

Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí

Facultad de Arquitectura

**“ANÁLISIS CRÍTICO DE BARRERAS
ARQUITECTÓNICAS EN ZONAS DE ESPACIO
COMÚN, ACERAS, EN LA CALLE 20 DE JULIO,
ENTRE LAS CUMBRES Y CAÑONAZOS DE LA
PARROQUIA SAN PABLO DE PORTOVIEJO”**

INFORME DE TRABAJO PROFESIONAL

Previa a la obtención del Título de:

ARQUITECTO

Presentado por:

SALVATIERRA VELASQUEZ JAPSON GERARDO

Manta – Ecuador

Julio 2018

**"ANÁLISIS CRÍTICO DE BARRERAS
ARQUITECTÓNICAS EN ZONAS DE ESPACIO
COMÚN, ACERAS, EN LA CALLE 20 DE JULIO,
ENTRE LAS CUMBRES Y CAÑONAZOS DE LA
PARROQUIA SAN PABLO DE PORTOVIEJO"**

CERTIFICACIÓN DEL AUTOR

Yo, **JAPSON GERARDO SALVATIERRA VELÁSQUEZ**, declaro bajo juramento que el trabajo aquí realizado es de mi autoría; que no ha sido presentada anteriormente para ningún grado o calificación profesional y que ha sido respaldado con la respectiva bibliografía.

Japson Salvatierra Velásquez
AUTOR

DECLARACIÓN DE AUTORÍA

Quien suscribe **JAPSON GERARDO SALVATIERRA VELÁSQUEZ** portador de C.I N° 131185274-1, hace constar que es el autor de la Tesis Titulada: **"ANÁLISIS CRÍTICO DE BARRERAS ARQUITECTÓNICAS EN ZONAS DE ESPACIO COMÚN, ACERAS, EN LA CALLE 20 DE JULIO, ENTRE LAS CUMBRES Y CAÑONAZOS DE LA PARROQUIA SAN PABLO DE PORTOVIEJO"**, el cual constituye una elaboración personal realizada únicamente con la dirección del asesor de dicho trabajo, **ARQ. PABLO HENRY GARCÍA DELGADO**.

En tal sentido, manifiesto la originalidad de la Conceptualización del trabajo, interpretación de datos y la elaboración de las conclusiones y recomendaciones, dejando establecido que aquellos aportes intelectuales de otros autores se han referenciado debidamente en el texto de dicho trabajo.

En la ciudad de Manta, a los 30 días del mes de Julio del dos mil dieciocho.

JAPSON SALVATIERRA VELÁSQUEZ

C.I N° 131185274-1

CERTIFICACIÓN DEL DIRECTOR DE TESIS

Quien suscribe, Arq. Pablo Henry García Delgado, a través del presente y en mi calidad de Director del Trabajo de Titulación Profesional de la carrera de Arquitectura, designado por el Consejo de Facultad de Arquitectura de la Universidad Laica "Eloy Alfaro de Manabí".

Certifico: Que el señor **Japson Gerardo Salvatierra Velásquez**, portador de la cédula de ciudadanía N° 1311852741-1, ha desarrollado bajo mi tutoría el informe Final del Trabajo de Titulación previo a obtener el título de Arquitecta, cuyo tema es: "**ANÁLISIS CRITICO DE BARRERAS ARQUITECTÓNICAS EN ZONAS DE ESPACIO COMÚN, ACERAS, EN LA CALLE 20 DE JULIO, ENTRE LAS CUMBRES Y CAÑONAZOS DE LA PARROQUIA SAN PABLO DE PORTOVIEJO**", cumpliendo con la reglamentación correspondiente, así como también con la estructura y plazos estipulados para el efecto, reuniendo en su informe validez científica metodológica, por la cual autorizo su presentación.

Manta, 30 de Julio del 2018.

ARQ. PABLO GARCÍA DELGADO

DIRECTOR

CERTIFICACIÓN DE APROBACIÓN DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

Previo el cumplimiento de los requisitos de ley, el tribunal otorga la calificación de:

**MIEMBRO DE
JURADO CALIFICADOR**

Calificación

Firma

**MIEMBRO DE
JURADO CALIFICADOR**

Calificación

Firma

SUMA TOTAL DE LA DEFENSA

SECRETARIA

DEDICATORIA

EL PRESENTE TRABAJO VA DEDICADO ESPECIALMENTE A MIS PADRES, MIS HERMANOS Y A MI FAMILIA EN GENERAL. A MI TÍO, ABUELOS Y AMIGOS QUE YA NO ESTÁN FÍSICAMENTE CONMIGO.

AGRADECIMIENTOS

A Jehová que me ha mantenido con las ganas y fuerzas para seguir en este largo camino.

A mis padres por el esfuerzo, la ayuda y por siempre estar a mí a lado brindándome su apoyo para no desmayar en el camino, a mis hermanos por ser parte de esta hermosa familia que siempre me brindo la confianza.

A mis tíos, primos y a mis abuelos que me dieron el ánimo y confiaron en mí, a mi tío Jenner y mi amigo Cristhian que desde el cielo me brindaron las fuerzas para terminar un sueño que les hubiera gustado disfrutar.

A mis compañeros y amigos que me ofrecieron siempre su ayuda, confianza y un apoyo incondicional.

A la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí, a la Facultad de Arquitectura, docentes, personal administrativo que contribuyeron a la formación profesional de mi persona.

Al Arq. Pablo García Delgado director de mi tesis, por su guía y compartir sus conocimientos para lograr realizar el trabajo de titulación.

INDICE

1. RESUMEN	1
1.1 ABSTRACT	2
2. INTRODUCCIÓN	3
3. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	4
3.1 Marco Contextual del Problema	4
3.1.1 Situación actual de la problemática	6
3.2 Justificación del problema	6
3.3 Formulación del Problema	8
3.3.1 Definición de problemas	8
3.3.2 Problema central y sub problemas	8
3.3.3 Formulación de pregunta de investigación	9
3.4 DEFINICIÓN DEL OBJETO DE ESTUDIO	9
3.5 CAMPO DE ACCIÓN DE LA INVESTIGACIÓN	9
3.5.1 Alcances y limitaciones	10
3.5.2 Alcances	10
3.5.3 Limitaciones	11
3.5.4 Delimitación del tema	11
3.6 OBJETIVOS	12
3.6.1 OBJETIVO GENERAL	12
3.6.2 OBJETIVOS ESPECIFICOS	12
3.7 IDENTIFICACIÓN DE LAS VARIABLES	13
3.7.1 VARIABLE INDEPENDIENTE	13
3.7.2 VARIABLE DEPENDIENTE	13
3.8 OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES	14
3.9. FORMULACIÓN DE IDEA A DEFENDER	16
3.10. TAREAS CIENTÍFICAS DESARROLLADAS	16
3.10.1. Tc1: Marco referencial inherente al tema	16

3.10.2. Tc2: Sistematización teórica pertinente y actualizada sobre el tema	16
3.10.3. Tc3: Elaboración del diagnóstico y pronóstico de la situación problemática	16
3.11. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN	17
3.11.1. FASES DE ESTUDIO.....	17
3.11.1. LOS MÉTODOS.....	17
3.11.2. LAS TECNICAS.....	18
3.11.3. INSTRUMENTOS	18
3.11.4. POBLACIÓN Y MUETRA.....	18
3.11.5. RESULTADOS ESPERADOS	20
3.11.6. NOVEDADES DE LA INVESTIGACIÓN.....	20
4. CAPITULO 1. MARCO REFERENCIAL DE LA INVESTIGACION	21
4.1. MARCO ANTROPOLÓGICO	21
4.2. MARCO CONCEPTUAL	22
4.3. MARCO TEÓRICO	24
4.4. MARCO JURÍDICO Y/O NORMATIVO	33
4.5. MODELO DE REPERTORIO	37
5. CAPÍTULO 2.- DIAGNÓSTICO DE LA INVESTIGACIÓN.....	50
5.1. Información Básica.....	50
5.1.2. Historia de la Parroquia San Pablo	51
5.1.3. Tradición y Costumbre	52
5.1.4. Delimitación del Área de Estudio.....	53
5.1.5. Equipamiento.....	54
5.1.6 Infraestructura Básica.....	57
5.1.7. Instalaciones Eléctricas	59
5.1.8. Red Vial	60
5.1.9. Mobiliario Urbano	61

5.2. TABULACIÓN DE LA INFORMACIÓN.....	62
5.3. INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS	71
5.4. PRONOSTICO.....	71
5.5. COMPROBACIÓN DE IDEA PLANTEADA.....	72
6. CONCLUSIONES	73
7. RECOMENDACIONES	75
8. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	77
9. ANEXOS	79
9.1. FOTOGRAFÍAS DE ENCUESTAS.....	79
9.2. FOTOS DEL ÁREA	80
9.3. MODELO DE ENCUESTA	82

1. RESUMEN

El presente trabajo de investigación que se realizó en el sector con su respectivo tema: “Análisis Crítico De Barreras Arquitectónicas En Zonas De Espacio Común, Aceras, En La Calle 20 De Julio Entre Las Cumbres y Cañonazos De La Parroquia San Pablo de Portoviejo”, está elaborado para conocer el problema que se genera con el mal uso y diseño del espacio público al obstaculizar el libre acceso y movimiento de las personas que habitan en la localidad.

El trabajo se enfoca hacia la línea de acción sobre “Ordenamiento Territorial, Vulnerabilidad y Gestión de Riesgos” con el objetivo principal de obtener un análisis sobre las consecuencias que se han presentado con la creación de barreras arquitectónicas, vulnerando los derechos del libre uso de los espacios públicos y el riesgo que estas ocasionan a la colectividad. De igual manera se pretende que la investigación sirva para hacer conciencia a crear diseños que sean incluyentes con la sociedad.

Se utiliza un modelo de análisis enfocado en las técnicas de la observación y la recopilación de información que pueden ser utilizadas para futuros proyectos investigativos o de recuperación del espacio, partiendo de lo observado en el territorio se logra corroborar los hechos particulares, mediante las encuestas que se emplearon a los habitantes del sitio. De esta manera le damos interpretación a los resultados obtenidos para tener una idea del problema existente. Al final procedemos a realizar las respectivas conclusiones y recomendaciones.

1.1 ABSTRACT

The present research work that was carried out in the sector with its respective theme: "Critical Analysis of Architectural Barriers in Common Space Areas, Sidewalks, in the Street July 20 Between the Summits and Cannons of the Parish San Pablo de Portoviejo", is designed to know the problem that is generated by the misuse and design of public space by hindering the free access and movement of people living in the locality.

The work focuses on the line of action on "Territorial Planning, Vulnerability and Risk Management" with the main objective of obtaining an analysis of the consequences that have arisen with the creation of architectural barriers, violating the rights of free use of public spaces and the risk they cause to the community. Similarly, it is intended that the research serve to raise awareness to create designs that are inclusive of society.

We use a model of analysis focused on the techniques of observation and the collection of information that can be used for future research projects or space recovery, based on what is observed in the territory is achieved corroborate the particular facts, through the inhabitants of the site were employed. In this way we give interpretation to the results obtained to have an idea of the existing problem. In the end we proceed to make the respective conclusions and recommendations.

2. INTRODUCCIÓN

La presente investigación tiene como finalidad dar a conocer el impedimento físico que existe en los espacios públicos o espacios comunes que se convierten en obstáculos para la sociedad la cual limita el libre movimiento para las personas con capacidades especiales, ancianos, niños, embarazadas, personas con obesidad etc., en la población de Las Cumbres de la Parroquia San Pablo del cantón Portoviejo. Este ha sido el motivo por el cual se realiza esta investigación. La cual tiene como finalidad dar a conocer el peligro y el problema en el que se convierten los obstáculos que generan contingencia para la libre movilización y el uso correcto del espacio común.

Estamos hablando de una de las primeras parroquias del cantón Portoviejo que ha tenido un crecimiento importante en las últimas décadas y que hoy en día es muy importante para el desarrollo del mismo. Tiene como privilegio estar ubicado en una zona cercana al centro de la ciudad.

Como tema de estudio se deben identificar las principales características que han conllevado a la existencia de estas barreras arquitectónicas urbanas, sus actividades principales, economía, cultura de sus pobladores y tipos de edificaciones.

Se realiza el estudio para identificar las áreas donde y por qué se ocasiona la problemática, buscando garantizar los derechos de las personas con diversidad y para mejorar la calidad de vida de la población.

El trabajo está pensado en aportar ideas para corregir malos diseños ya sea por desconocimiento o por falta de interés y así mejorar el uso de los espacios comunes otorgando a la ciudadanía una mejora en el vivir diario.

El método empleado sería un método en el cual se pueda partir de los datos generales de la tradicional Parroquia y se pueda relacionar, llegando a conclusiones de tipo particularidades e identidades encontradas en este sector.

En los primeros puntos de esta investigación se describen los problemas u objetos de estudios, campos de estudios, objetivos y todos los fundamentos teóricos en las que se sustentara el trabajo de investigación.

Posteriormente se describen las operacionalización de las variables, Idea a defender, Tareas científicas a desarrollar a partir de ésta se Determina de manera lógica y secuencial las tareas científicas que serán desarrolladas para alcanzar los objetivos planteados en el proyecto.

Hasta llegar a los resultados esperados donde se realizara un acercamiento a los productos que se desean lograr con el cumplimiento de cada uno de los objetivos planteados en el proyecto, las Conclusiones se presentan con los resultados obtenidos de la identificación y análisis que se analizarán enfocándose principalmente en el impacto que causa diferentes compontes externos a la parroquia, especialmente resolviendo todos los objetivos planteados.

3. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

3.1 Marco Contextual del Problema

La parroquia San Pablo se ubica entre las calles Coronel Sabando y calles Che Guevara y vía El Rodeo.

La calle 20 de Julio comprende un recorrido de 1470 ml aproximadamente, delimitando del objeto de estudio en el tramo de la parte alta de Las cumbres y Cañonazos a partir de la escuela Fe y Alegría comprendiendo un recorrido de 550 ml aproximadamente.



Figura 1 **Implantación de la calle 20 de Julio**
Fuente: Tomada de Google Earth



Figura 2 **Implantación del tramo a Investigar**
Fuente: Tomada de Google Earth



Figura 3 **Barrera Arquitectónica en el sector**
Fuente: Elaborada por el Autor



Figura 4 **Barrera Arquitectónica en el sector**
Fuente: Elaborada por el Autor

3.1.1 Situación actual de la problemática

La parroquia San Pablo se encuentra cerca al casco urbano del cantón Portoviejo, manteniendo accesibilidad directa y rápida a la zona comercial de la ciudad.

El lugar donde se localiza la investigación será en la zona Nor Este de la parroquia San Pablo en el cual se encuentra gran cantidad de barreras arquitectónicas. Realizando este estudio que a largo plazo puede entrar en un proceso de regeneración de los espacios comunes, puede ser reconocido y tomado en cuenta como idea base o modelo a seguir para una adecuada planificación y diseño de estos espacios, libres de cualquier tipo de barrera arquitectónica urbana.

Realizando un tipo de investigación en la zona se tendrá un gran aporte ya que beneficiara a la comunidad en general, brindándole seguridad y el uso libre del espacio público, teniendo como relevancia el uso del buen vivir y la no discriminación de personas con algún tipo de capacidad especial, niños, ancianos o embarazadas etc.

Cabe recordar que la calle 20 de Julio fue reconstruida hace 4 años generando un cambio positivo en la accesibilidad a esta parte del sector ya que se implementaron aceras y bordillos algo que no existía en el sector.

Al analizar el espacio público de las aceras en la parte de Las Cumbres y Cañonazos pudimos evidenciar la problemática ocasionada por las barreras arquitectónicas construidas por la empresa PROCONCI S.A como las rampas o escaleras para acceder a predios y otras hechas por la misma ciudadanía tales como muros sobre las aceras.

