



UNIVERSIDAD LAICA “ELOY ALFARO” DE MANABÍ.

**CENTRO DE ESTUDIOS DE POSGRADO, INVESTIGACIÓN
RELACIÓN Y COOPERACIÓN INTERNACIONAL.**

MAESTRÍA EN ARQUITECTURA, MENCIÓN EN DISEÑO URBANO

TEMA DE TESIS DE GRADO

**“PLAN ESPECIAL DE REGENERACIÓN URBANA DE LA AVENIDA
ALAJUELA DESDE LA CALLE OLMEDO HASTA LA CALLE CÓRDOVA Y
SU RELACIÓN CON EL ENTORNO URBANO DE LA CIUDAD DE
PORTOVIEJO.”**

AUTORES:

EDWIN WILTER MOREJÓN CEDEÑO. ARQ.

JIMMY ROLANDO POLANCO CHÉVEZ. ARQ.

DIRECTOR:

ENRIQUE VIVANCO RIOFRÍO. DR. ARQ.

TUTOR:

PEDRO MOYA B. LIC. M.Sc.

2005

CERTIFICACION

En calidad de Director y Tutor, del trabajo de investigación sobre el tema: **“PLAN ESPECIAL DE REGENERACION URBANA DE LA AVENIDA ALAJUELA DESDE LA CALLE OLMEDO HASTA LA CALLE CORDOVA Y SU RELACION CON EL ENTORNO URBANO DE LA CIUDAD DE PORTOVIEJO.”**, de los Arquitectos: Edwin Wilter Morejón Cedeño y Jimmy Rolando Polanco Chévez, maestrantes del Centro de Postgrado, Investigación, Relación y cooperación Internacional, Maestría en Arquitectura, **Mención Diseño Urbano** de la Universidad Laica “Eloy Alfaro” de Manabí, consideramos que dicho informe investigativo reúne los requisitos y meritos suficientes para ser sometido a la elevación del Tribunal examinador, que el Honorable Consejo Académico designe.

Enrique Vivanco Riofrío. Dr. Arq.

DIRECTOR

Pedro Moya B. Lic. M.Sc.

TUTOR

AUTORÍA

La investigación, resultados, conclusiones y recomendaciones, así como nuestro plan especial de Regeneración Urbana propuesto, son de nuestra estricta responsabilidad, y tienen como respaldo las fuentes bibliográficas referidas en el documento.

Los Autores

**UNIVERSIDAD LAICA “ELOY ALFARO” DE MANABÍ.
CENTRO DE ESTUDIOS DE POSGRADO, INVESTIGACIÓN
RELACIÓN Y COOPERACIÓN INTERNACIONAL.**

**PROGRAMA DE MAESTRÍA EN ARQUITECTURA, MENCIÓN EN
DISEÑO URBANO**

Los miembros del tribunal Examinador, aprueban el informe de la investigación del “Plan Especial de Regeneración Urbana de la Avenida Alajuela desde la calle Olmedo hasta la calle Córdova y su Relación con el Entorno Urbano de la ciudad de Portoviejo”, considerando que esta propuesta tiene los meritos suficientes como Tesis de Grado, requisito previo a la obtención del titulo de **MASTER EN ARQUITECTURA, MENCIÓN EN DISEÑO URBANO.**

Manta, agosto del 2005

Para constancia firman:

.....
PRESIDENTE

.....
SECRETARIO

.....
DIRECTOR

.....
TUTOR

.....
VOCAL

.....
VOCAL

.....
VOCAL

.....
VOCAL

AGRADECIMIENTO

Agradecemos a todas las autoridades del Centro de Estudios de Postgrado, Intervención, Relación y Cooperación Internacional de la Universidad Laica “Eloy Alfaro” de Manabí, por ofrecernos la oportunidad de participar en la Maestría Mención y Diseño Urbano, la misma que nos permitió conocer mas de cerca la realidad existente tanto a nivel nacional como internacional, con catedráticos que estuvieron a la altura de nuestra formación académica, quienes impartieron sus conocimientos y experiencias que a la postre coadyuvaran en el desarrollo físico – espacial - integral de los pueblos.

A nuestro director Dr. Arq. Enrique Vivanco Riofrío, al coordinador y tutor Lic. M.Sc. Pedro Moya B. por brindarnos el apoyo y la asesoría técnica – científica, que nos permitió desarrollar con mayor énfasis nuestro tema propuesto.

A nuestros compañeros de maestría y amigos en general que nos apoyaron permanente y nos dieron las fuerzas necesarias para cumplir con los objetivos trazados, a los involucrados sociales directos quienes nos facilitaron la información requerida durante el proceso investigativo de la problemática.

Y de manera muy especial a nuestros seres queridos, que de una y otra manera nos proporcionaron ese apoyo incondicional para no desmayar hasta salir avante y cumplir con una de nuestras metas propuestas.

UNIVERSIDAD LAICA “ELOY ALFARO” DE MANABÍ.

**CENTRO DE ESTUDIOS DE POSGRADO, INVESTIGACIÓN
RELACIÓN Y COOPERACIÓN INTERNACIONAL.**

MAESTRÍA EN ARQUITECTURA, MENCIÓN EN DISEÑO URBANO

TEMA DE TESIS DE GRADO

**“PLAN ESPECIAL DE REGENERACIÓN URBANA DE LA AVENIDA
ALAJUELA DESDE LA CALLE OLMEDO HASTA LA CALLE CÓRDOVA Y
SU RELACIÓN CON EL ENTORNO URBANO DE LA CIUDAD DE
PORTOVIEJO.”**

AUTORES:

EDWIN WILTER MOREJÓN CEDEÑO. ARQ.

JIMMY ROLANDO POLANCO CHÉVEZ. ARQ.

DIRECTOR:

ENRIQUE VIVANCO RIOFRÍO. DR. ARQ.

TUTOR:

PEDRO MOYA B. LIC. M.Sc.

RESUMEN EJECUTIVO DE LA INVESTIGACIÓN.

El tema de nuestra investigación se la realizo en el casco central comercial de la ciudad de Portoviejo en el año 2004, con el motivo de recuperar los sectores mas deprimidos de la urbe como es el caso de la Avenida Alajuela en el tramo comprendido de la calle Olmedo hasta la calle Córdoba.

Para el caso concreto de la Avenida Alajuela proponemos un Plan Especial de Regeneración Urbana, impulsado por un plan piloto experimental el mismo que

contribuirá a dar soluciones que vallan acorde con el ordenamiento físico espacial, potenciando además el desarrollo integral de las actividades socio-económicas.

Para llegar a obtener información sobre la temática en este trabajo investigativo, se aplicaron diferentes técnicas como fotografías, filmaciones, entrevistas, acompañada de un diseño encuesta, que consta de varios ítems, la cual nos permitió determinar la realidad existente del deterioro urbano en nuestra área de estudio, esta encuesta fue dirigida especialmente a todos los involucrados directos e indirectos, tales como: comerciantes, población permanente, población en transito, medios de comunicación, colegios profesionales, establecimientos educativos, cámaras, diferentes empresas de servicios, instituciones gubernamentales y no gubernamentales.

Con la recopilación de documentación y planos específicos, se procedió a la observación estructurada mediante fichas que nos permitieron analizar y ver con una mejor perspectiva la problemática en cuanto a la trama vial, áreas verdes, infraestructura básica, transito vehicular, estado, tipo y uso de las edificaciones.

Mediante la tabulación e interpretación de los resultados obtenidos en la encuesta, y de la observación estructurada, nos podemos dar cuenta claramente que este sector carece de un plan especial de recuperación urbana por el abandono y deterioro que ha venido experimentando a lo largo de muchos años, lo que ha provocado inseguridad ciudadana, desorden comercial, contaminación ambiental, perdida cultural, deterioro de la imagen urbana y por ende baja auto estima, por lo que consideramos que este sector debe de tener una intervención inmediata a través de planes, programas y proyectos, que apunten a mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

----- & -----

“ELOY ALFARO” LAY UNIVERSITY OF MANABÍ.

**CENTER OF STUDIES OF POSGRADE, INTERNATIONAL
INVESTIGATION RELATION AND COOPERATION.**

MASTERY IN ARCHITECTURE, MENTION IN URBAN DESIGN

TOPIC OF THESIS OF DEGREE

**"SPECIAL PLAN OF URBAN REGENERATION OF ALAJUELA AVENUE
FROM OLMEDO STREET UNTIL CÓRDOVA STREET AND ITS
RELATIONSHIP WITH THE URBAN ENVIRONMENT OF PORTOVIEJO
CITY."**

AUTHORS:

EDWIN WILTER MOREJÓN CEDEÑO. ARCH.

JIMMY ROLANDO POLANCO CHÉVEZ. ARCH.

DIRECTOR:

ENRIQUE VIVANCO RIOFRÍO. DR. ARCH.

TUTOR:

PEDRO MOYA B. LIC. M.SC.

EXECUTIVE SUMARY OF THE INVESTIGATION.

The topic of our investigation is carried out it in the commercial central helmet of Portoviejo city in the year 2004, with the reason of recovering the most depressed sectors of the city like it is the case of Alajuela Avenue in the understood tract of Olmedo Street until Córdoba Street.

For the concrete case of Alajuela Avenue. We propose a Special Plan of Urban Regeneration, impelled by an experimental pilot plan, which contributes to give solutions according to the space physical classification, improving the integral development of the socio-economic activities.

To get the information on the thematic in this investigative work, we applied different technical as pictures, filming, interviews, accompanied by an interview design that consists of several articles, which allowed us to determine the existent reality of the urban deterioration in our study area, this survey was directed to all, especially those involved direct and indirect, such as: merchants, permanent population, population in traffic, media, professional colleges, educational establishments, cameras, different services companies, government and not government institutions.

With the documentation summary and specific plans, we proceeded to the observation, structured by means of records which allowed us to analyze and to do with a better perspective the problem as the plot vial, green areas, basic infrastructure, vehicular traffic, situation, type and use of the constructions.

through the tabulation and interpretation of the results obtained in the survey, and of the structured observation, we can realize clearly that this sector lacks a special plan of urban recovery by the abandonment and deterioration that caused the insecurity civic along many years, commercial disorder, lost cultural, environmental, contamination, deteriorate on of the urban image and as a result a very low auto estimation, that's why we consider that this sector should have an immediate intervention through plans, programs and projects that point to improve the quality of its habitants life.

----- & -----

CONTENIDO	Páginas
Introducción	1, 2
CAPITULO I	
1. PROBLEMATIZACION URBANA DE LA CIUDAD DE PORTOVIEJO	3
1.1 Ubicación y Contextualización	3
1.1.1 Ubicación Geográfica	3
1.1.2 Superficie	3
1.1.3 Población	3
1.1.4 Densidad	4
1.1.5 Clima	4
1.1.6 Hidrografía	4,5
1.1.7 División Política	5,6
1.1.8 Posición Astronómica	6
1.1.9 Topografía	6
1.1.10 Orografía	7
1.1.11 Vientos	7,8
1.1.12 Características de la Ciudad	9
1.2 Situación Actual de la Problemática.	9,10,11,12
1.2.1 El Comercio en el Centro Urbano de la ciudad de Portoviejo.	12
1.2.2 Localización de la actividad comercial y relación con el centro urbano.	12,13,14,15,16
1.2.3 Visión.	16,17,18
1.3 Delimitación del Problema.	18
1.3.1 Principales Características del Área de Estudio	18,19
1.3.2 Árbol de Problemas	20
1.4 Justificación	21
1.4.1 Justificación Urbana	21
1.4.2 Justificación Socio – Económica	21
1.5 Objetivos	22
1.5.1 Árbol de Objetivos	22
1.5.2 Jerarquización de los Objetivos	23
1.5.3 Objetivo General o Fin	23
1.5.4 Propósito	23
1.5.5 Objetivos Particulares	24,25
CAPITULO II	
2 MARCO TEORICO	26
2.1 Fundamentos teóricos	27
2.1.1 Historia del Urbanismo	27
2.1.1.1 El Urbanismo en Grecia y Roma	27,28
2.1.1.2 El Urbanismo en el Lejano Oriente	28,29
2.1.1.3 El Renacimiento y las épocas posteriores	29,30,31
2.1.1.4 Urbanismo en el Siglo XX	31,32
2.1.1.5 Tras la Segunda Guerra Mundial	32,33

CONTENIDO	Páginas
2.1.1.6 El urbanismo Moderno	33,34
2.1.1.7 El Plan Global	34,35
2.1.1.8 Controles del desarrollo	35,36
2.1.1.9 El Futuro de la ciudad y el Urbanismo	36,37,38
2.1.2 Modelos de estructura Urbana	38
2.1.2.1 Primera tendencia	38
2.1.2.2 Segunda tendencia	38
2.1.2.3 Tercera tendencia	38,39
2.1.2.4 Modelo Concéntrico	39
2.1.2.5 Modelo descentralizado	39
2.1.2.6 Modelo industrial	40
2.1.2.7 Modelo Lineal	40
2.1.2.8 Modelo de estructura cerrada	40,41
2.1.3 Planificación Urbana	41
2.1.3.1 Relación entre la naturaleza y la Ciudad	42
2.1.3.2 Uso de suelo.	42
2.1.3.3 Uso de suelo Urbano para áreas verdes	42,43
2.1.3.4 Vialidad y habitabilidad urbana	43,44
2.1.4 Marco Histórico Particular	44
2.1.4.1 Características Urbanas	44,45
2.1.4.2 Análisis del Trazado Urbano en 1911	46
2.1.4.3 Análisis del Trazado Urbano a partir de los años 20 hasta la década de los años 70.	47,48
2.1.4.4 Trazado Actual	48,49,50,51
2.1.4.5 Breve Reseña Histórica de la avenida Alajuela	52,53,54
2.1.5 Regeneración Urbana	54
2.1.5.1 Evolución del Concepto de Regeneración Urbana	55
2.1.5.1.1 Regeneración Urbana South Street Seaport EE.UU	56
2.1.5.1.2 Regeneración Urbana de la Avenida de los Campos Elisios en Francia.	56,57,58,59
2.1.5.1.3 Regeneración Urbana de la Avenida de Mayo en Argentina.	60,...64
2.1.5.1.4 Regeneración Urbana en la ciudad de Guayaquil en Ecuador.	64,...68
2.1.5.2 Concepto, causas, alcances y limitantes.	68,...73
2.1.5.3 Principios de la Regeneración Urbana.	73
2.1.5.4 Análisis de aspectos económicos, sociales, físicos, Políticos y ambientales.	74
2.2 Fundamentación Filosófica	75
2.2.1 Filosofía del Ser.	75
2.2.2 Los Sofistas y Sócrates.	76
2.2.3 Platón y la teoría de las ideas	76
2.2.4 La filosofía Positiva	77
2.2.5 Epistemología	78
2.2.6 Epistemología Griega y medieval	78
2.2.7 Racionalismo y Empirismo	78
2.2.8 Epistemología en el Siglo XX	79
2.3 Fundamentación Legal	80
2.3.1 Artículo 1. Propósito	80

CONTENIDO		Páginas
2.3.2	Artículo 2. Alcances	80
2.3.3	Artículo 3. Facultades	81,82
2.4	Hipótesis	83
	Hipótesis General	83
2.5	Operacionalización de las variables	84
CAPITULO III		
3	METODOLOGIA.	85
3.1	Diseño de la Investigación	85
3.2	Proceso Metodológico	86
3.3	Nivel del conocimiento	87
3.4	Técnicas y métodos de investigación	87
3.5	Diseño de formularios y fichas	88
3.6	Desarrollo de la investigación	88
	3.6.1 Información Básica	88
	3.6.2 Información Complementaria	89
	3.6.3 Análisis de la información	89
3.7	Comprobación de la Hipótesis	90
3.8	Diagnóstico	91
3.9	Pronóstico	91
3.10	Análisis de la demanda de Servicio	91
3.11	Análisis de la oferta de Servicio	92
3.12	Análisis de las actividades que se desarrollan en el espacio urbano	92
3.13	Programación de Diseño	93
3.14	Elaboración de Fichas.	93
3.15	Estructura de la encuesta	93
3.16	Tipo de preguntas	94
3.17	Diseño de la encuesta	94,95
3.18	Tamaño de la investigación	96,97,98
	3.18.1 Matriz de Autores e involucrados	99,101
	3.18.2 Comerciantes del Mercado 1	101
	3.18.3 Comerciantes del sector mercadillo Calle Chile	101,102,103
3.19	Diagnostico de la Investigación	104
3.20	Observación Estructurada	104
	3.20.1 Observación de la Vialidad	104
	3.20.2 Observación de la Edificación y Servicios	105
CAPITULO IV		
4	ANALISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS DE LAS DE LAS ENCUESTAS OBTENIDAS.	107
4.1	Encuesta dirigida a la Población Permanente de la Avenida Alajuela desde la calle Olmedo hasta la calle Córdova.	108,...112
4.2	Característica de la vivienda en la Avenida Alajuela desde la calle Olmedo hasta la calle Córdova.	113,...119
4.3	Encuesta dirigida a la Población en transito de la Avenida Alajuela.	120,...125
4.4	Encuesta dirigida a los comerciantes formales e informales de la Avenida Alajuela incluido el mercado barrial #1.	126,...131

CONTENIDO	Páginas
4.5 Encuesta dirigida a los Medios de Comunicación.	132,...136
4.6 Encuesta dirigida a los Gremios Profesionales.	137,...142
4.7 Encuesta dirigida a las principales autoridades de la ciudad de Portoviejo.	143,...148
 CAPITULO V	
5 COMPROBACION DE LAS HIPOTESIS.	149
5.1 Conclusiones	150
5.2 Recomendaciones	151
 CAPITULO VI	
6 PROPUESTA	152
6.1 Justificación	152,153
6.2 Programa de Actuaciones	154
6.2.1 Imagen urbana y mobiliaria	154
6.3 Objetivo	155
6.3.1 Objetivo general	155
6.3.2 Objetivo Especifico	155
6.4 Metas	156
6.5 Misión	157
6.6 Visión	158
6.7 Beneficiarios	159
6.7.1 Beneficiarios Directos	159
6.7.2 Beneficiarios Indirectos	159
6.8 Ubicación Física	160
6.9 Factibilidad	160
6.10 Descripción de la Propuesta	161
6.11 Proyecto de Diseño Urbano	162,...165
6.12 Matriz de Marco Lógico	166
6.13 Recursos	167
6.13.1 Recursos Humanos	167
6.13.2 Recursos Materiales	167
6.13.3 Recursos Económicos	167
6.13.4 Financiamiento	167,168
6.14 Bibliografía	169,170
6.15 Anexos	171

INTRODUCCIÓN.

El crecimiento físico y demográfico que ha experimentado la ciudad de Portoviejo en los últimos 20 años, ha sido el factor fundamental para la transformación de la ciudad en su trama urbana, a través del desorden y la especulación del suelo, todo esto debido a que no se ha contado con una verdadera planificación, lo cual ha permitido el deterioro urbano-espacial y ambiental de la urbe, que nos conlleva a una problemática socio-económica de nuestra región, que requiere de proyectos que impulsen su desarrollo, y nosotros como estudiantes de la Maestría en Arquitectura y Diseño Urbano, no podemos estar a un lado del progreso de cada Cantón, consientes de la integración y desarrollo de nuestras ciudades y conociendo de la situación actual del lugar, nos acogemos al incentivo que nos brinda el CEPIRCI "Centro de Estudios de Postgrado Investigación Relaciones y Cooperación Internacional" de la ULEAM "Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí", para desarrollar nuestra tesis de grado, previo a la obtención del título de Magíster en Arquitectura Mención en Diseño Urbano.

Esto tiene sus bases en el servicio a la población mediante la investigación y desarrollo de ideas y propuestas que se conviertan en proyectos viables que hagan de nuestra región un lugar más ordenado, acorde con los planes estipulados en términos físicos, socio-espaciales, turísticos y ambientales de la provincia de Manabí.

Frente a esta situación y haciendo eco a este postulado, elegimos dentro de la diversidad de problemas que existen en la ciudad de Portoviejo, elaborar un "**PLAN ESPECIAL DE REGENERACION URBANA DE LA AVENIDA ALAJUELA DESDE LA CALLE OLMEDO HASTA LA CALLE CORDOVA Y SU RELACION CON EL ENTORNO URBANO DE LA CIUDAD DE PORTOVIEJO**", Este Plan Especial nos conlleva a analizar una serie de factores con los involucrados directos, como son: la población permanente, la población en tránsito,

las autoridades competentes con el Alcalde a la cabeza, quienes nos permitirán formular con mayor certeza los principales problemas y necesidades del sector, para poder definir nuestros objetivos y posibles soluciones, y junto a ellos, podamos ir construyendo el Portoviejo que todos queremos, apuntando siempre, a una mejor calidad de vida de los habitantes.

CAPITULO I

1. PROBLEMATIZACION URBANA DE LA CIUDAD DE PORTOVIEJO.

1.1 UBICACIÓN Y CONTEXTUALIZACIÓN.

1.1.1 Ubicación Geográfica.

La ciudad de San Gregorio de Portoviejo se encuentra “*ubicada en el centro de la provincia de Manabí, esta limitada al norte, por los cantones de Rocafuerte, Junín y Sucre; al sur, con los cantones de Santa Ana y Jipijapa; al este, con los cantones Bolívar y Pichincha; y al oeste con el Océano Pacífico y el cantón Montecristi*”.¹ (Ver referencia de plano, Lámina 01/77 Situación del Estado Actual).

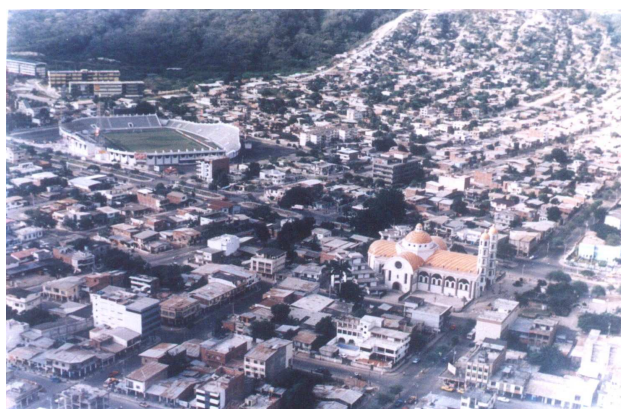
1.1.2 Superficie.

El cantón Portoviejo tiene una “*superficie de 954.90 kilómetros cuadrados, y se encuentra situada a 45 metros sobre el nivel del mar*”.²

1.1.3 Población.

El cantón Portoviejo aproximadamente tiene una población de 205.472 habitantes (resultados Preliminares del VI censo de población y V de vivienda del INEC-2001) de los cuales 170.326

habitantes pertenecen al área urbana y



VISTA AEREA DE LA CIUDAD DE PORTOVIEJO

1 Manabí por Cantones, Folleto, EL DIARIO II Edición AÑO 1999

2 Departamento de Planificación Urbana. Municipio de Portoviejo, AÑO 2004.

49.807 habitantes al área rural.

1.1.4 Densidad.

La densidad poblacional del cantón Portoviejo es de 249.7 hab./Km² con una (TCA)

Tasa de Crecimiento Anual de 298.430 habitantes.

1.1.5 Clima.

El clima de Portoviejo es cálido y variable, *“la temperatura media anual es de 24°C.”*³ durante el día es soleado y el calor es riguroso casi todo el año y con mayor incidencia durante la estación invernal, por la noche en la época de verano el frío es considerable, mientras que el día es muy caliente, con altas temperaturas que oscilan entre 30 y 35°C. El cambio climático está supeditado a la presencia de la corriente fría de Humboldt y el fenómeno “El Niño”, este último se presenta ocasionalmente trayendo consigo lluvias torrenciales e inundaciones.

1.1.6 Hidrografía.

Originalmente el río Portoviejo nacía en la montaña Pata de Pájaro. En 1963 el Centro de Rehabilitación de Manabí (CRM) concluyó la construcción de la presa Poza Honda que tiene una capacidad de embalse proyectada de 100 millones de metros cúbicos y una real de 90 millones de metros cúbicos. *“El agua embalsada anualmente sirve en un 40 % para consumo y en un 20 % para riego. Junto a la presa se encuentra la*

³ INAMHI Instituto Nacional de Meteorología, AÑO 2004

planta procesadora de agua potable, Guarumo, que atiende a una población de 400.000 habitantes”⁴.

Aguas Abajo de la presa se construyen dos nuevas plantas procesadoras de agua potable “Cuatro Esquinas” y “El Ceibal”, con capacidad conjunta de 80 millones de metros cúbicos por segundo.

1.1.7 División Política.

“El cantón Portoviejo tiene actualmente nueve parroquias urbanas, y siete rurales”⁵.

Las parroquias urbanas son: Portoviejo que es la cabecera cantonal, 12 de Marzo, 18 de Octubre, Francisco Pacheco, Andrés de Vera, Colón, Picoaza, San Pablo y Simón Bolívar creada en septiembre del 2004. (Ver referencia de Plano, Lamina 77/77 Anexos)

Estas parroquias urbanas están conformadas por barrios y ciudadelas, tales como: La Paz, Cevallos, El Progreso, San Pedro, Nuevo Portoviejo, Las Pulgas, Santa Cruz, Vicente Vélez, Florón, Los Ángeles, El Guabito, Limón, Cuatro Esquinas, Municipal, Parque Forestal, San Cristóbal, Los Ceibos, Negrital, Las Piedras, Los Tamarindos, San José, Primero de Mayo, Ciudadela Universitaria, San Alejo, Granda Centeno, Margarita, Los Bosques, 5 de Junio, California, Briones, San Gregorio (La Piñonada), Bellavista, Libertad, Andrés de Vera, San José de las Colinas, y Cristo del Consuelo.

⁴ PHIMA, Plan Hidráulico de Manabí, CRM Ex - Centro de Rehabilitación de Manabí. Ahora Corporación Reguladora del Manejo Hídrico. AÑO 2003.

⁵ Departamento de Planificación Urbana del Municipio de Portoviejo

Las parroquias rurales son: Riochico, Abdón Calderón, Alajuela, San Plácido, Pueblo Nuevo, Crucita y Chirijo.



1.1.8 Posición Astronómica.

“La posición astronómica del cantón Portoviejo”⁶ dentro del globo terráqueo es:

Longitud: 80°27'02” al Oeste

Latitud: 01°03'08” al Sur.

1.1.9 Topografía.

“La ciudad de Portoviejo posee una topografía relativamente plana atravesada por el río de su mismo nombre y rodeada de colinas. Ubicada en una altitud promedio de 40 metros sobre el nivel del mar”⁷, encontrándose relativamente cerca de importantes playas de gran atractivo turístico.

⁶ IGM Instituto Geográfico Militar de Ecuador, AÑO 2004.

⁷ PDUR Plan de Desarrollo Urbano Rural de Portoviejo, AÑO 1987

1.1.10 Orografía.

Se dan pendientes de un plano cóncavo, oscila entre el 0 y el 6 por ciento, los suelos son de características en general arcillosos, con el siguiente perfil:

De: 0 – 15 cm.	Arcilla gris parda oscura
15 – 46 cm.	Arcilla parda oliva
46 – 70 cm.	Arcilla parda oliva
70 – 78 cm.	Arcilla parda oliva
78 – 94 cm.	Arcilla gris parda oscura
94 – 105 cm.	Arcilla clara parda oliva.

La litología presenta textura de finos bloques poliédricos hasta migagoza o granulares, que varían desde franco hasta arcilla o arcilla limosa.

1.1.11 Vientos.

Climatológicamente los instrumentos generalmente registran como dirección la procedencia del mismo; *“los vientos predominantes tienen su origen en el Océano Pacífico y sus direcciones prevalecientes a lo largo de todo el año son: Sur (15.8% de frecuencia), Sur Oeste (18.7%), y Nor Oeste (15.9%,) es de mencionar que el 9.4% de las lecturas se ha observado el evento calma”*⁸. En el Cuadro 1 se incluye la distribución de frecuencias media multi-anual de la procedencia de los vientos en Portoviejo.

⁸ INAMHI Instituto Nacional de Meteorología, AÑO 2004

MESES	VELOCIDAD		
	MAX.	MED.	MIN.
Enero	2.80	1.70	0.60
Febrero	2.60	1.40	0.40
Marzo	2.40	1.40	0.30
Abril	2.00	1.40	0.40
Mayo	2.30	1.40	0.40
Junio	2.30	1.50	0.60
Julio	2.50	1.50	0.50
Agosto	3.00	1.80	0.60
Septiembre	3.20	2.20	0.60
Octubre	2.70	2.20	0.60
Noviembre	2.70	2.00	0.60
Diciembre	2.70	2.00	0.50

Cuadro 1 (Fuente: INAMHI)

La velocidad media del viento en Portoviejo es de 1.7 m/s. En el periodo menor lamina de lluvia (Junio – Noviembre), la velocidad del viento alcanza los valores extremos, los mismos que en valores absolutos pueden alcanzar los 7 m/s. En el cuadro 2 se incluyen los valores característicos a nivel medio mensual.

ESTACION	MEDIOS MENSUALES		
	MAX.	MED.	MIN.
PORTOVIEJO	1.70	0.30	3.10

Cuadro 2 (fuente: INAMHI) VALORES CARACTERÍSTICOS DE LA VELOCIDAD DEL VIENTO (m/s)

Específicamente en la ciudad de Portoviejo la dirección dominante del viento es de Nor – Oeste a Sur – Este, ya que existen vientos frescos provenientes de la costa. Justamente en la dirección del valle del río Portoviejo se producen las corrientes de aire más importantes.

En general la ubicación interior de la ciudad, provoca una zona de calma con bajas velocidades de viento y por lo tanto mayor temperatura ambiente, que varían muy poco durante el día. La variación de temperatura entre el día y la noche tiene un promedio de 9 grados.

1.1.12 Características de la ciudad.

La ciudad capital de Portoviejo, esta ubicada en el sector Occidental del mismo nombre y Sur – Occidental de la provincia de Manabí, situada sobre un extenso valle del río Portoviejo, limitado por las colinas del San Pablo y Andrés de Vera. “*El área urbana alcanza 30.012 hectáreas, incluyendo Colón y Picoaza y en ella se asientan aproximadamente en un coeficiente de 3.2%*”⁹. (Ver referencia de plano, Lamina 01, 02, 77/77 Situación del Estado Actual y Anexo).

El incremento registra en los últimos años el crecimiento de programas habitacionales, y de infraestructura social como: Escuelas, colegios, universidades, obras de alcantarillado, pavimentación, aperturas de vías etc., los que genera intercambios notables dentro del área urbana, así como el área de influencia inmediata.

Portoviejo, por ser la capital de la Provincia de Manabí, se realizan varias actividades burocráticas administrativas, también se desarrollan movimientos comerciales y empresariales, además “*cuenta con una importante área agrícola a la cual se dedican 17.400 personas de las 68.032 que pertenecen a la Población Económicamente Activa (PEA), de las cuales también se dedican 4.266 al área de la construcción, 4.557 al área de la industria, 12.074 al área del comercio, y 29.735 pertenecen a otras actividades*”¹⁰. Este marco general en el área central en Portoviejo ha crecido y densificado las actividades comerciales bancarias, administrativas y de gestión. (Ver referencia de plano, Lámina 03, 09, 15, Situación del Estado Actual).

1.2 SITUACIÓN ACTUAL DE LA PROBLEMÁTICA.

La economía de Portoviejo muestra en la actualidad un estancamiento iniciado hace una década, hasta esos años, la producción de productos primarios dinamizó las actividades económicas, durante este último período las actividades bancarias,

⁹ PDUR Plan de desarrollo Urbano Rural de Portoviejo. AÑO 1987

¹⁰ INEC Instituto Nacional de Estadísticas y Censo 2001

comerciales, financieras e industriales se estancaron, la migración campo-ciudad llevó a la tasa de crecimiento poblacional hasta un 4-5% más o menos igual a las áreas urbanas y urbano-marginal de la ciudad de Portoviejo. El censo del año 2001 determinó el desequilibrio económico y la gran oferta, de mano de obra barata. Estos factores crearon niveles de vida paupérrima, creando grandes déficit de viviendas, escuelas, hospitales, agua y alcantarillado.

El sector agrícola perdió dinamismo; el comercio muestra un receso en sus índices de número de establecimientos y empleos, la construcción separa el consumo del cemento y se mantiene constante aunque sus costos de producción se incrementan, la industria con el proceso de dolarización decrece igual que otros sectores de la producción que no pueden salir de la crisis y no pasan de ubicarse en un nivel incipiente.

“Hacia el año 2000, la mayoría de las actividades de la producción llegaron a un 18.5% del empleo total con una declinación que refleja la presencia de grandes cantidades de subempleados, que constituyen alrededor del 30% de la población empleada. Como resultado de las precarias condiciones de empleo, los niveles de ingreso son bajos, se ha determinado que en el año 2000 el ingreso promedio por habitante era de 24,00 USD (620.000 sucres) mensuales, mientras grupos de más bajos ingresos que representaban el 40% de la población obtenían 7,00 USD (180.000 sucres) mensuales per-cápita, al contrario de los estratos más altos que lograban ganar alrededor de 200,00 USD (5'000.000 millones de sucres) mensuales promedio”¹¹, obviamente estas grandes diferencias de ingresos determinan una ESTRUCTURA URBANA SEGREGADA.

El ahorro y el consumo son considerados bajos, dado por los niveles prevalecientes de ingresos, la sub alimentación causando daños físicos e intelectuales por desnutrición, hacen pensar en un cuidadoso tratamiento en el aspecto Físico-Urbano de apoyo a un sistema de distribución de alimentos que permita modificar la situación actual.

¹¹ Diagnostico Socioeconómico de la Provincia de Manabí. Ministerio de Bienestar Social. AÑO 2002

Por considerarse altos los volúmenes de subsidio estatal bajo los niveles de ahorro o de capacidad de pago para una vivienda, se determina que cualquier programa de mejoramiento de habitabilidad es eminentemente urgente. En el año 2003-2004 se originan diversas presiones socio-económicas con estrangulamientos y repercusiones para la población en general.

El crecimiento social, político y económico de Portoviejo se debe a la actividad administrativa, comercial e industrial, lo cual da origen a que se encuentre dentro de un sistema dominante, al captar gran parte de los excedentes generados por el sector agro exportador, gracias a su localización estratégica (dinamizadora de las actividades económicas), que le permitió vincularse al mercado a nivel urbano, regional e internacional. Este proceso de circunstancias, desarrollo el rápido crecimiento de la población urbana por el movimiento migratorio campo-ciudad, lo que incidió a la formación de zonas urbanas diferenciadas, con grandes contrastes socio-económicos y físicos. Circunstancias que dieron lugar al desarrollo de invasiones en gran parte de las riberas del Río Portoviejo, en unos 23 Km. de recorrido. Los asentamientos en sus orígenes nacen en la parroquia Honorato Vásquez, siguiendo su curso. Portoviejo se fue moviendo tierra adentro, sin embargo, las tendencias de ocupación del suelo a las orillas (Márgenes) del río y el desarrollo de asentamientos populares, con una topografía irregular, generan en el río (riberas) tramas con el trazado natural, que produce el cauce del río, cuando pasa hacia Portoviejo.

Portoviejo es considerada una ciudad con problemas de inundación por irrespeto al espacio del remanso de su río que es un potencial turístico y que no se lo ha sabido aprovechar en cuanto a su planificación del uso de suelo, esto ha hecho que afecte el sistema económico y social. Hoy Portoviejo es desordenado, hay *¹²anarquía no sabemos hacia donde va la ciudad. La cantidad de problemas que ha generado el río Portoviejo a los diferentes sistemas urbanos existentes, nos da lugar a poner en claro

¹² **Anarquía:** Ausencia de poder público con desconcierto, incoherencia

las potencialidades y amenazas, que obviamente en algunos casos no van a reflejar las percepciones reales ni sus consecuencias.

Con todos estos problemas Portoviejo se ha convertido en una CIUDAD ANÁRQUICA, no sabemos hacia donde crece.

Por estas circunstancias, los habitantes han decidido no ser coparticipes de los problemas que genera el río Portoviejo y han buscado ubicarse en sectores urbanos con mejores aprovechamientos del suelo, sin embargo un gran porcentaje de habitantes de la ciudad conviven con ese río, pensando que en algún momento el Municipio se preocupe de la recuperación del río y sea tratado como FUENTE DE VIDA y COMO EJE DE DESARROLLO SUSTENTABLE, buscando su recuperación e integración del RIO A LA CIUDAD, circunstancias que deberán ser definidas con una planificación estructurada en el sistema vial a fin de detener la DESTRUCCIÓN DEL AMBIENTE NATURAL para luego considerar el antes y el después del río Portoviejo.

1.2.1 El Comercio en el Centro Urbano de la ciudad de Portoviejo.

A través de este análisis, se elaboro las conclusiones más importantes de la manera en que se implanta la topología de comercio en la ciudad de Portoviejo. Consideramos la presencia de tres categorías de comercio: comercio formal, comercio informal, comercio popular, estos elementos nos permite extraer resultados sobre la afectación que causan.

1.2.2 Localización de la Actividad Comercial y Relación con el Centro Urbano de la Ciudad.

Los tipos de comercio especializado que tradicionalmente se había establecido en esa zona tales como: ferreterías, almacenes de maquinarias, etc., se ven forzados poco a

poco a desplazarse hacia otros lugares de la ciudad, en busca de una relación más directa con su situación específica de consumo. Esta ^{*13}renovación del centro amparada como hemos dicho por las leyes y regulaciones municipales y ahora reclamada también por organismos e intereses foráneos, plantea una contradicción con una realidad que por los rasgos dramáticos lucha por la supervivencia de las clases populares que viven y laboran en el centro de la ciudad, nos revela la significación del "centro urbano" no solo como tal, sino como parte constitutiva de un organismo que es la ciudad, en este caso Portoviejo, con sus problemas de orden funcional y humano y cuya base se halla en una raíz social, no aislada como un fenómeno particular si no como consecuencia y reflejo de una problemática nacional.

Así debido a la particular conformación de la urbe y a la existencia de niveles sociales (clases y estratos) muy marcados en esta ciudad se haya fuertemente polarizada en extremos tanto geográficos como sociales, la zona norte, mas o menos y bien dotada de servicio, en donde habitan y trabajan los sectores pudiente de la población y una zona carente o deficitaria en servicio. Lugar de vivienda de las clases y estratos (niveles sociales) populares.

Queda entonces del centro de la ciudad como una uña entre estos dos sectores; allí los conflictos y contradicciones se intensifican tanto a nivel social como físico y se vive diariamente en medio de un abigarramiento de actividades de la más diversa índole junto con los problemas más agudos de insalubridad, ruido, tráfico, etc. Inmerso en este complejo panorama hallamos un grupo humano numeroso y heterogeneas: los comerciantes de extracción popular que ubicados en mercados plazas y calles se ganan el sustento diario a través de la venta de la mas variada gama de artículos.

A ellos ha sido dirigido el ataque por parte la municipalidad y otros organismos que buscan el adecentamiento "y la restauración" del centro de la ciudad; a ellos va

^{*13} **Renovación:** Es la acción mediante la cual un área en deterioro es planificada, reglamentada y desarrollada nuevamente, asignándole nuevos usos e intensidades a la misma. Se puede aplicar además a las áreas urbanas sujetas a erradicación

dirigido la intención de este estudio, pues disentimos definitivamente con los criterios que pretenden establecer como base de toda política y acción urbana o arquitectónica, el simbolismo espacial como determinante de las actividades humanas. Se cree más bien que la actividad social genera el espacio arquitectónico, en base a los criterios de una Antropología social espacial y urbana.

Como protagonistas del comercio podríamos encontrar a dos grupos que permanentemente están unidos entre sí por su definición: Vendedores y compradores.

Diremos entonces que los factores en juego para entender su primera instancia el problema del comercio en el centro de Portoviejo, sería los grupos sociales divididos en clase dominantes, sectores intermedios y clases populares; la lucha de clases como factor dinámico que mueve la



Vista del Mercadillo de la Chile (Avenida Alajuela y Calle Chile)

problemática del comercio a través de su expresión particular en este campo, y la presencia de los actores del mismo vendedores y compradores, analizados dialécticamente tanto en sus contradicciones internas como en sus contradicciones externas.

En el centro de la ciudad existen varios focos o sectores en los que la actividad comercial se da con mayor intensidad en comparación con los demás; estos lugares aparentemente corresponderían a lo que nosotros hemos definido como comercio de clases populares, la venta ambulante esta



Vista del Mercadillo de la Chile (Avenida Alajuela y Calle Chile)

sujeta a la represión y el control por parte de las autoridades, en especial del Municipio de Portoviejo. La existencia de tres clases o formas principales de actividad comercial que se enmarcan de acuerdo a un análisis de clase en todas las topologías particulares entre las cuales tenemos:

a.- Comercio Formal

b.- Comercio Informal

c.- Comercio Popular

La definición de estas tres formas, dependen de una serie de variables, cuya constatación mediante muestreos nos permitirá comprobar su existencia.

Y por otra, emprender el estudio detenido de su implantación y desarrollo del espacio urbano, pues suponemos una estrecha vinculación entre los espacios de alta valoración y prestigio con la implantación del comercio formal, así como la existencia de ciertos elementos urbanos que concentran y alrededor de los cuales crece el comercio formal y popular.

Se anota en detalle las características más sobresalientes y particulares del comercio popular, pues, se cree que servirán de indicadores en el desarrollo de alternativas y estrategias:

- ✓ Predominancia de la inestabilidad frente (vendedores) pocos puestos fijos (estables) existentes.
- ✓ Gran movilidad de los vendedores ambulantes.
- ✓ Crecimiento orgánico espontáneo y no planificado.

- ✓ Elementalidades y equipamiento.
- ✓ Trabajo familiar (perramente o transitorio).
- ✓ Funcionen como reguladores de precios frente a los almacenes que expenden los mismos artículos.
- ✓ Ubicación de grupos de afinidad en los productos que expenden.
- ✓ Baja utilidad en la venta del producto.
- ✓ Gran competencia entre los vendedores del mismo producto y de la misma clase (alianzas y luchas).
- ✓ Trabajo continuo o intenso.
- ✓ Recuperación de la fuerza de trabajo en el mismo sitio.
- ✓ Equipamiento hecho con mucha creatividad y versatilidad para soportar la gran movilidad y las acciones externas.
- ✓ Trabajo a consignación, usura y explotación por parte de otros comerciantes.
- ✓ Ilegal fuerza y vigor como aptitud de las clases populares frente a la represión municipal y a los criterios de indecoro, etc.

1.2.3 Visión.

La situación en el mediano plazo, es evidente que se debe dar en el futuro no inmediato y se considera que la economía de la ciudad estará fuertemente influida por la actividad comercial, industrial, agro industrial y de servicios. En lo que se refiere a las actividades de servicios y comercio se estima que en el periodo se dará un alto nivel de crecimiento. Un análisis más desagregado permite tener futuros problemas en la comercialización de alimentos y productos de consumo masivo.

De acuerdo a las propuestas del esquema urbano de la ciudad, existen problemas en la obtención de superficies necesarias para comercio y servicios, ya que la actividad

comercial formal e informal se produce en el caso urbano en especial en el sector de la calle Chile, entre Ramos Iduarte y Córdova, que prácticamente este sector llega al puente (de madera peatonal) Chile, que es prolongación de la calle Chile, que une al río Portoviejo con la calle 15 de Abril (carretera vía a Santa Ana), obviamente por medio del puente.

En el centro urbano de la ciudad de Portoviejo, se localiza el comercio siendo éste de características de comercio formal y comercio informal, siendo los protagonistas de la actividad comercial los habitantes ubicados en el centro urbano y que no son precisamente los dueños de las propiedades urbanas. Los propietarios han realizado inversiones para realizar demoliciones, remodelaciones, adecuaciones a nuevos usos a las antiguas casas de vivienda. El Municipio a la vez obliga a través de ordenanzas especiales a conservar alturas, densidades, etc.

Concretamente las posibilidades de las propiedades urbanas de alto valor económico e histórico, se han esfumado pues lo que pretenden los usuarios de esos sectores es dar un giro al uso del suelo urbano y lo han conseguido porque el sector central cambio de zona residencial a zona de comercio informal y en reducida escala comercio formal; pero el comercio popular es el que se encarga de convertir al sector centro de la ciudad en un área llena de hacinamiento y con un porcentaje alto de promiscuidad; ya que los propietarios de los edificios alquilan pequeños espacios a los comerciantes informales, estos realizan sus actividades y viven entre 5 a 10 personas. Estos cuartos los utilizan además como bodegas de acopio de productos perecibles como no perecibles, allí comen, duermen, etc. Estas condiciones de vida han destruido el proceso de habitabilidad del sector, sector que comprende aproximadamente unas 20 Has.

Apoyo para la solución de problemas sanitarios a lo largo del cauce del río de lo cual se beneficiaría la población ubicada en las márgenes del Río Portoviejo. Recogiendo a través del análisis y crítica como de cada uno de los elementos que inciden sobre el proyecto, la problemática de la integración del casco central a las riberas del río, a la

vez que influenciar la intención de nuestro diagnóstico en la problemática de solución al comercio popular, como elemento integrador de las relaciones funcionales de la actividad urbana, comercio y recreación, en el centro urbano de la ciudad y el río Portoviejo.

1.3 DELIMITACION DEL PROBLEMA.

La investigación se la realizo en el año 2004 en el casco central comercial de la ciudad de Portoviejo, parroquia urbana 18 de Octubre, Avenida Alajuela a lo largo de 775 metros, tomando como limite la Calle Olmedo (Parque Eloy Alfaro, Iglesia Catedral) hasta interceptarse con la calle Córdova (Mercado Barrial N° 1). (Ver referencia de Plano, Lamina 02, Situación del Estado Actual).

