

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR

DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Quito, Diciembre del 2013

Yo, PATRICIA DE LOS ANGELES MORA URRUTIA, C. I. 1801410505, autora del trabajo de graduación titulado: **“SISTEMA DE CONECTIVIDAD Y NORMATIVAS PARA LOS SECTORES DE MACASTO Y EL PISQUE Y SUS PROPUESTAS COMO APORTE AL ORDENAMIENTO TERRITORIAL EN EL CANTÓN AMBATO”**, previa a la obtención del grado académico de **MAGISTER EN DESARROLLO REGIONAL Y PLANIFICACIÓN TERRITORIAL** en la Facultad de Ciencias Humanas.

- a. Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tiene la Pontificia Universidad Católica del Ecuador, de conformidad en el Art. 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de graduación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos del autor.
- b. Autorizo a la Pontificia Universidad Católica del Ecuador a difundir a través del sitio web de la Biblioteca de la P. U. C. E el referido trabajo de graduación, respetando las políticas de propiedad intelectual de la Universidad.

Atentamente,

Patricia Mora Urrutia

C. I. 1801410505

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR

APROBACIÓN

Quito, Diciembre del 2013

En mi calidad de Directora de la Tesis titulada **SISTEMA DE CONECTIVIDAD Y NORMATIVAS PARA LOS SECTORES DE MACASTO Y EL PISQUE Y SUS PROPUESTAS COMO APORTE AL ORDENAMIENTO TERRITORIAL EN EL CANTÓN AMBATO**”, y elaborada por la Arq. Patricia de los Angeles Mora Urrutia, C.I. 1801410505, estudiante de la Maestría de Desarrollo Regional y Planificación Territorial, Certifico que el presente trabajo reúne todos los requisitos reglamentarios y de estilo, de acuerdo a las normas establecidas por la Pontificia Universidad Católica del Ecuador y por la Facultad de Ciencias Humanas.

Atentamente,

MsC. Olga Mayorga
Profesora Principal
Directora de Tesis



PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR

FACULTAD DE CIENCIAS HUMANAS

ESCUELA DE CIENCIAS GEOGRÁFICAS

**TESIS PREVIA A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE MAGISTER EN DESARROLLO
REGIONAL Y PLANIFICACIÓN TERRITORIAL**

**“SISTEMA DE CONECTIVIDAD Y NORMATIVAS PARA LOS SECTORES DE
MACASTO Y EL PISQUE Y SUS PROPUESTAS COMO APORTE AL
ORDENAMIENTO TERRITORIAL EN EL CANTÓN AMBATO”**

ARQ. PATRICIA DE LOS ÁNGELES MORA URRUTIA

DIRECTORA: Ms.C. OLGA MAYORGA

Quito, 2013



ÍNDICE GENERAL DE CONTENIDOS

DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN	I
APROBACIÓN	II
PORTADA	III
ÍNDICE GENERAL DE CONTENIDOS.....	IV
ÍNDICE DE TABLAS	VII
ÍNDICE DE GRÁFICOS	VIII
ÍNDICE DE FOTOGRAFÍAS.....	IX
ÍNDICE DE ANEXOS.....	X
ÍNDICE DE PLANOS	XI
RESUMEN.....	XII
ABSTRACT	XIV
INTRODUCCIÓN.....	1
CAPITULO I.....	3
GENERALIDADES	3
1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	3
1.2 JUSTIFICACIÓN	4
1.3 OBJETIVOS.....	6
CAPÍTULO II.....	8
MARCO TEÓRICO.....	8
2.1 ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS.....	8



2.2 FUNDAMENTACIÓN LEGAL.....	12
2.3 FUNDAMENTACIÓN CIENTÍFICA.....	16
2.4 MARCO CONCEPTUAL.....	30
2.5 HIPÓTESIS.....	32
2.6 SEÑALAMIENTO DE VARIABLES.....	32
2.7 INDICADORES.....	32
CAPÍTULO III.....	34
METODOLOGÍA.....	34
3.1 MÉTODOS.....	34
3.2 PLAN DE RECOLECCIÓN DE LA INFORMACIÓN.....	35
3.2.1 TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN.....	35
3.2.2 INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIÓN.....	36
3.3 PLAN DE PROCESAMIENTO DE LA INFORMACIÓN.....	36
3.4 POBLACIÓN O UNIVERSO.....	37
CAPITULO IV.....	40
DIAGNÓSTICO INSTITUCIONAL Y TERRITORIAL DE LOS SECTORES DE MACASTO Y EL PISQUE.....	40
4.1. DIAGNOSTICO INSTITUCIONAL.....	40
4.2 DIAGNÓSTICO TERRITORIAL.....	41
4.3 FODA SECTORES DE MACASTO Y EL PISQUE.....	49
4.5 EJE ECONÓMICO DE LOS SECTORES DE MACASTO Y EL PISQUE DE LA PARROQUIA ATAHUALPA.....	52



4.6 EJE SOCIAL PARROQUIA ATAHUALPA, SECTORES MACASTO Y EL PISQUE.....	53
4.7 EJE FÍSICO – TERRITORIAL – AMBIENTAL, SECTORES MACASTO Y EL PISQUE, PARROQUIA ATAHUALPA.....	55
4.8 CONCLUSIONES	56
CAPÍTULO V.....	58
PROPUESTA	58
5.1 ANTECEDENTES.....	58
5.2 LÍMITES, NORMATIVAS, USOS DE SUELO, EQUIPAMIENTOS Y TRAZADOS VIALES DE LOS SECTORES DE MACASTO I, II Y EL PISQUE DE ACUERDO AL POT, AMBATO 2020 DEL GADMA.	59
5.2.1 SECTOR MACASTO I.....	59
5.2.1.1 EQUIPAMIENTO.....	61
5.2.1.2 NORMATIVA	62
5.2.2 SECTOR MACASTO II.....	63
5.2.2.1 EQUIPAMIENTO.....	64
5.2.2.2 NORMATIVA	65
5.2.3 SECTOR EL PISQUE.....	66
5.2.3.1 EQUIPAMIENTO.....	67
5.2.3.2 NORMATIVA.	69
5.3 PROPUESTA DE LINEAMIENTOS BÁSICOS DE LA PLANIFICACIÓN.....	70
5.5 RECOMENDACIONES	96
BIBLIOGRAFÍA.	98
ANEXOS	



ÍNDICE DE TABLAS

Tabla N° 1: Población o universo	37
Tabla N° 2: Operacionalización de Variables	38
Tabla N° 3: Información Geográfica, agrícola y pecuaria de la parroquia Atahualpa	41
Tabla N° 4: Información Socio - Económica de los sectores de Macasto y El Pisque.....	45
Tabla N° 5: Análisis FODA sectores Macasto y El Pisque.....	49
Tabla N° 6: Eje económico	52
Tabla N° 7: Eje social	53
Tabla N° 8: Eje físico-territorial.....	55

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico N° 1: Límites de los sectores de Macasto y el Pisque.....	42
Gráfico N° 2: Población activa e inactiva desde 5 años en adelante.....	46
Gráfico N° 3: Tipos de vivienda.....	46
Gráfico N° 4: Abastecimiento de agua.....	47
Gráfico N° 5: Equipamiento sectores Macasto y El Pisque.....	61
Gráfico N° 6: Normativas Macasto.....	62
Gráfico N° 7: Equipamiento actual del Sector Macasto II.....	64
Gráfico N° 8: Normativas según el POT sectores Macasto y El Pisque.....	65
Gráfico N° 9: Normativas del POT.....	68
Gráfico N° 10: Ubicación.....	76
Gráfico N° 11: Conectividad vial.....	79
Gráfico N° 12: Dimensionamiento y detalles de cortes viales aplicados.....	82
Gráfico N° 13: Muestreo de superficies prediales y construcciones existentes.....	83
Gráfico N° 14: Tamaño del lote y determinación de normativa.....	84
Gráfico N° 15: Determinación de Normativas.....	85
Gráfico N° 16: Normativa en quebradas y laderas.....	87

ÍNDICE DE FOTOGRAFÍAS

Fotografía N° 1: Uso del suelo en Macasto y El Pisque	43
Fotografía N° 2: Vista general del Sector de Macasto I	60
Fotografía N° 3: Sector de Macasto II.....	63
Fotografía N° 4: Vista General del Sector El Pisque.....	66
Fotografía N° 5: Fotografías Áreas de estudio	72
Fotografía N° 6: Reconocimiento área de estudio	73
Fotografía N° 7: Socialización de trazado vial.....	74
Fotografía N° 8: Estado vialidad Macasto	81
Fotografía N° 9: Estado vialidad El Pisque.....	81
Fotografía N° 10: Sector consolidado bajo normativa.....	88
Fotografía N° 11: zona agrícola sector Macasto	92
Fotografía N° 12: Socialización propuesta con la comunidad	94

ÍNDICE DE ANEXOS

Anexo N° 1: Mapa de identificación de Parroquias del Proyecto

Anexo N° 2: Mapa ubicación áreas proyecto Macasto y El Pisque-vías principales

Anexo N° 3: Mapa levantamiento Macasto I

Anexo N° 4: Mapa levantamiento Macasto II

Anexo N° 5: Mapa levantamiento El Pisque

Anexo N° 6: Mapa de Normativas Macasto I y II

Anexo N° 7: Mapa de Normativa El Pisque

Anexo N° 8: Mapa de Equipamiento para la zona norte según POT

ÍNDICE DE PLANOS

Plano N° 9: Propuesta Vial General Dimensionada de Macasto I

Plano N° 10: Cuadrículas Propuesta Vial General Dimensionada de Macasto I

(Láminas 10 a la 18)

Plano N° 19: Propuesta Vial General Dimensionada de Macasto II

Plano N° 20: Cuadrículas Propuesta Vial General Dimensionada de Macasto II

(Láminas 20 a la 25)

Plano N° 26: Propuesta Vial General Dimensionada de El Pisque

Plano N° 27: Cuadrículas Propuesta Vial General Dimensionada de El Pisque

(Láminas 27 a la 35)

Plano N° 36: Propuesta Vial Concluida.

RESUMEN

El sistema de conectividad es el conjunto de trazado con sus normativas a través del cual se pueden conectar varios puntos geográficos que sirven para establecer una comunicación o interrelación entre las personas y las actividades del diario vivir. Los sectores de Macasto y El Pisque de la Parroquia rural de Atahualpa, a pesar de encontrarse conurbados con el área urbana de la ciudad, no han tenido un desarrollo planificado por la falta de decisión municipal para aplicar la normativa establecida en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) Ambato 2020 del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipalidad de Ambato (GADMA).

La investigación de campo evidenció la carencia de un sistema de conectividad y normativas en estos sectores por lo que fue necesario realizar un levantamiento planimétrico y topográfico a fin de delimitar los sectores previo a planificar la vialidad, para evitar se continúe utilizando caminos existentes en mal estado y servidumbres paso creadas por el mal hábito de sus moradores con el consecuente reclamo reiterado y permanente de sus propietarios.

La falta de servicios básicos constituyen un problema para el buen vivir de los pobladores de Macasto y El Pisque; al encontrarse tan cerca de la ciudad es inconcebible que la municipalidad no les haya planificado a estos sectores con la debida oportunidad para dotarles de infraestructura tanto vial como de servicios que tan solo son, un privilegio de quienes habitan los conjuntos de vivienda existentes y que fueron construidos por urbanizadores que han dado a estos sectores, una proyección a futuro muy ambiciosa, al proyectarla como una zona en expansión urbana por su privilegiada ubicación natural, sobre todo Macasto que constituye el balcón turístico de Ambato por su vista panorámica a la ciudad y que estaría solucionando en gran parte el déficit de vivienda de los habitantes del Cantón Ambato, sin tomar en cuenta la calidad de vida de los habitantes originarios de estos sectores, quienes padecen de insalubridad, contaminación ambiental y escasas vías de comunicación que limitan su movilidad y perjudica la comercialización de los productos agrícolas que cultivan y que forman parte de su modo de vida.

Con base en el POT, Ambato 2020 GADMA y conjuntamente con los levantamientos de campo realizados, se procedió a realizar la propuesta del trazado vial con el cual se pone en vigencia la normativa para estos sectores, esto es: Macasto: 5B9-45 (240), 3C6-60 (90), 5A9-40(500), 5C9-65 (200), 5B9-45 (300). Para el sector de El Pisque: 5A9-35 (500) , 5B9-40 (300). De la misma manera, se planificó 30 Km en vías para Macasto y 15 Km para El Pisque.

En cuanto a equipamiento, se consideró mantener para la planificación de los territorios en mención, los mismos que se encuentran establecidos en el estudio del POT, Ambato 2020, GADMA, esto es, Macasto: un terminal terrestre norte, un mercado mayorista, un edificio administrativo o mercado y un centro turístico artesanal. El Pisque: un parque y un mercado.

Por lo tanto, con el sistema de conectividad y normativa para los sectores de Macasto y El Pisque diseñados, se logró aportar al POT Ambato 2020, del GADMA.

ABSTRACT

The system is the set of connectivity path with its regulations through which you can connect multiple geographic locations that serve to establish a communication or interaction between the people and activities of daily living. Sectors Macasto and The Pisque rural parish of Atahualpa , despite being conurbation with the urban area of the city , have not had a planned development by the lack of municipal decision to apply the rules established in the Land Use Plan (POT) Ambato 2020 Home Rule Municipality of Ambato Decentralized (GADMA) .

The field research revealed the lack of a system connectivity and policy in these areas so it was necessary to perform a planimetric and topographic survey to delineate the pre- plan the road to avoid sectors continue to use existing roads in poor condition step and easements created by the bad habit of its inhabitants with consequent repeated and ongoing demand of their owners .

The lack of basic services constitute a problem for the good life of the inhabitants of Macasto and The Pisque , so close to the city it is inconceivable that the municipality has not planned them to these sectors in due time to give them both road infrastructure and services that are just a privilege of those who inhabit the sets of existing dwelling and were built by developers who have given these sectors , a projection to ambitious future, projecting it as an area where urban sprawl by its location natural, especially the tourism constitutes Macasto balcony Ambato for its panoramic views of the city and would be largely solved the housing shortage of the citizens of Canton Ambato, regardless of the quality of life of the original inhabitants of these sectors , those suffering from poor health, environmental pollution and poor roads that limit their mobility and affects the marketing of agricultural products they grow and form part of their lifestyle .

Based on the POT , Ambato 2020 GADMA and together with field surveys conducted, it proceeded with the proposed road layout with which it puts into effect the rules for these sectors , ie : Macasto : 5B9 -45 (240) , 3C6 - 60 (90) , 5A9 - 40 (500) , 5C9 - 65 (200)



, 5B9 , 45 (300) . For the area of El Pisque : 5A9 -35 (500), 5B9 -40 (300) . Similarly , we planned on routes 30 Km and 15 Km to Macasto El Pisque .

As for equipment , it was considered to keep the planning of the territories in question, the same as are set forth in the study of POT, Ambato 2020 GADMA , ie Macasto : a ground terminal north, a wholesale market , a building administrative or a craft market and tourist center. The Pisque : a park and a market.

Therefore, the system connectivity and policy for the sectors and Macasto The Pisque designed , it was possible to bring the POT Ambato 2020 , the GADMA .

INTRODUCCIÓN

El Plan de Ordenamiento Territorial, es una herramienta técnica para planificar y ordenar el territorio por parte de los municipios, su objetivo por lo tanto es organizar, armonizar y administrar la ocupación y uso del suelo, de modo que estos contribuyan al desarrollo humano ecológicamente sostenible, espacialmente armónico y socialmente justo para integrar la planificación física y socioeconómica, así como el respeto al medio ambiente; teniendo como instrumentos la normatividad, organización institucional y vialidad; por esta razón, fue necesario el diseño de un sistema de conectividad y normativa para los Sectores de Macasto y El Pisque y sus propuestas como aporte al Ordenamiento Territorial en el Cantón Ambato.

Este trabajo, se encuentra dispuesto en cinco capítulos de la siguiente manera:

Capítulo I, Generalidades.- en el que consta el planteamiento del problema, justificación y objetivos general y específicos que guían el presente estudio.

Capítulo II, Marco Teórico.- consta de Antecedentes investigativos, Fundamentación legal y científica, Hipótesis de estudio, señalamiento de variables e indicadores que permitieron observar varios aspectos de la realidad a investigarse.

Capítulo III, Metodología.- señala los métodos utilizados en el presente estudio, así como el plan de recolección y procesamiento de la información, las técnicas e instrumentos utilizados, la población o universo y la Operacionalización de variables.

Capítulo IV, Diagnóstico institucional y territorial de los sectores de Macasto y El Pisque.- consta de diagnóstico institucional, territorial, FODA, Eje económico, social, físico, territorial y ambiental de los sectores en mención, así como conclusiones parciales de la investigación inicial realizada.

Capítulo V, Propuesta.- consta de Antecedentes; límites, normativa, usos del suelo, equipamiento y trazados viales de los sectores de Macasto y El Pisque acorde al POT,



Ambato 2020, GADMA; Propuesta de lineamientos básicos de la planificación, Proceso de planificación vial en el que se detallan: ubicación y reconocimiento del área del área en estudio, cartografía, delimitación de las zonas mencionadas, conectividad vial, vialidad, dimensionamiento y detalles de corte vial, muestreo de superficie prediales, situación de construcciones existentes y predominantes en las áreas de estudio, determinación de normativas y equipamiento, descripción y detalle de normativa, socialización de la propuesta con la comunidad (etapa inicial y final) y finalmente encontramos la propuesta concluida con sus debidas recomendaciones.

Además, se anexa los planos de zonificación, ubicación, especificación de las áreas en estudio y levantamientos topográficos y planimétricos, los mismos que sirvieron para el diseño del sistema de conectividad y normativas. Finalmente se adjuntan los planos del diseño de la propuesta realizada con la seguridad haber aportado con este trabajo al Plan de Ordenamiento Territorial (POT), Ambato 2020, ya que la ejecución de esta propuesta servirá para habilitar los sectores mencionados, integrándoles a las áreas planificadas del Cantón Ambato.

CAPITULO I

GENERALIDADES

1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

El sistema de conectividad y normativa para los sectores de Macasto y El Pisque y sus propuestas como aporte al Ordenamiento Territorial del Cantón Ambato pretende solucionar el problema del crecimiento urbano desprovisto de un sistema de conectividad y normativa que ha dado lugar al desarrollo desordenado tanto en vialidad como en construcciones, para agilizar la gestión de entrega de permisos necesarios para construcción y adecentamiento de las pocas vías existentes en su estado original. Los moradores de estos sectores, desconocen que para aprobar los permisos solicitados, se requiere incorporar la aplicación de un sistema de conectividad y normativas que regulen el territorio y de lugar a un crecimiento ordenado para integrarlas a las áreas planificadas del Cantón Ambato, acorde al Plan de Ordenamiento Territorial vigente en normativa pero inexistente en planificación vial en los sectores motivo de este estudio, y que constituye un problema social que el GAD Municipio de Ambato debe solucionarlos, atendiendo al clamor que durante mucho tiempo atrás han realizado sus moradores.

Estos sectores, al encontrarse en una situación de conurbación con el centro de la ciudad, soportan vías en estado precario debido a que no se han canalizado las aguas de riego, las mismas en épocas de lluvia se acrecientan y dañan aún más los caminos de tierra existentes provocando lodazales que causan malestar en los transeúntes y enfermedades respiratorias que los afectan; además de daños en los automotores que circulan por las pocas y deficientes vías existentes en el lugar. Cabe indicar que al no tener una fijación de circulación, los moradores tienden a circular por terrenos sin cerramientos y hacer circulaciones de paso para acortar el camino hacia la vía principal exponiendo su integridad física y por ende dañando sembríos de los terrenos por los cuales hacen su servidumbre de paso.

Macasto y El Pisque es visto por los constructores como el polo de desarrollo inmediato de la ciudad por su cercanía y la existencia de suelo para el negocio de la construcción; por lo tanto, la parte de sur de Macasto se encuentra consolidada por urbanizaciones y conjuntos habitacionales privados que si tienen infraestructura vial y de saneamiento debido a que han sido aprobadas por la municipalidad y habilitadas en infraestructura por los constructores, quienes han costado esta dotación de servicios como inversión en sus proyectos habitacionales lo cual hace que el costo del suelo en el sector se incremente motivando a los dueños de los terrenos de la parte norte a construir obviando totalmente el Ordenamiento Territorial para poseer una modesta vivienda construida sin una implantación adecuada, con el ánimo de, a corto plazo, exigir obras a la municipalidad por donde se encuentran los nuevos asentamientos impuestos por los moradores más no por la planificación técnica del territorio y carentes de servicios básicos, a los cuales tienen derecho para el buen vivir.

Igual situación sucede en El Pisque, donde, hacia la vía panamericana se han construidos los complejos habitacionales utilizando al máximo el suelo y que han causado un buen impacto ambiental y visual en la entrada norte a la ciudad, no así en la parte nororiental de este sector que colinda con el paso lateral que se encuentra aún en su estado agrícola y construcciones dispersas sin un asentamiento técnico.

Por lo anteriormente planteado el presente trabajo de investigación pretende dar respuesta a la siguiente interrogante:

¿Cómo el sistema de conectividad y normativas para los sectores de Macasto y El Pisque y sus propuestas aportarán al Ordenamiento Territorial en el Cantón Ambato?

1.2 JUSTIFICACIÓN

El presente trabajo se justifica ante la necesidad de integrar al Ordenamiento Territorial del Cantón Ambato, el diseño de un sistema de conectividad y normativa para los sectores de Macasto y el Pisque de la parroquia Atahualpa en razón de la inexistente

planificación y su acelerado crecimiento poblacional y de construcción. Además de la carencia de vías de comunicación, sobre todo por la conurbación existente con el área urbana de Ambato, para lograr fomentar la fluidez de movilización en pro del bienestar de sus habitantes.

Es importante reconocer que en Macasto y El Pisque no se han aplicado planes de vialidad ni normativas específicas, por este motivo es de interés para la Junta Parroquial de Atahualpa contar con un sistema de conectividad y normativa para poder ordenar y normar el suelo que favorezca su desarrollo armónico e integral conjuntamente con el del cantón Ambato.

Se debe acotar también que el país atraviesa por un momento de cambio y construcción de un nuevo orden político-territorial, cuyos pilares centrales son la descentralización y autonomía territorial, la democracia participativa, la reorganización de la división político-territorial, el desarrollo humano sostenible y regionalmente armónico y, el respeto por la autonomía y diversidad cultural. En este contexto urge al Gobierno Autónomo Descentralizado Municipalidad de Ambato incorporar la planificación de todas sus áreas de expansión tanto urbanas como rurales.

Al fortalecer los centros rurales en este caso el sector de Macasto y El Pisque que pertenecen a la parroquia rural Atahualpa, localizados estratégicamente cerca de los centros urbanos con mayores posibilidades para la producción agropecuaria competitiva que dinamizan y expulsan población, es necesario viabilizar la circulación tanto vehicular como de sus habitantes para estimular el desarrollo económico y desconcentrar a los centros urbanos poblados abriendo polos de desarrollo para el futuro inmediato de las áreas rurales evitando el congestionamiento en las zonas urbanas.

Todo lo anterior exige nuevas estrategias, políticas e instrumentos de planificación que se ajusten a los nuevos escenarios en proceso de organización; es por ello que la planificación vial es parte del engranaje de un todo, como lo es el Ordenamiento Territorial.

Con el presente trabajo se pretende, desde una perspectiva técnica-política y legal aportar al sistema de conectividad y normativas para los sectores de Macasto y El Pisque con propuestas que los incorporen al Ordenamiento Territorial del Cantón Ambato, considerando la inexistencia de respuestas a las necesidades y requerimientos de desarrollo para estos sectores; reconociendo las potencialidades productivas, sociales e institucionales, que permitan un desarrollo interno de la estructura sectorial y su planificación vial.

Este proyecto es factible en virtud de que se cuenta con el apoyo del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipalidad de Ambato y con las herramientas suficientes para el diseño del sistema de conectividad de los sectores en mención para lograr la estructuración física correcta y el efecto armónico que reclaman sus pobladores, facilitando la aplicación de normativas de construcción vigentes y por ende la extensión de permisos y control de construcciones.

1.3 OBJETIVOS

1.3.1 Objetivo General

Diseñar el sistema de conectividad y normativa para los sectores de Macasto y el Pisque y sus propuestas como aporte al Ordenamiento Territorial en el Cantón Ambato.

1.3.2 Objetivos Específicos

- Ubicar el área de estudio para realizar el levantamiento planimétrico y topográfico a fin de delimitar los sectores de Macasto y El Pisque para planificar la vialidad con su respectivo dimensionamiento y detalles viales según la técnica.
- Asignar normativa para los sectores de Macasto y El Pisque acorde a lo dispuesto en el Plan de Ordenamiento Territorial vigente por el GAD Municipalidad de Ambato.



- Proponer zonificaciones para áreas de equipamiento, disponiendo los sectores adecuados para ejecutar las normativas vigentes aplicando un muestreo de superficies prediales y situación de construcciones predominantes en el área de estudio.
- Socializar la propuesta con la comunidad para su posterior conocimiento y aprobación por parte del Consejo Cantonal y protocolización de la propuesta.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1 ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS

(GUTIÉRREZ, 1992). señala que el Ordenamiento Territorial (OT), nace como una necesidad de regular las formas de ocupación del espacio, incorporando las variables: economía, política, sociedad y territorio, con lo que se pretende normar, permitir, restringir y conducir una óptima utilización del mismo. En este proceso, toma importancia el rol del Estado de crear estímulos para “orientar las acciones de trascendencia espacial que toma la iniciativa privada. (pág. 1).

El ordenamiento territorial ayuda a ordenar y equipar al suelo, con lo cual se va a normar para lograr una ocupación espacial correcta y técnica que permita una organización de la red urbana y del espacio rural articulando a la cobertura del equipamiento de infraestructuras de servicios así como la organización institucional del Estado para la gestión con el único propósito de lograr los objetivos de desarrollo integral y sostenible.

Así lo señala (ACUÑA, 2008), en su estudio “Propuesta de lineamientos ambientales, riesgos y patrimoniales que contribuyan al Ordenamiento Territorial del Barrio de Guápulo”; donde se señala que particularmente en Guápulo, desde el punto de vista social, la población se ha distribuido en forma desigual y anárquica, observándose áreas con una densidad de población muy alta y otras en las cuales se observa la falta de una política de desarrollo integral que conlleve a la ocupación planificada y armónica con los diferentes paisajes geográficos y con la zona declarada como patrimonio cultural. El uso indiscriminado de los recursos, la desigual distribución, el emplazamiento y concentración de la población en áreas naturales, ha conllevado a aumentar la vulnerabilidad ante los eventos naturales como procesos intrínsecos del espacio geográfico.

El núcleo de Guápulo, formado básicamente por el Templo y el Convento, se asienta sobre una ligera meseta perteneciente a las laderas del poniente del río Machángara, en la zona del Distrito Metropolitano de Quito, administrativamente denominada Centro, como sistema al cual pertenece Guápulo. A partir del Templo y el Convento, de gran importancia tangible e intangible para sus pobladores, se desprende una caracterización que no cuenta con una traza regular, definida por la abrupta topografía en la cual se asientan las principales edificaciones patrimoniales.

Uno de los problemas más significativos del patrimonio inmueble de Guápulo, es el riesgo que implica estar asentado sobre la ladera, aunado a los problemas ambientales que se desprenden del uso de algunas de sus áreas. Como parte del

simbolismo que representa la identidad local, existen condiciones históricas y paisajísticas significativas que crean un alto nivel de pertenencia y habitabilidad; así también, resulta viable mencionar la conexión importante con la Ciudad y específicamente con el Centro Histórico de Quito, a través de vialidades de primer orden. (pág. 72).

Guápulo, al igual que todos los asentamientos urbanos y rurales en el Ecuador han crecido de manera desordenada sin una normativa con la que pueda regir su crecimiento debido a la inexistencia de un trazado vial definido sea por la topografía o por la falta de decisión en este caso de quien tiene la competencia como es la Municipalidad que no han analizado y estudiado hacia donde se dirige el crecimiento de las ciudades para, anticipadamente, dotarles de una planificación vial, ordenada a través de la cual se puedan ir implantando o asentándose la población previstos de una normativa general con la cual se les pueda dotar de todos los servicios de infraestructura como son agua, alcantarillado, luz eléctrica, teléfono. Además de dotarles de los respectivos equipamientos como son salud, educación y recreación.

En el Ordenamiento Territorial, se debe poner hincapié en las variables ambientales, paisajísticas y culturales que son de gran importancia debido a que se convierten en el centro de desarrollo del sector y sobre el cual se debe delinear las tramas urbanas y que van a proporcionar la conectividad en el desarrollo de los sectores en los cuales se está planificando como es en este caso Guápulo y los son los sectores de Macasto y El Pisque donde se deben tomar en cuenta su importancia como área de expansión inmediata de la ciudad de Ambato.

(SEGARRA, 2013) en su trabajo de grado de la Universidad de Cuenca con el Tema: Ordenamiento Territorial del Cantón Arenillas, manifiesta dentro de las Conclusiones que:

El modelo territorial propuesto busca consolidar los centros poblados existentes, restringiendo la expansión de los mismos al mínimo requerido conforme a las proyecciones poblacionales. Se plantea un reordenamiento urbano para la cabecera cantonal y planes parciales para todas las parroquias y recintos del sector rural, de tal manera que se asegure su crecimiento físico espacial ordenado y sobre todo seguro ante eventuales riesgos; La distribución espacial de los asentamientos humanos se orienta a consolidar y fortalecer los núcleos existentes en el cantón. (pág. 53).

Segarra, en su estudio, propone un ordenamiento territorial integral donde se clasifican lo urbano en cabeceras cantonales dentro de las cuales se propone los planes parciales, ordenando lo espacial para lograr tener asentamientos humanos racionales.

Tanto Acuña como Segarra, proponen la existencia de una distribución espacial acorde a las características del suelo y tomando en cuenta su entorno para la dotación técnica, en este caso, de todos los sistemas acorde al Plan de Ordenamiento Territorial del sector.

Además, se evidencia la necesidad de la incorporación de zonas de desarrollo inmediato a la planificación urbana-rural logrando con esto integrar las zonas de expansión a los polos de desarrollo que van asomando en las ciudades modernas, donde la necesidad de crecimiento se hace emergente de acuerdo a la realidad urbana y social que se hace improrrogable al pasar el tiempo.

Por ello, (ISAZA, 2008) en su trabajo de investigación “Conurbación y desarrollo sustentable: Una estrategia de intervención para la integración regional” señala como problema principal “El acelerado crecimiento demográfico y urbano que presenta la región metropolitana de Bogotá, producto de los procesos sociales, económicos, físico-funcionales y políticos que tienden hacia la hiper-concentración de población, servicios, industria, infraestructuras y funciones administrativas en la capital, han provocado: La expansión del suelo urbano y la conurbación de los municipios contiguos a Bogotá sobre zonas de protección hídrica y de producción rural y, la configuración de un sistema de movilidad deficiente en su infraestructura vial y en su organización institucional para la prestación del servicio de transporte público. Ambas situaciones acarrearán hacia futuro graves problemas en la calidad de vida de quienes allí habitan incluido el impacto en los sistemas ambientales. (pág. 10).

Como podemos ver, las conurbaciones que se suscitan debido al desordenado crecimiento habitacional se dan en todo tipo de ciudades por el acelerado crecimiento demográfico que originan los asentamientos ilegales que paulatinamente con el pasar del tiempo, se han ido expandiendo a tal punto que las instituciones que manejan el suelo en estos sectores se ven en la necesidad de solucionar este tipo de problemas que disminuyen la calidad y el estilo de vida de sus pobladores porque habitan en condiciones insalubres carentes del equipamiento básico para el buen vivir; por lo tanto ISAZA, luego del análisis realizado en su trabajo de investigación, concluye que:

Los procesos de conurbación se han presentado en numerosas ciudades que por su actividad económica y social generan un crecimiento que rebasa sus propios límites. Así, es importante tener en cuenta que el crecimiento en sí no es condenable, y que no corresponde a un fenómeno exclusivo de las ciudades latinoamericanas o colombianas, como resultado de una escasa regulación al respecto.

Un punto fundamental en el tratamiento de las conurbaciones o de los proyectos de tipo regional, es reglamentar los usos del suelo de manera conjunta, así como armonizar los planes de ordenamiento territorial de los municipios en cuestión, de manera que estos no presenten incompatibilidades y sean capaces de dialogar en el mismo lenguaje. Así mismo, es indispensable realizar un manejo integrado de los procesos de planeación y ejecución de las obras.

Es necesario que los proyectos planteados contemplen diferentes horizontes temporales, de manera que se incluyan metas a mediano y largo plazo, con el fin de poder evaluar y flexibilizar las medidas en caso de ser necesario, ya que no existe una receta que asegure el éxito de los proyectos, sino que estos se limitan a una dinámica de ensayo y error, debido a las particularidades regionales.

Se hace evidente que para el tratamiento del tema ambiental en la ciudad, es indispensable generar propuestas que superen los límites del escenario urbano, de manera que se integren otras entidades territoriales superiores, como la región o el departamento, y estos sean capaces de articular y liderar institucionalmente los procesos emprendidos en términos de igualdad y equilibrio territorial. (pág. 158).

Isaza, implementa un plan vial a través del cual se dota de los servicios básicos necesarios como una premisa a autorizar la legalidad de las construcciones tanto las existentes como a futuro; de la misma manera, se puede relacionar la problemática de Isaza con la de los sectores de Macasto y El Pisque; donde claramente se puede observar el crecimiento desordenado del sector; la falta de sistemas de conectividad debido a la inexistencia de una infraestructura vial que conecte adecuadamente los distintos niveles territoriales; además, la no existencia de una adecuada conectividad, intermunicipal, municipal, parroquial ni cantonal propiciando la invasión de suelos agrícolas y de protección como la quebrada y áreas para equipamiento de usos de suelo como recreación, educación, salud y demás servicios que integrarán este territorio al desarrollo del cantón.

El análisis y las soluciones que se dan al problema se deben tratar en conjunto para ir dando soluciones integrales a fin de organizar, integrar y armonizar el espacio tomando en cuenta la técnica, la normativa del plan de ordenamiento territorial para solucionar los problemas urbanísticos existentes.

Se debe, como lo señala Isaza en su estudio “Conurbación y desarrollo sustentable: Una estrategia de intervención para la integración regional” un tratamiento específico de

acuerdo a las necesidades de los sectores tratados puesto ningún sector es igual a otro aun cuando estén dentro del mismo conjunto territorial respetando las zonas de protección ecológicas, agrícolas y de protección natural para evitar el impacto en los sistemas ambientales de estos sectores en expansión.

El Ordenamiento Territorial es exclusivamente atención de las municipalidades por ello, y para ir integrando los territorios en desarrollo a las ciudades como es el caso de Macasto y El Pisque es necesario integrar el área de expansión inmediata al área planificada de la ciudad de Ambato, para con ello evitar que se vayan formando los cinturones de pobreza adyacentes al área consolidada sea de ciudad o de parroquia con lo cual se estaría evitando a futuro el mantenimiento de las zonas llamadas en conflicto.

2.2 FUNDAMENTACIÓN LEGAL

Constitución de la República del Ecuador dispone a los Gobiernos autónomos descentralizados la competencia de Ordenamiento Territorial de su jurisdicción como lo señalan los siguientes artículos.

Art. 238.- Los gobiernos autónomos descentralizados gozarán de autonomía política, administrativa y financiera, y se regirán por los principios de solidaridad, subsidiariedad, equidad interterritorial, integración y participación ciudadana. En ningún caso el ejercicio de la autonomía permitirá la secesión del territorio nacional.

Constituyen gobiernos autónomos descentralizados las juntas parroquiales rurales, los concejos municipales, los concejos metropolitanos, los consejos provinciales y los consejos regionales.

Art. 239.- El régimen de gobiernos autónomos descentralizados se regirá por la ley correspondiente, que establecerá un sistema nacional de competencias de carácter obligatorio y progresivo y definirá las políticas y mecanismos para compensar los desequilibrios territoriales en el proceso de desarrollo.

Art. 240.- Los gobiernos autónomos descentralizados de las regiones, distritos metropolitanos, provincias y cantones tendrán facultades legislativas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales.

Las juntas parroquiales rurales tendrán facultades reglamentarias. Todos los gobiernos autónomos descentralizados ejercerán facultades ejecutivas en el ámbito de sus competencias y jurisdicciones territoriales.

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

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.

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

El marco regulatorio del Código Orgánico de Ordenamiento Territorial, Autonomía y Descentralización (COOTAD) constituye el instrumento indicativo que orienta la acción de la administración, en este caso cantonal, y a la vez permite encauzar la intervención privada sobre el territorio, en armonía con los propósitos de desarrollo del territorio. En este sentido, a continuación se describen las disposiciones administrativas que tiene incidencia en la gestión territorial en general.

La actual Constitución de la República, en su Título V de Organización Territorial del Estado, en el Art. 264, primer inciso, dispone que los Gobiernos Municipales tienen como competencia exclusiva: "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". La Constitución es clara además en el Art. 279, en el que señala, que el sistema nacional descentralizado de planificación participativa, organizará la planificación para el desarrollo. El sistema se conforma por un Consejo Nacional de Planificación, que integra a los distintos niveles de gobierno, con participación ciudadana, y tiene una secretaría técnica, que lo coordina.

(COOTAD) Art. 55.- Competencias exclusivas del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal.- Los gobiernos autónomos descentralizados municipales tendrán las siguientes competencias exclusivas sin perjuicio de otras que determine la ley: literal f) Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre dentro de su circunscripción cantonal

Cabe indicar que este artículo se relaciona con el tema de esta tesis de manera que está muy claro acerca de las competencias que tiene la Municipalidad para diseñar un sistema de conectividad y normativas dentro de su jurisdicción, en este caso los sectores de Macasto y El Pisque, como lo indica el art. 130.

Art. 130.- Ejercicio de la competencia de tránsito y transporte.- El ejercicio de la competencia de tránsito y transporte, en el marco del plan de ordenamiento territorial de cada circunscripción, se desarrollará de la siguiente forma:

A los gobiernos autónomos descentralizados municipales les corresponde de forma exclusiva planificar, regular y controlar el tránsito, el transporte y la seguridad vial, dentro de su territorio cantonal.

La rectoría general del sistema nacional de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial corresponderá al Ministerio del ramo, que se ejecuta a través del organismo técnico nacional de la materia.

Los gobiernos autónomos descentralizados municipales definirán en su cantón el modelo de gestión de la competencia de tránsito y transporte público, de conformidad con la ley, para lo cual podrán delegar total o parcialmente la gestión a los organismos que venían ejerciendo esta competencia antes de la vigencia de este Código.

Los gobiernos autónomos descentralizados regionales tienen la responsabilidad de planificar, regular y controlar el tránsito y transporte regional; y el cantonal, en tanto no lo asuman los municipios.

Por lo tanto, la Municipalidad de Ambato deberá cumplir con lo establecido en la Ley en cuanto al sistema de planificación, regulación y control del tránsito y transporte de las áreas que se van integrando al área planificada de la ciudad,.

De la misma manera, el Gobierno Autónomo Descentralizado Parroquial Rural, en su Sección Primera Naturaleza jurídica, sede y funciones, señala:

- Art. 65.-** Competencias exclusivas del gobierno autónomo descentralizado parroquial rural. Los gobiernos autónomos descentralizados parroquiales rurales ejercerán las siguientes competencias exclusivas, sin perjuicio de otras que se determinen:
- a) Planificar junto con otras instituciones del sector público y actores de la sociedad el desarrollo parroquial y su correspondiente ordenamiento territorial, en coordinación con el gobierno cantonal y provincial en el marco de la interculturalidad y plurinacionalidad y el respeto a la diversidad;

- b) Planificar, construir y mantener la infraestructura física, los equipamientos y los espacios públicos de la parroquia, contenidos en los planes de desarrollo e incluidos en los presupuestos participativos anuales;
- c) Planificar y mantener, en coordinación con los gobiernos provinciales, la vialidad parroquial rural;
- d) Incentivar el desarrollo de actividades productivas comunitarias, la preservación de la biodiversidad y la protección del ambiente;
- e) Gestionar, coordinar y administrar los servicios públicos que le sean delegados o descentralizados por otros niveles de gobierno;
- f) Promover la organización de los ciudadanos de las comunas, recintos y demás asentamientos rurales, con el carácter de organizaciones territoriales de base;
- g) Gestionar la cooperación internacional para el cumplimiento de sus competencias; y,
- h) Vigilar la ejecución de obras y la calidad de los servicios públicos;

Al gobierno autónomo descentralizado parroquial rural le corresponde las facultades de planificar y mantener, en coordinación con el gobierno autónomo descentralizado cantonal la vialidad parroquial y vecinal; para el efecto, se establecerán convenios entre ambos niveles de gobierno, donde se prevean las responsabilidades correspondientes de cada uno de ellos. Las tareas y obras de mantenimiento se ejecutarán mediante gestión directa a través de empresas públicas, o la delegación a empresas de la economía popular y solidaria y la cogestión comunitaria.