3.2 Justificación del problema

El proyecto de investigación va orientado para la ciudad de Portoviejo sus habitantes y la población local de la Parroquia San Pablo específicamente de la calle 20 de Julio sobre el sector de Las Cumbres y Cañonazos, sabemos que Portoviejo se está preparando para llegar a ser lo que hoy en día está

reflejando ser, una ciudad moderna, labor que continuara manteniéndose porque esta ciudad está llena de oportunidades para ser grandes.

El aporte que se dará es tener una calle tradicional la cual demuestre el crecimiento cultural y bien planificado del sector, a la vez se relacione directamente con la zona regenerada y moderna que propone ser Portoviejo.

Se pretende generar espacios comunes libres de obstáculos a los cuales todas las personas tengan accesos sin ningún tipo de problemas y estos a la vez generen la seguridad y no limiten el área.

A más de eso se busca hacer que las personas no se encuentren en peligro, se busca integrar a la parroquia con la ciudadanía, hacer que estos espacios públicos sean ejemplos para el desarrollo de la ciudad. Donde se tome conciencia de hacer un buen uso de las aceras, que sean accesibles sin ningún tipo de obstáculos. Generar una propia identidad y porque no ser una calle a la cual se visite como ejemplo de vida y de respeto a la humanidad.

Ámbito Social: El trabajo va orientado para los habitantes de la Calle 20 de Julio del sector Las Cumbres y Cañonazos, el aporte será el resultado del análisis y recuperación del espacio público, identificando las mayores problemáticas que aquí se ocasionan por las barreras arquitectónicas urbanas, aprovechando el libre uso de aceras que permitan una movilización y acceso sin ningún problema.

Ámbito Urbano Arquitectónico: Se pretende identificar y recuperar el espacio común (aceras) de Las Cumbres y Cañonazos, haciendo de este en conjunto con la arquitectura la proyección de espacios libres de barreras arquitectónicas urbanas y que cumplan la funcionalidad con la que se proyectan.

Ámbito Académico: El trabajo será desarrollado y servirá de apoyo como instrumentos de investigación para desarrollar planes urbanísticos en futuras regeneraciones urbanas.

3.3 Formulación del Problema

La calle 20 de Julio presenta una ubicación de suma importancia al relacionarse directamente con el sector central de la ciudad, el cual para la urbe es el principal motor de desarrollo económico en el que se plantean proyectos inmobiliarios y comerciales estableciendo en esta área el corazón de la ciudad donde transitan miles de personas a fin de hacer uso de estos tipos de espacios.

3.3.1 Definición de problemas

Como emanación del crecimiento “desordenado” que tuvo la parroquia San Pablo y la presente degeneración de los espacios públicos o espacios comunes, y de la falta de planificación cual urbana le debería prever un crecimiento y aprovechamiento coherente del sector y mejorar la calidad de vida en diferentes aspectos a sus habitantes. Que por ser una ciudad comprendida de tradiciones propias se debería mantener e identificar las áreas fundacionales de la misma la cual tenga una significación y función para la ciudad siendo un reflejo de sus primeros inicios como ciudad.

3.3.2 Problema central y sub problemas

La problemática está basada debido al crecimiento poblacional, incontrolado de la ciudad de Portoviejo, en el cual se encuentra inherente la parroquia San Pablo. Debido a su ubicación y el crecimiento comercial que se genera en la ciudad y a su situación actual es que nos planteamos realizar un trabajo de investigación cuyo resultado determine el impacto generado y aporte a nuevas soluciones a la problemática. Para ello, primero debemos tener el conocimiento del desarrollo de la Parroquia, identificar los niveles de problematización y establecer los puntos fuertes y débiles del área a estudiar.

3.3.3 Formulación de pregunta de investigación

¿Requiere la calle 20 de Julio, sector Las Cumbres - Cañonazos una propuesta urbana que recupere el área común o espacio público, el cual se liga al fluido peatonal sin accidentes y al crecimiento contemporáneo de la ciudad y a las zonas céntricas que se regeneran?

3.4 DEFINICIÓN DEL OBJETO DE ESTUDIO

El problema principalmente se desarrolla al no comprender la importancia de brindar una correcta accesibilidad al espacio público la cual cuente con la debida seguridad, implementando cámaras de vigilancias y las luminarias adecuadas para las personas que hacen uso del área común, en el ámbito social, porque el comportamiento de la sociedad frente a espacios urbanos adecuados generaran diferentes tipos de conductas el cual implicara un impacto continuo sobre sus habitantes y un factor que puede, además, generar desarrollo urbanístico.

Las mejoras a plantearse en cada uno de los elementos que constituyen la calle 20 de Julio sector Las Cumbres - Cañonazos de acuerdo con su crecimiento, situación actual y los aspectos que definen su posicionamiento en el área comercial de la ciudad. Por el contrario, también se pueden generar conflictos sociales urbanos y perdidos de la identidad.

3.5 CAMPO DE ACCIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

Los alcances del estudio es analizar e identificar que se ha dado a lo largo de los años y el impacto que han generado las construcciones inapropiadas (sin permisos municipales) y la regeneración de la calle 20 de Julio ocasionando las barreras arquitectónicas en los espacios comunes .

Se desarrollara un proyecto integrador de la línea de investigación número 2 que es sobre Ordenamiento Territorial, Vulnerabilidad y Gestión de Riesgos esta línea de investigación se fundamenta en el desarrollo de la capacidad, habilidad y conocimiento para proyectar proyectos arquitectónicos urbanos

que satisfagan integralmente al ser humano, a la sociedad y su cultura, adaptándose al contexto urbano.

3.5.1 Alcances y limitaciones

Se podría dividir el área de la calle 20 de Julio en dos; una zona que estaría más ligada a la zona céntrica y comercial de la ciudad y la otra zona al área más residencial de la misma. Dando como resultado zonas estratégicas de estudio, el cual se valoraran de acorde a sus hitos existentes o bondades en las que estas presentaran.

3.5.2 Alcances

El presente estudio pretende analizar el impacto que generan las barreras arquitectónicas de la ciudad en la Calle 20 de Julio sector Cumbres - Cañonazos, para diagnosticar la zona y proponer planes en beneficio para la población y la ciudad misma que guie su crecimiento social, cultural.

Este estudio pretende mejorar la imagen urbana de la calle 20 de Julio sector Cumbres - Cañonazos, analizando e identificando los principales aspectos característicos de la zona para fortalecerlos ligándolos al área comercial-turística de la ciudad. También de una manera teórica, dirigido a estudiantes y profesionales en el ámbito de la arquitectura, y urbanismo; como también gente en particular interesada en el funcionamiento y crecimiento de la calle para con la ciudad.

Con relación al mejoramiento de estos espacios comunes lograr la integración no solo de los que se encuentran inmersos en el área de estudio, sino para extraños al sitio, de alguna manera, lograr que el turismo se acerque a la parroquia, lograr pertinencia de los moradores del sitio y la integración del colectivo de la ciudad.

3.5.3 Limitaciones

Esta investigación tiene como idea principal analizar el área, identificando espacialmente su casco urbano, sectores de entradas y salidas con relación directa al área comercial, viviendas tradicionales de la zona con una visión general de dar crecimientos factibles y ordenados a la población.

El estudio se especializa en análisis teórico, urbano y arquitectónico; en función de mejorar el crecimiento sociocultural e infraestructuralmente, en la calle 20 de Julio sector Cumbres Cañonazos.

En la propuesta urbana se profundizara solo en la identificación de zonas de áreas comunes, diseño de áreas de esparcimiento públicas que se relacionen a la recuperación de los espacios urbanos de la parroquia y el mejoramiento del paisaje urbano que en la actualidad se encuentra afectado por las barreras arquitectónicas que se han realizado en las aceras.

3.5.4 Delimitación del tema

La investigación se realiza con datos obtenidos de 1960 al 2014. Definiendo la morfología de la Parroquia, su principales actividades e identidad actual.

El estudio se desarrolla en la calle 20 de Julio sector Cumbres – Cañonazos de la parroquia San Pablo, pero se da de manera generalizado al impacto que generaran los proyectos que se construyen.

3.6 OBJETIVOS

3.6.1 OBJETIVO GENERAL

Analizar e identificar el impacto de las barreras arquitectónicas de la calle 20 de Julio entre el sector de las Cumbres y Cañonazos para Modelar estratégicamente las áreas de espacios comunes y públicos de la población, aprovechando las bondades de la comunidad e integrándola con la ciudad.

3.6.2 OBJETIVOS ESPECIFICOS

- Analizar y seleccionar las diferentes fuentes de información que permitan recolectar los datos estadísticos y dinámicos de la población de la Parroquia.
- Identificar espacialmente la problemática, la complejidad de su casco y su contexto urbano, considerando los espacios más importantes de la calle 20 de Julio.
- Proponer una solución urbanista para rescatar su área común, valores culturales-sociales, que se relacione al uso del buen vivir y el correcto aprovechamiento de los espacios comunes públicos y su integración a personas con capacidades especiales, mujeres embarazadas y mayores de edad.

3.7 IDENTIFICACIÓN DE LAS VARIABLES

3.7.1 VARIABLE INDEPENDIENTE

Inaccesibilidad peatonal y limitación de uso del espacio público común.

3.7.2 VARIABLE DEPENDIENTE

Elementos arquitectónicos en aceras.

3.8 OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

Variable	Concepto	Categorías	Indicadores	Items	Instrumento
V:I					
Inaccesibilidad peatonal y limitación del uso del espacio público común.	Condición que dificulta el acceso peatonal adecuado, limitando la utilización y movilización dentro del espacio público	Condiciones arquitectónicas	Evidenciar aspectos y diseños de barreras arquitectónicas en el sitio.	¿Qué nivel de conocimiento presenta la población acerca de las barreras arquitectónicas?	cuestionario
		Barreras arquitectónicas en el espacio público común	Exclusión y segregación de la circulación peatonal.	¿Considera usted que el espacio público cumple con la necesidad de ser incluyente?	cuestionario
				¿Cuál cree usted, es la causa para no generar un espacio accesible?	cuestionario
		Ordenamiento de diseño del espacio público común	Aplicación de normativas para obtener un diseño apropiado.	¿Se podría obtener un diseño adecuado dentro del espacio público común?	cuestionario

Variable	Concepto	Categorías	Indicadores	Items	Instrumento
V:D					
Elementos arquitectónicos en aceras	Obstáculos que imposibilitan la libertad de movimiento y la circulación con seguridad de las personas	Impedimentos de movilización dentro del entorno construido	Existencia de aceras con escaleras, rampas o escalones aislados	¿La existencia de estos elementos imposibilita la movilidad peatonal?	cuestionario
		Factores que obstruyen el paso de las personas con movilidad reducida	Automóviles y motocicletas estacionados en las aceras, esquinas o pasos de peatones	¿Implementar la debida señalización ayudaría a respetar el acceso a los espacios públicos?	cuestionario

3.9. FORMULACIÓN DE IDEA A DEFENDER

Las barreras arquitectónicas inciden significativamente en el diseño y mal uso de los espacios públicos comunes, ocasionando inaccesibilidad y poca movilidad de las personas en la calle 20 de Julio entre Las Cumbres y Cañonazos de la parroquia San Pablo.

3.10. TAREAS CIENTÍFICAS DESARROLLADAS

La acción que se llevara a cabo para desarrollar esta investigación se expondrá en las siguientes tareas científicas a mencionar, con el fin de realzar el correcto uso del espacio público logrando un adecuado movimiento peatonal.

3.10.1. Tc1: Marco referencial inherente al tema

Se compilara información referencial que nos sirva para desenvolver nuestra propuesta al trabajo de investigación en aspectos arquitectónicos, urbanos, sociales y culturales.

3.10.2. Tc2: Sistematización teórica pertinente y actualizada sobre el tema

Se consideraran y se tomara en cuenta aquellas teorías y normas que convengan en el planteamiento del problema.

3.10.3. Tc3: Elaboración del diagnóstico y pronóstico de la situación problemática

Al considerar todas aquellas teorías se conocerá adecuadamente el diseño de los elementos arquitectónicos de accesibilidad en el espacio público.

3.11. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

Para nuestra investigación se tomó en consideración ciertos métodos que nos permitieron alcanzar y conseguir los objetivos planteados, lo cual se desarrolló con metodologías que facilitaron resultados para la realización del análisis planeado.

3.11.1. FASES DE ESTUDIO

3.11.1. LOS MÉTODOS

Método Científico; se refiere al conjunto de pasos necesarios para obtener conocimientos validos mediante instrumentos confiables. Se lo utilizara para obtener información real del lugar y para investigar los fundamentos teóricos como; leyes, normas, reglamentos, disposiciones, ordenanzas, fundamentos teóricos, mediante el apoyo de libros, folletos e internet, con la finalidad de obtener conocimientos y elaborar los conceptos básicos que serán necesarios para culminar con éxito el tema planteado.

Método Inductivo; es obtener conclusiones generales a partir de premisas particulares, prácticamente de lo general a lo particular y servirá para desarrollar la estructura del marco teórico.

Método Deductivo; consiste en obtener conclusiones particulares a partir de una ley universal. A diferencia del método anterior se expresa de lo particular a lo general. El ejemplo de este método ayudara a elaborar las conclusiones y recomendaciones luego de haber realizado el proceso sistemático de investigación.

Método Analítico; consiste en la separación de las partes de un todo a fin de estudiarlas por separado y así examinar las relaciones entre ellas. Este método nos permite conocer más del objeto de estudio.

3.11.2. LAS TECNICAS

Las técnicas de compilación de datos constituyen el conjunto de mecanismos, medios o recursos dirigidos a recolectar, conservar, analizar y transmitir los datos de los fenómenos sobre los cuales se investiga.

Para la obtención de datos referentes al área de estudios la técnica investigación que utilizaremos serán las siguientes

- La observación
- La encuesta
- La entrevista

Mientras que para la obtención de información secundaria la podemos encontrar en libros, documentos, internet, nos valdremos de la investigación bibliográfica del análisis de documentos.

3.11.3. INSTRUMENTOS

- Fichas bibliográficas
- Cámara fotográfica
- Cinta métrica
- Cuestionario
- Computadora

3.11.4. POBLACIÓN Y MUETRA

La población del sector Las Cumbres y Cañonazos de la parroquia San Pablo es de 1500 habitantes, distribuidos en 250 viviendas según el Consejo Barrial.

Se realizara un muestreo, que no es más que una parte representativa de la población, la cual nos darán el número de habitantes a los cual se va a investigar.

El muestreo se lo realiza mediante una formula en base a la población actual del sitio. La fórmula estadística a emplear es la siguiente:

$$n = \frac{z^2 \times P \times Q \times N}{e^2(N - 1) + Z^2 \times P \times Q}$$

Datos:

Nivel de confianza Z= 95%= 1.96

Probabilidad de ocurrencia P= 50%= 0.50

Probabilidad de no ocurrencia Q= 50%= 0.50

Número de Población N= 1500

Error de estimación e= 5%= 0.05

Tamaño de la muestra n= desconocido

$$n = \frac{(1.96)^2 \times 0.50 \times 0.50 \times 1500}{(0.05)^2(1500 - 1) + (1.96)^2 \times 0.5 \times 0.5} =$$

Resultado= 306

Al desarrollar la formula se obtiene como resultado la elaboración de 306 encuestas en el sitio donde se realiza el trabajo de investigación.

3.11.5. RESULTADOS ESPERADOS

Como resultado del estudio realizado se espera obtener lo siguiente:

- Determinar la causa de la implementación de las barreras arquitectónicas
- Obtención de un marco referencial
- Elaborar un análisis con respecto al diseño de elementos arquitectónicos de accesibilidad.

