



Pontificia Universidad Católica del Ecuador

Sede Ibarra

ESCUELA DE ARQUITECTURA

PLAN DE TRABAJO DE TITULACIÓN

TEMA:

INTERVENCIÓN DE LA IMAGEN URBANA, EN EL ESPACIO PÚBLICO Y EL DISEÑO DE UN CENTRO INFANTIL
DE LA PARROQUIA CARANQUI DE LA CIUDAD DE IBARRA

PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE

ARQUITECTO

LÍNEA/S DE INVESTIGACIÓN:

PLANIFICACIÓN URBANO-ARQUITECTÓNICA PARA TERRITORIOS EN DESARROLLO.

AUTOR:

ERICK SANTIAGO BASTIDAS ESPINOSA

TUTOR:

MGS. MARCO RAUL MORALES MALES

IBARRA, JULIO 2023

Ibarra, 28 de julio del 2023

ARQ. MARCO RAUL MORALES MALES
ASESOR

CERTIFICA:

Haber revisado el presente informe final de investigación, el mismo que se ajusta a las normas vigentes en la Escuela de arquitectura, de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador Sede Ibarra (PUCESI); en consecuencia, autorizo su presentación para los fines legales pertinentes.

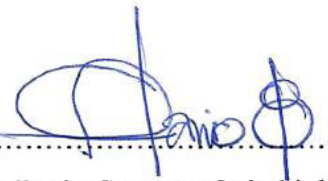
(f) 

Mgs. Marco Raúl Morales Males.

C.C.: 170819941 - 7


PAGINA APROBACIÓN DEL TRIBUNAL:

El jurado examinador, aprueba el presente informe de investigación en nombre de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador Sede Ibarra (PUCESI):

(f): 

Mgs. Giovanni Dario Guerrero Quimbiulco

C.C.: 100174580 - 9

(f): 

Mtr. Salvador Prado Mateus.

C.C.: 170988311 - 8

(f): 

Mgs. Marco Raúl Morales Males

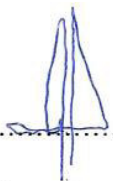
C.C.: 170819941 - 7

ACTA DE CESIÓN DE DERECHOS:

Yo Erick Santiago Bastidas Espinosa, declaro conocer y aceptar la disposición del Art.165 Código Orgánico de la Economía Social de los Conocimientos, Creatividad e innovación, que manifiesta textualmente:

“Se reconoce facultad de los autores y demás titulares de derechos de disponer de sus derechos o autorizar las utilidades de sus obras o prestaciones, a título gratuito u oneroso, según las condiciones que determinen. Esta facultad podrá ejercerse mediante licencias libres, abiertas y otros modelos alternativos de licenciamiento o la renuncia”.

Ibarra, 28 de julio del 2023

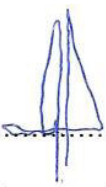
f):


Erik Santiago Bastidas Espinosa.

C.C.: 100351575 - 4

AUTORIA:

Yo Erick Santiago Bastidas Espinosa, portador de la cedula de ciudadanía N° 100351575-4, declaro que la presente investigación es de total responsabilidad del autor, y eximo expresamente a la Pontificia Universidad Católica del Ecuador Sede Ibarra de posibles reclamos o acciones legales.

f): 

Erik Santiago Bastidas Espinosa.

C.C.: 100351575 - 4

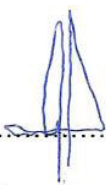
DECLARACIÓN Y AUTORIZACION

Yo: Erick Santiago Bastidas Espinosa, CC: 100351575-4, autor del trabajo de grado titulado: Intervención de la imagen urbana, en el espacio público y el diseño de un centro infantil de la parroquia caranqui de la ciudad de Ibarra, previo a la obtención del título profesional de Arquitecto, en la Escuela de Arquitectura

1.- Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tiene la Pontificia Universidad Católica del Ecuador Sede- Ibarra, de conformidad con el artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de graduación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.

2.- Autorizo a la Pontificia Universidad Católica del Ecuador Sede Ibarra a difundir a través del Repositorio Digital de la PUCESI el referido trabajo de graduación, respetando las políticas de propiedad intelectual de la Universidad

Ibarra, 28 de julio del 2023

f): 

Erik Santiago Bastidas Espinosa.

C.C.: 100351575 - 4

DEDICATORIA

Este trabajo de fin de carrera, está dedicado principalmente a Dios, quien ha sido pilar fundamental en mi vida.

A mi padre Armando Bastidas

Que siempre lucho por darme la oportunidad de ser profesional y a sido mi compañero, maestro y amigo.

A mi madre Clara Espinosa

Por su amor, su paciencia y por ser incondicional en los momentos más difíciles.

A mi pequeña hija Ana Paula Bastidas

Por su amor, su compañía y por la increíble bendición de tenerla a mi lado.

A mis sobrinos amados Valentina Bastidas, Isabella Scacco y Elian Bastidas

Por la bendición de tenerlos en mi vida, y mirarlos formarse como personas.

A mis hermanos Mayra Bastidas y Armando Bastidas

Fundamentales en mi vida, para lograr mis objetivos, por su amor y compañía incondicional.

A mi primo Andrés Castro y Santiago Proaño

Por el cariño, apoyo, compañía, por sus sugerencias para formarme como una persona de bien.

AGRADECIMIENTOS

Agradezco la terminación de la carrera y de este Trabajo de Titulación, a Dios por la fuerza, por su amor, compañía, sabiduría y conocimiento que me permitió concluir mi Tesis de grado sin dificultades. Por otro lado, agradezco a mi familia por estar, por ser mi sustento emocional y económico durante este largo proceso de formación. Agradezco a la Facultad de Arquitectura de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador Sede Ibarra por brindarme los medios y conocimientos para mi formación profesional.

Mi más sincera gratitud con mi asesor de Trabajo de Titulación, Arq. Marco Raúl Morales Males por su apoyo incondicional, su amistad, sus consejos, sus conocimientos y por siempre presionar para que pueda lograr mi objetivo de ser Arquitecto.

Por último, agradezco a mi docente de Taller Profesional I y II Arq. Morella Briceño, por guiarme de manera adecuada en los procesos de elaboración de mi Trabajo de Titulación bases fundamentales para la terminación del mismo.

ÍNDICE GENERAL

RESUMEN Y PALABRAS CLAVE	xiv
ABSTRACT	xv
CAPITULO I: INTRODUCCION	1
1.1 Antecedentes históricos	2
1.1.1 Definición del problema.....	3
1.1.2 Enfoque temático.....	4
1.1.2.1 Rueda de valoración del lugar de Guillermo Bernal.....	3
1.2 Justificación	5
1.3 Objetivos	6
1.3.1 Objetivo general.....	6
1.3.2 Objetivos específicos.....	6
1.4 Estructura del trabajo de titulación	7
1.4.1 Capítulo 1: Introducción.....	7
1.4.2 Capítulo 2: Estado del arte.....	7
1.4.3 Capítulo 3: Materiales y métodos.....	7
1.4.4 Capítulo 4: Resultados y discusión.....	7
1.4.5 Capítulo 5: Propuesta.....	7
1.4.6 Capítulo 6: Conclusiones y recomendaciones.....	7
1.5 Área de estudio	8
1.5.1 Provincia de Imbabura.....	8
1.5.2 Cantón Ibarra.....	8
1.5.3 Parroquia Caranqui.....	9
1.6 Alcance	10
CAPITULO II: ESTADO DEL ARTE	11
2.1 Antecedentes teóricos	12
2.1.1 Espacios urbanos.....	12
2.1.1.1 La ciudad.....	12

2.1.1.2 El espacio público.....	12
2.1.1.3 El espacio público y la ciudad.....	12
2.1.1.4 Inseguridad en el espacio público.....	13
2.1.1.5 El comercio en la calle.....	13
2.1.1.6 El espacio compartido.....	13
2.1.2 Espacios patrimoniales.....	13
2.1.2.1 Espacios patrimoniales.....	13
2.1.2.2 Revitalización de lugares patrimoniales.....	13
2.1.2.3 Puesta en valor.....	13
2.1.2.4 Sitio.....	13
2.1.2.5 Sitios históricos.....	13
2.2 Estructuración de bases teóricas	14
2.2.1 Conceptos y enfoques.....	14
2.2.1.1 Accesos y conexiones.....	14
a. Accesibilidad.....	14
b. Accesibilidad universal.....	14
c. Equipamiento urbano.....	14
d. Accesibilidad para personas con capacidades diferentes.....	14
e. Accesibilidad a pie.....	14
f. Accesibilidad vehicular.....	14
2.2.1.2 Conceptos.....	15
a. Continuidad.....	15
b. Normativa.....	15
c. Proximidad.....	15
d. Interconexión.....	15
e. Comodidad.....	15
f. Lugar accesible.....	15
g. Seguridad vial.....	15
2.2.1.3 Enfoque de intervención.....	16
a. Regulación del tráfico.....	16
b. Transporte eficiente.....	16
c. Transporte público.....	16
d. Actividad peatonal.....	16

e. Estacionamientos	16	2.3.2.1.1 Conceptualización: La red peatonal.....	24
2.2.1.4 Comodidad e imagen.....	17	2.3.2.1.2 Plan de movilidad	24
a. Imagen	17	a. Objetivos específicos.....	24
b. Imagen urbana	17	b. Estrategias plan de acción	25
c. Paisaje.....	17	2.3.2.1.3 Espacios públicos.....	26
d. Paisaje urbano.....	17	2.3.2.1.4 Calles	26
e. Entorno	17	2.3.2.1.5 Interpretación personal. Temas de estudio	27
f. Entorno urbano.....	17	a. Actividades	27
2.2.1.5 Conceptos	18	b. Movilidad	27
a. Seguridad en el espacio público	18	c. Patrimonio	27
b. Ciudades históricas.....	18	d. Cultura.....	27
c. Ciudad cautivadora.....	18	e. Economía.....	27
d. Ciudad religiosa.....	18	f. Medio natural	27
e. Ciudad libre de basura	18	2.3.3 Proyecto nacional (Escala Micro). Análisis de requerimientos espaciales arquitectónicos.....	28
f. Ciudad verde	18	2.3.3.1 Centro infantil en la Universidad Central del Ecuador	28
2.2.2 Marco normativo.....	19	2.3.3.1.1 Formulación del problema	28
2.2.2.1 Plan Nacional toda una vida.....	19	2.3.3.1.2 Justificación	28
2.2.2.1.1 Objetivo 5: El espacio público físico y la cultura	19	2.3.3.1.3 Interpretación personal	28
2.2.2.1.2 Visión a largo plazo.....	19	a. Barreras campus universitario	28
2.2.2.1.3 Carta de Atenas	19	b. Ejes del campus universitario.....	28
2.2.2.2 Plan Nacional toda una vida.....	20	c. Ingresos.....	28
2.2.2.2.1 Sección cuarta. Cultura y ciencia. Art 23.....	20	d. Flujos peatonales	29
2.2.2.2.2 Sección cuarta. Cultura y ciencia. Art 379.....	20	e. Flujo vehicular.....	29
2.2.2.2.3 Art 3. Fines. Punto 6.....	20	f. Zonificación	29
2.2.2.2.4 Capítulo I. Art 4. Glosario, punto 13. Sistemas públicos de soporte	20	g. Hitos y nodos.....	29
2.3 Estructuración de bases teóricas.....	21	h. Vegetación.....	29
2.3.1 Proyecto internacional (Escala Macro), Análisis de requerimientos de movilidad urbana	21	2.3.3.1.4 Análisis gráfico, relación con las edificaciones cercanas	30
2.3.1.1 Plan de movilidad de Lugo (España)	21	2.3.3.1.5 Análisis gráfico, relación flujo de personas.....	30
2.3.1.2 Puntos de análisis	21	2.3.3.1.6 Análisis gráfico, contexto del lote a intervenir	30
2.3.1.3 Descripción de la propuesta	21	2.3.3.1.7 Análisis gráfico, propuesta de diseño	30
2.3.1.4 Resultados. (interpretación personal)	22	2.3.3.1.8 Programa arquitectónico Centro infantil.....	31
2.3.2 Proyecto nacional (Escala Meso), Análisis requerimientos espaciales urbanos históricos	24	2.3.3.1.9 Interpretación personal, implantación.....	31
2.3.2.1 Cuenca red.....	24		

2.3.3.1.10 Interpretación personal, planta subsuelo.....	32	3.1 Definición del enfoque y tipo de análisis	42
2.3.3.1.11 Interpretación personal, planta baja	32	3.1.1 Definición técnica del enfoque de análisis	42
2.4 Estructuración de bases teóricas	33	3.1.2 Tipo de análisis.....	42
2.4.1 Manuales técnicos para centros infantiles, comercial y administrativo	33	3.1.3 Fuentes	42
2.4.2 Criterios generales de diseño.....	33	3.1.3.1 Fuentes primarias	42
2.4.3 Consideración sobre el proyecto arquitectónico	33	3.1.3.1 Fuentes secundarias	43
a. Imagen	33	3.1.4 Muestra.....	43
b. Flexibilidad.....	33	3.1.4.1 Delimitación grafica área toma de muestra	43
c. Compacidad	33	3.2 Justificación del método a usar	44
d. Accesibilidad	33	3.2.1 Técnica cuantitativa.....	44
e. Posibilidad de ampliación.....	33	3.2.2 Operacionalización.....	44
f. Organización	33	3.2.3 Procedimiento.....	44
g. Señalización.....	34	3.2.4 Consentimiento.....	44
h. Medidas de ahorro energético	34	3.3 Técnicas, instrumentos y procedimientos.....	45
i. Criterios de mantenimiento	34	3.3.1 Técnica de recolección de información e instrumentos	45
j. Criterios de sostenibilidad.....	34	3.3.1.1 Encuestas	45
k. Suministro de agua	34	3.3.1.1.1 Variable accesos y conexiones	45
l. Evacuación de aguas	34	3.3.1.1.2 Variable Comodidad e imagen	45
m. Sistemas de extinción de incendios.....	34	3.3.1.2 Autoeficacia urbana.....	45
2.5 Análisis de requerimientos espaciales	35	3.3.2 Procedimientos	45
2.5.1 Análisis programático descriptivo.....	35	3.3.2.1 Escala de autoeficacia urbana.....	45
2.6 Síntesis del capítulo.....	36	3.3.2.2 Cuestionario demográfico	45
2.6.1 Espacios urbanos	36	3.3.2.3 Variables de comodidad e imagen.....	45
2.6.2 Espacios patrimoniales	36	a. Datos de seguridad.....	45
2.6.3 Accesos y conexiones.....	36	b. Cualidades urbanísticas	45
2.6.4 Comodidad e imagen.....	37	c. Medio ambiente	45
2.6.5 Bases legales	37	d. Calidad de espacio público.....	45
2.6.6 Bases técnicas.....	37	3.3.2.4 Variables de accesos y conexiones.....	46
2.6.7 Cuadro síntesis de Referente movilidad urbana.....	38	a. Tráfico regulado	46
2.6.8 Cuadro síntesis de Referente Espacio urbano histórico	39	b. Transporte eficiente	46
2.6.9 Cuadro síntesis de referente arquitectónico	40	c. Transporte público	46
CAPITULO III: MATERIALES Y MÉTODOS	41	d. Actividad peatonal.....	46
		e. Seguridad vial	46
		3.3.2.5 Cuadro de operacionalización de variables	46

CAPITULO IV: RESULTADOS Y DISCUSIÓN	47		
4.1 Análisis del lugar objeto de estudio	48		
4.1.1 Área de intervención	48		
4.1.2 Tipo de estudio	48		
4.1.2.1 Rueda de valoración del espacio público	48		
4.1.3 Diagnóstico	49		
4.1.3.1 Gráfico estructura de variables y subvariables	49		
4.1.3.2 Esquema de operacionalización de variables	50		
4.1.3.3 Estructuración de la encuesta	51		
4.1.3.3.1 Encuesta descriptiva	51		
4.1.3.3.2 Tema de la encuesta	51		
4.1.3.3.3 Objetivo de la encuesta	51		
4.1.3.3.4 Estructuración de preguntas de entrevista	51		
4.2 Desarrollo operacionalización de variables	52		
4.2.1 Operacionalización variables accesos y conexiones	52		
4.2.1.1 Variable tráfico regulado	52		
4.2.1.1.1 Nodos de conflicto vial alto y medio peatón - vehículo	53		
4.2.1.1.2 Borde y recorridos importantes	53		
a. Superposición de planos	45		
b. Lectura de resultados	45		
4.2.1.2 Variable transporte eficiente	52		
4.2.1.2.1 Proximidad paradas de bus existentes y recorridos	54		
4.2.1.2.2 Área de influencia paradas de bus	55		
a. Superposición de planos	55		
b. Lectura de resultados	55		
4.2.1.3 Variable transporte eficiente	56		
4.2.1.3.1 Condiciones parada de bus existente	56		
a. Lectura de resultados	56		
4.2.1.4 Variable Actividad peatonal	57		
4.2.1.4.1 Transitabilidad entre espacio público	57		
4.2.1.4.2 Accesibilidad a espacios públicos	58		
a. Superposición de planos	58		
b. Lectura de resultados	58		
4.2.1.5 Variable Seguridad vial	59		
4.2.1.5.1 Análisis vías como parqueaderos	59		
a. Lectura de resultados	59		
4.2.2 Operacionalización variables comodidad e imagen	60		
4.2.2.1 Variable Inseguridad	60		
4.2.2.1.1 Sectores, peligrosidad alta, media y baja	60		
4.2.2.1.2 Transitabilidad segura, poco segura, peligrosa	61		
a. Superposición de planos	61		
b. Lectura de resultados	61		
4.2.2.2 Variable cualidades urbanísticas	62		
4.2.2.2.1 Hitos históricos	62		
4.2.2.2.2 Estado de valoración patrimonial	63		
a. Superposición de planos	63		
b. Lectura INPC	63		
4.2.2.2.3 Niveles de intervención	64		
4.2.2.2.4 Estado de valoración patrimonial	64		
a. Superposición de planos	64		
b. Lectura INPC	64		
4.2.2.2.5 Estado de conservación	65		
4.2.2.2.6 Patrimonio arquitectónico inventariado	65		
a. Superposición de planos	65		
b. Lectura INPC	65		
4.2.2.2.7 Análisis patrimonio arquitectónico, área protección e influencia	66		
a. Análisis calle Cali cuchima	66		
b. Análisis Av. Atahualpa	67		
c. Análisis calle Rumiñahui	68		
d. Análisis calle Princesa Paccha	69		
e. Análisis Av. Atahualpa	70		
f. Análisis calle General Mihi	71		
g. Análisis calle Cali cuchima	72		
h. Análisis calle Rumiñahui	73		
i. Análisis calle Inti	74		
j. Análisis calle Rumiñahui	75		

k. Análisis calle General Pintag	76
l. Análisis calle Emperador Cacha	77
m. Análisis calle Rumiñahui	78
n. Análisis calle Princesa Paccha	79
o. Análisis calle Emperador Cacha	80
p. Análisis calle Tupac Autachi	81
4.2.2.2.8 Equipamiento y espacios recreativos	82
a. Superposición de planos	82
b. Lectura de resultados.....	82
4.2.2.3 Variable medio ambiente.....	83
4.2.2.2.1 Puntos de recolección de basura.....	83
4.2.2.2.2 Áreas verdes en buen estado y mal estado	84
a. Superposición de planos	84
b. Lectura INPC.....	84
4.2.2.4 Variable calidad del espacio público.....	85
4.2.2.2.1 Grano espacios abiertos y áreas verdes	85
4.2.2.2.2 Confortabilidad en el espacio público	86
a. Superposición de planos	86
b. Lectura INPC.....	86
4.2.3 Resumen de resultados	87
4.2.3.1 Resumen resultados Accesos y conexiones.....	87
4.2.3.2 Resumen resultados Comodidad e imagen	87
4.3 Discusión	88
4.4 Síntesis grafica complementaria de resultados	89
4.4.1 Superposición de planos.....	87
4.5 Síntesis grafica complementaria de resultados.....	90
4.5.1 Matriz F. O. D. A	90
4.5.1.1 Fortalezas.....	91
4.5.1.2 Oportunidades	92
4.5.1.3 Debilidades.....	93
4.5.1.4 Amenazas	94
4.5.2 Matriz D.R.L.P.....	95
4.5.2.1 Superposición de planos información complementaria.....	96
a. Superposición de planos Actividades, flujos, equipamientos.....	96

b. Superposición de planos Figura fondo vivienda, tipos de manzanas, espacios	96
---	----

CAPITULO V: PROPUESTA

97

5.1 Descripción de escalas de intervención y propuesta general	98
5.5.1 Propuesta general	98
5.2 Conceptualización general (Macro escala), elementos de la imagen urbana	99
5.2.1 Puntos de encuentro urbano	98
5.2.1.1 Interpretación de la imagen urbana	99
5.2.1.2 Esquema analítico puntos de encuentro urbano	99
5.2.1.3 Propuesta. Identificación de espacios, proximidad y distancias de recorrido	100
5.2.1.4 Propuesta. Mejoramiento del paisaje urbano. Identificación de espacios (equipamientos culturales) generando ejes de agrupación y consolidación	101
5.2.1.5 Propuesta. Mejoramiento de la imagen del paisaje urbano. Arborización y tratamiento de áreas verdes	102
5.2.1.6 Propuesta. Mejoramiento de la imagen del paisaje urbano. Arborización y tratamiento de Espacios sociales	103
5.2.1.7 Propuesta. Creación espacios sociales. Borde natural.....	104
5.2.1.8 Propuesta. Regulación Nodos peatonales.....	105
5.2.1.9 Propuesta. Regulación Nodos vehiculares	106
5.2.1.10 Propuesta. Creación de sectores	107
5.2.1.11 Propuesta. Regulación trazada de sendas	108
5.3 Evaluación. Rueda de valoración del espacio público (Meso escala)	109
5.3.1 Propuesta. Regularización de sendas	109
5.3.2 Propuesta. Regularización senda peatonal	110
5.3.3 Propuesta. Regularización senda peatonal	111
5.3.4 Propuesta. Regularización senda compartida.....	112
5.3.5 Propuesta. Regularización senda vehicular	113
5.3.6 Propuesta. Regularización senda vehicular, transporte público	114
5.3.7 Propuesta. Proximidades paradas de transporte publico	115
5.3.7 Propuesta. Proximidades paradas de transporte publico	116
5.3.8 Propuesta. Comodidad unidades de transporte público, paradas de bus.....	117
5.3.11 Propuesta. Calidad del espacio público. Tratamiento imagen parques	118
5.3.12 Propuesta. Calidad del espacio público. Tratamiento imagen parques	119
5.3.13 Propuesta. Calidad del espacio público. Tratamiento imagen parques	120

5.3.14 Propuesta. Calidad del espacio público. Tratamiento imagen parques	121
5.3.15 Propuesta. Arborización. Tratamiento imagen parques	122
5.3.16 Propuesta. Arborización. Tratamiento imagen parques	123
5.3.17 Propuesta. Arborización. Tratamiento imagen parques	124
5.3.18 Propuesta. Arborización. Tratamiento imagen parques	125
5.4 Propuesta arquitectónica. Centro infantil (Micro escala).	126
5.4.1 Descripción del proyecto.....	126
5.4.2 Conceptualización. Tola cultura.....	126
5.4.2.1 Normativa para funcionamiento centro infantil	128
5.4.2.2 Puntos de interés centros de educación infantil.....	128
5.4.3 Requerimientos programáticos. (Programa arquitectónico)	127
5.4.3.1 Área semipública (Aulas).....	128
5.4.3.2 Zona privada (Administrativa), Zona privada (Personal de servicio), Zona semipública (Servicios higiénicos)	128
5.4.3.3 Diagrama de relaciones funcionales.....	129

CAPITULO VI: PROPUESTA

130

6.1 Conclusiones	131
6.2 Recomendaciones	132
6.3 Bibliografía	133
6.4 Anexos.....	136

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Características de la provincia de Imbabura.....	8	Tabla 30: Descripción de cuadra calle Rumiñahui	75
Tabla 2: Características del cantón Ibarra.....	8	Tabla 31: Descripción de cuadra calle General Pintag	76
Tabla 3: Características de la parroquia Caranqui	9	Tabla 32: Descripción de cuadra calle Emperador Cacha	77
Tabla 4: Imagen urbana	17	Tabla 33: Descripción de cuadra calle Rumiñahui	78
Tabla 5: Programa arquitectónico.....	31	Tabla 34: Descripción de cuadra calle Princesa Paccha	79
Tabla 6: Análisis programático.....	35	Tabla 35: Descripción de cuadra calle Emperador Cacha	80
Tabla 7: Análisis programático	35	Tabla 36: Descripción de cuadra calle Tupac Autachi	81
Tabla 8: Cuadro síntesis referente movilidad urbana	38	Tabla 37: Medio ambiente	83
Tabla 9: Cuadro síntesis referente espacio urbano histórico	39	Tabla 38: Calidad del espacio público.....	85
Tabla 10: Cuadro síntesis referente arquitectónico.....	40	Tabla 39: Recopilación de resultados Variable accesos y conexiones	87
Tabla 11: Autoeficacia urbana.....	46	Tabla 40: Recopilación de resultados Variable comodidad e imagen	87
Tabla 12: Forma de aplicación cuadro de operacionalización de variables.....	50	Tabla 41: Resultados complementarios	89
Tabla 13: Forma de aplicación cuadro de operacionalización de variables.....	51	Tabla 42: Hitos, puntos gastronómicos	92
Tabla 14: Trafico regulado	52	Tabla 43: Nivel de desarrollo áreas para proyectar	92
Tabla 15: Transporte eficiente	54	Tabla 44: Nivel consolidación	94
Tabla 16: Transporte publico.....	56	Tabla 45: Tipos de manzanas	96
Tabla 17: Actividad peatonal.....	57	Tabla 46: Descripción de la propuesta	100
Tabla 18: Seguridad vial.....	59	Tabla 47: Mapeo de espacios	100
Tabla 19: Inseguridad	60	Tabla 48: Distancia de recorrido	100
Tabla 20: Cualidades urbanísticas	62	Tabla 49: Estudio propuesta equipamientos culturales	101
Tabla 21: Descripción de cuadra calle Calicuchima.....	66	Tabla 50: Descripción de la propuesta	102
Tabla 22: Descripción de cuadra Av. Atahualpa	67	Tabla 51: Descripción de arborización	102
Tabla 23: Descripción de cuadra calle Rumiñahui	68	Tabla 52: Descripción de la propuesta	103
Tabla 24: Descripción de cuadra calle Princesa Paccha	69	Tabla 53: Descripción de arborización	103
Tabla 25: Descripción de cuadra Av. Atahualpa	70	Tabla 54: Criterios de intervención	104
Tabla 26: Descripción de cuadra calle General Mihi	71	Tabla 55: Criterios de intervención	105
Tabla 27: Descripción de cuadra calle Cali Cuchima.....	72	Tabla 56: Criterios de intervención	106
Tabla 28: Descripción de cuadra calle Rumiñahui	73	Tabla 57: Criterios de intervención	107
Tabla 29: Descripción de cuadra calle Inti	74	Tabla 58: Criterios de intervención	108
		Tabla 59: Senda preferencia peatonal	110
		Tabla 60: Senda preferencia peatonal	111
		Tabla 61: Senda preferencia compartida	112
		Tabla 62: Senda preferencia vehicular	113
		Tabla 63: Senda preferencia vehicular transporte publico	114

Tabla 64: Paradas de transporte publico	115
Tabla 65: Especificaciones paradas de bus, unidades de transporte publico	117
Tabla 66: Especies vegetales	137
Tabla 67: Especies vegetales	138
Tabla 68: Especies vegetales	139
Tabla 69: Especies vegetales	140

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Formad e aplicación lógica de variables	49
Gráfico 2: ¿Cómo considera la continuidad vial/peatonal de calles aceras?	52
Gráfico 3: ¿Como considera la normativa vial / peatonal vigente en el sector?.....	52
Gráfico 4: ¿Como percibe la proximidad entre las paradas de bus?.....	54
Gráfico 5: ¿Como considera la interconexión ruta / destino?.....	54
Gráfico 6: ¿Cuál es el nivel de comodidad de las unidades de transporte público (bus)?.....	56
Gráfico 7: ¿Como considera la relación transitabilidad / espacio público?.....	57
Gráfico 8: ¿Cuál es el nivel de accesibilidad que poseen los espacios públicos en caranqui?	57
Gráfico 9: ¿Cuál es su percepción de la seguridad de los estacionamientos en Caranqui?	59
Gráfico 10: ¿Cuál es su percepción de la delincuencia en Caranqui?	60
Gráfico 11: ¿Como considera transitar en las calles de Caranqui?.....	60
Gráfico 12: ¿Cómo califica la historia de la parroquia Caranqui?	62
Gráfico 13: ¿Qué tan cautivadora es para usted la parroquia Caranqui?.....	62
Gráfico 14: ¿Cómo considera el tratamiento de recolección de basura?.....	83
Gráfico 15: ¿Cómo considera el cuidado y mantenimiento de las áreas verdes en Caranqui?.....	83
Gráfico 16: ¿Cuál es su percepción del atractivo del espacio público en caranqui?	85
Gráfico 17: ¿Cuál es su percepción sobre el grado confort de los espacios públicos en Caranqui?	85
Gráfico 18: Grado de autoeficacia Accesos y conexiones.....	87
Gráfico 19: Grado de autoeficacia Comodidad e imagen	87

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Sitios de importancia histórica	2	Figura 30: Matriz de problemas	28
Figura 2: Ruinas Baño Incahuasi	3	Figura 31: Barreras del campus universitario	28
Figura 3: Rueda de valoración del espacio público	4	Figura 32: Ejes campus	28
Figura 4: Plaza Caranqui.....	5	Figura 33: Ingresos	28
Figura 5: Iglesia de Caranqui.....	9	Figura 34: Flujos peatonales	29
Figura 6: Ingreso al Museo arqueológico histórico de Caranqui.....	10	Figura 35: Flujo vehicular	29
Figura 7: Espacio público de Caranqui	12	Figura 36: Zonificación	29
Figura 8: Accesibilidad universal	15	Figura 37: Hitos y nodos.....	29
Figura 9: Transporte publico	16	Figura 38: Vegetación.....	29
Figura 10: Recuperando el espacio público.....	19	Figura 40: Análisis gráfico, relación con edificaciones cercanas	30
Figura 11: Brasil, Jardín Everest.....	19	Figura 41: Análisis gráfico, relación flujo de personas	30
Figura 12: Espacio público y su desarrollo. La floresta Quito - Ecuador.....	20	Figura 42: Análisis gráfico, contesto a intervenir.....	30
Figura 13: Red básica para el vehículo y propuesta de supermanzanas	21	Figura 43: Análisis gráfico, propuesta de diseño	30
Figura 14: Propuesta de red de autobús	22	Figura 44: Implantación	31
Figura 15: Puntos de alquiler de bicicletas	22	Figura 45: Planta subsuelo	32
Figura 16: Red básica para el vehículo privado y de paso	22	Figura 46: Planta baja	32
Figura 17: Propuesta para red peatonal.....	23	Figura 47: Espacio público de Caranqui.....	36
Figura 18: Cobertura de las paradas con pasos a menos de 15 minutos.....	23	Figura 48: Área de protección patrimonial de Caranqui	36
Figura 19: Nivel sonoro en el entorno de la ronda de la Muralla	23	Figura 49: Accesos y conexiones, conceptos y enfoques de intervención	37
Figura 20: Interacción áreas verdes, espacio construido	23	Figura 50: Comodidad e imagen, conceptos y enfoques de intervención	37
Figura 21: Índice de accesibilidad ideal	23	Figura 51: Locales comerciales Caranqui	37
Figura 22: Área de estudio y su relación con el área metropolitana.....	24	Figura 59: Desglose rueda de valoración de Imagen urbana	42
Figura 23: Tipos de vías en el centro histórico	24	Figura 60: Delimitación área toma de la muestra	43
Figura 24: Plan de vías ciclistas de cuenca.....	24	Figura 61: Desglose rueda de valoración de Eficacia urbana	46
Figura 25: Mapa nuevos corredores peatonales	25	Figura 62: Desglose rueda de valoración de Eficacia urbana	46
Figura 26: Estrategias de actuación	25	Figura 63: Delimitación área de intervención, hitos importantes	48
Figura 27: Mapa de llenos, vacíos y vías.....	26	Figura 64: Forma de aplicación lógica de variables	50
Figura 28: Mapa de llenos vacíos y vías detalle	26	Figura 65: Forma de aplicación lógica de variables	50
Figura 29: Matriz de relación de espacios y actividades	27	Figura 66: Nodos de conflicto vial alto y medio	52
		Figura 67: Nodo conflicto vial, peatonal, borde y recorridos importantes	53
		Figura 68: Superposición de planos	53
		Figura 69: Proximidad paradas de buses existentes y recorridos	54
		Figura 70: Área de influencia paradas de bus existentes	55
		Figura 71: Superposición de planos	55

Figura 72: Condiciones paradas de bus existentes	56	Figura 106: Superposición de planos	82
Figura 73: Zona de transitabilidad entre paradas de bus	57	Figura 107: Puntos de recolección de basura	83
Figura 74: Accesibilidad a los espacios públicos	58	Figura 108: Espacios verdes en buen estado / mal estado	84
Figura 75: Superposición de planos	58	Figura 109: Superposición de planos	84
Figura 76: Análisis de vías usadas como parqueaderos residenciales	59	Figura 110: Grano espacios abiertos y áreas verdes	85
Figura 77: Sectores peligrosidad alta y peligrosidad media	60	Figura 111: Confortabilidad en el espacio público	86
Figura 78: Transitabilidad segura, poco segura, peligrosa	61	Figura 112: Superposición de planos	86
Figura 79: Superposición de planos	61	Figura 113: Superposición de planos	89
Figura 80: Hitos históricos	62	Figura 114: Síntesis Matriz F.O.D.A	90
Figura 81: Estado de valoración patrimonial	63	Figura 115: Matriz F.O.D.A. Fortalezas	91
Figura 82: Superposición de planos	63	Figura 116: Superposición de planos	91
Figura 83: Niveles de intervención	64	Figura 117: Matriz F.O.D.A. Oportunidades	92
Figura 84: Superposición de planos	64	Figura 118: Superposición de planos	92
Figura 85: Altura de edificaciones	64	Figura 119: Matriz F.O.D.A. Debilidades	93
Figura 86: Estado de conservación	65	Figura 120: Superposición de planos	93
Figura 87: Superposición de planos	65	Figura 121: Matriz F.O.D.A. Amenazas	94
Figura 88: Patrimonio arquitectónico inventariado	65	Figura 122: Superposición de planos	94
Figura 89: Análisis calle Cali Cuchima	66	Figura 123: Volcán Imbabura	94
Figura 90: Análisis Av. Atahualpa	67	Figura 124: Matriz D.R.L.P. Orientación de resultados	95
Figura 91: Análisis calle Rumiñahui	68	Figura 125: Superposición de planos mapeo de actividades, flujos de movilidad y equipamientos	96
Figura 92: Análisis calle Princesa Paccha	69	Figura 126: Esquema analítico puntos de encuentro	99
Figura 93: Análisis Av. Atahualpa	70	Figura 127: Identificación de espacios y distancias de recorrido	100
Figura 94: Análisis calle General Mihi	71	Figura 128: Equipamientos culturales	101
Figura 95: Análisis calle Cali Cuchima	72	Figura 129: Mapeo áreas verdes	102
Figura 96: Análisis calle Rumiñahui	73	Figura 130: Superposición de planos	102
Figura 97: Análisis calle Inti	74	Figura 131: Mapeo espacios sociales	103
Figura 98: Análisis calle Rumiñahui	75	Figura 132: Superposición de planos	103
Figura 99: Análisis calle General Pintag	76	Figura 133: Identificación de puntos para intervención	104
Figura 100: Análisis calle Emperador Cacha	77	Figura 134: Esquema tratamiento de borde natural	104
Figura 101: Análisis calle Rumiñahui	78	Figura 135: Mapeo de nodos peatonales y relación vial	105
Figura 102: Análisis calle Princesa Paccha	79	Figura 136: Superposición de planos	105
Figura 103: Análisis calle Emperador Cacha	80	Figura 137: Mapeo de nodos vehiculares y relación vial	106
Figura 104: Análisis calle Tupac Autachi	81	Figura 138: Superposición de planos	106
Figura 105: Equipamiento y espacios recreativos	82	Figura 139: Espacios verdes en buen estado / mal estado	107

Figura 140: Mapeo tipos de sendas.....	108
Figura 141: Superposición de planos	108
Figura 142: Superposición de planos	109
Figura 143: Superposición de planos	118
Figura 144: Superposición de planos	118
Figura 145: Superposición de planos	119
Figura 146: Superposición de planos	119
Figura 147: Superposición de planos	120
Figura 148: Superposición de planos	120
Figura 149: Superposición de planos	121
Figura 150: Superposición de planos	121
Figura 151: Superposición de planos	122
Figura 152: Superposición de planos	123
Figura 153: Superposición de planos	124
Figura 154: Superposición de planos	125

ÍNDICE DE PLANOS

EVALUACION. RUEDA DE VALORACION DEL ESPACIO PÚBLICO / MESO ESCALA

5.3.7 Propuesta. Proximidades paradas de transporte público.	
5.3.7.1 Análisis radio de cobertura parada de transporte publico	Lamina 1
5.3.7.2 Planta parada tramo sur, perspectivas	Lamina 2
5.3.7.3 Planta parada tramo medio, perspectivas	Lamina 3
5.3.7.4 Planta Parada tramo norte, perspectivas.....	Lamina 4
5.3.8 Propuesta. Comodidad unidades de transporte público, paradas de bus.	
5.3.8.1 Proyecto arquitectónico paradas de bus	Lamina 1
5.3.8.2 Proyecto arquitectónico paradas de bus, perspectivas.....	Lamina 2
5.3.8.3 Proyecto arquitectónico unidad de transporte público, perspectivas internas	Lamina 3
5.3.9 Propuesta. Actividad peatonal, transitabilidad, accesibilidad.	
5.3.9.1 Detalles generales.....	Lamina 1
5.3.9.2 Planta cobertura aceras.....	Lamina 2
5.3.9.3 Planta cobertura calzada	Lamina 3
5.3.9.3 Planta ubicación de sumideros viales principales y secundarios	Lamina 4
5.3.10 Propuesta. Seguridad vial, parqueaderos.	
5.3.10.1 Implantación parqueaderos.....	Lamina 1
5.3.10.2 Planta parqueaderos, detalle, perspectivas	Lamina 2
5.3.11 Propuesta. Calidad del espacio público. Tratamiento imagen parques.	
5.3.11.1 Implantación general parques.....	Lamina 1
5.3.15 Propuesta. Medio ambiente. Tratamiento imagen parques.	
5.3.15.1 Implantación general parques.....	Lamina 1
5.3.19 Propuesta. Cualidades urbanísticas. Hito representativo de las tolas de Caranqui	
5.3.19.1 Implantación general, ubicación parque central, despiece de elementos	Lamina 1
5.3.19.2 Proyecto arquitectónico Hito, perspectivas	Lamina 2

PROPUESTA ARQUITECTONICA. CENTRO INFANTIL / MICRO ESCALA

5.4.4 Propuesta arquitectónica. Centro infantil	
---	--

5.4.4.1 Zonificación general.....	Lamina 1
5.4.5.1 Implantación general	Lamina 2
5.4.6.1 Implantación general render	Lamina 3
5.4.7.1 Zonificación espacios planta baja.....	Lamina 4
5.4.8.1 Zonificación espacios planta primer piso alto	Lamina 5
5.4.9.1 Planta baja	Lamina 6
5.4.10.1 Planta primer piso alto.....	Lamina 7
5.4.11.1 Instalaciones eléctricas Planta baja / Planta primer piso alto	Lamina 8
5.4.12.1 Instalaciones hidrosanitarias Planta baja / Planta primer piso alto	Lamina 9
5.4.13.1 Instalaciones contra incendios Planta baja / Planta primer piso alto.....	Lamina 10
5.4.14.1 Fachadas arquitectónicas	Lamina 11
5.4.15.1 Fachadas arquitectónicas.....	Lamina 12
5.4.16.1 Fachadas arquitectónicas.....	Lamina 13
5.4.17.1 Cortes.....	Lamina 14
5.4.18.1 Renders exteriores	Lamina 15
5.4.18.2 Renders exteriores	Lamina 16
5.4.18.3 Renders exteriores	Lamina 17
5.4.18.4 Renders exteriores	Lamina 18
5.4.18.5 Renders interiores.....	Lamina 19
5.4.18.6 Renders interiores	Lamina 20
5.4.18.7 Renders interiores.....	Lamina 21
5.4.18.8 Renders interiores	Lamina 22
5.4.18.9 Renders interiores.....	Lamina 23
5.4.18.10 Renders interiores	Lamina 24
5.4.18.11 Renders interiores.....	Lamina 25

PROPUESTA ARQUITECTONICA. EDIFICIO ADMINISTRATIVO / MICRO ESCALA

5.4.19 Propuesta arquitectónica. Edificio administrativo	
5.4.19.1 Planta baja	Lamina 26
5.4.19.2 Planta primer piso alto	Lamina 27
5.4.19.3 Fachadas arquitectónicas.....	Lamina 28
5.4.19.4 Cortes	Lamina 29

5.4.19.5 Instalaciones eléctricas Planta baja	Lamina 30
5.4.19.6 Instalaciones eléctricas Planta primer piso alto	Lamina 31
5.4.19.7 Instalaciones hidrosanitarias Planta baja	Lamina 32
5.4.19.8 Instalaciones hidrosanitarias Planta primer piso alto	Lamina 33
5.4.19.9 Instalaciones contra incendios Planta baja	Lamina 34
5.4.19.10 Instalaciones contra incendios Planta primer piso alto	Lamina 35
5.4.19.11 Renders exteriores	Lamina 36
5.4.19.12 Renders exteriores	Lamina 37
5.4.19.13 Renders exteriores	Lamina 38
5.4.19.14 Renders interiores.....	Lamina 39
5.4.19.15 Renders interiores	Lamina 40

PROPUESTA ARQUITECTONICA. EDIFICIO COMERCIAL / MICRO ESCALA

5.4.20 Propuesta arquitectónica. Edificio comercial.	
5.4.20.1Planta baja	Lamina 41
5.4.20.2 Planta primer piso alto	Lamina 42
5.4.20.3 Fachadas arquitectónicas	Lamina 43
5.4.20.4 Cortes	Lamina 44
5.4.20.5 Instalaciones eléctricas Planta baja	Lamina 45
5.4.20.6 Instalaciones eléctricas Planta primer piso alto	Lamina 46
5.4.20.7 Instalaciones hidrosanitarias Planta baja	Lamina 47
5.4.20.8 Instalaciones hidrosanitarias Planta primer piso alto	Lamina 48
5.4.20.9 Instalaciones contra incendios Planta baja	Lamina 49
5.4.20.10 Instalaciones contra incendios Planta primer piso alto	Lamina 50
5.4.20.11 Renders exteriores	Lamina 51
5.4.20.12 Renders exteriores	Lamina 52
5.4.20.13 Renders exteriores	Lamina 53
5.4.20.14 Renders interiores.....	Lamina 54
5.4.20.15 Renders interiores	Lamina 55

PROPUESTA ARQUITECTONICA. GENERAL

5.4.21 Propuesta arquitectónica general	
---	--

5.4.21.1 Planta baja general.....	Lamina 56
5.4.21.2 Planta primer piso alto general	Lamina 57
5.4.21.3 Fachadas arquitectónicas generales.....	Lamina 58
5.4.21.4 Fachadas arquitectónicas generales	Lamina 59
5.4.21.5 Cortes generales	Lamina 60

PROPUESTA ESTRUCTURAL. EDIFICIO CENTRO INFANTIL / MICRO ESCALA

5.4.22.1 Planta de cimentación	Lamina 61
5.4.22.2 Detalle de columna tipo	Lamina 62
5.4.22.3 Planta Losa Nv+ 3.40, detalle de grada.....	Lamina 63
5.4.22.4 Detalle losa.....	Lamina 64
5.4.22.5 Planta Losa Nv+ 5.65	Lamina 65
5.4.22.6 Planta Losa Nv+ 4.25	Lamina 66
5.4.22.7 Planta Losa Nv+ 4.50	Lamina 67

PROPUESTA ESTRUCTURAL. EDIFICIO COMERCIAL, EDIFICIO ADMINISTRATIVO

5.4.23.1 Planta de cimentación.....	Lamina 68
5.4.23.2 Planta armado de correas en cubierta	Lamina 69

RESUMEN

La parroquia Caranqui es uno de los principales destinos turísticos de la Ciudad de Ibarra caracterizada por su gastronomía e historia. También, alberga vestigios arquitectónicos de la cultura Inca que han sido absorbidos por el crecimiento urbano que ha presentado la ciudad. Por tal motivo, la falta de normativas que regulen esta expansión ha contribuido con el deterioro de su espacio público afectando su imagen urbana por el descuido de las zonas recreativas importantes, la falta de normativas viales, la desconexión de todos sus espacios sociales, nulo control en la edificación de viviendas; aspectos, mismos que han producido segregación y falta de accesibilidad. Estos factores de ruptura tienen un vínculo directo con la escasez de una adecuada administración que fomente principios sociales de cultura y conservación del espacio público.

A razón de la carencia de actividad económica y el alto índice de madres solteras y familias pequeñas con necesidad de ingresos, se genera el requerimiento de implementar un espacio destinado para la atención y cuidado de infantes en el cual puedan permanecer seguros y desarrollen sus conocimientos educativos mientras sus padres salen en busca de fuentes de empleo.

En primer lugar, para resolver organizadamente esta problemática se procedió a valorar y proponer mediante el estudio de los elementos de la imagen de la ciudad los aspectos urbanos que permitirán un ordenamiento y regulación de factores tales como: la movilidad, nodos de conflicto vehicular y peatonal, identificación de sendas, regulación de sectores, protección del borde natural y el cuidado de espacios verdes sociales. Seguidamente, una vez tocados estos recursos se procede con la evaluación de la rueda de valoración del espacio público que por medio de sus aspectos denominados variables permiten conocer el nivel de autoeficacia urbana (percepción de la imagen urbana) de los pobladores. También, mediante el análisis F.O.D.A se obtuvo un diagnóstico que permitió definir los diferentes campos de intervención aplicados a través de propuestas urbano arquitectónica dependiendo de la situación. Además, una vez concluida esta etapa de diagnóstico se define las acciones de tratamiento urbano en donde se plantea un mejoramiento, regulación y conexión de los diferentes elementos de la imagen urbana, sucesivamente se faculta mediante la intervención de la rueda de valoración en sus puntos de accesos y conexiones y comodidad e imagen intervenir mediante sus subvariables en el mejoramiento del espacio público, accesibilidad mejorando las condiciones de la parroquia. Por último, se plantea un proyecto arquitectónico que otorga el cuidado y la educación necesaria a infantes. Por consiguiente, sus padres pueden salir en busca de fuentes de trabajo mejorando su estabilidad económica y, por lo tanto, contribuyendo al desarrollo social y económico de la parroquia Caranqui.

Palabras clave: Espacio público, Imagen urbana, Accesos y conexiones, Comodidad e imagen, Autoeficacia urbana.

ABSTRACT

The Caranqui parish is one of the main tourist destinations in the city of Ibarra, characterized by its gastronomy and history. It is also home to architectural vestiges of the Inca culture that have been absorbed by the urban growth of the city. For this reason, the lack of regulations that regulate this expansion has contributed to the deterioration of its public space, affecting its urban image due to the neglect of important recreational areas, the lack of road regulations, the disconnection of all its social spaces, and the lack of control in the construction of housing; aspects that have produced segregation and lack of accessibility. These factors of rupture have a direct link with the scarcity of an adequate administration that promotes social principles of culture and conservation of public space.

Due to the lack of economic activity and the high rate of single mothers and small families in need of income, there is a need to implement a space for the attention and care of infants in which they can remain safe and develop their educational knowledge while their parents go out in search of employment.

First of all, in order to solve this problem in an organized manner, we proceeded to evaluate and propose, through the study of the elements of the city's image, the urban aspects that will allow an order and regulation of factors such as: mobility, vehicular and pedestrian conflict nodes, identification of paths, regulation of sectors, protection of the natural border and the care of social green spaces. Next, once these resources have been touched upon, we proceed with the evaluation of the public space valuation wheel, which through its aspects called variables allows us to know the level of urban self-efficacy (perception of the urban image) of the inhabitants. Also, by means of the F.O.D.A. analysis, a diagnosis was obtained that allowed the definition of the different fields of intervention applied through urban architectural proposals depending on the situation. In addition, once this diagnostic stage is concluded, the urban treatment actions are defined, where an improvement, regulation and connection of the different elements of the urban image are proposed, successively it is empowered through the intervention of the valuation wheel in its access points and connections and comfort and image to intervene through its sub-variables in the improvement of the public space, accessibility improving the conditions of the parish. Finally, we propose an architectural project that provides the necessary care and education to infants. Consequently, their parents can go out in search of jobs, improving their economic stability and, therefore, contributing to the social and economic development of the Caranqui parish.

Key words: Public space, Urban image, Access and connections, Comfort and image, Urban self-efficacy.



CAPÍTULO 1. INTRODUCCIÓN

1.1 . Antecedentes históricos.

La actual parroquia de Caranqui, perteneciente al cantón Ibarra, alberga los restos de lo que formó la colonización Inca más importante del Tawantinsuyu (siglo XVI) en su amplitud septentrional. La elección del espacio Caranqui para construir la infraestructura administrativa incaica, se debe a sus particularidades geográficas y por ser origen de uno de los cacicazgos Caranquis más notables de la Sierra Norte, a juzgar por el elevado número de los montículos artificiales, o tolas, presentes en el área central de este cacicazgo. De estas tolas, aún quedan restos de una en el cementerio “San Miguel de Ibarra,” y tres más entre las calles Juana Atabalipa y Los Incas en Caranqui.

Por esta singularidad, Caranqui en este momento combina características arquitectónicas locales (Caranquis) con edificaciones de estilo incaico. (Echeverría, 2010, pág. 6)

Además, Caranqui, es “el paraje de mejor clima y fertilidad”, estaba en el recorrido del Qhapaq Ñan, el principal camino andino (que en la parte norte posiblemente llegó hasta las faldas del volcán Galeras en Pasto). Geográficamente, Caranqui se encontraba en un sitio importante para el control de los pueblos ya controlados y los por conquistar. Fue elegido como capital y morada del Inca, para guarnición militar de mitimaes, y para el personal de servicio del estado imperial. (Pedro Cieza, 1554, pág. 67)

En consecuencia, Caranqui se transformó en la llacta o capital provincial de la frontera norte, a imagen y similitud del Cuzco, pero más en menor proporción. Se construyó un ostentoso templo ofrendado al Sol, almacenes, tambos y otros servicios infaltables en el régimen incaico. (Soriano Waldemar, 1988, pág. 45) .

Por otra parte, Caranqui debió tener una población de 2.000 personas. Huayna Capac vivió una época en Caranqui junto a algunas de sus esposas secundarias, entre ellas las descendientes de los gobernadores étnicos locales y regionales. De esas alianzas nacieron muchos hijos, entre ellos Carangue Inca Yupanqui o Hualpa Titu Inca Yupanqui, llamado más tarde “Atahualpa” o “príncipe afortunado.” (Soriano Waldemar, 1988, pág. 402)

Al fundarse Ibarra en 1606, un conjunto de los antiguos habitantes de Caranqui resuelve convertirse en “señores del cabildo” y en acceder así al régimen municipal, que permitía mantener su status socio-económico. Juan Martínez de Orbe debe haber pasado a Caranqui hacia 1586, pues en 1596 vivía en su residencia de Pugacho, junto a la población de San Antonio.

En ese año, por encargo de la Audiencia, Diego López de Zúñiga realizó una comprobación de tierras y pudo medir dos propiedades que Orbe poseía, la estancia de Capcha en Caranqui, y la otra en San Antonio. Deducimos de esta manera, que mucho tiempo antes de la fundación de Ibarra, Caranqui ya poseyó pobladores españoles o descendientes de españoles, lo que se encuentra evidenciado por el descubrimiento de cerámica de uso claramente español. (Segundo Fernando Noboa, 1997, pág. 237).

Indudablemente, Caranqui como área poblada, es un modelo de asentamiento local con superposición inca-hispana. Tres realidades pretéritas que confluyen a un solo presente, que es necesario identificarlo, para enriqueciéndonos en las tres ramas podamos ser más creativos y cuidadosos en la elaboración de un futuro con identidad propia. (Meyers, 1998, pág. 12)



Figura 1. Sitios importancia histórica.

Fuente: Elaboración propia.

1.1.1 . Definición del problema

A pesar de conocer el valor turístico que posee la parroquia de Caranqui, algunas de sus zonas han sido olvidadas y descuidadas denotando un progresivo deterioro, como consecuencia de que sus habitantes centralizaron las actividades en un área específica de la misma, dando como resultado inhabitabilidad en el resto de los sectores poblados.

Por este motivo se han generado problemas como, falta de accesibilidad de las personas con capacidades diferentes, falta de espacios públicos, falta de accesibilidad al transporte público y deterioro de la imagen urbana.

Así mismo, Caranqui muestra escasez de una adecuada administración, con respecto a los principios sociales y sitios culturales que posee el sitio; por consiguiente, al no ser valorados y conservados apropiadamente, genera un limitado desarrollo económico, urbano arquitectónico y desigualdad en la población.

Como consecuencia, de la carencia de actividad económica y el alto índice de madres solteras y familias pequeñas con necesidad de ingresos, se genera la necesidad de un espacio para el cuidado de infantes, donde puedan permanecer seguros y realicen actividades educativas.

Por tal motivo, se pretende poner en valor la parroquia Caranqui, con la rehabilitación integral de su espacio público, intervención de viviendas estratégicas y creación de un centro infantil, para beneficio de la población, conservación cultural y recuperación de la imagen urbana de la parroquia Caranqui.



Figura 2. Ruinas Baño Incahuasi

Fuente: Elaboración propia.

1.1.2. Enfoque temático

1.1.2.1 Rueda de valoración del lugar de Guillermo Bernal

La expansión urbanística, se inicia en las ciudades como una manera de crecimiento urbano y se da por la necesidad de sus pobladores de tener una vida confortable, fundamentada en el desarrollo de un espacio que faculte el acatamiento de sus prácticas y requerimientos cotidianos. Se desarrolla una herramienta que, facilita el análisis de un lugar específico. Basándose en cuatro criterios, los cuales son descritos a través de un diagrama. En cada nivel o anillo del diagrama se ubican los siguientes aspectos: Intuitivos, subjetivos, cualitativos y cuantitativos. En este estudio en particular se tratarán dos de estos aspectos:

- Comodidad e imagen
- Accesos y conexiones.

(Bernal Guillermo, 2012, pág. 65)

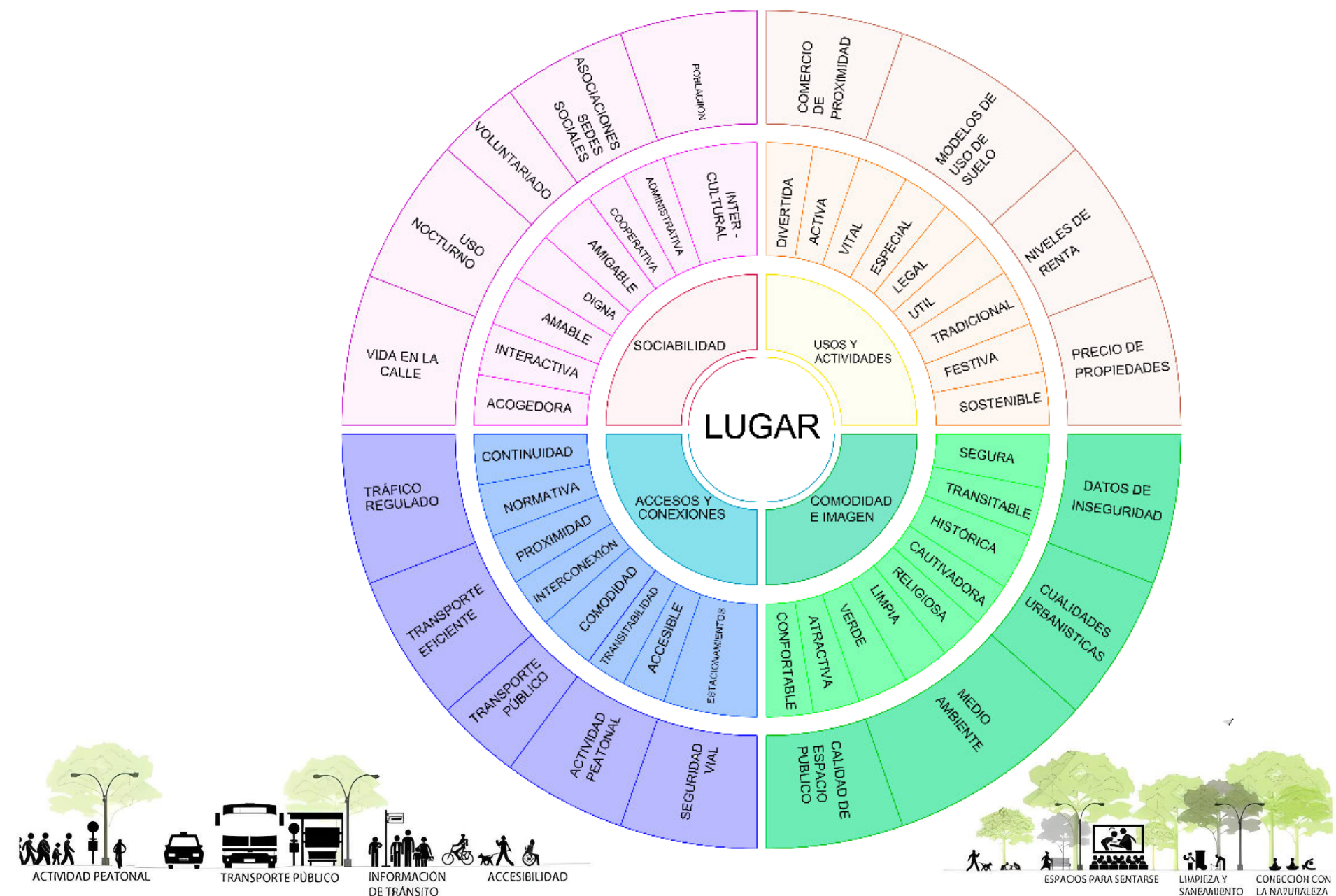


Figura 3. Rueda de valoración del espacio público.

Fuente: Elaboración propia.

1.2 . Justificación

En Ibarra el crecimiento constante de su territorio a generado fisuras tanto en el tejido urbano como en la ciudadanía, dando como resultado una situación de segregación y expansión. La segregación desata una serie de procesos de ruptura; tales como: sociales, culturales, económicos, educativos, seguridad y deportivos. Mismos que, tienen un vínculo directo con la formación de la ciudad.

Caranqui, alberga una importante herencia social, cultural e histórica; que promueve la conservación de sus espacios y tradiciones como ejes de aprendizaje para las posteriores generaciones a través del cuidado de sus áreas y sus memorias. Asimismo, muestra zonas favorables para el adecuado desarrollo de actividades comerciales y turísticas gracias a su riqueza histórica.

Con respecto al sitio de análisis, se puede denotar la falta de propuestas para la recuperación de la imagen urbana y los espacios de convergencia social e infraestructura que permitan el adecuado desarrollo socioeconómico de los habitantes.

Por otra parte, el objetivo de la recuperación e implementación de infraestructura brinda a Caranqui la oportunidad de fortalecer sus ejes culturales y comerciales; de ese modo, promover el interés de los habitantes y visitantes de Caranqui.

En la actualidad debido a diversos factores (sociales, familiares, culturales, demográficos) muchas madres se han inclinado por la búsqueda de alternativas para el cuidado de sus hijos, a razón de que han tenido que salir de casa en busca de estabilidad laboral y económica.

Con todos estos antecedentes, se pretende con esta investigación aportar con la recuperación de la imagen urbana, espacio público y conexiones de la parroquia Caranqui ubicada al sur de Ibarra. De la misma manera, con la integración del centro infantil se procura

contribuir en el ámbito económico, ya que se estaría proporcionando fuentes de trabajo, así como también permitiendo que las madres de familia puedan salir en busca de empleo, mientras sus hijos reciben un cuidado y educación adecuada.



Figura 4. Plaza Caranqui

Fuente: Elaboración propia.

1.3 . Objetivos

Mejorar la condición de la imagen urbana de Caranqui; mediante el diseño del espacio público y la integración de un centro infantil, con el fin de potencializar el desarrollo, social y cultural de la Parroquia.

- Describir los cambios generados dentro de la morfología urbana y la importancia de potenciar las áreas aledañas a zonas patrimoniales para su puesta en valor.
- Fortalecer las conexiones del tejido urbano a través de la integración de los espacios públicos, contribuyendo a la consolidación de la parroquia Caranqui.
- Diseñar un área comercial que brinde una estancia acogedora, funcional y sostenible que impulse la actividad económica, de las personas que la usan o habitan.
- Definir el espacio arquitectónico que será destinado para el desarrollo de los diferentes departamentos que conforman el área administrativa de la parroquia.

1.3.1 General

1.3.2 Específicos

1.4 . Estructura del trabajo de titulación.

1.4.1 . Capítulo 1: Introducción.

En este primer capítulo se sitúa al proyecto en su medio arquitectónico envolvente, poniendo en relación directa el contexto urbano y los problemas que presenta el sitio analizado, mediante un análisis metodológico que faculta la valoración de cada uno de los aspectos urbanos y sociales, el mismo que permitirá clasificar y valorar ordenadamente las soluciones para cada aspecto analizado. De la misma manera, es posible considerar los objetivos, el área de intervención, el alcance que tendrá el proyecto, análisis acompañado de una justificación lógica y concreta.

1.4.2 . Capítulo 2: Estado del arte.

Este capítulo se destacan las fases de la investigación y los interrogantes existentes, teniendo en cuenta las necesidades actuales del sector investigado, lo que nos proporciona un punto de partida para definir los objetivos, alcances y justificación, permitiendo el desarrollo del proyecto dentro de los lineamientos de los métodos utilizados.

1.4.3 . Capítulo 3: Materiales y métodos.

En este capítulo se precisa la metodología que se empleará, para recopilar los datos y la información que sustentan al proyecto. En este enfoque, las herramientas son definidas conjuntamente con sus respectivos procedimientos llevados a cabo en la investigación.

1.4.4 . Capítulo 4: Resultados y discusión.

Se interpretan y verifican los datos arrojados en la metodología, así como la descripción general en los conceptos y métodos analizados en el estado del arte, analizados como resultados para obtener una comprensión clara de los problemas principales y el propósito de la propuesta para sustentarla.

1.4.5 . Capítulo 5: Propuesta.

Se desarrolla el proyecto a nivel de diseño, tanto urbano como arquitectónica (planos, fachadas, cortes detalles, etc.), siguiendo una secuencia ordenada por escalas de intervención.

1.4.6 . Capítulo 6: Conclusiones y recomendaciones.

Se emiten acotaciones finales acerca del proyecto realizado, además se sugiere con respecto al proceso investigativo realizado.

1.5 . Área de estudio.

1.5.1 . Provincia de Imbabura.

Imbabura está ubicada al norte del Ecuador, en la extensión geográfica denominada región sierra, inmersa en la hoya del Chota, toma su nombre por el volcán Imbabura que se eleva a 4582 m.s.n.m., en las faldas del mismo se ubica su capital, Ibarra a 2225 metros de altura, contexto que confiere a la ciudad un contraste de climas.

Otro aspecto que se debe anotar es la presencia de varias lagunas como son la de San Pablo, Yahuarcocha, Cuicocha que dan un toque de hermosura natural a las ciudades que conforman esta provincia. (Asociación de municipios del Ecuador, 2015, pág. 23).

Tabla 1. Características de la provincial Imbabura.

CARACTERISTICAS DE LA PROVINCIA IMBABURA	
País	Ecuador
Provincia	Imbabura
Ubicación	Norte del país
Superficie	4609,00 km ²
Población	476257 habitantes
Organización territorial cantonal y parroquial	6 cantones y 36 parroquias Ibarra, Antonio Ante, Cotacachi, Otavalo, Pimampiro, Urcuqui.
Coordenadas	Latitud: 00 07 y 00 52 Norte Longitud: 77 48 y 79 12 Oeste Altitud: 200 - 4.939 m.s.n.m.
Limites	Norte: El Carchi Sur: Pichincha Este: Sucumbíos Oeste: Esmeraldas

Fuente: Elaboración propia.

1.5.2 . Cantón Ibarra.

La ciudad de San Miguel de Ibarra está ubicada al norte del país en la provincia de Imbabura. A pesar de que no tiene frontera directa con Colombia, por su proximidad con la misma, forma parte de la zona fronteriza junto con las provincias de Carchi, Sucumbíos y Esmeraldas.

El Cantón Ibarra está formado por cinco parroquias urbanas: El Sagrario, San Francisco, Caranqui, Alpachaca y la Dolorosa de Priorato, y siete parroquias rurales: Ambuquí, Angochagua, La Carolina, La Esperanza, Lita, Salinas y San Antonio.

Ibarra es una ciudad que junta actividades comerciales, manufactureras y de servicios, con otras como la agricultura y la ganadería que están ligadas a su contexto natural. (Hernando Ortega, 2014, pág. 92).

Tabla 2. Características del Cantón Ibarra.

CARACTERISTICAS DEL CANTON IBARRA	
Nombre del Gad	San Miguel de Ibarra
Ubicación	115km al noroeste de Quito y 125km al sur de Tulcán
Altitud	2225 m
Población	180791 habitantes.
Temperatura	Templado seco / 18°C
Fecha de fundación	28 septiembre de 1606.
Fecha de refundación	28 abril de 1972
Coordenadas	Latitud: N0° 21'6.16" Longitud: O78°7'20.39"
Limites	Norte: Mira, Bolivar. Sur: Cayambe. Este: Pimampiro. Oeste: Antonio ante.

Fuente: Elaboración propia.

1.5.3 . Parroquia Caranqui.

La parroquia de Caranqui, a 2 km al sureste de Ibarra, fue un importante asentamiento de las culturas Carague e Inca Símbolo de las etapas más ricas de la historia de Ecuador Pueblo antiguo lugar de asentamiento de los Quitus, Caras e Incas que se resistieron a la conquista incásica y luego por ser imperio y cuna de nuestro último Shiry Inca Atahualpa punto de irradiación de cultura, valor y conquista. Se encuentra ubicada en la Provincia de Imbabura, Cantón Ibarra. (J Echeverria, 2017, págs. 127-150).

Tabla 3. Características de la parroquia Caranqui.

CARACTERISTICAS DE LA PARROQUIA CARANQUI	
Nombre del Gad parroquial	Caranqui
Ubicación	2km del centro de Ibarra.
Altitud	2297 m
Población	6360 habitantes.
Temperatura	Templado seco / 18°C
Coordenadas	Latitud: N0° 19'23" Longitud: O78°7'25"
Limites	Norte: Parroquia San Francisco Sur: Parroquia La Esperanza Este: Parroquia San Francisco Oeste: Parroquia San Antonio

Fuente: Elaboración propia.



Figura 5. Iglesia de Caranqui.

Fuente: Elaboración propia.

1.6 . Alcance.

La propuesta de mejoramiento Urbano de la Parroquia Caranqui, surge como una solución al crecimiento desorganizado que presenta en la actualidad, mismo que ha generado una desconexión de los espacios histórico-culturales implantados en el sitio. También, el crecimiento desorganizado ha provocado segregación desatando una serie de procesos de ruptura, así, por ejemplo: sociales, culturales, económicos, educativos, seguridad y deportivos; los cuales, tienen un vínculo directo con la formación de la ciudad. Por consiguiente, la propuesta se enfoca en generar un mejoramiento Urbano a través del estudio y la valoración de los espacios existentes en la parroquia; identificando con ello el panorama urbano y estableciendo puntos paisajísticos importantes que fungan como sitios estratégicos para orientar el crecimiento ordenado de la parroquia con restricciones ordenadas de expansión urbana y controlando la segregación.

Con respecto al alcance del trabajo se pretende brindar alternativas y soluciones urbano-arquitectónicas que valoren las figuras socio culturales de los individuos de la parroquia; en vista de ello, el alcance del trabajo se amplía a proponer intervenciones a macro, meso y micro escala, abarcando dos fases. Para comenzar, en las dos primeras escalas se plantea una solución global a nivel de mejoramiento de la imagen urbana de la parroquia; seguidamente, a nivel micro se propone tres tipos de equipamiento educativo, comercial y gestión que impulsaran las actividades sociales en el sector, sobre todo a los habitantes de la parroquia que necesitan de espacios y edificaciones que sustenten sus necesidades y contribuyan al desarrollo socioeconómico. El proyecto otorga espacios de educación, comercio, ocio y apoyo a los pobladores.

Al respecto, la macro escala contempla el mejoramiento de la imagen urbana y las conexiones entre los lugares importantes de la parroquia, partiendo de la zona poblada hacia los sectores en expansión e identificando los principales actores y conceptos de la imagen urbana. Otro punto importante a tratar dentro de la propuesta urbana (meso escala) es el ordenamiento vial – peatonal, sistemas de transporte público y espacios urbanos abarcando cada punto importante con la idea lógica de la rueda de valoración del espacio público.

La propuesta arquitectónica (micro escala) se evidencia tras la necesidad de brindar un apoyo a la economía familiar de los habitantes del sector, ya que sus posibilidades de trabajo y emprendimiento

han disminuido notablemente, a razón de que carecen de espacios que brinden la seguridad de un cuidado y educación idóneo para sus hijos, mientras buscan estabilidad económica.



Figura 6. Ingreso al Museo arqueológico histórico de Caranqui.

Fuente: Elaboración propia.



CAPÍTULO 2. ESTADO DEL ARTE

2.1 . Antecedentes teóricos.

El presente trabajo se realizó en base a una revisión bibliográfica. Mencionados antecedentes, tanto diferentes como propios, fueron afianzando el interés por el elemento de estudio.

Nos referimos especialmente a los antecedentes que se inscriben fundamentalmente en dos líneas de investigación sobre la imagen y el espacio público.

Con respecto a la imagen de la ciudad, se mencionan los trabajos de Kevin Lynch. También, se entiende que este trabajo posibilita un análisis completo de la manera de comprender la imagen que se obtiene de una ciudad.

Por otra parte, se destaca el estudio del espacio público realizado por Guillermo Bernal, que entiende la ciudad desde un punto de vista ordenado, mediante la aplicación de un análisis en un determinado lugar.

Con lo referente a los postulados centrales, el análisis a través de lecturas permite la estructuración de una de las líneas más activas en la actualidad sobre el conocimiento de la imagen y orden del espacio público.

2.1.1 Espacios urbanos.

2.1.1.1 La ciudad.

La ciudad es un sitio, grande, complejo y permanente que cuenta con individuos socialmente diferentes. Además, permite realizar diversas actividades. En ella se genera mecánica y espontáneamente heterogeneidad, división del trabajo y un estilo

de vida diferente, que se diferencia del que se lleva a cabo en comunidades rurales pequeñas. Para lograr definir una ciudad se debe tener en cuenta varios aspectos tales como: numérico, legales, funcionales, y administrativos. (Bernardi, 2009, pág. 1).

2.1.1.2 El espacio público.

Es un espacio físico, simbólico y político en donde cualquier persona tiene derecho a circular e interactuar libremente. Usualmente son espacios abiertos como plazas, calles, etc.; o privados como bibliotecas, centros comunitarios, etc. (Alguacil Julio, 2008, pág. 3).

En los sitios públicos se fortalece la diversidad, se generan concordancias e intercambio. También, se determina por ser un lugar visible, abordable por todos y con un destacado carácter de ser un núcleo. El derecho al espacio público es compartir el respeto por los demás. (Xavier Mela, 1996, pág. 25) .

