



UNIVERSIDAD LAICA ELOY ALFARO DE MANABÍ

FACULTAD DE INGENIERÍA, INDUSTRIA Y CONSTRUCCIÓN

CARRERA DE ARQUITECTURA

TRABAJO DE TITULACIÓN MODALIDAD

PROYECTO INTEGRADOR

TEMA:

ANÁLISIS INTEGRAL Y PROPUESTA DE REVITALIZACIÓN DE CONECTORES VIALES DE
LA CIUDAD DE JAMA

AUTORES:

ALAY LÓPEZ DOUGLAS ANDRÉS

PINARGOTE BRIONES MELANNIE CRISTINA

TUTORA:

ARQ. JAKELINE JARAMILLO BARCIA. Mg

MANTA – ECUADOR

2023

APROBACIÓN DEL TUTOR

En calidad de docente tutora de la Facultad de Ingeniería, Industria y Construcción de la Universidad Laica “Eloy Alfaro” de Manabí, certifico:

Haber dirigido y revisado el trabajo de titulación, cumpliendo el total de 384 horas, bajo la modalidad de PROYECTO INTEGRADOR, cuyo tema del proyecto es “Análisis integral y propuesta de revitalización de conectores viales de la ciudad de Jama”, el mismo que ha sido desarrollado de acuerdo a los lineamientos internos de la modalidad en mención y en apego al cumplimiento de los requisitos exigidos por el Reglamento de Régimen Académico, por tal motivo CERTIFICO, que el mencionado proyecto reúne los méritos académicos, científicos y formales, suficientes para ser sometido a la evaluación del tribunal de titulación que designe la autoridad competente.

La autoría del tema desarrollado corresponde a Alay López Douglas Andrés y Pinargote Briones Melannie Cristina, estudiante de la carrera de Arquitectura, período académico 2022, quien se encuentra apta para la sustentación de su trabajo de titulación.

Particular que certifico para los fines consiguientes, salvo disposición de Ley en contrario.

Manta, 9 de abril de 2023.

Lo certifico,

Arq. Jakeline Jaramillo Barcia Mg.

C.C. 130365243-0

Tutor(a)

DECLARACIÓN DE AUTORÍA

Yo, Alay López Douglas Andrés con CC: 131572260-1, doy constancia de ser el autor del Trabajo de Titulación con modalidad Proyecto Integrador con el tema “ANÁLISIS INTEGRAL Y PROPUESTA DE REVITALIZACIÓN DE CONECTORES VIALES DE LA CIUDAD DE JAMA”, el cual fue dirigido por el tutor, Arq. JAKELINE JARAMILLO BARCIA.

Dejo constancia de la originalidad del trabajo realizado tomando de referencia a autores que aportaron a la investigación, y a la recopilación de datos e información en fuentes bibliográficas, visitas de campos, entre otros.

En la ciudad de Manta, a los 9 días del mes de enero de dos mil veinte y tres.

Arq. Jakeline Jaramillo Barcia Mg.

C.C. 130365243-0

Autor(a)

DECLARACIÓN DE AUTORÍA

Yo, Pinargote Briones Melannie Cristina con CC: 135057278-8, doy constancia de ser el autor del Trabajo de Titulación con modalidad Proyecto Integrador con el tema “ANÁLISIS INTEGRAL Y PROPUESTA DE REVITALIZACIÓN DE CONECTORES VIALES DE LA CIUDAD DE JAMA”, el cual fue dirigido por el tutor, Arq. JAKELINE JARAMILLO BARCIA.

Dejo constancia de la originalidad del trabajo realizado tomando de referencia a autores que aportaron a la investigación, y a la recopilación de datos e información en fuentes bibliográficas, visitas de campos, entre otros.

En la ciudad de Manta, a los 9 días del mes de enero de dos mil veinte y tres.

Arq. Jakeline Jaramillo Barcia Mg.

C.C. 130365243-0

Autor(a)

CERTIFICADO DE
APROBACIÓN DE TRABAJO DE TITULACIÓN

En calidad de tribunales de la Facultad de Arquitectura y Artes de la Universidad Laica “Eloy Alfaro” de Manabí, certifico:

Haber revisado el trabajo de titulación, bajo la modalidad de Proyecto Integrador, cuyo tema es “ANÁLISIS INTEGRAL Y PROPUESTA DE REVITALIZACIÓN DE CONECTORES VIALES DE LA CIUDAD DE JAMA” internos de la modalidad en mención y en apego al cumplimiento de los requisitos exigidos por el Reglamento de Régimen Académico, por tal motivo APRUEBO, que el mencionado proyecto reúne los méritos académicos, científicos y formales, suficientes para proceder a la defensa correspondiente.

Particular que certifico para los fines consiguientes, salvo disposición de Ley en contrario. En la ciudad de Manta, a los 9 días del mes de enero de dos mil veinte y tres.

Arq. Barba Espinel
Gabriel Eduardo. Mg

C.C. 130948951-4

Tribunal 1

Arq. Aveiga Villacis
Nadia Katiuska. Mg

C.C. 130793833-0

Tribunal 2

DEDICATORIA

Este trabajo va en dedicación a Dios por brindarme la oportunidad de bendecirme con una vida llena de retos y sabiduría; a mis padres que son el pilar fundamental para el desarrollo de mi crecimiento, gracias a su apoyo emocional he logrado no decaer y seguir con buen entusiasmo en mi carrera; a mi familia por ser el soporte del día a día para que no decaiga y siga luchando por mis sueños, por los consejos de perseverancia que me dieron en todo el transcurso de este periodo académico universitario.

Alay López Douglas Andrés

C.C. 131572260-1

Autor(a)

AGRADECIMIENTO

El agradecimiento lo dirijo primero a Dios, por permitirme seguir con vida y darme fuerzas para afrontar cada desafío que se vino por delante durante todo este tiempo; a cada uno de las personas que estuvieron en mi camino para dejar buenos conocimientos y consejos; a todos quienes conforman parte de la facultad de arquitectura, desde Decano, departamentos de administración hasta profesores que sin duda dejaron muchos conocimientos positivos y enseñanzas en base a mis errores cometidos; a nuestra dos tutoras que tuvimos en el camino, Arq. Nemar Torres Acacias y la Arq. Jakeline Jaramillo, a ambas gracias por su apoyo y dirección en el transcurso de la tesis.

Alay López Douglas Andrés

C.C. 131572260-1

Autor(a)

DEDICATORIA

Este trabajo va dedicado en primer lugar a Dios por ser el pilar fundamental de mi vida y de todo este proceso de mi carrera, por darme entendimiento y de guiarme en el camino correcto; a mis padres por su apoyo incondicional y confianza en mí, a pesar de los obstáculos que se presentó siempre me dieron ese aliento de ánimos y de palabras sabias; a mis familiares por ser una parte importante en mi vida apoyándome de forma espiritual y personal y también doy gracias a las personas que de una u otra manera me ayudaron en el transcurso de mis estudios, gracias por brindarme ese apoyo y conocimientos.

Pinargote Briones Melannie Cristina

C.C. 135057278-8

Autor(a)

AGRADECIMIENTO

Le agradezco a Dios por darme fortaleza, por ver su fidelidad en mi vida y por bendecirme para poder llegar hasta donde he llegado, por permitirme sonreír ante cada uno de mis logros y sobre todo por darme la sabiduría y por demostrarme su grandeza en cada paso que doy; a mis padres por las enseñanzas y esfuerzo por ser alguien mejor y por ser los guías a lo largo del sendero de este proceso quienes han velado por mi bienestar y educación.; A nuestros maestros que por sus conocimientos y experiencias nos ayudaron en nuestra formación académica y a nuestra tutora la Arq. Jakeline Jaramillo por su apoyo y orientación en el transcurso de la tesis.

Pinargote Briones Melannie Cristina

C.C. 135057278-8

Autor(a)

RESUMEN

La cabecera cantonal de Jama atraviesa nuevas etapas de transformaciones dentro del espacio urbano, debido a la expansión del territorio que conlleva a cambios dentro de la ciudad que afecta de una manera social, económica y ambiental y como tal se busca la revitalización o regeneración de cada uno de estos elementos, por ende, la conceptualización de la problemática es la degradación de las vías vehiculares, espacios peatonales y carencias de vías ciclistas, generando así poca jerarquización y por tanto también una imagen urbana no agradable a la vista de la comunidad.

Dentro de este trabajo académico se llevó a cabo la visita a campo, el cual se nos proporcionó información por parte del municipio de Jama, por ende, se hizo el respectivo análisis de la ciudad mediante entrevistas, fotografías, planos y encuestas, utilizando el método analítico y sintético para el estudio de la revitalización vial.

Planteando como propuesta la regeneración de las vías vehiculares y ciclistas tomando en cuenta la materialidad a utilizar y las normativas para sus respectivas dimensiones y dentro del espacio público peatonal se da como iniciativa el cambio hacia una zona confortable y beneficiosa para la población dando lugar a las aceras como un elemento importante a la hora de transitar, aplicando de una manera representativa la cultura de Jama dándole una identidad a cada espacio.

Palabras claves: Regeneración, revitalización, cultura, identidad, espacio urbano, expansión, confortable, imagen urbana, jerarquización

ABSTRACT

The cantonal capital of Jama goes through new stages of transformations within the urban space, due to the expansion of the territory that leads to changes within the city that affects in a social, economic and environmental way and as such the revitalization or regeneration of each of these elements is sought, therefore, the conceptualization of the problem is the degradation of the vehicular roads, pedestrian spaces and lack of bicycle paths, thus generating little hierarchy and therefore also an urban image not pleasant to the view of the community.

Within this academic work, the field visit was carried out, which was provided to us by the municipality of Jama, therefore, the respective analysis of the city was made through interviews, photographs, plans and surveys, using the analytical and synthetic method for the study of road revitalization.

Proposing as a proposal the regeneration of vehicular and bicycle paths taking into account the materiality to be used and the regulations for their respective dimensions and within the pedestrian public space, the change towards a comfortable and beneficial area for the population is given as an initiative, giving rise to sidewalks as an important element when traveling, applying in a representative way the culture of Jama giving an identity to each space.

Key words: Regeneration, revitalization, culture, identity, urban space, expansion, public space, comfortable, urban image, hierarchy

Contenido

APROBACIÓN DEL TUTOR.....	2
DECLARACIÓN DE AUTORÍA	3
DECLARACIÓN DE AUTORÍA	4
CERTIFICADO DE.....	5
APROBACIÓN DE TRABAJO DE TITULACIÓN	5
Resumen	10
Abstract.....	11
Tabla de ilustraciones	16
1. INTRODUCCIÓN.....	23
2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	24
2.1. Marco contextual	24
2.2. Formulación del problema	27
2.2.1. Problema central y subproblema asociados al objeto de estudio 28	
2.2.2. Formulación de pregunta clave	28
2.3. Definición del objeto de estudio	30
2.3.1. Delimitación espacial.....	30
2.3.2. Delimitación temporal.....	31
2.4. Campo de acción del objeto de estudio	31
2.5. Objetivos.....	31

2.5.1.	Objetivo general	31
2.5.2.	Objetivos específicos	31
2.6.	Justificación	32
2.6.1.	Social	32
2.6.2.	Urbana	32
2.6.3.	Académica	32
2.6.4.	Institucional	33
3.	DISEÑO DE LA METODOLOGÍA.....	33
3.1.	Fases del estudio (F1- F2 - F3)	33
3.1.1.	Fase 1	33
3.1.2.	Fase 2	34
3.1.3.	Fase 3	35
4.	CAPITULO 1. -Marco Referencial Del Trabajo De Titulación.	37
a)	Marco antropológico	37
b)	Marco teórico	39
I.	Urbanismo.....	39
II.	Diseño urbano	40
III.	Regeneración urbana	41
VI.	La movilidad urbana en los países en desarrollo.....	44
VII.	Sistema vial urbano	46
VIII.	Fragmentación del tejido urbano	46

c)	Marco conceptual	48
	I Sistema vial	49
	II Trama urbana	49
	III Expansión urbana.....	49
	IV Congestionamiento vehicular	50
	V Espacio público.....	50
	VI Ciclovia.....	51
	VII Infraestructura urbana	51
	VIII Accesibilidad urbana	51
	IX Movilidad Urbana.....	52
	X Degradación	52
	XI Movilidad peatonal.....	52
	XII Paisaje urbano.....	52
	XIII Barreras arquitectónicas.....	53
	XIV Reactivación urbana	53
	XV Articulación espacial.....	54
	XVI Desarrollo sustentable.....	54
	XVII Pavimentos flexibles.....	55
	XVIII Conectividad	55
d)	Marco jurídico y/o normativo.....	55
	Objetivos de desarrollo sostenible (ODS).....	55

Constitución de la Republica del Ecuador	56
Ley sistema nacional de infraestructura vial transporte terrestre	57
Norma NTE INEN 224 - Reglamento técnico ecuatoriano RT INEN 004 .	58
COOTAC -GAD	59
Plan de creación de oportunidades 2021-2025	59
e) Modelo de repertorio.....	60
N° 1: Revitalización de la vía España – Panamá.....	60
N°2: Revitalización del centro histórico de Cuenca	67
5. CAPITULO 2.- diagnóstico del proyecto integrador.....	72
5.1. Información básica.....	72
Aspectos físicos.....	77
Aspectos Urbanos	84
5.1.2. Análisis del usuario	109
5.1.3. Descripción y conceptualización de la propuesta.....	121
5.1.4. Imagen conceptual de la propuesta	122
5.1.5. Objetivo de la propuesta	123
5.1.6. Capacidad de la propuesta	124
5.1.7. Programa arquitectónico	125
6. CAPITULO 3.- Propuesta	126
6.2. Cuadros axiomáticos de diagramación y programación.....	126
6.3. Criterio y consideraciones de la propuesta:.....	129

• Aspecto funcional	129
• Aspecto formal.....	130
• Aspecto técnico	131
• Aspecto ambiental	132
6.4. Especificaciones técnicas, normativas, tecnológicas y de equipamiento	133
Instituto Ecuatoriano de Normalización- INEN	134
6.5. Criterio de Prefactibilidad	151
6.6. Presupuesto Referencial	152
6.7. Cronograma de obra referencial.....	153
7. CONCLUSIONES	154
8. RECOMENDACIONES.....	155
9. REFERENCIA BIBLIOGRÁFICOS.....	156
10. ANEXOS	161
Anexos 1 - Encuestas	177
Anexos 2 – Fotografías de campo:.....	184

Tabla de ilustraciones

Ilustración 1 Mapa esquemático de problemas.....	29
Ilustración 2 Delimitación espacial de las avenidas a intervenir	30

Ilustración 3 Localización de la vía España – Panamá	60
Ilustración 4 Propuesta de revitalización – Altura	62
Ilustración 5 Propuesta de revitalización – Estacionamiento	62
Ilustración 6 Propuesta de revitalización – Áreas verdes.....	63
Ilustración 7 Propuesta de revitalización – Transporte	63
Ilustración 8 Propuesta de revitalización - Calles.....	64
Ilustración 9 Planta arquitectonica	64
Ilustración 10 Diagrama de flujos.....	65
Ilustración 11 Propuesta de los elementos dentro del espacio publico	66
Ilustración 12 Tipos de vías en el centro histórico	67
Ilustración 13 Tema de estudio	68
Ilustración 14 Plan de movilidad	69
Ilustración 15 Estado de vías del centro histórico	69
Ilustración 16 Esquema en sección de la propuesta de conexión entre los patios y las nuevas vías peatonalizadas.....	70
Ilustración 17 Ubicación del Cantón Jama.....	72
Ilustración 18 Mapa de los asentamientos del Cantón Jama.....	74
Ilustración 19 Población del cantón Jama.....	75
Ilustración 20 Tipologías de viviendas de la ciudad de Jama	77
Ilustración 21 Isoyetas medias anual del cantón jama.....	78
Ilustración 22 Isoterma media anual del cantón Jama	79

Ilustración 23 Ubicación geográfica de clases de capacidad de uso de las tierras	80
Ilustración 24 Principales especies – flora	81
Ilustración 25 Principales especies – fauna	81
Ilustración 26 Morfología urbana de la cabecera cantonal.....	82
Ilustración 27 Viabilidad de la zona rural de Jama.....	84
Ilustración 28 Transportes más utilizados dentro de la ciudad de Jama..	85
Ilustración 29 Infraestructura de actividades económicas de la ciudad de Jama	86
Ilustración 30 Ubicación geográfica de Jama.....	86
Ilustración 31 Ubicación de hitos urbanos y arquitectónicos.....	88
Ilustración 32 Vistas y fachadas del entorno directo de la cabecera cantonal de Jama	89
Ilustración 33 Topografía de la cabecera cantonal de Jama.....	90
Ilustración 34 Niveles de flujo vehicular	92
Ilustración 35 Niveles de flujo peatonal y de transporte pesado	93
Ilustración 36 Espacios que representa movimiento y quietud	94
Ilustración 37 Sección vial de la avenida Jama	95
Ilustración 38 Sección de la temperatura de la ciudad de Jama.....	96
Ilustración 39 Sección de la temperatura - viento de la ciudad de Jama	96
Ilustración 40 Proyección del asoleamiento con horas alternas	97

Ilustración 41 Textura y color que representa el entorno urbano de la ciudad de Jama	98
Ilustración 42 Proyección de los equipamientos urbanos en Jama.....	101
Ilustración 43 Proyección de vegetación existente en Jama.....	102
Ilustración 44 Proyección del uso del suelo en la cabecera cantonal de Jama	103
Ilustración 45 imágenes de las calles y avenidas de la cabecera cantonal	105
Ilustración 46 Personas que si/no tienen conocimiento sobre el concepto de revitalización de conectores viales.....	112
Ilustración 47 Personas que le si/no les quedo claro el concepto de revitalización de conectores viales.....	113
Ilustración 48 Estado físico actual de las vías de la ciudad de Jama.....	113
Ilustración 49 Desorganización espacial que existe en la ciudad	114
Ilustración 50 Control y seguridad vial hacia los ciudadanos del cantón Jama	115
Ilustración 51 Confort dentro del espacio público (vereda)	115
Ilustración 52 Personas que cuentan con bicicleta para movilizarse dentro de la ciudad	116
Ilustración 53 Posibilidad de adquirir una bicicleta.....	117
Ilustración 54 Correcta distribución y funcionalidad de los espacios viales	117
Ilustración 55 Correcta distribución y funcionalidad de los espacios viales	118

Ilustración 56 Importancia de la señalización en los estacionamientos en la vía principal	119
Ilustración 57 Importancia de la señalización en los estacionamientos en la vía principal	119
Ilustración 58 Importancia de la implementación de una o varias paradas de buses en la avenida principal.....	120
Ilustración 59 Conceptualización de la propuesta.....	121
Ilustración 60 Proyección de los elementos para la imagen conceptual de la propuesta conceptual.....	122
Ilustración 61 Proyección de la imagen conceptual	123
Ilustración 62 Organigrama de los puntos claves de la propuesta.....	126
Ilustración 63 Diagrama del sistema vial.....	127
Ilustración 64 Diagrama de los espacios para el peatón.....	128
Ilustración 65 Integración de ciclovías	128
Ilustración 66 Infraestructura Básica.....	129
Ilustración 67 Propuesta funcional del proyecto	130
Ilustración 68 Propuesta de revitalización de la vía Jama	131
Ilustración 69 Mapa esquemático de soluciones.....	150
Ilustración 70 Mapa esquemático de problemas.....	161
Ilustración 71 Mapa esquemático de soluciones.....	161
Ilustración 72 Plano del contexto y conceptualización de la propuesta	162
Ilustración 73 Cartografía- conceptualización y programa arquitectónico..	163

Ilustración 74 Cortes arquitectónico.....	164
Ilustración 75 Plano de instalación eléctrica y detalles	165
Ilustración 76 Cortes de instalación eléctrica	166
Ilustración 77 Plano de instalación sanitaria	167
Ilustración 78 Detalles.....	168
Ilustración 79 Propuesta de dimensiones de ciclovía	169
Ilustración 80 Propuesta de dimensión de aceras	170
Ilustración 81 Propuesta de piso podo táctil en aceras.....	171
Ilustración 82 Propuesta de diseño y dimensiones de vías vehiculares	172
Ilustración 83 Propuesta de diseño y ubicación de paradas de buses.....	173
Ilustración 84 Propuesta de estacionamientos para vehículos y mototaxi .	174
Ilustración 85 Propuesta de priorización de vías a pavimentar	175
Ilustración 86 Renders e imágenes de la propuesta	176
Ilustración 87: Anexo 1.1	177
Ilustración 88: Anexo 1.2	177
Ilustración 89: Anexo 1.3	178
Ilustración 90: Anexo 1.4	178
Ilustración 91: Anexo 1.5	179
Ilustración 92:Anexo 1.6	179
Ilustración 93: Anexo 1.7	180
Ilustración 94: Anexo 1.8	180

Ilustración 95: Anexo 1.9	181
Ilustración 96: Anexo 1.10	181
Ilustración 97: Anexo 1.11	182
Ilustración 98:Anexo:1.12	182
Ilustración 99:Anexo 1:13	183
Ilustración 100:Anexo 2.1	184
Ilustración 101:Anexo 2.2	184
Ilustración 102:Anexo 2.4	184
Ilustración 103:Anexo 2.3	184

1. INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de titulación se refiere al tema de la generación de vías, como la dirección vial de las calles principales y secundarias, cuyo enfoque primordial es dinamizar la avenida Jama complementando con espacios peatonales y ciclovía. Esta intervención se dará en la cabecera cantonal de Jama, tomando en consideración el crecimiento poblacional y los factores económicos, turísticos y culturales. Una de las características principales de una regeneración es la organización de calles y aprovechamiento de sus espacios que sirven para integrar el peatón.

Además, se analizó el entorno urbano y vial para reconocer sus déficits en la actualidad, tomando en cuenta que esta información nos sirvió para reconocer los problemas y subproblemas con la que cuenta la ciudad de Jama. Con este proyecto se busca tener una mejor imagen urbana y belleza visual con elementos arquitectónicos de calidad.

Las razones por el cual hacemos esta investigación y pretendemos intervenir con el proyecto es por los déficits que encontramos en la cabecera cantonal de Jama, por eso es importante mencionar cuales son los problemas con el que se encuentra en la actualidad, sus vías no asfaltadas, su carencia de espacios para movilidad peatonal y ciclística, nos indican que hay algo por solucionar, con la intervención que nosotros haremos, estamos dando una respuesta a esos detalles existentes y además aportamos al crecimiento que esta puede tener en el futuro.

Los procesos de desarrollo y fases de estudio identifican algunas perspectivas teóricas y proyección de mapeos donde se diagnostican la situación actual de la ciudad que posteriormente servirán para la planificación de esta.

2. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

En este contexto se identificaron varios problemas urbanos, que con el tiempo se ha convertido en una ciudad fragmentada debido a la irregularidad en la implementación del espacio y la mala planificación, influenciando aspectos socioeconómicos y ambientales que influye como tal al crecimiento poblacional, actividades económicas, confort del espacio, degradación y mala imagen urbana del conjunto vial y peatonal. Causando varios problemas que se detallan a continuación.

2.1. Marco contextual

El desarrollo territorial surge como un modelo en Europa a partir de los años 90, sin embargo, en Ecuador y América Latina es un concepto que está en constante progresión, por este motivo existe un sin número de políticas públicas, planes de desarrollo, programa y proyectos, planificados desde el directivo que da un enfoque en diferentes localidades sin haberse incorporado al “territorio” como un punto fundamental dentro del análisis socio económico; existe un limitado estudio, investigación en nuestro entorno, que hable con mayor comprensión y tengan fundamentos teóricos al momento de tratar el tema de desarrollo territorial en el siglo XXI.

Este desarrollo tiende a involucrarse con la evolución del ser humano de una manera productiva, ya que los individuos han ido construyendo formas de vida y relaciones con el entorno, esto ha ido afectando como tal, al medio ambiental en diferentes aspectos, con lo que se ha ido creando un territorio que el resultado es la construcción social; el GAD provincial es una pieza fundamental, el cual no tiene que estar fuera del desarrollo territorial y esto implica el fenómeno agropecuario y el desarrollo productivo. El desarrollo se da en diferentes ámbitos y uno de ellos son las actividades económicas que intervienen en el gobierno provincial y regional (Clark, 2015).

El desarrollo territorial tiene cambios progresivos el cual promueve la armonía entre el confort de los ciudadanos, el uso del suelo, cuidado y protección de

los recursos naturales y otras actividades manufactureras, con el fin de mejorar la calidad de vida de la comunidad de manera sostenible, todos estos aspectos no se pueden observar en su totalidad hoy en día en el entorno, debido a que Jama es una ciudad en expansión y siempre está en constantes cambios, ya sea de una manera progresiva o regresiva.

El gobierno latinoamericano considera la planificación del desarrollo una base fundamental de la responsabilidad estatal, reconociéndose como unas de las principales funciones de los estados; el decreto de los territorios ha sido definida desde diversas perspectivas que define la intervención del estado en el sector del desarrollo para lograr el equilibrio territorial. La base socio-espacial para sustentar las necesidades e importancia de la planificación espacial, es asumir los usos individuales o colectivos de los espacios que crean estructuras específicas que son influenciadas por factores políticos, económicos, religiosos, sociales, culturales y administrativos; dado el valor de estas herramientas de organización, por consiguiente, el desarrollo histórico de los planes territoriales, necesita una meditación o análisis conceptual interdisciplinaria para detectar espacios de aprendizajes para garantizar una mejor utilización de habilidades de organización, todos estos puntos tienen que estar relacionados con el gobierno autónomo descentralizado por medio de la construcción de nuevos mecanismos, métodos o públicas de ordenamiento territorial que lo hagan viables.

Dentro del O.T tienen como puntos a recalcar algunos aspectos, tales como económicos que tienen como perspectivas a largo plazo considerando la acción entre pública y privada (González, 2018).

Según (Montes Lira, 2001) "El impacto del O.T no se percibe en corto plazo, ya que implica un impacto en los procesos económicos y políticos que a lo largo del tiempo permitido que la organización espacial existente logre reorganizarse como se esperaba".

Las regulaciones que se designan con interés inversionista tiene como eje focal los factores de localización cómo son: la eficiencia de la infraestructura

de transporte, disponibilidad de lotes amueblados para parques tecnológicos y empresas, atractivos culturales y residenciales en las ciudades, calidad ambiental; en esta económico va a sentirse seguro con el plan de ordenanza del uso del suelo que brinde una estabilidad jurídica a la hora de invertir de viviendas, agricultura, industria etc. (Mertins, 2018).

En este apartado se habla como tal de la ciudad y su planificación urbana, el cual también implica otro punto que es la regeneración vial urbana. Según la (RAE, 2014) define el verbo “regenerar” cómo “dar nuevo ser a algo que se degeneró, restablecer o mejorar”

Se define como regeneración vial al simple hecho de mejorar o restablecer las vías que se encuentran deterioradas, están vinculados a algunos factores económicos, sociales, ambientales, planeación y gestión para un desarrollo. el objetivo de esta regeneración vial urbana es darle confort a los habitantes y visitantes estableciendo económicamente los sectores (Fernández, 2013).

En el cantón Jama se sitúa la cabecera cantonal que es conocida como la zona antigua del sector, ya que anteriormente se proyectaron los primeros asentamientos humanos; es aquí donde se determinó la colonización de este sector, dejando como referencia la historia que sobresale de sí mismo. En los últimos años se ha venido desarrollando varias actividades que ayudan al sector económico fomentando el turismo, además el crecimiento poblacional se envuelve en medio de algunas problemáticas de índole social-urbano.

La regeneración vial de la cabecera cantonal de Jama es necesaria, debido a que existen conectores viales que se enlazan con la arteria principal que es la ruta Spondylus, es importante tener vías activas tras su funcionamiento y poder mejorar basándose en sus normativas técnicas actuales del país. El cantón Jama se define como un centro productivo, agropecuario, turístico con un alto déficit de obras viales que influye en el desarrollo de la zona, debido que posee una alta demanda de flujo vehicular el cual se realiza en distintas actividades comerciales y turísticas dentro del sector; es importante tomar

acciones mediante el GAD para la propuesta de revitalización de vías abandonadas y deterioradas. (PDOT-Jama, 2015).

Las obras viales tienen un gran déficit en la actualidad y más aún en la cabecera cantonal de Jama debido a que no hay una buena contratación de obras públicas, es el desconocimiento de los autores que intervienen en la realización del proyecto, ya sea desde las personas encargadas (alcalde), diseñador y constructor; la construcción de infraestructuras debería ser un eje hacia el crecimiento tanto para la ciudad y la población, ya que por medio de esto viene la alta demanda de participación activa, que podría estar afectando a la inversión de recursos.

En la zona urbana la ciudad de Jama existe vías que se encuentran en mal estado y vías alternas que en su mayoría no están aptas, debido a que no están asfaltadas no cuentan con aceras, bordillos, ciclovías, infraestructuras básicas urbanas (luminarias, parada de buses, asiento, bote de basura). El conjunto vial es uno de los puntos a tratar, ya que la avenida Jama y 20 de marzo las avenidas alternas son las que se van a intervenir, perdiendo protagonismo hacia los turistas que visitan Jama y sus playas.

2.2. Formulación del problema

El problema central se caracteriza en el conjunto vial que se da en la cabecera cantonal y el cual se ve influenciadas las avenidas principales y calles alternas; en la actualidad estas calles pasan desapercibidas por turistas y no es tan jerarquizadas como un punto visual para el peatón y conductor. A nivel de Manabí en cantones que están en desarrollo, es muy evidente la falta de estudio para fortalecer sus corredores viales, algo es muy importante para el desarrollo de éste porque marca un antes y después para el funcionamiento que se puede llegar a tener en un futuro y establecerse como punto de partida para posibles conexiones e incorporaciones viales, que ayuden y complementen el flujo vehicular.

2.2.1. Problema central y subproblema asociados al objeto de estudio

Desorganización del conjunto vial de la cabecera cantón de jama y de su infraestructura con el uso inadecuado del espacio que provoca congestionamiento.

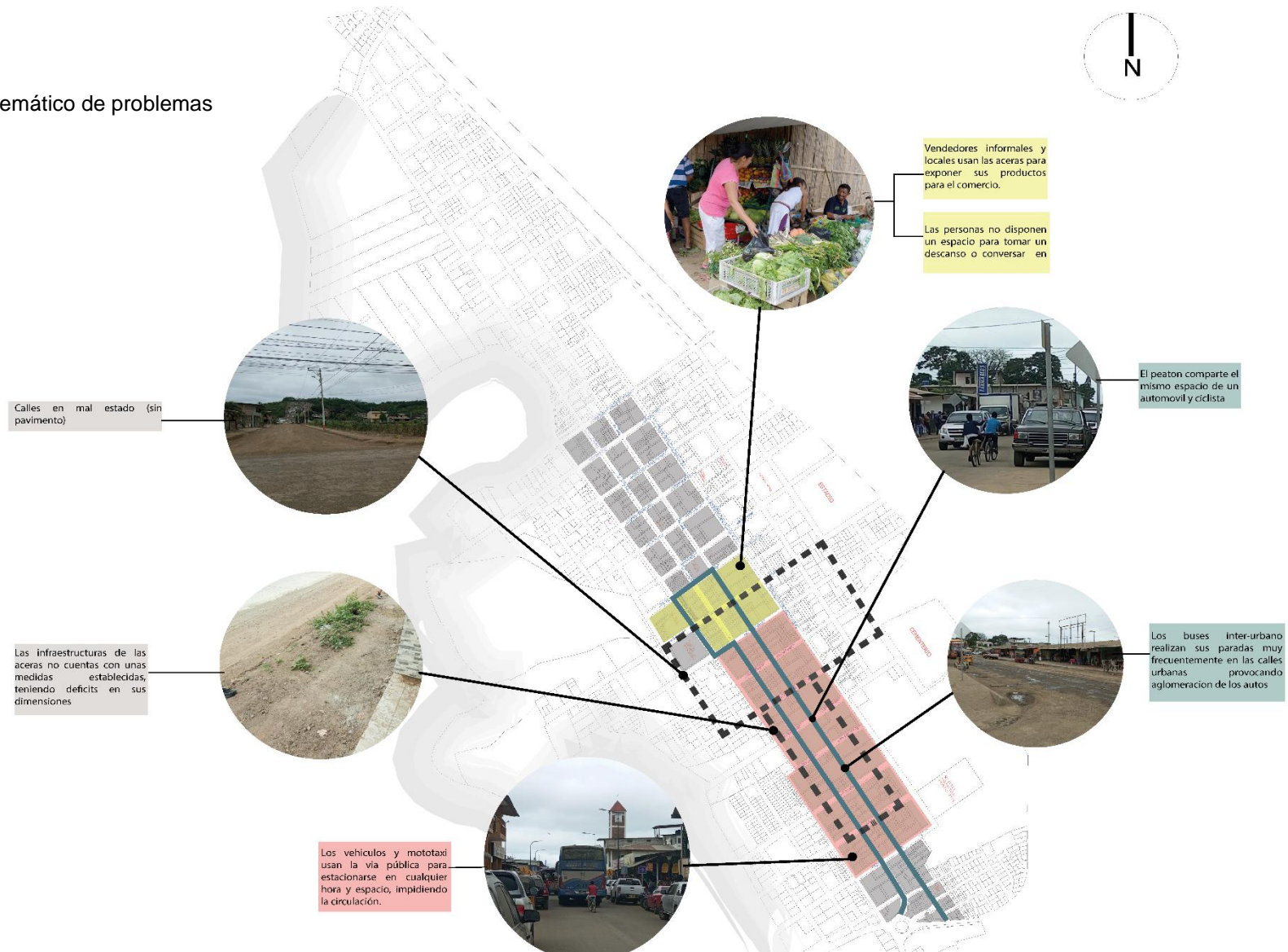
2.2.1.1. Subproblemas asociados al objeto de estudio

- El peatón comparte el mismo espacio de un automóvil y ciclista
- Las infraestructuras de las aceras no cuentan con unas medidas establecidas teniendo déficit con sus dimensiones
- Los vehículos usan la vía pública para estacionarse en cualquier hora impidiendo la circulación.
- Los buses interurbanos realizan sus paradas muy frecuentemente en las calles provocando aglomeración en autos.
- Calles en mal estado
- Las personas no disponen de un espacio para tomar un descanso o conversar en zonas más concurridas.
- Vendedores informales y locales usan las aceras para exponer sus productos para el comercio.

2.2.2. Formulación de pregunta clave

¿Cómo se podría resolver el conjunto vial y peatonal de la cabecera cantonal de Jama y a su vez proponer una mejoría a una de sus avenidas principales, ofreciéndole una buena jerarquía?

Ilustración 1 Mapa esquemático de problemas



2.3. Definición del objeto de estudio

En el cantón Jama, es necesario proponer una revitalización de su conjunto vial para así tener un mejor flujo vehicular en sus vías, contribuyendo a la reactivación económica e incremento del turismo. El siguiente plan de estudio se enfocará a la mejoría de los conectores viales y organización de los espacios para los peatones y ciclistas, instalaciones de mobiliarios urbanos y así la productividad del cantón Jama será favorecida. De esta manera el estudio se centra en cómo realizar lo propuesto de la manera más eficiente.

2.3.1. Delimitación espacial

El área de estudio se desarrollará en la cabecera cantonal de Jama, que cuenta con una extensión de 199.99 ha que equivale a 1 999.400 m². Dentro de este espacio se delimitará el conjunto vial tomando las calles a intervenir como: la avenida Jama y 20 de marzo y en segundo plano las avenidas secundarias desde la avenida Melchor Cevallos Lavayo y Néstor Arturo Cevallos Intriago, se tomará en cuenta las (direcciones viales, aceras y bordillos, ciclovía).

Ilustración 2 Delimitación espacial de las avenidas a intervenir



Nota: El gráfico representa la delimitación espacial de las avenidas a intervenir. Elaboración propia. (2022)

La dimensión de la avenida Jama a intervenir es de 1.4 km se convierte en 1 490 m, la avenida 20 de marzo 1 370 metros que equivale al total del área se va a regenerar, a esto sumamos los 6 810 metros de vías secundarias donde se dejarán establecidas las normativas que se van a proponer.

2.3.2. Delimitación temporal

Se inicia en el año 1999 donde Jama fue acreditada como cantón, a partir de ahí su crecimiento poblacional y urbano fue desarrollándose poco a poco hasta la actualidad, en el transcurso de este crecimiento ocurrió un fenómeno natural que estancó el desarrollo de Jama y su cabecera cantonal, por ende, tomando en cuenta este suceso importante el terremoto del 16 de abril del 2016 el trabajo será estudiado desde este acontecimiento hasta la actualidad 2022.

2.4. Campo de acción del objeto de estudio

El objeto de estudio del presente trabajo se encuentra enfocado bajo los lineamientos de Ordenamiento Territorial, vulnerabilidad y gestión de riesgos que corresponde a la línea 2 de investigación bajo modalidad de Proyecto Integrador.

2.5. Objetivos

2.5.1. Objetivo general

Elaborar una propuesta de revitalización vial y mejoramiento de las infraestructuras para aprovechar los espacios adecuadamente que facilite las actividades de cada miembro, peatonal, vehicular y ciclista.

2.5.2. Objetivos específicos

- Proponer la mejora del uso adecuado de la infraestructura vial.
- Analizar y plantear los lugares adecuados para actividades de estacionamientos.
- Identificar y mejorar las infraestructuras urbanas existentes

- Identificar las calles en mal estado e intervenir para su mejoría.

2.6. Justificación

2.6.1. Social

La problemática que se ve inmersa esta ciudad ayudará a integrar a los habitantes con el entorno de la avenida Jama que es la que vamos a intervenir uniéndose así con las vías alternas; al conocer las vías damos un paso a algunos aspectos que podemos favorecer ya sea económico, cultural, ambiental y social lo cual sería importante tomar en cuenta esto para el confort de los habitantes del cantón y el mejoramiento del entorno.

2.6.2. Urbana

A través de este estudio se realizará una propuesta de mejoramiento de los conectores viales urbanos y a su vez la reactivación de espacios peatonal para mejorar el recorrido que se transita en las vías primarias y alternas. Con la realización de este proyecto se solucionarán los aspectos que como tal influye en el desarrollo urbano de la ciudad, debido a que Jama está en crecimiento y su cabecera cantonal tiene una trama urbana cuadriculada que ayudará de una u otra forma para la propuesta de las vías a intervenir.

2.6.3. Académica

La Facultad de arquitectura tiene como fin contribuir directamente a la comunidad aportando ideas a la problemática del entorno y territorio, lo cual dichos conocimientos adquiridos durante la carrera sean aplicados correctamente.

Esta investigación permite al estudiante comprender el rol que se va a ejercer como un elemento que dinamiza a la sociedad ya que su formación será importante a la hora de dar una solución que aporte al desarrollo y bienestar de la ciudad.

2.6.4. Institucional

La planificación y ordenamiento territorial contribuyen al desarrollo y al buen vivir del cantón, el cual nos permite vincularnos a la participación dentro de la comunidad; por ejemplo, asociarnos con el sector o los barrios, tomando en cuenta la información que nos facilita la institución de organismo como es el GAD municipal de Jama, así mismo, nuestro aporte es brindarle una propuesta de regeneración a la zona urbana, complementada con un estudio de campo ya establecido.

3. DISEÑO DE LA METODOLOGÍA

Esta investigación es viable y funcional de acuerdo con las metodologías que se aplicó para el estudio con respecto a las opiniones de los habitantes para recaudar información y conocer los puntos de vistas para facilitar la propuesta al desarrollo urbano del cantón y a su vez obtener un mejor entendimiento del área de estudio, se analizaron los diversos componentes del sector mediante la aplicación de diferentes metodologías y recursos.

3.1. Fases del estudio (F1- F2 - F3)

3.1.1. Fase 1

Elaboración del marco teórico: Se realizó la recolección de información para el objeto de estudio y así obtener resultados de dichas teorías y a su vez el desarrollo se centró en el método deductivo tomando en cuenta hechos generales que sirvieron para llegar a una conclusión. Se conoció datos referentes a la regeneración urbana del cantón, llamándolo así premisas y/o proposiciones, el cual va desde lo general hasta lo específico.

Técnicas utilizadas

Se aplicó diferentes técnicas para el desarrollo investigativo.

- Recopilación de datos bibliográficos: Se utilizó para la elaboración del marco teórico y conceptual.

- Recopilación de información: Se recopiló la información para tener conocimiento de las generalidades y problemática del sitio.

Instrumentos

- Computadora
- Fichas bibliográficas

3.1.2. Fase 2

Se recopiló y ordenó la información teórica obtenida en esta fase de estudio mediante los siguientes métodos empleados: Método Analítico: Se empleó para estudiar los hechos, partiendo desde el objeto de estudio, para así esta manera estudiarlo de una forma individual mediante el análisis.

Método Sintético: Este método se empleó para la integración de la información recaudada ante un estudio posterior, para así hacer la síntesis y unificación del estudio.

Técnicas utilizadas

Observación de campo: Intervención de caso de estudio para asociarnos a la problemática planteada.

- Recopilación de información: Se llevó a cabo para obtener información o datos importantes a la hora de hacer diagnóstico de la zona.
- Muestreo simple aleatorio: Se aplicó para obtener la muestra planificada.
- Técnica de encuestas/entrevistas: Se realizó por medio de la encuesta, cuestionario y muestreo

Instrumentos

- Fotografías
- Programas digitales
- Plano digital

- Mapa digital
- Encuesta

3.1.3. Fase 3

Diseño de propuesta alternativa: Esta fase pone a disposición una vez establecido el caso de estudio, se desarrolló objetivos de propuestas para solucionar las problemáticas planteadas tomando en cuenta los aspectos para el funcionamiento del proyecto.

Población y muestra

Dentro del área de estudio se determinó de manera correcta la población, que es de 23 253 habitantes, pero en la cabecera cantonal de Jama se sitúa 7 114 habitantes. Tomando en consideración la información obtenida en el INEC, Instituto Nacional de Estadística y Censo del 2010.

Para el cálculo de la muestra de personas que se encuestó se aplicó la siguiente fórmula.

$$n = \frac{N}{(E)^2(N - 1) + 1}$$

Datos para la obtención del total de la muestra

Datos	Muestra
Población total	N= 7 114 habitantes
Error de estimación	E= 10% = 0.10
Tamaño de muestra	N= ¿?

Fuente: Elaborado por los autores, 2022.

Realizar la respectiva operación.

$$n = \frac{7\ 114}{0.01(7\ 114) + 1}$$

Tenemos como resultado:

$$n = 98.62$$

El cálculo final de los 7 114 habitantes es de 100 habitantes, este valor nos sirvió para saber a cuantas personas tuvimos que encuestar con la ayuda de un método cualitativo.

Resultados

La presente investigación nos ayudó obtener los siguientes resultados.

- Se desarrolló el diagnóstico de la situación actual.
- Se adquirió información para el marco referencial identificando las problemáticas
- Se obtuvo información para los lineamientos de propuesta acorde a las necesidades.

Novedades de la investigación

La presente investigación se enfoca en analizar las problemáticas urbana, viales y espacial en beneficios hacia los habitantes, lo cual tendrá como función el intervenir la avenida Jama para lograr potencializar su uso y complementar en los beneficios económicos y turístico del cantón. Se priorizará una mejor circulación automovilística, espacios para el peatón y la integración de equipamientos urbanos que será provechado por los habitantes hacia el futuro.

