



**UNIVERSIDAD INTERNACIONAL DEL ECUADOR -SEDE LOJA**

**ESCUELA PARA LA CIUDAD, EL PAISAJE  
Y LA ARQUITECTURA**

**PROYECTO DE GRADO PARA LA OBTENCIÓN DEL  
TÍTULO DE ARQUITECTO**

**INTERVENCIÓN URBANA EN EL ESPACIO PÚBLICO DEL BARRIO MOTUPE  
DE LA CIUDAD DE LOJA.**

***JORGE ALONSO ARMIJOS CANGO***

**DIRECTOR:**

**MGS. FREDY ALEJANDRO SALAZAR**

**FEBRERO 2017**

**LOJA-ECUADOR**

Yo, **JORGE ALONSO ARMIJOS CANGO**, declaro bajo juramento que el trabajo aquí descrito es de mi autoría; que no ha sido presentado anteriormente para ningún grado o calificación profesional y que se ha consultado la bibliografía detallada

Cedo mis derechos de propiedad intelectual a la Universidad Internacional de Ecuador, para que sea publicado y divulgado en internet, según lo establecido en la Ley de Propiedad Intelectual, reglamento y leyes.



---

Jorge Alonso Armijos Cango  
C.C. 1900739960

Yo, **MGS. ARQ. FREDY ALEJANDRO SALAZAR GONZALES**, certifico que conozco al autor del presente trabajo, siendo el responsable exclusivo tanto de su originalidad y autenticidad, como de su contenido.



---

Mgs. Arq. Fredy Alejandro Salazar Gonzales  
**DIRECTOR DE TESIS**

*A mi familia por el apoyo y la confianza brindada a lo largo de mis estudios*

*Al presidente del barrio Motupe Sr. Rodrigo Gonzales por la colaboración prestada*

*A los moradores del sector por su gentileza y predisposición para colaborar*

*A mi director Arq. Fredy Salazar por la guía y el apoyo en este proceso de investigación*

*A la Arq. Silvia Viñan por su asesoramiento permanente durante el desarrollo del presente  
trabajo de investigación*

*Y a todos quienes de alguna manera influyeron con ideas para la realización de la presente  
investigación*

*Gracias.....*

**Jorge Alonso Armijos Cango**

*A mis padres Jorge y María por darme su cariño y apoyo de manera constante, pero sobre todo por la confianza que depositaron en mí y apostarle a lograr mis objetivos.*

*A mis hermanos Wilson, Danilo, Roberto e Ilmer, por el apoyo incondicional y siempre estar prestos a colaborarme.*

*A mi hermana Yanela por todo el afecto, que siempre ha generado una gran motivación para alcanzar las metas propuestas*

*Aunque ya no está entre nosotros, a mí querido abuelo José que fue extremadamente especial y dejó una marca muy significativa en mí*

*A mi tío Eduardo, por su buena predisposición y consejos de superación*

*A mi gran amigo Cesar que es parte de nuestra familia por el apoyo constante*

**Jorge Alonso Armijos Cango**

## Resumen

Este documento se enmarca en la conceptualización del espacio público y la categorización de un sistema vial a escala humana en el barrio Motupe, para ello se realizara un análisis de estado y función actual desde tres enfoques, los que son: arquitectónico, social y medioambiental, para esto nos apoyaremos en los indicadores urbanos como medidores cuantitativos y cualitativos.

Al contar con los resultados de la investigación realizada, el entendimiento de los conceptos sobre la ciudad, el espacio público y la categorización del sistema vial se plantea la intervención urbana en el espacio público del barrio Motupe.

Se busca incrementar las áreas verdes, diseñar espacio público destinado a acoger las diferentes actividades tradicionales y culturales que existen en el barrio, resaltar el valor histórico que tiene el barrio como uno de los más antiguos de la ciudad, además de poner en evidencia la presencia de arquitectura popular tradicional que merece estar catalogada dentro del patrimonio lojano.

Pues sabemos que la riqueza de un pueblo solo la podemos encontrar en su historia, es un objetivo de la presente investigación construir el valor histórico patrimonial a través de la memoria colectiva.

Finalmente se propone una alternativa para intervenir el espacio público, acá se evidencian todos los conceptos estudiados, resultados de diagnóstico y el aporte conceptual y filosófico del diseñador.

**Palabras clave:** Motupe, espacio público, jerarquización vial, apropiación del espacio.

## Abstract

This document is part of the conceptualization of the public space and the categorization of a human scale road system in the Motupe neighborhood, for which an analysis of the state and current function will be carried out from three approaches: architectural, social and environmental, for this we will rely on the urban indicators as quantitative and qualitative meters.

Having the results of the research carried out, the understanding of the concepts about the city, the public space and the categorization of the road system is the urban intervention in the public space of the neighborhood Motupe.

The aim is to increase the green areas, design public space designed to accommodate the different traditional and cultural activities that exist in the neighborhood, highlight the historic value of the neighborhood as one of the oldest in the city, and highlight the presence of traditional popular architecture that deserves to be cataloged within the lojano heritage.

As we know that the wealth of a people can only be found in its history, it is an objective of this research to build the historical heritage value through collective memory.

Finally, an alternative is proposed to intervene in the public space, here all concepts studied, diagnostic results and the conceptual and philosophical contribution of the designer are evidenced.

**Keywords:** Motupe, public space, traffic prioritization, appropriation of space.

# INTERVENCION URBANA EN EL ESPACIO PÚBLICO DEL BARRIO MOTUPE

## DE LA CIUDAD DE LOJA

Resumen .....	v
Abstract .....	vi
Indice de Ilustraciones .....	xii
Indice de Tablas .....	xv
Indice de Graficos .....	xvii
Índice de anexos .....	xix
Capitulo I.....	xx
1. Generalidades .....	xx
1.1. Tema .....	xx
1.2. Introducción .....	xx
1.3. Problematicación.....	xxii
1.4. Justificación del tema .....	xxiii
1.5. Objetivos de la investigación .....	xxiv
1.5.1. Objetivo general .....	xxiv
1.5.2. Objetivos específicos.....	xxiv
1.6. Ubicación de la investigación.....	xxv
1.7. Clima del barrio Motupe .....	xxvi
1.8. Topografía.....	xxvi
1.9. Metodología .....	xxviii
1.9.1. Etapa 1. Preliminares.....	xxviii
1.9.2. Etapa 2 Revisión teórica y bibliográfica.....	xxviii
1.9.3. Etapa 3. Análisis y diagnóstico por indicadores urbanos.....	xxix
1.9.4. Etapa 4. Propuesta .....	xxix
1.9.5. Conclusiones y recomendaciones .....	xxix
1.9.6. Esquema de la metodología.....	xxx
Capitulo II.....	1
2. Marco Teorico .....	1
2.1. Ciudad.....	1
2.1.1. La ciudad educadora.....	2
2.1.2. La ciudad como bien común .....	3

2.1.3.	Urbanismo ecológico.....	4
2.2.	Espacio Público.....	5
2.2.1.	Topofilia, la teoría del lugar .....	6
2.2.2.	Cultura Ciudadana.....	7
2.3.	Valoración del espacio publico .....	7
2.3.1.	Indicadores.....	7
2.4.	Categorización del espacio publico .....	8
2.5.	Paisaje.....	11
2.6.	Imagen Urbana.....	11
2.7.	Mobiliario Urbano.....	11
2.8.	Cohesión social .....	11
3.	Marco Filosófico.....	12
3.1.	Espacio público.....	13
3.2.	Ciudadanía .....	13
3.3.	Reconocimiento de un individuo, por un lugar.....	13
4.	Marco Legal.....	15
4.1.	Introducción .....	15
4.2.	Normativas que rigen la investigación .....	15
4.3.	Conclusiones .....	17
5.	Marco Político Institucional.....	18
5.1.	Organización barrial.....	18
6.	Marco Histórico Patrimonial.....	18
6.1.	Loja historia .....	18
6.2.	Motupe historia a través de la memoria colectiva .....	19
6.3.	Motupe patrimonio.....	22
7.	Casos de Estudio Referentes Urbanos.....	24
7.1.	Regeneración urbana en un barrio de infraviviendas en Medellín .....	24
7.2.	Rehabilitación Urbana en el Barrio Yungay, Santiago de Chile.....	26
8.	Síntesis.....	28
8.1.	Problemas.....	28
8.2.	Potencialidades.....	28
	Capitulo III .....	29
3.	Análisis y Diagnóstico por Indicadores Urbanos .....	29

3.1.	Población y muestra .....	30
3.2.	Modelo de ficha a aplicar .....	31
3.3.	Directrices de tipo arquitectónico.....	33
3.3.1.	Estructura de la vivienda .....	33
3.3.2.	Mampostería de la vivienda.....	34
3.3.3.	Tipo de cubierta .....	35
3.3.4.	Tipo de vivienda.....	36
3.3.5.	Infraestructura local .....	37
3.3.6.	Ventilación e iluminación .....	38
3.3.7.	Estado de la vivienda.....	39
3.3.8.	Uso de la vivienda.....	40
3.3.9.	Servicios en la vivienda.....	41
3.3.10.	Servicios básicos o equipamiento urbano del barrio Motupe.....	42
3.3.11.	Proximidad a servicios básicos o equipamiento urbano .....	44
3.3.12.	Áreas verdes y zonas de esparcimiento .....	48
3.3.13.	Proximidad a zonas verdes y áreas de esparcimiento .....	50
3.3.14.	Paradas de transporte publico.....	52
3.3.15.	Análisis del sistema vial en el barrio Motupe.....	59
3.3.16.	Estado actual de las vías del barrio Motupe .....	62
3.3.17.	Proximidad a las paradas de bus.....	66
3.3.18.	Percepción del espacio público .....	68
3.3.19.	Respeto normativa uso del suelo .....	69
3.4.	Directrices de tipo social.....	70
3.4.1.	Identificación con el barrio.....	70
3.4.2.	Excluido del barrio .....	71
3.4.3.	Valor del bario .....	72
3.4.4.	Espacios de reunión.....	73
3.4.5.	Espacios de convivencia vecinal .....	74
3.4.6.	Tiempo de convivencia vecinal .....	75
3.4.7.	Mingas barriales .....	75
3.4.8.	Costumbres y tradiciones .....	76
3.4.9.	Uso del equipamiento urbano.....	77
3.4.10.	Composición del núcleo familiar.....	78

3.4.11.	Ocupación laboral .....	79
3.4.12.	Horas de trabajo laboral por semana .....	80
3.4.13.	Salario familiar.....	80
3.4.14.	Falta de servicios.....	81
3.4.15.	Equipamiento urbano que debe mejorar .....	82
3.4.16.	Transporte .....	83
3.4.17.	Tiempo en llegar al trabajo.....	83
3.4.18.	Población por género.....	84
3.4.19.	Niveles de escolaridad poblacional .....	84
3.4.20.	Pirámide poblacional del barrio Motupe .....	85
3.4.21.	Creencias religiosas.....	86
3.5.	Directrices de tipo medioambiental.....	87
3.5.1.	Vehículos en el hogar.....	87
3.5.2.	Frecuencia de uso del vehículo.....	88
3.5.3.	Recolección de basura.....	88
3.5.4.	Nivel de deforestación.....	89
3.5.5.	Imagen urbana.....	90
3.5.6.	Deterioro del paisaje natural.....	92
3.5.7.	Contaminación visual .....	93
3.5.8.	Asentamientos de terreno .....	94
3.5.9.	Protección de zonas verdes naturales .....	94
3.5.10.	Vegetación autóctona .....	95
3.5.11.	Mantenimiento de áreas verdes .....	96
3.5.12.	Contaminación auditiva cualitativa .....	97
3.5.13.	Calidad ambiental.....	98
3.6.	Síntesis capitular .....	99
3.6.1.	FODA directrices de tipo arquitectónico.....	99
3.6.2.	FODA Directrices de tipo social. ....	101
3.6.3.	FODA Directrices de tipo medioambiental .....	102
Capítulo IV	.....	104
4.	Propuesta .....	104
4.1.	Partido urbano arquitectónico .....	104
4.2.	Categorización del sistema vial en el barrio Motupe.....	106

4.3.	Diseño de vías .....	108
4.3.1.	Vías de orden 20.....	109
4.3.2.	Vías de orden 30.....	112
4.3.3.	Punto de encuentro de las vías de orden 20 y 30 .....	114
4.4.	Programa urbano arquitectónico .....	115
4.5.	Diseño del área comunal del barrio Motupe.....	118
4.6.	Concepto Urbano .....	120
4.7.	Estrategias para la intervención urbana .....	121
4.7.1.	Plaza Motupe.....	121
4.7.2.	Plaza de estancia temporal .....	122
4.7.3.	Fuente de agua .....	122
4.7.4.	Área de juegos infantiles .....	123
4.7.5.	Área de camping .....	123
4.7.6.	Área de aprendizaje.....	124
4.7.7.	Área de recreación canchas deportivas.....	124
4.7.8.	Área de gimnasio.....	125
4.7.9.	Camineras .....	125
4.7.10.	Área de protección vehicular.....	126
4.7.11.	Emplazamiento.....	126
4.8.	Diseño de baterías sanitarias .....	127
4.9.	Diseño de mobiliario urbano .....	128
4.9.1.	Parada de bus .....	128
4.9.2.	Banca Motupe .....	129
4.10.	Lineamientos para el desarrollo del espacio público en el barrio Motupe .....	130
Capitulo V	.....	131
5.	Conclusiones y Recomendaciones .....	131
5.1.	Conclusiones .....	131
5.2.	Recomendaciones.....	132
Bibliografía	.....	133
Anexos	.....	135

## Índice de Ilustraciones

<b>Ilustración 1.</b> Ubicación de la investigación.....	xxv
<b>Ilustración 2.</b> Datos del clima del barrio Motupe.....	xxvi
<b>Ilustración 3.</b> Topografía ciudad de Loja.....	xxvii
<b>Ilustración 4.</b> Topografía del barrio Motupe.....	xxvii
<b>Ilustración 5.</b> Esquema de la metodología.....	xxx
<b>Ilustración 6.</b> Conceptualización filosófica.....	12
<b>Ilustración 7.</b> Público, pero sobre todo, colectivo.....	14
<b>Ilustración 8.</b> Iglesia Motupe año 2010.....	20
<b>Ilustración 9.</b> Estado actual iglesia de Motupe.....	20
<b>Ilustración 10.</b> Escuela Marieta de Veintimilla.....	21
<b>Ilustración 11.</b> Arquitectura popular de Loja.....	23
<b>Ilustración 12.</b> Proyecto Urbano Integral. Comuna 13.....	24
<b>Ilustración 13.</b> Sistema de metro cable.....	25
<b>Ilustración 14.</b> Barrió Yungay.....	26
<b>Ilustración 15.</b> Barrió Yungay.....	26
<b>Ilustración 16.</b> Barrió Yungay.....	27
<b>Ilustración 17.</b> Barrió Yungay.....	27
<b>Ilustración 18.</b> Modelo de ficha.....	32
<b>Ilustración 19.</b> Viviendas del barrio Motupe.....	33
<b>Ilustración 20.</b> Materiales de las viviendas.....	34
<b>Ilustración 21.</b> Tipos de cubierta.....	35
<b>Ilustración 22.</b> Tipología de las viviendas barrió Motupe.....	36
<b>Ilustración 23.</b> Infraestructura local.....	37
<b>Ilustración 24.</b> Ventilación e iluminación de las viviendas.....	38
<b>Ilustración 25.</b> Estado de las viviendas.....	39
<b>Ilustración 26.</b> Uso de la vivienda.....	40
<b>Ilustración 27.</b> Equipamiento urbano barrió Motupe.....	42
<b>Ilustración 28.</b> Servicios básicos o equipamiento urbano del barrio Motupe.....	43
<b>Ilustración 29.</b> Equipamiento urbano.....	46
<b>Ilustración 30.</b> Proximidad a los servicios básicos del barrio Motupe.....	47
<b>Ilustración 31.</b> Ubicación de las áreas verdes y zonas de esparcimiento del barrio Motupe.....	49
<b>Ilustración 32.</b> Proximidad a las zonas verdes y áreas de esparcimiento.....	51
<b>Ilustración 33.</b> Principios de jerarquización del sistema vial de Cuenca.....	54
<b>Ilustración 34.</b> Vías de orden 50.....	55
<b>Ilustración 35.</b> Vías de orden 40.....	56
<b>Ilustración 36.</b> Calles 30.....	57
<b>Ilustración 37.</b> Calles 20.....	58
<b>Ilustración 38.</b> Calles 10.....	58
<b>Ilustración 39.</b> Vías de primer orden del barrio Motupe.....	59

<b>Ilustración 40.</b> Vías de segundo orden del barrio Motupe .....	60
<b>Ilustración 41.</b> Sistema vial del barrio Motupe .....	61
<b>Ilustración 42.</b> Sección de Av. 8 de diciembre .....	62
<b>Ilustración 43.</b> Estado actual Av. 8 de diciembre .....	63
<b>Ilustración 44.</b> Sección de Av. Chuquiribamba .....	63
<b>Ilustración 45.</b> Estado actual Av. Chuquiribamba .....	64
<b>Ilustración 46.</b> Sección de Av. de integración barrial proyectada .....	65
<b>Ilustración 47.</b> Estado actual Av. de integración barrial sector Motupe.....	65
<b>Ilustración 48.</b> Proximidad a las paradas de bus en el barrio Motupe .....	67
<b>Ilustración 49.</b> Estado actual del espacio público en el barrio Motupe .....	68
<b>Ilustración 50.</b> Espacios de reunión.....	73
<b>Ilustración 51.</b> Espacios de convivencia vecinal.....	74
<b>Ilustración 52.</b> Fiesta en honor al señor de las imágenes .....	76
<b>Ilustración 53.</b> Uso del equipamiento urbano .....	77
<b>Ilustración 54.</b> Equipamiento que debe mejorar .....	82
<b>Ilustración 55.</b> Terrenos deforestados para sembríos .....	89
<b>Ilustración 56.</b> Imagen urbana del barrio Motupe.....	91
<b>Ilustración 57.</b> Paisaje natural afectado .....	92
<b>Ilustración 58.</b> Contaminación visual .....	93
<b>Ilustración 59.</b> Falta de mantenimiento en áreas verdes.....	96
<b>Ilustración 60.</b> Contaminación auditiva .....	97
<b>Ilustración 61.</b> Calidad ambiental del barrio Motupe.....	98
<b>Ilustración 62.</b> La ciudad como red .....	105
<b>Ilustración 63.</b> Categorización del sistema vial en el barrio Motupe. ....	107
<b>Ilustración 64.</b> Boceto diseño de vías .....	108
<b>Ilustración 65.</b> Calle Chantaco .....	109
<b>Ilustración 66.</b> Cruces peatonales calle Chantaco .....	109
<b>Ilustración 67.</b> Elementos de diseño calle Chantaco.....	110
<b>Ilustración 68.</b> Calle Gualel.....	110
<b>Ilustración 69.</b> Apertura de nueva vía.....	111
<b>Ilustración 70.</b> Calle C-09-34 .....	111
<b>Ilustración 71.</b> Encuentro de calle C-09-34 y calle propuesta.....	112
<b>Ilustración 72.</b> Sección de vía de orden 30 .....	112
<b>Ilustración 73.</b> Avenida Chuquiribamba.....	113
<b>Ilustración 74.</b> Cruce peatonal Av. Chuquiribamba.....	113
<b>Ilustración 75.</b> Av. Chuquiribamba y calle Chantaco .....	114
<b>Ilustración 76.</b> Av. Chuquiribamba y calle Gualel.....	114
<b>Ilustración 77.</b> Av. Chuquiribamba y calle nueva propuesta .....	115
<b>Ilustración 78.</b> Calle Chantaco y calle C-09-34 .....	115
<b>Ilustración 79.</b> Programa urbano arquitectónico .....	116
<b>Ilustración 80.</b> Sección de tramos de diseño área comunal de Motupe .....	118
<b>Ilustración 81.</b> Zonificación de áreas.....	119

<b>Ilustración 82.</b> Conceptualización del proyecto urbano .....	120
<b>Ilustración 83.</b> Plaza Motupe .....	121
<b>Ilustración 84.</b> Plaza de estancia temporal .....	122
<b>Ilustración 85.</b> Fuente de agua .....	122
<b>Ilustración 86.</b> Juegos infantiles .....	123
<b>Ilustración 87.</b> Área de camping .....	123
<b>Ilustración 88.</b> Área de aprendizaje .....	124
<b>Ilustración 89.</b> Canchas deportivas .....	124
<b>Ilustración 90.</b> Área de gimnasio .....	125
<b>Ilustración 91.</b> Caminerías .....	125
<b>Ilustración 92.</b> Área de protección vehicular .....	126
<b>Ilustración 93.</b> Propuesta emplazada en el terreno .....	127
<b>Ilustración 94.</b> Baterías sanitarias .....	128
<b>Ilustración 95.</b> Parada de bus ubicada en la Av. Chuquiribamba .....	129
<b>Ilustración 96.</b> Banca Motupe .....	129

## Índice de Tablas

<b>Tabla 1</b> Categorización del espacio público según uso funcional y morfología .....	9
<b>Tabla 2</b> Usos del espacio público .....	10
<b>Tabla 3.</b> Matriz de normativas. ....	15
<b>Tabla 4.</b> Estructura de la vivienda .....	33
<b>Tabla 5.</b> Mampostería de la vivienda .....	34
<b>Tabla 6.</b> Tipo de cubierta .....	35
<b>Tabla 7.</b> Tipos de vivienda.....	36
<b>Tabla 8.</b> Infraestructura local .....	37
<b>Tabla 9.</b> Ventilación e iluminación .....	38
<b>Tabla 10.</b> Estado de la vivienda .....	39
<b>Tabla 11.</b> Uso de la vivienda.....	40
<b>Tabla 12.</b> Servicios en la vivienda .....	41
<b>Tabla 13.</b> Equipamiento urbano .....	42
<b>Tabla 14.</b> Proximidad al equipamiento.....	44
<b>Tabla 15.</b> Calculo de proximidad a servicios básicos .....	45
<b>Tabla 16.</b> Tiempo en llegar al equipamiento .....	45
<b>Tabla 17.</b> Calculo de áreas verdes y zonas de esparcimiento .....	48
<b>Tabla 18.</b> Proximidad a las zonas verdes.....	50
<b>Tabla 19.</b> Calculo de proximidad a las zonas verdes y áreas de esparcimiento .....	50
<b>Tabla 20.</b> Características del sistema vial básico.....	52
<b>Tabla 21.</b> Análisis infraestructura vial .....	53
<b>Tabla 22.</b> Recorridos y distancias red básica.....	55
<b>Tabla 23.</b> Características vías de orden 50 .....	55
<b>Tabla 24.</b> Características vías de orden 40 .....	56
<b>Tabla 25.</b> Características calles 30 .....	57
<b>Tabla 26.</b> Características calles 20 .....	58
<b>Tabla 27.</b> Características calles 10 .....	58
<b>Tabla 28.</b> Características Av. 8 de diciembre .....	62
<b>Tabla 29.</b> Características Av. Chuquiribamba.....	63
<b>Tabla 30.</b> Características Av. de integración barrial.....	64
<b>Tabla 31.</b> Calculo de proximidad a las paradas de bus .....	66
<b>Tabla 32.</b> Percepción del espacio publico .....	68
<b>Tabla 33.</b> Respeto normativa uso del suelo .....	69
<b>Tabla 34.</b> Identificación con el barrio .....	70
<b>Tabla 35.</b> Excluido del barrio.....	71
<b>Tabla 36.</b> Valor del barrio .....	72
<b>Tabla 37.</b> Espacios de reunión .....	73
<b>Tabla 38.</b> Espacios de convivencia vecinal .....	74
<b>Tabla 39.</b> Tiempo de convivencia vecinal .....	75

<b>Tabla 40.</b> Mingas barriales.....	75
<b>Tabla 41.</b> Costumbres y tradiciones .....	76
<b>Tabla 42.</b> Uso del equipamiento urbano.....	77
<b>Tabla 43.</b> Composición del núcleo familiar.....	78
<b>Tabla 44.</b> Ocupación laboral .....	79
<b>Tabla 45.</b> Horas de trabajo por semana .....	80
<b>Tabla 46.</b> Salario familiar.....	80
<b>Tabla 47.</b> Falta de servicios.....	81
<b>Tabla 48.</b> Equipamiento que debe mejorar.....	82
<b>Tabla 49.</b> Transporte de mayor uso .....	83
<b>Tabla 50.</b> Tiempo en llegar al trabajo.....	83
<b>Tabla 51.</b> Población por género.....	84
<b>Tabla 52.</b> Escolaridad poblacional .....	84
<b>Tabla 53.</b> Pirámide poblacional del barrio Motupe .....	85
<b>Tabla 54.</b> Creencias religiosas.....	86
<b>Tabla 55.</b> Vehículos en el hogar.....	87
<b>Tabla 56.</b> Frecuencia de uso del vehículo .....	88
<b>Tabla 57.</b> Recolección de basura.....	88
<b>Tabla 58.</b> Nivel de deforestación.....	89
<b>Tabla 59.</b> Deterioro del paisaje natural.....	92
<b>Tabla 60.</b> Contaminación visual.....	93
<b>Tabla 61.</b> Asentamientos de terreno.....	94
<b>Tabla 62.</b> Protección de zonas verdes naturales .....	94
<b>Tabla 63.</b> Vegetación autóctona.....	95
<b>Tabla 64.</b> Mantenimiento de áreas verdes .....	96
<b>Tabla 65.</b> Contaminación auditiva .....	97
<b>Tabla 66.</b> Calidad ambiental .....	98
<b>Tabla 67.</b> FODA Directrices de tipo arquitectónico .....	99
<b>Tabla 68.</b> FODA Directrices de tipo social .....	101
<b>Tabla 69.</b> FODA Directivas de tipo medioambiental .....	102
<b>Tabla 70.</b> Categorización del sistema vial en el barrio Motupe.....	106

## Índice de Gráficos

<b>Grafico 1</b> Estructura de la vivienda.....	33
<b>Grafico 2</b> Mampostería de la vivienda .....	34
<b>Grafico 3</b> Cubierta de la vivienda.....	35
<b>Grafico 4</b> Tipos de vivienda.....	36
<b>Grafico 5.</b> Infraestructura local .....	37
<b>Grafico 6.</b> Ventilación e iluminación .....	38
<b>Grafico 7.</b> Estado de la vivienda .....	39
<b>Grafico 8.</b> Uso de la vivienda.....	40
<b>Grafico 9.</b> Servicios en la vivienda .....	41
<b>Grafico 10.</b> Equipamiento urbano .....	42
<b>Grafico 11.</b> Proximidad al equipamiento.....	44
<b>Grafico 12.</b> Tiempo en llegar al equipamiento .....	45
<b>Grafico 13.</b> Proximidad a las zonas verdes .....	50
<b>Grafico 14.</b> Percepción del espacio público .....	68
<b>Grafico 15.</b> Respeto normativa uso del suelo .....	69
<b>Grafico 16.</b> Identificación con el barrio .....	70
<b>Grafico 17.</b> Excluido del barrio.....	71
<b>Grafico 18.</b> Valor del barrio.....	72
<b>Grafico 19.</b> Espacios de reunión .....	73
<b>Grafico 20.</b> Espacios de convivencia vecinal .....	74
<b>Grafico 21.</b> Tiempo de convivencia vecinal.....	75
<b>Grafico 22.</b> Mingas barriales.....	75
<b>Grafico 23.</b> Costumbres y tradiciones .....	76
<b>Grafico 24.</b> Uso del equipamiento urbano.....	77
<b>Grafico 25.</b> Composición del núcleo familiar .....	78
<b>Grafico 26.</b> Ocupación laboral .....	79
<b>Grafico 27.</b> Horas de trabajo por semana .....	80
<b>Grafico 28.</b> Salario familiar.....	80
<b>Grafico 29.</b> Falta de servicios.....	81
<b>Grafico 30.</b> Equipamiento que debe mejorar.....	82
<b>Grafico 31.</b> Transporte de mayor uso.....	83
<b>Grafico 32.</b> Tiempo en llegar al trabajo.....	83
<b>Grafico 33.</b> Población por género .....	84
<b>Grafico 34.</b> Escolaridad poblacional .....	84
<b>Grafico 35.</b> Pirámide poblacional del barrio Motupe .....	86
<b>Grafico 36.</b> Creencias religiosas.....	86
<b>Grafico 37.</b> Vehículos en el hogar.....	87
<b>Grafico 38.</b> Frecuencia de uso del vehículo .....	88
<b>Grafico 39.</b> Recolección de basura.....	88

<b>Grafico 40.</b> Nivel de deforestación.....	89
<b>Grafico 41.</b> Deterioro del paisaje natural .....	92
<b>Grafico 42.</b> Contaminación visual.....	93
<b>Grafico 43.</b> Asentamientos de terreno.....	94
<b>Grafico 44.</b> Protección de zonas verdes naturales .....	94
<b>Grafico 45.</b> Vegetación autóctona.....	95
<b>Grafico 46.</b> Mantenimiento de áreas verdes .....	96
<b>Grafico 47.</b> Contaminación auditiva .....	97
<b>Grafico 48.</b> Calidad ambiental .....	98

**Índice de anexos**

**Anexo 1.** Solicitud dirigida al presidente del barrio Motupe..... 135  
**Anexo 2.** Modelo de ficha aplicada ..... 136  
**Anexo 3.** Estado actual del barrio Motupe ..... 137

## Capítulo I

### 1. Generalidades

#### 1.1. Tema

#### Arquitectura, ciudad y paisaje

Intervención urbana en el espacio público del barrio Motupe de la ciudad de Loja.

