



UNIVERSIDAD TÉCNICA PARTICULAR DE LOJA

La Universidad Católica de Loja.

ÁREA TÉCNICA

TÍTULO DE ARQUITECTO

Estrategias para el Ordenamiento del Comercio Informal en Ciudades Intermedias: Caso de Estudio Pasaje - Ecuador

TRABAJO DE TITULACIÓN.

AUTOR: Tinizaray Vega, Mauricio Gabriel.

DIRECTOR: Galarza Viera, José Luis, Arq. Mgs.

LOJA – ECUADOR

2017.



Esta versión digital, ha sido acreditada bajo la licencia Creative Commons 4.0, CC BY-NY-SA: Reconocimiento-No comercial-Compartir igual; la cual permite copiar, distribuir y comunicar públicamente la obra, mientras se reconozca la autoría original, no se utilice con fines comerciales y se permiten obras derivadas, siempre que mantenga la misma licencia al ser divulgada. <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/deed.es>

Septiembre, 2017

APROBACIÓN DEL DIRECTOR DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

Arquitecto.

José Luis Galarza Viera.

DOCENTE DE LA TITULACIÓN.

De mis consideraciones:

El presente trabajo de titulación: “Estrategias para el Ordenamiento del Comercio Informal en Ciudades Intermedias: Caso de Estudio Pasaje – Ecuador”, realizado por Mauricio Gabriel Tinizaray Vega, ha sido orientado y revisado durante su ejecución, por cuanto se aprueba la presentación del mismo.

Loja, Febrero de 2017

f).....

Arq. Mgs. José Luis Galarza Viera.

DIRECTOR DEL TRABAJO DE FIN DE TITULACIÓN

DECLARACIÓN DE AUTORÍA Y CESIÓN DE DERECHOS

Yo, Mauricio Gabriel Tinizaray Vega, declaro ser autor del presente trabajo de titulación, “Estrategias para el Ordenamiento del Comercio Informal en Ciudades Intermedias: Caso de Estudio Pasaje – Ecuador”, de la titulación de arquitectura, siendo Arq. José Luis Galarza Viera, director del presente trabajo; y eximo expresamente a la Universidad Técnica Particular de Loja y a sus representantes legales de posibles reclamos o acciones legales. Además certifico que las ideas, concepto, procedimientos y resultados vertidos en el presente trabajo investigativo, son de mi exclusiva responsabilidad.

Adicionalmente, declaro conocer y aceptar la disposición del Art. 88 del Estatuto Orgánico de la Universidad Técnica Particular de Loja que en su parte pertinente textualmente dice: “Forman parte del patrimonio de la Universidad la propiedad intelectual de investigaciones, trabajos científicos o técnicos y tesis de grado o trabajos de titulación que se realicen con el apoyo financiero, académico o institucional (operativo) de la Universidad”

f. _____

Autor. Mauricio Gabriel Tinizaray Vega.

Cedula. 0705199610.

DEDICATORIA

A Dios, por darme sabiduría para permanecer siempre en el camino correcto y la fuerza para enfrentar las dificultades en el trayecto.

A mis padres Luis y Esperanza, quienes con sacrificio y esfuerzo me han apoyado incondicionalmente en cada aspecto de mi vida para lograr las metas propuestas, en especial mi carrera universitaria.

A mis hermanos, por el cariño y el apoyo que siempre me han brindado.

De manera muy especial a mi adorada hija Ashley que me incentiva a cultivarme como persona y como profesional día a día.

AGRADECIMIENTO

A Dios por permitirme culminar esta etapa de mi vida.

A mis padres, por estar siempre a mi lado en todas las etapas de mi vida regalándome su infinito amor, confianza y apoyo.

Mi eterna gratitud, en primer lugar a la Universidad Técnica Particular de Loja, en especial a las dignidades y docentes de la Escuela de Arquitectura por su entrega a la formación de profesionales que coadyuven al desarrollo y mejoramiento de una sociedad.

De la misma forma un reconocimiento especial e infinito al Arq. José Luis Galarza Viera, por la apertura y guía profesional brindada a lo largo de la ejecución del presente trabajo de fin de titulación.

Finalmente dar las gracias aquellos compañeros y familiares que compartí esta etapa de mi vida en esta hermosa ciudad de Loja.

INDICE DE CONTENIDOS

| | |
|--|-----|
| Caratula..... | i |
| Aprobación del director del trabajo de titulación..... | ii |
| Declaración de autoría y derecho..... | iii |
| Dedicatoria..... | iv |
| Agradecimiento..... | v |
| Índice de contenidos..... | vi |
| | |
| Resumen..... | 1 |
| Abstract..... | 2 |
| Introducción..... | 3 |
| Objetivos..... | 5 |
| Metodología..... | 5 |

CAPÍTULO I: MARCO TEÓRICO Y ANÁLISIS DE PROYECTOS DE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO, APLICADOS EN EL COMERCIO.....7

| | |
|--|----|
| 1.1. Comercio informal..... | 8 |
| 1.2. Espacio público..... | 9 |
| 1.2.1. El uso inapropiado del espacio público..... | 10 |
| 1.2.2. Organización del espacio público..... | 11 |
| 1.2.3. Mejoramiento del espacio público..... | 12 |
| 1.3. Plan estratégico | 12 |
| 1.3.1. Aplicación de estrategias para el ordenamiento del comercio informal..... | 13 |
| 1.3.1.1. Caso análogo las Malvinas-Perú..... | 13 |
| 1.3.1.2. Caso análogo Pereira-Colombia..... | 14 |
| 1.3.1.3. Caso análogo Quito-Ecuador..... | 16 |
| 1.3.1.4. Caso análogo Zona 30..... | 18 |
| 1.3.1.5. Caso análogo estrategias para reducir el comercio informal Bogotá | 21 |
| 1.3.1.6. Caso análogo espacios públicos con público..... | 24 |
| 1.3.1.7. Caso análogo de pavimento a plaza..... | 25 |
| 1.3.2. Síntesis de referentes..... | 33 |

CAPÍTULO II: ANTECEDENTES DE LA CIUDAD DE PASAJE Y DESCRIPCIÓN - ANÁLISIS DE LA ZONA COMERCIAL DEL MISMO.....35

| | |
|---|----|
| 2.1. Antecedentes del cantón Pasaje..... | 36 |
| 2.1.1. Fundación..... | 36 |
| 2.1.2. Historia..... | 37 |
| 2.1.3. Razón del nombre Pasaje..... | 37 |
| 2.1.4. Creación de las parroquias del cantón Pasaje..... | 37 |
| 2.1.5. Ubicación geográfica..... | 37 |
| 2.1.6. Límites..... | 37 |
| 2.1.7. Superficie | 38 |
| 2.1.8. División política y administrativa..... | 38 |
| 2.1.9. Topografía..... | 38 |
| 2.1.10. Aspectos físicos..... | 41 |
| 2.1.11. Delimitación del área urbana de la ciudad Pasaje..... | 42 |
| 2.1.12. Ubicación del terreno por zona de planificación..... | 43 |
| 2.1.13. Usos del suelo..... | 44 |
| 2.1.14. Núcleos poblacionales..... | 46 |
| 2.1.15. Componente económico..... | 46 |
| 2.1.15.1. Población económicamente active (PEA)..... | 46 |
| 2.1.15.2. Población ocupada por la rama de actividad (PORA)..... | 47 |
| 2.1.15.3. Actividades productivas relevantes..... | 47 |
| 2.2. Descripción del comercio..... | 48 |
| 2.2.1. Mercado Formal | 49 |
| 2.2.2. Mercado Informal..... | 54 |
| 2.3. Diagnóstico de la zona comercial y adyacente de la ciudad de Pasaje..... | 56 |
| 2.3.1. Diagnóstico de la zona comercial y adyacentes del sector I..... | 57 |
| 2.3.2. Estado actual de la zona comercial del sector I..... | 58 |
| 2.3.3. Diagnóstico de la zona comercial y adyacente del sector II..... | 64 |
| 2.3.4. Estado actual de la zona comercial del sector II..... | 65 |
| 2.3.5. Diagnóstico de la zona comercial y adyacente del sector III..... | 66 |
| 2.3.6. Estado actual de la zona comercial del sector III..... | 67 |
| 2.3.7. Diagnóstico de la zona comercial y adyacentes del sector IV..... | 68 |

| | |
|---|----|
| 2.3.8. Estado actual de la zona comercial del sector IV..... | 69 |
| 2.4. Factores para el diagnóstico de la imagen urbana de la zona comercial de la ciudad de Pasaje..... | 70 |
| 2.5. Factores para el diagnóstico de las actividades de servicio de los sectores en la zona comercial de la ciudad de Pasaje..... | 77 |
| 2.6. Factores para el diagnóstico del equipamiento de los sectores de la zona comercial de la ciudad de Pasaje..... | 80 |
| 2.7. Factores para el diagnóstico arquitectónico de los sectores de la zona comercial de la ciudad de Pasaje..... | 83 |

CAPÍTULO III: ESTRATEGIAS PARA EL ORDENAMIENTO Y DESARROLLO

| | |
|--|-----------|
| DEL COMERCIO INFORMAL | 87 |
| 3.1. Estrategias para el ordenamiento del comercio Informal en ciudades Intermedias: caso de estudio Pasaje – Ecuador..... | 88 |
| 3.2. Estrategias Urbano-Arquitectónica..... | 90 |
| 3.2.1. Alameda (eje vertical)..... | 91 |
| 3.2.2. Inclusión de una zona 30 (woonwts)..... | 94 |
| 3.2.3. Alameda Ferial..... | 98 |
| 3.2.4. Plaza de Intercambio..... | 104 |
| 3.2.5. Ferias Temporales..... | 107 |
| 3.3. Estrategias Sociales..... | 112 |
| 3.3.1. Asociativo..... | 112 |
| 3.3.2. Participativo..... | 113 |
| 3.4. Estrategias Económicas..... | 113 |
| 3.4.1. Capital Semilla..... | 114 |
| 3.4.2. Participación de Empresas Privadas y Públicas..... | 114 |
| 3.5. Estrategias de Educación..... | 115 |
| 3.5.1. Talleres de Capacitación..... | 115 |
| Glosario..... | 116 |
| Conclusión..... | 118 |
| Recomendación..... | 119 |
| Bibliografía..... | 121 |
| Anexos..... | 123 |

RESUMEN

El presente estudio tiene como propósito determinar estrategias para el ordenamiento del comercio informal en ciudades intermedias; reivindicando el concepto de espacio público, como una oportunidad de activar y madurar la participación ciudadana.

El proyecto de tesis se desarrolla en tres fases, primero: análisis de casos análogos; segundo: el diagnóstico del sitio y tercero: (propuesta) estrategias urbanas complementadas con estrategias sociales, económicas y de educación. En la primera fase, se despliega la búsqueda de la bibliografía pertinente en cuanto al desarrollo y ordenamiento, aplicados al comercio informal en ciudades intermedias. En la segunda fase se realiza un diagnóstico que sintetiza la problemática del sitio, determinando que el centro de la ciudad de Pasaje es escenario de la proliferación del comercio informal, lo que a su vez genera contaminación visual, ambiental y mal uso del espacio público. En la tercera fase se propone alternativas para la organización y desarrollo del comercio informal en los espacios públicos, con el fin que esta actividad deje de ser una mera condición jurídica administrativa y se convierta en un derecho o condición plenamente ejercida o practicada.

Palabras claves: Estrategias, comercio informal, espacio público.

ABSTRACT

The following research is done in order to determine strategies for informal trading system in intermediate cities; reclaiming the concept of public space as an opportunity to activate and make the citizen participation grow.

The thesis plan is developed in three phases, first: analogous cases analysis; second: the diagnosis of the site and third: (proposal) urban strategies complemented with social, economic and educational strategies. In the first phase, the search of appropriate bibliography related to development and code is displayed, applied to informal trade in intermediate cities. In the second phase, a diagnosis, which summarizes the problem of the site, is performed, determining that city center Pasaje is an scenario derived from the informal trade proliferation, consequently visual and environmental pollution together with the bad use of public space are generated. In the third phase, alternatives for the organization and development of informal trade in public spaces in order to stop this activity being just a mere legal-administrative condition and turn into a right or condition practiced to the fullest.

Keywords: Strategy, informal trade, public space.

INTRODUCCIÓN

El comercio informal o economía ilegal, es un fenómeno que se presenta prácticamente en todos los países según Norman Loayza, Economista líder del Banco Mundial, quien sostiene que las repercusiones de esta actividad se evidencian no sólo en la economía de los empresarios directamente afectados sino en el bienestar social, la seguridad pública y el propio desarrollo nacional.

Además, enfatiza que aunque las economías emergentes permiten crecer a los países en desarrollo con su propio nivel de producción industrial, la venta informal los hace susceptibles al momento de enfrentar a las economías estables; todos los sistemas económicos se someten a este problema ya que estas personas evaden los controles de calidad y seguridad que se han establecido para productos y servicios que garantizan la salud pública. En esta lucha interna por ganar terreno, este fenómeno social atenta contra la planta productiva y laboral de los países.

Por ello, la Organización Internacional del Trabajo (OIT, 2014) para América Latina y el Caribe nos informa, que desde el año 2014 el comercio informal se ha incrementado de manera acelerada (47.7% en el trabajo urbano informal), como una alternativa para la obtención de un ingreso económico que permita satisfacer las necesidades básicas de una muestra poblacional que debido a las dimensiones y perjuicios se ha considerado un problema social, económico y ambiental.

Además, manifiesta que para América Latina y El caribe los vendedores ambulantes constituye el 18.5% de la población económicamente activa en las ciudades subdesarrolladas con visión a reducción a la mitad en 50 años; sin embargo, esta expectativa solo llegará a ser una realidad si se impulsan proyectos que reubiquen a este segmento social para generar orden y progreso.

Dándonos a conocer que en nuestro medio (Ecuador) la principal causa para que se de este fenómeno es el crecimiento del empleo asalariado en las empresas formales, insuficientes para absorber el incremento de jóvenes en el mercado laboral, dada la pirámide demográfica y la migración rural – urbana. Tomando en consideración aquellas familias, que trabajan con poco capital y manejan pequeñas cantidades de mercancías, arriesgándose cada día a las diferentes controversias que los depara en su zona de trabajo.

En la actualidad en la provincia del El Oro según el INEC 2015, el 49 % de la población trabaja informalmente, causando problemas y conflictos con las autoridades locales de control, donde siete de cada diez ocupados son empleados informales; debido al creciente número de jóvenes en el mercado laboral y la poca oferta de las empresas para emplear a los mismos. Tomando el caso del cantón Pasaje que es uno de los más poblados de la provincia que refleja características 'depredadoras' del espacio público del centro de la ciudad, realidad sobre la cual se debe operar.

Por ello, este fenómeno puede ser aprovechado para completar el espacio programático de los espacios públicos que reclaman las ciudades, dejando de ser un problema para convertirse en una potencia económica del país y un modelo de desarrollo mundial.

Es así que en el primer capítulo de esta investigación se recopila algunas teorías y se analiza estudios de desarrollo y ordenamiento, aplicados al comercio informal en ciudades intermedias el cual nos ayuda para un mayor entendimiento del tema a tratar.

En su segundo capítulo se recopila algunos antecedentes del cantón y se determina el dinamismo del comercio informal en la ciudad de Pasaje.

El tercer capítulo se propone algunas alternativas para la organización y desarrollo del comercio informal en los espacios públicos de la ciudad de Pasaje.

OBJETIVOS

General:

Organizar y regular el comercio informal por medio de estrategias arquitectónicas y urbanas, para promover un desarrollo ordenado de ciudad.

Específicos:

- Recopilar y analizar estudios de desarrollo y ordenamiento, aplicados en el comercio informal en ciudades intermedias.
- Determinar la dinámica del comercio informal en la ciudad de Pasaje.
- Proponer nuevas alternativas para la organización y desarrollo del comercio informal en los espacios públicos de la ciudad de Pasaje.

HIPÓTESIS

Organizar y regular el comercio informal en una ciudad intermedia, mediante estrategias arquitectónicas y urbanas; permite mejorar la infraestructura del espacio público, disminuyendo la congestión de tráfico, niveles de contaminación y delincuencia en las ciudades.

METODOLOGÍA

Para alcanzar los objetivos planteados en esta investigación se plantea realizar las siguientes fases:

En la primera fase, mediante la revisión de literatura relevante sobre teorías de comercio informal que permitan establecer una base teórica; en la cual, se fundamente el presente estudio. En esta fase, se empleará fuentes de información tales, páginas web, libros, revistas, investigaciones, publicaciones, entre otros.

En la segunda fase, se escogió al cantón Pasaje ubicado en la provincia del El Oro para aplicar este proyecto, Debido a que después de hacer un diagnóstico al Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial nos indica que el centro de la urbe en un lapso de no menos de cuatro décadas ha sido el escenario de la proliferación de comerciantes informales quienes lo transformaron en un mercado popular de gran magnitud ubicado en las calles y aceras del

sector, donde se hará la recolección de información primaria, usando como técnica de investigación la entrevista, la misma que será dirigida a los vendedores ambulantes del cantón Pasaje con el fin de obtener información relacionada con el tema, además dentro de esta fase se empleará el método analítico, siendo éste el más adecuado para la exploración de la información.

En la tercera fase, se recolectará información referente al comportamiento del mercado dentro del centro de la Ciudad por ello, se utilizará el método analítico-descriptivo a fin de realizar la interpretación adecuada de la base de datos.

Por último, con los resultados obtenidos de las fases anteriores; y con la ayuda del método proyectual, se determinará la demanda del comercio informal existente, mediante el análisis estadístico de la información obtenida. Asimismo, esta información ayudará a proponer nuevas alternativas para el comercio informal que permita organizar los espacios públicos donde influyan los mismos.

CAPITULO I
MARCO TEÓRICO Y ANÁLISIS DE PROYECTOS DE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO,
APLICADOS EN EL COMERCIO INFORMAL.

1.1 Comercio informal.

También conocida como economía sumergida o economía informal al sistema de intercambio de bienes que permanece ajeno al control del estado. Por su naturaleza (la imposibilidad del estado de cuantificarla), no está incluida en el Producto interno Bruto (PIB), a diferencia de la economía formal. (Ludeña, 2012)

Es el conjunto de comerciantes que se ubican en las calles. No tienen comunicación física con los mercados formales, pero venden los mismos productos que éstos. Son mercados que surgen espontáneamente a mitad de camino entre la zona de consumo y los mercados formales.

Estos productos son los más consumidos por los rangos de bajo ingreso. Junto a los mercados formales, en los llamados desbordamientos existe un inadecuado sistema de comercialización que constituye un problema urbanístico en el poblado. En nuestro caso las calles de toda la zona comercial de Pasaje, existen varios vendedores ambulantes ya sea de tipo:

Comerciantes Informales Estacionarios: Tienden su actividad alrededor de kioscos, toldas, vitrinas o casetas, ocupando durante todo el tiempo el mismo lugar en el espacio público.



Foto 1: Comercio informal estacionarios.
Fuente: (El Autor, 2016)



Foto 2: Comercio informal estacionarios.
Fuente: (El Autor, 2016)

Comerciantes Informales Semiestacionarios: Tienden su actividad en carretas carretillas o cajones rodantes, en plásticos en las que colocan sus mercancías.



Foto 3: Comercio informal semiestacionarios.
Fuente: (El Autor, 2016)



Foto 4: Comercio informal semiestacionarios.
Fuente: (El Autor, 2016)

Comerciantes Informales Ambulantes: Desarrollan su actividad portando físicamente en sus manos o sobre sus cuerpos los productos que ofrecen en venta.



Foto 5: Comercio informal ambulantes.
Fuente: (El Autor, 2016)



Foto 6: Comercio informal ambulantes.
Fuente: (El Autor, 2016)

1.2 Espacio público.

Se llama espacio público al lugar donde cualquier persona tiene el derecho de circular, en oposición a los espacios privados, donde el paso puede ser restringido, generalmente por criterios de propiedad privada, reserva gubernamental u otros. Por tanto, espacio público es aquel espacio de propiedad pública, "dominio" y uso público.

En el espacio público se cumple un rol social colectivo, de uso y dominio de cualquier individuo; se caracteriza físicamente por su accesibilidad, es un punto de convergencia, junto con las áreas verdes constituye los vacíos estructuradores de interacción social, tiene dimensiones físicas, sociales, culturales y políticas; se establece y se recupera la comunicación de todos con todos, lo que en nuestras viviendas cuatro paredes cierran el espacio público se convierte en la salida al mundo aquí se promueve la libertad a las ideas que se podrán concretar en proyectos. Es también ordenador de la ciudad, es el complemento de la masa edificada.

El espacio público no es distintivo de una ciudad, todo rincón requiere de un punto exterior y polivalente, lo requiere una aldea como una ciudad.

1.2.1 El uso inapropiado del espacio público.

(Pereira, R. 2008), en su informe "Para escuchar las voces de la calle: Las contradicciones entre el derecho al empleo y el derecho a la ciudad", expresa que el uso y apropiación del espacio ocupado por las y los comerciantes en vía pública es indebido porque incumple las normativas vigentes de los gobiernos municipales en su afán de ordenar y regular esta actividad, y porque ese uso ha derivado en otros, para los cuales el espacio no fue diseñado.

Los siguientes hechos marcan lo impropio e indebido del uso y ocupación del espacio público:

- En la Paz-Bolivia, desde hace dos décadas, pese a Ordenanzas municipales artículo 101 y 102 del año 1994, que establecen que todos los puestos que tienen su respectiva patente sean "inamovibles" y la prohibición de nuevos asentamientos, se observa una expansión de puestos de venta, en forma desordenada y sin respaldo legal.
- Las mercaderías se exponen sobre aceras y calzadas, incluso por los mismos propietarios de tiendas, afectando el flujo de peatones y vehículos, y poniendo en riesgo incluso la seguridad física de las personas.
- Es desproporcionado el número de comerciantes en relación al espacio del que disponen. En algunas arterias públicas se observa una saturación de comerciantes, que generan permanentes conflictos entre ellos y reclaman la presencia de sus

representantes gremiales o de personeros de los municipios, para el arbitrio de problemas referidos al uso del micro espacio.

- Se han ido ocupando los espacios públicos convirtiéndolos en espacios económicos, regidos por la dinámica de la oferta, pero no por una planificación ordenadora, que defina las áreas de asentamiento y los lugares denegados. En este aspecto, la dirigencia gremial autoriza la ocupación no siempre legal del puesto.
- Los gremiales son percibidos por personeros de los gobiernos municipales, como un obstáculo en los objetivos de la modernización de la ciudad, porque al defender sus intereses sectoriales, asumen posiciones antagónicas que impiden el avance del desarrollo urbano de las ciudades.
- El tipo de puesto y el tiempo de trabajo de los comerciantes que inciden de manera importante en la ocupación del espacio urbano, son expresión del uso abusivo del mismo.
- El acceso a los servicios de primera necesidad es limitado y puede tener implicaciones importantes para la salud de los comerciantes y los consumidores.
- Se presentan problemas de insalubridad por la deficiente eliminación de los desechos sólidos y residuos líquidos. La acumulación de basura afecta la salud de comerciantes y transeúntes, y genera una imagen negativa de la ciudad y de ellos mismos, ya que sus puestos de venta, además, cumplen funciones de comedor y dormitorio.
- Existe una masiva ocupación del espacio por comerciantes y clientes eventuales que incide de manera significativa en el deterioro de las ciudades. (Pereira, 2008)

1.2.2 Organización del espacio público.

(Virreira, 2005) en su informe “Ocupación de Espacio Público” nos indica las propuestas para ordenar a los comerciantes asentados en vía pública son:

- **Reubicar:** a los comerciantes asentados en determinados centros comerciales nos permitirá planificar una regeneración urbana específica, ya que estaremos trasladando una actividad urbana. Sin embargo la aplicación de ésta acción deber ser inmediata, antes de que el puesto de venta se consolide al grado de parte del imaginario social, o que forme espontáneamente red comercial en vía pública consolidada, lo cual impedirá la viabilidad de una operación de este tipo, ya que habrán generado plusvalías inmobiliarias, por otro lado trasladando una actividad comercial se cortará repentinamente una parte de la red

comercial. El costo estará concentrado en la adquisición del destino, además del costo por control de la nueva calle sin comerciantes, para evitar en ésta un futuro asentamiento.

- **Reorganizar:** los puestos de venta permite mantener la actividad comercial en una calle, la clave está en determinar cómo se explota el bien de dominio público para que este valor repercuta a toda la sociedad. Es imprescindible para este método tener el espacio urbano necesario para componer y distribuir los nuevos puestos de venta, para que no perjudiquen a la circulación peatonal, ni al desenvolvimiento de las actividades.
- **Expropiar – compensar espacios específicos:** nos permitirá consolidar la actividad comercial de una calle, además de aumentar el bien patrimonial de una administración, según los casos estudiados se podrá combinar con otros métodos de intervención. El principal problema es la falta de recursos económicos por parte de la administración, además requiere un plan específico para delimitar detalladamente los espacios que se expropiaran.
- **Empresa Mixta:** permite a las partes interesadas municipio y comerciantes, contribuyan a la gestión, administración urbana del sector, contando con la ayuda de inversores externos se reunirá las condiciones económicas necesarias para el desarrollo urbano y económico del sector. Para la constitución de esta empresa será preciso realizar un estudio de viabilidad económica de acuerdo a proyectos urbanos específicos. (Ramirez, 2012)

1.2.3 Mejoramiento del espacio público.

Para sectores que requieran de la creación o transformación de elementos del espacio público. Podrán ser elaborados por la administración Municipal o presentados por las comunidades o personas comprometidos en su desarrollo, a través de un ente gestor, siguiendo los parámetros establecidos por el POT. (Ramirez, 2012)

1.3 Plan estratégico.

El plan estratégico es un programa de actuación que consiste en proponer y plasmar en un documento de consenso donde grandes decisiones que van a orientar marcha hacia la gestión excelente.

Todo plan estratégico nos permite el seguimiento del ejemplo de otras iniciativas urbanas de éxito; y la coordinación de actuaciones públicas y privadas para aprovechar sinergias.

Este Plan tiene dos objetivos principales, el primero trazar un mapa de la organización, que nos señale los pasos para alcanzar nuestra visión, y el segundo convertir los proyectos en acciones, tendencias, metas, objetivos, reglas, verificación y resultados. (Güell, 2006)

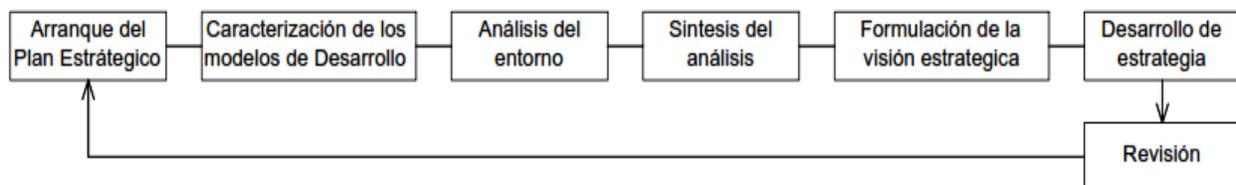


Figura 1: Metodología general
Fuente: Güell, (2006, Vol. 10)
Elaborado: (El Autor, 2016)

Para aplicar un plan estratégico se toma en consideración la siguiente secuencia: se detecta una situación problemática o un cambio estructural que produzca amenazas y oportunidades futuras; se asume la necesidad de formular una estrategia para guiar las actuaciones públicas y privadas venideras; se avalúa la crítica de contar con el consejo y el esfuerzo colectivo para implantar las estrategias y se llega a la resolución de acometer un plan estratégico para la ciudad.

Una vez tomada la decisión, deben resolver cuatro cuestiones preliminares: la asunción del liderazgo, la implantación de los agentes económicos y sociales, el diseño del modelo organizativo y el establecimiento de una estrategia de comunicación.

1.3.1 Aplicación de estrategias para el ordenamiento del comercio informal.

1.3.1.1 Caso análogo las Malvinas-Perú.

En las Malvinas trece mil comerciantes Informales, plantea un sistema que fomenta la asociatividad mediante el ahorro individual, controlado e intangible con el fin de desarrollar proyectos para el ejercicio FORMAL de su actividad económica en el mediano plazo dejando las calles, es así que el proyecto de reordenamiento del comercio informal y su impacto en el desarrollo económico local, para ello se plantearon estrategias de formalización como:

- Participación directa de comerciantes en la solución.
- Fomentar la asociatividad.

- Promover compra de espacios disponibles, enfoque de conglomerados.
- Impulsar el ordenamiento y reubicación de comercio ambulatorio buscando la recuperación de espacios públicos.
- Promover el auto-ahorro creando fondos intangibles para garantía del financiamiento de proyectos.
- Desarrollar una sólida cultura empresarial en los informales, con el apoyo de las universidades.
- Establecer un marco legal, que incluye incentivos tributarios y no tributarios y establece 4 etapas para promover la formalización.

1. **Organización:** fomento de la asociatividad.
2. **Proyectos:** Asistencia técnica para elaboración de expedientes técnicos.
3. **Edificación y Construcciones:** Asesoría en créditos hasta la inscripción en Registros Públicos de la propiedad.
4. **Fortalecimiento Empresarial:** Brindar apoyo para la obtención de licencia de funcionamiento, así como asistencia empresarial y legal. (Gayoso, 2010)

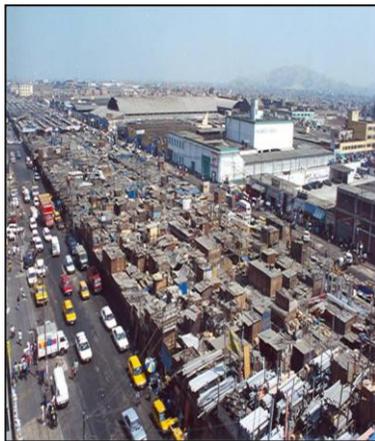


Imagen1: Antes panorama Malvinas-Perú.
Fuente: goo.gl/1co8Qm
Elaboración: Gayoso (2004)

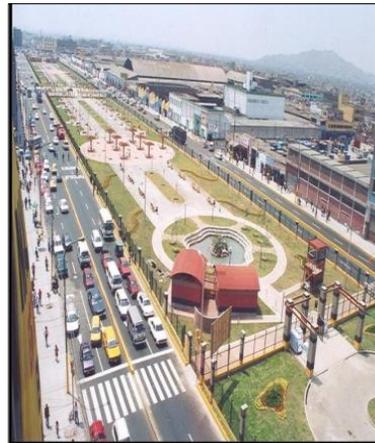


Imagen2: Actual panorama Malvinas-Perú.
Fuente: goo.gl/1co8Qm
Elaboración: Gayoso (2004)

1.3.1.2 Caso análogo Pereira-Colombia.

Según el Plan Integral de Manejo de Vendedores Informales de Pereira en la administración de la alcaldía de Israel Londoño (2008 – 2011), teniendo en cuenta que el espacio público dentro de su dimensión social, cultural y política es un lugar de relación e identificación del contacto entre la gente, la vida urbana, la expresión y la integración cultural.

Previo al proyecto se realizaron estrategias metodológicas utilizadas:

- Identificación de los hitos y línea de tiempo.- momentos que han sido claves y que han marcado un rumbo o momentos muy significativos para el proyecto.
- Identificación de tendencias desde los actores.

Dentro de los hitos se ha reconocido tres elementos fundamentales:

- Ingreso de la academia en la mediación Estado - Sociedad.- es en esa política pública por delegación y como entonces en la mediación estado- sociedad aparecen esta instancia de naturaleza política
- Firma del Pacto Cívico.- Es todo lo que se desarrolló desde el inicio de la propuesta hasta llegar a la propuesta del pacto cívico y lo que ocurre después del mismo.
- Decisiones técnicas de intervención en el espacio público. (Sánchez, 2010)

Luego del estudio se pudo concluir estrategias integrales y complementarias que aborden a los vendedores estacionarios, a los semi-estacionarios y a los ambulantes a través: (Galvis, 2012)

- “Redistribución: dirigida a vendedores estacionarios, donde se busca optimizar el espacio disponible a partir de unos mapas detallados de redistribución, que reconocen las características de cada anden y de cada cuadra donde se puedan ubicar casetas estacionarias.”
- “Paseos comerciales: dirigida a vendedores semiestacionarios, donde se identifican ciertos espacios singulares (peatonales, algunos lugares en parques, zonas residuales) donde fuera posible ubicar unos colectivos de vendedores.”
- “Mercados itinerantes: donde se busca divulgar y crear la logística necesaria para desarrollar mercados móviles que deambulen por los barrios para desahogar los centros urbanos.”
- “Regulación de movilidad y vehículos de ventas: se enfoca desde la movilidad asumiendo que el ambulante debe circular. Se propone una zonificación que genere diversos niveles de restricción según el horario, la cantidad de vendedores, el tamaño de los vehículos de ventas y el tipo de productos.”

- “Pasajes comerciales: Para crear proyectos que trasciendan el modelos de centros comerciales, hacia un concepto de calles comerciales semi- publicas cubiertas.”



Imagen3: Antes calle 19 centro de Pereira.
Fuente: goo.gl/fHH5AS
Elaboración: Largo (2013)



Imagen4: Después calle 19 centro de Pereira.
Fuente: goo.gl/fHH5AS
Elaboración: Largo (2013)

Diseño de un módulo Fruvermovil, un proceso que pretende a través de 78 carros adecuados para la distribución de frutas, acabar con las tradicionales carretas insalubres que se pasean por la ciudad. (Corpocontodos, 2010)

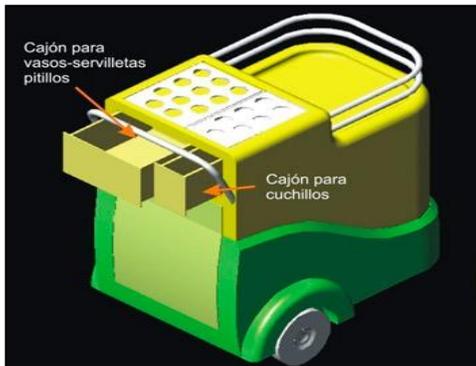


Imagen 5: Diseño fruvermovil.
Fuente: goo.gl/sL0MUu
Elaboración: Cedhupazucpr (2010)



Imagen 6: Diseño fruvermovil.
Fuente: goo.gl/b1G3Mx
Elaboración: El diario(2010)

1.3.1.3 Caso análogo Quito-Ecuador.

El Planteamiento de la Empresa de Centro Histórico (ECH) pretendía incorporar mejoras en la vida de los comerciantes y de quienes eran usuarios del sector: a los primeros brindarles la oportunidad de legalizar su actividad económica, incorporarlos al crédito formal, eliminar la posibilidad de ser sujetos de extorsión por uso del espacio público y dotarles de locales comerciales para el desempeño de su actividad, todo esto redundaría en la dignificación de su

actividad y por lo tanto en el mejoramiento de su calidad de vida, a su vez que la ciudadanía podría utilizar un espacio público de mejor calidad y se lograría revalorizar la riqueza patrimonial del Centro Histórico.

Es así que en Quito en el año 2003 se da inicio las estrategias para proyecto de Reordenamiento del Comercio Popular en el Centro Histórico de Quito, trasladando a los vendedores ambulantes a espacios públicos organizados. Se ubicó el comercio informal en 11 Centros Comerciales, llamados Centros Comerciales Populares.

Dichas estrategias lograron a que:

Espacio Físico: los centros comerciales presentan una mejor distribución espacial, exteriorizando un ambiente de comodidad para los transeúntes. Los productos objeto de la venta se presentan de mejor manera en vitrinas.

Ruido: desaparición gradual del ruido y del voceo-perifoneo, mediante la adopción de normas que regulen el comportamiento en la vía pública.

La Cromática del entorno: mediante el uso de un prototipo de mobiliario que permitirá mejorar la cromática del entorno, logrando organizar y mejorar las caravanas de personas y los puestos cubiertos anteriormente por plásticos de distintos colores.

Relación de basura: mediante la concientización del manejo de los derechos, el usuario tendrá la obligación de velar por su espacio a que permanezca limpio su lugar de trabajo.

Seguridad ciudadana: disminución de la delincuencia en beneficios de todos los actores al desarrollar su actividad en centros comerciales (Policía Metropolitana). (Sánchez, 2010)



Imagen 7: Antes Calle Michelena.
Fuente: goo.gl/irdYd1
Elaboración: Lacerda(2003)



Imagen 8: Propuesta calle Michelena.
Fuente: <http://goo.gl/irdYd1>
Elaboración: Lacerda(2003)

1.3.1.4 Caso análogo Zona 30.

La zona 30 nace a partir de los “woonerfs”, que se traduce del inglés como 'patio viviente'; el mismo que es un espacio de socialización que pretende integrar múltiples funciones en una sola calle, de modo que los peatones, ciclistas y niños que juegan, puedan compartir el camino con algunos vehículos que circulan lentamente. Esto se consigue implementando diferentes objetos que permite lograr una regulación viaria para cada tipo de usuario, sus raíces tiene principios de diseño Holandés, que surgieron en la década de 1970. (Rodríguez, 2011)

Los proyectos piloto fueron tan exitosos en la promoción de mejores entornos urbanos, que las ideas se extendieron rápidamente a Bélgica, Francia, Dinamarca y Alemania.