4. CAPITULO 1. -Marco Referencial Del Trabajo De Titulación.

En este punto se desarrolla una base de sustentación para el proceso de investigación y diseño del proyecto urbano, el cual se analiza enfoques teóricos, conceptos y normas según la naturaleza del proyecto.

a) Marco antropológico

Jama-Coaque es una de las culturas más antiguas que conlleva a una comunidad indígena, entre los años 500 A.C y 1531 D.C, habitó las zonas comprendidas entre el cabo de San Francisco en Esmeraldas hasta el norte de Manabí, se desarrolló en una zona de colinas boscosas y extensas playas que facilitaron a sus comunidades la recolección de recursos tanto de la selva como en el mar. Esta cultura demuestra el desarrollo artesanal en cerámica, en el cual también hacen el uso del metal para adornar cuerpos y figuras; uno de los sitios más importantes se encuentra en San Isidro cerca de Bahía De Caráquez.

Este estudio nos permite conocer un poco más a profundidad su historia y a su comunidad, que diariamente los ciudadanos del cantón Jama comienzan su día preparándose para sus actividades agrícolas, ganaderas y pesqueras, qué son los principales rubros de la economía del cantón. La ciudad se formó a partir de la cultura que se civilizó en ese entonces, siendo su categorización como parroquia el 24 de julio de 1892, si bien entonces las personas se asentaron en esta parte de la ciudad y empezaron una vida.

En el transcurso del tiempo se observó la planificación urbanística del cantón, y a pesar de aquello se pudo percibir aún la vida comunitaria ya que no existe las segregaciones a través de urbanizaciones privadas, esto quiere decir que a pesar de que la ciudad está en constantes cambios y desarrollos espaciales y sociales aún no se da a notar el ambiente de confort entre los residentes.

En la cabecera cantonal de Jama se puede estar transitando y tener la sensación de estar en una ciudad en crecimiento, esto se nota debido a las distintas actividades que podemos encontrar pero a su vez se siente el ambiente de pueblo, debido a que su arquitectura es antigua y está representada en sus viviendas, en sus calles de tierra y en la humedad y lugares verdes que podemos encontrar en sus parques, la imagen que tiene esta parte de Jama está en desarrollo ya que se puede notar en algunas infraestructuras actuales, como lo son su Municipio y algunos hoteles que tienen, donde se evidencia lo moderno pero se conserva la esencia de la cultura Jama.

También se evidencia la actividad de los ciudadanos propios del lugar, muchos cuentan con negocios comerciales como venta de zapatos, películas, repuestos de autos y motos, panadería, carnicerías, ferreterías, locales de comida entre otros, así mismo que son el ingreso principal en la economía de la familia, son actividades a la que generalmente le dedican todo el día empezando desde las 7am (algunos) hasta las 8pm.

Los ciudadanos en general tienen como derechos al uso de los servicios básicos y de los equipamientos urbanos que existen en la zona, como lo son sus dos parques en pleno centro, uno de ellos es el parque de Jama y el otro es el parque nacional de Jama dónde ambos son el punto de encuentro para actividades propias del lugar, sociales entre amigos o familiares; Otra manera de integración son las fiestas patronales o fechas importantes, aquí se suelen presentar artistas o llegar juegos mecánicos, una de las festividades más importantes es su cantonización como celebración principal y como contexto más social tenemos las festividades de las fiestas de la Virgen del Carmen y la fiesta de San Pedro y San Pablo.

b) Marco teórico

I. Urbanismo

El urbanismo se la considera una disciplina que se propone realizar el diagnóstico, intervención y comprensión de los diferentes espacios de una ciudad, se apoya en la geografía humana para la estructuración de su planificación mediante la cual plantean estrategias y acciones de tipo urbano. (Ovacen, 2017)

El urbanismo constituye la organización u ordenación de los edificios y los espacios de una ciudad acorde a un marco normativo. Es por tanto una disciplina que define teniendo en cuenta la estética, la sociología, la economía, la política, la higiene, la tecnología, el diseño de la ciudad y su entorno. Se ocupa tanto de los nuevos crecimientos como de la ciudad ya existente y consolidada a fin de mantenerla o mejorar sus infraestructuras y equipamientos. (Pellin, 2016)

Es el conjunto de disciplinas que se encarga del estudio de los asentamientos humanos para su diagnóstico, comprensión e intervención. El urbanismo utiliza a la geografía urbana como herramienta fundamental, e intenta comprender los procesos urbanos a fin de planificar las intervenciones para la cualificación del espacio. (Toledo, 2016).

En otras palabras, el urbanismo representa una disciplina y una organización para el ordenamiento de espacios de una ciudad acorde a la normativa que cada una de ellas posee, teniendo en cuenta la estética, sociología, economía, entre otros, a fin de mantenerla o realizar mejoras sus infraestructuras y equipamientos.

Según Michael Gómez el urbanismo inició como una teoría compleja en donde se reúnen conocimientos sustanciales de construcción y conservación de ciudades y apoyado en estudios de relaciones socio –económico – ambiental.

La relevancia del urbanismo se destaca por el éxito que marca entre la relación del desarrollo de la vida individual y colectiva de toda la ciudadanía,

en donde considera la disposición de la trama urbana, su dimensionamiento, diversificación de tramos, entre otros elementos, se muestra íntima con la asignatura de arquitectura, con la finalidad de garantizar la calidad de vida tanto del espacio público, como de la ciudad, orientado a garantizar el orden y planificación de un territorio.

II. Diseño urbano

Para desarrollo diseño urbano se debe tomar en cuenta criterios de intervención tanto físicos como funcionales, que contribuyan al fortalecimiento de una vida urbana más cómoda para los habitantes de determinados sectores, con la finalidad de gestionar un espacio urbano donde se desarrolla vida social. (Hillary, 2017).

Otra definición considera que es el diseño orientado a ordenar y planear físicamente el espacio urbano, para que solucione las necesidades de las comunidades o sociedades urbanas o rurales, dentro de una consideración de beneficio colectivo en un área urbana, existente o futura, hasta llegar a la conclusión de una estructura urbana, que finalmente será la forma urbana para seguir. (Camacho, 240-241, 2016).

Según Hillary M. (2018) Dentro de los criterios que se deben considerar en el diseño urbano son los estéticos, físico y funcionales, como se centra en la gestión de espacios, sus estudios deben ser exhaustivos en el instante que se realiza la planificación.

En base a las definiciones antes expuestas es importante destacar que el diseño urbano es una disciplina cuyo punto de intersección se encuentra entre el planeamiento urbano, la arquitectura urbana y el urbanismo paisajístico, pues se ocupa del diseño del espacio público, construcción de edificios, entre otros elementos.

La importancia del diseño urbano en donde manifiesta que esta actividad no solo consiste en el diseño de la situación específica y la construcción de edificios, esta va más allá en relación de que tiene en cuenta el espacio físico, así como también su organización y planeamiento, diseños arquitectónicos y de mobiliario urbano. (Brandao, 2011).

Dentro de los factores de diseño urbano, se destacan: zonas peatonales, estética, estructura y tipología urbana, accesibilidad, legibilidad y orientación, así como la animación, en relación con el diseño de lugares que estimulen la actividad pública, debe considerar el uso de espacios mixtos complementarios que permitan su interacción constructiva, se oriente a un equilibrio entre la coherencia y variedad del entorno urbano, permita la continuidad y cambio tanto de personas, tiempo y lugar respetando el patrimonio y cultura contemporánea, sin dejar de a la sociedad civil. (Akismet, 2016)

III. Regeneración urbana

Existe una variedad de términos con características superficialmente similares (“regeneración urbana”, “rehabilitación urbana”, “renovación urbana”, “revitalización urbana”, entre otros) y que en muchas ocasiones son utilizados de forma casi equivalente dado que documentos y planes especializados, si bien discernen las diferencias entre unos y otros, no suelen ser especialmente claros al definir cada uno de los términos, los cuales tienen además repercusiones diferentes en el planeamiento. (Iraegui, 2015)

“La Regeneración Urbana para su estudio integra aspectos como medio ambiente, considera componente físico – urbanos, así como también analiza el comportamiento social y económico del sector de estudio. Dentro de sus soluciones se orienta a mejorar la calidad de vida de la población en un sector determinado, es el catalizador de una transformación que se orienta a promover mejoras integrales, de áreas deterioradas” (Fernandez, 2005).

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. (Nanni, 2015)

En síntesis, se puede manifestar que existen diferentes términos que hacen mención a regeneración, estos son utilizados dentro del contexto de transformación urbana y mejora de ámbitos urbanos, la definición de regeneración urbana surge como un descriptor a un modelo de transformación en áreas urbanas degradadas, en donde, implica una serie de transformaciones integradas dentro de un proceso del área urbana.

IV. Espacio público

Según Carrión (2010) Tiene un concepto difuso, indefinido y poco claro que puede incluir el espacio público tanto como plazas, parques, calles, entre otros.

Según Guillermo Dascal, el espacio público es todo espacio donde se pueden cumplir distintas funciones a nivel de la ciudad.

El espacio público posibilita el desplazamiento de personas y mercancías mediante diferentes medios de transporte. En un modelo de movilidad sostenible se priorizan los desplazamientos en diferentes medios de transporte según los diversos criterios ambientales (balance de emisiones y eficiencia en la ocupación del espacio) y, sobre todo, criterios sociales como los de garantizar la plena accesibilidad al espacio público y a los equipamientos. (Velásquez, 2015).

El espacio público como tal es un territorio porque es el lugar de los hechos, donde los individuos interactúan y construyen sus referencias culturales, apropiándose del lugar y adaptándolo a sus valores objetivos y subjetivos. Su condición cambiante supone también una mutua afectación, entre territorio e individuos, que permite analizarlo como un proceso político, social, cultural y económico que lo conforma como una compleja red de situaciones y problemas que lo han acompañado históricamente en su definición y función. (Campos, 2015)

En resumen, el espacio público es el recurso común más importante de las ciudades, en este se define al accionar diario de los ciudadanos, se orienta a la comprensión del vínculo espacio y sociedad, los espacios públicos permiten

la posibilidad de con vivencia y sociabilidad, en donde los individuos interactúan y construyen sus referencias culturales. Normalmente cuando se escucha el término espacio público las personas lo asocian con lugares en donde se va a gozar, se caracterizan por ser puntos centrales de las ciudades, donde los habitantes de una ciudad realizan expresiones artísticas, deportivas, de compartición familiar y culturales; por lo que representen escenarios que contribuyen al desarrollo de la sociedad.

V. Vialidad y transporte

Según CAL Y MAYOR (1998), Indica que con el crecimiento de las ciudades se ha requerido cada vez más la construcción de infraestructura acorde a sus necesidades, sin embargo y a pesar de las inversiones realizadas, el problema vial se ha mantenido y en algunos casos se ha incrementado; por lo cual una herramienta útil en el estudio de esta problemática es el análisis del problema operacional de la vialidad, a través de herramientas como la Ingeniería de Tránsito.

Las vialidades han estado presentes en casi todas las civilizaciones y a través de ellas se han desarrollado un sinnúmero de caminos, por donde se comunicaban unas localidades con otras, desarrollando a través de éstas el comercio. Ya con el desarrollo de las civilizaciones, se requirieron nuevas y mayores vialidades, debiendo adecuarse también el vehículo de transporte utilizado en las diversas épocas, principalmente para el comercio, de tal forma que con el incremento de la población se dio la apertura de muchos caminos, así como una mayor cantidad de viajes realizados.

La gran cantidad de vehículos circulando en las ciudades, se identificó que gran parte del tiempo éstos estaban sin uso, mientras los usuarios desarrollaban sus actividades cotidianas, por lo cual se vio la necesidad de además de realizar las adecuaciones viales necesarias, se requería habilitar espacios para la guarda de los vehículos después de cada viaje, como lo refiere (MAYOR, 1986)

VI. La movilidad urbana en los países en desarrollo

La movilidad urbana tiene una perspectiva basada en la realidad del individuo tomando en cuenta aspectos socioeconómicos y espaciales ya sea edad, género, categoría sociolaboral. Es un tema amplio a la hora de hablar del transporte como concepto, el cual se limita una relación de oferta y demanda basada en la infraestructura y medios de transportes, el número de personas que se desplazan por día. (Balbo, Simioni, Jordán Fuchs, & Gobierno, 2003)

Lo característico de la visión del sector de transporte y del desplazamiento no se ha permitido ver los problemas de accesibilidad, movilidad o inmovilidad que pasan las personas de bajo recursos, más los grupos marginados por diferentes factores, edad, género ya sea en los países desarrollados. El tema de movilidad va más allá del análisis de las personas que se desplaza de un lugar a otro, sino que también aborda el tema de las personas económicamente activa que no se moviliza por distintas razones (Balbo, Simioni, Jordán Fuchs, & Gobierno, 2003)

Al hablar de la movilidad se centra en problemáticas del entorno y las personas, esto permite enfocarnos en los habitantes de escasos recursos a pesar de que existen gran porcentaje de pobreza en las ciudades de países en desarrollo no han sido tenido en cuenta para la investigación concerniente al transporte urbano. Los estudios que se han realizado de una manera cuantitativa y cualitativa es el desplazamiento de los vehículos motorizados. Se ha venido segregando a las personas que se trasladan o movilizan a pie o en bicicleta, debido a que se ha ignorado por completo por algunos motivos como son los económicos, espaciales y físicos. (Balbo, Simioni, Jordán Fuchs, & Gobierno, 2003)

Los problemas que se observan de acuerdo con las necesidades de movilidad y accesibilidad del individuo y no solo en su desplazamiento ha mostrado grandes transformaciones que experimenta las urbes en desarrollo y la sociedad que han tenido grandes cambios en las condiciones de vida de los estratos populares de la ciudad.

Los efectos que tiene como tal esta problemática es el crecimiento rápido de las ciudades, déficit de las viviendas, cambio económico desfavorable, difícil acceso a servicios públicos y crisis permanente de transporte colectivo, son factores que dificultan la movilidad urbana y también a los pobres. Todos estos puntos que se experimentan actualmente en las ciudades limitan a la población a utilizar y por consecuencia el acceso al empleo, vivienda, salud y educación. (Balbo, Simioni, Jordán Fuchs, & Gobierno, 2003).

Las características de la movilidad en los países en desarrollo están condicionadas por distintos factores sociales, económicos, políticos y espaciales a una escala macro o micro, sin embargo existe diferencias en la tasa de urbanización en algunos continentes entre ellos Asia y África en comparación de América Latina que es netamente urbano, tomando en cuenta algunas condicionantes que tienden a dar resultados con respecto a la movilidad cotidiana como es el crecimiento urbano acelerado, segregación socioeconómica y espacial, concentración de actividades en las áreas centrales y desarticulación entre forma urbana y sistemas de movilidad (Balbo, Simioni, Jordán Fuchs, & Gobierno, 2003).

La movilidad y transformación urbanas en América Latina posee un sistema de organización precaria con respecto a la gestión del transporte colectivo que posee las ciudades de Latinoamérica, a gran escala la incapacidad de la administración pública para controlar, organizar o dirigir el medio de transporte. Un ejemplo que podemos plantear en Bogotá que pese a la crisis que se encuentra en el sector privado de la construcción ha modificado gran parte de su fisonomía con la recuperación del espacio público peatonal, como son los parques, andenes, construcción de infraestructura vial, implantación de vías para el uso de la bicicleta, con inversión de Estados Unidos con más de 46.000.000 de dólares se introdujo un sistema de movilidad colectiva, nuevas infraestructura para el transporte urbano, paradas fijas etc. (Balbo, Simioni, Jordán Fuchs, & Gobierno, 2003).

VII. Sistema vial urbano

La circulación dentro de la ciudad se compone de múltiples recorridos, nodos y usuarios, por ende, estas tres características hacen que se vuelva difícil a la hora de unificar estos elementos debido a que el uso del suelo es limitado y no siempre está apto para posibles aumentos de malla vial, por esto es necesario tener una buena jerarquización debías tomando en cuenta estos puntos: capacidad y nivel de servicio, seguridad y función. (Bull, 2003).

- Se puede tomar en cuenta algunos factores que beneficien a este sistema tales como:
- Volumen, composición, velocidad de operación, que son características propias del tránsito.
- Ancho total, carriles, secciones laterales, retiros, pendientes, alineamientos tomando en cuenta esos tipos de características para el diseño de vías tanto para el vehículo como el peatón.
- El uso del suelo nos va a determinar las zonas influenciadas por las vías ya sea residencial, comercial, industrial etc.
- Para una buena función de vías vamos en cuenta la accesibilidad, visibilidad y la distribución de los espacios para el tránsito.

Al momento de tener en cuenta todos estos aspectos de las vías urbanas se puede analizar su clasificación general, cómo son los siguientes: vías principales y secundaria, vías locales o residenciales, vías peatonales etc. Al involucrarnos con estos tipos de vías se puede resolver con un análisis superficial la transformación el territorio de una manera implícita ya que esto influye al urbanismo, paisajismo, seguridad vial, ambiental, social y económico, movilidad, estos son algunos de los puntos que nos ayuda para tener en cuenta para el desarrollo urbano.

VIII. Fragmentación del tejido urbano

El buen diseño de espacios públicos nos trae beneficios, ya que son lugares que se convierten en un espacio de intercambio de vibras y sensaciones

además de intercambios sociales y económicos, cuando un espacio público está bien diseñado sirve hasta como escenario de actividades públicas. Esto nos brindaría una buena calidad de accesos al lugar, espacios amplios, buena imagen urbana y un lugar para compartir entre amigos o familia.

Según (Segovia, 2007), Es una herramienta que nos ayuda a las personas a juzgar cualquier lugar ya sea bueno o malo, tomando en cuenta estos cuatro parámetros; Accesos y Conexiones, Confort e Imagen, Usos y Actividades y Sociabilidad.

Los aspectos espaciales dentro de una fragmentación urbana es la sub-urbanización, debido a que son los procesos de emigración del campo a la ciudad en el ámbito de la industria que caracterizó a la ciudad latinoamericana en los años cincuenta, que ocasionó el proceso de sub-urbanización residencial, que fue caracterizado por: “loteos económicos o populares en amplias zonas ocupadas por barrios autoconstruidos y carentes de servicios y de cualquier forma de planificación urbanística teniendo como resultado las zonas dispersas y desestructuradas”. (Guzmán-Ramírez & Hernández-Sainz, 2013).

Unos de los fenómenos recientes son los anillos periféricos de clusters, los cuales son ocasionados por el empobrecimiento de las clases medias, ayudando a la segregación socio espacial, a través de la implantación de viviendas de bajos recursos económicos, dejando como comentario lo siguiente: “los nuevos pobres tratan de ponerse a vivir cerca de clases medias y altas por razones de trabajo” (Pérez-Campuzano, 2011).

Otra de las fragmentaciones son los archipiélagos urbanos, que es el conjunto socio-espacial que están ubicados en áreas grandes, tanto económicas, sociales, culturales y morfológicas, las cuales se ven con pequeños islotes en el territorio; estos archipiélagos necesariamente no tiene que tener características de los barrios privados, es decir, que lo podemos localizar a través de tipos de indicadores cómo es la morfología urbana y habitacional tomando en cuenta algunos factores socio económicos que se ve influenciados por la cultura. Este proceso ha tenido varios mecanismos de

diferenciación social que se puede observar en las clases medias empobrecidas (Luisa, 2016).

La ciudad enfrenta algunos procesos de crecimiento ya sea por factores sociopolíticos, económicos, culturales, topográficos ya que estos son algunos puntos que se manejan de una manera territorial a un punto local dependiendo de la importancia, cuándo se da este tipo de conectividad se empieza a evidenciar la fragmentación.

La fragmentación de la forma urbana es la que genera varios territorios, colonia o fraccionamiento aislados que sea producto de una dispersión y de pequeños sitios urbanos en el mismo territorio; este tipo de fragmentos que involucra algunos factores ya sea político-administrativo, en el cual se disocian las políticas urbanas y gestiones creando problemáticas de segregación urbana que involucran las infraestructuras y el uso del suelo. (Camacho Cardona, 2017)

El fenómeno el impacto de la segregación y fragmentación urbana sean intensificado en la configuración socio-espacial de la ciudad contemporánea, de cual nos lleva a un proceso de marginación y concentración de problemas en áreas acotadas, sectores de riesgo dentro de la ciudad estoy es caracterizada como barrio que presentan fuertes carencias socioeconómicas, ambientales y de infraestructura; normalmente estas problemáticas o riesgos están ubicados hacer la periferias o suburbios e inclusive en el interior de los centros históricos. (Carman, Vieira da Cunha, & Segura, 2013).

c) Marco conceptual

Los términos establecidos en el marco conceptual son los que determinan el desarrollo de un lenguaje urbano-arquitectónico, conceptos que nos llevan a tener un buen entendimiento a lo que se va a realizar. De esta manera se garantiza la comprensión de terminologías que se usan en la investigación.

I Sistema vial

Se entiende por sistema vial, la red de vías de comunicación terrestre, construida por el hombre para facilitar la circulación de vehículos y personas; está constituido por el conjunto de caminos, rutas autopista, calles y sus obras complementarias (puentes, alcantarillado, obras de señalización e iluminación) (Ley Sistema Nacional De Infraestructura Vial Transporte Terrestre, 2017)

El sistema vial es importante para el desarrollo y el crecimiento de una ciudad, el cual posibilita el transporte de personas y carga; este tema se ha vuelto una problemática en cuanto a la infraestructura vial, debido a que las redes de carreteras son las encargadas de satisfacer las necesidades básicas ya sea de educación, salud, trabajo etc.

II Trama urbana

La trama urbana el sistema de conectores entre espacios, es el entramado de calles y edificios de una ciudad, resultado de las distintas fases de crecimiento y de proceso de urbanización. Se puede entender como la organización de elementos espaciales y nodales que se entrelazan entre sí, es un conjunto con el espacio interlineal, vacío o construido, conforma la estructura de la ciudad (Sgroi Alejandra, 2016).

Este concepto trata de la estructura vial de la ciudad y de las actividades que se realizan en un espacio, por ende, tomamos en cuenta las características de la vialidad, los predios, lleno-vacío, con respecto a la arquitectura que hace énfasis a las edificaciones, altura y tipos de infraestructuras.

III Expansión urbana

La expansión urbana se considera tanto, como un patrón de suelo urbano una configuración espacial de un área metropolitana como un proceso, es decir, como el cambio en la estructura espacial de las ciudades en el tiempo. La dispersión como un patrón o un proceso se distinguen de las causas que provocan tal patrón o de las consecuencias de cada patrón (Bazant S, 2010).

La expansión urbana es el resultado del cambio en el estilo de vida de una población, en el cual se requiere una mayor demanda de servicios ya sea de vivienda, comida y transporte, por lo tanto, esto afecta en el aumento de la demanda del suelo.

IV Congestionamiento vehicular

Según (Ruiz, Mayorga, & Aldas, 2019), la congestión vehicular es: “la condición que prevalece si la introducción de un vehículo en un flujo de tránsito aumenta el tiempo de circulación de los demás, a medida que aumenta el tráfico la velocidad de los vehículos disminuye”.

Según Iturra (2018), “la congestión vehicular es un exceso de vehículo en una vía, lo cual trae como consecuencia que cada vehículo avance de forma lenta e irregular en comparación a las condiciones normales de operación”.

El congestionamiento vehicular se refiere al “flujo vehicular” que se ve saturado de una manera excesiva, el cual afecta la demanda en las vías produciendo el incremento en los tiempos de viaje, que proyecta más aún la hora pico.

V Espacio público

El concepto de espacio público es muy variado, al extremo de que pierde especificidad, o muy restrictivo dado su marcado carácter especialista, tributario de las concepciones del urbanismo moderno, es un concepto difuso, indefinido y poco claro, que puede incluir la plaza, parque, calle, centro comercial, café y bar, así como la opinión pública o la ciudad. (Carrion, 2007).

Cuando hablamos del espacio público nos referimos al dominio y al uso como tal, en donde cualquier persona tiene el derecho de circular de una manera libre y espontánea, permitiendo la interacción entre la sociedad y el entorno.

VI Ciclovía

La revista judicial “derecho Ecuador”, afirma que ciclovía “es un término genérico para cualquier calle, carril, acera, sendero, o camino que de alguna manera haya sido específicamente diseñado para la circulación en bicicleta y que está separada físicamente del tráfico motorizado como del peatón”.

La ciclovía es una solución para un espacio en una vía pública, por ende, tiene como punto primordial la construcción de infraestructuras donde pongan como prioridad al ciclista, y que se pueda desplazarse de una forma rápida sin invadir espacios de los peatones y vehículos.

VII Infraestructura urbana

La Infraestructura representa el soporte que permite el desarrollo de las actividades sociales. De su correcta disposición depende, en gran medida, el bienestar de las personas, así como su capacidad para desempeñar sus actividades cotidianas. Su calidad no puede ser medida, por lo tanto, a partir de indicadores alejados de los requerimientos que la población establece con sus demandas. (Gonzales, 2015).

Dentro de este concepto la infraestructura urbana tiene como intersección de elementos que caracteriza una ciudad, dentro de ellos tenemos la red vial, equipamientos, servicios y edificios.

VIII Accesibilidad urbana

La accesibilidad urbana es el conjunto de atributos y capacidad que hacen posible que la población acceda a los beneficios del territorio; En este sentido la accesibilidad tiene como concepto y relación con la movilidad ya que se entiende no solo como una capacidad de desplazamiento de personas sino de conjunto de dispositivos que lo promueven el cual permite estimular el uso social del espacio urbano, infraestructura y equipamientos.

IX Movilidad Urbana

Bajo el termino mobiliario urbano conjunto de instalaciones facilitadas por los ayuntamientos para el servicio de vecindarios, como bancos, papeleras, marquesinas. Este objeto tiene como función principal habilitar funcionalmente dicho espacio e integrar un conjunto armónico de oferta de servicios para el buen funcionamiento del espacio y de los mobiliarios. (Westphal, 2013).

Una definición simplificada sobre el mobiliario urbano, ese aquellos elementos y muebles que se encuentran en un espacio público, en el cual fomenta la relación entre los ciudadanos y transmite una mejor visualización de la imagen urbana.

X Degradación

Según (RAE , 2014) " La degradación es un término que se refiere la reducción o desgaste de cualidades inherentes a determinado elemento".

La degradación es el deterioro de un elemento, viéndolo en el punto arquitectónico o urbano es la destrucción de conjuntos de bienes muebles e inmuebles.

XI Movilidad peatonal

Según (Serrano Romero, 2019) "La movilidad peatonal es definido como el modo de transporte y desplazamiento en las calzadas, fundamentado el movimiento a pie por una vía pública".

La movilidad peatonal se puede definir como el desplazamiento a pie de un lugar a otro de una forma accesible y segura dentro de una comunidad.

XII Paisaje urbano

El paisaje urbano se denomina una composición urbana a la escena en la que genera la disposición del conjunto de elementos dentro del entorno de la ciudad, en el cual parte de una ruptura del equilibrio natural en el que se da

una transformación de un espacio en sitio, considerando como conjuntos de caracteres físicos visibles de un lugar en el que ha sido modificado por el hombre (Rodríguez, 2007).

El paisaje urbano es la combinación de fenómenos ambientales y humanos que puede existir en una zona en particular, en un espacio en el que se modifica de manera constante en el transcurso del tiempo que se ve influenciado en el desarrollo y el crecimiento de la ciudad.

XIII Barreras arquitectónicas

Según (Naranjo, 2010)“Las Barreras Arquitectónicas son aquellas trabas o impedimentos sociales, económicos, arquitectónicos o urbano que dificultan la integración de las personas en la sociedad”.

Como concepto de barreras arquitectónicas nos da a entender que son todos obstáculos físicos que limitan la libertad de movimientos de las personas, en el que se puede tomar en cuenta alguno de los elementos cómo es la accesibilidad: vías públicas, espacios libres y edificios y el desplazamiento como son los medios de transporte.

XIV Reactivación urbana

La reactivación urbana es un concepto urbano-económico que hace referencia al fomento de las actividades económicas en el sector terciario, en el cual buscan la mejora social y económica del sector urbano o rural, mediante las políticas económicas en el que puede incluir incentivos a la inversión a elementos como los espacios públicos, peatonalizaciones, infraestructuras etc. (Cuentas, 2017).

Como concepto de reactivación urbana se puede decir, que es el recurso potencial para revertir los efectos del deterioro ya sea físico, social y económico de una ciudad; Esta definición da un enfoque a la planificación de un sector determinando para la mejora de aspectos físicos y ambientales de una ciudad.

XV Articulación espacial

Según (Aguilimpia, 2016)“las articulaciones espaciales son elementos independientes que responden a los requerimientos de la totalidad contenedora, fundamentales para el desarrollo de un espacio arquitectónico, que juntan, une y enlazan los componentes de las diferentes entidades espaciales, acoplándolas y permitiéndolas moverse”.

Dentro del análisis sobre la articulación espacial nos da a entender que está basado en el espacio arquitectónico mediante la unión, movimiento y acoplamiento de un espacio a otro, el cual tiene varias transformaciones de un hábitat a otro generado por elementos tangibles e intangibles, relacionado todos entre sí para formar un todo ordenado.

XVI Desarrollo sustentable

El desarrollo sustentable es el desarrollo que satisface las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades. El desarrollo sustentable es el simple crecimiento, tecnificación, industrialización, urbanización o celebración de los ritmos que debe satisfacer ciertas condiciones, además de ser endógeno, es decir nació y adecuado a la especificidad local, y autogestionado es decir planificado, ejecutado y administrado por los propios sujetos del desarrollo. Este concepto tiene 2 palabras claves: necesidades y limitaciones; las necesidades en particular de los más pobres del mundo a las que se les debe dar prioridad; limitaciones son impuestas por el estado la tecnología y de la organización social a la habilidad del medio ambiente para satisfacer las necesidades presentes y futuras (Larrouyet, 2015).

El desarrollo sustentable como concepto propio es el desarrollo que satisface las necesidades de una comunidad sin comprometer al ecosistema, para generar así un bienestar social más armónico, justo y equitativo.

XVII Pavimentos flexibles

El pavimento flexible es aquel que está compuesto por una capa o carpeta asfáltica es decir el pavimento flexible utiliza una mezcla de agregado grueso fino (piedra machacada, grava y arena) con material bituminoso obtenido del asfalto o petróleo, y de los productos de la hulla. Esta mezcla es compacta, pero lo bastante plástica para absorber grandes golpes y soportes un elevado volumen de tránsito pesado (Rico Rodríguez, 2010).

El pavimento flexible se realiza fundamentalmente en zonas de abundante tráfico como puede ser las vías, aceras o estacionamientos. la realización de este tipo de pavimento se realiza a base de varios materiales dividiéndolos por capas debido a que cada capa recibe diferentes cargas.

XVIII Conectividad

Según (Luis Santos y Ganges, 2008), “la conectividad busca la conexión directa de un espacio a otro, a través de infraestructura peatonal como son puntos de cruces que llegan a un tramo, una rampa vehicular y una serie de rampas peatonales”.

En la arquitectura y urbanismo la conectividad es una representación explícita de un elemento y otro, el cual son identificados y relacionados en torno a la conectividad de la red poblacional y vehicular.

d) Marco jurídico y/o normativo

Objetivos de desarrollo sostenible (ODS)

Objetivo 9: Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización sostenible y fomentar la innovación.

Con la integración del proyecto sobre la revitalización de conectores viales de la ciudad de Jama estaríamos resolviendo una necesidad e innovando las vías de acceso, mejorando sus carreteras y direcciones viales, además dejando planteado medidas para el crecimiento urbano y que sean sostenibles para el futuro

Objetivo 11: Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles.

Con este objetivo y sumado al de nuestro proyecto estamos beneficiando e integrando al uso del espacio para personas con discapacidades diferentes, a su vez logramos espacios sostenibles generado por arborización en la avenida; la seguridad dentro del espacio público para el bienestar de la población se refleja implementando luminarias en las calles a intervenir

Constitución de la Republica del Ecuador

Capitulo segundo – Derecho del Buen Vivir

Art. 14.- Se reconoce el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, que garantice la sostenibilidad y el buen vivir, *sumak kawsay*. Se declara de interés público la preservación del ambiente, la conservación de los ecosistemas, la biodiversidad y la integridad del patrimonio genético del país, la prevención del daño ambiental y la recuperación de los espacios naturales degradados.

Titulo V - Organización territorial del estado

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

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. Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón. Planificar, construir y mantener la vialidad urbana.

Art. 267.- Los gobiernos parroquiales rurales ejercerán las siguientes competencias exclusivas, sin perjuicio de las adicionales que determine la ley:

Planificar, construir y mantener la infraestructura física, los equipamientos y los espacios públicos de la parroquia, contenidos en los planes de desarrollo e incluidos en los presupuestos participativos anuales.

Ley sistema nacional de infraestructura vial transporte terrestre

CAPITULO I – Objeto y ámbito de aplicación

Art. 12.- Planificación de la vialidad. El ministerio rector deberá aprobar el respectivo plan sectorial de infraestructura vial. En el caso de los gobiernos autónomos descentralizados que tienen la competencia en infraestructura vial, su planificación constará en sus instrumentos de ordenamiento territorial.

Art. 13.- Proyectos. La infraestructura del transporte terrestre se desarrollará a través de la elaboración de proyectos integrales, que contendrán la documentación necesaria para hacer factible su ejecución, de conformidad con la ley, reglamentos y demás normas vigentes.

Norma NTE INEN 224 - Reglamento técnico ecuatoriano RT INEN 004

NORMA	TITULO	DESCRIPCION	FIGURA												
Norma NTE INEN 2248	Estacionamiento vehicular en la vía pública.	Los estacionamientos vehiculares en la vía pública deben tener un ancho mínimo de 2 200 mm y un largo mínimo de 5 000 mm. Para vehículos tipo L, el ancho mínimo debe ser 1 200 mm y el largo mínimo debe ser 2 200 mm.													
	Estacionamiento vehicular preferencial.	Cuando el ancho de acera sea menor de 2 400 mm se debe rebajar la altura de la acera hasta el nivel de la vía pública según NTE INEN 2855 (vados de dos planos inclinados). Se debe utilizar 1 200 mm de la acera para el área de transferencia.													
Reglamento técnico ecuatoriano RT INEN 004	Señales Regulatorias Vertical	Pare (R1-1). Se instala en las aproximaciones a las intersecciones, donde una de las vías tiene prioridad con respecto a otra, y obliga a parar al vehículo frente a esta señal antes de entrar a la intersección.	<p>Leyenda y borde retroreflectivo blanco Fondo retroreflectivo rojo</p> <p>R1 - 1</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Código No.</th> <th>Dimensiones (mm)</th> <th>Dimensiones (mm) y serie de letras</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>R1 - 1A</td> <td>600 x 600</td> <td>200 Ca</td> </tr> <tr> <td>R1 - 1B</td> <td>750 x 750</td> <td>240 Ca</td> </tr> <tr> <td>R1 - 1C</td> <td>900 x 900</td> <td>280 Ca</td> </tr> </tbody> </table>	Código No.	Dimensiones (mm)	Dimensiones (mm) y serie de letras	R1 - 1A	600 x 600	200 Ca	R1 - 1B	750 x 750	240 Ca	R1 - 1C	900 x 900	280 Ca
		Código No.	Dimensiones (mm)	Dimensiones (mm) y serie de letras											
		R1 - 1A	600 x 600	200 Ca											
		R1 - 1B	750 x 750	240 Ca											
		R1 - 1C	900 x 900	280 Ca											
		Serie de movimiento y dirección. (R2) Obligación de los conductores de circular solo en la dirección indicada por las flechas de las señales. Una vía izquierda (R2-1I), o derecha (R2-1D). Obligación de los conductores de circular solo en la dirección indicada por las flechas de las señales.	<p>Flecha y borde blanco retroreflectivo Leyenda y fondo negro</p> <p>R2-1 I R2-1 D</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Código No.</th> <th>Dimensiones (mm)</th> <th>Dimensiones (mm) y serie de letras</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>R2 - 1A (I o D)</td> <td>900 x 300</td> <td>100 Cm</td> </tr> <tr> <td>R2 - 1B (I o D)</td> <td>1350 x 450</td> <td>140 Cm</td> </tr> </tbody> </table>	Código No.	Dimensiones (mm)	Dimensiones (mm) y serie de letras	R2 - 1A (I o D)	900 x 300	100 Cm	R2 - 1B (I o D)	1350 x 450	140 Cm			
Código No.	Dimensiones (mm)	Dimensiones (mm) y serie de letras													
R2 - 1A (I o D)	900 x 300	100 Cm													
R2 - 1B (I o D)	1350 x 450	140 Cm													
Doble vía (R2-2) Debe ubicarse en el comienzo de una calzada o calle de doble vía y repetirse en todas las intersecciones y cruces. Siempre las señales deben colocarse en ambos lados de la calle. Esta señal se utiliza para indicar que en una vía el tránsito puede fluir en dos direcciones.	<p>Leyenda y fondo negro mate Flecha y borde blanco retroreflectivo</p> <p>R2 - 2</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Código No.</th> <th>Dimensiones (mm)</th> <th>Dimensiones (mm) y serie de letras</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>R2-2A</td> <td>900 x 300</td> <td>100 Cm</td> </tr> <tr> <td>R2-2B</td> <td>1350 x 450</td> <td>140 Cm</td> </tr> </tbody> </table>	Código No.	Dimensiones (mm)	Dimensiones (mm) y serie de letras	R2-2A	900 x 300	100 Cm	R2-2B	1350 x 450	140 Cm					
Código No.	Dimensiones (mm)	Dimensiones (mm) y serie de letras													
R2-2A	900 x 300	100 Cm													
R2-2B	1350 x 450	140 Cm													
Ciclovía (R3-12). Se utiliza para señalar carriles de uso exclusivo de ciclistas. Los mismos que deben ser separados de los carriles de circulación vehicular y de aceras donde influya la seguridad de la circulación peatonal.	<p>Fondo color blanco retroreflectivo Leyenda y serie negras Borde blanco en fondo negro</p> <p>R3-12a</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Código No.</th> <th>Dimensiones (mm)</th> <th>Dimensiones (mm) y serie de letras</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>R3-12a-A</td> <td>700 x 600</td> <td>100 Cm</td> </tr> <tr> <td>R3-12a-B</td> <td>900 x 750</td> <td>110 Cm</td> </tr> <tr> <td>R3-12a-C</td> <td>1050 x 900</td> <td>120 Cm</td> </tr> </tbody> </table>	Código No.	Dimensiones (mm)	Dimensiones (mm) y serie de letras	R3-12a-A	700 x 600	100 Cm	R3-12a-B	900 x 750	110 Cm	R3-12a-C	1050 x 900	120 Cm		
Código No.	Dimensiones (mm)	Dimensiones (mm) y serie de letras													
R3-12a-A	700 x 600	100 Cm													
R3-12a-B	900 x 750	110 Cm													
R3-12a-C	1050 x 900	120 Cm													
Parada de bus (R5-6). Tiene por objeto indicar el área donde los buses de transporte público deben detenerse para tomar y/o dejar pasajeros.	<p>Fondo azul retroreflectivo Borde color azul retroreflectivo en borde color blanco retroreflectivo Olla color blanca Letra color blanca</p> <p>R5-6</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Código No.</th> <th>Dimensiones (mm)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>R5-6</td> <td>400 x 600</td> </tr> </tbody> </table>	Código No.	Dimensiones (mm)	R5-6	400 x 600										
Código No.	Dimensiones (mm)														
R5-6	400 x 600														
Señales Regulatorias Horizontal	Ciclovía. Este símbolo advierte que la calzada o carril donde se ubica está destinada sólo a la circulación de bicicletas. Se debe señalar siempre que exista la posibilidad de ingreso a la ciclovía o ciclo banda de otro tipo de vehículos, como ocurre en intersecciones y conexiones a calzadas laterales.														
	Parada buses. Esta señalización tiene por objeto delimitar el área donde buses de transporte público pueden detenerse para tomar y/o dejar pasajeros. Su color es blanco. Está constituida por líneas segmentadas y la leyenda "BUS".														

COOTAC -GAD

TITULO II - ORGANIZACIÓN DEL TERRITORIO

Art. 10.- Niveles de organización territorial. - El Estado ecuatoriano se organiza territorialmente en regiones, provincias, cantones y parroquias rurales.

Capítulo III - CANTONES

Art. 20.- Cantones. - Los cantones son circunscripciones territoriales conformadas por parroquias rurales y la cabecera cantonal con sus parroquias urbanas, señaladas en su respectiva ley de creación, y, por las que se crearen con posterioridad, de conformidad con la presente ley.

b) Diseñar e implementar políticas de promoción y construcción de equidad e inclusión en su territorio, en el marco de sus competencias constitucionales y legales.

c) Establecer el régimen de uso del suelo y urbanístico, para lo cual determinará las condiciones de urbanización, parcelación, lotización, división o cualquier otra forma de fraccionamiento de conformidad con la planificación cantonal, asegurando porcentajes para zonas verdes y áreas comunales.

Plan de creación de oportunidades 2021-2025

Los ejes de objetivos y políticas para crear oportunidades abarcan varios aspecto o ejes como son económicos, social, ecológico, institucional y seguridad integral. Cada uno de ellos tienen sus objetivos, lineamientos y metas que nos ayuda a tener conocimientos de lo que se va a desarrollar o a proponer en un futuro dentro de un territorio. Todos estos aspectos van de la mano debido a que la economía y la sociedad tiene esa relación con el incremento del comercio a través de una inversión para generar empleo y así mismo otorgar una buena calidad de vida proporcionando al acceso al derecho a servicios como es la salud, educación, y calidad de niveles de vida para generar nuevas oportunidades tanto en la zona urbana como rural.

e) Modelo de repertorio

En base a las características de nuestro proyecto integrador hemos consultado dos modelos de repertorio, que nos ayuden a entender y nos complementen en nuestro trabajo.

Ambos tienen características importantes que se asimilen a las nuestras, es decir, la manera en cómo están realizadas nos permiten indagar a criterio propio sobre las evoluciones que podemos implementar a la regeneración vial de la cabecera cantonal de Jama. El primer repertorio nos ayuda a entender lo que es una **revitalización** y el segundo nos expande el conocimiento a los que son **espacios compartidos**.

N° 1: Revitalización de la vía España – Panamá

Ilustración 3 Localización de la vía España – Panamá



Nota: El gráfico representa la ubicación de la vía España en Panamá que es la que se va a intervenir. Tomado de Revitalización de la vía España. (2014).

La ciudad de Panamá lleva décadas sufriendo un desarrollo orientado a la auto movilidad, lo cual ha perdido espacios libres que no han sido ocupados o edificados con idea de resolver las problemáticas del transporte y darle prioridad como tal a la accesibilidad de los ciudadanos. Una de las características como tal del diseño de una ciudad va relacionada con la

infraestructura peatonal y el paisaje urbano, ya que debe contribuir a su atractivo entorno tomando en cuenta las plazas y espacios que puedan servir para estimular encuentros informales como de descanso y de ocio.

Otro aspecto es el tránsito peatonal, ya que debe llevarse a cabo con comodidad y seguridad teniendo un mantenimiento óptimo de las infraestructuras peatonales, por ende, evitaría accidentes o molestias en el peatón, dando una buena imagen a los espacios peatonales y darle la seguridad por medio de la vigilancia a las horas nocturnas; promover el viaje a pie es un modo de transporte saludable de los ciudadanos, este es un tema que se ha tratado durante mucho tiempo y en algunos medios como campañas educativas para animar a las personas a caminar y nos ayuda a la cultura sostenible de la movilidad urbana.

La prioridad del peatón como objetivo de la política urbana, nos permite plantear ideas para la creación de una ciudad habitable teniendo en primer lugar a las personas, orientando a la ciudad hacia la sostenibilidad, el transporte amigable y el espacio público tomando en cuenta las medidas culturales, ecológicas, económicas, sociales que forman parte de la política de la ciudad. Las revitalizaciones de las calles y avenidas dan una transformación hacia los espacios urbanos, mejorando las condiciones de la imagen urbana tomando en cuenta los cambios en las actividades que se realizan dentro de la ciudad.

