

UNIVERSIDAD LAICA ELOY ALFARO DE MANABÍ

FACULTAD DE ARQUITECTURA

CARRERA: ARQUITECTURA



TRABAJO DE TITULACIÓN

PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE:

ARQUITECTO

TEMA:

**“REGENERACIÓN VIAL DE LA AVENIDA VELAZCO IBARRA
DEL CASCO URBANO DEL CANTÓN JUNÍN”.**

AUTOR:

ANDRÉS ALADINO ALCÍVAR INTRIAGO

DIRECTOR:

ARQ. CARLOS LOURIDO UBILLUS, MG.

MANTA – SEPTIEMBRE – 2019

**“REGENERACIÓN VIAL DE LA AVENIDA VELAZCO
IBARRA DEL CASCO URBANO DEL CANTÓN JUNÍN”.**

ÍNDICE

1 CERTIFICACIÓN DEL AUTOR.....	VIII
DECLARACIÓN DE AUTORÍA.....	IX
CERTIFICACIÓN DEL DIRECTOR DE TESIS	X
DEDICATORIA	XII
AGRADECIMIENTOS	XIII
RESUMEN	XIV
1. INTRODUCCIÓN.....	- 1 -
1.1 Justificación de la problemática.....	- 3 -
1.1.1 Justificación socio-económica.	- 3 -
1.1.2 Justificación urbana-territorial.	- 4 -
1.1.3 Justificación ambiental.....	- 4 -
1.2 Formulación del problema.....	- 5 -
1.2.1. Definición del problema.....	- 5 -
1.2.1 Problema central.....	- 6 -
1.2.2 Sub problemas.....	- 6 -
1.2.3 Formulación de la pregunta clave.	- 6 -
1.3 Definición del objeto de estudio.	- 7 -
1.3.1. Delimitación sustantiva del tema.	- 7 -
1.3.3. Delimitación temporal.....	- 8 -
1.3.4. Campo de acción de la investigación.....	- 8 -
1.4. Objetivos.....	- 9 -
1.4.1. Objetivo general.....	- 9 -
1.4.2. Objetivo específico.....	- 9 -
1.5. Identificación de las variables.....	- 10 -
1.5.1. Variable independiente.....	- 10 -
1.5.2. Variable dependiente.....	- 10 -
1.6. Operacionalización de variables.	- 11 -
1.6.1. Operacionalización de variables	- 11 -
1.7. Idea a defender-hipótesis.	- 12 -
1.8. Tareas científicas desarrolladas	- 12 -
1.8.1. T.C.1	- 12 -
1.8.2. T.C.2.....	- 12 -

1.8.3.	T.C.3.....	- 12 -
1.8.4.	T.C.4.....	- 13 -
1.9.	Diseño de la investigación.	- 13 -
1.9.2.	Fases de estudio.	- 13 -
1.9.3.	Métodos y técnicas de la investigación.....	- 14 -
1.9.4.	Población y muestra.	- 15 -
1.9.5.	Resultados esperados.	- 16 -
1.9.6.	Novedad científica.	- 16 -

CAPÍTULO I

2.	MARCO REFERENCIAL DE LA INVESTIGACIÓN.	17
2.1.	Marco antropológico.....	17
2.2.	Marco teórico general.	19
2.2.1.	La recuperación de áreas urbanas centrales.	19
2.2.2.	El proyecto de la reutilización urbano arquitectónica.....	20
2.2.2.2.	La estrategia de intervención, el proyecto urbano y la estructura de gestión. 21	
2.2.4.	Tránsito Urbano	24
2.2.5.	Seguridad Vial y Planes Estratégicos.....	25
2.3.	Marco conceptual.....	27
2.4.	Marco jurídico y/o normativo.	30
2.4.1.	UNESCO.....	30
2.4.2.	COOTAD.	30
2.4.3.	Plan nacional de desarrollo 2017 – 2021	32
2.5.	Modelo de repertorio.....	34

CAPÍTULO II

3.	DIAGNÓSTICO DE LA INVESTIGACIÓN.....	39
3.1.	Delimitación espacial.....	39
3.2.	Información básica.....	40
3.2.1.	Antecedentes históricos.....	40
3.2.2.	Densidad poblacional.	41

3.2.3.	Aspectos físicos.....	42
3.2.4.	Flora y fauna.	43
3.2.5.	Usos de suelo.	44
3.2.6.	Equipamiento	46
3.2.6.1.	Salud.....	46
3.2.6.2.	Educación.....	47
3.2.6.3.	Recreación y tiempo libre.	47
3.2.7.	Vías	48
3.2.8.	Infraestructura física.....	49
3.3.	Tabulación de la información	50
3.3.1.	Condiciones de vida de la población.....	51
3.3.2.	Disponibilidad de servicios.....	54
3.4.	Análisis e interpretación de resultados.....	58
3.4.1.	Urbano - arquitectónica.....	58
3.4.2.	Social-ambiental.....	58
3.5.	Pronóstico.	59
3.5.1.	Urbano-arquitectónico.....	59
3.5.2.	Social-ambiental.....	59
3.6.	Comprobación de hipótesis.....	60

CAPÍTULO III

4.	PROPUESTA.....	61
4.1.	Capacidad de la propuesta urbano arquitectónico.....	61
4.2.	Objetivo de la Propuesta	62
4.3.	Criterios de operatividad de la Propuesta	62
4.3.1.	Listado de necesidades espaciales:.....	64
4.4.2.	Aspecto Disposicional.....	71
4.5.	Aspectos formales.	74
4.5.1.	Aspectos técnicos.	75
4.5.2.	Aspectos ambientales.	81
4.6.	Subsistemas y componentes.....	82
4.7.	Planes, programas, estrategias, proyectos, acciones.	82
4.8.	Requerimientos normativos.	83

4.8.1.	Vías peatonales (referencia NTE INEN 2 243: 2000)	83
4.8.2.	Cruces peatonales (referencia NTE INEN 2 246:2000) Dimensiones	87
4.9.	Requerimientos tecnológicos	82
4.10.	Requerimientos de equipamiento	83
5.	CONCLUSIONES	84
6.	RECOMENDACIONES	85
7.	BIBLIOGRAFÍA	86

INDICE DE IMÁGENES

Imagen 1.	Delimitación del Área de Estudio	- 7 -
Imagen 2.	Calle de uso Compartido 16 de Septiembre, Ciudad de México DF	34
Imagen 3.	Antes y Después de la Intervención de Uso Compartido en la Calle 16 de Septiembre, Ciudad de México	35
Imagen 4.	Intervención Urbana en la Calle Bandera, Santiago de Chile	36
Imagen 5.	Peatonalización y mobiliario urbano de la Calle Bandera, Santiago de Chile	37
Imagen 6.	Peatonalización y mobiliario urbano de la Calle Bandera, Santiago de Chile	38
Imagen 7.	Ubicación geográfica del casco urbano del cantón Junín	39
Imagen 8.	Delimitación del área de estudio	40
Imagen 9.	Mapa de ocupación de suelo urbano – valoración	45
Imagen 10.	Mapa de equipamiento urbano	46
Imagen 11.	Zonificación desarrollada	63
Imagen 12.	Zonas o sectores de la propuesta	65
Imagen 13.	Integración de la Zona 3 con lo existente	65
Imagen 14.	Implantación de Juegos infantiles en zona 3	66
Imagen 15.	Área consolidada como punto de interacción social y comercial en la zona 2	67
Imagen 16.	Consolidación de zona 2	68
Imagen 17.	Área de interacción social en zona 1	69
Imagen 18.	Consolidación de zona 1	70
Imagen 19.	Aspecto de disposición de circulación	71
Imagen 20.	Circulación de ciclovia	72
Imagen 21.	Modulo comercial	73
Imagen 22.	Axonometría de modulo comercial	74
Imagen 23.	Mobiliario y Jardinera	76
Imagen 24.	Tipos de Basureros	77
Imagen 25.	Tipo de varillas	78
Imagen 26.	Detalle de Bolardos	78
Imagen 27.	Detalle Sotorreamiento	80
Imagen 28.	Encuestas a la ciudadanía	88

INDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Tamaño de la familia	51
Gráfico 2. Niveles de Instrucción	52
Gráfico 3. Necesidades de la Población.....	53
Gráfico 4. Disponibilidad de servicios.....	54
Gráfico 5. Optima gestión de las autoridades en el cantón.	55
Gráfico 6. La imagen del perfil vial del cantón Junín.....	56
Gráfico 7. Factibilidad intervención por parte de las autoridades en el sector de tipo urbano – arquitectónica.....	57

INDICE DE TABLAS

Tabla 1 Operacionalización de variables	- 11 -
Tabla 2. Tamaño de la familia	51
Tabla 3. Niveles de Instrucción.....	52
Tabla 4. Necesidades de la Población.....	53
Tabla 5. Disponibilidad de servicios.....	54
Tabla 6. Optima gestión de las autoridades para el cantón.	55
Tabla 7. La imagen del perfil vial del cantón Junín.....	56
Tabla 8. Factibilidad intervención por parte de las autoridades en el sector de tipo urbanística – arquitectónica.....	57
Tabla 9. Comprobación de la idea planteada	60
Tabla 10. Subsistemas y componentes.....	82
Tabla 11. Proyectos a ejecutarse en el trabajo de fin de carrera.	83
Tabla 12. Requerimientos tecnológicos	82
Tabla 13. Requerimientos de equipamiento.....	83

1 CERTIFICACIÓN DEL AUTOR

Yo, **ANDRÉS ALADINO ALCÍVAR INTRIAGO**, declaro bajo juramento que el trabajo aquí escrito es de mi autoría; que no ha sido presentada anteriormente para ningún grado o calificación profesional, y que ha sido respaldado con la respectiva bibliografía.

ANDRÉS ALCÍVAR INTRIAGO
AUTOR

DECLARACIÓN DE AUTORÍA

Quien suscribe **ANDRÉS ALADINO ALCÍVAR INTRIAGO C.I N° 1316634417**, hace constar que es el autor de la Tesis Titulada: **“REGENERACIÓN VIAL DE LA AVENIDA VELAZCO IBARRA DEL CASCO URBANO DEL CANTÓN JUNÍN”**, el cual constituye una elaboración personal realizada únicamente con la dirección del asesor de dicho trabajo, **ARQ. CARLOS LOURIDO UBILLUS MG.**

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 veintidós días del mes de agosto del dos mil diecinueve.

Andrés Aladino Alcívar Intriago

C.I.N° 1316634417

CERTIFICACIÓN DEL DIRECTOR DE TESIS

Quien suscribe, **Arq. Carlos Lourido Ubillus, Mg**, a través del presente y en mi calidad de director del Trabajo de Titulación Profesional de la carrera Arquitectura, designado por el Consejo de Facultad de Arquitectura de la Universidad Laica “Eloy Alfaro de Manabí”.

Certifico: Que el Sr. **Andrés Aladino Alcívar Intriago**, portador de la cédula de ciudadanía N° 1316634417, ha desarrollo bajo mi tutoría el Informe Final del Trabajo de Titulación previo a obtener el título de Arquitecto, cuyo tema es : **“REGENERACIÓN VIAL DE LA AVENIDA VELAZCO IBARRA DEL CASCO URBANO DEL CANTÓN JUNÍN”**, cumpliendo con la reglamentación correspondiente, así como también con la estructura y plazos estipulados para el efecto, reuniendo en su informe validez científica metodológica, por lo cual autorizo su presentación.

Manta, 22 de agosto del 2019.

Arq. Carlos Lourido Ubillus, Mg.

DIRECTOR

CERTIFICACIÓN DE APROBACIÓN DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

El Tribunal Evaluador certifica:

Que el trabajo de fin de carrera titulado **“REGENERACIÓN VIAL DE LA AVENIDA VELAZCO IBARRA DEL CASCO URBANO DEL CANTÓN JUNÍN”**, ha sido realizado y concluido por el Sr. Egresado Andrés Aladino Alcívar Intriago; el mismo que ha sido controlado y supervisado por los miembros del tribunal.

El trabajo de fin de carrera reúne todos los requisitos permitentes en lo referente a la investigación y diseño, que ha sido continuamente revisado por este tribunal en las reuniones llevadas a cabo.

Atentamente:

Arq.
TATIANA CEDEÑO, MG.

Arq.
ABEL QUIMIS, MG,

Arq.
ALEXIS MACÍAS LOOR, MG.

DEDICATORIA

El presente proyecto de culminación de carrera, realizado con el fin de obtener el título de Arquitecto, es inspirado en el desarrollo socioeconómico y buena calidad de vida de los ciudadanos del cantón Junín en un futuro próximo.

El proyecto regeneración vial de la Av. Velazco Ibarra del casco urbano del cantón Junín es un proyecto realizado por 6 meses de esmero y dedicación en sus etapas de investigación y propuesta, por tal motivo el mismo está dedicado a mi esposa, padres, hermano, familiares y amigos, los cuales han mantenido fe y confianza con el logro de las metas superadas a lo largo de mi vida.

AGRADECIMIENTOS

A la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí, a la Facultad de Arquitectura, su personal docente, administrativo y de servicios que con dedicación y responsabilidad han contribuido a la formación humanística y profesional de mi persona.

A mi familia, por contar con ellos en todo momento, dándome el ánimo y fortaleza para cumplir esta meta.

A mis amigos, por su apoyo incondicional, quienes han brindado su sincera amistad y confianza.

A mi director de tesis, por el interés, asesoría y apoyo en el transcurso de la elaboración del presente trabajo de titulación.

RESUMEN

El presente documento plantea una iniciativa de desarrollo para la población del casco urbano del cantón Junín, donde se establece la posibilidad de analizar y determinar una alternativa de recuperación y restructuración del sistema vial de la estructura urbana.

Inicialmente se demarca el área de estudio, con el objetivo de comprender la problemática identificada, donde se procede a realizar el respectivo diagnóstico para entender el fenómeno y sus patrones espaciales, temporales como el estudio de los diferentes componentes de la estructura urbana teniendo como resultado que ha causado problemas de conectividad y deficiencia dentro del contexto urbano.

Los resultados obtenidos se representan de manera gráfica, para un mejor entendimiento, donde finalmente los resultados cumplen con el objetivo del trabajo de tesis generando, lineamientos, estrategias con una propuesta a fin de satisfacer y potencializar el sistema vial, ambiental, económico y social aprovechando los recursos existentes del área de estudio.

1. INTRODUCCIÓN.

La presente investigación, tiene como finalidad dar a conocer la estructura urbana y los componentes geográficos del territorio que han sido determinantes en la planificación del desarrollo de la población del casco urbano del cantón Junín. Este ha sido el motivo por el cual se realiza esta investigación y difusión, el cual tiene como fin identificar los diferentes componentes geográficos y composición urbana de la zona, analizar la actuación de la comunidad frente al impacto que genera el uso de suelos de la ciudad, se quiere difundir cual ha sido el verdadero nivel alcanzado de la comunidad en los últimos años y determinar el nivel que alcanzaría la comunidad en su máximo aprovechamiento de las bondades o potencialidades de su ordenamiento territorial.

Como tema de estudio se identificarán las principales características de la Av. Velazco Ibarra, sus actividades principales, como la socioeconómica, cultura de sus pobladores, y estructura urbana.

Se realiza el presente trabajo para poder identificar las áreas donde se dio inicio al crecimiento urbano de la ciudad, recuperar el espacio público de la Av. Velazco Ibarra y que se reconozca a esta zona como punto transcendental y tradicional de prestigio.

El método empleado sería un método en el cual se pueda partir de los datos generales del barrio tradicional y hacer de su casco urbano actual una relación hacia las actividades socioeconómicas en la práctica diaria del ciudadano local, llegando a conclusiones de tipo particulares e identidades encontradas en este sector.

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

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

En el capítulo I están todas aquellas teorías que guiaran y respaldaran la presente investigación, al igual que el capítulo II del diagnóstico en donde se evidenciará la situación de la problemática actual, hasta llegar a los resultados esperados donde se realizara un acercamiento a los productos que se desean lograr con el cumplimiento de cada uno de los objetivos planteados en el proyecto de fin de carrera, se presentan con los resultados obtenidos de la identificación y análisis de los resultados en donde se aplican criterios de diseño, que se plantean a través de una propuesta.

1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1. Marco contextual.

1.1.1. Situación actual de la problemática.

El área de estudio es la Av. Velazco Ibarra que posee una superficie aproximada de 17.863 m² ubicado en el casco urbano del cantón Junín, que dio inicio al proceso de urbanización del mismo, siendo este considerado como cabecera cantonal y punto central de un crecimiento progresivo.

La estructura urbana es carente, y la existente se encuentra en un deterioro progresivo, por su abandono y subutilización, generando así espacios depreciados contaminando la imagen urbana del sector y esto se refleja en la calidad de vida de la población respecto a un bajo nivel de desarrollo en aspectos socioeconómicos.

1.1 Justificación de la problemática.

1.1.1 Justificación socio-económica.

El trabajo va orientado para los habitantes del cantón Junín, el aporte será el resultado del análisis y recuperación de la Av. Velazco Ibarra, identificado el espacio público existente, así como la propuesta de equipamiento e infraestructura básica, el cual tenga o logre una relevancia para la ciudad, en su relación de aprovechamiento de los recursos naturales de la misma.

1.1.2 Justificación urbana-territorial.

Se pretende identificar e intervenir la Av. Velazco Ibarra del casco urbano del cantón Junín, ya que mediante la reutilización y recuperación de los espacios públicos urbanos, y áreas abandonadas que han perdido su funcionalidad conforme a la ciudad, se puede llegar a consolidar al sector como una comunidad confortable y saludable con la implantación de espacios urbanos, como solución mediante la reutilización y dotación de equipamiento, infraestructura y mobiliario urbano necesario.

1.1.3 Justificación ambiental.

Implementar y recuperar el medio ambiente con la reutilización de estos espacios, principalmente en espacios públicos y áreas subutilizadas, estas dejarían de ser focos de contaminación (botaderos de basura) creando ambientes saludables y mediante la implementación de áreas verdes, crear pulmones verdes para la ciudad que ayuden a descontaminar el aire de la misma.

1.2 Formulación del problema.

1.2.1. Definición del problema.

El degrade progresivo del espacio público y la carencia del mismo en la Av. Velazco Ibarra del casco urbano del cantón Junín es originado por la despreocupación y la no aplicación de la regulación en el uso del suelo urbano, la problemática radica en la carencia y deterioro del espacio público urbano básico de los habitantes de la zona, que busca a través de estos realizar actividades de desarrollo e integración social, que impulse y fortalezca el aspecto socioeconómico común, aunque este no esté provisto de todos los servicios como equipamiento e infraestructura.

Junín es considerada, como una ciudad desorganizada en su expansión y consolidación urbana, en el sector se pueden encontrar áreas no edificadas que se encuentran en estado de abandono y han sido subutilizadas, las cuales están generando conflicto en la zona central, la misma que está dotada de infraestructura y equipamiento medianamente de espacios públicos de los cuales muchas se encuentran en estados obsoletos o abandonados, también muchos espacios vacíos, creando espacios depreciados y generando la pérdida de los principios del buen vivir en la comunidad.

