



**UNIVERSIDAD LAICA “ELOY ALFARO” DE MANABÍ**

**FACULTAD DE INGENIERIA, INDUSTRIA Y CONSTRUCCIÓN**

**CARRERA: ARQUITECTURA**

**PROYECTO DE TRABAJO FINAL DE TITULACIÓN**

Previo a la obtención del título de:

**ARQUITECTO (A)**

**TEMA:**

**“ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y PROPUESTA DE REGENERACIÓN  
FISICO – ESPACIAL DE LA TRAMA URBANA EN LA ZONA CENTRICA DEL  
CANTÓN TOSAGUA”**

**AUTORES (AS):**

REYES VILES YADIRA KATHERINE

ALVAREZ CEDEÑO KAREN JANETH

**DIRECTOR:**

ARQ. ALEXIS MACIAS LOOR

**MANTA – MANABÍ – ECUADOR**

**2022 – 2023**

**ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y PROPUESTA DE REGENERACIÓN  
FISICO-ESPACIAL DE LA TRAMA URBANA EN LA ZONA CENTRICA DEL  
CANTÓN TOSAGUA**

## 2. CERTIFICACIÓN DEL TUTOR

En calidad de docente tutor(a) de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Laica “Eloy Alfaro” de Manabí, certifico:

Haber dirigido y revisado el trabajo de titulación, cumpliendo el total de 400 horas, bajo la modalidad de proyecto de investigación, cuyo tema del proyecto es “**Ordenamiento Territorial y Propuesta de Regeneración Físico- Espacial de la Trama Urbana en la Zona Céntrica del Cantón Tosagua** ”, 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 las señoras/señoritas **Álvarez Cedeño Karen Janeth y Reyes Viles Yadira Katherine**, estudiante de la carrera de Arquitectura, periodo académico 2022-2023, quien se encuentra apto para la sustentación de su trabajo de titulación.

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

Manta, 6 de Enero de 2023.

Lo certifico,

Arq. Alexis Macías Loor  
**Docente Tutor**  
**Área: Arquitectura**

### 3. DECLARACIÓN DE AUTORÍA

Quien suscribe, Álvarez Cedeño Karen Janeth C.I. N° 1314907617 Reyes Viles Yadira Katherine C.I. N° 1314723634 hace constar que es el autor de la Tesis Titulada: **“ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y PROPUESTA DE REGENERACIÓN FISICO-ESPACIAL DE LA TRAMA URBANA EN LA ZONA CENTRICA DEL CANTÓN TOSAGUA”**, el cual constituye una elaboración personal realizada únicamente con la dirección del asesor de dicho trabajo, Arq. Alexis Macías Loor.

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

En la ciudad de Manta, a los 6 días del mes de enero del dos mil veinte tres.

Álvarez Cedeño Karen Janeth  
C.I. N° 1314907617

Reyes Viles Yadira Katherine  
C.I. N° 1314723634

#### 4. CERTIFICACIÓN DE APROBACIÓN DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

El Tribunal Evaluador Certifica:

Que el trabajo de fin de carrera, denominado “**ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y PROPUESTA DE REGENERACIÓN FÍSICO-ESPACIAL DE LA TRAMA URBANA EN LA ZONA CENTRICA DEL CANTÓN TOSAGUA**”, realizado por la **Srta. ALVAREZ CEDEÑO KAREN JANETH**, portadora de la cédula de ciudadanía N°1314907617 y por la **Srta. REYES VILES YADIRA KATHERINE**, portadora de la cédula de ciudadanía N° 1314723634 y egresadas de la Carrera de Arquitectura de la Universidad Laica “Eloy Alfaro” de Manabí, cumplen con todos los requerimientos referentes a la investigación y diseño señalados en el Reglamento Interno de Graduación, por lo cual ha sido revisado y consideramos aprobado.

Para dar testimonio y autenticidad, firmamos:

Atentamente,

Arq. Bravo Coveña Kathy Gabriela  
**Miembro del tribunal 1**

Arq. Ávila Ávila Ricardo Rafael  
**Miembro del tribunal 2**

Arq. Quimis Chilan Abel Emilio  
**Presidente del tribunal**

## **5. DEDICATORIA**

### **Yadira Reyes**

A Dios quien ha estado con migo a cada momento y a pesar de las pruebas difíciles nunca me ha fallado, a quienes han estado presente en este largo camino, que no ha sido fácil, pero nunca imposible, a mis padres e hija quienes estuvieron al pie de la lucha, apoyándome y dándome las fuerzas necesarias para salir adelante, a mi esposo que han estado con migo y sobre todo a tenido mucha paciencia , a mis amigos que en este larga trayectoria solo se quedaron los que merecían quedarse , a mis ángeles del cielo que ya no están pero que de seguro se sientes orgullosos por este triunfo a punto de ser cumplido. Y a cada uno de los que han aportado con granito de arena.

### **Karen Álvarez**

Dedico este trabajo principalmente a Dios, por haberme dado la vida y permitirme el haber llegado hasta este momento tan importante de mi formación profesional.

Le dedico el resultado de este trabajo de manera muy especial a mis padres Blas y Luz Álvarez y que me han enseñado a ser la persona que soy hoy, mis principios, mis valores, mi perseverancia y mi empeño.

A toda mi familia por estar siempre presentes

## **6. AGRADECIMIENTO**

### **Yadira Reyes**

A Dios quien me dio las fuerzas necesarias para salir adelante, a mis padres Pedro Reyes Y Juanita Viles a mi hija Alisha Alcívar, a mi esposo Johnny Alcívar y amigos que no solo me han ayudado emocionalmente, si no también económicamente, en especial a Michelle López y Javier Franco mis mejores amigos y hermanos.

A mi ángel del cielo Juan Viles que desde pequeña me apoyo y ayudo a seguir adelante y a pesar que ya no está me dejo un gran legado.

A nuestro amigo el Arquitecto John Vélez y Diana Macías Por la gran ayuda que nos brindó.

Y a quienes han formado parte de esta gran trayectoria que hoy por hoy se está viendo los resultados.

### **Karen Álvarez**

Le agradezco a Dios y le doy toda la Gloria a él, por haberme acompañado y guiado a lo largo de mi carrera, por ser mi fortaleza en los momentos de debilidad y por brindarme una vida llena de aprendizajes, experiencias y sobre todo felicidad.

Y a mis amados padres por ser una bendición para mi vida.

## CONTENIDO

2.	CERTIFICACIÓN DEL TUTOR .....	iii
3.	DECLARACIÓN DE AUTORÍA	iv
4.	CERTIFICACIÓN DE APROBACIÓN DEL TRABAJO DE TITULACIÓN .....	v
5.	DEDICATORIA .....	vi
6.	AGRADECIMIENTO .....	vii
8.	RESUMEN .....	xv
9.	INTRODUCCIÓN .....	xvi
10.	PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	xvii
10.1.	Marco contextual.....	xvii
10.1.1.	Situación actual de la problemática.....	xvii
10.2.	Formulación del problema .....	xx
10.2.1.	Definición del problema .....	xx
10.2.2.	Problema central y subproblemas.....	xx
10.2.3.	Formulación de pregunta clave.....	xxi
10.3.	Justificación .....	xxi
10.3.1.	Justificación urbana- arquitectónica.....	xxi
10.3.2.	Justificación social .....	xxii
10.3.3.	Justificación ambiental .....	xxii
10.3.4.	Justificación académica .....	xxii
10.4.	Definición del objeto de estudio .....	xxiii
10.4.1.	Delimitación sustantiva del tema.....	xxiii
10.4.2.	Delimitación espacial.....	xxiii
10.4.3.	Delimitación temporal .....	xxiv
10.5.	Campo de acción de la investigación .....	xxiv

10.6.	Objetivos .....	xxiv
10.6.1.	Objetivo general .....	xxiv
10.6.2.	Objetivos específicos .....	xxiv
10.7.	Identificación de variables .....	xxv
10.7.1.	Variable independiente (causa).....	xxv
10.7.2.	Variable dependiente (efecto).....	xxv
10.8.	Operacionalización de las variables .....	xxv
10.8.1.	Variable independiente (causa).....	xxv
10.8.2.	Variable dependiente (efecto).....	xxvii
10.9.	Formulación de idea a defender .....	xxvii
10.10.	Tareas científicas desarrolladas .....	xxviii
10.10.1.	Tc1: Elaboración del marco teórico referencial al tema .....	xxviii
10.10.2.	Tc2: Elaboración del diagnóstico y pronóstico de la problemática .....	xxviii
10.10.3.	Tc3: Diseño de propuesta alternativa.....	xxviii
10.10.4.	Tc4: Generar recomendaciones .....	xxviii
10.11.	Diseño de la investigación .....	xxviii
10.11.1.	Fases del estudio, Métodos teóricos y empíricos y técnicas e instrumentos utilizados .....	xxviii
10.11.2.	Población y muestra.....	xxx
11.	CAPITULO 1.- Marco referencial de la investigación .....	32
11.1.	Marco Antropológico .....	32
11.2.	Marco teórico .....	33
11.2.1.	Introducción.....	33
11.2.2.	Urbanismo Sostenible.....	33
11.2.3.	La imagen de la ciudad.....	35
11.2.4.	La legibilidad de la ciudad .....	36
11.2.5.	Análisis del sistema urbano y sus componentes .....	36

11.2.6.	Análisis de forma .....	37
11.2.7.	Análisis de Estructura .....	38
11.2.8.	Análisis de Funcionalidad .....	38
11.2.9.	Análisis de Proceso .....	39
11.2.10.	Estructura e identidad .....	40
11.2.11.	La imaginabilidad.....	40
11.2.12.	Elementos de la imagen del medio ambiente .....	41
11.2.13.	Ciudad difusa.....	41
11.2.14.	Ciudad compacta.....	43
11.3.	Marco conceptual.....	43
11.3.1.	Crecimiento Urbano.....	44
11.3.2.	Regeneración Urbana.....	44
11.3.3.	Sistemas Urbanos .....	45
11.3.4.	Revitalización urbana .....	45
11.3.5.	Paisajismo .....	45
11.3.6.	Movilidad Urbana .....	45
11.3.7.	Espacio público .....	46
11.3.8.	Peatonalización.....	46
11.3.9.	Sostenibilidad urbana.....	46
11.3.10.	Conectividad.....	46
11.3.11.	Permeabilidad.....	47
11.4.	Marco jurídico y/o normativo .....	47
11.4.1.	Constitución de la República del Ecuador.....	47
11.4.2.	Normas de Arquitectura y urbanismo (Normas de urbanismo Quito, 2003 Ecuador) 48	
11.4.3.	Nueva agenda Urbana 2022 .....	50
11.4.4.	Código orgánico de organización territorial.....	52
11.4.5.	Plan de desarrollo y ordenamiento territorial del GAD de Tosagua .....	53
11.5.	Modelo de repertorio realizado .....	54
11.5.1.	Regeneración Urbana del Casco Céntrico de la Ciudad de Loja .....	54
11.5.2.	Diagnóstico del Estado Actual.....	56

11.5.3.	Descripción de las Áreas de Intervención .....	59
11.5.4.	Límites del proyecto. ....	61
11.5.5.	Memoria del proyecto arquitectónico .....	62
11.5.6.	Implementación de área de ciclo vía.....	63
11.5.7.	Intervención en el área de primer orden .....	73
11.5.8.	Perspectivas del proyecto .....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
12.	CAPITULO 2.- Diagnóstico de la investigación .....	101
12.1.	Información básica.....	101
12.1.1.	Ubicación Geográfica .....	102
12.1.2.	Extensión territorial .....	103
12.1.3.	Delimitación del área a intervenir .....	103
12.1.4.	Clima y temperatura.....	104
12.1.5.	Datos socio-demográficos .....	105
12.1.6.	Aspectos socio-económicos .....	105
12.1.7.	Áreas vulnerables .....	105
12.2.	Análisis del usuario.....	105
12.2.1.	Población por género y edad.....	106
12.2.2.	Ocupación .....	107
12.2.3.	Interpretación de resultados .....	115
12.2.4.	Pronostico .....	116
12.2.5.	Comprobación de la idea planteada .....	117
12.2.6.	Descripción y conceptualización de la propuesta urbana- arquitectónica 118	
13.	CAPITULO 3.- Propuesta .....	118
13.1.	Imagen conceptual de la propuesta .....	118
13.2.	Objetivo de la propuesta .....	119
13.3.	Capacidad de la propuesta urbano-arquitectónica .....	119
13.4.	Programa de necesidades .....	119
13.4.1.	Determinación y análisis del lugar de implantación de la propuesta .....	119

13.4.2.	Determinación de programa de necesidades .....	120
13.4.3.	Visión antropológica acerca del usuario.....	120
13.5.	Criterios de operatividad de la propuesta.....	121
13.5.1.	Aspectos funcionales .....	121
13.5.2.	Aspectos formales .....	121
13.5.3.	Aspectos técnicos .....	121
13.5.4.	Aspectos ambientales.....	121
13.6.	Especificaciones técnicas, normativas, tecnologías de equipamiento urbano	
	123	
13.6.1.	Especificaciones técnicas .....	123
13.6.2.	Especificaciones normativas .....	124
13.6.3.	Tecnologías de equipamiento urbano .....	125
13.7.	Análisis de prefactibilidad (técnica, legal y financiera).....	126
13.7.1.	Prefactibilidad técnica .....	126
13.7.2.	Prefactibilidad legal .....	126
13.7.3.	Prefactibilidad financiera .....	126
13.8.	Matriz de intervención, acción y estrategias .....	127
14.	CONCLUSIONES .....	128
15.	RECOMENDACIONES .....	129
16.	REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....	130
17.	ANEXOS.....	136

## TABLA DE GRÁFICOS

<b>Gráfico 1 Centro Poblado Tosagua años 1998, 2007 y 2019 Fuente: PDOT de Tosagua. Autor: Elaboración Propia</b> .....	xvii
<b>Gráfico 2 Eje vial E38 que atraviesa la cabecera cantonal Tosagua Elaboración Propia</b> .....	xix
<b>Gráfico 3 Delimitación de Zona de investigación Fuente: Elaboración Propia</b> .....	xxiii
<b>Gráfico 4: Operacionalización de variable independiente. Autor: Elaboración propia.</b> .....	xxvi
<b>Gráfico 5: Operacionalización de variable dependiente. Autor: Elaboración propia.</b> .....	xxvii
<b>Gráfico 6 Regeneración urbana centro de loja Fuente: Manual de diseño de calles para ciudades Editado: Elaboración propia</b> .....	58
<b>Gráfico 7 Regeneración urbana del centro de Loja Fuente: Proyecto de regeneración 2015</b> .....	61
<b>Gráfico 8 Regeneración Urbana centro de Loja Fuente: Ecosisten.com</b> .....	63
<b>Gráfico 9 Bancas de regeneración urbana centro de Loja Fuente: Loja.gob.ec</b> .....	64
<b>Gráfico 10 Bolardos a implementar de dos tipos y el mecanico de regeneración urbana Fuente: Loja.gob.ec</b> .....	65
<b>Gráfico 11 Basurero 4 compartimientos regeneraciones urbana centro de Loja Fuente: Loja . gob.ec</b> .....	66
<b>Gráfico 12 Clasificación de colores a implementar en papelearas de regeneración urbana del centro de Loja Fuente: Loja.gob.e</b> .....	67
<b>Gráfico 13 Presas de arbol de regeneración urbana centro de loja Fuente Loja.gob.ec</b> .....	68
<b>Gráfico 14 Iluminaria primer area de intervención Fuente: Loja.gob.ec</b> .....	70
<b>Gráfico 15 Pendones Fuente: Loja.gob.ec</b> .....	71
<b>Gráfico 16 lamina modulo pisos regeneración urbana centro de Loja Fuente: loja.gob.ec</b> .....	72
<b>Gráfico 17 piso parque central 2015 regeneración urbana centro de Loja Fuente: loja.gob.ec</b> .....	72
<b>Gráfico 18 21 detalle piso calle Lourdes regeneración urbana centro de Loja Fuente: loja.gob.ec</b> .....	73
<b>Gráfico 19 Oreja de estacionamiento y rampa modelo 3D Fuente: Loja.gob.ec</b> .....	74
<b>Gráfico 20 Diseños pisos gres Fuente: Loja.gob.ec</b> .....	75

Gráfico 21 Lamina Proyecto de Regeneración Urbana, Tramo 24 de Mayo	Fuente: loja.gob.ec ...	76
Gráfico 22 Presupuesto componente de regeneracion urbana del casco centrico de la ciudad de Loja	Fuente: Loja.gob.ec.....	79
Gráfico 23 regeneración urbana del barrio la Nieve, Bogotá	Fuente: <a href="https://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/43545">https://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/43545</a> .....	87
Gráfico 24 regeneración urbana del barrio la Nieve, Bogotá	Fuente: <a href="https://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/43545">https://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/43545</a> .....	89
Gráfico 25 regeneración urbana del barrio la Nieve, Bogotá	Fuente: <a href="https://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/43545">https://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/43545</a> .....	90
Gráfico 26 regeneración urbana del barrio la Nieve, Bogotá	Fuente: <a href="https://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/43545">https://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/43545</a> .....	95
Gráfico 27 regeneración urbana del barrio la Nieve, Bogotá	Fuente: <a href="https://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/43545">https://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/43545</a> .....	96
Gráfico 28 regeneración urbana del barrio la Nieve, Bogotá	Fuente: <a href="https://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/43545">https://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/43545</a> .....	97
Gráfico 29 regeneración urbana del barrio la Nieve, Bogotá	Fuente: <a href="https://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/43545">https://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/43545</a> .....	100
Gráfico 30 Perspectiva antes y después calle San Juan de Salinas	Fuente: Loja.gob.ec .....	103
Gráfico 31 Vista aérea del cantón Tosagua.....		104
Gráfico 32 Vista aérea de la extensión tosagua céntrica .....		103
Gráfico 33 Vista aérea del área a intervenir .....		118
Gráfico 34 Comprobación de la idea planteada .....		124
Gráfico 35 Especificaciones tecnicas.....		126
Gráfico 36 Tecnologías de equipamiento urbano.....		128
Gráfico 37 Matriz de intervención, acción y estrategias .....		137
Gráfico 38 Perspectivas de la Regeneración Urbana Tosagua Elaboración Propia .....		138
Gráfico 39 Perspectivas de la Regeneración Urbana Tosagua Elaboración Propia .....		138
Gráfico 40 Perspectivas de la Regeneración Urbana Tosagua Elaboración Propia .....		139
Gráfico 41 Perspectivas de la Regeneración Urbana Tosagua Elaboración Propia .....		139
Gráfico 42 Perspectivas de la Regeneración Urbana Tosagua Elaboración Propia .....		140
Gráfico 43 Perspectivas de la Regeneración Urbana Tosagua Elaboración Propia .....		139
Gráfico 44 Perspectivas de la Regeneración Urbana Tosagua Elaboración Propia .....		141
Gráfico 45 Perspectivas de la Regeneración Urbana Tosagua Elaboración Propia .....		141

## 8. RESUMEN

La presente investigación es un proyecto de ordenamiento territorial y regeneración urbana el cual está destinado al mejoramiento de la calle principal la cual se encuentra en el kilómetro E38 llamada Av. 24 de mayo del Cantón Tosagua; obteniendo como finalidad el poder recuperar los espacios públicos que por años se han ido deteriorando como las paradas de buses, botes de basura entre otros.

Además, la falta de áreas verdes que este presenta a la larga presenta una gran preocupación ya que la vegetación que se pretende implementar fomentara a una mejor calidad de vida para los habitantes del cantón.

Por ello nuestro trabajo de titulación partió desde un análisis el cual ha sido complementado con visitas al lugar de intervención en donde pudimos palpar la situación actual desde nuestra perspectiva y poder brindar una solución mediante una propuesta de intervención que sea factible para los habitantes.

Concluyendo con un resultado que permita la circulación de esta vía de manera armónica, donde se cuente con áreas verdes que aporten sombra a los peatones, señaléticas que permitan una movilización más organizada, bancas de descanso para los transeúntes, permitiendo el desarrollo urbano de la ciudad.

**Palabras clave:** regeneración urbana, áreas verdes, espacios públicos

## 9. INTRODUCCIÓN

El cantón Tosagua presenta informalidad en el área de circulación y ordenamiento territorial con respecto al orden que se debe llevar en los espacios públicos existentes en la ciudad, sabemos que la falta de mantenimiento de los mismos provoca un descuido por parte de los habitantes.

Actualmente en las diferentes ciudades del país se presenta una demanda de espacios públicos los cuales permiten el crecimiento y mejoramiento de las ciudades, por lo cual, la ciudad crece en aspectos económicos y sociales.

Al generar cambios en el aspecto urbano de una ciudad este cubre con las necesidades que la población presenta como la falta de área verde, así mismo la inseguridad en las vías por la falta de luminarias que estén en la capacidad de cumplir con su función, también la implementación de bancas para el descanso de las personas que prefieren trasladarse de un lugar a otro por vía peatonal, volviendo una ciudad más inclusiva con la colocación de rampas.

El proyecto de regeneración urbana tiene el objetivo de poder analizar los aspectos más incompletos de esta ciudad, dentro del área a intervenir la cual es la Av. 24 de mayo en el kilómetro E38 del cantón Tosagua.

El proyecto estará planteado en cuatro etapas:

**Fase uno:** Recopilación de datos e información para la elaboración del marco teórico

**Fase dos:** Diagnóstico de las investigaciones del proyecto, recolección de datos mediante las encuestas.

**Fase tres:** Elaboración de la propuesta de solución (regeneración urbana).

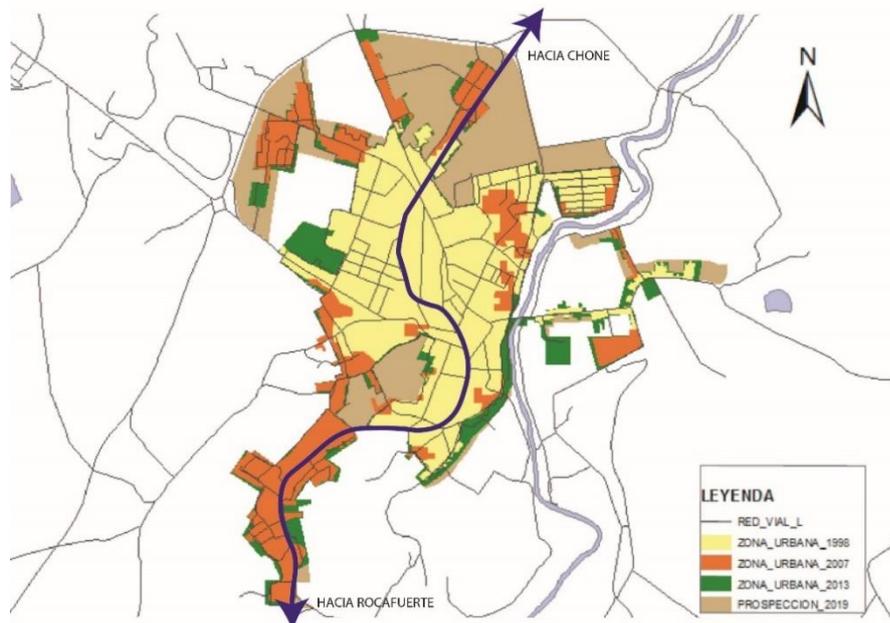
**Fase cuatro:** Conclusiones, recomendaciones, bibliografía y anexos correspondientes.

## 10. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

### 10.1. Marco contextual

#### 10.1.1. Situación actual de la problemática

El crecimiento de la mayoría de las ciudades a lo largo de su historia se ha dado de forma espontánea y arbitraria, así mismo se ha visto condicionado por múltiples factores como, elementos físicos, topográficos, vegetación, etc. Los cuales no ha permitido que estas se desarrollen como ciudades compactas, generando áreas sin edificarse que se denominan vacíos urbanos, los que debido a circunstancias económicas, temporales o incluso históricas se han quedado apartados de la vida cotidiana y obsoletos al interior de las ciudades, que posteriormente se pueden convertir en un problema para la consolidación de algunos sectores de la ciudad, en algunos casos estos vacíos urbanos han sido reconsiderados y reactivados como espacio público, los mismos que sirven como puntos de encuentro para las personas. (Berruete, F., 2015)



**Gráfico 1 Centro Poblado Tosagua años 1998, 2007 y 2019 Fuente: PDOT de Tosagua. Autor: Elaboración Propia**

El cantón Tosagua posee una superficie aproximada de 379,4331 kilómetros cuadrados y es el eje geográfico de la zona norte de Manabí (PDOT de Tosagua , 2014 ); debido a la migración de campo- ciudad el cantón tuvo un crecimiento acelerado donde surgieron los primeros asentamientos en la vía principal extendiéndose la malla urbana sin respetar ningún orden en específico.

En la actualidad el territorio está compuesto en un 75% de zonas altas, ocupadas por la parroquia Tosagua (cabecera cantonal) y el 25% de zonas bajas con las parroquias rurales Bachillero y Ángel Pedro Giler, en consecuencia de su notable crecimiento físico que se ha visto condicionado por muchos factores, ha repercutido en un déficit de planificación urbana que ha proyectado una trama urbana irregular con un mayor uso residencial y con un trazo que carece de organización encontrando edificios y uso de suelo comercial en vías arteriales que desembocan en problemas de movilidad. Tal es el caso de las vías estatales E38 y E383 que interceptan el cantón, la cual la E38 atraviesa el centro urbano de Tosagua con una longitud de 12,44km (PDOT de Tosagua , 2014 ), y que conecta con el cantón Chone y Rocafuerte.

A lo largo de esta vía se encuentran asentamientos comerciales y edificios que han determinado problemas de congestión vehicular a causa de la ausencia de la planificación, a pesar de presentar un ancho de aproximadamente 8m es una vía estatal con un alto flujo vehicular que representa inseguridad para los habitantes, aún más porque las aceras son angostas y terminan siendo ocupadas por el comercio informal por lo que los usuarios hacen uso de la vía pública para transitar, se encuentran equipamientos como espacios públicos, tiendas, restaurantes, oficina de cooperativas y el mercado municipal en la calle 24 de mayo que desemboca un desorden al encontrar una excesiva carga vehicular tanto de vehículos particulares como de carga pesada.



**Gráfico 2 Eje vial E38 que atraviesa la cabecera cantonal Tosagua Elaboración Propia**

El actual mercado no cumple con los requerimientos físicos, básicos y ambientales para facilitar el flujo comercial del cantón, existe una desorganización diaria y aún más en fines de semana o días que se realiza la feria libre donde ocupan la mayor parte de la vía pública, misma que no solo ocasiona caos vehicular, sino también, contaminación de los productos, incomodidad tanto para los compradores como comerciantes y perjudica la imagen urbana.

