



Universidad San Gregorio de Portoviejo.

Carrera de Arquitectura.

Análisis de Caso previo a la obtención del título de Arquitectos.

Tema.

Calidad de vida en el casco urbano del cantón Rocafuerte, Provincia de Manabí,

República del Ecuador.

Autores.

Roger Shamir Bazarro Vera.

Luiggy José Chóez Vargas.

Director del Análisis de Caso:

Arq. Francisco Solórzano.

Cantón de Portoviejo – Manabí – República del Ecuador.

2019.

CERTIFICACIÓN DEL DIRECTOR DEL ANALISIS DE CASO.

En mi calidad de director del análisis de caso titulado: Calidad de vida en el casco urbano del cantón Rocafuerte, Provincia de Manabí, República del Ecuador, realizado por los estudiantes Roger Shamir Bazurto Vera y Luiggy José Chóez Vargas, me permito manifestar que dicho trabajo de investigación cumple con los objetivos generales y específicos planteados inicialmente. Cubre los aspectos básicos necesarios que debían considerarse en las fases de la metodología y culmina con la presentación de una propuesta arquitectónica. Por consiguiente, considero que se encuentra concluido en su totalidad el trabajo del análisis de caso previo a la obtención del título de Arquitectos, la misma que estuvo bajo mi dirección y supervisión.

Arq. Francisco Solórzano Murillo

Director de análisis de caso.

CERTIFICACIÓN DEL TRIBUNAL EXAMINADOR.

Los miembros del tribunal de revisión y sustentación del análisis de caso titulado: Calidad de vida en el casco urbano del cantón Rocafuerte, Provincia de Manabí, República del Ecuador, ha sido presentado y realizado por los egresados Roger Shamir Bazarro Vera y Luiggy José Choez Vargas, y han cumplido con todo lo señalado en el reglamento interno de graduación, previo a la obtención del título de arquitectos.

Tribunal.

Arq. David Cobeña Loo

Presidente del tribunal

Arq. Francisco Solórzano Murillo

Director del análisis de caso.

Arq. Oscar Paladines Tinitana

Miembro del tribunal.

Arq. Dario Mendoza Garcia

Miembro del tribunal.

DECLARACIÓN DE LA AUTORIA.

Todos los criterios, ideas, opiniones, afirmaciones, análisis, interpretaciones, conclusiones y recomendaciones, y demás aspectos vertidos en el presente trabajo de análisis de caso son de absoluta responsabilidad de sus autores. Además, cedemos nuestros derechos de autoría del presente análisis de caso a favor de la Universidad San Gregorio de Portoviejo.

Roger Shamir Bazarro Vera.

Autor

Luiggy José Chóez Vargas.

Autor

AGRADECIMIENTO.

Quiero expresar mi gratitud a Dios, quien con su bendición llena siempre mi vida y a toda mi familia por estar siempre presentes.

Mi profundo agradecimiento a todas las autoridades y personal que hacen la Universidad San Gregorio de Portoviejo, por confiar en mí, abrireme las puertas.

De igual manera mis agradecimientos, a todos los docentes que con la enseñanza de sus valiosos conocimientos hicieron que pueda crecer día a día como profesional, gracias a cada uno de ustedes por su paciencia, dedicación, apoyo incondicional y amistad.

Sin embargo merecen reconocimiento especial mi Madre y mi Padre que con su esfuerzo y dedicación me ayudaron a culminar mi carrera universitaria y me dieron el apoyo suficiente para no decaer cuando todo parecía complicado e imposible. Asimismo, agradezco infinitamente a mis hijas por ser mi motor, a mi compañera y hermana que me hacen sentir orgulloso de lo que soy y les puedo enseñar.

Finalmente quiero expresar mi más grande y sincero agradecimiento al tutor, por ser principal colaborador durante todo este proceso, quien con su dirección, conocimiento, enseñanza y colaboración permitió el desarrollo de este trabajo.

Roger Shamir Bazurto Vera

AGRADECIMIENTO.

El presente trabajo agradezco a Dios por ser mi guía y acompañarme en el transcurso de mi vida, brindándome paciencia y sabiduría para culminar con éxito mis metas propuestas.

A mis padres por ser mi pilar fundamental y haberme apoyado incondicionalmente, pese a las adversidades e inconvenientes que se presentaron. De igual forma, agradezco a mi esposa e hijo por ser un apoyo en los momentos más difíciles de mi vida; hoy puedo sentirme dichoso y contento al alcanzar mis objetivos.

Agradezco a mi director de tesis quien con su experiencia, conocimiento y motivación me orientó en la investigación, y por sus consejos, enseñanzas, apoyo y sobre todo la amistad brindada en los momentos más difíciles de mi vida. Y todos los docentes que con su sabiduría, conocimiento y soporte, motivaron a desarrollarme como persona y profesional.

Luigy José Choez Vargas

DEDICATORIA.

El presente trabajo investigativo lo dedico principalmente a Dios, por ser el inspirador y darme fuerza para continuar en este proceso de obtener uno de los anhelos más deseados.

A mis padres: Roger y Mirian, por su amor, trabajo y sacrificio en todos estos años, gracias a ustedes hemos logrado llegar hasta aquí y convertirme en lo que soy. He sido el orgullo y el privilegio de ser su hijo.

A mi hermana por su cariño y apoyo incondicional, durante todo este proceso, por estar conmigo en todo momento, gracias. A mis hijas y compañera porque con sus oraciones, y palabras de aliento hicieron de mí una mejor persona y de una u otra forma me acompañan en todos mis sueños y metas, que me han apoyado y han hecho que el trabajo se realice con éxito; en especial a aquellas personas que nos abrieron las puertas y compartieron sus conocimientos.

Finalmente quiero dedicar esta tesis a todos mis amigos, por apoyarme cuando más los necesito, por extender su mano en momentos difíciles y por el afecto brindado cada día, de verdad mil gracias.

Roger Shamir Bazurto Vera

DEDICATORIA

El presente trabajo de grado va dedicado a Dios, quien como guía estuvo presente en el caminar de mi vida, bendiciéndome y dándome fuerzas para continuar con mis metas trazadas sin desfallecer. Este trabajo si bien ha requerido de esfuerzo y mucha dedicación, no hubiese sido posible su finalización sin la cooperación desinteresada de todas y cada una de las personas que me acompañaron en el recorrido laborioso de este trabajo y muchas de las cuales han sido un soporte muy fuerte en momentos de angustia y desesperación, primero y antes que todo, dar gracias, por estar conmigo en cada paso que doy, por haber puesto en mi camino a mi hijo y esposa que han sido mi soporte y compañía durante todo el periodo de estudio.

A mis padres que, con apoyo incondicional, amor y confianza permitieron que logre culminar mi carrera profesional, todos los profesores por ayudarme en mi formación académica; que con su amplia experiencia y conocimientos me orientaron al correcto desarrollo y culminación con éxito de este trabajo para la obtención del título de arquitecto.

Luiggy José Choez Varga

RESUMEN.

Este Análisis de Caso presenta el estudio de la Calidad de vida en el casco urbano del cantón Rocafuerte, Provincia de Manabí, República del Ecuador. Para así determinar las zonas de movilidad y accesibilidad en las principales calles del casco urbano del cantón, también determinar la calidad urbana ambiental en el área de estudio, y establecer lineamientos y propuestas urbanas que nos ayuden a mejorar la calidad de vida del sector. A través de la investigación realizada se recopilara información por medio de mapas temáticos, la encuesta y la entrevista.

El presente análisis de caso se encuentra estructurado por tres capítulos en los cuales se desarrolla los diferentes temas como la problematización, el estado de la cuestión, los diferentes marcos metodológicos, el diagnóstico, conclusiones y recomendaciones, entre otros para así llegar a plantear una propuesta que contribuya a una mejor calidad de vida de los habitantes del cantón Rocafuerte.

Palabras Claves: Casco urbano; calidad urbano ambiental; accesibilidad; calidad de vida; movilidad.

ABSTRACT.

This case analysis presents the study of the quality of life in the urban area of the canton Rocafuerte, Province of Manabí, Republic of Ecuador. In order to determine the areas of mobility and accessibility in the main streets of the urban center of the canton, the urban environmental quality in the study area was determining, and urban guidelines and proposals that help us improve the quality of life of the sector were established. Through the research carried out, information was collected through thematic maps, surveys and interviews.

The present case analysis is structured in three chapters in which the different topics such as problematization, the state of the research question, the different methodological frameworks, the diagnosis, conclusions and recommendations, among others, are developed to recommend a proposal which contributes to the inhabitants of the canton Rocafuerte.

Keywords: Urban area, urban environmental quality , accessibility, quality of life, mobility.

ÍNDICE.

Portada.	
Certificación de director de análisis de caso.....	II
Certificación de tribunal examinador.....	III
Declaración de autoría.....	IV
Agradecimiento.....	V
Dedicatoria.....	VI
Resumen.....	VII
Abstract.....	VIII
Índice.....	IX
Introducción.....	1
Capítulo I.	
1. Problematización.....	4
1.1. Tema.....	4
1.2. Antecedentes generales.....	4
1.3. Justificación.....	6
1.3.1. Justificación social.....	6
1.3.2. Justificación académica.....	8
1.3.3. Justificación urbana.....	8
1.4. Problemática.....	9
1.5. Árbol del problema.....	14
1.6. Delimitación del área de estudio.....	14
1.6.1. Datos geográficos de la República del Ecuador.....	14
1.6.2. Datos geográficos de la provincia de Manabí, República del Ecuador.....	15

1.6.3. Datos geográficos del Cantón Rocafuerte, provincia de Manabí, República del Ecuador.....	16
1.7. Objetivo.....	19
1.7.1. Objetivo general.....	19
1.7.2. Objetivos específicos.....	19
Capítulo II	
2. Estado de la cuestión.....	20
2.1. Marco histórico.....	20
2.2. Marco conceptual.....	23
2.3. Marco legal.....	29
2.4. Marco referencial.....	31
2.4.1. Repertorio internacional.....	31
2.4.2. Repertorio nacional.....	33
2.4.3. Repertorio local.....	36
2.5. Marco ético.....	41
2.6. Marco metodológico.....	42
2.6.1. Tipos de métodos.....	42
2.6.2. Técnicas de investigación.....	42
2.6.3. Cuadro metodológico.....	43
2.6.4. Investigación bibliográfica.....	44
2.6.5. Investigación de campo.....	44
2.6.6. Análisis de datos estadísticos.....	44
2.6.7. Mapas temáticos.....	44

2.6.8. Proceso de investigación.....	44
2.6.9 Población y muestra.....	45
2.6.10. Formato de la encuesta.....	48
2.6.11. Formato de mapas temáticos.....	50
2.7. Diagnóstico.....	51
2.7.1. Analisis de resultado de encuestas.....	51
2.7.2. Preguntas para los ciudadanos de Rocafuerte, provincia de Manabí; República de Ecuador.	51
2.7.2. Análisis de resultado de mapas temáticos.....	66
2.8. Conclusiones.....	75
2.9. Recomendaciones.....	76
Capítulo III.	
3. Criterios proyectuales urbanos.....	77
3.1. Delimitación de la Propuesta.....	77
3.1. Objetivo de la propuesta.....	77
3.2. Desarrollo de la propuesta.....	77
3.3. Propuesta mapas temáticos.....	85
3.4. Propuesta intervención urbana.....	91
3.4.1. Ubicación.....	91
3.4.2. Análisis formal.....	92
3.4.3. Análisis funcional.....	93
3.4.4. Análisis paisajístico.....	94
Bibliografía.....	103
Anexos.....	109

INTRODUCCIÓN.

Consultando la información disponible en la Revista *Metrópolis*¹ (2005), podemos citar que:

La expresión “calidad de vida” viene siendo utilizada con gran énfasis tanto en el lenguaje común como en distintas disciplinas que se ocupan de estudiar los complejos problemas económicos, sociales, ambientales, territoriales y de relaciones que caracterizan a la sociedad moderna. Las dificultades de accesibilidad, el deterioro del medio construido, la dificultad de las relaciones sociales, la pobreza y la inseguridad social, la saturación de los servicios son algunos de los problemas que caracterizan hoy a los contextos urbanos, donde se concentra la mayor cantidad de recursos y de población, y en donde se manifiestan en mayor magnitud. (pp. 14).

Revisando la información disponible en la Revista *Invi*² (2005), transcribimos que:

Si queremos mantener o acrecentar el valor social de nuestras ciudades, es necesario construir una cultura de la intervención en la que se retomen los valores globales que hicieron de los ciudadanos los primeros hombres libres. Construyendo una ciudad capaz de sostener un nuevo pacto urbano que tome como eje la calidad de vida, entendida como un constructo que aúna participación, seguridad y responsabilidad social, sobre un espacio urbano con calidad ambiental. La calidad ambiental deberá sumarse a las cualidades básicas que fueron la causa del éxito de las ciudades: la posibilidad de establecer un proyecto de autonomía a través de la libertad individual y la concreción de la responsabilidad social. (pp. 12)

Investigando en informaciones disponibles en el sitio web *Fundaciononce.es*³ (2011), referenciamos que:

La condición que deben cumplir los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, así como los objetos o instrumentos, herramientas y dispositivos, para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad y de la forma más autónoma y natural posible. Presupone la estrategia de «diseño para todos» y se entiende sin perjuicio de los ajustes razonables que deban adoptarse. (pp. 14).

¹Revista *Metrópolis*, (2005). Indicadores de Calidad Urbana. [en línea]. Consultado: [14, mayo, 2019] disponible en: http://hm.unq.edu.ar/archivos_hm/GL_ICVU.pdf.

²Revista *Invi*, (2005). Calidad Ambiental. [en línea]. Consultado: [14, mayo, 2019] disponible en: http://hm.unq.edu.ar/archivos_hm/GL_ICVU.pdf.

³Fundaciononce.es, (2011). Accesibilidad Universal y Diseño para Todos. [en línea]. Consultado: [14, mayo, 2019] disponible en: https://www.fundaciononce.es/sites/default/files/docs/Accesibilidad%20universal%20y%20dise%C3%B1o%20para%20todos_1.pdf

Analizando informaciones disponibles en el sitio web en Jóvenes Construyendo⁴ (2017), se expresa que:

El peatón – que somos todos – es el principal actor vulnerable, es quien debe caminar por banquetas estrechas, esquivando puestos y postes, incluso en ocasiones viéndose obligado a caminar sobre la calle por la ausencia total de banquetas. El peatón se convierte en usuario de transporte público después de largos periodos de espera en la parada del autobús. Al subir al camión desvencijado, el usuario debe hacerse un espacio entre los demás usuarios que le permita poder bajar a tiempo una vez llegado a su destino, pero al mismo tiempo debe ser un espacio seguro en donde pueda evitar un accidente a la hora de que el conductor decida frenar de golpe. El ciclista, otro actor vulnerable, debe transitar entre el tráfico de los autos con la esperanza de no ser atropellado y de no llevarse un par de insultos por parte de los siempre amables automovilistas. Al llegar a su destino el ciclista debe encontrar el poste más cercano para amarrar su bicicleta – la cual generalmente se convierte en un obstáculo para el peatón – con toda la esperanza puesta de que al salir se encontrará en el mismo lugar. (párr.4)

Consultando la información disponible en el sitio web Jóvenes Construyendo⁵ (2005) podemos citar que:

La movilidad urbana es un fenómeno que juega un papel fundamental en la sociedad, en tanto que permite las actividades, integra los espacios y nos permite acceder a los bienes y servicios más básicos para tener una vida digna. No existe ninguna actividad, sea profesional, de estudio, de vida familiar, asociativa o cultural que pueda realizarse sin una necesidad relativamente importante de movimiento, por tanto, la movilidad es una actividad que existe más allá de la voluntad política.

La movilidad ha estado equiparada al término de transporte durante mucho tiempo, incluso hoy en día la mayoría de las ciudades mexicanas centran sus preocupaciones en el movimiento de vehículos en las vías y en la gestión de flujos, tránsito, etc., invirtiendo lo mínimo en las necesidades de las personas. Esta idea que equipara la movilidad con transporte genera desigualdad y disminuye nuestra dignidad e integridad al violar el derecho a la movilidad y todos los derechos humanos relacionados a ella. (p. 7 – 8)

Revisando la información disponible en el sitio web Curaduría Urbana Segura⁶ (2017), referenciamos que:

El **concepto de uso del suelo** es el dictamen escrito por medio del cual el curador urbano o la autoridad municipal o distrital competente para expedir licencias o

⁴Jóvenes Construyendo, (2017). El derecho a la movilidad urbana. [en línea]. consultado: [14, mayo, 2019] disponible en: http://hm.unq.edu.ar/archivos_hm/GL_ICVU.pdf.

⁵Jóvenes Construyendo, (2005). Movilidad Urbana. [en línea]. consultado: [14, mayo, 2019] disponible en: <https://blogjovenesconstruyendo.wordpress.com/2017/08/18/el-derecho-a-la-movilidad-urbana/>

⁶Curaduría Urbana Segura 2, (2005). Concepto de uso de suelo. [en línea]. consultado: [14, mayo, 2019] disponible en: <http://curaduria2itagui.com/concepto-de-uso-del-suelo>

la oficina de planeación o la que haga sus veces, informa al interesado sobre el uso o usos permitidos en un predio o edificación, de conformidad con las normas urbanísticas del Plan de Ordenamiento Territorial y los instrumentos que lo desarrollen. La expedición de estos conceptos no otorga derechos ni obligaciones a su peticionario y no modifica los derechos conferidos mediante licencias que estén vigentes o que hayan sido ejecutadas. (p. 6)

Este Análisis de Caso se enfoca en el estudio de la calidad de vida del casco urbano del Cantón Rocafuerte, ya que con la misma se busca solucionar problemas que se dan en el medio urbano y con esto satisfacer necesidades de la población. El cantón Rocafuerte está creciendo desordenadamente provocando un auge en su población, además cabe recalcar que su casco urbano cuenta con problemas de movilidad, accesibilidad, su patrimonio cultural no es rescatado y el desordenado crecimiento en relación a su mapa de uso de suelos; además carece de áreas verdes y de equipamiento de recreación, entre otras problemáticas que citaremos en este análisis de caso.

Es por esto que se analizará, identificará y determinará las condiciones en que se encuentra el casco urbano de este cantón, con el propósito de determinar su calidad de vida urbana y mejorar el estado óptimo de la misma.

CAPÍTULO I.

1. Problemática.

1.1. Tema.

Calidad de vida en el casco urbano del cantón Rocafuerte, Provincia de Manabí, República del Ecuador.

1.2. Antecedentes Generales.

Consultando la información disponible en la Revista Invi⁷ (2005) podemos citar que:

La calidad de nuestro ambiente es básica en la satisfacción del ciudadano, no es posible sustituir la calidad ambiental del aire que respiramos o de la accesibilidad peatonal a los espacios de uso diario con ningún valor económico; antes o después las carencias se harían explícitas y los efectos sobre nuestra salud o vida cotidiana irreversibles. La degradación de las condiciones de vida del entorno de las ciudades industriales fue uno de los primeros avisos de que los beneficios del crecimiento económico no eran suficientes para satisfacer las necesidades del ciudadano. (p. 3)

Analizando a González, A⁸ (2008) acerca del concepto de calidad de vida urbana, se referencia que:

En resumen, la calidad de vida urbana se refiere a las condiciones presentes en una ciudad que garantizan el confort biológico y psicológico de sus residentes, así como, el soporte funcional para el desarrollo de los individuos en la producción y reproducción de la vida. Un medio ambiente sano, junto con oportunidades institucionales para el desarrollo de actividades económicas, políticas, sociales y culturales, así como con los medios adecuados para la realización de las mismas y la disponibilidad de espacios para la interacción social, son en términos generales, el soporte para una vida digna y saludable en cualquier ciudad.(pp. 18)

⁷Revista Invi, (2005). Calidad Ambiental. [en línea]. consultado: [14, mayo, 2019] disponible en: http://hm.unq.edu.ar/archivos_hm/GL_ICVU.pdf.

⁸González, Andrea. (2008). Percepción de la calidad de vida urbana en las Ciudades de la frontera norte de México. [En línea]. Consultado: [12, mayo, 2019]. Disponible en <https://www.colef.mx/posgrado/wp-content/uploads/2009/06/TESIS-Gonz%C3%A1lez-Rodr%C3%ADguez-Andrea-Elisa.pdf>.

Revisando a González, A⁹ (2008) se puede transcribir que:

Dentro del análisis de la calidad de vida urbana, los hogares operan como una especie de bisagra que articula la percepción individual sobre las condiciones que ofrece el medio urbano, sus capacidades y posibilidad de realización; reconociendo que “en las familias recae la responsabilidad de satisfacer necesidades que la acción pública no es capaz de cubrir. Al mismo tiempo, éstas ejercen una serie de demandas en sus miembros que los marcan en su participación en otras colectividades” (López B., 1994:3). Con la intención de precisar aún más en el concepto de CVU, Fernández y Guzmán (2000) apuntan que la misma se asocia a la existencia de unas condiciones óptimas que se conjugan y determinan sensaciones de confort biológico y psicosocial dentro del espacio donde el hombre habita y actúa, las mismas en el ámbito de la ciudad están íntimamente vinculadas a un determinado grado de satisfacción con los servicios y la percepción del espacio habitable como sano, seguro y grato visualmente. En resumen, la calidad de vida urbana se refiere a las condiciones presentes en una ciudad que garantizan el confort biológico y psicológico de sus residentes, así como, el soporte funcional para el desarrollo de los individuos en la producción y reproducción de la vida. Un medio ambiente sano, junto con oportunidades institucionales para el desarrollo de actividades económicas, políticas, sociales y culturales, así como con los medios adecuados para la realización de las mismas y la disponibilidad de espacios para la interacción social, son en términos generales, el soporte para una vida digna y saludable en cualquier ciudad. (pp. 26).

Una vez mencionados los distintos conceptos acerca de lo que se refiere a la calidad de vida urbana y calidad de vida ambiental se puede decir que con este análisis se busca el soporte para una vida digna y saludable en cualquier ciudad y con ello satisfacer las necesidades de la población.

Consultando el sitio web Hábitat,¹⁰ (2000) sobre lo que es una síntesis de lo que es el concepto de ciudad se puede transcribir que:

La ciudad siempre fue una síntesis de los valores humanos en donde se hacían compatibles y complementarios la norma y la libertad, la individualidad y la comunidad, la identidad y la diversidad, es decir donde se produce una organización destinada fundamentalmente a maximizar la interacción y la integración social, lo que podríamos denominar como "la coexistencia" [Schoonbrodt, 1994]. La ciudad siempre ha sido el "lugar", es decir el espacio físico construido desde y para la dimensión de lo social, sitio del encuentro y del intercambio para el desarrollo de las actividades humanas. La

⁹González, Andrea. (2008). Percepción de la calidad de vida urbana en las ciudades de la frontera norte de México. [En línea]. Consultado: [12, mayo, 2019]. Disponible en <https://www.colef.mx/posgrado/wp-content/uploads/2009/06/TESIS-Gonz%C3%A1lez-Rodr%C3%ADguez-Andrea-Elisa.pdf>.

¹⁰Hábitat. (2000). Calidad de vida y modelo de ciudad. [En línea]. Consultado: [08, mayo, 2019]. Disponible en: <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n15/ajalg.html>.

ciudad ha sido y es el soporte que mejor ha sido capaz de dar satisfacción a las necesidades del hombre, permitiendo el desarrollo de las capacidades humanas, mediante el acceso directo a la innovación, el conocimiento y la diversidad y, por tanto, el acceso inmediato a los "otros", a lo diferente. La ciudad significa densidad, pero ello no cobra sentido pleno si no lo aparejamos a la idea de proximidad; la ciudad es diversidad pero sólo será vivible y habitable si las interacciones entre sus elementos implican procesos de negociación y de consenso, en la ciudad se pone de manifiesto "la diferencia" pero ésta sólo será un valor humano cuando lleva a la "alteridad" (reconocimiento y aceptación del "otro" y de la diferencia); La ciudad simboliza y expresa la igualdad pero ello no será posible sin la solidaridad y la sociabilidad; la ciudad sólo será tal si procura la organización física de "la coexistencia", y si es capaz de significar el desarrollo de "la responsabilidad social" [Hernández Aja et al, 1997]. La implicación responsable del sujeto en la construcción de un espacio social complejo (funciones solapadas e interdependientes) es consustancial a la idea de ciudad. (p. 15)

Analizando informaciones disponibles en el sitio web Dialnet,¹¹ (1992) acerca del concepto del centro urbano se puede citar que:

El centro urbano constituye el lugar financiero, comercial, direccional y simbólico de la ciudad. La crisis de los centros urbanos ha sido una crisis urbana marcada por el desarrollo de los centros direccionales y de los grandes conjuntos periféricos. Sin embargo, los centros conocen hoy día una prosperidad demostrada, que se ha visto favorecida por una política de renovación y rehabilitación. (parr. 1)

Una vez analizado lo investigado se puede decir que la calidad urbana es relativa al bienestar de los habitantes de la misma, por esta razón implica un desafío de gran importancia ya que se miden

1.3. Justificación.

1.3.2. Justificación social.

Consultando la obra de Jiménez y González,¹² (2013) se puede referenciar que:

El derecho a la ciudad crea las condiciones técnicas indispensables para que puedan cumplirse plenamente los propósitos formulados en la ciudad de derechos. No es posible pensar la demanda de bienes, el acceso a los servicios sociales, la eficiencia en la producción, sin considerar el espacio. La ciudad de derechos se concreta en un sitio específico. La posibilidad fáctica de la ciudad

¹¹Dialnet. (1992). El centro urbano. [En línea]. Consultado: [08, mayo, 2019]. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=865676>

¹²Jiménez y González. (2013). Calidad de vida urbana: una propuesta para su evaluación. Consultado: [08, mayo, 2019].

de derechos tiene que pasar por el ordenamiento urbano y territorial. Podría decirse, entonces, que no hay derechos sin espacio. La concreción de esta relación se expresa de formas muy diversas. Por ejemplo, el derecho a la salud no se cumple si la distancia a los hospitales y centros de salud no los hace accesible. En otras palabras, la distancia termina afectando las condiciones de la oferta. (pp. 3)

Revisando la información disponible en el sitio web Alai ¹³ (2016) podemos citar que:

Todas las personas (sin importar género, edad, estatus económico o legal, afiliación étnica, religiosa o política, orientación sexual, lugar de residencia en la ciudad, ni ningún otro factor semejante) deben poder estar en condiciones de disfrutar y realizar todas sus libertades fundamentales y sus derechos económicos, sociales, culturales, civiles y políticos, a través de la construcción de condiciones para el bienestar individual y colectivo con dignidad, equidad y justicia social.

Deben tomarse acciones que prioricen la atención de individuos y comunidades viviendo en condiciones de vulnerabilidad y con necesidades especiales, tales como las personas sin hogar; personas con discapacidad, que padecen problemas de salud mental o enfermedades crónicas; jefas y jefes de hogar con bajos ingresos; refugiados/as, migrantes y personas viviendo en áreas de riesgo.(p. 10 y 11)

Indagando en la información disponible en la Revista Transporte y Territorio ¹⁴ (2014), transcribimos que:

La exclusión social es un proceso complejo y multidimensional. Implica la falta o la negación de los recursos, derechos, bienes y servicios, y la imposibilidad de participar en las relaciones y actividades normales, disponibles para la mayoría de las personas en una sociedad, ya sea en los ámbitos económicos, sociales, culturales o políticos. Esto afecta tanto la calidad de vida de las personas, la equidad y la cohesión de la sociedad en su conjunto. (p. 46).

En este punto se señala que hay pensar en la inclusión de personas con discapacidad, incluir mobiliario urbano que les permita desplazarse con facilidad.

¹³Alai (2014). Ciudad y Buen Vivir. [en línea]. consultado: [23, abril , 2019] disponible en: <https://www.alainet.org/es/articulo/181952>

¹⁴Revista Transporte y Territorio (2014). Exclusión Social. [en línea]. consultado: [23, abril , 2019] disponible en: <file:///C:/Users/Pc/Downloads/Dilemasydesafios.pdf>

1.3.3. Justificación Académica.

Consultando el reglamento de régimen académico del Consejo de Educación Superior de la república del Ecuador (CES)¹⁵ (2016), podemos referenciar los siguientes artículos en relación con el trabajo de titulación:

Art. 21.- Señala que el trabajo de titulación es el resultado investigativo, académico o artístico, en el cual el estudiante demuestra el manejo integral de los conocimientos adquiridos a lo largo de su formación profesional; deberá ser entregado y evaluado cuando se haya completado la totalidad de horas establecidas en el currículo de la carrera, incluidas las prácticas pre profesionales. Se consideran trabajos de titulación en la educación técnica y tecnológica superior, y sus equivalentes, y en la educación superior de grado, los siguientes: examen de grado o de fin de carrera, proyectos de investigación, proyectos integradores, ensayos o artículos académicos, etnografías, sistematización de experiencias prácticas de investigación y/o intervención, análisis de casos, estudios comparados, propuestas metodológicas, propuestas tecnológicas, productos o presentaciones artísticas, dispositivos tecnológicos, modelos de negocios, emprendimientos. Proyectos técnicos, trabajos experimentales, entre otros de similar nivel de complejidad. Todo trabajo de titulación deberá consistir en una propuesta innovadora que contenga, como mínimo, una investigación exploratoria y diagnóstica, base conceptual, conclusiones y fuentes de consulta. Para garantizar su rigor académico, el trabajo de titulación deberá guardar correspondencia con los aprendizajes adquiridos en la carrera y utilizar un nivel de argumentación, coherente con las convenciones del campo del conocimiento. (pp. 12 y 13).

1.3.3. Justificación Urbana.

El presente trabajo se enfoca en los acontecimientos del desarrollo y crecimiento urbano del casco urbano del cantón Rocafuerte. Aquí se han evidenciado problemáticas y aspectos positivos y negativos hacia la calidad urbana del sector, que involucran la movilidad, la accesibilidad, la estructura urbana, entre otros, por lo cual es importante que se realice un estudio para analizar los diferentes escenarios que se puede generar desde el punto de vista urbano.