3.11.6. NOVEDADES DE LA INVESTIGACIÓN

Se pretende corregir diseños arquitectónicos mediante el respectivo análisis y lograr crear un modelo a seguir para futuras regeneraciones urbanas en el sitio analizado y porque no en el cantón. Dando así una mejor calidad de vida respecto a la movilidad de personas con vulnerabilidad en su capacidad motriz, niños, ancianos y mujeres embarazadas.

4. CAPITULO 1. MARCO REFERENCIAL DE LA INVESTIGACION

4.1. MARCO ANTROPOLÓGICO

Inicialmente el espacio público es una construcción que se encuentra vinculada a algo físico y material. Los límites y delimitaciones superficiales de las áreas que conforman el "espacio público" de determinada sociedad han sido las primeras formas de aproximación antropológica. Este carácter físico y material es el que ha llevado a la ocupación y apropiación de este, a través de obstáculos que delimitan la movilidad de las personas. (Barrientos, Benavides, & Serrano, 2005)

En el transcurrir del tiempo el ser humano ha ocupado múltiplemente los espacios públicos y esto genera conflicto porque cada grupo social se adjudica el derecho a ocuparlo, a ejercer un poder sobre él, con lo que se presenta un cuestionamiento a su carácter de libre accesibilidad. (Barrientos, Benavides, & Serrano, 2005)

El acceso a lugares públicos o privados se ha convertido en un problema que compete a todos, no solo a nivel local sino nacional y mundial. Ningún ser humano está exento de encontrarse con factores contextuales que impidan su libre funcionamiento en los diferentes lugares donde se desenvuelve socialmente. (Pinzón, Castillo, & Vargas, 2005)

El contexto en el que las personas desenvuelven su vida es el resultado de la evaluación del entorno físico y social en el que las personas desarrollan sus capacidades para desenvolverse en ese entorno. Especial interés tienen aquellos aspectos del ambiente que pueden ser facilitadores potenciales de la aparición de incapacidad para esta necesaria adaptación e interacción con el espacio.

Es por eso que mediante el proceso de análisis se pretende mejorar las condiciones de vidas de las personas, contribuyendo al colectivo social la

concientización del mal uso de barreras arquitectónicas y a los profesionales competentes en la rama lograr crear diseños arquitectónicos en espacios públicos que sean incluyentes para con la sociedad.

4.2. MARCO CONCEPTUAL

Barreras arquitectónicas: Se entiende por barrera cualquier impedimento, traba u obstáculo que limite o impida el acceso, la libertad de movimiento, la estancia y la circulación con seguridad de las personas.

Las barreras constituyen un problema para personas con discapacidad, ancianos, embarazadas, niños, adultos con bebés o transportando bultos voluminosos, personas con obesidad, enanismo o gigantismo, personas accidentadas o convalecientes de enfermedades graves e incluso en determinadas situaciones suponen problemas para toda la población. (Mane, 2015)

Barreras urbanísticas: Las barreras urbanísticas son aquellas que encontramos en espacios urbanos o de acceso libre y común. (Mane, 2015)

Espacio común: Se define al espacio común como un espacio de todos, por lo tanto es público.

Espacio público: Es un territorio visible de la ciudad donde cualquier persona tiene derecho a estar y circular libremente, ya sean espacios abiertos como plazas, calles, parques, etc.

Accesibilidad urbana: Podemos entender por accesibilidad a todos los elementos arquitectónicos como los mobiliarios públicos o urbanos. A estos elementos urbanos podemos acceder independientemente de las capacidades físicas, culturas y etnias.

Cultura: Conjunto de conocimientos e ideas no especializados adquiridos gracias al desarrollo de las facultades intelectuales, mediante la lectura, el estudio y el trabajo.

Impacto: Conjunto de los efectos que un suceso o un hecho producen en su entorno físico o social.

Identidad: Circunstancia de ser una persona o cosa en concreto y no otra, determinada por un conjunto de rasgos o características que la diferencian de otras.

Urbanismo: Estudio de la planificación y ordenación de las ciudades y del territorio.

Regeneración urbana: La regeneración urbana es una compleja combinación de factores sociales, económicos, ambientales, de planeación y gestión, que para su correcta implementación debe de estar acompañada de estrategias que permitan reconocer las problemáticas estructurales que han generado los procesos de deterioro y ser sensibles a las tendencias urbanas que cada sector de la ciudad necesita.

El objetivo de la regeneración es combinar estos factores de modo que mejore la calidad de vida, la estabilidad económica, el consumo de energía y dotaciones de los centros urbanos.

La regeneración, implica recuperar la funcionalidad y la revitalización de la trama urbana, para lograr el modelo de ciudad sostenible que en la actualidad se quiere alcanzar. (Chávez, 2015)

4.3. MARCO TEÓRICO

EL ESPACIO PÚBLICO URBANO.

El espacio público es un elemento esencial de la configuración y estructura de la ciudad. Su uso colectivo y su carácter de soporte de las actividades sociales, deben tender a satisfacer las necesidades integrales del ciudadano.

En el subconsciente colectivo, la noción de calle, plaza o parque aparece como un conjunto de estereotipos asociados a funciones muy arraigadas a la sociedad tradicional, que ha vinculado las distintas categorías de espacios a unas determinadas formas de reconocimiento urbano.

El ciudadano posee en la ciudad consolidada, por lo general, un grado de percepción que le permite identificarse con los lugares más comunes.

Estos espacios asumidos y consumidos por la ciudadanía, han logrado compatibilizar la utilidad pública con la formalización. Los pavimentos, la vegetación, el agua, el alumbrado, el mobiliario urbano, se relacionan apropiadamente con el entorno, la accesibilidad o el soleamiento, de tal manera que al final resulta un lugar, ya sea de tránsito o estancia, coherente, legible y sobre todo confortable.

El intento que ha habido de introducir un lenguaje contemporáneo dentro del ámbito histórico, con soluciones originales que lleguen a subvertir el significado de los valores simbólicos que han ido dando sentido a las distintas categorías de los espacios públicos, ha supuesto una apuesta excesivamente arriesgada.

El conseguir que el presente se incorpore al pasado con un diseño apropiado y actual, no ha sido moneda común. Lo habitual ha sido soluciones banales o extemporáneas, producto de la mediocridad o de exceso de vanidad profesional.

Lo que han conseguido no ha sido reducir, sino irritar, de tal forma que en los últimos tiempos, raro es el espacio público que no provoca la reacción airada de la ciudadanía.

Sin embargo, en la ciudad discontinua, periférica o desagregada la situación es otra, el acelerado crecimiento, la masificación, el tráfico, la desarticulación del espacio público del edificado, una población residente con menor grado de identificación urbana, etc... son problemas diarios.

El urbanismo actual se ha encontrado con problemas reales de falta de planificación y busca sanear los barrios periféricos a partir del rescate de zonas libres de edificación, para situar allí los equipamientos que nunca se proyectaron, se encuentra allí con espacios extrañados o indiferentes en los que las propuestas de intervención pueden ser más abiertas, menos condicionadas a unas preexistencias históricas cargadas de referencias.

Sin embargo, a pesar de esta mayor posibilidad creativa, o quizás precisamente por ello, es aquí donde la disciplina del diseño muestra su mayor debilidad, donde falta legibilidad, de la coherencia o de la significación que se reclama para los espacios públicos.

Un indescriptible afán de originalidad y notoriedad se manifiesta en muchos ejemplos actuales. Es preferible adoptar una solución prudente a no caer en la tentación innovadora que, salvo raras excepciones, han provocado incompreensión y extrañamiento, con el resultado de una progresiva decadencia del espacio diseñado.

La constatación de realidades recientes quizás ha tenido de fatalismo o desaliento este análisis, pero es todo lo contrario, creo en los nuevos diseñadores de espacios urbanos consecuentes con la integración de estos espacios en la vida social de los lugares de actuación; hace falta aprender de los fracasos y buscar las nuevas líneas de diseño que atraigan a los ciudadanos a concurrir estos espacios en los que se encuentran identificados si han podido participar desde el principio en las diferentes hipótesis de diseño que se plantean para la solución de sus problemas.

Debemos reflexionar sobre estos espacios e interrogarnos sobre su significado, pensar en las formas de estos lugares urbanos de relación y de encuentro social.

Condicionantes varios por la enraizada identidad de las culturas locales, por factores climáticos, la comunidad a la que va dirigido, la calidad de las estructuras existentes, factores de tipo económico, etc... han de servirnos para caracterizar estos espacios.

En un concepto interpretativo contemporáneo del espacio público, este se convierte sólo y cada vez más en un “espacio” que es “público” solamente cuando hay un público que lo usa. Es decir, de espacio público pasa a ser espacio y público.

La identificación con el espacio, que siempre ha significado respeto y voluntad de conservación de los valores ético-culturales, histórico-religiosos y político-sociales inscritos en las formas de un lugar, se transforma en un consumo del mismo, tan superficial como breve, o en el extrañamiento y la indiferencia que constituyen la premisa para su destrucción y abandono.

Debemos desestimar la tendencia a adoptar o transferir modelos o experiencias de otras ciudades que no son exportables a comportamientos y estilos de vida distintos, si aprender de ellas.

Diseñemos espacios públicos en los que el ciudadano, el turista, el viajero, el asiduo usuario y el huésped casual se sientan a gusto y al mismo tiempo sean seducidos y sorprendidos. Espacios en los que es posible sentirse como en la propia casa, en el sentido de que el lenguaje transmitido sea interpretado y comprendido por el ciudadano.

Espacios públicos con identidad propia que exalten las diferencias y su capacidad de ser reconocidos por múltiples apariencias de nuestro vivir cotidiano. (Bonells, 2016)

BARRERAS ARQUITECTONICAS URBANÍSTICAS

“Son los impedimentos que presentan la estructura y mobiliarios urbanos, sitios históricos y espacios no edificados de dominio público y privado frente a las distintas clases y grados de discapacidad”. (Gonzalez, 2010).

Algunos ejemplos pueden ser:

- Calles estrechas.
- Aceras inexistentes, estrellas o con bordillos demasiado altos.
- Convivencia forzosa de coches y peatones en la calzada.
- Calles con excesiva pendiente longitudinal o transversal.
- Aceras con escaleras, rampas escalonadas o escalones aislados.
- Pavimentos irregulares, deslizantes o en mal estado.
- Inexistencia de pasos de peatones, pasos sin señalizar, mal señalizado, elevado o subterráneos con escaleras.
- Inexistencia o defectuosa ejecución de vados o rebajes en las aceras de los pasos peatonales.
- Señales verticales en medio de la acera, estrechando el paso.
- Farolas o semáforos inexistentes o mal situados.
- Vegetación natural mal ubicada o mantenida.
- Toldos de locales comerciales desplegados a altura excesivamente baja.
- Mobiliario urbano mal ubicado o con diseño inadecuado, no ergonómico.
- Quioscos, terrazas de bares o similares, ocupando parte de la acera, sin respetar las zonas de paso o estrechándolas excesivamente.
- Inexistencia de aseos públicos o no accesibles para personas con movilidad reducida.
- Adornos o carteles de publicidad en la acera, obstaculizando el paso.
- Obras sin señalizar o mal señalizadas y sin vallado.
- Bolsas o contenedores de basura sueltos por la acera, basura suelta en el pavimento que provoca riesgo de tropezar o resbalar.
- Coches y motos aparcados o estacionados en las aceras, esquinas o pasos de peatones. (Mane, 2015)

ACCESIBILIDAD URBANA

La accesibilidad es una característica básica del entorno construido. Es la condición que posibilita el llegar, entrar, salir y utilizar todos sus espacios y

mobiliario, para ser utilizados en condiciones de confort, seguridad e igualdad por todas las personas y en particular por aquellas que tienen alguna capacidad especial, mujeres embarazadas, ancianos, etc.

Desde este punto de vista, la falta de accesibilidad implicará marginación y pérdida de calidad de vida para cualquier persona, pero es indudable que las personas con capacidades especiales serán las más afectadas ante su ausencia o inaccesibilidad. (Gonzalez, 2010)

Se incluyen principios como "accesibilidad universal" y "diseño para todos".

La accesibilidad universal: Es la condición que deben cumplir los entornos, procesos, bienes, productos y servicios. Así como los objetos o instrumentos, herramientas y dispositivos, para ser comprensibles, utilizables por todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad y de la forma más autónoma y natural posible. (Gonzalez, 2010)

Diseño para todos: es la actividad por la que se concibe o proyecta, desde el origen, y siempre que ello sea posible, entornos, procesos, bienes, productos, servicios, objetos, instrumentos, dispositivos o herramientas, de tal forma que puedan ser utilizados por todas las personas, en la mayor extensión posible sin importar su condición. (Gonzalez, 2010)

INCLUSIÓN

Por definición, la inclusión es la acción de tomar elementos y hacerlos parte de un todo, para así elaborar una respuesta hacia ellos, en función de una idea o propuesta. Pero situando este término dentro del contexto urbano, según la UNESCO, la inclusión, es un enfoque que responde positivamente a la diversidad de las personas y a las diferencias individuales, entendiendo que la diversidad no es un problema, sino una oportunidad para el enriquecimiento de la sociedad, a través de la activa participación en la vida familiar, en la educación, en el trabajo y en general en todos los procesos sociales, culturales y en las comunidades.

De acuerdo a este planteamiento, podemos hablar de “Ciudad Inclusiva”, la cual debe estar concebida con el fin de crear un mundo más equitativo y más respetuoso frente a las diferencias, beneficiar a todas las personas independientemente de sus características, sin etiquetar ni excluir y proporcionar un acceso equitativo, haciendo ajustes permanentes para permitir la participación de todos, valorando el aporte de cada persona a la sociedad.

Es por tanto, que dentro de una ciudad inclusiva, la arquitectura juega un rol fundamental, pues de igual manera, debe basarse en una comprensión integral y sostenible de las responsabilidades que conforman el entorno construido en relación a aquellos que lo pueblan. También debe plantear posibilidades de accesibilidad integral al medio físico para todas las personas, que puedan hacer uso de los espacios que conforman el entorno construido con autonomía e independencia. (Nanita, Quéliz, Félix, & Rodríguez, 2013)

Arquitectura e inclusión

A medida que la ciudad y la sociedad se desarrollan, evoluciona una brecha marcada por la desigualdad entre los grupos sociales atendiendo a su condición económica, racial, género, edad, intelectual y sus condiciones especiales (discapacidad). Esta brecha crece, cuyo avance las sociedades no han podido detener, trayendo consigo una serie de factores negativos contra los grupos más susceptibles y desprovistos de solución alguna ante la situación.

Se hacen cada vez más preocupantes y críticas situaciones como la desigualdad y sus consecuencias, el racismo, la marginalidad, variados tipos de segregación, la pobreza extrema... y, producto de estos primeros aspectos, enfermedades, violencia, inseguridad social, hambre, epidemias, inaccesibilidad a servicios básicos (salud, educación, etc.), crisis...De la convergencia de estas variables hemos llegado a un punto de no retorno aparente, a un punto crítico en el que la sociedad ya no es un ente unitario, cuya sectorización aísla a los grupos vulnerables. La ciudad no es de todos, sino que contiene límites que excluyen a ciertos sectores, ya todos no pueden

ser parte del “todo” que hemos definido como sociedad. (Peets, Ramírez, & Contreras, 2013)

La ciudad debe albergar a cabalidad a toda la sociedad, atendiendo a la diversidad que caracteriza a la misma. Al momento de proyectarse, planificarse o intervenir las ciudades, debe ser considerado la existencia de esta marcada brecha, teniendo en cuenta la multitud y amplitud de las variables que mencionamos anteriormente. Una ciudad que dé respuesta a estas variables, a las necesidades de todos los sectores y a la diversidad que alberga, es capaz de actuar en contra de esta brecha por medio de la inclusión social, haciendo que todos sean parte de “todo”.