#### 1.2. Introducción

*“Todos tienen el derecho a disponer o acceder fácilmente a un área con elementos de centralidad, a vivir en un barrio bien visto y bien considerado por el resto de los ciudadanos, a poder invitar a comer en su casa sin tener que avergonzarse de nada”.*

*(Coloquio de Carros-Francia, de las intervenciones de Roland Castro y Jordi Borja).*

El caso principal de la presente investigación será proponer una alternativa para intervenir el espacio público en el barrio Motupe de la ciudad de Loja, la investigación revelará la transformación que ha vivido el barrio y la marginación en la que se encuentra desde que la vía encargada de conectar con la serranía ecuatoriana fuese cambiada a otro sector, ya que esta fue el conector principal de la ciudad de Loja con el entorno.

De la misma manera la ciudad y nuevos barrios han evolucionado con el pasar del tiempo, esto producto de diferentes cambios urbanos, como es el acondicionamiento de una estructura urbana inequitativamente repartida cuya afectación en el sector de estudio es evidente en el estado físico de la infraestructura, el uso social del espacio público, las costumbres y la conformación del espacio público que estructura el barrio.

La investigación nos conduce al levantamiento de información general del barrio Motupe, desde su conformación histórica y desarrollo urbano, se analiza el sistema de movilidad urbano con el fin de formar una visión integral sobre la importancia que tenía la vía antigua de conexión y los beneficios que traía al barrio.

A continuación se analizara el uso social del espacio público, la frecuencia de su uso, disfrute y apropiación, para develar desde esta perspectiva la importancia de intervenir el espacio público con la finalidad de propiciar un alto y variado uso social encontrando al espacio público como un espacio de convivencia y encuentro social.

Esta intervención urbana busca proponer alternativas y recomendaciones que nos permitan reconocer al espacio público como una estructura que fortalece el ser de los ciudadanos en hacer de su barrio un lugar de convivencia.

Con el apoyo de las teorías y conceptos que determinan, no solo el sentido físico del espacio público, sino también el social, aportaremos los elementos necesarios para la orientación de la investigación en beneficio de la comunidad.

El propósito final de esta investigación es proponer una alternativa para la intervención urbana en el barrio Motupe, además de recomendaciones, aportes y conclusiones para el análisis y correcta utilización del espacio público en diferentes casos de estudio.

### 1.3. Problematización

El barrio Motupe de la ciudad de Loja, situado en el norte de la ciudad es uno de los centros urbanos más antiguos y tradicionales, el mismo que atraviesa problemas como es la falta de espacio público y un abandono evidente en cuanto a planificación y desarrollo. Motupe es un lugar donde aún se conservan tradiciones del lojano de anteaño y su arquitectura popular tradicional aún está presente. Al barrio se lo puede observar abandonado ya que ha dejado de ser el sector mediante el cual se conecta con las demás provincias de la sierra ecuatoriana. La ausencia de políticas y proyectos está generando deterioro en la calidad de vida de sus habitantes y la imagen urbana del sector.

Motupe posee espacios públicos, arquitectura tradicional y un conjunto de manifestaciones culturales que sería factible rescatarlas e integrarlas a la memoria colectiva de la ciudad, para ello debemos evaluar la realidad y diseñar proyectos de desarrollo urbano y comunitario en el sector, con el propósito de habilitarlo y potenciarlo a partir de su riqueza y de la creatividad de sus moradores en la búsqueda, por una parte, de mejores condiciones de vida de la población y por otra mejorar la imagen urbana del lugar, integrándolo al centro urbano con vías y calles de acceso en buenas condiciones para el tránsito vehicular y peatonal.

Loja posee un índice elevado de áreas verdes por habitante y la calidad es de las más altas del país, la relación área verde/habitante en términos generales, es de 18.2 m<sup>2</sup>/Hab, 90% superior a los valores recomendados por la OMS/OPS, que está entre 10 y 14m<sup>2</sup> /hab.

Pero si lo analizamos por sectores podemos darnos cuenta que existe inequidad en cuanto a la distribución de las áreas verdes. Por ejemplo, si se analiza este índice por barrios o sectores

urbanos centrales, de alta densidad poblacional, como el IV Centenario y el Perpetuo Socorro, estos valores son muy bajos y oscilan entre 0,5 y 1,0 m<sup>2</sup> /hab.

La falta de espacio urbano provoca que importantes áreas verdes de la ciudad sean utilizadas para desarrollar programas de vivienda, lo que causa que los índices de área verde por habitante disminuyan drásticamente. (Perspectivas del Medio Ambiente Urbano, GEO-Loja)

El crecimiento del proceso urbano se está acrecentando con el paso del tiempo en el barrio Motupe pues sus habitantes al no contar con una planificación urbana adecuada han eliminado gran parte de su paisaje natural para edificar o realizar áreas de cultivo y crianza de animales.

#### **1.4. Justificación del tema**

En este proceso de investigación se busca analizar y evaluar en base a indicadores urbanos, para sugerir una intervención con la finalidad de contribuir en la recuperación y rescate de algunos factores que tienen relevancia en la cultura lojana como son: el goce y disfrute del espacio público, su arquitectura tradicional y las manifestaciones culturales que aún están presentes en este barrio a pesar del transcurso del tiempo.

Para alcanzar estos objetivos debemos analizar los problemas y plantear la ejecución de posibles soluciones en la escala más adecuada que en este caso sería a nivel barrial. En el proceso de análisis e intervención urbana se incluirá a los habitantes del sector de forma activa a través de encuestas y entrevistas ya que son ellos los que conviven día con día y saben lo que necesita y aspira ser su barrio.

Mediante este proceso podemos alcanzar mejores niveles en cuanto al correcto uso del espacio público y apropiación del mismo dándole un sentido de pertenencia, rescatar la

arquitectura tradicional y evitar que pierda su identidad, además de revalorizar y darle un impulso al rescate de las tradiciones culturales que están presentes en el sector.

Además el Plan Nacional del Buen Vivir 2013-2017, en sus objetivos señala:

- **Objetivo 2.** Auspiciar la igualdad, la cohesión, la inclusión y la equidad social y territorial, en la diversidad.
- **Objetivo 5.** Construir espacios de encuentro común y fortalecer la identidad nacional, las identidades diversas, la plurinacionalidad y la interculturalidad

Enfocados a la reducción de las brechas sociales, la satisfacción de las necesidades básicas y a la erradicación de la pobreza extrema.

## **1.5. Objetivos de la investigación**

### **1.5.1. Objetivo general**

Realizar una Intervención Urbana en el Espacio Público del barrio Motupe de la ciudad de Loja.

### **1.5.2. Objetivos específicos**

- Desarrollar los indicadores urbanos en el barrio.
- Diagnosticar el espacio público dependiendo su uso según los indicadores.
- Construir la historia y el valor patrimonial a través de la memoria colectiva.
- Intervenir el espacio público del barrio Motupe, mediante una nueva categorización del sistema vial y uso correcto del espacio público.
- Proponer lineamientos para el desarrollo adecuado del espacio público en el barrio.

## 1.6. Ubicación de la investigación

Motupe es un barrio rural que pertenece a la parroquia el Valle, está ubicado al norte de la ciudad de Loja, se sitúa aproximadamente a 30 minutos del centro urbano. Los límites de este barrio son

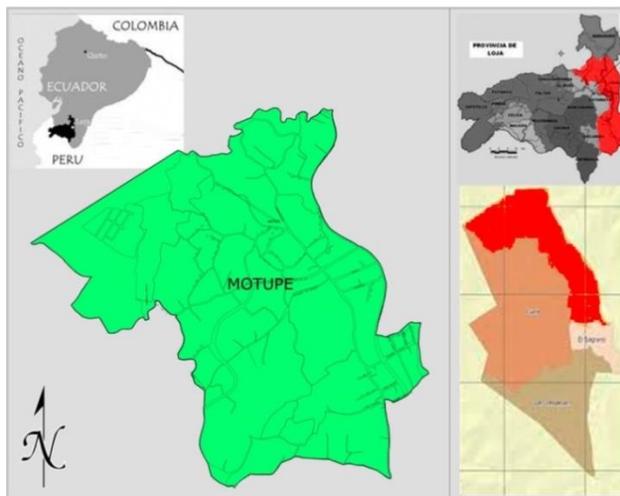
- Al norte: Con el barrio San Francisco de Zalapa
- Al este: Con el barrio Sauces Norte
- Al oeste: Con el barrio Zalapa
- Al sur: Con el barrio La Banda

El límite urbano es con la quebrada Cumbe sus coordenadas son:

- Latitud: -3.95
- Longitud: -79 ° 13'29.33"

Motupe tiene una extensión territorial de 2.857.418,84m<sup>2</sup>, su población asignada es de aproximadamente 12.431 habitantes, una densidad poblacional entre 40 y 80 habitantes por Ha.

**Ilustración 1.** Ubicación de la investigación



Fuente: SNI, web recuperado de [www.sni.gob.ec](http://www.sni.gob.ec)  
Elaborado por: El autor



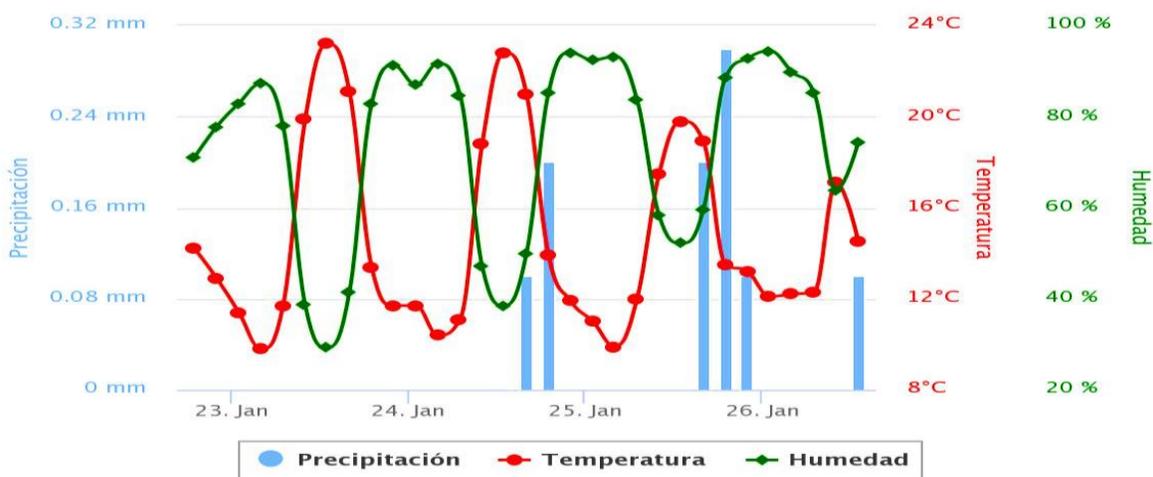
Fuente: Recuperado de [www.sigtierras.gob.ec](http://www.sigtierras.gob.ec)  
Elaborado por: El autor

### 1.7. Clima del barrio Motupe

Según datos del INAMHI la ciudad de Loja posee un clima temperado subhúmedo, con una temperatura media de 16.1°C y una lluvia anual de 900mm.

En cuanto al sector de nuestra investigación, presenta un clima de 17°C, esto sucede por las características específicas de un sector que en este caso es que el barrio está ubicado a menor altura que la parte céntrica de la ciudad.

**Ilustración 2.** Datos del clima del barrio Motupe



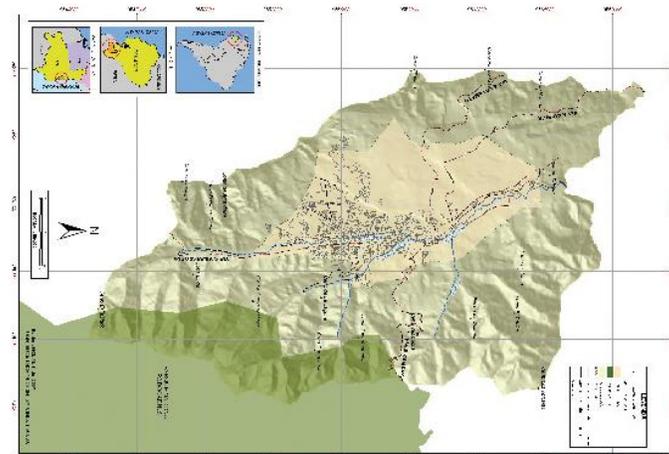
Fuente: Recuperado de [www.inamhi.gob.ec](http://www.inamhi.gob.ec)

Elaborado por: [www.inamhi.gob.ec](http://www.inamhi.gob.ec)

### 1.8. Topografía

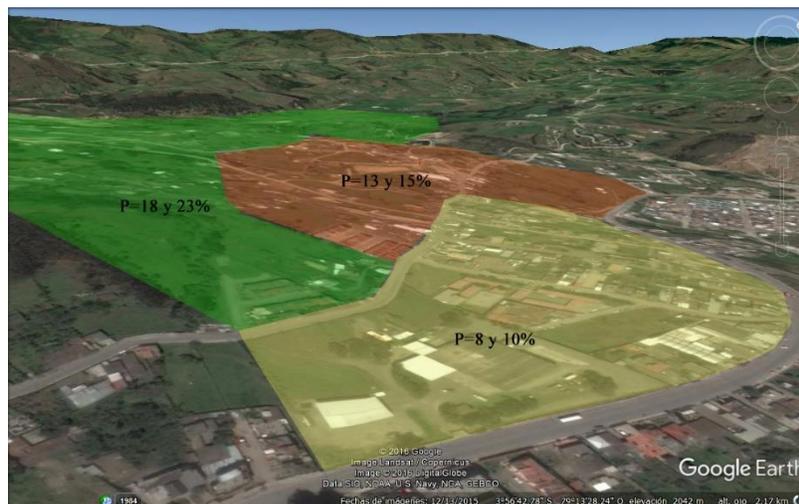
El actual valle de Loja fue una zona lacustre, conformada en el periodo terciario por un pequeño lago, que se abrió cerca de Zalapa para dar nacimiento al actual río Zamora.

Precisamente, alrededor del río Zamora y sus varios afluentes, se han conformado el actual valle de 20km de largo por 4km de angosto, con declive no muy pronunciado hacia el sector norte, relieve colinado y abierto hacia el oeste y cerrado y abrupto hacia el este. (Geo Loja. 2008)

**Ilustración 3. Topografía ciudad de Loja**

Fuente: CINFA  
Elaborado por: GEO LOJA

La topografía más o menos plana del valle se sitúa al centro y llega hasta el barrio Motupe, el sector de nuestra investigación muestra condiciones de topografía muy favorables, presentando así tres zonas. La primera es la parte más plana del barrio alcanza pendientes entre el 8 y 10%, luego se presenta una área que alcanza pendientes entre el 13 y 15% y finalmente una tercera área que va hacia la falda de la montaña que alcanza pendientes entre el 18 y 23%, es por ende que el barrio está catalogado como terreno urbanizable por el GAD LOJA.

**Ilustración 4. Topografía del barrio Motupe**

Fuente: Recuperado de Google Earth  
Elaborado por: El autor

## **1.9. Metodología**

Consiste en identificar los indicadores urbanos, que permiten precisar la escala de trabajo a nivel urbano local, parte de una visión sistémica y agrega una discusión sobre la accesibilidad urbana a través de indicadores cuantitativos y cualitativos.

### **1.9.1. Etapa 1. Preliminares**

Contiene la formulación de las preguntas base del tema elegido, las cuales darán como resultado la pregunta base general que guiará la investigación y de la cual se desprenderá el problema y los objetivos.

**Método de investigación:** lluvias de ideas, elaboración de matrices de pensamiento, matrices de preguntas.

### **1.9.2. Etapa 2 Revisión teórica y bibliográfica.**

Contiene las teorías y conceptos tanto internacionales como nacionales, reúne y recopila los pensamientos acerca de: ciudad, espacio público, normas, las cuales aportan y darán pautas para la investigación. Permiten la formación de un criterio profesional acerca del tema y de un filtro para la evaluación y el análisis del tema planeado.

**Método de investigación:**

- Recopilación de información primaria y secundaria
- Identificación de actores
- Entrevistas con los moradores del barrio
- Aportes y opiniones teóricas

### **1.9.3. Etapa 3. Análisis y diagnóstico por indicadores urbanos**

Dentro de esta fase se analizará y diagnosticará el barrio mediante la aplicación de una ficha de información barrial, la misma que nos permitirá medir los indicadores urbanos en porcentajes cualitativos y cuantitativos. Para ello la ficha nos arrojará datos de tipo arquitectónico, social y medioambiental.

#### **Método de investigación**

- Aplicación de fichas
- Límite del área urbana del barrio
- Cartografía del barrio
- Localización de paradas de bus
- Localización de servicios básicos
- Localización de áreas verdes y zonas de esparcimiento

### **1.9.4. Etapa 4. Propuesta**

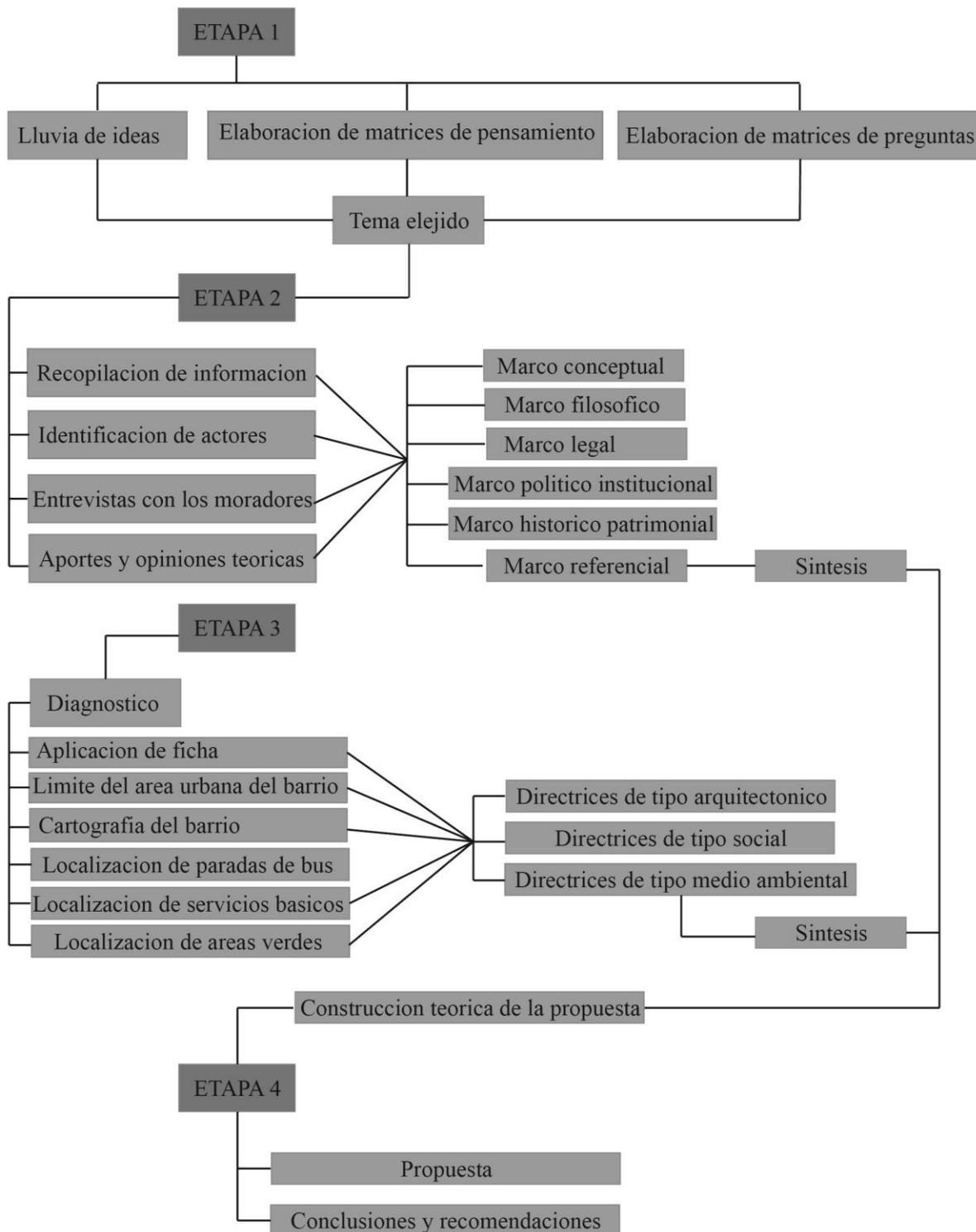
Como parte final, se realizará una propuesta de intervención urbana con el objetivo de propiciar el cumplimiento de los indicadores urbanos, en pos de buscar siempre el bienestar del barrio y por siguiente de la ciudad.

### **1.9.5. Conclusiones y recomendaciones**

Una vez concluido todo el proceso de desarrollo de la investigación y propuesta se darán sugerencias y criterios a manera de lluvia de ideas de posibles soluciones o aportes a los problemas visualizados y analizados.

### 1.9.6. Esquema de la metodología

**Ilustración 5.** Esquema de la metodología



Fuente: Recuperado de <http://www.javeriana.edu.co>

Elaborado por: El autor

## Capítulo II

### 2. Marco Teorico

#### 2.1. Ciudad

*Una ciudad es un recipiente de experiencias sociales, un continente lleno de memoria social, una piel que va registrando las diferentes formas como se presentan los acontecimientos históricos.*

*Fabio Zambrano P. Profesor Universidad Nacional de Colombia: La Ciudad en la Historia.*

La ciudad es antes que nada un espacio público, un lugar abierto en el que significativamente confluyen todo tipo de flujos (Bauman 2002). También la podemos entender como una realidad histórica geográfica, sociocultural, política, una concentración humana y diversa (urbs), dotada de identidad o de rasgos comunes y con una vocación de autogobierno (civitas, polis).

La ciudad es un conjunto de comportamientos, costumbres, una variedad de mezclas configuradas e imaginadas por los ciudadanos. Ya que es aquí donde las personas pueden interactuar, manifestarse y mostrar sus rasgos identitarios y afecciones sobre ella.

Las verdaderas ciudades siempre están en construcción, el ideal de una ciudad en desarrollo debe ser la funcionalidad organizada en un territorio limitado, donde la dinámica e interacción de los sistemas determina la expansión de los mismos. (Viviescas 2000)

Además podemos afirmar que la ciudad no siempre es un proyecto colectivo, es más bien, una suma de proyectos individuales marcado cada uno de ellos por el peso de quien lo propone y realiza. La construcción física de la ciudad no solo corresponde a la arquitectura y al espacio

público, es también la definición a partir de los significados de los sentidos que orientan a los ciudadanos y despiertan simpatías y apropiaciones de sectores de la ciudad.

### **2.1.1. La ciudad educadora**

Su finalidad primordial es la construcción de una ciudadanía organizada, autónoma y solidaria, capaz de convivir en la diferencia y de solucionar pacíficamente sus conflictos, instaurar en la ciudadanía un proceso continuo de aprendizaje y de construcción en el que la ciudad juega un papel importante en la educación de los ciudadanos. (Faure, E. Aprender a ser. Unesco. Barcelona. 1973).

La Ciudad Educadora es una propuesta en continua construcción, una historia que se va recorriendo, al tiempo que permite identificar el camino por el cual habrá que transitar. Tal vez una utopía a la que vale la pena apostarle. Nos referimos a un proyecto para construir ciudadanía, democracia y ciudad para más y mejores ciudadanos. (Rodríguez. 2001).

Pues la ciudad ya no es sólo el conglomerado urbanístico y de pobladores, sino una gran alma, una ciudad viva, un cuerpo que siente, que se mueve, una ciudad con corazón propio, un ambiente y un contexto global de vida y aprendizaje.

Si tenemos en cuenta el concepto de trasladar los espacios de aprendizaje de recintos cerrados a los espacios públicos como lo plantean diferentes autores de esta teoría, podemos decir que el espacio público y en especial su uso adquiere sentido en la medida en la que la gente no solo socializa sino que aprende y construye su propio conocimiento en los espacios públicos de la ciudad. Es por esto que el espacio público debe ser un espacio constructor de conocimiento que permita reflejar la cultura y las expresiones sociales que fomenten el aprendizaje de “ser Ciudadano” y de fomento para la cultura ciudadana y el aprendizaje de vivir en comunidad.

### **2.1.2. La ciudad como bien común**

Es un llamado a la solidaridad, es imposible propiciar espacio público sin considerar la dignidad de todo ser humano, entendida como lo que beneficia a todos los miembros de una sociedad y por lo tanto de carácter uniforme. (Mazza.2009).

- **Ciudad**

Es un sistema en el cual las viviendas, los lugares destinados a la vida y a las actividades comunes (las escuelas, iglesias, plazas, parques, hospitales y los mercados, etc.) y las otras sedes de la actividad laboral (las fábricas, las oficinas) están integradas entre sí.

- **Bien**

La ciudad es un bien, no es una mercancía y por ende tiene valor por sí misma, por el uso que de ella hacen, o pueden hacer las personas que la utilizan.

Entendida como bien nos ayuda a satisfacer las necesidades elementales (alimentarse, apagar la sed, cubrirse, curarse), las del conocimiento (aprender, informarse e informar), las del afecto y de placer (amistad, solidaridad, amor y goce estético).

- **Común**

No significa público, aunque a menudo es útil que se convierta en ello, significa que pertenece a varias personas unidas por vínculos voluntarios de identidad y solidaridad, satisface una necesidad que cada individuo no puede satisfacer sin unirse a los demás y sin compartir un proyecto y una gestión del bien común.

### 2.1.3. Urbanismo ecológico

La sostenibilidad para algunos expertos, es en parte una utopía que ni siquiera las más desarrolladas ciudades del mundo han logrado imponer. (Gonzales. 2009).

Esta situación ha dado paso a la conformación de asentamientos urbanos conflictivos e insalubres, y hasta cierto punto, inmanejables, alienando individuos y generando problemas sociales, Lo anterior redundando en un crecimiento desproporcionado de la presión sobre el medio ambiente y sobre la estructura ecológica que lo sostiene; es por eso que los problemas medioambientales deben solucionarse desde las ciudades que son las causantes del deterioro y aunque la sostenibilidad pueda ser una utopía, se deben tener en cuenta formas de manejo que mitiguen los impactos de la ciudad como estos tres principios. (Hernández. 2004)

- No poner en peligro la supervivencia de las siguientes generaciones.
- No consumir recursos sobre su tasa de renovación.
- No producir residuos sobre su tasa de absorción por el medio.

El urbanismo ecológico debe imponer la recuperación de la calidad de vida de sus habitantes, hacerle frente a la necesidad de ampliar los estándares que determinaban la calidad de los espacios urbanos. La calidad de vida urbana se puede considerar como un constructo social formado de tres dimensiones básicas: Calidad Ambiental, Bienestar e Identidad.

- **Calidad Ambiental**, la calidad de nuestro ambiente es básica en la satisfacción de nuestras necesidades. No es posible sustituir la calidad del aire que respiramos o la accesibilidad peatonal a los espacios, cuando hablamos de calidad ambiental incluimos también lo construido y la relación entre sus partes.

- Si mencionamos **Bienestar** nos referimos a la satisfacción en la provisión de los bienes y servicios definidos como básicos que deberían ser garantizados institucionalmente.
- Cuando enunciamos **Identidad** referimos al grado de intervención y apropiación que tienen los individuos sobre su medio, la forma en que participan en la construcción social. Se procura evaluar la participación social en la ciudad, la utilización del tiempo y el espacio por parte de los ciudadanos y la satisfacción de las necesidades subjetivas de éstos.

## 2.2. Espacio Público

*Invertir en la calidad de los espacios públicos no debe ser considerado un lujo, sino justicia democrática*

*(Castells, 2002).*

Históricamente se reconoce a Aristóteles como el precursor sobre el reconocimiento del espacio público, definiéndolo como “ese espacio vital y humanizante donde la sociedad se reunía para compartir sus opiniones, evaluar propuestas y elegir la mejor decisión”.