¹⁵Consejo de Educación Superior de la República del Ecuador (CES). (2013). Reglamento de Régimen académico. República del Ecuador.

Continuando con la información disponible en el sitio web Alai¹⁶ (2016) podemos citar que:

La distribución del territorio y las reglas que rigen su disfrute deben garantizar el uso equitativo de los bienes, servicios y oportunidades que la ciudad ofrece. En otras palabras, queremos una ciudad en la que se prioriza el interés público definido colectivamente, garantizando el uso socialmente justo y ambientalmente equilibrado del territorio.

Las regulaciones legales, fiscales y de planeación deben implementarse con el necesario control social, con el fin de evitar procesos de especulación y gentrificación, tanto en las áreas centrales como en las zonas periféricas. Esto incluye impuestos progresivos para lotes, viviendas y edificios vacantes o subutilizados; órdenes compulsivas de construcción, urbanización y cambio de uso del suelo; captación de plusvalías urbanas; expropiación para la creación de zonas especiales de interés social y cultural (en particular para proteger a las familias y comunidades de menores ingresos y en situación de desventaja); concesión de uso especial para vivienda social; usucapión y regularización de los barrios autoconstruidos (en términos de seguridad de tenencia y provisión de servicios básicos e infraestructura), entre muchos otros instrumentos que ya se implementan en ciudades de países tales como Brasil, Colombia, Francia y Estados Unidos, por mencionar sólo algunos. (p. 4)

Analizando la obra de Mendoza, M¹⁷ (2015), se puede transcribir que:

El imparable incremento en el número de automóviles que circulan por la ciudad –derivado de una creciente preferencia de las personas por el uso de este modo de transporte– no solamente provoca la congestión vial que afecta el comportamiento del tráfico, y en consecuencia el tiempo y costo de traslado de las personas, sino que éste y las soluciones adoptadas conllevan efectos negativos mucho más profundos de carácter social, medio ambiental y económico, así como afectaciones a la salud; todo ello en perjuicio de la calidad de vida de los habitantes. (párr. 4).

1.4. Problemática.

Revisando la tesis de Murcia, W¹⁸ (2008), podemos conocer que:

La Calidad de Vida Urbana trasciende hacia el plano de las oportunidades de acceso y aprovechamiento de los bienes y servicios propios del entorno urbano y se ubica en los términos y escenarios que desarrolla ampliamente Amartya Sen en su texto “Desarrollo y Libertad”. En dicho texto, Sen demuestra que el

¹⁶Alai (2014). Ciudad y Buen Vivir. [en línea]. consultado: [23, abril, 2019] disponible en: <https://www.alainet.org/es/articulo/181952>

¹⁷Mendoza, Monserrat. (2015). ¿Qué es movilidad Urbana?. [En línea]. Consultado: [12, octubre, 2017]. Disponible en <http://unlugar.org.mx/que-es-movilidad-urbana/>

¹⁸Murcia, Walter (2008). Calidad Urbana en las ciudades. [en línea]. consultado: [17, mayo, 2019] disponible en: <https://www.javeriana.edu.co/biblos/tesis/arquitectura/tesis23.pdf>

problema del desarrollo no se circunscribe exclusivamente a un problema de ingreso per capita sino que comprende dimensiones relacionadas con las posibilidades reales de inserción y participación de los individuos en las instancias, espacios e instituciones propiamente generadas por el colectivo social; este hecho comporta la relación del componente físico con el institucional de manera connatural en la medida en que, como se ha mencionado previamente, es este el espacio de encuentro y construcción del sentido de colectivo social. (p.18)

Investigando la información disponible en la tesis de Guaman¹⁹ (2014), podemos referenciar que:

La inseguridad, la violencia, el miedo y la búsqueda de un ambiente natural separado del ruido, tráfico, etc., son algunas de las causas más importantes para el abandono de las ciudades y han ocasionado que la población prefiera vivir en una casa unifamiliar, urbanizaciones cerradas o conjuntos habitacionales con guardias privados e ingreso restringido. Estos proyectos originan una rápida expansión del territorio y por lo general se desarrollan en la periferia, donde aún se pueden encontrar grandes extensiones de tierras productivas, originalmente más baratas que en la ciudad. Debido al rápido crecimiento estas zonas antes productivas se convierten en sectores exclusivos con altos costos de construcción, elevados precios del suelo, espacios públicos-privados como parques, canchas, piscinas, etc. (p. 5)

Consultando la Obra de Sierra²⁰ (2014), podemos conocer que:

En la ciudad de Barcelona, por ejemplo, en la que se han ido aplicando planes de regeneración urbana en barrios céntricos, se ha estudiado con precisión el fenómeno de la movilidad residencial a lo largo de quince años (Tapada y Arbaci, 2011). Para estas autoras, el proceso de cambio urbano puede enmascarar prácticas basadas en beneficios económicos, de modo que se producen nuevas formas de exclusión social para aquellas personas que no pueden responder a las consecuencias económicas de la revalorización del suelo, el incremento de los alquileres y el encarecimiento de la vida en las zonas regeneradas. La discusión académica en cuanto a estos efectos afecta a la bondad de los procesos de regeneración urbana, centrándose en el desplazamiento de poblaciones con menos recursos desde las zonas regeneradas hacia otros lugares de la ciudad, como producto de una política neoliberal del cambio urbano. Para saber si los procesos de regeneración urbana son socialmente útiles, sería

¹⁹Guamán, D. (2017). *Discontinuidad y segregación urbana, generada por barrios cerrados, y sus afectaciones en el espacio público de Cumbayá*. (Tesis de Maestría). Pontificia Universidad Católica, Quito, Ecuador. (p.p. 7-8). Disponible en: <http://repositorio.puce.edu.ec/handle/22000/15510>

²⁰Ruiz Really Times (2014). Caos Vehicular en México. [en línea]. consultado: [17, mayo, 2019] disponible en: <https://www.ruizhealytimes.com/opinion-y-analisis/la-solucion-al-caos-vehicular-en-la-ciudad-de-mexico>

necesario pues, saber capturar “las poblaciones ocultas”, o aquellas que se han tenido que desplazar forzadas por las presiones del mercado. Cuantificar el volumen de afectados por este tipo de desplazamiento daría la medida del éxito o fracaso de la operación en términos de impacto social (pp. 24)

Revisando las informaciones disponibles en el sitio web Ruiz Really Times²¹ (2014), podemos citar que:

El tráfico vehicular en la Ciudad de México es un caos. Todos los días camiones de carga, camiones de basura, autobuses de pasajeros, taxis, motocicletas, bicicletas, y otros tantos vehículos de ruedas congestionan las vialidades. De la misma manera es por las manifestaciones públicas, así como por las horas pico, es decir, porque todos los habitantes de esta ciudad, tenemos la imperiosa necesidad de salir de nuestras casas, ya sea a buscar empleo, o bien las personas que lo tienen, pues a trabajar, y muchas otras personas a estudiar.

Sin embargo, para solucionar el caos vial en la Ciudad de México, se dice que se ha presentado en la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, una iniciativa de ley por parte de un grupo de ciudadanos, en la que se propone disminuir el congestionamiento vial en horas pico, hasta en un 25 por ciento.

Con base en la Ley de Participación Ciudadana, los ciudadanos que integran la asociación “Vamos en Grupo”, han recabado hasta el momento 34 mil firmas que apoyan dicha iniciativa, y que son requeridas con base a la citada ley, aunque cabe comentar que la ley les exige 32 mil firmas.

Por lo pronto, se nos dice que la iniciativa consiste en incentivar a las escuelas y padres de familia para utilizar el transporte escolar, ya que en horas pico circulan alrededor de millón y medio de automóviles para llevar los menores a sus escuelas. Asimismo, se nos comenta que el Programa de Transporte Escolar Obligatorio, cuyo responsable es la Secretaría del Medio Ambiente del Distrito Federal, no ha cumplido con los objetivos del programa creado en el año de 2009, ya que la mayoría de las escuelas están amparadas para no utilizar dicho servicio, a pesar de que 40 mil alumnos de más de 50 escuelas privadas recurren al servicio del autobús.

Estimado, lector, me parece formidable la idea de combatir el caos vial con la mencionada iniciativa de ley. El caos vehicular en la Ciudad de México es insoportable a cualquier hora del día. No obstante, la solución al caos de la ciudad de México, debería suceder primero con respetar las reglas mínimas del comportamiento cívico, esto es, respetando a las personas, para favorecer la convivencia armónica de los habitantes de esta gran ciudad, y fomentando la corresponsabilidad entre habitantes y autoridades para la conservación de los espacios y vías públicas, tal y como lo establece la Ley de Cultura Cívica del Distrito Federal. (parr. 1-3-4)

²¹Ruiz Really Times (2014). Caos vehicular en México. [en línea]. consultado: [17, mayo, 2019] disponible en: <https://www.ruizhealytimes.com/opinion-y-analisis/la-solucion-al-caos-vehicular-en-la-ciudad-de-mexico>

Consultando en el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (2017)²², podemos transcribir que:

El Hipercentro de Quito, que es la zona donde se concentra la mayor cantidad de equipamientos urbanos públicos y privados, así como fuentes de trabajo, es la que mayor atracción de viajes genera en el DMQ. (p. 5). (...) En ese mismo contexto, la ocupación del espacio vial (calzadas y/o carriles de circulación) tiene una distribución totalmente inversa para los modos de transporte motorizado; mientras que los vehículos de transporte público ocupan el 30% del espacio vial, el restante 70% lo hacen los vehículos privados en aquellos corredores viales en donde se comparte la circulación, generándose con ello una marcada inequidad social. (p. 6).

Analizando El Plan de Desarrollo Territorial del Cantón Rocafuerte (PDOT)²³ (2014) podemos citar que:

En el cantón Rocafuerte convergen 4 vías estatales por las que transitan buses de transporte público intercantonal e interprovincial, en la actualidad no existen rutas de transporte público urbano y existe una cooperativa de transporte público que presta el servicio intercantonal e interprovincial, cuatro cooperativas intercantonal y seis cooperativas interprovinciales, que dan cobertura de transporte a una parte del territorio; todas ellas concurren a una parada de bus común ubicada en la intersección de la Avenida Sucre y calle Elías Cedeño Jerves dando lugar al comercio formal e informal propio de esta actividad ya que no existe un terminal terrestre en la cabecera cantonal. (pp. 262)

Examinando El Plan de Desarrollo Territorial del Cantón Rocafuerte (PDOT)²⁴ (2014), referenciamos que:

La demanda del servicio de transporte público es muy alta y las frecuencias que mantienen las cooperativas de transporte no satisfacen la necesidad de los Rocafortenses, sobre todo de los estudiantes universitarios que se ven en la obligación de fletar vehículos para regresar sobre todo en las noches, pues los buses prefieren llevar a personas que llegan al destino final de cada ruta y por ser pasajeros de camino no se les da igual trato. La movilización a las comunidades tiene un mayor problema ya que no tiene transporte público y usan camionetas y vehículos de flete por lo que el transporte se vuelve ineficiente, incentivando y buscando recursos para la creación de una línea de buses intercantonal se puede potenciar el sistema de transporte en el territorio. Además de lo señalado anteriormente, en la ciudad hace falta señalización, por lo que amerita un proyecto de ampliación de señaléticas inmediata que incluya semaforización en lugares estratégicos, señalización vertical y horizontal en la zona urbana y rural; y con

²²Municipio del Distrito Municipal de Quito. (2017). Hipercentro de Quito. Distrito Metropolitano de Quito, Provincia de Pichincha, República del Ecuador. [en línea]. consultado: [17, mayo, 2019] disponible en: <http://www.quito.gob.ec/>

²³Plan de Desarrollo Territorial. (2014). Cantón Rocafuerte. República del Ecuador.

²⁴Plan de Desarrollo Territorial. (2014). Cantón Rocafuerte. República del Ecuador.

esto aplacar un poco los accidentes de tránsito además de ordenar la ciudad en cuanto a tránsito. (p. 263)

Los problemas existentes, de acuerdo a nuestro análisis de caso, son la excesiva concentración del uso de suelo comercial, el congestionamiento en la circulación del flujo peatonal y vehicular en el casco urbano del Cantón, la inexistencia de señalética de tránsito produce un sin número de accidentes, la falta de áreas verdes en todo lo que es la zona urbana repercute en las altas temperaturas existentes y por último la inexistencia de equipamiento para personas con discapacidad, no hace un ambiente de fácil accesibilidad e inclusión.. Estas problemáticas se derivan de un sin número de factores, los cuales merecen ser analizados y a su vez plantear alternativas de solución que generen un cambio positivo frente a los problemas establecidos en el casco urbano del cantón.

1.5. Árbol del problema.

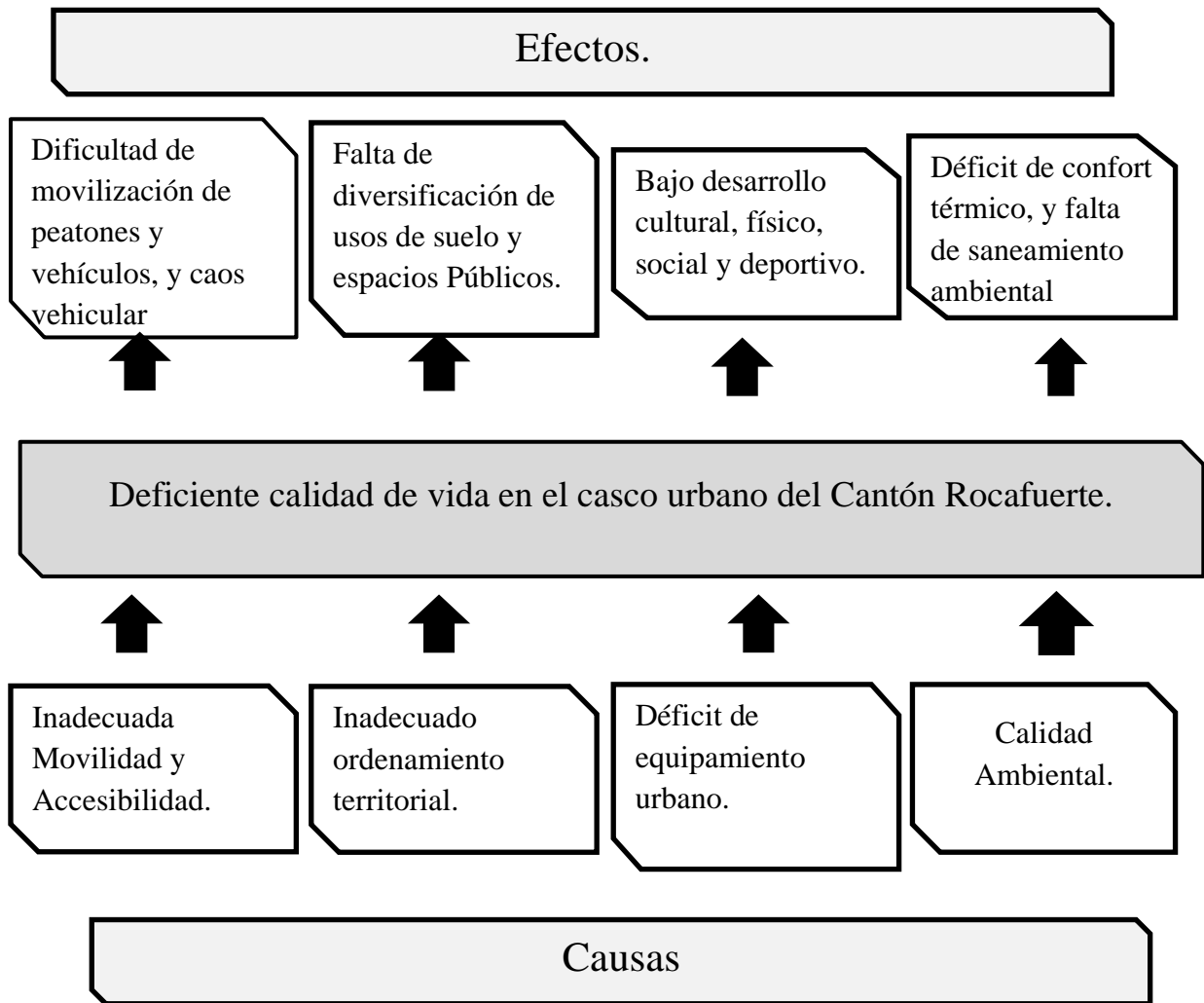


Gráfico N°. 1. Árbol del problema. Imagen realizada por los autores de este Análisis de Caso. [09, mayo, 2019].

1.6. Delimitación del Área de Estudio.

1.6.1 Datos Geográficos de la República del Ecuador.

Estudiando la información disponible en el sitio web del Instituto Oceanográfico de la Armada (INOCAR)²⁵ (2017), podemos citar que:

La República del Ecuador se halla situada en la costa noroccidental de América del Sur, en la zona tórrida del continente americano. La parte continental está ubicada entre los paralelos 01°30' N y 03°23.5' S y los meridianos 75°12' W y 81°00' W. Al territorio nacional le atraviesa la línea ecuatorial, precisamente 22

²⁵Instituto Oceanográfico de la Armada INOCAR. (2012). Capítulo I: Información General de la república del Ecuador. [En línea]. Consultado: [11, abril, 2018]. Disponible en: https://www.inocar.mil.ec/docs/derrotero/derrotero_cap_I.pdf

Km al N de la ciudad de Quito, que es su capital. Es un país continental con preponderancia marítima, pero con un desarrollo de más de 1200 Km de costas, sin contar con el Archipiélago de Galápagos e islas continentales. (párr. 1-3).



Grafico N°. 2. Mapa Geográfico de la República del Ecuador. (2017). Fuente: [En línea]. Consultado: [10, agosto, 2018]. Disponible en: http://www.voyagesphotosmanu.com/mapa_geografico_ecuador.html

1.6.2. Datos Geográficos de la Provincia de Manabí, República del Ecuador.

Conociendo la información presente en la página web del gobierno provincial de Manabí²⁶ (2019), podemos transcribir que: “La provincia de Manabí limita al norte con la provincia de Esmeraldas, al sur con las provincias de Santa Elena y Guayas, al este con las provincias de Guayas, Los Ríos y Santo Domingo de los Tsáchilas, y al oeste con el Océano Pacífico”. (párr. 1).

²⁶Gobierno Provincial de Manabí. (2019). Manabi. [En línea]. Consultado: [11, abril, 2018]. Disponible en: <http://www.manabi.gob.ec/datos-manabi/datos-geograficos>



Gráfico N°. 3. Mapa de la Provincia de Manabí, República del Ecuador. Gobierno Provincial de Manabí. (2016). Fuente: [En línea]. Consultado: [29 de octubre, 2018]. Disponible: <http://www.manabi.gob.ec/datos-manabi/datos-geograficos>

1.6.3. Datos Geográficos del Cantón Rocafuerte, Provincia de Manabí, República del Ecuador.

Analizando en la información del sitio web Goraymi²⁷ (2018), se puede exponer que:

Rocafuerte es un cantón de la provincia de Portoviejo, de Ecuador. Limita al norte con los cantones Sucre y Tosagua, al sur con Portoviejo, al Este con Junín, al Oeste con Portoviejo y Sucre.

Es un territorio próspero donde se realiza la elaboración de los mejores dulces que tiene la provincia de Manabí, donde se preparan más de 300 variedades. La fama de los dulces es legendaria y su sabor inconfundible. Los alfajores, bocadillos, dulce de higo, de guineo, camote, rompoppe y otras delicias han saltado fronteras, esto a través de los ecuatorianos en el exterior.

Su clima es tropical con temperatura media anual de 25° C. Es un pueblo tradicionalmente agrícola y su producción está determinada por la zona geográfica, que permite el cultivo de algodón, maíz y arroz en mayor escala. Por su potencial, en la producción de arroz, a este cantón se lo conoce como el granero de Manabí. (Parr 1-2-3)

²⁷Goraymi. (2018). Cantón Rocafuerte. [En línea]. Consultado: [11, mayo, 2018]. Disponible en: <https://www.goraymi.com/es-ec/rocafuerte/rocafuerte-abdd936ae>



Gráfico N°. 4. Mapa del cantón Rocafuerte, República del Ecuador. Gobierno Provincial de Manabí. (2016). Fuente: [En línea]. Consultado: [29 de octubre, 2018]. Disponible: [https://www.ecured.cu/Cant%C3%B3n_Rocafuerte_\(Ecuador\)](https://www.ecured.cu/Cant%C3%B3n_Rocafuerte_(Ecuador)).

El área de estudio se ha determinado en el cantón Rocafuerte, ubicado en el casco urbano que contempla las calles Pedro Carbo, 30 de septiembre. Pichincha, Atahualpa, Independencia, Eloy Alfaro, Bolívar y Rocafuerte lo que delimita en la imagen, donde vamos a determinar los índices de calidad de vida urbana debido a la inexistencia de un plan de regeneración urbana por parte del GAD Municipal

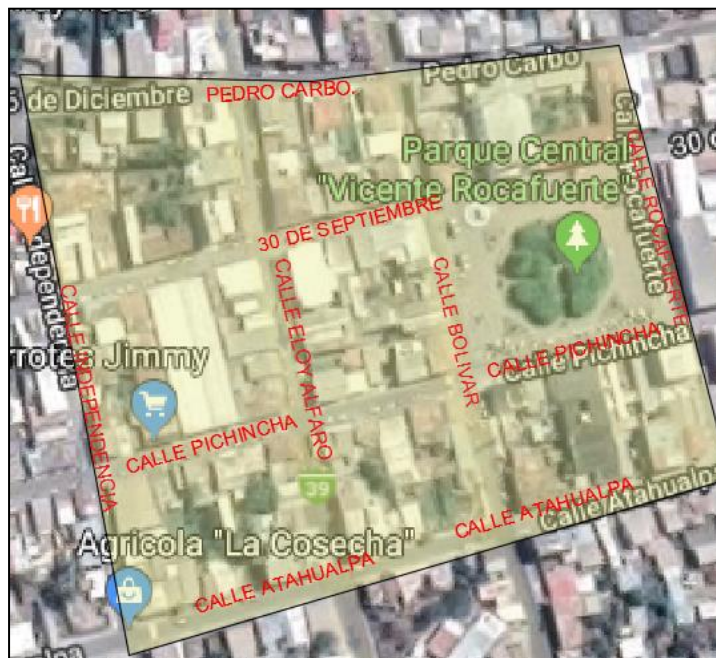


Gráfico N°. 5. Mapa del casco urbano del cantón Rocafuerte, República del Ecuador. Fuente de Google maps editado por los autores de este análisis de caso.

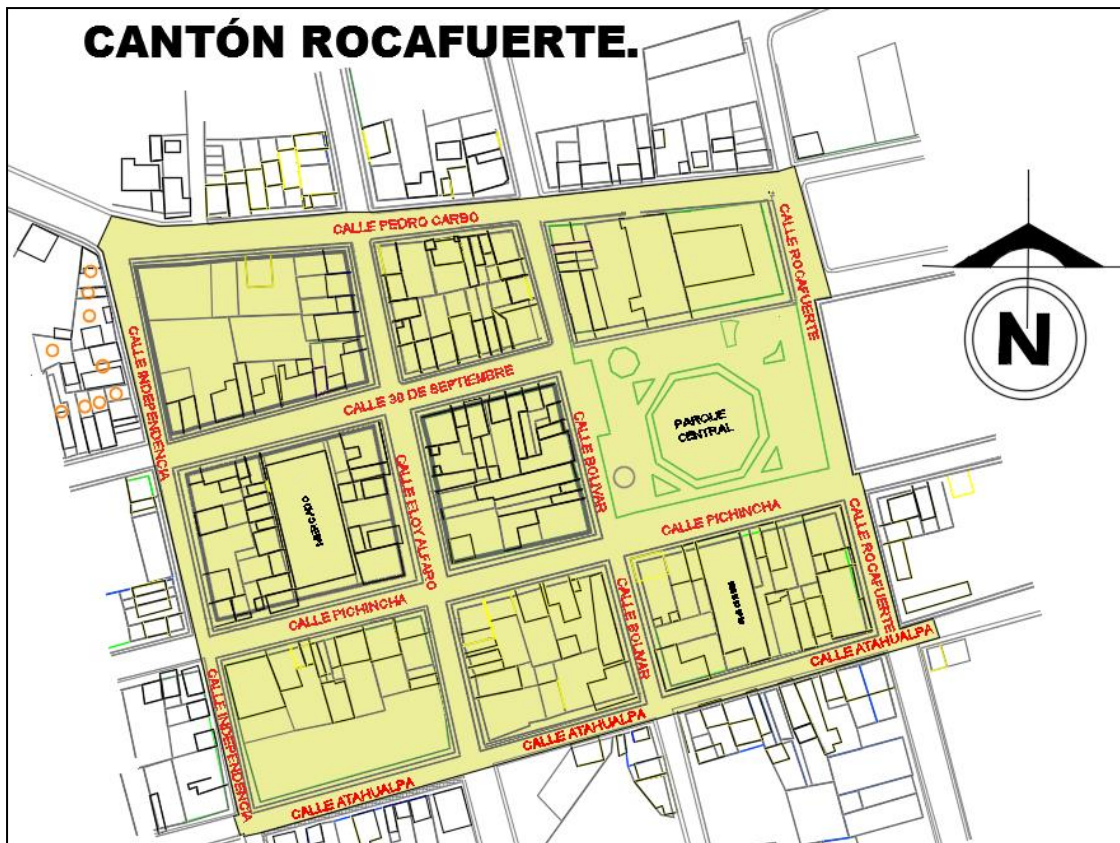


Gráfico N°. 6. Mapa del casco urbano del cantón Rocafuerte, República del Ecuador. Fuente de la cartografía del Plan de Desarrollo Territorial editada por los autores de este análisis de Caso.

CALLES DE CASCO URBANO	
PEDRO CARBO	INDEPENDENCIA
30 DE SEPTIEMBRE.	ELOY ALFARO.
PICHINCHA.	BOLIVAR.
ATAHUALPA.	ROCAFUERTE.

Gráfico N°. 7. Calles las cuales serán nuestro objeto de estudio. Realizada por los autores de este análisis de caso.

1.7. Objetivos.

1.7.1. Objetivo General.

Analizar la calidad de vida en el casco urbano del cantón Rocafuerte, Provincia de Manabí, República del Ecuador, mediante un proceso de recopilación de información, observación y análisis in-situ para evidenciar los posibles problemas y determinar una propuesta de solución a los mismos.

1.7.2. Objetivos Específicos.

- Determinar las zonas de movilidad y accesibilidad en las principales calles del casco urbano del Cantón.
- Analizar la tipología del uso de suelo en el área de estudio para identificar si existe o no un adecuado ordenamiento territorial.
- Determinar la calidad urbana ambiental en el área de estudio.
- Establecer lineamientos y propuestas urbanas que nos ayuden a mejorar la calidad de vida del sector.

CAPÍTULO II.

2. Estado de la Cuestión.

2.1. Marco Histórico.

Leyendo el Plan de Ordenamiento Territorial del Cantón Rocafuerte (PDOT)²⁸ (2014), se puede citar que:

El Cantón Rocafuerte fue parroquia de Portoviejo hasta el 30 de Septiembre de 1852 que fue elevado a la categoría de cantón, con el nombre de Rocafuerte, según decreto legislativo suscrito en Guayaquil, cuando era presidente de la Asamblea Pedro Moncayo y jefe supremo, José María Urbina. Este gran paso en la historia se dio por iniciativa de Pedro José Zambrano. El nuevo cantón se constituyó por las parroquias Pichota, Tosagua y Chone. La historia reconoce como principal gestor de la cantonización a Pedro José Zambrano, en esa época era el Gobernador de la provincia de Manabí. En el proyecto también participaron Julián Loor y Velásquez, Vicente Aray, Julián Alcívar, Agustín Zambrano Velásquez y Francisco Zambrano Velásquez. (pp. 3-4)

Analizando informaciones disponibles en el sitio web Tobío²⁹ (2000), se puede referenciar que:

Los principios en los que se basa la planificación de la ciudad actual son todavía los del urbanismo moderno de los años 20 recogidos en ese documento fundacional que es la Carta de Atenas, redactado con ocasión de uno de los Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna (CIAM) y básicamente escrito por el arquitecto y urbanista Le Corbusier. En la Carta de Atenas se plantea una oposición entre la ciudad tradicional, caracterizada por la mezcla e indiferenciación de usos urbanos, y la ciudad moderna, racional y funcional que se rige por un principio fundamental: la zonificación. El concepto de zonificación es el concepto central del urbanismo moderno y todavía sigue siendo la idea clave de la planificación urbana actual. Frente a la mezcla de usos de la ciudad tradicional, con todos los problemas de salubridad, higiene, densificación etc. que plantea el desarrollo, la división del trabajo a escala general en el proceso de industrialización, cuando fábricas y viviendas comparten el mismo espacio, el urbanismo moderno plantea que hay que construir ciudades en que los diferentes usos, las diferentes funciones urbanas, estén separadas en espacios distintos. Le Corbusier afirma que a cada función urbana diferente debe

²⁸Plan de Ordenamiento Territorial GAD Rocafuerte. (2014). Historia. [En línea]. Consultado: [11, mayo, 2018]. Disponible en: http://app.sni.gob.ec/sni-link/sni/PORTAL_SNI/data_sigad_plus/sigadplusdiagnostico/1360001360001_1360001360001%20PDyOTGAD%20ROCAFUERTE%20Version%20II_20-02-2015_22-06-48.pdf

²⁹Habitat. (2000). Estructura Movilidad y género. [En línea]. Consultado: [11, mayo, 2018]. Disponible en: <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n13/actob.html>

corresponder un espacio distinto. En ello consiste la ciudad zonificada, la ciudad segregada según los usos y las funciones urbanas. (p. 5).

