	TIPOS DE USOS DE SUELO													TOTAL
	CB1	CB2	CB3	CS1	CS2	CS4	CS6	CS8	ED4	ERM	R1	R2	DS	
	Diferencia	Diferencia	Diferencia	Diferencia	Diferencia	Diferencia	Diferencia	Diferencia	Diferencia	Diferencia	Diferencia	Diferencia	Diferencia	
1	3	9		4							5	5		26
2			3		6									9
3	6	3	6	2							7			24
4		2	8	2		1					1	4		18
5									4	15				19
6		1	2				26				3			32
7		1	4	3			6				2			16
8	1	4	16	4	4		62				3	5		99
9	6	4	9	9	10	4					9	5		56
Total	16	24	48	24	20	5	94	0	4	15	30	19		299

SIMBOLOGÍA
Diferencia: Total de estacionamientos existentes menos el total de estacionamientos según la normativa.
 CB1 COMERCIO BÁSICO
 CB2 SERVICIOS BÁSICO
 CB3 OFICINAS ADMINISTRATIVAS
 CS1 COMERCIOS ESPECIALES
 CS2 SERVICIOS ESPECIALES
 CS4 COMERCIO DE MENOR ESCALA
 CS6 OFICINAS ADMINISTRATIVAS
 CS8 CENTRO DE JUEGOS
 ED4 RECREATIVO CIUDAD O REGIONAL
 ERM RELIGIOSO CIUDAD
 R1 RESIDENCIA BAJA DENSIDAD
 R2 RESIDENCIA MEDIA DENSIDAD
 DS DESOCUPADO

FUENTE: Investigación de campo.

ELABORACIÓN: Jenny González

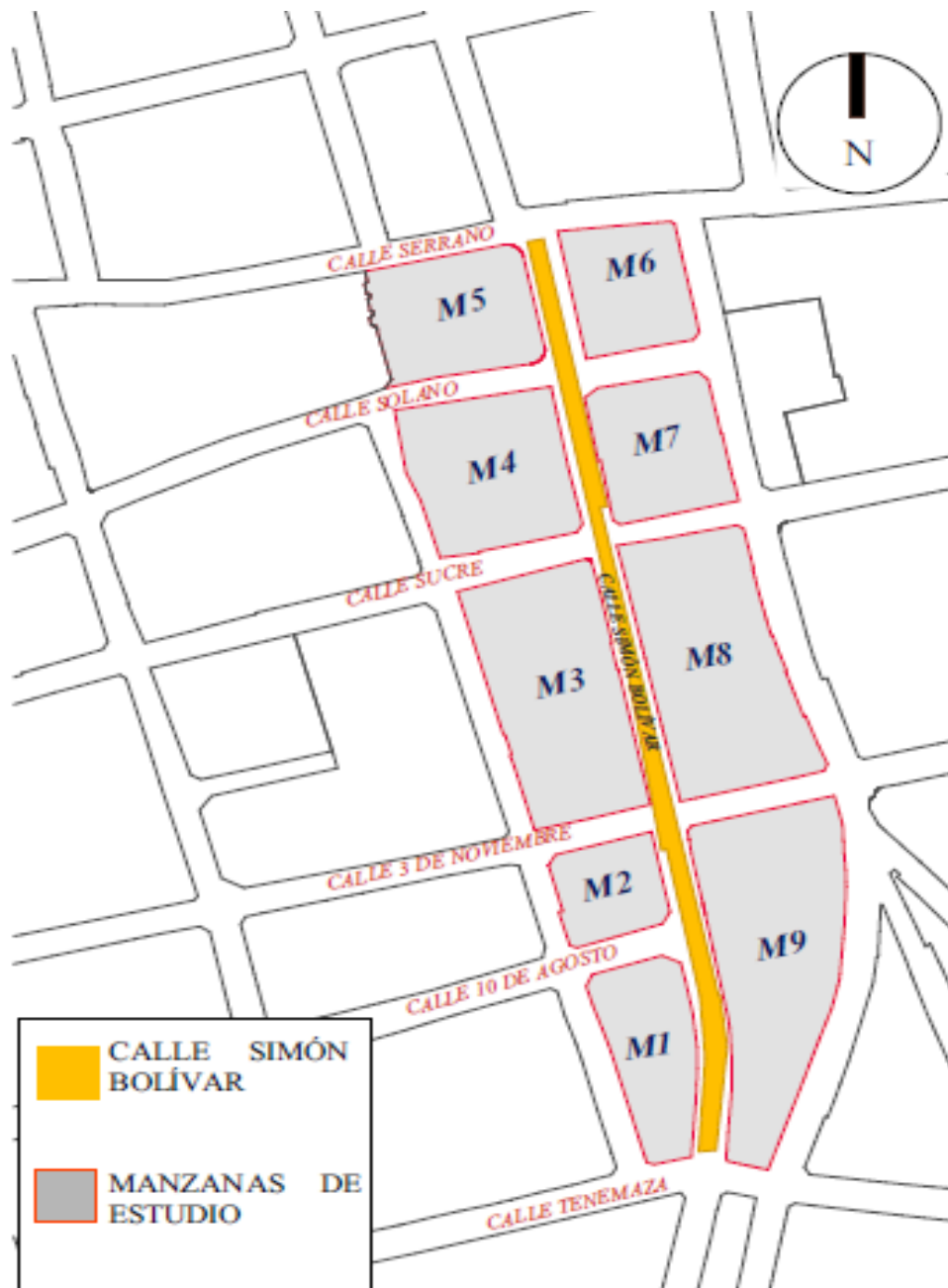
PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

Interpretación: En lo que se refiere al déficit de plazas de parqueo en la zona de planificación, la tabla N° 2.28, muestra que existe un déficit de 299 puestos de parqueo aproximadamente, concluyendo que la zona de estudio carece de estacionamientos y necesita una pronta solución a este problema.

2.5.3. Usos de suelo

Para el análisis de Usos del Suelo se consideran 9 manzanas (ver mapa 2.6), también para elaborar el diagnóstico se levantó información a través de una encuesta predial (Ver anexo C).

Mapa 2.6. Manzanas consideradas para el análisis.



FUENTE: PBVOT-AZOGUES
ELABORACIÓN: Jenny González.

2.5.3.1. Usos de Suelo por Manzana

Para el análisis de usos de suelo se procedió a levantar la información por manzana y además los diferentes tipos de usos de suelo existentes en el lugar.

- **Predios por Manzana**

Para el análisis de usos de suelo se procede a elaborar una matriz de doble entrada por número de predios según manzana.

Tabla 2.30. Número de predios según Manzana (valores absolutos y relativos)

NÚMERO DE MANZANA	NÚMERO DE PREDIO	%
01	7	12.28%
02	2	3.50%
03	10	17.55%
04	5	8.77%
05	2	3.50%
06	3	5.26%
07	4	7.0%
08	11	19.30%
09	13	22.80%
TOTAL	57	100%

FUENTE: Investigación de campo.

ELABORACIÓN: Jenny González

Interpretación: La tabla N° 2.30 muestra el número de predios existentes en las 9 manzanas que son parte del área de estudio, indicando que la manzana N° 9 es la más numerosa con 13 predios que representa el 22.80%, y las manzanas N°2 y N°5 son las menos numerosas con 2 predios que representan 3.50%.

• **Tipos de Usos de Suelo según Manzana**

Para el análisis de usos de suelo se procede a elaborar una matriz de doble entrada por tipo de usos de suelo según manzana.

Tabla 2.31. Número de Usos de suelo por tipo según Manzana (valores absolutos y relativos)

N° MANZANA	TIPOS													TOTAL	%	NORMATIVA	
	CB1	CB2	CB3	CS1	CS2	CS4	CS6	CS8	ED4	ERM	R1	R2	DS			CUMPLE	NO CUMPLE
01	4	3	1	3	2	-	-	-	-	-	5	5	1	24	11.11%	CUMPLE	
02	-	-	3	1	5	-	-	-	-	-	-	-	-	9	4.17%	CUMPLE	
03	5	3	7	4	-	1	-	-	-	-	7	-	2	29	13.43%	CUMPLE	
04	1	2	16	3	-	1	-	-	-	-	1	4	3	31	14.36%	CUMPLE	
05	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	2	0.92%	CUMPLE	
06	-	1	3	-	-	-	1	1	-	-	3	-	-	9	4.17%	CUMPLE	
07	-	1	5	4	-	-	1	-	-	-	2	-	-	13	6.01%	CUMPLE	
08	2	3	21	5	4	-	1	-	-	-	3	5	5	49	22.69%	CUMPLE	
09	5	3	11	8	6	2	-	-	-	-	9	5	1	50	23.14%	CUMPLE	
TOTAL	17	16	67	28	17	4	3	1	1	1	30	19	12	216	100%	CUMPLE	
%	7.88%	7.40%	31.01%	12.97%	7.88%	1.86%	1.38%	0.46%	0.46%	0.46%	13.89%	8.79%	5.55%	100%			

SIMBOLOGÍA	
CB1	COMERCIO BÁSICO
CB2	SERVICIOS BÁSICO
CB3	OFICINAS ADMINISTRATIVAS
CS1	COMERCIOS ESPECIALES
CS2	SERVICIOS ESPECIALES
CS4	COMERCIO DE MENOR ESCALA
CS6	OFICINAS ADMINISTRATIVAS
CS8	CENTRO DE JUEGOS
ED4	RECREATIVO CIUDAD O REGIONAL
ERM	RELIGIOSO CIUDAD
R1	RESIDENCIA BAJA DENSIDAD
R2	RESIDENCIA MEDIA DENSIDAD
DS	DESOCUPADO

FUENTE: Investigación de campo.

ELABORACIÓN: Jenny González

Interpretación: La tabla N° 2.31, indica el número total de los diferentes tipos de usos de suelo existentes en cada manzana, dándonos como resultado que, el uso de suelo CB3 (Oficinas Administrativas individuales) predomina en el área de estudio con el 31.01% del total de usos.

También se realiza un análisis comparativo ente los usos de suelo existente en la zona de estudio y los usos de suelo permitidos por la normativa, dando como resultado que, en todas las manzanas los usos de suelo cumplen con la Normativa.

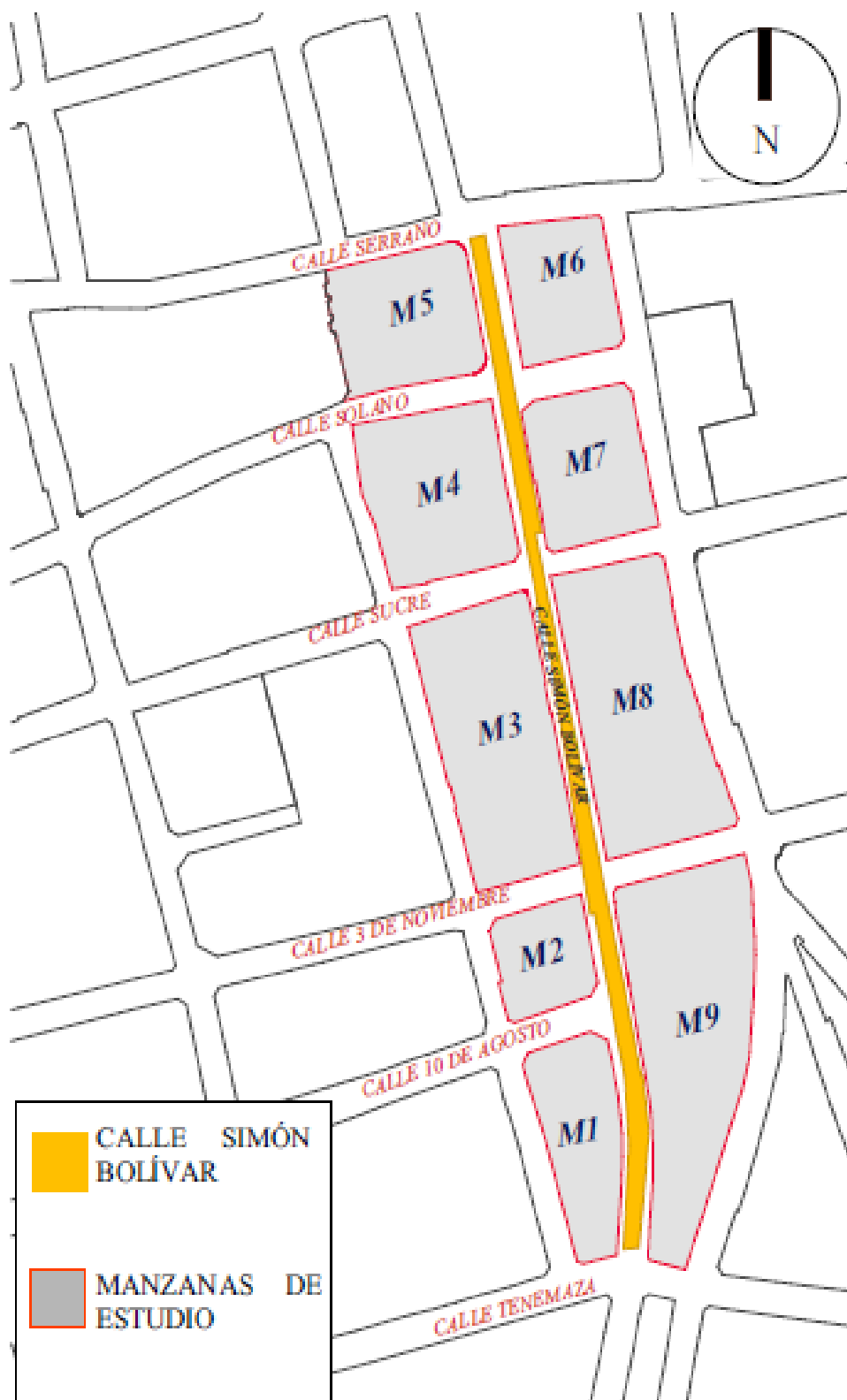
Con la elaboración del presente análisis se pudo identificar que la manzana con mayor número de usos de suelo es la N° 9 con 50 usos que representa el 23.14% del total de usos.

2.5.3.2. Anuncios publicitarios

Para el análisis de los Anuncios Publicitarios se consideran 9 manzanas (ver mapa 2.7), también para elaborar el diagnostico se levantó información a través de una ficha de observación (Ver anexo D).

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

Mapa 2.7. Manzanas consideradas para el análisis.



FUENTE: PBVOT-AZOGUES

ELABORACIÓN: Jenny González.

