



Carrera de Arquitectura.

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

Tema:

Calidad urbana en barrios consolidados. Caso de estudio: Ciudadela Los Pinos de la ciudad de Portoviejo, provincia de Manabí; República del Ecuador.

Autores:

Ricardo Arturo Limongi Moreira – Valeria Stephania Delgado Zambrano.

Directora del Análisis de Caso:

Arq. Andrea Nataly Bonilla Ponce.

Cantón Portoviejo - Provincia de Manabí - República del Ecuador.

2019.

CERTIFICACIÓN DEL DIRECTOR DEL ANÁLISIS DE CASO.

En mi calidad de Directora del Análisis de Caso titulado: Calidad urbana en barrios consolidados. Caso de estudio: Ciudadela Los Pinos de la ciudad de Portoviejo, provincia de Manabí; República del Ecuador. Realizado por los estudiantes Ricardo Arturo Limongi Moreira y Valeria Stephania Delgado Zambrano.

Me permito manifestar que dicho trabajo de investigación cumple con los objetivos generales y específicos planteados inicialmente, cubre los aspectos necesarios que debían considerarse en las fases de la metodología y culmina con la presentación de una propuesta urbana. 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. Andrea Bonilla Ponce.

Directora del Análisis de Caso.

CERTIFICACIÓN DEL TRIBUNAL EXAMINADOR.

Los suscritos miembros del tribunal de revisión y sustentación del Análisis de Caso titulado: Calidad urbana en barrios consolidados. Caso de estudio: Ciudadela Los Pinos de la ciudad de Portoviejo, provincia de Manabí; República del Ecuador.

Ha sido presentado y realizado por los egresados Ricardo Arturo Limongi Moreira y Valeria Stephania Delgado Zambrano. Han cumplido con todo lo señalado en el reglamento interno de graduación, previo a la obtención del título de Arquitectos.

Tribunal:

Arq. Juan Carlos Mera Cedeño.

Presidente del Tribunal.

Arq. Andrea Bonilla Ponce.

Directora del análisis de caso.

Arq. Betsy Moreta Macías.

Miembro del Tribunal.

Arq. Nelly Chanalata Santos.

Miembro del Tribunal.

DECLARACIÓN DE AUTORÍA.

Manifestamos que la investigación del presente Análisis de Caso, así como su argumento, análisis, diagnóstico, resultados, conclusiones y recomendaciones, propuesta, corresponden exclusivamente a sus autores. De la misma manera, concedemos los derechos de autoría del presente Análisis de Caso a la Universidad San Gregorio de Portoviejo por haber sido nuestro lugar de formación y enseñanza para llegar a ser un arquitecto de la República del Ecuador.

Ricardo Arturo Limongi Moreira.

Autor.

Valeria Stephania Delgado Zambrano.

Autora.

AGRADECIMIENTO.

Realizar mi trabajo final de carrera ha sido un proceso arduo y creativo, donde he aprendido mucho durante su transcurso. He querido tomarme unos minutos y agradecer a aquellas personas que han estado conmigo desde el comienzo de mi etapa estudiantil, aquellos que a pesar de las adversidades que el camino nos ha puesto, nunca me dieron la espalda y permanecieron siempre a mí a lado.

Primero y, ante todo, me gustaría agradecer a mi madre por siempre cuidar y guiar de mí, por formarme con buenos principios y valores, por su amor incondicional en todo momento y estar allí cada vez que lo necesito.

A mi padre, por enseñarme que con esfuerzo y perseverancia se pueden lograr nuestros sueños y que el estudio es una herramienta muy valiosa para alcanzarlos.

A mi hermana Cristina, por su compañía y sus ocurrencias que me hacen reír día a día, brindándome su cariño y alentándome a seguir adelante.

A mi hermana Cecilia y su esposo Mauricio, por apoyarme en cada decisión en mi vida, demostrándome su amor y permaneciendo a mi lado sin importar la distancia.

A mi princesa Melissa, por ser la luz que llego a mi vida, llenándola de alegría y amor.

A la Arq. Andrea Bonilla, por su apoyo y predisposición en la realización del presente trabajo, siempre estaré muy agradecido por sus enseñanzas y consejos.

A Dios, por permitirme tener una familia maravillosa y darme la oportunidad de alcanzar una meta más en mi vida.

Ricardo Arturo Limongi Moreira.

AGRADECIMIENTO.

Agradezco principalmente a Dios por llevarme por el camino del bien y permitirme cumplir mis metas.

A mis padres, siendo los pilares de mi vida, quienes siempre velan por mi bienestar y que con mucho sacrificio y esfuerzo han luchado para darme la mejor herencia en este mundo que es la educación.

A mi hermano y a mi abuelita Isabel a quienes quiero mucho, por su preocupación y paciencia, por siempre estar pendiente de mí.

A mis familiares y amigos quienes estuvieron dándome su apoyo desinteresadamente y compartiendo momentos importantes de mi vida.

Valeria Stephania Delgado Zambrano.

DEDICATORIA.

A Dios, por formarnos con sabiduría, amor, voluntad y paciencia. Sin él no habiéramos logrado esta meta.

A nuestras familias, por ser los motores que nos impulsan a seguir adelante. Siempre los amaremos por su apoyo incondicional.

A la universidad San Gregorio, por acogernos en sus instalaciones y brindarnos lo mejor para nuestra formación como futuros profesionales. Que la innovación y el conocimiento siempre sigan presente.

A la Arq. Andrea Bonilla, por su paciencia, conocimientos y orientación. Fue un placer tenerla como docente y tutora de nuestro trabajo final de carrera.

Al Arq. Juan Carlos Mera, por hacernos sentir en casa desde el primer día que iniciamos nivelación hasta nuestros últimos días en el nivel de titulación. Siempre lo recordaremos con cariño.

Ricardo Arturo Limongi Moreira.

Valeria Stephania Delgado Zambrano.

RESUMEN.

El análisis de la calidad urbana desde el ámbito barrial, es la herramienta que ayudará a crear espacios agradables, seguros y vivibles. Las ciudades, al ser dinámicas, se encuentran en constantes cambios; por lo tanto, se deben realizar estudios urbanos que ayuden a determinar si la evolución de estas es la adecuada.

Con esta investigación, se determinará el nivel de calidad urbana y se aportará al desarrollo integral de la ciudadela Los Pinos de la ciudad de Portoviejo, República del Ecuador. Empleando una metodología que pueda ser replicada en los diferentes barrios mediante la ayuda de las administraciones de turno e incentivando a realizar controles urbanos antes, durante y posterior de cualquier intervención urbana arquitectónica que se realice en la urbe.

Palabras claves: calidad urbana, ciudad, intervención urbana, planificación, urbanismo, espacios vivibles.

ABSTRACT

The analysis of urban quality from the neighborhood level is the tool that will help create pleasant, safe and liveable spaces. Cities, being dynamic, are constantly changing; therefore, urban studies should be carried out to help determine if their evolution is adequate.

With this research, the level of urban quality will be determined to contribute with the integral development of *Los Pinos Citadel* located in Portoviejo, Republic of Ecuador. Using a methodology that can be replicated in the different neighborhoods with the support of the current administrations, and encouraging urban controls before, during, and after any architectural urban intervention that takes place in the city.

Keywords: urban quality, city, urban intervention, planning, urban planning, living spaces.

ÍNDICE.

Portada.	
Certificación del director del análisis caso.	I
Certificación del tribunal examinador.	II
Declaración de autoría.	III
Agradecimiento.	IV
Agradecimiento.	V
Dedicatoria.	VI
Resumen.	VII
Abstract.	VIII
Índice.	IX - XII
Introducción.	XIII
Capítulo I.	
1. Preliminares.	1
1.1. Tema.	1
1.2. Antecedentes generales.	1-3
1.3. Justificación.	4
1.3.1. Justificación urbana.	4-5
1.3.2. Justificación social.	5-7
1.3.3. Justificación académica.	7-8
1.4. Delimitación del área de estudio.	9
1.4.1. Datos geográficos de la ciudad de Portoviejo.	9-10
1.4.2. Delimitación espacial.	11-12

1.5. Objetivos.	13
1.5.1. Objetivo general.	13
1.5.2. Objetivos específicos.	13
1.6. Problematización.	13-15
1.6.1. Problemas y subproblemas.	15-17
1.6.2. Árbol del problema.	18
Capítulo II.	
2. Estado de la cuestión.	19
2.1. Marco histórico.	19
2.1.1. Antecedentes del término de calidad de vida.	19-21
2.1.2. Historia de la ciudad de Portoviejo, República del Ecuador.	21-24
2.1.3. Historia de la ciudadela Los Pinos, ciudad de Portoviejo.	25-27
2.2. Marco conceptual.	28
2.2.1. Calidad de vida.	28-29
2.2.2. Barrio.	29-32
2.2.3. Derecho a la ciudad.	32-33
2.2.4. Gentrificación.	33-34
2.2.5. Edificabilidad.	34
2.2.6. Identidad social y cultural.	34-37
2.2.7. Equipamiento.	37-38
2.2.8. Vivienda.	39-40
2.2.9. Movilidad.	40-42
2.3. Marco referencial.	43

2.3.1. Repertorio internacional: Proyectos de recuperación de barrios. El caso de la población 17 de septiembre, La Serena, República de Chile.	43-48
2.3.2. Repertorio internacional: Plan Integral de Estrategia de Regeneración (PIER) de Virgen de Begoña y elaboración de una metodología replicable para la regeneración urbana integral y participativa de los barrios vulnerables de la periferia madrileña, Reino de España.	48-52
2.3.3. Repertorio Nacional: Proyecto de regeneración urbana de barrios de Machala, República del Ecuador.	52-55
2.3.4. Repertorio Nacional: Programa Barrio para mejor vivir, ciudad de Cuenca, República del Ecuador.	56-57
2.3.5. Repertorio Nacional: La Alborada, Guayaquil, República del Ecuador.	58-59
2.3.6. Repertorio Local: Regeneración urbana centro de Portoviejo, Manabí, República del Ecuador.	60-61
2.4. Marco legal.	62-67
2.5. Marco ético.	68-70
2.6. Marco metodológico.	71
2.6.1. Investigación bibliográfica.	72
2.6.2. Investigación de campo.	72
2.6.3. Universo de la investigación.	72-74
2.6.4. Tamaño de la muestra.	74-75
2.6.5. Formato de la encuesta.	76
2.6.6. Fichas explicativas para los mapas temáticos.	77-89
2.7. Diagnóstico.	89
2.7.1. Resultados de las encuestas realizadas en los barrios cerrados.	89-95

2.7.2. Resultados de las encuestas realizadas en los barrios abiertos.	96-103
2.7.3. Mapas temáticos.	104-129
2.8. Conclusiones y recomendaciones.	130-133
Capítulo III.	
3. Propuesta.	134
3.1. Introducción.	134
3.2. Objetivos específicos de la propuesta.	134
3.3. Lineamientos.	135-136
3.3.1. Espacios públicos comunes.	137-157
3.3.2. Seguridad.	158-163
3.3.3. Movilidad.	164-177
3.3.4. Verde urbano.	178-181
Bibliografía.	182-191
Anexos	192-200

INTRODUCCIÓN.

Las ciudades tienen la capacidad de proporcionar algo para todo el mundo, sólo porque, y sólo cuando, se crean para todo el mundo. (Jacobs, J., 1961).

Todo proyecto se basa en un estudio previo, el cual indicará si la obra que se necesita llevar a cabo es factible o no. Lo mismo debe ocurrir en las intervenciones urbanísticas, por ello, la finalidad del presente Análisis de Caso fue determinar el nivel de calidad urbana de la ciudadela Los Pinos de la ciudad de Portoviejo, República del Ecuador.

Mediante la implementación de criterios de diseño urbano, normativas e información proporcionada por los habitantes del sector, fue posible realizar la investigación y determinar las falencias y potencialidades del área de estudio. De esta manera, se pudo realizar el análisis urbano pertinente y elaborar las conclusiones y recomendaciones que puedan mejorar las aptitudes del sitio a intervenir.

Finalmente, se procedió a diseñar la propuesta urbana basada en los puntos más críticos que proyectó la metodología empleada a escala barrial, la cual puede ser replicada en los diferentes barrios de la ciudad. Con ello, generando una urbe con espacios prometedores para las futuras generaciones y ambientes confortables para la sociedad actual.

CAPÍTULO 1.

1. Preliminares.

1.1. Tema.

Calidad urbana en barrios consolidados. Caso de estudio: Ciudadela Los Pinos de la ciudad de Portoviejo, provincia de Manabí, República del Ecuador.

1.2. Antecedentes Generales.

Analizando la revista de estudios sociales, el artículo de Jiménez, B. y González, J.¹ (2014), podemos citar que:

La concentración de población favorece el mejoramiento de las condiciones de vida. En la ciudad las personas residen, producen, consumen, se recrean, y la forma como se desarrollan estas actividades se refleja, a su vez, en la calidad de vida. Los individuos deciden permanecer en la ciudad cuando, a su juicio, perciben que las externalidades positivas son más importantes que las negativas (PNUD 2008, 31), y realizan este balance entre lo bueno y lo malo de la ciudad de maneras muy diversas. Los nuevos migrantes llegan porque confían en que la ciudad les brinda nuevas oportunidades.

La dinámica de la ciudad puede ser exitosa, desde el punto de vista del desarrollo humano, si se cumplen dos condiciones: aumento de la riqueza y distribución equitativa de los excedentes. Los rendimientos crecientes que generan las vecindades se expresan en una mejor calidad de vida, si la nueva riqueza va a la par con una política distributiva. El desarrollo, entendido como la ampliación de las capacidades de las personas, tiene connotaciones espaciales. El derecho a la ciudad es condición para alcanzar la ciudad de derechos. El ejercicio de los derechos en la ciudad es posible si el ordenamiento espacial se ha realizado pensando que el territorio es de todos. El derecho a la ciudad supone un ordenamiento territorial incluyente que, a su vez, facilita el ejercicio de los derechos en la ciudad.

La ciudad puede ser el lugar privilegiado para el ejercicio de los derechos si el ordenamiento del espacio urbano ha sido concebido como un territorio para todos. (p. 161).

Tomando en cuenta lo antes mencionado respecto a la calidad de vida urbana, se podría decir que con ella lo que se busca es solucionar problemas que se dan en el medio urbano y de esta forma satisfacer las necesidades de la población. Es por ello que nos parece adecuado hacer

¹ Jiménez, B. y González, J. (2014). Calidad de vida urbana: una propuesta para su evaluación. *Revista Uniandes*, 29, 159-175. Disponible en: <https://revistas.uniandes.edu.co/doi/abs/10.7440/res49.2014.12>

mención respecto a la velocidad con la que se han ido desarrollando las ciudades, pues muchas veces estos crecimientos acelerados conllevan mayores problemáticas.

Consultando la información disponible en la página web Antón Arquitecto, en el artículo de Antón, J.²(2019), referente a las ciudades podemos conocer que:

Las ciudades están cambiando a una velocidad acelerada. El auge de las comunicaciones y la tecnología ha modificado nuestros hábitos de vida y con ello el disfrute del espacio urbano, lo que hace que proyectar dichos espacios, se nos presente como un importante desafío, porque nuestras necesidades diarias pueden satisfacerse gracias a internet, con lo que el papel comercial de las ciudades está desapareciendo. Esto, nos lleva a proyectar un futuro distinto para nuestros espacios urbanos en núcleos consolidados ya que las necesidades a satisfacer son distintas.

Las ciudades tienen que transformarse en lugares donde satisfacer nuestras necesidades sociales y culturales y no únicamente las prácticas. Este cambio de propósito trae consigo importantes cambios en el valor de las calles y espacios que configuran el espacio público (párr. 3 y 4).

Siendo la ciudad un espacio que tiende a cambiar y evolucionar de forma muy rápida, se deben realizar estudios a niveles micro; es decir, a escalas barriales para poder entender de mejor manera los problemas que en las ciudades se van dando debido a este crecimiento acelerado. Motivo por el cual nos parece apropiado indicar la importancia del perfil barrial.

Indagando en la página web periódico el barrio, en el artículo de Luchetti, J.³ (2016), referente a la pérdida de la escala barrial podemos referenciar que:

El concepto de perfil barrial se encuentra estrechamente relacionado con la calidad del ambiente urbano, que se conforma principalmente a través de la mezcla de elementos arquitectónicos y de diseño urbano. El hombre, el árbol y el edificio establecen una interrelación con el espacio urbano y su escala: cuando éstos no respetan las proporciones, la armonía queda a un lado. Esta escala difiere en tanto se trate de un centro urbano histórico, un centro urbano comercial o un barrio. Cada una responde a una morfología distinta.

En estos últimos tiempos, precisamente, la escala barrial ha cambiado y en algunos rincones de la ciudad se ha perdido esa armonía, que generaba una visual acorde a un determinado

² Antón, J. (2019). Intervenciones de regeneración urbana en barrios consolidados. [En línea]. Consultado: [27, abril, 2019]. Disponible en: <http://www.antonarquitecto.com/intervenciones-urbanas-en-barrios-consolidados/>

³ Luchetti, J. (2016, abril 3). La pérdida de la escala barrial. *El barrio. Periódico de Noticias*. [En línea]. Consultado: [27, abril, 2019]. Disponible en: <https://periodicoelbarrio.com.ar/la-perdida-de-la-escala-barrial/>

estilo de vida. Con esto no estamos diciendo que los barrios no puedan diferir en alturas ni crecer; incluso eso sería utópico, ya que la mutación de la ciudad es necesaria por un lado e inevitable por otro. El tema es que los cambios no rompan con la armonía agrediendo al entorno. Nuestros barrios son como adolescentes que crecen y crecen, desproporcionadamente, adentro de un cuerpo que ya le queda extraño (párr. 9 y 10).

Tomando información del libro *Geografía básica del Ecuador* de León, J. y cols.⁴ (1987), transcribimos que: “Los cambios intraurbanos de los barrios populares: el fenómeno, de la consolidación morfológica (¿y social?) y el de la degradación que asoma alguna vez al mismo tiempo que el proceso de consolidación”.

Y analizando este pequeño fragmento podemos exponer que muchas veces los barrios consolidados presentan problemáticas. Estas se deben a muchos factores, entre ellas, a medida que se iban desarrollando o consolidando, empezaron a realizarse cambios en su estructura urbana, en la utilización de uso de suelo, y es por ello que algunas veces los barrios que en sus inicios fueron residenciales, cambiaron a centros administrativos o de otra índole, dejando a un lado la función principal por la cual habían surgido.

Teniendo en cuenta lo investigado, podemos evidenciar que la calidad urbana en barrios consolidados implica un desafío de gran importancia, debido a que las necesidades de las personas con el tiempo van cambiando y con ello también las configuraciones del espacio público. Muchas veces estos cambios conllevan a una ruptura de la vida barrial, esto es lo que debe ser prevenido, por ello se deben seguir y dar a conocer lineamientos que permitan alcanzar una buena calidad de vida urbana, volviendo así a los barrios más dinámicos y a la vez seguros para todas las personas. Debemos apostar por un entorno urbano inclusivo y prometedor para las futuras generaciones, empezando desde una escala micro y posteriormente llegar a transformar toda la urbe.

⁴ León, J., Allou, S., Cazamajor, P., Godard, H., Gómez, N., Gravelín, B., Alba, L., Peltre, P., Portais, M., Rodríguez, J. (1987). *Geografía básica del Ecuador. Tomo III, El espacio urbano en el Ecuador*. (1ª ed.). Talleres geográficos del IGM del Ecuador, Quito, República del Ecuador. Disponible en: http://horizon.documentation.ird.fr/exl-doc/pleins_textes/doc34-07/26863.pdf

1.3. Justificación.

1.3.1. Justificación urbana.

Los temas urbanos han tomado relativa importancia en los últimos años. En casi todas las ciudades del mundo se puede escuchar hablar de intervenciones urbanas, espacios públicos, ciudades sostenibles, pero muy poco se escucha hablar en cómo determinar si lo que hacemos está funcionando o no. Por esto nos surgen las interrogantes de ¿Cómo podremos saber si las acciones ejecutadas son las adecuadas para el entorno urbano o no?, ¿Estamos en el camino correcto para llegar a ser una ciudad más vivible e inclusiva? y, por último, ¿Cómo medimos la calidad urbana de nuestras urbes?

Averiguando en el libro, *La imagen de la ciudad* de Lynch, K.⁵ (2008), podemos saber que:

Observar las ciudades puede causar un placer particular, por corriente que sea la vista. Tal como una obra arquitectónica, también la ciudad es una construcción en el espacio, pero se trata de una construcción en vasta escala, de una cosa que sólo se percibe en el curso de largos lapsos. El diseño urbano es, por lo tanto, un arte temporal, pero que sólo rara vez puede usar las secuencias controladas y limitadas de otras artes temporales, como la música, por ejemplo. En diferentes ocasiones y para distintas personas, las secuencias se invierten, se interrumpen, son abandonadas, atravesadas. A la ciudad se le ve con diferentes luces y en todo tipo de tiempo. (p.9)

La ciudad de Portoviejo ha evolucionado de manera acelerada como muchas en el mundo, sin embargo, para que toda planificación urbanística sea exitosa y determinar si el rumbo que lleva ésta sea el más recomendable, debemos realizar este tipo de investigaciones a escala barrial, enfocándonos en el estado y mejora del entorno urbano que la conforman, determinando si la calidad urbana es la adecuada y evitar que sólo sean enclaves porticados unidos por una trama urbana. Una ciudad planificada versus una ciudad espontánea, es mucho más que infraestructura,

⁵ Lynch, K. (1960). *La Imagen de la Ciudad*. 1ra edición, 8va tirada. Barcelona: Gráficas 92. p.9. ISBN: 978-84-252-1748-7

es un todo y para que funcione, debemos proporcionar ambientes confortables, seguros, inclusivos y que brinden oportunidades para todos los habitantes.

Consultando acerca de la calidad ambiental urbana, un artículo de Díaz, A. y cols.⁶ (2015), podemos conocer que:

La calidad ambiental urbana es el resultado de la interacción del conjunto de factores humanos y ambientales que inciden favorable o desfavorablemente en los habitantes de una ciudad. Es comúnmente asociada con factores como la disponibilidad de espacio público, la calidad y cantidad de las áreas verdes, la contaminación ambiental, la calidad de la vivienda, los servicios públicos domiciliarios, la movilidad y el transporte público, entre otros. La calidad ambiental genera una imagen de ciudad y es percibida y valorada socialmente en función de la salud y el beneficio social. (p. 14)

El medio urbano debe ser de gran importancia para el desarrollo de la sociedad y, por lo tanto, las administraciones públicas deberían realizar las respectivas planificaciones urbanas apuntando al desarrollo sostenible de la urbe. Nos parece ideal realizar nuestro análisis de caso a una escala barrial en la ciudad de Portoviejo, específicamente en el barrio los Pinos, debido a que es un barrio que, a pesar de estar consolidado, se ha encontrado en constantes cambios los últimos años, lo cual podría generar impactos en el mismo y en la sociedad. Por consiguiente, se podrá brindar soluciones que permitan mejorar el nivel de calidad urbana y que estas soluciones a su vez, sirvan de guías para otros barrios con cualidades similares.

1.3.2. Justificación social.

Toda investigación debe aportar con la sociedad ayudando a resolver o determinar el origen de un problema. Por este motivo creemos factible la realización de este proyecto, cuya finalidad es la de contribuir con la colectividad, en nuestro caso, midiendo la calidad urbana del barrio los

⁶ Díaz, A., Granados, S. y Saldaña, A. (2015). Informe Nacional de Calidad Ambiental Urbana. Áreas urbanas con población superior a 500.000 habitantes. (p. 14). Disponible en: http://capacitacion.siac.ideam.gov.co/SIAC/INFORME_CALIDAD_AMBIENTAL_URBANA.pdf

Pinos, de la parroquia 18 de octubre, ciudad de Portoviejo, provincia de Manabí; República del Ecuador.

Estudiando la Constitución de la República del Ecuador⁷ (2008), transcribimos 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, respecto 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. (p. 5).

Quienes disfrutan los espacios públicos son los ciudadanos, por lo tanto, toda intervención urbana debería enfocarse en las necesidades de la sociedad y basarse en las experiencias cotidianas de las personas del sitio, pues son ellos quienes conocen su territorio y son capaces de determinar qué es lo que hace falta para sentirse confortables en el lugar que se va a intervenir. Estas experiencias deberían ir de la mano con los conocimientos de los investigadores para que las futuras propuestas o decisiones que se lleguen a tomar sean las adecuadas y no un capricho del investigador.

Analizando la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad⁸ (2005), podemos citar que:

2. Función social de la ciudad y de la propiedad urbana:

2.1. Como fin principal, la ciudad debe ejercer una función social, garantizando a todos sus habitantes el usufructo pleno de los recursos que la misma ciudad ofrece. Es decir, debe asumir la realización de proyectos e inversiones en beneficio de la comunidad urbana en su conjunto, dentro de criterios de equidad distributiva, económica, respeto a la cultura y sustentabilidad ecológica, para garantizar el bienestar de todos y todas los(as) habitantes, en armonía con la naturaleza, para hoy y para las futuras generaciones.

2.2. Los espacios y bienes públicos y privados de la ciudad y de los(as) ciudadanos(as) deben ser utilizados priorizando el interés social, cultural y ambiental. Todos los(as) ciudadanos(as) tienen derecho a participar en la propiedad del territorio urbano dentro

⁷Constitución de la República del Ecuador. (2008). Constitución de la República del Ecuador. Hábitat y Vivienda, art. 31. República del Ecuador. [En línea]. Consultado: [27, abril, 2019]. Disponible en: <http://biblioteca.defensoria.gob.ec/bitstream/37000/823/1/Constituci%C3%B3n%20de%20la%20Rep%C3%ABlica%20del%20Ecuador%202008.pdf>

⁸ Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad (2005). Parte I- Disposiciones Generales, Artículo II, Principios y fundamentos estratégicos del derecho a la ciudad. *Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad*. pp. 186 y 187. [En línea]. Consultado: [8, julio, 2018]. Disponible en: https://www.ugr.es/~revpaz/documentacion/rpc_n5_2012_doc1.pdf

de parámetros democráticos, de justicia social y de condiciones ambientales sustentables. En la formulación e implementación de las políticas urbanas se debe promover el uso socialmente justo y ambientalmente equilibrado del espacio y el suelo urbano, en condiciones seguras y con equidad entre los géneros.

2.3 Las ciudades deben promulgar la legislación adecuada y establecer mecanismos y sanciones destinados a garantizar el pleno aprovechamiento del suelo urbano y de los inmuebles públicos y privados no edificados, no utilizados, subutilizados o no ocupados, para el cumplimiento de la función social de la propiedad.

2.4 En la formulación e implementación de las políticas urbanas debe prevalecer el interés social y cultural colectivo por encima del derecho individual de propiedad y los intereses especulativos. (pp. 186 y 187).

1.3.3. Justificación académica.

La Universidad San Gregorio de Portoviejo, en su interés de mejorar el proceso de aprendizaje, incentiva a la realización de análisis de caso para que los estudiantes puedan ser capaces de palpar la realidad en que la sociedad se desarrolla y demostrar las capacidades adquiridas durante todo el periodo de aprendizaje. De esta manera, nos formamos como futuros profesionales de buen nivel académico que aporten al futuro desarrollo de la provincia y, por consiguiente, de la República del Ecuador.

Investigando la información disponible en la Ley Orgánica de Educación Superior (LOES), República del Ecuador, decretada por la Asamblea Nacional de la República del Ecuador⁹ (2010), podemos exponer que:

Art. 160.- Fines de las Universidades y Escuelas Politécnicas.- Corresponde a las universidades y escuelas politécnicas producir propuestas y planteamientos para buscar la solución de los problemas del país; propiciar el diálogo entre las culturas nacionales y de éstas con la cultura universal; la difusión y el fortalecimiento de sus valores en la sociedad ecuatoriana; la formación profesional, técnica y científica de sus estudiantes, profesores o profesoras e investigadores o investigadoras, contribuyendo al logro de una sociedad más justa, equitativa y solidaria, en colaboración con los organismos del Estado y la sociedad. (p. 54).

⁹Asamblea Nacional de la República del Ecuador. (2010). Ley Orgánica de Educación Superior art. 160. República del Ecuador. Consultado: [27, abril, 2019]. Disponible en: https://www.educacionsuperior.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2014/03/LEY_ORGANICA_DE_EDUCACION_SUPERIOR_LOES.pdf

Buscando información en el Reglamento de Régimen Académico de la República del Ecuador, decretada por el Consejo de Educación Superior (CES)¹⁰ (2013), podemos referenciar que:

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.

Cada carrera deberá considerar en su planificación e implementación curricular, al menos dos opciones para la titulación. (p. 13).

Como estudiantes y próximos profesionales encaminados en temas urbanos, debemos tomar conciencia de nuestras decisiones en el ámbito laboral, apostando por acciones claves que hagan de las ciudades lugares óptimos para vivir. Por todo lo mencionado anteriormente, se debe realizar un trabajo de calidad, con criterios fundamentados bibliográficamente y con conocimientos científicos que debimos haber alcanzado en el transcurso de nuestra carrera.

¹⁰Consejo de Educación Superior [CES]. (2013). Reglamento del Régimen Académico, art. 21. República del Ecuador. [En línea]. Consultado: [27, abril, 2019]. Disponible en: http://www.ces.gob.ec/doc/Reglamentos_Expedidos_CES/codificacin%20del%20reglamento%20de%20rgimen%20acadmico.pdf

1.4. Delimitación del área de estudio.

1.4.1. Datos Geográficos de la Ciudad de Portoviejo.

La ciudad de Portoviejo es una de las más antiguas del Ecuador, por lo tanto, cuenta con varios sectores que han sido habitados sin una planificación previa y otros que si contaron con una. Se encuentra inmersa en medio de valles y posee una cuenca hidrográfica denominada con el mismo nombre.

Analizando la información del Plan de Ordenamiento y Desarrollo Territorial (PDyOT), elaborado por el Gobierno Autónomo Descentralizado Portoviejo¹¹ (2011), podemos citar que:

UBICACIÓN DEL CANTÓN PORTOVIEJO

El Cantón está ubicado en la Microrregión Centro de la Provincia de Manabí, República del Ecuador, América del Sur. En términos de promoción turística, se empieza a conocer como la “Ruta Spondylus”, un territorio con importantes zonas agrícolas: ganaderas y otros. Mantiene significativos remanentes de bosques secos nativos, relevantes escénicos paisajísticos y un apreciable patrimonio cultural.

Portoviejo, Villanueva de San Gregorio de Portoviejo, es la ciudad capital de la Provincia de Manabí, fundada por el capitán Francisco Pacheco, miembro del ejército de Diego de Almagro, el 12 de Marzo de 1535, se encuentra situada a 140 Km al NO de Guayaquil, es una fértil región agrícola; gran parte de su población está situada en las márgenes del Río Portoviejo, son tierras bajas y de poca pendiente, razón por la cual las crecientes del río se caracterizan por afectar grandes extensiones de terreno.

UNIDADES POLÍTICO ADMINISTRATIVAS COLINDANTES:

El cantón Portoviejo está circundado por las siguientes unidades políticas administrativas:

- **Al Norte:** Por la parroquia Charapotó del cantón Sucre; y por las jurisdicciones de las cabeceras cantonales: Rocafuerte, Junín y Calceta.
- **Al Este:** Por la parroquia San Sebastián, constitutiva del cantón Pichincha.
- **Al sur:** Por las parroquias Honorato Vásquez, Ayacucho, así como por la jurisdicción de la cabecera cantonal Santa Ana, todas constitutivas del cantón de igual nombre.
- **Al Oeste:** Por la jurisdicción de la cabecera cantonal Jipijapa, del cantón de igual nombre; por la parroquia La Pila del cantón Montecristi; y por las jurisdicciones de las cabeceras Cantonales Montecristi y Jaramijó. (p. 7).

¹¹ Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Portoviejo. (2011). Plan de Ordenamiento y Desarrollo Territorial del cantón Portoviejo. (p. 7). República del Ecuador. [En línea]. Consultado: [27, abril, 2019]. Disponible en: <https://es.scribd.com/doc/109435932/Plan-de-Ordenamiento-y-Desarrollo-Territorial#scribd>

POBLACIÓN:	280.0 mil hab. (20.4% respecto a la provincia de MANABÍ).
URBANA:	73.8%.
RURAL:	26.2%.
MUJERES:	50.7%.
HOMBRES:	49.3%.
PEA:	48.4% (22.0% de la PEA de la provincia de MANABÍ).

Gráfico 1. Datos correspondientes a la población total del Cantón Portoviejo. Provincia de Manabí. República del Ecuador. Fuente: Información obtenida del INEC – Censo de Población y Vivienda 2010. Elaborado por: Autores de la investigación.

Después de analizar los datos correspondientes de la tabla anterior, podemos justificar que en la actualidad (2019) la ciudad de Portoviejo posee aproximadamente 300 mil habitantes.

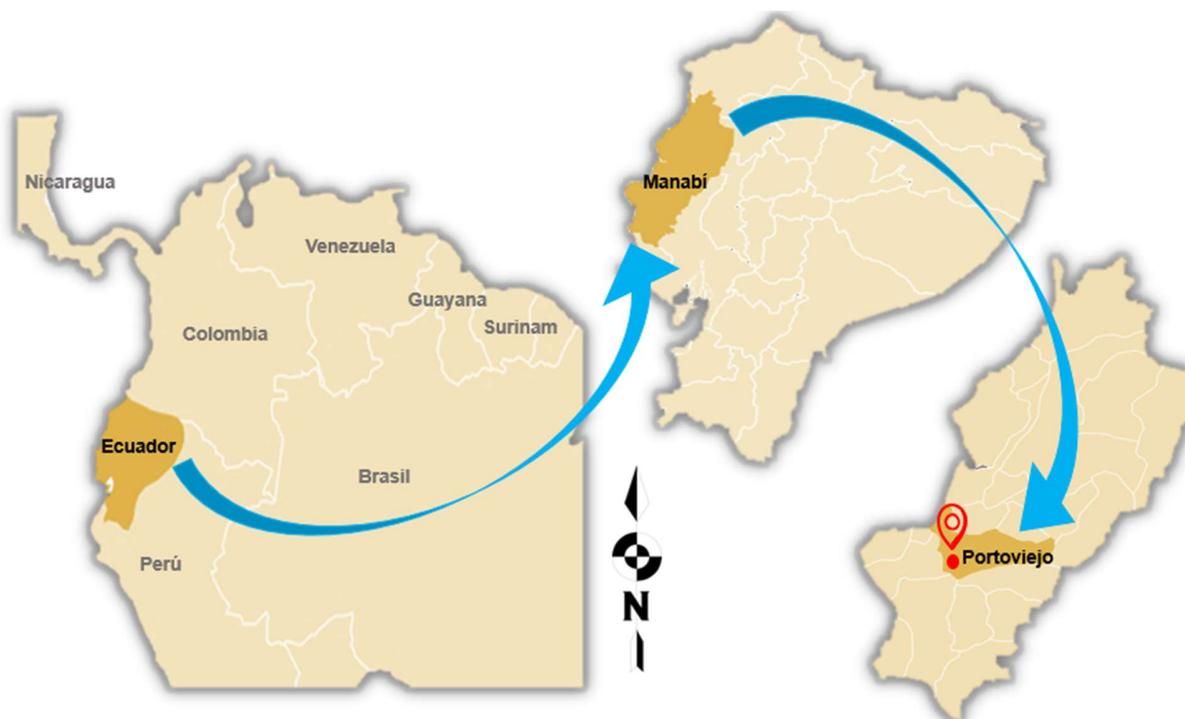


Gráfico 2. Mapa esquemático del cantón Portoviejo, Provincia de Manabí, República del Ecuador. Fuente: Cartografías obtenidas de Wikipedia. Consultado: [15, abril, 2019]. Disponible en: <https://es.wikipedia.org/wiki/Archivo:Mapa-portoviejo.png>. Imagen editada por los autores del análisis de caso.

1.4.2. Delimitación espacial.

La investigación se emplazará en la ciudadela Los Pinos, dentro de la parroquia 18 de octubre, al Noroeste de la ciudad de Portoviejo, provincia de Manabí, República del Ecuador. El barrio a intervenir cuenta con una trama irregular formando 14 manzanas dentro de ella, posee una superficie aproximada de 272041.55 m².

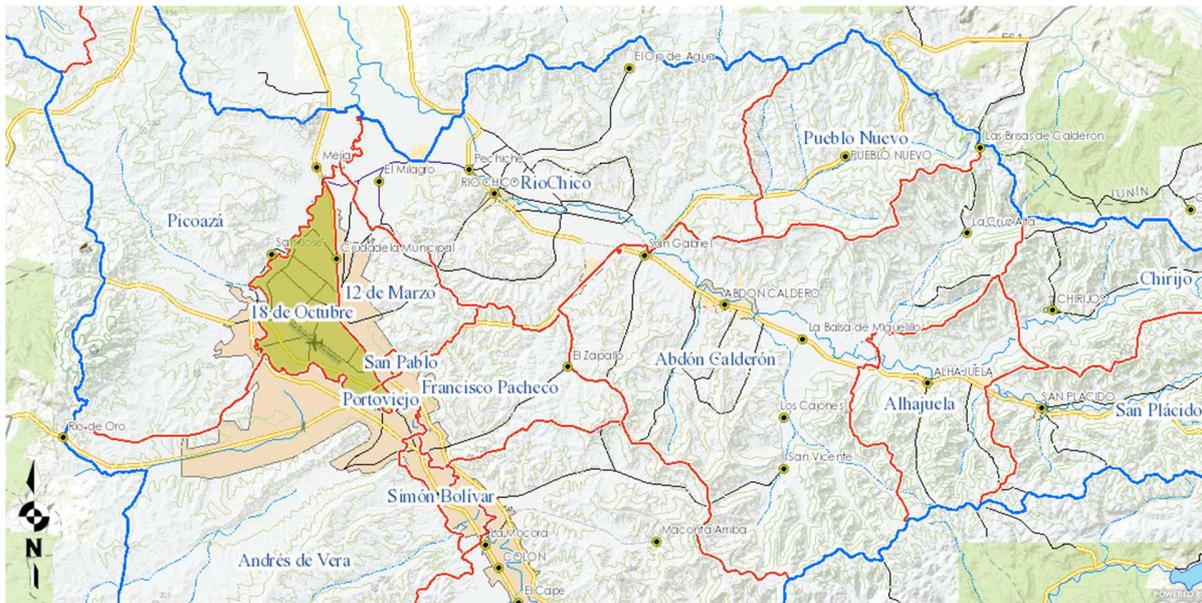


Gráfico 3. Mapa de la parroquia 18 de octubre de la ciudad de Portoviejo, Provincia de Manabí, República del Ecuador. Fuente: SIG CORPORATIVO. Consultado: [16, abril, 2019]. Disponible en: <http://sig.portoviejo.gob.ec:8080/SIGCorporativo/Visores/VisorGerencial.html>. Imagen editada por los autores del análisis de caso.

Nuestro objeto de estudio es uno de los barrios considerados como residencial con los que cuenta la ciudad. Sin embargo, en los últimos años ha estado en constante cambio, adquiriendo un nuevo mix de edificaciones, yendo más allá que residencias.

Por lo tanto, creemos conveniente realizar nuestro análisis de caso en este sector, debido a las características que posee. Entre ellas, una diversidad de usos de suelos, ser uno de los lugares más consolidados y uno de los más visitado por los ciudadanos portovejenses, cuenta con barrios abiertos y cerrados, vías en buen estado y otras sin tratar.

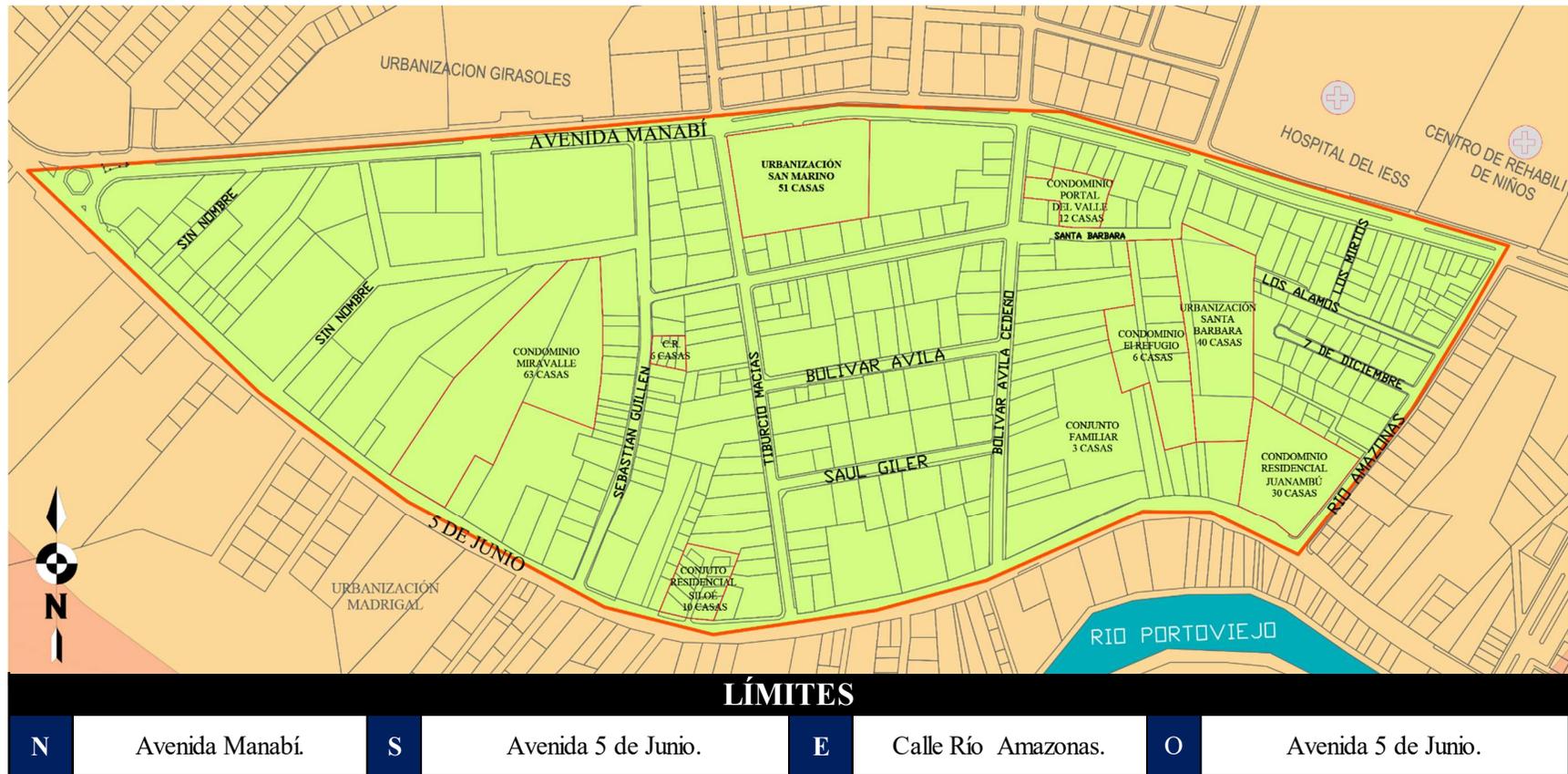


Gráfico 4. Mapa de nuestro objeto de estudio. Ciudadela Los Pinos de la ciudad de Portoviejo, Provincia de Manabí, República del Ecuador. Imagen elaborada por los autores del análisis de caso.

1.5. Objetivos.

1.5.1. Objetivo general.

Determinar la calidad urbana de la ciudadela Los Pinos, mediante un análisis del entorno para establecer criterios de diseño que mejoren las aptitudes del área de estudio.

1.5.2. Objetivos específicos.

- Efectuar un análisis de la estructura urbana tales como: suelo, patrimonio edificado, identidad social y cultural, equipamientos, espacio público, vivienda y movilidad de la ciudadela Los Pinos.
- Aplicar técnicas de investigación participativas que permitan conocer la percepción de los habitantes del sector.
- Establecer lineamientos urbanos que contribuyan a la calidad de vida en los barrios.

1.6. Problematización.

Indagando la tesis de Murcia, W.¹² (2008), podemos referenciar 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 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.

Entendida así, la Calidad de Vida se relaciona con el concepto de capacidad cuyo alcance remite a la posibilidad tangible de desarrollar actividades técnicamente posibles y socialmente deseables lo cual se liga evidentemente con las características y atributos del espacio construido, en especial con los equipamientos que se constituyen en el plano de soporte funcional a la actividad residencial y a la interacción de los individuos. Es de esta

¹² Murcia, W. (2008). Espacio público y calidad de vida urbana. [En línea]. Consultado: [27, abril,2019]. Disponible en: <https://www.javeriana.edu.co/biblos/tesis/arquitectura/tesis23.pdf>

manera como la Ciudad presenta una doble naturaleza: es condicionada y condicionante de los individuos que habitan en ella (p.18)

Mientras no cambiemos nuestra manera de ver la ciudad, pensando en el beneficio propio y no apostar por uno colectivo, no seremos capaces de vivir en una urbe inclusiva y que preste las mismas oportunidades para todos.

Estudiando el libro de Jacobs, J.¹³ (1961), podemos transcribir que:

Desgraciadamente, la teoría urbanística ortodoxa se ha volcado en el ideal de unos barrios supuestamente agradables y vueltos sobre sí mismos. En su forma más pura, el ideal es un barrio integrado por unas siete mil personas, número supuestamente suficiente para poblar una escuela primaria, sostener una tienda de primera necesidad y un centro comunal. Después, esa unidad se divide en grupos más pequeños, de un tamaño a escala de los juegos y el manejo supuesto de los niños y de la charla de las amas de casa. Aunque el *ideal* pocas veces se reproduce literalmente, es el punto de partida de casi todos los planes de reordenación urbanística de las vecindades, de todos los nuevos complejos de viviendas, de los planes modernos de edificaciones, y también de los ejercicios prácticos hechos por los estudiantes de arquitectura y urbanismos, que castigarán con sus adaptaciones a las ciudades del mañana. (p.p. 145-146)

Para nuestra percepción, podemos decir que la ciudad de Portoviejo se está convirtiendo en un lugar segregado urbanísticamente. Aparentemente, los barrios cerrados prevalecen ante los abiertos y solo aquellos que viven en estos, pueden gozar del espacio público y trasladarse de forma segura y sosegada. En la actualidad, son muchas las personas que prefieren vivir en un barrio tapón debido a los beneficios que estos les ofrecen internamente, sin pensar en las consecuencias negativas a largo plazo que estos generan y dejando en el olvido a los denominados abiertos.

Analizando la información disponible en la tesis de Guamán, D.¹⁴ (2017), podemos citar 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,

¹³ Jacobs, J. (1961). *Vida y Muerte de las Grandes Ciudades*. 2da ed. España: Editorial Capitán Swing. p.p. 145-146. ISBN: 978-84-938985-0-2. Disponible en: <https://www.u-cursos.cl/fau/2015/2/AE4062/1/foro/r/Muerte-y-Vida-de-Las-Grandes-Ciudades-Jane-Jacobs.pdf>

¹⁴ 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>

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. Los equipamientos que se implantan en los denominados “barrios cerrados” no son accesibles para todos los habitantes de la ciudad debido a que los costos de construcción y mantenimiento son elevados, los que ocasionan una nueva forma de segregación, tanto social como urbana (geográfica), que generalmente está protagonizada por grandes muros, cerramientos y portones, que ocasionan en el exterior sitios inseguros, ya que son oscuros y rodeados por lo general de vegetación y con grandes calles y/o avenidas. Asimismo, en estos sectores se desarrollan equipamiento, infraestructura y servicios públicos (vías, agua potable, alcantarillado). (p.p. 7-8)

De acuerdo a lo argumentado, podemos decir que toda intervención o planificación debería ser evaluada para determinar si estamos en el camino ideal. Nos atreveríamos a comentar que este ha sido uno de los grandes fallos para el desarrollo de las ciudades, generando incomodidad en los habitantes y problemas como la migración, exclusión social y posteriormente optando por algún tipo de revitalización urbana para lograr la gentrificación de estos espacios olvidados.

1.6.1. Problemas y subproblemas.

Explorando el sector escogido para llevar a cabo nuestra investigación, pudimos apreciar que una de las grandes debilidades del sector es la inseguridad debido a las vías oscuras, lotes descuidados y abandonados y las grandes murallas que éste presenta, formando enclaves porticados, los cuales se encuentran distribuidos a lo largo de la ciudadela generando una segregación urbana. Otro de los problemas de gran relevancia es la ausencia de equipamientos urbanos recreativos para la integración y diversión de los ciudadanos que viven en la zona y que no pueden acceder aquellos que son privados.

Sin embargo, el objeto de estudio cuenta con una variedad de equipamientos específicamente en la avenida Manabí. Muchos de los cuales generan ruidos hasta altas horas de la noche ocasionando malestar entre las residencias más colindantes a estos lugares.

Por lo tanto, entre los subproblemas que se desencadenan en el área de estudio por lo mencionado anteriormente, tenemos:

- Infraestructura para el uso exclusivo de un medio de transporte: Vehículo privado.
- Bajo flujo peatonal y de ciclistas.
- Predominio de fachadas descuidadas.
- Terrenos abandonados con potencial de infraestructura verde.
- Lotes y vías sin tratar que en la noche se perciben inseguros.
- Grandes amurallamientos en las edificaciones (conjuntos habitacionales y viviendas).
- Falta de señalética de tránsito.
- Aceras deterioradas y muy angostas.
- Exclusión Social
- Inadecuada cultura vial.
- Falta de vegetación.
- Espacios con escasa iluminación.



Gráfico 5. Problemáticas observadas de nuestro objeto de estudio ubicada en la ciudadela Los Pinos de la ciudad de Portoviejo, Provincia de Manabí, República del Ecuador. Imagen elaborada por los autores del análisis de caso.

1.6.2. Árbol del problema.

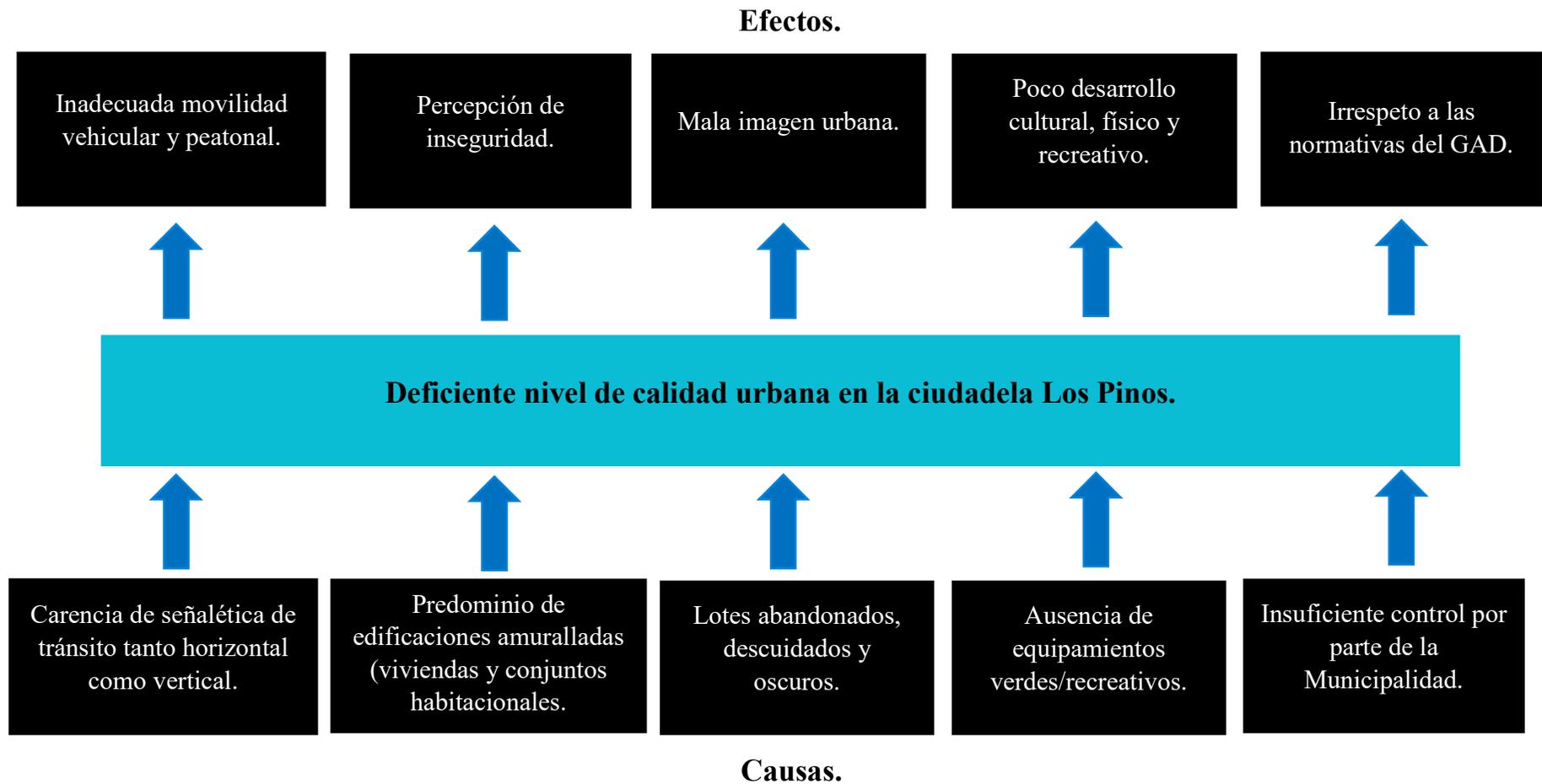


Gráfico 6. Árbol del Problema. Imagen elaborada por los autores del análisis de caso.

CAPITULO II.

2. Estado de la cuestión.

2.1. Marco histórico.

2.1.1. Antecedentes del término calidad de vida.

Investigando la información del artículo Calidad de vida, de Gómez, M y Sabeh, E.¹⁵ (2000), podemos citar 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. (pág. 1).

Como podemos darnos cuenta son varias las dimensiones que se deben tener presentes para poder entender la calidad de vida, pues esta se encuentra en varios ámbitos.

Indagando en el artículo de Jiménez, C.¹⁶ (2010), acerca de la calidad de vida y como ha ido evolucionando, podemos referenciar que:

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.

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 (pág. 2).

¹⁵ Gómez, María y Sabeh, Eliana. (2000). *Calidad de vida. Evolución del concepto y su influencia en la investigación y la práctica*. Instituto Universitario de Integración en la comunidad, Universidad de Salamanca, España. Recuperado 06, mayo, 2019. (pág. 1). Disponible en: <http://campus.usal.es/~inico/investigacion/invesinico/calidad.htm>.

¹⁶ Jiménez Romera, Carlos. (2010). *Calidad de vida*. Madrid, España. Disponible en: https://www.researchgate.net/publication/311653429_Calidad_de_vida

Analizando el texto *Indicadores de calidad de vida urbana*, un artículo de Leva, G.¹⁷ (2005), podemos transcribir que:

La calidad de vida como propósito superior de las políticas públicas aparece asociada a la satisfacción del conjunto de necesidades que se relacionan con la existencia y bienestar de los ciudadanos. La disponibilidad y acceso de la población a los satisfactores es lo que va a permitir cubrir los requerimientos de los individuos, grupos sociales y comunidades respecto a determinados componentes de necesidad. En éstos se incluyen aquellas necesidades cuya satisfacción pueda ser más impactada por las acciones y políticas del estado, o que respondan al ámbito donde las acciones concertadas del estado con la sociedad civil resulten importantes (Delgado, 1998).

Cada una de las dimensiones o componentes de la calidad de vida, visualizada como un sistema de necesidades interrelacionadas e interactuantes, tienen diferentes satisfactores, (entendidos éstos como los recursos materiales e inmateriales en forma de bienes y servicios o los recursos simbólicos) cuyo uso y/o consumo permiten la satisfacción de esas necesidades.

El balance entre los satisfactores deseados y los obtenidos realmente indicarán el grado de satisfacción (o insatisfacción) de cada componente de necesidad involucrado en el concepto de calidad de vida (pág. 34).

Es así como podemos notar la evolución de las metodologías para determinar la calidad de vida de una población y a su vez, la relación que tiene con el ámbito urbano. Lo que busca es satisfacer las necesidades de los humanos, creando ambientes en el que la población pueda relacionarse e interactuar de forma adecuada.

Retomando información del artículo de Jiménez, C.¹⁸ (2010). Podemos transcribir que:

La actual civilización industrial basada en los combustibles fósiles está provocando efectos a nivel planetario que pueden ser contraproducentes para la calidad de vida, e incluso la supervivencia, del conjunto de la especie humana. Se trata de un problema de una magnitud desconocida hasta el presente, pero que se ha podido observar a escalas más reducidas a lo largo de la historia: satisfacer las necesidades mediante un consumo excesivo de recursos puede limitar la capacidad de otros (incluyendo las generaciones futuras) para satisfacer sus propias necesidades; así pues, en este contexto se hace imprescindible equilibrar los esfuerzos encaminados a mejorar la calidad de vida con la solidaridad intra- e inter-

¹⁷ Leva, Germán. (2005). *Indicadores de calidad de vida urbana. Teoría y metodología*. Universidad Nacional de Quilmes, Buenos Aires, Argentina. (pág. 34). Disponible en: http://hm.unq.edu.ar/archivos_hm/GL_ICVU.pdf

¹⁸ Jiménez Romera, Carlos. (2010). *Calidad de vida*. Madrid, España. Disponible en: https://www.researchgate.net/publication/311653429_Calidad_de_vida

generacional. Para lo cual es preciso ponderar los beneficios en términos de calidad de vida con los costes en términos ambientales y sociales derivados.

La medición de la calidad, como estamos viendo, resulta una tarea casi imposible por nuestro propio desconocimiento de la naturaleza humana, lo que también se aplica a la medición de los costes sociales; sin embargo, para los costes ambientales se cuenta con instrumentos algo más precisos derivados de los conocimientos de las ciencias físicas.

La huella ecológica es un indicador que se presta a medir y comparar los costes ambientales derivados de los diferentes estilos de vida existentes en las sociedades humanas actuales. Su principal ventaja es la posibilidad de unificar en una misma unidad (de superficie) (pág.14).

Muchas veces el crecimiento de las ciudades no se realiza de forma planificada y es por ello que la calidad de vida empieza a decrecer. De esta manera, se deja a un lado el querer satisfacer las verdaderas necesidades de la población y simplemente se empiezan a crear lugares o espacios para aumentar recursos o para satisfacer intereses de actores privados y públicos.

2.1.2. Historia de la ciudad de Portoviejo, República del Ecuador.

Estudiando la información disponible en el periódico El telégrafo¹⁹ (2016), podemos exponer que:

La Villa Nueva de San Gregorio de Portoviejo fue fundada el 12 de marzo de 1535, por el capitán español Francisco Pacheco. Según la historia, la urbe es la primera ciudad asentada en la región litoral ecuatoriana.

La ciudad fue fundada originalmente a 25 kilómetros aproximadamente del emplazamiento actual, en el sector conocido como El Higuerón, y sirvió como punto de avanzada de los conquistadores españoles. párr. 14.

Examinando la información disponible en el periódico El diario, un artículo de Avellán, B.²⁰ (2015), podemos referenciar que:

Hoy en día con 300.000 habitantes, la capital manabita posee una connotación de ciudad cosmopolita, albergando a gran cantidad de personas venidas de diferentes partes de la provincia y el país. Portoviejo, en pleno siglo XXI, irrumpe desafiante ante el contexto nacional con notables fortalezas que la identifican plenamente en los diferentes ámbitos: cultural, empresarial, artístico, académico, agroindustrial, ubicándola como un centro de convergencia social y destino turístico-comercial. La ciudad de los Reales Tamarindos es

¹⁹ El telégrafo. (2016). Portoviejo, un referente de cultura y de historia. *El telégrafo*. Disponible en: <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/507/1/portoviejo-un-referente-de-cultura-y-de-historia>

²⁰ Avellán, B. (2016). Portoviejo: 480 años de historia y cultura. *El diario*. Disponible en: <http://www.eldiario.ec/noticias-manabi-ecuador/349136-portoviejo-480-anos-de-historia-y-cultura/>

cuna de hermosas mujeres que han logrado ocupar los primeros sitios en certámenes de belleza a nivel nacional.

Frente al concierto nacional, nuestra capital manabita tiene inmejorables bastiones que la ubican como un destino para ser visitado por personas de otras regiones de la patria y el mundo, ya por su gastronomía, balnearios, paisajes, turismo ecológico y folclore.

Nuestra capital provincial posee un río que atraviesa la ciudad de este a oeste, cuyo origen se encuentra en la represa Poza Honda del cantón Santa Ana. Esta vía pluvial, terriblemente polucionada, pero con un curso de agua permanente, podría ofrecernos a futuro una alternativa turística de primer orden, con la puesta en servicio de un funcional y ecológico malecón ribereño, dotado de senderos escénicos, donde se puedan sembrar especies arbóreas y algunas especies de peces de la zona tropical, como las hay en el malecón 2000 de Guayaquil.

Portoviejo está ubicado en un fértil y extenso valle que produce los más variados productos para el consumo interno y externo. Pero también Portoviejo es un emporio cultural, académico y artístico. Posee, para orgullo de los manabitas, cinco centros de estudios superiores, un Instituto Superior de Teología, cuatro centros comerciales, tres canales de televisión, centros culturales estatales e independientes, red de hoteles, ocho salas de cine, modernos edificios estatales, un hermoso estadio para 20.000 espectadores, donde se realizaron dos certámenes internacionales de fútbol en 1993 y 1995. Sus hijos están matizados del esplendor de las artes plásticas, las letras, la música, el canto, la poesía, la investigación académica con notables valores y exponentes que la enorgullecen, logrado ponerla en el sitio que se merece. En sí, Portoviejo lo posee todo, solo falta la voluntad y la decisión de convertirla en la capital integral que todos queremos ver. párr. 2,3 y 4.

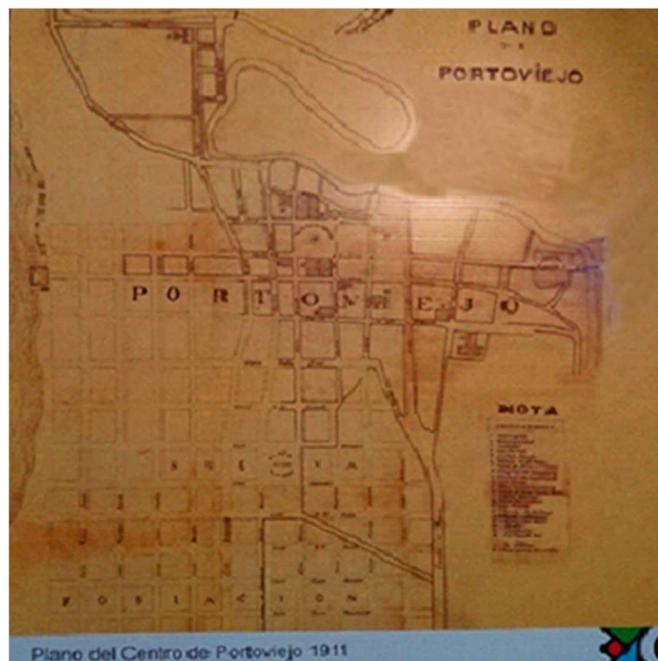


Gráfico 7. Cartografía de la ciudad de Portoviejo de 1911, exhibida en el museo de Portoviejo. Fuente: fotografía tomada y editada por los autores del análisis de caso.



Gráfico 8. Varios sitios de la ciudad de Portoviejo. Fuente: Wikipedia. Consultado: [13 de mayo, 2019]. Disponible en: <https://es.wikipedia.org/wiki/Portoviejo#/media/File:Portoviejo.jpg>



Gráfico 9. Daños ocasionados después del terremoto del 16^a en la ciudad de Portoviejo. Fuente: El diario. Consultado: [13 de mayo, 2019]. Disponible en: <http://www.eldiario.ec/noticias-manabi-ecuador/429815-las-primas-decisiones-en-manta-tras-el-terremoto/>



Gráfico 10. Centro histórico de la ciudad de Portoviejo después de la regeneración urbana. Fuente: Banco del desarrollo del Ecuador. Consultado: [13 de mayo, 2019]. Disponible en: <https://bde.fin.ec/portoviejo-cambia-con-regeneracion-de-86-hectareas-del-centro-historico/>



Gráfico 11. Parque Las Vegas de la ciudad de Portoviejo. Fuente: El diario. Consultado: [13 de mayo, 2019]. Disponible en: <http://www.eldiario.ec/especial/parque-las-vegas/>

2.1.3. Historia de la ciudadela Los Pinos, ciudad de Portoviejo.

Dialogando con un morador antiguo del área de estudio, el señor Luis Moreira Intriago, nos dijo lo siguiente:

Esta ciudadela se ha incrementa desde hace 20 años atrás. Los primeros dueños de estas tierras fueron de Tiburcio Macías y Ramón Sócrates Moreira (su padre). Todas las personas del barrio, él les denomina como inmigrantes, debido que inicialmente solo dos familias vivían aquí y posteriormente se fue poblando. Así se formó toda la ciudadela, es considerado uno de los mejores barrios y un lugar muy tranquilo.

Anteriormente era denomino El Papagayo. Durante muchos años el sector que ahora conocemos como Los Pinos, era una gran vega de árboles de mangos y hierbales. La ciudad terminaba donde comienza el ex aeropuerto Reales Tamarindos en la actualidad. La urbe fue creciendo de una manera desorganizada y aceleradamente por lo cual se fue expandiendo más allá de los límites. Por estos motivos la tala de esta gran vega fue creciendo hasta que se conformara el barrio Los Bosques y años más tardes, las ciudadelas Los Pinos y Los Mangos las cuales se encuentran unidas por la Avenida Manabí.

Alrededor de 1990 empezó la construcción en estas tierras, la deforestación fue ascendiendo hasta urbanizar casi en su totalidad todo el sector. Su nombre se debe por las especies de pinos con las que contaba anteriormente. Con el objetivo de darle honor a su nombre, años más tardes se pidió al municipio pinos para la ornamentación del barrio. Sin embargo, se plantaron otras especies ocasionando malestar para los habitantes debido a que se empezaron a levantar las veredas y las calles.

Desde su creación, la ciudadela ha sido considerada como residencial. Por otro lado, después de los acontecimientos ocurridos por el 16A todos los lugares cambiaron de posición, ocasionando que muchos de los barrios de la ciudad cambiaran su tipología.