El concepto evoluciona, finalmente se puede decir que se complementa para llegar a un significado integral, son aquellos espacios donde se desarrolla una faceta de lo social que hace posible observarnos a nosotros mismos como sociedad y cultura. (Joseph, 1988)

El espacio público en cualquier contexto hoy presenta varias facetas, desde lo físico es el conjunto de andenes, plazas, plazoletas, puentes y sus zonas bajas, e inclusive las vías y algunos espacios cubiertos que albergan actividades en cierto modo se pueden considerar como espacios públicos que se encuentran en áreas privadas. (Conceptualización del Espacio Público Universidad Nacional de Medellín)

Se alude al espacio público como el paisaje urbano de la ciudad, como un espacio abierto es decir donde los individuos transitan y están libremente, reflejan hechos específicos de una población determinada, los espacios abiertos corresponden a los lugares donde la gente se reúne a caminar, pasear, comprar, montar en bicicleta o a conducir; son los espacios de encuentro y participación en la vida comunal del espacio reconocido como ciudad.

El diseño de los espacios públicos continúa siendo la prueba decisiva para medir la capacidad de “crear ciudad”, de favorecer el ejercicio de la ciudadanía. El espacio público debe ser multifacético al servicio de usos, población y temporalidades diferentes, se debe integrar con las viviendas y la actividad comercial, entendido como un ámbito de relaciones y de cohesión social, de referencia para la vida cotidiana, que demarque simbólicamente el territorio equilibrando seguridad con identidades diferentes. (Gasparini, 2000).

### **2.2.1. Topofilia, la teoría del lugar**

Comprendida como el conjunto de afecciones emotivas y afectivas que unen al hombre con un determinado lugar, siendo estas su vivienda, su barrio, su pueblo o la ciudad que habita, también entendida como una teoría que relaciona lo emotivo y afectivo entre un individuo y el espacio.

Considerando que la actual pérdida de sentido y significado del habitar humano, ha llevado a nuestra sociedad a confundir el profundo sentimiento de habitar, con el más simple problema de ocupar un espacio, por tal razón estamos equivocados con la construcción del mundo como lugar de habitación con la mera erección de formas, estas formas que en la mayoría de los casos son tan arbitrarias como vacías y carentes de significado, ya no importa el valor del significado solo desean consolidar el proyecto moderno: "Conocer el mundo para dominarlo", olvidando fundamentalmente el problema más importante que es el de habitarlo. (Yory. 1997).

### **2.2.2. Cultura Ciudadana**

*Conjunto de costumbres, acciones y reglas mínimas compartidas que generan sentido de pertenencia, facilitan la convivencia urbana, conducen al respeto del patrimonio común y al reconocimiento de los derechos y deberes ciudadanos.*

*Su propósito es percibir como los ciudadanos, reconocen y usan los entornos sociales y urbanos y cómo se relacionan entre ellos en cada entorno. Pertenecer a una ciudad es reconocer contextos y en cada contexto respetar las reglas correspondientes. Apropiarse de la ciudad es aprender a usarla valorando y respetando su ordenamiento y su carácter de patrimonio común. (Mockus 1995-1997)*

Este enunciado nos permite comprender y por ende afirmar que los comportamientos sociales de las personas están intrínsecamente ligados con el espacio físico ya que se reconocen en virtud del mismo, es por ello que según las condiciones que tenga este espacio físico puede propiciar e influir de manera positiva o negativa en sus comportamientos, así se afirma que los espacios públicos oscuros, deteriorados, sin seguridad generan en la población comportamientos negativos para la convivencia ciudadana.

## **2.3. Valoración del espacio público**

### **2.3.1. Indicadores**

Un indicador puede ser tanto concreto como abstracto, podemos encontrar indicadores en todo tipo de espacios y momentos que son utilizados para seguir un determinado camino de investigación. Estos indicadores siempre nos servirán como puntos de referencia de datos cuantitativos y cualitativos.

### **2.3.1.1. Revitalización física**

Específicamente ligada a las estructuras edilicias y los espacios urbanos, teniendo en cuenta que si estamos interviniendo en un entorno, las acciones que se propongan deberán estar orientadas a la puesta en valor de estos espacios.

### **2.3.1.2. Recuperación social**

Conociendo sobre la identidad social y cultural del sector, las necesidades de los habitantes y visitantes, la intervención debe considerar la mejora de las condiciones de habitabilidad.

### **2.3.1.3. Directrices de tipo arquitectónico**

Toda intervención debe ser respetuosa con el edificio o espacio, su finalidad será siempre resaltar los valores originales del conjunto o lugar.

### **2.3.1.4. Directrices de tipo social**

Toda intervención tiene un componente humano, es necesario considerar la dimensión social que ésta implica, para favorecer la participación de los habitantes de tal forma que les permita la apropiación del sector y la conservación de su identidad.

### **2.3.1.5. Directrices de tipo medioambiental**

La intervención permite optimizar los recursos existentes para su aprovechamiento en la mejora de las condiciones de habitabilidad, así conseguimos mitigar el impacto sobre el medio ambiente.

## **2.4. Categorización del espacio público**

El espacio público es por encima de todo, el escenario de la convivencia entre los ciudadanos y por tanto debe estar configurado para ser soporte de encuentros y dar oportunidades para el intercambio y la cohesión social. Dicho espacio es esencialmente la calle, soporte de diversas funciones básicas.

**Tabla 1** Categorización del espacio público según uso funcional y morfología

ESPACIO PUBLICO	Clasificación funcional		Clasificación morfológica
	Espacios vinculados al tráfico rodado	Espacios para vehículos	Calzada Estacionamientos Elementos de articulación de tráfico
Espacios de recreación	Espacios peatonales	Calle peatonal Aceras anchas Aceras estrechas	
		Espacio dominio público natural o monumental Jardín Espacios de estancia exteriores de manzana o pequeñas explanadas plazas	

Fuente: Recuperado de <http://www.programaseuropeos-malaga.com/>

Elaborado por: El autor

Hablar de espacios descubiertos y de espacios vacíos. Los espacios descubiertos son los jardines interiores, que deberían servir de reserva de luz y aire, de vínculo entre personas y naturaleza. Los espacios vacíos, por su parte son los lugares donde acontece la vida colectiva de la ciudad, propone una cierta división funcional de estos espacios en relación al tipo de usos, a la vez que establece una categorización tipológica y funcional de los mismos. (Cerdà. I. Teoría de la Construcción de las Ciudades)

El primer tipo de espacio es la vía pública, la calle, el conjunto de superficies continuas, con la calle aparecen otros tipos de espacios como son las plazuelas, las plazas, los jardines, los paseos públicos, los parques y el bosque. Todos ellos determinados por unas características particulares.

**Tabla 2** Usos del espacio público

	Usos dominantes	Usos complementarios	Diseño	Equipamiento
Vía	Desplazamiento productivo de seres y mercancías	Encuentro descanso	Según sección transversal que incluye el diseño de subsuelo y según sección longitudinal que confiere una imagen de conjunto	Pavimento Arboles Iluminación Bancas Fuentes de boca Relojes eléctricos Placas de nombre de las calles y de numeración de las casas Otros.
Plazas	Reposo	Encuentro Juego	Derivados de la trama antigua de la ciudad o de un ensanchamiento de la vía.	Las anteriores Kioscos Abrevaderos Esculturas
Plazuela	Reposo Esparcimiento	Encuentro	Segregada de la vía en la trama antigua	Los anteriores
Jardines-squares	Reposo Esparcimiento	Encuentro Juego	Segregado de la vía.	Los anteriores mas Plantaciones de flores Fuentes ornamentales
Paseos públicos	Paseo Esparcimiento	Encuentro Circulación-paseo	Segregado de la vía	Los anteriores
Parque	Reposo Esparcimiento	Encuentro Juego	Segregado de la vía como agrupación de varias manzanas	Los anteriores
Bosque	Reposo Esparcimiento	Encuentro Juego Diversión Deporte	Segregado de la trama del conjunto de la ciudad y comunicado por transporte	Elementos de soporte a acciones de tipo gastronómico, deportivo, recreativo en general.

Fuente: Recuperado de <http://raco.cat/index.php/Waterfront/article/view>

Elaborado por: A. Remesar a partir del trabajo de Ildefons Cerdà

## **2.5. Paisaje**

Está compuesto básicamente por elementos que captan la atención de los usuarios ya sea de tipo natural o construido, crean una división o eje principal del cual pueden partir ordenes en el diseño y en las visuales. (Lauri. 1986).

## **2.6. Imagen Urbana**

Contemplar la ciudad puede provocar un placer particular, por simple que sea la vista, la ciudad es una construcción en el espacio, a una escala mayor. (Lynch. 2009).

Hace referencia a la imagen mental que elabora una persona sobre un lugar. La imagen urbana guarda relación con el retrato que elabora una persona al transitar por la ciudad. De la jerarquía, organización e interrelación de los elementos que la persona puede identificar, dependerá el grado de legibilidad y comprensión que se tenga del espacio urbano.

## **2.7. Mobiliario Urbano**

Son elementos urbanos complementarios, ubicados en espacios públicos con el propósito de facilitar las necesidades del ciudadano, mejorando su calidad de vida y fomentando el uso adecuado de los espacios públicos, así como servir de apoyo a la infraestructura y al equipamiento urbano, formando parte de la imagen de la ciudad.

## **2.8. Cohesión social**

Es una forma de convivir, de compartir los recursos, los valores, y de respetar y comprender las diferencias que existen en una sociedad

La cohesión social como el proceso de desarrollo de una comunidad de valores compartidos, retos comunes e igualdad de oportunidades, basada en un sentimiento de esperanza, confianza y reciprocidad. (Jeannotte, 1997).

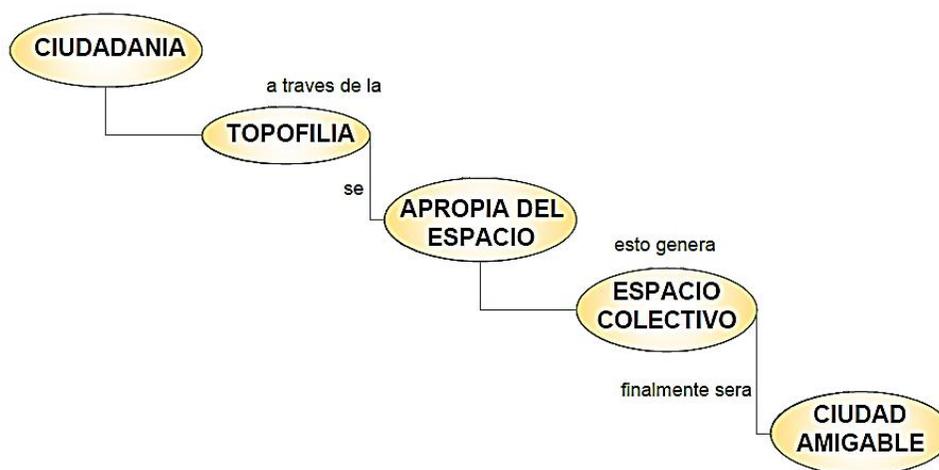
### 3. Marco Filosófico

*El hombre “es el único entre los animales, a quien puede llamarse con propiedad anthropos, es decir contemplador de lo que ha visto” Platón (428-347 a.C.).*

Los conceptos anteriormente descritos y estipulados son el punto de partida para formular la concepción filosófica sobre la investigación, estamos buscando un punto de flexión donde dejemos ya de describir los conceptos que ya conocemos de ciudad, sobre como diseñarlas, etc. que es lo que se hace en la mayor parte de casos.

Aquí proponemos una idea alterna, se trata de apostarle al cambio y desarrollo de un nuevo proceso sobre cómo crear espacios públicos más habitables, pensar en el espacio público como el lugar donde se desarrollan las actividades humanas y que estas actividades están íntimamente ligadas a los emociones y costumbres de un pueblo y por ende al momento de garantizar su desarrollo se crea un sentido de pertenencia y apropiación del espacio, lo cual es lo más importante, ya que la finalidad de un pueblo es vivir y habitar un territorio y no solamente de ocupar un espacio, pues los habitantes reconocen y pueden o no sentirse identificados con él.

**Ilustración 6.** Conceptualización filosófica



### **3.1.Espacio público.**

El espacio público debe ser un lugar constructor de conocimiento que permita reflejar la cultura y las expresiones sociales que fomenten el aprendizaje del ser ciudadano.

Además de incentivar la formación y el aprendizaje de vivir en comunidad, debemos entender al espacio público como el elemento ordenador de las redes sociales en la ciudad a través de recorridos con características físico espaciales de acuerdo a particularidades propias, garantizando la vinculación de lo ambiental, y apropiación a través de una transformación cultural donde lo físico espacial es opción de equilibrio.

### **3.2. Ciudadanía**

Es históricamente el estatuto de la persona que habita la ciudad entendida como derechos y responsabilidades libres e iguales para todos los que viven y conviven en un mismo territorio caracterizado por una fuerte continuidad física y relacional y con una gran diversidad de actividades y funciones. (Borja, 2003).

La alta densidad de relaciones entre los habitantes es posible precisamente porque son diferentes, en cuanto a aptitudes y actividades, por lo tanto pueden intercambiar.

### **3.3. Reconocimiento de un individuo, por un lugar**

Al referirnos a estos términos fundamentamos que son el conjunto de emociones emotivas y afectivas entre un individuo y un espacio, las mismas que hacen que estos grupos humanos se identifiquen con el sector y lo lleven presente.

**Ilustración 7.** Público, pero sobre todo, colectivo.

**Fuente:** El Espacio Público en La Agenda Actual (verde o del color que sea)

**Elaborado por:** El autor

La imagen representa algunos de los conceptos a los que deseamos llegar, podemos evidenciar que lo colectivo tiene una carga muy importante, como siempre se ha dicho las necesidades de muchos supera a las de pocos y aquí podemos evidenciar que cuando se realiza trabajos mancomunados los resultados son los que se esperan y cuan gratificante es poder observar esos espacios abiertos pero vividos y disfrutados por quienes más importan sus habitantes.

## 4. Marco Legal

### 4.1. Introducción

Para la presente investigación utilizaremos las normas y reglamentos establecidos en la Constitución de la República del Ecuador, el Plan Nacional del Buen Vivir 2013-2017, la Normativa Patrimonial y las Ordenanzas Municipales del cantón Loja.

El análisis lo llevaremos a cabo mediante una matriz de vinculación de normas que rigen cada elemento o concepto que estamos tratando dentro de esta investigación, la lectura de esta matriz es de manera horizontal y tiene un orden jerárquico que va desde lo general hasta lo particular, para la obtención de estas normas que abordaremos hemos realizado el estudio de 21 normas que están en vigencia en el territorio ecuatoriano de las cuales hemos extraído las que nos regirán las cuales son 18 leyes y reglamentos vinculados entre sí los cuales buscan el beneficio de la comunidad.

### 4.2. Normativas que rigen la investigación

**Tabla 3.** Matriz de normativas.

	Constitución de la República del Ecuador	Plan nacional del buen vivir 2013-2017	Normativa patrimonial	PDOT Cantón Loja. 2011
<b>Cohesión social</b>	<p><b>Art. 23.-</b> 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.</p> <p>El derecho a difundir en el espacio público las propias expresiones culturales se ejercerá sin más limitaciones que las que establezca la ley, con sujeción a los principios constitucionales.</p>	<p><b>Objetivo 2.</b> Auspiciar la igualdad, la cohesión, la inclusión y la equidad social y territorial, en la diversidad</p>	<p><b>Derechos de las comunidades, pueblos y nacionalidades</b> <b>Cap. 4to. Art. 57.-</b> <b>Numeral 13:</b> Mantener, recuperar, proteger, desarrollar y preservar su patrimonio cultural e histórico como parte indivisible del patrimonio del Ecuador.</p>	<p>e) La protección y promoción de la diversidad cultural y el respeto a sus espacios de generación e intercambio; la recuperación, preservación y desarrollo de la memoria social y el patrimonio cultural;</p>

<b>Ambiente sano</b>	<b>Art. 14.-</b> Se reconoce el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, que garantice la sostenibilidad y el buen vivir, <i>sumak kawsay</i> .	<b>Objetivo 3.</b> Mejorar la calidad de vida de la población	<b>Art. 379. 2.</b> Las edificaciones, espacios y conjuntos urbanos, monumentos, sitios naturales, caminos, jardines y paisajes que constituyan referentes de identidad.
<b>Espacio público</b>	<b>Art. 22.-</b> Las personas tienen derecho a desarrollar su capacidad creativa, al ejercicio digno y sostenido de las actividades culturales y artísticas.	<b>Objetivo 5.</b> Construir espacios de encuentro común y fortalecer la identidad nacional, las identidades diversas, la plurinacionalidad y la interculturalidad	<b>Organización Territorial del Estado Régimen de competencias. Cap. 4to. Art. 264.-</b> Numeral 8. Preservar, mantener y difundir el patrimonio arquitectónico, cultural y natural del cantón y construir los espacios públicos para estos fines.  7. Planificar, construir y mantener la infraestructura física como los espacios públicos destinados al desarrollo social, cultural y deportivo, de acuerdo con la ley
<b>Recreación social</b>	<b>Art. 24.-</b> Las personas tienen derecho a la recreación y al esparcimiento, a la práctica del deporte y al tiempo libre.	<b>Objetivo 4.</b> Fortalecer las capacidades y potencialidades de la ciudadanía	Art. 94.- Compromete a los GAD a ejecutar actividades deportivas, recreativas, con un espíritu participativo y de relación social, para la adecuación del tiempo libre de toda la población
<b>Control del espacio público</b>	<b>Art. 264.-</b> 2. Ejercer el control sobre el uso y ocupación del suelo en el cantón.		m) Regular y controlar el uso del espacio público cantonal y de manera particular, el ejercicio de todo tipo de actividad que se desarrolle en él, la colocación de publicidad, redes o señalización
<b>Hábitat</b>	<b>Art. 31.-</b> Las personas tienen derecho al disfrute pleno de la ciudad y de sus espacios públicos, bajo los principios de sustentabilidad, justicia social, respeto a las diferentes culturas urbanas y equilibrio entre lo urbano y lo rural.	<b>Objetivo 3.</b> Mejorar la calidad de vida de la población	El POT orienta la organización del espacio, la infraestructura y las actividades conforme a su impacto físico, ambiental y social con el fin de mejorar la calidad de vida de sus habitantes y alcanzar el buen vivir

Fuente: Normativas vigentes en el Ecuador

Elaborado por: El autor

### 4.3. Conclusiones

Tras el análisis de las diferentes normativas se puede concluir que la planeación y la correcta utilización del espacio público son de vital importancia para el desarrollo de los pueblos, y que si a estos espacios se les da una carga de valor histórico patrimonial el compromiso por rescatarlas se incrementa aún más.

La imagen actual del barrio no es la mejor, a pesar de ser un barrio muy tradicional y antiguo de Loja, por ello depende del estado y de las autoridades planificar para mejorar la calidad y el uso correcto del espacio público.

- La **cohesión social** está vinculada y estipulada en cada una de las leyes estudiadas como un derecho innato de las personas, al cual deben acceder de forma libre y segura.
- Un **ambiente sano**, sería el ideal de un barrio o localidad, donde sus paisajes sean de fácil lectura y ayuden a mejorar la calidad de vida de sus habitantes.
- El **espacio público**, objeto de la investigación está íntimamente ligado a las prácticas del sumak kawsay, ya que es aquí donde se fortalece la identidad de cada pueblo.
- La **recreación social**, parte importante en la sociedad ya que permite liberar nuestras destrezas tanto físicas como mentales, las mismas que fortalecen el desarrollo de un pueblo.
- El **control del espacio público**, un instrumento muy importante ya que nos facilita normar su uso y correcto manejo, en beneficio de una localidad.
- El **hábitat**, un elemento que buscamos de forma permanente que sería una simbiosis equilibrada entre hacer ciudad y vivir el paisaje, en un mutuo respeto.

## **5. Marco Político Institucional**

### **5.1. Organización barrial**

Los habitantes del barrio Motupe en vista de la necesidad de verse representados por un dirigente para realizar las debidas peticiones a la alcaldía con la finalidad de mejorar sus condiciones de equipamiento e infraestructura urbana se han organizado y han creado una directiva barrial la misma que actualmente es precedida por el Sr. Rodrigo Gonzales.

Los habitantes se han concientizado sobre la potencialidad turística del sector y estiman que el gobierno local de la Municipalidad cantonal se involucre de manera conjunta con la población, en un proceso de evaluación de la realidad y diseño de proyectos de desarrollo urbano y comunitario en el sector, con el propósito de habilitarlo y potenciarlo a partir de su riqueza y de la creatividad de sus moradores en la búsqueda, por una parte, de mejores condiciones de vida de la población y, por otra, de mejorar también la presentación urbanística del lugar, integrándolo al centro urbano con vías y calles de acceso en buenas condiciones para el tránsito vehicular y peatonal.

## **6. Marco Histórico Patrimonial**

### **6.1. Loja historia**

Loja está íntimamente ligada a la historia del país, en los "Comentarios Reales" del Inca Garcilaso de la Vega se hace mención a sus habitantes. La zona oriental de Loja, según el padre Juan de Velasco estaría poblada por la dilatadísima y feroz nación de los jíbaros, similares para él a los araucanos de Chile. Como ciudad española fue fundada por el capitán Alonso de Mercadillo el año 1548 en el valle de los ríos Zamora y Malacatos. El 18 de noviembre de 1820 el pueblo de Loja, reunido en la plaza de San Sebastián, proclamó la independencia de la ciudad y de la provincia.

Loja se ha incorporado activamente a la vida económica social y cultural del país, siendo su economía un eslabón relevante con conexiones inmediatas con el norte del Perú la costa ecuatoriana y el área de Cuenca.

El mestizaje ha formado en Loja un nuevo pueblo, un pueblo cholo muy blanco de rostro, altivo pero cordial, franco, sereno, bien equilibrado. Este es el chazo. Gallardo Moscoso dice que "el chazo viene a constituir una semiraza lojana" y supone que sus características conformarían lo que Vasconcelos denominó el hombre de la "raza cósmica". Germán Carrión escribe: "Los hombres del alto en el camino para tomar café con cecina son indudablemente "chazos lojanos", recios campesinos endurecidos por todos los rigores, inteligentes, cultos, altivos. (GAD LOJA).

## **6.2. Motupe historia a través de la memoria colectiva**

*La historia de un pueblo permanece intacta  
en la memoria y corazones de sus hijos*

El nombre es un topónimo y hace referencia a una fruta llamada motupí que había en el sector, (como existen los quiques, salapas y cayapas), su significado es "lugar despuntado". Inicialmente se lo conocía como Motupex que según sus moradores era en honor a un líder indígena perteneciente a la cultura mochica del departamento de Lambayeque ubicado al norte del Perú.

En el vecino país Perú existe un distrito llamado Motupe y es famoso por la celebración religiosa de la Cruz de Chalpón; antiguamente fue la capital del cacicazgo "Motux" que quiere decir "Sombra del Indio", pues acá estaría la historia más próxima a la creación del barrio Motupe en la ciudad de Loja, que como sabemos el espíritu de aventurero y conquistador que

tenían los indígenas peruanos los hizo migrar en busca de nuevas conquistas y llamaban con un nombre parecido a los asentamientos que formaban como los que tenían ya en su región.

Posteriormente el nombre del barrio atraviesa un cruce de lenguas, que inicialmente sería Motupex de la lengua mochica, luego llamado Motupí por parte de la lengua quechua del sector y finalmente una tercera etapa y definitiva llamándolo Motupe producto del proceso de colonización que se dio en la ciudad de Loja.

Este barrio siempre se ha caracterizado por sus creencias religiosas y al igual que en otros sectores hubo familias que siempre velaban por el bienestar del sector.

La iglesia fue construida por el esfuerzo de sus moradores, en especial por parte de los señores Polibio Labanda y Salvador Gonzales como principales impulsores de esta construcción, la construcción de la iglesia está realizada en estructura de tapial y madera, nos cuentan que la madera la transportaban en acémilas desde Chuquiribamba Saraguro y Tenta.

**Ilustración 8.** Iglesia Motupe año 2010



**Fuente.** Recuperado de <https://es.alltravels.com>  
**Elaborado por:** Jorge Salcedo Asanza /31 Julio 2010

**Ilustración 9.** Estado actual iglesia de Motupe



**Fuente:** Archivo del autor  
**Elaborado por:** El autor

La construcción de la escuela Marieta de Veintimilla se da por la incesante gestión del señor Amador Veintimilla, a quien le preocupaba mucho que exista un lugar cercano donde puedan educarse los niños del sector.

**Ilustración 10.** Escuela Marieta de Veintimilla



Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

El alumbrado eléctrico era una utopía para el sector, hasta que el señor Luis Fierro gracias a sus continuas gestiones lo hizo realidad, acá una anécdota muy importante que se da es que la emoción de los moradores al contar con una iluminación nocturna pasaron caminando toda la noche recorriendo el sector.

La cooperativa de transporte urbano 24 de Mayo, fue el principal medio de transporte encargado de conectar a la ciudad con el barrio, ya que el sector fue el punto de entrada y salida de la ciudad hacia los demás sectores de la sierra ecuatoriana.

Entre 1957 por la necesidad de comunicarse con la ciudad de Loja, se construye la carretera Chuquiribamba Loja, la que unía a los barrios de Chantaco, hacienda Gonzabal, Taquil, Cachipamba, Cerro de Sacama, Zalapa y llegaba a Motupe.

Este barrio fue de carácter rural hasta 1986, que es la fecha en la cual la municipalidad de Loja toma la decisión de extender los límites urbanos de la ciudad, sin tener una planificación y

un plan para toda el área que iba a ser considerada urbana, es así como Motupe pasa a formar parte de esta nueva delimitación, un suceso que hasta hoy no ha terminado de afianzarse ya que la mayor parte del terreno en el barrio es de carácter agrícola y son muy pequeños los núcleos consolidados.

Según datos de la Curia de Loja se funda como barrio católico el 30 de octubre de 1987, por Mons. Hugolino Cerasuola Stasey de los padres Eludistas como iglesia Cristo Sacerdote, su finalidad fue el de fomentar la vida pastoral de los seminaristas.

Podemos notar que el barrio ya estaba consolidado y que servía como conexión de la ciudad con los demás pueblos de la serranía ecuatoriana, pero todo el tiempo transcurrido le dejaron al sector un conjunto de tradiciones e incluso una arquitectura fácilmente identificable, que en la actualidad está siendo destruida.

### **6.3. Motupe patrimonio**

Como lo señalábamos este barrio es uno de los más antiguos de la ciudad de Loja, al igual que en Belén y El Valle, acá se mantienen vivas varias tradiciones del ayer lojano que deben ser tomadas en cuenta como elementos del patrimonio cultural intangible y aptos para ser desarrollados y fomentados como recursos turísticos, la arquitectura de las edificaciones del lugar es un elemento del patrimonio cultural tangible de la lojanidad, el mismo que por estar en un estado de abandono está perdiendo identidad y además están siendo cambiados y en algunos casos derribados parcial o totalmente.

Nuestra investigación nos lleva a indagar sobre que están haciendo las autoridades competentes para rescatar lugares que en verdad tienen un valor histórico patrimonial, que a diferencia de otros sectores donde la historia patrimonial fue elaborada por conveniencia,

Motupe si la posee, su gente, arquitectura y costumbres que han perdurado en el tiempo son claros testigos del inicio y permanencia de un pueblo en la historia.

Pues para mala fortuna del barrio encontramos que el GAD LOJA no lo tiene catalogado dentro de lugares patrimoniales por estar fuera del casco histórico, un casco histórico que para muchos abarca intereses políticos y estratégicos y no mira la realidad de construir una historia basada en hechos que han marcado todo el proceso de lo que hasta hoy es la ciudad de Loja.

Nuestra próxima parada seria el Instituto Nacional de Patrimonio Cultural (INPC), entrevistamos a la Arq. Jovana Jaramillo sobre el barrio Motupe nos manifestó que aún no hay fichas inventariadas o levantadas de alguna vivienda o tramo, pero que estaban interesados en el barrio por algunos factores como su arquitectura y las manifestaciones culturales que se dan allí, menciono que no se ha procedido a inventariar en el sector por la falta de recursos, ya que realizar este proceso requiere de una gran demanda de personal y tiempo y por ende el factor económico es fundamental.

**Ilustración 11.** Arquitectura popular de Loja



**Fuente:** Archivo del autor  
**Elaborado por:** El autor

## 7. Casos de Estudio Referentes Urbanos

### 7.1. Regeneración urbana en un barrio de infraviviendas en Medellín

Hace apenas unos años, el enorme asentamiento informal de la Comuna 13, que abarca unas 700 hectáreas y en el que viven 150.000 habitantes, era una zona de infraviviendas. Proyectos Integrales Urbanos (IUP) de la Holcim Foundations ya había demostrado en otros asentamientos informales de la ciudad cómo la recuperación del espacio público puede mejorar la calidad de vida en las estas zonas desfavorecidas.

#### 7.1.1. Responsables

Uno de los catalizadores para el cambio es el proyecto “Proyecto Urbano Integral de la Fundación Holcim”, que consiste en la integración urbana de un área informal, que actualmente se está desarrollando en la Comuna 13.

**Ilustración 12.** Proyecto Urbano Integral. Comuna 13



Fuente: Recuperado de [www.construible.es](http://www.construible.es)

Elaborado por: [www.construible.es](http://www.construible.es)

#### 7.1.2. Función

El sistema de reciente construcción de escaleras mecánicas en las plazas públicas y los balcones se ocupa de problemas graves relacionados con la conectividad, la seguridad y la convivencia.