Se van generando un desarrollo positivo hacia la reducción del tráfico en el centro de la ciudad con la ayuda de las políticas dirigidas hacia la sostenibilidad que deja como resultado la reducción de la contaminación, para la creación de mejores condiciones para la circulación de la bicicleta, el cual este tema se ha fortalecido por medio de estos reglamentos que deja como concepto “la ciudad de la bicicleta”.

Ilustración 4 Propuesta de revitalización – Altura

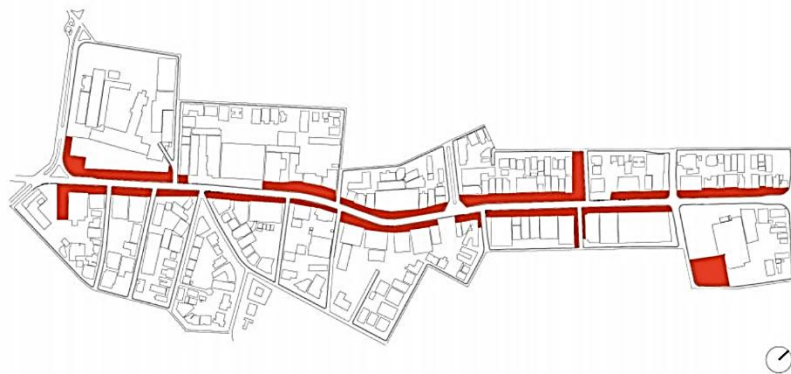


Alturas

Las altura de las edificaciones se promedian entre 3 y 4 pisos, donde predomina la actividad comercial en planta baja.

Nota: La proyección de la imagen representa el plano urbano correspondientes a las alturas de las edificaciones de la vía España en Panamá. Tomado de Revitalización de la vía España. (2014).

Ilustración 5 Propuesta de revitalización – Estacionamiento



Estacionamientos

Se desarrollan paralelos a la Vía España, en ambos lados y frente de las edificaciones. No existen edificios de estacionamientos públicos.

Nota: La imagen representa el plano urbano correspondientes a los estacionamientos con sus paradas existentes ubicados en la vía España en Panamá. Tomado de Revitalización de la vía España. (2014).

Ilustración 6 Propuesta de revitalización – Áreas verdes



Áreas Verdes

Sólo encontramos algunos árboles como elementos naturales aislados y algunos lotes abandonados con un gran potencial de desarrollo.

Nota: La proyección de la imagen representa el plano urbano correspondientes a las áreas verdes naturales y los lotes abandonados existentes en la vía España en Panamá. Tomado de Revitalización de la vía España. (2014).

Ilustración 7 Propuesta de revitalización – Transporte



Transporte

Existen paradas de autobuses establecidas, pero el sistema de transporte público es caótico y desordenado y se hacen paradas en sitios no indicados.

Nota: La proyección de la imagen representa el plano urbano correspondientes al medio de transporte dentro del espacio público en la vía España en Panamá. Tomado de Revitalización de la vía España. (2014).

Ilustración 8 Propuesta de revitalización - Calles



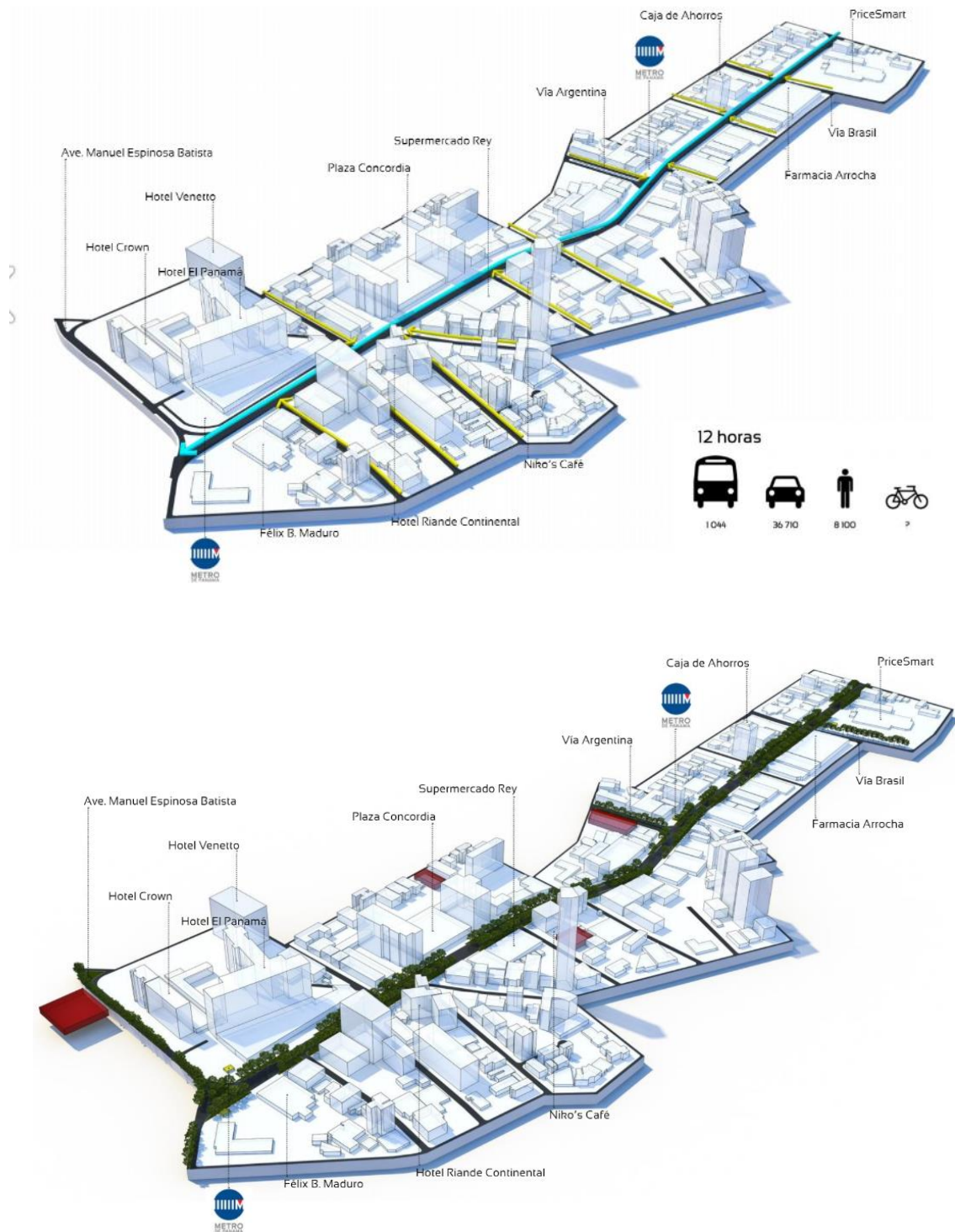
Nota: La imagen que representa el plano urbano corresponde las Calles con sus debidas aceras que se encuentran en mal estado en la vía España en Panamá. Tomado de Revitalización de la vía España. (2014).

Ilustración 9 Planta arquitectonica



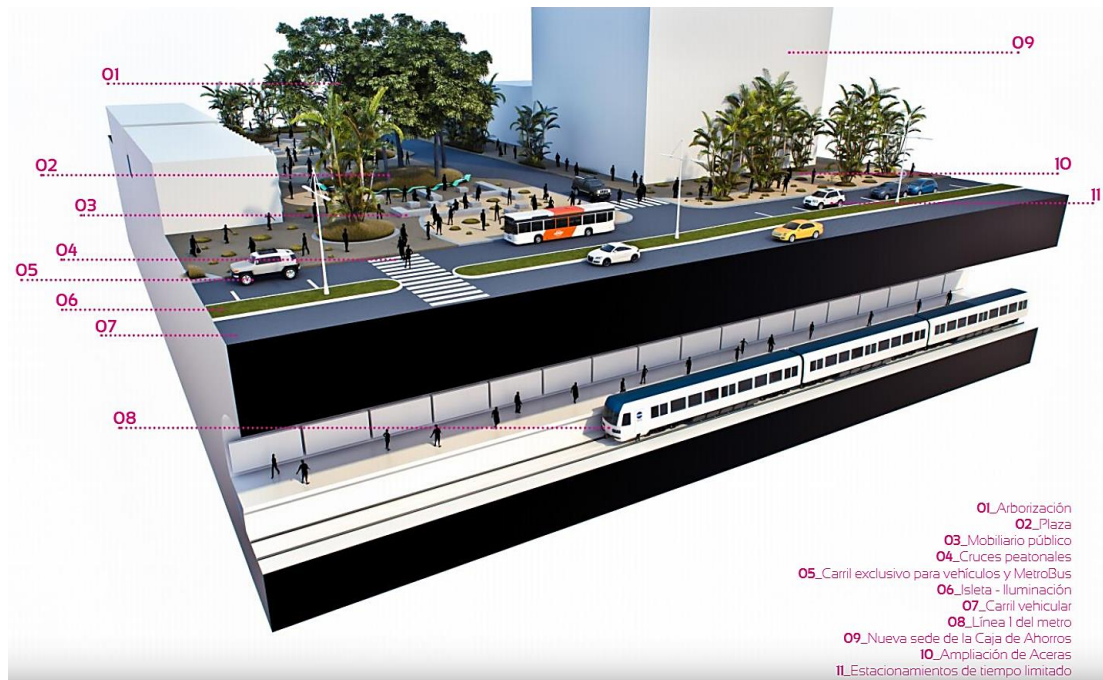
Nota: La planta arquitectonica representa los hitos históricos y la propuesta de regeneración del espacio público en la vía España en Panamá. Tomado de Revitalización de la vía España. (2014).

Ilustración 10 Diagrama de flujos



Nota: Imagen del diagrama de flujos que representa la estructura de la propuesta en la vía España en Panamá. Tomado de Revitalización de la vía España. (2014).

Ilustración 11 Propuesta de los elementos dentro del espacio publico



Nota: Dentro de la sesión se observa las propuestas de elementos establecidos dentro de las políticas urbanas. Tomado de Revitalización de la vía España. (2014).

Dentro de este análisis podemos observar algo similar en la ciudad de Jama, por ende, este repertorio nos ayuda a entender un poco de cómo sería posible la manera de resolver estos déficits, en sus propuestas se menciona el tema de revitalizar el flujo vehicular, transporte público, actividades de las personas con la naturaleza y áreas de descansos, inclusión de ciclistas, etc. Es importante tomar en cuenta estos tópicos para un mejor desarrollo.

Nº2: Revitalización del centro histórico de Cuenca

Misión: estrategia de reactivación, creación de una red de proyectos y programas en el espacio público.

El centro histórico de Cuenca Patrimonial Mundial por la UNESCO está en proceso de implementación de un nuevo sistema de movilidad para lograr un centro histórico más activo, habitable, integrado y dinámico. En este marco tan favorable, el proyecto CUENCA RED tiene el objetivo de identificar las múltiples y subestimadas oportunidades inherentes en el espacio público de esta ciudad única para crear una RED vibrante de puntos reactivados, mejorar la experiencia urbana y aspirar a un centro histórico más habitables y activo.

Ilustración 12 Tipos de vías en el centro histórico



Nota: Dentro de esta imagen se observa el plano de tipos de movilidad dentro de la ciudad de Cuenca. Tomado de Cuenca roja (2016).

La ciudad de Cuenca ha trabajado durante los últimos meses en la redacción del Plan de Movilidad y Espacios Públicos, lanzando dicho documento el pasado mes de diciembre de 2015. El Plan aborda la movilidad en la totalidad del municipio de Cuenca, analizando la situación actual y desarrollando un Plan de Acción para mejorar la movilidad en todos sus aspectos: tráfico rodado, transporte público, transporte no motorizado, aparcamiento, etc. Los

objetivos del citado plan están en perfecta línea con los objetivos del proyecto Cuenca Red, promoviendo un modelo de ciudad que distribuya el espacio público, devolviendo al ciudadano un papel protagonista, convirtiendo esta medida en el desencadenante de una mayor actividad económica y social en el espacio público.

Las estrategias urbanas, se estructuran en 6 ejes temáticos, que representan los posibles nuevos usos de las áreas de oportunidad identificadas: actividad, movilidad, patrimonio, cultura, economía y medio natural. Todos estos temas giran en torno al concepto de espacio público, el tema transversal que influye en los diferentes ámbitos de la vida urbana.

Ilustración 13 Tema de estudio

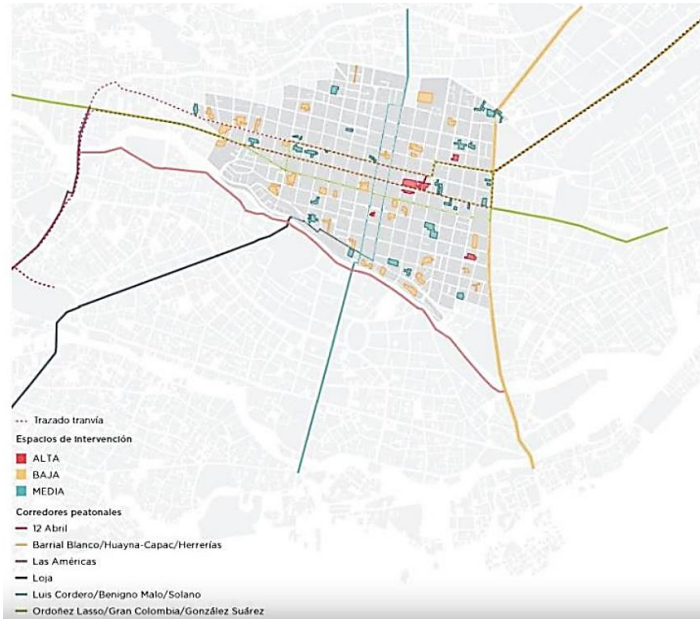


Nota: La diagramación nos representa cada elemento que se socializa dentro del entorno de la ciudad de Cuenca. Tomado de Cuenca roja (2016).

Fomentar el uso racional del coche, aplicando medidas que fomenten el cambio a otros modos de transporte más sostenibles y que promuevan la intermodalidad. La reorganización del aparcamiento de rotación y de residentes mejora la accesibilidad a las líneas de autobuses, estudiando las rutas, paradas y puntos de intercambio con modos de transporte no motorizados. Promover la utilización del transporte público frente al transporte

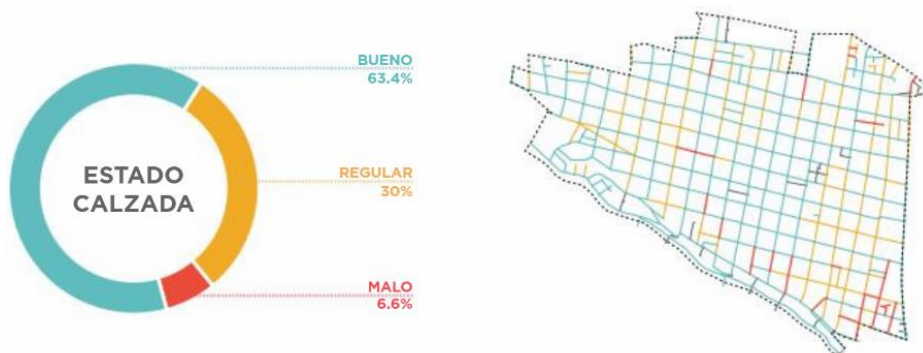
privado, ofreciendo un sistema de transporte colectivo de calidad y competitivo respecto a los desplazamientos en vehículo privado. Generar espacios e itinerarios específicamente diseñados para la movilidad peatonal y ciclista, como elemento de acceso a los diversos "centros de atracción" y a la red de espacios libres estanciales, comerciales, etc.

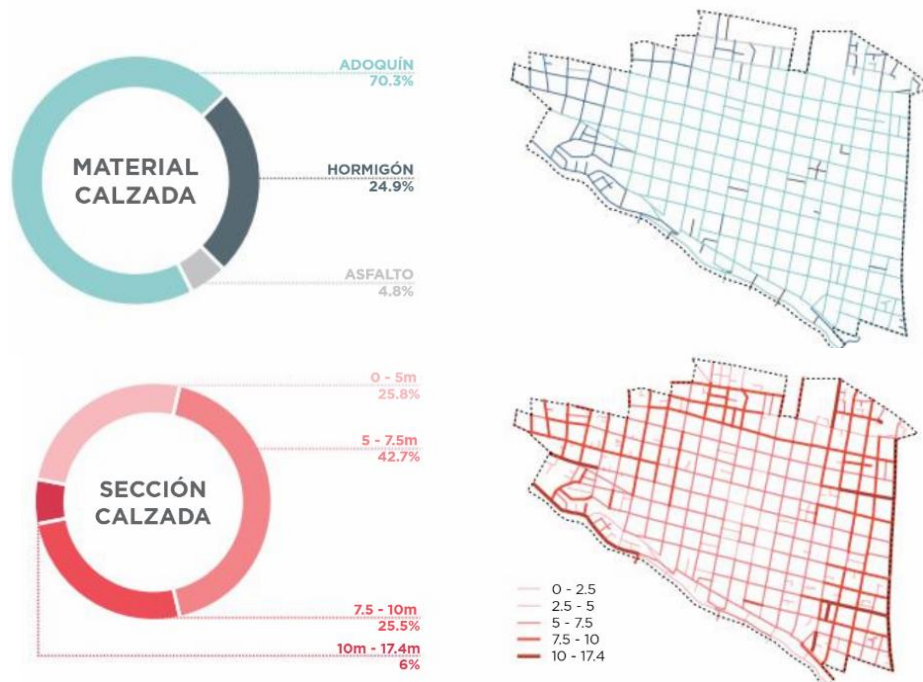
Ilustración 14 Plan de movilidad



Nota: La imagen que corresponde al plano urbano que proyecta el plan de movilidad y espacios de interacción dentro de la ciudad de Cuenca. Tomado de Cuenca roja (2016).

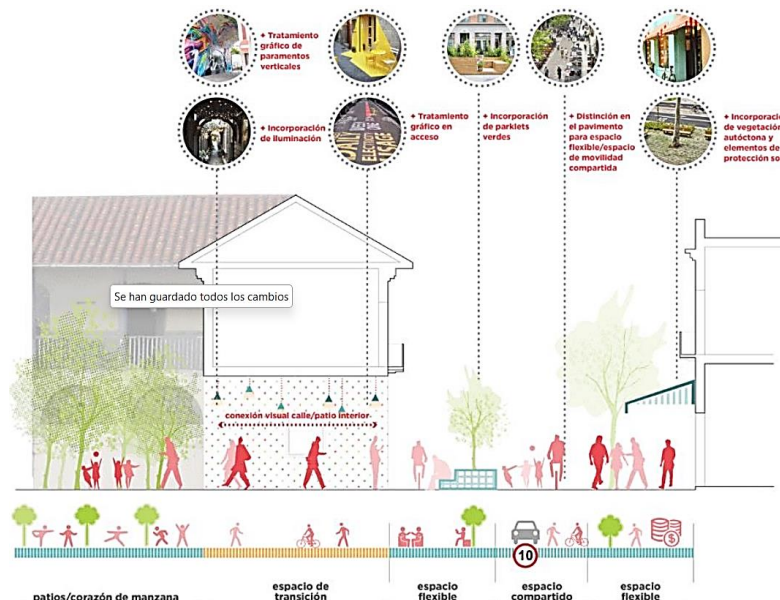
Ilustración 15 Estado de vías del centro histórico





Nota: Imagen de mapas del estado de las vías del espacio público peatonal del centro histórico. Tomado de Cuenca roja (2016).

Ilustración 16 Esquema en sección de la propuesta de conexión entre los patios y las nuevas vías peatonalizadas



Nota: La sección corresponde a la distribución y conexión del espacio dentro del entorno urbano de Cuenca. Tomado de Cuenca roja (2016).

El espacio compartido es la manera ideal de medir lo que necesariamente se requiere para la revitalización de un lugar, aquí se analiza diferentes lineamientos que permitan tener una funcionalidad en todos los sentidos, es importante darles la prioridad a los peatones antes que los autos, los ciclistas también están integrados en estos espacios compartidos porque es una manera más de circular y cuidar el medio ambiente no contaminando.

El aporte que le da este repertorio a nuestro proyecto es en el tema de las estrategias urbanas ya que colabora mucho con las condicionantes que se estudian al momento de intervenir los déficits ya establecidos. La manera de resolver una revitalización es dándole prioridad al peatón, en comparación a los autos.

5. CAPITULO 2.- DIAGNÓSTICO DEL PROYECTO INTEGRADOR.

En este capítulo se realiza un plan metodológico de estudio, para la obtención, organización, interpretación y análisis de la información sobre las características físicas- espaciales, ambientales y sociales del sitio analizar, tomando en cuenta el análisis urbano micro a macro, planteando así estrategias para la propuesta.

5.1. Información básica

El cantón Jama se encuentra ubicado al noroeste de la provincia de Manabí. Limita al norte con el Océano Pacífico y el Cantón Pedernales, la sur con los cantones San Vicente y Sucre, al este con los cantones Pedernales y Sucre y al oeste con el Océano Pacífico y San Vicente.

Ilustración 17 Ubicación del Cantón Jama



Nota: Mapa del Cantón Jama. Tomado de GAD Jama, 2020; OTAIS, 2015; IGM, 2013

Jama es uno de los cantones más pequeños y jóvenes dentro del territorio manabita; su nombre tiene gran significado que es “iguana pequeña”, el cual proviene de la cultura Jama-Coaque, debido a que se asentó en su territorio y es conocido por varios investigadores y conocedores de la historia como una de las culturas milenarias más importante y avanzada de América Latina.

Después de la conquista española comenzó a configurarse como el asentamiento que hoy en día se puede observar en la actualidad, con una cabecera cantonal de su mismo nombre y más de 50 poblados distribuidos en su territorio.

El cantón tiene un gran potencial que aporta a la cultura y economía de la ciudad, gracias a sus recursos que sustentan sus ocupaciones que abarca el sector primario considerando que se tiene grande extensión de suelo, proyectando y aportando como un importante beneficio a las actividades productivas y turísticas de la ciudad de Jama.

- Antecedentes históricos

La sucesión histórica de la ciudad Jama, enmarco varios hitos importantes que representa a la consolidación del cantón en general, que abarca varios aspectos entre ellos el físico, social, cultural, económico. Uno de los más importante y antiguo que presenta la cultura Jama-Coaque, que habitó la zona durante miles de años y que nos permitió conocer como tal sus avances, desde sus inicios hasta hoy en día, tomando en cuenta sus vestigios y la cultura como una identidad del cantón.

Los hechos históricos que se generó durante la conquista española hasta en la actualidad, que fue detallándose en diferentes fechas el cual cada una de ellas tuvo un progreso mediante la creación de elementos para el avance y crecimiento de Jama, tomando en cuenta sus actividades pesqueras y turísticas desatacadas dentro de la cultura.

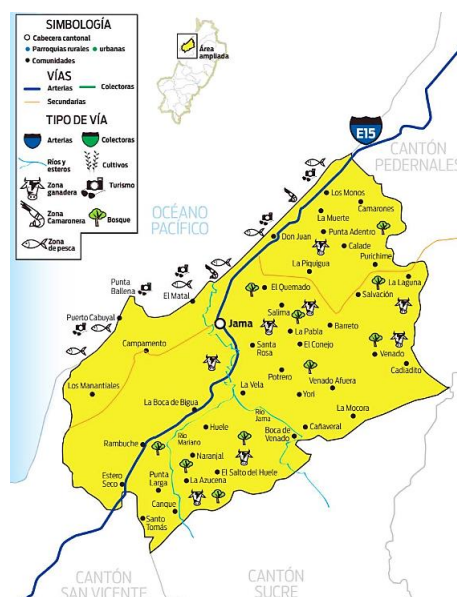
- Asentamientos

La forma y estructura de los asentamientos se fue dando mediante la forma del hábitat que se fue apropiando de los espacios y del territorio, tomando en cuenta los factores demográficos y las necesidades de la población. Los asentamientos tienen relación con la matriz biofísica que da apoyo a sus actividades.

La ciudad de Jama tiene como características con respecto a los asentamientos una estrecha relación al medio físico natural, que nos permite el desarrollo de las actividades manufactureras aprovechando los recursos esenciales como es el suelo y el agua, que permite la extracción y obtención de la materia prima ayudando a la economía de la ciudad.

El área urbana que están construidas en la cabecera cantonal y varios poblados que se han consolidado gracias al crecimiento multidimensional, mejorando las infraestructuras y servicios para catalogarlas como zona urbana. Encontramos sitios en donde se concentran las actividades turísticas y cercanas de la cabecera cantonal ubicada en la vía principal es El Matal y Don Juan que son áreas de expansión acuícola.

Ilustración 18 Mapa de los asentamientos del Cantón Jama



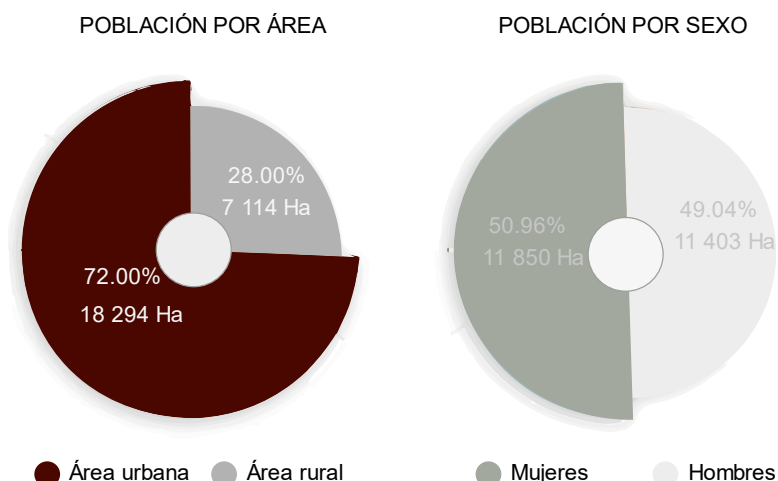
Nota: Mapa del Cantón Jama con la distribución de los asentamientos existentes dentro de la ciudad. Tomado de GAD Jama, 2020; OTAIS, 2015; IGM, 2013

- Población

La diversidad poblacional que constituye el principal agente dentro del territorio que abarca un circuito que recaen como consecuencia del desarrollo

De acuerdo con el último Censo De Población y Vivienda (INEC, 2010), Jama contaba con una población de 23 252 habitantes de las cuales el 28% pertenece a la zona urbana que equivale a 7 114 habitantes y el 72% de la zona rural que pertenece a 18 294 habitantes. Estos datos se observan en un equilibrio entre la población de sexo femenino y masculino, también se pudo identificar los grupos étnicos predominantes de la población que es el mestizo.

Ilustración 19 Población del cantón Jama



Nota: Imagen de la proyección poblacional de la zona rural y urbana del cantón Jama. Tomado de Censo de Población y Vivienda – INEC, 2010 en IEE,2012

- Demografía

Según las proyecciones poblacionales que el INEC realiza en base al último Censo de Población y Viviendas (2010), se estima terminar el año 2010 con una población de 24 121 habitantes y el año 2020 con 26 116, con un incremento de apenas del 8% en 10 años.

En la tablan (numero) podemos observar los grupos quinquenales de la población del cantón, según la INEC la mayor parte de la población está entre los 5 y los 14 años. En términos generales es una población joven, entre 1 y 29 años la que habita en la región.

Tabla 1 Demografías del cantón Jama

Grupos quinquenales de edad	Sexo		
	Hombre	Mujer	Total
Menor de 1 año	197	177	374
De 1 a 4 años	1,13	1,188	2,318
De 5 a 9 años	1,419	1,416	2,835
De 10 a 14 años	1,497	1,402	2,899
De 15 a 19 años	1,334	1,251	2,585
De 20 a 24 años	1,109	1,163	2,272
De 25 a 29 años	914	934	1,848
De 30 a 34 años	806	813	1,619
De 35 a 39 años	667	649	1,316
De 40 a 44 años	630	572	1,202
De 45 a 49 años	553	493	1,046
De 50 a 54 años	476	390	866
De 55 a 59 años	371	287	658
De 60 a 64 años	266	169	435
De 65 a 69 años	157	165	322
De 70 a 74 años	150	132	282
De 75 a 79 años	76	82	158
De 80 a 84 años	60	66	126
De 85 a 89 años	21	34	55
De 90 a 94 años	8	16	24
De 95 a 99 años	8	4	12
De 100 años y más	1	-	1
Total	11,850	11,403	23,253

Nota: Tabla que corresponde a los grupos quinquenales con las edades correspondientes de una población. Tomado de Censo de Población y Vivienda – INEC, 2010

- Viviendas

La zona urbana del cantón Jama se puede apreciar tipologías de viviendas dentro de su entorno, el cual podemos diferenciarlo por sus distintas materialidades; dentro del sector encontramos viviendas de hormigón y mampostería, hormigón y madera, caña y maderas.

Ilustración 20 Tipologías de viviendas de la ciudad de Jama



Nota: Imágenes de tipologías de viviendas que se observa dentro de la ciudad. Fotografías Propias

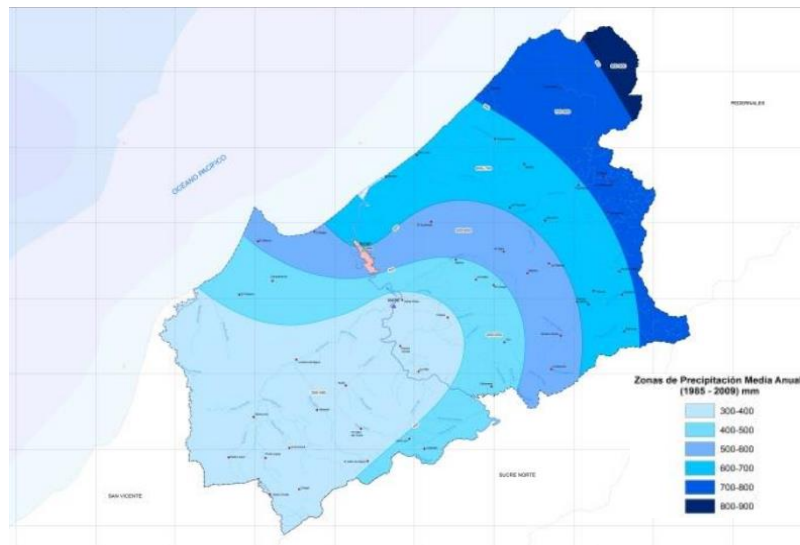
Aspectos físicos

- Clima

La ciudad de Jama constituye uno de los factores determinantes en el tipo de suelo y vegetación, en el cual influye en algunos aspectos de la vida humana y en la utilización de la tierra, es decir, que resulta imprescindible los estudios del medio biofísicos que abarca las zonas con distintos climas (MAGAP; PRAT, 2008).

El cantón Jama cuenta con una baja influencia de las corrientes cálidas de “El niño” y la frías de “Humboldt”. La confluencia de estas dos corrientes que son de carácter oscilatorio determina las temporadas secas y lluviosas. Por otra parte, no hay que olvidarnos de las cuencas hidrográficas en especial el Rio Jama que juega un punto importante en la diversificación del clima del cantón.

Ilustración 21 Isoyetas medias anual del cantón jama



Nota: Imagen que representa las influencias de las corrientes que se proyectan dentro del mapa. Tomado de PDOT de Jama, 2020

- Temperatura

La temperatura promedio es de 25,6°C, es la distribución mensual de la temperatura media del aire en el transcurso del año. Los meses que se presentan el mayor valor de temperatura es el mes de febrero, marzo y abril; mientras que los meses de agosto y septiembre son los que indican valores ligeramente más bajos con respecto a la media anual. Las temperaturas no significativas que varían manualmente tienen una diferencia entre los valores máximos y mínimos del 2°C.

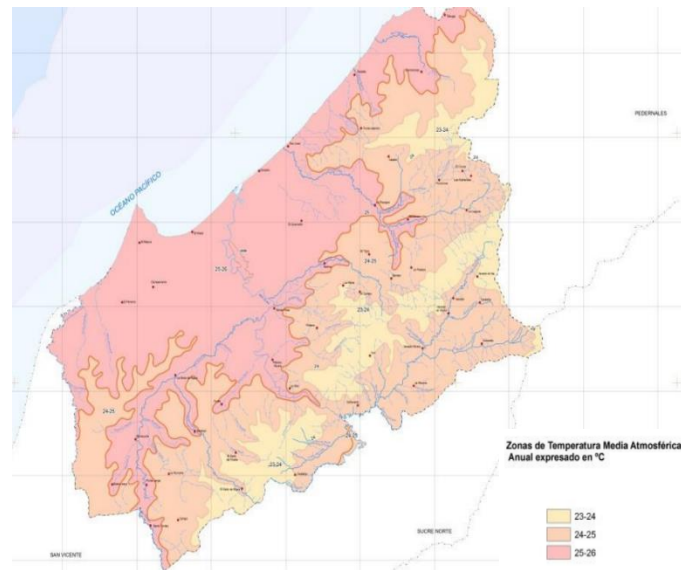
Tabla 2

Temperatura Media Mensual y Anual (°C) estación M167 Jama

COD	NOMB	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	MD
M167	JAMA	26,0	26,2	26,4	26,4	26,0	25,5	25,1	24,6	24,8	25,0	25,3	25,8	25,6

Nota: Tabla de las temperaturas según la fecha establecida. Tomado de Información Meteorológica del INAMHIM, 2012

Ilustración 22 Isotherma media anual del cantón Jama



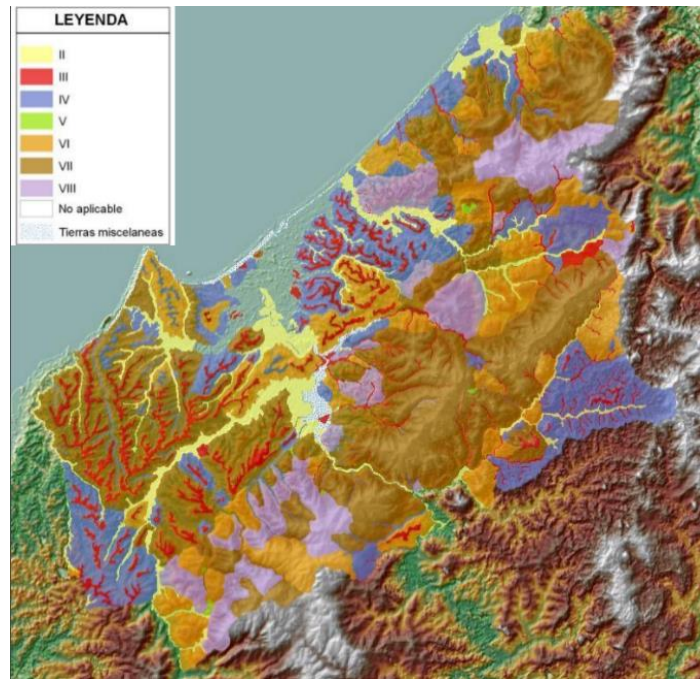
Nota: Imagen que representa la isoterma media anual del Cantón Jama. Tomado de PDOT de Jama, 2020

- Topografía

La clase tipo III de tierra que representa es de 4 192,41 hectáreas que corresponde el 7,39% del total de la superficie del cantón, debido a que ocupa un área en las unidades morfológicas de suelos que son generalmente pocos profundos a moderadamente profundos, de textura franca, arcilloso y que ocupa una topografía suave con una pendiente del 5 y 12% de drenaje que es bueno a moderado y de fertilidad natural media alta.

La ciudad de Jama cuenta con una topografía irregular que se originó a base del cauce del río y además se formaron asentamientos en el borde del río Jama, lo que provoca que se vaya prolongando un desorden espacial en la zona urbana y lo que apreciamos en su mayoría con viviendas de caña, madera y un porcentaje bajo de hormigón.

Ilustración 23 Ubicación geográfica de clases de capacidad de uso de las tierras



Nota: Imagen que representa la topografía y el uso de suelo dentro del cantón. Tomado de PDOT de Jama, 2020

- Flora y fauna

Al ser una zona que está en constante crecimiento se puede observar que, en el cantón como tal, existe árboles frondosos ya que existen gran variedad de áreas verdes que por ende es un atractivo natural y rico para implementar en nuestra regeneración urbana, hay que darle espacio aquellos elementos que sea útil o factible para nuestro entorno y así ser amigable con el medio ambiente.

Hay factores como el clima, ecosistemas y otras condiciones naturales que están presentes en el cantón, que favorecen a la diversidad de especies, con respecto a la flora, ya que cuenta con vegetaciones exuberantes como: epifitas y trepadoras, guarumos, balsa, manzano, colorado, mamey, guayaba, coco y aguacatillo etc.

Ilustración 24 Principales especies – flora



Nota: Fotografías que representa la flora existente dentro del cantón. Tomado de EcuRed

También podemos observar especies de fauna como el: tigrillo, oso hormiguero, armadillo, mono aullador, guanta, cusumbo, ardilla, culebra x, culebra verrugosa, culebra chonta, culebra lisa, culebra mata caballo, etc.

Ilustración 25 Principales especies – fauna



Nota: Fotografías que representa la fauna existente dentro del cantón. Tomado de EcuRed

- Morfología urbana

Al reconocer las características físicas del territorio de Jama es muy importante para el entendimiento del desarrollo de la sociedad, por ende, para su planificación. Por lo general, estas sugieren la configuración de los asentamientos de todos sus componentes, ya sea condicionándolas morfológicamente, brindando los recursos para las actividades productivas; dando soporte y permitiendo el dialogo con el territorio. Podemos identificar las principales características que configura la ciudad como tal, el cual es

posible integrar para bosquejar las demostraciones de las sesiones del centro de la urbe que se puede evidenciar las características propia del entorno como son las alturas de las edificaciones, presencia de lleno y vacíos, etc.

En el casco urbano de Jama podemos observar una trama ortogonal que genera una retícula que se vuelve irregular en cierta zona de la ciudad, pero más se puede ver en las áreas periféricas que se acoplan a las limitaciones que le otorga a las barreras naturales y construidos. De esta manera, predomina las manzanas regulares en forma cuadrada y rectangular, por lo tanto, también existen manzanas irregulares e incluso supermanzanas que se plantea en la zona.

Ilustración 26 Morfología urbana de la cabecera cantonal



Nota: Fotografías que representa el mapa de la ciudad de Jama que corresponde a la descripción de las manzanas y sub-manzanas. Elaboración propia (2022)

- Infraestructura

El área urbana de Jama se concentra infraestructuras y servicios del cantón, pero esto no quiere decir que cuenta con una cobertura total o que se encuentran en un buen estado, esto se debe a la diversidad de condiciones sociales, económico, habitacional y de gestión, ya que encontramos sectores mejores establecidos que otros dentro del casco urbano.

Se juega un papel importante una sectorización de las tipologías siendo uno de los principales equipamientos que se organizan en el entorno a la vía principal, y en su mayoría dentro de las áreas cercanas al GAD municipal, contribuyendo se cómo un sector céntrico mucho más consolidado que el ingreso, salida y abarcando las áreas periféricas de la urbe.

- Distribución de agua potable

El agua es uno de los servicios básicos más importantes, y por lo tanto priorizado, por ser indispensable para el desarrollo de la vida. En Jama, de manera general, de la población que cuenta con acceso al agua potable, solo el 54,08% es gracias a la distribución de agua potable por redes y conexiones domiciliarias, casi igualado al 45,92% de la población que recurre a los tanqueros para que les provea del líquido vital. Es decir, que el sistema de agua potable del cantón tiene una cobertura de apenas la mitad de la demanda real de los habitantes.

- Distribución de energía eléctrica

En el caso de Jama, el porcentaje de servicio de energía eléctrica difiere del porcentaje que provee la empresa pública. Bajo este argumento, se puede evidenciar según el Censo 2010, que el cantón Jama cuenta con una cobertura de acceso al servicio del 86,70% de su población que se compone por 3 298 viviendas con procedencias de red eléctrica, panel solar, generador, entre otros. Esta distribución de energía presenta además varias problemáticas que devienen en la ineficiencia del servicio.

Aspectos Urbanos

- Viabilidad

las redes viales son de suma importancia para la movilidad y conectividad de la población, ya que nos permiten la interacción y comunicación de los habitantes en distintas escalas. La ciudad de Jama cuenta con un trazado vial interno que está conformado por vías en su mayoría de una mejor jerarquía, a excepción de la vía arterial que es la ruta Spondylus, forma parte del sistema estatal. Esta vía es la que nos brinda el acceso principal a la cabecera cantonal y también nos conecta a muchos de los caminos que nos permite llegar a los poblados rurales que están distribuidos dentro del territorio.

Dentro de este análisis podemos observar la red vial de la cabecera cantonal, que se puede advertir un notorio déficit de infraestructura, ya que solo un pequeño porcentaje de las vías se encuentran pavimentadas o asfaltadas, y esto se concentran en su mayoría en la cabecera cantonal. Y por otro lado podemos dar como características que el resto de las vías en ese estilo más bien rural, siendo menores a 5.5 metros y careciendo de mantenimiento o materialidad adecuada.

Ilustración 27 Viabilidad de la zona rural de Jama



Nota: Fotografías del estado actual de las vías. Fotografías propias (2022)

- Transporte

Los medios de transporte colectivos del cantón son bastante limitados y abastecen predominantemente la movilidad en el área urbana, ya que podemos encontrar 6 tipos de transporte existente como: bicicleta, auto, camioneta, bus, moto y tricimoto. Los medios de transporte más utilizado dentro de la ciudad de Jama es la tricimoto, bicicleta, moto, que son los más vistos dando recorridos dentro de las vías de Jama.

Ilustración 28 Transportes más utilizados dentro de la ciudad de Jama.



Nota: Fotografías de los transportes más utilizados dentro de la ciudad de Jama. Fotografías propias (2022)

- Actividades económicas

Las actividades económicas que se llevan a cabo en un territorio condicionan sobremanera a su desarrollo, ya que la económica es en definitiva un eje transversal para el desarrollo de todas las civilizaciones, la economía puede influir en la configuración de las estructuras sociales, urbanas, y así como repercutir en el medio ambiente. (Rozas, P., & Sánchez, R. , 2004)

En la ciudad de Jama, la mayoría de las actividades económicas que se realizan pertenece al sector primario, que comprende las actividades productivas de extracción y obtención de materia prima, esto en correspondencia con el abundante recurso natural que posee el cantón.

Dentro de la ciudad se puede observar actividades de comercialización, mercado de Jama, panadería, tiendas de abastecimientos, taller, etc.

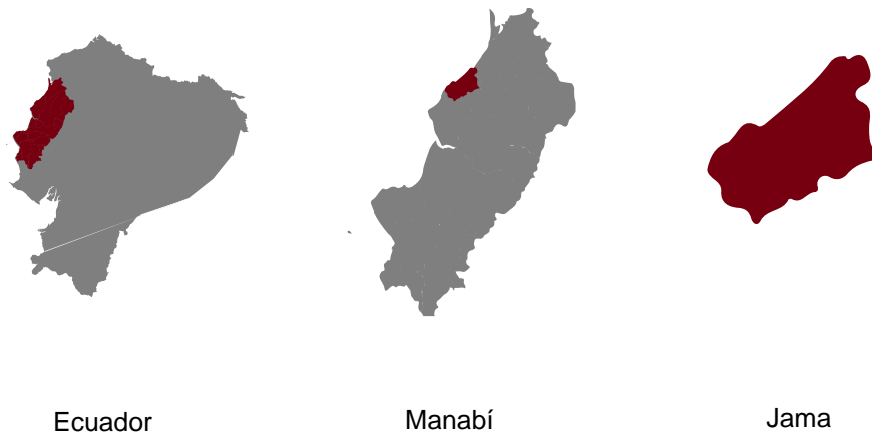
Ilustración 29 Infraestructura de actividades económicas de la ciudad de Jama



Nota: Fotografías de las infraestructuras urbanas existentes dentro de la ciudad de Jama. Fotografías propias (2022)

5.1.1. Análisis del sitio

Ilustración 30 Ubicación de geográfica de Jama



Ecuador

Manabí

Jama

Nota: Ilustración de la ubicación geográfica de Jama. Ilustraciones propias (2022)

Jama es un cantón de la provincia de Manabí en Ecuador, tiene una población de 23.253 habitantes. Su cabecera cantonal es la ciudad de Jama y limita:

Al Norte con el océano Pacífico y el Cantón Pedernales, al sur con los cantones San Vicente y Sucre, al este con el cantón Pedernales y Sucre y al oeste con el océano Pacífico y San Vicente.