A continuación, se expondrán de manera cronológica las cartografías desde el 2004 del sector a intervenir obtenidas con la ayuda tecnológica del programa Google Earth. La finalidad es dar a conocer la evolución de la consolidación de nuestro objeto de estudio.

- En el 2004, del área total del barrio 261228m², un 56,81% se encuentra urbanizada equivalente a 148398m². Se puede observar muchos lotes vacíos, vegetación en los alrededores y en el interior del barrio y, un predominio de edificaciones en el área derecha. También es evidente una trama urbana sin tratar ocasionando una mala imagen urbana.

- En el 2011, el área urbanizada incrementa a un 75,31% equivalente a 196741m². Es notoria la evolución de la ciudadela, donde se comienzan a incluir los denominados barrios

cerrados, ocupando grandes extensiones de terrenos y brindando una nueva tipología de vivienda. Se puede apreciar la incorporación de nuevas edificaciones en el interior y lado izquierdo del área de estudio.

- En el 2016, es notorio crecimiento lento del barrio. Sin embargo, su área urbanizada aumenta a un 77,45% equivalente a 202319m². Se observa pocos lotes sin intervenir y áreas verdes muy escasas.

- En el 2019, a pesar de las adversidades que se presentaron después del terremoto del 2016, la evolución del barrio continuó a un ritmo acelerado, aumentando su área urbanizada a un 88.09% equivalente a 230116m². Se aprecia un barrio totalmente consolidado, con pocos espacios verdes y un porcentaje mínimo de lotes sin uso.

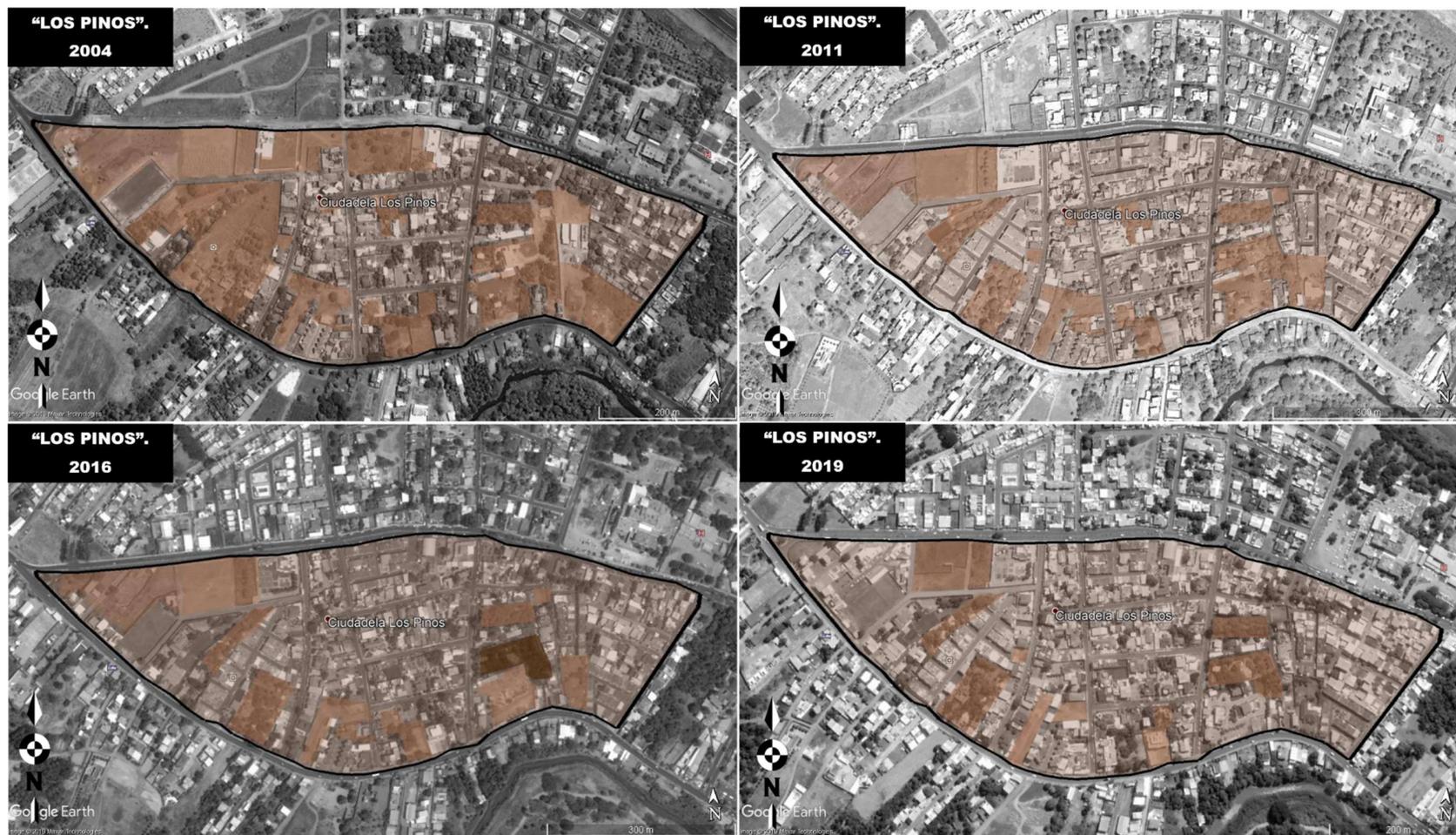


Gráfico 12. Mapas de la evolución del área de estudio, Ciudadela Los Pinos, ciudad de Portoviejo. Fuente: Google Earth. Imagen editada por los autores del análisis de caso.

2.2. Marco conceptual.

2.2.1. Calidad de vida.

Calidad de vida.

Investigando a Palomba, R.²¹ (2002). Menciona que:

El concepto de calidad de vida representa un “término multidimensional de las políticas sociales que significa tener buenas condiciones de vida objetivas y un alto grado de bienestar subjetivo, y también incluye la satisfacción colectiva de necesidades a través de políticas sociales en adición a la satisfacción individual de necesidades” (p. 3).



Gráfico 13. Pirámide de Maslow. Fuente: página web significados. Consultado: [14, mayo, 2019]. Disponible en: <https://www.significados.com/piramide-de-maslow/>

Calidad de vida urbana.

Indagando en el libro de Gehl, J.²² (2014), se menciona que:

La calidad de la vida urbana es esencial para que las ciudades prosperen. Las urbes que logran mejorar las condiciones de vida para sus ciudadanos experimentan mayores niveles de prosperidad, y al mismo tiempo es probable que se encuentren más avanzadas en lo que hace a las cuestiones de sostenibilidad. Estas ciudades buscan conseguir equidad social en base a una estrategia de dar acceso a los bienes y a los espacios públicos a una mayor cantidad de población, impidiendo al mismo tiempo que se produzca la apropiación privada de estos sectores de modo que se logre una mejor calidad de vida para todos. Las ciudades demuestran un compromiso para mejorar la calidad de vida cuando reevalúan su concepto

²¹ Palomba, Rossella. (2002). *Calidad de vida: conceptos y medidas*. (p.3). Disponible en: https://www.cepal.org/cela/ agenda/2/10592/envejecimientorp1_ppt.pdf

²² Gehl, J. (2014). *Ciudades para la gente*. (1ª ed). Ediciones Infinito, Buenos aires, Argentina.

de lo “público” y, a partir de esto, proveen más zonas verdes, parques, infraestructuras para la recreación y otros espacios públicos.

Las ciudades pueden y deben recuperar el control sobre sus destinos a partir de una revigorización de la planificación urbana y del diseño, con el objetivo de lograr un progreso económico y un desarrollo armonioso para todos. El planeamiento no se propone fabricar imágenes sino la posibilidad de hacer algo diferente; es el marco operativo a través del cual una propuesta se transforma en realidad, usando el espacio como un recurso esencial para conseguir el desarrollo y, a su vez, convenciendo a los afectados a lo largo del proceso (p.16)

Calidad ambiental urbana.

Consultando a Rojas, A. y Gil, B.²³ (2012). Plantea la siguiente definición:

La calidad ambiental urbana está orientada a la comprensión y la exploración de aquellos aspectos que conforman el hábitat físico donde el hombre desarrolla sus actividades básicas de vivir, alimentarse, trabajar, reposar, desplazarse y disfrutar. Se trata de determinar cuáles son los diferentes aspectos y condiciones que propician u obstaculizan estas actividades y la determinación de sus variables e indicadores.

Según el Grupo de Investigación de Calidad Ambiental Urbana GICAU (2004) “se entiende por Calidad Ambiental Urbana a las condiciones óptimas que rigen el comportamiento del espacio habitable en términos de confort, asociados a lo ecológico, biológico, funcional, económico productivo, sociocultural, morfo-tipológico, tecnológico y estético, en sus dimensiones espaciales. ...Es producto de la interacción de estas variables para la con-formación de un hábitat saludable, confortable y capaz de satisfacer los requerimientos básicos de sustentabilidad de la vida humana individual y en interacción social dentro del medio urbano” (pp.92 y 93).

2.2.2. Barrio.

Barrio.

Examinando el libro de Ladizesky, J.²⁴ (2011), se puede referenciar que:

El barrio constituye una subestructura típica de la ciudad, una unidad morfológica y social caracterizada por un cierto paisaje urbano y un determinado contenido sociocultural. Aldo Rossi señala que, si bien la ciudad está vista como una unidad, sólo puede ser captada y entendida a través del conocimiento de sus fragmentos, una suma de distritos y barrios diferenciados por sus características formales y sociológicas. Se trata de áreas originales

²³ Rojas Benavides, Andreina y Gil Scheuren, Beatriz. (2012). *La calidad ambiental urbana y la sustentabilidad como principios organizadores del espacio urbano*. Disponible en: <https://www.redalyc.org/html/555/55530464005/index.html>

²⁴ Ladizesky, Julio. (2011). *El espacio barrial: criterios de diseño para un espacio público habitado*. (1ª ed.). Buenos Aires: Bismán ediciones.

que pueden ser individualizadas como unidades interiores a la ciudad, emergidas en diferentes momentos de su crecimiento, que han ido adquiriendo carácter propio.

[...] El barrio es el ámbito del encuentro repetido, de las relaciones de proximidad. Allí se originan los vínculos cotidianos que suelen evolucionar hacia formas de asociación o grupos de acción local. Un espacio social con problemáticas comunes tan trasdentes como las que unen a las asociaciones gremiales y profesionales. Una pequeña patria donde los dilemas sociales son discutidos cara a cara entre gente que se conoce.

Cuando hablamos del barrio nos referimos a un sector diferenciado del tejido urbano que tiene la dimensión espacial y demográfica de una ciudad pequeña con fronteras establecidas por la geografía urbana, una población que comparte la pertenencia local y una estructura focalizada en un centro de servicios. Es el mayor sector de ciudad que puede ser reconocido como propio por sus habitantes, que contiene una población suficiente para nutrir el uso de sus equipamientos comunitarios y alimentar el desarrollo de las organizaciones locales. Un espacio de lugares, no de flujos, que trasciende el discurso arquitectónico-urbanístico clásico, donde el énfasis está puesto en el análisis espacial y morfológico.

Vale recordar que los barrios no son autónomos. Cuando los planificadores urbanos operan sobre el barrio deben hacerlo en dos sentidos, hacia adentro para orientar el desarrollo local y protegerlo del tránsito pasante y hacia afuera para organizar las conectividades funcionales e infraestructurales con el resto de la ciudad (pp. 75 y 76).



Gráfico 14. Barrio Embajadores, Madrid, Reino de España. Fuente: página web SER. Consultado: [14, mayo, 2019]. Disponible en: https://cadenaser.com/ser/2018/09/24/sociedad/1537781079_626476.html

Barrios consolidados.

Consultando la tesis doctoral de Monfort, R.²⁵, se puede referenciar que:

Barrios consolidados o existentes: un barrio ya existente, con su cultura y su historia detrás necesita un enfoque distinto en comparación con un barrio de nueva planta a la hora de

²⁵ Monfort, Rita. (2015). *Transformación hacia la sostenibilidad de barrios consolidados a través de un espacio público. Propuesta de indicadores urbanos sostenibles: la civilidad ciudadana como parte de ellos*. Universidad Politécnica de Valencia, Reino de España. Disponible en: <https://riunet.upv.es/bitstream/handle/10251/61305/MONFORT%20-%20Transformaci%C3%B3n%20hacia%20la%20sostenibilidad%20de%20barrios%20consolidados%20a%20trav%C3%A9s%20de%20su%20espacio%20p....pdf?sequence=1&isAllowed=y>

hablar de sostenibilidad. Un barrio consolidado debe acercarse a la sostenibilidad transformándose, pero respetando su historia, su tejido urbano y la gente que habita en él.

De la definición del concepto “consolidado” se destacan los sinónimos “fijo” y “arraigado” por considerar que definen lo que simboliza este tipo de barrio: tiene una historia detrás y es una pieza más de la ciudad, si se eliminan queda un hueco que debe ser rellanado. Un barrio consolidado son los dos tipos de barrio que define Jane Jacobs en la cita que abre este apartado: el logrado y el fracasado. Y con motivo de las relaciones sociales que se dan en estos barrios Jacobs indica que es normal “que se precisen muchos años de asentamiento para que estos grupos empiecen a funcionar de manera positiva y para que los residentes alcancen una vecindad estable y eficaz”

El concepto de “barrio consolidado” a lo largo de esta investigación se relaciona con aquellos barrios existentes en las ciudades, incluyendo tanto aquellos que se encuentran dentro del tejido urbano de la ciudad, como aquellos que se encuentran exentos de este tejido, pero que dependen de la ciudad. Si se selecciona la parte de la definición de barrio sobre identidad propia y sentido de pertenencia social, es en los barrios consolidados donde esto existe, apoyado en su historia y cultura: conforme más consolidado es un barrio, más fuerza tiene esta identidad (pp. 22 y 113).

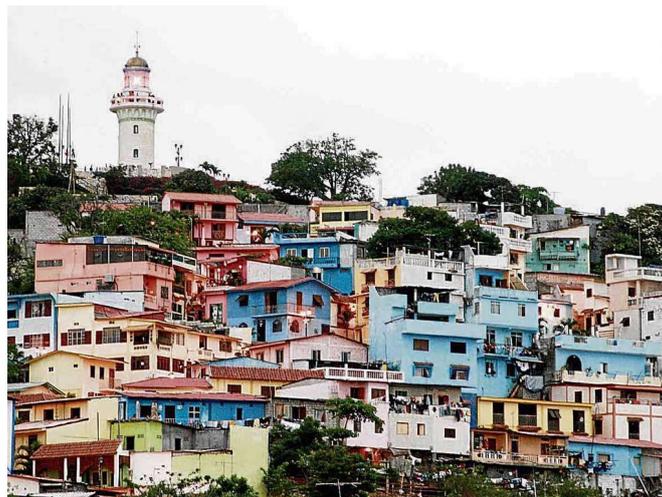


Gráfico 15. Barrio Las Peñas, Guayaquil, República del Ecuador. Fuente: El Diario. Consultado: [15, mayo, 2019]. Disponible en: <http://www.eldiario.ec/noticias-manabi-ecuador/398080-las-penas-tiene-historia/>

Barrios cerrados.

Estudiando el artículo de Roitman, S.²⁶ (2003), transcribimos que:

Los barrios cerrados son áreas residenciales cerradas por muros y barreras que cuentan con vigilancia las 24 horas del día. Los dispositivos de seguridad impiden el libre acceso a ellos por parte de los no residentes. Estos nuevos emprendimientos urbanos han sido diseñados

²⁶ Roitman, S. (2003). *Barrios cerrados y segregación social urbana*. Scripta Nova: Revista electrónica de geografía y ciencias sociales, ISSN 1138-9788. Disponible en: https://www.researchgate.net/publication/28063762_Barrios_cerrados_y_segregacion_social_urbana

con la intención de proveer seguridad a sus residentes y prevenir la entrada de personas desconocidas a los mismos. La privatización del espacio urbano, anteriormente público, es lo que los distingue como nuevo fenómeno residencial urbano.

Los barrios cerrados no están dirigidos hacia un grupo socioeconómico homogéneo. Sin embargo, en el caso de los países latinoamericanos, generalmente sus residentes pertenecen a los sectores sociales medioaltos y altos y, finalmente, se trata de ambientes bastante homogéneos (p. 2).



Gráfico 16. Barrio cerrado Los Sauces, Argentina. Fuente: Izrastzoff. Consultado: [15, mayo, 2019]. Disponible en: <https://www.izr.com.ar/casas-venta-alquiler-Los-Sauces-749>

2.2.3. Derecho a la ciudad.

Investigando la publicación de Mathivet, C.²⁷ (2009), se define que:

El derecho a la ciudad es “el derecho de toda persona a crear ciudades que respondan a las necesidades humanas. Todo el mundo debería tener los mismos derechos para construir los diferentes tipos de ciudades que queremos. El derecho a la ciudad como lo afirma David Harvey, no es simplemente el derecho a lo que ya está en la ciudad, sino el derecho a transformar la ciudad en algo radicalmente distinto”.

El derecho a la ciudad es:

- el derecho a un hábitat que facilite el tejido de las relaciones sociales
- el derecho a sentirse parte de la ciudad (sentido de cohesión social y construcción colectiva)
- el derecho a vivir dignamente en la ciudad
- el derecho a la convivencia
- el derecho al gobierno de la ciudad
- el derecho a la igualdad de derechos

[...]En resumen, la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad basa su propuesta en tres ejes fundamentales:

²⁷ Mathivet, Charlotte. (2009). *El derecho a la ciudad: claves para entender la propuesta de crear “Otra ciudad posible”*. [En línea]. Disponible en: <http://base.d-p-h.info/es/fiches/dph/fiche-dph-8034.html>

- el ejercicio pleno de la ciudadanía, es decir el ejercicio de todos los derechos humanos que aseguran el bienestar colectivo de los habitantes y la producción y gestión social del hábitat;
- la gestión democrática de la ciudad, a través de la participación de la sociedad de forma directa y participativa, en el planeamiento y gobierno de las ciudades, fortaleciendo las administraciones públicas a escala local, así como las organizaciones sociales;
- la función social de la propiedad y de la ciudad, siendo predominante el bien común sobre el derecho individual de propiedad, lo que implica el uso socialmente justo y ambientalmente sustentable del espacio urbano.

Según Borja, el desarrollo y legitimación de los derechos ciudadanos dependerá de un triple proceso:

- Un proceso cultural, de hegemonía de los valores que están en la base de estos derechos y explicitación de los mismos;
- Un proceso social, de movilización ciudadana para conseguir su legalización y la creación de mecanismo y procedimientos que los hagan efectivos;
- Un proceso político-institucional para formalizarlos, consolidarlos y desarrollar las políticas para hacerlos efectivos.

El mismo autor afirma que los actores principales de este proceso no son las estructuras políticas tradicionales del estado y los partidos políticos, sino movimientos sociales. Así, el derecho a la ciudad es una respuesta estratégica, un paradigma frente a la exclusión social y a la segregación espacial generado por el neoliberalismo. Es una reivindicación para que la gente vuelva a ser dueña de la ciudad y es un escenario de encuentro para la construcción de la vida colectiva (párr. 4,9 y 10).

2.2.4. Gentrificación.

Analizando el artículo de Mendoza, F.²⁸ (2016), transcribimos que:

hace referencia a procesos de renovación urbana de viejas zonas céntricas de las ciudades producto del arribo de estratos medios y altos, y el desplazamiento de sectores pobres que residen en ellos. Por lo tanto, la definición tradicional implica dos cosas: reestructuración urbana y recambio de clases sociales. Así, y considerando sólo los aspectos materiales de estas transformaciones, la gentrificación implica dinámicas de extracción de renta de suelo, y la distribución desigual de las ganancias obtenidas en ello. Todo lo anterior tiende a ser conducido con mayor fuerza por agentes inmobiliarios, pero también el Estado actúa potenciando iniciativas privadas, o siendo un agente gentrificador con proyectos que buscan promover la “mixtura social” en las ciudades (p. 698).

²⁸ Mendoza, Félix (2016). La gentrificación en los estudios urbanos: una exploración sobre la producción académica de las ciudades. *Cadernos Metrópole*. Disponible en: <http://dx.doi.org/10.1590/2236-9996.2016-3704>

2.2.5. Edificabilidad.

Indagando en el sitio web Wolters Kluwer²⁹ (2008). Transcribimos que:

Según el diccionario de la Real Academia Española, en su acepción segunda, edificabilidad es la posibilidad de edificación sobre un suelo según las normas urbanísticas. Así, podemos definir edificabilidad como el coeficiente que relaciona la cantidad de metros cuadrados de techo que se pueden edificar, normalmente sobre rasante, por cada metro cuadrado de suelo. Es, por tanto, una unidad de medida expresada en metro cuadrado de techo construido dividido por metro cuadrado de solar (m²t/m²s) (párr. 1).

2.2.6. Identidad social y cultural.

Identidad social urbana.

Investigando el artículo de Valera, S. y Pol, E.³⁰ (1994), conceptualiza que:

Los procesos que conforman y determinan la identidad social de los sujetos y grupos toman como punto de partida, entre otros elementos, al entorno físico donde ellos se ubican. En este sentido, la identidad social también puede ser resultado de un sentimiento de pertenencia a un entorno específico significativo, convirtiéndose de esta manera el entorno en una categoría social más. (p. 2).

Identidad cultural.

Buscando en la revista Opera, el artículo de Molano, O.³¹ (2007), citamos que:

El concepto de identidad cultural encierra un sentido de pertenencia a un grupo social con el cual se comparten rasgos culturales, como costumbres, valores y creencias. La identidad no es un concepto fijo, sino que se recrea individual y colectivamente y se alimenta de forma continua de la influencia exterior (p. 73).

²⁹Hernández, H., Núñez, F., Sánchez, P. (2008). *Edificabilidad*. Wolters Kluwer. Disponible en: http://guiasjuridicas.wolterskluwer.es/Content/Documento.aspx?params=H4sIAAAAAAAAAEAMtMSbF1jTAAAUMDUzMTtbLUouLM_DxbIwMDCwMjI3OQQGZapUt-ckhlQaptWmJOcSoAx672oTUAAAA=WKE

³⁰ Valera, S. y Pol, E. (1994). *El concepto de identidad social urbana: una aproximación entre la Psicología Social y la Psicología Ambiental*. Universidad de Barcelona. Disponible en: <https://www.raco.cat/index.php/AnuarioPsicologia/article/view/61126/88865>

³¹ Molano L, O. (2007). *Identidad cultural un concepto que evoluciona*. Revista Ópera. Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=67500705>



Gráfico 17. Identidad cultural y valorización de costumbres. Fuente: Universidad SISE. Consultado: [16, mayo, 2019]. Disponible en: <https://www.universidadsise.edu.pe/noticias-charla-identidad-cultural.php>

Integración social.

Buscando información en el artículo de Sepúlveda, O. y Sepúlveda, D³² (2003). Define que:

La integración social se refiere a la participación de las personas y grupos, en los ámbitos social, cultural, político y económico.

En una sociedad moderna y democrática la integración se traduce en lo social, en la posibilidad de acceso a los activos sociales y en "la adhesión de grupos e individuos a normas de comportamiento que garantizan la solución pautada de conflictos" (p.30).

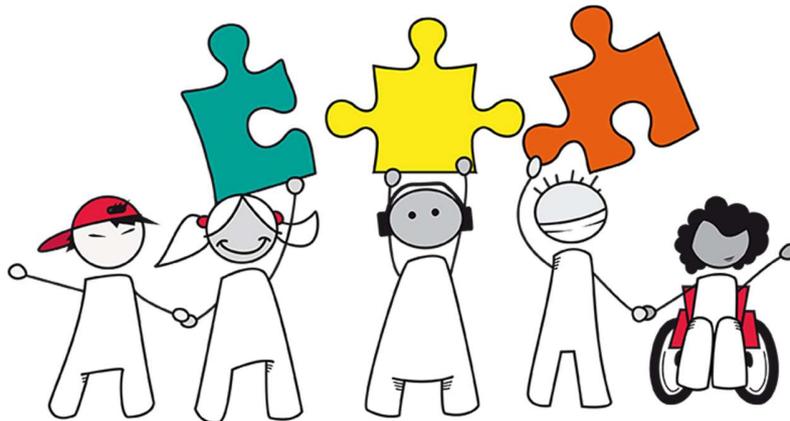


Gráfico 18. Integración social. Fuente: página web Autismo Madrid. Consultado: [16, mayo, 2019]. Disponible en: <https://autismomadrid.es/jornadas/jornada-integracion-social-y-autismo/>

³² Sepúlveda, O. y Sepúlveda, D. (2003). *Espacio residencial urbano e integración social: una propuesta metodología de medición*. Revista INVI. Disponible en: <http://www.revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/view/373/344>

Patrimonio cultural.

Continuando con la investigación basada en Juncá, J. referente a accesibilidad y patrimonio cultural se puede transcribir que:

El Patrimonio es todo aquel conjunto de Bienes de Interés Cultural, objeto de catalogación, de interés histórico, artístico, ambiental y monumental. Abarca una amplia y diversa tipología que incluye yacimientos arqueológicos y paleontológicos, cascos históricos, parques, jardines y edificios de diferente carácter, desde aquellos de tipo religioso, palacios, castillos y fortalezas, sin olvidar la arqueología industrial.

El Patrimonio Cultural se manifiesta en muchos lugares y de muy variadas formas, desde una fuente hasta un acueducto, desde una ermita hasta un túnel; el Patrimonio arranca de la Prehistoria y dura lo que dura la Historia de la Humanidad, es fiel reflejo de las diferentes civilizaciones y culturas, es el testimonio que perdura de quienes nos precedieron y ya se fueron, es testigo vivo de la Historia, vence el paso del tiempo. Pero el Patrimonio se degrada, a veces se olvida, se desmorona o destruye, y el Patrimonio es muy valioso, es un legado irremplazable (p. 6).



Gráfico 19. Plaza, convento e Iglesia de San Francisco, Quito, República del Ecuador. Fuente: página web RT. Consultado: [18, mayo, 2019]. Disponible en: <https://actualidad.rt.com/actualidad/287934-ecuador-quito-cuarenta-aniversario-patrimonio-humanidad>

Bienestar social.

Referenciando a Pena, B.³³ (2009). Citamos que: “bienestar social se llama al conjunto de factores que participan en la calidad de vida de la persona y que hacen que su existencia posea todos aquellos elementos que den lugar a la tranquilidad y satisfacción humana” (p. 302).

³³ Pena-Trapero, B. (2009). *La medición del bienestar social: una revisión crítica*. Disponible en: <https://www.redalyc.org/pdf/301/30117056001.pdf>

Como podemos notar en el fragmento la calidad de vida y el bienestar social se encuentran muy relacionados entre sí, pues lo que se busca con ello es satisfacer las necesidades de las personas generando a su vez vínculos sociales. Se podría decir que al obtener una óptima calidad de vida también se consigue un adecuado bienestar social, sin embargo, ambos tienen diferentes indicadores para ser medidos.

2.2.7. Equipamiento.

Equipamiento urbano.

Investigando en el sitio web Conurba³⁴. (2015). Transcribimos que:

El equipamiento urbano es el conjunto de edificios y espacios, predominantemente de uso público, en donde se realizan actividades complementarias a las de habitación y trabajo, que proporcionan a la población servicios de bienestar social y de apoyo a las actividades económicas, sociales, culturales y recreativas (SEDESOL, 1999); es un componente determinante de los centros urbanos y poblaciones rurales; la dotación adecuada de éste, determina la calidad de vida de los habitantes que les permite desarrollarse social, económica y culturalmente.

El Sistema Normativo de Equipamiento Urbano (SNEU) clasifica al equipamiento urbano en 12 subsistemas: educación, cultura, salud, asistencia social, comercio, abasto, comunicación, transporte, recreación, deporte, administración y servicios urbanos. Cada subsistema lo conforman diversos elementos que en total suman 125, por ejemplo: en el subsistema de educación, algunos de sus elementos son los servicios educativos como: jardín de niños, primaria, secundaria, entre otros; en el subsistema de salud son la clínica hospital, la unidad médica, hospital general, por mencionar algunos (párr. 2 y 3)



Gráfico 20. Centro cultural Casal Balaguer. Equipamiento cultural. Ubicado en Palma de Mallorca, Reino de España. Fuente: página web Alaniarq. Consultado: [20, mayo, 2019]. Disponible en: <https://alaniarchitecture.wordpress.com/2019/02/18/centro-cultural-casal-balaguer/>

³⁴ Conurba. (2015). *Equipamiento urbano. Situación actual del equipamiento urbano por elementos de cada subsistema por municipio*. Consultoría y gestión urbana y ambiental. [En línea]. Disponible en: <http://conurbamx.com/home/equipamiento-urbano/>

Espacio público.

Indagando en el artículo de Aramburu, M.³⁵ (2008). Podemos exponer que:

La idea de “espacio público” es un concepto urbanístico y a la vez político. Por un lado, el espacio público urbano está compuesto por las calles, plazas y parques de una ciudad, todo aquello que no es propiedad privada. Por otro lado, el espacio público, en el sentido de la filosofía política, lo que también se denomina esfera pública, es un ámbito de deliberación democrática abierta a todo el mundo.

Como señala Borja (2003) el principio definitorio del espacio público urbano no es tanto de naturaleza jurídica (la propiedad pública), como sociológica, (su uso y sobretodo sus condiciones de acceso). Hay espacios de titularidad pública que no son de acceso libre, mientras que otros de titularidad privada sí lo son. Lo definitorio del espacio público es su libre acceso.

En este sentido, el principio es que todo el mundo tiene el derecho a acceder y hacer uso del espacio público de una ciudad, a condición, eso sí, de que nadie se lo apropie. Pero en la vida cotidiana de una ciudad, trasladar este principio a la micropolítica de calles y plazas enfrenta no pocas tensiones. La gente puede utilizar el espacio público siempre que no vaya en detrimento del derecho de otros usuarios, pero eso no es nada sencillo y está sujeto a conflictos. Si juego a fútbol en una plaza, el derecho de la gente a pasar por allá se verá comprometido, y a la inversa, si hay gente que pasa no puedo jugar al fútbol. Al final, alguien tiene que tener la prioridad, y eso es una cuestión política (pp. 144 y 145).



Gráfico 21. Parque Bicentenario, Bogotá, Colombia. Fuente: Funiblogs. Consultado: [20, mayo, 2019]. Disponible en: <https://blogs.funiber.org/blog-proyectos/2018/08/03/funiber-recuperando-espacio-publico>

³⁵ Aramburu Otazu, Mikel. (2008). *Usos y significados del espacio público*. ACE: Arquitectura, ciudad y entorno. Disponible en: <https://upcommons.upc.edu/handle/2099/6586>

2.2.8. Vivienda.

Vivienda.

Consultando la información del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos³⁶ (2006), podemos citar que:

Es todo local formado por uno o más cuartos, estructuralmente separado e independiente, destinado al alojamiento de una o más personas, parientes o no. Es separado porque está delimitado por paredes, muros o cercas y es independiente porque se puede entrar y salir sin pasar por otras viviendas, teniendo acceso directo desde la calle o por medio de un pasillo (p. 8).

Investigando la tesis de Pasca, L.³⁷ (2014), podemos transcribir que:

La vivienda está presente en la cotidianidad de la vida de las personas, es el lugar donde se llevan a cabo la mayoría de las actividades básicas de la vida diaria, es donde se duerme, se come, se guardan las pertenencias, y el lugar al que se regresa al final de la jornada. Sin embargo, la vivienda tiene un significado psicológico profundo más allá del puramente instrumental de cobijo y lugar donde se desempeñan las conductas domésticas. A través de la vivienda tiene lugar la satisfacción de numerosas aspiraciones, motivaciones y valores personales (p. 2).

Vivienda asequible.

Estudiando la publicación de Woo, R. y col.³⁸ (2009), podemos exponer que:

El gobierno dice que la vivienda es “asequible” si una familia no gasta en ella más del 30% de sus ingresos. Este umbral es la proporción de los ingresos que se puede destinar a alquiler. Pero el 30% de \$1 millón es muy diferente al 30% de \$20000.

Cuando el gobierno dice “vivienda asequible”, quiere decir que está al alcance de una familia de ingresos medios o más bajos (pp. 15-17).

³⁶ Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (2006). *VIII censo de población y IV de vivienda*. Nicaragua. Disponible en: <http://www.inide.gob.ni/censos2005/VolVivienda/Vol%20II/Vol.II%20Vivienda-Municipios.pdf>

³⁷ Pasca García, Laura. (2014). *La concepción de la vivienda y sus objetos*. Master de psicología social. Universidad Complutense de Madrid, Reino de España. Disponible en: https://www.ucm.es/data/cont/docs/506-2015-04-16-Pasca_TFM_UCM-seguridad.pdf

³⁸ Woo, R., Walker, M., Mangin, J. (2009). *¿Qué es la vivienda asequible?* The Center for Urban Pedagogy. Disponible en: http://welcometocup.org/file_columns/0000/0682/affordablehousing-span.pdf

Vivienda digna.

Indagando en el sitio web expok, la publicación de Garcidueñas, P.³⁹ (2015). Podemos conocer que:

De acuerdo a las Naciones Unidas, una vivienda digna es un lugar cerrado donde las personas pueden guardar sus pertenencias y desarrollar sus actividades cotidianas, un sitio en donde los ciudadanos pueden vivir con seguridad, paz y dignidad.

“una vivienda digna no solamente hace referencia al derecho de toda persona de disponer de cuatro paredes y un techo donde encontrar refugio, sino que también implica acceder a un hogar donde se puede vivir en paz, con dignidad y salud física y mental”.

El tener una casa va más allá de tener un espacio donde vivir. El tema de vivienda está directamente relacionado al desarrollo personal y social de alguien, además garantiza la protección, bienestar, independencia, sanidad y la seguridad patrimonial de la persona o familia que la habita.

2.2.9. Movilidad.

Movilidad.

Estudiando la tesis de Trejos, A.⁴⁰ (2010), podemos exponer que:

El concepto de movilidad se entiende como la capacidad de desplazarse de un lugar a otro. Se entiende por movilidad cotidiana la que es generada por motivos laborales, de estudio, de consumo y de acceso a servicios. La realización de múltiples actividades, los contactos entre personas, el acceso a bienes, la distribución de materias y productos de todo tipo, en la mayoría de los casos, requiere el traslado de un lugar a otro de personas o cosas. Es decir requiere de movilidad. Por lo tanto, la movilidad en su aspecto más general, significa facilidad con la que las personas realizan desplazamientos para satisfacer sus necesidades o realizar sus actividades (p. 11).

Indagando en el libro del Instituto sindical de trabajo, ambiente y salud⁴¹ (2009), transcribimos que:

La movilidad es un derecho que, como todos los derechos, ha de estar sujeto a unos determinados límites que, en este caso, tienen que ver con los impactos asociados a cada medio y sistema de transporte. La movilidad es también una decisión individual, ya que

³⁹ Garcidueñas, P. (2015). *¿Qué es la vivienda digna?* Expok. Comunicación de sustentabilidad y RSE. [En línea]. Disponible en: <https://www.expoknews.com/que-es-la-vivienda-digna/>

⁴⁰ Trejos, A. (2010). *Las infraestructuras de transporte como soporte en la localización de actividades y desarrollo urbano en la conurbación occidente*. Bogotá D.C. [En línea]. Disponible en: <http://www.javeriana.edu.co/biblos/tesis/arquitectura/tesis37.pdf>

⁴¹ Instituto sindical de trabajo, ambiente y salud (ISTAS). (2009). *Glosario de movilidad sostenible*. (1ª ed.). Disponible en: http://istas.net/descargas/2_ESP.pdf

cada ciudadano tiene la opción de escoger uno u otro medio en función de las características del desplazamiento a realizar.

[...]La movilidad sostenible es más equitativa porque garantiza el acceso universal de todos los ciudadanos a los lugares públicos y equipamientos en transporte público colectivo o en medios no motorizados, e intenta evitar la exclusión laboral relacionada con la falta de vehículo privado a motor o, incluso, de permiso de conducir. Es más eficiente porque fomenta los medios de transporte con un menor consumo de energía por persona (p. 66).

Accesibilidad.

Indagando el análisis de Huerta⁴² (2007), podemos citar lo siguiente:

La accesibilidad como derecho

Los espacios urbanos son los lugares en donde las personas desarrollamos la mayor parte de nuestra vida social y colectiva. Sin embargo, en la construcción de las ciudades y edificios no se han considerado las necesidades de las personas con discapacidad, lo que ha generado barreras que limitan sus posibilidades de desarrollo en igualdad de oportunidades. La mejora de la accesibilidad de los espacios urbanos es una tarea prioritaria y significa un beneficio para la población en general. El diseño accesible de las edificaciones y de los espacios públicos (calzadas, aceras, estacionamientos, plazas, parques, etc.) no sólo permite compensar las diferencias que limitan el libre desplazamiento de las personas con discapacidad, sino además brinda facilidades adicionales al resto de la población, permitiendo la integración de todos los miembros de la comunidad. (p. 21).

Investigando a Juncá, J.⁴³ (2012). Podemos exponer que:

La Accesibilidad Universal es aquella característica o propiedad del proyecto y de la creación de entornos en virtud de la cual se logra que cualquier persona, tenga las capacidades que tenga, pueda acceder y utilizar los mismos en condiciones de confort, seguridad y autonomía personal; es el contrapunto de las barreras.

La Accesibilidad Universal significa una concepción del diseño que no excluye, que normaliza, facilita, simplifica y hace más comprensible el entorno, que no estigmatiza, sino que proporciona soluciones dignas, bien integradas en el medio y acordes con las necesidades de las personas.

La Accesibilidad se basa en una serie de principios y conceptos clave; se plasma en un conjunto de normas jurídicas que establecen el marco regulador de obligado cumplimiento a tener en cuenta al redactar planes y proyectos, así como al ejecutar obras y otras actuaciones en el entorno (p.5).

⁴² Huerta, J. (2007). *Discapacidad y diseño accesible*. Lima, República de Perú. Diseño urbano y arquitectónico para personas con discapacidad. Disponible en: http://repositoriodcpd.net:8080/bitstream/handle/123456789/249/L_HuertaPeraltaJ_DiscapacidadDisenoAccesible_2007.pdf?sequence=1

⁴³ Juncá, J. (2012). *Accesibilidad y patrimonio cultural. A la búsqueda de un equilibrio compatible*. Disponible en: <http://riberdis.cedd.net/bitstream/handle/11181/3174/168927.pdf?sequence=1>

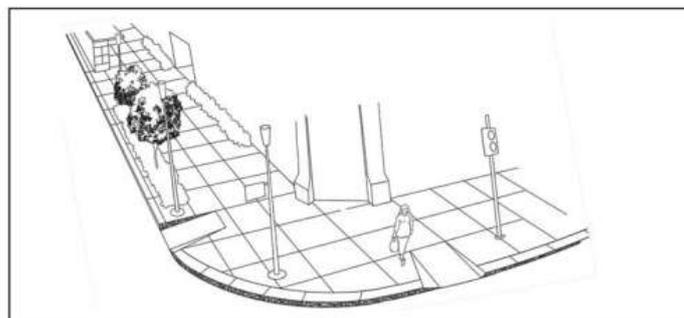


Gráfico 22. Imagen de rampas en aceras con planos inclinados. Fuente: libro Discapacidad y Diseño Accesible. (2007). Consultado: [22, mayo, 2019].

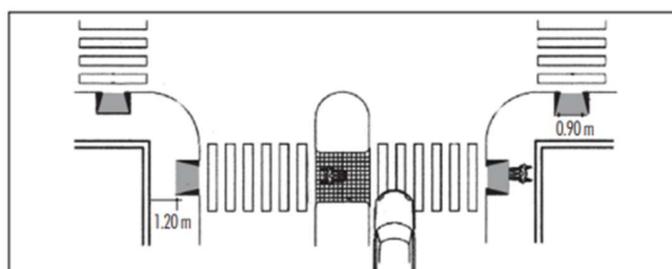


Gráfico 23. Imagen de rampas en aceras con planos inclinados. Fuente: libro Discapacidad y Diseño Accesible. (2007). Consultado: [22, mayo, 2019].

Barreras físicas.

Examinando el libro del Instituto de Desarrollo Urbano⁴⁴ (s.f), podemos referenciar:

Una de las grandes dificultades para la movilidad del peatón son las barreras físicas, por lo que deben estar perfectamente identificadas para evitar en lo posible su ejecución, ya que limitan el movimiento y la circulación con seguridad y autonomía de todos los usuarios. Se clasifican como:

- Barreras urbanísticas: Son los impedimentos que presentan la infraestructura y mobiliarios urbanos, los sitios históricos y los espacios no edificados de dominio público y privado frente a las distintas clases y grados de discapacidad.
- Barreras arquitectónicas: Son los impedimentos que se presentan en el interior del edificio frente a las distintas clases y grados de discapacidad.
- Barreras de transporte: Son los impedimentos que presentan las unidades de transporte particulares o colectivas, terrestres, marítimas, fluviales o aéreas frente a las distintas clases y grados de discapacidad.
- Barreras de comunicación: Son los impedimentos y dificultades que se presentan en la comprensión y captación de los mensajes vocales y no vocales (pp.24-25).

⁴⁴ Instituto de desarrollo urbano. (s.f). *Guía práctica de la movilidad peatonal urbana*. Disponible en: <http://www.pactodeproductividad.com/pdf/guiageneralsobreaccesibilidad.pdf>

2.3. Marco referencial.

2.3.1. Repertorio internacional: Proyectos de recuperación de barrios. El caso de la población 17 de septiembre, La Serena, República de Chile.

Indagando en la página web plataforma urbana, la publicación de Pérez, G⁴⁵. (2011), expone que:

En el año 2006, durante el Gobierno Socialista de la Presidenta Michel Bachelet Jeria, se comenzó a implementar, a través del Ministerio de Vivienda y Urbanismo y de los Municipios, la idea de realizar un proyecto de rehabilitación urbana a doscientos barrios en todo el país previamente seleccionados- pero no como los mega proyectos que se construyeron durante la administración anterior- sino más bien como intervenciones más acotadas en los barrios más vulnerables. Surge así el programa “Quiero mi Barrio”, en relación a la conmemoración de los 200 años de la independencia de la república de Chile, a celebrarse el año 2010.

Este programa debía concretarse en proyectos al interior de los barrios, con una participación muy activa de sus habitantes en todas las decisiones, lo que se denominó “participación ciudadana”, con una serie de “contratos y obras de confianza”, que fueron creando las bases de un trabajo colaborativo entre el Gobierno Local y sus habitantes.

El principal objetivo de este programa fue “contribuir al mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes de algunos barrios que presentan problemas de deterioro urbano y vulnerabilidad social, a través de un proceso participativo de recuperación de los espacios públicos y de los entornos urbanos de sus habitantes” y mejorar las condiciones del entorno fortaleciendo las relaciones sociales entre los vecinos (párr. 1,2 y 4)

Investigando en libro publicado por el Ministerio de vivienda y urbanismo⁴⁶ (2019), se analiza la intervención que se llevó en el Barrio Santa Adriana uno de los 200 barrios escogidos para estas intervenciones, y se menciona como se encontraba el barrio a la llegada del programa de recuperación de barrios en el 2006:

Santa Adriana contaba con varias organizaciones sociales vinculadas a actividades deportivas, culturales, infantiles y para el adulto mayor. Sin embargo, la falta de recursos y de espacios habilitados para la realización de actividades, había dificultado por años su gestión. Como resultado, los habitantes tenían pocas instancias de interacción y sus vínculos sociales estaban debilitados.

⁴⁵ Pérez Lancellotti, Gino (2011). *Proyectos de recuperación de barrios: el caso de la población 17 de Septiembre, La Serena Chile*. Plataforma Urbana. [En línea]. Disponible en: <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2011/08/02/proyectos-de-recuperacion-de-barrios-el-caso-de-la-poblacion-17-de-septiembre-la-serena-chile/>

⁴⁶ Ministerio de vivienda y urbanismo (MINVU). (2019). *La recuperación de barrios a lo largo de Chile*. Disponible en: http://www.minvu.cl/incjs/download.aspx?glb_cod_nodo=20141028132429&hdd_nom_archivo=Larecuperaciondebarrios.pdf

Esto también era una consecuencia del estado de deterioro de los espacios públicos. La iluminación general del sector era deficiente y sus calles y veredas estaban en mal estado, lo que impedía que adultos mayores u otros habitantes con movilidad reducida pudieran transitar cómodamente por su barrio. Además, estas condiciones generaban una sensación de riesgo entre la comunidad, la que evitaba deambular por los espacios públicos a ciertas horas del día y la noche.

Todas estas condiciones habían afectado negativamente las características urbanas y sociales de Santa Adriana. Asimismo, la carencia de lugares que invitaran el encuentro y la recreación, y el mal estado de los equipamientos deportivos, dificultaba que sus vecinos se agruparan y disfrutaran de su barrio.



Gráfico 24. Ubicación de la población Santa Adriana en el contexto metropolitano de Santiago. Fuente: obtenido de Revista planeo espacio para territorios urbanos y regionales. Consultado: [24, mayo, 2019]. Disponible en: <http://revistaplano.cl/2012/10/01/santa-adriana-lo-espejo-region-metropolitana-experiencia-de-proyecto-urbano-inclusivo-en-el-contexto-de-implementacion-del-programa-recuperacion-de-barrios/>

En Santa Adriana, actualmente se está llevando a cabo una intervención de amplia cobertura que se articula en tres ejes: el mejoramiento de espacios públicos, la habilitación de equipamientos recreativos y el fortalecimiento del trabajo comunitario.

Dentro del primer eje, con el objetivo de recomponer la trama urbana del barrio se realizó la pavimentación de veredas y pasajes. También se instalaron nuevas luminarias en las vías principales y se mejoró el sistema de evacuación de aguas lluvias, lo que ha solucionado los problemas de circulación peatonal y ha logrado dejar atrás la imagen de deterioro de varios sectores interiores del barrio.

En cuanto a zonas de recreación, se rehabilitó la plaza del Adulto Mayor y se remodeló la plaza Santa Adriana. La primera fue equipada con mobiliario urbano y una pérgola, mientras que, en la segunda, se instalaron juegos infantiles, máquinas de ejercicios, nuevas

luminarias y arborización. [...] se ha planificado la ejecución de un área de juegos en el sector de Inés de Suarez. De esta forma, se consolidarán tres nuevas áreas de esparcimiento para toda la comunidad.

[...] dentro de las iniciativas planificadas para Santa Adriana destaca la recuperación de multicanchas [...], la futura remodelación del polideportivo Carlos Dittborn y la renovación de una tradicional cancha de tenis. Por otro lado, para dar solución a las necesidades comunitarias, se ejecutó la compra de dos terrenos en los que se edificó un jardín infantil.



Gráfico 25. Recuperación de multicanchas. Barrio Santa Adriana, comuna Espejo, Santiago de Chile. Fuente: Plataforma urbana. Consultado: [24, mayo, 2019]. Disponible en: <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2015/08/10/programa-quiero-mi-barrio-es-premiado-por-la-onu-como-una-de-las-mejores-practicas-del-mundo/barrio-santa-adriana-por-quiero-mi-barrio-minvu-via-flickr/>

[...] A su vez, ya se han construido tres de las cuatro sedes comunitarias que se han planificado para el sector, lo que, sin duda, favorece el trabajo de las numerosas organizaciones vecinales del barrio.

De esta forma, [...] han consolidado nuevos espacios de encuentro y esparcimiento que permiten a sus vecinos empoderarse de su barrio y volver a apropiarse de sus espacios públicos, los que hoy, con renovados equipamientos, contribuyen de manera positiva a la calidad de vida de todos los habitantes (pp. 197 y 200).



Gráfico 26. Mapa esquemático de ejes a intervenir en el barrio Santa Adriana, comuna Espejo, Santiago de Chile. Fuente: libro la recuperación de barrios a lo largo de Chile. Consultado: [26, mayo, 2019].



Gráfico 27. Antes y después: acceso a escuela Santa Adriana, en calle B, uno de los ejes de acceso principal al barrio. Fuente obtenido de Revista planeo espacio para territorios urbanos y regionales. Consultado: [26, mayo, 2019]. Disponible en: <http://revistaplaneo.cl/2012/10/01/santa-adriana-lo-espejo-region-metropolitana-experiencia-de-proyecto-urbano-inclusivo-en-el-contexto-de-implementacion-del-programa-recuperacion-de-barrios/>



Gráfico 28. Rehabilitación plaza del Adulto Mayor primera etapa, del barrio Santa Adriana, comuna Espejo, Santiago de Chile. Fuente: libro la recuperación de barrios a lo largo de Chile. Consultado: [28, mayo, 2019].



Gráfico 29. Centro comunitario de atención preescolar, del barrio Santa Adriana, comuna Espejo, Santiago de Chile. Fuente: libro la recuperación de barrios a lo largo de Chile. Consultado: [28, mayo, 2019].



Gráfico 30. Área recreativa Inés de Suárez, del barrio Santa Adriana, comuna Espejo, Santiago de Chile. Fuente: libro la recuperación de barrios a lo largo de Chile. Consultado: [30, mayo, 2019].

Estudiando la publicación del Ministerio de vivienda y urbanismo de Chile⁴⁷ (2019), referente al programa recuperación de barrios, transcribimos que:

El Programa de Recuperación de Barrios se estructuró siguiendo una serie de principios que debían responder a las implicancias y desafíos de la intervención territorial propuesta. Estos principios, planteados en el modelo inicial, fueron adaptándose durante la instalación del Programa, reduciendo la brecha entre el modelo de gestión inicial y la realidad de cada uno de los barrios.

Luego de tres años de implementación del Programa, podemos señalar que los principios que se promueven para la recuperación barrial son los siguientes:

Participación: Involucramiento de vecinos y vecinas en todas las etapas del proceso de recuperación del barrio: diagnóstico, planificación, diseño, ejecución, seguimiento y evaluación. Se enfatiza el hecho de que todas las acciones deben tender a la coproducción del mejoramiento barrial.

Integralidad: Interrelación entre las acciones de los componentes físico y social como dimensiones inseparables, integración del plan de desarrollo del barrio en su relación con el entorno, e integración de las distintas ofertas sectoriales y multisectoriales a escala de barrio.

Descentralización: Fomento del rol activo y protagónico del Municipio, de los actores locales y regionales en el proceso de recuperación de los barrios, promoviendo la sinergia

⁴⁷ Ministerio de vivienda y urbanismo, Gobierno de Chile. (2019). *programa recuperación de barrios. Lecciones aprendidas y buenas prácticas*. ISBN: 978-956-7674-19-0. Disponible en: <http://pdba.georgetown.edu/Security/citizenssecurity/chile/experiencias/BuenasPracticasRecupBarrios.pdf>

de planes y recursos, así como la búsqueda de la actuación intersectorial desde la demanda local.

Sostenibilidad: Basada en el fortalecimiento de las capacidades locales, la responsabilidad comunitaria, el fomento de las redes vecinales, la apropiación y cuidado de los espacios públicos por parte de los vecinos y vecinas, a fin de promover una mejor convivencia ciudadana a escala barrial.

Flexibilidad: Diseño de una propuesta de mejoramiento que reconozca las singularidades de cada barrio. Para ello se debe contar con metodologías flexibles frente a la heterogeneidad barrial y adaptables a las particularidades de cada comunidad (pp. 80 y 82).

2.3.2. Repertorio internacional: Plan Integral de Estrategia de Regeneración (PIER) de Virgen de Begoña y elaboración de una metodología replicable para la regeneración urbana integral y participativa de los barrios vulnerables de la periferia madrileña, Reino de España.

Consultando el sitio web paisaje transversal⁴⁸ (s.f), transcribimos que:

VdB inicia como un proceso bottom-up (desde la base social) impulsado por Paisaje Transversal para la regeneración integral participativa del barrio Virgen de Begoña en Madrid. Gracias a este trabajo se define posteriormente para el Ayuntamiento de la ciudad una metodología para facilitar la regeneración urbana participativa en los barrios deteriorados de la periferia madrileña.

En 2015 se redacta para el Ayuntamiento de Madrid un Plan Integral de Estrategias de Regeneración para el barrio Virgen de Begoña, así como la metodología para desarrollar procesos de regeneración urbana participativa en los barrios vulnerables de Madrid. Estos documentos son el resultado del trabajo previo realizado. El PIER de Virgen de Begoña se redacta a falta de la fase final del proceso en la que validar las 33 propuestas de regeneración urbanas definidas.

Paralelamente se redacta la metodología de los PIER que nace con la vocación de abordar de modo integral y participativo la regeneración urbana de los barrios vulnerables de Madrid. Esta se plantea como catalizador de la puesta en marcha de procesos de regeneración, reciclaje y renovación de barrios a partir de la definición colaborativa, con los distintos agentes implicados, de un plan capaz de dar alcance a los objetivos marcados. Un plan coordinador y evaluador de las distintas actuaciones con el objeto de optimizar costes y resultados.

VdB es un ejemplo de regeneración urbana iniciada desde la base social que consigue el apoyo de la administración pública para el desarrollo de pequeñas intervenciones urbanas y que finalmente se traduce en un plan estratégico y una metodología a replicar en barrios similares (párr. 1-4).

⁴⁸ Paisaje Transversal. (2015). Plan Integral de Estrategia de Regeneración (PIER) de Virgen de Begoña y elaboración de una metodología replicable para la regeneración urbana integral y participativa de los barrios vulnerables de la periferia madrileña. Disponible en: <https://paisajetransversal.com/portfolio/pier-virgen-de-begona/>

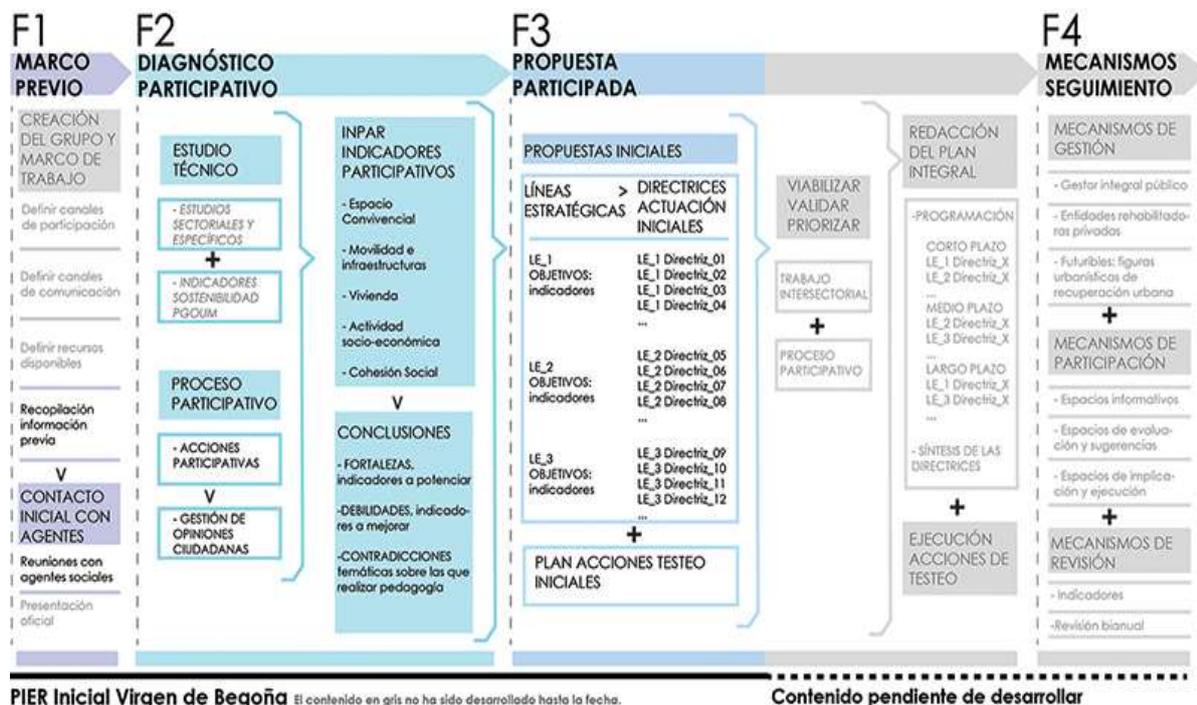


Gráfico 31. Fases de desarrollo del PIER Virgen de Begoña, Madrid, Reino de España. Fuente: Paisaje transversal. Consultado: [02, junio, 2019]. Disponible en: https://paisajetransversal.com/wp-content/uploads/2016/04/VdB_ESQUEMA-1.jpg



Gráfico 32. Propuesta de dotaciones socioculturales, Madrid, Reino de España. Fuente: Paisaje transversal. Consultado: [02, junio, 2019]. Disponible en: https://paisajetransversal.com/wp-content/uploads/2016/04/VdB_02_equipamientos-1-800x550.jpg

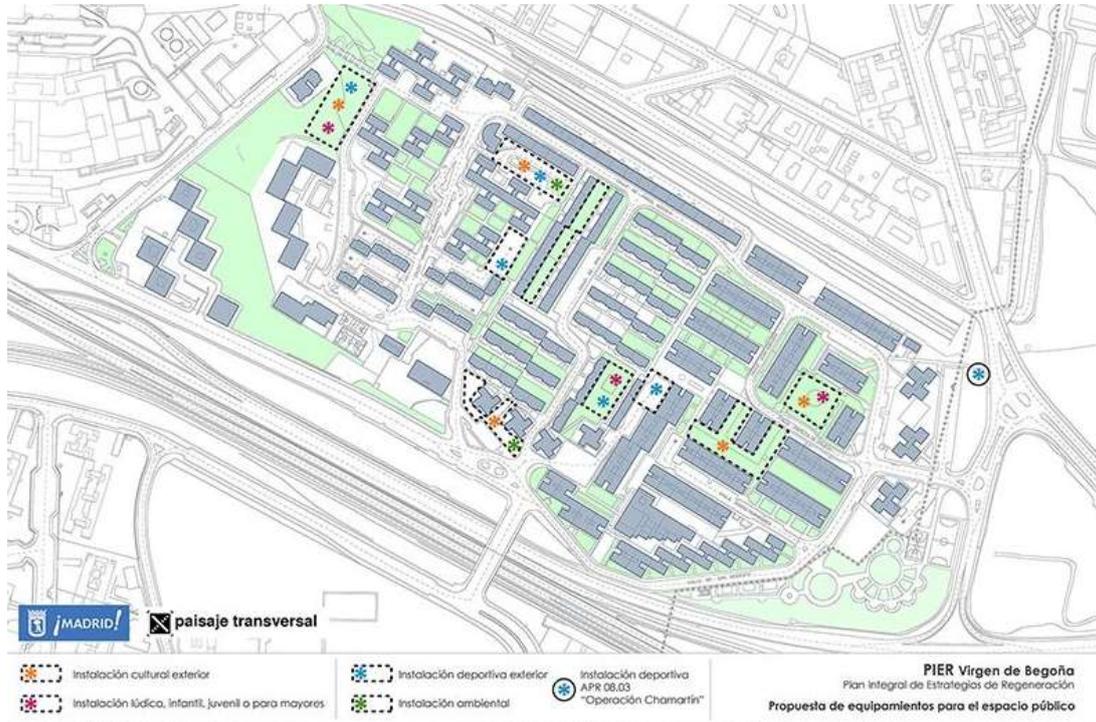


Gráfico 33. Propuesta de equipamientos para el espacio público, Madrid, Reino de España. Fuente: Paisaje transversal. Consultado: [02, junio, 2019]. Disponible en: https://paisajetransversal.com/wp-content/uploads/2016/04/VdB_01_Eqenespaciopublico-1-800x550.jpg

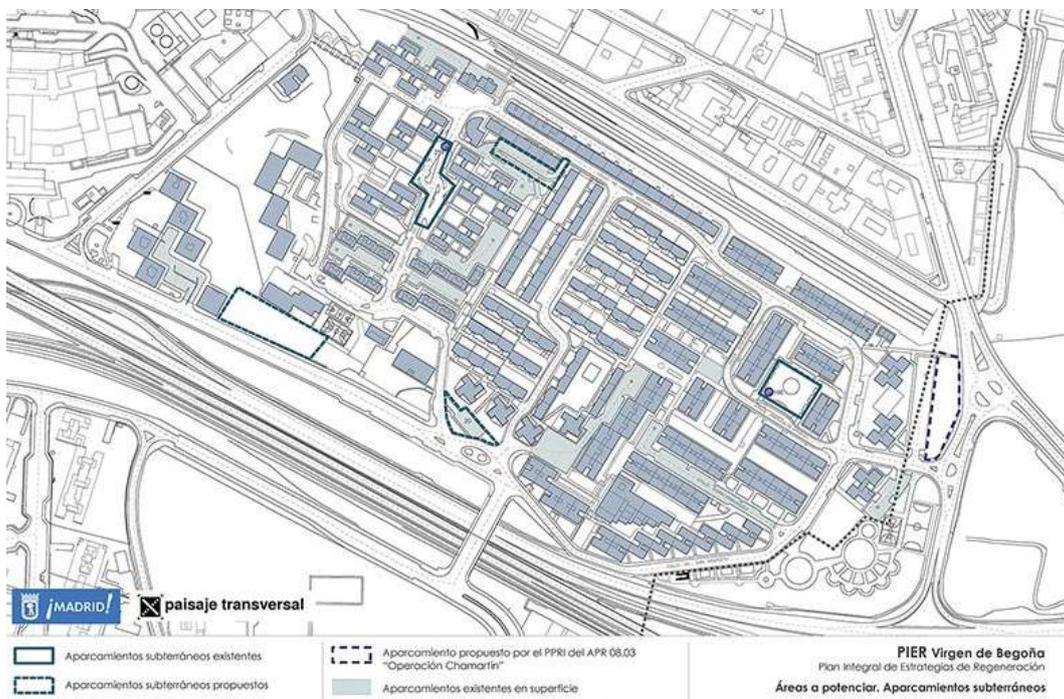


Gráfico 34. Áreas a potenciar. Aparcamientos subterráneos, Madrid, Reino de España. Fuente: Paisaje transversal. Consultado: [02, junio, 2019]. Disponible en: https://paisajetransversal.com/wp-content/uploads/2016/04/VdB_05_a_parcamientosub_-1-800x550.jpg

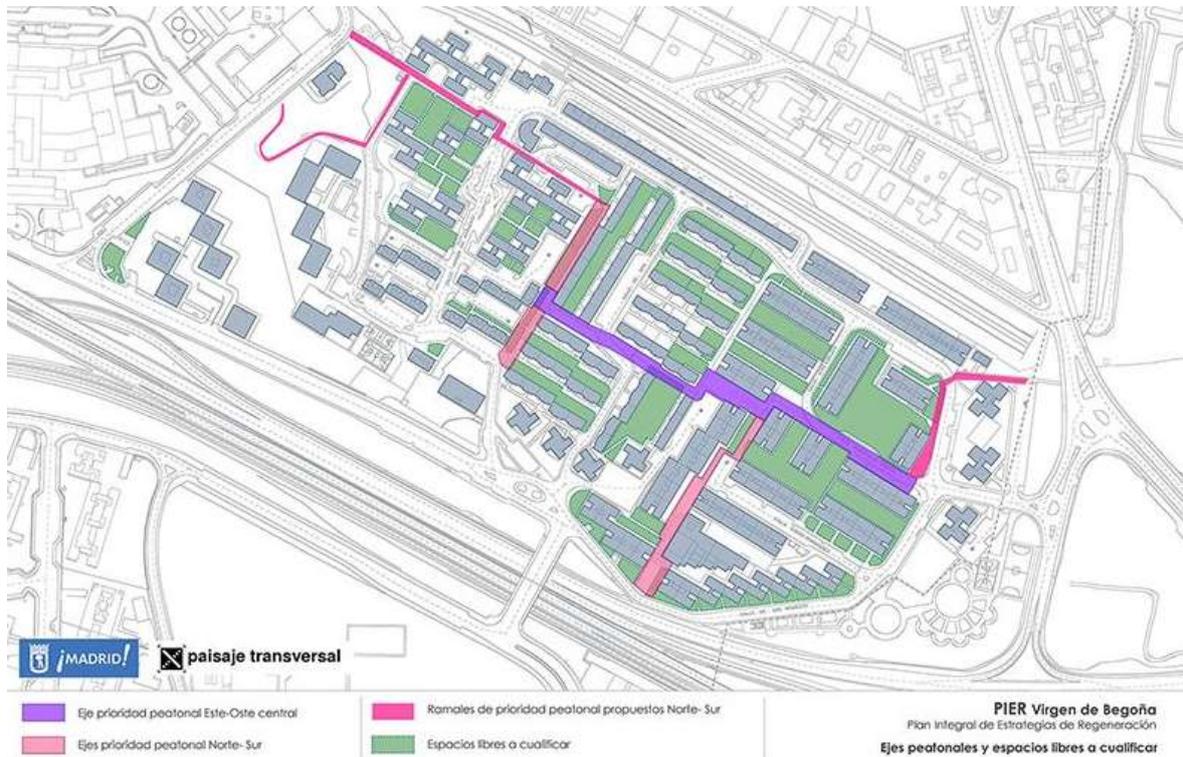


Gráfico 35. Ejes peatonales y espacios libres a cualificar, Madrid, Reino de España. Fuente: Paisaje transversal. Consultado: [02, junio, 2019]. Disponible en: https://paisajetransversal.com/wp-content/uploads/2016/04/VdB_04_EjesPeatonales-1-800x550.jpg

Analizando el sitio web ecosistema urbano⁴⁹ (2011), exponemos que:

La intervención en la periferia de nuestras ciudades es uno de los principales retos a los que se enfrenta el urbanismo contemporáneo. La oportunidad que supone acometer estos proyectos desde la dimensión ambiental, social y económica supone un gran paso para emprender el cambio global desde lo local. Esta realidad tan de actualidad entre profesionales, requiere de un compromiso político y ciudadano que no acaba de eclosionar, pero que tienen visos de suceder.

El proyecto VdB que propone Paisaje Transversal junto a los vecinos del barrio Virgen de Begoña pasa a la acción. Proponemos un proceso participativo que fortalezca el movimiento vecinal del barrio, con el objetivo de desarrollar de modo colaborativo y desde la perspectiva transdisciplinar, una propuesta abierta de regeneración integral basada en la ecología urbana, que atienda a las vulnerabilidades del barrio y con ello mejore la calidad de vida de los vecinos. Que trascienda y cuya repercusión consiga reacciones por parte de la administración pública y promotores privados.