2.1.1.3 El espacio público y la ciudad.

La ciudad funciona como un escenario, donde el espacio público es el actor, cuanto más expuesto se encuentre a los ojos de todos, más expresará democratización urbana, política y social. La cronología de la ciudad es la de su ámbito público. La ciudad entendida como sistema, de redes o de conjunto de elementos; tanto si son calles y plazas como si son infraestructuras de comunicación así, por ejemplo: estación de trenes o autobuses; áreas comerciales equipamientos culturales, es decir espacios de uso colectivo, mismos que permiten el paseo y el encuentro, que

dan sentido y orden a la ciudad. A partir de los espacios públicos, se puede generar el objetivo de hacer ciudad en conjunto, en donde finalmente se convierte en la casa de una sociedad en donde se respeten diversos factores como: la lengua, origen, tradición, etnia, religión. (Borja Jordi, 2019, pág. 4).



Figura 7. Espacio público de Caranqui.

Fuente: Elaboración propia.

2.1.1.4 Inseguridad en el espacio público.

El abandono de los espacios destinados a la convivencia e interacción urbana, genera espacios desolados e inseguros; como consecuencia de esto pasan a ser poco transitados, induciendo a comportamientos depredadores, vandálicos e incívicos en lo referente a los equipamientos, a los espacios urbanos, y a los mismos ciudadanos (Jordi Borja, 2019, págs. 8-9).

Para garantizar la seguridad en el espacio público es de suma importancia la continuidad de su uso social, es decir, la presencia de la gente, que sean amigables, que permitan su utilización a todo tipo de personas y grupos, haciendo de estos lugares un punto de encuentro social. (Jordi Borja, 2019, págs. 8-9).

Influir en el espacio público es una forma de mermar el dilema social de la inseguridad, creando lugares seguros y habitables para los ciudadanos uniéndolos con la cultura, motivando una calidad de vida mejorada. (Yeritza Mendoza A, 2010, págs. 113-114).

2.1.1.5 El comercio en la calle.

En la mayor parte de ciudades el comercio se efectúa en la calle de manera informal generando un deterioro a la imagen urbana, convirtiéndolo en un espacio aglomerado incitando a la inseguridad del peatón, sin embargo, este tipo de comercio ha sido y continúa siendo una de las actividades que ha dado mayor sentido al espacio público urbano. (Beatriz Kirchner, 2011, págs. 90-91).

2.1.1.6 El espacio compartido.

El espacio compartido tiene como finalidad eliminar las barreras existentes entre vehículos, peatones y ciclistas, para unificar el

espacio, eliminando las barreras de separación entre la calle y la acera, poniéndolos a un solo nivel de piso para que la función social trabaje con la urbana, en donde cada uno mantenga un cuidado al momento de moverse. (alberto bull, 2003, págs. 72-73).

2.1.2 Espacios patrimoniales.

2.1.2.1 Espacios patrimoniales.

América Latina cuenta con diversos centros habitados ricos en historia y patrimonio, que han sido identificados como Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO, siendo los más representativos los ubicados en Ecuador, México y Guatemala. (Ministerio Coordinador del Patrimonio, 2010, pág. 3).

2.1.2.2 Revitalización de lugares patrimoniales.

La revitalización de estos espacios significa integrarlos en la vida de la ciudad y en muchos casos considerar medidas para restaurar las edificaciones aledañas al espacio público y privado, mejorando la infraestructura y equipamientos, en otras palabras, restaurar la imagen de la ciudad, revitalizar el patrimonio arquitectónico y en algunos casos insertar nuevos edificios. (Arq. Diana Beatriz, 2016, pág. 35)

2.1.2.3 Puesta en valor.

Equivale a vivir en concordancia al estado objetivo y ambiental que, sin desmerecer su naturaleza, dejan en evidencia sus características y permiten su máximo aprovechamiento, y cuyos

límites no deben ser mermados al ámbito cultural, sino de un fin social o trascendental para que de ella disfruten la colectividad cultural. (Van Balen & Aleman, 2002, pág. 65)

2.1.2.4 Sitio.

Es un espacio en territorio urbano, rural que posee ciertos valores estéticos y culturales, que deben ser protegidos por la urbe con el lineamiento de que no deben ser destruidos, y evitar su deterioro.

(Van Balen & Aleman, 2002)

2.1.2.5 Sitios históricos.

Son lugares que evidencian la acción de conservación del hombre, simbolizan momentos o acciones de gran trascendencia.

(Van Balen & Aleman, 2002)

2.2 . Estructuración de bases teóricas

2.2.1 Conceptos y enfoques

2.2.1.1 Accesos y conexiones.



a. Accesibilidad.

Son características básicas del entorno construido que debe disponer un entorno, producto o servicio para ser utilizable en condiciones de confort, seguridad e igualdad por todas las personas y, en particular, por aquellas que tienen alguna discapacidad. (GIORDANI, 2007, pág. 16).

b. Accesibilidad universal.

La accesibilidad universal es la condición que deben cumplir los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, con la finalidad de garantizar el principio de igualdad de oportunidades, favoreciendo, a la vez, al conjunto de la ciudadanía. Es decir, el diseño para todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad y de la forma más autónoma y natural posible. (Jesus Galan, 2011, págs. 18-19)

c. Equipamiento urbano.

El equipamiento urbano es el espacio que permite a los ciudadanos ejercer el derecho a la ciudad, se encuentra constituido por el conjunto de edificios y espacios, mayormente de uso público, en los cuales se realizan actividades complementarias a las de habitación y trabajo, proporcionando a la población servicios de bienestar social y de apoyo a las actividades económicas, sociales, culturales y recreativas. (Secretaría Desarrollo Social, 2015, págs. 26-27)

Estos edificios son piezas elementales para el correcto funcionamiento de la ciudad, garantizando la equidad y desarrollo social, por el cual se dice que los equipamientos deportivos y culturales que tiene la capacidad para contener una gran cantidad de personas, producen una gran cantidad de impactos, generando un atractivo influyente para una ciudad. (Fernandez, 2004, pág. 61)

d. Accesibilidad para personas con capacidades diferentes.

Es la condición que proporciona, en diferente espacio, tanto interior como exterior, el fácil desplazamiento de las personas con capacidades diferentes, su uso en forma infalible, confiable y eficaz de los diversos servicios instalados en esos ambientes (Jaime Huerta, DISCAPACIDAD Y ACCESIBILIDAD / La dimension desconocida, 2006, pág. 31).

e. Accesibilidad a pie.

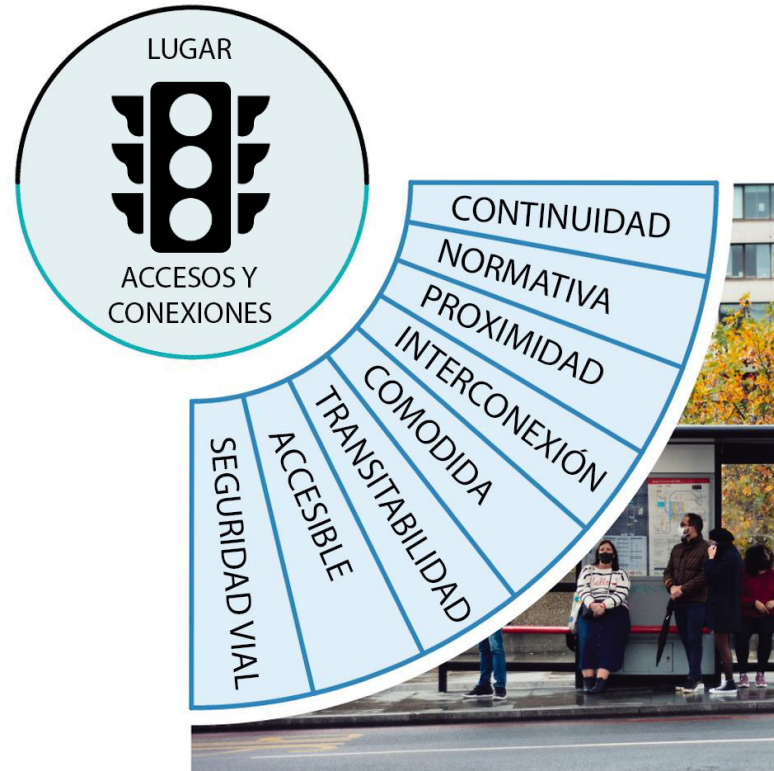
La accesibilidad a pie, asegura las funciones de paso (desplazamiento), de estancia (reposo, juego, espera ante la escuela, etc.) y de actividad (mirar, conocer, manifestaciones culturales, etc.).

La accesibilidad peatonal tiene un vínculo directo con la calidad urbanística del espacio público, la existencia de calles con prioridad peatonal y la creación de una red de itinerarios peatonales. (Jaime Huerta, 2006, págs. 42-43)

f. Accesibilidad vehicular.

La accesibilidad vehicular, se halla dirigida al servicio de transporte público colectivo de pasajeros urbano e interurbano, vehículos particulares, distinguiendo tanto el componente físico (infraestructuras) como funcional (equipos), orientado en el modo terrestre automotor cuyo uso es el más usual en nuestro medio. Las adversidades que enfrentan las personas con algún tipo de discapacidad al momento de acceder al servicio de transporte público son varias entre ellas se pueden mencionar la inseguridad, la incomodidad e incluso el no tener acceso a estos servicios.

2.2.1.2 Conceptos



a. Continuidad

De forma frecuente, se puede precisar el tráfico como la circulación de personas, animales y vehículos por las vías, sin más restricción que las impuestas por la legislación u otras instrucciones que las desarrollen.

(España Seguridad publica, 2008, pág. 2)

b. Normativa

Tiene como finalidad el mejoramiento de las condiciones del entorno en el que el ser humano se desenvuelve y en el que realiza sus actividades cotidianas, definiendo las normas mínimas recomendables de diseño y construcción que garanticen confort, habitabilidad, funcionabilidad en los espacios urbanos y

edificaciones. Sino a un proceso que adquiere la flexibilidad necesaria para el desarrollo del programa funcional.

c. Proximidad

Reunión de forma arbitraria o secuencial de elementos que formaliza nuestra mente, fundamentándose en la distancia.

Los elementos anexos tienden a ser detallados como una unidad, mientras que los estímulos que permanecen próximos tienden a distinguirse como parte de la misma unidad. (Silvia Zotto, 2012, pág. 56)

d. Interconexión

Se produce cuando se genera conexión entre dos o más elementos, provocando una variación de secuencias que conducen a diferentes destinos. (Jesus Galan, 2011, pág. 95)

e. Comodidad

Es una impresión de bienestar que relacionamos con la psique humana, pero que tiene sus principios en la física del entorno que nos envuelve, como por ejemplo la humedad, la sensación de las superficies, la ventilación interior, las corrientes de aire, etc.

(Miren Caballero, 2012, pág. 8)

Es la percepción de qué tan amigable es una zona para recorrerla a pie. En dicha zona el individuo tiene beneficios para la salud, el entorno y la economía. (Organizacion Panamericana de la salud, 2000, pág. 141)

f. Lugar Accesible

Un sitio accesible es aquel que ha sido proyectado para conseguir ser manejado de forma segura y eficaz por el mayor número de individuos posibles, la accesibilidad por tanto no es propiedad de los individuos que muestran variaciones motoras o discapacidad

identificada, sino que favorece a todos (ancianos, madres con carritos, personas que usan muletas). (Sofia Silva, 2015, pág. 6)

g. Seguridad vial

Es la agrupación de acciones y componentes que garantizan el buen ejercicio de la circulación del tránsito, a través del uso de fundamentos (leyes, reglamento y disposiciones) y normas que permitan que tanto transeúntes como conductores, puedan utilizar correctamente la vía pública advirtiendo los accidentes de tránsito. (Jason Gomez, 2020, pág. 25)

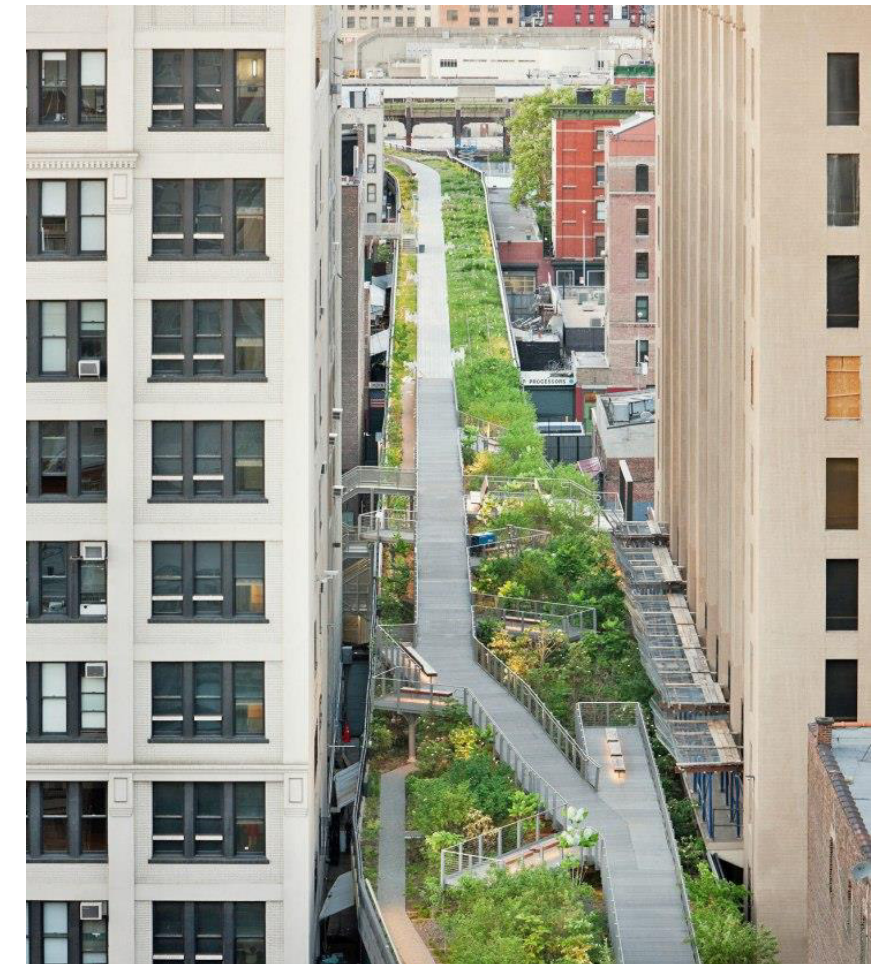


Figura 8. Accesibilidad universal.

Fuente: <https://aqui.madrid/el-ceddd>.

2.2.1.3 Enfoque de intervención



a. Regulación del tráfico

La ordenación de la circulación son las diversas proporciones que facultan ordenar y alinear las corrientes circulatorias de vehículos y peatones. Alguno de los elementos que tienen analogía directa con la ordenación y forman su acción son los siguientes:

- Indicaciones de los agentes civiles de tránsito.
- Semáforos.
- Establecimiento de horarios de carga y descarga.
- Uso de calles variables.
- Reglas de preferencia de peatones.

Por ese motivo, las medidas que se acojan para establecer o regular la circulación y conseguir los objetivos de mayor seguridad y facilidad en la misma. (España Seguridad pública, 2008, pág. 2)

b. Transporte eficiente

Se ha denotado, al llevar la necesidad de los medios mecanizados para la ejecución de movimientos, el transporte logra el valor de variación, en lugar del coste de uso que posee por excelencia. (Mateus Schettino, 2007, pág. 10).

Se reconocen así dos tipos de transporte según la interacción de pertenencia que pueda tener el beneficiario con el medio:

- La movilidad privada, lograda por individuos particulares o compañías y cuya usanza queda segregada a sus dueños.
- Transporte público, que emplea medios cuyos usuarios no son los dueños de los mismos, siendo usados por terceros. Los servicios de transporte público suelen ser entregados tanto por compañías privadas como públicas.

(Mateus Schettino, 2007, pág. 25)

c. Transporte público

Organización de medios (construcciones y vehículos) para llevar individuos de un sitio a otro de la urbe. Este método está señalado, según los razonamientos presentados y usados en esta labor, por la motorización (transporte) y por la población. (Mateus Porto, 2007, pág. 65)



Figura 9. Transporte público.

Fuente: <https://gestioncentroquito>

d. Actividad peatonal

El movimiento peatonal es el conjunto articulado de acciones que el o los transeúntes ejecutan dentro del entorno público, ya sea atravesar una calle o desayunar en el parque, la actividad peatonal envuelve que el transeúnte pueda moverse de manera cómoda, segura y continua. (Mateus Porto, 2007, pág. 68)

e. Estacionamientos

Distingue la operación de parar y ubicar de manera temporal un automóvil o cualquier otro vehículo en un lugar que está predestinado únicamente para ello. (Mateus Porto, 2007, pág. 72).

De la misma manera, puede existir edificios que están planificados principalmente para que varios vehículos se estacionen allí. (Comisión de tránsito del Ecuador, 2015, pág. 55).

2.2.1.4 Comodidad e imagen.



a. Imagen.

Enunciación pública subjetiva donde se expresa las ideas y pensamientos de las comunidades, a diferencia del contexto que parte de la comprensión y concatenación de los entornos urbanos a partir de las actitudes colectivas.

Es una abstracción mental que se obtiene como primera impresión del objeto observado, La imagen se crea en la mente de un individuo con un sentido estrictamente subjetivo, donde existen elementos que hacen que el habitante tenga referencias del espacio público. (Montufar Marco, 2005, pág. 16)

b. Imagen urbana.

Constructo simbólico o juicio de valor que la comunidad confiere a los entornos urbanos, asimilándolos en una realidad subjetiva.

Donde esta última es asociada a los imaginarios que se generan por agentes sociales y culturales en los distintos ambientes de la ciudad. (Ramirez Alejandro, 2016, pág. 25).

Tabla 4. Imagen Urbana.

IMAGEN URBANA
<ul style="list-style-type: none">• Representación mental o juicio de valor• Construcción de imaginarios• Percepción social de los ambientes
<ul style="list-style-type: none">• Formales: Forma física de la ciudad y estilos urbano-arquitectónicos.• Culturales: Identidad y modos de vida (religión y costumbres).• Estructurales: Ubicación geográfica de los elementos urbano.• Conductuales: Actitudes, actividades, usos.• Semióticos: Significados y significantes.

Fuente: Elaboración propia.

c. Paisaje.

Conjunto de elementos naturales y artificiales que caracterizan o forman parte de la ciudad, es todo lo que se aprecia en el espacio abierto, y esto lo hace en un sentido estrictamente físico: es decir, que exista materialmente. (CABEZA ALEJANDRO, 1993, pág. 11).

d. Paisaje urbano.

Espacio natural y construido, donde se manifiesta la información sociocultural urbana que determina los parámetros de significado en la construcción de la imagen. (Montufar Marco, 2005, pág. 25)

e. Entorno.

Todo aquello que rodea al sujeto u objeto, pero más que nada es lo que involucra al habitante con los ambientes de la ciudad. Del mismo modo, un sumario de valores sociales y culturales presentes en un sitio y circunstancia determinada.

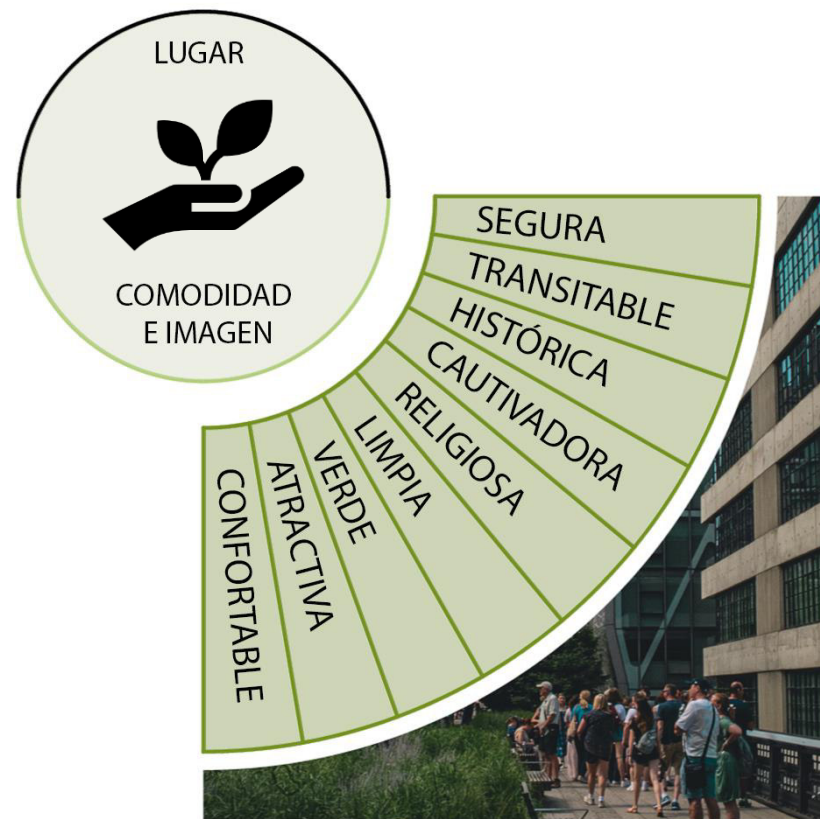
Comúnmente, su concepción varía según el punto de vista del cual se esté tratando, ya que existen diversos entornos como sociales, culturales y físicos, advierte la existencia de diferentes tipos de entornos categorizándolos de la siguiente manera:

- Entornos mediatos e inmediato: Según las distancias a que se perciben.
- Entornos históricos y arqueológicos: Como características del entorno mismo.
- Entornos bióticos y abióticos: Según se conformen con individuos, animales o plantas, o sean artificiales o creados por el hombre. (MANGINO MANUEL, 1990, pág. 171).

f. Entorno urbano.

Correlación de los participantes sociales, económicos, culturales, históricos o físicos, con los objetos urbano arquitectónicos. Los cuales se practican al rededor del habitante como elementos de una práctica subjetiva que se forman en la identidad. (Montufar Marco, 2005, pág. 30).

2.2.1.5 Conceptos.



a. Seguridad en el espacio público.

La seguridad no es sólo un valor jurídico, normativo o político, también lo es social, pues se afirma en la base del bien común de las poblaciones para el desarrollo razonable y equitativo de todos sus participantes. (Felipe Hernando, 2008, pág. 43)

La inseguridad urbana perturba a la calidad de vida de los individuos de una forma determinante. El temor y la inseguridad procedentes de ella, en sus formas emocionales más primordiales, son una de las problemáticas relacionadas a la vida urbana de las sociedades. (Felipe Hernando, 2008, pág. 55)

b. Ciudades históricas

Se percibe como una ciudad histórica al centro urbano original de planificación y construcción de un área poblada, generalmente el de más alta atracción social, económica, política y cultural, que se define por tener los bienes afines con la historia de una determinada ciudad, a partir de la cultura que le dio inicio, y de acorde a los términos de la manifestación respectiva o por asignación de la ley. (Felicja Chateloin, 2008, pág. 10)

c. Ciudad cautivadora.

Una ciudad que posee todo: centros espirituales y culturales, junto con compañías de gran éxito, directrices actuales junto con identidad histórica, que permite palpar su curiosidad.

Obreros uniformados junto a empresarios, sitios de comida rápida junto a distinguidos restaurantes gourmet, talleres que prometen amplios conocimientos, así como comercios que expenden las marcas más distintivas y brindan un vibrante entorno de la moda. (Israel land of creation, 2012, pág. 20)

d. Ciudad religiosa.

La estructura de una urbe conlleva la estructuración de la religión. La atención de los cultos públicos, y el ordenamiento de cada una de sus sedes, garantizan una perfecta armonía entre ciudadanos y la práctica de cultos. (Jane Olivares, 2005, pág. 36)

e. Ciudad libre de basura.

El adecuado tratamiento de la recolección de basura es carta de promoción de una ciudad, no es lo mismo una ciudad limpia que una ciudad donde los desperdicios permanecen libremente por las vías. Una ciudad sucia es la representación del escaso respeto que los pobladores tienen por sí mismos y por los turistas que la visitan, representando un riesgo para su salud.

La labor de tener a una urbe libre de desperdicios no es solo de quienes asumen la recolección, son necesarios planes de educación y motivación. (Universo, 2019, pág. 12)

f. Ciudad verde.

Desde el punto de vista urbanístico, Ciudad Verde es un proyecto visionario porque ofrece una serie de ventajas:

- Es un modelo de expansión urbana organizado, no segregado, más igualitario y más democrático.
- Es un modelo de ciudad que ofrece más seguridad a su gente, más espacios de área verde y mejor calidad de vida.
- Es un proyecto más denso y eficiente y menos vulnerable a desastres naturales. (Israel land of creation, 2012)

2.2.2 Marco Normativo

2.2.2.1 Plan nacional toda una vida

2.2.2.1.1 OBJETIVO 5: El espacio público físico y la cultura.

El espacio público ha sido históricamente secuestrado e inhibido en su potencial como lugar de expresión igualitaria de la diferencia, ha sido marcada por las reglas convenientes a la acumulación de capital en manos privadas y a la reproducción de valores de denominación y violencia. La discriminación en el espacio público y el secuestro de los contenidos en los espacios mediáticos concentran los recursos públicos en manos privadas e impiden el ejercicio de los derechos culturales, en tanto limitan el derecho de la población a acceder a un espacio de construcción, material y simbólico para el reconocimiento de la creación de sus identidades en interacción igualitaria con otras identidades.

La construcción del espacio público físico, desde inicios del siglo XXI, ha estado marcado por un concepto de “regeneración urbana” excluyente y antidemocrático que ha esterilizado en gran medida el espacio público, expulsando a las clases subalternas, construidos desde el autoritarismo, la estética del espacio público es la de las clases dominantes y en su sentido simbólico incluye las diversidades. Lastimosamente el modelo de regeneración no ha logrado ser interpretado por los gobiernos locales.

2.2.2.1.2 Visión a largo plazo.

El espacio público y las áreas verdes serán los elementos estructurales de la vida comunitaria en la ciudad. Se asegurará su rol como lugares seguros de interrelación y de desarrollo en cuanto a actividades culturales, de ocio y esparcimiento.

Se fortalecerá el transporte alternativo, con énfasis en los medios no motorizados, dando espacios propios para estas alternativas y planificando las ciudades de manera amigable e integral, no centradas en los automóviles particulares.

Además, la incorporación de la variable de riesgos en los procesos de planificación y ordenamiento territorial 33 garantizará el derecho a un hábitat seguro y resiliente, en el que desaparezcan las formas de ocupación informal y se reduzca la vulnerabilidad de la población.



Figura 10. Recuperando el espacio público.

Fuente: [https:// Funiberblogs](https://Funiberblogs).

2.2.2.1.3 Carta de Atenas

Hay que revisar el principio de la circulación urbana y suburbana. La reforma de la zonificación que armonice las funciones claves de la ciudad creará entre estos vínculos naturales para cuyo afianzamiento se preverá una red racional de grandes arterias. La zonificación, teniendo en cuenta las funciones claves -habitar, trabajar y recrearse introducirá orden en el espacio urbano. La circulación, esa cuarta función, debe tener un único objetivo: poner

a las otras tres en comunicación útil. Habrá que hacer inevitablemente grandes transformaciones. La ciudad y su región deben ser dotadas de una red exactamente proporcionada a los usos y a los fines, red que constituirá la técnica moderna de la circulación.



Figura 11. Brasil, Jardim Everest.

Fuente: R. Raulino de Oliveira, 25 - Jardim Everest, São Paulo - SP, 05602-040, Brazil, Jardim Everest

2.2.2.2 Constitución del Ecuador

2.2.2.2.1 Sección Cuarta. Cultura y ciencia. Art. 23.

Establece que las personas tienen derecho a acceder y participar del espacio público como ámbito de deliberación, intercambio cultural, cohesión social y promoción de la igualdad en la diversidad. El derecho a difundir en el espacio público las propias expresiones culturales se ejercerán sin más limitaciones que las que establezca la ley, con sujeción a los principios constitucionales.

2.2.2.2.2 Sección Cuarta. Cultura y ciencia. Art. 379.

Son parte del patrimonio cultural tangible e intangible relevante para la memoria e identidad de las personas y colectivos, y objeto de salvaguarda del Estado, entre otros:

2. Las edificaciones, espacios y conjuntos urbanos, monumentos, sitios naturales, caminos, jardines y paisajes que constituyan referentes de identidad para los pueblos o que tengan valor histórico, artístico, arqueológico, etnográfico o paleontológico.

2.2.2.2.3 Art. 3. Fines. Punto 6

Definir parámetros de calidad urbana en relación con el espacio público, las infraestructuras y la prestación de servicios básicos de las ciudades, en función de la densidad edificatoria y las particularidades geográficas y culturales existentes.

2.2.2.2.4 Capítulo I. Art 4. Glosario, punto 13. Sistemas públicos de soporte.

Son las infraestructuras para la dotación de servicios básicos y los equipamientos sociales y de servicio requeridos para el buen funcionamiento de los asentamientos humanos. Estos son al

menos: las redes viales y de transporte en todas sus modalidades, las redes e instalaciones de comunicación, energía, agua, alcantarillado y manejo de desechos sólidos, el espacio público, áreas verdes, así como los equipamientos sociales y de servicios.



Figura 12. Espacio público y su desarrollo. La Floresta, Quito – Ecuador

Fuente: <https://unsplash.com/photos/XEmBrvLzOFs>

2.3 . Análisis de referentes del proyecto de diseño.

2.3.1 Proyecto internacional (Escala Macro), Análisis de Requerimientos de movilidad urbana.

2.3.1.1 Plan de movilidad de Lugo (España).

Datos generales

Arquitectos: Arq. Salvador Rueda.

Ubicación: Lugo, España.

Año proyecto: noviembre 2009.

El Plan es integral y lógico entre las partes que lo componen, tanto en lo símil al espacio público como a la movilidad. Responde a un diseño que pretende mejorar la calidad urbana y la calidad de vida de los ciudadanos de Lugo, al mismo tiempo, mejorar la funcionalidad del sistema urbano de la ciudad. Las propuestas potencian las maneras de movimiento más sostenible, es decir, se pretende disminuir el número de viajes en transporte privado en beneficio del transporte público, la bicicleta y a pie. De la misma manera se grafica un espacio público con una distribución para sus usos y funciones distinto al actual. Ello supone que el individuo se sienta otra vez como tal, ya que vuelve a usar la mayoría del espacio público sin prohibiciones. Se tiende hacia un espacio público de mucha calidad, sin tanta contaminación, sin inseguridad y atractivo, que potencie el contacto y la convivencia entre personas de cualquier edad y posición social. (Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, Noviembre 2009, pág. 10)

2.3.1.2 Puntos de análisis.

Sostenibilidad

1. Retomar la definición de sostenibilidad para Lugo, más allá del medio ambiente. (Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, Noviembre 2009)

Movilidad sostenible

2. Plantear una nueva clasificación en el uso de la ciudad, en la que el transeúnte sea el protagonista, seguido de los medios de transporte no motorizados y el transporte público y, en último término, el vehículo privado.
3. Asegurar la convivencia entre todas las formas de moverse en la ciudad y la inter operatividad entre modos, sobre todo en los no motorizados.
4. Incentivar y promocionar el uso del transporte público y desincentivar el vehículo privado.
5. Lograr un transporte eficaz y eficiente en el uso de la energía. (Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, Noviembre 2009)

Modelo de ciudad

6. Trabajar por una ciudad segura y accesible.
7. Lograr una ciudad menos ruidosa y contaminante.
8. Buscar soluciones a la movilidad que no consuman suelo.
9. Integrar la movilidad en las políticas urbanísticas.
10. Conseguir un espacio público amplio para los ciudadanos y restringido para los vehículos a motor, primando a la ciudadanía frente al vehículo particular, y bien comunicado para peatones y ciclistas, así como por transporte público rápido y frecuente. (Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, Noviembre 2009)

2.3.1.3 Descripción de la Propuesta

Circulación de vehículos

1. Se establece una nueva célula urbana (~ 400x400m) destinada a la motorización y que viene conformada por un perímetro de vías principales. La unión de dichas células da lugar a una red de vías básicas por dónde circula el conjunto de la motorización, en especial el vehículo.
2. Se establece como criterio general que en las vías urbanas los carriles para el vehículo sean de 2,5m de ancho, con el objeto de reducir la velocidad, aumentar la capacidad del flujo y aprovechar el espacio sobrante (hoy la mayoría de carriles tienen más de tres metros) para, en su caso, carriles bicicleta, carriles bus o ensanchar aceras. (Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, Noviembre 2009)



Figura 13. Red básica para el vehículo y propuesta de Supermanzanas

Fuente: BCN Ecología

Transporte público

5. Se propone un cambio en la tendencia actual de modo que el sistema de autobuses sea pensado y planificado más como una red que como un sistema radial.
6. Implementar una nueva red de autobuses que aumente cobertura y frecuencias de paso.
7. Potenciar las estaciones de autobús y Ferrocarril (RENFE/FEVE) para convertirlas en puertas de entrada a Lugo. Deben ser verdaderos intercambiadores modales que conecte las redes de autobuses urbanos con las redes de ámbito rural, provincial y estatal.
8. Convertir las paradas de autobuses en puntos de información ciudadana y nodos de intercambio, tanto de línea como de modo de transporte. (Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, Noviembre 2009)



Figura 14. Propuesta de Red de Autobuses.

Fuente: BCN Ecología

Bicicletas

9. Fomentar la bicicleta como un modo de transporte, más allá de su uso como ocio. Completar la red principal de carriles

bici actual, constituyendo así una red continua y segura, que dé servicio al conjunto de la ciudad.

10. Completar los puntos de préstamo de bicicletas para que cubran todo el ámbito urbano, haciendo accesible este modo de transporte al total de la población. (Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, Noviembre 2009)



Figura 15. Puntos de alquiler de bicicletas.

Fuente: BCN Ecología

Peatones

11. Crear una nueva red peatonal, en régimen de continuidad y elevada calidad, que se extiendan por el conjunto de la ciudad.
12. Implementar el modelo de supermanzanas. En una primera fase se cierra al tráfico de paso -con pilonas retráctiles y cambio de sentidos de circulación- para evitar la circulación por su interior del vehículo de paso.
13. Aumentar la vegetación urbana, ampliando el volumen verde en las calles que sea factible por su sección. Con la transformación a sección única de las calles en el interior de las supermanzanas, es posible ampliar el número de unidades arbóreas. (Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, Noviembre 2009)

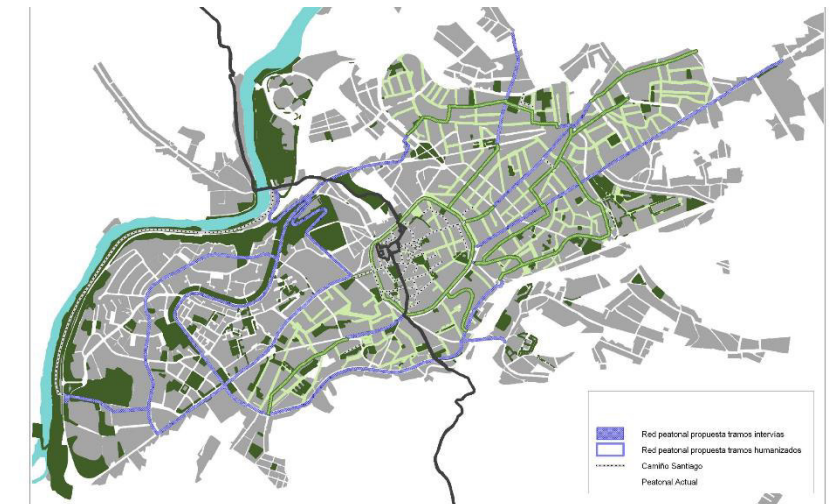


Figura. Red peatonal.

Fuente: BCN Ecología

2.3.1.4 Resultados. (Interpretación personal)

1. En consecuencia, se elimina el espacio dispuesto en las supermanzanas, manzanas, para el vehículo privado y la congestión central vehicular se la distribuye y orienta por la red principal de movilidad, que tiende siempre a externalizar el uso de vehículo.



Figura 16. Red básica para el vehículo privado y de paso.

Fuente: BCN Ecología

2. Simultáneamente, lo que busca el esquema es ampliar y priorizar la accesibilidad en el espacio público para las personas con dificultades en la movilidad.



Figura 17. Propuesta de Red peatonal

Fuente: BCN Ecología

3. Otro punto importante, es la mejora del equilibrio entre el espacio dedicado a la funcionalidad, la organización urbana y el espacio dedicado al ocio, el contacto con las áreas naturales, etc.

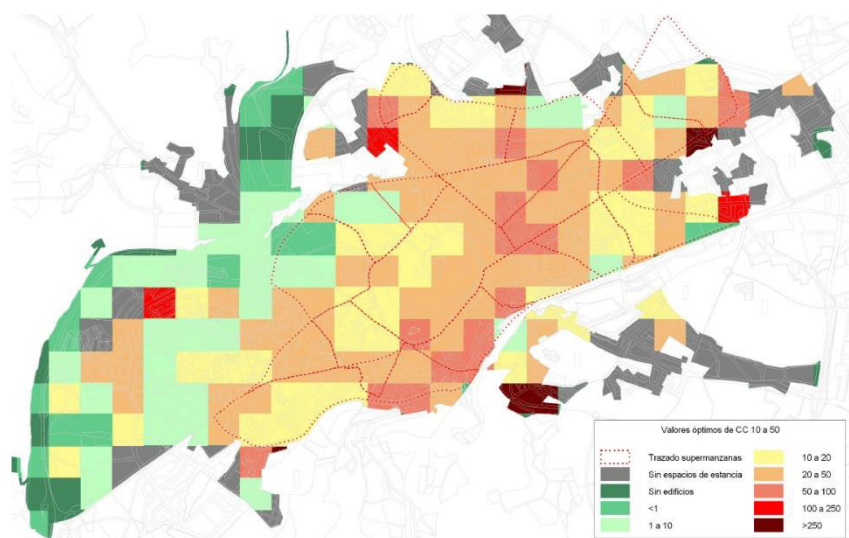


Figura 20. Interacción áreas verdes, espacio construido

Fuente: BCN Ecología

4. Asimismo, se optimiza la cobertura de la urbe de las paradas de bus en la red de transporte público, extendiendo su acceso también en futuros planteamientos para el desarrollo urbano.

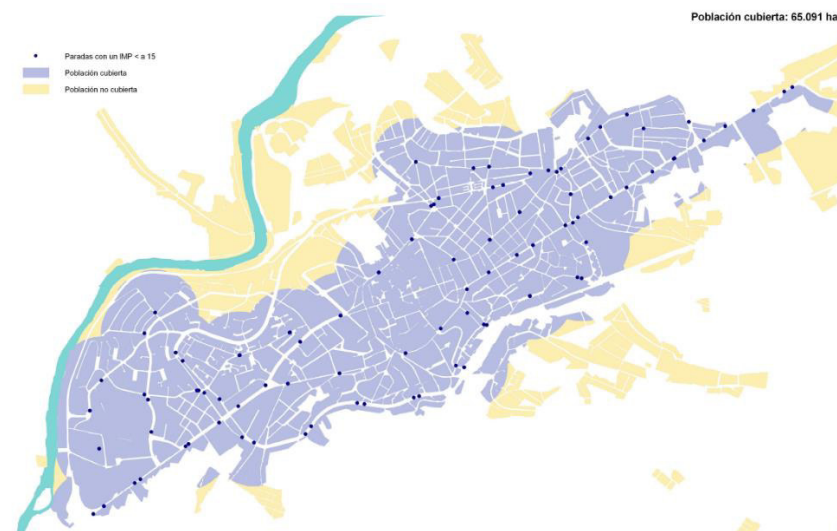


Figura 18. Cobertura de las paradas con pasos a menos de 15 minutos.

Fuente: BCN Ecología

5. Con respecto al transporte público, se logra en el territorio disminuir la proximidad entre paradas de bus y reduce el tiempo de viaje.

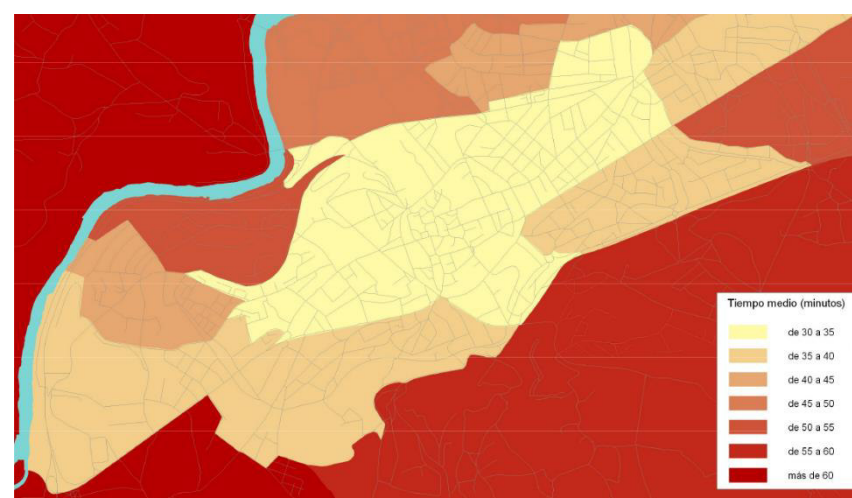


Figura 21. Índice de accesibilidad ideal

Fuente: BCN Ecología

6. Como resultado, se evidencia como las supermanzanas tienen un efecto positivo en la eliminación del tráfico vehicular en un gran número de calles centrales. Lo que facilita la disminución del nivel de ruido en el interior de mencionadas islas de vivienda (supermanzana).



Figura 19. Nivel sonoro en el entorno de la Ronda de la Muralla.

Fuente: BCN Ecología

7. De esta manera se evidencia un aumento en el espacio de permanencia destinado al peatón (sin modificación del espacio verde de la ciudad), ya que el interior de las supermanzanas se transforma en un espacio de preferencia para el individuo de a pie.

2.3.2 Proyecto nacional (Escala Meso). Análisis de requerimientos espaciales urbanos históricos.

2.3.2.1 Cuenca red

Datos generales

Arquitectos: Arq. José Luis Vallejo, Arq. Belinda Tato.

Ubicación: Cuenca, Ecuador.

Año proyecto: marzo 2016.

2.3.2.1.1 Conceptualización: La red peatonal

Red de espacios dinámicos, es un plan para el rescate y la regeneración del Espacio Público en el Centro Histórico de Cuenca, Ecuador.

De esta manera, surge el proyecto CUENCA RED, con el objetivo de reconocer oportunidades que están en el espacio público de esta urbe para crear una RED de puntos reactivados. El Centro Histórico de Cuenca, inscrito en la Lista de Patrimonio Mundial por la UNESCO, es parte de un contexto de alto valor patrimonial y ambiental. (Ecosistema Urbano Arquitectos, 2016, pág. 8)

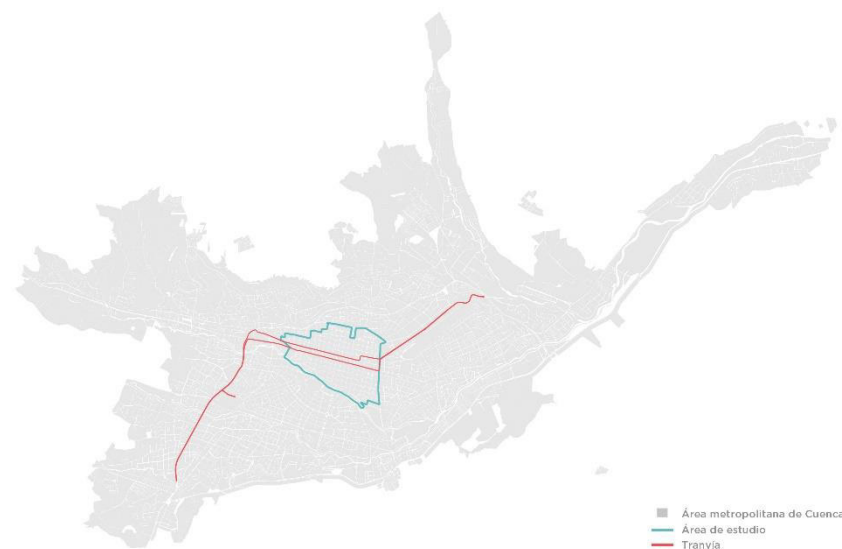


Figura 22. Área de estudio y su relación con el área metropolitana.

Fuente: https://issuu.com/ecosistemaurbano/docs/tomo_1_parte_1/12

2.3.2.1.2 Plan de movilidad

Los objetivos del citado plan están en perfecta línea con los objetivos del proyecto Cuenca Red, promoviendo un modelo de ciudad que redistribuya el espacio público, devolviendo al ciudadano un papel protagonista, convirtiendo esta medida en el desencadenante de una mayor actividad económica y social en el espacio público. (Ecosistema Urbano Arquitectos, 2016)

Como objetivo general se establece la definición de un nuevo modelo de movilidad en el conjunto del territorio urbano, para conseguir un reparto modal equitativo, donde el usuario pueda elegir en qué medio desplazarse, garantizando la seguridad, eficacia y calidad del sistema. (Ecosistema Urbano Arquitectos, 2016, pág. 10)

Igualmente, este modelo hace primar el respeto al medio ambiente, evitando la fragmentación del sistema urbano y de los ecosistemas naturales, y propone un sistema de costes y tarificación del transporte que permita invertir la tendencia actual del sistema de comunicación interior de la población hacia la congestión. (Ecosistema Urbano Arquitectos, 2016, pág. 10)

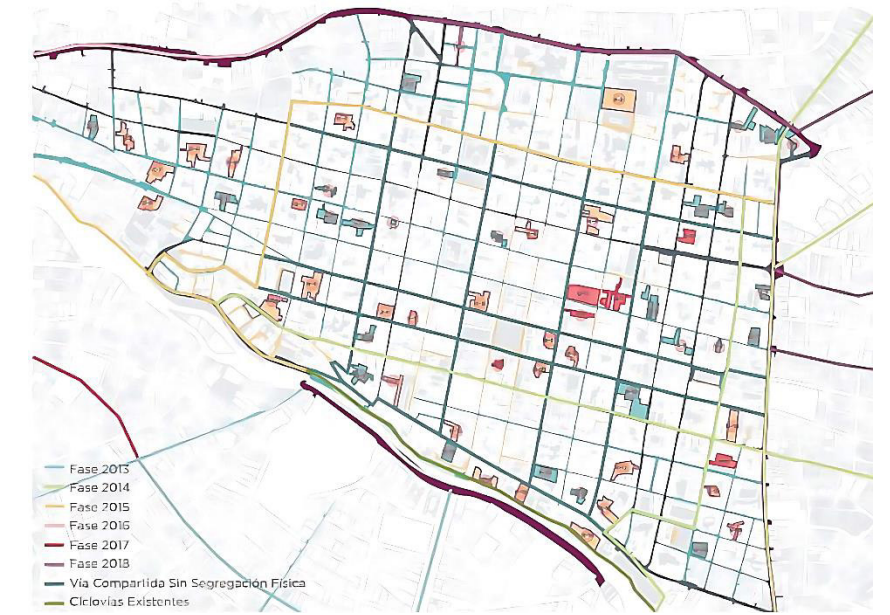


Figura 23. Tipos de vías en el Centro Histórico.

Figura 24. Plan de vías ciclistas de Cuenca.

Fuente: https://issuu.com/ecosistemaurbano/docs/tomo_1_parte_1/12

a. Objetivos específicos.

- Fomentar el uso racional del coche, aplicando medidas que faciliten el cambio a otros modos de transporte más sostenibles y que promuevan la intermodalidad.
- Reorganización del aparcamiento de rotación y de residentes
- *Mejorar la accesibilidad a las líneas de autobuses, estudiando las rutas, paradas y puntos de intercambio con modos de transporte no motorizados.
- Promover la utilización del transporte público frente al transporte privado, ofreciendo un sistema de transporte colectivo de calidad y competitivo respecto a los desplazamientos en vehículo privado
- Generar espacios e itinerarios específicamente diseñados para la movilidad peatonal y ciclista, como elemento de

acceso a los diversos "centros de atracción" y a la red de espacios libres estanciales, comerciales, etc.

- Aumentar la participación de la bicicleta en el conjunto de los medios de transporte de uso habitual, creando las condiciones de infraestructura, de gestión de tráfico y educación vial necesarias para promover su utilización.
- Potenciar el uso de la bicicleta como modo de transporte y como un nuevo elemento más de apoyo y fomento a la actividad turística.
- Favorecer las condiciones para la movilidad de los peatones, destinando mayor superficie y mejor calidad del espacio público para la realización de los desplazamientos a pie.

(Ecosistema Urbano Arquitectos, 2016, pág. 13)

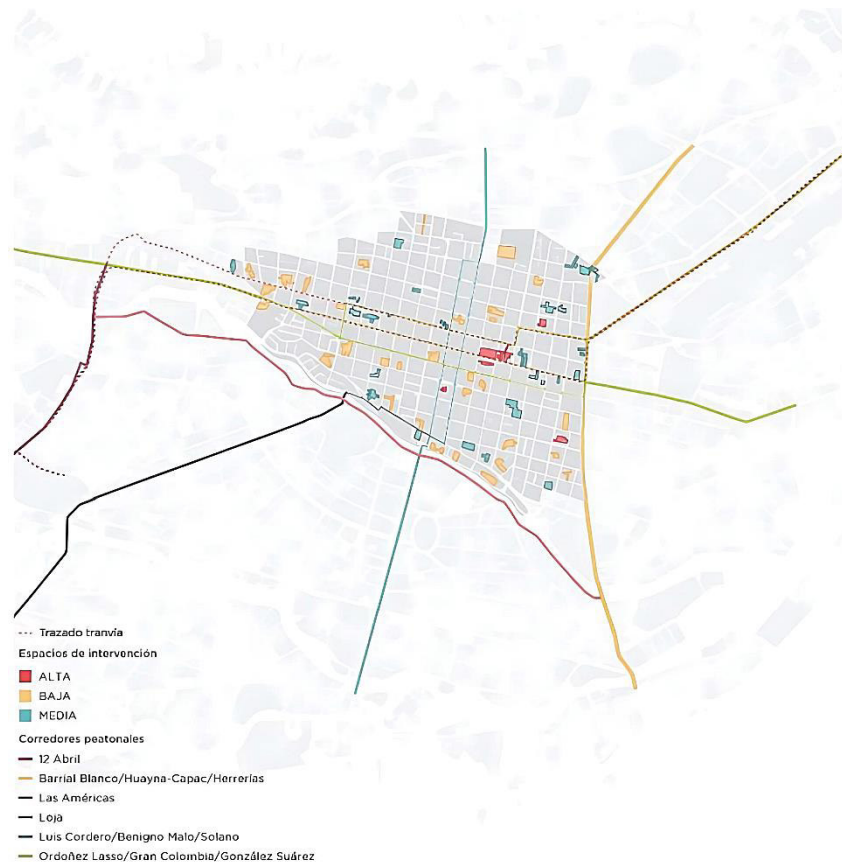


Figura 25. Mapa nuevos corredores peatonales

Fuente: https://issuu.com/ecosistemaurbano/docs/tomo_1_parte_1/12

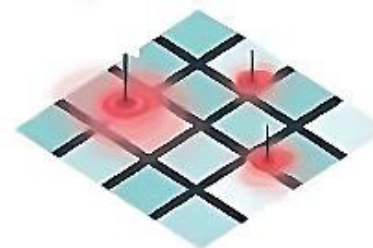
d. Estrategias Plan de Acción.

Con el objetivo de abarcar todas las capas de la ciudad, el plan y el proceso de socialización giran en torno al concepto de espacio público, como concepto transversal que afecta y condiciona distintas esferas de la vida urbana.

Después de una fase inicial de análisis, donde se alcanza un conocimiento detallado de la complejidad urbana del centro histórico de Cuenca, se plantea un plan que consta principalmente de cuatro aspectos que avanzarán paralelamente durante los meses de trabajo:

- **Estrategia de acupuntura urbana del Centro Histórico:** Esta estrategia de acupuntura ofrece un catálogo de soluciones/intervenciones de pequeña y mediana escala, realizables a corto plazo, pudiendo ser implementadas buscando sinergias y conexiones con iniciativas en marcha y en colaboración con asociaciones e instituciones activas de la ciudad.
- **Concepto y desarrollo de una red de “patios activos” de manzana:** A través de una serie de actuaciones, los corazones de manzana tan característicos de Cuenca, se convierten en espacios

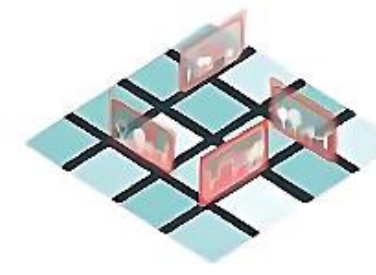
1. ACUPUNTURA URBANA



2. RED DE PATIOS ACTIVOS



3. DISEÑO AVANZADO



4. SOCIALIZACIÓN



Figura 26. Estrategias de actuación.

Fuente: https://issuu.com/ecosistemaurbano/docs/tomo_1_parte_1/12

catalizadores, capaces de generar nuevas sinergias, conexiones e interacciones entre residentes, visitantes y cuencanos del resto de la ciudad. Cuenca es una “ciudad para vivir mejor”.

- **Guía de diseño del centro histórico:** Este documento definirá las líneas principales de diseño del espacio público de un área determinada del Centro Histórico.
- **Proceso de socialización:** Transversal a todas las estrategias anteriores se desarrolla el proceso de socialización, permitiendo enriquecer las intervenciones urbanas y arquitectónicas con las opiniones, ideas y propuestas de los diferentes agentes de la ciudad. Este brainstorming colectivo, incorpora la participación de niños, universitarios, instituciones y todos los ciudadanos interesados en el proceso, así como mecanismos digitales en una plataforma online de participación continua.

2.3.2.1.3 Espacios públicos.

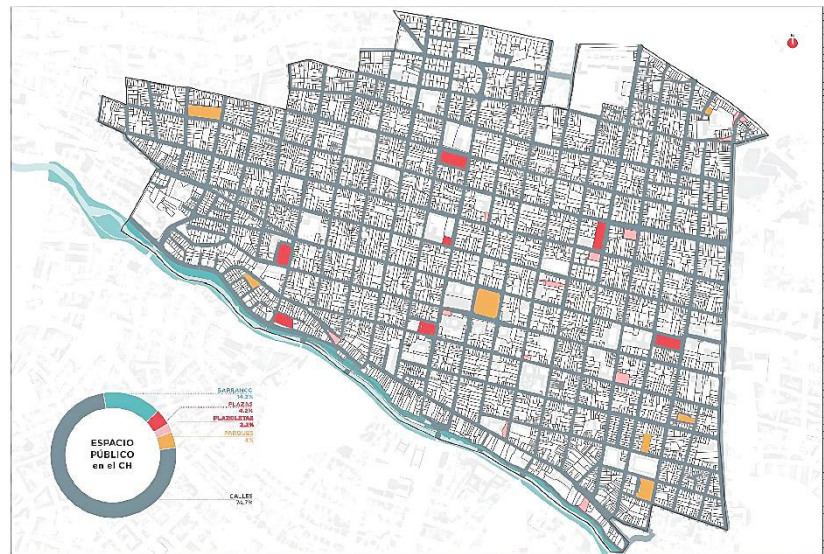


Figura 27. Mapa de llenos vacíos y vías.

Fuente: https://issuu.com/ecosistemaurbano/docs/tomo_1_parte_1/12

La relación de espacios libres dentro del área de estudio se considera buena en cuanto a cantidad y distribución de los mismos; sin embargo, la ausencia de un programa claro que ofrezca a los ciudadanos la oportunidad de un uso activo y la falta de mantenimiento y cualificación convierten a algunos de ellos en espacios residuales, focos de inseguridad e insalubridad o espacios de paso. (Ecosistema Urbano Arquitectos, 2016, pág. 25)

2.3.2.1.4 Calles.

El auge de los automóviles en el siglo XX promovió la segregación de las vías públicas en aceras y calzadas con diferencia de nivel. Esta segregación privilegiaba el espacio para los coches, reduciendo la sección de la acera al mínimo, generando problemas a la circulación de los peatones y la diversificación de la movilidad en el centro histórico. Esta segregación de la sección viaria, en estadísticas de usuarios, supone que el 30% de los usuarios (los

vehículos) reciben casi el 80% de la superficie libre. (Ecosistema Urbano Arquitectos, 2016, pág. 26)

Ciertas vías del centro histórico muestran remanentes del espacio que se cedió a los peatones por la mencionada desproporcionalidad espacial, como se puede observar en las calles Lamar y Mariscal. También la gestión de los semáforos y del tiempo, en general, en la vía pública muestran la superioridad de los vehículos frente a los desplazamientos a pie. (Ecosistema Urbano Arquitectos, 2016, pág. 26)

En la actualidad esta **estratificación y rigidez de la movilidad y de las vías imposibilita la coexistencia de vehículos no motorizados o peatones**, que quedan relegados a franjas frecuentemente demasiado estrechas y no accesibles para usuarios con movilidad reducida. Por todo ello, las calles del centro histórico, más que promover, penalizan los desplazamientos a pie repercutiendo negativamente en la diversidad, calidad espacial y calidad medioambiental del centro histórico. (Ecosistema Urbano Arquitectos, 2016, pág. 26)

La ausencia de control de acceso de los vehículos a esta área de la ciudad deriva en un progresivo aumento de presencia de los vehículos a motor en el área con el consiguiente incremento de congestión, niveles de contaminación y demanda de estacionamiento, amenazando y dejando inutilizables espacios libres que podrían ser potenciales espacios públicos, así como generando un enorme tráfico "de paso" que atraviesa el centro buscando acortar sus desplazamientos. (Ecosistema Urbano Arquitectos, 2016, pág. 26)

El nuevo plan de movilidad cerrará al tráfico gran parte del Centro Histórico. con lo que una adaptación del diseño de las vías puede generar nuevas oportunidades, con el fin de hacer el espacio

público más accesible y más amigable para peatones y medios no motorizados como las bici-cletas. Esta reconfiguración igualmente multiplica las posibilidades de desarrollo social y económico en el espacio ganado, pudiendo tener un impacto inmediato en la calidad del espacio y la vida de los cuencanos. (Ecosistema Urbano Arquitectos, 2016, pág. 26)

Analizando los datos se puede concluir que las calles en mal estado se concentran en el perímetro del área de estudio: destaca la presencia del adoquín como material principal en las calles y la sección de las calzadas es menor en el entorno del Parque Calderón. (Ecosistema Urbano Arquitectos, 2016, pág. 26)

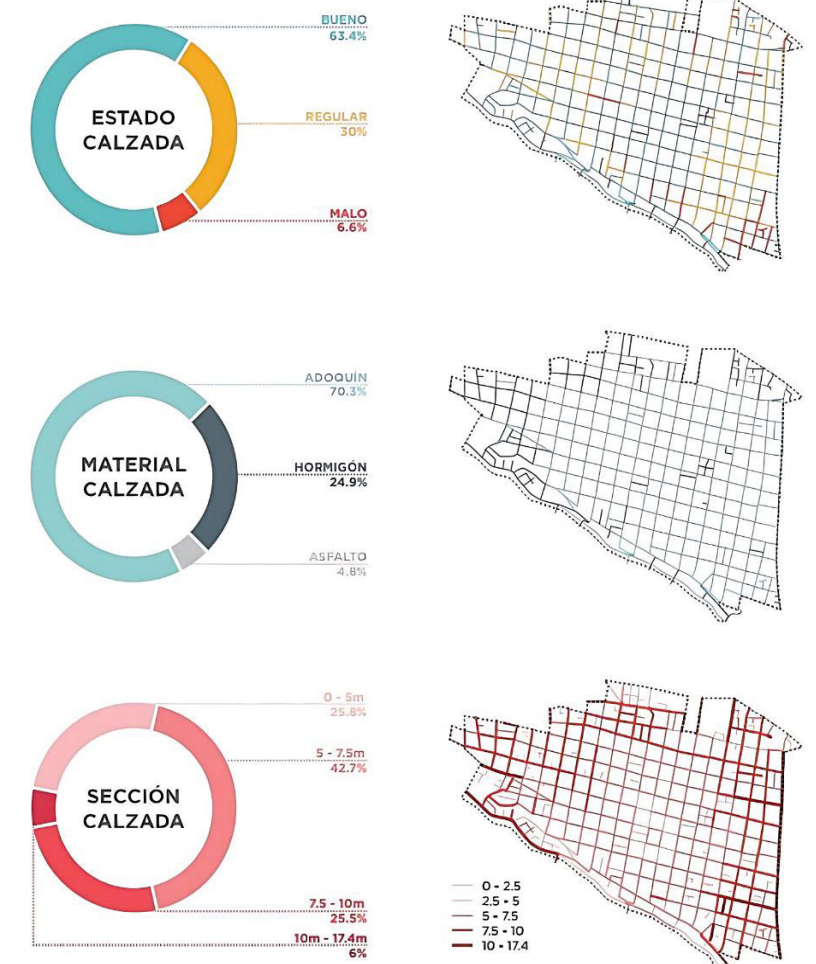


Figura 28. Mapa de llenos vacíos y vías.

Fuente: https://issuu.com/ecosistemaurbano/docs/tomo_1_parte_1/12

2.3.2.1.5 Interpretación personal. Temas de estudio.

Apreciativamente, los argumentos abordados durante el proyecto y el proceso de socialización se abordan en torno a la noción de espacio público, como concepto transversal que influye y limita diversas categorías de la vida urbana.

5.4.2.2 Actividades.

Es importante, *Proveer al centro urbano de mejor infraestructura pública para afirmar la población residente* y lograr que otras familias se decida por el centro como un lugar apto para vivir.

b. Movilidad.

Un lugar urbano de mejores cualidades, *requiere de una reordenación de las circunstancias de accesibilidad*, logrando la *coexistencia de los diversos medios de transporte*, pero *priorizando el uso peatonal*, mejorando el espacio para que pueda transformarse en un sitio de actividad.

c. Patrimonio.

En una urbe cuyo Centro Histórico está protegido por su importancia histórica, se pretende encontrar el equilibrio entre la *protección del valor histórico-patrimonial* y las *nuevas acciones de intervención*. *Las áreas históricas deben saber incorporar nuevas alternativas de diseño urbano capaces de convivir respetuosamente con la realidad de la ciudad y su historia.*

d. Cultura.

La ciudad tiene las condiciones para ser referente de espacio urbano *potenciando aún más su valor patrimonial, cultural e identitario*. Generar un programa cultural que ponga en valor el

espacio público, hace que la ciudad sea más atractiva para ciudadanos y visitantes.

e. Economía.

Sin duda, la vida de la ciudad se ve simbolizada en sus comercios y microeconomías. *Aspectos que tienen un punto en común la actividad social y urbana en torno a la economía en sus diferentes escalas*, y que facultan el desarrollo integral de cada sector de la urbe.

f. Medio natural.

Concretamente, *la naturaleza es una categoría primordial* a tener en cuenta en una ciudad con un clima y un contexto natural. Cuenca Red. puede *facilitar la restauración y fortalecer el factor natural urbano*, mejorando la calidad ambiental de la ciudad y la pluralidad biológica para disfrute de locales y visitantes.

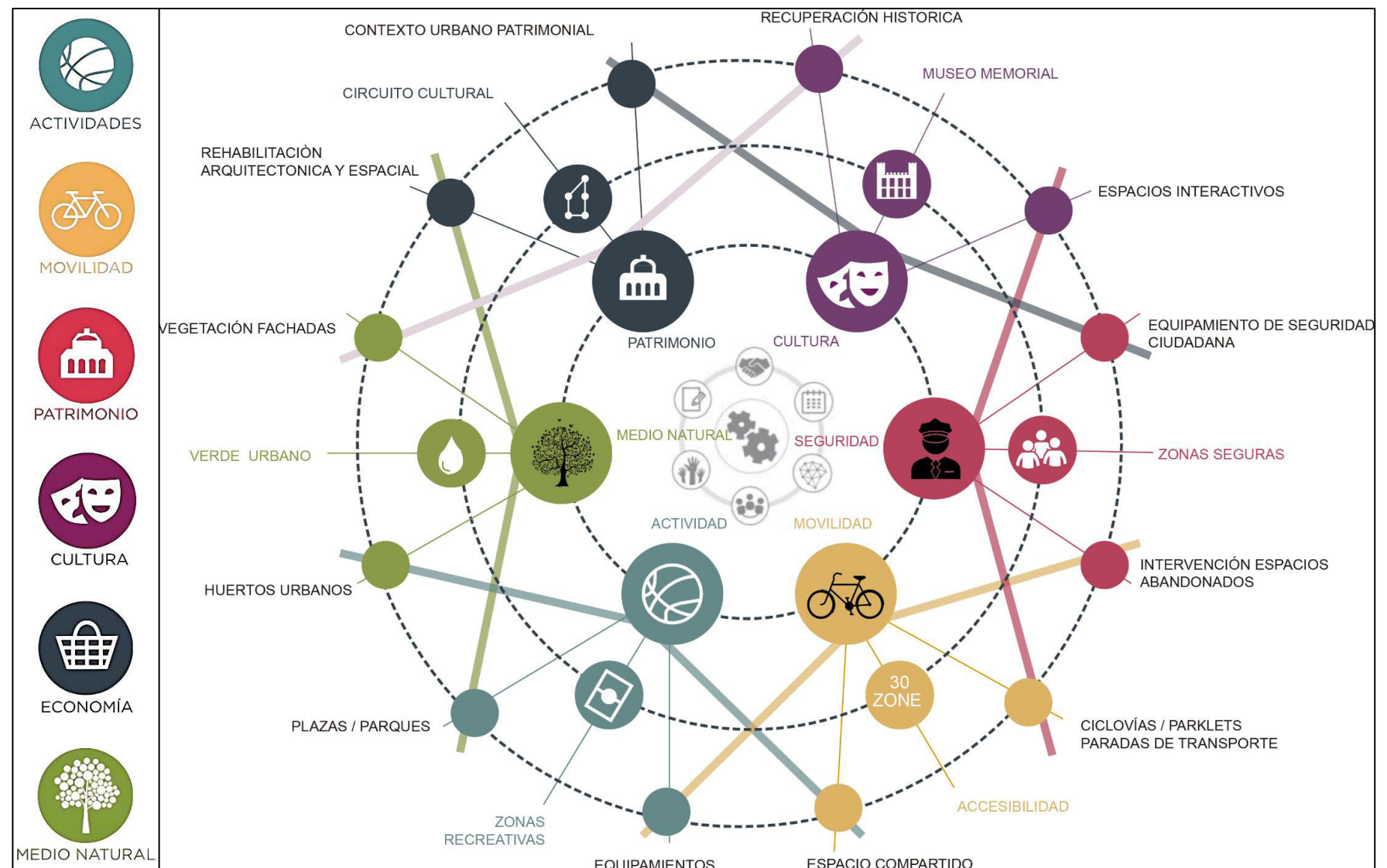


Figura 29. Matriz de relación de espacios y actividades.

Fuente: https://issuu.com/ecosistemaurbano/docs/tomo_1_parte_1/12

2.3.3 Proyecto nacional (Escala Micro). Análisis de requerimientos espaciales arquitectónicos.

2.3.3.1 Centro infantil en la Universidad Central del Ecuador.

Datos generales

Arquitectos: Arq. Laura Patricia Herrera Ayala.

Ubicación: Quito, Ecuador.

Año proyecto: enero 2014.

2.3.3.1.1 Formulación del problema.

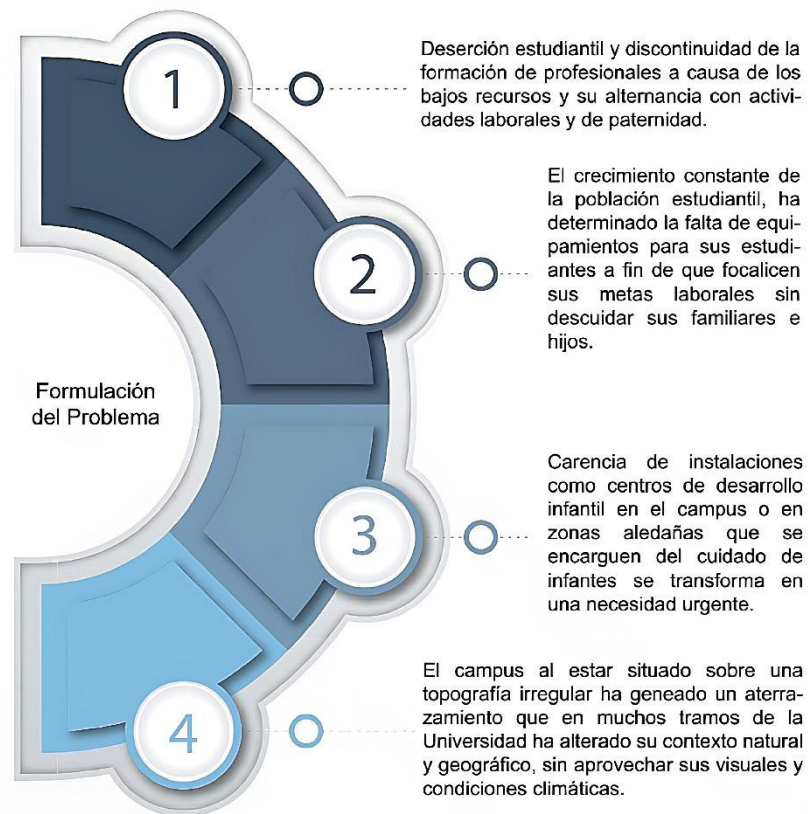


Figura 30. Matriz problemas.

Fuente: https://issuu.com/lauraherrera69/docs/herrera_1_dossier

2.3.3.1.2 Justificación.

La Universidad Central del Ecuador constituye uno de los más grandes referentes históricos, educativos y sociales de la sociedad ecuatoriana, donde la juventud y madurez se convierten en agentes vivos de su quehacer diario, cada grupo humano con una composición familiar distinta. (Ayala Laura, 2014, pág. 6).

La propuesta de un Centro Infantil está enfocada a brindar las facilidades a las madres y padres estudiantes de la universidad Central del Ecuador, donde podrán dejar a sus hijos con la tranquilidad de saber que están cuidados, y sobre todo en el lugar apropiado para sus pequeños, donde podrán jugar, aprender y relacionarse con los diferentes espacios que hay dentro de este Centro Infantil. (Ayala Laura, 2014, pág. 6).

2.3.3.1.3 Interpretación personal, ejes de aplicación.

a. Barreras campus universitario.



Figura 31. Barreras del campus universitario.

Fuente: https://issuu.com/lauraherrera69/docs/herrera_1_dossier

El establecimiento universitario por temas de seguridad, control de sus integrantes se encuentra cercada en todo su contorno, excepto sus accesos, con el fin de controlar el acceso de personas, de

manera ordena cada acceso a facultades tiene varios ingresos focalizados.

b. Ejes del campus universitario.

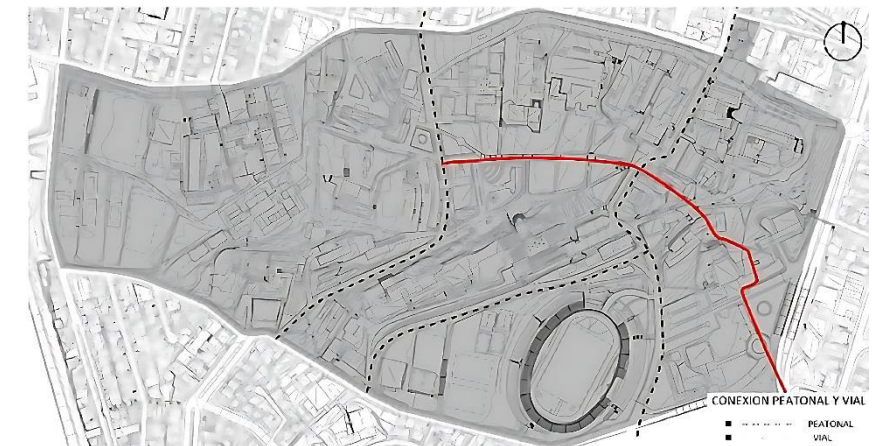


Figura 32. Ejes Campus.