Revisando la obra de Novick³⁰ (2004), acerca de la creación de las primeras ciudades, se puede transcribir que:

En el pasaje del Urbanismo a la Planificación, las particularidades de la ciudad - concebida “como motor de cambio del desarrollo económico y por ende de un amplio proceso social” 10 10 (Hauser, 1962)- suscita hipótesis explicativas. La ecuación sesentista industrialización urbanización-modernización (Davis, 1967) -y sus temas-problema: la “concentración” poblacional, las “migraciones rural-urbanas”, “los estímulos al desarrollo”- se plasmaron en las demandas formuladas a la historia económica y a la demografía que debían servir para el trazado de estudios de tendencia de cuño regional. En la medida en que la ciudad –como se lee en el Esquema Director de 1968- se concibe como “el espacio más propicio para asegurar el crecimiento económico global de la Nación a través de la industria“ mediante planes centralizados y proyectos de equipamiento a gran escala, la ”evolución urbanística” de entreguerras queda reducida a una gesta precaria y/o romántica, carente de los insumos necesarios para trazar los modelos matemáticos y las previsiones que hacen posible la planificación. Las argumentaciones de Richard Harris (1971), las presentaciones de Seminarios de la OEA, del SIAP, son ilustrativas de este enfoque. (pp. 9-10)

Consultando el sitio web de la Universidad de Salamanca una obra de Gómez³¹(2012), acerca de la evolución del término calidad de vida, se puede referenciar que:

El interés por la Calidad de Vida ha existido desde tiempos inmemorables. Sin embargo, la aparición del concepto como tal y la preocupación por la evaluación sistemática y científica del mismo es relativamente reciente. La idea comienza a popularizarse en la década de los 60 hasta convertirse hoy en un concepto utilizado en ámbitos muy diversos, como son la salud, la salud mental, la educación, la economía, la política y el mundo de los servicios en general. En un primer momento, la expresión Calidad de Vida aparece en los debates públicos en torno al medio ambiente y al deterioro de las condiciones de vida urbana. Durante la década de los 50 y a comienzos de los 60, el creciente interés por conocer el bienestar humano y la preocupación por las consecuencias de la industrialización de la sociedad hacen surgir la necesidad de medir esta realidad a través de datos objetivos, y desde las Ciencias Sociales se inicia el desarrollo de los indicadores sociales, estadísticos que permiten medir datos y hechos vinculados al bienestar social de una población. Estos indicadores tuvieron su propia evolución siendo en un primer momento referencia de las condiciones

³⁰Novick Alicia. (2000). Historias del Urbanismo. [En línea]. Consultado: [11, mayo, 2018]. Disponible en: <http://www.iaa.fadu.uba.ar/publicaciones/critica/0137.pdf>

³¹Gómez. (2012). Calidad de Vida, Evolución y Conceptos. [En línea]. Consultado: [11, mayo, 2018]. Disponible en <http://campus.usal.es/~inico/investigacion/invesinico/calidad.htm>

objetivas, de tipo económico y social, para en un segundo momento contemplar elementos subjetivos (Arostegui, 1998).

El desarrollo y perfeccionamiento de los indicadores sociales, a mediados de los 70 y comienzos de los 80, provocará el proceso de diferenciación entre éstos y la Calidad de Vida. La expresión comienza a definirse como concepto integrador que comprende todas las áreas de la vida (carácter multidimensional) y hace referencia tanto a condiciones objetivas como a componentes subjetivos. La inclusión del término en la primera revista monográfica de EE UU, "Social Indicators Research", en 1974 y en "Sociological Abstracts" en 1979, contribuirá a su difusión teórica y metodológica, convirtiéndose la década de los 80 en la del despegue definitivo de la investigación en torno al término.(p. 6)

leyendo la obra de Sánchez³²(2004), se puede citar acerca de la Historia de la Estructura Urbana lo siguiente:

En las largas épocas estables de la historia de las civilizaciones, la ciudad espontánea era lentamente segregada por las generaciones sucesivas que la habitaban y su estructura espacial reflejaba normalmente la estructura global de la sociedad. Sólo en el caso de las ciudades creadas artificialmente solían producirse desfases entre ambos tipos de estructuras cuando la ciudad era desarrollada de acuerdo con un plan preconcebido, a menudo un simple esquema geométrico, ideado en la ignorancia absoluta de las fuerzas y presiones reales de la vida que habría de albergar. Pero aun así debe hacerse la salvedad de aquellas ciudades artificiales creadas por pueblos socialmente maduros, en los cuales la estructura física responde plenamente a las necesidades reales de la vida, porque éstas eran perfectamente conocidas y apenas variables a lo largo de dilatados períodos, lo cual permitía establecer a priori una estructura física satisfactoria. Es el caso de las ciudades coloniales griegas, creadas artificialmente de acuerdo con un modelo en lo fundamental invariable, adaptado a las condiciones sociales y políticas de aquella peculiar democracia. Sin embargo, ese modelo queda también desfasado en el momento en que Alejandro acaba con la forma política social que lo ha configurado, aun cuando la inercia de la tradición haga que el uso del mismo siga en vigor para ciudades helenísticas. En el momento actual nos encontramos, por un lado, con las viejas ciudades heredadas que responden en su disposición espacial a una organización de los sistemas de actividad que no tiene ya vigencia. (pp. 3)

Revisando la obra de Morris³³ (2009), acerca de la historia de la forma urbana, se referenciar que:

Las primeras criaturas de forma humana aparecen hace quizás un millón de años y “se dispersan desde Inglaterra hasta China, y desde Ale- manía hasta

³²Sánchez. Adrián (2004). Estructura Urbana. [En línea]. Consultado: [11, mayo, 2018]. Disponible en: <http://oa.upm.es/11033/1/estructuraurbana.pdf>

³³Morris EA. (2009). Historias de la Forma Urbana. [En línea]. Consultado: [11, mayo, 2018]. Disponible en: https://gili.com/media/catalog/product/9/7/9788425230899_inside.pdf

el Transvaal”.⁶ Se considera que alrededor de 25.000 años. Desde su primera aparición hasta el inicio del Neolítico, el ser humano subsistía de formas muy similares a la de los otros animales, recolectando alimentos que encontraba en la naturaleza baya, frutos, raíces y frutos secos— y algo más tarde alimentándose de otros animales (caza y pesca). La unidad social era la familia, pero la sociedad era nómada por necesidad; tenía que desplazarse constantemente en busca de nuevas fuentes de alimento y llevar consigo sus escasos enseres de un primitivo refugio temporal a otro. No hubo unidad física permanente hasta aproximadamente 140.000 años a. C. cuando “al aproximarse la última gran glaciación, los seres humanos estaban lo suficientemente equipados como para desalojar a otros pobladores de sus cuevas y encontrar en ellas cobijo, que por primera vez serán verdaderas viviendas”.⁷ Sin embargo, el tiempo de permanencia en tales refugios estaba determinado por la continuidad en la disponibilidad de alimentos en los alrededores de la “vivienda”. (p. 13)

Consultando el sitio web Ecu Red³⁴ (2016), acerca de la historia del cantón

Rocafuerte en el cual se puede transcribir que:

Rocafuerte fue parroquia de Portoviejo hasta el año en que logró su cantonización, pero en esa época era uno de los pueblos más importantes de Manabí. En la colonia también se conoció a Rocafuerte con el nombre de San Judas Tadeo, por la costumbre de aquel tiempo de asignar a las nuevas ciudades el nombre del santo que correspondía en el santoral, en la fecha que se inscribía en las crónicas españolas. El 30 de septiembre de 1852 fue elevada a la categoría de cantón, con el nombre de Rocafuerte, según decreto legislativo suscrito en Guayaquil, cuando era presidente de la Asamblea Pedro Moncayo y jefe supremo, José María Urbina. (parr. 3)

2.2. Marco Conceptual.

Analizando la información disponible en el sitio web Academia³⁵(2007), acerca de

la definición de Urbanismo, se puede citar que:

Es el conjunto de disciplinas que se encarga del estudio de los asentamientos humanos para su diagnóstico, comprensión e intervención. El urbanismo utiliza a la geografía urbana como herramienta fundamental, e intenta comprender los procesos urbanos a fin de planificar las intervenciones para la cualificación del espacio. (parr. 1)

³⁴EcuRed. (2016). Cantón Rocafuerte. [En línea]. Consultado: [11, mayo, 2018]. Disponible en: [https://www.ecured.cu/Cant%C3%B3n_Rocafuerte_\(Ecuador\)](https://www.ecured.cu/Cant%C3%B3n_Rocafuerte_(Ecuador))

³⁵Academia. (2007). Definición de Urbanismo. [En línea]. Consultado: [11, mayo, 2018]. Disponible en: <https://www.academia.edu/8507296/URBANISMO>

Examinando el sitio web BlogsPot³⁶ (2013), sobre la definición de la estructura urbana se puede referenciar que:

La estructura urbana es una relación existente entre el interior del espacio Urbano y las distintas partes que componen la ciudad, que se componen, en el caso de ciudades antiguas, siguiendo zonas sucesivas que están distribuidas desde un núcleo inicial desde donde se funda la ciudad en donde esta se rige por un orden determinado constituido por ella misma.

La organización de esta se encuentra por elementos como el sistema vial. Zonas verdes, y muchos más sistemas que nosotros llamamos Elementos urbanos que son característicos para la conformación de una ciudad en donde algunos de ellos obtienen más importancia que otros.

Este término tiene su origen de una palabra latínalo que significa construir y de disponer de partes o elementos en un orden tanto externo como lo es interno dentro de unos elementos los cuales se hayan relacionados entre sí en donde algunos de estos elementos urbanos, como lo decía anteriormente, toman mayor importancia que otros.

Hay que tener en cuenta que debemos saber lo que realmente significan los términos de organización y sistemas; el primero hace referencia a él orden estratégico de los elementos urbanos y el segundo hace referencia a como están relacionados los componentes con el espacio y el tiempo. En este sentido se puede definir a la estructura urbana como la organización que hacen los componentes de la ciudad con el tiempo y el espacio.

Consultando la información disponible en el sitio web TYS³⁷(2007), transcribimos que:

Calidad de vida. Situación de la población considerada en función de un conjunto de indicadores relacionados con la satisfacción de sus necesidades, incluyendo entre otros, aspectos socioeconómicos, culturales, ambientales, de seguridad y de su entorno espacial.

Calificación del suelo. Determinación del planeamiento urbanístico consistente en detallar o establecer pormenorizadamente el destino del suelo previamente clasificado. Con ella se determinan los usos y la edificabilidad (intensidad de ocupación pro edificaciones y tipologías edificatorias que deben realizarse en cada tipo de suelo).

Ciudad. Espacio geográfico donde se desarrollan las funciones de residencia, gobierno transformación e intercambio en todos los niveles; ocupada por una población cuya densidad y heterogeneidad permiten los contactos sociales, con un grado de equipamiento que asegure las condiciones de la vida urbana y manifestándose, en la generalidad de los casos, con un paisaje construido cuyas características son la continuidad y contigüidad. (p. 6-7-8)

³⁶Urbanismo. (2013). Urbanismo. [En línea]. Consultado: [11, mayo, 2018]. Disponible en: <http://urb1-danielalopez.blogspot.com/2013/02/estructura-urbana.html>

³⁷TYS Magazine (2016). Conceptos y Definiciones. [En línea]. Consultado: [11, mayo, 2018]. Disponible en: <http://www.tysmagazine.com/conceptos-basicos-urbanismo-ordenacion-del-territorio/>

Analizando la obra de Bazan³⁸(2012), sobre lo que es la imagen urbana se puede citar que:

La imagen urbana se refiere a la conjugación de los elementos naturales y construidos que forman parte del marco visual de los habitantes de la ciudad, (la presencia y predominio de determinados materiales y sistemas constructivos, el tamaño de los lotes, la densidad de población, la cobertura y calidad de los servicios urbanos básicos, como son el agua potable, drenaje, energía eléctrica, alumbrado público y, el estado general de la vivienda), en interrelación con las costumbres y usos de sus habitantes (densidad, acervo cultural, fiestas, costumbres, así como la estructura familiar y social), así como por el tipo de actividades económicas que se desarrollan en la ciudad. En el caso del Distrito Federal es además producto del proceso histórico de fundación y desarrollo del país, al ser su capital. Es decir es la relación sensible y lógica de lo artificial con lo natural, logrando un conjunto visual agradable y armonioso, desarrollándose por tanto entre sus habitantes una identificación con su ciudad, con su barrio, con su colonia. A partir de la forma en que se apropia y usa el espacio que le brinda la ciudad. La creación de la imagen de la ciudad se da a partir de lo que ve el ciudadano y de cómo lo interpreta y organiza mentalmente³ se refiere a esquemas mentales de la ciudad, realizados a partir de caminar e integrarse a la ciudad, razón por la cual se tienen imágenes diferentes entre sí y con la misma realidad exterior. (p. 1)

Consultando la información disponible en el sitio web del Coloquio Internacional de Geocrítica³⁹ (2007), se puede referenciar que:

En la década de los 80, numerosas administraciones municipales impulsaron la peatonalización de algunas calles en las áreas centrales por ser los sectores con mayor vitalidad; con mayor afluencia de público. Por ser el corazón de la ciudad, el sitio del encuentro social y cultural, el lugar para ver y ser visto.

En la calle peatonal el espacio urbano destinado exclusivamente a circulaciones pasa a ser utilizado por actividades de paseo, de encuentro ciudadano, de reunión informal, es un sitio para compartir.

Generar un área peatonal consiste básicamente en facilitar el desplazamiento de peatones y el desarrollo de actividades complementarias que hacen más atractivos los paseos ciudadanos, los paseos de compras.

Se utilizaron diversas modalidades de peatonalización:

- Peatonalizar separando espacialmente el flujo peatonal del vehicular resolviendo cada uno de ellos en forma independiente, a veces en diversos

³⁸Bazan Jan. (2012). Imagen Urbana. República del Chile. Consultado: [11, mayo, 2018].

³⁹Coloquio Internacional de Geocrítica (2007), Las Ciudades y su espacio Público, Republica de Argentina [En línea]. Consultado: [11, mayo, 2018]. Disponible <http://www.ub.edu/geocrit/9porto/perahia.htm>

niveles. Los puentes y calles sobre elevadas y los túneles son soluciones utilizadas para separar los flujos peatonales de los vehiculares.

- Peatonalizar reservando todo el espacio circulatorio vehicular, la calzada, a los peatones. La calle Florida y luego la calle Lavalle en la Ciudad de Buenos Aires fueron las primeras en adoptar esta modalidad. Luego diversas ciudades Capitales en el interior del país imitaron este ejemplo. Las ciudades turísticas que adoptaron esta modalidad hacen peatonales sus calles más concurridas sólo en temporada de alta afluencia de turistas, o en ciertos días a la semana ; es una peatonalización temporal.

- Peatonalizar de manera parcial, es decir incrementar los recorridos peatonales a expensas de los vehiculares, ampliando la superficie de la vereda y reduciendo en la calzada el espacio de estacionamiento y circulación de los vehículos. La peatonalización parcial mantiene la convivencia de los flujos peatonales y vehiculares en una misma arteria; incrementa el espacio destinado a peatones mejorando sus desplazamientos y las posibilidades de detenerse en el encuentro informal sin que ello implique la eliminación del paseo en auto, las operaciones de carga y descarga de mercadería, o la adaptación a la época del año o de la semana más conveniente. (parr. 1-8)

Examinando la información disponible en el sitio web ConceptoDefinicion.De⁴⁰

(2014), respecto a los conceptos de infraestructura urbana, podemos conocer que:

Y a todas estas deriva la infraestructura urbana que es aquella obra o trabajo que realizan las personas, que generalmente es dirigida por profesionales del campo de la arquitectura, ingeniería civil o urbanistas, que funciona como soporte para el desarrollo de ciertas actividades, con un necesario funcionamiento para la correcta organización de una determinada ciudad. es decir que la infraestructura en las ciudades son aquellas piezas o componentes que posibilitan a una sociedad vivir de manera digna, decente y apropiada, se habla, de servicio de comunicación, servicio de luz eléctrica, recolección de la basura y residuos, agua potable, un correcto sistema de cloacas, edificios públicos como hospitales, escuelas entre otros. (p. 1)

Revisando la información disponible en el repositorio de la Universidad de Guayaquil,

la tesis de Torres ⁴¹ (2014), respecto a los conceptos de mobiliario urbano, podemos

referenciar que:

⁴⁰ ConceptoDefinicion.De. (2012). Conceptos de Mobiliario Urbano. [En línea]. Consultado: [11, mayo, 2018]. Disponible en: <http://www.tysmagazine.com/conceptos-basicos-urbanismo-ordenacion-del-territorio/>

⁴¹ Torres, C. (2015). Tema: Estudio de mobiliario urbano para paraderos de buses alimentadores de la ruta Los Esteros de la metro-vía, recorrido Cdla. La Fragata Sur de la Ciudad de Guayaquil. Trabajo de titulación publicado, Universidad de Guayaquil, Guayaquil, República del Ecuador.

El mobiliario Urbano es un elemento, que es de conocimiento público, ubicado en los espacios públicos, vía pública, usado por las personas que transitan o se desplazan por la ciudad, con el propósito de facilitar todas las necesidades concernientes a la movilización del ciudadano o peatón. Diseñado para mejorar su calidad de vida y fomentar el uso adecuado de los sitios públicos, servir de apoyo a la infraestructura y equipamiento urbano, formando además, parte de la imagen de la ciudad.

Forman parte de él bancos, papeleras, barreras de tráfico, buzines, bolardos, adoquines, baldosas, (en ellas puede encontrarse marquesinas y tótems), cabinas telefónicas, paradas de transporte público, entre otros. De manera general son instalados por los municipios para el uso del vecindario, o en su lugar se los ha adjudicado a empresas privadas para que mediante la publicidad en la vía pública que exponga, obtenga beneficios. Hay que considerar en el diseño del mobiliario urbano aspectos importantes: como accesibilidad, cómo éste afecta la seguridad de la calle y el vandalismo. (p. 35)

Consultando la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo

(LOOTUGS)⁴² (2016), transcribimos que:

Norma urbanística. Se refiere a aquellas que regulan el uso, la edificabilidad, las formas de ocupación del suelo y los derechos y obligaciones derivados del mismo y son de cumplimiento obligatorio para la actuación urbanística.

Artículo 16.- Suelo. El suelo es el soporte físico de las actividades que la población lleva a cabo en búsqueda de su desarrollo integral sostenible y en el que se materializan las decisiones y estrategias territoriales, de acuerdo con las dimensiones social, económica, cultural y ambiental.

Artículo 17.- Clases de suelo. En los planes de uso y gestión de suelo, todo el suelo se clasificará en urbano y rural en consideración a sus características actuales. La clasificación del suelo es independiente de la asignación político-administrativa de la parroquia como urbana o rural.

Artículo 18.- Suelo Urbano. El suelo urbano es el ocupado por asentamientos humanos concentrados que están dotados total o parcialmente de infraestructura básica y servicios públicos, y que constituye un sistema continuo e interrelacionado de espacios públicos y privados. Para el suelo urbano se establece la siguiente sub clasificación:

1. **Suelo urbano consolidado.** Es el suelo urbano que posee la totalidad de los servicios, equipamientos e infraestructuras necesarios, y que mayoritariamente se encuentra ocupado por la edificación.
2. **Suelo urbano no consolidado.** Es el suelo urbano que no posee la totalidad de los servicios, infraestructuras y equipamientos necesarios.
3. **Suelo urbano de protección.** Es el suelo urbano que por sus especiales características biofísicas, culturales, sociales o paisajísticas, o por presentar factores de riesgo para los asentamientos humanos, debe ser protegido.

⁴²Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo (2016). Suelos. República del Ecuador.

Artículo 19.- Suelo rural. El suelo rural es el destinado principalmente a actividades agro productivas, extractivas o forestales, o el que por sus especiales características biofísicas o geográficas debe ser protegido o reservado para futuros usos urbanos. Para el suelo rural se establece la siguiente sub clasificación:

1. **Suelo rural de producción.** Es el suelo rural destinado a actividades agro productivas, acuícolas, ganaderas, forestales y de aprovechamiento turístico, respetuosas del ambiente. Consecuentemente, se encuentra restringida la construcción y el fraccionamiento.
2. **Suelo rural para aprovechamiento extractivo.** Es el suelo rural destinado por la autoridad competente, de conformidad con la legislación vigente, para actividades extractivas de recursos naturales no renovables, garantizando los derechos de naturaleza.
3. **Suelo rural de expansión urbana.** Es el suelo rural que podrá ser habilitado para su uso urbano de conformidad con el plan de uso y gestión de suelo. El suelo rural de expansión urbana será siempre colindante con el suelo urbano del cantón o distrito metropolitano, a excepción de los casos especiales que se definan en la normativa secundaria. (p. 5, 6, 9, 10)

Revisando la obra de Dextre⁴³ (2010), acerca de la señalización vial se puede citar que:

La señalización vial responde a la necesidad de organizar y brindar seguridad en caminos, calles, pistas o carreteras. La vida y la integridad de quienes transitan por dichas vías dependen de lo que la señalización indique, de la atención que se le preste y de la responsabilidad de asumir lo que ordenen. En ese sentido, el lenguaje vial guía tanto a transeúntes como a conductores por el camino de la seguridad y la prevención de cualquier tragedia. A pesar de la importancia que tiene la señalización vial, por lo general, los manuales que explican su significado y el uso de las mismas, están escritos pensando en el personal técnico que tiene la responsabilidad de colocar y mantener las señales, o en su defecto están orientados para ser aprendidos de memoria, razón por la cual, los conceptos no quedan claros y esto da como resultado, en algunos casos, a una interpretación errónea de las señales. (p. 5)

Analizando el Artículo Discapacidad y habitad Residencial⁴⁴ (2017), acerca del concepto de discapacidad podemos comunicar que:

⁴³Dextre Juan. (2010). La Señalización Vial: De los conceptos a la práctica. [En línea]. Consultado: [11, mayo, 2018]. Disponible en: http://www.institutoivia.com/cisev/ponencias/control_gestion_gt/Juan_Carlos_Dextre.pdf

⁴⁴Mariela Gaete. (2017). Discapacidad y habitad Residencial. [En línea]. Consultado: [11, abril, 2018]. Disponible en: <http://prensaindigena.org/web/pdf/HistoriadelaDisca.pdf>

“Deficiencia como la ausencia de una parte o todo un miembro, o tener un miembro, órgano o mecanismo del cuerpo ‘defectuoso’; y discapacidad como la desventaja o restricción de acción causada por una organización social contemporánea que no considera o considera poco las necesidades de las personas con deficiencias físicas y así los excluye de la participación en las actividades sociales” (p. 283).

Consultando El Manual de Accesibilidad Universal⁴⁵ (2010), respecto al concepto de accesibilidad referenciamos que:

Es el conjunto de características que debe disponer un entorno urbano, edificación, producto, servicio o medio de comunicación para ser utilizado en condiciones de comodidad, seguridad, igualdad y autonomía por todas las personas, incluso por aquellas con capacidades motrices o sensoriales diferentes. Una buena accesibilidad es aquella que pasa desapercibida a los usuarios. Esta “accesibilidad desapercibida” implica algo más que ofrecer una alternativa al peldaño de acceso: busca un diseño equivalente para todos, cómodo, estético y seguro. (p. 15).

2.3. Marco Legal.

2.3.1. Constitución de la República del Ecuador.

Indagando en la Constitución de la República del Ecuador⁴⁶ (2008), podemos transcribir que:

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

Art. 241.- La planificación garantizará el ordenamiento territorial y será obligatoria en todos los gobiernos autónomos descentralizados.

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

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

⁴⁵ Boudeguer & Squella ARQ (2010). Manual de Accesibilidad Universal. Ciudades y espacios para todos. Corporación ciudad Accesible. Chile

⁴⁶ Asamblea Nacional Constituyente. Constitución Política de la República del Ecuador. (2008). [En línea]. Consultado: [8 de enero de 2018]. Disponible en: http://www.asambleanacional.gov.ec/documentos/constitucion_de_bolsillo.pdf

6. Planificar, regular y controlar el tránsito y el transporte público dentro de su territorio cantonal.

Art. 277.- Para la consecución del buen vivir, serán deberes generales del Estado: Dirigir, planificar y regular el proceso de desarrollo.

Art. 415.- El Estado central y los gobiernos autónomos descentralizados adoptarán políticas integrales y participativas de ordenamiento territorial urbano y de uso del suelo, que permitan regular el crecimiento urbano, el manejo de la fauna urbana e incentiven el establecimiento de zonas verdes. Los gobiernos autónomos descentralizados desarrollarán programas de uso racional del agua, y de reducción reciclaje y tratamiento adecuado de desechos sólidos y líquidos. Se incentivará y facilitará el transporte terrestre no motorizado, en especial mediante el establecimiento de ciclo vías. (pp. 28, 121, 130, 136, 182).

2.3.1. Guía Técnica de Accesibilidad al Medio Físico.

Estudiando la Guía de Accesibilidad al Medio Físico⁴⁷ (2008), establece que:

Que se respete, se cumpla y se haga cumplir las leyes, reglamentos y ordenanzas elaboradas, para la adecuada implementación y funcionamiento de estos proyectos. Existen en el país instrumentos legales como la Ley de Discapacidades y su Reglamento, la normativa legal vigente sobre accesibilidad al medio físico y eliminación de barreras y su reglamentación, para la aplicación de multas y sanciones a su incumplimiento, la cual debe ser elaborada por la municipalidad. Todos estos son mecanismos de protección jurídica, que garantizan el cumplimiento de los derechos de las personas con discapacidad e impiden su discriminación. Conocer y dar a conocer toda esta reglamentación y normativa, realizar eventos de socialización de estos instrumentos legales, difundir y realizar un proceso de seguimiento y evaluación a su aplicación, nos ayuda a impulsar su cumplimiento. (p. 71).

2.3.2. Consorcio para el Derecho Socio-Ambiental.

Examinado al Consorcio para el Derecho Socio-Ambienta⁴⁸ (2008), su articulado menciona:

Art. 7.- Las vías de circulación terrestre del país son bienes nacionales de uso público, y quedan abiertas al tránsito nacional e internacional de peatones y vehículos motorizados y no motorizados, de conformidad con la Ley, sus reglamentos e instrumentos internacionales vigentes. En materia de transporte

⁴⁷ Vicepresidencia de la República del Ecuador. (2009). Guía Técnica de Accesibilidad al Medio Físico. Quito, República del Ecuador: Prosar.

⁴⁸ Consorcio para el Derecho Socio-Ambiental. (2017). Ley Orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. [En línea]. Consultado: [27, Noviembre, 2017]. Disponible en: <http://www.derecho-ambiental.org/Derecho/Legislacion/Ley-Transporte-Terrestre-Transito-Seguridad-Vial.html>

terrestre y tránsito, el Estado garantiza la libre movilidad de personas, vehículos y bienes, bajo normas y condiciones de seguridad vial y observancia de las disposiciones de circulación vial.

Art. 9.- Los peatones, conductores, pasajeros, automotores y vehículos de tracción humana, animal o mecánica podrán circular en las carreteras y vías públicas del país, sujetándose a las disposiciones de esta ley, su reglamento, resoluciones y regulaciones técnicas vigentes. (pp. 16, 18)

2.4. Marco Referencial.

2.4.1. Repertorio Internacional.

2.4.1.1. Bogotá, República de Colombia.



Gráfico No. 8. Regeneración Urbana en Bogotá en la Calle 72. (2017). [En línea]. Consultado: [16, Junio, 2019]. Disponible: <https://www.elheraldo.co/barranquilla/primera-fase-de-40-con-un-puente-y-mil-arboles-392485>

Indagando en la información disponible de los Planes de Renovación urbana en Bogotá⁴⁹ (2017), se puede transcribir:

Objetivos del proyecto Reposicionar el Nodo de la Calle 72 con la Carrera 15 y la Avenida Caracas como hito en la ciudad, punto de inicio del centro financiero de la Avenida Chile ya consolidado y del centro comercial de cielos abiertos que se estructura con el paseo urbano de la carrera 15, mediante el reordenamiento de las dos manzanas en su totalidad, consolidando la actividad comercial y de servicios. Mejorar las condiciones ambientales de la zona. Generar estructuras

⁴⁹ Planes de Renovación Urbana en Bogotá. (2017). (2017). Nodo Norte Calle 72. [En línea]. Consultado: [16, noviembre, 2017]. Disponible en: http://www.institutodeestudiosurbanos.info/dmdocuments/cendocieu/coleccion_digital/Plan_Parcial_San_Martin/Planes_%20Renovacion_BogotaSec_Planeacion.pdf

urbanas y arquitectónicas aptas para soportar nuevas actividades comerciales, empresariales, dotacionales y/o de vivienda. Generar un sistema de espacio público que mejore las condiciones ambientales y paisajísticas del sector, con espacios públicos sobre la Autopista Norte, que contempla plazoletas, pasajes y ejes peatonales en los que se pueda desarrollar una estructura urbana eficiente capaz de consolidar usos de servicios empresariales y complementarios a estos. Actualizar las redes de servicios públicos de tal modo que puedan soportar los nuevos usos y actividades.

(...) Área de intervención era 2 manzanas. 48 predios. 3.3 Ha. (área de planificación). Iniciativa del proyecto: Pública Promotor Plan Parcial: Arias, Serna y Saravia. Actores Identificados: Comerciantes y residentes del sector. La formulación en la modalidad de redesarrollo, del Plan Parcial Nodo Norte Calle 72, propone generar nuevo espacio público, nuevas edificaciones y nuevos usos del suelo que permitan un mayor aprovechamiento de las posibilidades del sector y su situación estratégica. Localización Norte: Calle 73. Sur: Calle 72. Oriente: Carrera 13. Occidente: Avenida Caracas. Vocación y usos del proyecto Servicios empresariales y turísticos, comercio y vivienda. Actividades realizadas Delimitación y determinantes Plan Parcial Nodo Norte Calle 72 mediante Resolución 0783 del 3 de octubre de 2007. Estudios y diseños técnicos, ambientales, de movilidad, servicios públicos, financieros y jurídicos. Radicación de la formulación del Plan Parcial. Estudio de títulos y diagnóstico jurídico de los inmuebles. Censo predio a predio y encuestas a propietarios u ocupantes de los inmuebles. Levantamientos y registros topográficos de cada uno de los predios. Acercamiento personalizado con los propietarios, inicio de los estudio caso por caso para el aporte de la tierra al proyecto.(Planes de renovación urbana, 2017).