- **Tipos de Anuncios Publicitarios según manzana.**

Para el análisis de los anuncios publicitarios se procede a elaborar una matriz de doble entrada por tipo de anuncios publicitarios según manzana. (Ver tabla 2.32)

Tabla 2.32. Número de Anuncios Publicitarios por y tipo según Manzana

NÚMERO MANZANA	TIPOS			TOTAL	%
	RÓTULOS COMERCIALES	VALLAS	POLÍTICOS		
01	39	0	0	39	12.11%
02	24	0	2	26	8.07 %
03	43	0	1	44	13.66%
04	39	0	1	40	12.42%
05	0	0	0	0	0%
06	13	0	0	13	4.03%
07	24	0	0	24	7.45%
08	61	0	0	61	18.95%
09	69	0	6	75	23.30%
TOTAL	312	0	10	322	100%
%	96.90 %	0%	3.10%		

FUENTE: Investigación de campo.

ELABORACIÓN: Jenny González.

Interpretación: “Según el Art. 13 de la Ordenanza que regula la instalación, control y colocación de rótulos, publicidad y propaganda exterior en el Cantón Azogues, indica que existen 2 tipos de anuncios publicitarios, los Comerciales y las Vallas” (GAD Municipal de Azogues, 2015), la tabla N° 2.32, muestra que existen un total 322 Anuncios en la zona de estudio, siendo de éstos, 312 Anuncios Comerciales que representan 96.90%; también existen 10 Anuncios de tipo Político que representan 3.10%, dando como resultado que se cumple la Ordenanza en un 96.90%, y se incumple en un 3.10% que corresponde a rótulos de Anuncios Políticos.

La Ordenanza se incumple en un 3.10% porque no se consideran los anuncios políticos en aquella.

- **Clasificación de Anuncios Publicitarios por manzana**

En este caso ya no se consideran los anuncios políticos.

Tabla 2.33. Número de Anuncios Publicitarios por Finalidad y según Manzana

NÚMERO MANZANA	CLASIFICACIÓN			TOTAL	%
	NOMINACIÓN	PUBLICIDAD	SEÑALAMIENTO		
01	6	33	0	39	12.5%
02	15	9	0	24	7.70%
03	12	31	0	43	12.8%
04	28	11	0	39	12.5%
05	0	0	0	0	0%
06	6	7	0	13	4.16%
07	17	7	0	24	7.70%
08	27	34	0	61	19.55%
09	33	36	0	69	22.11%
TOTAL	144	168	0	312	100%
%	46.15%	53.85%	0%	100%	

FUENTE: Investigación de campo.

ELABORACIÓN: Jenny González.

Interpretación: En la tabla N° 2.33, muestra que existen 312 Anuncios, de ellos 144 corresponden a los Anuncios de Nominación de personas naturales o jurídicas, instituciones o establecimientos, mismos que representan el 46.15%, y 168 que representan el 53.85% corresponden a los Anuncios de Publicidad; además, no existen anuncios de señalamiento.

- **Ubicación de Anuncios Publicitarios por manzana**

Tabla 2.34. Número de Anuncios Publicitarios por Ubicación y según Manzana

NÚMERO MANZANA	UBICACIÓN					TOTAL	%
	FACHADAS	CUBIERTAS	EDIFICACIÓN HISTÓRICA	ACERAS	POSTES DE ALUMBRADO PÚBLICO		
01	36	0	0	3	0	39	12.5%
02	21	0	0	3	0	24	7.70%
03	39	0	0	4	0	43	12.8%
04	39	0	0	0	0	39	12.5%
05	0	0	0	0	0	0	0%
06	13	0	0	0	0	13	4.16%
07	23	0	0	1	0	24	7.70%
08	61	0	0	0	0	61	19.55%
09	68	0	0	1	0	69	22.11%
TOTAL	300	0	0	12	0	312	100%
%	96.15%	0%	0%	3.85%	0%	100%	

FUENTE: Investigación de campo.

ELABORACIÓN: Jenny González

Interpretación: “Según el Art. 5 de la Ordenanza que regula la instalación, control y colocación de rótulos, publicidad y propaganda exterior en el Cantón Azogues, indica que la ubicación permitida de anuncios publicitarios en la zona de estudio es en la fachada, ya sea de manera adosada o perpendicular” (GAD Municipal de Azogues, 2015), la tabla N° 2.34, muestra que existen un total 312 anuncios, de los cuales 300 anuncios están ubicados en las fachadas que representan 96.15%, y también existen 12 anuncios ubicados en las aceras que representan 3.84%, dando como resultado que se cumple la Ordenanza en un 96.15% y se incumple la Ordenanza en un 3.84% que corresponde a rótulo de anuncios ubicados en las aceras.

- **Tipo de ubicación de anuncios publicitarios**

En este caso ya no se consideran los anuncios de la aceras.

Tabla 2.35. Número de anuncios publicitarios por forma de colocación según manzana

NÚMERO MANZANA	FORMA DE COLOCACIÓN		TOTAL	%
	ADOSADO	PERPENDICULAR		
01	27	9	36	11.96%
02	20	1	21	6.98%
03	35	4	39	12.95%
04	33	6	39	12.95%
05	0	0	0	0%
06	12	1	13	4.31%
07	18	5	23	7.64%
08	56	5	61	20.26%
09	57	11	68	22.60%
TOTAL	258	42	300	100%
%	86.00%	14.0%	100%	

FUENTE: Investigación de campo.

ELABORACIÓN: Jenny González.

Interpretación: “Según el Art.16 de la Ordenanza que regula la instalación, control y colocación de rótulos, publicidad y propaganda exterior en el Cantón Azogues, indica que la ubicación permitida de anuncios publicitarios en la zona de estudio es en la fachada ya sea de forma adosada o perpendicular” (GAD Municipal de Azogues , 2015). La tabla N° 2.35, muestra que existen un total 300 anuncios, de los cuáles, 259 están ubicados en las fachadas de manera adosada y representan el 86.0%; y, también existen 42 anuncios ubicados en las fachadas de forma perpendicular que representan el 14.0%.

• **Dimensión de Anuncios Publicitarios**

Tabla 2.36. Anuncios publicitarios por Dimensión y según Manzana

N° MANZANA	DIMENSIÓN (m2)					
	ADOSADA			PERPENDICULAR		
	DIM. MAX ENCONTRADA	DIM. MAX PERMITIDA	NIVEL DE CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA	DIM. MAX ENCONTRADA	DIM. MAX ENCONTRADA	NIVEL DE CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA
01	4.50	1.20	NO	0.60	1.20	SI
02	2.70	1.20	NO	0.50	1.20	SI
03	2.50	1.20	NO	1.00	1.20	SI
04	2.50	1.20	NO	0.50	1.20	SI
05	0	1.20	NO	0	1.20	SI
06	5.00	1.20	NO	0.80	1.20	SI
07	3.60	1.20	NO	0.40	1.20	SI
08	7.00	1.20	NO	1.00	1.20	SI
09	6.50	1.20	NO	0.80	1.20	SI
%	100%		100%	100%		100%

FUENTE: Investigación de campo.

ELABORACIÓN: Jenny González.

Interpretación: “Según el Art. 16 de la Ordenanza que regula la instalación, control y colocación de rótulos, publicidad y propaganda exterior en el Cantón Azogues, indica que, la dimensión de los anuncios publicitarios ya sean adosados o perpendiculares no deben ser mayores a 1.20 m2 o si una edificación tiene varios locales los anuncios no debe acceder el 5% del área de la fachada” (GAD Municipal de Azogues, 2015), la tabla N° 2.36, muestra que un elevado número de anuncios de ubicación adosado, incumplen la ordenanza, ya que tienen dimensiones mayores a 1.20m2, por otro lado, en el caso de los anuncios de ubicación perpendicular, todos cumplen con la ordenanza.

• **Tipo de Material de Anuncios Publicitarios**

Tabla 2.37. Número de Anuncios Publicitarios por Tipo de Material según Manzana

NÚMERO MANZANA	TIPO DE MATERIAL			TOTAL	%
	PANEL Y PERFIL OPACO	PANEL Y PERFIL LUMINOSO	OTROS LONAS		
01	25	14	0	39	12.18%
02	16	8	2	26	8.12%
03	33	8	1	42	13.12%
04	27	12	1	40	12.5%
05	0	0	0	0	0%
06	12	1	0	13	4.06%
07	23	1	0	24	7.5%
08	58	5	0	61	19.01%
09	63	6	6	77	23.44%
TOTAL	257	55	10	322	100%
%	79.81%	17.08%	3.10%	100%	

FUENTE: Investigación de campo.

ELABORACIÓN: Jenny González.

Interpretación: En la tabla N° 2.37, muestra que el 79.81% de anuncios publicitarios están elaborados con panel y perfil opaco, el 17.08% de anuncios están elaborados de panel y perfil luminoso, y el 3.10% de anuncios están contruidos con material de lona y madera; por lo tanto, 3.10% de anuncios están incumpliendo la ordenanza.

2.6 Clasificación de problemas

De acuerdo al desarrollo del trabajo de investigación, los problemas se clasifican en:

1. Problemas de vialidad y zonas de parqueo identificados a través de la información obtenida mediante fichas de observación

2. Problemas identificados a través del análisis comparativo entre la Normativa de uso de suelo en la Ciudad de Azogues y encuestas prediales de los usos del suelo existentes en la calle Simón Bolívar.

3. Problemas identificados a través del análisis comparativo entre la Ordenanza que regula la instalación control y colocación de rótulos, publicidad y propaganda exterior en el Cantón Azogues y fichas de observación de anuncios publicitarios existentes en la Calle Simón Bolívar.

2.6.1 Identificación de Problemas

Luego de desarrollar el proceso de diagnóstico y análisis de resultados, se han identificado los siguientes problemas:

A. Problemas de vialidad y plazas de parqueo identificados a través de la información obtenida mediante fichas de observación y su posterior tabulación e interpretación.

A.1. Deficiente funcionamiento del sistema vial.

A.2. Deficiente funcionamiento del trazado de aceras.

A.3. Inadecuado diseño de intersecciones.

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

A.4. Insuficientes plazas de parqueo.

B. Problemas identificados a través del análisis comparativo entre la Normativa de Uso de Suelo en la Ciudad de Azogues y encuestas prediales de los usos de suelo existentes en la Calle Simón Bolívar.

Para la identificación del siguiente problema, se procedió a levantar la información a través de encuestas prediales, que posteriormente fueron tabuladas e interpretadas, dando como resultado lo siguiente:

B.1 Excesiva concentración de usos de suelo tipo CB3 (oficinas administrativas individuales)

C. Problemas identificados a través del análisis comparativo entre la Ordenanza que regula la instalación control y colocación de rótulos, publicidad y propaganda exterior en el cantón Azogues y fichas de observación anuncios publicitarios existentes en la calle Simón Bolívar.

Para la identificación del siguiente problema, se procede a la elaboración de fichas de observación que ayudaron al levantamiento de la información de campo, que posteriormente fueron tabuladas e interpretadas, dando como resultado lo siguiente:

C.1 Incumplimiento de la Ordenanza que regula la instalación control y colocación de rótulos, publicidad y propaganda exterior en el Cantón Azogues.

2.7 Características de los problemas

Para la caracterización de los problemas se consideran los siguientes atributos según Domingo Gómez Orea (2007):

a) **Denominación o número del problema.** - Síntesis o resumen del problema.

b) **Características del problema**

1.- **Descripción.** - Es una breve caracterización del problema

2.- **Localización.** - Ubicación del problema dentro del área de estudio.

3.- **Causas.** - Se identifican las causas que originan el problema.

4.- **Efectos.** - Repercusiones en el espacio, personas o en las actividades de los síntomas detectados.

5.- **Indicadores.** - Pueden ser cualitativos o cuantitativos. Son parámetros que ayudan a identificar los problemas.

6.- **Imagen Representativa de la problemática.** - Fotografía que indique el problema.

7.- **Magnitud / Gravedad.** - Valoración cuantitativa o cualitativa del problema.

8.- **Evolución Esperada.** - La tendencia natural que sigue el problema en el caso de no ser solucionado.

9.- **Urgencia de intervención.** -Prioridad a la hora de intervenir (Gómez Orea, 2007)

2.8 Metodología de jerarquización de problemas

La jerarquización de los problemas se basa en la metodología utilizada por Domingo Gómez Orea para investigaciones de diagnóstico territorial. La misma que se fundamenta en el análisis y ponderaciones de tres atributos de los problemas: la magnitud, la evolución esperada y la urgencia de intervención. Dichos atributos se califican individualmente sobre 5 puntos y después se suman los puntos, para conseguir la valoración total del problema, lo cual se traduce en la determinación del tipo de problema (Gómez Orea, 2007).

2.8.1. Magnitud / Gravedad

“Valoración cuantitativa o cualitativa del problema” (Gómez Orea, 2007). (Ver tabla 2.38).

Tabla 2.38. Ponderación de problemas según magnitud o gravedad

Magnitud o gravedad	Ponderación / 5 puntos
Critica	5
Muy grave	4
Grave	3
Moderada	2
Leve	1
Insignificante	0

FUENTE: Domingo Gómez Orea
ELABORACIÓN: Jenny Gonzalez

2.8.2. Evolución esperada

“ La tendencia natural que sigue el problema en el caso de no ser solucionado ”

(Gómez Orea, 2007). (Ver tabla 2.39).

Tabla 2.39. Ponderación de problemas según evolución esperada

Evolución esperada	Ponderación / 5 puntos
Muy negativa	5
Negativa	4
Regular	3
Indiferente	2
A resolverse	1
Positiva	0

FUENTE: Domingo Gómez Orea

ELABORACIÓN: Jenny Gonzalez

2.8.3. Urgencia de intervención. - “Prioridad a la hora de intervenir” (Gómez

Orea, 2007). (Ver tabla 2.40).

Tabla 2.40. Ponderación de problemas según urgencia de intervención

Urgencia de intervención	Ponderación / 5 puntos
Inmediata	5
Muy urgente	4
Urgente	3
Prioritaria	2
Poco prioritaria	1
Indiferente	0

FUENTE: Domingo Gómez Orea

ELABORACIÓN: Jenny Gonzalez

2.8.4. Dimensionamiento de problemas

“La suma de las variables mencionadas, permitirán obtener la valoración total y consecuentemente establecer el tipo de problema” (Gómez Orea, 2007). (Ver tabla 2.41).

Tabla 2.41. Determinación del tipo de problema de acuerdo a la ponderación total

Tipo de problema	Ponderación total (puntos)
Problema leve	0-3
Problema moderado	4-6
Problema medio	7-9
Problema importante	10-12
Problema muy importante	13- 15

FUENTE: Domingo Gómez Orea

ELABORACIÓN: Jenny Gonzalez

2.9 Fichas de problemas

Los problemas mencionados se expresan mediante fichas, con los siguientes atributos:

- Clasificación del problema
- Evolución esperada
- Número del problema
- Urgencia de intervención
- Localización del problema
- Valoración total del problema
- Causas
- Ubicación del problema a través de grafico
- Efectos
- Imagen Representativa de la problemática
- Indicadores
- Magnitud

2.9.1. Problemas identificados a través de la información obtenida mediante fichas de observación.

Para la elaboración de las fichas de problemas, se toma como modelo de ficha la ficha de Domingo Gómez Orea, que nos permite describir el problema usando la información que anteriormente fueron tabuladas e interpretadas, y de esta manera posteriormente realizar la jerarquización de los problemas.