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV):

Art. 30.3.- establece que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos o Municipales, son responsables de la planificación operativa del control del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, planificación que estará enmarcada en las disposiciones de carácter nacional emanadas desde la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y deberán informar sobre las regulaciones locales que se legislen.

El Art. 30.- dispone que los recursos provenientes de los derechos por el otorgamiento de matrículas, placas y títulos habilitantes para la operación de servicios de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, serán distribuidos automáticamente conforme lo establezca el Consejo Nacional de Competencias una vez que los gobiernos autónomos descentralizados asuman las competencias respectivas.

- La disposición transitoria décima octava establece que los Gobiernos Autónomos Descentralizados Regionales, Metropolitanos y Municipales asumirán las competencias en materia de planificación, regulación, control del tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, una vez que hayan cumplido con el procedimientos establecido en el COOTAD. (COMPETENCIAS, 2013).

Todo este marco legal anteriormente citado está amparado por el Consejo Nacional de Competencia, como un organismo técnico que tiene la función de regular la transferencia y ejercicio de competencias en el territorio nacional.

2.3 FUNDAMENTACIÓN CIENTÍFICA

PLAN ESTRATÉGICO

(FERNÁNDEZ, 1987) señala que “plan estratégico es un conjunto de acciones programadas para conseguir un objetivo a plazo fijo. Dichas acciones llamadas estratégicas tienen que ser tan flexibles, que si el entorno en que se están aplicando cambia, dichas acciones también pueden ser cambiadas”. (pág. 16)

El plan estratégico son acciones y directrices a corto, mediano y largo plazo que se definen para ser aplicadas y dar soluciones en este caso a los ordenamientos de suelos o planificaciones urbanas y rurales para crear futuro a partir del presente; es decir tiene la pretensión de buscar estrategias competitivas para una nueva era, de lo que se deduce que el plan estratégico hace que se puedan tomar decisiones hoy para fundamentar el éxito del futuro.

Un Plan estratégico es cuantitativo, manifiesto y temporal. Es cuantitativo porque indica los objetivos del contexto en estudio. Es manifiesto porque especifica las políticas y las líneas de actuación para conseguir los objetivos y temporal porque establece unos intervalos de tiempo, concretos y explícitos, que deben ser cumplidos por la organización para que la puesta en práctica del Plan sea exitosa.

“Es imprescindible tener una estrategia, un trazo. Un punto de inicio y de llegada con algunas estaciones en el trayecto. Es importante saber qué hacer, cuándo, dónde, por qué y con quiénes”. (PUIG, 2009); por lo tanto, un plan estratégico describe objetivos, estructura proyectos y metas que involucra a la población de un determinado territorio.

Por ello, debe entenderse que en un plan estratégico, no se exponen todas las acciones de la municipalidad, sino la acción estratégica cantonal, en relación directa con

todos los actores involucrados en el cambio propuesto. Para lo cual, es necesario tener en cuenta las potencialidades y capacidades del territorio y las oportunidades que se presentan, así como las vulnerabilidades y amenazas, que constituyen riesgos para el desarrollo sostenible.

Es una metodología para generar el cambio, que involucra a la Municipalidad en su rol y misión de promotor del desarrollo local y a los actores locales, a la creación de un futuro posible y deseable del sector, que permita ubicarlo como un lugar competitivo y sostenible, y que consecuentemente posibilite el mejoramiento de la calidad de vida de su población.

Finalidad del Plan Estratégico

El Plan Estratégico como proceso, invita al cambio de todos los actores sociales, para ser mejores y abordar objetivos para la construcción del bien común. El Plan Estratégico como instrumento de Gestión del Desarrollo Local, se convierte en el punto de partida para empezar a unir esfuerzos para construir un sector más competitivo y sostenible para el desarrollo integral y el mejoramiento de las capacidades humanas. El rol del Gobierno autónomo Descentralizado, es clave para concertadamente, articular los esfuerzos de las instituciones y organizaciones que apuestan por el desarrollo del territorio.

Así las cosas, el Planeamiento Estratégico propicia el liderazgo de los Gobiernos Autónomos Descentralizados como el ente que tiene la responsabilidad de coordinar el desarrollo social, productivo y ambiental del territorio a su cargo, así como, definir su visión de futuro, con objetivos estratégicos compartidos sobre la base de las propuestas y aspiraciones de la comunidad local debidamente financiados dentro de los presupuestos anuales a fin de involucrar a los actores locales del desarrollo a comprometerse y asumir esfuerzos y responsabilidades, por un objetivo común, que es la construcción del desarrollo presente y futuro.

Otro aspecto muy importante de plan estrategia es la promoción de la participación ciudadana en la planificación, gestión, monitoreo y evaluación del proceso del desarrollo

local sostenible, a través de la creación e institucionalización de instancias de concertación y participación ciudadana como las juntas parroquiales y presidentes barriales.

Para el logro de estos fines de planificación estratégica es necesario diferenciar entre iniciativas locales y estrategias de desarrollo.

Las iniciativas locales son acciones aisladas que no modifican el entorno político, social y económico. Esto sucede, cuando los Gobierno Autónomos Descentralizados no tienen una visión compartida de desarrollo y creen que actuando individualmente pueden lograrlo; terminando abandonados por la duplicidad de esfuerzos y recursos institucionales que generan por lo que es recomendable trabajar en base a proyectos de planificación estratégica en los que el diálogo y la concertación entre todos los actores políticos, sociales, económicos e institucionales del territorio se encuentran liderados por los Gobiernos Autónomos Descentralizados en coparticipación con los diferentes niveles de gobierno central.

Etapas

El plan estratégico se compone de dos etapas: Análisis, Diagnóstico de la situación, Declaración de objetivos corporativos, Estrategias corporativas, Planes de actuación

Análisis de la situación

Esta primera etapa se la realiza mediante herramientas de diagnóstico estratégico que ayudan a valorar si se ha tomado las decisiones estratégicas adecuadas, si se ha aplicado los planes de actuación más viables a fin de responder a cuestiones como los objetivos planteados acorde a las estrategias establecidas; de esta manera se podrá vislumbrar las directrices para conseguir la ejecución del proyecto planteado.

Diagnóstico de la situación

Esta etapa es la conclusión del análisis anterior y supone la identificación de las oportunidades y amenazas que presenta el entorno así como los puntos fuertes o débiles

con relación a los Gobiernos Autónomos Descentralizados y éste con los gobiernos locales y nacionales. El objetivo de este tipo de análisis es utilizar los puntos fuertes para aprovechar las oportunidades existentes, de la misma forma que para reducir o eliminar las amenazas es conveniente suprimir o al menos corregir los puntos débiles. Mediante este tipo de diagnóstico surgen las principales decisiones estratégicas que se deben abordar en las etapas siguientes.

Declaración de objetivos corporativos

En esta etapa del plan estratégico se recogen las decisiones relacionadas con la razón de ser de la institución, denominada “Misión”, con los objetivos a alcanzar, denominado “Visión”, con los valores con los que se comparte. El grado de exigencia en la declaración de dichos objetivos es buscar la consolidación de la razón de la institución dentro de márgenes razonables en cuanto a la rentabilidad y tasas de crecimiento.

Estrategias corporativas

Las diferentes estrategias corporativas y funcionales que deben abordarse en un plan estratégico son las siguientes:

Estrategias competitivas genéricas: con el objeto de que la institución diferencie y especialice su accionar encaminando al usuario a concentrarse en su zona de influencia como estrategia competitiva.

Estrategia de Crecimiento: a fin de lograr la penetración en su mercado natural con el crecimiento mínimo posible y mediante desarrollo interno u orgánico. (Manual de Buenas Prácticas)

Tipos

Los tipos de Planes Estratégicos son: a corto, mediano y largo plazo y por lo general cuentan con un presupuesto disponible.

Un Plan estratégico se establece generalmente con una vigencia que oscila entre 1 y 5 años, pero por lo general se lo aplica para 3 años.

PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

(SOTOMAYOR, 2013) manifiesta que el Ordenamiento Territorial es una disciplina técnica multi e interdisciplinaria, a la consecución de dos objetivos básicos: la corrección de desequilibrios territoriales y la localización espacial de las actividades humanas en el espacio al que se aplica el Plan Territorial, en definitiva es el intento de eliminar el contraste entre ciudad y el campo. (pág. 11).

Un Plan de Ordenamiento Territorial o Plan de Ordenación es en el ámbito del urbanismo, una herramienta técnica que poseen los Municipios para planificar y ordenar su territorio. Tiene como objetivo organizar, armonizar y administrar la ocupación y uso del suelo, de modo que estos contribuyan al desarrollo humano ecológicamente sostenible, espacialmente armónico y socialmente justo para integrar la planificación física y socioeconómica, así como el respeto al medio ambiente; estableciéndose como un instrumento que debe formar parte de las políticas de estado, con el fin de propiciar desarrollos sostenibles, contribuyendo a que los gobiernos orienten la regulación, promoción de ubicación y desarrollo de los asentamientos humanos.

El Ordenamiento territorial de un país, región o entidad territorial es el resultado de la incidencia espacial de las políticas gubernamentales al territorio; entre las cualidades del Ordenamiento territorial está el proceso planificado, multidimensional, coordinado, prospectivo y democrático.

El ordenamiento territorial requiere de instrumentos mediante los cuales es posible el logro de los objetivos en los escenarios propuestos, teniendo como instrumentos más comunes a: planes y programas, normatividad y organización institucional.

El Ordenamiento Territorial tiene tres facetas complementarias:

Diagnostico territorial, o interpretación de la estructura y funcionamiento del sistema territorial (medio físico, población y sus actividades, asentamientos humanos e infraestructuras);

Planificación Territorial o diseño del modelo territorial objetivo al que tender un horizonte temporal determinado o indeterminado y el curso de acción para avanzar hacia él;

La Gestión Territorial o conducción del sistema territorial en su avance hacia el modelo objetivo.

(SOTOMAYOR, 2013). Los planes de Ordenamiento Territorial se aplican a todos los niveles de los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GADs) regionales, provinciales, municipales y parroquiales, mediante un conjunto de instrumentos legales que la legislación prevé para cada nivel de GADs. Estos se desarrollan en cascada, de arriba hacia abajo, en el que los niveles de gobiernos inferiores adoptan como referencia y directrices los planes del gobierno superior.

Con esta consideración y concordando con Sotomayor, se hace necesario que el gobierno nacional dote de una legislación estatal que señale los procedimientos a seguir en la elaboración de los Planes de Ordenamiento Territorial en coordinación con las legislaciones sectoriales territoriales en aspectos tales como infraestructura, equipamiento de servicios, conservación de zonas de protección natural, urbanismo, suelos, aguas y desarrollo rural, etc; “proponiendo un nivel adecuado de bienestar a la población en donde prime la preservación ambiental para futuras generaciones”. (COOTAD, 2010). De esta manera se pretende corregir los problemas ocasionados por el inadecuado e indebido uso y ocupación del espacio, así como del uso irracional de los recursos naturales.

Desde el punto vista administrativo, el Ordenamiento Territorial “es una función pública que responde, fundamentalmente a la necesidad de controlar desde los poderes públicos el crecimiento espontáneo de las actividades humanas, públicas y privadas”. (GÓMEZ, 2002)

El carácter político del Ordenamiento Territorial se justifica porque son los poderes públicos quienes definen el estilo de desarrollo y los instrumentos de planificación estratégica con las intervenciones sobre el territorio de forma integral y articulada y regulada por la legislación respectiva.

Para (IRACHETA, 1997), la planificación del ordenamiento territorial para el desarrollo es el ámbito espacial donde se materializan las acciones del desarrollo, ya que es en los centros de población y en las regiones donde se localizan físicamente las actividades económicas y la población, y es en estas porciones del territorio donde se aprecian los impactos positivos y negativos de las acciones e inversiones públicas y sociales encaminadas a generar el desarrollo. (pág. 15).

Concordando con Iracheta, la planificación del ordenamiento territorial va de acuerdo a la localización de la población con el entorno y su influencia en el desarrollo económico, social, político y ambiental de esa población en estudio. Para lo cual, el conocimiento, regulación y ordenamiento, resultan imprescindibles no sólo para fines tributarios, sino también para la planificación de la obra pública, en garantía y seguridad de los derechos territoriales coadyuvando al desarrollo armónico del ordenamiento territorial del país desde la perspectiva espacial.

(FONSECA, 2012) señala que El Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD, 2001), sus objetivos de desarrollo del milenio están diseñados entorno a generar una mejor calidad de vida de los habitantes del mundo dentro de un entorno de territorialidad y sostenibilidad considerando que el desarrollo humano es un proceso a través del que los ciudadanos amplían sus capacidades de tal forma que permita alargar su vida, mejoren sus conocimientos y tenga los recursos económicos necesarios para llevar una vida digna. (pág. 7)

El gobierno nacional debe plantear sus directrices encaminadas a solucionar la problemática territorial mediante leyes que rijan el ordenamiento del suelo acorde a los objetivos del milenio planteados por el Programa de Naciones Unidas y aceptados por el Ecuador como país miembro para mejorar la calidad de vida del mundo, para llevar una vida digna con equidad, igualdad y justicia social; para el efecto, se debe poner en marcha todo una articulación legal que permita el cumplimiento de la planificación territorial que se encuentra en vigencia en el Ecuador y que según la SEMPLADES y COOTAD son los GAD'S los indicados para la aplicación de estas leyes y la consecución de los fines a corto, mediano y largo plazo.

Ordenamiento Territorial y Urbanismo

En base a las conceptualizaciones anteriores, todo espacio es un sistema territorial que debe ser ordenado acorde a su población, entorno, topografía, tipo y uso de suelo, respetando los asentamientos poblacionales existentes y de acuerdo a la densidad de estos que han sido formados con base a las infraestructuras de conectividad sobre el territorio actual, definiendo los espacios del macro a micro y, “respetando la referencia superior y jerárquica que el urbanismo prolongará a escalas inferiores, de más detalle y precisión espacial y temática”; <http://www.uazuay.edu.ec/bibliotecas/publicaciones/UV-57.pdf>.

El ordenamiento territorial se refiere fundamentalmente, al crecimiento de las ciudades, al ritmo, forma y espacio en que deben hacerlo, al carácter, especialización funcional y papel que les corresponde en el sistema territorial previsto, y otras de este mismo aspecto, sin entrar en los detalles que corresponden a la escala del urbanismo que ordena territorialmente a las ciudades en dos sentidos fundamentales: diseño urbano, consiste en la planificación del espacio público y el entorno, y planificación urbana, que define el modelo de desarrollo de la ciudad e incluye la gestión urbana que define la forma de ejecutar lo planificado. . (pág. 46).

A través del urbanismo los GAD's ejercen el ordenamiento territorial aplicando el urbanismo a todo los sectores que se van incorporando al área urbana sea de parroquia o de ciudad y que requieren planificación tanto para planes parciales, totales y locales con los cuales se puede entrar a aplicar las normativas previo a un diseño de conectividad vial en el que en ese sector se proyecte a futuro mejorando sustancialmente la calidad de vida actual y futura de sus habitantes. En definitiva con el urbanismo se define al detalle las planificaciones para el desarrollo de las urbes.

SISTEMA DE CONECTIVIDAD Y NORMATIVA

Se entiende por conectividad según (SANTOS, L. y otros, 2008) “el hecho de que diferentes puntos geográficos se encuentren conectados, de manera que se puedan establecer relaciones de movilidad” (pág. 13). Por lo tanto, la conectividad es la capacidad de establecer conexiones entre las distintas localidades tanto de su interior como del exterior, las cuales están determinadas por su ubicación, características físicas del territorio, su red de vías de transporte y su sistema de comunicaciones.

El sistema de conectividad no es más que un trazado a través del cual se pueden conectar varios puntos geográficos de manera que puedan servir para establecer una comunicación o interrelación entre las personas y las actividades del diario vivir. Actualmente en las ciudades modernas se establece a este sistema como de suma importancia debido a que a través de este estudio podemos ir normando y estableciendo el movimiento o la circulación tanto vehicular como peatonal.

En el Ecuador, la mayoría de las urbes han crecido sin una planificación adecuada ni oportuna debido a la falta de planificación de los entes encargados de realizar este tipo de procesos como son los Municipios de cada una de las provincias. La falta de visión futurista hacia el desarrollo y el crecimiento urbanístico ha hecho que no se prevea polos de desarrollo o se descentralice los servicios en las diferentes urbes de las grandes ciudades.

Resulta clarísimo observar cómo los administradores, desarrolladores y planificadores urbanos no han tomado decisiones en función de garantizar la movilidad entre las áreas urbanas y rurales; así como dentro del área urbana, entre las zonas comerciales y las residenciales, dando como resultado el difícil acceso de circulación que obstaculizan el movimiento entre las urbes.

El problema de las ciudades en desarrollo, es decir lo que realmente agrava y empeora la vida en los centros urbanos, recae en aquellas conexiones que se han olvidado tomar en cuenta, porque no lo advirtieron a tiempo. (YÚDICE, 2002) “A estas conexiones se les puede llamar intangibles, y se puede enumerar algunas de ellas: conexión o relación entre los cuerpos y los signos urbanos, conexión entre personas, flujos de informaciones o comunicaciones de tipo performativas, flujo de personas con discapacidades que exigen medios de transporte sumamente especializados, flujos naturales pertenecientes a ecosistemas preexistentes es decir a ríos, corrientes de aire, tránsito de fauna”. Como se puede apreciar; estos diferentes flujos humanos, culturales y naturales no son perceptibles al inicio del desarrollo urbanístico de las ciudades sino que van apareciendo conforme las urbes se desarrollan y es en este momento donde surgen las necesidades de solucionar la conectividad para facilitar la movilidad para evitar la desigualdad y el desorden,

Conectividad y Accesibilidad

Los términos tanto de conectividad como accesibilidad tienden a confundirse por lo que es necesario señalar que la accesibilidad es la calidad del acceso de las personas y las empresas al sistema de movilidad urbana, tanto en la infraestructura como en los servicios; mientras que la conectividad hace referencia a la capacidad de enlace o de existencia de conexión, y todo ello, en el marco del tránsito en la ciudad (la movilidad urbana) y de la dualidad infraestructura-servicio, por lo que la conectividad hace referencia a las cualidades de la red que conducen al potencial de prestaciones del sistema de transporte, mientras que accesibilidad trata directamente al servicio que se presta a través de la conectividad.

Movilidad

(FERNÁNDEZ E. , 2010) “señala que la movilidad, como concepto relacionado con los núcleos urbanos, emergió durante los últimos años debido a que los índices de motorización son cada vez mayores, el incremento del transporte de mercancías es imparable y la saturación del espacio aéreo va en crecimiento, estas son muestras de cómo la sociedad basa buena parte de su actividad y dinamismo en el movimiento de personas y mercancías, en unos mercados cada vez más globales y en un mundo más abierto donde todo está más cerca”.

La ciudad es el lugar donde se manifiesta los criterios de movilidad urbana básicos así como es el lugar donde surgen todas las virtudes, defectos y rutinas de la circulación de vehículos y personas. Estas urbes sufren un alto grado de desacato en el tráfico y en el estacionamiento; en general no existe suficiente transporte público para ofrecer una alternativa real y eficiente al uso del transporte privado.

“Las consecuencias del uso del transporte privado sobre la ciudad se comparan a los de una bomba lenta: “una bomba cuya onda expansiva tuviera la virtud de trasladar edificios y actividades a varios kilómetros a la redonda, y cuyo principal efecto en el interior fuera el de destruir la propia esencia de las urbes: la convivencia y la comunicación entre los seres humanos” (ESTEVAN, 1996).

El resultado ha sido un incremento espectacular de las distancias cubiertas cada día por los ciudadanos y ciudadanas: sólo en los últimos 30 años se han duplicado (IDAE., 2006), y se ha producido una fuerte expansión metropolitana al margen en la mayoría de los casos de la evolución demográfica, dando lugar a lo que se conoce como ciudad difusa.

En estas ciudades debido a que el transporte público resulta menos atractivo y competitivo el transporte privado se convierte en la única alternativa. La ciudad difusa no solo resulta más cara y consume mucha más energía, sino que también margina a aquellas personas que no conducen, porque no pueden tener un automóvil.

Para (POZUETA, 2005) la movilidad en sus distintas formas, está fundamentalmente determinada por la ordenación territorial y urbanística. Algunas realidades urbanas no serían posibles sin los sistemas de transporte conocidos y por otro lado se ha demostrado que la morfología de las ciudades determina las formas de moverse. La disposición sobre el territorio de la población, del empleo y demás actividades cotidianas, la densidad y la dispersión, la mayor o menor segregación social y de usos, las redes de conexión y el diseño urbano, son factores con una importante influencia sobre la movilidad urbana. En definitiva, sientan las bases, difícilmente modificables a posteriori, de la distribución espacial de la demanda de desplazamientos y en gran medida, de la oferta de infraestructuras para resolverlos. (pág. 62).

Esta eclosión de la movilidad, ha convertido al transporte en una de las fuentes principales de contaminación atmosférica y de emisiones de gases. Cada uno de estos impactos tiene altísimos costes económicos, sociales, sanitarios y ambientales. En el origen de estos problemas no existe una política de transporte de personas y mercancías, que considere como objetivo central la estimulación de la máxima movilidad, por medio del incremento de infraestructuras al servicio del transporte privado y de un modelo de transporte dependiente de los combustibles derivados del petróleo ante una creciente densificación del tráfico en horas pico y la falta generalizada de estacionamiento.

El transporte

“Transporte es el medio de traslado de personas o bienes desde un lugar hasta otro. El transporte comercial moderno está al servicio del interés público e incluye todos los medios e infraestructuras implicados en el movimiento de las personas o bienes, así como los servicios de recepción, entrega y manipulación de tales bienes. El transporte comercial de personas se clasifica como servicio de

pasajeros y el de bienes como servicio de mercancías. Como en todo el mundo, el transporte es y ha sido en Latinoamérica un elemento central para el progreso o el atraso de las distintas civilizaciones y culturas”.
(<http://www.itecce.edu.mx/archivos/LACE/TRANSPORTACION.INTERNACIONAL.pdf>)

El transporte es una actividad que permite circular, movilizar y conectarnos a las personas de un lugar a otro, logrando que con ello puedan desempeñar sus distintas actividades, sean estas comerciales, sociales y particulares. El transporte es un fenómeno con causas y efectos vinculados y encubierto en los contextos sociales, económicos y tecnológicos, relacionado con personas, cosas y con determinados objetivos a cumplir.

(FUENTES, 1960) manifiesta que el transporte “es de todas las operaciones que efectúa el ser humano, una de las más necesarias y la más multiforme a la vez. No hay uno sólo de los actos del hombre, que no implique en su elaboración, realización para el desplazamiento de personas, de cosas y de pensamiento”

El transporte es una importante actividad de servicio que permite la movilidad de personas y bienes que debe ser seguro, eficiente; significa un evento que tiene un origen, una ruta y un destino, utilizando un conjunto de modos de transporte. “Los modos de transporte son tres: marítimo, aéreo y terrestre por medio del curso del agua, del aire y de la tierra, siendo cada uno de los medios de transporte especializado al modo donde se moviliza.”(ORTÚZAR, J. y otros, 2001).

Para (MANHEIM, 1979), el transporte se llevan a cabo en cinco modalidades: por carretera, ferroviario, aéreo, acuático y ductos. Cada uno de ellos se divide en dos o más medios específicos, y se evalúan en términos de los siguientes atributos:

- a) UBICACIÓN: Grado de accesibilidad al sistema, facilidad de rutas directas entre puntos extremos y facilidad para acomodar tránsito variado.
- b) MOVILIDAD: Cantidad de tránsito que puede acomodar el sistema (capacidad) y la rapidez con la que éste puede transportar.
- c) EFICIENCIA: Relación entre los costos totales (directos más indirectos) del transporte y su productividad.

Una de las principales infraestructuras de desarrollo del transporte es la vial, ya que la mayor parte del movimiento de carga interna se lo realiza por este sistema. En el Ecuador existe una red estatal formada por rutas primarias y secundarias que se ha desarrollado históricamente de manera muy heterogénea en función del desarrollo económico del país, según la Secretaría de Infraestructura del Transporte del Ministerio del Transporte y Obras Públicas (MTOPE, 2013), el país cuenta con 9.581,27 Km de carreteras que incluyen rutas que tienen como función recolectar el tráfico de una zona rural o urbana para conducirlo a las vías primarias (corredores arteriales). En total existen 43 vías secundarias en Ecuador con aproximadamente un 33% de la longitud total de la Red Vial Estatal. (MTOPE, 2013).

Red Vial Estatal

El Ministerio de Transporte y Obras Públicas es el ente encargado de proporcionar a la ciudadanía el estado de circulación de las vías primarias (troncales y transversales) y secundarias (colectoras) de la red vial estatal. La Red Vial Nacional comprende el conjunto de caminos de propiedad pública sujetos a la normatividad y marco institucional vigente. La Red Vial Nacional está integrada por la Red Vial Estatal (vías primarias y vías secundarias), la Red Vial Provincial (vías terciarias), y la Red Vial Cantonal (caminos vecinales).

Red Vial Provincial

Es el conjunto de vías administradas por cada uno de los Consejos Provinciales. Esta red está integrada por las vías terciarias y caminos vecinales. Las vías terciarias conectan cabeceras de parroquias y zonas de producción con los caminos de la Red Vial Nacional y caminos vecinales, de un reducido tráfico.

Red Vial Cantonal

Es el conjunto de vías urbanas e interparroquiales administradas por cada uno de los Consejos Municipales. Esta red está integrada por las vías terciarias y caminos vecinales.

Las vías terciarias conectan cabeceras de parroquias y zonas de producción con los caminos de la Red Vial Nacional y caminos vecinales, de un reducido tráfico.

Normativa Municipal

La Normativa o bien llamada Ordenanza es un acto normativo a través del cual se expresa el Concejo Municipal para el gobierno de su respectiva provincia en temas que revisten interés general y permanente para la población y cuya aplicación y cumplimiento es de carácter obligatorio desde su promulgación y publicación. Se aprueban por mayoría absoluta de los miembros presentes del concejo municipal, excepto en aquellas que en ciertas materias o por mandato de la Constitución de la República y otras leyes requieren de un número mayor de votos para su aprobación.

Son promulgadas por el Alcalde/alcaldesa municipal en un plazo no mayor a 10 días calendarios siguientes a su recepción, en caso de no ser observada por esta autoridad. Si el alcalde/alcaldesa municipal no la hubiera promulgado en el plazo antes señalado, se produce el silencio administrativo positivo, que dará lugar a que el Gobierno Autónomo Descentralizado promulgue dicha ordenanza municipal.

En caso de ser observada una ordenanza municipal por el Alcalde/alcaldesa, el concejo municipal ratificará la misma o la modificará incorporando la observación, debiendo aprobar la decisión por dos tercios de votos del total de los concejales. La reconsideración de una ordenanza municipal se produce por dos tercios de la votación del concejo municipal. Toda ordenanza municipal se encuentra vigente mientras no sea derogada o abrogada, no existiendo la figura de declaratoria de desuso de dicha norma. Representa la norma de mayor jerarquía emanada de dicho Cuerpo Legislativo.

La Normativa u Ordenanza es un tipo de norma jurídica que se incluye dentro de los reglamentos, y que se caracteriza por estar subordinada a la ley y se caracterizan por ser normas generales y obligatorias aplicables a la comunidad, dentro del territorio de la comuna.

2.4 MARCO CONCEPTUAL

ACCESO: Manera o forma de entrada a una propiedad ya sea para vehículos o peatones.

BUEN VIVIR: Es la satisfacción plena de las necesidades básicas de toda la población, es decir dotarle de todo aquello que ayer le fue negado en los gobiernos excluyentes y neoliberales

CONECTIVIDAD VIAL: Es la malla vial con el diseño de cada una de las vías con la cual se establece el direccionamiento de las mismas.

CONURBACIÓN: Se refiere proceso por el cual un área urbana crece a partir de su unión con poblaciones vecinas. La conurbación es un fenómeno producto de la industrialización y el acelerado crecimiento de la población urbana.

EQUIPAMIENTO: Conjunto de edificaciones y espacios, predominantemente de uso público, en los que se realizan actividades complementarias a las de habitación y trabajo, o bien, en las que se proporcionan a la población servicios de bienestar social y de apoyo a las actividades económicas.

MOVILIDAD: Los movimientos o desplazamientos que efectúan los individuos, las familias o los grupos dentro de un determinado sistema socioeconómico.

- NORMATIVA:** Es un tipo de norma jurídica que se incluye dentro de los reglamentos, y que se caracteriza por estar subordinada a la ley municipal
- ORDENAMIENTO TERRITORIAL:** Es un proceso planificado de naturaleza política, técnica y administrativa, cuyo objeto central es el de organizar, armonizar y administrar la ocupación y uso del espacio, de modo que éstos contribuyan al desarrollo humano ecológicamente sostenible, espacialmente armónico y socialmente justo; confluyendo las políticas ambientales, las políticas de desarrollo regional, espacial o territorial y las políticas de desarrollo social y cultural, cuya naturaleza es determinada por el modelo de desarrollo económico dominante en cada país.
- POT:** Una herramienta técnica que poseen los municipios para planificar y ordenar su territorio.
- SERVIDUMBRE DE PASO:** Es la denominación de un tipo de derecho real que limita el dominio de un predio denominado fundo sirviente en favor de las necesidades de otro llamado fundo dominante perteneciente a otra persona.
- SISTEMA VIAL:** Red de vías de comunicación terrestre, construidas por el hombre, para facilitar la circulación de vehículos y personas
- TRANSPORTE:** Traslado de un lugar a otro de algún elemento, en general personas o bienes. El transporte es una actividad fundamental dentro de la sociedad.

2.5 HIPÓTESIS

El Sistema de Conectividad y Normativas para los sectores de Macasto y El Pisque, y sus propuestas integran estos sectores a las áreas urbanas de parroquia planificadas, como aporte al Ordenamiento Territorial en el Cantón Ambato.

2.6 SEÑALAMIENTO DE VARIABLES

Variable Independiente

Ordenamiento Territorial en el Cantón Ambato.

Variable Dependiente

El Sistema de Conectividad y Normativas para los sectores de Macasto y El Pisque y sus propuestas

2.7 INDICADORES

Considerando las dos variables de estudio, los indicadores que se manejaron en cada una de ellas son:

Variable Independiente: Ordenamiento Territorial en el Cantón Ambato.

- Plan de Ordenamiento Territorial (POT)
Normativas
- Plan Estratégico del Cantón Ambato
Diagnóstico Territorial de la Parroquia Atahualpa

Variable Dependiente: El Sistema de Conectividad y Normativas para los sectores de Macasto y El Pisque, y sus propuestas

- **Normativa**

Macasto

- Ordenanza:5B9-45 (240)
- 3C6-60 (90)
- 5A9-40(500)
- 5C9-65 (200)
- 5B9-45 (300)

El Pisque

- 5A9-35 (500)
- 5B9-40 (300)

- **Vialidad**

Macasto: 30 Km

El Pisque: 15 Km.

- **Equipamiento**

Macasto

- Terminal terrestre norte
- Mercado Mayorista
- Edificio Administrativo o mercado
- Centro Turístico Artesanal

El Pisque

- Parque
- Mercado

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA

En el presente trabajo de investigación se aplicaron las siguientes metodologías

3.1 MÉTODOS

Inductivo – Deductivo, que nos permitió lograr los objetivos propuesto y ayudó a verificar la variables planteadas.

Inductivo, porque se analizó la inexistencia de un sistema de conectividad y normativas para los sectores de Macasto y El Pisque.

Deductivo, porque se determinó una propuesta de trazado vial para la aplicación de normativas en el ordenamiento del suelo el mismo que fue socializado a los moradores de este sector para su posterior aplicación y aprobación por el Consejo Municipal.

Analítico - Sintético, porque este método hizo posible la comprensión del problema es decir del inexistente sistema de conectividad y normativas en los sectores de Macasto y El Pisque que no se encuentran dentro del Ordenamiento Territorial vigente en el Cantón Ambato.

Descriptivo – Sistémico, porque detalla las características más importantes del problema de estudio es decir del inexistente sistema de conectividad y normativas en los sectores de Macasto y El Pisque en lo que respecta a su origen y desarrollo con el objeto de describir el problema en una circunstancia temporo espacial determinada es decir durante el año 2011.

3.2 PLAN DE RECOLECCIÓN DE LA INFORMACIÓN

En el proceso de estudio se desarrolló inicialmente, una investigación de campo con el objeto de recolectar información para realizar un muestreo a fin de determinar ciertos requerimientos que vayan acorde al POT Ambato 2020, determinar especialmente la población, edificación y vialidad, las necesidades de equipamiento, infraestructura y demás servicios básicos que requiere la población de estos sectores para el diseño del sistema de conectividad y normativa de los sectores de Macasto y El Pisque y sus propuestas como aporte al Ordenamiento Territorial en el Cantón Ambato.

En segundo lugar, se procedió a la recolección de la información secundaria a través de un trabajo bibliográfico de búsqueda, recolección y procesamiento de información científico-técnica y conceptual así como revistas especializadas, informes técnicos, memorias de eventos científicos que sustentaron las variables de estudio para el desarrollo del Marco Referencial.

3.2.1 Técnicas de Investigación

Bibliográfica, porque permitió recolectar información secundaria que otros han escrito relacionada con el problema de estudio y que constan en informes técnicos y documentos en general del GAD Municipio de Ambato con el propósito de establecer relaciones, diferencias o estado actual del conocimiento respecto al sistema de conectividad y normativas para los sectores de Macasto y El Pisque y, el Ordenamiento Territorial en el Cantón Ambato; a través del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) vigente.

Documental, utilizamos información y documentos propios del Municipio que apoyaron el desarrollo del trabajo de investigación en cuanto a normativas y sistema de conectividad en los sectores de Macasto y El Pisque.

De Campo, porque a través de la toma de datos en el sitio, se pudo establecer la vivienda, población, la normativa y la vialidad y equipamiento necesarios para los sectores

de Macasto y El Pisque con la finalidad diseñar un sistema de conectividad y normativas para estos sectores en concordancia con el POT y el Plan Estratégico Provincial (PEP) GADMA 2020.

3.2.2 Instrumentos De Investigación

Para el presente trabajo se utilizaron como instrumentos lo siguiente:

Cartografía.- que es el conjunto de cartas geográficas basadas en fotografías aerofotogramétricas del estado actual de los sectores de Macasto y el Pisque conforme datos del Instituto Geográfico Militar utilizados por el Departamento de Planificación del GADMA.

Levantamientos planimétricos y topográficos: para determinar el estado actual del suelo tanto en vialidad, construcciones

Plan de Ordenamiento Territorial (POT) Ambato 2020.- que determina la normativa para los sectores en estudio.

Fotografías: para verificar el estado actual de los sectores de Macasto y El Pisque y, contrastar una vez aplicada la propuesta del sistema de conectividad y normativas para estos sectores.

3. 3 PLAN DE PROCESAMIENTO DE LA INFORMACIÓN

Una vez recolectada la información a través de un recorrido de campo, se procedió a:

- Revisión y selección de la información para priorizar la necesidad de ordenar planificadamente los requerimientos de cada uno de los sectores acorde al POT y a sus necesidades para el buen vivir.

- Proponer el sistema de conectividad en base a la normativa y necesidades del territorio.
- Socializar la propuesta con el objeto de tener la acogida de los moradores de Macasto y El Pisque, previo a su aprobación por parte del Consejo Cantonal de Ambato y su respectiva promulgación.

3.4 POBLACIÓN O UNIVERSO

Según (DÍAZ, 2010) La población es el conjunto de elementos con características comunes en un espacio y tiempo determinado en los que se desea estudiar un hecho o fenómeno, por lo tanto para efectos del presente estudio se tomó en cuenta los datos del Censo de Población y Vivienda INEC 2010, según los cuales la población de Macasto consta de 6.600 habitantes mientras que el sector de El Pisque tiene 2.500 habitantes; quienes son los beneficiados directos del presente estudio en el cual intervienen los Directivos de la Junta Parroquial de Atahualpa al cual pertenecen estos sectores, así como el equipo técnico del Departamento de Planificación del Gobierno Autónomo Municipalidad de Ambato, quienes conformaron un equipo de trabajo para la elaboración de todo el estudio técnico que se está presentando. Por lo tanto la población o universo del presente estudio quedó conformada de la siguiente manera:

Tabla N° 1: Población o universo

POBLACIÓN	CANTIDAD
Población sector Macasto	6.600
Población sector El Pisque	2.500
Directivos Junta Parroquial Atahualpa	6
Director Departamento de Planificación	1
Jefe Sección Plan de Desarrollo	1
Arquitecta (diseños)	1
Topógrafos	2
Cadeneros	4
Ingeniero civil (vialidad)	1
Dibujantes	2
Chofer (movilización)	1
TOTAL	9.119

Fuente: INEC (2010) y (PEP, 2004), GADMA.

La población total de estudio lo constituyen 9.119 personas. No se calcula el tamaño de la muestra porque este estudio no se basa en encuestas y entrevistas sino en documentos habilitantes para estudios técnicos como son la cartografía, levantamientos planimétricos y topográficos para determinar el estado actual del suelo tanto en vialidad, construcciones así como de normativa, a través de un anteproyecto vial que fue socializado a los moradores de Macasto y El Pisque de la Parroquia de Atahualpa del Cantón Ambato.

3.5 OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

Tabla N° 2: Operacionalización de Variables

HIPÓTESIS	VARIABLES	INDICADORES	METODOLOGÍA / TÉCNICAS
El Sistema de Conectividad y Normativas para los sectores de Macasto y El Pisque, y sus propuestas, se integran a las áreas urbanas de parroquia planificadas como aporte al Ordenamiento Territorial en el Cantón Ambato.	INDEPENDIENTE Ordenamiento Territorial en el Cantón Ambato.	<ul style="list-style-type: none"> • Plan de Ordenamiento Territorial (POT) <ul style="list-style-type: none"> - Vialidad - Normativas • Plan Estratégico del Cantón Ambato <ul style="list-style-type: none"> - Parroquia Atahualpa 	<p>Método: Inductivo-Deductivo</p> <p>Técnicas: Bibliográfica Documental De Campo</p> <p>Instrumentos: POT PEP</p>
	DEPENDIENTE El Sistema de Conectividad y Normativas para los sectores de Macasto y El Pisque, y sus propuestas	<ul style="list-style-type: none"> • Normativa <u>Macasto</u> <ul style="list-style-type: none"> - Ordenanza:5B9-45 (240) - 3C6-60 (90) - 5A9-40(500) - 5C9-65 (200) - 5B9-45 (300) 	<p>Método: Analítico-Sintético</p> <p>Descriptivo-Sistémico</p> <p>Técnicas: Bibliográfica Documental De Campo</p>

		<p>El Pisque</p> <ul style="list-style-type: none"> - 5A9-35 (500) - 5B9-40 (300) <p>• Vialidad</p> <ul style="list-style-type: none"> - Macasto: 30 Km - El Pisque: 15 Km. <p>• Equipamiento</p> <p>Macasto</p> <ul style="list-style-type: none"> - Terminal terrestre norte - Mercado Mayorista - Edificio Administrativo o mercado - Centro Turístico Artesanal <p>El Pisque</p> <ul style="list-style-type: none"> - Parque - Mercado 	<p>Instrumentos:</p> <p>POT</p> <p>Cartografía</p> <p>Levantamientos Planimétricos y topográficos</p> <p>Fotografías</p>
--	--	---	---

Elaborado por: Arq. Patricia Mora

CAPITULO IV

DIAGNÓSTICO INSTITUCIONAL Y TERRITORIAL DE LOS SECTORES DE MACASTO Y EL PISQUE.

4.1. DIAGNOSTICO INSTITUCIONAL

Esta etapa corresponde a actividades relacionadas con procesos de acercamiento entre el equipo técnico y político del Gobierno Autónomo Descentralizado Municipalidad de Ambato y el territorio de estudio. Es importante para determinar los profesionales que trabajarán en la elaboración y formulación del Sistema de Conectividad y Normativas para los sectores de Macasto y El Pisque y sus propuestas como aporte al Ordenamiento Territorial en el Cantón Ambato.

En el caso del Sistema de Conectividad de los sectores de Macasto y El Pisque se realizaron reuniones y talleres de trabajo tanto con las autoridades (Alcalde y Directores departamentales) como con los funcionarios municipales (Departamento de Planificación), a fin de exponer el trabajo a realizarse, elaborar el cronograma de trabajo y definir los roles de cada una de las direcciones en la formulación del Sistema de Conectividad y Normativas para los sectores de Macasto y El Pisque y sus propuestas como aporte al Ordenamiento Territorial en el Cantón Ambato.