Gráfico No. 9. Regeneración Urbana en Bogotá en la Calle 72. (2017). [En línea]. Consultado: [16, Junio, 2019]. Disponible: http://www.institutodeestudiosurbanos.info/dmdocuments/cendocieu/coleccion_digital/Plan_Parcial_San_Martin/Planes_%20Renovacion_Bogota-Sec_Planeacion.pdf



Gráfico No. 10. *Planta de Regeneración Urbana en Bogotá en la Calle 72.* (2017). [En línea]. Consultado: [16, Junio, 2019]. Disponible: http://www.institutodeestudiosurbanos.info/dmdocuments/cendocieu/coleccion_digital/Plan_Parcial_San_Martin/Planes_%20Renovacion_BogotaSec_Planeacion.pdf

2.4.2. Repertorio Nacional.

2.4.2.1. Avenida 9 de Octubre, ciudad de Guayaquil, Provincia de Guayas, República del Ecuador.

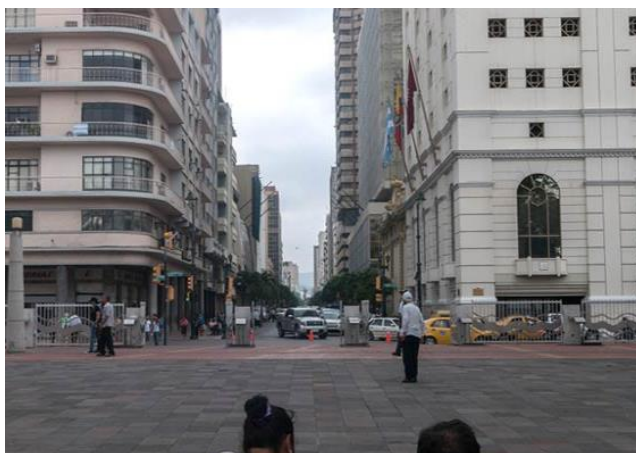


Gráfico No. 11. *Avenida 9 de Octubre, Ciudad de Guayaquil, República del Ecuador.* (2014). [En línea]. Consultado: [16, Junio, 2019]. Disponible: <https://www.eluniverso.com/noticias/2014/07/10/nota/3214041/bulevar-9-octubre>

Analizando el sitio web del diario El Universo⁵⁰(2014), acerca del emblemático Bulevar

9 de octubre se puede citar que:

La avenida 9 de Octubre atraviesa la ciudad de este a oeste, nace en el hemiciclo de la Rotonda que enmarca el monumento recordatorio al encuentro de Simón Bolívar y José de San Martín (26 de julio de 1822) en esta ciudad, y termina en el puente 5 de Junio.

Su nominación es conmemorativa a la fecha de la independencia de la Provincia de Guayaquil (1820). Es la vía más importante –tradicionalmente hablando- de la Perla del Pacífico. Antiguamente se llamó calle San Francisco, del Foso, del Corte, y de la Artillería.

Esta vía hace una especie de unión entre los dos malecones de la ciudad –Simón Bolívar y Salado-; además, a lo largo de esta se encuentran otros puntos turísticos, como la plaza Vicente Rocafuerte, el parque Centenario, la Columna de los Próceres de la Independencia, la plaza Rodolfo Baquerizo Moreno, entre otros.

La 9 de Octubre también es el punto de concentración de grandes edificios, empresas, comercios, bancos, que la hacen muy concurrida durante la mayor parte del año y a todas horas. Además, ha sido el escenario de masivas concentraciones políticas, así como de desfiles durante las fechas cívicas. (p. 1-2-3)



Gráfico No. 12. Avenida 9 de octubre antes de la regeneración (1, Ciudad de Guayaquil, República del Ecuador. (1940). [En línea]. Consultado: [16, Junio, 2019]. Disponible: <https://www.eluniverso.com/noticias/2014/07/10/nota/3214041/bulevar-9-octubre>

⁵⁰ Consorcio para el Derecho Socio-Ambiental. (2017). Ley Orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. [En línea]. Consultado: [27, Noviembre, 2017]. Disponible en: <http://www.derecho-ambiental.org/Derecho/Legislacion/Ley-Transporte-Terrestre-Transito-Seguridad-Vial.html>

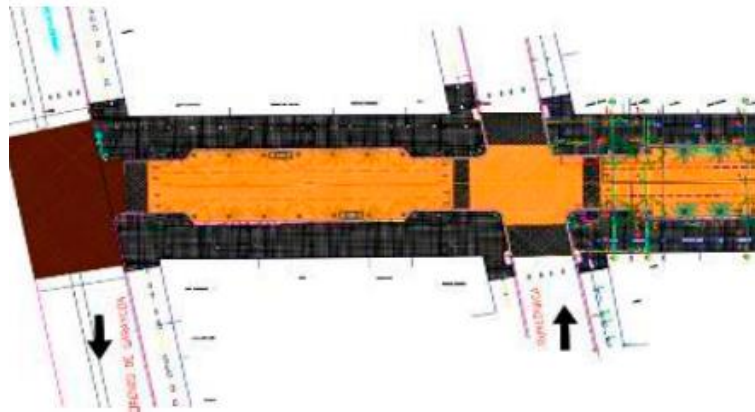


Gráfico No. 14. Planta arquitectónica de la Avenida 9 de Octubre. Tramo A. Fuente: Vélez, G. & Cedeño, J. (2018). Análisis de Caso: La movilidad urbana en el sector de la Avenida Amazonas entre la Avenida Sixto Durán Ballén y el Paso Lateral del Cantón Chone, Provincia de Manabí; República del Ecuador. Tesis de titulación publicada, Universidad San Gregorio de Portoviejo, Provincia de Manabí, República del Ecuador.

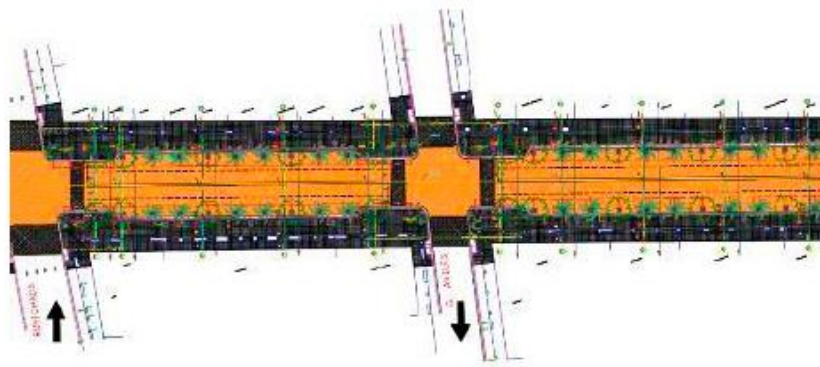


Gráfico No. 15. Planta arquitectónica de la Avenida 9 de Octubre. Tramo B. Fuente: Vélez, G. & Cedeño, J. (2018). Análisis de Caso: La movilidad urbana en el sector de la Avenida Amazonas entre la Avenida Sixto Durán Ballén y el Paso Lateral del Cantón Chone, Provincia de Manabí; República del Ecuador. Tesis de titulación publicada, Universidad San Gregorio de Portoviejo, Provincia de Manabí, República del Ecuador.

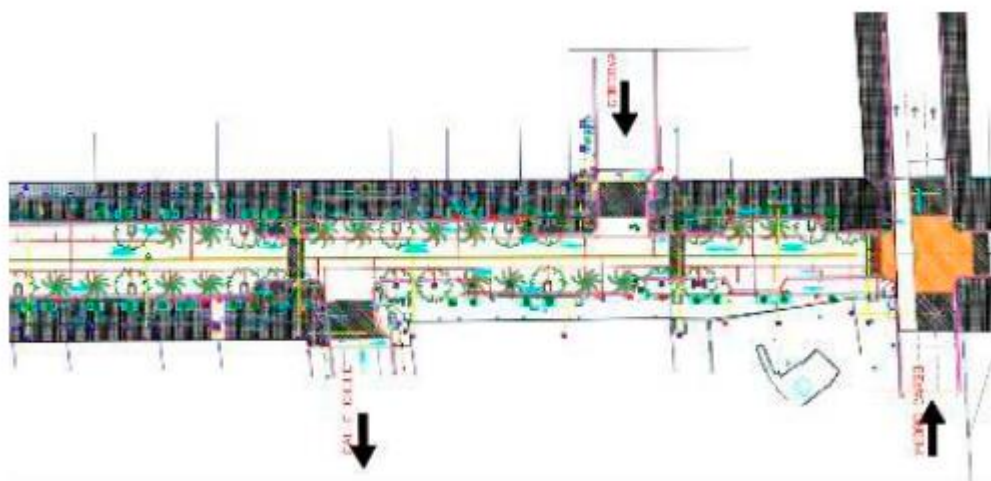


Gráfico No. 16. Planta arquitectónica de la Avenida 9 de Octubre. Tramo C. Fuente: Vélez, G. & Cedeño, J. (2018). Análisis de Caso: La movilidad urbana en el sector de la Avenida Amazonas entre la Avenida Sixto Durán Ballén y el Paso Lateral del Cantón Chone, Provincia de

Manabí; República del Ecuador. Tesis de titulación publicada, Universidad San Gregorio de Portoviejo, Provincia de Manabí, República del Ecuador.

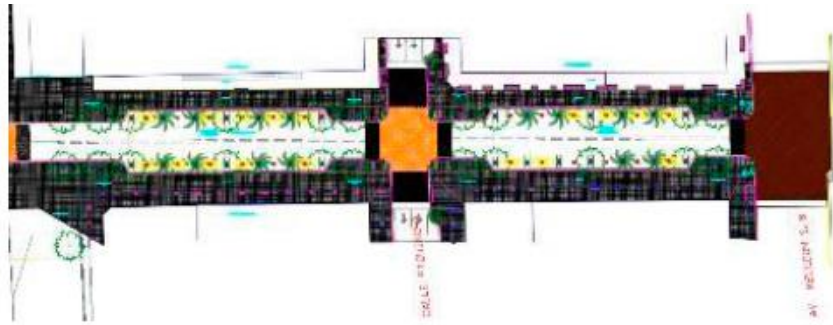


Gráfico No. 17. Planta arquitectónica de la Avenida 9 de Octubre. Tramo C.

Fuente: Vélez, G. & Cedeño, J. (2018). Análisis de Caso: La movilidad urbana en el sector de la Avenida Amazonas entre la Avenida Sixto Durán Ballén y el Paso Lateral del Cantón Chone, Provincia de Manabí; República del Ecuador. Tesis de titulación publicada, Universidad San Gregorio de Portoviejo, Provincia de Manabí, República del Ecuador

2.4.3. Repertorio Local.

2.4.2.1. Regeneración del casco urbano del cantón Portoviejo, República del Ecuador.



Gráfico No. 18. Regeneración del casco Urbano del Cantón Portoviejo. Ciudad de Portoviejo, República del Ecuador. (1940). [En línea]. Consultado: [16, Junio, 2019]. Disponible: <https://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=2044384>

Analizando el sitio web Skyspercivity ⁵¹(2014), sobre la Regeneración del casco urbano del cantón Portoviejo se puede referenciar que:

Los trabajos de la regeneración urbana del centro de la ciudad de Portoviejo, capital de la provincia de Manabí en Ecuador, inició este 2017 a un año después del terremoto con la intervención de 11 manzanas que contempla las calles Chile, Rocafuerte, Sucre, Colón y Quiroga.

⁵¹Skyspercivity. (2017). Regeneración del casco urbano. [En línea]. Consultado: [27, Noviembre, 2017]. Disponible en: <https://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=2044384>

Esta obra que busca prolongar la actividad en el centro al menos 18 horas al día y dinamizar la economía local.

La inversión en esta obra es de 11,6 millones de dólares y se financia con un crédito del Banco de Desarrollo del Ecuador.

Actualmente la proporción en el uso del espacio público en el centro de la ciudad es de 30% para el peatón y 70% para los vehículos, con la regeneración urbana la proporción se invertirá a 70% para uso peatonal y 30% para uso vehicular.

Preferencia del Peatón.

En las calles Olmedo, Bolívar y Ricaurte se construirá la calzada al mismo nivel de la acera para el uso predominante del peatón. Tendrán acceso vehicular restringido, a excepción de vehículos de abastecimiento, emergencia y propietarios de inmuebles, con velocidades permitidas de 10, 20 y 30 kilómetros por hora. Estas calles tendrán ciclo vías.

Calles de Alto Tránsito.

Las calles perimetrales: Chile, Sucre, Quiroga y Rocafuerte, serán de tráfico vehicular alto en doble sentido, con carriles de estacionamiento a un solo lado y espacio para abordaje de pasajeros de bus. Se permitirá una velocidad para vehículos de 50 kilómetro por hora.

Reconstrucción:

Esta obra constituye en un importante avance de la reconstrucción luego del terremoto del 16-A, y será ejecutada en un plazo de 365 días.

Continuando con la información de Plan Ciudad ⁵²(2017), exponemos que:

Propuesta de Súper manzana

Súper manzana

- Se acoge el sistema de super manzanas para la organización del Centro histórico de Portoviejo, como modelo de movilidad y espacio público, en el que cada una de ellas es considerada una pequeña ciudad con carácter propio y los barrios como inclusivos, sostenibles y productivos, a la vez relacionados a velocidad humana.

- Las 58 ha. y las manzanas que las constituyen se organizan en cinco súper manzanas, con una jerarquización vial que facilita en sus bordes una circulación vehicular sin restricción, y en el interior otorga mayor importancia al espacio público como eje articulador de un mejoramiento en el paisaje a través de la presencia del verde urbano, la arquitectura integrada, el aumento de las condiciones de confort térmico, lumínico y acústico.

- El incremento cuantitativo y cualitativo del espacio público busca mejorar las condiciones de disfrute ciudadano para una vida sana, con niveles aceptables de contaminación que potencie la interacción de las personas a través del contacto visual y la comunicación que se genera.

- En movilidad, se trata de potenciar los recorridos peatonales y facilitarlos en bicicleta; priorizar el transporte público mediante una fácil conexión y máxima proximidad al usuario. La organización de súper manzanas facilita la planificación

⁵²Plan ciudad. (2017). Estudios de Regeneración Urbana del Área Central de la Ciudad de Portoviejo. Propuesta de Supermanzanas.S.E.

de los circuitos interiores para: vehículos residentes, recolección de residuos, carga y descarga interna.



ERUACP Estudios de Regeneración Urbana del Área Central de la Ciudad Portoviejo

2. Espacio Público y Arborización

Propuesta Vial

- Espacio Público
- Área Vehicular



Gráfico No.19. Imagen de propuesta para brindar mayor porcentaje de prioridad al peatón. República del Ecuador. Fotografía y análisis facilitado por los autores del proyecto de plan ciudad. [2017].

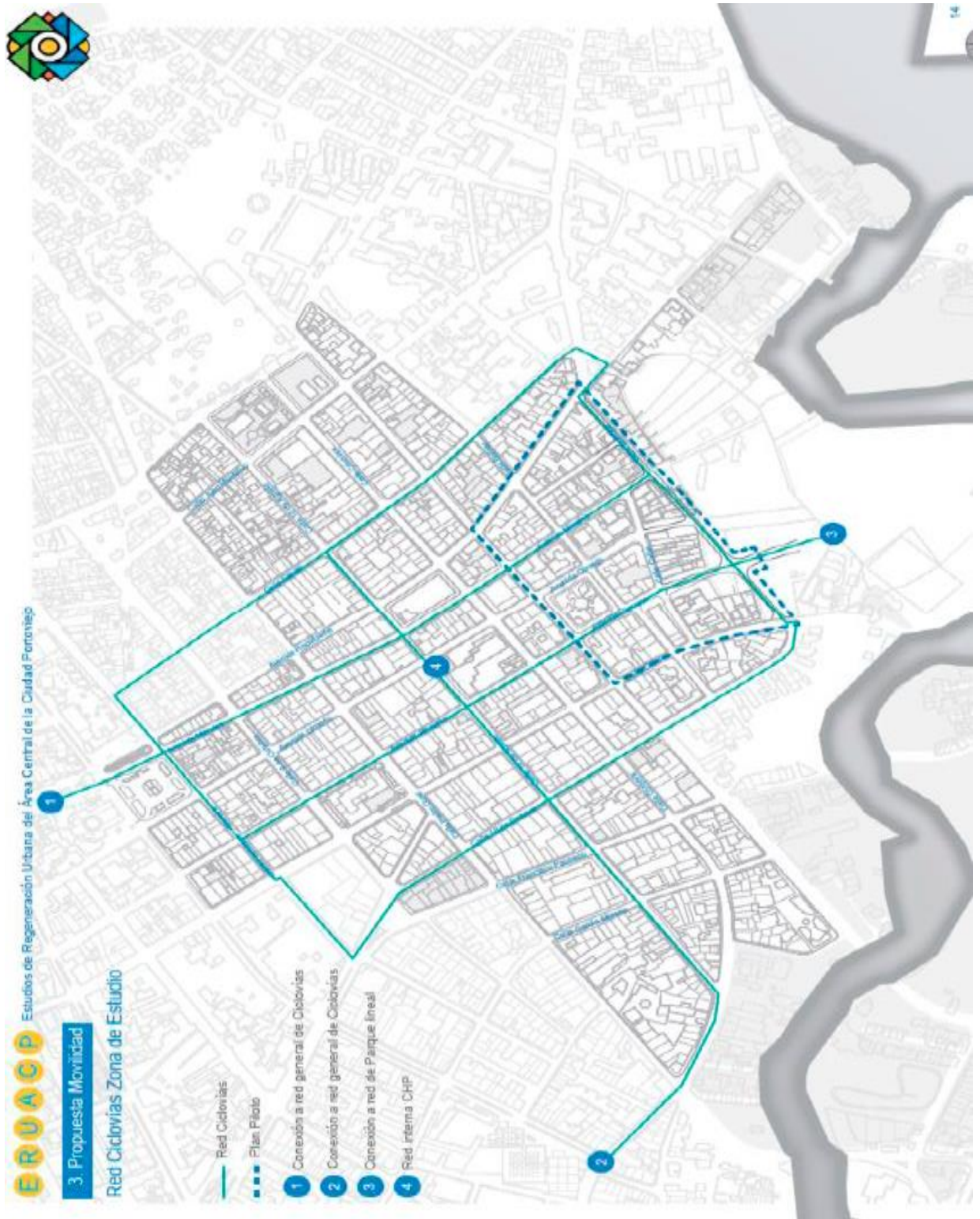


Gráfico No.20. Imagen de propuesta para las ciclo vías en la ciudad. República del Ecuador. Fotografía y análisis facilitado por los autores del proyecto de plan ciudad. [2017].



Gráfico No.21. Imagen de propuesta para las ciclo vías en la ciudad. República del Ecuador. Fotografía y análisis facilitado por los autores del proyecto de plan ciudad. [2017].



Gráfico No.22. Imagen de propuesta para las ciclo vías en la ciudad. República del Ecuador. Fotografía y análisis facilitado por los autores del proyecto de plan ciudad. [2017].



Gráfico No.23. Imagen de propuesta para los mobiliarios urbanos. República del Ecuador. Fotografía y análisis facilitado por los autores del proyecto de plan ciudad. [2017]

2.5. Marco Ético.

Estudiando la información disponible en el sitio web del Colegio de Arquitectos del Ecuador (CAE), en el código de Ética Profesional de Arquitectos del Ecuador⁵³ (2018). En el Artículo 2, podemos citar que: “ART. 2.- HONOR PROFESIONAL. - El profesional de la arquitectura propenderá con su conducta, a mantener el honor y la dignidad de su profesión.” (p. 1).

Continuando con el análisis del Código de Ética Profesional de los Arquitectos del Ecuador⁵⁴ (2017), podemos transcribir que:

Art.5.- RESPONSABILIDAD SOCIAL PROFESIONAL. - En razón de la función social de la Arquitectura, que debe satisfacer los requerimientos del hábitat y dar testimonio de la cultura a través del tiempo, el profesional de la Arquitectura está obligado y es responsable de la observancia y respeto de las normas de convivencia social, de propugnar el análisis crítico de su medio y de propender al desarrollo socio-espacial. (p. 2).

Asimismo, con la observación de las informaciones disponibles en el sitio web CAE, en el Código de Ética Profesional de los Arquitectos del Ecuador⁵⁵ (2018), en su capítulo IV, podemos citar que:

Art. 11.- EL ARQUITECTO Y LA SOCIEDAD.

A) El Arquitecto, como miembro responsable y dinámico de la sociedad, pondrá sus conocimientos al servicio del progreso y bienestar social en general y, particularmente, de la comunidad en la que actúa. En el ejercicio de su profesión antepondrá siempre el bien común a los intereses particulares y prestará sus servicios de ayuda y orientación como colaboración a la comunidad.

B) El Arquitecto ejercerá su profesión con sujeción a las Leyes y Ordenanzas que regulan el Ejercicio de la Arquitectura. Cuando exista vacío legal, se atenderá a las normas de Ética y a los principios de un sano criterio profesional.

Art. 12.- SERIEDAD PROFESIONAL. - En la prestación de sus servicios, el profesional de la Arquitectura empleará sus conocimientos y experiencia a cabalidad y sin restricciones; considerará igualmente importante a todos sus

⁵³Colegio Nacional de Arquitectos de la República del Ecuador (2013). Código de Ética Profesional de los Arquitectos del Ecuador. [En línea]. Consultado: [25, abril, 2018]. Disponible en: <http://www.cae.org.ec/wp-content/uploads/2017/07/C%C3%93DIGO-DE-%C3%89TICA-PROFESIONAL.pdf>.

⁵⁴Ibidem

⁵⁵ibidem

compromisos y procurará siempre la satisfacción de los intereses lícitos de su cliente y la más eficiente realización de los trabajos contratados. (p.5)

Art. 13.- RESPONSABILIDAD PROFESIONAL. - La responsabilidad del profesional de la Arquitectura en el cumplimiento de sus obligaciones, cubre no sólo las contractualmente establecidas, sino las que moral y legalmente son inherentes al eficiente ejercicio profesional; consecuentemente, sin perjuicio de las acciones civiles o penales que puedan ejercitarse, responderá ante el Tribunal de Honor por sus incumplimientos. (pp. 4 y 5).

2.6. Marco Metodológico.

2.6.1. Tipos de Métodos.

Examinando la información disponible en el sitio web Lidefer⁵⁶(2012), sobre el concepto de investigación Bibliográfica se puede referenciar que:

La investigación bibliográfica o documental consiste en la revisión de material bibliográfico existente con respecto al tema a estudiar. Se trata de uno de los principales pasos para cualquier investigación e incluye la selección de fuentes de información.

Se le considera un paso esencial porque incluye un conjunto de fases que abarcan la observación, la indagación, la interpretación, la reflexión y el análisis para obtener bases necesarias para el desarrollo de cualquier estudio.

Consultando la información disponible en el sitio web Es Salud⁵⁷(2019), acerca de

la definición de Investigación de Campo se puede transcribir que:

Es un tipo de investigación aplicada, que sirve para comprender y resolver alguna situación concreta, problema o necesidad en un determinado contexto. Se trabaja en un ambiente natural para que los datos a recabar estén lo menos contaminados posibles. Este tipo de investigación es sobre todo utilizada en campos como la sociología, la psicología y la educación, para analizar las estructuras que se desenvuelven en un contexto cotidiano y real del objeto a analizar.

2.6.2. Técnicas de Investigación.

⁵⁶Lidefer (2012). Investigación Bibliográfica: Definición, Tipos, Técnicas. [En línea]. Consultado: [11, mayo, 2018]. Disponible en: <https://www.lifeder.com/investigacion-bibliografica/>

⁵⁷Es Salud (2019).Tipos de Investigación y Características. [En línea]. Consultado: [11, mayo, 2018]. Disponible en: <https://www.esalud.com/tipos-de-investigacion/>

Indagando informaciones disponibles en el sitio web QuestionPro⁵⁸(2017), acerca de la técnica de la encuesta, podemos referenciar que:

Las encuestas son un método de investigación y recopilación de datos utilizados para obtener información de personas sobre diversos temas. Las encuestas tienen una variedad de propósitos y se pueden llevar a cabo de muchas maneras dependiendo de la metodología elegida y los objetivos que se deseen alcanzar.

2.6.3. Cuadro Metodológico.

Los métodos de investigación utilizados en este análisis de caso son los siguientes:

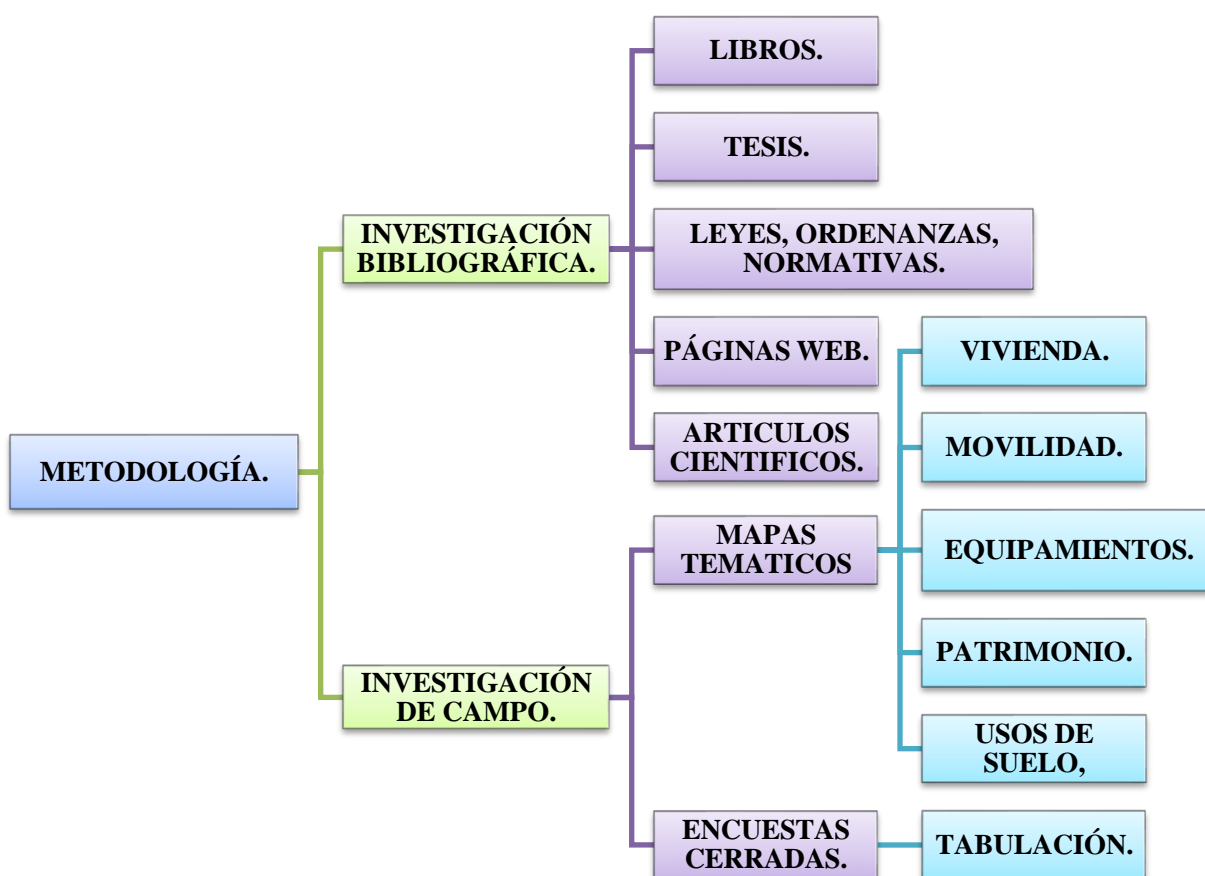


Gráfico N°. 24. Cuadro Sinóptico de la Metodología utilizada en este análisis de caso. Realizados por los autores de este análisis de caso.

⁵⁸QuestionPro (2017). Técnicas de Investigación. [En línea]. Consultado: [11, mayo, 2018]. Disponible en: <http://questionpro.com/es/encuesta.html>

2.6.4. Investigación Bibliográfica

Para este análisis de caso se realizó la recolección de información de libros, tesis publicadas, internet, artículos, revistas científicas, leyes y ordenanzas referentes a la calidad de vida urbana, obteniendo antecedentes, justificación, marco legal, referencial, ético y conceptual.

2.6.5. Investigación de Campo.

- ✓ Visita al casco urbano del cantón Rocafuerte.
- ✓ Se visitó los lugares tomados como repertorio nacional y local.
- ✓ Mapas temáticos referentes a vivienda, movilidad, equipamientos, patrimonio y usos de suelo en este sector.
- ✓ Encuestas a una muestra de personas del cantón Rocafuerte.

2.6.6. Análisis de datos estadísticos.

Población del casco urbano del cantón Rocafuerte, Provincia de Manabí, Republica del Ecuador.

2.6.7. Mapas Temáticos.

- ✓ Movilidad y accesibilidad.
- ✓ Imagen urbana.
- ✓ Áreas verdes.
- ✓ Uso de suelo.
- ✓ Patrimonio.

2.6.8. Proceso de la investigación.

Para desarrollar la presente investigación se consideró el método de carácter Inductivo, en el cual se utilizaron técnicas como las encuestas, y los mapas temáticos,

analizará de manera cualitativa y cuantitativa el estado actual del casco urbano del cantón Rocafuerte.