1.3.1 Principales Características del Área de Estudio.

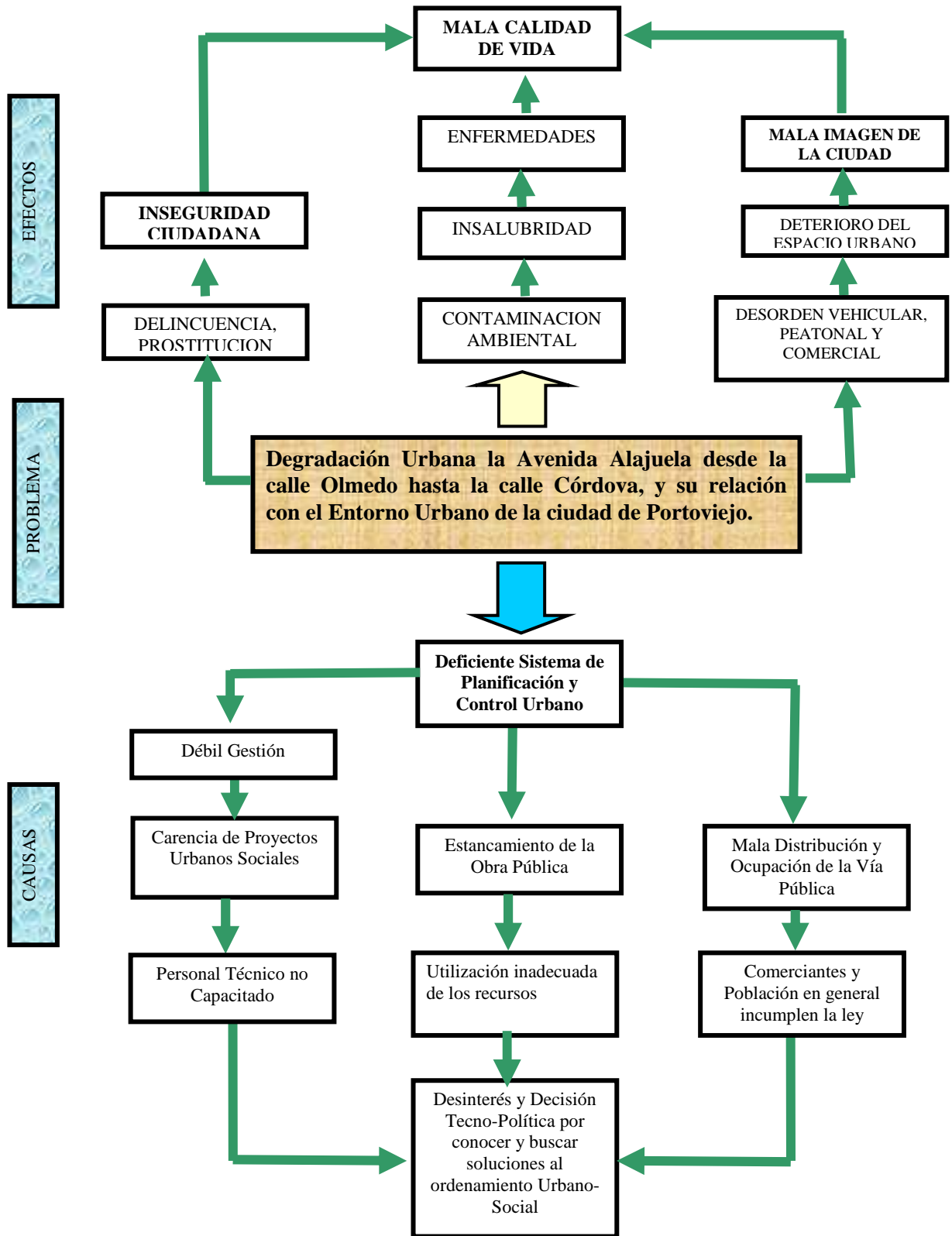
La avenida Alajuela, es un eje económico comercial y por ende una de las arterias principales de la ciudad de Portoviejo, la cual mantiene un ancho de 25,00 metros, los cuales están divididos en: dos metros de acera, nueve metros de calzada en ambos sentidos, separados por un parterre central de dos metros, en donde se desarrolla una intensa actividad comercial de diferentes categorías ligadas a sitios religiosos, educativos, administrativos y de viviendas.

Esta avenida en los actuales momentos se encuentra muy deteriorada, brindando un mal aspecto y una baja autoestima de los habitantes del sector, y porque no decirlo de la comunidad en general, debido a la alta contaminación ambiental producida por el desorden del transito vehicular, comercial, el cual se encuentra ubicado por todas partes ocupando el área de soportal (De uso publico de propiedad privada) e inclusive invadiendo la vía publica como la hacer y la calzada, así mismo encontramos un sin numero de edificaciones en buen y mal estado, las cuales no corresponden a ninguna unidad formal con diferentes niveles de soportales con relación a la acera, unos con mezanine y otros sin mezanine, la diferencia de nivel de acera y soportal funcionan

como barreras arquitectónicas urbanas. El número de pisos que predominan en esta avenida es de uno a seis plantas, debido al cono de aproximación de la pista de aterrizaje del aeropuerto Reales Tamarindos, que actúa como limitante para que la ciudad de Portoviejo pueda tener un crecimiento vertical.

Todo este desorden a lo largo de esta avenida y en otros sectores de la ciudad, corresponde únicamente a la mala planificación urbana y a la falta de decisión política que hace el marco legal sea inconsistente en su aplicación predominando lo político ante el criterio técnico. (Ver referencia de plano, lámina 15, 30 Situación del estado Actual).

1.3.2 Árbol de Problemas



1.4 JUSTIFICACIÓN.

La Avenida Alajuela, deberá ser un espacio público con sus bienes patrimoniales e históricos protegidos, preservados y recuperados en su vitalidad socioeconómica, arquitectónica, urbanística y ambientales, ejes temáticos que nos permitirá integrar el Mercado Barrial # 1 con el parque Eloy Alfaro y la Iglesia Catedral Metropolitana a través de un plan especial de Regeneración urbana marcado por un sendero turístico comercial.

1.4.1 Justificación Urbana.

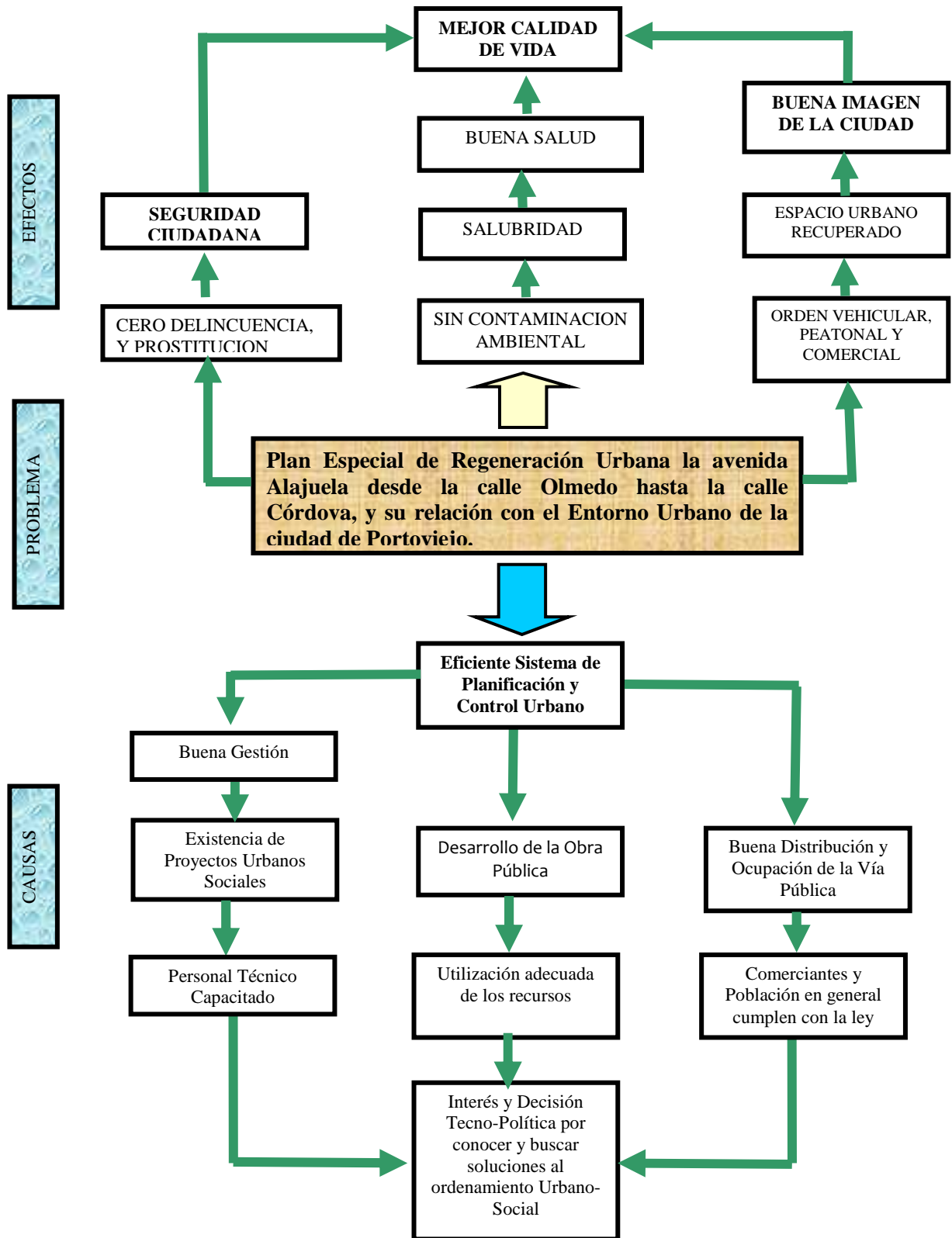
La arquitectura siempre enfrenta el reto geográfico y obedece a un clima en particular, sobre todo cuando sus técnicas responden a este desafío y establece una relación dinámica entre el espacio transformado y el espacio precedente, con estos parámetros pretendemos adquirir un carácter espacial colectivo en la Rehabilitación Urbana del área de estudio, mediante una gama de tratamientos del espacio existente.

1.4.2 Justificación Socio – Económica.

En esta década de progreso constante y de modernización, ninguna urbe entre ellas Portoviejo, puede detenerse al desarrollo. La existencia de problemas urbanos, acredita la rehabilitación de las áreas en estudio, puesto que, se convierte en una limitante para el desarrollo socioeconómico en conjunto de la ciudad.

1.5 OBJETIVOS.

1.5.1 Árbol de Objetivos.



1.5.2 Jerarquización de los Objetivos.

De acuerdo a los resultados del "Árbol de Objetivos" de los principales problemas detectados en el área urbana de la ciudad de Portoviejo, estableceremos una estructura sistémica de objetivos conformado en tres niveles:

- **OBJETIVO GENERAL O FIN.**
- **PROPÓSITO.**
- **OBJETIVOS PARTICULARES.**

1.5.3 Objetivos General o Fin.

Dotar a la Ilustre Municipalidad de un **Plan Especial de Regeneración Urbana** desde la calle Olmedo hasta la calle Córdova y su relación con el **entorno urbano** de la ciudad de Portoviejo.

1.5.4 Propósito.

Este Plan Especial de Regeneración Urbana de la ciudad de Portoviejo estará enmarcado en la participación ciudadana, con la finalidad de concertar las ideas y acciones para que emprenda el Gobierno Seccional:

Organizar la Avenida Alajuela en el contexto de la sustentabilidad, constituyéndola en el marco físico adecuado para el desarrollo de las actividades y de la recuperación urbana.

- ✓ Mejorar la imagen de la urbe, la accesibilidad al casco urbano y el desplazamiento interno por la avenida Alajuela ordenando el comercio, tránsito vehicular con predominio del peatón sobre el vehículo.

- ✓ Hacer de Portoviejo una ciudad ordenada en el contexto físico espacial, sin descuidar su medio ambiente y el paisaje cultural edificado.

Instrumento que servirá para impulsar la planificación en la ciudad de Portoviejo, cumpliendo con los siguientes objetivos particulares, que se detallan a continuación:

1.5.5 Objetivos Particulares.

1.5.5.1 Primer Objetivo Particular.

Contar con un eficiente sistema de planificación y control urbano, que permita:

- ✓ Establecer el desarrollo de la obra pública.
- ✓ Conocer y buscar soluciones para el ordenamiento urbano-social.
- ✓ Desarrollar una buena distribución en la ocupación de la vía pública.
- ✓ Lograr que los comerciantes y la población en general cumplan con las ordenanzas municipales.
- ✓ Gestionar y garantizar una buena utilización de los recursos.
- ✓ Contar con la existencia de proyectos urbanos sociales.
- ✓ Capacitar adecuadamente al personal técnico municipal.

1.5.5.2 Segundo Objetivo Particular.

Mejorar la calidad de vida de los habitantes.

- ✓ Controlar los impactos ambientales negativos ocasionados por el comercio y el tránsito vehicular.
- ✓ Establecer un buen programa de salubridad para garantizar buena salud a la población.

1.5.5.3 Tercer Objetivo Particular.

Mejorar la imagen de la ciudad de Portoviejo.

- ✓ Recuperar el espacio urbano, ordenando el tránsito vehicular, peatonal y comercial

1.5.5.4 Cuarto Objetivo Particular.

Establecer un eficiente sistema de Seguridad ciudadana que permitan:

- ✓ Disminuir el índice de delincuencia y prostitución.

CAPITULO II

2 MARCO TEORICO

Antes de profundizar en la descripción del objeto de estudio, es conveniente realizar un análisis de los centros urbanos de una ciudad. El Centro Urbano es la zona donde se realizan las actividades mas variadas e intensas de la población, se puede destacar que las funciones del centro de la ciudad aparte de su dimensionamiento y jerarquización corresponden principalmente a las actividades políticas – administrativas, comercial, cultural, recreacional y turística de la población de acuerdo a la escala territorial que le corresponde al ámbito económico – productivo, social – cultural, y al territorial ambiental urbano.

Podemos decir que la población, constituye una unidad social y económica; en su marco físico, con las diversas actividades de dicha sociedad, genera áreas especializadas dotadas de espacios y servicios, pero con carácter de centralidad, conformando zonas de atracción y concentración de sectores poblacionales, abarcando no solo las zonas del centro si no que se extiende a todos los elementos de la ciudad relacionados entre si.

Es importante notar que en todo centro de una ciudad se tiene que considerar las necesidades espaciales y de equipamiento que se derivan de las manifestaciones de vida de sus habitantes, se debe garantizar el flujo de los visitantes, la visibilidad, la accesibilidad a los componentes, el abastecimiento, la información básica, la ambientación acústica, las instalaciones para el descanso, y de forma especial del espacio, morfología y dimensionalmente para las concentraciones de todo tipo, y para las actividades masivas. *“El centro de la ciudad debe dar la impresión de libertad y movimiento, debe crear una atmósfera de descanso general y al mismo tiempo un establecimiento de la conciencia cívica”*¹⁴.

¹⁴ Manual de Criterios de Diseño Urbano. JAN BAZANTS. México

2.1 FUNDAMENTOS TEORICOS.

2.1.1 Historia del Urbanismo

Como toda ciencia debe de tener sus fundamentos históricos para poder conocer el pasado, entender el presente y predecir el futuro, nos remontamos a la historia para conocer una de ciudades mas antiguas de la humanidad como lo es Grecia y Roma, las nos revelan la existencia de alguna planificación deliberada: la disposición de las casas en formas regulares y rectangulares y la preeminente localización de los edificios cívicos y religiosos a lo largo de las vías principales, que fueron las que marcaron el eje para el futuro crecimiento de estas ciudades.

2.1.1.1 EL Urbanismo en Grecia y Roma

Aquí podemos apreciar una de las vistas aéreas del centro de Atenas (THE BETTMANN ARCHIVE/UPI), donde demuestran ya la configuración simétrica y geométrica que tuvo un gran papel en la planificación urbanística de las antiguas Grecia y Roma.



“Los urbanistas proyectaron zonas residenciales, comerciales, de diversión y religiosas separadas entre sí y las distribuyeron por toda la ciudad. Las urbes seguían un modelo rectilíneo, como el que desarrolló **Hipódamo, padre del Urbanismo**”.¹⁵ En Grecia muchas ciudades fueron rodeadas por altas murallas debido a las constantes guerras que mantenían en ese entonces, pero el modelo de cuadrícula de Hipódamo se sigue manteniendo en numerosas ciudades griegas, las ciudadelas religiosas y cívicas se

¹⁵ Enciclopedia ENCARTA 2005 Microsoft Corporation. Reservados todos los derechos.

orientaron de tal forma que proporcionaban un sentido de equilibrio estético, se trazaron calles siguiendo un sistema en cuadrícula y las viviendas se integraron en las instalaciones culturales, comerciales y defensivas.

En Roma se continuaron estos principios, que en la actualidad sus diseños de arcos, gimnasios, foros y templos monumentales constituyen ejemplos clásicos de urbanismo basado en una estricta observación de la geometría. Sus ciudades coloniales, planificadas como campamentos militares llamados "castra en singular (castrum)"¹⁶, estaban dispuestas formando una rejilla de calles rodeadas por murallas defensivas rectangulares o cuadradas. Entre los siglos V y XIV, la Europa medieval planificó sus ciudades alrededor de castillos, iglesias y monasterios sin seguir un modelo concreto en la distribución de sus calles.

2.1.1.2 **El Urbanismo en el Lejano Oriente**

China y su zona de influencia desarrolló una gran cultura urbana, gracias a la utilización de las ciudades como brazos administrativos del gobierno central chino. *"El modelo de urbanismo lo constituyó Changan (hoy Xian), capital de las dinastías Han y Tang. A finales del siglo VI contaba con una disposición cuadrangular rodeada por una muralla de tierra apisonada de unos 36,7 Km. de circunferencia, amplias avenidas de hasta 155 metros de ancho, que recorrían la ciudad de norte a sur y de este a oeste, una ciudad palaciega independiente en su parte norte y zonas residenciales divididas en 108 recintos amurallados (o distritos) que quedaban cerrados tras el toque de queda"*¹⁷.

Este plan fue copiado para ciudades de otros países que se encontraban bajo la influencia de China, y en especial por la capital imperial japonesa Heian (hoy Kyoto), establecida en el año de 1.794. El desarrollo del comercio y el surgimiento de una

¹⁶ Enciclopedia ENCARTA 2005 Microsoft Corporation. Reservados todos los derechos.

¹⁷ Enciclopedia ENCARTA 2005 Microsoft Corporation. Reservados todos los derechos.

economía monetaria bajo la dinastía Song potenciaron el crecimiento de las ciudades, que tendieron en su mayoría a seguir el mismo plan urbanístico. No obstante, otros países del Este Asiático modificaron a menudo la cierta rigidez del modelo chino.

2.1.1.3 El Renacimiento y las Épocas Posteriores.

Vista de Viena, del siglo XIX muestra algunos de los efectos del urbanismo renacentista Art. Resource, NY/Bridgeman.



Viena ciudad renacentista que se aparta con claridad de las urbes medievales. Mientras las ciudades construidas en la edad media tenían por lo general calles estrechas y curvas, las renacentistas se construyeron alrededor de amplios bulevares. Los urbanistas renacentistas utilizaron a menudo estatuas y fuentes como puntos focales por toda la ciudad, configurando una **planificación radial**.

“La emulación del clasicismo grecorromano que se produjo durante el renacimiento reavivó el patrón clásico en los esfuerzos urbanistas. La plaza de la Basílica de San Pedro de Roma y la plaza de San Marcos de Venecia representan un ideal de grandiosidad para los lugares públicos y las estructuras cívicas. En un marcado contraste con las calles estrechas e irregulares de los asentamientos medievales, la planificación renacentista hizo hincapié en calles amplias que respondían a un patrón radial o circunferencial regular, es decir, calles que formaban círculos concéntricos en torno a un punto central, con otras calles que partían desde ese punto como si fuesen radios de una rueda. Entre otros ejemplos estarían también el diseño urbano

del Plan para Londres (1666) elaborado por el arquitecto inglés Christopher Wren y las calles de Mannheim y Karlsruhe, en Alemania”¹⁸.

Estos diseños del urbanismo renacentista fueron los utilizados en las ciudades españolas y británicas, Ciudad de México y Lima, en Perú.

'La ciudad ideal' renacentista, una cuadrícula abierta que, en el caso español se abría en torno a un espacio central o Plaza Mayor, fue el modelo que aplicó en los dominios hispanos, siguiendo las reglas recogidas en las 'Leyes de Indias' (1573). La labor de urbanización llevada a cabo fue inmensa, sólo comparable con la realizada con antelación por el Imperio romano.

En sus inicios, el urbanismo estadounidense reflejó también la preferencia por las avenidas y edificios públicos grandiosos. Un ejemplo significativo sería, en 1791, el diseño del Distrito de Columbia por el ingeniero franco estadounidense Pierre Charles L'Enfant. Su plan establecía una red de amplias calles que convergían en importantes parques, paseos y otros espacios al aire libre, y en estructuras públicas como el Capitolio y la Casa Blanca. Sin embargo, la mayor urbe del mundo al final del siglo XVIII, Edo (hoy Tokio), en Japón, que contaba con más de un millón de habitantes, prescindía de la planificación geométrica, en favor de una forma orgánica en espiral.

Los ideales de grandiosidad pública y de calles radiales, se extendieron hasta el siglo XIX, tal y como se puede ver en el plan seguido para la reconstrucción de París (1850-1874) por el administrador francés Barón Georges Eugène Haussmann. Durante este siglo, en plena Revolución industrial, los pocos modelos que fueron introducidos dejaron con frecuencia de lado las consideraciones físicas y estéticas. A finales del siglo XIX, el crecimiento descontrolado de las grandes ciudades desembocó en un grave problema de superpoblación y en una multitud de problemas derivados, la reacción ante estas condiciones sentó las bases de una nueva era dentro del urbanismo.

¹⁸ Enciclopedia Encarta 2005 Microsoft Corporation. Reservados todos los derechos.

En el caso particular y concreto de la ciudad Portoviejo basándose en su desarrollo histórico urbano, donde también se mantiene el sistema de cuadrículas (damero) impuesto por los españoles que tubo su origen en la ciudad de Atenas, en que la ciudad creció y se asentó alrededor de la plaza de Armas hoy llamado parque Central, en la que se implantaron alrededor de esta, entidades financieras, iglesias, palacios administrativos y gente pudiente, debido a la actividad complementada por la comercialización de bienes y servicios sustentadas en los excedentes producidas por las actividades de los sectores primarios y terciarios fortalecidos por rol de centro administrativo y burocrático de la provincia.

Tampoco debemos de olvidar el rol que ha tenido el río como fuente irrigadora de todo el valle del cantón Portoviejo, que ha permitido convertir al mismo en un área de producción agrícola de gran importancia para el desarrollo económico, es por esta razón que la ciudad de Portoviejo tradicionalmente ha debido su desarrollo físico urbano a su rol de centro de acopio, distribución e intercambio de productos agropecuarios.

2.1.1.4 **Urbanismo en el Siglo XX.**

Las naciones anglosajonas respondieron de forma similar a la necesidad de mejorar las condiciones de vida de las ciudades. Empezaron por regular las condiciones sanitarias y la densidad de las casas de vecindad. Surgió entonces un movimiento a favor de una postura más global y a largo plazo, y de un proceso de urbanismo que examinara y controlara las muchas fuerzas que afectan a las ciudades modernas.

A principios del siglo XX se tomaron importantes medidas para formalizar leyes que siguieron principios urbanísticos. *“En 1909 Gran Bretaña aprobó una Ley de Urbanismo que autorizaba a las autoridades locales a **preparar programas que controlaran el desarrollo urbano.** También en 1909 se celebró en los Estados Unidos*

el Primer Congreso Nacional sobre Urbanismo"¹⁹, ejemplo que pronto siguieron la mayoría de países desarrollados. Durante la depresión económica de la década de 1930 los gobiernos nacionales y regionales intervinieron de forma más enérgica en la planificación urbana. Para fomentar el desarrollo económico de las regiones más necesitadas, el Reino Unido autorizó el nombramiento de una serie de comisarios especiales con amplios poderes. Gran Bretaña, Francia, los Países Bajos, España y otros países europeos llevaron a cabo muchos e importantes proyectos de viviendas. En los Estados Unidos, el presidente Franklin Delano Roosevelt, en su programa del New Deal, estableció una Oficina de Obras Públicas para estudiar las inversiones, un Comité de Planificación Nacional para coordinar el desarrollo a largo plazo y un programa que dio como resultado tres ciudades de cinturón verde. En España, durante la II República, a partir de 1931, se alentaron planes de renovación urbanística, que transformaron el aspecto en numerosos barrios y distritos, especialmente en Madrid y Barcelona.

2.1.1.5 **Tras la II Guerra Mundial.**

La necesaria reconstrucción física a la que se vieron sometidas las ciudades tras la II Guerra Mundial aportó un nuevo desarrollo al urbanismo. *"En 1947 Gran Bretaña promulgó su significativa Ley de Planificación Urbana y Provincial, que dejaba todas las cuestiones relativas al desarrollo bajo control regional y fomentaba la construcción de nuevas ciudades a principios del siglo XX a través del urbanista británico Ebenezer Howard. Las ciudades jardín de Letchworth (1903) y Welwyn (1920), construidas según sus ideas, habían sido diseñadas como ciudades auto suficientes protegidas de la invasión urbana por cinturones verdes o zonas agrícolas. En las décadas de 1950 y 1960, la expansión de las New Towns (nuevas ciudades) británicas recibió un nuevo ímpetu al convertirse en la política oficial, lo que originó*

¹⁹ © En Carta 1993-2003 Microsoft Corporation. Reservados todos los derechos.

la construcción de un gran número de nuevas comunidades, muchas de ellas en los alrededores de Londres"²⁰.

Otros países europeos dieron también mucha importancia a la planificación urbana tras la II Guerra Mundial, llevando a cabo considerables reconstrucciones urbanas en ciudades como Róterdam, en los Países Bajos, Hamburgo, en Alemania Occidental (hoy parte de la República Federal unificada de Alemania); y Helsinki, en Finlandia, además de otros lugares. Se construyeron también nuevas ciudades, como Tapiola (en Finlandia) y Melun Senart, en las afueras de París. A su vez, las nuevas ciudades europeas fomentaron la planificación y construcción de comunidades parecidas en otras partes del mundo, como Brasilia, la nueva capital del Brasil y Ashdod, en Israel fue construida por Oscar Niemeyer, que levantó los edificios públicos más representativos, siguiendo los planos del arquitecto Lucio Costa. Se inauguró en 1960 y su forma es la de un arco tendido con una flecha, un avión o pájaro. Sus alas forman el dibujo de los barrios residentes y la flecha, que va de Este a Oeste, el eje monumental. Los edificios más representativos son la Plaza de los Tres Poderes, el Palacio de la Alborada y la Catedral.

2.1.1.6 **El Urbanismo Moderno.**

A finales de la década de 1960 la orientación del urbanismo fue más allá del aspecto físico. En su forma moderna, *"el urbanismo es un proceso continuo que afecta no sólo al diseño sino que cubre también temas de reglamentación social, económica y política. Como tejido de organización humana, una ciudad constituye un complejo entramado. Por una parte, exige la disposición de barrios, industrias y comercios según criterios estéticos y funcionales, además de proporcionar los servicios públicos que éstos necesiten."*²¹, por otra parte se debe de tener muy presente lo siguiente:

²⁰ © En Carta 1993-2003 Microsoft Corporation. Reservados todos los derechos.

²¹ © Biblioteca de Consulta Microsoft Encarta 2003 Microsoft Corporation. Reservados todos los derechos.

- 1) El origen, educación, trabajo y aspiraciones de sus residentes.
- 2) El funcionamiento general del sistema económico al que pertenecen, además de los cargos que ocupan en este sistema y de las recompensas que éste les proporciona.
- 3) Su aptitud para tomar parte en las decisiones que afectan a su vida cotidiana.

Visto desde esta perspectiva, el urbanismo requiere algo más que un minucioso especialista que sea capaz de desarrollar y aplicar un plan físico en la ciudad. Se necesitan también capacidades y actividades más generales:

- 1) La recogida y análisis de datos sobre la ciudad y su población;
- 2) El estudio de las necesidades de servicios sociales, y de la disponibilidad de éstos;
- 3) El desarrollo, evaluación, coordinación y administración de programas y horarios que cubran estos servicios;
- 4) Programas de desarrollo económico y de viviendas que, además de la planificación, conllevaría la adopción de medidas financieras y la aplicación de esos programas de desarrollo, favoreciendo el establecimiento de asociaciones públicas y privadas, y de otros tipos de organización; y
- 5) El uso efectivo de la actividad política y la participación ciudadana para influenciar y apoyar los programas de desarrollo.

2.1.1.7 **El Plan Global**

El documento básico de urbanismo es un **plan general** adoptado y mantenido con revisiones periódicas. En su expresión cotidiana el plan se traduce en una serie de documentos legales y controles de urbanismo, regulaciones de las subdivisiones, así como códigos de construcción y vivienda que estipulan los criterios de utilización del terreno y la calidad de la construcción. *“El plan global responde a numerosos objetivos: análisis de las características sociales, económicas y físicas (como la distribución de la población, industria, negocios, espacios abiertos e instalaciones*

*públicas) que dieron origen al plan; examina oportunidades y problemas especiales que presenta la ciudad y establece los objetivos del desarrollo de la comunidad; coordina el desarrollo del terreno con el transporte, el suministro de agua, las escuelas y otras instalaciones; sugiere formas de lograr estos objetivos coordinados en el transcurso del tiempo; relaciona el plan con su impacto en los ingresos y gastos públicos, y propone reglamentaciones, políticas y programas para aplicarlo. El plan global constituye la **guía para realizar las decisiones diarias** en materia de desarrollo en función de sus consecuencias a largo plazo”²².*

2.1.1.8 **Controles del Desarrollo.**

“Una vez adjudicado el terreno, las actividades privadas se coordinan con las instalaciones públicas por medio de ordenanzas de división zonal y reglamentaciones de subdivisiones. Una reglamentación urbanística o una ordenanza de división en zonas delimitan cómo puede utilizarse el terreno”²³, así como el tamaño, tipo y número de estructuras que pueden ser construidas en él. Todo el terreno que se encuentra dentro de una ciudad aparece dividido en distritos o zonas. En estos distritos se permiten por derecho ciertos usos del terreno y se especifican las restricciones generales en lo relativo a la altura, tamaño y uso de la construcción. Las reglamentaciones llevan a cabo las asignaciones del terreno recomendadas en el plan global.

Se proporcionan emplazamientos específicos para distintos tipos de residencias, industrias y negocios, junto a cifras específicas relativas a la altura de los edificios, la ocupación del solar y la densidad estipulada, y se especifican para cada área los usos del terreno permitido, incluidas las condiciones especiales, como puede ser el estacionamiento fuera de la vía pública. Si se cumplen los requisitos especificados se concederá el permiso. Otras reglamentaciones proporcionan criterios generales de

²² Biblioteca de Consulta Microsoft Encarta 2003 Microsoft Corporation. Reservados todos los derechos.

²³ Biblioteca de Consulta Microsoft Encarta 2003 Microsoft Corporation. Reservados todos los derechos.

considerable flexibilidad en lo referente a la mezcla de usos de los edificios o al diseño de la construcción, aunque para ser aprobados necesitan un estudio más exhaustivo.

La conversión de un vacío urbano (la construcción en un terreno no desarrollado antes) está controlada por las reglamentaciones de subdivisiones y por el examen del plan del terreno.

Estas ordenanzas establecen los parámetros del desarrollo del terreno por medio de la regulación de factores como la anchura de la calle, los requisitos del alcantarillado, la circulación viaria y las dimensiones del predio. Las reglamentaciones de subdivisiones y el examen del plan permiten un desarrollo ordenado, protegen tanto a los residentes ya existentes como a los futuros inquilinos contra la construcción de nuevos edificios o distritos comerciales con un nivel de calidad insatisfactorio, y aseguran que la mayor parte de los gastos producidos por la conversión del terreno sean cubiertos por quienes se benefician de este desarrollo, o lo que es lo mismo, por el promotor y los futuros residentes.

Las normativas de construcción y vivienda rigen la calidad y seguridad de la construcción de los nuevos edificios, además de su posterior mantenimiento. En la mayoría de los casos, estas normativas especifican los materiales que se han de utilizar, su calidad mínima y los componentes de construcción con los que debe contar una estructura adecuada para la ocupación humana.

2.1.1.9 **El Futuro de la Ciudad y el Urbanismo.**

El urbanismo de las últimas décadas del siglo XX se preocupa cada vez más de establecer o ejecutar políticas de servicios públicos y de proporcionar estos servicios. Como es obvio que los recursos son limitados y que los acontecimientos globales afectan al futuro de cada comunidad, el urbanismo debe actuar dentro de un marco de

planificación nacional e internacional con el fin de lograr un desarrollo sostenible por ambas partes.

La infraestructura económica de muchas ciudades antiguas necesitan ser sustituidas. Las escuelas públicas y los hospitales urbanos son un reducto de las instituciones dominantes en un tiempo pasado en la ciudad. Durante medio siglo el público se sintió fascinado por las zonas limítrofes de las áreas metropolitanas. El poder de esta atracción ha sido tan fuerte que cuando las distancias al lugar de trabajo, situado en el centro urbano, se hicieron excesivas, los empresarios decidieron trasladarse a las afueras. A finales del siglo XX, sin embargo, la última generación de adultos, más joven que la mayoría de los habitantes de la ciudad, con más movilidad, a menudo sin hijos, y con una mayor libertad en sus relaciones, se ha sentido cautivada por la vida de la ciudad. Como respuesta, las ciudades están proporcionando servicios públicos y encauzando inversiones hacia una mejor calidad de vida en esas zonas que ofrecen atractivos incomparables para esta nueva población.

En este escenario, diversos grupos de ciudadanos han alcanzado una mayor sofisticación en la búsqueda de sus intereses. Están mejor informados, conocen las leyes y los procedimientos jurídicos, tienen más habilidad política y son más militantes y persistentes. Han aprendido que la planificación conlleva un orden dentro del cambio y quieren influir en ella. Por su parte, los urbanistas están intentando equilibrar las demandas de intereses enfrentados para convertirlos en un consenso comunitario dinámico que posibilite la toma de decisiones. Además, las reacciones en contra de una planificación central y a favor del desarrollo privado que se han producido a lo largo de las décadas de 1980 y 1990 han desembocado en ambiciosos experimentos con el objetivo de reducir los controles urbanísticos, a veces, con resultados desiguales.

“En el futuro, el urbanismo continuará trabajando en condiciones de escasos recursos económicos para la ciudad y tendrá que seguir enfrentándose siempre con intereses

paralelos de colonias y barrios, grupos de interés, empresas y residentes. La determinación y mejoras de servicios públicos adecuados plantearán serios problemas en los últimos años del siglo XX. A medida que las ciudades intenten redefinir el papel que desempeñan, se irán viendo sometidas a ajustes periódicos. Será pues labor del urbanismo minimizar el impacto que estos cambios cíclicos tengan sobre los habitantes y las empresas de la ciudad”²⁴.

2.1.2 **MODELOS DE ESTRUCTURA URBANA.**

“Según Jan Bazants los modelos de la estructura urbana las encontramos en tres tendencias que son base del urbanismo moderno”²⁵:

2.1.2.1 Primera Tendencia: 1986, fue diseñada para la ciudad de Viena; plantea no utilizar los terrenos entre barrios exteriores que se encuentran alrededor de las arterias radiales aconseja que se utilicen como áreas libres (áreas verdes) que se integran a la ciudad.

2.1.2.2 Segunda Tendencia: Llamada “Ciudad jardín”, este modelo trata de conseguir un tipo de ciudad descentralizada, opuesto al crecimiento concéntrico de la ciudad.

2.1.2.3 Tercera Tendencia: 1901 y se identifica con el nombre de “Ciudad Industrial”; este esquema va en oposición al crecimiento espontáneo y caótico de las ciudades del siglo XIX. Esta idea propone una zonificación funcional del territorio urbano el mismo que convierte al sistema de transporte en un elemento lineal que relaciona las distintas zonas.

²⁴ © Biblioteca de Consulta Microsoft Encarta 2003 Microsoft Corporation. Reservados todos los derechos.

²⁵ Manual de Criterios de Diseño Urbano. Jan Bazants. México

Se ha ido demostrando con el paso de los años que no es aconsejable una estricta zonificación y esto dio origen a una nueva corriente de ideas funcionalistas, que se expresa en los modelos concéntricos; estas ideas funcionalistas fueron las que dieron origen a los sistemas lineales en 1882, bajo una forma más moderna con tres franjas Paralelas: industrial, hábitat y descanso, en donde casi se elimina el transporte urbano. La idea más reciente es la que plantea un sistema lineal de franjas cruzadas o de combinaciones radio céntrica con el desarrollo lineal, así también el sistema compacto que se representa en los modelos de "trama" que pretende saturar el espacio con unidades homogéneas repartidas de manera uniforme.

Un lugar intermedio entre el modelo lineal y el industrial es la "trama direccional de Buchanan", la misma que consiste en una trama rectangular de arterias formando súper manzanas; fuera del eje principal, esta red forma la armazón de una ciudad lineal y sobre ella se desarrolla los distintos centros de servicios.

La estructura urbana aparece bajo un doble aspecto, como estado final que se debe tratar de alcanzar y como medio para llegar hasta aquel estado final; desde este punto de vista podremos evaluar los distintos modelos de estructura urbana.

2.1.2.4 **Modelo Concéntrico.**

Este modelo plantea la inconveniencia de ocupar los terrenos libres entre barrios exteriores que se encuentran alrededor de las arterias radiales y aconseja la utilización como áreas libres que penetran en la ciudad y aportan las indispensables áreas verdes.

2.1.2.5 **Modelo Descentralizado.**

Este modelo es todo lo contrario de los modelos concéntricos y aporta a la continuidad de las ciudades.

2.1.2.6 **Modelo Industrial.**

Este modelo propone idea de una zonificación funcional del territorio urbano, que convierte el sistema de transporte en un elemento ideal que relaciona las distintas zonas.

2.1.2.7 **Modelo Lineal.**

La idea de la forma lineal nace de manera natural, si partimos del concepto tradicional del plano de los compuestos por unidades separadas identificables como: áreas residenciales, zonas industriales, centro de la ciudad, etc.

2.1.2.8 **Modelo de Estructura Cerrada**

Este modelo se caracteriza porque el centro se encuentra rodeado de una zona de hábitat y de la zona industrial; las obras comunales grandes como: instalaciones de transporte y de ingeniería, que se sitúan en la periferia. Al cabo del tiempo se ha demostrado que precisamente por razones de funcionamiento no se aconseja las zonificaciones tan estrictas, dando origen a una nueva corriente de ideas funcionales, de la familia de los modelos no concéntricos.

En todos los modelos de estructura urbana la zona que presenta mayores problemas para el crecimiento es el "Centro", puesto que es frecuentemente insuficiente, por su tamaño o se encuentra inadecuadamente situado.

Si imaginamos una ciudad estática y queremos proyectarla para el crecimiento, analizamos:

- ✓ En un centro de ciudad lineal las funciones constituyen a ambos lados, la ciudad decrece en su sentido longitudinal por simple incorporación de unidades, una

después de otra; encontraremos una localización paralela de las zonas de viviendas, centro y producción, pero esta solución presenta una serie de problemas: elimina el transporte urbano, puesto que las vías transversales permiten acceder fácilmente a pie a los sitios de trabajo, servicios y descanso y por ende es muy sencilla.

- ✓ “Un centro lineal no es estructura eficiente, su crecimiento se limita a sus extremos y cuando todo el sistema se alarga excesivamente se crean discontinuidad en la zona industrial o se urbanizan zonas periféricas más cercanas a la zona central ya existente”

La red de comunicación puede condicionar el emplazamiento de la zona central en un único espacio o facilitar su distribución sobre una zona más vasta; para su buena función, las áreas centrales deben ser fácilmente accesibles. Entonces una nueva respuesta sirve para facilitar el cambio y el crecimiento de la ciudad intentando igualar las atracciones y oportunidades de los diversos lugares tanto como sea posible a través de una estructura en forma de trama.

2.1.3 **Planificación Urbana**

“La planificación urbana es una disciplina formada por un conjunto de ciencias, técnicas y arte que tiene como meta plantear la estructura urbana; zonificar, localizar y dosificar áreas y servicios en la forma más efectiva y económica, sociales y políticos, establecer los instrumentos jurídicos y administrativos, así como los calendarios y prioridades para realizar tanto las obras de servicio material como aquellos programas educativos y sociales que marchan paralelamente con la realización de las obras físicas”²⁶.

²⁶ Introducción al Urbanismo. María Elena Ducci. Conceptos Básicos. Editorial Trillas. 1989. México.

2.1.3.1 **Relación entre la Naturaleza y la Ciudad.**

Toda ciudad es una porción de suelo en el que se han modificado las condiciones naturales originarias. El sitio o solar sobre el que se asienta es un lugar geográfico con relieve, geología, clima, situación, orientación, que condicionan su destino, por esto siempre se relacionaran la ciudad con la naturaleza.

El hombre aprovecha lo que le es favorable en su lucha contra las fuerzas adversas de la naturaleza: la selva, los rigores de las estaciones, los cataclismos telúricos, etc. *“La ciudad es el triunfo del hombre y límites de la naturaleza, dominándola y domesticándola, integrando los elementos debido al azar a los de su voluntad consiente y tenaz”*²⁷.

2.1.3.2 **Uso de Suelo.**

Cualquier asentamiento urbano presenta usos de suelo distintos (habitacional, industrial, comercial, recreativo y de circulación), los cuales al distribuirse conforman estructura urbana.

*“El levantamiento de estos suelos y su distribución en un plano es una base muy importante para detectar los problemas del asentamiento y para plantear su reestructuración y futuro crecimiento”*²⁸.

2.1.3.3 **Uso del Suelo Urbano para Áreas verdes.**

“La ciudad no es una montaña de piedra y ladrillos. El hombre que ha creado la organización artificial del espacio urbano ha querido siempre compensar su exceso contranatural con otro artificial. Los parques, los jardines y zonas verdes de la ciudad

²⁷ Las Claves del Urbanismo. Autores: Bonet y Correa.

²⁸ Introducción al Urbanismo. María Elena Ducci. Conceptos básicos. Editorial Trillas. 1989. México

son como una segunda naturaleza, una ficción de lo espontáneo, un lujo de lo cultural”²⁹.

Henri Lefevre, dice: *”No hay ciudad, no hay espacio urbano sin jardín, sin parque, sin simulación de la naturaleza, sin laberintos, sin evocación del océano o del bosque, sin árboles atormentados hasta adquirir formas extrañas, humanas e inhumanas”.*

Alamedas, paseos con árboles frondosos, parques, jardines pertenecen a los espacios públicos.

Fue en el siglo XIX cuando los antiguos parques reales antes de uso exclusivo de los monarcas y sus cortesanos, se hicieron públicos. También cuando se crearon nuevos jardines de factura y estilo diferentes, desde los botánicos hasta los más exóticos, asimismo cuando se plantaron árboles en las aceras de las calles.

2.1.3.4 **Vialidad y Habitabilidad Urbana.**

La vía no es solo un espacio especializado de movimiento (flujos vehiculares y peatonales) sino también espacio complejo de relación, lugar de intercambio y relación de continuidad de las funciones urbanas. La imagen de la ciudad la dan los edificios, las calles y la cultura del hombre.

Los edificios continuos pierden contacto con las calles, provocado por la polución, el ruido y la pérdida de puntos de vista a escala humana; a su vez, las manzanas deben ser definidas además por criterios cuantificables más complejos que podrían denominarse Habitabilidad Urbana aplicables no solo al interior de la unidad de vivienda, sino también al espacio público exterior, como cualidad que dimana de los edificios.

²⁹ Código de Urbanismo y arquitectura. Colegio de Arquitectos del Ecuador – Pichincha. AÑO 1998

“Estos términos de vialidad y habitabilidad urbana deben naturalmente responder a criterios de funcionalidad y economía, pero también deben tomar en consideración las raíces presentes en la imagen de nuestra ciudad. Es importante tomar estas consideraciones para las nuevas áreas de desarrollo de la ciudad con el fin de mejorar sus condiciones ambientales y suavizar los contrastes entre centro y periferia”³⁰.

Pero no se acepta igualmente la nueva jerarquía de funciones: la primacía de la zona residencial; el desarrollo de las zonas recreativas hasta formar un espacio verde unitario, la separación de redes peatonales y vehiculares.

2.1.4 MARCO HISTORICO PARTICULAR.

2.1.4.1 Características Urbanas.

Portoviejo es una de las ciudades del país con mayor índice de crecimiento en las dos últimas décadas.

Aparentemente hacer la historia de un agente natural como el caso del Río Portoviejo, es algo que parece poco justificable, *“ciertamente la historia la hacen los hombres que son los actores de los procesos sociales”³¹*, pero hay que reconocer que los actores no existen si no hay el escenario físico y todos los pueblos han tenido una estrecha vinculación con la naturaleza, sean estos ríos, mares, lagos, montañas, llanuras o valles, de alguna u otra manera estos tienen mucho que ver en el desarrollo físico histórico de los pueblos, siendo estos fuentes de abastecimiento de líquido Vital y al mismo tiempo medios de comunicación para el intercambio de productos, de tal manera que esto también ha influenciado en el comportamiento de los habitantes, y estos empiecen por asentarse en las cercanías o a orillas de estos agentes naturales.