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

Tabla 2.42. Problema A1.

VIALIDAD		PROBLEMA N° A1: DEFICIENTE FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA VIAL.
1. Descripción		Gráfico N° 2.1
<p>La vía de la calle Simón Bolívar tiene como capa de rodadura el asfalto, ésta no dispone de un adecuado mantenimiento, se ha observado que la calzada no tiene la medida adecuada para su funcionamiento. También se puede afirmar, que existe una deficiente señalética.</p>		
2. Localización		
<p>El problema se localiza en el área de estudio en el tramo comprendido entre las Calles Serrano y Tenemaza. Ver gráfico 2.1</p>		
3. Causas	4. Efectos	
<ol style="list-style-type: none"> 1. Inadecuado diseño de calzada. 2. Inadecuado diseño de Intersecciones 3. Insuficiente e inadecuada ubicación de señalética vial 4. Falta de zonas de parqueo para determinadas actividades. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Inseguridad peatonal 2. Riesgo de accidentes 3. Daños en vehículos 4. Congestionamiento vehicular 5. Dificultar para la movilidad peatonal 	
5. Indicadores	8. Evaluación Esperada	
<p>Toda la vía del área de estudio tiene dimensiones mayores a 3 y 6 metros que son las establecidas para las vías locales con y sin parqueadero. También la vía no cuenta con suficiente señalética, la señalética existente está mal ubicada, y la vía no contiene suficientes zonas de parqueo con relación al número de actividades que se desarrolla en la zona.</p>	<p>MUY NEGATIVA=5</p> <p>Si no se plantea una solución adecuada para mejorar el funcionamiento del sistema vial, los problemas continuaran afectando a la población.</p>	
7. Magnitud / Gravedad	9. Urgencia de intervención	6. Fotografías representativas de la problemática.
CRITICA = 5	MUY URGENTE = 4	
Valoración total del problema. Importancia		
5+5+4= 14 MUY IMPORTANTE		

FUENTE: Investigación de campo

ELABORACIÓN: Jenny Gonzalez

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

Tabla 2.43. Problema A2.

VIALIDAD		PROBLEMA N° A2: DEFICIENTE FUNCIONAMIENTO DEL TRAZADO DE ACERAS.
1. Descripción		Gráfico N° 2.2
<p>Las aceras en el área de estudio no cumplen las medidas para la circulación de los peatones establecidas por las normas INEN, se evidencia que en ciertos tramos las secciones de las aceras presentan dimensiones muy reducidas, mientras que en otros las dimensiones son muy amplias, generando un trazado discontinuo y por lo mismo peligro para los transeúntes porque se ven obligados a circular por la calzada.</p>		
2. Localización		
<p>El problema se localiza en el área de estudio en el tramo comprendido entre las Calles Serrano y Tenemaza. Ver gráfico 2.2</p>		
3. Causas	4. Efectos	
<p>1. Erróneo diseño del trazado de aceras, debido a la incorrecta ubicación y mal dimensionamiento de bolaridos, y al deficiente diseño de bordillos. 2. Incumplimiento de Normativa de anuncios publicitarios en la ubicación de anuncios en las aceras. 3. Falta de control por parte de las autoridades sobre el más uso de veredas para exhibición y venta de productos.</p>	<p>1. Inseguridad peatonal 2. Riesgos de accidentes 3. Dificultar para la movilidad peatonal y movilidad de personas con discapacidad. 4. Circulación obligada de las personal por la calzada</p>	
5. Indicadores	8. Evaluación Esperada	
<p>Varias de las aceras de área de estudio tienen dimensiones menores a 120cm que es el espacio mínimo requerido para la circulación de dos personas.</p>	<p>MUY NEGATIVA=5 La problemática seguirá si no se plantea una solución adecuada que priorice la circulación peatonal.</p>	
7. Magnitud / Gravedad	9. Urgencia de intervención	6. Fotografías representativas de la problemática.
CRÍTICA = 5	MUY URGENTE = 5	
Valoración total del problema. Importancia		
<p>5+5+5= 15 MUY IMPORTANTE</p>		

FUENTE: Investigación de campo
ELABORACIÓN: Jenny Gonzalez

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

Tabla 2.44. Problema A3.

VIALIDAD		PROBLEMA N° A3: DEFICIENTE FUNCIONAMIENTO DE INTERSECCIONES.	
1. Descripción	Gráfico N° 2.3		
<p>Todas las intersecciones del área de estudio no cumplen con los elementos necesarios para una adecuada circulación peatonal y vehicular, se evidencia en todas las intersecciones que no tienen el número necesario de rampas peatonales, las mismas tienen pendientes mayores al 12% y todas éstas están en mal estado, también se puede observar en todas las intersecciones que los pasos cebra no cumplen con la dimensión adecuada y están en mal estado por falta de mantenimiento.</p>		<p>Mapa de la zona de estudio en Calle Simón Bolívar. La calle principal es Calle Simón Bolívar, que se divide en segmentos A, B, C, D, E y F. Las intersecciones están etiquetadas como A, B, C, D, E y F. Las manzanas de la zona de estudio están etiquetadas como M1, M2, M3, M4, M5, M6, M7, M8 y M9. El mapa muestra también otras calles como Calle Serrano, Calle Solano, Calle Sucre, Calle 3 de Noviembre, Calle 10 de Agosto y Calle Tenemaza. Una leyenda indica que Calle Simón Bolívar es la calle principal, la zona de estudio está sombreada en gris y las intersecciones A-F están sombreadas en amarillo. Una brújula indica el norte.</p>	
2. Localización	<p>El problema se localiza en las 6 intersecciones edificadas en el área de estudio en el tramo comprendido entre las Calles Serrano y Tenemaza. Ver gráfico 2.3</p>		
3. Causas	4. Efectos		
<p>1. Inadecuado diseño de intersecciones, debido; al incorrecto número y diseño de rampas peatonales y pasos cebra, y el mal estado de estos elementos 2. Falta de señalética en las intersecciones.</p>	<p>1. Inseguridad peatonal 2. Riesgos de accidentes 3. Congestionamiento vehicular 4. Dificultad para la movilidad peatonal y movilidad de personas con discapacidad.</p>		
5. Indicadores	8. Evaluación Esperada		
<p>Todas las Intersecciones del área de estudio no contiene el número necesario de rampas peatonales todas tienen 4 de 8 rampas, las mismas sobre pasan el 12% en su pendiente, los pasos cebra no tienen la dimensión adecuada, y las intersecciones no contienen la señalética necesaria.</p>	<p>NEGATIVA=4 La problemática continuará si no se plantea una solución adecuada priorizando la circulación peatonal.</p>		
7. Magnitud / Gravedad	9. Urgencia de intervención	6. Fotografías representativas de la problemática.	
CRÍTICA = 5	MUY URGENTE = 4	<p>Las fotografías muestran situaciones de tráfico y peatonal en las intersecciones de la zona de estudio. La primera fotografía muestra un vehículo rojo detenido en una intersección con peatones cruzando. La segunda fotografía muestra un vehículo blanco detenido en una intersección con peatones cruzando.</p>	
Valoración total del problema. Importancia			
4+5+4= 15 MUY IMPORTANTE			

FUENTE: Investigación de campo
ELABORACIÓN: Jenny Gonzalez

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

Tabla 2.45. Problema A4.

DOTACIÓN ESTACIONAMIENTOS	DE	PROBLEMA N° A4: INSUFICIENTES PLAZAS DE PARQUEO.
1. Descripción		Gráfico N° 2.4
<p>En la calle Simón Bolívar se encuentran ubicados 216 usos de suelo entre locales comerciales, equipamientos, oficinas de gestión y viviendas, todos estos usos no cuentan con estacionamientos, motivo que conlleva al congestionamiento vehicular porque la población estacionan sus vehículos en la vía.</p>		
2. Localización		
<p>El problema se localiza en el área de estudio en el tramo comprendido entre las Calles Serrano y Tenemaza. Ver gráfico 2.4</p>		
3. Causas	4. Efectos	
<p>1. Inexistencia de normativa que garantice la disposición de plazas de parqueo para diferentes actividades. 2. Excesiva concentración de locales comerciales y oficinas de gestión.</p>	<p>1. Inseguridad peatonal 2. Riesgos de accidentes 3. Congestionamiento vehicular y peatonal</p>	
5. Indicadores	8. Evaluación Esperada	
<p>En toda la área de estudio se encuentra distribuida una gran cantidad de comercios, oficinas de gestión, equipamiento y viviendas, los mismos no cuentan con puestos de parqueo, motivo que conlleva a que la población estacione sus vehículos en la vía obstaculizando la circulación vehicular.</p>	<p>MUY NEGATIVA=4 Si no se plantea una solución adecuada, el problema seguirá afectando al funcionamiento vial de la zona.</p>	
7. Magnitud / Gravedad	9. Urgencia de intervención	6. Fotografías representativas de la problemática.
CRITICA = 5	MUY URGENTE = 4	
Valoración total del problema. Importancia		
<p>5+5+4= 14 MUY IMPORTANTE</p>		

FUENTE: Investigación de campo
ELABORACIÓN: Jenny Gonzalez

2.9.2 Problemas identificados a través del análisis comparativo entre la Normativa de uso de suelo en la Ciudad de Azogues y encuestas prediales de los usos de suelo existentes en la Calle Simón Bolívar.

Para la elaboración de las fichas de problemas, se toma como modelo de ficha la ficha de Domingo Gómez Orea, que nos permite describir el problema usando la información que anteriormente fue tabulada e interpretada, y de esta manera posteriormente realizar la jerarquización de los problemas

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

Tabla 2.46. Problema B1.

USOS DE SUELO		PROBLEMA N° B1: EXCESIVA CONCENTRACION DE USOS DE SUELO TIPO CB3 (OFICINAS ADMINISTRATIVAS INDIVIDUALES).
1. Descripción		Gráfico N° 2.5
En la zona de estudio se identificaron 9 manzanas, en las cuales se encuentran 216 usos de suelo de los cuales predominan las oficinas administrativas individuales con un total de 67 que están ubicadas a lo largo de la zona de estudio.		
2. Localización		
El problema se localiza en el área de estudio en el tramo comprendido entre las Calles Serrano y Tenemaza. Ver gráfico 2.5		
3. Causas	4. Efectos	
<ol style="list-style-type: none"> Falta de control por parte de las autoridades. Deficiente calidad de la Normativa de Uso y Ocupación de Suelo del Cantón Azogues. Falta de conocimiento de la Normativa por parte de la población. 	<ol style="list-style-type: none"> Congestionamiento vehicular y peatonal Inseguridad peatonal Deterioro de la imagen urbana 	
5. Indicadores	8. Evaluación Esperada	
En las 9 manzanas de la zona de estudio se han identificado 216 usos de suelo que representan el 100%, de los cuales el 31.01% son oficinas administrativas individuales.	<p>REGULAR= 3</p> <p>Debido a la existencia de una Normativa deficiente se han ubicado un excesivo número de oficinas administrativas, la tenencia se mantendrá y esta zona será únicamente de gestión.</p>	
7. Magnitud / Gravedad	9. Urgencia de intervención	6. Fotografías representativas de la problemática.
MODERADA = 2	PRIORITARIA = 2	
Valoración total del problema. Importancia		
3+2+2= 7 PROBLEMA MEDIO		

FUENTE: Domingo Gómez Orea

ELABORACIÓN: Jenny González

2.9.3 Problemas identificados a través del análisis comparativo entre la Ordenanza que regula la instalación control y colocación de rótulos, publicidad y propaganda exterior en el cantón Azogues y fichas de observación anuncios publicitarios existentes en la calle Simón Bolívar.

Para la elaboración de las fichas de problemas, se toma como modelo de ficha la ficha de Domingo Gómez Orea, que nos permite describir el problema usando la información que anteriormente fue tabulada e interpretada, y de esta manera posteriormente realizar la jerarquización de los problemas

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

Tabla 2.47. Problema C1.