Examinando la información disponible en el sitio web Lidefer⁵⁹(2012), acerca de los conceptos de los métodos inductivos y deductivos se puede referenciar que:

Estos dos métodos son muy distintos y ofrecen elementos diferentes a la hora de llevar a cabo una investigación. Por su naturaleza, el método inductivo permite ser más flexible y se presta para la exploración, sobre todo al principio. El método deductivo es más cerrado por naturaleza y está más orientado a probar o confirmar hipótesis.

Aunque algún estudio en particular parezca puramente deductivo, como un experimento diseñado para probar los efectos hipotéticos de algún tratamiento o resultado, la mayoría de las investigaciones sociales requieren tanto de razonamiento deductivo como de razonamiento inductivo.

En casi todos los estudios es probable que se haya recurrido a ambos procesos en algún momento. Incluso en los experimentos más cerrados, los investigadores pueden observar patrones en la información que los puede llevar a desarrollar nuevas teorías.(p. 4)

Continuando con la información del sitio web Lidefer⁶⁰(2012), tenemos un concepto de lo que es método inductivo, el cual se puede citar:

El razonamiento inductivo es el razonamiento en el que las premisas son vistas como una manera de proveer evidencia fuerte para la veracidad de una conclusión.

Mientras que la conclusión de un argumento inductivo es segura, la verdad de dicha conclusión en un argumento inductivo es probable, basado en la evidencia provista.

Muchas fuentes pueden definir el método inductivo como uno en el que se derivan principios generales desde observaciones específicas.

2.6.9. Población y Muestra.

2.6.9.1. Universo de la investigación.

La población de este estudio de caso se ha determinado por la cantidad de habitantes del cantón Rocafuerte, provincia de Manabí; república del Ecuador, de acuerdo a los datos que han sido referenciados por el censo de población en el año 2010.

⁵⁹Lidefer(2012). Investigación Bibliográfica: Definición, Tipos, Técnicas. [En línea]. Consultado: [11, mayo, 2018]. Disponible en: <https://www.lifeder.com/investigacion-bibliografica/>

Según lo analizado en el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDOT) del Cantón Rocafuerte⁶¹ (2012), se puede transcribir que:

Según el censo del INEC en el año 2010, el cantón Rocafuerte tenía 33.469 habitantes, cantidad que representaba el 0.23% de la población ecuatoriana, y el 2,44 % del total de la provincia de Manabí, con una tasa de crecimiento de 1,47 y una densidad poblacional de 1,20 hab/Ha. El 27,50% de sus habitantes reside en el área urbana. (pp. 15)

2.6.9.2. Tamaño de la Muestra

La investigación será de acuerdo a la población actual del casco urbano del cantón Rocafuerte, provincia de Manabí; república del Ecuador donde se utilizará la siguiente fórmula:

$$n = \frac{3 \cdot Z^2 \cdot N \cdot p \cdot q}{[e^2 (N-1)] + Z^2 \cdot p \cdot q}$$

Dónde:

n=	Tamaño de la muestra	?
Z=	Nivel de confianza del 95%	1.96
p=	Variabilidad positiva (%)	% con que se aceptó la hipótesis
q=	Variabilidad Negativa (%)	% con se rechazó la hipótesis
N=	Tamaño de la población	Dato conocido
e=	Precisión o error	% que puede tomar valores del 1% a 9%

Gráfico No. 25. Cuadro del proceso para determinar la muestra de la investigación. República del Ecuador. Realizado por los autores de este análisis de caso [2 de Julio del 2019].


⁶¹Plan de Ordenamiento Territorial del Cantón Rocafuerte (2012). Diagnostico. [En línea]. Consultado: [11, mayo, 2018]. Disponible en: http://app.sni.gob.ec/sni-link/sni/PORTAL_SNI/data_sigad_plus/sigad_plusdiagnostico/1360001360001_1360001360001%20PDyOTGAD%20ROCAFUERTE%20Version%20II_20-02-2015_22-06-48.pdf

$$n = \frac{1.96^2 * 33469 * 0.90 * 0.1}{[0.05^2 (33469 - 1)] + 1.96^2 * 0.90 * 0.10}$$

$$n = \frac{11572}{84}$$

n= 138 encuestas

2.10. Formato de Encuesta.

UNIVERSIDAD SAN GREGORIO		FORMATO DE ENCUESTA CARRERA DE ARQUITECTURA ANÁLISIS DE CASO					
		Calidad de vida en el casco Urbano del Cantón Rocafuerte, Provincia de Manabí, República del Ecuador.					
RESPONSABLES DE LA ENCUESTA		ROGER SHAMYR BAZURTO VERA LUIGGY JOSÉ CHOEZ VARGAS					
PROVINCIA		CANTÓN		FECHA:			
MANABI		ROCAFUERTE					
DATOS DEL ENCUESTADO							
SEXO	NIVEL DE INSTRUCCIÓN		OCUPACIÓN		EDAD		
M	PRIMARIA		ESTUDIA		18-34		
	SECUNDARIA		TRABAJA		35-50		
F	SUPERIOR		AMA DE CASA		51-60		
	NINGUNA		NINGUNA		66-MÁS		
BANCO DE PREGUNTAS							
1. ¿COMO CALIFICA USTED EL ESTADO DEL CASCO URBANO DEL CANTÓN ROCAFUERTE?							
BUENO		<input type="checkbox"/>		MALO		<input type="checkbox"/>	
				REGULAR		<input type="checkbox"/>	
2. ¿ SE ENCUENTRA SATISFECHO CON LOS EQUIPAMIENTOS URBANOS CON QUE CUENTA EL SECTOR?							
SI		<input type="checkbox"/>		NO		<input type="checkbox"/>	
3. ¿CONSIDERA USTED QUE SE DEBERIA RESCATAR EL PATRIMONIO CULTURAL DEL CANTÓN?							
SI		<input type="checkbox"/>		NO		<input type="checkbox"/>	
4. ¿ CREE USTED QUE EXISTE MUCHO CONGESTIONAMIENTO VEHICULAR EN LAS PRINCIPALES CALLES DEL CASCO URBANO DEL CANTÓN?							
SI		<input type="checkbox"/>		NO		<input type="checkbox"/>	
5. ¿QUE NIVEL DE COMPATIBILIDAD CREE USTED QUE EXISTE EN EL USO DE SUELO RESIDENCIAL Y COMERCIAL EN EL CASCO URBANO DEL CANTON ROCAFUERTE?							
MUCHO		<input type="checkbox"/>		POCO		<input type="checkbox"/>	
6. ¿ TIENE ALGUNA DIFICULTAD PARA MOVILIZARSE PEATONALMENTE POR EL CASCO URBANO DEL CANTÓN ROCAFUERTE?							
SI		<input type="checkbox"/>		NO		<input type="checkbox"/>	
7. ¿CREE USTED QUE EL CASCO URBANO DEL CANTON ROCAFUERTE CREA UNA BUENA IMAGEN URBANA DE LO QUE SIGNIFICA EL CANTÓN?							
SI		<input type="checkbox"/>		NO		<input type="checkbox"/>	
8.¿CREE QUE DEBERIAN EXISTIR MÁS ESPACIOS VERDES Y ARBOLES EN EL CASCO URBANO DEL CANTÓN?							
SI		<input type="checkbox"/>		NO		<input type="checkbox"/>	

9. ¿ CREE QUE DEBERIAN EXISTIR MÁS LUGARES DE RECREACIÓN ?

SI

NO

10. ¿ESTARÍA DISPUESTO A SOCIALIZAR Y ACOGER UN PROYECTO URBANO-ARQUITÉCTONICO PARA MEJORAR LA CALIDAD DE VIDA URBANA EN EL CANTÓN ROCAFUERTE?

SI

NO

Gráfico N°. 26. Formato de encuesta realizada en el casco central del Cantón Rocafuerte, provincia de Manabí; República del Ecuador. Imagen realizada por los autores de este análisis de caso. [03, junio, 2019].

2.11. Formato de Mapas Temáticos realizados en las calles del casco central del Cantón Rocafuerte.



Gráfico N°. 27. Formato de Mapas Temáticos realizadas en el Cantón Rocafuerte, provincia de Manabí; República del Ecuador. Imagen realizada por los autores de este análisis de caso. [03, junio, 2019].

2.12. Diagnóstico.

2.13. Análisis de resultado de encuestas.

Las encuestas estuvieron dirigidas a la ciudadanía del Cantón Rocafuerte en un radio de 250 metros, en su zona urbana, para obtener una amplitud de criterio de lo que opinan los encuestados sobre su casco urbano. Una vez realizadas las encuestas se procedió a la tabulación, cuyos resultados se evidencian a continuación:

2.13.1. Preguntas para los ciudadanos de Rocafuerte, provincia de Manabí; República de Ecuador.

Literal A:

¿Género femenino o masculino?

Análisis cuantitativo.

Cuadro A

GÉNERO		
VARIABLE	FRECUENCIA	RESULTADO
HOMBRES	57	55%
MUJERES	46	45%
TOTAL	138	100%

Gráfico N°. 28. Resultado del literal A de la encuesta realizada en el cantón Rocafuerte, provincia de Manabí; República del Ecuador. Imagen realizada por los autores de este análisis de caso. [03, junio, 2019].

Gráfico A

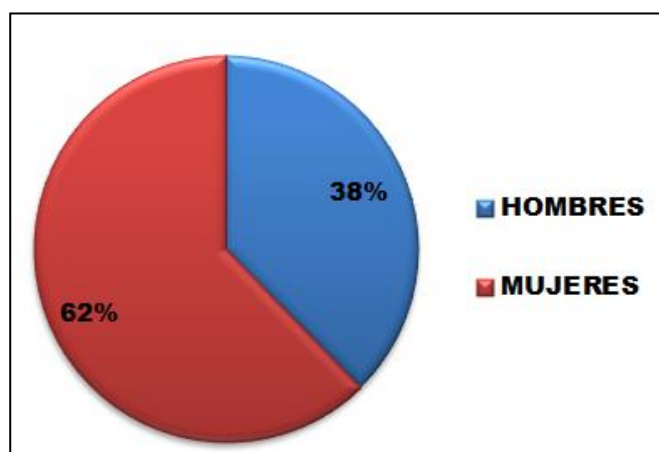


Gráfico N°. 29. Resultado de1 literal A de la encuesta realizada en el cantón Rocafuerte, provincia de Manabí; República del Ecuador. Imagen realizada por los autores de este análisis de caso. [03, enero, 2019].

Análisis cualitativo:

Podemos describir que 55% de las personas encuestadas son del género masculino y el 45% del género femenino.

Literal B:

¿Nivel de Instrucción?

Cuadro B.

GÉNERO		
VARIABLE	FRECUENCIA	RESULTADO
PRIMARIA	23	17%
SECUNDARIA	84	61%
SUPERIOR	31	15%
NINGUNO	10	7%
TOTAL	138	100%

Gráfico N°. 30. Resultado del literal B de la encuesta realizada en el cantón Rocafuerte, provincia de Manabí; República del Ecuador. Imagen realizada por los autores de este análisis de caso. [03, junio, 2019].

Gráfico B.

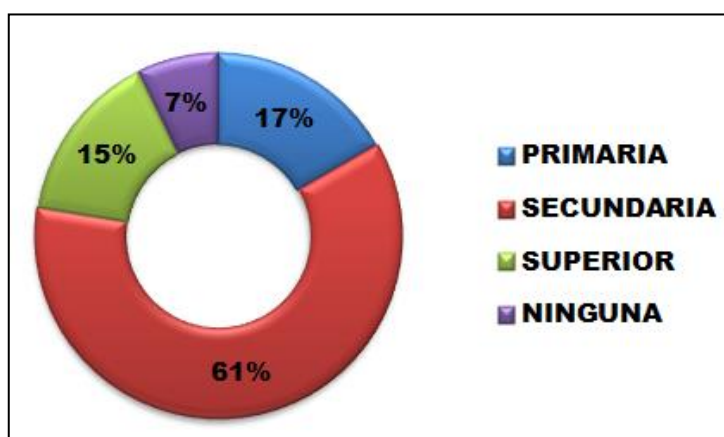


Gráfico N°. 31. Resultado del literal B de la encuesta realizada en el cantón Rocafuerte, provincia de Manabí; República del Ecuador. Imagen realizada por los autores de este análisis de caso. [03, enero, 2019].

Análisis cualitativo:

Podemos describir que el 61% de los habitantes que entrevistamos han estudiado solo la instrucción secundaria, solo de primaria 17%, de instrucción superior 15%, y ninguna 7%.

Literal C.

¿Ocupación?

Cuadro C.

GÉNERO		
VARIABLE	FRECUENCIA	RESULTADO
ESTUDIA	41	30%
TRABAJA	72	52%
AMA DE CASA	17	12%
NINGUNO	8	6%
TOTAL	138	100%

Gráfico N°. 32. Resultado del literal C de la encuesta realizada en el cantón Rocafuerte, provincia de Manabí; República del Ecuador. Imagen realizada por los autores de este análisis de caso. [03, junio, 2019].

Gráfico C

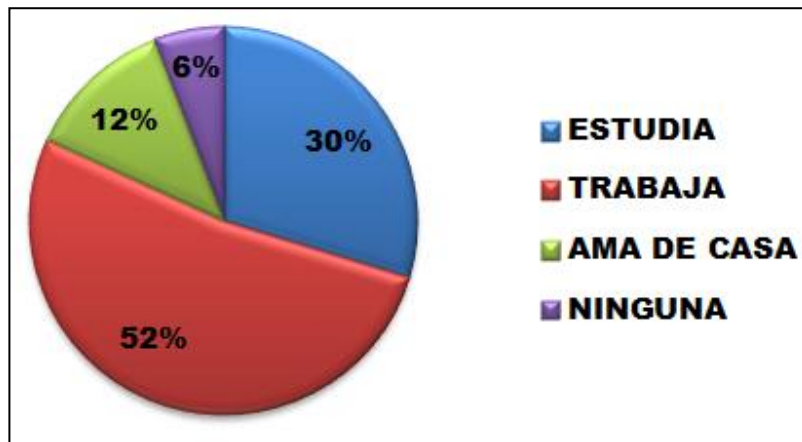


Gráfico N°. 33. Resultado del literal C de la encuesta realizada en el cantón Rocafuerte, provincia de Manabí; República del Ecuador. Imagen realizada por los autores de este análisis de caso. [03, junio, 2019].

Análisis cualitativo:

Podemos describir que el 49% de los habitantes trabaja, mientras el 30% son Ama de Casa, el 13% estudia y el 8% no hace ninguna actividad.

Literal D.

¿Edad?

Análisis cuantitativo.

Cuadro D.

GÉNERO		
VARIABLE	FRECUENCIA	RESULTADO
18-34	41	35%
35-50	72	37%
51-60	17	20%
66- MÁS	8	8%
TOTAL	138	100%

Gráfico N°. 34. Resultado del literal de la encuesta realizada en el cantón Rocafuerte, provincia de Manabí; República del Ecuador. Imagen realizada por los autores de este análisis de caso. [03, junio, 2019].

Gráfico D.

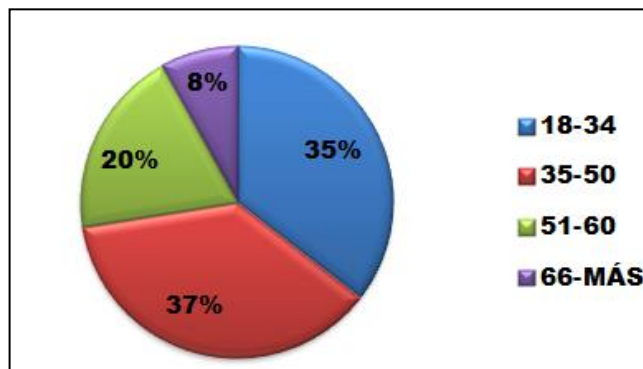


Gráfico N°. 35. Resultado del grafico D la encuesta realizada en el cantón Rocafuerte, provincia de Manabí; República del Ecuador. Imagen realizada por los autores de este análisis de caso. [03, junio, 2019].

Análisis cualitativo:

Podemos describir que el 37% de los habitantes tiene entre 35-50 años, el 35% está en los 35-50 años, el 20% entre los 51-60 años y el 8% de 60 años hacia arriba.

Pregunta 1.

¿Cómo califica usted el estado del casco urbano del cantón Rocafuerte?

Análisis cuantitativo.

Cuadro 1.

VARIABLE	FRECUENCIA	RESULTADO
BUENO	19	14%
MALO	93	67%
REGULAR	26	19%
TOTAL	138	100%

Gráfico N°. 36. Resultado de pregunta 1 de la encuesta realizada en el cantón Rocafuerte, provincia de Manabí; República del Ecuador. Imagen realizada por los autores de este análisis de caso. [03, junio, 2019].

Gráfico 1.

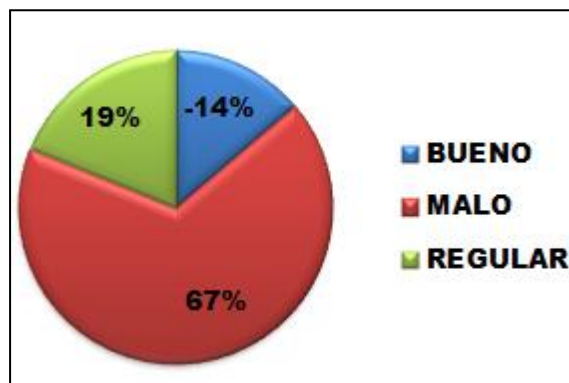


Gráfico N°. 37. Gráfico de la pregunta 1 de la encuesta realizada en el cantón Rocafuerte, provincia de Manabí; República del Ecuador. Imagen realizada por los autores de este análisis de caso. [03, enero, 2019].

Análisis cualitativo:

Según los datos obtenidos, se indica que el 67% de personas creen que el casco urbano del cantón Rocafuerte se encuentra en mal estado, mientras que el 19% cree que su estado es regular y el 14%, en buen estado.

Pregunta 2.

¿Se encuentra satisfecho con los equipamientos urbanos con que cuenta el sector?

Análisis cuantitativo.

Cuadro 2.

GÉNERO		
VARIABLE	FRECUENCIA	RESULTADO
SI	63	46%
NO	75	54%
TOTAL	138	100%

Gráfico N°. 38. Resultado de pregunta 2 de la encuesta realizada en el cantón Rocafuerte, provincia de Manabí; República del Ecuador. Imagen realizada por los autores de este análisis de caso. [03, junio, 2019].

Gráfico 2.

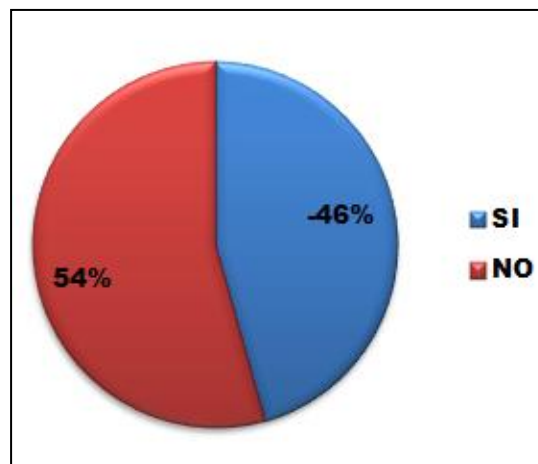


Gráfico N°. 39. Gráfico de la pregunta 2 de la encuesta realizada en el cantón Rocafuerte, provincia de Manabí; República del Ecuador. Imagen realizada por los autores de este análisis de caso. [03, enero, 2019].

Análisis cualitativo:

Según los datos obtenidos, se indica que el 54% de habitantes no se encuentra satisfecho con los equipamientos urbanos con que cuenta el sector, mientras que el 46% sí se encuentra satisfecho.

Pregunta 3.

¿Considera usted que se debería rescatar el patrimonio cultural del cantón?

Análisis cuantitativo.

Cuadro 3.

GÉNERO		
VARIABLE	FRECUENCIA	RESULTADO
SI	87	63%
NO	51	37%
TOTAL	138	100%

Gráfico N°. 40. Resultado de pregunta 3 de la encuesta realizada en el Cantón Rocafuerte, provincia de Manabí; República del Ecuador. Imagen realizada por los autores de este análisis de caso. [03, junio, 2019].

Gráfico 3.

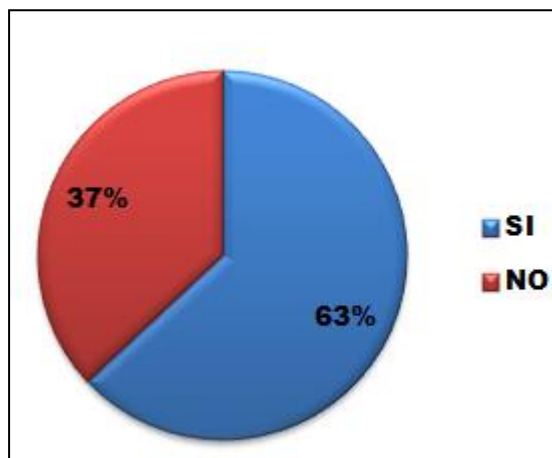


Gráfico N°. 41. Gráfico de la pregunta 3 de la encuesta realizada en el cantón Rocafuerte, provincia de Manabí; República del Ecuador. Imagen realizada por los autores de este análisis de caso. [03, enero, 2019].

Análisis cualitativo:

Según los datos obtenidos, se indica que el 63% de las personas creen que se debería rescatar el patrimonio del cantón, mientras que el 37% cree que no se debería rescatar el mismo.

Pregunta 4.

¿Cree usted que existe mucho congestionamiento vehicular en las principales calles del casco urbano del cantón?

Análisis cuantitativo.

Cuadro 4.

GÉNERO		
VARIABLE	FRECUENCIA	RESULTADO
SI	68	49%
NO	70	51%
TOTAL	138	100%

Gráfico N°. 42. Resultado de pregunta 4 de la encuesta realizada en el cantón Rocafuerte, provincia de Manabí; República del Ecuador. Imagen realizada por los autores de este análisis de caso. [03, junio, 2019].

Gráfico 4.

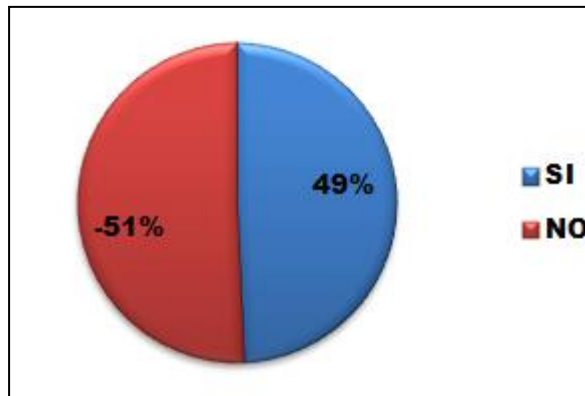


Gráfico N°. 43. Resultado de la pregunta 1 de la encuesta realizada en el cantón Rocafuerte, provincia de Manabí; República del Ecuador. Imagen realizada por los autores de este análisis de caso. [03, enero, 2019].

Análisis cualitativo:

Según los datos obtenidos, se indica que el 63% de las personas creen que se debería rescatar el patrimonio del cantón, mientras que el 37% creen que no se debería rescatar el mismo.

Pregunta 5.

¿Qué nivel de compatibilidad cree usted que existe en el uso de suelo residencial y comercial del casco urbano en el cantón Rocafuerte?

Análisis cuantitativo.

Cuadro 5.

GÉNERO		
VARIABLE	FRECUENCIA	RESULTADO
MUCHO	73	53%
POCO	65	47%
TOTAL	138	100%

Gráfico N°. 44. Resultado de pregunta 5 de la encuesta realizada en el cantón Rocafuerte, provincia de Manabí; República del Ecuador. Imagen realizada por los autores de este análisis de caso. [03, junio, 2019].

Gráfico 5.

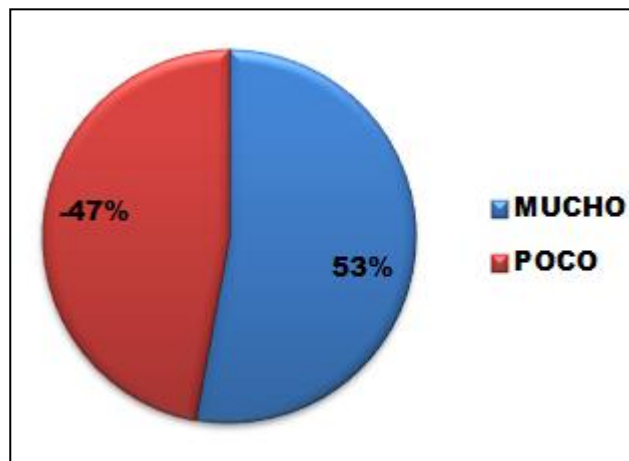


Gráfico N°. 45. Gráfico de la pregunta 5 de la encuesta realizada en el cantón Rocafuerte, provincia de Manabí; República del Ecuador. Imagen realizada por los autores de este análisis de caso. [03, enero, 2019].

Análisis cualitativo:

Según los datos obtenidos, se indica que el 53% de los habitantes están de acuerdo que existe mucho nivel de compatibilidad entre el uso de suelo residencial y el uso de suelo comercial, mientras que el 47% cree que existe poco nivel de compatibilidad.

Pregunta 6.

¿Tiene alguna dificultad para movilizarse por el casco urbano del cantón Rocafuerte?

Análisis cuantitativo.

Cuadro 6.

GÉNERO		
VARIABLE	FRECUENCIA	RESULTADO
SI	93	67%
NO	45	33%
TOTAL	138	100%

Gráfico N°. 46. Resultado de pregunta 6 de la encuesta realizada en el cantón Rocafuerte, provincia de Manabí; República del Ecuador. Imagen realizada por los autores de este análisis de caso. [03, junio, 2019].

Gráfico 6.

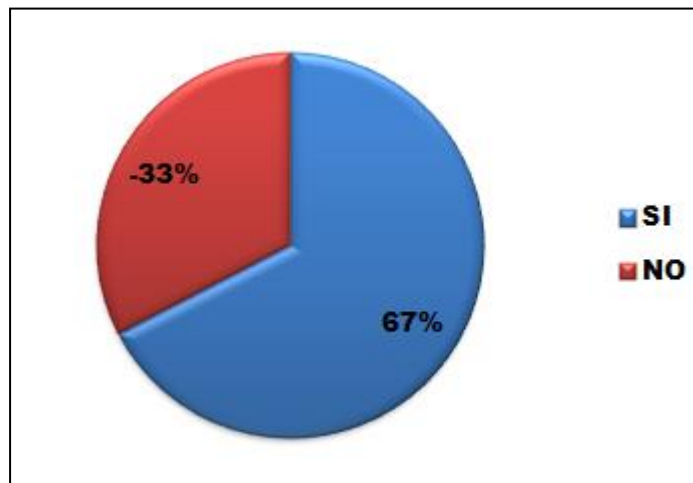


Gráfico N°. 47. Gráfico de la pregunta 6 de la encuesta realizada en el cantón Rocafuerte, provincia de Manabí; República del Ecuador. Imagen realizada por los autores de este análisis de caso. [03, enero, 2019].

Análisis cualitativo:

Según los datos obtenidos, se indica que el 67% de las personas sí tienen dificultades para movilizarse en el casco urbano del cantón Rocafuerte, mientras que el 33% de los mismos no tienen ningún problema al movilizarse por el casco urbano del sector.

Pregunta 7.

¿Cree usted que el casco urbano del cantón Rocafuerte crea una buena imagen urbana de lo que significa el cantón?

Análisis cuantitativo.

Cuadro 7.

GÉNERO		
VARIABLE	FRECUENCIA	RESULTADO
SI	56	41%
NO	82	59%
TOTAL	138	100%

Gráfico N°. 48. Resultado de pregunta 7 de la encuesta realizada en el cantón Rocafuerte, provincia de Manabí; República del Ecuador. Imagen realizada por los autores de este análisis de caso. [03, junio, 2019].

Gráfico 7.

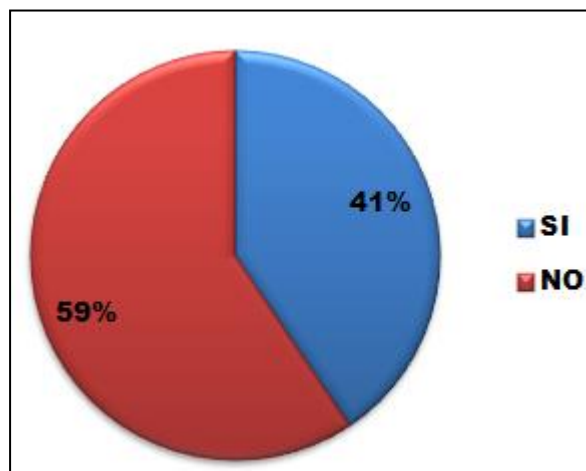


Gráfico N°. 49. Gráfico de la pregunta 7 de la encuesta realizada en el cantón Rocafuerte, provincia de Manabí; República del Ecuador. Imagen realizada por los autores de este análisis de caso. [03, junio, 2019].

Análisis cualitativo:

Según los datos obtenidos, se indica que el 59% de los habitantes del cantón cree que el casco urbano no da una buena imagen Urbana de lo que significa el mismo, mientras que el 41% no está de acuerdo con lo dicho.

Pregunta 8.

¿Cree que deberían existir más espacios verdes en el casco urbano del cantón?

Análisis cuantitativo.

Cuadro 8.

GÉNERO		
VARIABLE	FRECUENCIA	RESULTADO
SI	101	73%
NO	37	27%
TOTAL	138	100%

Gráfico N°. 50. Resultado de pregunta 8 de la encuesta realizada en el cantón Rocafuerte, provincia de Manabí; República del Ecuador. Imagen realizada por los autores de este análisis de caso. [03, junio, 2019].