El cantón carece de algunos equipamientos públicos indispensables para el ordenamiento territorial, ante la ausencia de un terminal terrestre existen oficinas de cooperativas al costado de la vía E38 en el cual circulan y se estacionan rutas de transporte de manera intra e inter cantonal como Rocafuerte, Bahía, Calceta, Estancilla y Bachillero que al no poseer zonas de aparcamiento hacen uso del espacio público de la vía contribuyendo a la desorganización vehicular y territorial, el mal diseño de las intersecciones termina provocando congestión vehicular en algunos nodos del cantón, no existe iluminación en algunos tramos de esta ruta por lo que se vuelve muy peligroso transitar en altas horas de la noche.

Actualmente la movilización se da por moto taxis que, ante la ausencia de vías colectoras para acceder a las comunidades y mal estado de estas hacen uso con gran frecuencia de la vía E38, la cual no cuenta con paradas urbanas y poca señalización vertical y horizontal.

Los espacios públicos como áreas verdes o de recreación presentan un déficit en cuanto a cantidad y calidad, considerando que el cantón posee un promedio de 4,69m<sup>2</sup>/hab., en relación con los 9m<sup>2</sup>/hab., que sugiere la organización mundial de la salud (OMS), por lo que la población ocupa espacios como calles y vías para el desarrollo de actividades recreativas y esparcimiento creando caos en otros sistemas urbanos como movilidad, conectividad y accesibilidad.

## **10.2. Formulación del problema**

### **10.2.1. Definición del problema**

La mala planificación territorial de la zona céntrica del cantón Tosagua, presenta problemas de organización físico-espacial al desconocerse la estructura de la ciudad, los equipamientos de uso comercial presentes en la vía E38, no poseen una ubicación estratégica, no cuentan con una adecuada estética y funcionalidad, ni satisfacen el fin para lo cual fueron construidos, por lo tanto, no contribuyen a mejorar la imagen urbana. Existe un déficit de equipamiento público que causa que la gente irrespete las calles y aceras saturando las vías, cada vez el comercio informal forma parte del tramo que recorre esta vía, a continuación, se describen los problemas y derivaciones de este.

### **10.2.2. Problema central y subproblemas**

#### ***10.2.2.1. Problema Central***

El deterioro físico en la imagen urbana de la zona céntrica del cantón Tosagua debido a un crecimiento no planificado, asentamientos de comercio informal y un

inadecuado uso de suelo el cual influye en la desorganización del territorio aumentando la degradación de la imagen urbana y ambiental.

#### **10.2.2.2. Subproblemas**

- Carencia de equipamiento urbano
- Imagen negativa y deplorable en el sector
- Congestión vehicular y carencia de espacios de aparcamiento en la vía E38
- Sub utilización del espacio público, calles y aceras.
- Inseguridad ciudadana
- Entorno insalubre y desorganizado
- Ausencia de espacios naturales

#### **10.2.3. Formulación de pregunta clave**

¿De qué manera influye el uso del suelo en la imagen urbana y movilidad de la cabecera cantonal de Tosagua?

### **10.3. Justificación**

#### **10.3.1. Justificación urbana- arquitectónica**

El estudio de caso analiza el aspecto histórico, social y urbano que permite detectar áreas para posibles proyectos de equipamientos urbanos que cumplan con parámetros técnicos, urbanos y normativos para un buen uso y disfrute de los habitantes mejorando la calidad de vida de la ciudadanía. A su vez mediante una regeneración urbana se genera una ciudad más densa y diversa donde el suelo ya consolidado sea aprovechado de mejor manera, promoviendo la innovación mediante propuestas urbanísticas que distribuyan de manera funcional y armónica los elementos que forman la imagen urbana ofreciendo espacios confortables que expresen legibilidad, movilidad e identidad.

### **10.3.2. Justificación social**

El proyecto surge de las necesidades de los habitantes de la cabecera cantonal del cantón Tosagua para encontrar una eficaz solución al desorden territorial que permita un adecuado aprovechamiento y utilización del suelo, brindando seguridad, confort y oportunidades de valoración a las propiedades. Los habitantes y turistas que circundan por la vía E38 se verán beneficiados al contar con vías de libre circulación, un diseño que mejore la movilidad urbana, un hábitat saludable y de confort urbano estético.

### **10.3.3. Justificación ambiental**

Teniendo en consideración la organización del territorio, un correcto uso y ocupación del suelo y una regeneración urbana de la zona céntrica del cantón se podrá brindar una mejor organización del suelo, crear espacios de calidad con arborización, espacios naturales, entre otros., que integren el medio natural, optimizando la calidad ambiental y el paisaje Urbano.

### **10.3.4. Justificación académica**

De acuerdo con el reglamento de la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí es importante elaborar un análisis de caso que forme un aporte en la especialidad y nos permita forjar nuestro aprendizaje en el desarrollo de soluciones a problemas evidentes en territorios. Este proyecto servirá de ayuda para el GAD municipal del cantón Tosagua ya que les permitirá tener una visión urbana de ordenamiento territorial y así mejorar la movilidad e imagen urbana.

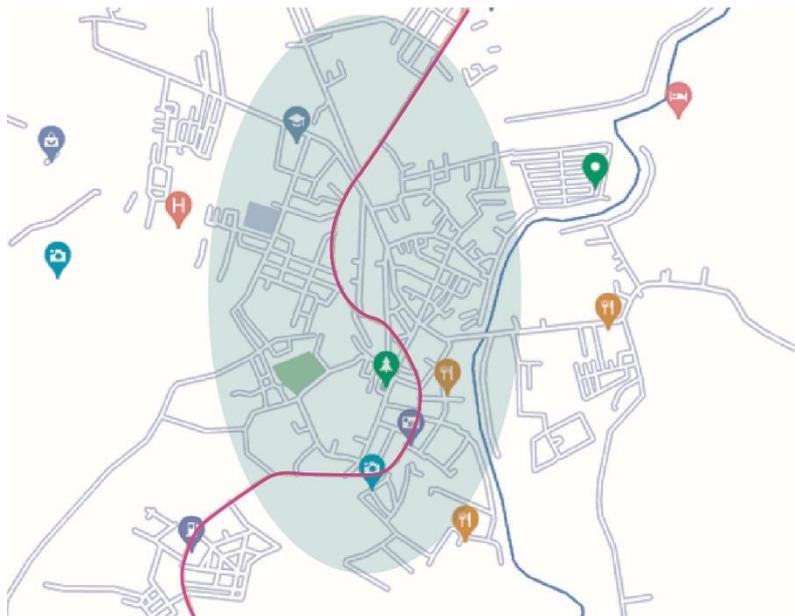
## 10.4. Definición del objeto de estudio

### 10.4.1. Delimitación sustantiva del tema

En esta investigación se presentan la problemática del deterioro físico en la imagen urbana de la zona céntrica del cantón Tosagua, el cual se puede mejorar mediante actividades que nos ayudarán a plantear un objetivo de mejoramiento y calidad de vida en la población del sector a intervenir.

### 10.4.2. Delimitación espacial

El cantón de Tosagua está ubicada a orillas del río Carrizal al noreste de la provincia de Manabí y al oeste de las parroquias rurales “La Estancilla” y “Bachillero” con un área aproximadamente de 167.32 hectáreas.



**Gráfico 3 Delimitación de Zona de investigación Fuente: Elaboración Propia**

### **10.4.3. Delimitación temporal**

La presente investigación urbana, se ha dividido en dos etapas, la primera converge la construcción teórica basándose en datos e información de los últimos 10 años hasta la actualidad, y la segunda parte destinada a la elaboración de la propuesta en una proyección de 4 meses.

### **10.5. Campo de acción de la investigación**

El trabajo de investigación se encuentra enmarcado bajo la modalidad de *“Proyecto integrador”* en el campo de acción *número 3*, denominado: *“Ordenamiento territorial, gestión de riesgo y vulnerabilidad”*.

### **10.6. Objetivos**

#### **10.6.1. Objetivo general**

Diagnosticar el estado situacional de la zona céntrica del cantón de Tosagua, que sirva de línea base para desarrollar una propuesta de ordenamiento territorial y regeneración de la trama urbana físico-espacial de la vía E38 que atienda el mejoramiento de la movilidad y habitabilidad del cantón.

#### **10.6.2. Objetivos específicos**

- Determinar cuáles son los principales problemas que tienen el casco urbano de Tosagua tomando como referente la vía E38.
- Levantar información mediante instrumentos de recolección de datos para identificar parámetros de orden social que permitan la veracidad del plan.
- Diseñar una propuesta urbana de ordenamiento territorial y regeneración urbana en la zona céntrica del cantón que permita disminuir los problemas de movilidad e imagen degradada del cantón.

- Realizar una Modificación de vía principal E38 para determinar los usos de suelo y poder intervenir en la rehabilitación de espacios públicos y áreas verdes, dando prioridad al peatón.

## **10.7. Identificación de variables**

### **10.7.1. Variable independiente (causa)**

Inadecuada planificación y gestión de los espacios y equipamientos públicos por parte de la administración local.

### **10.7.2. Variable dependiente (efecto)**

Deterioro del casco urbano y carencia de equipamiento y espacio público

## **10.8. Operacionalización de las variables**

### **10.8.1. Variable independiente (causa)**

Variab le	Concepto	Categoría	Indicador	Instrume nto
Inadecuada planificación y gestión de los espacios y equipamientos públicos por parte de la administración local	Falta de planificación urbana, por parte de la administración local generando problemáticas ligadas a su condición de riesgo.	ORDENAMIENTO TERRITORIAL  SOCIAL  SALUBRIDAD Y MEDIO AMBIENTE  ACCESIBILIDAD	Ordenanzas de hábitat en la zona Legalidad de asentamientos Condiciones habitacionales Situación socioeconómica Condición de riesgo. Disposición de desechos Servicios básicos Peatonal Vehicular Discapacitados	OBSERVACIÓN Y ENCUESTAS

**Gráfico 4: Operacionalización de variable independiente.**  
**Autor: Elaboración propia.**

### 10.8.2. Variable dependiente (efecto)

Variable	Concepto	Categoría	Indicador	Instrumento
Deterioro del casco urbano y carencia de equipamiento y espacio público.	Mal estado de los espacios públicos, no porta con las condiciones de adecuadas de conservación,	EQUIPAMIENTO	Equipamientos y espacio público de calidad	OBSERVACIÓN Y ENCUESTAS
	causando problemas de deterioro en la imagen urbana.	PAISAJE URBANO	Áreas verdes Degradación de la calidad del paisaje urbano.	

**Gráfico 5: Operacionalización de variable dependiente.**  
**Autor: Elaboración propia.**

### 10.9. Formulación de idea a defender

El deterioro de la zona céntrica sumado a la deficiencia en la planificación urbana de la ciudad, dan como resultado una problemática que afecta directamente a la población, la idea de este proyecto de regeneración urbana es poder darle las funciones adecuadas a cada uno de los espacios y equipamientos públicos que se encuentran dentro de la zona a intervenir.

## **10.10. Tareas científicas desarrolladas**

### **10.10.1. Tc1: Elaboración del marco teórico referencial al tema**

Se elabora un marco teórico referencial, normativo y conceptual que sustente la investigación, incluyendo teorías básicas sobre el ordenamiento de las ciudades a través de fuentes bibliográficas o la web relacionada con la propuesta.

### **10.10.2. Tc2: Elaboración del diagnóstico y pronóstico de la problemática**

Tomando en cuenta la investigación de campo y técnicas de observación se conoce el contexto de la zona céntrica de Tosagua para establecer un análisis situacional de la problemática.

### **10.10.3. Tc3: Diseño de propuesta alternativa**

Se plantea una propuesta urbana de ordenamiento territorial y regeneración urbana de la vía E38 que cumpla con los criterios urbanos investigados y solviente las necesidades a nivel urbano y social.

### **10.10.4. Tc4: Generar recomendaciones**

Se genera desarrollar una propuesta de diseño para la regeneración urbana de la zona a intervenir.

## **10.11. Diseño de la investigación**

### **10.11.1. Fases del estudio, Métodos teóricos y empíricos y técnicas e instrumentos utilizados**

#### ***10.11.1.1. Fases de estudio***

Fase 1: Diseño de la investigación

Se ejecuta un marco teórico en el que se desarrolla una investigación partiendo de lo ordinario a lo específico de acuerdo con problemáticas de la zona de estudio y teóricas sobre posibles soluciones.

#### Fase 2: Formulación del diagnóstico

La investigación de campo nos permite conocer el área a intervenir y cuáles son las condicionantes sobre las que estará sujeta la propuesta, estableciendo un diagnóstico a través de la recolección de datos e investigaciones de campo brindando un acercamiento de la situación actual del sitio.

#### Fase 3: Formulación de propuesta

Se ejecuta una propuesta urbana – arquitectónica que cumpla con los requerimientos dispuestos en la investigación y que consume la idea planteada.

#### ***10.11.1.2. Métodos teóricos y empíricos***

Para el presente proceso del proyecto investigativo, se aplicaron los siguientes métodos:

**Método inductivo:** Partiendo desde lo particular a lo general, se analizan las pruebas y observaciones para lograr establecer conclusiones sintéticas, es decir se analizó en el área de campo a trabajar, en este caso se llegó al cantón Tosagua, para observar en persona las problemáticas que en ella existe, como bien mencionadas, desorden territorial , la falta de señaléticas, problemas de tránsito vehicular , mala utilización de aceras por parte del comercio informal, falta de acceso, con las cuales x medio de este método se puede dar soluciones a las mismas.

**Método deductivo:** Se analizan los indicios que garanticen la autenticidad de las conclusiones, mediante su separación, para comprobar que el resultado no invalide la

investigación planteada, es decir que juntos con ayuda en este caso de encuestas hacia los moradores de este sitio, se pudo dar constancia de que dichas problemáticas si existen y que están presentes en el sector.

### ***10.11.1.3. Técnicas e instrumentos utilizados***

Técnicas:

- Recolección de datos documentada. - En este caso se consultaron al Gad Tosagua documentaciones como: PDOT, planos, normativas.
- Observación. – Se realizó un recorrido en la zona de Tosagua para verificar las problemáticas existentes.
- Encuestas. - se las realizaron a los habitantes del cantón para verificar si había existencias de las problemáticas obtenidas
- Muestreo. - se consiguió el resultado y así se pudo obtener la propuesta a intervenir.

Instrumentos:

- Encuesta.
- Guía de observación.
- Guía de entrevista.

### **10.11.2. Población y muestra**

La población considerada para el proyecto, son los habitantes de la cabecera cantonal de Tosagua, determinada con una cifra de 8.424 habitantes, según datos del último censo realizado por el instituto nacional de estadísticas y censos del Ecuador (INEC, 2010); por ende, para obtener la cantidad de muestra correcta se utilizará la siguiente fórmula:

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

Datos:

Nivel de confianza 95%: Z=1.96

Probabilidad de ocurrencia: P=50%=0.50

Probabilidad de no ocurrencia: Q=50%=0.50

Número de población: N=55.128

Error de estimación: e=5 %=0.05

Tamaño de la muestra: n

$$n = \frac{(1.96)^2 \times 0.50 \times 0.50 \times 8.424}{(0.07)^2 (8.424 - 1) + (1.96)^2 \times 0.5 \times 0.5} = \frac{8087.08}{22.9775} = 351$$

A través de la fórmula se muestra un resultado de 351 habitantes, los cuales indican que serán las encuestas para realizar a los habitantes de la cabecera cantonal de Tosagua.

## **11. CAPITULO 1.- Marco referencial de la investigación**

### **11.1. Marco Antropológico**

El habitante tiene derecho a la ciudad, a espacios ecológicos e inclusivos y saludables que ayuden a mejorar la calidad de vida y promover el desarrollo social que impulse la economía, recreación y dinámica social, sin embargo, actualmente algunas ciudades se encuentran saturadas de espacios alejados del grupo social donde se inscriben, sin lógica sociocultural o ubicados de una manera poca estratégica que terminan limitando su apropiación.

(Julio, 2008) Define a los espacios públicos como ejes fundamentales para el desarrollo de la comunidad o pueblo, un espacio de buena calidad, ayuda a la población a ser altamente activa, fomentando sus actividades y por ende su economía.

En el cantón Tosagua es evidente como la población busca maneras de crear sus propios espacios, principalmente a lo largo del eje E38 de la cabecera cantonal donde se agrupa la mayor parte de los equipamientos de uso público, pero que no se dan de la mejor manera debido a encontrar problemas de distribución, organización y mantenimiento de estas, por lo cual, las personas terminan ocupando espacios como vías y calles para continuar con las actividades de esparcimiento que generan caos en otros sistemas urbanos como la conectividad, movilidad y accesibilidad, a su vez la inseguridad del habitante en los diferentes puntos del cantón.

Durante el día, esta zona se encuentra provista por transeúntes locales y turistas, pero en las noches se transforma en un lugar desolado con poca iluminación, ya que no se encuentran espacios de interacción o áreas verdes que inciten al ciudadano transitar por altas horas de la noche.

## **11.2. Marco teórico**

### **11.2.1. Introducción**

El presente marco teórico, se describe y se analizan las teorías relacionadas con el objeto de estudio que permitirán ampliar la red de investigación y mejorar el entendimiento de esta.

### **11.2.2. Urbanismo Sostenible**

Se puede abordar el tema del urbanismo sostenible, como lo sugiere a lo largo (Moreno, 2008) como “la manera de planear las ciudades desde el punto de vista ecológico, o sustentable si la planeación se enfoca a los tres ámbitos de desarrollo: ambiental, social y económico”. Tratando de comprender de una mejor manera los problemas urbanos desde la planeación, considerando los enfoques sostenibles, a través de los requerimientos de la ciudad y sus habitantes. De otra manera, como lo menciona el informe de (Brundtland, 1987) menciona que el desarrollo que satisface las necesidades actuales sin comprometer los recursos de las futuras generaciones, se puede denominar desarrollo sostenible.

La planificación de la ciudad, que considera todos los aspectos medioambientales conexos con la ocupación del territorio, da como resultado zonas urbanizadas ambientalmente respetuosas, no solo enfocándose en la construcción, ya sea de espacios de movilidad, espacios públicos, edificios ecológicos, plantas de energías, entre otros, sino también en la creación de sistemas sociales, institucionales y económicos que aporten a un urbanismo o desarrollo sostenible.

De este modo se puede explicar que la sostenibilidad es una muestra para pensar en un futuro en que los aspectos sociales, ambientales y económicos se equilibren en la búsqueda de una mejor calidad de vida y desarrollo urbano. Estos tres ámbitos –la sociedad, el medio ambiente y la economía– están entrelazados (ONG, 2012). El desarrollo sostenible no interfiere

en sistemas económicos o políticos, sino que, a partir del medio ambiente, demanda un cambio social progresivo, que, de manera organizada, planificada y pacífica mejore nuestra relación con la naturaleza, la sociedad y con nosotros mismos. De esta manera, el desarrollo sustentable ha creado una gran adhesión a su favor porque en su discurso ofrece puntos centrales de consenso imposibles de rechazar (Ramirez, 2004).

La idea de un urbanismo sostenible visto desde la habitabilidad de nuestras ciudades, enfocándose en una postura más humana, como lo manifiesta (Alfonso, 2015) en su investigación “Propuesta metodológica para el análisis de la habitabilidad urbana. Desde la concepción de las ciudades humanas”. Es decir, centrándose desde el individuo urbano, protegiendo su habitabilidad mediante los aspectos físico-espacial, y ambiental dentro de sus diferentes contextos. Instituyendo criterios de referencia con el objetivo de contar con estrategias adecuadas de intervención enfocadas en el espacio público.

Por otra parte, los principios del nuevo urbanismo enmarcan el estudio de las condiciones óptimas para los espacios públicos, considerando el origen de las ciudades orientadas al ser humano, recuperando su habitabilidad e identidad, formando ciudades más sostenibles a escala humana, los espacios públicos son un complemento que propician las relaciones e integración entre los individuos, condicionado por su habitabilidad. De acuerdo con (Gehl, 2006) “un espacio público es bueno cuando en él ocurren cosas no indispensables”, motiva el contacto entre individuos y refuerza la vida en comunidad; en definitiva, “cuando las personas salen al espacio público con un objetivo único de disfrutarlo.” De modo que la habitabilidad del espacio público es una unión entre lo físico, social y psicológico, haciendo un mayor enfoque en el desarrollo del individuo en un entorno urbano sostenible.

En este sentido, la habitabilidad urbana está relacionada con la calidad de los espacios públicos, bajo la idea “el hombre, al ser un ente social, vive en relación con otros y en relación

con un entorno que le permita un pleno desarrollo individual y colectivo, es decir, dar un paso hacia la humanización de las ciudades” (Alfonso, 2015)

### **11.2.3. La imagen de la ciudad**

Según (Lynch, 2008):

La ciudad no es solo un objeto que perciben (y quizás gozan) millones de personas de clases y caracteres sumamente diferentes, sino que es también el producto de muchos constructores que constantemente modifican su estructura porque tienen sus motivos para ello. Si bien las líneas generales pueden mantenerse estables durante cierto tiempo, los detalles cambian constantemente. Solamente se puede efectuar un control parcial sobre su crecimiento y su forma. No hay un resultado definitivo, sino una sucesión ininterrumpida de fases.

Por otra parte, la imagen del medio ambiente perpetuamente se experimenta en relación con su silueta, con las memorias de experiencias pasadas y la variedad de sucesos que se desenvuelven para llegar a ello. Así, se crean vínculos con parte de la ciudad y su imagen está envuelta de historias y significados. Por lo tanto, nosotros como residentes de una ciudad no operamos como espectadores, sino también como los principales actores que dan identidad al espacio que nos rodea.

En cada instante hay más de lo que la vista puede ver, más de lo que el oído puede oír, un escenario o un panorama que aguarda ser explorado. Nada se experimenta en sí mismo, sino siempre en relación con sus contornos, con las secuencias de acontecimientos que llevan a ella, con el recuerdo de experiencias anteriores. Washington Street colocada en un campo de labranza, podría tener el mismo aspecto que la calle comercial del corazón de Boston, pese a lo cual resultaría absolutamente diferente. Todo ciudadano tiene largos vínculos con una u otra parte de su ciudad, y su imagen está embebida de recuerdos y significados. (Lynch, 2008)

La ciudad está conformada por los elementos móviles, las personas y sus actividades, su historia, costumbres que le dan identidad a un espacio, por lo tanto, son tan importantes como las partes fijas para un desarrollo urbano. Muy a menudo, nuestra percepción de la ciudad no es continua, sino parcial, mezclada con preocupaciones, por esa razón casi todos los sentidos están en acción y la imagen de la ciudad es la combinación de todos ellos.

#### **11.2.4. La legibilidad de la ciudad**

La ciudad legible sería aquella cuyos distritos, sitios sobresalientes o sendas son identificables fácilmente y se agrupan, también fácilmente, en una pauta global. (Lynch, 2008) La imagen ambiental eficaz concede al habitante una sensación de seguridad, estableciendo una relación armoniosa con el mundo exterior, formando lo opuesto del miedo provocado por la desorientación.

La "legibilidad" es de importancia decisiva en el escenario urbano, la analiza con cierta detención y trata demostrar de qué modo podría utilizarse hoy este concepto para la reconstrucción de nuestras ciudades. (Lynch, 2008), O también una cualidad visual específica, la facilidad con que las ciudades pueden reconocerse y organizarse de una manera coherente y clara para el desplazamiento óptimo de los habitantes.

#### **11.2.5. Análisis del sistema urbano y sus componentes**

El sistema urbano puede ser determinado como cualquier red de espacios urbanos interdependientes. (Bryan, 1964), cualquier cambio significativo en una ciudad tendrá consecuencias para otras ciudades del sistema.

Al analizar los sistemas urbanos, se estudia un conjunto de elementos, es decir, sistemas de actividades urbanas, centros urbanos y unidades de suelo, los cuales cumplen un rol específico dentro de un espacio. Los diferentes enfoques de estos elementos conforman las relaciones y tramas que se establecen y definen su estructura Finalmente, el sistema es en cada

momento el resultado de un proceso diacrónico, en el que nada puede explicarse sin referencia a su estado en un momento anterior. (Piñeiro, 1994).

El estudio de la funcionalidad del sistema urbano tiene como objetivo determinar la contribución de los elementos con respecto a su función y posición que ocupa en el mismo. Con respecto a la estructura, se consideran dos tipos de relaciones: las consecuentes y obsecuentes, las primeras asociadas a los sistemas de actividad que no están dotados de un mismo componente espacial, mientras que en las segundas se encuentran asociadas a la diferencia de potencial entre dos puntos. El análisis de proceso tiene por objeto explicar los mecanismos que presiden la evolución del sistema. Así mismo, la forma del sistema urbano se determina como el conjunto de objetos materiales que reflejan físicamente en el espacio las relaciones estructurales que sostienen la funcionalidad.

#### **11.2.6. Análisis de forma**

En este aspecto se deben considerar el análisis de la forma en relación con lo urbano como a lo relacionado con su sistema. Es decir, en el primer punto se entiende el análisis como lo que corresponde a la forma y disposición de las calles y avenidas, emplazamiento y su situación referencial. En el marco del ordenamiento territorial nos interesará poner énfasis en el estudio de la forma del sistema urbano, que básicamente se realiza a partir del análisis de la distribución espacial de las ciudades o de los núcleos urbanos que integran el sistema regional y de su distribución por tamaño, definido este último por su población. (Lozano, 1936)

Los asentamientos se disponen sobre el espacio en forma diferente, atendiendo a las características físico-bióticas, a la disponibilidad de recursos y a las posibilidades que el hombre tenga para su desarrollo. (Godoy, 2003). Coexisten numerosas técnicas para ejecutar el trabajo del análisis de la forma tales como, el indicador más próximo, índice de centralidad, índice de

influencia, la regla rango tamaño, índice de población total dispersa e índice de Bernard (añade solo las viviendas sin tener en cuenta la población).

#### **11.2.7. Análisis de Estructura**

El análisis estructural implica reconocer las características estructurales tanto de las entidades urbanas como del sistema urbano regional, esto implicará identificar los elementos básicos tanto al interior de los núcleos urbanos entre ellos, estos elementos pueden ser actividades localizadas o flujos. Las características principales de la estructura urbana se definen a través de una serie de variables fundamentales, tales como población, centralidad y diversidad. Cada una de las variables, tomadas por separado, se ven afectadas por la participación de cada asentamiento urbano en el sistema, pero como ya se mencionó la composición de las mismas. (María Antonieta, 2013)

Otros de los elementos que forman parte de la estructura del sistema urbano es la identificación de entidades como centros urbanos de primer, según y tercer orden, centros regionales, provinciales, comunales o se puede analizar la estructura al considerar los sistemas según su complejidad.