³⁰ Calle y Algo mas que Calles. Fernando de Terán. Urbanismo COAM/29 1996

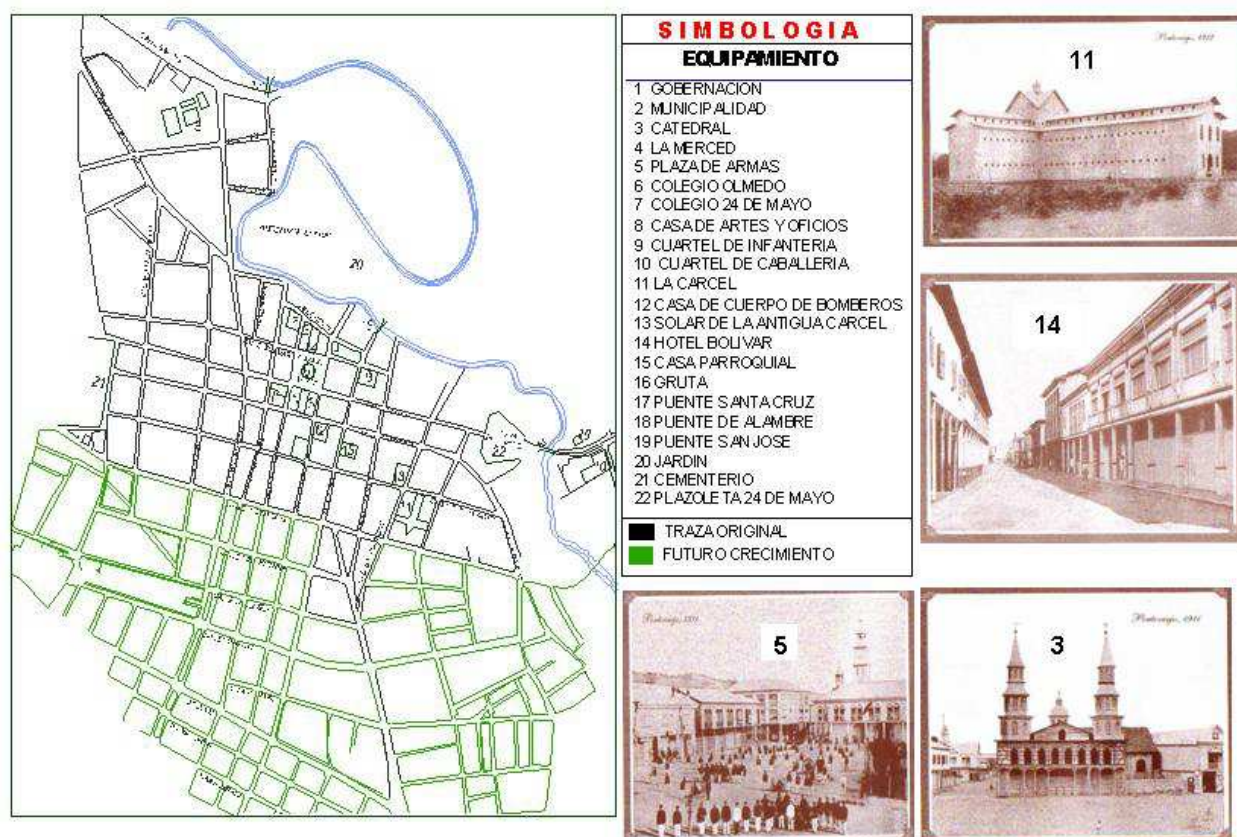
³¹ Crónicas del Ayer Manabita Portoviejo en la Historia Autor Alberto Molina García Pág. 323

En el caso concreto de la ciudad de Portoviejo, su desarrollo histórico urbano, en términos de su proceso productivo, también está estrechamente vinculado con el rol que ha tenido el río como fuente irrigadora de todo el valle del cantón, que ha permitido convertir al mismo en un área de producción agrícola de gran importancia para el desarrollo económico de la ciudad de Portoviejo, y por que no decirlo de la provincia, que tradicionalmente ha debido su desarrollo a su rol de centro de acopio, distribución e intercambio de productos agropecuarios, actividad complementada por la comercialización de bienes y servicios sustentadas en los excedentes producidas por las actividades de los sectores primarios y terciarios fortalecidos por la función de centro administrativo y burocrático de la provincia.

El Río Portoviejo ha sido y sigue constituyendo un símbolo de la ciudad y dejar de hablar de él sería como negar la existencia de la transformación del futuro crecimiento y desarrollo de la ciudad, que en estructura urbana nos damos cuenta de que su trama vial, se encuentra íntimamente ligada al río, por su conectividad con las principales calles y avenidas, lo cual produce roturas salvadas por los puentes dando paso a la creación de una malla urbana secundaria.

PLANO DE PORTOVIEJO 13 DE JULIO DE 1911

Agusto González Yllecas



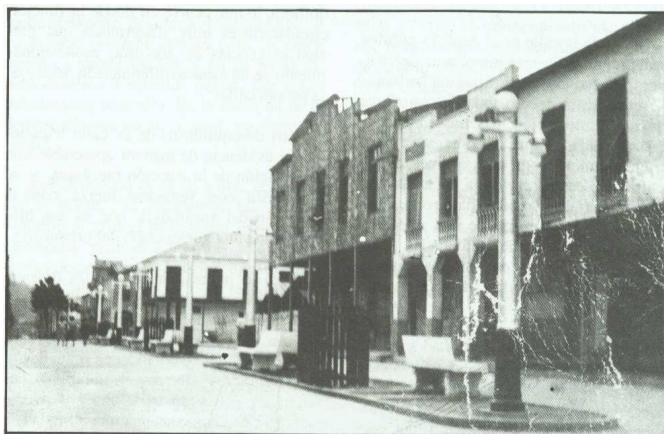
2.1.4.2 Análisis del Trazado Urbano en 1911.

- ✓ *Trazado iniciado en la simpleza de la recta*
- ✓ *Trama cuadrícula o en dameros*
- ✓ *Sin zonas verdes definidas*
- ✓ *Sin particular urbanización*
- ✓ *Edificios públicos ubicados en el área central*
- ✓ En el margen derecho se inicia la trama urbana constituida básicamente por 2 nodos: La plaza 24 de Mayo conectada al puente San José, y la Plaza de Armas (actualmente parque Vicente Amador Flor o parque Central) donde se conformaba el área administrativa con sus principales edificios públicos.

- ✓ En margen izquierdo se mantenía la zona agrícola, área que en los actuales momentos esta consolidada con ciertos asentamientos no planificados, formando lo que hoy es la **parroquia urbana Andrés de Vera**.

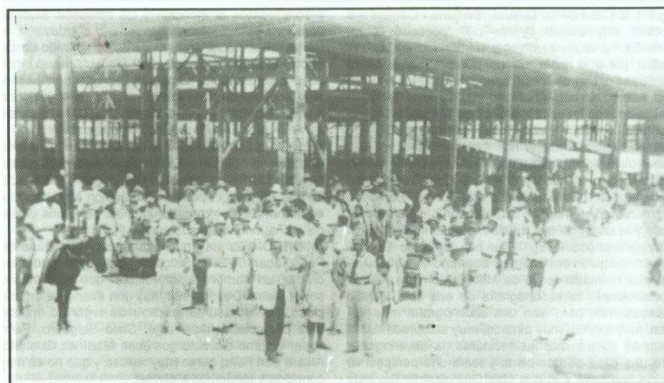
2.1.4.3 Análisis del Trazado Urbano a partir de los años 20 hasta la década de los años 70.

“En los años 20 la calle colon de Portoviejo era una de las calles principales donde se desplegaba la actividad comercial, a partir de los años 50 hasta los 70 la actividad burocrática se desenvolvía alrededor de la Plaza de Armas hoy llamada Parque



Calle Sucre - 1960
Portoviejo

Central Vicente Amador Flor, ubicado alrededor de las calles Olmedo, Bolívar, Ricaurte y Sucre, donde se fueron asentando edificaciones significativas como gobernación, iglesias, bancos y viviendas de la gente mas



Mercado de Portoviejo. 1958

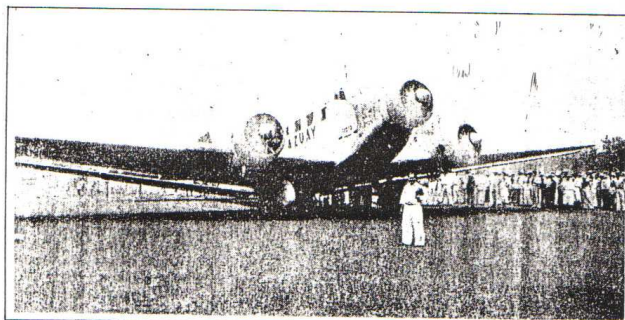
puddiente de aquella época, luego a partir de la década de los 70 el comercio se empieza a desplazar hasta el sector del mercado Central, ahora Centro Comercial ubicado en la calle Pedro Gual, entre la calle Chile, 9 de Octubre y Ricaurte”³², a medida que se fue imponiendo el crecimiento demográfico y la aparición del automóvil, el cual fue empujando poco a poco la actividad comercial y residencial, alcanzando a varias calles de la ciudad en todas sus ramificaciones. Este crecimiento o expansión de la malla urbana, también se lo atribuye al “campo de aviación sobre la

³² Leonardo Falconi Historiador Bibliotecario Consejo Provincial de Manabí

*Avenida Manabí inaugurado el 6 de diciembre de 1940*³³ y posteriormente en el año de 1955 se crea la "Universidad Técnica de Manabí", en el sentido norte, el Hospital Regional de Portoviejo en el sentido sur, el Terminal terrestre y el mercado #1 en el sentido oeste, el cementerio y mercado #2 en el sentido este".

El IEOS (Instituto Ecuatoriano de Obras sanitarias) fue el propulsor de la planta de tratamiento "Las Pulgas" en 1950 y 1964, luego con la "creación del CRM (Centro de Rehabilitación de Manabí ahora Centro de Manejo Hídrico) en 1.965, la ciudad de Portoviejo empieza a

CAMPO DE AVIACION DE PORTOVIEJO
INAUGURADO EL 6 DE DICIEMBRE 1940



modernizarse, quien es el primer planificador de infraestructura urbana"³⁴, cuya primera planificación fue la obra de infraestructura de agua potable conjuntamente con la ampliación de Planta de tratamiento "Las Pulgas".

2.1.4.4 Trazado Actual.

En 1975 el Arq. Leonardo Bravo funcionario del CRM entrega a la Ilustre Municipalidad la primera planificación de Portoviejo, y en el año de 1986 el municipio contrata a la consultora INALDAZ, quien realizo el (PDUR) "Plan de Desarrollo Urbano Rural", el cual fue puesto en marcha entre los años de 1987 y 1988, lo cual se mantiene hasta la actualidad con ligeros cambios en el Plan de Ordenamiento Físico Espacial del Área urbana de la ciudad de Portoviejo, realizado por el consultor Arq. Patricio Villalba, el cual será puesto en práctica a partir del año 2005, por resolución del Concejo.

³³ Crónicas del Ayer Manabita, Alberto Molina García, Pag. 322

³⁴ Arq. Sigifredo Velásquez Director de Planificación del CRM.

Fotografía aérea de la ciudad de Portoviejo 1998 IGM.

En ella podemos observar claramente como fue creciendo la ciudad, y como ha ido influenciando el río en la transformación de la ciudad, en los que en su ribera a más de los asentamientos espontáneos de ciertas viviendas, también se implantaron vías las cuales se conectaron directamente con los espacios públicos, manteniendo el trazado de cuadrículas o damero.



En este trazado actual se agrupan 5 sectores, tomando como elemento de partida el desarrollo de la vía

SECTOR 1 CONFORMADO POR:

Vía interurbana; calle 15 de abril

Vía secundaria; Avenida Uruguay, calle Medardo Cevallos

Conexión espacios públicos; Colegio Uruguay.

SECTOR 2 CONFORMADO POR:

Vía interurbana; calle 15 de abril

Vía secundaria: calle 26 de septiembre, San Eduardo, y Medardo Cevallos **conexión espacio público;** Parque El Mamey, Puente Mamey, Terminal Terrestre, centro comercial VELBONI

SECTOR 3 CONFORMADO POR:

Vía secundaria; calle Córdova, Rocafuerte y Francisco Pacheco

Conexión espacio público; Las Vegas; Municipio, Parque Central, Iglesia La Merced.

SECTOR 4 CONFORMADO POR:

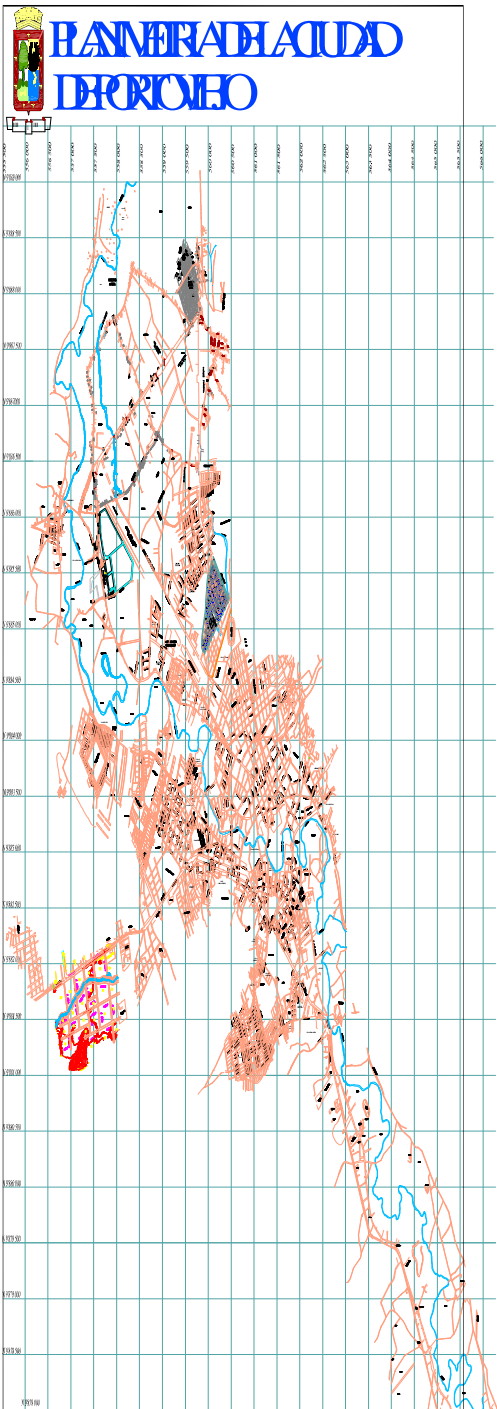
Vía secundaria; Avenida del Ejército, calle principal céntrica Pedro Gual, Córdova y América

Conexión espacio público; Colegio Mercedaria, Iglesia Pío Noveno, gasolinera Petrozan, Centro Comercial, Mercado Barrial N° 1, Centro Comercial Bahía Río.

SECTOR 5 CONFORMADO POR:

Vía interurbana, Avenida Metropolitana Eloy Alfaro (Vía a Manta), calle América, Avenida Del Ejército.

Conexión espacio público: Centro Comercial "El Paseo Shopping".



2.1.4.5 **Breve Reseña Histórica de la Avenida Alajuela**

En el caso concreto y particular de la Avenida Alajuela, debemos de empezar por relatar primeramente la construcción de la Plaza Alfaro que fue la que marco la pauta para que se formaran nuevas calles alrededor de esta.

“El 25 de junio de 1911 el Sr. Gral. Eloy Alfaro Presidente de la Republica manifestó a la Corporación Municipal de Portoviejo que para mejor constancia de este día y en recuerdo al ilustre jefe de la nación, debía procederse a la inauguración de la “Plaza Eloy Alfaro”, delineando definitivamente su área y dotándola de seis bancas y cinco faroles. Es por eso que el 1 de julio de ese mismo año la Corporación aprueba el plano de la Plaza Alfaro elaborado por el señor, Augusto Gonzáles Illescas, y el 6 de julio se hizo la delineación de la Plaza Eloy Alfaro, el 10 de julio el Presidente dio cuenta que se ha entrevistado con los herederos Emilio Monje y le ofrecieron ceder la cantidad de terreno que el municipio necesita para abrir las calles adyacente a la Plaza Eloy Alfaro”³⁵, y que dieron paso a las consolidadas y hoy llamadas, calle Olmedo, calle Francisco de Paula Moreira, y Avenida Urbina, y “Avenida Alajuela cuyo nombre se dio en honor al buque Alajuela, adquirido en una ciudad de Honduras llamada Alajuela, en donde en dicha embarcación, el General Eloy Alfaro participo en la batalla de Balsamaragua en las costas del cantón Jaramijó”³⁶.

Con la creación de estas calles se empezaron a ir consolidando poco a poco el futuro desarrollo físico, socio-económico de la ciudad de Portoviejo, de tal forma que esto valió para que se fuera proliferando los comercios tanto formales como informales, empujados por la construcción de la (UTM). “Universidad Técnica de Manabí”.

El 10 de julio de 1945 por iniciativa del señor Nicanor Gavilanes Obispo de la Diócesis de Portoviejo, formo el comité Pro-Construcción de la Iglesia Catedral, y en

³⁵ Crónicas del Ayer Manabita Portoviejo en la Historia Autor Alberto Molina García Pág. 247 y 248

³⁶ Historiador Duglas Vaca Vera, Dierctor de la Casa de la Cultura de Portoviejo

el año 1949 se adquirió el terreno de 78 por 76 metros localizados frente al parque Eloy Alfaro.

Posteriormente se construyeron los mercados barriales N° 1 ubicado entre las calles Alajuela, Córdova, Julio Jaramillo y García Moreno de la parroquia 18 de Octubre y el N° 2 ubicado entre las calles Alajuela, Coronel Sabando, Venezuela y Ramos y Duarte de la parroquia San Pablo, así mismo el Coliseo "Eloy Alfaro de Manabí" ubicado en la Avenida Alajuela entre la Avenida Manabí, calle Chile y Francisco de P. Moreira.

Estos dos mercados empezaron a construirse en el año de 1976 y fueron culminados en 1980 en la administración del Señor Alcalde Vicente Mendoza Rivadeneira, el mercado #2 sirve actualmente como centro de acopio y distribución para el mercado #1 de Portoviejo los cuales estaban enlazados uno al otro por la Avenida Alajuela.

*"La nueva Catedral de Portoviejo fue culminada e inaugurada el 12 de marzo de 1980"*³⁷, y en 1990 bajo encuesta a la población y consulta al I. Municipio de Portoviejo se resolvió aprobar bajo resolución del concejo, peatonizar y cerrar la Avenida Alajuela entre la calle Olmedo y Avenida Urbina y anexar la Plaza Eloy Alfaro con centro religioso, bajo el argumento de que esto serviría para evitar el peligro de los feligreses que acuden a esta



Esta es la calle que estará cerrada para evitar el paso de vehículos

iglesia y tengan un lugar de esparcimiento a la salida de cada misa y no se encuentren directamente con la vía lo cual representaba un peligro para ellos y desde esa fecha se unifico la iglesia con la Plaza Eloy Alfaro.

³⁷ Crónicas del Ayer Manabita Portoviejo en la Historia Autor Alberto Molina García Pág. 323 Y 324

El cierre de la Avenida marco un hito importante en la historia de la Avenida Alajuela debido a la modificación y desmembración que esta tuvo, manteniéndola totalmente aislada de su otro tramo comprendido desde la Avenida Urbina hasta la calle Coronel Sabando (mercado #2). (Ver referencia, Anexo tomo 1 Resolución del Concejo Municipal de Portoviejo)



Así luce la Av. Alajuela hoy Después del cierre de la misma, unificándose la Iglesia Catedral con el Parque Eloy Alfaro

2.1.5 REGENERACIÓN URBANA

Para comprender un poco de la regeneración urbana debemos empezar inicialmente por las intervenciones que se hacen en las ciudades, a través de inmobiliarias para erradicar áreas deprimidas, y las operaciones que estaban destinadas al *“derrocamiento de estructuras físicas deterioradas y liberación del suelo para nuevos proyectos rentables de edificación”*³⁸.

En estas intervenciones, se combinó la operación inmobiliaria con la generación de empleo, crucial en épocas de recesión. El beneficio ligado a las nuevas fuentes de empleo no compensó los movimientos de población, erradicados también junto a las deterioradas viviendas que habían sido sus moradas, precarias, pero a precios accesibles.

A continuación detallaremos como ha ido evolucionando el marco conceptual de la regeneración, sus alcances urbanísticos, el estado de las áreas de regeneración y de su

³⁸ **Fuente:** Experiencias Guayaquil Regeneración Urbana – Daniel Wong Chauvet – M. I. Municipalidad de Guayaquil Pág. 108

entorno, los aspectos susceptibles de solución y las propuestas de corto y mediano plazo.

2.1.5.1 Evolución del Concepto de Regeneración Urbana

Al tratar de procesos de Regeneración Urbana se hace referencia a un término relativamente nuevo, pero que como proceso ya ha sido empleado en el pasado bajo principios similares, más no idénticos. Si bien es cierto, la expresión "Regeneración Urbana" nació apenas en la década pasada, es decir en los años noventa, sus inicios como proceso van mucho más atrás y se remontan a la década de los cincuenta. Sin embargo, el enfoque y los parámetros que se han manejado desde que nace el concepto hasta hoy son los mismos, pero con mayor o menor énfasis y con diferentes formas de aproximarse y resolver los problemas urbanos, dependiendo de la época en que se desarrollaron.

*"En el año de 1950 hasta 1960 el proceso se lo conoció como **Reconstrucción** de los sesenta a los setenta se empleó el término "Revitalización", de los setenta a los ochenta **Renovación**, de 1980 a 1990 **Redesarrollo** y de década de los noventa hasta nuestros días se utiliza el termino **Regeneración Urbana**."³⁹*

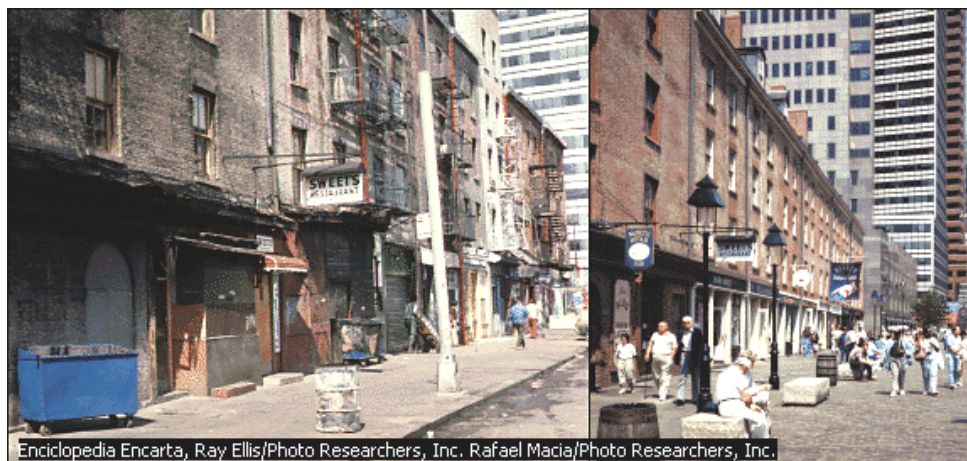
En resumen podemos decir que la regeneración urbana de un sector determinado de la ciudad acarrea el traslado de la miseria hacia otras partes, en muchos casos agravando la situación de la población erradicada, que perdía sus lazos sociales y. en algunos casos, el acceso a los empleos tal como ocurrió en la regeneración de algunas calles y avenidas del mundo como por ejemplo la calle South Street Seaport EE.UU, la avenida de los Campos Elíseos en Francia, la avenida de Mayo en Argentina, y en nuestro país Ecuador en la ciudad de Guayaquil, de las cuales hablaremos a continuación:

³⁹ **Fuente:** Experiencias Guayaquil Regeneración Urbana – Daniel Wong Chauvet – M. I. Municipalidad de Guayaquil Pág. 108

2.1.5.1.1 Regeneración Urbana de South Street Seaport EE.UU.

En la década de los cuarenta en la que se programaron rehabilitaciones urbanas para mejorar las condiciones de los barrios que llevaban años abandonados. Arquitectos e ingenieros reconstruyeron las fachadas de los edificios, pavimentaron las calles de nuevo y estabilizaron las estructuras de los edificios; esto se realiza a menudo sin tener en cuenta a las personas que viven allí, muchas de las cuales se ven obligadas a buscar casa en otras zonas porque los costes de las obras elevan el precio de las viviendas. *“Hoy los urbanistas tienen en cuenta los aspectos medioambientales y vecinales antes de ejecutar programas de rehabilitación”*⁴⁰.

Rehabilitación de South Street Seaport de Nueva York, antes y después de la rehabilitación urbana. Ray Ellis/Photo Researchers, Inc. Rafael Macias/Photo Researchers, Inc.



Enciclopedia Encarta, Ray Ellis/Photo Researchers, Inc. Rafael Macias/Photo Researchers, Inc.

2.1.5.1.2 Regeneración Urbana de la Avenida de los Campos Elisios en Francia

La famosa Avenida comenzó a formarse cuando “en el año de 1616, la reina Maria de Médicis ordeno plantar una serie de alamedas, transformando unos fangales en una continuación de los jardines de Tullerías”⁴¹ (árbol endémico de Francia).

⁴⁰ Biblioteca de Consulta Microsoft Encarta 2003 Microsoft Corporation. Reservados todos los derechos

⁴¹ (http://enciclopedia.us.es/index.php/Campos_El%C3)

Lo que inicialmente fue un jardín, “en el año de 1660 se empezó a construir una gran vía, la cual se amplió en el siglo XVIII, y dio paso a la hoy llamada Avenida de los Campos Elíseos, llamada así en 1709 por alusión al lugar de estancia de los héroes en la mitología griega”⁴².

La monumental y amplia Avenida de los Campos Elíseos, se encuentra ubicada en Francia en el corazón de París en el barrio moderno de “La Defense”, y esta flanqueada por hileras de árboles y juega un papel importante en el sin número de celebraciones nacionales de Francia.



⁴² (http://enciclopedia.us.es/index.php/Campos_El%C3)



“La famosa Avenida mide 1.880,00 metros de longitud y 71,00 metros de ancho”⁴³ con una calzada según la fotografía de 5 carriles en ambos sentidos sin parterre central, una gran acera de un ancho impresionante en ambos lados, esta avenida nace en los bellos jardines de la Plaza de la Concordia y corre hacia el noreste, hasta la plaza Charles de Gaulle (antigua plaza de la Estrella), punto de partida de varias avenidas, donde se levanta uno de los monumentos mas notables de París como es el Arco del Triunfo, este gran arco de piedra tiene un ancho de 45,00 metros y se eleva hasta los 50,00 metros en el extremo oeste del boulevard de los Campos Elíseos.



⁴³ www.mundocity.com/europa/paris4.html

No debemos dejar de hablar del famoso Arquitecto Haussmann, el cual transformo buena parte del urbanismo de París, desde entonces el arco y la amplia avenida se consolidaron como monumentales escenarios patrióticos, que dieron paso a la modernización de la ciudad de París.



Como podemos observar en la fotografía, nos damos cuenta una vez regenerada la avenida se implantaron a lo largo de esta, varios edificios de un lujo impresionante en la que encontramos grandes restaurantes, almacenes con tiendas de lujo, hoteles cinco estrellas, la parte mas baja de la avenida, que desemboca en la plaza de la Concordia, esta rodeada de varios edificios públicos majestuosos de estilo neo clásico, así como la Universidad París IV, así mismo podemos apreciar el elegante mobiliario urbano como faroles ornamentales, fuentes, las grandes aceras recubiertas con baldosas de granito gris, lo cual se ve reforzado por los elegantes jardines y plantación de plátanos y Tullerías, los modernos quioscos, cabinas telefónicas, marquesinas, las nuevas coacciones han sido definidas para los estándares y los escaparates, con una nueva línea de mobiliario urbano especialmente diseñado para dar unidad,

Los Campos Elíseos son parte del eje histórico de París, atrae a quienes van a comer, a comprar, o tan solo admirar el contraste entre la belleza de sus jardines con el lujo de las grandes edificaciones y hermosos monumentos.

2.1.5.1.3 Regeneración Urbana de la Avenida de Mayo en Argentina

“A finales del siglo pasado y a comienzos del siglo XX, fue el primer Boulevard de la ciudad del Hemisferio Sur, bordeada de añosos árboles y enmarcada por sofisticados y lujosos edificios de estilo neoclásico, eclécticos y Art. Nouveau, finalmente ornamentadas y elegantemente decoradas”⁴⁴.

La Avenida de Mayo con sus imponentes fachadas que muestran el esplendor cultural y económico de una Argentina muy distinta de la actual, evidencia las heridas del proceso de transformaciones del país con su apogeo y degradaciones.



La Avenida de Mayo en todo su esplendor a principios del siglo XX

La otrora fue el primer Boulevard de la ciudad de Buenos Aires con los frentes más imponentes y representativos, es hoy una imagen salpicada de antiguos y nuevos

⁴⁴ Testimonios gráficos de una ciudad (1854-1910), textos y selección de imágenes; Arq. José María Peña.

edificios sin ninguna relación ni respeto por el patrimonio arquitectónico, conventillos, baldíos y locales de mercachifles.



Aberraciones arquitectónicas y urbanas: el "internacional style" fuera de contexto y los baldíos como especulación inmobiliaria

Los magníficos trabajos de reforma urbanística que desarrollaba París entre 1852 y 1870 bajo la supervisión de Baron de Haussmann y empezó a considerar como modelos a los campos Elíseos de París, el Bois de Boulogne y el paseo del Prado de Madrid.

En 1880 se inicia la apertura de la avenida que unía la tradicional plaza de Mayo de los 2 congresos, con anchas veredas bordeadas de plantas, con mesas de café que invitaban a la pausa y edificios monumentales exquisitamente trabajados.

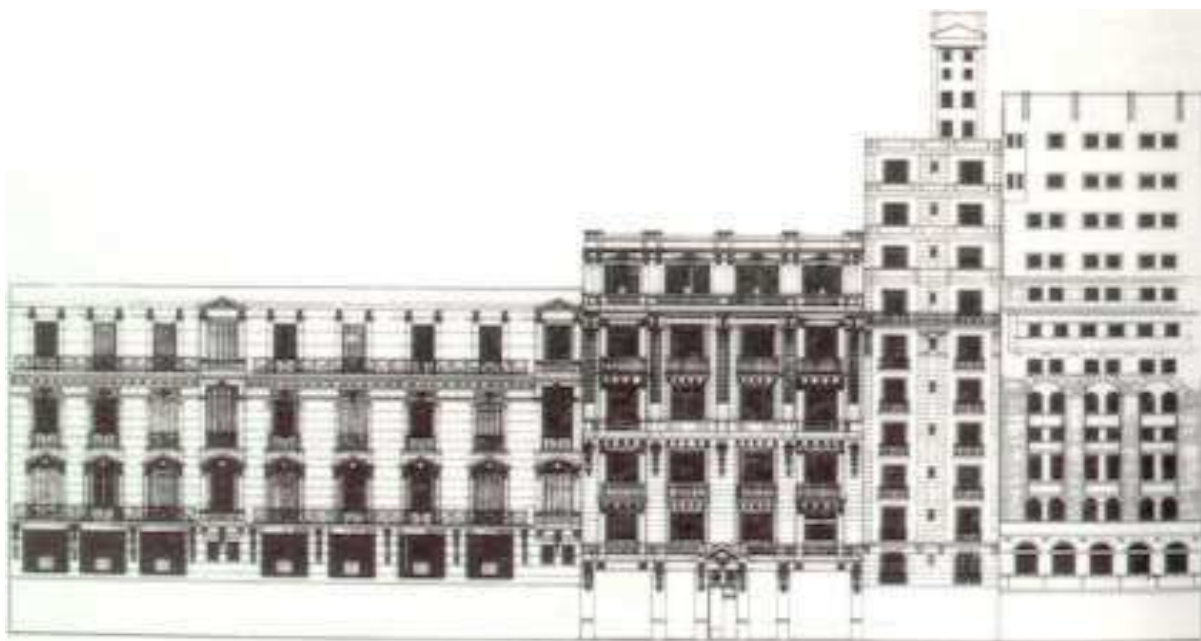
Poco mas de diez años fueron necesarios para que las diez cuadras involucradas en el proyecto se cubrieran de lujosos hoteles, confiterías, cafés, donde se congregaba la flor y nata de la intelectualidad "porteña", lo mas llamativo es el espacio asignado a las mesas en el exterior de estos elegantes bares, se ubican sobre el borde de las veredas y sus visitantes miran hacia los edificios y queda así un espacio entre el bar y las mesas por donde desfilan los transeúntes.

Lo mas interesante, tal como lo afirma Diego Bigongiari en su magnifica guía de Buenos Aires, que la Avenida de Mayo fue “Planeada por los Argentinos que copiaban a los Franceses, construida por los Italianos y habitada por Españoles”, la Avenida de Mayo pasó a ser una especie de clon de la gran vía Madrileña y aun hoy en día puede sentirse el aire hispano en lo que queda de sus restaurantes y bares.

“Al inicio de la obra no estuvo exenta la discordia, violencia y especulaciones, producto del ensanche de la vía, que incluía una distancia de 32,00 metros de ancho, se pensó en la expropiación de los edificios que estaban en la antigua y angosta traza colonial, para ser reemplazados por otros de época, y serian vendidos para el financiamiento de la obra”⁴⁵, esto llevo a una especulación inmobiliaria y que produjo situaciones escandalosas.

En el proyecto quedaba un pasaje que unía la Avenida de Mayo con el actual Hipólito Irigoyen y una entrada especial a la estación Perú de la línea A de subterráneos. Es muy llamativo el interior del pasaje el cual vale la pena ver, al igual que la estación del subterráneo (subte), que con un aporte del museo de la ciudad, se ha reconstruido con la ambientación de época (1915), con los vagones de madera con puertas manuales y que recorren toda la Avenida de Mayo en su longitud, cruzando a la vereda norte y a espalda del palacio municipal, se encuentra la antigua sede del diario Decano de Argentina.

⁴⁵ Arq. Ramón Gutiérrez Editorial Escala 1992



Fachadas correspondientes a la vereda sur entre las calles Tarcurari y Piedras

Con todos estos aspectos, la avenida pasa a ser una sucesión de magníficos edificios antiguos y otros de mayor o menor calidad, con modernas edificaciones, lamentablemente, solo unas cuatro o cinco cuadras mantienen su estructura edilicia original y no de la manera más idónea en cuanto al funcionamiento o calidades funcionales.



Fachada del Palacio Municipal (a la derecha) y la antigua redacción del diario la Prensa

Lamentablemente *“las operaciones de remodelación o mejoras de gran parte de estos hoteles han sido realizadas por personas no especializadas en la preservación del patrimonio histórico”*⁴⁶ y han dañado gran parte de su belleza y expresión de elementos determinantes de su sintaxis.



Tramo de la Avenida donde se puede ver, por la derecha, el café Tortoni y el ex edificio Siemens, el segundo por la izquierda

2.1.5.1.4 Regeneración Urbana en la ciudad de Guayaquil en Ecuador.

Antes de empezar hablar de la regeneración urbana de Guayaquil debemos hacer un análisis de todo lo ocurrido a lo largo de la historia para llegar a entender lo que se ha hecho y que es lo que debemos hacer para recuperar las áreas deprimidas en nuestra ciudad.

Análisis Socio - Económico Urbanístico de la Ciudad.

La apariencia física y el funcionamiento de la ciudad constituyen el objeto tradicional del urbanismo, *“la población y los recursos económicos de la ciudad son también elementos importantes a considerar. Es por esto que el urbanismo contemporáneo,*

⁴⁶ Testimonios gráficos de una ciudad (1854-1910), textos y selección de imágenes; Ara. José María Peña.

además de seguir ocupándose del diseño físico, aborda de la misma forma las muchas decisiones socioeconómicas de largo alcance que deben tomarse en cuenta"⁴⁷.

Una ciudad presenta necesidades sociales y cuenta con un determinado capital económico. El gobierno local actúa como agente comprador para muchos de los servicios que los residentes y los negocios necesitan: educación, suministro de agua, protección policial, servicio de bomberos y entretenimiento, entre otros. La calidad, carácter y eficacia de estos servicios requieren que la planificación ajuste las necesidades y los deseos con el cambio tecnológico y con los objetivos de desarrollo físico.

"El diseño urbanístico de la ciudad, debería además, intentar proporcionar una vivienda digna (y una mínima ayuda económica) a los habitantes que no puedan cubrir esta necesidad básica. Cuando las viviendas locales son deficientes y los recursos económicos permiten mejorarlas, el departamento de urbanismo puede inspeccionar las condiciones de las viviendas y coordinar los fondos para financiar su desarrollo y rehabilitación"⁴⁸.

El desarrollo económico de la ciudad queda también englobado dentro del ámbito del urbanismo. Los planes de desarrollo económico se valen de una mezcla de incentivos, asistencia técnica y publicitaria para crear empleos, establecer nuevas industrias y negocios, ayudar a las empresas ya existentes a prosperar, rehabilitar lo que es salvable y dar una nueva orientación a lo que no se puede salvar. El desarrollo económico, sin embargo, debe ir más allá de la empresa y de la facilidad de llegar a los trabajadores. En un entorno tecnológico de rápida evolución, con frecuentes cambios globales en las relaciones laborales, los trabajadores calificados necesitan nuevas capacidades y el personal no calificado necesita algún tipo de preparación.

⁴⁷ Biblioteca de Consulta Microsoft Encarta 2003 Microsoft Corporation. Reservados todos los derechos

⁴⁸ Biblioteca de Consulta Microsoft Encarta 2003 Microsoft Corporation. Reservados todos los derechos

La formación laboral constituye una parte necesaria dentro de la estrategia del desarrollo, en especial en lo que a los ciudadanos pobres y sin empleo se refiere.

La programación de las inversiones es el instrumento presupuestario que utilizan los urbanistas para fijar la construcción y financiación de las obras públicas. Proyectos como la mejora de la red viaria, la iluminación de las calles, los parking públicos, y la compra de terreno destinado a espacios al aire libre, deben ser estudiados y clasificados en función de sus prioridades. Un programa anual establece las prioridades para los años siguientes entre los proyectos necesarios para poner en práctica el plan global y reemplazar la infraestructura obsoleta. En regiones que están experimentando un rápido periodo de crecimiento, los urbanistas se topan constantemente con instalaciones públicas inadecuadas para futuros programas de desarrollo.

En las zonas deprimidas la rehabilitación económica es una cuestión de vital importancia. Antes de que se programe cualquier inversión deben estudiarse las condiciones y viabilidad del barrio y adoptarse algunas estrategias. Algunos barrios en decadencia necesitan un vigoroso desarrollo público, otros podrían dejarse en manos del desarrollo privado.

El movimiento de renovación urbana que tuvo lugar tras la II Guerra Mundial no tomó en consideración los altibajos cíclicos de los barrios urbanos. Desde esa época hasta la década de 1960 se pensó que si una función económica como el comercio o la industria fallaba, todo lo que se necesitaba era eliminar lo existente y limpiar el terreno para una posterior utilización. En muchos casos el nuevo desarrollo nunca se produjo. Se hizo caso omiso de las múltiples fuerzas que afectan a este tipo de cambios, o bien dichas fuerzas no fueron analizadas de forma convincente. Los urbanistas de hoy entienden que una ciudad se ve afectada por fuerzas económicas regionales, interregionales, nacionales e internacionales y que la efectividad de los planes para producir la viabilidad económica de una ciudad depende del correcto análisis e

interpretación de estas fuerzas. He aquí la lección aportada por las variaciones a las que los modelos económicos suburbanos, no metropolitanos e interregionales se vieron sometidos en las décadas de 1960 y 1970.

“En la actualidad, los urbanistas se preocupan cada vez más de las cuestiones medioambientales. La planificación medioambiental coordina el desarrollo necesario para cumplir los objetivos de pureza fijados para el aire y el agua, la recogida de residuos, ya sean tóxicos o no, el reciclaje de recursos, la conservación de la energía, la protección de playas, montes, áreas agrícolas, bosques y zonas aluviales, y la preservación de la fauna, reservas naturales y ríos. La conservación histórica pretende que edificios y lugares importantes sigan formando parte del entorno permanente, a la vez que se vale de ellos para financiar los costes de mantenimiento.

*Aunque los **urbanistas** puedan depender de prefectos, alcaldes, administradores municipales u otros funcionarios, sus **verdaderos clientes son los habitantes y empresas de la ciudad**. Los planes que elaboren deben reflejar los intereses y prioridades de estos dos grupos, y los programas aplicados deben, al mismo tiempo, ayudar a la ciudad a sobrevivir y mantener la calidad de vida que estos grupos desean. Se necesita astucia política para conseguir que los funcionarios municipales y estatales perciban de forma adecuada los programas y prioridades de los barrios, y que dichos programas y prioridades tengan la posibilidad de ser llevados a cabo”⁴⁹.*

En la última década hasta nuestros días se escucha hablar mucho de la regeneración urbana que tubo sus inicios en el Ecuador en la ciudad de Guayaquil con la recuperación del hoy llamado Malecón 2000.

La Regeneración Urbana tiene que ver tanto con los atributos que tuvo el espacio que se pretende intervenir como con el tipo de ciudad que pretendemos tener a la luz de las actuales tendencias del desarrollo. En consecuencia, *“la regeneración debe*

⁴⁹ © Biblioteca de Consulta Microsoft Encarta 2003 Microsoft Corporation. Reservados todos los derechos.

contemplar un absoluto respeto del patrimonio y valores históricos de la ciudad, así como de las presentes y futuras necesidades de su población, empresas e instituciones.”⁵⁰

2.1.5.2 Concepto, causas, alcances, y limitantes

Como se analizó anteriormente, a través de la historia los procesos de regeneración han evolucionado, desde la reconstrucción de elementos físicos de la urbe, pasando por la rehabilitación de espacios públicos, hasta llegar al concepto que se maneja en el presente y que consiste, básicamente, en ofrecer soluciones sostenibles e integrales a los problemas que tienen los diferentes sectores de la ciudad.

Meter Roberts, reconocido urbanista británico, define el proceso de regeneración como ***“una visión y acción integrada que lleva a la resolución de problemas urbanos y que busca brindar cambios duraderos en la condición económica, física, social y ambiental de un área que ha sido objeto de cambios”⁵¹***.



Vista del Malecón antes de la Regeneración

Fotografía: Fundación Malecón 2000 (ciudad de Guayaquil- Ecuador)



Vista Aérea del Malecón 2000 después de la Regeneración

Fotografía: Fundación Malecón 2000 (ciudad de Guayaquil- Ecuador)

⁵⁰ **Fuente:** Experiencias Guayaquil Regeneración Urbana – Daniel Wong Chauvet – M. I. Municipalidad de Guayaquil Pág. 108

Esta definición enmarca el campo de acción, a través del cual se desarrollan los procesos de regeneración, sin embargo, debe quedar claro que las acciones, programas o proyectos que se implementan dentro de estos procesos, contrariamente a los “planes generales”, buscan generar respuestas a problemas de sectores específicos de una ciudad y no a toda la ciudad. Oriol Bohigas, catedrático y director de la Escuela de Arquitectura de Barcelona en España, comenta refiriéndose al Plan General: *“Estoy en contra del plan general, no como están los neo liberales, que pretenden que en una ciudad todo el mundo pueda hacer lo que quiera, sino porque me parece que el Plan general es una regla insuficiente. La única regla para dar forma a la ciudad es el proyecto del espacio urbano y su entorno. Si un plan general no va unido a los proyectos de todos los espacios urbanos de la ciudad, sirve para bien poco. Y ya que esto es imposible, la única solución es sustituir el plan general por una serie de planes urbanos que vayan realizándose sucesivamente y según las posibilidades de la ciudad. Mejorando las condiciones de un sector, automáticamente mejoran las de la urbe”*⁵², y es precisamente esta la premisa que siguen para desarrollarse distintas ciudades del mundo, entre las que se encuentra Guayaquil.

Dentro de las ciudades se generan constantemente diferentes cambios de todo tipo, en diferentes sectores y en diferentes momentos, la Regeneración Urbana pone énfasis en aspectos particulares, sin descuidar otros, dependiendo de las oportunidades, amenazas, fortalezas y debilidades de estos sectores, y por supuesto, tomando en consideración el contexto urbano y el marco estratégico de desarrollo dentro del cual se encuentra el proyecto o programa de regeneración que se va a implementar. Roberts aclara este punto:

⁵¹ **Fuente:** Experiencias Guayaquil Regeneración Urbana – Daniel Wong Chauvet – M. I. Municipalidad de Guayaquil Pág. 109

⁵² **Fuente:** Experiencias Guayaquil Regeneración Urbana – Daniel Wong Chauvet – M. I. Municipalidad de Guayaquil Pág. 109

“Las áreas urbanas son sistemas complejos y dinámicos. Estos reflejan los procesos que llevan a la transición física, social, ambiental y económica, y son estos mismos los generadores de todos estos cambios. Ninguna ciudad o pueblo es inmune a las fuerzas externas que dictan la necesidad de adaptarse, o a las presiones internas que están presentes dentro de las áreas urbanas y que pueden precipitar el crecimiento o declive. La Regeneración Urbana es el resultado de la interacción entre todas estas fuentes de influencia y, lo mas importante, es también una respuesta a las oportunidades y desafíos que están presente en la degeneración urbana de un lugar específico, en un momento específico de tiempo”⁵³.

Los procesos de regeneración deben ser entendidos de dos formas, la primera, una forma restringida, como el proceso puntual que se emplea para regenerar un sector específico de una ciudad, y la segunda, que es la forma como debe entenderse y que es el fenómeno que ha experimentado Guayaquil, esto es como el gran proceso que siguen las ciudades para regenerarse y promover cambios y mejoras en su estructura urbana, social, económica y ambiental.

Entre las causas que llevan a emprender procesos de Regeneración Urbana está la depresión y desgaste de áreas urbanas, consecuencia de cambios de carácter social, ambiental, urbano, político y económico que se dan en la ciudad en general y en determinados sectores de ella. Los aspectos mencionados están interrelacionados entre sí, al punto que la alteración de uno de estos puede afectar al resto desencadenando una serie de cambios que afectan la estructura urbana de una o varias zonas. La migración, la obsolescencia de viviendas y edificaciones, la delincuencia, son algunos de los factores causales de los cambios urbanos que se mencionan. En las ciudades de América Latina y América del Norte, en la mayoría de los casos, la migración de población de las áreas urbanas hacia las afueras de la ciudad ha sido el común denominador de su deterioro, especialmente de sus áreas céntricas. Lan Colquhoun,

⁵³ **Fuente:** Experiencias Guayaquil Regeneración Urbana – Daniel Wong Chauvet – M. I. Municipalidad de Guayaquil Pág. 110

urbanista estudioso de la Regeneración Urbana, explica: *“Las ciudades están amenazadas. Ellas están en declive, pues la gente busca la alternativa de vivir en áreas suburbanas. Mientras que la forma de las ciudades’ podría cambiar en el futuro, su sobre vivencia como lugares para vivir y trabajar y como el punto focal económico, social y cultural para una comunidad más amplia, es vital para la sobre vivencia de la civilización moderna. Esto significa enfrentar con determinación e imaginación los problemas y pobreza de los centros urbanos”*⁵⁴.

La migración de población, de la ciudad a los suburbios o a sus extramuros, es un problema muy común, a tal punto que la gran mayoría de procesos de Regeneración Urbana, incluyendo el de Guayaquil, han comenzado en los centros, víctimas de su despoblamiento y de la consecuencia que acarrea.