El Gobierno Autónomo Descentralizado Municipalidad de Ambato (GADMA) es el ente gestor de la normativa para estos sectores, las mismas que se encuentran dispuestas mediante Ordenanzas: 5B9-45 (240), 3C6-60 (90), 5A9-40(500), 5C9-65 (200), 5B9-45 (300) para el sector de Macasto y; 5A9-35 (500 y 5B9-40 (300) para el sector de El Pisque; que constan en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT), Ambato 2020.

Cabe indicar que la normativa existe y está vigente, no así el sistema de conectividad para estos sectores que, encontrándose conurbados con la ciudad de Ambato, se encuentran desposeídos de vías de comunicación que facilite la movilidad de sus moradores hacia los diferentes sitios de trabajo.

De la investigación de campo realizada en cada uno de estos sectores se pudo constatar que no existe viabilidad por la cual, no se puede aplicar organizadamente la normativa, limitando los estudios y trazado para la dotación de servicios básicos y de infraestructura.

Estos aspectos han hecho que no se pueda entregar permisos para construcciones, aprobaciones de planos de divisiones, lotizaciones y urbanizaciones en estos sectores que al momento se encuentran en zonas de expansión urbana y constituyen polos de desarrollo y sitios de descentralización tanto habitacional como de servicios.

4.2 DIAGNÓSTICO TERRITORIAL

a) Datos Generales de los Sectores de Macasto y El Pisque

Tabla N° 3: Información Geográfica, agrícola y pecuaria de la parroquia Atahualpa

Ubicación: Al noroccidente de la provincia de Tungurahua
Altura: 2.620 m.s.n.m.
Superficie : Macasto: 782 Ha. planificadas El Pisque: 250.72 Ha. planificadas
División Política: De acuerdo al Diagnóstico Territorial de Parroquias (2004), Módulo 3, GADMA, El sector de Macasto se encuentra delimitado dentro de la Parroquia Atahualpa de la siguiente manera: Norte: Puerto Arturo, Sur: Área urbana de Ambato, Este; Parroquia Izamba y Oeste; Camino real. El sector de El Pisque delimita: Al Norte y Este: Paso lateral de Ambato, Sur: vía principal de entrada a la Parroquia de Izamba (vía Píllaro), Oeste: Av. Panamericana Norte.
Principales Organizaciones Locales: Macasto: Dirigentes barriales, iglesia, escuela, destacamento policial, Subcentro de Salud.

El Pisque: Dirigentes barriales.

Organizaciones: Iglesia Católica, Evangélica, Comités barriales y microempresarios.

Energía Eléctrica: El 95.48% dispone del servicio. El 4.52% de la población no dispone del servicio.

Telefonía fija: El 20.46% dispone del servicio. El 79.54% de la población no dispone del servicio.

Transporte: Los sectores de Macasto y El Pisque, disponen del servicio de varias cooperativas de transporte público: Tungurahua, Unión, Jerpazsol, Libertadores, Ambateñita; cooperativas de camiones y camionetas así como de transporte privado.

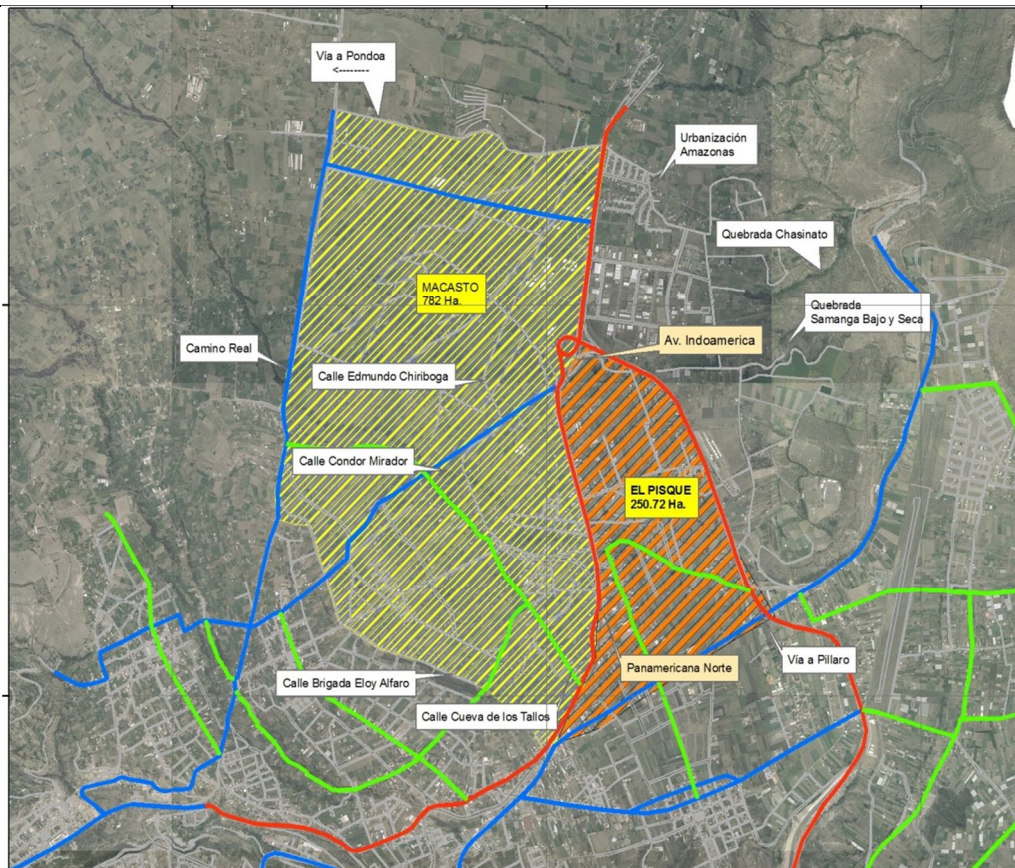


Gráfico N° 1: Limites de los sectores de Macasto y el Pisque
Fuente: POT, Ambato 2020

Hidrografía: Los sectores de Macasto y el Pisque no disponen de ríos ni fuentes propias. Dispone de una quebrada denominada Chisalata que divide al sector planificado en dos partes, continuando de forma reducida y perdiéndose en el sector de El Pisque.

Clima: Templado entre húmedo y seco con una temperatura promedio de 13°C.

Zonas de Vida y Pisos Ecológicos: Estepa espinosa Montano Bajo: Se caracteriza por tener una temperatura de 12° a 15°C, precipitación de 400 a 500 mm, la relación de evapotranspiración potencial es de 1.41-2,20. Estos sectores pertenecen a la zona de humedad semiáridos.

Uso del Suelo

Es utilizado en la agricultura, particularmente en cultivos de hortalizas, legumbres, alfalfa y otros. En cuanto a la producción Pecuaria, se dedican a la crianza de especies menores como: ganado vacuno, porcino, cuyes, conejos y aves de corral.



Comercialización

La producción agrícola y pecuaria es comercializada en los mercados de la ciudad de Ambato, desde donde se expende a los mercados provinciales y nacionales.



Fotografía N° 1: Uso del suelo en Macasto y El Pisque
Elaborado por: Arq. Patricia Mora, 2013

Fuente: Plan Estratégico Provincial, (2004). (Modulo 3)
Elaborado por: Arq. Patricia Mora

Análisis

De acuerdo a los datos obtenidos del Plan Estratégico Provincial (2004), Módulo 3, señala que los sectores de Macasto y El Pisque ubicados en el sector noroccidente del Cantón Ambato, tienen una superficie de Macasto: 782 Ha., mientras que El Pisque: 250.72 Ha. En cuanto a organizaciones locales, por ser sectores pertenecientes a la Parroquia rural de Atahualpa dispone solamente de dirigentes barriales, 1 iglesia y escuela que se encuentran en Macasto.

De la misma manera, la energía eléctrica cubre un 95.48% del total de estos sectores. En cuanto a telefonía fija, tan solo el 20.46% dispone de este servicio.

El transporte público cubre estos sectores a través de cooperativas como la Tungurahua, Unión, Ambateñita, Jerpazol, Libertadores en horarios hasta las 10 de la noche.

En cuanto a hidrografía y de acuerdo al Plan Estratégico Provincial (2004), estos sectores no disponen de ríos ni fuentes propias, existe una quebrada que atraviesa el sector de Macasto y se pierde en el sector de El Pisque donde desaparece.

Se pudo comprobar que el tipo de suelo es estepa espinoso montano bajo ideal para la agricultura con temperaturas que van desde los 12 a 15°C. Los habitantes de estos sectores utilizan la mayor parte del suelo en la agricultura y en la producción pecuaria para su comercialización en mercados de la ciudad de Ambato.

Interpretación

De acuerdo a los resultados obtenidos, los sectores de Macasto y El Pisque se encuentran a cinco minutos del área urbana de la ciudad de Ambato y constituyen hoy en día zonas de expansión urbana de la parroquia Atahualpa y por lo tanto, sus terrenos eminentemente agrícolas, están siendo cotizados para la construcción y parcelación del suelo actualmente; de ahí la necesidad urgente de una planificación vial que habilite a esos

terrenos para la dotación de todos los servicios básicos y de infraestructura de los que carecen actualmente y que se requieren para el desarrollo organizado e incorporación a la urbe desarrollada.

Tanto los sectores de Macasto como El Pisque se encuentran suficientemente servidos en cuanto a transporte público a través de varias cooperativas debidamente legalizadas; de la misma manera, disponen de servicios de agua y luz especialmente quienes se encuentran al borde de las escasas y precarias vías existentes; en la parte norte del sector de Macasto y El Pisque no así, en la parte sur donde existen unas pocas vías asfaltadas por encontrarse cerca de conjuntos habitacionales que fueron planificados con anterioridad. El servicio de telefonía fija, justamente por esta falta de planificación vial no ha sido cubierto en su totalidad.

Tabla N° 4: Información Socio - Económica de los sectores de Macasto y El Pisque

Principales Actividades Económicas
De la población económicamente activa, De acuerdo a los datos del INEC (2001) vigentes en el estudio del POT Ambato 2020 del GADMA y PEP, se encuentran ocupados el 98,17%, el 0,89% cesantes y el 0.94% buscan trabajo por primera vez. La población económicamente activa corresponde al 51%, la inactiva al 44% y el 5% no declaran. Estos datos están tomados exclusivamente de la población desde los 5 años en adelante.
Migración
El 30%, de la población económicamente activa ha emigrado a otros países como; Estados Unidos y España principalmente.
Educación
En el Sector de Macasto existe 1 escuelas y un total de 82 alumnos a nivel primario, en el sector de El Pisque no existe escuelas dentro del área planificada, los habitantes acuden a escuelas cercanas en la Parroquia de Izamba. Para el nivel secundario en Macasto, acuden al colegio del centro de la Parroquia Atahualpa, los estudiantes de El Pisque a colegios cercanos a Izamba y en su mayoría, de los dos lugares vienen a la ciudad Ambato a los colegios de su elección. El 92,91% de la población es alfabeta, el 7,02 es analfabeta, y el 0,07 no declarado.

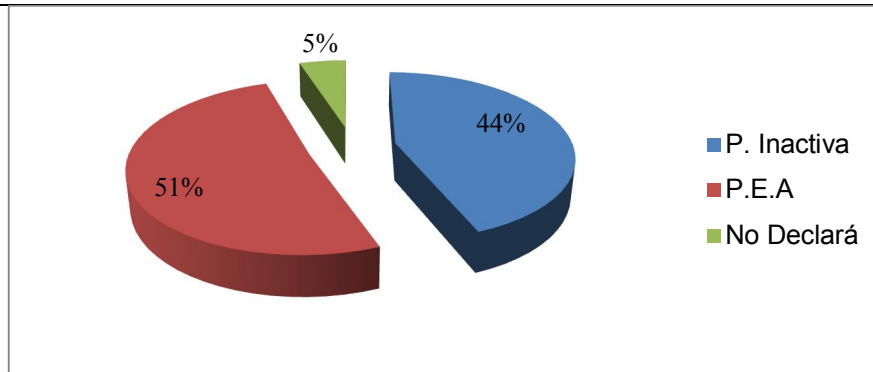


Gráfico N° 2: Población activa e inactiva desde 5 años en adelante
Elaborado por: Arq. Patricia Mora

Salud y Nutrición

Macasto cuenta con un subcentro de Salud, que atiende en medicina general y odontológica. Según datos estadísticos de esta institución, la vacunación es atendida en un 98%, servicio de salud un 75%, en nutrición un 100%. Existe un 30% de desnutrición de la población especialmente la de escasos recursos económicos.

Cultura e Identidad

Raza mestiza, idioma español. Las fiestas más notables son las católicas; además se venera a la patrona de la parroquia, "La Dolorosa del Colegio" y la fiesta de Navidad y Fin de año.

Vivienda

Los tipos existentes son: casas o villas 72,03%; departamentos 3,37%; cuartos en casa de inquilinato 6,04%; mediagua 17,08%; rancho 0,38%; covacha 0,65%; choza 0,22% y otros 0,22%.

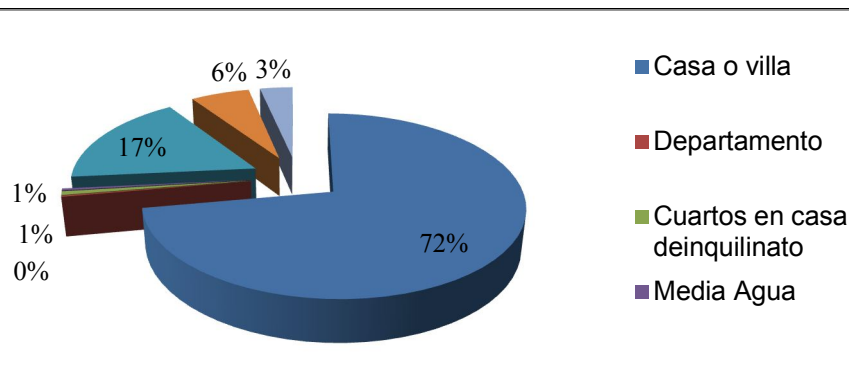


Gráfico N° 3: Tipos de vivienda
Elaborado por: Arq. Patricia Mora

Sistemas de eliminación de basura

Por carro recolector 44,07%. En tierra baldía o quebrada 16,70%. Por incineración o

entierro 36,89%. Otra forma 2,34%

Formas de eliminación de aguas residuales

Conectado a la red pública de alcantarillado el 75 %, pozo ciego el 10% , otras formas de eliminación el 15 % de la población y de las zonas habilitadas.

Abastecimiento de agua para consumo humano

Tubería dentro de la vivienda 43,36%. Por tubería fuera de la vivienda pero dentro del edificio, lote o terreno 27,75%. Por tubería fuera del edificio lote o terreno 6,98%. No recibe agua por tubería 21,93.

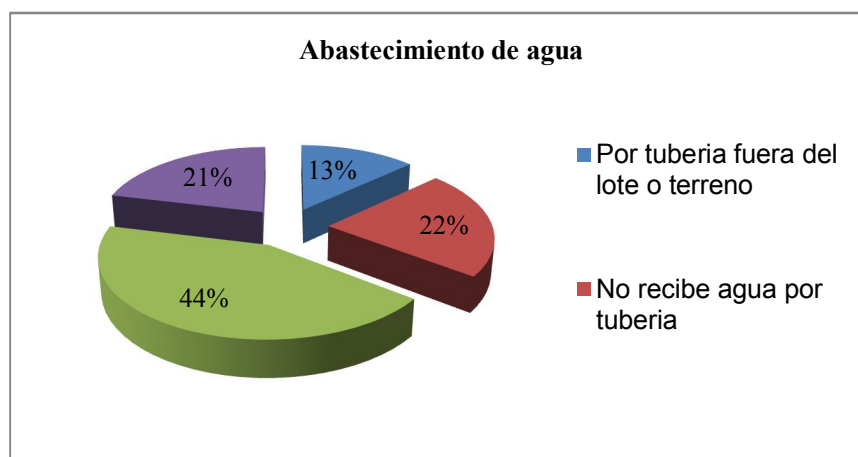


Gráfico N° 4: Abastecimiento de agua
Elaborado por: Arq. Patricia Mora

Fuente: Plan Estratégico Provincial, (módulo 3)

Elaborado por: Arq. Patricia Mora

Análisis

En la tabla N°4, se aprecia que la población de los sectores de Macasto y El Pisque, se encuentran ocupados en un 98,17% mientras que la población económicamente activa corresponde al 51%; de este porcentaje, el 30% ha emigrado a Estados Unidos y España principalmente.

En educación, se señala que el 92,91% de la población es alfabeta mientras que apenas el 7,02 es analfabeta.

Macasto cuenta con los servicios básicos de un Subcentro de Salud pública no así el sector de El Pisque. En cuanto a la recolección de basura se lo realiza en un 44,07% a través del carro recolector y un 75% de los pobladores se encuentran conectas a la red pública de alcantarillado. El abastecimiento de agua para consumo humano se lo realiza a través de tubería dentro de la vivienda en un 43.36% mientras que un 21.93% no recibe agua por tubería.

Interpretación

De acuerdo a los datos obtenidos a través del POT Ambato 2020 del GADMA y PEP se puede manifestar que los pobladores de los sectores de Macasto y El Pisque disponen de todos los servicios básicos, faltando únicamente el diseño de un sistema de conectividad y normativa; por esta razón, los terrenos de estos sectores, son adquiridos para la construcción a futuro de conjuntos habitacionales, urbanizaciones y lotizaciones como polo de desarrollo de la ciudad de Ambato.

4.3 FODA SECTORES DE MACASTO Y EL PISQUE

Con la finalidad de poder establecer las Fortalezas y Oportunidades, las Debilidades y Amenazas, el GADMA realizó la elaboración del FODA en el que se destaca que:

Tabla N° 5: Análisis FODA sectores Macasto y El Pisque

	ÁMBITO INTERNO	ÁMBITO EXTERNO
POSITIVO	<p>FORTALEZAS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Inclusión en el Plan Estratégico Provincial y Plan de Ordenamiento Territorial Ambato 2020 • Dispone de centros educativos • Sub Centro de Salud • Autoridades comprometidas • Integración a la cabecera parroquial y al sistema laboral • Producción agrícola • Presencia de la segunda etapa del parque industrial • Canales de riego • Integración al trabajo colectivo o comunitario • Servicios básicos • Servicios de transporte permanente • Parque, vía principal • Ingresos de los migrantes 	<p>OPORTUNIDADES</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ser incluidos en los programas de salud del Ministerio de Salud Pública • Estar incluidos en los programas del MIES a través de los Programa Manuela Espejo y Joaquín Gallegos Lara para visualizar a la población discapacitada y de escasos recursos económicos. • Interés por parte de inversionistas e inmobiliarias • Aumento de plusvalía • Acceso proyecto Quillán Alemania • Macasto es considerado balcón o mirador turístico de la ciudad de Ambato
	<p>DEBILIDADES</p> <ul style="list-style-type: none"> • Inexistente sistema de conectividad y normativa • Vías en mal estado que ocasionan daños en la salud de sus moradores • Escases de vías de conectividad interna • Parque automotor afectado por mal estado de vías • Limitada disponibilidad de alcantarillado y agua potable y telefonía e internet • Intermediación en la comercialización de productos agrícolas a causa de vías en mal estado • Limitada frecuencia de recorrido del transporte público a partir de las 	<p>AMENAZAS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Imposibilidad para obtención de permisos de construcción • Contaminación Ambiental • GADMA, no asigna recursos en presupuesto anual para cubrir requerimiento de obras en los sectores de estudio. • Estancamiento en la incorporación al desarrollo y evolución de los sectores de Macasto y El Pisque
NEGATIVO		

	<p>18H00</p> <ul style="list-style-type: none"> • Servicio de camionetas para transporte público con su consecuente incomodidad y alto costo • Mano de obra no calificada • Inadecuado uso del agua potable • Inexistente infraestructura de servicios • Migración interna y externa • Grandes extensiones de suelo desatendidas • Desintegración familiar 	
--	---	--

Elaborado por: Arq. Patricia Mora

Análisis e Interpretación

En lo positivo tenemos:

- Una buena relación y coordinación entre las autoridades locales; el lugar es el balcón o mirador turístico de la ciudad de Ambato; tiene una ubicación estratégica por encontrarse en el acceso norte de la ciudad de Ambato y a cinco minutos del área urbana, sus pisos ecológicos posibilitan diversificación de la producción agropecuaria; dispone de una amplia zona vital que ha llamado la atención de inversionistas e inmobiliarias para proyectos de conjuntos habitacionales futuros. Dispone de servicios básicos a pesar que éstos, no llegan a todos los predios existentes por no estar al borde de la vía principal; además, se destaca sobre todo el trabajo comunitario en actividades de bien común.

Una mención especial requiere la atención que reciben los moradores de estos sectores por parte del Ministerio de Inclusión Económica y Social, entidad que se encuentra presente a través de los Programas de ayuda para mejorar la condición de vida de los habitantes para que alcancen el buen vivir.

En cuanto a lo negativo tenemos:

- La Migración interna y externa ha dado lugar a que grandes extensiones de suelo se encuentren desatendidas dando cierta imagen de abandono; la falta de un sistema de conectividad y normativa limita el desplazamiento ordenado de la población, a

pesar de la existencia de suficientes líneas de transporte público que trabajan hasta las 18H00, las mismas que muchas veces circulan por servidumbres de paso improvisadas incumpliendo el recorrido establecido, obligando a los moradores de ciertos sectores de Macasto y El Pisque a utilizar camionetas que ponen en peligro sus vidas y afectan su economía.

- Por la falta de un sistema de conectividad y normativa, el GADMA imposibilita la obtención de permisos para construcciones, divisiones, parcelaciones y urbanizaciones que al momento son requeridas. Además, de no asignar recursos en el presupuesto anual para cubrir requerimientos de obras en los sectores de estudio, dando como resultado el Estancamiento en la incorporación al desarrollo y evolución de los sectores de Macasto y El Pisque.

4.5 EJE ECONÓMICO DE LOS SECTORES DE MACASTO Y EL PISQUE DE LA PARROQUIA ATAHUALPA

Tabla N° 6: Eje económico

Problemas	Prioridad	Causas	Soluciones
Baja producción y productividad agropecuaria	1	<ul style="list-style-type: none"> Falta de revestimiento de canales primarios y secundarios Agua de riego contaminada Falta de créditos blandos al sector productivo Falta de tecnología y asesoramiento técnico para la agricultura. Falta de programas de capacitación técnica Mano de obra no calificada 	<ul style="list-style-type: none"> Revestimiento de los canales primarios, secundarios y terciarios Mejoramiento de la calidad del agua de riego Plan de créditos para el sector productivo. Implementar programas y talleres de capacitación para el sector productivo local. Creación de microempresas productivas
Escasos canales de comercialización y promoción de atractivos turísticos del sector de Macasto.	2	<ul style="list-style-type: none"> Falta de promoción y difusión de atractivos turísticos locales Falta de unión e integración de los sectores productivos. Falta de planes y proyectos para la producción 	<ul style="list-style-type: none"> Plan de difusión y promoción de atractivos turísticos del sector de Macasto. Impulsar la conformación de microempresas y cajas comunales de economía popular y solidaria. Tecnificar los métodos de cultivo para dar un valor agregado a la producción

Elaborado por: Arq. Patricia Mora

Análisis e Interpretación

La principal economía de los sectores en estudio es la agropecuaria, aún artesanal en todos sus aspectos puesto que aún se conserva prácticas agrícolas tradicionales que limitan la producción de hortalizas, vegetales y de ganado lechero. Los habitantes de los sectores de Macasto y El Pisque son renuentes a la adopción de nuevas técnicas para mejorar la producción agropecuaria; existen pocos agricultores que han tecnificado sus prácticas agrícolas debido a los costos que esto implica y el escaso financiamiento al que son sujetos; a pesar de estar dentro de los programas de ayuda social del gobierno, el mejoramiento de estas actividades está siendo lento.

4.6 EJE SOCIAL PARROQUIA ATAHUALPA, SECTORES MACASTO Y EL PISQUE

Tabla N° 7: Eje social

Problemas	Prioridad	Causas	Soluciones
Insalubridad	1	<ul style="list-style-type: none"> Deficiente uso del agua potable Inexistente red para evacuación de aguas servidas en áreas donde no existe trazado vial. 	<ul style="list-style-type: none"> Construcción del proyecto de agua potable Quillán Alemania Mejoramiento de la red de alcantarillado y extender a los barrios que faltan
Desnutrición	2	<ul style="list-style-type: none"> Mal nutrición Situación económica Parasitosis Falta de prevención en salud 	<ul style="list-style-type: none"> Capacitación en nutrición y valoración alimenticia. Fortalecimiento de programas en prevención de salud y nutrición a través de los subcentros de salud existentes
Inseguridad ciudadana	3	<ul style="list-style-type: none"> Incompleta red de alumbrado público Inexistente sistema de vialidad Asaltos 	<ul style="list-style-type: none"> Dotación de la red de alumbrado público extendiéndose a los sitios poblados que carecen. Sistema de vialidad para mejorar y garantizar la movilidad de los pobladores tanto peatonal como vehicular.
Migración interna y externa	4	<ul style="list-style-type: none"> Falta de fuentes de trabajo Falta de recursos económicos y sueldos dignos Deseo de superación personal 	<ul style="list-style-type: none"> Conformar microempresas en la parroquia para generar fuentes de empleo.
Migración estudiantil	5	<ul style="list-style-type: none"> Deseo de pertenecer a instituciones educativas de prestigio con la intención de obtener una mejor educación 	<ul style="list-style-type: none"> Mejoramiento de la infraestructura educativa existente.

Elaborado por: Arq. Patricia Mora

Análisis e Interpretación

Los habitantes de los sectores de Macasto y El Pisque tienen problemas de insalubridad debido al incompleto sistema de canalización, alcantarillado y alumbrado público. Estos servicios básicos tan solo cubren las zonas que se encuentran habilitadas con construcciones de urbanizaciones y conjuntos habitacionales.

La desnutrición de los niños y adultos es muy notoria en estos sectores, según el Sub Centro de Salud en Macasto, la mayoría de los habitantes padecen de desnutrición, parasitosis, enfermedades respiratorias y gastrointestinales siendo una de las causas la inadecuada evacuación de aguas servidas que ocasiona contaminación ambiental.

En cuanto a inseguridad, a pesar de la existencia de una Unidad de Policía Comunitaria (UPC) y de brigadas barriales para la seguridad, la inseguridad de evidencia a través del incompleto alumbrado público y de un sistema de vías para que los habitantes puedan circular de manera segura.

Se ha hecho costumbre además, preferir las instituciones educativas del centro de la ciudad porque consideran que brindan educación con mejor calidad, por esta razón la mayoría de los estudiantes realizan esfuerzos día a día para asistir a colegios emblemáticos a pesar de las distancias y los esfuerzos económicos.

4.7 EJE FÍSICO – TERRITORIAL – AMBIENTAL, SECTORES MACASTO Y EL PISQUE, PARROQUIA ATAHUALPA

Tabla N° 8: Eje físico-territorial

Problemas	Prioridad	Causas	Soluciones
Difícil transportación	1	<ul style="list-style-type: none"> • Inexistente sistema de conectividad • Sectores en proceso de desarrollo urbano • Creación de servidumbres de paso improvisadas 	<ul style="list-style-type: none"> • Diseñar un sistema de conectividad. • Aplicar normativa acorde a POT
Crecimiento desordenado de la parroquia	2	<ul style="list-style-type: none"> • Inexistente señalamiento de normativa • Servicios básicos gestionados solamente por y para conjuntos urbanizados existentes, resto de población carecen de ellos. 	<ul style="list-style-type: none"> • Aplicar normativa acorde a sistema de conectividad • Ampliar cobertura de servicios básicos para el resto de la población.
Territorio sub utilizado	3	<ul style="list-style-type: none"> • Amplias zonas abandonadas • Inexistente delimitación para espacios verdes, recreativos y de áreas protegidas. • Ausencia total de equipamiento 	<ul style="list-style-type: none"> • Ejecución de proyectos acorde al POT • Asignación de recursos por parte de GADMA para la ejecución de proyectos para desarrollo urbano.

Elaborado por: Arq. Patricia Mora

Análisis e Interpretación

Los sectores de Macasto y El Pisque se encuentran divididos por la Panamericana Norte, se han desarrollado de manera desorganizada por la falta de un sistema de conectividad para la aplicación de las normativas acorde al POT existente y vigente desde el año 2004. Por considerarse polos de desarrollo, Macasto constituye el balcón norte de la

ciudad de Ambato, los terrenos son adquiridos para proyectos especialmente de vivienda, al no haber un sistema de conectividad, estos terrenos están abandonados hasta que la Municipalidad habilite y ejecute proyectos municipales acorde al POT; dando lugar a que éstos terrenos abandonados sean foco de infecciones al ser utilizados como botaderos de basura y de aguas residuales generando contaminación ambiental.

4.8 CONCLUSIONES

Una vez finalizado la investigación bibliográfica-documental y la de campo; de acuerdo a los objetivos de estudio se llegan a las siguientes conclusiones:

Desde el año 2004, el Municipio de Ambato, a través del Plan de Ordenamiento Territorial, Ambato 2020 (POT) incorporó a las áreas planificadas de ciudad, los sectores de Macasto y El Pisque de la Parroquia Atahualpa por encontrarse conurbados con la ciudad de Ambato, la falta de aplicación de los lineamientos del POT, Ambato 2020 del GADMA los mantienen al margen del desarrollo.

En los sectores de Macasto y El Pisque de la Parroquia Atahualpa, no existe un sistema de conectividad y normativa acorde al POT, Ambato 2020 del GADMA, el sector de Macasto es un balcón turístico por su posicionamiento natural que permite observar la ciudad de Ambato en todo su contexto; lamentablemente el GADMA ha desestimado su potencial urbanístico y natural.

Es necesario viabilizar la circulación tanto vehicular como peatonal para evitar la utilización de servidumbres de paso improvisadas que generan problemas con los propietarios de los predios afectados por esta circulación provisional, que con el pasar del tiempo, se han hecho costumbre.

La provisión de servicios básicos es limitada; los sectores de Macasto y El Pisque cuentan con luz, agua potable y alcantarillado en sus zonas ya consolidadas con construcciones modernas, servicios que han sido dotados por los mismos urbanizadores; razón por la cual, el resto de los habitantes de Macasto y El Pisque carecen de estos

servicios, dando lugar al apareamiento de contaminación ambiental, inseguridad ciudadana por la incompleta red de alumbrado público, insalubridad por la falta de alcantarillado para la evacuación de desechos que son arrojados en los terrenos abandonados y en los pocos caminos en mal estado existentes.

A pesar de que estos sectores son eminentemente agropecuarios, la producción es escasa por la falta de canales de comercialización directa. A los pobladores se les dificulta la salida de sus productos por la falta de caminos vecinales en buen estado; asesoramiento técnico para el incremento de la mano de obra calificada y tecnificada con el objeto de mejorar las prácticas agrícolas y la calidad agropecuaria de producción.

A través de los Programas Manuela Espejo y Joaquín Gallegos Lara del Ministerio de Inclusión Social, se ha focalizado la ayuda humanitaria y económica para elevar el nivel de vida de los pobladores necesitados, de esta manera, no se evidencia pobreza extrema, mendicidad, analfabetismo y desnutrición.

La falta de un sistema de conectividad para los sectores de Macasto y El Pisque que den cumplimiento a la planificación del suelo ordenado en el POT, Ambato 2020, ha dado lugar a que estos sectores tengan un crecimiento desordenado y lento en ciertas zonas, mientras que en otras se ha imposibilitado su crecimiento porque el GADMA no autoriza permisos varios de infraestructura. En cuanto a áreas para equipamiento, éstas se encuentran consideradas en el POT pero no se han ejecutado por el inexistente sistema de conectividad el cual es prioritario.

CAPÍTULO V

PROPUESTA

5.1 ANTECEDENTES

Las políticas nacionales conciben al territorio y la geografía como depositarios de la historia económica, política, ambiental y social de un cantón, los procesos socio-naturales se proyectan en ámbitos territoriales generando una serie de relaciones dinámicas complejas.

En cuanto al análisis del territorio, se plantea la necesidad del diseño de un sistema de conectividad y normativa para los sectores de Macasto y El Pisque y sus propuestas como aporte al Ordenamiento Territorial en el Cantón Ambato para, a través del sistema, incorporar a estos sectores no planificados al área urbana planificada como una necesidad urgente que contribuya a la puesta en vigencia de la normativa determinada en el POT a fin de que puedan realizar, los moradores de estos sectores, todo tipo de requerimientos en la municipalidad.

Para el caso del desarrollo de la presente propuesta, las Estrategias Territoriales se plantean a la escala del nivel sectorial; estableciendo el posicionamiento del cantón Ambato en relación a la provincia que busca transformar el territorio, con el objeto de lograr una mejor repartición geográfica entre áreas urbanas y rurales, que permitan el avance equilibrado y sostenible de los asentamientos humanos en el territorio.

5.2 LÍMITES, NORMATIVAS, USOS DE SUELO, EQUIPAMIENTOS Y TRAZADOS VIALES DE LOS SECTORES DE MACASTO I, II Y EL PISQUE DE ACUERDO AL POT, AMBATO 2020 DEL GADMA.

Para el sector de Macasto, se dividió en dos zonas el territorio por objeto de facilitar la planificación.

5.2.1 Sector Macasto I

Art. 1.- El plan vial del sector **MACASTO I** tiene una superficie de 220 hectáreas cuyos límites son:

- **NORTE.-** Calle Destacamento Militar “Cóndor Mirador”, tramo comprendido entre la avenida Capitán “Cesar Edmundo Chiriboga Gonzales” hasta Calle Brigada de Fuerzas Especiales “Eloy Alfaro” y la calle Arenillas tramo comprendido entre la calle Menten hasta la calle Juan Seniergues
- **SUR.-** Calle Brigada de Fuerzas Especiales “Eloy Alfaro”, tramo comprendido entre la avenida Indoamérica hasta la avenida Destacamento Militar “Cueva de los Tayos” y la avenida Destacamento Militar “Cueva de los Tayos” tramo comprendido entre la Brigada de las Fuerzas Especiales “Eloy Alfaro” hasta la avenida Capitán “Cesar Edmundo Chiriboga Gonzales”.
- **ESTE.-** Avenida Indoamericana, tramo comprendido entre la calle Juan Seniergues hasta la calle Brigada de Fuerzas Especiales “Eloy Alfaro”.
- **OESTE.-** Avenida Capitán “Cesar Edmundo Chiriboga Gonzales”, tramo comprendido entre la avenida Destacamento Militar “Cueva de los Tayos” hasta la calle Destacamento Militar “Cóndor Mirador”.



Fotografía N° 2: Vista general del Sector de Macasto I
Elaborado por: Arq. Patricia Mora, 2012

Descripción: En la fotografía N°1, se observar una vista panorámica del área a ser planificada, se aprecia claramente el estado de las vías y áreas que aún no se encuentran construidas que por cierto son en mayoría.

Art.2.- Se reforma la avenida Capitán “Cesar Edmundo Chiriboga Gonzáles”, en el tramo comprendido entre la avenida Destacamento Militar “Cueva de los Tayos” hasta la calle Destacamento Militar “Tiwintza”, reduciéndose la avenida de 24,00 metros a 14,00 metros de ancho.

Art.3.-Se reforma la calle Destacamento Militar “Cueva de los Tayos”, en el tramo comprendido entre avenida Capitán “Cesar Edmundo Chiriboga Gonzáles”, hasta la calle Brigada de Fuerzas Especiales “Eloy Alfaro”, reduciéndose el ancho de la vía de 24,00 metros a 16,00 metros.

Art. 4.- Se destina un área para uso de un parque del sector en el área que actualmente es ocupada por el estadio y que se encuentra ubicado frente a la Escuela de Formación de Soldados.

Art. 5.- Con respecto a las vías principales Avenida Indoamérica, a la Av. Capitán “Cesar Edmundo Chiriboga Gonzáles, y la Calle Destacamento Militar “Cóndor Mirador, regirán las normas de uso de suelo establecidos por el Plan de Ordenamiento Territorial (P.O.T).

5.2.1.2 Normativa

Art. 6. USOS DE SUELO

Se respetará la normativa establecida en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) como:

- a. P4-PU03-5B9-45
- b. P4-PU07-5C9-55

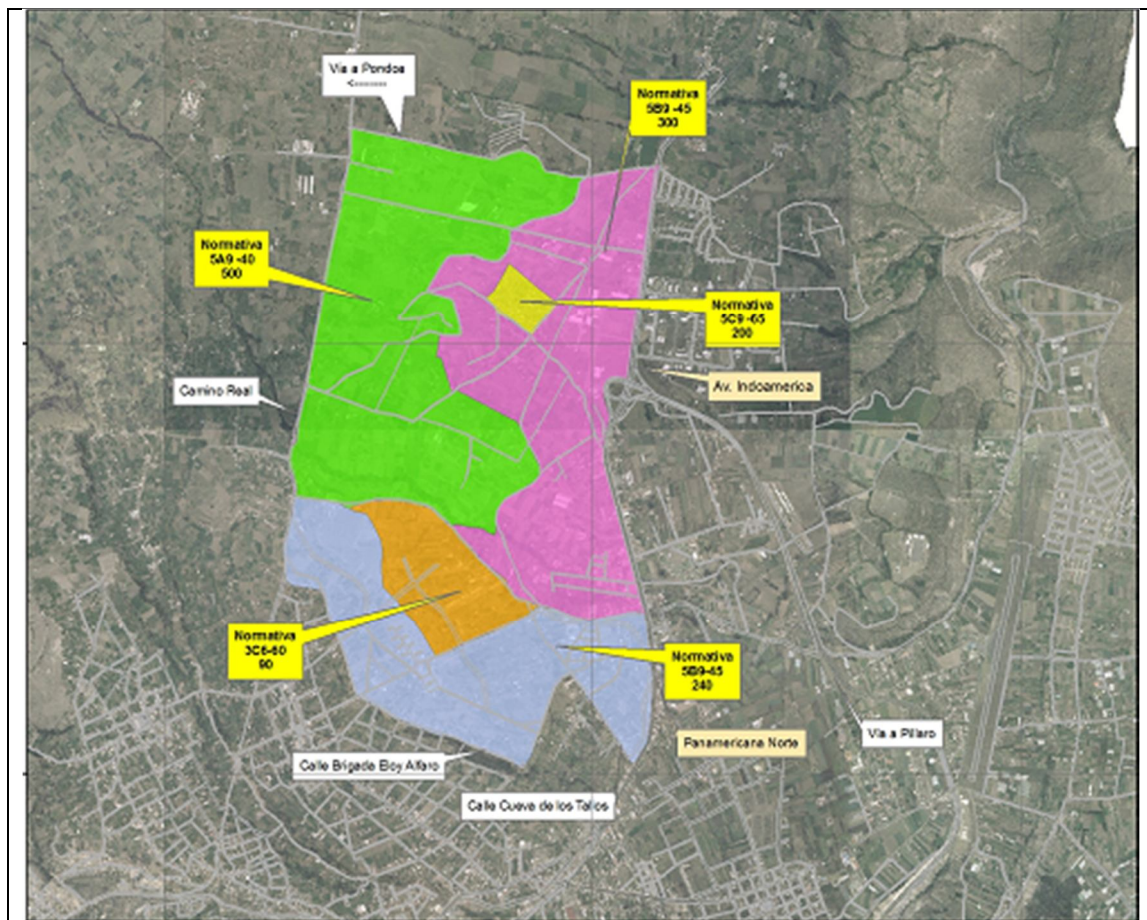


Gráfico N° 6: Normativas Macasto
Fuente: Equipo técnico POT, 2007

Descripción: Se observa la zonificación de las áreas de estudio, en las que se indica el número de Ha que corresponde a cada una.

5.2.2 Sector Macasto II

Art. 7.- Apruébese el plan vial del sector **MACASTO II** con una superficie de 170 hectáreas cuyos límites son:

- **NORTE.-** Calle “A”, tramo comprendido entre la avenida Indoamérica hasta el canal Latacunga – Ambato.
- **SUR.-** Calle Arenillas, tramo comprendido entre la calle Juan Seniergues hasta la línea Férrea.
- **ESTE.-** Avenida Indoamérica, tramo comprendido entre la calle “A” hasta la calle Juan Seniergues.
- **OESTE.-** Línea Ferra, tramo comprendido entre la calle Arenillas hasta la calle “N”; calle “N” tramo comprendido entre Línea Férrea hasta el canal Latacunga Ambato; canal Latacunga Ambato, continuando en línea imaginaria hasta empalmar con el camino Real, según plano adjunto.



Fotografía N° 3: Sector de Macasto II
Elaborado por: Arq. Patricia Mora , 2012

Descripción: Esta es una toma del área consolidada del sector de Macasto II, en la que se puede observar la falta de planificación y son evidentes los problemas a los que conlleva esto.