Gráfico 8.

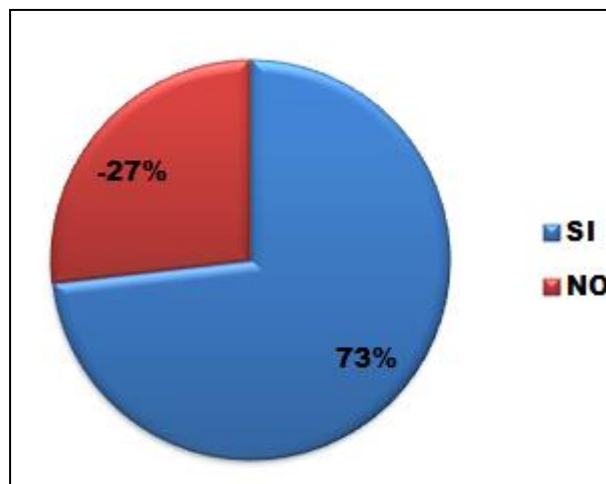


Gráfico N°. 51. Gráfico de la pregunta 8 de la encuesta realizada en el cantón Rocafuerte, provincia de Manabí; República del Ecuador. Imagen realizada por los autores de este análisis de caso. [03, enero, 2019].

Análisis cualitativo:

Según los datos obtenidos, se indica que el 73% de las personas está de acuerdo que debería haber más espacios verdes en el casco urbano del cantón, mientras que el 27% cree que ya es suficiente con los espacios verdes existentes.

Pregunta 9.

¿Cree que deberían existir más lugares de recreación?

Análisis cuantitativo.

Cuadro 9.

GÉNERO		
VARIABLE	FRECUENCIA	RESULTADO
SI	123	89%
NO	15	11%
TOTAL	138	100%

Gráfico N°. 52. Resultado de pregunta 9 de la encuesta realizada en el cantón Rocafuerte, provincia de Manabí; República del Ecuador. Imagen realizada por los autores de este análisis de caso. [03, junio, 2019].

Gráfico 9.

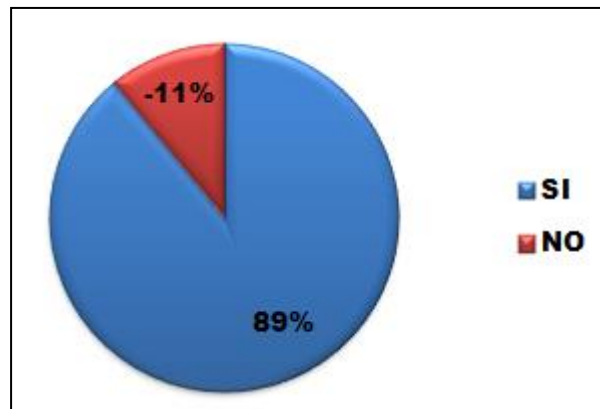


Gráfico N°. 53. Gráfico de la pregunta 9 de la encuesta realizada en el cantón Rocafuerte, provincia de Manabí; República del Ecuador. Imagen realizada por los autores de este análisis de caso. [03, junio, 2019].

Análisis cualitativo:

Según los datos obtenidos, se indica que el 89% de las personas creen que debería existir más equipamiento de recreación, mientras que el 11% cree que es suficiente con los equipamientos ya existentes.

Pregunta 10.

¿Estaría dispuesto a socializar y acoger un proyecto urbano-arquitectónico para mejorar la calidad de vida urbana en el cantón Rocafuerte?

Análisis cuantitativo.

Cuadro 10

GÉNERO		
VARIABLE	FRECUENCIA	RESULTADO
SI	95	69%
NO	43	31%
TOTAL	138	100%

Gráfico N°. 54. Resultado de pregunta 10 de la encuesta realizada en el cantón Rocafuerte, provincia de Manabí; República del Ecuador. Imagen realizada por los autores de este análisis de caso. [03, junio, 2019].

Gráfico 10.

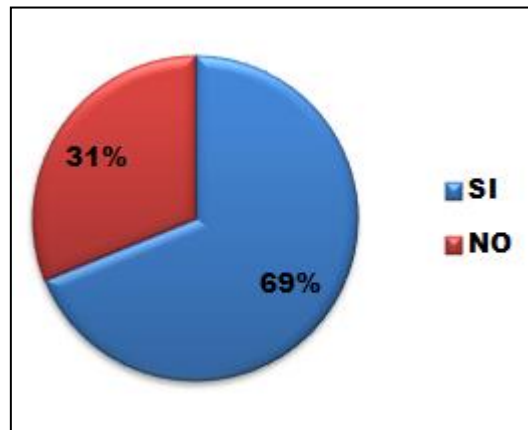


Gráfico N°. 55. Gráfico de la pregunta 10 de la encuesta realizada en el Cantón Rocafuerte, provincia de Manabí; República del Ecuador. Imagen realizada por los autores de este análisis de caso. [03, enero, 2019].

Análisis cualitativo:

Según los datos obtenidos, se indica que el 69% de los habitantes del Cantón estaría dispuesto a acoger un proyecto urbano- arquitectónico para mejorar la calidad de vida en el casco urbano del cantón, mientras que el 31% de las personas no opina lo mismo.

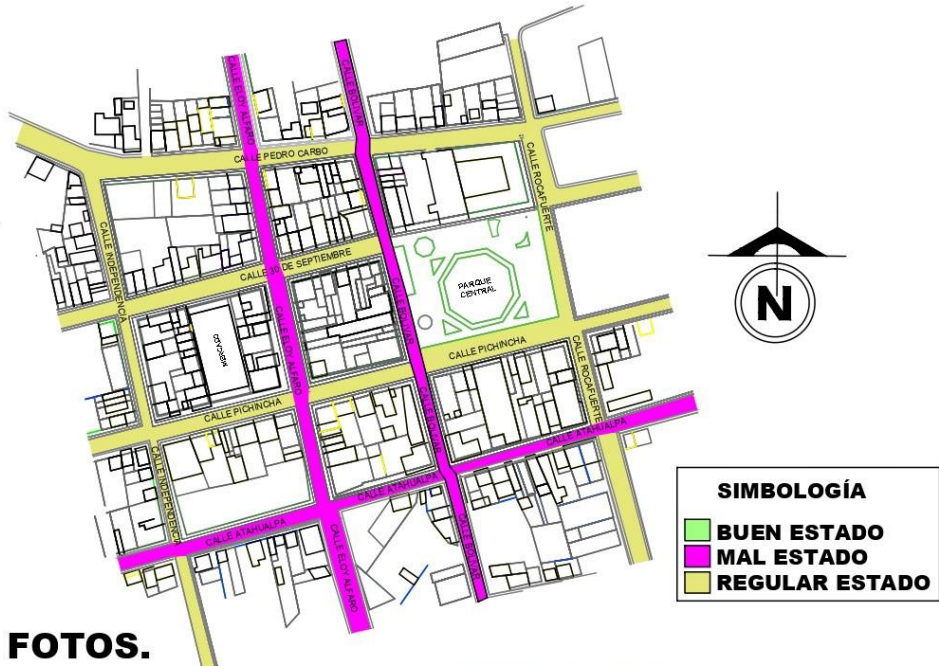
2.14. Análisis de resultado de mapas temáticos.



Gráfico N°. 56. *Mapa Temático N. 1, de movilidad y accesibilidad en el cantón Rocafuerte, provincia de Manabí; República del Ecuador. Imagen realizada por los autores de este análisis de caso. [03, enero, 2019].*

MAPA TEMÁTICO 2

1. MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD 1.2. Vialidad.



FOTOS.



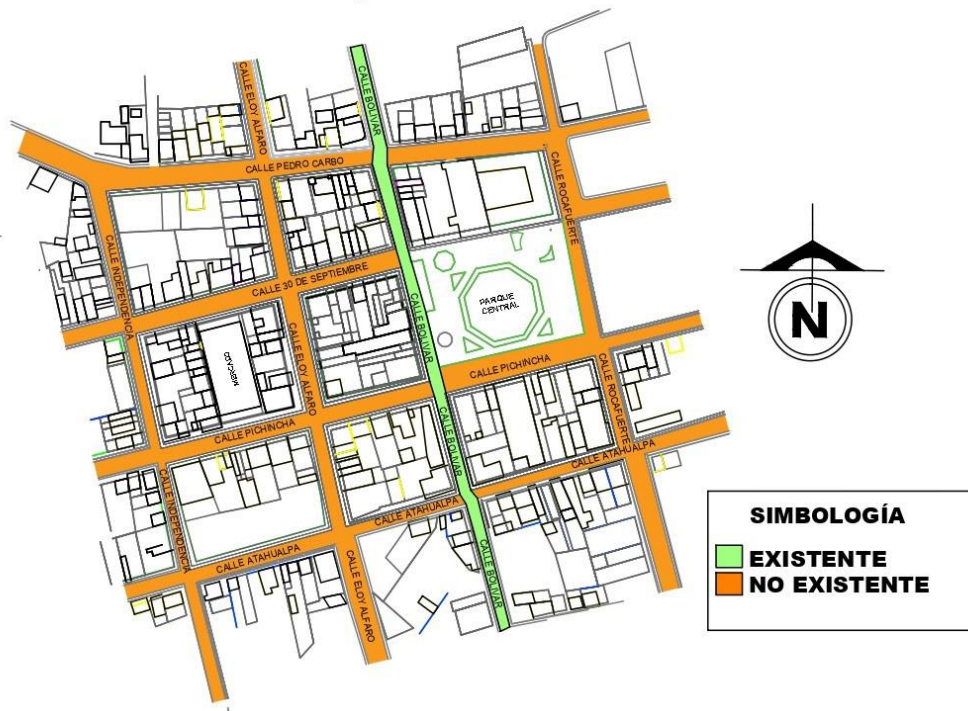
ANÁLISIS:

SEGÚN LO OBSERVADO PODEMOS CONOCER QUE LAS CALLES BOLIVAR INDEPENDENCIA Y ATAHUALPA SE ENCUENTRA EN MAL ESTADO, MIENTRAS QUE LAS CALLES PICHINCHA, INDEPENDENCIA, 30 DE SEPTIEMBRE PEDRO CARBO SU ESTADO ES REGULAR. COMO ES EVIDENTE NINGUNA DE SUS CALLES SE ENCUENTRA EN UN ESTADO OPTIMO.

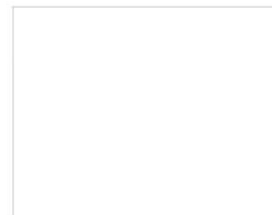
Gráfico N°. 57. Mapa temático 2- vialidad en el cantón Rocafuerte, provincia de Manabí; República del Ecuador. Imagen realizada por los autores de este análisis de caso. [03, enero, 2019].

MAPA TEMÁTICO 3

1. MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD 1.3. Transporte Público



FOTOS.



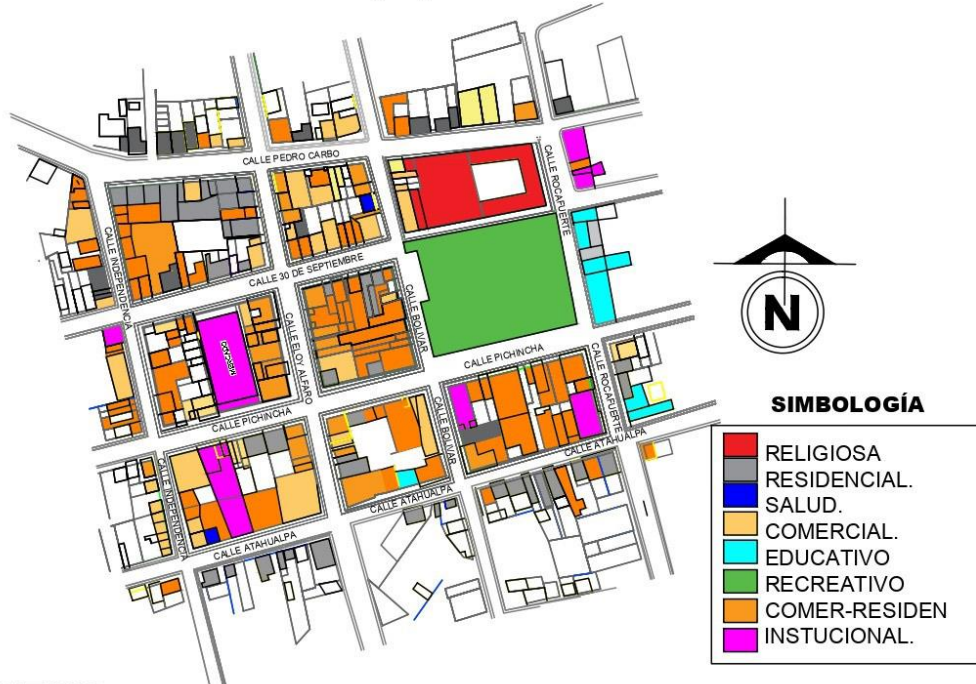
ANÁLISIS:

SEGÚN EL MAPA, SOLO EL TRANSPORTE PÚBLICO PASA POR LA CALLES BOLÍVAR ,
LOS MISMOS SOLO SON BUSES INTERCANTONALES.
CABE RECALCAR QUE EN EL CANTÓN ROCAFUERTE EXISTEN 2 COOPERATIVAS DE TAXIS
Y NO EXISTEN COOPERATIVAS DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO.

Gráfico N°. 58. Mapa temático 3- transporte público en el cantón Rocafuerte, provincia de Manabí; República del Ecuador. Imagen realizada por los autores de este análisis de caso. [03, enero, 2019].

MAPA TEMÁTICO 4

2. USOS DE SUELO. 2.1. Equipamientos.



FOTOS.



RESIDENCIAL. COMERCIAL EDUCATIVO. INSTITUCIONAL.



**COMERCIAL
RESIDENCIAL**

COLOR USO DE SUELO

COLOR	USO DE SUELO	%
Red	RELIGIOSA	2%
Grey	RESIDENCIAL.	18%.
Blue	SALUD.	2%
Yellow	COMERCIAL	26%
Cyan	EDUCATIVO	5%
Green	RECREATIVO	2 %
Orange	COMER-RESIDEN.	35%.
Magenta	INSTIUCIONAL	10%

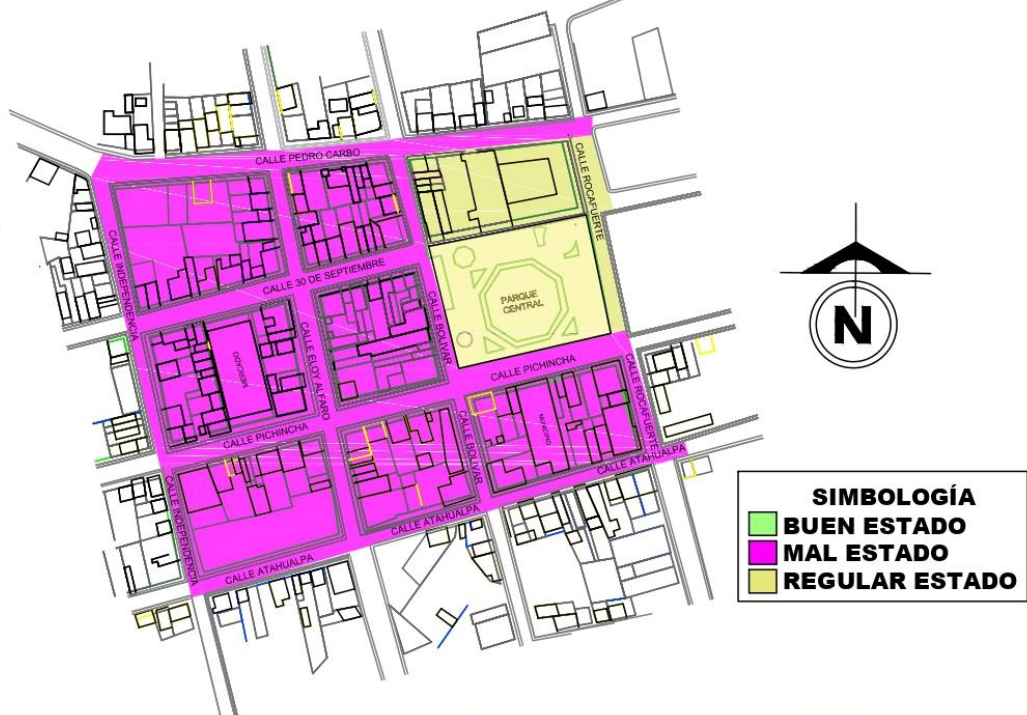
ANÁLISIS:

SEGÚN LO OBSERVADO SE PUEDE CONCRETAR QUE LOS EQUIPAMIENTOS COMERCIAL-RESIDENCIAL OCUPAN EL 35% DEL CASCO PEATONAL, DE ESTO LE SIGUE EL COMERCIAL CON EL 26%, TAMBIEN SIGUE EL EDUCATIVO 5%, EL RESIDENCIAL EL 18%, MIENTRAS RELIGIOSO, SALUD Y RECREATIVO 2%, .

Gráfico N°. 59. Mapa Temático 4- Uso de suelo en el cantón Rocafuerte, provincia de Manabí; República del Ecuador. Imagen realizada por los autores de este análisis de caso. [03, enero, 2019].

MAPA TEMÁTICO 6

3. IMAGEN URBANA 3.1. Apariencia Urbana.



FOTOS.



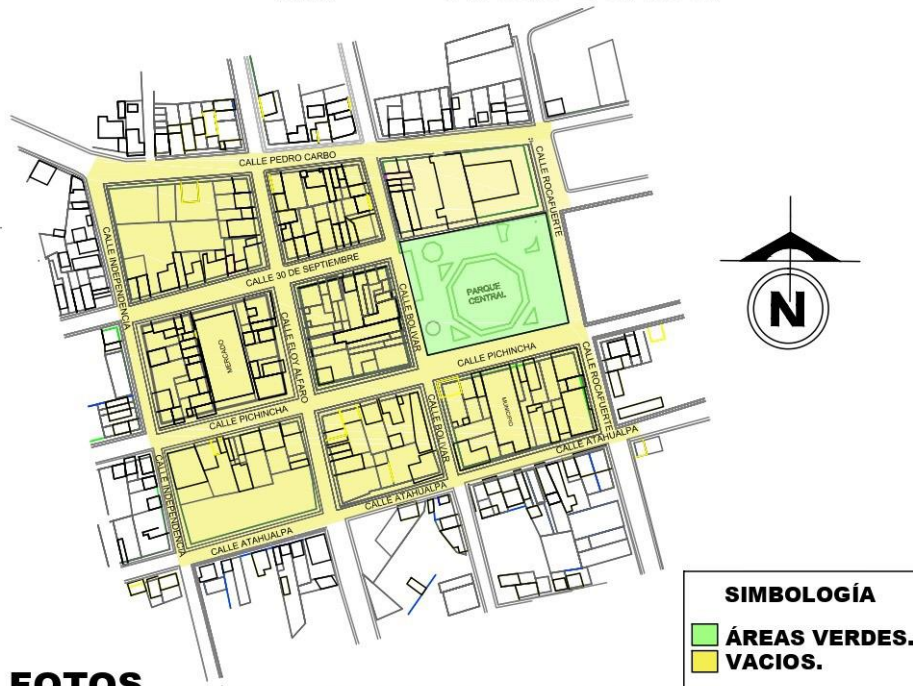
ANÁLISIS:

SEGÚN LO OBSERVADO SE PUEDE CONCRETAR QUE ROCAFUERTE, NO CUENTA CON UNA BUENA IMAGEN URBANA EN LO QUE ES SU CASCO URBANO. YA QUE SE ENCUENTRAN SOPORTALES DE DISTINTOS ESTILOS, Y DIFERENTES TIPOS DE EDIFICACIONES DE DISTINTOS ESTILOS Y MATERIALES.

Gráfico N°. 61. Mapa temático 6, en el cantón Rocafuerte, provincia de Manabí; República del Ecuador. Imagen realizada por los autores de este análisis de caso. [03, enero, 2019].

MAPA TEMÁTICO 7

4. VERDE URBANO 4.1. Áreas Verdes.



FOTOS.



PARQUE CENTRAL

COLOR.	ÁREAS VERDES.	CANT.	%
	ÁREAS VERDES	1	10%
	VACIOS.	0	0%

ANÁLISIS:

SEGÚN LO OBSERVADO SE PUEDE DECIR QUE EL CASCO URBANO DEL CANTÓN ROCAFUERTE CUENTA CON UN 10% DE ÁREAS VERDES SITUADA EN SU PARQUE CENTRAL, MIENTRAS QUE EN EL RESTO DEL CASCO URBANO ESTUDIADO CARECE DE ARBOLES.

Gráfico N°. 62. Mapa temático 7 de verde urbano en el cantón Rocafuerte, provincia de Manabí; República del Ecuador. Imagen realizada por los autores de este análisis de caso. [03, enero, 2019].

MAPA TEMÁTICO 8

4. VERDE URBANO 4.2. Equipamientos recreativos.



FOTOS.



COLOR	EQ.RECREATIVO	CANT.	%
■	EXISTENTES	1	2%
■	NO EXISTENTES	0	0%

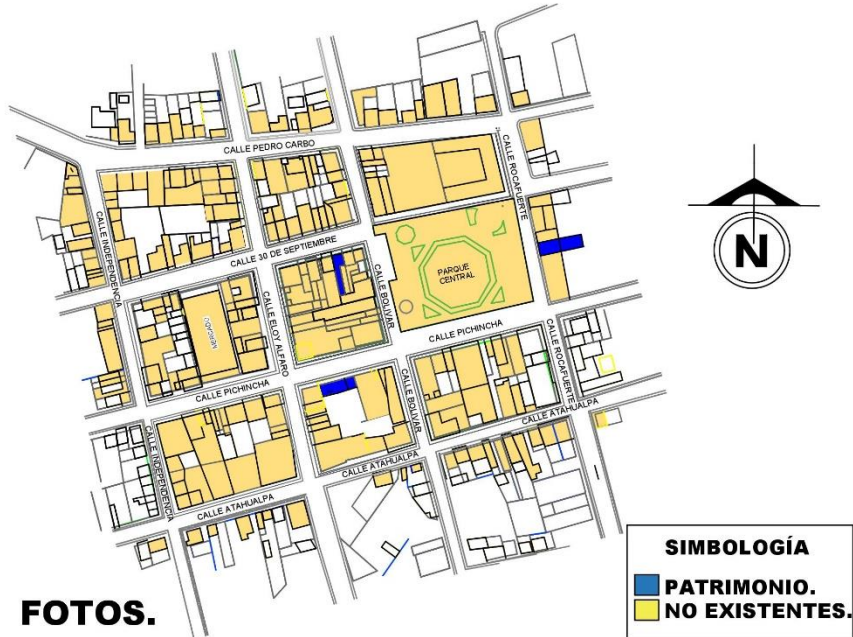
ANÁLISIS:

UNA VEZ OBSERVADO, SE PUEDE CONCLUIR QUE EL CASCO URBANO DEL CANTÓN ESTUDIADO SOLO EXISTE EL 2% DE ÁREAS RECREATIVAS, UBICADAS EN EL PARQUE CENTRAL.

Gráfico N°.63. Mapa temático 8, acerca de las áreas de recreación, en el cantón Rocafuerte, provincia de Manabí; República del Ecuador. Imagen realizada por los autores de este análisis de caso. [03, enero, 2019].

MAPA TEMÁTICO 9

5. PATRIMONIO.



FOTOS.



COLOR.	ÁREAS VERDES.	CANT.	%
	PATRIMONIO.		
	NO EXISTENTES.		

ANÁLISIS:

UNA VEZ OBSERVADO IN SITU, PODEMOS CITAR QUE EXISTE UN 7% DE VIVIENDAS PATRIMONIALES. EN EL CANTÓN ROCAFUERTE UN 2%, PERO LAMENTABLEMENTE NO SE ENCUENTRAN EN BUENAS CONDICIONES YA QUE LES FALTA MANTENIMIENTO.

Gráfico N°. 64. Mapa temático 9, del patrimonio en el cantón Rocafuerte, provincia de Manabí; República del Ecuador. Imagen realizada por los autores de este análisis de caso. [03, enero, 2019].

2.8. Conclusiones.

- Se puede concluir que según los indicadores, el casco central del cantón Rocafuerte posee una calidad de vida irregular.
- Existe una concentración de uso de suelo comercial- residencial en el casco urbano del cantón.
- El lugar de estudio, no cuenta con una buena imagen urbana, debido a diferencias de alturas de soportales, distintos estilos arquitectónicos en cada una de sus edificaciones.
- Según lo analizado, las casas patrimoniales del casco urbano de la misma no están en buen estado por falta de su mantenimiento.
- El Casco urbano del cantón carece de verde urbano.
- Según lo analizado se puede concluir que el sitio de estudio carece de lugares de recreación.
- Analizando uno de los mapas temáticos, se puede concluir que la mayoría de las calles se encuentran en un estado regular y algunas en mal estado, debido a que carecen de señalización, no tienen el ancho adecuado, entre otros factores que dificulta la movilidad en las mismas.
- El estudio reveló que la movilidad peatonal se dificulta debido a las barreras urbano-arquitectónicas existentes.
- El casco urbano del cantón Rocafuerte carece de una guía urbana, que proponga mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

2.17. Recomendaciones.

- Se recomienda al GAD Municipal realizar una propuesta para mejorar la calidad de vida en el casco Urbano del Cantón Rocafuerte.
- Se recomienda regularizar el uso de suelo en el sitio de estudio por parte de las autoridades pertinentes debido al aumento del uso de suelo comercial, mismo que genera congestionamiento en la movilidad del sector.
- Se recomienda propuestas que mejoren la imagen urbana del cantón.
- Se recomienda una planificación para poder socializar un proyecto con el fin de rehabilitar las casas patrimoniales, y rescatar su patrimonio.
- Se recomienda implementar en el casco urbano del cantón Rocafuerte, zonas de áreas verdes para crear un ambiente adecuado para el ser humano y así disminuir la contaminación ambiental.
- Se recomienda proponer equipamientos de recreación, servicio público y administrativo en sitios estratégicos en el área de estudio.
- Se sugiere que en el casco central del cantón Rocafuerte se realice una regeneración urbana con el fin de mejorar el aspecto para el cantón ya que es de tránsito para vías interprovinciales de mucha frecuencia.
- Se plantea diseñar puntos de accesibilidad para personas con movilidad limitada y textura podotáctil en el piso para personas no videntes.
- Se recomienda diseñar un documento de guía urbana para las autoridades del GAD Municipal con el fin de mejorar la calidad de vida del Cantón.

CAPITULO III

3. Criterios Projectuales Urbanos.

3.1. Delimitación de la propuesta.

Como resultado de las técnicas y metodologías aplicadas para el estudio de caso, se observó que la calidad de vida del casco urbano del cantón Rocafuerte, es deficiente, pudiendo provocar problemas de movilidad, verde urbano, imagen urbana y patrimonio. Dicho esto, se propone soluciones a los problemas encontrados en nuestro análisis. De esta manera se brindará una propuesta para mejorar la calidad de vida de los habitantes del cantón.

3.2. Objetivo de la propuesta.

Mejorar la calidad de vida de los habitantes del casco urbano del cantón Rocafuerte, a través de una guía de mapas temáticos, los cuales nos indicarán cómo mejorar las distintas problemáticas existentes, y también proponer una solución de intervención total a su parque central

3.3 Desarrollo de la propuesta.

Consultando en el sitio web Educar una obra de García (2014)⁶², sobre un concepto básico de mapas temáticos, podemos transcribir que:

El mapa temático es una herramienta cartográfica que permite representar muy diverso tipo de información localizada en el territorio.

Los mapas temáticos son utilizados por profesionales de todas las disciplinas sociales y ambientales porque presentan distintos tipos de datos como información visual, que resulta de más rápida lectura y más sencilla interpretación. (pp. 3)

⁶²Educar. (2014). Mapas temáticos. [En línea]. Consultado: [05, agosto, 2019]. Disponible en: <https://www.educ.ar/recursos/14657/los-mapas-tematicos/fullscreen/fullscreen>

Continuando con la información en el sitio web Educar una obra de García (2014)⁶³, acerca los objetivos de los mapas temáticos podemos citar que:

- ✓ Promover el uso de los equipos portátiles en el proceso de enseñanza y aprendizaje.
- ✓ Promover el trabajo en red y colaborativo, la discusión y el intercambio entre pares, la realización en conjunto de la propuesta, la autonomía de los alumnos y el rol del docente como orientador y facilitador del trabajo.
- ✓ Estimular la búsqueda y selección crítica de información proveniente de diferentes soportes, la evaluación y validación, el procesamiento, la jerarquización, la crítica y la interpretación. (pp. 4 y 5)

Una vez analizados los conceptos de lo que son mapas temáticos, y su objetivo principal se puede decir que la primera parte de la propuesta de este análisis de Caso, se basa en el diseño de mapas temáticos en los cuales se proponen soluciones para mejorar la calidad de vida del casco urbano del cantón Rocafuerte. Los mismos estarán enfocados en la movilidad, accesibilidad, verde urbano, y usos de suelo.

En el siguiente apartado analizaremos lineamientos para la segunda parte de la propuesta el cual se basa en una intervención urbana en el parque central del área de estudio.