Claro está que un proceso de regeneración a nivel de ciudad depende de proyectos de regeneración específicos que deben generar alternativas de solución a los problemas y situaciones antes mencionados. Guayaquil, por ejemplo, lleva a cabo un proceso de Regeneración Urbana a gran escala, interviniendo y regenerando diferentes sectores a través de proyectos y programas concretos, que se integran a la visión estratégica que se tiene para desarrollo de toda la ciudad y que, además, buscan menguar las consecuencias de fenómenos como la migración de su centro y la obsolescencia de muchos de sus espacios públicos y edificaciones.

⁵⁴ **Fuente:** Experiencias Guayaquil Regeneración Urbana – Daniel Wong Chauvet – M. I. Municipalidad de Guayaquil Pág. 110



Vista del Mercado Sur antes de la restauración

Fotografía: Fundación Malecón 2000 (ciudad de Guayaquil- Ecuador)



Vista General del Mercado Sur Restaurado

Fotografía: Fundación Malecón 2000 (ciudad de Guayaquil- Ecuador)

El alcance que puede llegar a tener un proceso de Regeneración Urbana se establece una vez conocidos los límites que va a abarcar el proceso como un todo, como cuales son sus objetivos, metas, físicamente hasta dónde se van a realizar intervenciones y cuál es el modelo de ciudad que se quiere alcanzar.

Una vez conocidos estos límites, los alcances se establecen dentro de un marco de tiempo y espacio, es decir, cuándo y dónde se van a desarrollar los programas y proyectos de regeneración.

“La Regeneración Urbana es considerada, en varias partes del mundo, como **La Obra Total**”⁵⁵ ¿Por qué? Porque no simplemente embellece la ciudad, sino que mueve la economía local y nacional, generando miles de plazas de empleo para personas pobres, como albañiles, pintores, carpinteros, etc., cambia para bien los hábitos y el modo de vida de las personas que viven en las áreas intervenidas; causa un resurgimiento económico en el sector; eleva la autoestima ciudadana y, además, crea turismo que, a su vez, significa más movimiento económico y más empleo. Por eso en Guayaquil existe hoy un vínculo virtuoso que reemplazó al círculo vicioso que operó hasta julio de 1992.

⁵⁵ **Fuente:** Experiencias Guayaquil Regeneración Urbana – Daniel Wong Chauvet – M. I. Municipalidad de Guayaquil Pág. 111



Reconstrucción de la Avenida 9 de Octubre

Fotografía: D. Wong. (Ciudad de Guayaquil- Ecuador)



Vista de la Avenida 9 de Octubre desde el Malecón del Salado

Fotografía: D. Wong. (Ciudad de Guayaquil- Ecuador)

Es importante recalcar que las obras que se ejecutaron y están por ejecutarse, se las hace con la donación voluntaria del 25 por ciento de impuesto a la Renta que los ciudadanos aportan al M. I. Municipio de Guayaquil.

Más allá de que estas obras son apreciadas y disfrutadas por cientos de miles de personas de escasos recursos, en ellas el Municipio invierte sólo un dólar de cada 10 que recibe; otro dólar lo emplea en gastos administrativos y laborales y los ocho restantes, exclusivamente en obras para los sectores populares como: relleno, pavimentación, iluminación, seguridad, mercados, **Plan más Alimentos**, hospitales y clínicas móviles, **Plan de Lotes** con servicios, cultura, acción social y educación, etc. *“Por eso podemos decir con orgullo que, gracias al esfuerzo de todos, GUAYAQUIL es cada día MÁS CIUDAD”*.⁵⁶

2.1.5.3 Principios de la Regeneración Urbana

Como todo proceso, la Regeneración Urbana debe seguir principios o debe ser desarrollada en un marco teórico, para así incrementar sus posibilidades de éxito en el

⁵⁶ Nebot Saadi Jaime, Ab. Revista: Una ciudad que renace, Municipio de Guayaquil. Pagina 38

futuro. Tanto de la práctica como de la teoría se pueden extraer cuatro aspectos básicos, de los cuales se desprenden los principios de los que depende la regeneración. Estos cuatro aspectos son: Condición Urbana, Estrategia, Participación e Implementación.

2.1.5.4 **Análisis de Aspectos: económicos, sociales, físicos, políticos y ambientales.**

En la ciudad de Guayaquil con la finalidad de ofrecer alternativas capaces de soluciones sostenibles y duraderas, se requirió, hacer un análisis detallado de las condiciones urbanas, sociales, económicas y ambientales que presentaba el sector del Malecón Simón Bolívar. Este diagnóstico se dio de igual manera en las áreas centrales de la ciudad, que pretendían ser beneficiadas por la construcción del nuevo malecón.

“Regeneración Urbana como Elemento Integral de las Políticas de Gobierno para la Recuperación Económica”⁵⁷.

“La Regeneración Urbana de las ciudades debe ser considerada por los gobiernos como parte importante de la estrategia para recuperar las condiciones económicas de un país. A pesar de que las políticas de gobierno del Ecuador aún no ven en la Regeneración Urbana un instrumento eficiente y de gran potencial para recuperar las ciudades del país y, por consiguiente, el país”⁵⁸, Guayaquil ha dado un importante paso, un primer paso, que permitirá a futuro analizar su experiencia y considerarla como un precedente a ser tomado en cuenta por otras ciudades del Ecuador. Hay que recordar que el proceso de regeneración de Guayaquil apenas tiene doce años y los resultados son relativamente recientes, por lo que esta primera experiencia aún no se termina de posesionar como una herramienta y política del Gobierno Nacional, a pesar de construirse, desde ya como un **modelo de conducta para otras ciudades.**

⁵⁷ Experiencias Guayaquil Regeneración Urbana – Daniel Wong Chauvet – M.I. Municipalidad de Guayaquil Pag.119

⁵⁸ Experiencias Guayaquil Regeneración Urbana – Daniel Wong Chauvet – M.I. Municipalidad de Guayaquil Pag.119

2.2 FUNDAMENTACION FILOSOFICA.

*“Filosofía es el estudio racional del pensamiento humano desde el doble punto de vista del conocimiento y de la acción”.*⁵⁹

La OMS (Organización Mundial de la Salud) define a la **“salud un perfecto bienestar físico, mental y social”**.⁶⁰ Hoy se entiende como Filosofía a un concepto cambiante y en evolución e incluso se habla de filosofías dando a entender que **“no existe una sola forma humana de adaptarse a las diversas y cambiantes condiciones de vida para que el ser humano viva con dignidad”**,⁶¹ su hábitat, salud ambiental y entorno le obliga a aplicar medidas para controlar y prevenir factores que afecten su bienestar, porque **“la vulnerabilidad humana resulta de la pobreza y de la inequidad social y no de mitos y creencias erróneas”**⁶², es así que el filósofo Hipócrates en la segunda Constitución del libro de Epidemias expresa **“declara el pasado diagnostica el presente, Predice el futuro”**⁶³ actualmente se da mucha importancia al **“estudio de los factores Bio-sico-sociales y de condiciones de vida de la población para que toda persona tenga derecho a disfrutar una vida larga y saludable”**.⁶⁴

2.2.1 Filosofía del Ser

Detrás de la aparición que ofrece la experiencia que no sabe decidir si pensar que todo cambia o creer que el cambio es solo exterior y que todo permanece idéntico a si mismo se encuentra, según Heráclito, **“los seres humanos pueden alcanzar si abandonan su modo habitual de observar la realidad y se esfuerzan en ir más allá de la apariencia”**⁶⁵. Aquí rige una ley única que es precisamente la simultaneidad de los contrarios, **el nacer y el perecer de todas las cosas a un ritmo que es el sentido de**

⁵⁹ Pequeño LOROUSSE ilustrado

⁶⁰ El control de las enfermedades transmisibles en el hombre OPS 1987

⁶¹ Ingeniería Ambiental Segunda Edición 1996

⁶² Impacto de los Desastres en la salud Pública, Organización Panamericana de la Salud 2000

⁶³ Epidemiología Veterinaria MICHAEL THRUSFIELD 1990

⁶⁴ Epidemiología Veterinaria MICHAEL THRUSFIELD 1990

⁶⁵ Enciclopedia del conocimiento “Filosofía” volumen 13 editorial ESPASA Pág. 13

la vida misma, del cual nada se escapa, al cual es inútil querer enfrentarse, y el que debe ser conocida y aceptado por el ser humano.

2.2.2 Los Sofistas y Sócrates.

Según Pitágoras (h. 486- A. C.) es inútil hablar de algo que no se ve y que no existe. Solo es importante aquello que se refiere al ser humano; es más, sólo éste existe y el hombre "es la medida de todas las cosas". "*El crea y destruye, hace el bien o delinque*"⁶⁶: el ser humano piensa y decide gracias a la palabra que escucha y que pronuncia. ¿Qué hay, pues, más importante que el arte de saber emplear el lenguaje para comunicar las propias ideas y convencer a los demás para que sigan a uno? He aquí que los sofistas enseñaron, generalmente a los jóvenes nobles que administraban la ciudad, el modo de hacerse escuchar y se guiarán correctamente.

2.2.3 Platón y la Teoría de las Ideas.

Lo que se toma como real en ciertas ocasiones es tan solo una imagen proyectada nada más que un simulacro (una copia engañosa) de la verdad. Tenía razón Sócrates y lo confirma Platón concluyendo al pensar que a "*los seres humanos les iría bien despertarles de su sueño, enseñarles a pensar y a no tener miedo de las dudas*"⁶⁷, pero añade que no es suficiente con que duden, también es necesario que aprendan el modo de conocer la verdad para poder seguirla.

Conocer las ideas sería también la mejor garantía para una vida justa. Platón estaba convencido de que "*los seres humanos no yerran en sus acciones por maldad, sino por ignorancia*"⁶⁸, tampoco puede pretenderse que por conocer muy bien a un amigo suyo puede afirmar que sabe cómo es el ser humano. Esto significa que **los cinco sentidos de los humanos no son suficientes para el conocimiento filosófico** que solo

⁶⁶ Enciclopedia del conocimiento "Filosofía" volumen 13 editorial ESPASA Pág. 16

⁶⁷ Enciclopedia del conocimiento "Filosofía" volumen 13 editorial ESPASA Pág. 18

⁶⁸ Enciclopedia del conocimiento "Filosofía" volumen 13 editorial ESPASA Pág. 18

muestran copias materiales, también nos enseña que *“el todo es mayor que las partes, o bien: el efecto no puede anteceder a la causa”*⁶⁹.

La realidad en la que vivimos es ciertamente, como sostenía Heráclito, un depósito de contradicciones, y para poder reflexionar nos dice que *“los seres humanos no se dejen guiar por la experiencia, sino por esa especie de memoria de la que se ha hablado, para ir más halla de las apariencias hacia el reino de las ideas”*⁷⁰

2.2.4 La Filosofía Positiva.

Es natural que, en una época de grandes éxitos científicos, algún filósofo se preguntase si no sería oportuno que la *“filosofía copiara el método de investigación de las ciencias físico-matemáticas y naturales. Esta orientación filosófica se denominó positivismo o filosofía positiva”*⁷¹.

John Stuart Mill (1806-1873), nos decía que la finalidad de la vida civil es *“obtener la máxima felicidad posible para el mayor numero de personas”*⁷² Esta óptima situación se alcanzaría cuando, garantizadas las libertades fundamentales del individuo por parte del Estado, se dejase vía libre a cada uno para que obrara de acuerdo con lo que considerase útil para sí. El conjunto de lo útil se armonizaría espontáneamente creando el mayor **bienestar colectivo positivo**.

Según Herbert Spencer (1820-1903), el cual extrajo consecuencias filosóficas y sociales de los descubrimientos de Darwin de la selección natural de la especie también en el campo social. Nos dice que *“Los animales deben obedecer a la selección natural, porque ellos no modifican su ambiente, pero el hombre crea y*

⁶⁹ Enciclopedia del conocimiento “Filosofía” volumen 13 editorial ESPASA Pág. 18

⁷⁰ Enciclopedia del conocimiento “Filosofía” volumen 13 editorial ESPASA Pág. 19

⁷¹ Enciclopedia del conocimiento “Filosofía” volumen 13 editorial ESPASA Pág., 97

⁷² Enciclopedia del conocimiento “Filosofía” volumen 13 editorial ESPASA Pág. 97

modifica su ambiente social y, por tanto, éste no puede ser tomado como juez último de quien merece sobrevivir y quién, por su inadaptación, debe sucumbir."⁷³

2.2.5 Epistemología

El ámbito de estudio refleja epistemológicamente la definición del saber y de los conceptos relacionados a través de criterios, tipos de conocimientos, así como la *"relación exacta entre el que conoce y el objeto conocido"*⁷⁴

2.2.6 Epistemología Griega y Medieval

Durante el siglo V a.C, uno de los principales sofistas, Georgias, afirmó que *"nada puede existir en realidad, que si algo existe no se puede conocer, y que si su conocimiento fuera posible, no se podría comunicar"*⁷⁵. Otro importante sofista, Pitágoras, mantuvo que *"ninguna opinión de una persona es más correcta que la de otra, porque cada individuo es el único juez de su propia experiencia"*⁷⁶. Platón, concluyó con que *"la contemplación filosófica del mundo de las ideas es el fin más elevado de la existencia humana"*⁷⁷.

Al contrario que Aristóteles y Platón, mantenían que la filosofía debía ser considerada como una guía práctica para la vida y no como un fin en sí misma.

2.2.7 Racionalismo y Empirismo

Desde el siglo XVII hasta finales del siglo XIX la epistemología enfrentó a los partidarios de la razón y a los que consideraban que **la percepción era el único medio para adquirir el conocimiento**. Cuenta además con el fundamento y criterio del los

⁷³ Enciclopedia del Conocimiento "Filosofía" Volumen 13 Editorial ESPASa, Pagina 98.

⁷⁴ Enciclopedia de Consulta Encarta 2005. Microsoft Corporation

⁷⁵ Enciclopedia de Consulta Encarta 2005. Microsoft Corporation

⁷⁶ Enciclopedia de Consulta Encarta 2005. Microsoft Corporation

⁷⁷ Enciclopedia de Consulta Encarta 2005. Microsoft Corporation

habitantes del sector, para llegar al conocimiento que de acuerdo con George Berkeley, y Locke *“el conocimiento se adquiere a través de las ideas”*⁷⁸. Y según David Hume, no aceptó la conclusión de Berkeley afirmando que *“la mayor parte del conocimiento de la realidad descansa en la relación causa-efecto”*⁷⁹, por lo tanto, no se puede esperar conocer ninguna realidad futura con certeza. Así, las leyes de la ciencia más certeras podrían no seguir siendo verdad: una conclusión que tuvo un impacto revolucionario en la filosofía.

La escuela estadounidense del pragmatismo, fundada por los filósofos Charles Sanders Peirce, William James y John Dewey a principios del siglo XX, llevó el empirismo aún más lejos al mantener que *“el conocimiento es un instrumento de acción y que todas las creencias tenían que ser juzgadas por su utilidad como reglas para predecir las experiencias”*⁸⁰.

2.2.8 Epistemología en el Siglo XX

A principios del siglo XX los autores fenomenológicos tuvieron varios criterios afirmaron que los **“objetos de conocimiento son los mismos que los objetos percibidos**. Los neorrealistas sostuvieron que **se tienen percepciones directas de los objetos físicos o partes de los objetos físicos en vez de los estados mentales personales de cada uno**. Los realistas críticos adoptaron una posición intermedia, manteniendo que **aunque se perciben sólo datos sensoriales, como los colores y los sonidos, éstos representan objetos físicos sobre los cuales aportan conocimiento**. Y el filósofo alemán Edmund Husserl elaboró un procedimiento del método fenomenológico, **se puede distinguir cómo son las cosas a partir de cómo uno piensa que son en realidad”**⁸¹, alcanzando así una comprensión más precisa de las bases conceptuales del conocimiento.

⁷⁸ © Biblioteca de Consulta Microsoft Encarta 2003 Microsoft Corporation. Reservados todos los derechos

⁷⁹ © Biblioteca de Consulta Microsoft Encarta 2003 Microsoft Corporation. Reservados todos los derechos

⁸⁰ © Biblioteca de Consulta Microsoft Encarta 2003 Microsoft Corporation. Reservados todos los derechos

⁸¹ © Biblioteca de Consulta Microsoft Encarta 2003 Microsoft Corporation. Reservados todos los derechos

2.3 FUNDAMENTACION LEGAL.

El **PDUR** (Plan de Desarrollo Urbano y Rural) fue creado en 1985 conjuntamente con el **CODIGO DE URBANISMO**, el cual provee un mínimo de requisitos para proteger la vida, salud y propiedades de los habitantes, y los intereses de la comunidad mediante la regulación y control de los proyectos, cálculos, construcción, calidad de los materiales, uso, destino y mantenimiento de los edificios para que contribuyan a un mejor bienestar general de la población.

2.3.1 Art. 1 Propósito:

Este código provee un mínimo de requisitos para proteger la vida, salud y propiedades de los habitantes, y los intereses de la comunidad mediante la regulación y control de los proyectos, cálculos, construcción, calidad de los materiales, uso, destino y mantenimiento de los edificios para que contribuyan a un mejor bienestar general de la población.

CAPITULO IV normas de arquitectura Pág. 43 sección segunda. Código de Urbanismo

2.3.2 Art. 2 Alcances:

Toda construcción que se realice dentro del área urbana y de expansión futura, ya sea esta, que realice en las calles o en los terrenos privados, y que, el tipo de construcción sea de carácter público o no, deberá cumplir los requisitos mínimos indispensables del presente código.

2.3.3 **Art. 3 Facultades:**

La Municipalidad, a través de sus Direcciones, Departamentos y Empresas; se encargara de hacer cumplir con todos los requisitos y disposiciones del presente Código.

El **I. MUNICIPIO DE PORTOVIEJO**, en ejercicio de la facultad que le confiere el **Art. 444 de la ley de Régimen Municipal**, en relación con el Art. 633 del Código Civil que le faculta para establecer la ordenanza que prohíbe la ocupación de la vía pública.

Considerando:

Que es indispensable para la ciudad ordenar el otorgamiento de permiso y lograr un efectivo control de ocupación a fin de iniciar un proceso educativo que frene el deterioro ambiental que presenta el espacio público en la ciudad.

Es necesario dar un marco referencial factible al vendedor callejero y a los ciudadanos de escasos recursos económicos, a fin de proporcionar soluciones sociales a la problemática de informalidad y desempleo.

Se debe proporcionar la colaboración y responsabilidad de todos los ciudadanos a fin de lograr el objetivo común de preservar el medio ambiente y una forma racional de vida urbana.

Que con oficio N° 3321, del 28 de junio de 1994 el Ing. Manuel Navia M. Subsecretario de Rentas del Ministerio de Economía y Finanzas, otorga dictamen favorable para la presente ordenanza en la cual se encuentra enmarcado lo siguiente:

Capítulo III.- La basura como forma de obstruir la vía pública.

De las obligaciones y deberes de los propietarios de predios urbanos y la de sus inquilinos, en relación con el cuidado de la vía pública.

Capítulo IV.- De las obligaciones de las personas empresas e instituciones que ordenaren trabajos locativos en la vía pública y de los trabajadores que laboren en las mismas.

Capítulo V.- Acciones de la municipalidad para el resarcimiento de daños y perjuicios.

Capítulo VI.- De la ocupación de la vía pública para construcciones, reparaciones y demoliciones de edificios.

Capítulo VII.- De los espacios para estacionamientos de vehículos.

Capítulo VIII.- De los letreros y avisos publicitarios.

Capítulo IX.- De los espacios para el uso de restaurantes y bares.

Capítulo X.- De los puestos estacionarios para expendio de mercaderías diversas.

Capítulo XI.- Normas adicionales para los permisos de vitrinas.

Capítulo XII.- Normas adicionales para permisos de kioscos.

Capítulo XIII.- Normas especificadas para el uso de elementos móviles destinados a la venta de productos o servicios en la vía pública.

Capítulo XIV.- De los puestos estacionarios para la venta de periódicos, revistas, tarjetas, cigarrillos y productos afines; y de los puestos para ofrecer servicios.

Capítulo XV.- De los vendedores ambulantes.

Capítulo XVI.- De otras formas de ocupación de la vía pública

Capítulo XVII.- De los permisos ocasionales

Capítulo XVII.- Del otorgamiento de permisos.

2.4 HIPÓTESIS

2.4.1 Hipótesis General.

- ✓ La carencia de un plan especial de Regeneración Urbana de la Ciudad de Portoviejo, nos conlleva a una inadecuada planificación e integración de las actividades y servicios, originando el desorden físico espacial que se evidencia actualmente en la Avenida Alajuela desde la calle Olmedo hasta la calle Córdova.

2.4.2 Hipótesis Particular.

- ✓ La estructura física actual de la Avenida Alajuela desde la Calle Olmedo hasta la calle Córdova no representa un sitio adecuado para el desarrollo de las actividades comerciales y turísticas que motive a la inversión privada y estatal, en procura de mejorar la imagen y economía del entorno urbano de la ciudad de Portoviejo.

2.5 OPERACIONALIZACIÓN DE LAS VARIABLES.

Regeneración Urbana				
VARIABLE INDEPENDIENTE:				
CONCEPTO	CATEGORIA	VARIABLE	INDICADOR	INDICE
REGENERACION URBANA Si con innovación hacemos referencias a operaciones físicas que aporten nuevos elementos para la conservación de un bien patrimonial, debemos situar esos elementos en armonía y subordinados al objeto para conservar realizando así una operación de integración. Si con innovación o renovación nos referimos a alguna operación física para hacer nuevo o modificar un bien patrimonial caemos en lo inadmisibile de la innovación. Fuente: Instituto de Urbanismo 1990. Estudio de Regeneración de Chacao. Alcaldía del Municipio de Sucre – Caracas. Venezuela.	Física	Infraestructura Básica	Agua Potable, Alcantarillado Sanitario y Pluvial	Litros por habitantes
	Social	Calidad de Vida	Valor de la tierra Salud, Bienestar	Bancas, Áreas verdes
VARIABLE DEPENDIENTE:				
Entorno Urbano				
CONCEPTO	CATEGORIA	VARIABLE	INDICADOR	INDICE
ENTORNO URBANO Se entiende por entorno urbano todo aquello que rodea a la urbe donde encontramos el paisaje natural y el paisaje cultural edificado.	Física	Espacial	Valor del suelo, Paisaje Natural, Paisaje Artificial	Tipos de edificaciones
	Social	Comunidad	Valores formales Mobiliario, Mercado, Centro Educativos, Centro deportivo, Centro de Salud.	Áreas de identidad cultural.

CAPITULO III.

METODOLOGÍA.

3.1 DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN.

El procedimiento técnico más característico de la investigación social es el **Proceso de diseño integral**, la encuesta es una de las indagaciones colectivas sociales, que sirve para recopilar información y luego llegar a establecer una base de datos de todas las respuestas proporcionadas por la colectividad de acuerdo a las preguntas de las matrices planteadas.

El proyecto de investigación "PLAN ESPECIAL DE REGENERACION URBANA DE LA AVENIDA ALAJUELA DESDE LA CALLE OLMEDO HASTA LA CALLE CORDOVA Y SU RELACION CON EL ENTORNO URBANO DE LA CIUDAD DE PORTOVIEJO", este proyecto de diseño Urbano es necesario para acceder a un nivel metodológico estructurado y técnico que nos condujo al conocimiento más cercano y real de la situación actual de la Avenida Alajuela y descubrir sus requerimientos físicos, que permitan llegar al cumplimiento de los objetivos planteados, obteniendo respuestas significativas, y como conclusiones claras, empleamos un proceso metodológico de diseño integral, estructuradas en dos niveles.

El conocimiento y transformación, de este proceso contempla tres etapas que son: **Investigación, Programación y Diseño.**

3.2 PROCESO METODOLOGICO.

	CONOCIMIENTO	INVESTGACION	M E T O L O G Í A	C O N T E N I D O	P R A C T I C A S	ETAPAS
NIVELES	→	PROGRAMACION				
	TRANSFORMACION	DISEÑO				

El proceso de diseño integral se lo define como la articulación de dos niveles de intervención el nivel del conocimiento y el nivel de la transformación; la articulación de estos dos niveles se produce en la esfera de la programación.

El nivel del conocimiento de la transformación tendrá connotaciones de metodología, contenido y práctica, la ejecución de este proceso se la concreta con la práctica para el diseño en la que se establece una síntesis entre los factores de necesidad y posibilidad.

El proceso de diseño integral involucra tres etapas:

- ✓ La etapa de la investigación.
- ✓ La etapa de la programación.
- ✓ La etapa del diseño.

La etapa de la investigación y la etapa de programación se sitúan en el nivel del **conocimiento**. Y la etapa de la programación y de diseño se sitúa en el nivel de la **transformación**.

3.3 NIVEL DEL CONOCIMIENTO.

La primera etapa de este proceso metodológico es la de la investigación científica la misma que se orienta y esta dirigida a la obtención de un diagnóstico de los problemas detectados en el área de estudio respecto al tema que se investiga en una población o comunidad.

Tanto en el diagnóstico como en el pronóstico intervienen aspectos socio- político, ideológico, técnico, funcional, arquitectónico, urbano, en la que intervienen las ciencias sociales y se recurre a las técnicas y métodos de investigación; en la construcción teórica de la investigación se determinan los objetos, el marco teórico referencial, los alcances, justificaciones, hipótesis, y se diseña la investigación para su posterior confrontación con la práctica.

La información obtenida nos conduce a la elaboración de conclusiones o diagnóstico luego del análisis y procesamiento de datos, para lo cual podemos utilizamos formularios y fichas de recolección de información tanto bibliográfica como de campo.

El diagnóstico nos definió todos los problemas, causas y efectos respecto a nuestra área de estudio que involucra el objeto arquitectónico o urbano.

3.4 TÉCNICAS Y MÉTODOS DE INVESTIGACIÓN.

Se determino y estableció los métodos y las técnicas de investigación que utilizamos en la investigación y recolección de la información tales como: **la encuesta, la observación estructurada, recopilación documental o bibliográfica, el muestreo, o**

el método inductivo, deductivo, dialéctico...etc. De acuerdo al tipo de investigación a desarrollar, ya sea de **campo y/o bibliográfica**.

3.5 DISEÑO DE FORMULARIOS Y FICHAS.

Se diseñó gráficamente el formulario que es el instrumento básico para la recolección de información de campo, con sus respectivos casilleros donde se ubican las variables que vamos a investigar, los indicadores, las cabezas o encabezamiento, además los casilleros para las preguntas de: información, intención, acción o de test para la población a investigar.

3.6 DESARROLLO DE LA INVESTIGACION.

3.6.1 Información Básica.

Se refiere a la recolección, obtención o levantamiento de información o datos del área de estudio que están directamente vinculadas al tema que proponemos en el trabajo, en esta investigación deberán utilizarse parámetros o variables que puedan ser medibles **cualitativa y cuantitativamente**, y podemos recurrir a cualquiera de las técnicas de investigación conocidas; esta información se la obtuvo mediante la información de campo o bibliográfica.

3.6.2 **Información Complementaria.**

La información que se obtuvimos, sirvió de complemento o referencia para desarrollar o reforzar nuestro trabajo en el área de estudio que abarca aspectos físicos, demográficos poblacionales, estructura urbana, equipamiento, servicios, etc.

Estructura física: ubicación, límites, topografía, hidrografía, temperatura, vientos, asolamientos, altitud, longitud, periférica, etc.

Estructura demográfica: Son datos poblacionales como número de población, pirámide de edades, índice de crecimiento, población urbana, población rural, población económicamente activa (PEA).

Estructura urbana: Se refiere a: zonificación, trazado urbano, división política, territorial, equipamiento colectivo, auxiliar, vías, servicios, etc.

3.6.3 **Análisis de la Información.**

Es la descomposición de las partes y elementos que integran la formación receptada o recogida durante el proceso de la investigación con la finalidad de: ordenarla, clasificarla, jerarquizarla, procesarla, cuantificarla, etc. y determinar las características y particularidades de los problemas o fenómenos investigados.

Se tabula la información y se la traduce a gráficos como: tortas, barras, curvas, etc. que expresen cuantitativamente y cualitativamente el contenido de la información y pueden ser cifras, valores, porcentaje, etc. Esta información procesada nos permite obtener de

manera ágil y efectiva los datos para la comprobación de las hipótesis y para el diagnóstico o conclusión de la etapa de la investigación.

3.7 COMPROBACIÓN DE LAS HIPÓTESIS.

Luego de la recolección de la información de campo y bibliográfica y de su procesamiento, procedimos a la comprobación de las hipótesis mediante la confrontación de los indicadores obtenidos en la investigación, con las variables (causa- efecto) expuestas en las hipótesis.

Si los indicadores de la investigación concuerdan con las variables de las hipótesis diremos que estas han sido verificadas, comprobadas y por lo tanto verdaderas; si los indicadores no concuerdan o coinciden con las variables de las hipótesis diremos que éstas no han sido comprobadas y por lo tanto son falsas o nulas.⁸²

HIPÓTESIS	INDICADOR	PARAMETRO REFERENC.	RESULT.
EL HACINAMIENTO EXISTENTE EN LAS VIVIENDAS DE LOS BARRIOS PERIFÉRICOS DE LA CIUDAD DE MANTA SE DEBE AL ESPACIO	VIVIENDAS DE 20 M2 2 AMBIENTES HABITAN 6 PERSONAS	NORMA: 9M2/PER. VIVIENDAS MÍNIMAS	DÉFICIT ESPACIAL 34M2

⁸² Metodología de la Investigación, Tomo 3, Pagina 31 hasta la 34

3.8 DIAGNOSTICO.

El diagnóstico será la conclusión final de la etapa de la investigación; es la forma correcta, concreta y fundamentada de describir los problemas detectados en el área de estudio respecto al tema que se investiga; se determinan las causas y los efectos, las características y los aspectos más sobresalientes y evidentes del problema. Para certificar la validez y veracidad del diagnóstico se debe reforzar su contenido con cifras, valor, porcentajes de datos ya comprobados.

3.9 PRONÓSTICO.

Luego de haber determinado el diagnóstico se plantea lo que puede suceder en un futuro, de largo o mediano plazo con los problemas denunciados si no se toman las medidas o correctivos para satisfacer las necesidades que demanda la población o comunidad respecto al tema sujeto de investigación.

3.10 ANÁLISIS DE LA DEMANDA DE SERVICIO.

Para establecer la capacidad de nuestra propuesta de diseño urbano, primero analizamos la demanda de servicio que tiene la comunidad o sector poblacional respecto a la propuesta que se la manejo con la información obtenida del proceso de la investigación realizada: número de habitantes y normas para la dotación de equipamiento colectivo y servicios.

3.11 ANÁLISIS DE LA OFERTA DE SERVICIO.

Se analizó la oferta de servicio que brindan las ciudades en cuanto a objetos arquitectónicos - urbanos existente que es la especialidad de nuestra propuesta.

Luego se estableció una relación comparativa entre la oferta y la demanda existente se determinó la demanda real y efectiva que es la capacidad de nuestra propuesta, considerando una proyección de la capacidad de 20 a 30 años dependiendo de la especialidad de esta.

3.12 ANÁLISIS DE LAS ACTIVIDADES QUE SE DESARROLLAN EN EL ESPACIO URBANO

Se analizaron todas y cada una de las actividades que demandan las necesidades establecidas y que se van a desarrollar en la propuesta, como funciona, como se clasifica y en que consisten, para ello estudiamos detenidamente los siguientes requerimientos:

- ✓ Clasificación y Jerarquización de Actividades
- ✓ Relación entre las Actividades.
- ✓ Generación de Espacios en cada Actividad.
- ✓ Clasificación y Jerarquización de los Espacios.
- ✓ Análisis de los Sujetos Participantes.
- ✓ Requerimientos de Equipamiento del Objeto Urbano.
- ✓ Requerimientos Ambientales Tecnológicos e Instalaciones.

3.13 PROGRAMACIÓN DE DISEÑO.

En la programación del diseño se analizaron los siguientes aspectos:

- ✓ Programa de Necesidades de la población.
- ✓ Análisis esquemático de Tareas.
- ✓ Demanda del espacio urbano.
- ✓ Relación entre espacios.
- ✓ Infraestructura urbana.
- ✓ Esquemas funcionales.
- ✓ Análisis del partido Arquitectónico - Urbano.
- ✓ Agrupamiento y zonificación funcional.

3.14 ELABORACIÓN DE FICHAS

Esta técnica se empleo para recopilar información que nos permitan acercarnos más a la realidad existente, en la que se contemplaron fichas bibliográficas y nemotécnicas.

3.15 ESTRUCTURA DE LA ENCUESTA

- ✓ Conocer las actividades o acciones que la población desea ejercer para mejorar su calidad de vida.
- ✓ Obtener información de la vivienda en cuanto; al tipo, material e infraestructura.

- ✓ Obtener información de lo que piensan los pobladores en torno al turismo-recreativo, saber su grado de colaboración para con el turista, conocer las aspiraciones que ellos prefieren para un mejor desarrollo de la ciudad.
- ✓ La realidad del área de estudio
- ✓ Variables que se van a medir
- ✓ El orden en que se van a desarrollar las preguntas

3.16 TIPO DE PREGUNTAS

El diseño de la encuesta tiene tres tipos de preguntas:

Preguntas Cerradas.- Es aquella en la que el encuestado se limita a responder con una sola palabra.

Preguntas Abiertas.- Es lo contrario de la cerrada, le da la opción al encuestado a responder sin limitaciones.

Preguntas de Elección Múltiple.- Se da la opción al encuestado a responder de uno u otra forma.

3.17 DISEÑO DE LA ENCUESTA.

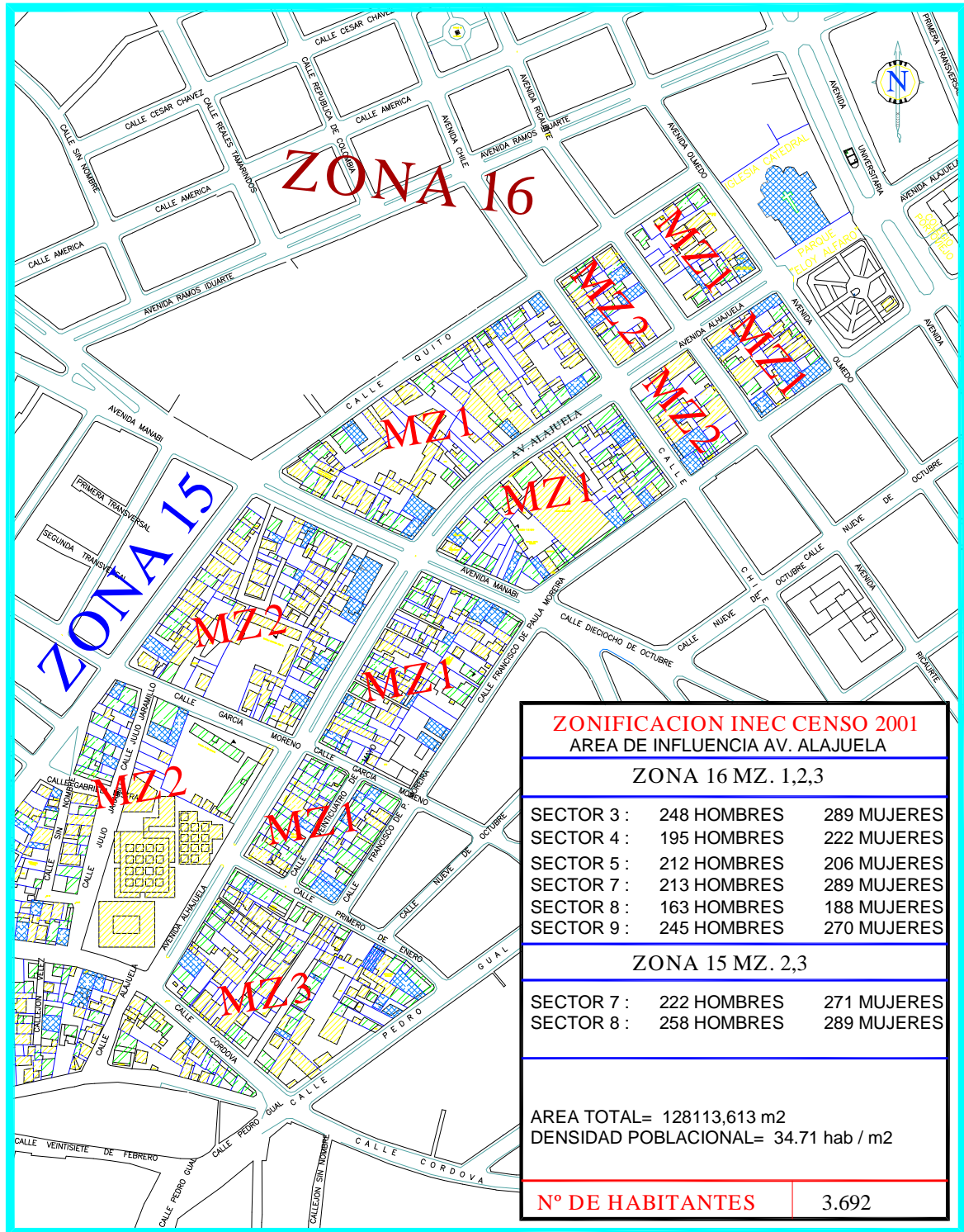
En el diseño de la encuesta se tomo en cuenta los aspectos relacionados con campos específicos, dirigidos a los habitantes de la ciudad de Portoviejo.

Características generales, conocer la problemática existente en la zona encuestada, enfermedades frecuentes, aspiraciones, etc.

De la población, nos permite obtener información socio-económica, para saber en que medio se va a desarrollar el turismo.

En el área turística recabar el aporte de la población para promover el turismo en la zona.

3.18 TAMAÑO DE LA INVESTIGACIÓN.



Esta investigación se la realizo a través de un muestreo que se hizo en la ciudad de Portoviejo, en la que existen 170.326 habitantes, de los cuales 3.692 personas residen en el sector de la Avenida Alajuela (INEC 2001), a quienes va dirigida nuestra encuesta, para lo cual utilizamos la siguiente formula universal:

$$n = \frac{Z^2 p q N}{N e^2 + Z^2 p q}$$

SIMBOLOGIA:

n = tamaño de muestra

Z = número de la tabla de la campana de GAUS.

p = probabilidad que el hecho ocurre

q = improbabilidad que el hecho no ocurre

N = universo

e = margen de error

DATOS:

n = ?

Z = 2.06

p = 50 %

q = 50 %

N = 3.692 hab. INEC 2001

e = 3.3 % margen de error

$$n = \frac{(2,06)^2 (0,5) (0,5) (3.692)}{(3.692) (0.033)^2 + (2,06)^2 (0,5) (0,5)}$$

$$n = \frac{(1,0609) (3692)}{(3.692) (0,001089) + (1,0609)}$$

$$n = \frac{3916,8428}{5,081488} = 770,80 = \mathbf{385 \text{ hombres y } 385 \text{ mujeres}}$$

El margen de error utilizado en la formula universal es de 3.3%, dándonos un resultado de (770) fichas que vino ser el tamaño de la muestra, para luego proceder a realizar la encuesta a la población.

Las preguntas estuvieron dirigidas a: asociaciones de comerciantes formales e informales, habitantes permanentes, y en transito, autoridades como: Municipio con sus empresas, EMELMANABI, PACIFICTEL, cooperativas de transporte, gremios, medios de comunicación entre otras relacionadas con el área de estudio. (Ver anexo, Diseño de Encuesta)

3.18.1 Matriz de Autores e Involucrados

ACTORES E INVOLUCRADOS	TELÉFONO	DIRECCIÓN	REPRESENTANTE
UNIVERSIDADES			
UNIV. CATOLICA	2637300 2637305	1° DE MAYO Y EUDORO LOOR	PADRE HOMERO FUENTES VERA
UNIV. SAN GREGORIO	2632927 2634539	SUCRE Y GARCIA MORENO	ABG. MARCELO FARFAN
UNIV. TECNICA DE MANABI	2631291 2635611	AV. UNIVERSITARIA	ING. JOSE FELIX VELIZ
ASOCIACIONES			
COMERCIANTES MAYORISTAS	2931636		ALFONSO BURGOS QUIROZ
COMERCIANTES MINORISTAS	2633104	CORDOVA Y CALLEJON FERRIN	CARLOS MOREIRA
SINDICATO			
SINDICATO PROVINCIAL DE CHOFERES	2631258 2632106	MORALES Y QUIROGA	COLOMBO ARTEAGA
COLEGIO DE PROFESIONALES			
ARQUITECTOS	2630895	MORALES Y BOLIVAR	ARQ. EDISON VERA CEDEÑO
ING. CIVILES	2632442 2635858	AV. MANABI Y AV. PERIODISTA	ING. JOEL LOPEZ CAICEDO
MEDICOS	2631806	SUCRE 915	DR. GILBERTO GUILLEM
PERIODISTAS	2633131	BOLIVAR 236	LIC. JAIME UGALDE
ING. ELECTRICOS Y ELECTRONICOS	2632866	VIA PORTOVIEJO CRUCITA	ING. PATRICIO MOREANO
CAMARAS			
CONSTRUCCION DE PORTOVIEJO	2631001 2633214	PEDRO GUAL Y GARCIA MORENO	ING. SANTIAGO VERA
CAMARA DE COMERCIO	2633440 2932115	MORALES Y BOLIVAR	ING. ROMULO ALIATIS
CAMARA DE TURISMO DE MANABI	2633672 2632137	PEDRO GUAL Y JUAN MONTALVO	FANNY SIERRA DE CAICEDO
EMPRESAS DE SERVICIOS			
EMASEP	2638555	OLMEDO Y BOLIVAR	LCDO. ROQUE DELGADO
EMAPAP	2630389	CHILE Y CORDOVA	ING. SIGIFREDO CENTENO
PACIFICTEL	2632203 2632422	10 DE AGOSTO Y FCO. PACHECO	ING. CARLOS MONTANERO
EMELMANABI	2630590 2630677	OLMEDO Y ALAJUELA	ING. JORGE ARTEAGA

ACTORES E INVOLUCRADOS	TELEFONO	DIRECCION	REPRESENTANTE
INSTITUCIONES			
CONSEJO PROV. DE MANABI	2630336 2631690	SUCRE Y OLMEDO	DR. HUMBERTO GUILLEM
JEFATURA PROV. DE TRANSITO	2630343	VIA PORTOVIEJO CRUCITA	CORONEL FLORENCIO RUIZ
DIRECCIÓN DE SALUD	2632223 2631978	ROCAFUERTE Y ELOY ALFARO	DR. ALFREDO CEDEÑO PONCE
CRM	2633497	SUCRE Y BOLIVAR	ABG. FRANK VARGAS MARCILLO
GOBERNACION DE MANABI	2630499 2632063	SUCRE, OLMEDO Y RICAURTE	LCDA. VIRGINIA GARCIA
MIDUVI	2933802 2933177	AV. METROPOLITANA Y CALLE S/N	ING. ELINTONG PICO PICO
SUBSECRETARIA DE OBRAS PUBLICAS	2930534 2930531	AV. DEL EJERCITO	ARQ. ANTONIO DORIGO
MUNICIPIO DE PORTOVIEJO	TELEFAX 2639286	OLMEDO Y BOLIVAR	ALCALDE DR. ALBERTO LARA Z. LA CORPORACION MUNICIPAL CON SUS 13 CONCEJALES Y JEFE DE PLANIFICACION Y OO.PP.
PRENSA			
MANAVISION	2933105 2933118	AV. METROPOLITANA	FELIX VARAS
DIARIO MANABITA	2631599 2631600	AV. METROPOLITANA	LCDO. PEDRO ZAMBRANO L.
CANAL 30		AV. METROPOLITANA	LCDO. TULIO MUÑOZ
RADIO SUCRE	2634035	10 DE AGOSTO Y OLMEDO	LCDO. JORGE GUTIERREZ
DIARIO LA HORA		AV. 5 DE JUNIO VIA A PICOAZA	ANGEL LOOR GILER
RADIO CANAL MANABITA	2632748	PEDRO GUAL 203	
RADIO ESCANDALO	2653274	OLMEDO Y SUCRE	AB. LUIS BARRERA
RADIO LIDER		AV. METROPOLITANA	LCDO. PEDRO ZAMBRANO L.
RADIO VOZ DE PORTOVIEJO	2632969	FCO. DE P. MOREIRA Y RICAURTE	
RADIO CAPITAL		AV. 5 DE JUNIO VIA A PICOAZA	ABG. LUIS ANDRADE QUIÑONES
CPITAL TELEVISION		AV. 5 DE JUNIO VIA A PICOAZA	ABG. LUIS ANDRADE QUIÑONES
RADIO DIFUSORA CRE	2631220	AV. UNIVERSITARIA	
RADIO RNC		AV. 5 DE JUNIO VIA A PICOAZA	ABG. LUIS ANDRADE QUIÑONES
RADIO SONO HONDA	2650391	CENTRO COMERCIAL 7mo. PISO	RAMON SOLORZANO
RADIO CENIT	2630780	BOLIVAR Y ESPEJO	ABG. DUMAR IGLESIAS
POBLACION			
POBLACION PERMANENTE		AV. ALAJUELA	HABITANTES DE LA AV. ALAJUELA
POBLACION EN TRANSITO		AV. ALAJUELA INCLUIDO EL MERCADO #1	POBLACION FLOTANTE

3.18.2 Comerciantes del Mercado 1

LOCALES Y PUESTOS	CANTIDAD	%
LOCALES INTERIORES	65	5,02
LOCALES EXTERIORES	70	5,41
LOCALES EN VEREDAS	38	2,94
PUESTOS INTERIORES	244	18,86
PUESTOS EXTERIORES	258	19,94
PUESTOS VEREDAS	352	27,20
PUESTOS CALLES	258	19,94
FRIGORIFICOS	9	0,70
TOTAL	1294	100,00