5.2.2.1 Equipamiento

Dentro del área de estudio regirá el Equipamiento asignado según lo previsto en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT), y es el siguiente:

El Equipamiento para el Sistema de Terminal Norte, será similar al del Terminal Sur cuya ubicación estará conforme a estudios y requerimientos para la ciudad y de acuerdo a estudios del Plan de Ordenamiento Territorial (POT), debiendo considerarse 5.00 Ha. para este fin.

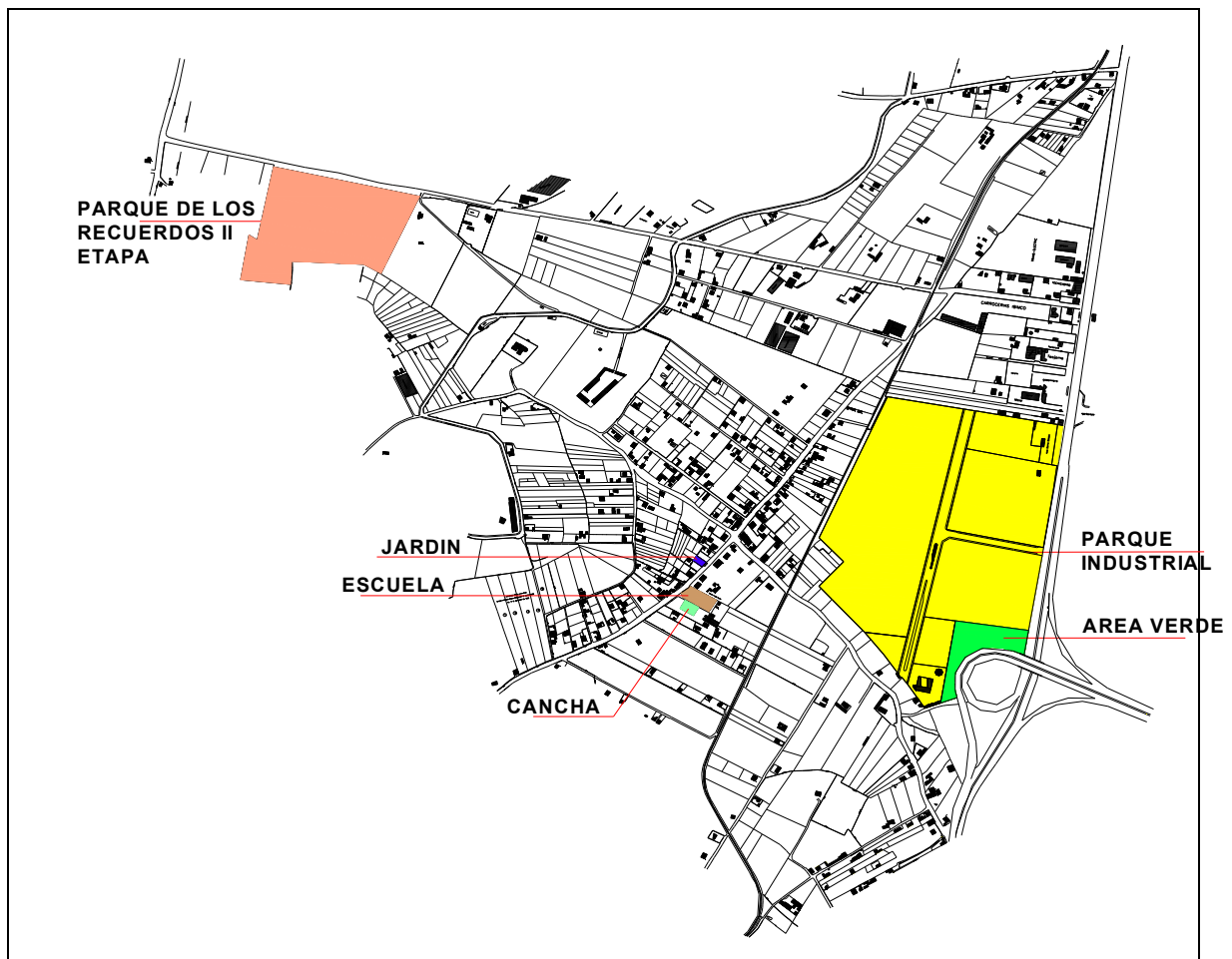


Gráfico N° 7: Equipamiento actual del Sector Macasto II
Elaborado por: Arq. Patricia Mora

Descripción: Equipamiento existente a mantenerse en el sector

Art. 8.- Con respecto a las vías principales Avenida Indoamérica, regirán las normas de uso de suelo establecidos por el Plan de Ordenamiento Territorial (P.O.T).

5.2.2.2 Normativa

Art. 9. USOS DE SUELO

Se respetará la normativa establecida en el Plan de Ordenamiento Territorial (P.O.T) y que es:

- a. P4-PU07-5B9-45
- b. P4-PU07-5C9-60.

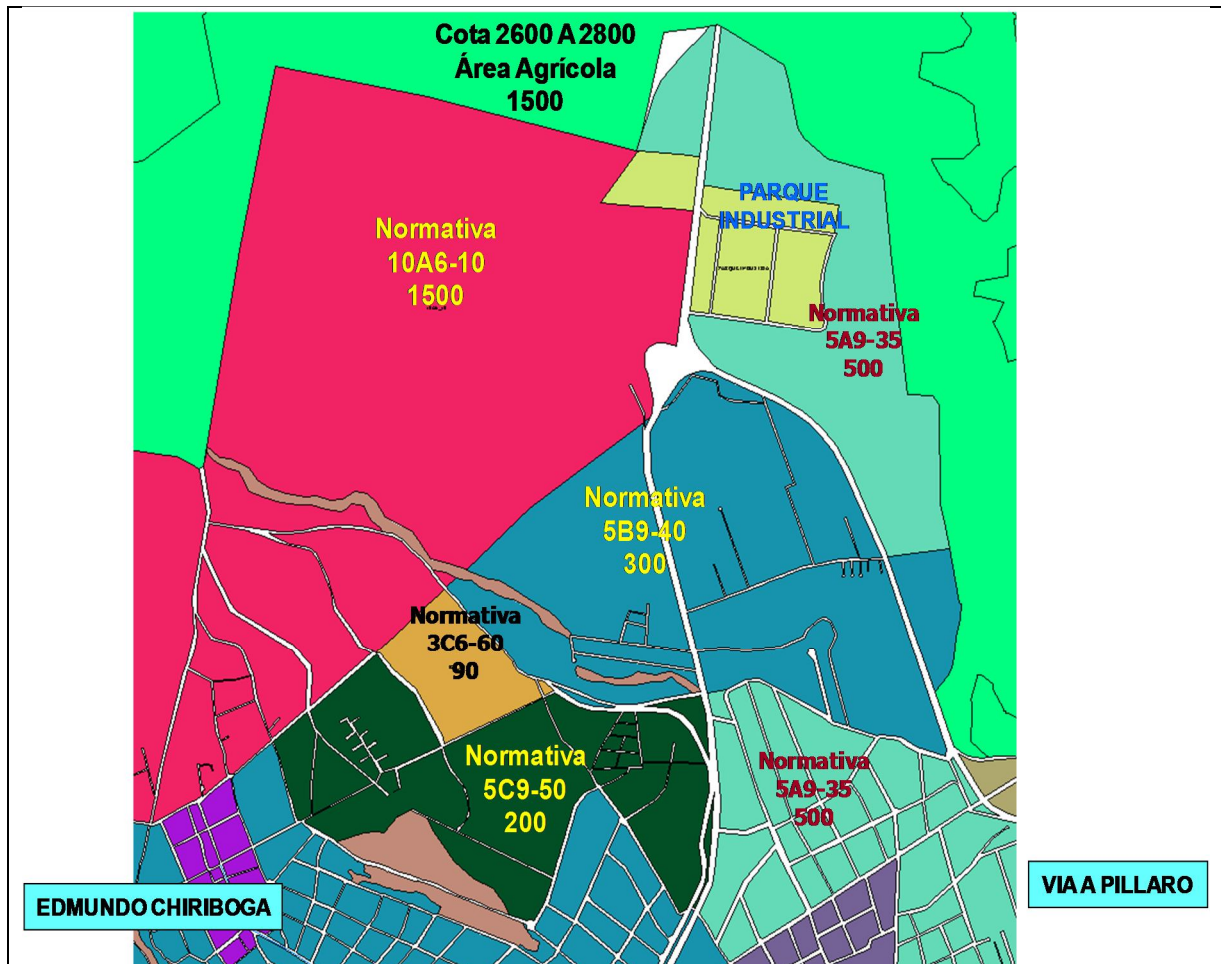


Gráfico N° 8: Normativas según el POT sectores Macasto y El Pisque
Elaborado por: Arq. Patricia Mora

Descripción: En este gráfico se puede observar coloreado cada uno de los sectores con sus respectivas normativas.

5.2.3 SECTOR EL PISQUE

Art. 10.- Apruébese el plan vial del sector **EL PISQUE** con una superficie de 140.72 Has. Sus límites son:

- **NORTE.-** Intersección del paso lateral con la Av. Indoamérica.
- **SUR.-** Calle Carlos María de La Condamine y Luis Godin.
- **ESTE.-** Paso lateral desde la intersección con la Av. Indoamérica hasta la calle Carlos María de La Condamine.
- **OESTE.-** Avenida Indoamérica desde la intersección con el paso lateral hasta la calle Luis Godin.



Fotografía N° 4: Vista General del Sector El Pisque
Elaborado por: Arq. Patricia Mora, 2012

Descripción. Vista panorámica del sector El Pisque, en la que se puede observar las áreas construidas y las agrícolas

Art. 11.- Reformase la calle Charles Robert Darwin, por no corresponder su trazado a la realidad, manteniéndose en el ancho de 10.00 metros que fuera establecido en su anterior planificación.

5.2.3.1 Equipamiento

Dentro del área de estudio regirá el Equipamiento asignado según lo previsto en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT), y son los siguientes:

- Un área para recreación y una para mercado.

Art. 12.- El área asignada para mercado según el POT, es de 2.00 Ha. y está ubicada en las calles Carlos María de La Condamine, César Augusto Salazar y Demóstenes Pizarro; se reubica a este equipamiento para mercado en las calles Ciro Peñaherrera, calle 9 y calle Pedro Antonio Sánchez. Con la misma superficie, por cuanto el área contemplada en el P.O.T se encuentra semi-consolidada con construcciones nuevas.

El área asignada para el parque según el POT, es de 3.5 Ha. y está ubicada en las calles Charles Roberth Darwin, Jorge Juan de Santacilia y la calle 6. Reubicándolo a este equipamiento en una área de 3.30 Ha entre las calles 3, la calle Jorge Juan de Santacilia y la calle 6, por cuanto el área anteriormente prevista por el POT se encuentra con construcciones.

Art. 13.- Con respecto a las vías principales avenida Indoamérica y el paso lateral, regirán las normas de uso de suelo establecidos por el Plan de Ordenamiento Territorial (POT).

Paso Lateral.- Se deberá respetar la Ordenanza del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) vigente para el Paso Lateral, en caso de edificaciones se mantendrá 25.00 metros desde el eje del mismo hacia la línea de cerramiento y 30.00 metros para línea de construcción.

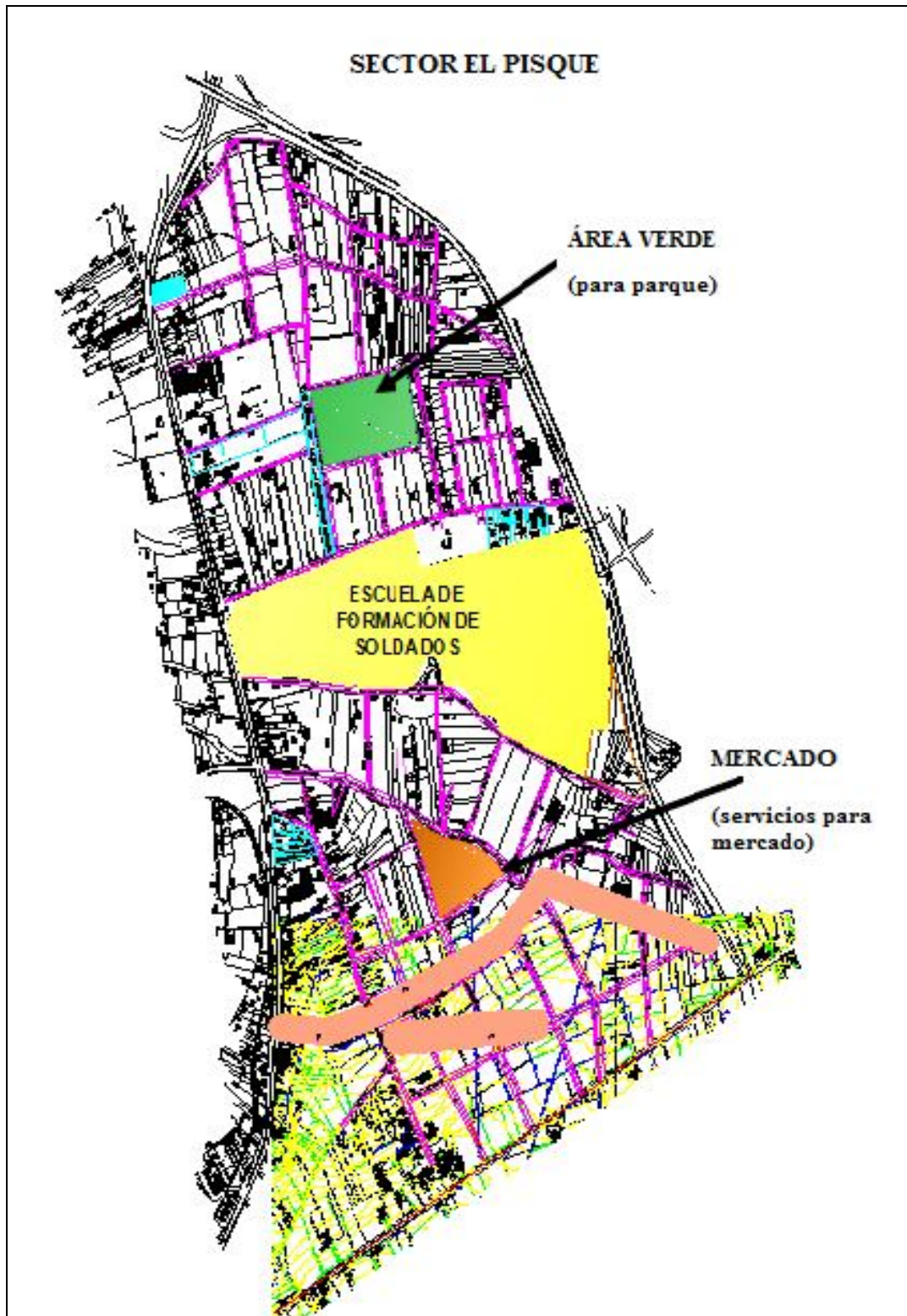


Gráfico N° 9: Normativas del POT
Elaborado por: Arq. Patricia Mora

Descripción. Se observa el equipamiento existente y propuesto para el sector del Pisque.

5.2.3.2 Normativa.

Art. 14. USOS DE SUELO

Se respetará la normativa establecida en el Plan de Ordenamiento Territorial (P.O.T) como:

- a. P4-PU07-5B9-40
- b. P4-PU07-5A9-35

5.3 PROPUESTA DE LINEAMIENTOS BÁSICOS DE LA PLANIFICACIÓN¹.

Para iniciar con la planificación de los sectores en estudio se tomó en cuenta los puntos estratégicos e indispensables que intervienen en la planeación urbana.

Por lo que se arranca del conocimiento del estado o situación actual del sector, investigando la cultura e identidad propias de los habitantes. Así como la interacción existente entre los barrios de la misma zona.

Se investiga y analiza la imagen urbana existente tanto mediata como inmediata, identificando las áreas potenciales naturales existentes o en su defecto localizar las áreas en potencia para el desarrollo de la planificación.

Se considerará el aprovechamiento de los recursos naturales, de manera que se logre una completa auto sustentabilidad del proyecto a desarrollar.

Se procede con el sondeo de información referente al terreno físico como: plantas y/o información topográfica necesaria; estudiando de los distintos ángulos de visión en potencia desde el área en estudio hacia el exterior y viceversa.

Luego se procedió a la investigación por medio de los habitantes del lugar, que es lo que realmente se necesita, e indagar si actualmente se posee áreas destinadas a alguna asignación específica, que es lo más agradable de su sector e igualmente lo no agradable.

Se debe tener conocimiento de la trama urbana existente inmediata y mediata, para con ello conocer los sistemas de transporte de la zona.

Para lograr enfocar realmente en el acápite de esta planificación que es el sistema de conectividad se estudia el funcionamiento de las vialidades vehiculares inmediatas y mediatas, primarias, secundarias y terciarias, así como las periféricas.

¹La definición de los lineamientos básicos de planificación fue desarrollada por la Arquitecta Patricia Mora como parte de su trabajo para el Ilustre Municipio de Ambato

Art. 15.-Derogase toda normativa anterior que vaya en contra de la disposición vigente.

5.3.1 Proceso de Planificación Vial.

Se entra en el conocimiento de las legislaciones que puedan verse involucradas conociendo el estudio del área dentro del POT en este caso. Luego de los lineamientos manifestados se procede en materia, con el proceso aplicado de la siguiente manera:

- a. Ubicación del área en estudio.
- b. Reconocimiento del área a estudiar
- c. Cartografía y levantamientos de los sectores a estudiar
- d. Delimitación de las zonas en estudio
- e. La conectividad vial en el área de estudio
- f. Vialidad de los sectores Macasto I - II y El Pisque
- g. Dimensionamiento y detalles de cortes viales
- h. Muestreo de superficies prediales, situación de construcciones existentes y predominantes en área de estudio-
- i. Determinación de Normativas y Equipamientos en los sectores a planificar según el POT, Ambato 2020.
- j. Descripción y detalle de normativas de sectores.
- k. Socialización de la propuesta con la comunidad (etapas inicial y final).
- l. Propuesta Concluida

a. Ubicación del área en estudio.

Es importante considerar dentro de la propuesta en la que se va a realizar el Proyecto de Sistema de Conectividad y Normativas para los Sectores de Macasto y El Pisque pertenecientes a la Parroquia Atahualpa del Cantón Ambato, lo siguiente:

1. Se puede observar el crecimiento físico que la ciudad ha tenido, considerando que estos sectores se encuentran al ingreso de la misma llegando a producirse una conurbación con los sectores en mención, haciéndose necesario el ir planificando para establecer regulaciones tanto de construcción como de vialidad.
2. La Propuesta se fundamenta en la determinación de la red vial y sus normativas.
3. La población actual del sector de Macasto es de 6.600 hab. A la población que se servirá hasta el 2020 será de 25.000 hab.
4. Por lo que se ha planificado 390 Ha de las cuales se ha ocupado en vialidad alrededor de 25.85 Ha. Equivalente al 6.68% del área total.
5. En el sector el Pisque la población actual es de 2.500 hab., a la población que se servirá hasta el 2020 será de 12.000 hab.
6. Por lo que en El Pisque se ha planificado 170 Ha de las cuales se ha ocupado en vialidad alrededor de 13.20 Ha equivalente al 7.76% del área total.



Fotografía N° 5: Fotografías Áreas de estudio
Elaborado por: Arq. Patricia Mora, 2012

Descripción. En estas imágenes se puede apreciar la precaria situación de las vías en los sectores.

b. Reconocimiento del área en estudio.

Una vez que se ha definido la zona en la que se va a intervenir, fue necesario realizar un recorrido para la evaluación del estado actual y lo que se propondrá.

Este primer proceso es importante porque se capta la situación real de los sectores, al igual que se toma las decisiones para la elaboración de la propuesta afín a las necesidades de los habitantes y en concordancia con el ordenamiento del suelo, especialmente en este caso puntual el que se definirá la propuesta de vías de conectividad para los sectores en mención.



Fotografía N° 6: Reconocimiento área de estudio
Elaborado por: Arq. Patricia Mora, 2012

Descripción. Se presenta la prueba del recorrido con los habitantes, donde se procede a definir el territorio en el cual se va a planificar y a acoger las inquietudes y necesidades mismas de los habitantes del sector, recorrido que fue un inicio para adentrarnos a la comunidad y poder detectar sus necesidades y hacer que la misma confíe en nosotros los técnicos que vamos a realizar el estudio.

c. Cartografía y levantamientos de los sectores a estudiar

Al respecto se procedió a recabar cartografía y planos en los que se definió el área en la que se iba a intervenir en este caso de los sectores indicados, en lo que cabe indicar que de los sectores que dispusimos de cartografía se utilizó la misma, más en otros se procedió a realizar los levantamientos topográficos, contándose con información y datos de base reales, contando para el efecto con dos equipos de topografía y cuatro cadeneros, con el objeto de realizar dicho trabajo en el menor tiempo posible.



Fotografía N° 7: Socialización de trazado vial
Elaborado por: Arq. Patricia Mora, 2012

Descripción. Se aprovechó de la cartografía existente e igualmente se realizó los levantamientos con trabajo de campo, obteniendo datos reales y actualizados.

d.- Delimitación de las zonas en estudio

Contándose con los planos de levantamiento y cartografía se procede a graficar la delimitación de las áreas de estudio, en las cuales se define a las mismas mediante los anillos viales a proponer y los existentes que se tomaron en cuenta para definir la propuesta.

Por ello se establecen las áreas con los siguientes linderos:

Macasto I

- Norte: Calle Destacamento Militar Cóndor Mirador,
- Sur: Calle Brigada de Fuerzas Especiales “Eloy Alfaro”
- Este: Avenida Indoamérica.
- Oeste: Avenida Capitán “César Edmundo Chiriboga Gonzáles,

Macasto II

- Norte: Calle “A”,
- Sur: Calle Arenillas,
- Este: Avenida Indoamérica.
- Oeste: Línea Ferra

El Pisque

- Norte: Intersección del paso lateral con la Av. Indoamérica.
- Sur: Calle Carlos María de La Condamine y Luis Godin.
- Este: Paso lateral
- Oeste: Avenida Indoamérica desde la intersección con el paso lateral hasta la calle Luis Godin.

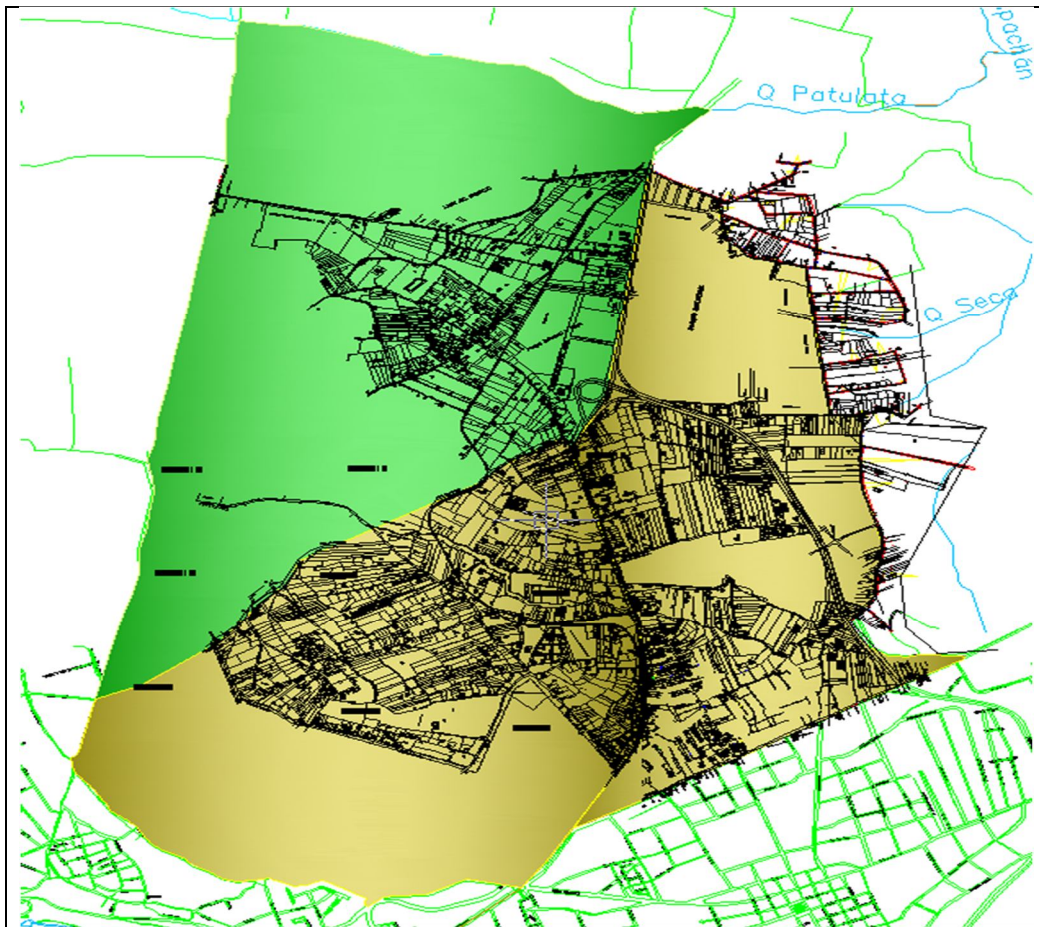


Gráfico N° 10: Ubicación
Fuente: POT, 2007

Descripción. En este gráfico se puede apreciar la ubicación y sectorización de las áreas en estudio.

e. La conectividad vial en el área de estudio.

La conectividad es un aspecto de importancia notable para el desarrollo socioeconómico de cualquier región. Entre los que tenemos las vías, que constituyen los elementos principales un sector, zona o territorios de la conectividad, logrando que las zonas se articulen a través de los ejes de conexión principales si los hay y algunos ejes horizontales que unen los elementos principales. En cuanto al tema del sistema de conectividad vial para el planteamiento de la propuesta, se define al eje principal y de estructuración de los sectores de Macasto y el Pisque por atravesar el área en estudio a la Panamericana Norte, en base a la cual se integraran las otras vías que se repartirán en los

sectores en estudio, además al momento que se está rehabilitando la línea férrea a lo cual en este tema se lo contempla como servicio turístico y se mantiene su funcionamiento actual.

Se posiciona al parque industrial como punto de partida de los productos elaborados industrialmente en el sector. Con respecto al crecimiento urbano de la ciudad se define el eje de conurbación por haber crecido el sector hacia el sur y en menor grado hacia el Oeste, lo que lograra un crecimiento concéntrico de los sectores en estudio.

En el tema de economía de los sectores se definen los siguientes sectores agro productivos que será el área establecida como zona agrícola donde no tendríamos normativa constructiva y se dejarían para cultivar los productos de la zona como legumbres y hortalizas que se caracterizan en el sector.

A partir de la delimitación de estas visiones de funcionamiento vial en el territorio a futuro, reflexionaríamos sobre los principales obstáculos que limitarían el desarrollo y también sobre las ventajas y/o potencialidades que a la vez impulsarían sus objetivos comunes. Entre los principales obstáculos se mencionaría la incidencia de temas políticos como por ejemplo el centralismo, la concentración del poder, el manejo político de la planificación sin perspectiva de largo plazo y la escasa visión sobre la importancia de la planificación vial en un territorio.

Entre los obstáculos también se analizaron temas estratégicos para los sectores como por ejemplo el alarmante avance de la construcción y por ende la fragmentación del suelo agrícola, la falta de políticas y planes para el manejo de las amenazas naturales y el crecimiento urbano sobre las áreas agrícolas, la contaminación de las aguas y consecuentemente de los alimentos del área agrícola.

Sobre los aspectos positivos en la zona en estudio se menciona varios temas importantes como la ubicación estratégica de este sector en el contexto provincial cercana a los mayores polos de desarrollo de la ciudad de Ambato, la fácil conectividad con otras parroquias y la ciudad de Ambato a través de la panamericana norte siendo Ambato uno de

los centros de comercialización más importantes del país.

Es importante identificar el manejo de la panamericana que al cruzar por las parroquias Unamuncho, Puerto Arturo, y acceso a la parroquia Izamba, dificulta el tráfico para cruzar por estas arterias, siendo indispensable planificar la vialidad interna de los sectores a fin de crear circulaciones internas e independientes a la arteria principal como es el caso de las vías secundarias en relación a la panamericana.

En relación al crecimiento de los asentamientos poblacionales en esta zona se diría que ya no tienen crecimiento lento debido a la conurbación por lo que hay una tendencia al desarrollo observándose el crecimiento de la construcción de complejos de vivienda, que están acarreado migración de la población de la ciudad a esta área de expansión rural, por lo que se está observando que no existe proliferación de cinturones de miseria en esta zona, caso excepcional ya que eso por lo general ocurre en las grandes urbes.

Debido a las proyecciones de crecimiento de este sector se tomaron medidas de control encaminadas a un manejo sostenido del territorio, llegando a normar las áreas que así se las debe tratar, evitando la reducción de las mismas para el fin establecido.

Al encontrarse ubicado en este sector el área industrial (parque industrial), crece generándose como una zona de generación de empleo.

La vía panamericana ha sido ampliada y mejorada en este tramo, convirtiéndose en una autopista, por lo que da lugar a que sea necesaria la constitución de otras vías con lo que se logra nuevas redes viales y por ende la concentración de la población rural con lo que la ciudad crece ordenadamente y en armonía.

La planificación vial hará que se controle el crecimiento urbano de la ciudad de Ambato desconcentrando las actividades de gestión y administrativas solo para la zona y se fomentara el crecimiento de estos mediante la dotación de servicios e infraestructura, el comercio crece ordenadamente y se crean nuevos centros de acopio y comercialización. El eje industrial se mantiene evitando las presiones hacia las zonas agro productivas con lo

f. Vialidad de los sectores Macasto I - II y El Pisque

La red vial de Ambato tiene especial importancia como base para el progreso y bienestar económico y social de sus habitantes y es un valioso patrimonio que se debe cuidar y preservar mediante un mantenimiento adecuado y oportuno, así como crear y diseñar nuevas vías que permitan una circulación satisfactoria para los usuarios.

Para la concepción misma del sistema de conectividad de estos sectores, se ha considerado lograr un crecimiento ordenado y planificado de las áreas de estudio, tomando en cuenta algunos parámetros en base a los cuales se ha procedido a diseñar el sistema de conectividad. En el presente caso la vialidad existente, pero vialidad en el sentido de caminos en tierra y con anchos no definidos, mismos que en la mayoría de los casos se ha tomado en cuenta, con el fin de tener aceptación de la comunidad, para lo cual se dialogó con la población como preámbulo a la planificación vial.

Se tomó en cuenta las vías existentes procediendo a realizar el trazado de ejes viales con característica de malla urbana, considerando la topografía, llegando a definir vías primarias, secundarias, con una continuidad lógica, formando amanzanamientos regulares a fin de tener comunicación con circulación lógica de sentidos de vía.

Los amanzanamientos grandes que se definieron para la planificación son debido a la existencia de conjuntos habitacionales que fueron autorizados de manera especial antes del diseño del sistema de conectividad, mismos que no permitieron hacer amanzanamientos regulares de cien por cien metros mínimo, es decir de cuadras, e incluso se crean pasajes con curvas de retorno.

Cabe indicar que en el estudio se fue analizando detenidamente el terreno, el estado de consolidación del suelo; siendo los aspectos principales que se ha tomado en cuenta de manera prioritaria lo social combinando con lo técnico. Con la definición de los anchos viales se fue consolidando la planificación hasta dejar configurados los amanzanamientos acorde a implantación de viviendas, lotizaciones, urbanizaciones, conjuntos armónicos, existentes.



Fotografía N° 8: Estado vialidad Macasto
Elaborado por: Arq. Patricia Mora, 2013

Descripción. Vialidad en malas condiciones, siendo necesario planificar estas vías dentro de lo cual se las ha regularizado de acuerdo a su situación.



Fotografía N° 9: Estado vialidad El Pisque
Elaborado por: Arq. Patricia Mora, 2013

Descripción. Vialidad en deficientes condiciones, siendo necesario planificar estas vías dentro de lo cual se las ha regularizado de acuerdo a su situación

g. Dimensionamiento y detalles de cortes viales.

En conjunto, la vialidad establecida para estos sectores hace que sus trazados hayan sido planificados como vías:

1. Colectoras de 24.00 m con 2.50m de acera y 8.00m de calzada doble con parterre de 3.00m
2. Colectoras de 14.00m con 3.00m de acera y 8.00m de calzada
3. Colectoras de 16.00m con 2.00m de acera y 12.00m de calzada y 2 carriles por sentido.
4. Colectoras de 18.00m con 2.00m de acera y 14.00m de calzada y 2 carriles por sentido.
5. Calles de 12.00m con 2.00m de acera y 8.00m de calzada
6. Calles de 10.00m con 2.00m de acera y 6.00m de calzada
7. Pasajes de 8.00m con 1.20m de acera y 5.60m de calzada
8. Pasajes de 6.00m de calzada y no tienen acera.

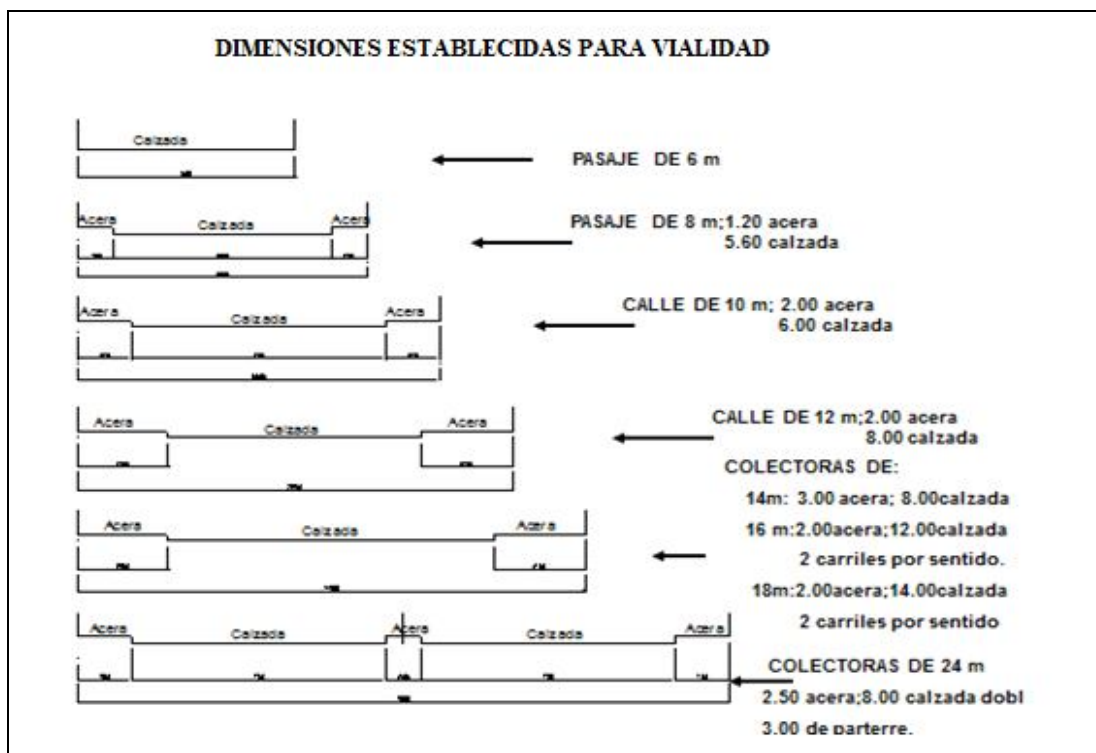


Gráfico N° 12: Dimensionamiento y detalles de cortes viales aplicados
Elaborado por: Arq. Patricia Mora

h. Muestreo de superficies prediales, situación de construcciones existentes y predominantes en un sector del área en estudio.

Para poder definir el tipo de ordenanza a ser implementada en los sectores planificados fue necesario elaborar un muestreo de situación predial y constructiva existente, en base al cual se estableció que la mayoría de construcciones eran de 2 pisos, con retiros mayores a los que se establece en una normativa regular como es la de 5.00 m de retiro frontal. Igualmente se estableció el área de lote promedio en base al muestreo indicado. Con lo expuesto se procede a definir y a describir la normativa de los sectores, siendo el presente muestreo el insumo para la definición de la Normativa de cada uno de los sectores.



Gráfico N° 13: Muestreo de superficies prediales y construcciones existentes
Elaborado por: Arq. Patricia Mora

Descripción: Muestreo tipo que nos ha servido para definir las normativas para construcción, considerando retiros y altura de las mismas.

i. Determinación de Normativas y Equipamiento en los sectores a planificarse según el POT, Ambato 2020.

Para determinar las normativas de los sectores en estudio se realizó un muestreo de superficies prediales y situación de construcciones existentes y predominantes, con lo cual se verifica la normativa dispuesta en el POT para cada uno de los sectores; normativa que será la que entre en vigencia luego de su aprobación.

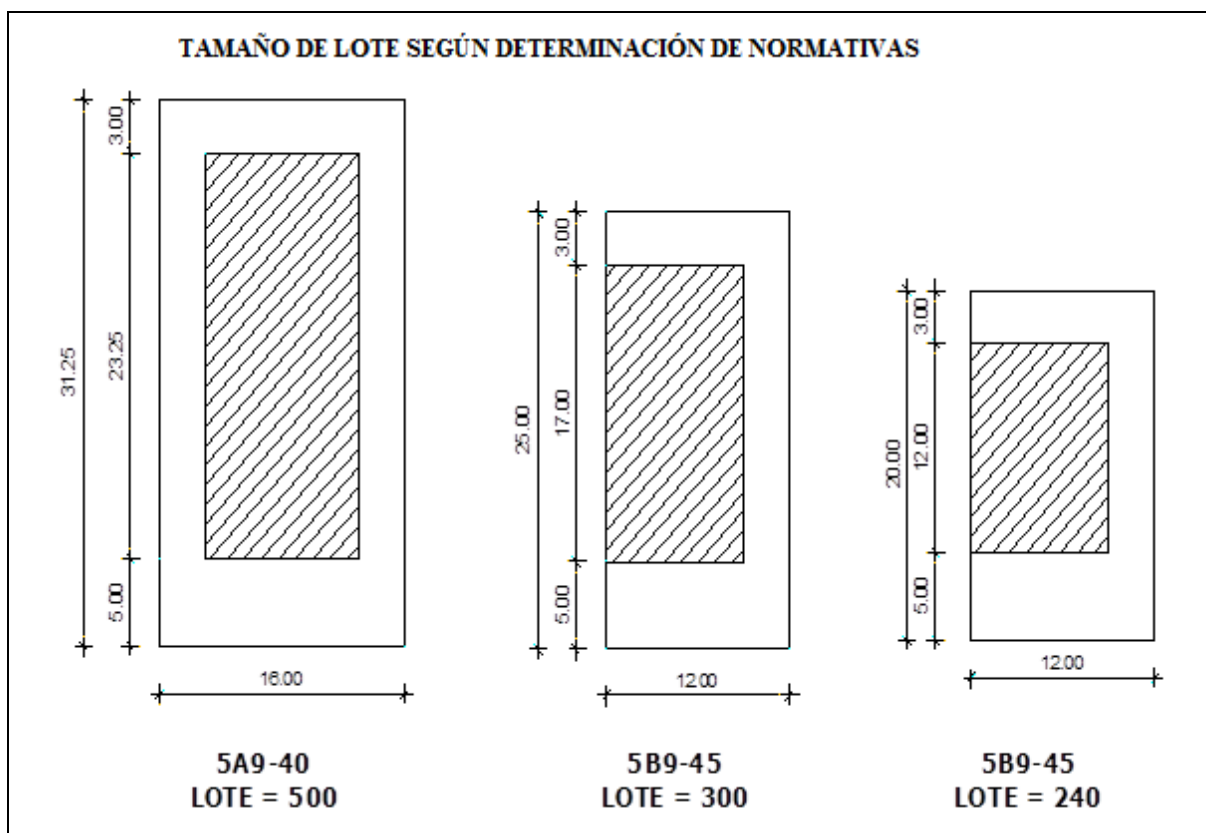


Gráfico N° 14: Tamaño del lote y determinación de normativa
Elaborado por: Arq. Patricia Mora

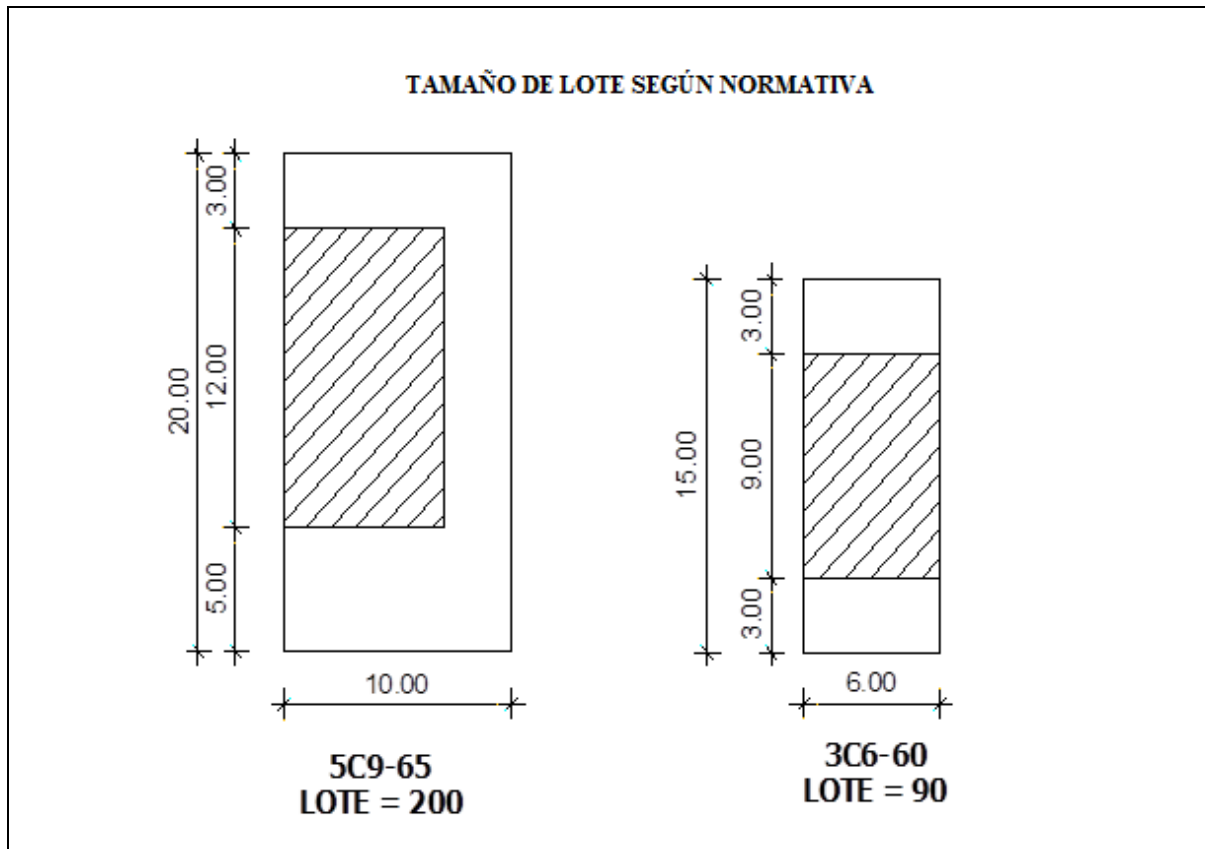


Gráfico N° 15: Determinación de Normativas
Elaborado por: Arq. Patricia Mora

Descripción: En base al muestreo tipo se ha llegado a definir la normativa, con la cual tenemos diferentes tipos de implantaciones para viviendas, de acuerdo a los sectores, tamaños de lotes y altura de las mismas, definiendo los retiros respectivos. Para llegar a esta definición jugó un papel muy importante el muestreo realizado sin el cual no se podría detectar la situación de las mismas, para ajustarnos a la realidad.

j. Descripción y detalle de normativas de sectores.