1.2.1 Problema central.

Abandono y subutilización de los espacios urbanos arquitectónicos públicos de la Av. Velazco Ibarra del casco urbano central del cantón Junín y la pérdida del desarrollo de los aspectos socioeconómicos de la zona.

1.2.2 Sub problemas

- Espacio público deteriorado.
- Áreas subutilizadas
- Imagen urbana degradada.
- Insalubridad.
- Segregación espacial.
- Contaminación ambiental.

1.2.3 Formulación de la pregunta clave.

¿Cuáles han sido las causas del abandono de los espacios urbano arquitectónico de uso público, y como han afectado en el desarrollo socioeconómico de la población del casco urbano del cantón Junín?

1.3 Definición del objeto de estudio.

1.3.1. Delimitación sustantiva del tema.

El objeto de estudio de la presente investigación es el análisis del espacio urbano y arquitectónico de uso público en el ámbito de la propuesta, reutilización y recuperación del espacio público de la Av. Velazco Ibarra del casco urbano del cantón Junín en la cual se identificaron las áreas existentes con potencial de desarrollo socioeconómico y posible nuevo uso, adaptándose a las necesidades y condiciones del contexto donde se desarrollan determinadas actividades.

1.3.2. Delimitación Espacial

El área la cual se delimita el área de estudio, es la Av. Velazco Ibarra del casco central comercial del cantón Junín, la cual posee una longitud de vía de 729.99 m. y una superficie de 17.863 m². El cual está delimitado: Norte Av. Eloy Alfaro al sur - oeste con estadio municipal, Cdma. Santa Clara, Cdma. Jaime Roldos y col. Carlos Antonio García Mora, Al Nor - este Av. 10 de agosto.

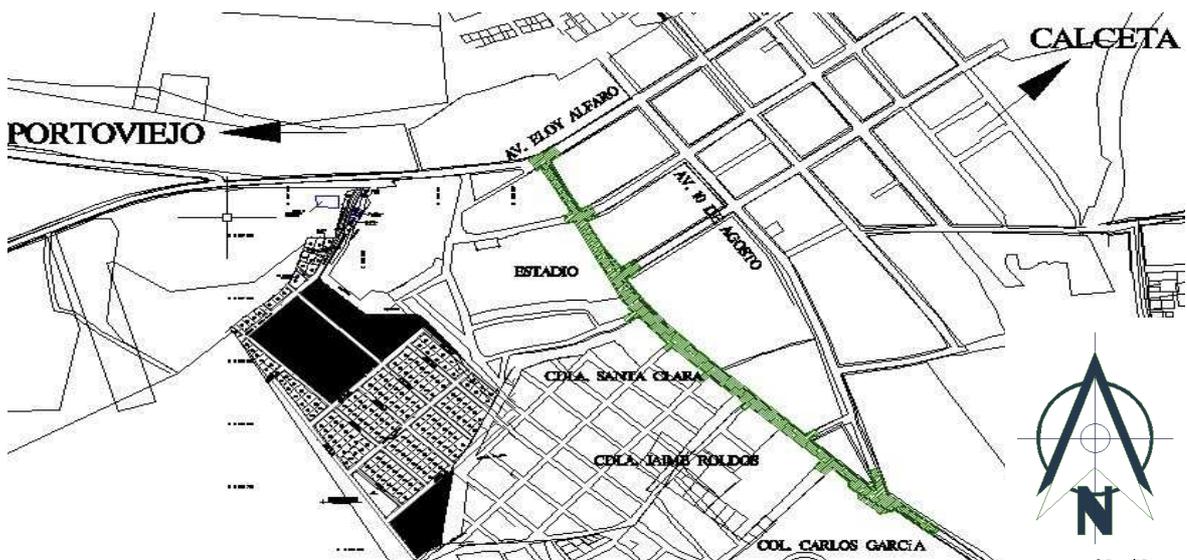


Imagen 1. Delimitación del Área de Estudio
Elaborado: Andrés Alcívar (Tesisista).

1.3.3. Delimitación temporal

Hasta principios de la década del 90' la Av. Velazco Ibarra constaba de un estado de lastrado en su calzada, fue desde esta década donde se comenzó a mejorar el estado netamente de la vía. El gobierno municipal del Sr. Ketier Solórzano Jaramillo comenzó a mejorar la calzada, pero sin un plan integrador de una ciudad para el futuro, con espacios agradables, estructura urbana saludable, arbolado urbano y espacios de integración para la comunidad Juninense.

La problemática de la presente investigación radica de hace 30 años aproximadamente donde se realizó la primer intervención de mejora para la avenida Velazco Ibarra, sin tomar en cuenta los conceptos y principios básicos de un Urbanismo saludable y sostenible.

1.3.4. Campo de acción de la investigación.

Este trabajo se realizará bajo la modalidad de proyecto integrador y estará orientado por la línea de investigación número 2, de la carrera denominada ordenamiento territorial, vulnerabilidad y gestión de riesgos.

Esta línea de investigación se fundamenta y se involucra al tema de estudio en el desarrollo de las siguientes capacidades, habilidades y conocimientos:

- Conciencia de la función social de la Arquitectura y de la capacidad del arquitecto para aportar ideas a la sociedad para mejorar el hábitat.

- Destreza para proyectar obras de arquitectura y/o urbanismo que satisfagan integralmente los requerimientos del ser humano, la sociedad y su cultura, adaptándose al contexto.
- Capacidad imaginativa, creativa, innovadora y de liderazgo en el proceso de diseño de la Arquitectura y el Urbanismo.

1.4. Objetivos.

1.4.1. Objetivo general.

Identificar y analizar el espacio urbano arquitectónico de uso público de la Av. Velazco Ibarra del casco urbano del cantón Junín, para plantear una propuesta de recuperación, reutilización e integración del espacio público y equipamiento existente, en respuesta al deterioro urbano.

1.4.2. Objetivo específico.

Objetivo específico 1: Analizar las diferentes teorías bibliográficas referentes a temas acordes a la línea de investigación, a fin de crear un marco teórico que fundamente las teorías para desarrollar bajo criterios una propuesta.

Objetivo específico 2: Identificar y determinar las condiciones actuales de la estructura urbana de la Av. Velazco Ibarra del casco urbano del cantón Junín.

Objetivo específico 3: Plantear una propuesta integral y sostenible de espacio público urbano-arquitectónico que mejore la calidad de vida de sus habitantes.

1.5. Identificación de las variables.

1.5.1. Variable independiente.

Carencia y abandono del espacio urbano arquitectónico de la Av. Velazco Ibarra del casco urbano del cantón Junín.

1.5.2. Variable dependiente.

El deterioro progresivo y subutilización de espacios urbano arquitectónico de la Av. Velazco Ibarra del casco urbano del cantón Junín, perjudica la calidad de vida y desarrollo socioeconómico de los habitantes.

1.6. Operacionalización de variables.

1.6.1. Operacionalización de variables

Tabla 1 Operacionalización de variables

OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLE

Variable Independiente	Concepto	Ámbito	Indicadores	Instrumentos	Logro a Alcanzar
Abandono de espacios urbanos arquitectónicos de la Av. Velazco Ibarra del casco urbano del cantón Junín.	Es el acto de dejar de lado o descuidar cualquier espacio urbano o arquitectónico que se considere de posesión o responsabilidad de una entidad pública o de otro individuo.	Desarrollo Urbano	Existencia	Cuestionarios Registro fotográfico	Determinar el nivel de abandono y uso de los espacios en el área de estudio.
			Frecuencia de uso	Entrevistas Estructuradas	
			Contaminación	Registro Fotográfico	
			Estado actual	Fichas Bibliográficas Planos y Cartografías	
Variable Dependiente	Concepto	Ámbito	Indicadores	Instrumentos	Logro a Alcanzar
Deterioro y subutilización del espacio urbano arquitectónico de la Av. Velazco Ibarra del casco urbano del cantón Junín.	Disminución o pérdida de la calidad o la importancia de un espacio público, patrimonio, etc.	Infraestructura y Equipamiento Urbano	Contaminación	Cuestionarios	Identificar la calidad de los espacios urbanos arquitectónicos en el área de estudio.
			Estado de conservación	Entrevistas Estructuradas	
			Cobertura de servicio	Registro Fotográfico Planos y Cartografías	

Fuente: Andrés Alcívar (Tesisista)

1.7. Idea a defender-hipótesis.

La despreocupación de la gestión comunitaria y municipal del espacio público repercute en el abandono del mismo, teniendo como resultado un deterioro progresivo en el hábitat urbano que perjudica la calidad de vida y el desarrollo socioeconómico de los habitantes del sector.

1.8. Tareas científicas desarrolladas

1.8.1. T.C.1

Se recopilará información referencial que contenga conceptos, fundamentos, así como normativas y regulaciones que sirva para desarrollar la propuesta al trabajo de investigación en aspectos urbanos, arquitectónicos, sociológicos, tecnológicos y sostenibles.

1.8.2. T.C.2

A través de la aplicación del método sintético, que consistió en integrar y estudiar toda la información obtenida como respaldo dentro del proceso de diseño y propuesta de la presente investigación.

1.8.3. T.C.3

A través del método de abstracción del diagnóstico a desarrollar permitirá sintetizar toda aquella información que adjudique determinar la problemática existente en el sector.

1.8.4. T.C.4

Elaborar un proyecto integral enfocado en el espacio urbano arquitectónico de uso público, bajo fundamentos, normativas y regulaciones de enfoques urbanos, arquitectónicos y sostenibles que permitan resolver los problemas identificados.

1.9. Diseño de la investigación.

1.9.2. Fases de estudio.

El presente trabajo de investigación, se efectuó bajo el desarrollo del análisis de la información bibliográfica y la información obtenida en el estudio de campo, que se desarrollara en las siguientes fases:

- **Elaboración del marco teórico.** - Esta fase consistió en el estudio de información y un análisis determinando hechos particulares y así generalizar la problemática planteada; también se utilizó el método cuantitativo en lo referente a derivar un marco conceptual pertinente al problema.
- **Determinación del diagnóstico.** - Esta fase consistió en integrar y estudiar toda la información obtenida en el campo de estudio y en base a las encuestas permitiendo analizar e interpretar los resultados a fin de obtener una hipótesis y la idea a defender.
- **Desarrollo de la propuesta.** - A través del método de abstracción y síntesis del diagnóstico para poder estructurar una propuesta en respuesta a los problemas encontrados en este proyecto de fin de carrera.

1.9.3. Métodos y técnicas de la investigación.

Respecto a los métodos y técnicas realizados en esta investigación se determinaron los siguientes:

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

Método Inductivo: La aplicación es obtener conclusiones generales a partir de premisas particulares, prácticamente de lo general a lo particular y servirá para desarrollar la estructura del marco teórico, ampliando cada uno de los temas sujetos a estudio.

Ante estos métodos determinados se caracterizaron a partir de la observación de los fenómenos en la estructura urbana que se pudieron deducir bajo principios explicativos, para luego analizarlos bajo principios de enunciados del sistema vial y espacio público y continuamente sus fenómenos.

Técnica de investigación

Técnica de encuesta: La técnica a realizar puede darse de dos formas; entrevista que es directa y verbal o el cuestionario que es indirecta y escrita, esto acorde al tipo de persona a interactuar, la que se usó en el la presente investigación fue la directa y verbal.

Técnica de observación directa: La observación desarrollada a través de la visita en el sector de estudio permite conocer la realidad mediante la percepción directa de los objetos y fenómenos.

1.9.4. Población y muestra.

Para la correcta identificación del problema a analizar y una propuesta coherente se ha decidido abordar dentro de nuestro contexto que es la av. Velazco Ibarra que se compone de 729.99 m. lineales de vía aproximadamente en donde estudiaremos el estado de deterioro de los espacios urbano arquitectónicos por parte del abandono.

Calcular el tamaño de la muestra se aplicará la siguiente fórmula.

n= Tamaño de la muestra.

Z= Nivel de confiabilidad. 95% = 1.62.

P= Probabilidad de ocurrencia 50% = 0.5.

Q= Probabilidad de no ocurrencia 50% = 0.5.

N= Tamaño de la población = 150

e= Error de muestra. 5% = 0.05

Desarrollo de la fórmula:

$$n = \frac{(Z)^2(P)(Q)(N)}{(Z)^2 \cdot P \cdot Q + N(e)^2}$$
$$n = \frac{(1.62)^2 (0.5) (0.5) (150)}{(1.62)^2 (0.5) (0.5) + (150) (0.05)^2}$$

$$n=142$$

n=142 personas que serán encuestadas

Mediante la aplicación de la fórmula se determinó que se realizarán un total de 142 encuestas, se asume la muestra probabilística por ser esencial, que es en los diseños de investigación por cuestionarios.

1.9.5. Resultados esperados.

Se espera tener como resultados una investigación que determinen el:

1. Diagnóstico objetivo
2. Elaboración de un Marco referencial
3. Elaboración de un Modelo teórico.

1.9.6. Novedad científica.

El presente trabajo de fin de carrera será una investigación que identifique, analice, determine y defina el espacio público de carácter urbano arquitectónico en estado de abandono o subutilización de la estructura urbana de la Av. Velazco Ibarra del casco urbano, bajo la finalidad de presentar una propuesta integral que reutilice y restaure el espacio público con nuevos planteamientos de fundamentación en espacialidad con enfoques urbanos, arquitectónicos y bioclimáticos que mejore la calidad de vida de sus habitantes.

CAPÍTULO I

2. MARCO REFERENCIAL DE LA INVESTIGACIÓN.

2.1. Marco antropológico.

El ser humano ante la necesidad de habitar, tiende a ocupar el territorio, modifica el entorno natural a su disposición y satisfacción habitacional ante un crecimiento no planificado que conlleva al deterioro. El habitar en un entorno saludable en el cual se armoniza con el medio urbano proyecta beneficios en todos los aspectos y componentes del medio geográfico en el cual se desarrolla determinado sector.

Según **Saura Carles** (2003). La ciudad constituye unos referentes espaciales de tres dimensiones: el medioambiente natural, el entorno socioeconómico y el entorno construido, estos tres componentes deben relacionarse en un contexto a fin de determinar como fin un progreso en su desarrollo, *La inacción frente al deterioro y abandono del espacio tiene múltiples costos sociales, de esta manera en las condiciones que se encuentra el sector y las necesidades de los habitantes podrán disfrutar de las áreas de recreación junto a sus familias y podrán desarrollar y mejorar su calidad de vida.*

El abandono del espacio urbano impone a la comunidad residente una decadencia y fenómeno social que se vincula con una creciente incidencia de delitos y el deterioro de los equipamientos que afecta la calidad de los servicios, por ejemplo, los de salud y

educación. En las áreas deterioradas o semi abandonadas de las ciudades se observa generalmente una incidencia mayor de patologías sociales, como la violencia callejera y el tráfico de drogas, que en el resto de la ciudad. **Bakeaz** (2012 – 2020).

Esto es el resultado de complejos procesos sociales y espaciales, entre los que tienen una alta incidencia la mayor impunidad (real o percibida por los perpetradores) que estas acciones tienen en áreas donde existe escaso control social por parte de los residentes, o poca presencia de las autoridades encargadas - responsables. Esta situación estigmatiza tales áreas enfrentándolas a dos tipos de segregación respecto a la ciudad: espacial, porque son áreas donde no se pueden usar como ciudadano común, y temporal, porque son áreas donde es peligroso a ciertas horas.

Además, el deterioro urbano conlleva a muchos costos socioeconómicos adicionales como la disminución de plusvalía de la zona, barreras arquitectónicas, puede impactar negativamente el entorno natural cercano, degradación y pérdida del patrimonio cultural, abandono total de un barrio o sector por parte de las personas, crecimiento periférico no planificado.

Es importante intervenir de manera conjunta, fortaleciendo la participación ciudadana en el planteamiento de nuevas alternativas en estos espacios y a la reutilización de estas áreas urbanas hace posible una segunda oportunidad de crecimiento a través del desarrollo de estas áreas ya consolidadas que han perdido su funcionalidad.

2.2. Marco teórico general.

2.2.1. La recuperación de áreas urbanas centrales.

Entre los problemas más destacados que comparten las ciudades de latino América es la presencia de espacios urbanos arquitectónicos en estado de deterioro o subutilización. Dichas áreas en la mayoría de los casos son áreas centrales que están bien dotadas de infraestructura y servicios básicos, pero contienen una gran cantidad de edificaciones deterioradas o subutilizadas y terrenos vacíos.

El mal uso de estos activos urbanos y arquitectónicos con un gran potencial de desarrollo contrasta con el rápido crecimiento de las ciudades que se expande en su periferia y en algunas zonas estratégicos del centro de la ciudad como frentes marinos o puntos privilegiados del espacio construido (cercanía a centros comerciales, mercados, teatros, cines, etc.). (Rojas, Rodríguez, & Wegelin, 2004)

La reutilización de estas áreas urbanas se presenta como una gran oportunidad de desarrollo para la ciudad, esto hace posible una segunda oportunidad de crecimiento a través del redesarrollo de áreas ya urbanizadas que han perdido su funcionalidad o se encuentran en deterioro y la saturación de terrenos vacíos que han quedado encajados en medio del área urbana consolidada.

2.2.2. El proyecto de la reutilización urbano arquitectónica.

2.2.2.1. El concepto de la reutilización urbana.

Cuando se habla de la reutilización de áreas urbanas se alude a una variedad de intervenciones que se puede emprender para mejorar las condiciones e intensificar los usos de una zona urbana ya existente para acomodar en ella población, servicios y actividades comerciales, todo esto en oposición al desarrollo en áreas periféricas que busca lo mismo, pero expandiendo la ciudad. *La literatura técnica sobre el desarrollo urbano en áreas de la ciudad ya existentes es poco precisa, ya que se manejan indistintamente términos como:*

- *Mejoramiento urbano.*
- *Rehabilitación urbana.*
- *Reutilización urbana.*
- *Regeneración urbana.*
- *Revitalización urbana.*
- *Recuperación urbana.*
- *Renovación urbana.*

Sin embargo, se dan con cierta recurrencia características distintivas en el uso de esos términos que permiten mayor precisión sobre su significado.

Procesos de desarrollo urbano de dimensiones económicas y físicas: Los términos ***mejoramiento*** y ***renovación*** tienen una fuerte connotación física por lo que *intervienen netamente en el entorno construido.*

Procesos de desarrollo urbano de dimensiones económicas y sociales: Los términos rehabilitación, revitalización, reutilización, regeneración y recuperación sin descartar las dimensiones físicas tienen un peso social muy alto por lo que en el trabajo interviene la población que hace uso constante del espacio.

Pero cuando se centra la atención en la naturaleza de las transformaciones físicas en las áreas de intervención, se observa que al hablar de mejoramiento y rehabilitación urbana se pone énfasis en la preservación de las estructuras físicas existentes, en tanto regeneración, revitalización, renovación, reutilización y recuperación urbana denotan una combinación mucho más liberal de acciones que involucran la demolición de algunas estructuras viejas y la recuperación de otras. (Rojas, Rodríguez, & Wegelin, 2004).

Por lo tanto, para el desarrollo de este estudio se emplea el término reutilización de áreas urbanas por cuanto es el que mejor transmite la idea de equilibrio que es necesario lograr en las intervenciones de preservación de estructuras existentes y el reemplazo o transformación de otras para lograr objetivos de desarrollo económico y aprovechamiento total del desarrollo de estas áreas consolidadas de la ciudad.