Estos principios son herramientas que deben emplear los Arquitectos y Urbanistas, como los humanistas de este siglo, para combatir la crítica situación que prima en las ciudades y sociedades del mundo. Ciudad de todos, la diversidad tiene su valor, todos somos parte importante del “todo”, por esto planteamos a continuación muchas de las interrogantes que surgen sobre el tema, y las hipótesis y argumentos que sustentan las posibles respuestas de dichas interrogantes, en busca del ideal de la Inclusión. (Peets, Ramírez, & Contreras, 2013)

Alcances de la inclusión

La inclusión considera todos los entes que intervienen en la sociedad, abarca el diseño y sus consecuencias, cómo la sociedad interactúa con la ciudad, con el urbanismo y la arquitectura, y cómo estos responden a las necesidades de cada grupo social. Esta va desde la previa consideración de los usuarios hasta la concepción espacial íntegra, atendiendo desde el uso más básico, hasta las consideraciones más complejas de la sociedad.

La arquitectura y el urbanismo pueden ofrecer espacios incluyentes a través del diseño de la ciudad, si en la concepción de dicho diseño se tienen en cuenta las variables que provocan la exclusión y, por lo tanto, permitirían acercarse a un modelo de ciudad que satisfaga las diversas necesidades de

toda la población, sin excluir ningún sector de la misma. Si son tenidos en cuenta todos los usuarios y se atiende a la diversidad de las necesidades que les rodean, evitando segregar o excluir sectores o individuos particulares, tendríamos como resultado una ciudad incluyente, con respuestas hacia sus usuarios, una ciudad de todos y para todos. (Peets, Ramírez, & Contreras, 2013)

La arquitectura y el urbanismo en la inclusión

La arquitectura y el Urbanismo deben ser un canal para lograr la Inclusión. Ambos constituyen el hábitat artificial del ser humano, el “todo” que alberga a la sociedad, por lo que como condicionantes del hábitat juegan un papel fundamental en prever que dichos espacios contribuyan a la integración de todos los usuarios como parte de la ciudad. Estos espacios deben poder ser utilizados por todos los individuos sin importar las condiciones que lo definen.

Este canal de la inclusión entendemos que se puede obtener a través de la consideración de las condicionantes tanto del Urbanismo como de la Arquitectura que se opongan a los factores que determinen la exclusión, brindando soluciones óptimas, garantizando una ciudad para todos. (Peets, Ramírez, & Contreras, 2013)

El diseño debe ser inclusivo

Es más que Diseño Universal, más que Arquitectura sin barreras. Los seres humanos deben ser parte del diseño, antes y después de concebido, para lograr que todos ellos sin importar su condición puedan hacer uso del espacio y ser parte del objetivo referido. (Peets, Ramírez, & Contreras, 2013)

Factores que contribuyen a la exclusión y por tanto imposibilitan a la inclusión

Como sabemos, la inclusión tiene componentes a considerar que han quedado presentados. Un ejemplo eficaz podría resultar satisfactorio para comprender los factores que contribuyen a la exclusión.

Digamos que existe un espacio para una determinada clase social, desde ya está siendo reflejada la exclusión, mas sin embargo alguna persona de tal posición sí pueda presentarse en el lugar, pero al momento de diseñar no se tomaron en cuenta las situaciones que presenta una persona en condiciones especiales (discapacitados), y es la condición de este usuario, dentro de su misma clase social, se produjo una exclusión.

Aspectos económicos, raciales, de género, edad, intelectual y sus condiciones especiales (discapacidad) que no son tomadas en cuenta en un espacio arquitectónico, son factores que imposibilitan la inclusión, y aunque no todos se unifiquen, si en un espacio deben considerarse tres como mínimo, y uno de esto se pierde, pues se está practicando inevitablemente Exclusión. (Peets, Ramírez, & Contreras, 2013)

La arquitectura y el urbanismo pueden dar lugar a la Inclusión

Cuando se toman en cuenta normas que son escritas para realizarse en un diseño eficiente y funcional para todo tipo de usuario, ya sea que los accesos estén definidos o sea eficaz el uso de cada espacio.

Características de una ciudad inclusiva.

Una “vida digna” sería un reflejo en las ciudades, edificaciones, espacios públicos, en fin, en todo ambiente que corresponda a las actividades humanas, considerando los factores que podrían corresponder a la exclusión. (Peets, Ramírez, & Contreras, 2013)

Modelos y posiciones en pos de la ciudad inclusiva.

- **Arquitectura Participativa:** Emplear nuevos modelos de diseño en los cuales se integre al usuario en el proceso, teniendo en cuenta su valoración y percepción de las soluciones. Esto permitiría dar respuestas más precisas a las necesidades de los usuarios.
- **Integración Social:** Promover e integrar en el diseño soluciones que involucren a todas las clases sociales, en especial a aquellas olvidadas y vulnerables.

- Espacios Incluyentes: Proyectar espacios que logren identificarse con todas las variables del diseño inclusivo y dar respuesta a las necesidades de todos los usuarios por igual. Accesibilidad, identidad, integración, valoración....
- Desarrollo Social vs Desarrollo Económico: Crear propuestas que permitan lograr un equilibrio entre los intereses sociales y económicos, ambos de trascendental importancia. Debe reprimirse la idea de que son factores contradictorios, y más bien entenderlos como variables relacionadas e interdependientes. (Peets, Ramírez, & Contreras, 2013)

4.4. MARCO JURÍDICO Y/O NORMATIVO

Título II.

Capítulo Segundo. Sección sexta

Hábitat y vivienda

Art. 31.- Las personas tienen derecho al disfrute pleno de la ciudad y de sus espacios públicos, bajo los principios de sustentabilidad, justicia social, respeto a las diferentes culturas urbanas y equilibrio entre lo urbano y lo rural. El ejercicio del derecho a la ciudad se basa en la gestión democrática de ésta, en la función social y ambiental de la propiedad y de la ciudad, y en el ejercicio pleno de la ciudadanía. (2008, 2011)

Capítulo tercero. Sección sexta

Personas con discapacidad.

Art. 47.- El Estado garantizará políticas de prevención de las discapacidades y, de manera conjunta con la sociedad y la familia, procurará la equiparación de oportunidades para las personas con discapacidad y su integración social.

Se le reconoce a las personas con discapacidad el derecho a:

10. El acceso de manera adecuada a todos los bienes y servicios. Se eliminarán las barreras arquitectónicas. (2008, 2011)

La Ley Orgánica de Discapacidades. Sección séptima, garantiza lo siguiente.

Art. 58.- Accesibilidad.- Se garantizará a las personas con discapacidad la accesibilidad y utilización de bienes y servicios de la sociedad, eliminando barreras que impidan o dificulten su normal desenvolvimiento e integración social. En toda obra pública y privada de acceso público, urbana o rural, deberán preverse accesos, medios de circulación, información e instalaciones adecuadas para personas con discapacidad.

Los gobiernos autónomos descentralizados dictarán las ordenanzas respectivas para el cumplimiento de este derecho de conformidad a las normas de accesibilidad para personas con discapacidad dictadas por el Instituto Ecuatoriano de Normalización (INEN) y al diseño universal. (Ecuador, 2012)

“Los artículos analizados aportan en nuestra investigación desde un punto de vista más específico, en el cual las leyes impuestas en la Constitución y Ley de Discapacidad hablan de la libertad del uso del bien público y al que toda persona tiene derecho de hacer uso sin ninguna barrera arquitectónica que impida su libre movilización”.

Capítulo cuarto.

Régimen de competencias.

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

1. Planificar el desarrollo cantonal y formular los correspondientes planes de ordenamiento territorial, de manera articulada con la planificación nacional, regional, provincial y parroquial, con el fin de regular el uso y la ocupación del suelo urbano y rural.
2. Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón.

3. Planificar, construir y mantener la vialidad urbana. (2008, 2011)

Dentro de nuestra investigación incluimos varios artículos y medidas implementadas en la Segunda Reforma a la Ordenanza que Regula la Ocupación del Espacio Público en el Cantón Portoviejo. Implementada por el GAD Portoviejo y la Empresa Pública Municipal PORTOPARQUES. Esta reforma plantea varios objetivos puntuales para precautelar el uso del buen vivir de los ciudadanos.

A continuación varios de los objetivos de esta reforma:

1. Resolver los obstáculos físicos en el espacio público del cantón Portoviejo, que impiden que las aguas lluvias evacúen a través del sistema pluvial;
2. Establecer el diseño estándar de rampas enmarcado en la priorización del peatón sobre el vehículo, para el ingreso y salida de vehículos y para el libre tránsito de personas con discapacidad;
3. Sancionar a los responsables de la obstrucción del sistema pluvial o de limitar el libre tránsito de personas con discapacidad a través de la construcción de rampas que no se ajusten al diseño establecido a través de esta norma. (Portoviejo, 2016)

Art. 71.- DE LA PREPARACIÓN DE MEZCLAS DE HORMIGÓN Y OTROS MATERIALES SOBRE EL ESPACIO PÚBLICO: Se prohíbe preparar mezclas de cemento, arena, piedras u otros materiales similares en el espacio público.

Art 23.- Incorpórese a continuación del artículo 72 de la Ordenanza los siguientes artículos no numerados:

1. CONSTRUCCIÓN DE RAMPAS EN EL ESPACIO PÚBLICO: La construcción de rampas en el espacio público cumplirá con las especificaciones contenidas en las Normas Técnicas Ecuatorianas vigentes y en especial las normas INEN relacionadas a la accesibilidad de las personas al medio físico, señalización para personas con discapacidad visual en espacios urbanos y en edificios con acceso al público, señalización en pisos y

planos hápticos; accesibilidad de las personas al medio físico, señalización; accesibilidad de las personas con discapacidad y movilidad reducida al medio físico, vías de circulación peatonal, tapas para uso en pozos y redes subterráneas rejillas de alcantarillado, requisitos e inspección; y accesibilidad de las personas al medio físico. Edificios, rampas fijas.

2. UBICACIÓN Y DISEÑO DE RAMPAS: Se aplicarán los siguientes criterios:

7. Por ningún motivo se construirán rampas desde el lindero frontal o línea de fábrica del predio sobre la acera. De ser necesario y sólo en áreas consolidadas antes de la vigencia de esta Ordenanza, las rampas deberán construirse hacia el interior del predio. (Portoviejo, 2016)

“Estas ordenanzas municipales son las encargada de prohibir la construcción de elementos arquitectónicos que obstruyan el libre movimiento en las aceras y son las encargadas de regular de igual manera el diseño en el espacio público”.

4.5. MODELO DE REPERTORIO

Regeneración Urbana Cerro Santa Ana Guayaquil.

Ubicación: el cerro Santa Ana se encuentra ubicado al noreste de la ciudad, al pie del Río Guayas junto al tradicional barrio Las Peñas

Extensión: abarca una superficie aproximadamente de 13,50 hectáreas, con una altura de 80 metros.



Figura 5 Implantación del cerro Santa Ana
Fuente: Diario el Telégrafo

Historia: El cerro Santa Ana es el lugar donde nació Guayaquil, allá por el siglo XVI en las décadas de 1540 a 1550, cuando el español Diego de Urbina reasentaba la ciudad en las faldas de lo que se denominaba Cerrito Verde o Cerrito de la Culata, que junto al Cerro del Carmen formaban una imagen parecida a una silla de montar por lo cual se llamó a la urbe como la “Ciudad de la silla gineta”.

El nombre de Santa Ana, se debe a una antigua leyenda que dice que el soldado español Nino de Lecumberry, en una de sus faenas, estando en peligro de muerte, invocó a dicha santa para salvarse. Al lograrlo, en agradecimiento, colocó en la cima del cerro, una cruz con la leyenda de “Santa Ana”. Desde ahí, los pobladores empezaron a llamar así al lugar que antes era llamado por los aborígenes originarios como “Loninchao”.

Dentro de su reseña histórica no podemos dejar de mencionar que el cerro Santa Ana era de uno de los sectores más peligroso, en zozobra, deteriorado y marginales de Guayaquil. Es un sitio de 4.834 habitantes de la cual el 53% de su población vivía en absoluta pobreza.

Los servicios básicos eran otra parte de la flaqueza del sector ya que solo el 75% de la población contaba con alcantarillado, el 48% padecía de agua potable, el 27% de su arteria vial estaba pavimentada y solo el 58% de su población tenía acceso al servicio telefónico. La tipología habitacional estaba en un alto porcentaje de precariedad la cual ocasiono un potencial colapso. La parte comercial no se quedaba a un lado siendo esta tan poco rentable en el lugar con solo 5 locales comerciales.

Actualidad: a partir de la regeneración urbana que se logra iniciar, el lugar sufre una mejorable transformación, pasando de ser uno de los sectores más marginales y peligrosos de la ciudad a ser un lugar de visita turística, el cual estaba integrado directamente a otros proyectos de desarrollo en la ciudad de Guayaquil.

A 310 metros se encuentran restaurantes, cafés, galerías de arte, cibercafés y tiendas de artesanías. Está dotado de plazoletas, áreas verdes para recreación y descanso, su atractivo más importante que ofrece al turista es la vista majestuosa de Guayaquil.

Desde su cima se observa, al norte, la intersección de los ríos Babahoyo y Daule que constituyen al Guayas; al sur, el casco comercial de la ciudad; al este, la Isla Santay y Durán; y, al oeste el Cerro del Carmen y el resto de la ciudad. El Cerro Santa Ana es el pasado histórico de Guayaquil, su presente encantador y su futuro promisorio. Son 456 escalones con sus respectivos atractivos, que lo pondrá en contacto con la magia del lugar.

Atractivos:

Faro: fue construido en el 2002, tiene una gran connotación simbólica, pues Guayaquil ha sido en muchos aspectos, luz y guía del Ecuador. Se levanta en la cima a una cota de 85,90 metros sobre el nivel del mar, a 18,75 metros de altura y cuenta con una escalinata interna desde la cual se accede a una terraza, punto estratégico para observar la ciudad.



Figura 6 **Imagen del Faro**
Fuente: **Diario El Telégrafo**



Figura 7 **Imagen Aérea del Faro**
Fuente: **Diario El Telégrafo**

La Plaza Mirador El Fortín: es el punto más elevado del Cerro donde se levantan el Faro, la Plaza de Honores, la Capilla de Santa Ana y el Museo abierto y el Cuartel que vigilará el orden de la Plaza.

Plaza De Honores: implantada en la cima junto con el faro y la capilla, es un espacio destinado a rendir homenaje a los símbolos patrios. El diseño del ancla responde al sendero marcial para izar y arriar la bandera. Es un lugar donde se puede apreciar la historia urbana y naval de la ciudad, punto de resguardo y lugar para efectuar actos oficiales durante la conmemoración de fechas cívicas.

Museo el Fortín de Santa Ana: fue construido en el 2002. Para custodiar la ciudad que florecía en el Cerro Santa Ana fue fundada en 1629 el Castillo, Fuerte o Fortín de San Carlos situado en la cima del Cerro de Nuestra Señora de Santa Ana, constituía el fuerte y única defensa militar de Guayaquil en la época que debía soportar continuos ataques piratas.