Jama es una parroquia de la Provincia de Manabí en Ecuador Su cabecera cantonal es la ciudad de Jama. Cuenta con una población de 23 253 habitantes La mayoría de la población se dedica a la ganadería, pesca y al turismo, ya que posee playas por ubicarse en la costa del océano Pacífico.

Las actividades agrícolas, pesquera, ganadera y la acuicultura asoman como los principales rubros de la economía del cantón. Jama es rico en recursos naturales y pionero en la producción de camarón en cautiverio En su territorio se asentó la cultura Jama Coaque la más antigua y avanzada de América Latina.

Hitos

Jama, es un pequeño paraíso que cuenta con diferentes ambientes naturales y construidos, posee hitos tanto históricos, urbanos como arquitectónicos que resaltan la atracción turística.

Empezando por los hitos urbanos tenemos el parque central que se encuentra abierto en el día para que sea visitado por las personas, además de otro parque donde se hallan colocadas las piedras arqueológicas de la cultura Jama - Coaque también están los hitos arquitectónicos, aunque no son muchos, adquieren gran importancia ya que representan muy bien el lugar y su cultura.

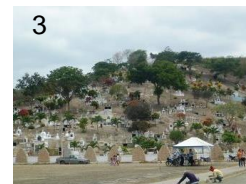
Ilustración 31 Ubicación de hitos urbanos y arquitectónicos

1. Parque Nacional Jama



2. Rotonda de Jama
3. Cementerio de Jama
4. Parque Jama
5. Unidad Educativa Jama
6. Municipio del Gad Jama
7. Templo nuestra señora del Carmen
8. Mercado de Jama

Hitos urbanos



Hitos arquitectónicos



Nota: Ilustración del mapa de jama y Fotografías de los hitos urbanos y arquitectónicos dentro de la ciudad de Jama. Ilustraciones y fotografías propias (2022).

Entorno directo

- Vistas

Las vistas son propias del interior de la ciudad ya que están compuestas por una trama lineal. Las vistas más naturales las encontraremos en el perfil costero y en la entrada a la ciudad, que es donde se observa un mejor paisaje de sus montañas.

- Fachadas

Las casas antiguas pasaron hacer un reflejo de lo que es la arquitectura y cultura Jama Coaque, sus balcones y sus ventanas orientada hacia la calle son el repertorio por seguir de algunas casas en la actualidad.

Ilustración 32 Vistas y fachadas del entorno directo de la cabecera cantonal de Jama.

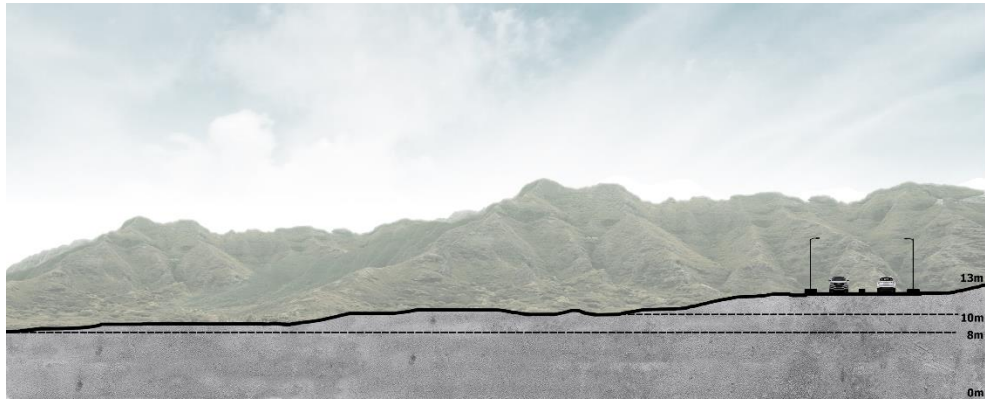


Nota: Fotografías del entorno directo de la ciudad de Jama. y fotografías propias (2022).

Topografía

Jama, posee una topografía irregular debido a las montañas con la que cuenta, en la parte sureste de la carta se concentran las mayores altitudes, entre ellas sobresale el Contrafuerte del Huele, Cerro Bigua, Cerro del Matal, existen alturas hasta los 664 msnm. En la cabecera cantonal de Jama (lugar a trabajar) su topografía va desde los 13 msnm hasta los 8 msnm.

Ilustración 33 Topografía de la cabecera cantonal de Jama.

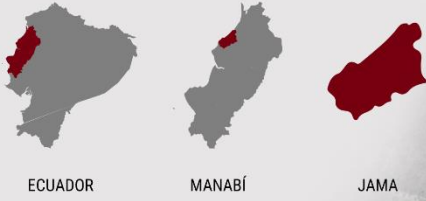


Nota: Ilustración de la topografía existente en la cabecera cantonal de Jama fotografías propias (2022).

JAMA - COAQUE



UBICACION



ECUADOR

MANABÍ

JAMA

Jama es un cantón de la provincia de Manabí en Ecuador, tiene una población de 23.253 habitantes. Su cabecera cantonal es la ciudad de Jama y limita:

Al Norte con el océano Pacífico y el Cantón Pedernales, al sur con los cantones San Vicente y Sucre, al este con el cantón Pedernales y Sucre y al oeste con el océano Pacífico y San Vicente.

Jama es una parroquia de la Provincia de Manabí en Ecuador Su cabecera cantonal es la ciudad de Jama. Cuenta con una población de 23 253 habitantes La mayoría de la población se dedica a la ganadería, pesca y al turismo, ya que posee playas por ubicarse en la costa del océano Pacífico.

Las actividades agrícolas, pesquera, ganadera y la acuicultura asoman como los principales rubros de la economía del cantón

Jama es rico en recursos naturales y pionero en la producción de camarón en cautiverio En su territorio se asentó la cultura Jama Coaque la más antigua y avanzada de América Latina



HITOS

Jama, es un pequeño paraíso que cuenta con diferentes ambientes naturales y construidos, posee hitos tanto históricos, urbanos como arquitectónicos que resaltan la atracción turística. Empezando por los hitos urbanos tenemos el parque central que se encuentra abierto en el día para que sea visitado por las personas, además de otro parque donde se hallan colocadas las piedras arqueológicas de la cultura Jama - Coaque también están los hitos arquitectónicos aunque no son muchos, adquieren gran importancia ya que representan muy bien el lugar y su cultura.

URBANOS



1.- Parque Nacional Jama



2.- Rotonda de Jama



3.- Cementerio Municipal de Jama



4.- Parque Jama

ARQUITECTONICOS



5.- Unidad Educativa Jama



6.- Municipio del Gad Jama



7.- Templo nuestra señora del Carmen



8.- Mercado de Jama

ENTORNO DIRECTO



VISTAS

Las vistas son propias del interior de la ciudad ya que están compuestas por una trama lineal Las vistas mas naturales las encontraremos en el perfil costero y en la entrada a la ciudad, que es donde se observa un mejor paisaje de sus montañas.

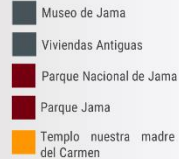


FACHADAS

Las casas antiguas pasaron a hacer un reflejo de lo que es la arquitectura y cultura Jama Coaque, sus balcones y sus ventanas orientada hacia la acalle son el repertorio a seguir de algunas casas en la actualidad.

El entorno de Jama esta rodeado de montañas y bosques y en el perfil costero alineado de nueve playas.

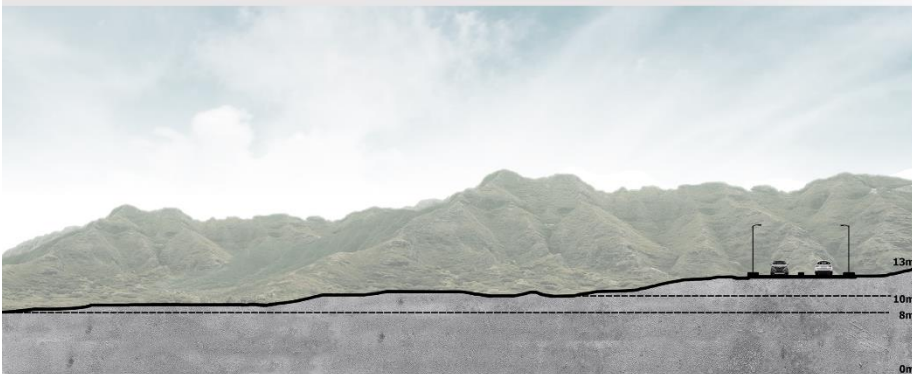
En su cabecera cantonal el entorno es de un pueblo en crecimiento, al momento de ingresar podemos encontrar casas antiguas ciertas realzan el origen y la cultura de jama. Complementado por dos parques que le dan el espacio necesario que necesitan los habitantes para su recreación. Además, cuenta con un museo - biblioteca donde se muestra la historia del cantón.



TOPOGRAFIA DE LA CABECERA CANTONAL DE JAMA

Jama, posee una topografía irregular debido a las montañas con la que cuenta, en la parte sur-este de la carta se concentran las mayores altitudes, entre ellas sobresale el Contrafuerte del Huele, Cerro Bigua, Cerro del Matal, existen alturas hasta los 664 msnm.

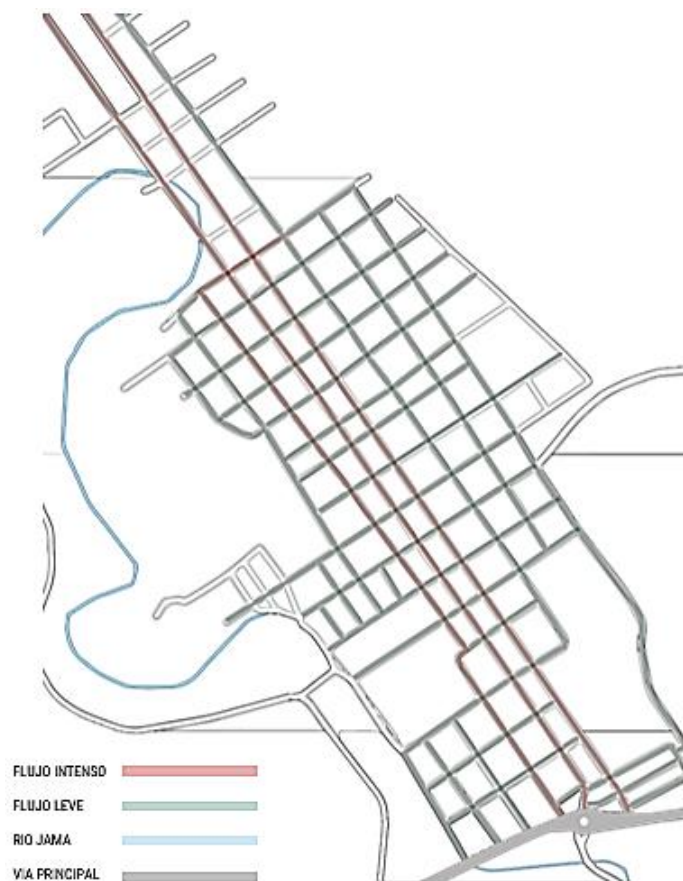
En la cabecera cantonal de Jama (lugar a trabajar) su topografía va desde los 13 msnm hasta los 8 msnm.



Flujo

Dentro del flujo Vehicular encontramos que la venida Jama y 20 de marzo cuenta con un flujo intenso Debido a que éstas son las dos avenidas principales y conectoras con la vía ruta Spondylus, mientras que las otras avenida secundarias y alternas cuentan con un flujo leve dentro de la ciudad de Jama. Estas avenidas son las más transitadas dentro de la cabecera cantonal ya sea por turismo o por las personas que habitan dentro de la ciudad.

Ilustración 34 Niveles de flujo vehicular



Nota: Imagen que representa el plano urbano de la ciudad de Jama el cual corresponde a los niveles de flujo desde el nivel intenso hasta el nivel leve. Elaboración propia (2022)

Flujo peatonal y de transporte pesado

El flujo peatonal dentro de la ciudad de Jama es considerado todas las avenidas y calles debido a que las personas se movilizan de un lugar a otro haciendo recorrido en la ciudad y con respecto al flujo del transporte pesado podemos indicar que las avenidas principales que vamos a intervenir son las que transcurren este tipo de transporte.

Ilustración 35 Niveles de flujo peatonal y de transporte pesado



Nota: Imagen que representa el plano urbano de la ciudad de Jama el cual corresponde a los niveles de flujo peatonal y de transporte pesado. Elaboración propia (2022)

Movimiento - Quietud

Los puntos de quietud que podemos observar dentro de la zona a intervenir que es la avenida Jama y Avenida 20 de marzo, son aquellos espacios que tienen flujos existentes y a su vez de reposo. Los espacios dentro del entorno podemos identificarlos como zona de recreación, adoración, confort etc. Todos estos espacios que se observan hoy en día en la actualidad son lugares más transcurridos por los habitantes de la cabecera cantonal de Jama, por sus variadas actividades que se realizan en cada una de ellas.

Ilustración 36 Espacios que representa movimiento y quietud

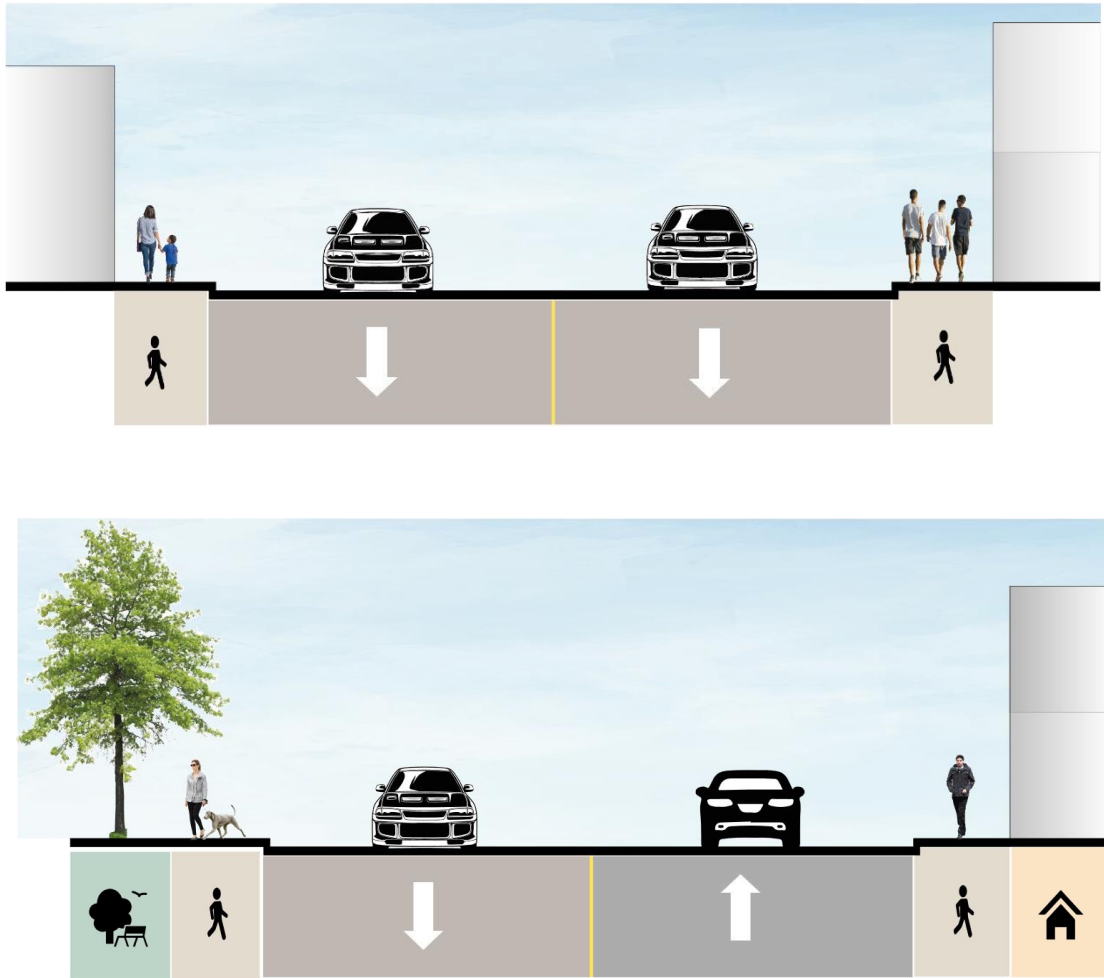


Nota: Fotografías de las infraestructuras urbanas existentes dentro de la ciudad de Jama. Fotografías propias (2022)

Tipos de vías

Dentro de este sistema vial encontramos en la ciudad de Jama las avenidas a intervenir, el cual podemos observar la distribución que existe dentro de este espacio tomando en cuenta cada uno de los elementos como es la acera y calzada, por ende, la calle corresponde a una vía así mismo se puede observar en la segunda imagen la división de cada espacio que corresponde a la vegetación, acera y calzada

Ilustración 37 Sección vial de la avenida Jama



Nota: Imagen que representa la estructura vial de la avenida Jama y calle Marcos Cevallos Valencia que corresponde a una avenida y calle más transitada Elaboración propia (2022)

Análisis sensorial

Temperatura y viento

Tiene un clima cálido y poco hasta moderado precipitación. La temperatura máxima promedio en jama es 31°C en noviembre y de 28°C en enero. Y los vientos tienen direcciones predominantes al sureste, con una frecuencia relativa de 12; Con vientos menores al norte

Ilustración 38 Sección de la temperatura de la ciudad de Jama



Nota: Figura que corresponde a un corte arquitectónico representando la temperatura de la ciudad de Jama. Elaboración propia (2022)

Viento

Según el análisis de los vientos predominantes, esta disposición del relieve direcciona la circulación del aire hacia la ciudad, siendo la dirección sureste la que predomina en un rango de 14 a 23 km/h.

Ilustración 39 Sección de la temperatura - viento de la ciudad de Jama

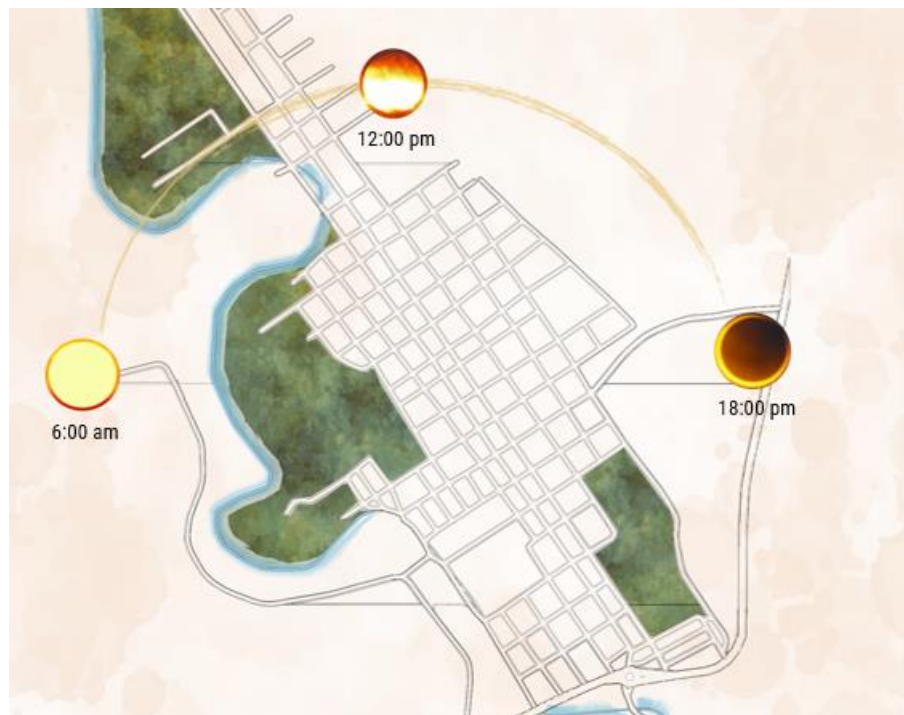


Nota: Figura que corresponde a un corte arquitectónico representando los vientos predominantes de la ciudad de Jama. Elaboración propia (2022)

Asoleamiento

Respecto al asoleamiento, la incidencia del sol no sufre mayor variación según la época del año, gracias a la ubicación del país sobre la línea ecuatorial. Se proyecta en el este que a las 6:00 am sale el sol y hace un trayecto hacia el norte en horas del mediodía y termina ocultándose a las 18:00 pm

Ilustración 40 Proyección del asoleamiento con horas alternas



Nota: Figura que corresponde a un plano urbano que representa el recorrido del sol en la ciudad de Jama. Elaboración propia (2022)

Textura y color

La textura y color que se observa dentro del contexto de Jama corresponde a la materialidad y en el que está construida cada infraestructura. Dentro del espacio público se plasman colores que sobresalen en la imagen urbana apoyándolo también como dos de sus texturas como es el césped y metal ya que son elementos que se ve en la ciudad como tal.

Ilustración 41 Textura y color que representa el entorno urbano de la ciudad de Jama



Nota: Ilustración de la materialidad, textura y color que se refleja en las construcciones y espacio público de la ciudad de Jama. Elaboración propia (2022).

JAMA - COAQUE



01. FLUJO

FLUJO VEHICULAR



FLUJO PEATONAL Y DE TRANSPORTE PESADO



02. PUNTOS DE QUIETUD

Los puntos de quietud que podemos observar dentro de la ciudad de Jama son aquellos Espacios que tienen flujos existentes y a su vez de reposo. Los espacios dentro de El entorno podemos identificarlos como zona de recreación, adoración, Confort etc.



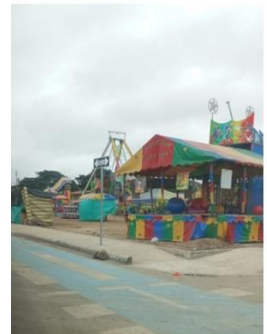
PARQUE



IGLESIA



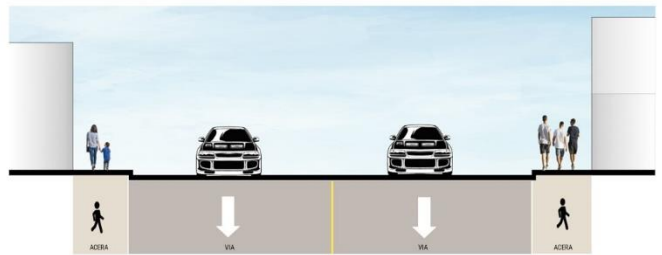
COLISEO



CICLOVIA

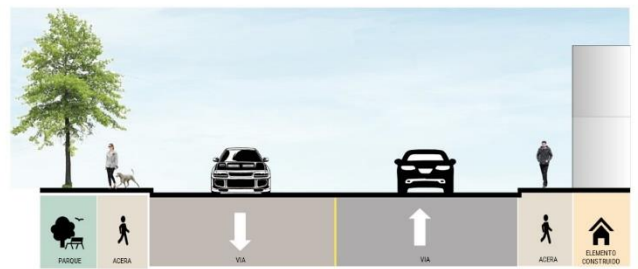
03. TIPOS DE VIAS

Dentro de este sistema vial encontramos en la ciudad de Jama las avenidas a intervenir, el cual podemos observar la distribución que existe dentro de este espacio tomando en cuenta cada uno de los elementos como es la acera y calzada, por ende, la calle corresponde a una vía así mismo se puede observar en la segunda imagen la división de cada espacio que corresponde a la vegetación, acera y calzada



FLUJO VEHICULAR

AV. JAMA



FLUJO MIXTO

CALLE MARCOS CEVALLOS VALENCIA

JAMA - COAQUE



ANÁLISIS SENSORIAL

01. TEMPERATURA Y VIENTO



Tiene un clima cálido y poco hasta moderado precipitación. La temperatura máxima promedio en jama es 31°C en noviembre y de 28°C en enero. Y los vientos tienen dirección predominantes al sureste, con una frecuencia relativa de 12; Con vientos menores al norte

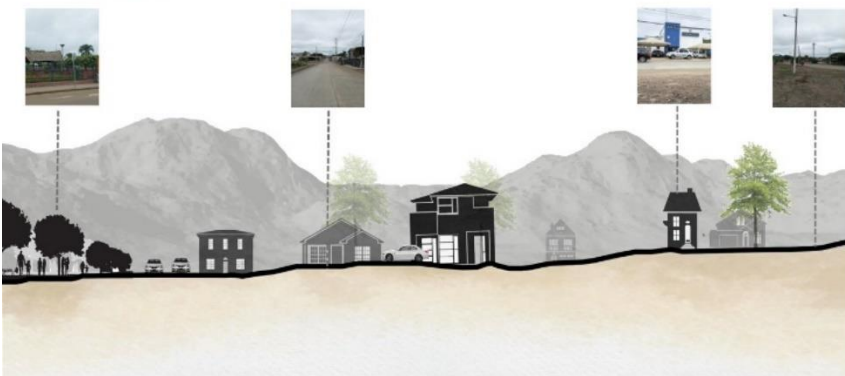


Según el análisis de los vientos predominantes, esta disposición del relieve direcciona la circulación del aire hacia la ciudad, siendo la dirección sureste la que predomina en un rango de 14 a 23 km/h.

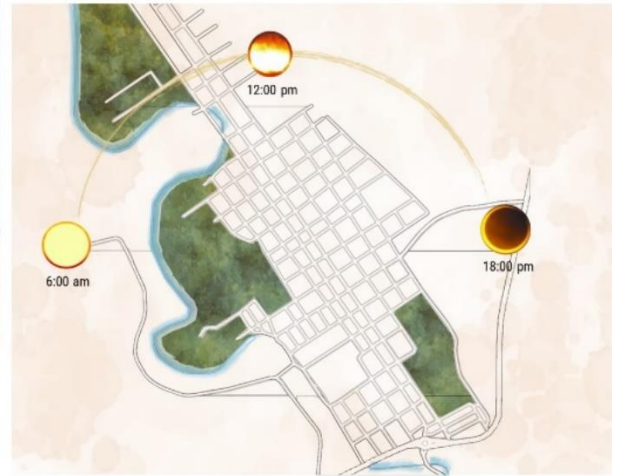
03. SONIDO Y OLOR



05. VISTAS



02. ASOLEAMIENTO



Respecto al asoleamiento, la incidencia del sol no sufre mayor variación según la época del año, gracias a la ubicación del país sobre la línea ecuatorial

04. TEXTURAS Y COLORES

TEXTURA - COLOR



TLJA ASFALTO CAFE BLOQUE ZINC



TIERRA AMARILLO VERDE MADERA METAL



CAÑA MADERA BLANCO COLOR PIEL VERDE



TIERRA ADOQUIN TERRACOTA CESPED CELESTE



METAL ADOQUIN NARANJA CESPED PIEDRA

FOTOGRAFÍAS



Ilustración 42 Proyección de los equipamientos urbanos en Jama

1. Comercial

- Almacén 5 hermanas
- Frigorífico Cedeño
- Licores Bernal
- Encebollados jama
- Barbudo restaurante
- Comisariato el económico



2. Administrativo

- Municipio del cantón Jama
- Corporación nacional de telecomunicaciones



3. Bienes Raíces

- Museo central de jama
- Hotel colonial casa blanca jama
- Hotel rosa azul



4. Religioso

- Templo nuestra madre del Carmen
- Iglesia adventista del séptimo día jama



5. Educación

- Unidad Educativa del Milenio Jama



6. Salud

- Centro de salud Jama

7. Entretenimiento

- Parque de Jama
- Parque nacional Jama
- Estadio Arnulfo Cevallos Intriago
- K 7.8 discoteca

Nota: Ilustración de la materialidad, textura y color que se refleja en las construcciones y espacio público de la ciudad de Jama. Elaboración propia (2022).

Vegetación

La vegetación de jama en general Goza de bosques primarios tropicales semihúmedos, una variada fauna y una hidrografía donde se desarrolla la actividad acuícola en la cabecera cantonal de Jama podemos decir que carece de vegetación en su terreno, solamente cerca del rio podremos encontrar vegetación natural, la existente en el sector son de los dos parques que cuenta la ciudad siendo estos los pulmones.

Cuenta con exuberante vegetación como son: Epifitas y trepadoras, guarumos, balsa, manzano colorado, mamey, guayaba, coco y aguacatillo, entre otros.

Ilustración 43 Proyección de vegetación existente en Jama



Epifitas:

Son plantas que componen un grupo diverso y forman comunidades sobre unidades discretas (árboles). Las raíces pueden desarrollarse primariamente por adhesión.



Guarumo:

Árbol artocarpáceo. Hojas grandes acorazonadas, planeadas. Crece hasta unos 10-15 m de altura; de tronco nudoso, hueco, que se asemeja al tallo del cocotero.



Mamey:

Pertenece a la familia de las sapotáceas, al igual que la sapodilla o níspero venezolano, Manilkara zapota, también llamado zapote o chicozapote.



Aguacatillo:

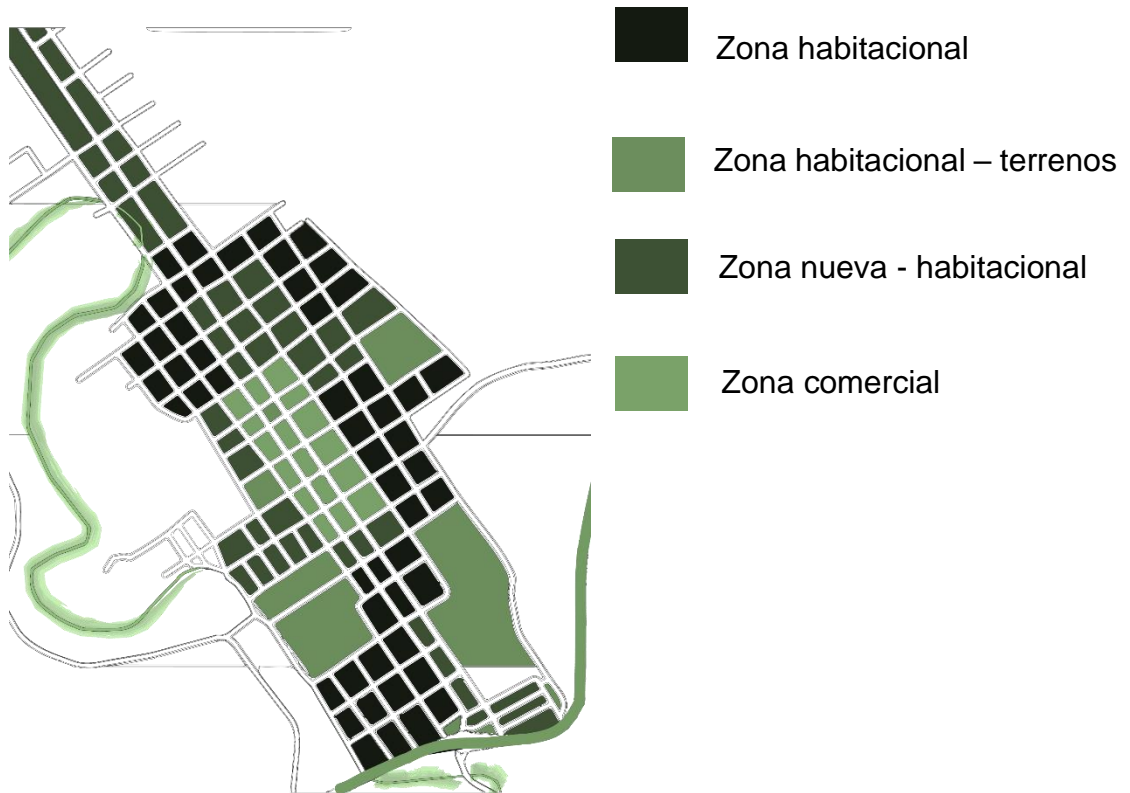
El aguacate, fruto del aguacatero (*Persea americana*), pertenece a la familia de las lauráceas, formada por plantas leñosas que crecen en climas cálidos

Nota: Fotografías de la vegetación existentes dentro de la ciudad de Jama. Fotografías propias (2022)

Uso de suelo

El uso de suelo de la ciudad determina como están divididas las zonas en que se trabaja a diario.

Ilustración 44 Proyección del uso del suelo en la cabecera cantonal de Jama



Nota: Ilustración del uso de suelo en la cabecera cantonal de Jama e imagen del cementerio. Fotografías propias (2022)

JAMA - COAQUE



EQUIPAMIENTOS URBANOS

1.- COMERCIAL

- ALMACEN 5 HERMANAS
- FRIGORIFICO CEDEÑO
- LICORES BERNAL
- ENCEBOLLADOS JAMA
- BARBUDO RESTAURANTE
- COMISARIATO EL ECONOMICO

2.- ADMINISTRATIVO

- MUNICIPIO DEL CANTON MANTA
- COPORACION NACIONAL DE TELECOMUNICACIONES

3.- VIENES RAICES

- MUSEO CENTRAL DE JAMA
- HOTEL COLONIAL CASA BLANCA JAMA
- HOTEL ROSA AZUL

4.- RELIGIOSO

- TEMPLO NUESTRA MADRE DEL CARMEN
- IGLESIA ADVENTISTA DEL SEPTIMO DIA JAMA

5.- EDUCACION

- UNIDAD EDUCATIVA DEL MILENIO JAMA

6.- SALUD

- CENTRO DE SALUD JAMA

7.- ENTRETENIMIENTO

- PARQUE DE JAMA
- PARQUE NACIONAL JAMA
- ESTADIO ARNULFO CEVALLOS INTRIAGO
- K 7.8 DISCOTECA



VEGETACION

La vegetación de jama en general Goza de bosques primarios tropicales semihúmedos, una variada fauna y una hidrografía donde se desarrolla la actividad acuícola en la cabecera cantonal de Jama podemos decir que carece de vegetación en su terreno, solamente cerca del río podremos encontrar vegetación natural, la existente en el sector son de los dos parques que cuenta la ciudad siendo estos los pulmones, cabe destacar que no existe mucha contaminación, porque no encontramos fabricas o el consumo masivo de automóviles.

Cuenta con exuberante vegetación como son: Epifitas y trepadoras, guarumos, balsa, manzano colorado, mamey, guayaba, coco y aguacatillo, entre otros.



Epifitas:

Son plantas que componen un grupo diverso y forman comunidades sobre unidades discretas (árboles). Las raíces pueden desarrollarse primariamente por adhesión.



Guarumo:

Árbol artocarpáceo. Hojas grandes acorazonadas, plameadas. Crece hasta unos 10-15 m de altura ; de tronco nudoso, hueco, que se asemeja al tallo del cocotero.



Mamey:

Pertenece a la familia de las sapotáceas, al igual que la sapodilla o níspero venezolano, Manilkara zapota, también llamado zapote o chicozapote.



Aguacatillo:

El aguacate, fruto del aguacatero (Persea americana), pertenece a la familia de las lauráceas, formada por plantas leñosas que crecen en climas cálidos

USO DE SUELO



El uso de suelo de la ciudad determina como están divididas las zonas en que se trabaja a diario



Zona habitacional



Zona habitacional - terrenos



Zona nueva - habitacional



Zona comercial



CEMENTERIO

La ordenanza de aprobación del plan de desarrollo y ordenamiento territorial del cantón Jama.

Artículo 3.- FINALIDAD DEL PLAN.- El Plan De Desarrollo Y Ordenamiento Territorial Del Cantón Jama, responde a una política y estrategia nacional de desarrollo y ordenamiento territorial, que tiene como finalidad lograr una relación armónica entre la población y el territorio, equilibrada y sostenible, segura, favoreciendo la calidad de vida de la población, potenciando las aptitudes y actitudes de la población, fomentando la participación activa de la ciudadanía, diseñando y adoptando instrumentos y procedimientos de gestión que permita ejecutar acciones integrales y que articulen un desarrollo integral entre la población y su territorio en el contexto local, regional, nacional y mundial.

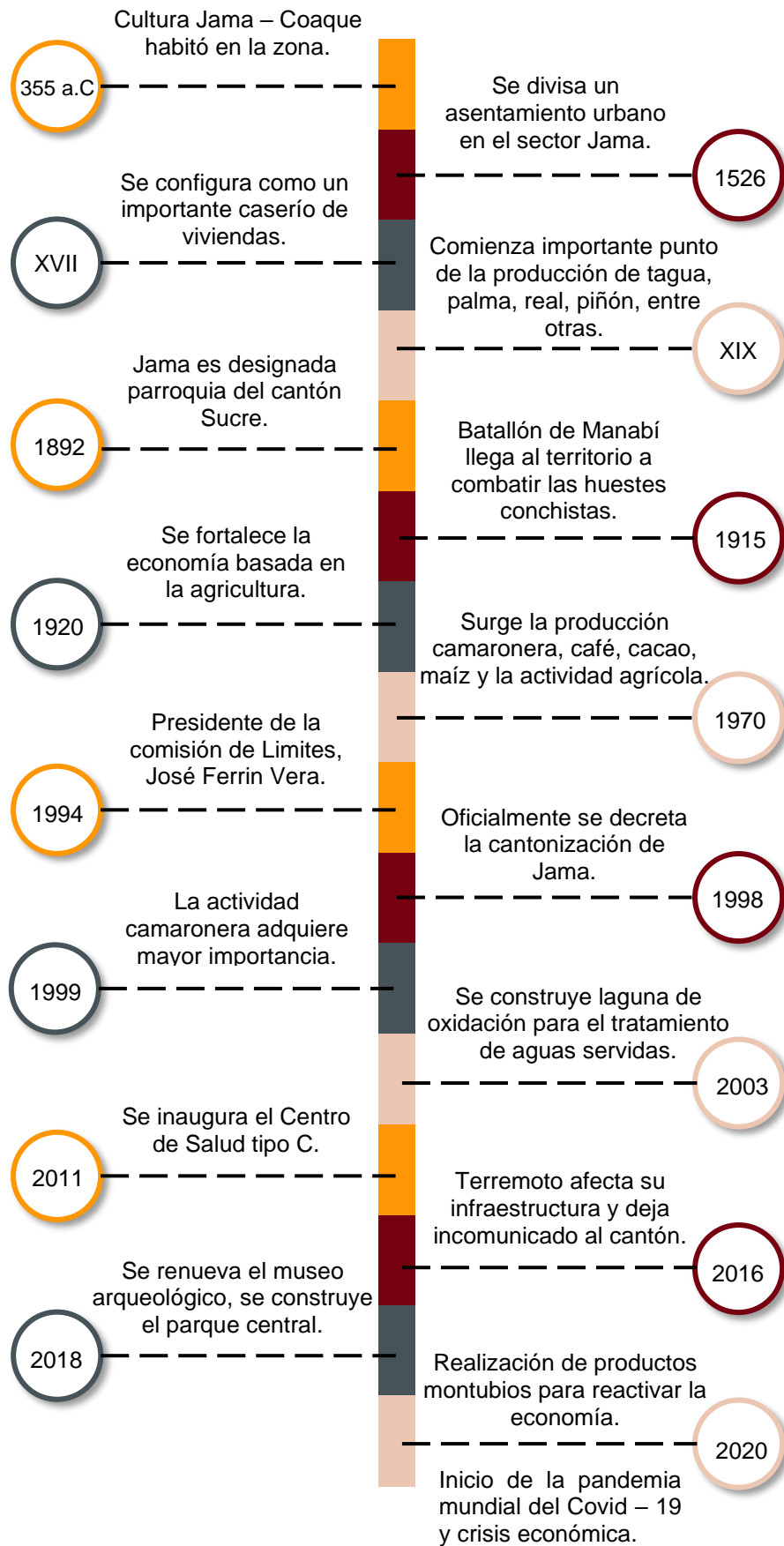
La evolución económica de Jama nace desde la época precolombina con el trueque, el cual consistía en el intercambio de bienes materiales o de servicios por otros productos o servicios Sin dejar a lado la agricultura, ganadería, pesca como fuente de economía primaria, que por años ha prevalecido como componentes fundamentales para la subsistencia del cantón Actualmente podemos de decir que el panorama en torno a la economía de Jama sigue creciendo debido a la implementación de nuevos factores como el turismo, las camaroneras, comercio interno y las actividades bases agrícola, pesquera, ganadera asoman como los principales rubros de la economía del cantón.

Ilustración 45 imágenes de las calles y avenidas de la cabecera cantonal

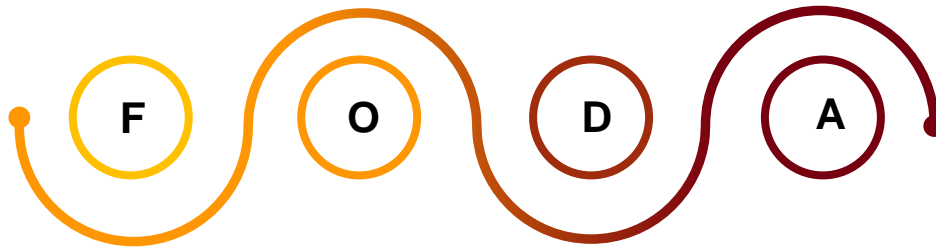


Nota: se observa el ancho de vías, pero no están en muy buen estado. Fotografías propias (2022)

Aspectos históricos



FODA



Fortalezas

1. Las dimensiones de sus calles permiten desarrollar una mejor propuesta vial
2. La trama urbana que existe es en orden lineal, lo que facilita el trabajo en la intervención a realizar.
3. Existen dos parques que sirven como pulmones de la cabecera cantonal que benefician al usuario.

Oportunidades

1. La imagen urbana de la cabecera cantonal de jama será muy llamativa para los turistas.
2. Se prevé una mejor calidad de espacios tanto para los peatones, conductores y ciclistas y será integrador.
3. El crecimiento del comercio y del turismo se verán beneficiadas.

Debilidades

1. No existen buenos equipamientos básicos
2. Sus avenidas en su mayoría no cuentan con aceras y bordillos
3. La superficie de las calles y avenidas son de tierras por ende cuando llueve se provoca el lodo, lo que dificulta el acceso y la circulación de los vehículos, motos y bicicletas.

Amenazas

1. La falta de recursos económicos hace que sea el limitante de determinar si se empieza la obra o no.

2. Sin las normativas y ordenanza no se podría empezar a proponer las alternativas para el desarrollo del proyecto.
3. El gobierno puede ser una entidad que retrase la obra, si tiene otras prioridades por delante.

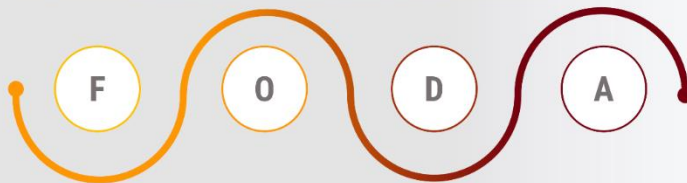
JAMA - COAQUE

NORMATIVAS Y ORDENANZAS

LA ORDENANZA DE APROBACIÓN DEL PLAN DE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL CANTÓN JAMA

Artículo 3.- FINALIDAD DEL PLAN.- El Plan De Desarrollo Y Ordenamiento Territorial Del Cantón Jama, responde a una política y estrategia nacional de desarrollo y ordenamiento territorial, que tiene como finalidad lograr una relación armónica entre la población y el territorio, equilibrada y sostenible, segura, favoreciendo la calidad de vida de la población, potenciando las aptitudes y actitudes de la población, fomentando la participación activa de la ciudadanía, diseñando y adoptando instrumentos y procedimientos de gestión que permita ejecutar acciones integrales y que articulen un desarrollo integral entre la población y su territorio en el contexto local, regional, nacional y mundial.