#### **11.2.8. Análisis de Funcionalidad**

El análisis funcional del sistema tiene por objeto determinar la contribución de los elementos a la funcionalidad del conjunto y la posición que ocupan en el mismo (Piñeiro, 1994) El funcionamiento de este sistema se encuentra determinado por los flujos o intercambios entre los núcleos de bienes tangibles e intangibles, personas e información que se producen mediante los canales de relación. Particularmente este análisis debe entender como está relacionado el patrón de asentamientos y su categorización jerárquica, por lo que se puede considerar:

- a) La identificación de las actividades económicas y sociales más significativas
- b) Definir una jerarquía funcional de los asentamientos definidos como urbanos y
- c) Identificar sus áreas o sub-áreas de influencia producto de su jerarquía funcional.

### **11.2.9. Análisis de Proceso**

Este análisis implica examinar el proceso de urbanización que comprende en el estudio sobre la población y su crecimiento, es decir, la aparición de nuevos nodos en el territorio y el aumento de tamaño de las concentraciones existentes, esto se ejecuta con la comparación de tiempos inter-censales o distinguiendo la mancha urbana.

Troitiño indica sobre una definición de la dinámica urbana en la que se debe conjugar diversas escalas y categorías desde la perspectiva histórica, debido a que se debe entender a la ciudad como una “realidad dinámica y cambiante de forma, organización, funcionamiento y significado que varían según los ciclos o coyunturas históricas”. (Troitiño, 1992)

Señala además que no es posible detectar las claves de la dinámica urbana, ni explicar ni valorar la realidad urbana si no se entiende la razón de los procesos económicos y sociales. Porque para este autor el hecho de “comprender y valorar de forma adecuada la ciudad heredada resulta fundamental en el momento de formular propuestas de conservación o de transformación”. En el análisis del sistema urbano de una región, Troitiño manifiesta que hay que tener en cuenta que existe una tensión permanente en la dinámica de la ciudad, “la tensión del cambio, entre una realidad socioeconómica cambiante y una estructura física más o menos rígida”. Por ello, señala que “la investigación de los cambios surgidos en la estructura social y el estudio de los procesos de adaptación en la organización formal de la ciudad, son los pilares básicos a la hora de fundamentar cualquier iniciativa dirigida a corregir procesos o tendencias no deseables o a la hora de instrumentalizar cualquier propuesta de intervención en el tejido urbano” (Velasco, Troitiño, & I, 1990)

### **11.2.10. Estructura e identidad**

Una imagen eficaz requiere, en primer término, la identificación de un objeto, lo que implica su distinción con respecto de otras cosas, su reconocimiento como entidad separable. A esto se le da el nombre de identidad, no en el sentido de igualdad con otra cosa, sino con el significado de individualidad o unidad. En segundo término, la imagen debe incluir la relación espacial o pautas del objeto con el observador y con otros objetos. Por último, este objeto debe tener cierto significado, práctico o emotivo, para el observador. El significado es asimismo una relación, pero se trata de una relación completamente diferente de lo espacial o pautal. Así, una imagen que es útil para encaminar a una salida exige el reconocimiento de una puerta como entidad diferenciada, de su relación espacial con el observador y su significado como agujero que permite salir. Estos elementos no son separables, en realidad. La identificación visual de una puerta está sustanciada con su significado como puerta. No obstante, es posible analizarla en términos de identidad de forma y claridad de posición, considerados como elementos anteriores a su significado. (Kevin Lynch, 2014 )

### **11.2.11. La imaginabilidad**

Este concepto se encuentra relacionado con la búsqueda de cualidad física que se relacionan con los atributos de identidad y estructura en la imagen mental y según (Kevin Lynch, 2014 ), indica que “esa cualidad de un objeto físico que le da una gran probabilidad de suscitar una imagen vigorosa en cualquier observador de que se trate. De esa forma, de ese color o de esa distribución que facilita la elaboración de imágenes mentales del medio ambiente que son vívidamente identificadas, poderosamente estructuradas y de suma utilidad. A esto se le podría dar, asimismo, el nombre de legibilidad, o quizás el de visibilidad en un sentido

realizado, cuando no solo es posible ver los objetos, sino que los presenta aguda e intensamente a los sentidos.”

#### **11.2.12. Elementos de la imagen del medio ambiente**

**Sendas:** vías, senderos, ciclo vías, canales, vías férreas, avenidas o líneas de tránsito.

**Bordes:** son las limitantes entre dos fases, las cuales no se usan y no son senderos, tales como bordes de desarrollo, muros o cruces de ferrocarril.

**Barrios:** son los grupos de la ciudad en los que sus dimensiones oscilan entre medianos y grandes. Pensados desde un punto de vista bidimensional en el que el observador entra en él y son fáciles de identificar por algunos elementos en común. En su mayoría se suelen identificar desde el interior, aunque también se lo usa para la referencia exterior en caso de ser distinguible desde afuera. Algunas características físicas que presentan los barrios son: los espacios, las formas, los detalles, las texturas, los símbolos, el tipo de construcción, el uso, la actividad, los habitantes y la topografía.

**Nodos:** son partes importantes de la ciudad que sirven como punto de atracción y los cuales se prestan para tener una gran confluencia de personas. Ejemplos de esto son plazas, cruces o convergencia de sendas.

**Mojones:** son otro tipo de puntos referenciales, con la diferencia que el observador no entra en él, sino que se encuentra en el exterior. Van desde lo más grande, que serían edificios, iglesias, colinas y monumentos, hasta los mojones pequeños como frentes de quioscos, árboles y demás mobiliario urbano. (Villavicencio, 2018 )

#### **11.2.13. Ciudad difusa**

Según (S., 1996) la ciudad difusa es aquella que se disipa en grandes superficies, que tiene de todo y mucho pero disperso, separado funcionalmente en áreas: la universidad, la

industria, la residencia, las áreas comerciales, las oficinas, etc. Estas partes se unen a través de una densa red de carreteras y vías de transporte privado. El sistema urbano de ciudad difusa se caracteriza por el aumento de la complejidad del conjunto, consumiendo desmedidas cantidades de energía y otros recursos naturales como suelo, materiales, etc. A su vez, no forja la probabilidad de contactos, intercambios y comunicación, siendo más bien generadora de marginalidad, ya que fomenta la reunión de los iguales en espacios separados.

Asimismo, la huella creciente de ocupación por el suelo urbano y la red de movilidad horizontal invade tierras de alto valor tanto ecológico como agrícola (Rueda, 1998); (Papparelli, 2009).

La combinación entre la dispersión que impone la ciudad difusa y la necesidad propia del hombre de contactarse personalmente da como resultado un uso masivo de los medios de locomoción motorizado, en su mayoría vehículos privados, ya que los altos costos del transporte público conducen a un servicio de baja calidad (Rueda S. , 1996).

El incremento de uso del auto conduce al crecimiento de la trama y al abandono de los centros, puesto que el automóvil es la causa principal de la degradación de la calidad ambiental del espacio público y de la ciudad. La contaminación sonora y atmosférica sumada a las del estrés que provocan las congestiones reducen la calidad de vida de los ciudadanos, a tal punto que se puede considerar la circulación y sus efectos como las principales causas de la deficiente calidad de vida que se registra en el centro de las ciudades (Rueda S. , 1996).

Por otro lado, este modelo favorece factores como el acceso directo al sol de invierno y verano, así también niveles adecuados de circulación de aire que permitan la refrigeración de los ambientes y la ventilación higiénica. Permite un mejor acceso a las energías renovables, especialmente el uso de energía solar (Casabianca, 1991).

#### **11.2.14. Ciudad compacta**

El defensor de las ciudades compactas (Rueda S. , 1996) ; (Rosa, 2001) sostienen que hay tres factores concurrentes en ellas, las que determinan una mayor eficiencia energética:

Los edificios compactos, y la agrupación compacta de edificios, permiten reducir las cargas de calefacción en invierno, sin afectar a la demanda de energía por otros servicios tales como iluminación, ventilación y refrigeración. (Knowles, 2000); (Olgyay, 1963). Esto es debido a que se disminuyen las superficies de intercambio térmico. De la misma manera, disminuye la cantidad de materiales de construcción, así como también las extensiones de las redes de servicios, aumentando su eficiencia (Jenks, 2000); (Rosa, 2001).

La mayor densidad poblacional genera mayor diversidad de usos en un barrio o en un territorio concreto, es decir, la convivencia entre la residencia, los servicios, las actividades económicas, los equipamientos, etc. De esta manera proporciona el contexto adecuado para el aumento de intercambios de información y un aumento de diversidad en la red asociativa (Rueda S. , 1996).

El aglutinamiento de actividades en las plantas bajas reúne los servicios y equipamientos urbanos necesarios de los pobladores, aumentando de esta manera el número de viajes a pie o en bicicleta y disminuyendo la necesidad de uso de transporte a motor (De Schiller, 2000)

### **11.3. Marco conceptual**

En el presente aporte es importante analizar los conceptos principales de nuestro tema, desde la planificación como de los componentes de territorio que tengan connotación especial en el entendimiento de la investigación.

### **11.3.1. Crecimiento Urbano**

Conceptualizado como la urbanización extendida en la periferia de las ciudades, generalmente, en terrenos no urbanizables. Se caracteriza por una densidad baja de población por hectárea, donde se observa pocos equipamientos comerciales y recreativos, las calles se encuentran divididas. El crecimiento urbano, también denominado crecimiento suburbano por lo general, se relaciona al urbanizar terrenos agrícolas, zonas húmedas o bosques.

El crecimiento acertado es un concepto creado como alternativa al crecimiento urbano. Y en una nueva urbanización se centra en la ciudad y estimula el ejercicio, por ejemplo, caminar y montar en bicicleta, y el uso de trenes subterráneos, autobuses y otras formas de transporte colectivo. Promueve el ejercicio y la salud cardiovascular. Incluye un conjunto de viviendas, establecimientos comerciales y tiendas. Ofrece oportunidades para crear empresas y empleos, equilibra la urbanización y la protección ambiental y fomenta la creación de vecindarios bien establecidos (Andrade Moran , 2010).

### **11.3.2. Regeneración Urbana**

“Los espacios deteriorados de una ciudad demandan cambios que se constituyan en verdaderas transformaciones integrales. Estas transformaciones no se pueden alcanzar con obras o proyectos aislados o que no formen parte de una estrategia que vaya más allá de una intervención y que apunte a promover mejoras definitivas.

La Regeneración Urbana es una herramienta que ha demostrado ser eficiente y que se ha constituido, para varias ciudades, en proyecto de punta de lanza de procesos que han alcanzado logros tales, que superan las expectativas originales. Por último, es responsabilidad de la ciudad que administran, y de las intervenciones” (Andrade Moran , 2010).

### **11.3.3. Sistemas Urbanos**

Un sistema urbano se puede explicar a partir del esquema del fenómeno urbano, que comprende dos aspectos, la forma (en el marco y medio natural) y la función (proceso interno o dinámica de la ciudad). El sistema urbano de una ciudad se compone de su paisaje y estructura urbana que en mutua relación dan las características propias a una ciudad (identidad propia) y la distinguen de otras (Andrade Moran , 2010).

### **11.3.4. Revitalización urbana**

Intervenciones municipales que acrecientan la calidad ocupacional de los habitantes (Tello C , 2017). Proceso que puede crear oportunidades de trabajo, preservar los recursos naturales y proporcionar servicios e instalaciones urbanas para los usuarios (Ramlee, D, R, & Z, 2015).

### **11.3.5. Paisajismo**

El paisajismo es la rama de la arquitectura que maneja el espacio abierto y los elementos que lo conforman, en busca de crear una relación entre lo abiótico y biótico, con un aprovechamiento lógico y estético, aplicando conocimientos de biología, urbanismo ecología y arquitectura para llegar a un resultado óptimo que procure a la naturaleza. (Rico, 2004).

### **11.3.6. Movilidad Urbana**

Los espacios públicos deberán promover la movilidad de los peatones, incluyendo aquellos de capacidad física reducida, con el objetivo de que todos los ciudadanos puedan gozar del disfrute de dichos espacios; además por medio de estos se trata de intensificar y promover a la persona al uso de transporte no motorizado, es decir que los desplazamientos que estos realicen de un destino a otro, se haga por medio de bicicleta o a pie, incrementando el interés por realizar mayor actividad física en el día a día (Madruñero, 2021).

### **11.3.7. Espacio público**

El espacio público corresponde aquel territorio de la ciudad donde cualquier persona tiene derecho a estar y circular libremente (como un derecho); ya sean espacios abiertos como plazas, calles, parques, etc.; o cerrados como bibliotecas públicas, centros comunitarios, etc. (Madruñero, 2021).

### **11.3.8. Peatonalización**

La idea de peatonalización se encuentra relacionada con el hecho de crear nuevas zonas para ser recorridas a pie por parte de los ciudadanos, transformando espacios urbanos mediante su modificación en áreas exclusivas para los viandantes, algunas veces a partir de vías anteriormente destinadas a todo tipo de vehículos. (Madruñero, 2021)

### **11.3.9. Sostenibilidad urbana**

Es una visión relativamente actual que une la protección de ecosistemas, participación social y desarrollo económico equitativo para resolver las problemáticas sociales existentes e incrementar nuestra calidad de vida. (Madruñero, 2021).

### **11.3.10. Conectividad**

Se ha establecido que la ciudad debe de permitir la comunicación directa entre sus individuos a través del favorecimiento de la Escala Humana; sin embargo, esta comunicación directa puede verse disminuida cuando la ciudad tiende a separarse, a disgregarse y a perder su unidad, pues los habitantes olvidan su función dentro de ella, reduciéndose a pequeños grupos que pugnan por sus propios intereses (J., 1975). Por ello, la Conectividad es un factor fundamental de la Estructura Urbana en relación con la Movilidad.

### **11.3.11. Permeabilidad**

Permeabilidad, como la define (I, A, P, S, & G., 1999) es la capacidad de un determinado espacio de ser penetrado. Así, se relaciona con el número de intersecciones y formas de las manzanas. La finalidad primordial de la red vial es brindar acceso al suelo parcelado (F, 2012); por lo que resulta importante, en este punto, hablar del sistema de manzanas. La forma de las manzanas usualmente responde a su época de construcción y al nivel socioeconómico de sus habitantes (Moya, 1996).

## **11.4. Marco jurídico y/o normativo**

A continuación, se describen las normativas que rigen y sustentan la problemática planteada en la presente investigación.

### **11.4.1. Constitución de la República del Ecuador**

**Art. 10.-** Las personas, comunidades, pueblos, nacionalidades y colectivos son titulares y gozarán de los derechos garantizados en la constitución y en los instrumentos internacionales.

**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. (KAWSAY, 2013, pág. 24)

**Art. 30.-** Las personas tienen derecho a un hábitat seguro y saludable, y a una vivienda adecuada y digna, con independencia de su situación social y económica. (Ecuador, 2014)

**Art. 31.-** Las personas tienen derecho al disfrute pleno de la ciudad y de sus espacios públicos, bajo los principios de sustentabilidad, justicia social, respeto a las diferentes culturas urbanas y equilibrio entre lo urbano y lo rural. (Ecuador, 2014, pág. 28)

**Art. 248.-** las comunidades, comunas, recintos, barrios y parroquias urbanas como unidades básicas de participación en los gobiernos autónomos descentralizados y en el sistema nacional de planificación. (Ecuador, 2014, pág. 123)

#### **11.4.2. Normas de Arquitectura y urbanismo, (Normas de urbanismo Quito, 2003 Ecuador)**

##### **Establece:**

Toda habilitación del suelo debe contemplar un sistema vial de uso público integrado al trazado de las vías existentes al interior del terreno, o a su entorno, y al previsto en la planificación vial.

##### **Art.61 Criterios de manejo urbano, zonas viales**

La arborización para zonas viales debe responder y articularse armónicamente con el entorno artificial: construcciones, redes de servicio, mobiliario, elementos de transporte. La distancia mínima de un árbol con respecto al paramento de las edificaciones corresponde al radio de la copa del árbol (en su etapa de máximo desarrollo) más 0.50 m. (urbanismo, 2003)

##### **Art.18 Vías arteriales principales**

Conforman el sistema de enlace entre vías expresas y vías arteriales secundarias, permitiendo, en condiciones técnicas inferiores a las vías expresas, la articulación directa entre generadores de tráfico principales (grandes sectores urbanos, terminales de transporte, de carga o áreas industriales). Articulan áreas urbanas entre sí y sirven a sectores urbanos y suburbanos (rurales) proporcionando fluidez al tráfico de paso. a) Características Funcionales:

- Conforman el sistema de enlace entre vías expresas y vías arteriales secundarias.
- Pueden proporcionar conexiones con algunas vías del sistema rural.

- Proveen una buena velocidad de operación y movilidad.
  - Admiten la circulación de importantes flujos vehiculares.
  - Se puede acceder a lotes frentistas de manera excepcional.
  - No admiten el estacionamiento de vehículos.
  - Pueden circular algunas líneas de buses urbanos de grandes recorridos.
- (urbanismo, 2003)

### **Art.19 Vías arteriales secundarias**

Sirven de enlace entre vías arteriales principales y vías colectoras. Su función es distribuir el tráfico entre las distintas áreas que conforman la ciudad; por tanto, permiten el acceso directo a zonas residenciales, institucionales, recreativas, productivas o de comercio en general.

#### a) Características Funcionales:

- Sirven de enlace entre vías arteriales primarias y las vías colectoras.
- Distribuyen el tráfico entre las diferentes áreas de la ciudad.
- Permiten buena velocidad de operación y movilidad.
- Proporcionan con mayor énfasis la accesibilidad a las propiedades adyacentes que las vías arteriales principales.
- Admiten importantes flujos de tráfico, generalmente inferiores al de las vías expresas y arteriales principales.
- Los cruces en intersecciones se realizan mayoritariamente a nivel, dotándose para ello de una buena señalización y semaforización.
- Excepcionalmente, pueden permitir el estacionamiento controlado de vehículos.
- Pueden admitir la circulación en un solo sentido de circulación.

- Sirven principalmente a la circulación de líneas de buses urbanos, pudiendo incorporarse para ello carriles exclusivos. (urbanismo, 2003)

#### **Art.42 Equipamiento de servicios sociales y servicios públicos.**

Toda parcelación de suelo contemplará áreas verdes y equipamiento comunal en atención al número de habitantes proyectado. (pág. 46)

El equipamiento de conformidad con el Art.85 del Régimen del Suelo del Distrito Metropolitano de Quito, constante en el Código Municipal, comprende los siguientes componentes: De servicios sociales y de servicios públicos.

Toda urbanización contribuirá con al menos el 3% del área útil para equipamientos de servicios sociales y públicos. (urbanismo, 2003)

#### **11.4.3. Nueva agenda Urbana 2022**

Consultando la Nueva Agenda Urbana, certificada por las Naciones Unidas (ONG O. d., 2016) exponemos que:

**11.** Compartimos el ideal de una ciudad para todos, refiriéndonos a la igualdad en el uso y el disfrute de las ciudades y los asentamientos humanos y buscando promover la inclusividad y garantizar que todos los habitantes, tanto de las generaciones presentes como futuras, sin discriminación de ningún tipo, puedan crear ciudades y asentamientos humanos justos, seguros, sanos, accesibles, asequibles, resilientes y sostenibles y habitar en ellos, a fin de promover la prosperidad y la calidad de vida para todos. Hacemos notar los esfuerzos de algunos gobiernos nacionales y locales para consagrar este ideal, conocido como “el derecho a la ciudad”, en sus leyes, declaraciones políticas y cartas. (ONG O. d., 2016)

**13.** Imaginamos ciudades y asentamientos humanos que:

a) Cumplen su función social, entre ellas la función social y ecológica de la tierra, con miras a lograr progresivamente la plena realización del derecho a una vivienda adecuada como elemento integrante del derecho a un nivel de vida adecuado, sin discriminación, el acceso universal y asequible al agua potable y al saneamiento, así como la igualdad de acceso de todos a los bienes públicos y servicios de calidad en esferas como la seguridad alimentaria y la nutrición, la salud, la educación, las infraestructuras, la movilidad y el transporte, la energía, la calidad del aire y los medios de vida.

b) Alientan la participación, promueven la colaboración cívica, generan un sentimiento de pertenencia y propiedad entre todos sus habitantes, otorgan prioridad a la creación de espacios públicos, seguros, inclusivos, accesibles, verdes y de calidad que crean las condiciones adecuadas para las familias, contribuyen a mejorar la interacción social e intergeneracional, las expresiones culturales y la participación política, según proceda, y fomentan la cohesión social, la inclusión y la seguridad en sociedades pacíficas y pluralistas, donde se satisfacen las necesidades de todos los habitantes, reconociendo las necesidades específicas de aquellos en situaciones de vulnerabilidad.

c) Logran la igualdad de género y empoderan a todas las mujeres y las niñas, asegurando la participación plena y efectiva de las mujeres y la igualdad de derechos en todas las esferas y en los puestos de liderazgo en todos los niveles de adopción de decisiones, garantizando el acceso a un trabajo decente y el principio de igual remuneración por igual trabajo, o de igual valor, para todas las mujeres y previniendo y eliminando todas las formas de discriminación, violencia y acoso contra las mujeres y las niñas en espacios públicos y privados.

d) Afrontan los desafíos y aprovechan las oportunidades de un crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, presente y futuro, sacando los mejores frutos de la urbanización en áreas de la transformación estructural, la alta productividad, las actividades con

valor añadido y la eficiencia en el uso de los recursos, aprovechando las economías locales y tomando nota de la contribución de la economía informal, al tiempo que prestan apoyo a la transición sostenible hacia una economía estructurada; (ONG O. d., 2016)

#### **11.4.4. Código orgánico de organización territorial**

El **COOTAD** contempla una serie de normas dirigidas a los diferentes niveles de gobierno autónomos descentralizados con el fin de garantizar una autonomía política, administrativa y financiera.

"Cuyo objetivo es superar las desigualdades entre los territorios.

La recuperación y conservación de la naturaleza y el mantenimiento de un ambiente sostenible y sustentable". (COOTAD, 2016)

En el primer capítulo donde se menciona la inclusión y equidad, en el artículo #340 el mismo se pronuncia con el Plan Nacional de Desarrollo y al sistema nacional descentralizado, los que permiten que se instituyan principios de equidad, igualdad, no discriminación, progresividad, participación, etc.

En la sección cuarta, en el artículo #375 "Hábitat y vivienda" se persuade que todos los niveles de gobiernos avalaran el derecho al hábitat y vivienda digna, participación ciudadana, precisión de los cargos de cada nivel de gobierno y equidad territorial.

Esta Ley acuerda objetivos de equidad, habitad, inclusión, vivienda digna y participación. Que influyen en los proyectos, creando normas para que los distintos niveles de gobiernos actúen en la planificación y uso del territorio, mismos que se utilizaran para la ejecución de este.

#### **11.4.5. Plan de desarrollo y ordenamiento territorial del GAD de Tosagua**

**El Art. 275**, Régimen de Desarrollo, es el conjunto organizado, sostenible y dinámico de 4 Componentes: sociocultural, económico, político, ambiental, garantizan la realización del Buen Vivir o Sumak Kawsay.

La Planificación propiciará equidad social y territorial, concertación, será participativa, descentralizada, desconcentrada y transparente. Respeto interculturalidad, diversidad, convivencia armónica con naturaleza. (PDOT de Tosagua , 2014 ).

##### ***Estrategia Territorial Nacional: 7 temáticas***

a. Propiciar y fortalecer estructura nacional, poli céntrica, articulada y complementaria de asentamientos humanos

c. Jerarquizar y hacer eficientes infraestructuras movilidad, conectividad y energía

g. Consolidar modelo de gestión descentralizado y desconcentrado con base en planificación articulada y gestión participativa del territorio (PDOT de Tosagua , 2014 ).

##### **Determinación de políticas públicas del PDOT Cantón Tosagua 2014-2019**

De acuerdo a los planes de trabajo del alcalde, plan de buen vivir, agendas de igualdad, entre otros, se determinan 11 objetivos estratégicos para la visión territorial del cantón.

5.- Ampliar la cobertura de equipamientos y servicios sociales en el cantón.

6.- Construir y adecuar espacios públicos, interculturales y de encuentro común que fortalezcan la identidad y el rescate de nuestro patrimonio (histórico, social, cultural, deportivo, recreativo).

7. Mejorar el nivel de ingresos o renta del cantón a partir de la vocación territorial

8. Fomentar el desarrollo económico sustentable mediante el fortalecimiento organizativo

10. Fortalecer el acceso a los servicios de movilidad y conectividad en el ámbito de sus competencias territoriales.

## **11.5. Modelo de repertorio realizado**

Se analiza de forma crítica y reflexiva casos de estudio que tengan referencia a la problemática planteada, para analizar posibles contextos que brinden conceptos aplicables a la propuesta de intervención.

### **11.5.1. Regeneración Urbana del Casco Céntrico de la Ciudad de Loja**

El presente trabajo de intervención arquitectónica dentro del proyecto integral de Regeneración Urbana en el Casco Céntrico de la Ciudad de Loja, se desarrolla basándose en los resultados obtenidos de las consultorías previas, así como de la actualización y nueva propuesta en algunos componentes, como son los estudios de tráfico que se circunscriben al tratamiento del espacio público, fundamentalmente lo referido a vialidad, vehicular y peatonal, sus secciones transversales, elementos de encauzamiento, y mobiliario urbano.

El ámbito de intervención del proyecto de Regeneración Urbana del casco céntrico de la ciudad de Loja, ha buscado lograr una la relación, entre el peatón y el espacio público, favoreciendo la seguridad, movilidad e inclusión social de todos los ciudadanos, además de incorporar mecanismos para mejorar nuestra calidad de vida, en relación con el medio ambiente, en vista del alto incremento del parque automotor, sumado a la concentración del equipamiento público y privado en el centro de la urbe. Mediante la Reanimación Urbana, la propuesta busca disminuir a nivel urbano y social a mediano y largo plazo los problemas antes mencionados.

El trazado urbano de la ciudad de Loja, de acuerdo a la clasificación formal, que atañe a la constitución física de la ciudad y que, por tanto, engloba aspectos referentes al diseño urbano, puede incluirse dentro de las ciudades regulares, que se caracterizan por su trazado en damero. La plaza se sitúa centrada. Las manzanas son cuadradas o rectangulares y, en general, se siguen los criterios típicos de ciudades coloniales, las que la corona española había hecho suyas y había caracterizado mediante las Leyes de la India documento fundacional de las ciudades en Latinoamérica.

Las características del trazado urbano, expresadas en un documento suscrito por Juan de Salinas nos permite conocer la incipiente traza de la ciudad de Loja, dice: “La traza de dicha ciudad es muy buena, porque va encuadrada formando la plaza, la cual salen las calles muy derechas y anchurosas de más de treinta pies, las más largas corren de Norte a Sur, como está dicho corre el propio valle. “Hízose” traza primero, como es costumbre para cualquier pueblo”. Las cuadras se poblaban en forma de cruz, dejando cuatro solares y conformando una manzana de cien metros de lado. Los solares eran distribuidos entre los colonizadores, Inicialmente existieron unas cincuenta manzanas, las calles de la ciudad están orientadas hacia los cuatro puntos cardinales, lo que predeterminaba la situación de la iglesia orientada litúrgicamente a la fachada del poniente de la plaza mayo.