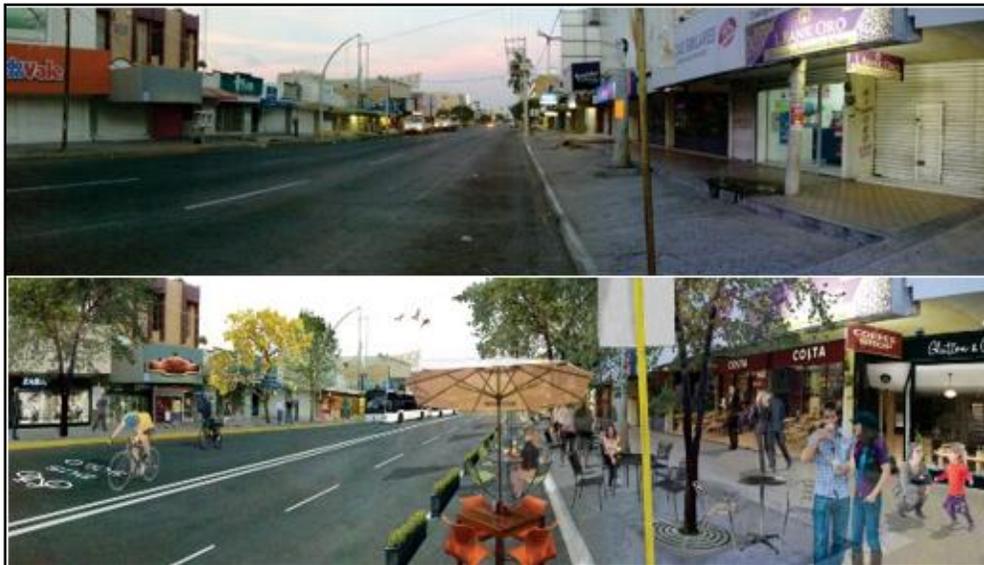


Imagen 9: Modernizarán a Los Mochis-México con Zona 30.
Fuente: goo.gl/5IRZ4t
Elaboración: Gámez (2015)

Este concepto de remodelación del espacio público se extendió posteriormente a zonas comerciales catalogándolas como Zona 30. Son aquellas áreas que agrupan un conjunto de calles donde la velocidad está limitada a 30km/h, aunque según el país cambia la velocidad que comúnmente siempre van en el rango mínimo 15 km/h. máximo 30 km/h.

Planificación, estrategia y actuación urbanística de una zona 30.

Sentidos de circulación concurrentes.

La delimitación de una Zona 30 se establece a partir de acciones que tienen como objetivo por una parte advertir la entrada a una zona y, por otra, garantizar la disciplina viaria.

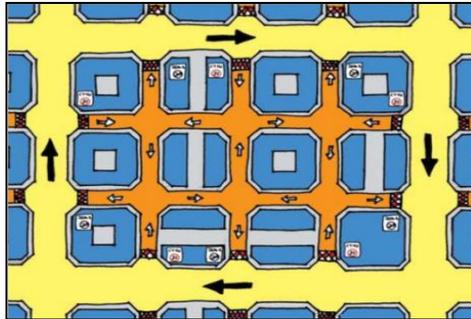


Imagen 10: Sentidos de Circulación Concurrentes.
Fuente: goo.gl/2wTdSX
Elaboración: González (2012).

Ampliación de las aceras.

La ampliación de las aceras fomenta los desplazamientos a pie y mejora la seguridad vial de la vía pública en especial la de los niños y personas con movilidad reducida.



Imagen 11: Ampliación de las Aceras.
Fuente: goo.gl/2wTdSX
Elaboración: González (2012)

El análisis de una anchura mínima para una correcta fluidez de los peatones da como resultado que las aceras deban tener una anchura útil de 2 m. Se entiende como anchura útil aquella que permite dos flujos continuos opuestos (de diversos tipos) con cierta comodidad.

Utilización de mobiliario urbano.

Otra de las opciones es la utilización de mobiliario urbano. Se pretende que delimite los distintos espacios con elementos vegetales: árboles y plantas bajas.

Como también otros elementos masetas, bancas, luminarias altas-bajas, contenedores de recogida selectiva o quioscos también son habituales, ya sean de tipo constructivo o decorativo, con la finalidad de mejorar el aspecto de la calle.



Imagen 12: Utilización de mobiliario urbano.
Fuente: goo.gl/2wTdSX
Elaboración: González (2012)

Pavimentos especiales.

La siguiente estrategia es la implantación de pavimento especial que favorece una disminución de la velocidad. El adoquinado, la utilización de piedra u otros pavimentos especiales producen ruido y una mayor vibración en el vehículo. Éstos incitan al conductor a reducir la velocidad.

En otros casos se utiliza el color como elemento limitador de velocidad. En este sentido el color rojo es percibido por el conductor como símbolo de peligrosidad y el color naranja como señal de precaución.



Imagen13: Pavimentos Especiales.
Fuente: goo.gl/2wTdSX
Elaboración: González (2012)

Desviación del eje de la trayectoria.

Una de las medidas para limitar la velocidad más efectivas y poco utilizadas es la desviación de eje de la trayectoria. Al mismo tiempo es de las más sutiles desde la percepción del conductor. (Gonzales, 2012)

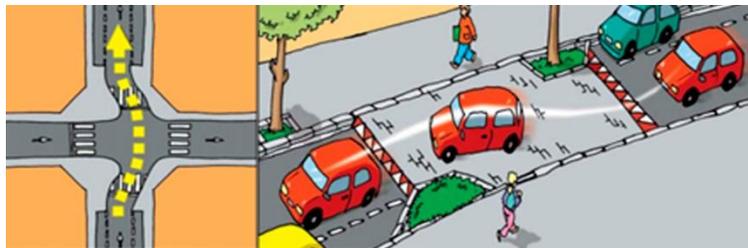


Imagen 14: Desviación del eje de la trayectoria
Fuente: goo.gl/2wTdSX
Elaboración: González (2012)

1.3.1.5 Caso análogo, estrategias para reducir el comercio informal Bogotá.

En Bogotá, la problemática del comercio informal ha tomado tal magnitud, que hasta hay mafias que negocian con el espacio público, para enfrentar dicho fenómeno urbano la actual gobernación crea como primera estrategia una organización denominada Instituto para la Economía Social (Ipes), quien a través de su Plan Maestro de Espacio Público (PMEP) que reglamenta la administración, el mantenimiento y el aprovechamiento económico del espacio público construido y sus usos temporales en Bogotá, Distrito Capital.

Entre los principales objetivos del Plan Maestro de Espacio Público (PMEP) están:

- Contribuir a la consolidación de la estructura urbana.
- Facilitar la consolidación de la perspectiva regional.
- Promover la apropiación social del espacio público.

- Regular las actuaciones urbanísticas que afecten el sistema de espacio público.
- Eliminar las ocupaciones indebidas del espacio público.
- Lograr una eficaz coordinación institucional.
- Definir mecanismos de seguimiento y evaluación con indicadores específicos.
- Disponer de mecanismos para la generación de suelo público.

Dentro de este Plan Maestro de Espacio Público (PMEP) contemplan tres estrategias:

1. **Estrategia de gestión social:** que busca descentralizar y promover la creación y consolidación de las redes de gestión social del espacio público a través de los instrumentos de planeamiento.
2. **Estrategia de gestión económica:** que busca diferenciar, regular y organizar el aprovechamiento económico del espacio público.
3. **Estrategia de coordinación institucional:** que pretende redefinir y articular competencias del sector institucional a cargo de los diversos componentes del espacio público y poner en marcha el sistema distrital de gestión del espacio público.

Para mitigar la ocupación del espacio público por las vetas callejeras adopta las siguientes estrategias:

- Se proyectaron los primeros diseños de espacio público con nuevas especificaciones para andenes, plazas y parques, se retiraron las casetas de las calles y plazas y se construyeron las primeras “Alamedas Feriales” que promovían la ocupación temporal por ventas organizadas.



Imagen 15: Alamedas Feriales, Bogotá-Colombia.
Fuente: goo.gl/z6nLuF
Elaboración: Alfonso (2010)

- Para que se realizar una feria temporal, el Dadep y el IPES han establecido unas condiciones básicas de tamaño del módulo de venta, distribución adecuada y espacio mínimo de corredores de circulación, limitaciones en la exhibición de mercancías a fin de que no afecten la movilidad, conexiones legales a los servicios públicos, entre otros.
- Adicionalmente, Se promovieron normas para el control a la Publicidad exterior visual y se llevaron a cabo programas de sensibilización y gestión social con los vendedores ambulantes. La norma establece que un espacio público que soporte el desarrollo de ferias temporales solo podrá ocuparse por periodos de cinco días y máximo en nueve ocasiones por año, para un total de 45 días.
- Ofertan alternativas económicas viables y sostenibles a los vendedores que dejaban el espacio público. Donde el Plan Maestro de Espacio Público (PMEP), en su estrategia económica, que establece el marco para diferenciar, regular y organizar el aprovechamiento económico del espacio público, para la Promoción Económica y Social (IPES), ejecuta el programa de la Red de Prestación de Servicios al Usuario del Espacio Público (Redep). Para ello establece el sistema de microcrédito para apoyar a los comerciantes informales para que no incurran en la informalidad y la evasión fiscal, estos emprendedores realizan un plan de negocios que puede ser financiado mediante un capital semilla o por medio de un crédito con cooperativas, entidades no gubernamentales, entidades bancarias que buscan promover el desarrollo económico del país además de evitar que estos pequeños empresarios recurran a préstamos con gota a gota. (Ferrer, 2014)
- Ofrece distintos formatos comerciales como lo son los mobiliarios urbanos (Kiosco) donde pueden ofrecer su producto sin afectar el espacio públicos, además de la ubicación mediante puntos comerciales, puntos de encuentro ubicados en cuatro puntos de la ciudad y plazas de mercado distritales de la ciudad.



Imagen 16: Modelo de kiosco
Fuente: goo.gl/z6nLuF
Elaboración: Alfonso (2010)

- Beneficiar a comerciantes informales que poseen alguna discapacidad y a adultos mayores los cuales por medio de un módulo ubicado en empresas privadas y públicas realizan la venta de productos empacados constituyéndose en un ingreso para esta población en difícil situación económica.
- Ofrecer formación y capacitación para el trabajo a comerciantes informales de la ciudad por medio del proyecto Misión Bogotá el cual vincula a jóvenes entre 18 y 26 años, desplazados, minorías étnicas, población LGBTI, madres cabezas de hogar etc. Este programa capacita a las personas para el trabajo combinándolo con estudios en el Sena el programa realiza un contrato de prestación de servicios por un año, en el cual devengan un salario mínimo más un dinero que les exige cotizar a seguridad social mientras están en el programa, el programa es para población 1 y 2 del SISBEN con un mínimo de estudio de noveno grado de bachillerato.
- Permitir a vendedores ambulantes que han sido reubicados salir en ciertas ocasiones a ofrecer sus productos de acuerdo al tipo de producto que ofrezcan al público como por ejemplo en ciclovías a vendedores que ofrecían bebidas. Para quien este tipo de permisos se dé ordenadamente y no generen competencia entre ellos se aplica una especie de 'pico y placa' para los vendedores en espacios controlados. También señalan que podrían aceptarse casos especiales cuando la ocupación no es mayor. (Alfonso, 2010)

1.3.1.6 Caso análogo espacios públicos con público.

- El objetivo planteado fue el de indagar y analizar la incorporación de **elementos efímeros informales** en el espacio público por parte de los sectores populares de la población y constatar si estos generan una reactivación transitoria en el medio urbano.
- Existen diversos componentes que son utilizados informalmente en el ámbito público. Robert Kronenbug, profesor de arquitectura en la Universidad de Liverpool, en el Reino Unido, resalta la importancia de estos elementos y de sus atributos como la fácil

movilidad, la flexibilidad y la adaptabilidad a diferentes tipos de espacios que pueden presentar estos artefactos.

- Estos componentes informales, generan una nueva concepción del espacio, con la instalación de quioscos o puestos de venta de un sin-número de productos.

Los componentes o artefactos.

Componentes o artefactos son una gran variedad de elementos que pueden ubicarse en los espacios públicos por un periodo de tiempo limitado. En la imagen siguiente nos indica los artefactos que serían todo el mobiliario como las bancas, las mesas, las macetas y el césped.



Imagen17: Espacios Efimeros “Parking Day, Nashville”

Fuente: goo.gl/PMxscb

Elaboración: Natris (2013)

Lo efímero.

En el diccionario se define a lo efímero como “algo que dura poco tiempo”. Existen sinónimos como: breve, fugaz, pasajero o transitorio.

Hipótesis: Con los adecuados controles de sanidad, seguridad y gasto energético, los elementos efímeros contribuyen enormemente a crear un ambiente lleno de vida. Explotando una combinación de varios modelos económicos y estrategias de suministro, el comercio callejero ha sido capaz de sobrevivir, de conservar su éxito y vitalidad. Sobrevive gracias a su capacidad de adaptación, a su movilidad y al sentido de la improvisación” a pesar de los conflictos y problemas que también pueden crear. (Kronenburg, 2012)

1.3.1.7 Caso análogo de pavimento a plazas.

En 2007, Gehl Arquitectos fue contratado para analizar el estado actual de la esfera pública de la ciudad de Nueva York. El análisis llevó a una visión estratégica dirigida a mejorar las condiciones para los peatones y promover un equilibrio en el sistema de transporte incluyendo la implementación de nuevos espacios públicos.

Objetivos del proyecto:

- Reclamar asfalto inutilizado como espacio público prescindiendo de grandes sumas de capital de inversión.
- Inclusión de nuevos espacios públicos.
- Desarrollar un entorno amigable para los ciudadanos.
- Mejorar las condiciones para los peatones.
- Volver a imaginar la ciudad – Una ciudad más verde.

Estrategias utilizadas.

- La Experimentación informa al Diseño.
- Acción a Corto Plazo - Cambio a Largo Plazo.

Elementos temporales utilizados.

- Mobiliario urbano temporal como: sillas, macetas, mesas, parasoles, pintura para pavimento, entre otros.



Imagen 18: Proyecto en avenidas de Nueva York.
Fuente: goo.gl/ZJnghQ
Elaboración: Gehl (2007)

“Sobre la base del análisis de la ciudad, el plan delineó un amplio rango de programas que destacan el potencial de los espacios inservibles entre edificios. Asentados en el poder de las diversas comunidades que tiene la ciudad de Nueva York, el público fue tomado en cuenta como un componente importante para las estrategias a implementarse.” (Congestion, 2007)

La iniciativa del proyecto general se compone de varios programas e iniciativas como:

- Programa de Plazas Públicas.
- Proyectos de Bulevar.
- Calles seguras para todo tipo de personas
- Programa de Arte Público.
- Coordinación de Mobiliario Urbano.
- Fines de semana sin carros.

“Esta serie de proyectos piloto son planeados para ser implementados de una manera rápida y económica en donde la ciudadanía participe, dando oportunidad para que las personas se involucren y empiecen a pensar en las oportunidades de las calles y las plazas en la ciudad de Nueva York.”

Como parte del esfuerzo por “volver a imaginar la ciudad” antes de la realización del proyecto se realizaron un número considerable de campañas de información y eventos para sociabilizar el proyecto, invitando a la gente a utilizar las calles de la ciudad como parques infantiles, o instalaciones de arte públicas, centros de fitness, o mercados.

Los proyectos realizados a lo largo de una de las avenidas más famosas como Broadway, reinventan la concepción de los espacios públicos, con la ampliación de los corredores y la incorporación de “espacios públicos temporales”, alentando a la ciudadanía a la búsqueda e identificación de nuevos sitios que podrían ser utilizados como plazas.

Estas estrategias son conocidas como “tácticas urbanas” y tienen como objetivo involucrar a la ciudadanía en los procesos de construcción de ciudad.

La lógica detrás de estas estrategias encuentra mayor sentido a escala local, y tiene como objetivo involucrar a la ciudadanía en los procesos de construcción de ciudad, socializando la toma de decisiones. Las dos estrategias más importantes que proponen involucran a elementos

temporales o efímeros en los espacios públicos para el mejoramiento de los espacios públicos, y son:

- La Experimentación Informa Al Diseño.
- Acción A Corto Plazo / Cambio A Largo Plazo.

La experimentación informa al diseño.

“Las tácticas urbanas se basan en intervenciones que ayudan a crear un laboratorio para la experimentación.”

Los casos de estudio nos revelan los beneficios de adoptar una aproximación incremental en el proceso de construcción de ciudad.

Los cambios a largo plazo usualmente tienen como origen un proceso que comienza con algo pequeño. Una vez implementado, los cambios pueden ser medidos y observados en tiempo real. Como este proceso es llevado a cabo sin recurrir a grandes sumas de dinero y con un grado de flexibilidad y reversibilidad, se pueden hacer ajustes o detener el plan de diseño si no da resultados. En la Fig. 18-20 podemos ver la flexibilidad y temporalidad de las propuestas en dos calles diferentes.



Imagen 18: Apertura temporal de una calle para la vida pública en Montague Street. Brooklyn
Fuente: goo.gl/ZJnghQ
Elaboración: Gehl (2007)



Imagen 20: Nuevos espacio públicos en Madison Square Park.
Fuente: goo.gl/ZJnghQ
Elaboración: Gehl (2007)

Antes de invertir grandes cantidades en obras permanentes. “Si el mejoramiento no funciona como fue planeado, el presupuesto total no se ve afectado considerablemente, y el diseño puede seguir siendo modificado hasta satisfacer las necesidades del contexto.”

Acción a corto plazo – cambio a largo plazo.

La combinación de planificación a largo plazo con estrategias de transformación livianas, rápidas y baratas pueden ser una fórmula eficaz no solo para validar en el presente las ideas que se tienen a largo plazo, sino también sirven como una herramienta potente para articular a la ciudadanía sobre temas de importancia, que tengan un impacto positivo en los espacios públicos y en su calidad de vida.

Por el contrario muchas veces en vez de ser consultados o involucrados en cómo les gustaría que fueran las calles o barrios de su ciudad, la ciudadanía se maneja a través de reacciones que atentan contra el proyecto mismo, o respuestas a iniciativas que muchas veces están desconectadas de su propia realidad o intereses.

Pequeñas acciones a corto plazo pueden ayudar a facilitar la concreción de proyectos bajo visiones más secuenciadas entre la ciudadanía. Otro aspecto positivo de estas acciones a corto plazo es que se utilizan una variedad de elementos o mobiliario temporal, estructuras flotantes indeterminadas y adaptables que responden a los cambios diarios de uso del espacio público.

“Si se hacen de la manera correcta, estos cambios de pequeña escala pueden ser planteados como los primeros pasos en la realización de cambios más grandes y duraderos. De esta forma, estas estrategias temporales de diseño pueden ser de mucha ayuda para la experimentación y poner a prueba un proyecto de planificación a largo plazo. Además si estas estrategias o tácticas urbanas se realizan dentro de un proceso de participación ciudadana, se puede mejorar las relaciones entre las personas, un mayor contacto entre vecinos para el bien de la ciudadanía y de los espacios públicos.”

Estas estrategias de diseño temporal a corto plazo buscan transformar por medio de elementos efímeros como mobiliario, macetas, juegos infantiles, inflables, instalaciones artísticas temporales, etc. Lugares sin vida en grandes lugares.

“Adoptando una aproximación experimental ‘Liviana, Rápida y Barata’, la ciudad son capaces de poner a prueba el desempeño de cada nueva plaza sin hacer uso de grandes sumas de fondos públicos. De lograr el éxito, la intervención puede pasar por una etapa de transición hacia una etapa de diseño y construcción más permanente.” (Vergara, 2011)

Esta estrategia es conocida como “táctica urbana” y tiene como objetivo involucrar a la ciudadanía en los procesos de construcción de ciudad; para ello, han reglamentado la ocupación temporal en los diferentes planes pilotos que se desarrollan en el espacio público, en relación al comercio informal. Se crearon medidas y procedimientos de control y vigilancia de la actividad; con lo cual, protegieron también al que compra en estos puestos, dichas medidas son:

Mercancía en general.

Se requieren licencias para vender mercancías en general como cerámica, joyas, artesanías, artículos religiosos, muñecas, relojes, calcetines, gorras, juguetes, CD y cintas de video. Los vendedores deben obtener una licencia del Departamento de Asuntos del Consumidor.

Artículos asociados con el derecho a la libertad de expresión.

Mercancías tales como cuadros, ilustraciones, fotografías y libros pueden venderse sin obtener licencia, ya que estos artículos están protegidos por la Primera Enmienda que garantiza la libertad de expresión. Sin embargo, los vendedores de tales obras están supeditados a otras normas y reglamentos aplicables para todos los vendedores ambulantes, incluso la lista de calles restringidas que aparece en la Subsección 2-314 de las Reglas de la ciudad de Nueva York. No se permiten vendedores ambulantes en las calles restringidas para la venta de alimentos y artículos en general.

Venta ambulante móvil de alimentos.

Para vender alimentos en la calle debe obtener una licencia para la venta ambulante de alimentos y un permiso para la unidad móvil (carrito o vehículo) expedido por el Departamento de Salud. Si bien no hay un límite en el número de licencias de operador, existen los siguientes límites en cuanto al número de permisos para unidades móviles de alimentos que pueden expedirse:

- 2,800 permisos permanentes para operar en toda la ciudad, válidos por un período de dos años.
- 100 permisos permanentes para operar en toda la ciudad exclusivamente para veteranos discapacitados, discapacitados en general y veteranos no discapacitados, válidos por un período de dos años.

- 200 permisos permanentes para distritos específicos para cada distrito aparte de Manhattan, válidos por un período de dos años.
- 1,000 permisos de temporada para operación en toda la ciudad, válidos para el periodo de abril a octubre de cada año.
- 1,000 permisos para carritos verdes (frutas y verduras).

Dicho esto, hay algunas opciones que podría considerar:

- Solicitar una licencia de vendedor ambulante de alimentos expedida por el Departamento de Salud y trabajar para otra persona en su carrito.
- Solicitar una licencia de vendedor ambulante de alimentos y explorar la posibilidad de obtener un permiso para la venta ambulante móvil de alimentos en "Áreas restringidas" expedido por el Departamento de Salud. Un permiso para áreas restringidas le permite vender en propiedades privadas con el permiso del dueño. Pero debe suscribir un acuerdo por escrito con el dueño de la propiedad en la que desea vender. Los permisos para áreas restringidas no pueden utilizarse para la venta ambulante en una zona restringida diferente a aquella para la cual el vendedor obtuvo el permiso. Los permisos autorizan la venta ambulante en propiedades privadas ubicadas en áreas comerciales o en propiedades bajo la jurisdicción del Departamento de Parques y Recreación de la ciudad de Nueva York.
- Solicitar un permiso para la venta ambulante de frutas y verduras frescas (carrito verde). Hay permisos de carritos verdes disponibles para personas que deseen vender frutas frescas y verduras enteras en zonas policiales específicas en toda la ciudad.
- Antes de solicitar una licencia para la venta ambulante de alimentos, debe tomar y aprobar un curso sobre manipulación de alimentos. Puede tomar el curso para obtener el Certificado de Protección de Alimentos, el cual dura 15 horas y le permite supervisar la manipulación de alimentos en un establecimiento de servicio de comidas o una unidad de venta ambulante móvil de alimentos. Otra opción es el curso de Protección de Alimentos para la Venta Ambulante Móvil, un curso sobre manipulación de alimentos de ocho horas diseñado específicamente para vendedores ambulantes móviles, impartido por el Departamento de Salud durante un período de dos días.
- En el estado de Nueva York para obtener una licencia de venta ambulante de alimentos, debe tomar un curso sobre la manipulación de alimentos y poseer un número personal de identificación fiscal del mismo.

- Después de finalizar el curso y aprobar el examen, puede solicitar una licencia para la venta ambulante de alimentos. Cuando obtenga la licencia, será incluido en la base de datos del Departamento de Salud y, en lo sucesivo, recibirá notificaciones del permiso.

Ferias callejeras y eventos temporales.

Para vender en una feria callejera o un evento temporal, debe comunicarse con la Unidad de Asistencia Comunitaria de la Oficina de Coordinación y Administración de Eventos de la ciudad de Nueva York para obtener una lista de ferias callejeras aprobadas en la ciudad o accediendo al calendario de eventos de la ciudad. La persona interesada debe contactar con el patrocinador de la feria callejera o el evento para alquilar o garantizar un espacio y luego obtener una licencia temporal del Departamento de Asuntos del Consumidor o el Departamento de Salud.

Adicionalmente:

- Debe obtener un Número de identificación para impuesto sobre las Ventas del estado de Nueva York antes de la obtención de los permisos temporales para venta ambulante
- Los vendedores ambulantes de mercancía en general deberán obtener un permiso temporal para la participación en ferias callejeras expedido por el Departamento de Asuntos del Consumidor
- Está prohibida la venta, distribución o consumo de bebidas alcohólicas.
- Las ventas ambulantes están prohibidas durante los desfiles.
- Si planea preparar, vender o distribuir alimentos en una feria callejera debe:

Establecer que está operando como vendedor ambulante móvil autorizado con una unidad móvil de alimentos con permiso para la ubicación, época del año y tipo de operación de servicio de alimentos que realizará.

Contar con un supervisor en la operación del servicio de alimentos temporal que tenga un Certificado de Protección de Alimentos emitido por el Departamento de Salud u otra jurisdicción aceptada por el Departamento de Salud. (Development, 2007)

1.3.2 Síntesis de referentes.

| SINTESIS DE LOS REFERENTES | | | | |
|----------------------------|--|--|--|--|
| CASO ANÁLOGO | EJES ESTRUCTURALES DE LAS ESTRATEGIAS | | | |
| | Urbanas | Sociales | Económicas | Educación |
| Malvinas-Perú. | <ul style="list-style-type: none"> - Reubicación. - Recuperación del espacio público. | <ul style="list-style-type: none"> - Participación directa. - Asociatividad. | <ul style="list-style-type: none"> - Auto Ahorro. - Capital. - Crédito. | <ul style="list-style-type: none"> - Capacitación e emprendimiento. |
| Pereira-Colombia | <ul style="list-style-type: none"> - Zonificar lugar de Trabajo. - Paseos comerciales. - Mercados Itinerantes. | <ul style="list-style-type: none"> - Participación Estado - Sociedad. | <ul style="list-style-type: none"> - Oferta y demanda. | <ul style="list-style-type: none"> - Taller de emprendimiento. |
| Quito-Ecuador | <ul style="list-style-type: none"> - Reubicación. - Espacios públicos Organizados. - Diseño de centros comerciales Populares. | <ul style="list-style-type: none"> - Organización. - Participación. | <ul style="list-style-type: none"> - Oferta y demanda. | <ul style="list-style-type: none"> - Capacitación de atención al cliente. |

| | | | | |
|-------------------------------------|--|--|---|---|
| Zona 30 | <ul style="list-style-type: none"> - “Woonerfs” (espacio viviente). | <ul style="list-style-type: none"> - Integrar múltiples funciones en un solo espacio. | <ul style="list-style-type: none"> - Matriz productiva. | <ul style="list-style-type: none"> - comportamiento en el medio. |
| Reducir el comercio informal Bogotá | <ul style="list-style-type: none"> - Descentralizar zona comercial. - Diseño alamedas FERIALES. - Reglamentar usos temporales del espacio público. | <ul style="list-style-type: none"> - Socialización de proyectos. - Proveer de un módulo para personas con discapacidad-adulto mayor. | <ul style="list-style-type: none"> - Gestionar microcrédito. - Capital semilla. | <ul style="list-style-type: none"> - Motivación a la formación y capacitación con talleres técnicos. |
| Espacios públicos con público | <ul style="list-style-type: none"> - Incorporación de elementos efímeros informales (tiempo limitado). - reactivación del espacio público. | <ul style="list-style-type: none"> - Integración de la sociedad. | <ul style="list-style-type: none"> -Producción del espacio. | <ul style="list-style-type: none"> - Charlas de motivación. |
| De pavimento a plazas | <ul style="list-style-type: none"> - Experimentar nuevas actividades con proyectos flexibles y temporales. - Inclusión de espacios públicos. - Acción a corto plazo cambio a largo plazo. | <ul style="list-style-type: none"> -Participaciones las actividades con el público. | <ul style="list-style-type: none"> -Crecimiento económico. | <ul style="list-style-type: none"> - Tácticas de emprendimiento. |

Tabla 1: Conclusiones de referentes.

Elaboración: (El autor, 2016)

Todos los aspectos positivos de los referentes analizados serán usados para el planteamiento de las estrategias para el ordenamiento del comercio informal.

CAPITULO II
ANTECEDENTES DE LA CIUDAD DE PASAJE Y DESCRIPCIÓN - ANÁLISIS DE LA ZONA
COMERCIAL.

2.1. Antecedentes del cantón Pasaje.

2.1.1. Fundación.

De acuerdo a Estrada, Meggers y Evans, los actuales territorios de “Pasaje de las Nieves” estuvieron habitados por los Punáes, Fase Jambelí, desde el “Período de Integración”, desarrollando una gran cultura que tiene orígenes Quiché, que vinieron de Centroamérica en el “Período Formativo” 3200 a.C – 1000 a.C.

Los estudios de los investigadores citados afirman que los Punáes extendieron su dominio hasta las contrafuertes de la Cordillera de Chilla aguas arriba del río Tamal Aycha (devorador de hombres) en lengua quiché, ahora denominado río Jubones. Además, habitaron el margen derecho del río mencionado, siguiendo a lo largo de estas montañas que hoy se denominan “Estribaciones de Mollendo”.

González manifiesta que en épocas remotas los Quiché se establecieron donde actualmente se levanta Zaruma por un lado y por la costa ganando terreno hasta Machala y las confluencias de sus ríos, siguiendo por las estribaciones de la Cordillera de los Andes.

2.1.2. Historia.

La conformación de Pasaje está íntimamente relacionada al río Tamal Aycha (Jubones) que en varias ocasiones debió cambiar de posición por los permanentes embates del río. Finalmente el pueblo se asentó a la margen izquierda del temible río entre los años 1800-1830, cerca de los predios de la hacienda Magnolia de la familia Macías.

La Ley de División Territorial Colombiana del 25 de Junio de 1824 elevó a Pasaje, a la categoría de Parroquia del cantón Machala; sin embargo, la pujanza de su gente hizo que en el mes de abril de 1826 un grupo de connotados ciudadanos solicite al Senado de la República de la Gran Colombia que Pasaje sea declarado parroquia independiente de Machala; por lo cual, el Senado de la Gran Colombia se vio informado de la solicitud y posteriormente concede la petición. Luego, Pasaje desarrolló una interesante vida social, política y productiva que lo llevó finalmente a cristalizar sus aspiraciones de cantonización, el 1 de noviembre de 1894.

2.1.3. Razón del nombre Pasaje.

El Camino Real o conocido como Pasaje, cuando el mariscal Antonio José de Sucre viajaba desde la costa hacia la sierra y pasaba por este lugar exclamó “Oh! éste es pasaje de las nieves”.

2.1.4 Creación de las parroquias del cantón Pasaje.

Cabecera Cantonal de Pasaje.- Creada por Decreto Legislativa de 2 de agosto de 1894, sancionada el 7 de agosto del mismo año y oficializada el 1 de noviembre de 1894.

Cuenta con las siguientes parroquias Urbanas: Bolívar, Ochoa León, Tres Cerritos y Loma de Franco.

2.1.5 Ubicación geográfica.

Geográficamente el cantón Pasaje se encuentra ubicado al noroeste de la provincia de El Oro, región sur septentrional de la costa ecuatoriana, cuenca baja del río Jubones.

Coordenadas:

03° 18' 5" y 03° 30' 48" de latitud.

79° 50' 19" y 79° 45' 00" de longitud Oeste

2.1.6 Límites.



Imagen 21: Límites del Cantón Pasaje.
Fuente: Plan Vial El Oro.
Elaboración: PDOT 2015

Norte: Con la Jurisdicción del cantón el Guabo.

Sur: Con la Jurisdicción del cantón Atahualpa; así como, las parroquias Victoria del cantón Santa Rosa.

Este: Con la Jurisdicción del cantón Pucará; parroquias Abañin y Guanazán del cantón Zaruma y el cantón Chilla.

Oeste: Con las parroquias el Retiro y el Cambio integrante del cantón Machala.

2.1.7 Superficie.

Pasaje, cuenta con una extensión territorial de 448,52 Km².

Cabecera Cantonal: 1471 Ha.

2.1.8 División política y administrativa.

Políticamente el cantón Pasaje está constituido por 6 parroquias rurales y 4 parroquias urbanas.

| Parroquias Urbanas | Parroquias Rurales |
|---------------------------|---------------------------|
| Loma de Franco | La Peaña |
| Tres Cerritos | Buena Vista |
| Ocho León | Casacay |
| Simón Bolívar | El Progreso |
| | Caña Quemada |
| | Uzhcurrumi. |

2.1.9 Topografía.

El cantón Pasaje se encuentra dentro de la parte baja de la cuenca del río Jubones, en sí comprende una planicie aluvial costera, con un declive que sube hacia el este; posee un relieve quebrado en la cercanías a la cordillera de los andes en la parte oriental y regularmente plano en la parte occidental. Al margen del río izquierdo se ubica la ciudad de Pasaje sobre un terreno plano, con cotas de altitud que van desde los 14 m.s.n.m., en la parroquia la Peaña, hasta los 380 m.s.n.m., en la parroquia Uzhcurrumi.

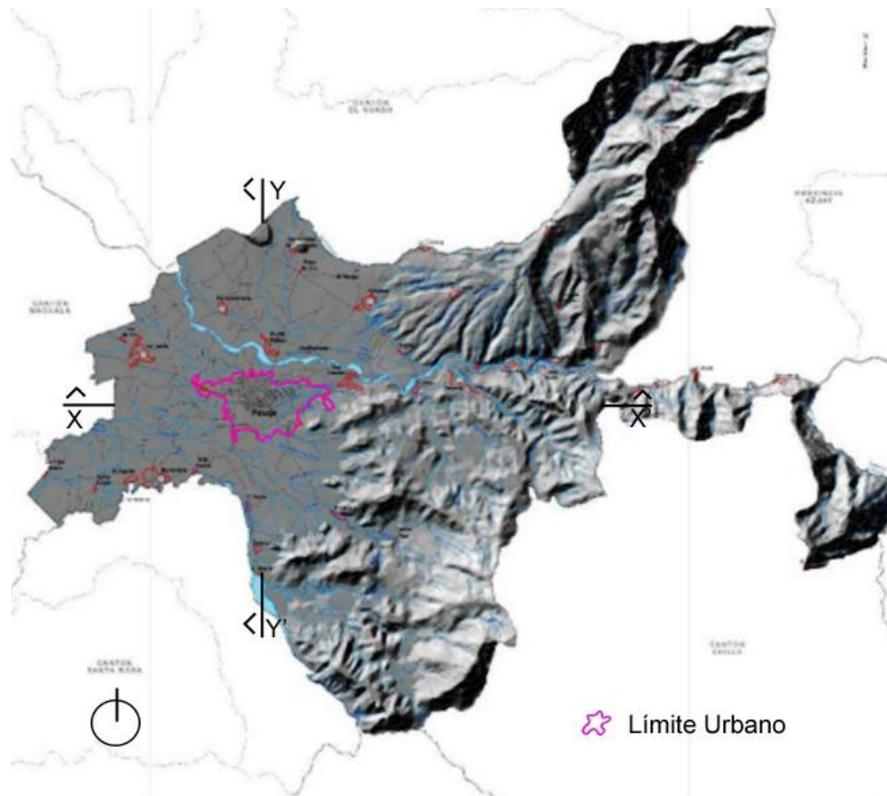


Imagen 22: Modelo digital territorial de cantón Pasaje.
 Fuente: Semplades.
 Elaboración: Arq. Ordeñana Carrión.

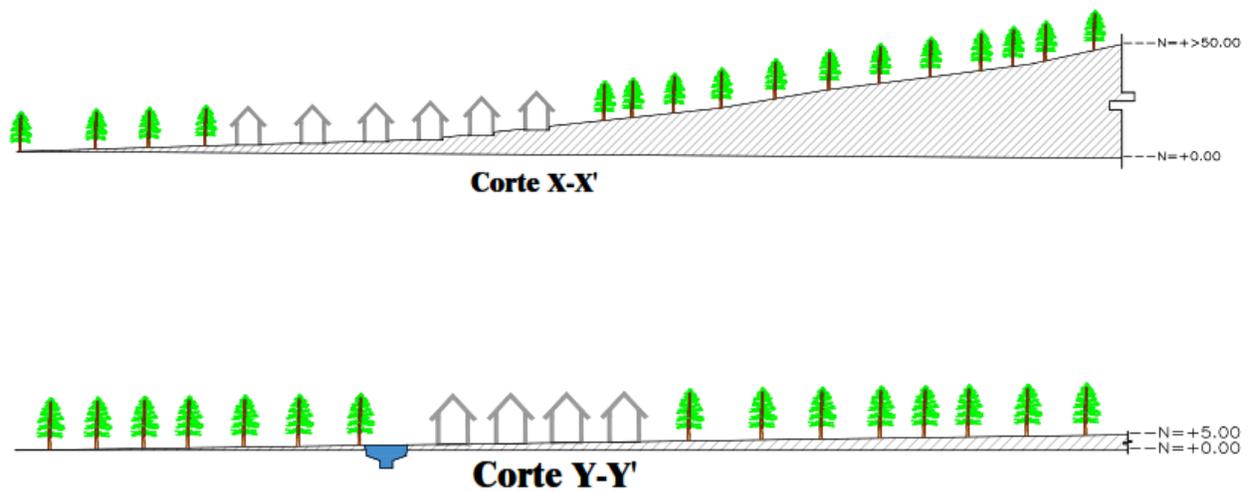


Figura 2: Cortes esquemático del modelo digital territorial de cantón Pasaje.
 Fuente: Semplades.
 Elaboración: (El Autor, 2015)

En la tabla siguiente se muestra el tipo de relieve existente en el Cantón Pasaje, el rango de inclinación, su extensión en hectáreas y el porcentaje del área que ocupan en relación a la superficie total cantonal.