La metodología de VdB plantea tres canales simultáneos que fomentan los principios que consideramos generales para proyectos de regeneración integral, pero cuyo desarrollo se

⁴⁹ VdB Proyecto participativo para la regeneración integral del barrio virgen de Begoña. (2011). Ecosistema Urbano. Disponible en: <https://ecosistemaurbano.org/castellano/vdb-proyecto-participativo-para-la-regeneracion-integral-del-barrio-virgen-de-begoña-usde-urbanedu/>

ha particularizado para el caso de Virgen de Begoña. Los canales son Difusión, Ciudadanía y Proyecto Participativo:

- Difusión
Potenciar las posibilidades que ofrecen la comunicación digital y los medios para dar visibilidad, movilizar y llegar al mayor número de ciudadanos a nivel local y global.
- Ciudadanía
Generar cultura participativa y ecológica, dar valor al espacio público y a los nuevos formatos que ofrece internet.
- Proyecto Participativo
Proponer diseños urbanos transparentes en todas sus fases y promover soluciones piloto que sirvan de testeo a través de laboratorios urbanos (párr. 1-3).

2.3.3. Repertorio Nacional: Proyecto de regeneración urbana de barrios de Machala, República del Ecuador.

Examinando el Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial (PDYOT) del cantón Machala⁵⁰, podemos exponer que:

El proyecto de Regeneración Urbana comprende: revisión del sistema de agua potable, construcción de redes de alcantarillado, construcción de bordillos y cunetas, re conformación de base y sub-base, en las calles de los barrios a ser intervenidos del Cantón Machala, beneficia directamente a las Parroquias Urbanas e indirectamente a toda la población del Cantón Machala. Corresponde a la Municipalidad de Machala cumplir y hacer cumplir sus propias ordenanzas, relacionadas con ordenamiento, salubridad, desarrollando programas coordinados como turismo, medio ambiente y otras organizaciones. Además, con el afán de mejorar las condiciones de vida de sus ciudadanos se ha preocupado de solucionar el problema de la falta de pavimentación y al mismo tiempo la regeneración de los barrios.

La ciudad de Machala, con un modelo de crecimiento físico eminentemente horizontal y una población de más de 245.972 habitantes no contaba a inicios de los 2005 con servicios públicos suficientes y eficaces; sus escasas áreas verdes por habitante – menos de 0,25 m² – y el continuo incremento de agentes contaminantes habían generado una creciente y alarmante contaminación ambiental; su bajo nivel superficial con respecto al mar y su deficiente sistema de drenaje la hacían vulnerable a las inundaciones en la época de estiaje. Su centro histórico urbano adolece de problemas tales como: creciente despoblamiento residencial, alta especialización funcional, grandes congestiones vehiculares; déficit de parqueo, estancamiento de la inversión inmobiliaria, creciente inseguridad y delincuencia, hechos altamente conocidos en muchos de los centros urbanos de las principales ciudades

⁵⁰ Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Machala. (2018). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Machala*. Disponible en: http://www.machala.gob.ec/PDF/Planes/PDyOT_2018.pdf

ecuatorianas que estuvieron a punto de perderse y que por una decidida acción de sus autoridades y pobladores están en proceso de recuperación.

Objetivos:

- Dotar a los barrios urbano-marginales de calles que se puedan acceder a sus viviendas, optimizando el tiempo de recorrido y garantizando la vida del transeúnte, bajo los principios de equidad, eficiencia, sostenibilidad y calidad.
- Mejorar el acceso de la población a sus viviendas
- Incrementar y mejorar el nivel de vida de la población
- Dotar al cantón de una red de vialidad que cubra todas las calles de los sectores urbano marginales.
- Atender el déficit de pavimentación de calles de los sectores urbano-marginal de la ciudad de Machala.

Componentes

- Construcción de la regeneración urbana de los barrios urbanos de la ciudad de Machala.
- Estructurada y conformada la base legal y técnica que permita a esta municipalidad poder reinvertir estos recursos que son recuperados.

Actividades

1. Preliminares
2. Estructura de la vía.
3. Obras de arte
4. Redes para alcantarillado
5. Redes para agua potable
6. Señalización vertical horizontal
7. Control ambiental Riesgo laboral.
8. Varios

Resultados esperados

- La comunidad está dispuesta a involucrarse con los servicios de regeneración urbana y fortalecer la organización comunitaria para que se integre en la participación directa e indirectamente del servicio.
- Los trabajos son ejecutados de acuerdo a los cronogramas establecidos.
- Incentivar una sociedad participativa, con un Estado cercano al servicio de la ciudadanía (pp. 376-378)



Gráfico 36. 2 kilómetros de regeneración en Avenida Rocafuerte de Junín a 10 de Agosto, Machala, República del Ecuador. Fuente: Diario Correo. Consultado: [04, junio, 2019]. Disponible en: <https://www.diariocorreo.com.ec/13050/ciudad/alcalde-falquez-manana-inaugura-2-kilometros-de-regeneracion-en-av-rocafuerte-de-junin-a-10-de-agosto>



Gráfico 37. Ciudad de Machala, República Ecuador. Fuente: Diario El Telégrafo. Consultado: [04, junio, 2019]. Disponible en: <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/regional/1/machala-la-ciudad-de-los-contrastes-cumple-193-anos-de-cantonizacion>



Gráfico 38. Regeneración de Machala Libre, 20 de junio y Los Mangos, Ciudad de Machala, República Ecuador. Fuente: MP Noticias. Consultado: [04, junio, 2019]. Disponible en: <https://mpnoticias.com.ec/2019/02/28/alcaldia-i-naugura-regeneracion-de-machala-libre-20-de-junio-y-los-mangos/>



Gráfico 39. Render del nuevo ingreso a Bolívar, Machala, República Ecuador. Fuente: MP Noticias. Consultado: [04, junio, 2019]. Disponible en: <https://mpnoticias.com.ec/2019/02/19/alcaldia-firmara-contrato-para-la-regeneracion-del-nuevo-ingreso-a-puerto-bolivar/>

2.3.4. Repertorio Nacional: Programa Barrio para mejor vivir, Cuenca, República del Ecuador.

Indagando en la publicación de la Municipalidad de Cuenca⁵¹ (2017), citamos que:

La Municipalidad de Cuenca, a partir del año 2005, planificó la ejecución del programa Barrio para Mejor Vivir en el cual se recogieron las experiencias de anteriores programas ejecutados por la Municipalidad a los cuales se amplió el ámbito de acción para propender el desarrollo integral del barrio, que permite tener una visión integral, ya que se realiza en coordinación con los actores que inciden en el territorio (ciudadanía, autoridad local), además de poner en práctica un intensivo control medio ambiental y garantizar la sustentabilidad del programa a través de la recuperación de las inversiones que permite el disponer de recursos financieros para que sean dirigidos a la atención de nuevas demandas de servicio de todos los barrios urbanos de la ciudad de Cuenca.

¿Qué sucede ahora con estas variables?

En consideración de que las demandas ciudadanas eran variadas, tanto en servicios de infraestructura básica, equipamientos, salud, seguridad a partir del año 2005 la Municipalidad de Cuenca planificó la ejecución del Programa BARRIO PARA MEJOR VIVIR, desarrollado sobre las experiencias exitosas de la Municipalidad de Cuenca durante los años anteriores y que considera entre otros los siguientes aspectos:

- El Programa Barrio para Mejor Vivir es el mecanismo para lograr el desarrollo integral del barrio toda vez que permite tener una visión integral ya que se realiza con la coordinación con los actores que inciden en el territorio (ciudadanía, autoridad local), por lo que el rango de acción del programa considera el incrementar la calidad de vida a través del mejoramiento de infraestructura básica; del equipamiento y los servicios urbanos; de la salud pública; de la seguridad ciudadana pero sin dejar de lado el fortalecimiento organizativo de la población residente en la zona.
- Propiciar la socialización, integración y organización comunitaria
- Plantea la atención de problemas de los sectores o barrios en diferentes plazos y prioridades determinadas por la comunidad.
- Involucra a la comunidad en los procesos de control de la ejecución de las diferentes inversiones que se ejecutan en los barrios a través de la veeduría ciudadana, contando hasta la fecha de elaboración del informe con el 100% de veedores ciudadanos en los 561 frentes de trabajo contratados, quienes han sido los que han comprobado la calidad de las obras ejecutadas, para lo cual se crearon parámetros de medición a ser utilizados por la comunidad para realizar la veeduría ciudadana.
- Incentiva la participación de los habitantes a fin de lograr la apropiación del espacio público a través de la creación de espacios recreativos, deportivos y áreas verdes y control ambiental y seguridad pública por medio del mejoramiento del alumbrado público y medidas de seguridad ciudadana preventivas.
- Motiva la ocupación de mano de obra local, lo cual ha contribuido a disminuir los índices de desempleo y desocupación (pp. 41 y 42).

⁵¹ Municipalidad de Cuenca (2017). *Programa de mejoramiento barrial integral "barrio para mejor vivir*. Disponible en: <http://www.congope.gob.ec/wp-content/uploads/2017/04/03AM16-0101.pdf>

Investigando la publicación de Morales, G.⁵² (2019), exponemos que:

El municipio de Cuenca, a través de la Unidad Ejecutora de Cuenca entregó obras de pavimentación rígida como parte de su programa Barrio Para Mejor Vivir. Los moradores de la Calle Sin Nombre entre Duchicela Autachi y Tahuantinsuyo mejorarán su calidad de vida; un trabajo más que se enmarca en las obras ejecutadas dentro de crédito adquirido por la CAF por más de 60 millones de dólares y una contraparte Municipal de 32'800.000 dólares.

El Alcalde de Cuenca, Marcelo Cabrera manifestó es muy importante llegar con estos trabajos a lugares que realmente lo necesitan, y es por eso que desde hoy las familias y vecinos que viven alrededor de este sector podrán transitar por vías con pavimentadas para sus futuras generaciones. La actual administración desde el año 2014 hasta la fecha, ha invertido más de 74 millones de dólares, dentro del programa Barrio para Mejor Vivir, entre construcción de veredas, obras de pavimento rígida y flexible, recapeo, parques y estudios.

Las obras ejecutadas en este tramo comprenden una longitud de 133.00 metros, con 9 metros de ancho, un área de 1.197.00m², con una inversión total de 108.380.19 dólares. De acuerdo con las declaraciones de Álvaro Vintimilla, director de la Unidad Ejecutora de Proyectos estas obras beneficiarán a 167 habitantes (párr. 1-3).



Gráfico 40. Obra de pavimentación, Cuenca, República del Ecuador. Fuente: Portal Diverso. Consultado: [05, junio, 2019]. Disponible en: <https://portaldiverso.com/municipio-de-cuenca-entrega-obras-de-pavimentacion-dentro-de-su-programa-barrio-para-mejor-vivir/>

⁵² Morales, G. (2019). Municipio de Cuenca entrega obras de pavimentación dentro de su programa Barrio para mejor Vivir. Portal diverso. Disponible en: <https://portaldiverso.com/municipio-de-cuenca-entrega-obras-de-pavimentacion-dentro-de-su-programa-barrio-para-mejor-vivir/>

2.3.5. Repertorio Nacional: La Alborada, Guayaquil, República del Ecuador.

Consultando la publicación de Bazán, S. (2017)⁵³, transcribimos que:

Una ciudadela que lo tiene todo. Martha González vive desde hace 16 años en la III etapa de la Alborada y asegura que desde que se mudó su vida siempre ha girado en torno a ese lugar. Con el pasar de los años la necesidad de satisfacer los servicios básicos de los norteños fue ubicando a más instituciones en la zona, lo que a su vez les permitió a los habitantes de esta ciudadela transportarse de un sitio a otro en pocos minutos.

“Antes de jubilarme trabajaba en el centro y ahí sí debía salir a más lugares, especialmente para hacer compras o pagar servicios. Ahora es distinto, todo lo tenemos aquí. Es el nuevo centro”, recalca González.

Con 14 etapas, la Alborada es la ciudadela con mayor densidad poblacional de la ciudad, con aproximadamente 300.000 habitantes, según la proyección de crecimiento. Tiene miles de locales comerciales, bancos, farmacias, escuelas, colegios, clínicas, centros comerciales, hoteles, supermercados, sala de velaciones y más. Una ciudad dentro de Guayaquil.

Julio Mendoza, morador de la I etapa, piensa igual que González. Él llegó hace dos décadas y comenta que incluso sus familiares y amigos llegan hasta la ciudadela para comprar, pagar servicios básicos, ir a misa o visitar un centro comercial. “Mi familia vive en Sauces 8, pero todo lo realizan acá. Van a la iglesia de la Alborada, al comisariato, compran comida. Casualmente todo lo necesario está en un mismo sector. Es el centro del norte”, dice.

Para el arquitecto Carlos Jiménez, la Alborada es el modelo de ciudadela que debió predominar en Guayaquil. “Conceptualmente una ciudad debe tener varios centros, con varias periferias. Alrededor de estos centros debe girar la economía y por ende se debe tener cobertura de todos los servicios, además de oferta comercial variada y eso es algo que diferencia a la Alborada de las otras conocidas ciudadelas. Necesitamos tener más Alboradas”, enfatiza el experto.

Lisbeth Mena, máster en Ciudad y Arquitectura Sostenible, coincide con él. Mena explica que la Alborada tiene mixtura de usos de suelo, es decir, no hay un tipo de comercio o vivienda concentrado en determinadas calles, sino que -al contrario- todos los servicios están distribuidos.

“El diseño, su ubicación y sobre todo sus habitantes tuvieron mucho que ver en el tema. Los comerciantes vieron oportunidad de mercado y se tomaron las principales avenidas. En sí, los ciudadanos trabajaron para su bienestar y a las autoridades no les quedó más que normar sobre lo ya establecido”, menciona.

⁵³ Bazán, Cristina (2017). *Una ciudad dentro de otra*. Expreso. Disponible en: <https://www.expreso.ec/guayaquil/alborada-ciudadelas-guayaquil-poblacionurbana-YB1672100>

2.3.6. Repertorio Local: Regeneración urbana centro de Portoviejo, Manabí, República del Ecuador.

Investigando la publicación de López, E.⁵⁴ (2018), exponemos que:

Plan Piloto de regeneración urbana del área central de la ciudad de Portoviejo, 8,6 hectáreas que contienen 11 manzanas. Un centro diverso y flexible que equilibre las actividades de gestión, comercio y servicios con las de vivienda. Un centro integrado con el ambiente natural, con un adecuado metabolismo urbano, que proteja la salud de sus habitantes y que priorice el espacio público para una mejor convivencia de los mismos. Un centro sostenible ambiental y económicamente que contribuya al mejoramiento de las condiciones de vida de sus ciudadanos. Un centro que propicie el diálogo del paisaje natural y cultural de la región presentando una imagen urbana rica en identidades (párr. 1).



Gráfico 43. Regeneración del centro histórico de Portoviejo, Manabí, República del Ecuador. Fuente: López López Arquitectos. Consultado: [07, junio, 2019]. Disponible en: <http://lopezlopezarquitectos.com/wp-content/uploads/2018/10/IMG-20180929-WA0007.jpg>

Examinando el sitio web Issuu⁵⁵ (2019). Transcribimos que:

La reconstrucción de Portoviejo continuará con especial énfasis en el centro de la urbe, que ya cuenta con 11 manzanas regeneradas y 9 en ejecución (PRIZA), a las que se sumarán las 23 con las que se complementarán 43 de un total de 64 previstas hasta el 2030.

100% inclusivo: El centro histórico concebido a escala humana y sin barreras arquitectónicas. Además, tiene conexión directa con el parque Las Vegas.

⁵⁴Lopez, E. (2018). *Regeneración urbana centro de Portoviejo*. Disponible en: <http://lopezlopezarquitectos.com/regeneracion-urbana-centro-de-portoviejo/>

⁵⁵Issuu (2019). *Lo que se viene para consolidar el progreso de Portoviejo*. Disponible en: https://issuu.com/ideateec/docs/1_editorial_camino_fusionado-

Más espacios para el peatón: Las aceras son ahora más amplias y con mobiliario urbano para el descanso y disfrute del peatón.

Un centro arborizado: Las 64 manzanas tendrán árboles. En su primera fase, en el centro histórico, en las 11 regeneradas hay 317.

Todo bajo tierra: Cables eléctricos, de telecomunicaciones y de datos irán bajo tierra, evitando así los “tallarines” que empeoraban la estética del lugar.

Nomenclatura urbana: Siguiendo procedimientos internacionales, Portoviejo cuenta con una señalética que identifica la calle, el número que le corresponde, su ubicación cardinal y el código postal de la zona (p. 6).



Gráfico 44. 11 manzanas intervenidas en la regeneración del centro de Portoviejo, Manabí, República del Ecuador. Fuente: López López Arquitectos. Consultado: [07, junio, 2019]. Disponible en: <http://lopezlopezarquitectos.com/wp-content/uploads/2018/10/PAJ-3.jpg>

Como podemos notar en la información analizada, la regeneración urbana del centro histórico de Portoviejo busca volver a la ciudad inclusiva, reactivar áreas que en un momento se encontraron totalmente desoladas a raíz del terremoto del 16A. Con las debidas regeneraciones que se dieron a su vez, también se consigue una mejora de la calidad de vida, pues un centro reactivado, correctamente iluminado con zonas comerciales, lo vuelve activo y un lugar al que las personas quieren ir, pasear, disfrutar en familia, pues cuenta con lugares recreativos y existe una variedad de equipamientos en su cercanía.

2.4. Marco legal.

Consultando la Nueva Agenda Urbana, certificada por las Naciones Unidas [ONU]⁵⁶ (2016), exponemos que:

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

13. Imaginamos ciudades y asentamientos humanos que:

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

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

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

d) Afrontan los desafíos y aprovechan las oportunidades de un crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, presente y futuro, sacando los mejores frutos de la urbanización en aras de la transformación estructural, la alta productividad, las actividades con valor añadido y la eficiencia en el uso de los recursos, aprovechando las economías

⁵⁶ Naciones Unidas [ONU]. (2016). Enunciados 11 y 12. [Nuestro Ideal Común]. *Nueva Agenda Urbana*. pp. 5 y 6. Disponible en: <http://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-Spanish.pdf>

locales y tomando nota de la contribución de la economía informal, al tiempo que prestan apoyo a la transición sostenible hacia una economía estructurada; (pp. 5-6).

Estudiando la Constitución de la República del Ecuador⁵⁷ (2008), transcribimos que:

Art. 375.- El Estado, en todos sus niveles de gobierno, garantizará el derecho al hábitat y a la vivienda digna, para lo cual:

1. Generará la información necesaria para el diseño de estrategias y programas que comprendan las relaciones entre vivienda, servicios, espacio y transporte públicos, equipamiento y gestión del suelo urbano.
2. Mantendrá un catastro nacional integrado georreferenciado, de hábitat y vivienda.
3. Elaborará, implementará y evaluará políticas, planes y programas de hábitat y de acceso universal a la vivienda, a partir de los principios de universalidad, equidad e interculturalidad, con enfoque en la gestión de riesgos.
4. Mejorará la vivienda precaria, dotará de albergues, espacios públicos y áreas verdes, y promoverá el alquiler en régimen especial.
5. Desarrollará planes y programas de financiamiento para vivienda de interés social, a través de la banca pública y de las instituciones de finanzas populares, con énfasis para las personas de escasos recursos económicos y las mujeres jefas de hogar.
6. Garantizará la dotación ininterrumpida de los servicios públicos de agua potable y electricidad a las escuelas y hospitales públicos.
7. Asegurará que toda persona tenga derecho a suscribir contratos de arrendamiento a un precio justo y sin abusos.
8. Garantizará y protegerá el acceso público a las playas de mar y riberas de ríos, lagos y lagunas, y la existencia de vías perpendiculares de acceso.

El Estado ejercerá la rectoría para la planificación, regulación, control, financiamiento y elaboración de políticas de hábitat y vivienda.

Art. 376.- Para hacer efectivo el derecho a la vivienda, al hábitat y a la conservación del ambiente, las municipalidades podrán expropiar, reservar y controlar áreas para el desarrollo futuro, de acuerdo con la ley. Se prohíbe la obtención de beneficios a partir de prácticas especulativas sobre el uso del suelo, en particular por el cambio de uso, de rústico a urbano o de público a privado. (p. 49).

⁵⁷Constitución de la República del Ecuador. (2008). Constitución de la República del Ecuador. Hábitat y Vivienda, art. 375 y 376. República del Ecuador. [En línea]. Consultado: [07, junio, 2019]. Disponible en: <http://biblioteca.defensoria.gob.ec/bitstream/37000/823/1/Constituci%C3%B3n%20de%20la%20Rep%C3%ABlica%20del%20Ecuador%202008.pdf>

Consultando la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo LOOTUGS, certificada por la Asamblea Nacional República del Ecuador⁵⁸ (2016), exponemos que:

6. El derecho a la ciudad. Comprende los siguientes elementos:

- a) El ejercicio pleno de la ciudadanía que asegure la dignidad y el bienestar colectivo de los habitantes de la ciudad en condiciones de igualdad y justicia.
- b) La gestión democrática de las ciudades mediante formas directas y representativas de participación democrática en la planificación y gestión de las ciudades, así como mecanismos de información pública, transparencia y rendición de cuentas.
- c) La función social y ambiental de la propiedad que anteponga el interés general al particular y garantice el derecho a un hábitat seguro y saludable. Este principio contempla la prohibición de toda forma de confiscación.

7. La función pública del urbanismo. Todas las decisiones relativas a la planificación y gestión del suelo se adoptarán sobre la base del interés público, ponderando las necesidades de la población y garantizando el derecho de los ciudadanos a una vivienda adecuada y digna, a un hábitat seguro y saludable, a un espacio público de calidad y al disfrute del patrimonio natural y cultural.

8. La distribución equitativa de las cargas y los beneficios. Se garantizará el justo reparto de las cargas y beneficios entre los diferentes actores implicados en los procesos urbanísticos, conforme con lo establecido en el planeamiento y en las normas que lo desarrollen.

Art. 6.- Del ejercicio de los derechos de las personas sobre el suelo. - Las competencias y facultades públicas a las que se refiere esta Ley estarán orientadas a procurar la efectividad de los derechos constitucionales de la ciudadanía. En particular los siguientes:

1. El derecho a un hábitat seguro y saludable.
2. El derecho a una vivienda adecuada y digna.
3. El derecho a la ciudad.
4. El derecho a la participación ciudadana.
5. El derecho a la propiedad en todas sus formas.

Art. 7.- Implicaciones de la función social y ambiental de la propiedad.- Para efectos de esta Ley, la función social y ambiental de la propiedad en el suelo urbano y rural de expansión urbana implica:

1. La obligación de realizar las obras de urbanización y edificación, conforme con la normativa y planeamiento urbanístico y con las cargas urbanísticas correspondientes.
2. La obligación de destinar los predios al uso previsto en la ley o el planeamiento urbanístico.
3. El derecho de la sociedad a participar en los beneficios producidos por la planificación urbanística y el desarrollo urbano en general.

⁵⁸ Asamblea Nacional República del Ecuador. (2016). Art. 5, 6 y 7. [Título I, Capítulo II]. *Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo LOOTUGS*. pp. 6 y 7. República del Ecuador. Disponible en: <https://www.habitatyvivienda.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2016/08/Ley-Organica-de-Ordenamiento-Territorial-Uso-y-Gestion-de-Suelo1.pdf>

4. El control de prácticas especulativas sobre bienes inmuebles y el estímulo a un uso socialmente justo y ambientalmente sustentable del suelo.
 5. La promoción de condiciones que faciliten el acceso al suelo con servicios a la población con ingresos medios y bajos.
 6. Conservar el suelo, los edificios, las construcciones y las instalaciones en las condiciones adecuadas para evitar daños al patrimonio natural y cultural, y a la seguridad de las personas.
- La función social y ambiental de la propiedad en el suelo rural se establece en las leyes que regulan el suelo productivo, extractivo y de conservación. (pp. 6 y 7).

Indagando la información del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización [COOTAD], certificado por la Asamblea Nacional República del Ecuador⁵⁹ (2018), podemos conocer que:

Art. 424.- Área verde, comunitaria y vías. - En las subdivisiones y fraccionamientos sujetos o derivados de una autorización administrativa de urbanización, el urbanizador deberá realizar las obras de urbanización, habilitación de vías, áreas verdes y comunitarias, y dichas áreas deberán ser entregadas, por una sola vez, en forma de cesión gratuita y obligatoria al Gobierno Autónomo Descentralizado municipal o metropolitano como bienes de dominio y uso público.

Se entregará como mínimo el quince por ciento (15%) calculado del área útil urbanizable del terreno o predio a urbanizar en calidad de áreas verdes y equipamiento comunitario, de acuerdo a lo establecido por la planificación municipal, destinando exclusivamente para áreas verdes al menos el cincuenta por ciento de la superficie entregada. Se exceptúan de esta entrega, las tierras rurales que se fraccionen con fines de partición hereditaria, donación o venta; siempre y cuando no se destinen para urbanización y lotización.

La entrega de áreas verdes, comunitarias y de vías no excederá del treinta y cinco por ciento (35%) del área útil urbanizable del terreno o predio.

En el caso de predios con una superficie inferior a tres mil metros cuadrados, la municipalidad o distrito metropolitano, podrá optar entre exigir la entrega del porcentaje establecido en los incisos previos de áreas verdes y equipamiento comunitario del área útil del terreno o su compensación en dinero según el avalúo catastral del porcentaje antes indicado, de conformidad con lo establecido en la ordenanza municipal correspondiente. Con estos recursos la municipalidad deberá crear un fondo para la adquisición de áreas verdes, equipamiento comunitario y obras para su mejoramiento.

En las áreas consolidadas, los bienes de dominio y uso público destinados a áreas verdes, podrán ser cambiados de categoría exclusivamente a favor de instituciones públicas para consolidar y construir equipamientos públicos de conformidad con lo que establezca en su

⁵⁹ Asamblea Nacional República del Ecuador. (2018). Área verde, comunitaria y vías, art. 424. [Título V, Capítulo IV]. *Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización*. pp. 116 y 117. República del Ecuador. Disponible en: <http://www.lexis.com.ec/wp-content/uploads/2018/07/LI-CODIGO-ORGANICO-DE-ORGANIZACION-TERRITORIAL-COOTAD.pdf>

normativa el Gobierno Autónomo Descentralizado. La institución pública beneficiaria tendrá la obligación de compensar el equivalente al valor del bien que recibe, en base al avalúo realizado por el Gobierno Autónomo Descentralizado municipal o metropolitano. (pp. 116 y 117).

Analizando la información de la ordenanza que regula el desarrollo y el ordenamiento territorial del cantón Portoviejo e incorpora el título innumerado denominado “El Plan Maestro Urbano del GAD Portoviejo”, realizada por Gobierno Autónomo Descentralizado Portoviejo⁶⁰ (2019), podemos citar que:

2. EN LOS BARRIOS NUEVOS:

- a) Propiciar el crecimiento compacto que represente efectividad económica y ambiental, incorporando un tamaño de manzana cuyas dimensiones se ajustarán a las recomendaciones de la presente ordenanza, incentivando la densificación urbana que incluya la ocupación de lotes vacantes, evitando la expansión discontinua de la ciudad y fomentando el aprovechamiento de la infraestructura existente. Construir una ciudad compacta en sus nuevos distritos a partir de nuevas centralidades menores, fortalecidas con estaciones de transporte público, equipamientos varios y espacios verdes.
- b) Mantener y desarrollar la traza de vías en áreas de futura ocupación urbana, orientada a mitigar la incidencia solar directa, es decir, con una trama de calles que siga diagonales que intersecten oblicuamente (aproximadamente 45°) los ejes cardinales norte-sur, tal como en el centro de la ciudad.
- c) Planear la trama de la ciudad nueva a partir de la jerarquización de vías que fomente la movilidad fluida de vehículos y personas. Se adoptarán, de ser necesario, instrumentos normativos que permitan racionalizar el espacio garantizando la conectividad efectiva.
- d) Mantener y desarrollar en las centralidades menores, fachadas atractivas que brinden protección al peatón; una tipología arquitectónica que brinde protección de los elementos, como las fachadas porticadas, con pérgolas, o con volados sobre el espacio peatonal.
- e) Impulsar desarrollos inmobiliarios responsables con los ciudadanos y con el ambiente. Promover los cerramientos en los conjuntos habitacionales por fachadas activas (comercio, oficinas, vivienda), con mirada hacia la calle para el desarrollo de la vida pública en un entorno estimulante y seguro. Trasladar el espacio de retiro frontal y lateral de las edificaciones hacia un espacio compartido en propiedad horizontal con el fin de crear lugares seguros para las familias en el centro de manzana y potenciar áreas verdes de mejor calidad. (pp. 8 y 9).

⁶⁰ Gobierno Autónomo Descentralizado Portoviejo. (2019). Lineamientos generales para el desarrollo urbano, art.5. [Capítulo II]. *Ordenanza reformativa a la ordenanza que regula el desarrollo y el ordenamiento territorial del cantón Portoviejo e incorpora el título innumerado denominado “El Plan Maestro Urbano del GAD Portoviejo”*. pp. 8 y 9. Portoviejo, República del Ecuador.

Continuando con el estudio de la información de la ordenanza reformativa a la ordenanza que regula el desarrollo y el ordenamiento territorial del cantón Portoviejo e incorpora el título innumerado denominado “El Plan Maestro Urbano del GAD Portoviejo”, realizada por Gobierno Autónomo Descentralizado Portoviejo⁶¹ (2019), podemos referenciar que:

ARTÍCULO INNUMERADO (8). - LINEAMIENTOS RELACIONADOS CON EL ESPACIO PÚBLICO. - Para efectos de la presente normativa, los lineamientos relacionados con el espacio público, se determinarán conforme a los siguientes literales:

- a) Dar prioridad a la gente que camina. Una estructura de manzanas compactas y caminables para garantizar que las personas estén invitadas a caminar con regularidad. Efectuar la pavimentación continua de aceras libres de obstrucciones. Asegurar una mezcla de usos en la planta baja para que el caminar sea acogedor, seguro e interesante. Dotar de instalaciones para los peatones como vegetación, iluminación y señalética peatonales para garantizar una ciudad transitable.
- b) Invertir en calles que prioricen a los peatones. Realizar mejoras en las aceras proporcionando pavimentación consistente y de calidad para facilitar el desplazamiento. Eliminar las barreras físicas asegurando un nivel continuo y sin gradas entre las aceras de los pórticos y la acera de la calle. Proporcionar sombra y confort. Asegurar áreas sombreadas con árboles para la protección contra el sol y la lluvia. Establecer zonas de mobiliario claramente definidas. Proporcionar señalética clara.
- c) Invertir en parques vecinales y plazas de pequeña escala. Realizar mejoras no sólo en los grandes parques urbanos de Portoviejo, sino también en parques de barrio y plazas en los sectores donde vive la gente. Proporcionar seguridad y la invitación a quedarse en los parques y plazas proveyendo de mobiliario, espacios de juego, paisajismo y la programación para activar los barrios. Proporcionar un parque, plaza o espacio abierto, dentro de un radio de 5 a 10 minutos a pie de todos los residentes de la ciudad.
- d) Conectar destinos y desarrollos clave con rutas de alta calidad. Identificar las calles conectoras clave para mejorarlas, desde el punto de vista de la experiencia de un peatón, de los ciclistas y del pasajero del autobús. Proporcionar rutas exclusivas para bicicletas y autobuses para una experiencia fluida y agradable. (pp. 13 y 14).

⁶¹ Gobierno Autónomo Descentralizado Portoviejo. (2019). Lineamientos relacionados con el espacio público, art. 8. [Capítulo II]. *Ordenanza reformativa a la ordenanza que regula el desarrollo y el ordenamiento territorial del cantón Portoviejo e incorpora el título innumerado denominado “El Plan Maestro Urbano del GAD Portoviejo”*. pp. 13 y 14. Portoviejo, República del Ecuador.

2.5. Marco ético.

Analizando las informaciones disponibles en el artículo de Guía para educación superior⁶² (2019), podemos transcribir que:

¿Qué es la ética?

Algunos estudiosos de la conducta humana encuentran pequeñas diferencias en el uso de las palabras ética y moral. Esto se debe a que ambas prácticamente tienen el mismo significado y se relacionan entre sí. A saber, la palabra ética proviene del griego *ethos* (carácter, temperamento, hábito, modo de ser) y la palabra moral se deriva del latín *mos*, *moris* (costumbre, hábito). Ambas palabras (*ethos* y *mos*) se ubican en el terreno de la ética y hacen hincapié en un modo de conducta que es adquirido por medio del hábito y no por disposición natural.

La **Ética** siempre implica una reflexión teórica sobre cualquier moral, una revisión racional y crítica sobre la validez de la conducta humana.

La **Moral** es cualquier conjunto de reglas, valores, prohibiciones y tabúes procedentes desde fuera del hombre, es decir, que le son inculcados o impuestos por la política, las costumbres sociales, la religión o las ideologías.

La ética y el comportamiento en sociedad.

El cuestionamiento ético es inherente al actuar humano, por lo que resulta cotidiano enfrentarse a situaciones que requieren de la toma de decisiones en el orden individual y social. La toma de una decisión en lo general puede afectar a otras personas o algún elemento del entorno, no es tarea sencilla. Lo anterior exige tener en cuenta los principios éticos y obliga a plantearse una serie de preguntas que deben ser respondidas por un trabajo de reflexión del individuo antes de tomar una decisión, pues cualquiera de ellas, por simple que parezca, puede ser fuente de conflicto.

Actuar con inteligencia exige que consideremos bien la mejor manera de lograr nuestros objetivos y también el valor de esos objetivos, de manera que nos propongamos sólo objetivos éticamente aceptables. Las organizaciones públicas tienen la responsabilidad y la conveniencia de actuar según las normas de la ética y hacer prevalecer los valores que se correspondan con la ética vigente. Ello le proporciona buena reputación, autoridad, confianza y credibilidad por parte de la ciudadanía.

El papel del profesional.

La tarea de los profesionales es contribuir al bienestar social anteponiendo las necesidades de sus clientes a las propias y manteniéndose responsables ante las normas de la competencia y la moralidad, ya que ante todo el profesionista es un proveedor de servicios.

Los valores del sector público.

⁶²Guía para educación superior. (2019). La ética profesional y tu compromiso ciudadano. *Módulo 5*, 1, pp. 5, 6, 7 y 8. Disponible en: http://www.sii.cl/destacados/sii_educa/contenidos/docentes/jovenes/27-OP-201405295056.pdf

Hay una responsabilidad directa en la gestión de los asuntos públicos, que cabe exigir a los gobiernos, así como a las empresas. La corrupción, en sus nuevas y cambiantes formas de expresión, es, además de un delito, un modo de desorganización de la sociedad, a la que se unen los fenómenos éticos y morales inherentes al desarrollo de la ciencia y la tecnología.

En la práctica vigente muchos países han adoptado leyes, códigos y otros instrumentos legales que regulan el actuar ético de los ciudadanos que ocupan cargos públicos y de las empresas; en otros, se han creado instituciones, oficinas, comités y diferentes órganos oficiales para enfrentar la lucha contra la corrupción y las irregularidades administrativas. (pp. 5, 6, 7 y 8).



Gráfico 45. Ética ciudadana. Fuente: Significados. Consultado: [08, junio, 2019]. Disponible en: <https://www.significados.com/7-ejemplos-de-etica-en-la-vida-cotidiana/>

Estudiando el Código de Ética Profesional de los Arquitectos de la República del Ecuador, promulgado por el Colegio Nacional de Arquitectos de la República del Ecuador CAE⁶³ (2013), referenciamos que:

Art. 4.- Autonomía del ejercicio profesional. - El Profesional de la Arquitectura, en el libre ejercicio de su profesión, o en relación de dependencia, actuará con plena independencia y autonomía de criterio; será personalmente responsable de su producción y deberá denunciar y rechazar ante el Directorio Provincial o los organismos competentes cualquier interferencia o presión que pretenda desviar su conducta y desvirtuar su producción.

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.

⁶³Colegio Nacional de Arquitectos de la República del Ecuador. (2013). Art. 4, 5, 11, 13, 14, 17 y 18. [Capítulo I, IV y VI]. *Código de Ética Profesional de los Arquitectos de la República del Ecuador*. República del Ecuador. Disponible en: <https://www.cae.org.ec/wp-content/uploads/2017/07/C%C3%93DIGO-DE-%C3%89TICA-PROFESIONAL.pdf>

CAPITULO IV.- EL ARQUITECTO Y LA SOCIEDAD.

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. 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.

Art. 14.- Excusa profesional inadmisibles. - Establecidas las obligaciones contractuales, ningún arquitecto podrá excusarse del estricto cumplimiento de sus deberes y responsabilidades profesionales, alegando relaciones familiares, de amistad o de compañerismo, o aduciendo que los honorarios a percibir son insuficientes.

CAPÍTULO VI. - RELACIONES ENTRE PROFESIONALES DE LA ARQUITECTURA

Art. 17.- Deber y derecho de información. - Todo arquitecto que ejerza la profesión está obligado a proporcionar a sus colegas y a los organismos del Colegio de Arquitectos, los datos e informaciones de carácter público y no reservado que conozca en razón de sus funciones y que se requieran para el desarrollo de sus labores profesionales o gremiales, según el caso.

Art. 18.- Crítica profesional. - Siendo la crítica una práctica necesaria para el desarrollo profesional, ésta se la realizará razonadamente respetando las ideas y libre criterio del autor, y a su vez, la réplica se la formulará en los mismos términos. (pp. 1, 2, 4, 5 y 6).



Gráfico 46. Balanza entre hacer lo correcto y ser remunerado. Fuente: Colegio de Arquitectos de Guatemala. Consultado: [08, mayo, 2019]. Disponible en: <http://colegiodearquitectos.org.gt/etica-profesional/>

2.6. Marco metodológico.

Para lograr los objetivos planteados en el proyecto, se ha optado por una metodología inductiva y deductiva. Se utilizará la técnica investigativa de la encuesta y mediante la ayuda de mapas temáticos se podrá elaborar un análisis cualitativo y cuantitativo del área a intervenir.

Analizando la revista escuela de administración de negocios, el artículo de Rodríguez, A. y Pérez, A.⁶⁴ (2017), podemos citar que:

El método inductivo-deductivo está conformado por dos procedimientos inversos: inducción y deducción.

La inducción y la deducción se complementan mutuamente: mediante la inducción se establecen generalizaciones a partir de lo común en varios casos, luego a partir de esa generalización se deducen varias conclusiones lógicas, que mediante la inducción se traducen en generalizaciones enriquecidas, por lo que forman una unidad dialéctica. De esta manera, el empleo del método inductivo-deductivo tiene muchas potencialidades como método de construcción de conocimientos en un primer nivel, relacionado con regularidades externas del objeto de investigación. (pp. 10 y 12).

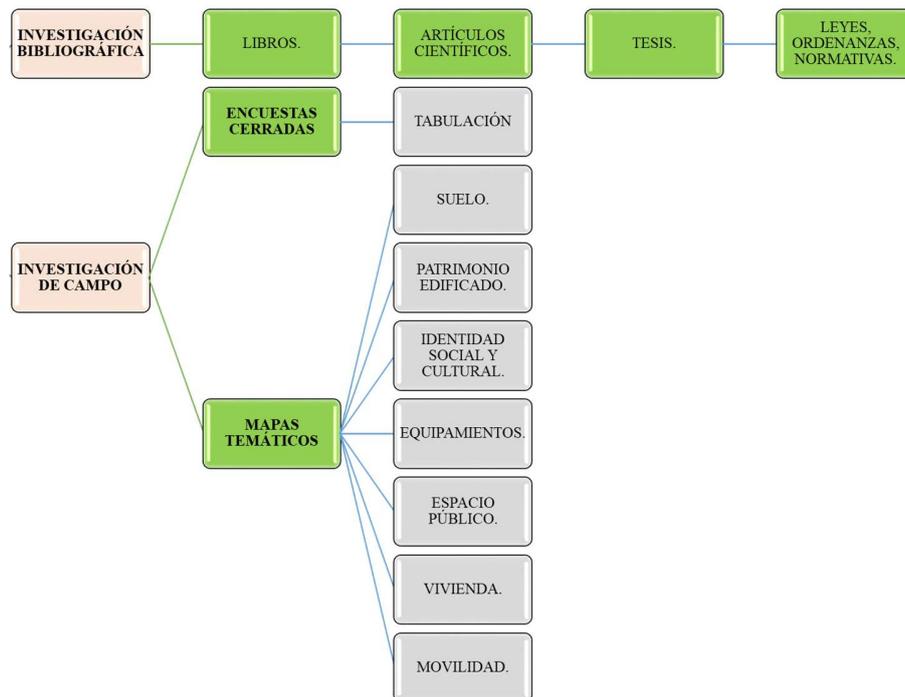


Gráfico 47. Esquema de la metodología empleada. Elaborada por los autores del análisis de caso.

⁶⁴ Rodríguez, A. y Pérez, A. (2014). Métodos científicos de indagación y de construcción del conocimiento. *Revista Escuela de Administración de Negocios*, 82, 1-26. Disponible en: http://www.redalyc.org/pdf/206/20652069_006.pdf

2.6.1. Investigación bibliográfica.

Se reunirá toda la información bibliográfica referente y necesaria acerca de nuestro objeto de estudio. Con ello, se podrá elaborar los siguientes puntos:

- Antecedentes.
- Justificación.
- Marco histórico, conceptual, referencial, conceptual, legal y ético.
- Población actual de la ciudadela Los Pinos de la ciudad de Portoviejo, provincia de Manabí; República del Ecuador.

2.6.2. Investigación de campo.

- Visita a la ciudadela delimitada en la investigación.
- Realización de las encuestas a los diferentes habitantes del sector. Del total de las encuestas, una mitad será para las personas que viven en barrios abiertos (a los cuales se les implementará dos preguntas adicionales que son la 11 y la 12) y la otra mitad para los de barrios cerrados.
- Elaboración de mapas temáticos tomando como guía el plan especial de directrices de calidad urbana realizado por el ayuntamiento de Valencia, Reino de España.

2.6.3. Universo de la investigación.

Hemos denominado como universo de la presente investigación a la población de la ciudadela Los Pinos, de la parroquia 18 de octubre, de la ciudad de Portoviejo, provincia de Manabí; República del Ecuador. Para determinar la población de nuestra área de estudio nos basamos en el número de viviendas que existen en el sector, el cual corresponde a 465. Posteriormente se procederá a multiplicar el valor de 3.90 que es el promedio de habitantes por

viviendas en la ciudad de Portoviejo determinado por el Censo de Población y Vivienda (2010).

Esto nos das como resultado un total de 1813.50 habitantes.

Promedio de personas por hogar
3.90
Total

Gráfico 48. Promedio de personas por hogar en la ciudad de Portoviejo. Fuente: Censo de Población y Vivienda (2010). República del Ecuador. Disponible en: <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/wp-content/plugins/download-monitor/download.php?id=337&force=0>. Elaborado por los autores del análisis de caso.

También se determinó la tasa de motorización dentro de nuestro objeto de estudio mediante la fórmula del número de vehículos per cápita. Se observó que la ciudadela cuenta con un total de 350 autos turistas aproximadamente. De esta manera, conociendo la población y el número de coches, el resultado indicó que existe un vehículo cada 19 habitantes, superando la tasa de motorización del cantón Portoviejo en el 2018.

INDICADOR	Número de vehículos per cápita (Tasa de motorización)
DEFINICION	El número de vehículos per cápita (VPC) es la relación entre la cantidad de vehículos automotores registrados, diferentes a los de las categorías industrial y agrícola, en una determinada unidad espacial de referencia j, en un periodo de tiempo t y la cantidad de habitantes de dicha unidad espacial de referencia j, en el periodo t.
FÓRMULA	$VPC_{jt} = \frac{\sum_{i=1}^{13} nv_{ijt}}{pt_{jt}}$ <p>Dónde:</p> <p>*VPC_{jt} = Relación entre la cantidad de vehículos automotores registrados y la cantidad de habitantes de dicha unidad espacial de referencia.</p> <p>*nv_{ijt} = Número de vehículos automotores registrados.</p> <p>*pt_{jt} = Número de habitantes que viven dentro de la unidad espacial de referencia.</p>
UNIDAD DE MEDIDA	Número de vehículos por habitante (No. / hab.)

Gráfico 49. Indicador de vehículos per cápita. Fuente: Dane Colombia. (2019). Objetivos de Desarrollo del Milenio - ODM, Objetivo 7 "Garantizar la sostenibilidad del medio ambiente". Disponible en: <https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/pib/ambientales/ODM/290HM-Numero-de-vehiculos-per-capita-4.pdf>. Imagen elaborada por los autores del análisis de caso.

Ciudadela los Pinos		Tasa de Motorizacion	
# Autos	350	$\frac{350 \text{ autos}}{1800 \text{ hab}} =$	0.19
Poblacion	1800		

Gráfico 50. Tasa de Motorización dentro de la ciudadela Los Pinos, provincia de Manabí, República del Ecuador. Elaborado por los autores del análisis de caso.

AÑO 2018		Tasa de Motorizacion	
Autos Matriculados	43768	$\frac{43768 \text{ autos}}{300009 \text{ hab}} =$	0.15
Poblacion	300009		

Gráfico 51. Tasa de Motorización 2018 de la ciudad de Portoviejo, provincia de Manabí, República del Ecuador. Fuente: Portovial. (2018). Informe de rendición de cuentas N.2912, Periodo 2018. Disponible en: <https://portovial.gob.ec/sitio/descargas/transparencia/rendicion-cuentas/2018/PORTOVIAL-INFORME-RDC-2018.pdf>. Imagen elaborada por los autores del análisis de caso.

2.6.4. Tamaño de la muestra.

Teniendo la población de nuestro objeto de estudio, podemos determinar el tamaño de nuestra muestra. Para establecerlo, hemos optado por la fórmula encontrada en el boletín electrónico de Torres M., Paz K. y Salazar F.⁶⁵ (2019):

La fórmula para calcular el tamaño de muestra cuando se conoce el tamaño de la población es la siguiente:

$$n = \frac{N \times Z_a^2 \times p \times q}{d^2 \times (N - 1) + Z_a^2 \times p \times q}$$

en donde,

N = tamaño de la población.

Z = nivel de confianza.

P = probabilidad de éxito, o proporción esperada.

Q = probabilidad de fracaso.

D = precisión (Error máximo admisible en términos de proporción).

⁶⁵ Torres M., Paz K. y Salazar F. (2019). Tamaño de una muestra para una investigación de mercado. Boletín electrónico No. 02. Disponible en: http://moodlelandivar.url.edu.gt/url/oa/fi/ProbabilidadEstadistica/URL_02_BAS02%20DETERMINACION%20TAMA%20C3%91O%20MUESTRA.pdf

Reemplazando los datos tenemos:

- $N= 1813,50$.
- $Z= 1,96$.
- $p= 0,95$.
- $q= 0,05$.
- $d= 7\% \text{ o } 0,07$.

$$n = \frac{1813,50 \times (1,96)^2 \times 0,95 \times 0,05}{0,07^2 \times (1813,50 - 1) + 1,96^2 \times 0,95 \times 0,05} = 36,51$$

Después de la aplicación de la fórmula estadística, se determina que se realizarán un total de 37 encuestas. Del total, 19 serán realizadas en los barrios cerrados del sector y 18 en las diferentes viviendas del barrio abierto. Por esta razón, se procederá a tabular los resultados de las encuestas de forma independiente para poder conocer la percepción de los habitantes en ambos estilos de vida.

2.6.5. Formato de encuesta.



CALIDAD URBANA EN BARRIOS CONSOLIDADOS

Caso de Estudio: Ciudadela Los Pinos.

Elaborado por:	Ricardo Arturo Limongi Moreira.			
	Valeria Stephania Delgado Zambrano.			
DATOS DEL ENCUESTADO				
Genero:	Masculino		Femenino	
Edad:	0-12		13-18	
	26-45		46-60	Mayor a 60
Nivel Académico:	Primaria		Secundaria	Universidad
	Cuarto Nivel		Otro:	
INSTRUCCIÓN				
Marcar con una X la casilla a su elección. Una por cada pregunta. Muchas gracias por su colaboración.				

1. ¿Le gustaría vivir en un barrio solamente residencial?

SI NO

2. ¿Conoce usted si existen asociaciones dentro de la ciudadela?

- Barrial.
- Mujeres.
- Deportivas.
- Alcohólicos anónimos.
- Culturales.
- Ambientales.
- Otros.

3. ¿Cree usted que el barrio cuenta con suficientes equipamientos recreativos?

SI NO

4. ¿Les gustaría más espacios peatonales y para los ciclistas?

SI NO

5. ¿Su percepción de seguridad dentro del barrio es?

Buena Regular Mala

6. ¿Según su percepción, a que cree que se debe?

- Mal estado de terrenos baldíos.
- Infraestructura vial sin tratar.
- Escaza iluminación.
- Falta de señalética.
- Otros. _____

7. ¿Le agradecería vivir en un conjunto habitacional?

SI NO

8. ¿Cuáles serían los motivos de su elección?

- Seguridad.
- Percepción a un mejor nivel de vida.
- Acceso a áreas comunales.
- Otros. _____

9. ¿Cuál es su medio de transporte más frecuente?

- Vehículo propio.
- Transporte público.
- Bicicleta.
- Moto.
- Taxi.
- Caminando.

10. ¿Cree usted que el nivel de servicio que brinda el transporte público es?

Bueno Regular Malo

11. ¿Conoce la ordenanza municipal que regula el porcentaje de transparencia de los cerramientos?

SI NO

12. ¿Cumple con el porcentaje que especifica la normativa?

SI NO %= _____

Gráfico 52. Formato de encuesta cerrada. Elaborado por los autores del análisis de caso.

2.6.6. Fichas explicativas para los mapas temáticos.

La investigación de campo del presente análisis de caso se realizará en base al plan especial de directrices de calidad urbana realizado por el ayuntamiento de Valencia, Reino de España. Esta metodología nos ayudará a medir el estado actual del barrio a intervenir y con ello, poder determinar su calidad urbana.

Para el desarrollo de la misma se han establecido 7 indicadores, cada uno con sus umbrales de medición, los cuales nos ayudarán a medir el cumplimiento o el déficit de estos parámetros y de esta manera poder cumplir con nuestro objetivo. Estos campos de intervención urbana establecidos con parámetros urbanos universales, pueden ser utilizados en los diferentes barrios de las distantes ciudades del mundo.

Consultando las informaciones disponibles en el Plan especial de directrices de calidad urbana, elaborado por el Ayuntamiento de Valencia⁶⁶ (2018), podemos transcribir que:

Así, entendemos que la calidad urbana podrá conseguirse mediante procesos, en los que se parte de la información comparada sobre el estado actual de la ciudad, se diagnostica en base a un sistema de medición y finalmente se proponen acciones para su mejora.

La ciudad es un soporte físico indisoluble de sus ciudadanos por lo que este mecanismo de análisis, diagnóstico y propuestas necesita el aval de la ciudadanía, y es por ello que se incorporarán las propuestas, que, en materia de planificación urbanística, surjan de la estrategia integral participativa que en estos momentos se está realizando en diferentes barrios de València.

Se proponen unos objetivos estratégicos generales, sobre campos de intervención en los que el planeamiento urbanístico tiene capacidad de actuación, lo suficientemente universales para poder establecer un marco de calidad urbana para toda la ciudad, que posteriormente se completarán con las directrices personalizadas para cada barrio surgidas del diagnóstico de cada área funcional tras la aplicación de los indicadores y de los procesos de participación pública.

1. *Suelo*

Conseguir una **ciudad compacta**, sin vacíos urbanos y con equilibrio entre la población y los servicios dotacionales dispuestos (ocupación eficiente del suelo), **diversa** con equilibrio

⁶⁶ Ayuntamiento de Valencia. (2018). Plan especial de directrices de calidad urbana. (pp. 12 y 111). Reino de España: Actuaciones Urbanas de Valencia, Sociedad Anónima. Disponible en: http://www.valencia.es/revisionplan/sites/default/files/docs/ped_web.pdf

entre la oferta y la demanda de usos (uso eficiente del suelo) e **integrada** con el medio natural y rural que la rodea.

2. *Patrimonio Edificado*

Sobre la ciudad edificada, el objetivo es fomentar la **rehabilitación** del parque de viviendas para mejorar su habitabilidad, accesibilidad y eficiencia energética.

3. *Identidad Social y Cultural*

Puesta en valor de los elementos determinantes de la identidad y patrimonio cultural de la ciudad.

4. *Equipamientos*

El objetivo es la consecución del **equilibrio dotacional** en toda la ciudad, de forma que no existan diferencias entre los barrios, incrementando la **accesibilidad** a los equipamientos como método de mejora de su eficiencia con la garantía de su **sostenibilidad** económica.

5. *Espacio Público*

Conseguir la habitabilidad del sistema de espacios públicos mediante la **accesibilidad** a todos los ciudadanos de un barrio tanto de los parques como de los espacios libres de proximidad, su integración en la infraestructura verde, de forma que dispongan de la calidad ambiental, confort y seguridad que permita la convivencia y relación de las personas.

6. *Vivienda*

Hacer efectivo el derecho a una vivienda asequible, digna y adecuada con una oferta tipológica diversa y distribuida equilibradamente en la ciudad.

7. *Movilidad*

Conseguir una estructura de ciudad a la escala del peatón, mediante la **jerarquización** del tráfico rodado, ordenando cada área funcional a partir de la **accesibilidad** del peatón a los equipamientos y espacios libres, con **reservas** de aparcamiento para reducir el espacio de ocupación de vía pública y la **conexión** del barrio con las redes de carril bici y transporte público. (pp. 12 y 111).

Los indicadores serán realizados en base a mapas temáticos, los cuales reflejarán la situación actual y mediante los umbrales de medición se podrá determinar la calidad urbana. Cada indicador contará con su lámina explicativa. El resultado se determinará con un gráfico denominado el termómetro, el cual establece tres escalas de medición.

	Valor inferior al deseable del umbral.
	Valor en el umbral deseable de calidad.
	Valor superior al deseable del umbral.

Gráfico 53. Termómetro de medición. Fuente: información obtenida del plan especial de directrices de calidad urbana realizado por el ayuntamiento de Valencia, Reino de España. Tabla elaborada por los autores del análisis de caso.

1. Suelo.

El indicador de suelo está conformado por 2 parámetros, que son:

- Densidad de viviendas.
- Equilibrio entre actividad y viviendas.

1.1. Densidad de vivienda.

Objetivo:	
Conseguir la cantidad de viviendas que haga posible la residencia de población que permita, en un entorno de ciudad compacta, la posibilidad de implantación de la diversidad de usos, la eficiencia dotacional y la sostenibilidad de las redes de transporte público y movilidad sostenible.	
Parámetros de cálculo:	
Fórmula:	Número de viviendas / Superficie del área funcional.
Unidad:	Viviendas / Hectáreas.
Umbral de calidad:	
Objetivo mínimo :	> 100 viviendas/hectárea.
Objetivo deseable:	140 viviendas/hectárea.

Gráfico 54. Ficha explicativa del indicador de suelo, densidad de viviendas. Fuente: información obtenida del plan especial de directrices de calidad urbana realizado por el ayuntamiento de Valencia, Reino de España. Tabla elaborada por los autores del análisis de caso.

1.2. Equilibrio entre actividad y vivienda.

Objetivo:	
Conseguir un equilibrio entre la actividad y la residencia mediante la mezcla de usos que haga de la ciudad un sistema diverso, en la que los usos terciarios estén integrados con los residenciales.	
Parámetros de cálculo:	
Fórmula:	Superficie de usos terciarios / Superficie de usos residencial.
Unidad:	%.
Umbral de calidad:	
Objetivo mínimo :	> 10%.
Objetivo deseable:	20%

Gráfico 55. Ficha explicativa del indicador de suelo, equilibrio entre actividad y vivienda. Fuente: información obtenida del plan especial de directrices de calidad urbana realizado por el ayuntamiento de Valencia, Reino de España. Tabla elaborada por los autores del análisis de caso.

2. Patrimonio edificado.

El indicador de patrimonio edificado está conformado por un solo parámetro, que es:

- Lotes vacíos.

2.1. Lotes vacíos.

Objetivo:	
Conseguir la ocupación óptima del parque de edificaciones.	
Parámetros de cálculo:	
Fórmula:	Lotes vacíos / edificaciones construidas.
Unidad:	%.
Umbral de calidad:	
Objetivo mínimo :	< 20% del total del parque de edificaciones.
Objetivo deseable:	< 10% del total del parque de edificaciones.

Gráfico 56. Ficha explicativa del indicador de patrimonio edificado, edificaciones y lotes vacíos. Fuente: información obtenida del plan especial de directrices de calidad urbana realizado por el ayuntamiento de Valencia, Reino de España. Tabla elaborada por los autores del análisis de caso.

3. Identidad social y cultural.

El indicador de identidad social y cultural está conformado por un solo parámetro, que es:

- Nivel de asociacionismo.

3.1. Nivel de asociacionismo.

Objetivo:	
Visualizar el grado de participación ciudadana, a través de las asociaciones de vecinos, en el área funcional.	
Parámetros de cálculo:	
Fórmula:	Número de asociaciones / 1.800 habitantes.
Unidad:	Número de asociaciones por habitantes.
Umbral de calidad:	
Objetivo mínimo :	> 0,15 asociaciones por cada 1.800 habitantes.
Objetivo deseable:	0,18 asociaciones por cada 1.800 habitantes.

Gráfico 57. Ficha explicativa del indicador de identidad social y cultural, nivel de asociacionismo. Fuente: información obtenida del plan especial de directrices de calidad urbana realizado por el ayuntamiento de Valencia, Reino de España. Tabla elaborada por los autores del análisis de caso.

4. Equipamientos.

El indicador de equipamientos está conformado por 8 parámetros, que son:

- Centros infantiles y primaria.
- Centros de secundarias.
- Centros sanitarios.
- Centros de servicios sociales.
- Centros de día y especialidades.
- Centros de educación superior.
- Equipamientos culturales - bibliotecas.
- Equipamientos deportivos de proximidad

4.1. Centros infantiles y primaria.

Objetivo:	
Conseguir que toda la población infantil tenga a su disposición una dotación óptima de equipamientos educativos en centros adecuados para cubrir los ciclos educativos, adecuando la oferta dotacional a las necesidades de la población.	
Parámetros de cálculo:	
Fórmula:	Círculos de cobertura por radios de distancia.
Umbral de calidad:	
Objetivo mínimo :	75% de la población a menos de 300 metros.
Objetivo deseable:	100% de la población a menos de 300 metros.

Gráfico 58. Ficha explicativa del indicador de equipamientos, centros infantiles y primaria. Fuente: información obtenida del plan especial de directrices de calidad urbana realizado por el ayuntamiento de Valencia, Reino de España. Tabla elaborada por los autores del análisis de caso.

4.2. Centros de secundarias.

Objetivo:	
Conseguir que toda la población entre 12 y 18 años tenga a su disposición una dotación óptima de equipamientos educativos en centros adecuados para cubrir los ciclos educativos, adecuando la oferta dotacional a las necesidades de la población.	
Parámetros de cálculo:	
Fórmula:	Círculos de cobertura por radios de distancia.

Umbral de calidad:	
Objetivo mínimo :	75% de la población a menos de 600 metros.
Objetivo deseable:	100% de la población a menos de 600 metros.

Gráfico 59. Ficha explicativa del indicador de equipamientos, centros de secundarias. Fuente: información obtenida del plan especial de directrices de calidad urbana realizado por el ayuntamiento de Valencia, Reino de España. Tabla elaborada por los autores del análisis de caso.

4.3. Centros sanitarios.

Objetivo:	
Conseguir que toda la población tenga a su disposición, en un radio de proximidad determinado, un equipamiento con el que cubrir sus necesidades sanitarias de atención primaria.	
Parámetros de cálculo:	
Fórmula:	Círculos de cobertura por radios de distancia.
Umbral de calidad:	
Objetivo mínimo :	75% de la población a menos de 600 metros.
Objetivo deseable:	100% de la población a menos de 600 metros.

Gráfico 60. Ficha explicativa del indicador de equipamientos, centros sanitarios. Fuente: información obtenida del plan especial de directrices de calidad urbana realizado por el ayuntamiento de Valencia, Reino de España. Tabla elaborada por los autores del análisis de caso.

4.4. Centros de servicios sociales.

Objetivo:	
Conseguir que toda la población tenga a su disposición, en un radio de proximidad determinado, un equipamiento con el que cubrir sus necesidades de centros municipales de servicios sociales.	
Parámetros de cálculo:	
Fórmula:	Círculos de cobertura por radios de distancia.
Umbral de calidad:	
Objetivo mínimo :	75% de la población a menos de 900 metros.
Objetivo deseable:	100% de la población a menos de 900 metros.

Gráfico 61. Ficha explicativa del indicador de equipamientos, centros de servicios sociales. Fuente: información obtenida del plan especial de directrices de calidad urbana realizado por el ayuntamiento de Valencia, Reino de España. Tabla elaborada por los autores del análisis de caso.

4.5. Centros de día y especialidades.

Objetivo:	
Conseguir que la población de personas mayores tenga a su disposición, en un radio de proximidad determinado, un equipamiento con el que cubrir sus necesidades de centros de día de personas mayores y centros de especialidades de atención a mayores.	
Parámetros de cálculo:	

Fórmula:	Círculos de cobertura por radios de distancia.
Umbral de calidad:	
Objetivo mínimo :	75% de la población a menos de 900 metros.
Objetivo deseable:	100% de la población a menos de 900 metros.

Gráfico 62. Ficha explicativa del indicador de equipamientos, centros de día y especialidades. Fuente: información obtenida del plan especial de directrices de calidad urbana realizado por el ayuntamiento de Valencia, Reino de España. Tabla elaborada por los autores del análisis de caso.

4.6. Centros de educación superior.

Objetivo:	
Conseguir que toda la población mayor de 18 años tenga a su disposición, en un radio de proximidad determinado, un equipamiento con el que cubrir sus necesidades de equipamientos de universidad popular.	
Parámetros de cálculo:	
Fórmula:	Círculos de cobertura por radios de distancia.
Umbral de calidad:	
Objetivo mínimo :	75% de la población a menos de 900 metros.
Objetivo deseable:	100% de la población a menos de 900 metros.

Gráfico 63. Ficha explicativa del indicador de equipamientos, centros de educación superior. Fuente: información obtenida del plan especial de directrices de calidad urbana realizado por el ayuntamiento de Valencia, Reino de España. Tabla elaborada por los autores del análisis de caso.

4.7. Equipamientos culturales - bibliotecas.

Objetivo:	
Conseguir que toda la población tenga a su disposición, en un radio de proximidad determinado, un equipamiento con el que cubrir sus necesidades de bibliotecas.	
Parámetros de cálculo:	
Fórmula:	Círculos de cobertura por radios de distancia.
Umbral de calidad:	
Objetivo mínimo :	75% de la población a menos de 900 metros.
Objetivo deseable:	100% de la población a menos de 900 metros.

Gráfico 64. Ficha explicativa del indicador de equipamientos, equipamientos culturales – bibliotecas. Fuente: información obtenida del plan especial de directrices de calidad urbana realizado por el ayuntamiento de Valencia, Reino de España. Tabla elaborada por los autores del análisis de caso.

4.8. Equipamientos deportivos de proximidad.

Objetivo:	
Conseguir que toda la población tenga a su disposición, en un radio de cobertura, un equipamiento de proximidad con el que cubrir sus necesidades para la práctica deportiva.	
Parámetros de cálculo:	
Fórmula:	Círculos de cobertura por radios de distancia.
Umbral de calidad:	
Objetivo mínimo :	75% de la población a menos de 750/1000 metros.
Objetivo deseable:	100% de la población a menos de 750/1000 metros.

Gráfico 65. Ficha explicativa del indicador de equipamientos, equipamientos deportivos de proximidad. Fuente: información obtenida del plan especial de directrices de calidad urbana realizado por el ayuntamiento de Valencia, Reino de España. Tabla elaborada por los autores del análisis de caso.

5. Espacio público.

El indicador de espacio está conformado por 3 parámetros, que son:

- Radio de espacios públicos de proximidad.
- Accesibilidad simultánea a espacios libres de proximidad.
- Densidad de arbolado en el eje vial.

5.1. Radio de espacios públicos de proximidad.

Objetivo:	
Conseguir el radio de espacios libres de proximidad óptimo en cada área funcional. Se consideran de proximidad, los espacios libres con superficies de hasta 25.000 m ² (Jardines, parque y bulevares) incluyendo las áreas y viales peatonalizados.	
Parámetros de cálculo:	
Fórmula:	Superficie de espacios libres / Habitantes.
Unidad:	m ² suelo/hab.
Umbral de calidad:	
Objetivo mínimo :	2,50 m ² de espacios libres por habitante.
Objetivo deseable:	4,00 m ² de espacios libres por habitante.

Gráfico 66. Ficha explicativa del indicador de espacio público, radio de espacios públicos de proximidad. Fuente: información obtenida del plan especial de directrices de calidad urbana realizado por el ayuntamiento de Valencia, Reino de España. Tabla elaborada por los autores del análisis de caso.

5.2. Accesibilidad simultánea a espacios libres de proximidad.

Objetivo:	
Conseguir la accesibilidad de los ciudadanos al sistema de espacios libres en un área funcional, mediante la simultaneidad a varios tipos.	
Parámetros de cálculo:	
Fórmula:	Círculos de cobertura por radios de distancia.
Umbral de calidad:	
Objetivo mínimo :	Acceso simultáneo a 2 tipos de espacios libres.
Objetivo deseable:	Acceso simultáneo a 3 tipos de espacios libres.

Gráfico 67. Ficha explicativa del indicador de espacio público, accesibilidad a espacios libres de proximidad. Fuente: información obtenida del plan especial de directrices de calidad urbana realizado por el ayuntamiento de Valencia, Reino de España. Tabla elaborada por los autores del análisis de caso.

5.3. Densidad de arbolado en vial.

Objetivo:	
Conseguir una superficie de arbolado en la red viaria que garantice las condiciones de confort ambiental del espacio público viario, como parámetro determinante de la habitabilidad urbana.	
Parámetros de cálculo:	
Fórmula:	Número de árboles / 20m ² del eje vial.
Unidad:	Árboles / m ² .
Umbral de calidad:	
Objetivo mínimo :	> 0,11 árboles por cada 20 m ² del eje vial.
Objetivo deseable:	0,20 árboles por cada 20 m ² del eje vial.

Gráfico 68. Ficha explicativa del indicador de espacio público, densidad de arbolado en el eje vial. Fuente: información obtenida del plan especial de directrices de calidad urbana realizado por el ayuntamiento de Valencia, Reino de España. Tabla elaborada por los autores del análisis de caso.