Fuente: https://issuu.com/lauraherrera69/docs/herrera_1_dossier

Se establecen entonces, tres ejes principales, dos de ellos paralelos a la Av. América en dirección Norte Sur, que integran el campus con la Av. La Gasca y Miraflores. El tercer eje es el que empieza en la Av. Ramírez Dávalos orientado hacia el establecimiento universitario.

c. Ingresos.

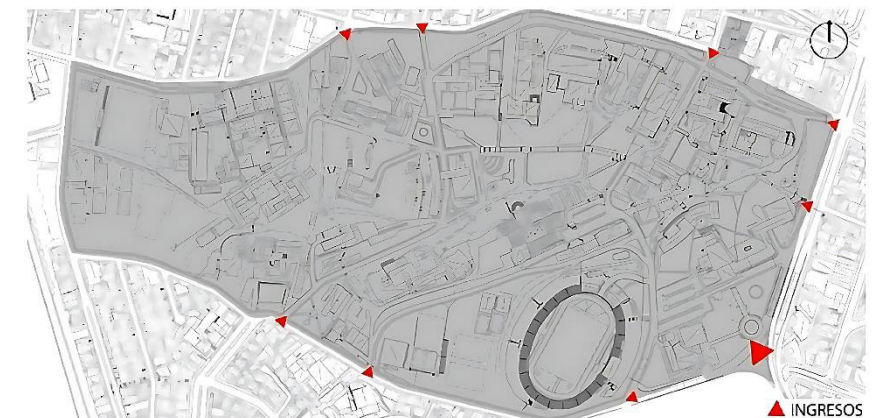


Figura 33. Ingresos.

Fuente: https://issuu.com/lauraherrera69/docs/herrera_1_dossier

d. Flujos peatonales.



Figura 34. Flujos peatonales.

Fuente: https://issuu.com/lauraherrera69/docs/herrera_1._dossier

De esta manera, el conjunto de aceras peatonales que se establece en torno al establecimiento, se origina en las principales vías vehiculares en prolongación de la topografía, uniendo cada una de las facultades.

e. Flujo Vehicular.



Figura 35. Flujo vehicular.

Fuente: https://issuu.com/lauraherrera69/docs/herrera_1._dossier

Además, el complejo estudiantil tiene en su parte interna vías notoriamente definidas, que siguen la orientación de las dos Avenidas principales externas que rodean la Universidad, sus ejes

van de sur a norte, utilizadas como conexión vehicular y peatonal internamente y hacia la ciudad.

f. Zonificación.

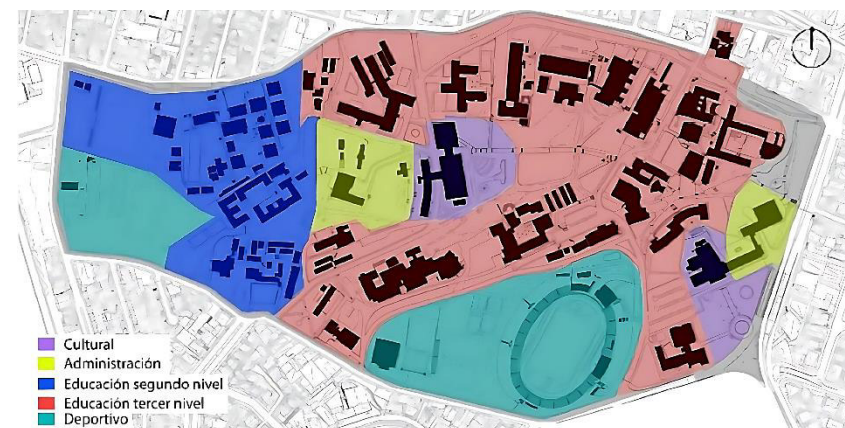


Figura 36. Zonificación.

Fuente: https://issuu.com/lauraherrera69/docs/herrera_1._dossier

Se evidencian distintas zonas entre ellas destaca la de educación secundaria, universitaria, deportivo, cultural y administración; no obstante, en su área de formación profesional se registra una adaptación edificatoria, según su guía vial, y que varían los conceptos de acuerdo a la zona y facultad.

g. Hitos y Nodos.

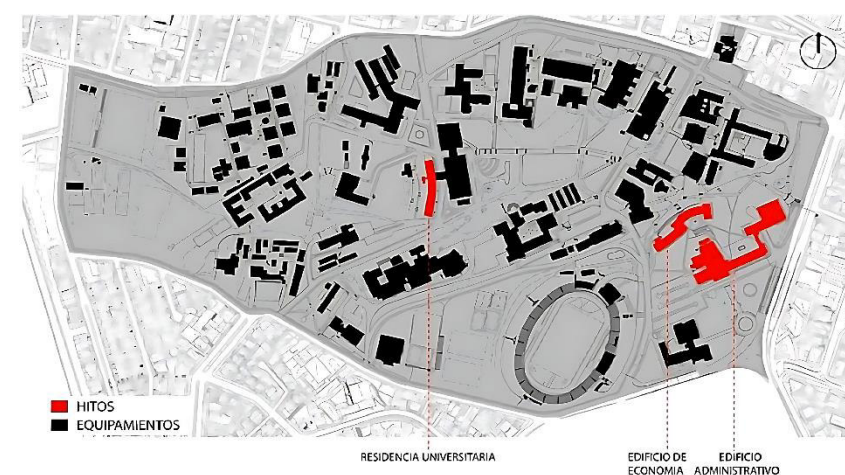


Figura 37. Hitos y nodos.

Fuente: https://issuu.com/lauraherrera69/docs/herrera_1._dossier

Se identifican, como Hitos solamente edificaciones, valoradas de acuerdo a su importancia y antigüedad dentro del campus universitario, los cuales marcaron el desarrollo físico de su espacio público, privado y semiprivado. Dentro del complejo se identifican principalmente nodos peatonales, generados en cambio horario, de acuerdo a la programación estudiantil.

No se identifican nodos vehiculares, pues el número de vehículos que ingresan al campus esta determinado de acuerdo a su capacidad operativa.

h. Vegetación.

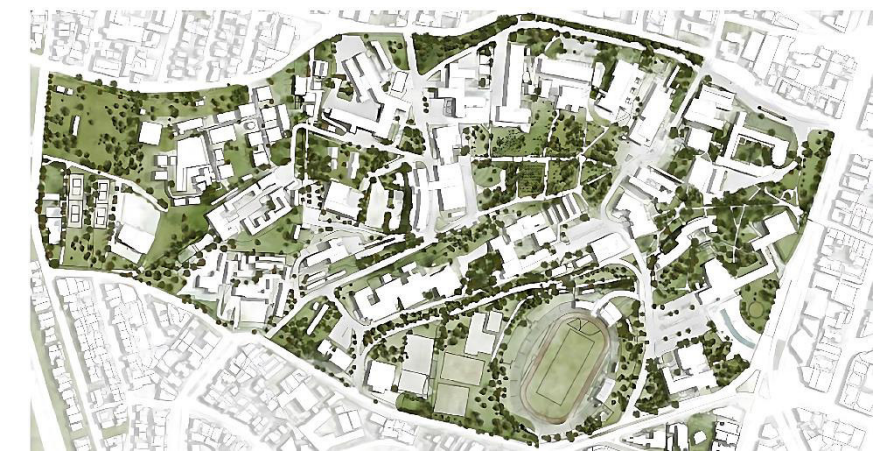


Figura 38. Vegetación.

Fuente: https://issuu.com/lauraherrera69/docs/herrera_1._dossier

Sus áreas verdes, están pensadas, conjuntamente con el entorno construido, salvaguardando espacios aledaños a cada uno de los contextos construidos, se evidencia, como un atractivo natural y de ocio para los individuos propios y ajenos a la entidad educativa.

2.3.3.1.4 Análisis gráfico, Relación con las edificaciones cercanas.

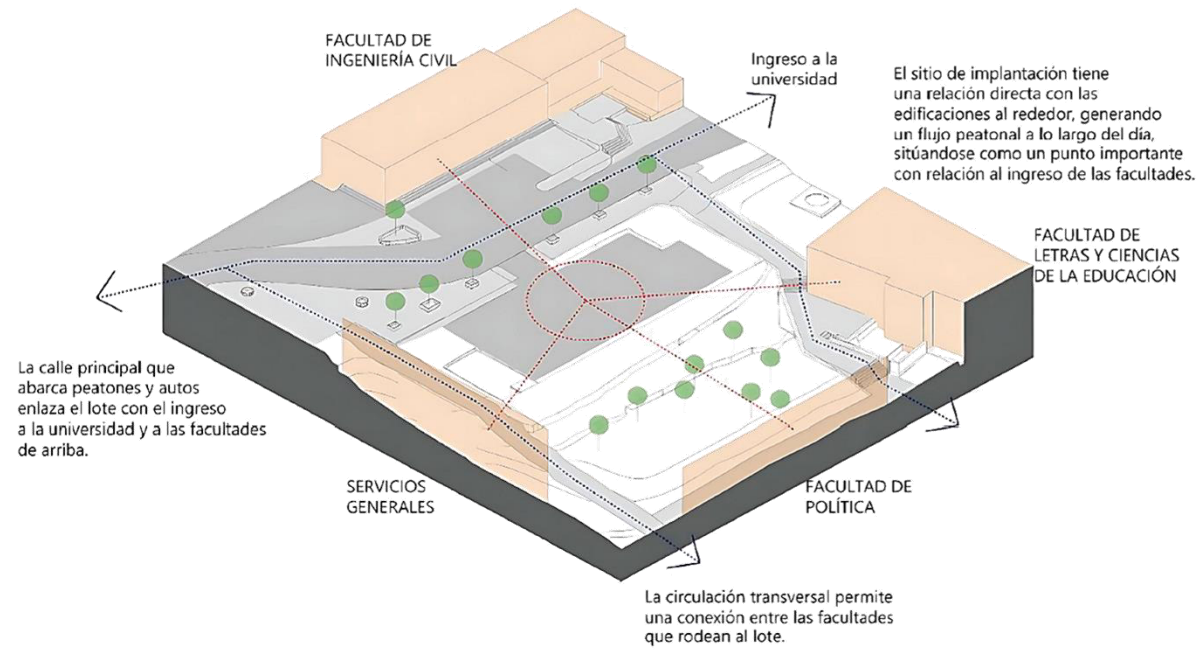


Figura 40. Análisis grafico relación con edificaciones cercanas.

Fuente: https://issuu.com/lauraherrera69/docs/herrera_1._dossier

2.3.3.1.5 Análisis gráfico, relación flujo de personas.

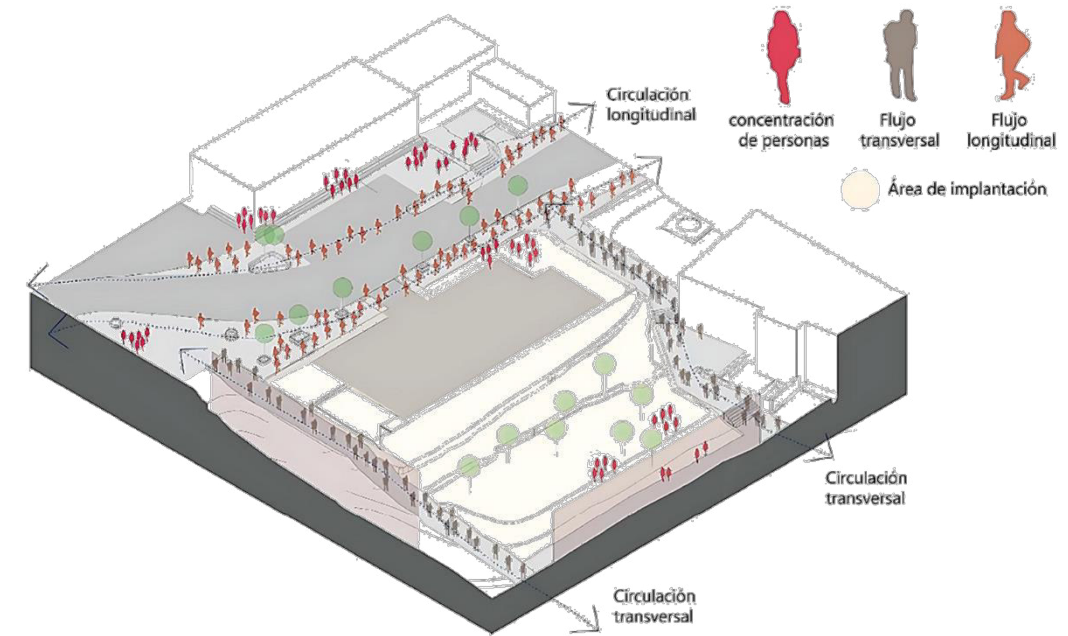


Figura 41. Análisis grafico, relación flujo de personas.

Fuente: https://issuu.com/lauraherrera69/docs/herrera_1._dossier

2.3.3.1.6 Análisis gráfico, contexto del lote a intervenir.

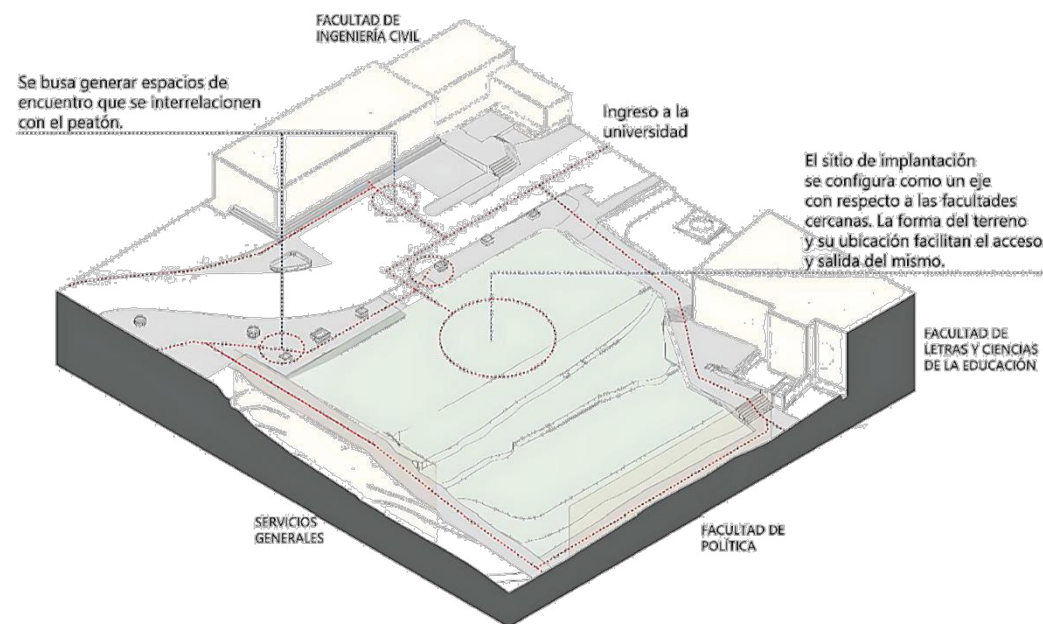


Figura 42. Análisis grafico, contexto del lote a intervenir.

Fuente: https://issuu.com/lauraherrera69/docs/herrera_1._dossier

2.3.3.1.7 Análisis gráfico, propuesta de diseño.

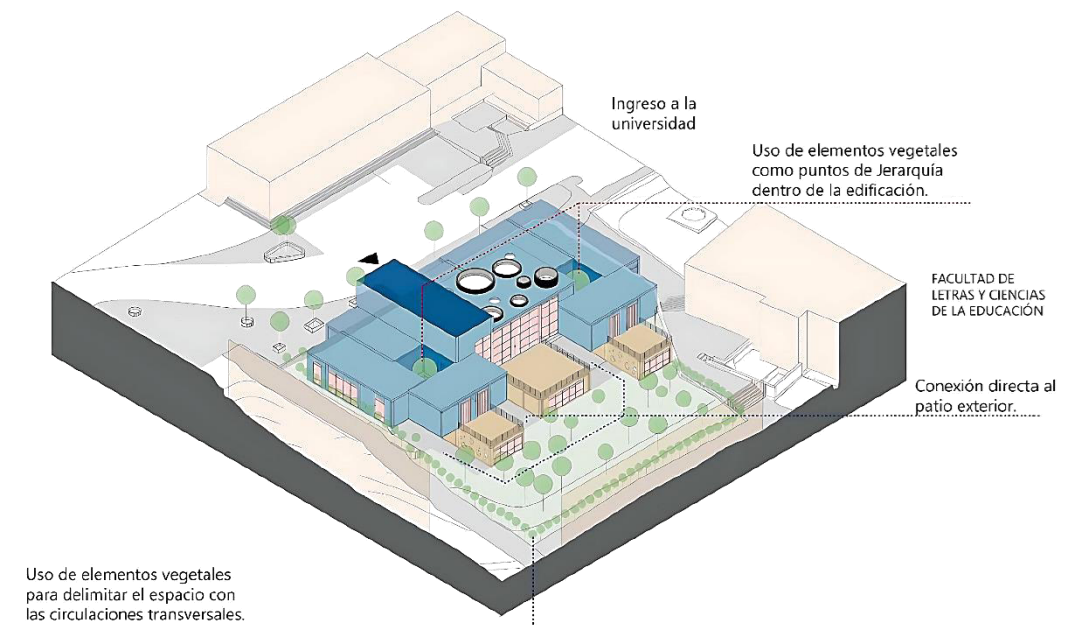


Figura 43. Análisis grafico, propuesta de diseño.

Fuente: https://issuu.com/lauraherrera69/docs/herrera_1._dossier

2.3.3.1.8 Programa arquitectónico Centro Infantil.

Tabla 5. Programa arquitectónico.

FUNCION	ESPACIOS	DESCRIPCIÓN DE ACTIVIDADES	N° DE USUARIOS		DIMENSIONES		SUBTOTAL m2
			PERMANENTES	OCASIONALES	X	Y	
ADMINISTRACION	SALA DE ESTAR	ESTAR, DESCANSAR		10	4,5	8,6	38,7
	FILTRO DE NIÑOS	RECIBIR, INFORMAR, ENTREGAR A NIÑOS	1	6	5,8	2,75	15,95
	SALA DE PROFESORES	ESTAR, PLANIFICAR		4	5,8	6,8	39,44
	DIRECCION	COORDINA EL LUGAR	1		4,1	7,75	31,775
	BAÑO PROFESORES	NECESIDADES BIOLÓGICAS		1	1,5	2,7	4,05
	BAÑO DIRECCION	NECESIDADES BIOLÓGICAS		1	1,5	2,7	4,05
TOTAL							133,965
ZONA AULAS	SALA CUNA	CUNAS PARA NIÑOS DE HASTA 1 AÑO		30	12	6	72
	SALA DE LECTURA	LECTURA, CUENTOS EN ESPACIO ABIERTO O CERRADO		30	6	12	72
	AULA DE MUSICA	ESTIMULACION TEMPRANA, TOCAR INSTRUMENTOS Y BAILAR		30	12	6	72
	AULA DE PEDAGOGIA	AULA DE APRENDIZAJE		30	12	6	72
	AULA DE JUEGOS	RECREARSE Y DIVERTIRSE		30	9	9	81
	SALA DE EXPOSICIÓN	EXPOSICION DE TRABAJOS DE LOS NIÑOS Y NIÑAS		10	6	3	18
	SALA MULTIFUNCIONAL	CONCENTRACION DE NIÑOS Y NIÑAS PARA TITIRITERO O PROGRAMAS		60	12	15	180
TOTAL							567
SERVICIOS	CONGELADOR	CONGELAR ALIMENTOS		1	0,8	1,6	1,28
	CUARTO FRIO	REFRIGERAR ALIMENTOS		1	1,5	1,6	2,4
	CUARTO DE CONSERVACION	ALMACENAR ALIMENTOS		2	1,7	2,4	4,08
	DEPOSITO DE COMIDA	ALMACENAR ALIMENTOS		2	3,2	5	16
	BAÑOS Y VESTIDORES	NECESIDADES BIOLÓGICAS		5	2,3	6	13,8
	COCINA	COCINAR Y PREPARAR ALIMENTOS	3	1	6	6	36
	ESPACIO DE COMEDOR	ESPACIO PARA ALIMENTARSE	1	30	8,3	6	49,8
	ENFERMERIA	AREA DE SALUD	1	1	2,5	6	15
	CUARTO DE BIBERONES	CONTIENE BIBERONES Y REFRIGERACION DE LECHE		1	1,50	2,00	3
	BAÑOS PLANTA BAJA	NECESIDADES BIOLÓGICAS		1	8,00	6,00	48,00
	BAÑOS PLANTA N-3.00	NECESIDADES BIOLÓGICAS		4	3,70	6,70	24,79
	TOTAL						
ÁREA ÚTIL							915,12
ÁREAS VERDES							30% ÁREA CONSTRUÍDA 801,81
CIRCULACIÓN							30% ÁREA CONSTRUÍDA 424,45
ÁREA MUERTA							15% ÁREA CONSTRUÍDA 130
TOTAL							2271,38

Fuente: https://issuu.com/lauraherrera69/docs/herrera_1._dossier

2.3.3.1.9 Interpretación personal, Implantación.

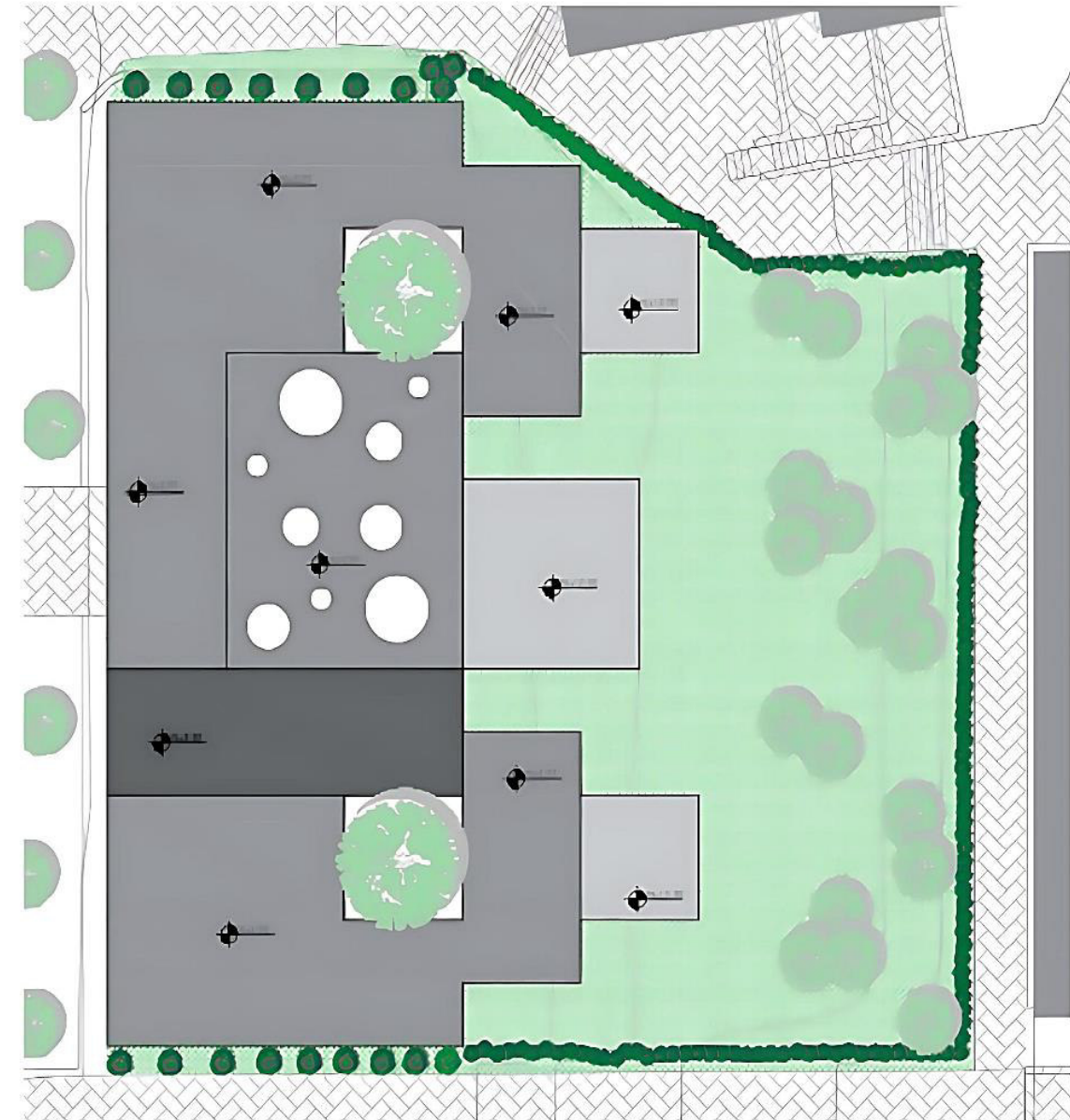


Figura 44. Implantación.

Fuente: https://issuu.com/lauraherrera69/docs/herrera_1._dossier

Uno de los objetivos del proyecto es emplazar, la edificación dentro del contexto Universitario, para generar la vinculación entre el exterior y el interior, tratando de llevar parte de la vegetación hacia la parte interior, para dotar de espacios verdes y generar una convivencia natural entre los niños y la naturaleza. La configuración formal se genera a partir de bloques rectangulares y cuadrados.

**2.3.3.1.10 Interpretación personal,
Planta subsuelo.**

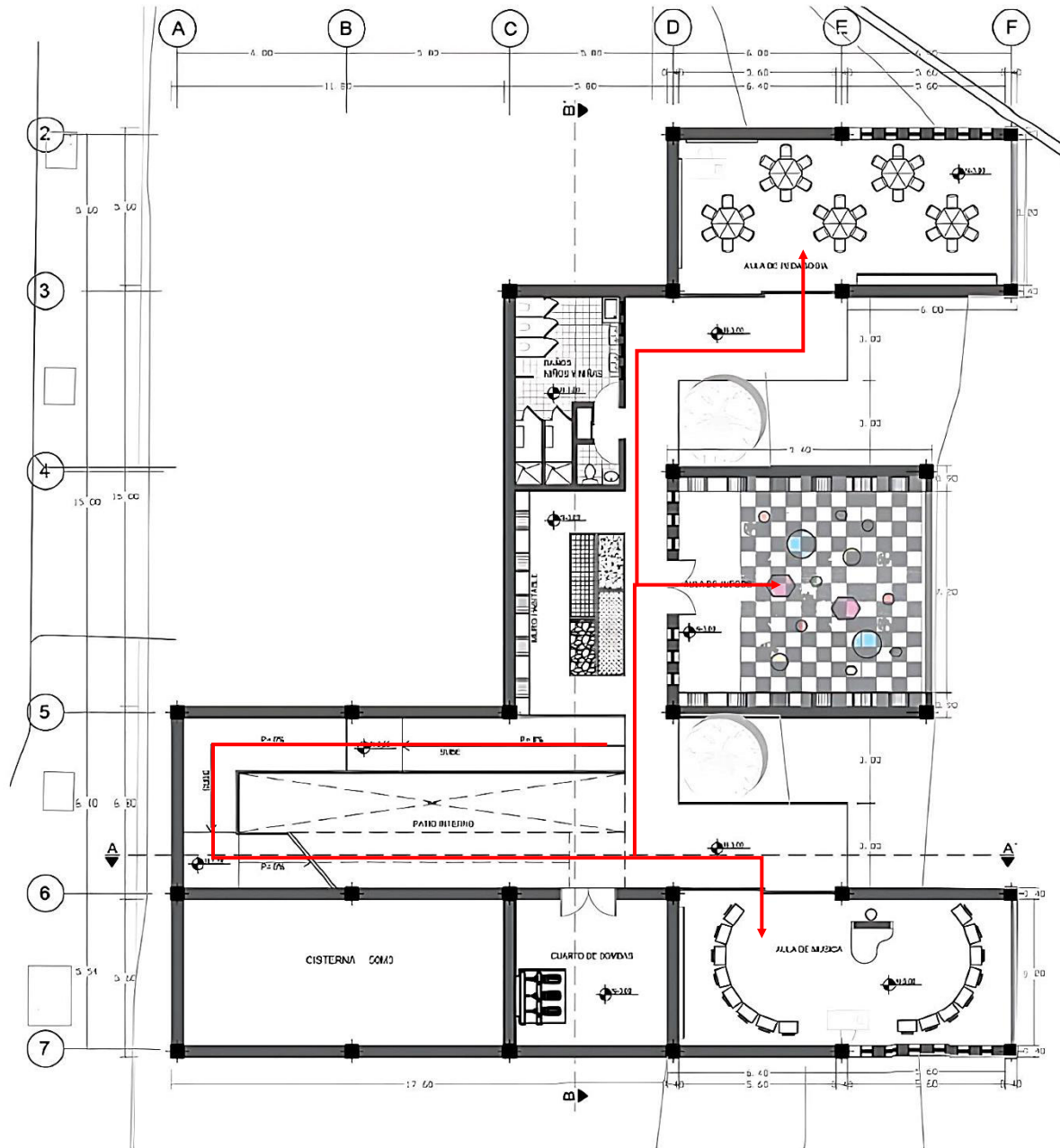


Figura 45. Planta subsuelo.

Fuente: https://issuu.com/lauraherrera69/docs/herrera_l._dossier

En esta planta se identifican los espacios de apoyo, tratando su aislamiento en un sector de la distribución, además se generan espacios para actividades complementarias del centro infantil, como el Área de juegos, área para música, sala de desarrollo pedagógico. Su circulación a diferencia de planta baja, se restringe por la ubicación de la grada de acceso, ubicada en una sección esquinada, y que faculta la distribución de los espacios.

**2.3.3.1.11 Interpretación personal,
Planta baja.**

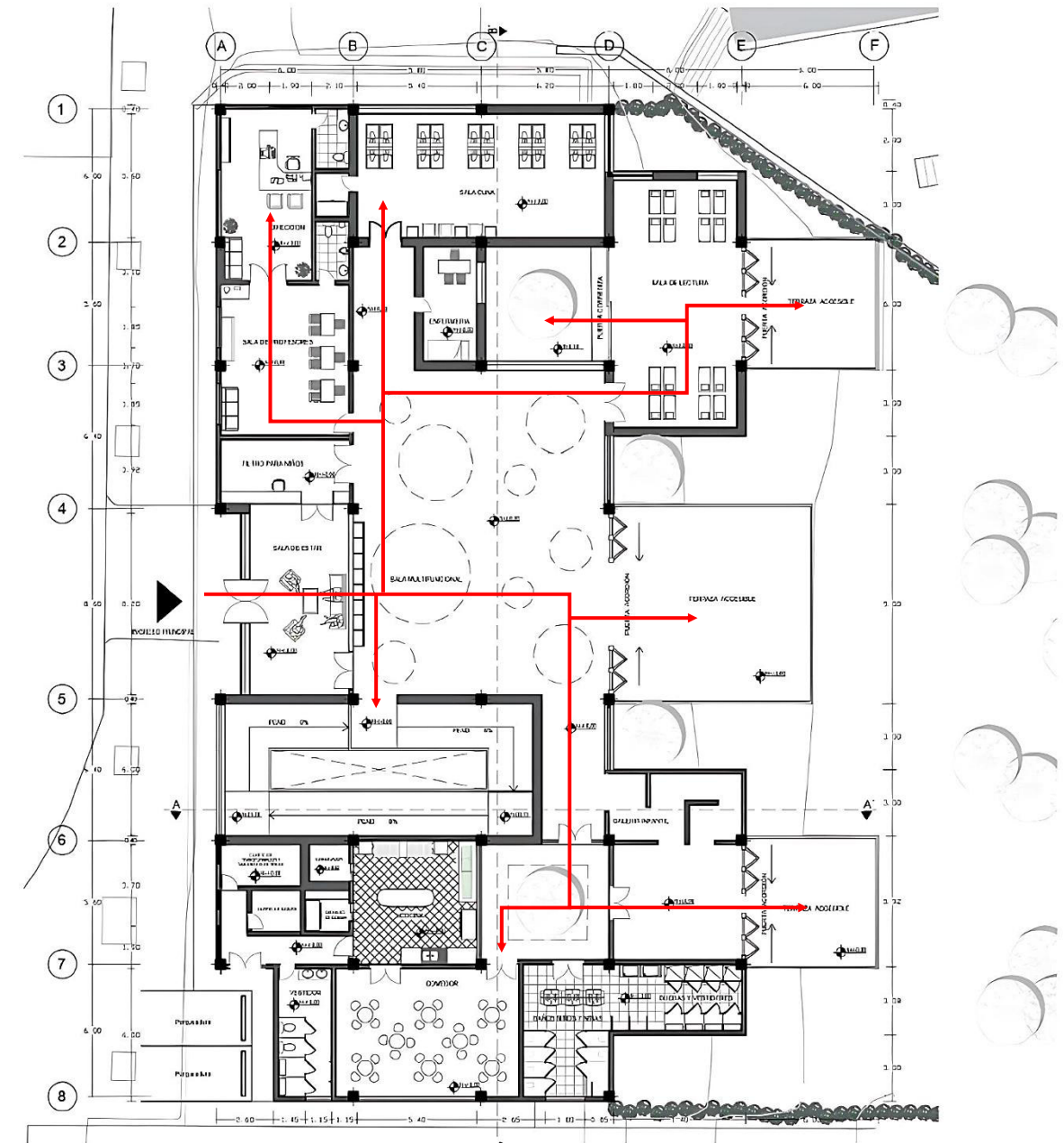


Figura 46. Planta Baja.

Fuente: https://issuu.com/lauraherrera69/docs/herrera_l._dossier

Se evidencia, en planta baja una designación de espacios para actividades administrativas, didácticas y de aprendizaje, y se genera tres terrazas abiertas que permiten espacios para desarrollo educativo al aire libre. Se observa una circulación centralizada, que parte del hall de ingreso ubicado en la parte central y se despliega hacia sus laterales.

2.4 . Estructuración de bases técnicas.

2.4.1 Manuales técnicos para centros infantiles, comercial y administrativo

Los espacios anexos a sitios históricos deben tener en cuenta varios aspectos técnicos para su edificación y buen funcionamiento, para ellos tenemos las siguientes características:

2.4.2 Criterios generales del edificio

Emplear materiales y procesos constructivos que certifiquen la calidad de la edificación, sus instalaciones, sus áreas y certifiquen su cuidado y conservación., desde el diseño, los elementos necesarios para el mantenimiento, limpieza y conservación de la construcción y de sus áreas. Cumplir con la normativa obligatoria para todos los ámbitos constructivos municipales. Situación del edificio en zonas sin riesgos (Quebradas, inundaciones, terrenos de relleno).

Una adecuada comunicación dentro del entorno urbano; organización de redes de transporte público para el acceso de los ciudadanos a las instalaciones de comercio, administración y centro infantil. Disponer la accesibilidad de las edificaciones y de su entorno. Tener en consideración, la proximidad, interrelación y relación de complemento con otros equipamientos culturales.

Con el objeto de avalar la durabilidad del equipamiento, así como su seguridad y adecuadas condiciones de servicio, La implementación de estacionamientos debe tener su respectivo análisis de influencia, de acuerdo a la propuesta de edificaciones y normativa.

2.4.3 Consideraciones sobre el proyecto arquitectónico

a. Imagen: Imagen representativa que transmita seguridad ya que se procura generar espacios que potencien la calidad de vida e identidad de las nuevas generaciones, el comercio y la organización económica de la parroquia.

Construcción moderna y fácilmente identificable planteamiento de un acceso que invite a entrar. Relación directa con las actividades del exterior, organización de vanos identificados en la fachada que faculte una conexión visual entre el interior y el exterior de las edificaciones, con la intención de brindar desde el exterior, una imagen más atractiva de las actividades que se realicen en su interior, actividades de comercio, administrativas y educativas.

b. Flexibilidad: Construcción que se adecue al paso del tiempo, cumpliendo con los requerimientos técnicos, así como a las posibles adecuaciones para ampliación. Se debe tener en cuenta, la estructura y sistemas constructivos, organización de las circulaciones y de los espacios, instalaciones y mobiliario. En su posibilidad agrupar las zonas húmedas y los núcleos de comunicación vertical para liberar al resto de los espacios de esta función,

c. Compacidad: Generar una armonía entre el volumen interior, las fachadas y cubiertas. Buscando convertir al edificio en una construcción más accesible económicamente. Al mermar los elementos en contacto con el exterior decrece la pérdida térmica, con el correspondiente ahorro de energía.

d. Accesibilidad: Se procura un edificio en situación a nivel de calle, con el acceso, relacionado con los ejes de aproximación a la edificación. Siendo identificados con claridad las circulaciones.

e. Posibilidad de ampliación: Se prevé una situación que faculte la posible ampliación futura de la infraestructura. Se eligen los sistemas constructivos en función de esta posibilidad, que permitirán una fácil ampliación. Estudio de estructura que permita que crezca en altura, se dimensionara adecuadamente; en caso de que el crecimiento sea horizontal es conveniente optar por una solución modular. Las instalaciones propias de la edificación, así como las específicas de su actividad tendrán que ser ampliables. Esta especificación afectará netamente en la dimensión y la permisibilidad de los pasos de instalaciones.

f. Organización: Seguir los lineamientos de las relaciones entre las zonas que se infieren en el programa funcional. Es pertinente que las gradas y ascensores sean identificables por los usuarios.

Identificación clara lugares de uso público, de los internos.

Localización de los servicios sanitarios: accesibilidad desde todas las zonas funcionales, esencialmente desde las partes que facultan un uso y un horario independientes del resto de la construcción.

g. Señalización: La información debe ser clara para todo tipo de personas. Con varios tipos, urbana como guías situadas en el planteamiento urbano para identificar el equipamiento, zonas internas del edificio con indicaciones que faculten a los usuarios circular hacia las diferentes zonas y servicios higiénicos, gradas, recorridos y salidas de emergencia.

h. Medidas de ahorro energético: Construcción con un adecuado aislamiento.

Procesos de control de luz solar elevada (si es factible), donde sea posible integración de energías reformables. Sistemas naturales de refrigeración y ventilación, iluminación natural y artificial de bajo consumo. Instalaciones hidráulicas con planificación para ahorro en su consumo, temporizadores en grifos, sanitarios, mecanismos de doble descarga en los sanitarios.

i. Criterios de mantenimiento: Contar con un programa de conservación adecuado al tipo de edificación. Control y funcionamiento adecuado del sistema de limpieza de las ventanas.

j. Criterios de sostenibilidad: Uso de recursos de mínimo impacto ambiental. Uso de recursos

pasivos de control ambiental acondicionados a cada área. Citando un ejemplo, Integración de protecciones para sombra en las ventanas, mamparas, de manera que se minimice la penetración de luz solar en los meses más calurosos. Relación equilibrada de aberturas exteriores y paramentos funcionales en fachadas para permitir un ahorro energético óptimo.

Planteamiento de edificio que no faculte muchas horas de iluminación artificial y de climatización para sostener espacios con ambiente uniforme y constante. Conocimiento del clima de la parroquia, para poder facultar los sistemas constructivos adecuados.

k. Suministro de aguas: Es importante garantizar la presión y el caudal adecuada en sistema de agua, no optar por sistemas de extinción de incendios con agua, ya que estropearían las instalaciones y documentación; procurar utilizar los nuevos sistemas de gases secos.

l. Evacuación de aguas: Recogida y evacuación adecuada de las aguas pluviales y de las aguas servidas.

m. Medidas de seguridad: Contra Vandalismo, robo, fuego, agua (filtraciones y/o inundaciones, humedades), etc. Gestionar físicamente la unión a una central de alarmas. Detección y extinción de incendios; detectores de humos, pulsadores de alarma, extintores, mangueras, puertas corta fuego. Iluminación de emergencia y de señalización,

detección contra la intrusión, que integre las medidas de seguridad físicas.

n. Sistemas de extinción de incendios: La normativa aconseja para Centros educativos, comercio y administración el uso de gases homologados tipo FM 200, denominados gases limpios por el hecho que se ha demostrado y certificado que son agentes completamente no nocivos que logran los mejores factores de seguridad para el medio ambiente, los usuarios, archivo de datos y equipamientos.

2.5 . Análisis de requerimientos espaciales.

2.5.1 Análisis programático descriptivo

Tabla 6. Análisis programático.

ESPACIO	DESCRIPCION DEL ESPACIO
Lactantes menores	Espacios destinados para la alimentación y conservación de la leche materna, la higiene mediante una mesa de cambio de pañal y tina infantil, la estimulación y el descanso en cunas, con una amplia sala con ventilación e iluminación natural.
Lactantes mayores	Espacialidad organizada en un ambiente similar al anterior en la higiene, pero se añade un espacio adjunto para el aseo de biberones, pañales, entre otros; mientras que en la alimentación se propone que el niño se alimente de papilla ya sentado en una mesa cangurita, su estimulación en áreas cubiertas y abiertas con el uso de colchonetas por los comienzos de su movilidad y de descanso en cunas o colchones.
Maternales menores	En esta edad se identifica las partes del cuerpo, para ello se debe destinar una sala con mobiliario como sillas, mesas pequeñas y colchones en espacios polifuncionales, y un área adjunta para enseñar al niño el uso de los baños con lavamanos y bacinicas
Maternales mayores	De forma similar al anterior se establece su mobiliario para una sala multifuncional, pero ya con sanitarios y lavamanos aptos para niños y con un contacto más directo hacia el exterior destinada para su uso.
Preescolar	En sus espacios se propone el dominio corporal y el uso de su espacio vital, las aulas deben estar equipadas con mesas, sillas, pizarrones y colchonetas, adicional a ello se puede complementar con aulas de música, videos o juegos. En el área de higiene se debe integrar el cuidado de los demás.
Area de uso comun	Espacios polifuncionales para todos los usuarios del centro infantil, con acceso y contacto directo hacia las áreas abiertas y vegetales, para proyectar, para proyección de teatro, estimulación y recepción de padres de familia en eventos, con baterías sanitarias.

Fuente: Elaboración propia

Tabla 7. Análisis programático.

ESPACIO	DESCRIPCION DEL ESPACIO
Comedor	Espacio destinado con mesas, sillas a modo de cafetería para la alimentación de los niños del maternal y el preescolar, con dos baterías sanitarias y un cambiador de pañales.
Seccion medica	Área cercana al ingreso del infantil por temas de servicio, dotada de una media batería sanitaria completa, una camilla y un escritorio, en muchas guarderías se la combina con el servicio de odontología.
Seccion de nutricion	Area organizada en una cafeteria propia para el personal y bodega de alimentos, a fin de mantener su control y verificar su estado
Seccion Psicologia	Area con un ambiente de oficina familiar, donde no solo se recibe a niños, sino a sus padres, con espacios destinados para la lectura, la meditación y el asesoramiento en temas conflictivos de la infancia.
Seccion Pedagogia	Area ludica en funcion de la metodologia de la guarderia, para el desarrollo pedagogico de los niños mediante terapia de motricidad y desarrollo intelectual con libreros y anaqueles a la altura de los niños, para motivar su independización sobre todas las actividades.
Area Administrativa	Espacios requeridos para la administración del centro infantil a modo de oficinas y atención para los padres de familia, por lo general se ubican al ingreso para regular el acceso al complejo, se compone de Dirección, secretaría, colecturía y guardianía de ser el caso.
Servicio higienicos	Espacios que comprenden las instalaciones sanitarias e hidráulicas, lavabos y retretes en número suficiente, separados por sexo, y duchas cuando sean necesarias, deben poseer unidades de basura para mantener la limpieza y el orden.
Area de lavado	Espacio destinado para el lavado y secado de prendas u objetos que se usen en la guardería. Y baterías sanitarias para adultos, ya que van a tener constantemente la visita de padres de familia, mismos que requieren de ellas.

Fuente: Elaboración propia

2.6 . Síntesis del capítulo.

2.6.1 Espacios urbanos.

El espacio urbano es el espacio inherente de una urbe, es decir, una agrupación de individuos de alta densidad. Dicho espacio se caracteriza por poseer una infraestructura adecuada para que este elevado número de individuos pueda desarrollarse socialmente y con pleno goce de sus derechos y obligaciones con su entorno, en el desarrollo de su vida cotidiana.

Por otra parte, el espacio urbano es el núcleo de diversos tipos de actividades económicas, culturales, educativas, comerciales que se deslindan marcadamente de las distintivas de un medio rural.



Figura 47. Espacio Público Caranqui.

Fuente: Elaboración propia.

Las alteraciones constantes son una particularidad esencial de estos espacios, puesto que si bien, en un principio pueden ser proyectados y planeados para ejecutar una función determinada, con el paso del tiempo las obligaciones y requerimientos de los pobladores se van modificando, por lo que es inapelable ejecutar alteraciones que se acomoden a los nuevos usos y actividades a

ejecutar, por otro lado, en la mayoría de las ocasiones, la memoria del lugar es inexcusable, lo que transforma a los espacios urbanos en testigos e hitos de la historia de la ciudad.

2.6.2 Espacios patrimoniales.

Actualmente los espacios patrimoniales, presentan una serie de dificultades que ponen en peligro su conservación no sólo como un lugar en el universo urbanístico, sino, por ser sitios de atributos e identidad definidos en el tiempo, y que con su desvalorización y desgaste colocan en peligro la cultura de distintas sociedades.

En la actualidad, las dificultades económicas, políticos, sociales y culturales que aquejan globalmente a las ciudades, han obligado a los individuos a buscar alojamiento en los lugares históricos que por su concepto los admiten, descubriendo en ellos el gozo a requerimientos frecuentes a través de la apropiación de dichos espacios de una manera desorganizada y que puede llevar a la destrucción y desaparición de estos sitios.



Figura 48. Área de Protección patrimonial Caranqui.

Fuente: Elaboración propia.

Sitios donde las personas pueden ingresar libremente sin haber discriminación de género, religión, raza o clase social. No obstante, no se pueden dejar de lado las problemáticas que en él se evidencian, como la minoración de estos sitios debido al incremento desmedido de los habitantes, mutaciones urbanísticas, privatización, apropiación indebida, fragmentación de espacios de vivienda, segregación de pobladores, entre algunos otros; además de los factores que infieren en el adecuado funcionamiento del mismo como los sociales, culturales, económicos y políticos.

2.6.3 Accesos y conexiones.

Por un lado, es posible valorar la accesibilidad de un sitio por sus diversas conexiones con su entorno, tanto visual como físico. Un espacio público excelentemente organizado y exitoso es fácil de conseguir y atravesar, es visible desde cualquier perspectiva cercana o lejana. Los límites de un espacio público también son de vital importancia, puesto que, podemos inferir para entender esta afirmación, que una fila de negocios a lo largo de una avenida o calle, es más cautivadora y frecuentemente más segura para transitar, que una pared de cerramiento en blanco, o un lote abandonado.

Los espacios públicos de gran accesibilidad poseen una alta dotación de estacionamientos comerciales. Idealmente, estos son sectores que facultan un planeamiento ordenado de transporte público, que permita acceder y salir de dicha zona, con facilidad.

Es importante, destacar que debe existir una adecuada conexión entre el espacio público y los edificios adyacentes, un buen

tratamiento de aceras, vías de tránsito vehicular, y señalización correspondiente y adecuada a cada área de dicho espacio. Con el objeto de garantizar una adecuada movilidad dentro del mismo.

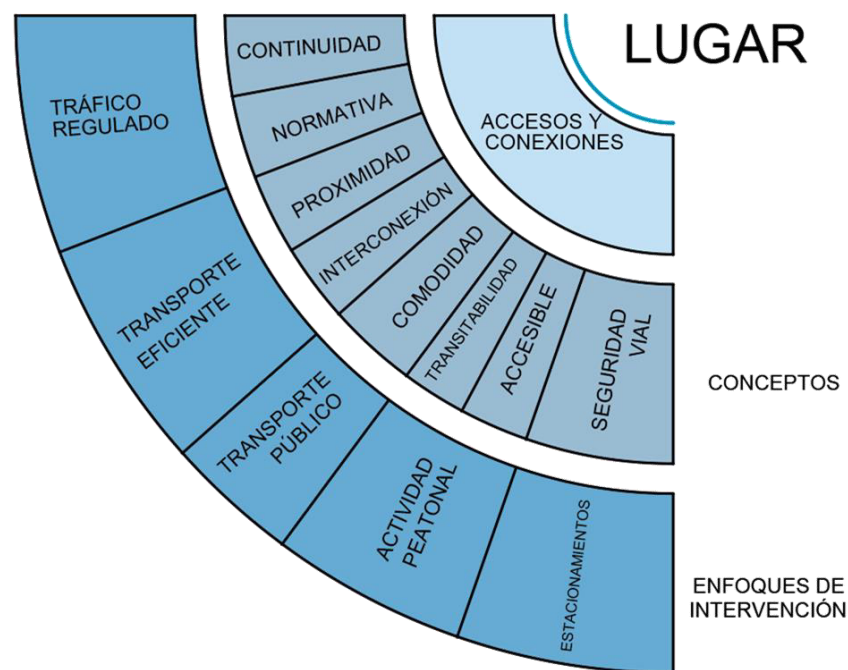


Figura 49. Accesos y conexiones, conceptos y enfoques de intervención.

Fuente: Elaboración propia.

2.6.4 Comodidad e imagen.

En primer lugar, si un espacio es cómodo y se organiza y presenta bien, es decir, tiene una adecuada imagen, es fundamental para su éxito. La comodidad expresada como adjetivo de un espacio público, incluye percepciones de seguridad vial y peatonal, limpieza de áreas verdes, comercio, aceras, vías y disponibilidad inmediata de lugares para sentarse. De hecho, usualmente se subestima la necesidad de dar a los individuos la oportunidad de sentarse donde quieran, mientras disfrutan de un recorrido por la ciudad, o mientras realizan compras en los establecimientos de comercio.

Es fundamental, establecer que la limpieza de los espacios públicos debe ser óptima en función de su calidad de imagen.

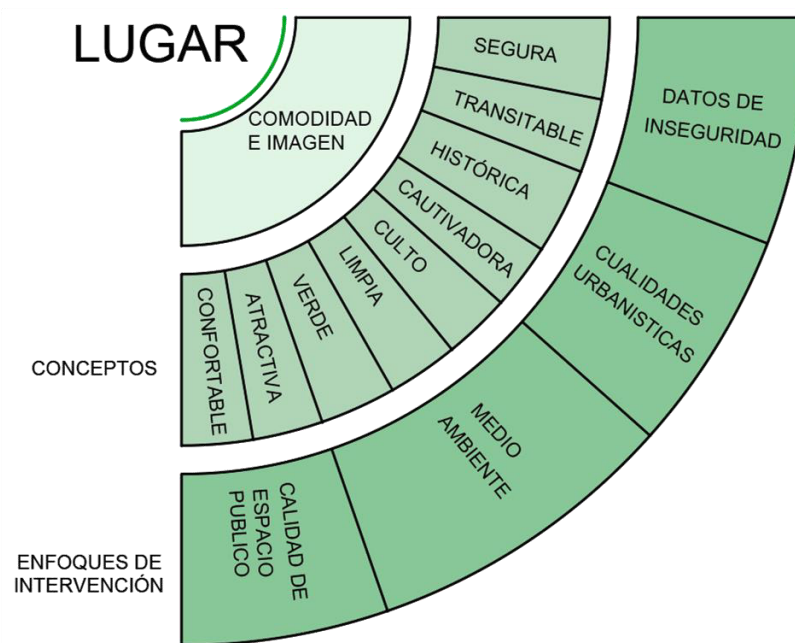


Figura 50. Comodidad e imagen, conceptos y enfoques de intervención.

Fuente: Elaboración propia.

2.6.5 Bases Legales.

En cuanto a las bases legales, se a tratado de fundamentar mediante documentos de carácter oficial y legal, propias y extranjeras que guarden una relación y justifican legalmente la investigación.

Las bases legales facultan salvaguardar los intereses, de las personas a quienes va dirigida la creación de este proyecto, sustentando y adjudicando información para que se tenga en claro cómo se procede, cuáles son los plazos que se manejan, y las normativas que lo rigen, en caso de haber cualquier tipo de incidencia, no surjan problemas con los usuarios y se fundamente y justifique su planteamiento.

2.6.6 Bases técnicas.

Es importante conocer que las bases técnicas facultan normalizar el o los procesos, de construcción establecidos para la generación de espacios destinados a diversos usos. Las Bases técnicas para centros infantiles, faculta tener en consideración normas específicas, pues las instalaciones están destinadas a pequeñas personas, que faculta atender a su fisionomía para entender las dimensiones de cada uno de sus requerimientos.

De igual manera, se toma en consideración lo establecido para, zonas comerciales y de expendio de alimentos, las cuales facultan el correcto uso de las instalaciones, procurando cuidar la buena iluminación y evacuación de olores.




Figura 51. Locales comerciales Caranqui.

Fuente: Elaboración propia.

En cuanto al tema administrativo, se faculta instalaciones aptas para la recepción de personas, el cobro de dinero y atención general al público. De igual manera se cuenta con un espacio para sociabilización de temas de interés general para la ciudadanía.

2.6.7 Cuadro síntesis de Referente movilidad urbana


Tabla 8. Síntesis referente movilidad urbana.

REFERENTE	CONTEXTO		FUNCIONALIDAD	ASPECTOS CONSIDERACIÓN EN LA PROPUESTA DE DISEÑO
	URBANO	ENTORNO		
<p>PLAN DE MOVILIDAD DE LUGO</p> 	<p>El planeamiento es integral y coherente entre las partes que lo conforman, potenciando la movilidad. Responde a un modelo que pretende mejorar la calidad urbana y la calidad de vida de los ciudadanos de Lugo, y a la vez mejorar la funcionalidad y la organización del sistema urbano de la ciudad.</p> <p>Las propuestas potencian los modos de desplazamiento más sostenible, es decir, se pretende reducir el número de viajes en transporte privado en beneficio del transporte público, la bicicleta y a pie.</p>	<p>Se tiende hacia un espacio público de extensa calidad, con disminución del ruido, sin influencia de contaminación auditiva, más seguro, atractivo y que eleve el contacto y la coexistencia entre individuos de cualquier grupo etario y condición social.</p> <p>El poblador ya no es peatón, la calle ya no es simplemente un lugar de paso, es un lugar, y sobre cualquier concepto es permanencia y convivencia donde pueden desarrollarse activamente la mayoría de las funciones urbanas.</p>	<p>Implementar una nueva jerarquía de uso de la ciudad, en la que el individuo de a pie sea el principal actor, seguido de los medios de transporte no motorizados, el transporte público y en última instancia, el vehículo privado.</p> <p>Aumentar la accesibilidad con un uso exclusivo del peatón en el espacio público y potenciar los espacios para las personas con capacidades diferentes o problemas de movilidad.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Elimina el espacio dispuesto en las supermanzanas, manzanas, para el vehículo privado y la congestión central vehicular se la distribuye y orienta por la red principal de movilidad. • Priorizar la accesibilidad en el espacio público, • Equilibrio entre el espacio dedicado a la funcionalidad, la organización urbana y el espacio dedicado al ocio. • Optimiza la cobertura de la urbe de las paradas de bus en la red de transporte público • Se logra en el territorio disminuir la proximidad entre paradas de bus y reduce el tiempo de viaje. • Eliminación del tráfico vehicular • Aumento en el espacio de permanencia destinado al peatón

Fuente: Elaboración propia.

2.6.8 Cuadro síntesis de Referente Espacio urbano histórico.


Tabla 9. Síntesis referente espacio urbano histórico.

REFERENTE	CONTEXTO		FUNCIONALIDAD	ASPECTOS CONSIDERADOS EN LA PROPUESTA DE DISEÑO
	URBANO	ENTORNO		
<p>CUENCA RED</p> 	<p>Uno de los principales objetivos ha consistido en la búsqueda, planteamiento y selección de espacios que, atendiendo puntualmente a las distintas condiciones, se consideran primordiales para generar su mejora. Desde la posición de implementación, es necesario identificar lotes de terreno que posean factibilidad de gestión y desarrollo, permitiendo una realización en el corto plazo al ser predios públicos o fácilmente adquiribles por la municipalidad. Por otro lado, es necesario encontrar predios para diseño, que presenten una facilidad de diseño arquitectónico y urbano adecuado a los requerimientos de la propuesta; estudiando su contexto, ubicación.</p>	<p>De esta manera surgen una serie de estrategias urbanas en el centro histórico de Cuenca, con la finalidad de conseguir la revitalización de sus espacios públicos. Todo esto viene apoyado por una comunicación entre pobladores e instituciones, logrando que estas intervenciones se materialicen con el acuerdo y la creatividad debidas y necesarias. La estrategia a largo plazo estima nuevos usos y programas en más de 100 espacios infrautilizados y con gran potencial, multiplicando la oferta natural, lúdica, económica, y cultural de la ciudad.</p>	<p>Es una transformación urbana integral por la definición de un nuevo modelo de movilidad e imagen, una nueva red ciclista, nuevas redes peatonales, pretenden reducir el peso vehicular en el interior de la zona urbana y están directamente implicados en las configuraciones urbanas actuales. La limitación del paso de automóviles por el centro histórico eliminara la actual demanda de estacionamientos en la zona y facilitara el concepto de movilidad a pie.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Proveer al centro urbano de mejor infraestructura pública para afirmar la población residente. • Requiere de una reordenación de las circunstancias de accesibilidad, coexistencia de los diversos medios de transporte, pero priorizando el uso peatonal • Protección del valor histórico-patrimonial y las nuevas acciones de intervención. Las áreas históricas deben saber incorporar nuevas alternativas de diseño urbano capaces de convivir respetuosamente con la realidad de la ciudad y su historia. • Potenciar aún más su valor patrimonial, cultural e identitario. • Emplazar la actividad social y urbana en torno a la economía en sus diferentes escalas • La naturaleza es una categoría primordial, facilitar la restauración y fortalecer el factor natural urbano.

Fuente: Elaboración propia.

2.6.9 Cuadro síntesis de Referente arquitectónico.

Tabla 10. Síntesis referente arquitectónico.

REFERENTE	CONTEXTO		FUNCIONALIDAD	ASPECTOS EN CONSIDERACIÓN EN LA PROPUESTA DE DISEÑO
	URBANO	ENTORNO		
<p>CENTRO INFANTIL EN LA UNIVERSIDAD CENTRAL DEL ECUADOR</p> 	<p>La conexión de la Universidad con la ciudad es fundamental, pues al ser un equipamiento semipúblico ofrece accesibilidad a todos sus usuarios con el fin de precautelar su seguridad.</p> <p>Es importante señalar que el campus por temas de seguridad, control y protección de sus integrantes se halla cercado en toda su periferia, aislándolo del resto de la ciudad y solo permitiendo su ingreso de manera controlada mediante ingresos focalizados.</p>	<p>Emplazado estratégicamente en el Norte de la ciudad, rodeada de amplios espacios verdes, ubicada en un punto estratégico entre dos de las facultades más grandes de la institución, es importante destacar que sus tareas verdes son un atractivo natural y de recreación para terceros.</p> <p>La universidad central en su campus matriz ha desarrollado distintas zonas entre ellas las de educación secundaria, de tercer nivel, deportivo, cultural y administración. Sin embargo en su área de formación profesional se registra que posterior a la edificación de los primeros edificios, los restantes siguieron su continuidad vial, pero no su concepto en la ejecución.</p>	<p>La propuesta de un Centro Infantil está centrada en otorgar las facilidades a las madres y padres estudiantes de la universidad Central del Ecuador, generando un edificio donde podrán dejar a sus hijos con la tranquilidad de saber que están bajo cuidados específicos para su edad y su formación, y sobre todo en un lugar cercano a las actividades académicas de los usuarios universitarios, donde podrán jugar, aprender y relacionarse con los diferentes espacios que hay dentro de este lugar de aprendizaje infantil, sin un costo significativo.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • El sitio de implantación tiene una relación directa con las edificaciones de su entorno, generando un flujo peatonal a lo largo del día situándose como un punto importante con relación al ingreso de las facultades. • El sitio de implantación tiene una relación directa con las edificaciones de su entorno, generando un flujo peatonal a lo largo del día situándose como un punto importante con relación al ingreso de las facultades. • Incorporación de elementos vegetales dentro de la edificación. • Priorizar el cuidado de los infantes, mientras sus padres se forman en las distintas facultades. • Cubrir la demanda de un espacio que brinde apoyo, y permita la correcta formación de los estudiantes del campus.



CAPÍTULO 3. MATERIALES Y MÉTODOS

3.1 . Definición del enfoque y tipo de análisis.

3.1.1 Definición teórica del enfoque de análisis.

Siguiendo el enfoque temático de la rueda de valoración de un lugar, la cual nos permite justificar una metodología de análisis, basados en cada uno de los enfoques de intervención, se logra establecer el método de análisis para cada uno de estos. (BERNAL, 2013, pág. 65).

3.1.2 Tipo de análisis.

Es un estudio descriptivo de corte transversal. Con este tipo de estudio se logrará especificar las características y los perfiles importantes de los habitantes de Caranqui. Además, se logrará valorar, la situación urbana de la parroquia de Caranqui, identificando cada una de las deficiencias que no permiten un correcto convivir de sus ciudadanos. (Univeresidad de Jaen, 2016, pág. 15)

3.1.3 Fuentes.

3.1.3.1 Fuentes primarias.

Conformadas por los Habitantes de la Parroquia Caranqui, en la ciudad de Ibarra, de los cuales se obtendrá datos personales (edad, instrucción, estado civil), y se evaluará el nivel de aceptación y la problemática, frente al proceso de desarrollo urbano de la Parroquia Caranqui.

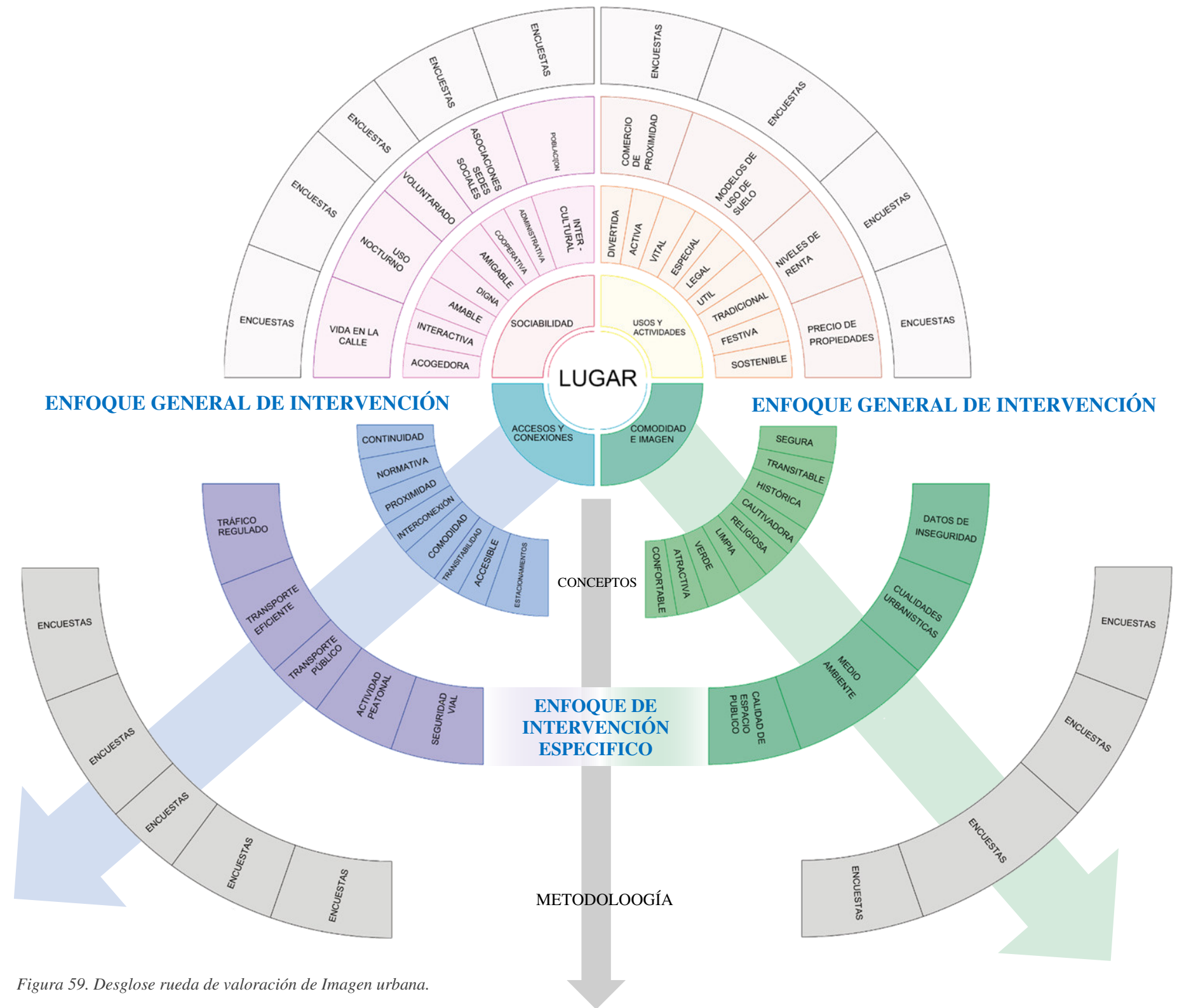


Figura 59. Desglose rueda de valoración de Imagen urbana.

Fuente: Elaboración propia.

3.1.3.2 Fuentes secundarias.

Conformadas por: las bibliografías, referencias; información científica original, tanto de libros físicos obtenidos de bibliotecas, como de libros virtuales, tesis, monografías y artículos de revista. También, registros documentales de la parroquia Caranqui.

3.1.4 Muestra.

La muestra seleccionada para el desarrollo de la investigación fueron los habitantes de la Parroquia Caranqui, de entre 12 y 80 años de edad, la muestra fue tomada a una población de 9137 personas según datos del INEC 2010. (Castellanos, 2012, pág. 2)

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

Tabla. Análisis de caracteres.

ANÁLISIS DE CARACTERES	
n	Tamaño de la población.
PQ	Variación de la población, valor constante = 0,25
N	Población / universo
(N-1)	Corrección geométrica, muestras grandes >30
E	Margen de error estadísticamente aceptable
0.02	2% (mínimo)
0.3	30% (máximo)
0.05	5% (recomendado en la educación)
K	Coefficiente de corrección de error, valor constante = 2

Fuente: Elaboración propia.

3.1.4.1 Delimitación grafica área toma de muestra.

Límites del área toma de muestra:

Norte: Calle Capitán Espinosa de los Monteros.

Sur: Calle Nazacota Puento.

Este: Calle Rio Lita y Borde natural

Oeste: Calle Duchicela.

Área de estudio: 1111888.40 m²

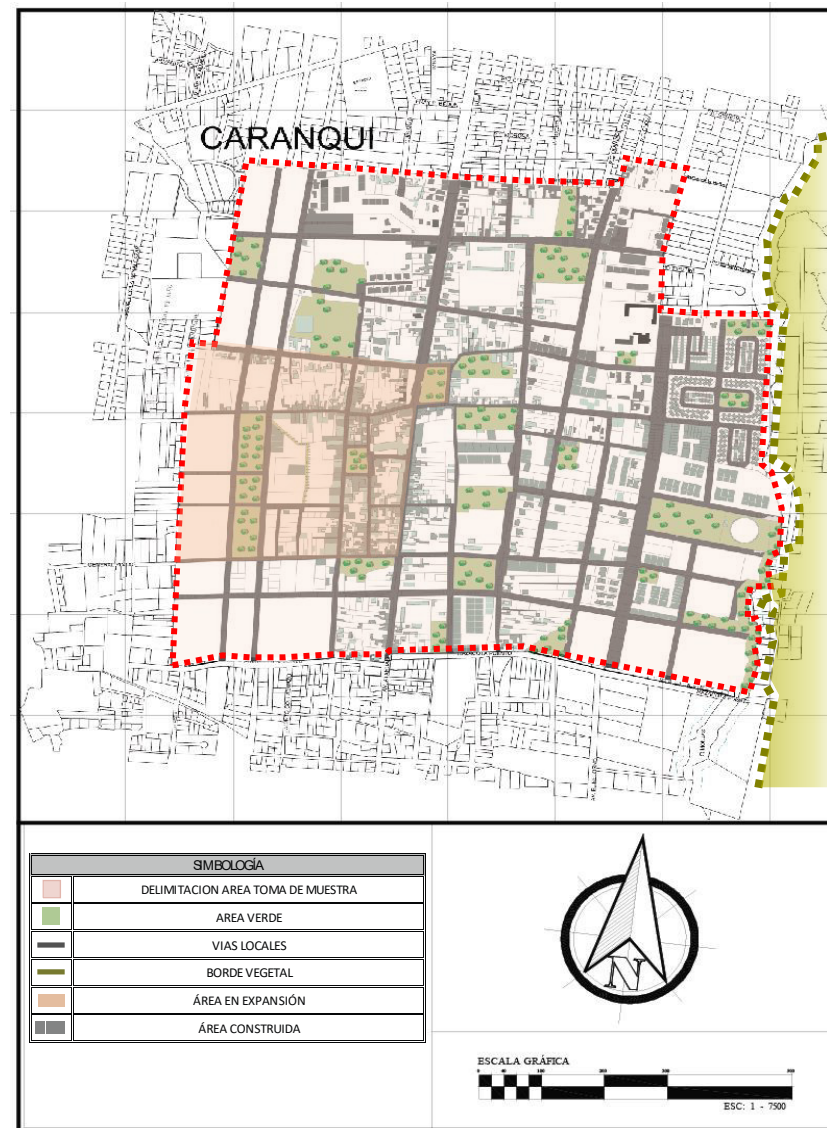


Figura 60. Delimitación área toma de muestra.

Fuente: Elaboración propia.

3.2 . Justificación del método a usar.

3.2.1 Técnica cuantitativa

Usualmente las investigaciones cuantitativas se ejecutan mediante encuestas, que se basan en una recopilación sistemática de datos en una muestra de individuos a través un cuestionario. Se utilizan cuando se intenta recopilar resultados proyectables a un determinado objetivo.

Las preguntas deben ser cuidadosamente redactadas, de tal manera que no tengan cuestiones dudosas ni se inclinen hacia una refutación objetiva.

Las preguntas deben ser cómodamente entendibles por cualquier individuo de la muestra, y que examinen todos los objetivos de la indagación. (Andres Hueso, 2012, pág. 42)

3.2.2 Operacionalización

Centrándonos ya en la metodología cuantitativa, el primer paso consiste en convertir los cuestionamientos o hipótesis de indagación en indicadores o variables que luego se medirán mediante la técnica de recolección de información que se elija. En función de la abstracción de la pregunta de investigación, habrá más o menos niveles de concreción entre la pregunta y la variable. En muchos casos, será conveniente concretar las preguntas de investigación en sub preguntas o preguntas de nivel inferior. (Andres Hueso, 2012, pág. 65)

3.2.3 Procedimiento

La toma de datos del presente estudio se realizó en la Parroquia Caranqui, en la ciudad de Ibarra desde el 03 de diciembre del 2019 hasta 25 de diciembre del 2019.

Para garantizar la confidencialidad de la información que se obtuvo de cada participante. Los instrumentos de recolección de datos de cada participante tienen un código personal, de esta manera se asegura el anonimato y se realiza un análisis estadístico más adecuado.

3.2.4 Consentimiento

Se solicitó un consentimiento informado a cada individuo entrevistado para asegurar que la investigación fuera compatible con sus valores, intereses y preferencias para así poder incluirlas en la muestra. De esta forma, pudieron decidir libre y espontáneamente participar en la investigación, una vez explicado la finalidad y los objetivos del estudio.