3.18.3 Comerciantes del Sector Mercadillo Calle Chile

ITENS	NOMBRES	DIRECCION	ACTIVIDAD
1	NINFA GARCIA VERA	CHILE Y ALAJUELA	VENTA DE ALIÑOS
2	GRISELDA TENELEMA QUISIATOSIO	CHILE Y ALAJUELA	VARIOS
3	MARIA QUISIATOSIO CHANALATA	CHILE Y ALAJUELA	VENTA DE ALIÑOS
4	WASHINTONG PONCE PINCAY	CHILE Y ALAJUELA	BAZAR
5	LUZ PALMA BASURTO	CHILE Y ALAJUELA	BAZAR
6	NARCISA PALMA REZABALA	CHILE Y ALAJUELA	VENTA DE ALIÑOS
7	LISIS REZABALA MENDOZA	CHILE Y ALAJUELA	VENTA DE CHICHAS
8	JUAN PALMA DE REZABALA	CHILE Y ALAJUELA	BAZAR
9	MARIA SALTOS VEGA	CHILE Y ALAJUELA	BAZAR
10	ROSA BRIONES CEDEÑO	CHILE Y ALAJUELA	VENTA DE ALIÑOS Y CHICHAS
11	JOSE GUAMINGA LEMA	CHILE Y ALAJUELA	VENTA DE FRUTAS EN TRICICLO
12	WILBER LOPEZ ALCIVAR	ALAJUELA Y RICAURTE	VENTA DE QUESO
13	ARTURO VERA CEDEÑO	ALAJUELA Y RICAURTE	VENTA DE AGUA DE COCO
14	MANUEL QUIROZ CEVALLOS	ALAJUELA Y RICAURTE	VENTA DE GUINEO
15	DIEGO CARRANZA MERA	ALAJUELA Y RICAURTE	VENTA DE GUINEO
16	MANUEL INTRIAGO ALCIVAR	AV. MANABI Y ALAJUELA	JUGOS NATURALES
17	CECIBEL MENDOZA LOOR	AV. MANABI Y ALAJUELA	TARJETA DE CELULARES
18	AURA MERA MERA	AV. MANABI Y ALAJUELA	AGUA DE COCO
19	MARIA BAQUE	ALAJUELA Y CHILE	COMIDA PREPARADA
20	FRANCISCO PINARGOTE	ALAJUELA Y CHILE	PAN DE ALMIDON
21	ESTHER SANTANA	ALAJUELA Y CHILE	COMIDA PREPARADA
22	JOSE CHAVEZ CHAVEZ	ALAJUELA Y CHILE	COMIDA PREPARADA
23	MARIA INTRIAGO INTRIAGO	ALAJUELA Y CHILE	ENCEBOLLADO
24	ALBA ORTEGA TUMBACO	CHILE ENTRE P MOREIRA Y ALAJUELA	VENTA DE ROPA USADA
25	NARCISA PATIÑO TABAREZ	CHILE ENTRE P MOREIRA Y ALAJUELA	VENTA DE BISUTERIAS Y BAZAR

26	JOSE CHILAN POSLIGUA	CHILE ENTRE P MOREIRA Y ALAJUELA	BAZAR
27	RITA TOALA CEDEÑO	CHILE ENTRE P MOREIRA Y ALAJUELA	VENTA DE ROPA INTERIOR Y ROPAS

ITENS	NOMBRES	DIRECCION	ACTIVIDAD
28	WILLIAM AVILA MENESES	CHILE ENTRE P MOREIRA Y ALAJUELA	VENTA DE ROPA
29	ALBA MENESES URETA	CHILE ENTRE P MOREIRA Y ALAJUELA	BAZAR DE ROPA DE PACA
30	KANIOS GARCIA PINARGOTE	CHILE ENTRE P MOREIRA Y ALAJUELA	BAZAR
31	MARIELA MERA MERA	CHILE ENTRE P MOREIRA Y ALAJUELA	BAZAR
32	RAMON ANCHUNDIA ALCIVAR	CHILE ENTRE P MOREIRA Y ALAJUELA	VENTA DE ZAPATOS Y ZAPATILLAS
33	JACINTO LOOR CUSME	CHILE ENTRE P MOREIRA Y ALAJUELA	VENTA DE RELOJES
34	ROSA RUIZ BRAVO	CHILE ENTRE P MOREIRA Y ALAJUELA	BAZAR
35	LUIS ZAMBRANO ZAMBRANO	CHILE ENTRE P MOREIRA Y ALAJUELA	BAZAR
36	JOSE PIN PALMA	CHILE ENTRE P MOREIRA Y ALAJUELA	BAZAR
37	RAUL SALGADO ZAMBRANO	CHILE ENTRE P MOREIRA Y ALAJUELA	VENTE DE ALIÑOS
38	ABEL ANCHUNDIA VELASQUEZ	CHILE ENTRE P MOREIRA Y ALAJUELA	VENTA DE COSMETICOS
39	ASUNCION VELASQUEZ SALTOS	CHILE ENTRE P MOREIRA Y ALAJUELA	VENTA DE CARAMELOS
40	DANIEL ANCHUNDIA VELASQUEZ	CHILE ENTRE P MOREIRA Y ALAJUELA	VENTA DE ZAPATILLAS
41	MARLENE PRADO TORRES	CHILE ENTRE P MOREIRA Y ALAJUELA	VENTA DE GRANOS
42	PACO PERALTA CHOEZ	CHILE ENTRE P MOREIRA Y ALAJUELA	VENTA DE LEGUMBRES
43	CLEMENTE MACIAS ZAMBRANO	CHILE ENTRE P MOREIRA Y ALAJUELA	BAZAR
44	FRANCISCO GUERRERO VELEZ	CHILE ENTRE P MOREIRA Y ALAJUELA	VENTA DE REFRESCOS
45	MIRIAM YANEZ MENDOZA	CHILE ENTRE P MOREIRA Y ALAJUELA	VENTA DE ALIÑOS
46	RICHARD BERMELLO PALACIOS	CHILE ENTRE P MOREIRA Y ALAJUELA	VENTA DE MATERIAL DE FERRETERIA
47	VICENTE BERMELLO SALTOS	CHILE ENTRE P MOREIRA Y ALAJUELA	FERRETERIA Y SOGAS
48	MANUEL VIÑAN LEMA	CHILE ENTRE P MOREIRA Y ALAJUELA	VENTA DE MANZANAS
49	DUVAL MOREIRA FORTY	CHILE ENTRE P MOREIRA Y ALAJUELA	ABARROTES
50	DORA ANDRADE PLUA	CHILE ENTRE P MOREIRA Y ALAJUELA	BAZAR

51	GUADALUPE AGUAYO	CHILE ENTRE P MOREIRA Y ALAJUELA	VENTA DE ROPA
52	EDDA CHAVEZ	CHILE ENTRE P MOREIRA Y ALAJUELA	VENTA DE ROPA

ITENS	NOMBRES	DIRECCION	ACTIVIDAD
53	CARLOS ALVAREZ ARTEAGA	CHILE ENTRE P MOREIRA Y ALAJUELA	VENTA DE PLASTICOS
54	ANNABEL ALAVA PAREDES	CHILE ENTRE P MOREIRA Y ALAJUELA	BAZAR
55	LUIS LOOR SAMERON	CHILE ENTRE P MOREIRA Y ALAJUELA	VENTA DE QUESO
56	LUIS LOOR SAMERON	CHILE ENTRE P MOREIRA Y ALAJUELA	ABARROTOS
57	HOLGER ALCIVAR ALAVA	CHILE ENTRE P MOREIRA Y ALAJUELA	VENTA HUEVOS QUESO Y COLAS
58	LILIANA PALMA QUIROZ	CHILE ENTRE P MOREIRA Y ALAJUELA	ABARROTOS
59	ANGEL GANCHOZO ZAMBRANO	CHILE ENTRE P MOREIRA Y ALAJUELA	VENTA DE QUESO
60	MARIANA SANCHEZ CEDEÑO	CHILE ENTRE P MOREIRA Y ALAJUELA	TALABARTERIA
61	JOSEFA CRIOLLO CHURI	CHILE ENTRE P MOREIRA Y ALAJUELA	PRODUCTO NATURAL CARTERA CINTURONES
62	JOSE MENDOZA BRAVO	CHILE ENTRE P MOREIRA Y ALAJUELA	VENTA DE OLLA DE BARRO
63	HOLGER INTRIAGO CHAVEZ	CHILE ENTRE P MOREIRA Y ALAJUELA	VENTA DE RASPADURA
64	ALADINO VELIZ CHAVEZ	CHILE ENTRE ALAJUELA Y QUITO	VENTA DE FRUTAS Y LEGUMBRES
65	FRANCISCO RODRIGUEZ ZAMBRANO	CHILE ENTRE ALAJUELA Y QUITO	TALABARTERIA
66	AURTA ALAVA VERA	CHILE ENTRE ALAJUELA Y QUITO	VENTA DE ALIÑOS
67	ELIECER GILER GARCIA	CHILE ENTRE ALAJUELA Y QUITO	VENTA DE SOGA
68	MARIA YAMBAY GUERRA	CHILE ENTRE ALAJUELA Y QUITO	VENTA DE MANZANAS
69	JHON CARREÑO	CHILE ENTRE ALAJUELA Y QUITO	VENTA DE CARNE DE CHANCHO
70	BARTOLO BRAVO GILER	CHILE ENTRE ALAJUELA Y QUITO	VENTA DE LEGUMBRES
71	ABEL VELEZ MOLINA	CHILE ENTRE ALAJUELA Y QUITO	VENTA DE LEGUMBRES
72	MARIA NAULA CEPEDA	CHILE ENTRE ALAJUELA Y QUITO	VENTA DE MANZANAS

3.19 DIAGNÓSTICO DE LA INVESTIGACIÓN.

Después de haber analizado la actual realidad del área de estudio podemos enunciar los principales problemas que se presentan en diversos aspectos:

- A.- Aspectos Físicos
- B.- Aspectos Socio-Culturales
- C.- Aspectos Turísticos-Recreacionales
- D.- Aspectos Ambientales
- E.- Aspectos Socio-Económicos.

En resumen podemos acotar que el potencial que se le puede dar a la Avenida Alajuela es a través de un paseo turístico que nacería desde el parque "Eloy Alfaro" hasta el mercado barrial número uno que servirá para la recuperar esta tan importante arteria comercial de la ciudad de Portoviejo la cual tiene una buena aceptación, el problema principal de esta avenida es la contaminación ambiental, el desorden comercial, vehicular, sin embargo la Municipalidad emprendió un plan de ordenamiento territorial para regular el uso del suelo urbano, que nos sirvió de guía para la regulación del espacio publico y privado.

3.20 OBSERVACION ESTRUCTURADA

3.20.1 Observación de la Vialidad

Observación	Dimensión total Vía sin Portal (metros)	Ancho de Acera (metros)	Ancho de Calzada (metros)	Ancho de Parterre (metros)	Ancho de Portal (metros)
Av. Alajuela	25,00	2.00	9.00	3.00	3.00

(Ver referencia de plano, laminas 03 hasta 10 Estado de Situación Actual)

Observación	Palmera	Ficus	Tamarindo	Anin	Otros
# y Tipo de Vegetación	4	1	1	47	-

Observación	Teléfono	Agua Potable	Electricidad	Alcantarillado Pluvial	Alcantarillado Sanitario
Infraestructura Básica	SI	SI	SI	SI	SI

Observación N° Flujo Vehicular desde la calle Olmedo hasta la Córdova	Mañana de 8h: a 14h:00	Tarde de 14h:00 a 18h:00	Noche 18h:00 a 20h:00
Lunes	1650	1632	223
Martes	1520	1423	215
Miércoles	1516	1522	230
Jueves	1637	1348	212
Viernes	1525	1505	367
Sábado	882	1333	245
Domingo	1675	240	116

3.20.2 Observación de la Edificación y Servicios.

Observación	Parques y Áreas Verdes	Centros Educativos	Centros Deportivos	Otros Mercados
Servicios	si	si	si	si

Observación	Comercial	Residencial	Comercial Residencial	Administrativo	Otros
N° de Tipo de Uso de la Edificación	35	14	57	2	2

Observación	Hormigón Armado	Mixta	Madera	Caña
N° de tipo de Construcción	65	18	20	7

Observación	Bueno	Regular	Malo
N° de estado de las Edificaciones	65	18	27

Observación	Desde la Calle Olmedo hasta la Ricaurte	Desde la Calle Ricaurte hasta la Chile	Desde la Calle Chile hasta la Av. Manabí	Desde la Av. Manabí hasta la García Moreno	Desde la Calle García Moreno hasta la Córdova
N° de Viviendas que se encuentran fuera de Línea de Fabrica y que no respetan Zonificación	6	1	7	3	2

Observación	Mezanine (metros)	Sin Mezanine (metros)	Irrespeto a la norma (metros)
Altura de la edificación	5,90	3,60	Varia entre 3,20 a 3,40

(Ver referencia de plano, laminas 03, 09, 15/77 Situación del Estado Actual)

CAPITULO IV

ANALISIS E INTERPRETACION DE LOS RESULTADOS DE LA ENCUESTA OBTENIDA.

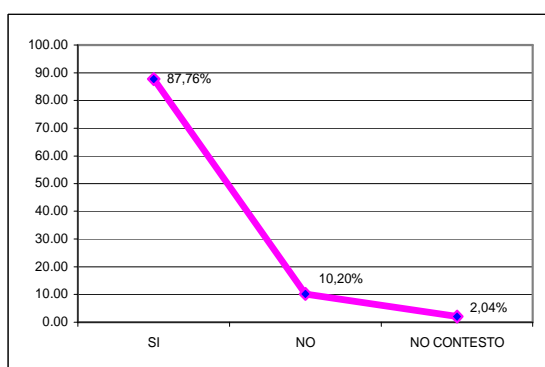
4.1 ENCUESTA DIRIGIDA A LA POBLACIÓN PERMANENTE DE LA AVENIDA ALAJUELA DESDE LA CALLE OLMEDO HASTA LA CALLE CÓRDOVA.

Fuente: Encuesta; Autores: Arq. Edwin Morejón C., Arq. Jimmy Polanco Ch.

A.- ESTARIA UD DE ACUERDO Y COLABORARIA CON:

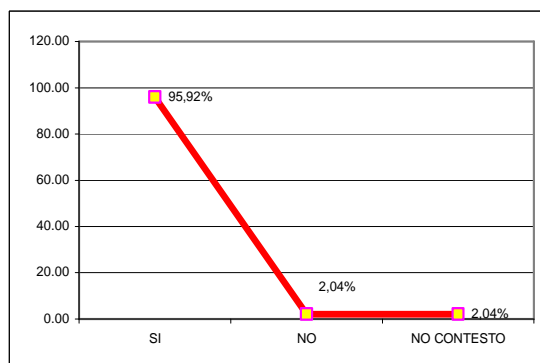
1.- EL REORDENAMIENTO DEL COMERCIO FORMAL E INFORMAL

RESPUESTA	Nº DE ENCUESTADOS	%
SI	86	87.76
NO	10	10.20
NO CONTESTO	2	2.04
TOTAL	98	100.00



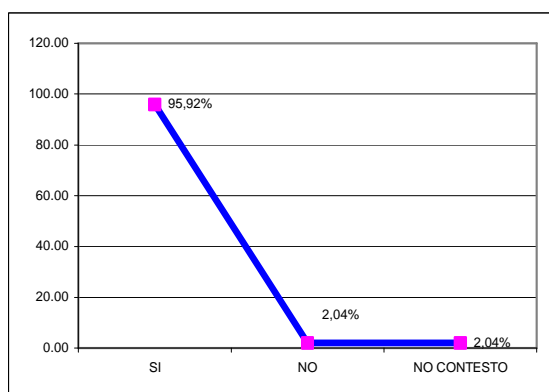
2.- EL REORDENAMIENTO DEL TRANSITO VEHICULAR.

RESPUESTA	Nº DE ENCUESTADOS	%
SI	94	95.92
NO	2	2.04
NO CONTESTO	2	2.04
TOTAL	98	100.00



3.- EL ASEO Y MENTENIMIENTO DEL ESPACIO PÚBLICO.

RESPUESTA	Nº DE ENCUESTADOS	%
SI	94	95.92
NO	2	2.04
NO CONTESTO	2	2.04
TOTAL	98	100.00



DESCRIPCIÓN:

1.- El 87,76% de la población que reside en la Av. Alajuela están de acuerdo y colaborarían para que se reordene el comercio formal e informal, mientras que el 10,20% no está de acuerdo y el 2,04% se rehusó a contestar.

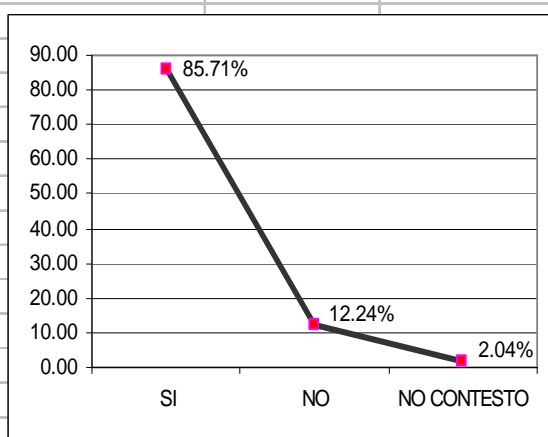
2.- El 95,92% de la población permanente está a favor de que se debe reordenar el tránsito vehicular, el 2,04% prefiere que se mantenga como esta y el 2,04% no contestó.

3.- El 95,92% de la población permanente están de acuerdo y colaborarían en el aseo y mantenimiento del espacio público, el 2,04% no está de acuerdo y no contestó.

B.- COMO CALIFICA USTED AL SECTOR DE LA AV. ALAJUELA.

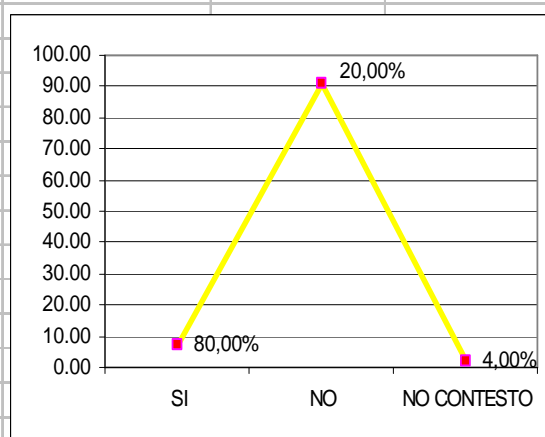
1.- ES UN SITO AGRADABLE .

RESPUESTA	Nº DE ENCUESTADOS	%
SI	84	85.71
NO	12	12.24
NO CONTESTO	2	2.04
TOTAL	98	100.00



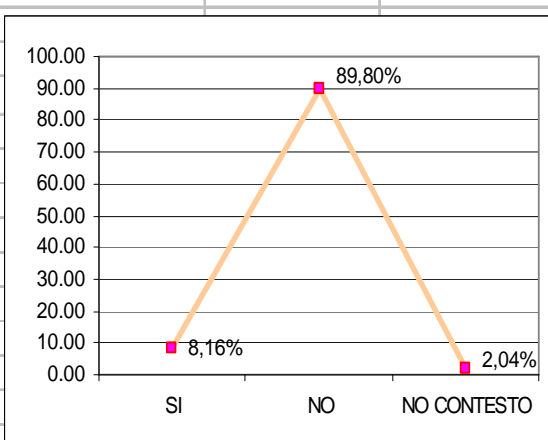
2.- LIBRE DE DELINCUENCIA.

RESPUESTA	Nº DE ENCUESTADOS	%
SI	7	7.14
NO	89	90.82
NO CONTESTO	2	2.04
TOTAL	98	100.00



3.- ES UN LUGAR SEGURO.

RESPUESTA	Nº DE ENCUESTADOS	%
SI	8	8.16
NO	88	89.80
NO CONTESTO	2	2.04
TOTAL	98	100.00



DESCRIPCIÓN:

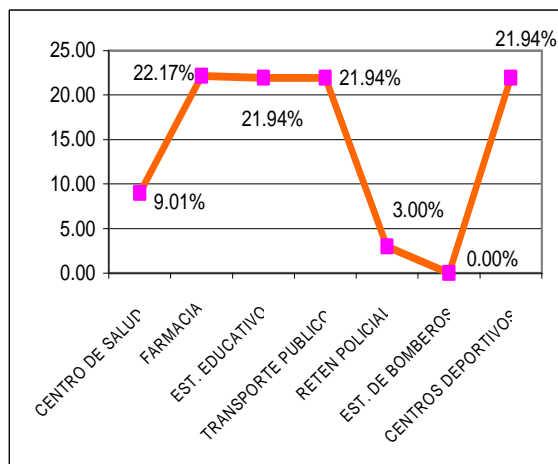
1.- El 85,71% de la población permanente califica al sector de la Av. Alajuela como un sitio agradable, el 12,24% opina lo contrario y el 2,04% no contesto.

2.- El 90,82% de la población permanente opina que en el sector de la Av. Alajuela no hay delincuencia, el 7,14% dice que si la hay y el 2,04% no respondió a la pregunta.

3.- El 89,80% de la población residente en la Av. Alajuela menciona que el sector es un lugar seguro, el 8,16% dice que no lo es y el 2,04% no respondió.

C.- EL SECTOR CUMPLE CON LOS SIGUIENTES SERVICIOS

SERVICIOS	Nº RESPUESTA - SI	%
CENTRO DE SALUD	39	9.01
FARMACIA	96	22.17
EST. EDUCATIVO	95	21.94
TRANSPORTE PUBLICO	95	21.94
RETEN POLICIAL	13	3.00
EST. DE BOMBEROS	0	0.00
CENTROS DEPORTIVOS	95	21.94
TOTAL	433	100.00

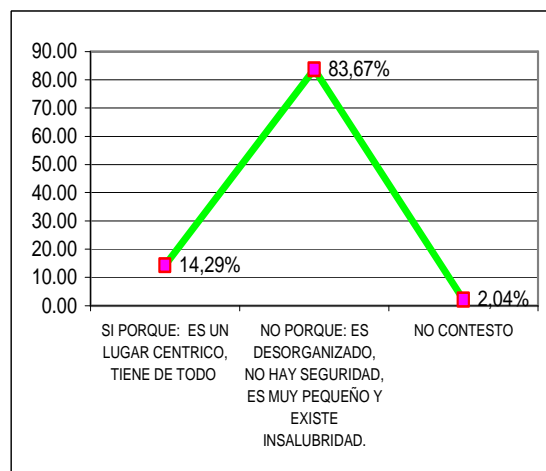


DESCRIPCIÓN:

El 22,17% de la población permanente encuestada, nos respondió que el sector cumple con el servicio farmacéutico, al igual que el 21,94% con la transportación pública, establecimientos educativos, centros deportivos, no existe estación bomberil.

D.- CREE USTED QUE EL MERCADO Nº 1 EN LAS CONDICIONES ACTUALES PRESTA EL SERVICIO QUE UD. SE MERECE

RESPUESTA	Nº DE ENCUESTADOS	%
SI PORQUE: ES UN LUGAR CENTRICO, TIENE DE TODO	14	14.29
NO PORQUE: ES DESORGANIZADO, NO HAY SEGURIDAD, ES MUY PEQUEÑO Y EXISTE INSALUBRIDAD.	82	83.67
NO CONTESTO	2	2.04
TOTAL	98	100.00

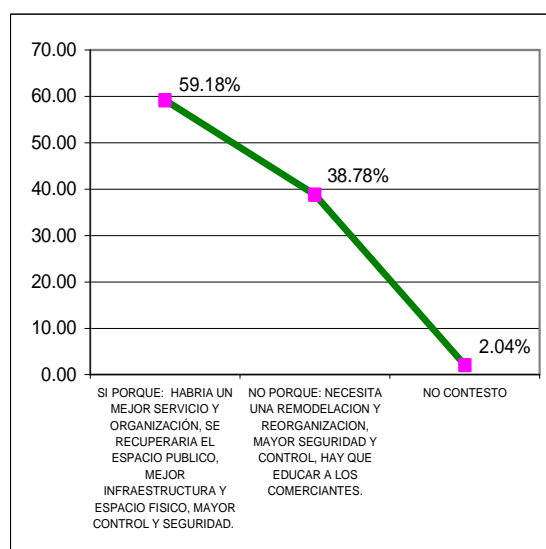


DESCRIPCIÓN:

El 83,67% de los encuestados considera que el mercado barrial #1 no presta las condiciones que la comunidad se merece porque es desorganizado, no hay seguridad, es muy pequeño y existe mucha insalubridad, mientras que el 14,29% dicen que si presta buen servicio.

E.- CONSIDERA UD. QUE REUBICANDO EL MERCADO Nº 1 MEJORARIA EL SERVICIO A LA COMUNIDAD.

RESPUESTA	Nº DE ENCUESTADOS	%
SI PORQUE: HABRIA UN MEJOR SERVICIO Y ORGANIZACIÓN, SE RECUPERARIA EL ESPACIO PUBLICO, MEJOR INFRAESTRUCTURA Y ESPACIO FISICO, MAYOR CONTROL Y SEGURIDAD.	58	59.18
NO PORQUE: NECESITA UNA REMODELACION Y REORGANIZACION, MAYOR SEGURIDAD Y CONTROL, HAY QUE EDUCAR A LOS COMERCIANTES.	38	38.78
NO CONTESTO	2	2.04
TOTAL	98	100.00

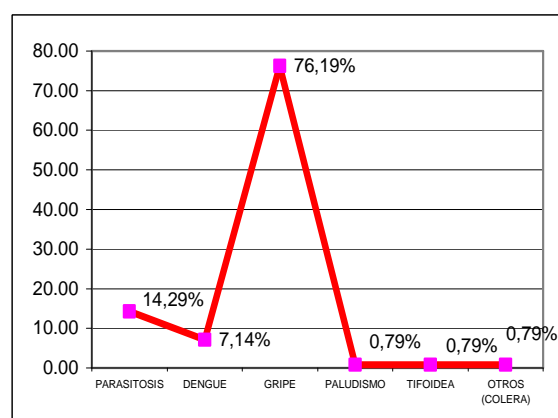


DESCRIPCIÓN:

El 59,18% considera que debería de reubicarse el mercado porque de esta manera contaríamos con un mejor servicio a la colectividad, en cuanto a la organización, se recuperaría el espacio público, mejoraría la infraestructura y espacio físico, existiría mayor control y seguridad, mientras que el 38,78% no está de acuerdo que se reubique el mercado, solo necesita una remodelación, educar a los comerciantes, dotar de una mayor seguridad y control.

F.- QUE TIPO DE ENFERMEDADES SON MAS FRECUENTES EN EL SECTOR:

ENFERMEDADES	RESPUESTAS	%
PARASITOSIS	18	14.29
DENGUE	9	7.14
GRIPE	96	76.19
PALUDISMO	1	0.79
TIFOIDEA	1	0.79
OTROS (COLERA)	1	0.79
TOTAL	126	100.00

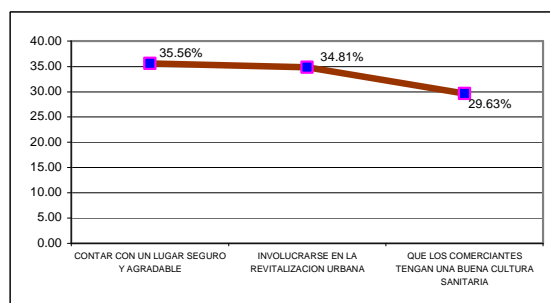


DESCRIPCIÓN:

El 76,19% de la población permanente de la Av. Alajuela nos dice que la mayor enfermedad que aqueja al sector es la gripe, seguida por el 14,29% menciona a la paracitosis, y el 0,79% considera que es el paludismo, la tifoidea entre otros como la colera.

G.- QUE MEJORAS ASPIRA UD. PARA SU SECTOR:

PREGUNTAS	RESPUESTA SI	%
CONTAR CON UN LUGAR SEGURO Y AGRADABLE	96	35.56
INVOLUCRARSE EN LA REVITALIZACION URBANA	94	34.81
QUE LOS COMERCIANTES TENGAN UNA BUENA CULTURA SANITARIA	80	29.63
TOTAL	270	100.00

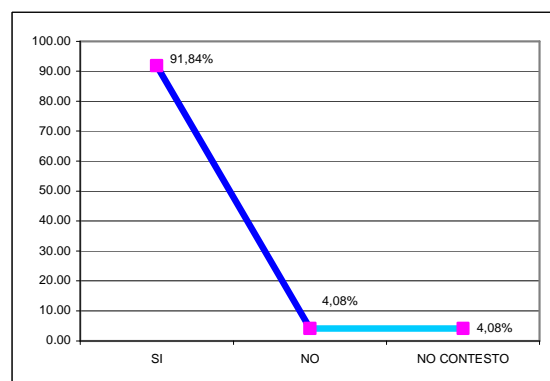


DESCRIPCIÓN:

El 35,56% de la población permanente aspiran para el sector de la Av. Alajuela que sea un lugar seguro y agradable, el otro 34,81% desean involucrarse en la revitalización urbana, el 29,63% quieren que los comerciantes cumplan con una buena cultura sanitaria.

H.- EL MERCADILLO DE LA CALLE CHILE DEBE SER REUBICADO:

RESPUESTA	Nº DE ENCUESTADOS	%
SI	90	91.84
NO	4	4.08
NO CONTESTO	4	4.08
TOTAL	98	100.00

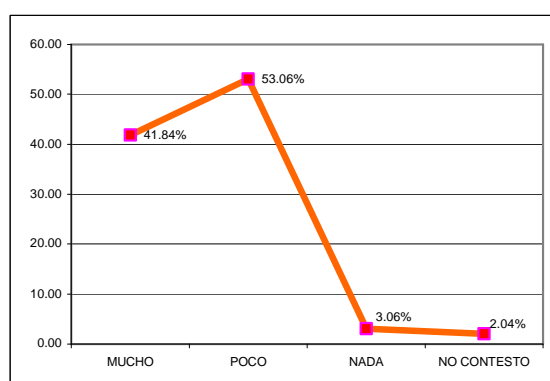


DESCRIPCIÓN:

El 91,84% están de acuerdo de que el meradillo de la calle Chile debe de ser reubicado, mientras que el 4,08% no están de acuerdo, y el 4,08% se rehusó a contestar la pregunta.

I.-QUE HA HECHO UD. POR EL MEDIO AMBIENTE:

RESPUESTA	Nº DE ENCUESTADOS	%
MUCHO	41	41.84
POCO	52	53.06
NADA	3	3.06
NO CONTESTO	2	2.04
TOTAL	98	100.00



DESCRIPCIÓN:

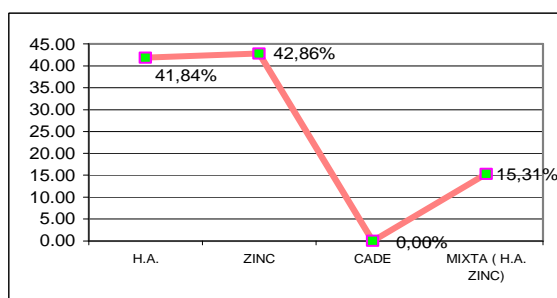
El 53,06% de la población residente en la Av. Alajuela nos dice que ha hecho muy poco por el medio ambiente, el 41,84% que ha hecho mucho, el 3,06% no ha hecho nada y el 2,04% no contesto.

4.2. CARACTERISTICA DE LA VIVIENDA EN LA AVENIDA ALAJUELA DESDE LA CALLE OLMEDO HASTA LA CALLE CORDOVA.

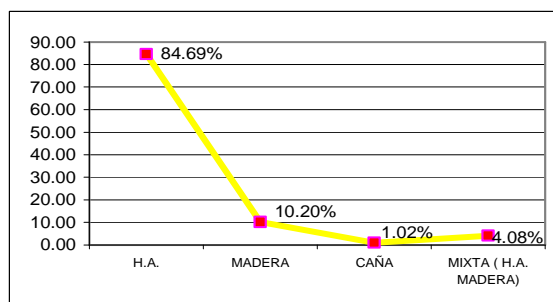
Fuente: Encuesta; Autores: Arq. Edwin Morejón C., Arq. Jimmy Polanco Ch.

A.- MATERIALES QUE PREDOMINAN EN LA VIVIENDA:

CUBIERTA	VIVIENDAS	%
H.A.	41	41.84
ZINC	42	42.86
CADE	0	0.00
MIXTA (H.A. ZINC)	15	15.31
TOTAL	98	100.00



ESTRUCTURA	VIVIENDAS	%
H.A.	83	84.69
MADERA	10	10.20
CAÑA	1	1.02
MIXTA (H.A. MADERA)	4	4.08
TOTAL	98	100.00

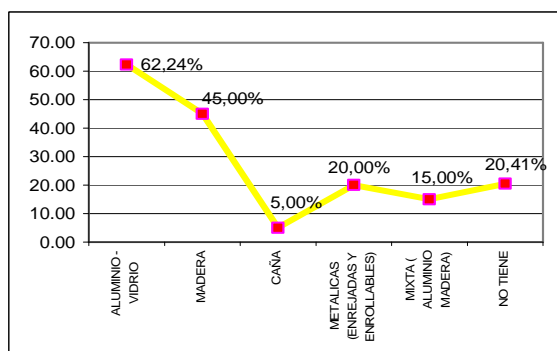


DESCRIPCIÓN:

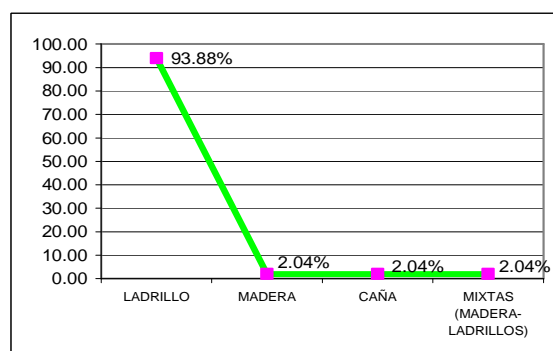
La mayor parte con un 42,86% de las cubiertas de la edificaciones en la Av. Alajuela están construida de zinc, el 41,84% de H.A, y el 15,31% de construcción mixta con zinc y H.A.

En cuanto a la estructura, tenemos que el mayor porcentaje con un 84,69% de las viviendas, están construidas de H.A, el 10,20% de madera, y el 4,08% mixta con madera y H.A.

VENTANAS	VIVIENDAS	%
ALUMINIO - VIDRIO	61	62.24
MADERA	9	45.00
CAÑA	1	5.00
METALICAS (ENREJADAS Y ENROLLABLES)	4	20.00
MIXTA (ALUMINIO MADERA)	3	15.00
NO TIENE	20	20.41
TOTAL	98	100.00



PAREDES EXT.	VIVIENDAS	%
LADRILLO	92	93.88
MADERA	2	2.04
CAÑA	2	2.04
MIXTAS (MADERA-LADRILLOS)	2	2.04
TOTAL	98	100.00

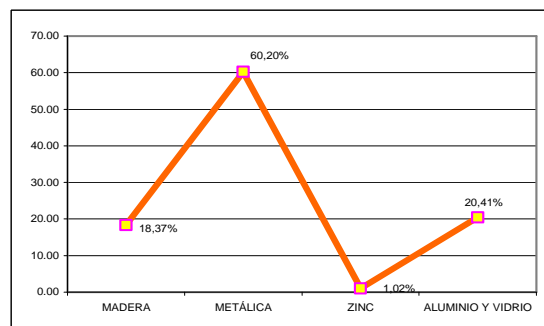
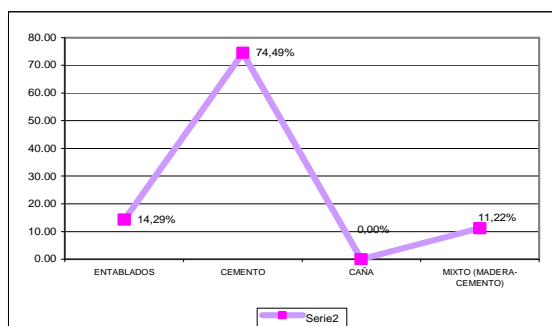


DESCRIPCIÓN:

El 62,24% de las ventanas en las edificaciones de la Av. Alajuela, están construidas de aluminio y vidrio, el 45% de madera, el 15% son mixta de madera, aluminio y vidrio, el 20% son metálicas, el 5% de caña y el 20.41% carecen de Las paredes exteriores en su mayoría 93,88% están construidas de ladrillo, el 2,04% de madera y caña.

PISOS	VIVIENDAS	%
ENTABLADOS	14	14.29
CEMENTO	73	74.49
CANA	0	0.00
MIXTO (MADERA-CEMENTO)	11	11.22
TOTAL	98	100.00

PUERTAS	VIVIENDAS	%
MADERA	18	18.37
METÁLICA	59	60.20
ZINC	1	1.02
ALUMINIO Y VIDRIO	20	20.41
TOTAL	98	100.00



DESCRIPCIÓN:

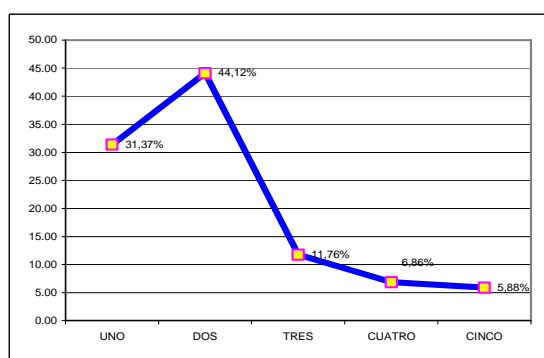
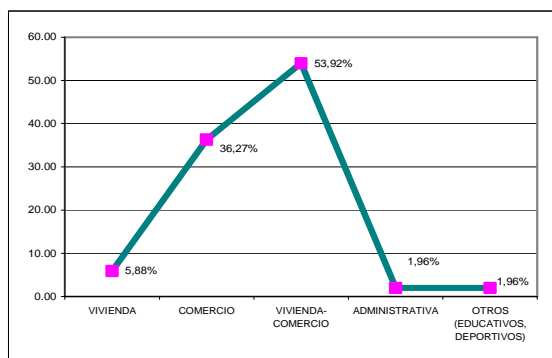
EL 74,49% del piso de las edificaciones en la Av. Alajuela es de cemento, el 14,29% corresponde a entablado, y el 11,22% a pisos de construcción mixta con cemento y madera.

El 60,20% de las puertas en las edificaciones están construidas de metal, el 20,41% de aluminio y vidrio, el 18,37% de madera y en menor escala con un 1,02% son puertas de zinc.

B.- TIPO, USO Y ESTADO DE VIVIENDA:

USO	CANTIDAD	%
VIVIENDA	6	5.88
COMERCIO	37	36.27
VIVIENDA-COMERCIO	55	53.92
ADMINISTRATIVA	2	1.96
OTROS (EDUCATIVOS, DEPORTIVOS)	2	1.96
TOTAL	102	100.00

Nº DE PISOS	CANTIDAD	%
UNO	32	31.37
DOS	45	44.12
TRES	12	11.76
CUATRO	7	6.86
CINCO	6	5.88
TOTAL	102	100.00

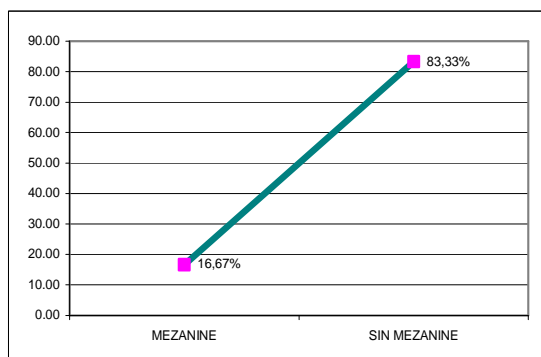


DESCRIPCIÓN:

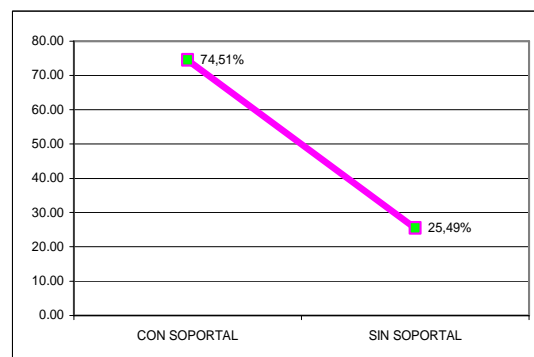
El 53,92% del total de las edificaciones encuestadas en cuanto al uso que se les da a cada una de ellas, corresponde al tipo de vivienda - comercio, seguido por el 36,27% como uso comercial, el 5,88% exclusivamente a vivienda, el 1,96% a usos administrativos

Según la encuesta a las edificaciones, se determinó que el 44,12% de las edificaciones son de dos pisos, el 31,37% de una planta, el 11,76% de tres plantas, el 6,86% de cuatro plantas, y el 5,88% es de cinco plantas.

EDIFICACIÓN	CANTIDAD	%
MEZANINE	17	16.67
SIN MEZANINE	85	83.33
TOTAL	102	100.00



EDIFICACION	CANTIDAD	%
CON SOPORTAL	76	74.51
SIN SOPORTAL	26	25.49
TOTAL	102	100.00

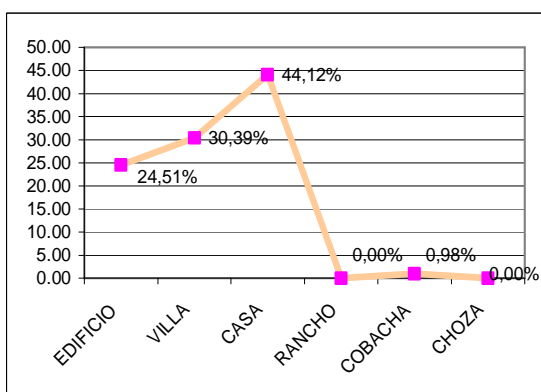


DESCRIPCIÓN:

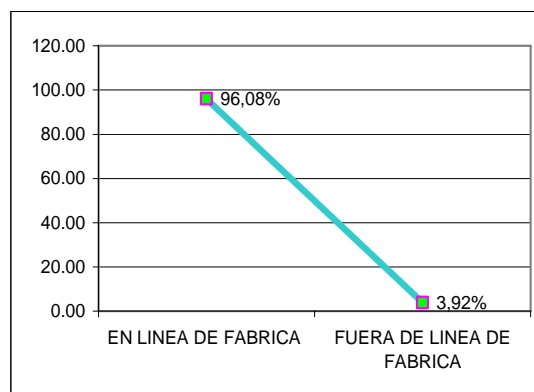
El 83,33% del total de las edificaciones encuestadas, corresponden a construcciones sin mezanine, y el 16,67% a viviendas sin mezanine.

El 74,51% de las edificaciones cuentan con soportal, mientras que el 25,49% carecen de esta topología.

TIPO	CANTIDAD	%
EDIFICIO	25	24.51
VILLA	31	30.39
CASA	45	44.12
RANCHO	0	0.00
COBACHA	1	0.98
CHOZA	0	0.00
TOTAL	102	100.00



EDIFICACIÓN	CANTIDAD	%
EN LINEA DE FABRICA	98	96.08
FUERA DE LINEA DE FABRICA	4	3.92
TOTAL	102	100.00



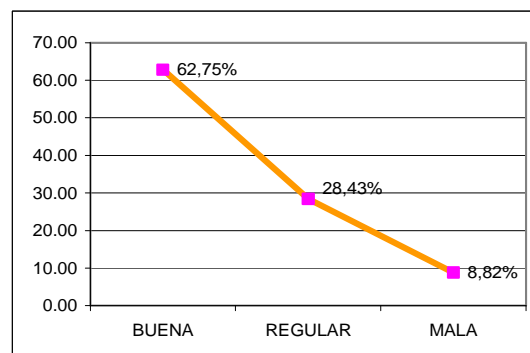
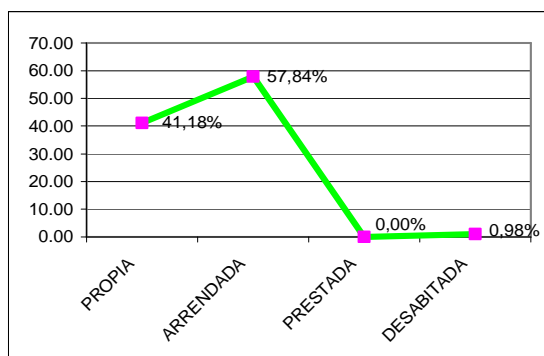
DESCRIPCIÓN:

En cuanto al tipo de edificación de acuerdo a la característica de cada una de ellas, el 44,12% pertenece a viviendas tipo casas, el 30,39% a villas, el 24,51% a edificios, y con un mínimo porcentaje de 0,98%, corresponde a una covacha.

El 96,08% de las edificaciones en la Av. Alajuela se encuentran en línea de fabrica, y el 3,92% fuera de línea de fabrica.

TENENCIA DE LA EDIFICACION	CANTIDAD	%
PROPIA	42	41.18
ARRENDADA	59	57.84
PRESTADA	0	0.00
DESABITADA	1	0.98
TOTAL	102	100.00

ESTADO DE LA VIVIENDA	CANTIDAD	%
BUENA	64	62.75
REGULAR	29	28.43
MALA	9	8.82
TOTAL	102	100.00



DESCRIPCIÓN:

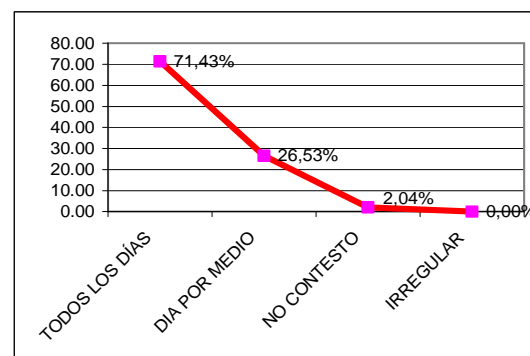
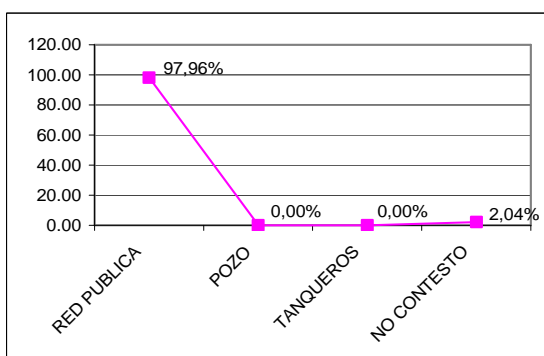
El 57,84% de las edificaciones son arrendadas, el 41,18% son propias, y el 0,98% corresponde a una vivienda que esta desabitada por los cual no se pudo determinar su tenencia.