Macasto I

- Equipamiento.** Con la planificación vial además se deja definidos algunos espacios que servirán para ubicar los distintos equipamientos, mismos que servirán para complementar el estudio de vialidad de los sectores de Macasto y El Pisque. Dentro del área de estudio registrará el Equipamiento asignado según lo previsto en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT), y son los siguientes:

- El equipamiento para *Edificios Administrativos, Mercados*, ha sido implantado junto a la Quebrada Ishiguana, avenida Brigada de Fuerzas Especiales Eloy Alfaro y calle “F” cuya área de 7.12 Ha.
- El equipamiento para *Centro Turístico Artesanal*, se lo ha implementado junto al Estadio de Macasto cuya área es de 5.41 Ha.
- El equipamiento para el *Mercado Mayorista* estará ubicado entre la calle Arenillas, calle “B”, calle “2” y la calle “4”; cuya área es de 6.50 Ha.

Con respecto a las vías principales Avenida Indoamérica, a la Av. Capitán Cesar Edmundo Chiriboga Gonzáles, y la Calle Destacamento Militar Cóndor Mirador, regirán las normas de uso de suelo establecidos por el Plan de Ordenamiento Territorial (POT).

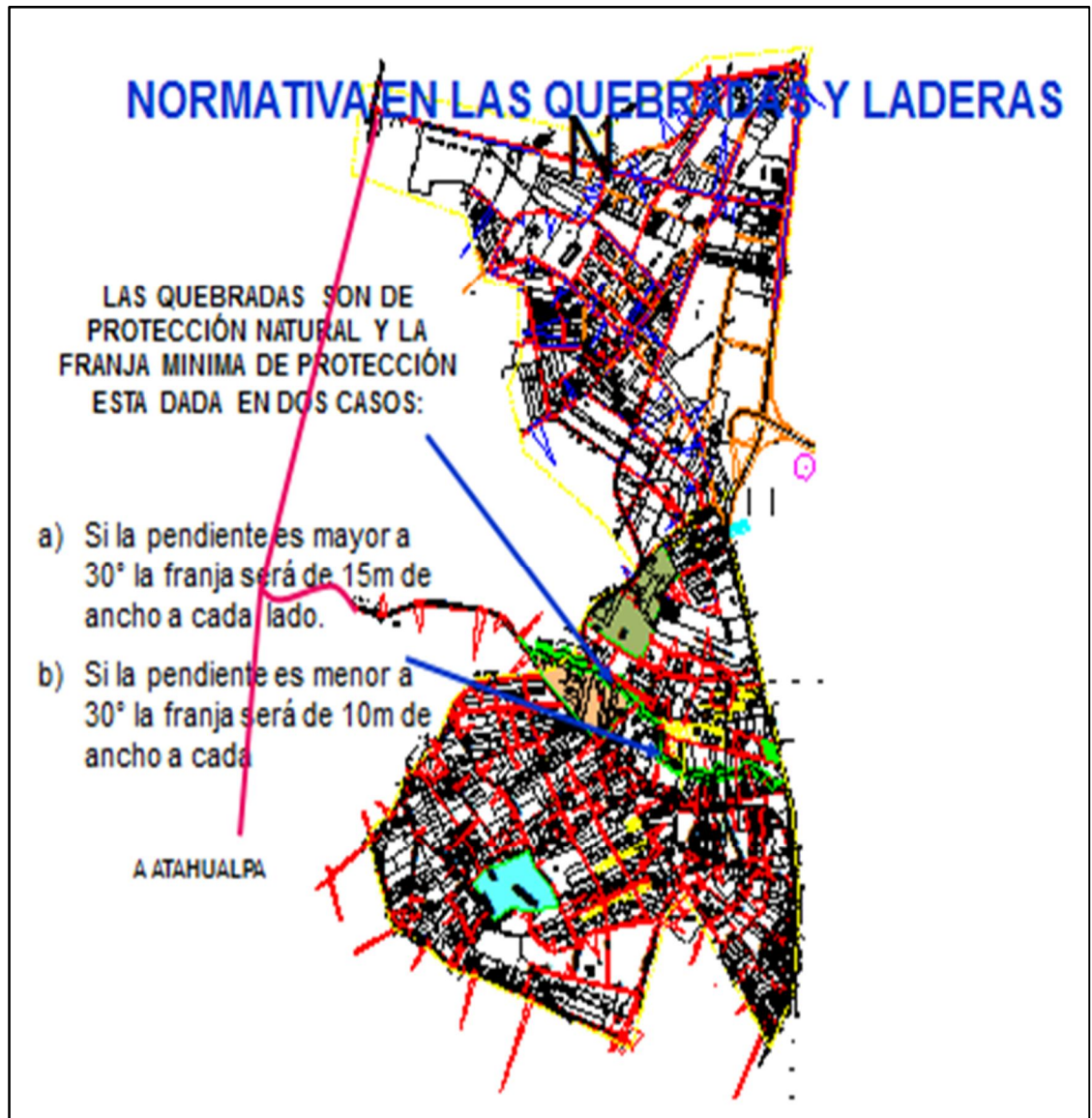


Gráfico N° 16: Normativa en quebradas y laderas
Elaborado por: Arq. Patricia Mora

Descripción: Las quebradas existentes y la normativa para cada una de ellas establece las condiciones para normar las mismas, debido a la tendencia de tomarse las quebradas procediendo a rellenarlas en condiciones nada técnicas y a construir en las mismas con el objeto de ganar terreno en ellas.



Fotografía N° 10: Sector consolidado bajo normativa
Elaborado por: Arq. Patricia Mora, 2012

Descripción: Se observar una parte consolidada, en la que evidencia que mantienen ya los retiros definidos, en base a los que han construido, procediendo a consolidarse de manera ordenada, logrando con esto una conformación uniforme sin dañar el entorno.

2. Normativa

Usos de suelo. Se respetará la normativa establecida en el Plan de Ordenamiento Territorial (P.O.T) como:

- P4- PU03-5B9-45
- P4-PU07-5C9-55

Macasto II

1. Equipamiento. Dentro del área de estudio regirá el Equipamiento asignado según lo previsto en el Plan de Ordenamiento Territorial (P.O.T), y es el siguiente:

- El Equipamiento para el Sistema de Terminal Norte, será similar al del Terminal Sur cuya ubicación estará conforme a estudios y requerimientos para

la ciudad y de acuerdo a estudios del Plan de Ordenamiento Territorial (POT), debiendo considerarse 5.00 Ha. para este fin.

Con respecto a las vías principales Avenida Indoamérica, regirán las normas de uso de suelo establecidos por el Plan de Ordenamiento Territorial (POT).

2. Normativa.

Usos del suelo. Se respetará la normativa establecida en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) y es:

- P4-PU07-5B9-45
- P4-PU07-5C9-60.

El Pisque

1. Equipamiento. Dentro del área de estudio regirá el Equipamiento asignado según lo previsto en el Plan de Ordenamiento Territorial (P.O.T), y son los siguientes:

- Un área para recreación y otra para mercado.
- El área asignada para mercado según el POT, es de 2.00 Ha. y está ubicada en las calles Carlos María de La Condamine, César Augusto Salazar y Demóstenes Pizarro; se reubica a este equipamiento para mercado en las calles Ciro Peñaherrera, calle 9 y calle Pedro Antonio Sánchez con la misma superficie, por cuanto el área contemplada en el POT se encuentra semi-consolidada con construcciones nuevas y no es posible su implantación.
- El área asignada para el parque según el POT, es de 3.5 Ha. y está ubicada en las calles Charles Robert Darwin, Jorge Juan de Santacilia y la calle 6. Reubicándolo a este equipamiento en una área de 3.30 Ha entre las calles 3, la calle Jorge Juan de Santacilia y la calle 6, por cuanto el área anteriormente prevista por el POT se encuentra con construcciones y tampoco es posible su implantación.

Con respecto a las vías principales avenida Indoamérica y el paso lateral, regirán las normas de uso de suelo establecidos por el Plan de Ordenamiento Territorial (POT).

Paso Lateral.- Se deberá respetar la Ordenanza del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) vigente para el Paso Lateral, en caso de edificaciones se mantendrá 25.00 metros desde el eje del mismo hacia la línea de cerramiento y 30.00 metros para línea de construcción.

2. Normativa.

Usos de suelo. Se respetará la normativa establecida en el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) como:

- P4-PU07-5B9-40
- P4-PU07-5A9-35

Zonas de Desarrollo.

Según las normativas existentes se establecen las siguientes zonas de desarrollo:

- a. **Zona de Desarrollo Urbano**, con mayor incidencia en la parte sur de Macasto, es decir los barrios de Jesús del Gran poder, incluyendo el área de protección de la quebrada y el parque industrial.
- b. **Zona Productiva Agropecuaria**, con mayor presencia al norte en los centros mismos de Macasto y el Pisque con la consolidación de los núcleos urbanos como centro de servicios y alojamiento de una mayor población urbana; por tanto es necesario:
 - Ordenar el suelo agrícola de acuerdo a su ubicación.
 - Mejorar el sistema de riego en las áreas definidas por el POT como zona agropecuaria

- Apoyar al mejoramiento y/o creación de equipamiento e infraestructura requerida para el desarrollo del sector agropecuario de los sectores planificados.
- c. **Manejo y desarrollo de proyectos sustentables para fomentar el cultivo**, a través de:
- Apoyo al desarrollo productivo de la zona mediante la creación de organismos especializados como podría ser una corporación privada o mixta sin fines de lucro, impulsada por el GADMA, Ambato 2020 y con la participación del sector privado de la región, las juntas parroquiales y líderes barriales para consolidar una economía exportadora que aproveche las facilidades de movilidad que presenta la panamericana norte.
 - Mejorar la administración del agua
 - Definir un sistema vial interno en el sector que permita el transporte de la población hacia los sitios de trabajo, escuelas, colegios y mercados de la ciudad.
 - Recuperación y promoción de las actividades turísticas de la zona a través del aprovechamiento y recuperación del camino real que constituye un patrimonio histórico importante, que bien puede utilizarse como ciclo vía y paseo a caballo.
 - Creación de un anillo de protección del área del parque industrial y la zona de cultivos.
- d. **Zona Agrícola**
- Ordenar el suelo agrícola de acuerdo a su ubicación
 - Mejorar el sistema de riego en las áreas definidas por el POT como zona agropecuaria
 - Apoyar al mejoramiento y/o creación de equipamiento e infraestructura requerida.



Fotografía N° 11: zona agrícola sector Macasto
Elaborado por: Arq. Patricia Mora, 2012

Descripción: En la zona agrícola de Macasto, puede observar una gran extensión de terreno dedicado a la actividad agrícola, formando parte de la zona de uso agrícola o de reserva; es una área donde aún no existe fraccionamiento del suelo, por lo tanto, se mantienen las grandes extensiones de terrenos para el cultivo.

k. Socialización de la Propuesta con la Comunidad (Etapas Inicial y Final).

La propuesta fue socializada al inicio del proceso del estudio, en reuniones periódicas y rotativas por los sectores y por ende con los grupos pertenecientes a los mismos.

Se les explicó la necesidad de avanzar en el mejoramiento de esos sectores iniciando con el ordenamiento del suelo y por ende el sistema de conectividad, que habilitaría el diseño de nuevas vías y se mejorarían las existentes, además de dotarles de normativas para que se permita la construcción para cubrir el déficit de vivienda; además, se designaría las áreas que servirían para ubicar el equipamiento, logrando con ello a futuro abastecer el servicio a la comunidad.

Por medio de visitas periódicas, se socializaba el avance del proyecto indicándoles cómo se iba planteando, realizando aclaraciones en caso de inquietudes hasta lograr su aceptación.

En la etapa final que es la presentación del sistema de conectividad y normativas para los sectores de Macasto y El Pisque y sus propuestas como aporte al Ordenamiento Territorial en el Cantón Ambato, se tomó en cuenta algunos parámetros técnicos, equitativos y de sentido común para lograr ser justos en las afectaciones de quienes así se iban dando, por tanto en las partes consolidadas se procedió a afectar en predios donde no tenían cerramientos, respetando las construcciones existentes y en buen estado. Una vez concluido el trazado vial se socializó nuevamente hasta la aceptación de la comunidad.



Fotografía N° 12: Socialización propuesta con la comunidad
Elaborado por: Arq. Patricia Mora, 2012

Descripción: Se socializo el proyecto con la comunidad tanto al inicio como al final del mismo, durante este proceso se los explico y se acogió inquietudes que aplicadas con la técnica, nos dieron las soluciones.

5.4 PROPUESTA CONCLUIDA, (sectores Macasto y El Pisque).

Por ser Macasto y El Pisque sectores pertenecientes a una parroquia rural y que por su ubicación y proceso de consolidación se encuentran conurbados con la ciudad, su planificación aporta de hecho en el Ordenamiento territorial y planificación del Cantón Ambato, por tanto, la hipótesis de estudio queda comprobada positivamente puesto que, a través del sistema de conectividad y normativa para los sectores de Macasto y el Pisque y sus propuestas diseñado, se logró integrar a estos sectores, a las áreas urbanas de parroquia planificada como aporte al Ordenamiento territorial en el Cantón Ambato, POT Ambato 2020.

La participación de los moradores y la difusión del sistema de conectividad, garantiza que hubo un proceso participativo con una gestión institucional eficiente dando una especial importancia a la vialidad de Macasto y El Pisque como base para el progreso y bienestar económico y social de sus habitantes, ya que es un valioso patrimonio natural que se debe mantener para permitir la transitabilidad de los usuarios.

En el diseño del sistema de conectividad y normativa para los sectores de Macasto y el Pisque y sus propuestas como aporte al Ordenamiento Territorial en el Cantón Ambato propuesto, se puede observar cómo se conectan calles, avenidas y pasajes; intercomunicándose con el equipamiento existente (servicios) y propuesto, formando la malla vial característica en este tipo de planificación de acuerdo al perfil del terreno que presentó la zona. La planificación general en vialidad, normativa, equipamiento y servicios de los sectores Macasto I y II y El Pisque reúne el respectivo trazado, mismo que se adjunta como anexo en 12 láminas

Los levantamientos planimétricos y topográficos realizados para cada uno de los sectores mencionados tuvo el propósito de delimitar y verificar el dimensionamiento a fin de aplicar los detalles viales según POT Ambato 2020. Con los datos obtenidos, se pudo planificar 782 Ha. para el sector de Macasto mientras que El Pisque 250,72 Ha. En cuanto a vialidad se logró cubrir una planificación de 30 Km para Macasto, y 15 Km. Para el Pisque.

De acuerdo a los sectores planificados se asignó la normativa correspondiente acorde a lo dispuesto en el POT Ambato 2020 GADMA y previo muestreo in situ; de esta manera, se aplicaron para el sector de Macasto las siguientes normativas: 5B9-45 (240), 3C6-60 (90), 5A9-40(500), 5C9-65 (200), 5B9-45 (300). Para el sector de El Pisque: 5A9-35 (500) , 5B9-40 (300)

Además, acorde al POT Ambato 2020, se zonificó áreas para equipamiento y servicios, así para Macastó está dispuesto: Terminal terrestre norte, Mercado Mayorista, Edificio Administrativo o mercado y un Centro Turístico Artesanal: sector El Pisque: un Parque y un Mercado.

La propuesta del sistema de conectividad y normativa para los sectores de Macasto y El Pisque fue socializada con la comunidad y Junta Parroquia de Atahualpa, para posterior conocimiento y aprobación por parte del Consejo Cantonal para su respectiva protocolización.

5.5 RECOMENDACIONES

A partir de la aprobación, es indispensable contar con la voluntad política de las autoridades en este caso del GADMA, Concejo Cantonal para que se ejecute el sistema de conectividad y normativa para los sectores de Macasto y El Pisque y sus propuestas como aporte al Ordenamiento Territorial en el Cantón Ambato a fin de asignar un presupuesto en el plan de obras anual para la apertura de vías, implementación de normativas y equipamiento.

Poner en vigencia la normativa aprobada para estos sectores, entregando de manera inmediata las líneas de fábrica solicitadas para la construcción de proyectos de viviendas que se encuentran en proceso de aprobación, y la extensión de permisos varios para que se inicie el desarrollo planificado de Macasto y El Pisque.



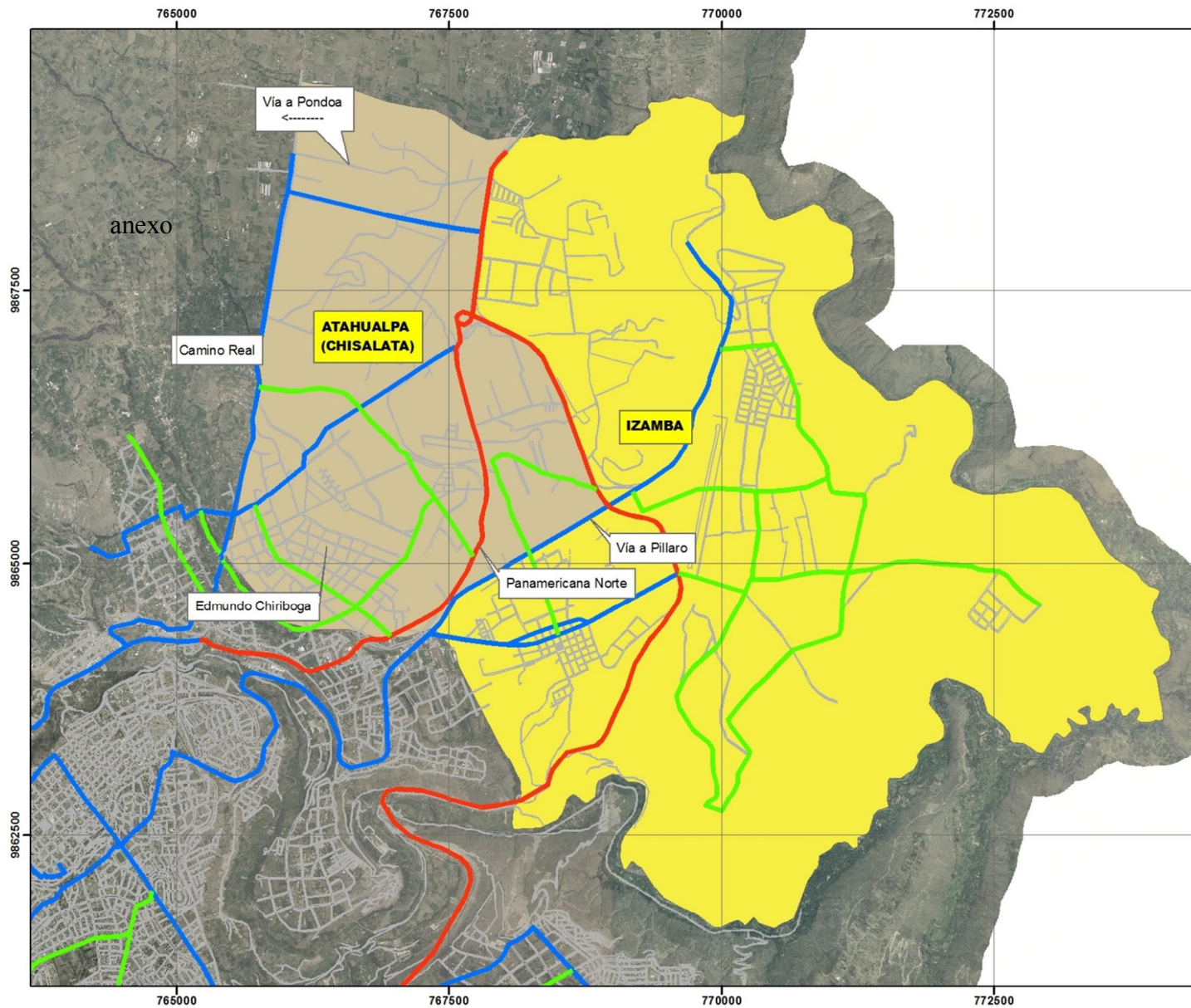
Considerar de forma prioritaria, la apertura de las nuevas vías y por ende el mejoramiento de las ya existentes; tomando en cuenta lo diseñado, debiendo para ello haberse destinado un presupuesto para ejecución y pago de afectaciones donde así lo amerite, con objeto de no tener problemas en este sentido, y a la vez que la Municipalidad cumpla con lo que la ley prevé en este aspecto.

BIBLIOGRAFÍA

- ACUÑA, V. y. (2008). *Propuesta de lineamientos ambientales, riesgos y patrimoniales que contribuyan al Ordenamiento Territorial del Barrio de Guápulo*. Quito: CEPEIGE.
- COMPETENCIAS, C. N. (8 de Noviembre de 2013). Tránsito, transporte y Seguridad vial. Quito.
- DÍAZ, F. (2010). *Técnicas de Elaboración de Tesis*. Ambato: UTA.
- ESTEVAN, A. y. (1996). *Hacia la reconversión ecológica del transporte*. Madrid.
- FERNÁNDEZ, A. (1987). *Dirección Dinámica*.
- FERNÁNDEZ, E. (2010). *Movilidad, Concepto en auge*. Recuperado el 06 de 12 de 2013, de Ideal Comunicación Digital SL Unipersonal.
- FONSECA, J. (2012). Recuperado el 15 de Octubre de 2013, de http://congresointernacional.uniandes.edu.ec/congreso2012/images/publicaciones/CE_14.pdf.
- FUENTES, R. (1960). *Importancia económica y social de los transportes*. México: Revista SCOP.
- GÓMEZ, D. (2002). *Ordenación territorial, Mundi- Prensa*. Madrid.
- GUTIÉRREZ, J. (1992). *La ciudad y la Organización Regional. Cuadernos de estudio*. Madrid: CINCEL.
- <http://www.itecce.edu.mx/archivos/LACE/TRANSPORTACION.INTERNACIONAL.pdf>. (s.f).
- IDAE., I. p. (2006). *Guía práctica para la elaboración e implantación de Planes de movilidad urbana sostenible*. Madrid.
- IRACHETA, X. (1997). *Planeación y desarrollo. Una visión de futuro*. México, D. F.

- ISAZA, J. (2008). *Conurbación y desarrollo sustentable: Una estrategia de intervención para la integración regional*. Bogotá: Repositorio de la Pontificia Universidad Javeriana.
- MANHEIM, M. (1979). *Fundamentos y Análisis de los Sistemas de Transporte*. MIT press.
- Manual de Buenas Prácticas. (s.f.). *Diseño de Planes Estratégicos*. Recuperado el 25 de Agosto de 2013, de http://www.aprocom.org/axis/pdf_planes/manual_parte1.pdf
- Manual de buenas prácticas: Diseños de Planes Estratégicos. (s.f.). *Elaboración de un plan estratégico*. Recuperado el 18 de Septiembre de 2013, de http://www.aprocom.org/axis/pdf_planes/manual_parte1.pdf
- MTOP, S. d. (Septiembre de 2013). Estado de la Red Vial Estatal. Quito, Ecuador.
- ORTÚZAR, J. y otros. (2001). *Modelos de Demanda de Transporte*. Madrid.
- PEP. (2004). *Estrategia Integral de Desarrollo, EID Ambato 2020*. Ambato.
- PEP, (. E. (2004). *Estrategia Integral de Desarrollo, EID Ambato 2020*. Ambato.
- POZUETA, J. (2005). *Situación y perspectivas de la movilidad en las ciudades. Visión general y el caso de Madrid*. Madrid: Cuadernos de Investigación Urbanística 45.
- SANTOS, L. y otros. (2008). *Ciudades con atributos: Conectividad, Accesibilidad y Movilidad*. Valladolid, España.
- SEGARRA, F. (2013). *Plan de Ordenación Territorial del Cantón Arenillas*. Cuenca: Repositorio U. Cuenca.
- SOTOMAYOR, P. (2013). <http://www.partealta.ec/component/content/article/15761-ordenamiento-territorial>. Recuperado el Septiembre de 2013
- YÚDICE, G. (2002). *El recurso de la cultura. Usos de la cultura en la era global*. Nueva York.

ANEXOS



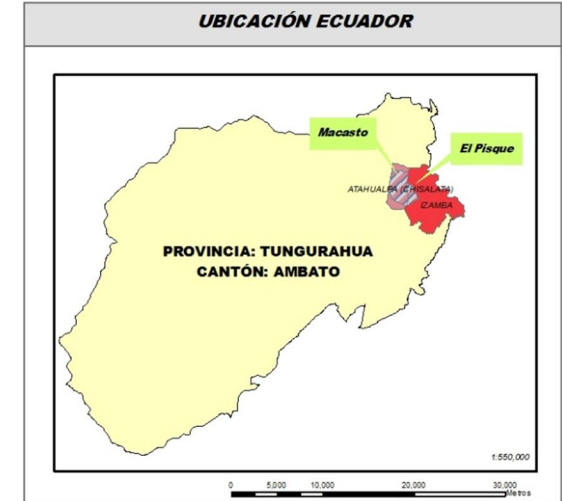
LEYENDA TEMATICA

IDENTIFICACION DE PARROQUIAS

- VIA ARTERIAL
- VIA COLECTORA
- VIA RAPIDA

PARROQUIAS_INEC

- ATAHUALPA (CHISALATA)
- IZAMBA



SIMBOLOGIA

- Vías
- Ambato 1:5.000



ESCALA GRAFICA

1:38,000

0 250 500 1,000 1,500 Metros

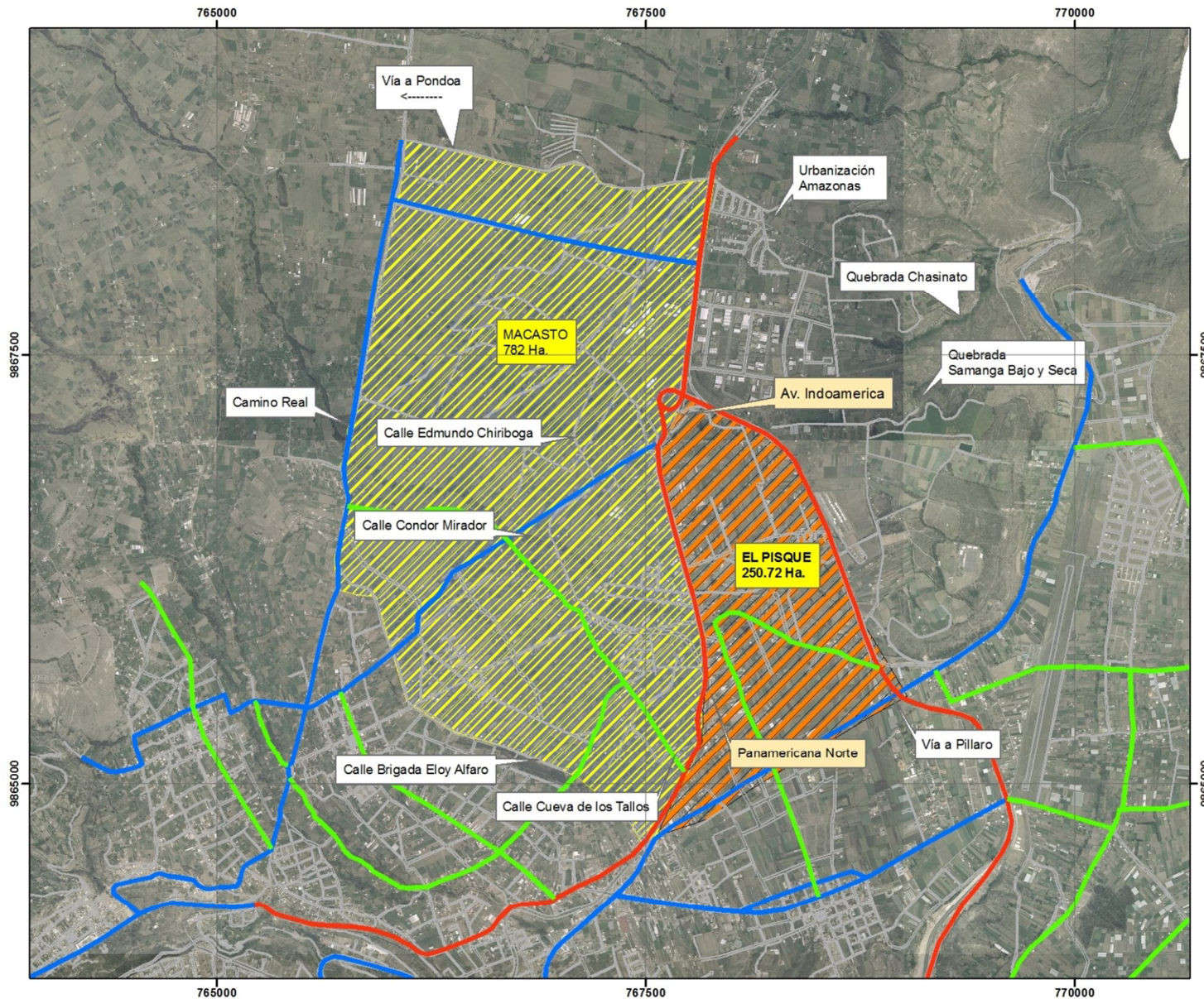
Proyección Cartográfica UTM
Datum WGS - 84
Zona 17 sur

MAESTRÍA EN DESARROLLO REGIONAL Y PLANIFICACIÓN TERRITORIAL

PROYECTO:
TESIS : SISTEMA DE CONECTIVIDAD Y NORMATIVA PARA LOS SECTORES DE MACASTO Y EL PISQUE Y SUS PROPUESTAS COMO APORTE AL ORDENAMIENTO TERRITORIAL EN EL CANTÓN AMBATO

MAPA DE IDENTIFICACIÓN DE PARROQUIAS DEL PROYECTO

ESCALA DE TRABAJO: 1:1.000	FECHA: Junio - 2013
	LAMINAS: 1
REALIZADO POR: Arq. Patricia Mora Urrutia	FUENTE: Cartografía Municipio de Ambato Cartas topograficas IGM Ortofotografía a 1:5000 IGM servicio WMS

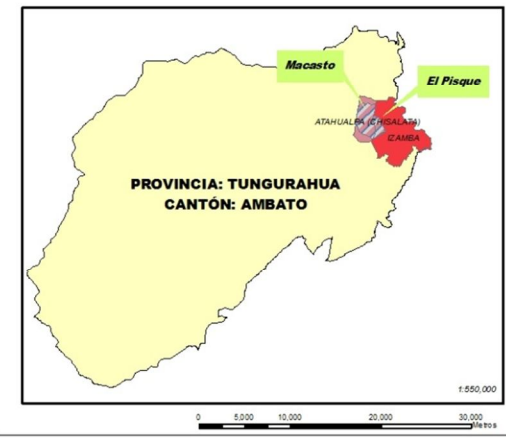


LEYENDA TEMATICA

LÍMITE DE LAS ÁREAS DEL PROYECTO


-  VIA ARTERIAL
-  VIA COLECTORA
-  VIA RAPIDA
-  Zona El Pisque
-  Zona Mascatos

UBICACIÓN ECUADOR



SIMBOLOGIA

 Vias

 Ambato 1:5.000



ESCALA GRAFICA

1:24,000

0 250 500 1,000 Metros

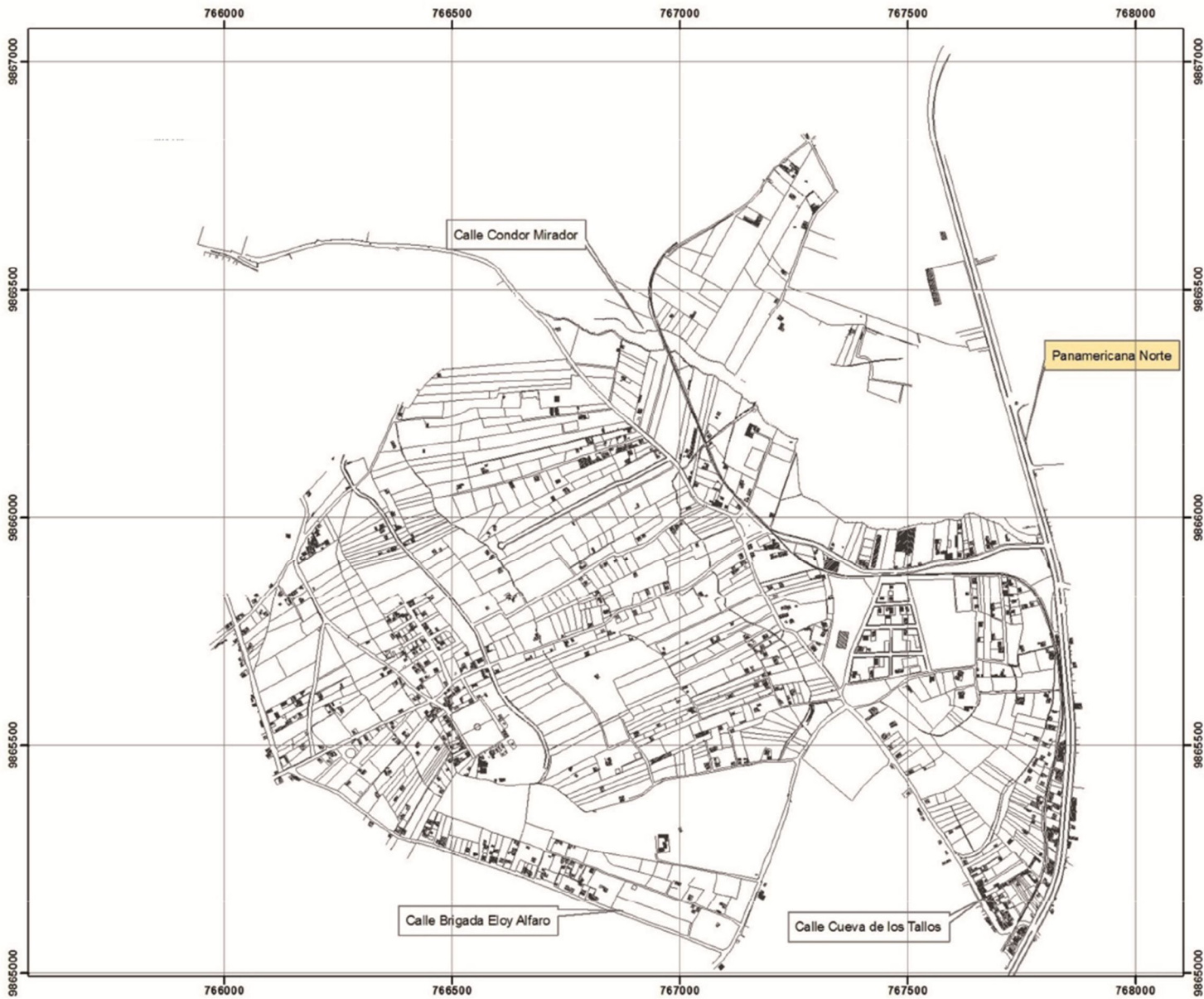
Proyección Cartográfica UTM
Datum WGS - 84
Zona 17 sur

MAESTRÍA EN DESARROLLO REGIONAL Y PLANIFICACIÓN TERRITORIAL



PROYECTO:
TESIS : SISTEMA DE CONECTIVIDAD Y NORMATIVA PARA LOS SECTORES DE MACASTO Y EL PISQUE Y SUS PROPUESTAS COMO APORTE AL ORDENAMIENTO TERRITORIAL EN EL CANTÓN AMBATO

MAPA UBICACIÓN DE LAS ÁREAS DEL PROYECTO MACASTO Y EL PISQUE -VIAS PRINCIPALES

ESCALA DE TRABAJO: 1:1000	FECHA: Junio - 2013
	LAMINAS: 2
REALIZADO POR: Arq. Patricia Mora Urrutú	FUENTE: Cartografía Municipio de Ambato Cartas topograficas IGM Ortofotografía a 1:5000 IGM servicio WMS