3.3 . Técnicas, instrumentos y procedimientos.

3.3.1 Técnica de recolección de información e instrumentos.

3.3.1.1 Encuestas

Las encuestas estarán orientadas a establecer y valorar directamente, las diferentes variables de análisis del sitio que intervienen en la estructuración de la misma.

3.3.1.1.1 Variable accesos y conexiones

Se realizó un cuestionario de ocho preguntas, para identificar según el grado de autoeficacia urbana de cada individuo, las situaciones de conflicto y requerimientos. (Ver anexo 1. Modelo de encuesta. Pág 136)

3.3.1.1.2 Variable comodidad e imagen

Se realizó un cuestionario de ocho preguntas, para identificar según el grado de autoeficacia urbana de cada individuo, las situaciones de conflicto y requerimientos. (Ver anexo 1. Modelo de encuesta. Pág 136)

3.3.1.2 Autoeficacia urbana

Percepción de la propia capacidad para afrontar y solucionar problemas, obtener resultados meritorios. La autoeficacia se percibe como cuestionamientos de valor de las personas acerca de sus capacidades para alcanzar niveles determinados de

rendimiento. Es un estado psicológico en el cual la persona evalúa su capacidad y habilidad de ejecutar determinada tarea, actividad, conducta, entre otros, en una situación específica con un nivel de dificultad previsto.

La autoeficacia refiere a creencias propias acerca de las capacidades sobre aprender o rendir efectivamente en determinada situación, actividad o tarea. Un distintivo importante a destacar y a tener en cuenta es la necesidad de formar condiciones que permitan que la persona adopte unas creencias referenciadas en la autoeficacia de acuerdo a su contexto, además de destacar y evidenciar las potencialidades y recursos con los que cuenta y que posiblemente pueden ser utilizados en pro de sus metas y objetivos, tanto a corto como a largo plazo. (Paola Maldonado, 2019, pág. 86)

3.3.2 Procedimientos.

3.3.2.1 Escala de autoeficacia urbana

Se aplicó la escala de autoeficacia urbana que cuenta con preguntas para conocer el nivel de autoeficacia, las respuestas son afirmaciones que describen cuán seguro se siente el individuo con respecto a las condiciones urbanas del sector estudiado. Las opciones de respuesta fueron identificadas de acuerdo a la pregunta formulada, siguiendo los lineamientos de Variables y sub variables, en la cual el individuo debía responder escogiendo apenas una opción, con el puntaje total determinado por la suma

de los puntajes correspondientes en cada respuesta, por ítem, de modo que el puntaje total puede variar, siendo los individuos con puntajes las que representan aquellas con mayor nivel de autoeficacia. (Paola Maldonado, 2019, pág. 88)

3.3.2.2 Cuestionario demográfico

Se aplicó el cuestionario demográfico para conocer las principales variables demográficas referidas al individuo, las cuales se tomaron en cuenta para el análisis de ciertas variables, como: edad, nivel de escolaridad, entre otras.

3.3.2.3 Variables de comodidad e imagen

Se obtuvo las variables y sub variables de comodidad e imagen, las cuales analizan, cualidades urbanísticas principales del sector de estudio permitiendo de esta manera conocer el estado y la percepción del espacio público.

a. Datos de seguridad

- Nivel de seguridad (problemas sociales).
- Seguridad al transitar.

b. Cualidades urbanísticas.

- Historia de la parroquia.
- Cautivadora.

c. Medio ambiente.

- Capacidad de limpieza del espacio público.

- Cuidado de áreas verdes.

d. Calidad de espacio público.

- Atractivo del espacio público.
- Grado de confort del espacio público.

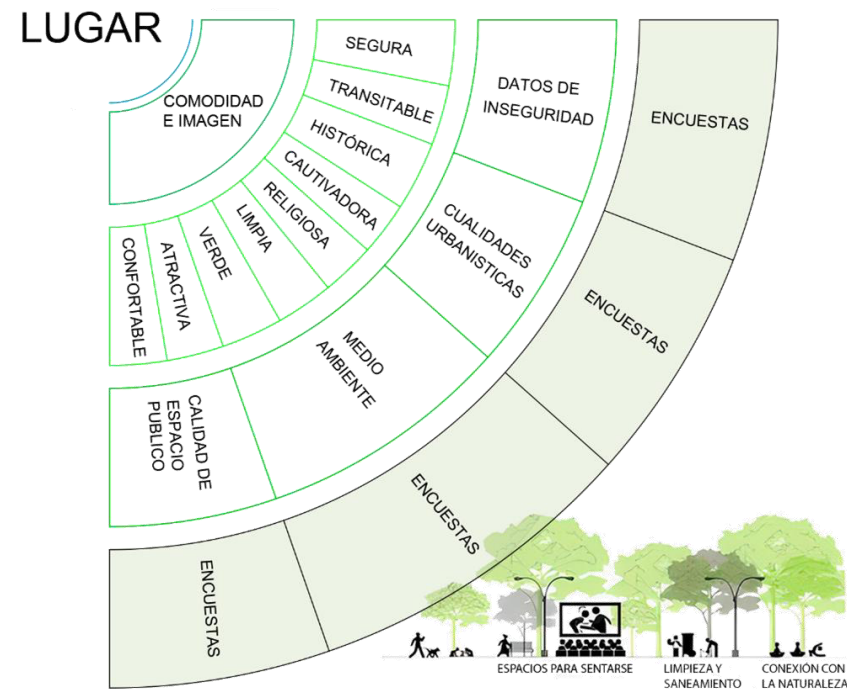


Figura 61. Desglose rueda de valoración de Eficacia urbana.

Fuente: Elaboración propia.

3.3.2.4 Variables de comodidad e imagen

Se obtuvo las variables y sub variables de accesos y conexiones, las cuales analizan, cualidades principales referentes a la actividad peatonal, accesibilidad y transitabilidad en el espacio público, seguridad vial, estado de transporte público e interconexión entre las paradas existentes y conocimiento de la normativa vial, peatonal que presenta el lugar de estudio.

a. Tráfico regulado.

- Continuidad vial.

- Normativa.

b. Transporte eficiente.

- Proximidad entre parada de buses.
- Interconexión ruta / destino (bus).

c. Transporte público.

- Comodidad de las unidades de bus

d. Actividad peatonal.

- Transitabilidad en el espacio público.
- Accesibilidad al espacio público.

e. Seguridad vial.

- Estacionamientos.

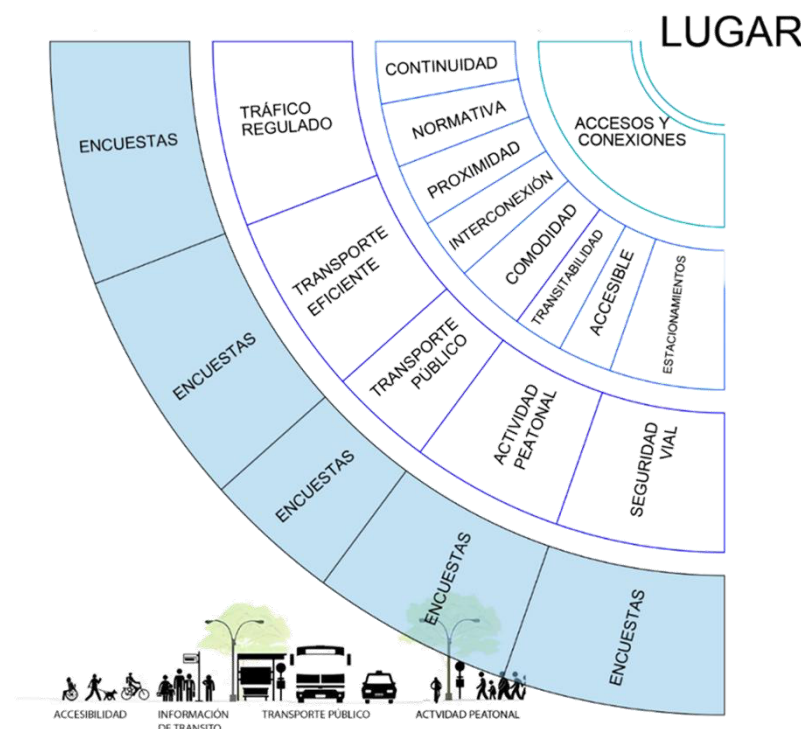


Figura 62. Desglose rueda de valoración de Eficacia urbana.

Fuente: Elaboración propia.

3.3.2.5 Cuadro de operacionalización de variables.

Permite de manera ordenada definir, y especificar las características de cada una de las Variables y sub variables identificadas dentro de la investigación realizada. Generando una forma fácil de cuantificar los datos obtenidos, y con la ventaja de obtener resultados previos de la problemática presente en el lugar donde va a ser aplicada la metodología.

Tabla 11. Autoeficacia urbana.

AUTOEFICACIA URBANA					
Variable	Definición	Dimensiones	Indicadores	Valores	Escala
Autoeficacia urbana	Hace referencia a las creencias de las personas sobre sus propias capacidades frente al hecho de realizar tareas exigentes de manera confortable.	Sumatoria de los puntos obtenidos, de acuerdo a los valores 1 para las respuestas "muy insegura" 2 para las respuestas "Insegura" 3 para las respuestas "medianamente segura" 4 para las respuestas "segura" 5 para muy segura".	Grado o nivel de manifestación de la variable	1=Muy Insegura 2 =Insegura 3= Mediana mente segura 4 =Segura 5=Muy segura	Razón o proporción

Fuente: Elaboración propia.



CAPÍTULO 4. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1 . Análisis del Lugar objeto de estudio.

4.1.1 Área de intervención

La Parroquia Caranqui, según el PDOT (2016), se dedica a varias actividades, la ganadería, producción lechera y comercio derivado de esta, como los helados de crema y el pan de leche. Caranqui es una de las parroquias Urbanas de Ibarra con mayor crecimiento poblacional, y de gran importancia para el desarrollo económico y turístico de la ciudad.

Límites del área toma de muestra:

Norte: Calle Capitán Espinosa de los Monteros.

Sur: Calle Nazacota Puento.

Este: Calle Rio Lita y Borde natural

Oeste: Calle Duchicela.

Área de estudio: 1111888.40 m²

A nivel general, el análisis de la parroquia se direcciona al estudio de la imagen urbana, usando el mecanismo de la rueda de valoración de los componentes de la misma, la cual parte de un análisis ordenado de variables y subvariables que conforman los ámbitos que componen la imagen de la Parroquia Caranqui. En el sector de estudio, se identifican lugares turísticos e históricos tales como:

1. Tola de Caranqui.
2. Plaza Caranqui.
3. Baños del Incahuasi
4. Parque Caranqui.
5. Plaza de toros.

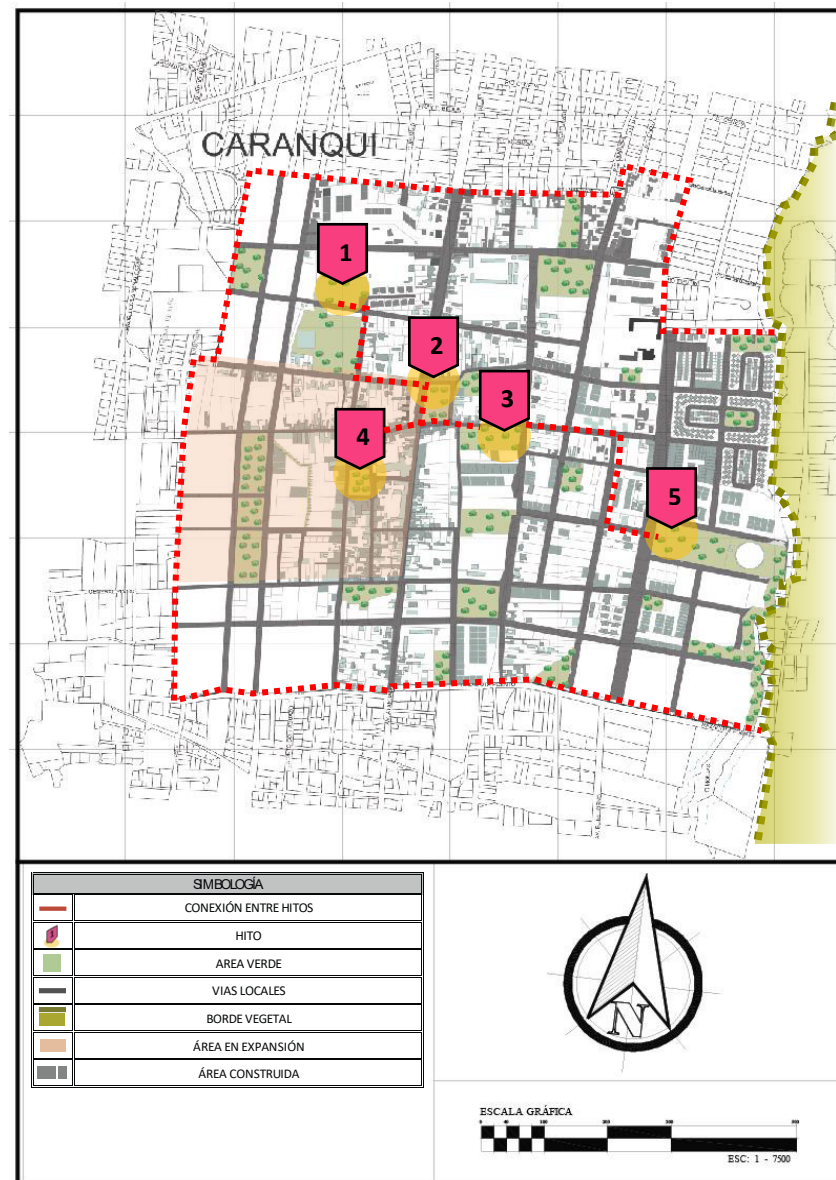


Figura 63. Delimitación área de intervención, hitos importantes.

Fuente: Elaboración propia.

4.1.2 Tipo de estudio

4.1.2.1 Rueda de Valoración del espacio público.

La expansión urbanística, se inicia en las ciudades como una manera de crecimiento urbano y se da por la necesidad de sus pobladores de tener una vida confortable, fundamentada en el desarrollo de un espacio que faculte el acatamiento de sus prácticas y requerimientos cotidianos. Se desarrolla una herramienta que, facilita el análisis de un lugar específico. Basándose en cuatro criterios, los cuales son descritos a través de un diagrama. En cada nivel o anillo del diagrama se ubican los siguientes aspectos: Intuitivos, subjetivos, cualitativos y cuantitativos. En este estudio en particular se tratarán dos de estos aspectos:

- Comodidad e imagen
- Accesos y conexiones.

(Bernal Guillermo, 2012, pág. 65)

Con este antecedente y continuando con la guía metodológica de la valoración del espacio público de Guillermo Bernal, se propone el análisis de la imagen urbana de la Parroquia Caranqui orientado a determinar por medio del cuadro de operacionalización de autoeficacia urbana, las diversas características urbanas del sector, en este análisis se emplea del mismo modo una descripción grafica mediante superposición de mapas que describe la situación actual de las características de la parroquia.

En consecuencia, se nuestro el esquema de valoración de la imagen urbana realizado por medio del cuadro de autoeficacia urbana, la cual establece parámetros para identificar de forma precisa, cual es la percepción de los habitantes con respecto a la situación urbana de la parroquia.

4.1.3 Diagnóstico

En lo concerniente al diagnóstico, se puede observar que este se basó en el estudio de la imagen urbana realizado dentro de la parroquia Caranqui, además tiene por objeto la determinación planimétrica de las diferentes variables y sub variables de valoración del paisaje urbano de acuerdo con una escala de percepción de autoeficacia.

El estudio se efectuó implementando encuestas derivadas a fichas técnicas cuya finalidad es describir datos importantes del estado de la imagen urbana. También, consta de una descripción grafica mediante la superposición de mapas, con la premisa de cada variable y su desarrollo por intermedio de las sub variables que permiten identificar la situación de la parroquia dentro de cada aspecto analítico.

Por consiguiente, partiendo de esta breve argumentación de la aplicación de la metodología de la rueda de valoración del paisaje urbano, se obtienen resultados claros y determinantes a través de una representación gráfica, estadística y ordenada de los ámbitos contenidos dentro de cada enfoque de análisis.

De modo que, el diagnostico plantea y estudia cada aspecto de manera individual generando un resultado con los índices de dificultad presentados en cada variable y subvariable. A su vez, estos resultados son corroborados desde el planteamiento de la problemática analizada al inicio del trabajo de titulación. De igual manera, el diagnostico permite identificar las primeras manifestaciones de mencionados problemas y plasmarlos en cuadros de análisis y descripciones graficas de cada variable y sub variable descrita en los enfoques de estudio empleados para su identificación y valoración.

4.1.3.1 Gráfico estructura de Variables y subvariables

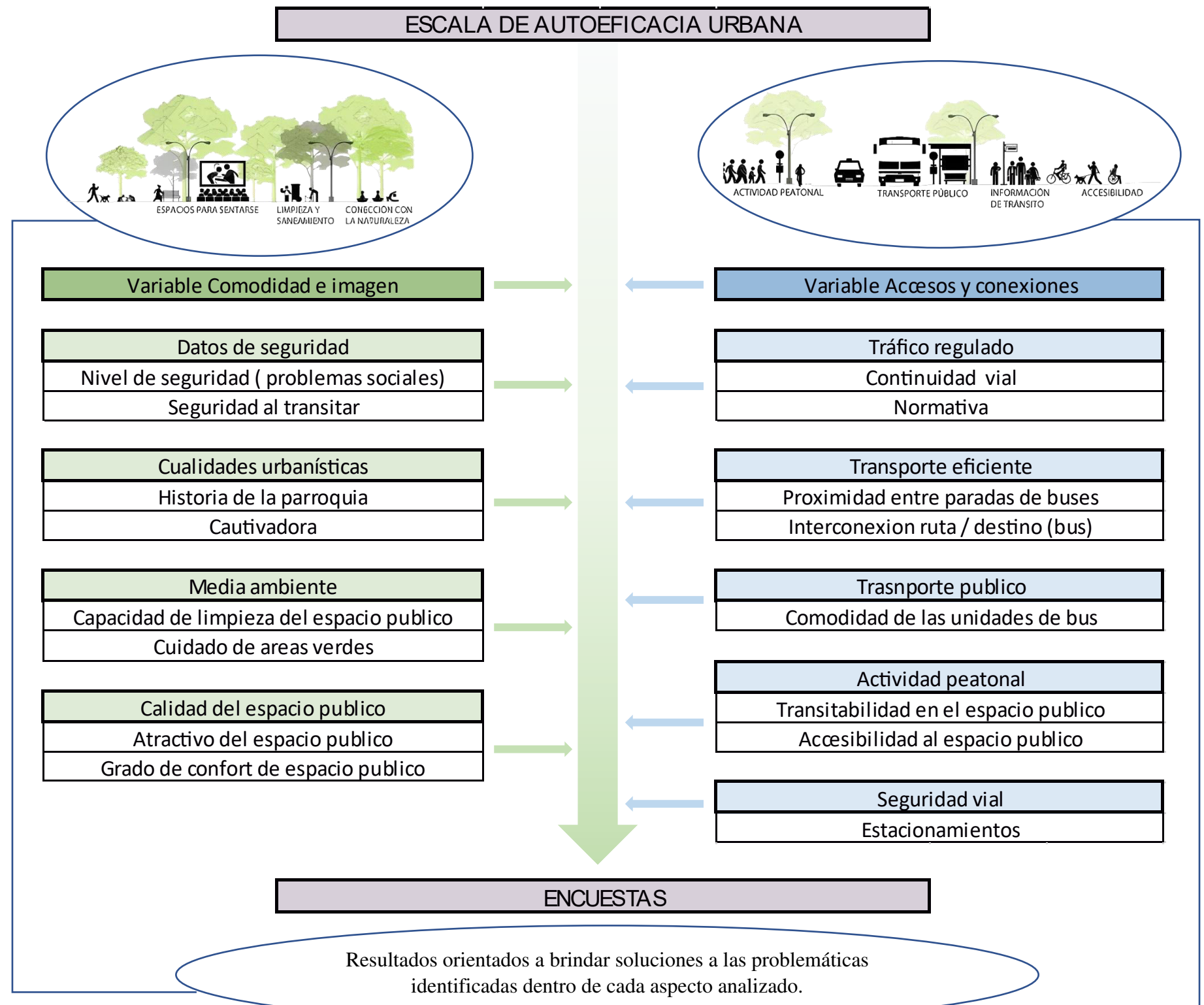
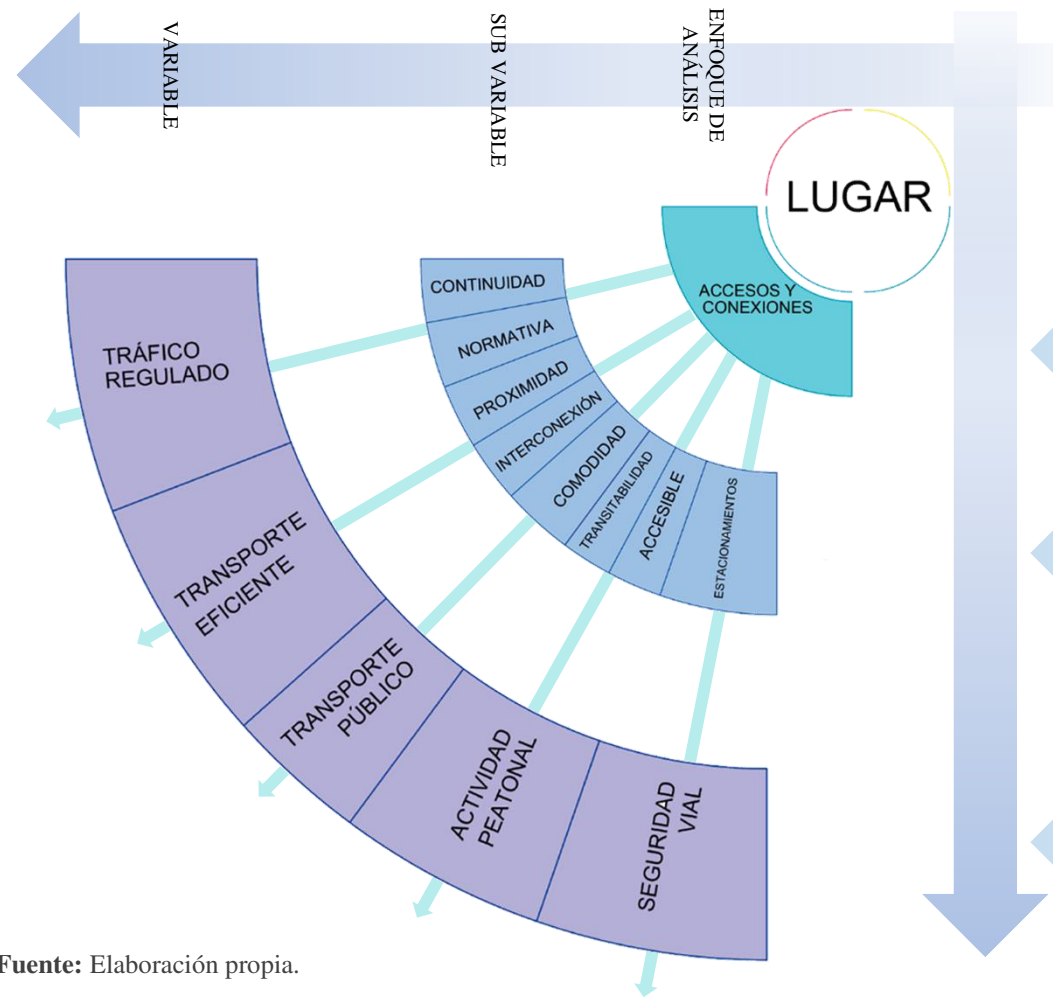


Gráfico 1. Forma de aplicación lógica de variables.

Fuente: Elaboración propia.

4.1.3.2 Esquema de operacionalización de variables.

Figura 64. Forma de aplicación lógica de variables.



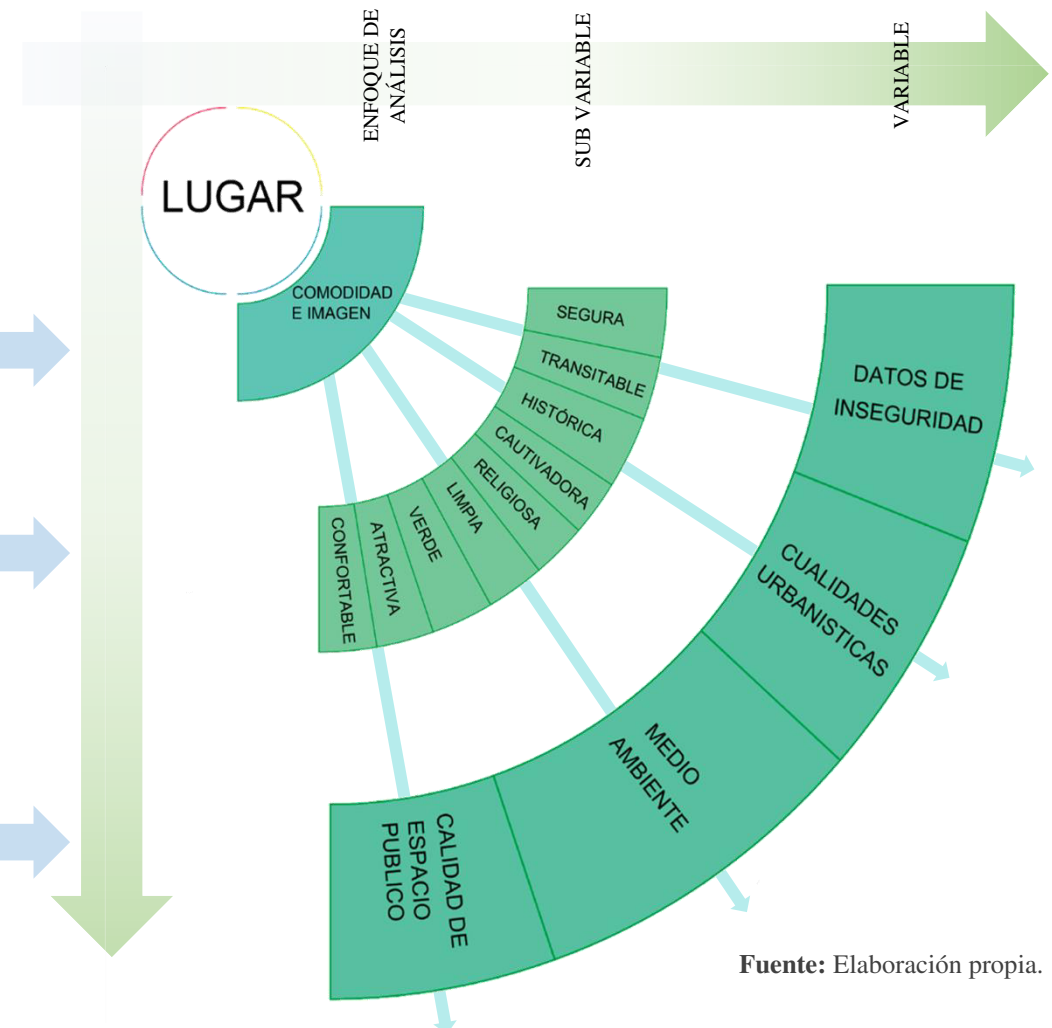
Fuente: Elaboración propia.

Tabla 12. Forma de aplicación cuadro de operacionalización de variables.

ACCESOS Y CONEXIONES					
VARIABLE	DEFINICION	DIMENSIONES	INDICADORES	VALORES	
Tráfico regulado	El tráfico Regulado, tiene por objeto la gestión, regulación vehicular y peatonal, con la finalidad de compatibilizar el uso del espacio público y la vialidad.	Sumatoria de los puntos obtenidos, de acuerdo a los valores 1 para las respuestas "No existe", 2 para las respuestas "Poco eficiente"; 3 para "Eficiente".	Definidos en las dimensiones	Definidos en las sub variables	
SUBVARIABLE				VALORES	
• Continuidad Vial / Peonal				3= Eficiente 2= Poco efi. 1= No existe	
• Normativa				3= Eficiente 2= Poco efi. 1= No existe	
VARIABLE	SUBVARIABLE	VALORES			RESULT ADO
TRÁFICO REGULADO	Continuidad Vial / Peatonal	EFICIENTE	POCO EFICIENTE	NO EXISTE	0
	Normativa	EFICIENTE	POCO EFICIENTE	NO EXISTE	0
RESULT ADOS		0	0	0	0

Fuente: Elaboración propia.

Figura 65. Forma de aplicación lógica de variables.



Fuente: Elaboración propia.

Tabla 13. Forma de aplicación cuadro de operacionalización de variables.

COMODIDAD E IMAGEN					
VARIABLE	DEFINICION	DIMENSIONES	INDICADORES	VALORES	
Inseguridad	Estudia las circunstancias sociales que se evidencian en la parroquia de Caranqui.	Sumatoria de los puntos obtenidos, de acuerdo a los valores 1 para las respuestas "Baja", 2 para las respuestas "Media"; 3 para las respuestas "Alta".	Definidos en las dimensiones	Definidos en las sub variables	
SUBVARIABLE				VALORES	
• Segura (libre de delincuencia)				3= Alta 2= Media 1= Baja	
• Transitible				3= Segura 2= Poco segura 1= Insegura	
VARIABLE	SUBVARIABLE	VALORES			RESULT ADO
INSEGURIDAD	Segura (Libre de delincuencia)	ALTA	MEDIA	BAJA	0
		SEGURA	POCO SEGURA	INSEGURA	0
RESULT ADOS		0	0	0	0

Fuente: Elaboración propia.

4.1.3.3 Estructuración de la encuesta

4.1.3.3.1 Encuesta Descriptiva

Es un estudio descriptivo de corte transversal. Con este tipo de estudio se logrará especificar las características y los perfiles importantes de los habitantes de Caranqui. Además, se logrará valorar, la situación urbana de la parroquia, identificando cada una de las deficiencias que no permiten un correcto convivir de sus ciudadanos.

4.1.3.3.2 Tema de la encuesta

Grado de autoeficacia de la imagen urbana de Caranqui.

4.1.3.3.3 Objetivo de la encuesta

Las encuestas estarán orientadas a establecer y valorar directamente, las diferentes variables de análisis del sitio que intervienen en la estructuración de la misma.

TOTAL, DE PERSONAS ENCUESTADAS: 369 personas

4.1.3.3.4 Estructuración de preguntas de entrevista

Numero de Encuesta:

Género: Masculino / femenino

Fecha:

Edad:

Etnia: Mestizo / Adro ecuatoriano / Otro

Preguntas Variable Accesos y conexiones

1. ¿Cómo considera la continuidad vial/peatonal de calles aceras?

1= Eficiente 2=Poco eficiente 3= No existe

2. ¿Como considera la normativa vial / peatonal vigente en el sector?

1= Eficiente 2=Poco eficiente 3= No existe

3. ¿Como percibe la proximidad entre las paradas de bus?

1= Cercana 2=Lejana 3= No existe paradas

4. ¿Como considera la interconexión ruta / destino?

1= Eficiente 2=Poco eficiente 3= No existe

5. ¿Cuál es el nivel de comodidad de las unidades de transporte público (bus)?

1= Alta 2=Media 3= Baja

6. ¿Como considera la relación transitabilidad / espacio público?

1= Eficiente 2=Poco eficiente 3= No existe

7. ¿Cuál es el nivel de accesibilidad que poseen los espacios públicos en caranqui?

1= Alta 2=Media 3= Baja

8. ¿Cuál es su percepción de la seguridad de los estacionamientos en Caranqui?

1= Segura 2=Poco segura 3= Insegura

Preguntas Variable Comodidad e imagen

1. ¿Cuál es su percepción de la seguridad de los estacionamientos en Caranqui?

1= Alta 2=Media 3= Baja

2. ¿Como considera transitar en las calles de Caranqui?

1= Segura 2=Poco segura 3= Insegura

3. ¿Cómo califica la historia de la parroquia Caranqui?

1= Importante 2=Poco importante 3= Sin importancia

4. ¿Qué tan cautivadora es para usted la parroquia Caranqui?

1= Mucho 2=Poco 3= Sin importancia

5. ¿Cómo considera el tratamiento de recolección de basura?

1= Eficiente 2=Poco eficiente 3= No existe

6. ¿Cómo considera el cuidado y mantenimiento de las áreas verdes en Caranqui?

1= Eficiente 2=Poco eficiente 3= No existe

7. ¿Cuál es su percepción del atractivo del espacio público en caranqui?

1= Alta 2=Media 3= Baja

8. ¿Cuál es su percepción sobre el grado de confort de los espacios públicos en Caranqui?

1= Alta 2=Media 3= Baja

4.2 . Desarrollo operacionalización de variables

4.2.1 Operacionalización variables accesos y conexiones

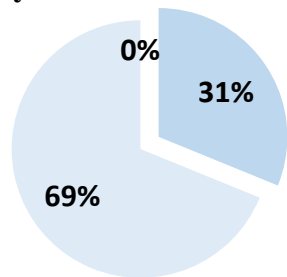
4.2.1.1 Variable tráfico regulado

Tabla 14. Tráfico reglado.

ACCESOS Y CONEXIONES					
VARIABLE	DEFINICION	DIMENSIONES	INDICADORES	VALORES	
Tráfico regulado	El tráfico Regulado, tiene por objeto la gestión, regulación vehicular y peatonal, con la finalidad de compatibilizar el uso del espacio público y la vialidad.	Sumatoria de los puntos obtenidos, de acuerdo a los valores 1 para las respuestas “No existe”, 2 para las respuestas “Poco eficiente”; 3 para “Eficiente”.	Definidos en las dimensiones	Definidos en las sub variables	
SUBVARIABLE				VALORES	
<ul style="list-style-type: none"> Continuidad Vial / Peatonal Normativa 				3= Eficiente 2= Poco efi. 1= No existe	
VARIABLE	SUBVARIABLE	VALORES			RESULTADO
TRÁFICO REGULADO	Continuidad Vial / Peatonal	EFICIENTE	POCO EFICIENTE	NO EXISTE	369
		0	115	254	
		EFICIENTE	POCO EFICIENTE	NO EXISTE	
	Normativa	0	78	291	369
RESULTADOS		0	193	545	738

Fuente: Elaboración propia.

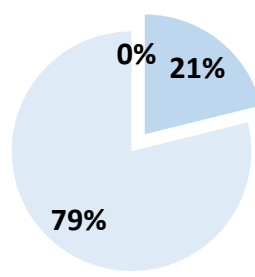
1. ¿Como considera la continuidad vial/peatonal de calles y aceras?



■ Eficiente ■ Poco eficiente ■ No existe

Gráfico 2. ¿Como considera la continuidad vial/peatonal de calles y aceras?

2. ¿Como considera la normativa vial / peatonal vigente en el sector?



■ Eficiente ■ Poco eficiente ■ No existe

Gráfico 3. ¿Como considera la normativa vial/peatonal de calles y aceras?

4.2.1.1.1 Nodos de conflicto vial alto y medio Peatón - vehículo

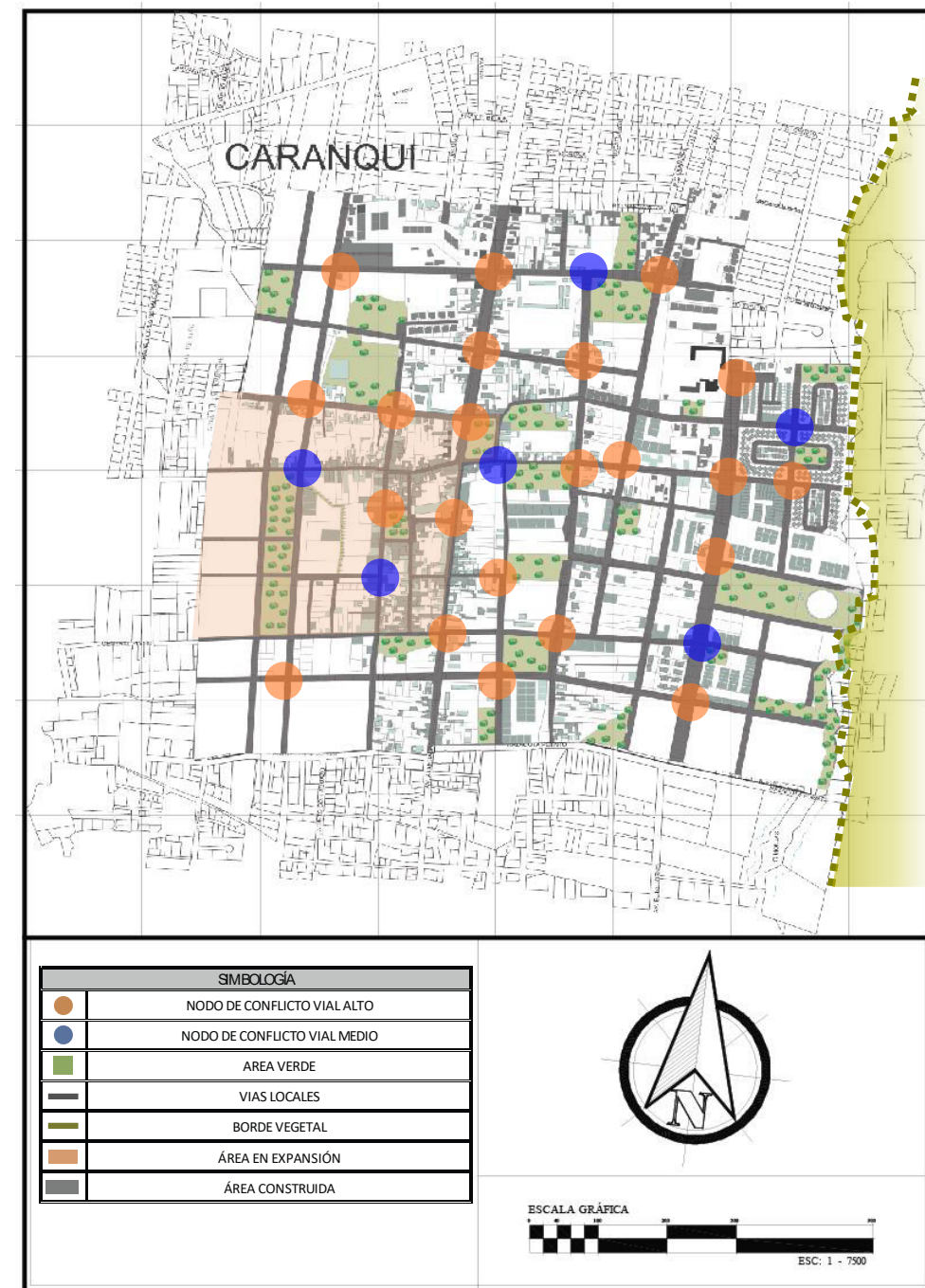


Figura 66. Nodos de conflicto vial alto y medio.

Fuente: Elaboración propia.

4.2.1.1.2 Borde y recorridos importantes

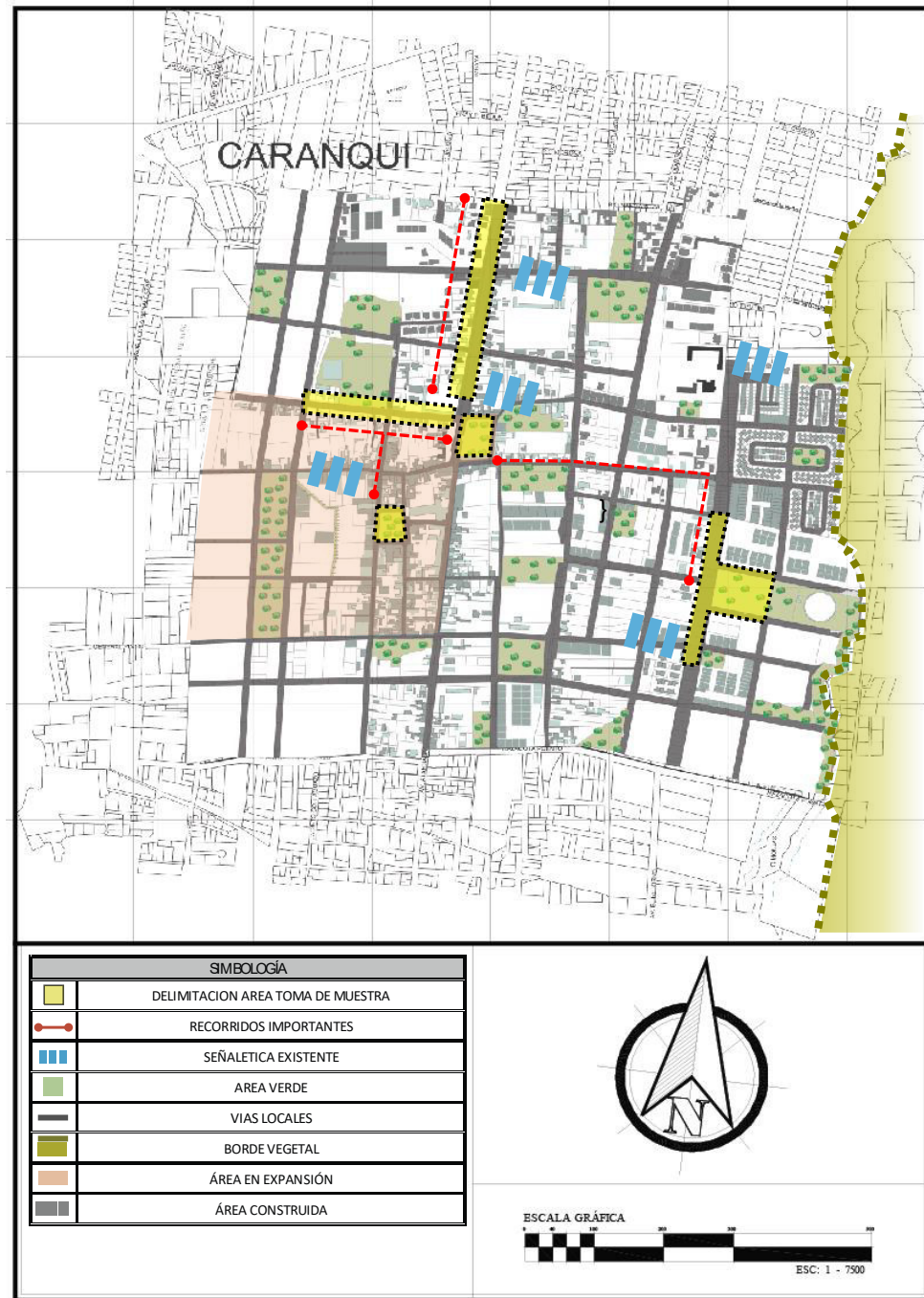


Figura 67. Nodo conflicto vial, peatonal, borde y recorridos importantes

Fuente: Elaboración propia.

a. Superposición de planos

NODO CONFLICTO, VIAL
ALTO Y MEDIO

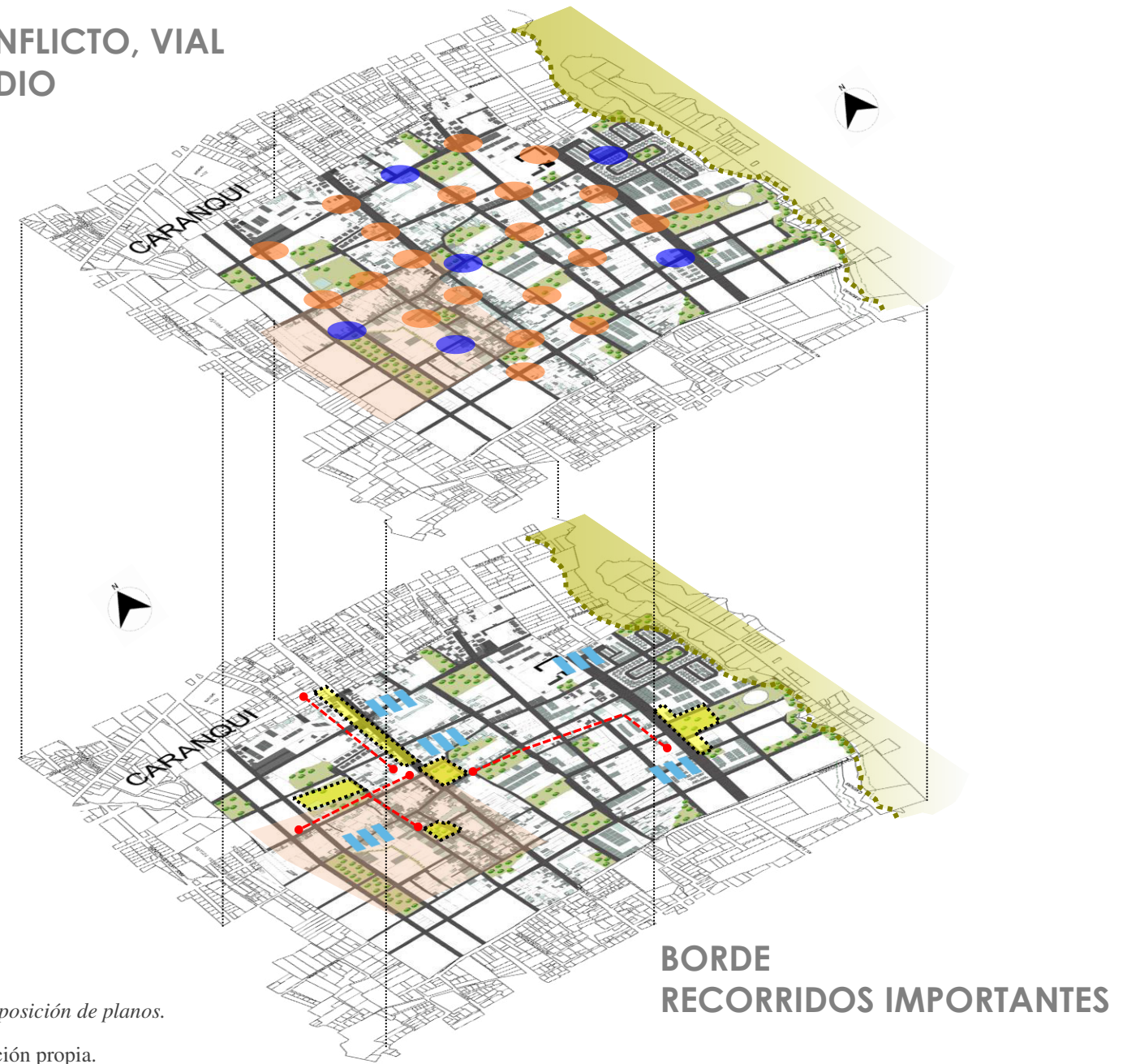


Figura 68. Superposición de planos.

Fuente: Elaboración propia.

b. Lectura de resultados

Con respecto a la variable de tráfico regulado, nos arroja un 69 % (eficacia baja), que dice que no existe continuidad vial / peatonal en la parroquia, y un 79% (eficacia baja) que menciona que no existe una normativa.

De esta manera, se denota una media de 74 % que afirma que el tráfico no está regulado en el sector (Normativa, continuidad), denotando la ausencia de una conexión en el tejido urbano.

4.2.1.2 Variable transporte eficiente

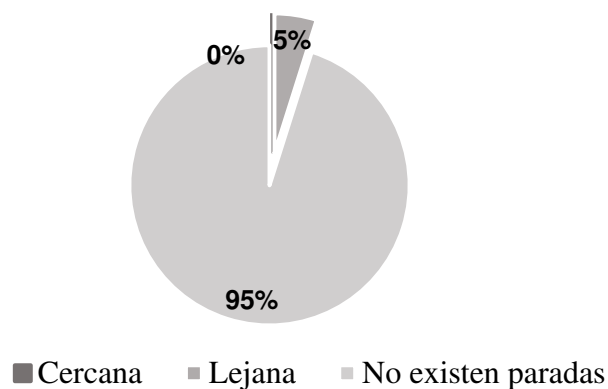
Tabla 15. Transporte eficiente.

ACCESOS Y CONEXIONES				
VARIABLE	DEFINICION	DIMENSIONES	INDICADORES	VALORES
Transporte eficiente	El transporte eficiente, estudia todas las alternativas para el mejoramiento en la calidad del servicio de las líneas de bus.	Sumatoria de los puntos obtenidos, de acuerdo a los valores 1 para las respuestas "No existe", 2 para las respuestas "Poco eficiente"; 3 para las respuestas "Eficiente".	Definidos en las dimensiones	Definidos en las sub variables
SUBVARIABLE				VALORES
• Proximidad				3= Cerca 2= Lejos 1= No existe
• Interconexión				3= Eficiente 2= Poco efi. 1= No existe

VARIABLE	SUBVARIABLE	VALORES			RESULTADO
TRANSPORTE EFICIENTE	Proximidad	CERCA	LEJOS	NO EXISTE	369
		0	18	351	
	Interconexión	EFICIENTE	POCO EFICIENTE	NO EXISTE	369
		0	91	278	
RESULTADOS		0	109	629	738

Fuente: Elaboración propia.

3. ¿Como percibe la proximidad entre las paradas de bus?



4. ¿Como considera la interconexión ruta / destino(bus)?

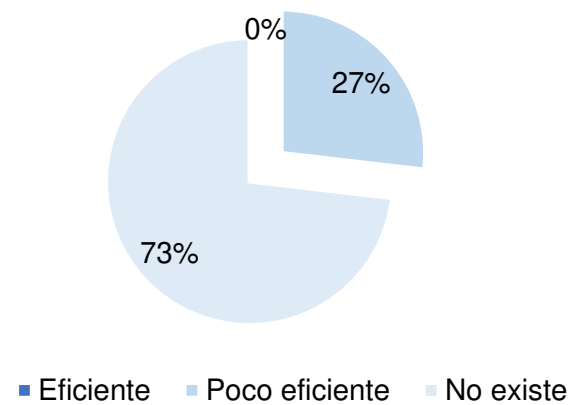


Gráfico 4. ¿Cómo percibe la proximidad entre paradas de bus?

Gráfico 5. ¿Como considera la interconexión ruta / destino(bus)?

4.2.1.2.1 Proximidad paradas de bus existentes y recorridos

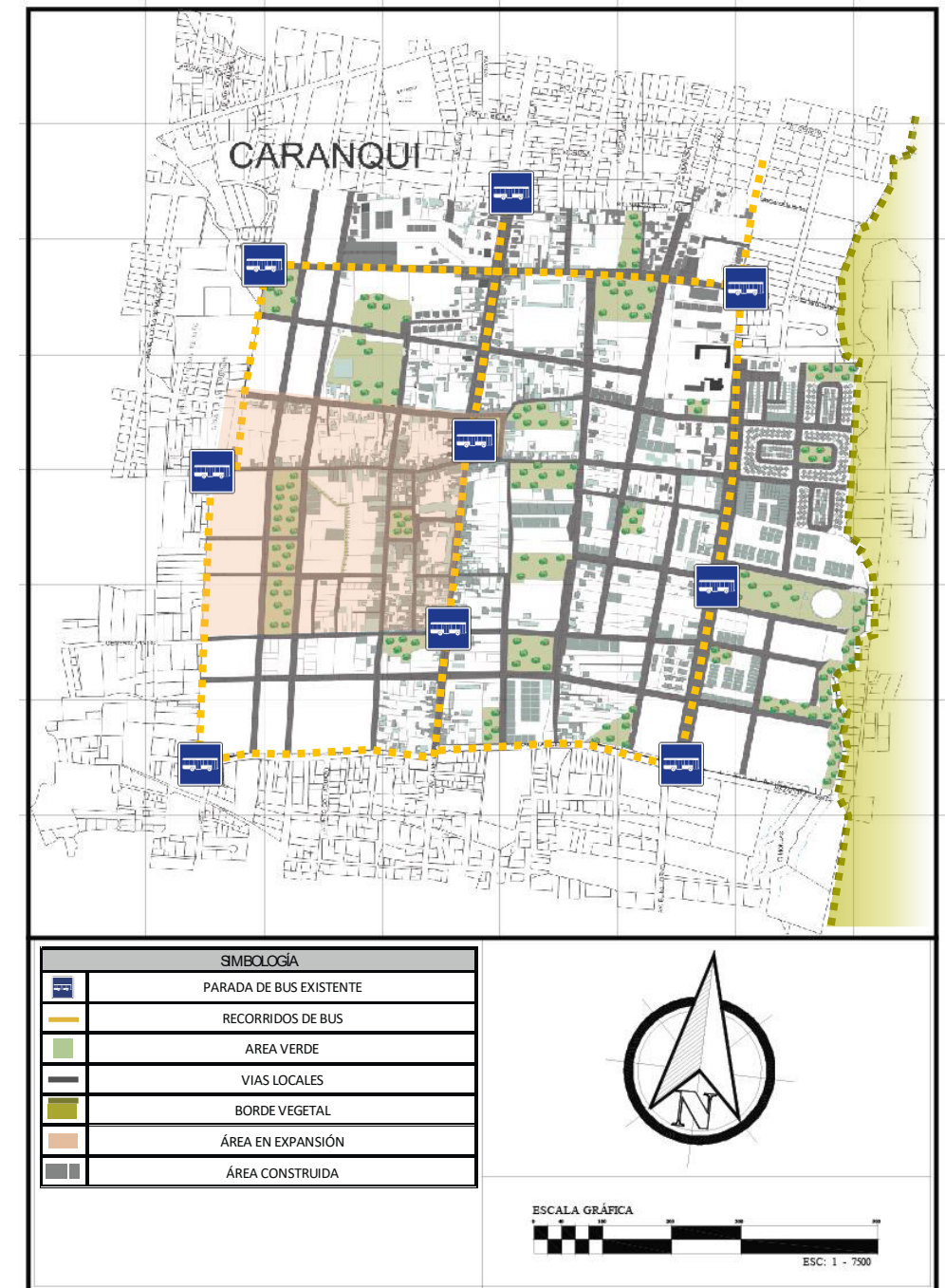


Figura 69. Proximidades paradas de buses existentes y recorridos.

Fuente: Elaboración propia.

4.2.1.2.2 Área de influencia paradas de bus

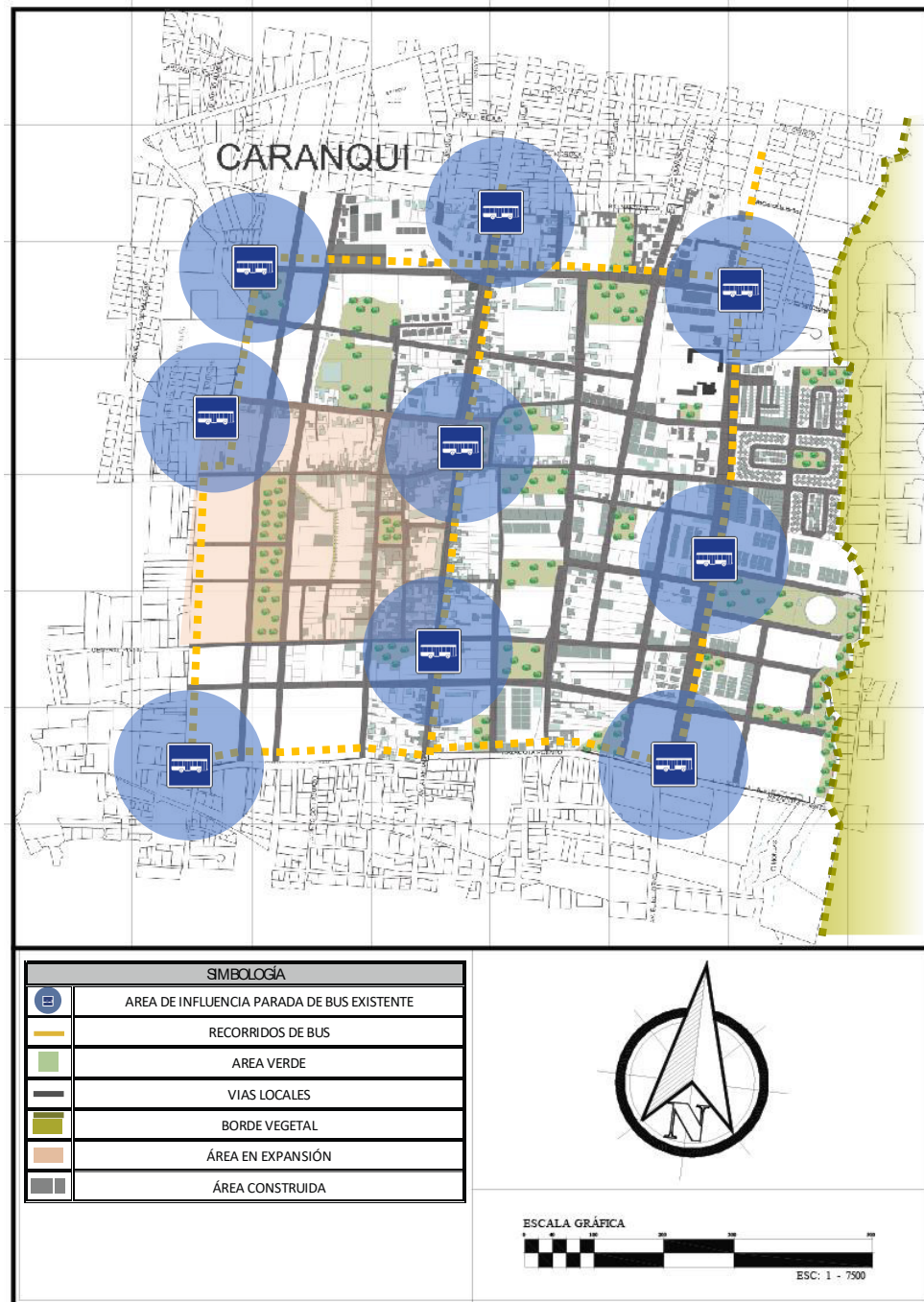


Figura 70. Área de influencia paradas de bus existentes.

Fuente: Fuente propia.

a. Superposición de planos

PROXIMIDAD PARADAS DE BUS

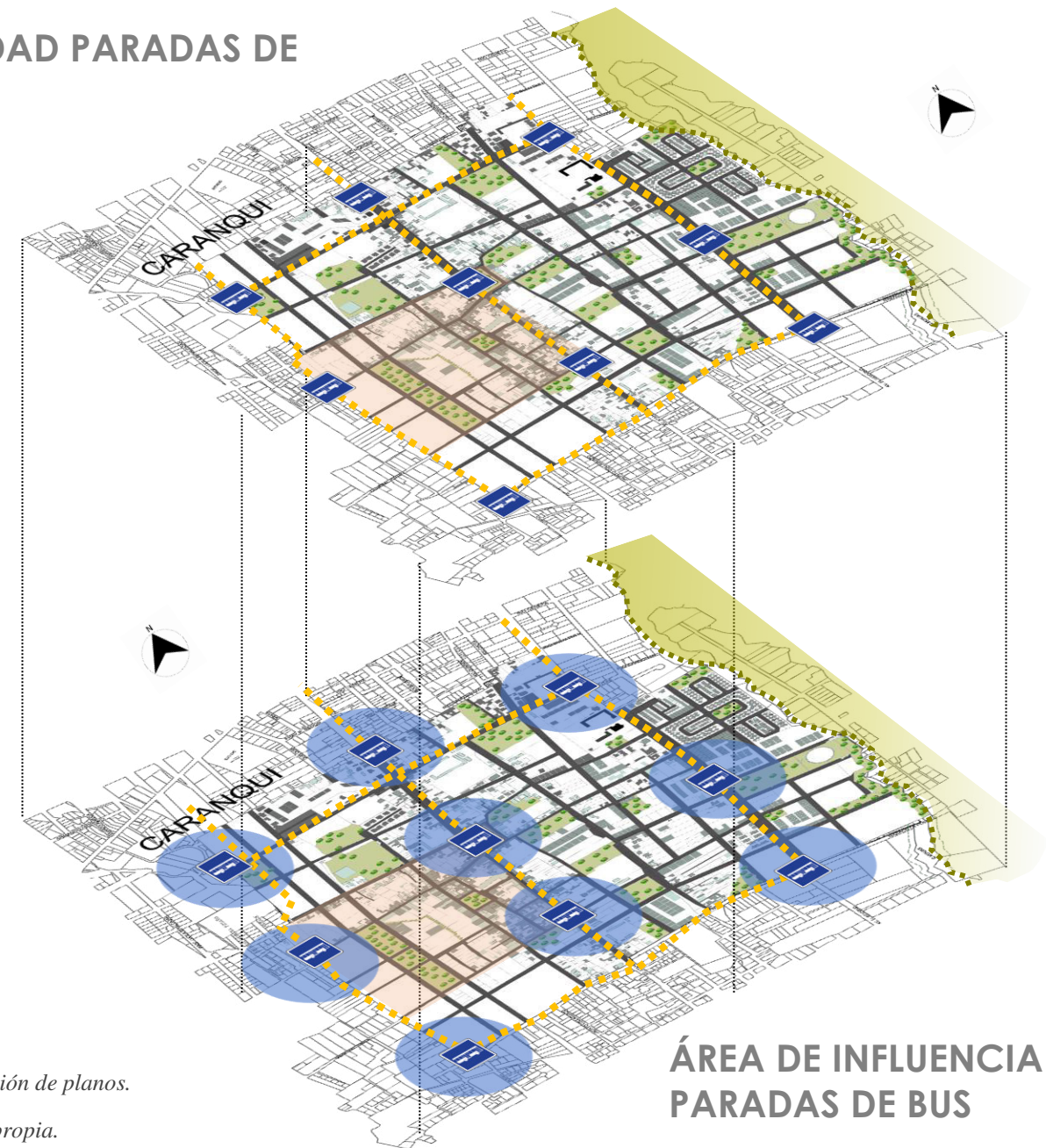


Figura 71. Superposición de planos.

Fuente: Elaboración propia.

b. Lectura de resultados

Con respecto a la variable de transporte eficiente, nos arroja un 95 % (Eficacia Baja), que dice que no existe proximidad entre paradas de bus, y un 73% (Eficacia baja) que menciona que no existe interconexión ruta / destino (bus).

De esta manera, se denota una media 84% (eficacia baja) que afirma que el transporte público no es eficiente en el sector, denotando una falta de conexión en la parroquia y de la parroquia con la ciudad.

5.1.3.3 Variable transporte eficiente

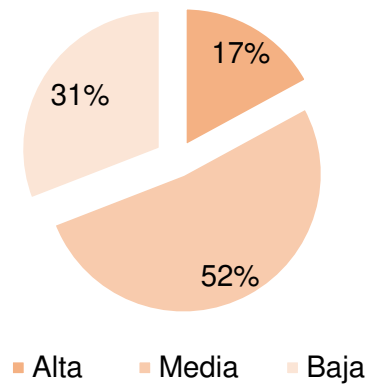
Tabla 16. Transporte público.

ACCESOS Y CONEXIONES					
VARIABLE	DEFINICION	DIMENSIONES	INDICADORES	VALORES	
Transporte público	El transporte público, refiere a las condiciones y que grado de confortabilidad poseen las unidades de transporte y paradas de buses.	Sumatoria de los puntos obtenidos, de acuerdo a los valores 1 para las respuestas "Baja", 2 para las respuestas "Media"; 3 para las respuestas "Alta".	Definidos en las dimensiones	Definidos en las sub variables	
SUBVARIABLE				VALORES	
• Comodidad				3= Alta 2= Media 1= Baja	
VARIABLE	SUBVARIABLE	VALORES			RESULTADO
TRANSPORTE PÚBLICO		ALTA	MEDIA	BAJA	
	Comodidad	63	192	114	369
RESULTADOS		63	192	114	369

Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 6. ¿Como considera la continuidad vial/peatonal de calles y aceras?

5.¿Cuál es el nivel de comodidad de las unidades de transporte público (bus)?

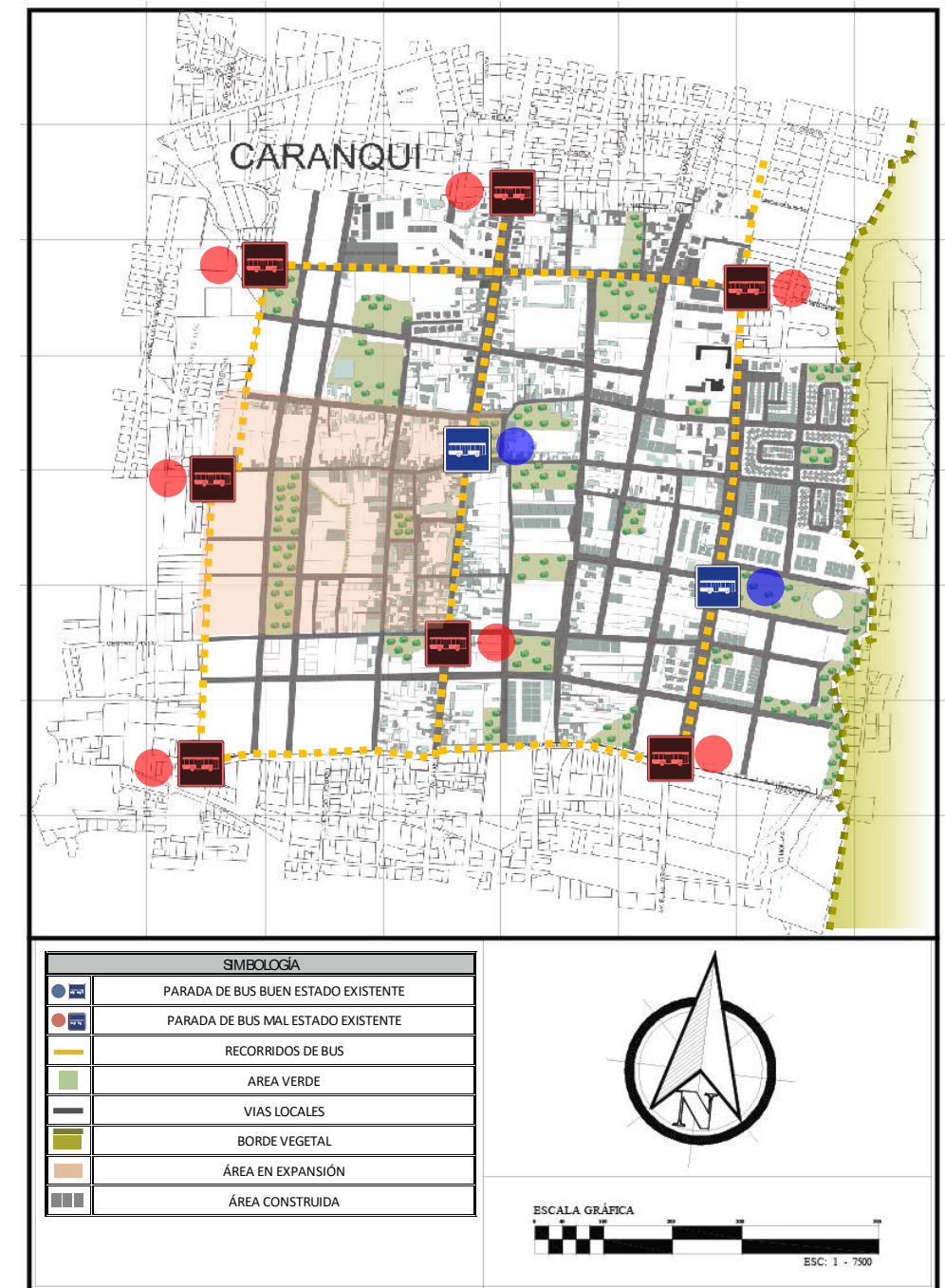


a. Lectura de resultados

Con respecto a la variable de transporte público, nos arroja un 52% (Eficacia Media), que dice que no existe conformes con el confort que les brinda el transporte público, y un 31% (Eficacia baja), que considera que la comodidad en el transporte público es deplorable.

De esta manera, se denota una media 41.5% (eficacia media) que afirma que el transporte público no brinda el grado de confort, para que los usuarios se puedan transportar.

4.2.1.3.1 Condiciones paradas de bus existentes



Fuente: Elaboración propia.

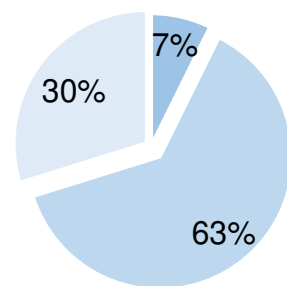
4.2.1.4 Variable actividad peatonal.

Tabla 17. Actividad peatonal.

ACCESOS Y CONEXIONES					
VARIABLE	DEFINICION	DIMENSIONES	INDICADORES	VALORES	
Actividad peatonal	La actividad peatonal, refiere a la facilidad para acceder y transitar entre espacio público.	Sumatoria de los puntos obtenidos, de acuerdo a los valores 1 para las respuestas "No existe", 2 para las respuestas "Poco eficiente"; 3 para las respuestas "Eficiente".	Definidos en las dimensiones	Definidos en las sub variables	
SUBVARIABLE				VALORES	
<ul style="list-style-type: none"> Transitabilidad Accesibilidad 				3= Eficiente 2= Poco efi. 1= No existe	
				3= Alta 2= Media 1= Baja	
VARIABLE	SUBVARIABLE	VALORES			RESULTADO
ACTIVIDAD PEATONAL	Transitabilidad	EFICIENTE	POCO EFICIENTE	NO EXISTE	369
		27	232	110	
	Accesibilidad	ALTA	MEDIA	BAJA	369
77		238	54		
RESULTADOS		104	470	164	738

Fuente: Elaboración propia.

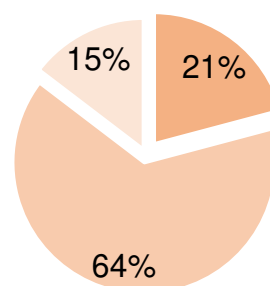
6. ¿Como considera la relación transitabilidad / espacio público?



■ Eficiente ■ Poco eficiente ■ No existe

Gráfico 7. ¿Como considera la relación transitabilidad/ espacio público?

7. ¿Cuál es el nivel de accesibilidad que poseen los espacios públicos en caranqui?



■ Alta ■ Media ■ Baja

Gráfico 8. ¿Cuál es el nivel de accesibilidad que poseen los espacios públicos en caranqui?