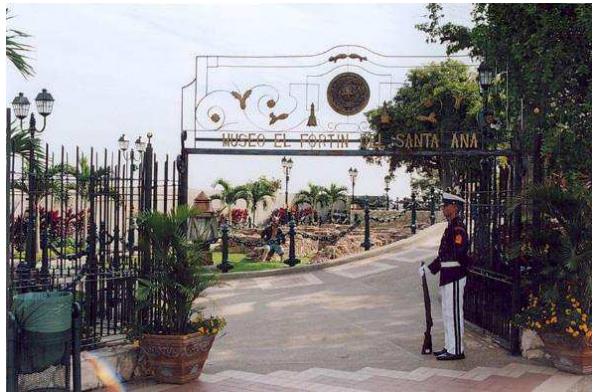


Figura 8 Museo el Fortín de Santa Ana
Fuente: Imagen tomada de Google



Figura 9 Museo el Fortín de Santa Ana
Fuente: Imagen tomada de Google

Monumento al Sagrado Corazón de Jesús: se encuentra ubicado en lo más alto del Cerro Santa Ana, Guayaquil manifiesta su devoción a través de este monumento que tiene una mirada dirigida al sur de la ciudad.

La colina de 60 metros de altura, es uno de los más importantes miradores de Guayaquil, pues permite efectuar un recorrido visual con un giro de 360 grados, en el que se aprecia por el norte: la intersección de los ríos Babahoyo y Daule que forman el Guayas; por el sur: el casco comercial de la ciudad; al este, la Isla Santay y Durán; y al oeste, el cerro del Carmen y el resto de la ciudad. En el mirador del cerro, hay binoculares especiales para uso del turista. El Cerro Santa Ana, además, es una zona turística, cuyo acceso se da por las escalinatas Diego Noboa, que tiene 444 escalones, en los que hay

plazas, glorietas, museos, capilla, el faro, galerías de arte, tiendas de artesanía, cibercafés, bares y restaurantes.

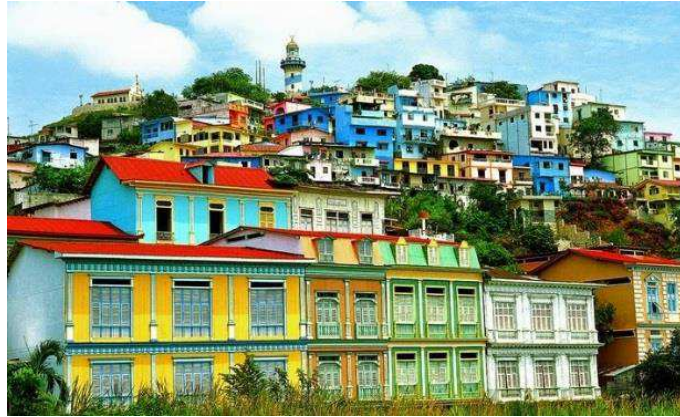


Figura 10 **Monumento al Sagrado Corazón de Jesús**
Fuente: Imagen tomada de Google



Figura 11 **Calinatas de Acceso al Cerro Santa Ana**
Fuente: Imagen tomada de Google

Definición de la Intervención de la Regeneración Urbana: transformación de un tugurio central, extremadamente pobre y peligroso.

El objetivo principal que se traza el proyecto es el de contribuir al desarrollo de este punto de la urbe tradicionalmente inseguro y precario, tanto en su condición física como social. La obra se integró con un proyecto orientado a fortalecer el desarrollo social con la participación activa de la comunidad:

- Salud familiar
- Viviendas
- Seguridad
- Identidad cultural
- Generación de ingresos
- Ancla turística

El proyecto de regulación urbana se desarrolló en 3 fases:

- Arranque: Octubre 2000 – DUAR
- Inauguración 1 fase: 29 de julio 2001
- Inauguración 2 fase: 31 de octubre 2001
- Inauguración 3 fase: octubre 2002

Conclusión: este modelo repertorio nos aporta en nuestra investigación con el ejemplo de un sitio totalmente turístico el cual tiene cierta característica con nuestro proyecto en cuanto al olvido, pudiendo este convertirse en un proyecto de integración con la colectividad portovejense. En el ámbito negativo vemos que este no nos aporta en un 100 % a la accesibilidad, ya que para llegar al faro las personas con discapacidad no cuentan con rampas debido a la morfología que presenta el lugar.

CURITIBA SUSTENTABLE

Ubicación:

Curitiba es la principal ciudad del sur de Brasil, capital del estado de Paraná situada a 934 metros sobre el nivel del mar. Fue creada el 29 de marzo de 1693 al final del siglo XVII, su principal actividad económica estaba basada en la minería. En un área de 434.967 km² cuenta con 2.500.000 de habitantes, posee un clima subtropical con temperaturas que varían en invierno 13 °C y en verano 21°C, se ubica a 850 km de Río de Janeiro y a 400 de San Pablo.

La Planificación Urbana

Para tal, en 1855, llegó a la provincia el ingeniero francés Pierre Taulois, contratado como inspector general de medición de las tierras públicas, acompañado de agrimensores, escribanos y otros, necesarios para dar inicio a los trabajos de su comisión.

Los Primeros Trazos

En la Curitiba de 1857, había solamente dos calles que se cortaban en ángulo recto: la de la Asamblea y la del Comercio. Todas las otras se alejaban más o menos de esa dirección y Taulois indicaba los medios para enderezarlas, solicitando la desapropiación gradual de los terrenos por utilidad pública. Taulois fue señalando una serie de determinaciones con el objeto de dejar rectas todas las calles de la ciudad, manteniendo un "paralelismo" con las demás. Las calles como la del Comercio y otras modifican su trazado para apuntar hacia una ciudad en forma regular, cuadrilátera, con los cruces en ángulos rectos y bien definidos, denotando ya alguna preocupación con la circulación dentro de la malla urbana.

Transformación Urbana en Curitiba.

Curitiba es considerada la ciudad brasileña con mejor calidad de vida y la tercera de las 15 ciudades verdes del mundo. Posee el menor índice de analfabetismo de su país, y es ante todo, una ciudad donde sus habitantes

confían en la gestión pública, financiera y patrimonial, colaboran activamente con la preservación de los recursos naturales y poseen conciencia ecológica.

Progresivamente, y desde hace más de cuarenta años, Curitiba comenzó el cambio hacia la sustentabilidad –cuando aún este no era un tema “de moda”. En 1970 se decidió estratégicamente transformar los terrenos baldíos urbanos en áreas de “reserva de mercado” ecológica. Hoy en dichos sitios existen parques y bosques que colaboran con la preservación, la recreación y la contención de inundaciones de Curitiba, y que además permiten tener una proporción de 51 m² de superficies verdes por habitante (cuando el valor óptimo estimado por la Organización Mundial de la Salud es solamente de 15 m²). (Medina, 2013)



Figura 12 Toma aérea de Curitiba
Fuente: Imagen tomada de Google



Figura 13 Toma aérea de Curitiba, Parque Barigui
Fuente: Imagen tomada de Google

El principal precursor de este cambio es Jaime Lerner, arquitecto, urbanista y político brasileño, especializado en realizar actuaciones puntuales para sanar las ciudades. Es lo que él denomina "Arquitectura urbana". En 1971, en plena dictadura fascista, una serie de casualidades llevaron a la designación de Jaime Lerner como alcalde de la ciudad. Lo eligieron porque se le creía un inofensivo experto de arquitectura.

En 1972 decidió crear la primera **isla peatonal** del mundo. Con buena parte de la ciudad en contra, con comerciantes aterrorizados por la idea que sus negocios fueran perjudicados por la prohibición de acceso al centro en coche, con automovilistas que odiaban la idea de tener que ir caminando al centro y con un posible requerimiento judicial que pararía la iniciativa, Lerner mando iniciar los trabajos de peatonalización del centro un viernes, una hora después del cierre del tribunal.

Una grupo de obreros invadió el centro de la ciudad y empezaron a arreglar farolas y macetas, re-pavimentaron las calles y cavaron bancales plantando árboles. Trabajaron ininterrumpidamente durante 48 horas. Cuando el primer contingente cayó exhausto fue reemplazado por un segundo batallón de obreros y así sucesivamente.

Los ciudadanos de Curitiba se quedaron con la boca abierta. Miles de plantas florales fueron plantadas. Algo nunca antes visto. Aunque a población empezó a arrancar flores para llevárselas a casa, Lerner lo tenía previsto y tenía listos equipos de jardineros que reemplazaron enseguida las plantas. Duró unos días pero al final los ciudadanos pararon de robar las flores.

Los comerciantes se asombraron porque se dieron cuenta que el nuevo centro ciudadano transformado en un gran peatonal incrementó considerablemente las ventas. El sábado siguiente cuando un grupo de coches del club del automóvil intentó invadir la isla peatonal se encontraron con la imposibilidad de hacerlo ya que miles de niños convocados por Lerner estaban pintando grandes tiras de papel que cubrieron prácticamente toda la pavimentación. Desde entonces todos los sábados los niños de la ciudad se encuentran en la isla peatonal a cubrir de dibujos enormes rollos de papel extendido por tierra.



Figura 14 Isla Peatonal de Curitiba
Fuente: Imagen tomada de Google

Ecología y sustentabilidad: Claves del éxito de Curitiba

El gobierno del arquitecto y político **Jaime Lerner** quería preparar a Curitiba para el venidero siglo XXI, pero no querían sacrificar su patrimonio natural ni su acervo cultural. ¿Cómo modernizar la ciudad? Mediante una **planificación urbana basada en el desarrollo sostenible**. Estas eran las claves del proyecto:

- Los edificios debían rodear la naturaleza, no al revés.
- El casco histórico de la ciudad solo tendría acceso peatonal.
- Perfeccionar el sistema de transporte con el apoyo de la empresa privada.
- Los rascacielos siempre debían tener fachadas y terrazas verdes para ahorrar energía.
- Orientar a la ciudadanía para colaborar con el mantenimiento y conservación del patrimonio urbano.

¿Cuáles serían los beneficios? Elevar la plusvalía de la ciudad, promoviendo la inversión comercial y el turismo. **¿Cómo convertir la utopía en realidad?** Mediante el correcto funcionamiento de las políticas administrativas, poniendo la lupa en las finanzas para asegurarse de que las ganancias siempre se invirtieran en el desarrollo de la ciudad, evitando las clásicas corruptelas.

30 años después los resultados son ampliamente satisfactorios: 52 metros cuadrados de áreas verdes por persona, el mejor sistema de transporte público de Sudamérica – con capacidad para cubrir el 100% de la población, más de un millón de árboles sembrados en vías y carreteras y una red de 28 parques y bosques. El desarrollo ecologista permitió convertir a Curitiba en una ciudad preciosa y eficiente.



Figura 15 Curitiba una Ciudad Verde y Sustentable
Fuente: Imagen tomada de Google

Educación y Movilidad

Al visitar y perderse caminando por ciertos barrios de Curitiba, no se puede obviar el hecho de que **el peatón es protagonista en esta escena urbana**. El margen dentro del perfil de la ciudad que se designa al peatón, en sus posibilidades de desplazarse o permanecer en el espacio público, determina

el modo en que los habitantes hacen una lectura de ella, cómo se educan ahí y qué actitud sostiene con otros ciudadanos. (Mashini, 2011)

Curitiba ha evolucionado como ciudad sustentable desde la educación, ecológica y socialmente consciente. Este renovado capital social con una nueva personalidad urbana, es una inversión complementaria para distintas intervenciones en la ciudad: un gobierno local que extiende la idea de transporte público a un proyecto de espacios públicos, normativa ambiental, de uso de suelo e integrando sus recursos a favor del medioambiente.

Del transporte a la ciudad: El 45% de la fuerza trabajadora de Curitiba va al trabajo en transporte público. No se trata simplemente por ser un modelo rápido y eficiente, si no por el modo en que se integra a la ciudad y sus posibilidades prácticas de uso y paisajísticas. El habitante que camina y recorre la ciudad se ha educado como protagonista en este escenario urbano, construyendo prácticas de apropiación de los espacios públicos.

En la primera implementación del proyecto Sistema Integrado de Transporte Colectivo, carriles exclusivos abrieron paso a autobuses expreso que facilitaron la movilidad en las principales vías de la ciudad. Ahora se distinguen las icónicas estaciones de tubo, un simple gesto para reducir el tiempo de abordaje, mientras se diferenciaron autobuses por colores que identifican sus rutas y algunos circuitos especiales, como el circunvalar turístico o la de los hospitales. Curitiba desplegó una estrategia que permitió alimentar el diseño y planificación desde la implementación por etapas, mientras la discusión integra una complejidad de variables, como espacio público, potencial turístico, medioambiente y paisaje urbano.

El Plan Preliminar de Urbanismo, aprobado en 1966 y cobrando vigencia en la década de los '70, ya enfatizaba en el modelo de gobernanza, indicando que el desarrollo de la ciudad tendería al marco estratégico. Temas como el reciclaje, la inversión social, patrimonio y cultura, concentraron su energía en suscitar políticas transversales e integradas.

Por otra parte, se cuenta con que la formación de capital para mantener altos estándares de vida lo rinden las prácticas de los ciudadanos ahí educados. **No se trata de implementar una ciudad sustentable, sino de construirla.** A Jaime Lerner, arquitecto urbanista y alcalde con alto compromiso urbano, se le atribuye la reinvención del espacio público en Curitiba, con intervenciones que mediante la claridad y simplicidad, han transmitido valores de educación ciudadana fáciles de internalizar. (Mashini, 2011)



Figura 16 Estaciones de Tubo del Colectivo, Curitiba
Fuente: Imagen tomada de Google

Conclusión: Curitiba nos aporta a nuestro proyecto como la ciudad peatonal y del uso libre de los espacios públicos. Siendo este ejemplo para nuestro sector y porque no para la ciudad en general, nos ayudara a mejorar la idiosincrasia de la colectividad con su ejemplo de ciudad sostenible y sustentable.

5. CAPÍTULO 2.- DIAGNÓSTICO DE LA INVESTIGACIÓN.

En este capítulo se desarrolla una investigación de campo para conocer el nivel de la problemática que se presenta debido al diseño arquitectónico del espacio público común (aceras) y el comportamiento que presentan los habitantes del sector con la inoportuna construcción de barreras arquitectónicas.

5.1. Información Básica

Portoviejo es una de las ciudades más antiguas en la región litoral ecuatoriana, fundada el 12 de marzo de 1535 por el capitán Francisco Pacheco con el nombre de Villa Nueva de San Gregorio de Portoviejo. Su fundación original se encuentra ubicada a 25 kilómetros aproximadamente de la ubicación actual, en un el sitio de Higuerón, la cual sirvió de avanzada para los conquistadores Españoles.

Durante varios años los habitantes de la ciudad se vieron inmersos en la lucha por las campañas libertarias del Ecuador, logrando su independencia el 18 de octubre de 1.820.

El centro de la ciudad se conforma por un tipo de trazado urbano concéntrico con variación en sus dimensiones y formas de sus respectivas manzana, su tendencia de crecimiento es de forma concéntrica lineal. La topografía que se presenta en el cantón de Portoviejo es relativamente accidentado, su nivel altimétrico está comprendido en un rango aproximado de 40 msnm a 80 msnm metros. Se presentan dos estaciones climáticas en el año, aunque por lo general posee un clima cálido, en el verano se torna un clima templado más no en el invierno donde presenta un clima con fuerte calor.

El cantón de Portoviejo está constituido por nueve parroquias urbanas, entre ellas la parroquia San Pablo (objeto de estudio) y siete parroquias rurales. Según el INEC – Censo de Población y Vivienda 2010, Portoviejo cuenta con 280.000 mil habitantes, de los cuales el 73.8% está distribuida en la zona urbana y el 26.2% en la zona rural, siendo el género masculino con un 50.7% superior al femenino 49.3%. Estos datos ubican a la capital de la provincia de

Manabí entre las 8 ciudades más poblada del Ecuador. Aunque en la actualidad según fuentes no oficiales su población ascendió a 303.034 habitantes, siendo así la urbe más poblada de Manabí.