Tabla 2: Relieve del cantón Pasaje.

| RANGO | TIPO | ÁREA | % |
|---------|----------------------|----------|-------|
| 0 - 5 | Plano | 10.268,4 | 40,04 |
| 5 - 12 | Ligeramente ondulado | 3.357,8 | 7,36 |
| 12 - 25 | Ondulado | 7.470,4 | 16,37 |
| 25 - 50 | Montañoso | 12.105,8 | 26,53 |
| > 50 | Escarpado | 4.428,5 | 9,71 |

Fuente: Semplades.

Elaboración: Arq. Fabiola Segarra Gómez.

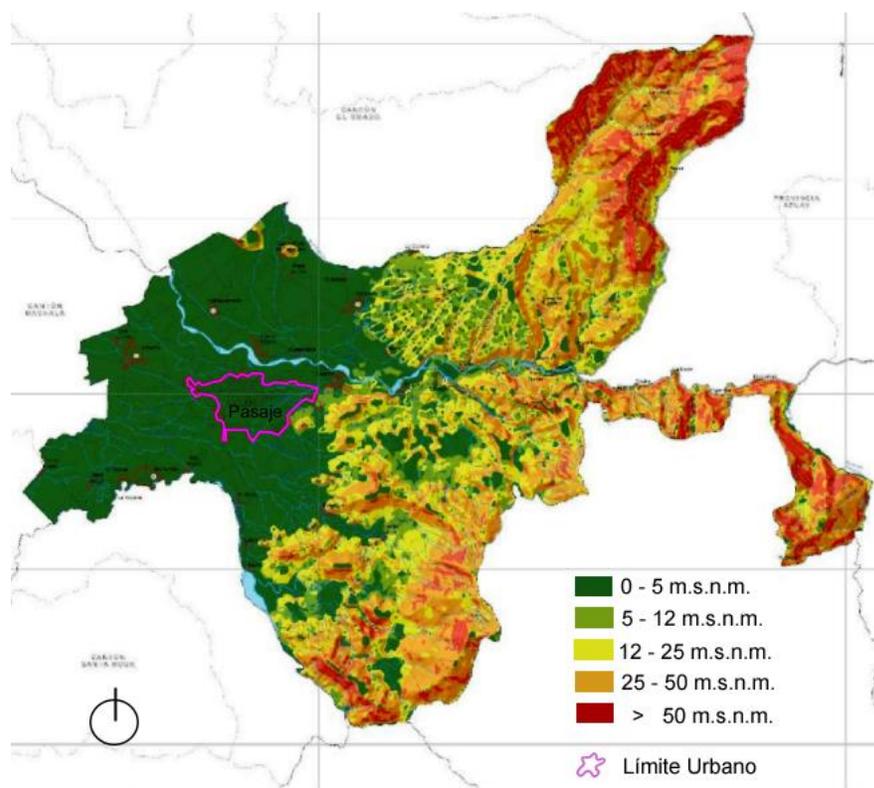


Imagen 23: Relieve del cantón Pasaje.

Fuente: Semplades.

Elaboración: Arq. Ordeñana Carrión.

2.1.10 Aspectos físicos.

Clima: En su investigación de los datos meteorológicos del INAMHI e hídricos del INERHI Thornthwaite concluye que el clima considerado para el cantón Pasaje es, de tipo climático mega térmico semiárido (A - Du - d).

Temperatura: Se considera una temperatura media anual de 25.3 °C, con una máxima de 26,9 °C entre los meses de marzo y abril y una mínima 22. 3 °C entre los meses de agosto a octubre.

Altitud: Mínima 14 msnm., máxima 380 msnm., parroquia Uzhcurrumi.

Humedad Relativa: Promedio 79%, máxima entre julio y octubre con 84% y mínima entre enero y abril con 76%.

Vientos: Dirección predominante Sur - Oeste, con una velocidad media de 0.95m/s.



Imagen 24: Vientos predominantes del cantón Pasaje.
Fuente: SIG-AMBIENTAL-AME.
Elaboración: PDOT 2015

Suelo: El suelo predominante del cantón Pasaje es de tipo arcilloso con una textura fina que abarca una extensión de 28.756 ha, que representa el 63,01% del área total del cantón, esto se debe a la presencia de suelos azonales, originados por el transporte de materiales de las partes altas montañosas, hacia las zonas bajas reduciendo la granulometría del material, por los diferentes procesos erosivos y de transporte.

2.1.11 Delimitación del área urbana de la ciudad de Pasaje.

La delimitación del área de estudio de la sectorización urbana comprende las siguientes coordenadas:

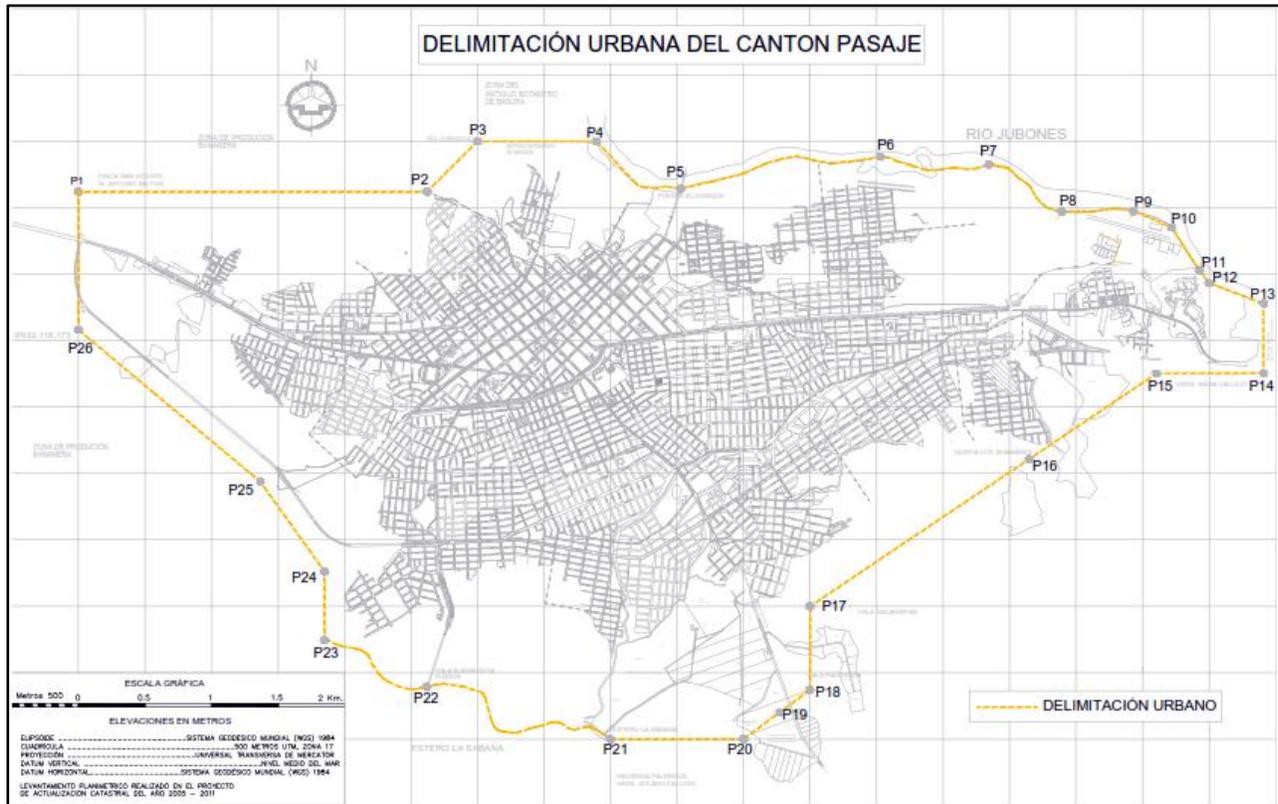


Imagen 25: Delimitación del área urbana del cantón Pasaje.

Fuente: Departamento de Planificación Urbana del Gad-Pasaje.

Elaboración: PDOT 2015

NORTE: Punto 1, sentido X (628982.76) - sentido Y (9633238.35); hasta el punto 13 sentido X (637892.58) - sentido Y (9632396.93)

ESTE: Punto 13 sentido X (637892.58) -sentido Y (632396.93); hasta punto 17 sentido X (634482.75), sentido Y (9631284.13).

SUR: Punto 18 sentido X (634482.76) – sentido Y (9630118.13); hasta punto 23 sentido X (630832.76) – sentido Y (9629864.09).

OESTE: Punto 23 sentido X (630832.76) – sentido Y (9629864.09); hasta punto 26 sentido X (628982.76) – sentido Y (9632199.60).

Delimitación considerada por hidrología, morfología y por condiciones directas de la forma urbana del río Jubones, el pie de la cordillera Occidental y el sector militar de los Tres Cerritos, cuya delimitación fue actualizada en el período 2005-2011.

2.1.12 Ubicación del terreno por Zona de Planificación.

Según el Plan de desarrollo y ordenamiento territorial de la ciudad de Pasaje para la zonificación se consideró los siguientes criterios:

- Contención del crecimiento urbano anárquico o asentamientos informales y densificación de áreas urbanas actualmente con servicios básicos.
- Programación del suelo de expansión.
- Compatibilización y articulación de usos actuales de áreas circundantes al tejido urbano.
- Creación de grandes áreas de preservación ambiental con interés ecológico.
- Estructuración de un sistema de equipamientos.

Se reconocen cinco tipos de zonas con usos de suelo y con sus respectivos tratamientos de acuerdo a la etapa de incorporación dentro del territorio de jurisdicción urbana, las cuales son:

- Área consolidada
- Área de expansión futura
- Área de reserva urbana
- Área de protección urbana
- Área de protección especial

De acuerdo a la distribución de sus cinco zonas la presente investigación se desarrollará en el área consolidada por ser el centro de la problemática planteada.

Área Consolidada: Para efectos de control del uso del suelo y de las densidades poblacionales se ha considerado llevar a cabo las siguientes acciones: completar y densificar para evitar la acumulación de vendedores, generar una reestructuración del centro de la ciudad y recuperar funcionalidad del espacio público.

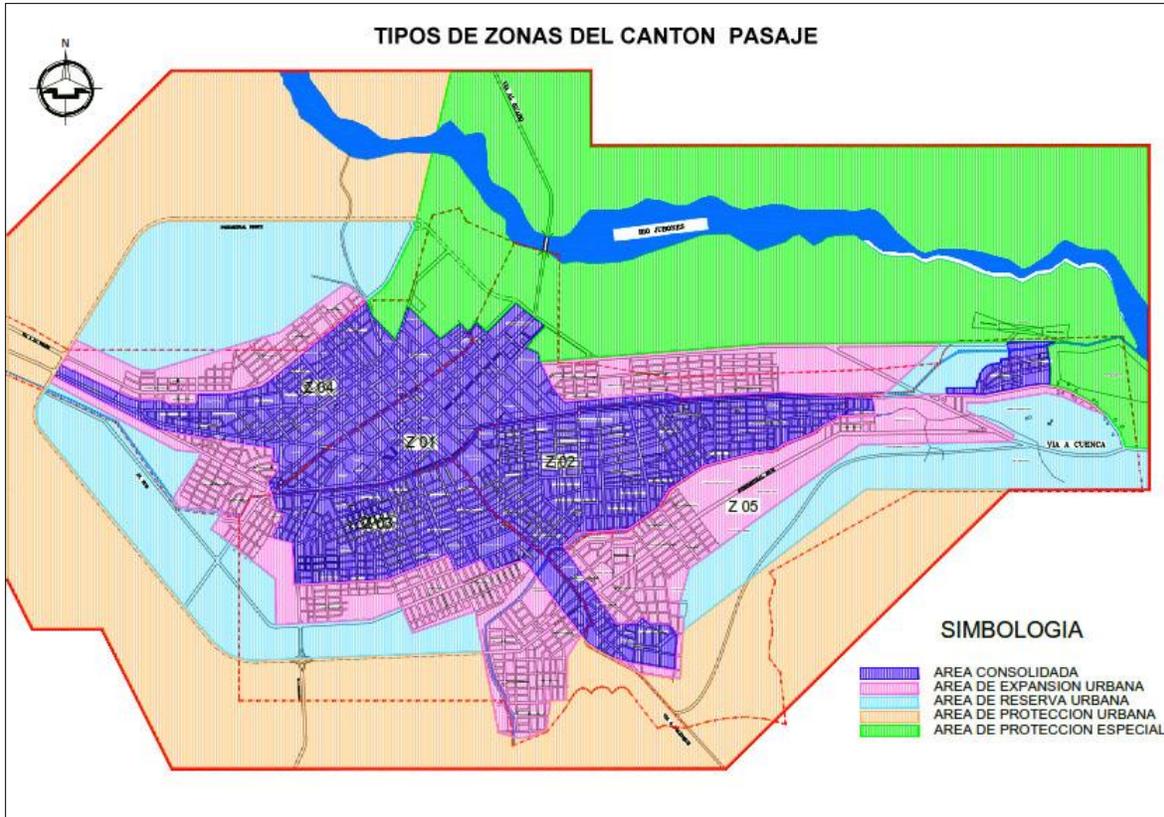


Imagen 26: Ubicación de terreno por zona de planificación del cantón Pasaje.
Fuente: Departamento de Planificación Urbana del Gad-Pasaje.
Elaboración: PDOT 2015.

2.1.13 Usos del suelo.

Las actividades productivas predominantes están relacionadas a la producción agropecuaria y bananera en general, a más de las actividades comerciales urbanas propias de una ciudad predominantemente comercial como es Pasaje.

Durante el boom bananero la ciudad tuvo un crecimiento acelerado en las décadas de los 60 y 70, lapso en el cual muchos pobladores, especialmente de la zona austral del país se asentaron en la ciudad de Pasaje, atraídos por su riqueza agrícola.

Las áreas destinadas como residenciales, rebasaron los límites urbanos, por ello, el Plan regulador de Pasaje propone nuevos límites para la población actual la cual se detallará posteriormente.

Actualmente el suelo en la ciudad de Pasaje está determinado por los siguientes porcentajes de uso:

Tabla 3: Uso actual del suelo

| USO ACTUAL DEL SUELO EN LA CIUDAD DE PASAJE | |
|--|-------------------|
| USO | PORCENTAJE |
| Residencial | 63.76% |
| Residencial – Comercial | 10.50% |
| Vías | 24.00% |
| Equipamiento comunitario | 0.20% |
| Recreación y áreas verdes | 1.54% |
| Áreas protegidas | 0.00% |

Fuente: Departamento de Planificación Urbana del Gad-Pasaje.
Elaboración: PDOT 2015

En usos vigentes del departamento de Planeamiento Urbano de la Municipalidad de Pasaje como se muestra en la tabla 1 no cumple con las normas establecidas para el uso del suelo con respecto a las áreas verdes; por lo cual, se encuentra muy por debajo de la norma recomendada para ciudades latinoamericanas que oscila entre el 8 y 10 % de los usos asignados.

En los demás usos de suelo los porcentajes se mantienen dentro de las normas usualmente aceptadas en los municipios del país.

Tabla 4: Normativas del uso del suelo

| NORMAS VIGENTES PARA USO DE SUELO EN LAS CIUDADES DEL ECUADOR | |
|--|-------------------|
| USO DEL SUELO | PORCENTAJE |
| Residencial | 50% |
| Vías | 20% |
| Áreas verdes y equipamiento comunitario | 10% |
| Áreas de expansión urbana | 20% |

Fuente: Ley orgánica de ordenamiento territorial, uso y gestión del suelo.
Elaboración: Comisión Especializada permanente de Gobiernos Autónomos, descentralización competencias y Organización del territorio.

2.1.14 Núcleos poblacionales.

De acuerdo a los datos del censo INEC 2014, el cantón Pasaje presenta una población total de 72.806 habitantes, que equivalen al 11.9% de la provincia de El Oro.

Del total de la población del cantón Pasaje, el 72,3% se asienta en el área urbana cantonal, y el 27,7% de la población en el área rural. Esto determina la urgencia de elaborar el plan de desarrollo urbano.

De su total de población tanto urbano como rural, el 50.5% es de sexo masculino y el 49.5% de sexo femenino.

2.1.15 Componente Económico.

2.1.15.1 Población Económicamente Activa (PEA).

Según datos del censo del INEC 2014, la población en edad económicamente activa en el cantón Pasaje, es de 30.385 habitantes, de los cuales el 95,44% están ocupados, es decir, efectivamente desempeñan un trabajo remunerado; mientras que el 4,56% no se encuentra laborando ya que están en búsqueda de empleo (por primera vez) o se encuentran cesantes.

Donde la población económicamente activa del área urbana (51,56%) y del área rural (51,71%) son muy similares; sin embargo el área rural cuenta con una mayor población ocupada con un 97,48% frente a un 94,67% del área urbana. Por lo tanto se observa una mayor desocupación en el área urbana (5,33%) que en el área rural (2,52%). En relación a la población inactiva se encuentra que tanto para el área urbana como para la rural es cercana al 50,00%; la población económicamente inactiva es la que se dedica a: quehaceres domésticos, estudiantes, jubilados, rentistas, personas con capacidades especiales y otros.

De acuerdo a los datos estadísticos podemos mencionar que en el cantón Pasaje el nivel de desocupación es bajo, tanto en el área urbana (5,33%) como en el área rural (2,52%).

2.1.15.2 Población Ocupada por Rama de Actividad (PORA).

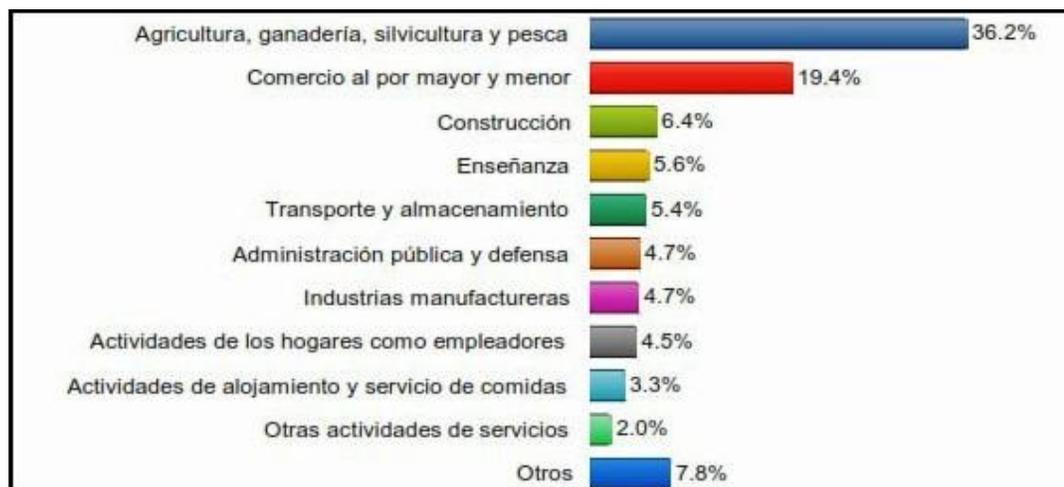


Imagen 27: Ocupación por rama de actividad del cantón Pasaje.
Fuente: INEC - Censo de Población y Vivienda 2010.
Elaboración: INEC 2014.

Según, el censo del INEC 2014, se observa que la población ocupada relevante está en la rama de actividad de agricultura, ganadería, silvicultura y pesca, desarrollada en zona rural del Cantón y en el ámbito comercial al por mayor y menor, practicada evidentemente en la zona urbana de la Ciudad; donde el resto de población ocupada se encuentra por debajo del 10% de actividades como se indica en la figura 27.

2.1.15.3 Actividades productivas relevantes en el ámbito Urbano.

Comercio y Servicios.

En el cantón Pasaje existe un total de 2.360 establecimientos comerciales. Dentro de estos se destacan con mayor número los establecimientos de comercio (57,63 %) y servicios (32,63 %). En este contexto, el comercio es una actividad que abarca la venta de productos agrícolas que se producen en Pasaje. En cuanto a los servicios observamos que la mayoría de los establecimientos se aglutinan en alimentos y bebidas que son ofertados para personas locales y visitantes de Pasaje. (Pasaje, 2015)

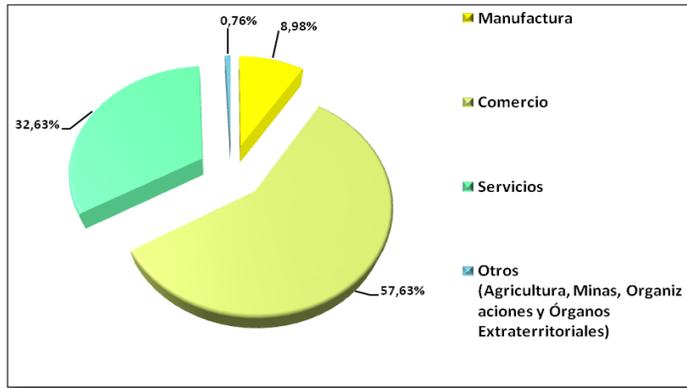


Imagen 28: Actividades comerciales y servicios–Pasaje.
 Fuente: Departamento de Planificación Urbana del Gad-Pasaje.
 Elaboración: PDOT 2015.

2.2 Descripción del comercio.

El comercio en la ciudad de Pasaje es básicamente local, se ubica principalmente en el área céntrica de la Ciudad generando una actividad urbana que lo convierte en mayor dinamismo de la ciudad, en esta área existe el mercado formal como, almacenes, bazares, ferreterías, bares servicios bancarios y mercado informal como, venta de ropa, cides, celulares, comida, artículos de primera necesidad entre otros, todo esto originando intenso tráfico tanto vehicular como peatonal.

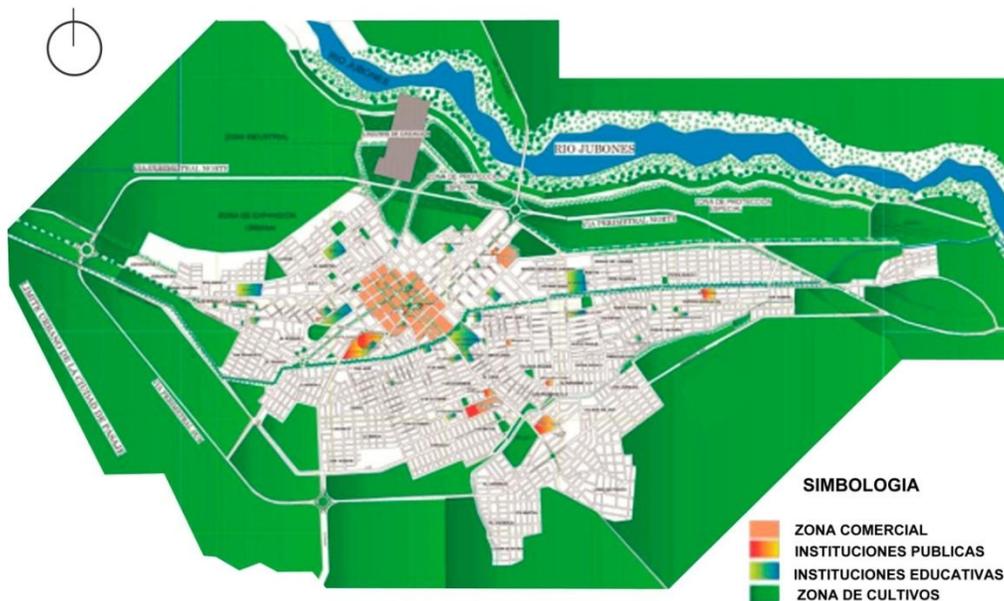


Imagen 29: Análisis del mercado–Pasaje.
 Fuente: Departamento de Turismo del GADC-PASAJE.
 Elaboración: PDOT 2015.

2.2.1 Mercado Formal.

En la ciudad de Pasaje se puede observar dos centros de comercio formal los que se desarrollan en los mercados municipales y los almacenes o tiendas que se encuentran en las plantas bajas de los edificios, dentro de las zonas comerciales de la ciudad.



Foto 6: Antiguo mercado municipal de Pasaje.
Fuente: (El Autor, 2015)

En la zona central comercial de la ciudad de Pasaje se encontraba el antiguo mercado municipal construido en el año 1974, entre las calles 4 de Agosto, San Martín, Juan Montalvo y Municipalidad. Contaba con 1.774m² de construcción, en su parte interior constaban 117 puestos y exteriormente 300 puestos, ocupando aceras y calles que infortunadamente su limitada área y la superposición y concentración de actividades generaban un caos y anarquía del espacio, por tal razón comienzan aquí los asentamientos informales de comercio en las calles perimetrales al mismo.

Conjuntamente se encontraba las oficinas de la comisaría Municipal; sobre la misma existía una segunda planta destinada a salón de uso múltiple y que actualmente está subutilizado como bodega.

Como también fuera de la zona comercial de la Ciudad se encuentra la construcción del mercado municipal del sur con 702 m² de área, construido en la administración de la alcaldía periodo 1992-1996. Dicha construcción fue con el fin de descentralizar la alta demanda comercial en el centro de la ciudad, pero debido a la pésima accesibilidad, que contaba con calles alastradas y distante a la zona comercial, no tuvo acogida que se esperaba por la

población, siendo actual una construcción olvidada y en estado como indica la fotografía siguiente.



Foto 10: Actual estado del mercado Sur de la ciudad de Pasaje.
Fuente: (El Autor, 2016)

Con la nueva administración de la alcaldía periodo 2014-2019, se ejecuta la construcción del nuevo mercado municipal, el cual fue reubicado a una nueva zona fuera del centro comercial de la ciudad.



Foto 7: Nuevo mercado municipal “Plaza comercial San Antonio” de la ciudad de Pasaje.
Fuente: (El Autor, 2016)

Ubicado en la avenida Eloy Alfaro entre las calles Piedrahita y Olmedo, cuenta con 7.400 m² de construcción. Dispone de 487 locales, distribuidos en:

Planta Baja.

Cuenta con 254 locales, distribuidos en las siguientes zonas:

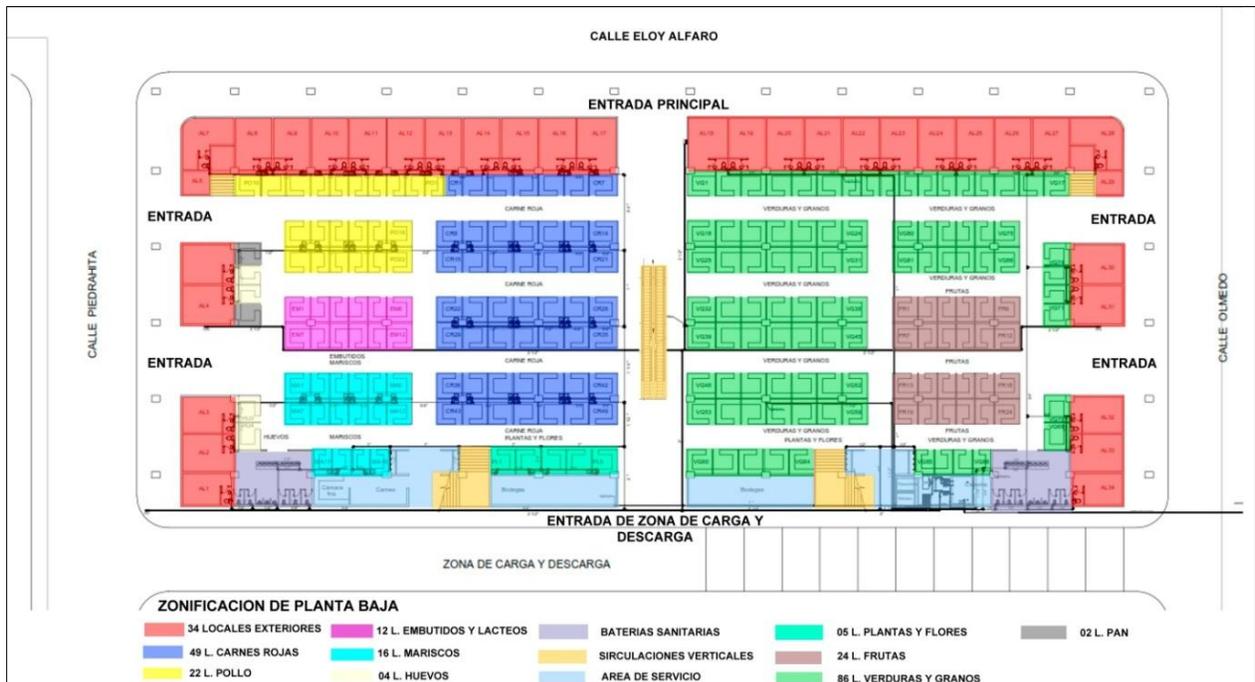


Figura 3: Zonificación de la planta baja de la “Plaza Comercial San Antonio” de la ciudad de Pasaje.

Fuente: (El Autor. 2016)

En la actualidad en la planta baja se puede observar poco movimiento comercial en sus diferentes zonas y falta de iluminación-ventilación natural en el mismo.



Foto 8: Imágenes internas de planta baja de la “Plaza Comercial San Antonio” de la ciudad de Pasaje.

Fuente: (El Autor, 2016)

Planta Alta.

Cuenta con 233 locales, distribuidos en las siguientes zonas:



Figura 4: Zonificación de la planta alta de la “Plaza Comercial San Antonio” de la ciudad de Pasaje.
Fuente: (El Autor, 2016)

Al presente, en la planta alta se puede observar también poco movimiento comercial en sus diferentes zonas y falta de iluminación-ventilación natural en el mismo.

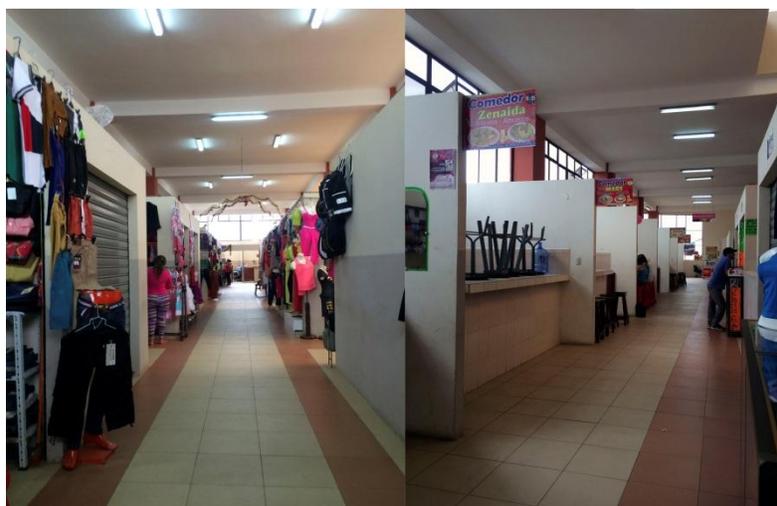


Foto 9: Imágenes internas de planta alta de la “Plaza Comercial San Antonio” de la ciudad de Pasaje.
Fuente: (El Autor, 2016)

El proyecto fue ejecutado en especial para los comerciantes del antiguo mercado municipal y para los ubicados informalmente en la zona comercial de la ciudad; donde la reubicación del proyecto está generando problemática entre los mismos.

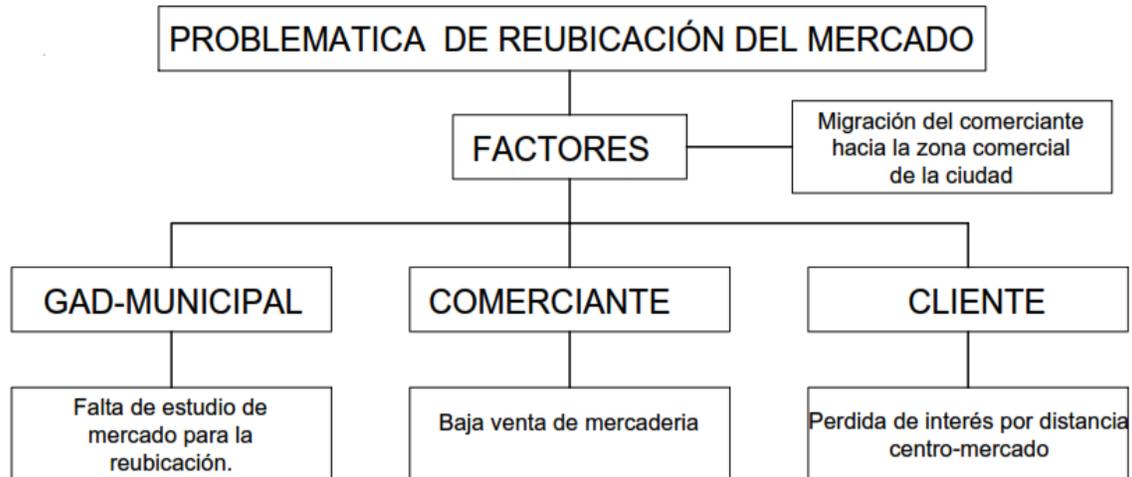


Figura 5: Esquema de la problemática de la reubicación del nuevo mercado de la ciudad de Pasaje. Fuente: (El Autor, 2016)

También se puede observar por toda la urbe de Pasaje en especial entre la zona donde se encuentra el palacio municipal y el lugar donde se encontraba el antiguo mercado, que se extienden pequeños comercios a modo de tiendas, despensas y bodegas de diferentes tipos de productos. Estos son establecimientos privados pequeños que brindan un servicio en especial en las plantas bajas de los edificios, los cuales constituyen la principal zona comercial de la ciudad.



Foto 11: Tiendas y almacenes de la urbe de Pasaje. Fuente: (El Autor, 2016)

2.1.2 Mercado Informal.

El crecimiento del comercio informal comienza a manifestarse en la urbe de Pasaje, cuando se da los desbordamientos del mercado municipal, ocupado el área periférica del mismo.



Imagen 28: Exteriores del antiguo mercado municipal Pasaje.

Fuente: goo.gl/6aRzeU

Elaboración: Diario el Imparcial de la ciudad de Pasaje (2010)

Los puestos observados están contruidos principalmente con materiales improvisados como madera, nylon, tela, o incluso hacen uso de vehículos como locales informales. El tipo de productos que venden estos comerciantes son los mismos que se venden dentro del mercado formal.

El mercado informal, por su parte lo constituyen los vendedores callejeros que se esparcen sobre las calles más inmediatas al mercado y parque central, según el censo realizado en enero del 2016 por el departamento de comisaria del GAD municipal, existen 550 comerciantes informales que se encuentran ocupado las calles y aceras de la urbe.

Aquí se distribuyen todo tipo de productos de consumo, como ropa, herramientas, alimentos, entre otros, ocupación 100% de las aceras y calles del centro de la ciudad en mayor cantidad el día domingo (día de plaza).



Foto 12: Calles - Aceras ocupadas por el comercio informal en el centro de la urbe de Pasaje.
Fuente: (El Autor, 2016)

Otro factor que influye en el comercio informal en la urbe de Pasaje son las personas que vienen a ofrecer su producto; en especial los fines de semana, de las parroquias rurales del cantón ya que cuentan con alta producción agrícola y ganadera. Su producción agrícola es variable y abundante cuyos principales cultivos son el banano, cacao, café, maíz, plátano; así como también, frutas tropicales de toda clase y de buena calidad como: naranjas, papayas, coco, entre otros.