Para entender el origen y evolución del trazado urbano de la ciudad, como un hecho cultural es necesario analizar los elementos ideológicos condicionantes del trazado y los elementos estructurales del espacio urbano. El ideal colonizador fue la creación de la ciudad de los españoles y los pueblos de indios. Inicialmente, los conquistadores crearon las llamadas reducciones de indios, donde eran aislados o confinados los naturales del lugar, la parroquia de españoles denominada El Sagrario y alrededor se ubicaron las doctrinas de indios San Sebastián, San Pedro y el Valle, iniciando entonces una configuración espacial de carácter segregado.

El trazado urbano de Loja, no había sufrido mayores cambios y prácticamente la ciudad había crecido muy poco. Dice Arturo Armijos Ayala: "... al principio no había sino cinco calles: la Bolívar, La Sucre, la Bernardo Valdivieso, La Olmedo, y la Juan José Peña. Las calles transversales no eran sino siete. No existían la calle 18 de noviembre, acaso la más importante actualmente; o sea, la pequeñísima ciudad no había sobrepasado los ríos que la circundan.

### **11.5.2. Diagnóstico del Estado Actual**

Una vez analizadas las anteriores consultorías y luego de haber realizado varios recorridos técnicos en el sitio, de manera general, pudimos determinar que toda el área que será revitalizada por el Proyecto de Regeneración Urbana del Casco Céntrico de la ciudad de Loja, presenta en su diseño actual, la presencia de barreras arquitectónicas - obstáculos para el transeúnte, además de una imagen urbana deficiente a consecuencia de los cables de alumbrado eléctrico y falta de jardinería, pisos de baldosa que por su cromática actual no destacan el paisaje urbano. En resumen, lo que se ha encontrado en el sitio es: Irregularidad en las aceras y vías.

Las rampas en los cruces impiden la continuidad y autonomía de tránsito de los peatones a consecuencia de la irregularidad de las aceras, las rampas existentes no cumplen con las normas de dimensionamiento y pendientes, siendo imposible la utilización de estas por las personas con movilidad reducida.

Falta de franjas de vegetación en todo el centro de la ciudad, las existentes están ubicadas en los parques, ríos y calles como la 24 de mayo, que resultan mínimas en relación con la cantidad de población y la reducción de la huella ecológica que es muy importante en la actualidad, no solo se trata de reducir la contaminación sino de ganar espacios sobre todo en nuestras ciudades.

Señalización inadecuada y falta de espacios bien marcados para que la gente pueda tomar el transporte público y las paradas de autobús que han sido colocadas, se consideran obstáculos para el transeúnte.

Falta de semaforización y señales de tránsito vertical y horizontal y si existen son deficientes. Señalización inadecuada para las áreas de estacionamiento, la gente se estaciona en las franjas de seguridad actualmente y provoca accidentes con otros vehículos en movimiento y con los transeúntes.

El inadecuado mobiliario urbano como papeleras y bancas. Los postes de luz son de hormigón que poco aportan con la imagen del paisaje urbano. Las aceras no brindan seguridad al peatón, quien debería ser el principal protagonista de la ciudad. Los revestimientos de aceras en la actualidad son de baldosa o adoquín, tiene una presentación pobre en cromática y en diseño.

Los semáforos no están correctamente programados, y los que existen no son suficientes.

El proyecto de Regeneración Urbana del Casco Céntrico de la Ciudad de Loja, busca cambiar el enfoque tradicional que ha tenido la ciudad contemporánea, latinoamericana, en nuestro caso en la ciudad de Loja, hacía encauzar todas sus arterias de circulación en beneficio del vehículo, yéndose en contra de lo que resulta beneficioso para el transeúnte y por ende para el verdadero protagonista de la ciudad que es el peatón.

Además, se debe considerar la implementación de ciclo vías, el proyecto contempla los espacios necesarios en relación con las normativas vigentes, pero no realiza el diseño puntual del ciclo vía.

ENFOQUE TRADICIONAL	ENFORQUE MOVILIDAD URBANA
<b>Vehículo Privado</b>	Peatón
<b>Transporte Público</b>	Bicicleta
<b>Peatón</b>	Transporte

<b>Bicicleta</b>	<b>Vehículo Privado</b>
------------------	-------------------------

**Gráfico 6 Regeneración urbana centro de Loja Fuente: Manual de diseño de calles para ciudades**  
**Editado: Elaboración propia**

### ***Los desplazamientos y el Urbanismo***

Una estrecha relación existe entre la planificación espacial y la planificación de los desplazamientos. Constituye una condición indispensable para organizar la ciudad. Por una parte, los trazados de comunicación influyen fuertemente en la estrategia de localización de los actores económicos y urbanos. De esa manera, influyen fuertemente en las estructuras físicas de nuestros espacios, urbanos y rurales.

Disfrutar de una ciudad accesible, logrando la eliminación de barreras que impiden la autonomía personal y el libre desplazamiento de los ciudadanos y ciudadanas, debe constituirse en uno de los principales objetivos de cualquier política que pretenda mejorar la convivencia, el bienestar social y la solidaridad ciudadana.

### ***El perfil***

Es el área conformada y contenida por los paramentos de construcción y/o por los elementos naturales que conforman el espacio público, en el cual se identifican diversos elementos fijos, constitutivos de las vías. Los elementos fijos del perfil son: las calzadas, los separadores, las zonas verdes, los andenes, las bahías de parqueo, los antejardines o franjas de control ambiental, las fachadas y las cubiertas de las edificaciones.

### ***El tramo***

Es un segmento longitudinal de vía, el cual posee características morfológicas comunes, las cuales permiten su identificación y dotan de un carácter particular a las distintas vías de la ciudad.

### ***El cruce***

Es el área afectada por el encuentro de dos o más vías, el cual se compone de dos elementos estructuradores que son la esquina y la intersección: tales elementos permiten el adecuado flujo de las actividades públicas y solucionan, en cada caso particular, el cruce vehicular y el peatonal.

### ***Esquina***

Es el elemento estructurador del cruce, el cual articula el encuentro de dos calles o tramos; por sus características e importancia, se constituye en un lugar público fundamental para la operación urbana diaria de la ciudad y para consolidar su imagen particular. La esquina también es el encuentro de los flujos peatonales; por esta razón en su diseño debe preverse la dotación de elementos fijos tales como los pasos de cebra y las rampas de minusválidos, el semáforo vehicular, el semáforo peatonal, la señalización técnica necesaria, la nomenclatura urbana, en un sistema global que debe guardar distancia mínima de localización de las bahías de parqueo con respecto a la esquina.

### ***Intersección***

Es también un elemento estructurador del cruce, pues junto con la esquina, articulan el encuentro de dos o más tramos.

La intersección “requiere la solución de todos los flujos vehiculares y peatonales, con sistemas de control de tráfico u obras de infraestructura”.

#### **11.5.3. Descripción de las Áreas de Intervención**

El Proyecto de Regeneración Urbana del Casco Céntrico de la Ciudad de Loja, en relación con el componente urbano arquitectónico, corresponde dentro del contexto urbanístico como REVITALIZACIÓN URBANA, el proyecto ha tomado la iniciativa de repotenciar el área céntrica de nuestra ciudad, mediante el diseño arquitectónico, para de ahí, seguir

mejorando toda la imagen urbana de la ciudad con diferentes proyectos. Con la implementación de este proyecto se prevé alcanzar tres objetivos bien claros como son:

- Cambio de pensamiento y actitudes ante la ciudad.
- Mejorará su calidad de vida
- Mejorar el respeto y apropiación del espacio público

El Proyecto en general se divide en dos áreas, cada una de ellas tendrá un tratamiento especial, que al sumarse formará un conjunto homogéneo:

***EL ÁREA DE PRIMER ORDEN O CENTRO HISTÓRICO***, dada su connotación simbólica, tiene un tratamiento especial, al constituirse en el elemento integrador y coherente de la identidad social e histórica de nuestra ciudad, se enmarca en el concepto de espacio público de representación vinculado con la memoria colectiva.

***NIVEL DE INTERVENCIÓN:***

- Se eliminarán barreras arquitectónicas que impiden la autonomía personal y el libre desplazamiento.

- Se priorizan las necesidades de movilidad de las personas con discapacidades físicas y la de peatones por sobre el tránsito vehicular.

Se ha previsto:

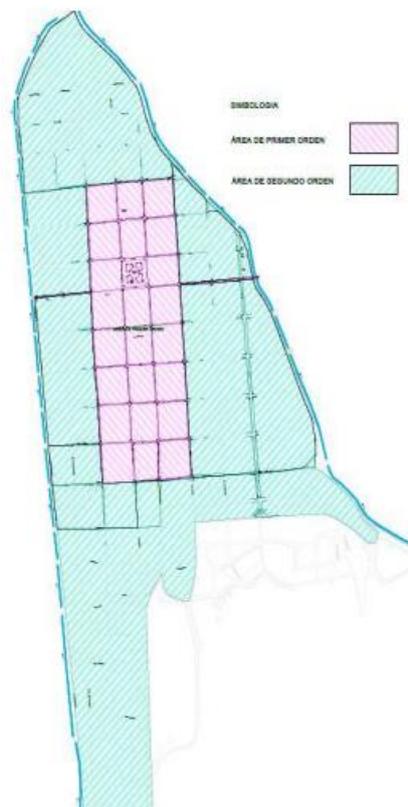
- Ensanchamiento de veredas
- Peatonalización de calle 10 de agosto
- Señales de tránsito y semaforización
- Eliminación de Estacionamientos

***EL ÁREA DE SEGUNDO ORDEN***, cuyo desarrollo se inicia a partir de mediados del siglo XX, es un área que presenta alguna concepción moderna de urbanismo, pero ha perdido

identidad, el vehículo asumió mayor protagonismo frente al desplazamiento ciudadano. En esta área igualmente se eliminarán barreras arquitectónicas que impiden la autonomía personal y el libre desplazamiento.

#### 11.5.4. Límites del proyecto.

170 ha. Las que comprenden el proyecto completo de Regeneración Urbana del Casco Céntrico de Loja y sus límites son:



**Gráfico 7 Regeneración urbana del centro de Loja Fuente: Proyecto de regeneración 2015**

- Límite norte inicia en la intersección de la Av. Universitaria y Av. Emiliano Ortega (Puerta de la ciudad).

- Límite sur desde el cruce de la Av. Emiliano Ortega (Centro de Rehabilitación Social), recorre la calle Cata cocha hasta el cruce, con la calle Olmedo, ahí tomará el sentido de la calle Olmedo hacia el Sur, hasta empatar con la calle Maximiliano Rodríguez, recorre el sentido sur de la calle Maximiliano Rodríguez, hasta su unión con la Av. Eduardo Kingman, desde ahí recorre el trayecto Av. Eduardo Kingman, hasta la intersección con el redondel de la Av. Gobernación de Mainas, recorre el trayecto de la avenida Av. Gobernación de Mainas hasta el cruce con la calle 18 de Noviembre adonde finalizara el límite Sur.

- Limite oeste inicia en el cruce de la Av. Gobernación de Mainas con la calle 18 de noviembre, siguiendo la dirección sur se introduce en él desvió que conduce a la Unidad de tránsito y transporte terrestre del Municipio de Loja, hasta el cruce con la Av. Universitaria, sigue el trayecto de la Av. Universitaria hasta llegar a la puerta de la ciudad.

- Limite este inicia desde la Puerta de la ciudad, recorre la Av. Emiliano Ortega, hasta el cruce con la calle Catacocha (centro de rehabilitación social).

### **11.5.5. Memoria del proyecto arquitectónico**

Ante todo, los conceptos y teorías antes expuesto en esta memoria, nos permiten definir claramente que el concepto general de diseño urbano arquitectónico se basa en la accesibilidad al medio físico, con esta concepción se presentan algunos inconvenientes existentes en la actualidad en el área de intervención y requieren una solución no solo de diseño, se requiere la intervención de otras instancias participativas, por ejemplo, espacios para estacionar los vehículos.

Considerando que, en el área de Primer Orden, se eliminan los espacios de aparcamiento y se ubicaran áreas de exclusivas para ese fin alrededor del centro del área de intervención. Mientras que en el área de Segundo Orden se mantiene, ordenan y sistematizan los espacios de estacionamiento.

Todo esto converge indiscutiblemente en el transporte de aquellas personas que no poseen vehículo privado y tiene que utilizar el transporte público.

Con la intervención se va a lograr que el peatón no ha de desplazarse más de 300 metros a las paradas de buses, con esto se contribuye a mejorar el medio ambiente y salud de la población, mediante un ejercicio de bajo impacto como es la caminata, 300 metros equivalen a 3 cuadras aproximadamente.

El transporte privado también circulará con mayor facilidad, con una velocidad moderada de entre 30- 40km/h, en el área de primer orden, se evitará que ingresen masivamente los vehículos a esta área como pasa en la actualidad, logrando su distribución fuera del perímetro del área de intervención, cambiando un comportamiento dañino, que en la actualidad está repercutiendo con una baja en la calidad de vida por la emisión de CO<sub>2</sub> que va en aumento.



Gráfico 8 Regeneración Urbana centro de Loja Fuente: Ecosisten.com

### 11.5.6. Implementación de área de primer orden

En esta área se hará la reducción significativa de las plazas de estacionamiento de 21844 correspondientes a la primera y segunda área de intervención en la actualidad, estas plazas en la primera área de intervención serán totalmente suprimidas, exceptuando algunos vados de estacionamiento frente a las instituciones educativas, que deben ser mantenidas para el estacionamiento de los buses escolares según lo estipula el Ministerio de Educación.

El área de primer orden comprende un total de 24 manzanas, abarcando un área de 31.2 hectáreas y está delimitada por las calles:

- Al norte, calle Imbabura
- Al sur, calle Lourdes
- Al este, calle Olmedo
- Al oeste calle Sucre.

Todo esto conlleva a realizar algunas intervenciones de manera general en el área de primer orden, como son: Ampliación de aceras a un promedio de 2.5m, calzada de pavimento de 3.5m promedio, reciclaje de carpeta asfáltica, materiales de veredas y mobiliario, Incorporación de rampas y esquinas deprimidas para mejorar la accesibilidad, Implementación de ciclo vía. Arborización.

Se ha inventariado el mobiliario existente para proceder a su reciclaje y reutilización. Al incorporar Mobiliario Urbano dentro de lo que se contempla:

- **Bancos** con y sin respaldo de estructura metálica y asientos en madera de teka, considerando su alta duración a la intemperie.



**Gráfico 9 Bancas de regeneración urbana centro de Loja Fuente: Loja.gob.ec**

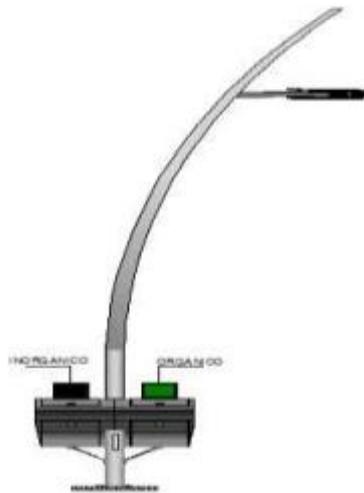
- **Esquinas deprimidas**, en el área de primer orden se implementará esta tipología de rampa en vista de la reducción de las vías de circulación y ampliación de las aceras, mejorando la accesibilidad en un 100%, todo este diseño se ha basado en las especificaciones del INEN y CONADIS del Ecuador.

- **Bolardos de tipo cilíndrico** Elemento de equipamiento del espacio público que protege al peatón al definir, configurar y ordenar las áreas de circulación en la ciudad. Cuando se instalen bolardos en el espacio público, deberán cumplir, entre otras, con las siguientes condiciones: Deberá localizarse a 20 a 40 cm aproximadamente del bordillo en los tramos viales y esquinas, a fin de evitar la apropiación de las franjas de circulación peatonales por parte del vehículo. En los casos de cruces peatonales, los bolardos se ubicarán próximos a los pasos de cebras peatonales. Los bolardos demarcan espacios, indican sentidos y precisan los accesos vehiculares a edificaciones en áreas de actividad múltiple e institucional, su fabricación en materiales que garanticen la máxima durabilidad y resistencia a los impactos, para la protección y contención de vehículos en espacios peatonales. De diseño discreto aplicable a cualquier espacio urbano. En el caso de la calle Lourdes, los bolardos mecánicos.



**Gráfico 10 Bolardos a implementar de dos tipos y el mecánico de regeneración urbana Fuente: Loja.gob.ec**

- **Papeleras urbanas** serán de acero inoxidable por su resistencia al uso e intemperie en los espacios públicos, se colocará dos papeleras contiguas, con los adhesivos identifica torios, el adhesivo verde para basura biodegradable y el adhesivo negro para basura no biodegradable. Se ha contemplado que para evitar que los basureros sean obstáculos para los transeúntes, estos sean adicionados o integrados en los báculos de iluminación. Para su identificación se ha tomado en cuenta las normas INEN.



**Gráfico 11 Basurero 4 compartimentos regeneraciones urbana centro de Loja Fuente: Loja . gob.ec**

En las que se puntualiza una codificación de colores. Clasificación general de colores a implementar en la papeleras La identificación específica por colores de los recipientes de almacenamiento temporal de los residuos sólidos se define de la siguiente manera:

TIPO DE RESIDUO	COLOR DE RECIPIENTE	DESCRIPCIÓN	USO DE PAPELERA
<b>Orgánico/ reciclables</b>	VERDE	Origen biológico, restos de comida, cascarás de frutas, verduras, hojas, entre otros.	Se debe implementar un basurero.
<b>Desechos</b>	NEGRO	Materiales no aprovechables, pañales, toallas sanitarias, servilletas usadas, papel higiénico. Papel, cartón, desechos con aceite, entre otros. Envases plásticos de aceites comestibles, envases con restos de comida.	

**Gráfico 12 Clasificación de colores a implementar en papeleras de regeneración urbana del centro de Loja Fuente: Loja.gob.ec**

- **Presas de árbol**, Es un elemento de equipamiento del espacio público que vela por el correcto y normal crecimiento de un árbol joven y evita su maltrato. El protector del árbol debe ser fabricado en varios materiales, varilla, platina, tubo, madera, o algún otro material que garantice la debida protección y mantenimiento del árbol, evitando que se transformen en basureros.

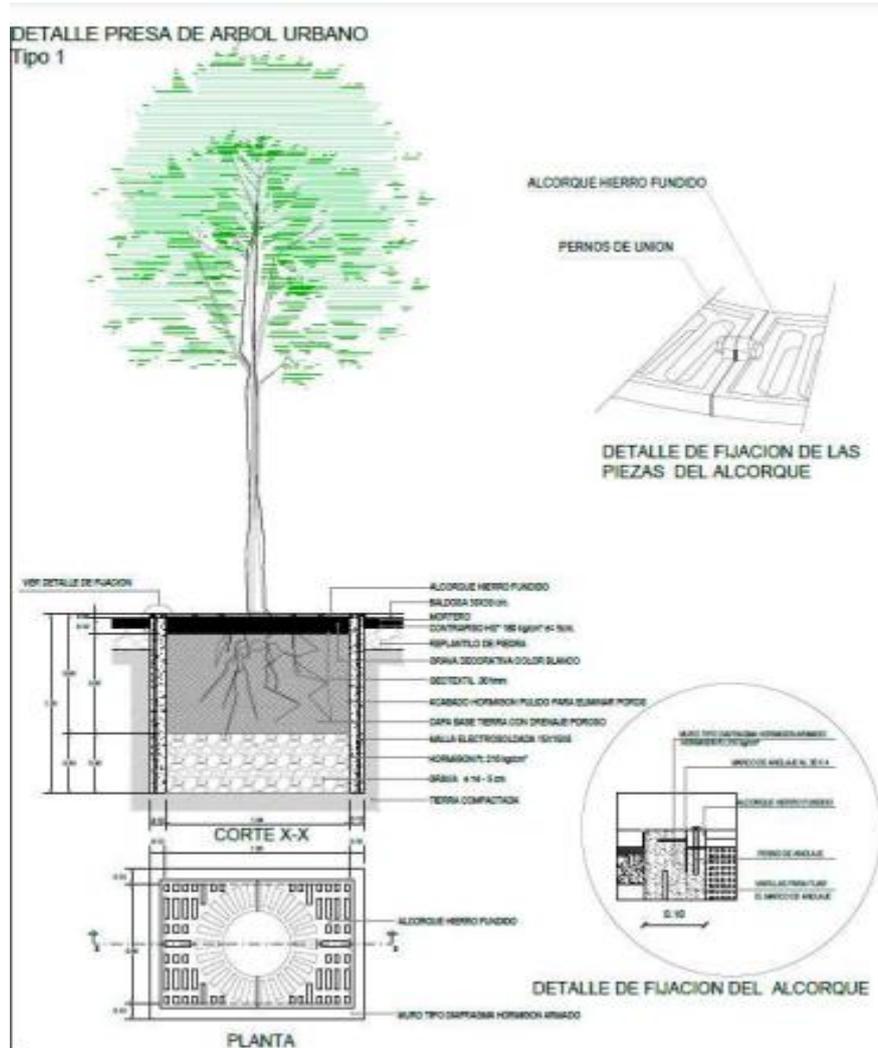


FOTO 15: Presa de Árbol y Alcorque para la 10 de Agosto y José Antonio Eguiguren.

Gráfico 13 Presas de árbol de regeneración urbana centro de Loja  
Fuente Loja.gob.ec

Como componente importante del mobiliario urbano, debe tenerse especial cuidado de su diseño y resultado estético, en coherencia con los demás componentes del mobiliario.

Diseño realizado en coordinación con la jefatura de parques y jardines, en donde se establecen los elementos que intervienen en las presas de árbol, elemento que va a estar ubicado en algunos puntos del proyecto, y que responderán a la ubicación y al tipo de especie arbustiva que contendrán. La presa con su respectivo alcorque es de 1.20 x 0.80 cm. En este proyecto se han implementado tres tipologías.

La iluminación, partiendo del concepto de luz, las luminarias, son todos aquellos elementos cuya función es proporcionar al espacio público la visibilidad nocturna adecuada para posibilitar el normal desarrollo de las actividades tanto peatonales como vehiculares, mejorando las condiciones de seguridad ciudadana.

Sin embargo, la razón de ser de las luminarias en el espacio público trasciende los requerimientos técnicos tornándose en elementos potenciales de diseño, definidores, organizadores y enriquecedores de la estructura y 20 estética del paisaje urbano.

La iluminación se caracterizará por mantener una unidad, sin importar la marca de luminarias, que sea flexible, sostenible y energéticamente eficiente lo último en tecnología LED, y la dimerización inteligente o automatizada.

En toda el área de intervención se eligió un modelo sobrio que nos presta esta versatilidad, con los báculos o postes de alumbrado urbano y conserva el mismo tipo de lámpara, únicamente cambiaran los tipos de soporte de la lámpara dependiendo del área de intervención.

En toda el área se realizará soterramientos de instalaciones eléctricas y de telecomunicaciones. Referirse a la memoria técnica correspondiente al componente.



**Gráfico 14 Iluminaria primer área de intervención Fuente: Loja.gob.ec**

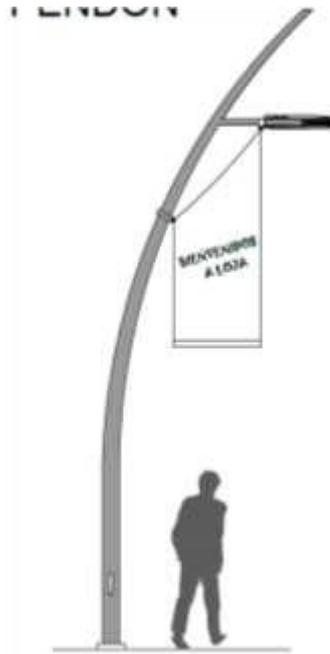
### ***Abrazaderas para colocar pendones***

En las luminarias ornamentales se debe adicionar al poste unas abrazaderas fijas que puedan soportar o sostener elementos alusivos a fechas conmemorativas, de la ciudad, cantón o provincia, de tela, papel, mdf, por citar algunas. Esta condición se deberá aplicar en el área de primer orden, específicamente en las calles:

Bernardo Valdivieso y Bolívar en sentido norte – sur, área de primer orden

José Antonio Eguiguren, Rocafuerte, Miguel Riofrío, Azuay, Mercadillo, este – oeste, área de primer orden únicamente.

En el caso Particular de la calle 10 de agosto (peatonizada) y Lourdes (entre Sucre y Bolívar) debido al tipo de luminaria implementada, se recomienda adosarla en la pared como se ha venido haciendo, debido a la escala de la luminaria.



**Gráfico 15 Pendones Fuente: Loja.gob.ec**

Mientras que en el resto del tramo correspondiente a la primera área de intervención se colocara como se describió anteriormente.

- **Pisos**, el piso que se utilizara en la primera área de intervención por su duración y mantenimiento cera la baldosa en tres tonalidades gris claro y gris oscuro y rojo. Además, se empleará adoquines que simulan piedra natural en una zona de tratamiento especial en el centro histórico, como es la calle Lourdes, que más adelante se describirá.

Todo lo antes descrito reposará en las láminas arquitectónicas y estudios de cada componente, en las que por cada tramo de cuadra se han clasificado los detalles que se requieren para su ejecución y construcción.

El diseño de piso retoma la idea de la portatera de los ejes que son necesarios mantener para qué la estructura esté equilibrada, es una forma de indicar que muchas casas debieron tener esta portatera, pero ya no está, considerando que estamos en pleno siglo XXI. La premisa de explosión se reparte por todo este diseño en el área de primer orden.