Figura 17 **Emplazamiento de la parte urbana del Cantón Portoviejo**
Fuente: Imagen tomada de Google Earth

5.1.2. Historia de la Parroquia San Pablo

La parroquia San Pablo está ubicada en la parte Nor-Este de la ciudad de Portoviejo, nació primeramente como barrio allá por los años 50, para después de unos años convertirse en una de las primeras parroquias urbanas del cantón Portoviejo. Aunque tiene una mezcla de urbano y rural, ya que la mayor parte de sus habitantes proviene de la migración de las personas que venían del campo asentándose por medio de invasiones en aquel entonces.

Según el consejo parroquial del San Pablo, la parroquia cuenta con 30.000 habitantes aproximadamente, la mayoría son obreros, cuna de exalcaldes y concejales del cantón, así como un gran número de profesionales. Sin apartarnos de la realidad podemos decir que la parroquia San Pablo tenía una fama de mala procedencia, viviendo por muchos años en zozobra y olvidada por las autoridades competentes.

Aunque en los últimos años la parroquia ha tenido un cambio significativo en la disminución de la delincuencia y con un poco más de atención por el ente municipal, no se ha combatido en su totalidad a personas dedicadas al tráfico

de sustancia ilegales y jóvenes que a muy temprana edad se dedican al consumo de la droga, dando una mala imagen al sector.



Figura 18 **Emplazamiento de la Parroquia San Pablo Cantón Portoviejo**
Fuente: Imagen tomada de Google Earth



Figura 19 **Asentamientos en la Parroquia San Pablo Cantón Portoviejo**
Fuente: Tomada de La Hora

5.1.3. Tradición y Costumbre

En el transcurso del año la parroquia realiza varias festividades entre ellas una de las más concurridas la de San Pedro y San Pablo, el desfile cívico de la parroquia, fiestas en honor a sus calles como la 20 de Julio y la tradicional fiesta de fin de año.

5.1.4. Delimitación del Área de Estudio

La respectiva investigación se realiza en un tramo aproximado de 550 metros lineales comprendidos entre el sector de Las Cumbres y Cañonazos de la parroquia San Pablo.

Las Cumbres – Cañonazos

Las Cumbres y los Cañonazos es uno de los principales barrios que se encuentra ubicado en la parte alta de la parroquia San Pablo del cantón Portoviejo, por muchos años sumido en la realidad de toda la parroquia, una alta marginalidad, delincuencia, drogadicción, alcoholismo, donde imperaba el temor de sus habitantes y de sus alrededores.

Su asentamiento se da por la migración de habitantes de las zonas rurales, dando inicio a un sin número de invasiones que se apoderaron y fundaron el sector. En la actualidad habitan 1.500 personas aproximadamente en el sitio, distribuidos en 250 viviendas según el consejo barrial. Los moradores de la parte de Las Cumbres en su mayoría se desempeñan en la parte obrera y la de los Cañonazos a la labor del reciclaje.

Esta parte del sector se ubica por encima de la cota 90, siendo su principal problema la dotación del agua potable por tubería. En la actualidad se presentan varios indicios de un proyecto para dotar del servicio vital a todo el sector. La mayor parte de sus predios no cuenta con escrituras ya que en aquel entonces su asentamiento se dio por invasión y por unos pocos terrenos donados por el alcalde de los años 70.

En cuanto al nivel académico de sus habitantes la mayor parte solo cuenta con un nivel básico de educación, existiendo pocas personas con un título de tercer nivel superior. En su mayoría los niños y jóvenes abandonan a muy temprana edad sus estudios ya que no existe el apoyo por parte de sus padres debido al bajo ingreso salarial por no contar con un trabajo estable ni con una autoridad que haga énfasis en el asunto de la educación.



Figura 20 **Parte alta del sector los Cañonazos, 6 años aproximadamente**
Fuente: **Tomada de La Hora**

5.1.5. Equipamiento

Se realiza una investigación de campo en el sector para conocer el tipo de equipamientos con el que cuenta el área de estudio, conformándose por 3 tipologías:

- Tipología Educativa
- Tipología Religiosa
- Tipología Recreacional

Tipología Educativa: el sector cuenta con una escuela llamada Las Cumbres de Fe y Alegría fundada en 1973, dirigida por la Congregación de Esclavas del Divino Corazón, aportando a la educación de niños con un excelente nivel académico. Al inicio su infraestructura era de caña y techo de cady, pero con el pasar de los años su aspecto estructural cambio siendo en su totalidad de hormigón armado, brindando la seguridad necesaria dentro de sus instalaciones.

Hace varios años fue creado el proyecto XICS entre un convenio del FC Barcelona de España y la regional de Fe y Alegría, que brindo por varios años asistencia educacional a niños de bajos recursos económicos y de igual manera a moradores del sector con proyectos de emprendimiento en la rama

obrero. En la actualidad el proyecto dejó de funcionar porque el convenio con el equipo catalán terminó y por la falta de apoyo de los organismos pertinentes quedando así en evidencia la poca o nula ayuda de las autoridades competentes en el tema.



Figura 21 **Escuela Las Cumbres de Fe y Alegría**
Fuente: Imagen Tomada de Google



Figura 22 **Proyecto del XICS**
Fuente: Imagen Tomada de Google

Tipología Religiosa: la mayoría de sus habitantes se definen como católicos, el sector cuenta con una capilla la cual tiene un uso casi nulo aunque hace pocos años fue remodelada.



Figura 23 **Capilla del Sector Investigado**
Fuente: **Elaborada por el Autor**

Tipología Recreacional: no cuenta con un espacio destinado exclusivamente a la recreación de los moradores pero funcionan las instalaciones deportivas de una cancha de cemento perteneciente a la Arquidiócesis de Portoviejo.

El sector de la Parroquia posee un centro de salud público, una estación de bomberos y una unidad de policía comunitaria (UPC), pero con referencia al área de estudio estos se encuentran a un kilómetro de distancia aproximadamente.



Figura 24 **Cancha de uso Múltiple del sector**
Fuente: **Elaborada por el Autor**

5.1.6 Infraestructura Básica

Instalaciones Sanitarias

Agua Potable

La dotación del agua potable es aun una utopía para los habitantes del sector de la parte alta de Las Cumbres y Cañonazos de la parroquia San Pablo, ya que nunca se le a dado la importancia que el tema requiere por ninguna autoridad municipal de antaño ni por parte del Gobierno Autonomo Descentralizado del cantón Portoviejo (GAD) en los actuales momentos, aunque sin un proyecto por concretarse se rumora que pronto el sueño de los moradores del sitio sera una realidad.

Cabe mencionar que el sector en su totalidad cuenta con la red de tuberías para suministrar el liquido vital, se podria decir que practicamente esta nuevo sin haber sido utilizado, ya que hace aproximadamente de tres a cuatro años se empleo el cambio de tuberias obsoletas desde el inicio de la calle 20 de Julio y la continuacion para el sector que nunca habia tenido como es el campo de estudio investigado. Dando asi cabida a la interrogante que la mayoría de habitantes del sector se realiza, ¿Por qué no se nos suministra el liquido vital?.

En cuanto a porcentajes y a un estudio realizado pudimos conocer que ningún domicilio del sector le llega el suministro de agua por tuberías, ocasionando asi que el 100% de la población se tenga que abastecer por la compra de tanqueros ya sea para cisterna o para uso diario en tanques de menor capacidad cubica.El área de investigación en la actualidad cuenta con el servicio de recolección de A.A.L.L mediante los colectores que se han readecuado en sus laderas, la cual ayuda a que en invierno se observen las mismas imágenes de una correntosa bajada de aguas lluvias.



Figura 25 **Tanques de almacenamiento de Agua**
Fuente: **Elaborada por el Autor**



Figura 26 **Ubicación en Espacio Público Común**
Fuente: **Elaborada por el Autor**

Alcantarillado El sector cuenta con el servicio de recolección de aguas servidas en un 100%, ya que las obsoletas que existían en el sitio fueron cambiadas en su totalidad hace tres o cuatro años aproximadamente. El problema que se presenta en varios tramos del objeto de estudio es el mal estado de las tapas de las alcantarillas ubicadas en las aceras, ocasionando una difícil movilidad para las personas embarazadas, niños, anciano y personas con discapacidad, evidenciando el mal estado del espacio público común.



Figura 27 Tapa de Alcantarilla deteriorada en Espacio Público Común
Fuente: Elaborada por el Autor

5.1.7. Instalaciones Eléctricas

Energía Eléctrica

El área de estudio sujeta a investigación cuenta en un 100% con energía eléctrica domiciliar. Se constata que todo el sector cuenta con medidor de energía eléctrica contribuyendo con el pago de este servicio básico, aunque un bajo porcentaje se abastece de manera clandestina dando una mala imagen al sitio.

Alumbrado Público

La superficie de investigación cuenta con un 95 % de alumbrado público, el otro 5% se da por falta de postes y los existentes en su mayoría ya cumplieron su ciclo de vida, al igual que muchas lámparas en estado obsoleto causando así un déficit de alumbrado en el espacio público.

Un problema constatado en el alumbrado público es que no genera la debida iluminación hacia el espacio público común (acera), tornándose en problema para personas con algún tipo de capacidad especial en la visión.



Figura 28 **Tendido Eléctrico. Postes nuevos sin Funcionar**
Fuente: **Elaborada por el Autor**

5.1.8. Red Vial

El sector investigado cuenta con una vía de acceso principal, la calle 20 de Julio. El sistema vial con el que cuenta el sector está en un perfecto estado debido a que su arteria se logró construir hace tres o cuatro años aproximadamente, obra que se ejecutó por financiamientos del MTOP. Cabe recordar que el sitio solo contaba con un lastrado en la parte de Las cumbres, no así la parte de los Cañonzos la cual solo era de tierra, convirtiéndose en aquel entonces en un gran problema de accesibilidad para esa parte del sector.

Con la construcción de la calle 20 de Julio se implementaron las aceras de ambos lados de la calzada, ya que estas no existían en el sitio, convirtiéndose en un problema para los habitantes que debían desplazarse por plena calle lastrada generando un ambiente de peligro.



Figura 29 **Actualidad de la calle 20 de Julio**
Fuente: **Elaborada por el Autor**

Transporte

El transporte urbano en esta parte del sector y en la mayoría de la parroquia San Pablo no está al alcance para sus habitantes, pero la parte de Las Cumbres y Cañonazos se moviliza por la vía al Rodeo en una sola línea urbana que se implementó hace poco tiempo, como es la línea 6 de la Cooperativa Portoviejo, llegando a sus hogares por medio de callejones públicos en estados deplorables.

Otra manera de movilización de los habitantes es por medio del transporte privado como es el taxi, generando el pago de un servicio que en muchas ocasiones no está al alcance de la economía de los moradores o en automóviles de su propiedad, motocicletas y bicicletas.

5.1.9. Mobiliario Urbano

En el área de estudio investigada no existe el mobiliario urbano, este es un elemento urbano complementario que están situados en la vía o espacios públicos, cumpliendo una función específica. Al analizar la zona se debería diseñar un mobiliario urbano que vaya acorde a la escala de su espacio público común, para que no genera malestar, ni impida la libre movilización de las personas que hacen uso diario del espacio.

5.2. TABULACIÓN DE LA INFORMACIÓN

1. ¿Cree usted que las barreras arquitectónicas dificultan la movilización de las personas?.

Tabla N° 1

ALTERNATIVA	TOTAL	PORCENTAJE
A VECES	30	10%
SI	266	87%
NO	10	3%
TOTAL	306	100%

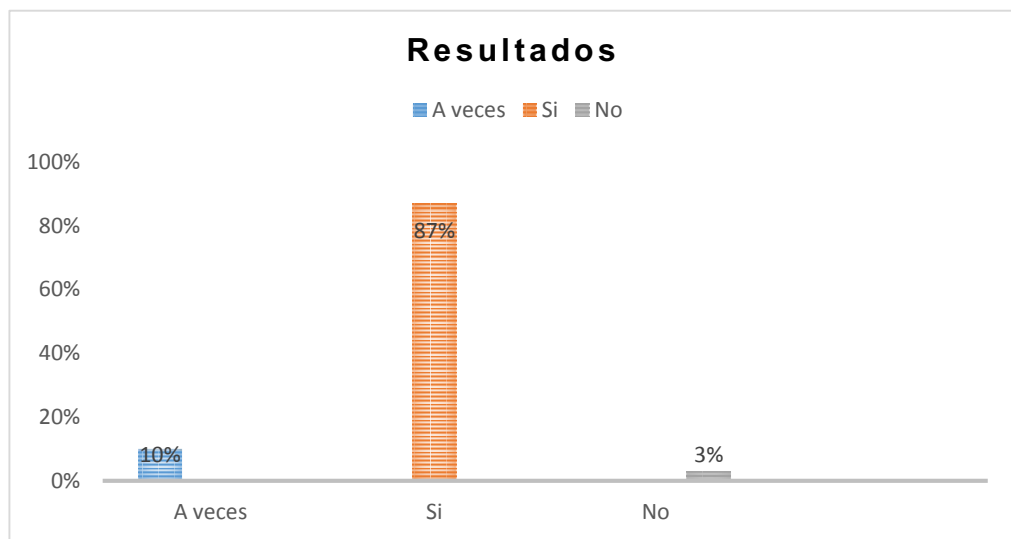


Tabla 1 Porcentajes Obtenidos en las encuestas
Fuente Elaborado por el Autor

INTERPRETACIÓN: se puede analizar en el gráfico que un alto porcentaje de las personas encuestada, equivalente a un 87% si comparten el criterio de que existe una gran dificultad al momento de moverse por el espacio público común (acera) generando malestar en el sector, aunque el 10% de los moradores a los que se indagó cree que estos elementos arquitectónicos sólo influyen a veces en el desplazamiento peatonal.

Un porcentaje muy bajo de la población, el 3% de las personas a las que fueron practicadas las encuestas cree que este mal diseño de elementos arquitectónicos no genera ningún tipo de impedimento en la libre movilización de las personas, aunque tengan que hacer uso de la calle al encontrarse con las barreras.

2. ¿Considera usted necesaria la elaboración de rampas para el acceso de personas con vulnerabilidad en su capacidad motriz?.

Tabla N° 2

ALTERNATIVA	TOTAL	PORCENTAJE
A VECES	21	7%
SI	285	93%
NO	0	0%
TOTAL	306	100%

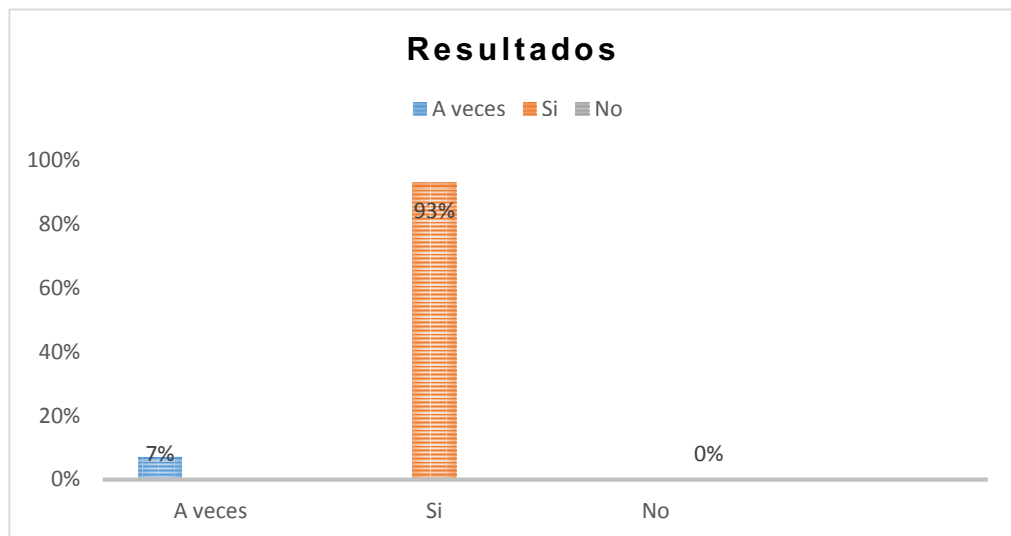


Tabla 2 Porcentajes Obtenidos en las encuestas
Fuente Elaborado por el Autor

INTERPRETACIÓN: el conocimiento de los habitantes del sector con respecto a la elaboración de rampas para personas con algún tipo de discapacidad se ve reflejado en un 93% de la encuesta realizada, resumiendo con estos resultados obtenidos que no es necesario padecer algún tipo de incapacidad física para dar una respuesta positiva a un problema fehaciente con el que cuenta en el sector.