La evolución económica de Jama nace desde la época precolombina con el trueque, el cual consistía en el intercambio de bienes materiales o de servicios por otros productos o servicios Sin dejar a lado la agricultura, ganadería, pesca como fuente de economía primaria, que por años ha prevalecido como componentes fundamentales para la subsistencia del cantón Actualmente podemos de decir que el panorama en torno a la economía de Jama sigue creciendo debido a la implementación de nuevos factores como el turismo, las camaroneras, comercio interno y las actividades bases agrícola, pesquera, ganadera asoman como los principales rubros de la economía del cantón.



Fortalezas

- Las dimensiones de sus calles permiten desarrollar una mejor propuesta vial
- La trama urbana que existe es en orden lineal, lo que facilita el trabajo en la intervención a realizar.
- Existen dos parques que sirven como pulmones de la cabecera cantonal que benefician al usuario.

Oportunidades

- La imagen urbana de la cabecera cantonal de jama será muy llamativa para los turistas.
- Se prevé una mejor calidad de espacios tanto para los peatones, conductores y ciclistas y será integrador.
- El crecimiento del comercio y del turismo se verán beneficiadas.

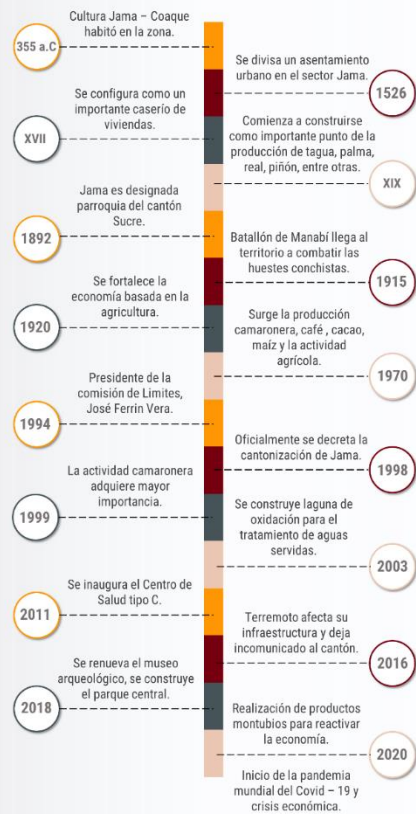
Debilidades

- No existen buenos equipamientos básicos
- Sus avenidas en su mayoría no cuentan con aceras y bordillos
- La superficie de las calles y avenidas son de tierras por ende cuando llueve se provoca el lodo, lo que dificulta el acceso y la circulación de los vehículos, motos y bicicletas.

Amenazas

- La falta de recursos económicos hace que sea el limitante de determinar si se empieza la obra o no.
- Sin las normativas y ordenanza no se podría empezar a proponer las alternativas para el desarrollo del proyecto.
- El gobierno puede ser una entidad que retrase la obra, si tiene otras prioridades por delante.

ASPECTOS HISTORICOS



Parque Jama - calles en mal estado



Conductores como ciclistas comparten el mismo espacio

5.1.2. Análisis del usuario

El resultado de la encuesta a realizar determina diferentes criterios por parte de la población que habita en la ciudad de Jama, donde sus opiniones son compartidas y coinciden del uno con el otro.

Al analizar las preguntas con las respuestas en general, se observa que cada punto de vista de las personas respecto al concepto del tema sobre la revitalización de vías se evidencia que los residentes de la zona urbana de Jama no tienen conocimiento sobre el concepto de la revitalización de conectores viales, muchos de ellos no están conforme de cómo se observa hoy en día la ciudad como tal.

Cada persona tiene su perspectiva de cómo se observa la imagen del entorno, es decir, muchas de las opiniones escuchadas dentro de este análisis fue el mal estado de las calzadas, no cuentan con mantenimiento ni con el material respectivo (asfalto); en las aceras se evidencia que las dimensiones no corresponden a las normativas establecidas, ya que estas son angostas y existen barreras que impiden la circulación dentro del espacio, por lo tanto, el segundo aspecto que se toma en cuenta por parte de la población es que no se siente satisfecho con el espacio que se le da al peatón, ya que sienten que sería necesario tener más espacios porque prefieren caminar en su tiempo libre y dirigirse a los parques que cuentan la ciudad; la carencia de ciclovía dentro de la ciudad es notoria, ya que nos percatamos que existe una ciclovía que se encuentra alejada del centro de la ciudad, por ende, no es muy bien aprovechada por los moradores de la zona a la que vamos a intervenir.

En la distribución y función de los espacios viales en su mayoría no son la correcta, por lo tanto, en la ciudad el tráfico se produce en horas predeterminadas, el no contar con señalizaciones de estacionamientos provoca incomodidad en las personas que tienen sus negocios, ya que los carros se estacionan donde sea, esto causa que los vehículos sean un obstáculo para la vista de las personas que necesitan ver los locales que

existen en el lugar. Las paradas de buses es algo a implementar, ya que por carencia de esto los buses se estacionan en el lugar que le indica el pasajero.

- Encuesta

ENCUESTA – JAMA		
ANÁLISIS INTEGRAL Y PROPUESTA DE REVITALIZACIÓN DE CONECTORES VIALES DE LA CIUDAD DE JAMA		
N°	PREGUNTAS	RESPUESTA
1	¿Tiene conocimiento sobre el tema de revitalización de conectores viales?	SI <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
2	La revitalización de conectores viales es la mejora al espacio vial del entorno urbano, donde se desarrollan cambios tomando en cuenta las necesidades del lugar y de la población, para la recuperación del espacio público.	SI <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
3	¿Cree usted que las estructuras actuales de las vías están en buen estado físico?	SI <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
4	¿En su conocimiento que porcentaje de desorganización espacial existen en la ciudad?	25% <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 50% <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 75% <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 100% <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
5	¿Considera usted, que de parte de los organismos que lleva el control vial le proporcionan al ciudadano la seguridad necesaria para transitar por su sector? (señalética, semaforización, paso cebra, luminarias)	SI <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> AVC <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
6	¿Se siente cómodo caminando en el espacio público (vereda) que cuenta la ciudad en la actualidad?	SI <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
7	¿En su familia cuantas personas se movilizan en bicicleta por la ciudad	1 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> + <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
8	¿Cree usted que esta en la posibilidad de adquirir una bicicleta?	SI <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
9	¿Cree usted correcta la distribución y funcionalidad de los espacios viales?	SI <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

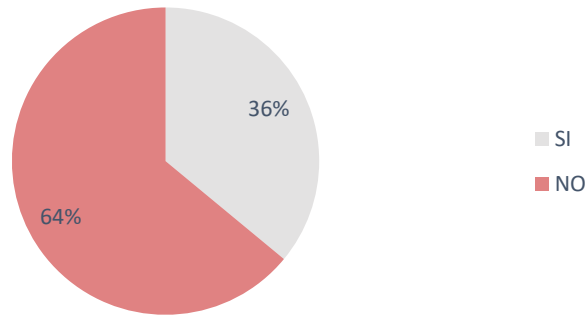
10	¿Del 1 (menor) al 5 (mayor) que tanto considera usted que existe tráfico vehicular provocado por la mala estructuración de la trama vial?	1 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
11	¿Cuánto afecta el no tener estacionamientos señalizados en la vía principal?	1 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
12	¿Está satisfecho con el diseño y función de las aceras que cuenta su barrio	SI <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
13	¿Que tan importante cree usted que sería implementar una o varias paradas de buses en la avenida principal?	1 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

- **Descripción**

En base a las encuestas realizadas a un total de 100 personas de la zona urbana de la ciudad de Jama, se obtiene que el 64% que corresponde a 64 personas que NO tienen conocimiento sobre el tema de revitalización de conectores viales y el otro 36% que corresponde a 36 personas que SI entienden sobre el tema. Tal como se muestra en el siguiente gráfico.

Ilustración 46 Personas que si/no tienen conocimiento sobre el concepto de revitalización de conectores viales

¿Tiene conocimiento sobre el tema de revitalización de conectores viales?

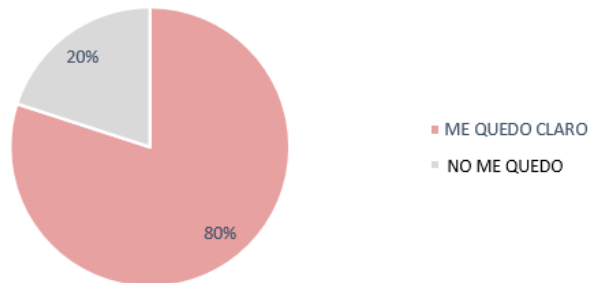


Nota: Figura del resultado de los habitantes respecto al conocimiento que tienen sobre el concepto de revitalización de conectores viales. Elaboración propia (2022).

En base a las encuestas realizadas a un total de 100 personas de la zona urbana de la ciudad de Jama, se obtiene que el 80% que corresponde a 80 personas respondieron que SI LES QUEDÓ CLARO el concepto de revitalización de conectores viales y el otro 20% que equivale a 20 personas NO LES QUEDÓ CLARO. Tal como se muestra en el siguiente gráfico.

Ilustración 47 Personas que le si/no les quedó claro el concepto de revitalización de conectores viales

La revitalización de conectores viales es la mejora al espacio vial del entorno urbano, donde se desarrollan cambios tomando en cuenta las necesidades del lugar y de la población, para la recuperación del espacio público.

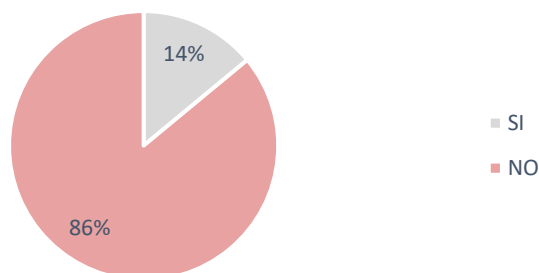


Nota: Figura del resultado sobre las personas que si/no tienen conocimiento sobre el tema de revitalización de vías. Elaboración propia (2022).

El análisis de la encuesta que se realizó a una población de 100 personas se obtuvo el siguiente resultado, el 86% que equivale a 86 personas NO están conforme con la estructura actual de las vías debido a que no están en buen estado físico y el otro 14% que corresponde a 14 personas opinan que SI están en buen estado físico. Tal como se muestra en el siguiente gráfico.

Ilustración 48 Estado físico actual de las vías de la ciudad de Jama

¿Cree usted que las estructuras actuales de las vías están en buen estado físico?

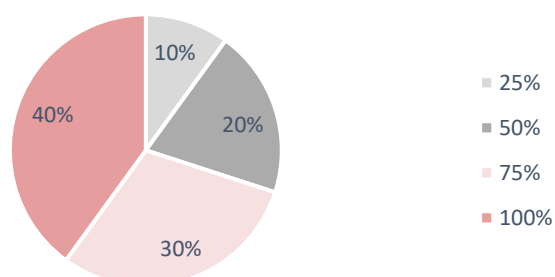


Nota: Figura del resultado respecto a la estructura actual de las vías que abarca el estado en que se encuentra. Elaboración propia (2022).

El análisis de la encuesta que se realizó a una población de 100 personas se obtuvo el siguiente resultado, el 40% de las personas que corresponde a 40 personas respondieron que existe un 75% de desorganización espacial; el 30% que corresponde a 30 personas contestaron que existe el 50% de desorganización espacial dentro de la ciudad; el 20% que retribuye a 20 personas respondieron que hay el 100% de desorganización espacial y por último el 10% que corresponde a 10 personas, respondieron que existe el 25% de desorganización espacial. Tal como se muestra en el siguiente gráfico.

Ilustración 49 Desorganización espacial que existe en la ciudad

¿En su conocimiento que porcentaje de desorganización espacial existen en la ciudad?

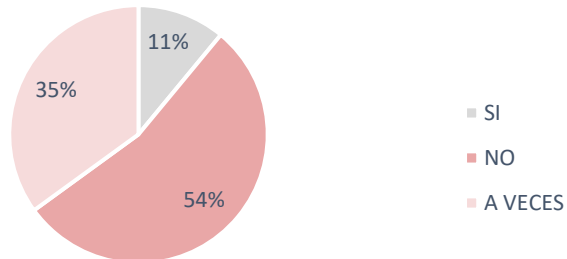


Nota: Imagen del resultado que corresponde a los porcentajes de desorganización espacial que existe en la ciudad de Jama. Elaboración propia (2022).

En base a las encuestas realizadas a un total de 100 personas de la zona urbana de la ciudad de Jama, se obtiene que el 54% que corresponde a 54 personas opinan que NO les proporciona al ciudadano la seguridad para transitar por medio de las señaléticas e infraestructura básicas, el 35% que corresponde a 35 personas piensan que A VECES se les proporciona la seguridad necesaria, y el 11% que equivale a 11 personas dicen que SI se les proporciona esa seguridad a través de las señaléticas e infraestructura básica. Tal como se muestra en el siguiente gráfico.

Ilustración 50 Control y seguridad vial hacia los ciudadanos del cantón Jama

¿Considera usted, que de parte de los organismos que lleva el control vial le proporcionan al ciudadano la seguridad necesaria para transitar por su sector (señalética, semaforización, paso cebra, luminarias)?

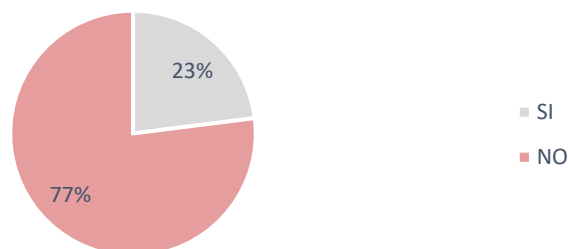


Nota: Figura del resultado respecto al control vial que les proporciona la entidad municipal a la ciudad. Elaboración propia (2022).

El análisis de la encuesta que se realizó a una población de 100 personas se obtuvo el siguiente resultado, el 77% que equivale a 77 personas NO se sienten cómodos caminando dentro del espacio público (vereda) y el 23% que equivale a 23 personas SI se sienten conforme caminando en la vereda. Tal como se muestra en el siguiente gráfico.

Ilustración 51 Confort dentro del espacio público (vereda)

¿Se siente cómodo caminando en el espacio público (vereda) que cuenta la ciudad en la actualidad?

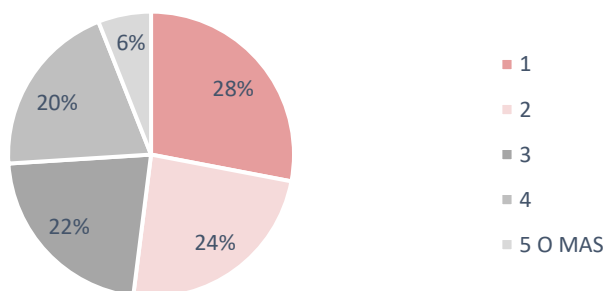


Nota: Figura del resultado de la población respecto al confort dentro del espacio público de la cabecera cantonal. Elaboración propia (2022).

El análisis de la encuesta que se realizó a una población de 100 personas se obtuvo el siguiente resultado, el 28% que corresponde a 28 personas respondieron que solo 1 miembro de la familia se moviliza en bicicleta dentro de la ciudad; el 24% que equivale a 24 personas respondieron que solo 2 miembro de la familia se moviliza en bicicleta, el 22% que equivale a 22 personas respondieron que solo 3 miembro de la familia se moviliza en bicicleta dentro de la ciudad, el 20% que corresponde a 20 personas respondieron que solo 4 miembro de la familia se transporta en bicicleta dentro de la ciudad y el 6% que corresponde a 6 personas respondieron que solo 5 o más miembro de su familia se moviliza en bicicleta dentro de la ciudad .Tal como se muestra en el siguiente gráfico.

Ilustración 52 Personas que cuentan con bicicleta para moverse dentro de la ciudad

¿En su familia cuántas personas se movilizan en bicicleta por la ciudad?

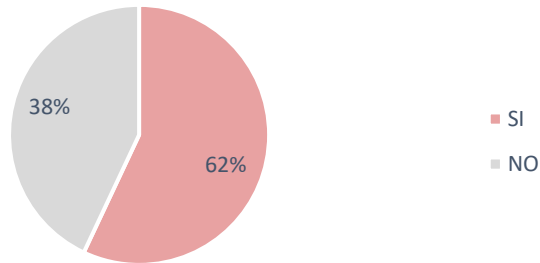


Nota: Figura del resultado de las familias que se movilizan en bicicleta dentro de la ciudad. Elaboración propia (2022).

El análisis de la encuesta que se realizó a una población de 100 personas se obtuvo el siguiente resultado, el 62% equivale a 62 personas si tiene la posibilidad de adquirir este medio de transporte (bicicleta), y el 38% que corresponde a 38 personas no tienen la posibilidad de adquirir una bicicleta. Tal como se muestra en el siguiente gráfico.

Ilustración 53 Posibilidad de adquirir una bicicleta

¿Cree usted que esta en la posibilidad de adquirir una bicicleta?

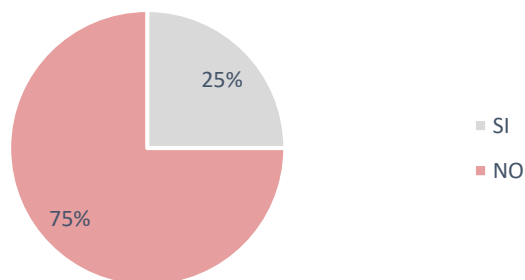


Nota: Figura del resultado de los miembros de cada familia que pueden adquirir una bicicleta. Elaboración propia (2022).

El análisis de la encuesta que se realizó a una población de 100 personas se obtuvo el siguiente resultado, el 75% que equivale a 75 personas No creen correcta la distribución y funcionalidad de los espacios viales y el 25% que corresponde a 25 personas SI creen correcta la distribución y función de los espacios de vías. Tal como se muestra en el siguiente gráfico.

Ilustración 54 Correcta distribución y funcionalidad de los espacios viales

¿Cree usted correcta la distribución y funcionalidad de los espacios viales?

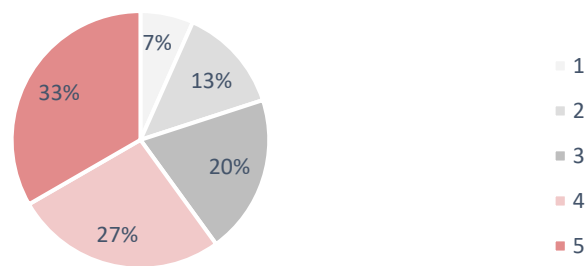


Nota: Figura del resultado de la población respecto a la funcionalidad y distribución de las vías de la ciudad de Jama. Elaboración propia (2022).

El análisis de la encuesta que se realizó a una población de 100 personas se obtuvo el siguiente resultado, el 7% que equivale a 3 personas dieron una calificación de 1 (menor) a la existencia de tráfico vehicular provocado por la mala estructuración de la trama vial, el 20% que corresponde a 22 personas dieron la calificación de 2, el 33% que equivale a 35 personas otorgaron la calificación de 3 que es un nivel medio considerando el tráfico vehicular, el 27% que equivale a 28 personas calificaron con 4 y el 13% que corresponde a 12 personas calificaron con 5 (mayor) la existencia del tráfico vehicular por la mala estructuración de la trama vial. Tal como se muestra en el siguiente gráfico.

Ilustración 55 Correcta distribución y funcionalidad de los espacios viales

¿Del 1 (menor) al 5 (mayor) que tanto considera usted que existe tráfico vehicular provocado por la mala estructuración de la trama vial?



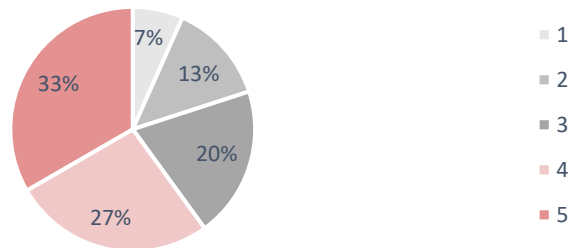
Nota: Figura del resultado con respecto al tráfico vehicular provocado por la mala estructuración de las vías, por ende, afecta a la funcionalidad para los pobladores de la ciudad. Elaboración propia (2022).

El análisis de la encuesta que se realizó a una población de 100 personas se obtuvo el siguiente resultado, el 7% que equivale a 1 persona dio una calificación de 1, el cual no le afecta que los estacionamientos no tengan señalizaciones en la vía principal, el 13% que corresponde a 9 personas dieron la calificación de 2, el 27% que equivale a 29 personas otorgaron la calificación de 3 que es un nivel medio, el 33% de los habitantes que equivale a 33 personas calificaron con 4 y el 20% de la población que corresponde a 28 personas calificaron con 5 (mayor) que como tal afecta las señalizaciones

en los estacionamientos en la vía principal. Tal como se muestra en el siguiente gráfico.

Ilustración 56 Importancia de la señalización en los estacionamientos en la vía principal

¿Cuánto afecta el no tener estacionamientos señalizados en la vía principal?

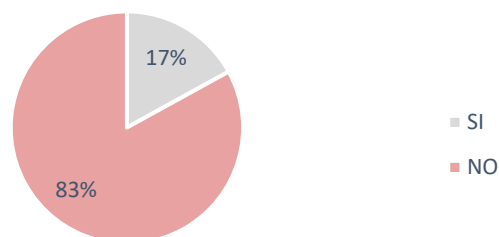


Nota: Figura que refleja la importancia de las señalizaciones en los estacionamientos ubicados en la vía principal. Elaboración propia (2022).

El análisis de la encuesta que se realizó a una población de 100 personas se obtuvo el siguiente resultado, el 83% que corresponde a 83 personas NO están satisfechos con el diseño y función de las aceras que cuenta la ciudad y el 17% que equivale a 17 personas SI están conforme con el diseño y función de las aceras. Tal como se muestra en el siguiente gráfico.

Ilustración 57 Importancia de la señalización en los estacionamientos en la vía principal

Título ¿Está satisfecho con el diseño y función de las aceras que cuenta su barrio?



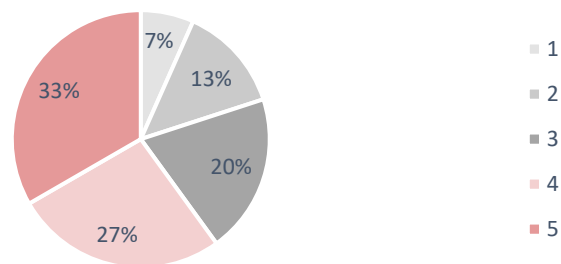
Nota: Figura del resultado de las personas que están satisfechas con el diseño y función de la vereda dentro del entorno que ellos intervienen. Elaboración propia (2022).

El análisis de la encuesta que se realizó a una población de 100 personas se obtuvo el siguiente resultado, el 7% que equivale a 1 persona dio una

calificación de 1, el cual no cree que sea importante la implementación de paradas de buses en la vía principal, el 13% que corresponde a 11 personas dieron la calificación de 2, el 27% que equivale a 31 personas otorgaron la calificación de 3 que es un nivel medio, el 20% de los habitantes que equivale a 20 personas calificaron con 4 y el 33% de la población que corresponde a 37 personas calificaron con 5 (mayor) creen importante la implementación de una o varias paradas de buses en la avenida principal. Tal como se muestra en el siguiente gráfico.

Ilustración 58 Importancia de la implementación de una o varias paradas de buses en la avenida principal

¿Que tan importante cree usted que sería implementar una o varias paradas de buses en la avenida principal?



Nota: Figura del resultado con respecto a la implementación de paradas de buses en la avenida principal de la ciudad de Jama. Elaboración propia (2022).

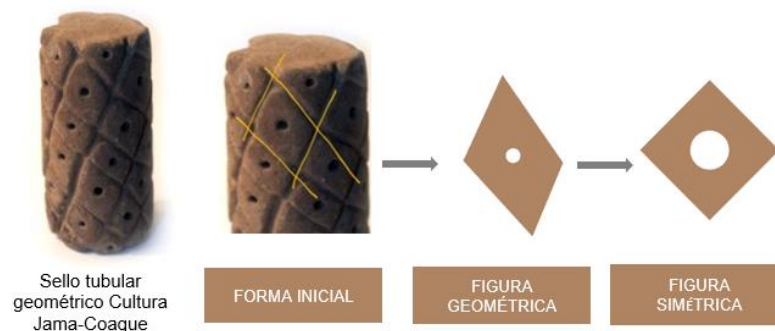
5.1.3. Descripción y conceptualización de la propuesta

La propuesta aparece como resultado de un profundo diagnóstico realizado con el propósito de dar respuesta a las necesidades de la comunidad del sector estudiado. El proyecto en primer lugar, parte de un estudio conceptual de las teorías gráficas contemporáneas donde encontramos un sello tubular de la cultura Jama-Coaque, idea que visualiza una figura abstracta de principio a fin, seguida de ideas generales y consideraciones que constituirán los fundamentos para el diseño.

El desarrollo del trabajo de intervención persigue dar una visión macro de los elementos de deben insertarse en el lugar revitalizado y transformarlo en un espacio de vida urbana y disfrute para la ciudad, por lo tanto, se explicarán un conjunto de ítems que van aportando individualmente a la mejora del área, pero que siguen una coherencia dentro de las metas propuestas para dar solución de temas de urbanismo como espacio público, movilidad y vivencia del usuario.

El espacio público se considera el espacio fundador de la forma urbana y configura el dominio de la socialización y la vivencia común como un bien colectivo de la comunidad. Por lo tanto, las dimensiones de la identidad urbana tienen por base la características tipológicas y morfológicas del espacio público, que le proporcionan diversidad y carácter (Brandao, 2011).

Ilustración 59 Conceptualización de la propuesta



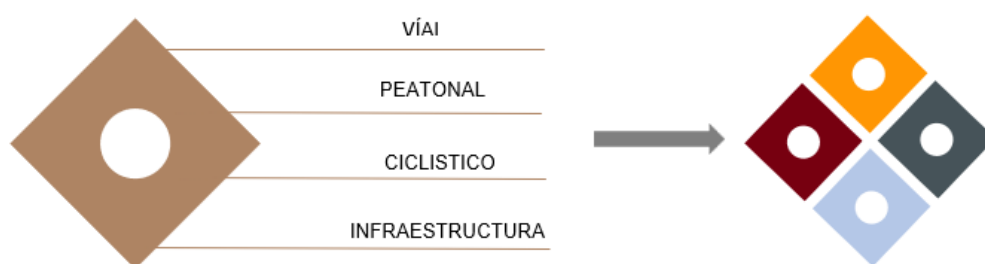
Nota: Diagramación de la imagen de la propuesta conceptual implementando los elementos urbanos dentro del entorno. Elaboración propia (2022).

No se trata de una representación figurativa si no abstracta y geométrica. La idea es entender como los habitantes de Jama-Coaque llegaron a eso, que herramientas usaron y cuál fue el principio determinado para la concepción de esta pieza de barro, se conoce que se trata de una herramienta tubular y la pregunta es ¿Cómo hacían para que, en una superficie tan pequeña, coincidiera una imagen de principio a fin?

5.1.4. Imagen conceptual de la propuesta

Con la finalidad de construir una estrategia para mejorar cada uno de los aspectos tomados en cuenta en el análisis, se elabora una diagramación que presentará como serían los escenarios ideales para el sector.

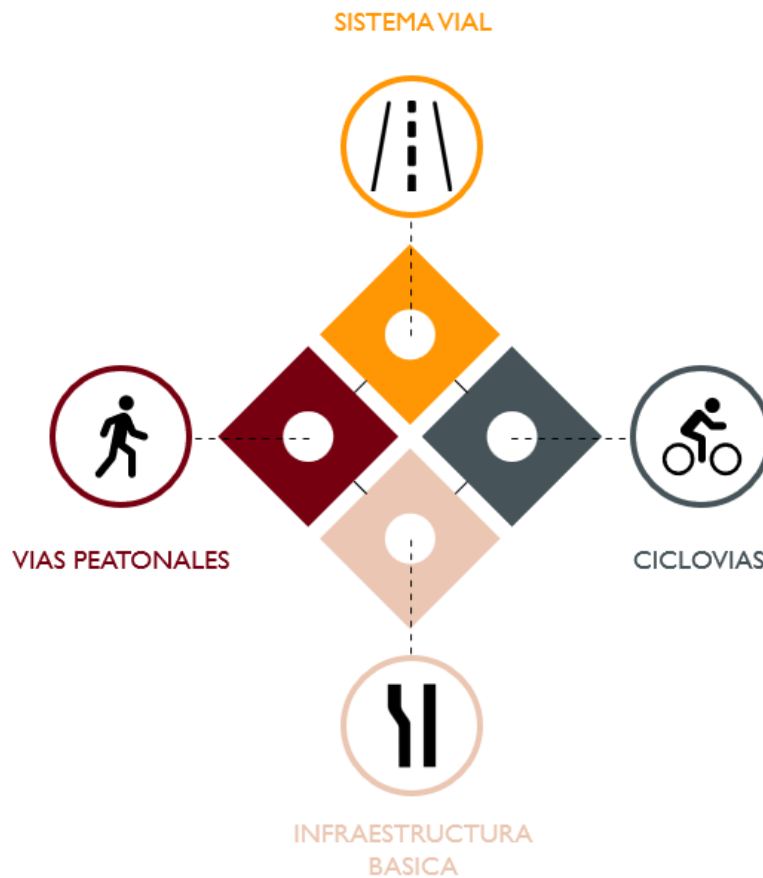
Ilustración 60 Proyección de los elementos para la imagen conceptual de la propuesta conceptual.



Nota: Diagramación de la imagen de la propuesta conceptual implementando los elementos urbanos dentro del entorno. Elaboración propia (2022).

La imagen conceptual que se observa indica la unión de los diferentes conceptos que se quieren aplicar en el proyecto, tomando en cuenta a la figura geométrica simétrica de la conceptualización, al unir estas figuras en un conjunto se forma la trama de las que están compuestas las calles en la cabecera cantonal de Jama, además le damos el significado a cada una de ellas, convirtiéndolo así en la idea general de todos los puntos del proyecto que se va a implementar. Con esto se logra resolver los déficits que existe en la actualidad en la ciudad de Jama.

Ilustración 61 Proyección de la imagen conceptual



Nota: Diagramación de la imagen de la propuesta conceptual implementando los elementos urbanos dentro del entorno. Elaboración propia (2022).

5.1.5. Objetivo de la propuesta

El objetivo de nuestra propuesta de diseño urbano-arquitectónico, buscan en dar consideración en resolver algunas problemáticas que se relaciona al déficit que presenta la ciudad de Jama, entendidos como aquellos aspectos de la comunidad y del entorno, tomando en cuenta los factores multidimensionales la ciudad con el fin de mejorar la calidad de vida de los habitantes planteando el desarrollo de espacios que nos permite lograr y solucionar problemas espaciales y funcionales en el espacio público, por esta razón nuestra propuesta se basa en el planteamiento de un plan integrador con el fin de general un sistema de interacción a través del espacio urbano.

5.1.6. Capacidad de la propuesta

En la capacidad de la propuesta urbana-arquitectónica tomamos en cuenta la ciudad de Jama como punto de intervención para esta revitalización de los conectores viales, considerando los problemas urbanos y del sector, de la misma manera es de vital ayuda para el desarrollo de la ciudad y en futuros proyectos, así mismo se dejaran normas establecidas con la finalidad de abarcar posibles expansiones y conexiones viales a futuro, nuestra propuesta va orientada hacia el objetivo de brindar un mejor diseño de espacios viales como peatonales dándole seguridad a quienes conducen y caminan por estas calles y avenidas. Las vías para considerar nuestra propuesta es la avenida Jama y 20 de marzo además de sus avenidas ya que son parte de las arterias principales que conecta a la zona urbana de la ciudad y de la vía a pedernales. La capacidad de nuestra propuesta va dirigida a la población urbana de la cabecera cantonal que es de 7 114 habitantes y por último la capacidad de las vías que vamos a intervenir es de 14 metros de longitud, es decir las aceras tendrán entre 2.5 metros a 4 metros, las vía y avenidas serán de dos carriles, 3 metros cada una sumándole el espacio para los estacionamientos de 2.5 metros ocupando cierta parte de la vereda, complementando todo esto entra el espacio para la ciclovía de 1.5 metros de ida y retorno.

5.1.7. Programa arquitectónico

Vía vehicular: Este tipo de vía es donde se desarrolla el tránsito, el cual lo denominamos calle, carretera o camino abierto al uso público. Esta vía es destinada a vehículos de tránsito frágil y pesado.

Vía peatonal: Este tipo de espacio está destinado al tránsito exclusivo o prioritario que son las personas y por ende también a las personas con capacidades especiales. Posee algunos elementos como son los cruces peatonales, aceras – rampas y calles de prioridad para el peatón.

Ciclovía: Se basa en una zona de infraestructura pública extensa que es destinado para la circulación de bicicletas. Tiene que estar señalizada apropiadamente con el propósito de crear una vía donde se transite este tipo de transporte.

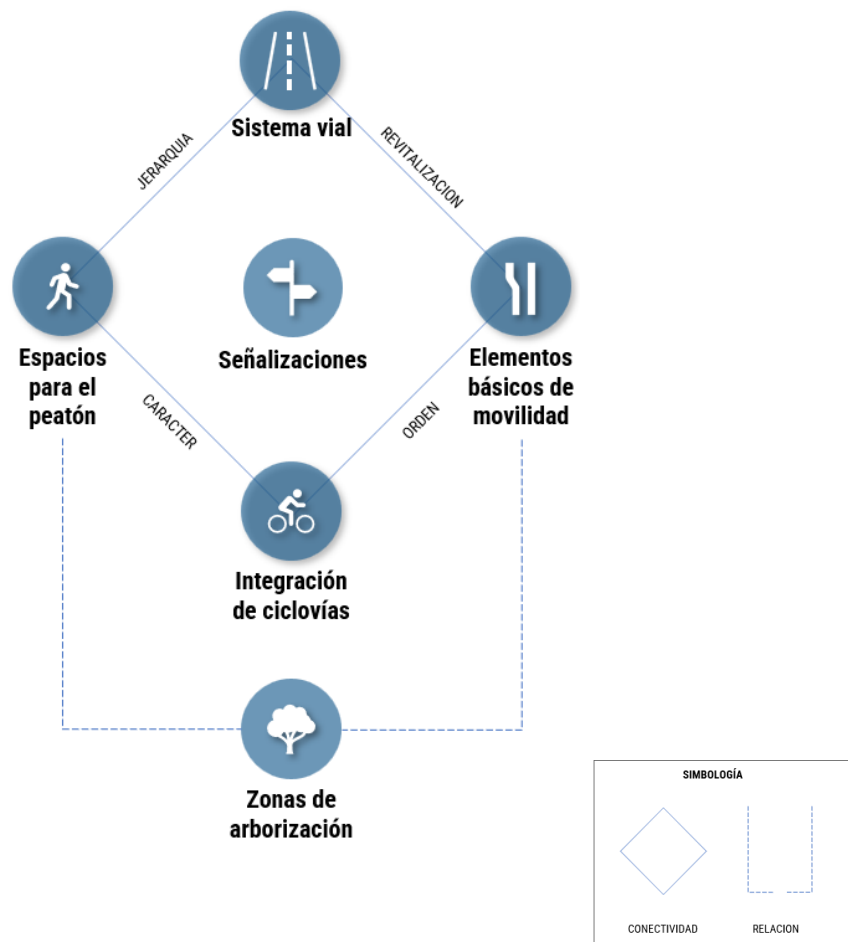
ZONA	SUB ZONA	DESCRIPCIÓN	NECESIDAD	ÁREA
Vía vehicular	Circulación vehicular	Bicicleta	Prioridad de los medios de transporte. Aprovechar el espacio público para la implementación de paradas de buses.	1,50 m
		Auto		6,00 m
		Bus		2,50 m
	Parada de bus	Pérgola sustentable		6,00 m
Vía peatonal	Área de descanso	Bancas pérgolas	Espacio seguro para la población, dándole prioridad al peatón y a su vez implementar áreas verdes para crear un confort en el entorno.	2,00 m
	Área de circulación	Bancas		2,00 m
	Arborización	Áreas verdes		2,00 m
Ciclovía	Vías	Bicicleta	Tener un entorno sustentable implementando arboles en el recorrido de la ciclovía.	1,50 m
	Paradas de bicicleta	Paradero		
	Arborización	Áreas verdes		

6. CAPITULO 3.- PROPUESTA

En base al análisis de los planteado en los capítulos anteriores, se desarrolla la descripción y aplicación de las estrategias, formulando una propuesta de regeneración urbana, a partir del cambio de patrones de uso del suelo, movilidad sostenible, espacios inclusivos, ambiente en confort que se proponen para el sector diagnosticado.

6.2. Cuadros axiomáticos de diagramación y programación.

Ilustración 62 Organigrama de los puntos claves de la propuesta



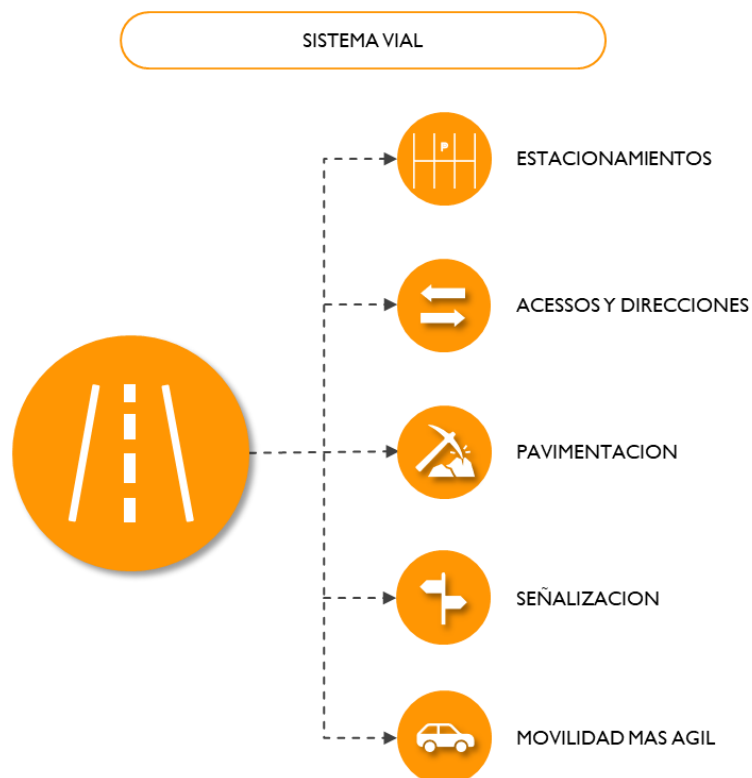
Nota: Diagramación que corresponde a las características o puntos clave a la hora de realizar la propuesta. Elaboración propia (2022)

Sobre la base donde se proyecta una revitalización, como es la Cabecera Cantonal de Jama, se plantea la propuesta de intervención con el objetivo de resolver todos los problemas existentes.

En consecuencia, la conceptualización se orienta a una unión de aspectos como su sistema vial, espacios para el peatón, integración de ciclovías, infraestructura básica y áreas verdes que se basan en la consolidación hacia una mejoría del lugar, además integrando las señalizaciones en todos los aspectos antes mencionado, donde características como la jerarquía, carácter, revitalización y orden, toman fuerza y son muy importante para sacar un proyecto sostenible, así brindando un lugar funcional y espacial a los habitantes de la cabecera cantonal de Jama.

A continuación, tenemos las características por espacios que se tomarán en cuenta al momento de la propuesta.

Ilustración 63 Diagrama del sistema vial



Nota:

*Diagramación del sistema vial que representa los elementos y el orden que vamos a trabajar.
Elaboración propia (2022)*

Ilustración 64 Diagrama de los espacios para el peatón



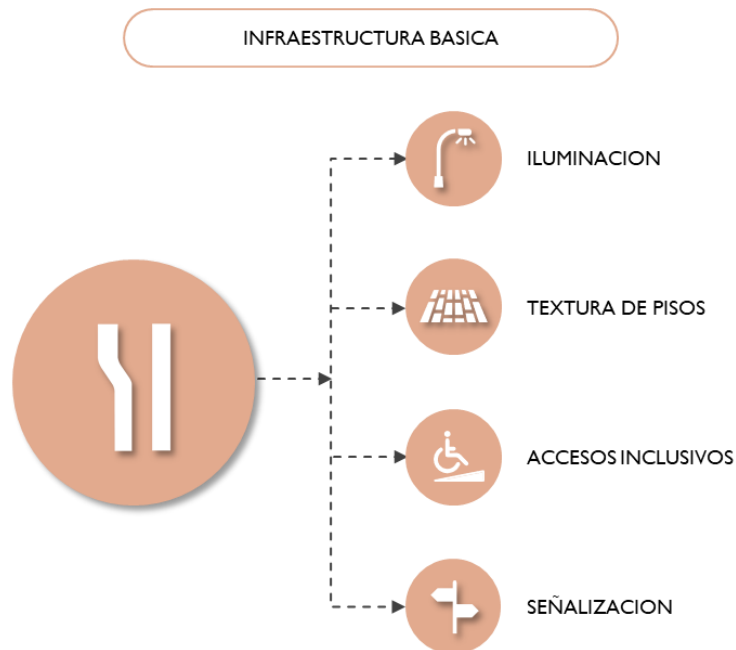
Nota: Diagramación del espacio para el peatón que representa los puntos que se va a trabajar. Elaboración propia (2022)

Ilustración 65 Integración de ciclovías



Nota: Diagramación de integración de ciclovías que nos ayudará a conocer los elementos principales que vamos a trabajar. Elaboración propia (2022)

Ilustración 66 Infraestructura Básica



Nota: Diagramación de infraestructura básica, representa elementos claves para nuestra propuesta. Elaboración propia (2022)

6.3. Criterio y consideraciones de la propuesta:

- **Aspecto funcional**

La funcionalidad del proyecto urbano se planifica mediante la función de los espacios que enmarcan la ciudad otorgando confort dentro de la comunidad y observando el comportamiento de los usuarios una vez implantada la propuesta en la urbe.

La concepción de la propuesta se planteó de una manera que se proyecte el bienestar sin ninguna barrera hacia los habitantes, el cual puedan recorrer toda la zona a intervenir sin ningún problema. Los elementos por incorporarse que puedan satisfacer las necesidades de las personas y de la ciudad, como es la vegetación, mobiliarios urbanos, infraestructura vial, espacio público sin interrupción, aceras y bordillos, adoquines (según la ocasión), semáforos,

luminarias, rampas, estacionamientos, ciclovía, área de circulación libre, parada de buses, señalizaciones, elementos que se aplican de acuerdo con las normativas que se van a emplear.

Los puntos por tomar en cuenta con respecto a la función dentro del espacio público, se planteó acorde al contexto y entorno, buscando armonía en las zonas para que haya una conexión entre las personas y el espacio público, aprovechando así, la revitalización de los espacios sin ninguna interrupción o limitación, determinando los procesos relacionados a las diferentes actividades que se realizan dentro de Jama, el cual este proyecto ayudará al modelo de desarrollo de la ciudad.

Ilustración 67 Propuesta funcional del proyecto



Nota: Perspectiva de la propuesta de revitalización de la vía Jama con sus respectivos elementos urbanos y arquitectónicos para mejorar la imagen de la ciudad. Elaboración propia (2022)

- **Aspecto formal**

El análisis formal de la propuesta de la intervención urbana de la ciudad de Jama, el cual, se genera conforme al contexto del lugar, debido a que observamos una urbe pequeña con una trama urbana reticular con pendientes mínimas que en su mayoría permite que no sea afectado en el medio urbano.