En lo referente al estado actual que presenta cada una de las edificaciones de la Av. Alajuela, nos encontramos que el 62,75% esta en buenas condiciones, el 28,43% esta en regular estado y el 8,82% en malas condiciones

C.- COBERTURA DE SERVICIO Y TIPO DE INFRAESTRUCTURA EN LA VIVIENDA

ABASTECIMIENTO DE AA.PP.	CANTIDAD	%
RED PUBLICA	96	97.96
POZO	0	0.00
TANQUEROS	0	0.00
NO CONTESTO	2	2.04
TOTAL	98	100.00

FRECUENCIA DE AA.PP.	CANTIDAD	%
TODOS LOS DÍAS	70	71.43
DIA POR MEDIO	26	26.53
NO CONTESTO	2	2.04
IRREGULAR	0	0.00
TOTAL	98	100.00



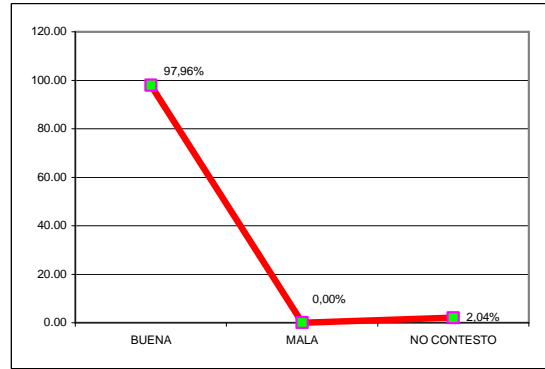
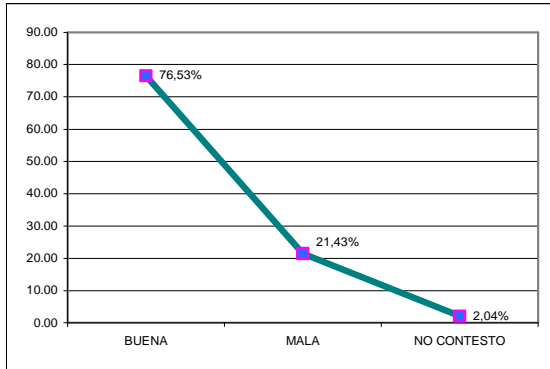
DESCRIPCIÓN:

En cuanto a la infraestructura específicamente al tipo de abastecimiento de agua potable, podemos observar que el 97,96% se abastece por medio de la red publica, el 2,04% no respondió a la pregunta.

El 71,43% de la población permanente opina que el servicio de AA.PP. es frecuente todos los días, el 26,53% manifiesta que la frecuencia es día por medio, y el 2,04% no contesto la pregunta.

CALIDAD DEL AA.PP.	CANTIDAD	%
BUENA	75	76.53
MALA	21	21.43
NO CONTESTO	2	2.04
TOTAL	98	100.00

CALIDAD DEL SERVICIO ELECTRICO	CANTIDAD	%
BUENA	96	97.96
MALA	0	0.00
NO CONTESTO	2	2.04
TOTAL	98	100.00



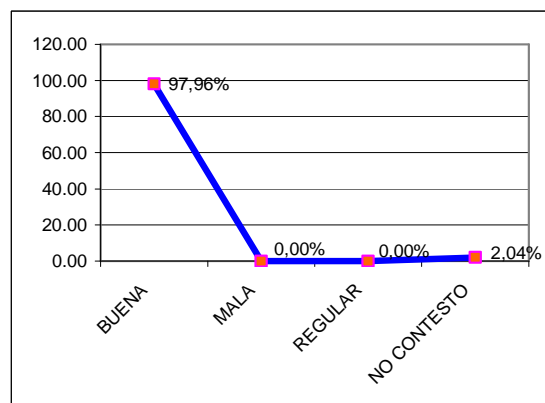
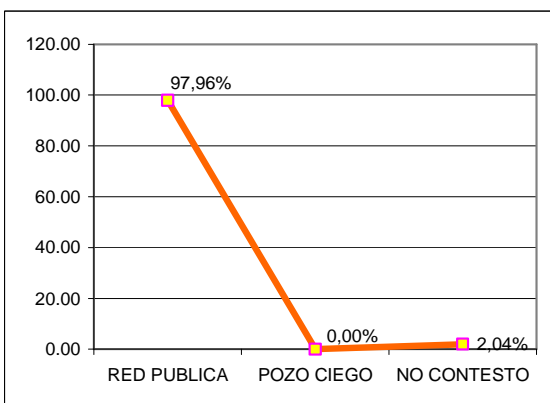
DESCRIPCIÓN:

El 76,53% de los encuestados, respondió que la calidad de AA.PP. que reciben ellos es de buena calidad, mientras que el 21,43% dijo que era de mala calidad y el 2,04% se rehusó a contestar.

El mayor porcentaje correspondiente al 97,96% nos dice que la calidad del servicio eléctrico es buena, el 2,04% se rehusó a contestar la pregunta.

TIPO DE INST. DE AA.SS.	CANTIDAD	%
RED PUBLICA	96	97.96
POZO CIEGO	0	0.00
NO CONTESTO	2	2.04
TOTAL	98	100.00

CALIDAD DEL SERVICIO DE AA.SS.	CANTIDAD	%
BUENA	96	97.96
MALA	0	0.00
REGULAR	0	0.00
NO CONTESTO	2	2.04
TOTAL	98	100.00

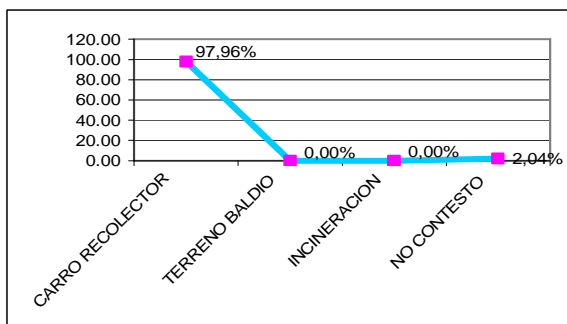


DESCRIPCIÓN:

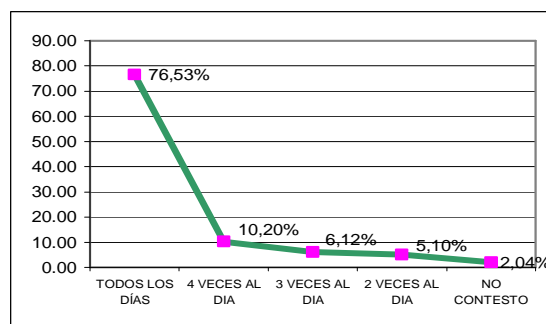
El 97,96% de los encuestados manifiesta que el tipo de instalación de AA.SS. Es por medio de red publica, el 2,04% no respondió la pregunta.

El 97,96% menciona que el servicio de AA.SS. Es de buena calidad, el 2,04% no respondió la pregunta.

SIST. DE ELIMINACION DE BASURA	CANTIDAD	%
CARRO RECOLECTOR	96	97.96
TERRENO BALDIO	0	0.00
INCINERACION	0	0.00
NO CONTESTO	2	2.04
TOTAL	98	100.00



FRECUENCIA DEL SERVICIO DE ELIMINACION DE BASURA	CANTIDAD	%
TODOS LOS DÍAS	75	76.53
4 VECES AL DIA	10	10.20
3 VECES AL DIA	6	6.12
2 VECES AL DIA	5	5.10
NO CONTESTO	2	2.04
TOTAL	98	100.00



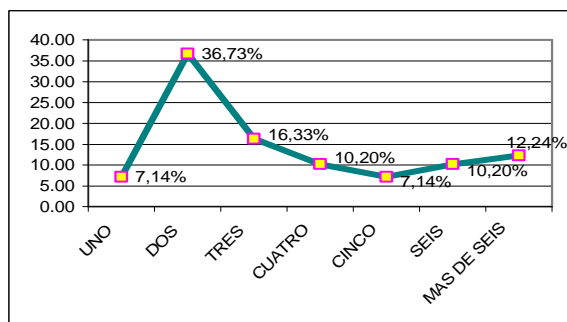
DESCRIPCIÓN:

La mayor parte de la población permanente de la Av. Alajuela correspondiente al 97,96% opina que el sistema de eliminación de basura lo hace a través del carro recolector, y el 2,04% no respondió a la pregunta

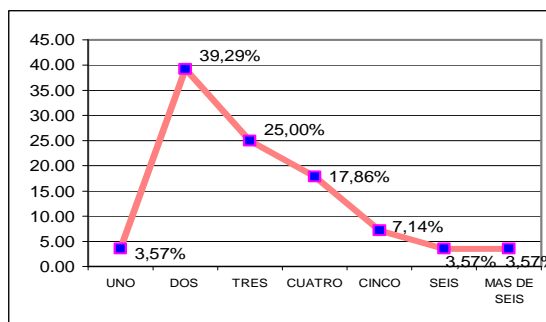
El 10,20% de los encuestados nos dice que el carro recolector mantiene una frecuencia de 4 veces al día, el 6,12% opina que es de 3 veces al día, el 5,10% que es de 2 veces al día, y el 2,04% no respondió a la pregunta.

D.- Nº DE AMBIENTES Y AREA DE LA EDIFICACION

Nº DE AMBIENTES	CANTIDAD	%
UNO	7	7.14
DOS	36	36.73
TRES	16	16.33
CUATRO	10	10.20
CINCO	7	7.14
SEIS	10	10.20
MAS DE SEIS	12	12.24
TOTAL	98	100.00



Nº DE DORMITORIOS	CANTIDAD	%
UNO	1	3.57
DOS	11	39.29
TRES	7	25.00
CUATRO	5	17.86
CINCO	2	7.14
SEIS	1	3.57
MAS DE SEIS	1	3.57
TOTAL	28	100.00

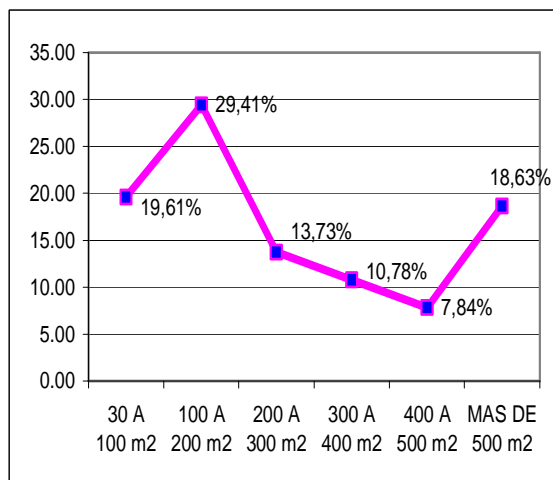


DESCRIPCIÓN:

El 36,73% de las viviendas, tienen 2 ambientes, el 16,33% tres ambientes, el 12,24% son de mas de seis ambiente, el 10,20% es de cuatro y seis ambientes, y el 7,14% de un ambiente.

EL 39,29% de las viviendas, tienen dos dormitorios, el 25% tres dormitorios, el 17,86% cuatro dormitorios, el 7,14% cinco dormitorios, el 3,57% son de uno, seis y mas de seis dormitorios.

AREA EN M2 EN PLANTA BAJA	CANTIDAD	%
30 A 100 m2	20	19.61
100 A 200 m2	30	29.41
200 A 300 m2	14	13.73
300 A 400 m2	11	10.78
400 A 500 m2	8	7.84
MAS DE 500 m2	19	18.63
TOTAL	102	100.00



DESCRIPCIÓN:

El 29,41% de las edificaciones, corresponde al área en planta baja entre 30 a 100 m2, el 19,61% oscila entre 100 a 200 m2, el 18,63% son de mas de 500 m2, el 13,73% entre 200 a 300 m2, el 10,78% es de 300 a 400 m2, y el 7,84 son de 400 a 500 m2

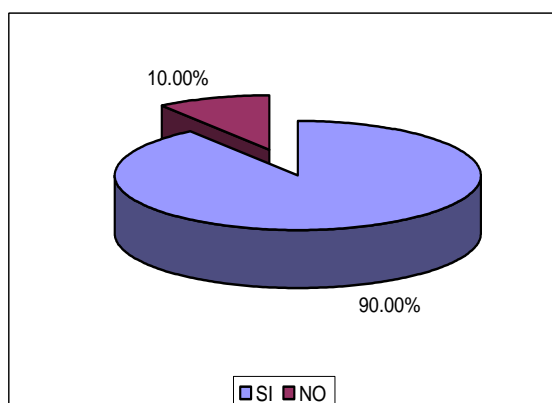
4.3. ENCUESTA DIRIGIDA A LA POBLACION EN TRANSITO DE LA AVENIDA ALAJUELA.

Fuente: Encuesta; Autores: Arq. Edwin Morejón C., Arq. Jimmy Polanco Ch.

A.- ESTARIA UD DE ACUERDO Y COLABORARIA CON:

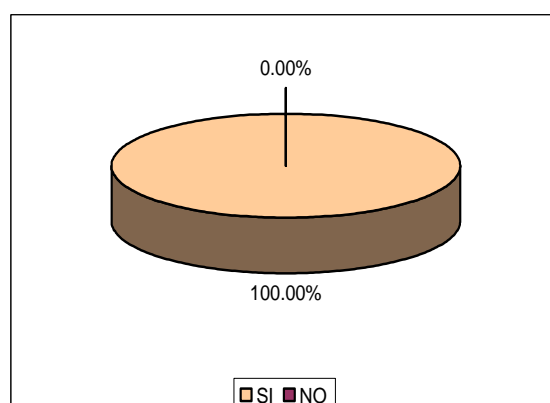
1.- EL REORDENAMIENTO DEL COMERCIO FORMAL E INFORMAL

RESPUESTA	Nº DE ENCUESTADOS	%
SI	45	90.00
NO	5	10.00
TOTAL	50	100.00



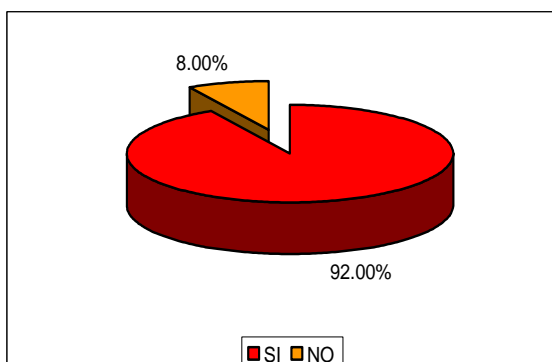
3.- EL ASEO Y MANTENIMIENTO DEL ESPACIO PÚBLICO.

RESPUESTA	Nº DE ENCUESTADOS	%
SI	50	100.00
NO	0	0.00
TOTAL	50	100.00



2.- EL REORDENAMIENTO DEL TRANSITO VEHICULAR.

RESPUESTA	Nº DE ENCUESTADOS	%
SI	46	92.00
NO	4	8.00
TOTAL	50	100.00



DESCRIPCIÓN:

1.- Según la encuesta realizada el 90% esta de acuerdo y colaboraría con el reordenamiento del comercio informal e informal y apenas el 10% no están de acuerdo.

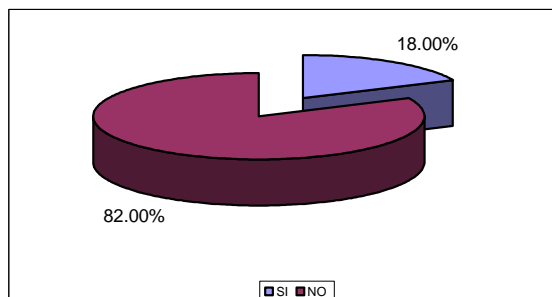
2.- El 92% de los encuestados están de acuerdo que el transito vehicular sea reordenado y el 8% no desean que se mantenga tal como esta

3.- Como podemos observar graficamente, el 100% de las personas que transitan por la Av. Alajuela, estan de acuerdo y colaborarian con el aseo y mantenimiento del espacio publico

B.- COMO CALIFICA USTED AL SECTOR DE LA AV. ALAJUELA.

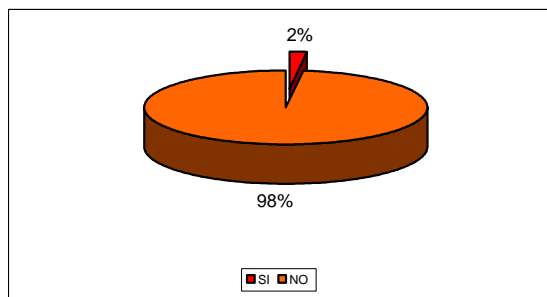
1.- ES UN SITIO AGRADEABLE.

RESPUESTA	Nº DE ENCUESTADOS	%
SI	9	18.00
NO	41	82.00
TOTAL	50	100.00



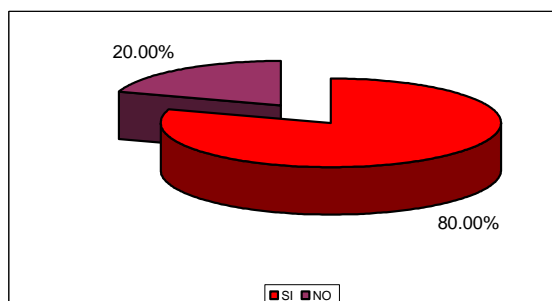
4.- EXISTE SEGURIDAD.

RESPUESTA	Nº DE ENCUESTADOS	%
SI	1	2.00
NO	49	98.00
TOTAL	50	100.00



2.- EXISTE PROSTITUCION.

RESPUESTA	Nº DE ENCUESTADOS	%
SI	40	80.00
NO	10	20.00
TOTAL	50	100.00



DESCRIPCIÓN:

1.- El 82% de la población en transito nos dice que la Av. Alajuela es un sitio agradable y el 18% que no lo es

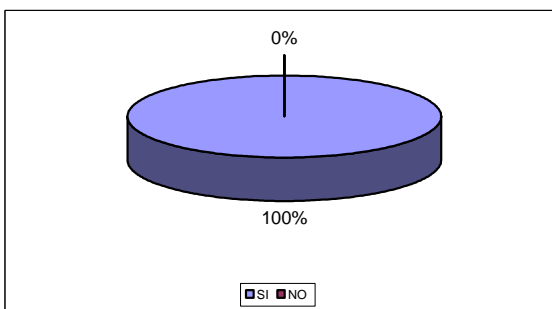
2.- El 80% de los encuestados manifiesta que existe prostitución en el sector y el 20% de la población en transito, nos dice que no hay prostitucion

3.- De los 50 encuestados el 100% menciona que si existe delincuencia en el sector

4.- El 2% de la población en transito expresa que el lugar no es seguro y apenas el 2% nos dice que si lo es

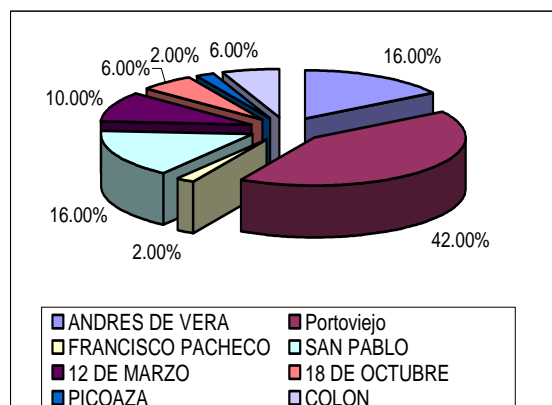
3.- EXISTE DELINCUENCIA.

RESPUESTA	Nº DE ENCUESTADOS	%
SI	50	100.00
NO	0	0.00
TOTAL	50	100.00



C.- DONDE RESIDE USTED.

PARROQUIA	Nº DE ENCUESTADOS	%
ANDRES DE VERA	8	16.00
Portoviejo	21	42.00
FRANCISCO PACHECO	1	2.00
SAN PABLO	8	16.00
12 DE MARZO	5	10.00
18 DE OCTUBRE	3	6.00
PICOAZA	1	2.00
COLON	3	6.00
TOTAL	50	100.00



DESCRIPCIÓN:

Como podemos observar gráficamente, el 42% que representa a la mayoría de los que transitan por la Av. Alajuela incluido el mercado barrial #1 reside en la parroquia Portoviejo, seguido de Andrés de Vera y San Pablo con el 16%, así mismo el 6% viven en la parroquia 18 de Octubre.

D.- CREE USTED QUE EL MERCADO Nº 1 EN LAS CONDICIONES ACTUALES PRESTA EL SERVICIO QUE UD. SE MERECE:

RESPUESTA	Nº DE ENCUESTADOS	%
SI PORQUE: HAY TODO LO NECESARIO Y ESTA CERCA	3	6.00
NO PORQUE: EXISTE INSALUBRIDAD, NO HAY SEGURIDAD, ESTA DESORGANIZADO Y NO HAY CULTURA CIUDADANA	47	94.00
TOTAL	50	100.00

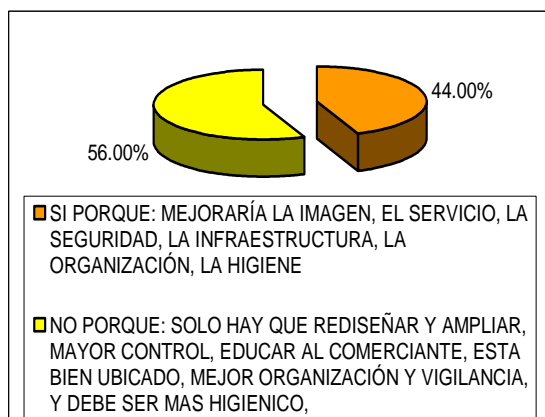


DESCRIPCIÓN:

El 6% de la población en tránsito, considera que el mercado #1 si brinda un buen servicio porque hay todo lo necesario y esta cerca, pero la mayoría que representa el 94%, manifiesta que no presta el servicio que la población merece, debido a que hay insalubridad, inseguridad, desorden, no hay cultura ciudadana.

E.- CONSIDERA UD QUE REUBICANDO EL MERCADO Nº 1 MEJORARÍA EL SERVICIO A LA COMUNIDAD

RESPUESTA	Nº DE ENCUESTADOS	%
SI PORQUE: MEJORARÍA LA IMAGEN, EL SERVICIO, LA SEGURIDAD, LA INFRAESTRUCTURA, LA ORGANIZACIÓN, LA HIGIENE	22	44.00
NO PORQUE: SOLO HAY QUE REDISEÑAR Y AMPLIAR, MAYOR CONTROL, EDUCAR AL COMERCIANTE, ESTA BIEN UBICADO, MEJOR ORGANIZACIÓN Y VIGILANCIA, Y DEBE SER MAS HIGIENICO,	28	56.00
TOTAL	50	100.00

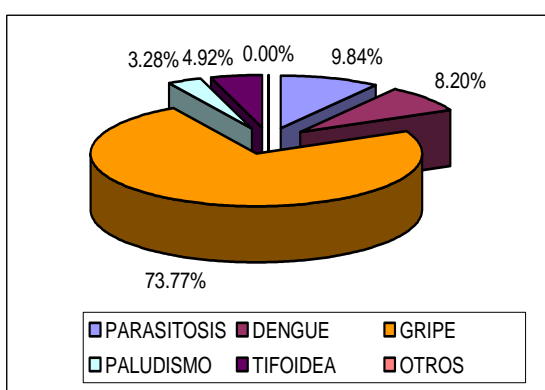


DESCRIPCIÓN:

Según la encuesta el 44% de la población en tránsito considera que el mercado tiene que ser reubicado porque así mejoraría la imagen, el servicio, la seguridad, la infraestructura, la higiene y de esta manera estaría mejor organizado, el 56% que equivale a la mayor parte de los encuestados piensa que no hay que reubicar el mercado, solo hay que rediseñarlo, ampliarlo, tener un mejor control, educar al comerciante, organizarlo, mayor vigilancia y debe ser más higiénico.

F.- QUE TIPO DE ENFERMEDADES SON MAS FRECUENTES EN EL SECTOR:

ENFERMEDADES	RESPUESTAS	%
PARASITOSIS	6	12.00
DENGUE	5	10.00
GRIPE	45	90.00
PALUDISMO	2	4.00
TIFOIDEA	3	6.00
OTROS	0	0.00
TOTAL	50	100.00

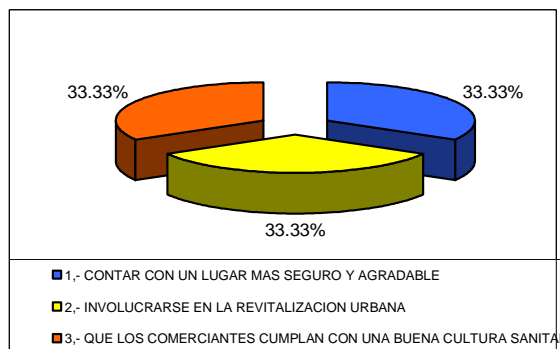


DESCRIPCIÓN:

El 90% de los encuestados manifiesta que la gripe es el mayor índice de enfermedad en el sector, seguido por la parasitosis con el 12%, el 10% el dengue, el 6% la tifoidea y con un 4% el paludismo.

G.- QUE MEJORAS ASPIRA UD PARA EL SECTOR:

PREGUNTAS	RESPUESTAS SI	%
1,- CONTAR CON UN LUGAR MAS SEGURO Y AGRADABLE	50	33.33
2,- INVOLUCRARSE EN LA REVITALIZACION URBANA	50	33.33
3,- QUE LOS COMERCIANTES CUMPLAN CON UNA BUENA CULTURA SANITARIA	50	33.33
TOTAL	150	100.00

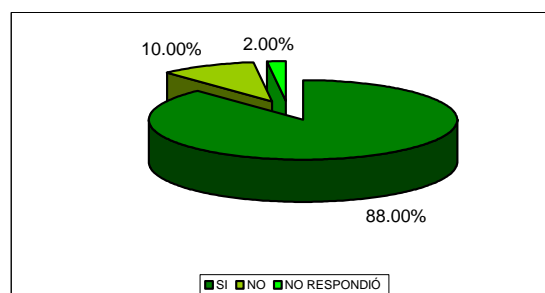


DESCRIPCIÓN:

Según la encuesta coincidentalmente el 33% en igualdad de condición, desean contar con un lugar seguro y agradable, así mismo quieren involucrarse en la revitalización urbana, y por ultimo desean que los comerciantes cumplan con una buena cultura sanitaria.

H,- EL MERCADILLO DE LA CALLE CHILE DEBE SER REUBICADO.

RESPUESTA	Nº DE ENCUESTADOS	%
SI	44	88.00
NO	5	10.00
NO RESPONDIO	1	2.00
TOTAL	50	100.00

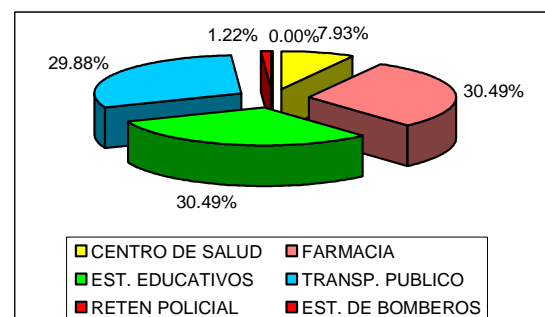


DESCRIPCIÓN:

El porcentaje mayor 88%, desea que el mercadillo de la calle Chile debe de ser reubicado, el 10% opino lo contrario y el 2% se abstuvo a responder

I.- EL SECTOR CUMPLE CON LOS SIGUIENTES SERVICIOS:

SERVICIOS	RESPUESTAS SI	%
CENTRO DE SALUD	13	7.93
FARMACIA	50	30.49
EST. EDUCATIVOS	50	30.49
TRANSP. PUBLICO	49	29.88
RETEN POLICIAL	2	1.22
EST. DE BOMBEROS	0	0.00
TOTAL	164	100.00

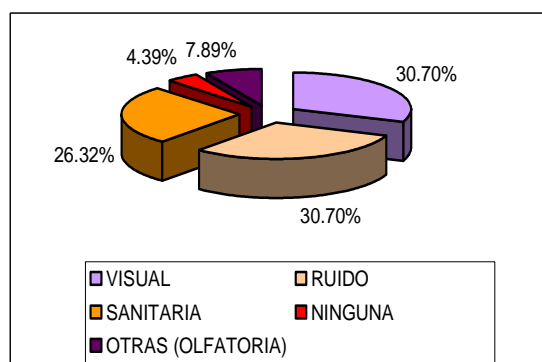


DESCRIPCIÓN:

El 30,49% opina que el sector si cumple con el servicio de farmacia y establecimiento educativo, el 29,88% dice que si cumple con el transporte publico, seguido por el 7,93% que cuenta el sector con un centro de salud, y el 1,22% con un reten policial.

J.- QUE CLASE DE CONTAMINACIÓN PRESENTA LA AVENIDA ALAJUELA:

CONTAMINACION	RESPUESTAS	%
VISUAL	35	30.70
RUIDO	35	30.70
SANITARIA	30	26.32
NINGUNA	5	4.39
OTRAS (OLFATORIA)	9	7.89
TOTAL	114	100.00



DESCRIPCIÓN:

EL 30,70% que representa a la mayor parte de los encuestados, nos dice que el sector de la Av. Alajuela presenta una contaminación visual y de ruido, seguido por el 26% que menciona que la contaminación es sanitaria, el 7,89% dice que es olfatoria y el 4,39% nos dice que no existe ninguna enfermedad.

4.4. ENCUESTA DIRIGIDA A LOS COMERCIANTES FORMALES E INFORMALES DE LA AVENIDA ALAJUELA INCLUIDO EL MERCADO BARRIAL #1.

Fuente: Encuesta; Autores: Arq. Edwin Morejón C., Arq. Jimmy Polanco Ch.

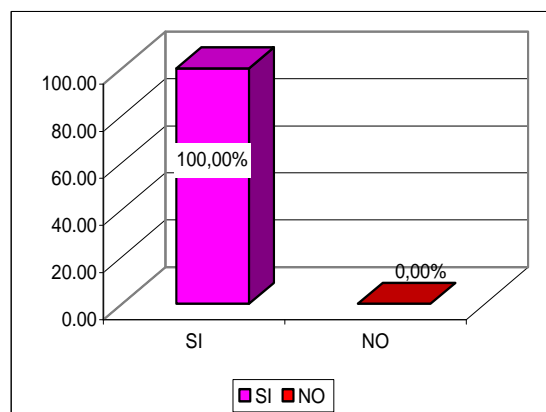
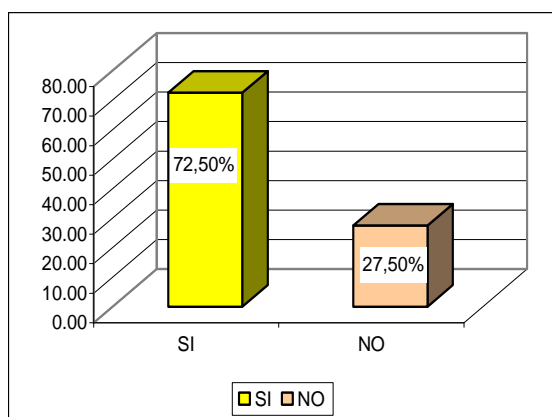
A.- ESTARIA UD DE ACUERDO Y COLABORARIA CON:

1,- EL REORDENAMIENTO DEL COMERCIO FORMAL E INFORMAL

2,- EL REORDENAMIENTO DEL TRANSITO VEHICULAR

RESPUESTA	Nº DE ENCUESTADOS	%
SI	58	72.50
NO	22	27.50
TOTAL	80	100.00

RESPUESTA	Nº DE ENCUESTADOS	%
SI	80	100.00
NO	0	0.00
TOTAL	80	100.00

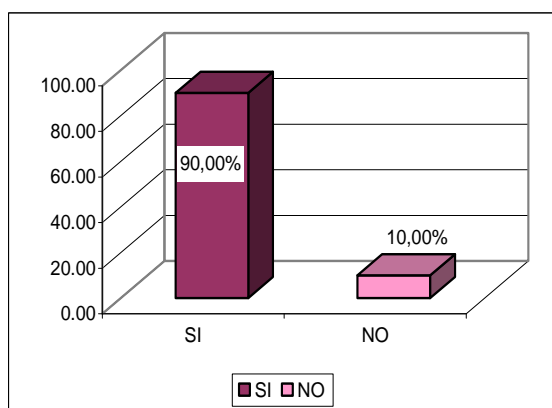


3,- EL ASEO Y MANTENIMIENTO DEL ESPACIO PUBLICO:

DESCRIPCIÓN:

RESPUESTA	Nº DE ENCUESTADOS	%
SI	72	90.00
NO	8	10.00
TOTAL	80	100.00

1.- El 72% de los comerciantes están de acuerdo en que se debe de reordenar el comercio formal e informal y el 27% no esta de acuerdo y prefieren seguir como están



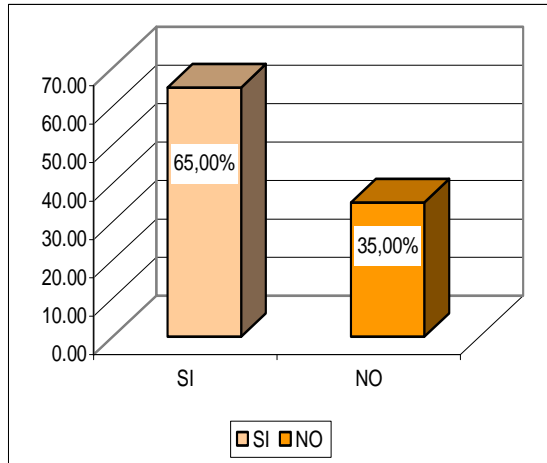
2.- El 100% de los comerciantes desea que el transito vehicular sea reordenado

3.- La mayoría de los comerciantes encuestados que representan el 90%, están de acuerdo que se debe mantener el aseo del espacio publico.

B.- COMO CALIFICA UD. AL SECTOR DE LA AV. ALAJUELA:

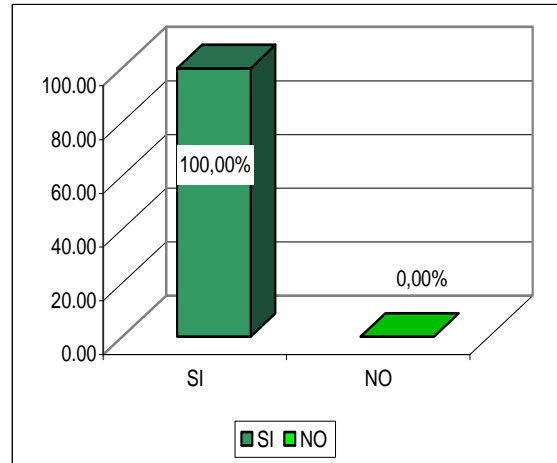
1,- ES UN SITIO AGRADABLE

RESPUESTA	Nº DE ENCUESTADOS	%
SI	52	65.00
NO	28	35.00
TOTAL	80	100.00



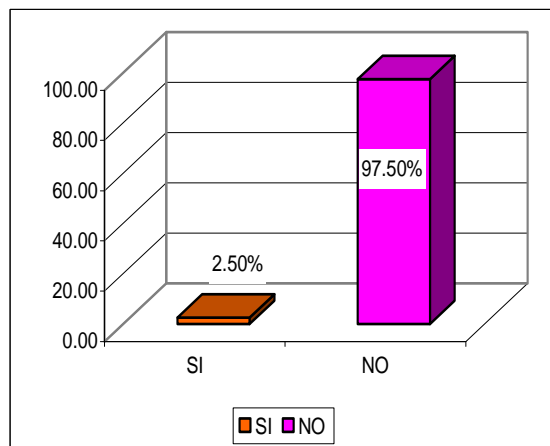
2,- EXISTE DELICUENCIA.

RESPUESTA	Nº DE ENCUESTADOS	%
SI	80	100.00
NO	0	0.00
TOTAL	80	100.00



3,- ES UN LUGAR SEGURO.

RESPUESTA	Nº DE ENCUESTADOS	%
SI	2	2.50
NO	78	97.50
TOTAL	80	100.00



DESCRIPCIÓN:

1.- EL 65% de los comerciantes, califican a la Av. Alajuela como un sitio agradable y el 35% dice que no lo es.

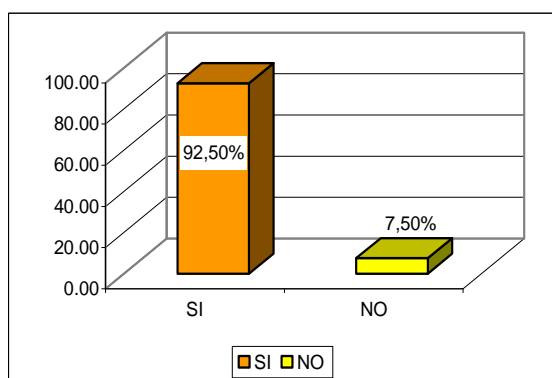
2.- El 100% de los comerciantes encuestados dicen que en el sector si existe delincuencia.

3.- El 97,50% manifesto que el sector no es un lugar seguro y el 2,50% que el lugar si es seguro.

C.- COMO COMERCIANTE ESTARIA DISPUESTO A:

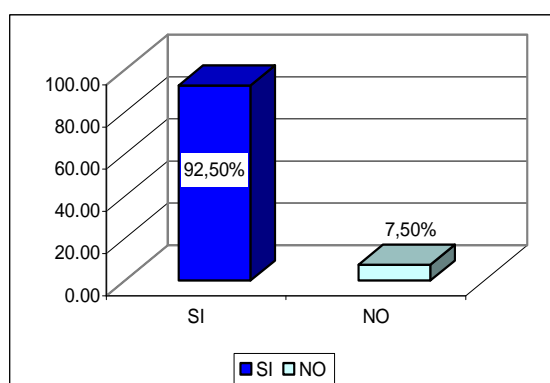
1.- APOYAR Y GESTIONAR LA REVITALIZACION URBANA:

RESPUESTA	Nº DE ENCUESTADOS	%
SI	74	92.50
NO	6	7.50
TOTAL	80	100.00



2.- PROPICIAR CAMPAÑAS DE CONCIENCIACION CIUDADANA

RESPUESTA	Nº DE ENCUESTADOS	%
SI	74	92.50
NO	6	7.50
TOTAL	80	100.00



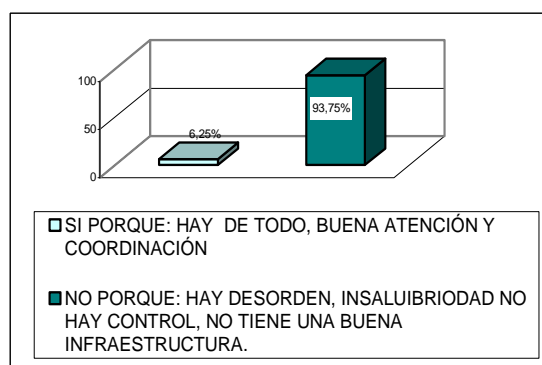
DESCRIPCIÓN:

1.- El 92,50% de los comerciantes, están dispuestos a apoyar la revitalización urbana, mientras que el 7,50% no esta de acuerdo

2.- El 92,50% de los comerciantes encuestados, están de acuerdo en propiciar campañas de concienciación ciudadana, y el 7,50% no esta de acuerdo

D,- CREE USTED QUE EL MERCADO Nº 1 EN LAS CONDICIONES ACTUALES PRESTA EL SERVICIO QUE UD. SE MERECE:

RESPUESTA	Nº DE ENCUESTADOS	%
SI PORQUE: HAY DE TODO, BUENA ATENCIÓN Y COORDINACIÓN	5	6.25
NO PORQUE: HAY DESORDEN, INSALUBRIDAD NO HAY CONTROL, NO TIENE UNA BUENA INFRAESTRUCTURA.	75	93.75
TOTAL	80	100.00

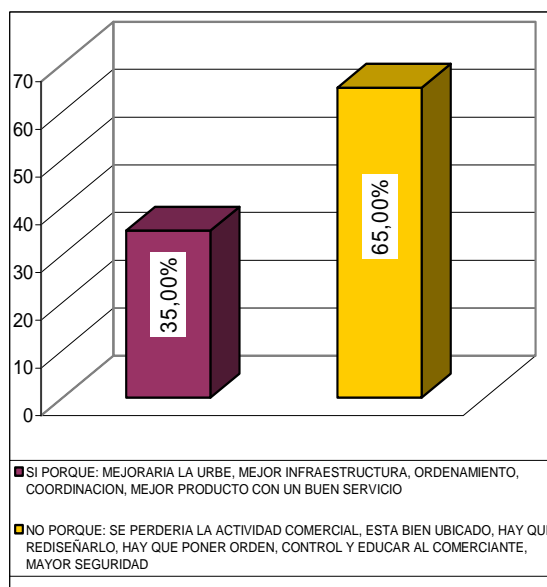


DESCRIPCIÓN:

El 6,25% de los comerciantes encuestados, cree que el mercado #1 en las condiciones actuales si presta el servicio que se merecen porque hay de todo, buena atención y coordinación, mientras que el 93,75% considera que no prestas las condicines necesarias porque hay mucho desorden, insalubridad, no hay control, y no tiene una buena infraestructura.

E.- CONSIDERA UD QUE REUBICANDO EL MERCADO Nº 1 MEJORARÍA EL SERVICIO A LA COMUNIDAD:

RESPUESTA	Nº DE ENCUESTADOS	%
SI PORQUE: MEJORARIA LA URBE, MEJOR INFRAESTRUCTURA, ORDENAMIENTO, COORDINACION, MEJOR PRODUCTO CON UN BUEN SERVICIO	28	35
NO PORQUE: SE PERDERIA LA ACTIVIDAD COMERCIAL, ESTA BIEN UBICADO, HAY QUE REDISEÑARLO, HAY QUE PONER ORDEN, CONTROL Y EDUCAR AL COMERCIANTE, MAYOR SEGURIDAD	52	65
TOTAL	80	100.00

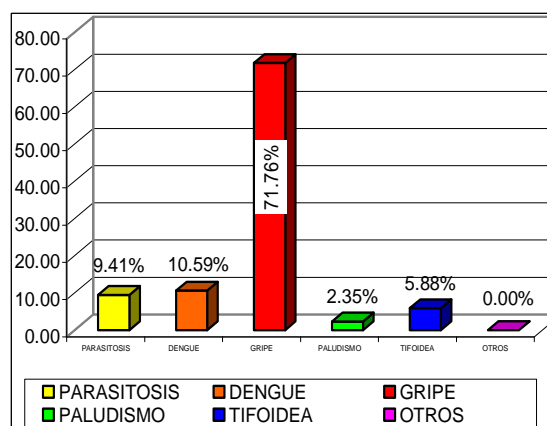


DESCRIPCIÓN:

El 65% que representa a la mayoría de los comerciantes encuestados considera que el mercado no se debe reubicar porque se perdería la actividad comercial, se encuentra bien ubicado, solo hay que rediseñarlo, y poner orden y control, así mismo hay que educar al comerciante, el 35% si considera que el mercado debe ser reubicado porque mejoraría la urbe, la infraestructura, el ordenamiento, y se podría adquirir un mejor producto.

F.- QUE TIPO DE ENFERMEDADES SON MAS FRECUENTES EN EL SECTOR:

ENFERMEDADES	RESPUESTAS	%
PARASITOSIS	8	9.41
DENGUE	9	10.59
GRIPE	61	71.76
PALUDISMO	2	2.35
TIFOIDEA	5	5.88
OTROS	0	0.00
TOTAL	85	100.00

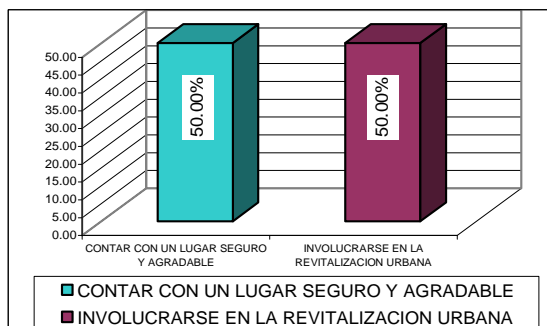


DESCRIPCIÓN:

El 71,76% representa al mayor numero de encuestados que dicen que la gripe es la principal enfermedad del sector, seguida por el dengue con el 10,59%, luego tenemos la paratosis con el 9,41%, la tifoidea con un 5,88%, y por ultimo el paludismo con un 2,35%

G.- COMO COMERCIANTE CUALES SERIAN SUS ASPIRACIONES EN LA REGENERACIÓN DE LA AV. ALAJUELA:

PREGUNTAS	RESPUESTA SI	%
CONTAR CON UN LUGAR SEGURO Y AGRADABLE	80	50.00
INVOLUCRARSE EN LA REVITALIZACION URBANA	80	50.00
TOTAL	160	100.00

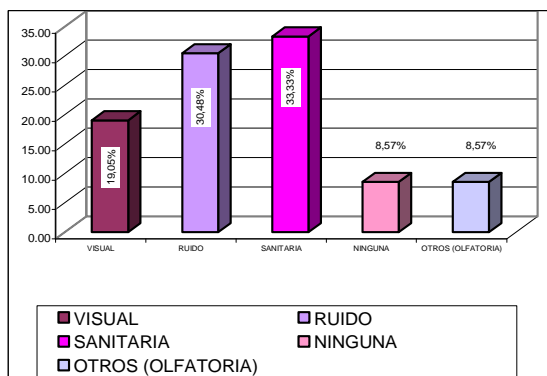


DESCRIPCIÓN:

El 50% de los comerciantes opina que desean contar con un lugar mas seguro y agradable y el otro 50% también desea involucrarse en la revitalización urbana.