Foto 13: Comerciantes informales que vienen de las Parroquias Rurales del cantón Pasaje.
Fuente: (El Autor, 2016)

2.3 Diagnóstico de la zona comercial y adyacente de la ciudad de Pasaje.

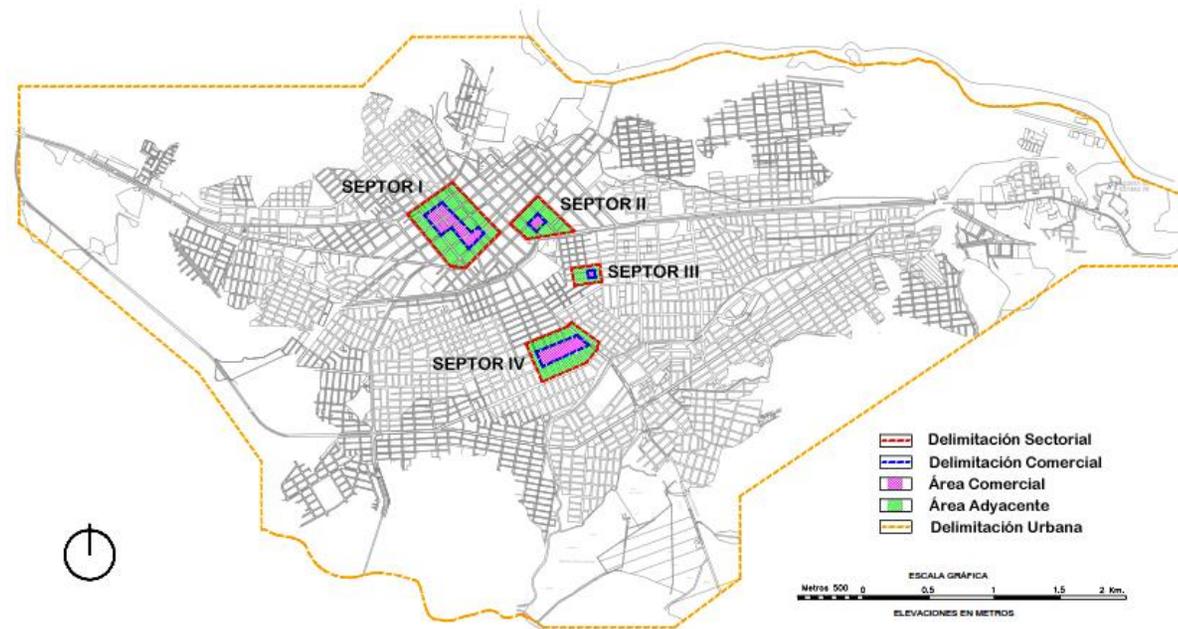


Figura 6: Ubicación de los sectores en la Zona Comercial del ciudad de Pasaje.
Fuente: (El Autor, 2016)

Dentro de la zonificación urbana de la ciudad, encontramos el área comercial la misma que se subdivide en cuatro sectores, los cuales están conformados por una por una zona comercial específica y por otra zona adyacente la misma que está en relación directa con la zona comercial, generando imagen comercial sectorizada en el centro de la urbe. En estos sectores existen mercados formales tales como: almacenes, bazares, ferreterías, bares, servicios bancarios entre otros.

Refiriéndonos al tema de estudio como es el comercio informal se encuentra la venta de: ropa, Cd's, celulares, alimentos preparados, artículos de primera necesidad entre otros; todo esto originando intenso tráfico tanto vehicular como peatonal, así también contaminación ambiental y auditiva por la acumulación de basura en calles y aceras y el perifoneo.

2.3.1 Diagnóstico de las zonas comerciales y adyacentes del sector I.

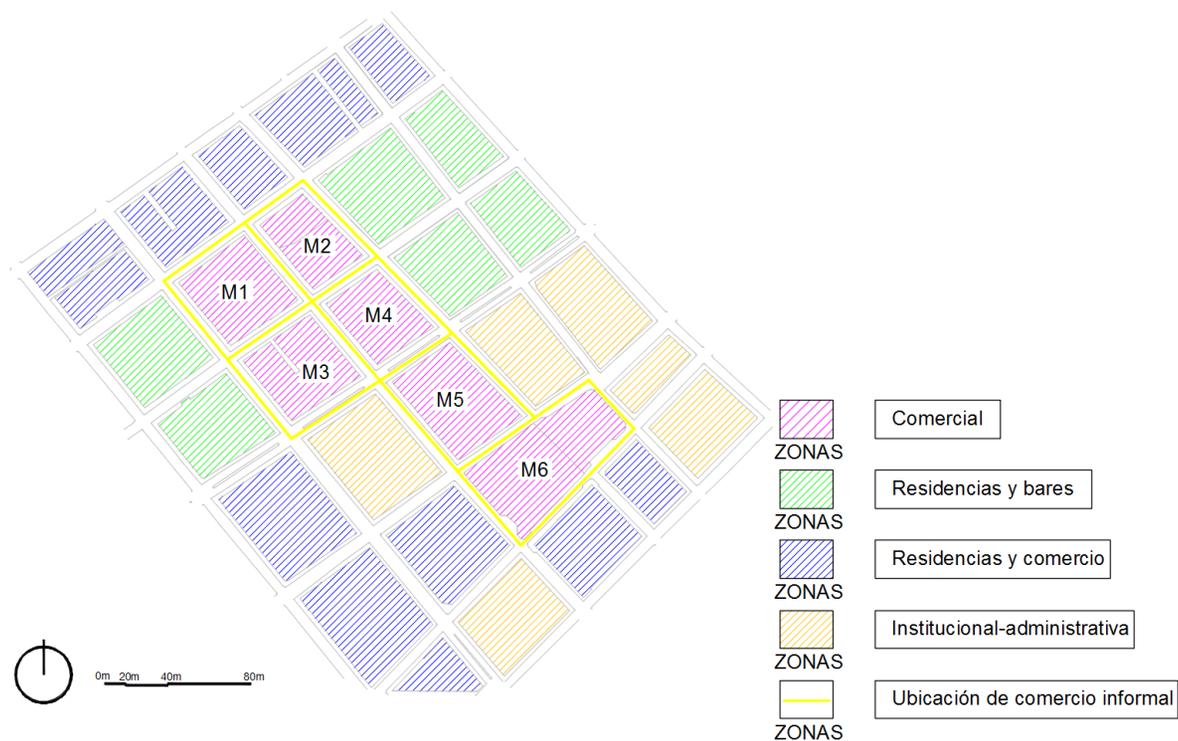


Figura 7: Ubicación del sector I en la Zona Comercial de la ciudad de Pasaje.
Fuente: (El Autor, 2016)

El sector I se encuentra ubicado en el centro de la ciudad y dentro de este encontramos definido el área de comercio tanto formal como informal, el mismo que está rodeado por una zona mixta adyacente la que se conforma de: Residencias-bares, residencia-comercio, institucional-administrativa.

2.3.2 Estado actual de la zona comercial del sector I.

El sector I está conformado por seis zonas (M1-M2-M3-M4-M5-C6) y P1-P2-P3-P4 es el ángulo de la toma fotográfica.



Figura 8: Estado actual M1. Sector I.
Fuente: (El Autor, 2016)



Figura 9: Estado actual M2. Sector I
Fuente: (El Autor, 2016)

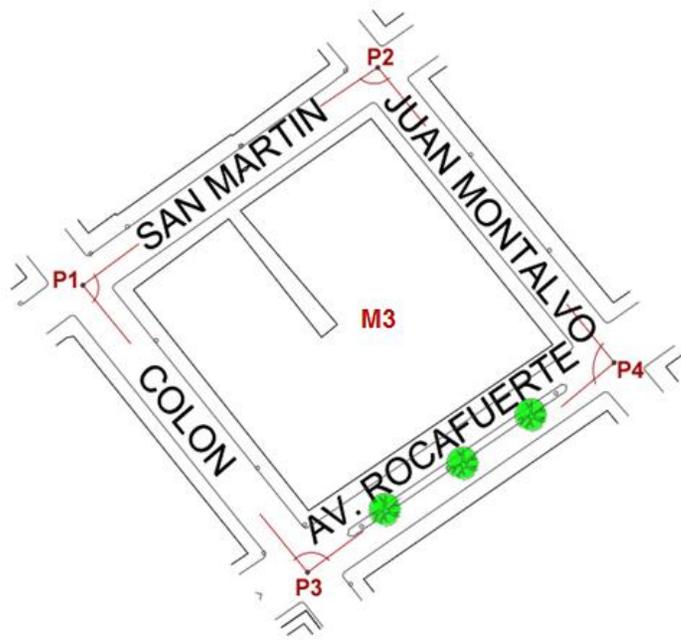


Figura 10: Estado actual M3. Sector I.
Fuente: (El Autor, 2016)

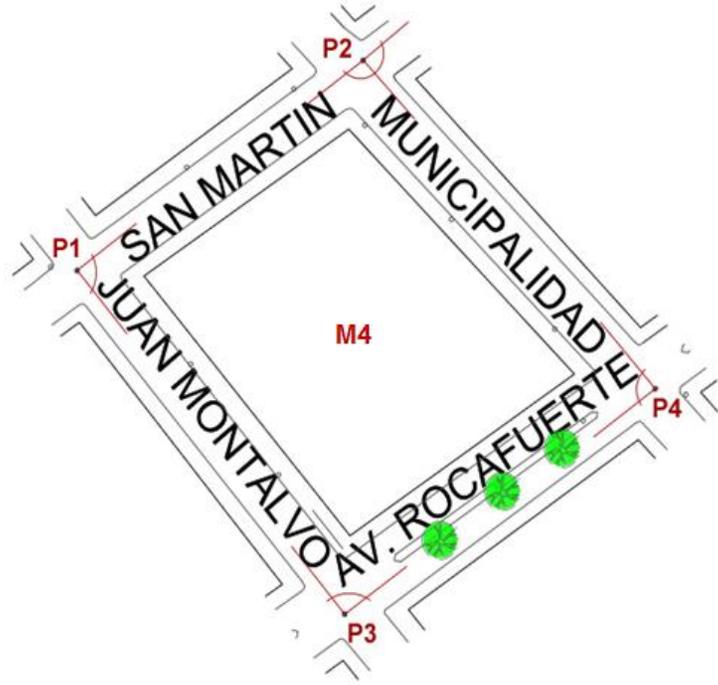


Figura 11: Estado actual M4. Sector I.
Fuente: (El Autor, 2016)

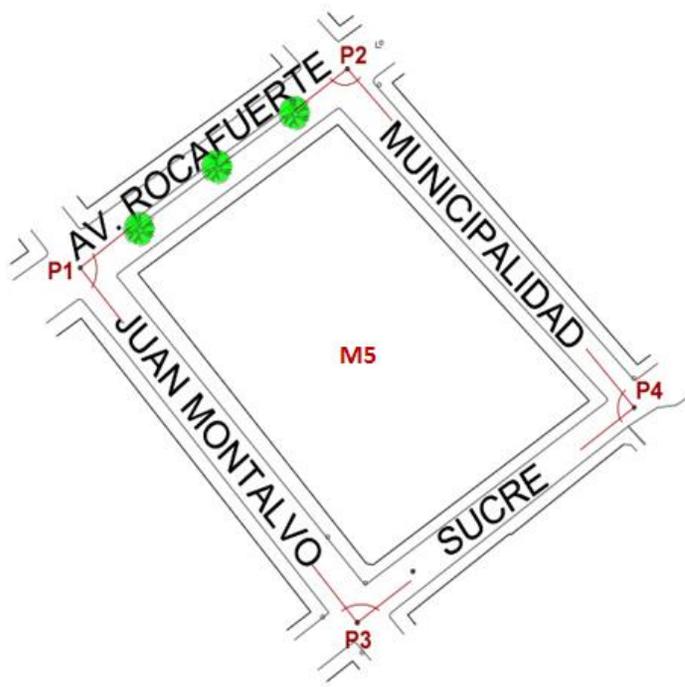


Figura 12: Estado actual M5. Sector I.
Fuente: (El Autor, 2016)

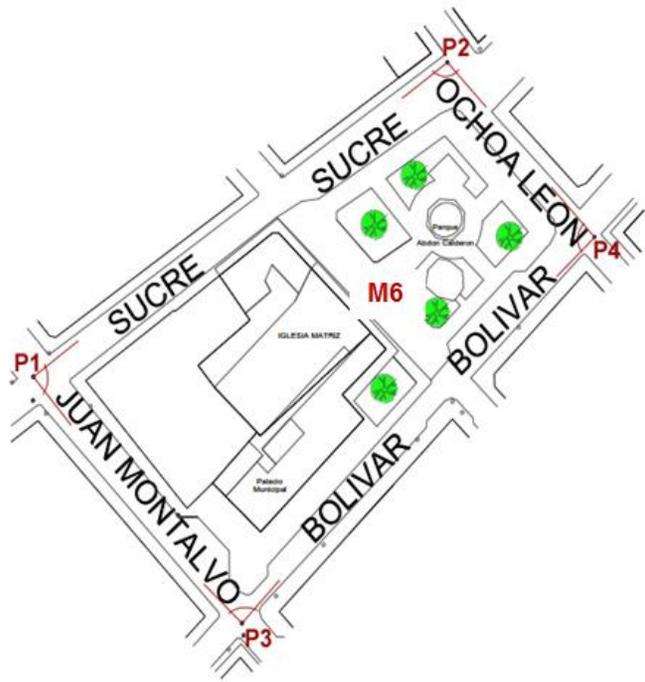


Figura 13: Estado actual M6. Sector I.
Fuente: (El Autor, 2016)

2.3.3 Diagnóstico de la zona comercial y adyacente del sector II.

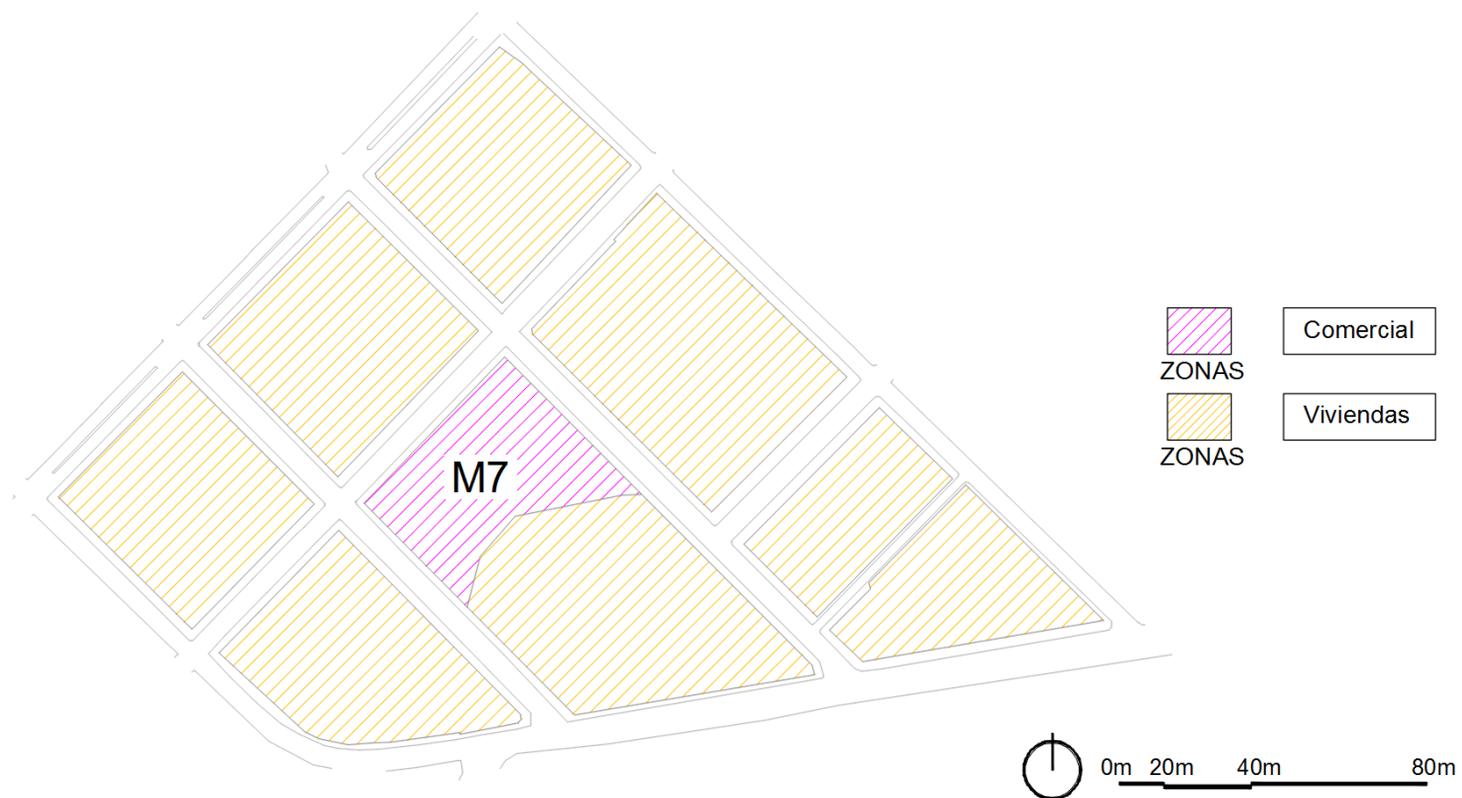


Figura 14: Ubicación del sector II en la Zona Comercial del ciudad de Pasaje.
Fuente: (El Autor, 2016)

El sector II se encuentra ubicado al este del centro de la ciudad, este sector es lugar de expansión comercial de la urbe, donde la zona comercial esta constituida por la construcción del nuevo mercado municipal y sus zonas adyacentes están conformadas netamente por viviendas.

2.3.4 Estado actual de la zona comercial del sector II.

El sector II está conformado por una zona (M7) y P1-P2-P3-P4 es el ángulo de la toma fotográfica.



Figura 15: Estado actual M7. Sector II
Fuente: (El Autor, 2016)

2.3.5 Diagnóstico de la zona comercial y adyacente del sector III.

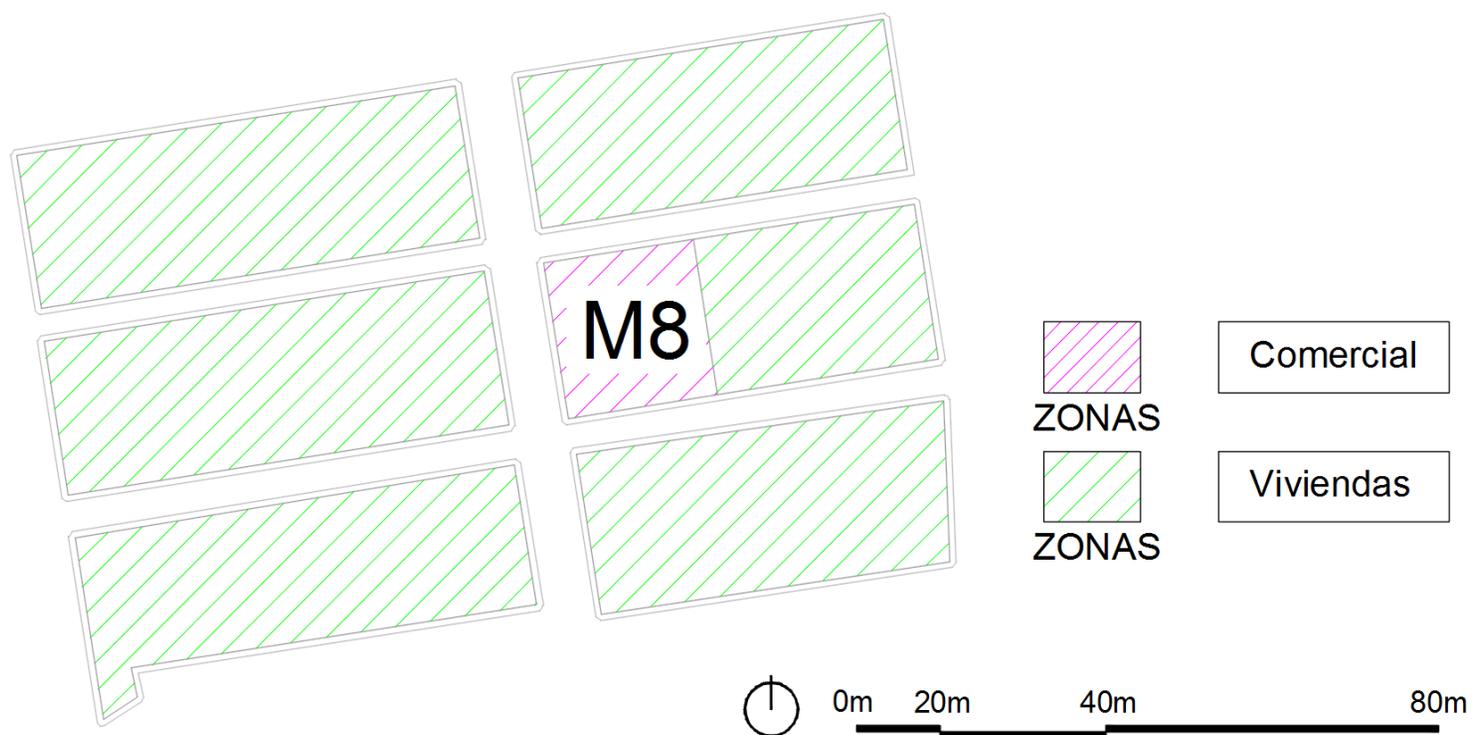


Figura 16: Ubicación del sector III en la Zona Comercial del ciudad de Pasaje.
Fuente: (El Autor, 2016)

EL sector III se encuentra ubicado en la parte sur este del centro de la ciudad y su zona comercial se concentra en una zona, y sus zonas adyacentes están conformadas netamente por viviendas.

2.3.6 Estado actual de la zona comercial del sector III

El sector III está conformado por una zona (M8) y P1-P2 es el ángulo de la toma fotográfica.



Figura 17: Estado actual M8. Sector III.
Fuente: (El Autor, 2016)

2.3.7 Diagnóstico de la zona comercial y adyacentes del sector IV.

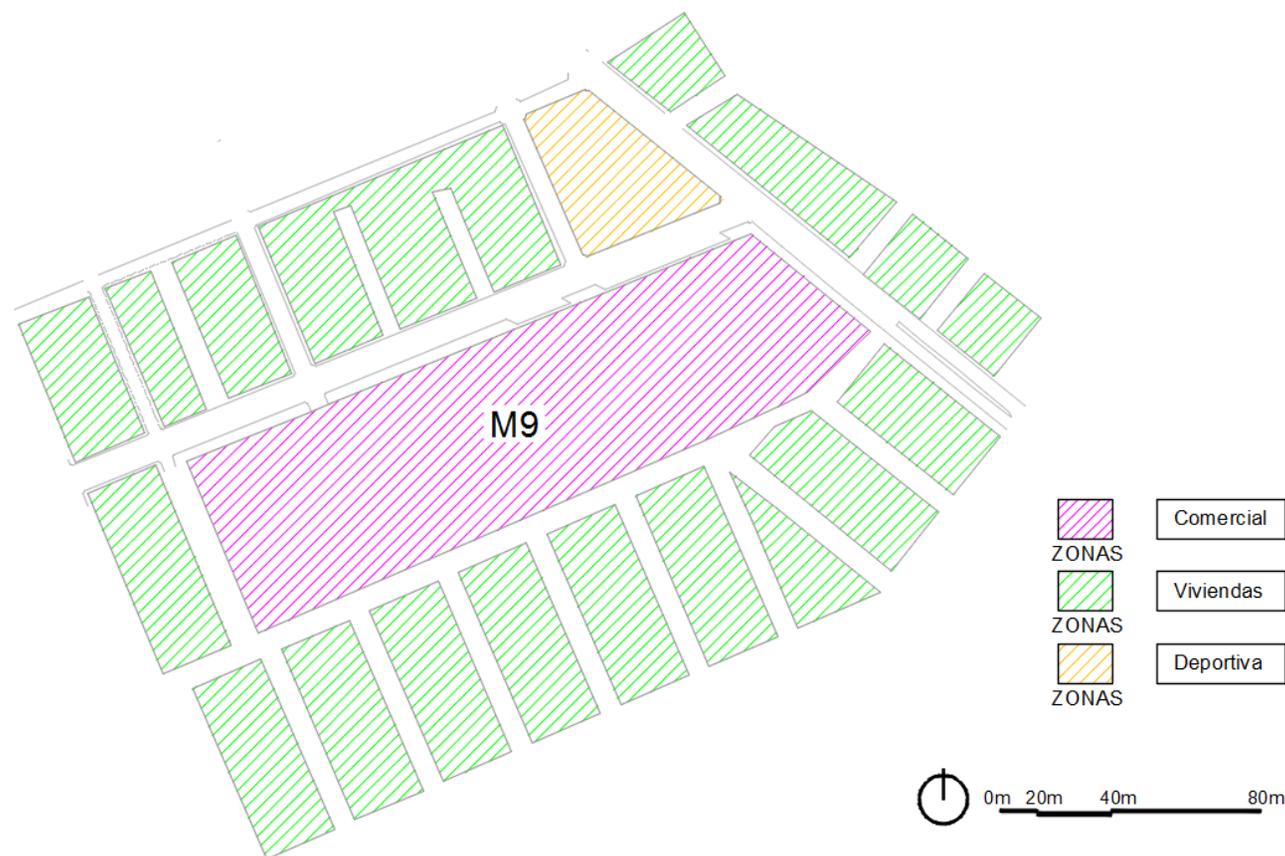


Figura 18: Ubicación del sector IV en la Zona Comercial del ciudad de Pasaje.
Fuente: (El Autor, 2016)

EL sector IV se encuentra ubicado en la parte sur de la ciudad, donde su zona comercial se hace evidente en épocas festivas, de igual manera sus zonas adyacentes están conformadas por: viviendas y zona deportiva.

2.3.8 Estado actual de la zona comercial del sector IV.

El sector IV está conformado por una zona (M9) y P1-P2-P3 es el ángulo de la toma fotográfica.

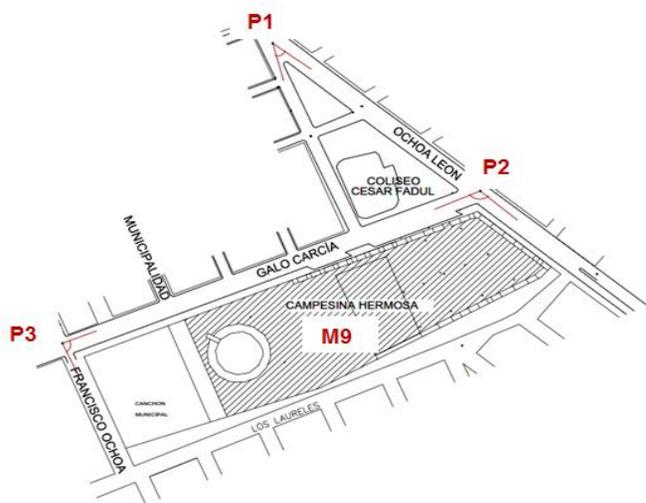


Figura 19: Estado actual de M9. Sector IV
Fuente: (El Autor, 2016)

2.4 Factores para el diagnóstico de la imagen urbana de la zona comercial de la ciudad de Pasaje.

Contexto.- Corresponde a la ubicación donde se emplaza el comercio que puede ser: zona central, zona intermedia o zona periferia.

- **Zona central:** Esta dada en el centro de la ciudad de Pasaje.
- **Zona Intermedia:** Esta dada en intermedia de la zona comercial y la periferia, lugar de expansión comercial de la zona urbana de la ciudad de Pasaje.
- **Zona Periferia:** Esta dada en el perímetro del centro urbano de la ciudad de Pasaje.

Mobiliario urbano.- Consiste en el análisis de: material, estado y existencia del mobiliario en la zona como: bancas, basureros, parada de bus, jardineras, monumentos, fuentes de agua, faroles/luminarias, balizas.

- **Bueno:** En buen estado de su estructura y material del mobiliario.
- **Regular:** En estado medio de vida útil que con una leve reconstrucción se puede seguir utilizando al mismo.
- **Malo:** En pésimo estado del mobiliario que requiere demolición o cambio inmediato.

Escala de edificación.- Concierno al análisis de la escala existente de las edificaciones de la zona como:

- **Un Piso:** Consiste que la edificación es de una solo planta arquitectónica.
- **Dos o más pisos:** Consiste que la edificación es de dos o más plantas arquitectónica.
- **Sin edificación:** Consiste a la existencia de lotes baldíos en la zona.

Dinámica visual.- Se refiere como es percibido la zona:

Seguro: De transitar libremente, sin peligro de delincuencia, sin contaminación ambiental.

Indiferente: Poca afluencia de personas y bajo movimiento comercial.

Inseguro: De transitar libremente, peligro de delincuencia, contaminación ambiental.

Problemática existente: Consiste en establecer el estado de deterioro de la infraestructura urbana de la zona.

Bueno: En buen estado de calzada y aceras.

Regular: En estado medio de vida útil de calzada y aceras.

Malo: En pésimo estado de calzada y aceras.

El análisis de cada ítem se visualiza mediante el gráfico de barra de columnas 100% apiladas; el cual permite representar: en el lado vertical los factores que determinan el estado actual de la imagen urbana de la zona comercial expresados en porcentajes, y, en su lado horizontal se ubican cada una de sus zonas (M1, M2...).

- **Mobiliario Urbano**

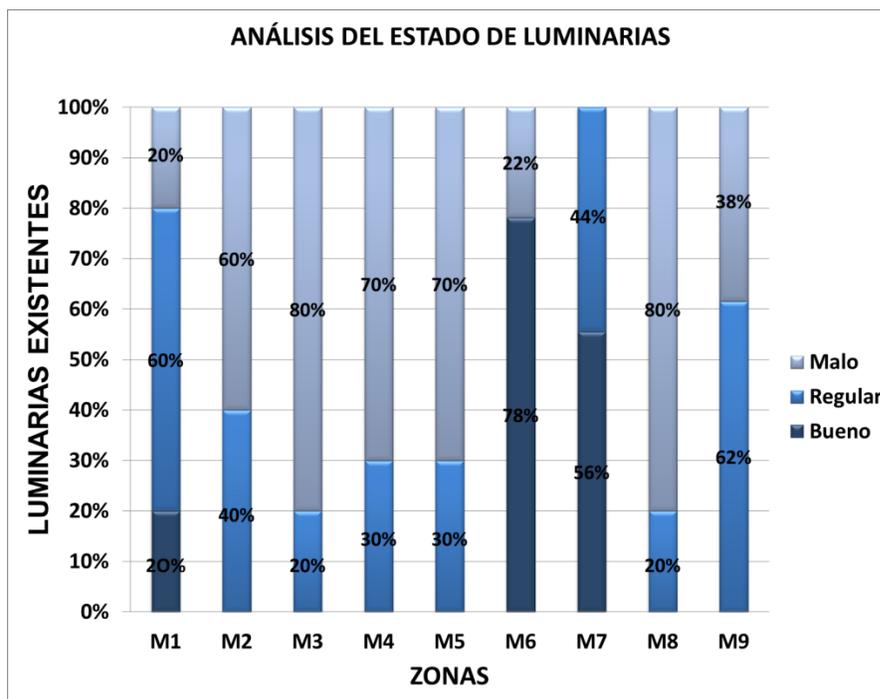


Figura 20: Análisis del estado de las luminarias.
Fuente: (El Autor, 2016)

Las luminarias en la zona M1 poseen un estado regular en un 60%, y un 20% es bueno y podrían conservarse, y en su 20% malo, podrían ser renovadas por parte de la competencia.

En la zona M2 las luminarias poseen un estado malo en un 60%, podrían ser renovadas por parte de la competencia, y un 40% es regular que podrían ser conservadas.

En las zonas M3 y M8 las luminarias poseen un estado malo en un 80%, podrían ser renovadas por parte de la competencia, y un 20 % es regular que podrían ser conservadas.

En las zonas M4-M5 las luminarias poseen un estado malo en un 70%, podrían ser renovadas por parte de la competencia, y un 30 % es regular que podrían ser conservadas.

En las zonas M6 las luminarias poseen un estado bueno en un 78%, donde no se intervendría debida a la reciente regeneración de la zona, a excepción del 22% que se encuentra en mal estado que podría ser renovado por parte de la competencia.

En la zona M7 las luminarias poseen un estado bueno en un 56%, y un 44% es regular y podría conservarse.

En la zona M9 las luminarias poseen un estado regular en un 62%, que podrían ser conservadas y en su 38% malo podrían ser renovadas por parte de la competencia.

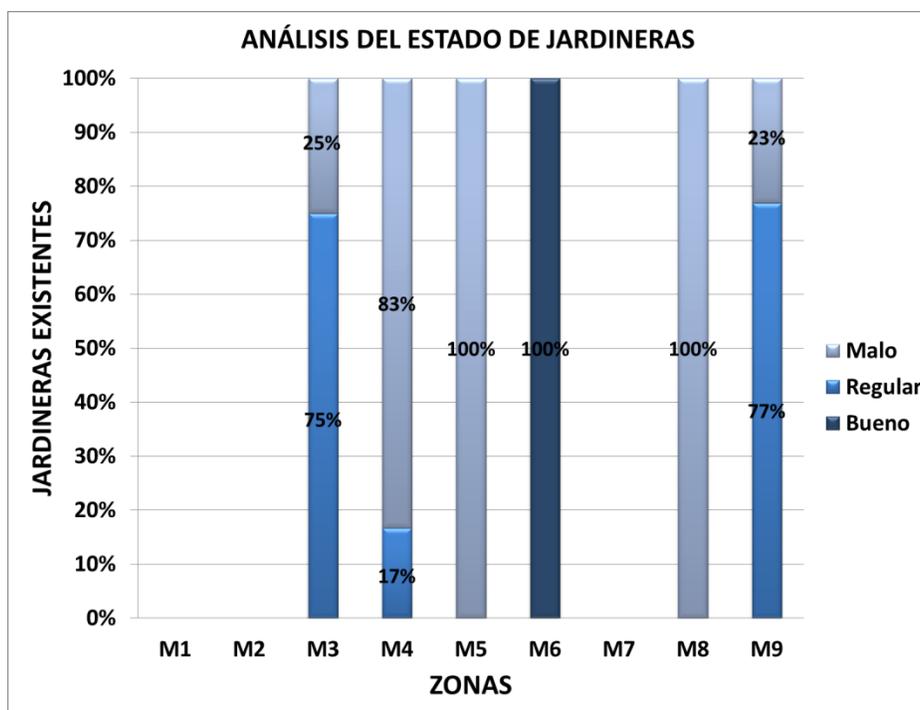


Figura 21: Análisis del estado de jardineras.
Fuente: (El Autor, 2016)

En las zonas que cuentan con jardineras como: En la zona M3 posee un estado regular en un 75%, y podría conservarse, y un 20% es malo que podrían ser renovadas por parte de la competencia.

En la zona M4 las jardineras poseen un estado regular en un 17%, y en su 83% es malo, donde lo más conveniente podrían ser renovadas por parte de la competencia.

En la zona M5 las jardineras poseen un estado malo en su 100%, podrían ser renovadas por parte de la competencia, y en la zona M6 las jardineras poseen un estado bueno en un 100%, donde no se intervendría debida a la reciente regeneración de la zona.

En la zona M8 las jardineras poseen en una menor escala, presentando un estado malo en su 100%, podrían ser renovadas por parte de la competencia.

En la zona M9 las jardineras poseen un estado regular en un 77%, y podría conservarse, y un 23% están en mal estado y podrían ser renovadas por parte de la competencia.

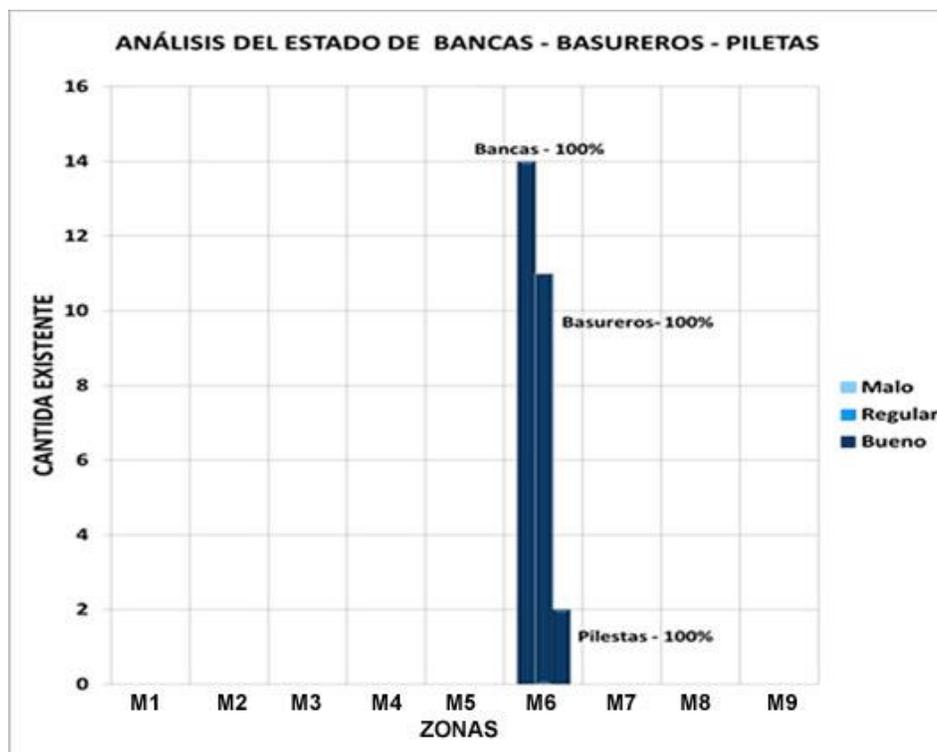


Figura 22: Análisis del estado de bancas- basureros- piletas.
Fuente: (El Autor, 2016)

Solo en la zona M6 cuentan con bancas, basureros y piletas, donde todos estos mobiliarios poseen un estado bueno en su 100%, y podría conservarse.