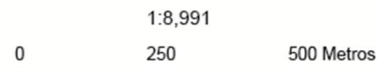


SIMBOLOGIA

-  LOTES
-  VIAS EXISTENTES



ESCALA GRAFICA

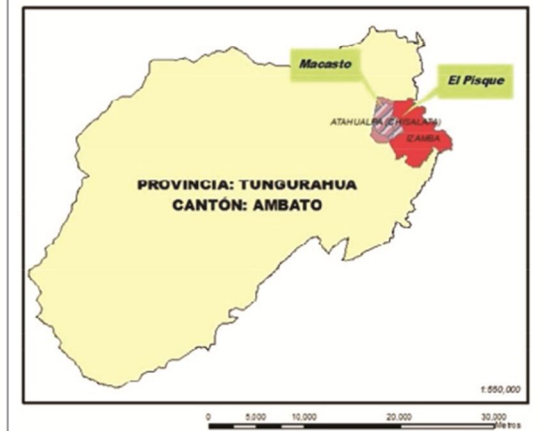


Proyección Cartográfica UTM
Datum WGS - 84
Zona 17 sur

LEYENDA TEMATICA

ZONAS DEL PROYECTO

UBICACION ECUADOR



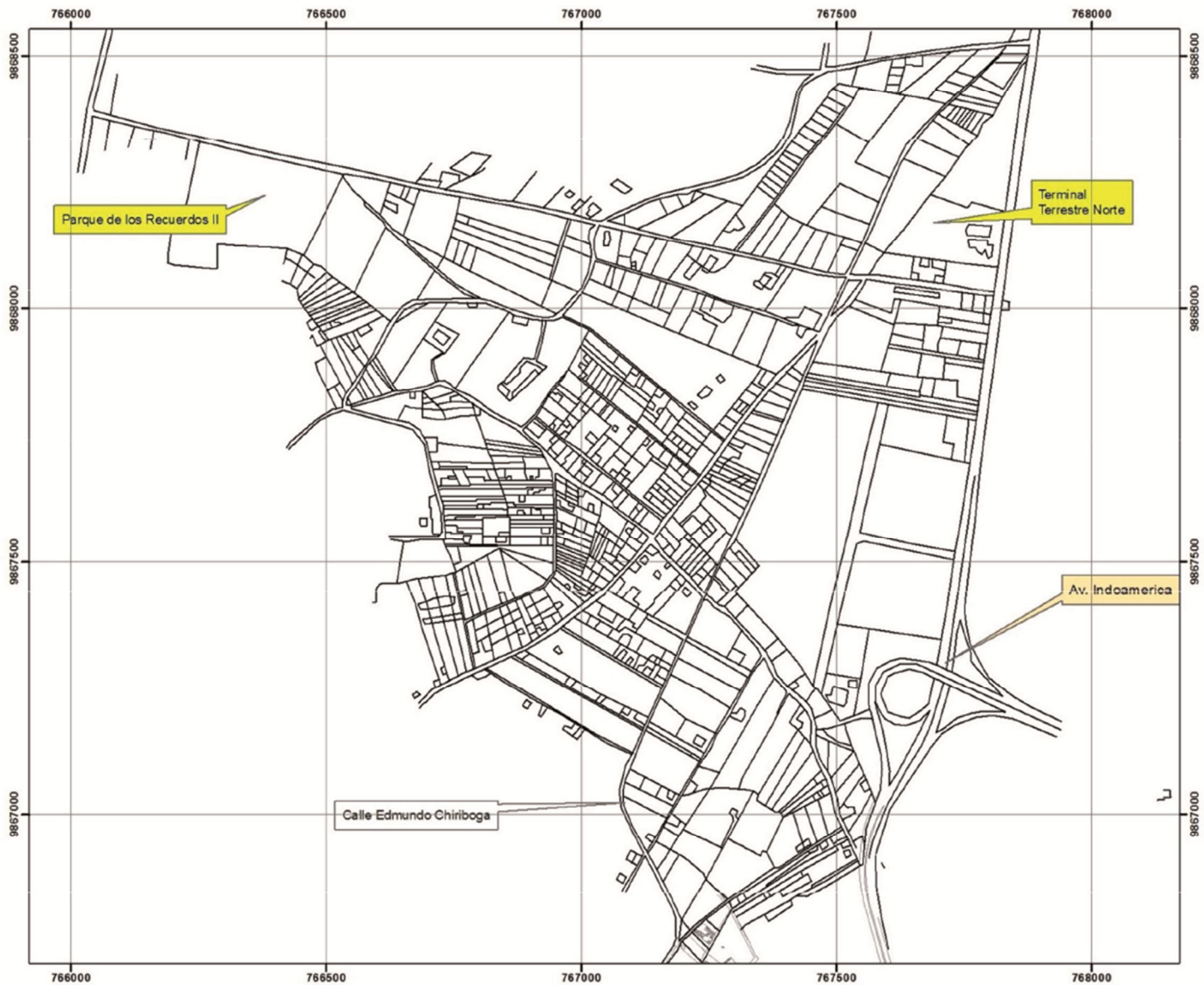
MAESTRÍA EN DESARROLLO REGIONAL Y
PLANIFICACIÓN TERRITORIAL



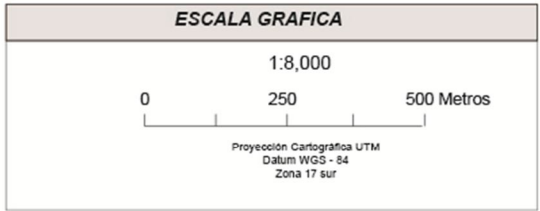
PROYECTO:
TESIS: SISTEMA DE CONECTIVIDAD Y NORMATIVA PARA LOS SECTORES DE
MACASTO Y EL PISQUE Y SUS PROPUESTAS COMO APORTE AL
ORDENAMIENTO TERRITORIAL EN EL CANTÓN AMBATO

MAPA LEVANTAMIENTO MACASTO I

ESCALA DE TRABAJO: 1:1000	FECHA: Junio - 2013
REALIZADO POR: Ara. Patricia More Urrutia	LAMINA: 3
	FUENTE: Cartografía Municipio de Ambato Cartas topográficas IGN Ortofotografía a 1:5000 IGN/ servicio WWS



SIMBOLOGIA	
	LOTES
	VIAS EXISTENTES



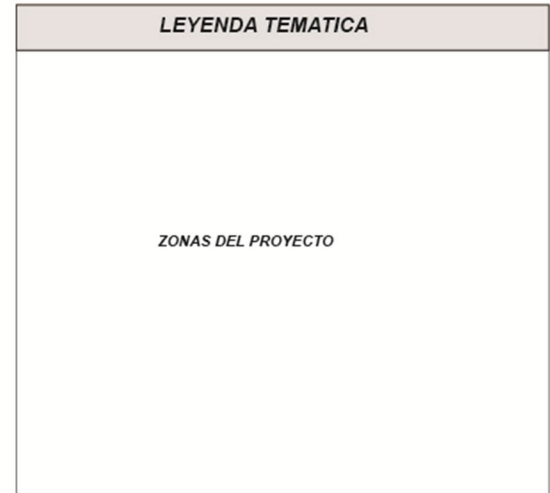
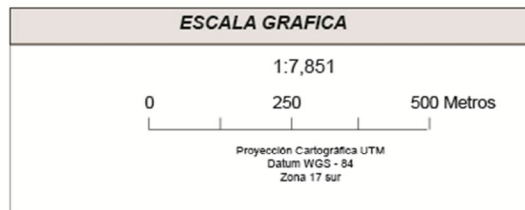
LEYENDA TEMATICA
ZONAS DEL PROYECTO



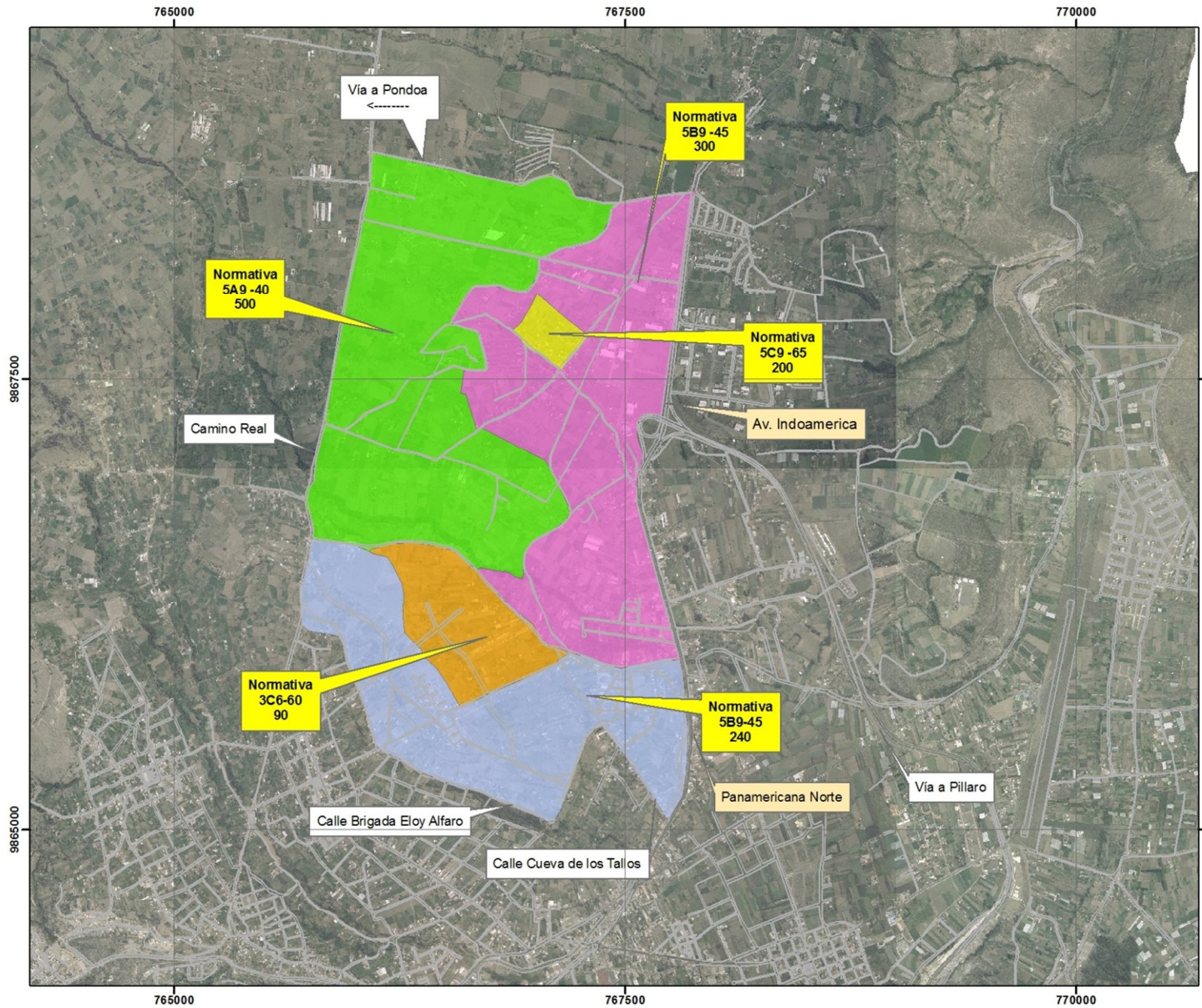
MAESTRÍA EN DESARROLLO REGIONAL Y PLANIFICACIÓN TERRITORIAL		
PROYECTO: TESIS: SISTEMA DE CONECTIVIDAD Y NORMATIVA PARA LOS SECTORES DE MACASTO Y EL PISQUE Y SUS PROPUESTAS COMO APORTE AL ORDENAMIENTO TERRITORIAL EN EL CANTÓN AMBATO		
MAPA LEVANTAMIENTO MACASTO II		
ESCALA DE TRABAJO: 1 : 1000	FECHA: Junio - 2013	
	LÁMINA: 4	
REALIZADO POR: Arq. Patricia Mora Urrutia	FUENTE: Cartografía Municipio de Ambato Cartas topográficas IGM Ortofotografía a 1:5000 IGM servicio IWS	



SIMBOLOGIA	
	LOTES
	VIAS EXISTENTES



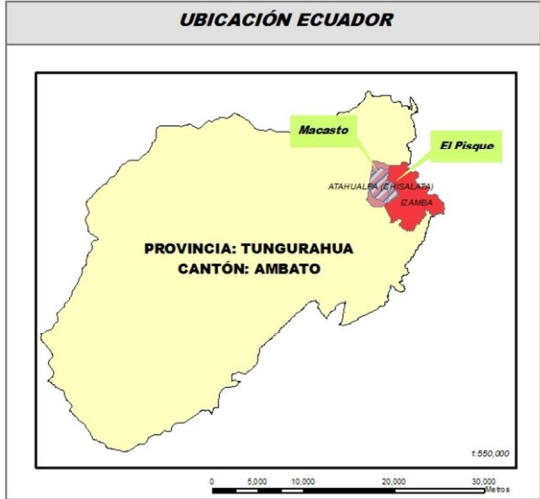
MAESTRÍA EN DESARROLLO REGIONAL Y PLANIFICACIÓN TERRITORIAL	
PROYECTO: TESIS: SISTEMA DE CONECTIVIDAD Y NORMATIVA PARA LOS SECTORES DE MACASTO Y EL PISQUE Y SUS PROPUESTAS COMO APORTE AL ORDENAMIENTO TERRITORIAL EN EL CANTÓN AMBATO	
MAPA LEVANTAMIENTO EL PISQUE	
ESCALA DE TRABAJO: 1 : 1000	FECHA: Junio - 2013
	LAMINA: 6
REALIZADO POR: Ara. Patricia Mora Urzúa	FUENTE: Cartografía Municipio de Ambato Cartas topográficas IGM Ortoreliefografía a 1:6000 IGM servicio WWS



LEYENDA TEMATICA

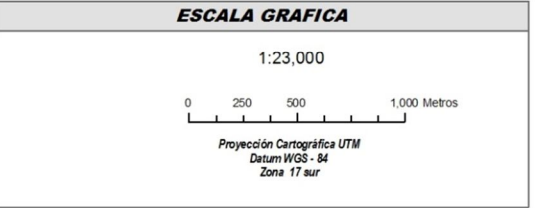
Propuesta Normativa para Macasto:

- Normativa 5B9 -45(240)
- Normativa 3C6-60(90)
- Normativa 5A9 -40(500)
- Normativa 5C9 -65(200)
- Normativa 5B9 -45(300)



SIMBOLOGIA

- Vías
- Ambato 1:5.000



MAESTRÍA EN DESARROLLO REGIONAL Y PLANIFICACIÓN TERRITORIAL



PROYECTO:
TESIS : SISTEMA DE CONECTIVIDAD Y NORMATIVA PARA LOS SECTORES DE MACASTO Y EL PISQUE Y SUS PROPUESTAS COMO APORTE AL ORDENAMIENTO TERRITORIAL EN EL CANTÓN AMBATO

MAPA DE NORMATIVA MACASTO I Y II

ESCALA DE TRABAJO: 1: 1.000	FECHA: Junio -2013
	LAMINA: 6
REALIZADO POR: Arq. Patricia Mora Urrutia	FUENTE: Cartografía Municipio de Ambato Cartas topograficas IGM Ortofotografía a 1:5000 IGM servicio WMS

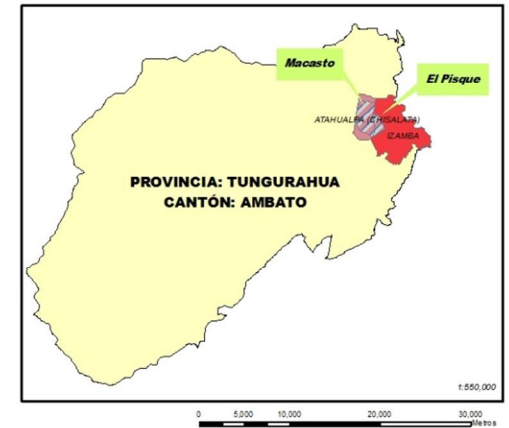


LEYENDA TEMATICA

Propuesta Normativa El Píscue

- 5A9-35 (500)
- 5B9-40 (300)

UBICACIÓN ECUADOR

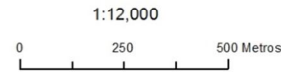


SIMBOLOGIA

- Vías
- Ambato 1:5.000



ESCALA GRAFICA



Proyección Cartográfica UTM
Datum WGS - 84
Zona 17 sur

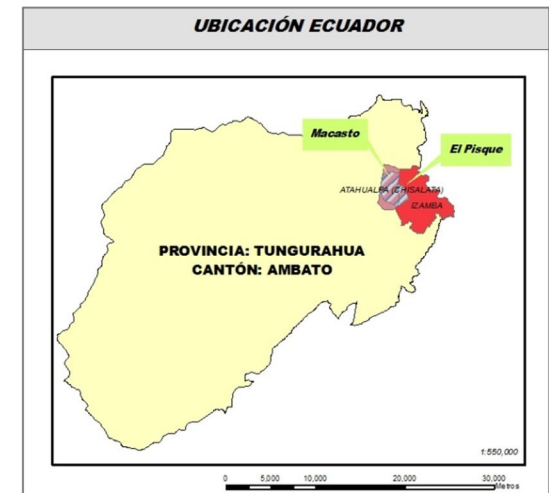
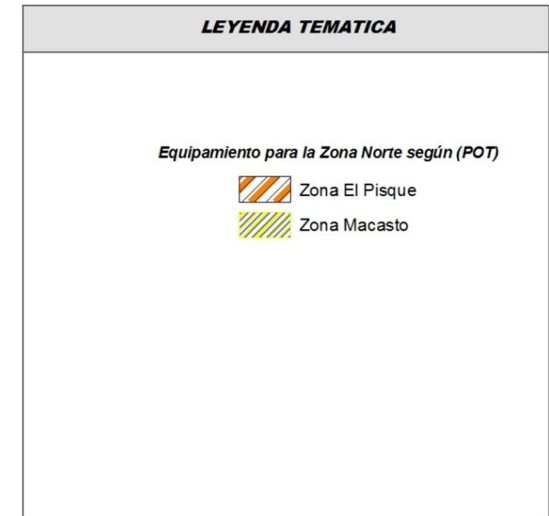
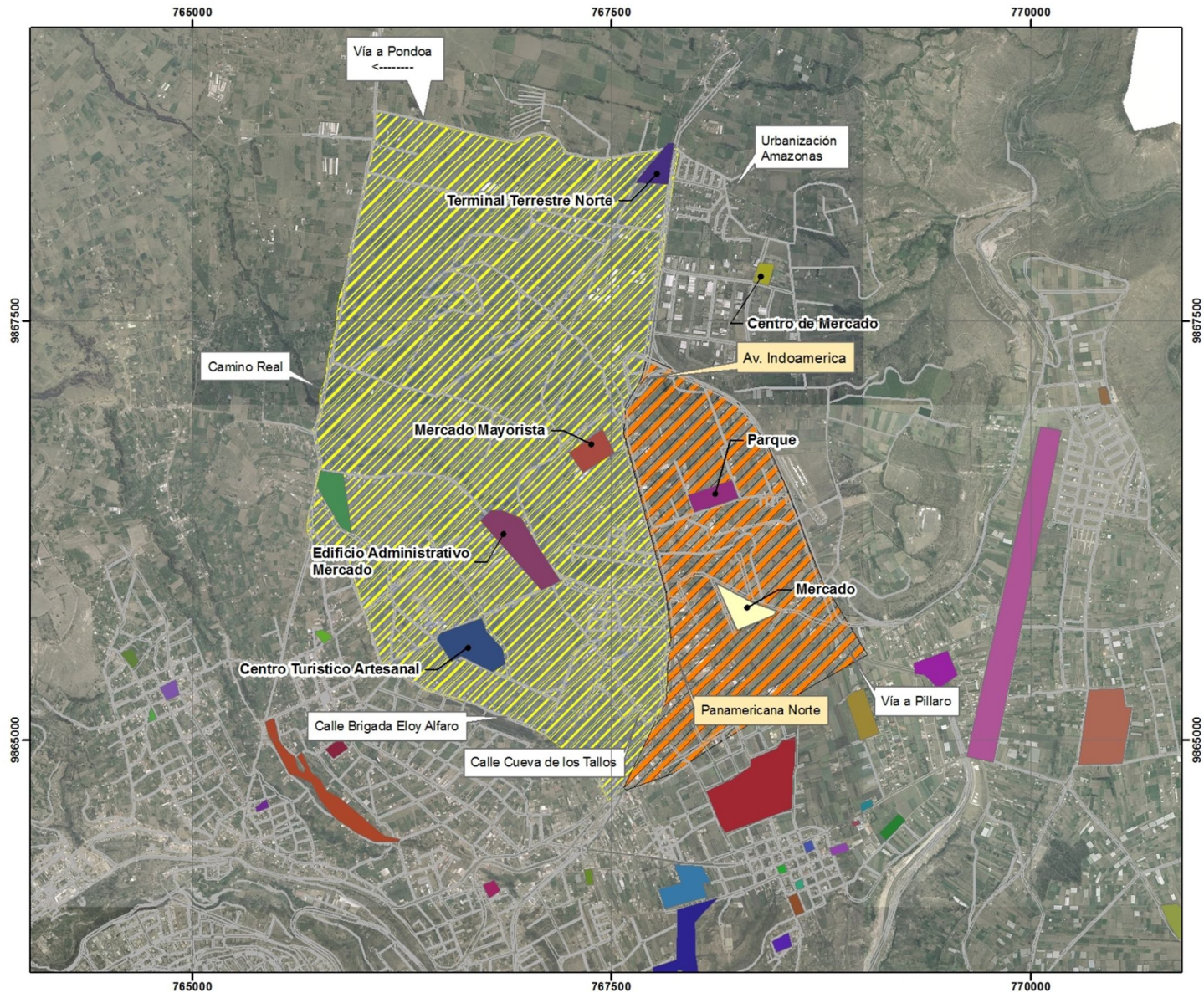
MAESTRÍA EN DESARROLLO REGIONAL Y PLANIFICACIÓN TERRITORIAL



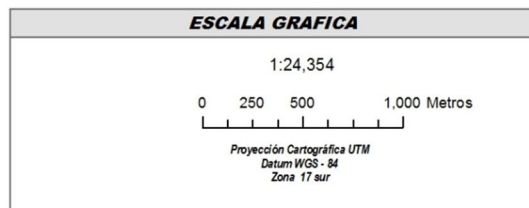
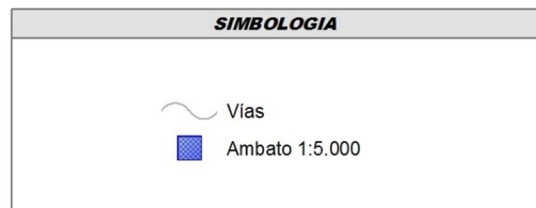
PROYECTO:
TESIS : SISTEMA DE CONECTIVIDAD Y NORMATIVA PARA LOS SECTORES DE MACASTO Y EL PISQUE Y SUS PROPUESTAS COMO APORTE AL ORDENAMIENTO TERRITORIAL EN EL CANTÓN AMBATO

MAPA DE NORMATIVA EL PISQUE

ESCALA DE TRABAJO: 1:1.000	FECHA: Junio-2013
	LAMINA S: 7
REALIZADO POR: Arq. Patricia Mora Urteaga	FUENTE: Cartografía Municipio de Ambato Cartas topograficas IGM Ortofotografía a 1:5000 IGM servicio WMS



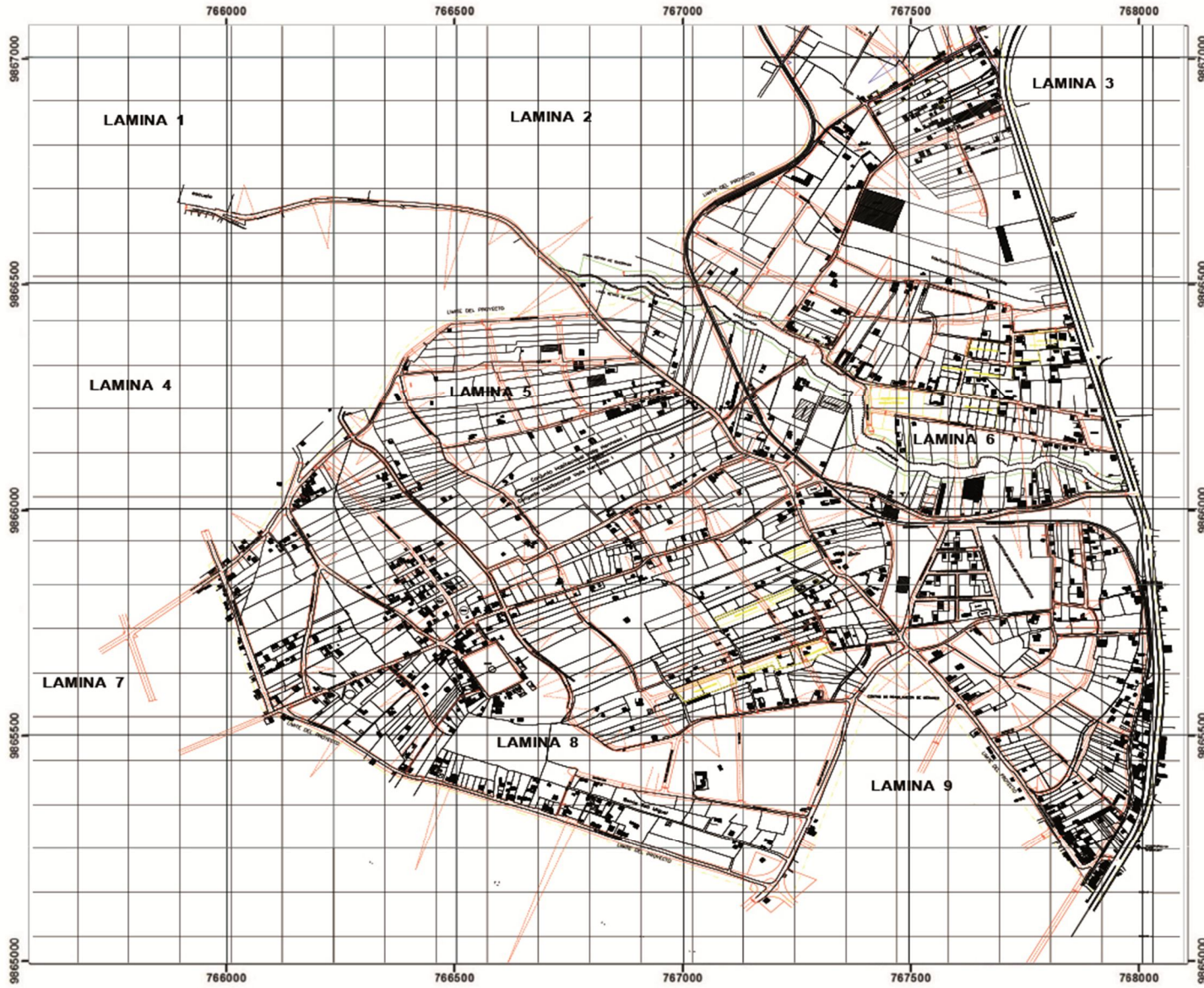
MAESTRÍA EN DESARROLLO REGIONAL Y PLANIFICACIÓN TERRITORIAL			
PROYECTO: TESIS : SISTEMA DE CONECTIVIDAD Y NORMATIVA PARA LOS SECTORES DE MACASTO Y EL PISQUE Y SUS PROPUESTAS COMO APORTE AL ORDENAMIENTO TERRITORIAL EN EL CANTÓN AMBATO			
MAPA DE EQUIPAMIENTO PARA LA ZONA NORTE SEGÚN PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL (POT)			
ESCALA DE TRABAJO:	f: 1 000	FECHA:	Junio - 2013
		LAMINAS:	8
REALIZADO POR:	Arq. Patricia Mora Urrutik	FUENTE:	Cartografía Municipio de Ambato Cartas topograficas IGM Ortofotografía a 1:5000 IGM servicio WMS



PLANOS DE PROPUESTA

SECTORES

MACASTO - EL PISQUE



SIMBOLOGIA

 **PROPUESTA VIAL**
 **ESTADO ACTUAL**



ESCALA GRAFICA

1:8,991

0 250 500 Metros

Proyección Cartográfica UTM
Datum WGS - 84
Zona 17 sur

LEYENDA TEMATICA

MACASTO I

UBICACION ECUADOR



Macasto
 El Pisque
 ATAHUALPA
PROVINCIA: TUNGURAHUA
CANTON: AMBATO

1:550,000

0 5,000 10,000 20,000 30,000 Metros

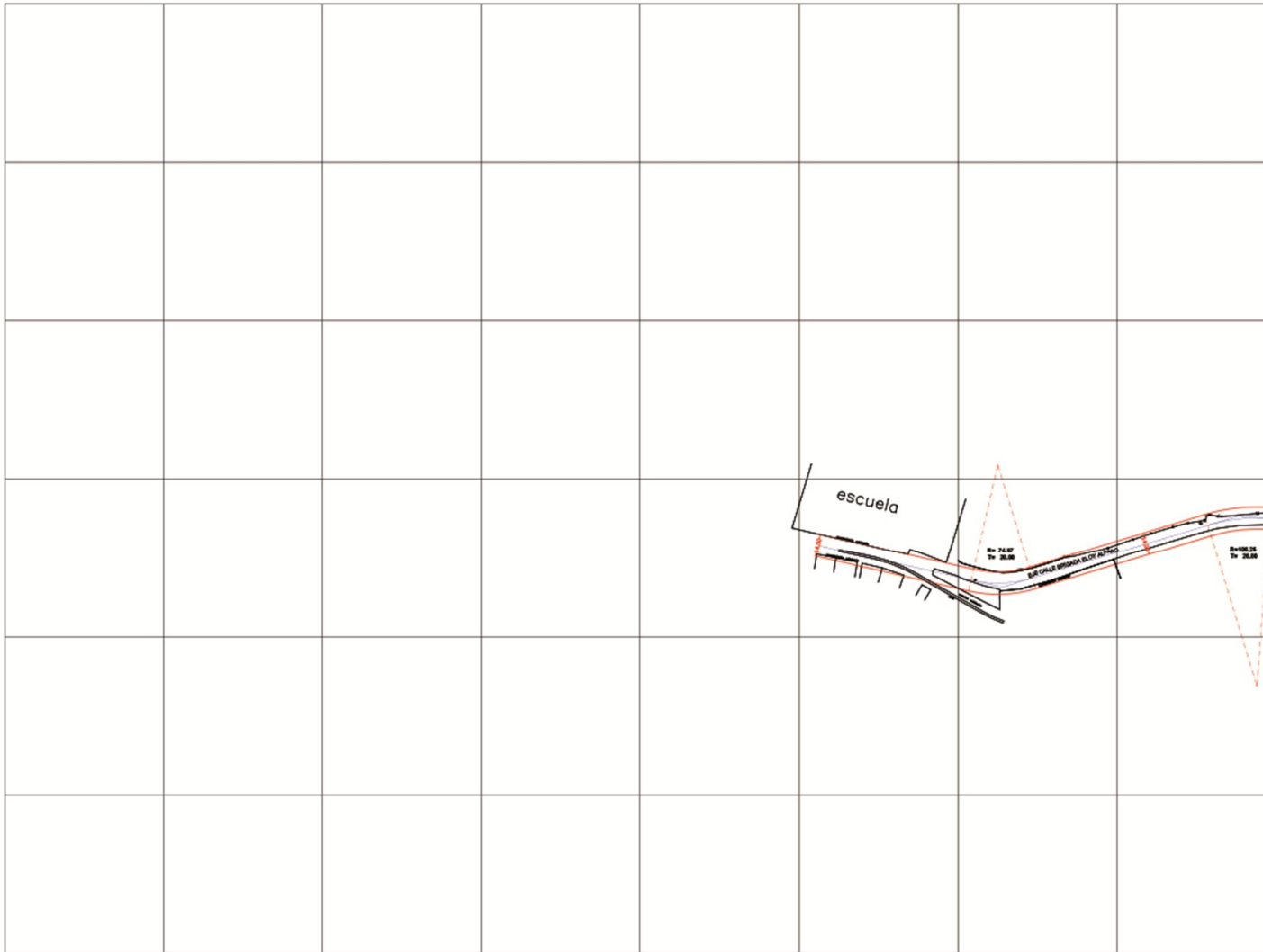
MAESTRÍA EN DESARROLLO REGIONAL Y PLANIFICACIÓN TERRITORIAL



PROYECTO:
TESIS: SISTEMA DE CONECTIVIDAD Y NORMATIVA PARA LOS SECTORES DE MACASTO Y EL PISQUE Y SUS PROPUESTAS COMO APOORTE AL ORDENAMIENTO TERRITORIAL EN EL CANTÓN AMBATO PROYECTO

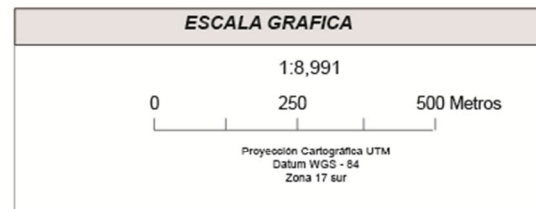
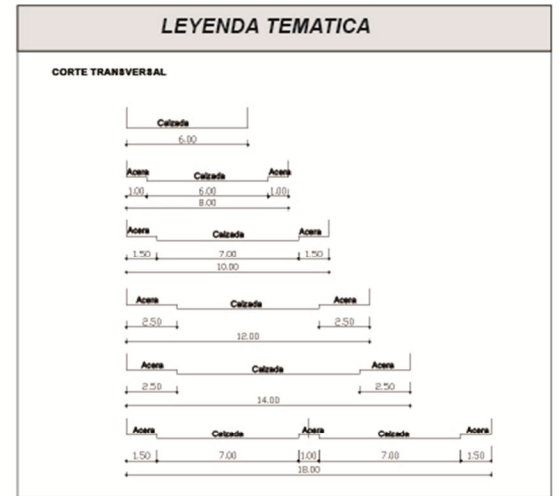
MAPA PROPUESTA VIAL MACASTO I

ESCALA DE TRABAJO: 1 : 1000	FECHA: Junio - 2013
	LAMINA: 9
REALIZADO POR: Arq. Patricia Mora Urute	FUENTE: Cartografía Municipio de Ambato Cartas topográficas IGM Ortofotografía a 1:6000 IGM servicio WWS

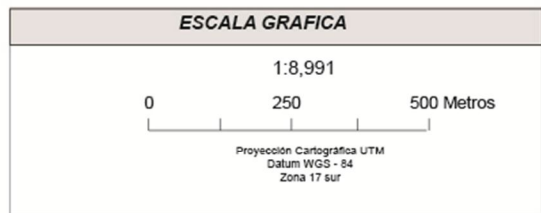
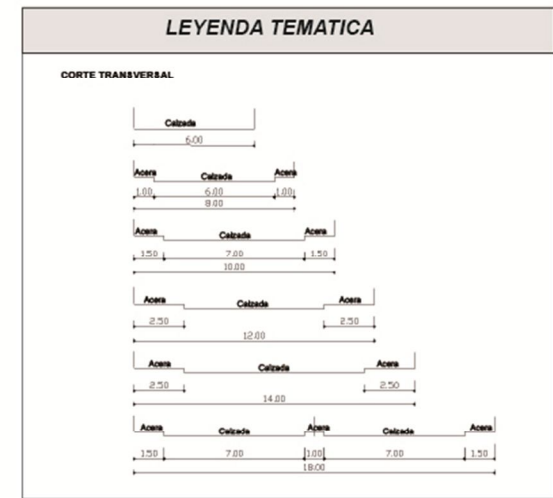
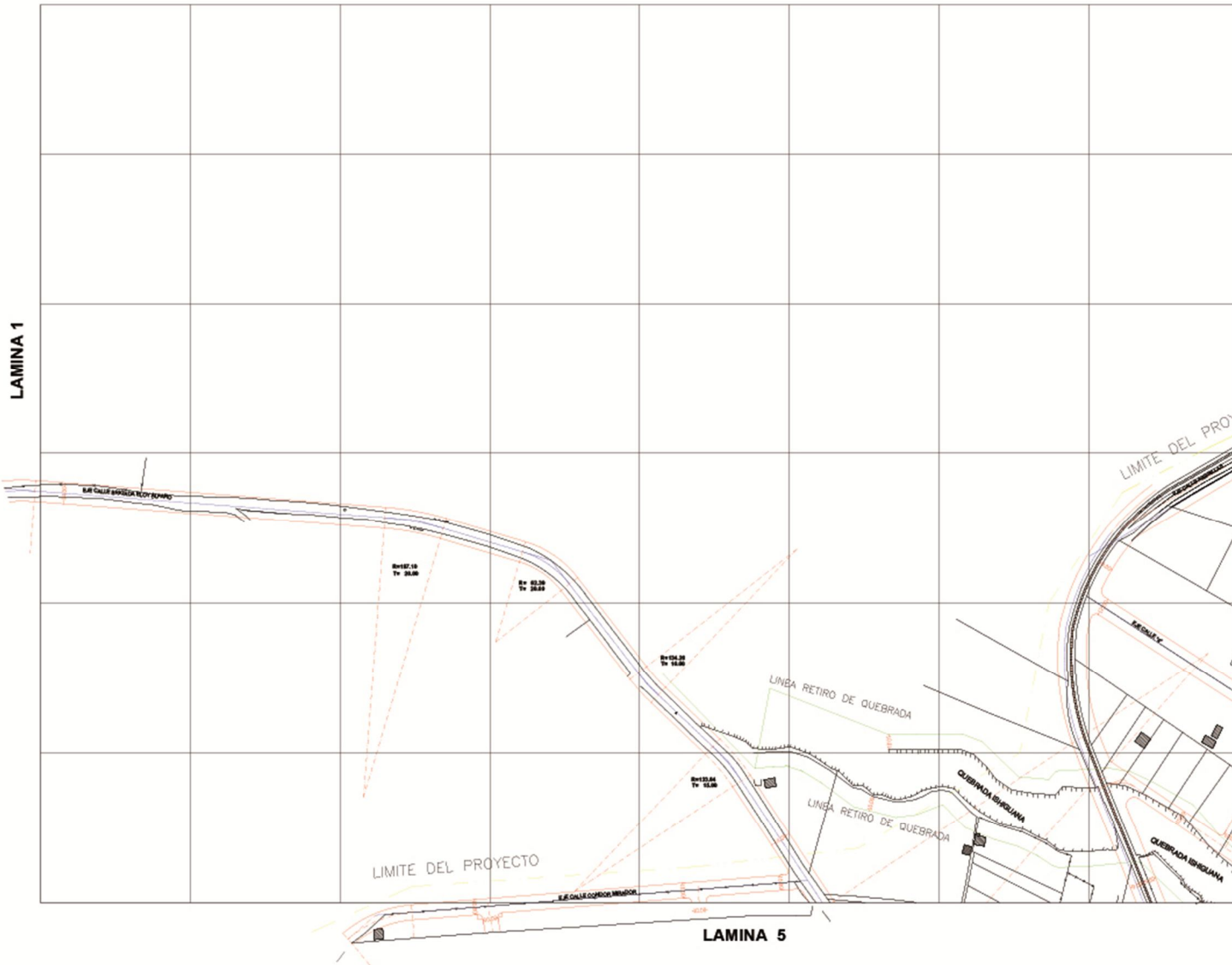


LAMINA 4

LAMINA 2



MAESTRÍA EN DESARROLLO REGIONAL Y PLANIFICACIÓN TERRITORIAL		
PROYECTO: TESIS: SISTEMA DE CONECTIVIDAD Y NORMATIVA PARA LOS SECTORES DE MACASTO Y EL PISQUE Y SUS PROPUESTAS COMO APORTE AL ORDENAMIENTO TERRITORIAL EN EL CANTÓN AMBATO		
PLANO CUADRICULA PROPUESTA VIAL GENERAL DIMENSIONADA DE MACASTO I		
ESCALA DE TRABAJO: 1 : 1000	FECHA: Junio - 2013	LAMINA: 10
REALIZADO POR: Ara. Patricia More Utrúa	FUENTE: Cartografía Municipio de Ambato Cartas topográficas X311 Ortofotografía a 1:5000 IGM servicio WGS	



MAESTRÍA EN DESARROLLO REGIONAL Y PLANIFICACIÓN TERRITORIAL

PROYECTO:
TESIS: SISTEMA DE CONECTIVIDAD Y NORMATIVA PARA LOS SECTORES DE MACASTO Y EL PISQUE Y SUS PROPUESTAS COMO APORTE AL ORDENAMIENTO TERRITORIAL EN EL CANTÓN AMBATO

PLANO CUADRÍCULA PROPUESTA VIAL GENERAL DIMENSIONADA DE MACASTO I



ESCALA DE TRABAJO:	1 : 1000	FECHA:	Junio - 2013
REALIZADO POR:	Arq. Patricia Mora Urzúa	LAMINA:	11
		FUENTE:	Cartografía Municipio de Ambato Cartas topográficas IGM Ortofotografía a 1:5000 IGM servicio WWVS

LAMINA 2



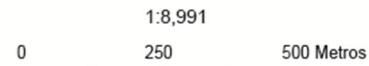
LAMINA 6

SIMBOLOGIA

-  PROPUESTA VIAL
-  ESTADO ACTUAL



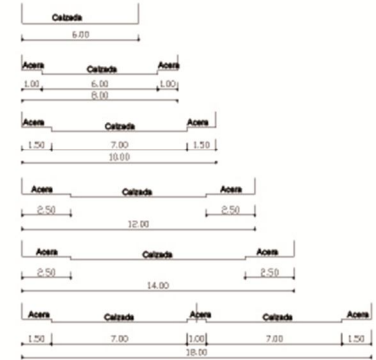
ESCALA GRAFICA



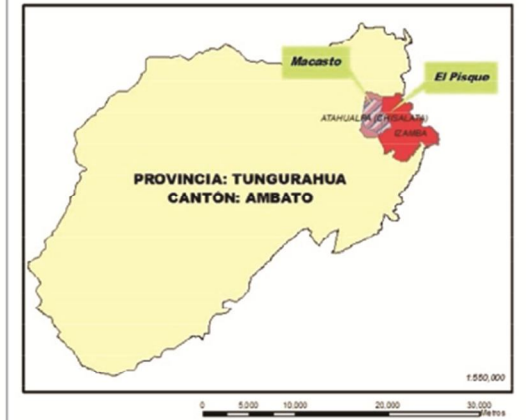
Proyección Cartográfica UTM
Datum WGS - 84
Zona 17 sur