4.2.1.4.1 Transitabilidad entre espacio público.

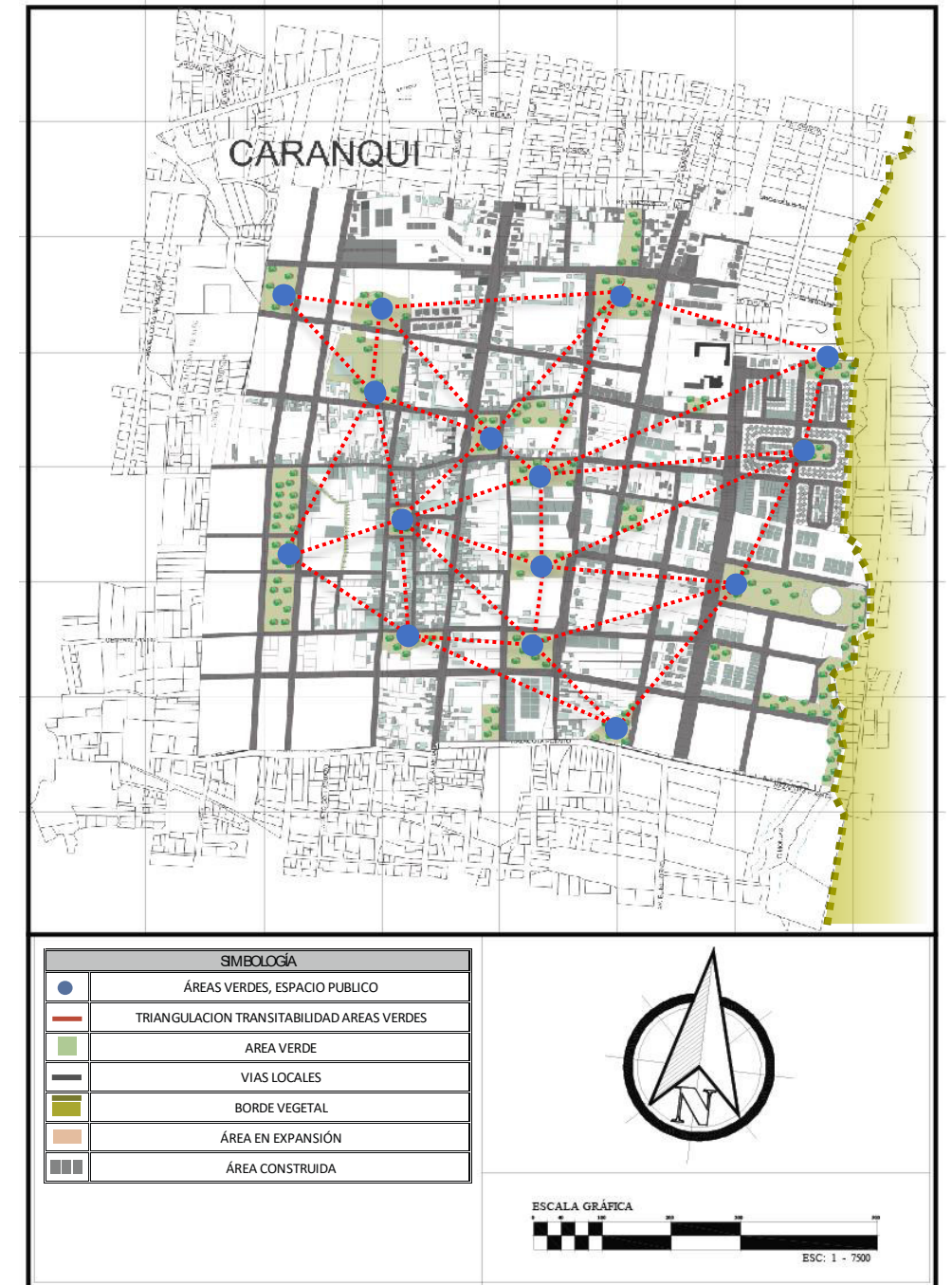


Figura 73. Zona de transitabilidad entre paradas de bus.

Fuente: Elaboración propia.

4.2.1.4.2 Accesibilidad a espacios públicos

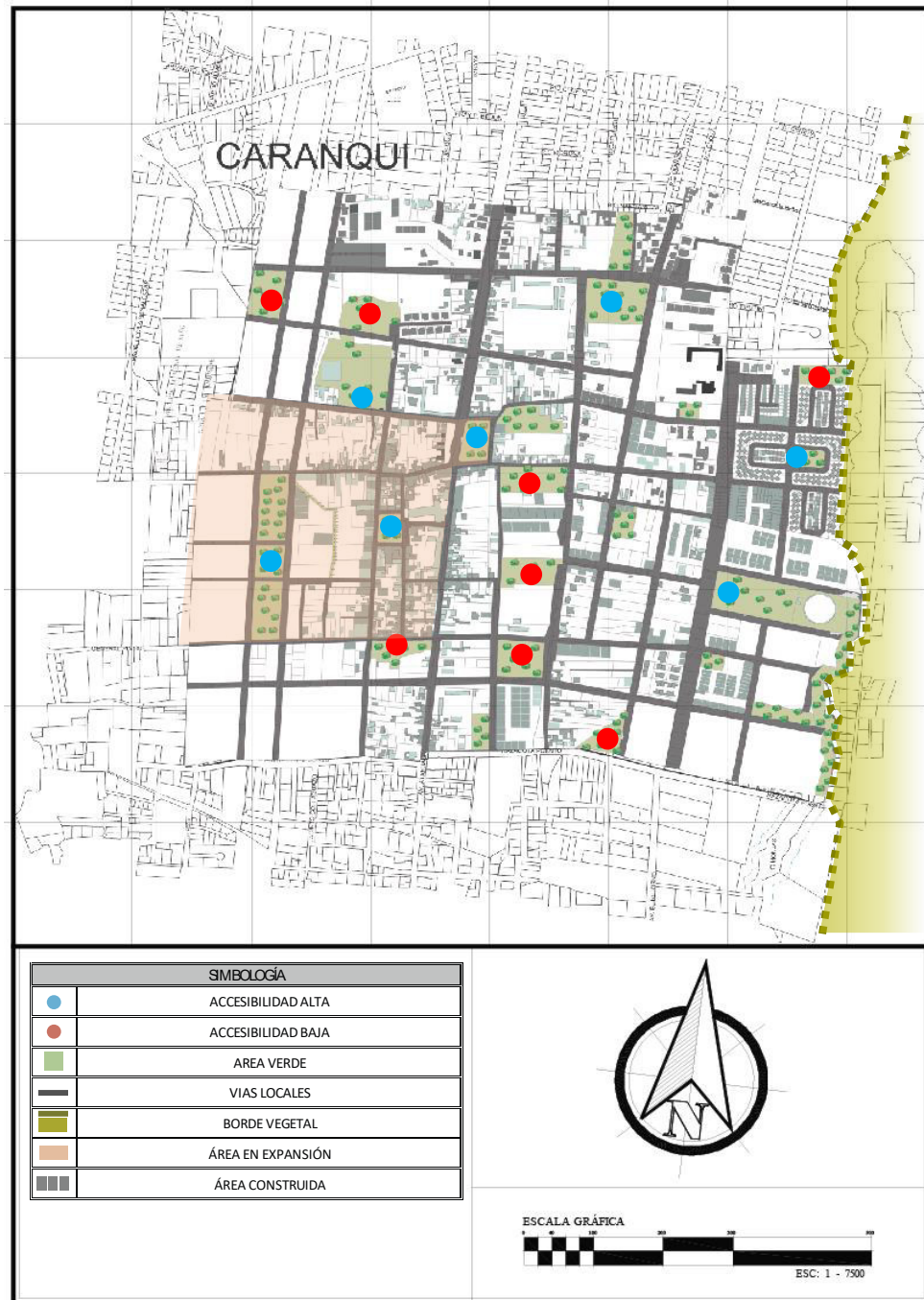


Figura 74. Accesibilidad a los espacios públicos.

Fuente: Elaboración propia.

a. Superposición de planos

TRANSITABILIDAD ENTRE EL ESPACIO PÚBLICO

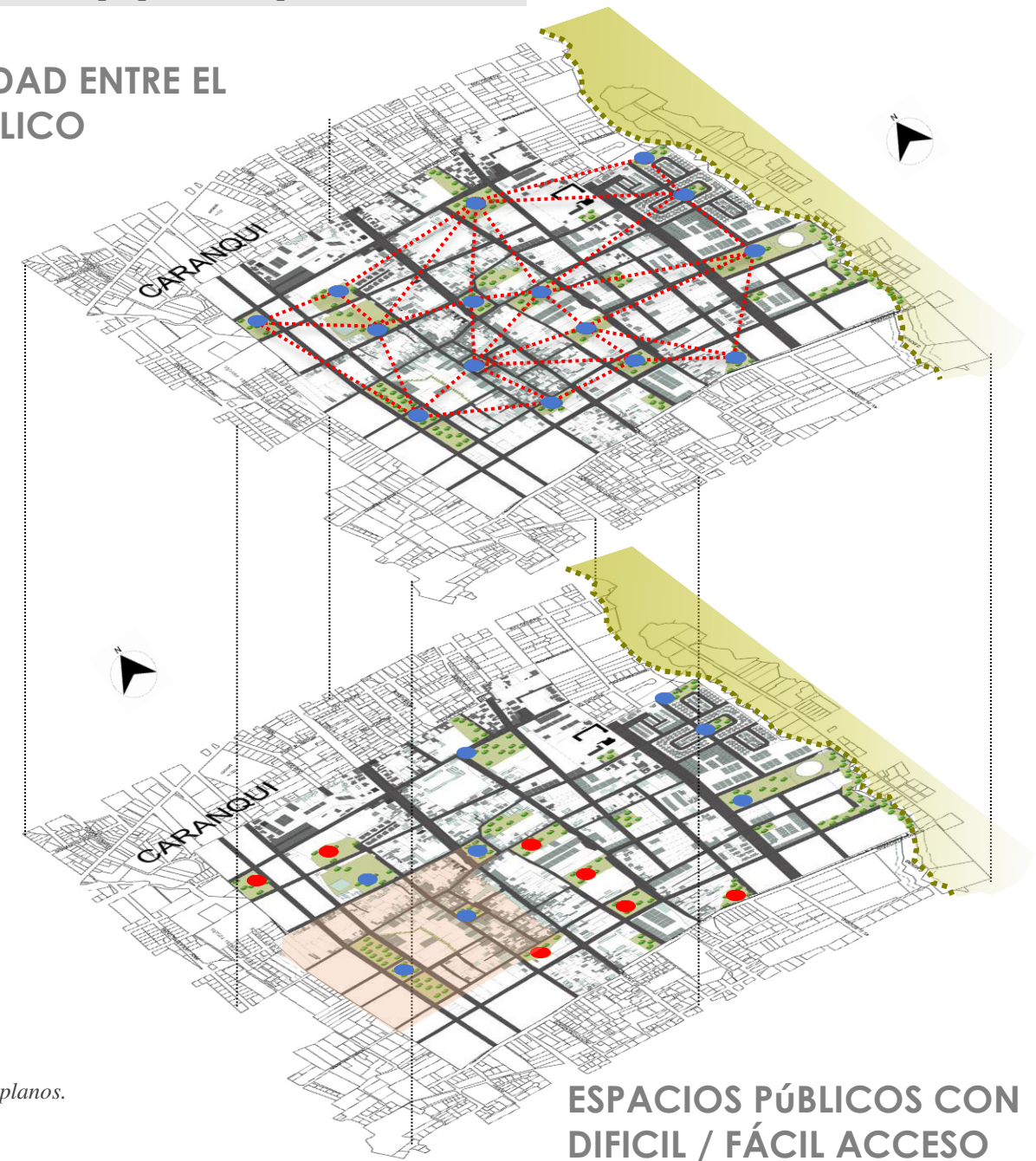


Figura 75. Superposición de planos.

Fuente: Elaboración propia.

b. Lectura de resultados

Con respecto a la variable de transitabilidad, nos arroja un 63%, que nos dice que es poco eficiente la circulación en el espacio público existente y un 64% que menciona que los espacios públicos tienen una accesibilidad en condiciones que deberían ser mejoradas.

De esta manera, se denota una media de 63.5 % que afirma que transitar en los espacios públicos de Caranqui es poco eficiente debido a su baja accesibilidad y baja concurrencia peatonal.

4.2.1.5 Variable seguridad vial

Tabla 18. Seguridad vial.

ACCESOS Y CONEXIONES					
VARIABLE	DEFINICION	DIMENSIONES	INDICADORES	VALORES	
Seguridad vial	La seguridad vial, se refiere a la seguridad, rentabilidad y capacidad de brindar una correcta funcionalidad de sitios para parqueadero.	Sumatoria de los puntos obtenidos, de acuerdo a los valores 1 para las respuestas "Insegura", 2 para las respuestas "Poco segura"; 3 para las respuestas "Segura".	Definidos en las dimensiones	Definidos en las sub variables	
SUBVARIABLE				VALORES	
• Estacionamientos				3= Alta 2= Media 1= Baja	
VARIABLE	SUBVARIABLE	VALORES			RESULTADO
SEGURIDAD VIAL		SEGURA	POCO SEGURA	INSEGURA	
	Estacionamientos	60	228	81	369
RESULTADOS		60	228	81	369

Fuente: Elaboración propia.

8. ¿Cuál es su percepción de la seguridad de los estacionamientos en Caranquí?

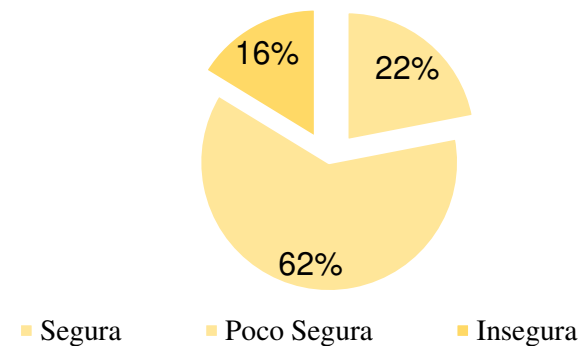


Gráfico 9. ¿Como considera la continuidad vial/peatonal de calles y aceras?

a. Lectura de resultados

Con respecto a la variable de seguridad vial, nos arroja un 62% (Eficacia Media), que mencionan que los estacionamientos en Caranquí, son poco seguros especialmente en la tarde, debido a que no existe una regulación, ni cuidado de vehículos, bicicletas.

De esta manera, se denota que la seguridad vial no brinda las suficientes garantías en cuanto al tema de los estacionamientos, especialmente en feriados.

4.2.1.5.1 Análisis vías como parqueaderos

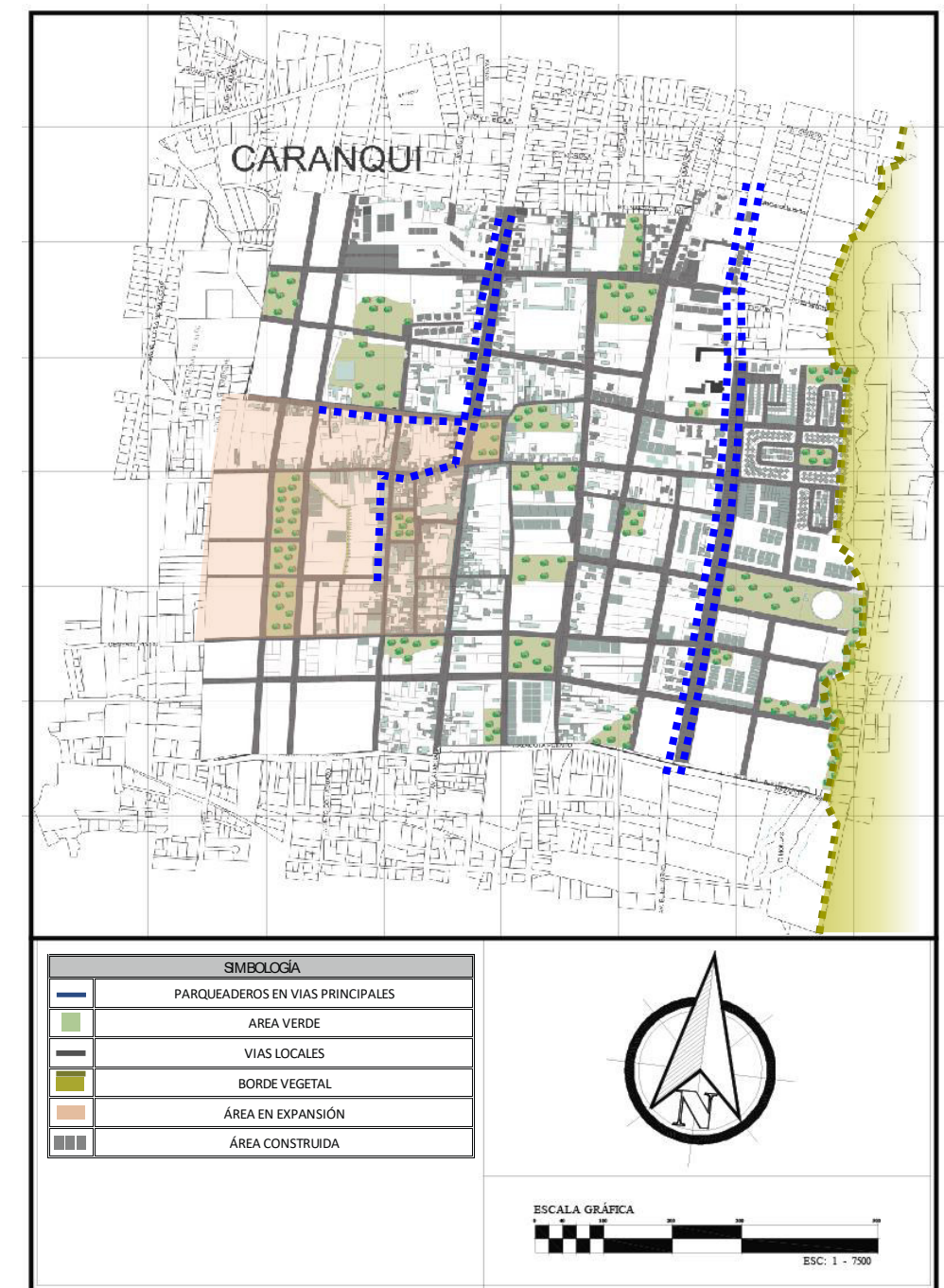


Figura 76. Análisis de vías usadas como parqueaderos residenciales.

Fuente: Elaboración propia.

4.2.2 Operacionalización variables comodidad e imagen

4.2.2.1 Variable inseguridad

Tabla 19. Inseguridad.

COMODIDAD E IMAGEN					
VARIABLE	DEFINICION	DIMENSIONES	INDICADORES	VALORES	
Inseguridad	Estudia las circunstancias sociales que se evidencian en la parroquia de Caranqui.	Sumatoria de los puntos obtenidos, de acuerdo a los valores 1 para las respuestas "Baja", 2 para las respuestas "Media"; 3 para las respuestas "Alta".	Definidos en las dimensiones	Definidos en las sub variables	
SUBVARIABLE				VALORES	
<ul style="list-style-type: none"> Segura (libre de delincuencia) Transitable 				3= Alta 2= Media 1= Baja	
				3= Segura 2= Poco segura 1= Insegura	
VARIABLE	SUBVARIABLE	VALORES			RESULTADO
INSEGURIDAD		ALTA	MEDIA	BAJA	
	Segura (Libre de delincuencia)	9	75	285	369
		SEGURA	POCO SEGURA	INSEGURA	
	Transitable	31	164	174	369
RESULTADOS		40	239	459	738

Fuente: Elaboración propia.

9. ¿Cuál es su percepción de la delincuencia en Caranqui?

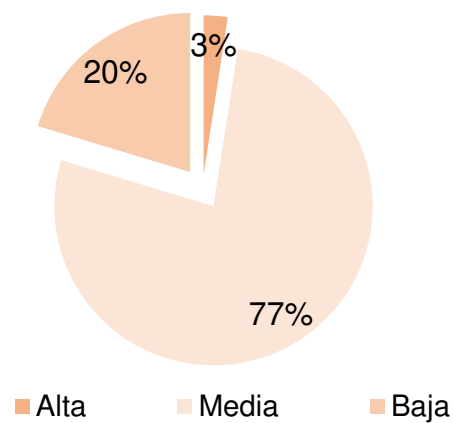


Gráfico 10. ¿Cuál es su percepción de la delincuencia en Caranqui?

10. ¿Como considera transitar en las calles de Caranqui?

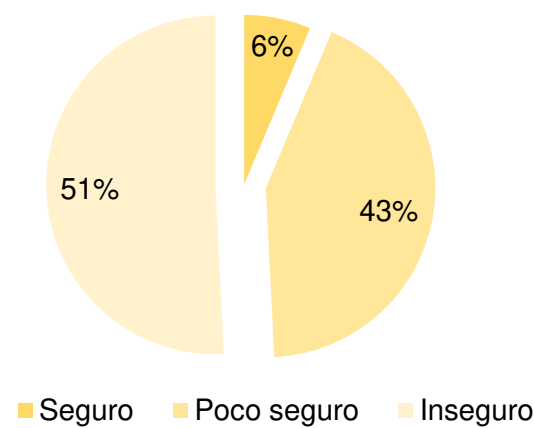


Gráfico 11. ¿Como considera transitar en las calles de Caranqui?

4.2.2.1.1 Sectores / peligrosidad alta, media y baja

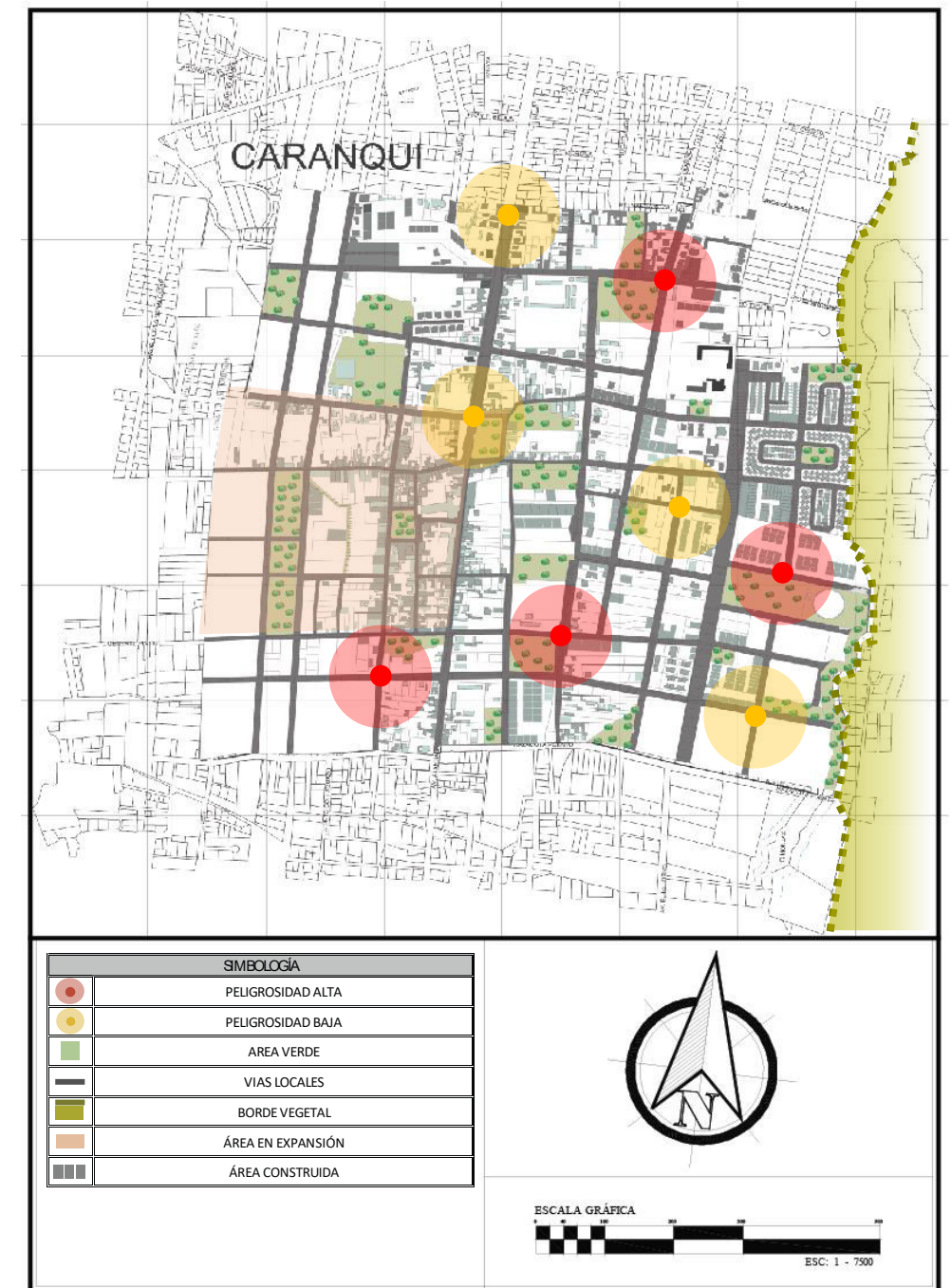


Figura 77. Sectores peligrosidad alta y peligrosidad media.

Fuente: Elaboración propia.

4.2.2.1.2 Transitabilidad segura, poco segura, peligrosa

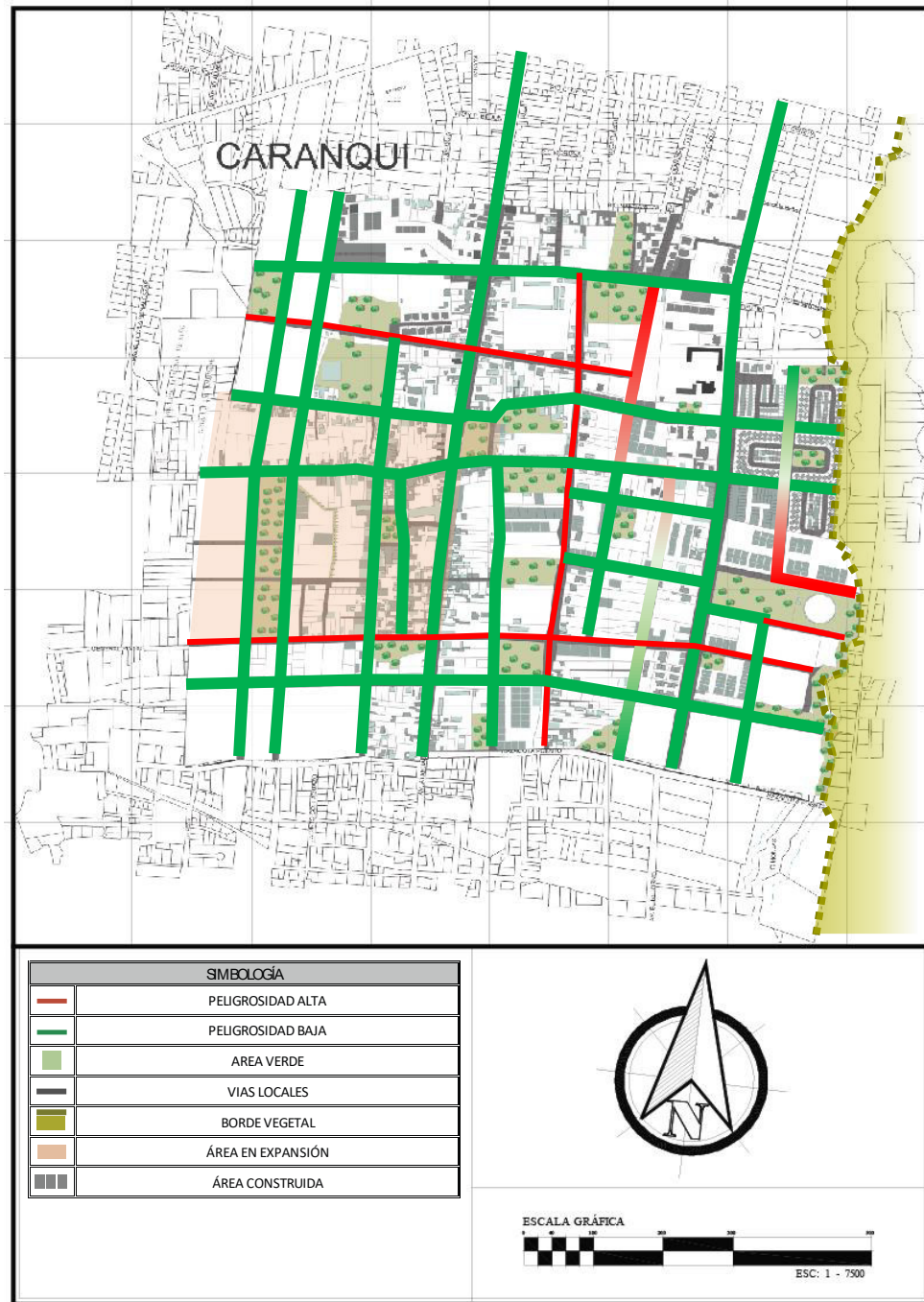


Figura 78. Transitabilidad segura, poco segura, peligrosa.

Fuente: Elaboración propia.

a. Superposición de planos

SECTORES / PELIGROSIDAD ALTA
MEDIA, BAJA

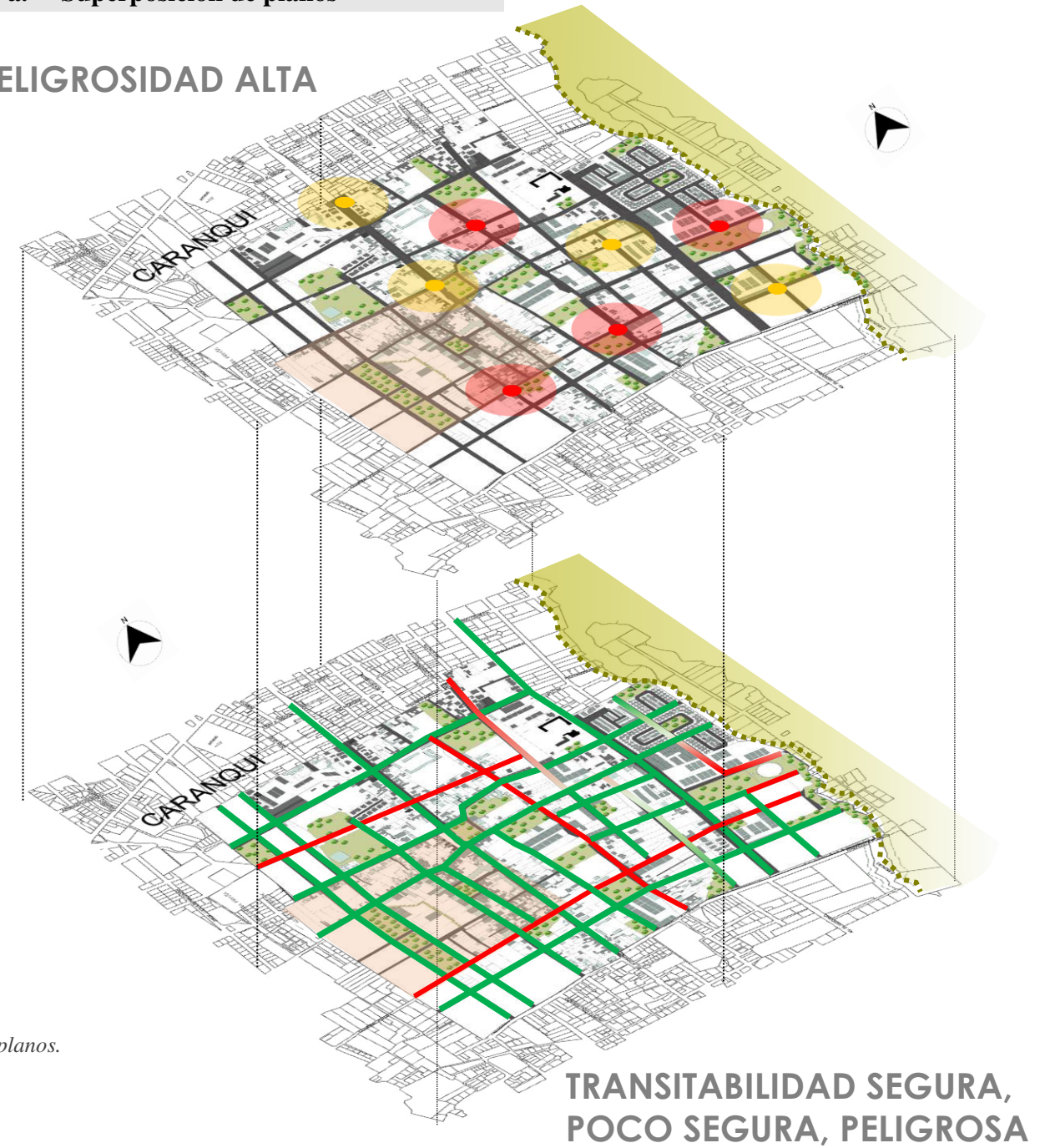


Figura 79. Superposición de planos.

Fuente: Elaboración propia.

b. Lectura de resultados

Con respecto a la variable de inseguridad, nos arroja un 77 % (eficacia baja), que dice que no existe un problema social significativo con respecto a la delincuencia en Caranqui / existe pequeños focos de delincuencia, y un 51% considera que transitar en las calles de caranqui es inseguro debido a la inexistencia de señalética y la no continuidad de aceras. De esta manera se denota que, para controlar los focos de delincuencia si se requiere presencia policial, y una regulación de aceras y señaléticas. Peatonal y vial.

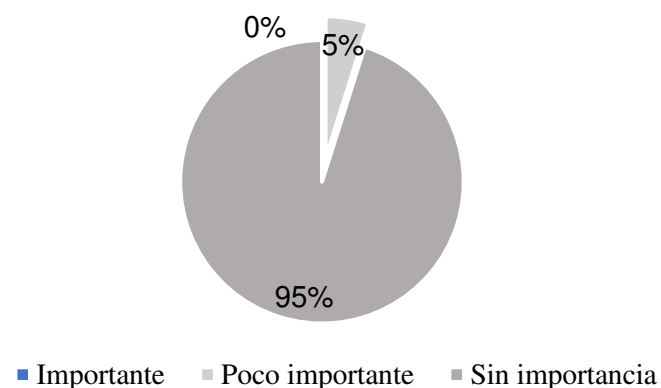
4.2.2.2 Variable cualidades urbanísticas

Tabla 20. Cualidades urbanísticas.

COMODIDAD E IMAGEN					
VARIABLE	DEFINICION	DIMENSIONES	INDICADORES	VALORES	
Cualidades urbanísticas	Describe cada una de las perspectivas urbanas, y el grado de percepción y aceptación de los usuarios.	Sumatoria de los puntos obtenidos, de acuerdo a los valores 1 para las respuestas “Sin importancia”, 2 para las respuestas “Poco importante”; 3 para las respuestas “Importante”.	Definidos en las dimensiones	Definidos en las sub variables	
SUBVARIABLE				VALORES	
<ul style="list-style-type: none"> Histórica Cautivadora 				3= Importante 2= Poco importante 1= Sin importancia	
				3= Mucho 2= Poco segura 1= Insegura	
VARIABLE	SUBVARIABLE	VALORES			RESULTADO
CUALIDADES URBANISTICAS		IMPORTANTE	POCO IMPORTANTE	SIN IMPORTANCIA	
	Histórica	90	225	54	369
		MUCHO	POCO	SIN IMPORTANCIA	
	Cautivadora	0	105	264	369
RESULTADOS		90	330	318	738

Fuente: Elaboración propia.

11. ¿Cómo califica la historia de la parroquia Caranqui?



12. ¿Qué tan cautivadora es para usted la parroquia de Caranqui?

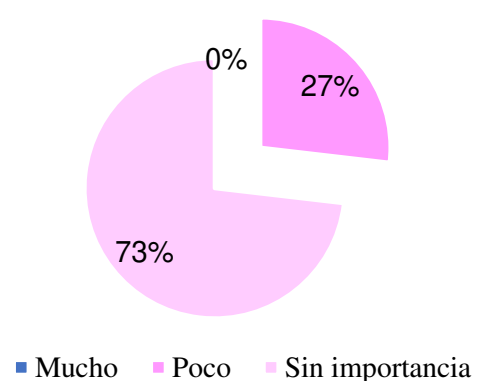


Gráfico 12. ¿Cómo califica la historia de la parroquia Caranqui?

Gráfico 13. ¿Qué tan cautivadora es para usted la parroquia de Caranqui?

4.2.2.2.1 Hitos históricos

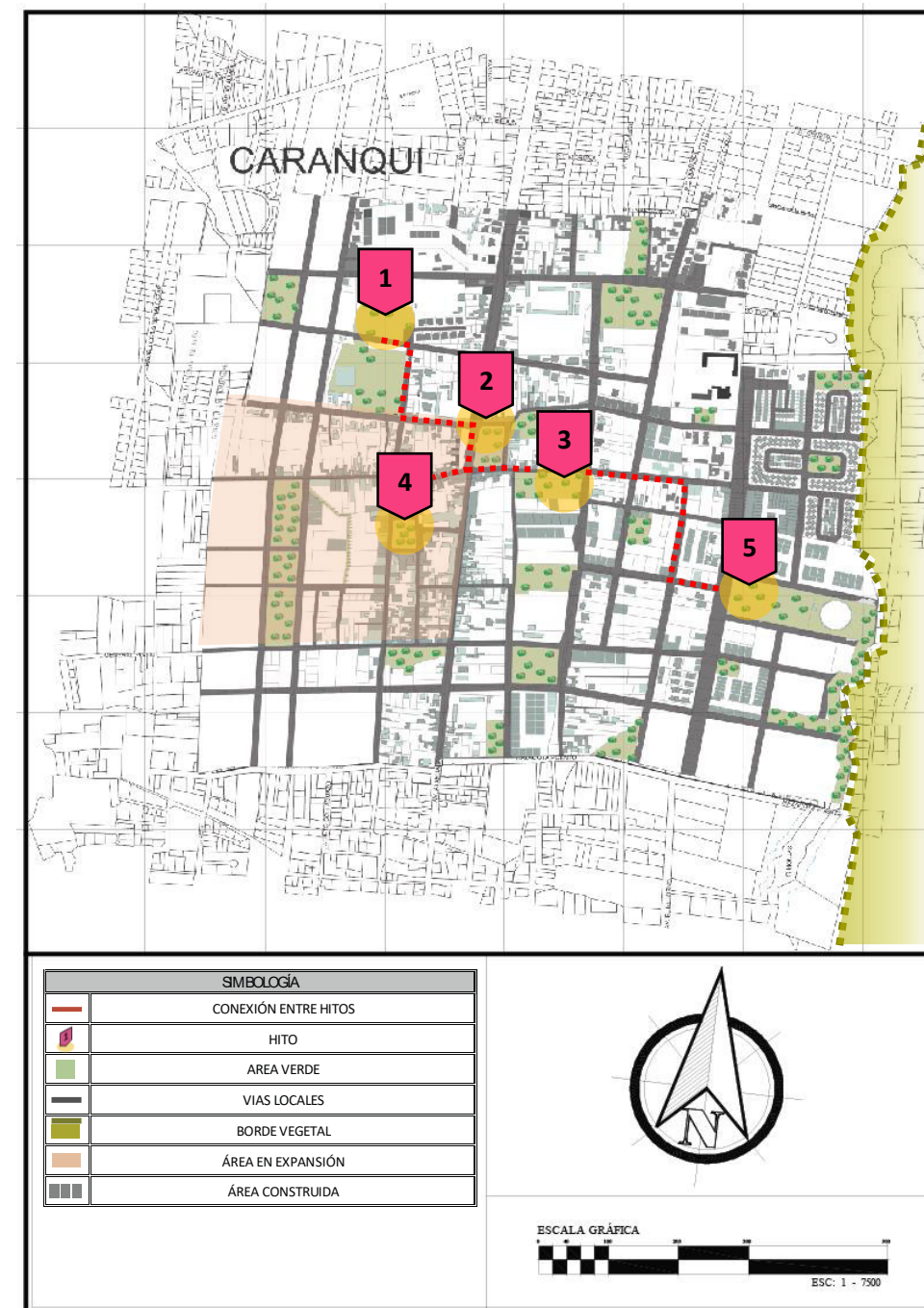


Figura 80. Hitos históricos, conexión entre hitos históricos.

Fuente: Elaboración propia.

4.2.2.2 Estado de valoración patrimonial

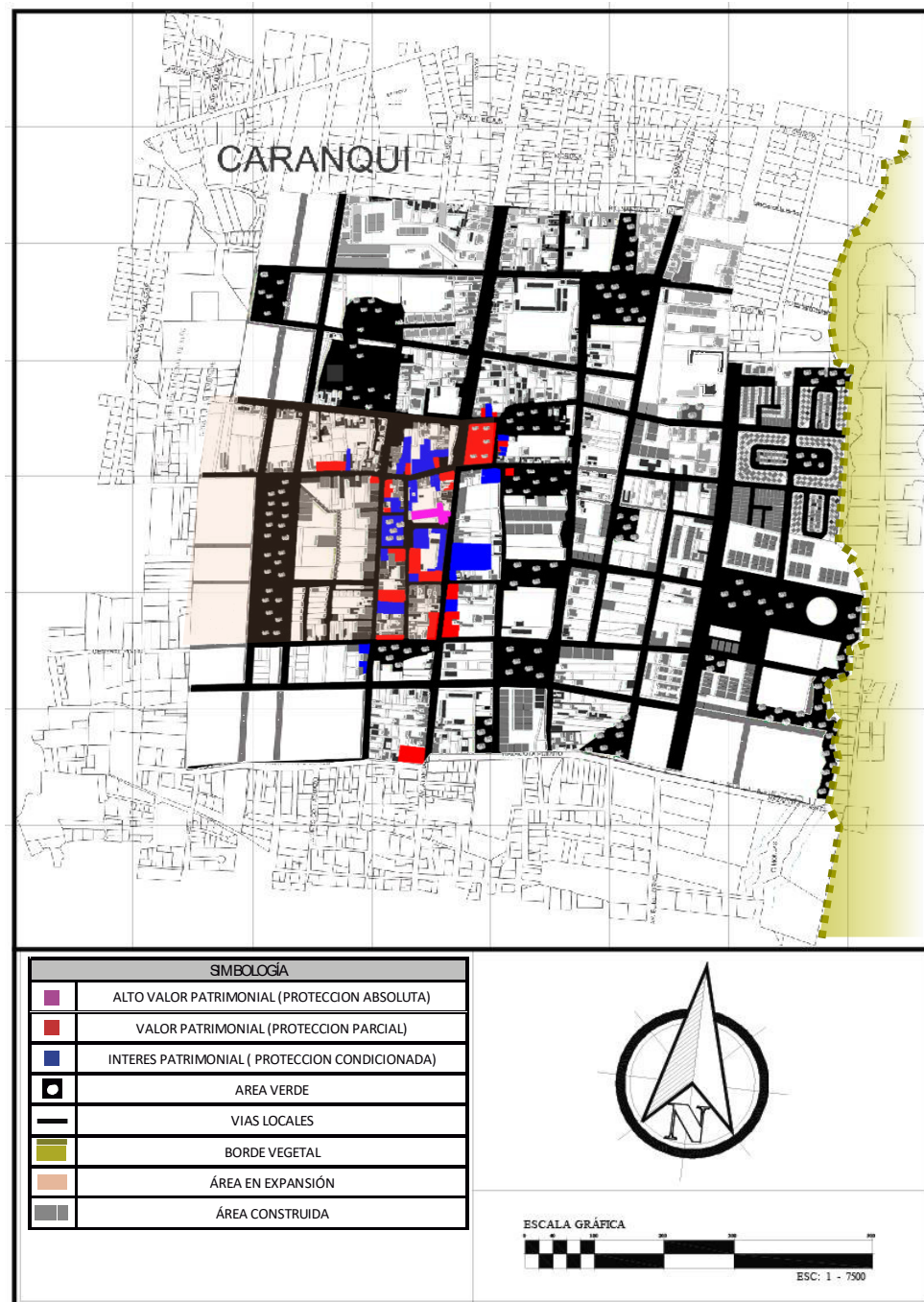


Figura 81. Estado de valoración patrimonial.

Fuente: Elaboración propia / Instituto nacional de patrimonio cultural.

a. Superposición de planos

HITOS HISTORICOS



Figura 82. Superposición de planos.

Fuente: Elaboración propia.

b. Lectura INPC

El 60% de los inmuebles inventariados son de interés patrimonial y su grado de protección es condicionado, esto quiere decir que son inmuebles factibles a ser intervenidos de una manera más fuerte sobre todo al interior, puesto que han sufrido profundas alteraciones y han perdido en gran forma su nivel de autenticidad e integridad. muchos de los inmuebles que poseen valor de interés patrimonial mantienen intacto solamente sus fachadas, su funcionalidad espacial interior lamentablemente ha desaparecido, y en muchos casos por completo. el valor que poseen es netamente formal, compositivo y de aporte a la conservación de la imagen urbana de la parroquia. su intervención de remodelación y readaptación a nuevos usos debe ser respetando el paisaje urbano arquitectónico tradicional de caranqui.

4.2.2.2.3 Niveles de intervención

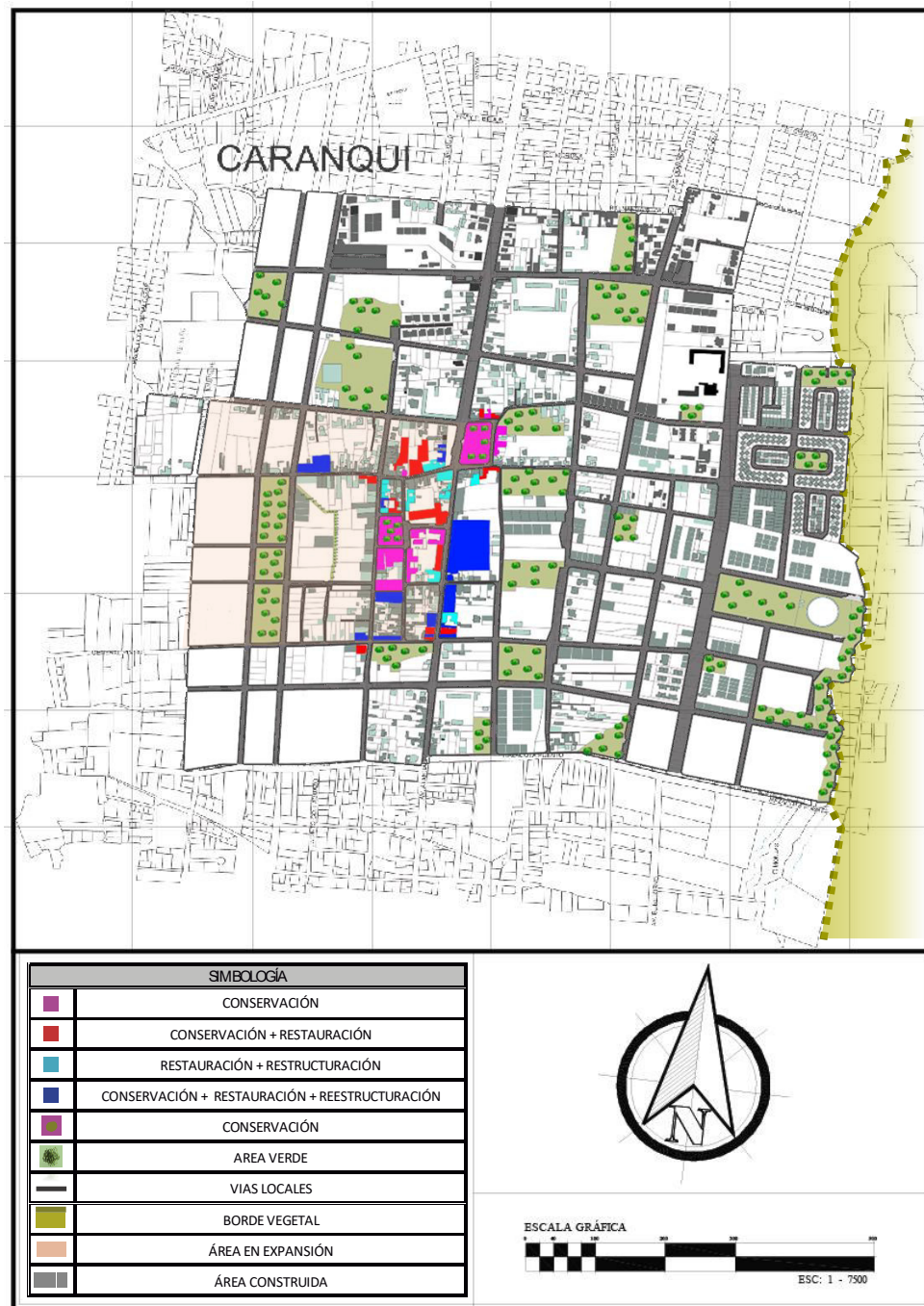


Figura 83. Niveles de intervención.

Fuente: Elaboración propia / Instituto nacional de patrimonio cultural.

b. Lectura INPC

- El mayor nivel de intervención que se ha identificado, es aquel que implica al mismo tiempo tanto trabajos de conservación, como de rehabilitación y de reestructuración.
- La altura de las edificaciones de uno y dos pisos predomina aún en caranqui y constituye un factor importante que influye en el paisaje urbano.

4.2.2.2.4 Altura de edificación

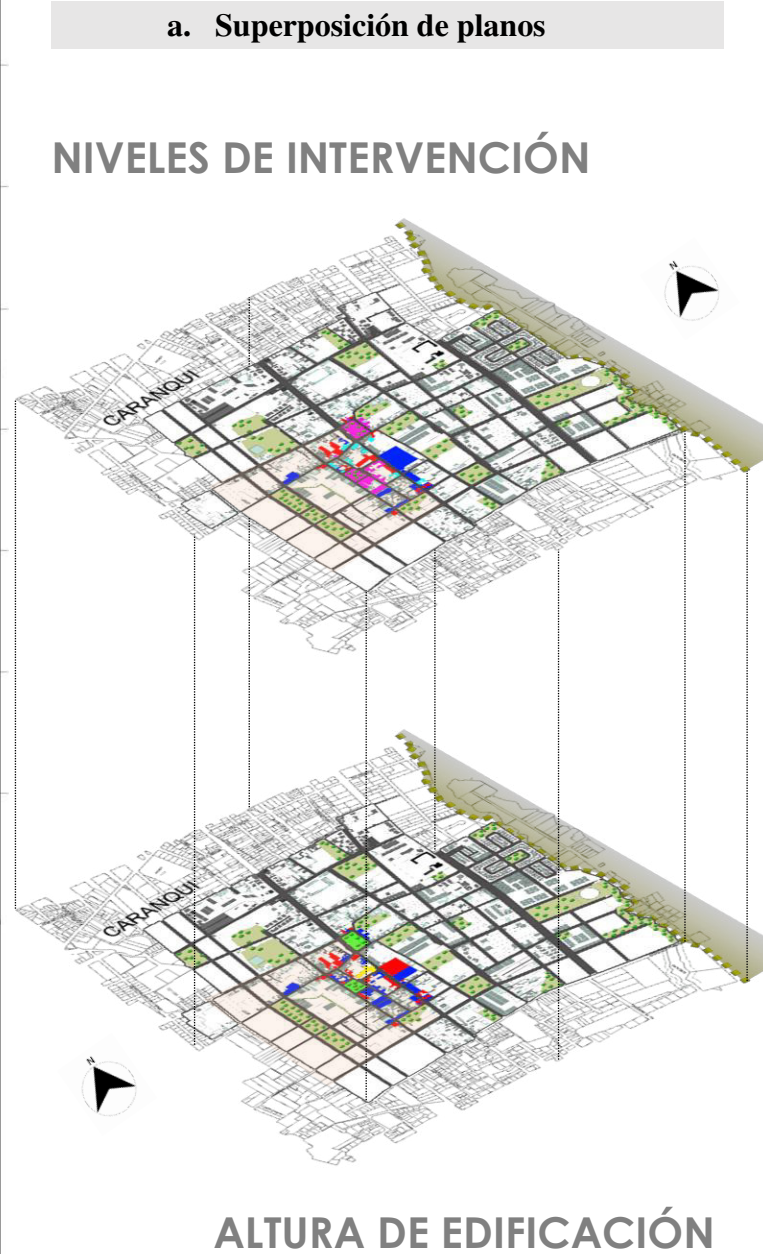


Figura 84. Superposición de planos.

Fuente: Elaboración propia.

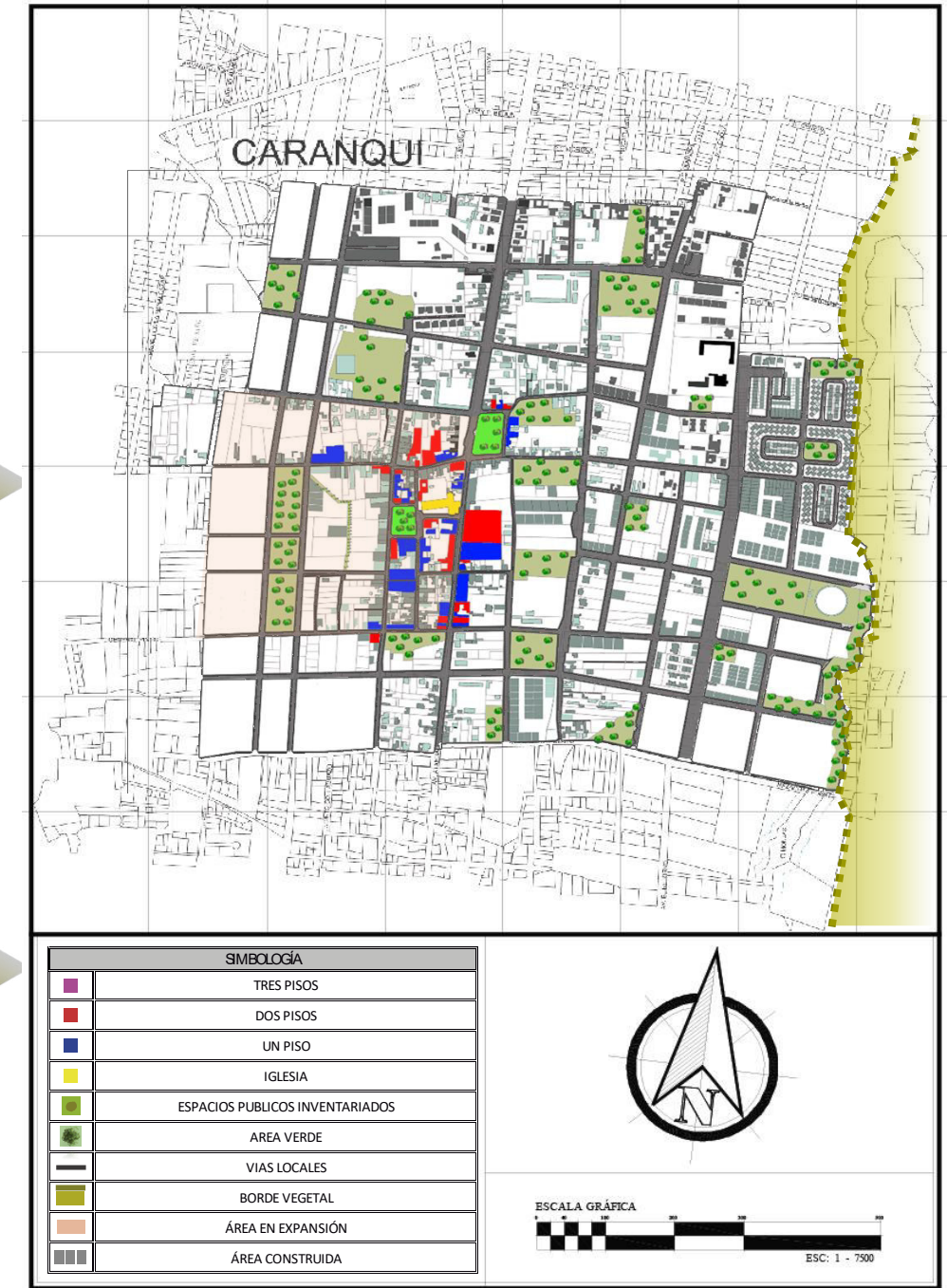


Figura 85. Altura de edificación.

Fuente: Elaboración propia / Instituto nacional de patrimonio cultural.

4.2.2.5 Estado de conservación

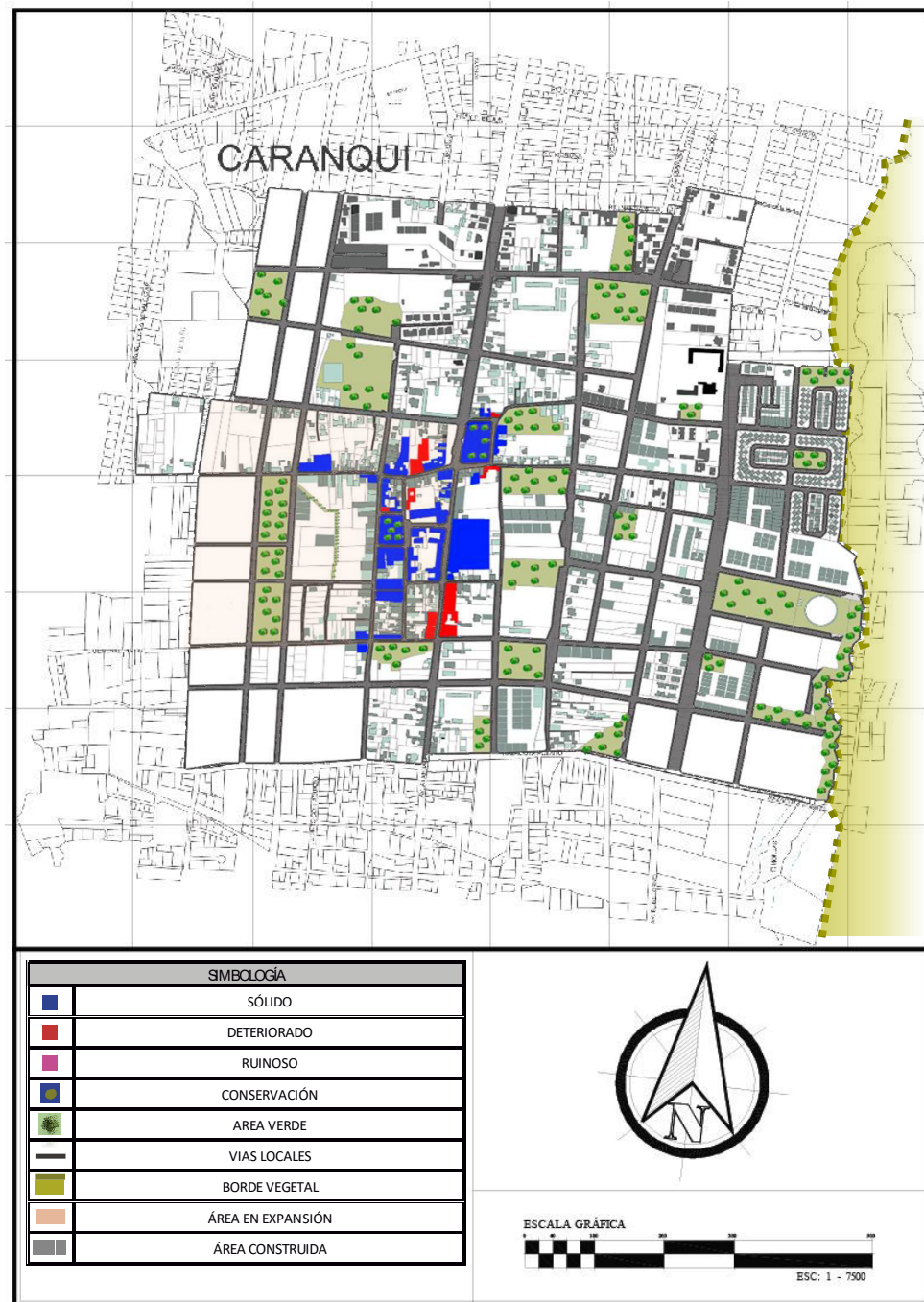


Figura 86. Estado de conservación.

Fuente: Elaboración propia / Instituto nacional de patrimonio cultural.

4.2.2.6 Patrimonio arquitectónico inventariado

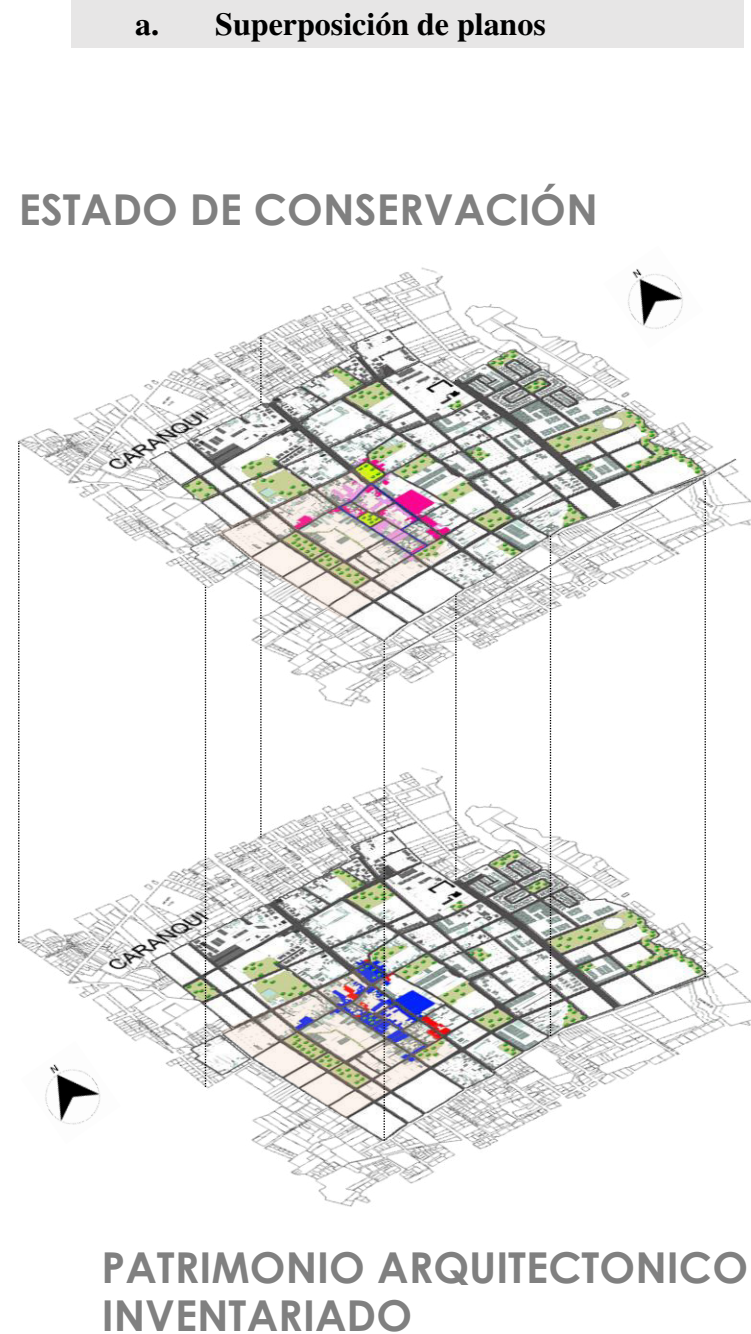


Figura 87. Superposición de planos.

Fuente: Elaboración propia.

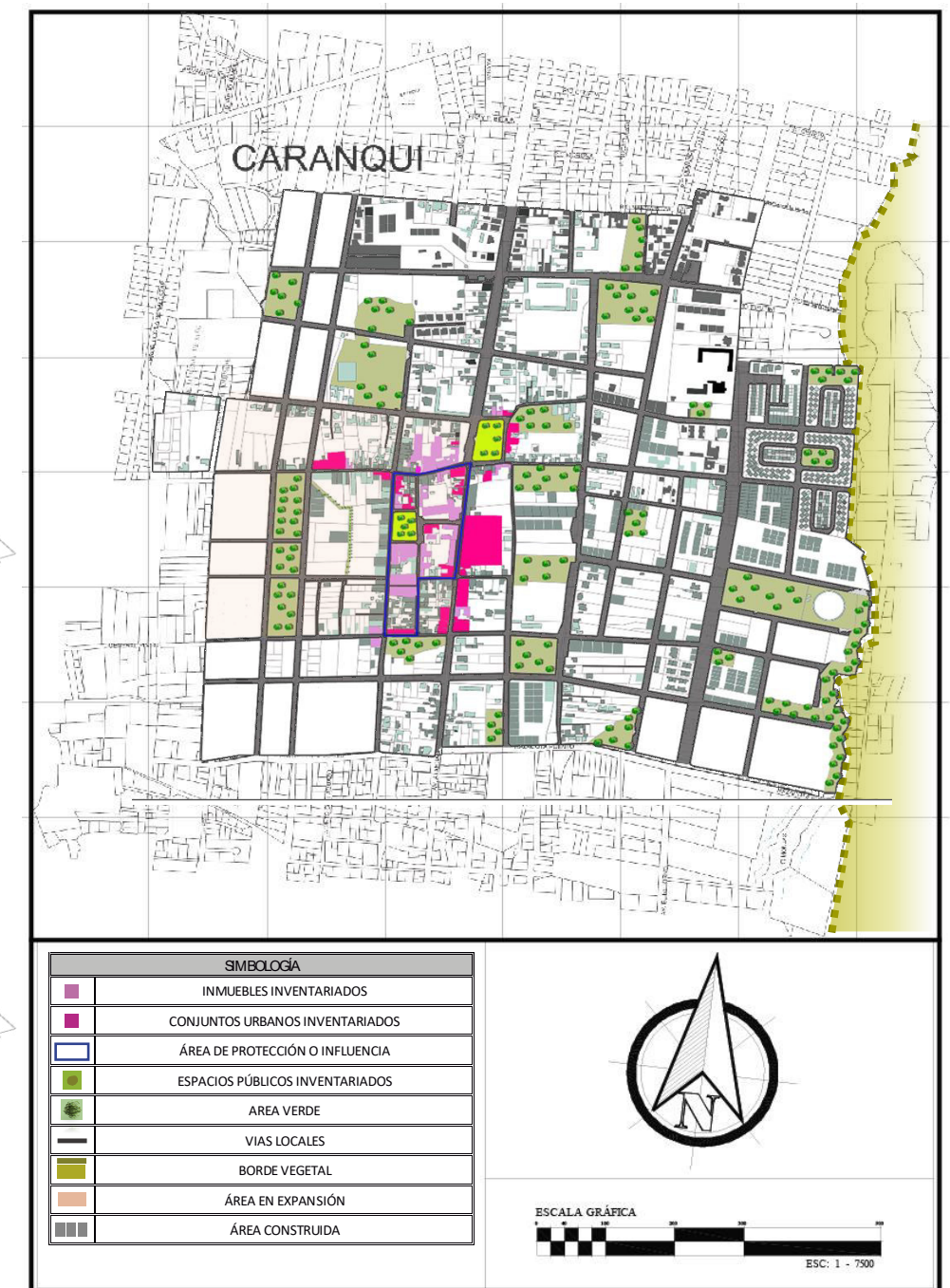


Figura 88. Patrimonio arquitectónico inventariado.

Fuente: Elaboración propia / Instituto nacional de patrimonio cultural.

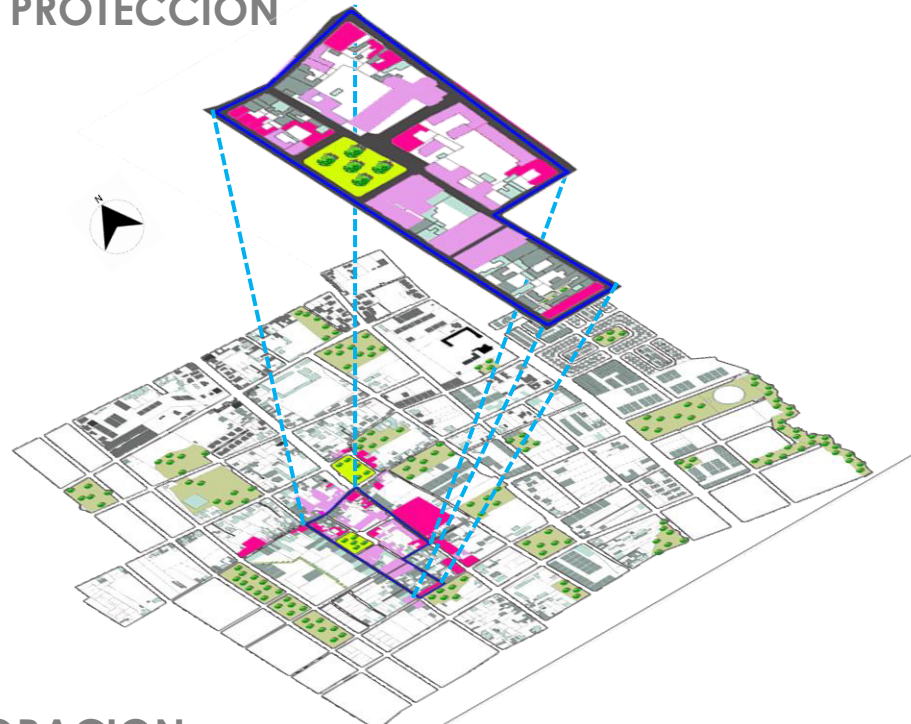
b. Lectura INPC

- Las edificaciones patrimoniales de Caranqui se encuentran en buen estado de conservación en un 67%.
- Existe una alta concentración de bienes inventariados que forman conjuntos urbanos armónicos creando cuencas visuales de gran valor patrimonial.

4.2.2.2.7 Análisis patrimonio arquitectónico valoración patrimonial área protección e influencia

a. Análisis Calle Calicuchima

ÁREA PROTECCIÓN



VALORACION PATRIMONIAL.

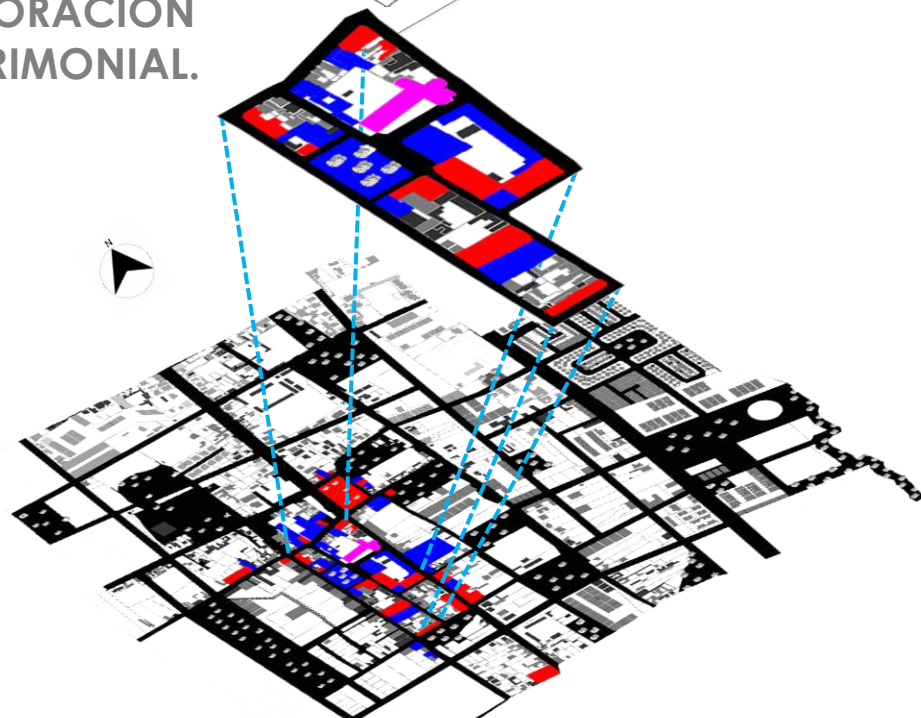
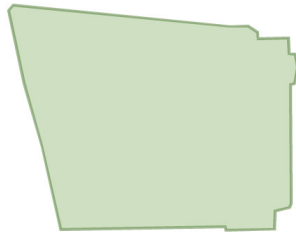
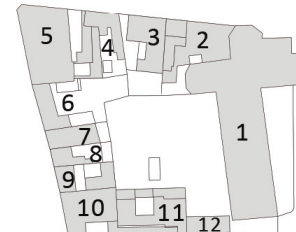
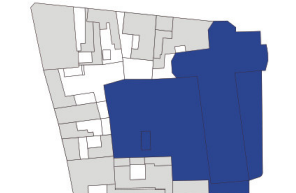
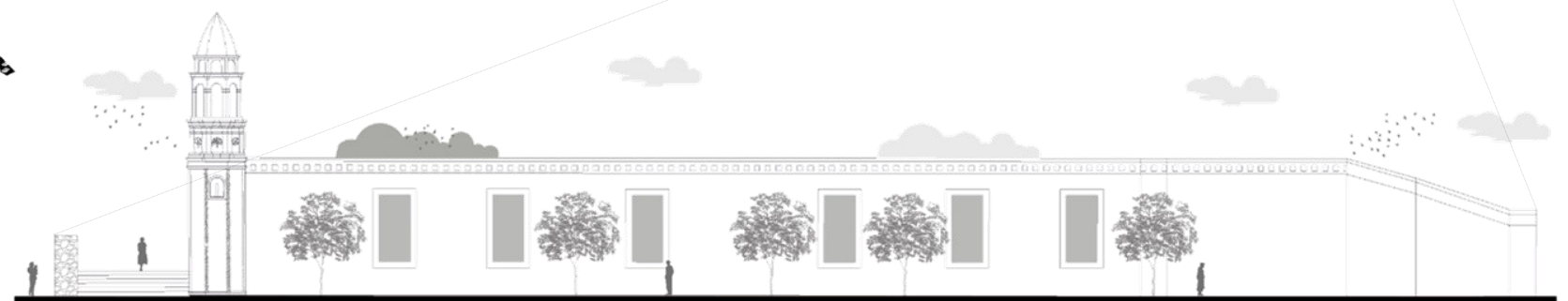
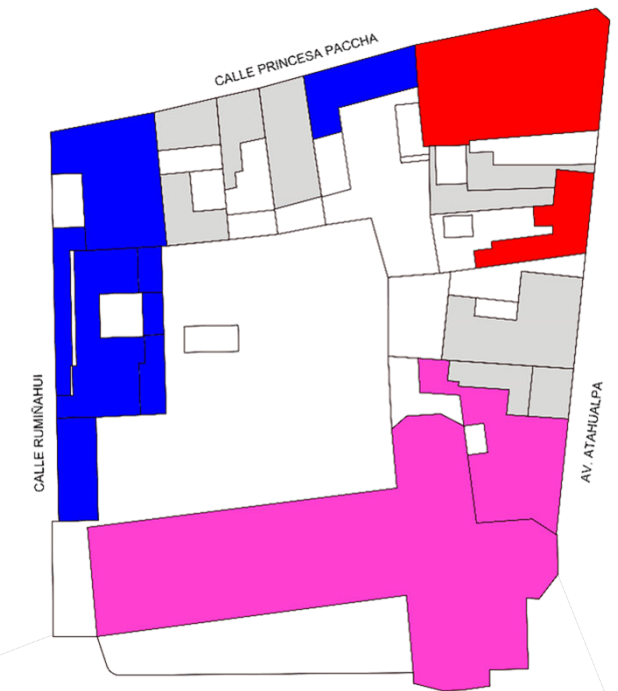


Tabla 21. Descripción de Cuadra

GRADO DE DETALLE E INFORMACIÓN	
FORMA DE MANZANA	 <p>Manzanas irregulares Manzana sin forma definida, adaptada a la topografía del terreno y trazado vial / peatonal</p>
USO DE CONSTRUCCION	 <p>1.- Iglesia</p>
USO DE SUELO	 <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="margin-right: 10px;"> <p>0% 0%</p> <p>100%</p> </div> <div style="margin-right: 10px;"> <p>■ Institucional</p> <p>■ Residencial</p> <p>■ Comercial</p> </div> </div>

Fuente: Elaboración propia.