- **Escala de edificación.**

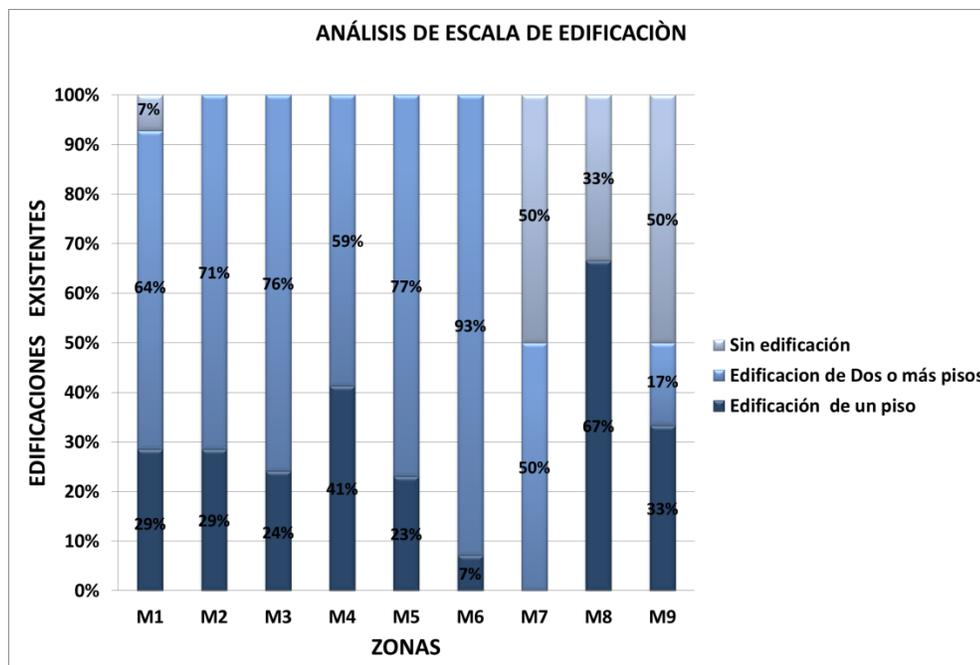


Figura 23: Análisis de escala de edificación.
Fuente: (El Autor, 2016)

Se denota el predominan de las construcciones de dos o más pisos en todas las zonas como:

En la zona M1 posee un 64% de construcciones de dos o más pisos, y en un 29% en construcciones de un piso, aunque existen lotes sin construcciones en un 7%.

En la zona M2 posee un 71% de construcciones de dos o más pisos, y en un 29% en construcciones de un piso, y no existen lotes sin construcciones.

En la zona M3 posee un 76% de construcciones de dos o más pisos, y en un 24% en construcciones de un piso, y no existen lotes sin construcciones.

En la zona M4 posee un 59% de construcciones de dos o más pisos, y en un 41% en construcciones de un piso, y no existen lotes sin construcciones.

En la zona M5 posee un 77% de construcciones de dos o más pisos, y en un 23% en construcciones de un piso, y no existen lotes sin construcciones.

En la zona M6 posee un 93% de construcciones de dos o más pisos, y en un 7% en construcciones de un piso, y no existen lotes sin construcciones.

En la zona M7 posee un 50% de construcciones de dos o más pisos, e igual en 50% de lotes sin construcciones.

En la zona M8 posee un 67% de construcciones de un piso, y en un 33% de lotes sin construcciones.

En la zona M9 posee un 50% de lotes sin construcciones, y un 33% en construcciones de un piso, y en menor escala en un 17% de construcciones de dos o más pisos.

Donde podrían renovarse en todo las zonas, aquellas construcciones de un piso que se encuentran en medio de edificaciones altas para mejorar su imagen del entorno e igual para los lotes que se encuentren sin construcción, podría conservarse para que por medio de la administración del Cantón se llegará a un acuerdo con el propietario del bien para realizar algún proyecto de bien común en el mismo.

- **Percepción de sector.**

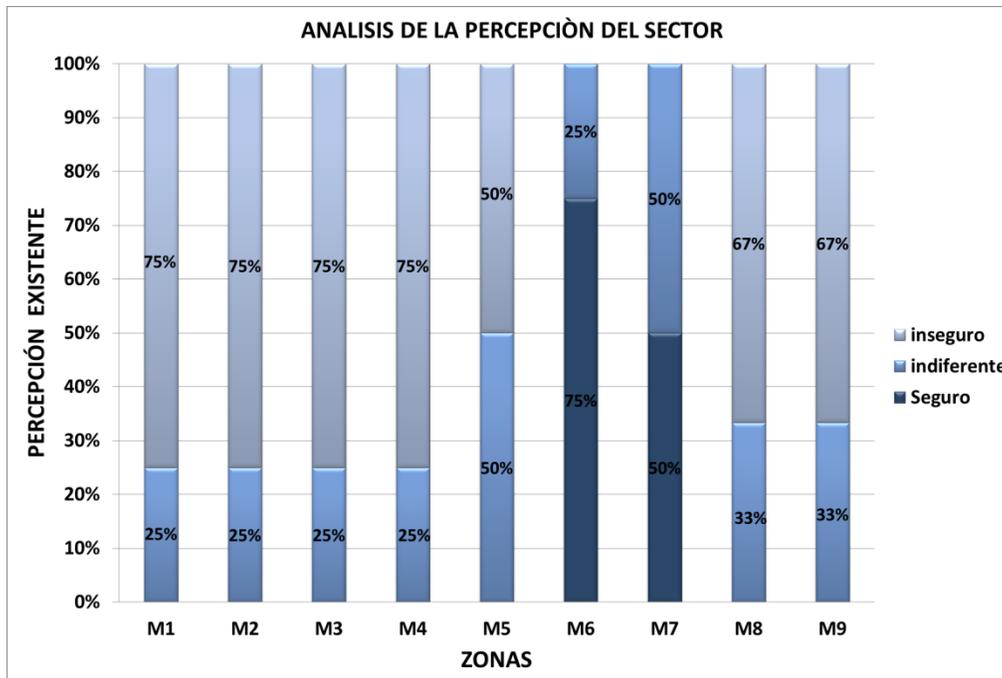


Figura 24: Análisis de la percepción del sector.
Fuente: (El Autor, 2016)

En mayor parte la percepción de las zonas son catalogados como un lugar inseguro, siendo así que en las zonas M1-M2-M3-M4, provee en un 75% de inseguridad, esto debido por la presencia de delincuentes y de desechos en todas las aceras y calles donde se asienta el comercio informal, por lo cual se podría renovar todo estas zonas para mitigar el problema actual, lugar que también conlleva a un 25% de indiferencia de las zonas, que se podría conservar para reactivar con mayor orden las actividades dadas en el mismo.

En la zona M5, presenta un 50% tanto inseguro como indiferente en lo cual se podría renovar el sector mediante la reactivación y ordenamiento de las actividades presentes.

En la zona M6 es único lugar donde posee un 75% de seguridad que con la ayuda del mismo se podría renovar el 25% de indiferente que mejoraría en 100% la zona principal del Cantón.

En la zona M7, presenta un 50% tanto seguro como indiferente en lo cual se podría conservar lo actual pero con mayor orden para que la zona se mejore 100%.

En las zonas M8-M9, provee en un 67% de inseguridad, y un 33% de indiferencia esto debido por encontrarse fuera del centro de la ciudad, que podría ser renovado mediante la reactivación e implementos de nuevas actividades constante en las zonas.

Infraestructura urbana.

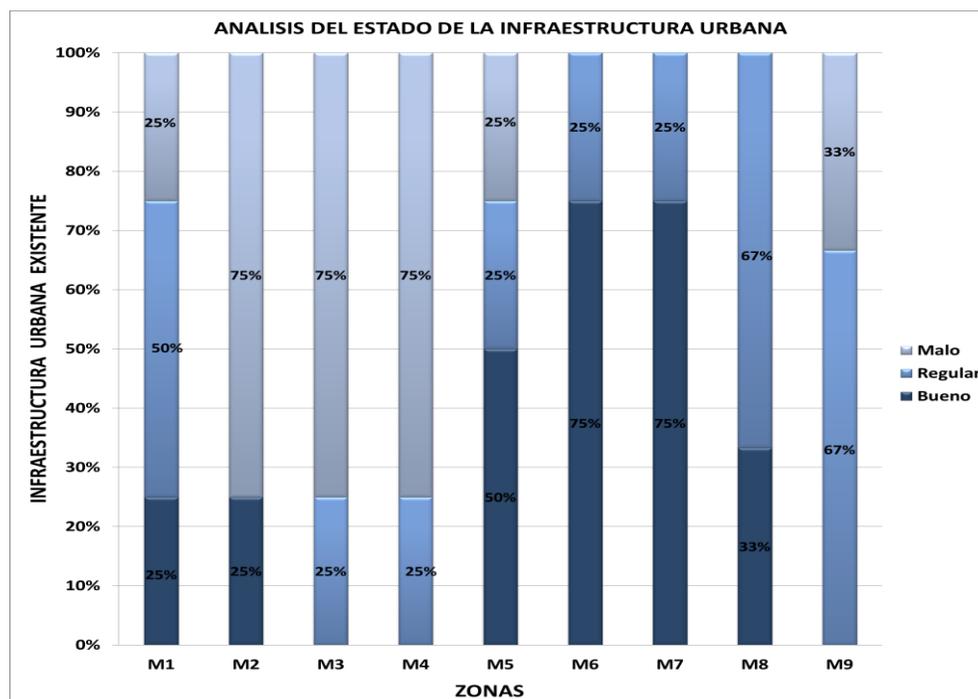


Figura 25: Análisis del estado de la infraestructura urbana.
Fuente: (El Autor, 2016)

El estado de la infraestructura urbana en la zona M1 posee un estado regular en un 50%, y un 25% es bueno y podría conservarse, y en lo que resta el 25% están en mal estado que podrían ser renovadas por parte de la competencia.

El mal uso del espacio público en las zonas M2-M3-M4, conlleva a que en su 75% se encuentre en estado malo, y podría renovarse, siendo su parte restante de la zona M3-M4 su estado es regular en un 25%, y en un 25% es bueno en la zona M2, por tal razón se podría conservar el mismo

En la zona M5 la infraestructura urbana posee un estado bueno en un 50%, y un 25% regular y podrían conservarse, siendo su restante en un 25% malo que podría ser renovada por parte de la competencia.

En la zona M6-M7, posee una buena infraestructura urbana en un 75% y con ayuda del mismo se podría continuar con la renovación en su 25% de estado regular, logrando el 100% de buena infraestructura urbana.

En la zona M8 la infraestructura urbana, poseen un estado regular en un 67%, y un 33% es bueno, que podrían ser conservadas.

En la zona M9 la infraestructura urbana, poseen un estado regular en un 67% y podría ser conservada, a diferencia de su restante que se encuentra en un 33% de mal estado, que debería ser renovado.

2.5 Factores para el diagnóstico de las actividades de servicio de los sectores en la zona comercial de la ciudad de Pasaje.

Predominio de las actividades que se realizan en la zona analizada.

Administrativo.- Se refiere si en la zona existen establecimientos administrativos ya sea de tipo público o privado en la actualidad.

Educación.- Se refiere si en la zona existen establecimientos educativos ya sea de tipo público o privado en la actualidad.

Comercio.- Se refiere si en la zona existe actividad comercial como:

Formal, informal o ambos a la vez.

Sociocultural.- Se refiere si en la zona existen en alguna ocasión festividades de aniversario, religiosas o deportivas.

El análisis de cada ítem se visualiza mediante el gráfico de barra de columnas 100% apiladas; el cual permite representar: en el lado vertical los factores que determinan las actividades de servicio de la zona comercial expresados en porcentajes, y, en su lado horizontal se ubican cada una de sus zonas (M1, M2...).

- **Actividades de servicio.**

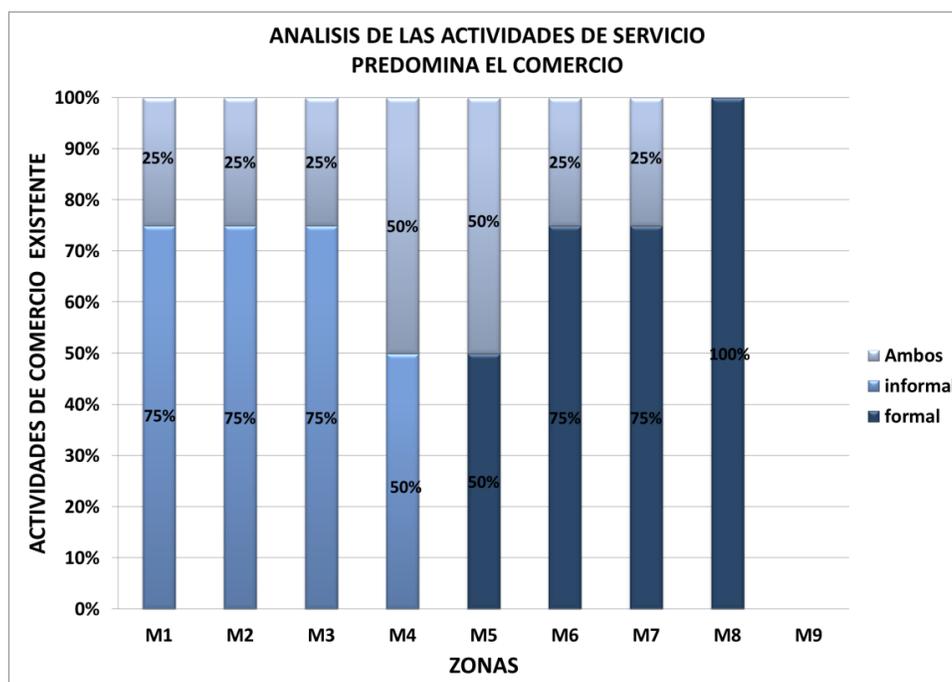


Figura 26: Análisis de las actividades de servicio predomina el comercio.
Fuente: (El Autor, 2016)

La actividad de servicio que se da con mayor frecuencia en las zonas, es la de comercio ya sea formal o informal como:

En las zonas M1-M2-M3 se da en un 75% de tipo informal, y un 25% de ambas actividad que ocasionando varios problemas en los mismos, donde se podría mitigar este fenómeno mediante la regeneración urbana de estas zonas.

En las zonas M4-M5 se observa que la problemática del comercio informal se va reduciendo debido a que se va aproximando a la zona (M6) principal de la Ciudad, dado en la M4 en un 50% tanto informal como ambos, y podría ser renovado para que tenga una mejor imagen

urbana. En la zona M5 ya se manifiesta con mejor aspecto el comercio formal en un 50%, y podría conservarse para que el 50 % de ambos pudiera renovarse y mejorar 100% el mismo.

En la zona M6, siendo la zona principal donde se encuentra la máxima autoridad de la ciudad, prevalece el comercio formal en un 75 %, y podría ser conservado de tal manera que el 25% ambos restante pueda mejorar.

En la zona M7, siendo un zona nueva para extender de forma ordenada al comercio en la ciudad, donde se encuentra la construcción del nuevo mercado municipal, se da el comercio formal en un 75%, pero ya se observa la presencia de ambos en un 25% que se debería acatar estrictamente las normativas para que no siga creciendo y pueda conservarse el comercio formal en el sector.

En la zona M8, siendo un zona en la periferia del centro de la ciudad, se encuentra una antigua construcción de un mercado municipal del sur en estado obsoleto pero que aún se da en su parte frontal un único puesto de comercio formal convirtiéndose en un 100% de actividad del sector que podría ser renovada para reactivar las actividades comerciales entre otras.

En la zona M9, siendo una zona en la periferia del centro de la ciudad, que es reactivado la actividad comercial en tiempos de fiestas de aniversario y deportivas del cantón, es por tal razón, que gran parte del año carece del mismo, y podría ser renovado para darle movimiento durante todo el tiempo.

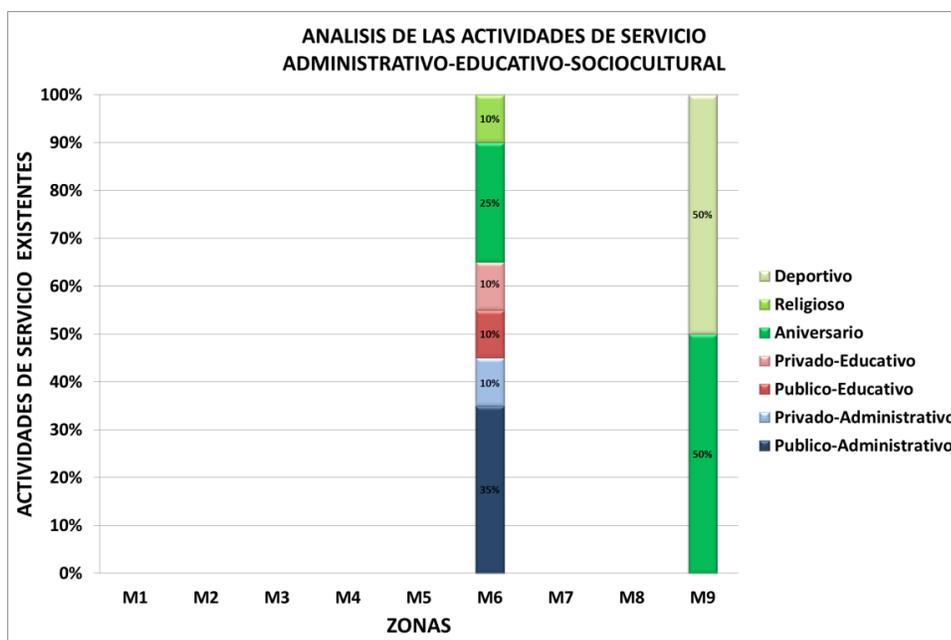


Figura 27: Análisis de las actividades de servicio administrativo- educativo-sociocultural. Fuente: (El Autor, 2016)

Las actividades de servicio que se dan a menor escala en algunas de las zonas, de tipo administrativo, educación y sociocultural, como:

En la zona M6 predomina las actividades administrativas en el cual el 35% actividades de tipo administrativo público, y un 10% de tipo administrativo privado, ya que también aquí se encuentran actividades de educación en un 20% siendo 10%privada y el 10% pública.

Además en ciertas ocasiones del año se desarrollan actividades de tipo sociocultural en un 25% de aniversario cantonal y un 10% de fiestas religiosas, siendo así que podrían reubicarse algunas de estas actividades para reducir la problemáticas y aglomeración en la zona M6.

En el caso de la actividad sociocultural, que se da en la zona M9 en un 50% tanto deportivo como de aniversario, donde se podría plantear una regeneración urbana el sector para que tenga mayor acogida no solo en esta actividad si no durante todo el año.

2.6 Factores para el diagnóstico del equipamiento de los sectores de la zona comercial de la ciudad de Pasaje.

Infraestructura.- Corresponde en el estado de vida útil que se encuentran en la actualidad los servicios básicos: agua potable, alcantarillado fluvial – aguas servidas y alumbrado eléctrico, en el sector a analizar.

Bueno: En buen estado de los servicios básicos.

Regular: En estado medio de vida útil de los servicios básicos.

Malo: En pésimo estado de los servicios básicos.

Vialidad-movilidad.- Consiste en indicar el tipo de vía, el sentido de la movilidad vehicular y la mayor afluencia (transitada) dicha vía en cada zona.

- **Vía principal doble carril unidireccional.**
- **Vía secundaria doble carril unidireccional.**
- **Transitada.**

El análisis de cada ítem se visualiza mediante el gráfico de barra de columnas 100% apiladas; el cual permite representar: en el lado vertical los factores que determinan el estado actual del equipamiento de la zona comercial expresados en porcentajes, y, en su lado horizontal se ubican cada una de sus zonas (M1, M2...).

- **Servicio básicos.**

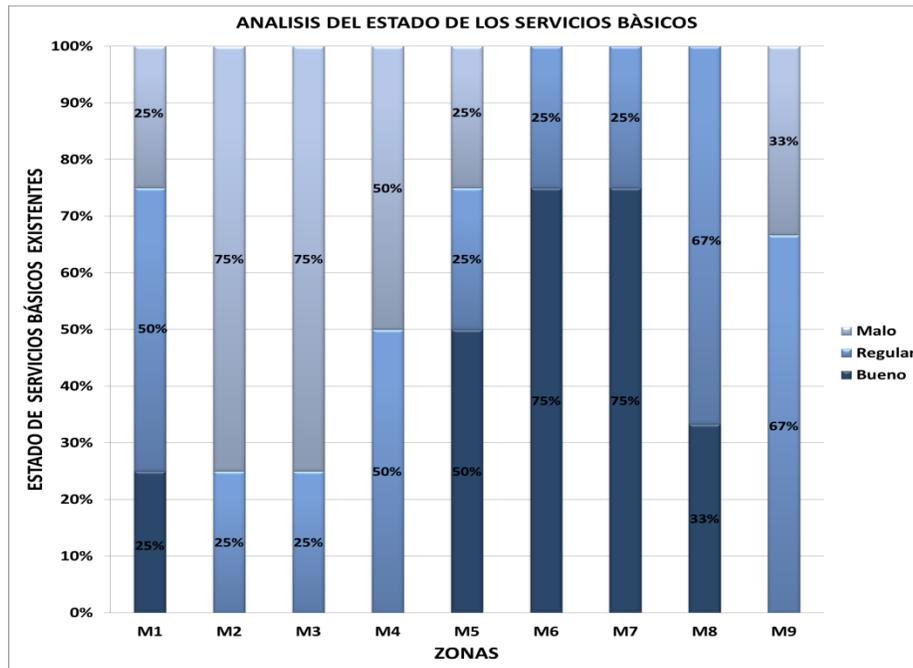


Figura 28: Análisis del estado de los servicios básicos.
Fuente: (El Autor, 2016)

El estado de los servicios básicos en la zona M1 posee un estado regular en un 50%, y un 25% es bueno y podría conservarse, y en lo que resta el 25% es tan en mal estado que podrían ser renovadas por parte de la competencia.

El mal uso del espacio público en las zonas M2-M3, conlleva a que en su 75% se encuentre en estado malo, y podría renovarse, siendo su parte restante encontrándose en un estado regular en un 25%, y podría conservar el mismo.

En la zona M4, los servicios básicos se encuentran en un 50% es estado regular, y podría conservarse, a diferencia de su 50% de estado es malo que lleva a una renovación inmediata.

En la zona M5 los servicios básicos poseen un estado bueno en un 50%, y un 25% regular y podrían conservarse, siendo su restante en un 25% malo que podrían ser renovadas por parte de la competencia.

En las zonas M6-M7, posee buen estado los servicios básicos en un 75% y con ayuda del mismo se podría continuar con la renovación en su 25% de estado regular, logrando el 100% del buen estado de los servicios básicos.

En la zona M8 la infraestructura urbana, poseen un estado regular en un 67%, y un 33% es bueno, que podrían ser conservadas.

En la zona M9 el estado de los servicios básicos, poseen un estado regular en un 67% y podría ser conservada, a diferencia de su restante que se encuentra en un 33% de mal estado, que debería ser renovado.

- **Vialidad y movilidad.**

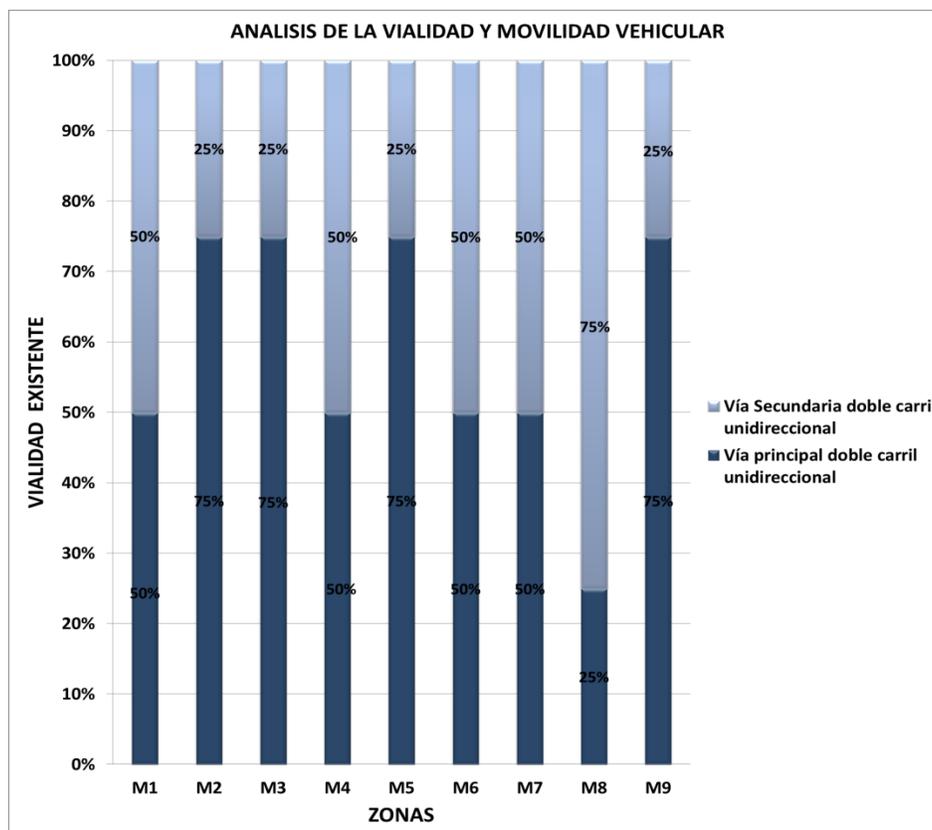


Figura 29: Análisis de la vialidad y movilidad vehicular.
Fuente: (El Autor, 2016)

La vialidad en la M1, corresponde en un 50%, a vías principales doble carril unidireccional y un 50% de vías secundarias doble carril unidireccional, y podría conservarse, siendo cuatro vías que lo rodean a la zona, tres de ellas son frecuentemente transitadas.

La vialidad en las zonas M2-M3-M5, corresponde en un 75%, a vías principales doble carril unidireccional y un 25% de vías secundarias doble carril unidireccional, y podría renovarse

para una mejor circulación vehicular y peatonal, siendo cuatro vías que lo rodean a cada zona, tres de ellas son frecuentemente transitadas, a diferencia de la zona M5 que sus cuatro vías son transitadas.

La vialidad en las zonas M4-M6-M7, corresponde en un 50%, a vías principales doble carril unidireccional y un 50% de vías secundarias doble carril unidireccional, y podría conservarse, siendo cuatro vías que lo rodean al sector, tres de ellas en las zonas M4-M7 son frecuentemente transitadas a diferencia de la zona M6 que sus cuatro vías son transitadas.

La vialidad en la zona M8, corresponde en un 75%, a vías secundarias doble carril unidireccional y un 25% de vías principales doble carril unidireccional, y podría renovarse para una mejor circulación peatonal, siendo tres vías que lo rodean a la zona, una de ellas es frecuentemente transitada.

La vialidad en la zona M9, corresponde en un 75%, a vías principales doble carril unidireccional y un 25% de vías secundarias doble carril unidireccional, y podría renovarse para una mejor circulación vehicular y peatonal, siendo tres vías que rodean a la zona, dos de ellas son frecuentemente transitadas.

2.7 Factores para el diagnóstico arquitectónico de los sectores de la zona comercial de la ciudad de Pasaje.

Estilo arquitectónico.- Consiste en indicar el predominio de estilo arquitectónico ya se moderno o colonial en las zonas.

Estilo arquitectónico moderno: Existencia de edificaciones con estilos actuales del medio.

Estilo arquitectónico colonial: Existencia de edificaciones patrimoniales en el medio.

Elemento urbano.- Consiste en determinar si en la zona existe algún lugar de encuentro de la población de Pasaje, como:

Plaza, mercado, feria o bahía, iglesia, coliseo.

El análisis de cada ítem se visualiza mediante el gráfico de barra de columnas 100% apiladas; el cual permite representar: en el lado vertical los factores para el diagnóstico arquitectónico de la zona comercial expresados en porcentajes, y, en su lado horizontal se ubican cada una de sus zonas (M1, M2...).

- **Estilo arquitectónico.**

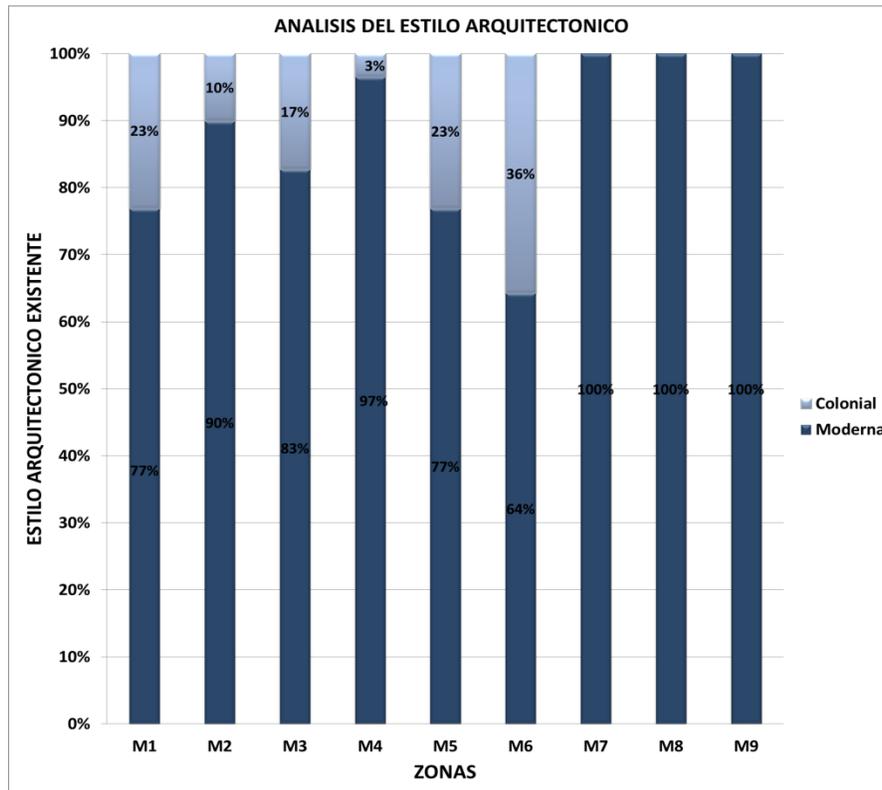


Figura 30: Análisis del estilo arquitectónico.
Fuente: (El Autor, 2016)

En las zonas M1-M2-ME-M4-M5-M6, el estilo arquitectónicos, predomina las edificaciones con tendencias modernas; esto se debe a que se encuentra en una zona céntrica, que requiere destinar más locales para uso comercial; sin embargo, existe en menor escala edificaciones con estilo colonial, como:

En la zona M1 la tendencia moderna posee un 77% y en un 23% de tendencia colonial, y podría conservarse pero deben ser tratadas continuamente sus fachadas de ambos estilos para que su imagen urbana mejore.

En la zona M2 la tendencia moderna posee un 90% y en un 10% de tendencia colonial, y podría conservarse pero deben ser tratadas continuamente sus fachadas de ambos estilos para que su imagen urbana mejore.

En la zona M3 la tendencia moderna posee un 83% y en un 17% de tendencia colonial, y podría conservarse pero deben ser tratadas continuamente sus fachadas de ambos estilos para que su imagen urbana mejore.

En la zona M4 la tendencia moderna posee un 97%, y podría conservarse pero deben ser tratadas continuamente sus fachadas, a diferencia de su 3% tendencia colonial que por su estado deteriorado se podría renovar la construcción.

En la zona M5 la tendencia moderna posee un 77% y en un 23% de tendencia colonial, y podría conservarse pero deben ser tratadas continuamente sus fachadas de ambos estilos para que su imagen urbana mejore.

En la zona M6 la tendencia moderna posee un 64% y en un 36% de tendencia colonial, y podría conservarse pero deben ser tratadas continuamente sus fachadas de ambos estilos para que su imagen urbana mejore.

En las zonas M7-M8-M9 son lugares que se encuentran fuera del centro de la ciudad, sus construcciones son recientemente construidas con una tendencia moderna en un 100%, a diferencia de la zona M8 que siendo una construcción moderna que por falta de mantenimiento se encuentra en pésimo estado, por ende debe ser renovada.

- **Lugares de encuentro (mercado, plaza, feria o bahía, coliseo).**

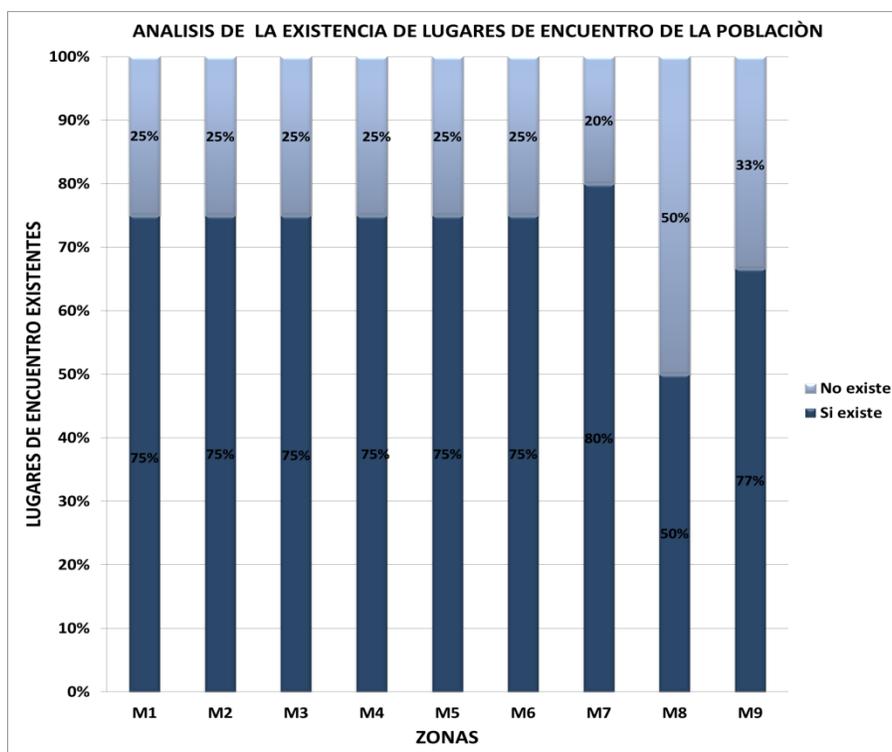


Figura 31: Análisis de la existencia de lugares de encuentro de la población. Fuente: (El Autor, 2016)

Rodeadas las zonas M1-M2-M3-M4-M5-M6 en su mayoría en un 75% con elementos urbanos existentes, con ferias y bahías de comercio informales, plaza central ya que hay sitios que pasan desapercibidos en 25%, y podría ser renovados todos estas zonas porque es aquí donde existe mayor afluencia de la población, realizando sus necesidades de servicio ya se de comercio, educación o administrativo.

En la zona M7, posee en un 80% de lugar de encuentro como lo es la nueva construcción del mercado municipal de la ciudad y un 20% que pasa desapercibido, y podría ser conservado por ser una zona nuevo donde la población ha comenzado a desplazarse hacia al mismo.

En la zona M8, posee en un 50% de lugar de encuentro y un 50% no existe debido a que aquí se localiza la construcción de un antiguo mercado que actualmente se encuentra en mal estado y el uno lugar de encuentro de la población el único local comercial que hay en la zona, por tal razón, se podría renovar toda la construcción para darle vida a la zona y sea visitado.

En la zona M9, posee en un 77% de lugar de encuentro especialmente sociocultural como: el coliseo de la ciudad y el recinto ferial, y en un 33% no existe debido a que es un lugar es visitado solo en tiempo de fiestas y encuentros deportivos. Todo esto se podría reactivar con la renovación de estos lugares y se realicen diferentes eventos en durante el año.

CAPITULO III

ESTRATEGIAS PARA EL ORDENAMIENTO Y DESARROLLO DEL COMERCIO INFORMAL.

3.1 Estrategias para el ordenamiento del comercio informal en ciudades intermedias: caso de estudio Pasaje – Ecuador.

Pasaje, es una ciudad cuyo espacios públicos del centro urbano se encuentra saturado por la presencia del comercio informal, conforme fue creciendo la ciudad, la limitada infraestructura y acondicionamiento del mercado de abastos de la urbe fue colapsando, produciendo problemas de índole social y económicos entre el comercio formal e informal.

Se ha detectado que la ciudad posee un déficit de espacio público planificado para el desarrollo de actividades comerciales y falta de áreas verdes, que mejoren la calidad trabajo y regeneración de la urbe. Por consiguiente, una vez realizado el diagnóstico en el capítulo anterior e identificando la problemática: La relación de los vendedores ambulantes con los sectores donde se ubican el mismo, provocando contaminación ambiental, visual, auditiva y la inseguridad.