6. Vivienda.

El indicador de vivienda está conformado por 3 parámetros, que son:

- Oferta de vivienda protegida.
- Oferta de vivienda de renta libre.

6.1. Oferta de vivienda protegida.

Objetivo:	
Hacer efectivo el derecho a una vivienda asequible, digna y adecuada con una oferta tipológica diversa y distribuida equilibradamente en el barrio.	
Parámetros de cálculo:	
Fórmula:	Vivienda protegida / Total de viviendas.
Unidad:	%.
Umbral de calidad:	
Objetivo mínimo :	20%.
Objetivo deseable:	90%.

Gráfico 69. Ficha explicativa del indicador de vivienda, oferta de viviendas protegidas. Fuente: información obtenida del plan especial de directrices de calidad urbana realizado por el ayuntamiento de Valencia, Reino de España. Tabla elaborada por los autores del análisis de caso.

6.2. Oferta de vivienda de renta libre.

Objetivo:	
Conseguir un equilibrio entre la oferta y la demanda de vivienda que pueda absorber los futuros crecimientos de la ciudad sin presión sobre el mercado inmobiliario.	
Parámetros de cálculo:	
Fórmula:	Vivienda libre / Total de viviendas.
Unidad:	%.
Umbral de calidad:	
Objetivo mínimo :	7%.
Objetivo deseable:	10%.

Gráfico 70. Ficha explicativa del indicador de vivienda, oferta de viviendas protegidas. Fuente: información obtenida del plan especial de directrices de calidad urbana realizado por el ayuntamiento de Valencia, Reino de España. Tabla elaborada por los autores del análisis de caso.

7. **Movilidad.**

El indicador de movilidad está conformado por 5 parámetros, que son:

- Radio carril bici.
- Accesibilidad simultánea.
- Dimensión de aceras.
- Distribución de señaléticas de tránsito.
- Distribución de luminarias.

- Barreras físicas arquitectónicas.

7.1. Ratio carril bici.

Objetivo:	
Conseguir que toda la población tenga a su disposición la mayor presencia de carril bici en la red viaria actual.	
Parámetros de cálculo:	
Fórmula:	Metros lineales de carril bici / Metros lineales del eje viario urbano.
Unidad:	%.
Umbral de calidad:	
Objetivo mínimo :	12% de la superficie viaria.
Objetivo deseable:	16% de la superficie viaria.

Gráfico 71. Ficha explicativa del indicador de movilidad, radio carril bici. Fuente: información obtenida del plan especial de directrices de calidad urbana realizado por el ayuntamiento de Valencia, Reino de España. Tabla elaborada por los autores del análisis de caso.

7.2. Accesibilidad simultánea.

Objetivo:	
Incrementar las opciones de desplazamientos cotidianos con medios de transporte alternativos al automóvil privado.	
Parámetros de cálculo:	
Fórmula:	Población con cobertura simultánea a tres redes de transporte alternativo / Población Total.
Unidad:	%.
Umbral de calidad:	
Objetivo mínimo :	80% de la población a tres redes simultáneamente.
Objetivo deseable:	100% de la población a tres redes simultáneamente.

Gráfico 72. Ficha explicativa del indicador de movilidad, accesibilidad simultánea. Fuente: información obtenida del plan especial de directrices de calidad urbana realizado por el ayuntamiento de Valencia, Reino de España. Tabla elaborada por los autores del análisis de caso.

7.3. Dimensión de aceras.

Objetivo:	
Proporcionar aceras caminables donde los transeúntes se sientan confortables y perciban seguridad.	
Parámetros de cálculo:	
Fórmula:	Medición de aceras.
Unidad:	m.

Umbral de calidad:	
Objetivo mínimo :	1.50 m.
Objetivo deseable:	3.00 m.

Gráfico 73. Ficha explicativa del indicador de movilidad, dimensión de aceras. Fuente: información obtenida de la guía de Meira, P. (2011). Conoce y valora el cambio climático. Propuestas para trabajar en grupo. p. 85. Reino de España: LUFERCOMP, S.L. Tabla elaborada por los autores del análisis de caso.

7.4. Distribución de señaléticas de tránsito.

Objetivo:	
Implementar un sistema de señalamiento que permita la identificación y cumplimiento de las actividades dentro del entorno urbano.	
Parámetros de cálculo:	
Fórmula:	Metros de viario / Número de señalética.
Unidad:	m.
Umbral de calidad:	
Objetivo mínimo :	174 m.
Objetivo deseable:	>174 m.

Gráfico 74. Ficha explicativa del indicador de movilidad, distribución de señaléticas de tránsito. Fuente: información obtenida del libro de Bazant, J. (1984). Manual de criterios de diseño urbano. p. 311. Estados Unidos Mexicanos: editorial Trillas. Tabla elaborada por los autores del análisis de caso.

7.5. Distribución de luminarias.

Objetivo:	
Proporcionar un sistema de luminarias capaz de mantener un ambiente seguro para la circulación vehicular y peatonal.	
Parámetros de cálculo:	
Fórmula:	Metros de viario / Número de luminarias.
Unidad:	m.
Umbral de calidad:	
Objetivo mínimo :	30 m.
Objetivo deseable:	25 m.

Gráfico 75. Ficha explicativa del indicador de movilidad, distribución de luminarias. Fuente: información obtenida del libro de Bazant, J. (1984). Manual de criterios de diseño urbano. p. 247. Estados Unidos Mexicanos: editorial Trillas. Tabla elaborada por los autores del análisis de caso.

7.6. Barreras físicas arquitectónicas.

Objetivo:	
Proporcionar una movilidad peatonal segura, inclusiva y sin obstáculos.	
Parámetros de cálculo:	
Fórmula:	Número de barreras.
Umbral de calidad:	
Objetivo mínimo :	Ninguna.
Objetivo deseable:	Elementos arquitectónicos para movilidad inclusiva.

Gráfico 76. Ficha explicativa del indicador de movilidad, barreras físicas arquitectónicas. Tabla elaborada por los autores del análisis de caso.

2.7. Diagnóstico.

2.7.1. Resultados de las encuestas realizadas en los barrios cerrados.

- Campo: Género.

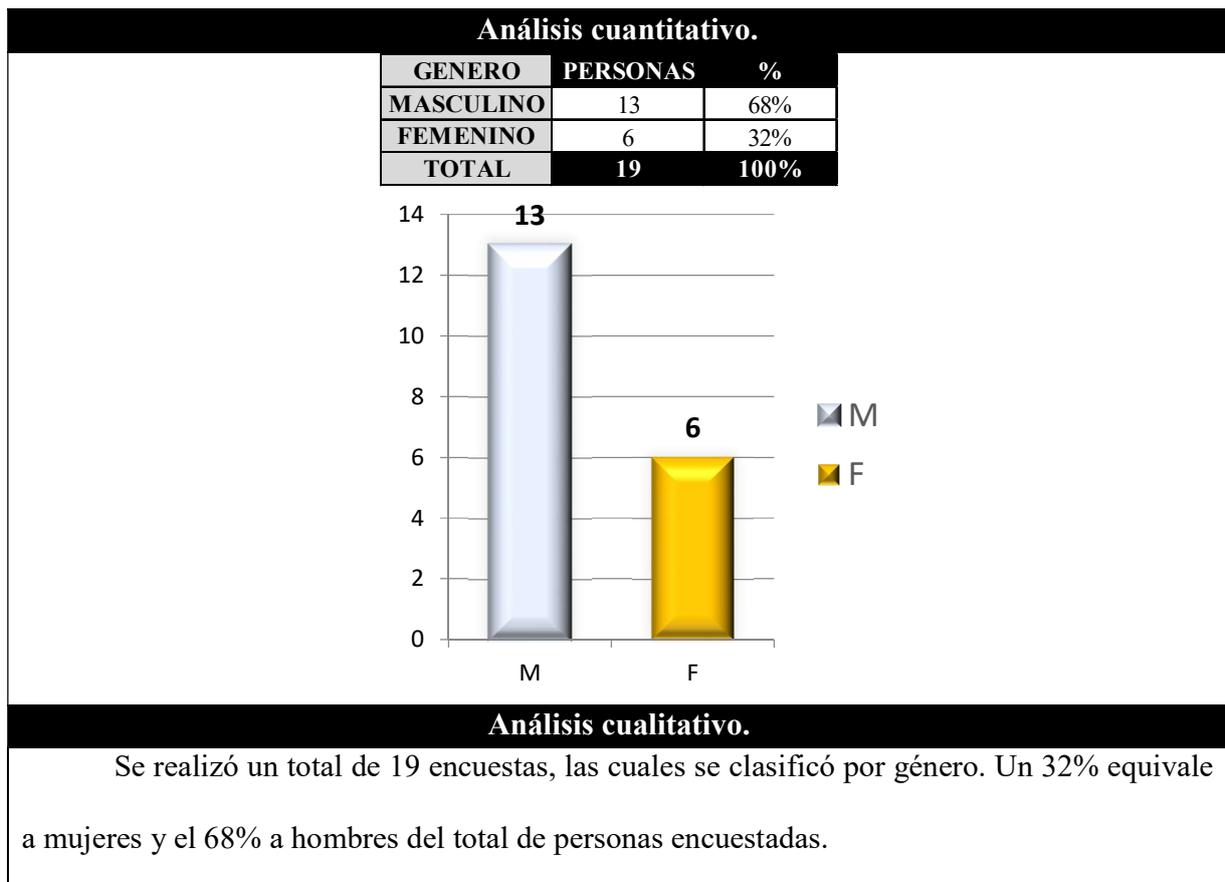


Gráfico 77. Resultados del campo de género utilizado en la encuesta realizada en la ciudadela Los Pinos, Provincia de Manabí, República del Ecuador. Realizado por los autores del Análisis de Caso.

- Campo: Edad.

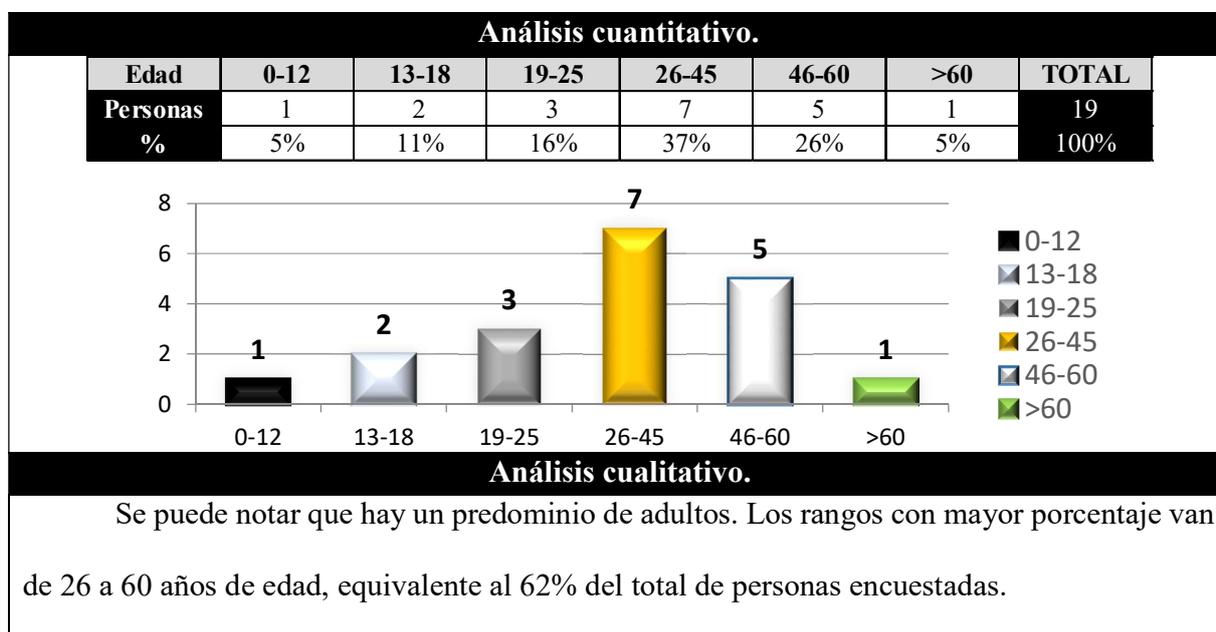


Gráfico 78. Resultados del campo de edad utilizado en la encuesta realizada en la ciudadela Los Pinos, Provincia de Manabí, República del Ecuador. Realizado por los autores del Análisis de Caso.

- Campo: Nivel académico.

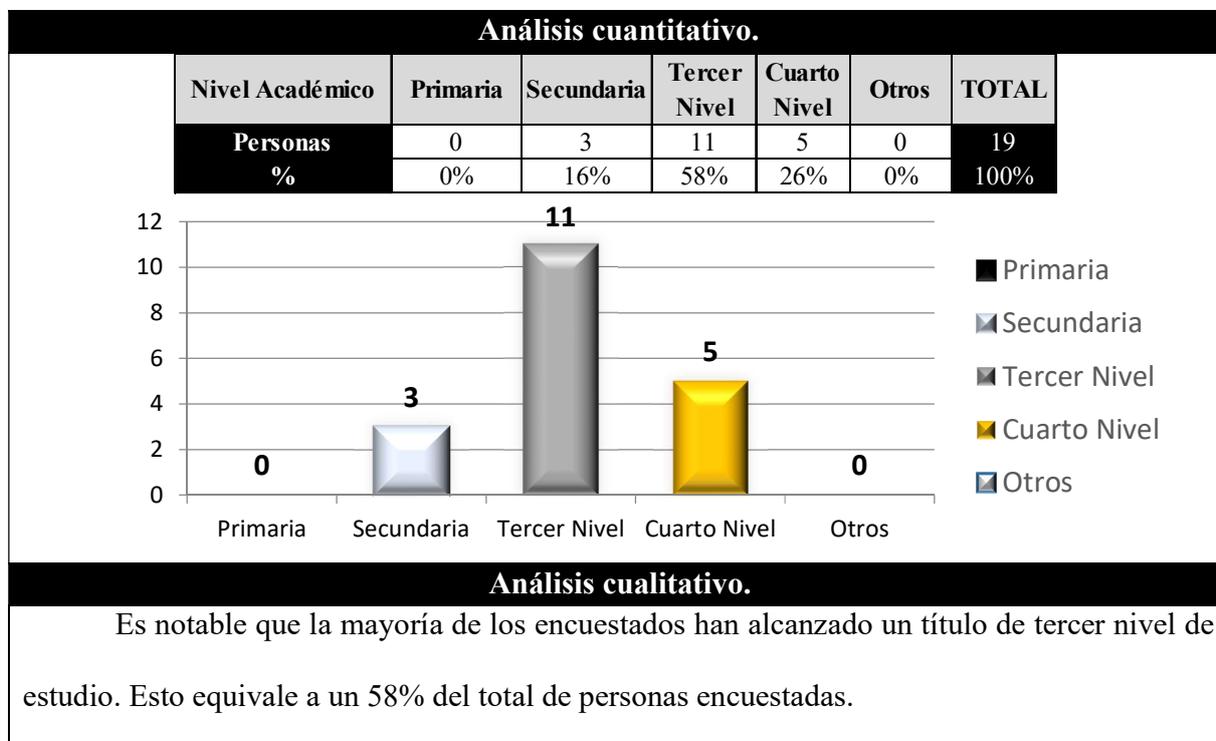


Gráfico 79. Resultados del campo de nivel académico utilizado en la encuesta realizada en la ciudadela Los Pinos, Provincia de Manabí, República del Ecuador. Realizado por los autores del Análisis de Caso.

- Primera pregunta: ¿Le gustaría vivir en un barrio solamente residencial?

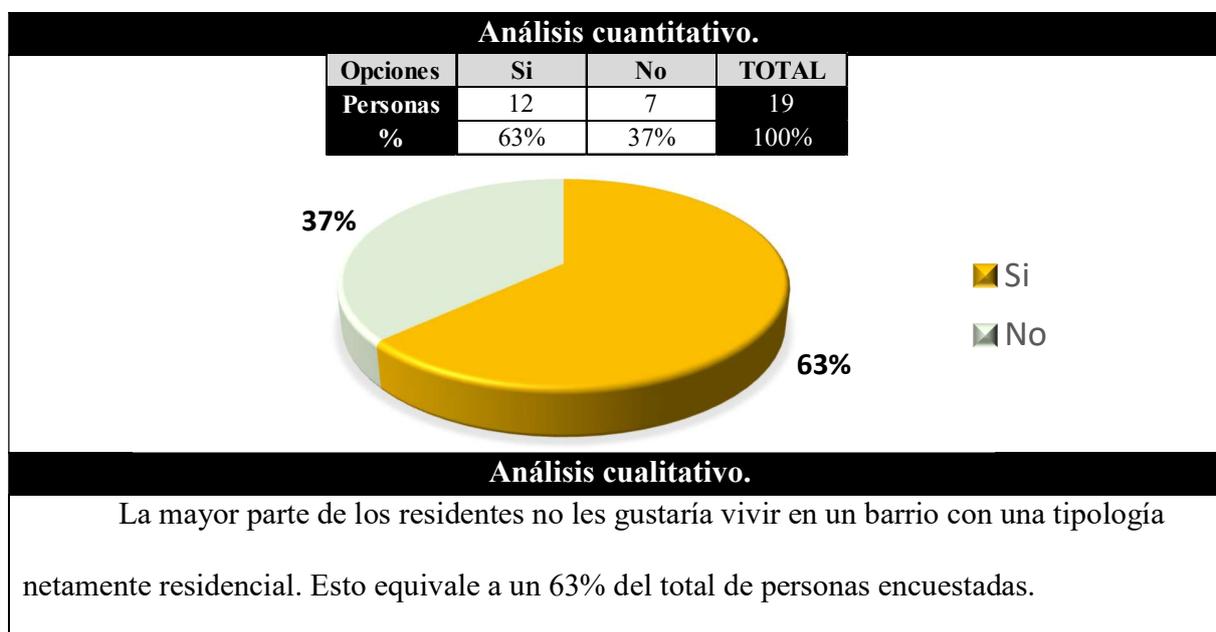


Gráfico 80. Resultados de la primera pregunta utilizada en la encuesta realizada en la ciudadela Los Pinos, Provincia de Manabí, República del Ecuador. Realizado por los autores del Análisis de Caso.

- Segunda pregunta: ¿Conoce usted si existen asociaciones dentro de la ciudadela?

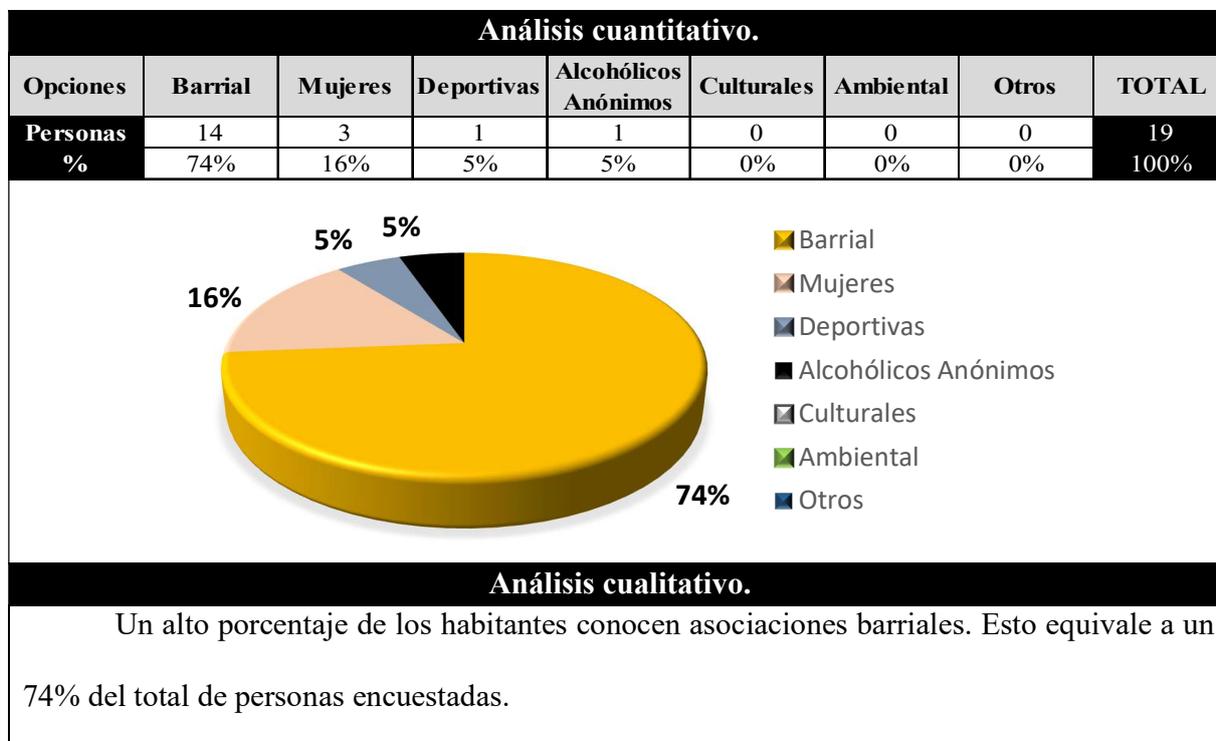


Gráfico 81. Resultados de la segunda pregunta utilizada en la encuesta realizada en la ciudadela Los Pinos, Provincia de Manabí, República del Ecuador. Realizado por los autores del Análisis de Caso.

- Tercera pregunta: ¿Cree usted que el barrio cuenta con suficientes equipamientos recreativos?

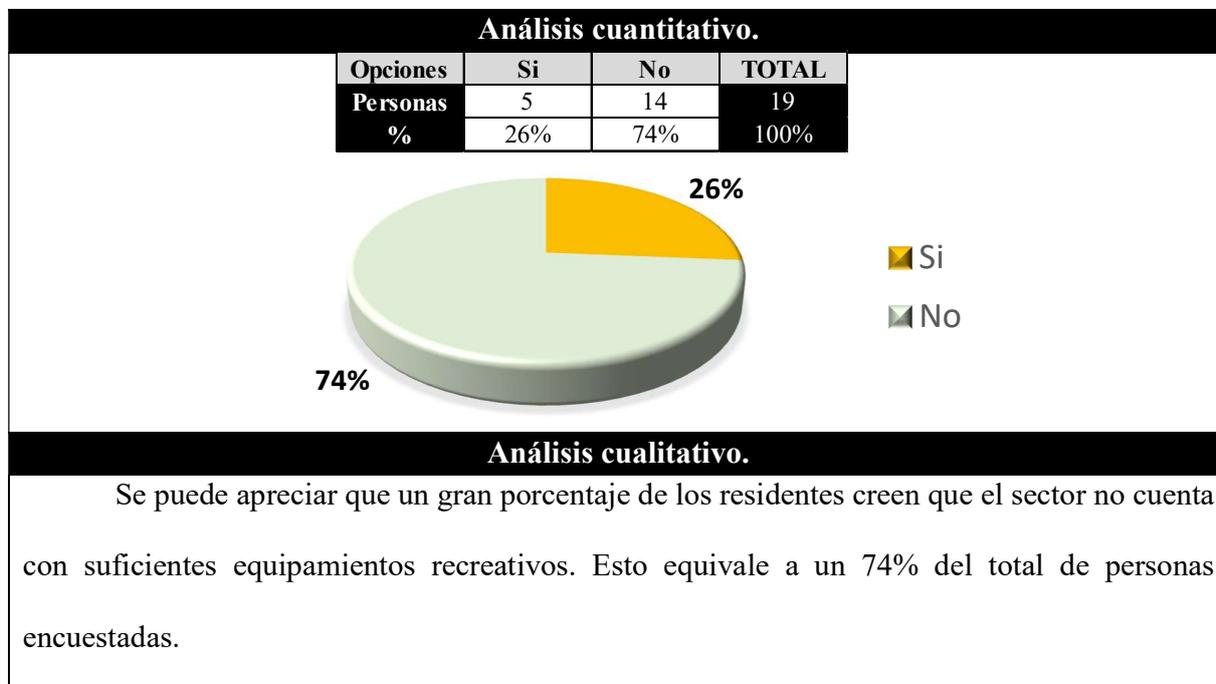


Gráfico 82. Resultados de la tercera pregunta utilizada en la encuesta realizada en la ciudadela Los Pinos, Provincia de Manabí, República del Ecuador. Realizado por los autores del Análisis de Caso.

- Cuarta pregunta: ¿Le gustaría más espacios peatonales y para los ciclistas?

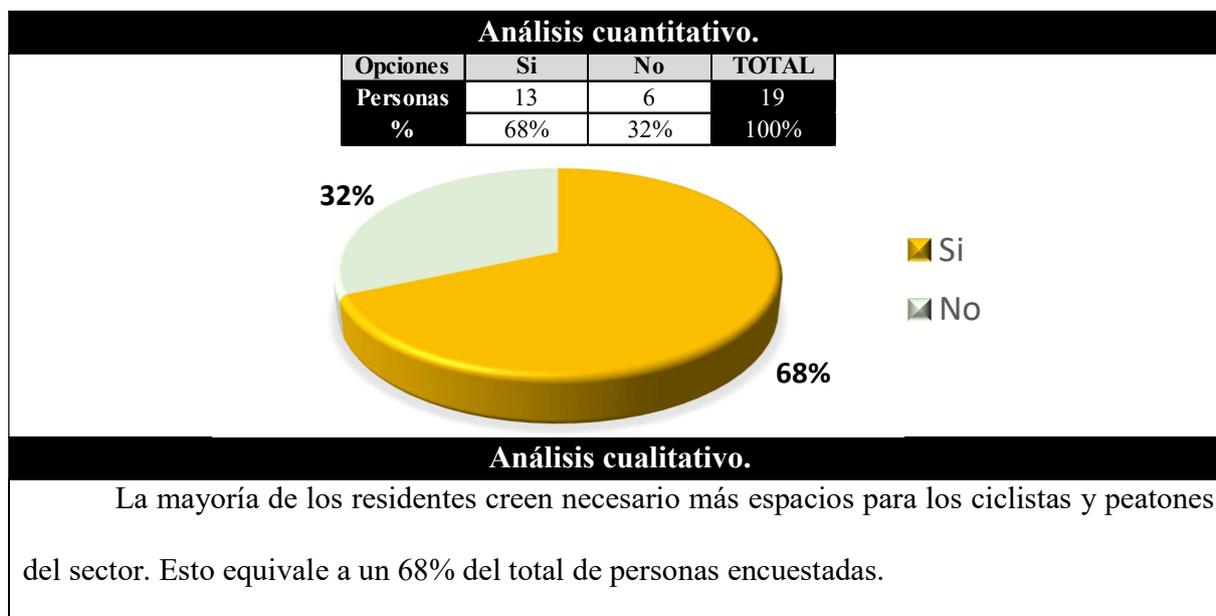


Gráfico 83. Resultados de la cuarta pregunta utilizada en la encuesta realizada en la ciudadela Los Pinos, Provincia de Manabí, República del Ecuador. Realizado por los autores del Análisis de Caso.

- Quinta pregunta: ¿Su percepción de seguridad dentro del barrio es?

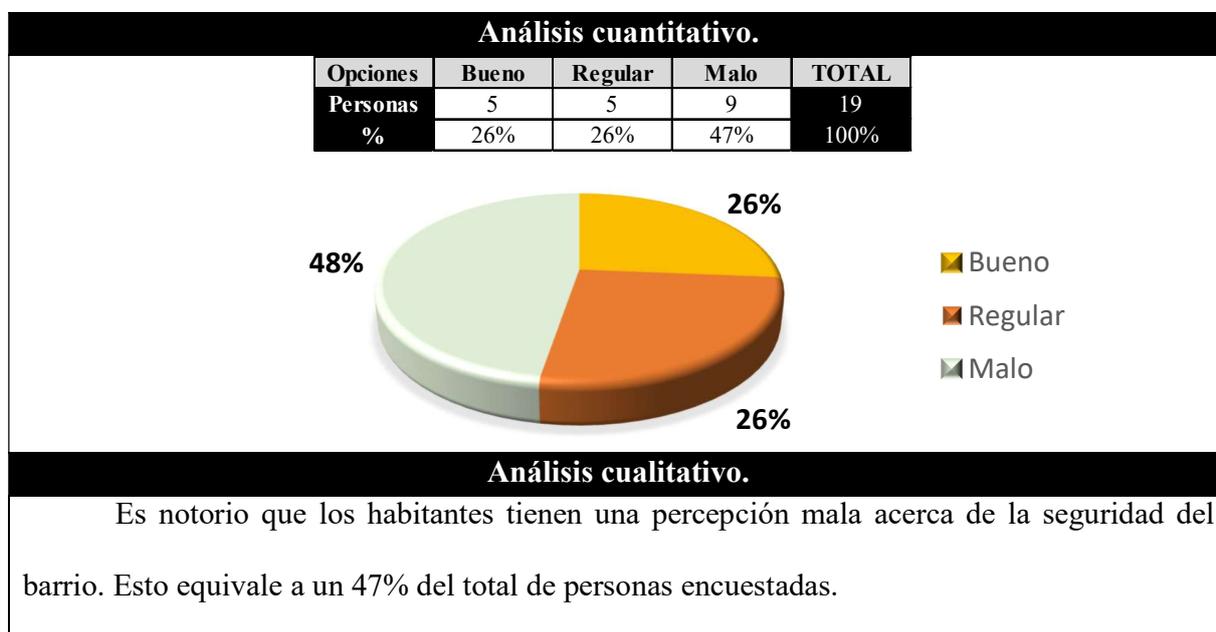


Gráfico 84. Resultados de la quinta pregunta utilizada en la encuesta realizada en la ciudadela Los Pinos, Provincia de Manabí, República del Ecuador. Realizado por los autores del Análisis de Caso.

- Sexta pregunta: ¿Según su percepción, a que cree que se debe?

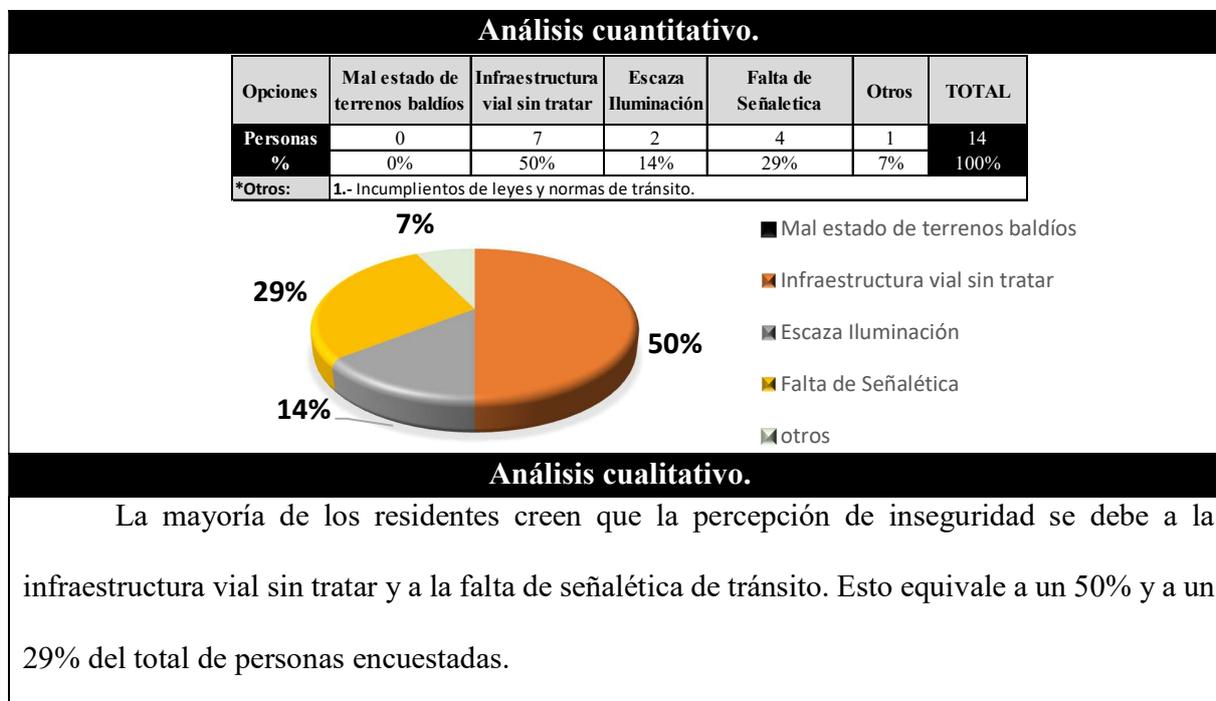


Gráfico 85. Resultados de la sexta pregunta utilizada en la encuesta realizada en la ciudadela Los Pinos, Provincia de Manabí, República del Ecuador. Realizado por los autores del Análisis de Caso.

- Séptima pregunta: ¿Le agradecería vivir en un conjunto habitacional?

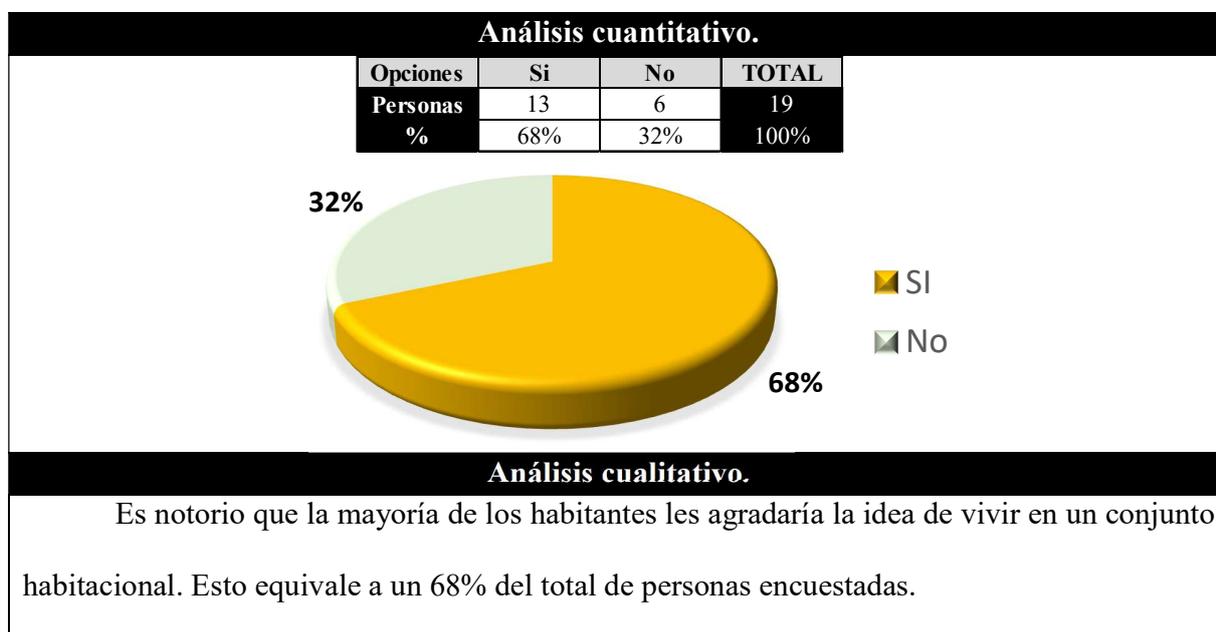


Gráfico 86. Resultados de la séptima pregunta utilizada en la encuesta realizada en la ciudadela Los Pinos, Provincia de Manabí, República del Ecuador. Realizado por los autores del Análisis de Caso.

- Octava pregunta: ¿Cuáles serían los motivos de su elección?

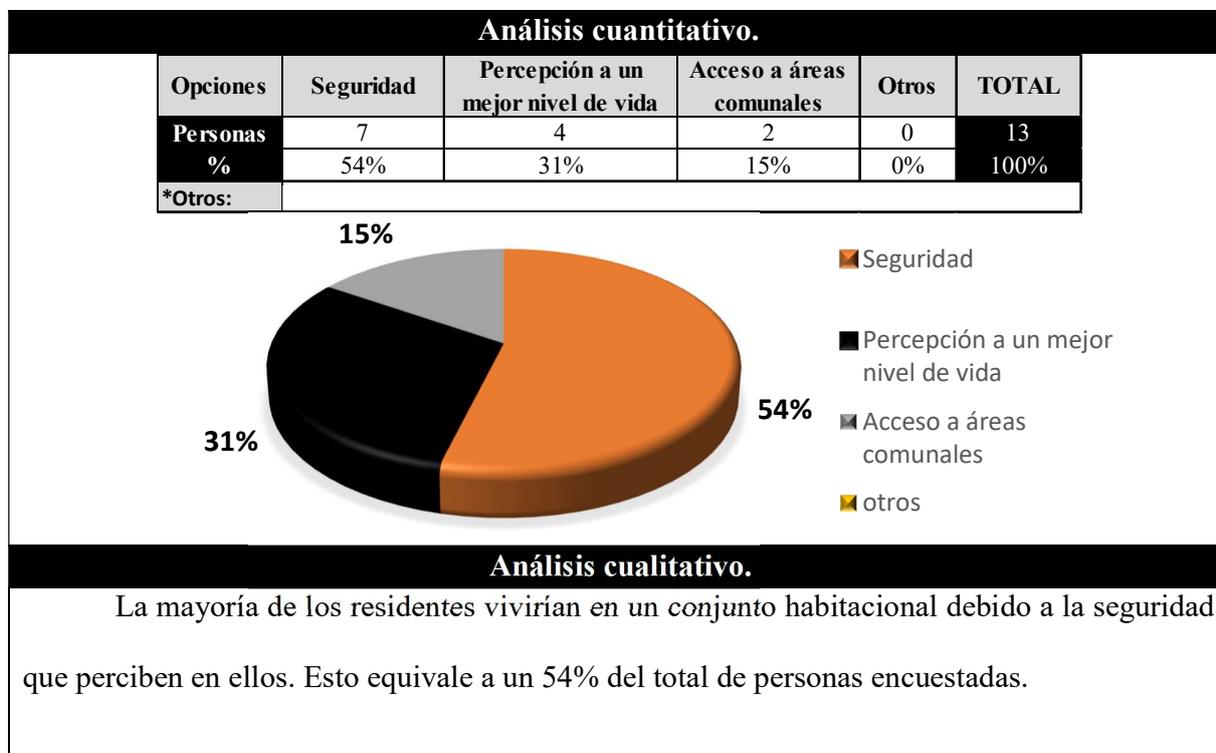


Gráfico 87. Resultados de la octava pregunta utilizada en la encuesta realizada en la ciudadela Los Pinos, Provincia de Manabí, República del Ecuador. Realizado por los autores del Análisis de Caso.

- Novena pregunta: ¿Cuál es su medio de transporte más frecuente?

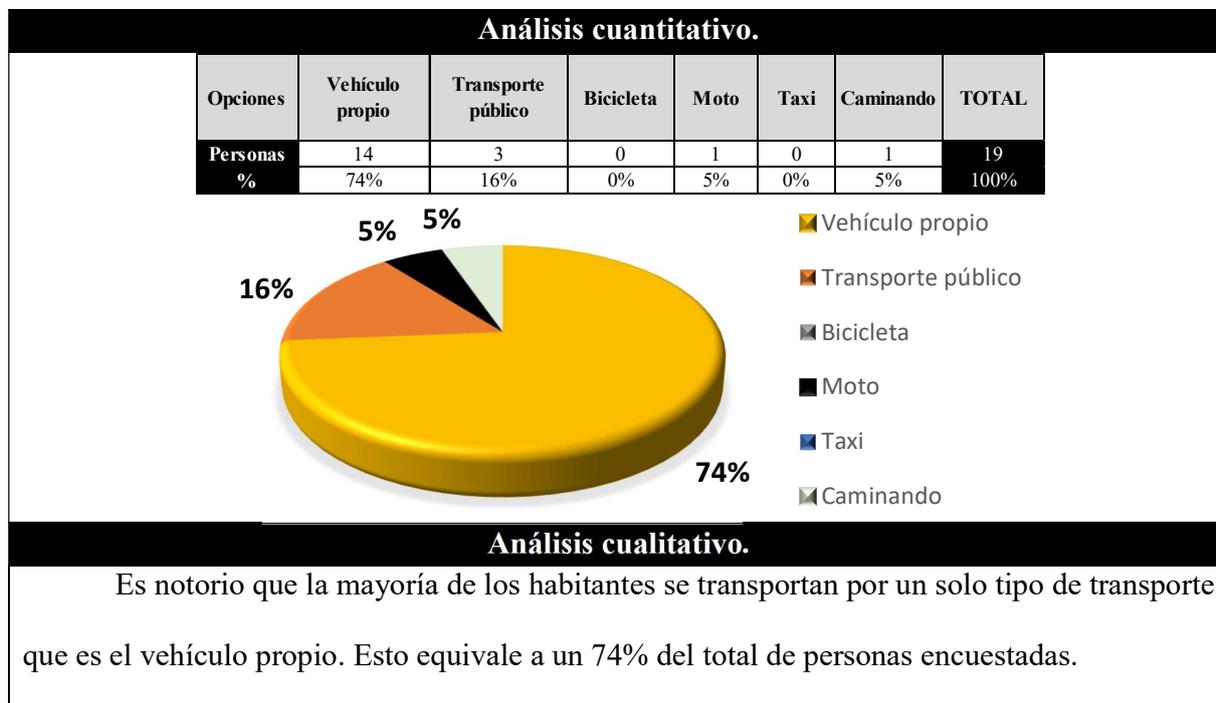


Gráfico 88. Resultados de la novena pregunta utilizada en la encuesta realizada en la ciudadela Los Pinos, Provincia de Manabí, República del Ecuador. Realizado por los autores del Análisis de Caso.

- Décima pregunta: ¿Cree usted que el nivel de servicio que brinda el transporte público es?

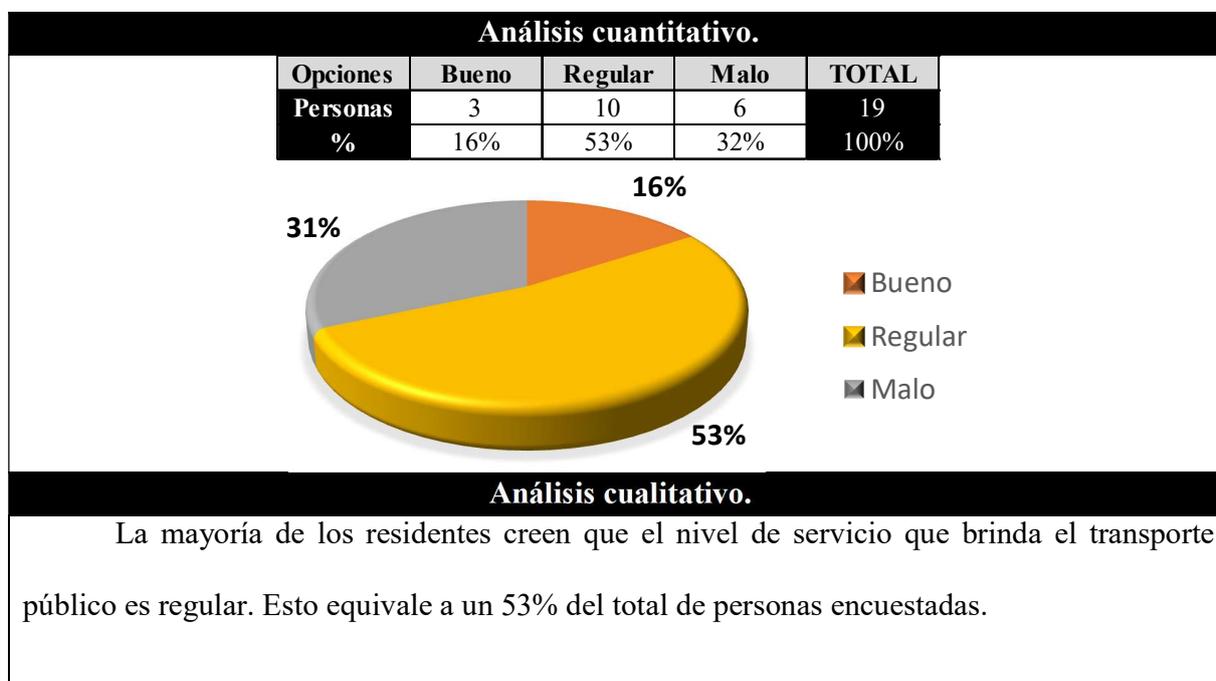


Gráfico 89. Resultados de la décima pregunta utilizada en la encuesta realizada en la ciudadela Los Pinos, Provincia de Manabí, República del Ecuador. Realizado por los autores del Análisis de Caso.

2.7.2. Resultados de las encuestas realizadas en el barrio abierto.

- Campo: Género.

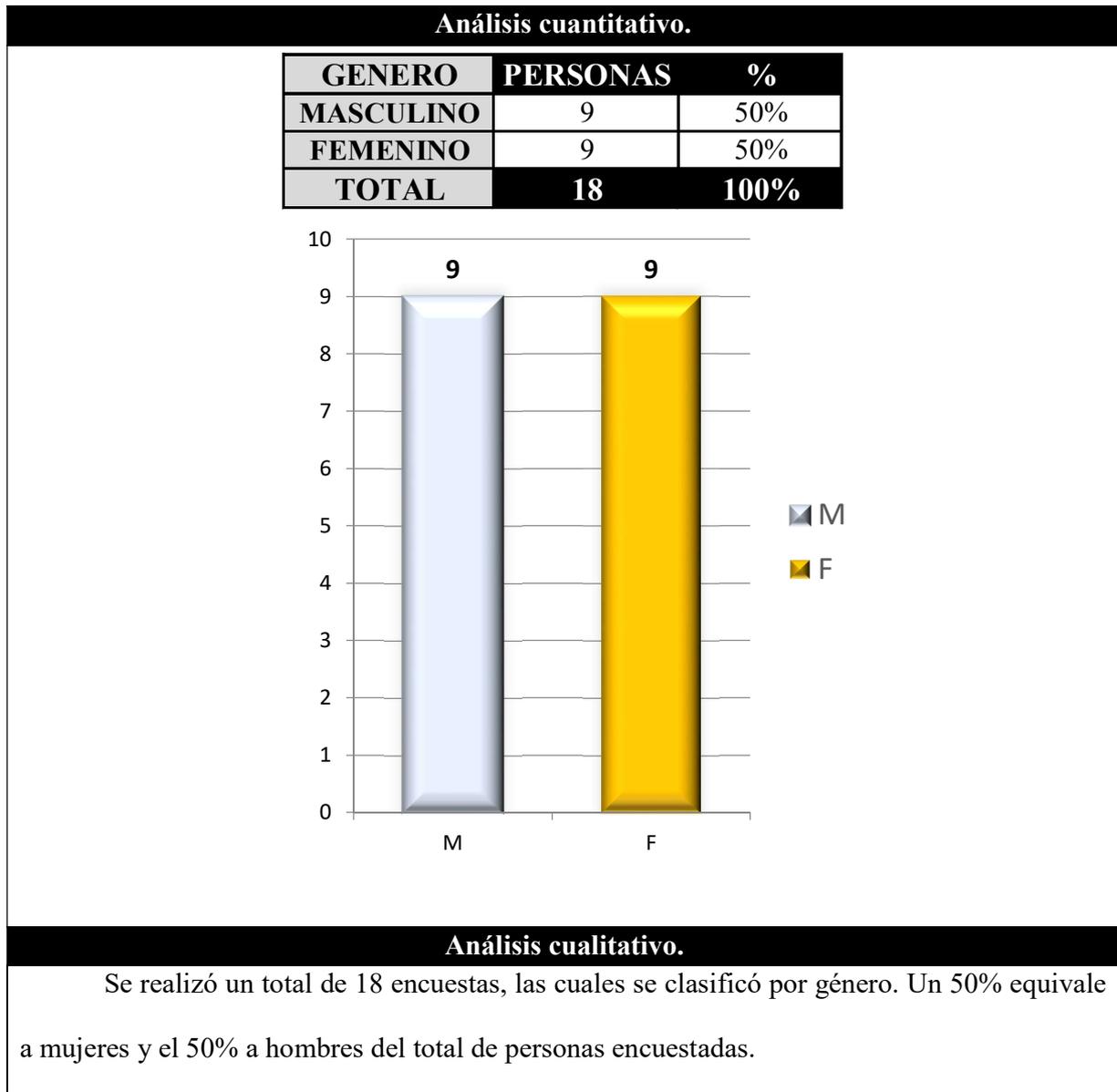


Gráfico 90. Resultados del campo de género utilizado en la segunda encuesta realizada en la ciudadela Los Pinos, Provincia de Manabí, República del Ecuador. Realizado por los autores del Análisis de Caso.

- Campo: Edad.

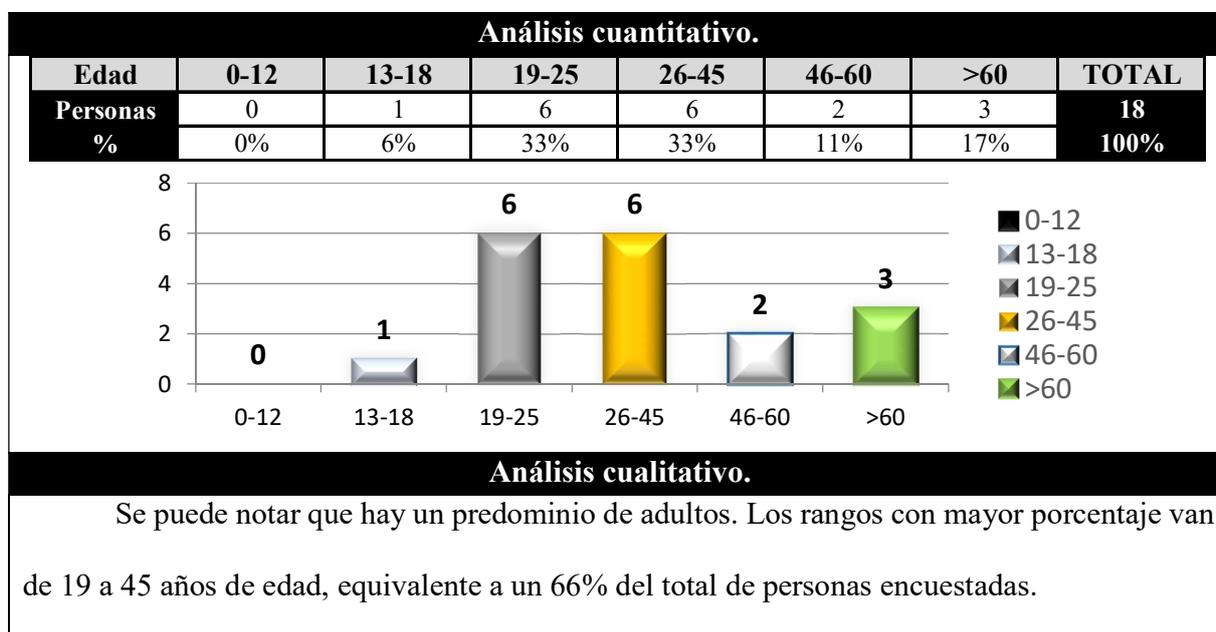


Gráfico 91. Resultados del campo de edad utilizado en la segunda encuesta realizada en la ciudadela Los Pinos, Provincia de Manabí, República del Ecuador. Realizado por los autores del Análisis de Caso.

- Campo: Nivel académico.

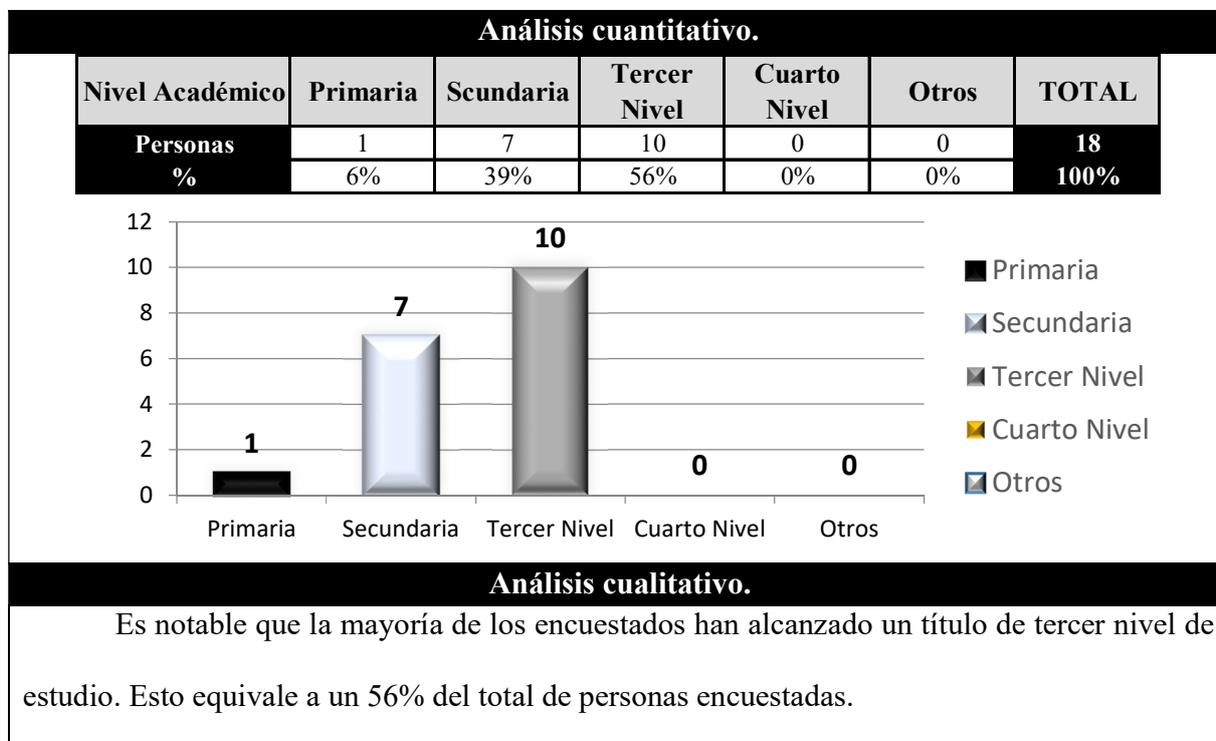


Gráfico 92. Resultados del campo de nivel académico utilizado en la segunda encuesta realizada en la ciudadela Los Pinos, Provincia de Manabí, República del Ecuador. Realizado por los autores del Análisis de Caso.

- Primera pregunta: ¿Le gustaría vivir en un barrio solamente residencial?

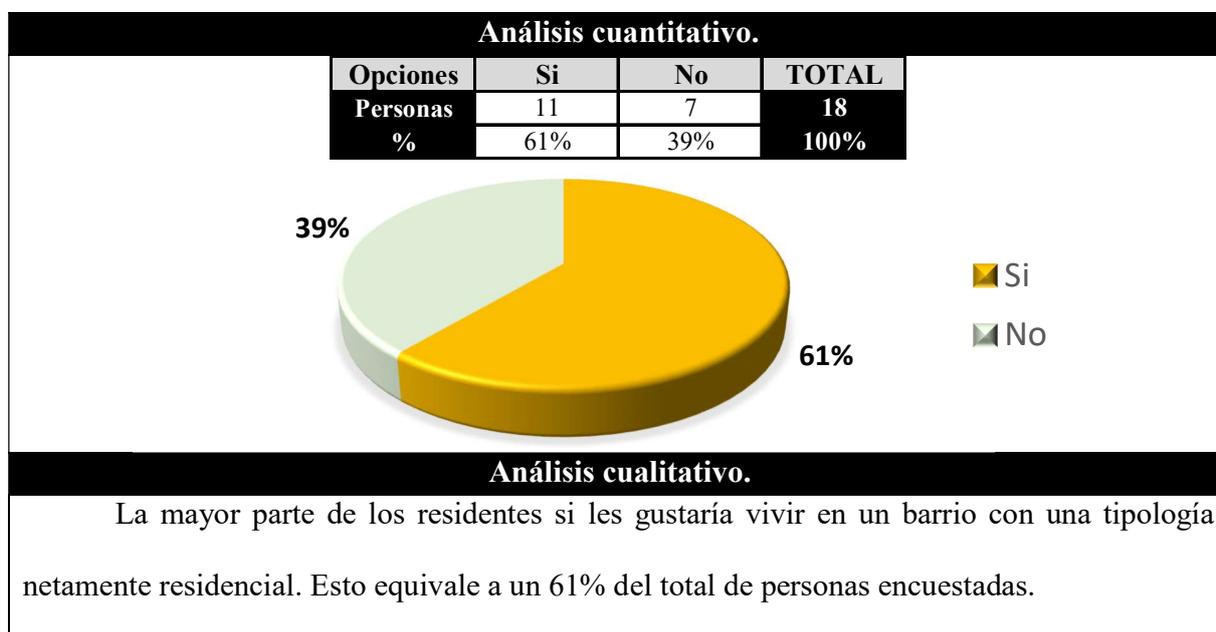


Gráfico 93. Resultados de la primera pregunta utilizada en la segunda encuesta realizada en la ciudadela Los Pinos, Provincia de Manabí, República del Ecuador. Realizado por los autores del Análisis de Caso.

- Segunda pregunta: ¿Conoce usted si existen asociaciones dentro de la ciudadela?

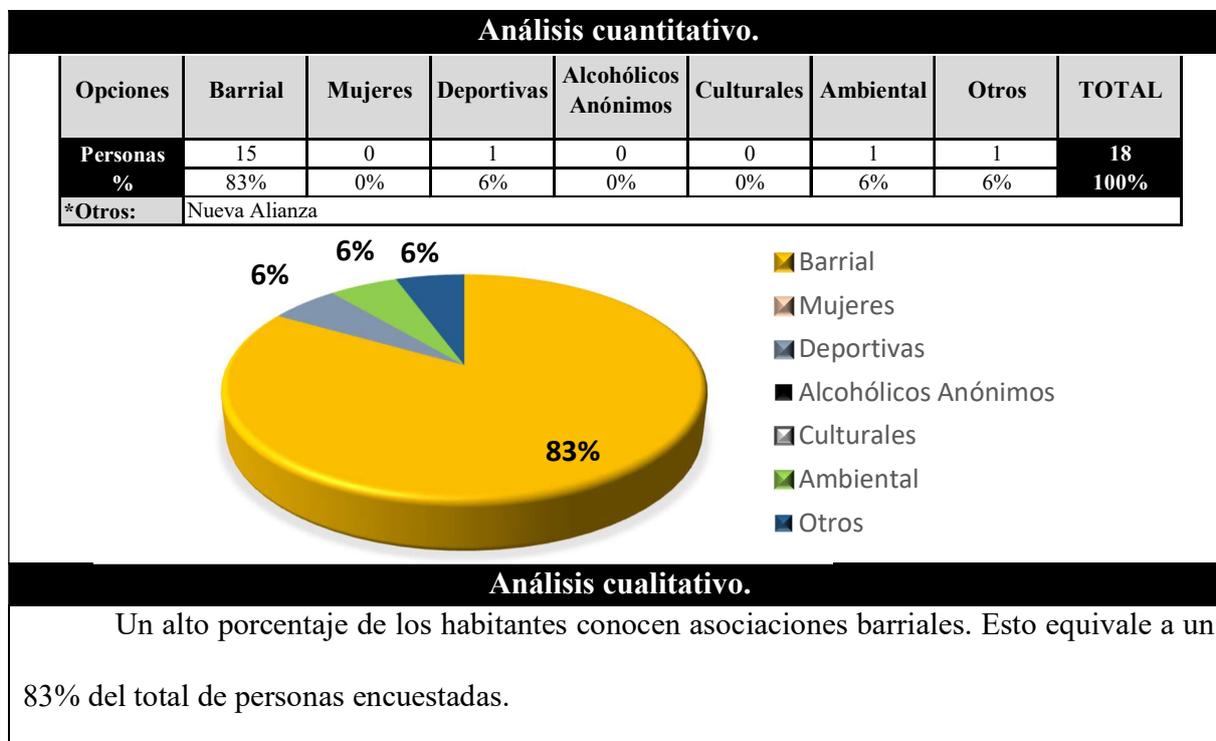


Gráfico 94. Resultados de la segunda pregunta utilizada en la segunda encuesta realizada en la ciudadela Los Pinos, Provincia de Manabí, República del Ecuador. Realizado por los autores del Análisis de Caso.

- Tercera pregunta: ¿Cree usted que el barrio cuenta con suficientes equipamientos recreativos?

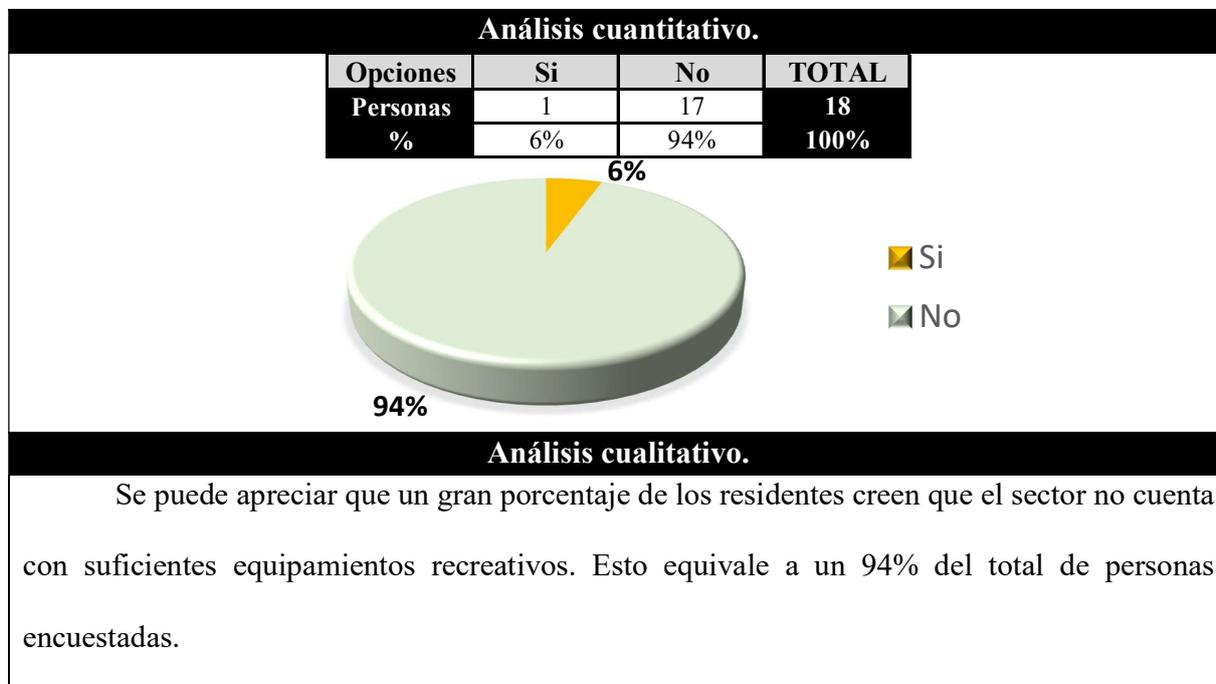


Gráfico 95. Resultados de la tercera pregunta utilizada en la segunda encuesta realizada en la ciudadela Los Pinos, Provincia de Manabí, República del Ecuador. Realizado por los autores del Análisis de Caso.

- Cuarta pregunta: ¿Le gustaría más espacios peatonales y para los ciclistas?

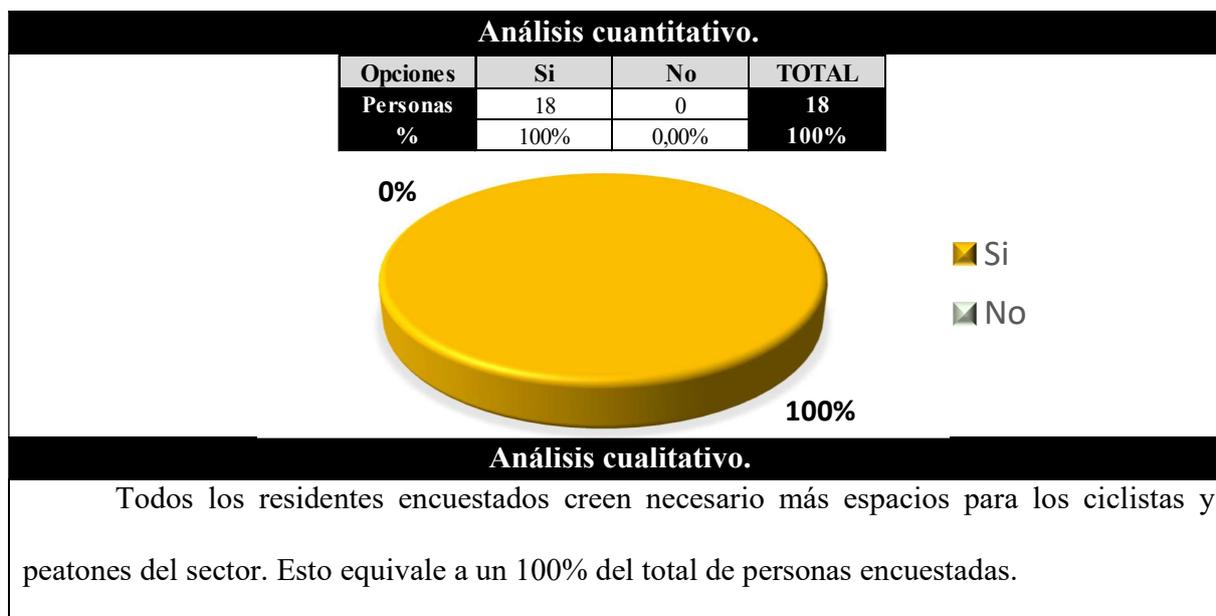


Gráfico 96. Resultados de la cuarta pregunta utilizada en la segunda encuesta realizada en la ciudadela Los Pinos, Provincia de Manabí, República del Ecuador. Realizado por los autores del Análisis de Caso.

- Quinta pregunta: ¿Su percepción de seguridad dentro del barrio es?