2.2.2.2. La estrategia de intervención, el proyecto urbano y la estructura de gestión.

Este papel preponderante del proyecto urbano como instrumento orientador de las intervenciones surge del hecho de que los instrumentos tradicionales de planificación

urbana no se ajustan bien a las necesidades de la reutilización de áreas urbanas en estado de deterioro o abandono. Estos instrumentos se limitan a regular los usos a que se destina el suelo, suelo desarrollable, de protección o de uso público y regulando características de la edificación que se construye en las parcelas edificables.

No permiten visualizar las múltiples dimensiones del cambio social, económico y físico requerido para recuperar un área central deteriorada ni organizar coherentemente el proceso de ejecución de las múltiples intervenciones públicas y privadas que la haría factible. (VENETTIA ROMAGNOLI, 2001).

Se requieren nuevas formas de gestión para las intervenciones urbanísticas, basadas en la necesidad de una actuación concertada de parte de actores públicos y privados (incluidas las organizaciones de sociedad civil), esto surge a las limitaciones que cada una de ellas tienen al momento de intervenir en áreas urbanas deterioradas.

Por ejemplo, los promotores privados carecen de los mecanismos institucionales y de gestión para promover la reutilización de áreas centrales, además sus objetivos no incluyen el abordar las múltiples dimensiones sociales y físicas de estos problemas, si no solo los de hacer buenos negocios inmobiliarios. Por su parte, el sector público, que si tiene como objetivo estos temas, necesita socios privados para movilizar los bastos volúmenes de recursos requeridos para obtener los resultados de transformación deseados.

A su vez la comunidad organizada tiene la capacidad de dar apoyo político continuo a las acciones públicas y validar la integridad y adecuación de las acciones conjuntas de los actores públicos y privados. Finalmente, los procesos de reutilización deberán ser capaces de capturar el interés de los consumidores (familias, individuos,

empresas, comercios) que al comprar o arrendar el espacio construido en las áreas aledañas al proyecto de reutilización sustentara el proceso a largo plazo.

Por último, la flexibilidad de la construcción del proyecto urbano depende de la estructura de gestión que se adopte. Son las decisiones de las instituciones involucradas y la capacidad que tengas de absorber el cambio las que determinan el curso que tome el proceso de reutilización. Por esta razón este proyecto urbano y estructura de gestión son interdependientes y deben ser cuidadosamente estructurados muy al inicio del proceso. Un proyecto urbano sin institucionalidad de gestión es una idea sin posibilidad de concreción y una estructura de gestión sin un proyecto urbano se parece a un navío sin rumbo. (ROJAS, RODRIGUEZ, & WEGELIN, 2004)

2.2.3. Las actividades comerciales

Siguen esta tendencia de crecimiento al llevar centros comerciales gigantes con fácil acceso en automóvil para las personas con mayor ingreso económico y en el caso de las personas de menor ingreso se implantan centros y servicios con fácil acceso del transporte público. Por su parte las actividades industriales prefieren a la periferia para abarcar terrenos amplios para implantar sus instalaciones con las nuevas tecnologías de producción.

Esto hace que las redes de servicio de utilidad pública se expandan para abastecer estas nuevas áreas y a la población residencial ubicada cerca de ellos, favoreciendo así el crecimiento en expansión. Correctamente ejecutada, una política urbana de promoción de múltiples centros presenta ventajas. Mejora las condiciones de accesibilidad a los

servicios para los ciudadanos al acercar estas actividades a sus lugares de residencia y reducir los desplazamientos y congestión.

Regula el crecimiento de los precios del suelo en el núcleo de máxima actividad al proponer nuevos emplazamientos con funciones centrales que diversifican la oferta y reducen la presión sobre el núcleo más tradicional. (ROJAS, RODRIGUEZ, & WEGELIN, 2004)

En este tipo de desarrollo también tiene consecuencias, como por ejemplo el abandono o el deterioro de áreas centrales tradicionales que se vacían de población y de actividades de servicio de punta generadoras de empleo por su desplazamiento a nuevos espacios en la periferia.

Estas áreas centrales abandonadas que en un principio estaban pobladas de familias de mayor ingreso y de actividades comerciales más dinámicas, gradualmente se ven abandonadas y poco a poco van siendo ocupadas por servicios de menor productividad o comercio informal y por familias de menor ingreso.

2.2.4. Tránsito Urbano

La ciudadanía comprende que en general, los problemas de transporte no sólo se presentan dentro de una cantidad de ámbitos, sino que obtiene gran rigidez, ya sea dentro de países en desarrollo, el transporte y el tránsito vial han traído como consecuencia (Olives, J. 2005). Exclusivamente dentro de grandes ciudades, ya sea por congestión, accidentes e incluso problemas ambientales.

2.2.5. Seguridad Vial y Planes Estratégicos

Las recomendaciones generales relativas a la elaboración de planes o estrategias de seguridad vial emitidas por las principales entidades implicadas en la mejora de la seguridad vial a nivel global. *El valor añadido de enmarcar el abanico de acciones de seguridad vial en una estrategia radica no sólo en la existencia de un programa coherente de acciones concertadas que cubran todos los posibles campos de actuación, sino también en los efectos positivos sobre los participantes al verse éstos directamente implicados en el proceso de fórmula de estrategia. (Monclús, 2007).*

La estrategia de seguridad vial puede mostrar con gran claridad cómo el uso de los recursos, resulta ampliamente coste efectivo desde el punto de vista social, algo que indudablemente puede contribuir a movilizar un mayor número de recursos. Monclús (2007), señala: *“La seguridad vial e un problema multisectorial y de salud pública - todos los sectores, incluido el sanitario, deben asumir plenamente su responsabilidad y desplegar actividades y campañas de prevención de los traumatismos causados por el tránsito”*

2.2.6. Sistemas para mejorar la seguridad vial en las ciudades

Los sistemas que se han empezado a desarrollar en el último tiempo para mejorar la seguridad en el sistema vial, en donde se pueden encontrar sensores en las veredas los cuales reconocen a los peatones y programan un semáforo a fin de darles la preferencia,

enviar una alerta a los conductores, e inclusive hablar. (Martínez Constanza, Plataforma Urbana, 2014)

En donde se pueden encontrar interruptores para peatones, son sensores amarillos que muestra un video que ayuda a que los cruces sean espacios más seguros tanto para peatones y ciclistas como automovilistas.

Se activan como un interruptor cuando los peatones están sobre ellos y envían una señal a los semáforos de los sensores que avisan a los automovilistas y ciclistas que van a cruzar; también Los **Sistemas Avanzados de Asistencia al Conductor (ADAS)**, la cual es una tecnología para advertir a los conductores cuando están en riesgo de atropellar a un peatón, el **De Vehículo a Vehículo (V2V)** siendo esta tecnología hace que los autos se comuniquen entre sí a través de un sistema de comunicación que envía mensajes entre los conductores cuando reconoce a otros autos que van muy rápido dentro del perímetro cercano, y el ko-Tag es una tecnología que aún está en estudio por la Universidad Técnica de Múnich, es interesante su funcionamiento porque integra a los automovilistas y a los peatones. . (Martínez Constanza, Plataforma Urbana, 2014).

2.3. Marco conceptual.

- a. **Deterioro urbano:** Disminución o pérdida de la calidad o la importancia de un espacio público, patrimonio, etc. (Farlex, The free dictionary, s.f.)

- b. **Degradación urbana:** U Obsolescencia urbana es la homogeneización, deterioro, desuso o falta de calidad de los espacios, calles, infraestructuras y edificios que conforman las ciudades. (Farlex, The free Dictionary , s.f.)

- c. **Reusó:** Es un verbo que está vinculado a volver a usar algo. En este sentido, el término puede usarse como sinónimo de reciclar (que consiste en someter un producto o un material a un determinado proceso para que se pueda volver a utilizar). (Farlex, The free Dictionary , s.f.)

- d. **Regeneración urbana:** Proceso que al actuar sobre las causas generales y los factores específicos que dan origen al deterioro, constituyen al desarrollo de las funciones, así como al mejoramiento de las condiciones del medio ambiente (Farlex, The free Dictionary , s.f.)

- e. **Espacio público:** Se llama espacio público o espacio de convivencia, al lugar donde cualquier persona tiene el derecho a circular, en paz y armonía, donde el paso no puede ser restringido por criterios de propiedad privada, y excepcionalmente por reserva gubernamental. Por lo tanto, espacio público es

aquel espacio de propiedad pública, dominio y uso público. (Farlex, The free dictionary, s.f.)

f. Planificación urbana: Es el conjunto de instrumentos técnicos y normativos que se redactan para ordenar el uso del suelo y regular las condiciones para su transformación o, en su caso, conservación. Comprende un conjunto de prácticas de carácter esencialmente proyectivo, con las que se establece un modelo de ordenación para un ámbito espacial, que generalmente se refiere a un municipio, a un área urbana o a una zona de escala de barrio. (Farlex, The free dictionary, s.f.)

g. Gentrificación/Aburguesamiento: Es un proceso de transformación urbana en el que la población original de un sector o barrio deteriorado y con pauperismo es progresivamente desplazada por otra de un mayor nivel adquisitivo a la vez que se renueva. (Farlex, The free dictionary, s.f.)

h. Imagen urbana: Es el conjunto de elementos naturales y artificiales que conforman el marco visual de las ciudades, pueblos y comunidades de la entidad. (Farlex, The free dictionary, s.f.)

i. Accesibilidad: Dentro del contexto del urbanismo, accesibilidad es la facilidad con la cual se logra el goce efectivo de la oferta provista por la ciudad, en todas sus dimensiones. (Farlex, The free Dictionary , s.f.)

j. Salubridad: Estado general de la salud pública en un lugar determinado. (Farlex, The free Dictionary , s.f.)

k. Sostenibilidad: Cualidad de sostenible, especialmente las características del desarrollo que asegura las necesidades del presente sin comprometer las necesidades de futuras generaciones. (Farlex, The free Dictionary , s.f.)

l. Conservación: Se denomina así al conjunto de trabajos de mantenimiento o reparación que se realiza a una edificación, vías públicas, redes técnicas o espacios urbanos, para resguardarlos del desgaste y extender su vida útil. (Farlex, The free Dictionary , s.f.)

m. Interacción ciudadana: Es la interacción con una acción recíproca entre personas o agentes, en un espacio determinado ya sea vivienda, o espacios públicos. (Farlex, The free Dictionary , s.f.)

2.4. Marco jurídico y/o normativo.

2.4.1. UNESCO.

De las leyes de la Unesco vamos a tomar el capítulo séptimo que trata sobre la investigación y patrimonio, específicamente el Art.61, Art.62 y el Art.65 en donde autoriza y aprueba todo trabajo de esta índole. (Unesco, 2006)

2.4.2. COOTAD.

El código orgánico de organización territorio, autonomía y descentralización en el capítulo cuatro que nos hace referencia del ejercicio de las competencias constitucionales en el Art. 144, se refiere a la competencia de que se prevalezca, mantenga y difunda el patrimonio cultura, fomentando el conocimiento cultural de la región, en el capítulo ocho del régimen patrimonial en la sección primera de patrimonio en el Art. 414, hace referencia a los bienes inmuebles y muebles que se adquieren y determinen como necesarios para el funcionamiento son considerados como un recurso patrimonial. (COOTAD, 2014).

Ejercicio de la competencia de preservar, mantener y difundir el patrimonio cultural.- Corresponde a los gobiernos autónomos descentralizados municipales, formular, aprobar, ejecutar y evaluar los planes, programas y proyectos destinados a la preservación, mantenimiento y difusión del patrimonio arquitectónico, cultural y natural, de su circunscripción y construir los espacios públicos para estos fines. Para el efecto, el patrimonio en referencia será considerado con todas sus expresiones tangibles e intangibles. La preservación abarcará el conjunto de acciones que permitan su

conservación, defensa y protección; el mantenimiento garantizará su sostenimiento integral en el tiempo; y la difusión procurará la propagación permanente en la sociedad de los valores que representa. Cuando el patrimonio a intervenir rebase la circunscripción territorial cantonal, el ejercicio de la competencia será realizada de manera concurrente, y de ser necesario en mancomunidad o consorcio con los gobiernos autónomos descentralizados regionales o provinciales. Además los gobiernos municipales y distritales podrán delegar a los gobiernos parroquiales rurales y a las comunidades, la preservación, mantenimiento y difusión de recursos patrimoniales existentes en las parroquias rurales y urbanas. Los gobiernos autónomos descentralizados municipales podrán, mediante convenios, gestionar concurrentemente con otros niveles de gobierno las competencias de preservación, mantenimiento y difusión del patrimonio cultural material e inmaterial. Será responsabilidad del gobierno central, emitir las políticas nacionales, salvaguardar la memoria social y el patrimonio cultural y natural, por lo cual le corresponde declarar y supervisar el patrimonio nacional y los bienes materiales e inmateriales, que correspondan a las categorías de: lenguas, formas de expresión, tradición oral y diversas manifestaciones y creaciones culturales; las edificaciones, espacios y conjuntos urbanos, monumentos, sitios naturales, caminos, jardines y paisajes que constituyan referentes de identidad para los pueblos o que tengan valor histórico, artístico, arqueológico, etnográfico o paleontológico; los documentos, objetos, colecciones, archivos, bibliotecas y museos; las creaciones artísticas, científicas y tecnológicas: entre otras; los cuales serán gestionados de manera concurrente y desconcentrada. Los gobiernos autónomos descentralizados provinciales podrán hacer uso social y productivo de los recursos culturales de su territorio, a efectos de cumplir su competencia de turismo

en el marco del fomento productivo. Los bienes declarados como patrimonios naturales y culturales de la humanidad se sujetarán a los instrumentos internacionales. Cuando los gobiernos autónomos descentralizados metropolitanos o municipales declaren patrimonio histórico a edificaciones que requieran ser expropiadas, deberán pagar a los propietarios el valor comercial de dicho bien, conforme lo establecido en este Código, y harán constar en el CÓDIGO ORGÁNICO DE ORGANIZACIÓN TERRITORIAL, COOTAD - Página 62 e Silec Profesional - www.lexis.com.ec presupuesto del ejercicio económico del año siguiente, los valores necesarios y suficientes para cumplir con la restauración del bien declarado patrimonio histórico de la ciudad. De no observarse estas disposiciones la resolución quedará sin efecto y él o los propietarios podrán hacer de ese bien, lo que más les convenga, sin afectar su condición patrimonial. (COOTAD, 2014).

2.4.3. Plan nacional de desarrollo 2017 – 2021

El "Plan Nacional de Desarrollo 2017-2021 Toda una Vida" de Ecuador es el principal instrumento del Sistema Nacional Descentralizado de Planificación Participativa, entre sus objetivos planteados en su planificación que se consideran están los siguientes:

Objetivo 1: Garantizar una vida digna con iguales oportunidades para todas las personas.

1.1 Promover la inclusión económica y social; combatir la pobreza en todas sus dimensiones, a fin de garantizar la equidad económica, social, cultural y territorial.

1.15 Promover el uso y el disfrute de un hábitat seguro, que permita el acceso equitativo a los espacios públicos con enfoque inclusivo.

Objetivo 3: Garantizar los derechos de la naturaleza para las actuales y futuras generaciones.

3.1 Conservar, recuperar y regular el aprovechamiento del patrimonio natural y social, rural y urbano, continental, insular y marino-costero, que asegure y precautele los derechos de las presentes y futuras generaciones.

3.4 Promover buenas prácticas que aporten a la reducción de la contaminación, la conservación, la mitigación y la adaptación a los efectos del cambio climático, e impulsar las mismas en el ámbito global.

2.5. Modelo de repertorio.

2.5.1. Calle 16 de Septiembre- Centro Histórico Ciudad de México DF

Como muestra la ilustración 19, la calle 16 de septiembre se implementó medidas de pacificación del tránsito, para hacer posible la convivencia armónica de los distintos usuarios de la vía, incluidos peatones, ciclistas y automovilistas. El diseño de la calle de prioridad peatonal brinda mayor seguridad, movilidad y accesibilidad para las personas (Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo ITDP, 2014).

Para optar por un diseño de prioridad peatonal el cual, en lugar de segregar a los distintos usuarios, representa una solución integral a los problemas de movilidad de quienes transitan en el Centro Histórico de la Ciudad de México.



Imagen 2. Calle de uso Compartido 16 de Septiembre, Ciudad de México DF
Fuente: ITDP

En las vialidades con prioridad peatonal las medidas para reducir la velocidad y controlar el acceso de automóviles se caracterizan por la instalación mobiliario urbano como bolardos y árboles, así como de sentidos de circulación vehicular concurrentes (encontrados). Esto último, ayuda a disminuir el tránsito de paso y a que solamente exista tránsito local. La calle cuenta ahora con una plataforma única, es decir, los peatones no tienen que subir y bajar la banqueta para continuar andando; además, mientras no exista tránsito vehicular, pueden ocupar la totalidad de la calle. Por su parte, los ciclistas y automovilistas pueden circular por la calle a una velocidad limitada en función del flujo de los peatones.



Imagen 3. Antes y Después de la Intervención de Uso Compartido en la Calle 16 de Septiembre, Ciudad de México.
Fuente: ITDP

Una calle de tránsito mixto como lo es ahora 16 de Septiembre, representa una opción que respeta la jerarquía vial en la que los peatones son primero, sin limitar que el espacio sea compartido con todos los demás usuarios. Este diseño mejora la seguridad vial, promueve la apropiación del espacio público y el desarrollo económico.

Las medidas de pacificación del tránsito como las calles de prioridad peatonal, la peatonalización, y las zonas 30 promueven el uso seguro de la calle por niños, personas con discapacidad y personas mayores. Asimismo, son soluciones que deben replicarse en el acceso a escuelas, mercados, hospitales y sobre todo vivienda.

La calle 16 de Septiembre es una buena práctica de rediseño de nuestras calles pensado para las personas, no para los vehículos. Las ciudades que apuestan a los peatones con presupuesto y voluntad política son ciudades que apuestan a la mejora de calidad de vida de las personas.

Calle Bandera, Santiago De Chile.

Como se muestra en la ilustración 21, la construcción de la Línea 3 del Metro de Santiago a través del centro histórico de la capital chilena implicó el corte del tránsito vehicular por calle Bandera desde el año 2013. Convertido en estacionamiento de automóviles desde ese entonces, la calzada fue cercada por un mes para la construcción del Paseo Bandera. Liderada por la Municipalidad de Santiago Centro (Plataforma Arquitectura, 2018).



Imagen 4. Intervención Urbana en la Calle Bandera, Santiago de Chile.
Fuente: Plataforma Arquitectura

La oficina Estudio Victoria, liderada por la muralista Dasic Fernández (con formación en Arquitectura) y el arquitecto Juan Carlos López, fue la encargada del diseño del Paseo Bandera, unificando una calzada de 400 metros lineales en un colorido lienzo de anamorfismos y franjas, en una superficie total de 3.300 metros cuadrados.