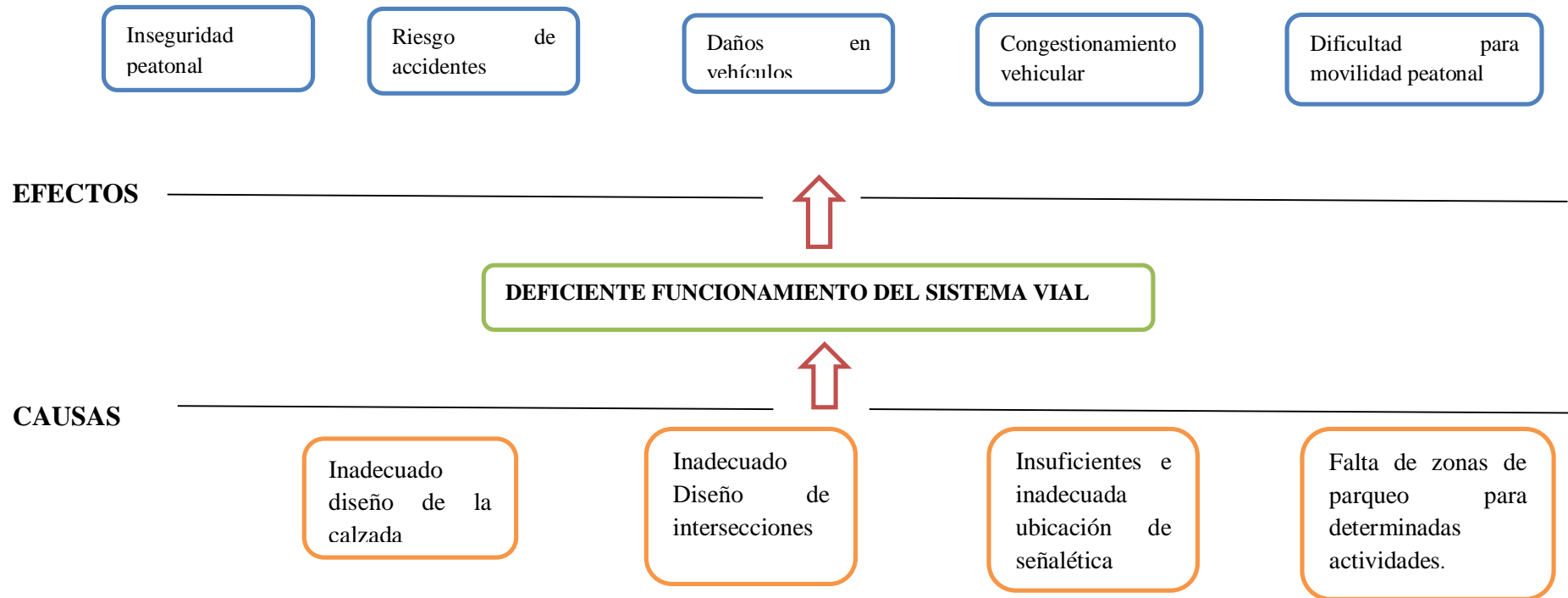
ANUNCIOS PUBLICITARIOS	PROBLEMA N°C1: INCUMPLIMIENTO DE ORDENANZA QUE REGULA LA INSTALACIÓN CONTROL Y COLOCACIÓN DE RÓTULOS, PUBLICIDAD Y PROPAGANDA EXTERIOR EN EL CANTÓN AZOGUES		
1. Descripción	Gráfico N° 2.7		
En la zona de estudio se han identificado un total de 322 anuncios publicitarios de diferente tipo, de los cuales 312 anuncios son de carácter comercial, y 10 son propagandas políticas mismas que no están permitidas en la ordenanza.			
2. Localización			El problema se localiza en el área de estudio en el tramo comprendido entre las Calles Serrano y Tenemaza. Ver gráfico 2.7
3. Causas	4. Efectos		
1. Incumplimiento de la ordenanza de anuncios publicitarios con respecto a la mala ubicación de anuncios publicitarios en aceras que obstaculizan la circulación peatonal, el inadecuado dimensionamiento de anuncios publicitarios ubicados en fachadas y al uso inadecuado de materiales, 2. Ubicación de letreros políticos en las fachadas 3. Falta de inspección por parte de las autoridades 4. Deficiente conocimiento de la normativa por parte de la población	1. Deterioro a la imagen urbana 2. Contaminación visual 3. Inseguridad peatonal.		
5. Indicadores	8. Evaluación Esperada		
En general la zona de estudio está llena de anuncios comerciales de diferentes tipos, los cuales son de dimensiones inadecuadas. También se han localizado 12 anuncios ubicados en las aceras que obstaculizan el tránsito peatonal.	REGULAR= 3 Si no se plantea una solución adecuada para mejorar el funcionamiento del sistema vial, los problemas continuaran afectando a la población.		
7. Magnitud / Gravedad	9. Urgencia de intervención	6. Fotografías representativas de la problemática.	
GRAVE = 3	URGENTE = 3		
Valoración total del problema. Importancia			
3+3+3= 9 PROBLEMA MEDIO			

FUENTE: Domingo Gómez Orea
ELABORACIÓN: Jenny Gonzalez

2.10 Árboles de problemas

A continuación, utilizando gráficos de relación causa – efecto, se presentan los problemas anteriormente descritos.

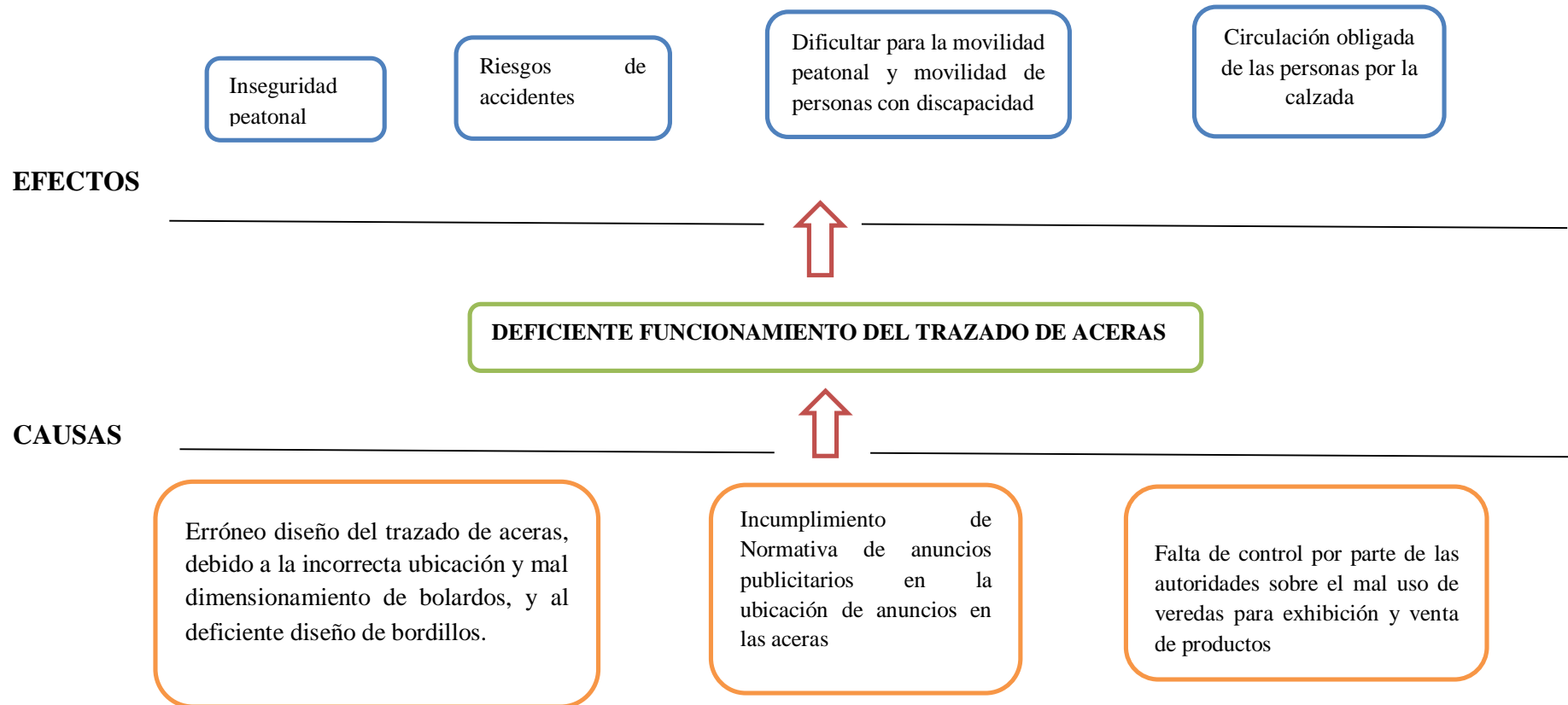
Figura 2.1. Problema A1.



FUENTE: Investigación de campo
ELABORACIÓN: Jenny Gonzalez.

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

Figura 2.2. Problema A2.

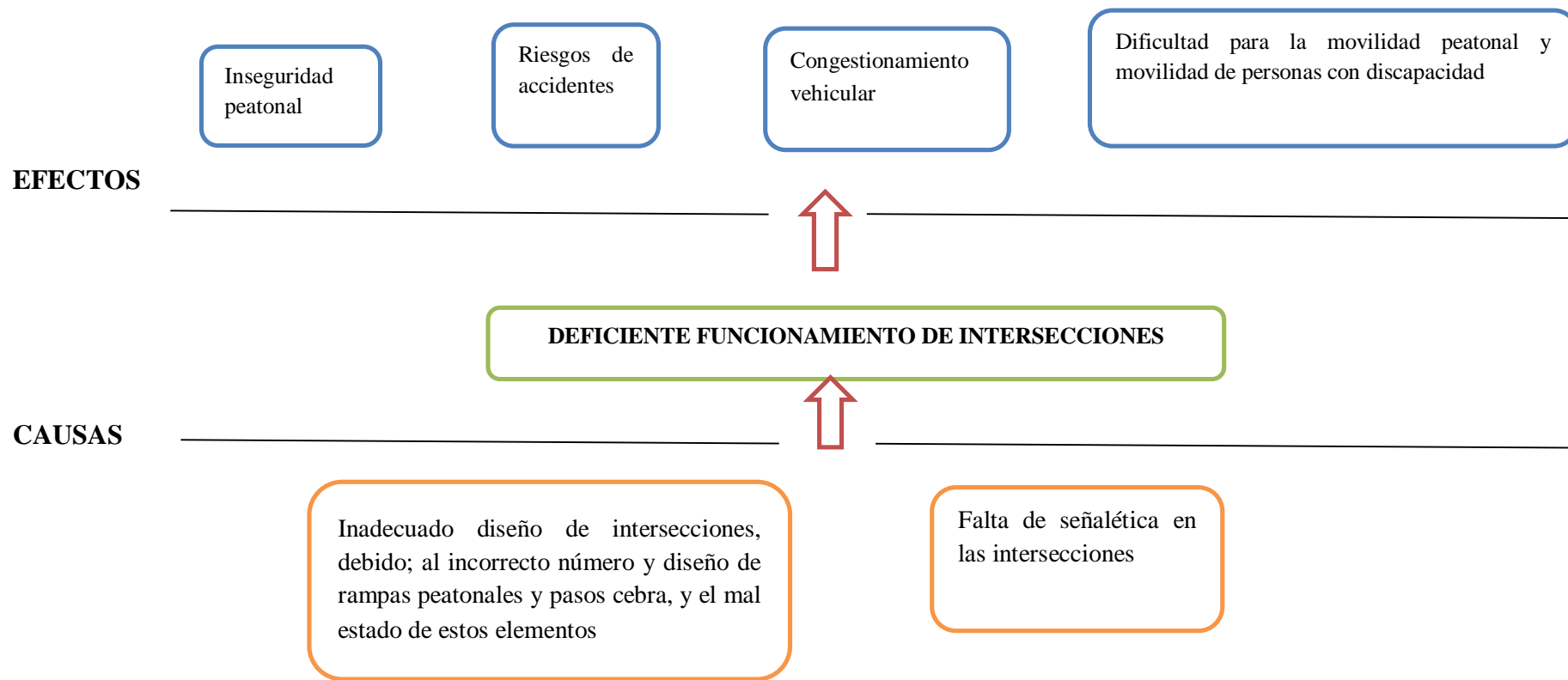


FUENTE: Investigación de campo

ELABORACIÓN: Jenny Gonzalez

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

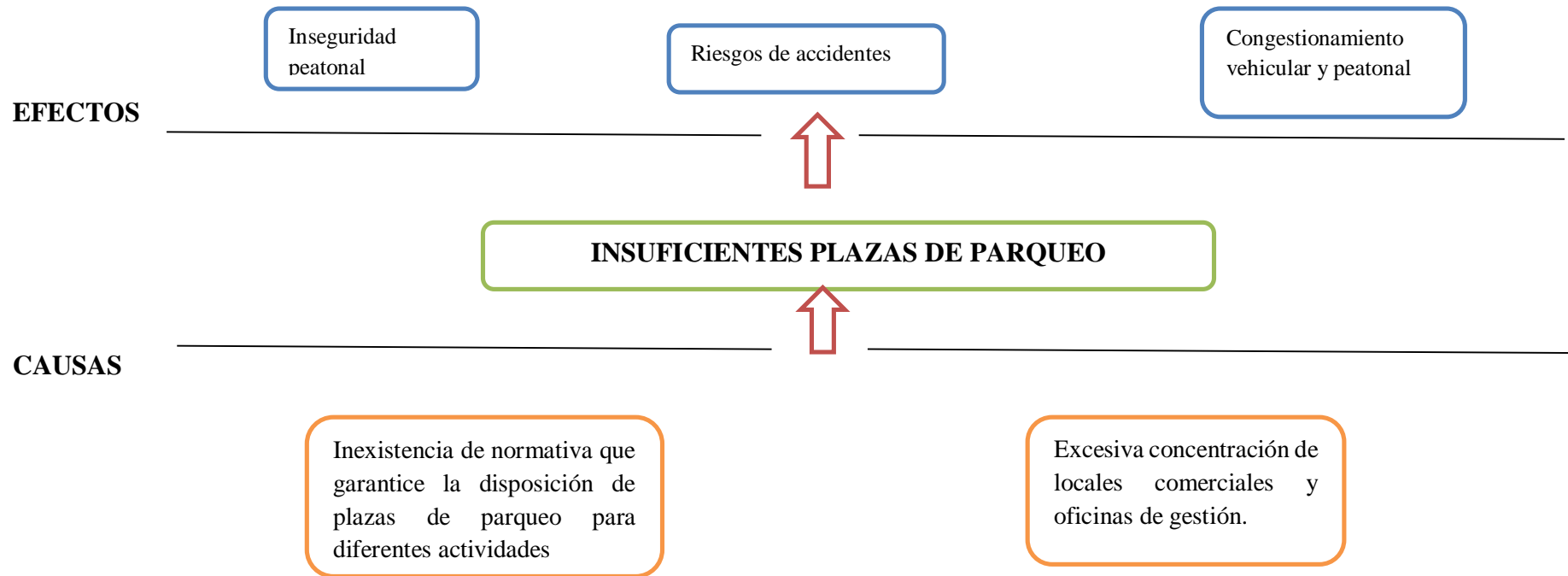
Figura 2.3. Problema A3.