Las escaleras mecánicas al aire libre han acortado el tiempo de los trayectos a la ciudad de 36 a 6 minutos. Además que ha favorecido y ayudado a resolver los graves problemas de comunicación, seguridad y convivencia del barrio.

Además, se han completado más de diez edificios públicos que proporcionan la infraestructura y los espacios necesarios para la convivencia y la cohesión social

**Ilustración 13.** Sistema de metro cable



Fuente: Recuperado de [www.construible.es](http://www.construible.es)

Elaborado por: [www.construible.es](http://www.construible.es)

### **7.1.3. Concepto**

El concepto se centra en el principio de crear más valor a los edificios públicos en los barrios más pobres para reparar el tejido social de la comunidad. Para los más pobres, sólo lo mejor es suficientemente bueno, por ejemplo, las escuelas con una calidad tan alta como la de las instituciones privadas.

Medellín cuenta con uno de los más ambiciosos planes de renovación urbana en América Latina un proceso de varias décadas, pero que ya está dando resultados y ganando el reconocimiento internacional de la ciudad.

## 7.2. Rehabilitación Urbana en el Barrio Yungay, Santiago de Chile

### 7.2.1. Responsables

Después de 173 años, el barrio Yungay, ubicado en el corazón de la capital, será el primer sector patrimonial que será intervenido por el programa de recuperación de barrios del Ministerio de Vivienda y Urbanismo durante 2013, con el objetivo de mejorar sus espacios públicos.

**Ilustración 14.** Barrió Yungay



Fuente: Recuperado de [www.plataformaurbana.com](http://www.plataformaurbana.com)  
Elaborado por: Equipo de Plataforma Urbana

En el conjunto existen 7 tipologías de viviendas, desde la casa patronal, ubicada en amplios predios, hasta los comúnmente llamados cités y viviendas colectivas de varios pisos y patios.

**Ilustración 15.** Barrió Yungay



Fuente: Recuperado de [www.plataformaurbana.com](http://www.plataformaurbana.com)  
Elaborado por: Equipo de Plataforma Urbana

### 7.2.2. Función

Toda la zona del Barrio Yungay tiene cada vez una mejor accesibilidad, al conectarse de manera directa con la línea 5 del metro e. Una de las ventajas que se puede aprovechar de un paseo que comienza en esta estación, es que tiene acceso además al Parque Quinta Normal, que fue recientemente re inaugurado

**Ilustración 16.** Barrió Yungay



Fuente: Recuperado de [www.plataformaurbana.com](http://www.plataformaurbana.com)  
Elaborado por: Equipo de Plataforma Urbana

### 7.2.3. Concepto

Se trata de llenarlo de vida, y de encuentro para los vecinos del barrio, sobre todo para los niños que llenan los juegos que están colocados al interior de la plaza, fomentar las actividades barriales que pretenden incentivar el cuidado y la participación, comprometidos con la identidad del lugar.

**Ilustración 17.** Barrió Yungay



Fuente: Recuperado de [www.plataformaurbana.com](http://www.plataformaurbana.com)  
Elaborado por: Equipo de Plataforma Urbana

## **8. Síntesis**

Al finalizar esta búsqueda y comprensión de conceptos para entender sobre la realidad a la cual estamos investigando es necesario puntualizar en algunas conclusiones.

### **8.1. Problemas**

- Cambio de paradigmas sobre la concepción del espacio público.
- La poca información sobre lugares con valor histórico patrimonial en la ciudad
- No contar con una valoración arquitectónica sobre lo que fue y a lo que ha mutado el espacio público en el barrio.
- Los desacuerdos entre vecinos, por anteponer el yo al nosotros necesitamos
- La falta de apoyo de las autoridades competentes para la planificación urbana.

### **8.2. Potencialidades**

- Proponer una forma alterna de intervenir en el espacio público.
- Fortalecer el sentido de lugar y apropiación del espacio común.
- Sugerir nuevos modelos de barrios inclusivos.
- Mejorar las relaciones de cohesión social entre sus habitantes.
- Poner en práctica las teorías estudiadas en beneficio de la comunidad.
- Mejorar la calidad de vida, el disfrute y goce pleno del espacio público en un ambiente saludable

## Capítulo III

### 3. Análisis y Diagnóstico por Indicadores Urbanos

En este capítulo realizaremos un análisis para diagnosticar: el uso actual del espacio público, como los habitantes ocupan este espacio, los niveles de uso y disfrute que tienen estas áreas, las condiciones en las que se encuentran, si el espacio es factible considerando la población que existe.

Para ello generaremos mapas señalando los puntos antes mencionados, nos apoyaremos de los indicadores urbanos (Plataforma CATMED), para realizar esta actividad, ya que nos permitirán evaluar las condiciones en las que se encuentra el barrio y nos arrojarán resultados que servirán como punto de partida para la propuesta, ya que la finalidad de esta investigación es contribuir a la formación de barrios más dignos e incluyentes donde las personas puedan vivir y disfrutar plenamente de este espacio, que es el único lugar donde se muestran un abanico de manifestaciones culturales.

Ofrecer un nuevo concepto que motive un cambio en la percepción de los espacios públicos donde lo moderno y lo tradicional vayan de la mano, haciendo prevalecer la función estética y funcional de los mismos. (Pinto. 2004).

Procederemos a diagnosticar el espacio público en base a tres directrices, las cuales son:

- Directrices de tipo arquitectónico
- Directrices de tipo social
- Directrices de tipo medio ambiental

### 3.1. Población y muestra

El cálculo del tamaño de la muestra es uno de los aspectos a concretar en las fases previas de la investigación y determina el grado de credibilidad que concederemos a los resultados obtenidos.

Una fórmula muy extendida que orienta sobre el cálculo del tamaño de la muestra para datos es la siguiente.

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

**N:** número total de posibles encuestados.

**k:** nivel de confianza que asignemos.

**e:** error de muestra aceptable.

**p:** proporción verdadera de individuos.

**q:** proporción de individuos que no contestaran.

#### Datos para aplicación de ficha

**N:** 90

**k:** 1.96 = 95%

**e:** 3%

**p:** 0.5 valor recomendado

**q:** 0.5 valor recomendado

Calculo de la muestra para el barrio Motupe para la aplicación de la respectiva ficha y el levantamiento de la información a través de sus habitantes.

$$n = \frac{1.96^2 * 0.5 * 0.5 * 90}{(3^2 * (90 - 1)) + 1.96^2 * 0.5 * 0.5}$$

$$n = 83$$

### 3.2. Modelo de ficha a aplicar

Una vez calculada el tamaño de la muestra a obtener, se procede a la elaboración de la ficha para la recopilación de la información del barrio Motupe, la misma que está dividida en cuatro partes:

- La primera incluye los datos generales del propietario de la vivienda, factor importante para conocer si los habitantes han vivido todo el tiempo en el sector o son recién llegados.
- La segunda parte hace referencia a la obtención de información con directrices de tipo arquitectónico, las cuales nos permitirán conocer el estado cualitativo de las viviendas y el espacio en el cual están emplazadas.
- La tercera va encaminada al levantamiento en situ sobre las directrices de tipo social del barrio, estos indicadores nos arrojarán un conocimiento apropiado sobre comportamientos y usos que las personas realizan en el espacio público entre otras características que serán de apoyo para la propuesta.
- Y finalmente la cuarta sección nos permitirá conocer algunos indicadores de calidad ambiental, pues el objetivo es buscar ese equilibrio: **hombre-espacio público-hábitat**.

Según el POUL 2009 los problemas ambientales prioritarios que debe enfrentar la ciudad de Loja son.

- La contaminación del aire causada por el incremento del parque automotor
- La contaminación del agua de quebradas y ríos que atraviesan la ciudad
- El incremento de los niveles de consumo y las deficiencias en el reciclaje

Ilustración 18. Modelo de ficha



**UNIVERSIDAD INTERNACIONAL DEL ECUADOR EXTENSION LOJA**

**FICHA DE INFORMACION BARRIAL**

**cipArq\_Loja**

ESCUELA PARA LA CIUDAD, EL PAISAJE Y LA ARQUITECTURA URBANA

---

**DATOS GENERALES DEL PROPIETARIO**

Apellidos: \_\_\_\_\_ Nombres: \_\_\_\_\_

Canton: parroquia. zona. sector. barrio: Loja El Valle 01 04 Motupe

Fecha: año/ mes/ día: 2016 / /

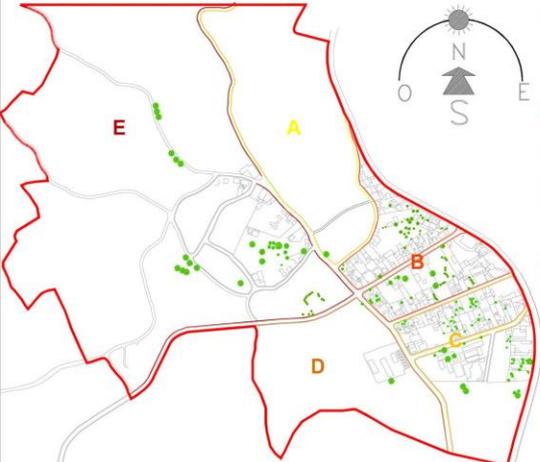
Direccion.manzana: \_\_\_\_\_

A B C D E \_\_\_\_\_ Calles: \_\_\_\_\_

5 a 10 años  11 a 25 años  26 a 50 años  51 a 80 años

**DIRECTRICES DE TIPO ARQUITECTONICO**

<p><b>estructura</b></p> <p>hormigon armado <input type="checkbox"/> ladrillo <input type="checkbox"/> maderera <input type="checkbox"/> tapial <input type="checkbox"/> otro <input type="checkbox"/></p> <p><b>uso de la vivienda</b></p> <p>residencial <input type="checkbox"/> comercial <input type="checkbox"/> mixto <input type="checkbox"/> alquiler <input type="checkbox"/></p>	<p><b>mamposteria</b></p> <p>bloque <input type="checkbox"/> maderera <input type="checkbox"/> adobe <input type="checkbox"/> otro <input type="checkbox"/></p> <p><b>equipamiento. urbano</b></p> <p>hospital <input type="checkbox"/> iglesia <input type="checkbox"/> escuela <input type="checkbox"/> colegio <input type="checkbox"/></p>	<p><b>cubierta</b></p> <p>teja <input type="checkbox"/> zinc <input type="checkbox"/> duratecho <input type="checkbox"/> losa de hormigon <input type="checkbox"/> otro <input type="checkbox"/></p> <p><b>servicios</b></p> <p>Tv cable <input type="checkbox"/> internet <input type="checkbox"/> tv satelital <input type="checkbox"/> tv antena <input type="checkbox"/> celular <input type="checkbox"/> zona wifi <input type="checkbox"/></p>	<p><b>tipo de vivienda</b></p> <p>tradicional <input type="checkbox"/> contemporanea <input type="checkbox"/></p> <p><b>proximidad al equipamiento.</b></p> <p>1 a 50m <input type="checkbox"/> 50 a 100m <input type="checkbox"/> 100 a 150m <input type="checkbox"/> 150 a 200m <input type="checkbox"/></p>	<p><b>infraestructura</b></p> <p>alcantarillado <input type="checkbox"/> aceras <input type="checkbox"/> alumbrado publico <input type="checkbox"/></p>	<p><b>ventilacion e iluminacion</b></p> <p>luz regular <input type="checkbox"/> agua regular <input type="checkbox"/> muy bueno <input type="checkbox"/></p> <p><b>percepcion del espacio publico</b></p> <p>malo regular <input type="checkbox"/> bueno <input type="checkbox"/> muy bueno <input type="checkbox"/></p>	<p><b>estado vivienda</b></p> <p>malo regular <input type="checkbox"/> bueno <input type="checkbox"/> muy bueno <input type="checkbox"/></p> <p><b>respeto normativa uso del suelo</b></p> <p>si <input type="checkbox"/> no <input type="checkbox"/></p>
---	--	--	--	---	--	---




**DIRECTRICES DE TIPO SOCIAL**

<p><b>identidad con el barrio</b></p> <p>nada <input type="checkbox"/> poco <input type="checkbox"/> mucho <input type="checkbox"/> totalmente <input type="checkbox"/></p> <p><b>convivencia vecinal</b></p> <p>canchas <input type="checkbox"/> iglesia <input type="checkbox"/> parque <input type="checkbox"/> calle <input type="checkbox"/> otro <input type="checkbox"/></p> <p><b>uso del equip. urbano</b></p> <p>alto <input type="checkbox"/> medio <input type="checkbox"/> bajo <input type="checkbox"/> nada <input type="checkbox"/></p> <p><b>falta de servicios</b></p> <p>educacion <input type="checkbox"/> salud <input type="checkbox"/> seguridad <input type="checkbox"/> comercio <input type="checkbox"/> recreacion <input type="checkbox"/> religioso <input type="checkbox"/> mantenimiento <input type="checkbox"/> otro <input type="checkbox"/></p>	<p><b>excluido del barrio</b></p> <p>nada <input type="checkbox"/> poco <input type="checkbox"/> mucho <input type="checkbox"/> totalmente <input type="checkbox"/></p> <p><b>mingas barriales</b></p> <p>1h <input type="checkbox"/> 2h <input type="checkbox"/> 3h <input type="checkbox"/> 4h <input type="checkbox"/> siempre <input type="checkbox"/></p> <p><b># de personas en la vivienda</b></p> <p>alto <input type="checkbox"/> medio <input type="checkbox"/> bajo <input type="checkbox"/> nada <input type="checkbox"/></p> <p><b>ocupacion laboral</b></p> <p>en que debe mejorar su barrio <input type="checkbox"/></p>	<p><b>valor del barrio</b></p> <p>paisaje <input type="checkbox"/> historia/cultura <input type="checkbox"/> costumbres <input type="checkbox"/> su gente <input type="checkbox"/> otro <input type="checkbox"/></p> <p><b>costumbres y tradiciones</b></p> <p>1. <input type="checkbox"/> 2. <input type="checkbox"/> 3. <input type="checkbox"/></p> <p><b>h trabajo/semana</b></p> <p>&lt; 10 <input type="checkbox"/> 10 a 20 <input type="checkbox"/> 20 a 30 <input type="checkbox"/> 30 a 40 <input type="checkbox"/> &gt; a 40 <input type="checkbox"/></p> <p><b>transporte</b></p> <p>a pie <input type="checkbox"/> bicicleta <input type="checkbox"/> bus <input type="checkbox"/> taxi <input type="checkbox"/> propio <input type="checkbox"/> otro <input type="checkbox"/></p>	<p><b>espacios de reunion</b></p> <p>escuelas <input type="checkbox"/> canchas <input type="checkbox"/> iglesia <input type="checkbox"/> casa comunal <input type="checkbox"/> otro <input type="checkbox"/></p> <p><b>salario familiar</b></p> <p>&lt; 366 <input type="checkbox"/> 366 a 732 <input type="checkbox"/> 732 a 1000 <input type="checkbox"/> 1000 a 2000 <input type="checkbox"/> &gt; a 2000 <input type="checkbox"/></p> <p><b>tiempo en llegar al equip.</b></p> <p>5 a 10 min <input type="checkbox"/> 10 a 20 min <input type="checkbox"/> 20 a 30 min <input type="checkbox"/> 30 a 60 min <input type="checkbox"/></p>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">edad</th> <th colspan="7">SEXO</th> <th colspan="7">ESCOLARIDAD</th> <th colspan="2">RELIGION</th> </tr> <tr> <th>Masculino</th> <th>a</th> <th>b</th> <th>c</th> <th>d</th> <th>e</th> <th>f</th> <th>g</th> <th>Femenino</th> <th>a</th> <th>b</th> <th>c</th> <th>d</th> <th>e</th> <th>f</th> <th>g</th> <th>A</th> <th>B</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>0 a 4</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>5 a 9</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>10 a 14</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>15 a 19</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>20 a 24</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>25 a 29</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>30 a 34</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>35 a 39</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>40 a 44</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>45 a 49</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>50 a 54</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>55 a 59</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>60 a 64</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>65 a 69</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>70 a 74</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>75 a 79</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>80 a 84</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>85 a 89</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>90 a 94</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td>&gt; 95</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr><td><b>TOTAL</b></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </tbody> </table>	edad	SEXO							ESCOLARIDAD							RELIGION		Masculino	a	b	c	d	e	f	g	Femenino	a	b	c	d	e	f	g	A	B	0 a 4																			5 a 9																			10 a 14																			15 a 19																			20 a 24																			25 a 29																			30 a 34																			35 a 39																			40 a 44																			45 a 49																			50 a 54																			55 a 59																			60 a 64																			65 a 69																			70 a 74																			75 a 79																			80 a 84																			85 a 89																			90 a 94																			> 95																			<b>TOTAL</b>																		
edad	SEXO							ESCOLARIDAD							RELIGION																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
	Masculino	a	b	c	d	e	f	g	Femenino	a	b	c	d	e	f	g	A	B																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
0 a 4																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
5 a 9																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
10 a 14																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
15 a 19																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
20 a 24																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
25 a 29																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
30 a 34																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
35 a 39																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
40 a 44																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
45 a 49																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
50 a 54																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
55 a 59																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
60 a 64																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
65 a 69																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
70 a 74																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
75 a 79																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
80 a 84																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
85 a 89																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
90 a 94																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
> 95																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
<b>TOTAL</b>																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						

**DIRECTRICES DE TIPO MEDIO AMBIENTAL**

<p><b># de vehiculos en el hogar</b></p> <p>1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> &gt; 3 <input type="checkbox"/></p> <p><b>asentamientos de terreno</b></p> <p>si <input type="checkbox"/> a veces <input type="checkbox"/> no <input type="checkbox"/></p>	<p><b>frecuencia de uso automovil</b></p> <p>1h <input type="checkbox"/> 2h <input type="checkbox"/> 3h <input type="checkbox"/> 4h <input type="checkbox"/> &gt; 4h <input type="checkbox"/></p> <p><b>proteccion de zonas verdes naturales</b></p> <p>siempre <input type="checkbox"/> con frecuencia <input type="checkbox"/> rara vez <input type="checkbox"/> poco <input type="checkbox"/> nada <input type="checkbox"/></p>	<p><b>recoleccion de basura</b></p> <p>todos los dias <input type="checkbox"/> 3 veces por semana <input type="checkbox"/> 1 vez por semana <input type="checkbox"/> semanalmente <input type="checkbox"/></p> <p><b>senderos naturales</b></p> <p>si <input type="checkbox"/> no <input type="checkbox"/></p> <p><b>vegetacion autoctona</b></p> <p>si <input type="checkbox"/> no <input type="checkbox"/></p>	<p><b>nivel de deforestacion</b></p> <p>alto <input type="checkbox"/> medio <input type="checkbox"/> bajo <input type="checkbox"/></p> <p><b>mantenimiento de areas verdes</b></p> <p>alto <input type="checkbox"/> medio <input type="checkbox"/> bajo <input type="checkbox"/></p>	<p><b>deterioro del paisaje natural</b></p> <p>alto <input type="checkbox"/> medio <input type="checkbox"/> bajo <input type="checkbox"/></p> <p><b>contaminacion auditiva</b></p> <p>alto <input type="checkbox"/> medio <input type="checkbox"/> bajo <input type="checkbox"/></p>	<p><b>contaminacion visual</b></p> <p>alto <input type="checkbox"/> medio <input type="checkbox"/> bajo <input type="checkbox"/></p> <p><b>calidad ambiental</b></p> <p>bueno <input type="checkbox"/> regular <input type="checkbox"/> mala <input type="checkbox"/></p>
---	--	--	--	--	---

**GRACIAS POR SU COLABORACION .....**

Fuente: Taller de asesoría urbana. Arq. Silvia Viñan  
Elaborado por: El autor

### 3.3. Directrices de tipo arquitectónico

Toda intervención debe ser respetuosa con el edificio o espacio, su finalidad será siempre resaltar los valores originales del conjunto o lugar, por ello se ha realizado un diagnóstico cualitativo, el propósito es conocer el estado en el que se encuentran las viviendas y el espacio público.

#### 3.3.1. Estructura de la vivienda

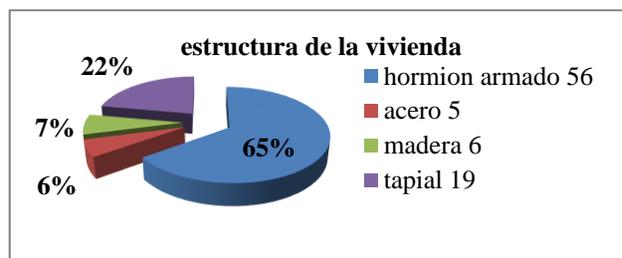
La finalidad es conocer los porcentajes que existen en cuanto a estructuras de las viviendas, pues la intervención del espacio contempla la revitalización de todo su entorno.

**Tabla 4.** Estructura de la vivienda

estructura de la vivienda	
hormigón armado	56
Acero	5
Madera	6
Tapial	19
<b>total</b>	<b>86</b>

Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

**Grafico 1** Estructura de la vivienda



Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

Actualmente se han derribado totalmente algunos tramos donde aún se podían apreciar la arquitectura popular lojana, pues han sido remplazadas por viviendas de hormigón.

**Ilustración 19.** Viviendas del barrio Motupe



Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

### 3.3.2. Mampostería de la vivienda.

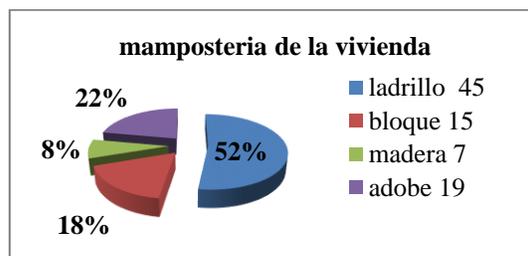
El objetivo conocer el uso de material preferido en la elaboración de paredes durante el proceso de construcción de las viviendas.

**Tabla 5.** Mampostería de la vivienda

mampostería de la vivienda	
<b>Ladrillo</b>	45
<b>Bloque</b>	15
<b>madera</b>	7
<b>Adobe</b>	19
<b>total</b>	<b>86</b>

Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

**Grafico 2** Mampostería de la vivienda



Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

El material de mayor uso en las nuevas edificaciones es el ladrillo, que se ha vuelto como la insignia de construcción de la arquitectura lojana, pero aún existen viviendas con paredes de adobe y tapial.

**Ilustración 20.** Materiales de las viviendas



Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

### 3.3.3. Tipo de cubierta

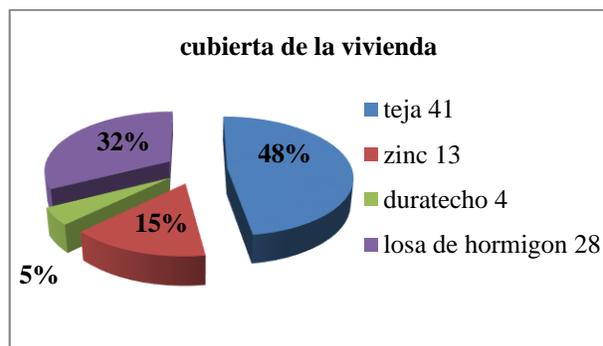
El sector es un barrio de anteaño y como tal aún se conservan las cubiertas de teja incluso en las nuevas construcciones.

**Tabla 6.** Tipo de cubierta

cubierta	
Teja	41
Zinc	13
duratecho	4
losa de hormigón	28
<b>total</b>	<b>86</b>

Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

**Grafico 3** Cubierta de la vivienda



Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

Pues está claro la teja seguirá siendo el material preferido para rematar las cubiertas, la importancia de conocer este valor es la imagen aérea del sector.

**Ilustración 21.** Tipos de cubierta



Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

### 3.3.4. Tipo de vivienda

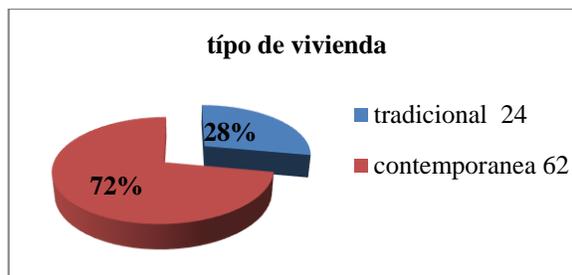
Conocer el porcentaje en cuanto a tipologías de viviendas que existan en el sector.

**Tabla 7.** Tipos de vivienda

tipo de vivienda	
tradicional	24
contemporánea	62
<b>total</b>	<b>86</b>

Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

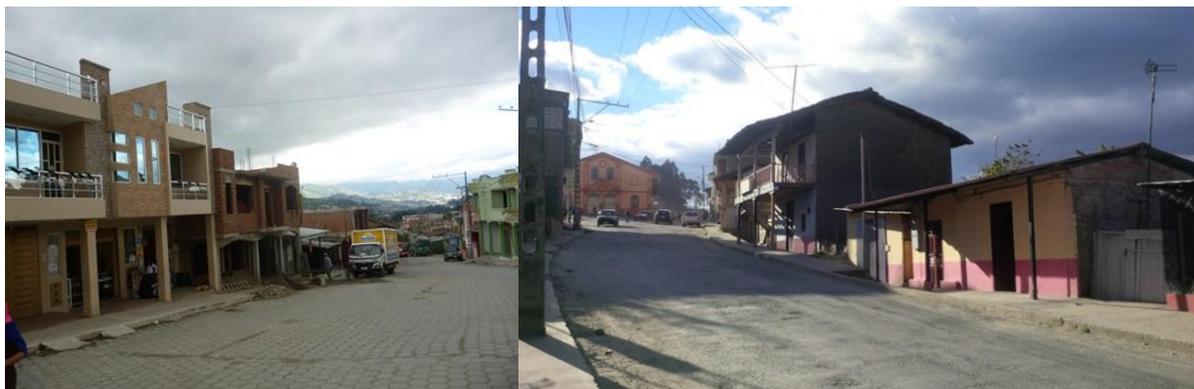
**Grafico 4** Tipos de vivienda



Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

El resultado nos indica que el sector se está consolidando con viviendas contemporáneas y las viviendas que muestran arquitectura popular lojana y un pasado histórico se están perdiendo con el paso del tiempo.

**Ilustración 22.** Tipología de las viviendas barrio Motupe



Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

### 3.3.5. Infraestructura local

Nos permite conocer de forma acertada los servicios que poseen en las viviendas y en el barrio.

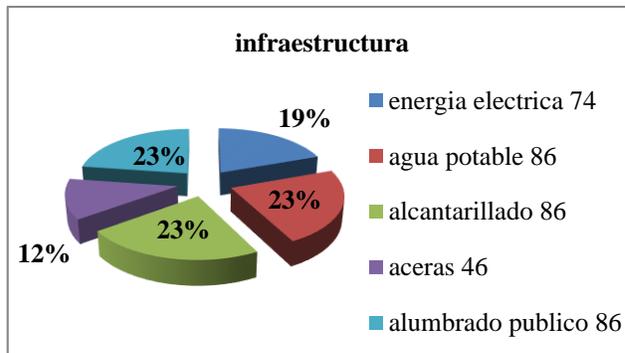
**Tabla 8.** Infraestructura local

infraestructura	
energía eléctrica	74
agua potable	86
alcantarillado	86
aceras	46
alumbrado publico	86

Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

**Grafico 5.** Infraestructura local



Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

El barrio y la mayoría de viviendas cuentan con los servicios de infraestructura mínimos, pero se puede notar el déficit en cuanto a aceras.

**Ilustración 23.** Infraestructura local



Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

### 3.3.6. Ventilación e iluminación

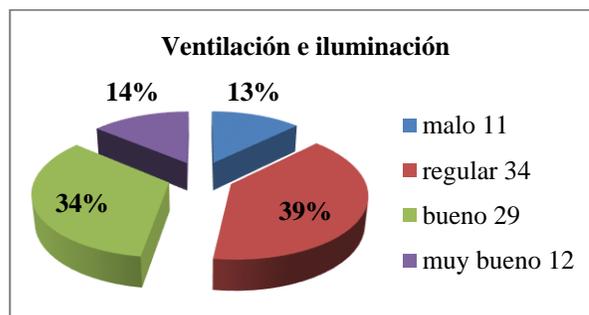
Parte importante para alcanzar un confort deseable dentro de la vivienda es este indicador, su finalidad otorgar porcentajes cualitativos.

**Tabla 9.** Ventilación e iluminación

ventilación e iluminación	
Malo	11
regular	34
bueno	29
muy bueno	12
<b>total</b>	<b>86</b>

Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

**Grafico 6.** Ventilación e iluminación



Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

Los valores obtenidos nos dan una clara perspectiva que al momento del diseño no se han contemplado estos parámetros, los cuales dificultan y minimizan un ambiente sano.