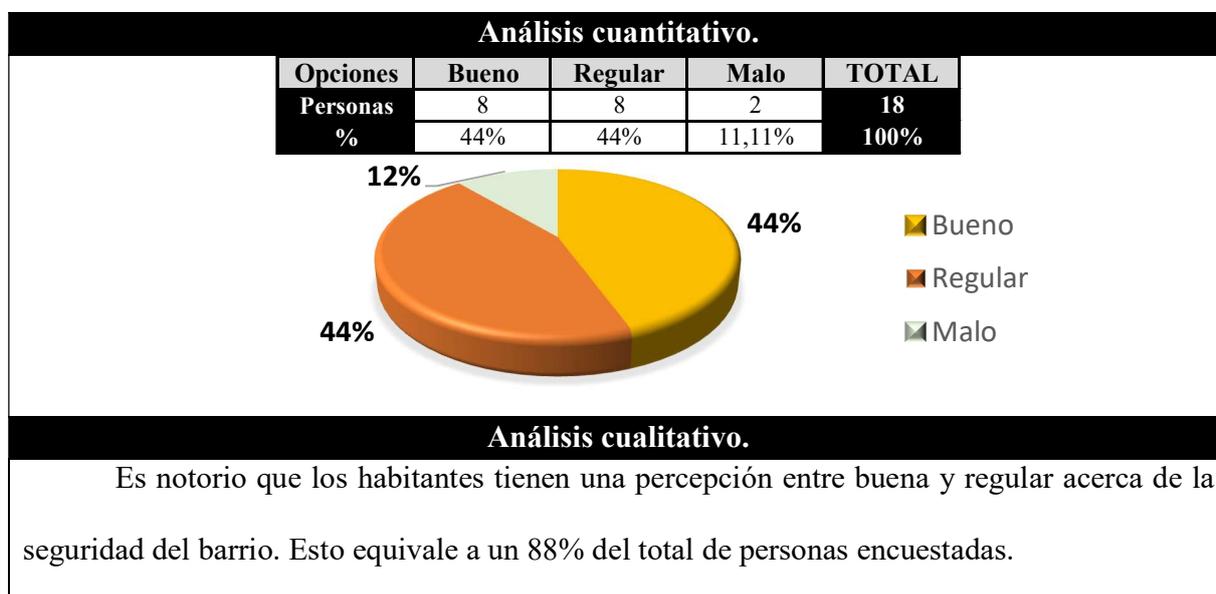


Gráfico 97. Resultados de la quinta pregunta utilizada en la segunda encuesta realizada en la ciudadela Los Pinos, Provincia de Manabí, República del Ecuador. Realizado por los autores del Análisis de Caso.

- Sexta pregunta: ¿Según su percepción, a que cree que se debe?

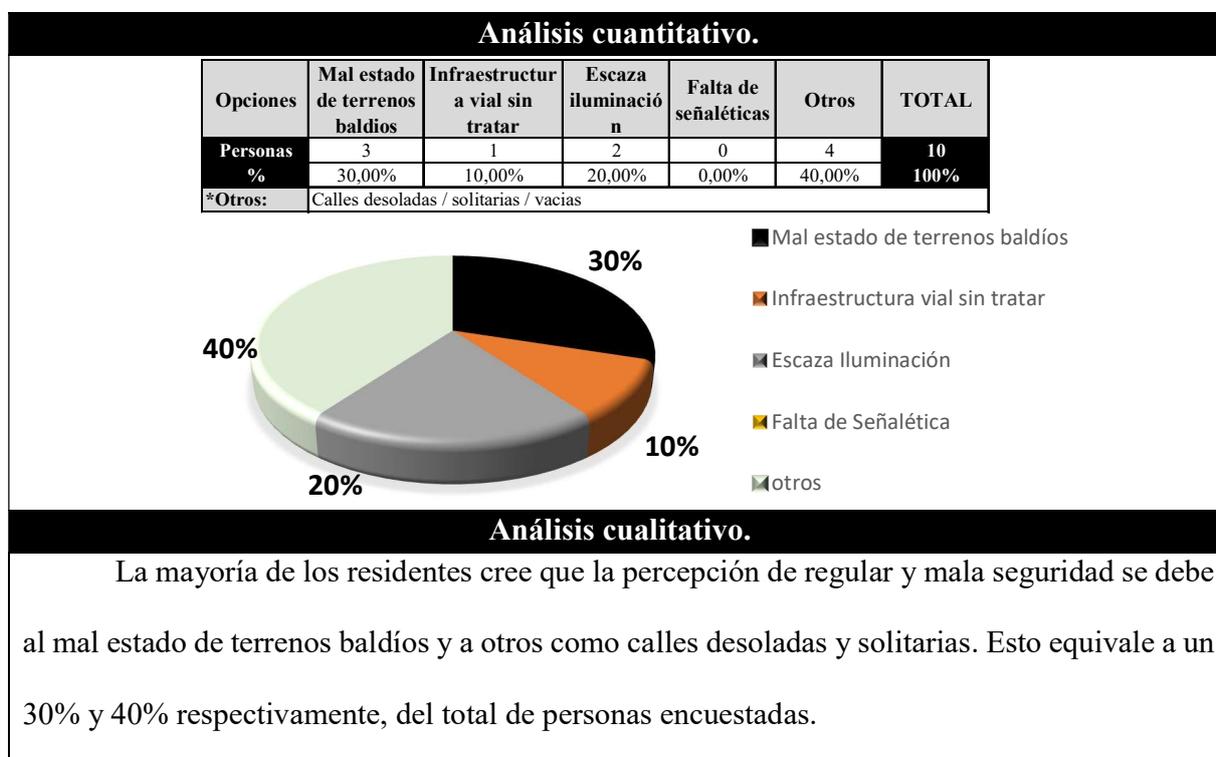


Gráfico 98. Resultados de la sexta pregunta utilizada en la segunda encuesta realizada en la ciudadela Los Pinos, Provincia de Manabí, República del Ecuador. Realizado por los autores del Análisis de Caso.

- Séptima pregunta: ¿Le agradaría vivir en un conjunto habitacional?

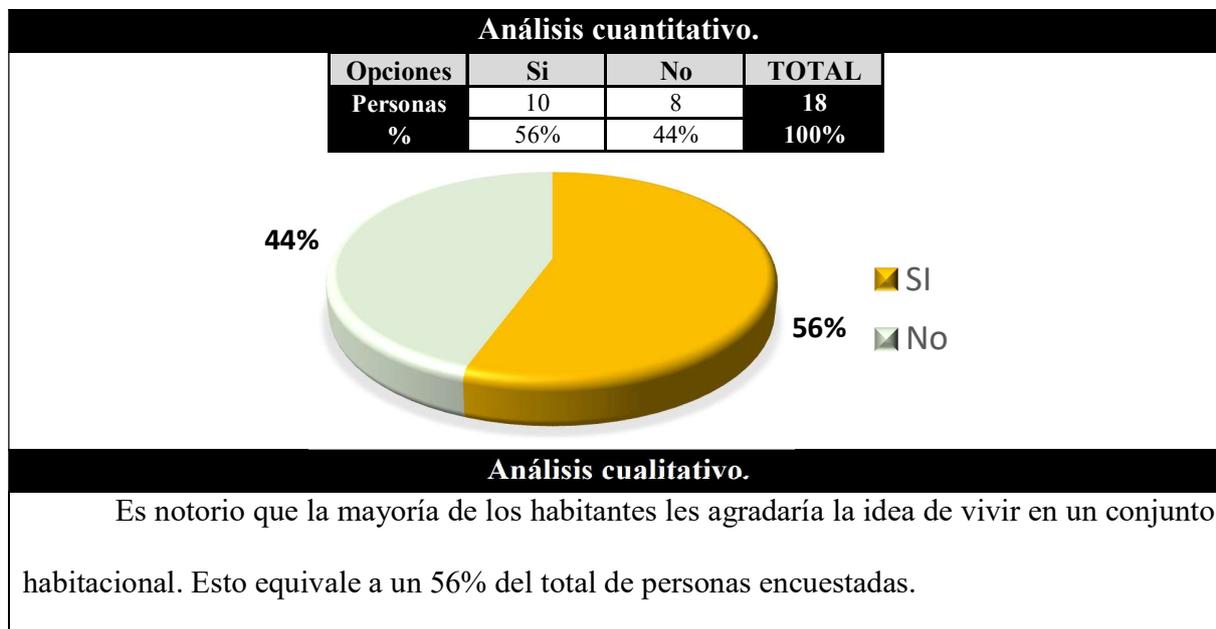


Gráfico 99. Resultados de la séptima pregunta utilizada en la segunda encuesta realizada en la ciudadela Los Pinos, Provincia de Manabí, República del Ecuador. Realizado por los autores del Análisis de Caso.

- Octava pregunta: ¿Cuáles serían los motivos de su elección?

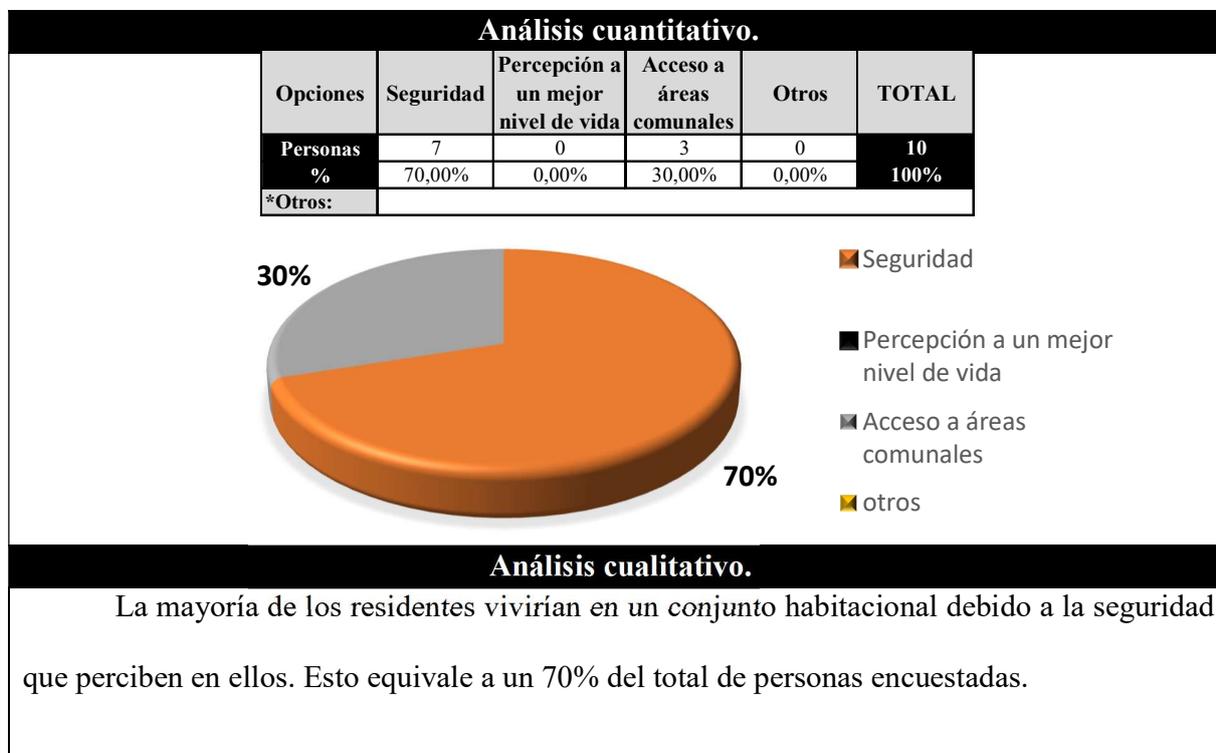


Gráfico 100. Resultados de la octava pregunta utilizada en la segunda encuesta realizada en la ciudadela Los Pinos, Provincia de Manabí, República del Ecuador. Realizado por los autores del Análisis de Caso.

- Novena pregunta: ¿Cuál es su medio de transporte más frecuente?

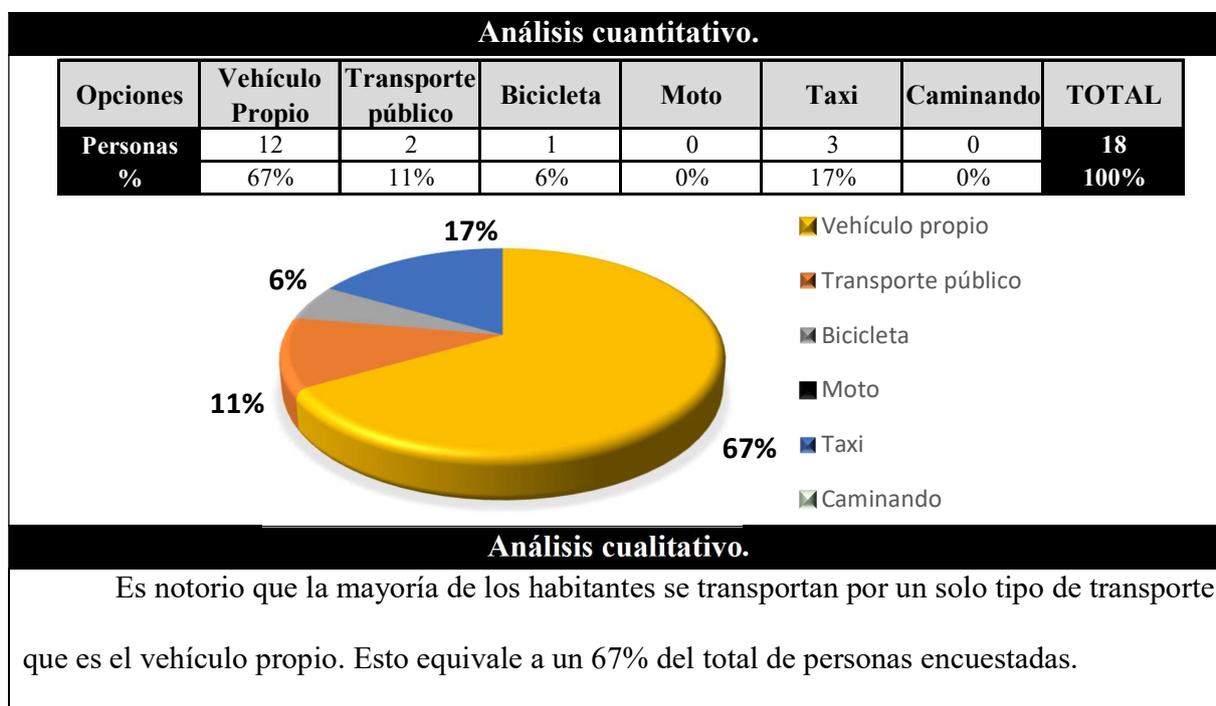


Gráfico 101. Resultados de la novena pregunta utilizada en la segunda encuesta realizada en la ciudadela Los Pinos, Provincia de Manabí, República del Ecuador. Realizado por los autores del Análisis de Caso.

- Décima pregunta: ¿Cree usted que el nivel de servicio que brinda el transporte público es?

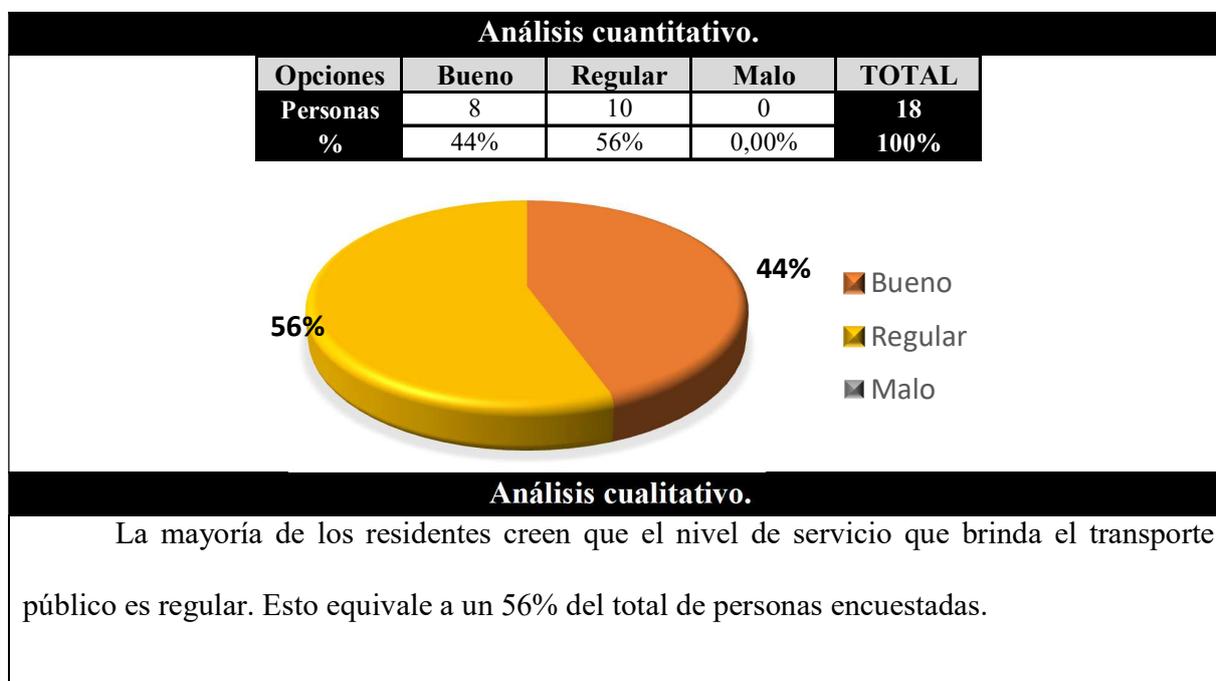


Gráfico 102. Resultados de la décima pregunta utilizada en la segunda encuesta realizada en la ciudadela Los Pinos, Provincia de Manabí, República del Ecuador. Realizado por los autores del Análisis de Caso.

- Onceava pregunta: ¿Conoce la ordenanza municipal que regula el porcentaje de transparencia de los cerramientos?

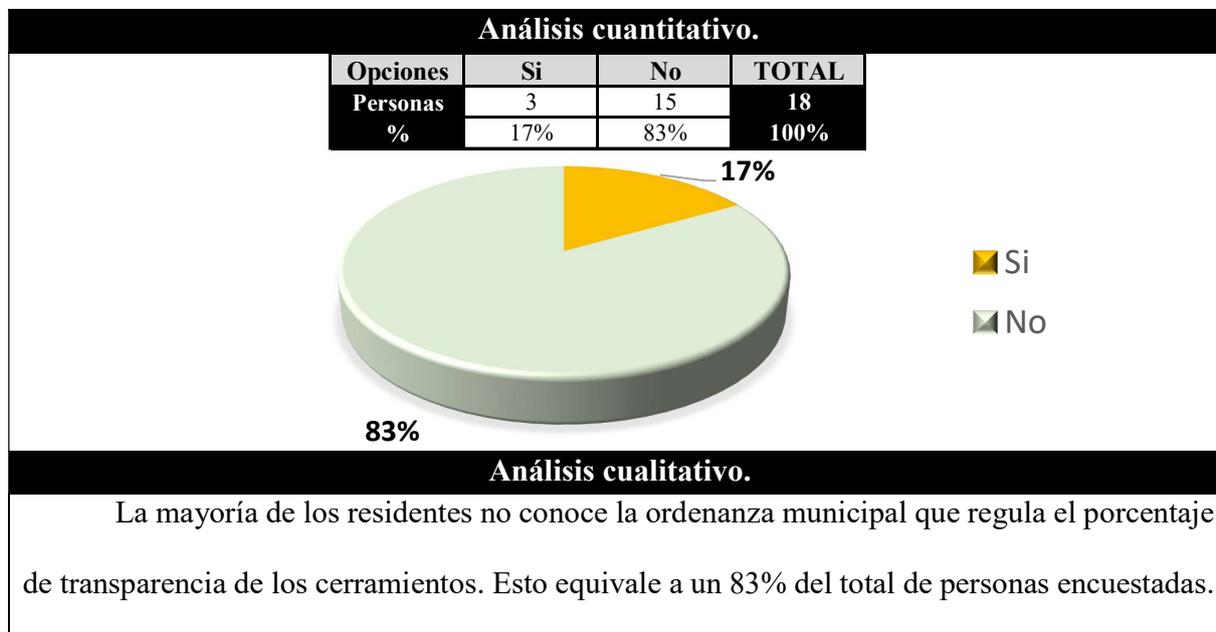


Gráfico 103. Resultados de la onceava pregunta utilizada en la segunda encuesta realizada en la ciudadela Los Pinos, Provincia de Manabí, República del Ecuador. Realizado por los autores del Análisis de Caso.

- Doceava pregunta: ¿Cumple con el porcentaje que especifica la normativa?

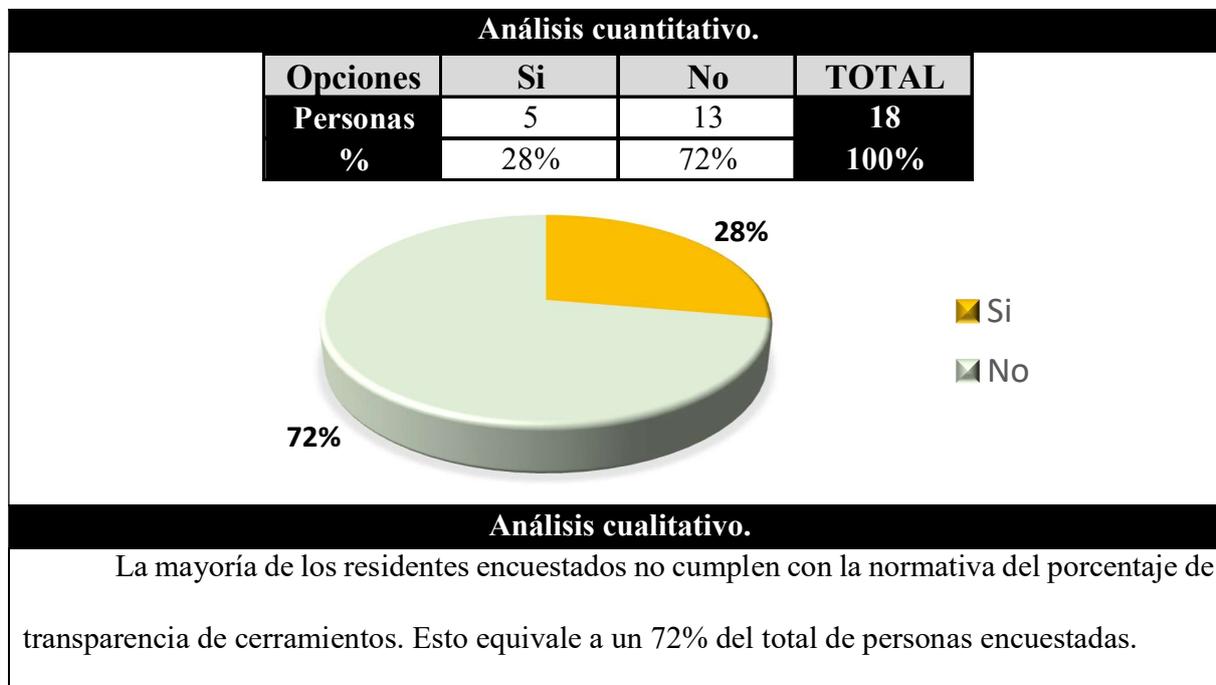


Gráfico 104. Resultados de la doceava pregunta utilizada en la segunda encuesta realizada en la ciudadela Los Pinos, Provincia de Manabí, República del Ecuador. Realizado por los autores del Análisis de Caso.

2.7.3. Mapas temáticos.



Gráfico 105. Mapa temático del indicador Suelo, S01. Realizado por los autores del Análisis de Caso.

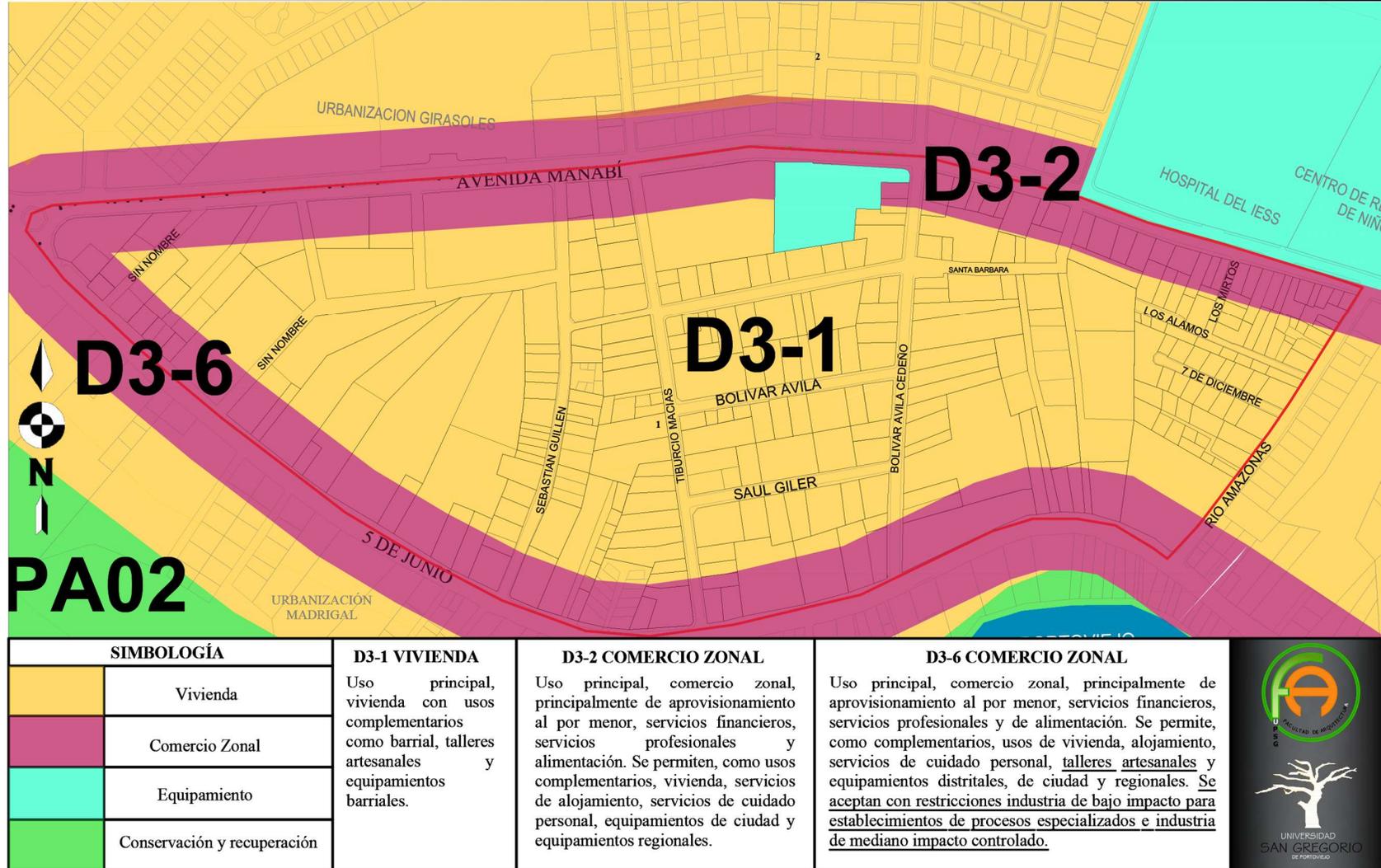
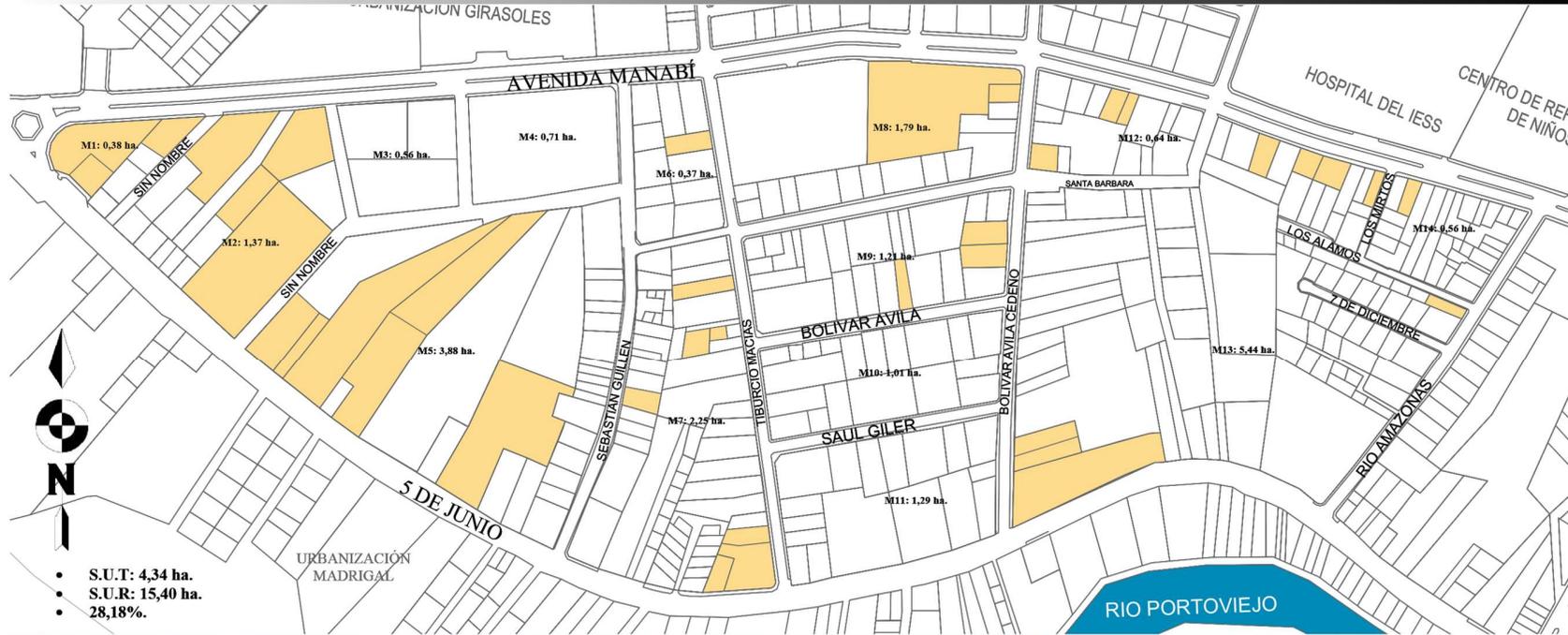


Gráfico 106. Mapa temático de complemento al indicador Suelo, S01. Realizado por los autores del Análisis de Caso.

INDICADOR: SUELO (S)

S - 02

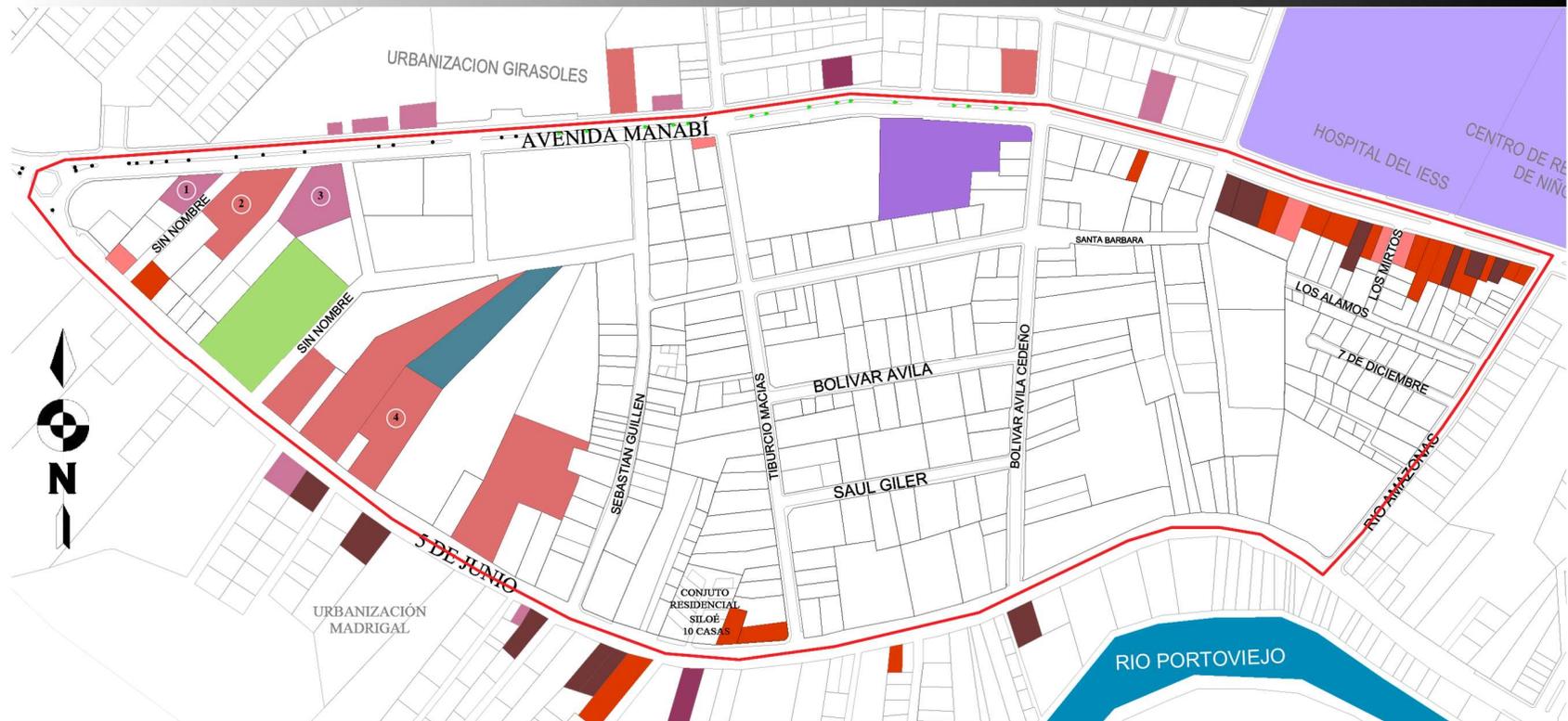


Usos Terciarios.		Usos Residenciales.	
PARÁMETROS			
	Valor inferior al umbral deseable: <10% SUT / SUR.	FÓRMULA:	Superficie de usos terciarios (SUT) / Superficie de uso residencial (SUR).
	Valor en el umbral deseable: $10\% \leq x \leq 20\%$ SUT / SUR.	Tal y como se aprecia en el mapa, la relación entre la superficie de usos terciarios 4,34 hectáreas respecto con la superficie de los usos residenciales 15,40 hectáreas, se encuentra en un nivel óptimo equivalente al 28.18% de SUT/SU. Por lo consiguiente, deducimos que hay un equilibrio respecto a los usos de suelos.	
	Valor superior al umbral deseable: > 20% SUT / SUR.		



Gráfico 107. Mapa temático del indicador Suelo, S02. Realizado por los autores del Análisis de Caso.

EQUIPAMIENTOS



ACTIVIDADES URBANAS			
	CB: Tiendas de barrio, panadería, pequeñas farmacias, papelerías, cibercafé, etc.		IM-1: Talleres de vehículos, electromecánicas, vulcanizadoras, lavadoras de autos.
	CZ-1: Ópticas, almacenes de ropa, artículos para fiestas infantiles, minimercados, licorerías, farmacias.		ED-5: Recreación: Unidad deportiva, parques zonales.
	CZ-4: Oficinas profesionales, clínicas dentales, oficinas administrativas, radiodifusoras, estudios de grabación, etc.		ESP: Institucional, edificios administrativos de gestión y servicios públicos, seguridad, bomberos, policía.
	CZ-5: Restaurantes y cafeterías (cap. > 25 usuarios)		ED-1: Educación: Unidad educativa menor
	CZ-6: Bares, discotecas, bar-restaurantes nocturnos, sala de billar.		EC-2: Salud: Hospital básico, hospital general, centro quirúrgico ambulatorio.
	CZ-10: Ferreterías, materiales eléctricos, vidrieras y pinturas.		

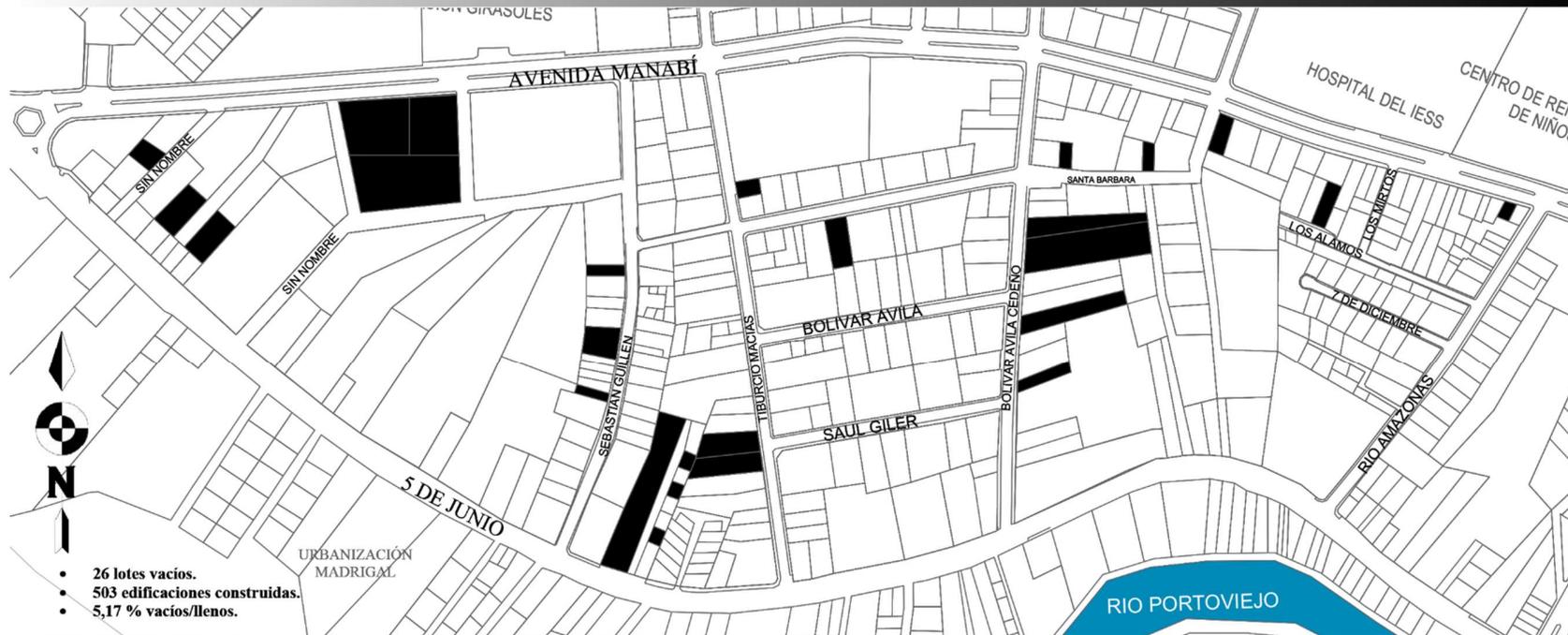
<p>1 Plaza Lagos: Área útil = 359.8 m² NORMATIVA: • Hasta 100m² ----> 1 por cada 100m² • >100m² ----> 1 por cada 50m² de exceso Estacionamientos mínimos requeridos: 6</p>	<p>3 Jama Park: Área útil = 276.73 m² NORMATIVA: • Hasta 100m² ----> 1 por cada 100m² • >100m² ----> 1 por cada 50m² de exceso Estacionamientos mínimos requeridos: 4</p>
<p>2 CNT: Área útil = 1177.74m² NORMATIVA: • Hasta 100m² ----> 1 por cada 100m² • >100m² ----> 1 por cada 50m² de exceso Estacionamientos mínimos requeridos: 22</p>	<p>4 Quinta San Juan: Área útil = 570 m² NORMATIVA: • Hasta 100m² ----> 1 por cada 100m² • >100m² ----> 1 por cada 50m² de exceso Estacionamientos mínimos requeridos: 10</p>



Gráfico 108. Mapa temático de complemento al indicador Suelo, S02. Realizado por los autores del Análisis de Caso.

INDICADOR: PATRIMONIO EDIFICADO (PE)

PE - 01



- 26 lotes vacíos.
- 503 edificaciones construidas.
- 5,17 % vacíos/lentos.



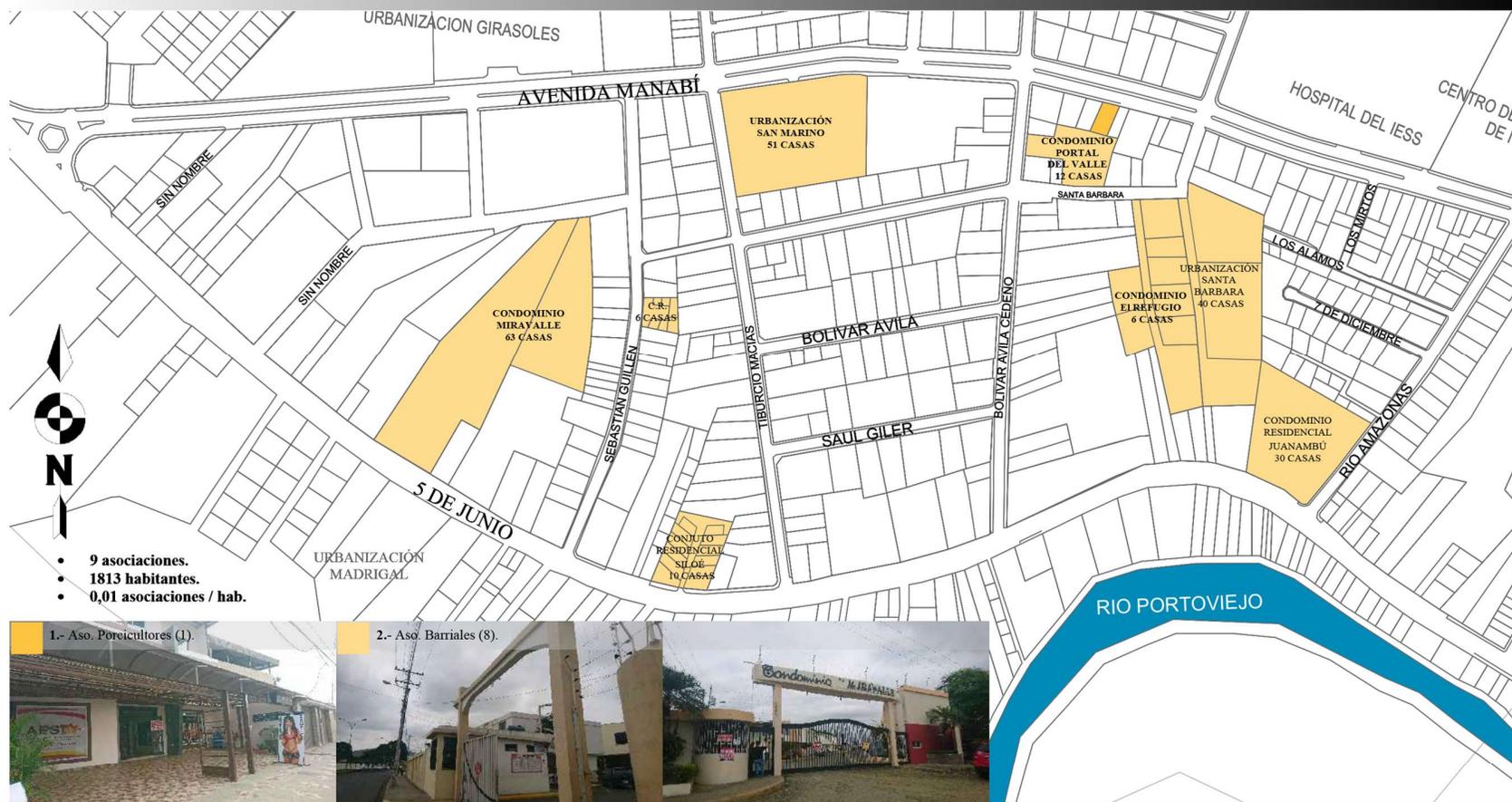
Lotes Vacíos (26).		Edificaciones construidas (503).	
PARÁMETROS		ANÁLISIS: LOTES VACÍOS.	
■	Valor inferior al umbral deseable: >20% vacíos/lentos.	FÓRMULA:	Lotes vacíos / Edificaciones construidas.
■	Valor en el umbral deseable: 10% ≤ x ≤ 20% vacíos/lentos.	Como nos indica el mapa, tenemos 503 edificaciones y 26 lotes vacíos en el área de estudio. Esto nos da un porcentaje de terrenos y edificaciones vacías de 5,17%, lo cual nos ayuda a ratificar que es un lugar consolidado. Por lo tanto, podemos decir que en su mayoría los espacios del sector están habitados y se realizan actividades en ellos.	
■	Valor superior al umbral deseable: <10% vacíos/lentos.		



Gráfico 109. Mapa temático del indicador Patrimonio Edificado, PE01. Realizado por los autores del Análisis de Caso.

INDICADOR: IDENTIDAD SOCIAL Y CULTURAL (ID)

ID - 01



1.- Asoc. Porcicultores (1).		2.- Asoc. Barriales (8).	
Aso. Porcicultores (1).		Aso. Barriales (8).	
PARÁMETROS		ANÁLISIS: NIVEL DE ASOCIACIONISMO.	
Valor inferior al umbral deseable: $<0,15$ asociaciones.	FÓRMULA:	Número de asociaciones / 1800 habitantes.	
Valor en el umbral deseable: $0,18 \geq x \geq 0,15$ asociaciones.	Como nos indica el mapa, el sector de 18013 habitantes cuenta con 9 asociaciones. Por lo tanto, el número de asociaciones por habitantes en el área funcional es inferior al mínimo, con un valor de 0,01. Se ha tomado como asociaciones a las directivas de cada conjunto habitacional.		
Valor superior al umbral deseable: $>0,18$ asociaciones.			



Gráfico 110. Mapa temático del indicador Identidad Social y Cultural, ID01. Realizado por los autores del Análisis de Caso.

INDICADOR: EQUIPAMIENTOS (Eq)

Eq - 01

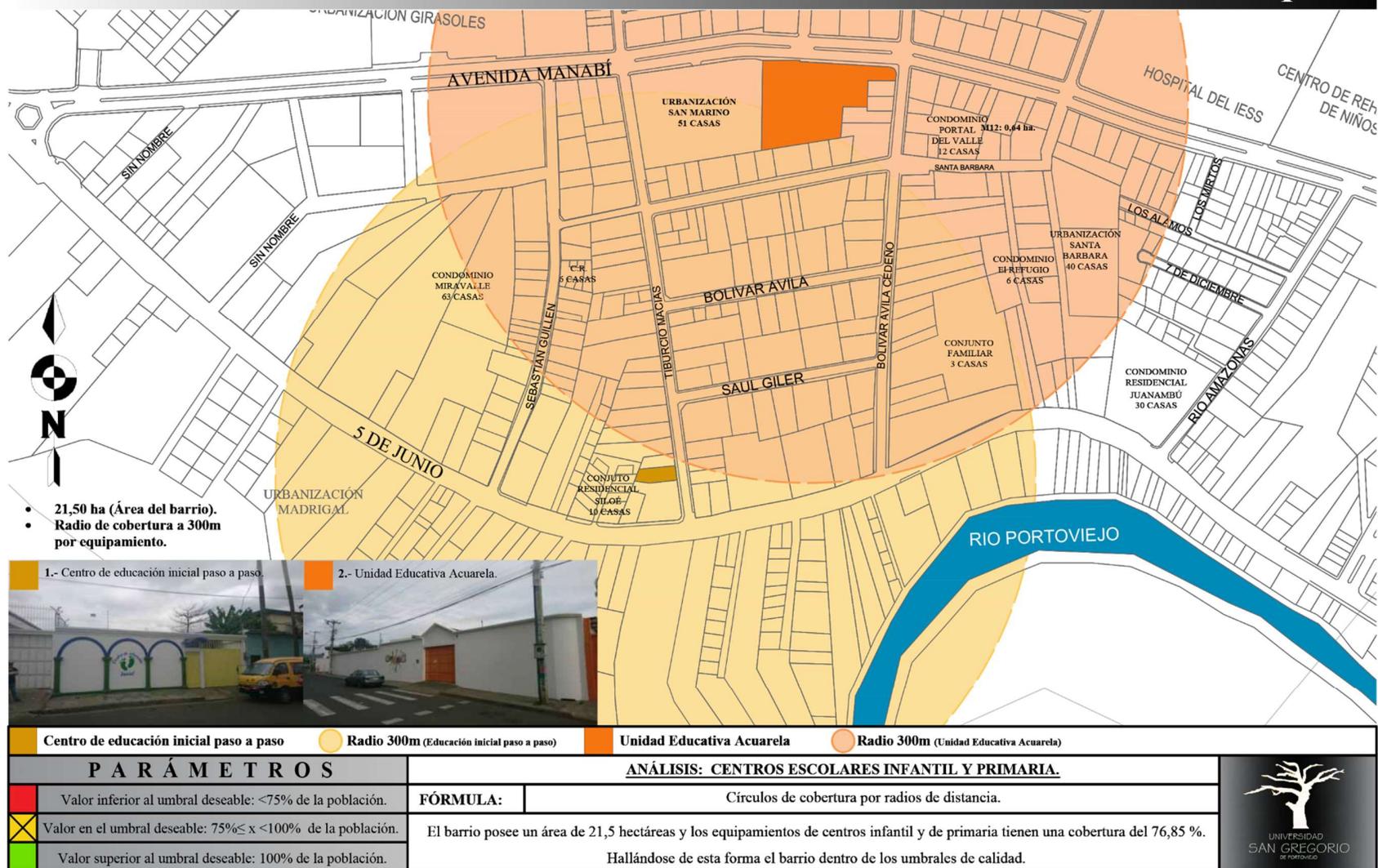
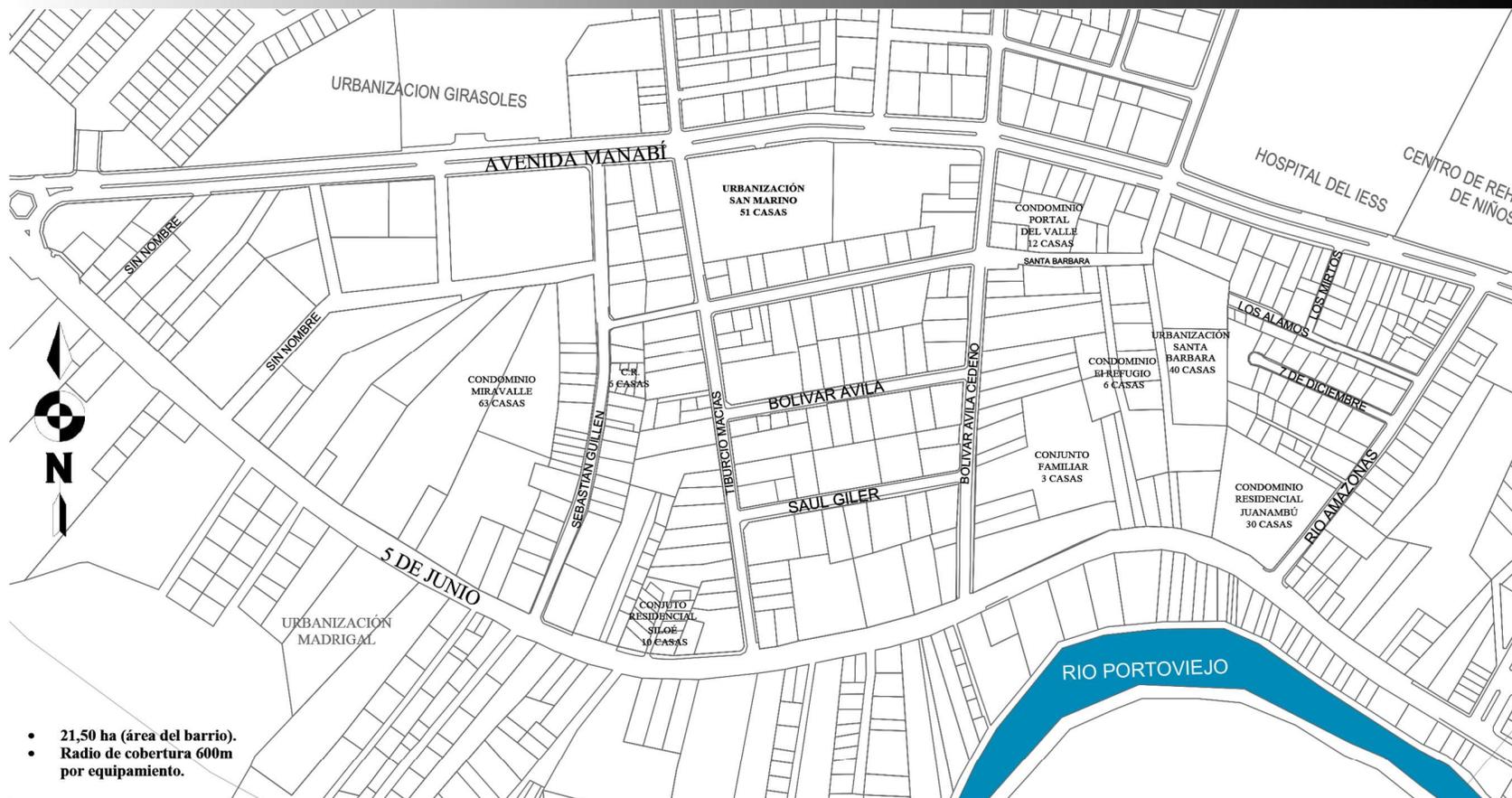


Gráfico 111. Mapa temático del indicador Equipamientos, EQ01. Realizado por los autores del Análisis de Caso.

INDICADOR: EQUIPAMIENTOS (Eq)

Eq - 02



PARÁMETROS		ANÁLISIS: CENTROS DE EDUCACIÓN SECUNDARIA.	
	Valor inferior al umbral deseable: <75% de la población.	FÓRMULA:	Círculos de cobertura por radios de distancia.
	Valor en el umbral deseable: 75% ≤ x <100% de la población.	No existen centros de educación secundaria dentro del barrio y los más próximos al barrio no tienen incidencia con sus radios de acción de 600m, es por ello que el barrio se encuentra por debajo de los umbrales de calidad en lo que respecta a este equipamiento.	
	Valor superior al umbral deseable: 100% de la población.		



Gráfico 112. Mapa temático del indicador Equipamientos, EQ02. Realizado por los autores del Análisis de Caso.

INDICADOR: EQUIPAMIENTOS (Eq)

Eq - 03

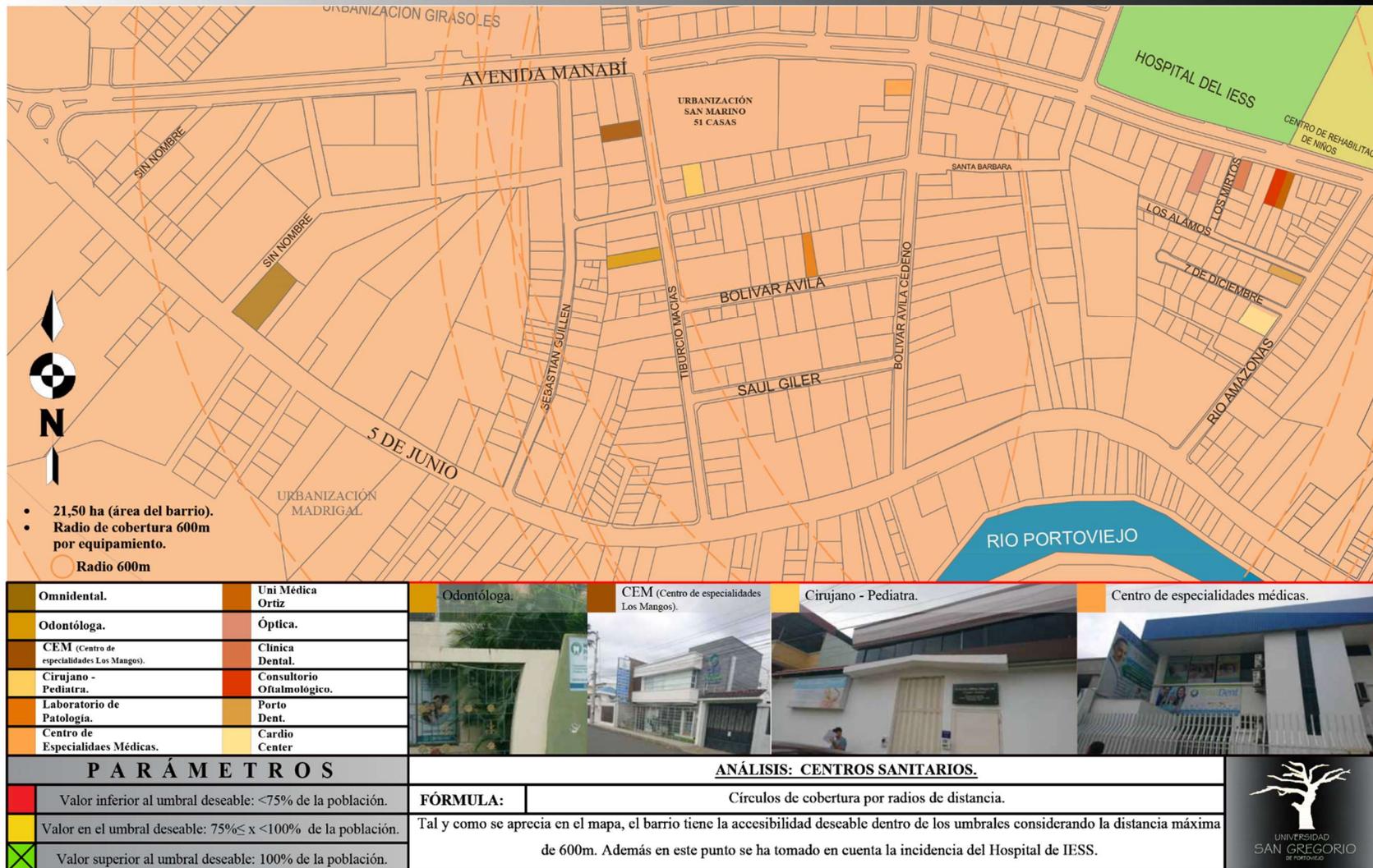


Gráfico 113. Mapa temático del indicador Equipamientos, EQ03. Realizado por los autores del Análisis de Caso.

INDICADOR: EQUIPAMIENTOS (Eq)

Eq - 04

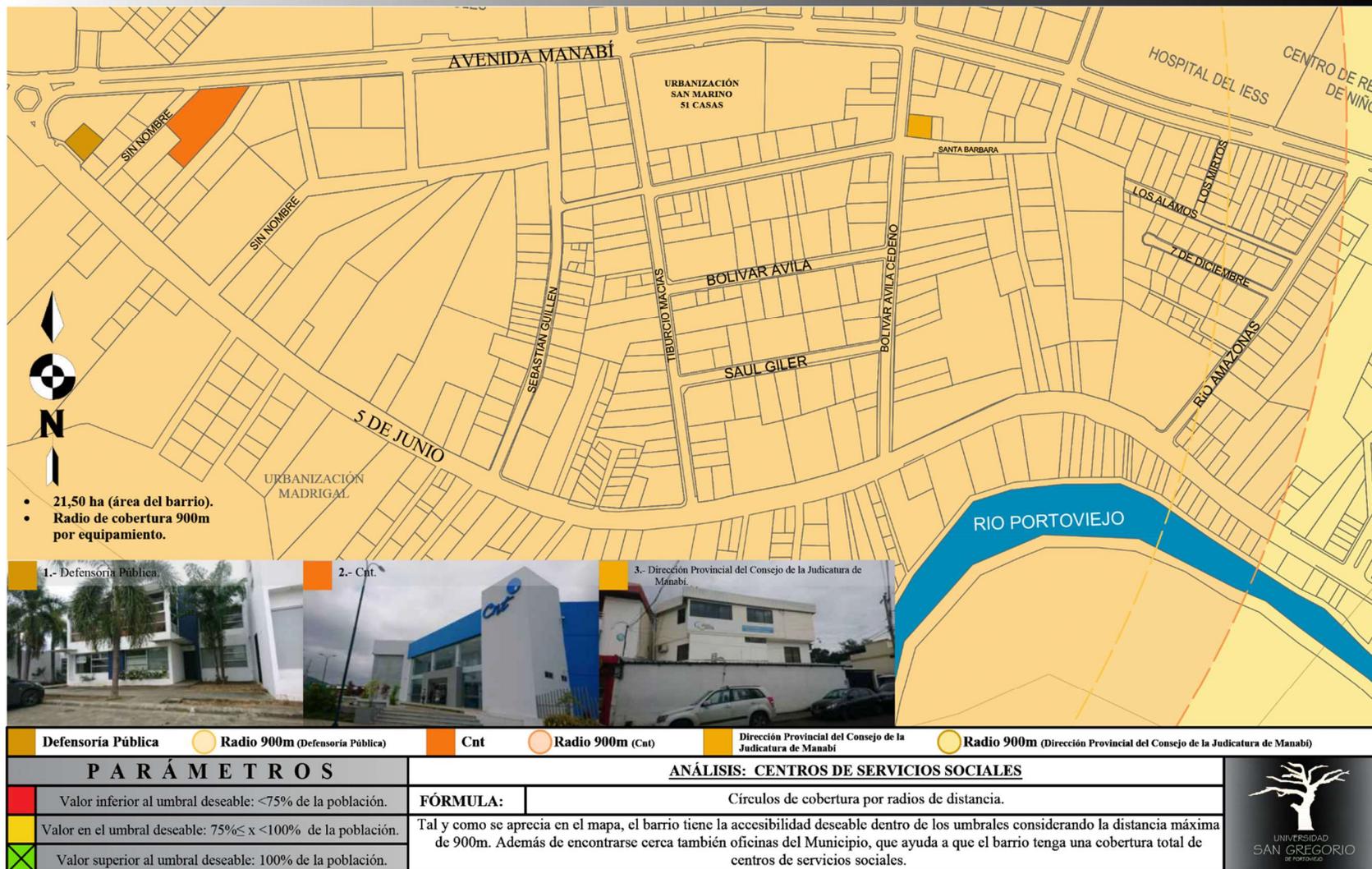


Gráfico 114. Mapa temático del indicador Equipamientos, EQ04. Realizado por los autores del Análisis de Caso.

INDICADOR: EQUIPAMIENTOS (Eq)

Eq - 05

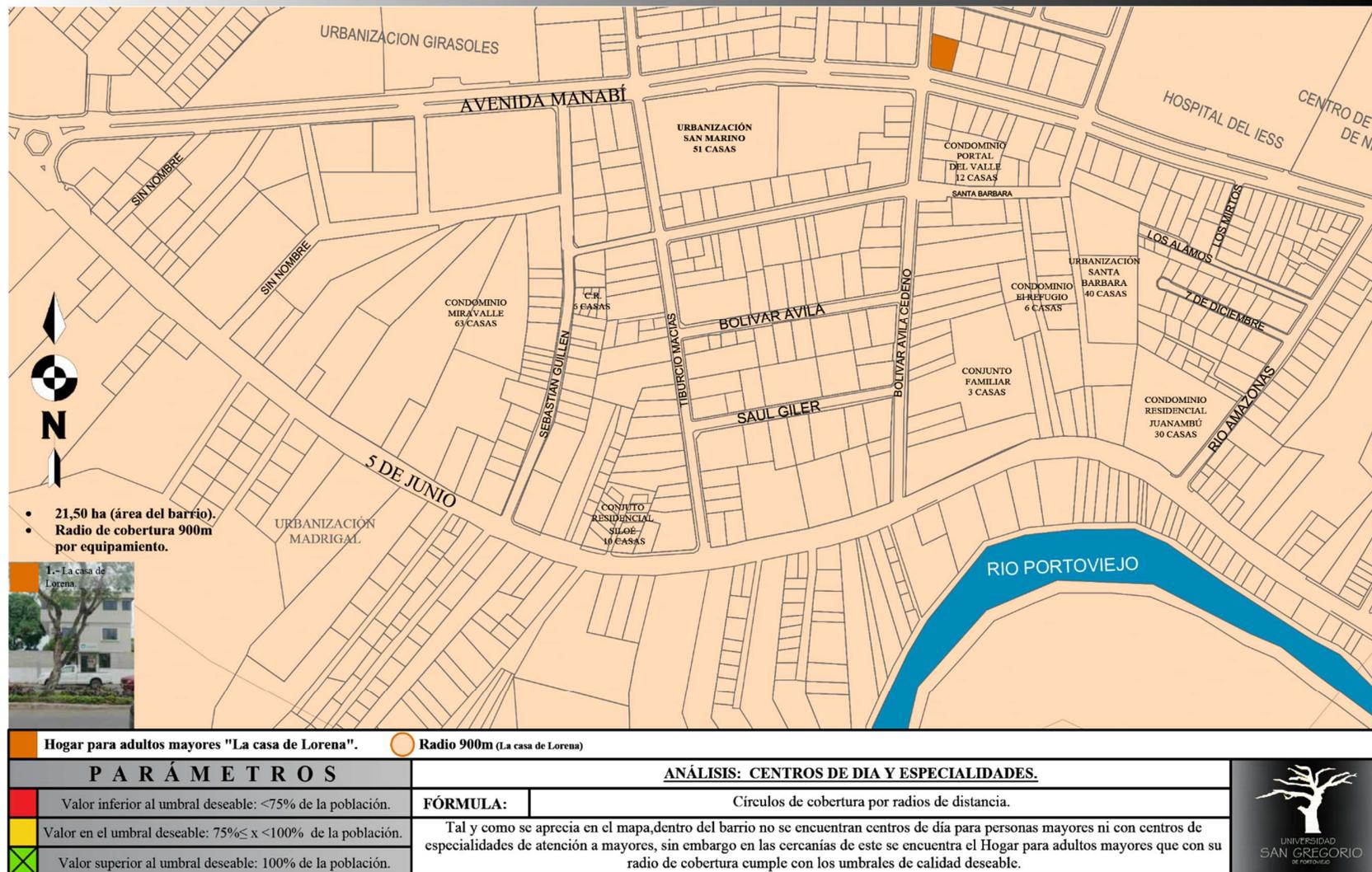


Gráfico 115. Mapa temático del indicador Equipamientos, EQ05. Realizado por los autores del Análisis de Caso.