FUENTE: Investigación de campo
ELABORACIÓN: Jenny Gonzalez

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

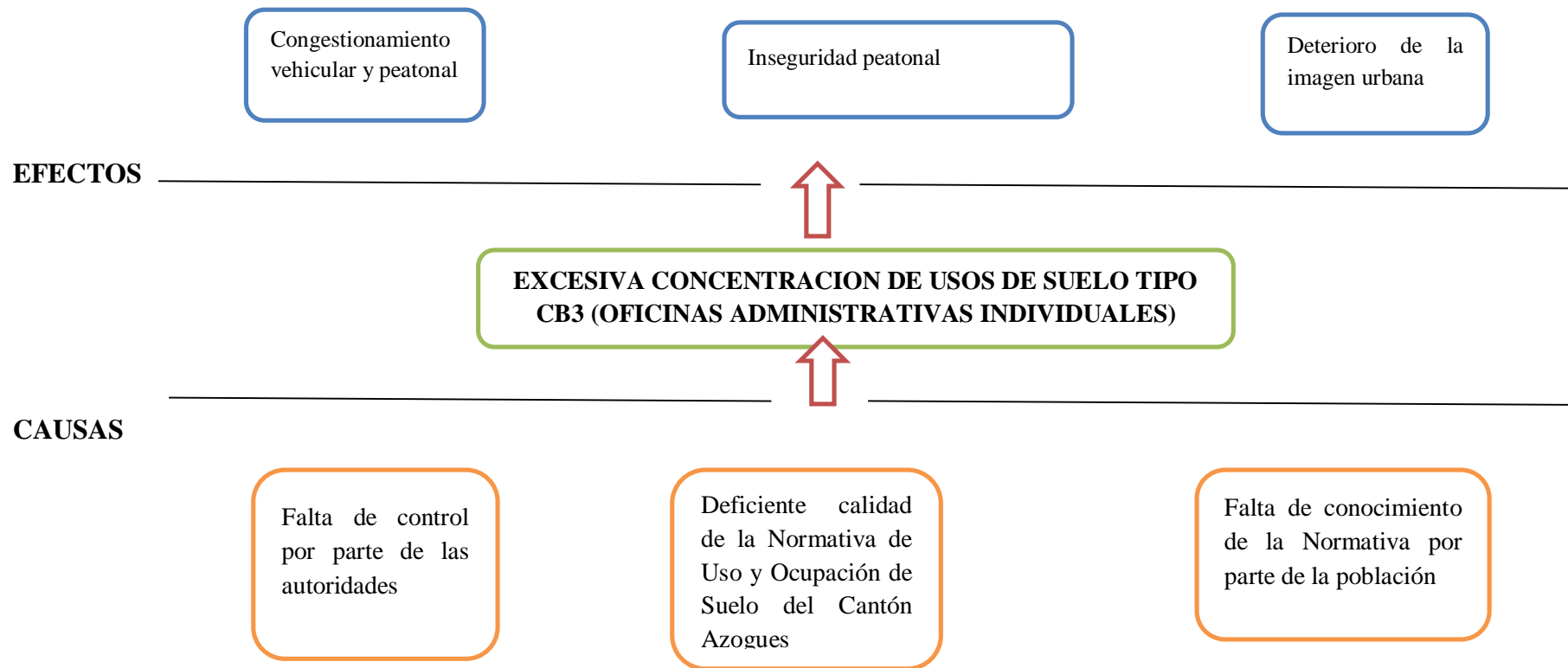
Figura 2.4. Problema A4.



FUENTE: Investigación de campo
ELABORACIÓN: Jenny Gonzalez

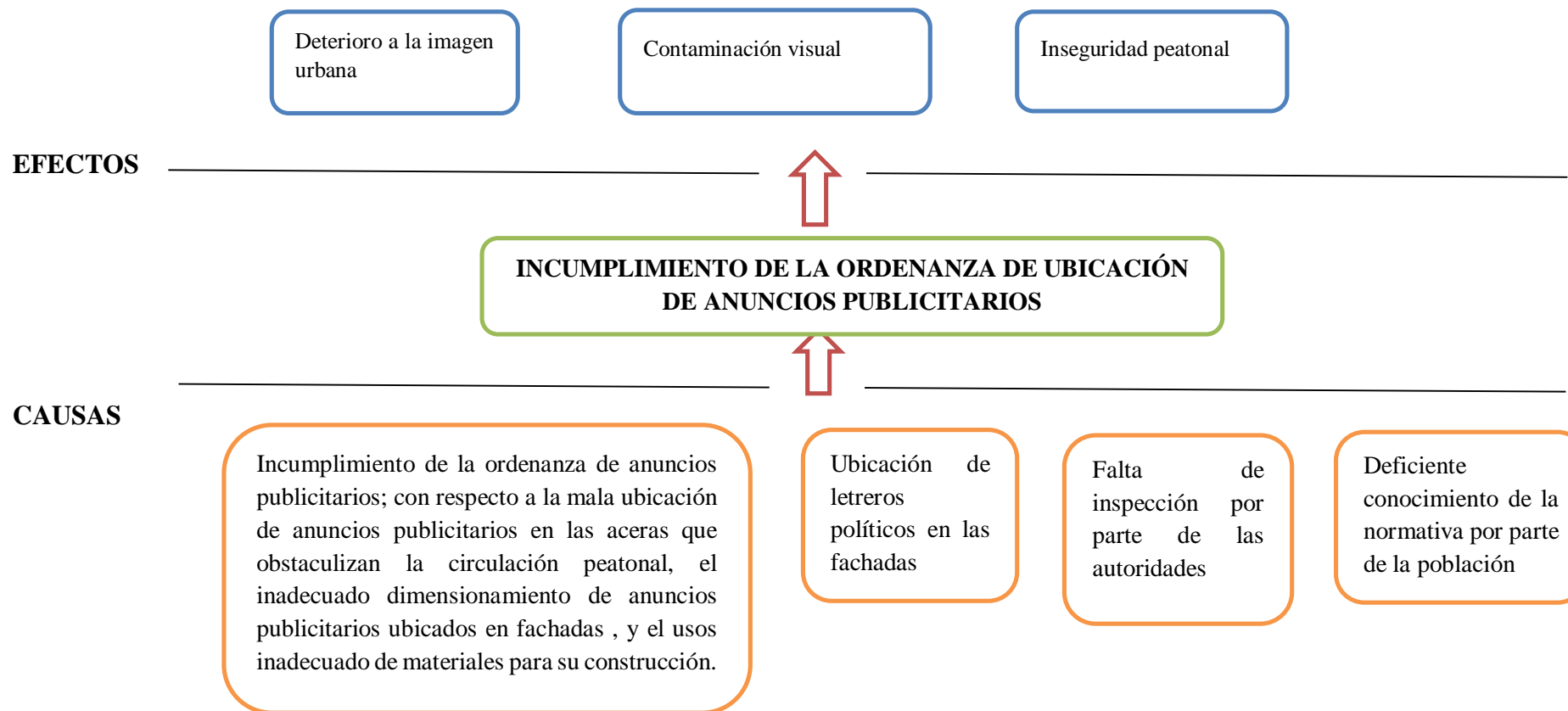
PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

Figura 2.5. Problema B1.



FUENTE: Investigación de campo
ELABORACIÓN: Jenny Gonzalez

Figura 2.6. Problema C1.



FUENTE: Investigación de campo
ELABORACIÓN: Jenny Gonzalez

2.11 Jerarquización de problemas

Tabla 2.48. Matriz de jerarquización de problemas

Código	Nombre del problema	Evolución esperada	Magnitud Gravedad	Urgencia de intervención	Tipo de problemas	Orden
A1	Deficiente funcionamiento del Sistema Vial	5	5	4	14 Muy Importante	2
A2	Deficiente funcionamiento del Trazado de Aceras	5	5	5	15 Muy Importante	1
A3	Deficiente funcionamiento de Intersecciones	4	5	4	13 Muy Importante	3
A4	Insuficientes Plazas de Parqueo	4	5	4	13 Muy Importante	3
B1	Excesiva concentración de Usos de Suelo tipo CB3 (Oficinas administrativas individuales)	3	2	2	7 Problema Medio	5
C1	Incumplimiento de la Ordenanza de Ubicación de Anuncios Publicitarios	3	3	3	9 Problema Medio	4

FUENTE: Investigación de campo

ELABORACIÓN: Jenny Gonzalez

Tabla 2.49. Matriz de problemas jerarquizados

ORDEN	Problemas Priorizados	Valoración Total
1	Deficiente funcionamiento del Trazado de Aceras	15
2	Deficiente funcionamiento del Sistema Vial	14
3	Deficiente funcionamiento de Intersecciones	13
3	Insuficientes Plazas de Parqueo	13
4	Incumplimiento de la Ordenanza de Ubicación de Anuncios Publicitarios	9
5	Excesiva concentración de Usos de Suelo tipo CB3 (Oficinas administrativas individuales)	7

FUENTE: Investigación de campo

ELABORACIÓN: Jenny Gonzalez

Del análisis realizado en la Tabla 2.49, se confirma que los problemas de mayor jerarquía se relacionan con el deficiente del trazado de aceras, deficiente funcionamiento del sistema vial, deficiente funcionamiento de intersecciones e insuficientes plazas de parqueo con una valoración de 15 y 13 puntos respectivamente; luego en un segundo grupo y con la menor valoración, están los problemas relacionados con el incumplimiento de la Ordenanza de anuncios publicitarios y la excesiva concentración de usos de suelo tipo CB3 (oficinas administrativas individuales), con una valoración de 9 y 7 puntos respectivamente.

Después de haber realizado el análisis correspondiente, se llega a la siguiente reflexión.

Elaborado el proceso de jerarquización a un conjunto de problemas identificados en la calle Simón Bolívar derivados por varias causas, se nota poca diferencia entre los

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

valores obtenidos por los mismos; sin embargo, el proceso ha contribuido a establecer cuáles son los problemas de mayor priorización; esto permitirá poner mayor énfasis en el desarrollo de estrategias, que ataquen de forma eficaz y eficiente las causas y mitigar los efectos derivados de aquellos problemas, es decir ayudar a solucionar los problemas de forma integral.

**CAPÍTULO III: PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE
SIMÓN BOLÍVAR: TRAMO ENTRE LAS CALLES SERRANO Y TENEMAZA.**

3.1 Antecedentes

Luego de realizar la jerarquización de los problemas identificados en el capítulo anterior, se procede a elaborar un objetivo general por cada tipo de problema identificado, y a partir de aquellos, los respectivos objetivos específicos, en base a los que se plantean estrategias que permitan su cumplimiento, para de esta manera mejorar el funcionamiento de la calle Simón Bolívar.

3.2 Objetivo

- Desarrollar un plan especial de actuación urbana para mejorar la funcionalidad de la calle Simón Bolívar.

3.3 Conceptos Básicos

Concepto de Objetivo General

“El objetivo general es la situación a donde se quiere llegar, es el punto, donde, lo negativo del problema se pasa a positivo, es decir, el problema en positivo se convierte en el objetivo general” (Guambaña, 2018, pág. 123)

Concepto de Objetivo Específico

“Los objetivos específicos son aquellos que deben contribuir a la solución del problema identificado y al cumplimiento de los objetivos generales. En este punto, los efectos se transforman en medios” (Guambaña, 2018, pág. 123).

Concepto de Estrategias

“Es el conjunto de medios derivados del objetivo general. La estrategia es el ¿cómo vamos a conseguir los objetivos?, siendo el plan de acciones concretas, es decir, las acciones que se van a emprender para tratar de conseguir los objetivos específicos” (Guambaña, 2018, pág. 123).

A continuación, se procede a realizar la descripción de los objetivos generales, específicos y estrategias, formulados para dar solución a los problemas identificados en el presente estudio.

3.4 Objetivo General 1

Mejorar el funcionamiento del trazado de aceras de la Calle Simón Bolívar en el tramo comprendido entre las calles Serrano y Tenemaza.

3.4.1 Objetivos Específicos 1

1. Garantizar la seguridad al peatón.
2. Disminuir el riesgo de accidentes.
3. Mejorar la circulación peatonal y garantizar la movilidad de personas con discapacidad.
4. Disminuir la circulación de personas por la calzada.

3.4.2 Estrategias 1

1. Proponer un adecuado diseño de aceras; con la correcta ubicación y dimensión de bolardos, un adecuado diseño de bordillos y una adecuada dimensión del trazado de aceras, a través de:

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

- Generar aceras de 1.80 m de ancho con una pendiente longitudinal y transversal del 2%, para dar prioridad a la circulación peatonal y mejorar la circulación de personas con discapacidad.
- Diseñar aceras cuyos bolardos tengan una altura entre 60 o 70 cm, y éstos tengan una separación entre sí de 90 cm, para evitar accidentes y lesiones a los peatones.
- Crear aceras con bordillos de 10 cm de alto, para facilitar la circulación y movilidad del peatón y personas con discapacidad.

2. Mejorar el nivel de cumplimiento de normativa de anuncios publicitarios con respecto a la ubicación de anuncios en las aceras.

A pesar de existir una normativa que prohíbe la colocación de anuncios publicitarios en las aceras, los dueños de locales comerciales de la zona de estudio no respetan, ya que, ubican los anuncios en las aceras obstaculizando la libre circulación del peatonal, para mitigar esta problemática se propone lo siguiente:

- Establecer las sanciones económicas respectivas según dispone la Ordenanza de ubicación, control y colocación de anuncios publicitarios del cantón Azogues, para aquellas personas que incumplan con la ley.
- Realizar el seguimiento y control continuo a la calle Simón Bolívar, esto permitirá que las autoridades competentes inspeccionen las actividades que desarrollan en la zona, con el fin de evitar el incumplimiento de la Ordenanza, y de esta manera mejorar la funcionalidad de la zona.

3. Incrementar el nivel de control por parte de las autoridades sobre el mal uso de veredas para exhibición y venta de productos.

La falta de control por partes de las autoridades hace que la calle Simón Bolívar sea una zona poco funcional, donde exista dificultad en la circulación peatonal debido a

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

que las aceras son utilizadas para exhibición y venta de productos, con el fin de mitigar esta problemática se proponen los siguientes lineamientos:

- Realizar un control continuo a la calle Simón Bolívar por parte de las autoridades competentes, esto permitirá que los dueños de locales comerciales y vendedores informales no utilicen las aceras para vender y exhibir sus productos, y así mejorará la funcionalidad en la zona.
- Establecer sanciones económicas para los dueños de locales comerciales y vendedores informales que invadan las aceras de la calle Simón Bolívar para la venta y exhibición de sus productos.

3.5 Objetivo General 2

Mejorar el funcionamiento del sistema vial de la Calle Simón Bolívar en el tramo comprendido entre las calles Serrano y Tenemaza.

3.5.1 Objetivos Específicos 2

1. Garantizar la seguridad peatonal.
2. Disminuir el riesgo de accidentes.
3. Evitar daños en vehículos.
4. Disminuir el congestionamiento vehicular.
5. Mejorar la movilidad peatonal.

3.5.2 Estrategia 2

- 1.- Rediseñar la calzada.

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

- Generar una vía de un solo carril cuyo ancho sea de 3,00 metros esta sección permitirá ensanchar las dimensiones de las aceras, para dar prioridad a la circulación peatonal.
- Asignar responsabilidades de fiscalización y mantenimiento vial, al GAD Municipal de Azogues, a través del departamento Movilidad, para hacer que la calzada se mantenga en buen estado.

2.- Proponer un adecuado diseño de intersecciones, a través de:

- Generar intersecciones que contengan 8 rampas peatonales, es decir 2 rampas por esquina, cuya pendiente sea menor o igual 12%.
- Diseñar intersecciones que contengan 4 pasos cebra con un ancho mínimo de 4 metros y estos estén pintados de color blanco.
- Implementar en cada intersección 8 semáforos peatonales, 4 señaléticas de reducción de velocidad y 4 señaléticas de paso peatonal.

3. Implementar un adecuado número de señalética en la vía, a través de:

- Implementar señalética vertical tipo semáforos en las intersecciones de la Calle Simón Bolívar.
- Ubicar señalética vertical de tipo preventiva y reglamentaria a lo largo de la Calle Simón Bolívar, para mejorar la circulación vehicular y peatonal en la zona.
- Ubicar señalética horizontal como; flechas, letras y símbolos a lo largo de la Calle Simón Bolívar, con el fin de regular, canalizar el tránsito o indicar la presencia de obstáculos.