H.- QUE CLASE DE CONTAMINACION PRESENTA LA AV. ALAJUELA:

CONTAMINACION	RESPUESTAS	%
VISUAL	20	19.05
RUIDO	32	30.48
SANITARIA	35	33.33
NINGUNA	9	8.57
OTROS (OLFATORIA)	9	8.57
TOTAL	105	100.00

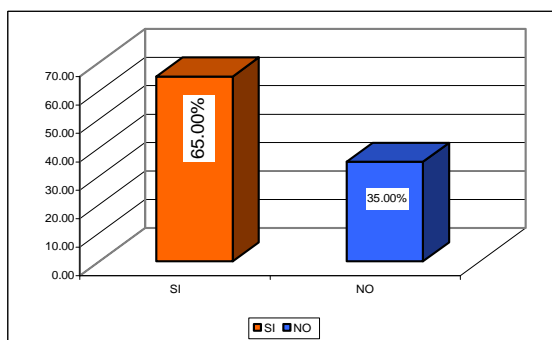


DESCRIPCIÓN:

El 33% que representa la mayoría, opina que la mayor contaminación que presenta la Av. Alajuela es sanitaria, seguida por el 30,48% que dice que es el ruido, el 19,05% menciona que es la visual, y el 8,57% nos comenta que es la olfatoria y que no hay ninguna contaminación.

I.- EL MERCADILLO DE LA CHILE DEBE DE SER REUBICADO:

RESPUESTA	Nº DE ENCUESTADOS	%
SI	52	65.00
NO	28	35.00
TOTAL	80	100.00

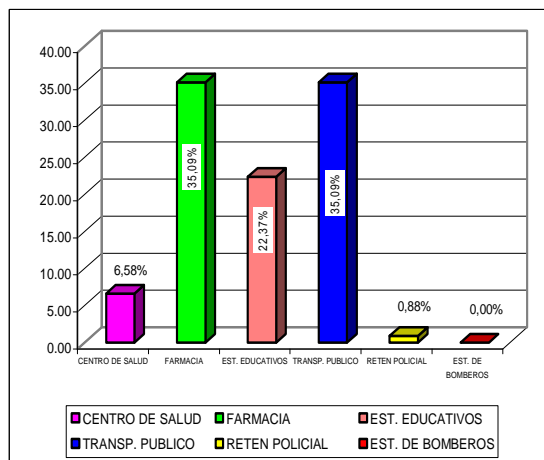


DESCRIPCIÓN:

El 65% de los comerciantes opinan que el mercadillo de la calle Chile debe de ser reubicado, mientras que el 35% opina que no debe de ser reubicado.

J.- EL SECTOR CUMPLE CON LOS SIGUIENTES SERVICIOS:

SERVICIOS	RESPUESTAS SI	%
CENTRO DE SALUD	15	6.58
FARMACIA	80	35.09
EST. EDUCATIVOS	51	22.37
TRANSP. PUBLICO	80	35.09
RETEN POLICIAL	2	0.88
EST. DE BOMBEROS	0	0.00
TOTAL	228	100.00



DESCRIPCIÓN:

Según la encuesta, el 35,09% dice que el sector si cumple con un servicio de farmacia y transporte publico, el 6,58% opina que si cumple con un centro de salud, y el 0,88% que si cumple el sector con un reten policial, no existe estación de bomberos.

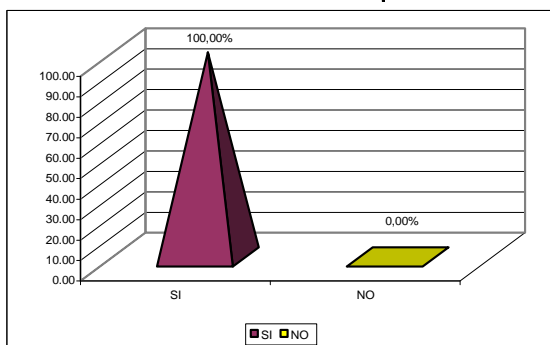
4.5. ENCUESTA DIRIGIDA A LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN

Fuente: Encuesta; Autores: Arq. Edwin Morejón C., Arq. Jimmy Polanco Ch.

A.- ESTARIA UD DE ACUERDO Y COLABORARIA

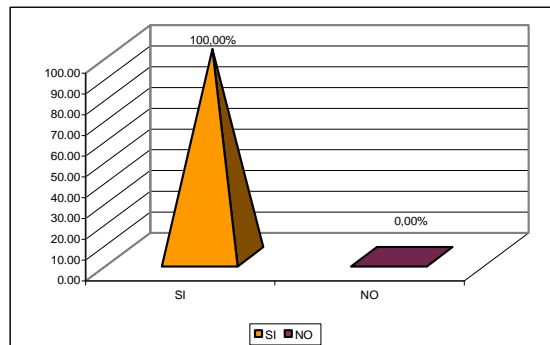
1.- EL REORDENAMIENTO DEL COMERCIO FORMAL E INFORMAL

RESPUESTA	Nº DE ENCUESTADOS	%
SI	15	100.00
NO	0	0.00
TOTAL	15	100.00



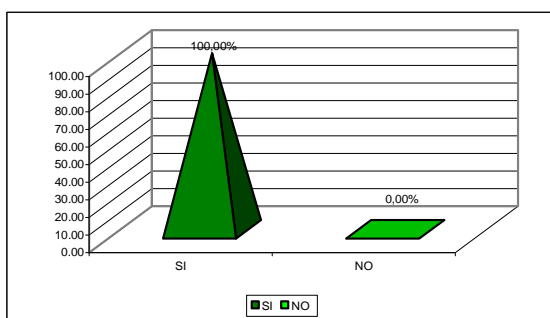
2.- EL REORDENAMIENTO DEL TRANSITO VEHICULAR.

RESPUESTA	Nº DE ENCUESTADOS	%
SI	15	100.00
NO	0	0.00
TOTAL	15	100.00



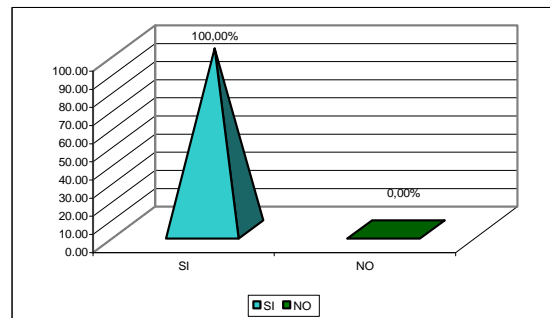
3.- EL ASEO Y MENTENIMIENTO DEL ESPACIO PÚBLICO.

RESPUESTA	Nº DE ENCUESTADOS	%
SI	15	100.00
NO	0	0.00
TOTAL	15	100.00



4.- UNA NUEVA INFRAESTRUCTURA URBANA

RESPUESTA	Nº DE ENCUESTADOS	%
SI	15	100.00
NO	0	0.00
TOTAL	15	100.00



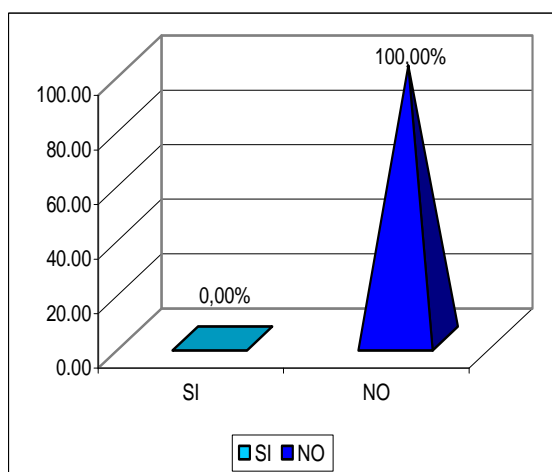
DESCRIPCIÓN:

- 1.- El 100% de los medios de comunicación encuestados, están de acuerdo y colaborarían para reordenar tanto el comercio formal como informal.
- 2.- El 100% de los medios de comunicación encuestados, están de acuerdo y apoyarían para que se reordene el tránsito vehicular.
- 3.- El 100% de los medios de comunicación encuestados, se pronunciaron que están de acuerdo y colaborarían con el aseo y mantenimiento del espacio público.
- 4.- El 100% de los medios de comunicación encuestados, están de acuerdo y colaborarían en que se implante una nueva infraestructura urbana en la Av. Alajuela.

B.- COMO CALIFICA USTED AL SECTOR DE LA AV. ALAJUELA.

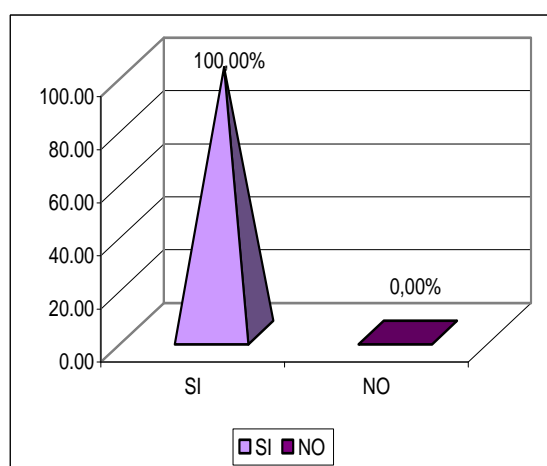
1.- ES UN SITO AGRADABLE .

RESPUESTA	Nº DE ENCUESTADOS	%
SI	0	0.00
NO	15	100.00
TOTAL	15	100.00



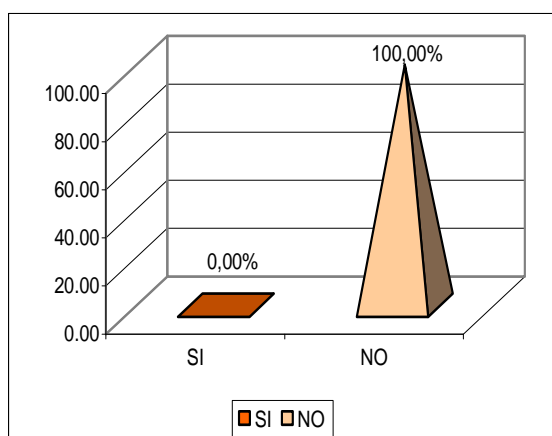
2.- EXISTE DELINCUENCIA.

RESPUESTA	Nº DE ENCUESTADOS	%
SI	15	100.00
NO	0	0.00
TOTAL	15	100.00



3.- ES UN LUGAR SEGURO.

RESPUESTA	Nº DE ENCUESTADOS	%
SI	0	0.00
NO	15	100.00
TOTAL	15	100.00



DESCRIPCIÓN:

1.- El 100% de los medios de comunicación considera que la Av. Alajuela en las condiciones actuales en que se encuentra no es un sitio agradable.

2.- El 100% de los medios de comunicación encuestados manifiestan que en la Av. Alajuela si existe delincuencia.

3.- El 100% de los medios de comunicación también se pronunciaron que la Av. Alajuela no es un lugar seguro.

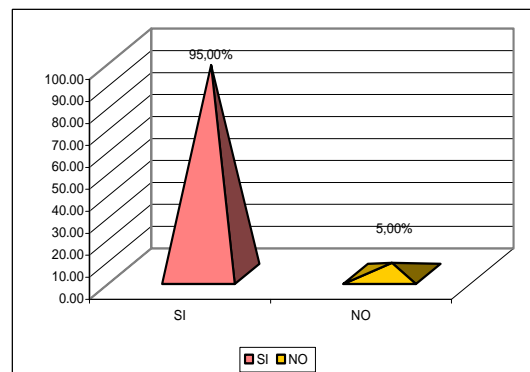
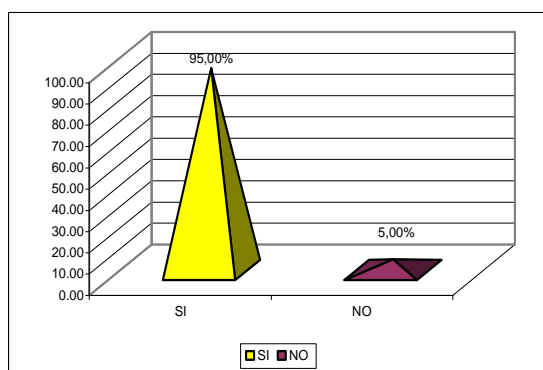
C.- COMO MEDIO DE COMUNICACIÓN ESTARIA DISPUESTO A:

1.- APOYAR Y GESTIONAR LA REVITALIZACION DE LA AV. ALAJUELA

2.- PROPICIAR CAMPAÑAS DE CONCIENCIACION CIUDADANA

RESPUESTA	Nº DE ENCUESTADOS	%
SI	19	95.00
NO	1	5.00
TOTAL	20	100.00

RESPUESTA	Nº DE ENCUESTADOS	%
SI	19	95.00
NO	1	5.00
TOTAL	20	100.00



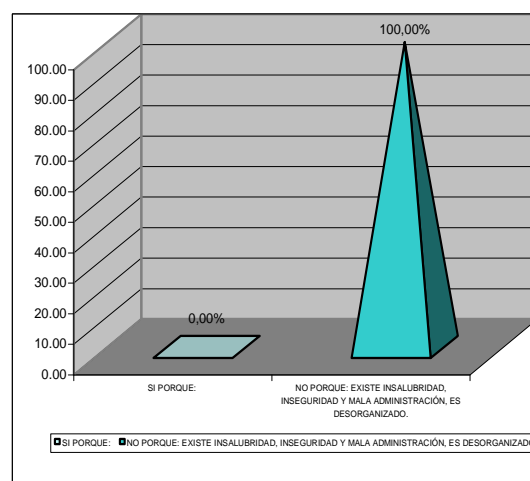
DESCRIPCIÓN:

1.- El 95% de los medios de comunicación están de acuerdo y apoyarían la gestión para revitalizar la Av. Alajuela, mientras que el 5% no apoyaría.

2.- El 95% de los medios de comunicación también consideran que estarían dispuestos a propiciar campañas de concienciación ciudadana, y el 5% opina que no esta de acuerdo

D.- CREE USTED QUE EL MERCADO Nº 1 EN LAS CONDICIONES ACTUALES PRESTA EL SERVICIO QUE UD. SE MERECE:

RESPUESTA	Nº DE ENCUESTADOS	%
SI PORQUE:	0	0.00
NO PORQUE: EXISTE INSALUBRIDAD, INSEGURIDAD Y MALA ADMINISTRACIÓN, ES DESORGANIZADO.	15	100.00
TOTAL	15	100.00

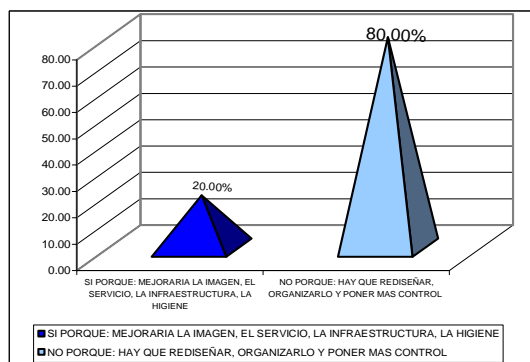


DESCRIPCIÓN:

Todos los medios de comunicación encuestados, coinciden en que el mercado barrial #1 no presta las condiciones que la gente se merece

E.- CONSIDERA UD QUE REUBICANDO EL MERCADO Nº 1 MEJORARIA EL SERVICIO A LA

RESPUESTA	Nº DE ENCUESTADOS	%
SI PORQUE: MEJORARIA LA IMAGEN, EL SERVICIO, LA INFRAESTRUCTURA, LA HIGIENE	3	20.00
NO PORQUE: HAY QUE REDISEÑAR, ORGANIZARLO Y PONER MAS CONTROL	12	80.00
TOTAL	15	100.00

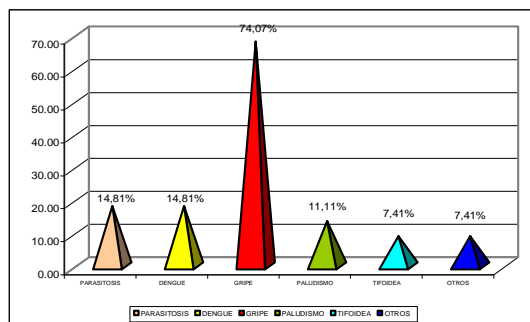


DESCRIPCIÓN:

El 80% de los medios de comunicación opinan que el mercado barrial #1 no debería de ser reubicado porque solo hay que rediseñarlo, organizarlo y poner mas control, en cambio el 20% considera que hay que reubicarlo porque de esta forma mejoraría la imagen,

F.- QUE TIPO DE ENFERMEDADES SON MAS FRECUENTES EN EL SECTOR:

ENFERMEDADES	RESPUESTAS	%
PARASITOSIS	4	18.18
DENGUE	4	18.18
GRIPE	15	68.18
PALUDISMO	3	13.64
TIFOIDEA	2	9.09
OTROS	2	9.09
TOTAL	22	100.00

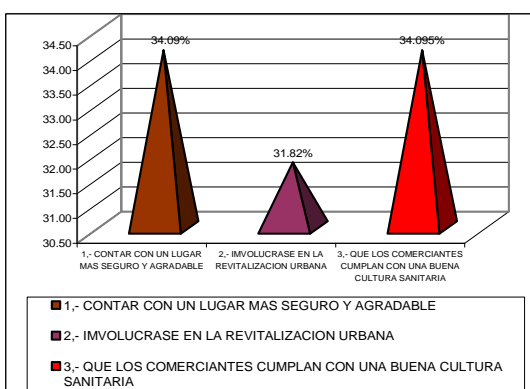


DESCRIPCIÓN:

El 68% de los medios de comunicación consideran que la gripe es la principal enfermedad que existe en el sector de la Av. Alajuela, seguido por la parasitosis y el dengue con un 18,18%, el 13,64% dice que es el paludismo y por ultimo el 9,09% aclara que es la tifoidea entre otras.

G.- COMO MEDIOS DE COMUNICACION CULES SERIAN SUS ASPIRACIONES PARA REGENERAR LA AV. ALAJUELA:

PREGUNTAS	RESPUESTAS SI	%
1.- CONTAR CON UN LUGAR MAS SEGURO Y AGRADABLE	15	34.09
2.- INVOLUCRASE EN LA REVITALIZACION URBANA	14	31.82
3.- QUE LOS COMERCIANTES CUMPLAN CON UNA BUENA CULTURA SANITARIA	15	34.09
TOTAL	44	100.00

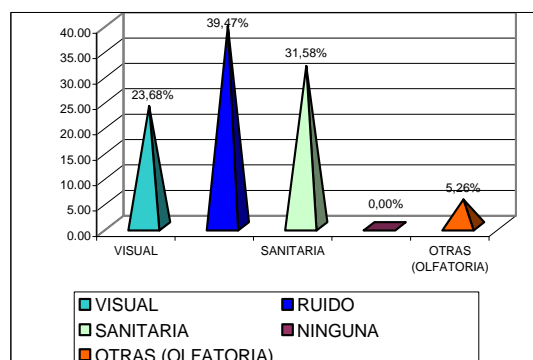


DESCRIPCIÓN:

El 34,09% de los medios de comunicación encuestados, desean contar con un lugar seguro y agradable, el 31,82% desean involucrarse en la revitalización urbana, y el 34,09% aspiran a que los comerciantes cumplan con una buena cultura sanitaria.

H.- QUE CLASE DE CONTAMINACIÓN PRESENTA LA AV. ALAJUELA:

CONTAMINACION	RESPUESTAS	%
VISUAL	9	23.68
RUIDO	15	39.47
SANITARIA	12	31.58
NINGUNA	0	0.00
OTRAS (OLFATORIA)	2	5.26
TOTAL	38	100.00

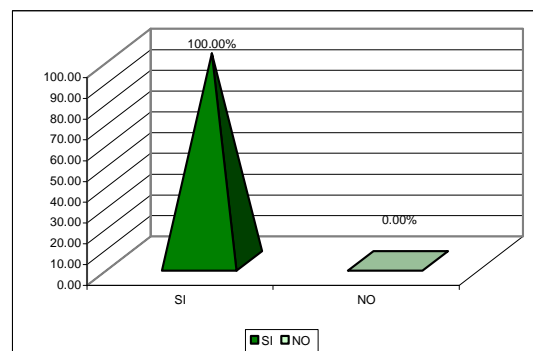


DESCRIPCIÓN:

El 39% de los medios de comunicación opinan que la contaminación mas agravante en la Av. Alajuela es el ruido, seguido por el 31,58% que nos dice que es la sanitaria, el 23,68% la visual y el 5,26% que es la olfatoria.

I.- EL MERCADILLO DE LA CALLE CHILE DEBE SER REUBICADO.

RESPUESTA	Nº DE ENCUESTADOS	%
SI	15	100.00
NO	0	0.00
TOTAL	15	100.00

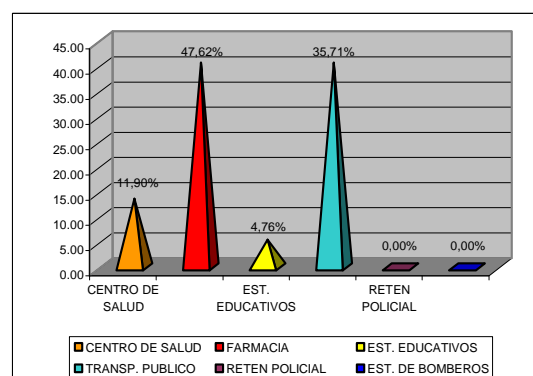


DESCRIPCIÓN:

El 100% de los medios de comunicación encuestados están de acuerdo que el mercadillo de la calle Chile debe ser reubicado.

J.- EL SECTOR CUMPLE CON LOS SIGUIENTES SERVICIOS:

SERVICIOS	RESPUESTAS SI	%
CENTRO DE SALUD	5	13.51
FARMACIA	15	40.54
EST. EDUCATIVOS	2	5.41
TRANSP. PUBLICO	15	40.54
RETEN POLICIAL	0	0.00
EST. DE BOMBEROS	0	0.00
TOTAL	37	100.00



DESCRIPCIÓN:

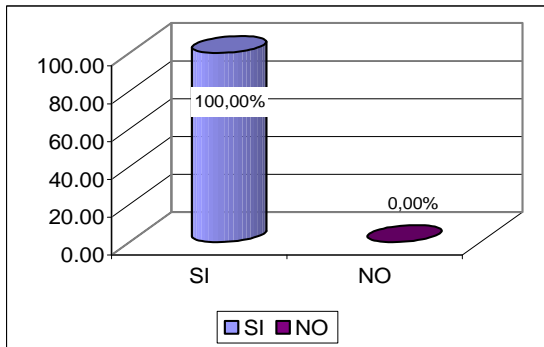
El 40% de los medios de comunicación opina que el sector cuenta con el servicio de farmacia y transportación publica, el 13,51 con un centro de salud, el 5,41% con establecimientos educativos, en cambio no mencionaron con que el sector cuente con reten policial y estación bomberil.

4.6. ENCUESTA DIRIGIDA A LOS GREMIOS PROFESIONALES.

Fuente: Encuesta; Autores: Arq. Edwin Morejón C., Arq. Jimmy Polanco Ch.

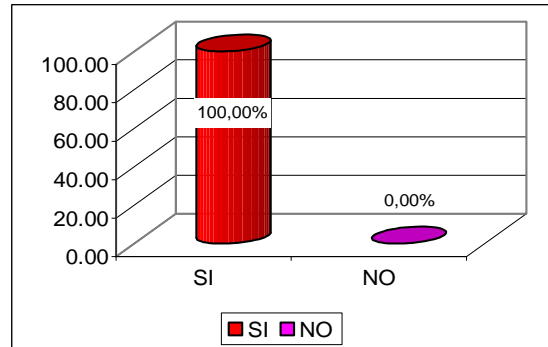
1.- EL REORDENAMIENTO DEL COMERCIO FORMAL E INFORMAL

RESPUESTA	Nº DE ENCUESTADOS	%
SI	10	100.00
NO	0	0.00
TOTAL	10	100.00



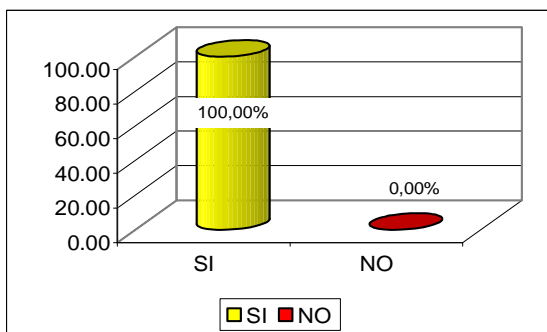
2.- EL REORDENAMIENTO DEL TRANSITO VEHICULAR.

RESPUESTA	Nº DE ENCUESTADOS	%
SI	10	100.00
NO	0	0.00
TOTAL	10	100.00



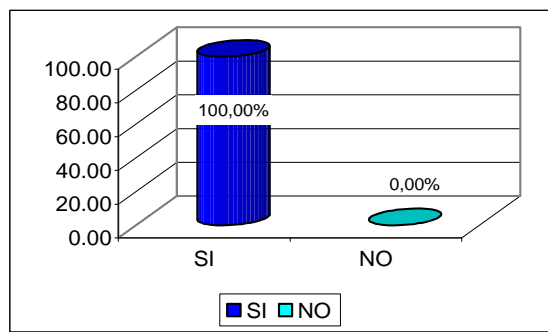
3.- EL ASEO Y MENTENIMIENTO DEL ESPACIO PÚBLICO.

RESPUESTA	Nº DE ENCUESTADOS	%
SI	10	100.00
NO	0	0.00
TOTAL	10	100.00



4.- UNA NUEVA INFRAESTRUCTURA URBANA

RESPUESTA	Nº DE ENCUESTADOS	%
SI	10	100.00
NO	0	0.00
TOTAL	10	100.00



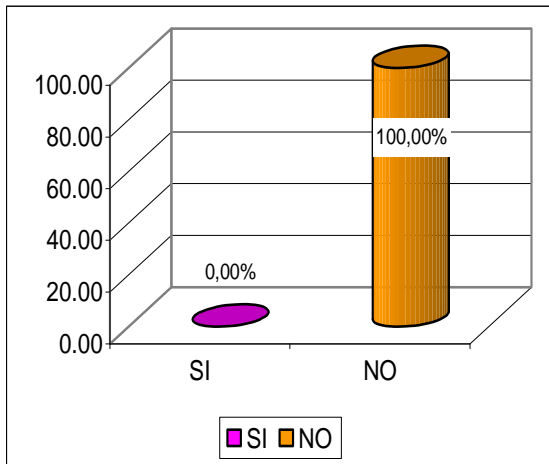
DESCRIPCIÓN:

- 1.- El 100% de los gremios encuestados están de acuerdo y colaborarían con el reordenamiento de comercio formal e informal
- 2.- El 100% de los gremios encuestados están de acuerdo y colaborarían con el reordenamiento del transito vehicular
- 3.- El 100% de los gremios encuestados están de acuerdo y colaborarían con el aseo y mantenimiento del espacio publico
- 4.- El 100% de los gremios encuestados están de acuerdo y colaborarían para que se realice una nueva infraestructura urbana en la Av. Alajuela;

B.- COMO CALIFICA USTED AL SECTOR DE LA AV. ALAJUELA.

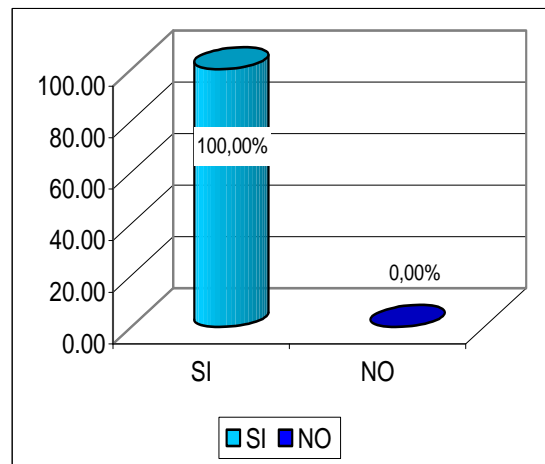
1.- ES UN SITO AGRADABLE .

RESPUESTA	Nº DE ENCUESTADOS	%
SI	0	0.00
NO	10	100.00
TOTAL	10	100.00



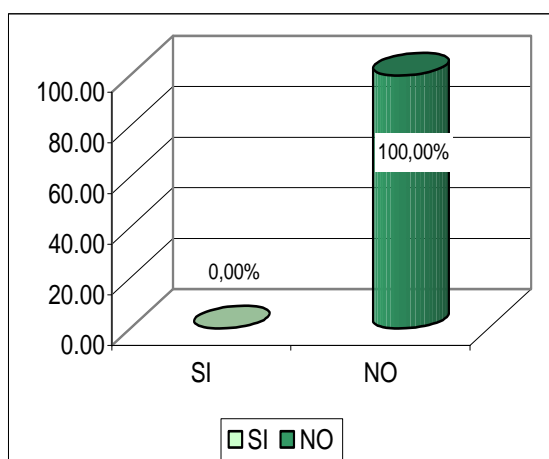
2.- EXISTE DELINCUENCIA.

RESPUESTA	Nº DE ENCUESTADOS	%
SI	10	100.00
NO	0	0.00
TOTAL	10	100.00



3.- ES UN LUGAR SEGURO.

RESPUESTA	Nº DE ENCUESTADOS	%
SI	0	0.00
NO	10	100.00
TOTAL	10	100.00



DESCRIPCIÓN:

1.- El 100% de los gremios profesionales opinaron que la Av. Alajuela en los actuales momentos no es un sitio agradable

2.- E 100% de los gremios, opino que existe mucha delincuencia en el sector de la Av. Alajuela

3.- El 100% de los gremios profesionales involucrados en el tema nos manifestó que la Av. Alajuela no es un lugar seguro

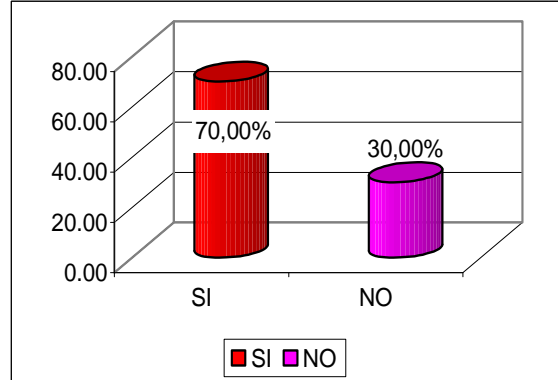
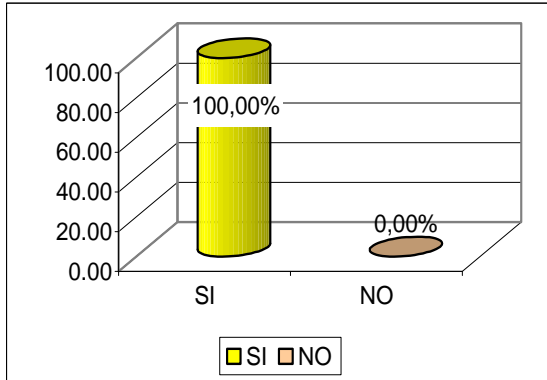
C.- COMO GREMIOS PROFESIONALES ESTARIAN DISPUESTO A:

1.- APOYAR Y GESTIONAR LA REVITALIZACION DE LA AV. ALAJUELA

2.- PROPICIAR CAMPAÑAS DE CONCIENCIACION CIUDADANA

RESPUESTA	Nº DE ENCUESTADOS	%
SI	9	100.00
NO	0	0.00
TOTAL	9	100.00

RESPUESTA	Nº DE ENCUESTADOS	%
SI	7	70.00
NO	3	30.00
TOTAL	10	100.00



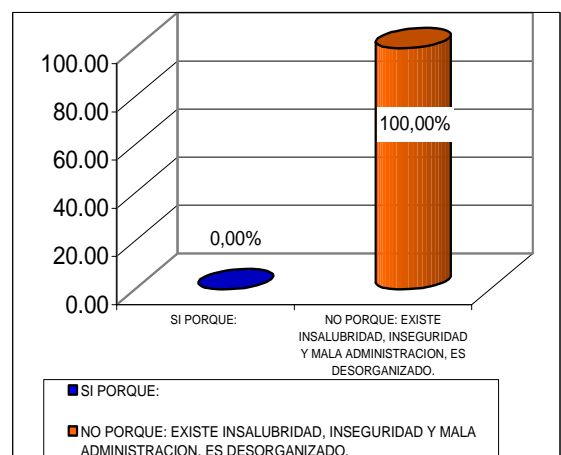
DESCRIPCIÓN:

1.- EL 100% de los gremios profesionales apoyan la idea de ayudar gestionar cualquier proyecto para revitalizar la Av. Alajuela.

2.- El 70% de los gremios esta dispuesto a propiciar campañas de concienciación, el otro 30% no consideran que puedan ayudar en ese aspecto.

D.- CREE USTED QUE EL MERCADO Nº 1 EN LAS CONDICIONES ACTUALES PRESTA EL SERVICIO QUE UD. SE MERECE:

RESPUESTA	Nº DE ENCUESTADOS	%
SI PORQUE:	0	0.00
NO PORQUE: EXISTE INSALUBRIDAD, INSEGURIDAD Y MALA ADMINISTRACION, ES DESORGANIZADO.	10	100.00
TOTAL	10	100.00

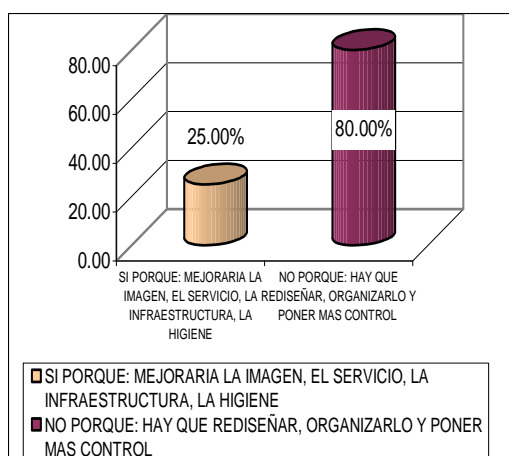


DESCRIPCIÓN:

Todos los gremios encuestados coincidieron con el 100%, que el mercado #1 no presta las condiciones que se merece la ciudadanía en general.

E.- CONSIDERA UD QUE REUBICANDO EL MERCADO Nº 1 MEJORARIA EL SERVICIO A LA COMUNIDAD

RESPUESTA	Nº DE ENCUESTADOS	%
SI PORQUE: MEJORARIA LA IMAGEN, EL SERVICIO, LA INFRAESTRUCTURA, LA HIGIENE	2	25.00
NO PORQUE: HAY QUE REDISEÑAR, ORGANIZARLO Y PONER MAS CONTROL	8	80.00
TOTAL	10	100.00

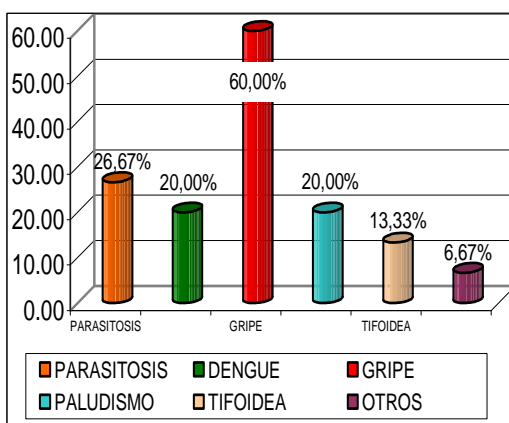


DESCRIPCIÓN:

El 80% que representa la mayoría de los gremios profesionales involucrados opinaron que el mercado barrial #1 no debe de ser reubicado, porque solo hay que rediseñarlo, organizarlo, y poner mas control para que funcione adecuadamente, mientras que el 25% consideran que si se debe de reubicar el mercado, porque mejoraria la imagen, el servicio, la infraestructura y la higiene.

F.- QUE TIPO DE ENFERMEDADEES SON MAS FRECUENTES EN EL SECTOR:

ENFERMEDADES	RESPUESTAS	%
PARASITOSIS	4	26.67
DENGUE	3	20.00
GRIPE	9	60.00
PALUDISMO	3	20.00
TIFOIDEA	2	13.33
OTROS	1	6.67
TOTAL	15	100.00

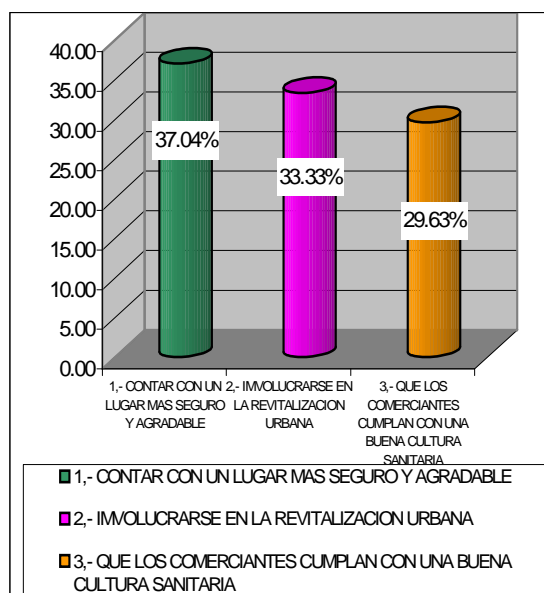


DESCRIPCIÓN:

EL 60% de los gremios manifestaron que la principal enfermedad que aqueja al sector es la gripe, seguido por un 26,67% que corresponde a parasitosis, con un 20% al dengue y paludismo, el 13,33% a la tifoidea y otras enfermedades con un 6,67%

G.- COMO GREMIOS PROFESIONALES CUALES SERIAN SUS ASPIRACIONES PARA REGENERAR LA AV. ALAJUELA:

PREGUNTAS	RESPUESTAS DE 10	%
1.- CONTAR CON UN LUGAR MAS SEGURO Y AGRADABLE	10	37.04
2.- INVOLUCRARSE EN LA REVITALIZACION URBANA	9	33.33
3.- QUE LOS COMERCIANTES CUMPLAN CON UNA BUENA CULTURA SANITARIA	8	29.63
TOTAL	27	100.00

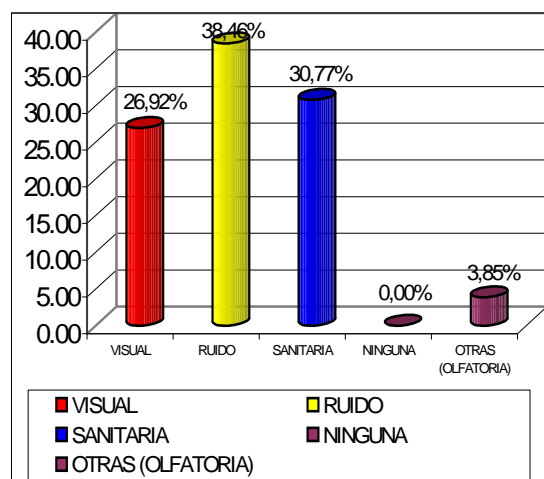


DESCRIPCIÓN:

El 37,04% de los representantes de los gremios, manifestaron que aspiran a tener una Av. Alajuela mas segura y agradable, el 33,33% desean involucrarse con la revitalización de la Av. Alajuela, y el 29,63% esperan que los comerciantes cumplan con una buena cultura sanitaria.

H.- QUE CLASE DE CONTAMINACION PRESENTA LA AV. ALAJUELA:

CONTAMINACION	RESPUESTAS	%
VISUAL	7	26.92
RUIDO	10	38.46
SANITARIA	8	30.77
NINGUNA	0	0.00
OTRAS (OLFATORIA)	1	3.85
TOTAL	26	100.00

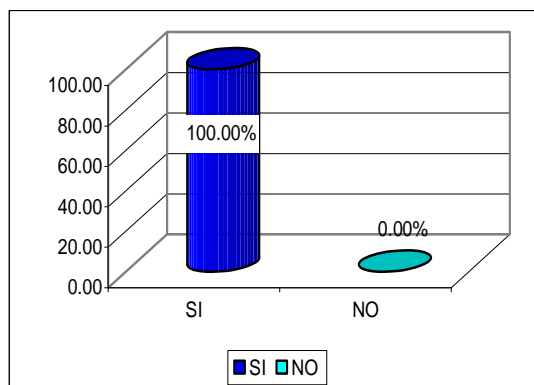


DESCRIPCIÓN:

Una de las principales contaminación que presenta la Av. Alajuela según el 38,46% de los gremios opina que es el ruido, el 30,77% dice que es la sanitaria, el 26,92% que la visual, y el 3,85% menciona que existen otros tipos de contaminación como la olfatoria.

I.- EL MERCADILLO DE LA CALLE CHILE DEBE SER REUBICADO.

RESPUESTA	Nº DE ENCUESTADOS	%
SI	10	100.00
NO	0	0.00
TOTAL	10	100.00

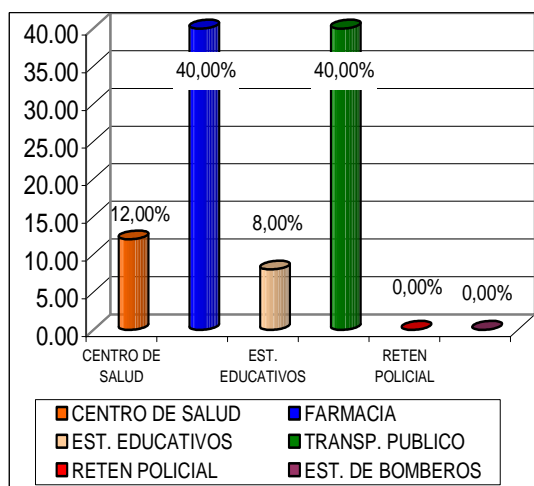


DESCRIPCIÓN:

El 100% de los gremios coinciden en que hay que reubicar el mercadillo de la calle Chile, para poder luego intervenir en la regeneración urbana de la Av. Alajuela.

J.- EL SECTOR CUMPLE CON LOS SIGUIENTES SERVICIOS:

SERVICIOS	RESPUESTAS SI	%
CENTRO DE SALUD	3	12.00
FARMACIA	10	40.00
EST. EDUCATIVOS	2	8.00
TRANSP. PUBLICO	10	40.00
RETEN POLICIAL	0	0.00
EST. DE BOMBEROS	0	0.00
TOTAL	25	100.00



DESCRIPCIÓN:

El 40% nos dice que el sector cumple con el servicio de farmacia y transportación pública, el 12% con centro de salud, el 8% con reten policial, y por ultimo nos dicen que en el sector no existe una estación bomberil.

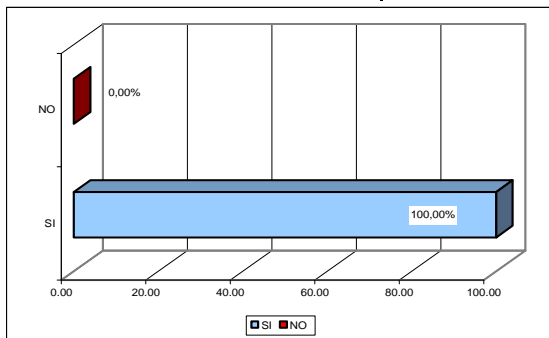
4.7. ENCUESTA DIRIGIDA A LAS PRINCIPALES AUTORIDADES DE LA CIUDAD DE PORTOVIEJO.

Fuente: Encuesta; Autores: Arq. Edwin Morejón C., Arq. Jimmy Polanco Ch.

A.- ESTARIA UD DE ACUERDO Y COLABORARIA CON:

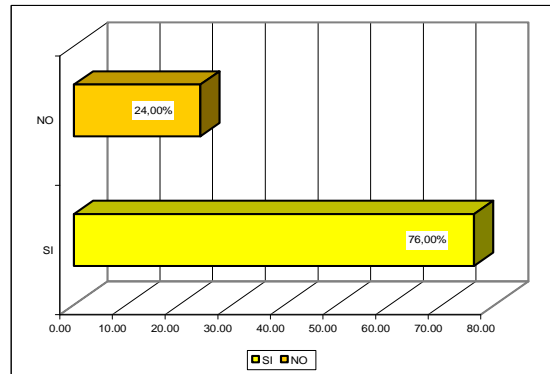
1.- EL REORDENAMIENTO DEL COMERCIO FORMAL E INFORMAL

RESPUESTA	Nº DE ENCUESTADOS	%
SI	25	100.00
NO	0	0.00
TOTAL	25	100.00



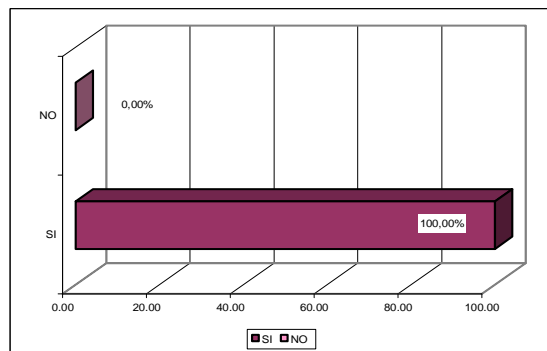
2.- EL REORDENAMIENTO DEL TRANSITO VEHICULAR.

RESPUESTA	Nº DE ENCUESTADOS	%
SI	19	76.00
NO	6	24.00
TOTAL	25	100.00



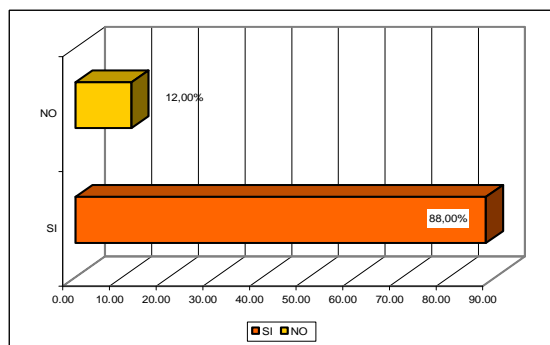
3.- EL ASEO Y MENTENIMIENTO DEL ESPACIO PÚBLICO.

RESPUESTA	Nº DE ENCUESTADOS	%
SI	25	100.00
NO	0	0.00
TOTAL	25	100.00



4.- UNA NUEVA INFRAESTRUCTURA URBANA:

RESPUESTA	Nº DE ENCUESTADOS	%
SI	22	88.00
NO	3	12.00
TOTAL	25	100.00



DESCRIPCIÓN:

1.- El 100% de las autoridades esta de acuerdo en que hay que reordenar el comercio formal e informal de la Av. Alajuela.

2.- El 76% de las autoridades colaborarían en el reordenamiento del transito vehicular el otro 24% desea que se mantenga como esta.