INDICADOR: EQUIPAMIENTOS (Eq)

Eq - 06

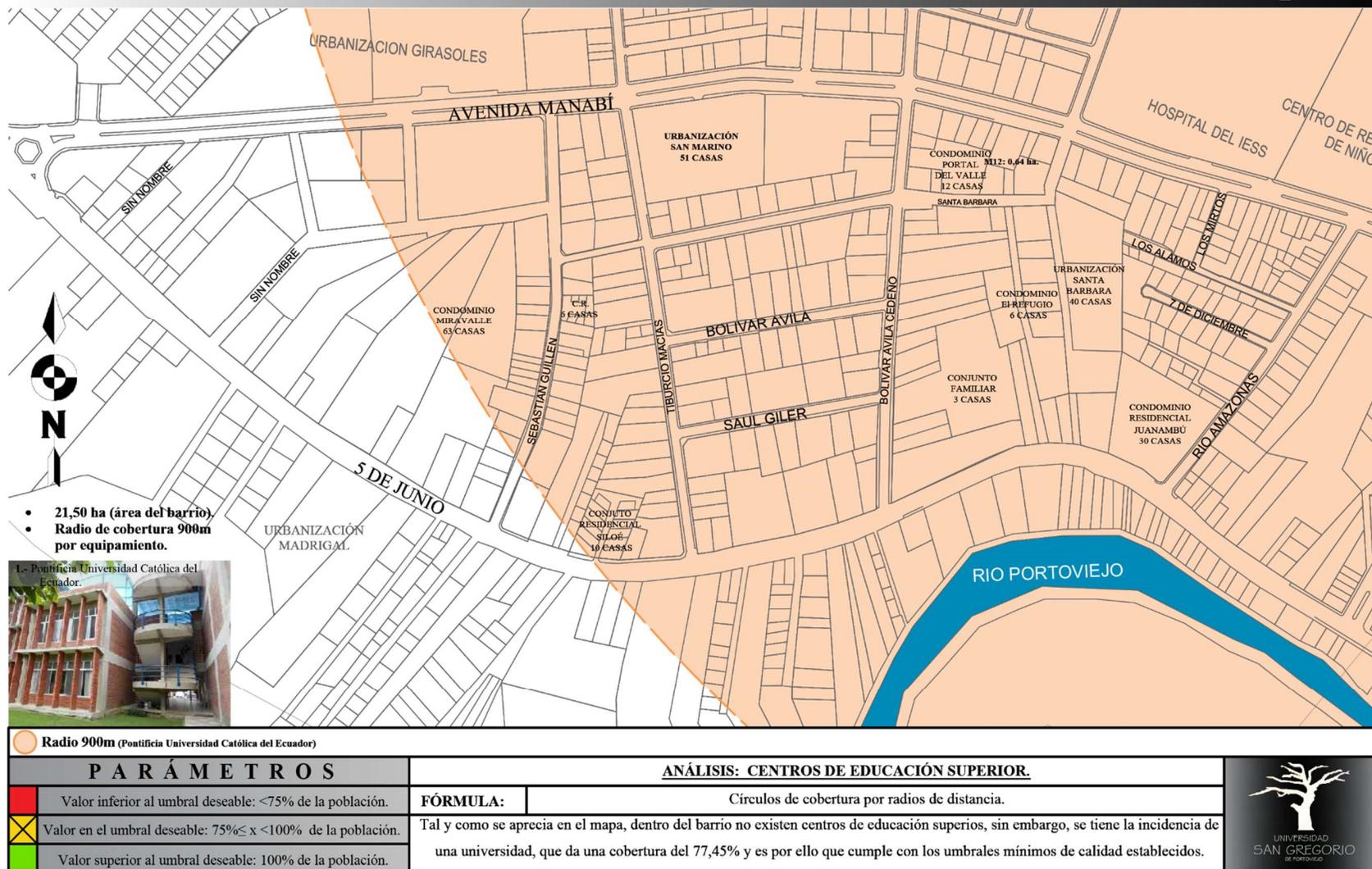


Gráfico 116. Mapa temático del indicador Equipamientos, EQ06. Realizado por los autores del Análisis de Caso.

INDICADOR: EQUIPAMIENTOS (Eq)

Eq - 07



- 21,50 ha (área del barrio).
- Radio de cobertura 900m por equipamiento.

PARÁMETROS		ANÁLISIS: EQUIPAMIENTOS CULTURALES BIBLIOTECAS.	
✘	Valor inferior al umbral deseable: <75% de la población.	FÓRMULA:	Círculos de cobertura por radios de distancia.
☐	Valor en el umbral deseable: 75% ≤ x < 100% de la población.	Tal y como se aprecia en el mapa, los radios de acción de equipamientos de bibliotecas existentes en la ciudad de Portoviejo no tienen incidencia en el barrio, es por ello que no está dentro de los umbrales de calidad.	
☐	Valor superior al umbral deseable: 100% de la población.		



Gráfico 117. Mapa temático del indicador Equipamientos, EQ07. Realizado por los autores del Análisis de Caso.

INDICADOR: EQUIPAMIENTOS (Eq)

Eq - 08

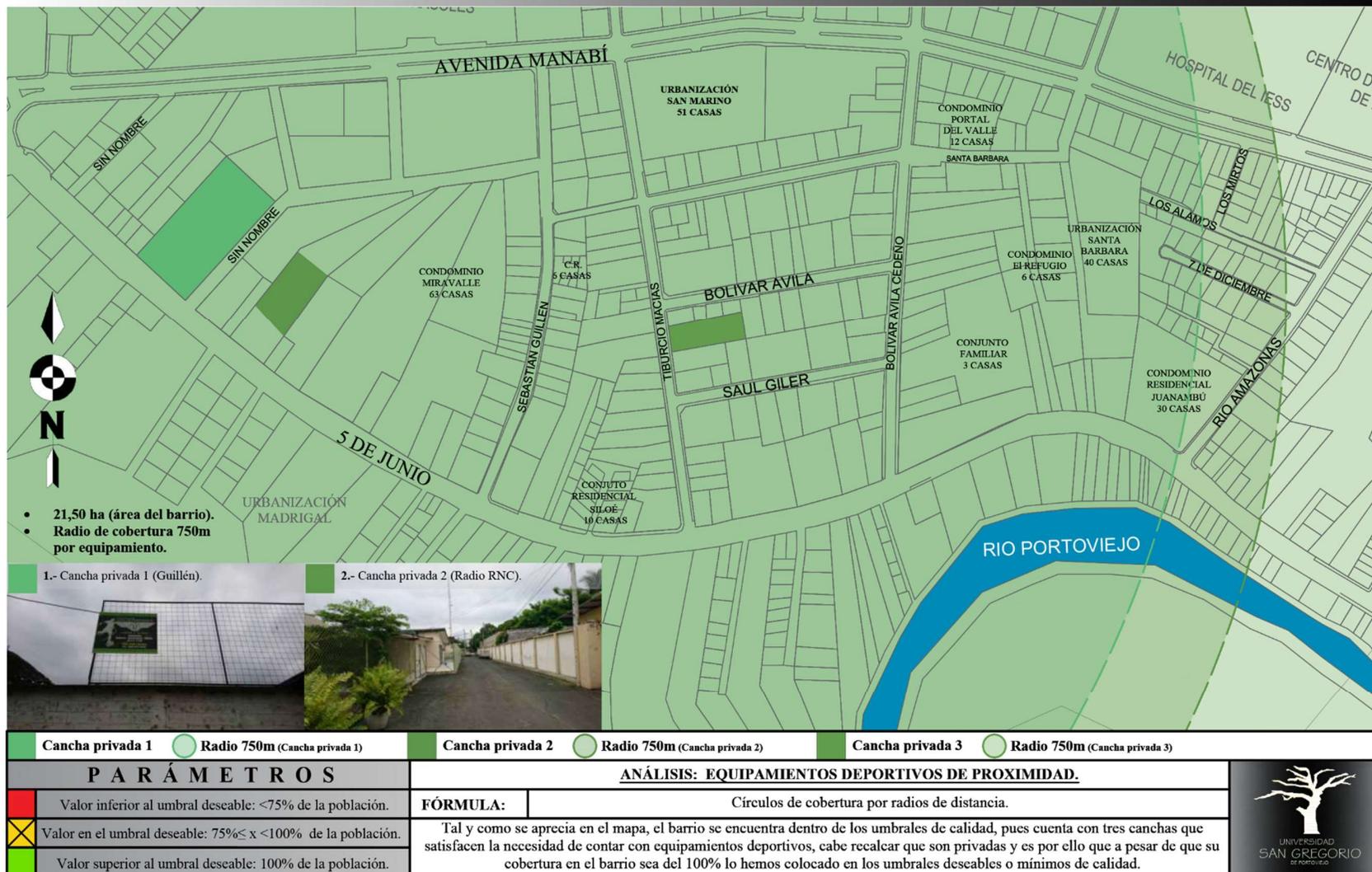


Gráfico 118. Mapa temático del indicador Equipamientos, EQ08. Realizado por los autores del Análisis de Caso.

INDICADOR: ESPACIO PÚBLICO (EP)

EP - 02



Superficie del barrio 21,5 ha.			
PARÁMETROS		ANÁLISIS: ACCESIBILIDAD SIMULTÁNEA A LOS ESPACIOS PÚBLICOS DE PROXIMIDAD.	
✖	Valor inferior al umbral deseable: acceso <1 espacio libre.	FÓRMULA:	Círculos de cobertura por radios de distancias.
🟡	Valor en el umbral deseable: acceso $1 \leq x \leq 2$ espacios libres.	Como nos indica el mapa, el sector no cuenta con espacios públicos de proximidad como jardines, parques, bulevares y áreas peatonalizadas.	
🟢	Valor superior al umbral deseable: acceso >2 espacios libres.		



Gráfico 120. Mapa temático del indicador Espacio Público, EP02. Realizado por los autores del Análisis de Caso.

INDICADOR: ESPACIO PÚBLICO (EP)

EP - 03



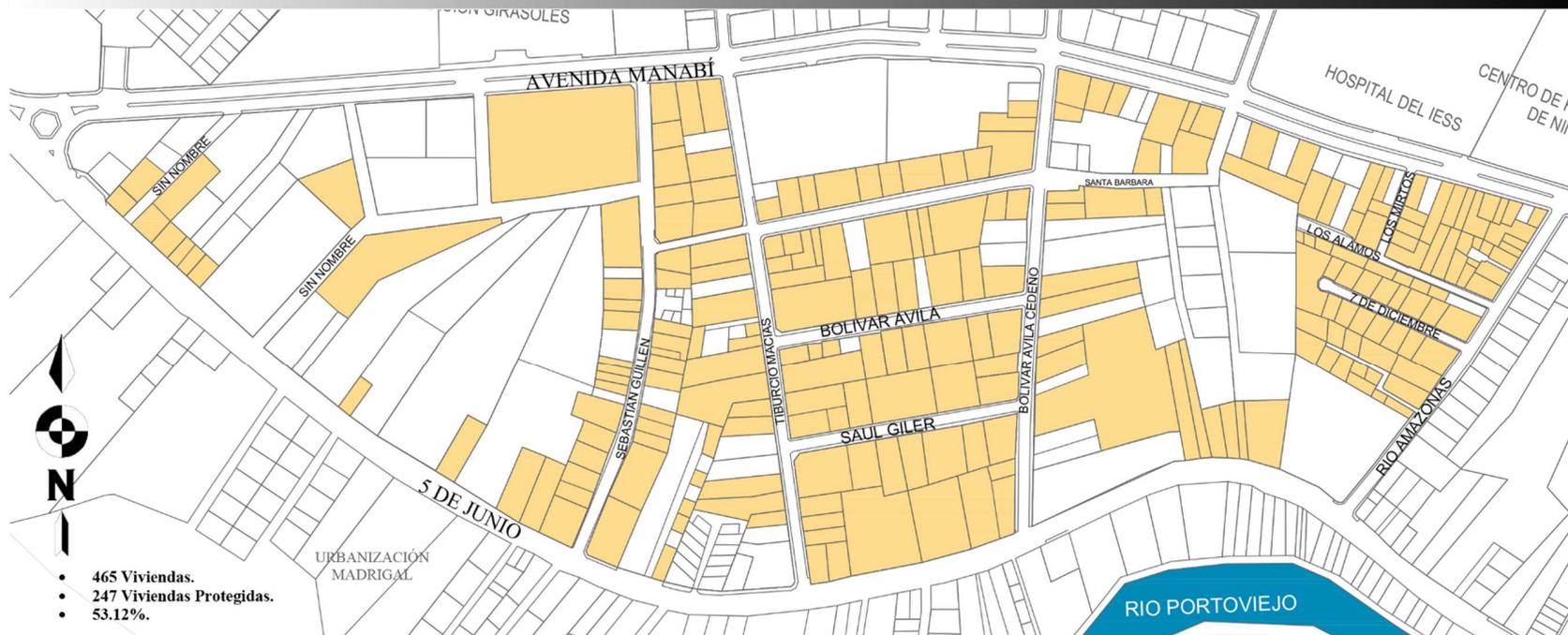
Palmeras (100).	Olivos Negros (94).	Superficie con arbolado mínimo (30150,41 m²).	Superficie con arbolado insuficiente (42908,02 m²).
PARÁMETROS		ANÁLISIS: DENSIDAD DE ARBOLADO EN EL EJE VIAL.	
Valor inferior al umbral deseable: <math>< 0,11</math> árboles cada 20m².	FÓRMULA:	Número de árboles / 20m² del eje vial.	
Valor en el umbral deseable: <math>0,11 0,20<="" 20m².<="" \leq="" \text{árboles}="" cada="" math>="" td=""> <td colspan="3">Como nos indica el mapa, podemos notar un predominio de vegetación en la avenida Manabí y en un tramo de la avenida 5 de junio con un total de 194 árboles entre palmeras y olivos negros. Sin embargo, muchas de las calles del sector se encuentran con poco arbolados y en otras un ausencia de ellos, por lo cual no se alcanza el umbral deseado de calidad.</td> </math>0,11>	Como nos indica el mapa, podemos notar un predominio de vegetación en la avenida Manabí y en un tramo de la avenida 5 de junio con un total de 194 árboles entre palmeras y olivos negros. Sin embargo, muchas de las calles del sector se encuentran con poco arbolados y en otras un ausencia de ellos, por lo cual no se alcanza el umbral deseado de calidad.		
Valor superior al umbral deseable: $> 0,20</math> árboles cada 20m².$			



Gráfico 121. Mapa temático del indicador Espacio Público, EP03. Realizado por los autores del Análisis de Caso.

INDICADOR: VIVIENDA (V)

V- 01



- 465 Viviendas.
- 247 Viviendas Protegidas.
- 53.12%.

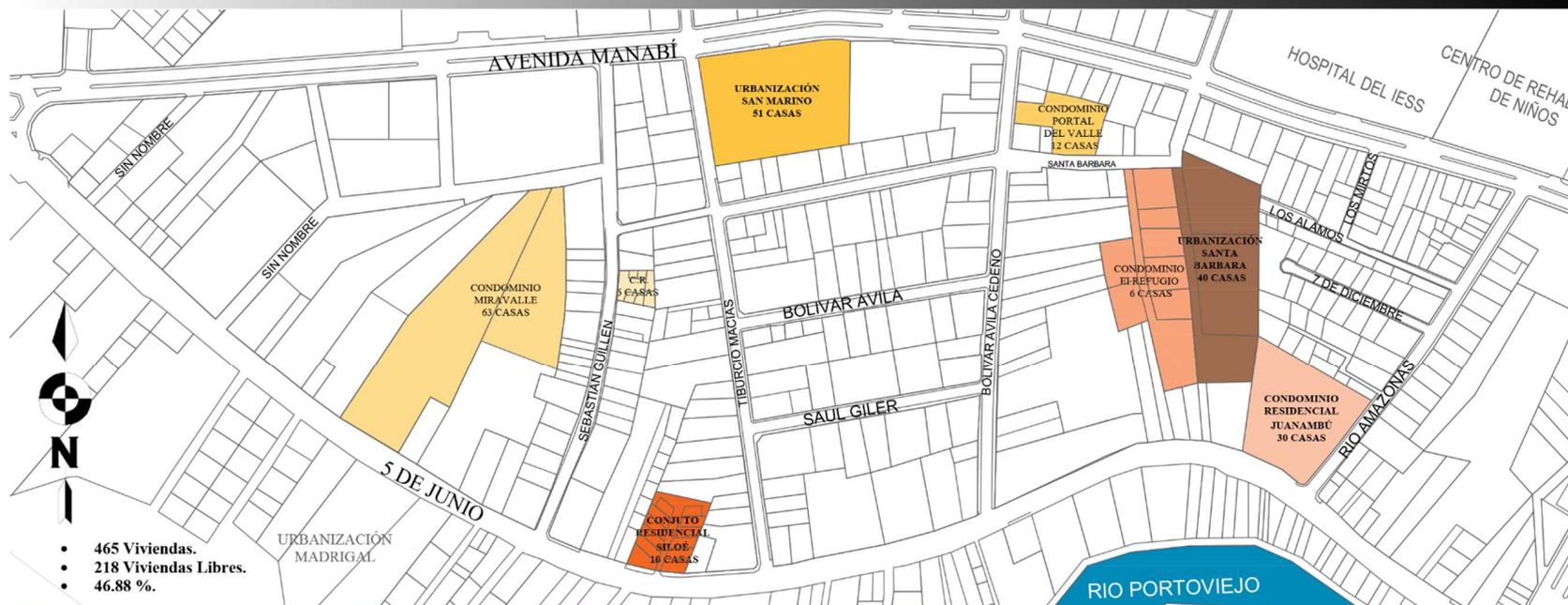


Viviendas Protegidas (247).		<u>ANÁLISIS: OFERTA DE VIVIENDA PROTEGIDA.</u>		<p>UNIVERSIDAD SAN GREGORIO DE PORTOVIEJO</p>
PARÁMETROS		FÓRMULA:	Viviendas protegidas / Total de viviendas.	
■	Valor inferior al umbral deseable: <20% v. protegidas.	Como nos indica el mapa, el sector cuenta con un total de 465 viviendas, de las cuales, 247 son protegidas. Esto nos da un porcentaje de 53,12%.		
■	Valor en el umbral deseable: 20% ≤ x ≤ 90% v. protegidas.			
■	Valor superior al umbral deseable: >90% v. protegidas.			

Gráfico 122. Mapa temático del indicador Vivienda, V01. Realizado por los autores del Análisis de Caso.

INDICADOR: VIVIENDA (V)

V-02



- 465 Viviendas.
- 218 Viviendas Libres.
- 46.88 %.

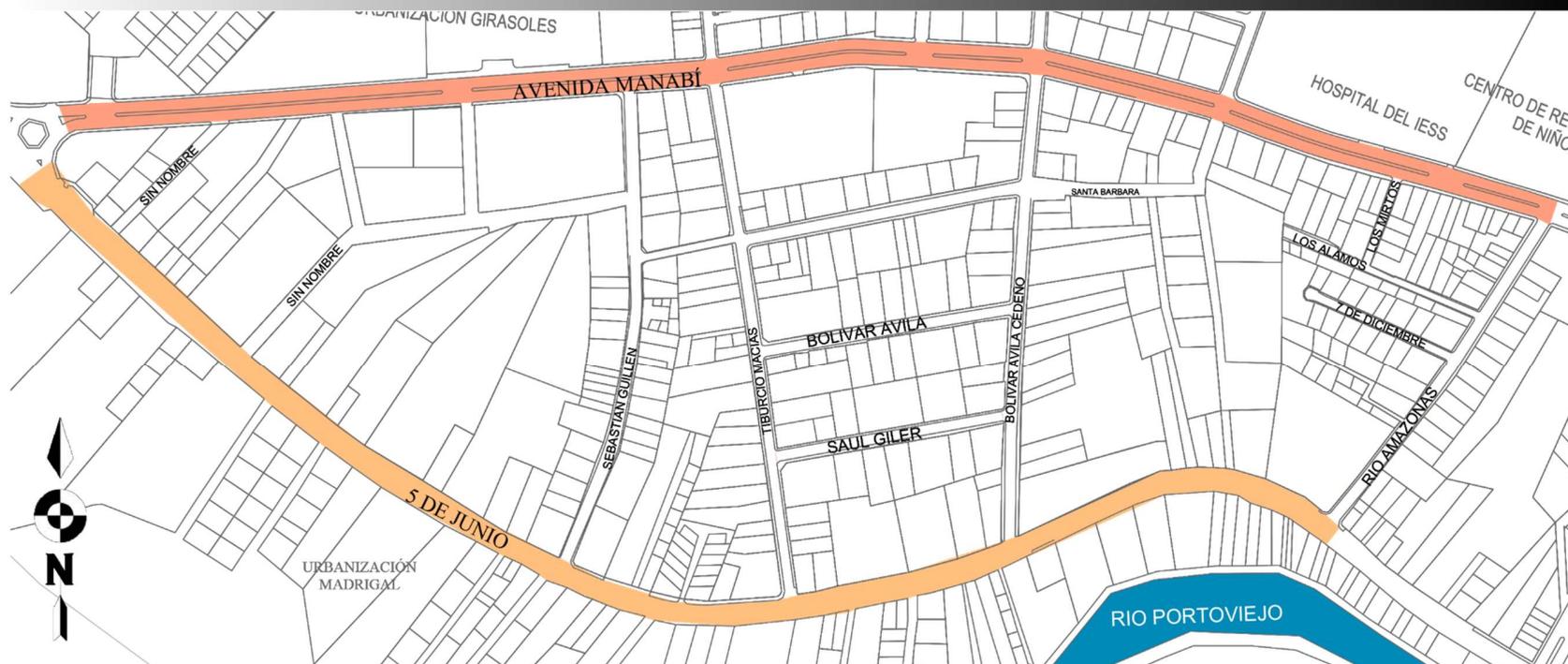


Urbanización San Marino (51 casas).	C. Portal del Valle (12 casas).	Urbanización Santa Barbara (40 casas).		
Condominio Miravalle (63 casas).	Condominio Poggi (6 casas).	C. Residencial Siloé (10 casas).	Condominio El Refugio (6 casas).	Condominio Residencial Juanambú (30 casas).
PARÁMETROS		ANÁLISIS: OFERTA DE VIVIENDA LIBRE.		
Valor inferior al umbral deseable: <7% v. libres.	FÓRMULA:	Viviendas libres / Total de viviendas.		
Valor en el umbral deseable: 7% ≤ x ≤ 10% v. libres.	Como nos indica el mapa, el sector cuenta con un total de 465 viviendas, de las cuales, 218 son libres. Esto nos da un porcentaje de 46,88%.			
Valor superior al umbral deseable: >10% v. libres.				

Gráfico 123. Mapa temático del indicador Vivienda, V02. Realizado por los autores del Análisis de Caso.

INDICADOR: MOVILIDAD (M)

M - 01



FLUJO DE BICIS EN HORAS VALLES						
CALLE	HORA	7:00 - 8:00	13:00 - 14:00	19:00 - 20:00	SUBTOTAL	%
AV. MANABÍ		35	25	45	105	60 %
AV. 5 JUNIO		25	10	35	70	40 %
TOTAL					175	100 %
ORIGEN:	RESIDENCIAS		DESTINO:		TRABAJO	

1.- Av. 5 de Junio	2.- Avenida Manabí	21,50 ha (área del barrio). 5220,18m lineales de viario urbano.
		Avenida 5 de Junio.
		Avenida Manabí.
		Río Portoviejo.

PARÁMETROS		ANÁLISIS: RADIO DE CARRIL BICI.	
Valor inferior al umbral deseable: <12% de la superficie viaria.	FÓRMULA:	Metros lineales de carril bici / Metros lineales de viario urbano.	
Valor en el umbral deseable: 12 ≤ x < 16% de la superficie viaria.	El barrio posee 5220,18m lineales de viario urbano, y tiene un 0% de m lineal para carril de bici. Es por ello que el barrio se encuentra fuera de los umbrales de calidad, respecto a este punto. Sin embargo, al realizar una observación en 3 periodos del día en las vías principales del objeto de estudio, pudimos determinar que los habitantes si optan por un medio de transporte no motorizado como la bicicleta.		
Valor superior al umbral deseable: >16% de la superficie viaria.			

Gráfico 124. Mapa temático del indicador Movilidad, M01. Realizado por los autores del Análisis de Caso.

INDICADOR: MOVILIDAD (M)

M - 02

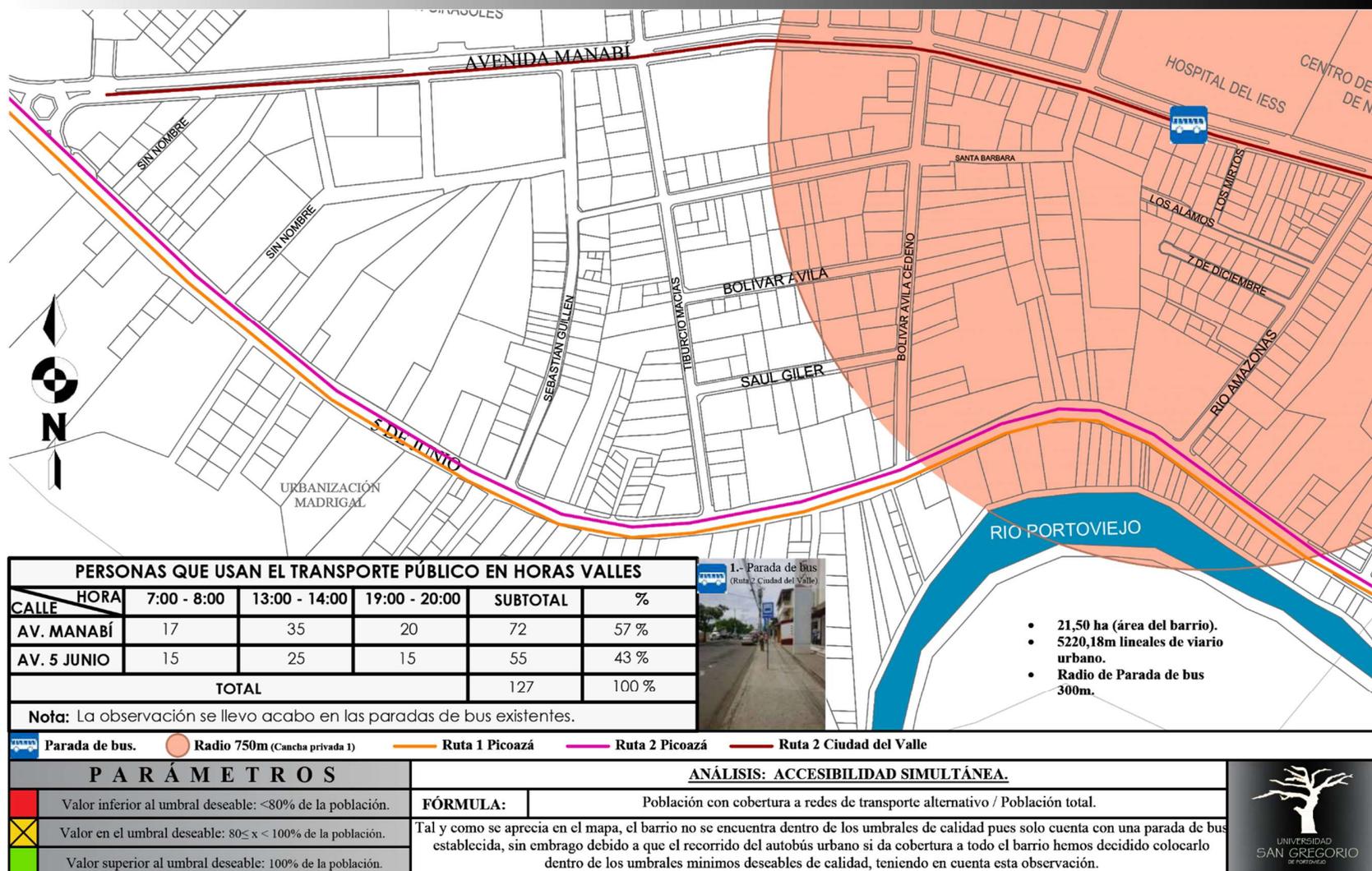


Gráfico 125. Mapa temático del indicador Movilidad, M02. Realizado por los autores del Análisis de Caso.

INDICADOR: MOVILIDAD (M)

M - 03



FLUJO DE PEATONES EN HORAS VALLES						21,50 ha (área del barrio). 5220,18m lineales de viario urbano.	
CALLE	HORA	7:00 - 8:00	13:00 - 14:00	19:00 - 20:00	SUBTOTAL	%	
AV. MANABÍ		90	75	105	270	55 %	1.- Aceras de adoquín. 2.- Aceras de H.S.
AV. 5 JUNIO		85	60	75	220	45 %	
TOTAL					490	100 %	
ORIGEN:	RESIDENCIAS		ATRACTOR:		TRABAJO-DEPORTE		
PARÁMETROS				ANÁLISIS: DIMENSIÓN DE ACERAS.			
■	Valor inferior al umbral deseable: aceras < 1,50m.			FÓRMULA:	Medición de aceras.		
■	Valor en el umbral deseable: 1,50m ≤ Aceras ≤ 3,00m.			Como nos indica el mapa, podemos notar que mas del 50% del barrio con una superficie de 41477,23 m ² cuenta con aceras en el umbral deseable. Sin embargo, muchas de ellas se encuentra en mal estado, con anchos no constantes y con un nivel de servicio peatonal inadecuado para un desplazamiento de manera comoda.			
■	Valor superior al umbral deseable: aceras > 3,00m.						

Gráfico 126. Mapa temático del indicador Movilidad, M03. Realizado por los autores del Análisis de Caso.

INDICADOR: MOVILIDAD (M)

M - 04

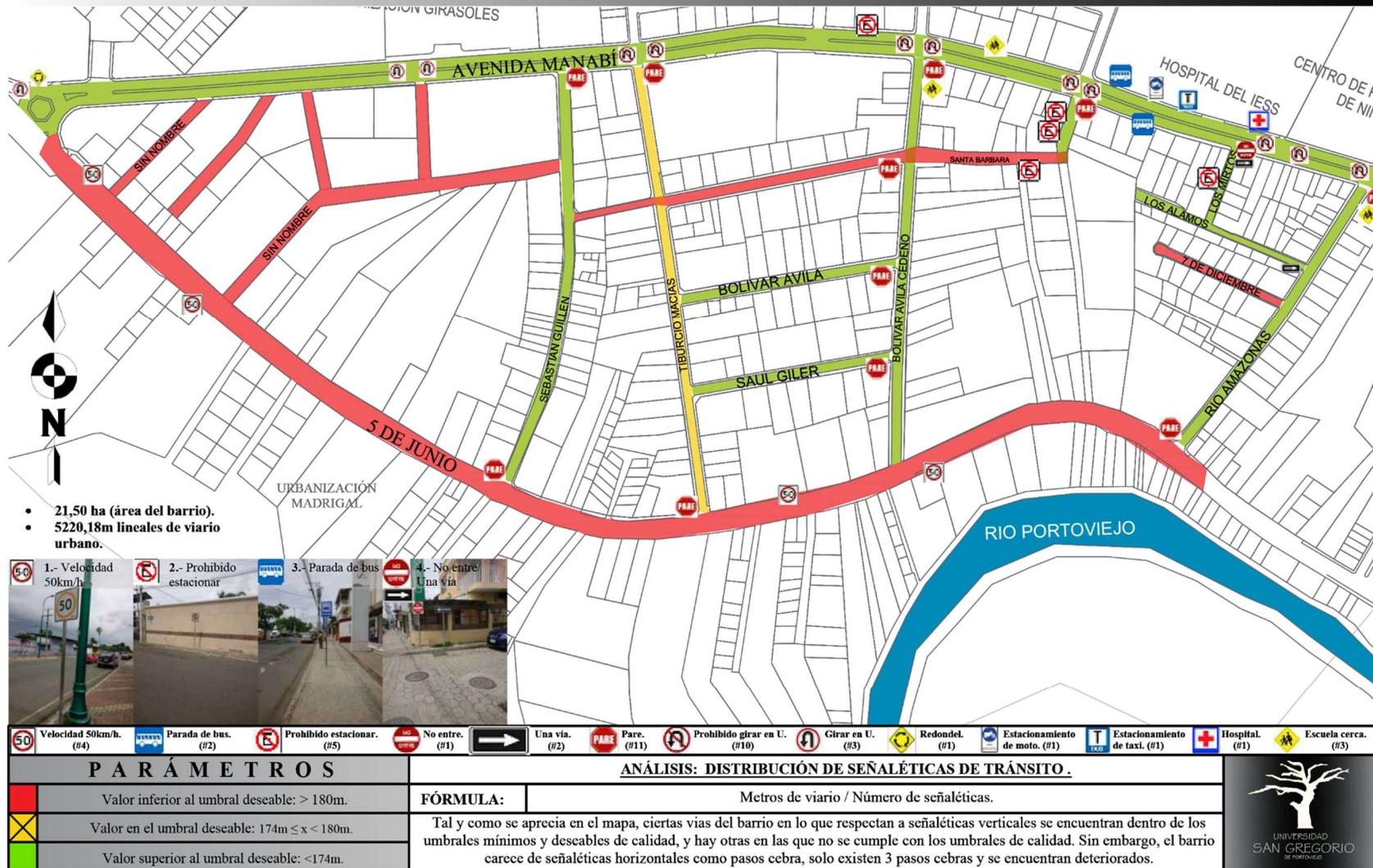


Gráfico 127. Mapa temático del indicador Movilidad, M04. Realizado por los autores del Análisis de Caso.

INDICADOR: MOVILIDAD (M)

M - 05



- 5220,17 m lineales de viario urbano.
- 73058,43 m² de viario urbano.
- 157 luminarias.



●	Luminarias (157).	●	Superficie con luminarias mínimas (55084,15 m ²).	●	Superficie con luminarias insuficientes (17974,28 m ²).
PARÁMETROS			ANÁLISIS: DISTRIBUCIÓN DE LUMINARIAS.		
■	Valor inferior al umbral deseable: luminarias > 30m.	FÓRMULA:	Metros lineales de viario urbano / Número de luminarias.		
■	Valor en el umbral deseable: 25m ≤ luminarias ≤ 30m.	Como nos indica el mapa, podemos notar que la mayoría del viario del barrio se encuentra iluminado con 55084,15 m ² y la otra parte 17974,28 m ² cuenta con poca o escasa iluminación.			
■	Valor superior al umbral deseable: luminarias < 25m.				



Gráfico 128. Mapa temático del indicador Movilidad, M05. Realizado por los autores del Análisis de Caso.

INDICADOR: MOVILIDAD (M)

M - 06



Gráfico 129. Mapa temático del indicador Movilidad, M06. Realizado por los autores del Análisis de Caso.

INDICADORES		RESULTADOS		
SUELO	S01	Densidad de viviendas.	21,63	Vivienda/Ha.
	S02	Equilibrio entre actividad y vivienda.	28,18%	SUT/SUR.
PATRIMONIO EDIFICADO	PE01	Lotes vacíos.	5,17%	Vacíos/lentos
IDENTIDAD SOCIAL Y CULTURAL	ID01	Nivel de Asociacionismo.	0,01	Asociaciones / Habitantes
EQUIPAMIENTOS	EQ01	Centros infantiles y primaria.	76,85%	Radio de cobertura
	EQ02	Centros secundarias.	0%	Radio de cobertura
	EQ03	Centros sanitarios.	100%	Radio de cobertura
	EQ04	Centros de servicios sociales.	100%	Radio de cobertura
	EQ05	Centros de día y especialidades.	100%	Radio de cobertura
	EQ06	Centros de educación superior.	77,45%	Radio de cobertura
	EQ07	Equipamientos culturales: bibliotecas.	0%	Radio de cobertura
	EQ08	Equipamientos deportivos de proximidad	100%	Radio de cobertura
ESPACIO PÚBLICO	EP01	Radio de espacios públicos de proximidad.	0	m ² / habitantes
	EP02	Accesibilidad simultánea a espacios libres de proximidad.	0%	Radio de cobertura
	EP03	Densidad de arbolado en el eje vial.	30150,41	Árboles/m ²
VIVIENDA	V01	Oferta de viviendas protegidas.	53,12%	Viviendas protegidas / total de viviendas
	V02	Oferta de viviendas libres.	46,88%	Viviendas libres / total de viviendas
MOVILIDAD	M01	Radio carril bici.	0	m
	M02	Accesibilidad simultánea.	<80%	Radio de cobertura
	M03	Dimensión de aceras.	1,50 - 2,00	m
	M04	Distribución de señaléticas de tránsito.	100-180	m
	M05	Distribución de luminarias.	25-30	metros lineales / # luminarias
	M06	Barreras físicas arquitectónicas.	144	u
TOTAL		Valor inferior al deseable del umbral.		11
		Valor en el umbral deseable de calidad.		6
		Valor superior al deseable del umbral.		6

Gráfico 130. Ficha explicativa de los resultados de todos los indicadores. Tabla elaborada por los autores del análisis de caso.

2.8. Conclusiones y recomendaciones.

CONCLUSIONES	RECOMENDACIONES
<p>1. El sector cuenta con pocas tipologías de viviendas, en la cual predomina la unifamiliar. En muchos casos desaprovechando espacios que podrían ser utilizados de diferentes manera.</p>	<p>1. Se recomienda optimizar los espacios para las futuras construcciones dentro y fuera del sector, optando por más tipologías de viviendas como multifamiliares donde se alberguen más familias y, por consiguiente, se logre más dinamismo en el barrio.</p>
<p>2. Nuestra área de estudio es un lugar consolidado, sin embargo, cuenta con un pequeño porcentaje de lotes vacíos que se encuentran en condiciones precarias, generando una mala imagen urbana del conjunto.</p>	<p>2. Se debería aprovechar estos terrenos, muchos de ellos de gran superficie, para implantar proyectos que aporten a la revitalización del sector y de esta manera convertirlo en un lugar más vivible e inclusivo.</p>
<p>3. En el barrio existe un predominio de la falta de conocimientos de las ordenanzas municipales que regulan el porcentaje de transparencia de los cerramientos, y además en su mayoría las viviendas no cumplen con este porcentaje establecido.</p>	<p>3. Se recomienda que el Gad Municipal mantenga de mejor forma informada a la comunidad de estas normativas y que a su vez se hagan cumplir de forma adecuada para no generar problemas a futuros, como por ejemplo, cerramientos con poco</p>

	<p>porcentaje de transparencia vuelven a las calles inseguras para el peatón.</p>
<p>4. De acuerdo al levantamiento de información de campo que se realizó en el barrio, se puede indicar que el número de asociaciones existentes por habitantes es inferior al mínimo, y que los ciudadanos no tienen conocimientos de todas.</p>	<p>4. Dar a conocer a los moradores las asociaciones existentes, para que tengan conocimientos de ellas y a su vez fomentar la participación en alguna de ellas.</p>
<p>5. El barrio carece de equipamientos recreativos , lo cual es una de las razones para que sus moradores tengan la percepción de inseguridad, pues no existe una sociabilización entre ellos y permanecen aislados en sus viviendas.</p>	<p>5. El barrio necesita de la creación de espacios recreativos y de encuentros, pues de esta forma se va a dinamizar el barrio y lo van a volver más seguro, pues existirá la interacción entre sus habitantes.</p>
<p>6. El sector cuenta con varios equipamientos que ayudan al desarrollo del barrio, cabe destacar que dentro del análisis realizado al barrio es uno de los puntos que mejor se encuentra en lo que respecta a los umbrales de calidad</p>	<p>6. Se recomienda que se mantenga el funcionamiento de estos equipamientos porque los servicios que brindan son importantes para el barrio y ayudan a mantener una buena calidad de vida. Sin embargo,</p>

	se recomienda no sobrecargar la ciudadela con estos.
<p>7. El sector no cuenta con espacios públicos y presenta poca vegetación, ocasionado lugares que se perciben oscuros e inseguros, donde todo está rodeado de edificaciones. Lo cual puede ocasionar la migración de los habitantes a lugares más dinámicos.</p>	<p>7. Los espacios públicos como jardines, parques, bulevares, entre otros se realizan por muchos motivos aparte del ornato de la ciudad. Son lugares necesarios para la recreación e interacción de las personas. Se debería implementar este tipo de espacios dentro del sector y arborizar sus vías, con vegetación que cree microclimas más puros y frescos.</p>
<p>8. Dentro del barrio existe un equilibrio en el mercado inmobiliario, donde es asequible poder comprar o construir una vivienda. Lo cual es importante, ya que no ocasiona limitantes para las personas al momento de querer formar su hogar.</p>	<p>8. Es importante las diferentes formas y facilidad para poder adquirir una vivienda, siempre y cuando se respete y cumplan las diferentes normativas u ordenanzas. Se recomienda que se incentive al mercado inmobiliario para que continúen con su labor constructivo y haya más tipologías residenciales dentro del barrio.</p>

<p>9. El barrio no cuenta con el mobiliario necesario para brindar un buen servicio de transporte público, lo que provoca que un bajo porcentaje de habitantes utilicen este medio de transporte.</p>	<p>9. Se debe colocar el respectivo mobiliario urbano para mejorar el servicio del transporte público y de esta forma incentivar a los ciudadanos a que utilicen este medio de transporte.</p>
<p>10. El barrio carece de ciclovías y los moradores expresaron que les gustaría más espacios para los ciclistas y que de igual forma se mejore la movilidad para el peatón</p>	<p>10. La utilización de la bicicleta es beneficioso tanto para la salud como para la sociedad, es por ello que se recomienda establecer una ciclovía y a su vez incentivar a las personas a la utilización de la bicicleta, además de mejorar la movilidad del peatón creando espacios de accesibilidad inclusiva y a su vez eliminando las barreras físicas existentes.</p>

CAPÍTULO III.

3. Propuesta.

3.1. Introducción.

Después de haber realizado el diagnóstico a escala barrial acerca de la calidad urbana de la ciudadela Los Pinos, se determinó que los indicadores referentes a *movilidad, espacio público e identidad cultural y social* son los que presentan más falencias. Por lo tanto, como ejercicio académico se ha decidido intervenir en ellos para hacer de este un barrio más confortable, seguro y vivible.

Respecto al punto de *identidad cultural y social*, se considera necesario que las diferentes asociaciones actuales junto con la ayuda del GAD de turno se unan e incentiven a la creación y a la participación en estas, con el fin de tratar temas de interés general o para solventar las diferentes problemáticas del área de estudio.

Por último, los puntos de *movilidad y espacios públicos* serán tratados de acuerdo a las debilidades que se encontraron mediante la metodología aplicada. Con ello, se espera contribuir en la mejora de la calidad urbana del sector.

3.2. Objetivos específicos de la propuesta.

- Generar espacios públicos, tales como plazas, parques de bolsillo y bulevar, para la recreación e integración de los habitantes.
- Implementar señalética de tránsito y luminarias, para mejorar la percepción de seguridad y confort dentro del barrio.
- Crear un circuito de ciclovía, para incentivar el uso de un medio de transporte alternativo al vehículo privado.
- Arborizar las áreas del eje vial, para la creación de microclimas beneficiosos del sector.

3.3. Lineamientos.

Investigando las informaciones disponible en la Ley de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, certificado por Diari oficial de la Giralitat Valenciana⁶⁷ (2019), podemos saber que:

2.1. La red de espacios comunes, o para la vida cotidiana, es el conjunto de espacios públicos que dan apoyo a las actividades diarias de los entornos público y privado. La forma en que se definen y conectan debe tener en cuenta todas las necesidades cotidianas, atendiendo especialmente a los desplazamientos de la vida reproductiva y de cuidados. Esta red, que debe favorecer las necesidades básicas, está constituida por:

- a) Espacios de relación, como jardines, plazas, y otros espacios libres vinculados en la red de peatones, en los que se fomenta el paso, la estancia, la relación entre personas, como esquinas y chaflanes, aceras anchas con bancos para el descanso, etc., con el objetivo de favorecer la movilidad a pie en las cortas distancias y el acceso a los espacios comunes para la socialización y la convivencia.
- b) Los equipamientos de uso diario destinados a la educación de las niñas y niños (escuelas infantiles de 0 a 3 años, colegios de infantil y primaria, institutos de secundaria y bachiller y otros espacios educativos y de ocio); al cuidado o recreo de personas mayores (centros de día y otros); a la atención primaria sanitaria (centros de salud); centros sociales; centros culturales, equipamientos deportivos (pistas exteriores, pabellones y equipamientos deportivos integrados en el mobiliario urbano), oficinas de la administración municipal y cualquier otro equipamiento o recinto que permita el desarrollo de la vida diaria y las rutinas de todos los segmentos de la población.
- c) Los comercios y servicios cotidianos que proporcionan los productos básicos para la alimentación y el cuidado del hogar y del núcleo familiar.
- d) Las paradas de transporte público.
- e) Los viales que los comunican y los conectan directamente.
- f) Espacios para la gestión de residuos y su reciclaje, mobiliario urbano (señales de circulación, papeleras, fuentes públicas, etc.) espacios especiales como espacios para los animales de compañía y cualquier otro elemento que ocupe un espacio en la red pública, que sea de uso cotidiano y que necesite ser diseñado de forma inclusiva. (pp. 8528 y 8529).

Basados en este artículo y el análisis del diagnóstico del barrio, se decide implementar dos parques de bolsillo, dos bulevares y una plaza, que sirvan como lugares de confluencia para la socialización e interacción entre los habitantes del barrio; un circuito de ciclovía, regularización de aceras y vías con luminarias, señalética de tránsito, mejorando la percepción de seguridad y

⁶⁷ Diari oficial de la Giralitat Valenciana. (2019). Criterios y reglas para la planificación con perspectiva de género, art. 69. [Anexo XII]. *Ley de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje*. [Ley 1]. pp. 8528 y 8529. Reino de España. Disponible en: http://www.dogv.gva.es/datos/2019/02/07/pdf/2019_1152.pdf

confort. Cabe recalcar que varios de los criterios técnicos del diseño se han adoptado de la metodología que se utilizó para este análisis de caso.

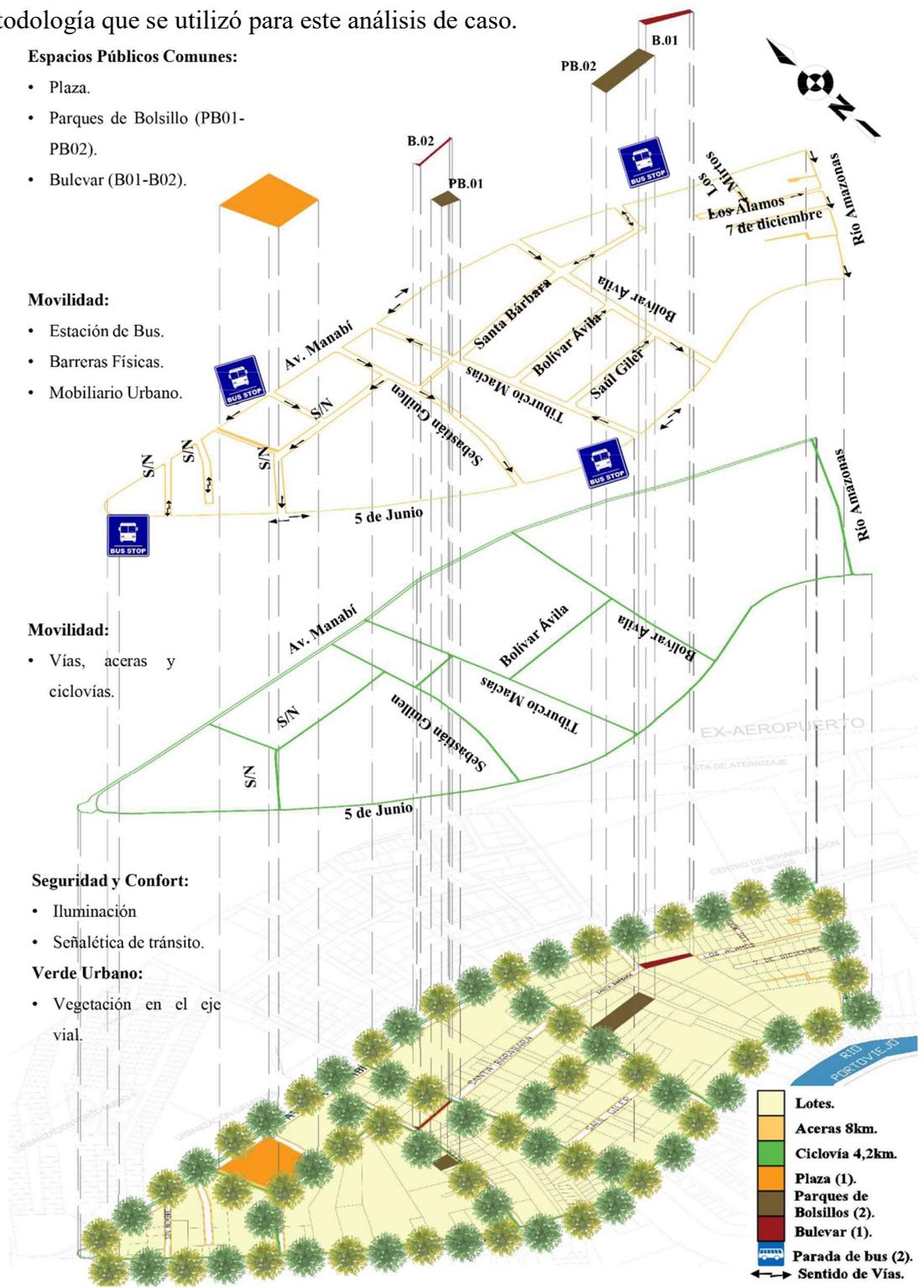


Gráfico 131. Plan masa de la propuesta del barrio Los Pinos, Cantón Portoviejo, Provincia de Manabí. República del Ecuador. Elaborado por los autores de este análisis de caso.

3.3.1. Espacios públicos comunes

Plaza.

La creación de la plaza (5118m²), se da con la finalidad de generar espacios públicos comunes para los habitantes del sector. Se pretende que en la plaza un espacio sea destinado para actividades comerciales (6 locales y 2 baterías sanitarias), para que no solo sirva como un lugar de estar por la mañana, sino que también exista un dinamismo por las noches.

Contará con el respectivo mobiliario e iluminación adecuada para que los moradores se sientan seguros; se dispondrá de espacios de áreas verdes (2440m² y 55 árboles), además de establecer parqueos para bicicleta (14), debido a que esta plaza estará conectada con la ciclovía que se desea implementar y contará con parqueos para vehículos (40).

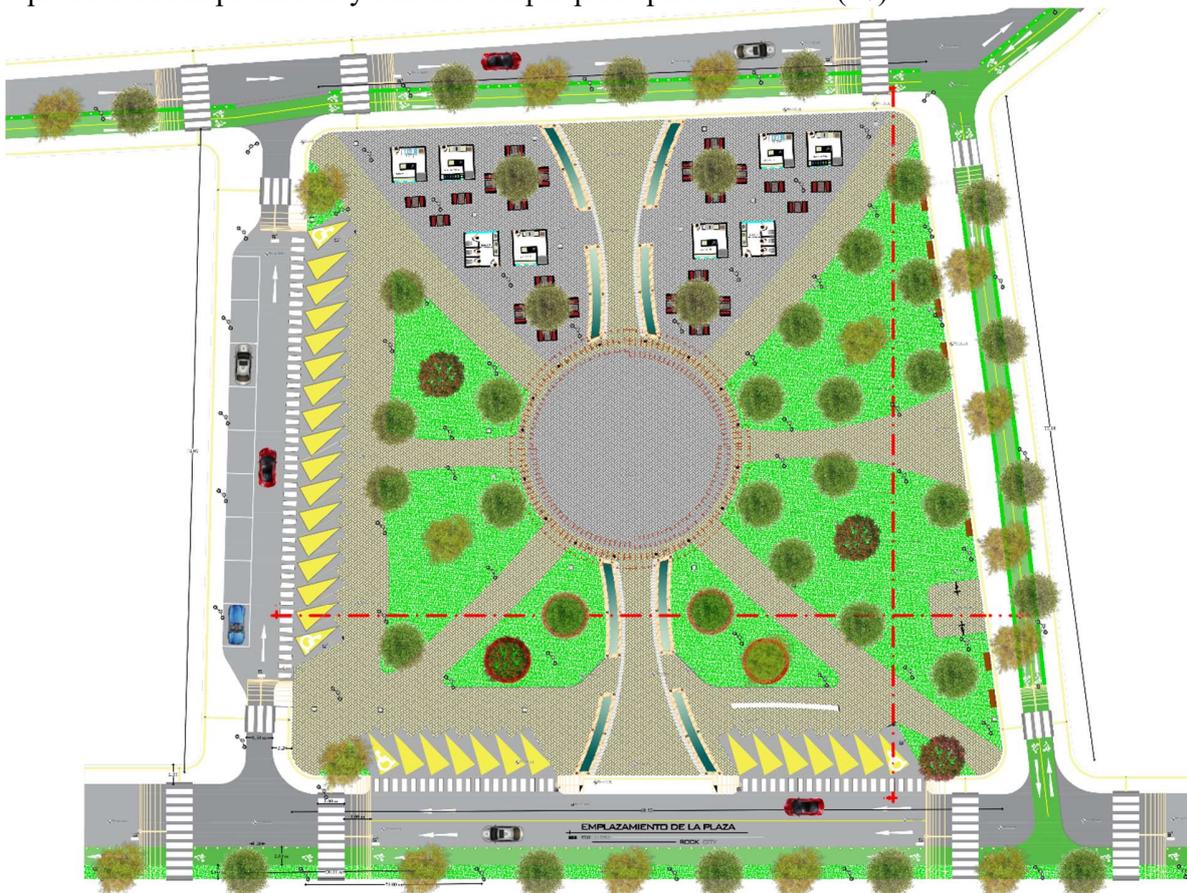


Gráfico 132. Planta de la plaza creada en la Avenida Manabí del barrio Los Pinos, Cantón Portoviejo, Provincia de Manabí, República del Ecuador. Elaborado por los autores de este análisis de caso.



Gráfico 133. Corte transversal A-A' de la plaza creada en la Avenida Manabí del barrio Los Pinos, Cantón Portoviejo, Provincia de Manabí. República del Ecuador. Elaborado por los autores de este análisis de caso.



Gráfico 134. Corte longitudinal B-B' de la plaza creada en la Avenida Manabí del barrio Los Pinos, Cantón Portoviejo, Provincia de Manabí. República del Ecuador. Elaborado por los autores de este análisis de caso.



Gráfico 135. Vistas aéreas de la plaza creada en la Avenida Manabí del barrio Los Pinos, Cantón Portoviejo, Provincia de Manabí. República del Ecuador. Elaborado por los autores de este análisis de caso.



Gráfico 136. Vista desde la intersección de la calle nueva paralela a la avenida Manabí y la ciclovia implementada en la plaza creada en la Avenida Manabí del barrio Los Pinos, Cantón Portoviejo, Provincia de Manabí, República del Ecuador. Elaborado por los autores de este análisis de caso.



Gráfico 137. Vista desde la intersección de la calle nueva paralela a la avenida Manabí y la calle nueva paralela a la Sebastián Guillen implementadas en la plaza creada en la Avenida Manabí del barrio Los Pinos, Cantón Portoviejo, Provincia de Manabí, República del Ecuador. Elaborado por los autores de este análisis de caso.



Gráfico 138. Vista interna de la plaza creada en la Avenida Manabí del barrio Los Pinos, Cantón Portoviejo, Provincia de Manabí. República del Ecuador. Elaborado por los autores de este análisis de caso.



Gráfico 139. Vista panorámica de la plaza tomada desde el parterre de la Avenida Manabí del barrio Los Pinos, Cantón Portoviejo, Provincia de Manabí. República del Ecuador. Elaborado por los autores de este análisis de caso.

ANTES



DESPUES



Gráfico 140. Antes y después del terreno intervenido para la creación de la plaza, emplazada en la Avenida Manabí del barrio Los Pinos, Cantón Portoviejo, Provincia de Manabí, República del Ecuador. Elaborado por los autores de este análisis de caso.

Parques de bolsillo.

Consultando el sitio web parques alegres⁶⁸. (2018). Exponemos que:

Los parques de bolsillo son un concepto reciente, creado de la necesidad de las grandes ciudades de tener espacios verdes. Estos son espacios libres con una modalidad vecinal, que cuentan con un área inferior a 1000 m².

La necesidad de estos parques para una ciudad con problemas de sobrepoblación es cada día más notorio. Ya que es una manera en la cual se puede aprovechar todos los espacios urbanos y brindar mejor calidad de vida a la comunidad (párr. 4 y 6).



Gráfico 141. Ejemplo de un parque de bolsillo. [En línea]. Consultado: [30, junio, 2019]. Disponible en: <https://parquesalegres.org/biblioteca/blog/los-parques-de-bolsillo/>

En el barrio Los Pinos se opta por establecer dos parques de bolsillo, uno de 490m² y otro de 1975m², con el fin de fomentar la coexistencia y relación entre las personas, utilizando dos terrenos que se encuentran en desuso y que debido a su ubicación darían cobertura a todo el barrio en conjunto con la plaza. Estos parques contarán con bancas, papeleras urbanas, juegos infantiles, áreas verdes, iluminación adecuada, en pocas palabras lo necesario para que sea un espacio amigable, de confort y diversión para las personas.

⁶⁸ De los Santos, E. (2018). ¿Qué son los parques de bolsillo? Parques alegres. Disponible en: <https://parquesalegres.org/biblioteca/blog/los-parques-de-bolsillo/>

Uno de ellos, el que será implementado en la calle Bolívar Ávila, su parte posterior lindera con la calle privada de la Urbanización El Refugio. Por lo tanto, como una alternativa a nuestra propuesta, se generará una conexión entre la calle interna de la ciudadela privada con el parque de bolsillo y se implementará un cerramiento transparente para evitar la invasión de las personas al conjunto habitacional.

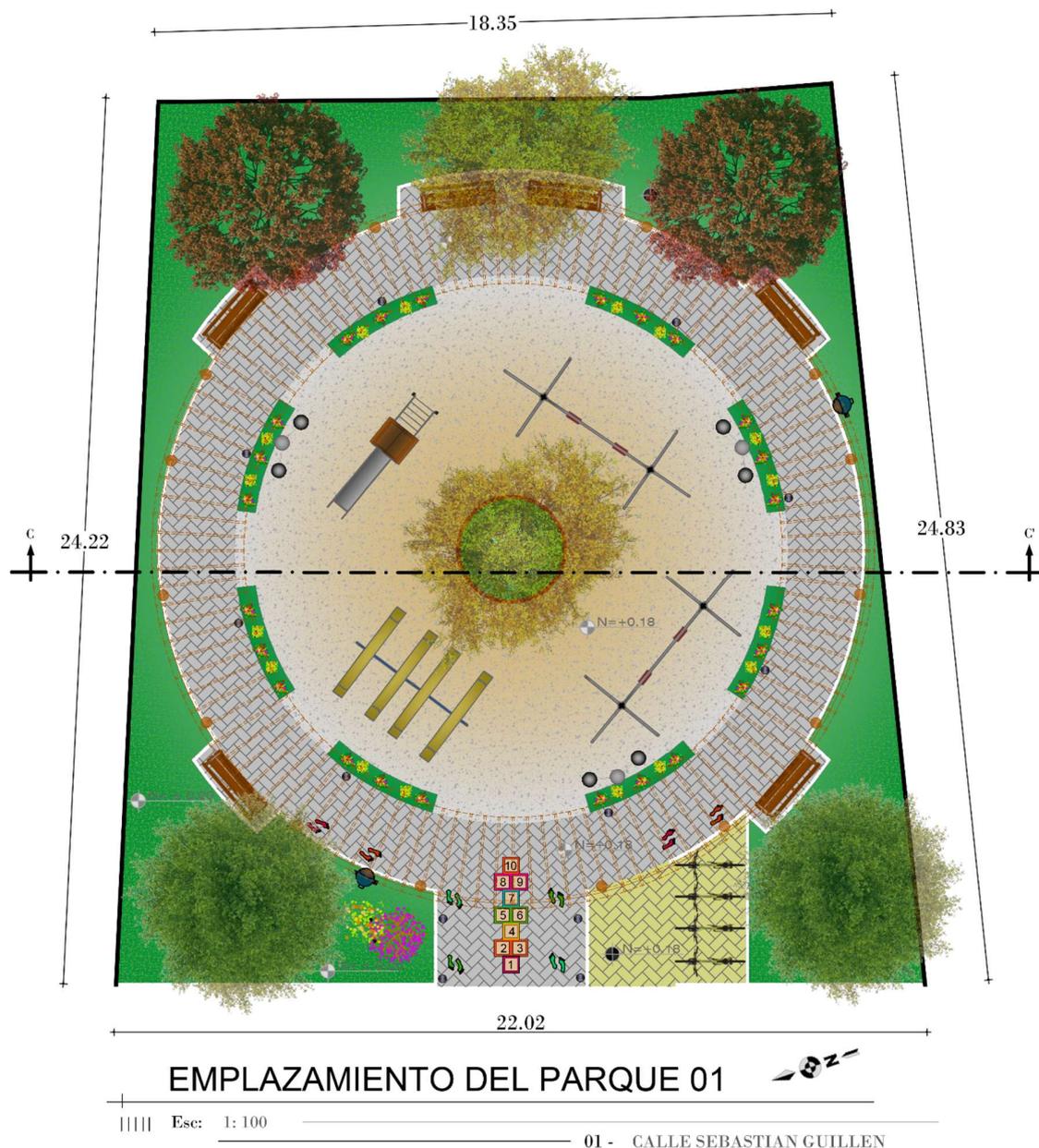


Gráfico 142. Planta del parque de bolsillo 01 creado en la calle Sebastián Guillen del barrio Los Pinos, Cantón Portoviejo, Provincia de Manabí, República del Ecuador. Elaborado por los autores de este análisis de caso.

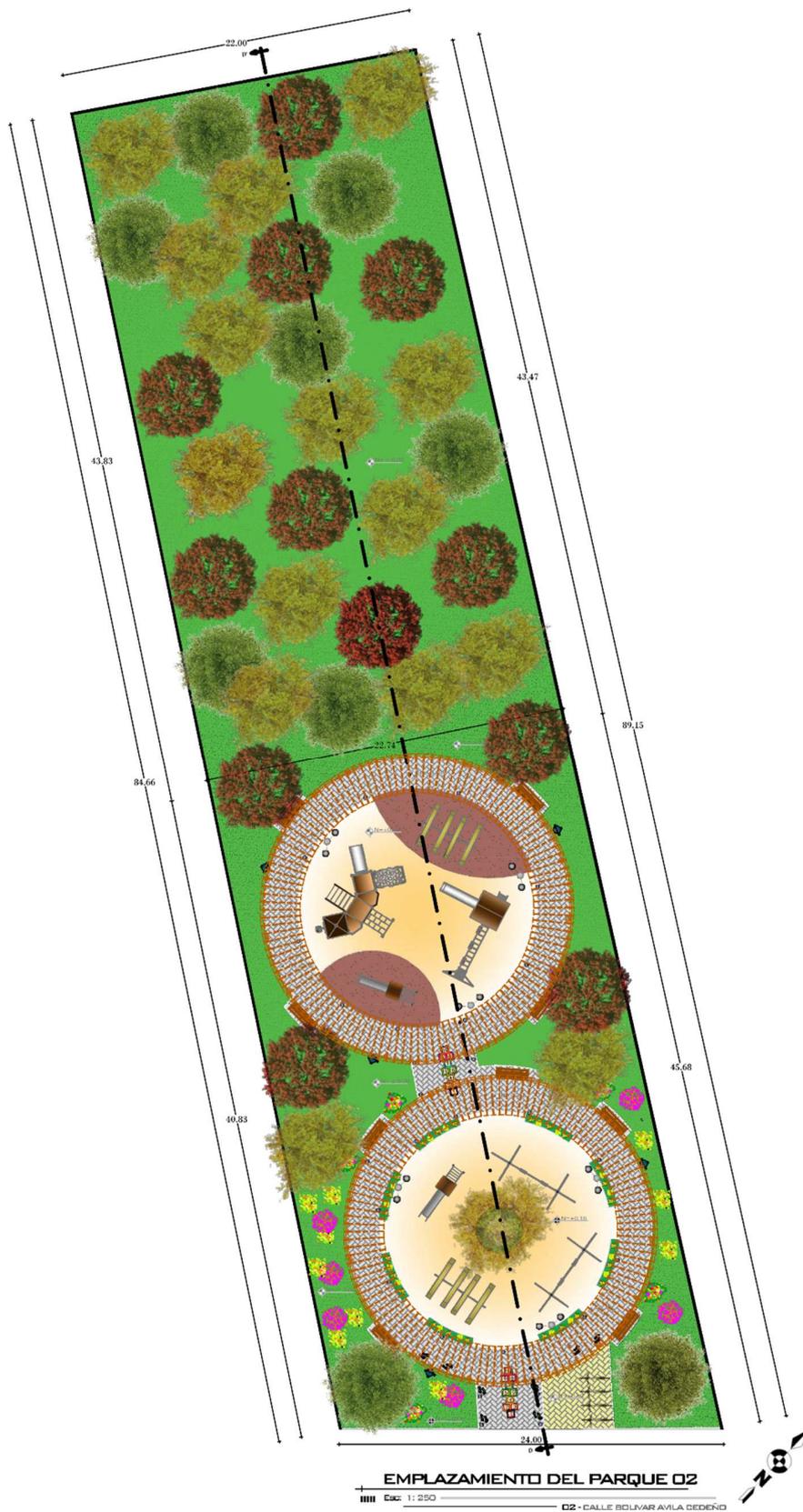


Gráfico 143. Planta del parque de bolsillo 02 creado en la calle Bolívar Ávila del barrio Los Pinos, Cantón Portoviejo, Provincia de Manabí, República del Ecuador. Elaborado por los autores de este análisis de caso.