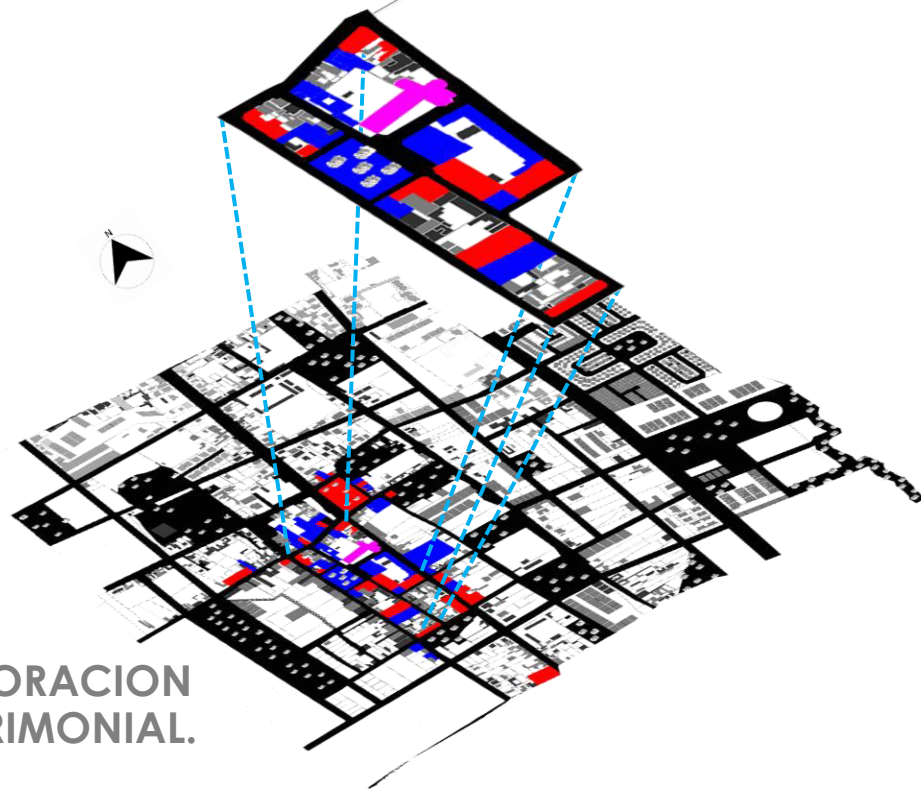
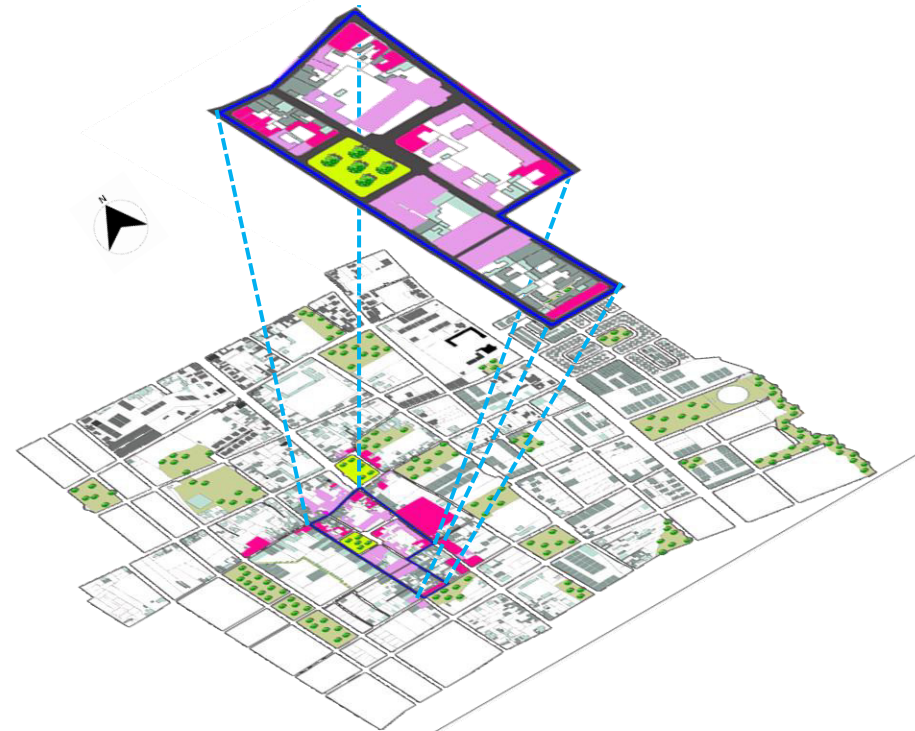
FACHADA CALLE CALICUCHIMA

Figura 89. Análisis calle Calicuchima.

Fuente: Elaboración propia

b. Análisis Av. Atahualpa.

ÁREA PROTECCIÓN



VALORACION PATRIMONIAL.

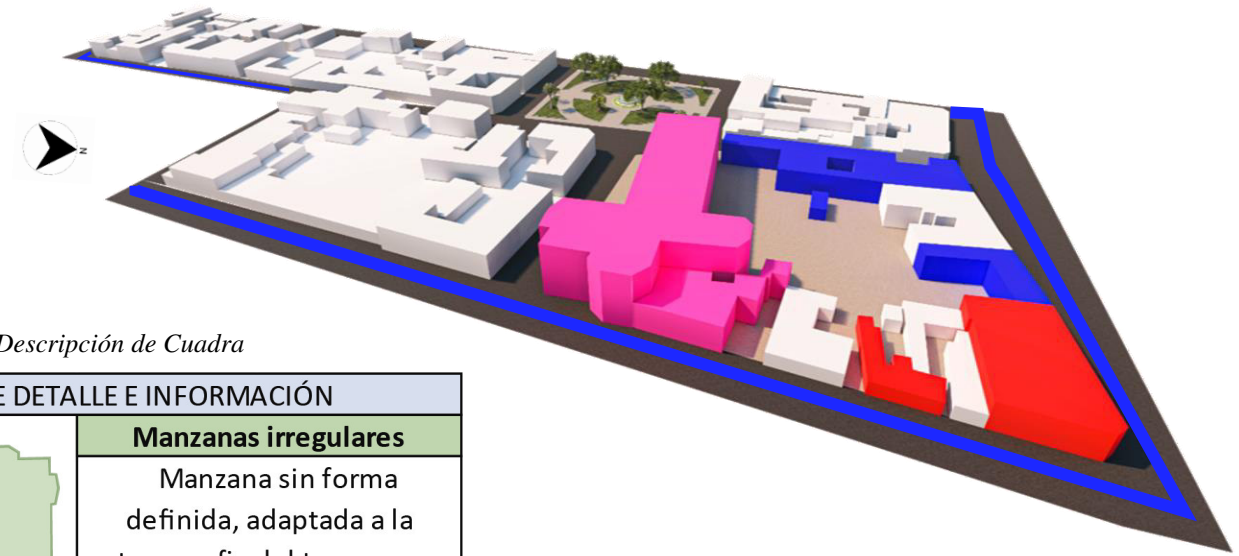
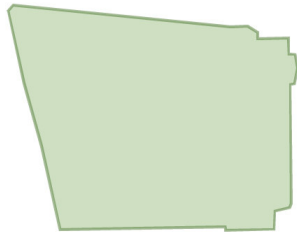

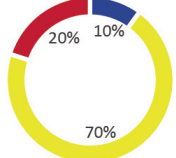
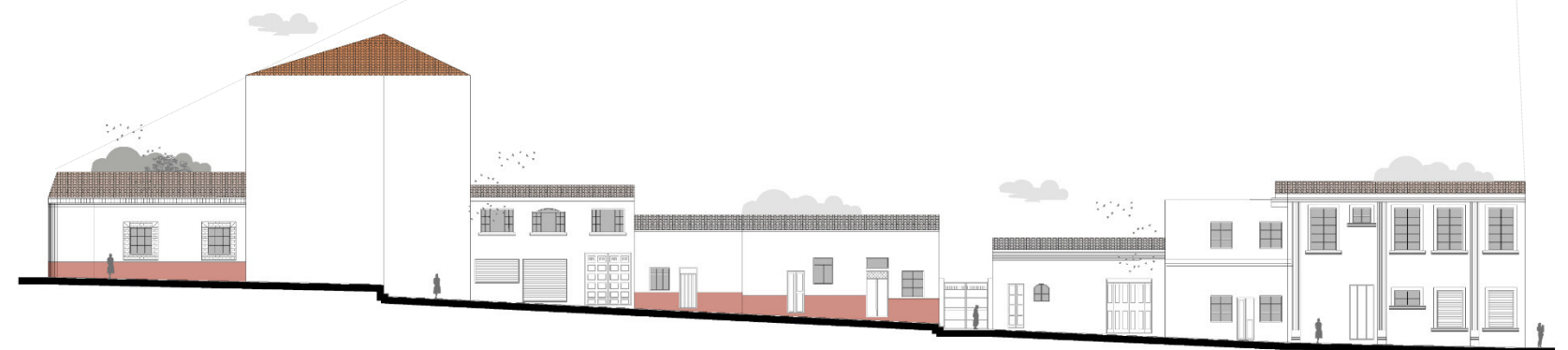
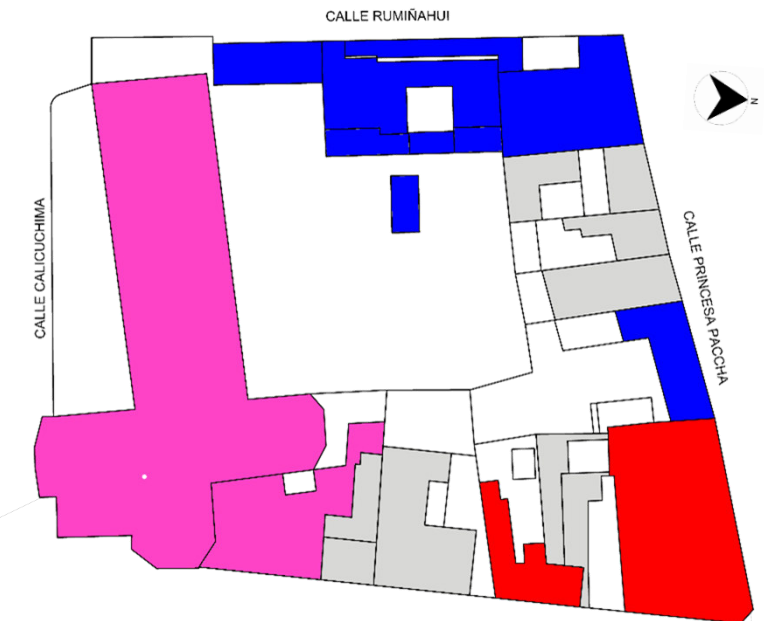


Tabla 22. Descripción de Cuadra

GRADO DE DETALLE E INFORMACIÓN	
FORMA DE MANZANA	 <p>Manzanas irregulares Manzana sin forma definida, adaptada a la topografía del terreno y trazado vial / peatonal</p>
USO DE CONSTRUCCION	 <p>1.- Iglesia 5.- Vivienda 2.- Vivienda 3.- Vivienda 3.- Comercio 4.- Vivienda 5.- Comercio</p>
USO DE SUELO	 <p> ■ Institucional ■ Residencial ■ Comercial </p>

Fuente: Elaboración propia.



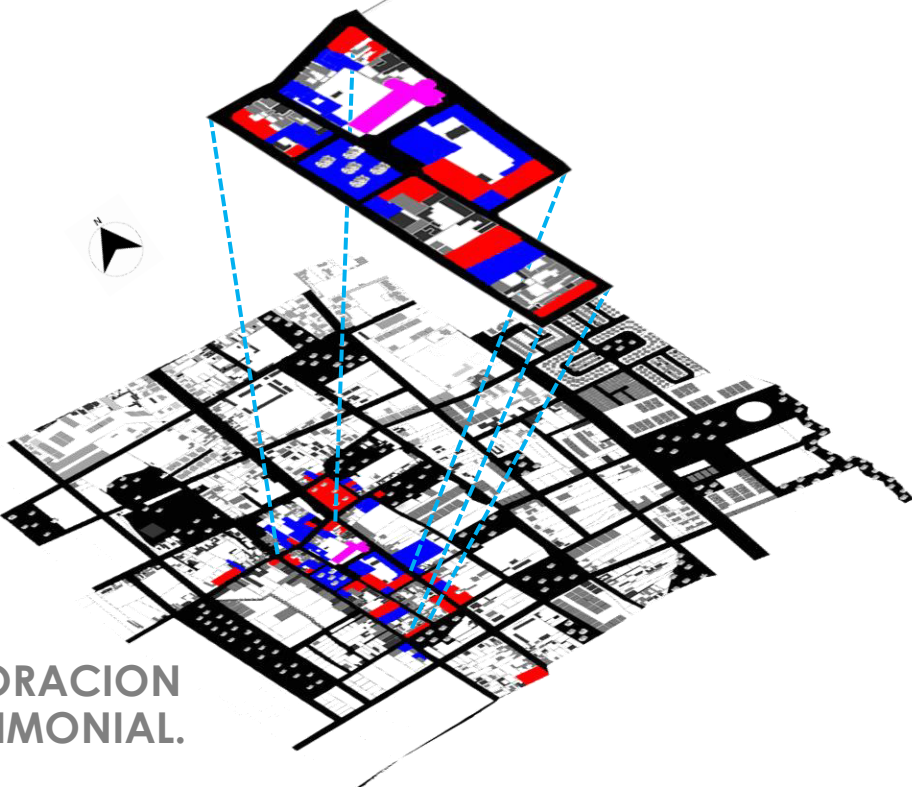
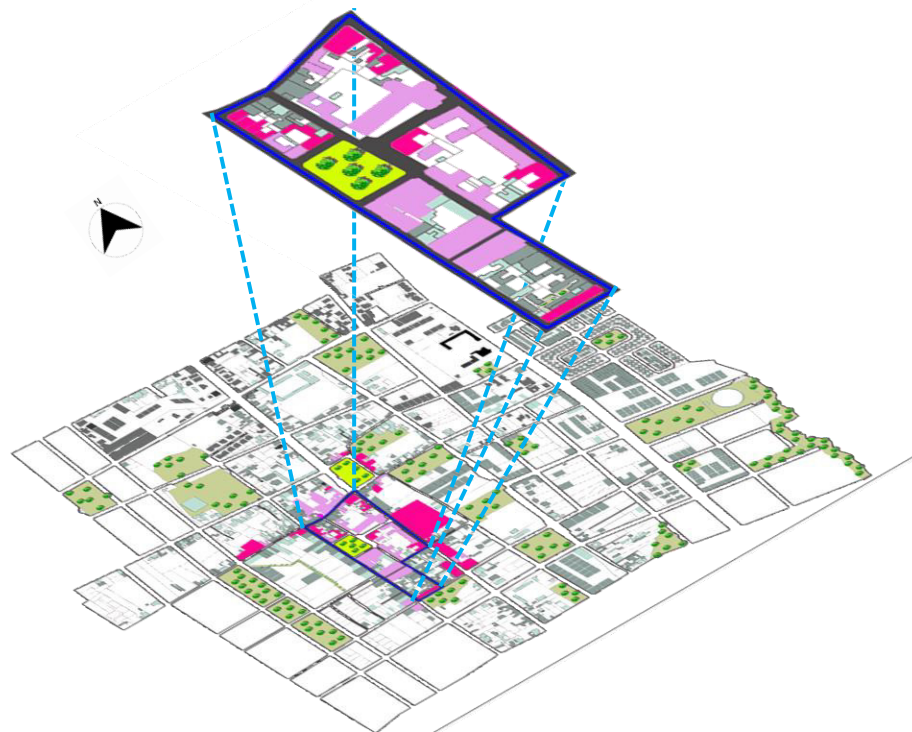
FACHADA AV. ATAHUALPA

Figura 90. Análisis Av. Atahualpa.

Fuente: Elaboración propia

c. Análisis Calle Rumiñahui.

ÁREA PROTECCIÓN



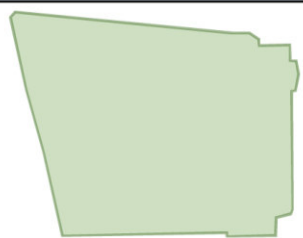
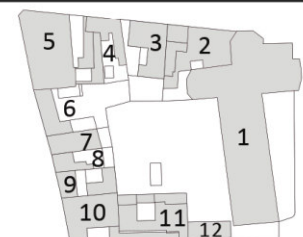
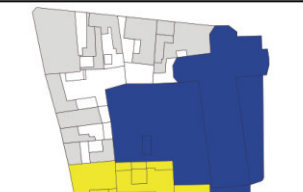
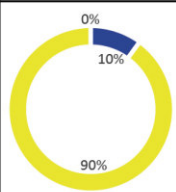
VALORACION PATRIMONIAL.

Figura 91. Análisis calle Rumiñahui.

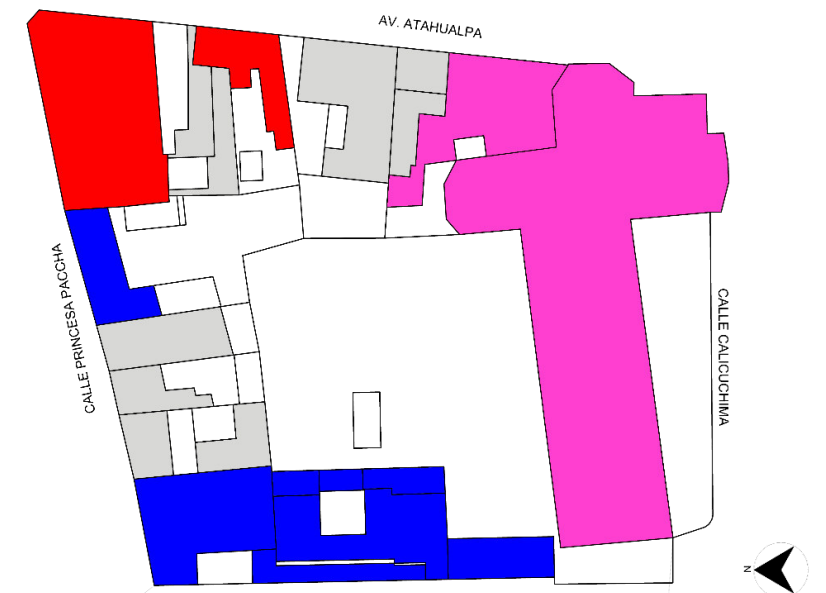
Fuente: Elaboración propia



Tabla 23. Descripción de Cuadra

GRADO DE DETALLE E INFORMACIÓN	
FORMA DE MANZANA	 <p>Manzanas irregulares</p> <p>Manzana sin forma definida, adaptada a la topografía del terreno y trazado vial / peatonal</p>
USO DE CONSTRUCCION	 <p>10.- Vivienda 11.- Vivienda 12.- Vivienda 1.- Iglesia</p>
USO DE SUELO	  <p> ■ Institucional ■ Residencial ■ Comercial </p>

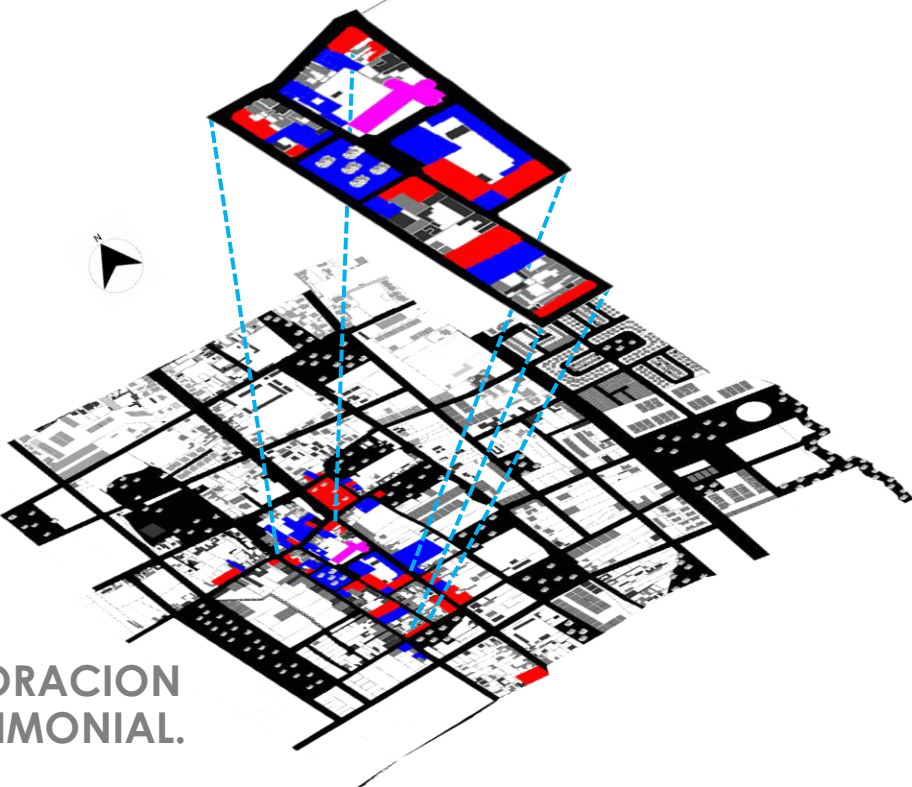
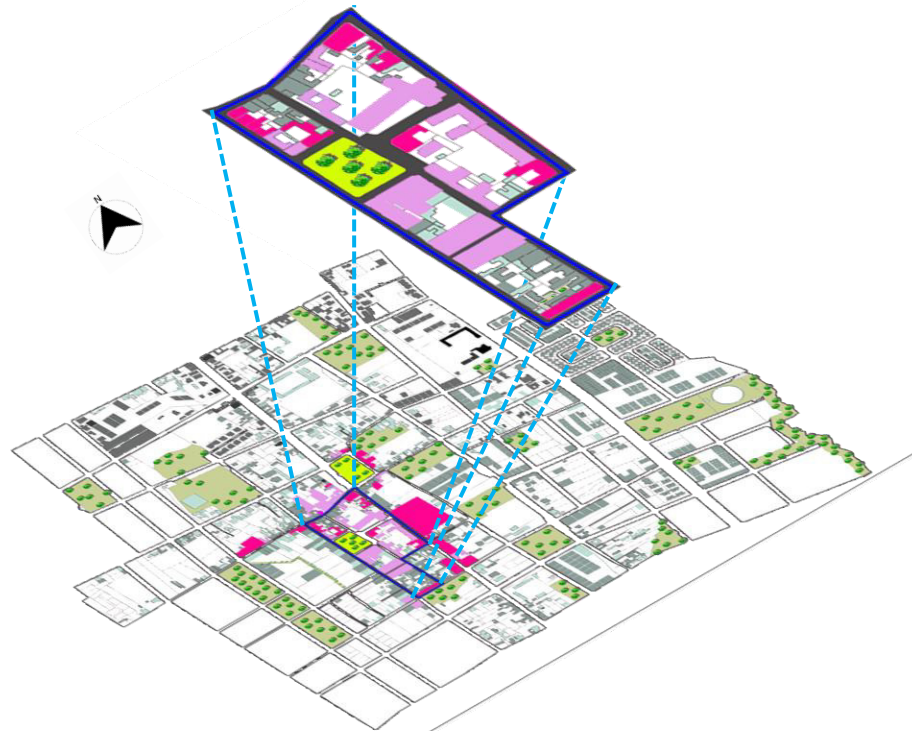
Fuente: Elaboración propia.



FACHADA CALLE RUMIÑAHUI

d. Análisis Calle Princesa Paccha.

ÁREA PROTECCIÓN



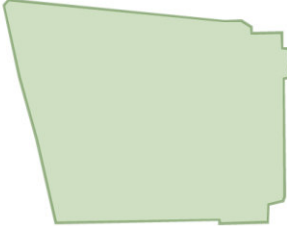
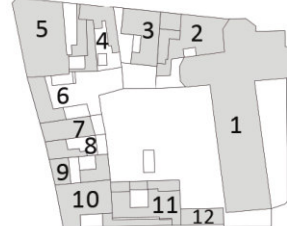
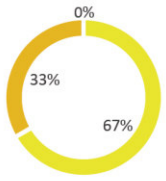
VALORACION PATRIMONIAL.

Figura 92. Análisis calle Princesa Paccha.

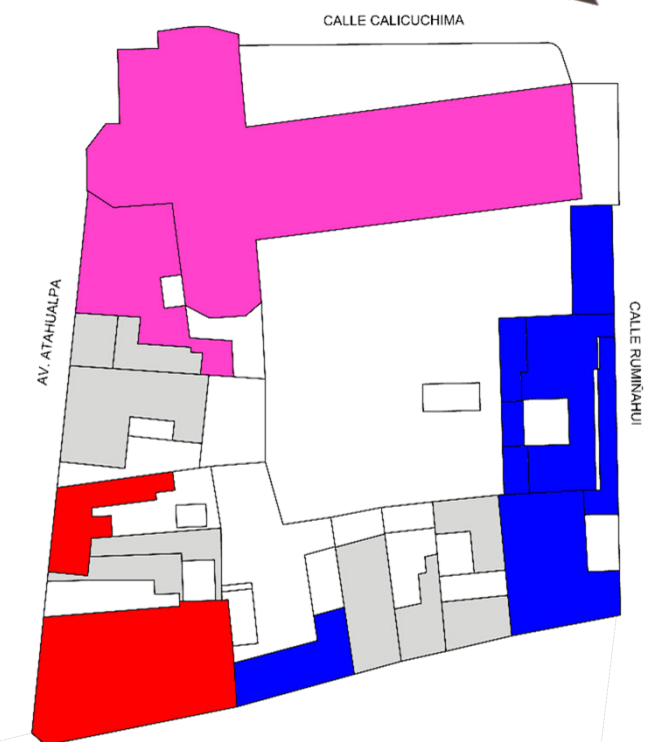
Fuente: Elaboración propia



Tabla 24. Descripción de Cuadra

GRADO DE DETALLE E INFORMACIÓN	
FORMA DE MANZANA	 <p>Manzanas irregulares</p> <p>Manzana sin forma definida, adaptada a la topografía del terreno y trazado vial / peatonal</p>
USO DE CONSTRUCCION	 <p>5.- Comercio 8.- Vivienda 5.- Vivienda 9.- Comercio 6.- Vivienda 9.- Vivienda 7.- Comercio 10.- Vivienda 7.- Vivienda 8.- Comercio</p>
USO DE SUELO	 <p>0% 33% 67%</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Institucional ■ Residencial ■ Comercial

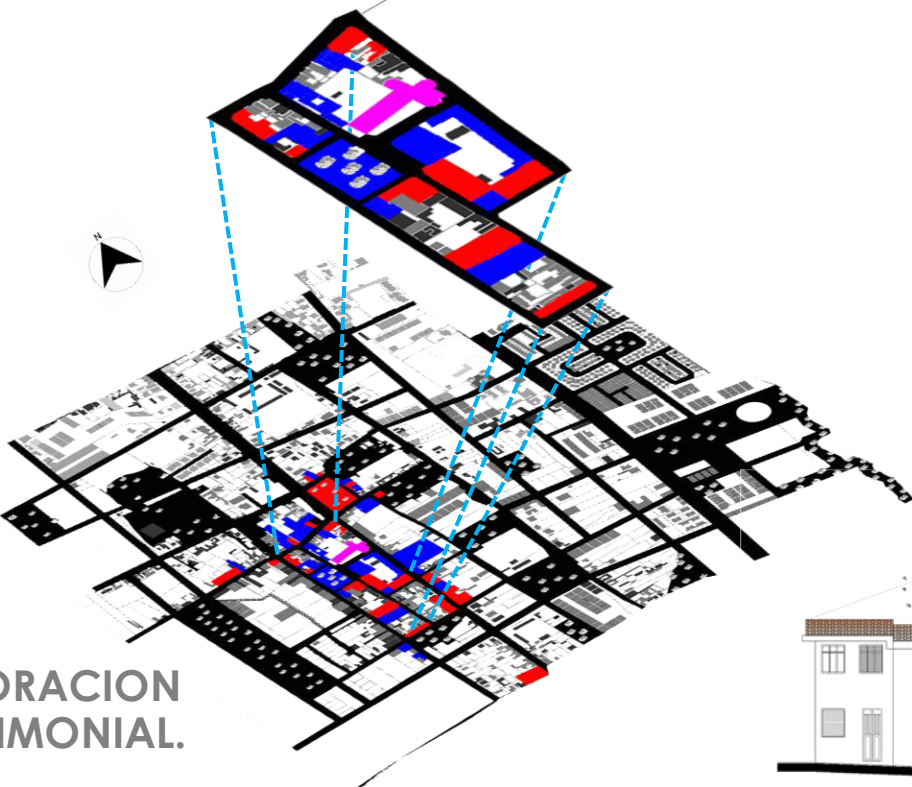
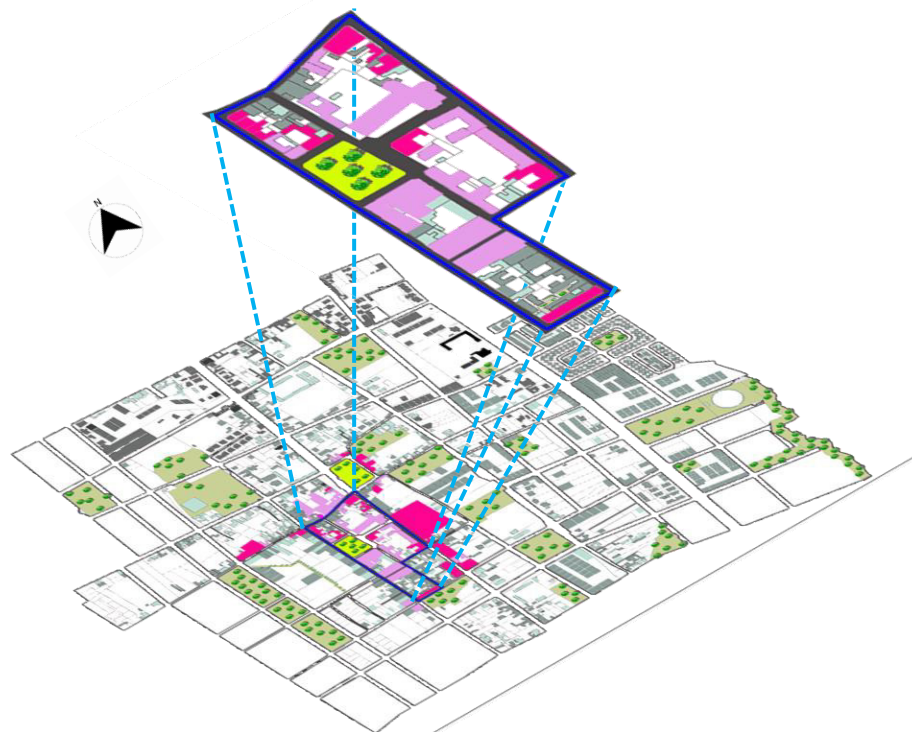
Fuente: Elaboración propia.



FACHADA CALLE PRINCESA PACCHA

e. Análisis Av. Atahualpa.

ÁREA PROTECCIÓN



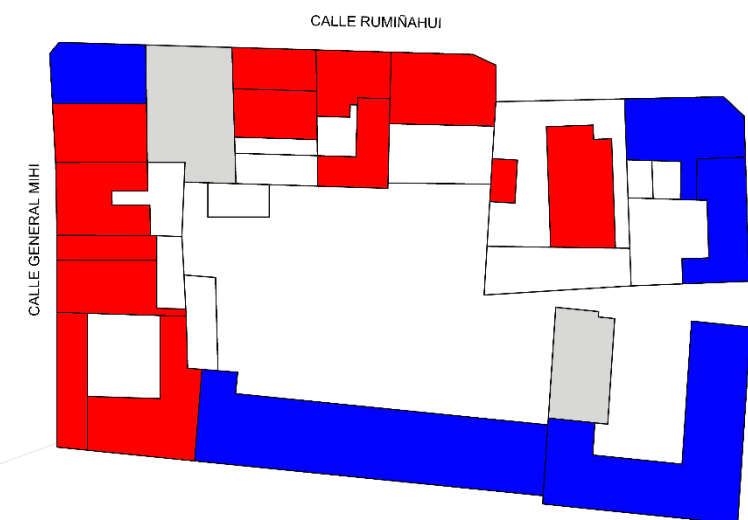
VALORACION PATRIMONIAL.



Tabla 25. Descripción de Cuadra

GRADO DE DETALLE E INFORMACIÓN	
FORMA DE MANZANA	<p>Manzanas irregulares</p> <p>Manzana sin forma definida, adaptada a la topografía del terreno y trazado vial / peatonal</p>
USO DE CONSTRUCCION	<p>1.- Vivienda</p> <p>2.- Comercio</p> <p>3.- Institución</p>
USO DE SUELO	<p>25% Institucional</p> <p>13% Residencial</p> <p>62% Comercial</p>

Fuente: Elaboración propia.



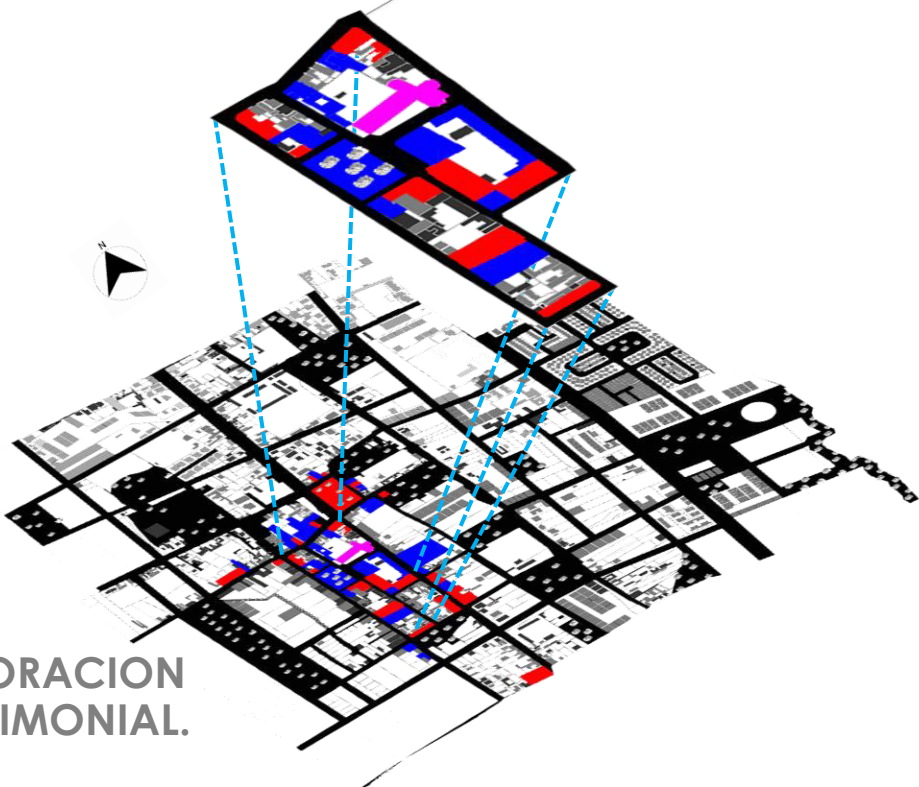
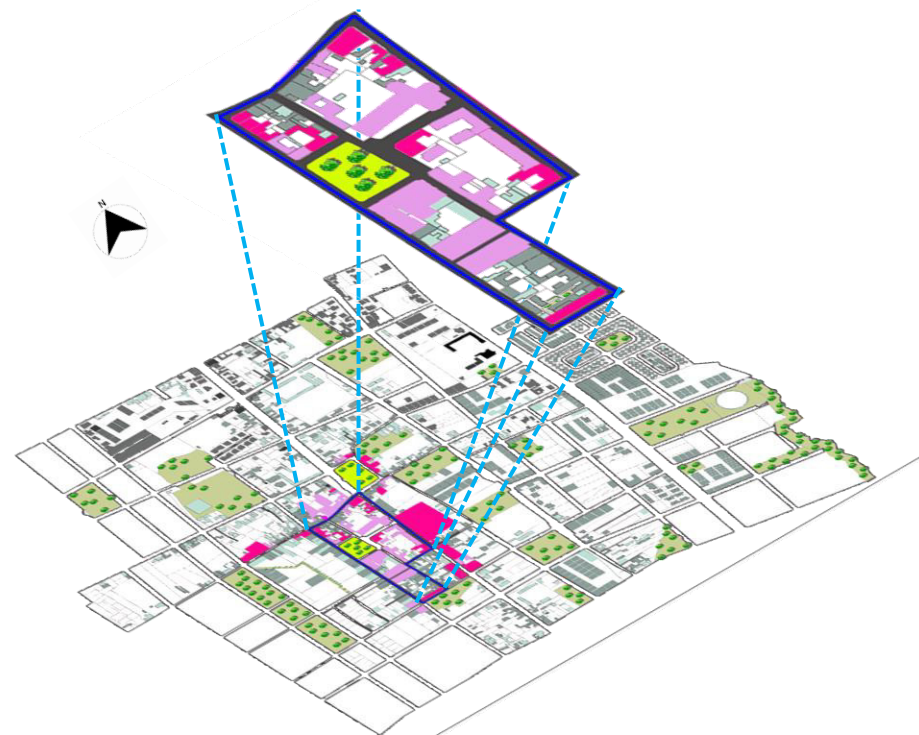
FACHADA AV. ATAHUALPA

Figura 93. Análisis Av. Atahualpa.

Fuente: Elaboración propia

f. Análisis Calle General Mihi.

ÁREA PROTECCIÓN






VALORACION PATRIMONIAL.

Figura 94. Análisis calle General Mihi.

Fuente: Elaboración propia



Tabla 26. Descripción de Cuadra

GRADO DE DETALLE E INFORMACIÓN	
FORMA DE MANZANA	 <p>Manzanas irregulares Manzana sin forma definida, adaptada a la topografía del terreno y trazado vial / peatonal</p>
USO DE CONSTRUCCION	 <p>11.- Vivienda 12.- Vivienda 13.- Vivienda 14.- Vivienda 1.- Vivienda</p>
USO DE SUELO	 <p>0% 0% 100%</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Institucional ■ Residencial ■ Comercial

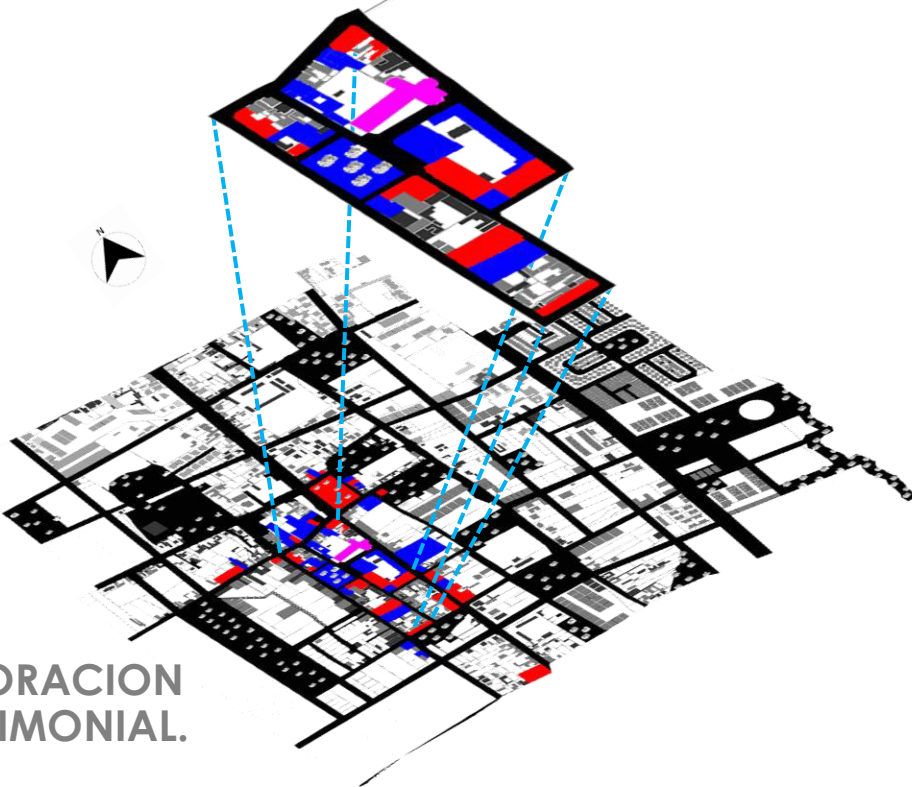
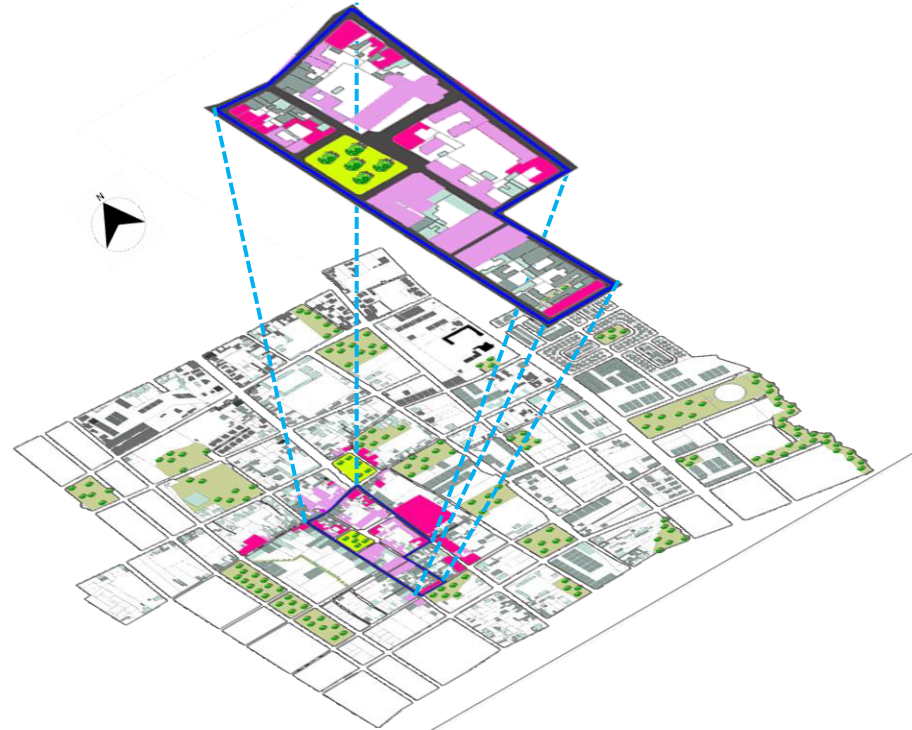
Fuente: Elaboración propia.



FACHADA CALLE GENERAL MIHI

g. Análisis Calle Cali Cuchima.

ÁREA PROTECCIÓN



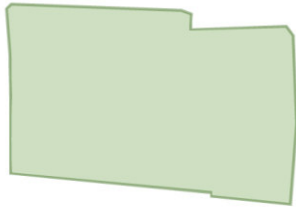
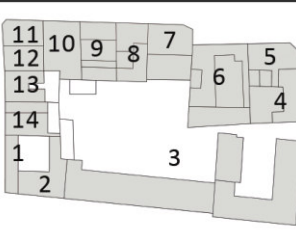

VALORACION PATRIMONIAL.

Figura 95. Análisis calle Cali Cuchima.

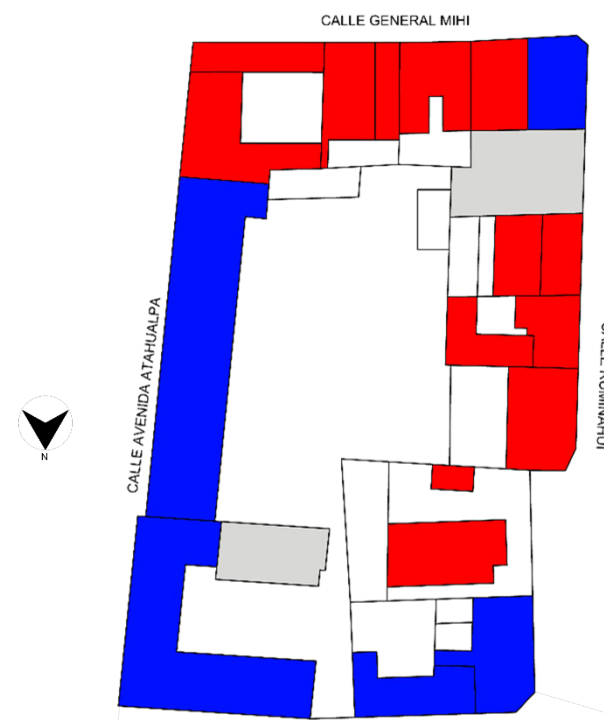
Fuente: Elaboración propia



Tabla 27. Descripción de Cuadra

GRADO DE DETALLE E INFORMACIÓN	
FORMA DE MANZANA	 <p>Manzanas irregulares Manzana sin forma definida, adaptada a la topografía del terreno y trazado vial / peatonal</p>
USO DE CONSTRUCCION	 <p>3.- Institución 4.- Vivienda 5.- Vivienda 5.- Comercio</p>
USO DE SUELO	 <p>13% Institucional 25% Residencial 62% Comercial</p>

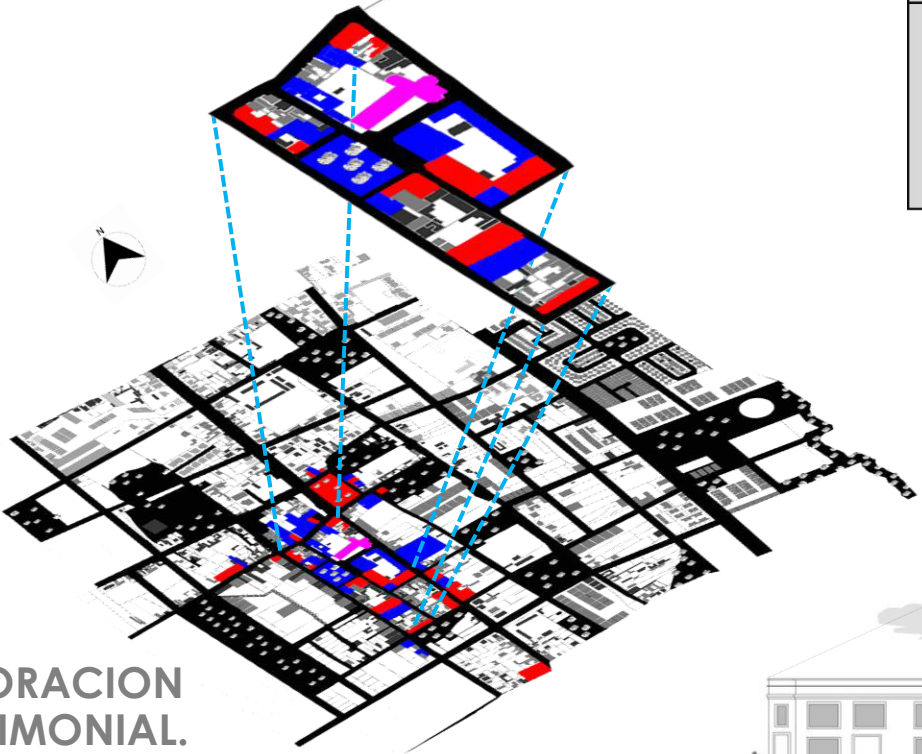
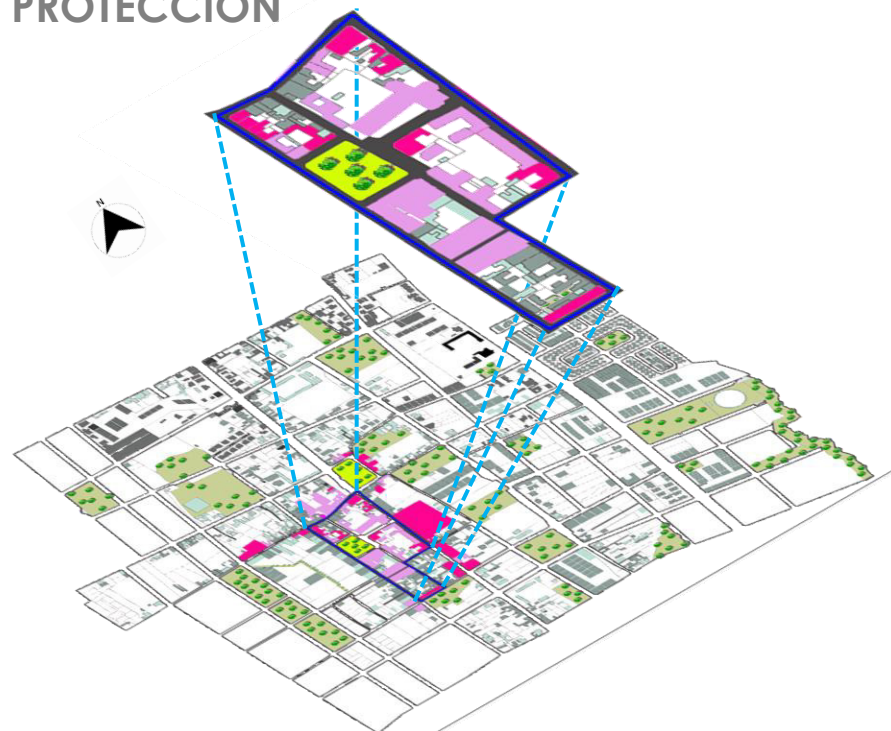
Fuente: Elaboración propia.



FACHADA CALLE CALICUCHIMA

h. Análisis Calle Rumiñahui.

ÁREA PROTECCIÓN



VALORACION PATRIMONIAL.

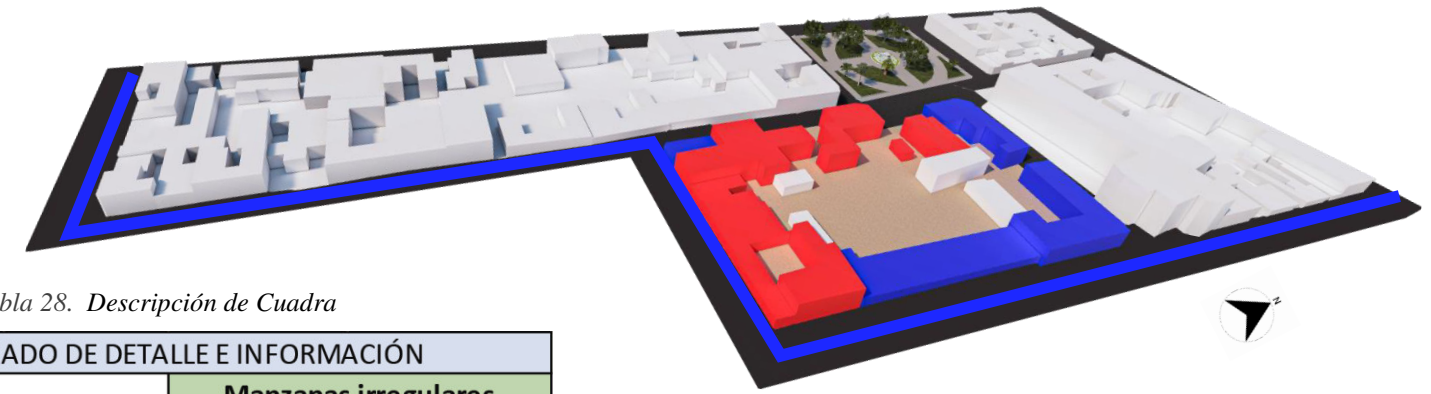
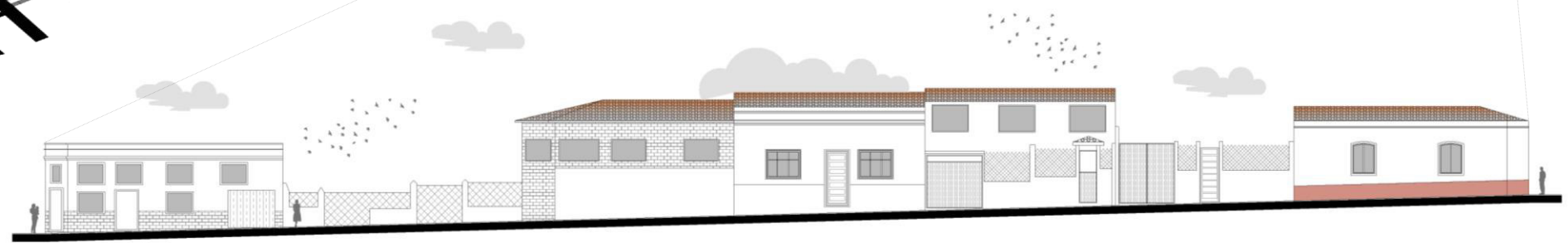
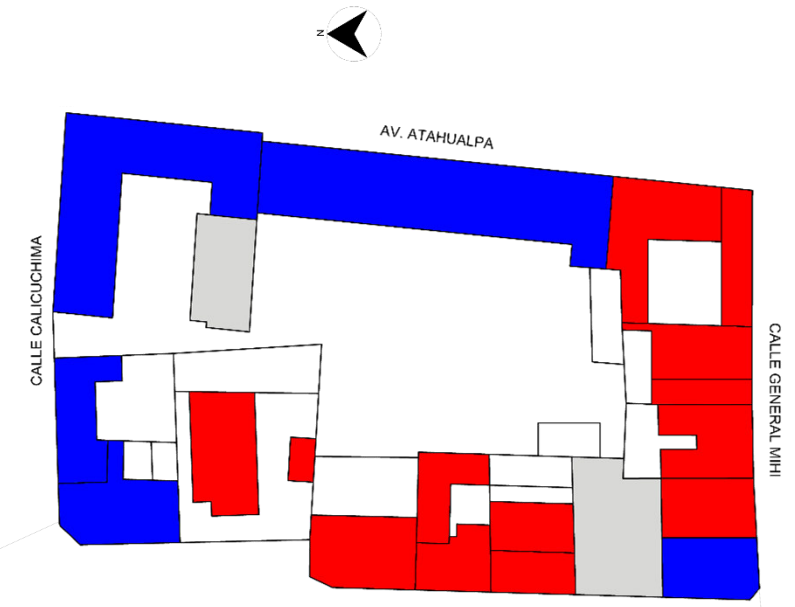


Tabla 28. Descripción de Cuadra

GRADO DE DETALLE E INFORMACIÓN	
FORMA DE MANZANA	<p>Manzanas irregulares</p> <p>Manzana sin forma definida, adaptada a la topografía del terreno y trazado vial / peatonal</p>
USO DE CONSTRUCCION	<p>5.- Vivienda 9.- Vivienda 5.- Comercio 10.- Vivienda 6.- Vivienda 11.- Vivienda 7.- Vivienda 8.- Comercio 8.- Vivienda</p>
USO DE SUELO	<p>0% 20% 80%</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Institucional ■ Residencial ■ Comercial

Fuente: Elaboración propia.



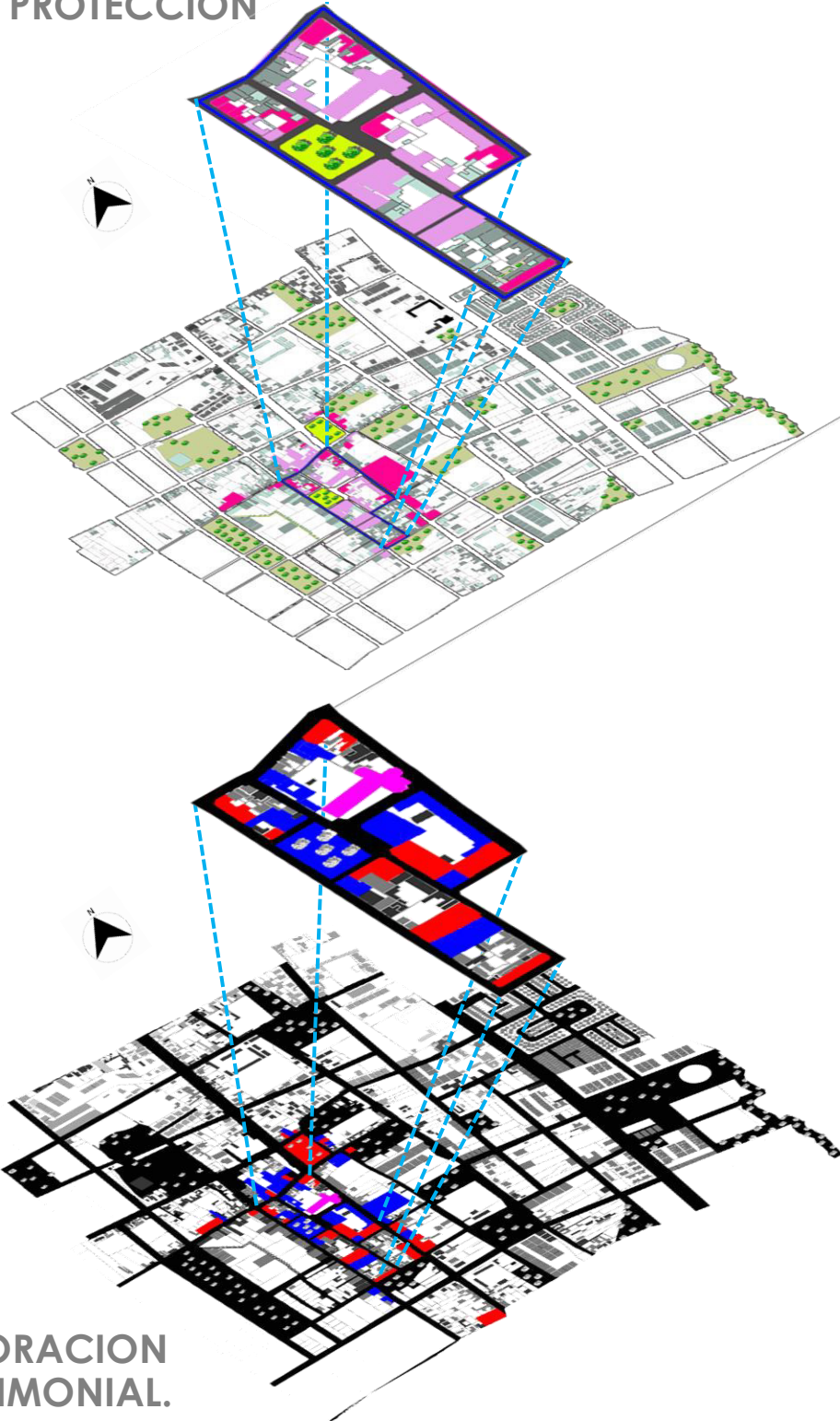
FACHADA CALLE RUMIÑAHUI

Figura 96. Análisis calle Rumiñahui.

Fuente: Elaboración propia

i. Análisis Calle Inti.

ÁREA PROTECCIÓN



VALORACION PATRIMONIAL.

Figura 97. Análisis calle Inti.

Fuente: Elaboración propia

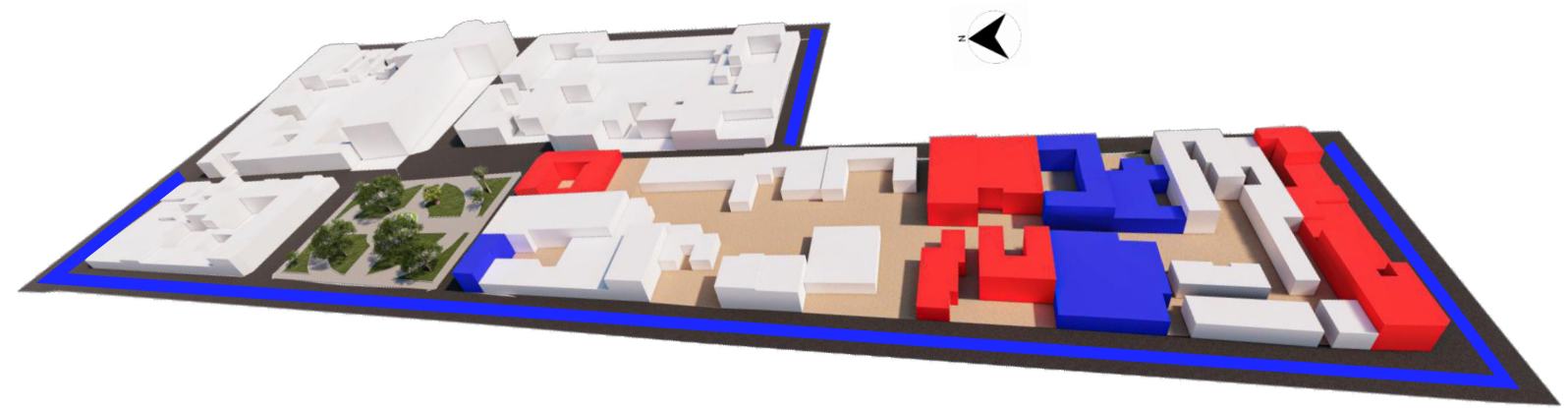


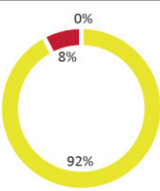
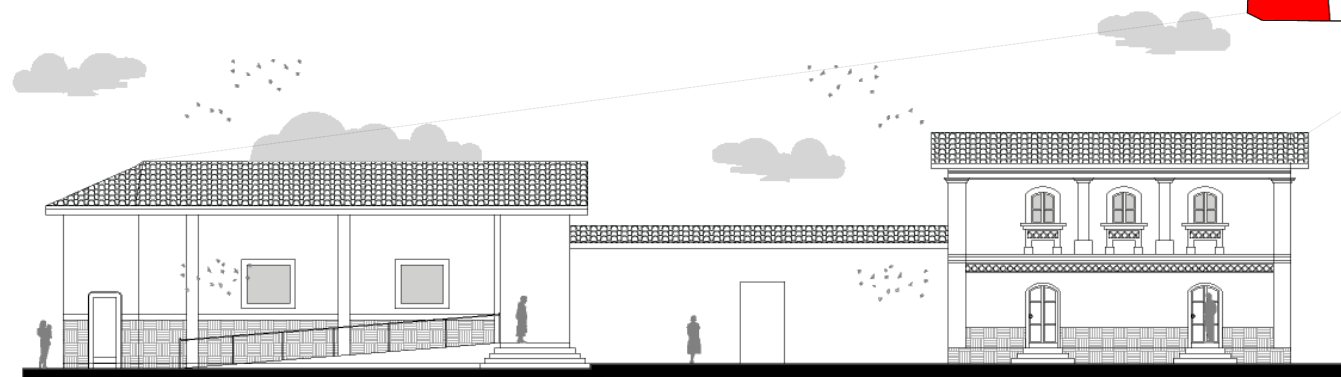
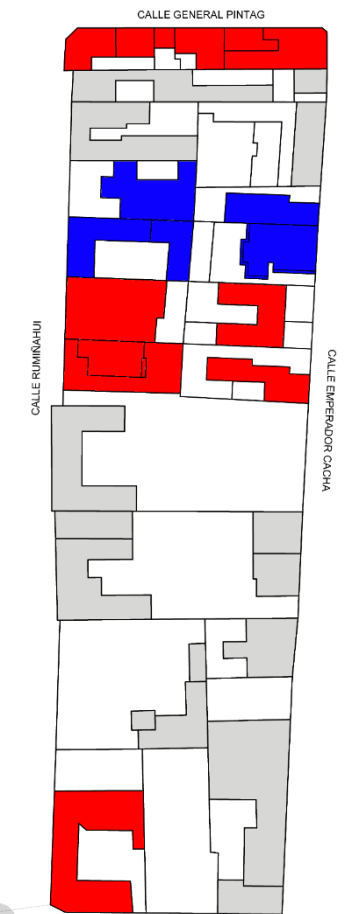


Tabla 29. Descripción de Cuadra

GRADO DE DETALLE E INFORMACIÓN	
FORMA DE MANZANA	<p>Manzanas irregulares</p> <p>Manzana sin forma definida, adaptada a la topografía del terreno y trazado vial / peatonal</p> 
USO DE CONSTRUCCION	<p>1.- Comercio 1.- Vivienda 2.- Vivienda</p> 
USO DE SUELO	 <p> ■ Institucional ■ Residencial ■ Comercial </p>

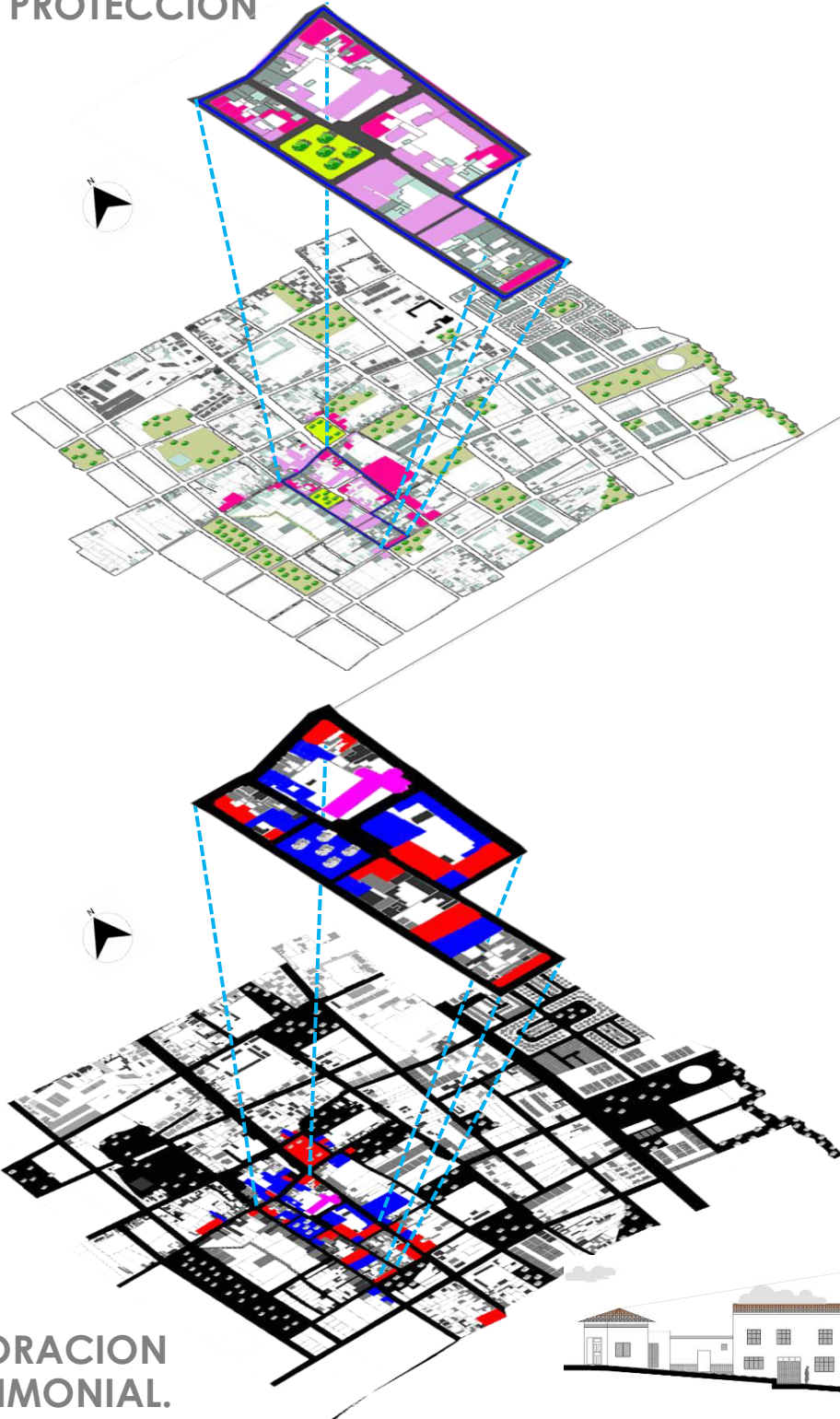
Fuente: Elaboración propia.



FACHADA CALLE INTI

j. Análisis Calle Rumiñahui.

ÁREA PROTECCIÓN



VALORACION PATRIMONIAL.

Figura 98. Análisis calle Rumiñahui.