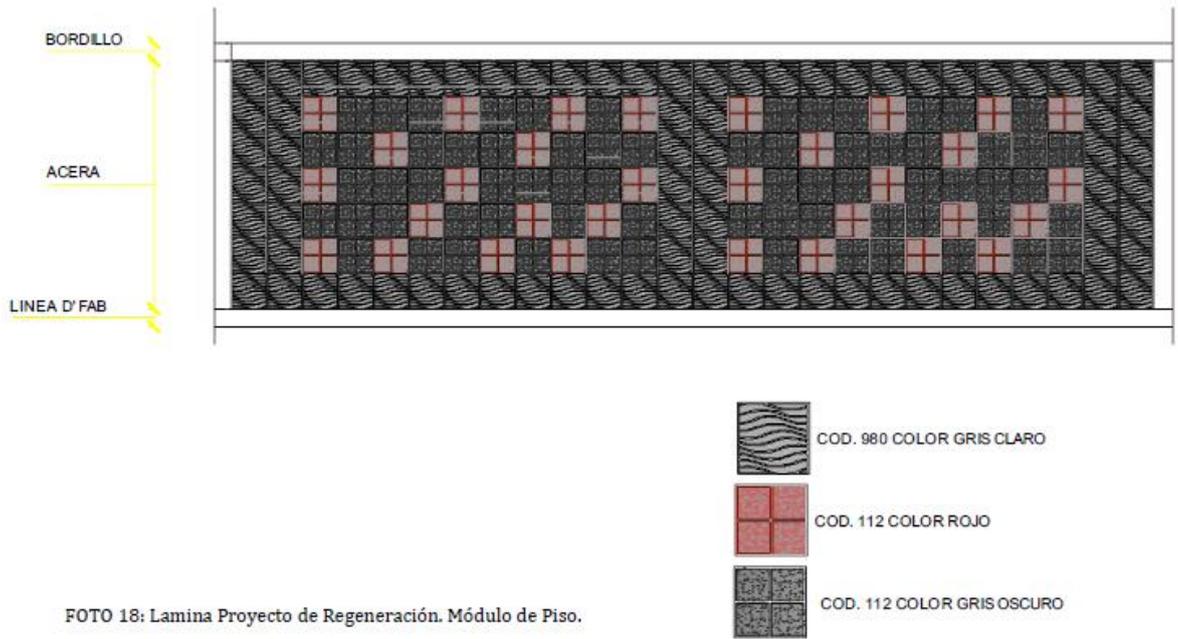


Gráfico 16 lamina modulo pisos regeneración urbana centro de Loja Fuente: loja.gob.ec

- **Plaza Central**, siendo este el espacio de origen fundacional de nuestra ciudad, en él se realizará un tratamiento de ampliación y cambio de pisos manteniendo los cuarterones y las especies arbustivas importantes, así como introduciendo algunas especies nuevas de carácter endémico, buscando conformar un espacio de mayor encuentro y continuidad.

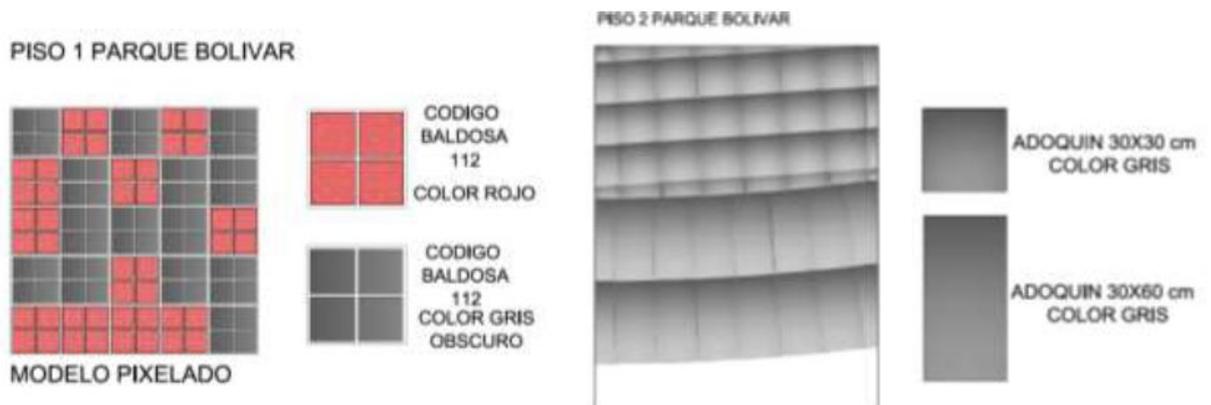
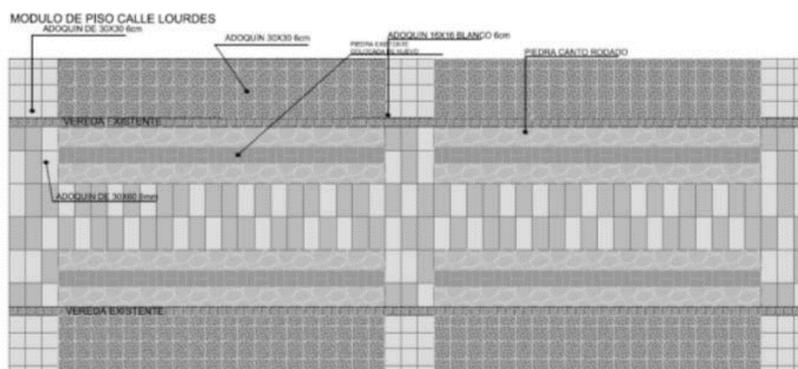


Gráfico 17 piso parque central 2015 regeneración urbana centro de Loja Fuente: loja.gob.ec

Los Pisos han sido manejados para introducir y no agredir el contexto histórico del lugar, bajo la premisa de diseño conocida como el pixelado con baldosa y adoquín tipo piedra, en el parque central, como muestra la foto.

- Calle Lourdes:** En vista de que esta calle resulta ser el testimonio fiel de cómo fue el trazado Loja de antaño requiere de que se preserve y sobre todo se resalte su protagonismo y lo que fue y lo que será, de ahí resulta la propuesta de piso en la que se mantiene la idea que fue vehicular en algún momento y ya paulatinamente no lo será en la actualidad, se ha colocado bolardos mecánicos que suben o bajan a la entrada del tramo y a la salida del mismo, para así mantenerla como semi peatonal.



**Gráfico 18 21 detalle piso calle Lourdes regeneración urbana centro de Loja Fuente: loja.gob.ec**

### 11.5.7. Intervención en el área de segundo orden

**Orejas de estacionamiento:** Para la delimitación de las plazas de parqueo, cuyo objetivo de carácter urbano es acortar el desplazamiento del peatón y provocar mayor seguridad en los cruces de vías. Reducir la velocidad y mantener un buen control del Sistema Municipal de Estacionamiento Rotativo Tarifado de la ciudad de Loja, SIMERT.

Es un espacio que mejora la visibilidad, un peatón que quiere cruzar tiene buena visión. Acortar los pasos peatonales, reduciendo el riesgo de accidentes. Disminuye los radios de giro y como tal la velocidad de los vehículos. Permite mejorar el paisaje urbano con vegetación y mobiliario urbano.



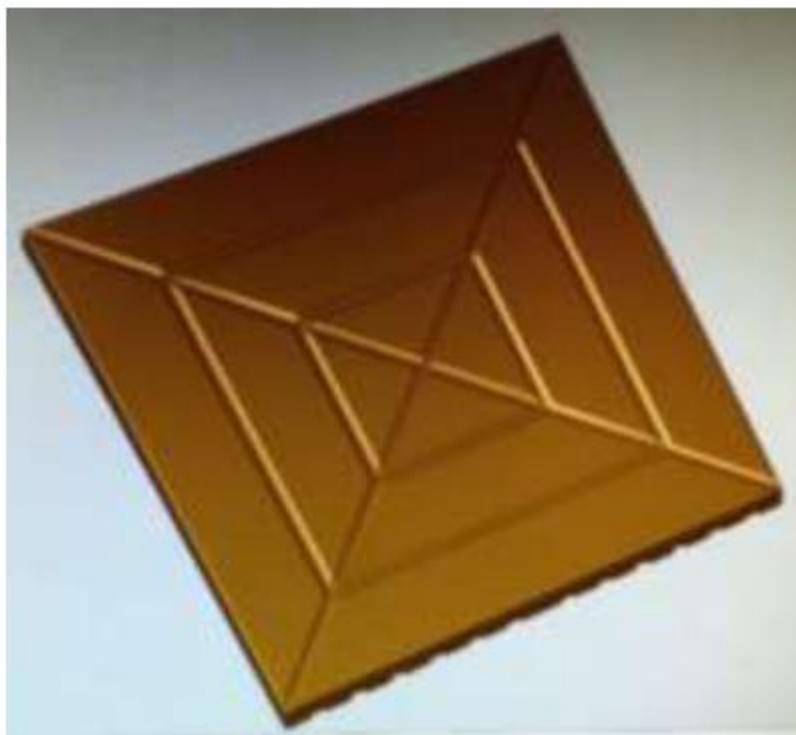
**Gráfico 19 Oreja de estacionamiento y rampa modelo 3D Fuente: Loja.gob.ec**

Se ha analizado algunos casos a nivel local e internacional para la implementación de estas áreas (Orejas de estacionamiento) caso internacional, Manual de diseño de calles para las ciudades bolivianas, intervenciones en Lima, Bogotá, Madrid, etc.

Siempre enfocándose en nuestra realidad local, que es un diferente a la de esas ciudades, pero siempre resulta interesante retroalimentarse de lo que se ha hecho en otras partes, en el caso de nuestro país se analizado Cuenca, Guayaquil, Machala como casos muy similares al nuestro.

Como dicen la Metodología Boliviana “La elaboración de un proyecto necesita seguir los objetivos generales de la ciudad (limitar accidentes, apoyar a los peatones, etc.) usar las normas en aplicación y adaptarlas a las condiciones locales, que son de nuestro interés en este plan de actualización.

**Pisos:** El acabado de la segunda área de intervención se hará en gres color beige (base) y este color no será uniforme tendrá variaciones y hormigón impreso gris, con un diseño personalizado, este material evitará que se resbalen los transeúntes existe una perfecta comunión para hacer notar en el concepto pixelado porque los materiales son de la misma familia.



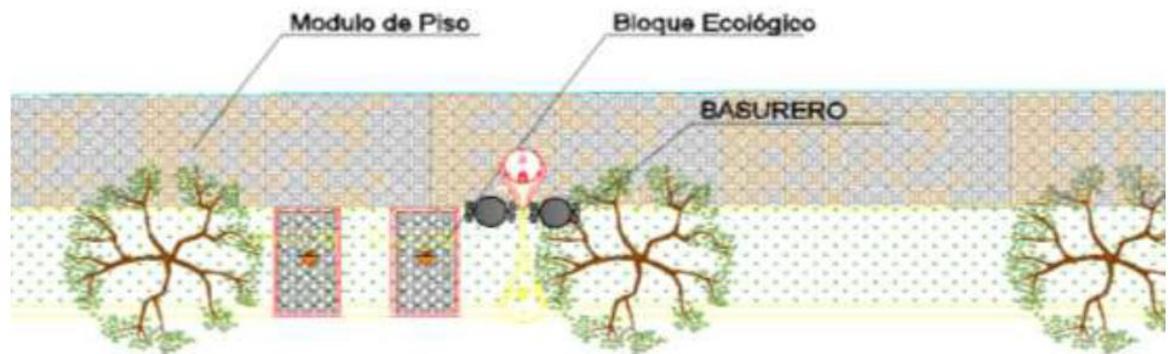
**Gráfico 20 Diseños pisos gres Fuente: Loja.gob.ec**

Se ha determinado un módulo de 30x30cm en gres con un diseño que aportara a que sea antideslizante y sería único y característico de Loja como muestra la imagen 22.

El gres es un material disponible en nuestra ciudad por las fábricas locales y arcillas de alta calidad presente en nuestra provincia, se debe pedir que las piezas de gres sean de alta resistencia por el alto tráfico que soportaran, además de que sean antideslizantes.

Se contempla adicionalmente la intervención especial en la Av. 24 mayo y la calle Juan de Salinas, por constituirse ejes de circulación principal tanto longitudinal como transversal que nos ayudaran a enlazar los demás componentes del proyecto que se encuentran inmersos en esta área de intervención.

**Av. 24 de mayo:** Implementación de luminarias, cambio de rampas de hormigón que sirven para que los vehículos ingresen a las residencias, por un nuevo material que se denomina como bloque ecológico perforado, mantenimiento de las especies arbóreas actuales, cambio de revestimiento en las veredas por un módulo de piso cuyo concepto de diseño es el pixelado de hormigón impreso con piezas de gres en color beige.



**Gráfico 21** Lamina Proyecto de Regeneración Urbana, Tramo 24 de Mayo Fuente: [loja.gob.ec](http://loja.gob.ec)

La calle 24 de mayo se rematará con una piqueta en la calle 24 de mayo y Catacocha, más adelante en una segunda fase.

En las láminas de detalle del proyecto podemos encontrar la aplicación y los dos tipos de alternativas de rampas existentes.

**Juan de Salinas:** Se va a implementar un parterre central de 1.50 m de ancho, este parterre permite que se ordene la circulación vehicular, no se elimina la posibilidad de que vehículos se puedan estacionar. Se forman dos ejes de recorrido de ida y vuelta.

En el parterre se colocarán dos espejos de agua, uno a cada ingreso al tramo, de manera que se unifique la presencia de los ríos Zamora y Malacatos, se realizara la siembra de Arupos, especie endémica de esta región en el color rosa y blanco.

Se va a implementar luminarias urbanas y la colocación de revestimientos en piso mixtos de hormigón visto y gres en color beige con un diseño pixelado que se ubicara en toda el área de segundo orden.

**Presas de árbol,** Es un elemento de equipamiento del espacio público que vela por el correcto y normal crecimiento de un árbol joven y evita su maltrato.

El protector del árbol debe ser fabricado en varios materiales, varilla, platina, tubo, madera, o algún otro material que garantice la debida protección y mantenimiento del árbol, evitando que se transformen en basureros. Como componente importante del mobiliario urbano, debe tenerse especial cuidado de su diseño y resultado estético, en coherencia con los demás componentes del mobiliario.

Diseño realizado en coordinación con la jefatura de parques y jardines, en donde se establecen los elementos que intervienen en las presas de árbol, elemento que va a estar ubicado en algunos puntos del proyecto, y que responderán a la ubicación y al tipo de especie arbustiva que contendrán.

Existen tres tipologías de presas de árbol, en una se coloca el elemento de hierro fundido llamado alcorque, y en otros únicamente para conseguir permeabilidad se colocará piedra de jardinería en color blanco.

**Las Iluminación:** En el caso del área de segundo orden, serán la que a continuación detallamos, en el caso del parterre central calle Juan de Salinas doble Brazo, en el caso del 24 de mayo se ha decidido por implementar luminaria de doble brazo a diferente altura un brazo ilumina el área vehicular y el otro el área peatonal.

En el resto del área de segundo orden se implantará una luminaria de un solo brazo. Referirse a la memoria técnica correspondiente al componente.

## **RECICLAJE CANTERAS Y PAVIMENTOS**

Bajo la premisa de los términos reciclaje o reciclamiento es la acción y efecto de reciclar (aplicar un proceso sobre un material para que pueda volver a utilizarse). El reciclaje implica

dar una nueva vida al material en cuestión, lo que ayuda a reducir el consumo de recursos y la degradación del planeta.

Para la construcción de la estructura del pavimento del proyecto de regeneración Urbana del Casco Céntrico de la ciudad de Loja, ha de utilizarse las especificaciones constructivas de los materiales que la conforman y el proceso constructivo de acuerdo a las Normas NEVI 12 - Volumen 13, Especificaciones Generales para la Construcción de Caminos y Puentes. Así como el estudio previo realizado por el año 2008 en el que se establecen parámetros y estudios en relación con el estado actual del área de intervención, así como el reciclaje y reutilización de los pavimentos.

Las especificaciones seleccionadas para la construcción del pavimento flexible se describen a continuación de manera abreviada.

**Mejoramiento con suelo seleccionado.** - El suelo seleccionado se obtendrá de la excavación para la plataforma del camino, de excavación de préstamo, o de cualquier otra excavación debidamente autorizada y aprobada por el Fiscalizador.

Deberá ser suelo granular, material rocoso o combinaciones de ambos, libre de material orgánico y escombros, y salvo que se especifique de otra manera, tendrá una granulometría tal como lo determina el ensayo AASHO-T.11 y 91.

El Contratista deberá desmenuzar, cribar, mezclar o quitar el material, conforme sea necesario, para producir un suelo seleccionado que cumpla con las especificaciones correspondientes.

De no requerir ningún procesamiento para cumplir las especificaciones pertinentes, el suelo seleccionado será transportado desde el sitio de excavación e incorporado directamente a la obra.

En casos especiales, siempre que las características del suelo y humedad y más condiciones climáticas de la región del proyecto lo exijan, se podrá considerar otros límites en cuanto al tamaño, forma de compactar y el porcentaje de compactación exigible.

Sin embargo, en estos casos, la capa de 20 cm., inmediatamente anterior al nivel de subrasante, deberá necesariamente cumplir con las especificaciones técnicas antes indicadas.

**Fresado del pavimento.** - El fresado se efectuará sobre el área que apruebe el fiscalizador, a temperatura ambiente y sin adición de solventes u otros productos ablandadores que puedan afectar la granulometría de los agregados o las propiedades del asfalto existente.

El material extraído deberá ser transportado y acopiado en los lugares destinados por el contratista y aprobados por el Fiscalizador.

Durante el manipuleo del material fresado, deberá evitarse su contaminación con suelos u otros materiales extraños.

En proximidades de bocas de pozos y en otros sitios inaccesibles al equipo de fresado, el pavimento deberá removerse empleando otros métodos que den lugar a una superficie apropiada.

DESCRIPCIÓN	UNIDAD	CANTIDAD
Recuperación de hormigón asfáltico con fresadora se recupera el 100%	M3	24.008,62
Capa de rodadura de hormigón asfáltico mezclado	M2	188.000,00
Base clase 2, con material reciclado, 50% material de base existente y 50 % de material fresado de vías.	M3	36.491,27
Sub base clase 3, material reciclado, el material de la infraestructura existente se usará en la sub base clase 3	M3	68.117,03

**Gráfico 22 Presupuesto componente de regeneración urbana del casco céntrico de la ciudad de Loja**  
Fuente: Loja.gob.ec

Se han utilizado varios tipos de vados en el proyecto de intervención: de dos rampas o de ruptura de nivel, de tres rampas o de cambio de nivel y el vado de esquina, todos ellos para lograr salvar las alturas existentes en las aceras y facilitar la continuidad de los recorridos peatonales.

El tipo de vado a ser utilizado dependerá de la altura y dimensión del ancho de la acera; y en todos los casos su pendiente no podrá ser mayor a 7% respetando la normativa existente. Irán acompañados de franjas señalizadores al centro o a sus extremos dependiendo del tipo de vado, estas franjas permiten guiar a las personas con discapacidad visual, están compuestas por baldosa o gres según sea el área de intervención, estas están provistas de textura de círculos o cuadrados continuos para que se pueda diferenciar el cambio de nivel, su ancho será de 0.60m.

En el total del proyecto las veredas no pueden sobrepasar los 15cm de altura, para lograr que sean accesibles.

Para el cálculo de la pendiente se utilizará la siguiente fórmula:

## **ACCESOS VEHICULARES**

Se definen como zonas de acera que modifican su estructura para posibilitar la entrada y salida de vehículos desde la línea de fachada hasta la calzada sin afectar a la banda libre peatonal.

Se debe respetar los 15cm de altura para en el bordillo hacer un pequeño chaflán de 30° grados, facilitando la accesibilidad vehicular en el caso del área de primera intervención.

En el caso del área de segunda y primera intervención algunas veredas forzosamente sobrepasarán hasta 25cm de alto por la pendiente o porque están debajo del nivel de piso, por lo tanto, ahí se aplicarán los vados vehiculares, como a continuación detalla las imágenes número 14, este caso la rampa no tendrá la banda táctil para que las personas con movilidad reducida no las confundan con las peatonales.

## **NORMAS Y BASE LEGAL UTILIZADAS EN EL PROYECTO DE DISEÑO:**

Para lograr que el proyecto verdaderamente responda a las necesidades planteadas en bases a una visión de ciudad sustentable y de accesibilidad al medio físico por parte de los ciudadanos, en primera instancia, nos referimos a La constitución del Ecuador en la sección sexta – Personas con Discapacidad Art. 47 indica que “El acceso de manera adecuada a todos los bienes y servicios. Se eliminarán las barreras arquitectónicas”.

De ahí se desprende la normativa INEN, en relación con los derechos de las personas con discapacidad y el acceso al medio físico por parte de todos los ciudadanos. Retomamos los siguientes folletos sin formativos:

- Accesibilidad de las personas al medio físico, edificios.
- Rampas Fijas.
- Accesibilidad de las personas con discapacidad y movilidad reducida al medio físico. Espacios de acceso, puertas.
- Accesibilidad de las personas al Medio Físico.
- Estacionamientos.

Se ha tomado en cuenta los lineamientos que da el Consejo de Igualdad de Discapacitados (CONADIS), además de las Ordenanzas Municipales y del Plan de Ordenamiento Urbano de la ciudad de Loja que está vigente, que ya determina qué tipo de intervención podemos o no realizar en el área de estudio, en relación con el correcto desarrollo y crecimiento en este caso del casco céntrico de la ciudad de Loja.

## **Regeneración urbana de las nieves en Bogotá**

La metodología de trabajo se ha desarrollado por medio de la clasificación del territorio en capas que permitan entender su comportamiento desde diferentes puntos de vista, con la creación de un atlas ecléctico como herramienta de trabajo, las capas se desenvuelven en los principales momentos del sector, en sus diferentes escalas y en las dinámicas urbanas.

El sector de Las Nieves se ha caracterizado como un espacio de transición entre dos fuertes sectores con dinámicas muy marcadas como son el centro fundacional y el centro internacional, ubicado en el área comprendida desde la calle 26 a la calle 19 y las carreras 3era y 10ma. Su crecimiento y desarrollo responden a objetivos privados, dejando piezas aisladas y con falta de adaptación física y funcional ante nuevos procesos de ocupación, se evidencia en el deterioro físico del grupo de inmuebles declarados, en las edificaciones en estado de abandono funcional y en el déficit de soportes urbanos como espacios públicos efectivos y equipamientos que permitan mejores condiciones de habitabilidad.

Los procesos de recuperación de los centros urbanos se han planteado por medio de aprovechamiento económico con edificaciones introvertidas que se dirigen a usuarios específicos, en las Nieves se evidencia por medio de la demarcación de tres franjas importantes divididas física y virtualmente, donde se localizan fuertes nodos de actividades educacionales, culturales y comerciales con usuarios muy claros que condicionan el comportamiento interno del barrio, el cual se lee como un sector fragmentado a nivel urbano y temporal.

El déficit de soportes urbanos lo han clasificado como un sector poco atractivo para el uso habitacional, ante la fuerte zonificación de sus actividades y la poca articulación entre ellas se han generado sectores con alto grado deterioro físico y funcional, entendiendo el detonante de deterioro a la falta de planeación integral del territorio.

El espacio es el principal soporte de la propuesta; la lectura del espacio público que se tiene en las Nieves, no se enfoca en parques, áreas verdes y plazas, ante esto se encontraría un alto déficit. El comportamiento 9 del barrio concluye en un espacio condicionado por las circulaciones, teniendo como principal usuario al peatón, por ende, la propuesta busca mejorar las condiciones espaciales y sensoriales de los recorridos.

El planteamiento del espacio público se desarrolla de forma integral, entendiendo a la calle, las plazas, parques y espacios construidos en su entorno como una pieza compleja, los roles de cada uno de estos elementos se deben mantener interconectados para la activación completa del espacio público y la revitalización del barrio.

## **Introducción**

El presente trabajo de grado aborda en su primera fase el análisis urbano, arquitectónico y social del barrio Las Nieves, ubicado en el centro histórico de Bogotá, evidenciando por medio de materiales gráficos las principales transformaciones que se han desarrollado en el sector durante sus momentos de consolidación, y las determinantes que lo caracterizan como un nodo de gran importancia en la recuperación urbana del centro.

La segunda fase del documento parte del diagnóstico, el cual se forma con base en las relaciones de los soportes urbanos actuales con las dinámicas sociales, siendo el componente social de gran importancia para entender el comportamiento interno de las Nieves.

La metodología de estudio del análisis, diagnóstico y propuesta se desarrolla por medio de la construcción de los momentos cruciales para la transformación y fragmentación del barrio, entendiéndolo como una pieza ajena del centro de Bogotá, siendo un punto de transición entre el centro internacional y el centro fundacional, detonando múltiples problemáticas urbanas y sociales cuya respuesta de desarrollo y recuperación se ha enfocado en la implementación de

herramientas privadas para la explotación del suelo, de forma independiente y sin ninguna lectura del territorio como conjunto urbano.

Por último, se maneja un sistema de estrategias que permitan entretejer el sector, activándolo de forma integral con la recuperación de elementos arquitectónicos potenciales.

## **Problema**

El sector de Las Nieves se ha caracterizado como un espacio de transición entre dos fuertes sectores con dinámicas muy marcadas como son el centro fundacional y el centro internacional, siendo partícipes de un mayor protagonismo en el desarrollo urbano de la ciudad, las Nieves quedó como una pieza relegada a pesar de su localización estratégica en el centro de la ciudad, el cual sufrió un periodo de abandono, encapsulándose en actividades netamente institucionales que impidieran su mutación ante nuevas ideologías de ciudad. En los procesos de recuperación las dinámicas globales encuentran el centro como espacio de esparcimiento y de beneficios económicos por medio de incentivos de la memoria histórica para el turismo, tomando como pieza principal el centro fundacional, fenómeno evidenciado en las últimas décadas.

Las Nieves se seguiría leyendo como un territorio ajeno del centro, dejando sus estructuras edilicias y urbanas como piezas obsoletas ante una planeación integral, la poca articulación entre la regulación pública y los proyectos privados han propiciado el deterioro de la arquitectura y del sector

En cuanto a la morfología demográfica, Las Nieves se caracterizaba por tener el mayor grado de ocupación de población indígena, la cual era totalmente segregada y usada como principal mano de obra en las construcciones de la ciudad. Iriarte (cómo citó Montoya, 2018) “Mestizos e indígenas se concentraban especialmente en el barrio de Las Nieves, el más populoso de la ciudad, aunque con presencia importante también en Santa Bárbara y San

Victorino” (p.68), categorizando al barrio como un área marginal a las afueras del centro fundacional, por índole no se encontraba una estricta regulación y su conformación a pesar de mantener una traza ortogonal, no continuaba con parámetros espaciales e integrales complementados con espacios públicos.