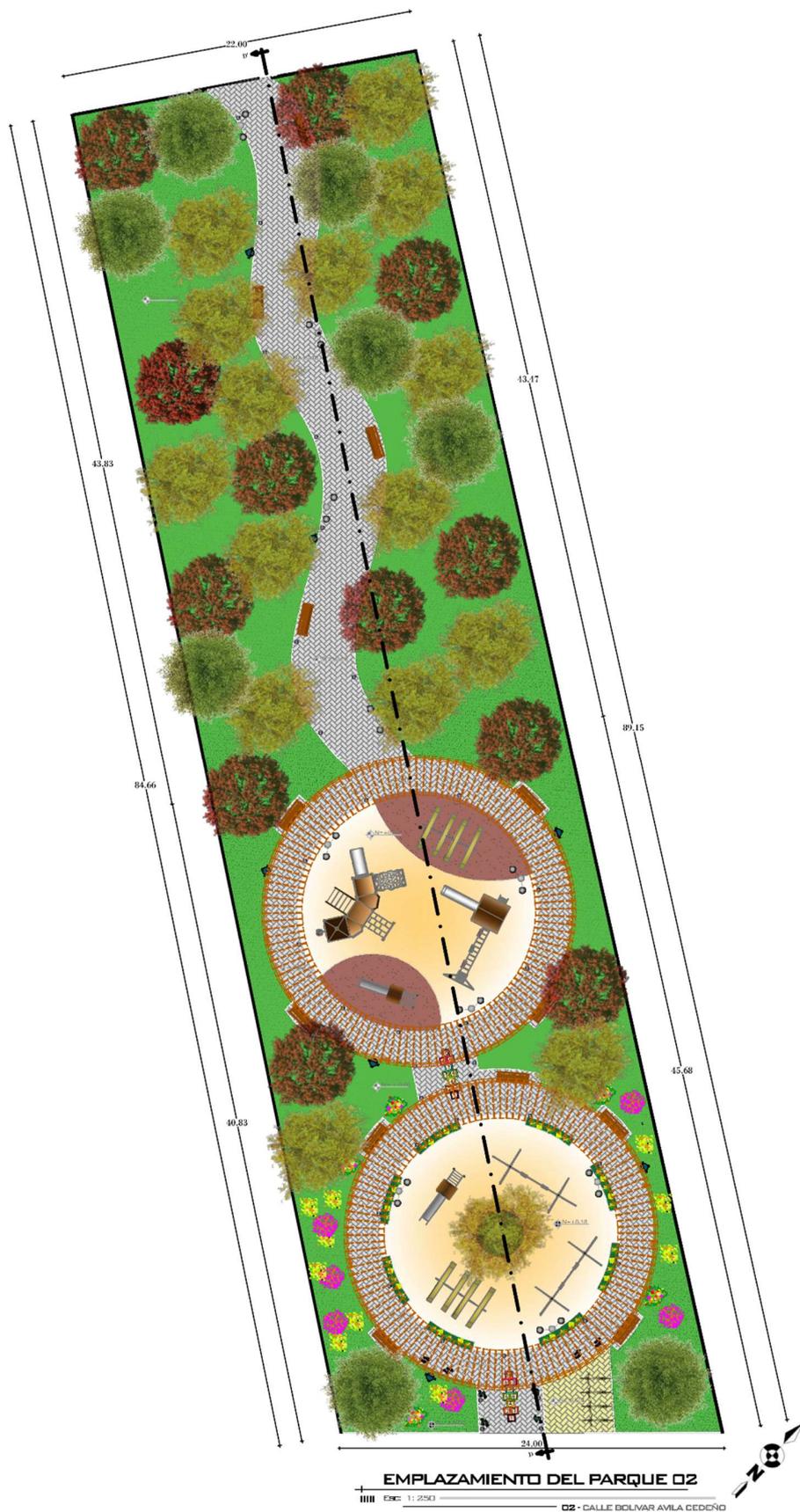


Gráfico 144. Planta del parque de bolsillo 02 con la conexión con la ciudadela privada, creado en la calle Bolívar Ávila del barrio Los Pinos, Cantón Portoviejo, Provincia de Manabí. República del Ecuador. Elaborado por los autores de este análisis de caso.



Gráfico 145. Corte C-C' del parque de bolsillo 01 creado en la calle Sebastián Guillen del barrio Los Pinos, Cantón Portoviejo, Provincia de Manabí. República del Ecuador. Elaborado por los autores de este análisis de caso.



Gráfico 146. Corte D-D' del parque de bolsillo 02 creado en la calle Bolívar Ávila del barrio Los Pinos, Cantón Portoviejo, Provincia de Manabí. República del Ecuador. Elaborado por los autores de este análisis de caso.



Gráfico 147. Corte D-D' del parque de bolsillo 02 con la conexión con la ciudadela privada, creado en la calle Bolívar Ávila del barrio Los Pinos, Cantón Portoviejo, Provincia de Manabí. República del Ecuador. Elaborado por los autores de este análisis de caso.



Gráfico 148. Calle Sebastián Guillén que conectará al parque de bolsillo 01 del barrio Los Pinos, Cantón Portoviejo, Provincia de Manabí, República del Ecuador. Elaborado por los autores de este análisis de caso.



Gráfico 149. Vista exterior del parque de bolsillo 01 creado en la calle Sebastián Guillen del barrio Los Pinos, Cantón Portoviejo, Provincia de Manabí, República del Ecuador. Elaborado por los autores de este análisis de caso.



Gráfico 150. Vista interna del parque de bolsillo 01 creado en la calle Sebastián Guillen del barrio Los Pinos, Cantón Portoviejo, Provincia de Manabí. República del Ecuador. Elaborado por los autores de este análisis de caso.



Gráfico 151. Vista interna #2 del parque de bolsillo 01 creado en la calle Sebastián Guillen del barrio Los Pinos, Cantón Portoviejo, Provincia de Manabí. República del Ecuador. Elaborado por los autores de este análisis de caso.



Gráfico 152. Antes y después del terreno intervenido para la creación del parque de bolsillo 01, emplazado en la calle Sebastián Guillén del barrio Los Pinos, Cantón Portoviejo, Provincia de Manabí, República del Ecuador. Elaborado por los autores de este análisis de caso.

Como se indica en el manual de parques accesibles realizado por el ayuntamiento de Gijón y col.⁶⁹ (2008), transcribimos que:

Itinerario Accesible

Se considera como tal aquel espacio público destinado al tránsito de peatones o al tránsito mixto de peatones y vehículos.

Itinerarios peatonales:

- El ancho libre mínimo será de 1,50 metros, permitiéndose estrechamientos puntuales de 1,20 metros como mínimo.
- Se recomienda un ancho de 1,80 metros en aquellos itinerarios muy concurridos o en los que tengan doble sentido de circulación.
- No existirán obstáculos hasta una altura de 2,20 metros.

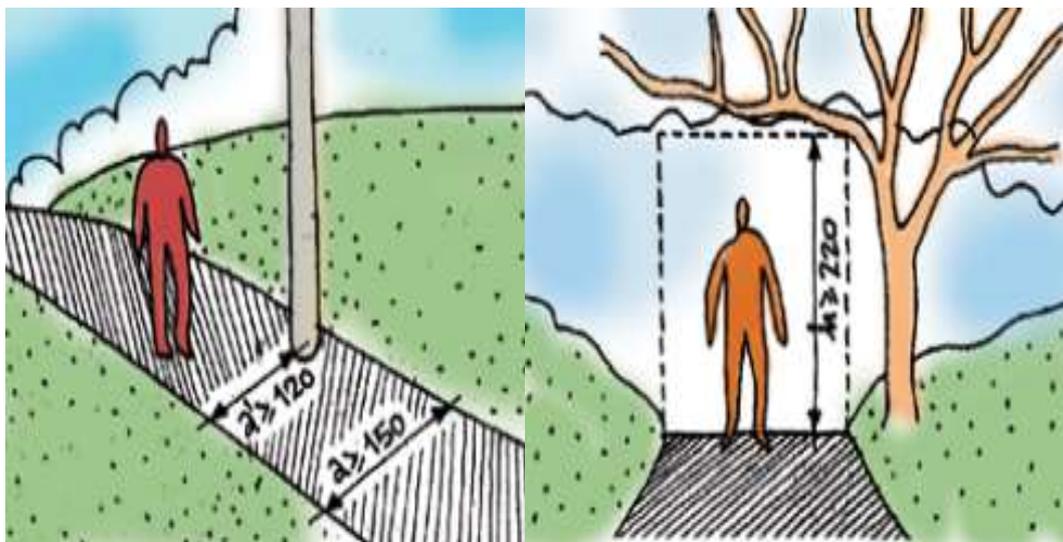


Gráfico 153. Itinerarios peatonales. [En línea]. Fuente: Manual de parques accesibles de Gijón, provincia de Asturias, Reino de España. Consultado: [03, julio, 2019]. Disponible en: http://sid.usal.es/idos/F8/FDO20780/manual_parques_accesibles.pdf

Pavimento:

- Será compacto, duro, regular, antideslizante y sin resaltes distintos a los propios del grabado de las piezas.
- Las rejillas y registros y los alcorques de los árboles estarán enrasados con el pavimento circundante (pp.8, 9 y 12).

⁶⁹ Ayuntamiento de Gijón, Empresa municipal de servicios de medio ambiente urbano de Gijón S.A, Unión de discapacitados del principado de Asturias. (2008). Manual de parques accesibles. Disponible en: http://sid.usal.es/idos/F8/FDO20780/manual_parques_accesibles.pdf

TIPOS DE PAVIMENTOS ACCESIBLES

1 Hormigón

Bien extendido, sobre fondo limpio, con acabado superficial fino y antideslizante en seco y mojado. No permitirá la acumulación de agua en su superficie.



2 Asfalto

Bien extendido, sobre fondo limpio. Se puede dar un acabado natural con un acabado de epoxy recubierto de arena.



3 Capas de agregados machacados

De granito disgregado, piedras machacadas, gravilla, piedra calcárea, material machacado de canteras o de piedras pulverizadas de 6 mm de diámetro o inferior. Se puede utilizar un aglutinante para estabilizar la superficie.



4 Madera

Con juntas inferiores a 1,50 centímetros y piezas dispuestas en sentido perpendicular al de circulación. Necesita un mantenimiento adecuado (sobre todo con humedad).



1

5



5 Pavimento de caucho

Es un pavimento de seguridad dedicado a amortiguar la caída de los niños en los parques infantiles. Pueden ser de varios espesores dependiendo de la altura del juego instalado. Las aplicaciones son innumerables: parques, guarderías, gimnasios, polideportivos, etc.

2

6



6 Adoquines

Ubicados sobre una base dura, para evitar que con el tiempo se produzcan irregularidades.

3

7



7 Césped

La superficie debe estar bien nivelada. Necesita mantenimiento.

4

8



8 Suelo no tratado

Compactado con un 90% de proctor modificado, sin irregularidades. Necesita mantenimiento regular debido a las transformaciones que sufre por causa de los fenómenos meteorológicos o el uso.

Gráfico 154. Tipos de pavimentos accesibles. [En línea]. Fuente: Manual de parques accesibles de Gijón, provincia de Asturias, Reino de España. Consultado: [03, julio, 2019]. Disponible en: http://sid.usal.es/idocs/F8/FDO20780/manual_parques_accesibles.pdf

Bulevar.

Indagando en la página web definición, un post de Porto, J. y Merino, M.⁷⁰, (2016), transcribimos que:

Un boulevard o bulevar, en definitiva, es una calle o avenida arbolada que se destaca por ser muy ancha. También se llama boulevard al paseo que se encuentra en el medio de este tipo de calles.

El origen de los bulevares se encuentra en las ciudades de la Edad Media. De hecho, boulevard procede de bolwerk, una noción neerlandesa que puede traducirse como “defensa” o “baluarte”. En la era medieval, se construían vías alrededor de las fortalezas: cuando las murallas fueron derribadas, las vías se mantuvieron como calles para la circulación urbana. Así surgieron los bulevares con características similares a las que conocemos en la actualidad.

Hoy un boulevard es una avenida que suele contar con varias vías de circulación. Los árboles y las plantas que se encuentran a sus costados y muchas veces en el medio le aportan belleza ornamental y permiten el descanso a la sombra en el verano (párr. 1, 2 y 3).



Gráfico 155. Calle Real en Estepona, Malagá, Reino de España. [En línea]. Consultado: [20, agosto, 2019]. Disponible en: <https://www.pinterest.com/pin/517702919659919272/?nic=1>

⁷⁰ Porto, J. y Merino, M. (2016). Definición de boulevard. Disponible en: <https://definicion.de/boulevard/>

Para que los habitantes del lado izquierdo de nuestro objeto de estudio tengan acceso de manera más rápida y directa al parque de bolsillo número 2 por ser el más cercano, es conveniente generar un pequeño bulevar que conecte la calle Santa Bárbara y Los Alamos. De esta manera existirá un acceso peatonal de 320m², que permitirá a los transeúntes acceder a los diferentes espacios públicos comunes sin necesidad de un vehículo motorizado.

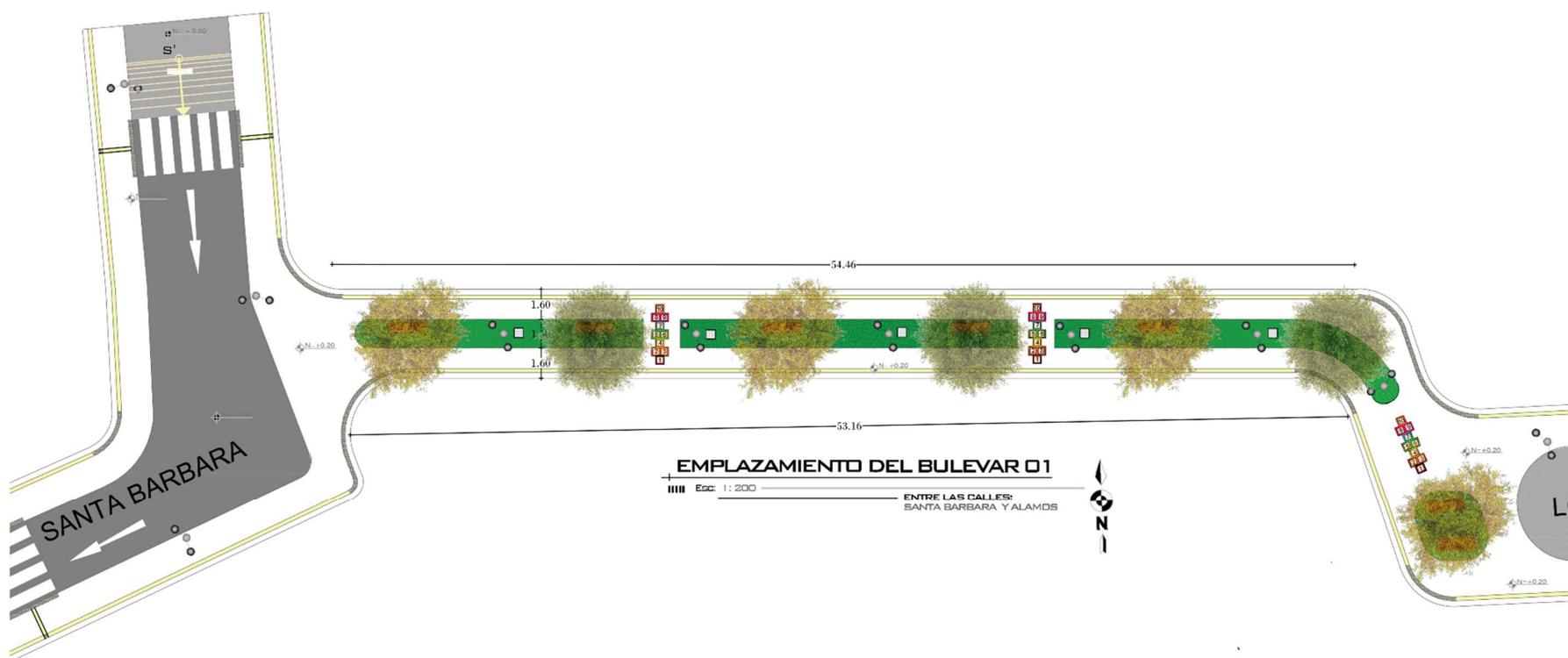


Gráfico 156. Planta de propuesta del bulevar 01 comprendido entre las Calles Santa Bárbara y Los Álamos del barrio Los Pinos, Cantón Portoviejo, Provincia de Manabí, República del Ecuador. Elaborado por los autores de este análisis de caso.

Debido que el tramo de la vía Santa Bárbara comprendido entre las calles Sebastián Guillen y Tiburcio Macías se propone volverlo peatonal y con ciclovía, a manera de un pequeño bulvar de 380m². Así, el peatón podrá transitar tranquilamente, debido a que actualmente es un tramo de vía angosto que posee un espacio demasiado reducido como acera.

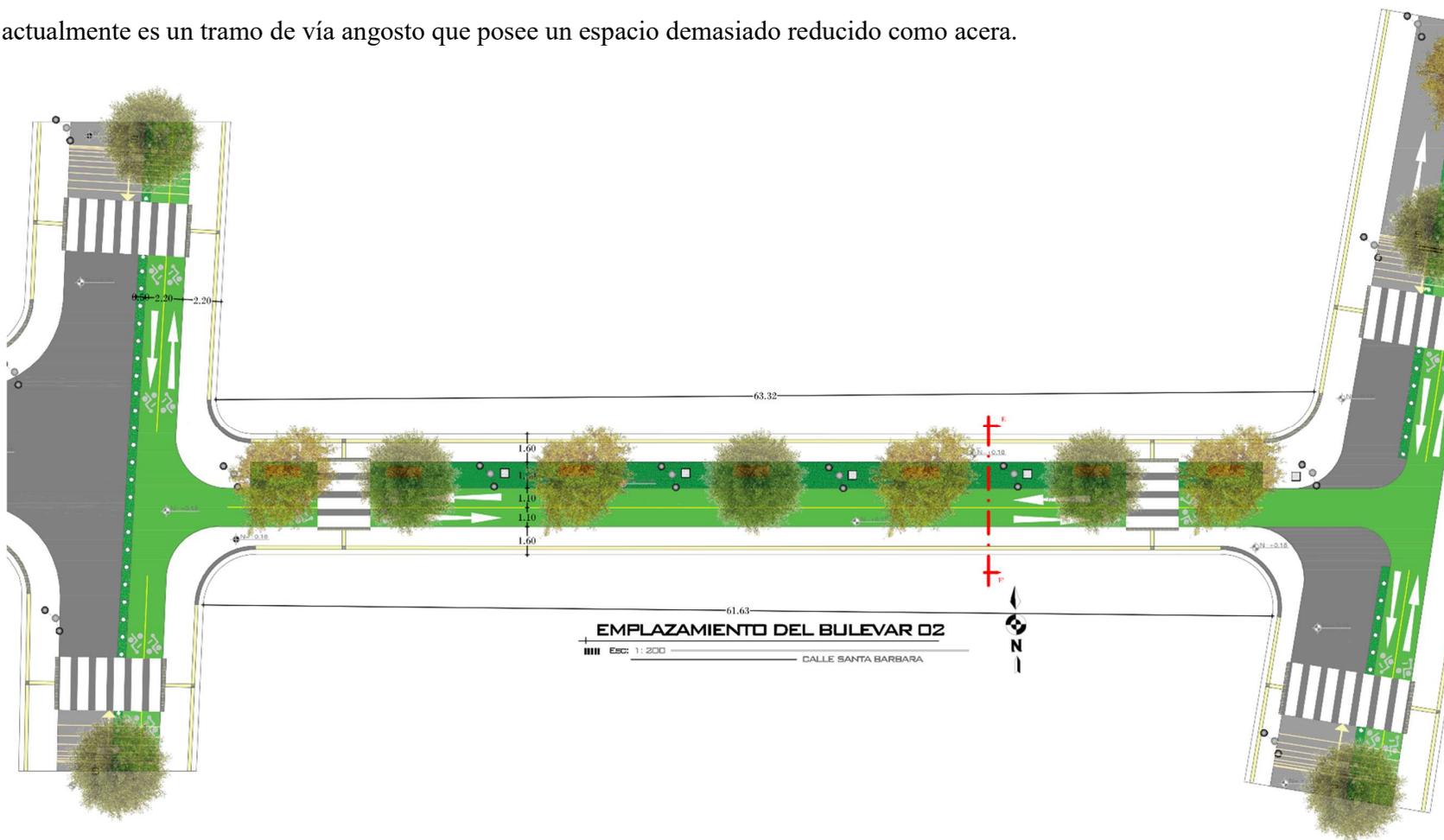


Gráfico 157. Planta de propuesta del bulvar del tramo de la vía Santa Bárbara comprendido entre la Calle Sebastián Guillen y Tiburcio Macías del barrio Los Pinos, Cantón Portoviejo, Provincia de Manabí, República del Ecuador. Elaborado por los autores de este análisis de caso.

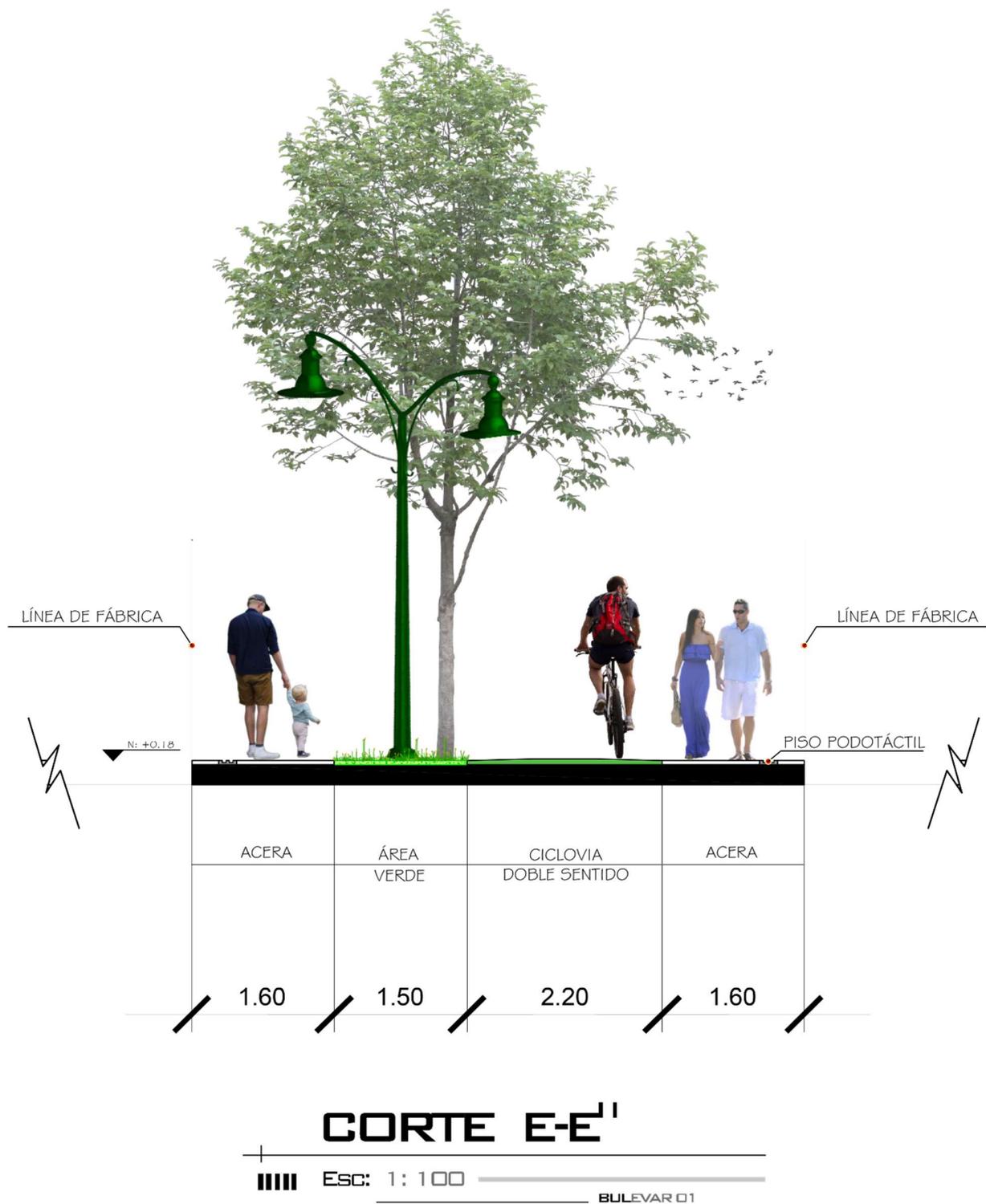


Gráfico 158. Corte E-E' de la propuesta del bulevar 02 del tramo de la vía Santa Bárbara comprendido entre la Calle Sebastián Guillen y Tiburcio Macías del barrio Los Pinos, Cantón Portoviejo, Provincia de Manabí. República del Ecuador. Elaborado por los autores de este análisis de caso.



Gráfico 159. Render de la propuesta del bulevar del tramo de la vía Santa Bárbara comprendido entre la Calle Sebastián Guillen y Tiburcio Macías del barrio Los Pinos, Cantón Portoviejo, Provincia de Manabí. República del Ecuador. Elaborado por los autores de este análisis de caso.



Gráfico 160. Vista interna de la propuesta del bulevar del tramo de la vía Santa Bárbara comprendido entre la Calle Sebastián Guillen y Tiburcio Macías del barrio Los Pinos, Cantón Portoviejo, Provincia de Manabí. República del Ecuador. Elaborado por los autores de este análisis de caso.



Gráfico 161. Antes y después del tramo de vía intervenido para la creación del bulevar 02 emplazado dentro del barrio Los Pinos, Cantón Portoviejo, Provincia de Manabí, República del Ecuador. Elaborado por los autores de este análisis de caso.

3.3.2. Seguridad y Confort.

Iluminación

Se necesita la debida iluminación de vías y espacios de recreación y socialización, para que se fomente el recorrido a pie y que los peatones se sientan seguros. Por ello se implementarán luminarias en los espacios que carecen de estas y las existentes se reemplazarán por un modelo de luminarias más estilizado y de esta forma mejorar la imagen urbana. Como quedó establecido en la metodología, la distancia entre luminarias será la comprendida entre el rango de los 15 a 25m que es lo que establecen los umbrales de calidad. Se dispondrán dos tipos de luminarias, las de 4m; las cuales se distribuirán en la plaza, parques de bolsillo y bulevar, y las de 6,50 m; que se usarán a lo largo de las vías.



Gráfico 162. Detalle de luminaria tipo 1, empleadas en parques de bolsillo, la plaza y el bulevar, implementadas en la ciudadela Los Pinos, Cantón Portoviejo, Provincia de Manabí. República del Ecuador. Elaborado por los autores de este análisis de caso.

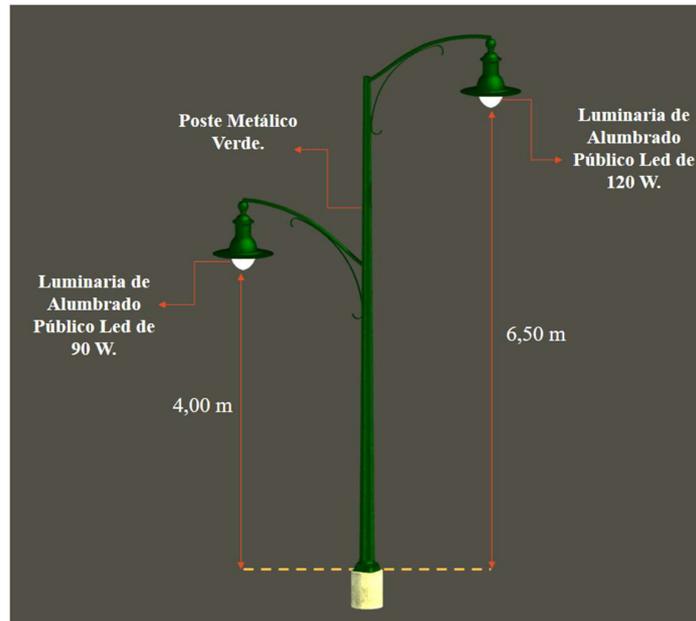


Gráfico 163. Detalle de luminaria tipo 2, empleadas en las vías de la ciudadela Los Pinos, Cantón Portoviejo, Provincia de Manabí, República del Ecuador. Elaborado por los autores de este análisis de caso.

Señalética de tránsito

Indagando nuevamente la información disponible en el manual de parques accesibles realizado por el ayuntamiento de Gijón y cols.⁷¹ (2008), transcribimos que:

Paneles informativos:

Los paneles de información tendrán una altura máxima de 1,80 metros y mínima de 75 centímetros medida desde el Suelo (pp.42, 44, 46 y 68).

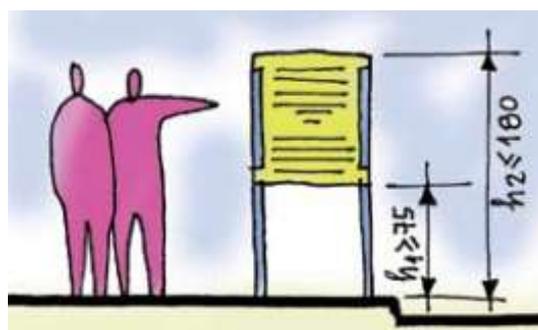


Gráfico 164. Medidas de paneles informativos. [En línea]. Fuente: Manual de parques accesibles de Gijón, provincia de Asturias, Reino de España. Consultado: [03, julio, 2019]. Disponible en: http://sid.usal.es/idocs/F8/FDO20780/manual_parques_accesibles.pdf

⁷¹ Ayuntamiento de Gijón, Empresa municipal de servicios de medio ambiente urbano de Gijón S.A, Unión de discapacitados del principado de Asturias. (2008). Manual de parques accesibles. Disponible en: http://sid.usal.es/idocs/F8/FDO20780/manual_parques_accesibles.pdf

Y como se pudo evidenciar en el diagnóstico de esta investigación, el barrio cuenta con las debidas señaléticas verticales para encontrarse dentro de los umbrales de calidad, sin embargo, para la propuesta se pretende implementar señalética vertical donde aún sea requerida. Además, se contará con la debida señalética horizontal que es con la que mayormente carece el barrio actualmente, pues de esta forma se implementarán los pasos cebra en los lugares requeridos y contarán con rampas que permitan el acceso para todos.

Debido a que la iluminación es importante, basándonos en una investigación de repertorio se pudo evidenciar que la implementación de tecnología led mediante sensores en lo que respecta a señalética de tránsito tanto vertical como horizontal, principalmente en lo que tiene que ver con el paso cebra, es de gran ayuda y le brinda mayor seguridad al peatón. Se propone como un plus adicional el fomentar este tipo de prácticas en el barrio si en algún momento se llegase a contar con la disponibilidad económica.



Gráfico 165. Sistema de iluminación led en paso cebra en una calle de Eerbeek, Provincia de Gueldres, Países Bajos. [En línea]. Consultado: [30, junio, 2019]. Disponible en: <http://www.lightedzebracrossing.com/>

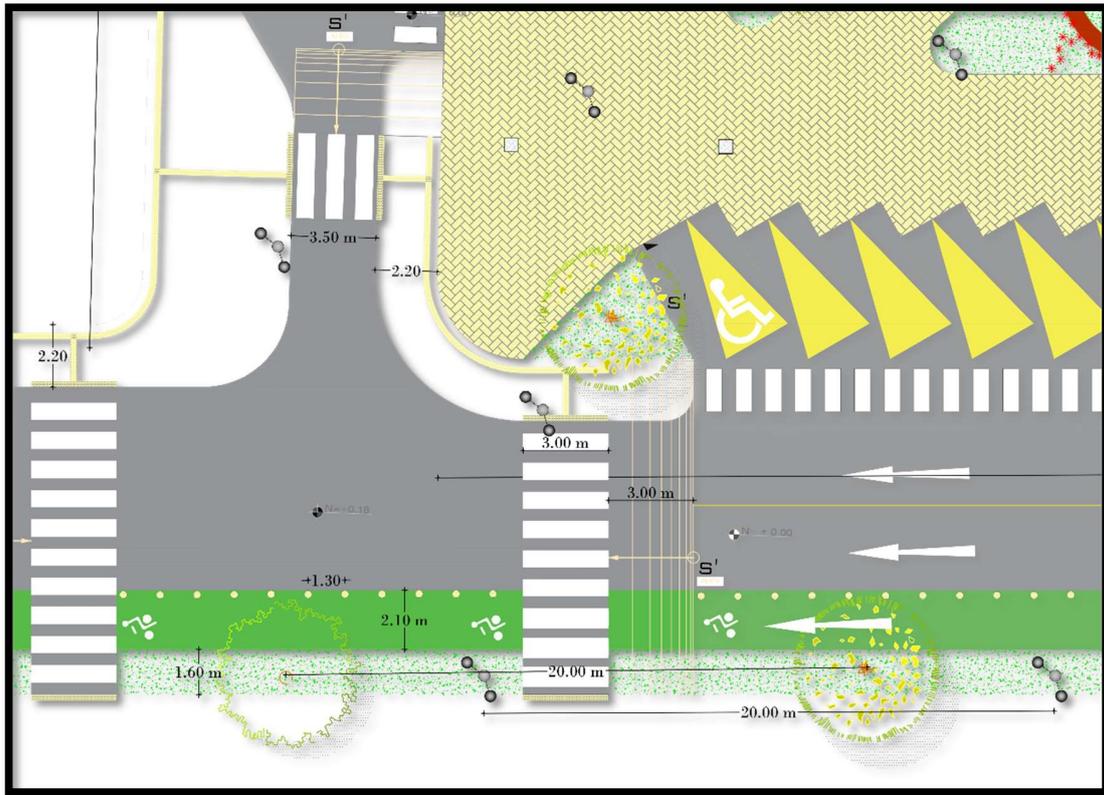


Gráfico 166. Ampliación de la plaza donde se puede apreciar las distancias de las luminarias, bolardos y árboles, los pasos cebra, señalética horizontal, rampas y mobiliario urbano. Elaborado por los autores de este análisis de caso.



Gráfico 167. Render de la propuesta de la plaza donde se puede apreciar las distancias de las luminarias, bolardos y árboles, los pasos cebra, señalética horizontal, rampas y mobiliario urbano. Elaborado por los autores de este análisis de caso.

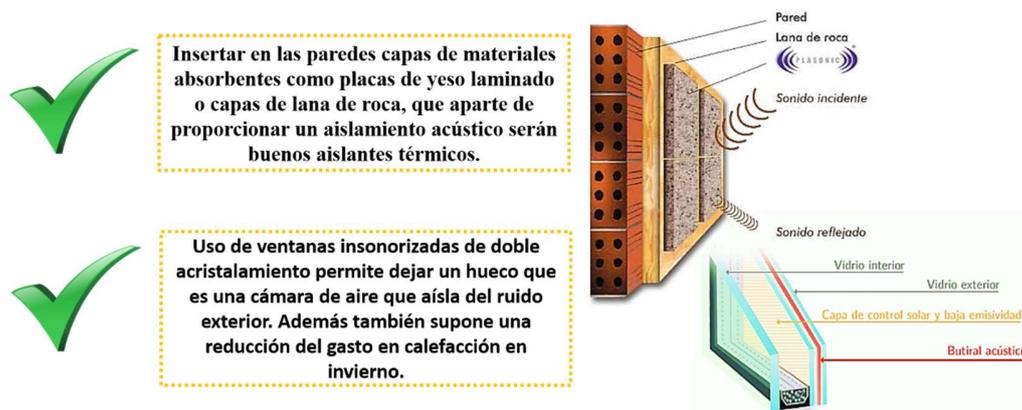


Gráfico 169. Formas de aislamientos del ruido en edificaciones. [En línea]. Consultado: [20, agosto, 2019]. Información disponible en: <http://www.lineaverdeceutatrace.com/lv/consejos-ambientales/contaminacion-acustica/como-colaborar-para-disminuir-la-contaminacion-acustica.asp>. Imagen realizada por los autores del análisis de caso.

GRADO DE HIPOACUSIA Y REPERCUSIÓN EN LA COMUNICACIÓN.		
Grado de hipoacusia	Umbral de audición	Déficit auditivo
Audición normal	0-25DB	
Hipoacusia leve	25-40DB	Dificultad en la conversación en voz baja o a distancia.
Hipoacusia moderada	40-55DB	Conversación posible a 1 0 1,5 metros.
Hipoacusia marcada	55-70DB	Requiere conversación en voz alta.
Hipoacusia severa	70-90DB	Voz alta y a 30 cm.
Hipoacusia profunda	Mayor a 90DB	Escucha sonidos muy fuertes, ruido.

Gráfico 170. Grado de hipoacusia y repercusión en la comunicación. [En línea]. Consultado: [20, agosto, 2019]. Información disponible en: <http://www.ehu.es/acustica/espanol/ruido/efectos%20y%20normativa/efectos%20y%20normativa.html>. Imagen realizada por los autores del análisis de caso.

√ Mantener el orden en la vía pública, específicamente en horarios nocturnos, mediante la ayuda de la policía nacional y regulando los espectáculos musicales en vivos, con los respectivos permisos y en lo posible, en el interior de las edificaciones.

√ Los establecimientos de restaurantes, bares, discotecas y plazas de comidas, deben respetar los horarios establecidos por las administraciones de turno.

√ Implementación de áreas verdes con especies de árboles con alturas medianas y altas en hileras, que sirvan como colchón acústico para el aislamiento del ruido y a su vez purificando la atmósfera.

3.3.3. Movilidad.

Vías, aceras y ciclovías.

Debido a las dimensiones de las vías se ha optado por cambiar algunas a un solo sentido. De esta forma, se permitirá que los vehículos y peatones puedan circular tranquilamente sin que exista congestión y dejando espacio para la implementación de la ciclovía.

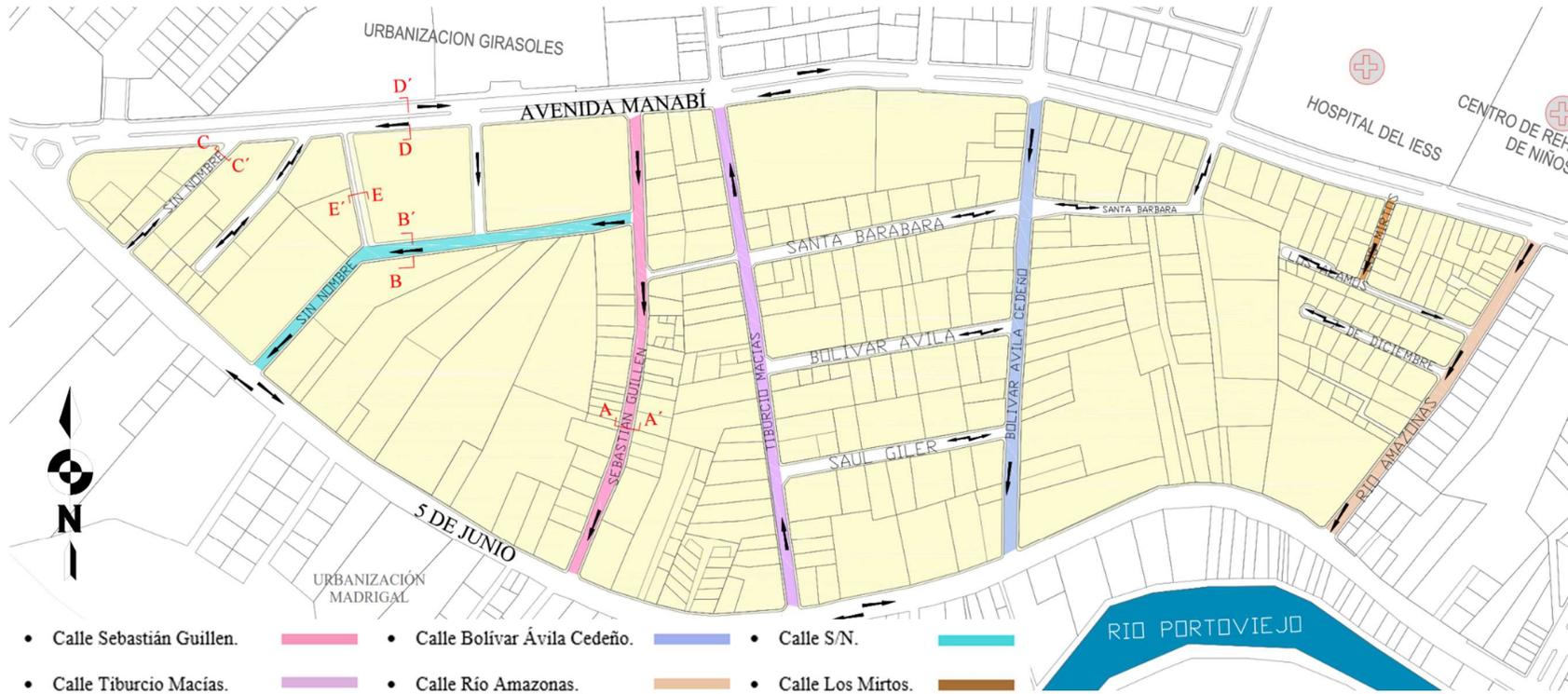


Gráfico 171. Esquema de las vías a intervenir en la ciudadela Los Pinos, Cantón Portoviejo, Provincia de Manabí. República del Ecuador. Elaborado por los autores de este análisis de caso.

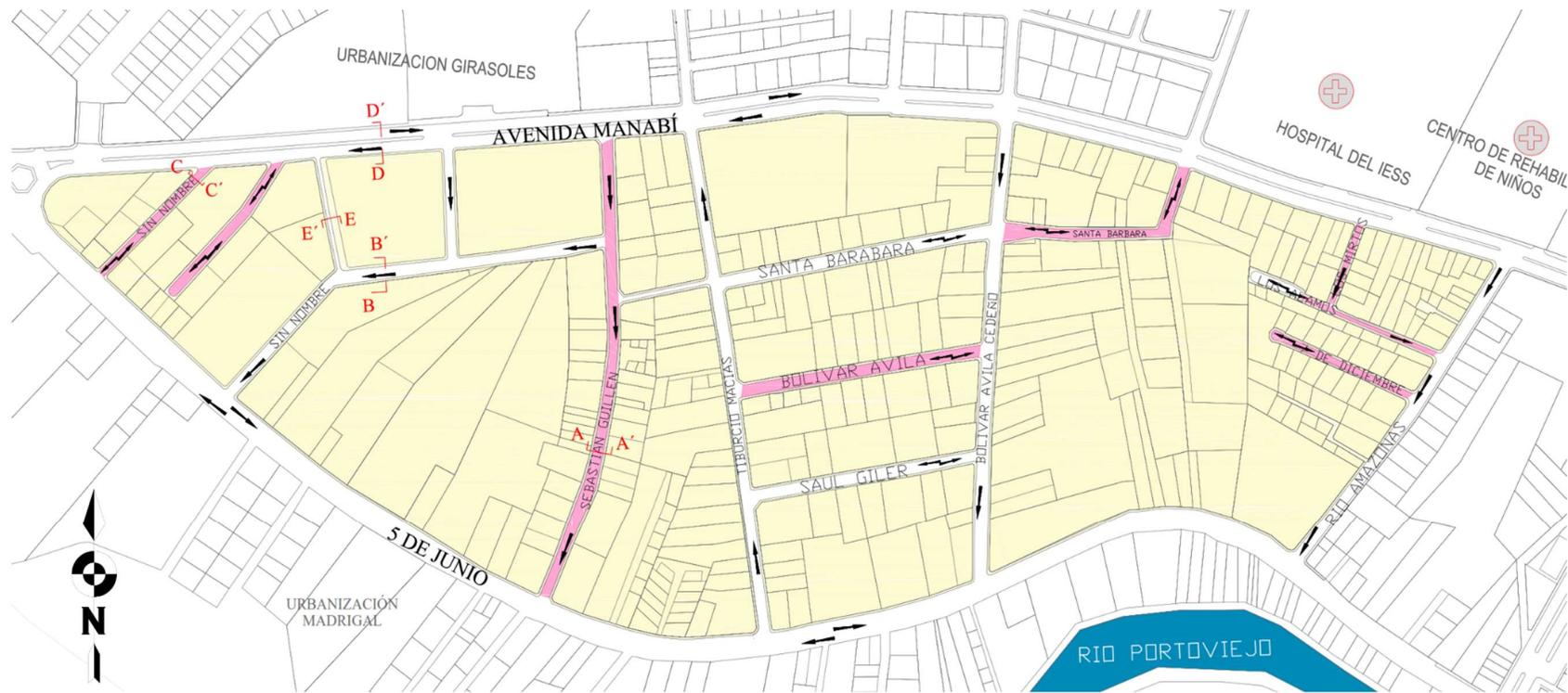


Gráfico 172. Esquema de las vías donde no se permitirán parqueos en la ciudadela Los Pinos, Cantón Portoviejo, Provincia de Manabí. República del Ecuador. Elaborado por los autores de este análisis de caso.

Los criterios técnicos a utilizar en las dimensiones de vías, refiriéndonos a las aceras y calzadas, serán las establecidas en la metodología aplicada y las establecidas en la Ley de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, certificado por Diari oficial de la Giralitat Valenciana⁷² (2019), se establece que:

- d) En las zonas de nuevo desarrollo, las aceras tendrán una anchura mínima de 2 metros. Las aceras de más de 3 metros de anchura deberán incorporar arbolado de alineación, con la limitación de que la anchura efectiva de paso no sea inferior a 2 metros y siempre que sea compatible con las redes de servicios. Las de más de 4 metros de anchura dispondrán siempre de arbolado de alineación.
- e) Las calzadas destinadas a la circulación de vehículos tendrán una anchura mínima de 4,50 metros en los viales de un solo sentido de circulación y de 6 metros en los viales con doble sentido de circulación.
- f) Las bandas específicas de carril bici tendrán una anchura mínima de 2 metros (p. 8517).

El barrio Los Pinos no es una zona que se encuentre en nuevo desarrollo, sino una zona ya establecida. Por lo tanto, las aceras internas del barrio serán regularizadas a la medida de 2.20m, lo cual nos da un nivel de servicio peatonal tipo C, donde los transeúntes tendrá elección en su trayectoria. Los carriles de ciclovía en vías menores a 500m, será de 1,10m cada carril; y en vías mayores a los 1000m, será de 2.10m cada carril. Las calles de un sentido en las que su anchura sea de un promedio entre los 3.5m a 5m debido a su irregularidad serán de un solo carril y no se permitirá el parqueo. Las que sean mayor a 5m, sí permitirán el parqueo en uno de sus lados. Las vías de dos sentidos serán de 6m de ancho y se permitirá el parqueo en uno de sus lados sólo de aquellas que tengan un ancho superior a los 7,5 m.

⁷² Diari oficial de la Giralitat Valenciana. (2019). Criterios y reglas para la planificación con perspectiva de género, art. 69. [Anexo XII]. Ley de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje. [Ley 1]. p. 8517. Reino de España. Disponible en: http://www.dogv.gva.es/datos/2019/02/07/pdf/2019_1152.pdf

	CALZADA (m)				ACERAS(m)	CICLOVÍA(m)
ANCHO MÍNIMO	3,5	4,50	6,00	7,50	1,50 NSP D	1,10 – 2,20 cada carril
ANCHO DE PROPUESTA	3,5	5,00	6,00	7,50	2,20 NSP C	1,10 – 2,20 cada carril
	-	-	-	-		
SENTIDO	1	1	2	2	-	2
PARQUEOS	NO	SI	NO	SI	-	-

Gráfico 173. Medidas mínimas y de la propuesta de los elementos urbanos a intervenir en la ciudadela Los Pinos, Cantón Portoviejo, Provincia de Manabí. República del Ecuador. Fuente: GAD Portoviejo. (2017). Plan Maestro Urbano de la ciudad de Portoviejo, Fase 2. Imagen elaborada por los autores de este análisis de caso.

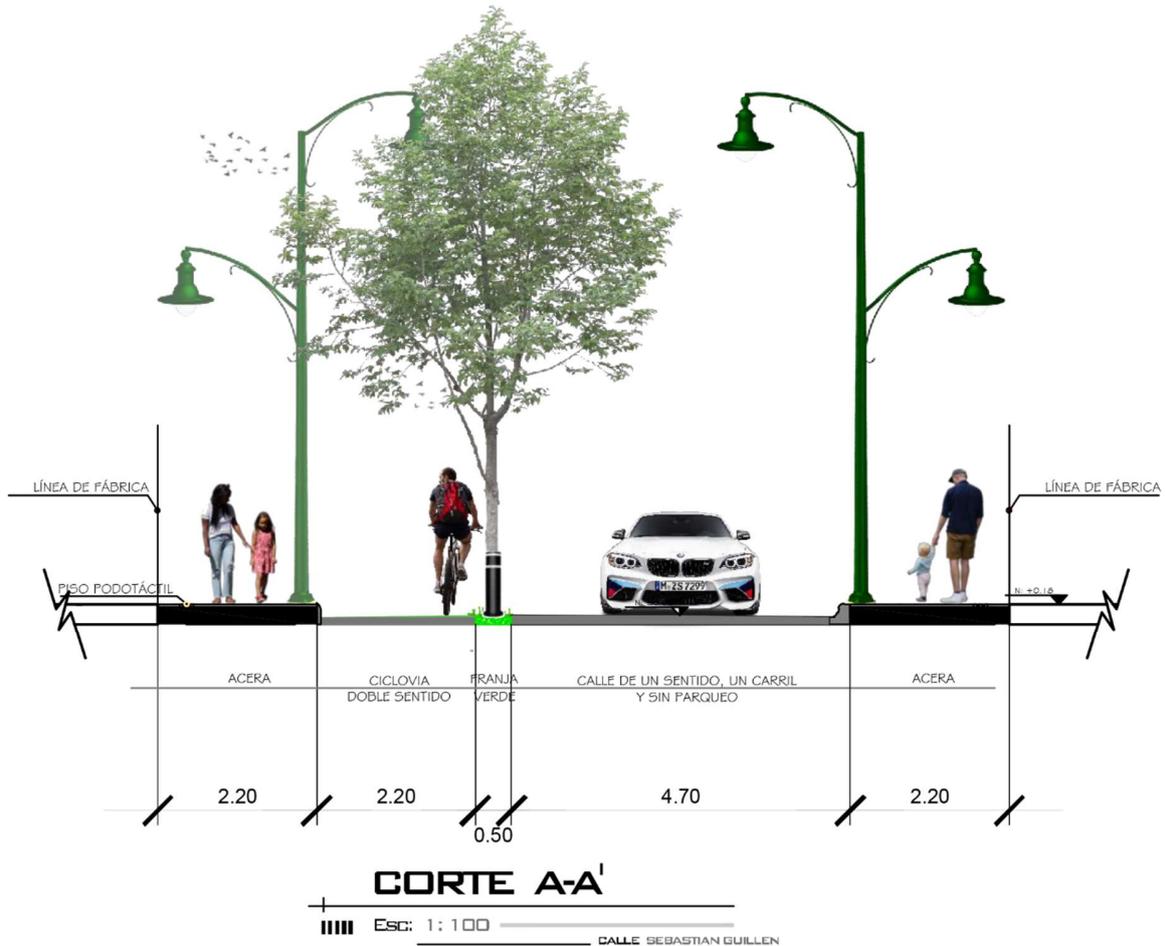


Gráfico 174. Corte A-A', calle de un sentido y sin parqueo, de los diferentes tipos de vías del barrio Los Pinos, Cantón Portoviejo, Provincia de Manabí. República del Ecuador. Elaborado por los autores de este análisis de caso.

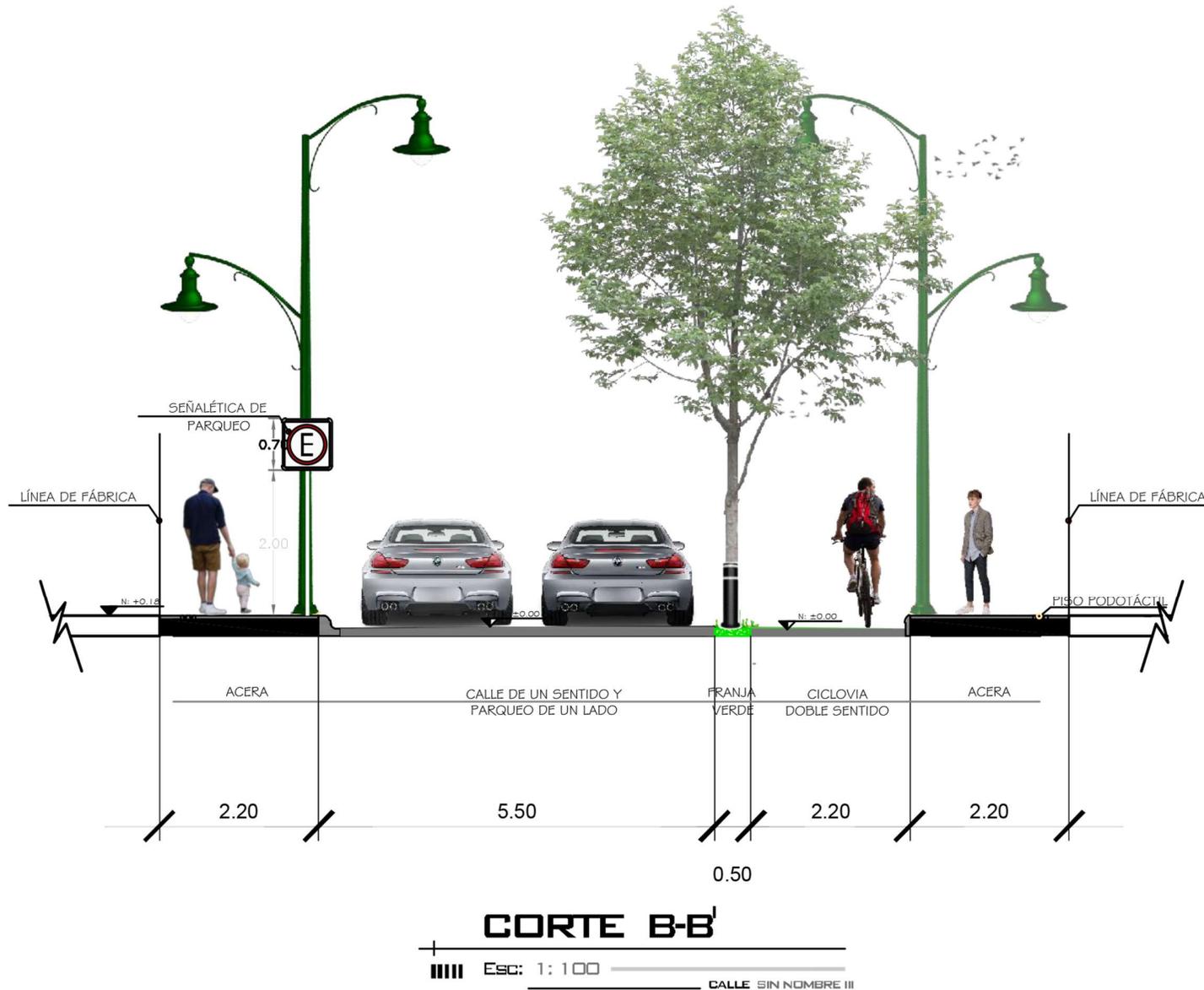


Gráfico 175. Corte B-B', calle de un sentido y parqueo de un lado, de los diferentes tipos de vías del barrio Los Pinos, Cantón Portoviejo, Provincia de Manabí, República del Ecuador. Elaborado por los autores de este análisis de caso.

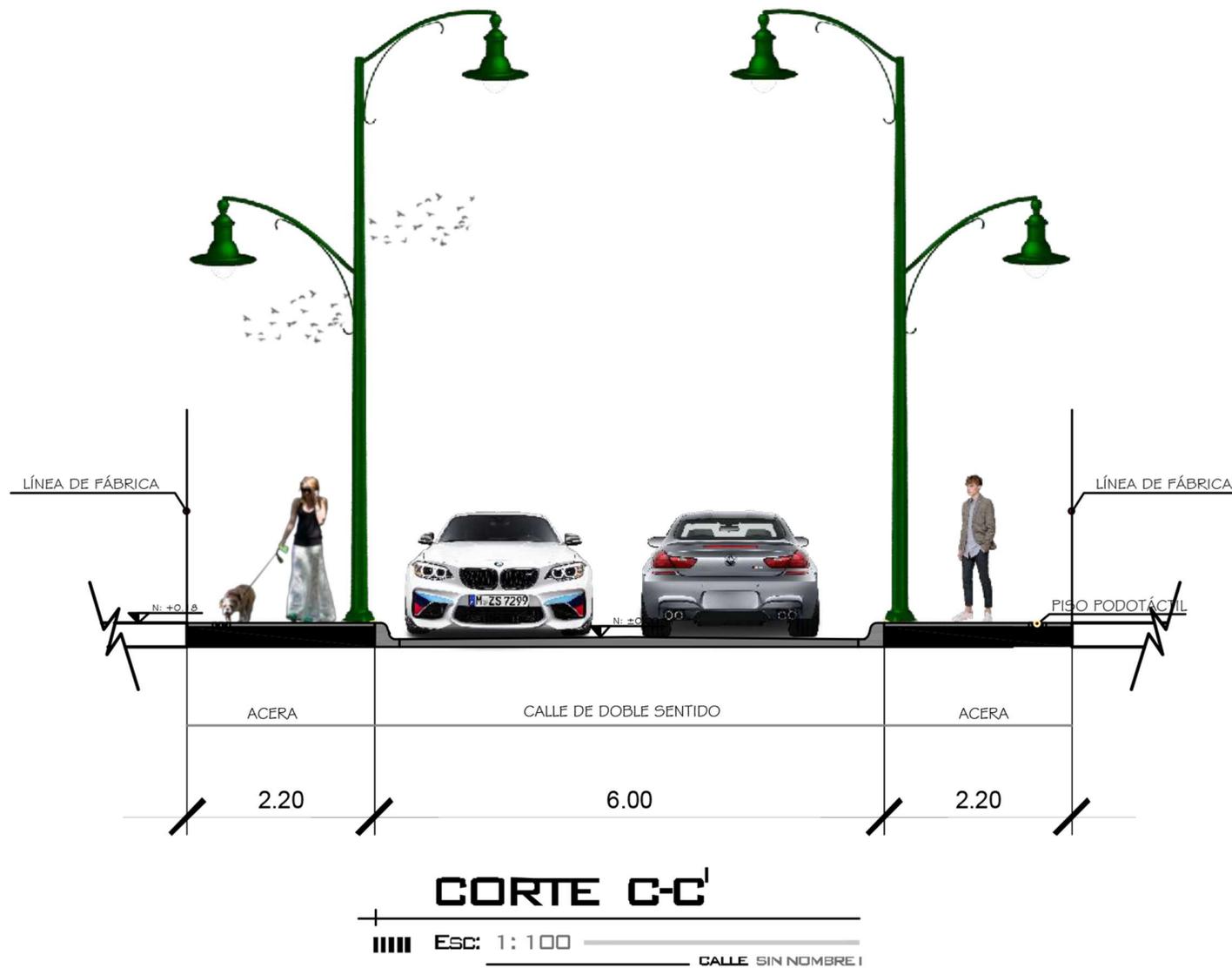


Gráfico 176. Corte C-C', calle de doble sentido y sin parqueo, de los diferentes tipos de vías del barrio Los Pinos, Cantón Portoviejo, Provincia de Manabí, República del Ecuador. Elaborado por los autores de este análisis de caso.

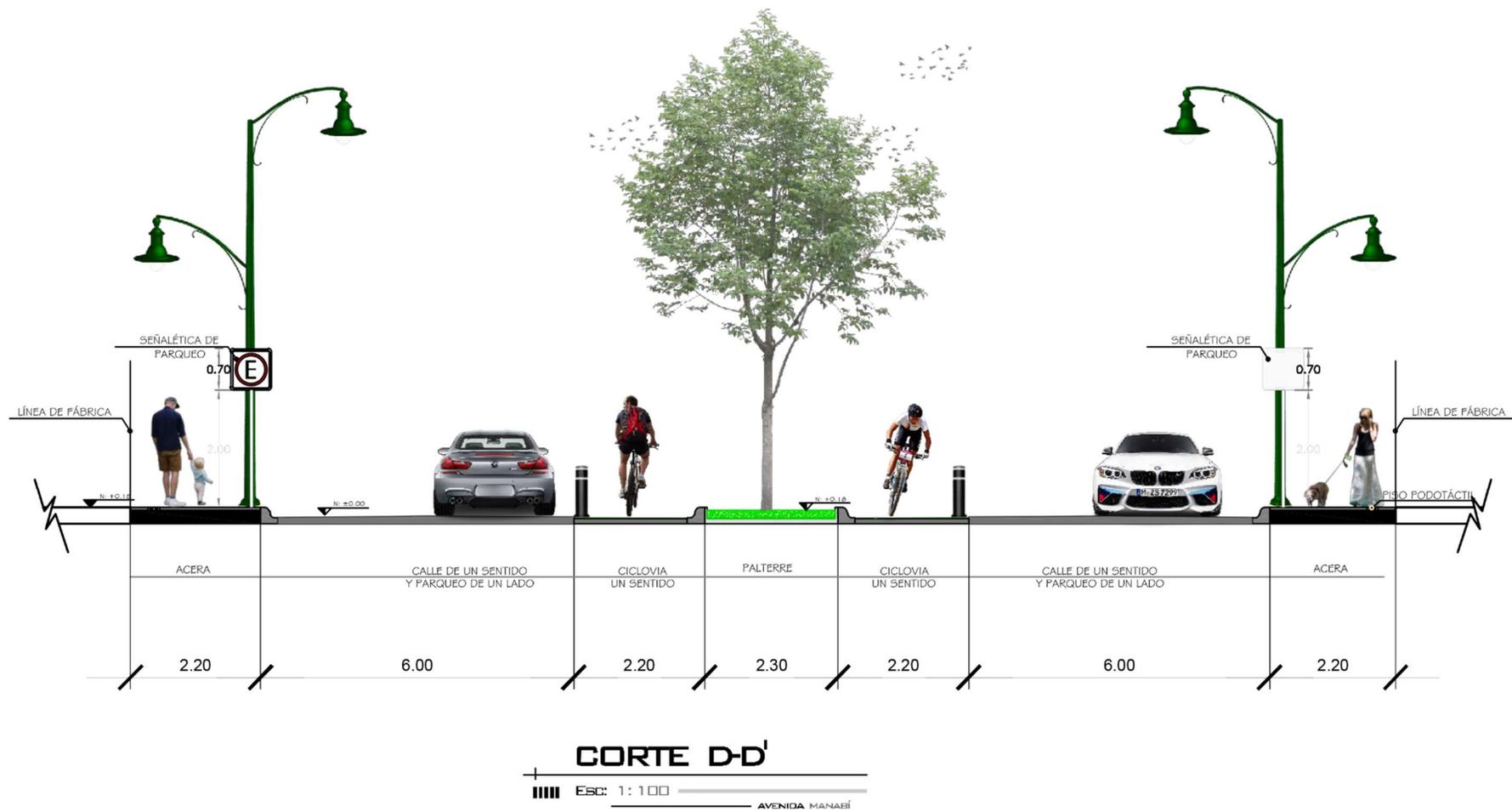


Gráfico 177. Corte D-D', calle de doble sentido y con parqueo en uno de los lados, de los diferentes tipos de vías del barrio Los Pinos, Cantón Portoviejo, Provincia de Manabí, República del Ecuador. Elaborado por los autores de este análisis de caso.

Una de las falencias que presenta el barrio es la carencia de infraestructura para la ciclovía, motivo por el cual se propone implementarla y conectarla con el circuito previsto para la ciudad de Portoviejo en el Plan Maestro Urbano. Esta ciclovía rodeará las vías perimetrales del barrio e internamente lo conectará con los espacios públicos comunes como los parques y la plaza. La ciclovía será de dos sentidos.

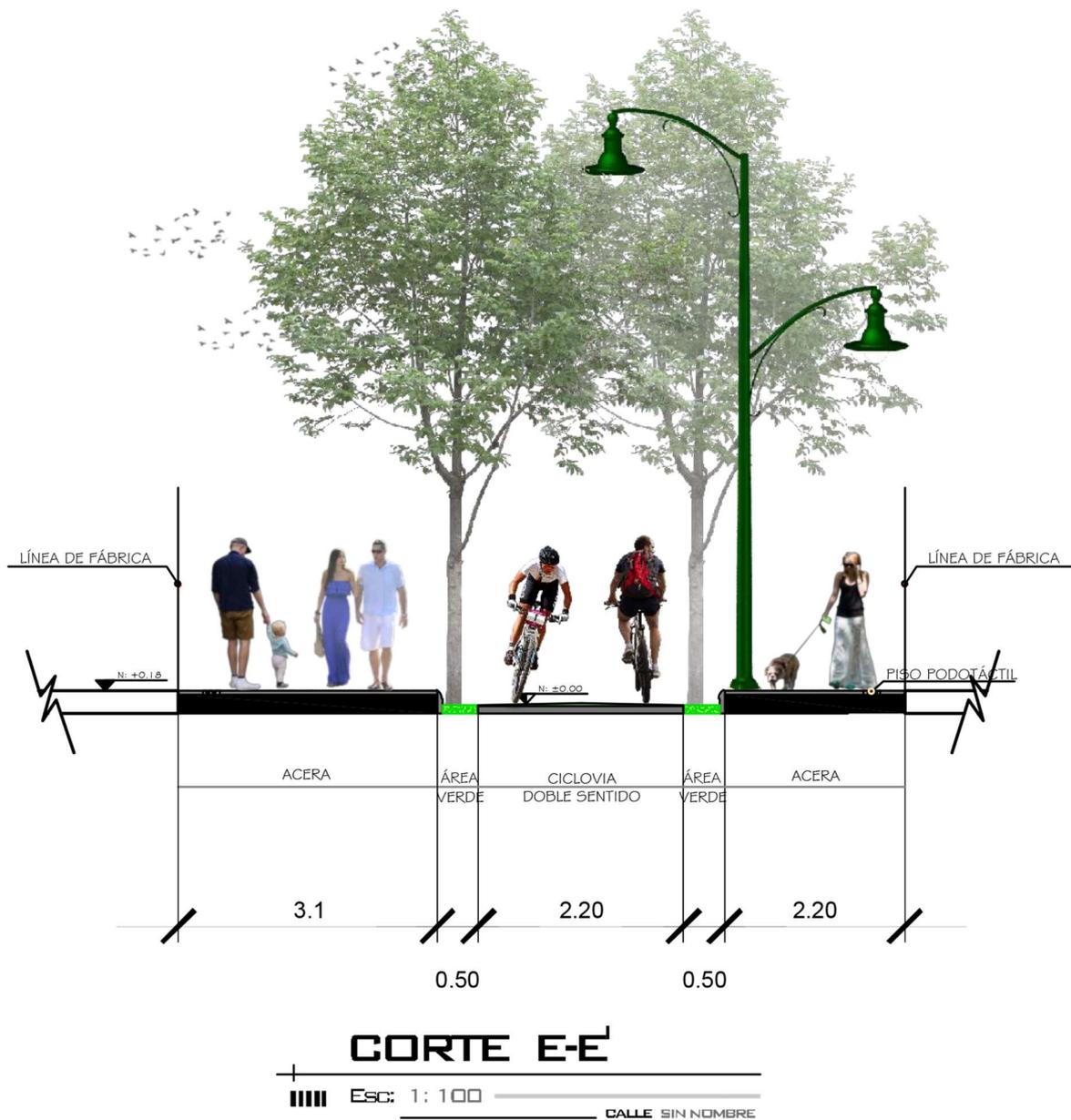


Gráfico 178. Corte E-E', de un tramo de ciclovía dentro del barrio Los Pinos, Cantón Portoviejo, Provincia de Manabí. República del Ecuador. Elaborado por los autores de este análisis de caso.