Este tipo de señalética vial, permitirá delimitar el espacio dentro del cual deben circular los peatones y los vehículos.

La señalética vial horizontal, debe ser reflectiva, excepto el paso cebra.

4. Ubicar suficientes plazas de parqueo, para que cubran las necesidades de las diferentes actividades que se desarrollan en la zona de estudio, a través de:

- Ubicar un espacio de parqueo por cada 40 m² de área comercial, estos espacios serán de estacionamiento temporal.
- Ubicar una plaza de estacionamiento por cada 50m² de área neta de oficinas administrativas.
- Asignar plazas de parqueo exclusivo para la carga y descarga de mercadería.

3.6 Objetivo General 3

Mejorar el funcionamiento de las intersecciones existentes en la Calle Simón Bolívar en el tramo comprendido entre las calles Serrano y Tenemaza.

3.6.1 Objetivos Específicos 3

1. Garantizar la seguridad peatonal
2. Disminuir riesgos de accidentes
3. Disminuir el congestionamiento vehicular
4. Mejorar la movilidad peatonal y asegurar la movilidad de personas con discapacidad.

3.6.2 Estrategias 3

1. Proponer un adecuado diseño de intersecciones; con un correcto número y diseño de rampas peatonales y pasos cebra, y garantizar el buen estado de estos elementos, a través de:

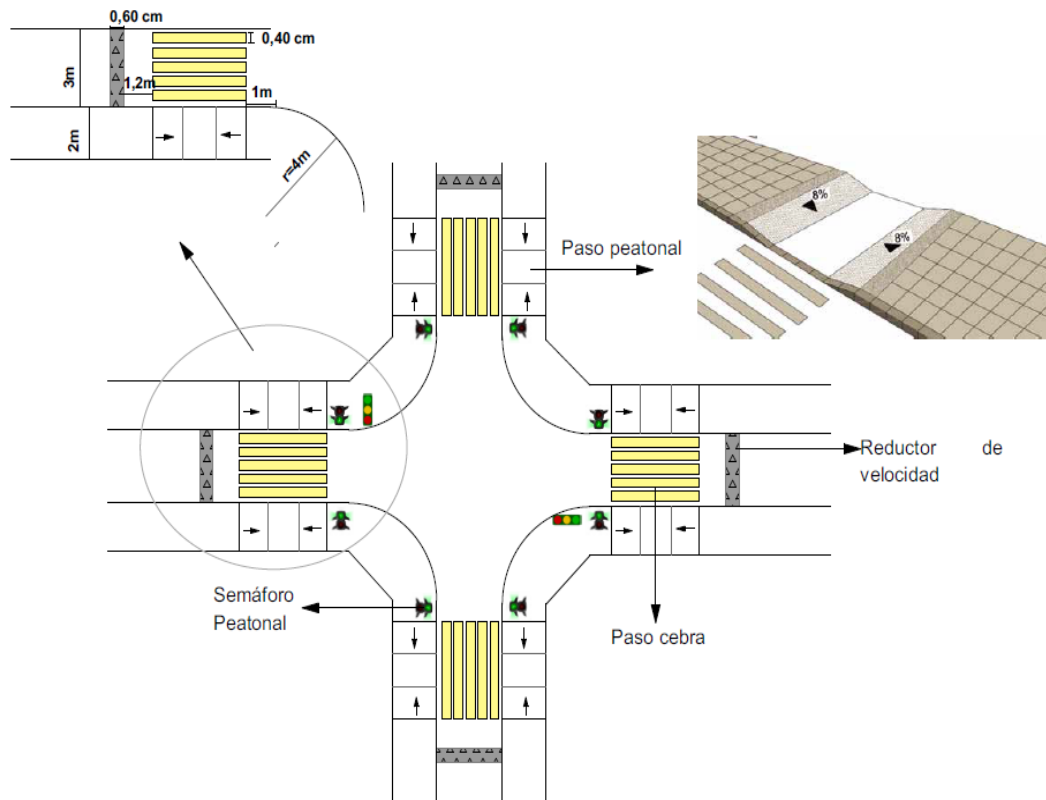
PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

- Generar intersecciones que contengan 8 rampas peatonales, es decir 2 rampas por esquina, cuya pendiente sea menor o igual 12%.
- Diseñar intersecciones que contengan 4 pasos cebra con un ancho mínimo de 4 metros y estos estén pintados de color blanco.
- Asignar responsabilidades de fiscalización y mantenimiento vial, al GAD Municipal de Azogues, a través del departamento Movilidad, para hacer que las intersecciones y sus elementos se mantengan en buen estado.

2. Implementar el necesario número de señales para el buen funcionamiento de las intersecciones, a través de:

- Ubicar en cada intersección 8 semáforos peatonales, 4 señaléticas de reducción de velocidad y 4 señaléticas de paso peatonal, como se puede observar en la figura 3.1 Propuesta de un cruce seguro.

Figura 3.1. Propuesta de un cruce seguro



FUENTE: Propia
ELABORACIÓN: Propia

3.7 Objetivo General 4

Dotar de plazas de parqueo en la calle Simón Bolívar en el tramo comprendido entre las calles Serrano y Tenemaza.

3.7.1 Objetivos Específicos 4

1. Garantizar la seguridad peatonal
2. Disminuir riesgos de accidentes
3. Mejorar la circulación vehicular evitando congestionamiento vehicular y peatonal.

3.7.2 Estrategias 4

1. Crear una normativa que garantice la disponibilidad de plazas de parqueo para las diferentes actividades que se desarrollan en la Calle Simón Bolívar.

La calle Simón Bolívar contiene un gran número de zonas comerciales, las mismas no disponen de plazas de parqueo para cubrir sus necesidades; para mitigar esta problemática se propone lo siguiente:

- Ubicar plazas de estacionamiento dispuestas en cordón, ya que ofrece la mejor maniobrabilidad y buenos rendimientos por metros lineales.
- Implementar estacionamientos cuyas dimensiones sean de 5.00 m x 2.30 m.
- Ubicar una plaza de estacionamiento por cada 50m² de área neta de oficinas administrativas.
- Ubicar una plaza de estacionamiento por cada 40m² de área de locales comerciales.

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

- Ubicar una plaza de estacionamiento por cada 500 m² de área de parques al aire libre.
- Ubicar una plaza de estacionamiento por cada 20 asistentes de una edificación destinada al culto.

2. Mejorar la distribución de los diferentes locales comerciales y oficinas de gestión, a través de:

- Incorporar en la Normativa de Usos de Suelo de Azogues especificación, donde indiquen el número permitido de usos comerciales y oficinas de gestión por manzana.
- Reubicar en otras zonas de la ciudad los locales comerciales y oficinas de gestión, para de esta manera disminuir el número de plazas de estacionamiento necesarias en el área de estudio.

3.8 Objetivo General 5

Mejorar el nivel de cumplimiento de la ordenanza que regula la instalación control y colocación de rótulos, publicidad y propaganda exterior en el Cantón Azogues.

3.8.1 Objetivos Específicos 5

1. Mejorar la imagen urbana
2. Disminuir la contaminación visual
3. Disminuir la inseguridad peatonal

3.8.2 Estrategias 5

1. Mejorar el nivel de cumplimiento de la ordenanza que regula la instalación control y colocación de rótulos, publicidad y propaganda exterior en el Cantón Azogues;

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

con respecto a la inadecuada ubicación de anuncios publicitarios en las aceras que obstaculizan la circulación peatonal, el inadecuado dimensionamiento de anuncios publicitarios ubicados en las fachadas, y el uso inadecuado de materiales, a través de:

- Realizar un seguimiento y control continuo de la ubicación y dimensión de los anuncios publicitarios de la Calle Simón Bolívar, esto permitirá que las autoridades ejerzan una inspección, con el fin de evitar el incumplimiento de la Ordenanza.
- Implementar Artículos a la Ordenanza que contemplen el tipo de material permitido para la elaboración de Anuncios Políticos.
- Establecer sanciones económicas para los dueños de locales comerciales que incumplan la Ordenanza que regula la instalación y colocación de anuncios publicitarios en el Cantón Azogues.

Para esta propuesta, se toma como referencia las sanciones establecidas en la Ordenanza que regula la instalación control y colocación de rótulos, publicidad y propaganda exterior en el Cantón Azogues.

2. Evitar la ubicación de anuncios políticos en las fachadas, a través de:

- Realizar una inspección continua por parte de las autoridades, para evitar la ubicación de letreros no autorizados en las fachadas de las viviendas de la zona de estudio.

3. Reformar la Ordenanza de instalación, control y colocación de anuncios publicitarios de Azogues, considerando los anuncios políticos, a través de:

- Implementar artículos en la ordenanza que regulen los anuncios políticos.
- Incorporar a la Ordenanza Artículos que especifique el tipo de material y dimensión adecuada para los Anuncios Políticos.

4. Aumentar el nivel de conocimiento de la Ordenanza a la población, a través de:

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

- Capacitar a la ciudadanía sobre la ordenanza que regula la instalación control y colocación de rótulos, publicidad y propaganda exterior en el Cantón Azogues, por medio de charlas, trípticos, marketing digital, e información online dentro de la página de la municipalidad con el fin de que toda la ciudadanía conozca la Ordenanza y de esta manera se mejore la funcionalidad de la zona de estudio.

3.9 Objetivo General 6

Disminuir la concentración de usos de suelo tipo CB3 (oficinas administrativas individuales)

3.9.1 Objetivos Específicos 6

1. Disminuir el congestionamiento vehicular y peatonal.
2. Disminuir la contaminación visual producida por los anuncios publicitarios de nominación.
3. Mejorar la imagen urbana.

3.9.2 Estrategias 6

1. Incrementar el control por parte de las autoridades, a través de:
 - Realizar un seguimiento y control continuo de la Ubicación de los Usos de Suelo, esto permitirá que las autoridades ejerzan una inspección, con el fin de evitar la acumulación de Oficinas Administrativas individuales.
2. Mejorar la calidad de la Normativa de Uso y Ocupación de Suelo del Cantón Azogues.

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

- Incorporar Artículos en la Normativa que contemplen el número permitido de los diferentes Usos de Suelo por manzana.

3. Aumentar el nivel de conocimiento de la Normativa a la población.

Para aumentar el nivel de cumplimiento de la Normativa por parte de la población, requiere tomar en cuenta cierto lineamiento que ayudará a mitigar la problemática. Este lineamiento es:

- Capacitar a la ciudadanía sobre la Normativa de Uso y Ocupación de Suelo del Cantón Azogues, por medio de, charlas, trípticos, marketing digital, e información online dentro de la página de la municipalidad con el fin que toda la ciudadanía conozca la normativa y mejor la funcionalidad de la ciudad.

CONCLUSIONES

El presente trabajo, tuvo como objetivo proponer un plan especial de actuación urbana para el mejoramiento de la funcionalidad de la calle Simón Bolívar entre las calles Serrano y Tenemaza, a través de la identificación de los problemas relacionados con la misma, es decir, describir al final del proceso un conjunto de estrategias que permitan mitigar la problemática identificada. Como resultado de la investigación se establecen las siguientes conclusiones:

1. Para el cumplimiento del objetivo específico 1 de la investigación, se elaboró una revisión del marco conceptual sobre el desarrollo, planificación, el contenido de un Plan Especial, vialidad, estacionamientos y usos de suelo, como base teórica necesaria para elaborar las diferentes etapas, mediante la revisión bibliográfica de proyectos similares, libros y artículos; y, además, se realizó una revisión del marco legal y normativo sobre la planificación, normativa de usos y ocupación de suelo, ordenanza de ubicación de anuncios publicitarios y normativas para la colocación y dotación de estacionamientos, mismas que, permitieron elaborar las diferentes fichas de observación y elevaron el nivel de conocimiento sobre el tema.

2. Para el cumplimiento del objetivo específico número 2, se realiza el diagnóstico del lugar, iniciando con el reconocimiento del área de estudio que para esta investigación se considera a la Calle Simón Bolívar en el tramo comprendido entre las calles Serrano y Tenemaza por su deficiente funcionamiento.

Después de la delimitación del área de estudio, se procede al levantamiento de la información en el sitio, por medio de encuestas prediales y fichas de observación para anuncios publicitarios e información de la vialidad. Posterior al levantamiento de la

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

información en el sitio, se elabora un análisis de la información obteniendo resultados que luego fueron tabulados, descritos para obtener los diferentes problemas.

Este proceso, permitió la identificación, caracterización y jerarquización final de los problemas relacionados con el deficiente funcionamiento de la calle Simón Bolívar en el tramo comprendido entre las calles Serrano y Tenemaza de la ciudad de Azogues; fueron identificados 6 problemas diferentes, cada uno fue descrito en una ficha de problema, y gráficamente se representó en un árbol con sus posibles causas y efectos, que luego fueron jerarquizados y ordenados por su nivel de gravedad. De esta manera, se pudo cumplir con lo establecido en el objetivo 2.

3. Finalmente, con el análisis ya desarrollado, se plantearon objetivos y estrategias, orientadas a mitigar el deficiente funcionamiento de calle Simón Bolívar, cumpliendo, de esta forma, con el desarrollo del trabajo investigativo.

RECOMENDACIONES

Una vez finalizado el trabajo de investigación sobre la elaboración de un Plan Especial de Actuación Urbana en la calle Simón Bolívar: Tramo entre las calles Serrano y Tenemaza, se puede formular las siguientes recomendaciones:

1. Considerar el presente Plan Especial propuesto, ya que en él se plantean estrategias para mejorar el funcionamiento de una zona, este proceso se podría replicar en otros sectores de la ciudad, desde el punto de vista metodológico.

2. Realizar los estudios necesarios en cuanto, al trazado del sistema vial, pues, es de gran importancia tener un diseño bien elaborado considerando las diferentes variables, para evitar intervenciones fallidas que no ayudan a mejorar el funcionamiento de una zona.

3. Implementar programas de capacitación a los dueños de locales comerciales y a la ciudadanía en general, con el fin de dar a conocer las diferentes Normativas y Ordenanzas para su correcto cumplimiento.

4. Incorporar información en las Normativas y Ordenanzas existentes en la ciudad tomando como base el presente trabajo elaborado, para que de esta manera las Normativas y Ordenanzas sean completas y se mejore el nivel de cumplimiento.

5. Implementar una Ordenanza que garantice la disponibilidad de plazas de parqueo para las diferentes actividades que se desarrollan en la Calle Simón Bolívar y en el resto de la ciudad, en el caso de ser necesarias.

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

6. Incorporar en la página Web de la municipalidad las diferentes ordenanzas y normativas existentes, con el fin que todo ciudadano puedan adquirirlas fácilmente y de esta manera se evitaría el incumplimiento de las mismas.