Los nuevos barrios al norte de la ciudad se encuentran relacionados con los ideales de la ciudad jardín, los espacios públicos y verdes toman mayor protagonismo, se vuelven atractivos para una población cambiante donde la cercanía de equipamientos urbanos como colegios, zonas de abastecimiento y espacios culturales toman mayor importancia en un desarrollo social. Montoya (2018) explica esta situación como un problema ante la especulación de terrenos sin desarrollar, aumentando los problemas que afectan el territorio en el siglo XIX “... en un proceso de expansión rápida que dejaba grandes vacíos entre las nuevas centralidades (Chapinero) y el viejo perímetro.” (p.107)

A pesar de las fuertes tensiones originadas por la rápida expansión de la ciudad, Las Nieves en el siglo XIX sigue particularizándose como un barrio rural, Rodríguez (2010) “Las Nieves estaba caracterizado por la presencia de lotes dedicados al pastoreo y al cultivo – chozas y bohíos donde habitaban los indígenas y alojamientos de la clase trabajadora-, así como por la paradójica mezcla entre edificios pertenecientes a las comunidades religiosas, tiendas de licor y prostíbulos, los elementos religiosos y las actividades nocturnas pervivieron en medio del barrio que comenzaba a urbanizarse por la demanda de nuevos alojamientos.” En el periodo entre finales del siglo XIX y principios del siglo XX se evidencia un acelerado proceso de densificación en Las Nieves, donde las tipologías constructivas representan diferentes periodos de la arquitectura, las edificaciones en altura del lenguaje moderno contrastan con las grandes casonas de lenguaje colonial y republicano, sin presencia de espacios libres para desarrollar y una planeación basada en normas urbanas que apenas alcanzaban a cumplir con las necesidades básicas de habitabilidad

## Deterioro progresivo en el uso habitacional del barrio Las Nieves

La diáspora de población residente hacia sectores del norte de Bogotá promueve problemáticas urbanas y sociales. La población que se traslada pertenece a grupos socio económicos de ingresos medios y altos dejando estructuras patrimoniales, en algunos casos abandonadas, otras en habitantes con ingresos que no se pueden disponer en su mantenimiento, dificultando la permanencia de un uso residencial y fomentando usos especializados como el comercio, uso que venía apareciendo poco después de la creación del barrio, aprovechando las dimensiones y la espacialidad de las construcciones coloniales y republicanas, con pocas modificaciones en su estructura, facilitando su permanencia hoy en día. (Imagen 1A y 2B). Rodríguez (2010) “Fomentaron la mudanza de la población residente en el centro y como consecuencia, hubo un reemplazo de actividades residenciales por usos intensivos no compatibles con la vivienda. A su vez este fenómeno incidió en el incremento de complejos procesos de deterioro que terminaron por desalojar habitantes del centro tradicional por la fuerza.” (p.8).



Imagen 2A Deterioro patrimonial  
Inmueble localizado en la Cra 9 con CII 20



Imagen 2B Deterioro patrimonial  
Inmueble localizado en la Cra 7ma entre CII 23 - 24

**Gráfico 23 regeneración urbana del barrio la Nieve, Bogotá Fuente:**  
<https://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/43545>

Por otra parte, al igual que el traslado poblacional se evidencia un traslado de recursos, los nuevos sectores urbanos brindan mayores oportunidades de desarrollo, inversión y ganancia para un sector privado, los espacios del bien común quedan relegados en el centro de la ciudad, sumando a esto el déficit de espacios libres y de calidad para el esparcimiento y la suplencia de necesidades básicas de ocio, salud y educación en el barrio de Las Nieves. Montoya (2018) “...los nuevos valores de la elite muy pronto los llevaron a abandonar el viejo centro histórico, que no solo era obsoleto físicamente, sino que también en términos de estilo arquitectónico, según el gusto de los nuevos usuarios (Amato 1968). El proceso de desalojo se dio lentamente y comenzó en los años veinte, limitado a los grupos de mayores ingresos que podían no solo proveerse de una casa en San Diego o Chapinero, sino también acomodarse a las condiciones de baja movilidad de la ciudad en ese entonces.”

La falta de calidad habitacional repercute en factores de segregación social, con nuevos desarrollos de vivienda en el norte de la ciudad, se fomenta el traslado de la población a barrios con mejores condiciones, el centro de Bogotá se vuelve un espacio marginal, relegado, ahora los puntos focales para el desarrollo de la ciudad se encuentran al norte siendo principales puntos de inversión que pueden responder a las necesidades de una nueva sociedad. Rodríguez, Jolly y Niño (2004) “Finalmente, el proceso de deterioro urbano puede ser físico, en relación con fachadas abandonadas, pavimento de andén y calle deteriorado y falta de espacio público y congestión, cuando se inicia el proceso. Otras formas de deterioro se relacionan con aspectos de tipo ambiental, ruido y basuras, también, el deterioro económico se refleja en el descenso del valor de la tierra. La principal característica del deterioro se manifiesta finalmente en la falta de uso.” (p,19)

Con la rápida expansión de la ciudad, es apreciable la necesidad de mayores intervenciones urbanas, obras públicas que conecten los extremos de la ciudad, así mismo, con el centro de Bogotá. Entre estas obras se encuentra la expansión de la carrera 10ma, la cual influyo físicamente en el deterioro urbano, fragmentó el sector por la demanda de sus dimensiones (8 metros de expansión), afecto la calidad espacial con la perdida de construcciones habitacionales y desaparición de espacios públicos (Imagen 3A y 3B). Las transformaciones urbanas fueron influenciadas por un creciente movimiento moderno. Montoya (2018) “Las difíciles condiciones descritas, generaron dos consecuencias: por un lado, el arrasamiento de barrios más insalubres, ejecutada en 1937, y que conllevó a la expulsión de más de 15.000 personas, tanto del paseo de Bolívar como del centro – calle 13 entre carreras 8va y 9na-. En ambos casos se invocaron razones higiénicas que, si bien estaban plenamente justificadas, fueron usadas como excusa para encubrir el interés de las elites urbanas por dinamizar el centro a través de importantes inversiones canalizadas en la celebración del IV centenario (1938). (p.138)



Imagen 3A Expansión Carrera 10ma  
Cra 10ma sobre la Cll 26, hacia el sur.

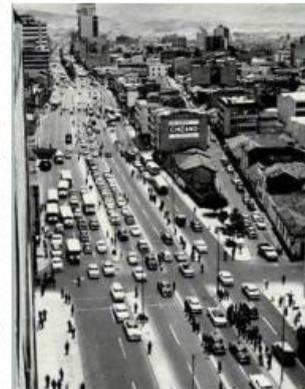


Imagen 3B Reemplazo Inmobiliario  
Cra 10ma. Vista desde residencias Colón.

Gráfico 24 regeneración urbana del barrio la Nieve, Bogotá Fuente:  
<https://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/43545>

Las dinámicas económicas estructuran una nueva sociedad, una nueva forma de habitar, las construcciones tradicionales se vuelven obsoletas y difíciles de mantener, condicionándolas a su adaptación o desaparición. Las Nieves no se identifica como un barrio con alta densificación de construcciones patrimoniales, los predios sin desarrollar se convierten en potenciales para la implantación de tipologías con mayor flexibilidad y eficiencia en el uso residencial. Es el caso de las edificaciones en altura como Torres blancas (Imagen 4A), Edificio Barichara (4B), Edificio Sabana (2C) Torres de Fenicia (2D), entre otros, buscando mantener una consolidación residencial.

A pesar de mantener dinámicas habitacionales, Las Nieves no logra adaptarse al constante cambio de una ciudad en crecimiento.



Imagen 4A  
Cll 24 sobre la Cra 4ta



Imagen 4B  
Cll 19 sobre la Cra 3era



Imagen 4C  
Cll 22 sobre la Cra 3era



Imagen 4B  
Cll 19 sobre la Cra 4ta

**Gráfico 25 regeneración urbana del barrio la Nieve, Bogotá Fuente:**  
<https://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/43545>

El centro de Bogotá fortalece su índole institucional, el cual es promovido por el movimiento moderno tardío, donde las construcciones buscan exponer su monumentalidad por medio de jerarquías en altura, participando en los factores que tensionan especulaciones sobre los predios de construcciones tradicionales. Rodríguez, Jolly y Niño “La tierra sobre la que se levanta el edificio aumenta su valor, incrementando las presiones inmobiliarias para demolerlo y destinar el terreno a un mejor uso para el mercado.” (p.22)

## **Propuesta**

Busca implementar el espacio público efectivo como herramienta de articulación entre nodos con fuertes actividades herméticas, clasificados en usos educativos, económicos, comerciales y habitacional; de igual forma la complementación de equipamientos colectivos que permitan un mayor grado de interacción social y promuevan servicios que mejoren la calidad de vida de los habitantes. Para esto se determina la propuesta como un sistema, desarrollado por medio de una red de actividades colectivas que entretejan las áreas con mayor densidad a áreas deterioradas y así, permitir su recuperación.

## **Planteamientos de la propuesta**

Actualmente el barrio de Las Nieves se caracteriza como un sector fragmentado de desarrollo parcial, cumpliendo a funciones específicas del sector privado, afectando la calidad espacial de áreas que no se encuentran influenciadas por estas funciones. No se evidencia un sistema integrado de soportes urbanos aumentando así, las problemáticas locales. Se clasifican en, una alta densidad de construcciones heredada de su conformación y potenciada por la época de la modernidad, llevando a pocos espacios de uso público y déficit de equipamientos colectivos.

## **Arquitectura**

La clasificación de la arquitectura encontrada se desenvuelve en los momentos significativos de su conformación, entendiendo que han quedado huellas de cada momento, entre las cuales gran porcentaje se encuentran catalogadas en Bienes de Interés Cultural, por sus características funcionales e históricas. Estas piezas mantendrán un valor significativo en la propuesta, su intervención más que un nivel físico, se desarrolla en un nivel conceptual como contenedores programáticos.

**Edificabilidad:** Las alturas planteadas deben responder a dimensiones sociales, económicas y ambientales. Se proponen edificios habitacionales localizados sobre puntos estratégicos de programación al espacio público y de fácil acceso; su edificabilidad debe cumplir con parámetros ambientales como circulaciones de aire y acceso a luz solar.

**Materialidad:** Elementos transparentes, estructuras livianas, mantener los indicadores de confort óptimos, con un lenguaje morfológico y tipológico que no rompan con el contexto urbano, sino que se articule con este, generando un paisaje urbano integral.

**Programa:** La mayoría de las edificaciones deberá contener un conjunto de programas integrados, respondiendo su compatibilidad al lugar donde se encuentren ubicados. Entre los que se manejan con prioridad se encuentran: residencial, dotacional y comercial. **Residencial:** Es la pieza clave para la activación del sector, pero está condicionada a las estructuras de soporte que se encuentran en su alrededor. Estas edificaciones tendrán el mayor grado de edificabilidad propuesto, entre 5 a 30 pisos, con plataformas en sus primeras plantas que permitan espacios análogos. Su compatibilidad con otros programas dependerá del lugar donde se encuentren localizadas.

**Dotacional:** Los equipamientos propuestos se conformarán con base en la diversidad de servicios que puedan proporcionar a los habitantes del sector. Se fortalecerán los equipamientos culturales y educacionales por medio de nuevas estructuras que amplíen su programa. En su mayoría, la escala de implantación será puntual, localizándose en las primeras plantas de los edificios en altura propuestos.

Las estructuras que cumplan con una escala mayor se localizaran en diferentes puntos del barrio promoviendo circuitos y recorridos alrededor de estos.

Servicios y Comercio: Se proponen como estructuras flexibles y adaptables a piezas de mayor escala, por lo general en la primera planta de las construcciones o en módulos sobre el espacio público.

### **Espacio público**

Es el principal soporte de la propuesta; la lectura del espacio público que se tiene en las Nieves, no se enfoca en parques, áreas verdes y plazas, ante esto se encontraría un alto déficit. El comportamiento del barrio concluye en un espacio condicionado por las circulaciones, teniendo como principal usuario al peatón, por ende, la propuesta busca mejorar las condiciones espaciales y sensoriales de los recorridos.

El planteamiento del espacio público se desarrolla de forma integral, entendiendo a la calle, las plazas, parques y espacios construidos en su entorno como una pieza compleja, los roles de cada uno de estos elementos se deben mantener interconectados para la activación completa del espacio público y la revitalización del barrio.

Calles: Se generan estrategias donde el peatón es la prioridad, con esto se busca proporcionar recorridos con las condiciones aptas para el peatón, andenes amplios, vías al mismo nivel del andén, mobiliario adecuado, vegetación y puntos de sombra que mejoren las condiciones ambientales y sensoriales de las calles, espacios de descanso y esparcimiento.

Callejones: Son espacios intersticiales en el interior de las manzanas, para esto se han localizado construcciones con potencial de intervención. Los principales niveles de intervención sobre estas 43 zonas son la liberación de construcciones sin valores estéticos y funcionales. Fomenta la accesibilidad del barrio ante las determinantes de su morfología.

Plazas: La escala (dimensiones) es menor a las 2 existentes, se proponen como estructuras acopladas a la calle, cuyas superficies sirven de soporte a dinámicas comerciales, culturales y de recreación.

### **Accesibilidad**

Los sistemas de transporte público masivo se encuentran sobre las vías principales, como la Cra 3ra y 10ma, las Cll 26 y 19, siendo principales puntos de acceso al sector. Las vías internas presentan mayor complejidad en la circulación de transporte público como el SITP.

La accesibilidad vehicular tendrá niveles de restricción, sobre unas calles, se permitirá la circulación de vehículos particulares, pero, la calle dará prioridad al peatón. Los sistemas de transporte masivo se limitarán sobre los bordes del barrio y al interior se adaptarán sistemas alternativos como ciclo rutas y tranvía. Para esto se localizarán construcciones con un sistema de parqueaderos vehiculares y de ciclas, conectados a las estaciones de Transmilenio y del tranvía.

**Explicación de la propuesta.** Se hace un estudio de las actividades actuales en el sector, las cuales proporcionan dinámicas urbanas que van configurando el espacio físico a su alrededor por medio de, ya sean redes de comercio formal e informal como aprovechamiento de las circulaciones condicionadas por nodos de actividades específicas. Partiendo de su clasificación se hace una localización de cada actividad 44 y del potencial de red que se podría generar por análisis de distancias y dispositivos intermedios que se podrían articular. (Fig. 4)



Figura 4- Nodos de actividades especializadas

**Gráfico 26** regeneración urbana del barrio la Nieve, Bogotá Fuente: <https://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/43545>

Las universidades Jorge Tadeo Lozano y Central (color verde) configuran mayor área de concentración abarcando manzanas completas para la disposición de su campus. Ubicándose en áreas cercanas a estaciones de transporte público como la estación de las universidades en la calle 22 con Cra 3ra. Así mismo, concentran la mayor cantidad de servicios complementarios desarrollando dinámicas propias de un carácter universitario en su alrededor. Por otro lado, se organizan fuertes ejes comerciales sobre la Cra 7ma dirigidos a poblaciones flotantes que transitan 45 por esta vía peatonalizada en muchos casos para llegar al principal punto de atracción en el centro de Bogotá como la plaza de Bolívar y los equipamientos culturales localizado en las manzanas orientales de esta misma. Por último, se encuentran dispositivos

habitacionales y de uso mixto exclusivo como son los edificios en altura localizados de forma aleatoria sobre el sector, impulsando la “inyección” o inserción de población estable.

Con estos factores se estudia el índice de calidad de vida según los servicios a los que puedan acceder, la calidad de espacio público y de vivienda. Dando como respuesta un déficit de espacio público efectivo, de equipamientos colectivos y áreas de inseguridad por el prolongado deterioro de estas mismas.

Por último, la propuesta abarca un balance integral en el desarrollo del barrio de Las Nieves, primero por medio de sistemas que permitan una articulación de las fuertes dinámicas encontradas en el sector, segundo la implantación de equipamientos locales que permitan mayor diversidad de actividades y posteriormente la creación de capital social. Con este último fomentar la recuperación de estructuras abandonadas por medio de su reutilización y adaptación interna gracias a nuevas tecnologías que permitan espacios polivalentes sin implicar pérdida patrimonial.



Gráfico 27 regeneración urbana del barrio la Nieve, Bogotá Fuente: <https://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/43545>

## REGENERACIÓN URBANA



**Gráfico 28** regeneración urbana del barrio la Nieve, Bogotá Fuente: <https://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/43545>

La regeneración urbana parte de la localización de los elementos potenciales, con valor arquitectónico y urbano propios del sector que se puedan recuperar y replicar a una escala mayor en las áreas fragmentadas y deterioradas.

Como estrategias se hace uso de seis acciones de intervenciones puntuales sobre dispositivos construidos o piezas vacías:

**Configurar:** Estructuras existentes en el territorio cuyo comportamiento sea introvertido y no tenga ninguna relación con la calle, generando actividades divergentes en su entorno inmediato y aislándola de su contexto urbano. Su configuración parte de un cambio de escala para atraer mayor porcentaje de actividades en su estructura construida y se creen espacios polivalentes por medio de la configuración de sus

vacíos. Estas piezas se localizan sobre los principales ejes del sector, Cll 26, 19, Cra 10 y 3era. Las estructuras de gran escala propuestas inciden directamente con la percepción espacial que se tiene a escala humana, atrayendo mayor cantidad de dinámicas y temporalidades, lo que sugiere espacios seguros y apropiados para la circulación y actividad de población.

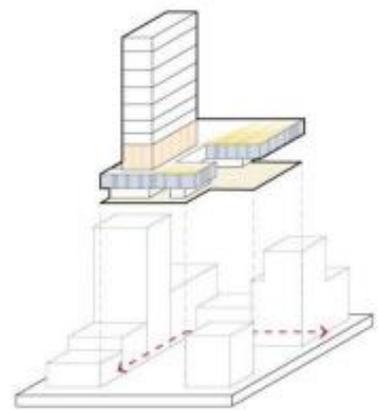


Figura 6 – Dispositivos de gran escala

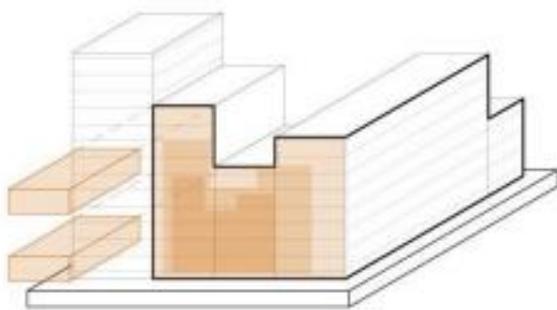


Figura 8 – Reciclaje inmobiliario

**Reciclar:** Los edificios con obsolescencia funcional, sobre el eje de la carrera 10ma se encuentra un catálogo de edificios modernos, su actividad se concentra en las dos primeras plantas dejando un 80% de la estructura como almacenaje, son estructuras flexibles que enmarcan un momento de desarrollo de la ciudad. Su reciclaje se desarrolla por medio de la integración de diferentes usos organizados en las plantas desactivadas, variando su accesibilidad desde lo público a lo privado. La diversidad de usos permite diversidad de población y temporalidad generando que estructuras existentes tomen las cargas de una renovación urbana, permitiendo que lo construido sea pieza fundamental las estrategias de intervención sobre el sector.

**Recuperar:** Los Bienes de Interés Cultural, han sido piezas intocables, tanto para su modificación como para su conservación, generando que poco a poco se vayan deteriorando y perdiendo los valores arquitectónicos que representan.

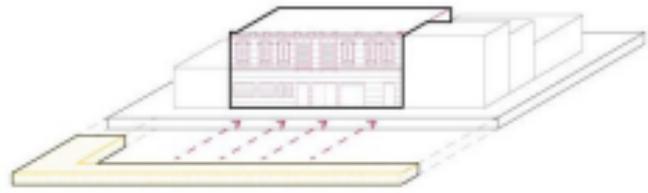


Figura 9 – Recuperación patrimonial



Figura 10 – Perfil Cra 7ma

La carrera 7ma es el eje patrimonial y estructura de espacio público con mayor jerarquía en Las Nieves, en su intervención se basa en el acoplamiento de piezas públicas con los BIC. El juego entre el espacio público y los inmuebles existentes permiten potenciar los valores que constituyen a ambas piezas, dando un referente a escala local y urbana de un conjunto patrimonial estructurado.

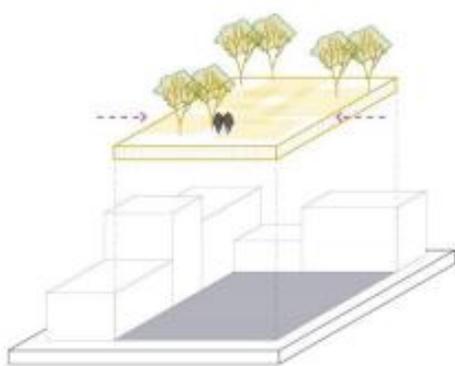


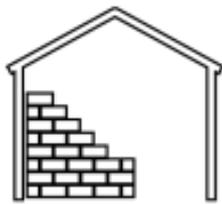
Figura 11 – Plataforma pública

**Ambientar:** Áreas públicas para el confort peatonal, la vegetación y el mobiliario urbano permiten generar espacios de permanencia e interacción entre la población. La localización de estas piezas es planteada en espacios vacíos existentes y dentro de las nuevas configuraciones tipológicas de diferentes escalas. Son piezas que toman mayor importancia cuando se articulan con la adaptación de la calle como principal medio de circulación, configurando espacios de diferentes velocidades de circulación, como es

la peatonal, ciclistas y el vehículo, una estrategia importante es la utilización de elementos vegetales que permitan en un tema paisajístico la creación de espacios confortables, y funcional como separadores de las circulaciones anteriormente mencionadas, sin que se presenten de forma agresiva, sino armoniosas con su contexto.

### **Estrategias Urbanas**

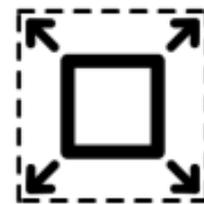
Se localizan tres calles principales, en las cuales se encuentran organizados las zonas con mayor grado de potenciales y deterioro urbano, entre estas están la calle 20 la cual se estructura como un eje con fuertes actividades residenciales, y son los dispositivos construidos las piezas protagonistas en la detonación de los procesos de recuperación; la calle 22 tiene un carácter de circulación con condiciones positivas para el peatón, sobre este eje se explotan estas cualidades al interior de las manzanas, generando circulaciones internas, creando nuevos circuitos de menor escala que atraviesan las construcciones por medio de callejones programados. En la calle 24 se plantea el fortalecimiento equipamientos y espacios públicos de gran escala transformando los límites del sector en bordes activos.



Estructura de ámbito residencial



Callejones programáticos



Estructuras de gran escala

**Gráfico 29** regeneración urbana del barrio la Nieve, Bogotá Fuente: <https://repository.javeriana.edu.co/handle/10554/43545>

## SÍNTESIS

A nivel urbano encontramos un juego constante entre el espacio habitado y el individuo que lo habita, esto se puede definir en el rol que cumple la población sobre la configuración de su entorno, pero, de igual forma, se encuentra que el entorno es el que permite las oportunidades de desarrollo para la población. Exponiendo esto en términos del desarrollo urbano, podemos identificar como ciertos grupos sociales se agrupan y promueven el mejoramiento de condiciones en el entorno que habitan, sea por la calidad de vivienda, espacios públicos o servicios complementarios; en el caso de estudio vamos directo a una determinante económica, fenómeno típico en ciudades latino americanas, los sectores con mayor aglomeración de grupos pares con ingresos socioeconómicos medio – altos, tienen la oportunidad de ejercer mayor influencia en la transformación y mejoramiento del sector en el que se ubican, brindando mayor comodidad en el desarrollo de sus actividades. Ahora llevándolo a un contraste urbano y social, encontramos que los grupos sociales con menores ingresos socioeconómicos se localizan en sectores de provistos de dichas estructuras urbanas que brinden un soporte ante su desarrollo social. Mayorga (2010) va más allá de un aspecto espacial, determina que el espacio es el que permite la interacción entre individuos generando conexiones sociales que permitan el desarrollo propio de la población “...se parte por entender que las relaciones sociales están inevitablemente ligadas a las relaciones espaciales y, por tanto, las distancias físicas son indicadores de distancias sociales.” (p.22). Concluyendo se puede evidenciar la importancia de espacios colectivos, como espacios públicos, o equipamientos que permitan una interacción social, así como soporte urbano ante las necesidades de desarrollo de una población.

## 12. CAPÍTULO 2.- Diagnóstico de la investigación

### 12.1. Información básica

El Cantón Tosagua está localizado al noroeste de la provincia de Manabí, y tiene como cabecera cantonal a la ciudad del mismo nombre, principalmente se desenvuelve como centro de prestaciones de servicios comerciales, bancarios e institucionales, principalmente dentro del campo agrícola y ganadero.

Tosagua en el punto de confluencia de una serie de importantes carreteras de enlace de parte de Manabí, tales como Tosagua – Chone, Tosagua – Bahía y Tosagua – Rocafuerte – Portoviejo.

El cantón limita al norte con los cantones Chone y Sucre, al este con el Cantón Bolívar, al oeste con el cantón Sucre y al sur con los cantones Junín y Rocafuerte, Tosagua se desarrolla a las orillas del río Carrizal, agua debajo de la presa de la Estancilla y por su ubicación se constituye en el paso obligatorio de los vehículos de transporte comercial. (J, 2001).

El cantón está conformado por dos parroquias rurales: “Bachillero y Ángel Pedro Giler “La Estancilla” y la parroquia urbana a intervenir “Tosagua”, con una población urbana de 10.751 habitantes (INEC , 2010).

Siguiendo con el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial de Tosagua, (2015) podemos decir que la cabecera cantonal: “tiene aproximadamente 167.32 hectáreas. Según el análisis estadístico, muestra que para el año 2019 presentará una superficie de 228.6 hectáreas, presentando un incremento de 25.26 hectáreas”. (p.384).



### 12.1.2. Extensión territorial

Tosagua tiene aproximadamente 167.32 hectáreas. Según el análisis estadístico que para el año 2019 presentara una superficie de 228.6 hectáreas presentando un incremento de 25.26 hectáreas.