Observando la Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2 243:2009 (2009), se puede citar que: “Se recomienda colocar tiras táctiles (acanaladas) en el pavimento, paralelas a las construcciones, con el fin de indicar recorridos de circulación a las personas con discapacidad visual.” (p. 4)

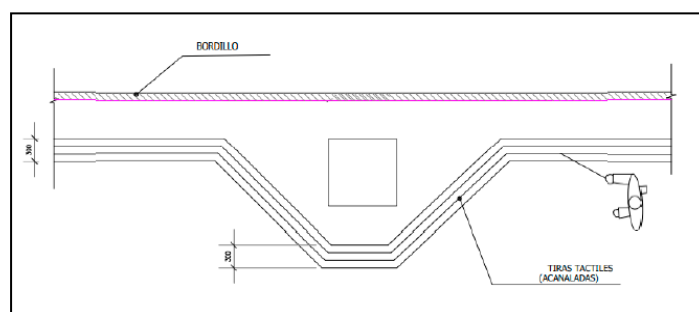


Gráfico N°. 65. Tiras táctiles (acanaladas) en el pavimento. Quito, República del Ecuador.
Fuente: Instituto Ecuatoriano de Normalización Norma. Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2 243:2009. (2018)

⁶³Educar. (2014). Mapas temáticos. [En línea]. Consultado: [05, agosto, 2019]. Disponible en: <https://www.educ.ar/recursos/14657/los-mapas-tematicos/fullscreen/fullscreen>

Continuando en la Norma Técnica NTE INEN 2 314:2009, del Instituto Ecuatoriano de Normalización (2009)⁶⁴, podemos conocer que:

Bandas de equipamiento

Las bandas deben estar ubicadas fuera de las vías de circulación peatonal adyacentes a estas, al lado exterior de la circulación peatonal.

Jardineras

Las jardineras deben estar ubicadas dentro de la banda de equipamiento.

Basureros públicos

Los basureros deben estar ubicados dentro de las bandas de equipamiento o en espacios que no obstaculicen la circulación peatonal.

Si el basurero tiene la abertura en la parte superior ésta debe estar a una altura máxima de 800 mm, sobre el piso terminado.

Bancas

Deben estar ubicadas dentro de las bandas de equipamiento o en espacios que no obstaculicen la circulación peatonal. (pp. 2, 3 y 5)

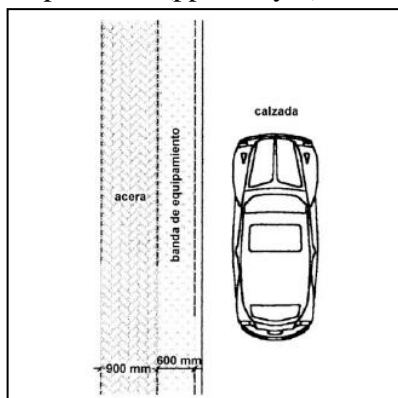


Gráfico No. 66. Banda de equipamiento. Ubicación. Quito, República del Ecuador. Fuente: Instituto Ecuatoriano de Normalización Norma. Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2 314:2009. (2018)

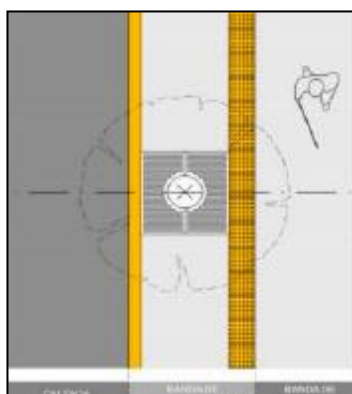


Gráfico N°. 67. Bandas de equipamientos. Quito, República del Ecuador. Fuente: Instituto Ecuatoriano de Normalización Norma. Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2 314:2009. (2018)

⁶⁴Educar. (2014). Mapas temáticos. [En línea]. Consultado: [05, agosto, 2019]. Disponible en: <https://www.educ.ar/recursos/14657/los-mapas-tematicos/fullscreen/fullscreen>

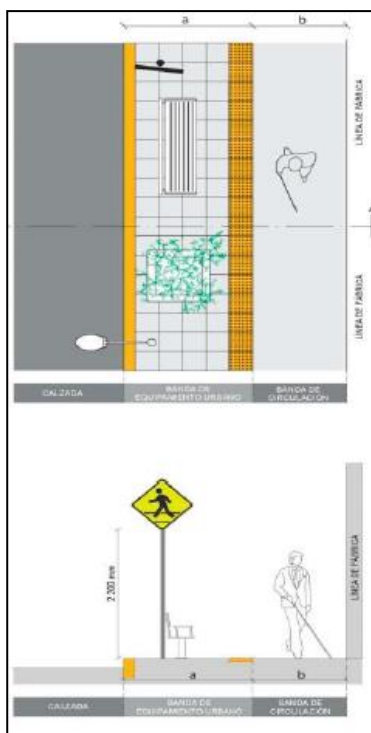


Gráfico No. 68. Bandas de equipamientos, alturas. Quito, República del Ecuador.

Fuente: Instituto Ecuatoriano de Normalización Norma. Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2 314:2009. (2018)

Continuando en la Norma Técnica NTE INEN 2 314:2009 (2009)⁶⁵, podemos referenciar que:

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 900 mm, con una longitud mínima de 1 200 mm hasta el vértice de la intersección. (Ver figura 2). En lo posible el refugio se debe construir a nivel de la calzada, si se presenta un desnivel con la calzada, este se salvará mediante vados, de acuerdo a lo indicado en la NTE INEN 2 245. Cuando se prevé la circulación simultánea de dos sillas de ruedas en distinto sentido, el ancho mínimo del cruce peatonal en el refugio debe ser de 1 800 mm. (p. 62).

⁶⁵Educar. (2014). Mapas temáticos. [En línea]. Consultado: [05, agosto, 2019]. Disponible en: <https://www.educ.ar/recursos/14657/los-mapas-tematicos/fullscreen/fullscreen>

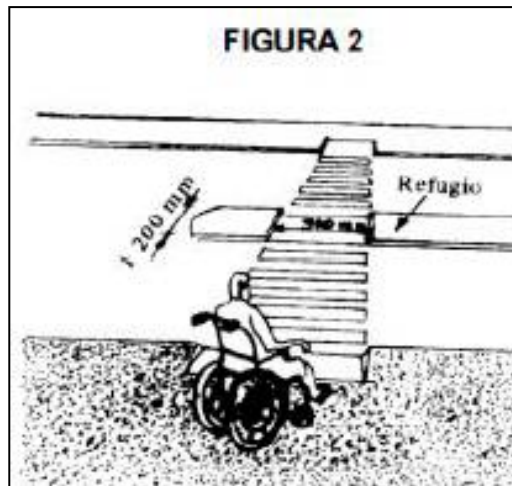


Gráfico N°. 69. Gráfico de textura de piso. Anexo de Norma INEN 243 2014. Norma NTE 243. Accesibilidad de las personas al medio físico. Cruces peatonales a nivel y a desnivel. p. 62.

Consultando informaciones disponibles en el sitio web Plataforma Urbana, un artículo de Martínez (2015), podemos conocer sobre el plan integral de movilidad que: “El plan se elaboró tomando como base la Pirámide de Jerarquía de Movilidad Urbana que le entrega prioridad a los modos sustentables, como las caminatas y las bicicletas, por sobre los medios de transporte privado, como los automóviles.” (p 4)

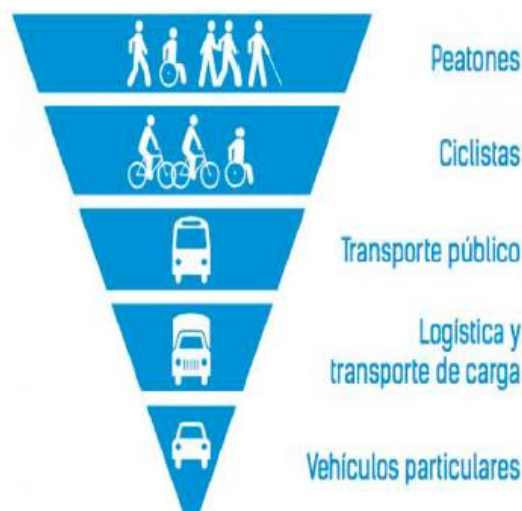


Gráfico No. 70. Pirámide invertida con preferencia de movilidad. (2015). Fuente: Plataforma Urbana. (2015). [En línea]. Consultado: [16, agosto, 2018]. Disponible: <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2015/04/28/peaton-primero-pro-bicicleta-y-zonas-calmas-las-iniciativas-del-plan-integral-de-movilidad-de-santiago/>

Revisando la información disponible del sitio web de la Secretaria de Quito (2017)⁶⁶, acerca de la Red Verde, en el cual podemos citar:

El programa Red Verde Urbana (RVU) nace con el objetivo de integrar sistémicamente los componentes del entorno natural que rodean a la urbe o se incluyen dentro de ella, para reconocer u otorgarles funciones dentro del concepto de ciudad sostenible.

Se conceptualiza inicialmente a la Red Verde Urbana como un sistema de conectores de vegetación que, a través del tejido urbana, generan una vinculación espacial entre las áreas naturales de conservación y los espacios verdes con el valor ecológico, que facilitan la movilidad y brindan hábitat a la vida silvestre urbana.

Sin embargo, la Red Verde Urbana va más allá de las contribuciones ambientales únicamente, ya que ésta permitirá construir nuevos patrones sobre la relación entre la Naturaleza y la ciudad desde la perspectiva de desarrollo sostenible del Distrito Metropolitano de Quito, a través de la potenciación de los valores económicos, sociales y patrimoniales identitario que contribuirán a mejorar la habitabilidad en el espacio público, la salud y calidad ambiental, la cohesión social, la integración cultural y la equidad, la accesibilidad universal, la valoración y repotenciación del patrimonio natural y de los espacios simbólicos para la ciudadanía. (pp. 5)



Gráfico No. 71. Red Verde de la Ciudad de Quito, República del Ecuador. (2015). Fuente: Secretaria de Quito (2015). [En línea]. Consultado: [16, agosto, 2018]. Disponible: <http://sthv.quito.gob.ec/rvu.zip>

⁶⁶Secretaria de Quito (2017). Red Verde Urbano de Quito. [En línea]. Consultado: [05, agosto, 2019]. Disponible en: <http://sthv.quito.gob.ec/rvu.zip>



Gráfico No. 72. Red Verde de la Ciudad de Quito, República del Ecuador. (2015). Fuente: Secretaria de Quito (2015). [En línea]. Consultado: [16, agosto, 2018]. Disponible: <http://sthv.quito.gob.ec/rvu.zip>

Analizando un artículo de Benítez en el sitio web GreenScreen (2014)⁶⁷, acerca de las zonas verdes urbanas y sus beneficios, al cual podemos referenciar que:

Estudios recientes han destacado los diferentes beneficios que existen gracias a la creación y utilización de las denominadas áreas verdes dentro de los espacios urbanos, es decir, estos pulmones verdes que no son más que zonas ricas en vegetación en relación a una zona urbana, esta especie de oasis en medio del desierto, brinda a los habitantes grandes cantidades de oxígeno y otros interesantes beneficios.

Para la Organización Mundial de la Salud, es necesario que existan 9 m² de áreas verdes por habitante; sin embargo, a pesar de esto, algunos estudios muestran la mala distribución de los espacios verdes en nuestras ciudades como símbolo de inequidad.

Actualmente, todas las personas tenemos el derecho a tener espacios verdes en las áreas urbanas ya que éstas representan grandes ventajas para quienes habitamos en las grandes urbes; por ejemplo, tan sólo el permanecer 5 minutos en un área verde, aumenta la sensación de bienestar, satisfacción y mejora la autoestima.

Según los estudios realizados, las zonas verdes urbanas contribuyen a mejorar la calidad de aire que se respira en ciudades grandes y contaminadas, a la vez que ayudan a mejorar la longevidad y la calidad de vida de sus habitantes.

Sucede que quienes acostumbramos visitar estos espacios, recibimos aportaciones físicas y psicológicas importantes, logramos recuperarnos más fácilmente del agotamiento; además una sola visita a estos espacios, ayuda a combatir el estrés, la ansiedad y la depresión, aumenta la posibilidad de sentirse exitoso en diferentes aspectos de la vida, incrementa las posibilidades de realizar más actividad física e incluso facilita y favorece las interacción social. (pp. 1, 2, 3 y 4)

⁶⁷Gustavo Benítez. GreenScreen (2014). Zonas Verdes urbanas y sus beneficios. [En línea]. Consultado: [05, agosto, 2019]. Disponible en: <https://www.greenscreen.media/zonas-verdes-urbanas/>



Gráfico No. 73. Zonas Verdes Urbanas en la ciudad de Quito, República del Ecuador. (2015). Fuente: Green Screen (2015). [En línea]. Consultado: [16, agosto, 2018]. Disponible: <http://sthv.quito.gob.ec/rvu.zip>

Consultando en la información disponible en el sitio web Otro Mundo Posible (2017)⁶⁸, el cual podemos citar que:

El desarrollo armónico de las ciudades implica un adecuado diseño urbanístico que incluya un ordenamiento acorde a las construcciones, enmarcadas en un contexto humanizado. El crecimiento de las ciudades, particularmente de Latinoamérica, no ha permitido cumplir la cabalidad de este precepto. La mayor parte de las ciudades de nuestro continente sufren los estragos del crecimiento desordenado, a causa de una inadecuada planificación urbana.

Debido a que las ciudades sacrifican el entorno natural en las que están asentadas, se originan cambios sustanciales a nivel ambiental, teniendo como denominador común la contaminación citadina que incluye dentro de sus principales elementos los desechos no reciclables, los gases nocivos expedidos por automóviles e industrias y finalmente la contaminación sónica.

Una de las formas de contrarrestar el caos urbano es la correcta planificación y administración de sus áreas verdes, ya que por medio de ellas se humaniza la ciudad y se rescata en gran medida el ambiente natural, minimizando los efectos de contaminación.

La vegetación de una ciudad, cumple para la mayor parte de los habitantes un servicio esencialmente ornamental y paisajístico: es agradable a la vista, da una sensación de frescura y proporciona sombra. Pero, a pesar de estas cualidades tan positivas, siempre ha habido una ambigüedad con respecto a la vegetación de las zonas urbanas, en especial por parte de los urbanistas, ya que por un lado se propicia la construcción de edificaciones, autopistas, estacionamientos y otras infraestructuras, todo esto en detrimento de la vegetación, y por otra parte, se controla la misma cercándola y limitándola.

⁶⁸Gustavo Benítez. GreenScreen (2014). Zonas Verdes urbanas y sus Beneficios. [En línea]. Consultado: [05, agosto, 2019]. Disponible en: <https://www.otromundoesposible.net/las-areas-verdes-urbanas-una-alternativa-para-mejorar-el-microclima-urbano/>

La calidad de vida de una zona urbana depende en gran parte de la calidad y el mantenimiento de los espacios verdes. El desarrollo urbanístico de las grandes ciudades depende y se encuentra estrechamente relacionado con la expansión del bosque urbano. (pp. 1, 2, 3,4 y 5)

Según la organización mundial de la salud los espacios de áreas verdes corresponden a 12m² por habitante por consiguiente para el cantón Rocafuerte se debe aproximar para los 33469 pobladores un área de 401628 m².

3.4. Propuesta de Mapas Temáticos.

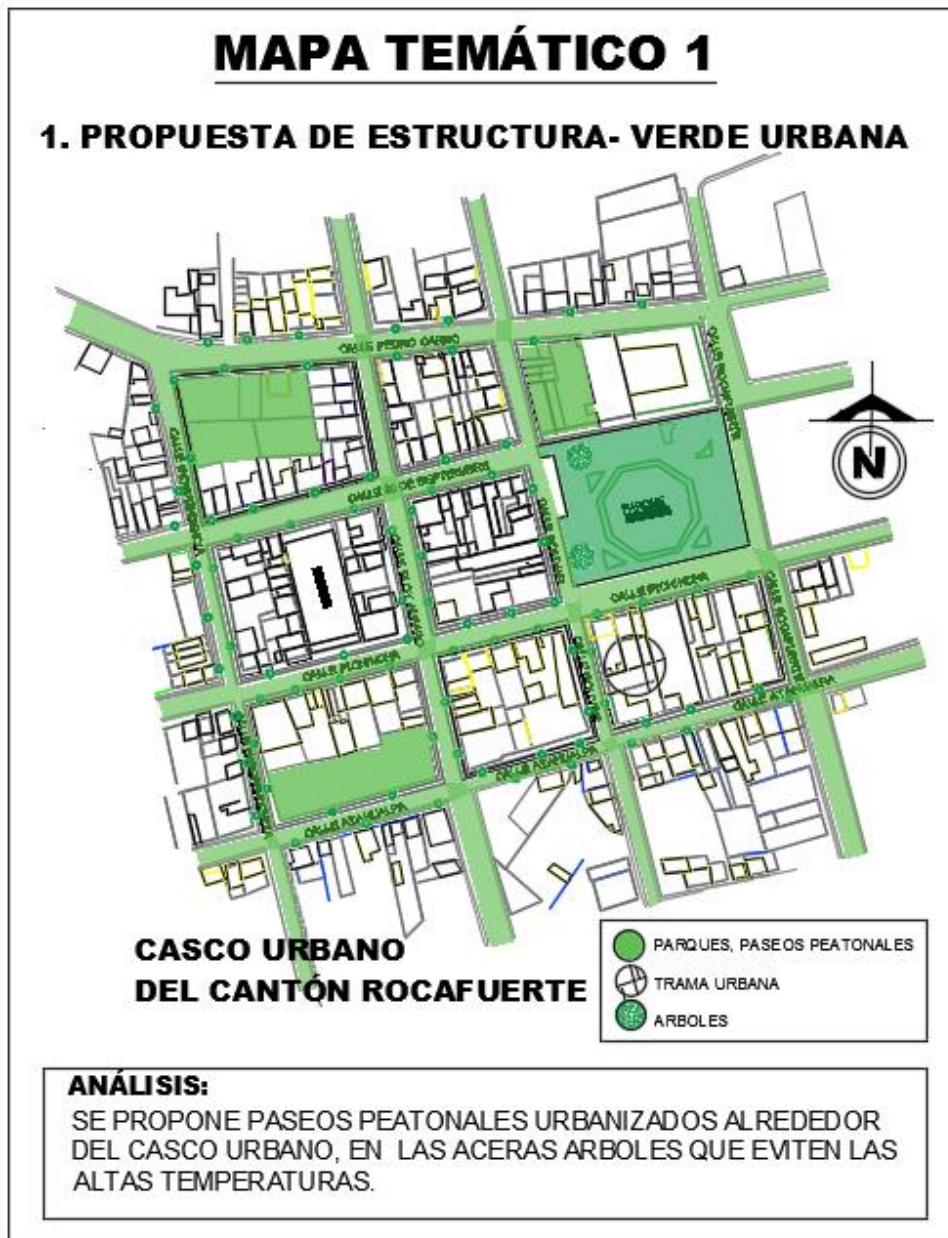


Gráfico N°. 74. Mapa Temático 1, propuesta estructura verde urbana en el cantón Rocafuerte, provincia de Manabí; República del Ecuador. Imagen realizada por los autores de este análisis de caso. [03, agosto, 2019].

Analizando el mapa temático, en la estructura verde urbana, se cuenta con un sistema de espacio público, paseos peatonales arborizados en todas las calles del casco urbano del área de estudio, los cuales se articulan con todos los equipamientos existentes en el área central, logrando con esto, condiciones de confort, cálidas temperaturas, y una mejor visualización de la imagen urbana del Cantón.



Gráfico No. 75. Ejemplo de calles arborizadas (2015). Fuente: Plataforma Urbana. (2015). [En línea]. Consultado: [16, agosto, 2018]. Disponible: <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2015/04/28/peaton-primer-pro-bicicleta-y-zonas-calmas-las-iniciativas-del-plan-integral-de-movilidad-de-santiago/>

De acuerdo con las condiciones de confort presentes hacia el área de estudio donde se cuenta con una buena visual, asolación y vientos, se propone la realización de tres zonas de confort verde y a la vez de recreación para los habitantes, las cuales se encuentran ubicadas sobre la calle Atahualpa, la calle Independencia y sobre la calle Bolívar al lado de la Iglesia.

La ubicación de esas áreas de confort verde urbano está determinada de esa forma para dar espacios de desfogue en las calles determinadas y con esto mejorar la calidad de vida de los habitantes del cantón Rocafuerte y sus visitantes.



Gráfico No. 76. Ejemplo de espacios peatonales arborizados (2015). Fuente: Plataforma Urbana. (2015). [En línea]. Consultado: [16, agosto, 2019]. Disponible: <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2015/04/28/peaton-primer-pro-bicicleta-y-zonas-calmas-las-iniciativas-del-plan-integral-de-movilidad-de-santiago/>

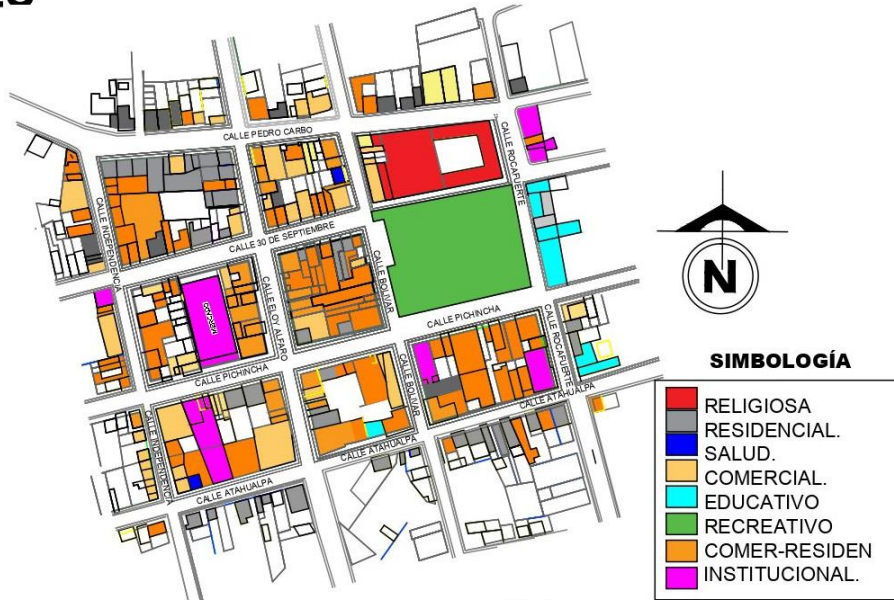


Gráfico No. 77. Ejemplo de espacios de confort (2015). Fuente: Plataforma Urbana. (2015). [En línea]. Consultado: [16, julio, 2018]. Disponible: <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2015/04/28/peaton-primer-pro-bicicleta-y-zonas-calmas-las-iniciativas-del-plan-integral-de-movilidad-de-santiago/>

MAPA TEMÁTICO 2

2. PROPUESTA DE USOS DE SUELOS.

ANTES



DESPUES

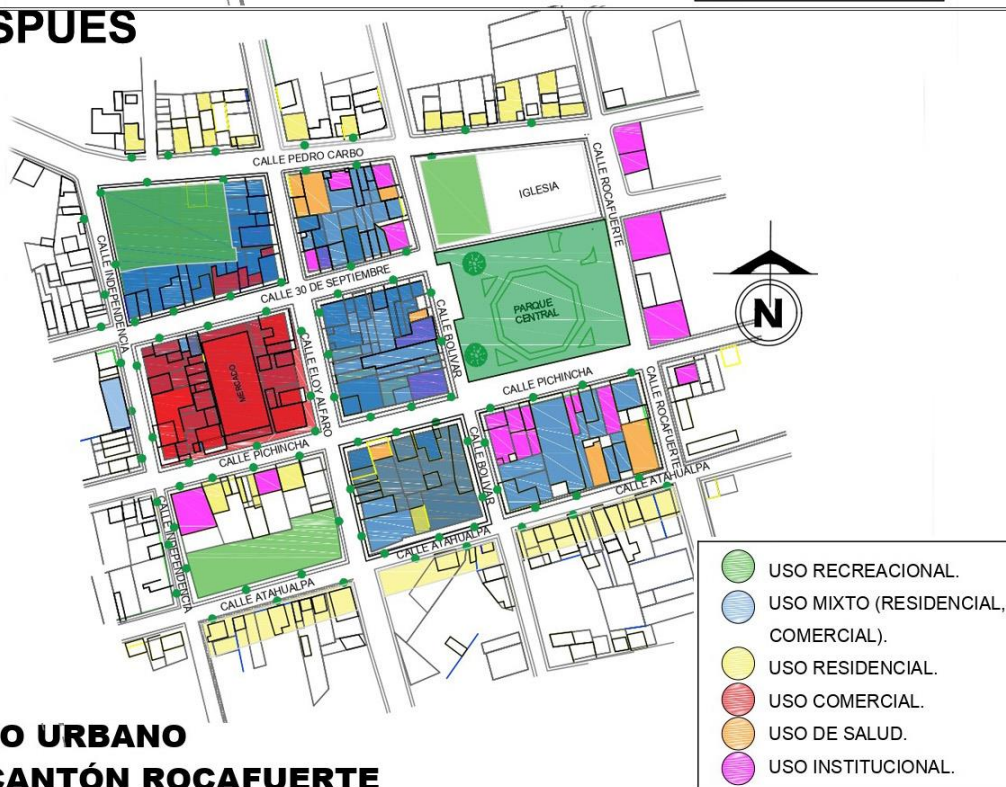


Gráfico N°. 78. Mapa Temático 2, propuesta de mapas de usos de suelo el cantón Rocafuerte, provincia de Manabí; República del Ecuador. Imagen realizada por los autores de este análisis de caso. [03, agosto, 2019].

Analizando el mapa anterior se puede decir que en cuanto a los usos de suelo se propone la conformación de una malla de uso mixto sobre la calle Bolívar que vendría a ser nuestro eje principal, la calle Rocafuerte más institucional y comercial debido a que se encuentran escuelas, e instituciones gubernamentales, en las demás calles aledañas su tipología es mixta, residencial. Sobre la calle Atahualpa se propone también un uso de suelo más residencial con un eje de confort verde, cerca del mercado central se propone una zona más comercial en lo que vendría a ser la manzana, frente a los mismos un uso de suelo mixto, cabe recalcar que se coloca así esta propuesta porque se considera que debería existir un equilibrio entre los distintos tipos de usos de suelo del casco urbano de la ciudad, por razones de seguridad de tránsito y más que todo por la calidad de vida de los habitantes del sector.

Hacia el interior de la malla de usos mixtos se cuenta con la presencia de la vivienda la cual se beneficiará de la red de usos mixtos a consolidar en el sector.



Gráfico N°. 79. Perspectiva de la propuesta usos de suelo del Cantón rocafuerte, provincia de Manabí; República del Ecuador. Imagen realizada por los autores de este análisis de caso. [26, agosto, 2019].

USO DE SUELO	PORCENTAJE
RELIGIOSA	2%
RESIDENCIAL	18%
SALUD	2%
COMERCIAL	26%
EDUCATIVO	5%
RECREATIVO	2%
COMER-RESIDEN	35%
INSTITUCIONAL	10%

Gráfico N°. 80. Porcentaje propuesta usos de suelo el cantón Rocafuerte, provincia de Manabí; República del Ecuador. Imagen realizada por los autores de este análisis de caso. [26, agosto, 2019].

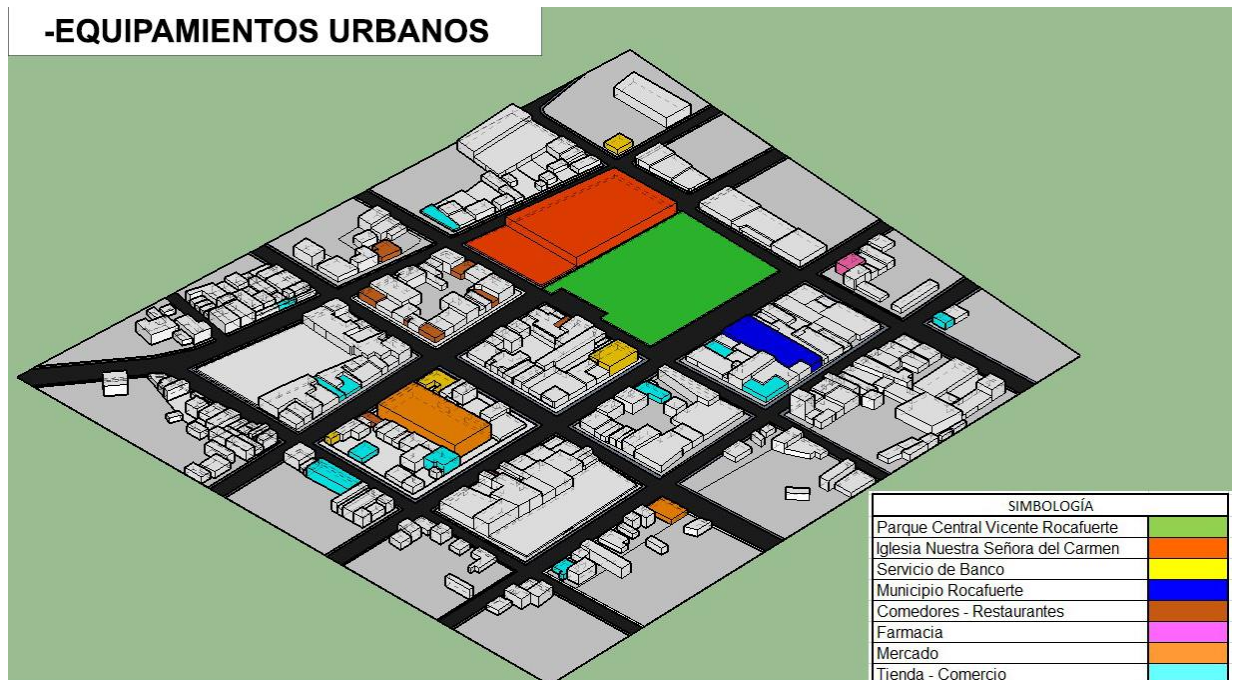


Gráfico N°. 81. Perspectiva de la propuesta usos de suelo del cantón Rocafuerte, provincia de Manabí; República del Ecuador. Imagen realizada por los autores de este análisis de caso. [26, agosto, 2019].

3.4. Propuesta de intervención urbana parque central.

3.4.1. Ubicación:

Se encuentra ubicada en las calles Bolívar, Pichincha y Rocafuerte al lado de la Iglesia y Frente al GAD de Rocafuerte; cuenta con un área de 6551.80 m2.