7. Considerar las diferentes fichas de observación y encuestas prediales como una metodología de levantamiento de información, ya que los contenidos de estas son resultado del análisis de diferentes Ordenanzas y Normativas.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AASHTO. (1994). Caminos y Calles Locales. Capitulo V materias .

Asamblea Nacional del Ecuador. (2016). Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial Uso y Gestión del Suelo. Quito: Editora Nacional.

Bazat, J. (1983). Manual de criterios de diseño Urbano. México: Trillas D.F.

Bazat, J., & Guitérrez, A. (1983). Manual de Criterios de Diseño Urbano. México: Trillas.

Boudeguer , & Squella ARQ. . (2008). Ciudades y Espacios Para Todos - Manual de Accesibilidad Universal. Santiago, Chile: Global Review.

Boudeguer, Prett , A. (2010). Manual de Accesibilidad Universal. Santiago de Chile: ISBN.

Bryson, J. (1988). Strategic Planning for public and nonprofit organization. . San Francisco: Jossey Bass.

Carrión Díaz, F. D. (2018). Estudio para la libre movilidad de personas consideradas como grupos vulnerables en la corporacion electrica del Ecuador. Cuenca: Universidad Politécnica Salesiana Cuenca.

Castro Revelo, M. D. (2013). Uso de Suelo y Derechos Fundamentales de los Comerciantes . Colombia: Universidad de Nariño Colombia.

CODIPIS. (2015). ISSUU. Obtenido de Manual práctico de diseño universal: https://issuu.com/hablemosdeautismo/docs/manual_de_diseno_universal_3__1_

Comisión de las comunidades Europeas . (1996). Informe de la Comisión sobre la aplicación del programa comunitario de política y actuación en materia de medio ambiente y desarrollo sostenible "Hacia un desarrollo Sostenible". Bruselas: COM.

Concejo Metropolitano de Quito. (2003). Ordenanza sustitutiva a la Ordenanza número 3445. Quito.

Corral, C., & Bécker. (2001). Lineamientos de Diseño Urbano. México: Trillas.

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

Constitución de la República del Ecuador. (13 de 07 de 2011). Decreto Legislativo. Obtenido de https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_const.pdf

COOTAD. (2013). Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización . Quito: SENPLADES. Obtenido de Registro Oficial N° 303.

COPFP. (2010.). Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas, Registro oficial 306 . Quito: Lexis finder.

Cuenca, M. d. (20 de Marzo de 2016). www.cuenca.gob.ec. Obtenido de <http://www.cuenca.gob.ec/?q=system/files/RESOLUCION%20BARES%20MARZO%202016.pdf>

Director de Planificación GAD Municipal Azogues . (01 de 05 de 2018). La Planificación. (A. Tesis, Entrevistador)

Donoso, J. D. (2014). Plan Barrial la Floresta. Quito.

Echebarria, M., Aguado, C., & Moralejo, I. (2013). La Planificación Urbana Sostenible. Paris: Biblid.

Española, R. A. (3 de Enero de 2018). Real Academia Española. Obtenido de <https://www.rae>

Esparza, S., & Velarezco, P. (2009). Guia de accesibilidad al medio físico. Quito Ecuador: Prosal.

Fernandez, J. M. (2006). Planificación estratégica de ciudades. Barcelona: Reverte S.A.

GAD Municipal de Azogues . (2015). Plan del Buen Vivir y Ordenamiento Territorial del cantón Azogues. Azogues: Gad.

GAD Municipal de Azogues. (2015). Ordenanza que regula la instalación, control y colocación de rótulos, publicidad y propaganda exterior en el cantón Azogues. Obtenido de <http://www.Azogues.gob.ec/portal25/ordenanzas>.

GAD Municipal del cantón Cuenca . (1998). Ordenanza que sanciona el Plan de Ordenamiento Territorial del cantón Cuenca: Determinaciones para el Uso y Ocupación del Suelo Urbano. Cuenca.

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

Gobierno Autónomo Descentralizado de la Provincia del Cañar. (2015). Reforma a la Ordenanza que sanciona el Plan del Buen Vivir y Ordenamiento Territorial del Cantón Azogues Uso y Ocupación de Suelo. Azogues.

Gómez Orea, D. (2007). Consultoria e Ingeniería Ambiental. Madrid España: Prensa.

Gomez Orea, D. (2007). Ordenación territorial. Madrid : Ediciones Minda-Prensa.

Gottmann, J. (1965). Grandeza y miseria de la urbanización moderna. upm.

Guadarrama Gil, A. (2016). Modelo de calle compartida para implementación de un andador urbano en la avenida Miguel Hidalgo de Toluca, México. México: Universidad Autónoma del Estado de México.

Guambaña, Y. (2018). Estrategias orientadas a disminuir el congestionamiento vehicular relacionado con la ubicación de la Unidad Educativa la Providencia, en la Ciudad de Azogues. Azogues.

Hurtado, D. (2016). Manual de diseño de calles activas y caminables. Cuenca: Dspace.

INEN 2243. (2016). Norma Técnica Ecuatoriana Accesibilidad de las personas con discapacidad y movilidad reducida al medio físico vías de circulación peatonal. Quito: NTE INEN Segunda revisión.

INEN 2245. (2014). Normas Técnicas de Accesibilidades de las personas al medio físico. Quito: NTN INEN.

INEN 2246. (2015). Norma Técnica Ecuatoriana. Quito: NTE INEN.

López Pardo, I. (2015). Desarrollo sostenible y la sostenibilidad conceptualización y crítica. Barataria, 11.

Madariaga, S. d. (2008). Esquinas inteligentes. La ciudad y el Urbanismo Moderno. Madrid: Alianza Editorial.

Marquez Duque, L. F. (2010). Hábitat y Planificación Urbana. Colombia.

Matus, C. (1987). Planificación y Gobierno Carcas. Quito.

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

Miguel, A. E., Torres Váldez, J. C., & Maldonado Cruz, P. (2011). Fundamentos de la Planificación Urbano-Regional. México: OAXACA, OAXACA.

Montes, P. (2011). El Ordenamiento Territorial como opción de políticas urbanas y regionales en America Latina y el Caribe. Santiago de Chile: Cepal.

Noguera, J. E. (2011). La Ordenación urbanística. España: Torre Girona.

Ordenanza de Movilidad de la Ciudad de Málaga. (2003). Ayuntamiento de Malaga. Obtenido de <http://movilidad.malaga.eu/opencms/export/sites/movilidad/.content/galerias/Documentos-del-site/Ordenanza-de-Movilidad.pdf>

Ortega, M., Carpio, D., & Preciado, C. (2010). Plan especial del corredor urbano Av. Northía y vía a la Playa Mann. San Cristóbal Galápagos. Obtenido de <http://dspace.ucuenca.edu.ec/handle/123456789/569>

Pauta, F. (2013). Ordenación Territorial y Urbanística: Un Camino para su aplicación en el Ecuador . Obtenido de Archivo Digital UPM: http://oa.upm.es/33644/1/VICTOR_FERNANDO_PAUTA_CALLE.pdf.

Quito, C. M. (2013). Ordenanza 3457. Quito.

Rodriguez, S. (2015). Revitalización urbana y centros de ciudad. Bogotá- Colombia: MMXV. Obtenido de <https://repository.javeriana.edu.co/bitstream/handle/10554/18150/RodriguezRugeSebastianLeonardo2015.pdf?sequence=1>

SENPLADES. (2010). Lineamientos para la planificación del desarrollo y el ordenamiento territorial. Quito - Ecuador: Mariscal.

Stanton, K. (2000). Como elaborar un plan urbano. Lima Perú: Odar Rocncal.

Zenón, A. (1991). El problema general de la planeación, pautas para un enfoque contingente, Facultad de Ingeniería. UNAM.

ANEXOS

ANEXOS A

CONSTITUCIÓN DEL ECUADOR

Art. 3.- Son deberes primordiales del Estado:

1. Garantizar sin discriminación alguna el efectivo goce de los derechos establecidos en la Constitución y en los instrumentos internacionales, en particular la educación, la salud, la alimentación, la seguridad social y el agua para sus habitantes.
2. Garantizar y defender la soberanía nacional.
3. Fortalecer la unidad nacional en la diversidad.
4. Garantizar la ética laica como sustento del quehacer público y el ordenamiento jurídico.
5. Planificar el desarrollo nacional, erradicar la pobreza, promover el desarrollo sustentable y la redistribución equitativa de los recursos y la riqueza, para acceder al buen vivir.
6. Promover el desarrollo equitativo y solidario de todo el territorio, mediante el fortalecimiento del proceso de autonomías y descentralización.
7. Proteger el patrimonio natural y cultural del país.
8. Garantizar a sus habitantes el derecho a una cultura de paz, a la seguridad integral y a vivir en una sociedad democrática y libre de corrupción.

Art. 14.- Se reconoce el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, que garantice la sostenibilidad y el buen vivir, *sumak kawsay*.

Se declara de interés público la preservación del ambiente, la conservación de los ecosistemas, la biodiversidad y la integridad del patrimonio genético del país, la prevención del daño ambiental y la recuperación de los espacios naturales degradados.

Art. 241.- La planificación garantizará el ordenamiento territorial y será obligatoria en todos los gobiernos autónomos descentralizados.

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

Art. 264.- Los gobiernos municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley:

1. Planificar el desarrollo cantonal y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, regional, provincial y parroquial, con el fin de regular el uso y la ocupación del suelo urbano y rural.
2. Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón.
3. Planificar, construir y mantener la vialidad urbana.
4. Prestar los servicios públicos de agua potable, alcantarillado, depuración de aguas residuales, manejo de desechos sólidos, actividades de saneamiento ambiental y aquellos que establezca la ley.
5. Crear, modificar o suprimir mediante ordenanzas, tasas y contribuciones especiales de mejoras.
6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.
7. Planificar, construir y mantener la infraestructura física y los equipamientos de los espacios públicos destinados al desarrollo social, cultural y deportivo de acuerdo con la ley. Previa autorización del ente rector de la política pública podrán construir y mantener la infraestructura física y los equipamientos de salud y educación.
8. Preservar, mantener y difundir el patrimonio arquitectónico, cultural y natural del cantón y construir los espacios públicos para estos fines.
9. Formar y administrar los catastros inmobiliarios urbanos y rurales.
10. Delimitar, regular, autorizar y controlar el uso de las playas de mar, riberas y lechos de ríos, lagos y lagunas, sin perjuicio de las limitaciones que establezca la ley.
11. Preservar y garantizar el acceso efectivo de las personas al uso de las playas de mar, riberas de ríos, lagos y lagunas.

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

12. Regular, autorizar y controlar la explotación de materiales áridos y pétreos, que se encuentren en los lechos de los ríos, lagos, playas de mar y canteras.

13. Gestionar los servicios de prevención, protección, socorro y extinción de incendios.

14. Gestionar la cooperación internacional para el cumplimiento de sus competencias.

En el ámbito de sus competencias y territorio, y en uso de sus facultades, expedirán ordenanzas cantonales.

Con relación a los recursos económicos asignados para los Gobiernos Autónomos Descentralizados, se tiene en el capítulo quinto los siguientes artículos:

Art. 270.- Los gobiernos autónomos descentralizados generarán sus propios recursos financieros y participarán de las rentas del Estado, de conformidad con los principios de subsidiariedad, solidaridad y equidad.

Art. 271.- Los gobiernos autónomos descentralizados participarán de al menos el quince por ciento de ingresos permanentes y de un monto no inferior al cinco por ciento de los no permanentes correspondientes al Estado central, excepto los de endeudamiento público. Las asignaciones anuales serán predecibles, directas, oportunas y automáticas, y se harán efectivas mediante las transferencias desde la Cuenta Única del Tesoro Nacional a las cuentas de los gobiernos autónomos descentralizados.

Art. 272.- La distribución de los recursos entre los gobiernos autónomos descentralizados será regulado por la ley, conforme a los siguientes criterios:

1. Tamaño y densidad de la población.
2. Necesidades básicas insatisfechas, jerarquizadas y consideradas en relación con la población residente en el territorio de cada uno de los gobiernos autónomos descentralizados.
3. Logros en el mejoramiento de los niveles de vida, esfuerzo fiscal y administrativo, y cumplimiento de metas del Plan Nacional de Desarrollo y del plan de desarrollo del gobierno autónomo descentralizado. (Constitución de la República del Ecuador, 2011)

ANEXO B

**LEY ORGÁNICA DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL, USO Y GESTIÓN
DE SUELO.**

Artículo 4.- Glosario. Para efectos de la aplicación de esta Ley, se utilizarán las siguientes definiciones constantes en este artículo:

1. Actuación urbanística. Procedimiento de gestión y forma de ejecución orientado por el planeamiento urbanístico que implica un proceso concreto de transformación del suelo o de su infraestructura, o una modificación de los usos específicos del mismo.

4. Desarrollo urbano. Comprende el conjunto de políticas, decisiones y actuaciones, tanto de actores públicos como privados, encaminados a generar mejores condiciones y oportunidades para el disfrute pleno y equitativo de los espacios, bienes y servicios de las ciudades.

7. Espacio Público. Son espacios de la ciudad donde todas las personas tienen derecho a estar y circular libremente, diseñados y construidos con fines y usos sociales recreacionales o de descanso, en los que ocurren actividades colectivas materiales o simbólicas de intercambio y diálogo entre los miembros de la comunidad.

11. Norma urbanística. Se refiere a aquellas que regulan el uso, la edificabilidad, las formas de ocupación del suelo y los derechos y obligaciones derivados del mismo y son de cumplimiento obligatorio para la actuación urbanística. 12. Planeamiento urbanístico.

Es el conjunto de instrumentos, disposiciones técnicas y normativas que determinan la organización espacial del uso y la ocupación del suelo urbano y rural, así como los derechos y obligaciones derivados de los mismos. (Asamblea Nacional del Ecuador, 2016)

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

ANEXO D
MODELO DE FICHAS DE ANUNCIOS PUBLICITARIOS

Plan especial de actuación urbana en la calle Simón Bolívar: Tramo entre las calles Serrano y Tenemaza.						
Universidad Católica de Cuenca Sede Azogues. Unidad Académica de Ingeniería Industria y Construcción. Carrera de Arquitectura y Urbanismo			FICHA DE UBICACIÓN DE ANUNCIOS PUBLICITARIOS		Ficha N°: 1 Fecha: 22-04-2019 Encuestador: J.G Responsable: J.G	
IDENTIFICACIÓN Y LOCALIZACIÓN DE ANUNCIOS Calle: Simón Bolívar Manzana N°: 1 Edificación N°: 1 Tramo:					CODIFICACIÓN 0101	
1. TIPO DE ANUNCIO PUBLICITARIO					X	N°
RÓTULOS COMERCIALES						
VALLAS						
POLÍTICOS						
2. CLASIFICACIÓN POR FINALIDAD					X	N°
NOMINACIÓN						
PUBLICIDAD						
SEÑALAMIENTO						
3. UBICACIÓN		X	N°	TIPO DE UBICACIÓN	X	N°
FACHADAS				ADOSADO		
CUBIERTAS				PERPENDICULAR		
EDIFICACIÓN HISTÓRICA						
SEÑALAMIENTO						
ACERAS						
POSTES DE ALUMBRADO PUBLICO						
4. TIPO DE MATERIAL					N°	ESTADO
						B R M
PANEL Y PERFILES OPACOS						
PANEL Y PERFILES LUMINOSOS						
INCORPORADOS A LA FACHADA						
GIGANTOGRAFÍAS OPACAS						
GIGANTOGRAFÍAS LUMINOSAS						
OTROS.....						