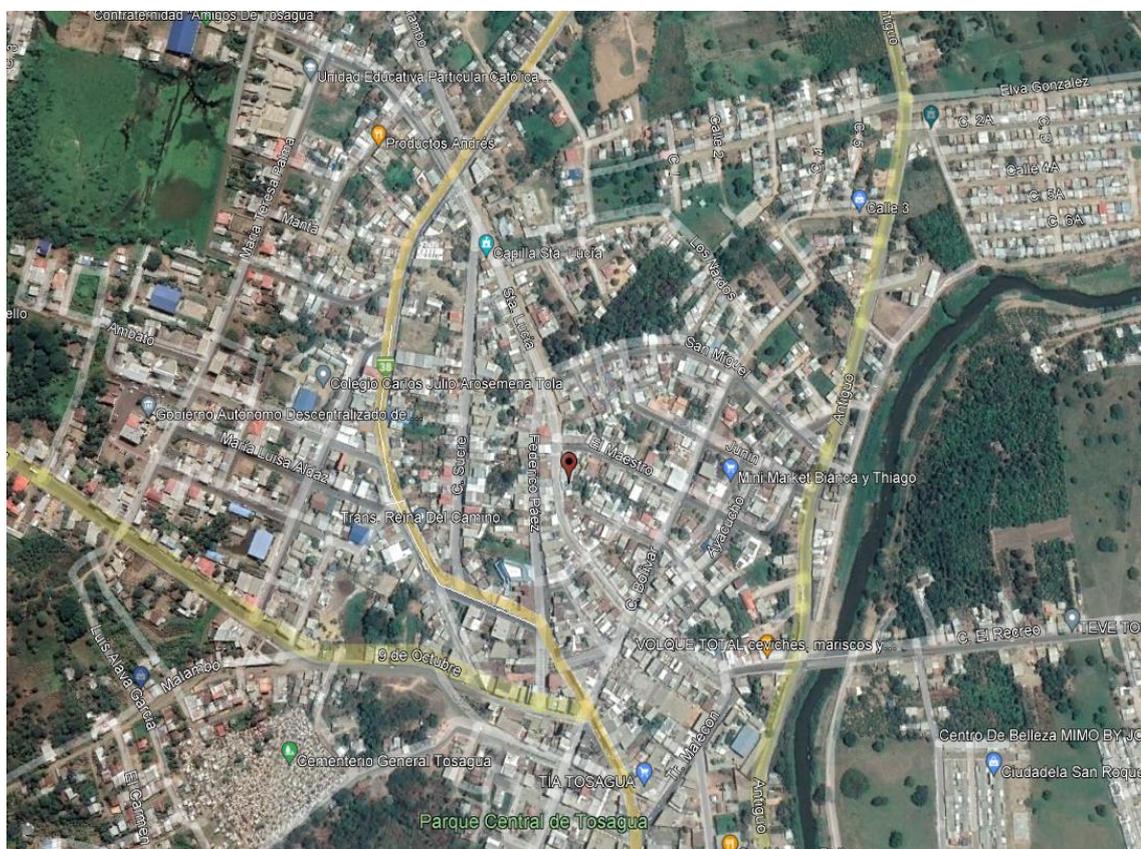


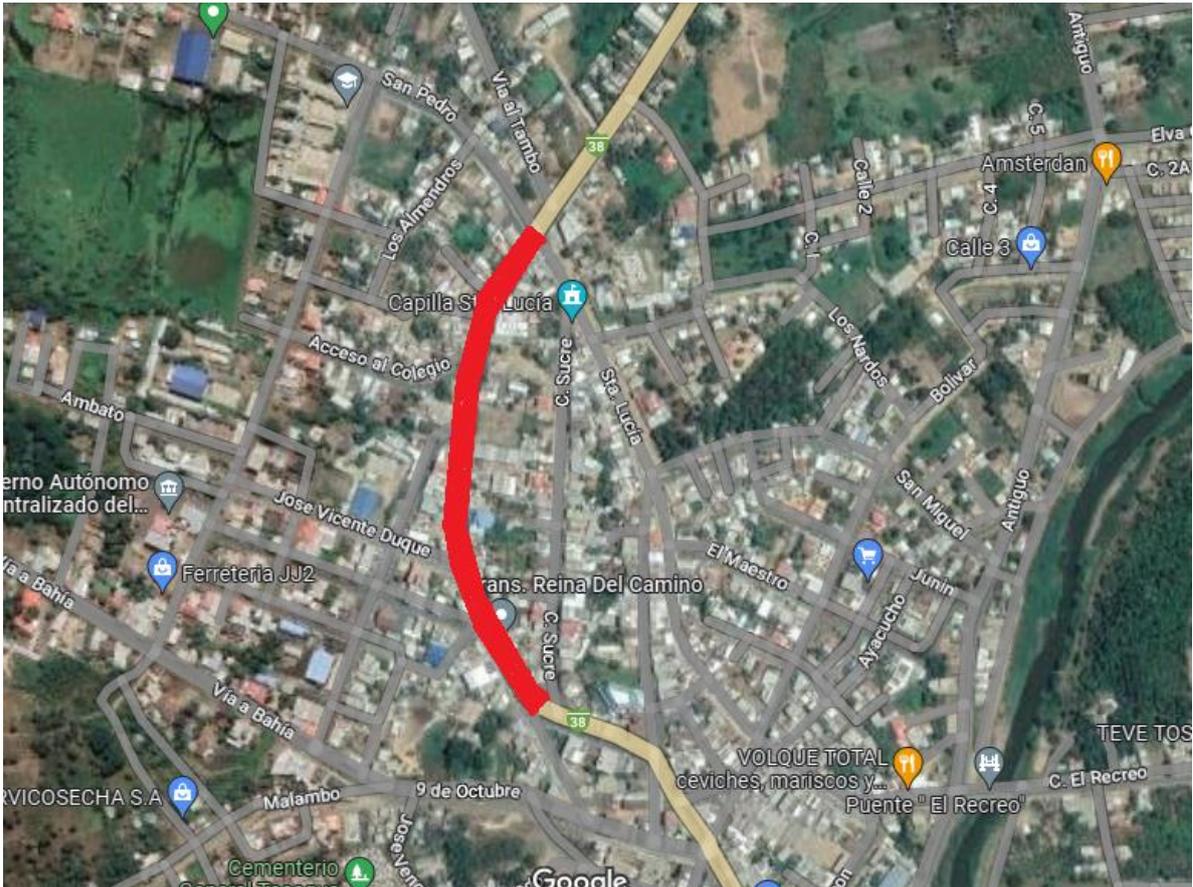
Gráfico 31 Vista aérea de la extensión Tosagua céntrica

Fuente: Google Earth 2022

Elaboración Propia

### 12.1.3. Delimitación del área a intervenir

El área de estudio a intervenir es justamente la E38 también llamada 24 de mayo entre la calle sucre, hasta llegar a la calle san pedro justamente del centro de Tosagua, correspondiente aproximadamente 560 metros lineales



**Gráfico 32 Vista aérea del área a intervenir**

**Fuente: Google earth 2022**

**Elaboración propia**

#### **12.1.4. Clima y temperatura**

Se establece que el cantón de Tosagua presenta climas con una máxima evaporación mensual de 102 mm y la mínima 54 mm.

Durante el año se tiene una nubosidad de 7 octavos. La velocidad media mensual fluctúa entre 1,4 m/s 1,7 m/s siendo el valor medio de 1,6 m/s. La dirección predominante del viento es N.-S.

Se tiene ráfagas entre 8 y 12 m/s. Las horas de brillo solar llegan a 1038 al año, en los meses de invierno se tiene la mayor cantidad de horas de brillo solar.

### **12.1.5. Datos socio-demográficos**

#### *12.1.5.1. Demografía*

#### *12.1.5.2. Niveles de educación*

### **12.1.6. Aspectos socioeconómicos**

#### *12.1.6.1. Ocupación de la población*

Las ocupaciones de la población del Cantón Tosagua corresponden un 35 % al comercio; un 25% se dedican a actividades relacionadas con la agricultura; un 20% a actividades de ganadería y el 20 % restante se distribuye en la pesca.

#### *12.1.6.2. Ingresos económicos*

Los ingresos económicos que adquieren los habitantes de este cantón es que Reciben sueldos un tanto superiores al salario básico, ya que en muchos casos no dependen de una única actividad económica. Se presenta un porcentaje menor de la población que reciben salarios iguales al sueldo básico.

#### *12.1.6.3. Red de servicios básicos e infraestructura comunitaria*

En cuanto a las redes de servicio de infraestructura básica, se pudo notar en los resultados obtenidos de las encuestas, que el cantón en general tiene buena dotación de estos Servicios.

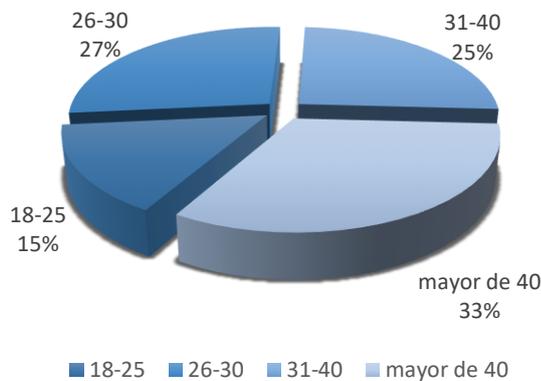
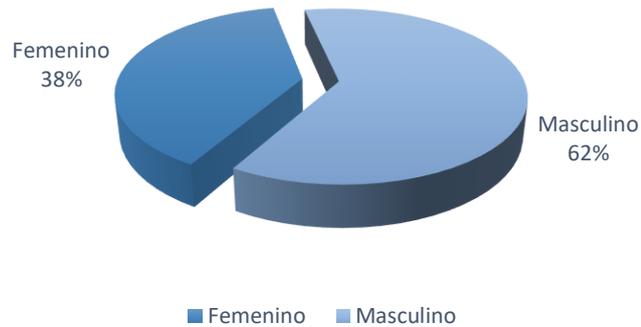
### **12.1.7. Áreas vulnerables**

En este caso el cantón Tosagua actualmente cuenta con un área de vulnerabilidad, ya que su vía principal está con condicionantes problemas que están afectando a este sector, vías estrechas, aceras ocupadas por vendedores informales, la cual está generándole al sector central una imagen deplorable.

## **12.2. Análisis del usuario**

Se efectuó una encuesta a los habitantes del casco urbano del cantón Tosagua sobre la propuesta de rehabilitación urbana de la misma, en el cual se analizaron las diferentes opiniones de la población, interpretándolos de la siguiente manera:

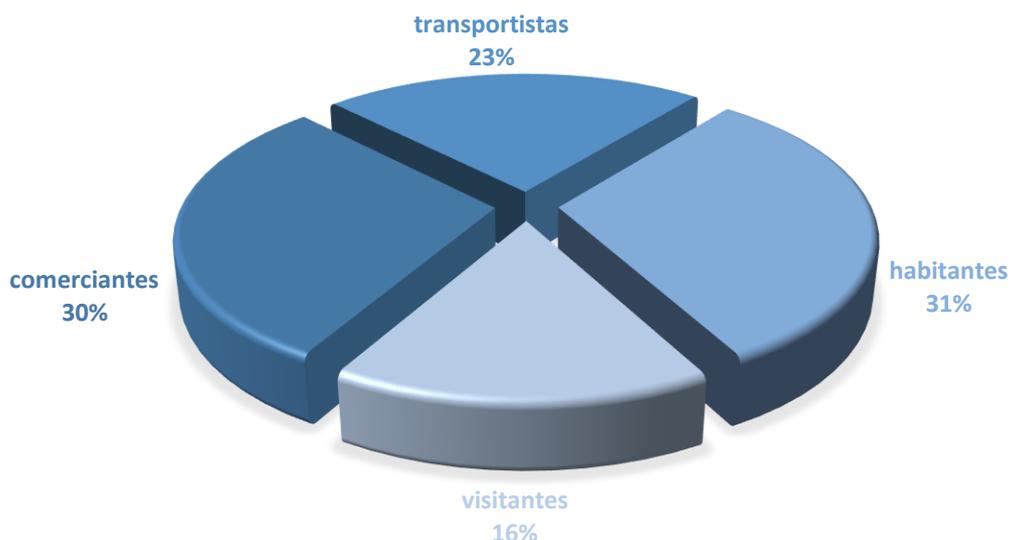
### 12.2.1. Población por género y edad



#### INTERPRETACIÓN:

La población encuestada en su gran mayoría con un **62%** fue del género masculino, entre los cuales el rango de edad encontrado varía de 25 años en adelante, siendo la población de 40 años mayoritaria con un **33%**.

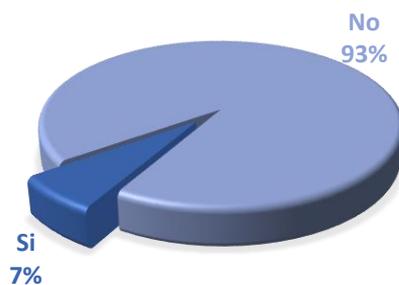
### 12.2.2. Ocupación



#### INTERPRETACIÓN:

Los encuestados en su mayoría con un **31%** son habitantes que se encuentran viviendo en la zona céntrica del cantón donde se visualiza constantemente movimiento, que debido a la implementación del comercio se encuentran viviendo en plantas altas de viviendas, por ende, el **30%** de la otra población encuestada con una diferencia poco notable son comerciantes. Mientras que el **23%** son transportistas dueños de mototaxis, buses urbanos e interprovinciales que debido a no poseer instalaciones definitivas circundan por toda la zona buscando áreas de descanso, comida o recreación.

- **¿Su espacio de trabajo fue construido mediante las normas del municipio?**



## INTERPRETACIÓN:

El **3%** de la población encuestada manifestó que sus viviendas fueron construidas bajo los criterios de viviendas dispuestos por el Gad de Tosagua, en los cuales se dispuso la planta baja para comercio y la planta alta vivienda, imponiendo un uso de suelo mixto debido a que estas viviendas fueron construidas en los últimos años. Por otra parte, un **93%** indicó que sus viviendas fueron construidas empíricamente, por lo cual actualmente no cuentan con espacios de comercio y hacen uso de la acera.

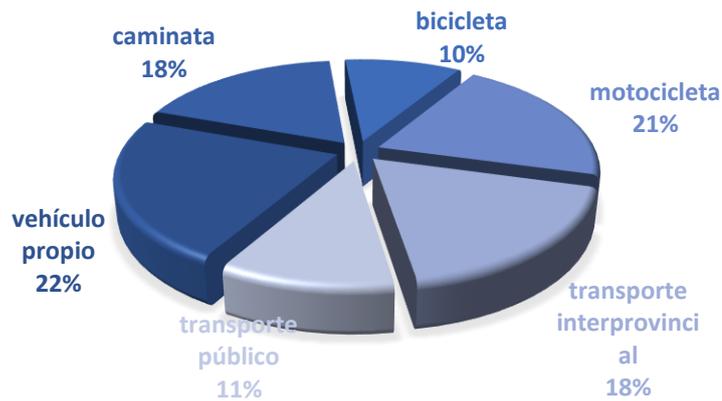
- ¿Cuentan con los servicios básicos cómo?



## INTERPRETACIÓN:

La cabecera cantonal de Tosagua se encuentra dotada de los servicios básicos como energía eléctrica, alcantarillado sanitario, alcantarillado pluvial, recolección de basura y agua potable, sin embargo, en las oficinas de transporte no existen áreas de comercio y S.H. para el público.

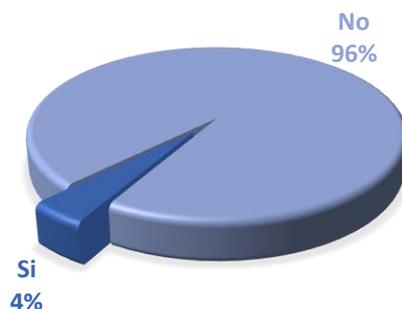
- **¿Qué tipo de transporte utiliza?**



### **INTERPRETACIÓN:**

El **18%** de los encuestados indican que hacen uso de la caminata o transporte interprovincial para su movilización debido a la cercanía de los lugares a frecuentar o visitantes que solo esperan otro medio de transporte. Por otra parte, el **10%** hace uso de la bicicleta como un medio para llegar más rápido a su destino debido al caos vehicular que se genera en esta zona, al igual que el **11%** de la población que hace uso del transporte público como manera de desplazarse a lugares más lejanos.

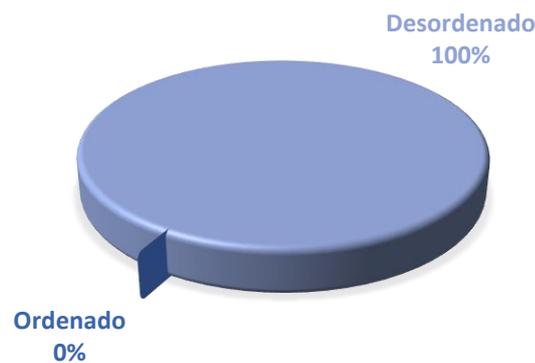
- **¿Considera segura su circulación en el centro de Tosagua?**



### **INTERPRETACIÓN:**

Con un porcentaje mayoritario, el **96%** de la población indico que la circulación en el centro de Tosagua es insegura debido al poco alumbrado público, delincuencia, aceras angostas que ponen en peligro al peatón, buses interprovinciales que realizan maniobras peligrosas para estacionarse, entre otros.

- **¿Qué imagen considera que brinda el centro urbano de Tosagua?**



### **INTERPRETACIÓN:**

En su totalidad, el **100%** concordaron en que la imagen del centro de Tosagua se visualiza desordenado debido a su crecimiento acelerado, donde hubo asentamientos en la zona central sin ningún orden y la poca planificación o proyección urbana que se le da a esta zona la cual va en deterioro.

- **¿Considera que el sistema de paraderos de buses urbanos e interprovinciales del cantón es óptimo?**



### INTERPRETACIÓN:

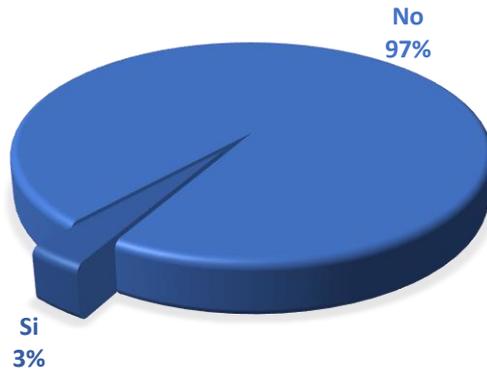
El **93%** de la población manifestó que hacen poco uso de estos mobiliarios debido a que algunos buses urbanos o interprovinciales no se estacionan donde se encuentran ubicados debido a que las vías son muy angostas para realizar alguna maniobra, por lo tanto, toman vías alternativas o espacios no adecuados para su estacionamiento, repercutiendo en la afectación de otras vías y el desorden vehicular.

- **¿Cuál es la calidad de las oficinas de transportes ubicadas en el cantón Tosagua?**



El **93%** de los encuestados indicaron que las oficinas no disponen de áreas sociales ni mobiliarios que les den confort a los pasajeros, mismos que deben esperar en aceras, calles. Ninguna de estas oficinas cuenta con el espacio para poder implementar estas áreas.

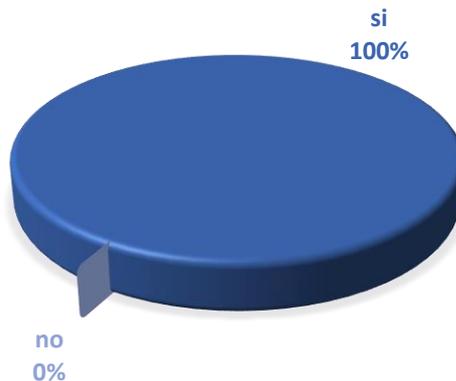
- **¿Los espacios de comercio cuentan con áreas adecuadas para desarrollar sus actividades?**



**INTERPRETACIÓN:**

El **3%** indica que el espacio donde desarrollan su actividad comercial es óptimo y esto debido a que cuentan con el espacio suficiente que les permite desenvolverse de la mejor manera, no obstante, un **97%** no cuentan con las instalaciones adecuadas debido a los espacios reducidos y otros son considerados como un comercio informal, ya que hacen uso de la acera e incluso de la carretera desembocando en un desorden urbano.

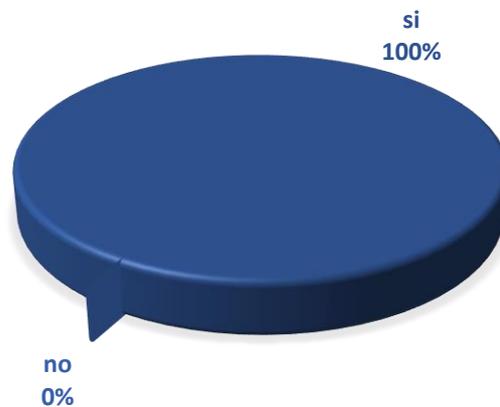
- **¿Estaría de acuerdo con una regeneración urbana del centro de Tosagua?**



**INTERPRETACIÓN:**

En su totalidad las personas están de acuerdo en una intervención de regeneración urbana en el centro de Tosagua, debido a todos los problemas actuales desarrollados por el comercio informal, carencia de equipamiento y mobiliario urbano, desorden y caos vehicular, entre otros. Concuerdan que mediante esta intervención se le puede dar una mejor imagen y potenciar la zona de una manera adecuada y turística.

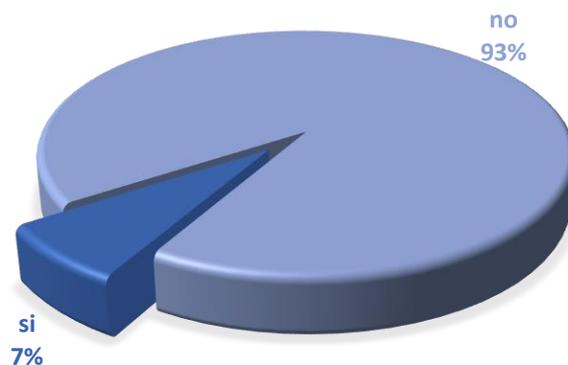
- **¿Considera usted que con la propuesta que brindó el municipio de la ubicación del terminal terrestre en la zona este del paso lateral y cambiando el recorrido de los buses inter cantonales y provinciales, a esta misma ruta, ayudaría a mejorar tránsito vehicular y generaría un ordenamiento territorial en la zona céntrica de Tosagua?.**



**INTERPRETACIÓN:**

En su totalidad están de acuerdo que la ruta de los buses inter provinciales e cantonales cambie, ya que la calidad e imagen de la zona céntrica cambiaría de manera positiva y ayudaría al mejoramiento territorial.

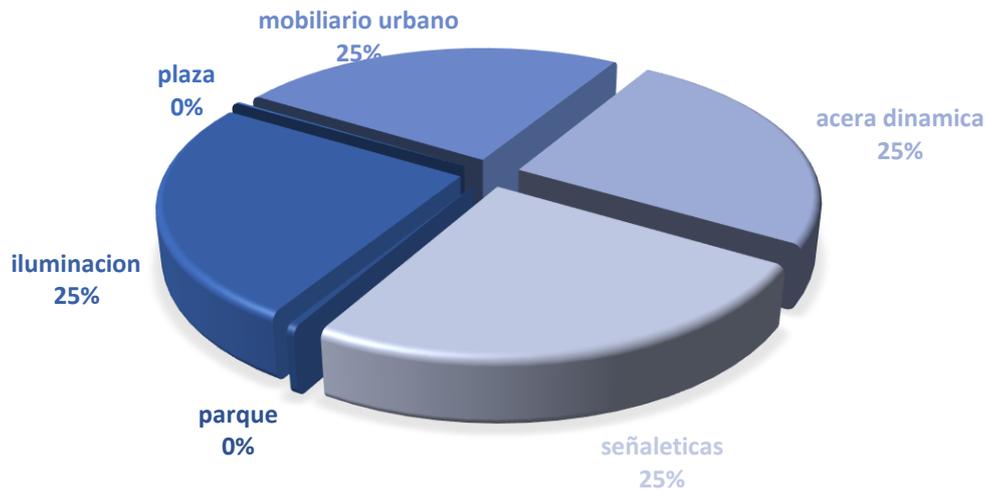
- **¿Considera usted que la propuesta del terminal terrestre en la zona este del paso lateral, afectaría el comercio en la zona céntrica de Tosagua?**



#### **INTERPRETACIÓN:**

El **93%** de los encuestados manifiesta que es una buena oportunidad para expandir el comercio, la zona central de Tosagua se repotenciaría y por parte de los taxis y mototaxis generarían más ingresos con el proyecto del nuevo terminal, aparte habría un orden y se eliminaría el caos vehicular que generan los buses de transporte inter provincial en el centro de la ciudad, y le daría otra imagen a la ciudad habría un orden y más seguridad.

- **¿De qué manera cree usted que podríamos repotenciar la zona céntrica del cantón Tosagua?**



### **INTERPRETACIÓN:**

Con un **25%** de la población encuestada manifiesta que dentro de la regeneración urbana es bueno dotar al espacio con mobiliario urbano, aceras dinámicas, señaléticas e iluminación, debido a que actualmente no cuentan con ninguno de esos requerimientos y son la derivación de algunos problemas evidenciados actualmente como la inseguridad por déficit de iluminación, desorden por carencia de señaléticas, invasión de las calles por insuficiente espacio de recreación o expansión y alteración del medio urbano con mobiliarios empíricos para descansar o protegerse del sol.

#### **12.2.3. Interpretación de resultados**

Posteriormente del análisis investigativo ejecutado en el área de estudio, se determinó que la zona central de Tosagua presenta un desorden urbano debido a la carencia de factores indispensables como un diseño vial de acorde a las actividades y necesidades actuales de la ciudad.

Problema central que desemboca en aspectos negativos como la carencia de vegetación, áreas de descanso, áreas de parqueo, mobiliarios urbanos, congestión vehicular, inseguridad

peatonal, desorden urbano, entre otros., que terminan perjudicando a la imagen urbana del sector y por ende a su turismo.

Se analiza que a lo largo del eje E38 y a sus alrededores la mayor parte de las viviendas fueron construidas de manera empírica, por lo que al establecer comercio y sin contar con el área adecuada tomaron parte de la acera, dejando al peatón circular por las calles transgrediendo su seguridad y derecho. Durante los últimos tiempos no se ha realizado ninguna intervención en este sector, los buses interprovinciales atraviesan esta zona y hacen uso de áreas públicas como parqueadero, sin embargo, existen otras vías alternativas que debido al poco análisis no se ha ejecutado ninguna propuesta, no obstante, los habitantes manifiestan su consentimiento en establecer un área definida que centre las áreas de transporte y se pueda ejecutar un plan de rehabilitación urbana para esta zona donde se integren áreas de parqueo para los buses urbanos y particulares, áreas verdes, luminarias, plazas, calles peatonales, recipientes de basura, señaléticas y paraderos de buses en zonas estratégicas que no desemboquen en problemas vehiculares.

En cantón finalmente a pesar del temor de trasladar la zona de transporte hacia la periferia que implica la disminución del comercio consideran que es una oportunidad para establecer nuevas estrategias tanto urbanas y recreativas que atraigan al usuario hacia la zona céntrica.

#### **12.2.4. Pronostico**

Después del análisis de resultados de la investigación y la encuesta, queda comprobado que la zona céntrica del cantón Tosagua se encuentra abandonada y des prevista de soluciones para los problemas urbanos evidentes y si no se logra intervenir esta zona la mayor parte del Eje 38 se verá ocupado por comercio informal, calles más angostas y menos transitables.

Por lo tanto, considerando la situación actual del territorio, es necesario ejecutar un plan de rehabilitación urbana que garantice la libre movilidad y seguridad del habitante, además de programas que garanticen proyectos futuros que conduzcan a un correcto planeamiento urbano que permita establecer mayores áreas verdes en los sectores.