El proyecto cuenta con mobiliario urbano, sillas de playa, vegetación y bicicletas que generan electricidad para cargar celulares. El diseño está dividido conceptualmente en tres tercios, uno por cada cuadra de calle Bandera entre los diques de construcción del Metro: mientras "Conexión Social" (entre Moneda y Agustinas) y "Sustentabilidad" (entre Agustinas y Huérfanos) se encuentran operativos, "Patrimonio" (entre Huérfanos y Compañía, frente al Museo de Arte Precolombino, la Corte Suprema y la Galería Agustín Edwards) se encuentra en búsqueda de financiamiento.



Imagen 5. Peatonalización y mobiliario urbano de la Calle Bandera, Santiago de Chile
Fuente: Plataforma Arquitectura

Con respecto a la paleta de colores elegida por Dasic Fernández, la decisión no es azarosa, debido a la monocromía de los colores. Según Sebastián Cuevas, arquitecto desarrollador de las plazas de bolsillo en Santiago y ligado al mundo del grafiti, esto se lo debemos a un spray que surgió en los años noventa, la Montana 94 (MTN 94). Si bien son proyectos liderados por distintas instituciones, Cuevas sí cree que hay una conexión directa entre Paseo Bandera y las plazas de bolsillo, la calle Bandera era un sitio eriazos, un espacio abandonado por años. Ahora es una apropiación temporal, tal como en el caso de las plazas de bolsillo. Además, es Fuente: Plataforma Arquitectura 42 una intervención de bajo costo que ocupa los criterios de diseño de las plazas de bolsillo: mobiliario temporal, grafitis en el piso, bicicleteros y vegetación.



Imagen 6. Peatonalización y mobiliario urbano de la Calle Bandera, Santiago de Chile
Fuente: Plataforma Arquitectura

El proyecto Paseo Bandera es de carácter temporal y en noviembre pasado, el periódico chileno La Tercera informó que tras su presentación se mantendría abierto hasta fines de agosto de 2018. En ese sentido, la inauguración de la Línea 3, implicaría la reapertura de Bandera al tránsito vehicular y está agendada para el último trimestre del mismo año (Plataforma Arquitectura, 2018).

CAPÍTULO II

3. DIAGNÓSTICO DE LA INVESTIGACIÓN.

3.1. Delimitación espacial.

El casco urbano del canto Junín encuentra ubicada en uno de los puntos estratégicos de crecimiento y desarrollo poblacional del mismo, fue el punto de concepción del cantón, en donde se destaca las cercanías de los equipamientos e infraestructura del crecimiento actual de la Ciudad.

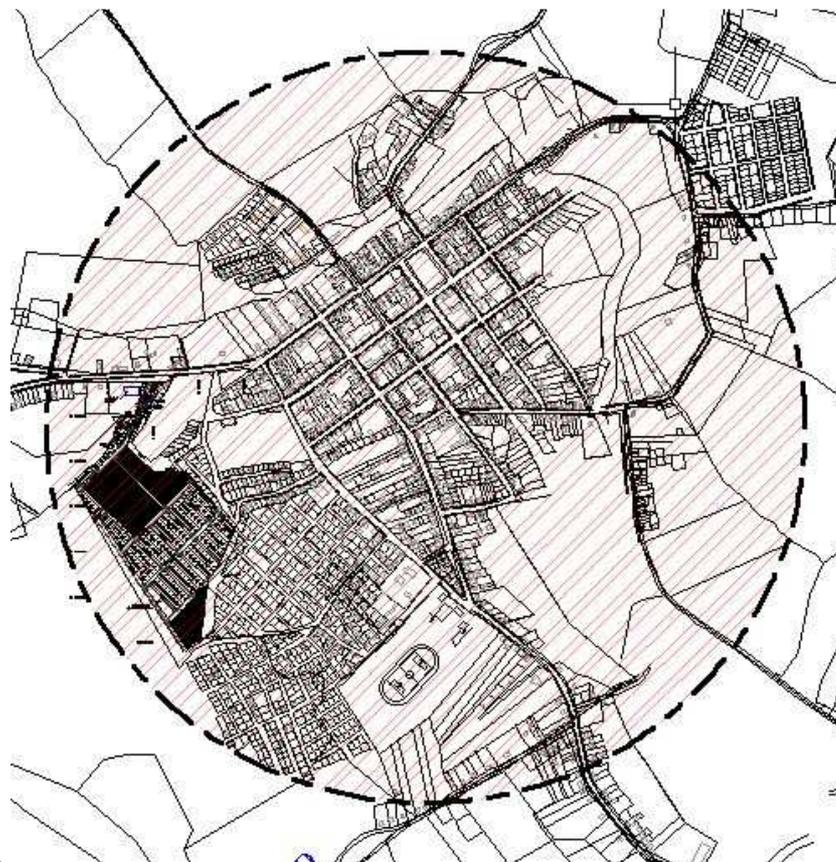


Imagen 7. Ubicación geográfica del casco urbano del cantón Junín
Fuente: Andrés Alcívar Intriago (Tesisista).

El área comprende una longitud de vía de 729.99 m. y una superficie de 17.863 m².

Está delimitada al norte Av. Eloy Alfaro al sur oeste con Estadio De La Liga Cantonal, Cdl. Santa Clara, Cdl. Jaime Roldos y Col. Carlos Antonio García Mora, Al Nor - este Av. 10 De Agosto, siendo una de las vías principales más importantes del cantón.

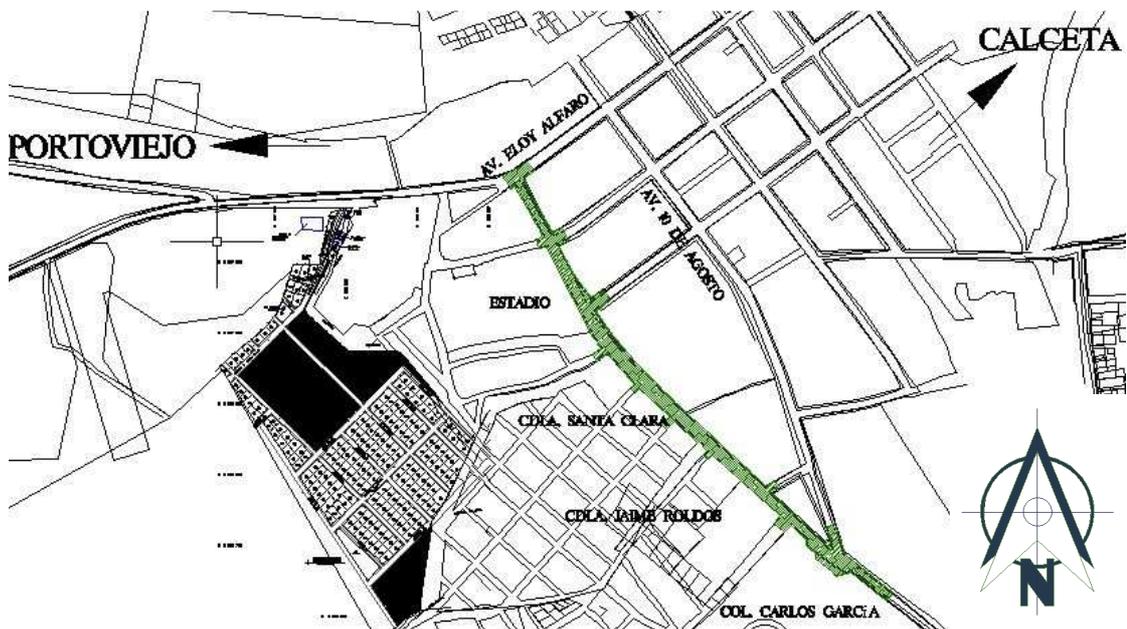


Imagen 8. Delimitación del área de estudio
Fuente: Andrés Alcívar (Tesista).

3.2. Información básica.

3.2.1. Antecedentes históricos.

Junín fue conocido como Hule, por la gran afluencia de negros que poblaron esa rica y exuberante comarca manabita. Los primeros pobladores que llegaron a la zona fueron gente de color, esclavos de un rico hacendado español de apellido Barco, quien se

radico por muchos años en la población de Río Chico, hoy parroquia de Portoviejo. (Pdyot, Junín 2014).

Hacia los años 1800 hubo una gran sequía que azotó las zonas Rocafuerte, Portoviejo, Río Chico y otros lugares aledaños. Fue tal la destrucción que diezmó gran parte de la agricultura y ganadería del sector. Empujados por el temporal, fueron llegando colonos provenientes de diferentes lugares de la provincia, tomando posesión de las fértiles tierras y formando una comunidad. (Pdyot, Junín 2014).

Mencionando su parroquialización. En Octubre de 1913 se crea el cantón Bolívar, y Junín pasa a ser parroquia de este Cantón, cooperando a su progreso durante 39 años, poco a poco fue adquiriendo la fisonomía de un pueblito rural de casas de caña, donde antes se plantaron firmes los cauchos centenarios; unas cuantas calles polvorientas, una placita central, dos o tres comercios con productos de ultramar, las primeras escuelas, desde esa fecha hasta el 8 de noviembre de 1952, Junín alcanzó la categoría de Cantón. El gestor de la cantonización fue el Sr. Luis Ramón Loor Saltos, quien a la edad de 30 años, en su calidad de diputado electo por el Velasquismo, de la provincia de Manabí en el periodo legislativo 52 – 53, surgió en su mente la idea obsesiva de trabajar incansablemente por conseguir la cantonización. (Pdyot, Junín 2014).

3.2.2. Densidad poblacional.

Su casco urbano está considerado como de alta densidad poblacional, en donde existen zonas donde presentan densidades bajas ya que son productos de asentamientos informales dados ante la mencionada migración cantonal, de acuerdo al último censo

realizado por el INEC, (2010), en el Cantón Junín se registraron 18.942 habitantes, de los cuales 9.192 son mujeres y 9.750 hombres.

El INEC registró que Junín tiene 247,30 Km², pero el GAD realizó un estudio sobre los límites cantonales obteniendo una cifra superior a la que indican las estadísticas, debido a que según el análisis tiene 270,49 Km². (Pdyot Junín, 2014).

3.2.3. Aspectos físicos.

3.2.3.1. Clima.

Posee un clima agradable con temperatura media que oscila entre los 25° y los 29° C.

3.2.3.2. Topografía.

El territorio del cantón Junín se caracteriza por ser muy accidentado, existiendo un pequeño sistema de elevaciones con altitudes que varían desde 100 a 400 msnm, las cuales forman algunas tabladas como: Los Ranchos, La Esperanza, El Algodón, Roncón y La Piquigua, destacándose entre estos El Cerro de Junín con una altitud de 400 msnm y las montañas de Pueblo Viejo. La cabecera cantonal tiene una altitud de 46 msnm. Las Tabladas que hasta hace poco tiempo eran de difícil acceso por lo empinado de sus cuevas, actualmente gracias a las vías de comunicación se han facilitado su comunicación terrestre; una de las características que marcan su topografía, es la presencia del cauce natural que atraviesa la ciudad.

3.2.3.3. Hidrografía.

El Río Mosca es el principal afluente, ya que su caudal es permanente durante toda la época del año principalmente la invernal, incorporándose el estero El Palmar que toma una forma paralela a la vía principal, el mismo que es de menor caudal y su mayor afluencia la muestra en épocas de invierno. Ambos riegan extensas zonas agrícolas, además se consideran otros dos ríos, Andarieles y Chichanda que vierten sus aguas en el río principal que posee una longitud de 34 km desde su nacimiento en las montañas del sitio Dos Bocas de Andarieles hasta su desembocadura en el Río Carrizal del cantón Bolívar.

3.2.4. Flora y fauna.

3.2.4.1. Flora.

En el cantón Junín existe una variedad de flora, destacándose especies nativas e introducidas. Entre los maderables se encuentran los siguientes como: cedro (*Cedrela odorata*), laurel (*Cordia alliodora*), guachapelí (*Albizia guachapele*), caoba (*Swietenia macrophylla*), moral fino (*Chlorophora tinctoria*), caimito (*Chrysophyllum caimito*), caraca (*Erythrina poeppigiana*), guayacán (*Tabebuia chrysantha*), naranjillo (*Aspidosperma myristicifolium*), balsa (*Ochroma lagopus*), sapan de paloma (*Trema micrantha*), algarrobo (*Prosopis affinis*), pachaco (*Schizolobium parahybum*), teca (*Tectona grandis*), pechiche (*Vitex gigantea*), jaboncillo (*Sapindus saponaria*), mate (*Crescentia cujete*), Fernán Sánchez (*Caesalpinia glabrata* Kunth), Guasmo (*Guazuma*

ulmifolia), Jigua (*Nectandra* spp), Saman (*Samanea saman*), Guarumo (*Cecropiaceae*), Caucho (*Ficus elástica*), Mata Palo (*Ficus benjamina* L.).

3.2.4.2. Fauna.

Dentro de la fauna de Junín existen variedades de especies como el mono aullador (*Alouatta palliata*), guatusos (*Dasyprocta fuliginosa*), ardillas, tigrillos (*Felis wiedii*), armadillos (*Dasypus novemcinctus*), zarigüeyas (*Didelphis marsupialis*), perro de monte (*Potos flavus*), gatillos (*Sauzgatillo*), iguanas (*Iguana iguana*), arañas (*Polybetes Pythagoricus*), serpientes y aves como garza (*Árdea herodias*), gavilanes (*Accipiter nissus*), garrapateros (*Crotophaga ani*), palomas santa cruz (*Columba picazuro*), gallinazos (*Cathartes aura*), Perdiz (*Chupturellus soni*), Lora cabeciroja (*Aratinga erythrogenys*), Carpintero negro (*Dryocopus lineatus*), Azulejo (*Thraupis coclestis spix*), Pava de monte (*Penélope purpuracens*), Perico (*Brotogeris pyrhopterus*), Cacique (*Psarocolius* sp).

Entre la fauna de agua dulce se encuentran el Camarón de Río (*Samastacus spinifrons*), Langostino de Río (*Pleuroncodes monodon*), Vieja, Guaña, Pangora, Senges.

3.2.5. Usos de suelo.

La cabecera cantonal ocupa una superficie de 2.55 Km² se determina 5 usos de suelo, el residencial, comercial, Influencia Comercial, Expansión y de Riesgo de expansión aunque los 2 más marcados son la residencial – comercial que está ubicado en

el centro de la cabecera y siendo el sector más consolidado y otra netamente residencial que se da en sus alrededores. Esto lo establece el Plan de Ordenamiento Territorial urbano elaborado en el año 2.008, aunque sus falencias están demarcadas en los retiros y más en su cumplimiento como ley cantonal.

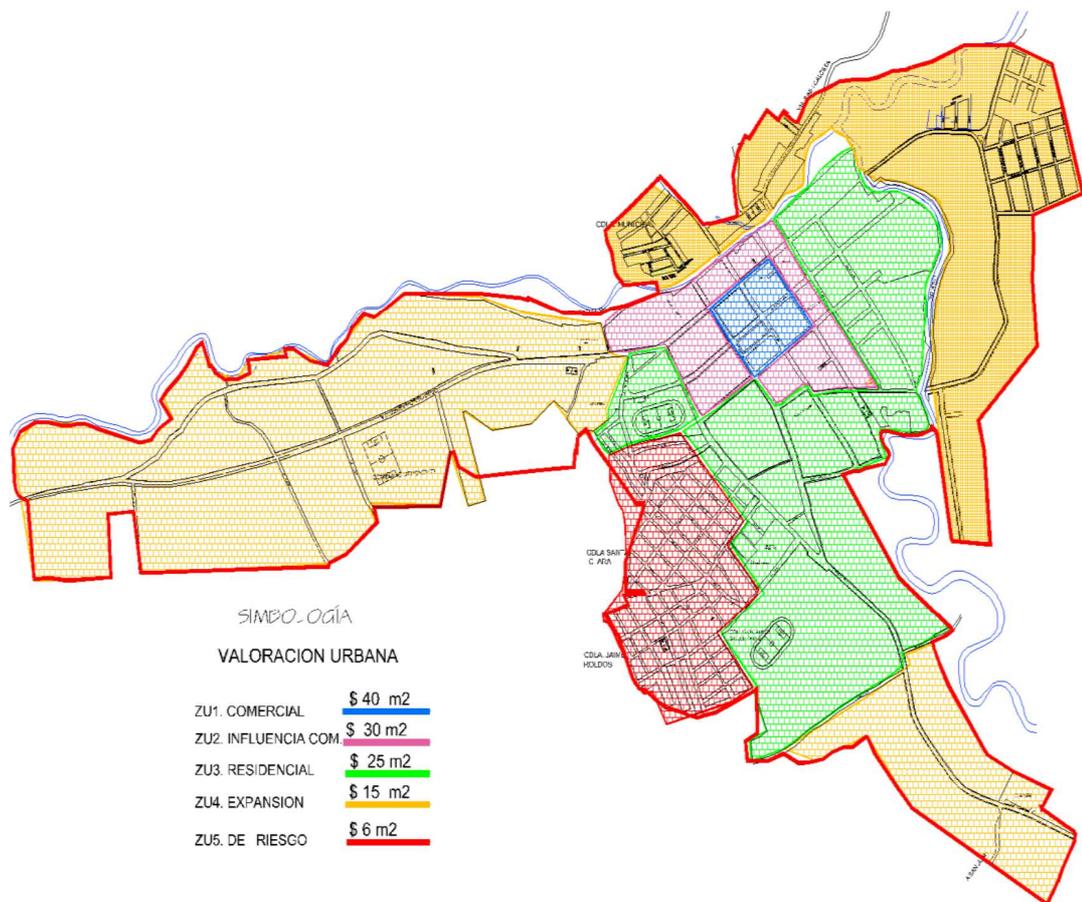


Imagen 9. Mapa de ocupación de suelo urbano – valoración
Fuente: Censo PDYOT y equipo municipal 2011.

La migración interna de los últimos años ha ocasionado que la población urbana crezca en un 98% desde el año 2.001, creciendo dentro de los límites urbanos establecidos pero consolidando, esto se debe al abandono que por varios años ha sufrido la zona rural, como en vialidad, equipamiento y falta de incentivos para la producción agrícola.