**ANEXO E
MODELO DE FICHAS DE LEVANTAMIENTO VIAL**

Plan especial de actuación urbana en la calle Simón Bolívar: Tramo entre las calles Serrano y Tenemaza.										
Universidad Católica de Cuenca Sede Azogues, Unidad Académica de Ingeniería Industria y Construcción, Carrera de de Arquitectura y Urbanismo.				FICHA VIAL			Ficha N°: 1 Fecha: 26-03-2019 Encuestador: J.G Responsable: J.G			
IDENTIFICACIÓN Y LOCALIZACIÓN DE LA VÍA										
Barrio: Simón Bolívar										
Calle: Simón Bolívar					Tramo: Entre las Calles Tenemaza y 10 de Agosto					
Manzana N°: 1-9										
1. TIPO DE VÍA						X	DIMENSIÓN m			
Local con 1 solo carril										
Local con un carril y parquedero lateral										
2. TIPO DE MATERIAL				X	ESTADO					
					B	R	M			
Capa Asfáltica										
3. TIPOS DE SEÑALETICA A LO LARGO DE LA VÍA										
3.1 VERTICAL		X	UBICACION		N°	MATERIAL	X	ESTADO		
		Vía	Acera						B	R
Preventivas						Aluminio				
Reglamentarias						Vinilo				
Informativas						Lata				
3.2 HORIZONTAL		X	UBICACION		N°	CARACTERÍSTICAS A CUMPLIR		SI	NO	
		Vía	Acera							
Símbolos						Uniformidad en trazado				
Flechas						Color				
Letras						Mantenimiento constante				
Bordillos										

ANEXO F

MODELO DE FICHAS DE LEVANTAMIENTO VIAL (ACERAS)

Plan especial de actuación urbana en la calle Simón Bolívar: Tramo entre las calles Serrano y Tenemaza.											
Universidad Católica de Cuenca Sede Azogues. Unidad Académica de Ingeniería Industria y Construcción. Carrera de de Arquitectura y Urbanismo.			FICHA DE ACERAS				Ficha N°..... Fecha: Encuestador:..... Responsable:.....				
IDENTIFICACIÓN Y LOCALIZACIÓN DE LA ACERA											
Barrio:											
Calle: Tramo:.....											
Manzana N°:											
LANCHO DE ACERA ESTE		X		TIPO DE MATERIAL		X		ESTADO			
								B R M			
< 90 cm				Adoquín							
Entre 90 cm - 120cm				Hormigón							
> 150 cm											
2. CONTENIDO DE ACERA ESTE											
2.1 BORDILLOS		Especificaciones		2.2 BOLARDOS		SI NO		Especificaciones		ESTADO	
										B R M	
Altura entre bordillo y calzada.				Distancia entre bolardos.							
Estado de bordillos				Altura de bolardo.							
				Material							
3. ELEMENTOS DE LA ACERA ESTE				SI		NO		DIMENSIÓN m			
Franja de Seguridad											
Franja de Servicios											
Franja de Circulación											
Franja de Borde											
LANCHO DE ACERA OESTE		X		TIPO DE MATERIAL		X		ESTADO			
								B R M			
< 90 cm				Adoquín							
Entre 90 cm - 120cm				Hormigón							
> 150 cm											
2. CONTENIDO DE ACERA OESTE											
2.1 BORDILLOS		Especificaciones		2.2 BOLARDOS		SI NO		Especificaciones		ESTADO	
										B R M	
Altura entre bordillo y calzada.				Distancia entre bolardos.							
Estado de bordillos				Altura de bolardo.							
				Material							
3. ELEMENTOS DE LA ACERA OESTE				SI		NO		DIMENSIÓN m			
Franja de Seguridad											
Franja de Servicios											
Franja de Circulación											
Franja de Borde											

ANEXO G

MODELO DE FICHAS DE LEVANTAMIENTO VIAL (INTERSECCIONES)

Plan especial de actuación urbana en la calle Simón Bolívar; Tramo entre las calles Serrano y Tenemaza.									
Universidad Católica de Cuenca Sede Azogues. Unidad Académica de Ingeniería Industria y Construcción. Carrera de de Arquitectum y Urbanismo.				FICHA DE INTERSECCIONES			Ficha N°:..... Fecha: Encuestador:..... Responsable:.....		
IDENTIFICACIÓN Y LOCALIZACIÓN DE INTERSECCIONES									
Barrio:									
Calle: Tramo:.....									
Manzana N°:									
1. CONTENIDO DE INTERSECCIONES									
1.1 RAMPA	SI	NO	N°	X	ANCHO	TIPO DE MATERIAL	ESTADO		
							B	R	M
	% < 10 %								
% > 10 %									
1.2 PASO CEBRA	m	TIPO DE MATERIAL			COLOR		ESTADO		
							B	R	M
	Ancho								
2. ELEMENTOS DE UNA INTERSECCIÓN SEGURA									
2.1 ELEMENTO		SI	NO	Ancho	TIPO DE MATERIAL		ESTADO		
							B	R	M
Semaforo Peatonal.									
Reductor de Velocidad.									
Señal de reduzca velocidad.									
Señal de paso peatonal									
3. SEÑALETICA EN INTERSECCIONES									
1.2 HORIZONTAL		X	N°	CARACTERÍSTICAS A CUMPLIR			SI	NO	
Pasos Cebra				Uniformidad en trazado					
				Color					
				Mantenimiento constante					

ANEXO H

Tabla 1.1. Tipos de Usos de Suelo Cantonal

2.3	PRODUCCION SECTOR TERCIARIO		PRO3
	COMERCIOS Y SERVICIOS BARRIAL		CB
2.3.1	Comercio básico	Abarrotes, frigoríficos con venta de embutidos, bazares y similares. Carnicerías, fruterías, panaderías, pastelerías, cafeterías, restaurantes, venta restringida de bebidas alcohólicas, confitería, heladerías, farmacias, boticas, pequeñas ferreterías, papelerías, venta de revista y periódicos, micro mercados, delicatessen, videos, floristería, fotocopiados.	CB1
	Servicios básicos	Sucursales bancarias y de cooperativas, sastrerías, café net y similares, peluquerías, salones de belleza, zapaterías, artesanías, antigüedades, regalos, artículos de jardinería, galerías de arte, artículos de dibujo y fotografía, artículos de decoración, deportivos y oficinas.	CB2
	Oficinas administrativas (1)	Oficinas privadas individuales	CB3
	Alojamiento (1)	Casa de huéspedes, residenciales y posadas.	CB4
	COMERCIOS Y SERVICIOS SECTORIAL		CS
	Comercios especializados	Venta de alfombras, telas y cocinas, venta de muebles, carpinterías de limpieza, tapicería y reparación de muebles, recepción de ropa para lavado, venta de bicicletas y motocicletas, distribuidora de flores e, instrumentos musicales, discos, joyería, relojerías, ópticas, jugueterías, venta de mascotas, electrodomésticos, librerías, licoreras venta de	CS1

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

2.3.2		botellas cerradas, mueblerías, muebles y accesorios de baño, ropa, almacén de zapatos, repuestos y accesorios de automóvil son taller, venta de llantas, talabarterías, venta de pinturas, vidrierías y espejos, ferreterías medianas, comidas rápidas, centros de lavado y secado y ferretero.	
	Servicios especializados	Agencia de viajes: mayoristas, internacionales, operadoras y dualidad, estacionamientos públicos, servicios de papelería e impresión, laboratorios médicos y dentales, renta de vehículos y alquiler de vehículos en general, reparación de electrodomésticos, talleres fotográficos, centros de cosmetología y masajes, gimnasios, baños turcos y sauna, centros de reacondicionamiento físico y servicios vinculados con la salud y belleza (SPA). Transporte turístico: terrestre: servicio internacional de itinerario regular, servicio de transporte terrestre turístico, servicio de transporte de carreteras, alquiler de tricar, motos, cuadrones, bicicletas y afines, alquiler de casas rodantes, transporte turístico fluvial.	CS2
	Servicios especializados B	Cambio de aceite, lavadoras de autos y lubricadores mecánicas livianas, patio de venta de vehículos livianos, vulcanizadoras, centros de lavado en seco.	CS3
		Picanterías, venta de fritadas y adicionales. Bodegaje cubierto de artículos de reciclaje en	

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

	Comercio de menos escala	áreas inferiores a 50m ² , a excepción de productos peligrosos, hierro o perecibles. Centros comerciales de hasta 500m ² de área útil, almacenes por departamentos, comisariatos institucionales.	CS4
	Comercio temporal	Ferias temporales	CS5
	Oficinas administrativas en general (2)	Edificios de oficinas privados, públicos y corporativos.	CS6
	Alojamiento turístico (2)	Hostales, hosterías, hoteles, longe, resort, refugio, campamento turístico, casa de huéspedes, hacienda turística y centros de turismo comunitario.	CS7
	Centros de juego	Juegos electrónicos, tipo de PlayStation y salón de billar con venta de bebidas con moderación, bolos, ping pong, bingos	CS8
	COMERCIAL Y SERVICIOS ZONAL		CZ
	Venta de vehículos y maquinaria liviana.	Agencias y patios de vehículos venta y renta de maquinaria liviana en general.	CZ3
2.3.3	Almacenas y bodegas	Centrales de abastos, bodegas de productos no peligrosos, distribución de insumos agropecuarios, centrales frigoríficas, bodegas comerciales depósitos de GLP.	CZ4
	Centros de comercios	Comercios agrupados en general hasta 1000m ² de área útil, mercados tradicionales y centros de comercio popular.	CZ5
	Alojamiento (3)	Hoteles y complejos hoteleros.	CZ6
3	ACTIVIDADES RELACIONADAS A LOS EQUIPAMIENTOS		A-EQU
3.1	SERVICIOS SOCIALES		EQU-1
	EDUCACIÓN		EE

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

3.1.1	Educación barrial/ comunal	Preescolares, escuelas.	EEB
	Educación sectorial/parroquial	Colegios secundarios, unidades educativas.	EES
3.1.2	CULTURAL		EC
	Cultural barrial/barrial	Casas comunales	ECB
	Cultural sectorial/ parroquial	Bibliotecas, museos de artes populares, galerías públicas, teatros, cines.	ECS
	Cultural zonal	Centros de promoción cultural, auditorios, centros culturales, centros de documentación.	ECZ
	Cultural ciudad o región	Casa de la cultural, museos, cinematecas, hemerotecas.	ECM
SALUD			ES
3.1.3	Salud barrial/comunal	Puestos de salud, consultorios médicos, dentales.	ESB
	Salud sectorial / parroquial	Clínicas con un máximo de 15 camas, sub centros de salud, unidades de emergencia, hospital del día, consultorios hasta de 20 unidades de consulta.	ESS
BIENESTAR SOCIAL			EB
3.1.4	Bienestar barrial/comunal	Guarderías infantiles y casas cuna	EBB
	Bienestar sectorial/ parroquial	Asistencia social, centros de formación juvenil y familiar, aldeas educativas	EBS
	Bienestar zonal	Albergues, centros de protección de menores	EBZ
	Bienestar ciudad o regional	Orfanatos, acilos de ancianos	EBM
RECREATIVOS DEPORTIVOS			ED

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

3.1.5	Recreativo barrial/comunal	Parques infantiles, parques barriales, canchas deportivas	ED1
	Recreativo sectorial/parroquial	Parque sectorial, centros deportivos públicos y privados, polideportivos, gimnasios y piscinas	ED2
	Recreativo zonal	Parque zonal, polideportivo especializados y coliseos hasta 500 personas, centros de espectáculos, talleres	ED3
	Recreativo ciudad o regional	Parques de ciudad y metropolitanos, estadios, coliseos, jardín botánico, zoológicos, plazas de toros	ED4
RELIGIOSOS			ER
3.1.6	Religioso barrial/ comunal	Capillas	ERB
	Religioso sectorial/parroquial	Templos y casas de retiros	ERS
	Religioso ciudad o regional	Catedral, conventos, monasterios	ERM
3.2	SERVICIOS PUBLICOS		EQU2
SEGURIDAD			EG
3.2.1	Seguridad barrial/comunal	Vigilancia de policía	EGB
	Seguridad sectorial/ parroquial	Puesto de control, brigadas barriales	EGS
	Seguridad zonal	Estación de Bomberos	EGZ
ADMINISTRACIÓN PUBLICA			EA
3.2.2	Administración zonal	Oficinas descentralizadas municipales, organismos internacionales	EAZ

Continúe

PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

	Administración ciudad o regional.	GAD Municipal, sedes principales de entidades públicas y centros administrativos provinciales, regionales o nacionales	EAM
	TRANSPORTE		ET
3.2.4	Transporte barrial/comunal	Estación de taxis o camionetas, paradas de buses urbanos e interparroquiales	ETB
	INFRAESTRUCTURA		EI
	Infraestructura barrial/comunal	Servicios higiénicos	EIB
3.2.4	Infraestructura sectorial/parroquial	Estaciones de bombeo y tanques de almacenamiento de agua	EIS
4	ACTIVIDADES REALCIONADAS A LA RESIDENCIA		A-RES
4.1	Residencial baja densidad	Vivienda unifamiliar	R1
4.2	Residencial media densidad	Vivienda unifamiliar- vivienda bifamiliar	R2
4.3	Residencial alta densidad	Vivienda unifamiliar – bifamiliar – multifamiliar y condominios	R3
4.4	Residencia muy alta densidad	Vivienda unifamiliar – bifamiliar – multifamiliar - condominios	R4

FUENTE: Ordenanza que sanciona plan del buen vivir y ordenamiento territorial del cantón Azogues.

ELABORACIÓN: Autora

ANEXO I

TOMAS FOTOGRAFÍAS DEL ESTADO DE CONSERVACIÓN DE ACERAS Y VIAS.



PLAN ESPECIAL DE ACTUACIÓN URBANA EN LA CALLE SIMÓN BOLÍVAR