LEYENDA TEMATICA

CORTE TRANSVERSAL



UBICACION ECUADOR



MAESTRÍA EN DESARROLLO REGIONAL Y PLANIFICACIÓN TERRITORIAL



PROYECTO:
TESIS: SISTEMA DE CONECTIVIDAD Y NORMATIVA PARA LOS SECTORES DE MACASTO Y EL PISQUE Y SUS PROPUESTAS COMO APORTE AL ORDENAMIENTO TERRITORIAL EN EL CANTÓN AMBATO

PLANO CUADRÍCULA PROPUESTA VIAL GENERAL DIMENSIONADA DE MACASTO I

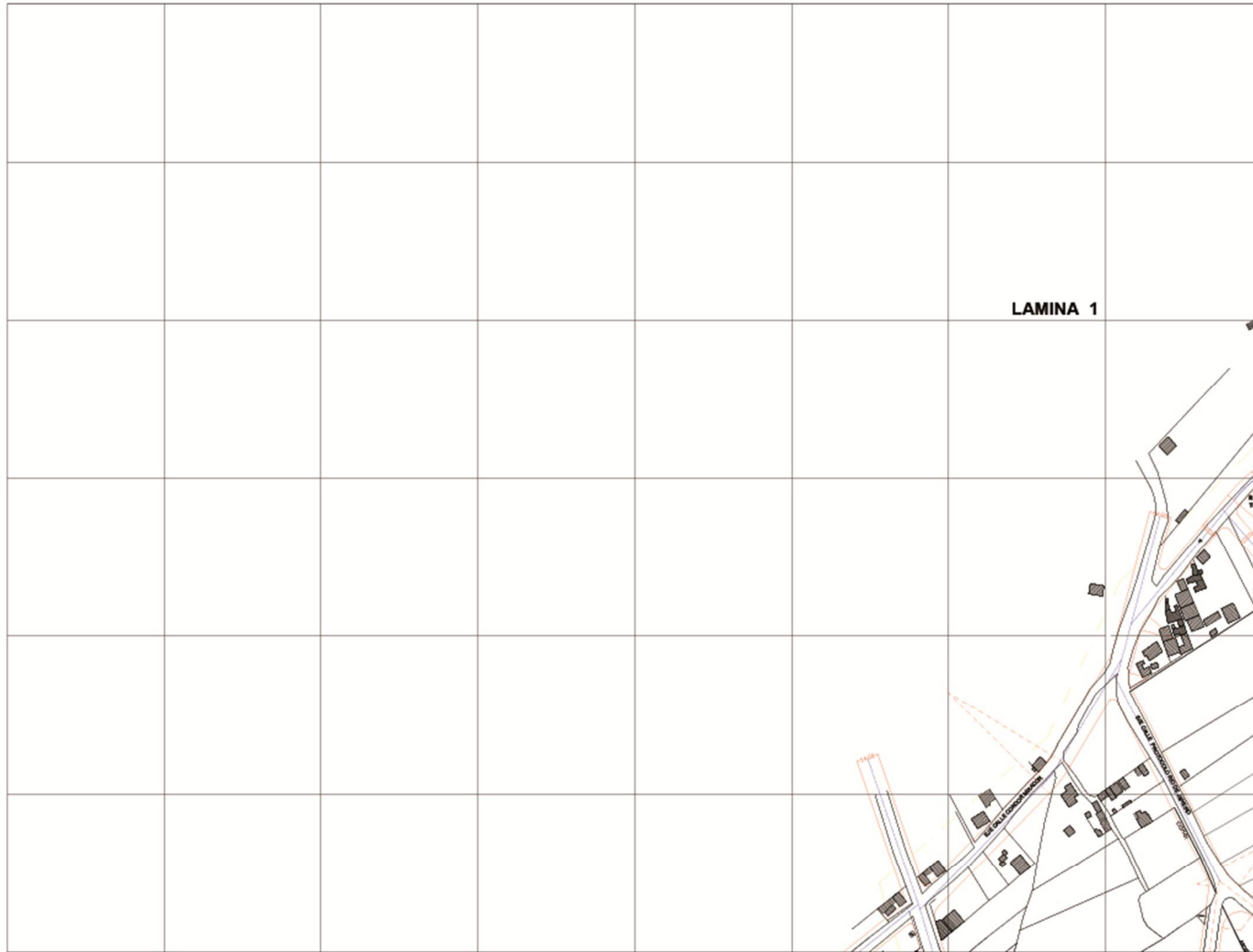
ESCALA DE TRABAJO: 1:1.000

FECHA: Junio - 2013

LAMINA: 12

REALIZADO POR:
Arq. Patricia Mora Urribe

FUENTE:
Cartografía Municipio de Ambato
Cartas topográficas IGM
Ortofotografía a 1:6000 IGM servicio IWS

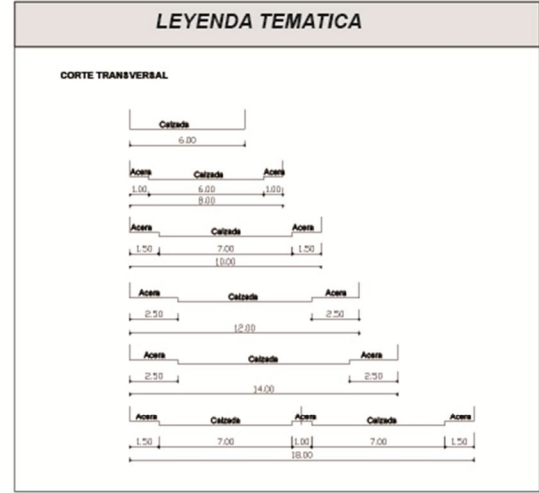
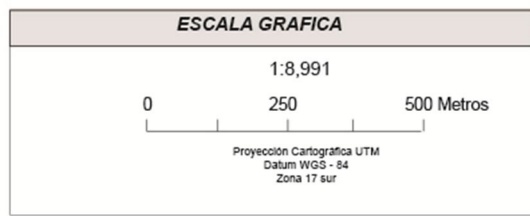


LAMINA 7

LAMINA 5

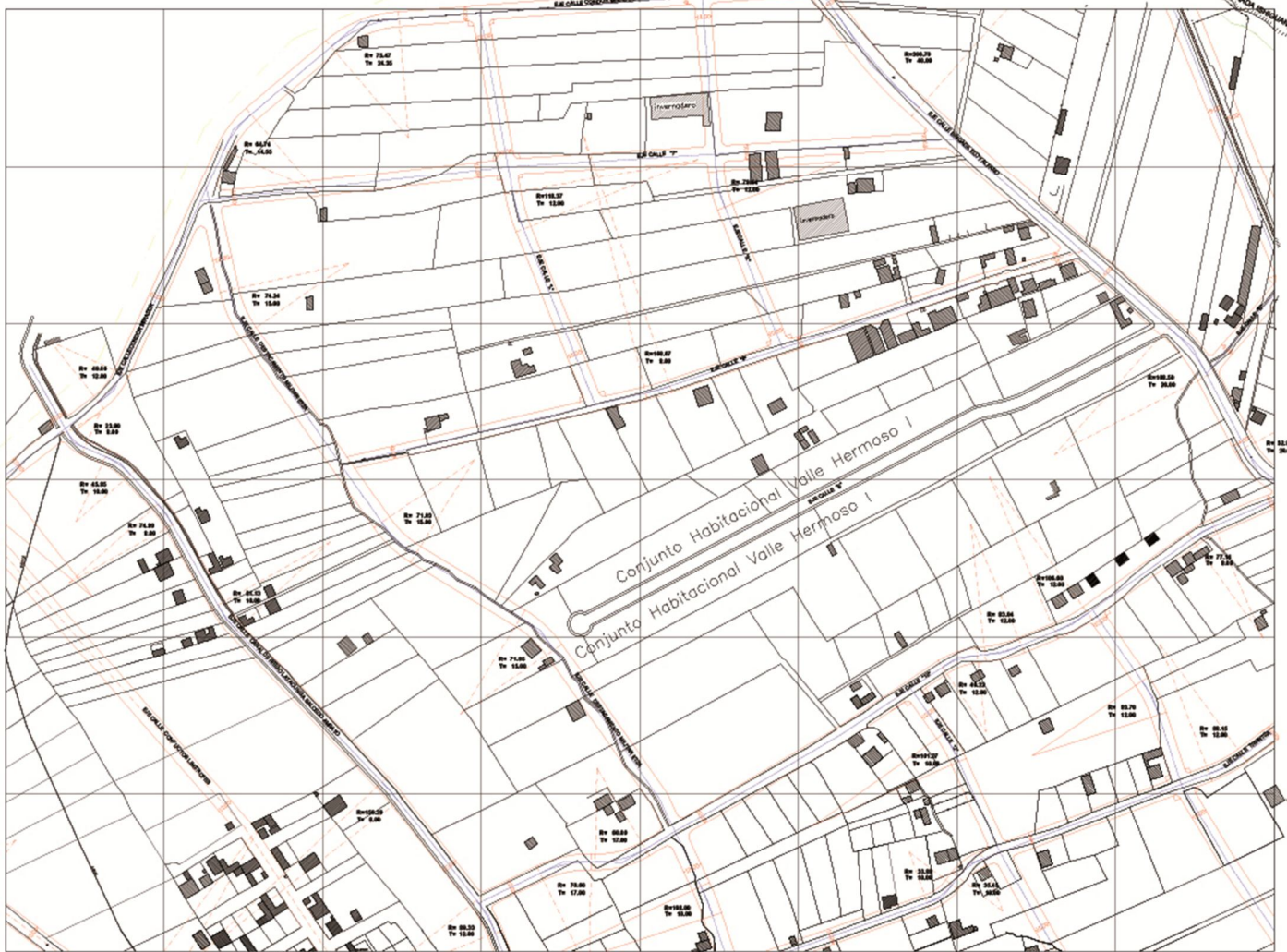
LAMINA 1

SIMBOLOGIA	
	PROPUESTA VIAL
	ESTADO ACTUAL



MAESTRÍA EN DESARROLLO REGIONAL Y PLANIFICACIÓN TERRITORIAL			
PROYECTO: TESIS: SISTEMA DE CONECTIVIDAD Y NORMATIVA PARA LOS SECTORES DE MACASTO Y EL PISQUE Y SUS PROPUESTAS COMO APORTE AL ORDENAMIENTO TERRITORIAL EN EL CANTÓN AMBATO			
PLANO CUADRÍCULA PROPUESTA VIAL GENERAL DIMENSIONADA DE MACASTO I			
ESCALA DE TRABAJO:	1: 1.000	FECHA:	Junio - 2013
		LAMINA:	13
REALIZADO POR:	Arq. Patricia Mora Umitta	FUENTE:	Cartografía Municipio de Ambato Cartas topográficas SIGM Ortofotografía a 1:6500 IGM servicio WWS

LAMINA 2 LIMITE DEL PROYECTO

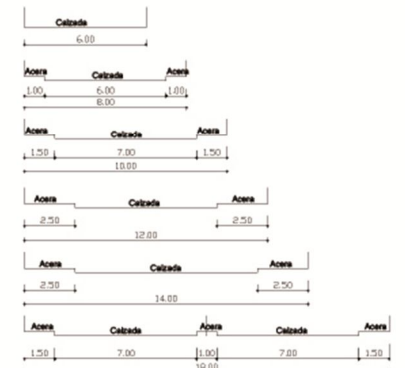


LAMINA 4

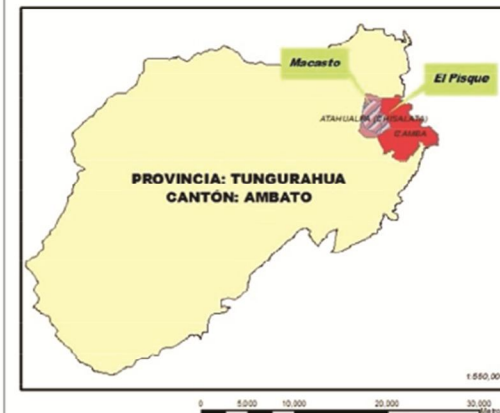
LAMINA 6

LEYENDA TEMATICA



CORTE TRANSVERSAL



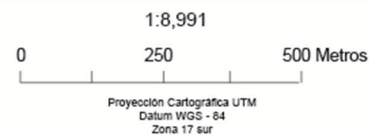
UBICACION ECUADOR



SIMBOLOGIA

-  PROPUESTA VIAL
-  ESTADO ACTUAL

ESCALA GRAFICA



MAESTRÍA EN DESARROLLO REGIONAL Y PLANIFICACIÓN TERRITORIAL



PROYECTO:
TESIS: SISTEMA DE CONECTIVIDAD Y NORMATIVA PARA LOS SECTORES DE MACASTO Y EL PISQUE Y SUS PROPUESTAS COMO APORTE AL ORDENAMIENTO TERRITORIAL EN EL CANTÓN AMBATO

PLANO CUADRÍCULA PROPUESTA VIAL GENERAL DIMENSIONADA DE MACASTO I

ESCALA DE TRABAJO: 1 : 1000

FECHA: Junio - 2013

LAMINA: 14

REALIZADO POR:
Arq. Patricia Mora Urrutia

FUENTE:
Cartografía Municipio de Ambato
Cartas topográficas IGM
Ortofotografía a 1:6000 IGM servicio WWVS



LAMINA 5

LAMINA 3



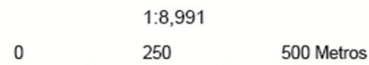
LAMINA 9

SIMBOLOGIA

-  PROPUESTA VIAL
-  ESTADO ACTUAL



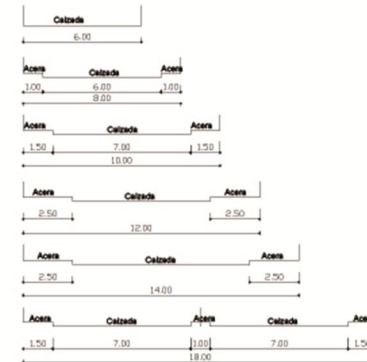
ESCALA GRAFICA



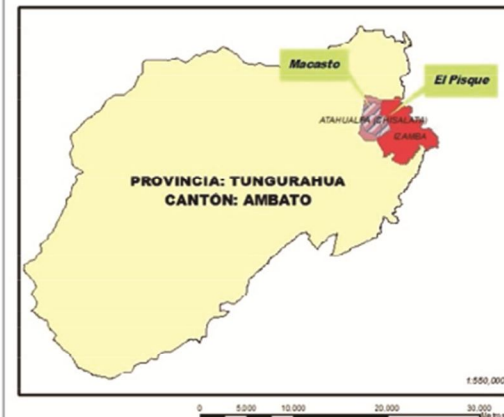
Proyección Cartográfica UTM
Datum WGS - 84
Zona 17 sur

LEYENDA TEMATICA

CORTE TRANSVERSAL



UBICACION ECUADOR



MAESTRÍA EN DESARROLLO REGIONAL Y PLANIFICACIÓN TERRITORIAL



PROYECTO:
TESIS: SISTEMA DE CONECTIVIDAD Y NORMATIVA PARA LOS SECTORES DE MACASTO Y EL PISQUE Y SUS PROPUESTAS COMO APORTE AL ORDENAMIENTO TERRITORIAL EN EL CANTÓN AMBATO

PLANO CUADRICULA PROPUESTA VIAL GENERAL DIMENSIONADA DE MACASTO I

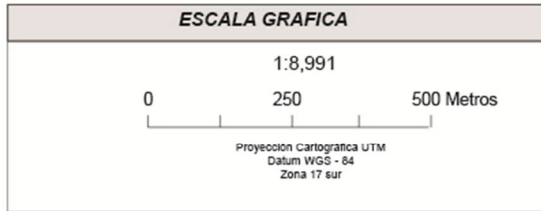
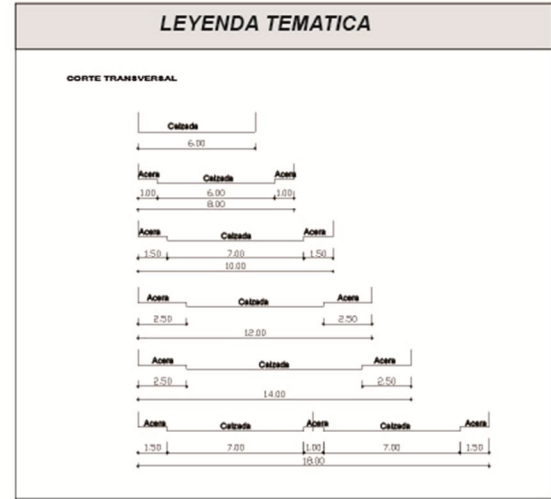
ESCALA DE TRABAJO: 1 : 1000

FECHA: Junio - 2013

LAMINA: 16

REALIZADO POR:
Arq. Patricia More Utrilla

FUENTE:
Cartografía Municipio de Ambato
Cartas topográficas IGN
Ortofotografía a 1:5000 IGN servicio WWS



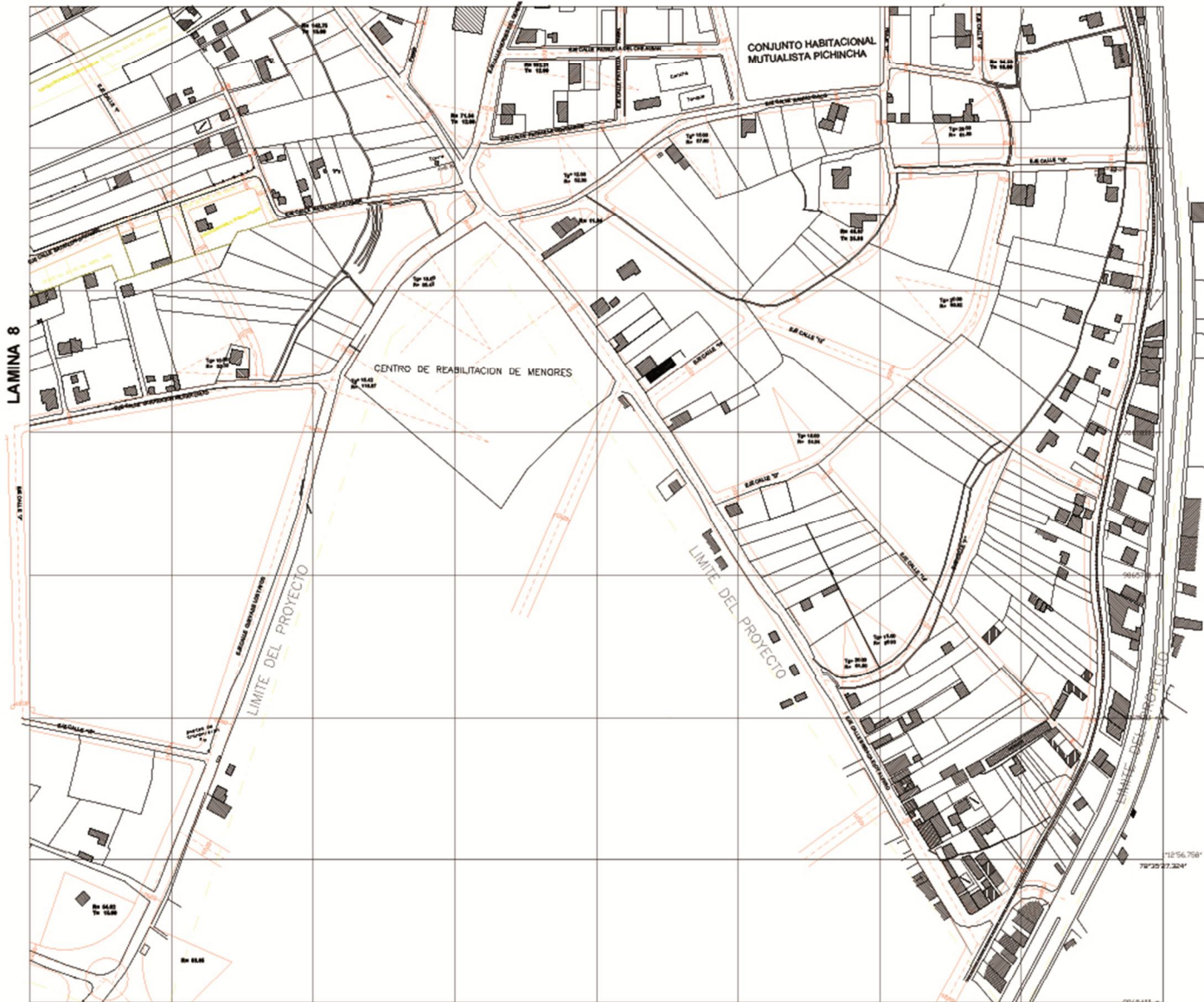
MAESTRÍA EN DESARROLLO REGIONAL Y PLANIFICACIÓN TERRITORIAL

PROYECTO:
TESIS: SISTEMA DE CONECTIVIDAD Y NORMATIVA PARA LOS SECTORES DE MACASTO Y EL PISQUE Y SUS PROPUESTAS COMO APORTE AL ORDENAMIENTO TERRITORIAL EN EL CANTÓN AMBATO

PLANO CUADRÍCULA PROPUESTA VIAL GENERAL DIMENSIONADA DE MACASTO I

ESCALA DE TRABAJO: 1 : 1000	FECHA: Junio - 2013
REALIZADO POR: Arq. Patricia Mora Urniza	LAMINA: 17
FUENTE: Cartografía Municipio de Ambato Cartas topográficas IGM Ortofotografía a 1:5000 IGM servicio WWG	

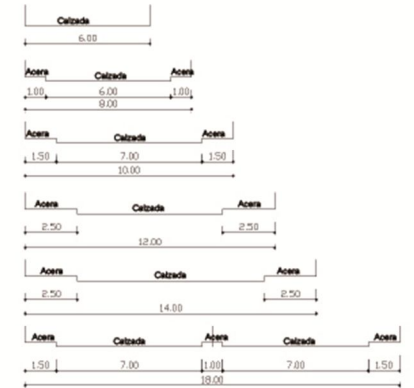
LAMINA 6



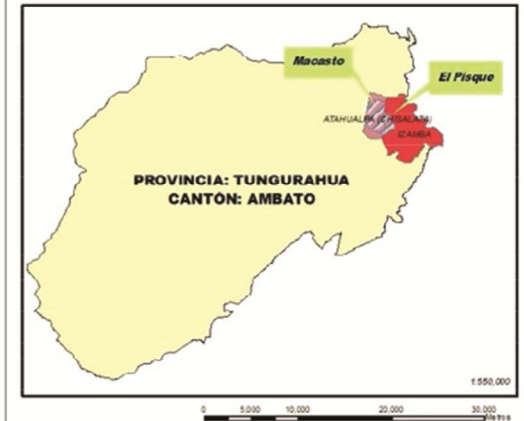
LAMINA 8

LEYENDA TEMATICA



CORTE TRANSVERSAL



UBICACION ECUADOR

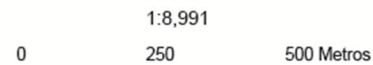


SIMBOLOGIA

-  PROPUESTA VIAL
-  ESTADO ACTUAL



ESCALA GRAFICA



Proyección Cartográfica UTM
Datum WGS - 84
Zona 17 sur

MAESTRÍA EN DESARROLLO REGIONAL Y PLANIFICACIÓN TERRITORIAL





PROYECTO:
TESIS: SISTEMA DE CONECTIVIDAD Y NORMATIVA PARA LOS SECTORES DE MACASTO Y EL PISQUE Y SUS PROPUESTAS COMO APOORTE AL ORDENAMIENTO TERRITORIAL EN EL CANTÓN AMBATO

PLANO CUADRICULA PROPUESTA VIAL GENERAL DIMENSIONADA DE MACASTO I

ESCALA DE TRABAJO: 1 : 1000	FECHA: Junio - 2013
	LAMINA: 10
REALIZADO POR: Arq. Patricia Mora Uruñá	FUENTE: Cartografía Municipio de Ambato Cartas topográficas IGM Ortofotografía a 1:5000 IGM servicio WW5

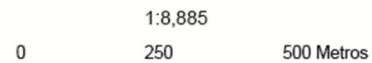


SIMBOLOGIA

-  PROPUESTA VIAL MACASTO II
-  ESTADO ACTUAL



ESCALA GRAFICA

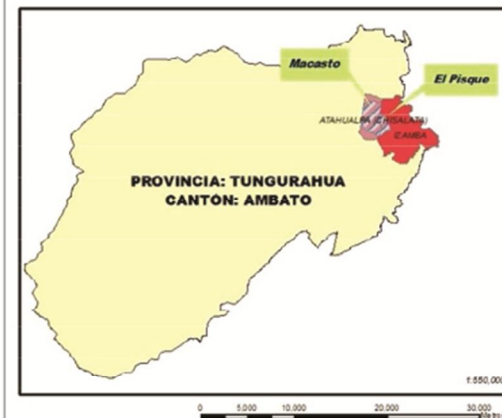


Proyección Cartográfica UTM
Datum WGS - 84
Zona 17 sur

LEYENDA TEMATICA

MACASTO II

UBICACION ECUADOR



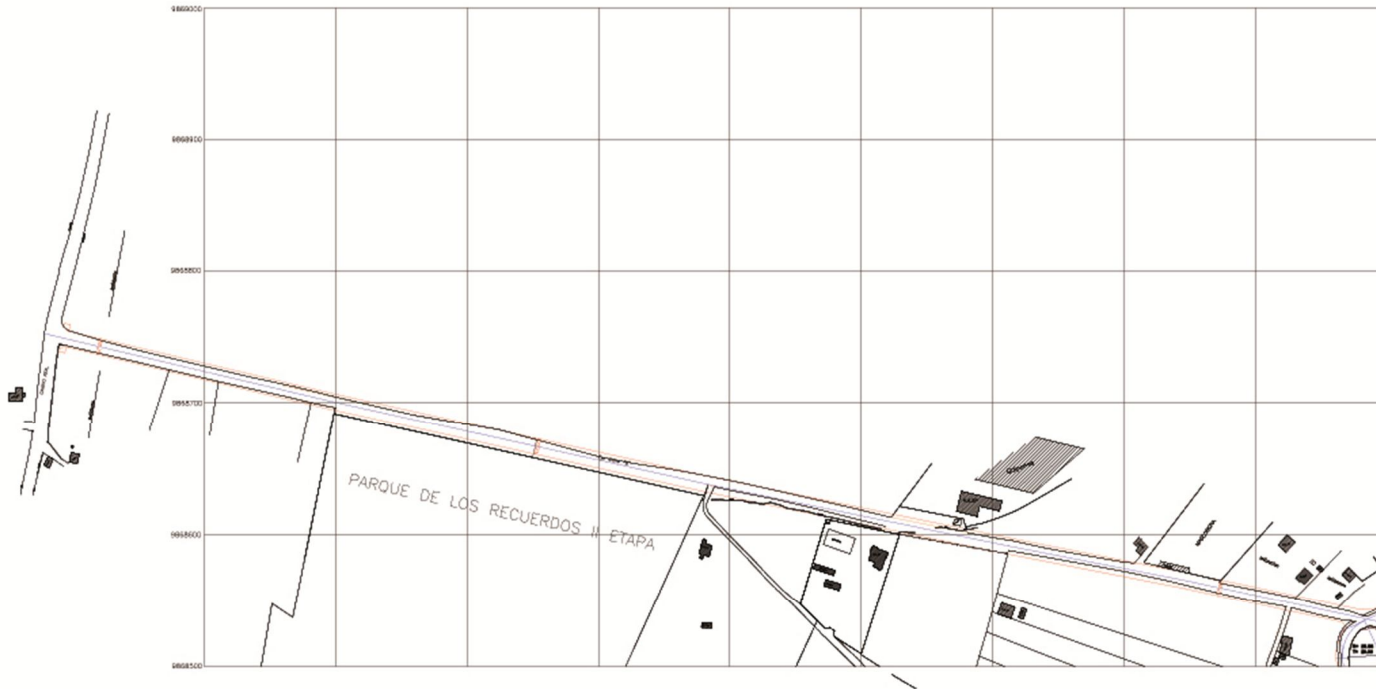
MAESTRÍA EN DESARROLLO REGIONAL Y
PLANIFICACIÓN TERRITORIAL



PROYECTO:
TESIS: SISTEMA DE CONECTIVIDAD Y NORMATIVA PARA LOS SECTORES DE
MACASTO Y EL PISQUE Y SUS PROPUESTAS COMO APORTE AL
ORDENAMIENTO TERRITORIAL EN EL CANTÓN AMBATO

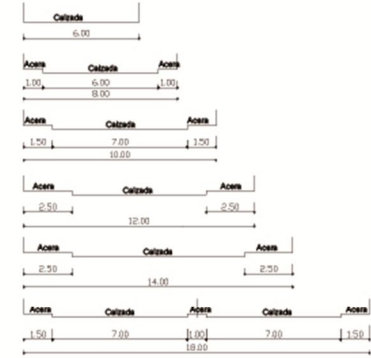
PLANO PROPUESTA VIAL GENERAL DE MACASTO II

ESCALA DE TRABAJO: 1 : 1000	FECHA: Junio - 2013
REALIZADO POR: Arq. Patricia Mora Urrutia	LAMINA: 10
	FUENTE: Cartografía Municipio de Ambato Cartas topográficas IGM Ortofotografía a 1:5000 IGM servicio WWS



LEYENDA TEMATICA

CORTE TRANSVERSAL



UBICACION ECUADOR

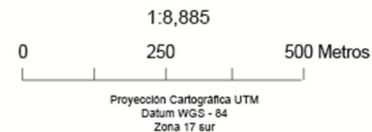


SIMBOLOGIA

- PROPUESTA VIAL MACASTO II
- ESTADO ACTUAL



ESCALA GRAFICA



MAESTRÍA EN DESARROLLO REGIONAL Y PLANIFICACIÓN TERRITORIAL



PROYECTO:

TESIS: SISTEMA DE CONECTIVIDAD Y NORMATIVA PARA LOS SECTORES DE MACASTO Y EL PISQUE Y SUS PROPUESTAS COMO APORTE AL ORDENAMIENTO TERRITORIAL EN EL CANTÓN AMBATO

PLANO CUADRICULAS PROPUESTA VIAL GENERAL DIMENSIONADA DE MACASTO II

ESCALA DE TRABAJO: 1 : 1000

FECHA: Junio - 2013

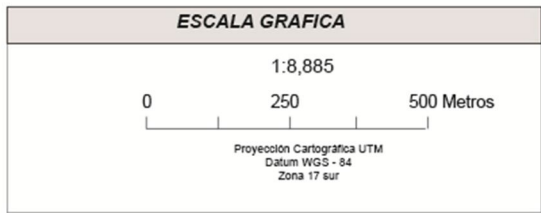
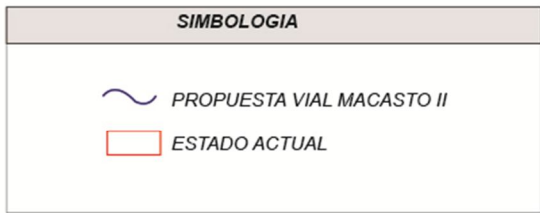
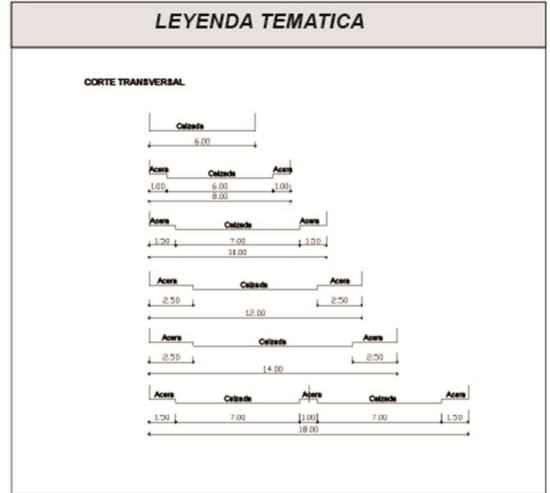
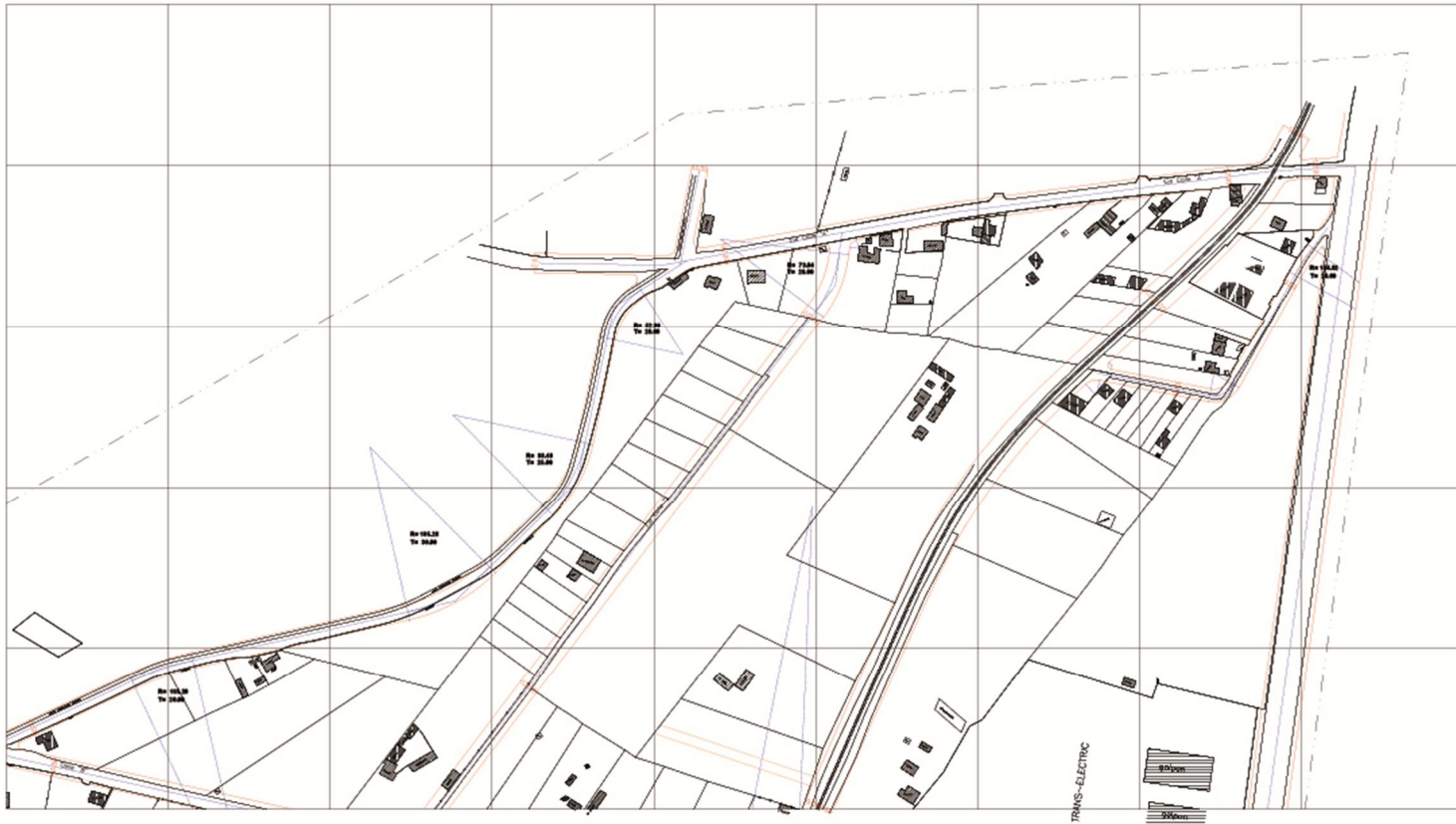
LÁMINA: 20

REALIZADO POR:

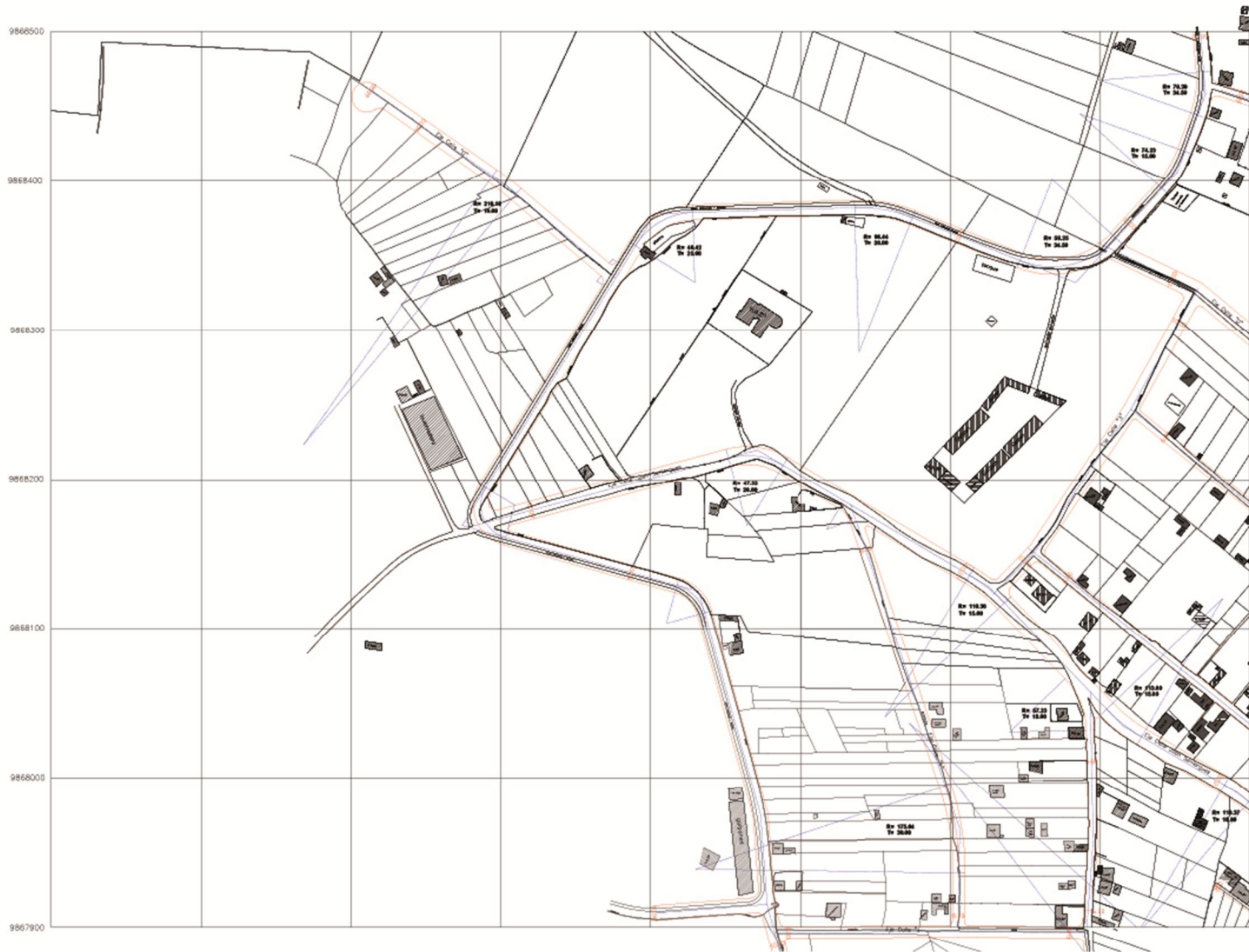
Arq. Patricia Mora Urzúa

FUENTE:

Cartografía Municipio de Ambato
Cartas topográficas IGN
Ortofotografía a 1:5000 IGIM servicio WW5



MAESTRÍA EN DESARROLLO REGIONAL Y PLANIFICACIÓN TERRITORIAL		
PROYECTO: TESIS: SISTEMA DE CONECTIVIDAD Y NORMATIVA PARA LOS SECTORES DE MACASTO Y EL PISQUE Y SUS PROPUESTAS COMO APOORTE AL ORDENAMIENTO TERRITORIAL EN EL CANTÓN AMBATO		
PLANO CUADRICULAS PROPUESTA VIAL GENERAL DIMENSIONADA DE MACASTO II		
ESCALA DE TRABAJO: 1 : 1000	FECHA: Junio - 2013	
	LÁMINA: 21	
REALIZADO POR: Arq. Patricia Mora Umute	FUENTE: Cartografía Municipio de Ambato Cartas topográficas IGM Ortofotografía a 1:6000 IGM servicio WWS	



SIMBOLOGIA

PROPUESTA VIAL MACASTO II

ESTADO ACTUAL

ESCALA GRAFICA

1:8,885

0 250 500 Metros

Proyección Cartográfica UTM
Datum WGS - 84
Zona 17 sur

LEYENDA TEMATICA

CORTE TRANSVERSAL

Diagram 1: Calle 6.00

Diagram 2: Acera 1.00, Calle 6.00, Acera 1.00 (Total 8.00)

Diagram 3: Acera 1.50, Calle 7.00, Acera 1.50 (Total 10.00)