3.2.6. Equipamiento

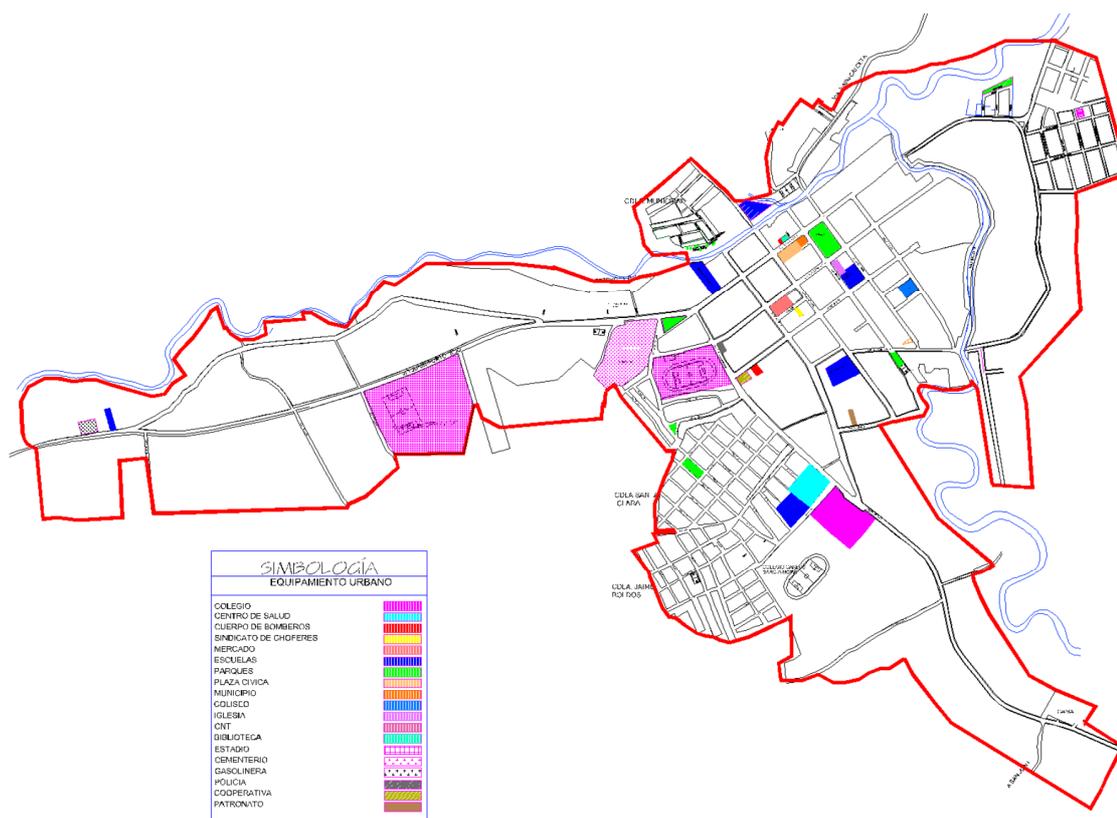


Imagen 10. Mapa de equipamiento urbano
Fuente: Censo PDYOT y equipo municipal 2011.

3.2.6.1. Salud.

La población cantonal azotada por enfermedades comunes de la zona busca atención médica en el centro de salud ubicado en el área urbana, aunque este está dotado con un quirófano y sala de parto solo atiende enfermedades ambulatorias, y no así la complicadas que son derivadas a el hospital mediano de Bolívar. En el área rural existen 9 sub centros de salud, de los cuales el que se encuentra ubicado en el sitio Cañitas no

funciona, y tres de ellos pertenecen al seguro social campesino; el 58% de la población no tiene ningún seguro esta cantidad de usuario es la que tiene que utilizar los servicios públicos de salud.

La población que habita en el área urbana, prefiere viajar a Portoviejo o Bolívar para procurarse atención especializada. Y en muchos casos lo tiene que hacer por no existir un centro permanente que atienda todo tipo de enfermedades y que amplíe su cobertura cantonal; largas filas de personas desde la madrugada se acercan a tomar un turno y poder ser atendidos, a la vez de no existir un área de espera adecuado para ellos.

3.2.6.2. Educación.

Los centros educativos en el casco urbano están ubicados en la parte central, estos constituyen un 14,29 % del total de equipamiento educativo del cantón; aunque la cifra es baja este congrega a un colegio fiscal y otro se encuentra a un Kilómetro aproximadamente del límite urbano.

3.2.6.3. Recreación y tiempo libre.

La falencia de equipamiento urbano se hace notoria al no contar con la infraestructura adecuada en lo que se refiere a Educación, Salud, Administración, Comercio, Recreación y Cultura.

El análisis de la infraestructura recreacional en el área urbana de la cabecera cantonal de Junín, dio como resultado la falencia no solo de este tipo de equipamiento urbano sino de otros más, la pésima condición de la infraestructura sumada al deterioro y falta de mobiliario, la equivocada ubicación de los espacios, entre otros aspectos han convertido al área urbana en caótica.

En el contexto de desarrollo urbano, los espacios resultan insuficientes, carentes de un análisis de ubicación, servicio a prestar, áreas suficientes para brindar confort a la ciudadanía.

Además de que es sorprendente de que pasamos el 2000 y Junín todavía no cuenta con la infraestructura recreacional completa, tal es el caso de que falta cancha de tenis, de voleibol, o de cualquier otra actividad recreacional, como complemento para que sus habitantes tengan alternativas de recreación. Según la investigación, se muestra en el siguiente cuadro: Cuales son los modos de entretenimiento de los niños y jóvenes del cantón Junín.

En cuanto a parques, estos se encuentran sectorizados en el casco urbano del cantón, ubicados uno del otro muy cercanos dejando a la gran mayoría de la población sin esta infraestructura.

3.2.7. Vías

En los últimos años se ha mejorado la calidad de las vías y calles urbanas, pero el incremento de lotizaciones nuevas que hacen que los índices de déficit de vías con mejor calidad no bajen. Así también lo referente a las aceras y bordillos existentes, presentan un daño considerable en su estructura y en las nuevas ciudadelas no existen.

Junín es atravesado en su territorio por la vía de carácter provincial y colectora de manera de oeste a noreste siendo también una importante arteria que enlaza a todas las comunidades a lo largo de la misma, la cobertura vial de enlace Inter cantonales que comunica las comunidades rurales de Junín con otros cantones es deficiente, puesto que la conexión Inter cantonales se ve imposibilitada por las malas condiciones de las vías que la enlazan con otros centros poblacionales, constituyendo de esta manera un debilitamiento en los sectores de producción, disminuyendo el crecimiento económico y se desmejoran las condiciones sociales del Cantón. En el área urbana, las aceras presentan hundimientos y los bordillos fisuras, representando aproximadamente un 67% de esta estructura en mal estado.

Ausencia de tratamiento en caminos rurales los cuales son de vital importancia ya que conectan con el centro urbano.

Las principales vías de transportación son:

1. Portoviejo – Junín – Calceta – Chone
2. Junín – Pueblo Nuevo – Portoviejo
3. Junín – Calceta – Canuto

3.2.8. Infraestructura física.

3.2.8.1. Redes eléctricas.

La red de energía eléctrica al igual que el resto de la ciudad está distribuida por postes y cableado aéreo, encontrándose la mayor cantidad de postes en las áreas más consolidadas con viviendas de dos o más plantas, todo esto se ubica al nivel de las vías.

El cableado aéreo provoca una imagen desordenada y caótica, por lo que no es la más recomendada.

3.2.8.2. Alumbrado público.

La dotación de este servicio es uno de los más importantes, ya que genera seguridad para los transeúntes nocturnos y permite que las actividades se desarrollen con normalidad. El alumbrado público es constante en las partes más consolidadas.

3.2.8.3. Redes de agua potable.

Toda el área de estudio cuenta con agua potable, la misma que recorre las vías y abastece a toda la comunidad, el agua ciertamente no es constante en algunos sectores.

3.2.8.4. Redes de alcantarillado.

El sector cuenta con alcantarillado básico, planteado por la empresa de aguas públicas del cantón Junín, está compuesto por una tubería madre colectora de las diferentes redes a una estación de bombeo.

3.3. Tabulación de la información

Para la elaboración de las encuestas se consideró a 142 personas de diferentes manzanas que delimita el área de estudio en el cantón Junín.

3.3.1. Condiciones de vida de la población.

3.3.1.1. Tamaño de la familia.

Tabla 2. Tamaño de la familia

TAMAÑO DE LA FAMILIA		
ESC. DE VALORACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
3 miembros	12	8%
4 miembros	31	22%
5 miembros	27	19%
6 miembros	19	13%
7 miembros	28	20%
8 miembros	25	18%
TOTAL	142	100%

Fuente: Andrés Alcívar (Tesista).

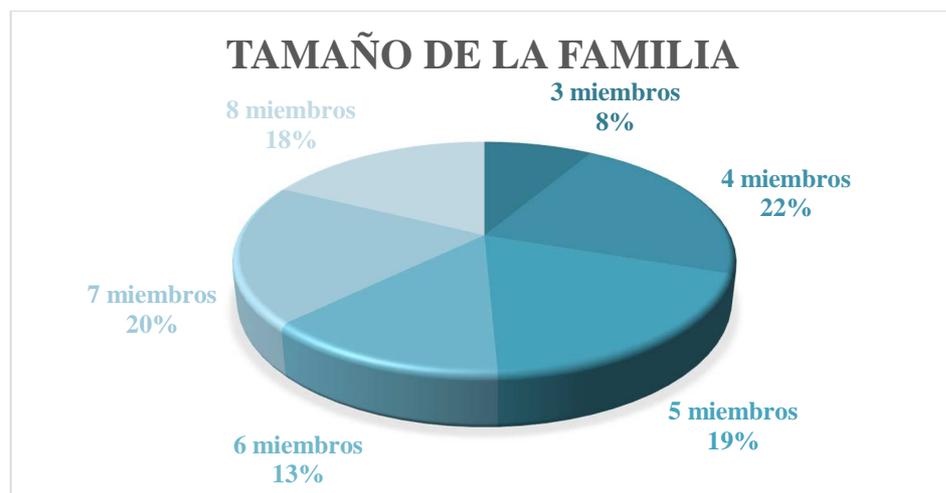


Gráfico 1. Tamaño de la familia
Fuente: Andrés Alcívar (Tesista).

En base a la pregunta de la encuesta desarrollada se puede apreciar una similitud en la composición familiar de entre 4 y 5 miembros, también se debe considerar que se puede, existen familias de 7 a 8 personas que viven en una sola vivienda.

3.3.1.2. Niveles de instrucción.

Tabla 3. Niveles de Instrucción

NIVEL DE INSTRUCCIÓN		
ESC. DE VALORACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Universitarios	25	18%
Secundarios	63	44%
Primarios	42	30%
Sin estudios	12	8%
TOTAL	142	100%

Fuente: Andrés Alcívar (Tesisista).

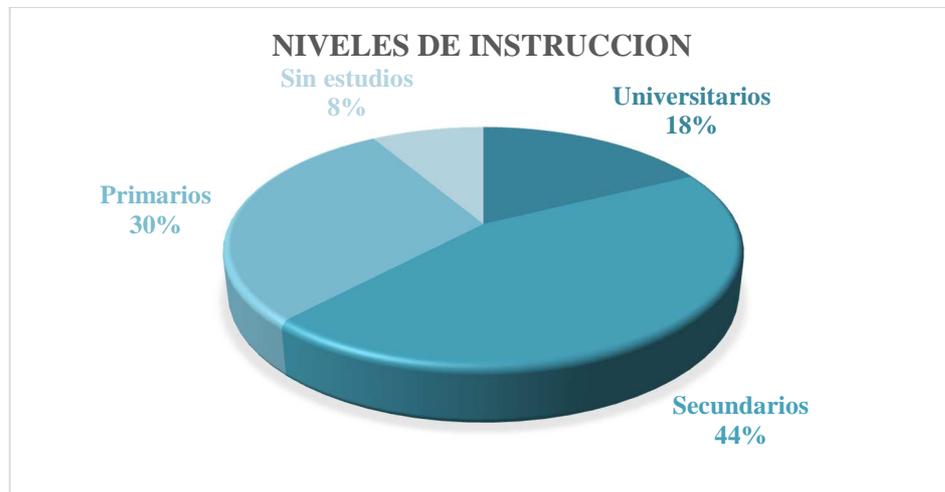


Gráfico 2. Niveles de Instrucción

Fuente: Andrés Alcívar (Tesisista).

En este ámbito se tratará de visualizar el nivel de instrucción de la población residente en el área de estudio lo cual podrá ayudar a tomar decisiones sobre este tema importante, sobre todo en términos de establecer déficit, en un tema considerado como fundamental para el progreso y desarrollo de cualquier grupo humano en donde se establece que en gran porcentaje la población es joven y se encuentra entre niveles de estudios primarios y secundarios en un 74%

3.3.1.3. Que propone la población.

El aumento de la seguridad con un 35%, aparece como la primera prioridad, seguido de un 32% vialidad y señalización y el 24% que representa a parques y áreas verdes, lo cual evidencia que los equipamientos de recreación y la infraestructura vial en conjunto con la seguridad es la prioridad de la población.

Tabla 4. Necesidades de la Población

NECESIDADES DE LA POBLACION		
ESC. DE VALORACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Iglesias	2	2%
Parques	23	16%
Guarderías	2	1%
Seguridad	30	21%
Vías y Señalización	85	60%
TOTAL	251	100%

Fuente: Andrés Alcívar (Tesista).

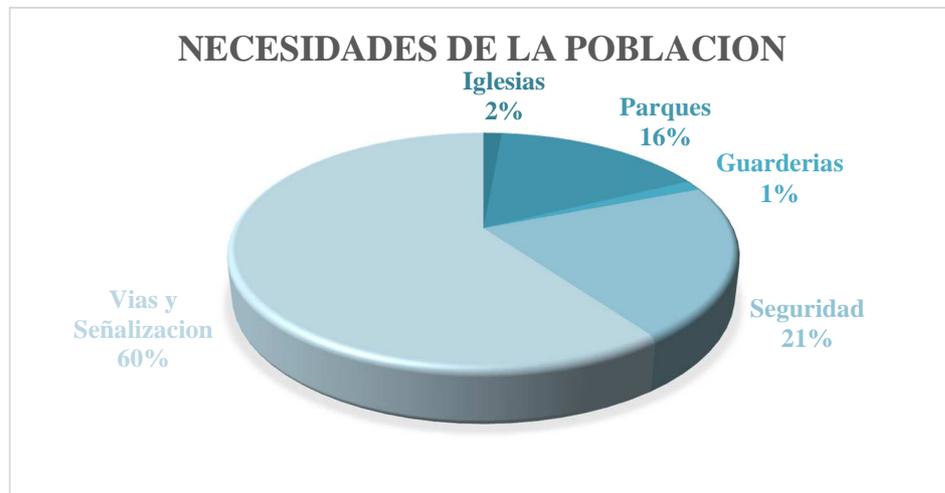


Gráfico 3. Necesidades de la Población

Fuente: Andrés Alcívar (Tesista).

En este ámbito resulta necesario considerar las necesidades primordiales de la población en donde el mayor requerimiento fue la vía y señalización con un 60%

siguiéndole por necesidades relacionadas como parques con un 16% y seguridad con un 21%.

3.3.2. Disponibilidad de servicios.

En el área de estudio la disponibilidad de servicios básicos se resume en:

Tabla 5. Disponibilidad de servicios

DISPONIBILIDAD DE SERVICIOS BASICOS		
ESC. DE VALORACIÓN	FRECUENCIA	PORCENTAJE
AAPP	142	21%
AASS	142	2%
Energía Eléctrica	142	2%
Alumbrado Publico	50	7%
Recolección de basura	142	2%
Vías en buen estado	60	9%
TOTAL	142	100%

Fuente: Andrés Alcívar (Tesisista).

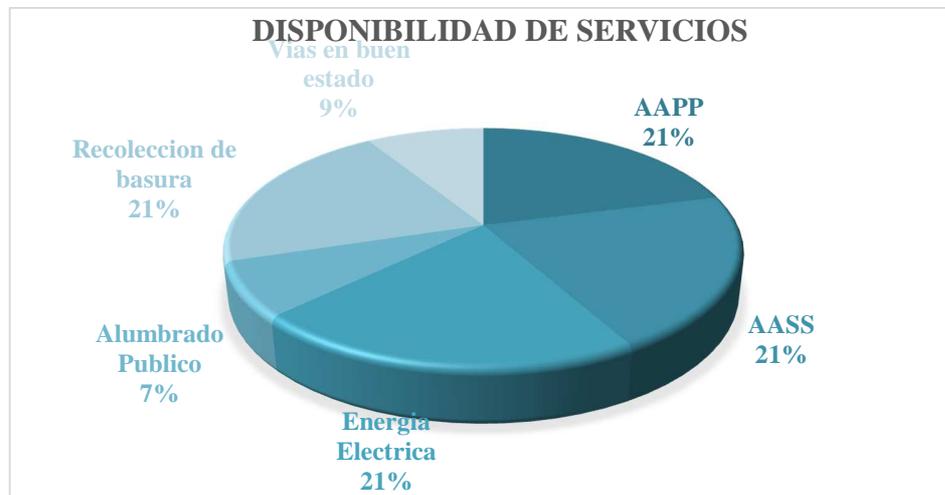


Gráfico 4. Disponibilidad de servicios

Fuente: Andrés Alcívar (Tesisista).

De todos los encuestados en su totalidad, disponen de todos los servicios sin ningún tipo de problema, sin embargo, se presentan quejas en algunos tramos de vías

donde el alumbrado público es escaso lo cual genera inseguridad en diferentes puntos de la localidad.

3.3.3. Las entidades encargadas del desarrollo del sector realizan una óptima gestión para el cantón.

Opinión	Frecuencia	Porcentaje
No, Nunca	55	6 %
Si, a veces	42	15 %
Si, Frecuentemente	28	33 %
Sí, Siempre	17	46 %
Total	142	100 %

Tabla 6. Óptima gestión de las autoridades para el cantón.
Fuente: Andrés Alcívar (Tesisista).

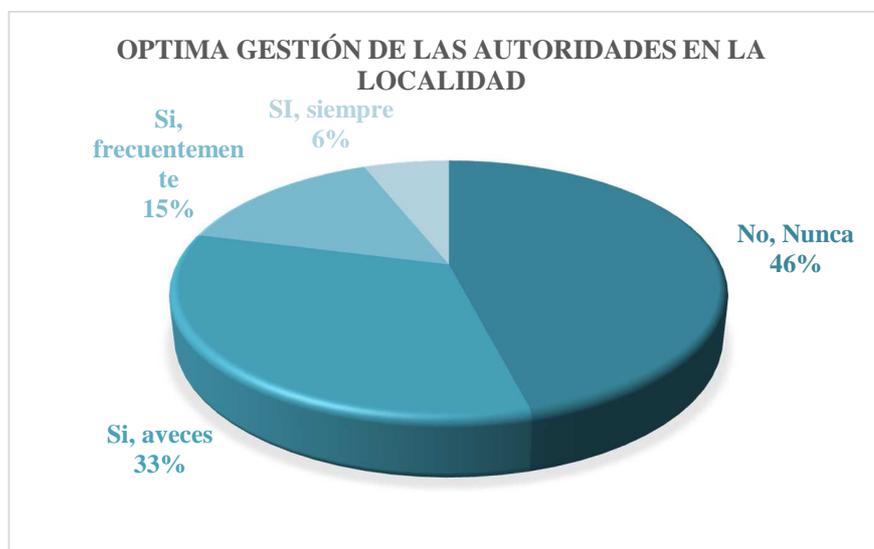


Gráfico 5. Óptima gestión de las autoridades en el cantón.
Fuente: Andrés Alcívar (Tesisista).

En la encuesta realizada a los residentes habituales del área de estudio, las personas respondieron casi negativamente sobre la Optima Gestión de la Municipalidad del cantón Junín, donde se determina que la toma de esta respuesta por lo general se da por la dedicación en el mantenimiento de la vía existente.

3.3.4. La imagen de la vía

Opinión	Frecuencia	Porcentaje
Excelente	14	10 %
Bueno	38	27 %
Malo	35	24 %
Pésimo	55	39 %
Total	142	100 %

Tabla 7. La imagen del perfil vial del cantón Junín.
Fuente: Andrés Alcívar (Tesista).



Gráfico 6. La imagen del perfil vial del cantón Junín.
Fuente: Andrés Alcívar (Tesista).