Fuente: Elaboración propia

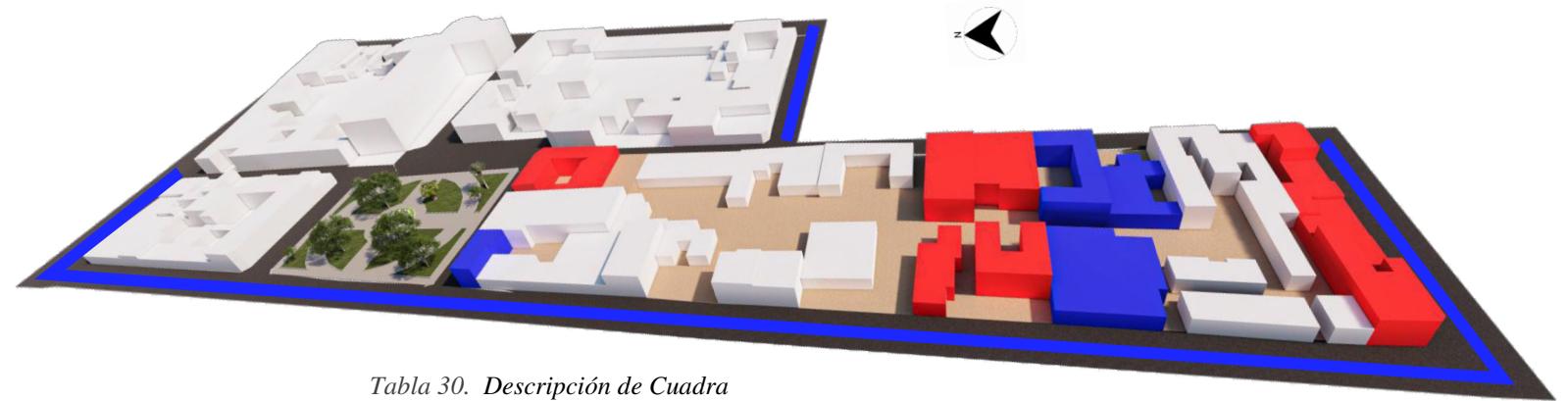
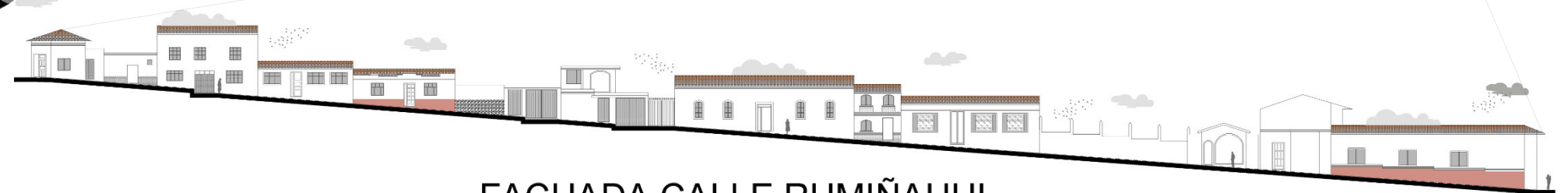
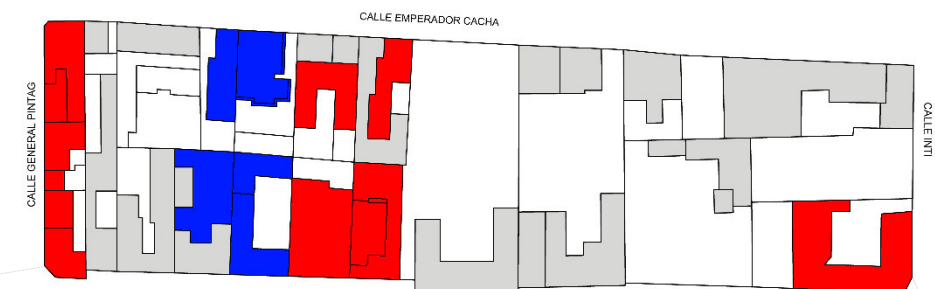


Tabla 30. Descripción de Cuadra

GRADO DE DETALLE E INFORMACIÓN	
FORMA DE MANZANA	<p>Manzanas irregulares</p> <p>Manzana sin forma definida, adaptada a la topografía del terreno y trazado vial / peatonal</p>
USO DE CONSTRUCCIÓN	<p>2.- Vivienda 8.- Vivienda</p> <p>3.- Policia 9.- Vivienda</p> <p>4.- Vivienda 10.- Vivienda</p> <p>5.- Vivienda 11.- Vivienda</p> <p>6.- Vivienda 12.- Vivienda</p> <p>7.- Vivienda</p>
USO DE SUELO	<p>0% 7% 93%</p> <p>■ Institucional</p> <p>■ Residencial</p> <p>■ Comercial</p>

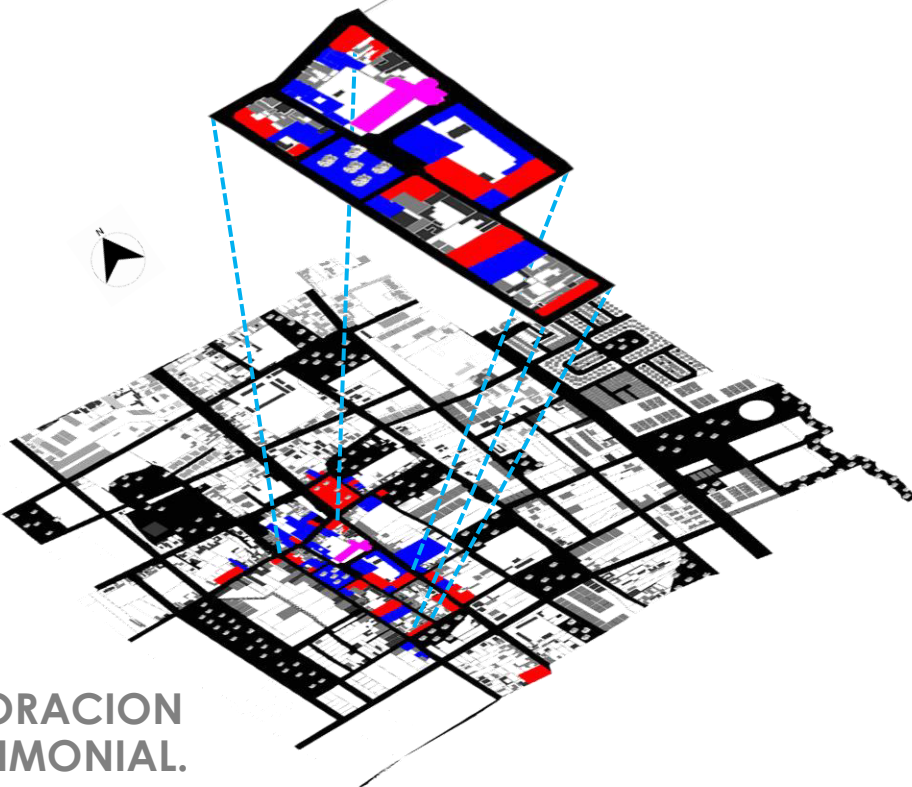
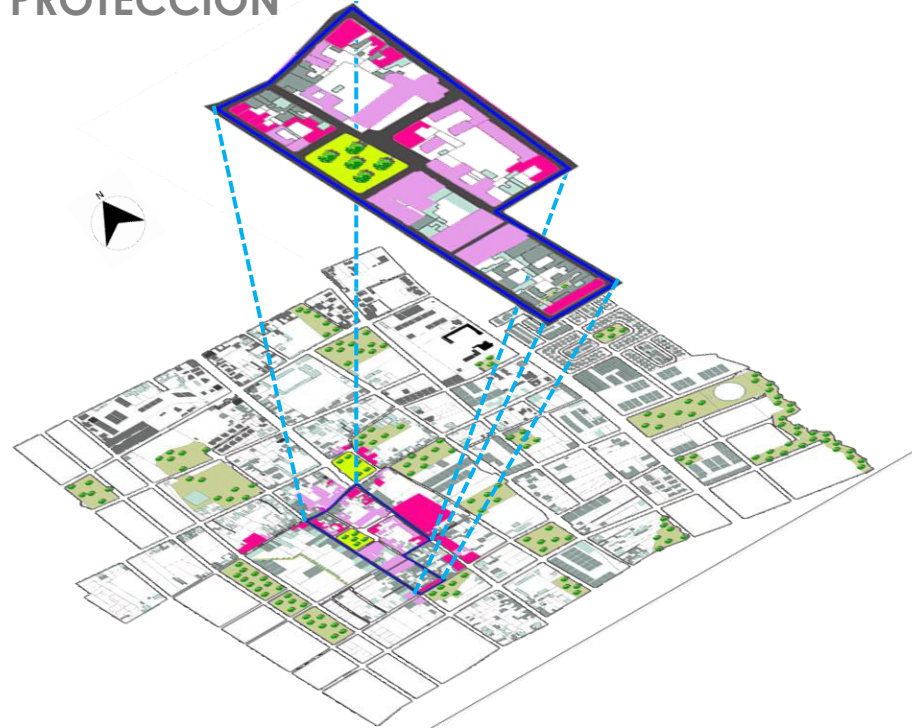
Fuente: Elaboración propia.



FACHADA CALLE RUMIÑAHUI

k. Análisis Calle General Pintag.

ÁREA PROTECCIÓN



VALORACION PATRIMONIAL.

Figura 99. Análisis calle General Pintag.

Fuente: Elaboración propia

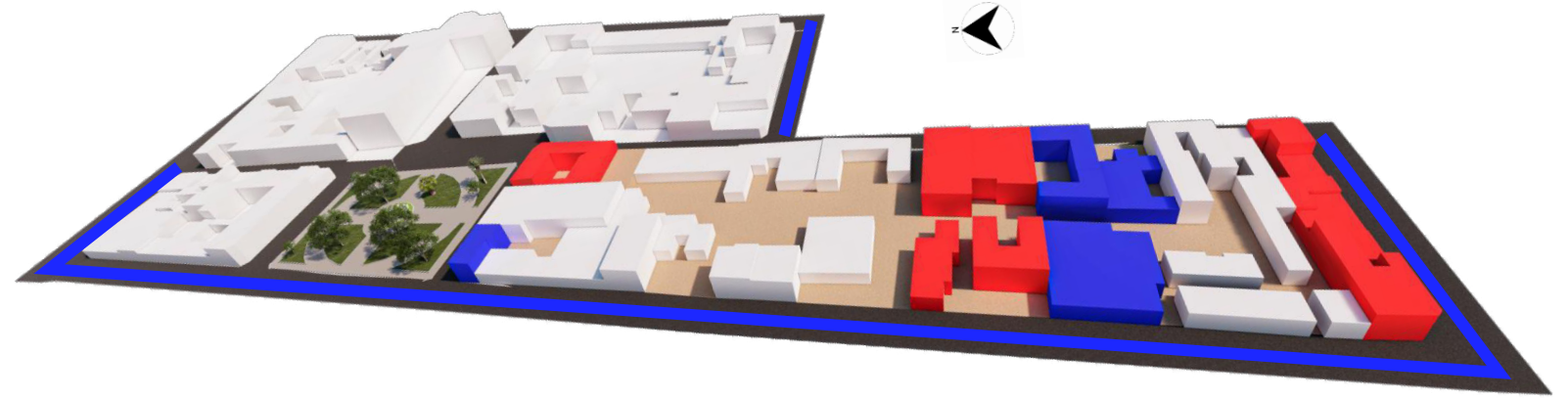


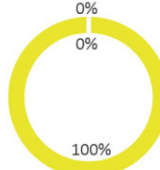
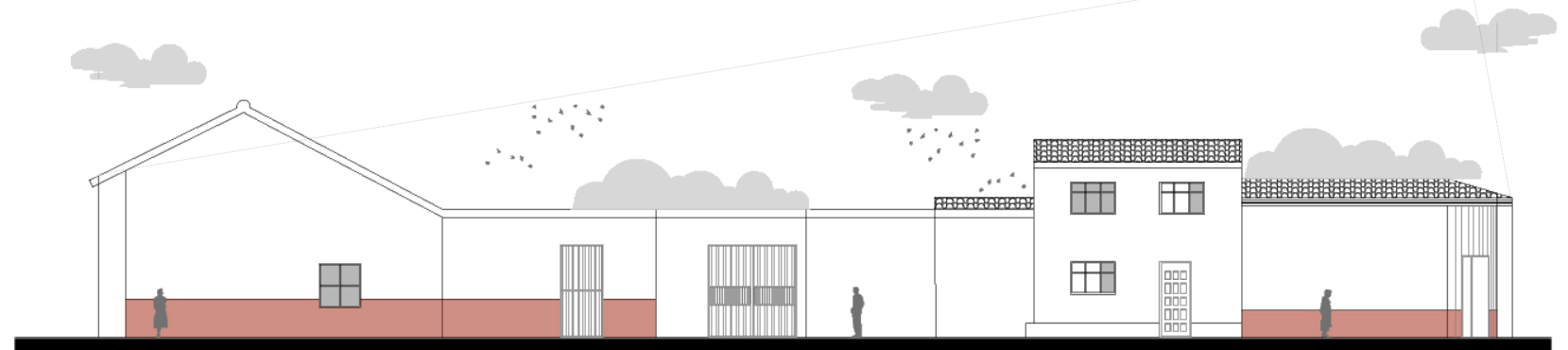
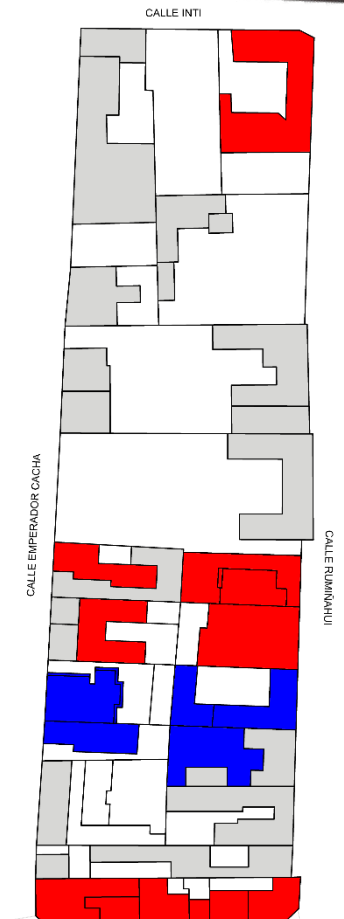


Tabla 31. Descripción de Cuadra

GRADO DE DETALLE E INFORMACIÓN	
FORMA DE MANZANA	<p>Manzanas irregulares</p> <p>Manzana sin forma definida, adaptada a la topografía del terreno y trazado vial / peatonal</p> 
USO DE CONSTRUCCION	<p>12.- Vivienda 13.- Vivienda 14.- Vivienda 15.- Vivienda</p> 
USO DE SUELO	 <ul style="list-style-type: none"> ■ Institucional ■ Residencial ■ Comercial

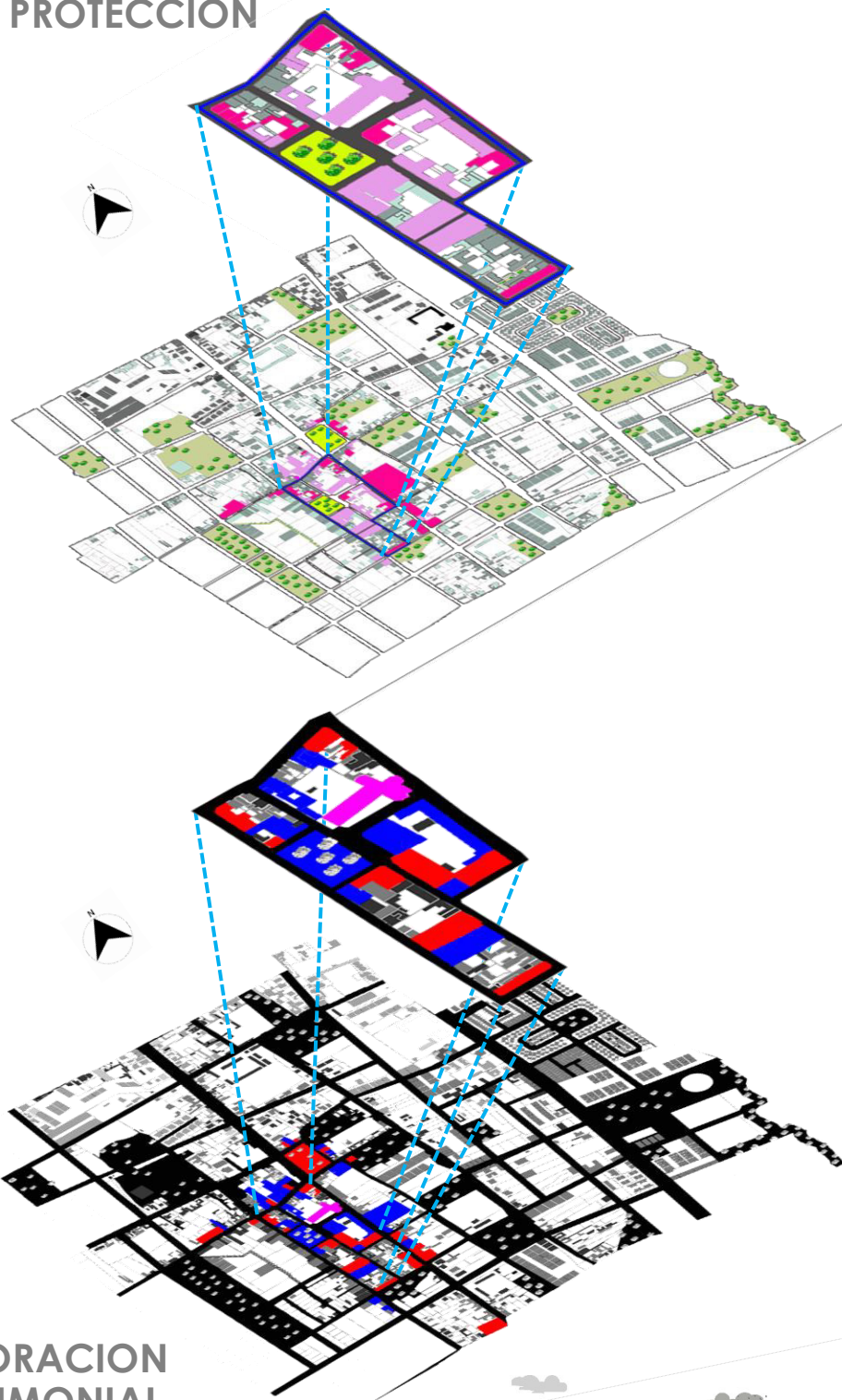
Fuente: Elaboración propia.



FACHADA CALLE GENERAL PINTAG

I. Análisis Calle Emperador Cacha.

ÁREA PROTECCIÓN



VALORACION PATRIMONIAL.

Figura 100. Análisis calle Emperador Cacha.

Fuente: Elaboración propia

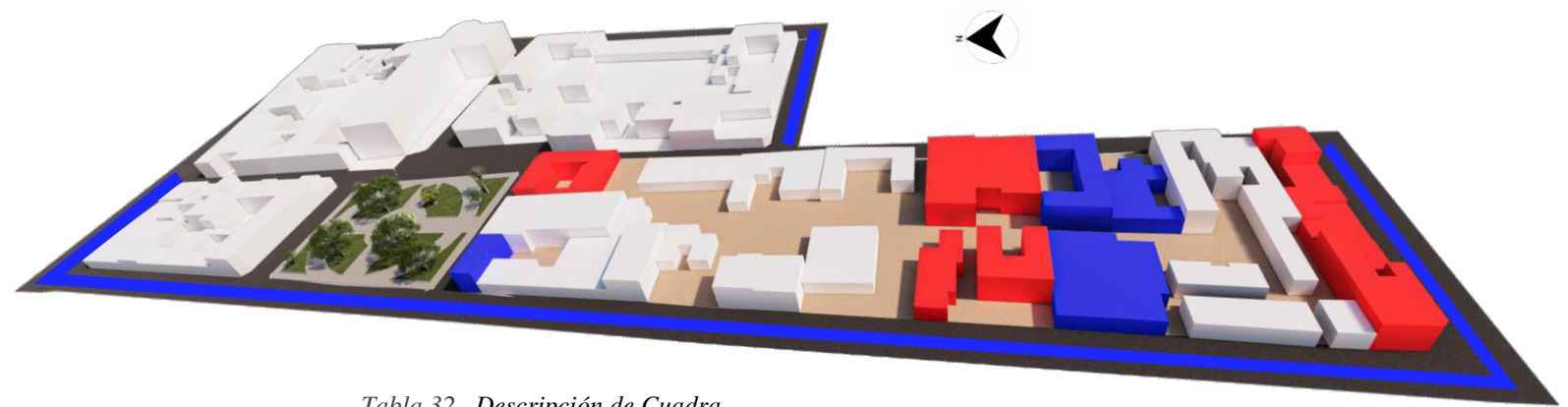
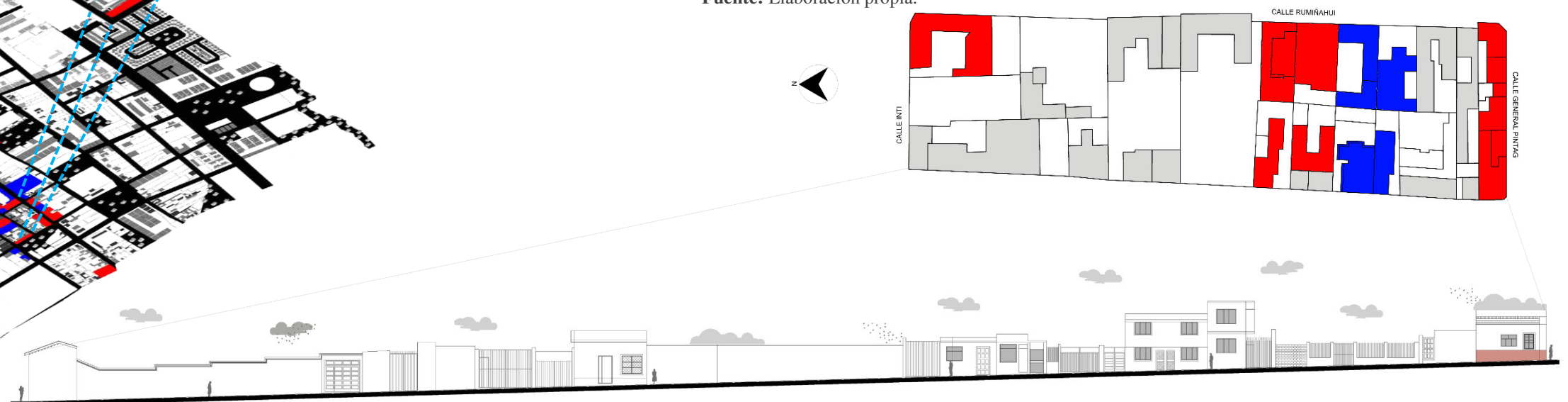


Tabla 32. Descripción de Cuadra

GRADO DE DETALLE E INFORMACIÓN													
FORMA DE MANZANA	<p>Manzanas irregulares</p> <p>Manzana sin forma definida, adaptada a la topografía del terreno y trazado vial / peatonal</p>												
USO DE CONSTRUCCION	<table border="0"> <tr> <td>15.- Vivienda</td> <td>19.- Vivienda</td> </tr> <tr> <td>16.- Comercio</td> <td>18.- Vivienda</td> </tr> <tr> <td>23.- Vivienda</td> <td>17.- Vivienda</td> </tr> <tr> <td>22.- Vivienda</td> <td>16.- Vivienda</td> </tr> <tr> <td>21.- Vivienda</td> <td>15.- Vivienda</td> </tr> <tr> <td>20.- Vivienda</td> <td></td> </tr> </table>	15.- Vivienda	19.- Vivienda	16.- Comercio	18.- Vivienda	23.- Vivienda	17.- Vivienda	22.- Vivienda	16.- Vivienda	21.- Vivienda	15.- Vivienda	20.- Vivienda	
15.- Vivienda	19.- Vivienda												
16.- Comercio	18.- Vivienda												
23.- Vivienda	17.- Vivienda												
22.- Vivienda	16.- Vivienda												
21.- Vivienda	15.- Vivienda												
20.- Vivienda													
USO DE SUELO	<ul style="list-style-type: none"> ■ Institucional ■ Residencial ■ Comercial 												

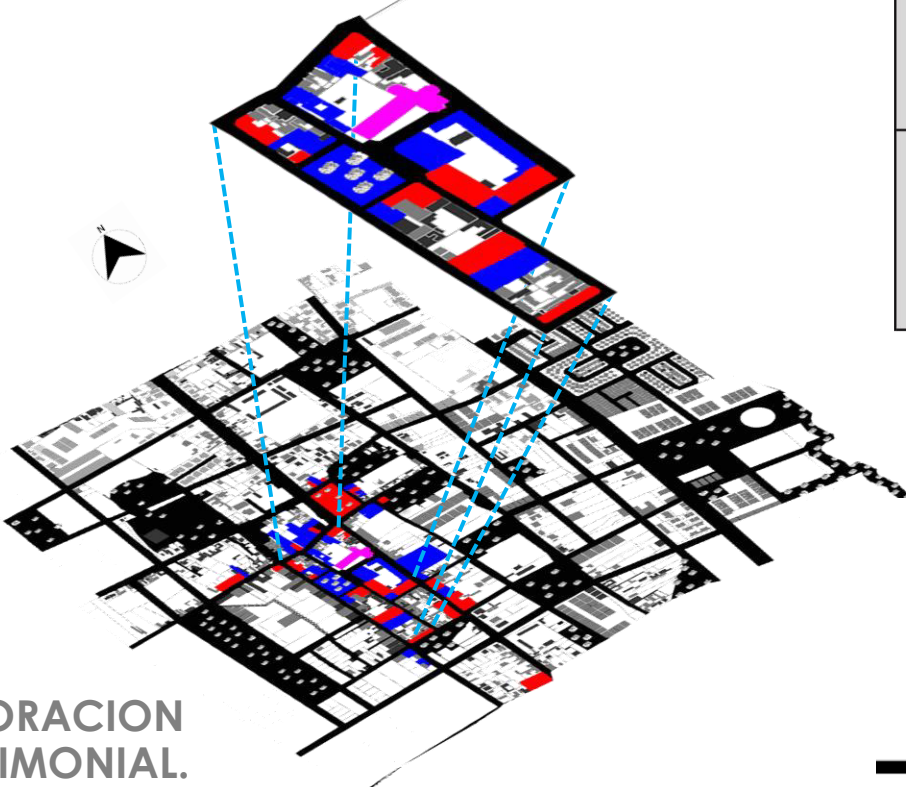
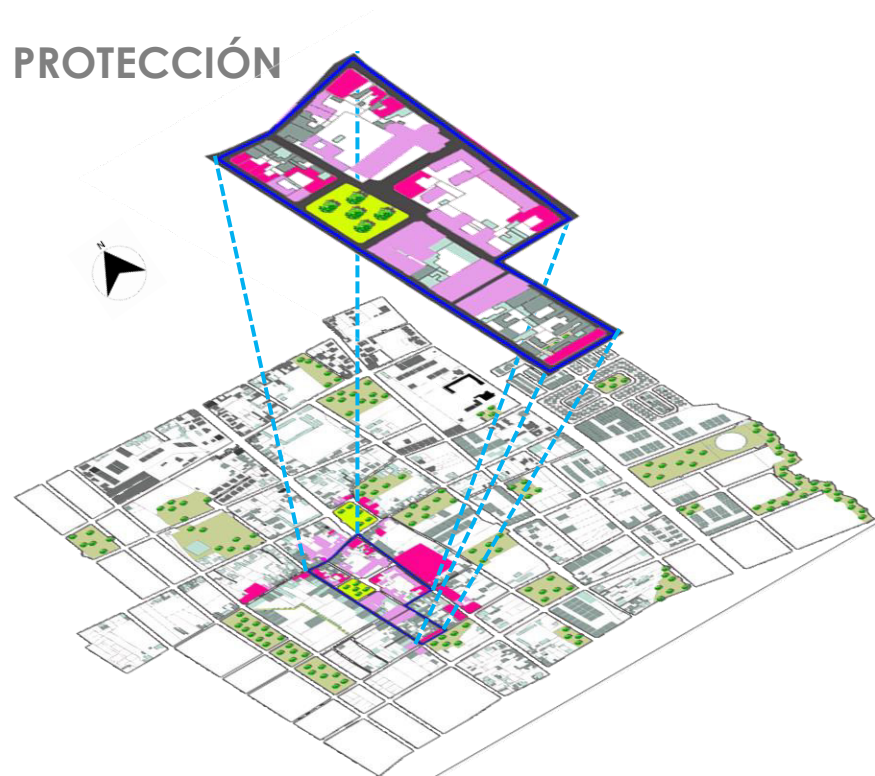
Fuente: Elaboración propia.



FACHADA CALLE EMPERADOR CACHA

m. Análisis Calle Rumiñahui.

ÁREA PROTECCIÓN



VALORACION PATRIMONIAL.

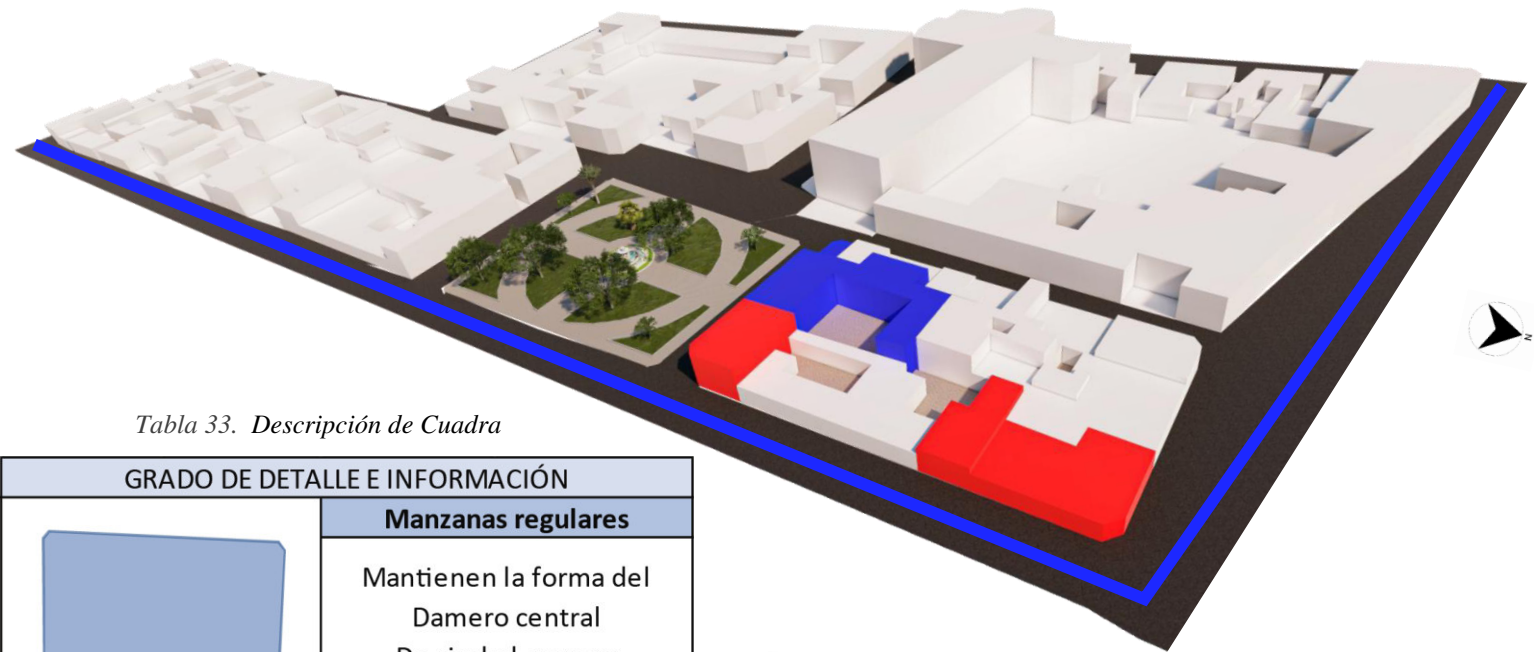

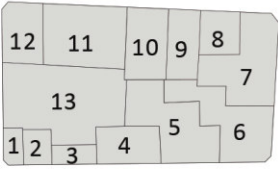
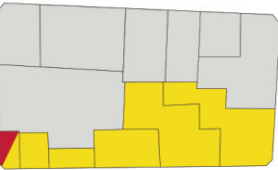
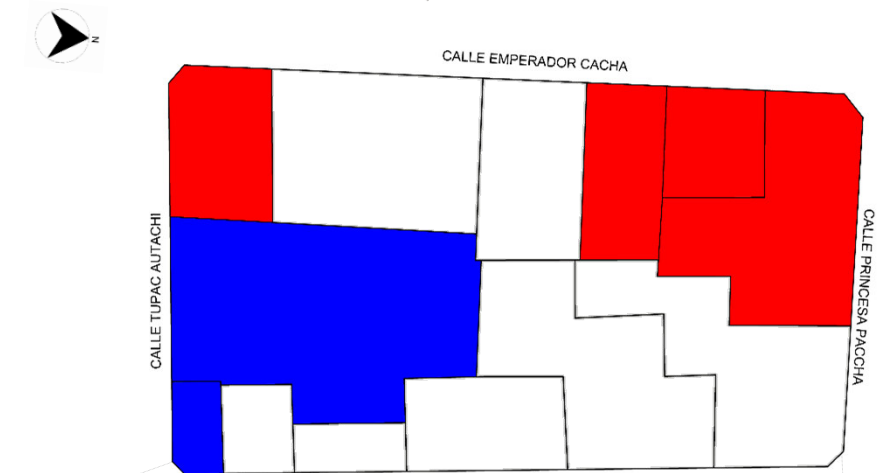


Tabla 33. Descripción de Cuadra

GRADO DE DETALLE E INFORMACIÓN	
FORMA DE MANZANA	 <p>Manzanas regulares</p> <p>Mantienen la forma del Damero central De ciudad, mas no continuación de este.</p>
USO DE CONSTRUCCION	 <p>1.- Comercio 6.- Vivienda 1.- Vivienda 2.- Vivienda 3.- Vivienda 4.- Vivienda 5.- Vivienda</p>
USO DE SUELO	 <p>0% 14% 86%</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Institucional ■ Residencial ■ Comercial

Fuente: Elaboración propia.



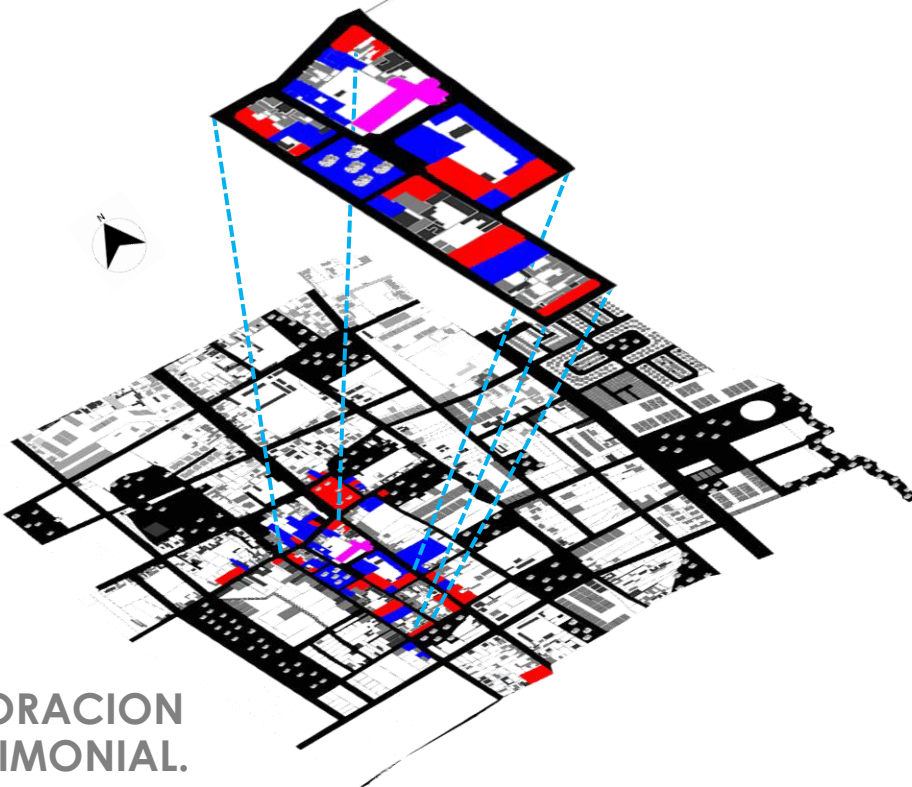
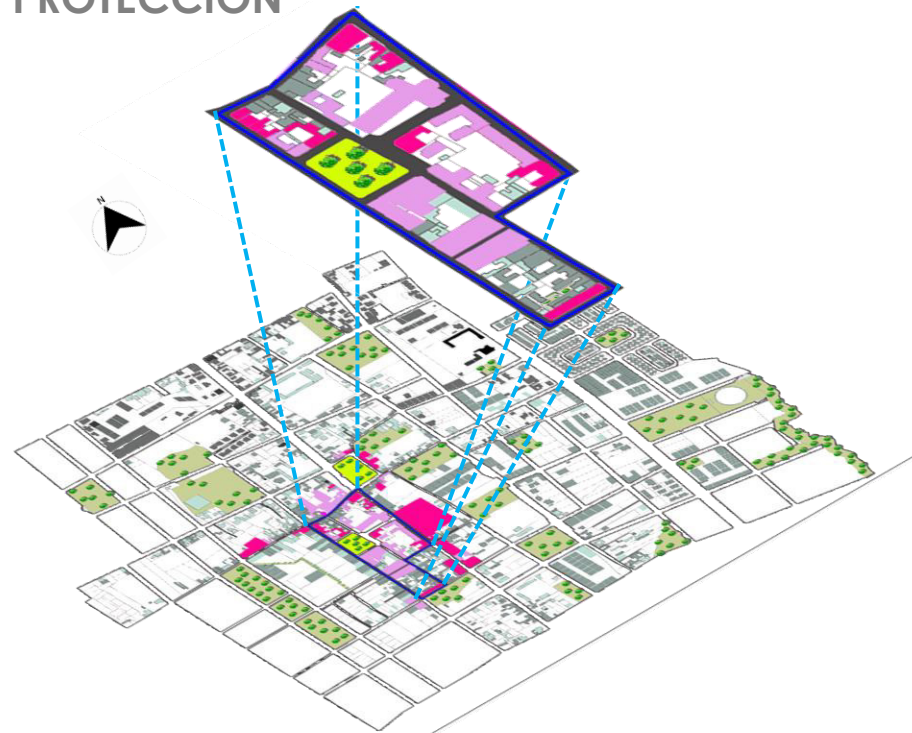
FACHADA CALLE RUMIÑAHUI

Figura 101. Análisis calle General Rumiñahui.

Fuente: Elaboración propia

n. Análisis Calle Princesa Paccha.

ÁREA PROTECCIÓN




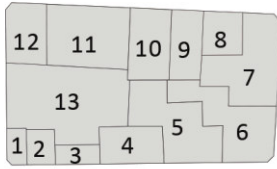
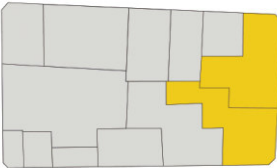
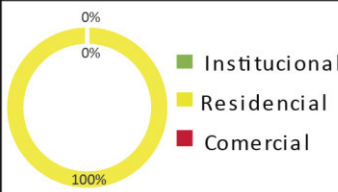
VALORACION PATRIMONIAL.

Figura 102. Análisis calle Princesa Paccha.

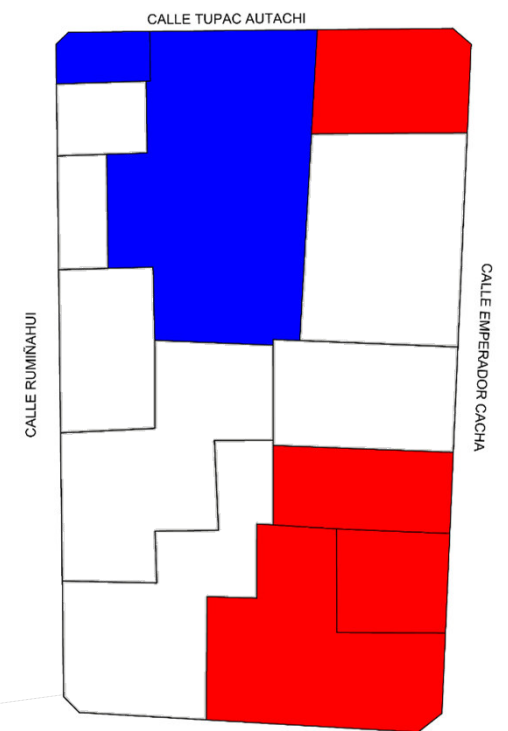
Fuente: Elaboración propia



Tabla 34. Descripción de Cuadra

GRADO DE DETALLE E INFORMACIÓN	
FORMA DE MANZANA	 <p>Manzanas regulares Mantienen la forma del Damero central De ciudad, mas no continuación de este.</p>
USO DE CONSTRUCCION	 <p>6.- Vivienda 7.- Vivienda</p>
USO DE SUELO	  <p>0% 0% 100% ■ Institucional ■ Residencial ■ Comercial</p>

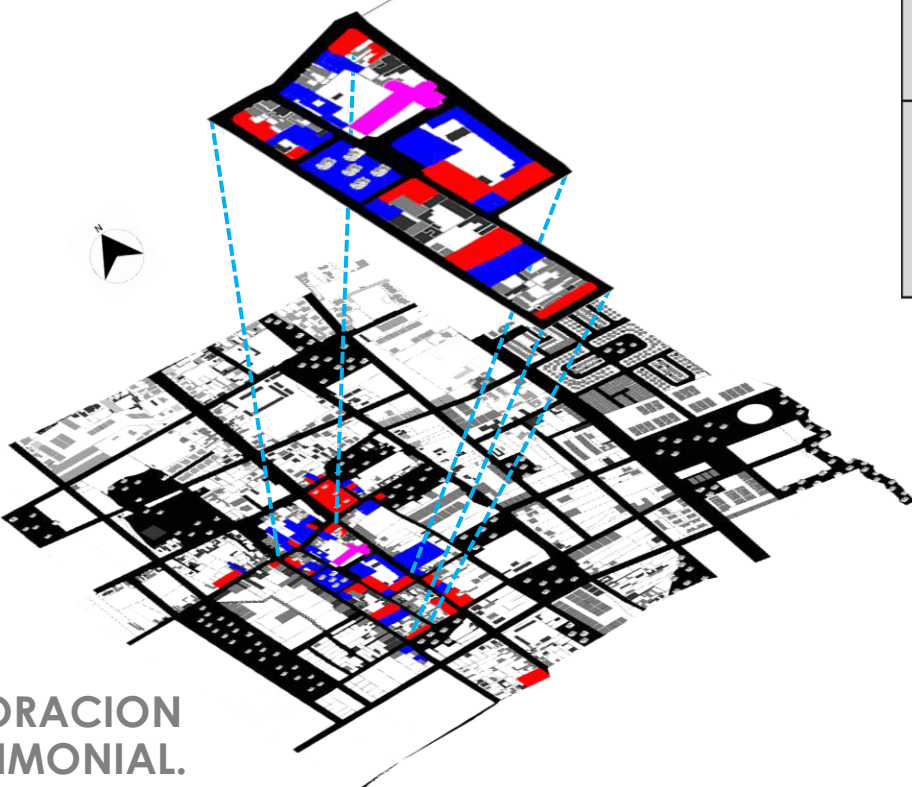
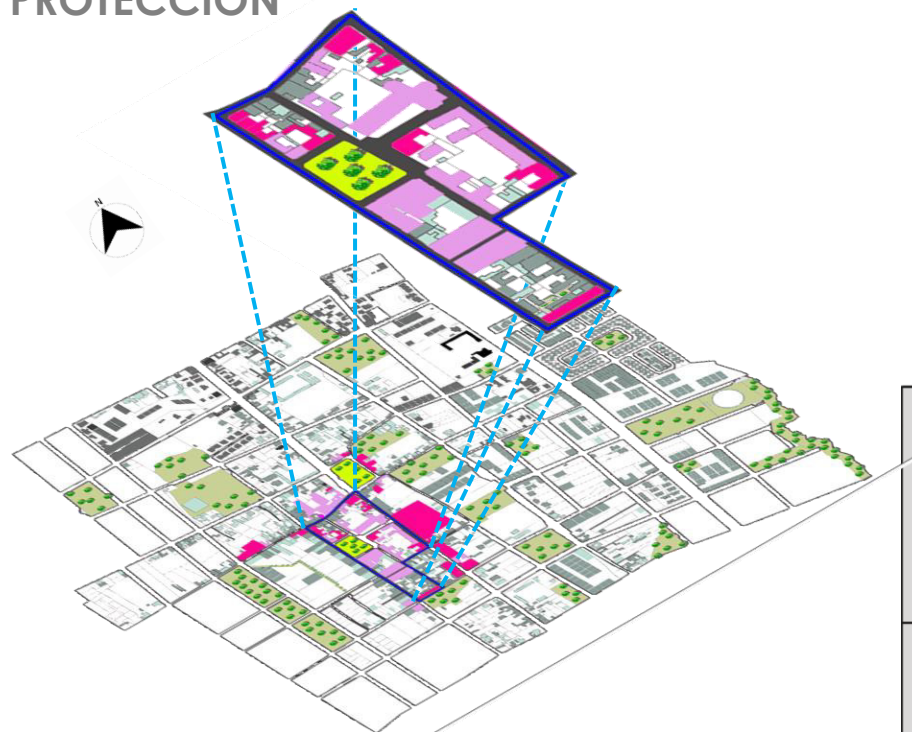
Fuente: Elaboración propia.



FACHADA CALLE PRINCESA PACCHA

o. Análisis Calle Emperador Cacha.

ÁREA PROTECCIÓN



VALORACION PATRIMONIAL.

Figura 103. Análisis calle Emperador Cacha.

Fuente: Elaboración propia

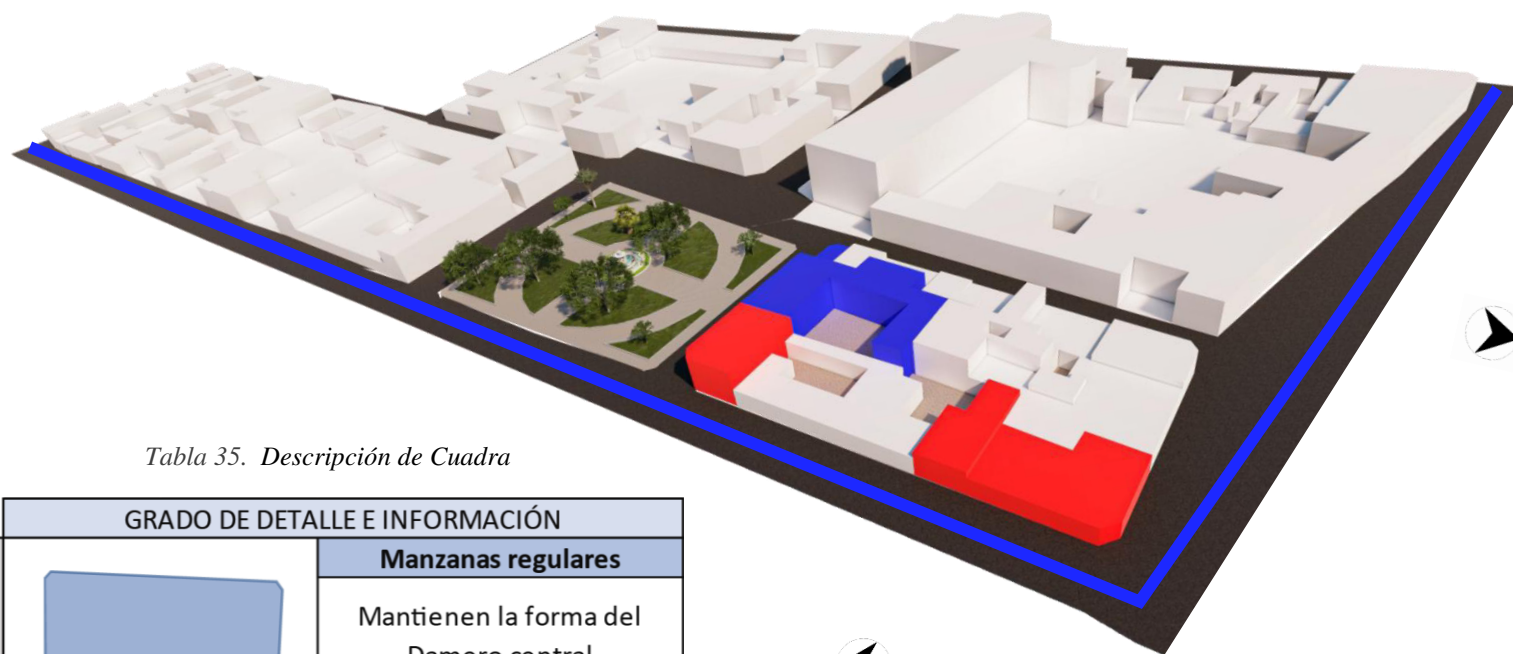
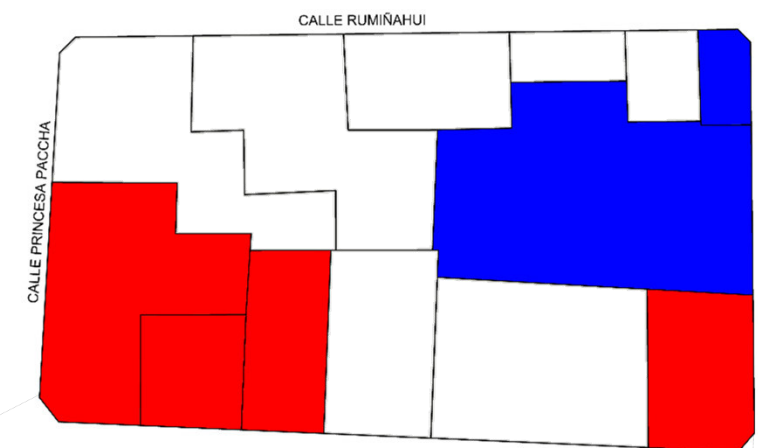


Tabla 35. Descripción de Cuadra

GRADO DE DETALLE E INFORMACIÓN	
FORMA DE MANZANA	<p>Manzanas regulares</p> <p>Mantienen la forma del Damero central De ciudad, mas no continuación de este.</p>
USO DE CONSTRUCCION	<p>7.- Vivienda 12.- Comercio</p> <p>8.- Vivienda</p> <p>9.- Vivienda</p> <p>10.- Vivienda</p> <p>11.- Vivienda</p> <p>12.- Vivienda</p>
USO DE SUELO	<p>0% 14% 86%</p> <ul style="list-style-type: none"> Institucional Residencial Comercial

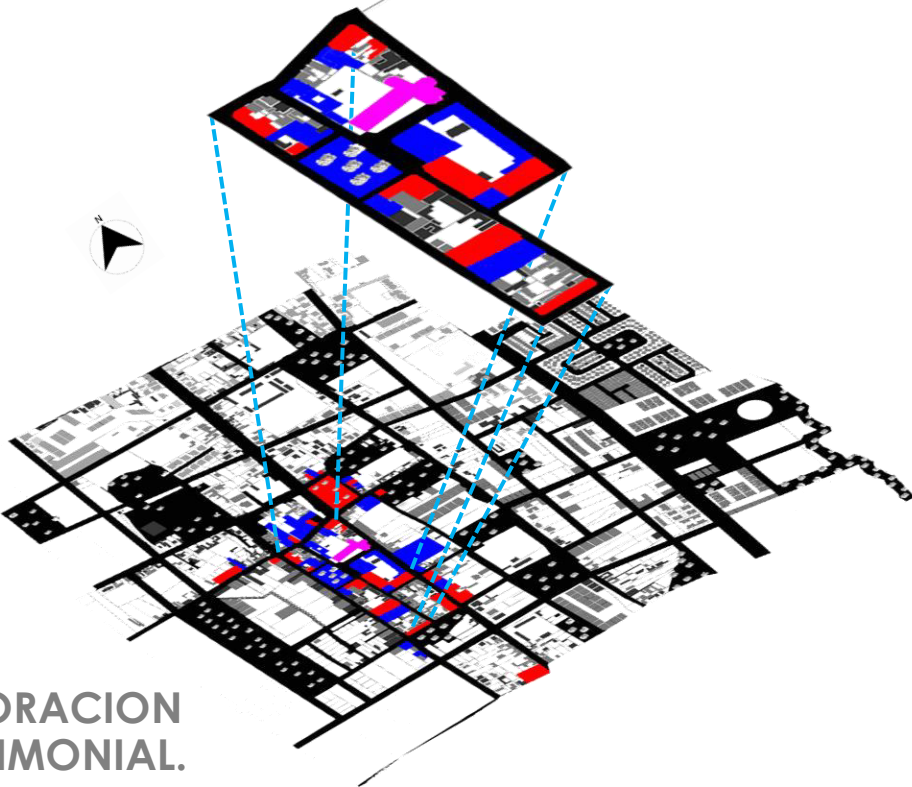
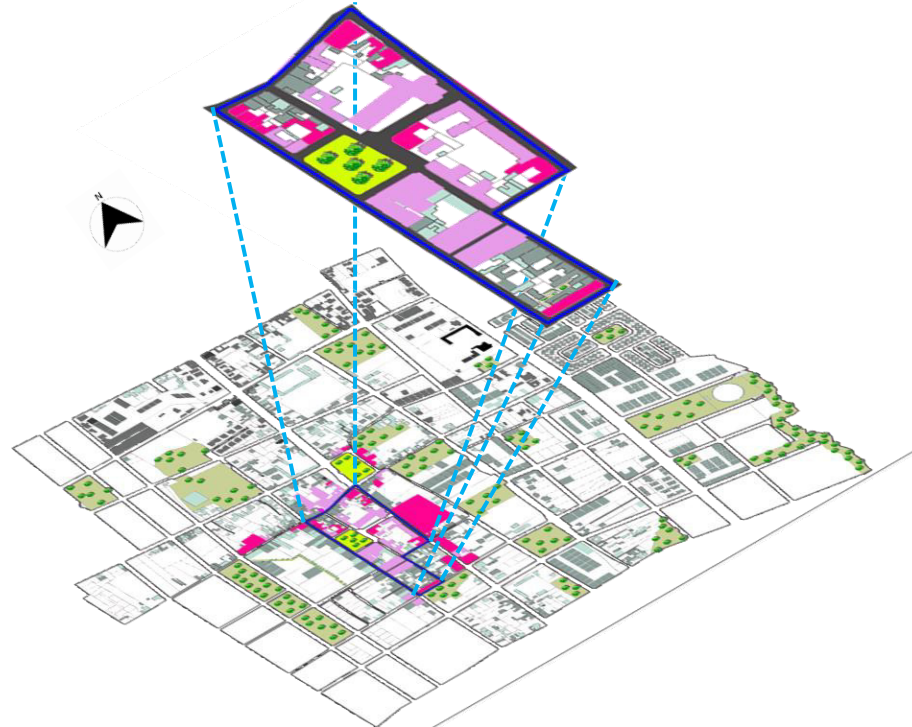
Fuente: Elaboración propia.



FACHADA CALLE EMPERADOR CACHA

p. Análisis Calle Tupac Autachi.

ÁREA PROTECCIÓN




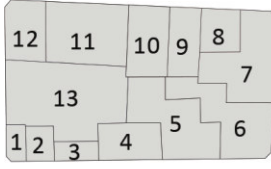
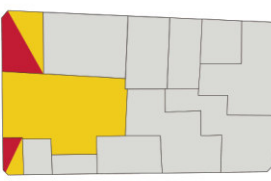
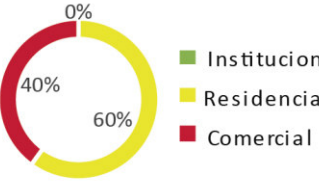
VALORACION PATRIMONIAL.

Figura 104. Análisis calle Tupac Autachi.

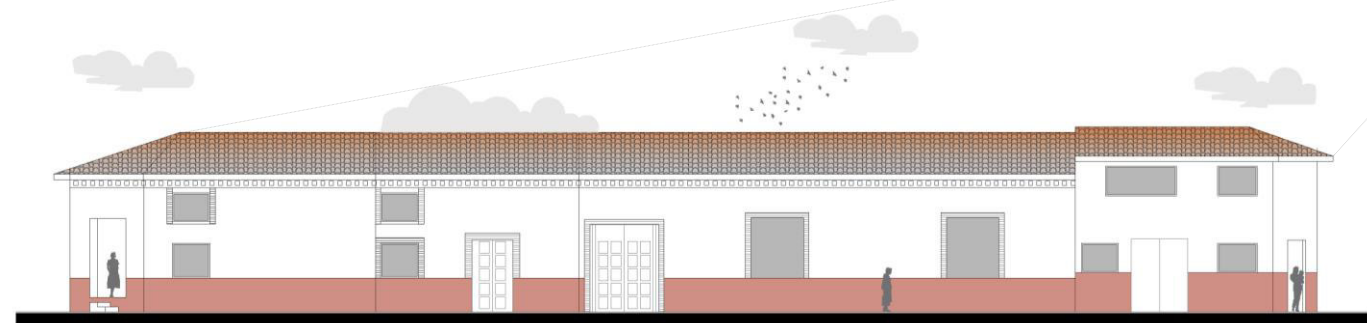
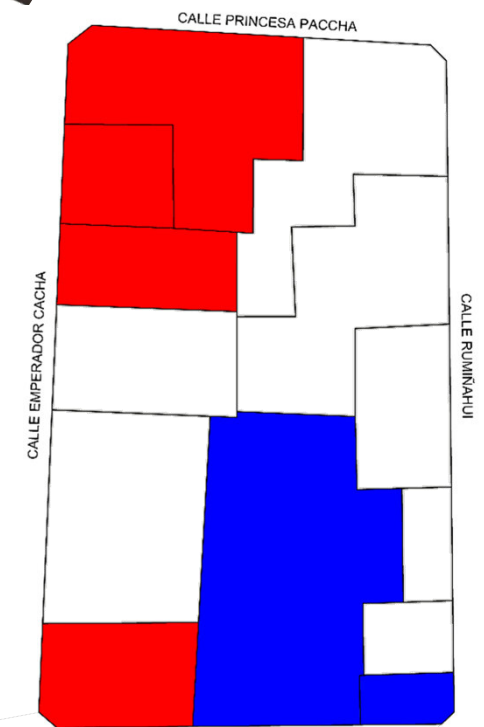
Fuente: Elaboración propia



Tabla 36. Descripción de Cuadra

GRADO DE DETALLE E INFORMACIÓN	
FORMA DE MANZANA	<p>Manzanas regulares</p> <p>Mantienen la forma del Damero central De ciudad, mas no continuación de este.</p> 
USO DE CONSTRUCCIÓN	 <p>1.- Comercio 1.- Vivienda 13.- Vivienda 12.- Comercio 12.- Vivienda</p>
USO DE SUELO	  <p>0% 40% 60%</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Institucional ■ Residencial ■ Comercial

Fuente: Elaboración propia.



FACHADA CALLE TUPAC AUTACHI

4.2.2.2.8 Equipamiento y espacios recreativos

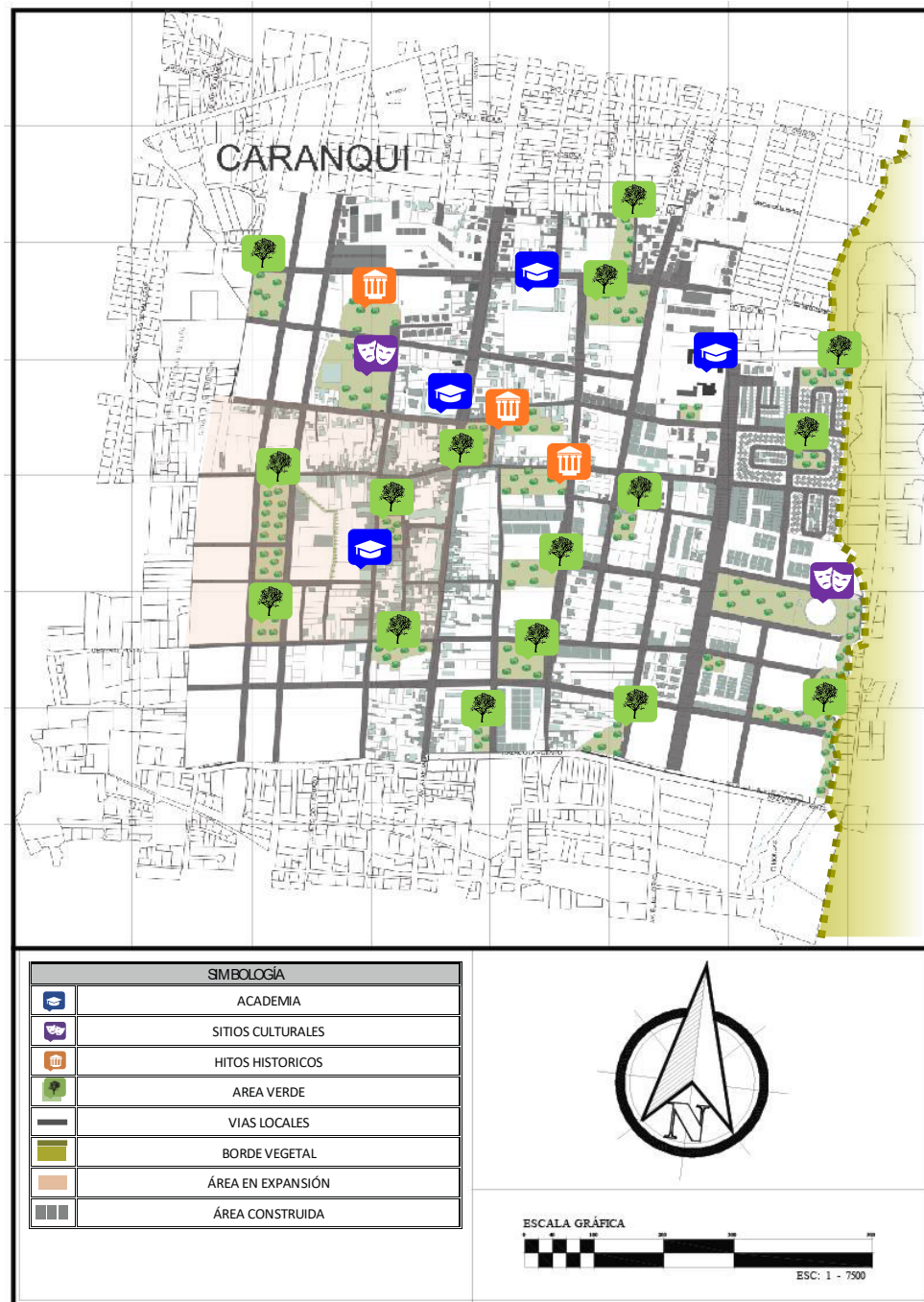


Figura 105. Equipamiento y espacios recreativos.

Fuente: Elaboración propia.

a. Superposición de planos

ESPACIOS RECREATIVOS

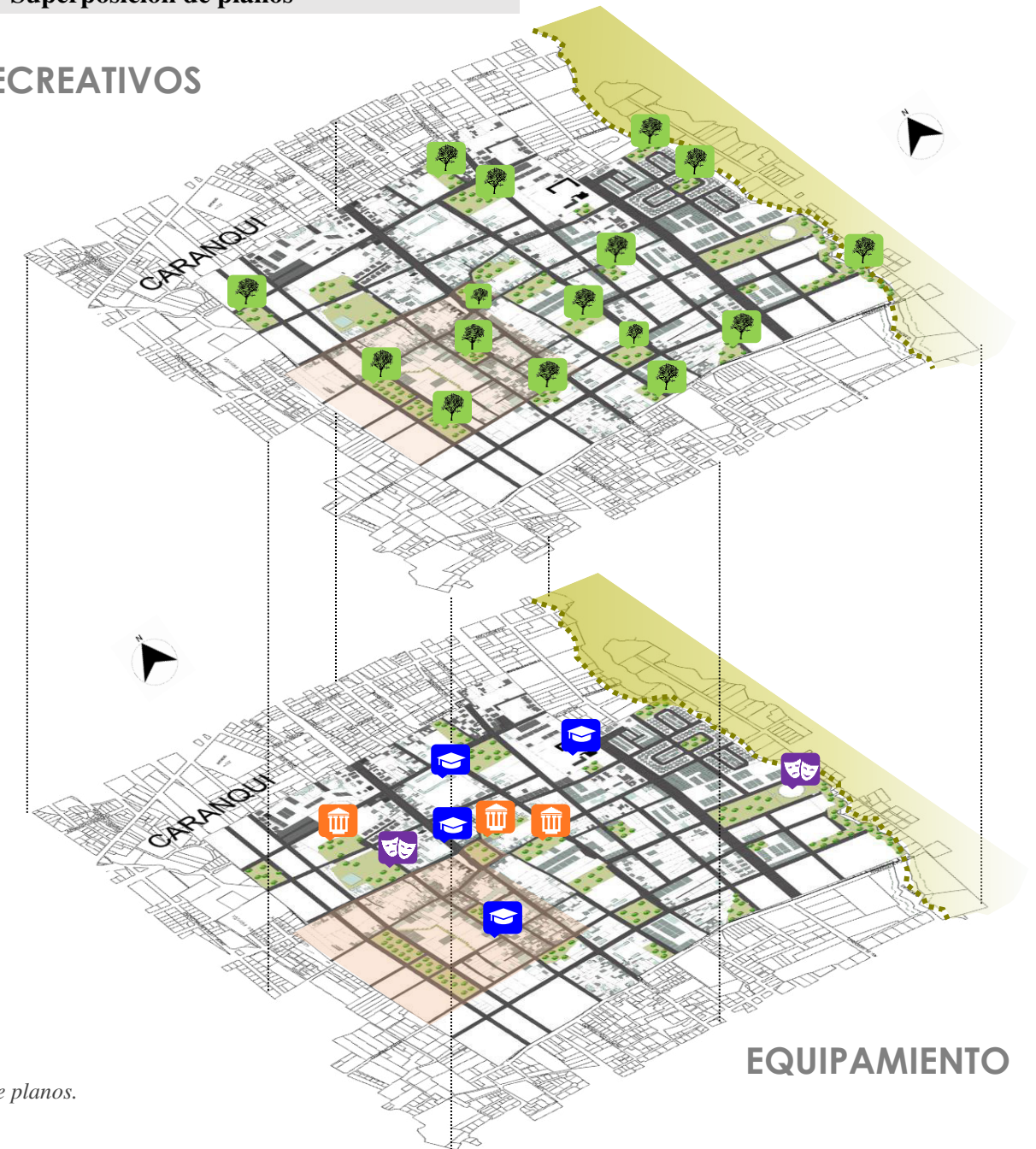


Figura 106. Superposición de planos.

Fuente: Elaboración propia.

a. Lectura de resultados

Con respecto a la variable de cualidades urbanísticas, nos arroja un 95 % (Eficacia media), que menciona que la historia de Caranqui es poco importante, 73% (Eficacia baja) que menciona que no considera a Caranqui como una Parroquia que captive a los visitantes o propios para poder visitarla o recorrerla.

De esta manera, se denota la falta de interés de propios y entidades públicas por rescatar la importancia histórica de la parroquia, lo cual generaría que sea mucho más Cautivadora ante los visitantes.

4.2.2.3 Variable medio ambiente

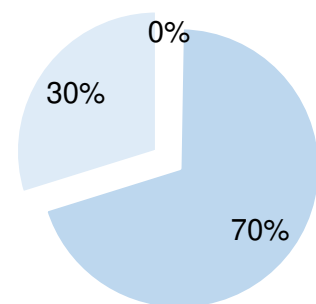
Tabla 37. Medio ambiente.

ACCESOS Y CONEXIONES					
VARIABLE	DEFINICION	DIMENSIONES	INDICADORES	VALORES	
Medio ambiente	Describe la manera, en la cual se maneja el cuidado del medio ambiente.	Sumatoria de los puntos obtenidos, de acuerdo a los valores 1 para las respuestas "No existe", 2 para las respuestas "Poco eficiente"; 3 para las respuestas "Eficiente".	Definidos en las dimensiones	Definidos en las sub variables	
SUBVARIABLE				VALORES	
<ul style="list-style-type: none"> Recolección de basura (limpieza) Áreas verdes 				3= Eficiente 2= Poco efi. 1= No existe	
				3= Eficiente 2= Poco efi. 1= No existe	
VARIABLE	SUBVARIABLE	VALORES			RESULTADO
MEDIO AMBIENTE		EFICIENTE	POCO EFICIENTE	NO EXISTE	
	Recolección de basura	1	268	100	369
		EFICIENTE	POCO EFICIENTE	NO EXISTE	
	Áreas verdes	1	258	110	369
RESULTADOS		2	526	210	738

Fuente: Elaboración propia.

GRADO DE AUTOEFICACIA

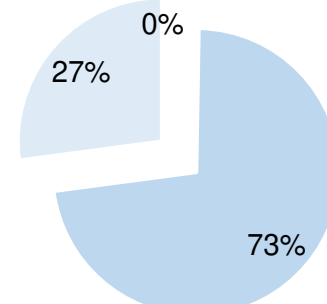
13. ¿Cómo considera el cuidado y mantenimiento de las áreas verdes en Caranqui?



■ Eficiente ■ Poco eficiente ■ No existe

Gráfico 14. ¿Cómo considera el cuidado y mantenimiento de las áreas verdes en Caranqui?

14. ¿Cómo considera el tratamiento de recolección de basura?



■ Eficiente ■ Poco eficiente ■ No existe

Gráfico 15. ¿Cómo considera el tratamiento de recolección de basura?

4.2.2.3.1 Puntos de recolección de basura

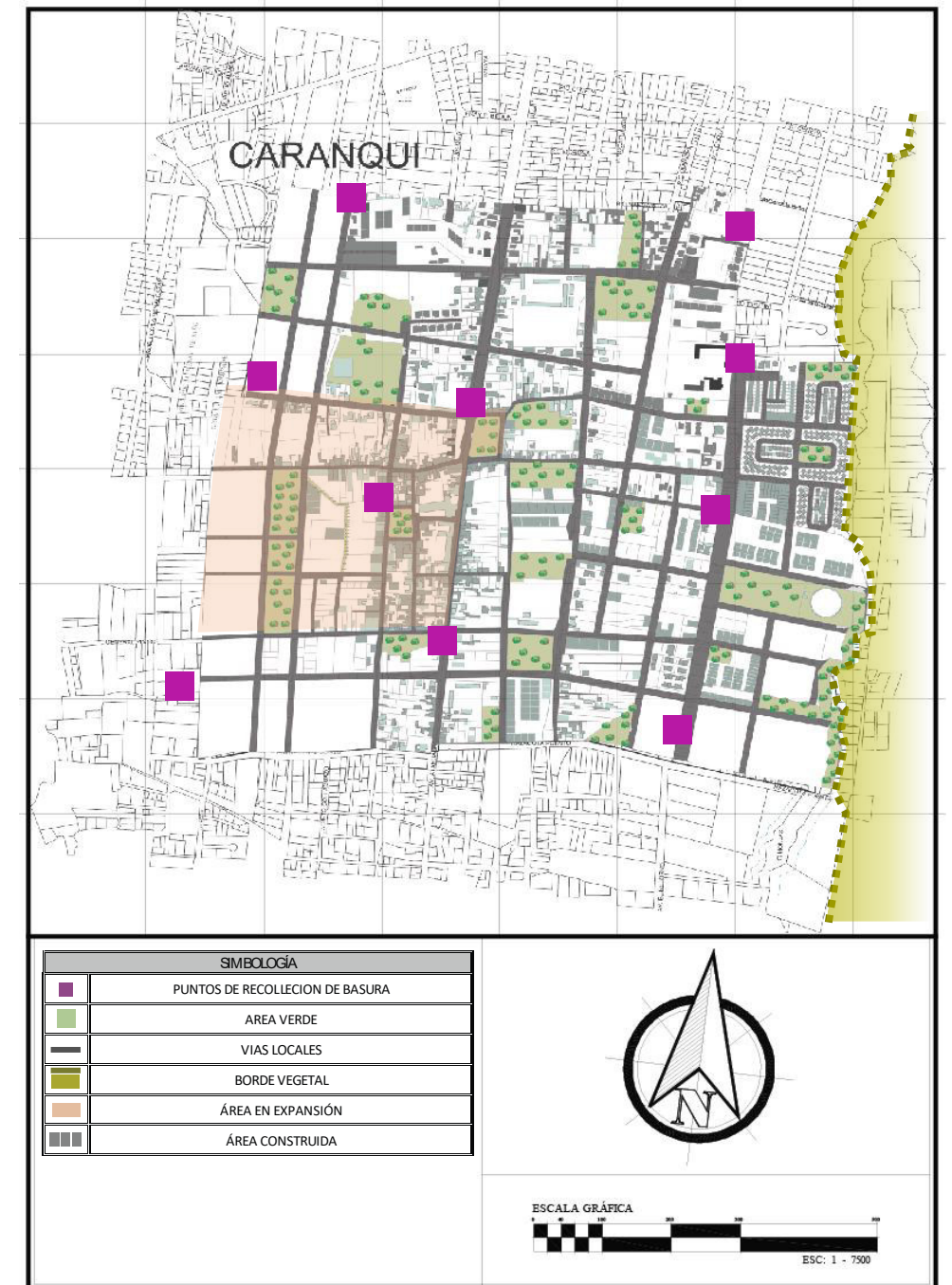


Figura 107. Puntos de recolección de basura.