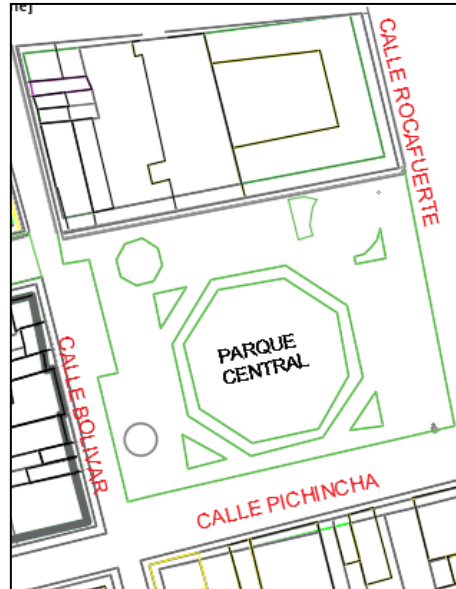
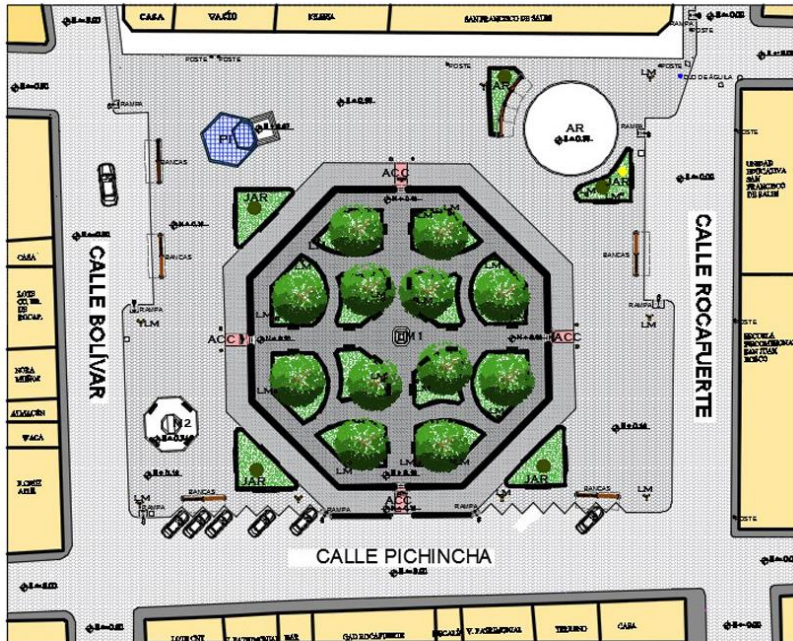


Gráfico N°. 82. Ubicación de parque central en la cartografía del cantón Rocafuerte, provincia de Manabí; República del Ecuador. Imagen realizada por los autores de este análisis de caso. [03, agosto, 2019].

3.4.2. Análisis funcional.

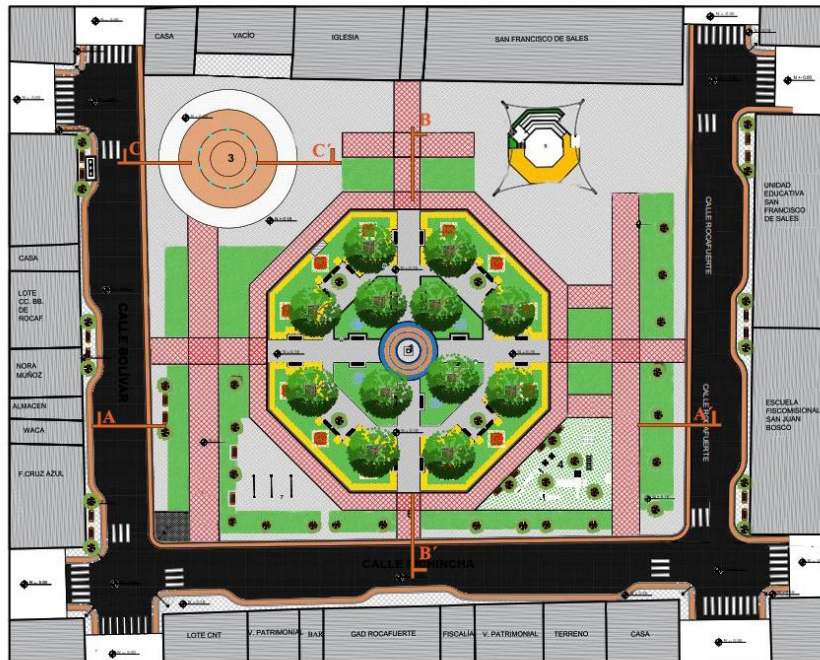
ANTES



CÓDIGO	DESCRIPCIÓN
MS	
ME	
LA	
JI	
ALM	
WCA	
F. CRUZ AZUL	

IMPLANTACIÓN GENERAL
ESCALA 1:250

DESPUES



CÓDIGO	DESCRIPCIÓN
1	RESERVA DE TERRENO
2	LOTES PARA LA FARMACIA (CALLE BOLÍVAR Y CALLE PICHINCHA)
3	ÁREAS VERDES
4	ÁREAS DE JARDINES Y ÁRBOLES
5	TERRENO
6	ÁREAS DE INTERVENCIÓN URBANA
7	ÁREAS DE INTERVENCIÓN URBANA

IMPLANTACIÓN GENERAL
ESCALA 1:250

Gráfico N°. 83. Implantación de propuesta del parque central en la cartografía del cantón Rocafuerte, provincia de Manabí; República del Ecuador. Imagen realizada por los autores de este análisis de caso. [03, agosto, 2019].

Funcionalmente se puede analizar que cuenta con 3 ingresos principales, uno de ellos se ubica en la calle Bolívar otro en la calle Pichincha y por último en la calle Rocafuerte, la parte central del parque es un octágono el cual podemos apreciar que es simétrico, dividido en forma de cruz por 4 caminos peatonales, uno principal por su parte lateral izquierda hace conexión con la iglesia central del cantón Rocafuerte, entrando por la calle Bolívar podremos apreciar que tiene por su lado lateral izquierdo un área de fuente al aire libre de forma circular, al otro extremo en la parte superior podremos observar una pequeña área al aire libre para presentaciones del público, por último del lado lateral derecho de la calle Rocafuerte, tenemos un área de recreación para niños con múltiples juegos infantiles.

Movilidad: A lo largo de la calle Pichincha se propuso ampliar las aceras para que el peatón tenga más libertad al movilizarse, de igual manera para la seguridad del mismo se planteó utilizar volardos ya que la calzada se redujo a 7m con áreas de estacionamientos ubicadas estratégicamente a lo largo de toda la calle.



Gráfico N°. 84. Calles propuestas cantón Rocafuerte, provincia de Manabí; República del Ecuador. Imagen realizada por los autores de este análisis de caso. [29, agosto, 2019].

Ambiental: Se implemento paseos peatonales arbolizados en todas las calles del area de estudio del y así también la implementacion de moviliario urbano para mejorar el nivel de confort del peaton.

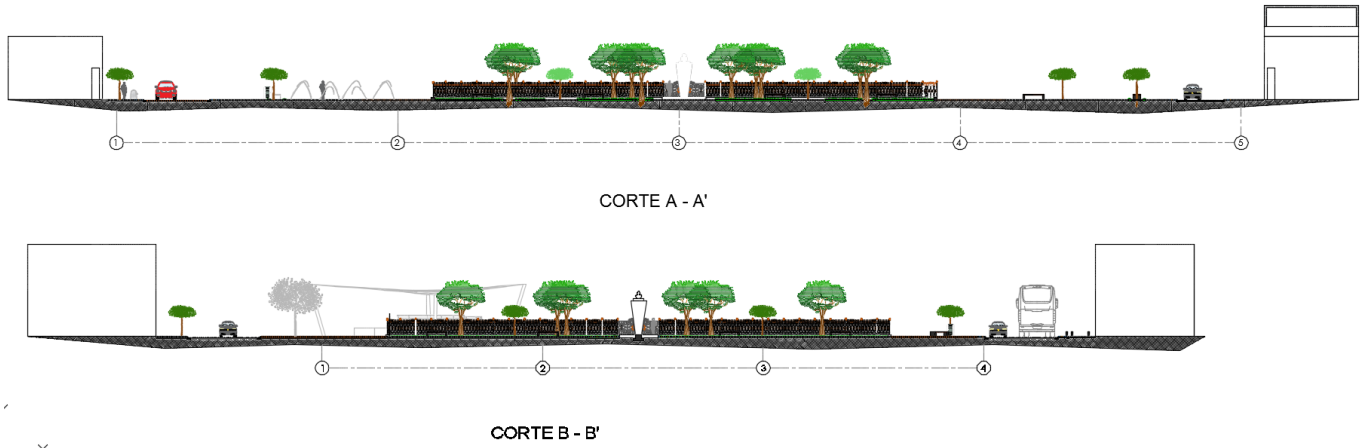


Gráfico N°. 85. Cortes A y B de la propuesta parque central en el cantón Rocafuerte, provincia de Manabí; República del Ecuador. Imagen realizada por los autores de este análisis de caso. [29, agosto, 2019].

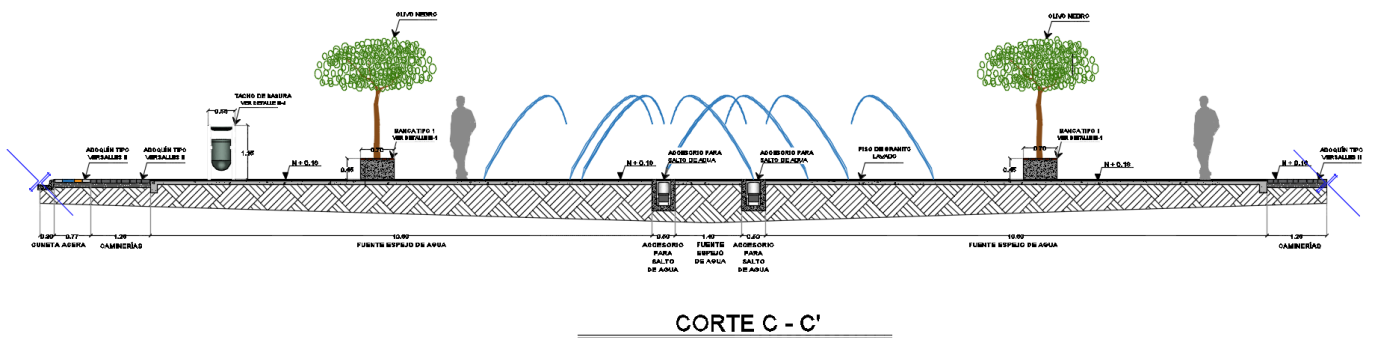


Gráfico N°. 86. Corte C de la propuesta del parque central en el Cantón Rocafuerte, provincia de Manabí; República del Ecuador. Imagen realizada por los autores de este análisis de caso. [29, agosto, 2019].

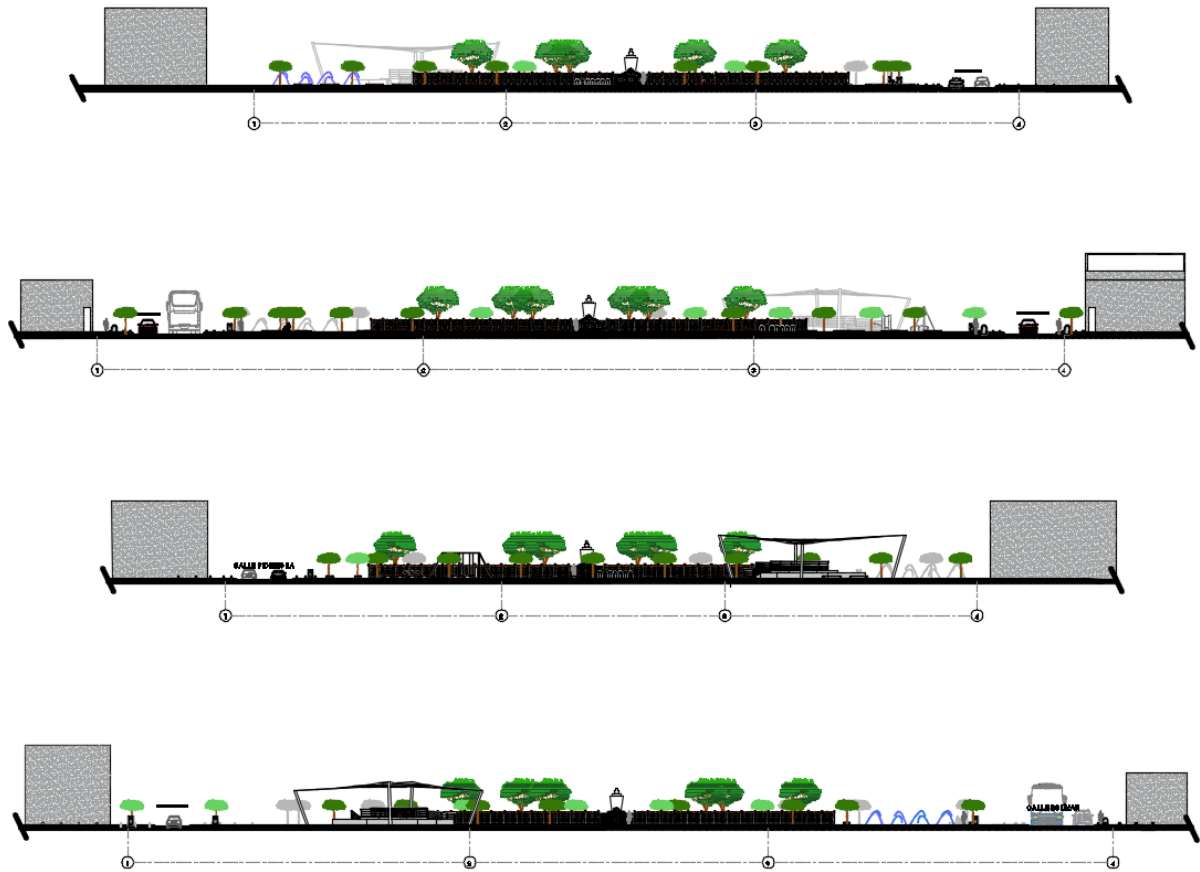


Gráfico N°. 87. Fachada de la propuesta del parque central Cantón Rocafuerte, provincia de Manabí; República del Ecuador. Imagen realizada por los autores de este análisis de caso. [29, agosto, 2019].
Perspectivas.



Gráfico N°. 88. Perspectiva aérea de la propuesta del parque central del cantón Rocafuerte, provincia de Manabí; República del Ecuador. Imagen realizada por los autores de este análisis de caso. [29, agosto, 2019].



Gráfico N°. 89. Camineras y áreas verdes de la propuesta del parque central del cantón Rocafuerte, provincia de Manabí; República del Ecuador. Imagen realizada por los autores de este análisis de caso. [29, agosto, 2019].



Gráfico N°. 90. Ingreso de la propuesta del parque central del cantón Rocafuerte, provincia de Manabí; República del Ecuador. Imagen realizada por los autores de este análisis de caso. [29, agosto, 2019].



Gráfico N°. 91. Arborización de calles y aceras de la propuesta del parque central del cantón Rocafuerte, provincia de Manabí; República del Ecuador. Imagen realizada por los autores de este análisis de caso. [29, agosto, 2019].



Gráfico N°. 92. Área de juegos infantiles de la propuesta del parque central del cantón Rocafuerte, provincia de Manabí; República del Ecuador. Imagen realizada por los autores de este análisis de caso. [29, agosto, 2019].



Gráfico N°. 93. Áreas duras de la propuesta del parque central del cantón Rocafuerte, provincia de Manabí; República del Ecuador. Imagen realizada por los autores de este análisis de caso. [29, agosto, 2019].



Gráfico N°. 94. Monumento central de la propuesta del parque central del cantón Rocafuerte, provincia de Manabí; República del Ecuador. Imagen realizada por los autores de este análisis de caso. [29, agosto, 2019].



Gráfico N°. 95. Ingreso y cerramiento de la propuesta del parque central del cantón Rocafuerte, provincia de Manabí; República del Ecuador. Imagen realizada por los autores de este análisis de caso. [29, agosto, 2019].



Gráfico N°. 96. Zona de esparcimiento de la propuesta del parque central del cantón Rocafuerte, provincia de Manabí; República del Ecuador. Imagen realizada por los autores de este análisis de caso. [29, agosto, 2019].



Gráfico N°. 97. Cubierta de la propuesta del parque central del cantón Rocafuerte, provincia de Manabí; República del Ecuador. Imagen realizada por los autores de este análisis de caso. [29, agosto, 2019].



Gráfico N°. 98. Perspectiva de la propuesta urbana del cantón Rocafuerte, provincia de Manabí; República del Ecuador. Imagen realizada por los autores de este análisis de caso. [29, agosto, 2019].



Gráfico N°. 99. Perspectiva de la propuesta urbana del cantón Rocafuerte, provincia de Manabí; República del Ecuador. Imagen realizada por los autores de este análisis de caso. [29, agosto, 2019].



Gráfico N°. 100. Perspectiva de la propuesta urbana del cantón Rocafuerte, provincia de Manabí; República del Ecuador. Imagen realizada por los autores de este análisis de caso. [29, agosto, 2019].



Gráfico N°. 101. Perspectiva de la propuesta urbana del cantón Rocafuerte, provincia de Manabí; República del Ecuador. Imagen realizada por los autores de este análisis de caso. [29, agosto, 2019].

BIBLIOGRAFÍA

- ✓ Alai (2014). Ciudad y Buen Vivir. [en línea]. consultado: [23, abril , 2019]
disponible en: <https://www.alainet.org/es/articulo/181952>
- ✓ Alai (2014). Ciudad y Buen Vivir. [en línea]. consultado: [23, abril , 2019]
disponible en: <https://www.alainet.org/es/articulo/181952>
- ✓ Asamblea Nacional Constituyente. Constitución Política de la República del Ecuador. (2008). [En línea]. Consultado: [8 de enero de 2018]. Disponible en:
http://www.asambleanacional.gov.ec/documentos/constitucion_de_bolsillo.pdf
- ✓ Bazan Jan. (2012). Imagen Urbana. República del Chile. Consultado: [11, mayo, 2018].
- ✓ Boudeguer & Squella ARQ (2010). Manual de Accesibilidad Universal. Ciudades y espacios para todos. Corporación ciudad Accesible. Chile
- ✓ Coloquio Internacional de Geocrítica (2007), Las Ciudades y su espacio Público, Republica de Argentina [En línea]. Consultado: [11, mayo, 2018]. Disponible
<http://www.ub.edu/geocrit/9porto/perahia.htm>
- ✓ ConceptoDefinicion.De. (2012). Conceptos de Mobiliario Urbano. [En línea]. Consultado: [11, mayo, 2018]. Disponible en: <http://www.tysmagazine.com/conceptos-basicos-urbanismo-ordenacion-del-territorio/>
- ✓ Consejo de Educación Superior de la República del Ecuador (CES) (2013). Reglamento de Régimen Académico. República del Ecuador.
- ✓ Consorcio para el Derecho Socio-Ambiental. (2017). Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. [En línea]. Consultado: [27, Noviembre, 2017]. Disponible en: <http://www.derecho-ambiental.org/Derecho/Legislacion/Ley-Transporte-Terrestre-Transito-Seguridad-Vial.html>

- ✓ Definición. (2007). Definición de Urbanismo. [En línea]. Consultado: [11, mayo, 2018]. Disponible en: <https://www.definicionabc.com/general/urbanismo.php>
- ✓ Dextre Juan. (2010). La Señalización Vial: De los conceptos a la práctica. [En línea]. Consultado: [11, mayo, 2018]. Disponible en: http://www.institutoivia.com/cisevponencias/control_gestion_gt/Juan_Carlos_Dextre.pdf
- ✓ EcuRed. (2016). Cantón Rocafuerte. [En línea]. Consultado: [11, mayo, 2018]. Disponible en: [https://www.ecured.cu/Cant%C3%B3n_Rocafuerte_\(Ecuador\)](https://www.ecured.cu/Cant%C3%B3n_Rocafuerte_(Ecuador))
- ✓ EcuRed. (2016). Cantón Rocafuerte. [En línea]. Consultado: [11, mayo, 2018]. Disponible en: [https://www.ecured.cu/Cant%C3%B3n_Rocafuerte_\(Ecuador\)](https://www.ecured.cu/Cant%C3%B3n_Rocafuerte_(Ecuador))
- ✓ Educar. (2014). Mapas temáticos. [En línea]. Consultado: [05, agosto, 2019]. Disponible en: <https://www.educ.ar/recursos/14657/los-mapas-tematicos/fullscreen/fullscreen>
- ✓ Gobierno Provincial de Manabí. (2019). Manabi. [En línea]. Consultado: [11, abril, 2018]. Disponible en: <http://www.manabi.gob.ec/datos-manabi/datos-geograficos>
- ✓ Gómez. (2012). Calidad de Vida, Evolución y Conceptos. [En línea]. Consultado: [11, mayo, 2018]. Disponible en <http://campus.usal.es/~inico/investigacion/invesinico/calidad.htm>
- ✓ Gonzáles, Andrea. (2008). Percepción de la calidad de vida urbana en las Ciudades de la frontera norte de México. [En línea]. Consultado: [12, mayo, 2019]. Disponible en <https://www.colef.mx/posgrado/wp-content/uploads/2009/06/TESIS-Gonz%C3%A1lez-Rodr%C3%ADguez-Andrea-Elisa.pdf>.
- ✓ Goraymi. (2018). Cantón Rocafuerte. [En línea]. Consultado: [11, mayo, 2018]. Disponible en: <https://www.goraymi.com/es-ec/rocafuerte/rocafuerte-abdd936ae>
- ✓ Guamán, D. (2017). *Discontinuidad y segregación urbana, generada por barrios cerrados, y sus afectaciones en el espacio público de Cumbayá*. (Tesis de Maestría).

Pontificia Universidad Católica, Quito, Ecuador. (p.p. 7-8). Disponible en:
<http://repositorio.puce.edu.ec/handle/22000/15510>

- ✓ Gustavo Benítez. GreenScreen (2014). Zonas Verdes urbanas y sus Beneficios. [En línea]. Consultado: [05, agosto, 2019]. Disponible en: <https://www.otromundoespensible.net/las-areas-verdes-urbanas-una-alternativa-para-mejorar-el-microclimaurbano/>
- ✓ Hábitat. (2000). Calidad de vida y modelo de ciudad. [En línea]. Consultado: [08, mayo, 2019]. Disponible en: <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n15/ajalg.html>.
- ✓ Hábitat. (2000). Calidad de vida y modelo de ciudad. [En línea]. Consultado: [08, mayo, 2019]. Disponible en: <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n15/ajalg.html>.
- ✓ Hábitat. (2000). Estructura Movilidad y género. [En línea]. Consultado: [11, mayo, 2018]. Disponible en: <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n13/actob.html>
- ✓ Instituto Oceanográfico de la Armada INOCAR. (2012). Capítulo I: Información General de la república del Ecuador. [En línea]. Consultado: [11, abril, 2018]. Disponible en: https://www.inocar.mil.ec/docs/derrotero/derrotero_cap_I.pdf
- ✓ Instituto Oceanográfico de la Armada INOCAR. (2012). Capítulo I: Información General de la república del Ecuador. [En línea]. Consultado: [11, abril, 2018]. Disponible en: https://www.inocar.mil.ec/docs/derrotero/derrotero_cap_I.pdf
- ✓ Jiménez y González. (2013). Calidad de vida urbana: una propuesta para su evaluación. Consultado: [08, mayo, 2019].
- ✓ Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo (2016). Suelos. República del Ecuador.
- ✓ Mapa Temático 3- Transporte Público en el cantón Rocafuerte, provincia de Manabí; República del Ecuador. Imagen realizada por los autores de este análisis de caso. [03, enero, 2019].

- ✓ Mariela Gaete. (2017). Discapacidad y habitad Residencial. [En línea]. Consultado: [11, abril, 2018]. Disponible en: <http://prensaindigena.org/web/pdf/HistoriadelaDisca.pdf>
- ✓ Mendoza, Monserrat. (2015). ¿Qué es movilidad Urbano?. [En línea]. Consultado: [12, octubre, 2017]. Disponible en <http://unlugar.org.mx/que-es-movilidad-urbana/>
- ✓ Morris EA. (2009). Historias de la Forma Urbana. [En línea]. Consultado: [11, mayo, 2018]. Disponible en: https://ggili.com/media/catalog/product/9/7/9788425230899_inside.pdf
- ✓ Municipio del Distrito Municipal de Quito. (2017).Hipercentro de Quito. Distrito Metropolitano de Quito, Provincia de Pichincha, República del Ecuador. [en línea]. consultado: [17, mayo, 2019] disponible en: <http://www.quito.gob.ec/>
- ✓ Murcia, Walter (2008). Calidad Urbana en las ciudades. [en línea]. consultado: [17, mayo, 2019] disponible en: <https://www.javeriana.edu.co/biblos/tesis/arquitectura/tesis23.pdf>
- ✓ Novick Alicia. (2000). Historias del urbanismo. [En línea]. Consultado: [11, mayo, 2018]. Disponible en: <http://www.iaa.fadu.uba.ar/publicaciones/critica/0137.pdf>
- ✓ Plan ciudad. (2017). Estudios de regeneración urbana del área central de la ciudad de Portoviejo. Propuesta de Supermanzanas.S.E
- ✓ Plan de Desarrollo Territorial. (2014). Cantón Rocafuerte. República del Ecuador.
- ✓ Plan de Ordenamiento Territorial GAD Rocafuerte. (2014). Historia. [En línea]. Consultado: [11, mayo, 2018]. Disponible en: http://app.sni.gob.ec/sni-link/sni/PORTAL_SNI/data_sigad_plus/sigadplusdiagnostico/1360001360001_1360001360001%20PDyOT-GAD%20ROCAFUERTE%20Version%20II_20-02-2015_22-06-48.pdf

- ✓ Planes de Renovación Urbana en Bogotá. (2017). (2017). Nodo Norte Calle 72. [En línea]. Consultado: [16, noviembre, 2017]. Disponible en: http://www.institutodeestudiosurbanos.info/dmdocuments/cendocieu/coleccion_digital/Plan_Parcial_San_Martin/Planes_%20Renovacion_Bogota-Sec_Planeacion.pdf
- ✓ QuestionPro (2017). Técnicas de Investigación. [En línea]. Consultado: [11, mayo, 2018]. Disponible en: <http://questionpro.com/es/encuesta.html>
- ✓ Revista Invi, (2005). Calidad ambiental. [en línea]. consultado: [14, mayo, 2019] disponible en: http://hm.unq.edu.ar/archivos_hm/GL_ICVU.pdf.
- ✓ Revista Metrópolis, (2005). Indicadores de calidad urbana. [en línea]. consultado: [14, mayo, 2019] disponible en: http://hm.unq.edu.ar/archivos_hm/GL_ICVU.pdf.
- ✓ Revista Transporte y Territorio (2014). Exclusión social. [en línea]. consultado: [23, abril , 2019] disponible en: <file:///C:/Users/Pc/Downloads/Dilemasydesafios.pdf>
- ✓ Ruiz Really Times (2014). Caos vehicular en México. [en línea]. consultado: [17, mayo, 2019] disponible en: <https://www.ruizhealytimes.com/opinion-y-analisis/la-solucion-al-caos-vehicular-en-la-ciudad-de-mexico>
- ✓ Sánchez, Adrián (2004). Estructura urbana. [En línea]. Consultado: [11, mayo, 2018]. Disponible en: <http://oa.upm.es/11033/1/estructuraurbana.pdf>
- ✓ Torres, C. (2015). Tema: Estudio de mobiliario urbano para paraderos de buses alimentadores de la ruta Los Esteros de la metro-vía, recorrido Cdla. La Fragata Sur de la Ciudad de Guayaquil. Trabajo de titulación publicado, Universidad de Guayaquil, Guayaquil, República del Ecuador
- ✓ TYS Magazine (2016). Conceptos y definiciones. [En línea]. Consultado: [11, mayo, 2018]. Disponible en: <http://www.tysmagazine.com/conceptos-basicos-urbanismo-ordenacion-del-territorio/>

- ✓ Vicepresidencia de la República del Ecuador. (2009). Guía Técnica de Accesibilidad al medio físico. Quito, República del Ecuador: Prozar.

ANEXOS



Gráfico No. 102. Repertorio Nacional calle 9 de octubre, ciudad de Guayaquil, República del Ecuador. [29, agosto, 2019]. Fuente: Fotografía tomada por auxiliar de este análisis de caso.



Gráfico No. 103. Repertorio Nacional calle 9 de octubre, ciudad de Guayaquil, República del Ecuador. [29, agosto, 2019]. Fuente: Fotografía tomada por auxiliar de este análisis de caso.



Gráfico No. 104. Repertorio Nacional calle 9 de octubre, ciudad de Guayaquil, República del Ecuador. [29, agosto, 2019]. Fuente: Fotografía tomada por auxiliar de este análisis de caso.



Gráfico No. 105. Repertorio local regeneración urbana en Portoviejo, provincia de Manabí, República del Ecuador. [29, agosto, 2019]. Fuente: Fotografía tomada por auxiliar de este análisis de caso.



Gráfico No. 106. Encuestas realizadas en Rocafuerte, provincia de Manabí, República del Ecuador. [29, agosto, 2019]. Fuente: Fotografía tomada por auxiliar de este análisis de caso.



Gráfico No. 107. Encuestas realizadas en Rocafuerte, provincia de Manabí, República del Ecuador. [29, agosto, 2019]. Fuente: Fotografía tomada por auxiliar de este análisis de caso.



Gráfico No. 108. Encuestas realizadas en Rocafuerte, provincia de Manabí, República del Ecuador. [29, agosto, 2019]. Fuente: Fotografía tomada por auxiliar de este análisis de caso.