De la población encuestada el mayor porcentaje que el estado a la vía y el área relacionada a circulaciones, no se encuentra en las condiciones y esto se debe ante la carencia del equipamiento y mobiliario urbano necesario y adecuado para su uso.

3.3.5. Factibilidad de la intervención urbano – arquitectónica por parte de las autoridades en el sector.

Opinión	Frecuencia	Porcentaje
Si	98	21 %
No	44	79 %
Total	142	100 %

Tabla 8. Factibilidad intervención por parte de las autoridades en el sector de tipo urbanística – arquitectónica.
Fuente: Andrés Alcívar (Tesisista).



Gráfico 7. Factibilidad intervención por parte de las autoridades en el sector de tipo urbano – arquitectónica.
Fuente: Andrés Alcívar (Tesisista).

La población determino en mayor grado que si es necesario que la municipalidad intervenga en un proyecto integral, el cual en su futuro uso tenga como resultado un crecimiento socioeconómico factible y destacado.

3.4. Análisis e interpretación de resultados.

3.4.1. Urbano - arquitectónica

Dentro de este campo, en el análisis se evidencio el problema de degradación urbana y ambiental en el área de estudio, debido a la falta de ejecución de la planificación de espacios públicos, el cual es carente, y el existente no se le da el mantenimiento adecuado.

Respectivamente en el ámbito de la estructura urbana el sector cuenta en su totalidad con infraestructura básica, pero hay una constante carencia de equipamiento y mobiliario urbano lo cual genera problemas sociales como la generación de desintegración ante la inseguridad y delincuencia que se comienza a generar. Ante el carente espacio urbano arquitectónico es evidente que la población necesita satisfacer sus necesidades, se debe tomar en cuenta que no existen espacios de esparcimiento e integración.

3.4.2. Social-ambiental.

Los pobladores de la localidad están conscientes de los problemas y malas condiciones en que se encuentra la avenida Velazco Ibarra, la constante carencia de equipamiento, mobiliario urbano, y el abandono de espacio urbano existente ha generado una pérdida progresiva del mismo, dentro de la zona existe la contaminación del suelo ya que los moradores arrojan la basura a los espacios y edificaciones abandonadas, aunque en lo que conforma a servicios urbanos el recolector de basura pasa una vez cada día, esto se debe al abandono del lugar anteriormente mencionado; esta problemática ha generado

en la población un retraso en su desarrollo socioeconómico en el casco urbano del cantón Junín, ya que el área de estudio es una vía principal que define la trama urbana.

3.5. Pronóstico.

3.5.1. Urbano-arquitectónico

Después del diagnóstico queda en claro que para estos problemas es necesario tomar medidas urgentes en los aspectos administrativos y urbanos para poder gestionar proyectos que lleven consigo un correcto planeamiento, ordenamiento y que beneficie a la avenida Velazco Ibarra y sus componentes, sino a todo el cantón.

Si no se toman medidas los problemas de degradación urbana se harán más grandes y el sector se ira degradando más y más, haciendo más difícil y costosa su pronta recuperación, provocando que poco a poco el sector entre en un estado de deterioro crónico y como resultado de obtendrá una pérdida del casco urbano del cantón Junín.

3.5.2. Social-ambiental.

Considerando este aspecto se lo relaciona al buen vivir, y es que las condiciones en las que se encuentra esta zona no es la más óptima para el desarrollo de la ciudad, ante el carente deterioro del equipamiento y mobiliario urbano, esto condiciona y repercute en la disciplina del sector generando una desintegración y desvinculación social, maximizando la vulnerabilidad de sectores en diferentes aspectos socioeconómicos y culturales.

3.6. Comprobación de hipótesis.

Tabla 9. Comprobación de la idea planteada

Fuente: Andrés Alcívar (Tesisista).

HIPOTESIS	AMBITO	INDICADORES	RESULTADOS
La carencia y abandono de espacio de uso público, crean un deterioro progresivo en el hábitat urbano de la Av. Velasco Ibarra que perjudica la calidad y desarrollo socioeconómico de los habitantes del sector.	ORDENAMIENTO TERRITORIAL	El 63% de la población está inconforme con las condiciones en la que se encuentra el mobiliario y equipamiento urbano de la Av. Velasco Ibarra, actualmente, el 70% reconoce en mal estado la Av. Velasco Ibarra.	Déficit y mala calidad del sistema vial
		El 78% de la población no se encuentra satisfecha con la gestión municipal, pues esperan que la ejecución de la planificación urbana sea planteada y realizada.	Falta de ejecución de la planificación urbana territorial de la municipalidad.
	SOCIAL Y CULTURAL	El 76% de la población requiere indispensablemente de equipamiento y mobiliario urbano en el cual determinaron que lo relativamente es la regeneración vial y la generación de áreas recreativas, además un 21% estipulo que requieren seguridad en el sector.	Carencia de equipamiento y mobiliario urbano.

CAPITULO III

4. PROPUESTA

4.1. Capacidad de la propuesta urbano arquitectónico

Dentro de la propuesta se plantea tener una imagen objetivo del territorio, configurando el proyecto bajo el lineamiento o determinante de recuperación y regeneración del espacio público, siendo a optimización del espacio urbano que permitan el desarrollo de la avenida Velazco Ibarra, considerando un uso y ocupación de la estructura urbana coherente en base a consideraciones funcionales, ambientales, normativas y sostenibles; es así que nace el partido arquitectónico de la propuesta.

De acuerdo al generar un desarrollo socioeconómico para la población, fundamentado en potenciar las actividades de la comunidad aprovechando los recursos existentes, se creyó conveniente plantear una propuesta integral colectiva que solucione la problemática analizada, conectando estratégicamente puntos potenciales de la zona con la propuesta a desarrollar, siendo de utilidad para la comunidad local y turística que recurran en la Av. Velazco Ibarra.

Frente a ello, se ha considerado las características y componentes geográfico de la zona, de manera que se integre colectivamente lo natural y construido de los recursos existentes; el análisis de estos recursos y la plena idea de generar puntos estratégicos de desarrollo para la localidad, permite elaborar lineamientos para el planteamiento del espacio público urbano arquitectónico, bajo consideraciones sociales en el cual se considera las actividades cotidianas de la población para su interacción y recreación, siendo sustentada en la siguiente propuesta.

Las áreas a implantarse en la propuesta urbana arquitectónica, fue planteada de manera integral y colectiva considerando a las necesidades de la población y su desarrollo socioeconómico, en las cuales se analizaron y determinaron los siguientes parámetros:

- Concepción de sus componentes geográficos
- Imagen del sector
- Desarrollo socioeconómico
- Potencialidades Turísticas

4.2. Objetivo de la Propuesta

El objetivo de este trabajo de fin de carrera es el de plantear un proyecto integrador que considere los requerimientos a las actividades y necesidades de la población, logrando relacionar lo natural y lo construido, aprovechando los recursos existentes logrando un beneficio en el desarrollo socioeconómico y turístico de la población local y del cantón.

4.3. Criterios de operatividad de la Propuesta

Los criterios de operatividad de la propuesta están basados en la conectividad que fue determinada a través de la zonificación en base a las necesidades de uso de la población, de las cuales se consideraron:

Zonificación: La propuesta tiene como fin establecer una organización en base a las actividades cotidianas de la población, de manera que el equipamiento existente se incorpore e integre a los nuevos planteamientos, generando así diferentes puntos de uso público de manera integral, esta se plantea la generación de zonas en base a afinidades espaciales en la cual se plantearon zonas recreativas, gastronómicas, estancia y contemplación, servicios generales y estacionamientos, que se integren a las áreas urbanas y naturales.

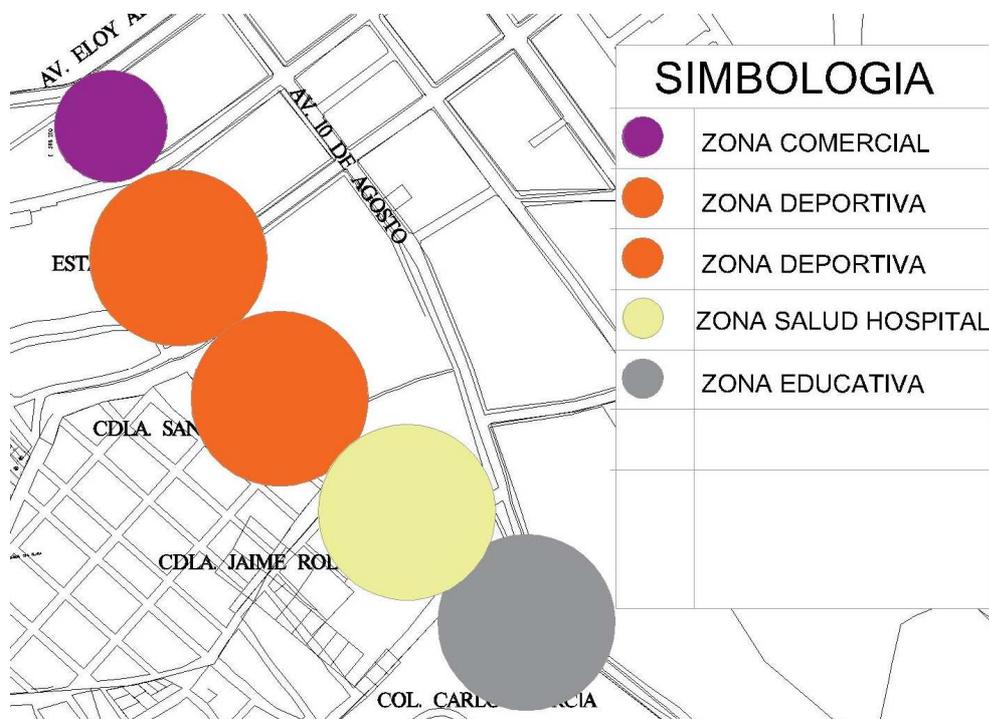


Imagen 11. Zonificación desarrollada
Autor: Andrés Alcívar Intriago (tesista).

Conectividad: Diferentes son los factores que determinan el equipamiento y mobiliario urbano para el uso de los espacios propuestos, sin embargo, los requerimientos fueron aquellos que con su análisis respectivo de uso y necesidades de la población se logre una integración social y organización espacial en cada una de sus zonas bajo criterios

de diseño colectivo como la dispersión, interacción y perspectiva que permitirá a los usuarios ir descubriendo cada una de las áreas existentes.

La idea es generar puntos estratégicos conectando las diferentes zonas planteadas y existentes en los alrededores del área de estudio, a fin de lograr una integración colectiva y conformación urbana entre lo natural y construido.

4.3.1. Listado de necesidades espaciales:

Zonas de esparcimiento y recreación

- Plazas – (Puntos de encuentro e interacción).
- Áreas de estancia y contemplación
- Áreas de juegos recreativos
- Ciclovías

Zona de Servicios

- Locales comerciales
- Baterías sanitarias
- Vehicular
- Ciclovías

4.4. Aspectos Funcionales

La propuesta se basa en 3 sectores o zonas las cuales están destinadas a diferentes actividades y se desarrollan de manera que asemeja ondas para definir dinamismo en la circulación o recorrido de los usuarios, está definida e integrada por las camineras, ciclo vía y el mobiliario urbano que permite recorrer la propuesta de manera lineal y plantear puntos de proyección de integración colectiva con otros sectores de la comunidad.



Imagen 12. Zonas o sectores de la propuesta.
Autor: Andrés Alcívar Intriago (tesista).

Zona III



Imagen 13. Integración de la Zona 3 con lo existente.
Autor: Andrés Alcívar Intriago (tesista).

La zona 3 es un espacio urbano de vinculo a las áreas educativas, recreativas y servicio de salud pública que ofrece la ciudad, de donde se pretende potenciar las áreas existentes y generar un punto estratégico recreacional el cual contenga áreas complementarias y de servicios a la comunidad, esta área está completamente regenerada, definida de circulación peatonal, ciclovía y áreas de estancia como bancas, vegetación, luminarias y bolardos, se logra definir el área como punto de transición y de interacción colectiva.

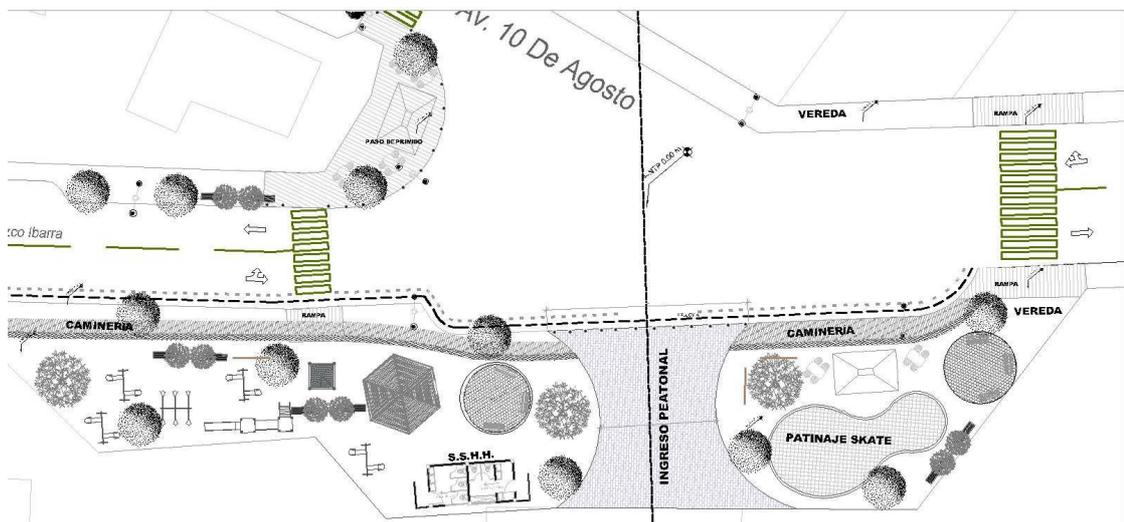


Imagen 14. Implantación de Juegos infantiles en zona 3
Autor: Andrés Alcívar Intriago (tesista).

Principalmente se considera la zona 3 como un espacio de inicio o finalización del recorrido de la regeneración vial, acorde el usuario comience su circulación, esto en base a la característica principal de recreación que esta tiene y que se da ante el planteamiento de juegos infantiles, a más de eso se plantea una batería sanitaria bajo la consideración requerida por la población.

Zona II.- Es el área central de la Av. Velazco Ibarra, en el cual se determina un área de dispersión e interacción por el planteamiento de módulos comerciales el cual se integren a la zona comercial existente en el área de estudio, para así generar un desarrollo socioeconómico en la comunidad, esta área se especifica como punto comercial de manera ordenada, además cuenta con mobiliario de estancia y contemplación que se integra de manera funcional al área, definiéndola y caracterizándola como comercial.



Imagen 15. Área consolidada como punto de interacción social y comercial en la zona 2.
Autor: Andrés Alcívar Intriago (tesista).

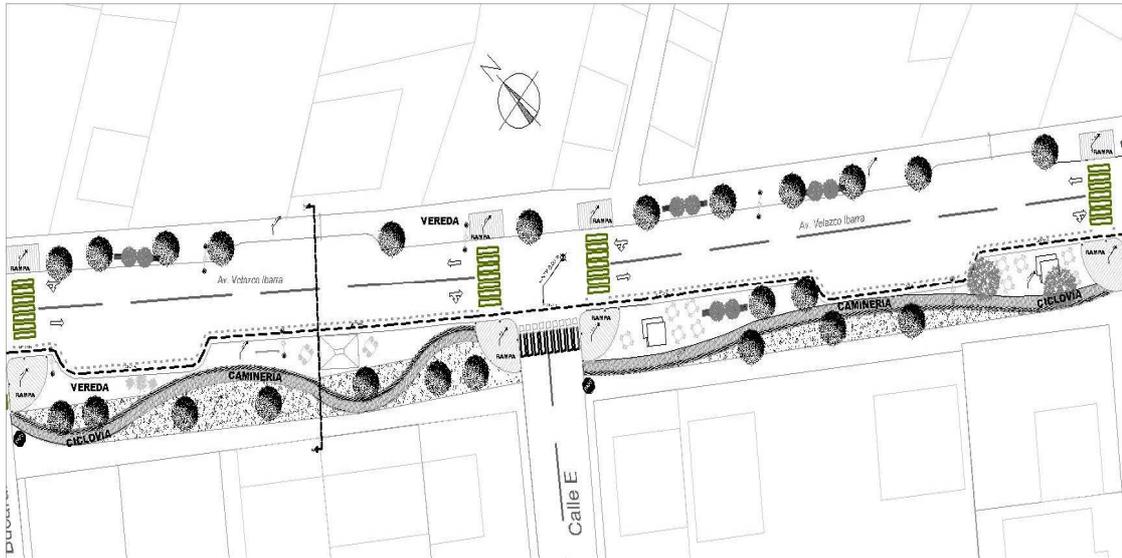


Imagen 16. Consolidación de zona 2
Autor: Andrés Alcívar Intriago (tesista).

Al igual que todo el conjunto planteado su circulación es dinámica y en su recorrido se van implantando diferentes módulos comerciales que crean una secuencia integrada y consolidada como comercio.

Zona I.- Es un área de interacción social ante lo planteando de equipamiento, y mobiliario urbano de contemplación de descanso que se integra a lo largo de toda la regeneración, pero esta vez de manera más consolidada como punto de inicio y de partida a lo largo de toda la vía.



Imagen 17. Área de interacción social en zona 1.
Autor: Andrés Alcívar Intriago (tesista).

La idea de la consolidación de esta zona es el generar un área de contemplación y descanso que defina al conjunto como un punto de inicio o fin para el usuario, comprende de varios mobiliarios ubicados en aceras, se conforman en un área de transición con la zona la cual da paso y relación directa a las actividades que se genera a través de los módulos comerciales.