Fuente: Elaboración propia.

4.2.2.3.2 Áreas verdes en buen estado / mal estado

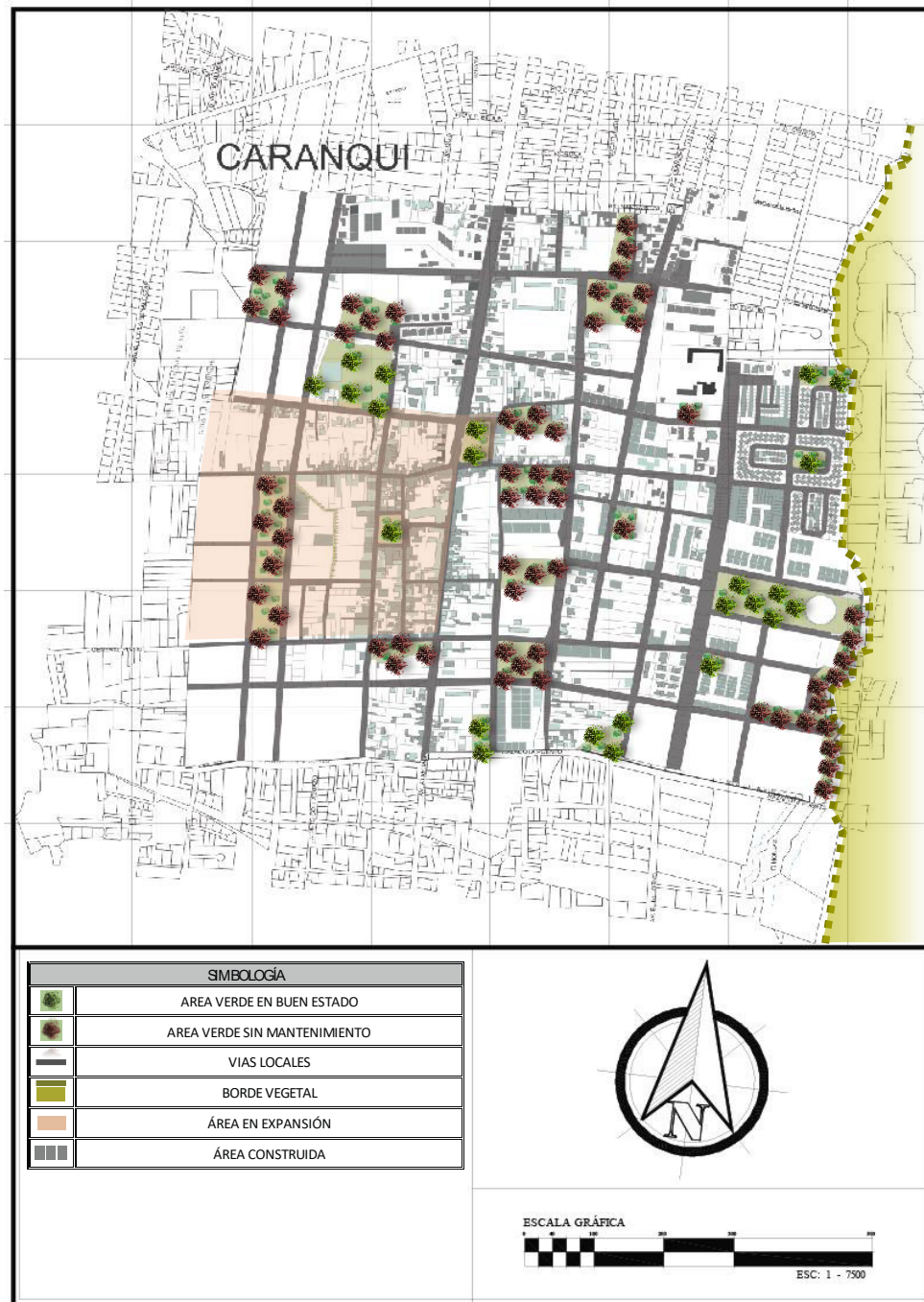


Figura 108. Espacios verdes en buen estado / mal estado.

Fuente: Elaboración propia.

a. Superposición de planos

PUNTOS DE RECOLECCIÓN DE BASURA



Figura 109. Superposición de planos.

Fuente: Elaboración propia.

b. Lectura de resultados

Con respecto a la variable de cualidades urbanísticas, nos arroja un 95 % (Eficacia media), que menciona que la historia de Caranqui es poco importante, 73% (Eficacia baja) que menciona que no considera a Caranqui como una Parroquia que cautive a los visitantes o propios para poder visitarla.

De esta manera, se denota la falta de interés de propios y entidades públicas por rescatar la importancia histórica de la parroquia, lo cual generaría que sea mucho más Cautivadora ante los visitantes.

4.2.2.4 Variable calidad del espacio publico

Tabla 38. Calidad del espacio público.

ACCESOS Y CONEXIONES					
VARIABLE	DEFINICION	DIMENSIONES	INDICADORES	VALORES	
Calidad del espacio público	Estudia el nivel de confort, de cada uno de los espacios públicos presentes en el lugar estudiado.	Sumatoria de los puntos obtenidos, de acuerdo a los valores 1 para las respuestas "Baja", 2 para las respuestas "Media"; 3 para las respuestas "Alta".	Definidos en las dimensiones	Definidos en las sub variables	
SUBVARIABLE				VALORES	
• Atractivo				3= Alto 2= Medio 1= Bajo	
• Confortable				3= Alto 2= Medio 1= Bajo	
VARIABLE	SUBVARIABLE	VALORES			RESULTADO
CALIDAD DEL ESPACIO PUBLICO		ALTO	MEDIO	BAJO	
	Atractivo	4	217	148	369
		ALTO	MEDIO	BAJO	
	Confortable	178	107	84	369
RESULTADOS		182	324	232	738

Fuente: Elaboración propia.

GRADO DE AUTOEFICACIA

15. ¿Cuál es su percepción del atractivo del espacio público en Caranqui?

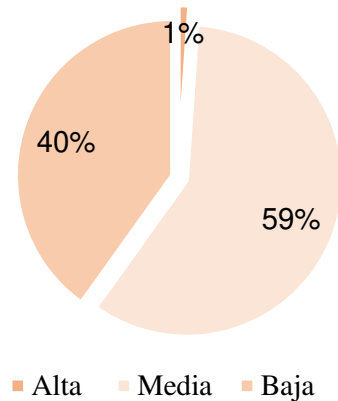


Gráfico 16. ¿Cuál es su percepción del atractivo del espacio público en Caranqui?

16. ¿Cuál es su percepción sobre el grado de confort de los espacios públicos en Caranqui?

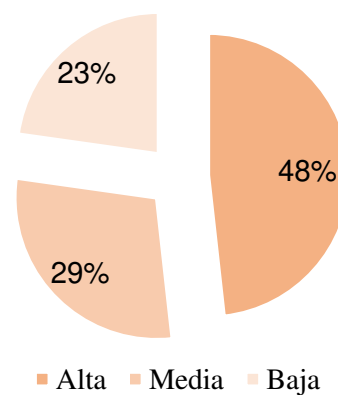


Gráfico 17. ¿Cuál es su percepción sobre el grado de confort de los espacios públicos en Caranqui?

4.2.2.4.1 Grano espacios abiertos y áreas verdes

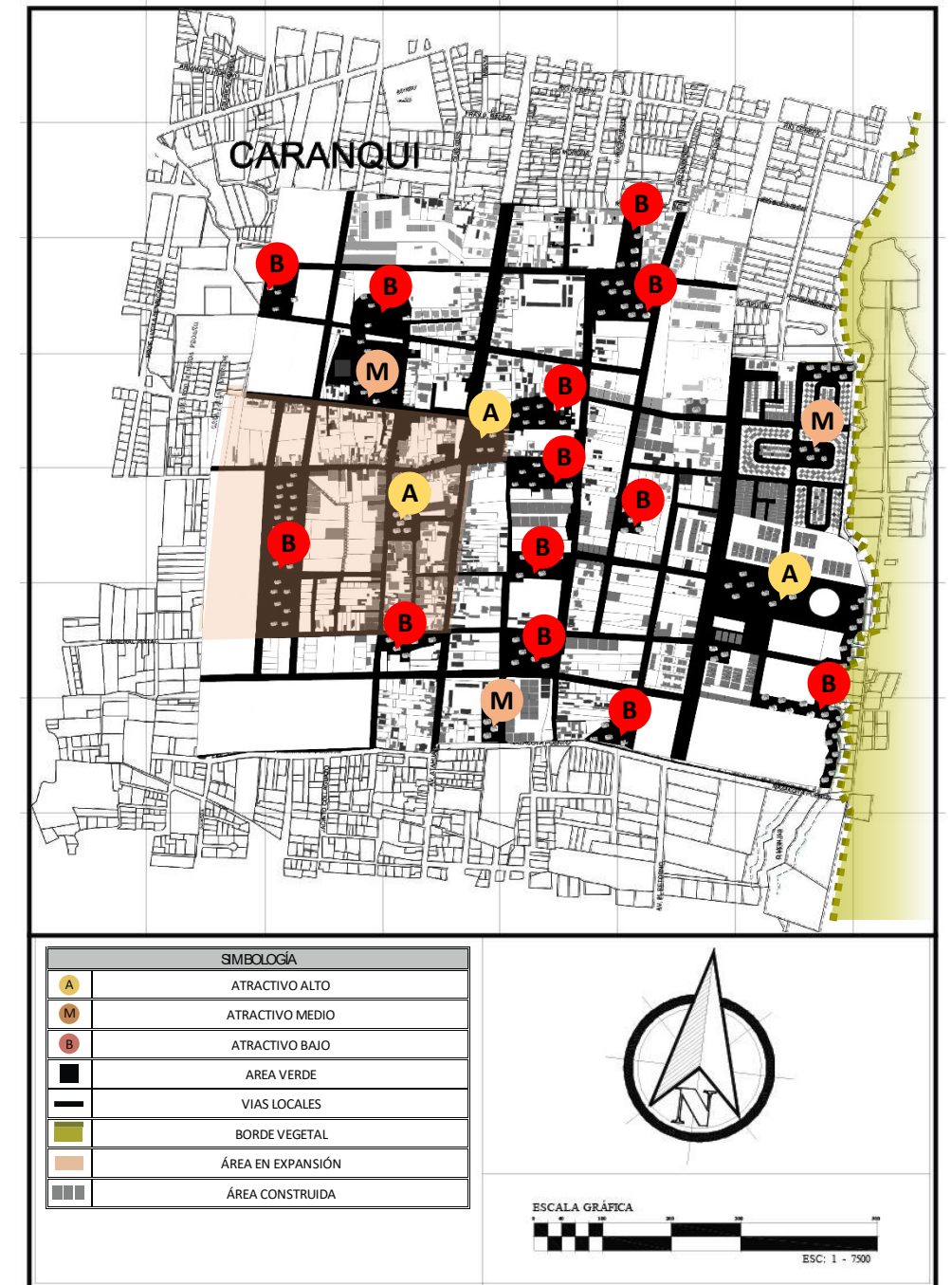


Figura 110. Grano espacios abiertos y áreas verdes.

Fuente: Elaboración propia.

4.2.2.4.2 Confortabilidad en el espacio público

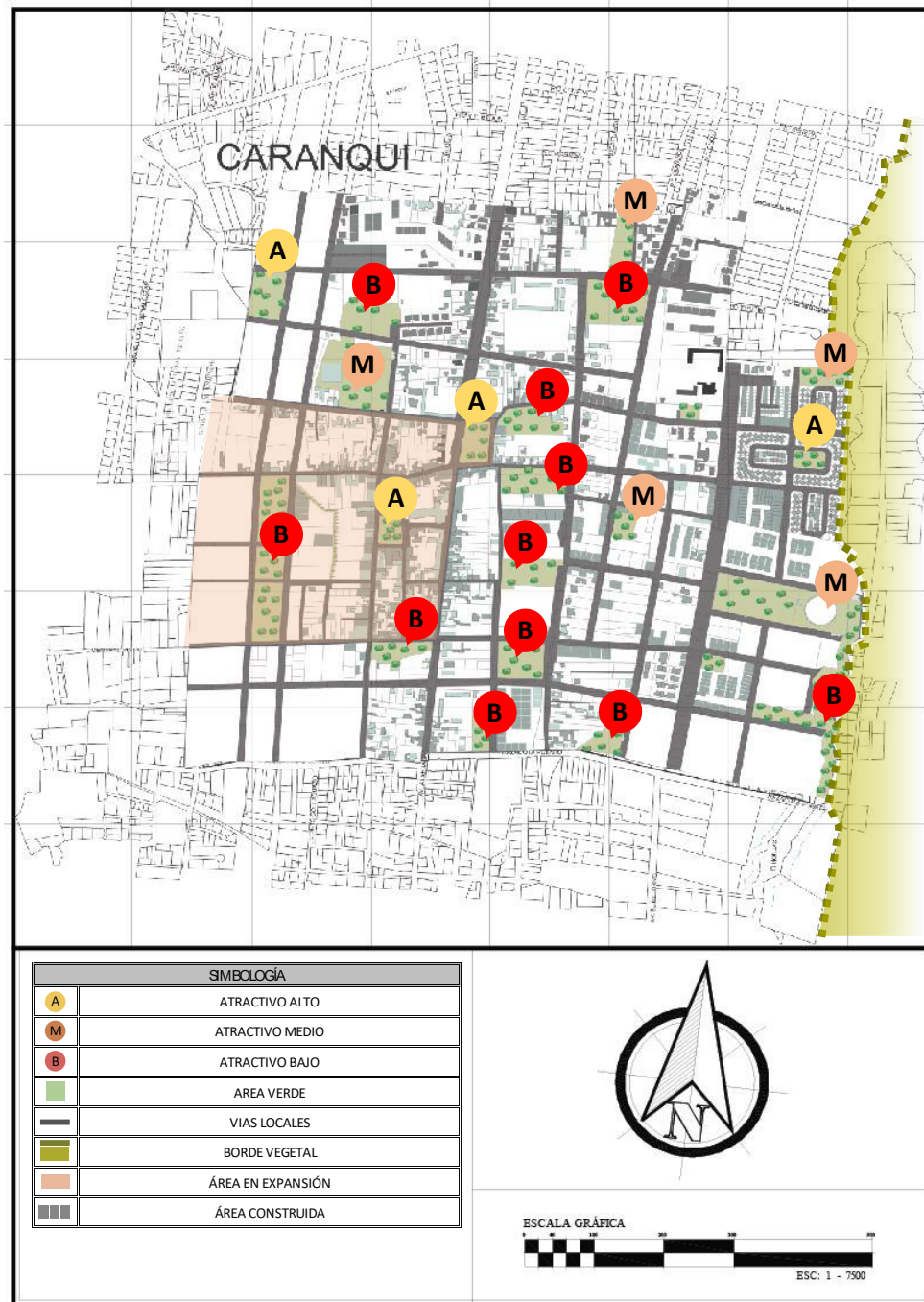


Figura 111. Confortabilidad en el espacio público.

Fuente: Elaboración propia.

a. Superposición de planos

GRANO ESPACIOS ABIERTOS
AREAS VERDES

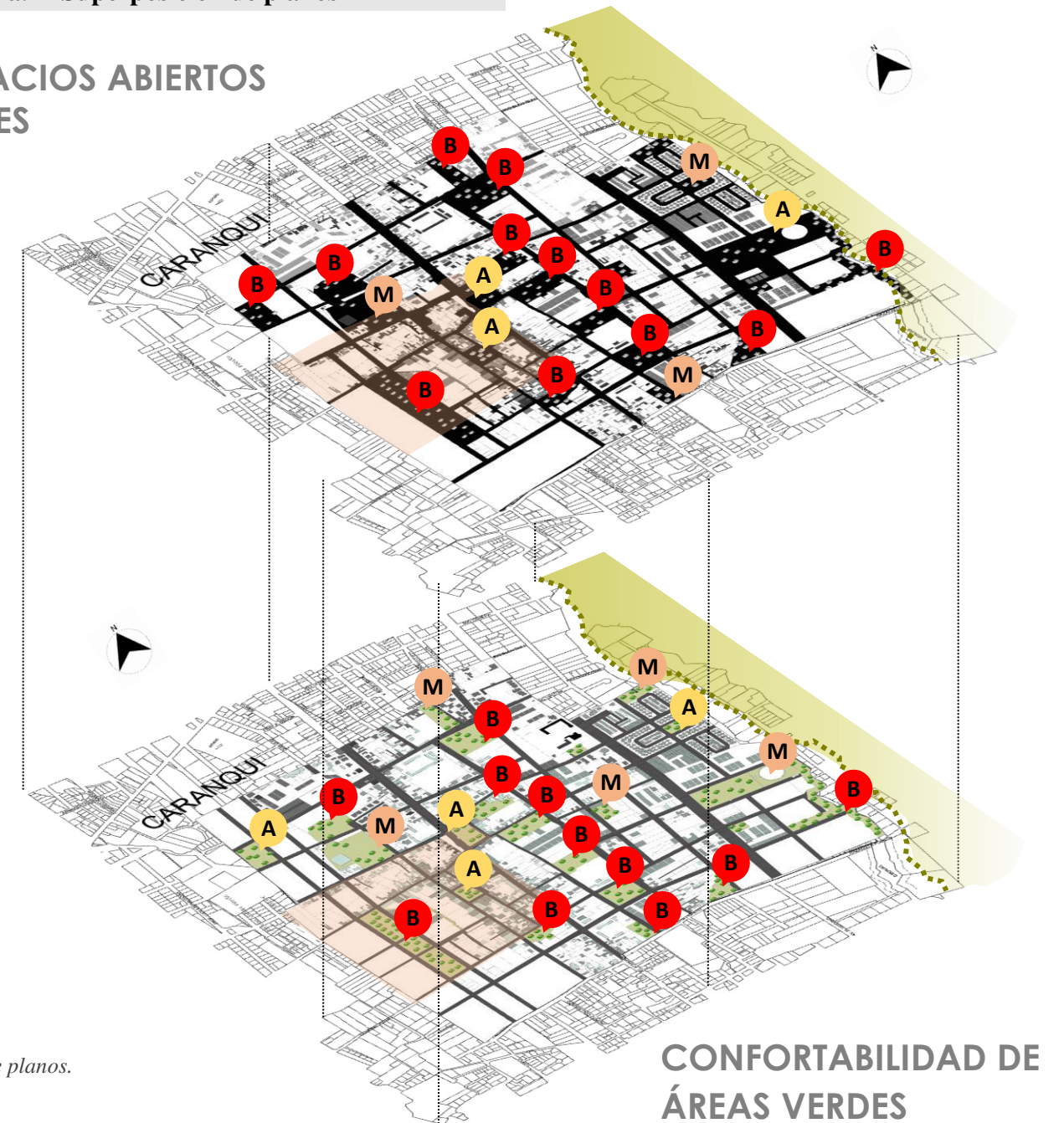


Figura 112. Superposición de planos.

Fuente: Elaboración propia.

b. Lectura de resultados

Con respecto a la variable calidad de espacio público, nos arroja un 59 % (Eficacia media), que menciona el atractivo del espacio público requeriría una intervención, 48% (Eficacia media) menciona que los espacios públicos en existentes en Caranqui no brindan un alto grado de confort a los usuarios.

De esta manera, se denota una media de 53, 5% que identifica la falta de tratamiento y falta de espacios públicos en la parroquia de Caranqui.

4.2.3 Resumen de resultados.

4.2.3.1 Resumen resultados Accesos y conexiones.

Tabla 39. Recopilación de resultados Variable Accesos y conexiones.

VARIABLES / SUBVARIABLES ACCESOS Y CONEXIONES	Eficacia Alta	Eficacia Media	Eficacia Baja
1. ¿Como considera la continuidad vial/peatonal de calles y aceras?	0	115	254
2. ¿Como considera la normativa vial / peatonal vigente en el sector?	0	78	291
3. ¿Como percibe la proximidad entre las paradas de bus?	0	18	351
4. ¿Como considera la interconexión ruta / destino?	0	91	278
5. ¿Cuál es el nivel de comodidad de las unidades de transporte publico(bus)?	63	192	114
6. ¿Como considera la relación transitabilidad / espacio público?	110	232	27
7. ¿Cuál es el nivel de accesibilidad que poseen los espacios publicos en Caranqui?	77	238	54
8. ¿Cuál es su percepción de la seguridad de los establecimientos en Caranqui?	81	228	60

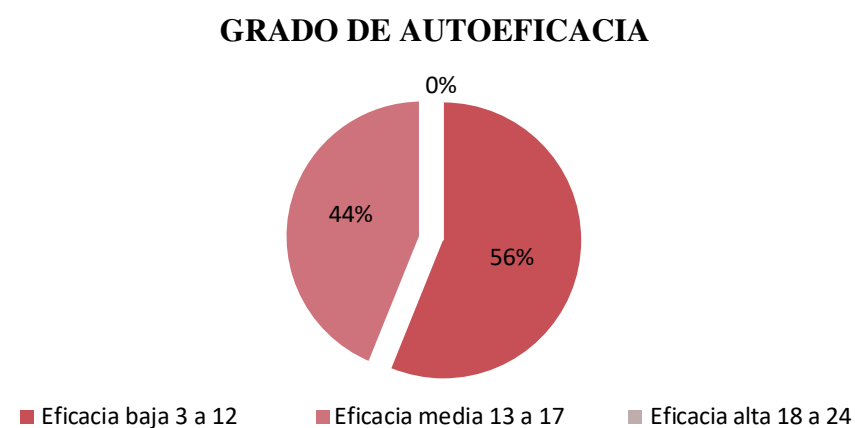
NUMERO DE PERSONAS ENCUESTADAS	369
--------------------------------	-----

GRADO DE AUTOEFICACIA	
Eficacia Baja	3 a 12
Eficacia Media	13 a 17
Eficacia Alta	18 a 24

GRADO DE AUTOEFICACIA	
Eficacia Baja	207
Eficacia Media	162
Eficacia Alta	0

Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 18. Grado de autoeficacia Accesos y conexiones.



Fuente: Elaboración propia.

4.2.3.2 Resumen resultados Comodidad e imagen.

Tabla 40. Recopilación de resultados Variable Comodidad e imagen.

VARIABLES / SUBVARIABLES COMODIDAD E IMAGEN	Eficacia Alta	Eficacia Media	Eficacia Baja
1. ¿Cuál es su percepción de la delincuencia en Caranqui?	9	75	285
2. ¿Como considera transitar en las calles de Caranqui?	31	164	174
3. ¿Cómo califica la historia de la parroquia Caranqui?	90	225	54
4. ¿Qué tan cautivadora es para usted la parroquia de Caranqui?	0	105	264
5. ¿Cómo considera el tratamiento de recolección de basura?	1	268	100
6. ¿Como considera el cuidado y mantenimiento de áreas verdes?	1	258	110
7. ¿Cuál es su percepción del atractivo del espacio publico Caranqui?	4	217	148
8. ¿Cuál es su percepción sobre el grado de confort de espacios públicos en Caranqui?	178	107	84

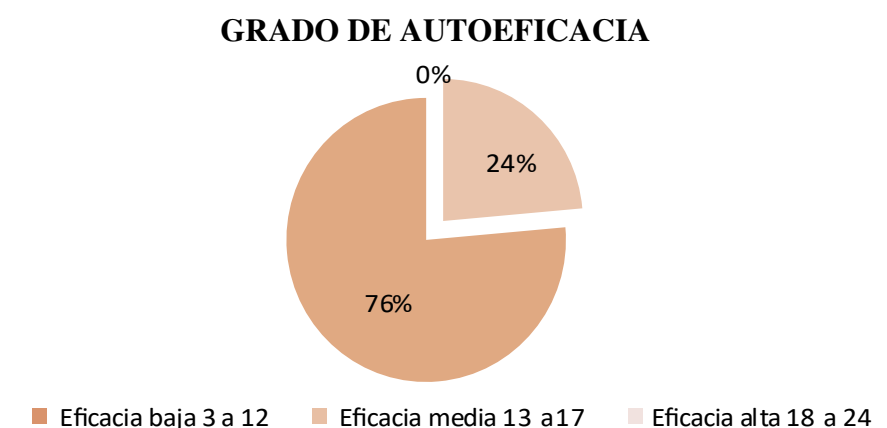
NUMERO DE PERSONAS ENCUESTADAS	369
--------------------------------	-----

GRADO DE AUTOEFICACIA	
Eficacia Baja	3 a 12
Eficacia Media	13 a 17
Eficacia Alta	18 a 24

GRADO DE AUTOEFICACIA	
Eficacia Baja	87
Eficacia Media	282
Eficacia Alta	0

Fuente: Elaboración propia.

Gráfico 19. Grado de autoeficacia Comodidad e imagen.



Fuente: Elaboración propia.

4.3 . Discusión.

Como principal resultado del estudio se registró un 56% de personas con un bajo nivel de autoeficacia en lo que respecta a la variable accesos y conexiones. El “Habitar” como sistema espacial plantea una relación entre: Ser humano, percepción, espacio y escenario, siendo su objetivo mejorar las condiciones y probabilidades de vida del individuo, este objetivo se materializa según Heidegger a través del urbanismo como producto de la “Técnica” (Heidegger, 1951, pág. 42).

Las variables de acceso y conexiones tales como: la continuidad de la vía/ peatonal de calles y aceras, la normativa vial y la proximidad entre las paradas, entre otras. Tienen un importante valor sobre la decisión de determinar soluciones frente a la problemática. Estas variables representan los puntos de mayor inseguridad en las personas del presente estudio con 254, 291 y el 351 de respuestas negativas, respectivamente.

La influencia del escenario: económico, natural, urbano arquitectónico y social para el futuro de la arquitectura será fundamental en la evolución de la misma, debido a que según los análisis previos expuestos son los factores que más afectados se encuentran en la actualidad al presentar una proporción de 217 personas con autoeficacia media en lo concerniente al mantenimiento y cuidado de áreas verdes y el segundo valor más alto 268 en el tratamiento de recolección de basura, suponiendo una futura crisis en estos factores que generará un cambio de visión que mejorará el enfoque de dichos contextos y permita la evolución del espacio.

Una de las tres razones más frecuentes para generar un cambio en los espacios públicos de Caranqui es el abandono y descuido

de las áreas verdes, es una de las percepciones de insatisfacción de los habitantes. Este factor guarda estrecha relación con los mecanismos que permiten mejorar la calidad de vida y con ello aumentar su probabilidad de vida.

Cabe mencionar que se analizó el estado de confort de los espacios públicos de Caranqui en las variables comodidad e imagen debido a que son los medios físicos que denotan el estado actual del espacio. Con esta técnica de análisis se le otorga a la persona a través de la percepción comprender su espacio y determinar las acciones a tomar.

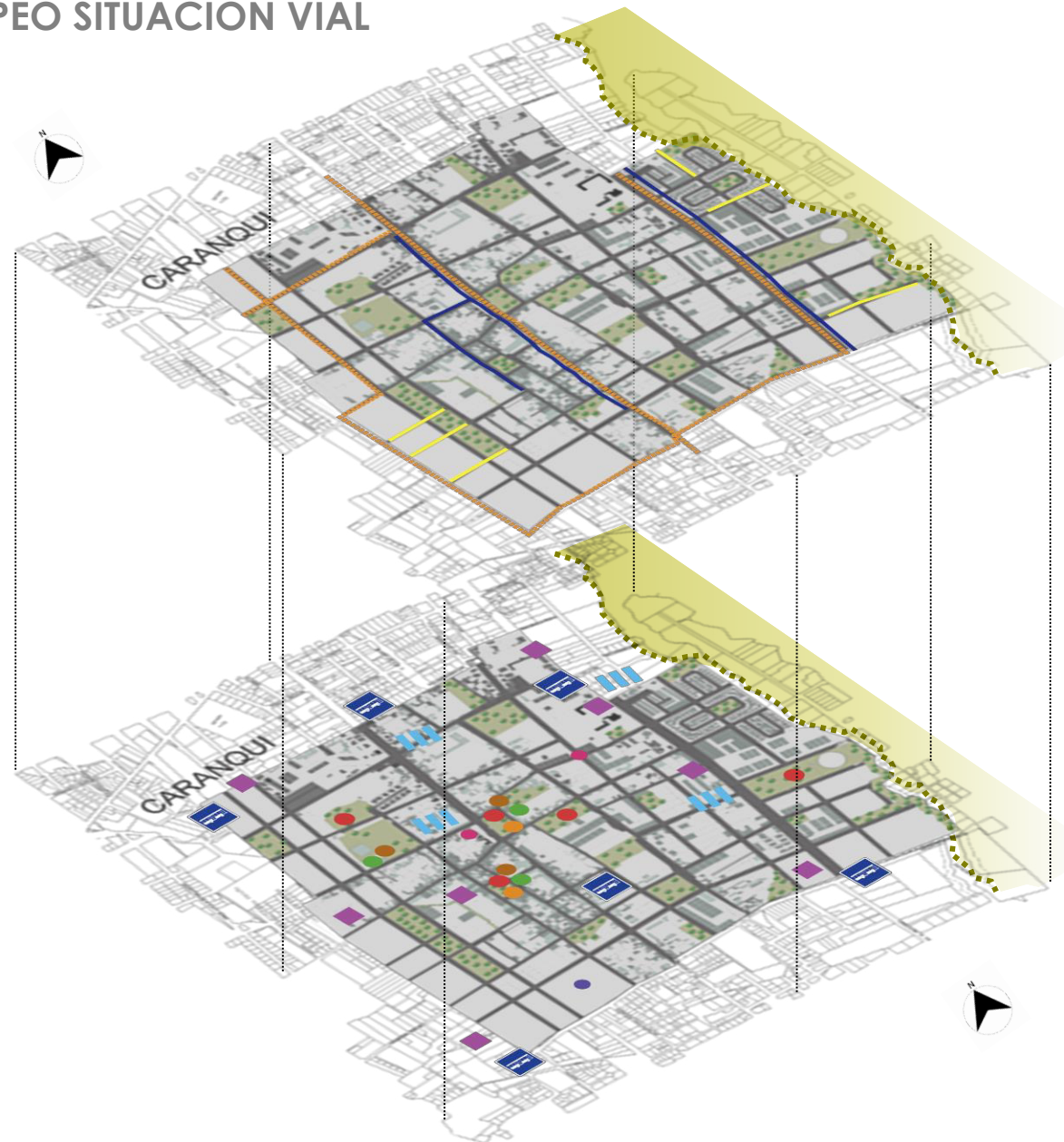
Si bien las investigaciones sobre el escenario social son escasas, autores que analizaron este aspecto reflejan que la falta de espacios públicos de estancia y disfrute exigen rediseñar los espacios públicos descuidados que no pueden ser usados apropiadamente debido a la falta de conservación de los mismos, ocasionando acumulación de desechos, inseguridad, áreas abandonadas; por tal motivo el verde urbano se lo está desaprovechando, teniendo zonas perfectamente habitables para el desenvolvimiento recreacional de familias y los ciudadanos en general (Gutierrez & Marín, 2018).

Finalmente, se busca solucionar los problemas derivados del análisis previo basado en las encuestas, tratando de cumplir con los principios básicos de la rehabilitación y readecuación teniendo como enfoque principal a los habitantes y su conexión con la naturaleza, rescatando en el camino la imagen urbana del sector.

4.4 . Síntesis gráfica complementaria de Resultados.

4.4.1 Superposición de planos

MAPEO SITUACION VIAL



MAPEO IMAGEN URBANA Y EQUIPAMIENTO

Figura 113. Superposición de planos.

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 41. Resultados complementarios.

REPRESENTACION	CUADRO DE ANALISIS DE RESULTADOS	
	RESULTADOS	DESCRIPCION
/ 4 VIAS SINCONTINUIDAD	Continuidad vial peatonal de calles y aceras	No existe una eficiente continuidad vial, peatonal, se evidencian calles que no tienen aceras, y varias se encuentran en mal estado.
/ 4 SEÑALÉTICA EXISTENTE	Normativa vial peatonal vigente en el sector	La normativa del sector no cumple con la función de regular el tránsito y tráfico, debido a que en muchos casos es inexistente
/ 6 PARADA DE BUSES	Proximidad entre paradas de bus	Las improvisadas paradas de bus, no se encuentran próximas entre sí, hay zonas que no cuentan con paradas de bus, lo que produce que los usuarios tengan que caminar grandes distancias para poder acceder al servicio.
/ 4 RUTA DE LINEAS DE BUS	Interconexión ruta / destino	La interconexión, ruta destino sufre muchas deficiencias ya que hay áreas que no son cubiertas por las líneas de bus, lo que produce grades recorridos e inconformidad en los usuarios,
COMODIDAD MEDIA	Comodidad de las unidades de transporte (bus)	Las unidades de transporte mantienen una comodidad calificada dentro de los rangos de media baja, pues existen buses con su infraestructura en mal estado.
/ 3 ESPACIO TRANSITABLES	Relación transitabilidad espacio publico	Los espacios públicos existentes, permiten un nivel medio de transitabilidad, pues no cuentan con especificaciones que regulen su planeamiento, hay lugares intransitables debido a su mal estado.
/ 3 ESPACIOS ACCESIBLES	Accesibilidad de los espacios públicos	La accesibilidad a los espacios públicos existentes, se considera media baja, debido a que sus ingresos no están bien jerarquizados y sus conexiones son nulas.
/ 3 VIAS COMO PARQUEADERO	Seguridad de los estacionamientos	Los estacionamientos, destinados netamente a esa función son inexistentes, se utiliza las vías para poder estacionar los vehículos, lo que crea un conflicto vial.
/ 2 LUGARES INSEGROS	Seguridad (Problemas sociales)	Se evidencia niveles bajos de delincuencia, lo que no genera grandes conflictos en los habitantes.
/ 2 CAPA DERODADURA	Transitar en las calles de Caranqui	El transitar en las calles, es un tema que requiere una especial atención, pues los habitantes no sienten seguridad de caminar en las calles y aceras debido a una normativa inexistente.
/ 5 HITOS HISTORIA	Historia de la Parroquia Caranqui	A pesar del alto grado histórico que posee la parroquia, sus habitantes consideran que no es importante, pues los sitios históricos no son aprovechados y su infraestructura es deficiente.
/ 2 DEPOSITOS / RECORRIDO	Recolección de basura	La ruta de recolección, solo bordea la parroquia, lo que produce que la basura se acumule, en las zonas internas de la parroquia, provocando un deterioro de la imagen del sector.
/ 110829m2 ÁREAS VERDES	Mantenimiento de las áreas verdes	Las áreas verdes, denotan un descuido en su infraestructura ya que cuenta con mobiliario en mal estado, y la vegetación descuidada.
/ 2 LUGARES ATRACTIVOS	Atractivo del espacio publico	La parroquia es considerada sin atractivo en sus espacios públicos, debido a su descuido y deterioro.
/ 1 ESPACIOS CON NOTADO GRADO DE CONFORT	Grado de confort de los espacios públicos	Al ser espacios públicos sin atención, no poseen un grado de confort que beneficie a los pobladores locales y que llame al turismo.

Fuente: Elaboración propia.

4.5. Síntesis del diagnóstico

4.5.1 Matriz F.O.D.A.

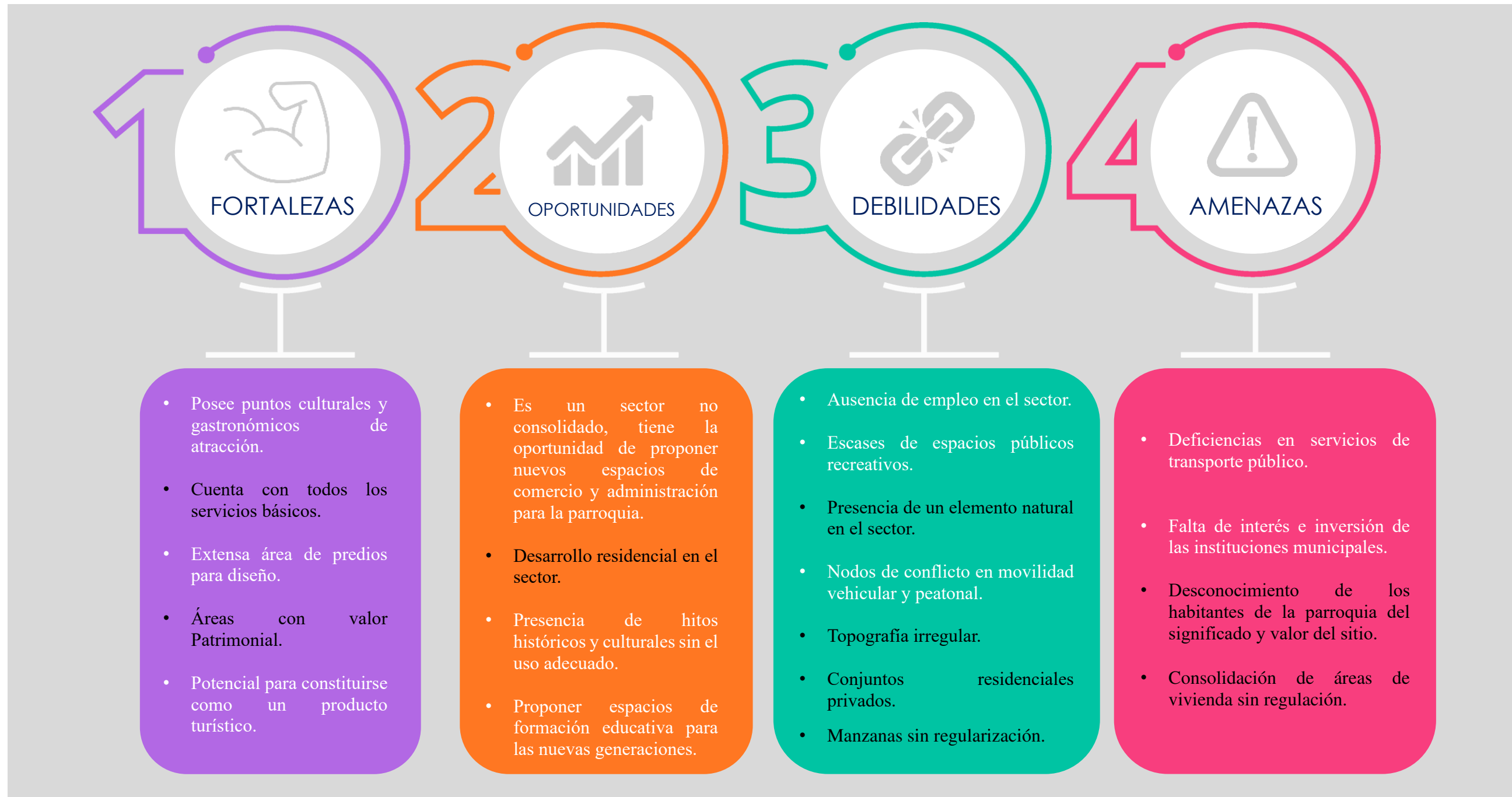


Figura 114. Síntesis Matriz F.O.D.A

Fuente: Elaboración propia.

4.5.1.1 Fortalezas

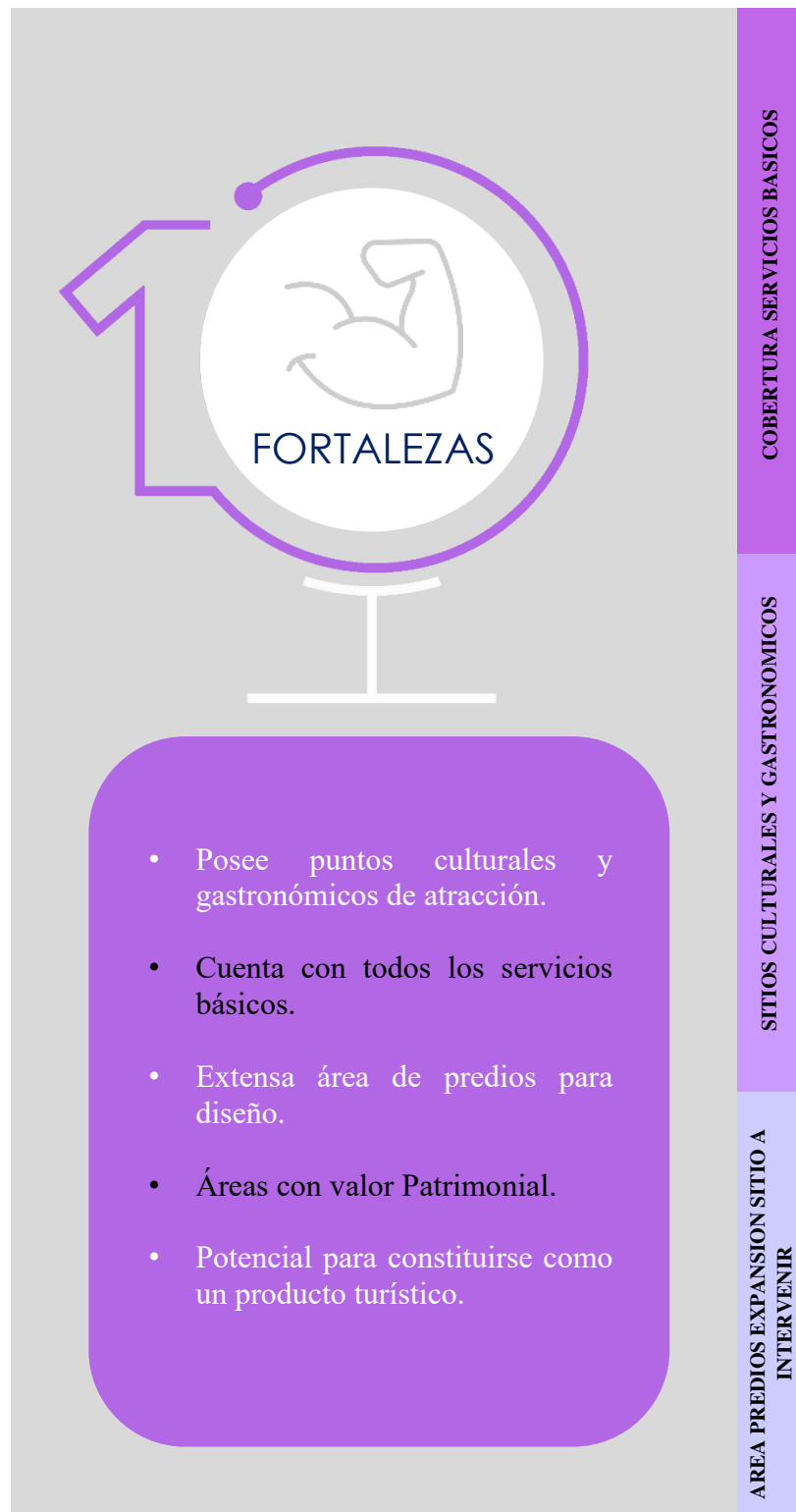


Figura 115. Matriz F.O,D,A. Fortalezas.

Fuente: Elaboración propia.

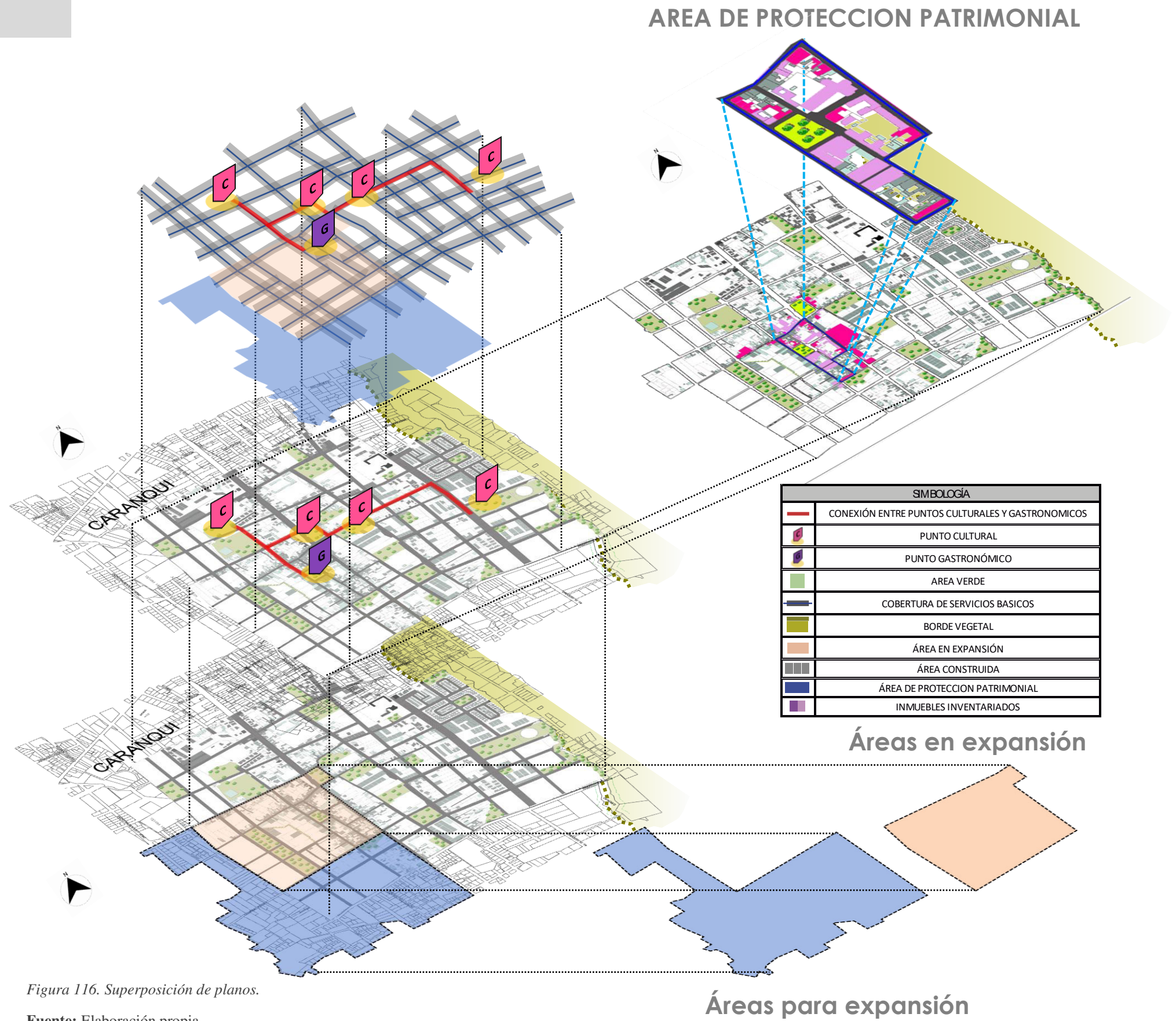


Figura 116. Superposición de planos.

Fuente: Elaboración propia.

4.5.1.2 Oportunidades



- Se identifica sectores con áreas en diferentes niveles de desarrollo, proporcionando oportunidad de generar nuevos espacios de comercio y administración para la parroquia.
- Desarrollo residencial en el sector.
- Presencia de hitos históricos y culturales sin el uso adecuado.
- Proponer espacios de formación educativa para las nuevas generaciones.

FIGURA FONDO AREA RESIDENCIAL

SITIOS CULTURALES Y GASTRONOMICOS

LECTURA AREAS EN DESARROLLO

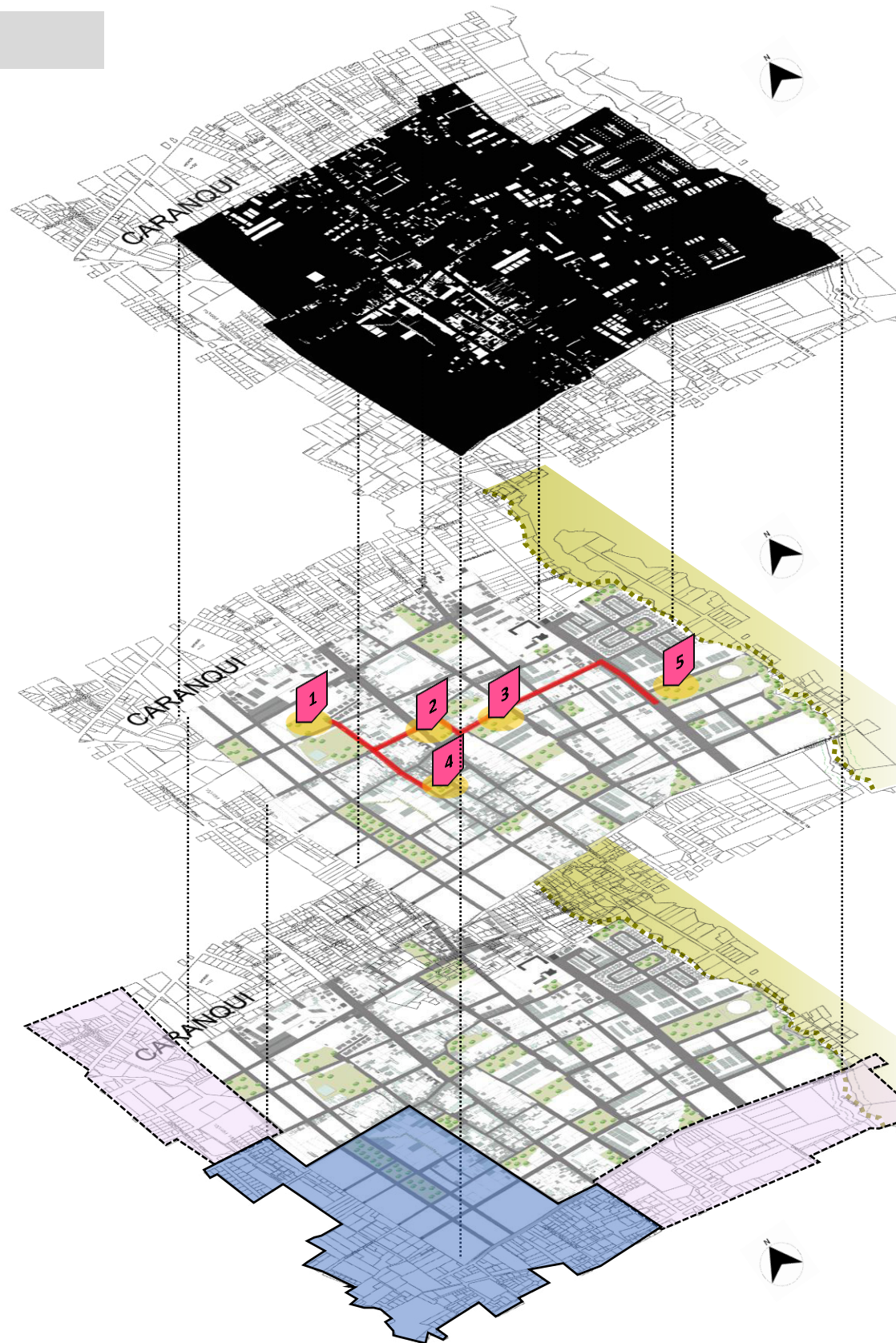


Tabla 42. Hitos, puntos gastronómicos.

HITOS/ PUNTOS GASTRONOMICOS		
1		Tolas de Caranqui - Espacio sin mantenimiento
2		Plaza Atahualpa - Museo Caranqui (cerrado)
3		Baños Incahuasi - Sin cuidado, instalaciones en deterioro.
4		Parque Caranqui - Punto central de la parroquia actividades gastronómicas.
5		Plaza de toros - Espacio inoperante, sitio con planificación de recuperación.

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 43. Nivel de desarrollo Áreas para proyectos.

	NIVEL DE DESARROLLO DE SECTORES		ÁREA DE INTERVENCIÓN
	FORMA DE AGRUPOACIÓN	ÁREA (m ²)	
ÁREA BAJO DESARROLLO		351346m ²	
ÁREA BAJO DESARROLLO		792406m ²	
ÁREA DESARROLLO ALTO		1756056m ²	

Fuente: Elaboración propia.

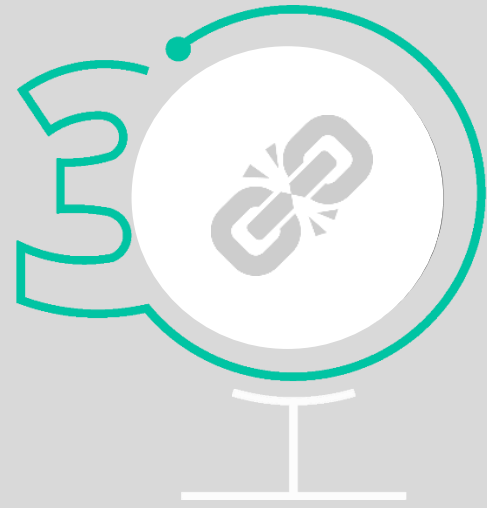
Figura 117. Matriz F.O,D,A. Oportunidades.

Fuente: Elaboración propia.

Figura 118. Superposición de planos.

Fuente: Elaboración propia.

4.5.1.3 Debilidades



- Ausencia de empleo en el sector.
- Escases de espacios públicos recreativos.
- Presencia de un elemento natural en el sector.
- Nodos de conflicto en movilidad vehicular y peatonal.
- Topografía irregular.
- Conjuntos residenciales privados.
- Manzanas sin regularization.

NODOS DE CONFLICTO PEATONAL VEHICULAR

ESPACIOS PUBLICOS Y AREAS VERDES

IRREGULARIDAD DE MANZANAS

Figura 119. Matriz F.O,D,A. Debilidades.

Fuente: Elaboración propia.

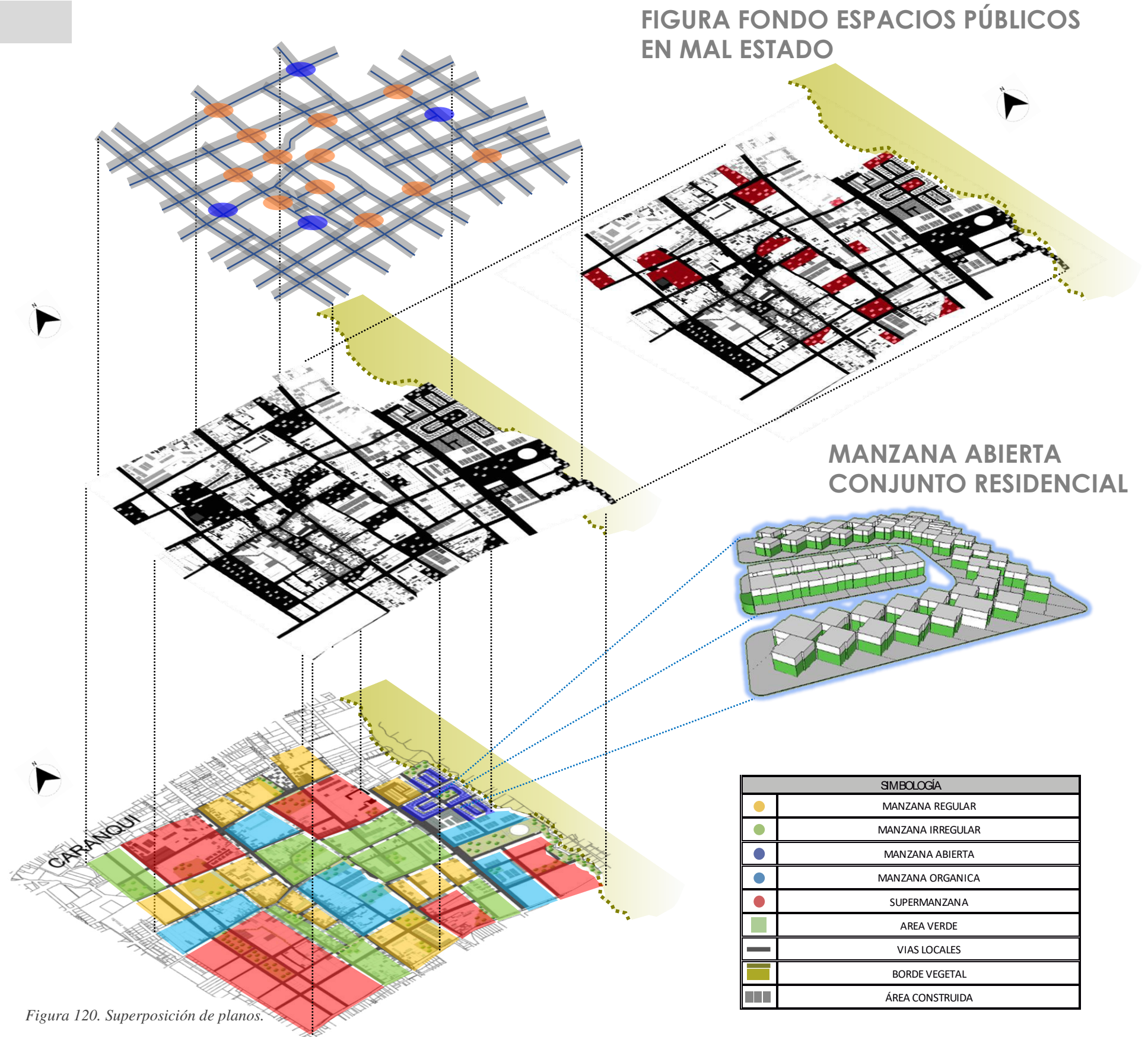


Figura 120. Superposición de planos.

Fuente: Elaboración propia.

4.5.1.4 Amenazas



AMENAZAS

- Deficiencias en servicios de transporte público.
- Falta de interés e inversión de las instituciones municipales.
- Desconocimiento de los habitantes de la parroquia del significado y valor del sitio.
- Consolidación de áreas de vivienda sin regulación.

CONSOLIDACIÓN BAJA

CONSOLIDACIÓN MEDIA

CONSOLIDACIÓN ALTA

Figura 121. Matriz F.O,D,A. Amenazas.

Fuente: Elaboración propia

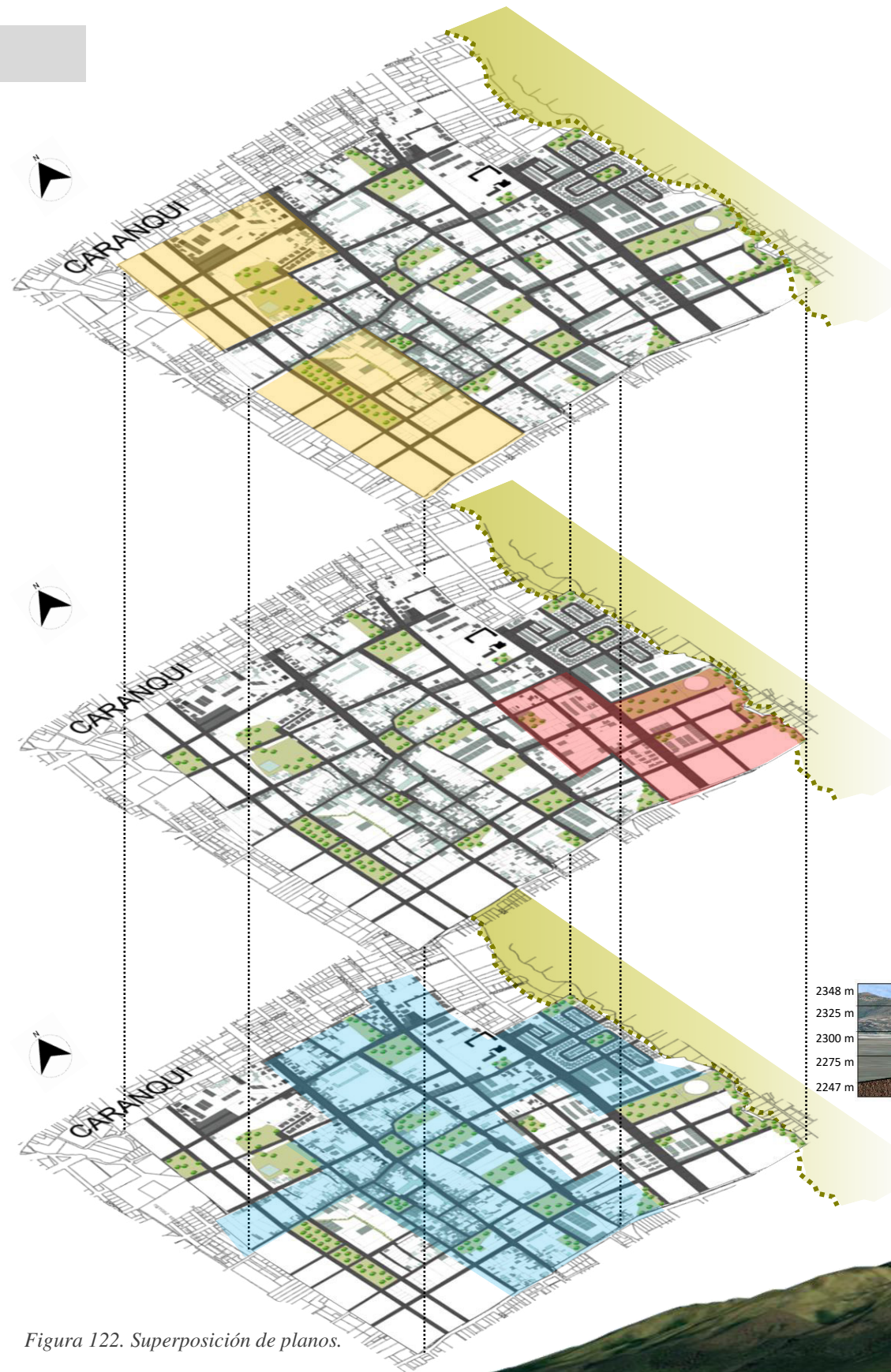


Figura 122. Superposición de planos.

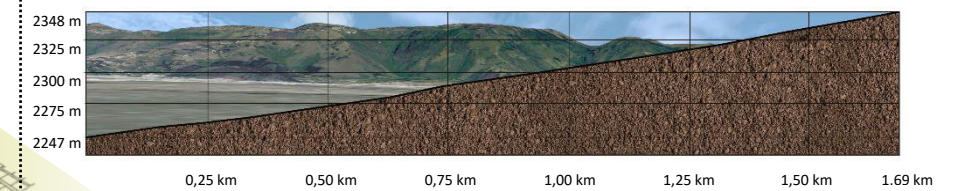
Fuente: Elaboración propia.

Tabla 44. Nivel consolidación.

	NIVEL CONSOLIDACIÓN		
	FORMA DE AGROPACIÓN	ÁREA (m ²)	
CONSOLIDACIÓN BAJA		996804m ²	ÁREA DE INTERVENCIÓN
CONSOLIDACIÓN BAJA		1186406m ²	
CONSOLIDACIÓN MEDIA		809056m ²	
CONSOLIDACIÓN ALTA		420025m ²	

Fuente: Elaboración propia.

TOPOGRAFIA IRREGULAR



VOLCAN IMBABURA



Figura 123. Volcán Imbabura.

Fuente: Elaboración propia.

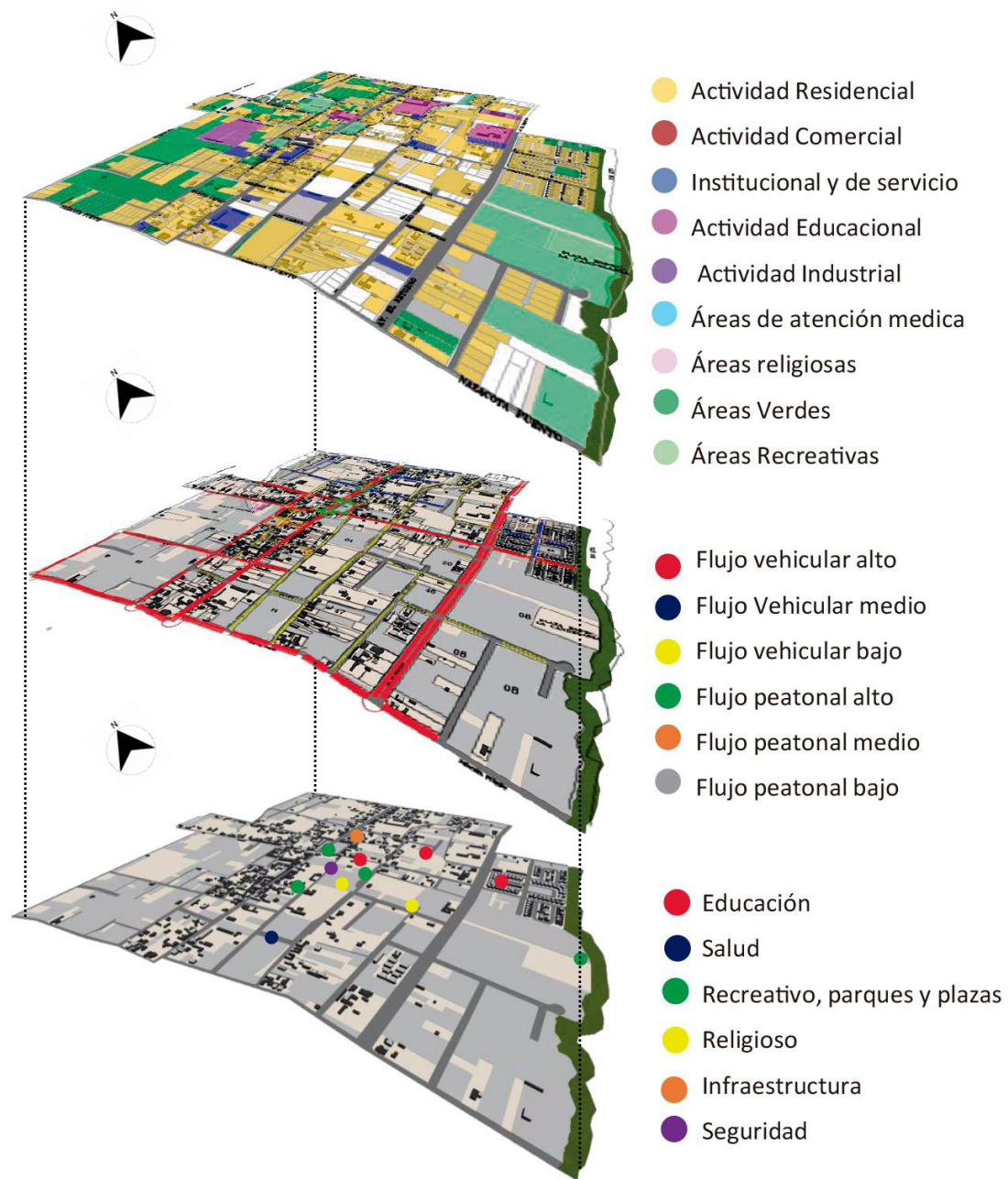


Figura 124. Matriz D.R.L.P. Orientación de resultados.

Fuente: Elaboración propia.

4.5.2.1 Superposición de planos información complementaria

a. Superposición planos Actividades, Flujos, Equipamientos



b. Superposición planos Figura fondo espacios, figura fondo vivienda, tipos de manzanas

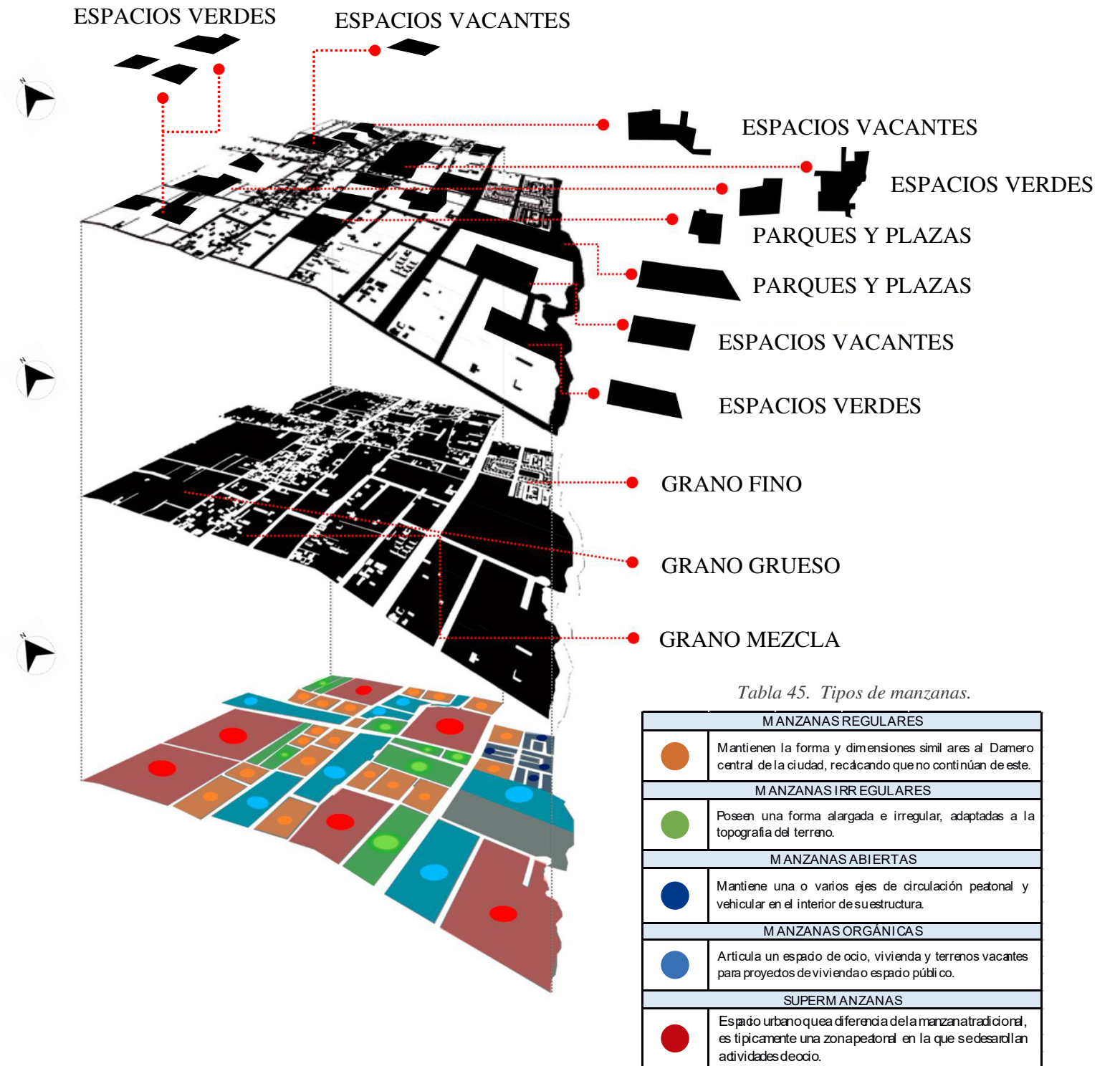


Figura 125. Superposición de planos mapeo actividades, flujos de movilidad y equipamientos / Grano fino, grano grueso, grano mezcla, tipos de manzanas, identificación de espacios.

Fuente: Elaboración propia.