La propuesta de intervención busca trazar un eje vertical que permita descentralizar la zona comercial y a la vez unir las nuevas zonas comerciales planteadas; se propone también la reducción de velocidad vehicular debido a que en el diagnóstico de estos sectores sus calles son altamente transitadas, la finalidad es convertir estos lugares en espacios confortables, dinámicos y productivos en el desarrollo de sus actividades competentes.

Por ello, para lograr aquellos alcances se han planteado un conjunto de estrategias de intervención: Urbana (inclusión de espacios residuales, equipamiento, mobiliario urbano, áreas verdes) generando el desarrollo, cambio y confort de la imagen urbana y de sus actividades de servicio, principalmente el comercio. Esta estrategia se asocia a su vez con estrategias sociales (asociativas, democráticas y participativas), estrategias económicas (relacionadas con el financiamiento, crédito y ahorro) y estrategias de educación (que abarca la formación, capacitación y superación personal).

En la figura 31 se concretan los atributos y criterios que comprende cada estrategia de intervención, y se las desarrolla posteriormente.

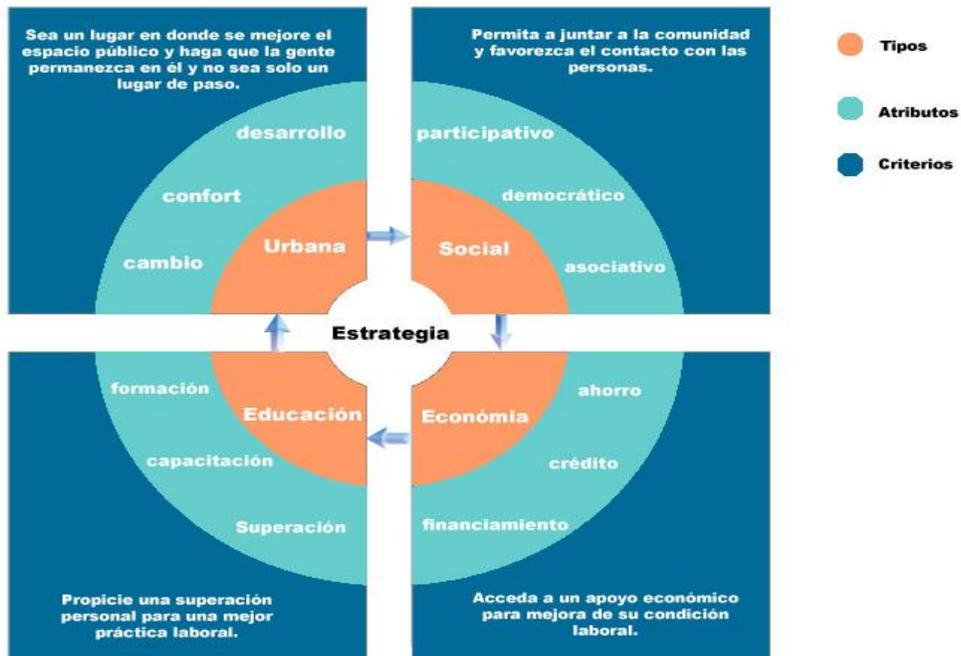


Figura 32: Estrategias.
Fuente: (El Autor, 2016)



Figura 33: Visión de las estrategias propuestas.
Fuente: (El Autor, 2016)

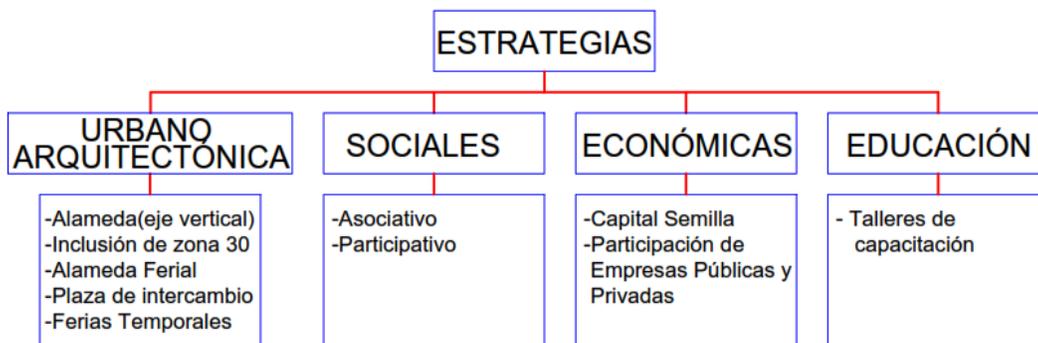


Figura 34: Esquemas de estrategias propuestas.
Fuente: (El Autor, 2016)

3.2 Estrategias urbano-arquitectónicas.

ESQUEMA DE INTERVENCIÓN

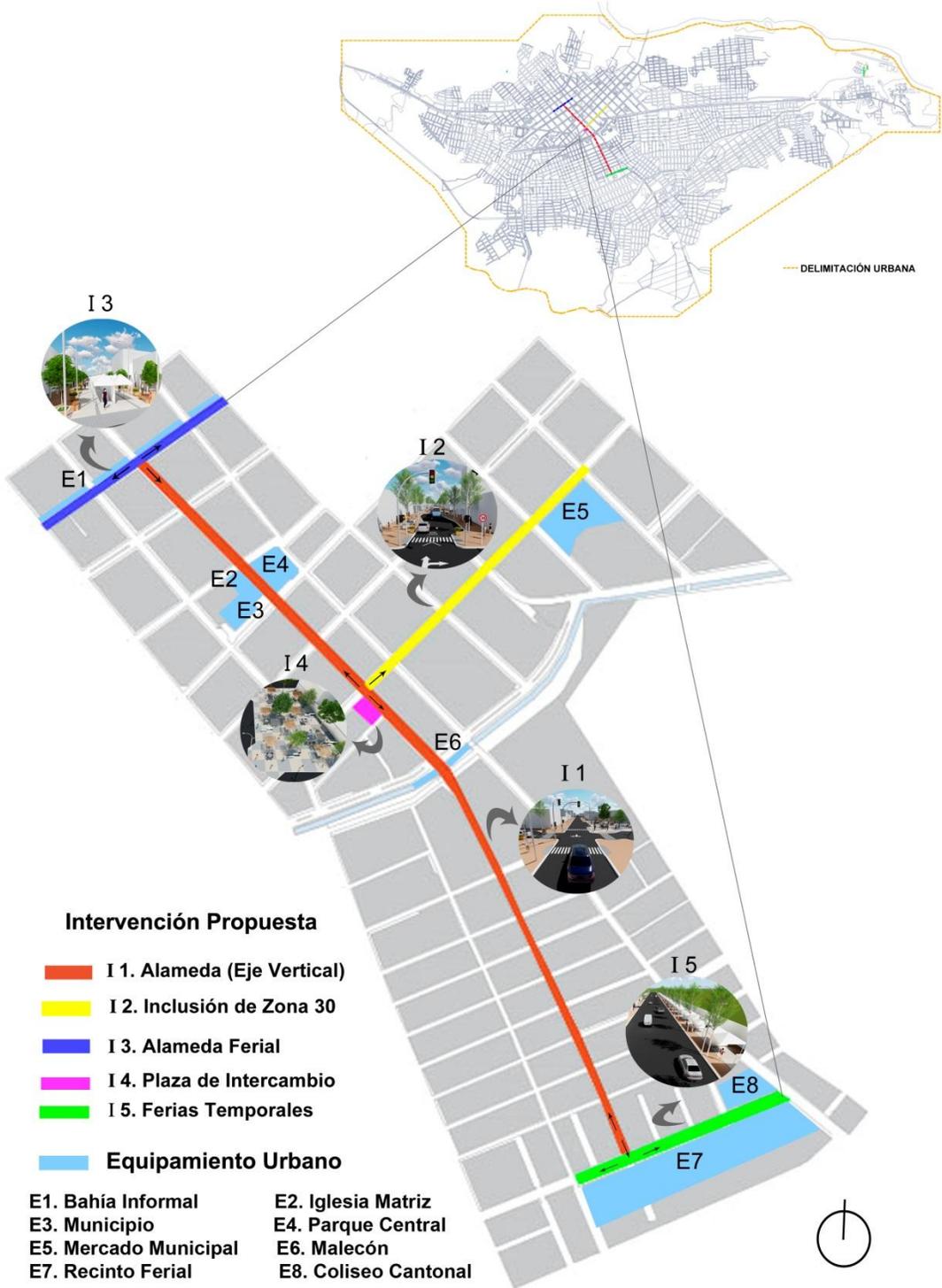


Figura 35: Esquema de intervención.
Fuente: (El Autor, 2016)

La acción escogida responderá a los problemas del espacio y de su contexto como:

3.2.1 Alameda (Eje vertical).

Consiste en descentralizar la zona comercial de la ciudad y la vez la integración de las nuevas zonas planteadas para el comercio, creando un paseo agradable y confortable en el desarrollo de sus actividades diarias, invitando a que el usuario permanezca en él y no sea solo un lugar de paso, por tal razón se la implantada en la calle Municipalidad porque se presta para lograr los objetivos planteados y al mismo tiempo nos permite integrar algunos de sus principales equipamientos urbanos de la ciudad además, se prolonga desde la calle San Martín, donde se encuentra la actual bahía informal, hasta la calle Galo García, lugar que permite la descentralización propuesta y potenciar el sector del recinto ferial “Campesina Hermosa” lugar hacer rehabilitado su exterior.

Los objetivos para rehabilitar el sector son:

- Integrar los espacios públicos planteados.
- Liberar el espacio público existente.

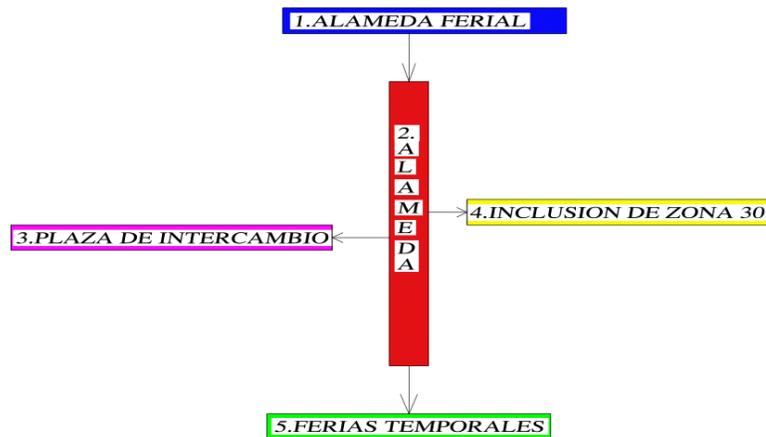


Figura 36: Esquema del eje vertical de la alameda en la ciudad de Pasaje.
Fuente: (El Autor, 2016)

Estado Actual

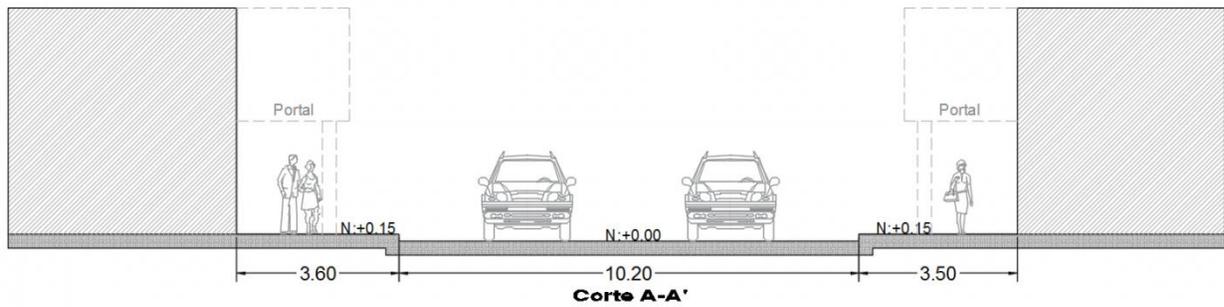


Figura 37: Estado actual de la calle Municipalidad. Dimensión y sentido de circulación vehicular.
Fuente: (El Autor, 2016)

Propuesta

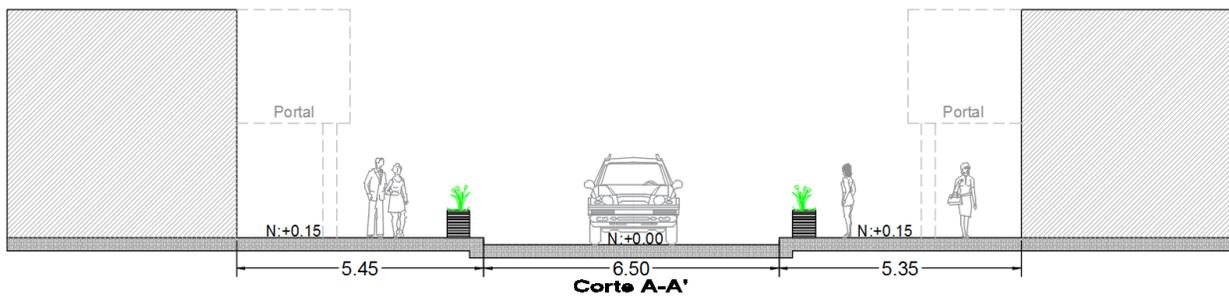


Figura 38: Propuesta Alameda en la calle Municipalidad. Dimensión y sentido de circulación vehicular.
Fuente: (El Autor, 2016)

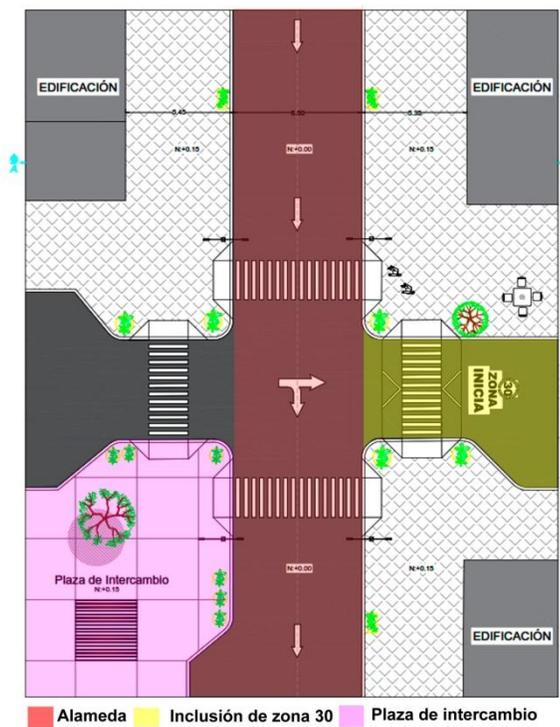


Figura 39: Zonificación alameda. Dimensión y sentido de circulación vehicular.
Fuente: (El Autor, 2016)



Figura 40: Perspectiva renderizada: Zonificación alameda.
Fuente: (El Autor, 2016)

Para alcanzar los objetivos planeados se designará:

- Previo a elaborarse el proyecto se socializará los objetivos planteados con la comunidad del sector y puedan ser tomada sus ideas y requerimiento.
- Se proyectara un eje vertical (fig36.), que permite integrar los espacios públicos existentes, con la finalidad de transformar en un lugar confortable y con una funcionalidad que genere vitalidad e integración.
- Se ampliará las aceras (fig.40), con el fin de dar prioridad al peatón y la colocación de mobiliario urbano y arborización.
- Para liberar el espacio ocupado existente, la ordenanza municipal de Pasaje en su capítulo IX - Art.53, en que prohíbe la colocación de vitrinas o mobiliario que obstaculice el paso libre del peatón, se ordenará a los almacenes de electrodomésticos y tiendas en general existentes a que retiren sus productos exhibidos en las aceras y dejen el espacio libre de transitar.
- Incentivar por medio de conferencias motivacionales dirigidas por la municipalidad, la organización de vendedores ambulantes, con el propósito de mejorar su presentación personal y comportamiento, mediante el uso de uniforme, donde él mismo pueda ser la herramienta de exhibición de su producto.
- El vendedor ambulante uniformado será responsable de que los usuarios no dejen los desechos de sus productos a lo largo de la alameda; caso contrario, se le retirará la licencia de vender en el sector.

3.2.2 Inclusión de una zona 30 (woonerfs).

Se pretende que la zona del nuevo mercado municipal de la ciudad, se convierta en una zona 30 (“woonerfs”, referirse página 18); debido a que, en el diagnóstico del sector muestra que sus vías en la actualidad son 100% transitadas por vehículos, siendo esto el motivo para redimensionar las aceras, con el fin de generar espacios amplios y abiertos, donde el protagonista no sea el vehículo si no el peatón en sus diferentes actividades, especialmente en el comercio, por lo tanto se pretende implantar una zona 30 con las virtudes antes mencionadas como la regulación de la velocidad vehicular (máxima de 30km/h, y un mínimo 15 km/h).

Por ende el principal objetivo, es permitir la interacción de múltiples funciones en el sector intervenido; de modo que los peatones, ciclistas y comerciantes puedan compartir el espacio con los vehículos que circulan a una velocidad regulada. Para lograr aquellos alcances se ha planteado esta solución en las calles que rodean al nuevo mercado municipal, prolongando una de sus calles (Eloy Alfaro) hasta intersectar con el eje vertical propuesto, ente generador de la integración de los espacios.

Estado Actual.

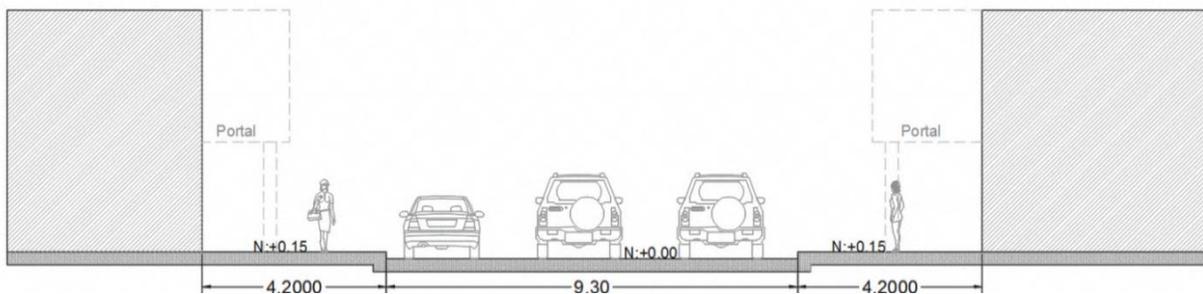


Figura 41: Estado actual de la calle Eloy Alfaro. Dimensión y sentido de circulación vehicular.
Fuente: (El Autor, 2016)

Propuesta.

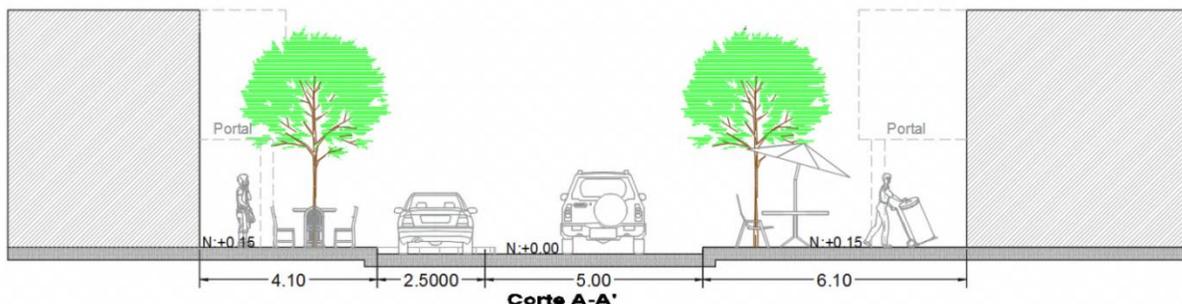


Figura 42: Propuesta inclusión de zona 30. Dimensión y sentido de circulación vehicular.
Fuente: (El Autor, 2016)

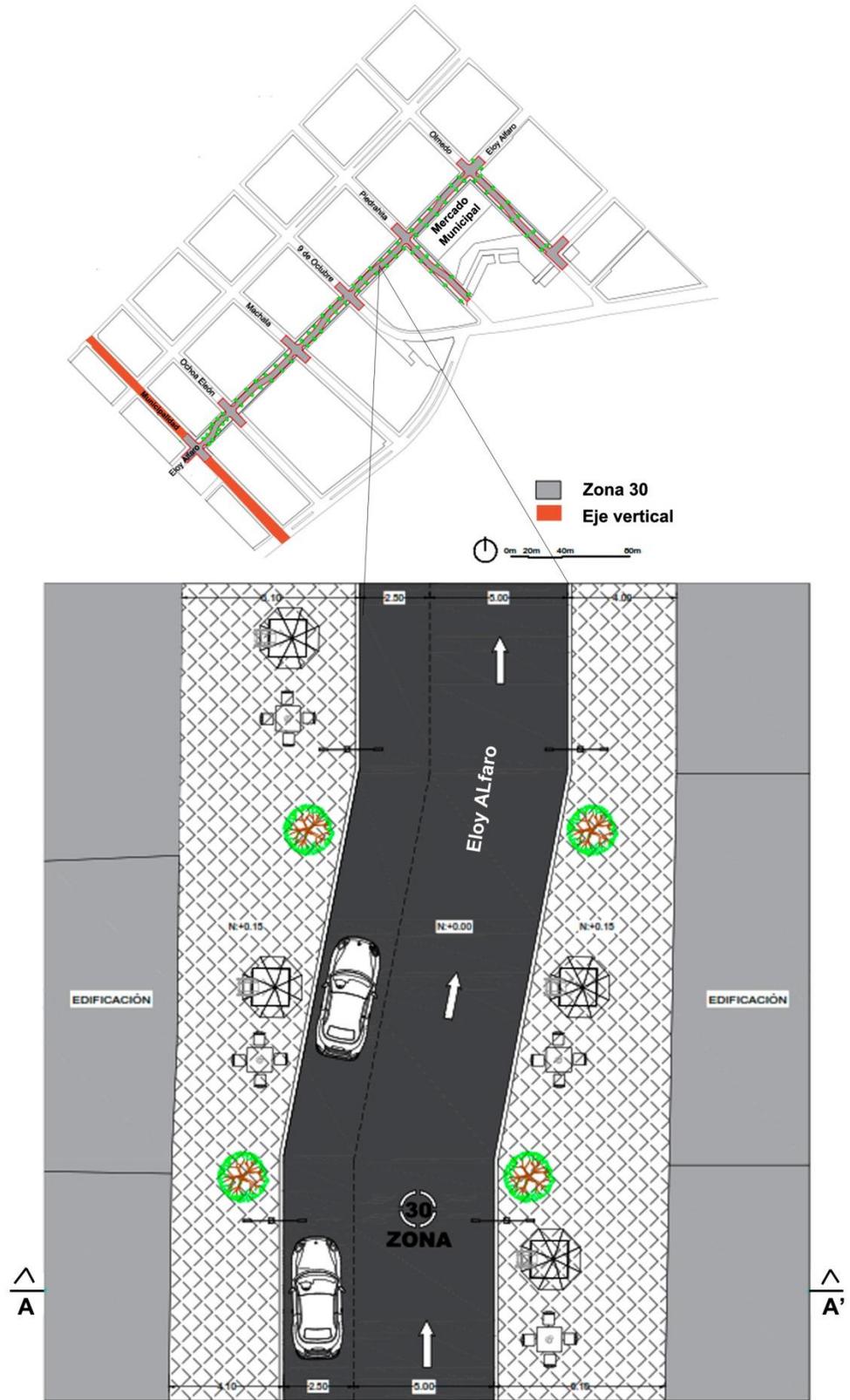


Figura 43: Zonificación zona 30. Muestra disposición de los puestos y dimensión- sentido de movilidad vehicular.
 Fuente: (El Autor, 2016)



Figura 44: Perspectiva renderizada: Zonificación Inclusión de una Zona 30. (woonerfs).
Fuente: (El Autor, 2016)

Para lograr el objetivo planteado se optará por:

- Previo a elaborarse el proyecto se socializará el objetivo planteado con la comunidad del sector y puedan ser tomada sus ideas y requerimiento.
- Se delimitará la zona 30 (fig.45), en las calles del nuevo mercado central para tener una prevención a la entrada a la zona y garantizar la disciplina en la vía.



Figura 45: Delimitación-reducción de velocidad para entrar a Zona 30.
Fuente: (El Autor, 2016)

- La ampliación de las aceras se dará mediante el diseño de la desviación del eje vial (fig.46) para fomentar un mejor desplazamiento y mejorar la seguridad vial, como también la circulación del peatón.



Figura 46: Eje vial de la zona 30.
Fuente: (El Autor, 2016)

- La utilización de mobiliario urbano (Fig.47), aportará a la delimitar los distintos espacios con elementos vegetales, constructivos o decorativos, macetas entre otros que permitan mejorar el aspecto de la calle.



Figura 47: Mobiliario urbano de la zona 30.
Fuente: (El Autor, 2016)

- A los vendedores ambulantes que poseen en buen estado su equipo de trabajo como el uso de carretillas (fig.47), se les permitirá ubicarse en las esquinas que contemplan aceras amplias y puedan vender sus productos en horario de lunes a sábado de 6:00 a 10:00 am y por las tardes de 16:00 a 18:00 pm, esto permitirá descongestionar la aglomeración de personas durante el día.
- En cuanto al aseo del sector cada participante del mismo tendrá la obligación de limpiar y clasificar la basura y dejar depositando en los contenedores existen del mercado, con un horario de funcionamiento de seis de la mañana hasta cuatro de la tarde.

3.2.3 Alameda ferial.

Consiste en promover la ocupación temporal del espacio público, organizado mediante puestos itinerantes con estructura desmontable, ubicados en el centro de la calzada con circulación lateral, proponiendo la ampliación de las aceras, para la inserción del mobiliario urbano tales como: luminarias, bancas, maseteros, vegetación alta y baja.

Dicha estrategia es elemento clave para revalorizar y revitalizar el sector I que actualmente según el diagnóstico realizado en el capítulo anterior, su imagen urbana y sus actividades de servicio, se encuentran en condiciones desfavorables, por ello se propone rehabilitar parte de su espacio público que permita organizar y mejorar su condición actual, generando; iniciativa, gestión, participación del medio y un espacio organizado para el comercio informal.

Por esto se emplazada en la calle San Martín entre las calles Machala y Colón, lugar de actividad comercial tradicional en la ciudad, en donde se desarrolla actualmente la bahía informal que presenta situaciones nocivas para su normal funcionamiento como de infraestructura, zonificación y presentación; Esta situación facilita el cumplimiento del rol como estructurador de la actividad urbana, por su capacidad de potenciar el desarrollo de otras actividades y por el sentido de arraigo que genera.

Los objetivos para rehabilitar el sector son:

- Contribuir a la consolidación de la estructura urbana de la ciudad.

- Regular las actuaciones urbanísticas que afecten el sistema de espacio público.
- Establecer un cronograma de trabajo.

Estado actual.

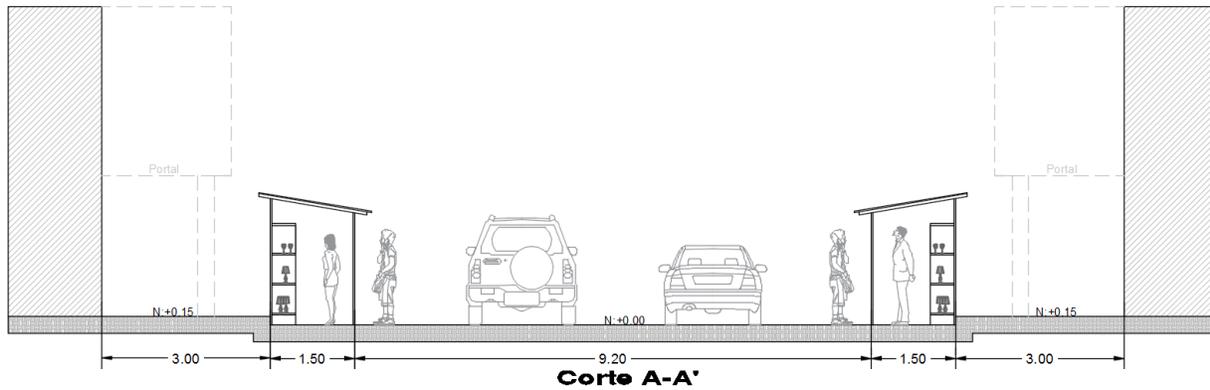


Figura 48: Estado actual de la calle San Martín. Muestra disposición de los puestos de la bahía actual en la zona comercial del sector I.
Fuente: (El Autor, 2016)

Propuesta.

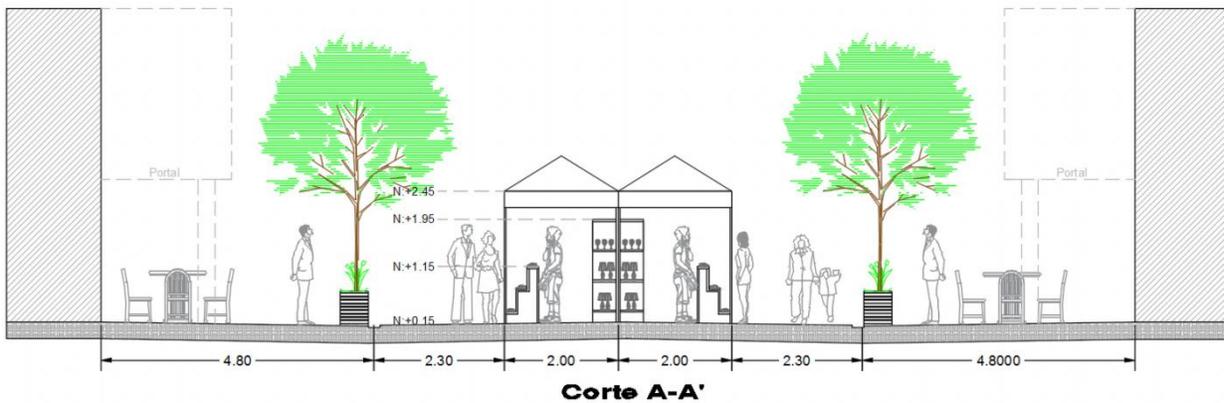


Figura 40: Propuesta de Alameda Ferial en la calle San Martín. Muestra disposición de los puestos en la parte central de la calzada.
Fuente: (El Autor, 2016)

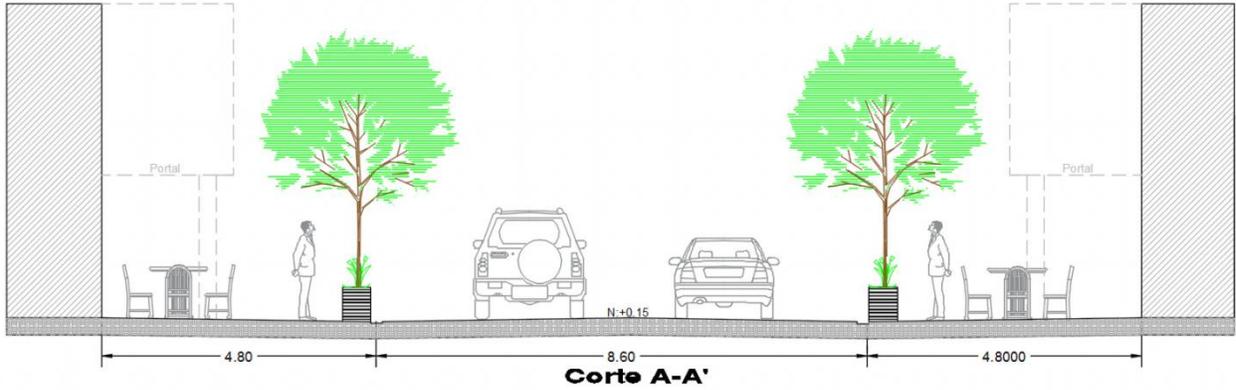


Figura 50: Propuesta calle San Martín. Muestra sin la disposición de los puestos en la parte central de la calzada.
Fuente: (El Autor, 2016)

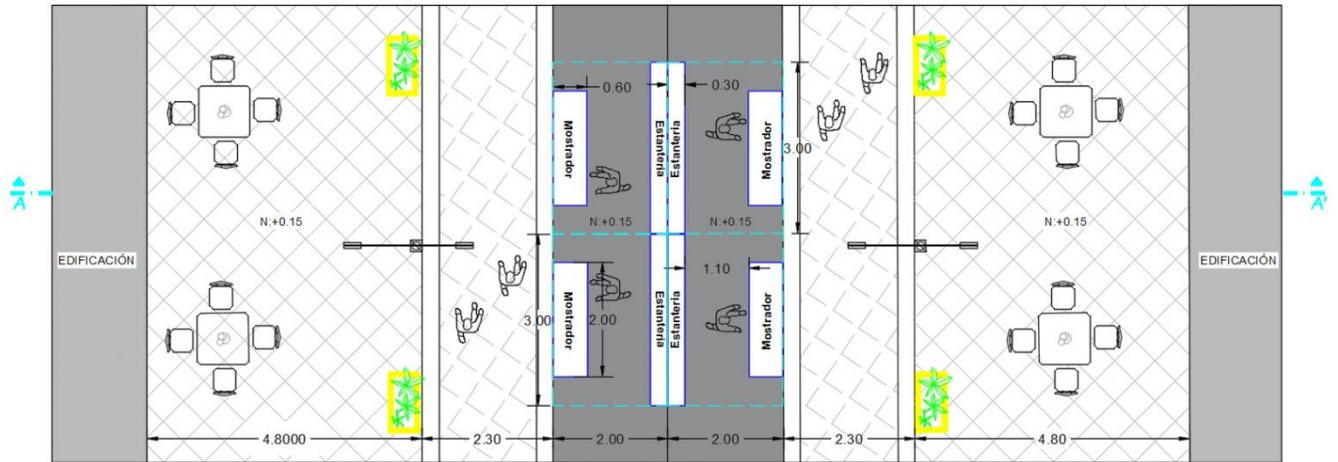


Figura 51: Zonificación alameda ferial. Muestra disposición de los puestos en la parte central.
Fuente: (El Autor, 2016)



Figura 52: Perspectiva renderizada: Zonificación alameda ferial. Muestra disposición de los puestos en la parte central.
Fuente: (El Autor, 2016)



Figura 53: Perspectiva renderizada: Muestra de la disposición de mobiliario en los puestos.
Fuente: (El Autor, 2016)

Para lograr los objetivos planteados se optará por:

- Luego del análisis del sector se proyectará y se gestionará de modo particular con los aportes de quienes la hacen, la viven y la consumen.
- El elemento clave dispuesto a la rehabilitación del área; será proyectar espacios compartidos (fig. 54), donde los bordes de hormigón que separa la calzada de la vereda se eliminara para lograr una superficie plana y una amplia percepción del espacio.



Figura 54: Espacios compartidos de la alameda ferial.
Fuente: (El Autor, 2016)

- Adicionar mobiliario urbano como: masetas, bancas, luminarias y la plantación de vegetación alta y baja con el fin de delimitar el espacio público entre la vereda y calzada, así como se indica en (fig.55).



Figura 55: Mobiliario urbano de la Alameda ferial.
Fuente: (El Autor, 2016)

- Se propone la utilización de puestos itinerantes con estructura desmontable (fig.55). Ubicados en el centro de la vía para fomentar el uso y el disfruto integral tanto del usuario como del vendedor.
- Permitir a vendedores informales (ubicados anteriormente en la bahía), que han sido reubicados en el nuevo mercado municipal, promocionar sus productos en la alameda ferial propuesta, para mantener el equilibrio oferta-demanda (esquema de trabajo fig.56).

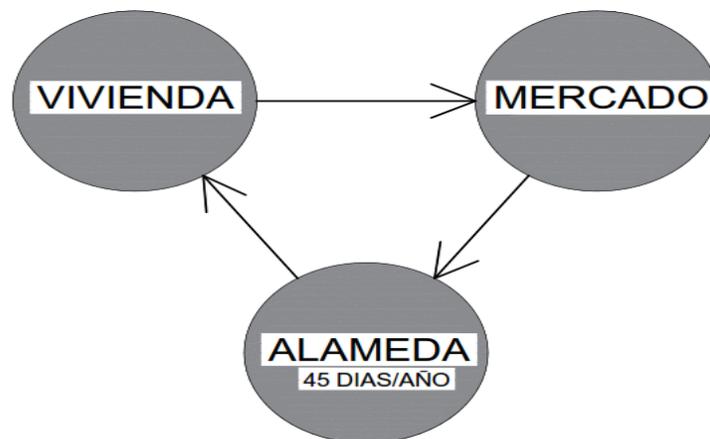


Figura 56: Esquema de trabajo de la alameda ferial.
Fuente: (El Autor, 2016)

- Tomando como referencia las políticas de las alamedas feriales en Bogotá-Colombia (Ferrer, 2014, pag.23) mencionadas anteriormente. Donde plantea: La norma con referencia al espacio público donde se desarrolla las ferias temporales, solo podrá ocuparse por periodos de cinco días y máximo en nueve ocasiones por año, para un total de 45 días.
- El modulo (fig.57), que se maneja para cada miembro de la alameda será de una medida flexible e utilizable para cualquier tipo de producto exhibido.