En el paisaje urbano se busca generar un espacio armónico, manteniendo la forma base de la ciudad implementando elementos que sean representativos, jugando con los colores y diseños dentro del espacio público peatonal (aceras-bordillos), mejorando la imagen urbana tomando en cuenta la cultura como un modelo otorgando la jerarquización de cada punto a intervenir utilizando elementos como es la arborización, materiales innovadores y amigables con el medio ambiente, entre otros.

Ilustración 68 Propuesta de revitalización de la vía Jama



Nota: Perspectiva de la propuesta de revitalización de la vía Jama con sus respectivos elementos urbanos y arquitectónicos para mejorar la imagen de la ciudad. Elaboración propia (2022)

- **Aspecto técnico**

El aspecto técnico tiene un aporte constructivo acorde a las normativas de construcción con respecto a los materiales que se vayan a utilizar en el rediseño de cada tramo o sección del espacio público como son las aceras - bordillos y calzada, este tipo de infraestructura vial/peatonal como son las aceras se usará adoquines podo táctil dependiendo cada zona y su necesidad, mobiliarios urbanos, la ubicación de señalizaciones en puntos estratégicos, infraestructura urbana etc.

La revitalización del espacio público hace hincapié al análisis y propuesta de los cambios que se realizará en cuya zona utilizando materiales duraderos como es el adoquín, la tipología de adoquín se usará acorde al espacio y su

necesidad diferenciando la circulación peatonal con texturas, arborización, permitiendo un ambiente de confort.

Los mobiliarios urbanos y la señalética serán implantados en puntos claves y específicos acorde al diseño, respetando las normas de accesibilidad, aportando con materiales duraderos. La infraestructura urbana para colocar como son las luminarias en distancias que respecta a las normativas dentro del espacio público, de igual manera las bancas, botes de basura etc., son elementos para armonizar el espacio. La vegetación es importante para la regeneración urbana, el cual ayudará como tal al medio ambiente, buscando enriquecer estos espacios con arborizaciones nativas de la ciudad.

- **Aspecto ambiental**

El aspecto ambiental hace relevancia a la propuesta y distribución de los espacios, teniendo como prioridad la revitalización de la vegetación de las zonas a intervenir, dado hecho el estudio para la regeneración de la ciudad dando confort, accesibilidad a los ciudadanos que son los beneficiarios, brindándole un ambiente sano, ameno y capaz de recorrer sin ningún problema el sector.



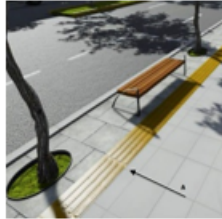
La carencia de la vegetación que se puede observar en este estudio nos ayuda a proponer jardineras y árboles que brinden confort térmico a los usuarios, así mismo que haya una regeneración urbana integral con respecto a la vegetación ya que nos ayudará a aminorar el impacto ambiental.



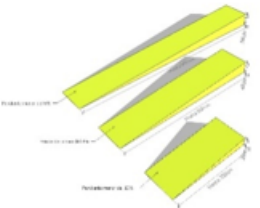
El confort térmico de la ciudad de Jama sin la regeneración es notorio, debido a que se puede observar en el transcurso del tiempo el cambio de clima ,de placentero a sofocante y esto se debe a las rotundas variaciones de la morfología del terreno que generan nuevas edificaciones verticales y construcciones viales, que por un lado es ventajoso para el crecimiento de Jama pero no es beneficioso para el ambiente, debido a la materialidad que se implementa ya que son construcciones captadoras de energía térmica y por ende es responsable de modificar el clima de la ciudad; dentro de nuestra

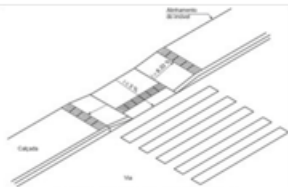
propuesta a implementar este tipo de proyecto se puede ver la transformación ambiental y de imagen urbana ya que existen espacios confortables debido a que la arborización es uno de los elementos funcionales y estéticos para el confort térmico y para la comodidad de la población, dando así una ornamentación a la ciudad, otros de los beneficios es que favorece el contacto con la naturaleza, mejora las condiciones climáticas, controla la temperatura en espacios abiertos, reduce la contaminación etc.

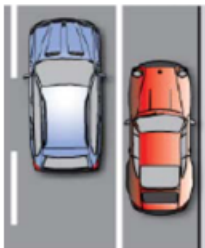

6.4. Especificaciones técnicas, normativas, tecnológicas y de equipamiento

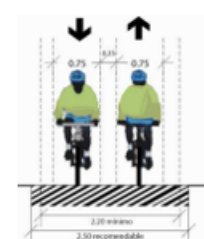
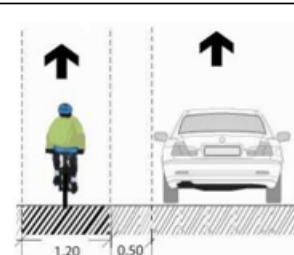


Dentro de este punto tomamos en cuenta las normativas a implementarse en la regeneración destacando los elementos más importante como son los tipos de mobiliarios que se van a utilizar como son bancas, botes de basura, postes, rejillas para árboles, los tipos de señaléticas ya sea horizontal y vertical y en qué momento se tiene que utilizar , tipo de piso que se va a implementar ya sea adoquines, piso podotáctil y la tecnología a emplearse como con las cámaras, wifi en puntos estratégicos.





ACCESIBILIDAD PEATONAL	N°	ARTICULO	TITULO	NORMATIVA	ESPECIFICACIONES TECNICA	ILUSTRACION
	1	2243	Aceras	Las vías de circulación peatonal deben estar libres de obstáculos en todo su ancho mínimo y desde el piso hasta un plano paralelo ubicado a una altura mínima de 2 200 mm. Dentro de ese espacio no se pueden colocar elementos que lo invadan (por ejemplo: luminarias, rótulos, mobiliario, entre otros).	Adoquín vibro prensado hexagonal: largo: 22 cm Ancho: 24 cm Alto: 8.5 hasta 6 cm Resistencia a producir: 210 kg / 300 kg / 400 kg / 560 kg	
	2	2854		Banda podo táctil de advertencia: Debe de estar colocado en los cruces peatonales a filo de la acera, de esta manera las personas con discapacidad visual pueden saber dónde termina la acera y empieza la calle.	Banda podo táctiles de caucho: Empleados para distintos tráficos de personas y alto acción térmica; facilita la orientación y movilidad de personas con discapacidad visual. Largo: 40 cm Ancho: 40 cm Espesor de relieve y superficie: 0.60	
Banda podo táctil guía (línea): No tiene que tener ninguna barrera como son los basureros, postes, letreros etc., ya que las personas con discapacidad pueden tropezarse. Debe de estar colocado junto a la franja de equipamiento y en el eje de circulación. separación mínima entre la banda podo táctil guía con al de prevención lateral debe de ser de 300 mm				Banda podo táctil guía: Utilizado en grandes espacios (corredores, estaciones de transporte, área de recreación, plaza, plazoletas, aceras, boulevard etc.). Ancho mínimo: 200 mm Largo mínimo: 200 mm		

				<p>Banda podo táctil de prevención: Se utiliza para la existencia de cambio de bode de vados en su límite, calzada o aceras, existencia de parada de vehículo de transporte público, mobiliarios, obstáculos.</p>	<p>Banda podo táctil de prevención: Construida con elementos que en su superficie presentan diseños de alto relieve en forma cuadriculada ortogonal. Ancho mínimo: 200 mm Largo mínimo: 200 mm</p>	
3	3132	Bordillos	<p>Los bordillos. - Presentan una medida de 100 mm con respecto a las zonas adyacentes. Deben estar previstas como un bordillo de seguridad con materiales resistentes al choque de una altura minina, igual o superior a 100 mm.</p>	<p>Bordillo prefabricado de hormigón: Ideal para confinamiento de vereda y calzada de fácil colocación, ideal para obra pública y privada. Longitud: 100 cm Altura: 25 cm Base inferior: 12 cm / Base superior: 10 cm Peso por unidades: 65 kg</p>		
4	2245	Rampas	<p>Pendiente longitudinal. - Se establece los siguientes rangos de pendientes longitudinales máximas para los tramos de rampas entre descansos, en función de la extensión de los mismos, medidos en su proyección horizontal.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hasta 15 metros: 6% a 8% - Hasta 10 metros: 8% a 10% - Hasta 3 metros: 10% a 12% 	<p>Rampas: El material a utilizarse es el concreto 2500 PSI y durmiente ordinario</p>		






				<p>Pendiente transversal. - La pendiente transversal máxima se establece en el 2%.</p> <p>Ancho mínimo: El ancho mínimo libre de las rampas unidireccionales será de 900 mm. Cuando se considere la posibilidad de un giro a 90°, la rampa debe tener un ancho mínimo de 1000 mm y el giro debe hacerse sobre un plano horizontal en una longitud mínima hasta el vértice del giro de 1200 mm.</p>		
--	--	--	--	--	--	---

ACCESIBILIDAD VIAL	N°	ARTICULO	TITULO	NORMATIVA	ESPECIFICACIONES TECNICA	ILUSTRACION
	1	2314	Calzada	Área de la vía pública comprendida entre los bordes de caminos, bermas o espaldones, bordillos y/o aceras, destinada a la circulación de vehículos.	<p>Materiales: Asfaltos, adoquín, concreto</p> <p>Dimensión mínima: 3.00 m</p> <p>Dimensión máxima: 3.50 m</p>	
2	0 04	Ciclovia	Ciclovia una vía. -La vía de la ciclovia debe de tener un ancho mínimo de 1,20 m para permitir la circulación, pero se recomienda una medida de 1,50 m de ancho	<p>Materiales: Asfaltos, concreto</p>		

			<p>Ciclovia doble vía. - En este sentido tiene que tener una dimensión de 2,20 m de ancho para circular con comodidad y también por la seguridad del ciclista se recomienda una medida de 2,50 m.</p>		
			<p>Espacio de resguardo entre carril bicicleta y estacionamiento en fila. - Cuando se diseña un carril para bicicleta junto a un espacio de estacionamiento vehicular se debe otorgar una distancia mínima de 500 mm entre dicho carril y la zona de estacionamiento.</p>		
3	2248	Estacionamientos	<p>Estacionamiento vehicular en la vía pública compartida: Área destinada para estacionar vehículos específico, como puede ser de personas con discapacidad, transporte público, movilidad reducida.</p>	<p>Materiales: Asfaltos, concreto Los estacionamientos en la vía pública deben tener un ancho mínimo de 2 200 mm y un largo mínimo de 5 00 mm, de acuerdo al espacio que se vaya a utilizar.</p>	
			<p>Estacionamiento vehicular con discapacidades especiales: Los lugares destinados a estacionamiento para personas con discapacidad, deben ubicarse lo más próximo posible a los accesos de los espacios o edificios servidos por los mismos, preferentemente a mismo nivel de estos. Para aquellos casos donde se presente un desnivel entre la acera y el pavimento del estacionamiento, el mismo debe salvarse mediante vados.</p>	<p>Materiales: Asfaltos, concreto Las medidas mínimas de los lugares destinados al estacionamiento vehicular con discapacidad deben ser: Ancho: 3500 mm = Área de transferencia 1000 mm + 2500 mm. Largo: 5000 mm</p>	



N°	ARTICULO	TITULO	NORMATIVA	ESPECIFICACIONES TECNICA	ILUSTRACION
1	0 04	Serie de prioridad de paso (RC1)	<p>Carril compartido (*RC1 – 1): Esta señal se utiliza en el carril de uso compartido de vehiculos motorizados y no motorizados, por ende, lo ciclistas tiene prioridad de circulación</p>	<p>Código. - RC1-A1: 600 X 600 Código. - RC1-1B : 750 X 750 Símbolo y orla negro mate. Fondo color blanco retro reflectivo.</p>	
			<p>Carril compartido entre buses y bicicletas (*RC1 – 2): Esta señal ordena en los carriles de uso exclusivo para buses se permite la circulación de bicicletas, por lo tanto, la bicicleta tendrá prioridad</p>	<p>Código. - RC1-2A: 600 X 600 Código. - RC1-2B : 750 X 750 Código.- RC1-2C : 900 X 900 Símbolo y orla negro mate. Fondo blanco retro reflectivo.</p>	
			<p>Carril bici junto a carril exclusivo de transporte público / Vía compartida entre buses y bicicletas (*RC1 – 3): Esta señalética indica que tanto el ciclista y los buses tienen que circular por el carril que le corresponde a cada uno.</p>	<p>Código. - RC1-3A: 600 X 600 Código. - RC1-3B: 750 X 750 Código.- RC1-3C : 900 X 900 Símbolo y orla negro mate. Fondo blanco retro reflectivo.</p>	
2	0 04	Pare (**R1 – 1).	<p>Pare: Esta señal ordena a los conductores que se detengan completamente y reanuden la marcha cuando puedan hacerlo en condiciones que eliminen totalmente la posibilidad de los accidentes.</p>	<p>Código. - R1-1A: 600 X 600 Código. - R1-1B : 750 X 750 Código.- R1-1C : 900 X 900 Leyenda y borde retro reflectivo blanco, fondo retro reflectivo rojo En todas las calzadas pavimentadas o adoquinadas, adicionalmente a la señal de PARE, debe usarse una línea de pare.</p>	

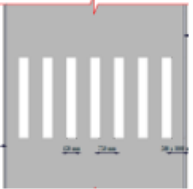
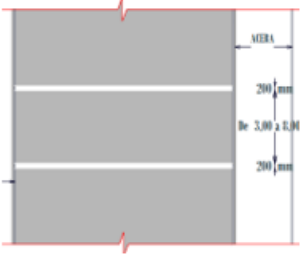
SEÑALIZACION VERTICAL

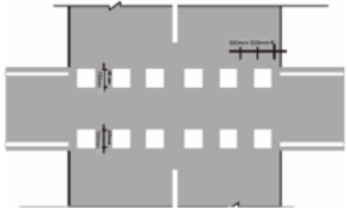
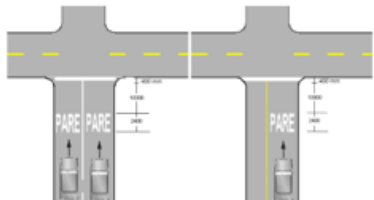
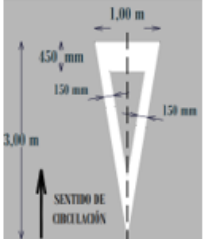

3	0 04	Ceda el paso (**R1 – 2)	Ceda el paso: Es utilizado en aproximadamente donde el tráfico que debe ceder el paso tiene una buena visibilidad con respecto al tráfico de la vía mayor.	Código. - R1-2A: 750 Código. - R1-2B: 900 Código. - R1-2C :1200 Leyenda negra, borde rojo retro reflectivo, fondo blanco retro reflectivo.	
4	004-1	Reduzca la velocidad (R4-4)	Reduzca la velocidad: Esta señal es utilizada en sitios donde la velocidad aproximada es alta y se requiere una reducción de velocidad de circulación, ya que lo más probable es que se detengan más adelante.	Código. - R4-4A: 750 X 600 Código. - R4-4B: 900 X 1200 Código. - R4-4C: 1500 X1200 Leyenda y orla color blanco retro reflectivo, fondo color rojo retro reflectivo.	
5		No estacionar (R5-1a)	No estacionar: Esta señalética se usa para indicar la prohibición de estacionar en una zona en donde se encuentre instalada.	Código. - R5-1A: 600 X 600 Código. - R5-1B: 750 X 750 Código. - R5-1C: 900 X 900 Símbolo de flecha y orla negros, círculo rojo retro reflectivo, fondo blanco retro reflectivo.	
6		Estacionamiento permitido (R5-3a)	Estacionamiento permitido: La señalética se utiliza para estacionamientos en áreas específicas, el cual permite al vehículo estacionarse en dicha zona.	Código. - R5-3A: 600 X 600 Código. - R5-3B: 750 X 750 Código. - R5-3C : 900 X 900 Círculo verde orla y letra negro, fondo blanco retro reflectivo.	
7		Estacionamiento reservado para personas con discapacidad (R5-5a)	Estacionamiento reservado para personas con discapacidad: Los vehículos que tengan el distintivo otorgado por la autoridad pueden estacionarse en los sitios enmarcados con la señal.	Código. - R5-5A: 300 X 450 Fondo blanco retro reflectivo, símbolo color blanco retro reflectivo en fondo color azul retro reflectivo, orla color negro mate, letra color verde.	




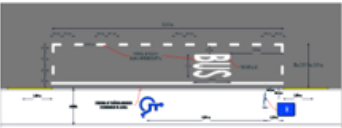
8	Parada de bus (R5-6)	Parada de bus: Indica el área en donde los buses de transporte publico deben para para tomar a los pasajeros.	Código. - R5-6: 450 X 600 Fondo azul retro reflectivo, símbolo color azul retro reflectivo en fondo color blanco retro reflectivo, orla color blanca, letra color blanca.	
9	No recoger ni dejar pasajeros (R7-2)	No recoger ni dejar pasajeros: Esta señalética nos indica los espacios en donde no pueden bajar o recoger a los pasajeros en el transporte público.	Código. - R7-2A: 600 X 600 Código. - R7-2B : 750 X 750 Código. - R7-2C : 900 X 900	
10	Cruce de peatones (R7-3a R7-3b)	Cruce de peatones: Esta señalética nos indica el espacio a utilizar con respecto a los peatones, el cual nos permite ver los lugares autorizados y seguros para cruza en la vía.	Código. - R7-3A: 300 X 450 Código. - R7-3B: 600 X 300 Esta señal se debe de instalar en un lugar visible para los peatones y lo más cercano al cruce.	
11	Aproximación a semáforo (P3-4)	Aproximación a semáforo: Previene al conductor que más adelante se encuentra un cruce controlado de semáforo, el cual se tiene que tomar precauciones.	Código. - P7-4A: 600 X 600 Código. - P7-4B: 750 X 750 Código. - P7-4C: 900 X 900	
12	Cruce peatonal con prioridad (P3-4)	Cruce peatonal con prioridad: Previene al conductor que más adelante existe un cruce peatonal cebrado regulado por señales.	Código. - P3-5A: 600 X 600 Código. - P3-5B: 750 X 750 Código. - P3-5C : 900 X 900 Debe de utilizarse siempre y cuando exista un cruce peatonal señalizado tanto vertical como horizontalmente (cruce cebrado).	

13	Dos sentidos de circulación (P5-2)	Dos sentidos de circulación: Debe de utilizarse para advertir a los conductores que circulan en una vía unidireccional y que más adelante será bidireccional	Código. - P3-2A: 600 X 600 Código. - P3-2B: 750 X 750 Código. - P3-2C: 900 X 900	
14	Resalto/ reductor de velocidad (P6-2)	Reductor de velocidad: Esta señalética se tiene que usar para advertir la aproximación a un resalto o reductor de velocidad.	Código. - P6-2A: 600 X 600 Código. - P6-2B: 750 X 750 Código. - P6-2C: 900 X 900	
15	Ciclistas en la vía. (P6-14)	Ciclistas en la vía: Advierte la presencia de ciclistas circulando por la vía, dándole un lugar estratégico respecto al análisis hecho.	Código. - P6-14A: 600 X 600 Código. - P6-14B: 750 X 750 Código. - P6-14C: 900 X 900	
16	Cruce de bicicletas al virar (P6-15)	Cruce de bicicletas al virar: Se usa aproximándose al cruce de ciclovía al virar.	Código. - P6-15A: 600 X 600 Código. - P6-15B: 750 X 750 Código. - P6-15C: 900 X 900	
17	Vía compartida con ciclistas (P6-16).	Vía compartida con ciclistas: Se usa esta señalética para advertir la aproximación a un tramo de vía que es compartida con ciclistas.	Código. - P6-16A: 600 X 600 Código. - P6-16B: 750 X 750 Código. - P6-16C: 900 X 900	
18	Peatones en la vía (P6-1).	Peatones en la vía: Advierte un tramo de vía donde hay la probabilidad que se encuentren personas cruzando una vía.	Código. - P6-1A: 600 X 600 Código. - P6-1B: 750 X 750 Código. - P6-1C: 900 X 900	

	19		Niños (P6-2)	Niños: Esta señalética es para advertir la aproximación a un sitio en donde hay presencia de niños.	Código. - P6-2A: 600 X 600 Código. - P6-2B: 750 X 750 Código. - P6-2C: 900 X 900	
	20		Zona de juegos. (P6-3).	Zona de juegos: Se utiliza para advertir la aproximación a una zona recreativa adyacente a la vía.	Código. - P6-3A: 600 X 600 Código. - P6-3B: 750 X 750 Código. - P6-3C: 900 X 900	

SEÑALIZACION HORIZONTAL	N°	ARTICULO	TITULO	NORMATIVA	ESPECIFICACIONES TECNICA	ILUSTRACION
	1	004-2	Cruce cebra	Líneas de "Cruce cebra". Esta señalización delimita una zona de la calzada donde el peatón tiene derecho de paso en forma irrestricta.	Se debe iniciar la señalización a partir del bordillo o borde de la calzada a una distancia entre 500 mm y 1 000 mm, tendiendo al máximo posible.	
2	Líneas de cruce controlados con semáforos peatonal y/o vehicular		Líneas de cruce controlados con semáforos peatonal y/o vehicular. Zonas en donde los peatones tienen derecho de cruce en forma temporal. Dicha zona sólo puede ser cruzada por vehículos cuando éstos enfrentan la luz verde del semáforo y todos los peatones que ingresaron a ella antes del inicio de dicha luz la han abandonado y han alcanzado la acera.	La demarcación se forma con 2 líneas blancas paralelas continuas de un ancho de 200 mm, separadas entre sí por una distancia mínima de 3,00 m; para flujos peatonales superiores a 500 peatones por hora, el ancho de dicho paso peatonal debe aumentar en 500 mm por cada 250 peatones por hora, hasta alcanzar un máximo de 8,00 m		





3	Cruce de ciclo vías	Cruce de ciclo vías. Esta señalización indica a ciclistas y conductores de vehículos motorizados la senda que deben seguir los primeros, cuando un ciclo vía cruza a nivel una vía destinada a los segundos.	Cuando el cruce del ciclo vía está regulado por semáforo, se debe disponer una línea de pare que indica al conductor que enfrenta luz roja, el lugar más próximo al cruce donde el vehículo motorizado debe detenerse. Deben ubicarse a 2,00 m antes de la línea que delimita el cruce de ciclistas	
4	Pare.	Esta leyenda advierte al conductor que accede por la vía secundaria de un cruce controlado por la señal PARE, que debe detenerse antes de cruzar la intersección y reanudar la marcha sólo cuando pueda realizarlo con seguridad.	Esta leyenda complementaria debe ser utilizada únicamente cuando por historia de accidentes (más de 5 anuales) sea necesario reforzar a la señal vertical de PARE, y no debe ser utilizada sin la señal vertical.	
5	Ceda el paso	Ceda el paso. Este símbolo indica al conductor que accede por la vía secundaria de un cruce controlado por la señal CEDA EL PASO, que debe ceder el paso, si en el flujo vehicular de la vía principal no existe un espacio suficiente para incorporarse al flujo de circulación vehicular con seguridad.	Su color es blanco y tanto su ubicación como sus dimensiones. Debe señalizarse siempre que se instale la señal vertical CEDA EL PASO, excepto en vías de tierra, ripio y otros.	
6	Prohibido estacionar	Prohibido estacionar. Este símbolo indica la prohibición de estacionar en el carril en que se ubica	Cuando el tramo en que se aplica es superior a 15,00 m, se recomienda reiterarlo.	


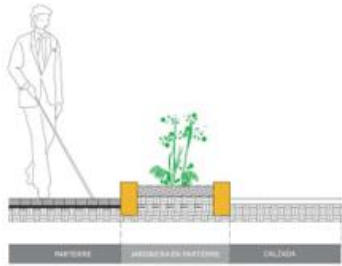
	7	Estacionamiento exclusivo para personas con movilidad reducida.	Estacionamiento exclusivo para personas con movilidad reducida. Este símbolo indica que el lugar en que se encuentra señalizado debe ser utilizado exclusivamente sólo por vehículos autorizados por la entidad Regulatoria (CONADIS) para personas con discapacidad y movilidad reducida	Su color es fondo azul y símbolo blanco; sus dimensiones con módulos de 100 mm	
	8	Ciclovía.	Ciclovía. Este símbolo advierte que la calzada o carril donde se ubica está destinada sólo a la circulación de bicicletas. Se debe señalizar siempre que exista la posibilidad de ingreso a la ciclovía o ciclo banda de otro tipo de vehículos, como ocurre en intersecciones y conexiones a calzadas laterales.	Puede utilizarse en otras situaciones como complemento de la señal vertical CICLISTAS EN LA VIA, excepto en pavimentos de tierra o ripio.	
	9	Vía carril bus.	Vía carril bus. Esta señalización se utiliza para indicar, delimitar y destacar un carril o vía exclusiva para buses. Su color depende del sentido de circulación, amarillo para doble sentido y blanco para un sentido;	Leyenda SOLO BUS, la que debe ser colocada en el inicio de cada carril y después de cada cruce con otra vía. Si dos cruces consecutivos se encuentran a más de 300 m esta leyenda debe repetirse cada 150 m.	
	10	Parada buses.	Parada buses. Esta señalización tiene por objeto delimitar el área donde buses de transporte público pueden detenerse para tomar y/o dejar pasajeros. Su color es blanco. Está constituida por líneas segmentadas y la leyenda "BUS"	Si bien la PARADA DE BUSES puede ubicarse dentro de un carril, por razones de seguridad se recomienda emplazarla en un ensanchamiento especial de la calzada	


	11		Estacionamientos en paralelo	Estacionamientos en paralelo. Son áreas demarcadas en paralelo al sentido de circulación. Se utiliza para delimitar los espacios de estacionamiento de los vehículos en la calzada o en sitios destinados para el efecto, para el uso de estos espacios de vehículos de mayor capacidad se requerirá un estudio técnico.	Los estacionamientos deben ser demarcados con líneas blancas con ancho de 100 mm, de 600 mm pintados y 900 mm sin pintar, se debe definir espacios de 5,00 m al inicio y final de los extremos y en los intermedios 6,00 m de largo, por 2,20 m de ancho; y, excepcionalmente para estacionamientos de vehículos pesados como buses y camiones, 2,80 m de ancho,	
--	----	--	------------------------------	--	--	--


EQUIPAMIENTO URBANO	N°	ARTICULO	MOBLIARIO	NORMATIVA	ESPECIFICACIONES	ILUSTRACION
	1	2243	Bancas o asientos	Las bancas o asientos (incluidas las zonas reservadas para sillas de ruedas o coches de bebés, usuarios con ayudas técnicas y otros de similares usos) no deben interferir con la circulación peatonal	la altura del asiento debe ser entre 400 mm y 450 mm, medidos desde el nivel del piso terminado, la profundidad del asiento debe estar entre 400 mm y 450 mm. Materialidad: hierro	
2	2243	Apoyos isquiáticos	Elementos de mobiliario que pueden utilizarse como apoyo sin necesidad de sentarse, se pueden colocar en lugares de espera, paradas, estaciones y terminales de transporte, y en aceras, bulevares, plazas, entre otros, se puede colocar en la banda de equipamiento urbano sin interferir con la circulación peatonal.	El elemento de reposo puede estar conformado solo con dos barras horizontales de apoyo o por una superficie sólida una rejilla o un entramado que garanticen la función de soporte en las mismas condiciones de seguridad (no deben tener aristas vivas, bordes cortantes o salientes puntiagudos), confort y resistencia.		

3	2292	Marquesina	Cubierta que se coloca en lugares públicos que sirve para el descanso y protección al usuario de las inclemencias del tiempo, puede incorporar elementos laterales de protección.	La ubicación de la marquesina no debe interferir con la circulación peatonal, de usarse en paradas de buses y debe cumplir con NTE INEN 2292, sin interferir con la banda de circulación de 1 200 mm	
4	2243	Rejillas de protección en piso	En aceras, bulevares, plazas, entre otros, las rejillas de protección en piso deben colocarse enrasadas con el pavimento. Las perforaciones lineales colocadas en el sentido de la marcha nunca deben tener una separación mayor a 18 mm.	En aceras con un ancho inferior a 3 000 mm se debe incorporar rejillas de protección o bordillos perimetrales en alcorques, respetando los 1 200 mm de banda de circulación	
5	2243	Luminarias	En el espacios públicos y privados con acceso al público se debe asegurar que la cantidad y calidad de luz que proveen las luminarias, proporcionen las condiciones óptimas para facilitar la orientación, identificación y uso de los ambientes y sus elementos,	Las luminarias con base con o sin volado se deben colocar en aceras con un ancho libre superior a 1 200 mm	

6	2243	Semáforos	Aparato eléctrico de señales luminosas para regular la circulación.	El poste de sujeción del semáforo vehicular debe ser instalado a una distancia entre 600 mm a 1 000 mm del bordillo exterior de la acera, y si el ancho de la acera fuese inferior a 1 600 mm, el soporte del semáforo vehicular debe ser instalado al borde de la línea de fábrica, a una altura superior de 2 400 mm del nivel del piso terminado.	
7	2881	Basureros	Se pueden colocar en lugares de espera en aceras, bulevares, parques y plazas sin interferir con la circulación peatonal, deben permitir la aproximación y su uso	El basurero tiene la abertura en la parte superior, esta debe estar a una altura máxima de 800 mm, medida desde el nivel del piso terminado.	
8	2243	Contenedores de residuos y reciclaje	Bajo ninguna condición los contenedores podrán ocupar o invadir parcial o totalmente el ancho mínimo libre de circulación en aceras y vías de circulación peatonal	Las aceras con un ancho menor a 2 400 mm, y que posean estacionamientos vehiculares en la vía pública, el contenedor se colocará únicamente en una plaza de estacionamiento cuyo ancho mínimo debe ser de 2 200 mm,	
9		Hidrantes	Boca de riego o tubo de descarga de líquidos con válvula y boca	Deben ubicarse sin interrumpir la circulación peatonal.	

	10		Postes	Elemento vertical que sirve de soporte para la red eléctrica, telefónicas entre otros	Debe ubicarse en la acera, en el borde interior del bordillo sin interrumpir con el ancho libre de paso. Dependiendo del material, se debe diseñar de acuerdo con lo establecido en las normas correspondientes.	
	11	2314	Vegetación urbana	Todo aquel elemento o conjunto de elementos vegetales, naturales (existentes en el terreno antes de que este sea urbanizado o que crezcan espontáneamente) o sembrados, que se disponen en el conjunto urbano para aportar al equilibrio gaseoso de la atmósfera, para mitigar la contaminación química por gases y la contaminación visual, así como para mejorar ecológicamente el entorno construido	Los elementos de vegetación tales como macizos de flores, arbustos, árboles no deben invadir las franjas o vías de circulación peatonal ni vehicular con elementos tales como: ramas hasta una altura mínima de 2 400 mm, medidas desde el nivel del terreno donde están plantados los elementos,	

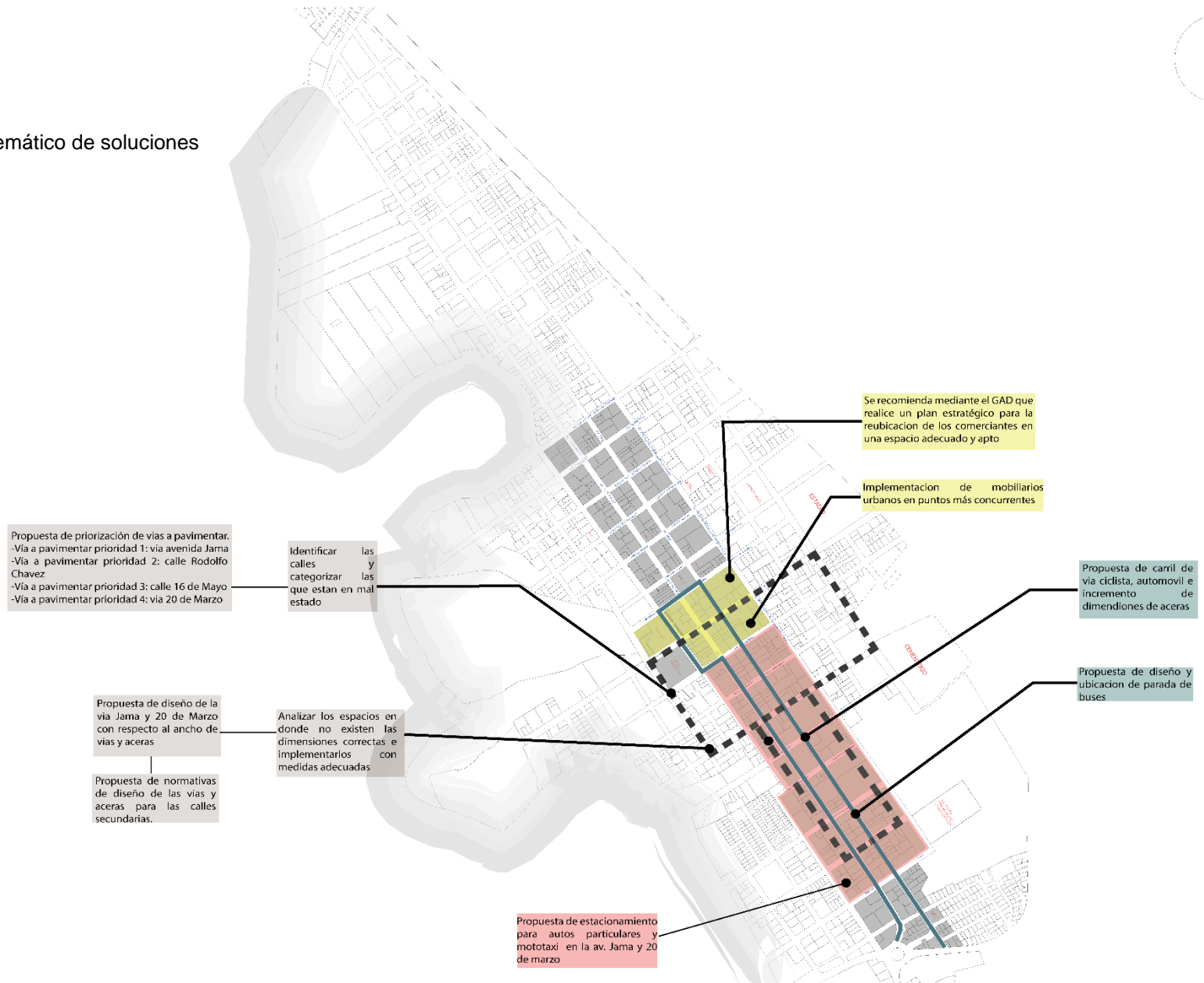
TECNOLOGICO	N°	ELEMENTO	DESCRIPCION	ILUSTRACION
	1	WI-FI	El WiFi es un mecanismo que permite, de forma inalámbrica, el acceso a Internet de distintos dispositivos al conectarse a una red determinada. Sera implementada dentro del espacio público abierto	

	2	CAMARA	Las cámaras de vigilancia son las que se encargan de grabar todo lo que puede ocurrir en una casa o negocio. Contar con este tipo de cámara te puede proporcionar sensación de seguridad y protección.	
--	---	--------	--	---

Nota: Matriz de las normativas y características de los elementos que se van a implementar en el proyecto. Fuente: INEN. Elaboración propia (2022)



Ilustración 69 Mapa esquemático de soluciones



6.5. Criterio de Prefactibilidad

La ejecución del proyecto de la Cabecera cantonal de Jama concede a la población una mejor calidad de vida y confort con respecto al espacio público vial, peatonal y ciclista, tomando en cuenta las normativas como es la INEN, leyes de infraestructura vial, leyes ambientales y el PDOT de la ciudad. Se tomo en cuenta el aspecto social, financiero y ambiental.

Aspecto social. - La propuesta está basada en el desarrollo urbano y social, el cual se proyecta la regeneración y modernización de estas zonas con su finalidad de que obtengan una mejor calidad de vida y que se sientan confortables a la hora de caminar o utilizar estos espacios.

Aspecto financiero. – Por ser propuesta urbana el cual va encaminado al uso de la población, se toma en consideración el financiamiento mediante el POA que puede tener destinados fondos para este tipo de proyecto urbano.

Aspecto ambiental. – La factibilidad de la implementación de la vegetación con la que contará el proyecto en cada espacio se establece los puntos de arborización para el confort ambiental de las personas y que realicen sus actividades de una manera agradable y así mismo mitigar el impacto ambiental.

6.6. Presupuesto Referencial

N°	Rubros	Unidad	Cantidad	P. unit.	Subtotal
1	Bordillo y Pisos				
2	Bordillo prefabricado de hormigón peatonal	m.l	9000	20,5	184500,00
3	Bordillo prefabricado de hormigón calzada	m.l	9000	29,57	266130,00
4	Piso de adoquines cerámicos Clinker	m2	24199,56	41,94	1014929,55
5	Señalización horizontal y longitudinal de vías				
6	Señalización horizontal-Marca vial longitudinal.	l	1940	0,85	1649,00
7	Señalización horizontal-Marca vial transversal.	l	295,71	2,97	878,26
8	Marca vial longitudinal en vías ciclistas.	l	2250	0,93	2092,50
9	Marcado de flechas e inscripciones en vías ciclistas.	l	63	7,66	482,58
10	Señalización vertical				
11	Cartel de señalización vertical de tráfico.	u	32	116,98	3743,36
12	Señal vertical de tráfico.	u	100	46,19	4619,00
13	Semáforo	u	20	16700,00	334000,00
14	Separador de vías	Paquete de 10	235	25,20	5922,00
15	Piso podo táctil de guía	Paquete de 10	4937	22,71	112119,27
16	Piso podo táctil de advertencia	Paquete de 10	353	22,71	8016,63
17	Urbano - Red de alumbrado publico				
18	Toma de tierra de alumbrado público con pica.	m	4213,37	206,28	869133,96
19	Conductor desnudo de tierra de alumbrado público.	m	4213,37	5,29	22288,73
20	Instalación urbana - Alumbrado publico				
21	Canalización subterránea de protección del cableado de alumbrado público.	u	4213,37	2,46	10364,89
23	Cableado para red subterránea de alumbrado público.	u	4213,37	9,89	41670,23
24	Cuadro de protección y control de alumbrado público.	u	6	2317,52	13905,12
25	Postes con columna metálica.	u	270	1972,49	532572,30
26	Instalación urbana - Agua lluvia				
27	Redes de saneamiento - Canaleta de drenaje de polipropileno.	u	400	291,15	116460
28	Vegetación				
29	Sembrado de árbol.	u	350	45,85	16047,50
30	Equipamientos urbanos				
31	Banco de aluminio.	u	50	755,74	37787
32	Basurero de acero.	u	30	242,58	7277,4
33	Estacionamiento para bicicletas de acero.	u	8	486,91	3895,28
34	Cámara IP Exterior / día y noche	u	6	469,26	2815,56
				TOTAL	3613300,12

Nota: listado del presupuesto referencial de costos directos el cual no incluye costos indirectos e imprevistos de la revitalización de la ciudad de Jama. Elaboración propia (2022).

6.7. Cronograma de obra referencial

RUBROS	Volumen total	SubTotal	%	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Enero	Febrero
Bordillo y Pisos															
Bordillo prefabricado de hormigón peatonal	9000	184500.00	5.11%	184500.00											
Bordillo prefabricado de hormigón catzada	9000	266130.00	7.37%		266130.00										
Piso de adoquines cerámicos clinker	24199.56	1014929.55	28.09%			1014929.55									
Señalización horizontal-Marca vial longitudinal.	1940	1649.00	0.05%				1649								
Señalización horizontal-Marca vial transversal.	295.71	878.26	0.02%				878.2587								
Marca vial longitudinal en vías ciclistas.	2250	2092.50	0.06%				2092.5								
Marcado de flechas e inscripciones en vías ciclistas.	63	482.58	0.01%				482.580								
Cartel de señalización vertical de tráfico.	32	3743.36	0.10%					3743							
Señal vertical de tráfico.	100	4619.00	0.13%					4619							
Semaforo	20	334000.00	9.24%					334000							
Separador de vías	235	5922.00	0.16%						5922						
Piso podo táctil de guía	4937	112119.27	3.10%							112119					
Piso podo táctil de advertencia	353	8016.63	0.22%							8017					
Toma de tierra de alumbrado público con pica.	4213.37	869133.96	24.05%									869133.96			
Conductor desnudo de tierra de alumbrado público.	4213.37	22288.73	0.62%									22288.73			
Canalización subterránea de protección del cableado	4213.37	10364.89	0.29%									10364.89			
Cableado para red subterránea de alumbrado público	4213.37	41670.23	1.15%									41670.23			
Cuadro de protección y control de alumbrado público	6	13905.12	0.38%									13905.12			
Farola con columna metálica.	270	532572.30	14.74%									532572.30			
Redes de saneamiento - Canaleta de drenaje de poli	400	116460	3.22%										116460		
Sembrado de árbol.	350	16047.50	0.44%											16047.50	
Banco de aluminio.	50	37787	1.05%												37787
Basurero de acero.	30	7277.4	0.20%												7277.4
Estacionamiento para bicicletas, de acero.	8	3895.28	0.11%												3895.28
Camara IP Exterior tubo día y noche	6	2915.56	0.08%												2915.56
VALOR TOTAL PROGRAMADO	3613300.12	100%		\$194 500.00	\$266 130.00	\$1 014 929.55	\$5 102.34	\$342 362.36	\$5 922.00	\$100 126.90	\$891 422.69	\$938 512.54	\$176 460.00	\$16 047.50	\$51 778.24
% PROGRAMADO				5.11%	7.37%	28.09%	0.14%	9.48%	0.16%	3.32%	24.67%	16.56%	3.22%	0.44%	1.43%
VALOR PARCIAL ACUMULADO				\$194 500.00	\$450 630.00	\$1 465 559.55	\$1 470 661.89	\$1 813 024.25	\$1 818 946.25	\$1 929 073.15	\$2 820 504.84	\$3 759 017.38	\$3 545 477.38	\$3 561 524.88	\$3 613 300.12
% ACUMULADO				5.11%	12.47%	40.56%	40.70%	50.16%	50.34%	53.67%	78.34%	84.90%	96.12%	98.57%	100%

Nota: Cronograma del presupuesto referencial de costos directos del proyecto de la ciudad de Jama. Elaboración propia (2022).

7. CONCLUSIONES

1. Mediante esta intervención, sus resultados positivos nos permiten descifrar que el proyecto es importante porque jama es un punto de conexión entre el sur y norte de Manabí para las personas que visitan y hacen turismo en toda la costa del perfil manaba, para que su desarrollo sea potenciado desde el presente hacia el futuro y tenga un crecimiento importante y adquiera una identidad de ciudad y deje ser reconocido como pueblo y sea la oportunidad de apertura se cómo un lugar turístico más de Manabí.
2. Este proyecto beneficia a los habitantes propios y también a los turistas, también se convierte en un punto de atracción para la gente, mediante su regeneración vial el sector económico tiende a crecer ya que sus vías tienen una mejoría y garantiza el interés de las personas en invertir en locales comerciales o construir nuevas zonas de comercio.
3. En el cantón de Jama existe un alto potencial para desarrollar y estructurar de una manera planificada un sistema de conjuntos viales, y mejoría del espacio urbano para un mejor confort, que permitan transcurrir y proteger el medio ambiente, y que permitan mejorar el entorno urbano-social.
4. El espacio público es el escenario de identidad e inclusión para una ciudad, permite interrelacionarse, encontrarse y vivirla desde diferentes sitios urbanos.