Una proporción muy baja del sitio, el 7% de las personas a las que fueron practicadas las encuestas considera que solo a veces es necesaria la construcción de rampas para que las personas con algún tipo de discapacidad tenga acceso al espacio público común del barrio, generando un poco de marginalidad de parte de ellas.

3. ¿Conoce usted de los problemas que se generan al construir barreras arquitectónicas en las aceras?.

Tabla N° 3

ALTERNATIVA	TOTAL	PORCENTAJE
A VECES	61	20%
SI	144	47%
NO	101	33%
TOTAL	306	100%

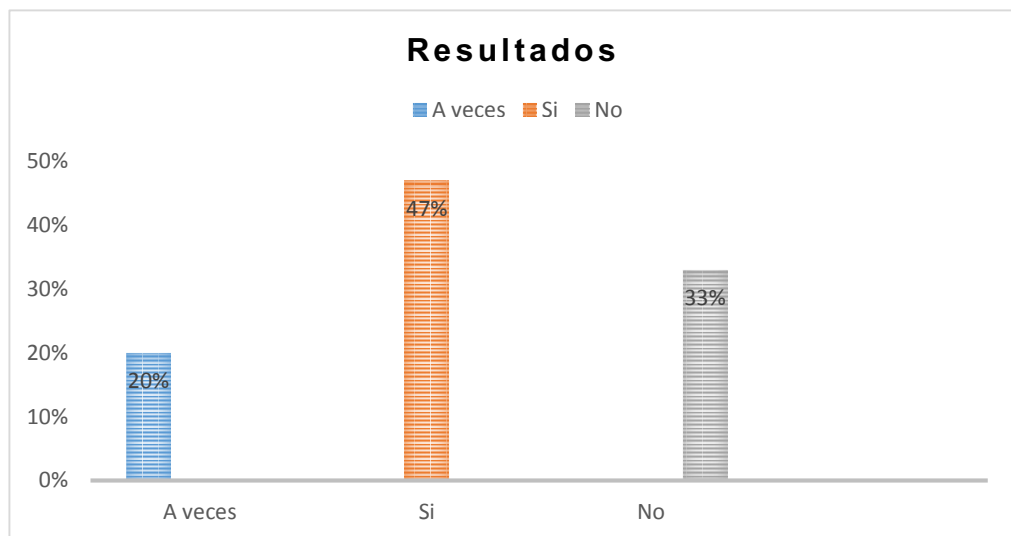


Tabla 3 **Porcentajes Obtenidos en las encuestas**
Fuente **Elaborado por el Autor**

INTERPRETACIÓN: la falta de información en un 33% de los moradores encuestados hace que no se tenga conocimiento del problema que se llega a ocasionar con la construcción de barreras arquitectónicas en el espacio público común, sin embargo un 20% a veces sabe el inconveniente que se genera por la construcción de los elementos ya manifestado, pero sin embargo las construyen con el fin de acceder a sus viviendas.

Un 47% de los habitantes del sitio investigado si conoce de la traba que implica la construcción de barreras arquitectónicas en el espacio público común, colaborando de esta manera a que no haya mas elementos que obstruyan la libre movilización peatonal.

4. ¿Cree usted que existe una señalización que ayude a las personas para una correcta utilización del espacio público común?.

Tabla N° 4

ALTERNATIVA	TOTAL	PORCENTAJE
A VECES	9	3%
SI	9	3%
NO	288	94%
TOTAL	306	100%

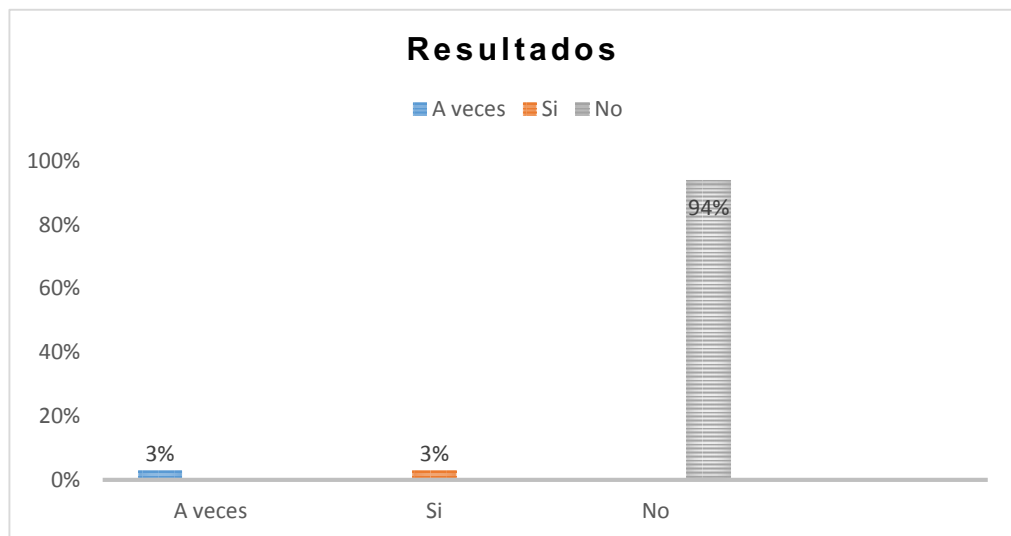


Tabla 4 **Porcentajes Obtenidos en las encuestas**
Fuente **Elaborado por el Autor**

INTERPRETACIÓN: el 94% de los habitantes del sector de Las Cumbres y Cañonazos a los que se práctico las encuestas dicen que no existe la debida señalización con la que se debería contar en el espacio público común para que permita hacer uso correcto de este lugar. Sin embargo un porcentaje pequeño, el 3 % en este caso dice que si existen las señales para que la gente haga un buen uso de el espacio.

Un último 3% investigado dice que a veces si existen señaleticas en el sitio que ayudan a utilizar de una manera adecuada los lugares.

5. ¿Considera usted necesaria una propuesta de regeneración urbana en el sector para lograr que el espacio público sea incluyente?

Tabla N° 5

ALTERNATIVA	TOTAL	PORCENTAJE
A VECES	40	13%
SI	245	80%
NO	21	7%
TOTAL	306	100%

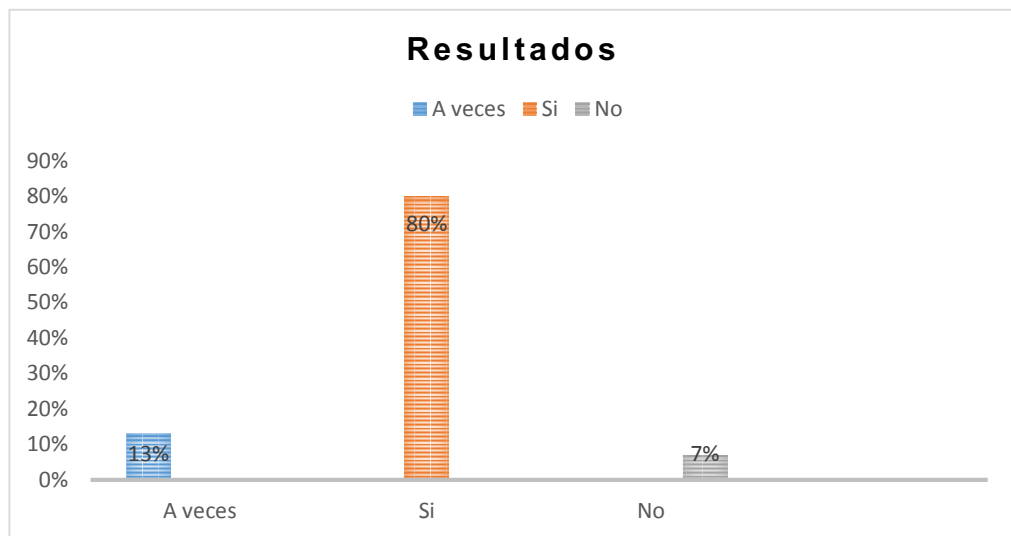


Tabla 5 Porcentajes Obtenidos en las encuestas
Fuente Elaborado por el Autor

INTERPRETACIÓN: la palabra regeneración urbana es un poco desconocida en los habitantes del sector, pero con la debida explicación se aclara el concepto de lo que esta palabra comprende, dando como resultado que el 80% de los encuestados si considera necesaria la opción, para corregir errores en el diseño que no es nada incluyente y así eliminar las barreras arquitectónicas que se generaron cuando se construyo la calle.

Un 13% dice que a veces es necesaria por el problema que se encuentran al no poder hacer uso en su totalidad del espacio público común. Un 7% de las personas señalaron que no es necesario un tipo de intervención de esta magnitud ya que para conseguir la actual obra se espero por más de 20 años y prefieren vivir con estos problemas a tener que volver al pasado, temiendo que al hacer la intervención la obra quede abandonada.

6. ¿Cree ud que el diseño utilizado en las aceras cumple con las normas técnicas que disponen las ordenanzas municipales?.

Tabla N° 6

ALTERNATIVA	TOTAL	PORCENTAJE
A VECES	92	30%
SI	5	17%
NO	162	53%
TOTAL	306	100%

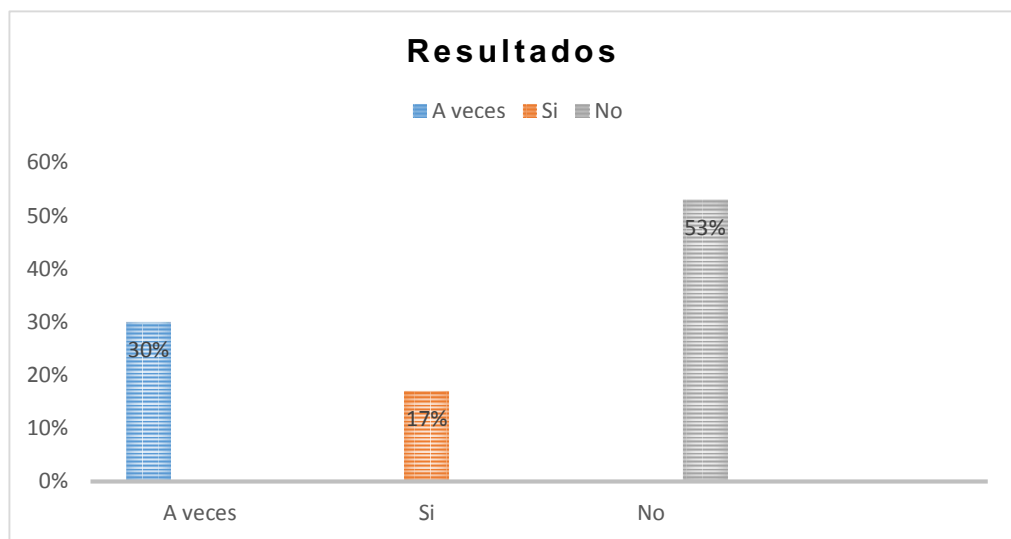


Tabla 6 Porcentajes Obtenidos en las encuestas
Fuente Elaborado por el Autor

INTERPRETACIÓN: el análisis obtenido en el gráfico arroja como resultado que un 30% a veces cree que el diseño cumple con las normas técnicas ya que en la parte que divide la línea de fabrica con la acera esta quedo con ancho prolongado, siendo vista como un resultado que favorece a la colectividad.

Un 17% dice que que el diseño utilizado si cumple con las normas tecnicas, aduciendo que se puede transitar con normalidad por el lugar y a la vez haciendo referencia a que cuenta con cinta gotera y bordillos. Pero un porcentaje del 53% de los encuestados manifiestan que no se respeto las normas técnicas con las que se debió construir las aceras siendo excluyentes al no tener construidas rampas tecnicas y colocadas muchas barreras arquitectónicas en el espacio público común.

7. ¿Conoce si existe algún proyecto urbanístico por parte de las autoridades (GAD Municipal) para recuperar el espacio público común?.

Tabla N° 7

ALTERNATIVA	TOTAL	PORCENTAJE
A VECES	9	3%
SI	21	7%
NO	276	90%
TOTAL	306	100%



Tabla 7 Porcentajes Obtenidos en las encuestas
Fuente **Elaborado por el Autor**

INTERPRETACIÓN: el gráfico nos da como resultado que el 90% de la población encuestada no tiene ningún conocimiento de proyectos presentados por parte de las autoridades competentes para hacer las mejoras respectivas a los problemas que presenta el sector, sintiéndose así más olvidados que nunca por parte del cabildo municipal.

Una pequeña muestra del 7% dice que si existen proyectos presentados en la municipalidad pero no porque ellos sean testigos sino porque lo han escuchados en medios de rumores. El ultimo 3% de los moradores dicen que a veces si conocen de proyectos que en su momento traeran mejoras para la parte alta del sector.

8. ¿En los últimos 5 años se han realizado obras con relación al espacio público en la parroquia San Pablo?

Tabla N° 8

ALTERNATIVA	TOTAL	PORCENTAJE
A VECES	61	20%
SI	153	50%
NO	92	30%
TOTAL	306	100%

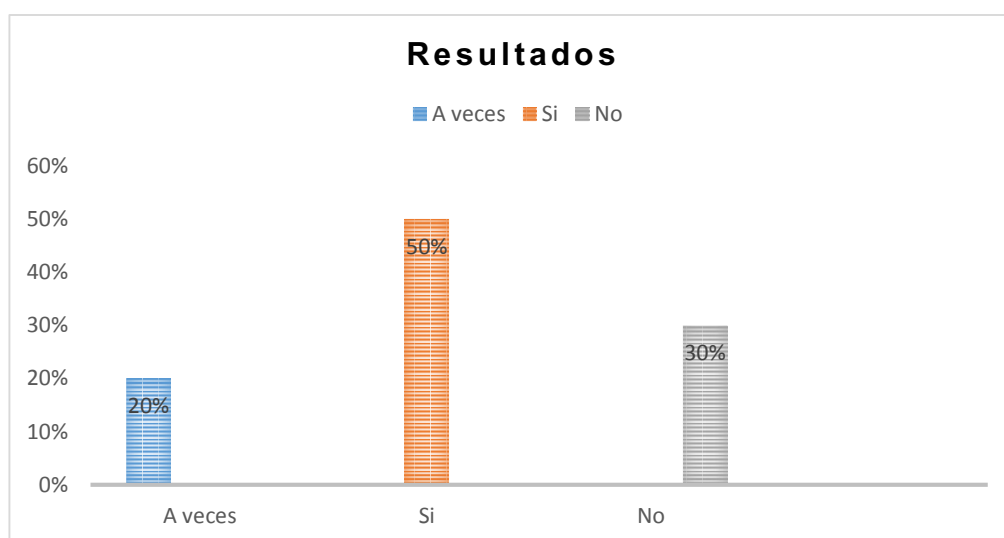


Tabla 8 Porcentajes Obtenidos en las encuestas
Fuente Elaborado por el Autor

INTERPRETACIÓN: las obras realizadas en la parroquia en los últimos años si se han dado es el resultado que nos dan el 50% de personas encuestadas, recordando la construcción de tan anhelada calle como lo es la 20 de Julio que conecta directamente a la parte donde se desarrolla la investigación la cual se ejecuto en el lapso de tiempo al cual se rigio la pregunta. También afirman que en otros lugares de la parroquia se a hecho obras.