Diagram 4: Calle 2.50, Calle 12.00, Calle 2.50 (Total 17.00)

Diagram 5: Acera 2.50, Calle 14.00, Acera 2.50 (Total 19.00)

Diagram 6: Acera 1.50, Calle 7.00, Calle 11.00, Calle 7.00, Acera 1.50 (Total 28.00)

UBICACION ECUADOR

Macasto

El Pisque

ATAHUALPA

PROVINCIA: TUNGURAHUA
CANTÓN: AMBATO

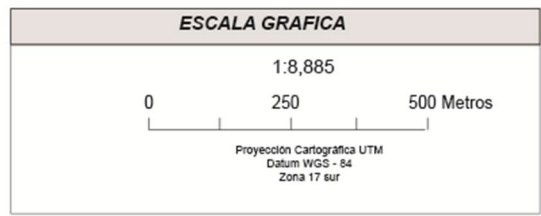
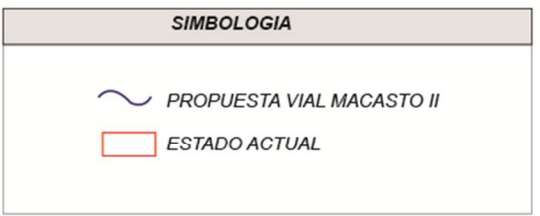
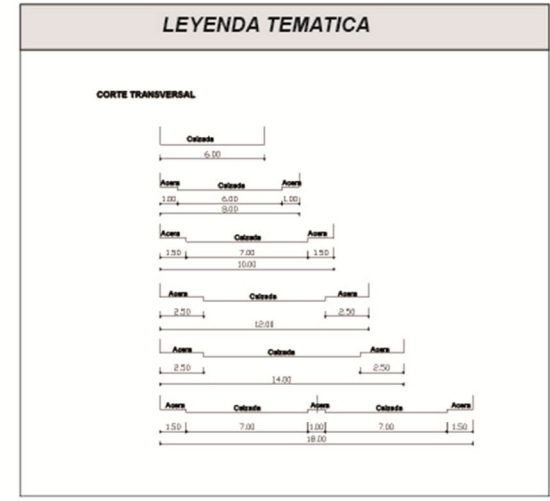
0 5,000 10,000 20,000 30,000 Mts

MAESTRÍA EN DESARROLLO REGIONAL Y PLANIFICACIÓN TERRITORIAL

PROYECTO:
TESIS: SISTEMA DE CONECTIVIDAD Y NORMATIVA PARA LOS SECTORES DE MACASTO Y EL PISQUE Y SUS PROPUESTAS COMO APORTE AL ORDENAMIENTO TERRITORIAL EN EL CANTÓN AMBATO

PLANO CUADRÍCULAS PROPUESTA VIAL GENERAL DIMENSIONADA DE MACASTO II

ESCALA DE TRABAJO: 1 : 1000	FECHA: Junio - 2013
	LAMINA: 22
REALIZADO POR: Arq. Patricia Mora Urrutia	FUENTE: Cartografía Municipio de Ambato Cartas topográficas IGN Ortofotografía a 1:5000 IGN servicio WWS

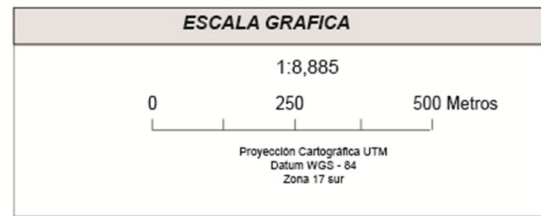
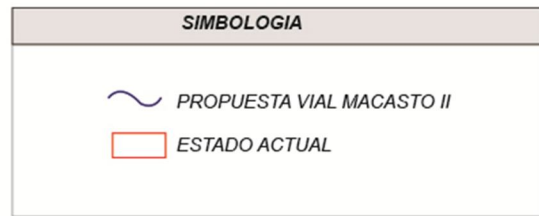
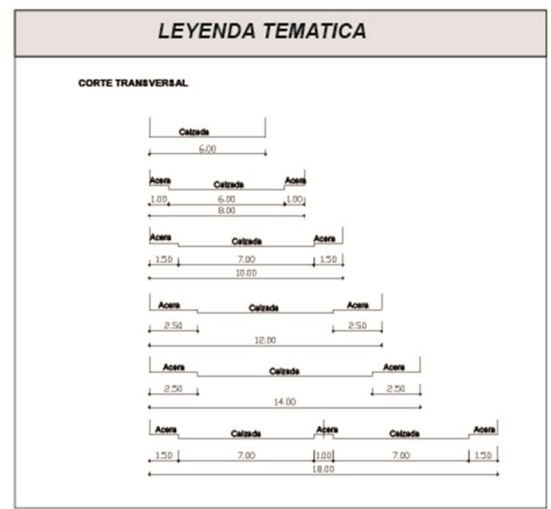
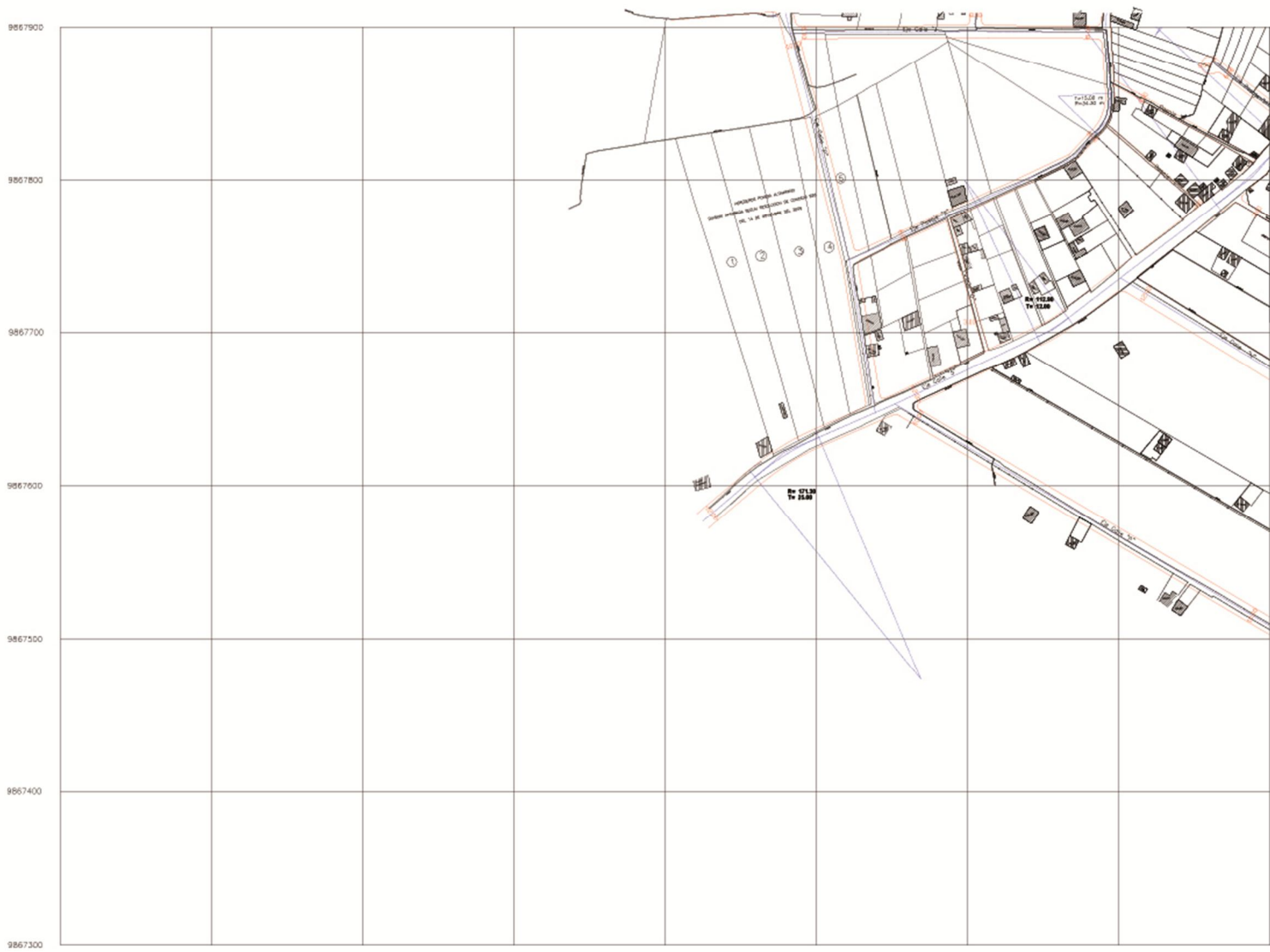


MAESTRÍA EN DESARROLLO REGIONAL Y PLANIFICACIÓN TERRITORIAL

PROYECTO:
TESIS: SISTEMA DE CONECTIVIDAD Y NORMATIVA PARA LOS SECTORES DE MACASTO Y EL PISQUE Y SUS PROPUESTAS COMO APORTA AL ORDENAMIENTO TERRITORIAL EN EL CANTÓN AMBATO

PLANO CUADRÍCULAS PROPUESTA VIAL GENERAL DIMENSIONADA DE MACASTO II

ESCALA DE TRABAJO: 1:1000	FECHA: Junio - 2013
	LAMINA: 03
REALIZADO POR: Arq. Patricia Mora Urrutia	FUENTE: Cartografía Municipio de Ambato Cartas topográficas IGM Ortofotografía a 1:5000 IGM servicio WWG

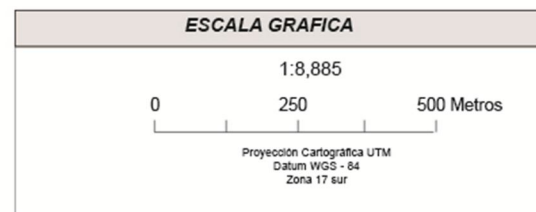
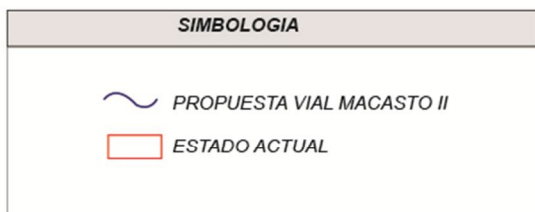
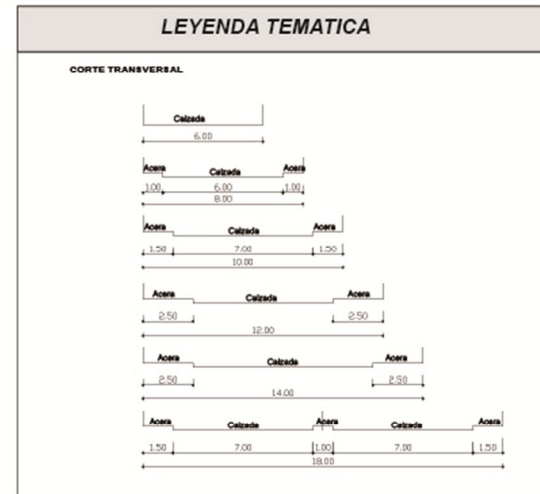


MAESTRÍA EN DESARROLLO REGIONAL Y PLANIFICACIÓN TERRITORIAL

PROYECTO:
TESIS: SISTEMA DE CONECTIVIDAD Y NORMATIVA PARA LOS SECTORES DE MACASTO Y EL PISQUE Y SUS PROPUESTAS COMO APOORTE AL ORDENAMIENTO TERRITORIAL EN EL CANTÓN AMBATO

PLANO CUADRICULAS PROPUESTA VIAL GENERAL DIMENSIONADA DE MACASTO II

ESCALA DE TRABAJO:	1 : 1000	FECHA:	Junio - 2013
REALIZADO POR:	Arq. Patricia Mora Urrutia	LAMINA:	24
		FUENTE:	Cartografía Municipio de Ambato Cartas topográficas IGN Ortofotografía a 1:6000 IGN servicio WWS





MAESTRÍA EN DESARROLLO REGIONAL Y PLANIFICACIÓN TERRITORIAL

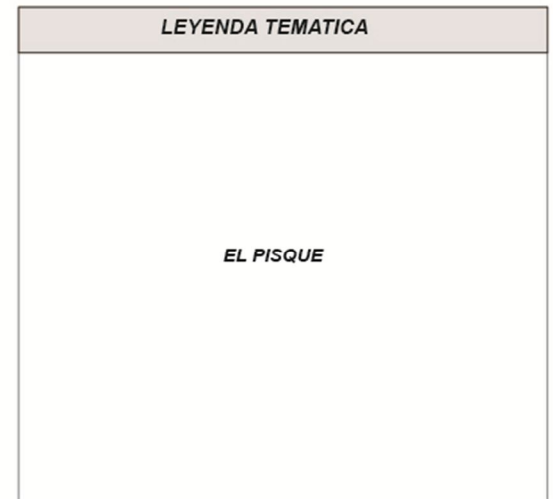
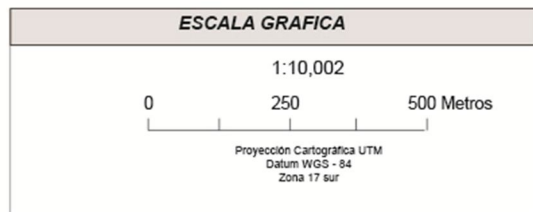
PROYECTO:
TESIS: SISTEMA DE CONECTIVIDAD Y NORMATIVA PARA LOS SECTORES DE MACASTO Y EL PISQUE Y SUS PROPUESTAS COMO APOORTE AL ORDENAMIENTO TERRITORIAL EN EL CANTÓN AMBATO


PLANO CUADRICULAS PROPUESTA VIAL GENERAL DIMENSIONADA DE MACASTO II

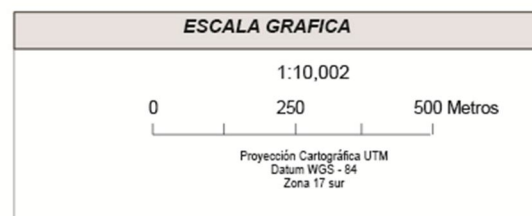
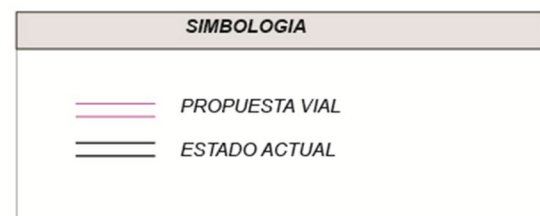
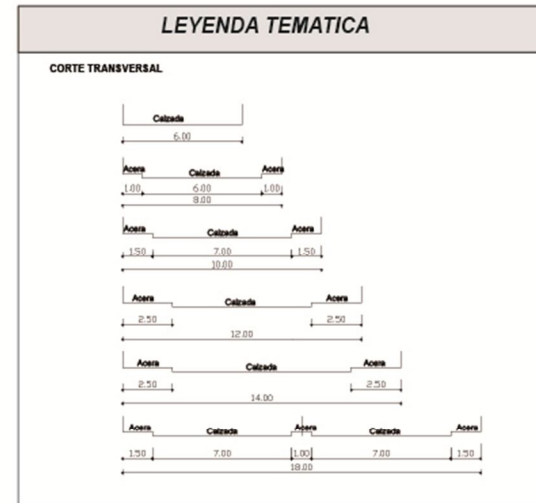
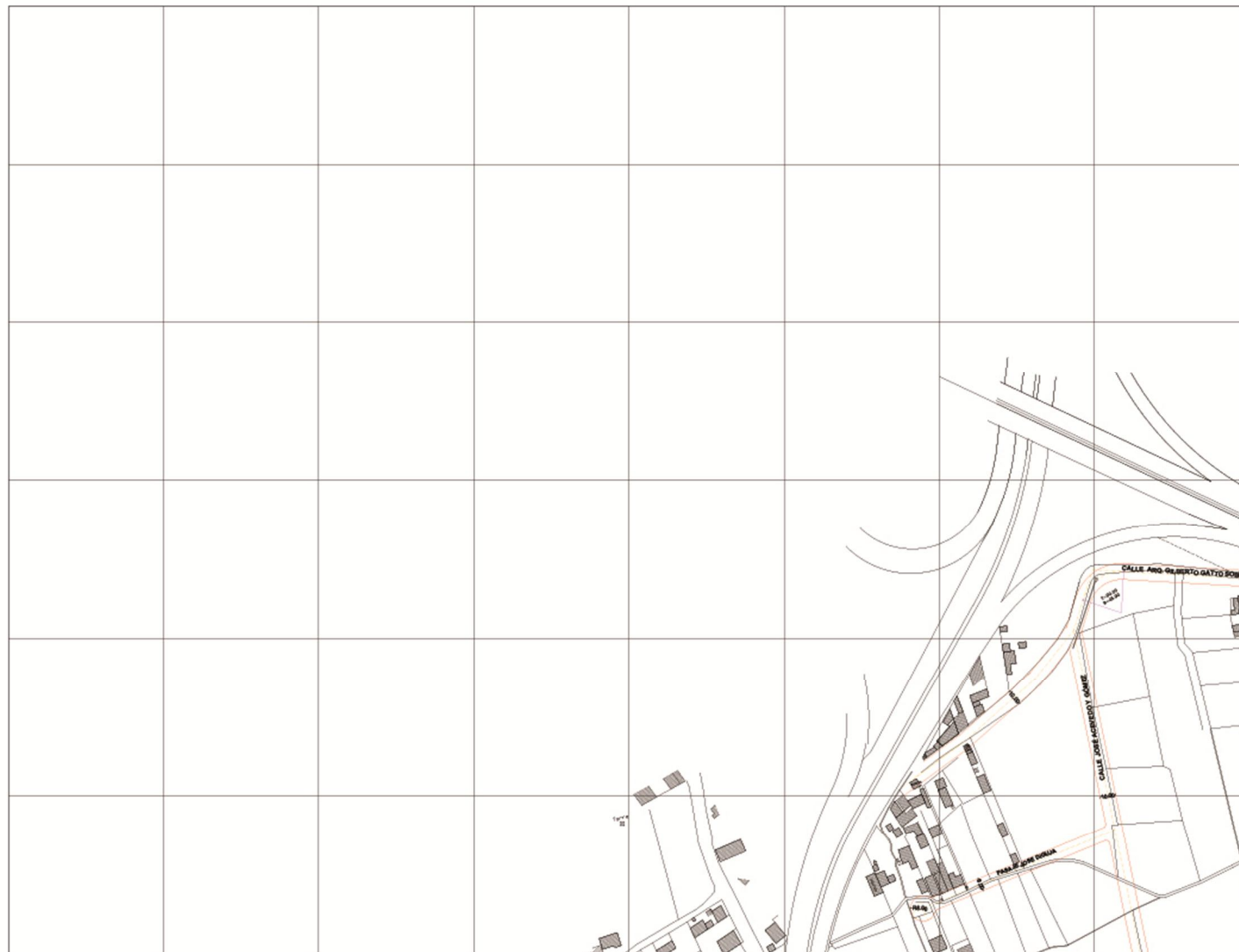
ESCALA DE TRABAJO:	1 : 1000	FECHA:	Junio - 2013
REALIZADO POR:	Arc. Patricia Mora Urrutia	LAMINA:	26
		FUENTE:	Cartografía Municipio de Ambato Censos topográficos IGM Ortofotografía a 1:6000 IGM servicio WWS



SIMBOLOGIA	
	PROPUESTA VIAL
	ESTADO ACTUAL



MAESTRÍA EN DESARROLLO REGIONAL Y PLANIFICACIÓN TERRITORIAL 	
PROYECTO: TESIS: SISTEMA DE CONECTIVIDAD Y NORMATIVA PARA LOS SECTORES DE MACASTO Y EL PISQUE Y SUS PROPUESTAS COMO APORTE AL ORDENAMIENTO TERRITORIAL EN EL CANTÓN AMBATO	
PLANO PROPUESTA VIAL GENERAL DIMENSIONADA DE EL PISQUE	
ESCALA DE TRABAJO: 1 : 1000	FECHA: Junio - 2013
REALIZADO POR: Ara. Patricia Mora Urribe	FUENTE: Cartografía Municipio de Ambato Cartas topográficas IGM Ortofotografía a 1:6000 KGM servicio WWS

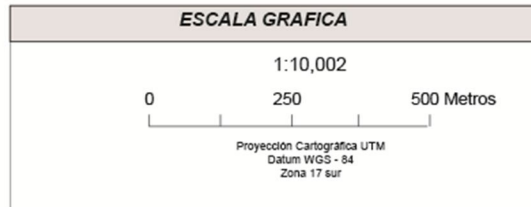
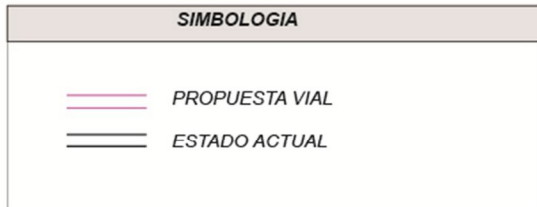
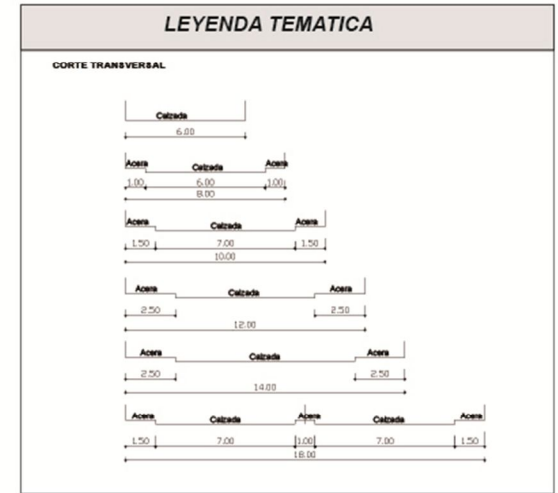
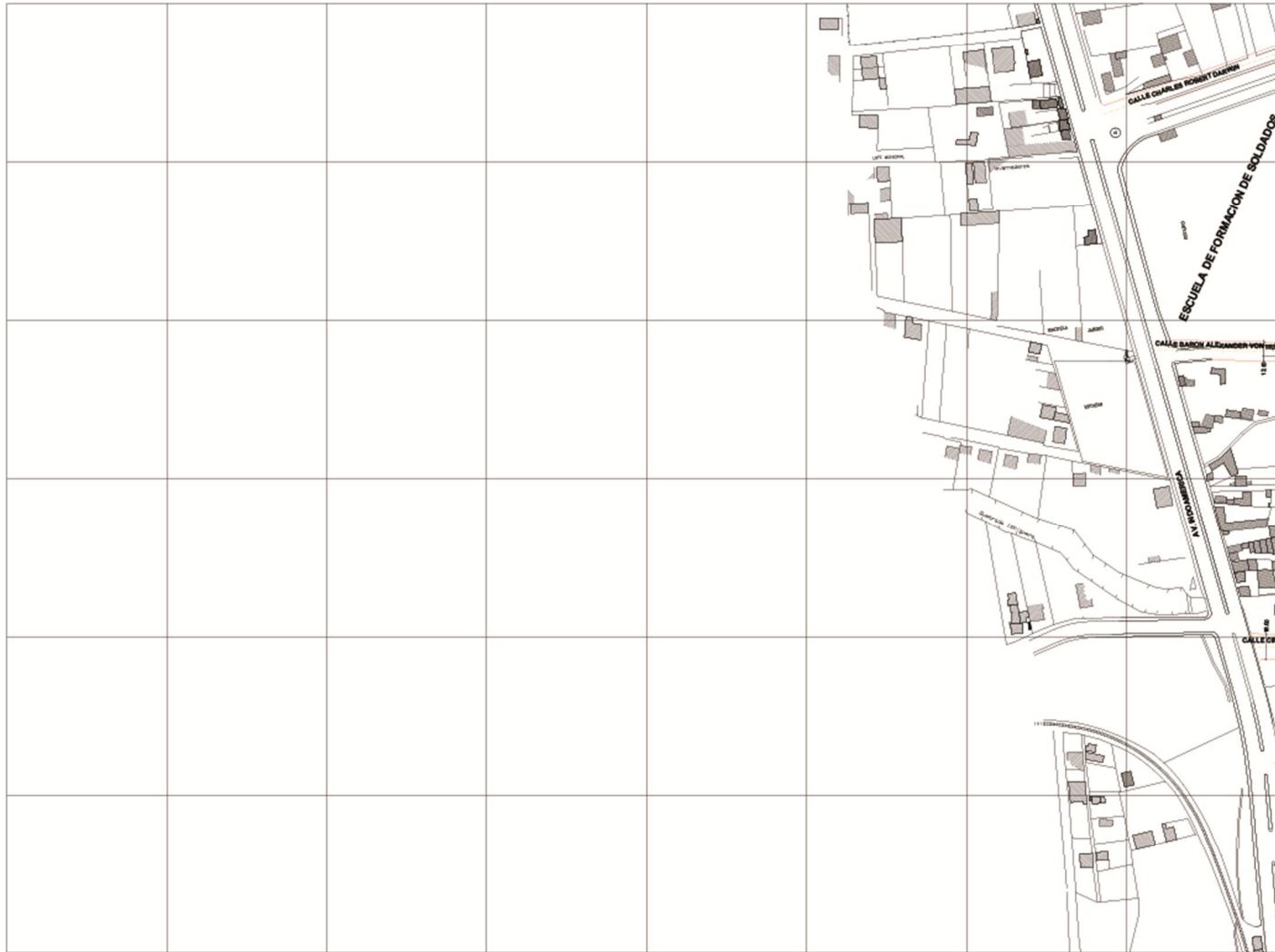


MAESTRÍA EN DESARROLLO REGIONAL Y PLANIFICACIÓN TERRITORIAL

PROYECTO:
TESIS: SISTEMA DE CONECTIVIDAD Y NORMATIVA PARA LOS SECTORES DE MACASTO Y EL PISQUE Y SUS PROPUESTAS COMO APORTE AL ORDENAMIENTO TERRITORIAL EN EL CANTÓN AMBATO

PLANO CUADRÍCULAS VIAL GENERAL DIMENSIONADA DE EL PISQUE

ESCALA DE TRABAJO: 1 : 1000	FECHA: Junio - 2013
REALIZADO POR: Arq. Patricia Mora Umuta	LAMINA: 27
	FUENTE: Cartografía Municipio de Ambato Cartas topográficas IOM Ortofotografía a 1:5000 IOM/ servicio WWS

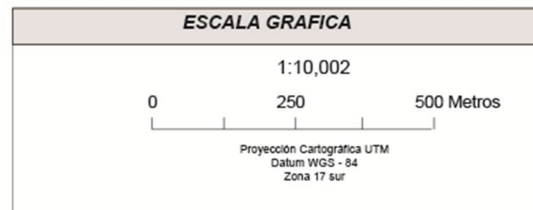
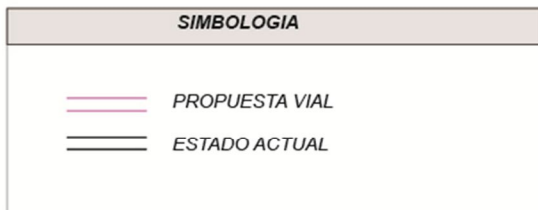
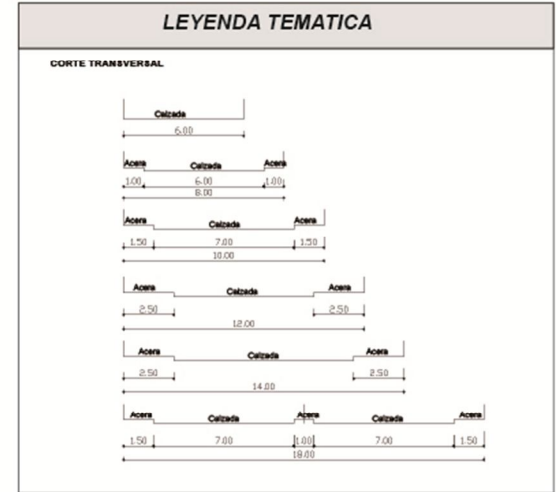
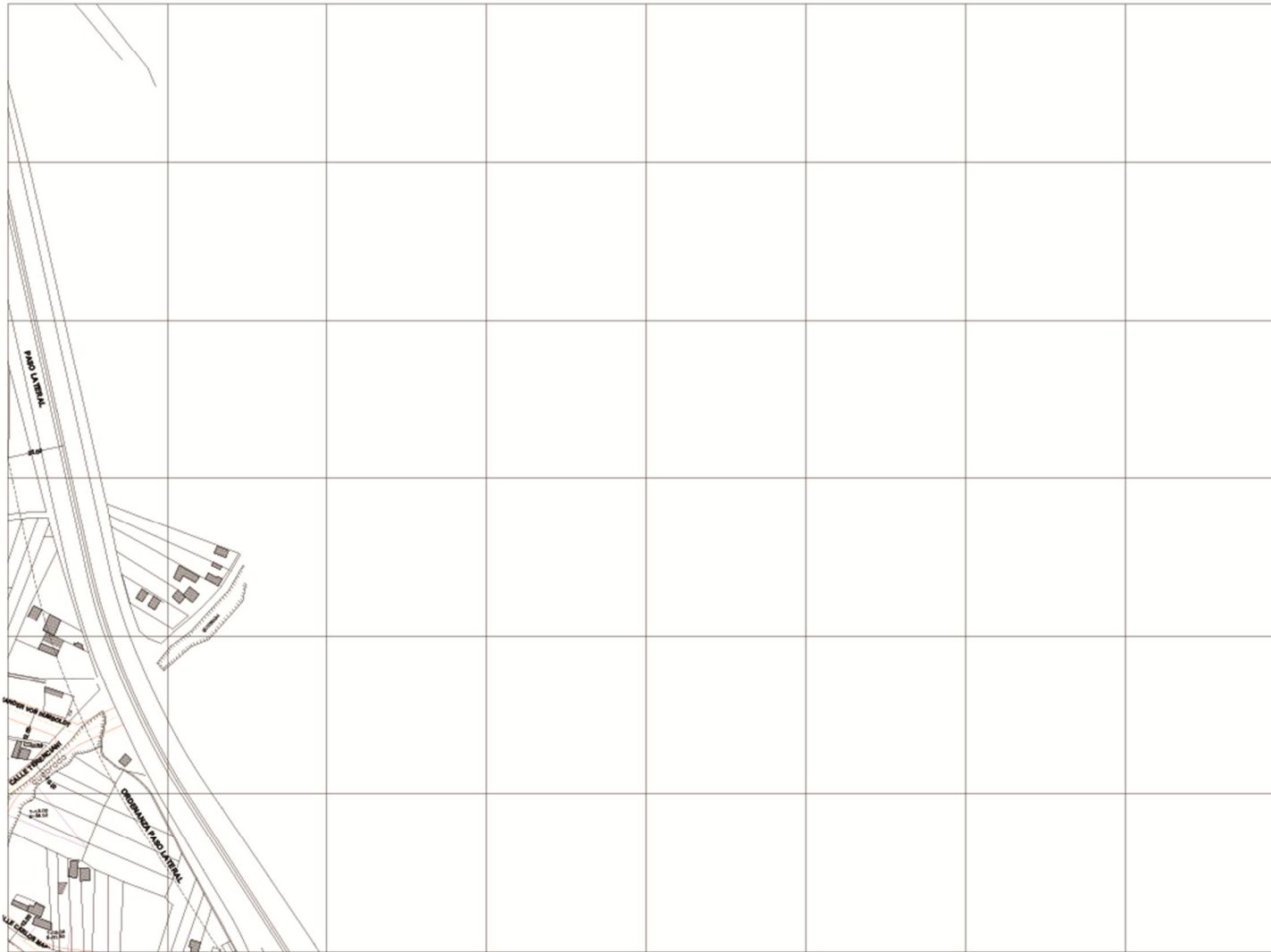


MAESTRÍA EN DESARROLLO REGIONAL Y PLANIFICACIÓN TERRITORIAL

PROYECTO:
TESIS: SISTEMA DE CONECTIVIDAD Y NORMATIVA PARA LOS SECTORES DE MACASTO Y EL PISQUE Y SUS PROPUESTAS COMO APORTE AL ORDENAMIENTO TERRITORIAL EN EL CANTÓN AMBATO

PLANO CUADRICULAS VIAL GENERAL DIMENSIONADA DE EL PISQUE

ESCALA DE TRABAJO: 1:1000	FECHA: Junio - 2013
REALIZADO POR: Arq. Patricia Mora Urrutia	LAMINA: 31
	FUENTE: Cartografía Municipio de Ambato Cartas topográficas IGN/ Ortofotografía a 1:6000 IGN/ servicio WWS

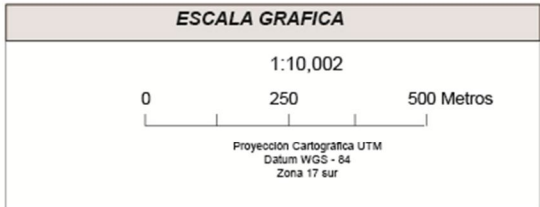
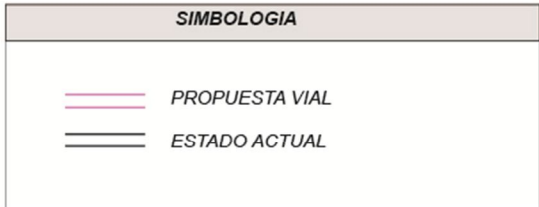
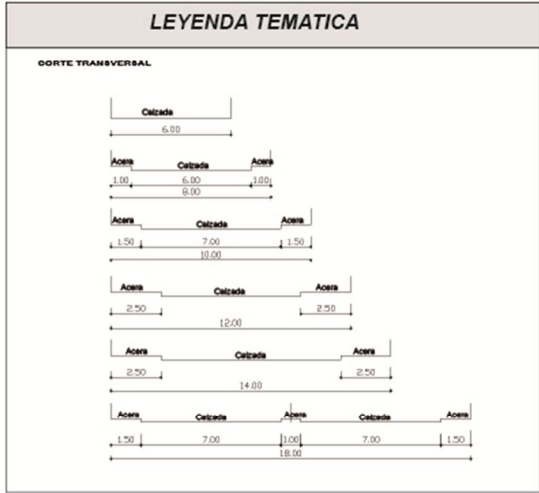
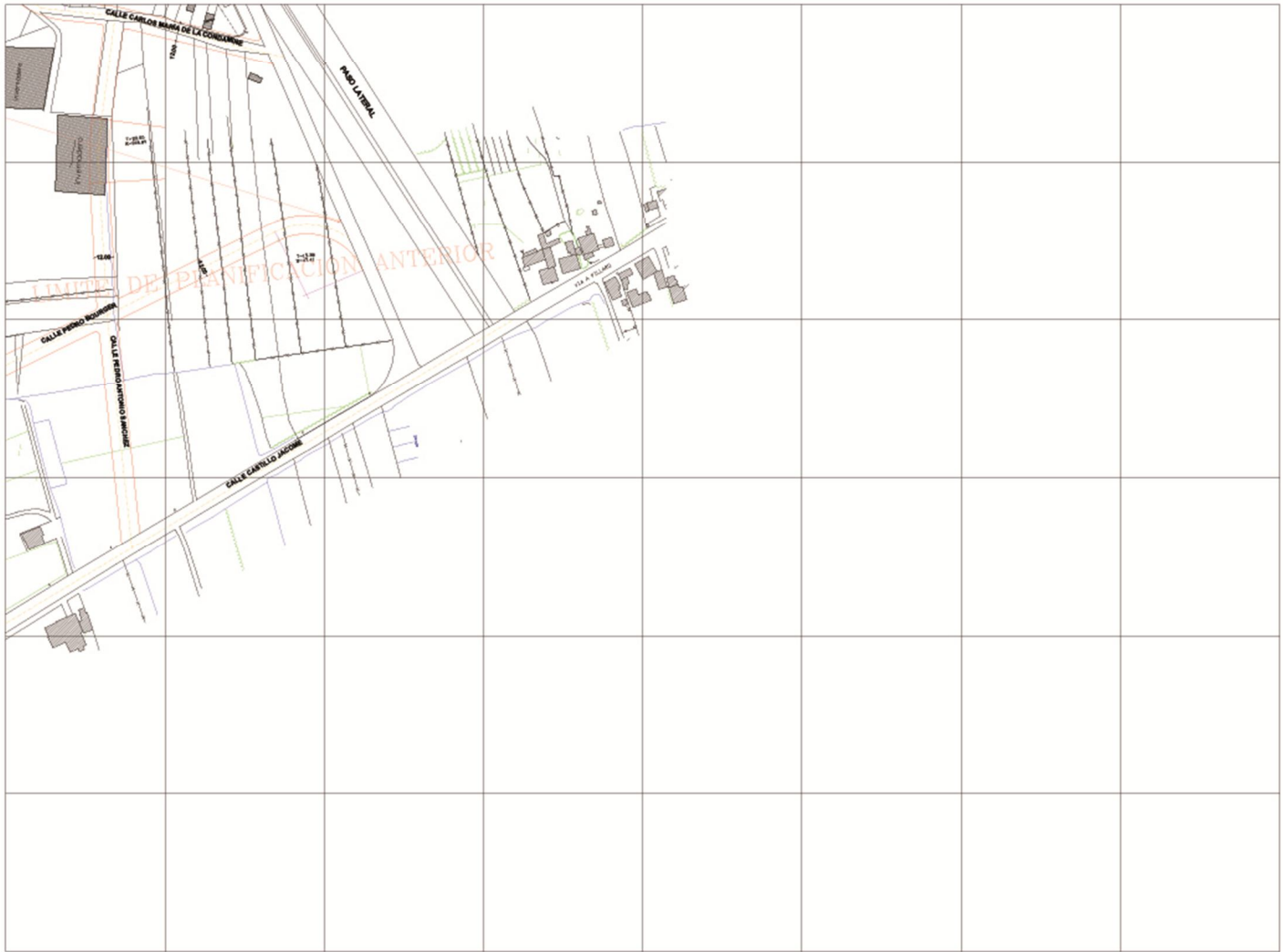


MAESTRÍA EN DESARROLLO REGIONAL Y PLANIFICACIÓN TERRITORIAL

PROYECTO:
TESIS: SISTEMA DE CONECTIVIDAD Y NORMATIVA PARA LOS SECTORES DE MACASTO Y EL PISQUE Y SUS PROPUESTAS COMO APORTE AL ORDENAMIENTO TERRITORIAL EN EL CANTÓN AMBATO

PLANO CUADRICULAS VIAL GENERAL DIMENSIONADA DE EL PISQUE

ESCALA DE TRABAJO: 1 : 1000	FECHA: Junio - 2013
	LAMINA: 33
REALIZADO POR: Arq. Patricia Mora Urutte	FUENTE: Cartografía Municipio de Ambato Censos topográficos IGM Ortofotografía a 1:6000 IGM servicio WWS



MAESTRÍA EN DESARROLLO REGIONAL Y PLANIFICACIÓN TERRITORIAL

PROYECTO:
TESIS: SISTEMA DE CONECTIVIDAD Y NORMATIVA PARA LOS SECTORES DE MACASTO Y EL PISQUE Y SUS PROPUESTAS COMO APORTE AL ORDENAMIENTO TERRITORIAL EN EL CANTÓN AMBATO

PLANO CUADRICULAS VIAL GENERAL DIMENSIONADA DE EL PISQUE

ESCALA DE TRABAJO:	1: 1000	FECHA:	Junio - 2013
REALIZADO POR:	Arq. Patricia Mora Urribe	LAMINA:	36
		FUENTE:	Cartografía Municipio de Ambato Cartas topográficas IGM Ortofotografía a 1:6000 IGM servicio WWS



LEYENDA TEMATICA

PROPUESTA CONCLUIDA:

- MACASTO I Y II
- EL PISQUE
- ESTADO ACTUAL

UBICACION ECUADOR

PROVINCIA: TUNGURAHUA
CANTON: AMBATO

0 5,000 10,000 20,000 30,000 Metros

MAESTRÍA EN DESARROLLO REGIONAL Y PLANIFICACIÓN TERRITORIAL

PROYECTO:
TESIS: SISTEMA DE CONECTIVIDAD Y NORMATIVA PARA LOS SECTORES DE MACASTO Y EL PISQUE Y SUS PROPUESTAS COMO APOORTE AL ORDENAMIENTO TERRITORIAL EN EL CANTÓN AMBATO

PLANO PROPUESTA VIAL CONCLUIDA

ESCALA DE TRABAJO: 1 : 1000	FECHA: Junio - 2013
	LAMINA: 36
REALIZADO POR: Arq. Patricia Mora Urrutia	FUENTE: Cartografía Municipio de Ambato Cartas topográficas IGM Ortofotografía a 1:5000 IGM servicio WWS