Figura 58: Módulo de la alameda ferial.
Fuente: (El Autor, 2016)

- Los puestos deben ser de carácter desmontable (estructura tubular desmontable, con cubierta de lona) como se indica en (fig.58), con el fin de que sea fácil montar y desmontar los puestos para dejar la vía despejada luego de la alameda ferial (fig.44).



Figura 59: Despeje de alameda ferial.
Fuente: (El Autor, 2016)

- En cuanto al aseo de la alameda ferial se realizará individualmente; cada ocupante del puesto tendrá que dejar limpio y clasificando la basura, para que luego con la cooperación de la municipalidad, el recolector de la basura los retire.

3.2.4 Plaza de intercambio.

Consiste en la inclusión de espacios públicos emplazados junto a la alameda propuesta, por tal razón a la altura de la intersección del eje vertical y la zona 30 se encuentra este espacio urbano actualmente no intervenido, lugar con gran potencia para generar un remanso y el aprovechamiento económico del mismo, debido a que se presta para el desarrollo de distintas actividades tales como: comerciales, expositivas, educativas, recreativas entre otras.

Los principales objetivos planteados son:

- Reinsertar espacios públicos.
- Espacios flexibles.

Estado actual.

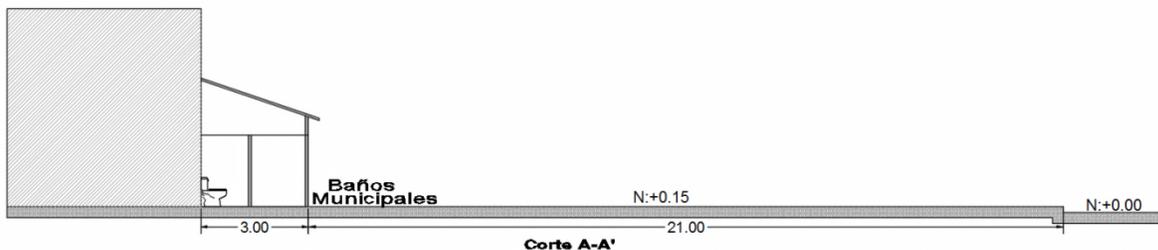


Figura 60: Estado actual de la Plaza.
Fuente: (El Autor, 2016)

Propuesta.

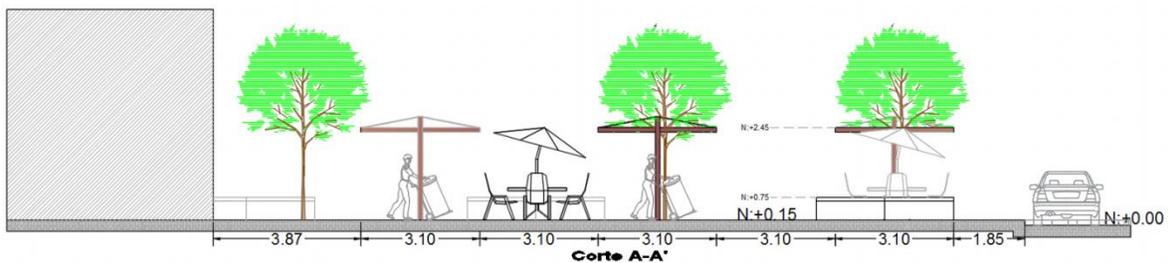


Figura 61: Propuesta Plaza de intercambio.
Fuente: (El Autor, 2016)



Figura 62: Zonificación Plaza de intercambio. Dimensión y área para la disposición de los puestos.
Fuente: (El Autor. 2016)



Figura 63: Perspectiva renderizada: Zonificación plaza intercambio. Muestra disposición de los puestos.
Fuente: (El Autor. 2016)

Para obtener los objetivos trazados se optará por:

- Reinsertar la plazoleta (fig.64), que se encuentra junto a la alameda propuesta, con el fin de darle un nuevo uso al espacio y mejorar su infraestructura urbana.



Figura 64: Reinserción de la plazoleta.
Fuente: (El Autor, 2016)

- Adoptar una aproximación experimental de instalación de vendedores ambulantes de comida rápida en la plazoleta; los fines de semana, esta acción a corto plazo permitirá: utilizar una variedad de elementos o mobiliario temporal, que respondan a los cambios de uso del espacio público, tomando como modelo (Vergara, 2011, pag.29).
- Se dará apertura a experimentar actividades socioculturales.
- Si se hacen de la manera correcta; estos cambios de pequeña escala pueden ser planteados como, los primeros pasos en la realización de cambios más grandes y duraderos. De esta forma, estas estrategias temporales de diseño pueden ser de mucha ayuda para la experimentación y poner a prueba un proyecto de planificación a largo plazo.

- Los participantes de este proyecto se deberán inscribir para el debido permiso y participar de los cursos dictados de cómo conllevar los alimentos y atención al cliente.

3.2.5 Ferias temporales.

Son espacios de uso temporal que regulan las actividades de comercio y aprovechan el espacio público existente.

Por ello se plantea un espacio organizado para los comerciantes que vienen de las parroquias a vender sus cosechas de productos agrícolas, debido a que en la actualidad al no contar con un lugar organizado estos se ubican en cualquier parte de la zona comercial de la ciudad, generando caos y desorden entre los transeúntes

Luego del análisis de los sectores en el capítulo anterior se pudo concretar que el lugar idóneo para el desarrollo de esta actividad mencionada es en el exterior de recinto ferial que nos brinda las condiciones adecuadas junto a la calle Galo García entre Ochoa León y Francisco Ochoa, es aquí donde culmina la alameda (eje vertical) propuesta, mejorando el espacio público, descentralizando la zona comercial y cumpliendo en lo posible con los estándares de organismos internacionales (OI).

Los objetivos para mejoras del sector son:

- Generar espacios autosustentables que generen recursos para el mejoramiento de infraestructura del sector IV.
- Promover un uso ordenado y por un periodo de tiempo definido.
- Descentralizar las actividades comerciales en el centro de la ciudad.
- Promocionar los productos agrícolas del cantón.

Estado actual.

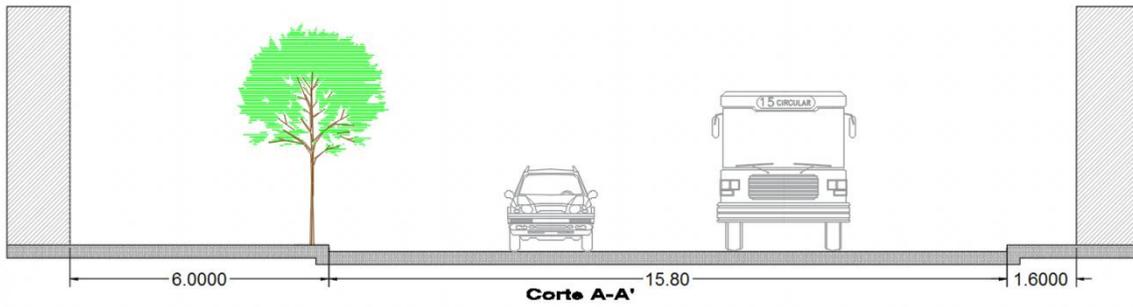


Figura 65: Estado actual de la calle Galo García. Dimensión y sentido de circulación vehicular.
Fuente: (El Autor, 2016)

Propuesta.

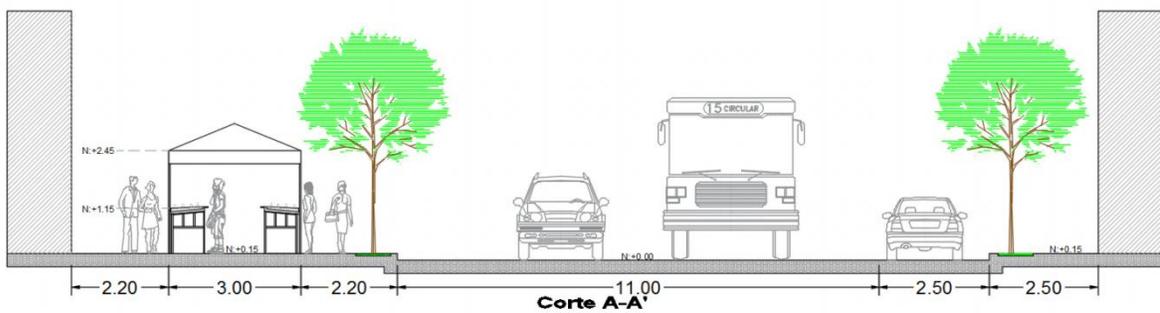


Figura 66: Propuesta ferias temporales en la calle Galo García. Muestra disposición de los puestos en la parte lateral de la calle.
Fuente: (El Autor, 2016)

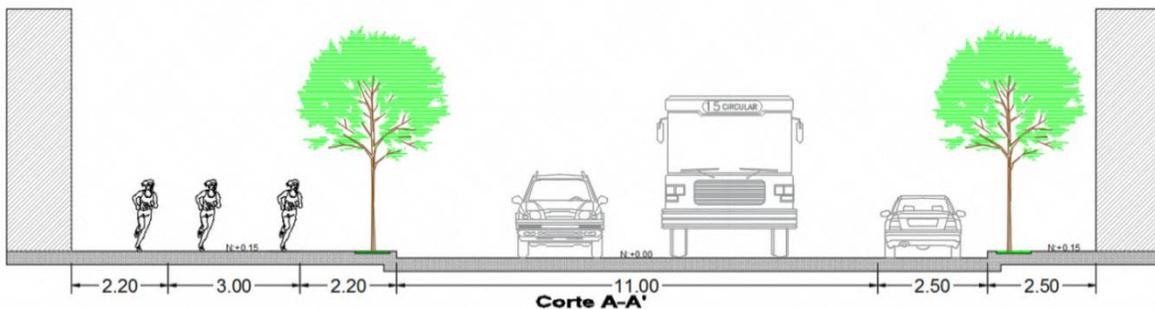


Figura 67: Propuesta calle Galo García. Muestra sin la disposición de los puestos en la parte lateral de la calle.
Fuente: (El Autor, 2016)

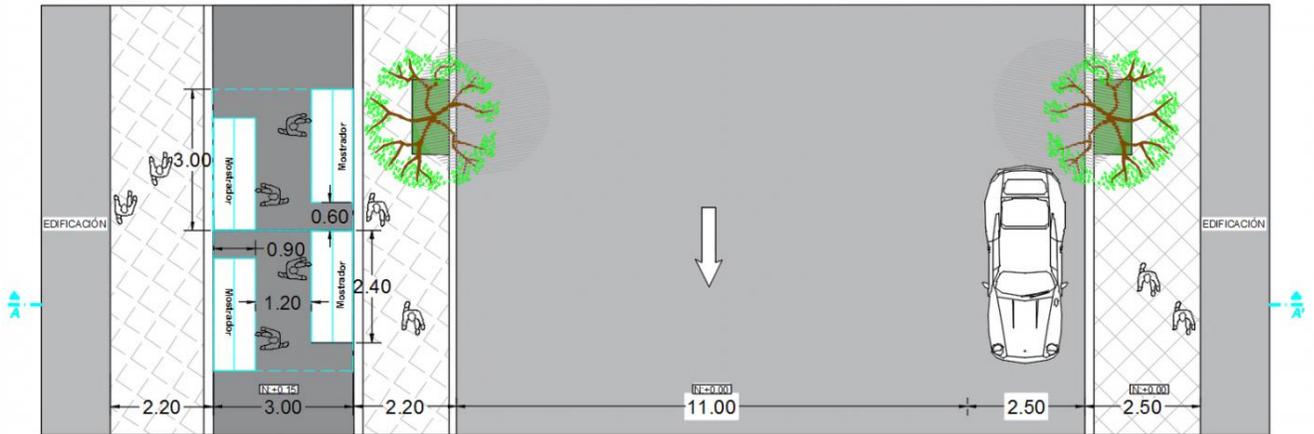


Figura 68: Zonificación ferias temporales. Muestra disposición de los puestos en la parte lateral.
Fuente: (El Autor, 2016)



Figura 69: Perspectiva renderizada: Zonificación ferias temporales. Muestra disposición de los puestos en la parte lateral.
Fuente: (El Autor, 2016)



Figura 70: Perspectiva renderizada: Muestra de la disposición de mobiliario en los puestos.
Fuente: (El Autor, 2016)

Para alcanzar los objetivos planteados se optara por:

- Socialización de los objetivos planteados con la comunidad del sector.
- Se adecuara la vía con ampliación de las aceras en especial la parte donde se ubicara la feria, aprovechando al máximo el espacio amplio que esta junto al recinto ferial, para evitar inconvenientes con el del sector.
- Dar prioridad en la feria a los vendedores del sector rural que sacan sus cosechas a la venta (esquema de trabajo fig. 71).

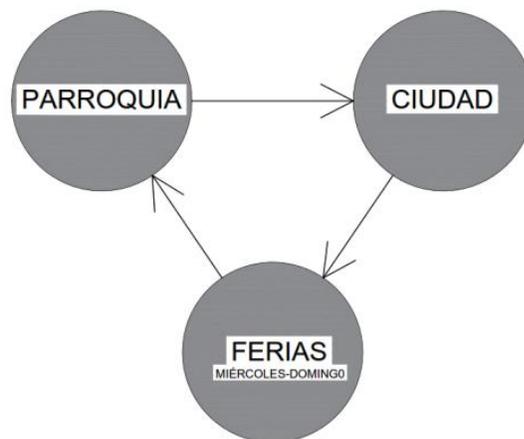


Figura 71: Esquema de trabajo de la ferias Temporales.
Fuente: (El Autor, 2016)

- De acuerdo a las normas vigentes de la municipalidad que hacen referencia a las ferias temporales se desarrollara dos veces a la semana (miércoles y domingo).
- Se distribuirá en forma adecuada los puestos en centro de la acera, permitiendo así la circulación del consumidor en ambos lados, con un módulo (fig. 72), que se maneja para cada miembro de la feria.



Figura 72: Módulo de la Feria Temporal.
Fuente: (El Autor, 2016)

- Referente a los puestos deben ser de carácter desmontable (estructura tubular desmontable, con cubierta de lona) como se indica en (fig.69), con el fin de que sea fácil montar y desmontar los puestos al dejar la acera despejada luego de la alameda temporal (fig.73).



Figura 73: Despeje de alameda ferial.
Fuente: (El Autor, 2016)

- En cuanto al aseo de las ferias temporales se realizara individualmente. Tendrá cada ocupante del puesto dejar limpio y dejar clasificando la basura, para que luego con la cooperación de la municipal, el recolector de la basura los retire.

3.3.2 Participativo.

Esta estrategia está enfocada a la realización de seminarios, eventos y campañas con el fin de reconocer la importancia de los ciudadanos en la recuperación del espacio público de los sectores analizados que han sido escenario del comercio informal en la ciudad, favoreciendo la participación activa en negociaciones y concertaciones sobre este tema.

Con el objetivo que facilita no sólo el éxito de un proyecto específico sino que modifica la cultura de la comunidad, pues es de vital importancia que los trabajos de planificación y construcción de ciudad tengan un carácter participativo. Sólo una comunidad comprometida con su entorno logra desarrollar los valores de cohesión social y política, que son indispensables para la correcta puesta en escena de planes a nivel urbano.

Para lograr el objetivo planteado se optará por:

- Resaltar la importancia de abrir instancias de debate y reflexión en torno a los temas que resultan de mayor interés de la comunidad, como un mecanismo de legitimación de las decisiones de las administraciones y como medio para interpretar las necesidades de los ciudadanos.

3.4 Estrategias económicas.

Siendo esta la estrategia que trata en el campo financiero para que las intervenciones anteriores se puedan dar con facilidad, permitiendo:



Figura 75: Esquema de las Estrategias Económicas en la ciudad de Pasaje.
Fuente: (El Autor, 2016)

3.4.1 Capital semilla.

El principal objetivo es ofertar alternativas económicas viables y sostenibles a los vendedores que dejaban el espacio público.

Las estrategias para llevar a cabo esto son:

- En su estrategia económica, que establece el marco para diferenciar, regular y organizar el aprovechamiento económico del espacio público. Para ello; se establece el sistema de microcrédito para apoyar a los comerciantes informales evitando que incurran en la informalidad y la evasión fiscal y se dediquen a actividades comerciales formales. Estos emprendedores realizan un plan de negocios que puede ser financiado mediante un capital semilla o por medio de un crédito con cooperativas, entidades no gubernamentales, entidades bancarias que buscan promover el desarrollo económico del país.

3.4.2 Participación de empresas privadas y públicas.

El objetivo principal para implementar la participación de las empresas es para beneficiar a los comerciantes informales que poseen alguna discapacidad y a adultos mayores.

¿Dónde se desarrollarán las siguientes estrategias?

Por medio de un módulo ubicado en empresas privadas y públicas se realizarán las ventas de productos empacados de la producción de las mismas.

Se ofrecen distintos formatos comerciales como lo son: mobiliarios urbanos (Kiosco) donde pueden comerciar su producto sin afectar el espacio públicos; además de, la ubicación mediante puntos comerciales en la ciudad.

3.5 Estrategia de educación.

Esta estrategia se asocia o es parte de, las estrategias anteriores con el fin que el beneficiario reciba una formación integral y a su vez le permita:

ESQUEMA DE ESTRATEGIA DE EDUCACIÓN



**COMERCIANTE
INFORMAL**

**TALLERES DE
CAPACITACIÓN**

**PROPIO
NEGOCIO**

Figura 76: Esquema de las Estrategias de Educación en la ciudad de pasaje.
Fuente: (El Autor, 2016)

3.5.1 Talleres de Capacitación.

El objetivo es ofrecer formación y capacitación para el trabajo a comerciantes informales de la ciudad; por medio de instituciones del gobierno (Mies o Cecad), que nos permita vincular a jóvenes que son parte del comercio informal a que se incentiven y dejen la calle por aulas de estudio donde mejoren o descubran sus habilidades para desempeñar un mejor trabajo en el futuro.

Para ello se desarrollarán las siguientes estrategias:

- Hacer conocer el proyecto a las instituciones competentes del gobierno para que por medio de su apoyo nos brinde a tomar de mejor manera a manejar a los participantes del proyecto.
- Gestionar con empresas públicas y privadas a que les brinden empleo en sus empresas durante el período de estudio o capacitación.
- Fomentar un plan ahorro para que los participantes dejen el 5% de su sueldo para ahorrar un capital y poder posteriormente gestionar un crédito en alguna cooperativa o banco del estado para su nuevo negocio formal.

GLOSARIO

Estrategia.

Con respecto a la planeación urbana, forma de asociar las acciones futuras de predicción, con los instrumentos necesarios para llevar a cabo los objetos de la planeación, y pueden tener varias connotaciones de tiempo, según la duración estimada en la predicción de la planeación. (Camacho, 1998, p. 327)

Ordenamiento.

Acción y efecto de ordenar. Ley pragmática u ordenanza que da la autoridad superior para la observación de algo. Urbano u ordenanza relacionada con el fenómeno de la distribución de la población en determinado territorio. Este conjunto de leyes es producto de estudios urbanos y su íntima relación con la estructura jurídica del país o región. (Camacho, 1998, p. 508)

Ciudad.

Población reunida y asentada en forma permanente y dentro de una totalidad social, que busca la satisfacción de vivir en conjunto, disponiendo de bienes y servicios que mejoran las condiciones de vida. (Camacho, 1998, p. 163)

Ciudad intermedia.

Se la define por el número de población que esta acoge y el papel y función que la ciudad juega en su territorio, la influencia y relación que ejerce y mantiene en éste y los flujos y relaciones que genera hacia el exterior en los contextos socioeconómicos y culturales determinados. (Bellet, 2003)

Alameda.

Paseo bordeado de árboles. (Camacho, 1998, p. 25)

Comercio.

Sistema, usos comerciales. Dentro de la totalidad social de Platón se definían tres momentos económicos: la distribución de fuerza de trabajo, la producción de bienes y las actividades de distribución de los bienes de consumo en la población. (Camacho, 1998, p. 180)

Comerciante.

Son aquellas personas que se dedican a comprar los productos tomándolos como propiedad, convergiéndose en mayoristas, distribuidores o minoristas. Son prácticamente la base fundamental del sistema de comercialización que cuentan con mayor oportunidad de decisión dentro del mismo. (Coscia, 1978, p. 18)

Comerciante informal.

Son aquellos que se caracterizan por la venta de productos o la prestación de servicios en la vía pública, o utilizando la misma como parte fundamental del proceso comercial, siendo el uso indiscriminado del espacio urbano.

Poniendo en venta la mercancía directamente en la calle consiguiendo evadir impuestos derivados de la venta en comercio. (Alvarez, 2007 .)

CONCLUSIONES

- Que al aplicar la presente investigación, mejora la infraestructura del espacio público, disminuyendo la congestión de tráfico, niveles de contaminación y delincuencia en las ciudades.
- Las estrategias descritas en el presente estudio se visualizan al comercio informal no como un problema social sino como una potencia económica de la ciudad, su economía dependerá de su gente, sus principios y de su cultura; desechando paradigmas del pasado.
- El diseño de la alameda ferial permite el ordenamiento del comercio informal y desarrollo urbano del caso de estudio en el cantón Pasaje, esto ayuda a que esta actividad sea plenamente ejercida y mejore la oferta y demanda del comerciante.
- El uso de espacios compartidos en la alameda ferial elimina el borde de hormigón que separa la calzada de la vereda dejando una superficie plana y una amplia percepción del espacio.
- El uso de mobiliario urbano como masetas, bancas, luminarias y vegetación alta y baja en las estrategias urbanas permite enriquecer el valor estético y funcional de la regeneración de las zonas y aporta al desarrollo y sustentabilidad ambiental.
- Emplazar un eje comercial para incorporar espacios públicos residuales además de las estrategias de la investigación.
- Los “woonerfs” ayudan a integrar múltiples funciones planteadas en el sector, de modo que los peatones y comerciantes, tendrán la facilidad de compartir el camino con algunos vehículos que circulan lentamente.
- La inclusión espacios públicos residuales emplazados junto a la alameda comercial propuesta, permite mejorar su infraestructura urbana actual y generar plazas de intercambio de actividades.

- El uso de las ferias temporales regulan las actividades de comercio y aprovechan el espacio público que no se usa actualmente en el sector, reactivando el movimiento comercial en la zona durante todo el tiempo y enriqueciendo su infraestructura urbana de la zona.
- La aplicación de estrategias sociales fortalece a la comunidad y su contacto con los actores del tema que se organizan de manera satisfactoria.
- La propuesta de las estrategias económicas ofertan alternativas económicas viables y sostenibles con el fin de incentivar al auto ahorro del autor mejorando su condición laboral.
- Al emitir estrategias de educación, se propicia la superación personal para una óptima práctica laboral y un mejoramiento en la mentalidad de marginalidad por una mentalidad de emprendimiento.

RECOMENDACIONES

- Se recomienda realizar una recopilación teórica dirigida a esclarecer el tema a tratarse con el fin de determinar, las principales necesidades y aspiraciones de una ciudad; así como, identificar la verdadera esencia del problema a tratarse.
- Es indispensable antes de iniciar un proyecto recorrer el área a intervenir; debido a que, esto aumenta el porcentaje de eficiencia al diseñar lugares y elementos que la ciudadanía acepte, y en algunos casos evitar propuestas innecesarias en el sector.
- Es recomendable que al momento de realizar un proyecto se involucre a las personas mediante la participación ciudadana; por medio de esta interrelación, entre el técnico y la sociedad, se generará un proyecto acorde a las necesidades del usuario; de esta manera, se impulsará el autodesarrollo de la ciudad y así todas las personas serán responsables de su espacio.

- Como experiencia de esta investigación en la fase de la participación comunitaria es recomendable acudir en primera instancia al dialogo con la principal autoridad municipal para comunicarle sobre el proyecto; y a la vez, ellos comuniquen a los departamentos competentes para tratar el tema y evitar contratiempos al momento de pedir información del mismo.
- Como experiencia de esta investigación, en la misma fase de participación comunitaria con los actores del problema a tratar, es recomendable dirigirse principalmente con los líderes las organizaciones para comunicarles sobre el proyecto; y ellos su vez transmitan al resto de integrantes; de esta manera, comprometerán a toda la organización a participar de las reuniones para tratar los asuntos de la problemática.
- Al momento de tomar desiciones de diseño en la propuesta, el técnico debe acogerse a lo sugerido por la autoridad municipal y los actores del problema; con fin deque el profesional sea el agente regulador de ambas peticiones.
- Se recomienda antes de definir la propuesta final del proyecto socializar el diseño con las partes involucradas para tomar en cuenta sus críticas y así poder hacer cambios si se requiere.

BIBLIOGRAFÍA

- Alfonso, W. (2010). Politización de las Ventas ambulantes en Bogotá. Revista de arquitectura. Recuperado de: <https://goo.gl/DdVayV>
- Bellet, S., & Llop, T. (2003). Ciudades intermedias. perfiles y pautas. Recuperado de: goo.gl/cOqaFo
- Alvarez, A. (2007). El Comercio Informal y la revitalización del espacio público delivery at the 2007 meeting of CEISAL Latin Americanists. Recuperado de: <https://goo.gl/nPwMTY>
- Camacho, M. (1998). Diccionario de arquitectura y urbanismo. In M. Camacho, Diccionario de Arquitectura y Urbanismo (pp. 327-508-163).
- Congestion, R. (2007). De pavimento a plazas. Recuperado de: <https://goo.gl/d8xRVY>
- Corpocontodos. (2010). Programa integral de manejo de las ventas informales en Pereira Pimvip "con todos y con todo". Recuperado de: <https://goo.gl/sL0MUu>
- Coscia, A. (1978). Comercialización de productos agropecuarios. Buenos Aires, Argentina: hemisferio sur, S A. (No. 338.133 C6).
- Development, T. (2007). Nyc business solutions. Recuperado de: <https://goo.gl/2zUGnt>
- Ferrer, L. (2014). Políticas y estrategias nacionales para reducir el trabajo informal en Colombia. (Posgrado), Facultad de Ciencias Económicas, Universidad Militar Nueva Granada. Recuperado de: <https://goo.gl/QZK4vZ>
- Galvis, M. (2012). Una mirada a la informalidad en el espacio público de Pereira. Revista Grafías, (16).
- Gayoso, L. (2010). Reordenamiento del comercio informal y su impacto en el desarrollo económico local. Recuperado de: goo.gl/1co8Qm
- Gonzales , D. (2012). Evaluación de la zona 30 en Europa y definición de una zona 30 revisada. (Posgrado). Infraestructura del transporte y del territorio/Urbanismo. Universidad Politécnica de Cataluña- España.
- Güell, J. (2006). Planificación estratégica de ciudades: Nuevos instrumentos y procesos (Vol.10). Reverté.

Kronenburg, R. (2012). Arquitectura subversiva. Recuperado de: <https://goo.gl/D7ZWom>

Ludeña , E. (2012). Plan parcial de desarrollo urbano para el comercio informal en la ciudad de Huaquillas.(Arquitecto), Universidad Tecnica Particular de Loja, Loja (Ecuador) .

Pasaje, G. M. (2015). Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del cantón Pasaje 2015.

Pereira , R. (2008). Para escuchar las voces de la calle: Las contradicciones entre el derecho al empleo y el derecho a la ciudad . T'inkazos. Revista Boliviana de Ciencias Sociales. Pag.11(25), 49-58.

Ramirez, A. (2012). Plan parcial para mejoramiento del espacio publico en el area urbana de Marcabeli. (Arquitecta), Universidad Tecnica Particular de Loja, Loja(Ecuador).

Rodríguez, M., Grandal, I., & de la Fuente, E. (2011). Forma y ciudad: En los límites de la arquitectura y el urbanismo. Cinter Divulgacion Tecnical SLL .

Sánchez, E. (2010). Informe del encuentro internacional de espacio público y desarrollo humano “comercio en las calles de Sur América”. Recuperado de: [https:// goo.gl/HEG5fl](https://goo.gl/HEG5fl)

Sánchez, E. (2010). El espacio público como oportunidad de desarrollo del comerciante formal y autónomo. Recuperado de: <https://goo.gl/irdYd1>

Vergara, j. (2011). Tácticas Urbanas 1. Recuperado de:[https:// goo.gl/8n3YqK](https://goo.gl/8n3YqK)

Virreira, M. (2005). Ocupación del espacio público, calle Graneros – Tiquina · La Paz Bolivia. (Master en gestión urbanística), Universidad Politécnica de Cataluña, Barcelona (España).

ANEXOS

Procedimiento para el diagnóstico de los factores de la imagen urbana de los sectores en la zona comercial de la ciudad de Pasaje.

- **Mobiliario urbano existente (ver fig.20,21,22)**

Tabla 5: Análisis de luminarias sector I, zona (M1)

| SECTOR I M1 | | ZONA CENTRAL | |
|-----------------------------|---|--------------|---------|
| Mobiliario Urbano Existente | | | |
| luminaria | | | |
| Ubicación | # | Material | Estado |
| P1 | 3 | Hormigón | Regular |
| P2 | 2 | Hormigón | Malo |
| P3 | 2 | Hormigón | bueno |
| P4 | 3 | Hormigón | regular |

Fuente: Investigación de campo.
Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 6: Análisis de luminarias sector I, zona (M2)

| SECTOR I M2 | | ZONA CENTRAL | |
|-----------------------------|---|--------------|---------|
| Mobiliario Urbano Existente | | | |
| luminaria | | | |
| Ubicación | # | Material | Estado |
| P1 | 2 | Hormigón | Malo |
| P2 | 3 | Hormigón | Malo |
| P3 | 3 | Hormigón | Malo |
| P4 | 2 | Hormigón | Regular |

Fuente: Investigación de campo.
Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 7: Análisis de luminarias y jardineras del sector I, zona (M3)

| SECTOR I M3 | | ZONA CENTRAL | | |
|-----------------------------|-------------|--------------|----------|---------|
| Mobiliario Urbano Existente | | | | |
| luminaria-Jardinera | | | | |
| Ubicación | #luminaria. | #Jardinera | Material | Estado |
| P1 | 3 | | Hormigón | Malo |
| P2 | 2 | | Hormigón | Malo |
| P3 | 2 | 3 | Hormigón | Regular |
| P4 | 3 | 1 | Hormigón | Malo |

Fuente: Investigación de campo.
Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 8: Análisis de luminarias y jardineras del sector I, zona (M4)

| SECTOR I M4 | | | ZONA CENTRAL | |
|-----------------------------|-------------|------------|--------------|---------|
| Mobiliario Urbano Existente | | | | |
| luminaria-Jardinera | | | | |
| Ubicación | #luminaria. | #Jardinera | Material | Estado |
| P1 | 2 | 1 | Hormigón | Malo |
| P2 | 3 | 1 | Hormigón | Regular |
| P3 | 3 | 1 | Hormigón | Malo |
| P4 | 2 | 3 | Hormigón | Malo |

Fuente: Investigación de campo.
Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 9: Análisis de luminarias y jardineras del sector I, zona (M5)

| SECTOR I M5 | | | ZONA CENTRAL | |
|-----------------------------|-------------|------------|--------------|---------|
| Mobiliario Urbano Existente | | | | |
| luminaria-Jardinera | | | | |
| Ubicación | #luminaria. | #Jardinera | Material | Estado |
| P1 | 2 | 3 | Hormigón | Malo |
| P2 | 3 | | Hormigón | Regular |
| P3 | 3 | | Hormigón | Malo |
| P4 | 2 | | Hormigón | Malo |

Fuente: Investigación de campo.
Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 10: Análisis de luminarias, bancas, jardineras, piletas, basureros del sector I, zona (M6)

| SECTOR I M6 | | | | ZONA CENTRAL | | | | | | |
|--|-------------|----------|---------|--------------|------------|---------|----------|-----------|----------|--------|
| Mobiliario Urbano Existente | | | | | | | | | | |
| luminaria-Bancas-Jardineras-Pileta-Basureros | | | | | | | | | | |
| Ubicación | #luminaria. | Material | #Bancas | Material | #jardinera | #Pileta | Material | #Basurero | Material | Estado |
| P1 | 9 | Hierro | 5 | Hierro | 5 | 1 | H° | 4 | Hierro | Bueno |
| P2 | 8 | Hierro | 4 | Hierro | 5 | | H° | 3 | Hierro | Bueno |
| P3 | 4 | H° | | | | | | | | Malo |
| P4 | 8 | Hierro | 5 | Hierro | 9 | 1 | H° | 4 | Hierro | Bueno |
| | 3 | H° | | | | | | | | Malo |

Fuente: Investigación de campo.
Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 11: Análisis de luminarias sector II, zona (M7)

| SECTOR II M7 | | ZONA CENTRAL | |
|------------------------------------|----------|---------------------|---------------|
| Mobiliario Urbano Existente | | | |
| luminaria | | | |
| Ubicación | # | Material | Estado |
| P1 | 3 | Hormigón | Regular |
| P2 | 2 | Hormigón | Regular |
| P3 | 3 | Hormigón | Regular |
| P4 | 1 | Hormigón | Regular |

Fuente: Investigación de campo.
Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 12: Análisis de luminarias y jardineras del sector III, zona (M8)

| SECTOR III M8 | | ZONA CENTRAL | | |
|------------------------------------|--------------------|---------------------|-----------------|---------------|
| Mobiliario Urbano Existente | | | | |
| luminaria-Jardinera | | | | |
| Ubicación | #luminaria. | #Jardinera | Material | Estado |
| P1 | 1 | | Hormigón | Regular |
| P2 | 2 | 1 | Hormigón | Malo |
| P3 | 2 | 1 | Hormigón | Malo |

Fuente: Investigación de campo.
Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 13: Análisis de luminarias y jardineras del sector IV, zona (C9)

| SECTOR IV C9 | | ZONA CENTRAL | | |
|------------------------------------|--------------------|---------------------|-----------------|---------------|
| Mobiliario Urbano Existente | | | | |
| luminaria-Jardinera | | | | |
| Ubicación | #luminaria. | #Jardinera | Material | Estado |
| P1 | 4 | 6 | Hormigón | Malo |
| P2 | 8 | 20 | Hormigón | Regular |
| P3 | 1 | 0 | Hormigón | Malo |

Fuente: Investigación de campo.
Elaboración:(El autor, 2016)

- **Escala de edificación (ver fig.23).**

Tabla 14: Análisis escala de edificación sector I, zona (M1)

| SECTOR I M1 | | ZONA CENTRAL | |
|------------------------------|----------------|------------------------|------------------------|
| Escala de Edificación | | | |
| Viviendas | | | |
| Ubicación | Un piso | Dos o mas pisos | Sin edificación |
| P1 | 1 | 4 | 1 |
| P2 | 2 | 5 | |
| P3 | 4 | 3 | 1 |
| P4 | 1 | 6 | |

Fuente: Investigación de campo.
Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 15: Análisis escala de edificación sector I, zona (M2)

| SECTOR I M2 | | ZONA CENTRAL | |
|------------------------------|----------------|------------------------|------------------------|
| Escala de Edificación | | | |
| Viviendas | | | |
| Ubicación | Un piso | Dos o mas pisos | Sin edificación |
| P1 | 1 | | |
| P2 | 3 | 3 | |
| P3 | 1 | 6 | |
| P4 | 1 | 6 | |

Fuente: Investigación de campo.
Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 16: Análisis escala de edificación sector I, zona (M3)

| SECTOR I M3 | | ZONA CENTRAL | |
|------------------------------|----------------|------------------------|------------------------|
| Escala de Edificación | | | |
| Viviendas | | | |
| Ubicación | Un piso | Dos o mas pisos | Sin edificación |
| P1 | 1 | 5 | |
| P2 | 1 | 5 | |
| P3 | 3 | 6 | |
| P4 | 2 | 6 | |

Fuente: Investigación de campo.
Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 17: Análisis escala de edificación sector I, zona (M4)

| SECTOR I M4 | | ZONA CENTRAL | |
|------------------------------|----------------|------------------------|------------------------|
| Escala de Edificación | | | |
| Viviendas | | | |
| Ubicación | Un piso | Dos o mas pisos | Sin edificación |
| P1 | 2 | 4 | |
| P2 | 4 | 4 | |
| P3 | 4 | 5 | |
| P4 | 2 | 4 | |

Fuente: Investigación de campo.
Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 18: Análisis escala de edificación sector I, zona (M5)

| SECTOR I M5 | | ZONA CENTRAL | |
|------------------------------|----------------|------------------------|------------------------|
| Escala de Edificación | | | |
| Viviendas | | | |
| Ubicación | Un piso | Dos o mas pisos | Sin edificación |
| P1 | 1 | 7 | |
| P2 | 2 | 5 | |
| P3 | 2 | 3 | |
| P4 | 1 | 5 | |

Fuente: Investigación de campo.
Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 19: Análisis escala de edificación sector I, zona (M6)

| SECTOR I M6 | | ZONA CENTRAL | |
|------------------------------|----------------|------------------------|------------------------|
| Escala de Edificación | | | |
| Viviendas | | | |
| Ubicación | Un piso | Dos o mas pisos | Sin edificación |
| P1 | 1 | 8 | |
| P2 | | | Plaza Central |
| P3 | | 4 | |
| P4 | | 1 | |

Fuente: Investigación de campo.
Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 20: Análisis escala de edificación sector II, zona (M7)

| SECTOR II M7 | | ZONA CENTRAL | |
|------------------------------|----------------|------------------------|--------------------------------|
| Escala de Edificación | | | |
| Viviendas | | | |
| Ubicación | Un piso | Dos o mas pisos | Sin edificación |
| P1 | | 1 | |
| P2 | | | Patio del Mercado |
| P3 | | 1 | |
| P4 | | | Estacionamiento Del Mercado |

Fuente: Investigación de campo.

Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 21: Análisis escala de edificación sector III, zona (M8)

| SECTOR III M8 | | ZONA CENTRAL | |
|------------------------------|----------------|------------------------|------------------------|
| Escala de Edificación | | | |
| Viviendas | | | |
| Ubicación | Un piso | Dos o mas pisos | Sin edificación |
| P1 | 1 | | |
| P2 | 1 | | |
| P3 | | | Area Verde |

Fuente: Investigación de campo.

Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 22: Análisis escala de edificación sector IV, zona (M9)

| SECTOR IV M9 | | ZONA CENTRAL | |
|------------------------------|----------------|------------------------|------------------------|
| Escala de Edificación | | | |
| Viviendas | | | |
| Ubicación | Un piso | Dos o mas pisos | Sin edificación |
| P1 | 1 | | 1 |
| P2 | | 1 | 1 |
| P3 | 1 | | 1 |

Fuente: Investigación de campo.

Elaboración:(El autor, 2016)

- **Percepción del sector (ver fig.24).**

Tabla 23: Análisis del Percepción del sector del sector I, zona (M1)

| SECTOR I M1 | | ZONA CENTRAL | |
|-----------------------|--------|--------------|----------|
| Dinámica Visual | | | |
| Percepción del sector | | | |
| Ubicación | Seguro | Indiferente | Inseguro |
| P1 | | | X |
| P2 | | | X |
| P3 | | | X |
| P4 | | X | |

Fuente: Investigación de campo.
Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 24: Análisis del Percepción del sector del sector I, zona (M2)

| SECTOR I M2 | | ZONA CENTRAL | |
|-----------------------|--------|--------------|----------|
| Dinámica Visual | | | |
| Percepción del sector | | | |
| Ubicación | Seguro | Indiferente | Inseguro |
| P1 | | | X |
| P2 | | | X |
| P3 | | | X |
| P4 | | X | |

Fuente: Investigación de campo.
Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 25: Análisis del Percepción del sector del sector I, zona (M3)

| SECTOR I M3 | | ZONA CENTRAL | |
|-----------------------|--------|--------------|----------|
| Dinámica Visual | | | |
| Percepción del sector | | | |
| Ubicación | Seguro | Indiferente | Inseguro |
| P1 | | X | |
| P2 | | | X |
| P3 | | | X |
| P4 | | | X |

Fuente: Investigación de campo.
Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 26: Análisis del Percepción del sector del sector I, zona (M4)

| SECTOR I M4 | | ZONA CENTRAL | |
|-----------------------|--------|--------------|----------|
| Dinámica Visual | | | |
| Percepción del sector | | | |
| Ubicación | Seguro | Indiferente | Inseguro |
| P1 | | | X |
| P2 | | X | X |
| P3 | | | X |
| P4 | | | X |

Fuente: Investigación de campo.
Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 27: Análisis del Percepción del sector del sector I, zona (M5)

| SECTOR I M5 | | ZONA CENTRAL | |
|-----------------------|--------|--------------|----------|
| Dinámica Visual | | | |
| Percepción del sector | | | |
| Ubicación | Seguro | Indiferente | Inseguro |
| P1 | | | X |
| P2 | | | X |
| P3 | | X | |
| P4 | | X | |

Fuente: Investigación de campo.
Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 28: Análisis del Percepción del sector del sector I, zona (M6)

| SECTOR I M6 | | ZONA CENTRAL | |
|-----------------------|--------|--------------|----------|
| Dinámica Visual | | | |
| Percepción del sector | | | |
| Ubicación | Seguro | Indiferente | Inseguro |
| P1 | X | | |
| P2 | X | | |
| P3 | | X | |
| P4 | X | | |

Fuente: Investigación de campo.
Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 29: Análisis del Percepción del sector del sector II, zona (M7)

| SECTOR II M7 | | ZONA CENTRAL | |
|------------------------------|---------------|---------------------|-----------------|
| Dinámica Visual | | | |
| Percepción del sector | | | |
| Ubicación | Seguro | Indiferente | Inseguro |
| P1 | X | | |
| P2 | | X | |
| P3 | X | | |
| P4 | | X | |

Fuente: Investigación de campo.
Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 30: Análisis del Percepción del sector del sector III, zona (M8)

| SECTOR III M8 | | ZONA CENTRAL | |
|------------------------------|---------------|---------------------|-----------------|
| Dinámica Visual | | | |
| Percepción del sector | | | |
| Ubicación | Seguro | Indiferente | Inseguro |
| P1 | | X | |
| P2 | | | X |
| P3 | | | X |

Fuente: Investigación de campo.
Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 31: Análisis del Percepción del sector del sector IV, zona (M9)

| SECTOR IV M9 | | ZONA CENTRAL | |
|------------------------------|---------------|---------------------|-----------------|
| Dinámica Visual | | | |
| Percepción del sector | | | |
| Ubicación | Seguro | Indiferente | Inseguro |
| P1 | | X | |
| P2 | | | X |
| P3 | | | X |

Fuente: Investigación de campo.
Elaboración:(El autor, 2016)

- **Infraestructura urbana (ver fig. 25).**

Tabla 32: Análisis del estado de la Infraestructura Urbana del sector I, zona (M1)

| SECTOR I M1 | | ZONA CENTRAL | |
|--|--------------|---------------------|-------------|
| Problemática Existente | | | |
| Estado de la Infraestructura Urbana | | | |
| Ubicación | Bueno | Regular | Malo |
| P1 | | x | |
| P2 | | | x |
| P3 | | x | |
| P4 | x | | |

Fuente: Investigación de campo.

Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 33: Análisis del estado de la Infraestructura Urbana del sector I, zona (M2)

| SECTOR I M2 | | ZONA CENTRAL | |
|--|--------------|---------------------|-------------|
| Problemática Existente | | | |
| Estado de la Infraestructura Urbana | | | |
| Ubicación | Bueno | Regular | Malo |
| P1 | | | X |
| P2 | | | X |
| P3 | | | X |
| P4 | X | | |

Fuente: Investigación de campo.

Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 34: Análisis del estado de la Infraestructura Urbana del sector I, zona (M3)

| SECTOR I M3 | | ZONA CENTRAL | |
|--|--------------|---------------------|-------------|
| Problemática Existente | | | |
| Estado de la Infraestructura Urbana | | | |
| Ubicación | Bueno | Regular | Malo |
| P1 | | | X |
| P2 | | | X |
| P3 | | X | |
| P4 | | | X |

Fuente: Investigación de campo.

Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 35: Análisis del estado de la Infraestructura Urbana del sector I, zona (M4)

| SECTOR I M4 | | ZONA CENTRAL | |
|--|--------------|---------------------|-------------|
| Problemática Existente | | | |
| Estado de la Infraestructura Urbana | | | |
| Ubicación | Bueno | Regular | Malo |
| P1 | | | X |
| P2 | | X | |
| P3 | | | X |
| P4 | | | X |

Fuente: Investigación de campo.

Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 36: Análisis del estado de la Infraestructura Urbana del sector I, zona (M5)

| SECTOR I M5 | | ZONA CENTRAL | |
|--|--------------|---------------------|-------------|
| Problemática Existente | | | |
| Estado de la Infraestructura Urbana | | | |
| Ubicación | Bueno | Regular | Malo |
| P1 | | | X |
| P2 | X | | |
| P3 | | X | |
| P4 | X | | |

Fuente: Investigación de campo.

Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 37: Análisis del estado de la Infraestructura Urbana del sector I, zona (M6)

| SECTOR I M6 | | ZONA CENTRAL | |
|--|--------------|---------------------|-------------|
| Problemática Existente | | | |
| Estado de la Infraestructura Urbana | | | |
| Ubicación | Bueno | Regular | Malo |
| P1 | X | | |
| P2 | X | | |
| P3 | | X | |
| P4 | X | | |

Fuente: Investigación de campo.

Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 38: Análisis del estado de la Infraestructura Urbana del sector II, zona (M7)

| SECTOR II M7 | | ZONA CENTRAL | |
|--|--------------|---------------------|-------------|
| Problemática Existente | | | |
| Estado de la Infraestructura Urbana | | | |
| Ubicación | Bueno | Regular | Malo |
| P1 | X | | |
| P2 | X | | |
| P3 | | X | |
| P4 | X | | |

Fuente: Investigación de campo.

Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 39: Análisis del estado de la Infraestructura Urbana del sector III, zona (M8)

| SECTOR III M8 | | ZONA CENTRAL | |
|--|--------------|---------------------|-------------|
| Problemática Existente | | | |
| Estado de la Infraestructura Urbana | | | |
| Ubicación | Bueno | Regular | Malo |
| P1 | X | | |
| P2 | | X | |
| P3 | | X | |

Fuente: Investigación de campo.

Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 40: Análisis del estado de la Infraestructura Urbana del sector IV, zona (M9)

| SECTOR IV M9 | | ZONA CENTRAL | |
|--|--------------|---------------------|-------------|
| Problemática Existente | | | |
| Estado de la Infraestructura Urbana | | | |
| Ubicación | Bueno | Regular | Malo |
| P1 | | X | |
| P2 | | X | |
| P3 | | | X |

Fuente: Investigación de campo.

Elaboración:(El autor, 2016)

Procedimiento para el diagnóstico de los factores de las Actividades de Servicio de los sectores en la zona comercial de la ciudad de Pasaje (ver fig.26, 27).

Tabla 41: Análisis de las actividades de servicio del sector I, zona (M1)

| SECTOR I M1 | | ZONA CENTRAL | |
|--|---------------|---------------------|--------------|
| Administrativo-Educación-Comercio-Sociocultural | | | |
| Predomina el Comercio | | | |
| Ubicación | Formal | Informal | Ambos |
| P1 | | x | |
| P2 | | x | |
| P3 | | X | |
| P4 | | | x |

Fuente: Investigación de campo.
Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 42: Análisis de las actividades de servicio del sector I, zona (M2)

| SECTOR I M2 | | ZONA CENTRAL | |
|--|---------------|---------------------|--------------|
| Administrativo-Educación-Comercio-Sociocultural | | | |
| Predomina el Comercio | | | |
| Ubicación | Formal | Informal | Ambos |
| P1 | | x | |
| P2 | | x | |
| P3 | | X | |
| P4 | | | x |

Fuente: Investigación de campo.
Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 43: Análisis de las actividades de servicio del sector I, zona (M3)

| SECTOR I M3 | | ZONA CENTRAL | |
|--|---------------|---------------------|--------------|
| Administrativo-Educación-Comercio-Sociocultural | | | |
| Predomina el Comercio | | | |
| Ubicación | Formal | Informal | Ambos |
| P1 | | x | |
| P2 | | x | |
| P3 | | X | |
| P4 | | | x |

Fuente: Investigación de campo.
Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 44: Análisis de las actividades de servicio del sector I, zona (M4)

| SECTOR I M4 | | ZONA CENTRAL | |
|---|--------|--------------|-------|
| Administrativo-Educación-Comercio-Sociocultural | | | |
| Predomina el Comercio | | | |
| Ubicación | Formal | Informal | Ambos |
| P1 | | X | |
| P2 | | | X |
| P3 | | X | |
| P4 | | | X |

Fuente: Investigación de campo.
Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 45: Análisis de las actividades de servicio del sector I, zona (M5)

| SECTOR I M5 | | ZONA CENTRAL | |
|---|--------|--------------|-------|
| Administrativo-Educación-Comercio-Sociocultural | | | |
| Predomina el Comercio | | | |
| Ubicación | Formal | Informal | Ambos |
| P1 | | | X |
| P2 | X | | |
| P3 | | | X |
| P4 | X | | |

Fuente: Investigación de campo.
Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 46: Análisis de las actividades de servicio del sector I, zona (M6)

| SECTOR I M6 | | | | ZONA CENTRAL | | | | | | |
|---|--------|----------|-------|----------------|---------|-----------|---------|---------------|-----------|-----------|
| Administrativo – Educación – Comercio - Sociocultural | | | | | | | | | | |
| Comercio | | | | Administrativo | | Educación | | Sociocultural | | |
| Ubicación | Formal | Informal | Ambos | Publico | Privado | Publico | Privado | Aniversario | Religioso | Deportivo |
| P1 | X | | | X | X | | | X | | |
| P2 | X | | | | | | X | X | X | |
| P3 | | | X | | | | | | | |
| P4 | X | | | X | | X | | X | | |

Fuente: Investigación de campo.
Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 47: Análisis de las actividades de servicio del sector II, zona (M7)

| SECTOR II M7 | | ZONA CENTRAL | |
|--|---------------|---------------------|--------------|
| Administrativo-Educación-Comercio-Sociocultural | | | |
| Predomina el Comercio | | | |
| Ubicación | Formal | Informal | Ambos |
| P1 | X | | |
| P2 | X | | |
| P3 | | | X |
| P4 | X | | |

Fuente: Investigación de campo.
Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 48: Análisis de las actividades de servicio del sector III, zona (M8)

| SECTOR III M8 | | ZONA CENTRAL | |
|--|---------------|---------------------|--------------|
| Administrativo-Educación-Comercio-Sociocultural | | | |
| Predomina el Comercio | | | |
| Ubicación | Formal | Informal | Ambos |
| P1 | X | | |
| P2 | | | |
| P3 | | | |

Fuente: Investigación de campo.
Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 49: Análisis de las actividades de servicio del sector IV, zona (M9)

| SECTOR IV C9 | | ZONA CENTRAL | |
|--|--------------------|---------------------|------------------|
| Administrativo-Educación-Comercio-Sociocultural | | | |
| Predomina lo Sociocultural | | | |
| Ubicación | Aniversario | Religioso | Deportivo |
| P1 | X | | X |
| P2 | X | | X |
| P3 | | | |

Fuente: Investigación de campo.
Elaboración:(El autor, 2016)

Procedimiento para el diagnóstico de los factores del Equipamiento de los sectores en la zona comercial de la ciudad de Pasaje.

- **Servicios básicos (ver fig.28)**

Tabla 50: Análisis de la infraestructura servicio básicos del sector I, zona (M1)

| SECTOR I M1 | | ZONA CENTRAL | |
|--------------------------|--------------|---------------------|-------------|
| Infraestructura | | | |
| Servicios Básicos | | | |
| Ubicación | Bueno | Regular | Malo |
| P1 | | x | |
| P2 | | | x |
| P3 | | X | |
| P4 | x | | |

Fuente: Investigación de campo.
Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 51: Análisis de la infraestructura servicio básicos del sector I, zona (M2)

| SECTOR I M2 | | ZONA CENTRAL | |
|--------------------------|--------------|---------------------|-------------|
| Infraestructura | | | |
| Servicios Básicos | | | |
| Ubicación | Bueno | Regular | Malo |
| P1 | | | X |
| P2 | | | X |
| P3 | | | X |
| P4 | | X | |

Fuente: Investigación de campo.
Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 52: Análisis de la infraestructura servicio básicos del sector I, zona (M3)

| SECTOR I M3 | | ZONA CENTRAL | |
|--------------------------|--------------|---------------------|-------------|
| Infraestructura | | | |
| Servicios Básicos | | | |
| Ubicación | Bueno | Regular | Malo |
| P1 | | | X |
| P2 | | | X |
| P3 | | X | |
| P4 | | | X |

Fuente: Investigación de campo.
Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 53: Análisis de la infraestructura servicio básicos del sector I, zona (M4)

| SECTOR I M4 | | ZONA CENTRAL | |
|--------------------------|--------------|---------------------|-------------|
| Infraestructura | | | |
| Servicios Básicos | | | |
| Ubicación | Bueno | Regular | Malo |
| P1 | | | X |
| P2 | | X | |
| P3 | | X | |
| P4 | | | X |

Fuente: Investigación de campo.
Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 54: Análisis de la infraestructura servicio básicos del sector I, zona (M5)

| SECTOR I M5 | | ZONA CENTRAL | |
|--------------------------|--------------|---------------------|-------------|
| Infraestructura | | | |
| Servicios Básicos | | | |
| Ubicación | Bueno | Regular | Malo |
| P1 | | | X |
| P2 | X | | |
| P3 | | X | |
| P4 | X | | |

Fuente: Investigación de campo.
Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 55: Análisis de la infraestructura servicio básicos del sector I, zona (C6)

| SECTOR I M6 | | ZONA CENTRAL | |
|--------------------------|--------------|---------------------|-------------|
| Infraestructura | | | |
| Servicios Básicos | | | |
| Ubicación | Bueno | Regular | Malo |
| P1 | X | | |
| P2 | X | | |
| P3 | | X | |
| P4 | X | | |

Fuente: Investigación de campo.
Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 56: Análisis de la infraestructura servicio básicos del sector II, zona (M7)

| SECTOR II M7 | | ZONA CENTRAL | |
|--------------------------|--------------|---------------------|-------------|
| Infraestructura | | | |
| Servicios Básicos | | | |
| Ubicación | Bueno | Regular | Malo |
| P1 | X | | |
| P2 | X | | |
| P3 | | X | |
| P4 | X | | |

Fuente: Investigación de campo.
Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 57: Análisis de la infraestructura servicio básicos del sector III, zona (M8)

| SECTOR III M8 | | ZONA CENTRAL | |
|--------------------------|--------------|---------------------|-------------|
| Infraestructura | | | |
| Servicios Básicos | | | |
| Ubicación | Bueno | Regular | Malo |
| P1 | X | | |
| P2 | | X | |
| P3 | | X | |

Fuente: Investigación de campo.
Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 58: Análisis de la infraestructura servicio básicos del sector IV, zona (M9)

| SECTOR IV M9 | | ZONA CENTRAL | |
|--------------------------|--------------|---------------------|-------------|
| Infraestructura | | | |
| Servicios Básicos | | | |
| Ubicación | Bueno | Regular | Malo |
| P1 | | X | |
| P2 | | X | |
| P3 | | | X |

Fuente: Investigación de campo.
Elaboración:(El autor, 2016)

- **Vialidad y movilidad (ver fig.28)**

Tabla 59: Análisis de la vialidad y movilidad del sector I, zona (M1)

| SECTOR I M1 | | ZONA CENTRAL | |
|--------------------|--|---|-------------------|
| Vialidad | | | |
| Movilidad | | | |
| Ubicación | Vía principal doble carril unidireccional | Vía Secundaria doble carril unidireccional | Transitada |
| P1 | X | | X |
| P2 | | X | |
| P3 | X | | X |
| P4 | | X | X |

Fuente: Investigación de campo.
Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 60: Análisis de la vialidad y movilidad del sector I, zona (M2)

| SECTOR I M2 | | ZONA CENTRAL | |
|--------------------|--|---|-------------------|
| Vialidad | | | |
| Movilidad | | | |
| Ubicación | Vía principal doble carril unidireccional | Vía Secundaria doble carril unidireccional | Transitada |
| P1 | X | | X |
| P2 | X | | X |
| P3 | | X | |
| P4 | X | | X |

Fuente: Investigación de campo.
Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 61: Análisis de la vialidad y movilidad del sector I, zona (M3)

| SECTOR I M3 | | ZONA CENTRAL | |
|--------------------|--|---|-------------------|
| Vialidad | | | |
| Movilidad | | | |
| Ubicación | Vía principal doble carril unidireccional | Vía Secundaria doble carril unidireccional | Transitada |
| P1 | | X | |
| P2 | X | | X |
| P3 | X | | X |
| P4 | X | | X |

Fuente: Investigación de campo.
Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 62: Análisis de la vialidad y movilidad del sector I, zona (M4)

| SECTOR I M4 | | ZONA CENTRAL | |
|--------------------|--|---|-------------------|
| Vialidad | | | |
| Movilidad | | | |
| Ubicación | Vía principal doble carril unidireccional | Vía Secundaria doble carril unidireccional | Transitada |
| P1 | | X | |
| P2 | X | | X |
| P3 | | X | X |
| P4 | X | | X |

Fuente: Investigación de campo.
Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 63: Análisis de la vialidad y movilidad del sector I, zona (M5)

| SECTOR I M5 | | ZONA CENTRAL | |
|--------------------|--|---|-------------------|
| Vialidad | | | |
| Movilidad | | | |
| Ubicación | Vía principal doble carril unidireccional | Vía Secundaria doble carril unidireccional | Transitada |
| P1 | X | | X |
| P2 | X | | X |
| P3 | | X | X |
| P4 | X | | X |

Fuente: Investigación de campo.
Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 64: Análisis de la vialidad y movilidad del sector I, zona (M6)

| SECTOR I M6 | | ZONA CENTRAL | |
|--------------------|--|---|-------------------|
| Vialidad | | | |
| Movilidad | | | |
| Ubicación | Vía principal doble carril unidireccional | Vía Secundaria doble carril unidireccional | Transitada |
| P1 | X | | X |
| P2 | | X | X |
| P3 | | X | X |
| P4 | X | | X |

Fuente: Investigación de campo.
Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 65: Análisis de la vialidad y movilidad del sector II, zona (M7)

| SECTOR II M7 | | ZONA CENTRAL | |
|---------------------|--|---|-------------------|
| Vialidad | | | |
| Movilidad | | | |
| Ubicación | Vía principal doble carril unidireccional | Vía Secundaria doble carril unidireccional | Transitada |
| P1 | X | | X |
| P2 | X | | X |
| P3 | | X | |
| P4 | | X | X |

Fuente: Investigación de campo.
Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 66: Análisis de la vialidad y movilidad del sector III, zona (M8)

| SECTOR III M8 | | ZONA CENTRAL | |
|----------------------|--|---|-------------------|
| Vialidad | | | |
| Movilidad | | | |
| Ubicación | Vía principal doble carril unidireccional | Vía Secundaria doble carril unidireccional | Transitada |
| P1 | X | | X |
| P2 | | X | |
| P3 | | X | |

Fuente: Investigación de campo.
Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 67: Análisis de la vialidad y movilidad del sector IV, zona (M9)

| SECTOR IV M9 | | ZONA CENTRAL | |
|---------------------|--|---|-------------------|
| Vialidad | | | |
| Movilidad | | | |
| Ubicación | Vía principal doble carril unidireccional | Vía Secundaria doble carril unidireccional | Transitada |
| P1 | X | | X |
| P2 | X | | X |
| P3 | | X | |

Fuente: Investigación de campo.
Elaboración:(El autor, 2016)

Procedimiento para el diagnóstico de Los Factores Arquitectónicos de los sectores en la zona comercial de la ciudad de Pasaje.

- **Estilo arquitectónico (ver fig.30)**

Tabla 68: Análisis del estilo arquitectónico del sector I, zona (M1)

| SECTOR I M1 | | ZONA CENTRAL | |
|-----------------------|---------|--------------|--|
| Estilo Arquitectónico | | | |
| Tipo de Vivienda | | | |
| Ubicación | Moderna | Colonial | |
| P1 | 4 | 2 | |
| P2 | 5 | 1 | |
| P3 | 6 | 3 | |
| P4 | 5 | | |

Fuente: Investigación de campo.

Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 69: Análisis del estilo arquitectónico del sector I, zona (M2)

| SECTOR I M2 | | ZONA CENTRAL | |
|-----------------------|---------|--------------|--|
| Estilo Arquitectónico | | | |
| Tipo de Vivienda | | | |
| Ubicación | Moderna | Colonial | |
| P1 | 3 | | |
| P2 | 4 | | |
| P3 | 6 | | |
| P4 | 5 | 2 | |

Fuente: Investigación de campo.

Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 70: Análisis del estilo arquitectónico del sector I, zona (M3)

| SECTOR I M3 | | ZONA CENTRAL | |
|-----------------------|---------|--------------|--|
| Estilo Arquitectónico | | | |
| Tipo de Vivienda | | | |
| Ubicación | Moderna | Colonial | |
| P1 | 5 | 1 | |
| P2 | 5 | 1 | |
| P3 | 8 | 1 | |
| P4 | 6 | 2 | |

Fuente: Investigación de campo.

Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 71: Análisis del estilo arquitectónico del sector I, zona (M4)

| SECTOR I M4 | | ZONA CENTRAL | |
|------------------------------|----------------|---------------------|--|
| Estilo Arquitectónico | | | |
| Tipo de Vivienda | | | |
| Ubicación | Moderna | Colonial | |
| P1 | 7 | | |
| P2 | 7 | 1 | |
| P3 | 7 | | |
| P4 | 7 | | |

Fuente: Investigación de campo.
Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 72: Análisis del estilo arquitectónico del sector I, zona (M5)

| SECTOR I M5 | | ZONA CENTRAL | |
|------------------------------|----------------|---------------------|--|
| Estilo Arquitectónico | | | |
| Tipo de Vivienda | | | |
| Ubicación | Moderna | Colonial | |
| P1 | 6 | 2 | |
| P2 | 6 | 1 | |
| P3 | 4 | 1 | |
| P4 | 4 | 2 | |

Fuente: Investigación de campo.
Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 73: Análisis del estilo arquitectónico del sector I, zona (M6)

| SECTOR I M6 | | ZONA CENTRAL | |
|------------------------------|----------------|---------------------|--|
| Estilo Arquitectónico | | | |
| Tipo de Vivienda | | | |
| Ubicación | Moderna | Colonial | |
| P1 | 6 | 3 | |
| P2 | | | |
| P3 | 2 | 2 | |
| P4 | 1 | | |

Fuente: Investigación de campo.
Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 74: Análisis del estilo arquitectónico del sector II, zona (M7)

| SECTOR II M7 | | ZONA CENTRAL |
|------------------------------|----------------|---------------------|
| Estilo Arquitectónico | | |
| Tipo de Vivienda | | |
| Ubicación | Moderna | Colonial |
| P1 | 1 | |
| P2 | | |
| P3 | 1 | |
| P4 | | |

Fuente: Investigación de campo.
Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 75: Análisis del estilo arquitectónico del sector III, zona (M8)

| SECTOR III M8 | | ZONA CENTRAL |
|------------------------------|----------------|---------------------|
| Estilo Arquitectónico | | |
| Tipo de Vivienda | | |
| Ubicación | Moderna | Colonial |
| P1 | 1 | |
| P2 | 1 | |
| P3 | | |

Fuente: Investigación de campo.
Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 76: Análisis del estilo arquitectónico del sector IV, zona (M9)

| SECTOR IV M9 | | ZONA CENTRAL |
|------------------------------|----------------|---------------------|
| Estilo Arquitectónico | | |
| Tipo de Vivienda | | |
| Ubicación | Moderna | Colonial |
| P1 | 1 | |
| P2 | 1 | |
| P3 | 1 | |

Fuente: Investigación de campo.
Elaboración:(El autor, 2016)

- **Lugar de encuentro (mercado, plaza, feria o bahía) (ver fig.31).**

Tabla 77: Análisis de los elementos urbanos del sector I, zona (M1)

| SECTOR I M1 | | ZONA CENTRAL |
|---|-----------|---------------------|
| Elemento Urbano | | |
| Lugar de Encuentro(mercado, plaza, feria o bahía) | | |
| Ubicación | Si existe | No existe |
| P1 | X | |
| P2 | X | |
| P3 | | X |
| P4 | X | |

Fuente: Investigación de campo.
Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 78: Análisis de los elementos urbanos del sector I, zona (M2)

| SECTOR I M2 | | ZONA CENTRAL |
|---|-----------|---------------------|
| Elemento Urbano | | |
| Lugar de Encuentro(mercado, plaza, feria o bahía) | | |
| Ubicación | Si existe | No existe |
| P1 | X | |
| P2 | X | |
| P3 | X | |
| P4 | | X |

Fuente: Investigación de campo.
Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 79: Análisis de los elementos urbanos del sector I, zona (M3)

| SECTOR I M3 | | ZONA CENTRAL |
|---|-----------|---------------------|
| Elemento Urbano | | |
| Lugar de Encuentro(mercado, plaza, feria o bahía) | | |
| Ubicación | Si existe | No existe |
| P1 | | X |
| P2 | X | |
| P3 | X | |
| P4 | X | |

Fuente: Investigación de campo.
Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 80: Análisis de los elementos urbanos del sector I, zona (M4)

| SECTOR I M4 | | ZONA CENTRAL |
|---|-----------|---------------------|
| Elemento Urbano | | |
| Lugar de Encuentro(mercado, plaza, feria o bahía) | | |
| Ubicación | Si existe | No existe |
| P1 | | X |
| P2 | X | |
| P3 | X | |
| P4 | X | |

Fuente: Investigación de campo.
Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 81: Análisis de los elementos urbanos del sector I, zona (M5)

| SECTOR I C M5 | | ZONA CENTRAL |
|---|-----------|---------------------|
| Elemento Urbano | | |
| Lugar de Encuentro(mercado, plaza, feria o bahía) | | |
| Ubicación | Si existe | No existe |
| P1 | X | |
| P2 | X | |
| P3 | X | |
| P4 | | X |

Fuente: Investigación de campo.
Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 82: Análisis de los elementos urbanos del sector I, zona (M6)

| SECTOR I M6 | | ZONA CENTRAL |
|---|-----------|---------------------|
| Elemento Urbano | | |
| Lugar de Encuentro(mercado, plaza, feria o bahía) | | |
| Ubicación | Si existe | No existe |
| P1 | X | |
| P2 | X | |
| P3 | | X |
| P4 | X | |

Fuente: Investigación de campo.
Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 83: Análisis de los elementos urbanos del sector II, zona (M7)

| SECTOR II M7 | | ZONA CENTRAL |
|---|-----------|---------------------|
| Elemento Urbano | | |
| Lugar de Encuentro(mercado, plaza, feria o bahía) | | |
| Ubicación | Si existe | No existe |
| P1 | X | |
| P2 | X | |
| P3 | X | |
| P4 | X | |

Fuente: Investigación de campo.
Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 84: Análisis de los elementos urbanos del sector III, zona (M8)

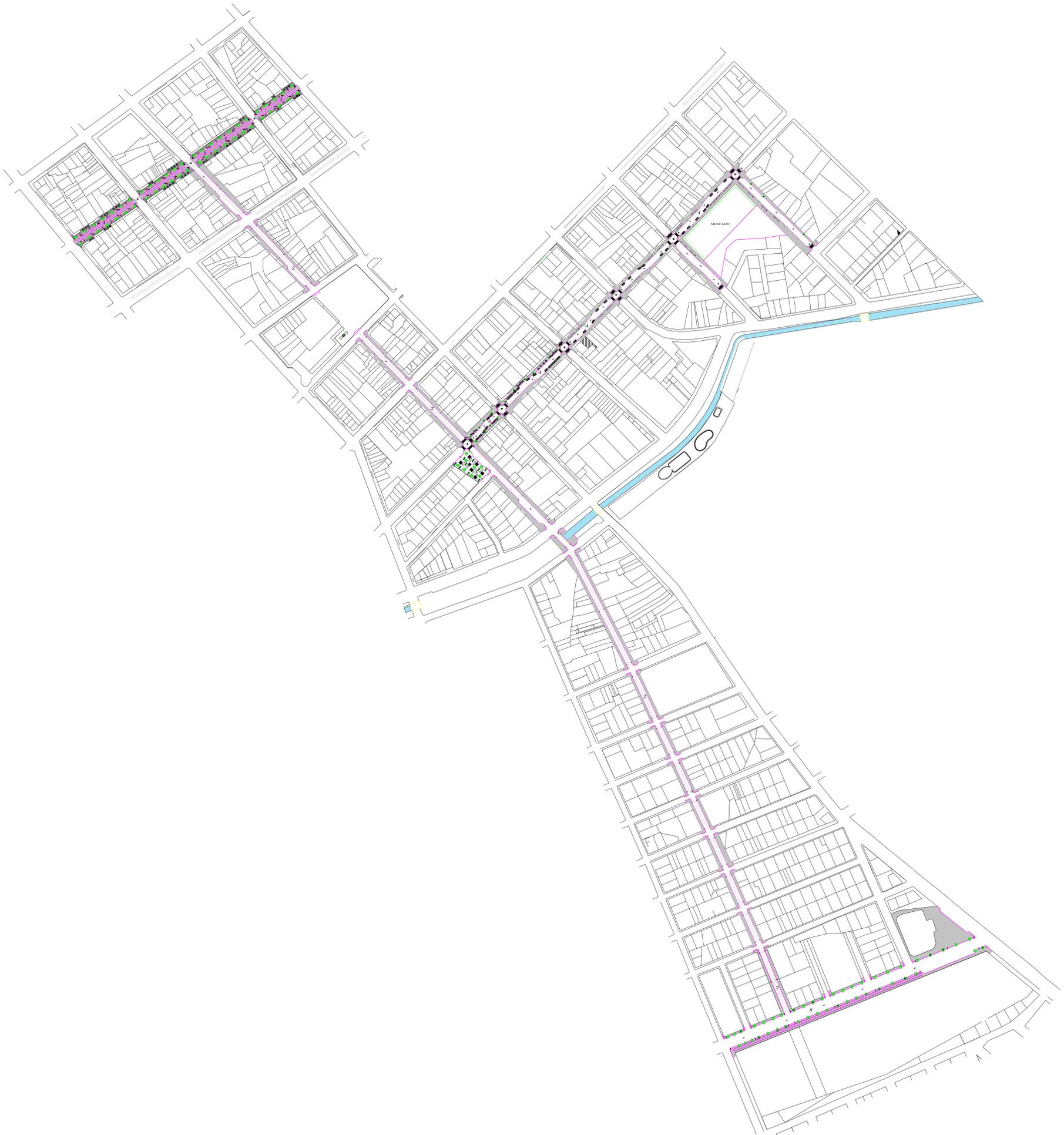
| SECTOR III M8 | | ZONA CENTRAL |
|---|-----------|---------------------|
| Elemento Urbano | | |
| Lugar de Encuentro(mercado, plaza, feria o bahía) | | |
| Ubicación | Si existe | No existe |
| P1 | X | |
| P2 | | |
| P3 | | |

Fuente: Investigación de campo.
Elaboración:(El autor, 2016)

Tabla 85: Análisis de los elementos urbanos del sector IV, zona (M9)

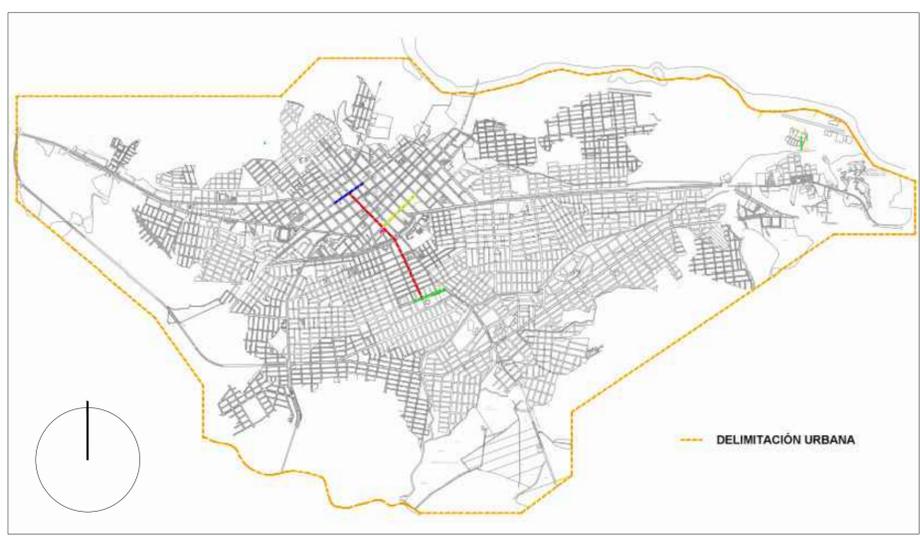
| SECTOR IV M2 | | ZONA CENTRAL |
|---|-----------|---------------------|
| Elemento Urbano | | |
| Lugar de Encuentro(mercado, plaza, feria o bahía) | | |
| Ubicación | Si existe | No existe |
| P1 | X | |
| P2 | X | |
| P3 | | |

Fuente: Investigación de campo.
Elaboración:(El autor, 2016)

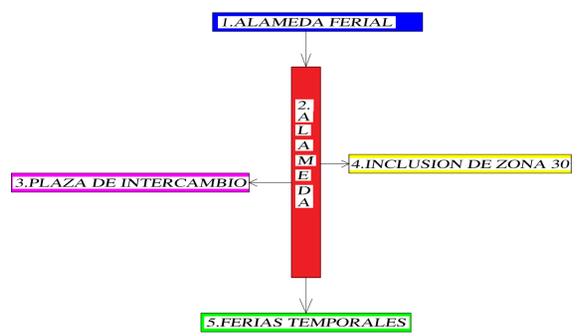


IMPLANTACIÓN
 ESCALA 1:2500

UBICACIÓN



ESQUEMA DEL PROYECTO



UTPL
 TITULACIÓN DE ARQUITECTURA

AUTOR:
 Mauricio Gabriel Tinizaray Vega

DIRECTOR:
 José Luis Galarza Viera, Arq.

CONTIENE:
 Implantación de Propuesta

ESCALA:
 1:2500

LÁMINA:
 1/1