Pero un 30% de los habitantes dicen que no a existido alguna obra que se haya desarrollado en estos años, mostrando un malestar y desatino con las autoridades de turno. El otro 20% dice que a veces si se realizan una que otra obra que mejore el espacio público de la parroquia poniendo como ejemplo la dotación de alumbrado público en lugares que nunca habían contado con este servicio basico.

9. ¿Los moradores del sector son tomados en cuenta para desarrollar planes de ordenamiento territorial?.

Tabla N° 9

ALTERNATIVA	TOTAL	PORCENTAJE
A VECES	174	57%
SI	52	17%
NO	80	26%
TOTAL	306	100%

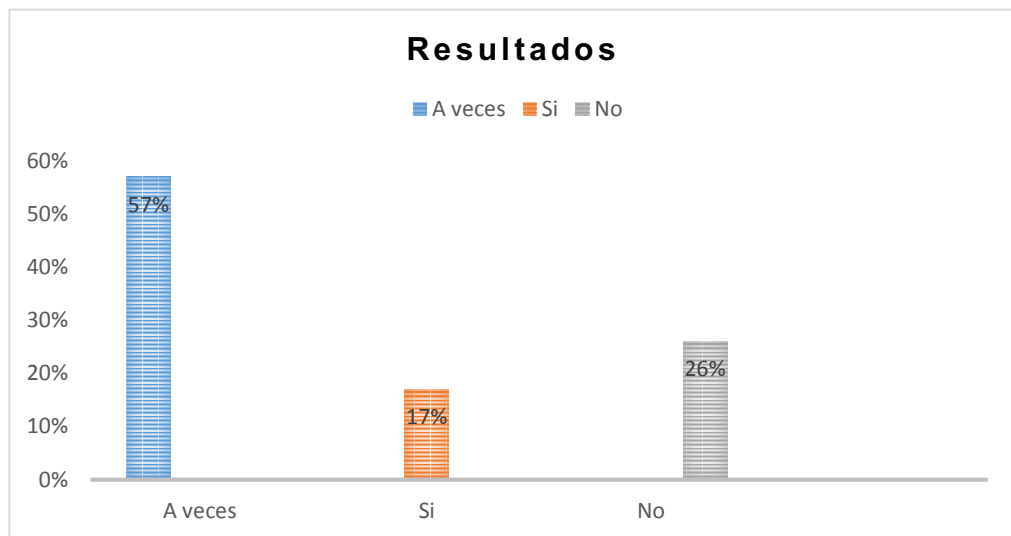


Tabla 9 Porcentajes Obtenidos en las encuestas
Fuente **Elaborado por el Autor**

INTERPRETACIÓN: el diagnóstico obtenido por medio de la encuesta realizada en Las Cumbres y Cañonazos nos da a conocer que un 26% de los moradores investigados manifestaron que no se toma en cuenta a las personas de la comunidad para desarrollar planes de ordenamiento territorial que ayuden a mejorar los problemas que se presentan en el sitio.

Un 17% dice si se los toma en cuenta para desarrollar los planes mencionados pero siendo conscientes que no acuden a aportar con los conocimientos que el caso amerita. Sin embargo un gran porcentaje el 57% de los moradores encuestados manifestaron que a veces son tomados en cuenta para integrarse a grupos de trabajos como los consejos barriales y así poder desarrollar planes de ordenamiento territorial.

5.3. INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

Los resultados que se presentan en la información nos dan a conocer como afecta las barreras arquitectónicas creadas en el espacio público común (aceras), los porcentajes que se dan son bastantes altos en donde prácticamente el la movilidad, el despazamiento y el libre uso del espacio público esta interrumpido por el mal diseño de estos elementos arquitectónicos.

El 87 % de la población encuestada consideran que la construcción de estas barreras arquitectónicas afectan a la colectividad, se encuentran sumidos en un problema que no pueden resolver y al que deben enfrentar día a día tomando medidas riesgosas, como circular por la calle al encontrar interrumpido su movilización peatonal en las aceras.

Más sin embargo un 3 % de las personas aseguran que no es un factor que les impida realizar un movimiento adecuado porque se cuentan con todas sus capacidades físicas en buen estado, contribuyendo al egoismo con la comunidad y la ciudadanía.

5.4. PRONOSTICO

La información recopilada en el sector, el análisis del diseño y de las barreras arquitectónicas construidas en el espacio público común, son los principales factores que influyen en el mal uso que se le da a los espacios públicos del lugar investigado.

La problemática presente se da en un alto porcentaje en las aceras, las cuales se han dado inicialmente por la falta de control en las construcciones de predios, irrespetando normativas y empoderandose del sector público, este también se vio afectado por el diseño inapropiado de elementos arquitectónicos, donde los principales involucrados son los habitantes que se ven en serios problemas al momento de ejercer una libre movilización y un correcto desplazamiento sobre el espacio público común del lugar.

Al no tomar una solución adecuada y que mejore el espacio público del sector estos problemas van a seguir dándose a lo largo del sitio investigado, dando mayor dificultad a la ciudadanía que aquí habita.

5.5. COMPROBACIÓN DE IDEA PLANTEADA

La despreocupación de las autoridades competentes, la no aplicación de ordenanzas y falta de control en las normas técnicas, el desconocimiento de los habitantes en el diseño y concepción del espacio público común es fundamental a la hora de brindar espacios incluyentes y que generen una buena movilidad, este concepto es elegido por muchos profesionales pero sin embargo la planificación y construcción del espacio público se genera con problemas al momento de ser concebidos, incidiendo significativamente en la comunidad.

Lo que estableciera que el diseño empleado solo beneficia a cierta parte de la colectividad, obteniendo como resultado insatisfacción de los usuarios en varios trayectos del espacio público común.

6. CONCLUSIONES

Las conclusiones del trabajo investigado son las siguientes:

1. El espacio público común es construido por y para la sociedad, convirtiéndose en un lugar sin ningún tipo de barreras arquitectónicas urbanísticas, al cual se debe garantizar como un espacio que preste todas las condiciones de hacer uso libre en la movilización o desplazamiento de personas con algún tipo de discapacidad especial, niños, jóvenes, mujeres embarazadas, ancianos, sin importar cultura, etnia o religión, convirtiéndose este lugar en un espacio que incluya a la sociedad más no para sentirse excluidos.
2. Desde muchos años atrás los habitantes que presentan un tipo de capacidad especial, poseen los mismo derechos y deberes ante la sociedad, sin recibir ningún tipo de marginalidad, siendo estos incluidos en los ámbitos laborales, sociales y culturales. Es por ello que se debe diseñar y construir espacios públicos que sean incluyentes he interpretados fácilmente siendo cualquiera su capacidad especial.
3. Las barreras arquitectónicas son creadas en lugares públicos sin conocer las consecuencias de los problemas que ocasionan a la sociedad, como el impedimento de movilización a personas con vulnerabilidad en su capacidad motriz he interrumpiendo el libre tránsito peatonal.
4. La señalización del espacio público común en la parroquia San Pablo y específicamente en el sector de Las cumbres y Cañonazos lugar donde se realizó la investigación es un tema desconocido para los moradores, careciendo en su totalidad de señales que ayuden a hacer un uso correcto del sector público.

5. Las regeneraciones urbanas son utilizadas para crear o mejorar espacios que se encuentren en deterioro dando una solución a los problemas que se presentan en la setor, contribuyendo a que los espacios publicos sean incluyentes con la ciudadanía dando prioridad al acceso peatonal, creando mobiliarios urbanos que complemente el espacio público, colocando señáleticas y mejorando el estilo de vida de la ciudadanía.
6. Las construcciones de las aceras se han dado simplemente como añadiduras del espacio público, sin considerar las normas técnicas que las ordenanzas municipales exigen, convirtiendose estas en un gran problema para la sociedad ya que no se puede hacer un correcto uso del lugar, se esta diseñando y construyendo sin los principios de “accesibilidad universal” y “diseño para todos”.
7. Los proyectos urbanísticos para lograr mejorar o corregir errores de diseños en la construcción de los espacios públicos son pocos frecuentes para el sector, ocasionando que estos problemas se apoderen poco a poco del sitio sin tener un plan de mejoramiento.
8. Las obras realizadas en los ultimos años se han dado en un porcentaje muy bajo pero poniendo en tela de duda un diseño que incluya a las personas con los espacios públicos.
9. Los habitantes de cualquier sector de la urbe deben ser los principales protagonistas de los proyectos que generen mejoras de sus lugares publicos ya que ellos son conocedores de la problemática presentada en las comunidades.
10. Para empezar por un cambio en los espacios públicos, el cambio debe empezar a darse por los habitantes del sector para generar conciencia en su manera de actuar, tomando como ejemplo al Arquitecto Jaime Lerner que logro mejorar la idiosincracia de los habitantes de Curitiba.

7. RECOMENDACIONES

- 1.** Se debe trabajar en el ámbito social con los moradores del sector para concientizar sobre lo difícil que se convierte caminar por el espacio público común (aceras) lleno de barreras arquitectónicas, impidiendo un rápido desplazamiento y una correcta movilización de niños, ancianos, personas con bulto, mujeres en estado de gestación y más aun el daño que se le generan al transitar personas con algún tipo de capacidad especial, siendo casi imposible desplazarse por si solos.
- 2.** Hacer un estudio para saber cuantas personas con capacidades especiales estan siendo marginadas al no existir rampas para el acceso al espacio público común. De igual manera sugerir a las autoridades que nos representan tomar en consideración para que se logre corregir estos malos diseños que estan excluyendo a dichas personas.
- 3.** Promover información por medio de reuniones con las respectivas autoridades a los habitantes de Las Cumbres y Cañonazos, sobre el problema que se genera el construir barreras arquitectónicas en los espacios públicos comunes, capacitandolos en el ámbito técnico para que pongan en practica los conocimientos al realizar una mejor en el sector y que esta no sea un mal diseño construido que pueda llegar a ocasionar dificultad en el libre transito peatonal.
- 4.** Se debe presentar un proyecto de señalización hacia los espacios públicos en la parroquia San Pablo y en el sector donde realizamos el trabajo de investigación, para asi informar a la comunidad de la importancia de las señaleticas de igual manera con esto generar que toda esta parte de la urbe sea señalizada y por ende un modelo a seguir para el resto del cantón.

5. Seguir analizando la problemática para saber que tan factible sería aplicar un proyecto de regeneración urbana en el sector de Las Cumbres y Cañonazos.
6. Mejorar las ordenanzas municipales existentes para que se logren aplicar las normas técnicas en la construcción de aceras, tomando como ejemplo regeneraciones urbanas realizadas en el país y también con modelos de normas aplicadas en países pioneros de ciudades incluyentes.
7. Seguir con el levantamiento de información de malos elementos de diseños arquitectónicos en los espacios públicos y trabajar con las autoridades municipales en la generación de proyectos urbanísticos que den mejora a la colectividad.
8. Capacitar a la colectividad para que colabore en la veeduría ciudadana para futuras obras que se vayan a desarrollar en la comunidad y que estas cumplan con un diseño técnico y que cumplan con la funcionalidad que plantea.
9. Tomar en cuenta a los habitantes de la zona investigada ya que ellos conocen los problemas que se presentan en su sitio de hábitat, siendo estos partícipes de la elaboración del PDOT (Planes de Desarrollo y Ordenamiento Territorial).
10. Instruir con capacitaciones a los niños y jóvenes del lugar, para obtener resultados de cambios en el sitio, siendo ellos los pioneros de un mejor hábitat y que el resto de la ciudadanía se incentive a ser parte del cambio.

8. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- 2008, C. D. (13 de Julio de 2011). *oas.org*. Obtenido de <https://www.oas.org>
- Barrientos, A., Benavides, M., & Serrano, M. (2005). El Espacio Público Urbano: Un Fenomeno Territorial. *Revistas Bolivianas*.
- Bonells, J. E. (2016). Arquitectura y Espacio Público Urbano. *Jardines Sin Fronteras*.
- Chávez, A. J. (09 de Septiembre de 2015). *Implan*. Obtenido de <http://www.trcimplan.gob.mx>
- Ecuador, T. C. (25 de septiembre de 2012). *Consejo Discapacidades*. Obtenido de <https://www.consejodiscapacidades.gob.ec>
- Gonzalez, D. M. (28 de Febrero de 2010). *Accesibilidad Arquitectonica*. Obtenido de <http://accesibilidadarquitectonica.blogspot.com>
- Mane, J. (2015). Barreras Arquitectónicas y Urbanísticas. *Arquitectura_Construcción_Energía*.
- Mashini, D. (2011). Curitiba Sustentable, Educación y Movilidad. *Plataforma Urbana*.
- Medina, F. (2013). Curitiba; Una Ciudad Verde, Sustentable y Ejemplar. *Plot*.
- Nanita, V., Quéliz, K., Féliz, L., & Rodríguez, E. (2013). Arquitectura e Inclusión. *Aula X*.
- Peets, C., Ramírez, C., & Contreras, D. (2013). Arquitectura e Inclusión . *Aula X*.
- Pinzón, P. V., Castillo, E. M., & Vargas, D. E. (2005). Problemas de Accesibilidad Derivados de las Presencia de Barreras Arquitectónicas. *ResearchGate*.

Portoviejo, G. M. (2016 de Noviembre de 2016). *portoviejo.gob*. Obtenido de file:///C:/Users/Usuario/Downloads/ORDENANZA%20QUE%20CONTIENE%20LA%20SEGUNDA%20REFORMA%20A%20LA%20ORDENANZA%20QUE%20REGULA%20LA%20OCUPACION%20DEL%20ESPACIO%20PUBLICO%20EN%20EL%20CANTON%20PORTOVIEJO.pdf

9. ANEXOS

9.1. FOTOGRAFÍAS DE ENCUESTAS



9.2. FOTOS DEL ÁREA





9.3. MODELO DE ENCUESTA

Lea las siguientes interrogantes y marque con una x la respuesta que usted considere correcta.

1. ¿Cree usted que las barreras arquitectónicas dificultan la movilización de las personas?
 - A veces
 - Si
 - No

2. ¿Considera usted necesaria la elaboración de rampas para el acceso de personas con vulnerabilidad en su capacidad motriz?
 - A veces
 - Si
 - No

3. ¿Conoce usted de los problemas que se generan al construir barreras arquitectónicas en las aceras?
 - A veces
 - Si
 - No

4. ¿Cree usted que existe una señalización que ayude a las personas para una correcta utilización del espacio público común?
 - A veces
 - Si
 - No

5. ¿Considera usted necesaria una propuesta de regeneración urbana en el sector para lograr que el espacio público sea incluyente?
- A veces
 - Si
 - No
6. ¿Cree usted que el diseño utilizado en las aceras cumple con las normas técnicas que disponen las ordenanzas municipales?
- A veces
 - Si
 - No
7. ¿Conoce si existe algún proyecto urbanístico por parte de las autoridades (GAD Municipal) para recuperar el espacio público común?
- A veces
 - Si
 - No
8. ¿En los últimos 5 años se han realizado obras con relación al espacio público en la parroquia San Pablo?
- A veces
 - Si
 - No
9. ¿Los moradores del sector son tomados en cuenta para desarrollar planes de ordenamiento territorial?
- A veces
 - Si
 - No