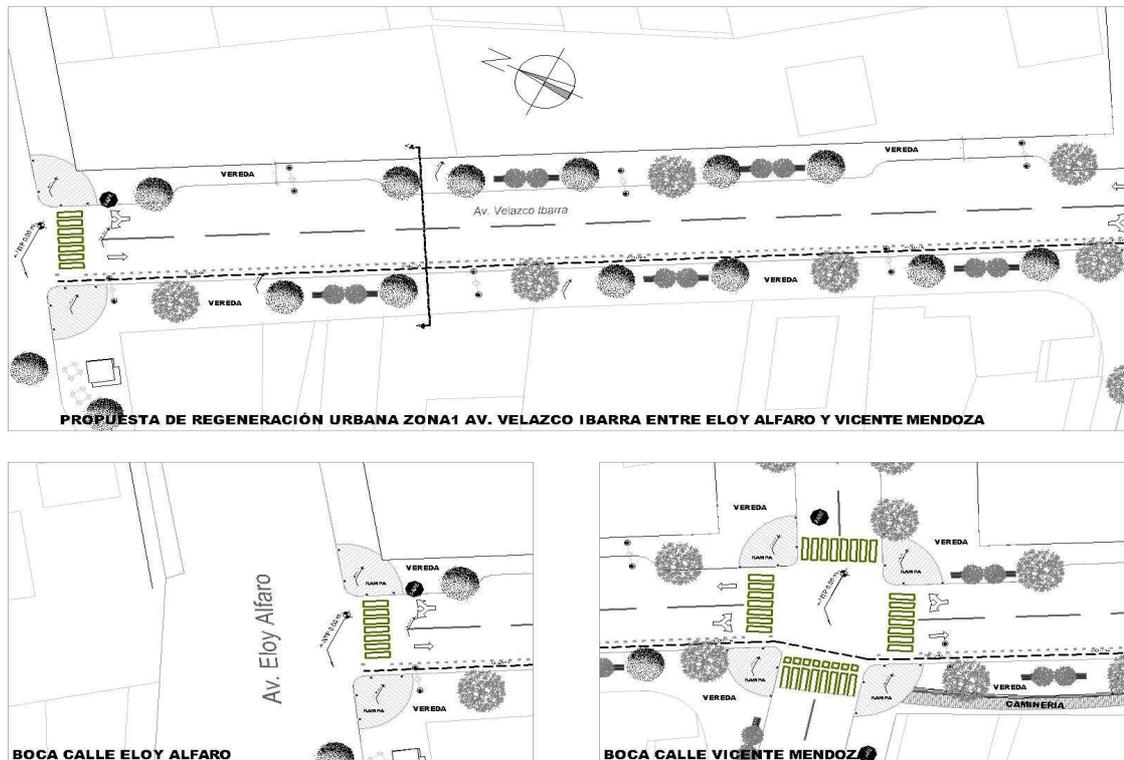


Imagen 18. Consolidación de zona 1
Autor: Andrés Alcívar Intriago (tesista).

4.4.1. Morfología

Su aspecto morfológico está planteado de modo que exista una conformación en las actividades del sistema vial, en el cual se determina el presente trabajo de fin de carrera, por lo que está determinado en el uso necesario, constituyéndose de una vía de tránsito vehicular de dos carriles con circulación en los dos sentidos, se plantea ciclovías a lo largo de toda la vida en donde ciclista puede recorrer el área regenerada y circunvalar, áreas de aceras en que el peatón puede circular libremente sin barreras arquitectónicas, donde se encuentran áreas de estancia y contemplación, este sistema vial se integra a lo construido y lo planteado complementado las actividades necesarias, generando un progreso socioeconómico y mejora de calidad de vida de los habitantes.

4.4.2. Aspecto Disposicional.

La consideración específica es la vialidad en donde se parte del concepto de la recuperación del espacio de uso público, aprovechando áreas determinadas reduciendo la vía vehicular a dimensiones estándar y necesaria (7m) en su uso para generar nuevos enfoques en circulación, devolviendo al peatón su espacio y generar un circuito de ciclo vía. En la disposición de la circulación de la propuesta se toma en consideración la accesibilidad organizada a cada una de las áreas planteadas, comprendida de accesos, definidos e integrados a la circulación existente.

En su circulación no se consideran barreras arquitectónicas, en su disposición los recorridos permiten el acceso directo desde cualquier área, con los recorridos propuestos se logra convertir el espacio urbano arquitectónico moldeado en todas sus zonas, ya que estas se desarrollan de manera lineal.

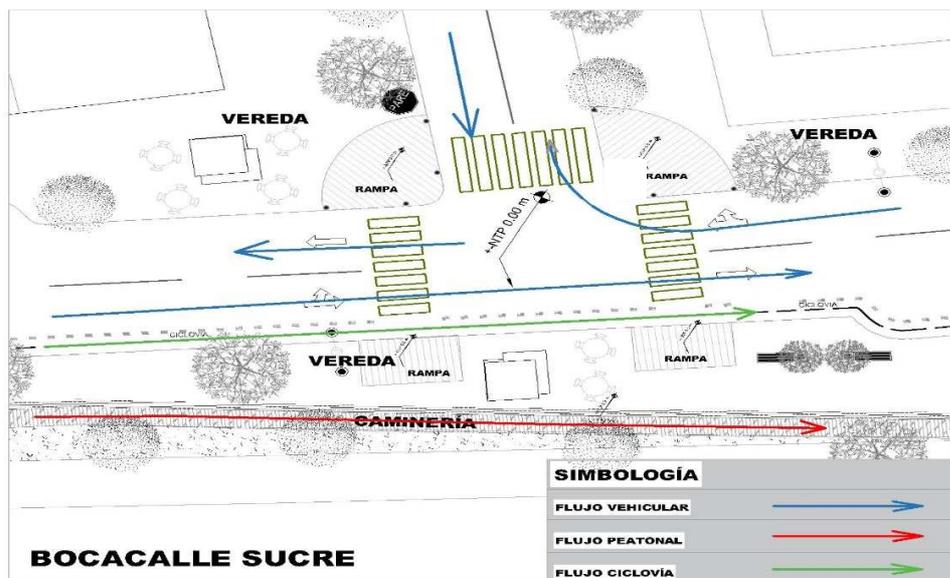


Imagen 19. Aspecto de disposición de circulación
Autor: Andrés Alcívar Intriago (tesista).

Al desarrollarse de manera lineal, lo que se logra es generar recorridos puntuales y directos sin interrupciones en la circulación determinada, se da una relación secuencial entre el flujo peatonal y ciclovía en donde las actividades son continuas y relacionadas, por otra parte, el flujo vehicular se da bidireccionalmente y es restringida acorde a la señalización respectiva.

Ciclovía

La forma de la circulación de la ciclovía es lineal adyacente del flujo vehicular, la misma que está separada o protegida por tachones de resina que separan al automóvil del ciclista, acompañado del arbolado propuesto que proporciona una temperatura agradable y saludable tanto para el ciclista como para el peatón. La ciclovía se plantea de manera integral, recorriendo todo el conjunto, haciendo que el usuario pueda recorrer los diferentes espacios planteados, está equipada para que en su circulación el usuario pueda detenerse e integrarse a los diferentes equipamientos y mobiliario planteados

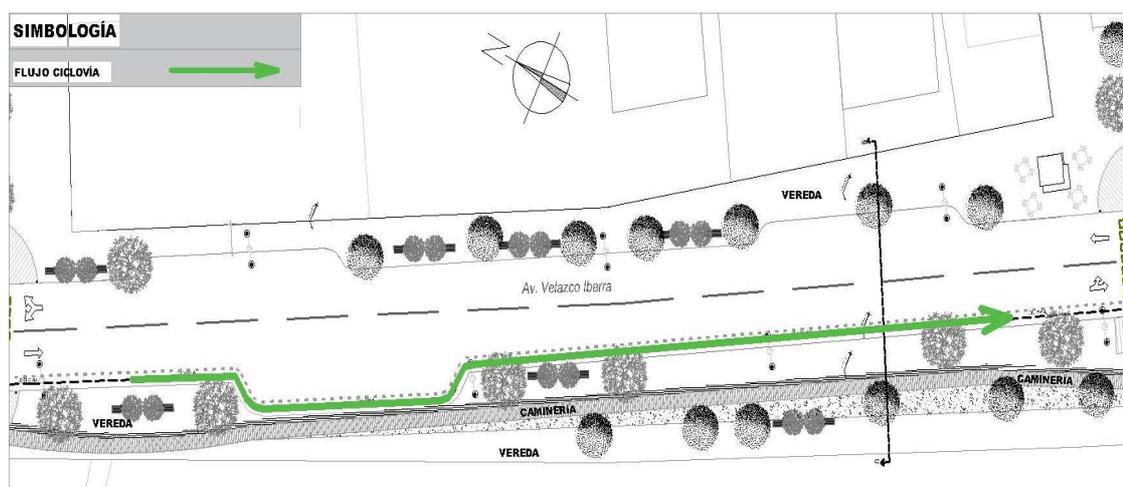


Imagen 20. Circulación de ciclovía
Autor: Andrés Alcívar Intriago (tesista).

4.4.3. Módulos Comerciales

El módulo se presenta debido a la demanda de actividades comerciales de los usuarios y las necesidades existentes en el casco urbano del cantón Junín, se plantea un módulo desmontable y que se agrupa a otros formando un conjunto que se implantan de forma lineal a lo largo de la vía y acorde a áreas específicas.

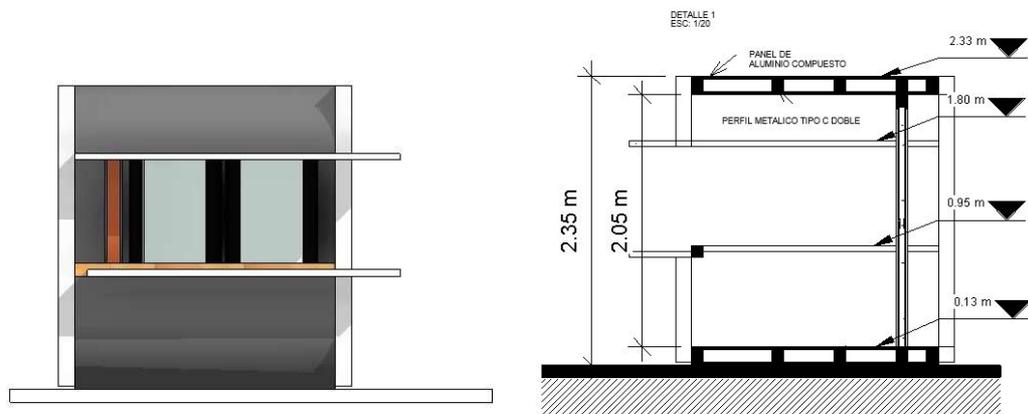


Imagen 21. Modulo comercial
Autor: Andrés Alcívar Intriago (tesista).

El módulo o quiosco comercial está compuesto de materiales como perfiles metálicos, y paneles de aluminio compuesto. Comprenderá de estantería tipo y de placa de aluminio.

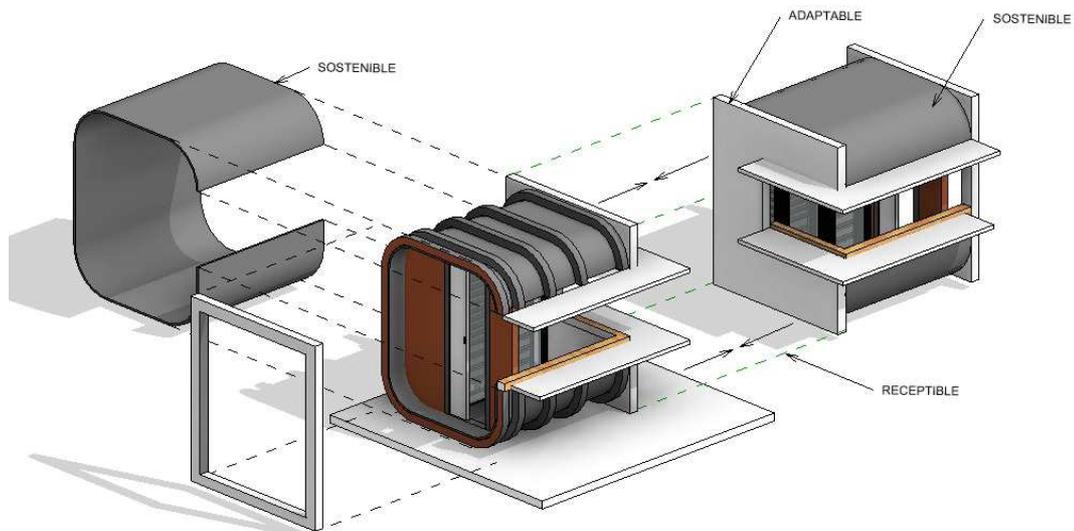


Imagen 22. Axonometría de modulo comercial
Autor: Andrés Alcívar Intriago (tesista).

Los criterios de diseño adaptados a este módulo tipo es que sea adaptable y flexible al medio de donde se pueda desplazar de acorde a la necesidad, que se pueda receptor, integrándose a otros módulos a fin de generar espacios más grandes, además del criterio de sostenibilidad que se da ante el uso de materiales como lo es el panel de aluminio compuesto.

4.5. Aspectos formales.

En cuanto a los aspectos formales, el objetivo en cada proyecto es, resolver y proponer las diferentes características y complejidades de un diseño urbano, apoyado el esquema de manera que las actividades se agrupen por afinidades, se debe considerar que el proyecto tenga una representatividad e involucre a toda una población del sector, ante esto se plantea la consideración del uso de formas orgánicas en su disposición y

morfología a considerar, bajo un enfoque de relación al contexto donde se desarrolla el proyecto.

Lo que se busca lograr es una composición integral entre todos los elementos que en el proyecto se plantean, los criterios establecidos y la materialidad considerada logran obtener un espacio urbano – arquitectónico multifuncional que se establecen acorde a las texturas de cada espacio y su requerimiento. Se pretende lograr un espacio consolidado integrando estéticamente lo planteado a lo existente, con el objetivo de no crear segregaciones espaciales.

4.5.1. Aspectos técnicos.

Los aspectos técnicos se describen de manera general a continuación:

1.3.1 Especies arbóreas. - Las especies que serán integrados al nuevo diseño de acuerdo a lo establecido en la propuesta de diseño serán árboles frondosos de raíces profunda que no deterioren el pavimento, serán arboles de Olivo negro (Bucida buceras), y Roble (Quercus robur)

Plantación de arbustos. - Estos arbustos serán plantados de tamaños medios y adultos, sanos, vigorosos y procedentes de viveros en buen estado.

Mobiliario urbano. - En el diseño del proyecto el mobiliario urbano que se propone está basado en elementos aptos para el espacio exterior público. Mobiliario del cual se requiere

otorgar calidad y expresión urbana al espacio público, en los que están considerados los siguientes:

- **Bancas.** - Este tipo de mobiliario deberá estar asentado en terreno nivelado y compactado, las dimensiones serán 150 cm por 50 cm con una altura de 48 cm, poseerán hormigón armado de soporte, base de madera para un buen aspecto estético de acorde al diseño del proyecto, el mismo mobiliario tiende a ser un pulmón para la ciudad, este posee una jardinera rellena de material vegetal delimitada por hormigón armado con espesor de 12 cm. teniendo un perímetro de 50 cm por 50 cm, en la cual se plantará vegetación.

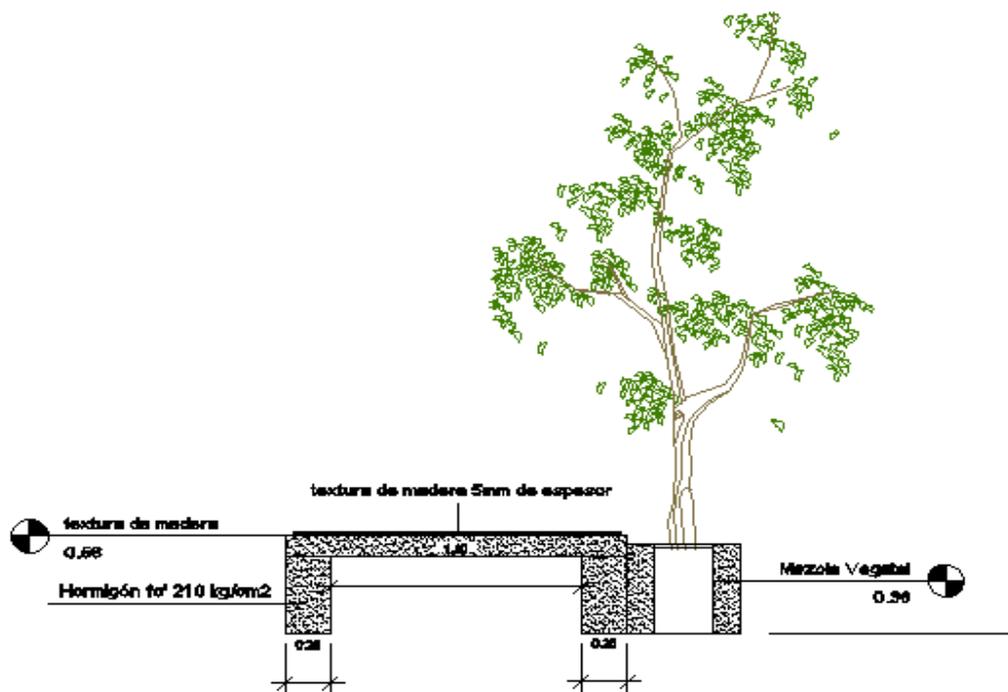


Imagen 23. Mobiliario y Jardinera
Autor: Andrés Alcívar Intriago (tesista).

- **Basureros.** - Deberán estar asentados y nivelados en terreno compactado, ubicados según sea indicado en los planos. Se colocaran 4 en cada sector asignando de acorde al tipo de desperdicio que este utilizará



Imagen 24. Tipos de Basureros
Fuente: Andrés Alcívar Intriago (Tesisista).

- **Jardineras.** - Diseñadas de hormigón, cuadradas y redondas de acuerdo a la ubicación en el proyecto, las dimensiones están establecidas en los planos de ubicación, y las cuales deberán estar niveladas y asentadas en terreno compactado o pavimentado.

- **Tachones.** – Utilizado en los modernos sistemas viales es diseñado con el fin de separar el automóvil de áreas públicas no motorizadas, ocupadas por el peatón y ciclistas. Los tachones están utilizados en el presente proyecto para proteger al ciclista del automóvil ya que la calzada de ambos está diseñado en un mismo nivel.

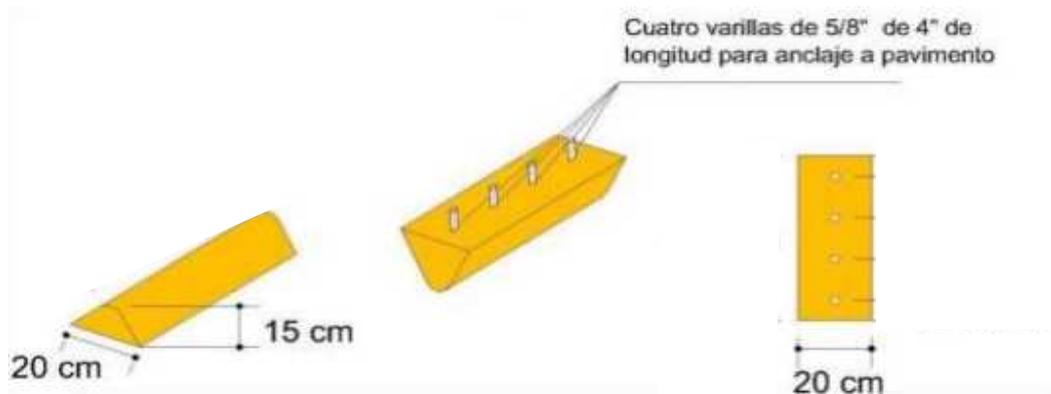


Imagen 25. Tipo de varillas
Fuente: Andrés Alcívar Intriago (Tesisista).

- **Bolardos.** - Estos serán de hierro galvanizado, con acabado de pintura color gris y una franja de pintura reflexiva, fijado a través un anclaje por ahogamiento, la altura será de 0.60 m. del nivel de acera hasta su extremo superior.