**Ilustración 24.** Ventilación e iluminación de las viviendas



Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

### 3.3.7. Estado de la vivienda

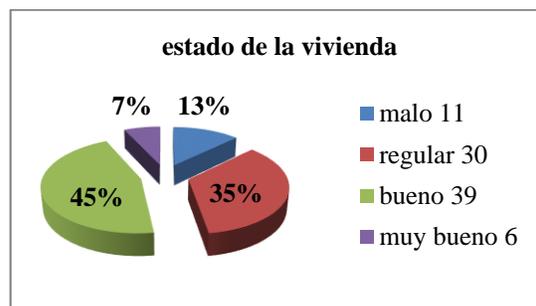
Conocer el nivel cualitativo de habitabilidad en el que se encuentran las viviendas del barrio Motupe.

**Tabla 10.** Estado de la vivienda

estado de la vivienda	
malo	11
regular	30
bueno	39
muy bueno	6
<b>total</b>	<b>86</b>

Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

**Grafico 7.** Estado de la vivienda



Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

El barrio Motupe presenta valores medios entre regular y bueno, los cuales se podría asignar a las viviendas relativamente nuevas y el valor de malo en su totalidad son para las viviendas tradicionales, las cuales están en constante deterioro.

**Ilustración 25.** Estado de las viviendas



Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

### 3.3.8. Uso de la vivienda

Obtener los porcentajes en cuanto a las diferentes formas de uso que se le puedan dar a las viviendas en el barrio.

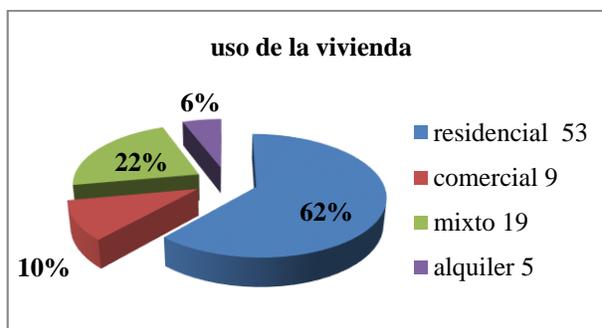
**Tabla 11.** Uso de la vivienda

uso de la vivienda	
residencial	53
comercial	9
mixto	19
alquiler	5
<b>total</b>	<b>86</b>

Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

**Grafico 8.** Uso de la vivienda



Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

Pues bien el indicador nos muestra los diferentes usos que las personas le dan a sus viviendas, ya sea por mejorar sus ingresos o porque está ubicada en un buen sector del barrio.

**Ilustración 26.** Uso de la vivienda



Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

### 3.3.9. Servicios en la vivienda

Nos permitirá conocer el alcance de los servicios de conexión, comunicación e información al cual tienen acceso en el barrio y en sus viviendas.

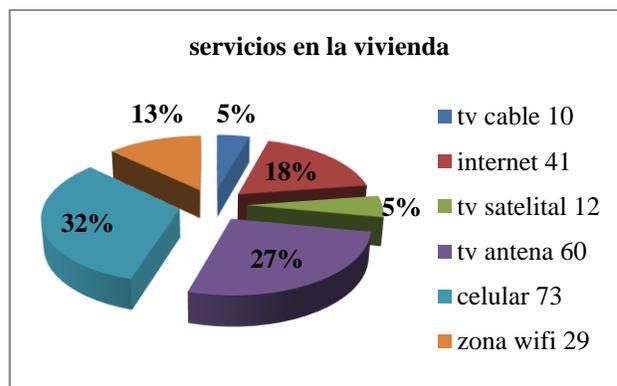
**Tabla 12.** Servicios en la vivienda

servicios	
tv cable	10
internet	41
tv satelital	12
tv antena	60
celular	73
zona wifi	29

Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

**Grafico 9.** Servicios en la vivienda



Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

Los resultados son buenos pues la mayor parte de los individuos encuestados tienen acceso a servicios de comunicación en la vivienda, además de que se evidenció el correcto funcionamiento de la red de telefonía móvil.

### 3.3.10. Servicios básicos o equipamiento urbano del barrio Motupe

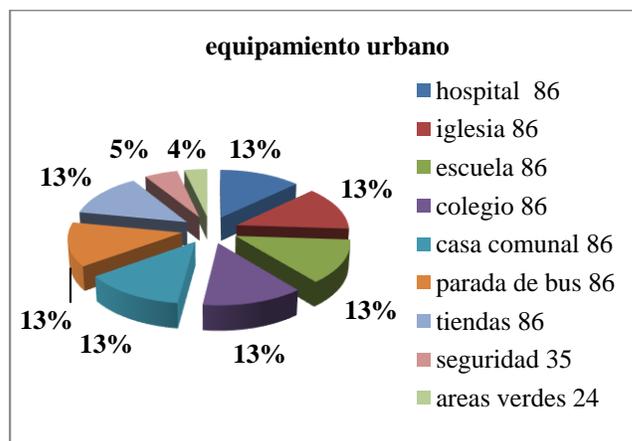
En el sector los habitantes reconocen en su totalidad los equipamientos urbanos, de los cuales dicen estar en buenas condiciones y son los que utilizan con mayor frecuencia por las condiciones en las que se encuentran.

**Tabla 13.** Equipamiento urbano

equipamiento urbano	
hospital	86
iglesia	86
escuela	86
colegio	86
casa comunal	86
parada de bus	86
tiendas	86
seguridad	35
áreas verdes	24

Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

**Grafico 10.** Equipamiento urbano



Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

El barrio Motupe cuenta con algunos equipamientos urbanos como son el hospital universitario, la iglesia, colegio, escuela, casa comunal

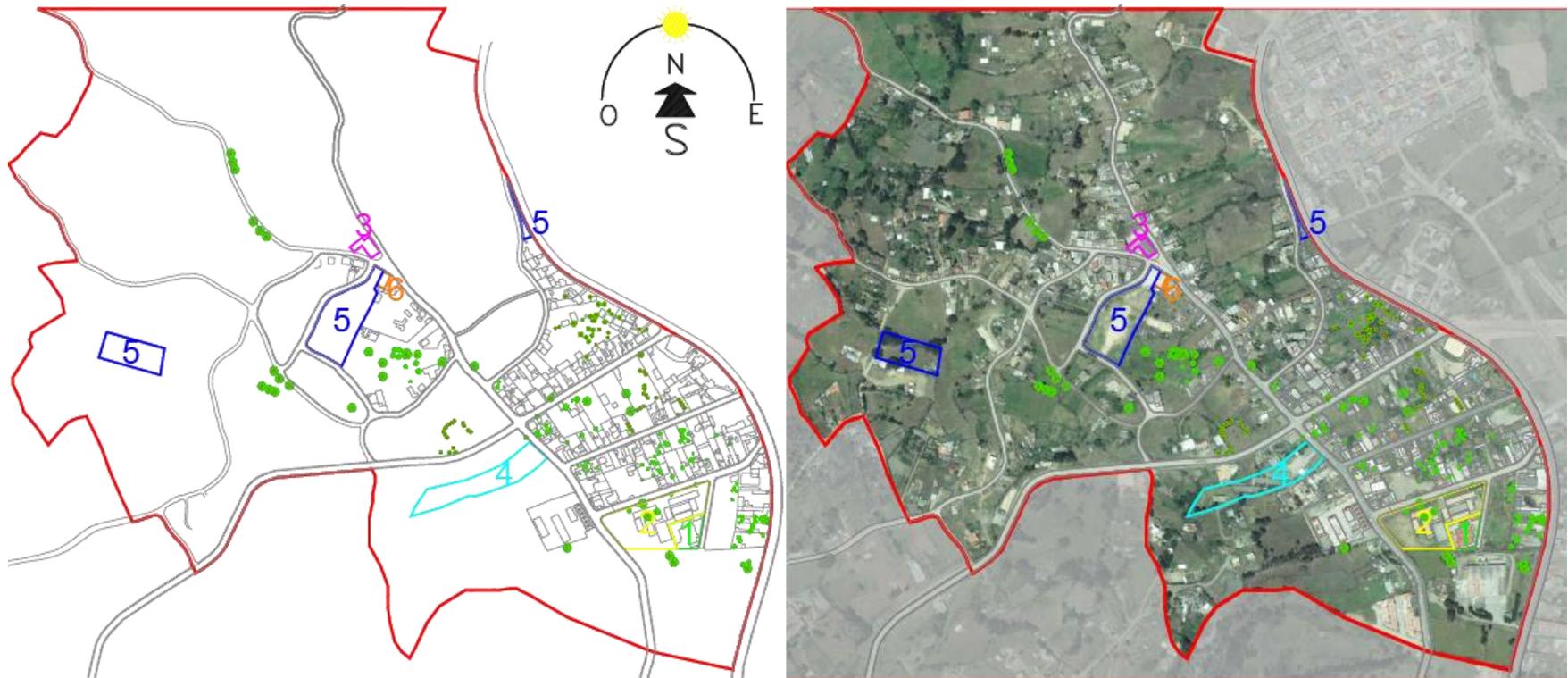
**Ilustración 27.** Equipamiento urbano barrió Motupe



Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

A continuación se muestra la ubicación de cada equipamiento dentro del barrio Motupe

**Ilustración 28.** Servicios básicos o equipamiento urbano del barrio Motupe



**UBICACION DE LOS SERVICIOS BASICOS**

**SIMBOLOGIA**

- |  |   |  |   |
|--|---|--|---|
|  Hospital Universitario de Motupe | 1 |  Escuela Marieta de Veintimilla | 4 |
|  Centro de nivelacion UNL         | 2 |  Espacio de recreacion          | 5 |
|  Iglesia Cristo Sacerdote         | 3 |  casa comunal                   | 6 |

Fuente: Recuperado de [www.sigtierras.gob.ec](http://www.sigtierras.gob.ec)  
 Elaborado por: El autor

### 3.3.11. Proximidad a servicios básicos o equipamiento urbano

La accesibilidad a los servicios básicos urbanos es esencial para asegurar la calidad de vida de los ciudadanos.

Una distribución equilibrada de estos servicios (escuelas, centros de salud, centros deportivos, etc.) permite a la población identificarse con su espacio urbano más próximo, aumentando la cohesión social y la interrelación entre la ciudad y sus habitantes.

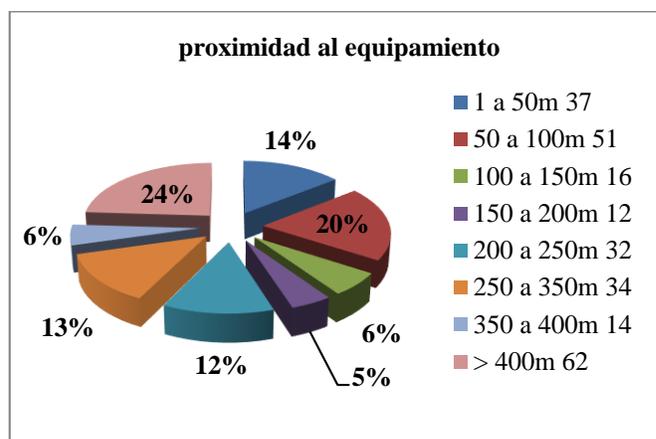
A continuación se muestran valores de proximidad tomando como base el sistema de metros.

**Tabla 14.** Proximidad al equipamiento

proximidad al equipamiento	
1 a 50m	37
50 a 100m	51
100 a 150m	16
150 a 200m	12
200 a 250m	32
250 a 350m	34
350 a 400m	14
> 400m	62

Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

**Grafico 11.** Proximidad al equipamiento



Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

Para el cálculo de este valor dividimos el número de habitantes que están cerca de los equipamientos entre el total de los encuestados y posteriormente multiplicamos por cien, el resultado es en porcentaje de la población.

Debemos considerar que este indicador debe superar el 90% de la población cerca a los servicios básicos o equipamiento urbano.

**Tabla 15.** Calculo de proximidad a servicios básicos

Calculo de proximidad a servicios básicos		
Hab/cerca de servicios básicos	Número de habitantes	Porcentaje
375	407	92,14%

Fuente: Recuperado de <http://www.catmed.eu>

Elaborado por: El autor

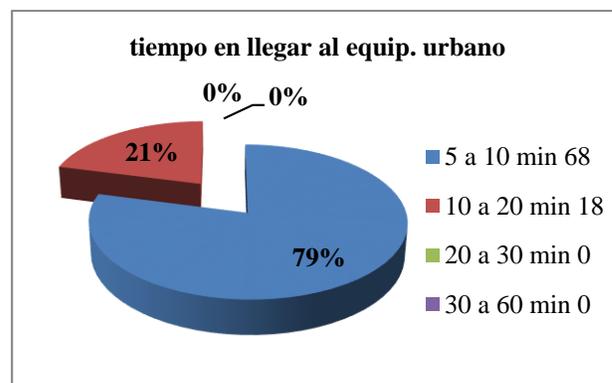
Posteriormente y mediante los resultados que arrojan la ficha aplicada se obtiene la información de proximidad a los equipamientos urbanos considerando el factor; tiempo que transcurre durante el recorrido que realizan los habitantes para llegar a los equipamientos.

**Tabla 16.** Tiempo en llegar al equipamiento

Tiempo en llegar al equip. urbano	
5 a 10 min	68
10 a 20 min	18
20 a 30 min	0
30 a 60 min	0
<b>total</b>	<b>86</b>

Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

**Gráfico 12.** Tiempo en llegar al equipamiento

Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

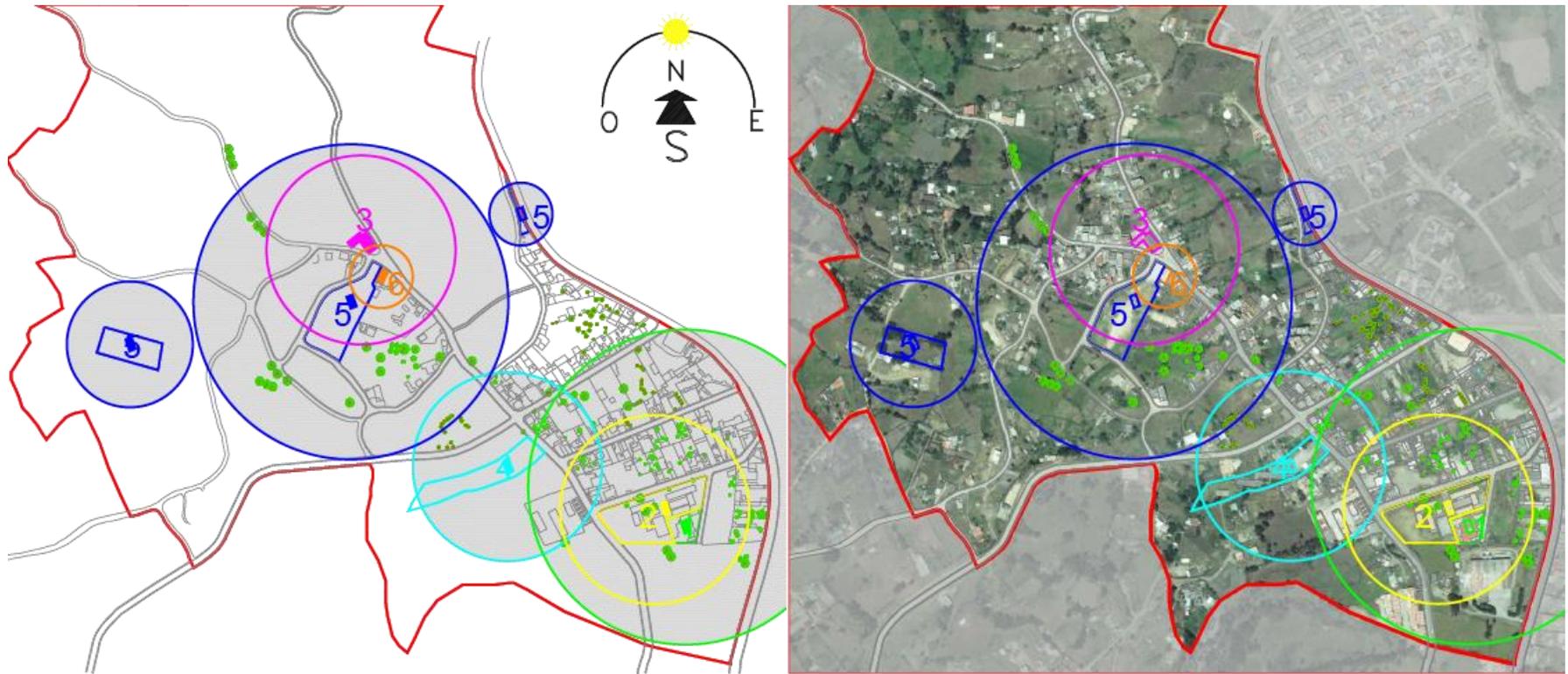
Podemos evidenciar que los tiempos que tardan en recorrer los moradores hacia los distintos equipamientos están dentro de los rangos deseables, pues bien esto se da porque se encuentran emplazados siguiendo la vía Chuquiribamba y la población se ha consolidado en torno a esta vía.

**Ilustración 29.** Equipamiento urbano

**Fuente:** Archivo del autor  
**Elaborado por:** El autor

A continuación se muestra un mapa con los radios de alcance que tienen cada equipamiento y se puede constatar que los equipamientos abarcan en su mayoría la población.

**Ilustración 30.** Proximidad a los servicios básicos del barrio Motupe



**PROXIMIDAD A LOS SERVICIOS BASICOS**

SIMBOLOGIA			
	Hospital Universitario de Motupe	1	
	Centro de nivelacion UNL	2	
	Iglesia Cristo Sacerdote	3	
	Escuela Marieta de Veintimilla		4
	Espacio de recreacion		5
	casa comunal		6

Fuente: Recuperado de [www.sigtierras.gob.ec](http://www.sigtierras.gob.ec)  
 Elaborado por: El autor

### 3.3.12. Áreas verdes y zonas de esparcimiento

Las zonas verdes juegan un rol fundamental en el medioambiente urbano. Mejoran la calidad de vida de los habitantes, en especial la calidad del aire.

Además de ser lugares donde las personas pueden disfrutar del tiempo libre, la presencia suficiente de plazas, jardines y parques ayuda a construir una ciudad bien balanceada donde los espacios naturales mitigan los efectos de la edificación excesiva y de la contaminación.

Nos permite cuantificar la extensión de las zonas verdes y las áreas de esparcimiento existentes y la relación con el número de habitantes.

Los niveles deseables dentro de este indicador y recomendado por la OMS (Organización Mundial de la Salud) deben estar entre 10 y 15m<sup>2</sup> de área verde por habitante.

**Tabla 17.** Calculo de áreas verdes y zonas de esparcimiento

Calculo de áreas verdes y zonas de esparcimiento		
Total zonas verdes y áreas de esparcimiento	Número de habitantes	M2/Hab
10700.64 m <sup>2</sup>	1643	6,5

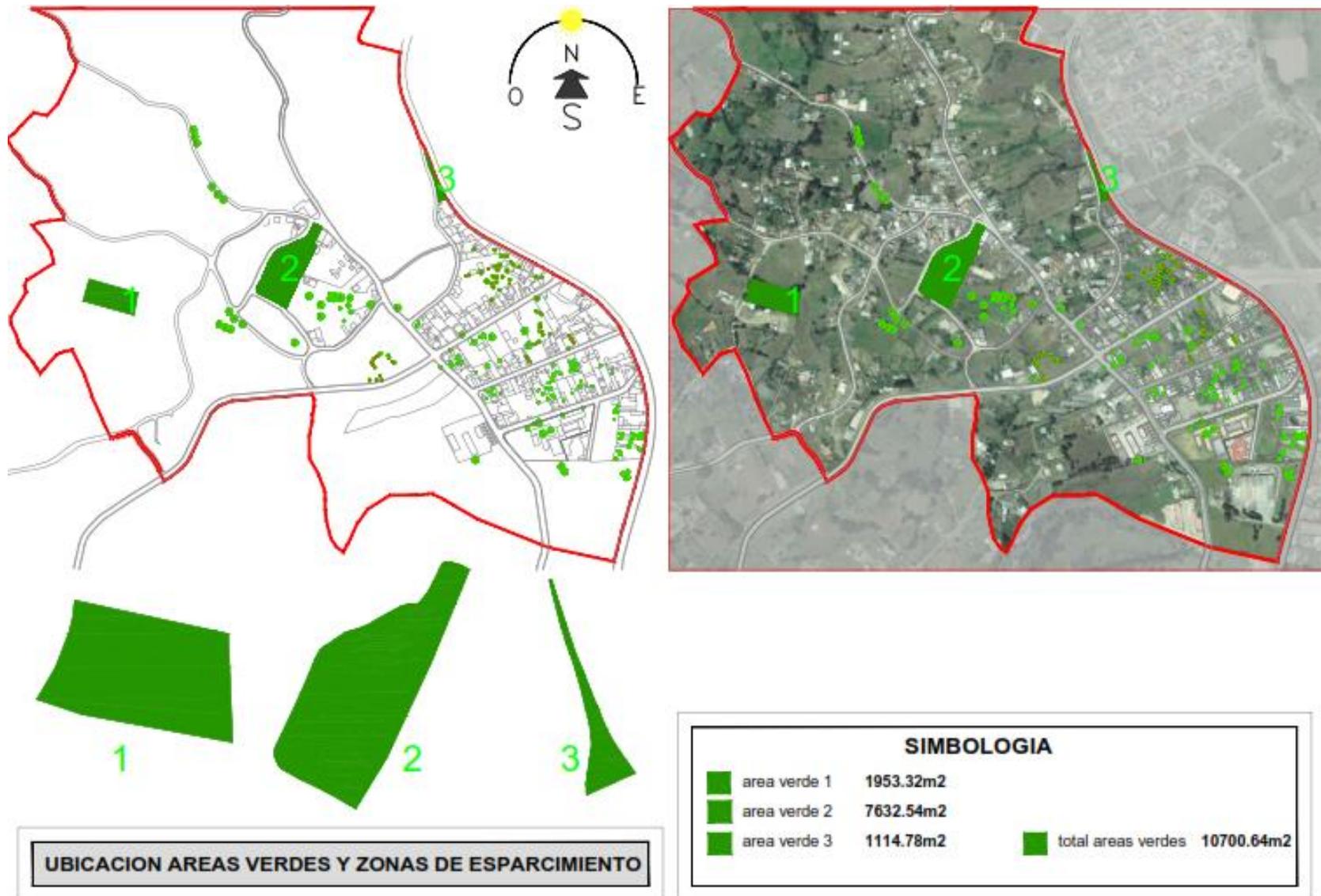
Fuente: Recuperado de <http://www.catmed.eu>

Elaborado por: El autor

El valor obtenido nos muestra que en este sector el nivel deseable está muy por debajo de los valores mínimos recomendado

El siguiente mapa muestra la ubicación de las zonas verdes y áreas de esparcimiento que se encuentran dentro del barrio.

**Ilustración 31.** Ubicación de las áreas verdes y zonas de esparcimiento del barrio Motupe



Fuente: Recuperado de [www.sigtierras.gob.ec](http://www.sigtierras.gob.ec)  
 Elaborado por: El autor

### 3.3.13. Proximidad a zonas verdes y áreas de esparcimiento

La existencia de zonas verdes y áreas de esparcimiento en las ciudades no es suficiente, su localización también es importante. Los beneficios que las zonas verdes producen son menos relevantes en el caso de que la mayoría se encuentren localizadas en las afueras o en la parte periurbana de las ciudades.

Es necesario, por tanto, que los espacios naturales se encuentren integrados en el área urbana consolidada, cerca de la gente, de tal forma que la población pueda acceder a ellos fácilmente.

Rangos de proximidad deseables según la Plataforma CATMED:

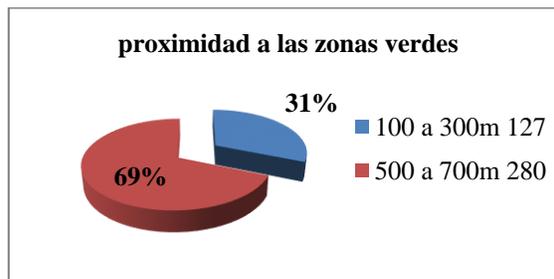
- Entre 1000 y 5000 m<sup>2</sup> de superficie: 300 metros de distancia.
- Entre 5000 y 10000 m<sup>2</sup> de superficie: 500 metros de distancia.
- Más de 1 hectárea de superficie: 900 metros de distancia.

**Tabla 18.** Proximidad a las zonas verdes

proximidad a las zonas verdes	
100 a 300m	127
500 a 700m	280
<b>total</b>	<b>407</b>

Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

**Grafico 13.** Proximidad a las zonas verdes



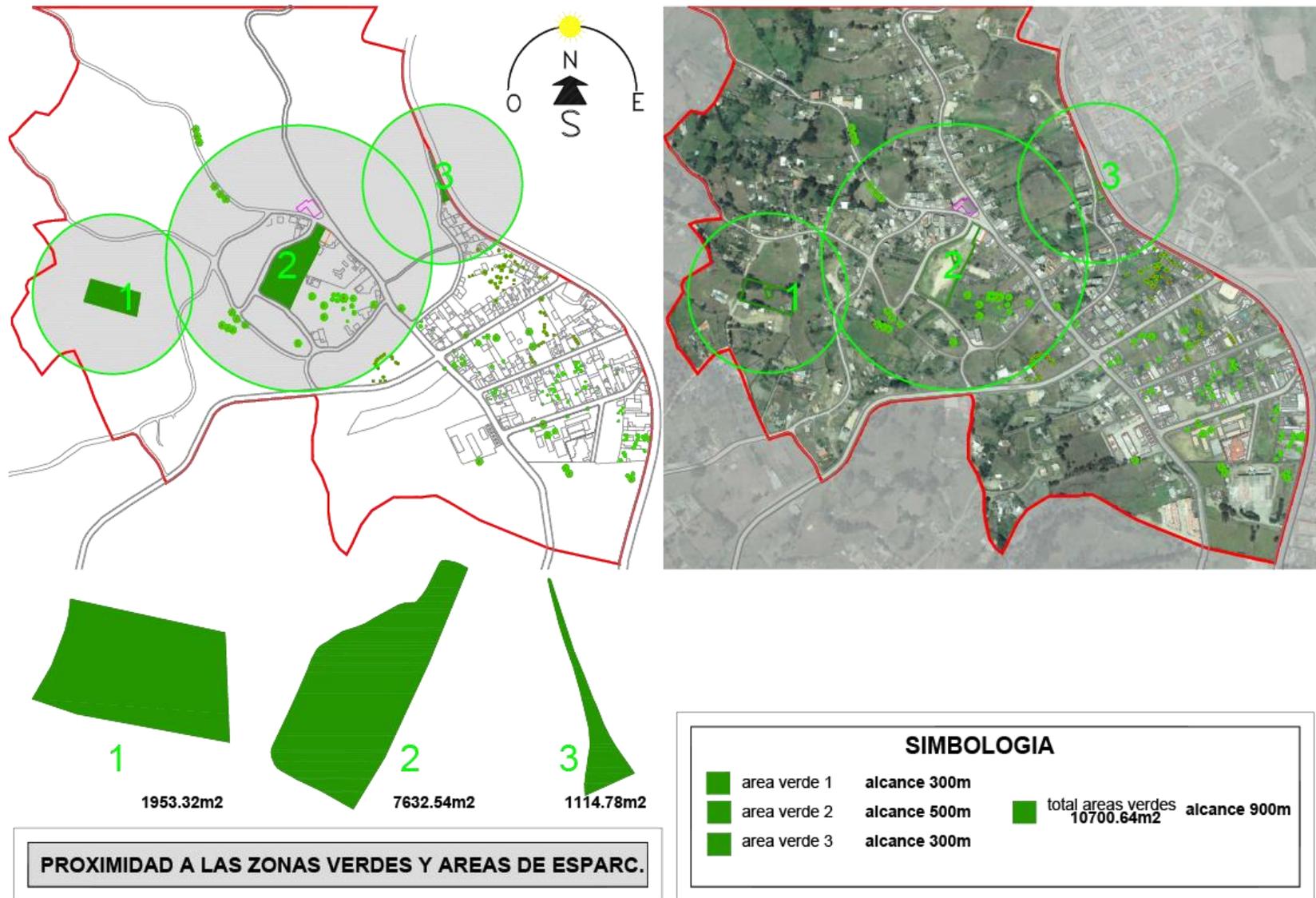
Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

**Tabla 19.** Calculo de proximidad a las zonas verdes y áreas de esparcimiento

Calculo de proximidad a zonas verdes y áreas de esparcimiento		
Hab/cerca a zonas verdes	Número de habitantes	Porcentaje
<b>127</b>	407	31,20%

Fuente: Recuperado de <http://www.catmed.eu>  
Elaborado por: El autor

**Ilustración 32.** Proximidad a las zonas verdes y áreas de esparcimiento



Fuente: Recuperado de [www.sigtierras.gob.ec](http://www.sigtierras.gob.ec)  
 Elaborado por: El autor

### 3.3.14. Paradas de transporte público

Es uno de los factores más importantes para incentivar a la ciudadanía a utilizar el vehículo privado lo menos posible.

Una buena calidad en el servicio de transporte público, con buena frecuencia y cercano al lugar de residencia de los habitantes puede ser la mejor alternativa para dejar de lado la utilización del vehículo privado.