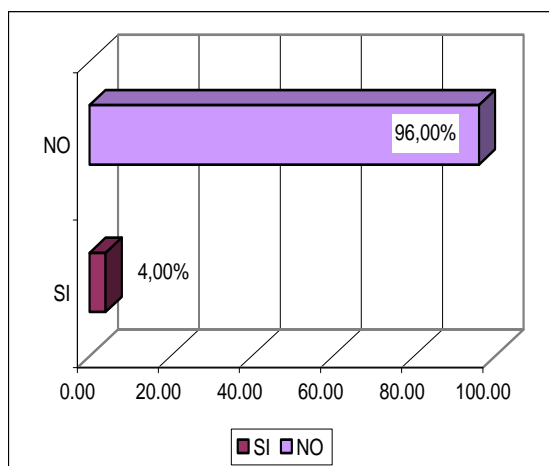
3.- El 100% de las autoridades manifiesta que estaría de acuerdo y colaboraría con el aseo y mantenimiento del espacio publico.

4.- El 88% de las autoridades esta de acuerdo y apoyaría para que la Av. Alajuela tenga una nueva infraestructura urbana, mientras que el 12% opina que hay otras prioridades.

B.- COMO CALIFICA UD AL SECTOR DE LA AV. ALAJUELA.

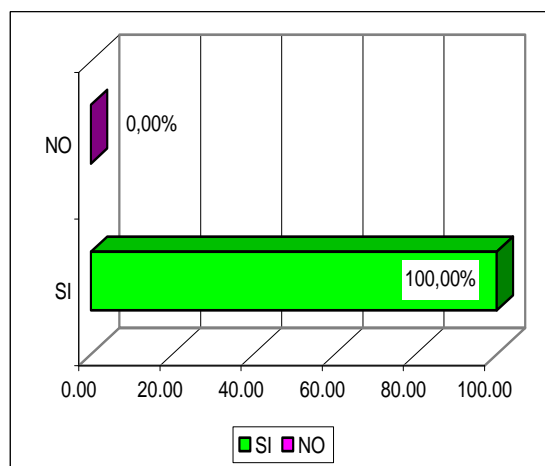
1.- ES UN SITO AGRADABLE .

RESPUESTA	Nº DE ENCUESTADOS	%
SI	1	4.00
NO	24	96.00
TOTAL	25	100.00



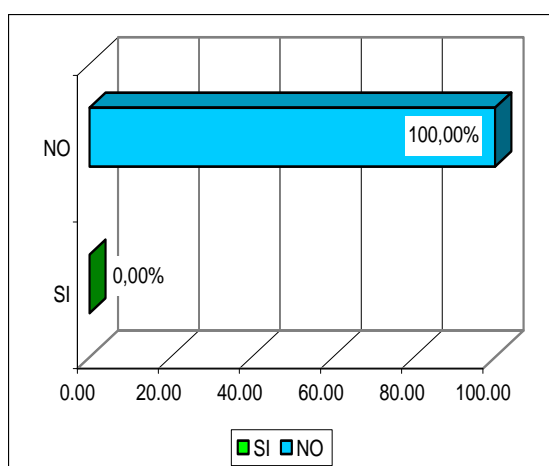
2.- EXISTE DELINCUENCIA.

RESPUESTA	Nº DE ENCUESTADOS	%
SI	25	100.00
NO	0	0.00
TOTAL	25	100.00



3.- ES UN LUGAR SEGURO.

RESPUESTA	Nº DE ENCUESTADOS	%
SI	0	0.00
NO	25	100.00
TOTAL	25	100.00



DESCRIPCIÓN:

1.- El 96% de las autoridades encuestadas, manifestaron que el sector de la Av. Alajuela no es un sector agradable, al contrario del 4% mencionan que si es un sitio agradable.

2.- El 100% de las autoridades nos dice que el sector de la Av. Alajuela si existe delincuencia.

3.- El 100% de las autoridades también opinan que el sector de la Av. Alajuela no es un sitio seguro.

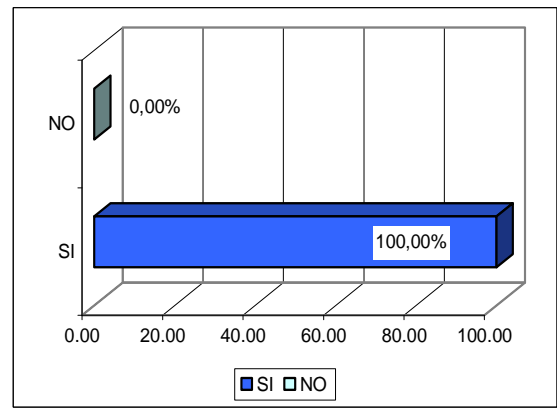
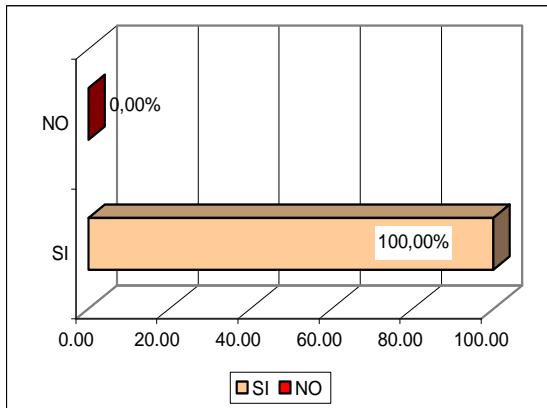
C.- COMO MEDIO DE COMUNICACIÓN ESTARIA DISPUESTO A:

1.- APOYAR Y GESTIONAR LA REVITALIZACION DE LA AV. ALAJUELA

2.- PROPICIAR CAMPAÑAS DE CONCIENCIACION CIUDADANA

RESPUESTA	Nº DE ENCUESTADOS	%
SI	25	100.00
NO	0	0.00
TOTAL	25	100.00

RESPUESTA	Nº DE ENCUESTADOS	%
SI	25	100.00
NO	0	0.00
TOTAL	25	100.00

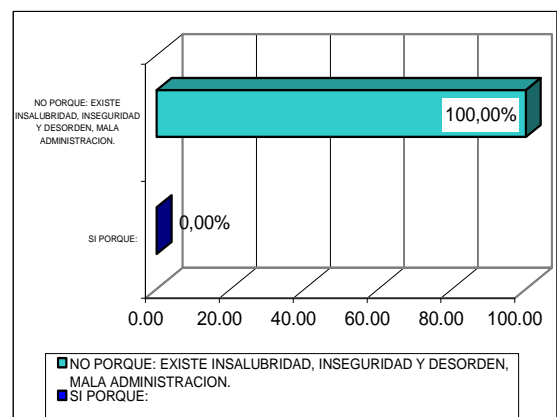


DESCRIPCIÓN:

- 1.- El 100% de las autoridades esta dispuesto a apoyar y gestionar cualquier tipo de proyecto que comprenda la revitalización de la Av. Alajuela.
- 2.- El 100% de las autoridades también esta dispuesto a colaborar en propiciar campañas de concienciación ciudadana.

D.- CREE USTED QUE EL MERCADO Nº 1 EN LAS CONDICIONES ACTUALES PRESTA EL SERVICIO QUE UD. SE MERECE:

RESPUESTA	Nº DE ENCUESTADOS	%
SI PORQUE:	0	0.00
NO PORQUE: EXISTE INSALUBRIDAD, INSEGURIDAD Y DESORDEN, MALA ADMINISTRACION.	25	100.00
TOTAL	25	100.00

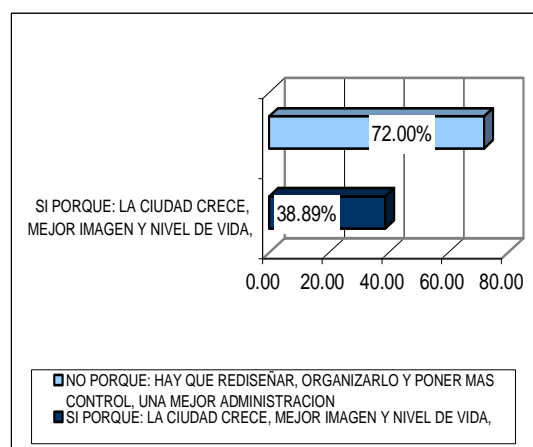


DESCRIPCIÓN:

Todas las autoridades respondieron con el 100% que el mercado barrial #1 no presta las condiciones que la comunidad se merece, porque existe mucha insalubridad, inseguridad, desorden y no cuentan con una buena administración.

E.- CONSIDERA UD QUE REUBICANDO EL MERCADO Nº 1 MEJORARIA EL SERVICIO A LA COMUNIDAD

RESPUESTA	Nº DE ENCUESTADOS	%
SI PORQUE: LA CIUDAD CRECE, MEJOR IMAGEN Y NIVEL DE VIDA,	7	38.89
NO PORQUE: HAY QUE REDISEÑAR, ORGANIZARLO Y PONER MAS CONTROL, UNA MEJOR ADMINISTRACION	18	72.00
TOTAL	25	100.00

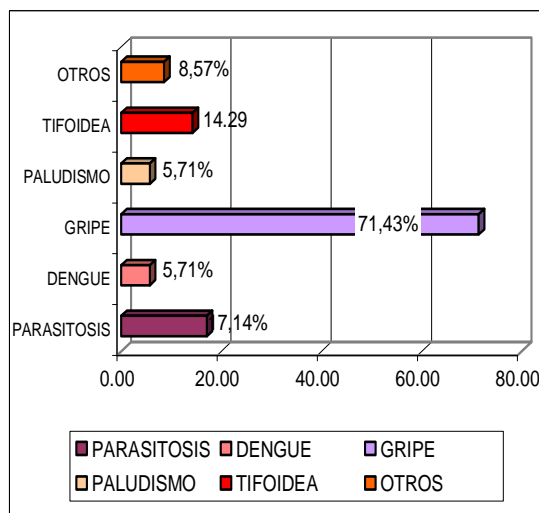


DESCRIPCIÓN:

El 72% de las autoridades coincidieron que no hay que reubicar el mercado porque solo hay que rediseñarlo, organizarlo, poner mas control con una mejor administración, el 38,89% considera que el mercado si tiene que ser reubicado porque la ciudad crece y necesita una mejor imagen y nivel de vida.

F.- QUE TIPO DE ENFERMEDADES SON MAS FRECUENTES EN EL SECTOR:

ENFERMEDADES	RESPUESTAS	%
PARASITOSIS	6	17.14
DENGUE	2	5.71
GRIPE	25	71.43
PALUDISMO	2	5.71
TIFOIDEA	5	14.29
OTROS	3	8.57
TOTAL	35	100.00

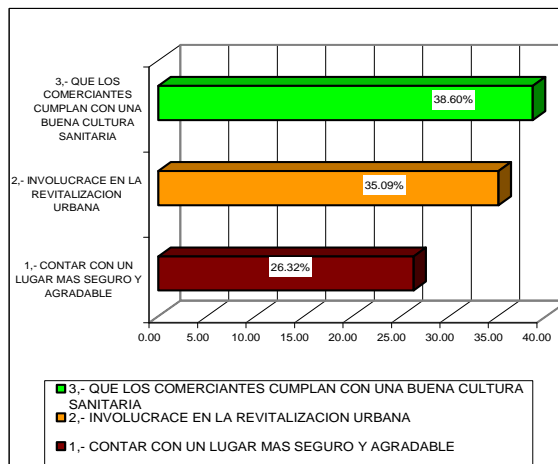


DESCRIPCIÓN:

El 71,43% de las autoridades nos dice que la principal enfermedad del sector es la gripe, seguido de un 17,14% en lo que se refiere a la parasitosis, con un 14,29% la tifoidea, con un 8,57% el paludismo, y con un 5,71% nos dice que es el dengue, entre otras enfermedades.

G.- COMO AUTORIDAD CUALES SERIAN SUS ASPIRACIONES PARA REGENERAR LA AV. ALAJUELA:

PREGUNTAS	RESPUESTAS SI DE 25	%
1.- CONTAR CON UN LUGAR MAS SEGURO Y AGRADABLE	15	26.32
2.- INVOLUCRACE EN LA REVITALIZACION URBANA	20	35.09
3.- QUE LOS COMERCIANTES CUMPLAN CON UNA BUENA CULTURA SANITARIA	22	38.60
TOTAL	57	100.00

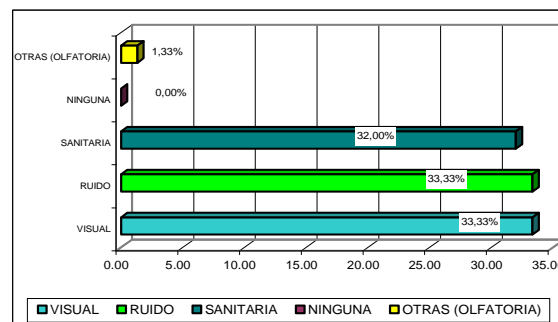


DESCRIPCIÓN:

El 38,60% de las autoridades expresaron que los comerciantes deben de cumplir con una buena cultura sanitaria, el 35,09% desean involucrarse en la revitalización de la Av. Alajuela, y el 26% quieren contar con un lugar seguro y agradable.

H.- QUE CLASE DE CONTAMINACION PRESENTA LA AV. ALAJUELA:

CONTAMINACION	RESPUESTAS DE 25	%
VISUAL	25	33.33
RUIDO	25	33.33
SANITARIA	24	32.00
NINGUNA	0	0.00
(OLFATORIA)	1	1.33
TOTAL	75	100.00

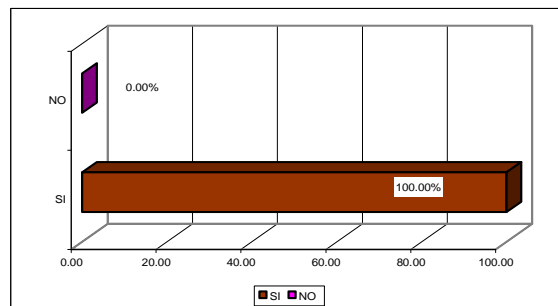


DESCRIPCIÓN:

El 33,33% de las autoridades opinan que la mayor contaminación en la Av. Alajuela se da por el ruido y la visual, el 32% nos dice que es la sanitaria, y por ultimo el 1,33% nos mencionan otros tipos de contaminación como la olfatoria

I,- EL MERCADILLO DE LA CALLE CHILE DEBE SER REUBICADO.

RESPUESTA	Nº DE ENCUESTADOS	%
SI	25	100.00
NO	0	0.00
TOTAL	25	100.00

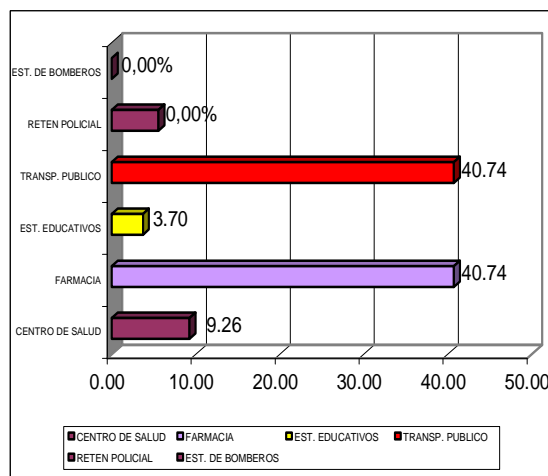


DESCRIPCIÓN:

El 100% de las autoridades coincidió en que hay que reubicar el mercadillo de la calle Chile.

J.- EL SECTOR CUMPLE CON LOS SIGUIENTES SERVICIOS:

SERVICIOS	RESPUESTAS SI DE 25	%
CENTRO DE SALUD	5	9.26
FARMACIA	22	40.74
EST. EDUCATIVOS	2	3.70
TRANSP. PUBLICO	22	40.74
RETEN POLICIAL	3	5.56
EST. DE BOMBEROS	0	0.00
TOTAL	54	100.00



DESCRIPCION:

EL 40,74% de las autoridades nos dice que el sector cumple con un servicio farmacéutico y de transportación pública, el 9,26% menciona el centro de salud, el 5,56% que si cumple con reten policial, no existe una estación bomberil.

CAPITULO V

5. COMPROBACION DE LAS HIPÓTESIS.

HIPOTESIS	INDICADOR	PARAMETRO REFERENCIAL
GENERAL		
La carencia de un plan especial de Regeneración Urbana de la Ciudad de Portoviejo, nos conlleva a una inadecuada planificación e integración de las actividades y servicios, originando el desorden físico espacial que se evidencia actualmente en la Avenida Alajuela desde la calle Olmedo hasta la calle Córdova.	La mayoría de los encuestados expresaron que actualmente existe un desorden de las diferentes actividades comerciales que se desarrollan a lo largo de la Avenida Alajuela, no hay espacios para el libre tránsito peatonal, el caos del tránsito vehicular es a diario, las instalaciones de los servicios básicos es rustica.	La demanda para la recuperación de los espacios peatonales conjuntamente con le mobiliario urbano y el desorden de todas las actividades en general son características íntimamente ligadas al proceso del desarrollo socio del sector de la avenida Alajuela desde la calle Olmedo hasta la calle Córdova
PARTICULAR		
La estructura física actual de la Avenida Alajuela desde la Calle Olmedo hasta la calle Córdova no representa un sitio adecuado para el desarrollo de las actividades comerciales y turísticas que motive a la inversión privada y estatal, en procura de mejorar la imagen y economía del entorno urbano de la ciudad de Portoviejo.	Según el mayor porcentaje de las personas encuestadas se llevo a la conclusión que no existe ninguna planificación en cuanto al reordenamiento urbano de la Avenida Alajuela, y ningún diseño previo de nuevas redes de infraestructura.	Se evidencia físicamente la falta de Planificación y la inconsistencia de la aplicación del marco legal que regulan la ocupación de la vía pública y las edificaciones en la Avenida Alajuela,

5.1 CONCLUSIONES

- ✓ La mayoría de las personas encuestadas están de acuerdo que se debe de reordenar el comercio formal e informal, el tránsito vehicular, para lo cual nosotros como maestrantes aportamos con el proyecto piloto de Regeneración Urbana de la Avenida Alajuela para lograr incentivar a todas las autoridades y contar con la debida decisión política para recuperar este eje económico comercial de la ciudad de Portoviejo que en los actuales momentos se encuentra bien deteriorada y deprimida.
- ✓ Las autoridades son quienes deben de tomar acciones y decisiones para reubicar el mercadillo de la calle Chile, una vez que obtuvimos la respuesta mayoritaria de los principales involucrados que están de acuerdo que el mercadillo tiene que ser reubicado, así mismo el Mercado Barrial #1 según la mayoría de los encuestados tiene que ser remodelado para que brinde el servicio que la población se merece.
- ✓ Según la colectividad también desean que el sector de la Avenida Alajuela sea un sitio más agradable, libre de delincuencia, dotándola de una buena seguridad para que el transeúnte camine libremente por el sector de la avenida.
- ✓ El 62,75% de las edificaciones se encuentran en buen estado, lo que nos facilitó el trabajo de regeneración en la intervención de las viviendas.
- ✓ En cuanto a la infraestructura podemos decir que se encuentra en buen estado por lo que la intervención solo se haría para trasladar estos servicios en forma subterránea, para lo cual contamos con el apoyo de toda la colectividad para con la regeneración urbana de la Avenida Alajuela.

5.2 RECOMENDACIONES

- ✓ Recomendamos la aplicación del proyecto de Regeneraron Urbana para que sea sociabilizado a las autoridades competentes y a la ciudadanía en general de la ciudad de Portoviejo para que apropien del proyecto y se haga la auto gestión para que se consiga el recurso necesario y ejecutar de la obra.

- ✓ Una vez puesto en marcha el proyecto, educar a la comunidad, haciendo énfasis en la cultura sanitaria y de protección del espacio urbano construido, mediante campañas de concienciación a través de los medios de comunicación, tales como: radiales, escritos, televisivos, trípticos, pancartas, afiches, etc. y así asegurar la inversión para que nuestro proyecto tenga su debida sostenibilidad.

- ✓ Se recomienda que el mercadillo de la calle Chile debe de ser reubicado y el actual mercado barrial # 1 sea remodelado con las necesidades que este requiere para evitar que este siga siendo subutilizado y de esta manera reubicar a los comerciantes de la Avenida Alajuela y sea de este un centro de abastos moderno para que brinde a la población el servicio que este se merece, así mismo se recomienda que el parque Eloy Alfaro sea intervenido urbanísticamente, para que este forme parte y se integre a la Regeneración Urbana de nuestro proyecto.

CAPITULO VI

6. PROPUESTA

“Plan Especial de Regeneración Urbana de la Avenida Alajuela desde la Calle Olmedo hasta la Calle Córdova y su relación con el entorno urbano de la ciudad de Portoviejo”.

6.1 JUSTIFICACION

La Avenida Alajuela es uno de los sectores mas deprimidos de la ciudad de Portoviejo, y de acuerdo al análisis de los resultados obtenidos en la investigación dentro de la problemática existente, fue necesario y conveniente desarrollar un sin número de actividades como estrategia, en las que estén involucradas todas las autoridades competentes que según la encuesta el 100% esta dispuesto a colaborar para la recuperación urbana de nuestra área de estudio para lo cual proponemos:

- ✓ Lograr la propuesta de Regeneración Urbana de la Avenida Alajuela, mediante el ordenamiento físico espacial del comercio formal e informal y el transito vehicular, también se dotara de un nuevo mobiliario urbano que estará acorde con el entorno de nuestra área de estudio.

- ✓ Sabemos que el sector de la Avenida Alajuela esta concentrada por un sin numero de actividades urbanas que actúan como sobre carga en el uso del espacio público y espacio edificado, para lo cual este proyecto tiene como propósito ordenar y recuperar la imagen de esta importante arteria comercial de la ciudad, y la población pueda vivir en un ambiente sano y agradable como lo desea el 100% de la población permanente.

- ✓ Difundir y promocionar la oferta que puede generar el casco urbano con la ejecución del proyecto de Regeneración Urbana de la Avenida Alajuela.
- ✓ Tratar de manera integral y con una visión unitaria la imagen urbana que proyecte la regeneración urbana de la Avenida Alajuela para la ciudad de Portoviejo específicamente en el área central del casco urbano, que revalorice su entorno construido y propicie una adecuada apropiación del espacio público y espacio edificado.
- ✓ Con el proyecto se podrá lograr la optimización del uso de las edificaciones existentes, adecuándolas a usos apropiados que potencien las iniciativas y programas del proyecto de regeneración urbana de la Avenida Alajuela.
- ✓ Recuperar la función residencial para devolver la habitabilidad y la condición urbana a las diferentes manzanas y sectores del Entorno Urbano que condicionan la intervención del proyecto de Regeneración Urbana en la Avenida Alajuela. Se busca convertir a las viviendas en lugares de habitación saludable bajo parámetros y normas internacionalmente reconocidos.

6.2. PROGRAMA DE ACTUACIONES

6.2.1 Imagen Urbana y Mobiliario

Objetivo: Tratar de manera unitaria, con una visión concertada para lograr recuperar la imagen de la urbe del casco central de Portoviejo con el tratamiento de Revitalización Urbana de la Avenida Alajuela, para que revalorice su entorno construido y propicie una adecuada apropiación del espacio por la continuidad.

PROYECTO	OBJETIVOS	ACCIONES
<p>✓ Imagen Urbana</p>	<p>✓ Valorar el espacio urbano y arquitectónico del casco central de Portoviejo, mediante el proyecto Piloto experimental de Regeneración Urbana.</p>	<p>Desarrollo del proyecto de Regeneración Urbana de la avenida Alajuela.</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Reparación y pintura de las fachadas. ✓ Cableado subterráneo de redes de servicios. ✓ Dotar de mobiliario urbano ornamental: luminarias, bancas, basureros, paneles informativos, disuasores de pasos, semáforos. ✓ Reforestación y reubicación del área verde existente.
<p>✓ Mobiliario urbano</p>	<p>✓ Equipar adecuadamente el espacio público.</p>	

6.3 OBJETIVO

6.3.1 Objetivo General.

Mejorar la calidad de vida, mediante el Plan especial de Regeneración Urbana de la Avenida Alajuela desde la calle Olmedo hasta la calle Córdova y su relación con el entorno urbano de la ciudad de Portoviejo

6.3.2. Objetivos Específicos.

El objetivo fundamental del Proyecto de Regeneración Urbana de la Avenida Alajuela es lograr que este proyecto se afiance como centro emblemático, singular e irrepetible, para ello el proyecto debe reunir los siguientes objetivos:

- ✓ Consolidar la Regeneración Urbana de la Avenida Alajuela como referente de identidad y jerarquía de la capital provincial.
- ✓ Priorización de las áreas peatonales sobre las vehiculares.
- ✓ Recuperar y cualificar el carácter residencial – comercial.
- ✓ Potenciar el desarrollo las actividades comerciales y de servicios en las áreas utilizadas para ese fin, planta baja de la construcción (edificio), en forma ordenada y planificada, bajo los parámetros de normas y ordenanzas municipales.
- ✓ Recuperar y potenciar el desarrollo de la cultura, del ocio y la recreación.
- ✓ Afianzar los recursos para el turismo.
- ✓ Mejorar su accesibilidad y el ordenamiento del transito vehicular.
- ✓ Poner en valor el patrimonio arquitectónico y el espacio público.
- ✓ Consolidar las medidas de seguridad ciudadana y de disminución de los riesgos naturales y efectos de desastres.
- ✓ Reducir el índice de contaminación ambiental asegurando la participación ciudadana y asegurar las condiciones de aseo permanente.

6.4 METAS.

- ✓ Ordenar al comercio formal e informal aplicando la ordenanza de ocupación de la vía pública.
- ✓ Mejorar las fachadas de las edificaciones en deterioro.
- ✓ Sociabilizar y lograr que la sociedad civil y las autoridades se apoderen del proyecto de Regeneración Urbana la Avenida Alajuela desde la calle Olmedo hasta la calle Córdova.
- ✓ Reducir el área vehicular para ampliar y jerarquizar las áreas peatonales.
- ✓ Dotar de áreas verdes adecuadas para embellecer y purificar la Avenida Alajuela.
- ✓ Lograr la continuidad del Proyecto de Regeneración Urbana, mediante el trabajo participativo con la comunidad en áreas y temas específicos, que apunten también a una mejor preservación del medio ambiente.
- ✓ Mejorar la movilidad urbana, la accesibilidad al casco central y el desplazamiento interno por la Avenida Alajuela con la eliminación del transporte pesado y público, generando cambios para empezar a revalorizar el espacio público con predominio del peatón sobre el vehículo.
- ✓ Para asegurar el éxito del Proyecto de Regeneración Urbana, es fundamental, diseñar y llevar a la práctica un activo proceso de participación ciudadana, de modo que los residentes y usuarios del Proyecto, así como la ciudadanía en general se apropie del plan especial. Únicamente el convencimiento colectivo de que la Avenida Alajuela con su Regeneración Urbana, nos pertenece y es responsabilidad de todos, generara la sinergia, necesaria para lograr su viabilidad y sostenibilidad. Tomando como responsable al I. Municipio de Portoviejo, por ser el ente rector de la ciudad.

6.5 MISIÓN

Integrar todas y cada uno de los espacios públicos aledaños a la Avenida Alajuela para establecer una planificación real y práctica, sostenible, sustentable y concertada que solucione los problemas, en base a la priorización de los planes, programas y proyectos, que con la debida decisión política se concreten las obras a corto mediano y largo plazo.

6.6 VISION

Al finalizar nuestro tema de tesis la ciudad de Portoviejo contara con un Plan Especial de Regeneración Urbana de la Avenida Alajuela, desde la calle Olmedo hasta la calle Córdova, lo cual va a coadyuvar para que la Ilustre Municipalidad de Portoviejo cuente con un proyecto piloto, el cual debe ser gestionado y ejecutado y esto sirva para se logre una integración de los nuevos planes, programas y proyectos que se vayan generando por acción directa en beneficio de sus habitantes a los cuales se les asegure un ambiente sano y saludable

6.7 BENEFICIARIOS

6.7.1 Beneficiarios Directos

Los beneficiarios directos del área de influencia de la Avenida Alajuela son los 3.692 habitantes permanentes según el INEC, así mismo los comerciantes formales e informales que son 1460 en su totalidad, según datos proporcionados por la Ilustre Municipalidad de Portoviejo.

6.7.2 Beneficiarios Indirectos

Los beneficiarios indirectos serán toda la población de la ciudad de Portoviejo así como los turistas o la población flotante que transite por el lugar.

6.8 UBICACIÓN FÍSICA.

Nuestra propuesta se implantara en el casco comercial de la ciudad de Portoviejo, en el sector comprendido desde la Calle Olmedo hasta la Calle Córdova de la Avenida Alajuela (Ver Referencia de plano, Lámina 02 Situación del Estado Actual)

6.9 FACTIBILIDAD

Uno de los problemas que aqueja históricamente a la ciudad de Portoviejo es la carencia de políticas a corto, mediano y largo plazo en la gestión municipal.

Debido a la superposición de actividades y competencias de los organismos que intervienen en la municipalidad, se produce con frecuencia a falta de coherencia en la toma de decisiones. Muchas acciones que se plantean y desarrollan carecen de la debida coordinación y redundan en una secuencia de eventos que adolecen de la falta de visión de futuro y racionalidad en el uso de los recursos municipales.

Frecuentes contradicciones entre ordenanzas, planes, proyectos y acciones institucionales producen una dispersión de acciones inconexas y una superposición de funciones. Lo que se requiere es un mayor nivel de coordinación institucional, visión unitaria y continuidad respecto de las políticas y acciones del municipio, otro aspecto es aquel que nunca se han puesto de acuerdo los concejales y el Alcalde, mas aun cuando se vislumbra siempre que en la toma de decisiones del cabildo, prima las decisiones políticas sobre los aspectos técnicos, además la capacitación del recurso humano dentro de la institución municipal no es efectiva, considerando que al interior de la misma deben ejecutarse proyectos, planes programas, por lo tanto los profesionales deben estar capacitados, actualizados, innovados, reconvertidos en políticas de gestión como: Planificación estratégica, Elaboración de proyectos de inversión y de desarrollo con las metodologías del marco Lógico del BID,

metodologías de diseño de proyectos urbanos, proyectos de regeneración urbana, gestión ambiental, catastros, entre otros.

6.10 DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA "MEMORIA".

Con la finalidad de que el plan especial sea aplicado en la ciudad de Portoviejo, se elaboró el presente Proyecto de Regeneración Urbana, para lo cual se considero el análisis de las características sociales, económicas y físicas de la Avenida Alajuela desde la calle Olmedo hasta la calle Córdova, que servirá como plan piloto para la recuperación de las demás vías de la ciudad.

El proyecto tiene un orden en su composición, evitando caer en una monotonía de elementos, conservando simetría con una distribución equilibrada de formas y espacios alrededor del parterre central (eje vial) y/o punto común. La articulación de la forma ortogonal del trazado vial, el lote y los edificios con dimensión, situación, posición con relación a otras formas como los mobiliarios y la vegetación que le da jerarquía, así como con la utilización de árboles, luminarias, como elementos repetitivos que dan como resultantes los ritmos que en su composición del diseño generan formas y espacios similares, jugando con armonía dando la pauta de continuidad que a la postre organiza el modelo en base a formas y espacios como en el caso de los parqueos al borde de la calzada y otros como el entramado del tratamiento que se le da al piso en los distintos espacios arquitectónicos urbanos.

Con este análisis, el proceso de diseño bajo este principio en el que una forma puede guardarse / confirmarse y construirse de una manera integral, ordenada y sostenida sin descuidar el equilibrio que debe existir entre el hombre y la naturaleza.

(Ver Referencia de plano, Laminas 31 hasta la 72/77 Propuesta)

6.11 PROYECTO DE DISEÑO URBANO.

Para una mejor comprensión y apreciación y lectura del contenido de propuesta el área de estudio se la dividió en 5 tramos constituidos de la siguiente manera:

TRAMO 1	TRAMO 2	TRAMO 3	TRAMO 4	TRAMO 5
Inicia desde la calle Olmedo hasta la calle Ricaurte	Desde la calle Ricaurte hasta la calle Chile	Desde la calle Chile hasta la Av. Manabí	Desde la Av. Manabí hasta la calle García Moreno	Desde la calle García Moreno y culmina en la calle Córdova

COMPONENTES E INTERVENCION DE LA PROPUESTA.

ÁREA DE ACERA Y SOPORTAL.

Para reutilizar y recuperar el área del soportal, se procederá a desalojar toda barrera urbana que obstaculicen el libre tránsito peatonal, dicha intervención se la hará en todo el recorrido de la avenida, desde la calle Olmedo hasta la Córdova, en los tramos que carezcan de soportal, o el área este invadida por edificaciones fuera de línea de fábrica, serán derrocado e integrado a la nueva línea de soportal existente.

Se colocara un adoquín multicolor peatonal de colores amarillo, ocre, rojo y gris de varias formas; la acera tendrá un bordillo exterior con cinta gotera, la cual se ampliara de dos metros a cinco metros en ambos sentidos, unificando el soportal con la acera a un mismo nivel, obteniendo de esta manera un pasaje peatonal dando preferencia al peatón versus el vehículo. (Ver referencia de plano, Lamina 21 hasta la 45/77 y la 70,71,72 Estado de la Situación Actual y Propuesta)

INTERVENCIÓN EN FACHADAS.

El tratamiento a las fachadas se hará con pintura acrílica y los colores pasteles que se obtendrán de acuerdo al estudio de contraste con las luminarias de luz de sodio blanca que se instalarán previo diseño de pintura y de iluminación para obtener un efecto visual de excelentes características plásticas y evitar la contaminación tanto lumínica como visual. (Ver Referencia de plano, Láminas 21 hasta la 29/77 y de la 58 hasta la 67/77 y la 70,71,72 Situación del Estado Actual y Propuesta)

MOBILIARIO URBANO.

Dentro de los objetos de mobiliario urbano a implantarse en el proyecto se consideran: **Bancas de metal** y acero inoxidable pintados con polvo de poliéster para mitigar el efecto del clima, su estructura está compuesta de tubos cuadrados, los asientos y espaldares estarán elevados a 40 centímetros del nivel de la acera ubicados en las esquinas a una distancia considerable del radio de curvatura de la vía, a cinco metros del bordillo exterior de la acera; para la iluminación se utilizarán **lámparas ornamentales** con alumbrado en el área de acera y calzada, estas estarán colocadas cada 18 metros para tratar de evitar contaminación lumínica; los **porta letreros con basurero incorporado** estarán ubicados cada 12 metros a lo largo de la avenida, reemplazando a los existentes apoyados en las ordenanzas municipales en la regulación y usos de letreros; los **disuadores de paso** serán ubicados en la parte central del parterre en la franja del paso peatonal impidiendo la circulación vehicular; los **semáforos** estarán ubicados en el parterre central en la desembocadura de cada calle; vale la pena recalcar que todas las **instalaciones** serán subterráneas con tuberías de PVC reforzado rígidas y flexibles según el caso; Se eliminarán las redes o tallarines de instalaciones de luz, teléfono, TV. cable, entre otros, y de esta manera lograr controlar la contaminación visual. (Ver Referencia de Plano, Lámina 46 hasta la 51/77 y la 58,59 y la 70,71,72 Propuesta)

PASO PEATONAL.

Este estará ubicado en la desembocadura de la calzada de cada calle, conectado con la acera por medio de una rampa, lo cual no dificultara el tránsito peatonal de una calle a otra; en este paso peatonal se instalarán en su piso bloques rústicos de mármol color habano el cual tendrá un ancho de 2,40m. y un largo de 14,00m. este paso peatonal, será complementada con un bordillo de hormigón simple en los extremos acompañado de una franja de frenado vehicular para darle protección al peatón. (Ver referencia de plano, Lamina desde la 52 hasta la 57/77 y la 70, 71 72 Propuesta)

CALZADA.

Esta estará constituida por bloque rústico de mármol guayas de 0.15 x 0.10 x 0.17 metros. De colores plomo y café, esto nos garantizará la durabilidad de la obra soportando el tránsito vehicular tomando en cuenta que ya no transitarán vehículos pesados, en esta calzada se implantarán en sitios estratégicos parqueos en forma alternada a lo largo de la avenida, con separadores de espacio conformado por jardineras, el ancho de la calzada se reducirá a de 9,00m. a 6,00m. en ambos sentidos en toda la vía, esto nos va a permitir mantener una uniformidad y continuidad de la misma. (Ver referencia de plano, Lamina desde la 52 hasta la 57/77 y la 70, 71 72 Propuesta)

PARTERRE CENTRAL Y SU VEGETACION.

Este parterre será derrocado para conformar nuevos bordillos exteriores, manteniendo su ancho de 2,00m. la construcción de estos bordillos serán de hormigón simple bien elaborado y detallado con calidad a una altura de 0,40m sobre el nivel de la calzada, este cambio servirá para embellecer e integrar los demás espacios intervenidos en la nueva regeneración urbana, en este parterre también se tratará de conservar la mayor parte de árboles existentes como el Anin, que es el que predomina en la avenida, y no es perjudicial para la obra, se consideran nocivos y perjudiciales a las especies de

raíces superficial y follaje muy denso como el nin, ficus, acacia, etc. aquellos árboles que permanecerán en el parterre, guardan una uniformidad en la distancia establecida de 6,00m. entre cada uno, los que estén fuera de esta cota, serán reimplantados, y los que tengan raíces superficiales, serán remplazados por otros que no sean nocivos, esta arborización estará acompañada de una capa orgánica vegetal de 20cm. cubierta en combinación con colchón de niño y cespe chino, con arbustos ornamentales a su alrededor, que alcancen una altura mínima de 1,00m.

Cabe recalcar que en la trasplatación y sembrío de los árboles nuevos y existentes, se utilizara un tubo de H.A. de 1000mm. con una altura de 1,00m. el cual va enterrado con el árbol, para efecto de proteger la obra de las raíces y evitar futuros daños de instalaciones y levantamientos del parterre y de la capa de rodadura; (Ver referencia de plano, Lamina desde la 52 hasta la 57/77 y la 67, 68/77y la 70, 71 ,72 Propuesta).

CALIDAD AMBIENTAL.

La calidad ambiental y la no contaminación se lograran una vez que se consiga educar a la ciudadanía para que adopten una nueva cultura sanitaria, también es necesario ordenar a los comerciantes en sitios estratégicos sin que se afecte su economía, así como también al transito vehicular, regulando la circulación de los vehículos pesados y de esta manera lograr que este sector empiece a mejorar la imagen urbana y la calidad de vida de los habitantes. (Ver referencia de plano, Laminas Propuesta).

6.12 MATRIZ DE MARCO LÓGICO.

RESUMEN NARRATIVO	INDICADORES	MEDIOS DE VERIFICACIÓN	SUPUESTOS
<p>Fin (es): OBJETIVO Mejorar la calidad de vida mediante el Plan especial de la Regeneración Urbana de la Avenida Alajuela desde la calle Olmedo hasta la Calle Córdova y su relación con el entorno urbano de la ciudad de Portoviejo.</p>	<p>El ornato y la imagen urbana de la Avenida Alajuela mejorarán en un 80 % en los primeros seis meses de la ejecución de la obra.</p>	<p>Informe del Departamento de Obras Públicas Municipal y de los medios de comunicación.</p>	<p>Sostenibilidad: La Municipalidad de Portoviejo garantiza la Regeneración urbana de la ciudad.</p>
<p>Propósito: Mejorar la calidad de vida de los habitantes y el aspecto de la ciudad</p>	<p>1: Reducción de la contaminación y enfermedades en un 50% en el lapso de 1 año. 2: La Municipalidad de Portoviejo invierte en un Plan de Regeneración Urbana permanente durante los primeros 4 años de Administración.</p>	<p>1: Estadísticas e informe del Departamento medico y de Medio Ambiente de la Municipalidad. 2. Informe de los Departamentos de Planificación y Financiero.</p>	<p>Propósito a Fin (es) La Municipalidad invierte en proyectos de Diseño Urbano.</p>
<p>Componentes: 1: Regeneración Urbana 2: Permanente capacitación del Personal Técnico Municipal 3: Campañas de concienciación y Participación</p>	<p>1.1. La planificación urbana alcanza un 60% de credibilidad al año de ejecución de la obra. 2.1. En los primeros seis meses tendremos un personal técnico capacitado. 3.1. En el primer semestre de la campaña, la avenida Alajuela alcanza el ordenamiento vehicular, comercial y peatonal.</p>	<p>1.1. Informe del Departamento de Planificación y Medios de Comunicación. 1.2. Informe del Departamento de Planificación y Medios de Comunicación. 2.1. Informe del departamento de Recursos Humanos 3.1. Informe del Departamento de Trabajo Social.</p>	<p>Componentes a Propósito A: Municipio gestiona el financiamiento del proceso de Regeneración Urbana B: Participación activa del personal Técnico</p>
<p>Actividades: 1.1. Contratación de un Plan especial de Regeneración Urbana. 2.1. Contratación del Personal Técnico Especializado 3.1. Contratación del personal técnico capacitado</p>	<p>1.1. Contrato firmado, aprobado y presupuestado 2.1. Contrato de capacitación firmado 2.2. Informes periódicos 3.1. Documentos de registro</p>	<p>1.1. Base Legal, ley de contratación pública. 2.1. Documento firmado 2.2. Informe por periodo 3.1. Informe por periodo</p>	<p>Actividades a Componentes: A: Suficientes empresas interesadas para la adjudicación B: Presupuesto disponible para capacitación</p>

6.13 RECURSOS

6.13.1 Recursos Humanos.

La elaboración y desarrollo de la presente tesis tiene una participación directa, con el apoyo de aquellas personas involucradas en el tema, necesitando también la ayuda y asesoría técnica de profesionales que estuvieron prestos a colaborar para darle seguimiento y perfeccionamiento a este proyecto de Regeneración Urbana:

6.13.2 Recursos Materiales.

Se necesito de los siguientes instrumentos, tales como:

Planos del sector de estudio y fotografías.

Equipo de computación

Cámara Digital fotográfica y Video

Bibliografías de libros especializados

Implementos de campo y oficinas

Textos de Arquitectura y Diseño Urbano.

6.13.3 Recursos Económicos.

El recurso económico se lograra con la conclusión del proyecto, siempre y cuando tengan las autoridades competentes la debida decisión política para gestionar los recursos ante organismos que estén dispuestos a financiar proyectos de Regeneración Urbana en las áreas deprimidas de la ciudad

6.13.4 Financiamiento.

La Ilustre Municipalidad con sus diferentes empresas, direcciones, serán los encargados de gestionar ante las ONG's, BID, CAF, Cámaras de Comercio, Asociación de comerciantes Informales, entre otros; para que asignen el recurso

presupuestado para la Regeneración Urbana de la Avenida Alajuela, y de esta manera obtener los fondos necesarios para que el Comité de Coordinación del Proyecto empiece a funcionar y puedan garantizar todos los estudios de los Programas, Proyectos y ejecución de la obra.

----- & -----

6.14 BIBLIOGRAFÍA.

- ✓ Diagnostico Socioeconómico de la Provincia de Manabí. Ministerio de Bienestar Social.
- ✓ Manabí por cantones, Folleto, EL DIARIO II Edición-AÑO 1999.
- ✓ Provincia de Manabí- Aspectos Socioeconómicos. AÑO 1998.
- ✓ Crónicas del ayer Manabita, Portoviejo en la historia, Alberto Molina García.
- ✓ PHIMA, Plan Hidráulico de Manabí. CRM.
- ✓ Revista Trama Numero 09, Revista de Arquitectura –ECUADOR Trama.com
- ✓ Revista Trama Numero 12, Revista de Arquitectura –ECUADOR Trama.com
- ✓ Revista Trama Numero 13, Revista de Arquitectura –ECUADOR Trama.com
- ✓ Revista Trama Numero 14, Revista de Arquitectura –ECUADOR Trama.com
- ✓ Revista Trama Numero 21, Revista de Arquitectura –ECUADOR Trama.com
- ✓ Plan de Desarrollo Urbano Rural de Portoviejo 1987 (PDUR).
- ✓ Experiencias Guayaquil Regeneración Urbana – Daniel Wong Chauvet – M.I. Municipalidad de Guayaquil.
- ✓ Biblioteca Microsoft Encarte 2003 Microsoft Corporation.
- ✓ Pagina Web: http://enciclopedia.us/index.php/campos_el%c3>
<www.mundocity.com/europa/paris4.html>
- ✓ Testimonios gráficos de una ciudad (1854 – 1910), textos y selección de imagines; Arq. José Maria Peña.
- ✓ Trabajemos Juntos “Fundación río Portoviejo” Folleto.
- ✓ Condición Ambiental del río Portoviejo; Plan de Manejo Ambiental.
- ✓ Código de Urbanismo y Arquitectura, Colegio de Arquitectos del Ecuador – Pichincha. AÑO 1998.
- ✓ Calles y Algo mas que calles. Fernando de Terán. Urbanismo COAM/29. AÑO 1996.
- ✓ Retículas y Manzanas. Ramón López de lucio. Urbanismo 30.COAM. AÑO 1997.
- ✓ Bienvenidos a Ciburria. Michael Sorkin. Quaderns 231. COAC 2001.

- ✓ Instituto de Urbanismo 1990. estudio de revitalización de Chacao. Alcaldía del Municipio de Sucre-Caracas.
- ✓ Ciudad Verde – Ciudad Vida, Consejo Provincial de Manabí.
- ✓ El río Portoviejo y su Gente, Consejo Provincial de Manabí, Ministerio del Ambiente 2001, Proyecto PATRA.
- ✓ Diseño y metodología de Proyectos, Arq. Mauricio Moreno V. Ms.
- ✓ El Estudio Urbano a nivel Metropolitano, Chile, Arq. Matías Bowen, Ms.
- ✓ Guía para la aplicación de la Planificación Estratégica al desarrollo urbano, Arq. Bayardo Villaroel, Ms.
- ✓ Centro de Investigaciones, serie documentos Ciudad # 12,10, 9 y 11.
- ✓ Las tres etapas de la formación de la estrategia, Andrés Kenneth.
- ✓ Las Claves del Urbanismo, Autores: Bonet y Correa.
- ✓ Introducción al Urbanismo. Maria Elena Ducci, Conceptos básicos. Editorial Trillas, 1989 – México.
- ✓ Manual de Criterios de Diseño Urbanos. Jan Bazants. México.

----- & -----

6.15 ANEXOS