8. RECOMENDACIONES

1. De acuerdo con lo analizado se recomienda tomar en cuenta los criterios, leyes o normativas para el desarrollo o expansión de la ciudad, tomando como punto de partida la potencialidad que caracteriza a Jama, beneficiando a la población tanto económico, turístico y social.
2. La ciudad de Jama está en un atapa de crecimiento por ende se recomienda tener como idea base las propuestas que beneficia a cada espacio con sus diferentes actividades, ya que la ciudad al pasar el tiempo está en constante cambios y esta sería una forma de garantizar una buena calidad de vida y confort.
3. Aprovechar la regeneración urbana como estrategia de desarrollo para todos los espacios que a falta de una planificación de la trama genera un crecimiento desordenado que crea inestabilidad social económica y cultural.
4. Es importante que entidades públicas que beneficie a la ciudad tenga entre sus principales desafíos la planificación del desarrollo en el espacio publico debido al crecimiento urbano desordenado que produce un incremento de condicionantes carentes que degrada las condiciones del bienestar social, económico, ambiental del entorno urbano.

9. REFERENCIA BIBLIOGRÁFICOS

Agualimpia, B. (24 de Abril de 2016). *Teoría de la Arquitectura*. Obtenido de Biblioteca de Arte de los Museos Nacionales de Berlín: <http://bucheliagualimpia.blogspot.com/>

Avendaño, F. Q. (20 de Agosto de 2006). *Imaginario urbanos, espacio público y ciudad en América Latina*. Obtenido de Pensar Iberoamérica: revista de cultura: https://www.academia.edu/14495360/Imaginario_urbanos_espacio_publico_y_ciudad_en_America_Latina?from=cover_page

Balbo, M., Simioni, D., Jordán Fuchs, R., & Gobierno, I. (22 de Noviembre de 2003). *La ciudad inclusiva*. Obtenido de REPOSITORIO DIGITAL: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/27814/S2003002_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Bazant S, .. (3 de Septiembre de 2010). *Expansión urbana incontrolada y paradigmas de la planeación urbana*. Obtenido de Espacio Abierto: <https://www.redalyc.org/pdf/122/12215112003.pdf>

Brandao. (2011).

Bull, A. N. (15 de Julio de 2003). *Congestión de tránsito: el problema y cómo enfrentarlo*. Obtenido de REPOSITORIO DIGITAL: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/27813/S0301049_es.pdf?sequence=6&isAllowed=y

Camacho Cardona, M. (8 de Enero de 2017). *Regeneración de la fragmentación de la forma urbana*. Obtenido de Revista Legado de Arquitectura y Diseño: <https://www.redalyc.org/journal/4779/477948279042/477948279042.pdf>

Carman, M., Vieira da Cunha, N., & Segura, R. (2 de Septiembre de 2013). *Segregación y diferencia en la ciudad*. Obtenido de Repositorio Dspace: <file:///C:/Users/melap/Downloads/FLACSO-Carman.pdf>

Carrion, F. (15 de Octubre de 2007). *Espacio público: punto de partida para la alteridad*. Obtenido de Espacios públicos y construcción social. Hacia un ejercicio de ciudadanía: https://d1wqtxts1xzle7.cloudfront.net/32828083/carrion_espacio_publico-with-cover-page-v2.pdf?Expires=1664055146&Signature=lp-OZ6BwAtBxsc2v-cFP-

2m5VBmy4V3iNrRhWcJ06TXnSBTzrnIRZ439o5ocQp27~qfyMRmvSaBGgmKZlg-4jcZBFZKIWtDf6Taj8jw1YQu5q0bQsrHDc0fgieRKR4qpyENH

CEPAL, N. (Junio de 2012). *Población, territorio y desarrollo sostenible*. Obtenido de REPOSITORIO DIGITAL:
https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/22425/S2012034_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Clark, D. M. (9 de Julio de 2015). *DESARROLLO TERRITORIAL EN ECUADOR: SITUACIÓN ACTUAL Y PERSPECTIVAS*. Obtenido de Repositorio Dspace:
<http://190.57.147.202:90/xmlui/handle/123456789/1877>

Cuentas, I. (6 de Septiembre de 2017). *Conceptos de rehabilitación y regeneración urbana*. Obtenido de El caso del PER del Casco Viejo de Bilbao.:
https://addi.ehu.es/bitstream/handle/10810/21229/TFG_IraeguiCuentas.pdf?sequence=1

Fernández, L. &. (2013). *Bienestar Social, Económico y Ambiental para las Presentes y Futuras Generaciones*. Obtenido de scientific electronic library online:
https://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0718-07642013000200013&script=sci_arttext&tlng=pt

Godoy, D. M. (2015).

Godoy, D. M., & Clark, P. , 2015. (s.f.).

Gonzales, E. P. (6 de Octubre de 2015). *Desarrollo de infraestructura y crecimiento económico*. Obtenido de Cepal:
https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/6441/1/S048642_es.pdf

González Solis, J. I. (1 de Junio de 2016). *Valoración de RUTA y alternativas para mejorar la conectividad y accesibilidad hacia la movilidad sustentable*. Obtenido de BUAP:
<https://repositorioinstitucional.buap.mx/handle/20.500.12371/1819>

González, M. J. (2 de Julio de 2018). *Los Planes de Desarrollo y Ordenación Territorial en Ecuador a nivel cantonal*. Obtenido de La Scientific Electronic Library Online:
<https://publicaciones.ucuenca.edu.ec/ojs/index.php/estoa/article/view/1903/1393>

Guzmán-Ramírez, A., & Hernández-Sainz, K. M. (1 de Julio de 2013). *La fragmentación urbana y la segregación social. Una aproximación conceptual*. Obtenido de Legado de Arquitectura y Diseño.: <https://www.redalyc.org/pdf/4779/477947373004.pdf>

Jordi, B. (20 de Mayo de 2011). *Espacio público y derecho a la ciudad*. Obtenido de Vientosur: https://cdn.vientosur.info/Vscompletos/Vs116_Borja_EspacioPublico.pdf

Larrouyet, M. C. (24 de Noviembre de 2015). *Desarrollo sustentable: origen, evolución y su implementación para el cuidado del planeta*. Obtenido de Repositorio Institucional Digital de Acceso Abierto de la Universidad Nacional de Quilmes: https://ridaa.unq.edu.ar/bitstream/handle/20.500.11807/154/TFI_2015_larrouyet_003.pdf?sequence=1&isAllowed=y

LEY SISTEMA INFRAESTRUCTURA VIAL. (2018).

Ley Sistema Nacional De Infraestructura Vial Transporte Terrestre. (5 de Mayo de 2017). *Obras Publicas*. Obtenido de REPUBLICA DEL ECUADOR ASAMBLEA NACIONAL: https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2018/06/LOTAIP_5_LEY-DE-INFRAESTRUCTURA.pdf

Lucas, V. (15 de Diciembre de 2016). *Caminos y carreteras fragmentan la superficie y los ecosistemas del planeta*. Obtenido de SCIENTIFIC AMERICAN ESPAÑOL : <https://www.scientificamerican.com/espanol/noticias/caminos-y-carreteras-fragmentan-la-superficie-y-los-ecosistemas-del-planeta/>

Luis Santos y Ganges, J. L. (20 de Noviembre de 2008). *Ciudades con atributos: conectividad, accesibilidad y movilidad*. Obtenido de CIUDADES 11: <file:///C:/Users/melap/Downloads/Dialnet-CiudadesConAtributos-2736032.pdf>

Luisa, R. C. (20 de Agosto de 2016). *La fragmentación de lo público en la ciudad: organización socioespacial, marco institucional y sociabilidad urbana*. Obtenido de Debates en Sociología: <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/debatesensociologia/article/view/19721/19795>

MAGAP; PRAT. (2008).

Mertins, G. &. (5 de Diciembre de 2018). *Los Planes de Desarrollo y Ordenación Territorial en Ecuador a nivel cantonal*. Obtenido de ESTOA. REVISTA DE LA FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO: <https://publicaciones.ucuenca.edu.ec/ojs/index.php/estoa/article/view/1903/1393>

Montes Lira, P. F. (7 de Diciembre de 2001). *El ordenamiento territorial como opción de políticas urbanas y regionales en América Latina y el Caribe*. Obtenido de Naciones Unidas CEPAL:

https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/5739/S01111024_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Naranjo, B. A. (15 de Mayo de 2010). *BARRERAS ARQUITECTÓNICAS Y DISCAPACIDAD*. Obtenido de Revista digital para profesioanles de la enseñanza : <https://www.feandalucia.ccoo.es/docu/p5sd7197.pdf>

Ornés, S. (15 de Junio de 2009). *El urbanismo, la planificación urbana y el ordenamiento territorial desde la perspectiva del derecho*. Obtenido de Red de Revistas Científicas de América Latina, Politeia: <https://www.redalyc.org/pdf/1700/170014942008.pdf>

PDOT-Jama. (15 de Noviembre de 2015). *PLANES DE DESARROLLO Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL -PDYOT*. Obtenido de Secretaria Nacional de Planificacion : <https://multimedia.planificacion.gob.ec/PDOT/descargas.html>

Pérez, G. (14 de Julio de 2020). *Caminos rurales: vías claves para la producción, la conectividad y el desarrollo territorial*. Obtenido de REPOSITORIO DIGITAL: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/45781/S2000418_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Pérez-Campuzano. (6 de Agosto de 2011). *Segregación socio espacial urbana*. Obtenido de scielo scientific electronic library online: https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0186-72102011000200403

RAE . (4 de Octubre de 2014). *Significado de degradar* . Obtenido de Real Academia Española: <https://dle.rae.es/degradar>

RAE. (4 de Octubre de 2014). *Significado de regenerar*. Obtenido de Real Academia Española: <https://dle.rae.es/regenerar>

Rico Rodríguez, A. T. (7 de Octubre de 2010). *PAVIMENTOS FLEXIBLES. PROBLEMÁTICA, METODOLOGÍAS DE DISEÑO Y TENDENCIAS*. Obtenido de NATIONAL ACADEMY OF SCIENCES: <https://www.imt.mx/archivos/publicaciones/publicaciontecnica/pt104.pdf>

Rodríguez, R. (3 de Noviembre de 2007). *Un acercamiento al paisaje urbano*. Obtenido de Arquitectura y Urbanismo: <https://www.redalyc.org/pdf/3768/376839853006.pdf>

Rozas, P. &. (6 de Septiembre de 2006). *Conectividad, ámbitos de impacto y desarrollo territorial: análisis de experiencias internacionales: volumen II. Cepal*. Obtenido de

CEPAL - SERIE Recursos naturales e infraestructura:
https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/6315/1/S0600571_es.pdf

Ruiz, M. E., Mayorga, C. M., & Aldas, D. S. (12 de Diciembre de 2019). El costo y la percepción en la sociedad por congestión vehicular causada por el transporte público urbano en la ciudad de Ambato, Ecuador. *Revistas Espacios*, págs. <https://www.revistaespacios.com/a19v40n43/19404322.html#:~:text=La%20congesti%C3%B3n%20vehicular%20es%20definida,Bull%20%26%20Thomson%2C%202002>).

Santos Ganges, R. S. (4 de Octubre de 2008). *Ciudades con atributos: conectividad, accesibilidad y movilidad*. Obtenido de Revista del Instituto de Urbanística de la Universidad de Valladolid: <https://uvadoc.uva.es/bitstream/handle/10324/10290/CIUDADES-2008-11-CIUDADESCON.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Sarracina, A. E. (28 de Julio de 2022). *Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible*. Obtenido de Proyeccion de estudio geografico y ordenamiento territorial : <https://revistas.uncu.edu.ar/ojs3/index.php/proyeccion/article/view/4669/4891>

Segovia, O. (2007). *Espacios públicos y construcción social*. Obtenido de Repositorio Dspace: file:///C:/Users/melap/Downloads/Espacios_publicos_y_construccion_social.pdf

Serrano Romero, R. O. (2019). *Movilidad Urbana y Espacio Público: reflexiones, métodos y contextos*. Bogota : Universidad Piloto de Colombia.

SgROI Alejandra, .. (10 de Noviembre de 2016). *EL PAISAJE URBANO tratado de estética urbanística*. Obtenido de Taller vertical Yantorno: <https://blogs.ead.unlp.edu.ar/planeamientofau/files/2013/05/Ficha-N%C2%BA-19-Morfolog%C3%ADa-Urbana.pdf>

Ilustración 71 Mapa esquemático de soluciones

10. ANEXOS

Ilustración 70 Mapa esquemático de problemas

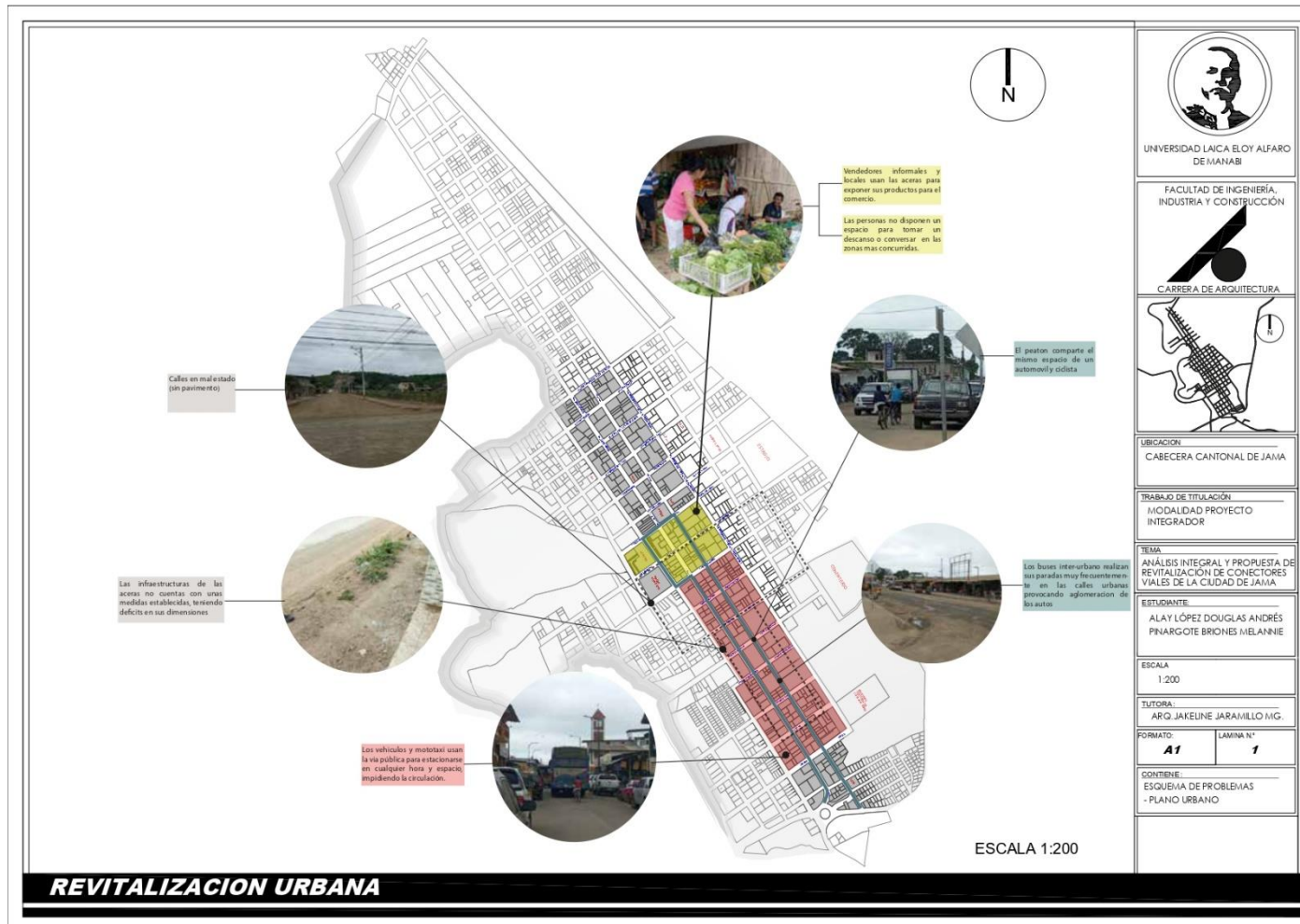
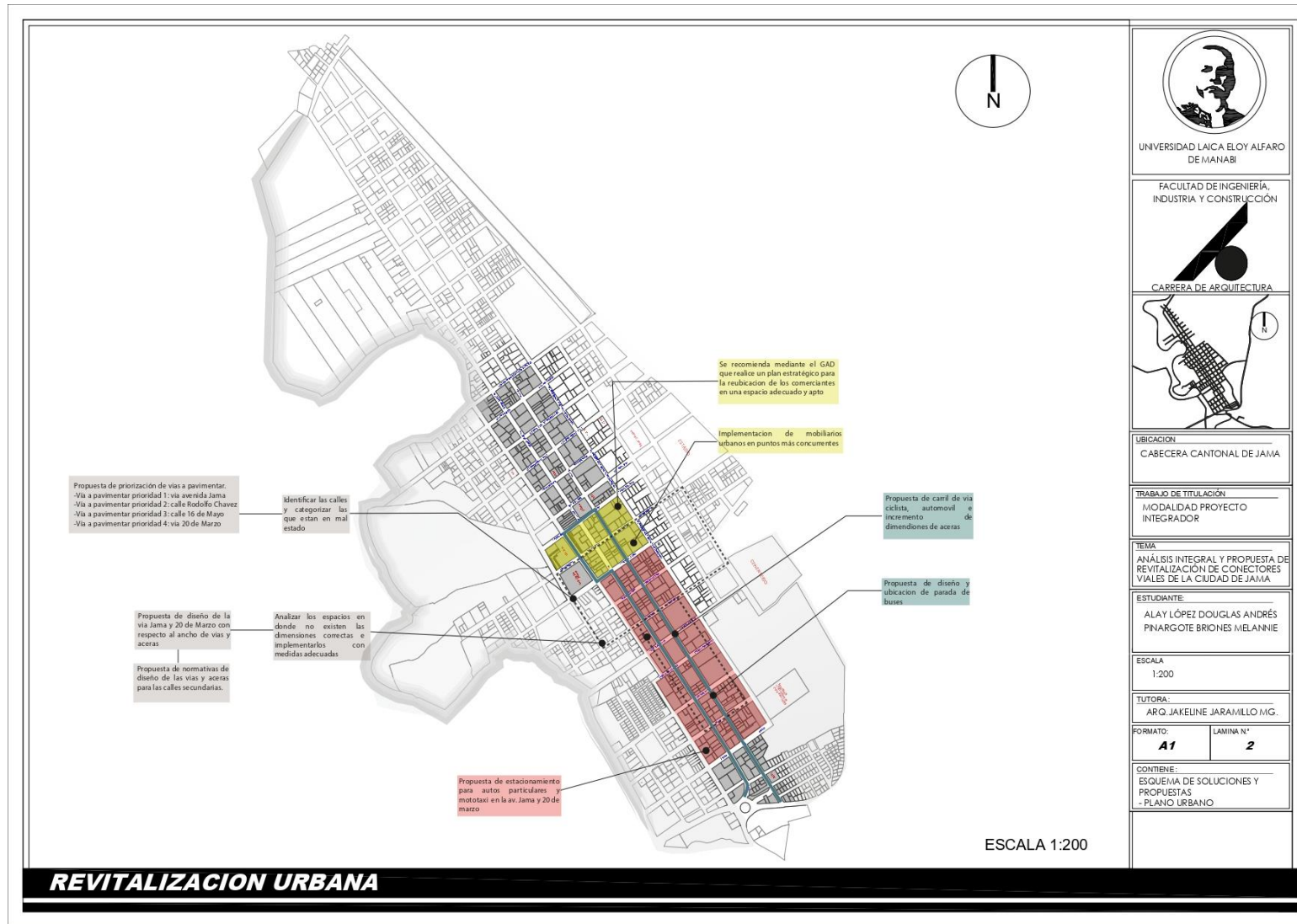


Ilustración 72 Plano del contexto y conceptualización de la propuesta



UNIVERSIDAD LAICA ELOY ALFARO DE MANABI

FACULTAD DE INGENIERIA, INDUSTRIA Y CONSTRUCCION

CARRERA DE ARQUITECTURA

UBICACION
CABECERA CANTONAL DE JAJAMA

TRABAJO DE TITULACION
MODALIDAD PROYECTO INTEGRADOR

TEMA
ANÁLISIS INTEGRAL Y PROPUESTA DE REVITALIZACIÓN DE CONECTORES VIALES DE LA CIUDAD DE JAJAMA

ESTUDIANTE:
ALAY LÓPEZ DOUGLAS ANDRÉS
PINARGOTE BRIONES MELANNIE

ESCALA
1:200

TUTORA:
ARQ. JAKELINE JARAMILLO MG.

FORMATO: A1	LAMINA N° 2
-----------------------	-----------------------

CONTIENE:
ESQUEMA DE SOLUCIONES Y PROPUESTAS
- PLANO URBANO

Ilustración 73 Cartografía- conceptualización y programa arquitectónico

JAMA - COAQUE

JAMA ES UNA PARROQUIA DE LA PROVINCIA DE MANABI, EN EL CUADRO SU CARACTERÍSTICA CANTONAL ES LA CIUDAD DE JAMA, CUENTA CON UNA POBLACION DE 22 293 HABITANTES, LAS ACTIVIDADES AGRICOLAS, LAS CULIBRAS, GANADERIAS Y LA ACTIVIDAD TURISTICA SON COMO LAS PRINCIPALES EN LOS MUNICIPIOS DE LA ECONOMIA DEL CANTON.

JAMA CUENTA CON DISTINTOS AMBIENTES NATURALES Y CONSTRUIDOS, POSSE HITOS URBANO COMO HISTORICOS QUE RESALTA LA ATRACCION TURISTICA, ENFERMOS POR LOS HITOS URBANOS QUE VISTAN LAS FRECCIONES COMO ES EL PARQUE CENTRAL Y TAMBIEN TENEMOS LOS HITOS HISTORICOS QUE REPRESENTA LA IDENTIDAD Y CULTURA DE JAMA.

CONCEPTUALIZACION

El desarrollo del trabajo de intervención propositiva dar una visión macro de los elementos de diseño que se darán en el lugar revitalizado y transformarlo en un espacio de vida urbana y atractivo para la ciudad. Por lo tanto, se definirán un conjunto de hitos que van articulando individualmente a la totalidad de ella, pero que en su conjunto conforman un todo. Las mismas no tienen una disposición de hitos de un mismo como espacio urbano, movilidad y vivienda, del mismo.

N.O SE TRATA DE UNA REPRESENTACION EQUATIVA SI NO ABSTRACTA Y GEOMETRICA, LA TIFA ES ENTENDER COMO LO HABITANTES DE JAMA-COAQUE, FICARON A PLO, QUE FRECUENTAS USARON, Y CLAR QUE E PERIODO DETERMINADO PARA LA CONCEPCION DE ESTA TIPO DE BARRO, SE CONOCE QUE SE TRATA DE UNA FRECUENCIA TURILAS Y LA FRECUENCIA ES COMO HACIAN PARA QUE, EN UNA SUPERFICIE TAN PEQUEÑA, COINCIDA UNA UNIDAD DE PENECION A FIN.

UNIVERSIDAD LAICA ELOY ALFARO DE MANABI

FACULTAD DE INGENIERIA, INDUSTRIA Y CONSTRUCCION

CARRERA DE ARQUITECTURA

UBICACION: CABECERA CANTONAL DE JAMA

TRABAJO DE TITULACION: MODALIDAD PROYECTO INTEGRADOR

TEMA: ANÁLISIS INTEGRAL Y PROPUESTA DE REVITALIZACIÓN DE CONECTORES VIALES DE LA CIUDAD DE JAMA

ESTUDIANTE: ALAY LÓPEZ DOUGLAS ANDRÉS PINARGOTE BRIONES MELANNIE

ESCALA: INDICADA

TUTORA: ARQ. JAKELINE JARAMILLO M.G.

FORMATO: LAMINA N° **A1** 3

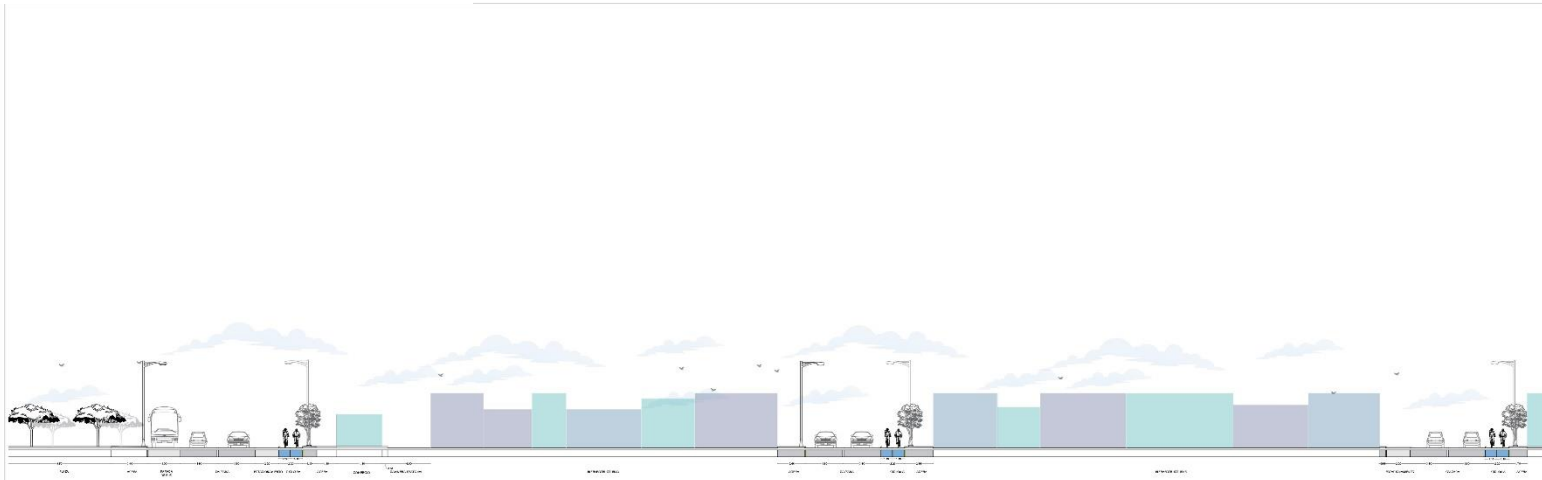
CONTIENE: CARTOGRAFIA CONCEPTUALIZACION PROGRAMA ARQUITECTONICO

- 1 PARQUE NACIONAL JAMA
- 2 ROTONDA DE JAMA
- 3 CEMENTERIO DE JAMA
- 4 PARQUE DE JAMA
- 5 UNIDAD EDUCATIVA JAMA
- 6 MUNICIPIO CIUDAD
- 7 TEMPLO NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN
- 8 MERCADO DE JAMA

PROGRAMA ARQUITECTONICO

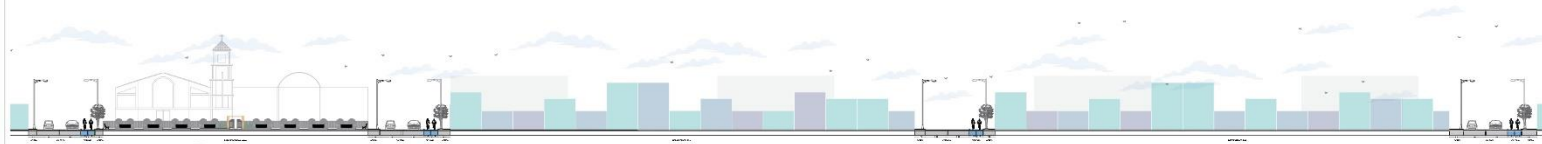
REVITALIZACION URBANA

Ilustración 74 Cortes arquitectónico



CORTE A-A

ESCALA: 1:200



CORTE B-B

ESCALA: 1:350

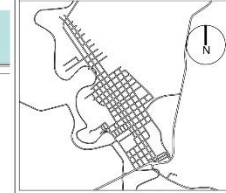


UNIVERSIDAD LAICA ELOY ALFARO
DE MANABI

FACULTAD DE INGENIERÍA,
INDUSTRIA Y CONSTRUCCIÓN



CARRERA DE ARQUITECTURA



UBICACION
CABECERA CANTONAL DE JAMA

TRABAJO DE TITULACIÓN
MODALIDAD PROYECTO
INTEGRADOR

TEMA
ANÁLISIS INTEGRAL Y PROPUESTA DE
REVITALIZACIÓN DE CONECTORES
VIALES DE LA CIUDAD DE JAMA

ESTUDIANTE:
ALAY LÓPEZ DOUGLAS ANDRÉS
PINARGOTE BRIONES MELANNIE

ESCALA
INDICADA

TUTORA:
ARQ. JAKELINE JARAMILLO MG.

FORMATO:
A1

LAMINA N.º
4

CONTIENE:
CORTE LONGITUDINAL
CORTE TRANSVERSAL

Ilustración 75 Plano de instalación eléctrica y detalles

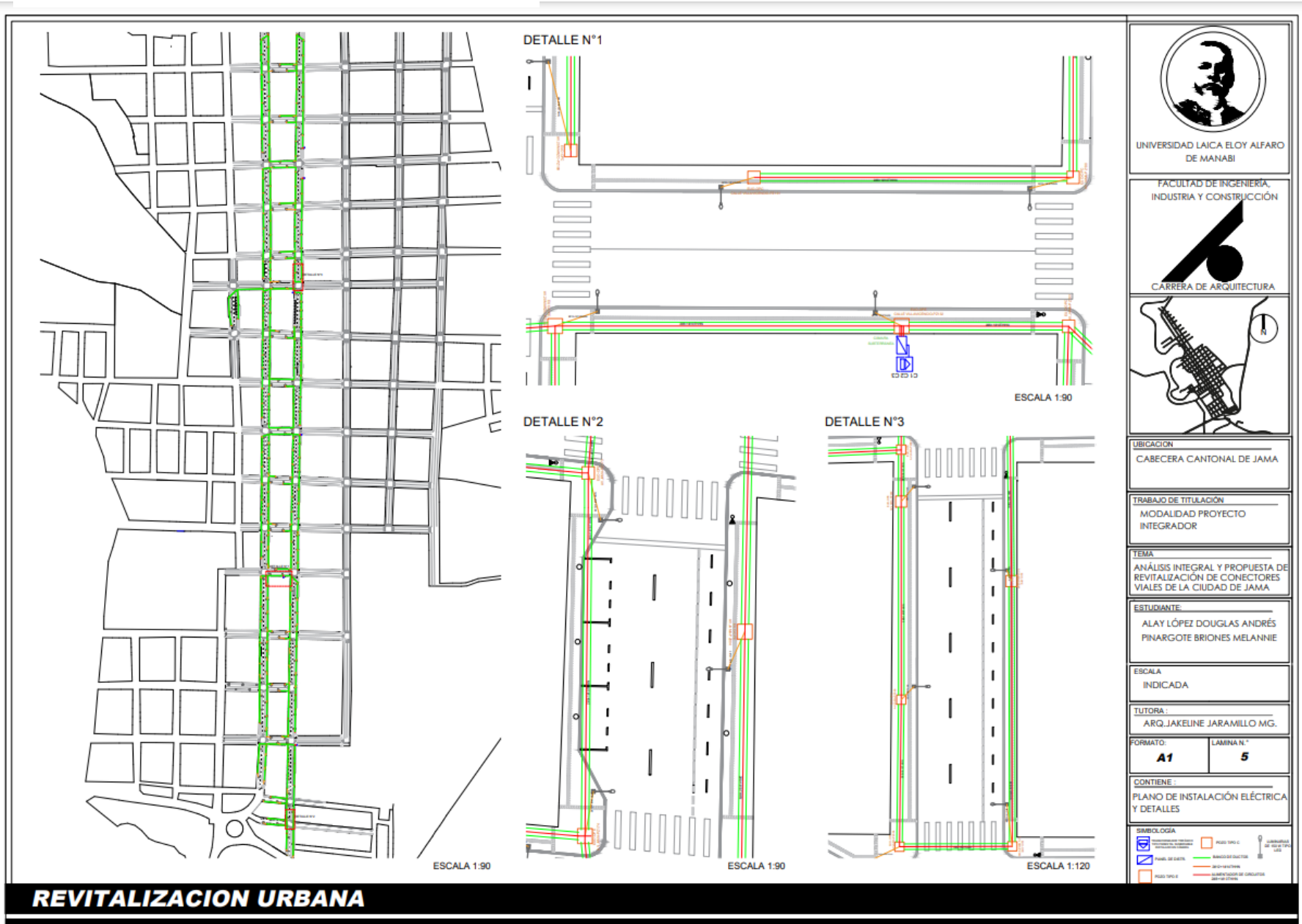
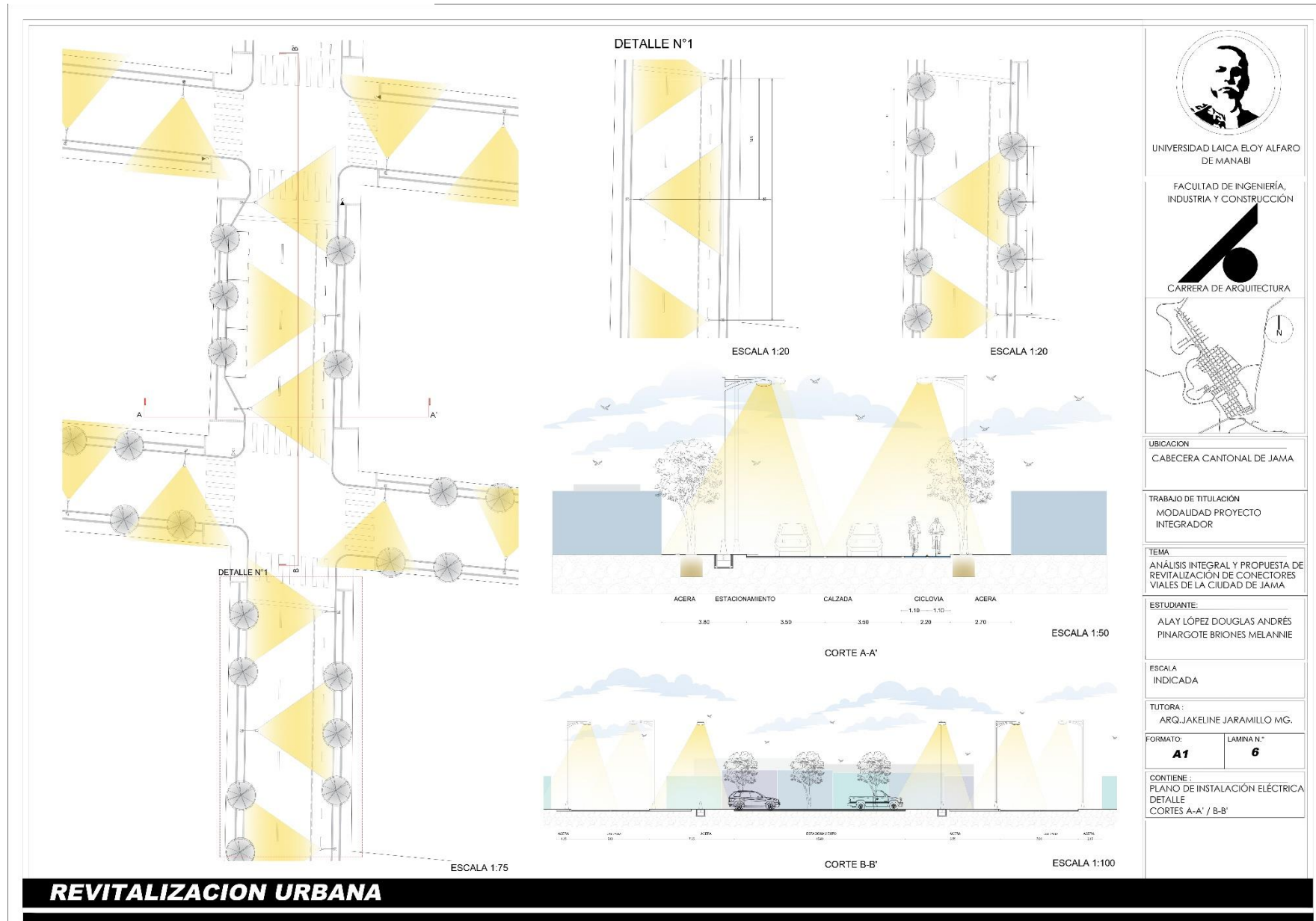


Ilustración 76 Cortes de instalación eléctrica

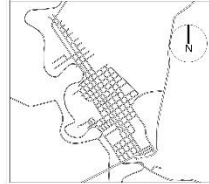


UNIVERSIDAD LAICA ELOY ALFARO
DE MANABI

FACULTAD DE INGENIERÍA,
INDUSTRIA Y CONSTRUCCIÓN



CARRERA DE ARQUITECTURA



UBICACION
CABECERA CANTONAL DE JAMA

TRABAJO DE TITULACIÓN
MODALIDAD PROYECTO
INTEGRADOR

TEMA
ANÁLISIS INTEGRAL Y PROPUESTA DE
REVITALIZACIÓN DE CONECTORES
VIALES DE LA CIUDAD DE JAMA

ESTUDIANTE:
ALAY LÓPEZ DOUGLAS ANDRÉS
PINARGOTE BRIONES MELANNIE

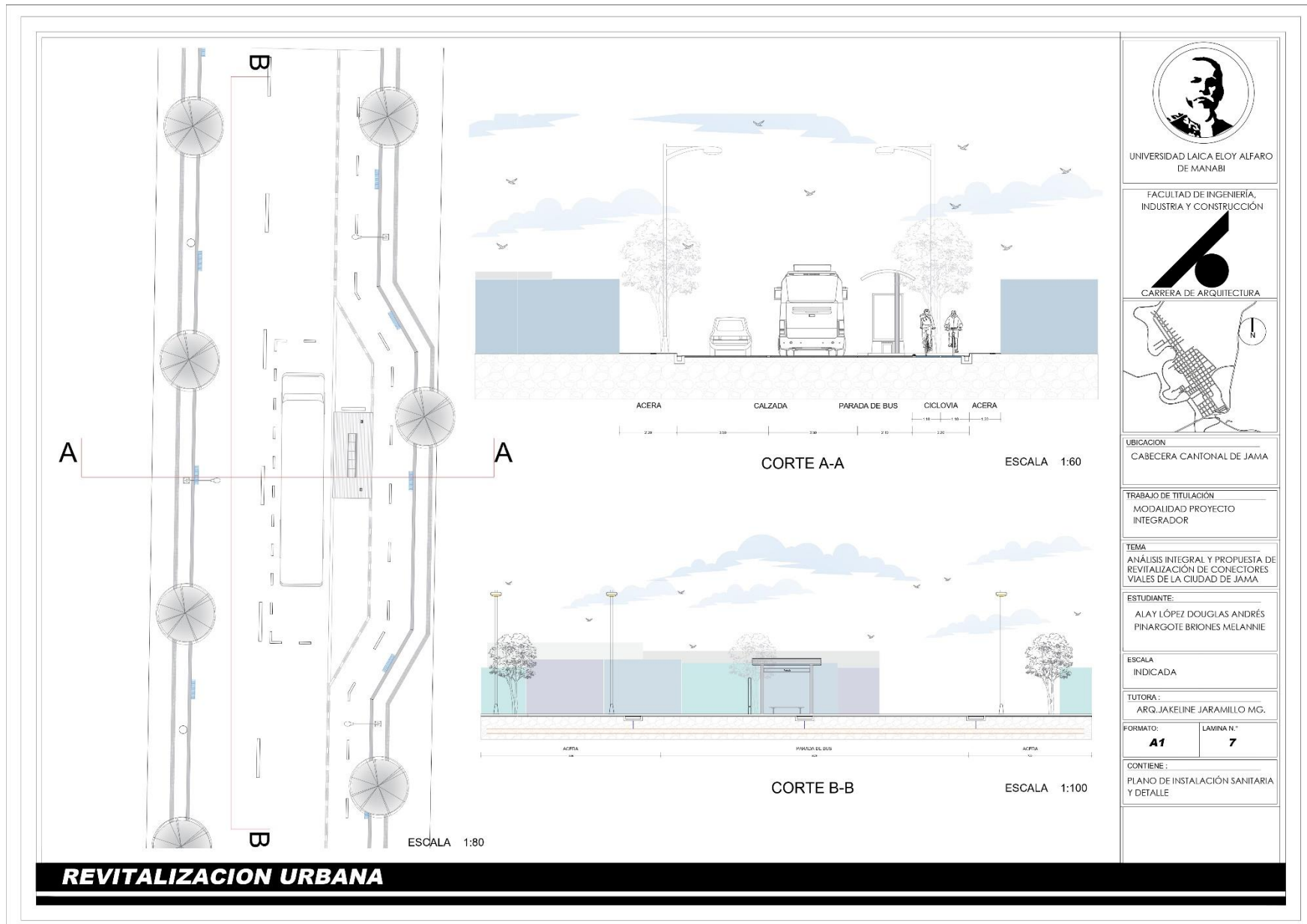
ESCALA
INDICADA

TUTORA:
ARQ. JAKELINE JARAMILLO MG.

FORMATO: **A1** LAMINA N.º **6**

CONTIENE:
PLANO DE INSTALACIÓN ELÉCTRICA
DETALLE
CORTES A-A' / B-B'

Ilustración 77 Plano de instalación sanitaria

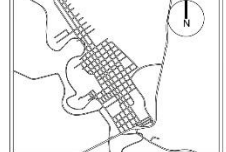


UNIVERSIDAD LAICA ELOY ALFARO DE MANABI

FACULTAD DE INGENIERIA, INDUSTRIA Y CONSTRUCCION



CARRERA DE ARQUITECTURA



UBICACION
CABECERA CANTONAL DE JAMA

TRABAJO DE TITULACION
MODALIDAD PROYECTO INTEGRADOR

TEMA
ANÁLISIS INTEGRAL Y PROPUESTA DE REVITALIZACIÓN DE CONECTORES VIALES DE LA CIUDAD DE JAMA

ESTUDIANTE:
ALAY LÓPEZ DOUGLAS ANDRÉS
PINARGOTE BRIONES MELANNIE

ESCALA
INDICADA

TUTORA:
ARQ. JAKELINE JARAMILLO MG.

FORMATO: A1	LAMINA N.º: 7
-----------------------	-------------------------

CONTIENE:
PLANO DE INSTALACION SANITARIA Y DETALLE

REVITALIZACION URBANA

Ilustración 78 Detalles

DETALLE N°1
BASE DE POSTE DE 8 METROS DE ALTURA
ESCALA 1:100

DETALLE N°2
MESETA PARA VEGETACIÓN Y ESTRUCTURA DE HIERRO
ESCALA 1:75

DETALLE N°3
REGISTROS DREN PLUVIAL CON REGISTRO
ESCALA 1:50

DETALLE N°4
PARADA DE BUS
ESCALA 1:35

DETALLE N°5
PISO PODOCIATIL LINEAL
PISO PODOCIATIL CIRCULAR
ESCALA 1:100

UNIVERSIDAD LAICA ELOY ALFARO DE MANABI
FACULTAD DE INGENIERIA, INDUSTRIA Y CONSTRUCCION
CARRERA DE ARQUITECTURA

UBICACION
CABECERA CANTONAL DE JAMA

TRABAJO DE TITULACION
MODALIDAD PROYECTO INTEGRADOR

TEMA
ANÁLISIS INTEGRAL Y PROPUESTA DE REVITALIZACIÓN DE CONECTORES VIALES DE LA CIUDAD DE JAMA

ESTUDIANTE:
ALAY LÓPEZ DOUGLAS ANDRÉS
PINARGOTE BRIONES MELANNIE

ESCALA
INDICADA

TUTORA:
ARQ. JAKELINE JARAMILLO MG.