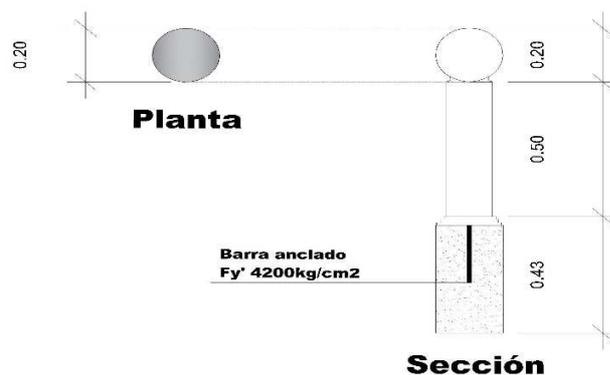
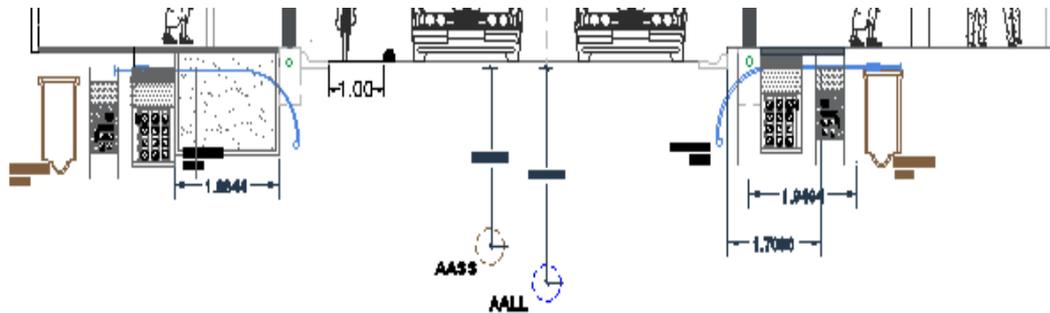


Imagen 26. Detalle de Bolardos
Fuente: Andrés Alcívar Intriago (Tesisista).

- **Postes Ornamentales.** - Fabricado en acero galvanizado, la dimensión del extremo superior del poste es de 76mm (3") de diámetro exterior. cuenta con una tapa de registro la que permite realizar el conexionado de la luminaria. Placa de montaje es de 250x250x10mm incluye canastillo de anclaje. Con alturas de 3 y 4 metros.
- **Señaléticas horizontales y verticales.** – Las señaléticas se ubicarán estratégicamente en todos los puntos del proyecto requerido sobre el pavimento, guarniciones y estructuras, con el propósito de delinear la geometría de las carreteras y vialidades urbanas en todos los espacios indispensables, y denotar aquellos elementos estructurales que estén dentro del derecho de vía, para regular y canalizar el tránsito de vehículos y peatones, así como proporcionar información a los usuarios. Estas marcas son rayas, símbolos, leyendas o dispositivos.
- **Semáforos.** – Es el elemento que regulara el tránsito de vehículos y personas en las vías necesarias a fin de poder evitar el desorden, generar tráfico y accidentes.
- **Soterramiento.** – La idea principal es generar un espacio limpio y saludablr sin el esquema eléctrico tradicional del cableado aéreo, contemplado en diferentes puntos de la zona que genera contaminación visual y una desagradable imagen urbana, el soterramiento se desarrollara a lo largo de la propuesta y proyectado a planteamientos futuros, donde los servicios básicos de la población se desplazara de manera soterrada a lo largo de toda la vía.



Sección de vía Av. Velazco Ibarra. A-'A'

Imagen 27. Detalle Soterramiento
Fuente: Andrés Alcívar Intriago (Tesisista).

Pisos adoquín.- este tipo de piso se ubicara en las áreas de circulación peatonal, y poseerá alta resistencia, por el que se deberá preparar el terreno compactándolo previamente hasta que se presente una superficie uniforme a la compresión, se extenderá una capa de arena de 1.5 cm, sobre la cual se colocará el adoquín, para posteriormente pasar a ser emporado, la forma del adoquín será acorde al diseño del proyecto con una resistencia mínima de $f'c$ 280 kg/cm².

Su acera proyectada sobre una cota a 0.18 mt sobre toda la vía, se consideraron las respectivas rampas normadas para el desplazamiento de las personas que se desplazan en sillas de ruedas.

Para los aspectos técnicos específicos se tomarán en cuenta el código ecuatoriano de la construcción, ordenanza municipal básica de construcciones.

4.5.2. Aspectos ambientales.

Una de las consideraciones esenciales en los criterios de diseño de esta propuesta es Como factor principal de la propuesta, estarán las áreas verdes que delimitan y bordean la vía, no solo con el fin de rellenar espacios vacíos, sino también de crear ambientes confortables, reducir de alguna forma la contaminación en la zona y mejorar el paisaje urbano del sector, todo esto con el objeto de realzar la relación hombre - naturaleza. Otro aspecto muy importante es procurar la utilización de materiales de bajo impacto ambiental en este se consideraron materiales como madera, y acero galvanizado.

4.6. Subsistemas y componentes.

Tabla 10. Subsistemas y componentes

SISTEMA	SUBSISTEMA	COMPONENTES	SUBCOMPONENTES
ESPACIO PUBLICO	OCIO	ÁREAS DE DESCANSO	MODULOS COMERCIALES, MOBILIARIO
		PATIO DE COMIDAS	
	RECREACIÓN	PLAZA	MESAS, BANCAS, JUEGOS INFANTILES
	ÁREAS DE ENCUENTRO	PLAZA	MOBILIARIO, PATIO DE COMIDAS
	ÁREAS VERDES	VEGETACIÓN	JARDINERAS ARBOLES
EQUIPAMIENTO URBANO	MOBILIARIO URBANO	BANCAS	VARIOS
		CUBIERTAS	
		BOTES DE BASURA	
		POSTES ORNAMENTALES	
		JUEGOS INFANTILES	
		SEÑALETICA Y SEMAROTIZACION	
COMPLEMENTARIO	ESTACIONAMIENTO	PARQUEO	PARQUEO POR ÁREAS
	O		

Fuente: Andrés Alcívar Intriago (Tesisista).

4.7. Planes, programas, estrategias, proyectos, acciones.

La propuesta está comprendida bajo un eje de proyecto integrador, el cual busca generar alternativas de solución a las problemáticas identificadas las mismas que dan como respuesta a las necesidades de la población residente en la zona de estudio donde se realizó esta investigación. A continuación, se detallan los proyectos a ejecutarse:

Tabla 11. Proyectos a ejecutarse en el trabajo de fin de carrera.

PLAN	PROGRAMA	PROYECTOS	ESTRATEGIAS	ACCIONES
EQUIPAMIENTO Y ESPACIO PUBLICO	DOTACION DE EQUIPAMIENTO Y ESPACIO PUBLICO RECREACIONAL, COMERCIAL Y VIAL.	REESTRUCTURACION DE CALLES VEHICULARES	Identificar los espacios y áreas existentes y subutilizados en el área de estudios para reestructurar y plantear nuevo equipamiento y mobiliario urbano.	Propuesta de reestructuración vial y planteamiento de equipamiento urbano en la vía principal Velazco Ibarra del cantón Junín.
		RENOVACION DE EQUIPAMIENTO Y MOBILIARIO URBANO EXISTENTE		
		PLANTEAMIENTO DE CICLOVIA.		

Fuente: Andrés Alcívar Intriago (Tesisista).

4.8. Requerimientos normativos.

Con el fin de operacionalizar los planes y proyectos nombrados con antelación se vuelve necesario la observación de normativas y requerimientos por lo cual se exponen a continuación:

4.8.1. Vías peatonales (referencia NTE INEN 2 243: 2000)

Estas vías son de uso exclusivo del tránsito peatonal. Eventualmente, pueden ser utilizadas por vehículos de residentes que circulen a velocidades bajas (acceso a propiedades), y en determinados horarios para vehículos especiales como: recolectores de basura, emergencias médicas, bomberos, policía, mudanzas, etc., utilizando para ello mecanismos de control o filtros que garanticen su cumplimiento. El estacionamiento para

visitantes se debe realizar en sitios específicos. El ancho mínimo para la eventual circulación vehicular debe ser no menor a 3,50 m.

Esta norma establece las dimensiones mínimas, las características funcionales y de construcción que deben cumplir las vías de circulación peatonal (calle, aceras, senderos, andenes, caminos y cualquier otro tipo de superficie de dominio público destinado al tránsito de peatones).

a) Dimensiones

Las vías de circulación peatonal deben tener un ancho mínimo libre sin obstáculos de 1,60 m. Cuando se considere la posibilidad de un giro mayor o igual a 90°, el ancho libre debe ser mayor o igual a 1.60 m.

Las vías de circulación peatonal deben estar libres de obstáculos en todo su ancho mínimo y desde el piso hasta un plano paralelo ubicado a una altura mínima de 2,050 m. Dentro de ese espacio no se puede disponer de elementos que lo invadan (ejemplo: luminarias, carteles, equipamientos, etc.)

ORDENANZA 3457

Debe anunciarse la presencia de objetos que se encuentren ubicados fuera del ancho mínimo en las siguientes condiciones: entre 0.80 m. y 2,050 m. de altura separado más de 0.15 m. de un plano lateral.

El indicio de la presencia de los objetos que se encuentran en las condiciones establecidas, se debe hacer de manera que pueda ser detectado por intermedio del bastón largo, utilizado por personas con discapacidad visual y con contraste de colores para disminuidos visuales.

El indicio debe estar constituido por un elemento detectable que cubra toda la zona de influencia del objeto, delimitada entre dos planos: el vertical ubicado entre 0.10 m. y 0.80 m. de altura del piso y el horizontal ubicado 1.00 m. antes y después del objeto.

La pendiente longitudinal y transversal de las circulaciones será máximo del 2%. Para los casos en que supere dicha pendiente, se debe tener en cuenta lo indicado en la NTE INEN 2 245.

La diferencia del nivel entre la vía de circulación peatonal y la calzada no debe superar 0.10 de altura. Cuando se supere los 0.10 m. de altura, se debe disponer de bordillo.

b) Características generales

Las vías de circulación peatonal deben diferenciarse claramente de las vías de circulación vehicular, inclusive en aquellos casos de superposición vehicular peatonal, por medio de señalización adecuada (ver Manual de Señalización del DMQ).

Cuando exista un tramo continuo de la acera máximo de 100 m. se dispondrá de un ensanche de 0.80 m. con respecto al ancho de la vía de circulación existente, por 1.60 m. de longitud en la dirección de la misma que funcionará como área de descanso.

Los pavimentos de las vías de circulación peatonal deben ser firmes, antideslizantes y sin irregularidades en su superficie. Se debe evitar la presencia de piezas sueltas, tanto en la constitución del pavimento como por la falta de mantenimiento.

En el caso de presentarse en el piso rejillas, tapas de registro, etc., deben estar rasantes con el nivel del pavimento, con aberturas de dimensión máxima de 10 mm.

En todas las esquinas o cruces peatonales donde existan desniveles entre la vía de circulación y la calzada, estos se deben salvar mediante rampas, de acuerdo con lo indicado en la NTE INEN 2 245. Los espacios que delimitan la proximidad de rampas no deberán ser utilizados para equipamiento y estacionamiento, en una longitud de 10 m. proyectados desde el borde exterior de la acera (ver Manual de Señalización Vial del DMQ).

Para advertir a las personas con discapacidad visual cualquier obstáculo, desnivel o peligro en la vía pública, así como en todos los frentes de cruces peatonales, semáforos accesos a rampas, escaleras y paradas de autobuses, se debe señalar su presencia por medio de un cambio de textura de 1.00 m. de ancho; con material cuya textura no provoque acumulación de agua.

ORDENANZA 3457

Se recomienda colocar tiras táctiles en el pavimento, paralelas a las construcciones, con el fin de indicar recorridos de circulación a las personas con discapacidad visual.

4.8.2. Cruces peatonales (referencia NTE INEN 2

246:2000) Dimensiones

Los cruces peatonales deben tener un ancho mínimo libre de obstáculos de 1.00 m. en vías con volúmenes peatonales insignificantes. Cuando estén demarcados por señalización horizontal específica (líneas tipo “cebra”), el ancho estándar es de 4.00 m., siendo mayores cuando el flujo peatonal lo requiera.

Cuando se prevé la circulación simultánea de dos sillas de ruedas en distinto sentido, el ancho mínimo debe ser de 1.80 m.

Cuando exista la posibilidad de un giro a 90° el ancho mínimo libre debe ser igual o mayor a 1.00 m. Si el ángulo de giro supera 90°, la dimensión mínima del cruce peatonal debe ser de 1.20 m. Características Funcionales Específicas

En el caso de presentarse en el piso rejillas, tapas de registros, etc., deberán colocarse rasantes a nivel del pavimento, con aberturas de dimensiones máximas de 10 mm.

Cuando el cruce peatonal se intercepte con una acera al mismo nivel, se debe colocar señales táctiles y visuales en toda la longitud de la acera.

En los cruces peatonales donde se justifiquen la colocación de semáforos, se recomienda la implementación de dispositivos acústicos y táctiles que indiquen el cambio de luces en los mismos.

Las intersecciones y cruces peatonales a desnivel deben cumplir con lo indicado en las NTE INEN 2 243 y 2 245.

Estas características funcionales se complementan con lo señalado en el Artículo 21 de estas normas. Art.24 REFUGIOS PEATONALES

Si el cruce peatonal, por su longitud se realiza en dos tiempos y la parada intermedia se resuelve con un refugio entre dos calzadas vehiculares, debe hacerse al mismo nivel de la calzada y tendrá un ancho mínimo de 1.20 m. con una longitud mínima de cruce de 3,00 m. y una separación mínima hasta el vértice de la intersección, de 1,20 m. Si se presenta un desnivel con la calzada, éste se salvará mediante vados, de acuerdo a lo indicado en la NTE INEN 2 245.

4.9. Requerimientos tecnológicos.

Tabla 12. Requerimientos tecnológicos

EQUIPAMIENTO	MATERIALES			ELÉCTRICAS			SANITARIAS			OTRAS		
	Madera	Caña	Concreto	110 v	220 v	Trifásica	AAPP	AASS	AALL	Video	Altavoz	Alarmas
Parques	X		x	X	x		X	x	x		x	
Vías peatonales	X		x		x	X						
Ciclovía			x	X	x	X				x	x	
Estacionamiento			x			X				x		x
Juegos Infantiles	X				x	X						
Baterías sanitarias	X		x	x			X	x	x			
Módulos comerciales	X		x	x	x		X	x				

Fuente: Andrés Alcívar Intriago (Tesisista).

4.10. Requerimientos de equipamiento

Tabla 13. Requerimientos de equipamiento.

ZONA	ESPACIO	ANEXO	EQUIPAMIENTO	MOVIL	FIJO
Recreación, ocio	Parques, puntos de encuentro, áreas de descanso.	Juegos infantiles, mobiliario urbano, locales comerciales, baterías sanitarias	Estructura de juegos		x
			Bancas		x
			Columpios		x
			Pasamanos		x
			Sube y baja		x
			Cubiertas		x
			Mesas		x
			Tachos de basura		x
			Módulos comerciales		x
Tráfico peatonal	Vías peatonales.	Aceras, señalización, camineras, ciclovía	Señales		x
			Rampas		x
			Escaleras		x
			Bolardos		x
			Señalización		x

Fuente: Andrés Alcívar Intriago (Tesisista)

5. CONCLUSIONES

- Después del análisis realizado en los capítulos anteriores se ha identificado que la problemática en el uso y ocupación del suelo urbano del casco urbano y la Av. Velazco Ibarra del cantón Junín es causante de fenómenos en los aspectos geográficos del territorio, en consecuencia, a esto se ha generado una desorganización y pérdida progresiva de la estructura urbana.
- Según el análisis la mayoría del territorio del cantón Junín existe una pérdida de la estructura urbana, la misma que carece en el espacio urbano, indispensable para el sector.
- La falta de ejecución de una planificación urbana, ha dejado en deterioro la estructura urbana del cantón Junín y su casco urbano, con carencia de espacios de integración y dispersión urbana.
- Con La regeneración se busca mejorar los índices de equipamiento e infraestructura en el sector y mitigar la existe perdida del espacio público.
- Con la propuesta Urbano-Arquitectónica se busca mejorar la calidad de vida de los habitantes, dotar de espacio público al sector y sus alrededores, fortaleciendo la integración e interacción social, mejorando el aspecto socioeconómico de la población.

6. RECOMENDACIONES

- Con la finalidad de tener buen resultado en la concepción urbana de un territorio, se deben considerar la integración del territorio a fin del cuidado del medio ambiente y mejora de la calidad de vida de los habitantes.
- En base al crecimiento de las ciudades y su estado actual, se deben determinar los nuevos horizontes hacia la identificación de los factores de crecimiento y dinámicas a visión futura como parte de la planificación urbana de un territorio.
- Enfatizar que los nuevos espacios a urbanizar, son generadores de oportunidades para un territorio determinado, estos deben integrarse y respetar el sistema de uso y ocupación de suelos, considerando reducir la erosión de los suelos, degradación ambiental; y, el deterioro de los recursos naturales.
- Incentivar a la población a vincularse con los proyectos brindados para su uso, logrando así generar una participación ciudadana, un progreso y éxito de lo planteado.
- Es necesario una correlación de autoridades y habitantes es crucial para mejorar las problemáticas que existen en sectores que no son tomados en cuenta.

7. BIBLIOGRAFÍA

- Borja, J. (2000). El espacio público, ciudad y ciudadanía. Barcelona.
- GAD Junín (2014). Plan de Ordenamiento Territorial Junín 2014, Junín.
- Ley de Prevención y Control de la Contaminación Ambiental. (2004).
- Ley Orgánica de Recursos Hídricos, Usos y Aprovechamientos del Agua. (2014).
- Manuel Castells (1974). La cuestión urbana.
- Mario Shjetnan – Manuel Peniche – Jorge Calvillo (2010). Principios de diseño urbano/ambiental. México, Editorial Limusa S.A.
- Mauricio Merino, (2010). La importancia de la ética en el análisis de las políticas públicas, Venezuela.
- Martínez Constanza. (2014). 4 sistemas para mejorar la seguridad vial en las ciudades. Plataforma Urbana.
- Monclús, J. (2007). Planes estratégicos de Seguridad Vial. España: ETRASA.
- Olives, J. (1995). *Antropología vial: una Propuesta humanista*. Zaragoza
- República del Ecuador, (2008). Constitución de la República, Ecuador.
- República del Ecuador, (2017). Plan nacional de desarrollo 2017 – 2021, Ecuador.
- Rojas, Rodríguez, & Wegelin, (2004). La recuperación de áreas urbanas centrales: Washington, DC: Banco Interamericano de Desarrollo
- Saura Carles, (2003). Arquitectura y medio ambiente, Mind, Land and society, España
- Venettia Romagnoli, (2010). El proceso de construcción de las necesidades en las políticas habitacionales

- Carles Saura / Carulla (2003). Arquitectura y medio ambiente. Barcelona, Copisteria Miracle S.A.
- Bakeaz (2012 – 2020). Guía práctica para la transformación ecológica de la cooperación al desarrollo. Gobierno Vasco, agencia vasca de cooperación para el desarrollo

8. ANEXOS

FOTOGRAFIAS DE PROCESO DE ENCUESTAS EN EL CASCO URBANO DE JUNIN

Imagen 28. Encuestas a la ciudadanía
Fuente: Andrés Alcívar Intriago (Tesisista).