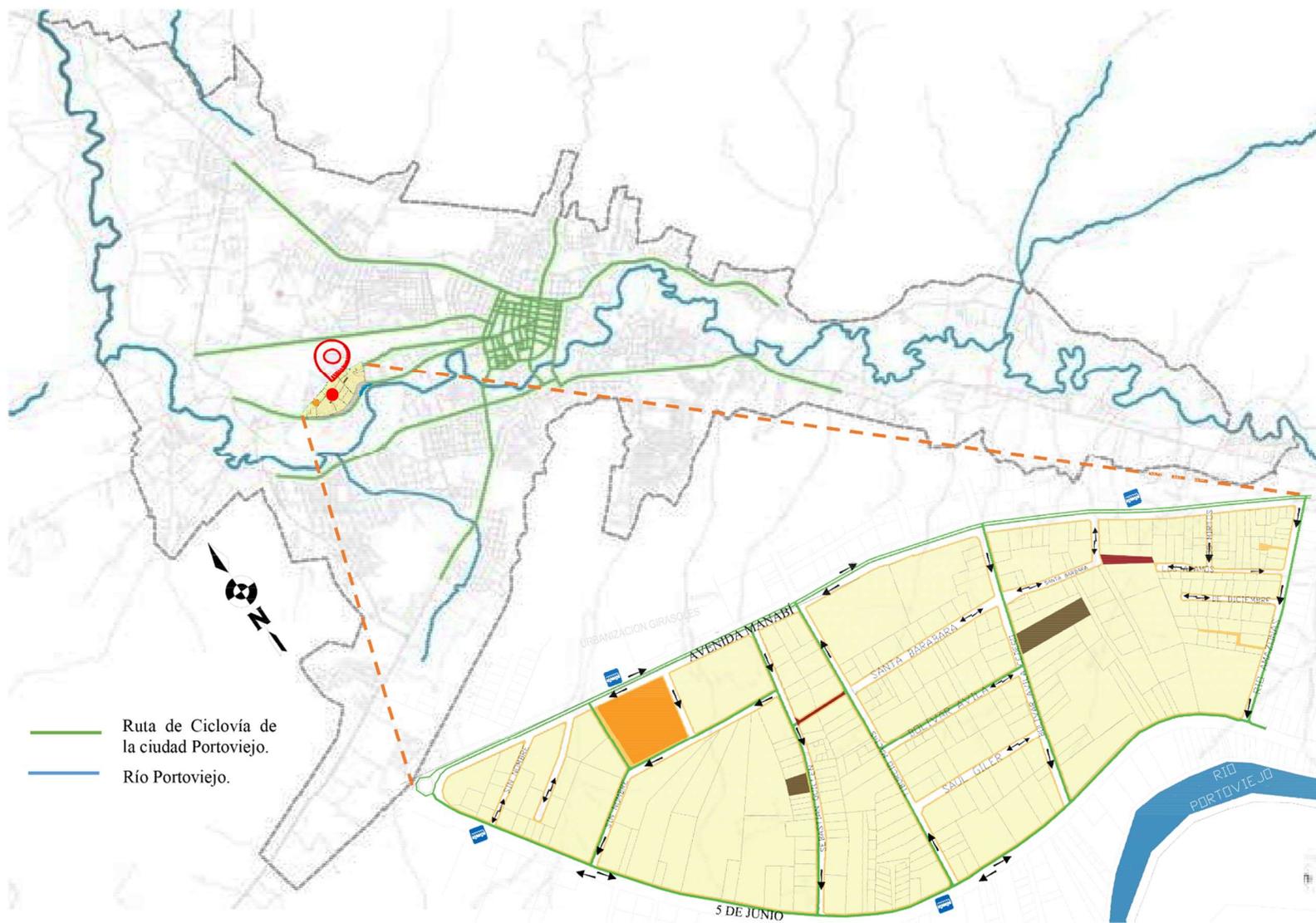


Gráfico 179. Mapa del diseño de la ciclovía propuesta en la ciudadela Los Pinos y conectada con el resto de la ciudad Portoviejo, provincia de Manabí, República del Ecuador. Imagen obtenida del Plan Maestro Urbano de la ciudad de Portoviejo. Imagen editada por los autores del Análisis de Caso.



Gráfico 180. Rrender del diseño de ciclovia propuesta para el barrio Los Pinos, provincia de Manabí, República del Ecuador. Elaborado por los autores de este análisis de caso.

81



Gráfico 181. Vista interna del diseño de ciclovia propuesta para el barrio Los Pinos, provincia de Manabí, República del Ecuador. Elaborado por los autores de este análisis de caso.

Estación de bus

Pese a que el recorrido del transporte público sí abarca todo el barrio, este carece de la infraestructura adecuada. Por ello se han propuesto paradas de bus tanto en la Avenida Manabí como en la Avenida 5 de Junio, que son las vías por donde circula este medio de transporte. Se pretende que estas paradas tengan una distancia entre ellas de 300m, pues así está establecido dentro del manual utilizado para esta metodología y que de esta forma se encuentre dentro de los umbrales de calidad.



Gráfico 182. Detalle de la parada de bus, ubicadas en las avenidas 5 de junio y Manabí del barrio Los Pinos, Cantón Portoviejo, Provincia de Manabí. República del Ecuador. Elaborado por los autores de este análisis de caso.

Barreras físicas

Se propone la eliminación de barreras físicas, como por ejemplo rampas que impidan la adecuada circulación del peatón y ubicarlas de forma estratégica para que faciliten la movilidad peatonal. También se soterrarán los cables, mejorando la imagen urbana del sector y eliminando los postes que se colocan en las aceras para sostenerlos.

Mobiliario urbano.

Revisando nuevamente la información disponible en el manual de parques accesibles realizado por el ayuntamiento de Gijón y cols.⁷³ (2008), transcribimos que:

Los elementos urbanos de uso público, tales como cabinas telefónicas, fuentes, papeleras, soportes publicitarios, bancos y otros análogos, se diseñarán y ubicarán de forma que puedan ser usados por todos los ciudadanos y que no constituyan un obstáculo para el tránsito peatonal.

Deberán respetar las medidas mínimas de paso, se situarán en el borde de la acera más próximo a la calzada, alineados y pintados de modo que contrasten con ésta y evitarán aristas y bordes cortantes.

Bancos:

Las dimensiones serán:

- Altura de asiento: 45 centímetros +/- 2 centímetros.
- Fondo de asiento: entre 40 y 45 centímetros.
- Altura del respaldo: entre 45 y 61 centímetros.
- El ángulo comprendido entre el asiento y respaldo será de 105°.
- Si existiera apoyabrazos, estará a una altura entre 18 y 26 centímetros.

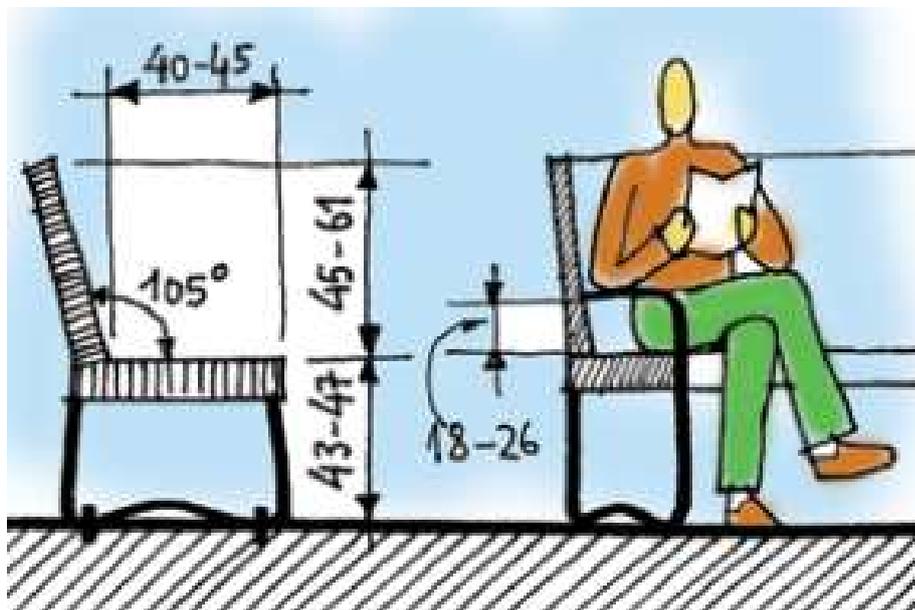


Gráfico 183. Medidas de banca. [En línea]. Fuente: Manual de parques accesibles de Gijón, provincia de Asturias, Reino de España. Consultado: [03, julio, 2019]. Disponible en: http://sid.usal.es/idos/F8/FDO20780/manual_parques_accesibles.pdf

⁷³ Ayuntamiento de Gijón, Empresa municipal de servicios de medio ambiente urbano de Gijón S.A, Unión de discapacitados del principado de Asturias. (2008). Manual de parques accesibles. Disponible en: http://sid.usal.es/idos/F8/FDO20780/manual_parques_accesibles.pdf

Papeleras y buzones:

Las papeleras quedarán a una altura de entre 70 y 90 centímetros y las bocas de los buzones se situarán preferentemente a 1 metro de altura, ambos deberán llegar hasta el suelo.

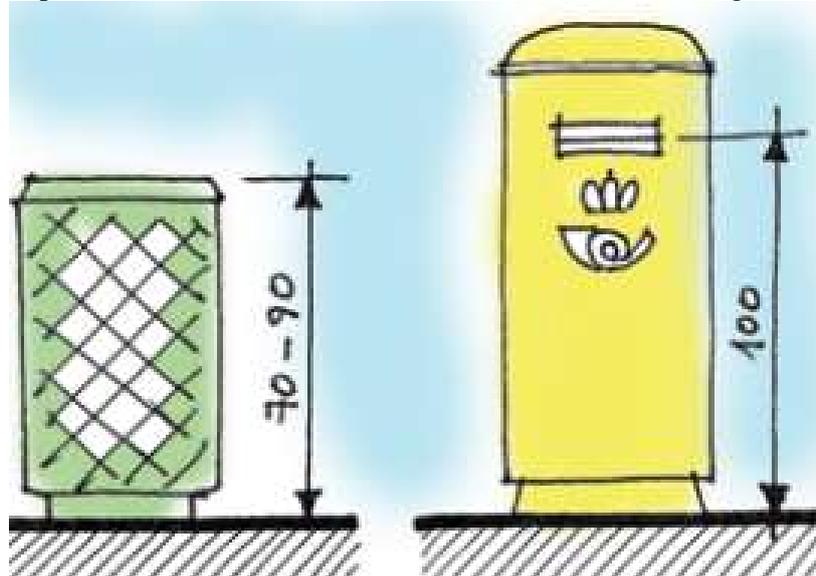


Gráfico 184. Medidas de papeleras y buzones. [En línea]. Fuente: Manual de parques accesibles de Gijón, provincia de Asturias, Reino de España. Consultado: [03, julio, 2019]. Disponible en: http://sid.usal.es/idocs/F8/FDO20780/manual_parques_accesibles.pdf

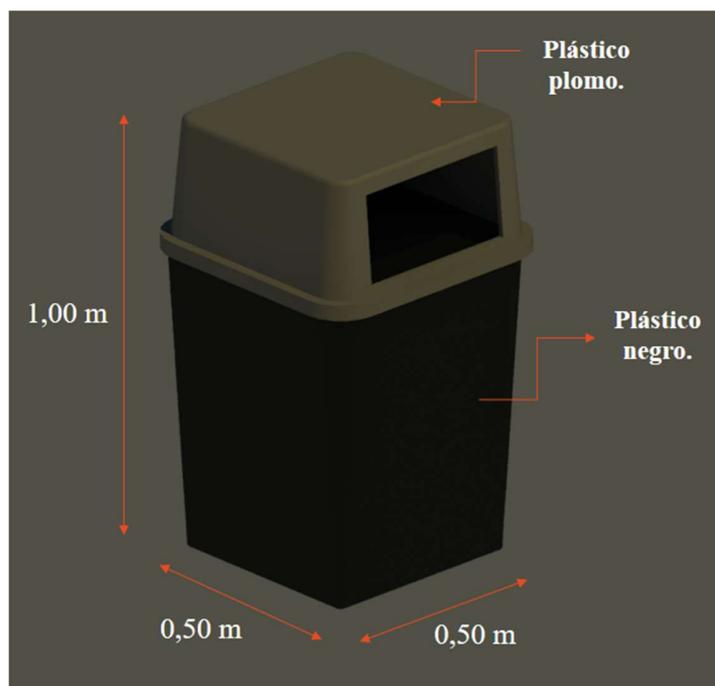


Gráfico 185. Detalle de las papeleras urbanas empleadas en parques de bolsillo, la plaza y el bulevar, implementadas en la ciudadela Los Pinos, Cantón Portoviejo, Provincia de Manabí. República del Ecuador. Elaborado por los autores de este análisis de caso.

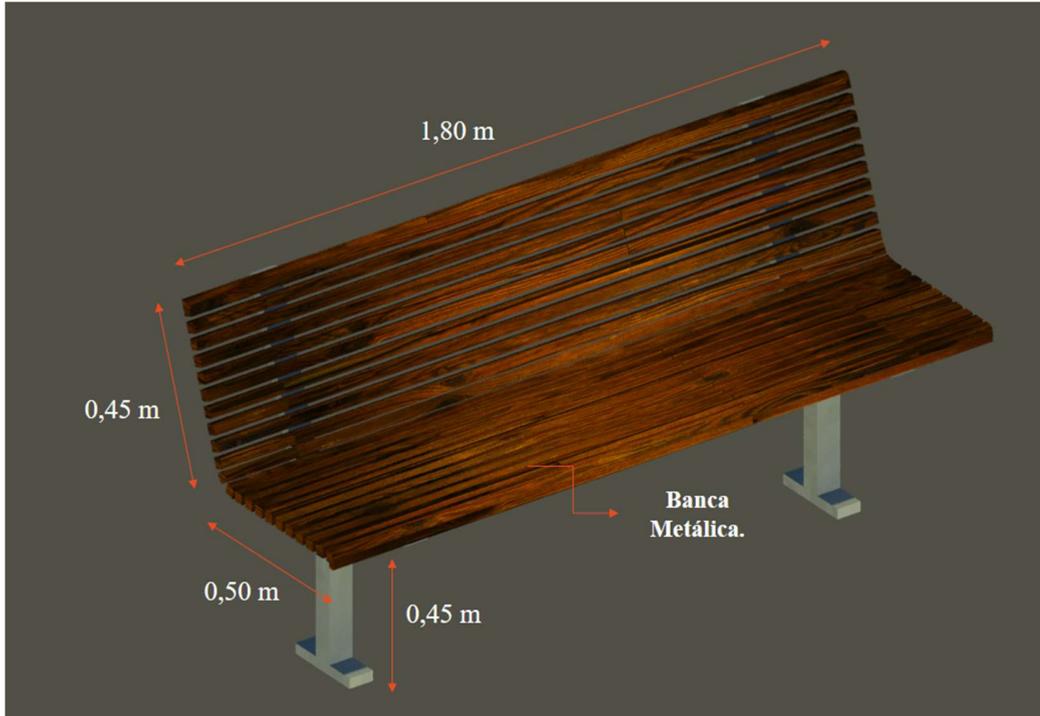


Gráfico 186. Detalle de las bancas empleadas en parques de bolsillo, la plaza y el bulevar, implementadas en la ciudadela Los Pinos, Cantón Portoviejo, Provincia de Manabí, República del Ecuador. Elaborado por los autores de este análisis de caso.



Gráfico 187. Detalle de bolardos empleados en la franja verde de la ciclovia, implementados en la ciudadela Los Pinos, Cantón Portoviejo, Provincia de Manabí, República del Ecuador. Elaborado por los autores de este análisis de caso.

3.3.4. Verde Urbano.

Diagrama Ambiental.



Gráfico 188. Diagrama ecológico de flora y fauna recomendada para áreas urbanas y sus beneficios. Elaborado por los autores de este análisis de caso.

El diagrama ambiental presenta las diferentes tipologías arbóreas que se pueden utilizar en las zonas urbanas, acompañadas de flores y arbustos, las cuales procuran atraer especies de animales como mariposas, colibríes, abejas, entre otros. También hay que tener presente que la vegetación es de importancia debido a la sombra que genera, la frescura que proporciona en climas calurosos y el oxígeno que produce a la atmósfera.

A continuación, se mostrarán las fichas de las especies que hemos implementado en nuestro diseño.

CASCOL	
Nombre científico:	<i>Caesalpinia glabrata Kunth.</i>
Familia:	Caesalpinaceae
Precio:	\$0,10 - 0,50
Distribución:	Especie que habita en planicies de bosque seco y crece entre 0-500 msnm, en las provincias de Loja, El Oro, Guayas y Manabí
Características:	Árbol caducifolio de hasta 13 m de altura y 15-18 cm de DAP. Fuste irregular, con ramificaciones desde muy cerca al suelo (2,5 m). Copa irregular con abundante ramificación. Corteza externa color verde oscuro, lisa y con manchas blancas-cremosas.



Gráfico 189. Ficha explicativa del árbol Cascol. Fuente: información obtenida de la guía dendrológica de Aguirre, Z. (2012). Especies forestales de los bosques secos. p. 27. República del Ecuador. Ficha elaborada por los autores del análisis de caso.

GUAYACAN SABANERO	
Nombre científico:	<i>Tabebuia chrysantha (Jacq.)</i>
Familia:	Bignoneaceae
Precio:	\$0,10 - 0,50
Distribución:	Crece entre 0-2 000 msnm, en las provincias de Bolívar, Chimborazo, El Oro, Esmeraldas, Guayas, Loja, Los Ríos, Manabí, Morona Santiago, Napo, Pastaza, Pichincha y Sucumbios.
Características:	Árbol caducifolio, entre 12-20 m de altura y 20-40 cm de DAP. Fuste recto, escasamente ramificado, copa amplia, extendida e irregular. Corteza fisurada pardo-oscuro.



Gráfico 190. Ficha explicativa del árbol Guayacán Sabanero. Fuente: información obtenida de la guía dendrológica de Aguirre, Z. (2012). Especies forestales de los bosques secos. p. 27. República del Ecuador. Ficha elaborada por los autores del análisis de caso.

TULIPANERO AFRICANO	
Nombre científico:	<i>Spathodea campanulata</i>
Familia:	Bignoneaceae
Precio:	\$0,10 - 0,50
Distribución:	Su origen es tropical, por lo que crece en diferentes partes del mundo: Sudamérica, Asia, África, etc.
Características:	Es un árbol de aproximadamente 10 o 15 metros de altura que puede duplicar su tamaño en su hábitat original. Su tronco es estrecho, recto y esbelto, de color marrón.



Gráfico 191. Ficha explicativa del árbol Tulipanero Africano. Fuente: información obtenida del sitio web plantas y jardines. [En línea]. Consultado: [25, julio, 2019]. Disponible en: <https://www.plantasyjardines.es/spathodea-campanulata-tulipanero-africano/>. Ficha elaborada por los autores del análisis de caso.

PALMERA CUERPO DE BOTELLA	
Nombre científico:	<i>Phytelaphasiaeae</i>
Familia:	Aracacea
Precio:	\$3,00 - 5,00
Distribución:	Se encuentran distribuidas por toda la región ecuatorial tropical y subtropical, gran parte de las especies de palmeras provienen de las regiones tropicales de américa, malasia y áfrica.
Características:	Las semillas pueden ser usadas como objetos decorativos. Pueden llegar hasta los 20m de altura.



Gráfico 192. Ficha explicativa de la Palmera cuerpo de botella. Fuente: información obtenida del vivero forestal Estancia Vieja, provincia de Manabí, República del Ecuador. Ficha elaborada por los autores del análisis de caso.

VERANERA LILA	
Nombre científico:	<i>Cardamine Jamesonii.</i>
Familia:	Brassicacea
Precio:	\$0,50 - 1,00
Distribución:	Colombia-Ecuador.
Características:	Las flores miden hasta 10 mm de largo, tienen 4 pétalos algo sobrepuestos, de color rosado a púrpura. Los frutos son lineares, al abrirse las valvas se enrollan en espiral.



Gráfico 193. Ficha explicativa de la Veranera lila. Fuente: información obtenida del vivero forestal Estancia Vieja, provincia de Manabí, República del Ecuador. Ficha elaborada por los autores del análisis de caso.

LIMONCILLO	
Nombre científico:	<i>Limon Swinglea.</i>
Familia:	Rutácea.
Precio:	\$0,15
Distribución:	Su origen es tropical, por lo que crece en diferentes partes del mundo: Sudamérica, Asia, África, etc.
Características:	Se trata de un arbusto de pequeño tamaño, que puede cultivarse como arbolito, ya que no supera los dos metros de altura. Su tronco es fino, de color pardo y el follaje suele ser denso, de color verde vivo. Las hojas de esta planta son pequeñas, ovaladas y fuertes y crecen a lo largo de las ramas entre espinas.

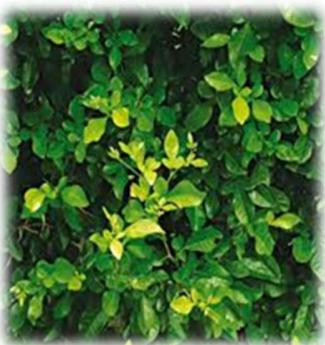


Gráfico 194. Ficha explicativa del Limoncillo. Fuente: información obtenida del sitio web plantas y jardines. [En línea]. Consultado: [25, julio, 2019]. Disponible en: <https://www.plantasyjardines.es/citrus-australasica-caviar-limon/>. Ficha elaborada por los autores del análisis de caso.

IXORA ROJA	
Nombre científico:	<i>Ixora Coccinea.</i>
Familia:	Rubiaceae
Precio:	\$0,30 - 0,50
Distribución:	Su origen es tropical, por lo que crece en diferentes partes del mundo: Sudamérica, Asia, África, etc.
Características:	Debe regarse abundantemente cuando están en pleno crecimiento, y de forma moderada durante las restantes épocas del año. Es muy sensible a los cambios ambientales porque precisa unas temperaturas suaves (no soporta el frío).



Gráfico 195. Ficha explicativa de la Ixora roja. Fuente: información obtenida del sitio web plantas y jardines. [En línea]. Consultado: [25, julio, 2019]. Disponible en: <https://www.plantasyjardines.es/ixora-ixora-coccinea/>. Ficha elaborada por los autores del análisis de caso.

GIRASOLES	
Nombre científico:	<i>Helianthus annuus.</i>
Familia:	Asterácea
Precio:	\$0,50 - 1,00
Distribución:	Su origen es tropical, por lo que crece en diferentes partes del mundo: Sudamérica, Asia, África, etc.
Características:	Sus tallos son erectos y fuertes, pudiendo alcanzar hasta tres metros de altura. Las hojas crecen a lo largo del tallo y son ovaladas, acorazonadas y grandes. Pueden llegar a medir unos cinco centímetros de ancho por hasta 30 de largo y son ásperas al tacto.



Gráfico 196. Ficha explicativa del Girasol. Fuente: información obtenida del sitio web plantas y jardines. [En línea]. Consultado: [25, julio, 2019]. Disponible en: <https://www.plantasyjardines.es/helianthus-annuus-girasol/>. Ficha elaborada por los autores del análisis de caso.

BIBLIOGRAFÍA.

1. Antón, J. (2019). Intervenciones de regeneración urbana en barrios consolidados. [En línea]. Consultado: [27, abril, 2019]. Disponible en: <http://www.antonarquitecto.com/intervenciones-urbanas-en-barrios-consolidados/>
2. Aramburu Otazu, Mikel. (2008). *Usos y significados del espacio público*. ACE: Arquitectura, ciudad y entorno. Disponible en: <https://upcommons.upc.edu/handle/2099/6586>
3. Asamblea Nacional de la República del Ecuador. (2010). Ley Orgánica de Educación Superior art. 160. República del Ecuador. Consultado: [27, abril, 2019]. Disponible en: https://www.educacionsuperior.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2014/03/LEY_ORGANICA_DE_EDUCACION_SUPERIOR_LOES.pdf
4. Asamblea Nacional República del Ecuador. (2016). Art. 5, 6 y 7. [Título I, Capítulo II]. *Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión de Suelo LOOTUGS*. pp. 6 y 7. República del Ecuador. Disponible en: <https://www.habitatyvivienda.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2016/08/Ley-Organica-de-Ordenamiento-Territorial-Uso-y-Gestion-de-Suelo1.pdf>
5. Asamblea Nacional República del Ecuador. (2018). Área verde, comunitaria y vías, art. 424. [Título V, Capítulo IV]. *Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización*. pp. 116 y 117. República del Ecuador. Disponible en: <http://www.lexis.com.ec/wp-content/uploads/2018/07/LI-CODIGO-ORGANICO-DE-ORGANIZACION-TERRITORIAL-COOTAD.pdf>
6. Avellán, B. (2016). Portoviejo: 480 años de historia y cultura. *El diario*. Disponible en: <http://www.eldiario.ec/noticias-manabi-ecuador/349136-portoviejo-480-anos-de-historia-y-cultura/>

7. Ayuntamiento de Gijón, Empresa municipal de servicios de medio ambiente urbano de Gijón S.A, Unión de discapacitados del principado de Asturias. (2008). Manual de parques accesibles. Disponible en: http://sid.usal.es/idocs/F8/FDO20780/manual_parques_accesibles.pdf
8. Ayuntamiento de Valencia. (2018). Plan especial de directrices de calidad urbana. (pp. 12 y 111). Reino de España: Actuaciones Urbanas de Valencia, Sociedad Anónima. Disponible en: <http://www.valencia.es/revisionplan/sites/default/files/docs/pedweb.pdf>
9. Bazán, Cristina (2017). *Una ciudad dentro de otra*. Expreso. Disponible en: https://www.expreso.ec/guayaquil/albo_rada-ciudadelas-guayaquil-poblacionurbana-YB1672100
10. Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad (2005). Parte I- Disposiciones Generales, Artículo II, Principios y fundamentos estratégicos del derecho a la ciudad. *Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad*. pp. 186 y 187. [En línea]. Consultado: [8, julio, 2018]. Disponible en: https://www.ugr.es/~revpaz/documentacion/rpc_n5_2012_doc1.pdf
11. Colegio Nacional de Arquitectos de la República del Ecuador. (2013). Art. 4, 5, 11, 13, 14, 17 y 18. [Capítulo I, IV y VI]. *Código de Ética Profesional de los Arquitectos de la República del Ecuador*. República del Ecuador. Disponible en: <https://www.cae.org.ec/wp-content/uploads/2017/07/C%C3%93DIGO-DE-%C3%89TICA-PROFESIONAL.pdf>
12. Consejo de Educación Superior [CES]. (2013). Reglamento del Régimen Académico, art. 21. República del Ecuador. [En línea]. Consultado: [27, abril, 2019]. Disponible en: http://www.ces.gob.ec/doc/Reglamentos_Expedidos_CES/codificacin%20del%20reglamento%20de%20rgimen%20acadmico.pdf
13. Constitución de la República del Ecuador. (2008). Constitución de la República del Ecuador. Hábitat y Vivienda, art. 31. República del Ecuador. [En línea]. Consultado: [27, abril,

2019]. Disponible en: <http://biblioteca.defensoria.gob.ec/bitstream/37000/823/1/Constituci%C3%B3n%20de%20la%20Rep%C3%ABlica%20del%20Ecuador%202008.pdf>

14. Conurba. (2015). *Equipamiento urbano. Situación actual del equipamiento urbano por elementos de cada subsistema por municipio*. Consultoría y gestión urbana y ambiental. [En línea]. Disponible en: <http://conurbamx.com/home/equipamiento-urbano/>

15. De los Santos, E. (2018). ¿Qué son los parques de bolsillo? Parques alegres. Disponible en: <https://parquesalegres.org/biblioteca/blog/los-parques-de-bolsillo/>

16. Diari oficial de la Generalitat Valenciana. (2019). Criterios y reglas para la planificación con perspectiva de género, art. 69. [Anexo XII]. *Ley de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje*. [Ley 1]. pp. 8528 y 8529. Reino de España. Disponible en: http://www.dogv.gva.es/datos/2019/02/07/pdf/2019_1152.pdf

17. Díaz, A., Granados, S. y Saldaña, A. (2015). Informe Nacional de Calidad Ambiental Urbana. Áreas urbanas con población superior a 500.000 habitantes. (p. 14). Disponible en: http://capacitacion.siac.ideam.gov.co/SIAC/INFORME_CALIDAD_AMBIENTAL_URBANA.pdf

18. El telégrafo. (2016). Portoviejo, un referente de cultura y de historia. *El telégrafo*. Disponible en: <https://www.itelegrafo.com.ec/noticias/507/1/portoviejo-un-referente-de-cultura-y-de-historia>

19. Garcidueñas, P. (2015). *¿Qué es la vivienda digna?* Expok. Comunicación de sustentabilidad y RSE. [En línea]. Disponible en: <https://www.expoknews.com/que-es-la-vivienda-digna/>

20. Gehl, J. (2014). *Ciudades para la gente*. (1ª ed). Ediciones Infinito, Buenos aires, Argentina.

21. Gobierno Autónomo Descentralizado del Cantón Portoviejo. (2011). Plan de Ordenamiento y Desarrollo Territorial del cantón Portoviejo. (p. 7). República del Ecuador. [En línea]. Consultado: [27, abril, 2019]. Disponible en: <https://es.scribd.com/doc/109435932/Plan-de-Ordenamiento-y-Desarrollo-Territorial#scribd>

22. Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal de Machala. (2018). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Cantón Machala*. Disponible en: http://www.machala.gob.ec/PDF/Planes/PDyOT_2018.pdf

23. Gobierno Autónomo Descentralizado Portoviejo. (2019). Lineamientos generales para el desarrollo urbano, art.5. [Capítulo II]. *Ordenanza reformativa a la ordenanza que regula el desarrollo y el ordenamiento territorial del cantón Portoviejo e incorpora el título innumerado denominado “El Plan Maestro Urbano del GAD Portoviejo”*. pp. 8 y 9. Portoviejo, República del Ecuador.

24. Gómez, María y Sabeh, Eliana. (2000). *Calidad de vida. Evolución del concepto y su influencia en la investigación y la práctica*. Instituto Universitario de Integración en la comunidad, Universidad de Salamanca, España. Recuperado 06, mayo, 2019. (pág. 1). Disponible en: <http://campus.usal.es/~inico/investigacion/invesinico/calidad.htm>

25. 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>

26. Guía para educación superior. (2019). La ética profesional y tu compromiso ciudadano. *Módulo 5*, 1, pp. 5, 6, 7 y 8. Disponible en: http://www.sii.cl/destacados/sii_educa/contenidos/docentes/jovenes/27-OP-201405295056.pdf

27. Hernández, H., Núñez, F., Sánchez, P. (2008). *Edificabilidad*. Wolters Kluwer. Disponible en: http://guiasjuridicas.wolterskluwer.es/Content/Documento.aspx?params=H4sIAAAAAAAAAEAMtMSbF1jTAAAUMDUzMTtbLUouLM_DxbIwMDCwMjI3OQQGZapUt-ckhlQaptWmJOcSoAx672oTUAAAA=WKE
28. Huerta, J. (2007). *Discapacidad y diseño accesible*. Lima, República de Perú. Diseño urbano y arquitectónico para personas con discapacidad. Disponible en: http://repositoriocdpd.net:8080/bitstream/handle/123456789/249/L_HuertaPeraltaJ_DiscapacidadDisenoAccesible_2007.pdf?sequence=1
29. Instituto de desarrollo urbano. (s.f). *Guía práctica de la movilidad peatonal urbana*. Disponible en: <http://www.pactodeproductividad.com/pdf/guiageneralsobreaccesibilidad.pdf>
30. Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (2006). *VIII censo de población y IV de vivienda*. Nicaragua. Disponible en: <http://www.inide.gob.ni/censos2005/VolVivienda/Vol%20II/Vol.II%20Vivienda-Municipios.pdf>
31. Instituto sindical de trabajo, ambiente y salud (ISTAS). (2009). *Glosario de movilidad sostenible*. (1ª ed.). Disponible en: http://istas.net/descargas/2_ESP.pdf
32. Issuu (2019). *Lo que se viene para consolidar el progreso de Portoviejo*. Disponible en: https://issuu.com/ideateec/docs/1_editorial_camino_copia-fusionado-
33. Jacobs, J. (1961). *Vida y Muerte de las Grandes Ciudades*. 2da ed. España: Editorial Capitán Swing. p.p. 145-146. ISBN: 978-84-938985-0-2. Disponible en: <https://www.u-cursos.cl/fau/2015/2/AE4062/1/foro/r/Muerte-y-Vida-de-Las-Grandes-Ciudades-Jane-Jacobs.pdf>
34. Jiménez Romera, Carlos. (2010). *Calidad de vida*. Madrid, España. Disponible en: https://www.researchgate.net/publication/311653429_Calidad_de_vida

35. Jiménez, B. y González, J. (2014). Calidad de vida urbana: una propuesta para su evaluación. *Revista Uniandes*, 29, 159-175. Disponible en: <https://revistas.uniandes.edu.co/doi/abs/10.7440/res49.2014.12>
36. Juncá, J. (2012). *Accesibilidad y patrimonio cultural. A la búsqueda de un equilibrio compatible*. Disponible en: <http://riberdis.cedd.net/bitstream/handle/11181/3174/168927.pdf?sequence=1>
37. Ladizesky, Julio. (2011). *El espacio barrial: criterios de diseño para un espacio público habitado*. (1ª ed.). Buenos Aires: Bismán ediciones.
38. León, J., Allou, S., Cazamajor, P., Godard, H., Gómez, N., Gravelín, B., Alba, L., Peltre, P., Portais, M., Rodríguez, J. (1987). *Geografía básica del Ecuador. Tomo III, El espacio urbano en el Ecuador*. (1ª ed.). Talleres geográficos del IGM del Ecuador, Quito, República del Ecuador. Disponible en: http://horizon.documentation.ird.fr/exl-doc/pleins_textes/doc34-07/26863.pdf
39. Leva, Germán. (2005). *Indicadores de calidad de vida urbana. Teoría y metodología*. Universidad Nacional de Quilmes, Buenos Aires, Argentina. (pág. 34). Disponible en: http://hm.unq.edu.ar/archivos_hm/GL_ICVU.pdf
40. Lopez, E. (2018). *Regeneración urbana centro de Portoviejo*. Disponible en: <http://lopezlopezarquitectos.com/regeneracion-urbana-centro-de-portoviejo/>
41. Luchetti, J. (2016, abril 3). La pérdida de la escala barrial. *El barrio. Periódico de Noticias*. [En línea]. Consultado: [27, abril, 2019]. Disponible en: <https://periodicoelbarrio.com.ar/la-perdida-de-la-escala-barrial/>
42. Lynch, K. (1960). *La Imagen de la Ciudad*. 1ra edición, 8va tirada. Barcelona: Gráficas 92. p.9. ISBN: 978-84-252-1748-7

43. Mathivet, Charlotte. (2009). *El derecho a la ciudad: claves para entender la propuesta de crear "Otra ciudad posible"*. [En línea]. Disponible en: <http://base.d-p-h.info/es/fiches/dph/fiche-dph-8034.html>
44. Mendoza, Félix (2016). La gentrificación en los estudios urbanos: una exploración sobre la producción académica de las ciudades. *Cadernos Metrópole*. Disponible en: <http://dx.doi.org/10.1590/2236-9996.2016-3704>
45. Ministerio de vivienda y urbanismo (MINVU). (2019). *La recuperación de barrios a lo largo de Chile*. Disponible en: http://www.minvu.cl/inejs/download.aspx?glb_cod_nodo=20141028132429&hdd_nom_archivo=Larecuperaciondebarrios.pdf
46. Ministerio de vivienda y urbanismo, Gobierno de Chile. (2019). *programa recuperación de barrios. Lecciones aprendidas y buenas prácticas*. ISBN: 978-956-7674-19-0. Disponible en: <http://pdba.georgetown.edu/Security/citizenssecurity/chile/experiencias/BuenasPracticasRecupBarrios.pdf>
47. Molano L, O. (2007). *Identidad cultural un concepto que evoluciona*. Revista Ópera. Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=67500705>
48. Monfort, Rita. (2015). *Transformación hacia la sostenibilidad de barrios consolidados a través de un espacio público. Propuesta de indicadores urbanos sostenibles: la civilidad ciudadana como parte de ellos*. Universidad Politécnica de Valencia, Reino de España. Disponible en: <https://riunet.upv.es/bitstream/handle/10251/61305/MONFORT%20-%20Transformaci%C3%B3n%20hacia%20la%20sostenibilidad%20de%20barrios%20consolidados%20a%20trav%C3%A9s%20de%20su%20espacio%20p....pdf?sequence=1&isAllowed=y>
49. Morales, G. (2019). Municipio de Cuenca entrega obras de pavimentación dentro de su programa Barrio para mejor Vivir. Portal diverso. Disponible en: <https://portaldiverso.com>

/municipio-de-cuenca-entrega-obras-de-pavimentacion-dentro-de-su-programa-barrio-para-mejor-vivir/

50. Municipalidad de Cuenca (2017). *Programa de mejoramiento barrial integral “barrio para mejor vivir*. Disponible en: <http://www.congope.gob.ec/wp-content/uploads/2017/04/03AM16-0101.pdf>

51. Murcia, W. (2008). Espacio público y calidad de vida urbana. [En línea]. Consultado: [27, abril,2019]. Disponible en: <https://www.javeriana.edu.co/biblos/tesis/arquitectura/tesis23.pdf>

52. Naciones Unidas [ONU]. (2016). Enunciados 11 y 12. [Nuestro Ideal Común]. *Nueva Agenda Urbana*. pp. 5 y 6. Disponible en: <http://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-Spanish.pdf>

53. Paisaje Transversal. (2015). Plan Integral de Estrategia de Regeneración (PIER) de Virgen de Begoña y elaboración de una metodología replicable para la regeneración urbana integral y participativa de los barrios vulnerables de la periferia madrileña (s.f). n/a. Disponible en: <https://paisajetransversal.com/portfolio/pier-virgen-de-begona/>

54. Palomba, Rossella. (2002). *Calidad de vida: conceptos y medidas*. (p.3). Disponible en: https://www.cepal.org/celade/agenda/2/10592/envejecimientorp1_ppt.pdf

55. Pasca García, Laura. (2014). *La concepción de la vivienda y sus objetos*. Master de psicología social. Universidad Complutense de Madrid, Reino de España. Disponible en: https://www.ucm.es/data/cont/docs/506-2015-04-16-Pasca_TFM_UCM-seguridad.pdf

56. Pena-Trapero, B. (2009). *La medición del bienestar social: una revisión crítica*. Disponible en: <https://www.redalyc.org/pdf/301/30117056001.pdf>

57. Pérez Lancellotti, Gino (2011). *Proyectos de recuperación de barrios: el caso de la población 17 de Septiembre, La Serena Chile*. Plataforma Urbana. [En línea]. Disponible en:

<http://www.plataformaurbana.cl/archive/2011/08/02/proyectos-de-recuperacion-de-barrios-el-caso-de-la-poblacion-17-de-septiembre-la-serena-chile/>

58. Porto, J. y Merino, M. (2016). Definición de boulevard. Disponible en: <https://definicion.de/boulevard/>

59. Rodríguez, A. y Pérez, A. (2014). Métodos científicos de indagación y de construcción del conocimiento. *Revista Escuela de Administración de Negocios*, 82, 1-26. Disponible en: <http://www.redalyc.org/pdf/206/20652069006.pdf>

60. Roitman, S. (2003). *Barrios cerrados y segregación social urbana*. Scripta Nova: Revista electrónica de geografía y ciencias sociales, ISSN 1138-9788. Disponible en: https://www.researchgate.net/publication/28063762_Barrios_cerrados_y_segregacion_social_urbana

61. Rojas Benavides, Andreina y Gil Scheuren, Beatriz. (2012). *La calidad ambiental urbana y la sustentabilidad como principios organizadores del espacio urbano*. Disponible en: <https://www.redalyc.org/html/555/55530464005/index.html>

62. Sepúlveda, O. y Sepúlveda, D. (2003). *Espacio residencial urbano e integración social: una propuesta metodología de medición*. Revista INVI. Disponible en: <http://www.revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/view/373/344>

63. Torres M., Paz K. y Salazar F. (2019). Tamaño de una muestra para una investigación de mercado. Boletín electrónico No. 02. Disponible en: http://moodlelandivar.url.edu.gt/url/oa/fi/ProbabilidadEstadistica/URL_02_BAS02%20DETERMINACION%20TAMA%C3%91O%20MUESTRA.pdf

64. Trejos, A. (2010). *Las infraestructuras de transporte como soporte en la localización de actividades y desarrollo urbano en la conurbación occidente*. Bogotá D.C. [En línea]. Disponible en: <http://www.javeriana.edu.co/biblos/tesis/arquitectura/tesis37.pdf>

65. Valeria, S. y Pol, E. (1994). *El concepto de identidad social urbana: una aproximación entre la Psicología Social y la Psicología Ambiental*. Universidad de Barcelona. Disponible en: <https://www.raco.cat/index.php/AnuarioPsicologia/article/view/61126/88865>
66. VdB Proyecto participativo para la regeneración integral del barrio virgen de Begoña. (2011). Ecosistema Urbano. Disponible en: <https://ecosistemaurbano.org/castellano/vdb-proyecto-participativo-para-la-regeneracion-integral-del-barrio-virgen-de-begona-usde-urbanedu/>
67. Woo, R., Walker, M., Mangin, J. (2009). *¿Qué es la vivienda asequible?* The Center for Urban Pedagogy. Disponible en: http://welcometocup.org/file_columns/0000/0682/affordablehousing-span.pdf

ANEXOS.



Gráfico 197. Entrevista realizada al Sr. Luis Moreira Intriago. Morador de la ciudadela Los Pinos, ciudad de Portoviejo, República del Ecuador.



Gráfico 198. Recolectando información con los habitantes de la ciudadela Los Pinos, ciudad de Portoviejo, República del Ecuador.



Gráfico 199. Recorriendo la ciudadela Los Pinos, ciudad de Portoviejo, República del Ecuador



Gráfico 200. Recorriendo la ciudadela Los Pinos, ciudad de Portoviejo, República del Ecuador



Gráfico 201. Realizando el diagnóstico en la ciudadela Los Pinos, ciudad de Portoviejo, República del Ecuador.



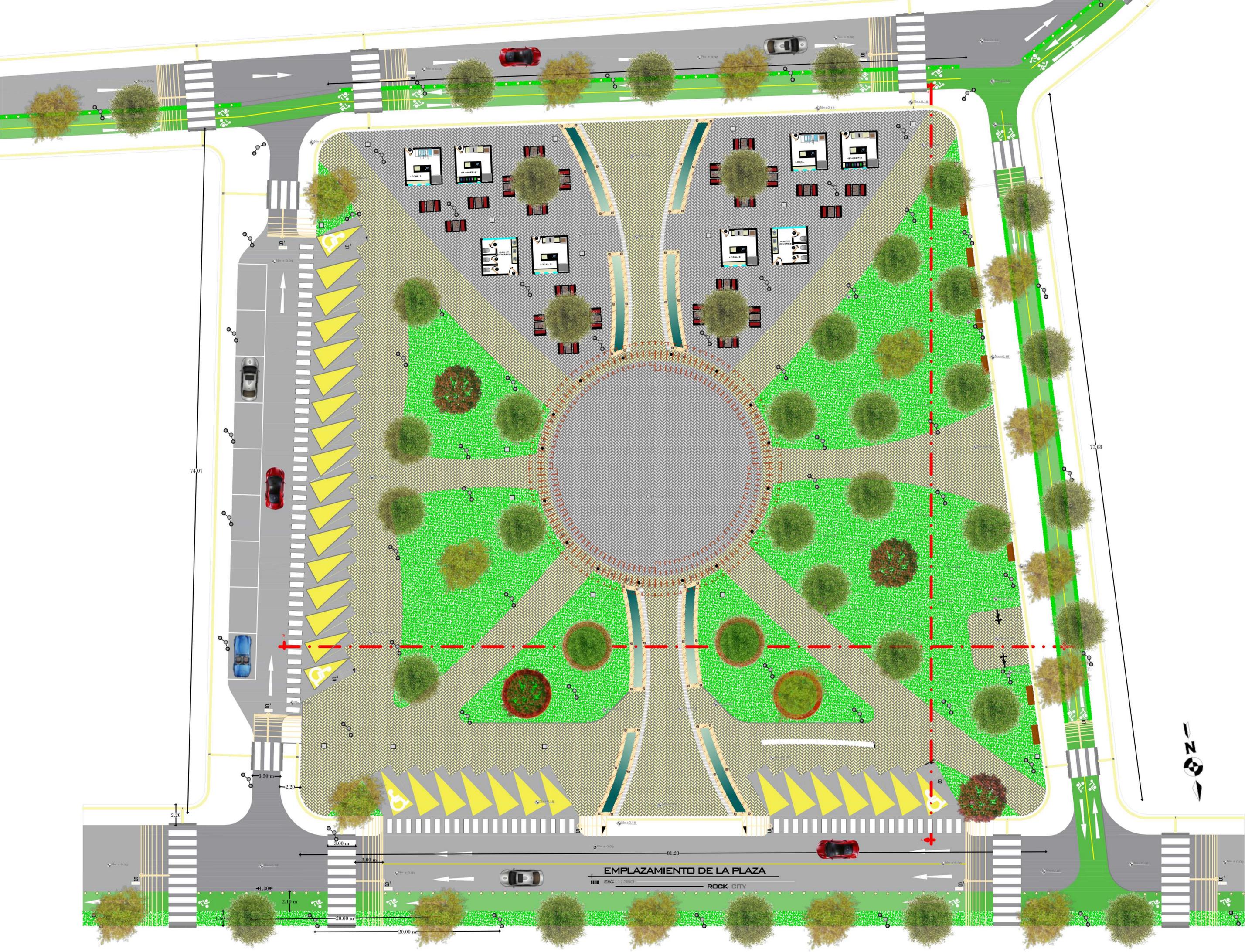
Gráfico 202. Realizando el diagnóstico en la ciudadela Los Pinos, ciudad de Portoviejo, República del Ecuador.



Gráfico 203. Realizando las encuestas en la ciudadela Los Pinos, ciudad de Portoviejo, República del Ecuador.



Gráfico 204. Realizando las encuestas en la ciudadela Los Pinos, ciudad de Portoviejo, República del Ecuador.



LOCAL 1
LOCAL 2
LOCAL 3
LOCAL 4
LOCAL 5
LOCAL 6
LOCAL 7
LOCAL 8

EMPLAZAMIENTO DE LA PLAZA
Escala 1:1000
ROCK CITY



74.07

77.08

2.20

3.50 m

2.20

3.00 m

3.00 m

81.23

+1.30

2.10 m

20.00 m

20.00 m

18.35

24.22

24.83

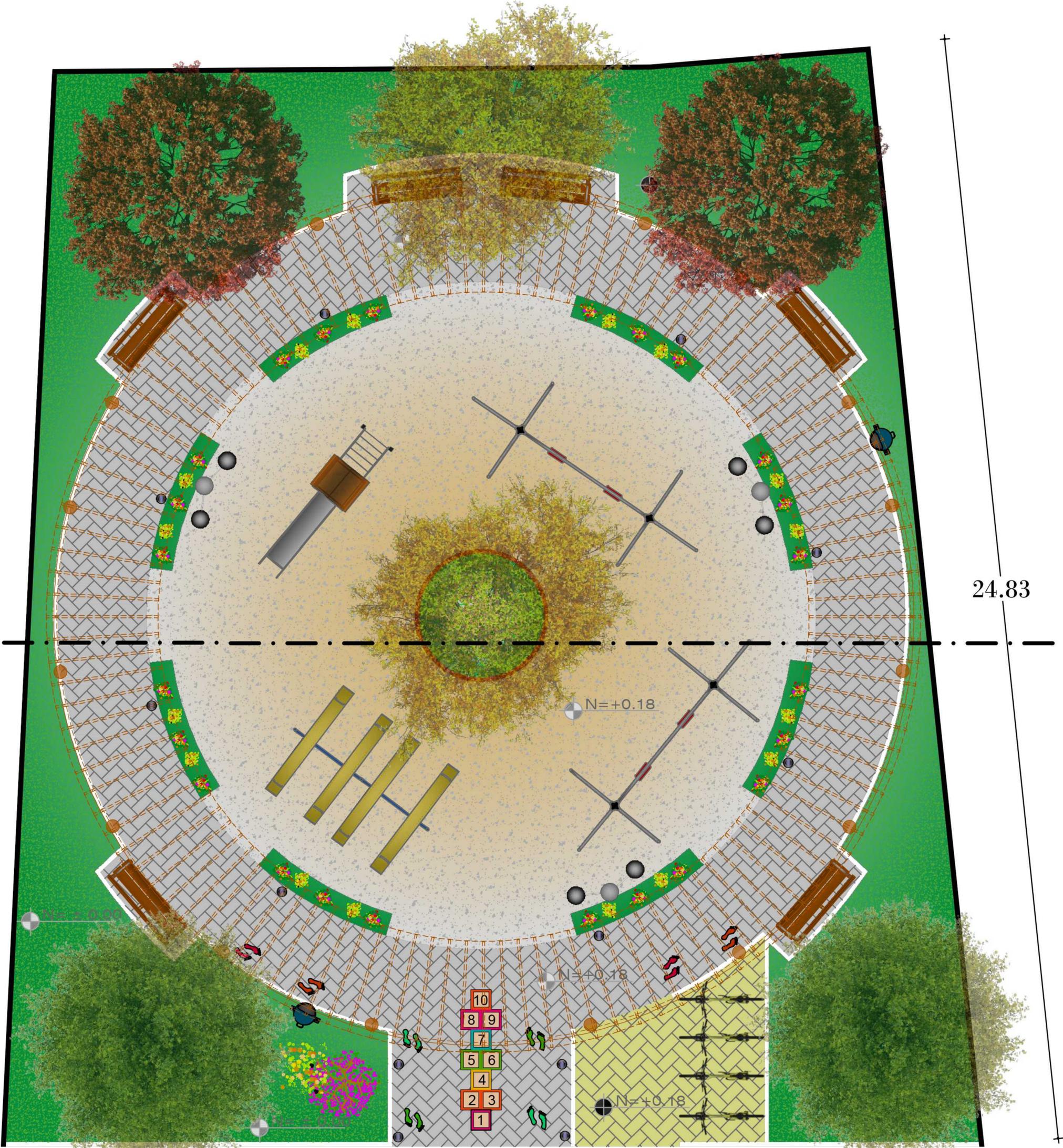
22.02

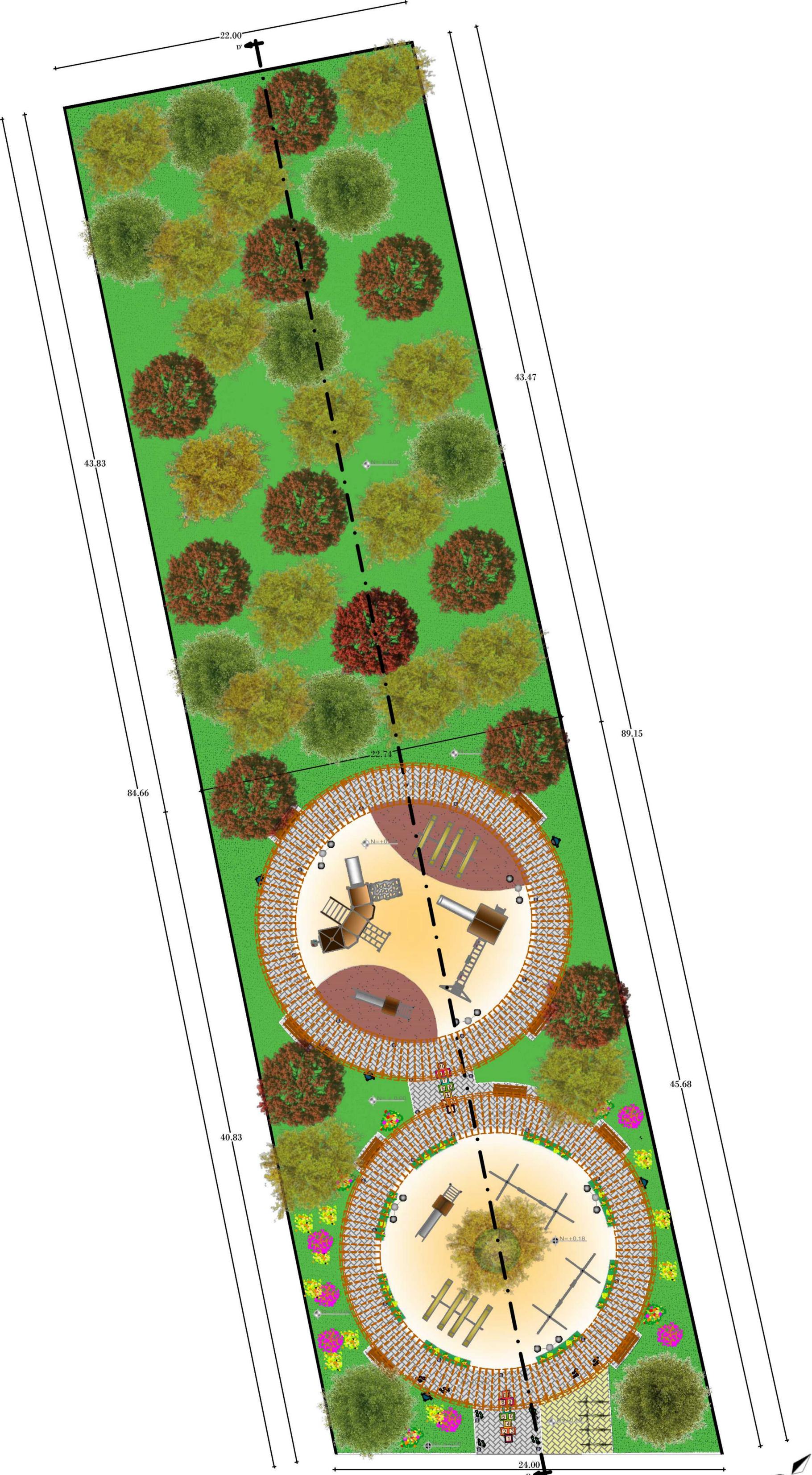
EMPLAZAMIENTO DEL PARQUE 01



||||| Esc: 1:100

01 - CALLE SEBASTIAN GUILLEN



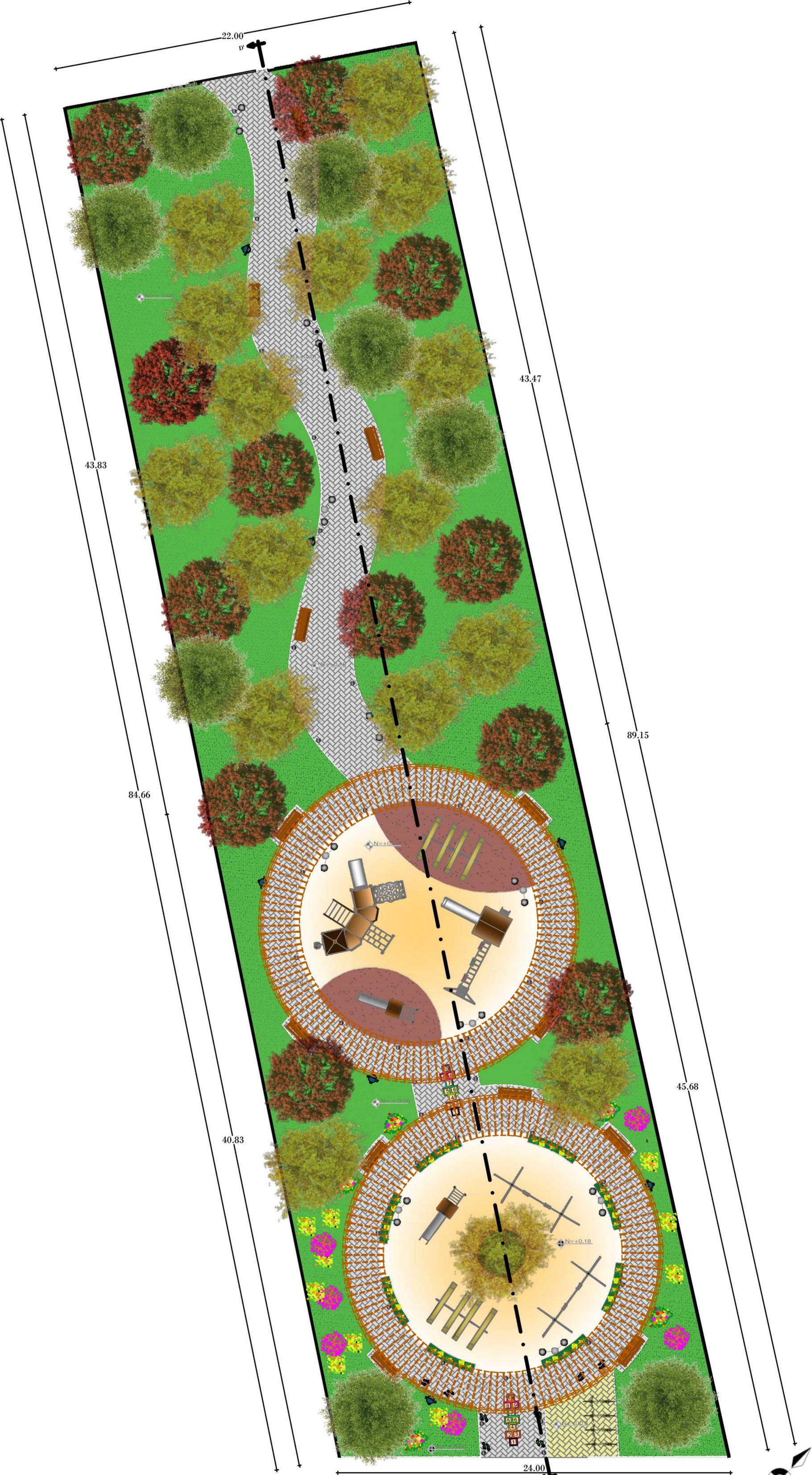


EMPLAZAMIENTO DEL PARQUE 02

Esc: 1: 250

02 - CALLE BOLIVAR AVILA GEDENO

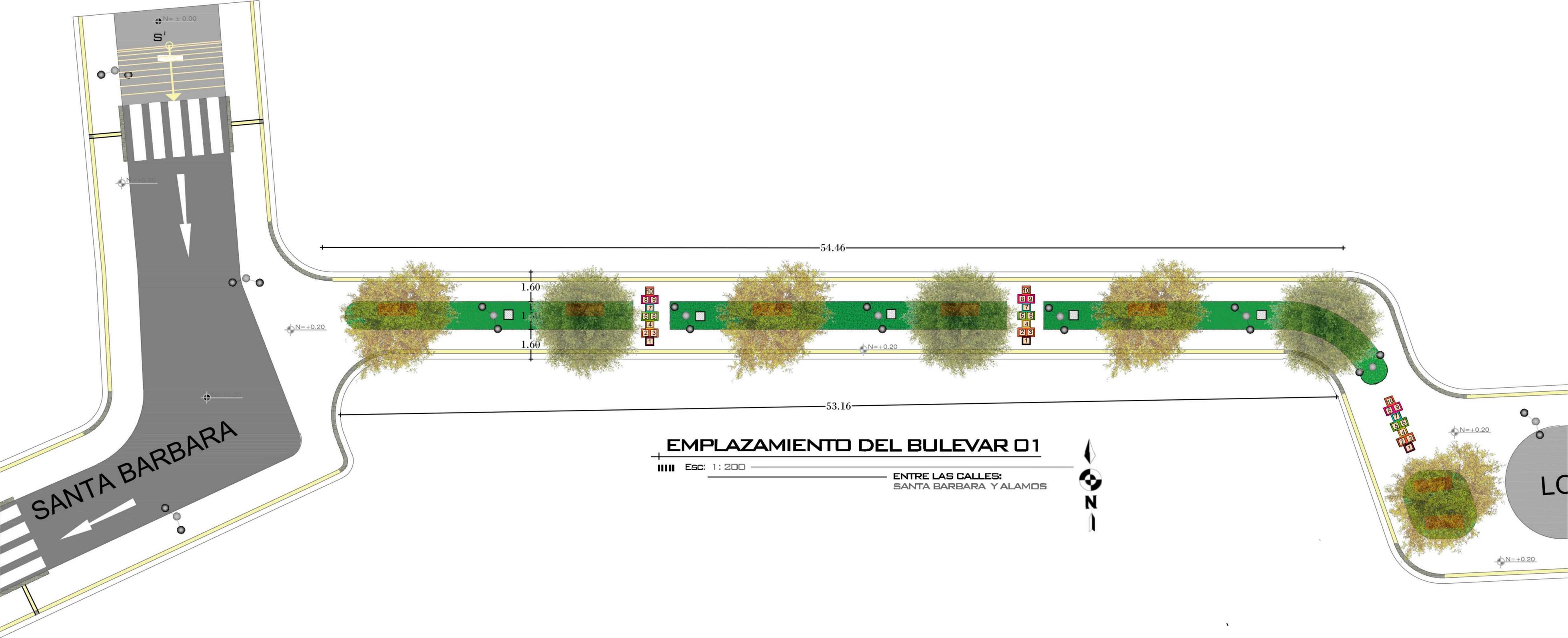




EMPLAZAMIENTO DEL PARQUE 02

Esc: 1: 250

02 - CALLE BOLIVAR AVILA CEDEÑO



SANTA BARBARA

EMPLAZAMIENTO DEL BULEVAR 01

Esc: 1:200

ENTRE LAS CALLES:
SANTA BARBARA Y ALAMOS



N=±0.00

N=+0.20

N=+0.20

N=+0.20

N=+0.20

54.46

53.16

1.60

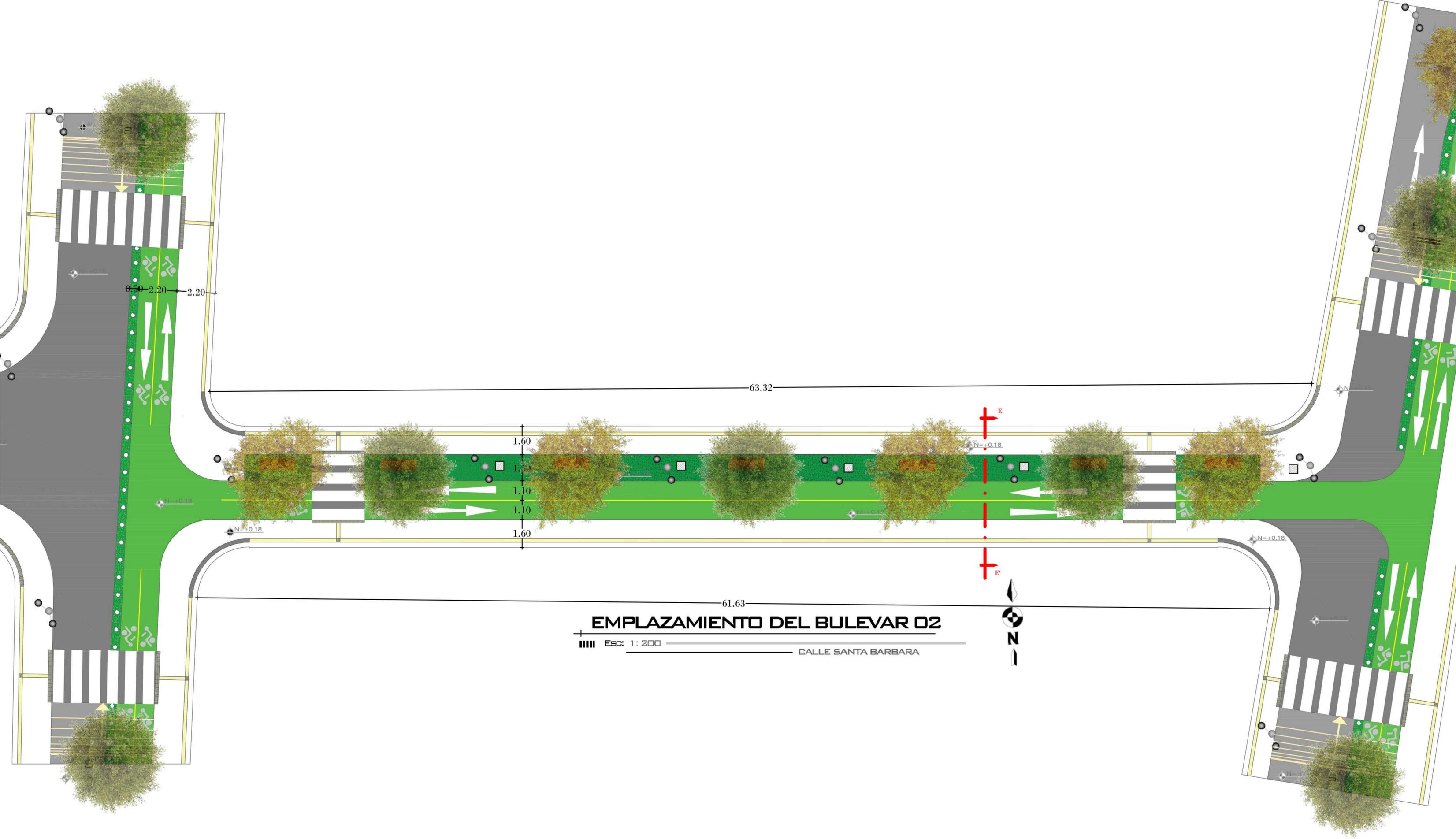
1.60

- 10
- 8 9
- 7
- 5 6
- 4
- 2 3
- 1

- 10
- 8 9
- 7
- 5 6
- 4
- 2 3
- 1

- 10
- 8 9
- 7
- 5 6
- 4
- 2 3
- 1

LO



EMPLAZAMIENTO DEL BULEVAR 02

Esc: 1: 200

CALLE SANTA BARBARA



63.32

61.63

0.50 2.20 2.20

1.60
1.10
1.10
1.60

N=+0.18

N=+0.18

N=+0.18

N=+0.18

E
E