FORMATO:
A1

LAMINA N°:
8

CONTIENE:
CORTES
DETALLES ARQUITECTÓNICOS

REVITALIZACION URBANA

Ilustración 79 Propuesta de dimensiones de ciclovia

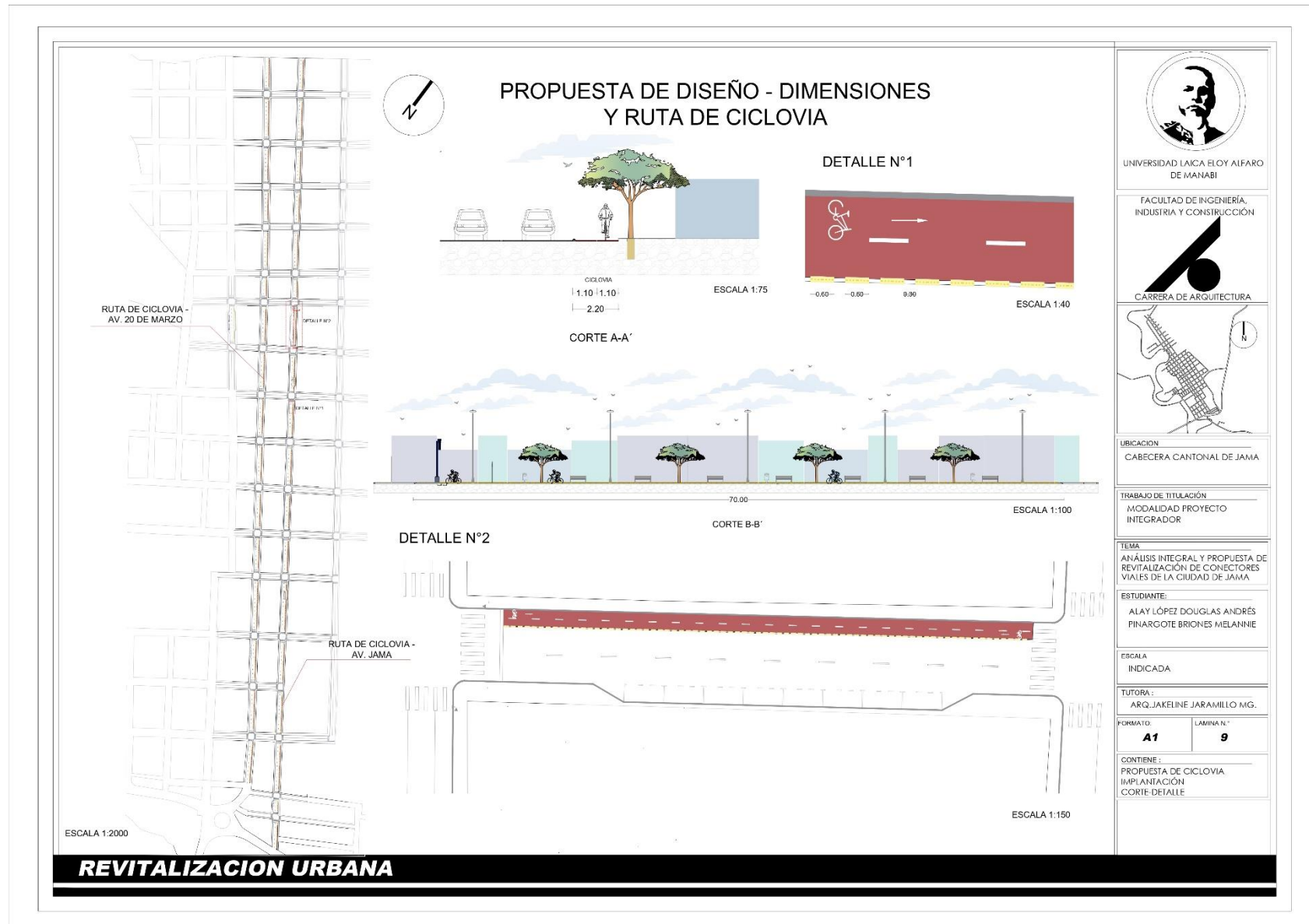


Ilustración 80 Propuesta de dimensión de aceras



Ilustración 81 Propuesta de piso podotáctil en aceras

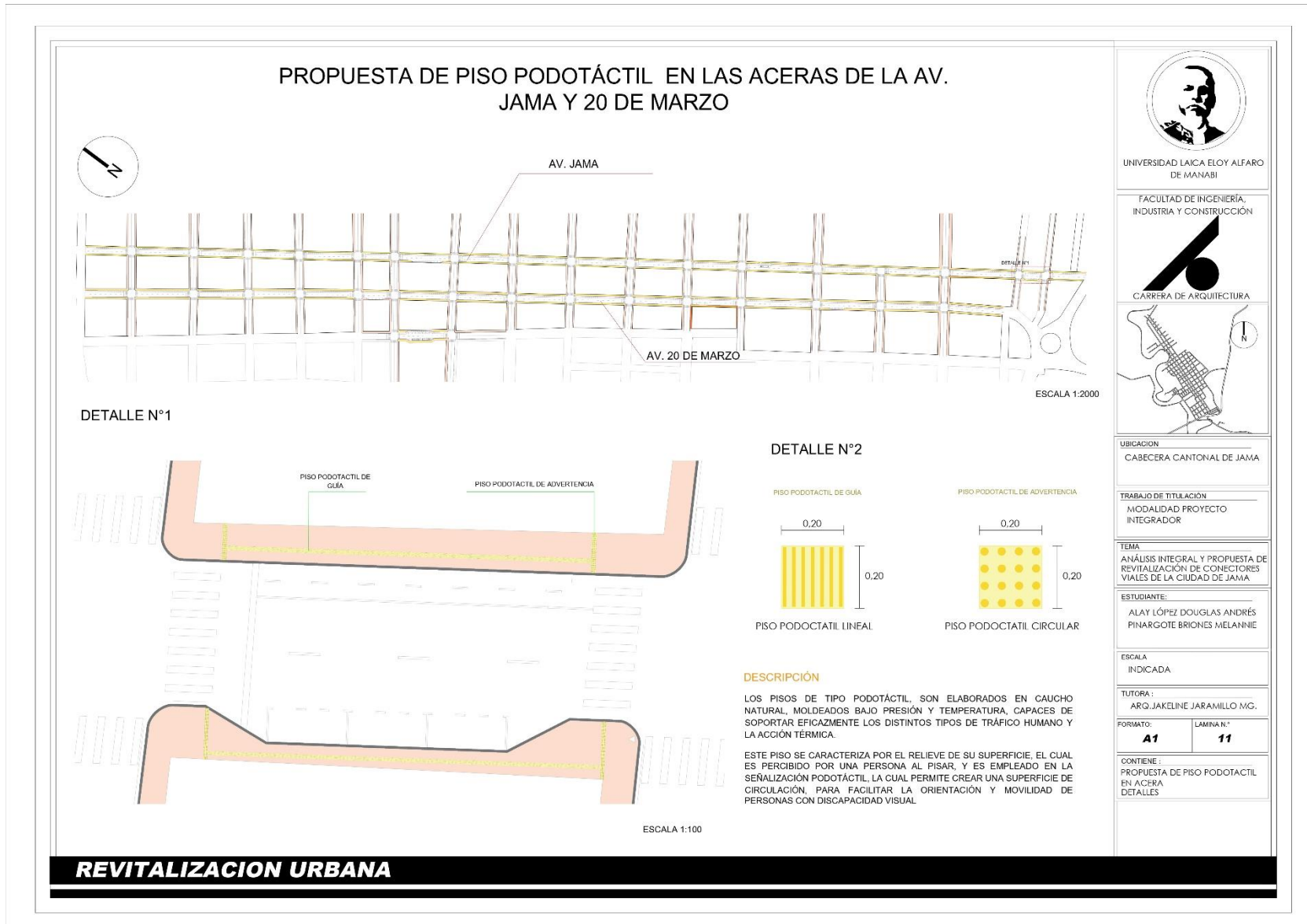
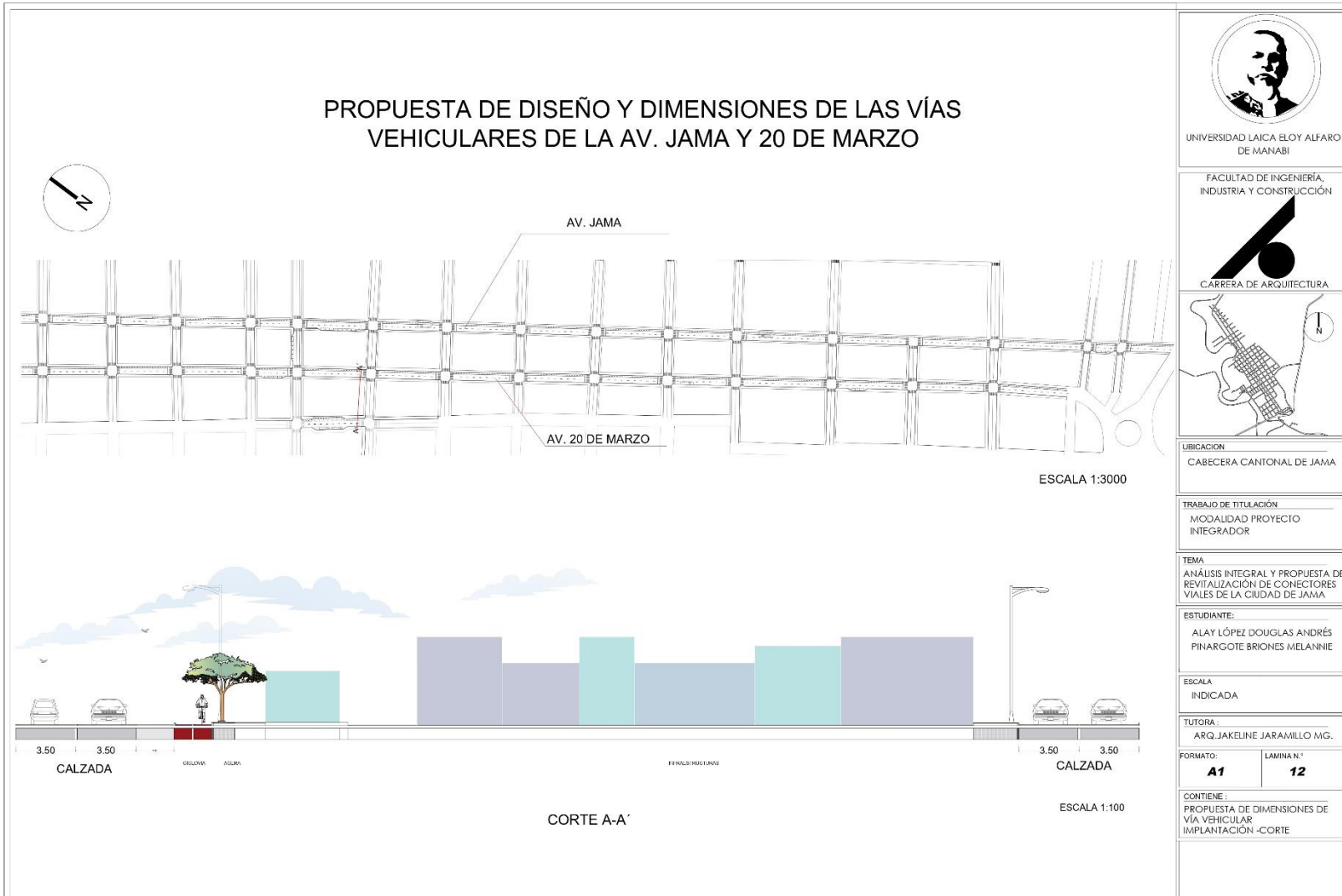


Ilustración 82 Propuesta de diseño y dimensiones de vías vehiculares





UNIVERSIDAD LAICA ELOY ALFARO
DE MANABÍ

FACULTAD DE INGENIERÍA,
INDUSTRIA Y CONSTRUCCIÓN



CARRERA DE ARQUITECTURA



UBICACION
CABECERA CANTONAL DE JAMA

TRABAJO DE TITULACIÓN
MODALIDAD PROYECTO INTEGRADOR

TEMA
ANÁLISIS INTEGRAL Y PROPUESTA DE REVITALIZACIÓN DE CONECTORES VIALES DE LA CIUDAD DE JAMA

ESTUDIANTE:
ALAY LÓPEZ DOUGLAS ANDRÉS
PINARCOTE BRIONES MELANNIE

ESCALA
INDICADA

TUTORA:
ARG. JAKELINE JARAMILLO MG.

FORMATO: A1	LAMINA N.º: 12
-----------------------	--------------------------

CONTIENE:
PROPUESTA DE DIMENSIONES DE VÍA VEHICULAR
IMPLANTACIÓN -CORTE

Ilustración 83 Propuesta de diseño y ubicación de paradas de buses

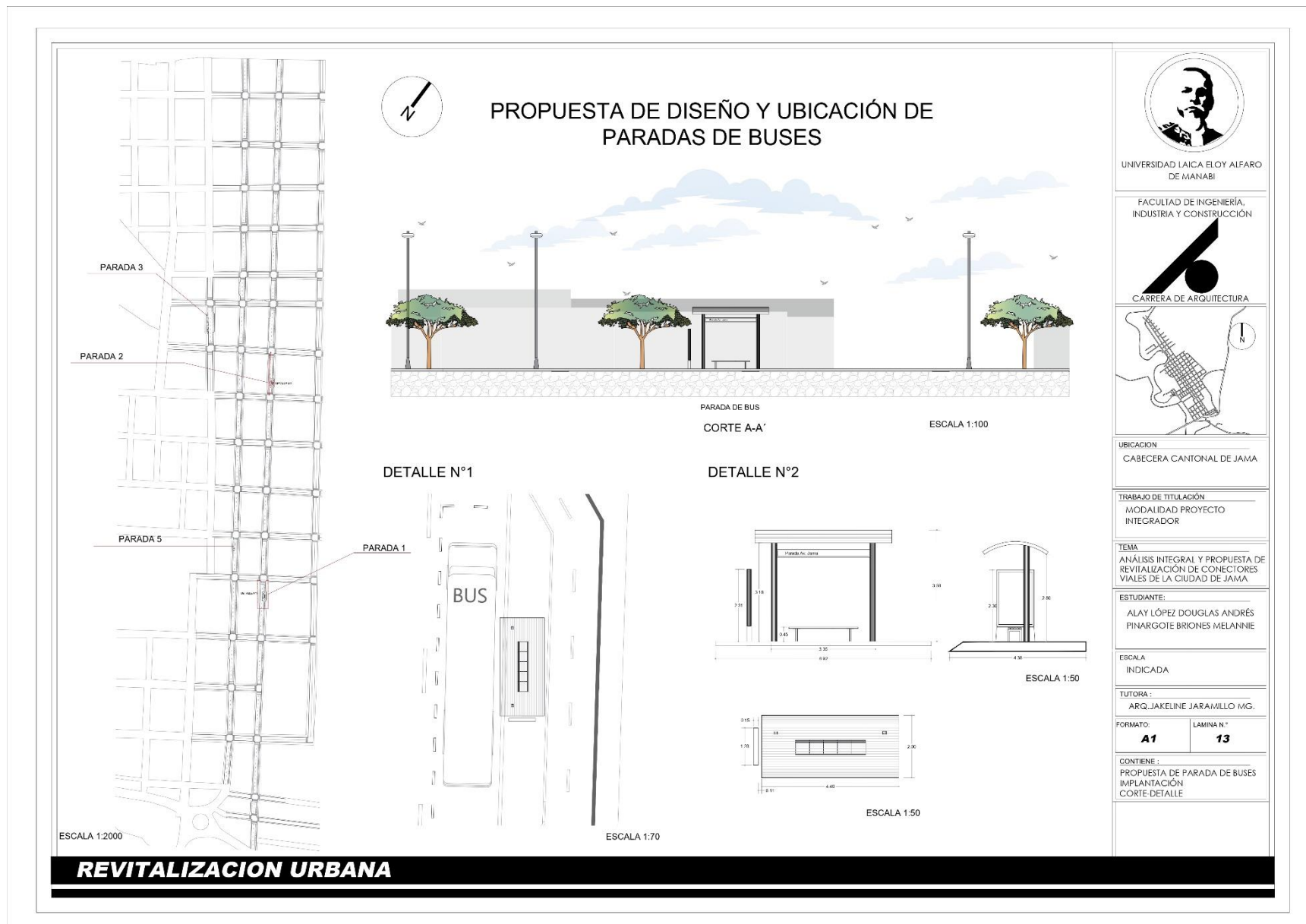


Ilustración 84 Propuesta de estacionamientos para vehículos y mototaxi

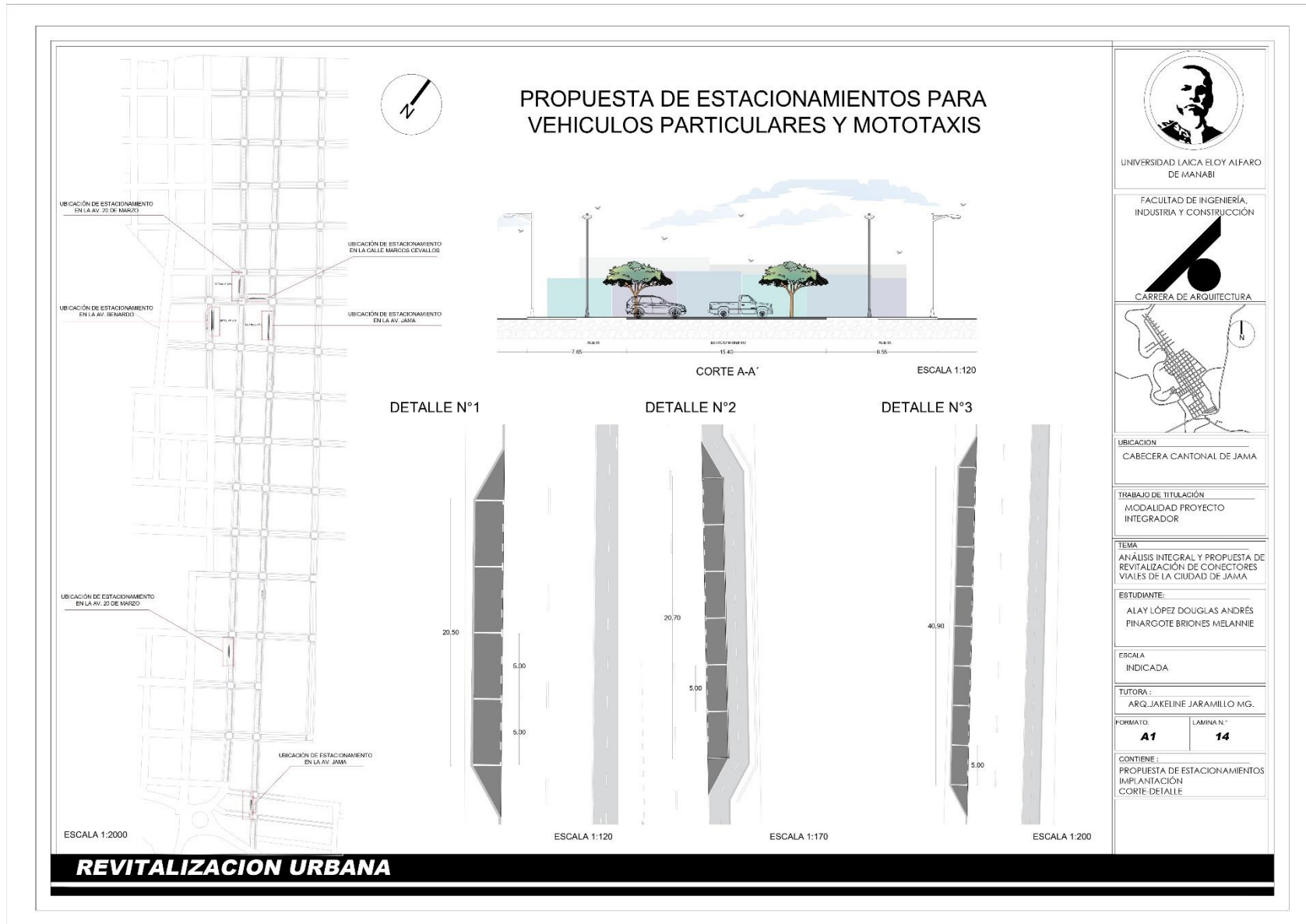
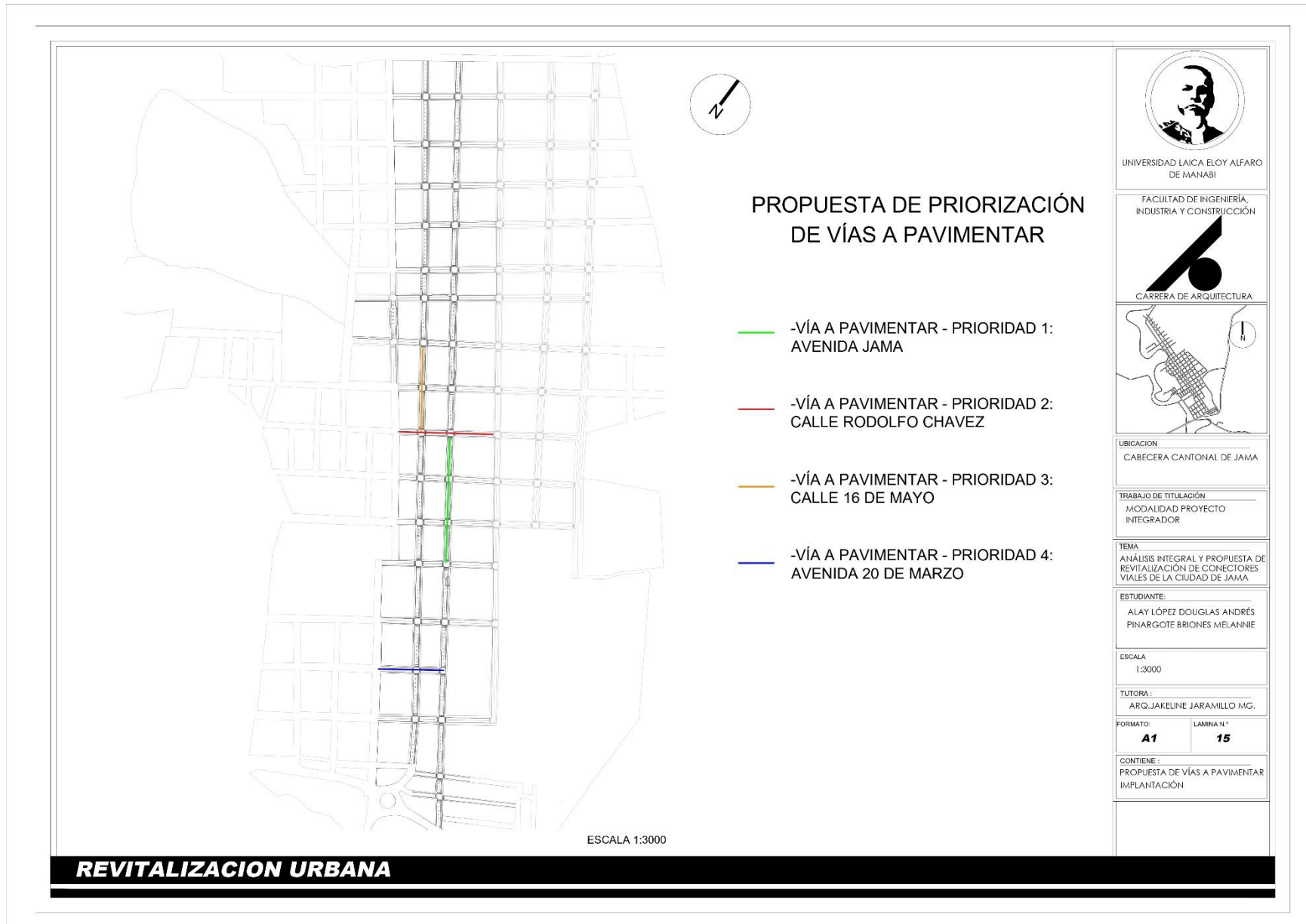


Ilustración 85 Propuesta de priorización de vías a pavimentar



PROPUESTA DE PRIORIZACIÓN DE VÍAS A PAVIMENTAR

 UNIVERSIDAD LAICA ELOY ALFARO DE MANABI	
FACULTAD DE INGENIERÍA, INDUSTRIA Y CONSTRUCCIÓN	
 CARRERA DE ARQUITECTURA	
	
UBICACION CABECERA CANTONAL DE JAMA	
TRABAJO DE TITULACIÓN MODALIDAD PROYECTO INTEGRADOR	
TEMA ANÁLISIS INTEGRAL Y PROPUESTA DE REVITALIZACIÓN DE CONECTORES VIALES DE LA CIUDAD DE JAMA	
ESTUDIANTE: ALAY LÓPEZ DOUGLAS ANDRÉS PINARGOTE BRIONES MELANNIE	
ESCALA 1:3000	
TUTORA: ARG. JAKELINE JARAMILLO MG.	
FORMATO: A1	LAMINA N.º 15
CONTIENE: PROPUESTA DE VÍAS A PAVIMENTAR IMPLANTACIÓN	

PERSPECTIVA DE LA AVENIDA 20 DE MARZO



PERSPECTIVA DE LA AVENIDA JAMA

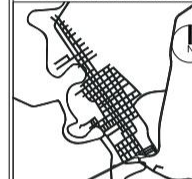


UNIVERSIDAD LAICA ELOY ALFARO DE MANABÍ

FACULTAD DE INGENIERÍA, INDUSTRIA Y CONSTRUCCIÓN



CARRERA DE ARQUITECTURA



UBICACIÓN
CABECERA CANTONAL DE JAMA

TRABAJO DE TITULACIÓN
MODALIDAD PROYECTO INTEGRADOR

TEMA
ANÁLISIS INTEGRAL Y PROPUESTA DE REVITALIZACIÓN DE CONECTORES VIALES DE LA CIUDAD DE JAMA

ESTUDIANTE:
ALAY LÓPEZ DOUGLAS ANDRÉS
PINARGOTE BRIONES MELANNIE

ESCALA
INDICADA

TUTORA:
ARQ. JAKEUNE JARAMILLO MG.

FORMATO: **A1** LAMINA N.º **16**

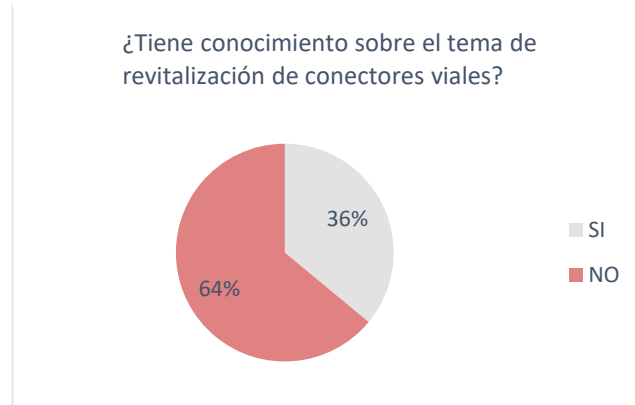
CONTIENE:
IMAGEN/PERSPECTIVAS

Anexos 1 - Encuestas

¿Tiene conocimiento del tema de la revitalización conectores viales?

SI	36
NO	64
TOTAL	100

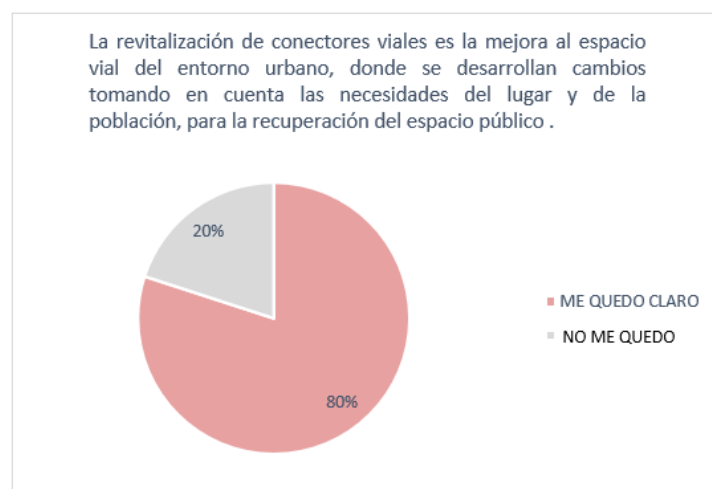
Ilustración 87: Anexo 1.1



La revitalización de conectores viales es la mejora al espacio vial del entorno urbano, donde se desarrollan cambios tomando en cuenta las necesidades del lugar y de la población, para la recuperación del espacio público.

ME QUEDO CLARO	80
NO ME QUEDO CLARO	20
TOTAL	100

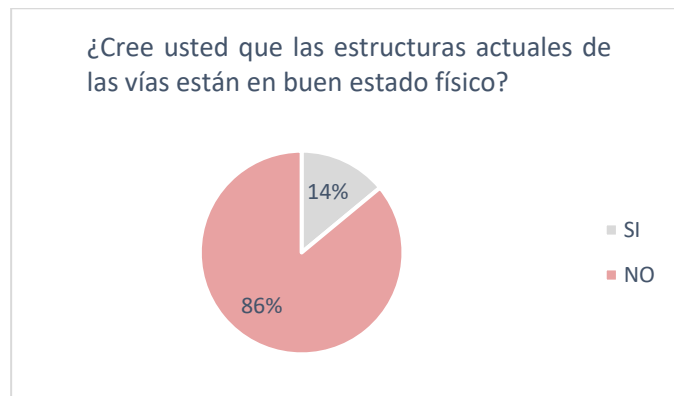
Ilustración 88: Anexo 1.2



¿Cree usted que las estructuras actuales de las vías están en buen estado físico?

SI	14
NO	86
TOTAL	100

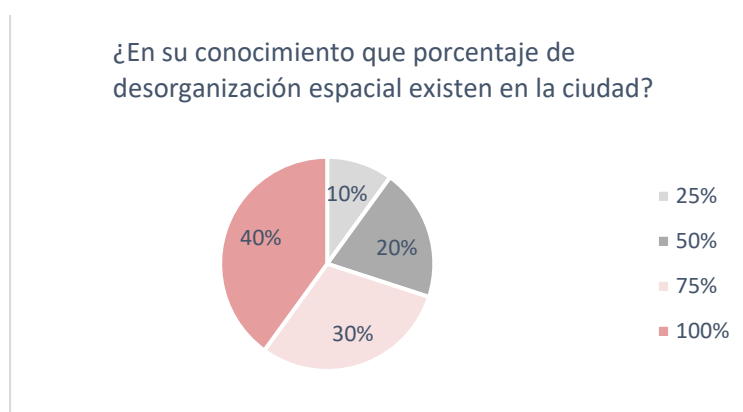
Ilustración 89: Anexo 1.3



¿En su conocimiento que porcentaje de desorganización espacial existen en la ciudad?

25%	12
50%	34
75%	38
100%	16
TOTAL	100

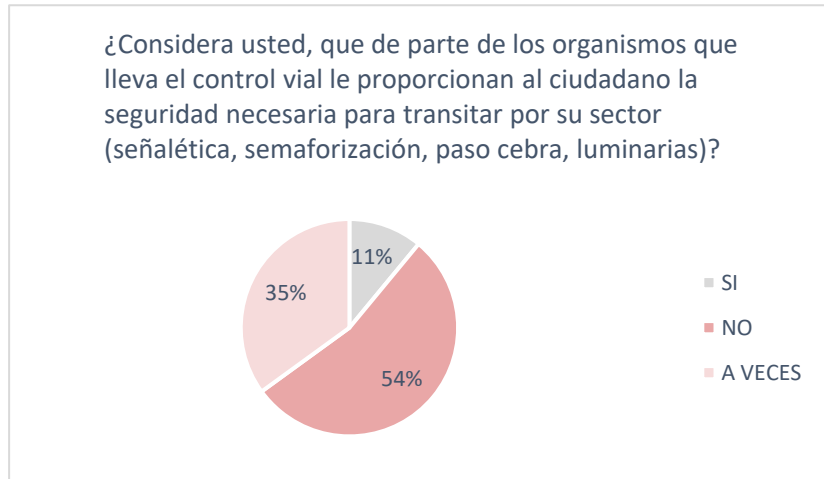
Ilustración 90: Anexo 1.4



¿Considera usted, que de parte de los organismos que lleva el control vial le proporcionan al ciudadano la seguridad necesaria para transitar por su sector (señalética, semaforización, paso cebra, luminarias)?

SI	11
NO	54
A VECES	35
TOTAL	100

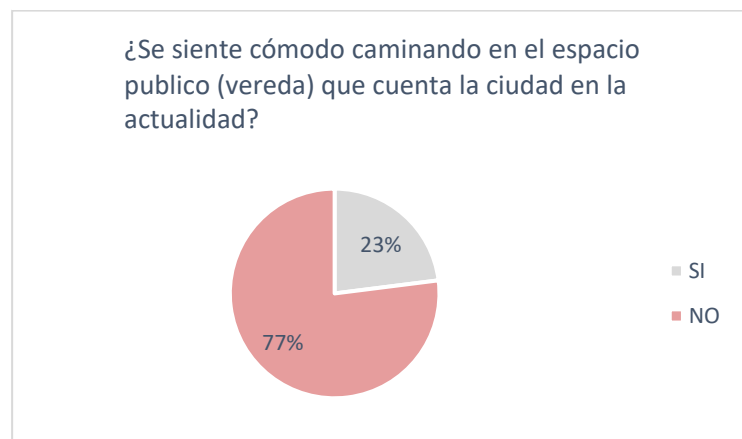
Ilustración 91: Anexo 1.5



¿Se siente cómodo caminando en el espacio público (vereda) que cuenta la ciudad en la actualidad?

SI	23
NO	77
TOTAL	100

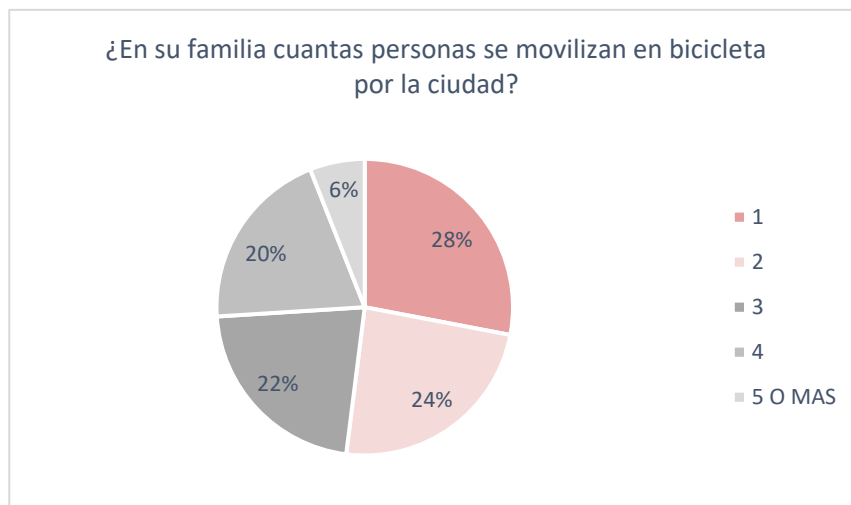
Ilustración 92: Anexo 1.6



¿En su familia cuantas personas se movilizan en bicicleta por la ciudad?

1	28
2	24
3	22
4	20
5 O MAS	6
TOTAL	100

Ilustración 93: Anexo 1.7



¿Cree usted que está en la posibilidad de adquirir una bicicleta?

SI	62
NO	38
TOTAL	100

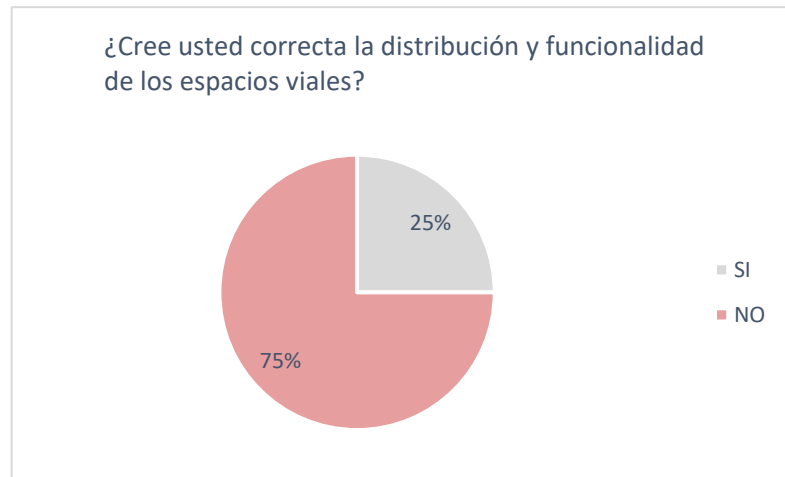
Ilustración 94: Anexo 1.8



¿Cree usted correcta la distribución y funcionalidad de los espacios viales?

SI	25
NO	75
TOTAL	100

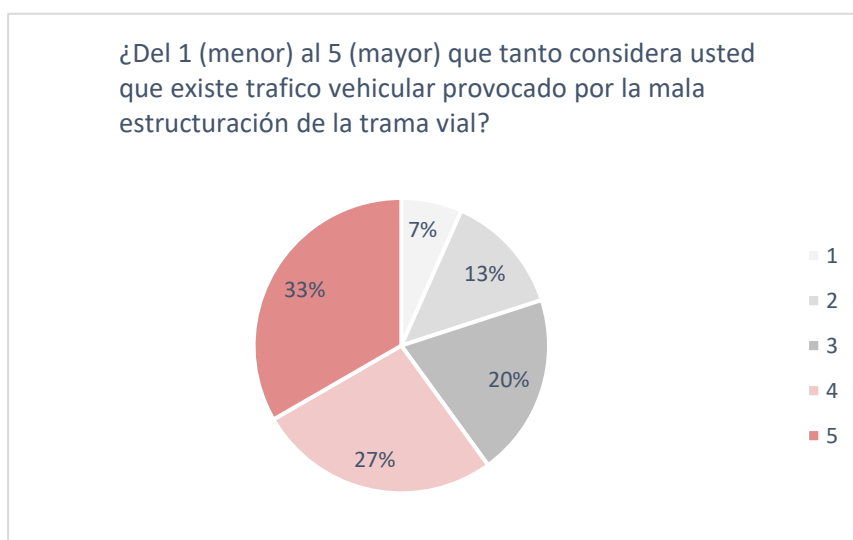
Ilustración 95: Anexo 1.9



¿Del 1 (menor) al 5 (mayor) que tanto considera usted que existe tráfico vehicular provocado por la mala estructuración de la trama vial?

1	3
2	22
3	41
4	22
5	12
TOTAL	100

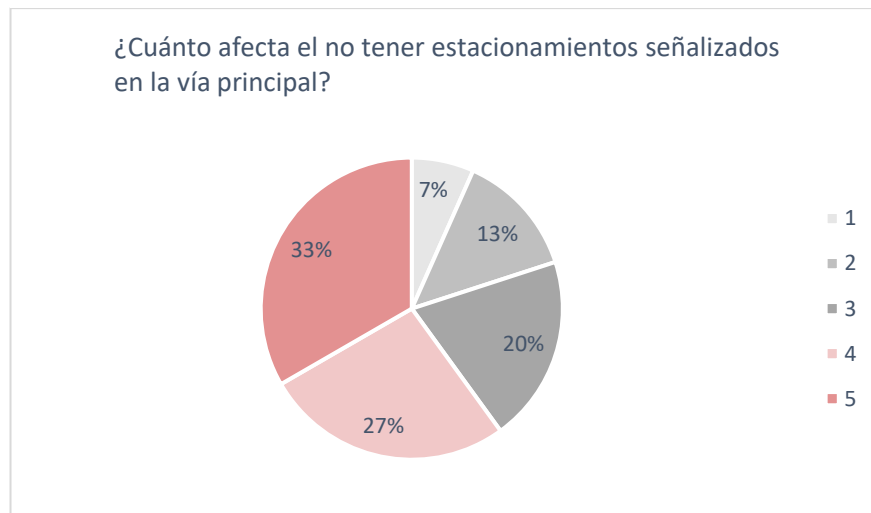
Ilustración 96: Anexo 1.10



¿Cuánto afecta el no tener estacionamientos señalizados en la vía principal?

1	1
2	9
3	29
4	33
5	28
TOTAL	100

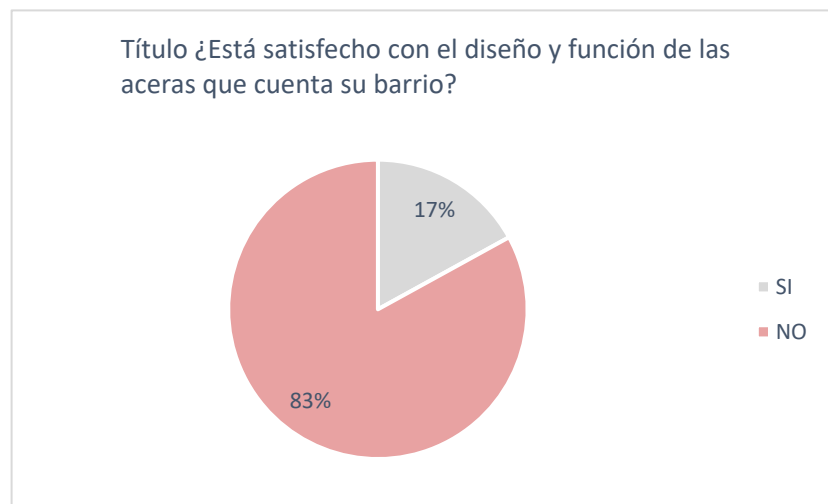
Ilustración 97: Anexo 1.11



¿Está satisfecho con el diseño y función de las aceras que cuenta su barrio?

SI	17
NO	83
TOTAL	100

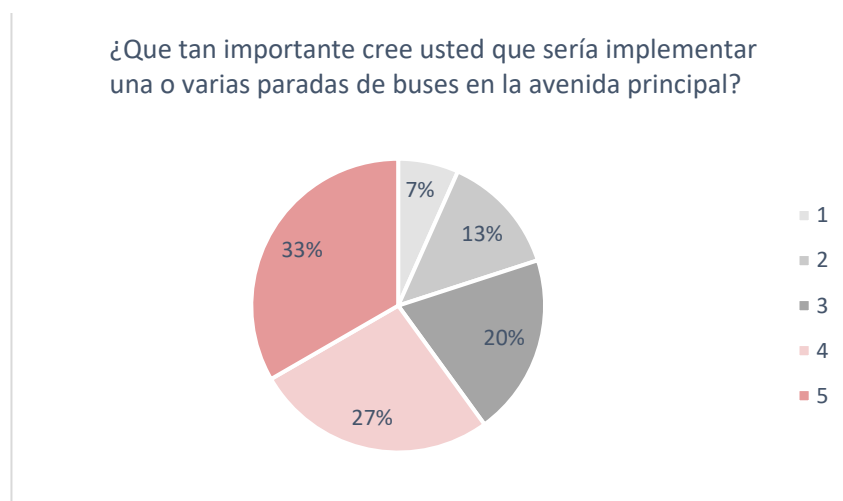
Ilustración 98: Anexo:1.12



¿Qué tan importante cree usted que sería implementar una o varias paradas de buses en la avenida principal?

1	1
2	11
3	31
4	20
5	37
TOTAL	100

Ilustración 99:Anexo 1:13



Anexos 2 – Fotografías de campo:

Ilustración 100: Anexo 2.1



Ilustración 101: Anexo 2.2



Ilustración 103: Anexo 2.3



Ilustración 102: Anexo 2.4