Para este apartado realizaremos un análisis comparativo del sistema viario de Cuenca con el de la ciudad de Loja, para categorizar las vías en cuanto a uso y función según criterios acercados a la escala humana.

#### 3.3.14.1. Sistema viario de Cuenca, una perspectiva desde la escala humana

El modelo urbano actual parte de una situación donde la movilidad de proximidad se ha debilitado y comenzado a configurar nuevos patrones como consecuencia de desarrollos urbanos dispersos. Por ello se organiza la totalidad del sistema vial en dos niveles:

- Niveles de medio y largo recorrido (sistema vial básico o principal) y sistema vial de proximidad (viario de barrios)

**Tabla 20.** Características del sistema vial básico

Sistema vial básico o principal	<b>Iniciativa</b>	<b>Acción principal</b>	<b>Finalidad</b>
	Prioridad	Motorizada	Tráfico vehicular
	Destino de recorrido	Medio y largo	Facilitar los recorridos en la ciudad
	Regulado	Semáforos	Control y orden de movilidad
	Sistema de recolección	Público y privado Colectivo e individual	Mayor recolección y facilidad de transporte
	Preferencia	Publico sobre el privado	Mayor afluencia de autobuses

Fuente: Recuperado de <http://www.cuenca.gob.ec>

Elaborado por: El autor

- Se jerarquiza los primeros niveles del viario urbano con criterios centrífugos, impidiendo la utilización de los barrios como áreas de paso.
- La zona de concentración de actividades económicas y laborales debe asumir prioridad para el transporte público colectivo y no motorizado.

### 3.3.14.2. La nueva jerarquía vial

La red vial, su geometría y la cobertura que genera, es el principal factor de ordenación urbana., la calle como parte del sistema vial urbano constituye un espacio canal de carácter totalmente público en el que se encuentran la mayor parte de las infraestructuras de servicios y en donde se realizan gran cantidad de actividades urbanas. En este espacio físico se desarrollan todos los flujos y relaciones entre los habitantes de la ciudad.

Es necesario analizar la infraestructura viaria de la ciudad como el soporte físico para la movilidad de sus habitantes desde tres puntos de vista superpuestos:

**Tabla 21.** Análisis infraestructura vial

<b>Infraestructura vial</b>	<b>Multifuncional</b>	Debe ser entendido como un espacio de actividad social, comercial y de comunicación, donde las personas son el eje articulador que configura la ciudad
	<b>Multimodal</b>	Funciona como soporte de todos los sistemas de transporte y satisface las demandas de movilidad de los ciudadanos, quienes eligen el modo en que movilizarse.
	<b>Multiescalar</b>	Según las relaciones a las que sirve de soporte, la asignación funcional de cada vía de la ciudad se realiza de acuerdo a su referencia escalar

Fuente: Recuperado de <http://www.cuenca.gob.ec>

Elaborado por: El autor

### 3.3.14.3. Principios de Jerarquización

La ordenación del espacio viario se ha basado en un análisis funcional de la totalidad de las vías de la ciudad, el sistema se articula sobre dos conceptos básicos que son:

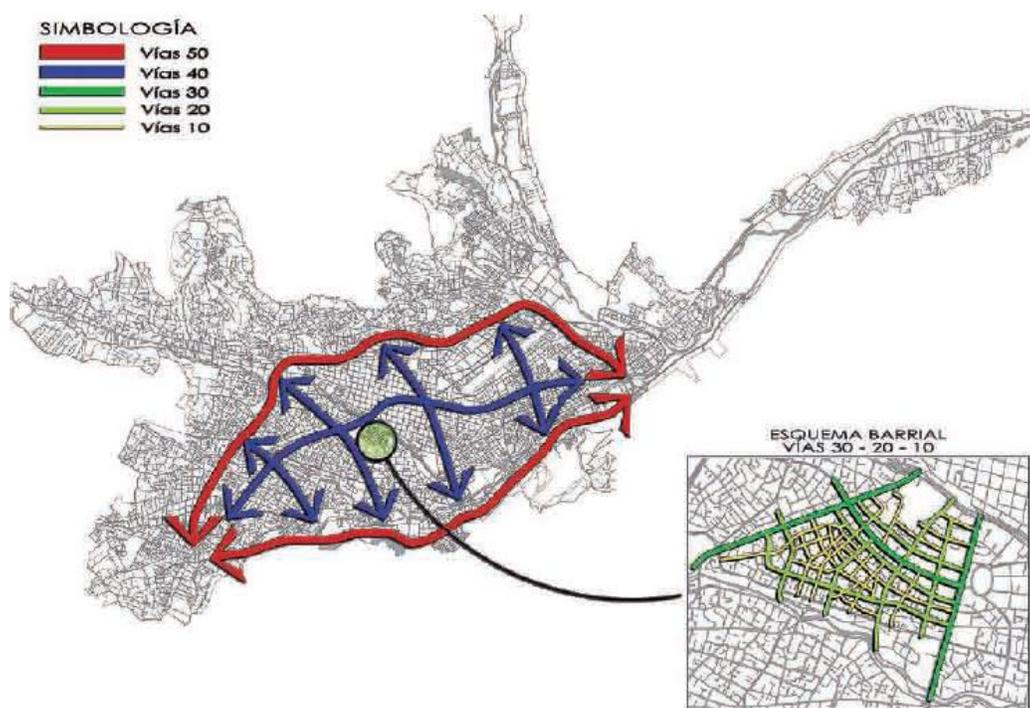
- calles de tránsito
- calles de estancia

Es decir aquellos tramos de vía donde la función primordial es la circulación y que contrastan con aquellos donde la función del peatón debe ser predominante.

Este principio ha permitido organizar la ciudad en dos niveles entre los que existirá una relación equilibrada de accesibilidad, la red básica urbana de movilidad y la red local o barrial de movilidad.

- **La red básica**, asume los desplazamientos realizados en todos los modos de transporte, asume los viajes de media y larga distancia, de conexión con el exterior y de conectividad entre barrios y el centro.
- **La red barrial** asume la movilidad interna de los barrios basada en el principio de la cercanía. Es evidente que los recorridos de media y larga distancia requieren una participación dominante de medios motorizados de transporte, mientras que la red local prioriza los modos no motorizados.

**Ilustración 33.** Principios de jerarquización del sistema vial de Cuenca



**Fuente:** Recuperado de <http://www.cuenca.gob.ec>  
**Elaborado por:** GAD Municipal del Cantón Cuenca

### 3.3.14.4. Primer Nivel Urbano: Red básica

Las funciones principales de este nivel son el transporte, la distribución de tráfico y la accesibilidad motorizada urbana. Uno de los parámetros que define el rango de jerarquía asignado a una vía es la distancia de los viajes que soporta, por lo que se define como:

**Tabla 22.** Recorridos y distancias red básica

	Recorrido	Distancia
<b>Primer nivel urbano Red básica</b>	Viaje largo	mayores a 6 km
	Viaje medio	entre 3 y 6 km
	Viaje corto	entre 1 y 3 km

Fuente: Recuperado de <http://www.cuenca.gob.ec>

Elaborado por: El autor

#### 3.3.14.4.1. Vías 50

Formado por el viario especializado en viajes medianos y largos recorriendo la ciudad, así como el viario que conecta a la ciudad con otros destinos externos por medio de la red estatal. Es un viario de mayor capacidad, diseñado para velocidades altas de circulación.

**Tabla 23.** Características vías de orden 50

	Acciones	Especificaciones
<b>Vías 50</b>	Velocidad máxima	50 km/h
	Intensidades	< 800 veh/h/c
	Carriles	4 carriles, 2 por ambos sentidos
	Ancho de carril	3.50m
	Ancho de acera mínimo	2.00m libres
	Distribución modal	Motorizada 80% No motorizada 20%
	Possibilidades de	Infraestructura propia para ciclistas Plataformas propias para el transporte público
	Prioridad	Estructura de semáforos

Fuente: Recuperado de <http://www.cuenca.gob.ec>

Elaborado por: El autor

**Ilustración 34.** Vías de orden 50



Fuente: Recuperado de <http://www.cuenca.gob.ec>

Elaborado por: GAD Municipal del Cantón Cuenca

### 3.3.14.4.2. Vías 40

Sirve para canalizar los tráficos para el acceso a los barrios procedentes del viario principal y con destino local, o bien la salida de los barrios procedentes del viario local con destino al principal. Además permite la conectividad entre las diferentes zonas de la ciudad con el centro.

Estas vías asumen una función colectora y al mismo tiempo deben incorporar una carga peatonal significativa. Por su función colectora y distribuidora, será en estas vías donde se produzcan los mayores niveles de congestión, por lo que su papel dentro de la red básica urbana es fundamental.

Normalmente se ubican en la periferia de los barrios y funcionan como delimitadores de estos, en el caso de encontrarse una de estas vías en el interior de un barrio, no deberán resultar en una barrera para la circulación peatonal, por lo que una adecuada gestión de tráfico es necesaria para no generar un eje divisor.

**Tabla 24.** Características vías de orden 40

	Acciones	Especificaciones
Vías 40	Velocidad máxima	40 km/h
	Intensidades	< 500 veh/h/c
	Carriles	2 carriles 1 por sentidos
	Ancho de carril	3.20m
	Ancho de acera mínimo	2.00m libres
	Distribución modal	Motorizada 70% No motorizada 30%
	Possibilidades de	Infraestructura propia para ciclistas Plataformas propias para el transporte publico

Fuente: Recuperado de <http://www.cuenca.gob.ec>

Elaborado por: El autor

**Ilustración 35.** Vías de orden 40



Fuente: Recuperado de <http://www.cuenca.gob.ec>

Elaborado por: GAD Municipal del Cantón Cuenca

### 3.3.14.5. Segundo Nivel Urbano: Red local

Estas vías tienen una intensidad de tráfico mínima, se considera el viario interior de los barrios y es recomendable que no superen los 30 km/h. Su función principal es la distribución de los movimientos no motorizados y el acceso motorizado de los residentes, sus funciones prioritarias compaginan con actividades como: la residencia, el paseo, compras, etc.

Esta red a su vez se organiza en diferentes niveles alrededor del concepto de calles barriales

#### 3.3.14.5.1. Calles 30

Su función es distribuir el tráfico motorizado en el interior de los barrios y concentrar las conexiones entre la red básica urbana y la red local, estas calles están especializadas para viajes de corta distancia por lo que se consideran recorridos con continuidad funcional en distancias menores a 1.5 km.

**Tabla 25.** Características calles 30

	Acciones	Especificaciones
<b>Calles 30</b>	Velocidad máxima	30 km/h
	Intensidad máxima	400 veh/h
	Carriles	2 carriles 1 por sentidos
	Distribución modal	Motorizada 50% No motorizada 50%
	Calzada	Diferencia de cota
	Circuitos de paso	Eliminación total
	Cruce peatonal	A nivel
	Posibilidades de	Infraestructura propia para ciclistas
	La bicicleta	Puede funcionar en coexistencia
	Ancho de carril	3.00.m
	Ancho de acera mínimo	2.50m

Fuente: Recuperado de <http://www.cuenca.gob.ec>  
Elaborado por: El autor

**Ilustración 36.** Calles 30



Fuente: Recuperado de <http://www.cuenca.gob.ec>  
Elaborado por: GAD Municipal del Cantón Cuenca

### 3.3.14.5.2. Calles 20

Aseguran el acceso a los usos de los edificios e instalaciones, el diseño de estas calles tiene un carácter de espacio público estancial y permiten actividades como el juego o el paseo por toda el área de la calle, el acceso vehicular a estas calles será de único interés para los habitantes.

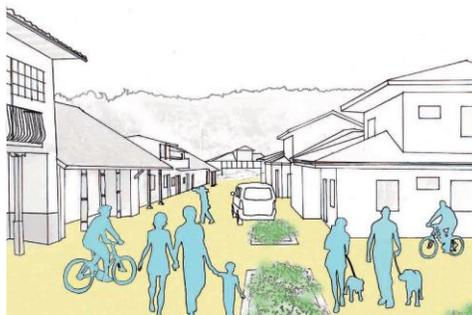
**Tabla 26.** Características calles 20

	Acciones	Especificaciones
Calles 20	Velocidad máxima	20 km/h
	Intensidad máxima	200 veh/h
	Diseño	En plataforma única
	Circuitos de paso	Eliminación total
	Acceso	Puede ser controlado
	La bicicleta	funciona en coexistencia

Fuente: Recuperado de <http://www.cuenca.gob.ec>

Elaborado por: El autor

**Ilustración 37.** Calles 20



Fuente: Recuperado de <http://www.cuenca.gob.ec>

Elaborado por: GAD Municipal del Cantón Cuenca

### 3.3.14.5.3. Calles 10

De estricto carácter peatonal, facilitan las relaciones sociales, comerciales, patrimoniales y turísticas. Toda la plataforma vial está dedicada de forma exclusiva a los peatones, ornamentación y servicios. El acceso de vehículos será controlado y se permitirá en casos excepcionales, como vehículos de emergencia o de transporte de bienes.

**Tabla 27.** Características calles 10

	Acciones	Especificaciones
Calles 10	Velocidad máxima	10 km/h
	Diseño	Peatonal
	Prioridad	Para vecinos y servicios
	Se permite la carga y descarga	En situaciones y horarios regulados
	Acceso vehicular	Regulado
	La bicicleta funciona	En coexistencia con limitación de velocidad

Fuente: Recuperado de <http://www.cuenca.gob.ec>

Elaborado por: El autor

**Ilustración 38.** Calles 10



Fuente: Recuperado de <http://www.cuenca.gob.ec>

Elaborado por: GAD Municipal del Cantón Cuenca

### 3.3.15. Análisis del sistema vial en el barrio Motupe

Actualmente el sistema de infraestructura vial de la ciudad de Loja esta categorizado por vías de primer, segundo y tercer orden, en nuestro sector de estudio hemos logrado identificar la presencia de estas vías, algunas no presentan buenas condiciones por lo cual no ayudan a mejorar la movilización tanto vehicular como peatonal.

- **Vías de primer orden**, son las vías importantes de circulación en la ciudad que atraviesan obligatoriamente el centro, consideradas de tráfico rápido, con doble sentido de circulación, aceras amplias, arbolado y abundante mobiliario urbano. Tenemos las siguientes.
  - Av. 8 de diciembre
  - Av. Chuquiribamba
  - Av. Integración barrial Ángel Felicísimo Rojas

Estas 3 vías no tienen el arbolado necesario, las aceras son estrechas, falta de señalética y carecen de mobiliario urbano.

**Ilustración 39.** Vías de primer orden del barrio Motupe



**Fuente:** Archivo del autor

**Elaborado por:** El autor

- **Vías de segundo orden**, normalmente son de un único sentido pero con abundante tráfico, sirven de acceso al centro, lo recorren por su borde, configurando distintos anillos, circundan el entramado urbano. Así podemos observar en el sector las siguientes.

- Gualel
- Chantaco
- C-26-34
- C-06-34
- C-32-34
- C-31-34
- C-28-34
- C-21-34
- C-20-34
- C-22-34
- C-02-34

Solamente dos vías tienen nombre asignado las demás están marcadas por un código municipal.

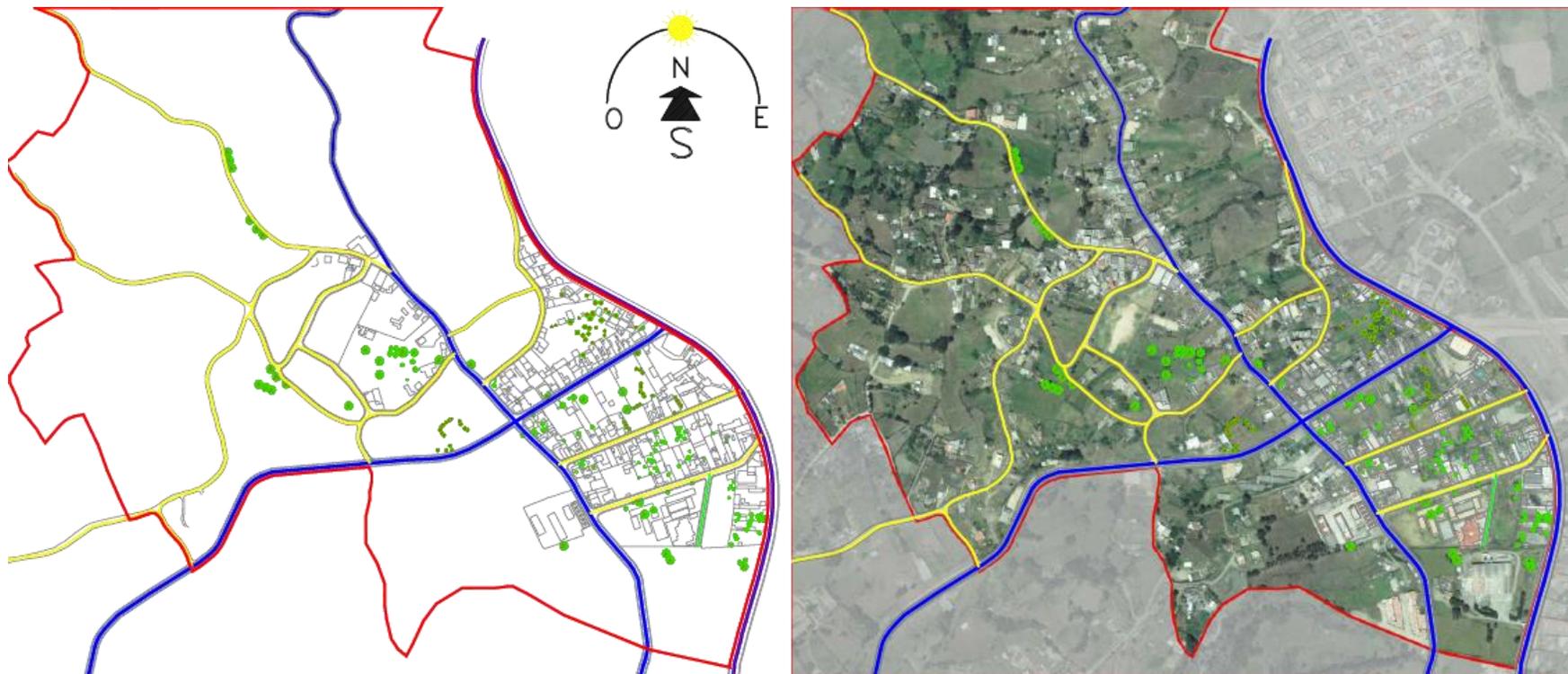
**Ilustración 40.** Vías de segundo orden del barrio Motupe



Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

- **Vías de tercer orden**, constituidas por un conjunto de calles que penetran o atraviesan parte del entramado, sirven únicamente de acceso a viviendas y servicios. Al igual que en el caso anterior solo están asignadas por un código.
- C-09-34

**Ilustración 41.** Sistema vial del barrio Motupe



**SISTEMA VIAL DEL BARRIO MOTUPE**

**SIMBOLOGIA**

- via primer orden
- via segundo orden
- via tercer orden

Fuente: Recuperado de [www.sigtierras.gob.ec](http://www.sigtierras.gob.ec)  
 Elaborado por: El autor

### 3.3.16. Estado actual de las vías del barrio Motupe

Para el desarrollo de esta sección procederemos a porcentual el estado y las características en las que se encuentran actualmente las vías dependiendo su orden de rodadura.

**Av. 8 de diciembre.-** Esta vía que es el límite barrial entre los sectores de Motupe y Sauces Norte es fundamental, ya que permite una conexión rápida con el centro de la urbe lojana, las características generales de esta vía son:

**Tabla 28.** Características Av. 8 de diciembre

Vía	Aceras	Calzada	Mat. Calzada	Mobiliario	Vegetación	Valoración
Av. 8 de diciembre	1.50m	15m	Pavimento	No	No	Media

Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

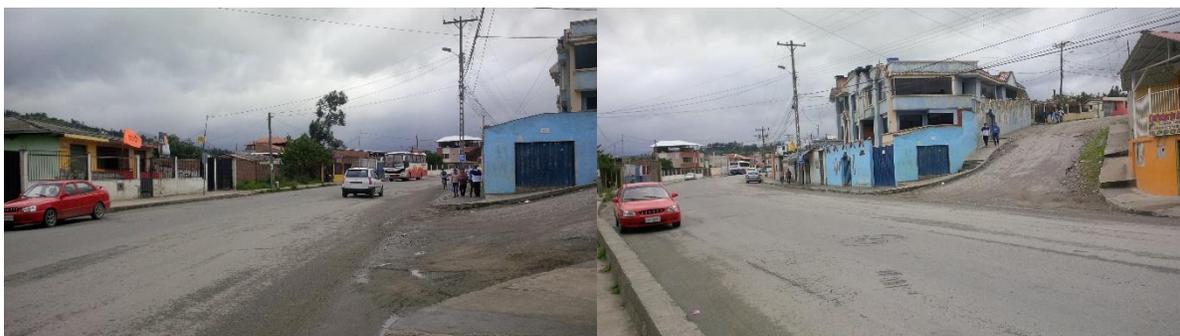
**Ilustración 42.** Sección de Av. 8 de diciembre



Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

Las condiciones de prestación de servicio en las que se encuentra esta vía son de carácter medio, ya que la calzada es bastante regular y las aceras no se encuentran muy deterioradas, pero si es evidente la falta de señalética vehicular y peatonal, además de un mayor control en cuanto a seguridad y mantenimiento de la misma.

**Ilustración 43.** Estado actual Av. 8 de diciembre

Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

**Av. Chuquiribamba.-** Esta vía atraviesa el barrio por su parte céntrica, es una calzada muy antigua ya que fue el lugar de conexión entre Loja y el exterior de la provincia. Sus características son:

**Tabla 29.** Características Av. Chuquiribamba

Vía	Aceras	Calzada	Mat. Calzada	Mobiliario	Vegetación	Valoración
Av. Chuquiribamba	1.50m	10.50m	Pavimento y arena	No	No	Mala

Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

**Ilustración 44.** Sección de Av. Chuquiribamba

Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

El estado físico de esta vía se podría catalogar como deteriorado, ya que existen grandes tramos en las que no hay pavimento y la superficie de la calzada es muy irregular con la presencia de agujeros sobre la misma, algunas aceras están en mal estado y la señalética es muy escasa. Es evidente el estado de abandono en la que se encuentra esta calle.

**Ilustración 45.** Estado actual Av. Chuquiribamba



Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

**Av. de Integración Barrial Ángel Felicísimo Rojas.-** es una vía que permite una circulación rápida y recorre por la parte periférica de la ciudad, planificada como calle de alto tráfico, en algunos sectores cuenta con aceras, pero en la mayor parte de su recorrido no las tiene, las características de esta calzada son:

**Tabla 30.** Características Av. de integración barrial

Vía	Aceras	Calzada	Mat. Calzada	Mobiliario	Vegetación	Valoración
Av. Integración barrial	1.50m	23.00m	Arena	No	No	Mala

Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

**Ilustración 46.** Sección de Av. de integración barrial proyectada



Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

Por ser una vía relativamente nueva sus condiciones no son las mejores, la mayor parte de su trayecto es de arena, con superficie poco buena, no hay señalización vehicular ni peatonal

**Ilustración 47.** Estado actual Av. de integración barrial sector Motupe



Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

Terminado el análisis de las tres vías principales que atraviesan el sector de estudio las podemos catalogar como principales arterias de conexión del barrio con los demás sectores de la ciudad, pero las cuales tienen un nivel de mantenimiento medio, su deterioro es evidente y no están equipadas ni tienen todas las características de una vía de primer orden

### 3.3.17. Proximidad a las paradas de bus

Un rango deseable entre la cercanía del usuario y la parada del bus sería a un 90% de la población, pero en el sector el sistema de amanzanamiento no es de tipo damero, es más bien un tipo irregular es decir se han ido acoplando a la topografía del sector por lo cual unas manzanas tienen mayor área que otras, pero por normativa municipal las paradas son a cada 2 cuadras.

En el barrio Motupe sucede una cuestión muy particular ya que la mayor parte de las construcciones se han realizado en el sentido de las dos avenidas la una que sirve como borde del barrio y la otra que atraviesa el barrio por el centro, en estas dos avenidas se da un flujo vehicular bastante denso, es así que tenemos en la vía que sirve de limite barrila llamada Av. 8 de diciembre la frecuencia del bus es de cada 7 minutos y su trayecto va desde Sauces Norte hasta la Argelia, para lo cual debe atravesar toda la ciudad por la parte central, este recorrido puede demorar 45 minutos, la otra vía de nombre Chantaco esta atraviesa por el centro del barrio y la línea de bus que opera va desde Motupe hasta Punzara, es decir tiene el mismo recorrido de norte a sur y su frecuencia es de cada 15 minutos. El recorrido es mucho más largo y puede tardar 1 hora y 30 minutos, es por ello los siguientes valores.

**Tabla 31.** Calculo de proximidad a las paradas de bus

Calculo de proximidad a las paradas de bus		
Hab/cerca de paradas de bus	Número de habitantes	Porcentaje
347	407	85.26%

Fuente: Recuperado de <http://www.catmed.eu>  
Elaborado por: El autor

A continuación se muestra la ubicación de las paradas de bus en el barrio Motupe, tanto las que están en la Av. Chuquiribamba como las de la Av. 8 de diciembre.

**Ilustración 48.** Proximidad a las paradas de bus en el barrio Motupe



**PROXIMIDAD A LAS PARADAS DE BUS EN MOTUPE**

Fuente: Recuperado de [www.sigtierras.gob.ec](http://www.sigtierras.gob.ec)  
 Elaborado por: El autor

**SIMBOLOGIA**



**parada de bus**  
 desplazamiento a pie no >a 5 minutos



radio de influencia medio 300m

### 3.3.18. Percepción del espacio público

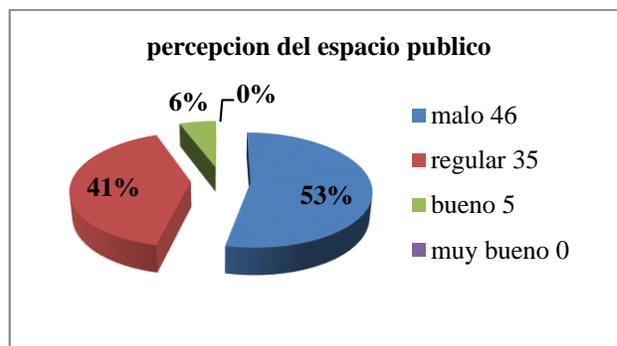
Valores muy importantes ya que nos reflejan de manera objetiva como el habitante del barrio percibe el espacio donde habita.

**Tabla 32.** Percepción del espacio publico

percepción del espacio publico	
malo	46
regular	35
bueno	5
muy bueno	0
<b>total</b>	<b>86</b>

Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

**Grafico 14.** Percepción del espacio publico



Del total de hogares encuestados se da un alto índice en cuanto al mal estado del espacio público

**Ilustración 49.** Estado actual del espacio público en el barrio Motupe



Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

### 3.3.19. Respeto normativa uso del suelo

A la fecha el municipio se ha encargado de regular en cierta medida la construcción de las viviendas y los nuevos espacios, pero hace algún tiempo atrás no se controlaba por tal motivo existieron construcciones que ahora causan problemas en cuanto a emplazamientos.

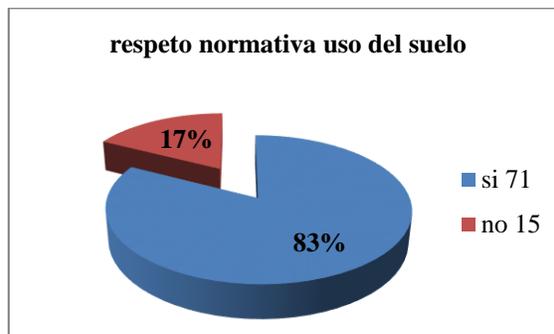
**Tabla 33.** Respeto normativa uso del suelo

respeto normativa uso del suelo	
si	71
no	15
<b>total</b>	<b>86</b>

Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

**Grafico 15.** Respeto normativa uso del suelo



Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

### 3.4. Directrices de tipo social

Toda intervención tiene un componente humano, es necesario considerar la dimensión social que ésta implica, para favorecer la participación de los habitantes de tal forma que les permita la apropiación del sector y la conservación de su identidad.

Nuestra investigación nos lleva a involucrarnos en diálogos extensos con los moradores, de ellos nace las sugerencias de como poder disminuir el consumo de alcohol en el sector, el problema excede nuestro campo de investigación pero queda abierta la línea de investigación para futuros proyectos en el barrio con la intención de aportar soluciones que ayuden a eliminar o disminuir este problema social.