#### 12.2.5. Comprobación de la idea planteada

HIPOTESIS	AMBITO	INDICADORES	RESULTADOS
¿De qué manera influye el uso del suelo en la imagen urbana y movilidad de la cabecera cantonal de Tosagua?	Movilidad	el <b>96%</b> de la población indico que la circulación en el centro de Tosagua es insegura debido al poco alumbrado público, delincuencia, aceras angostas	Carencia de un diseño urbano de vías
		El <b>93%</b> de la población manifestó que hacen poco uso de los paraderos de buses debido a que algunos buses urbanos o interprovinciales no se estacionan donde se encuentran ubicados, dado que las vías son muy angostas	
		En su totalidad las personas están de acuerdo en una intervención de regeneración urbana en el centro de Tosagua debido a los problemas de comercio informal, carencia de equipamiento y mobiliario urbano, desorden y caos vehicular, entre otros.	
		El <b>93%</b> indico que sus viviendas fueron construidas empíricamente, por lo cual	Inadecuada planificación

	Imagen urbana	actualmente no cuentan con espacios de comercio y hacen uso de la acera.	urbana y alteración del medio físico construido
		un <b>97%</b> no cuentan con las instalaciones adecuadas debido a los espacios reducidos y otros son considerados como un comercio informal	

**Gráfico 33 Comprobación de la idea planteada**

Elaboración propia

### **12.2.6. Descripción y conceptualización de la propuesta urbana- arquitectónica**

El concepto dado para nuestra propuesta está basado en la necesidad que actualmente está pasando la vía principal de la cabecera cantonal de Tosagua, de mejoramiento del ordenamiento territorial, intervención en las vías y espacios públicos, es por aquello que se propone o se da una solución, para beneficio de los habitantes y demás allegados aledaños de este sector.

El mejoramiento de este espacio será de gran ayuda ya que permitirá repotenciar la zona céntrica donde mejorará el fortalecimiento del comercio, mejorará la calidad de vida y brindará más seguridad.

## **13. CAPÍTULO 3.- Propuesta**

### **13.1. Imagen conceptual de la propuesta**

Estaremos utilizando tres métodos como conceptos: regeneración, renovación y Re densificación usados por (PTP del Bilbao Metropolitano) Plan territorial parcial de Bilbao.

Regenerando nuevos territorios para formar nuevas manzanas y con ella se realicé un orden territorial de acuerdo a las ordenanzas del Gad Tosagua.

Renovando la vía céntrica de dicho cantón, dando así más confort y sobre todo dando prioridad a las ordenanzas de acuerdo al sistema de espacio viales.

Re densificando los espacios públicos, mejorándolo con mobiliarios, aceras dinámicas y señalizaciones.

### **13.2. Objetivo de la propuesta**

Cumplir con las necesidades que en este caso está presentando la zona céntrica del cantón Tosagua, ordenando sus territorios, reactivando nuevas manzanas y recuperando sus espacios viales, brindando seguridad peatonal, realizando que se cumpla las medidas de espacios públicos y generar un ambiente que de confort al espacio centro de medio que se rodea.

### **13.3. Capacidad de la propuesta urbano-arquitectónica**

La propuesta presentada surge a raíz de las necesidades que tienen el cantón Tosagua, generando impactos de magnitud positiva al generarse un proyecto, a beneficio de sus habitantes y los sectores cercanos a estos.

El área total de intervención corresponde a 6000 m<sup>2</sup> en los cuales se generará un orden de manzanas, mejoramiento vial y mejoramiento de espacio público, mismo que fomentará el desarrollo de relaciones, el incremento del sentido de pertenencia hacia el sitio, la mejora de la imagen urbana e impulsará el comercio local.

### **13.4. Programa de necesidades**

#### **13.4.1. Determinación y análisis del lugar de implantación de la propuesta**

Junto con el previo análisis de investigación y diagnóstico de las necesidades que en este caso presenta el cantón Tosagua, se plantea la generación de una propuesta urbana, arquitectónica que incremente el impacto de manera positiva en la población y sus áreas cercanas, que mejore la calidad de vida, y sobre todo la calidad del paisaje urbano, este proyecto se implementara de manera que recupere su área real de acuerdo a las ordenanzas del Gad Municipal.

### 13.4.2. Determinación de programa de necesidades

De acuerdo al programa de necesidades se desarrolla partiendo del análisis y resultado obtenidos de las encuestas que fueron aplicadas a la población de la zona céntrica de cantón Tosagua, adicional a esto se tomó en consideración el estudio realizado al sitio para la correcta aplicación y ejecución de los requerimientos.

PROGRAMA DE NECESIDADES	
ZONA	NECESIDADES
<b>Recreación y esparcimiento:</b> Área destinada al desarrollo de actividades de recreo, distracción y fomento de relaciones sociales.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Mobiliarios para el descanso.</li><li>• Espacios para el esparcimiento.</li></ul>
<b>Tránsito:</b> Área destinada al tránsito no motorizado (peatonal y ciclismo).	<ul style="list-style-type: none"><li>• Caminerías para el tránsito peatonal.</li><li>• Ciclovía.</li></ul>
<b>Complementarios:</b> Área destinada a actividades varias como ejecución de ejercicios al aire libre, entre otros que fomentan el desarrollo.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Áreas verdes.</li><li>• Equipos de ejercicio al aire libre.</li></ul>

### 13.4.3. Visión antropológica acerca del usuario

Con la realización de la propuesta planteada, los habitantes del cantón Tosagua, se beneficiarán de espacios que les permiten realizar actividades cotidianas, esparcimiento, ejercicio, etc., además que se fomenta la movilidad de los transportes públicos y privados de la zona.

Este proyecto repotenciara a una zona muy concurrida del cantón Tosagua, perfeccionando la calidad de esparcimiento para mejorar calidad de vida, además del fortalecimiento de la seguridad de la zona.

## **13.5. Criterios de operatividad de la propuesta**

### **13.5.1. Aspectos funcionales**

La propuesta está destinada a la recuperación de una zona céntrica la cual se ha ido deteriorando con el pasar del tiempo, así mismo ocupados de manera informal como los equipamientos urbanos y falta de mantenimiento en la zona.

Por medio de esta intervención de regeneración urbana que funcione para darle un mejor uso a una vía principal de Tosagua, mejorando el paisaje urbano.

Este proyecto estará comprendido en 560 m lineales de regeneración de la vía principal, con la implementación de equipamientos mobiliarios necesarios como las paradas de buses, paso peatonal, señalización de calles, botes de basura, etc.

### **13.5.2. Aspectos formales**

Este diseño del proyecto está planteado dependiendo de la morfología de la zona a intervenir, así como se tomó en cuenta los espacios públicos que han sido ultrajados y descuidados con el pasar del tiempo, el objetivo de este proyecto es poder regenerar y convertir esta zona en un punto de atracción para los moradores y personas que llegan de otras ciudades.

### **13.5.3. Aspectos técnicos**

Dentro de los aspectos técnicos se pretende implementar luminarias LED que son ahorrativas y no afectaran en gran parte al presupuesto otorgado por el GAD de Tosagua.

### **13.5.4. Aspectos ambientales**

Mediante esta intervención se genera un área verde considerable aportando al medio ambiente y a su vez generando más color en la vía principal intervenida como a su vez generando sombra a los peatones.

Se pretende mejorar la calidad de vida urbana, fomentando el aporte a la naturaleza y también mejorar el aspecto visual de esta vía.

**13.6. Especificaciones técnicas, normativas, tecnologías de equipamiento urbano**

**13.6.1. Especificaciones técnicas**

Equipamiento	Materiales				Inst. eléctricas		Inst. sanitarias		
	Co ncreto	C ésped	E species arbóreas	Est. metálica	A doquín	10 V	20 V	AA PP	AA SS
Vegetación		X	X					X	X
Caminerías					X				X
Ciclovía	X				X				X
Mobiliarios	X			X				X	X
Luminarias				X					
Equipos de ejercicio	X			X				X	X

Gráfico 34 Especificaciones técnicas

Elaboración propia

## **13.6.2. Especificaciones normativas**

Las normativas que se presentan en este proyecto han sido basadas según la INEC (Instituto Ecuatoriano de Normalización).

### ***13.6.2.1. Rampas***

Las rampas deberán tener el 5% de inclinación, además deben medir 3 metros desde la parte superior más alta.

### ***13.6.2.2. Aceras***

Estas áreas las cuales están direccionadas a los peatones debe tener medidas de 1,2 metros de mínimo con respecto al ancho de las mismas.

### ***13.6.2.3. Espacios públicos***

- Según la normativa, el espacio público por cada habitante es 2,50 metros cuadrados.
- Según la normativa, el espacio público construido deberá tener un 70% de áreas verdes.

### 13.6.3. Tecnologías de equipamiento urbano

Zona	Área	Actividad	Mobiliario	Indicaciones
Espacio público de esparcimiento	Caminerías	Tránsito peatonal	Luminarias	Materiales de alta resistencia a exteriores y climas cambiantes.
			Vegetación	
			Señaléticas	
	Ciclo vía	Paso de bicicletas	Luminarias	Materiales de alta resistencia a exteriores y climas cambiantes.
			Señaléticas	
			Bolardos	
	Esparcimiento	Descanso	Bancas	Materiales de alta resistencia a exteriores y climas cambiantes.
			Luminarias	
			Vegetación	
Áreas verdes	—	Luminarias	Materiales de alta resistencia a exteriores y climas cambiantes.	
		Vegetación		
			Especies que se adaptan al entorno.	

Gráfico 35 Tecnologías de equipamiento urbano

Elaboración Propia

## **13.7. Análisis de pre factibilidad (técnica, legal y financiera)**

### **13.7.1. Pre factibilidad técnica**

Está presente propuesta de regeneración urbana va acorde a un diseño simple basado en sus necesidades, lo que varían son sus materiales los cuales son de uso exterior.

### **13.7.2. Pre factibilidad legal**

El proyecto se diseñó bajo las normativas de la INEN, COOTAD y según el PDOT del Cantón Tosagua.

### **13.7.3. Pre factibilidad financiera**

Este proyecto está financiado por el GAD municipal del cantón Tosagua con el aporte del Gobierno Provincial de Manabí.

### 13.8. Matriz de intervención, acción y estrategias

Planes	Programas	Estrategias	Proyectos y acciones	Responsable
Regeneración urbana	Recuperación de los espacios públicos y equipamientos públicos	Mejorar el paisaje urbano y calidad de vida de los habitantes	Adecuación de la vía principal av.24 de mayo con implementación de paradas de buses, bancas de descanso, etc.	Empresa pública (GAD TOSAGUA )
Implementación de espacio público y áreas verdes	Mejoramiento de espacio público, áreas verdes	Adecuación de espacio público.	Caminerías Vías de tránsito (Ciclovía). Mobiliarios para la estancia. Áreas verdes. Luminarias.	GAD- Gobierno provincial

Gráfico 36 Matriz de intervención, acción y estrategias

Elaboración Propia

## 14. CONCLUSIONES

Por medio de la investigación que se realizó para la elaboración del presente trabajo se pudieron llegar a las siguientes conclusiones:

- La calle principal que conecta la ciudad de Tosagua con sus alrededores presenta problemas de mantenimiento.
- Por la falta de intervención por parte del GAD municipal y de la población se presenta un descuido y desorden en la misma.
- Mediante el diagnóstico realizado se pudieron identificar los problemas principales y las diferentes carencias que presenta esta zona.
- La regeneración urbana que se pretende realizar dentro de esta zona tiene como principal objetivo recuperar las zonas afectadas y convertir la vía principal del cantón Tosagua en un lugar donde se mejore el paisaje urbano y la calidad de vida de los habitantes, sea otra perspectiva a la vista de ellos.

## **15. RECOMENDACIONES**

- Motivar a los habitantes del sector a ser parte de la regeneración urbana, cuidando y preservando la zona céntrica del cantón.
- Mantener comunicación e intercambio de información por parte de los representantes de cada sector y Gad de Tosagua y así puedan ambas partes participar en las soluciones de la misma.
- Mejorar los problemas identificados en el cantón con ayuda de los dirigentes del Gad Tosagua para brindar una solución más adecuada.
- Motivar al GAD municipal ser parte de los cambios realizados y así mismo que se adjunte al presupuesto anual un porcentaje para el mantenimiento de las zonas que se encuentran en estado de degradación.

## 16. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alfonso, G. &. (2015). *Propuesta metodologica para el analisis de la habitabilidad urbana*.  
Obtenido de Legado de la arquitectura y diseño :  
<https://www.redaly.org/articulo.oa?id=477947306003>
- Andrade Moran . (2010). *Ordenamiento territorial de la zona urbana del canton Puerto Daniel Lopez*. Portoviejo : Tesis de grado .
- Berruete, F. (2015). *Vacios urbanos en la ciudad de Zaragoza (1975 - 2010)*. Madrid:  
Universidad Politecnica de Madrid.
- Borja, J., & Muxí, Z. (2001). *El espacio, ciudad y ciudadanía*. Barcelona, España.
- Brundtland. (1987).
- Bryan, B. (1964). *Cities as system within systems of cities*. .
- Casabianca. (1991). *Solar Ringhts and planning codes* . Sevilla : Architecture and urban space,  
alvarez .
- Ciudades Amigas de la Infancia . (22 de Julio de 2021). *Barrios urbanos marginales: 5 recomendaciones para transformarlos*. Obtenido de Ciudades Amigas de la Infancia:  
<https://ciudadesamigas.org/barrios-urbanos-marginales/>
- ConceptoDefinición. (2022). *Definición de quebrada*. Obtenido de ConceptoDefinición:  
<https://conceptodefinicion.de/quebrada/>
- COOTAD. (2016). *Codigo organico y de organización territorial* . Obtenido de  
[http://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2016/01dic15\\_](http://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2016/01dic15_)

de la Cal, P., & Pellicer, F. (2002). *Ríos y Ciudades. Aportaciones para la recuperación de los ríos y riberas de Zaragoza*. Zaragoza.

de la Torre, P. (20 de Agosto de 2012). *Imagen urbana y paisaje urbano*. Obtenido de Arquitectura: reflexiones y análisis: <http://conceptualizacionarq.blogspot.com/2012/08/imagen-urbana-y-paisaje-urbano-por.html>

de los Santos, E. (13 de Marzo de 2019). *¿Qué son las áreas verdes?* Obtenido de Parque alegres. Dale vida a tus parques: <https://parquesalegres.org/biblioteca/blog/las-areas-verdes/>

De Schiller, S. B. (2000). *Sustainable urban form: environment and climate responsive design*. Gran Bretaña : The urban agenda in developing countries, Zetter, R & Butina Watson, G .

Definición.es. (2014). *Definición de ribera*. Obtenido de Definición.es: <https://definicion.de/ribera/>

Duhalde, J. P. (11 de Abril de 2014). *Asentamientos informales: la marca de la desigualdad urbana en América Latina*. Obtenido de Ciudades Sostenibles: <https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/es/asentamientos-informales-la-marca-de-la-desigualdad-urban-en-america-latina/>

Ecuador, A. c. (2014). *Constitucion del Ecuador*. Obtenido de <http://pdba.georgetown.edu/Parties/Ecuador/Leyes/constitucion.pdf>

F, G. I. (2012). *Urbanismo estacionario*. Valencia : Universidad politecnica de Valencia. .

Gehl. (2006). *Humanizacion del espacio urbano* .

Geograpictures. (07 de Febrero de 2013). *Las ciudades y su espacio público*. Obtenido de Geograpictures: <https://geograpictures.wordpress.com/2013/02/07/las-ciudades-y-su-espacio-publico/>

Godoy, R. D. (2003).

González, E. (26 de Julio de 2021). *Paisaje urbano: ¿Qué es y cuáles son las principales características?* Obtenido de ESDESIGN: <https://www.esdesignbarcelona.com/actualidad/disenio-espacios/paisaje-urbano-que-es-y-cuales-son-las-principales-caracteristicas>

Harvey, D. (2012). *Ciudades rebeldes. Del derecho de la ciudad a la revolución*.

I, B., A, A., P, M., S, M., & G., S. (1999). *Entornos vitales: Hacia un diseño urbano y arquitectónico más humano*. . Barcelona : Manual práctico .

INEC . (2010). *Resultados censo de población y vivienda en el Ecuador* . Quito : Fascículo provincial Manabí .

INEC. (2010). *Resultados censo de población y vivienda en el Ecuador*. Quito: Fascículo provincial Manabí.

J, S. (2001). *Propuesta de soluciones técnicas para contrarrestar los efectos del fenómeno del niño*. . Doctoral dissetation, escuela superior politécnica del litoral . .

J., G. (1975). *Una teoría cibernética de la ciudad y su sistema* . Buenos Aires: Nueva visión .

Jenks. (2000).

Julio, P. (2008). *Revisata de urbanismo Universidad de Chile* . Obtenido de Espacio publico en la rehabilitación y regeneración urbana : <http://www.revistaurbanismo.uchile.cl/index.php/RU/article/viewFile/269/216>

- KAWSAY, S. (2013). *La Constitucion de la vida social*. Obtenido de <http://www.uasb.edu.ec/UserFiles/369/File/PDF/CentrodeReferencia/Temasdeanalisiss/2/buenvivirysumakkawsay/articulos/Cortez.pdf>
- Kevin Lynch. (2014 ). *Blogs UNLP* . Obtenido de LA IMAGEN DE LA CIUDAD : <https://blogs.ead.unlp.edu.ar/planificacionktd/files/2014/04/La-imagen-de-la-Ciudad>
- Knowles. (2000). *Ciudad compacta* .
- Krishnamurthy, L., & Nascimento, J. (1998). *Áreas Verdes Urbanas en Lationamérica y el Caribe* . México.
- Lozano, O. (1936).
- Lynch, K. (2008). *La imagen de la ciudad* .
- Madruñero, P. P. (2021). *Regeneración urbana de los espacios publicos para la parroquia Aurora, cantón Daule 2021* . Guayaquil : Tesis de Grado .
- María Antonieta, J. R. (2013). *Guía análisis del sistema urbano regional para el ordenamiento territorial* . Santiago de Chile : Crédito BID N°1828 OC - CH, Programa AGES .
- Marlín, P., & Choay, F. (2009). *Concepto de ciudades*.
- Moreno, S. (2008). *Introducción al urbanismo sustentable o nuevo urbanismo. Espacios publicos*. 11(23), 298 - 307 .
- Moya. (1996).
- Ochoa, J., & Guzmán, A. (2020). *La vulnerabilidad urbana y su caracterización socio-espacial*. *Legado de Arquitectura y Diseño*.
- Olgay. (1963). *ciudades* .
- ONG. (2012). *Educación para el desarrollo sostenible*.

ONG, O. d. (2016). *NUEVA AGENDA URBANA*.

Organización de Naciones Unidas. (16 de Mayo de 2018). *Las ciudades seguirán creciendo, sobre todo en los países en desarrollo*. Obtenido de Organización de Naciones Unidas: <https://www.un.org/development/desa/es/news/population/2018-world-urbanization-prospects.html>

Papparelli. (2009).

(2014 ). *PDOT de Tosagua* .

Piñeiro, G. (1994). *“Las técnicas tradicionales del análisis geográfico*.

Ramirez, S. &. (2004). *El desarrollo sustentable: Interpretación y Análisis*.

Ramlee, M., D, O., R, M., & Z, S. (2015). *Revitalization of Urban Public Spaces: an Overview*  
. *Social and Behavioral Sciences* .

Rico. (2004).

Rosa. (2001).

Rueda. (1998).

Rueda, S. (1996). *La ciudad compacta y diversa frente a la conurbación difusa*. Madrid:  
Biblioteca ciudades para un futuro más sostenible.

S., R. (1996). *La ciudad compacta y diversa frente a la conurbación difusa*. Madrid: Biblioteca  
ciudades para un futuro mas sostenible .

Sepúlveda, A. (09 de Septiembre de 2019). *¿Qué es el equipamiento urbano?* Obtenido de  
Parques alegres: <https://parquesalegres.org/biblioteca/blog/que-es-el-equipamiento-urbano/>

- Tello C . (2017). *Revitalización urbana y calidad de vida en el sector central de las ciudades de Montreal y Mexico* . Mexico .
- Troitiño, M. (1992). *Centro historico, intervención urbanistica y análisis urbano* . Madrid : En anales de geografía de la Universidad complutense .
- urbanismo, N. d. (2003). *La ordenanza sustitutiva a ala ordenanza N. 3445 que contiene las normas de arquitectura y urbanismo*. Quito.
- Uzal, S. (2021). *Gestión del paisaje urbano. La construcción del espacio colectivo*. Barcelona.
- Velasco, J., Troitiño, M. A., & I, G. -A. (1990).
- Villavicencio, M. (2018 ). *INTERVENCIÓN URBANA DE LA AVENIDA GRAN COLOMBIA* .  
LOJA: UNIVERSIDAD INTERNACIONAL DEL ECUADOR .
- Westreicher, G. (18 de Julio de 2020). *Calida dde vida*. Obtenido de Economipedia:  
<https://economipedia.com/definiciones/calidad-de-vida.html>

## 17. ANEXOS

### ANEXO 1. RENDERS DEL PRODUCTO ARQUITECTÓNICO



Gráfico 37 Perspectivas de la Regeneración Urbana Tosagua Elaboración Propia



**Gráfico 38 Perspectivas de la Regeneración Urbana Tosagua Elaboración Propia**



**Gráfico 39 Perspectivas de la Regeneración Urbana Tosagua Elaboración Propia**



**Gráfico 40 Perspectivas de la Regeneración Urbana Tosagua Elaboración Propia**



**Gráfico 41 Perspectivas de la Regeneración Urbana Tosagua Elaboración Propia**



**Gráfico 42 Perspectivas de la Regeneración Urbana Tosagua Elaboración Propia**



**Gráfico 43 Perspectivas de la Regeneración Urbana Tosagua Elaboración Propia**



**Gráfico 44 Perspectivas de la Regeneración Urbana Tosagua Elaboración Propia**

## ANEXO 2 PRESUPUESTO REFERENCIAL

### PRESUPUESTO REFERENCIAL PROYECTO DE TITULACIÓN - ULEAM

PROYECTO: **REGENERACIÓN URBANA**  
FECHA: **3 DE ENERO DE 2022**  
UBICACIÓN: **CASCO CENTRICO TOSAGUA**

RESPONSABLE: **KAREN ALVAREZ  
YADIRA REYES**

COD.	DESCRIPCIÓN	UNIDAD	CANTIDAD	V. UNITARIO	TOTAL
<b>A.</b>	<b>PRELIMINARES</b>				
DT-A-01	Bodega exterior - caña-zinc	GLOBAL	1,00	200,00	\$ 200,00
DT-A-02	Cerramiento perimetral zinc	ML	146,75	15,75	\$ 2.311,31
DT-A-03	trazado y replanteo	M2	6078,45	1,24	\$ 7.537,28
				<b>SUBTOTAL A</b>	<b>\$ 10.048,59</b>
<b>B.</b>	<b>MOVIMIENTO DE TIERRA</b>				
DT-B-01	Desbroce, desbosque y limpieza (en sitio)	M2	1078,45	0,30	\$ 323,54
DT-B-02	Excavacion y desalojo con maquinaria	M3	536,72	4,41	\$ 2.366,94
DT-B-03	Mejoramiento de Suelo sub base clase 3 (TRANSPORTE)	M3	236,00	13,83	\$ 3.263,88
DT-B-04	Enrocado de piedra bola	M3	8,34	103,56	\$ 863,69
DT-B-05	Relleno de lastre hidrocompactado (manual)	M3	236,52	11,44	\$ 2.705,79
				<b>SUBTOTAL B</b>	<b>\$ 9.200,29</b>
<b>D.</b>	<b>PINTURA Y ACABADOS</b>				
DT-E-01	Pintura de bordillos y señaleticas	ML	1141,58	1,15	\$ 1.312,82
				<b>SUBTOTAL E</b>	<b>\$ 1.312,82</b>
<b>F.</b>	<b>INSTALACIONES ALUMINIO Y VIDRIO</b>				
DT-F-01	Suministro e instalacion de vidrio en pasamanos	ML	88,34	42,00	\$ 3.710,28
DT-F-02	Suministro e instalacion de pasamanos de un larguero h=0,30 tubo 2"x2 mm	ML	88,34	19,03	\$ 1.681,11
				<b>SUBTOTAL F</b>	<b>\$ 5.391,39</b>
<b>G.</b>	<b>INSTALACIONES ELECTRICAS</b>				
DT-G-01	Punto De Iluminación Para Alumbrado 110v O 220v	PUNTO	50,00	25,00	\$ 1.250,00
DT-G-02	Luminaria Tipo Lámpara led 110V	UNIDAD	50,00	60,00	\$ 3.000,00
DT-G-03	Suministro e instalacion de puntos de iluminacion 110v	PUNTO	59,00	21,00	\$ 1.239,00
DT-G-04	Suministro e instalacion de puntos tomacorrientes 110v	PUNTO	20,00	15,00	\$ 300,00
DT-G-05	Acometida electrica	ML	3200,00	3,00	\$ 9.600,00
DT-G-06	Suministro e instalacion de posted de alumbrado 9m	UNIDAD	12,00	150,00	\$ 1.800,00
DT-G-07	Suministro e instalacion de posted de alumbrado tipo farol	UNIDAD	17,00	75,00	\$ 1.275,00

DT-G-07	Suministro e instalacion de caja de breaker general	UNIDAD	5,00	298,52	\$ 1.492,60
				SUBTOTAL G	\$ 19.956,60
H.	INSTALACIONES SANITARIAS				
DT-H-01	SUMINISTRO Y COLOCACION DE PUNTO DE AGUA POTABLE	PUNTO	24,00	4,00	\$ 96,00
DT-H-02	SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE TUBERÍA DE 1/2" DE AGUA POTABLE	ML	85,27	2,60	\$ 221,70
DT-H-03	SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE LLAVE DE PASO	UNIDAD	6,00	5,00	\$ 30,00
DT-H-04	SUMINISTRO E INSTALACIÓN DE LLAVE 1/2	UNIDAD	6,00	5,00	\$ 30,00
DT-H-05	SUMINISTRO E INSTALACION DE BOMBA Y TANQUE DE PRESION	GLOBAL	1,00	200,00	\$ 200,00
				SUBTOTAL G	\$ 577,70
I.	EQUIPAMIENTO				
DT-H-01	Adoquinamiento peatonal - color (e= 6cm)	M2	971,37	9,00	\$ 8.742,33
DT-H-02	Bancas de madera, con herrajes de hierro galvanizado	UNIDAD	7,00	250,00	\$ 1.750,00
DT-H-03	Area verdes con cesped y rrelleno con capa organica	M2	106,63	18,31	\$ 1.952,40
DT-H-04	Arbol decorativo areas verdes	UNIDAD	46,00	25,00	\$ 1.150,00
DT-H-06	Arbol decorativo arbusto	UNIDAD	54,00	20,00	\$ 1.080,00
				SUBTOTAL H	\$ 14.674,73
I.	OBRA COMPLEMENTARIA				
DT-H-01	Acera de Hormigon simple clase "C" fc= 180 Kg/cms2 e=0,07	M2	254,64	11,61	\$ 2.956,37
DT-H-02	Bordillos tipo cuneta de H.S. clase "B" f' c=210 kg/cms2 - para aceras	M3	8,31	262,29	\$ 2.179,63
DT-H-03	Carpeta Asfaltica 2" con aditivo	M2	293,25	8,62	\$ 2.527,82
				SUBTOTAL H	\$ 7.663,82
				SUBTOTAL	\$ 68.825,93
				IVA 12%	\$ 8.259,11
				<b>TOTAL</b>	<b>\$ 77.085,05</b>

# ANEXO 3 ZONIFICACION GENERAL