#### 3.4.1. Identificación con el barrio

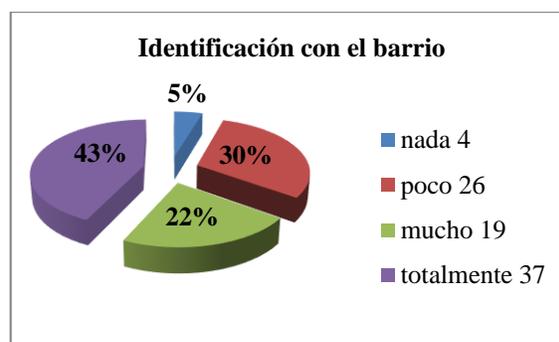
La relevancia de este indicador es conocer si sus habitantes se sienten parte y tienen ese sentimiento de arraigamiento por su barrio pues estos valores son de gran importancia para el desarrollo de la propuesta.

**Tabla 34.** Identificación con el barrio

identificación con el barrio	
nada	4
poco	26
mucho	19
totalmente	37
<b>total</b>	<b>86</b>

Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

**Grafico 16.** Identificación con el barrio



Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

Como las primeras percepciones que teníamos eran que en este barrio la mayor parte de sus habitantes habían vivido aquí por generaciones pues bien la aplicación de la ficha solo lo

reafirmo. Siendo muy significativo el porcentaje alcanzado por el sentido de pertenencia e identidad con el barrio

### 3.4.2. Excluido del barrio

La intención fue conocer el porcentaje de habitantes que se sienten totalmente desvinculados con el barrio, es necesario conocer estos valores pues ellos forman parte del sector aunque no se identifiquen con él.

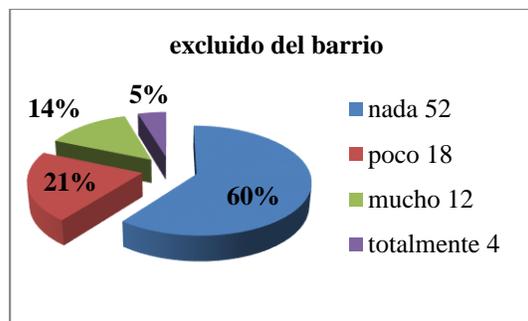
Ya sea por motivos sobre desconocimiento del sector o porque es poco el tiempo que llevan habitando en el sector o simplemente es que la imagen del barrio no es lo que ellos esperaban.

**Tabla 35.** Excluido del barrio

excluido del barrio	
nada	52
poco	18
mucho	12
totalmente	4
<b>total</b>	<b>86</b>

Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

**Grafico 17.** Excluido del barrio



Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

Los porcentajes obtenidos reflejan la presencia de nuevos moradores, son ellos quienes no se sienten parte del sector, la razón llevar poco tiempo viviendo en el sector y dicen que el barrio está un poco dividido y desorganizado.

### 3.4.3. Valor del barrio

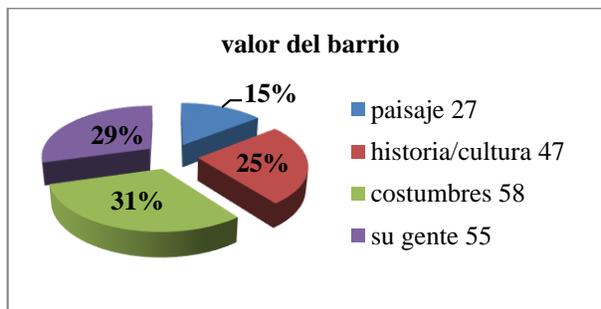
Factor decisivo en la investigación ya que el presente proyecto tiene como una meta alcanzar una valoración para este barrio, por ello deseábamos conocer el valor que consideran tiene el sector a través de sus moradores.

**Tabla 36. Valor del barrio**

valor del barrio	
<b>paisaje</b>	27
<b>historia/cultura</b>	47
<b>costumbres</b>	58
<b>su gente</b>	55

Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

**Grafico 18. Valor del barrio**



Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

Los moradores consideran que Motupe puede ser valorado primeramente por sus costumbres, que ya lo habíamos mencionado se mantienen algunas del lojano de anteaño, luego por su gente pues se definen como amigables y trabajadoras, luego por su historia y cultura esto se da pues la población joven está perdiendo el interés por mantener viva su historia a pesar de ser de los primeros barrios y finalmente por su paisaje que obviamente ha sido el más afectado por la deforestación.

### 3.4.4. Espacios de reunión

La finalidad es conocer los lugares donde se reúnen con mayor frecuencia las autoridades y habitantes del barrio, para realizar sus actividades de esparcimiento y de afluencia.

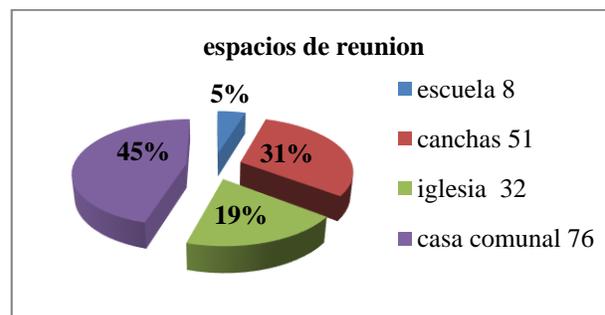
**Tabla 37.** Espacios de reunión

espacios de reunión	
escuela	8
canchas	51
iglesia	32
casa comunal	76

Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

**Grafico 19.** Espacios de reunión



Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

Se constató que el sector de preferencia es la casa comunal, luego las canchas barriales y finalmente la iglesia son los puntos de aforo más acudidos para reuniones.

**Ilustración 50.** Espacios de reunión



Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

### 3.4.5. Espacios de convivencia vecinal

El objetivo es conocer los puntos de encuentro más común que tienen los moradores del barrio para realizar las actividades de convivencia y relaciones vecinales.

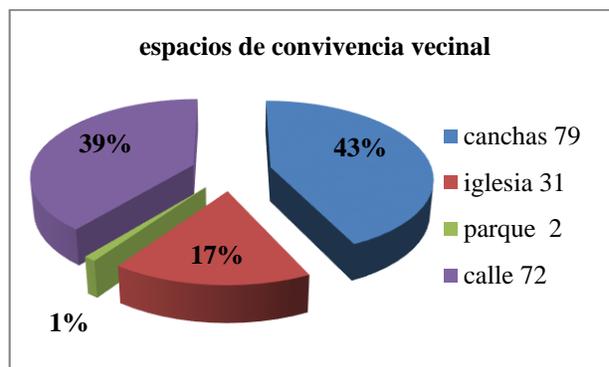
**Tabla 38.** Espacios de convivencia vecinal

espacios de convivencia vecinal	
canchas	79
iglesia	31
parque	2
calle	72

Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

**Grafico 20.** Espacios de convivencia vecinal



Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

El resultado es claro, los moradores del barrio Motupe se relacionan en un alto porcentaje en los espacios abiertos como son las canchas y la calle, pues estos son sitios de encuentro común y cotidiano.

**Ilustración 51.** Espacios de convivencia vecinal



Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

### 3.4.6. Tiempo de convivencia vecinal

El objetivo es conocer los tiempos aproximados que conviven los habitantes con sus vecinos, es decir ese momento de comunicación y relaciones vecinales que comparten entre si

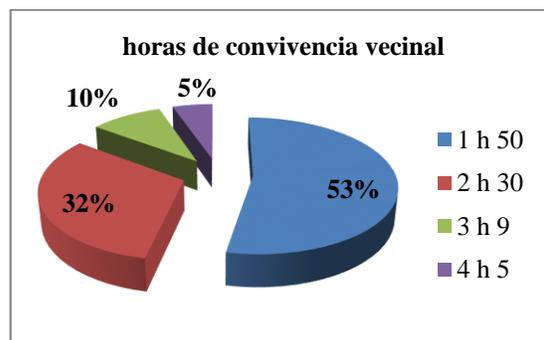
**Tabla 39.** Tiempo de convivencia vecinal

Horas de convivencia vecinal	
1 h	50
2 h	30
3 h	9
4 h	5

Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

**Grafico 21.** Tiempo de convivencia vecinal



Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

Los resultados obtenidos nos muestran un tiempo estimado de 1 y 2 horas que es en el cual realizan esta actividad de convivencia con los vecinos.

### 3.4.7. Mingas barriales

Como lo habíamos mencionado el sector atravesó problemas de organización, no contaban con una directiva que represente a todo el barrio, mediante este indicador lo pudimos constatar ya que el porcentaje es negativo, considerando que en los barrios las mingas son muy frecuentes, ya sea para limpiezas o algunas reparaciones de los equipamientos.

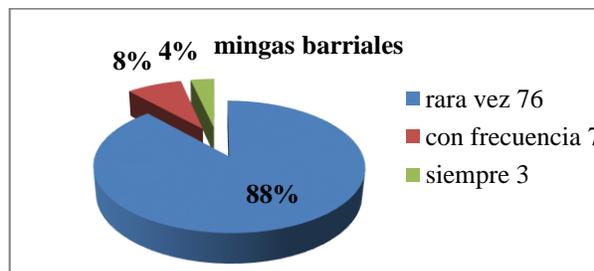
**Tabla 40.** Mingas barriales

mingas barriales	
rara vez	76
con frecuencia	7
siempre	3
<b>total</b>	<b>86</b>

Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

**Grafico 22.** Mingas barriales



Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

### 3.4.8. Costumbres y tradiciones

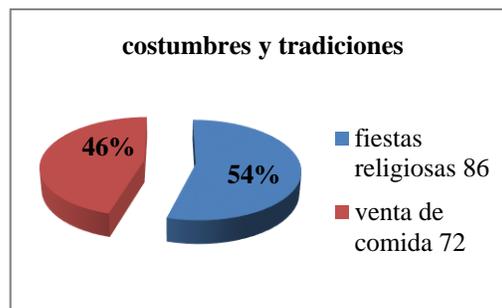
En el sector se celebran una gran cantidad de fiestas religiosas en honor a distintos santos, lo festejan realizando una fiesta conmemorativa, llevan la tradicional banda de pueblo, además organizan una singularidad de juegos como el palo encebado, campeonatos de indor masculino y femenino, entre otras actividades.

**Tabla 41. Costumbres y tradiciones**

costumbres y tradiciones	
fiestas religiosas	86
venta de comida	72

Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

**Grafico 23. Costumbres y tradiciones**



Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

La venta de comida también es parte de sus tradiciones, nos cuentan que es en este barrio donde nació la tradicional venta de fritada, que luego se trasladó a Carigán por la apertura de la nueva vía.

**Ilustración 52. Fiesta en honor al señor de las imágenes**



Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

### 3.4.9. Uso del equipamiento urbano

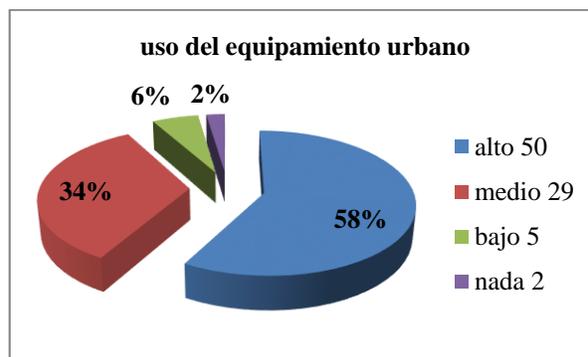
Nos permite conocer las frecuencias de ocupación de los distintos equipamientos, para poder jerarquizar y categorizar en niveles de ocupación

**Tabla 42.** Uso del equipamiento urbano

uso del equipamiento urbano	
alto	50
medio	29
bajo	5
nada	2
<b>total</b>	<b>86</b>

Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

**Grafico 24.** Uso del equipamiento urbano



Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

Es así que las dos categorías de alto y medio están relacionados con la ocupación de las canchas comunales, el uso frecuente de las aceras para caminar, el área de recreación que a pesar de estar en mal estado es ocupado por todos los moradores.

**Ilustración 53.** Uso del equipamiento urbano



Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

### 3.4.10. Composición del núcleo familiar

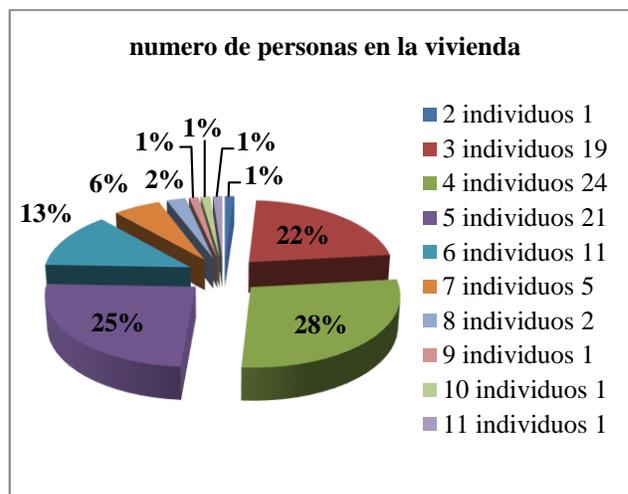
El objetivo de esta interrogante era poder tener una aproximación sobre cómo están compuestos los núcleos familiares en el sector

**Tabla 43.** Composición del núcleo familiar

número de personas en la vivienda	
2 individuos	1
3 individuos	19
4 individuos	24
5 individuos	21
6 individuos	11
7 individuos	5
8 individuos	2
9 individuos	1
10 individuos	1
11 individuos	1
<b>total</b>	<b>86</b>

Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

**Grafico 25.** Composición del núcleo familiar



Al terminar la aplicación de la ficha informativa la sorpresa fue que encontramos familias que iban desde dos personas hasta familias muy numerosas compuestas por entre 8 y 11 individuos, este factor podría estar generando condiciones de hacinamiento habitacional pues las viviendas no son grandes y no están en buenas condiciones.

Una vez contabilizada el número de familias encuestadas las mismas que ascienden a 86, tenemos un total de población de 407 habitantes, procedemos a calcular un valor promedio de composición familiar el mismo que nos da el valor de 4,7 habitantes por familia.

### 3.4.11. Ocupación laboral

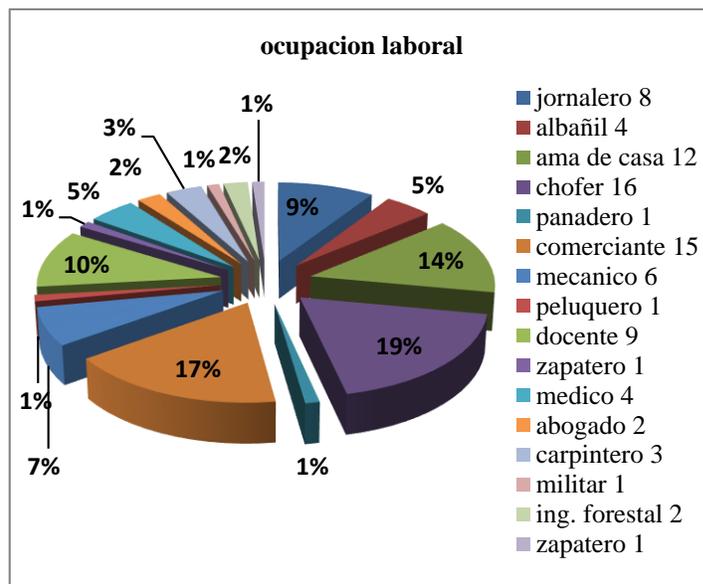
La relevancia fue conocer algunas de las ocupaciones que tenían los diferentes habitantes del barrio Motupe, pues es necesario conocer que tipo y niveles de población conviven en el sector, para de esta manera poder encontrar un equilibrio para la parte de la propuesta y crear ambientes de uso común para todas las tipologías de ocupación laboral.

**Tabla 44.** Ocupación laboral

ocupación laboral	
jornalero	8
albañil	4
ama de casa	12
chofer	16
panadero	1
comerciante	15
mecánico	6
peluquero	1
docente	9
zapatero	1
medico	4
abogado	2
carpintero	3
militar	1
ing. forestal	2
zapatero	1
<b>total</b>	<b>86</b>

Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

**Grafico 26.** Ocupación laboral



Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

Los resultados son un abanico de profesiones y ocupaciones, se pudo evidenciar la presencia de diferentes formas en las cuales los moradores trabajan para conseguir un sustento económico y lograr un mejor nivel de vida.

### 3.4.12. Horas de trabajo laboral por semana

Como es de conocimiento la jornada semanal de labores son de 40 horas, el objetivo de este indicador conocer cuánto tiempo los habitantes laboran dentro de sus distintas profesiones.

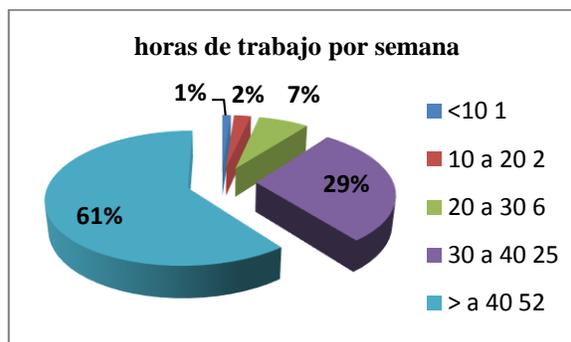
**Tabla 45.** Horas de trabajo por semana

h/trabajo por semana	
<10	1
10 a 20	2
20 a 30	6
30 a 40	25
> a 40	52
<b>total</b>	<b>86</b>

Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

**Grafico 27.** Horas de trabajo por semana



Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

Los valores que nos arrojan las fichas nos muestran que más de la mitad de las personas encuestadas superan las horas de trabajo semanal, pues dicen que necesitan trabajar más porque lo que ganan no les alcanza para llegar a fin de mes

### 3.4.13. Salario familiar

El objetivo fue tener una aproximación a las condiciones económicas, mediante las cuales viven las familias en el barrio Motupe

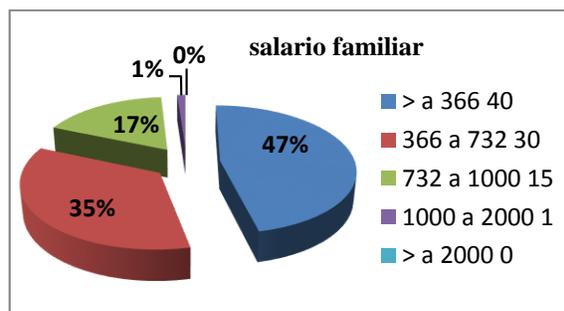
**Tabla 46.** Salario familiar

salario familiar	
> a 366	40
366 a 732	30
732 a 1000	15
1000 a 2000	1
> a 2000	0
<b>total</b>	<b>86</b>

Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

**Grafico 28.** Salario familiar



Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

Los resultados nos muestran que estamos inmersos en un sector con una economía donde la mayor parte no llega a un salario básico, entonces podemos concluir que es un barrio con una economía baja.

### 3.4.14. Falta de servicios

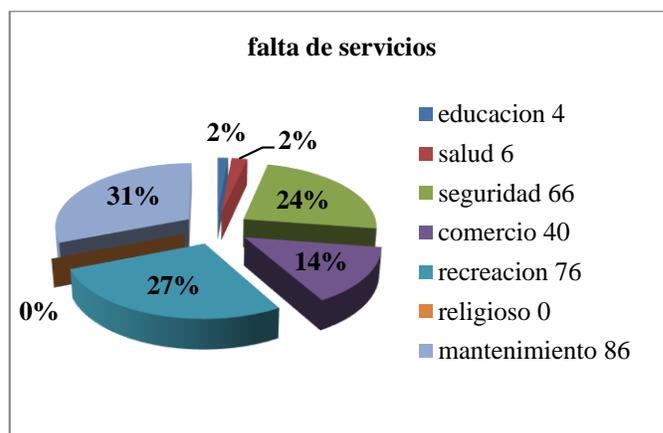
Sabemos que en todos los sectores siempre existirá la falta de algún tipo de servicio, la meta de este apartado fue conocer qué servicios tienen mayor requerimiento en el sector

**Tabla 47.** Falta de servicios

falta de servicios	
educación	4
salud	6
seguridad	66
comercio	40
recreación	76
religioso	0
mantenimiento	86

Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

**Grafico 29.** Falta de servicios



Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

Los moradores consideran que los servicios que necesitan con mayor prioridad son: primeramente el mantenimiento de espacios públicos; aceras, infraestructura vial, vegetación.

Seguidamente la seguridad de la cual opinan que es escasa, a continuación consideran los espacios de recreación que son pocos y en mal estado, luego un mayor flujo comercial, es decir que se les ayude con programas para reactivar su economía local.

### 3.4.15. Equipamiento urbano que debe mejorar

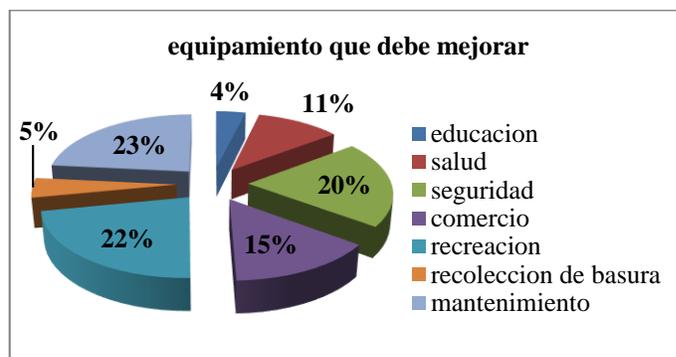
Si bien constatamos la presencia de los equipamientos en el barrio, ahora les cuestionamos a los habitantes a su criterio cuales deben mejorar en cuanto a calidad e infraestructura, pues se pretende dotar al barrio de servicios de buena calidad y de fácil acceso.

**Tabla 48.** Equipamiento que debe mejorar

equipamiento que debe mejorar	
educación	14
salud	40
seguridad	75
comercio	53
recreación	82
recolección de basura	17
mantenimiento	86

Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

**Grafico 30.** Equipamiento que debe mejorar



Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

Podemos notar que los moradores estiman algunos servicios que deben mejorar, principalmente la falta de mantenimiento de toda la red vial y espacios de recreación, mayor seguridad para el sector, la presencia de farmacias pues no existe ninguna en el barrio e incentivar el comercio local.

**Ilustración 54.** Equipamiento que debe mejorar



Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

### 3.4.16. Transporte

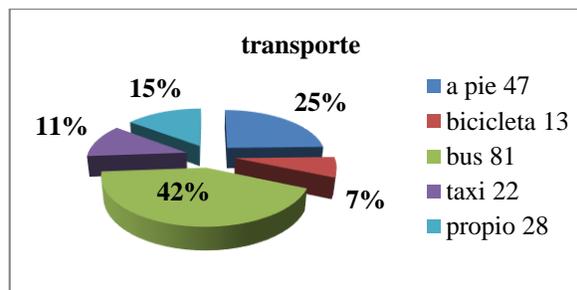
Medir los sistemas más frecuentes que utilizan para movilizarse los habitantes del barrio Motupe

**Tabla 49.** Transporte de mayor uso

transporte	
a pie	47
bicicleta	13
bus	81
taxi	22
propio	28

Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

**Grafico 31.** Transporte de mayor uso



Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

La mayor parte de la población utiliza el sistema de transporte urbano, por ser el modo más económico para movilizarse.

### 3.4.17. Tiempo en llegar al trabajo

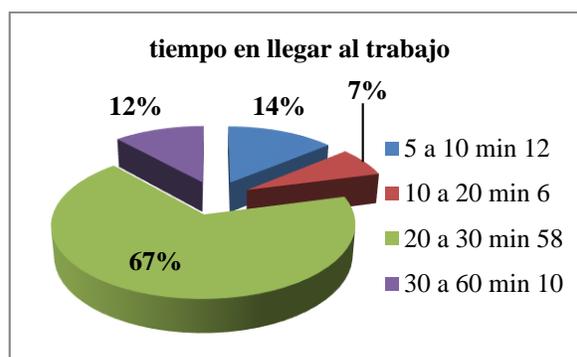
Estimar los trayectos que recorren diariamente los habitantes para llegar a su lugar donde realizan sus jornadas laborales.

**Tabla 50.** Tiempo en llegar al trabajo

tiempo en llegar al trabajo	
5 a 10 min	12
10 a 20 min	6
20 a 30 min	58
30 a 60 min	10
<b>total</b>	<b>86</b>

Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

**Grafico 32.** Tiempo en llegar al trabajo



Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

La mayor parte de la población del barrio está a un tiempo aproximado de 20 a 30 minutos, ese es el tiempo que tarda el recorrido del bus desde Motupe hasta el centro de la urbe Iojana.

### 3.4.18. Población por género

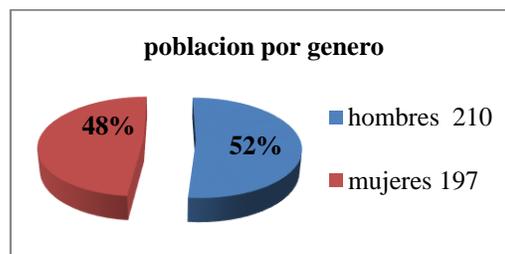
Esta variable nos proporciona la distribución de la población según el género, para tener una perspectiva acorde a la realidad sobre cómo está distribuida la población en el sector.

**Tabla 51.** Población por género

población por genero	
<b>hombres</b>	210
<b>mujeres</b>	197
<b>total</b>	<b>407</b>

Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

**Grafico 33.** Población por género



Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

Podemos notar que los datos obtenidos nos muestran una pequeña diferencia en cuanto a la superioridad del género masculino sobre el femenino.

### 3.4.19. Niveles de escolaridad poblacional

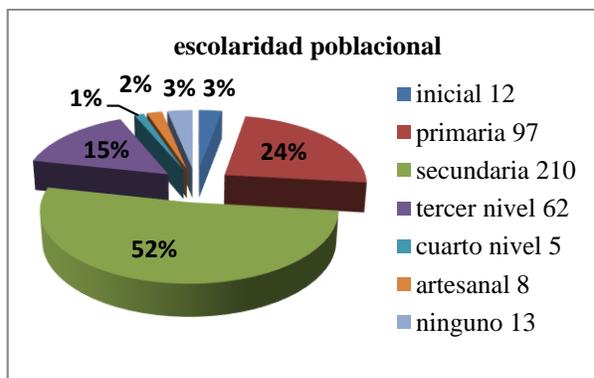
El grado promedio de escolaridad nos permite conocer el nivel de educación de una población

**Tabla 52.** Escolaridad poblacional

escolaridad poblacional	
<b>inicial</b>	12
<b>primaria</b>	97
<b>secundaria</b>	210
<b>tercer nivel</b>	62
<b>cuarto nivel</b>	5
<b>artesanal</b>	8
<b>ninguno</b>	13
<b>total</b>	<b>407</b>

Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

**Grafico 34.** Escolaridad poblacional



Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

La población de Motupe muestra un porcentaje del 52% que ha cursado la secundaria o está cursando este nivel, además de la presencia de estudiantes universitarios y algunos profesionales

con estudios de cuarto nivel, existe un índice bajo de analfabetismo, lo pudimos evidenciar en algunas habitantes, sobre todo en personas de edad avanzada.

### 3.4.20. Pirámide poblacional del barrio Motupe

Los datos obtenidos sobre la población en el barrio Motupe nos permiten elaborar la pirámide de población, la misma que nos detalla información resumida en porcentajes por edad y sexo.

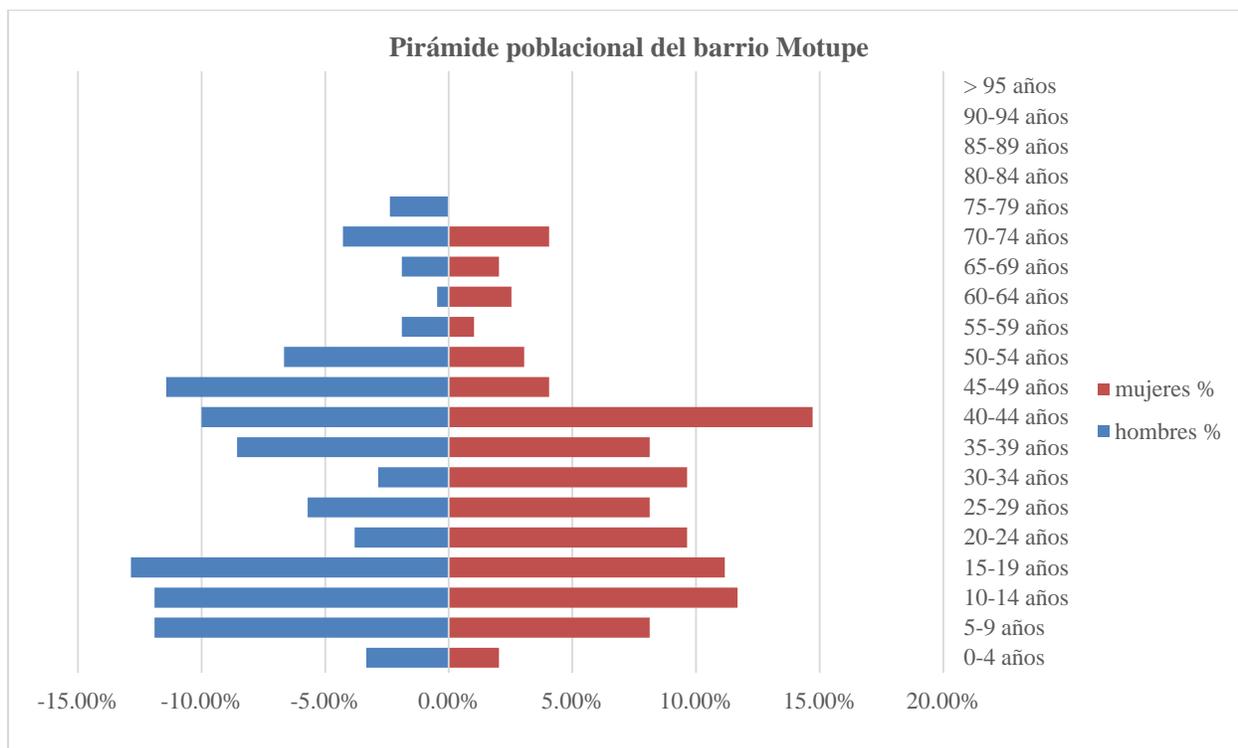
**Tabla 53.** Pirámide poblacional del barrio Motupe

<b>Pirámide de población del barrio Motupe</b>					
<b>población por edad</b>	<b>ambos sexos</b>	<b>hombres</b>	<b>mujeres</b>	<b>hombres %</b>	<b>mujeres %</b>
<b>0-4 años</b>	11	7	4	-3.33%	2.03%
<b>5-9 años</b>	41	25	16	-11.90%	8.12%
<b>10-14 años</b>	48	25	23	-11.90%	11.68%
<b>15-19 años</b>	49	27	22	-12.86%	11.17%
<b>20-24 años</b>	27	8	19	-3.81%	9.64%
<b>25-29 años</b>	28	12	16	-5.71%	8.12%
<b>30-34 años</b>	25	6	19	-2.86%	9.64%
<b>35-39 años</b>	34	18	16	-8.57%	8.12%
<b>40-44 años</b>	50	21	29	-10.00%	14.72%
<b>45-49 años</b>	32	24	8	-11.43%	4.06%
<b>50-54 años</b>	20	14	6	-6.67%	3.05%
<b>55-59 años</b>	6	4	2	-1.90%	1.02%
<b>60-64 años</b>	6	1	5	-0.48%	2.54%
<b>65-69 años</b>	8	4	4	-1.90%	2.03%
<b>70-74 años</b>	17	9	8	-4.29%	4.06%
<b>75-79 años</b>	5	5		-2.38%	0.00%
<b>80-84 años</b>	0			0.00%	0.00%
<b>85-89 años</b>	0			0.00%	0.00%
<b>90-94 años</b>	0			0.00%	0.00%
<b>&gt; 95 años</b>	0			0.00%	0.00%
<b>Total</b>	<b>407</b>	<b>210</b>	<b>197</b>	<b>-100.00%</b>	<b>100.00%</b>

Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

**Grafico 35.** Pirámide poblacional del barrio Motupe



Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

### 3.4.21. Creencias religiosas

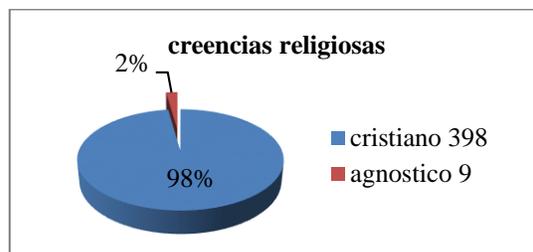
La meta fue llegar a conocer las diferentes inclinaciones que tengan los moradores del barrio por una religión o si más bien se definían como no creyentes.

**Tabla 54.** Creencias religiosas

creencias religiosas	
<b> cristiano</b>	398
<b> agnóstico</b>	9
<b> total</b>	<b> 407</b>

Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

**Grafico 36.** Creencias religiosas



Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

Pues como era de esperarlo los datos muestran a un barrio profundamente cristiano, el dogma se ha transmitido de generación en generación.

### 3.5. Directrices de tipo medioambiental

La intervención permite optimizar los recursos existentes para su aprovechamiento en la mejora de las condiciones de habitabilidad, así conseguimos mitigar el impacto sobre el medio ambiente para propiciar la creación de barrios donde exista un ambiente sano y de mejor calidad, donde exista un equilibrio entre lo natural y lo construido.

#### 3.5.1. Vehículos en el hogar

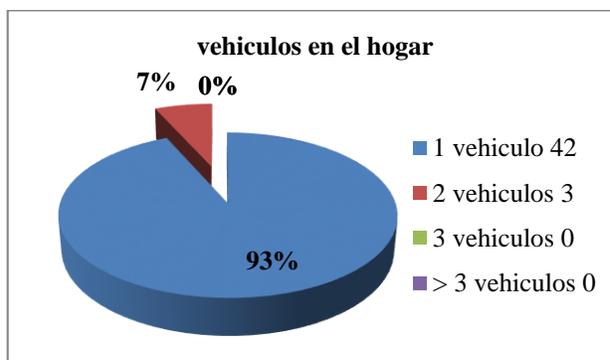
Nos permitirá alcanzar una valoración porcentual de las familias con acceso a un medio de transporte privado.

**Tabla 55.** Vehículos en el hogar

vehículos en el hogar	
1 vehículo	42
2 vehículos	3
3 vehículos	0
> 3 vehículos	0
<b>total</b>	<b>45</b>

Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

**Grafico 37.** Vehículos en el hogar



Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

Como es de conocimiento el automotor se ha vuelto parte constitutiva de una familia, ya sea por cuestiones de tiempo y rapidez al momento de movilizarse, en este barrio la aplicación de la ficha nos muestra que al menos la mitad de las familias encuestadas cuentan con un vehículo en su hogar.

### 3.5.2. Frecuencia de uso del vehículo

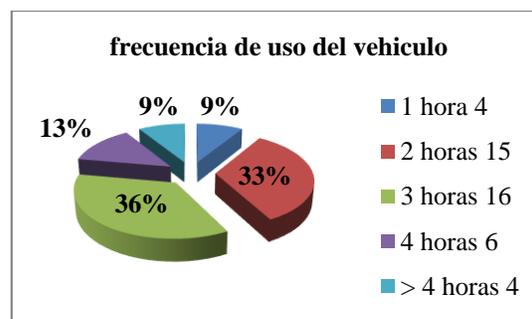
El objetivo es conocer los tiempos de uso que tiene el automóvil en un día por las familias.

**Tabla 56.** Frecuencia de uso del vehículo

frecuencia de uso del vehículo	
1 hora	4
2 horas	15
3 horas	16
4 horas	6
> 4 horas	4
<b>total</b>	<b>45</b>

Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

**Grafico 38.** Frecuencia de uso del vehículo



Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

Las frecuencias de uso diario del vehículo más elevadas están entre las 2 y 3 horas, mientras que las familias que lo ocupan entre 4 y >4 horas por día son las que se dedican al comercio y es para la transportación de los productos.

### 3.5.3. Recolección de basura

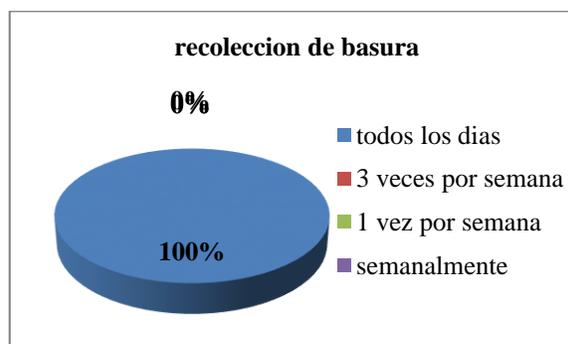
El objetivo indagar la frecuencia de aplicación que tiene este servicio en el barrio, ya que la presencia de basura es perjudicial tanto a nivel de salud como de imagen urbana.

**Tabla 57.** Recolección de basura

recolección de basura	
todos los días	86
3 veces por semana	0
1 vez por semana	0
semanalmente	0

Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

**Grafico 39.** Recolección de basura



Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

Los moradores del barrio manifestaron que cuentan con este servicio todos los días de la semana de forma permanente.

### 3.5.4. Nivel de deforestación

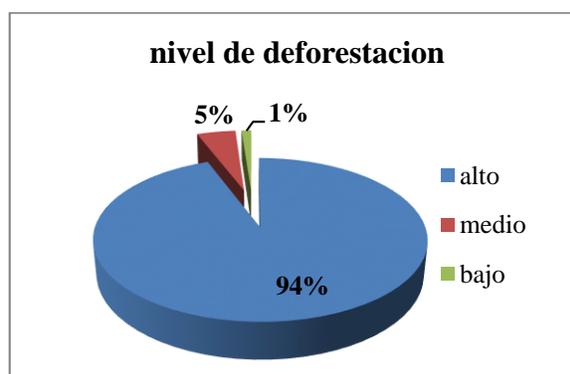
Medir la concientización que tienen los habitantes del barrio Motupe sobre el alcance de la tala en su ecosistema natural.

**Tabla 58.** Nivel de deforestación

nivel de deforestación	
alto	81
medio	4
bajo	1
<b>total</b>	<b>86</b>

Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

**Grafico 40.** Nivel de deforestación



Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

Cuán importante es conocer que los propios habitantes hayan empezado a entender el alcance que ha tenido la deforestación en su barrio, pues con los ánimos de cultivar el terreno o hacerlo de pastizal para sus ganados no se dieron cuenta de la afectación que posteriormente tendrían.

**Ilustración 55.** Terrenos deforestados para sembríos



Fuente: Sr. Rodrigo Gonzales  
Elaborado por: El autor

### 3.5.5. Imagen urbana

Entendida como el mapa mental que realiza una persona al momento de caminar por una ciudad, para analizar la imagen del barrio utilizaremos los elementos a partir de los cuales se estructura la imagen de la ciudad según Kevin Lynch.

**Sendas:** son todas las calles, vías o senderos por los cuales se puede transportar la gente.

**Bordes:** elementos que delimitan áreas o que impiden transportarse de un lugar hacia otro.

**Barrios:** Se refiere a zonas que tenían características similares.

**Nodos:** Puntos estratégicos de la ciudad a los que puede ingresar un observador.

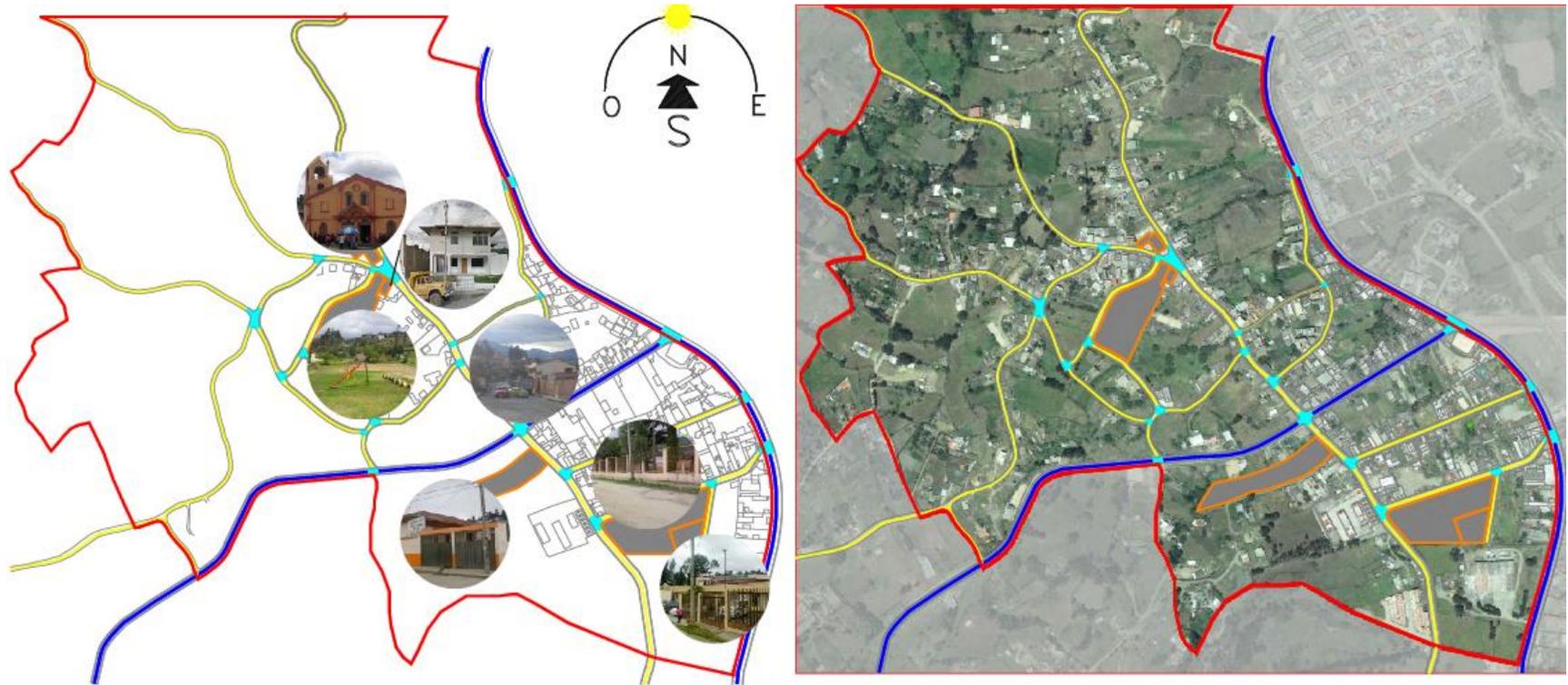
**Mojones:** Puntos de referencia que fueran impactantes al momento de visualizarlos.

En el barrio Motupe se puede identificar claramente todos los elementos antes mencionados, ya que las sendas o vías ya están trazadas, en cuanto a los bordes podemos mencionar a la av. 8 de diciembre como límite del barrio y luego a la av. de integración barrial que una vez construida seccionara al barrio por ser una vía de alto tráfico.

En cuanto al barrio es el límite establecido por el GAD LOJA, pero en este caso es el área en el cual se está planteando el área de estudio, los nodos están presentes en todo el barrio ya que son los cruces y encuentros de toda la red vial los mismos que permiten integrarlo con las vías principales.

Finalmente los mojones o hitos del barrio en este caso se han considerado los equipamientos urbanos más representativos del barrio como son la iglesia, casa comunal, área comunal, escuela, centro de nivelación y hospital universitario.

**Ilustración 56.** Imagen urbana del barrio Motupe



**ANALISIS DE LA IMAGEN URBANA**

**SIMBOLOGIA**

<span style="color: yellow;">■</span> Sendas	<span style="color: cyan;">■</span> Nodos
<span style="color: blue;">■</span> Bordes	<span style="color: orange;">■</span> Mojones
<span style="color: red;">■</span> Barrio	

Fuente: Recuperado de [www.sigtierras.gob.ec](http://www.sigtierras.gob.ec)  
 Elaborado por: El autor

### 3.5.6. Deterioro del paisaje natural

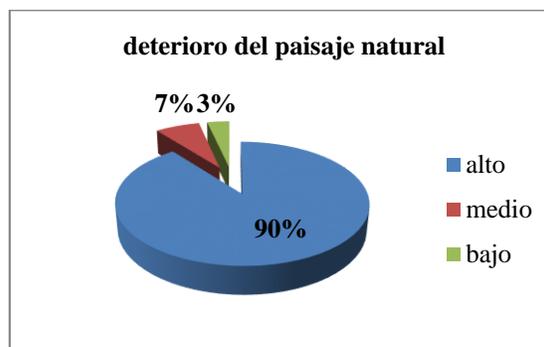
Nos referimos a la estética de un lugar en el cual se ha asentado un pueblo, la misma que se ve afectada por las acciones progresivas del hombre en contra del ecosistema con la finalidad de habitarlo.

**Tabla 59.** Deterioro del paisaje natural

deterioro del paisaje natural	
alto	77
medio	6
bajo	3
<b>total</b>	<b>86</b>

Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

**Grafico 41.** Deterioro del paisaje natural



Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

Como sucede en la mayor parte de asentamientos humanos, no existe el equilibrio entre el paisaje natural y lo construido, pues en Motupe el deterioro de este factor es evidente ya que sus pobladores han derivado una gran área de bosque para crear campos de cultivo y pastoreo de ganado así como el emplazamiento de las construcciones.

**Ilustración 57.** Paisaje natural afectado



Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

### 3.5.7. Contaminación visual

El objetivo es medir el alcance de todo aquello que afecta o perturba la visualización de una determinada zona o rompe la estética del paisaje en el barrio Motupe.

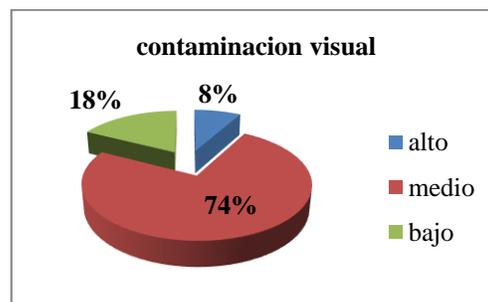
**Tabla 60.** Contaminación visual

contaminación visual	
alto	7
medio	64
bajo	15
<b>total</b>	<b>86</b>

Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

**Grafico 42.** Contaminación visual



Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

Afortunadamente en el sector este factor tiene un índice medio, pues la presencia de avisos, carteles y estafetas publicitarias no son excesivos, los cuales pueden y deben ser controlados por parte de las autoridades competentes.

**Ilustración 58.** Contaminación visual



Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

### 3.5.8. Asentamientos de terreno

El objetivo de este indicador es conocer si en el sector existe la presencia de alguna falla geológica o algún tipo de asentamiento de terreno.

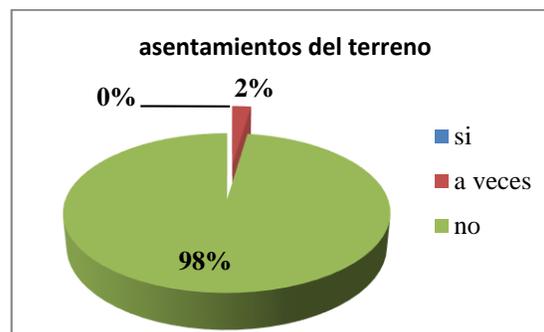
**Tabla 61.** Asentamientos de terreno

asentamientos de terreno	
si	0
a veces	2
no	84
<b>total</b>	<b>86</b>

Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

**Grafico 43.** Asentamientos de terreno



Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

La información registrada es que en el sector no existe la presencia de fallas geológicas, es un terreno óptimo para proyectos de construcción.

### 3.5.9. Protección de zonas verdes naturales

El motivo es conocer la frecuencia y el respeto que se tiene sobre las zonas verdes al momento de emplazar una construcción.

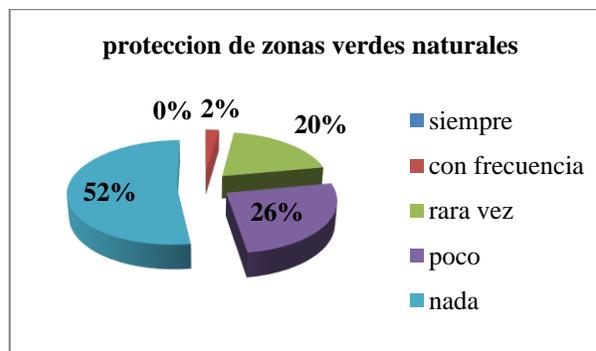
**Tabla 62.** Protección de zonas verdes naturales

protección de zonas verdes naturales	
siempre	0
con frecuencia	2
rara vez	17
poco	22
nada	45
<b>total</b>	<b>86</b>

Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

**Grafico 44.** Protección de zonas verdes naturales



Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

Los resultados nos muestran que existe una desinteresada acción por conservar y proteger estas áreas.

### 3.5.10. Vegetación autóctona

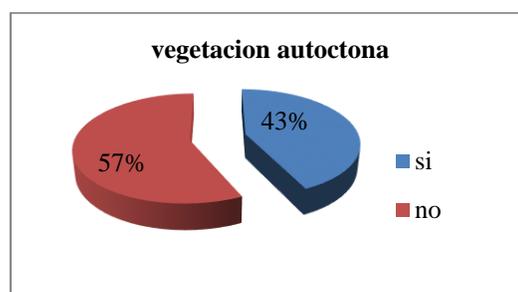
Nos permite conocer si existió, o la existencia de algún tipo de planta que se cultivaba en el sector.

**Tabla 63.** Vegetación autóctona

vegetación autóctona	
si	37
no	49
<b>total</b>	<b>86</b>

Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

**Grafico 45.** Vegetación autóctona



Fuente: Archivo del autor  
Elaborado por: El autor

El resultado nos arroja dos respuestas de las cuales: la primera pertenece a las personas que conocieron la planta llamada Motupii, de la que deriva el nombre actual del barrio, la segunda respuesta es de las personas que no conocieron esta planta.

### 3.5.11. Mantenimiento de áreas verdes

Como sabemos es importante la presencia de estas áreas en las ciudades, pero aún más relevante es el cuidado y el buen estado de las mismas.

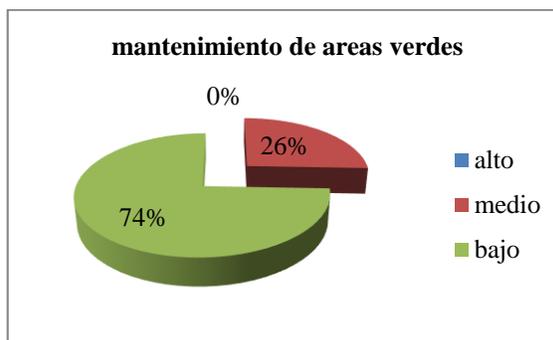
**Tabla 64.** Mantenimiento de áreas verdes

mantenimiento de áreas verdes	
alto	0
medio	22
bajo	64
<b>total</b>	<b>86</b>

Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

**Grafico 46.** Mantenimiento de áreas verdes



Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

Las estimaciones porcentuales sobre el mantenimiento de las áreas verdes en el barrio Motupe muestran un claro abandono por el cuidado y preservación.

**Ilustración 59.** Falta de mantenimiento en áreas verdes



Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

### 3.5.12. Contaminación auditiva cualitativa

Estimar los niveles de ruido que existen en el sector debido al alto porcentaje de circulación vehicular.

**Tabla 65.** Contaminación auditiva

contaminación auditiva	
alto	82
medio	4
bajo	0
<b>total</b>	<b>86</b>

Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

**Grafico 47.** Contaminación auditiva



Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

Como podemos notar este factor en el barrio es muy elevado, esto sucede porque el barrio está dividido y delimitado por tres avenidas, las mismas que recogen una gran afluencia vehicular y las viviendas están emplazadas de forma paralela a estas vías.

**Ilustración 60.** Contaminación auditiva



Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

### 3.5.13. Calidad ambiental

Tras analizar todos los factores anteriores, este indicador nos permitirá evaluar y tener una visión sobre la calidad del ambiente en el que se encuentra el barrio Motupe.

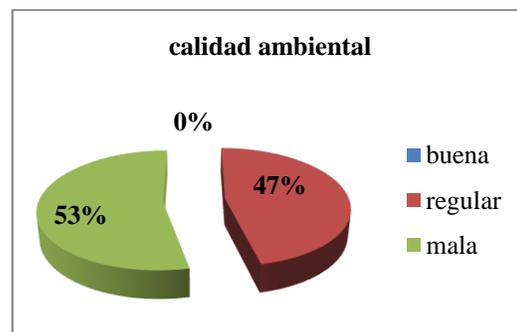
**Tabla 66.** Calidad ambiental

calidad ambiental	
buena	0
regular	40
mala	46
<b>total</b>	<b>86</b>

Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

**Grafico 48.** Calidad ambiental



Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

Los resultados alcanzados nos presentan una calidad ambiental entre regular y mala, pues si bien existen equipamientos urbanos estos no están en las mejores condiciones, además que el paisaje natural se ha modificado, el ruido y presencia de vías en mal estado no favorecen en la calidad del ambiente.

**Ilustración 61.** Calidad ambiental del barrio Motupe



Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

### 3.6. Síntesis capitular

#### 3.6.1. FODA directrices de tipo arquitectónico

**Tabla 67.** FODA Directrices de tipo arquitectónico

Indicadores	F	O	D	A
<b>Estructura de la vivienda</b>	Presencia de un porcentaje considerable de viviendas tradicionales	Rescatar las viviendas que aún conservan la estructura tradicional	Perdida del significado de la arquitectura popular lojana	Eliminación completa de tramos de viviendas tradicionales
<b>Mampostería de la vivienda</b>	Existencia de casas de tapial y adobe en buen estado	Revalorizar esta forma de construcción, conservarla y difundirla	Falta de programas para conservación de este tipo de viviendas	Deterioro por la falta de mantenimiento o derrocamientos
<b>Tipo de cubierta</b>	Se mantiene el terminado final de las viviendas con teja.	Incentivar a la homogenización del terminado de la cubierta en este tipo	Requiere de un proceso más elaborado para su instalación	Las construcciones nuevas han eliminado de forma total esta tipología
<b>Tipo de vivienda</b>	Coexisten en el sector las viviendas de tipo tradicional y contemporáneas	Buscar el equilibrio de estas dos tipologías sin que se afecten entre sí.	Las viviendas nuevas rompen con el esquema en altura y forma	Abandono permanente de la vivienda tradicional y su significado
<b>Infraestructura local</b>	Existe la presencia de la infraestructura básica, como red vial, agua potable, etc.	Mejorar la calidad de esta infraestructura ya que es necesaria para el sector	Las malas condiciones de la red vial, aceras, alumbrado eléctrico	Deterioro de esta infraestructura por falta de mantenimiento
<b>Ventilación e iluminación</b>	En las viviendas nuevas se han considerado estos factores en el diseño	Controlar el cumplimiento de este factor, ya que contribuye a la calidad del ambiente	Las viviendas tradicionales poseen serios problemas	Presencia de humedad y malos olores, ambiente interno contaminado
<b>Estado de la vivienda</b>	Las viviendas nuevas poseen condiciones cualitativas muy buenas	Mejorar la calidad de las viviendas tradicionales	La falta de recursos no les permite mejorar sus viviendas	Riesgo constante de accidentes y hacinamientos
<b>Uso de la vivienda</b>	Muestra un elevado valor al uso exclusivo como residencia	Vigilar el cumplimiento en cuanto a usos de la vivienda	El lucro y desorden que generan un uso no correcto de la vivienda	No reconocer al barrio como tal, sino como una zona comercial
<b>Servicios en la vivienda</b>	Están dotados de las redes necesarias para comunicarse de forma rápida	Mejorar la calidad de estos servicios	Los servicios están en las viviendas de acuerdo a sus ingresos	El costo de estos servicios dificulta el accesos a cierta población

Directrices de tipo arquitectónico

<b>Equipamiento urbano</b>	Presencia de equipamiento urbano.	Mejorar la accesibilidad y las instalaciones	Falta de mantenimiento en algunos equip.	Deterioro y poca afluencia de personas
<b>Proximidad al equip urbano</b>	Los equipamientos abarcan la mayor parte del arrea consolidada del barrio	Planificar la ubicación estratégica de los futuros equipamientos	Su localización no ha sido del todo planificada	Dificultad para acceder de manera rápida, por no ser visibles
<b>Áreas verdes y zonas.</b>	Existencia de estas áreas, delimitadas y de fácil reconocimiento	Diseñar estas áreas, para lograr una mayor cohesión social y un espacio mejor	Falta de mantenimiento evidente, no está diseñado el espacio	Mal estado permanente y abandono total por parte de las personas del barrio
<b>Proximidad a zonas verdes</b>	Su radio de influencia alcance de al menos un 30% de la población	Buscar la compactación de las futuras áreas verdes en un solo sector.	Ubicadas de forma aleatoria en el barrio	Su radio de influencia no alcanza hacia las zonas consolidadas
<b>Paradas de transporte</b>	Existe la señalética en algunos puntos donde es la parada del bus	Normar la ubicación de las paradas de bus, de forma estratégica	Incumplimiento y no respeto por las paradas de bus.	Propenso a posibles accidentes por falta de respeto del conductor
<b>Sistema vial de Motupe</b>	Está dotado de vías para facilitar el movimiento rodado y peatonal	Ayudar a la mejora y diseño de las vías de conexión	Falta de mantenimiento constante y abandono del barrio	Mayor deterioro de la infraestructura vial
<b>Proximidad a paradas de bus</b>	Sus radios de influencia cubren en su mayoría todo el barrio Motupe	Implementar algunas paradas de bus nuevas que faciliten la movilidad	Requiere de nuevos recursos y un espacio mejor diseñado	Incitan al poco uso del sistema colectivo de bus urbano
<b>Percepción del espacio publico</b>	Existe un reconocimiento pleno del este espacio aunque es poco	Mejorar la calidad , incentivar la apropiación y disfrute de estos espacios	El abandono y la falta de mantenimiento lo hacen lucir abandonado	Mayor deterioro y mal estado, utilizado solo como zona de paso.
<b>Normativa uso del suelo</b>	El GAD Loja está controlando mejor el cumplimiento de uso del suelo	Conseguir una mejor lectura en cuanto a tramos urbanos, ya sea formal o funcional	Implementación de estructuras que rompen la imagen vertical y horizontal	Formación de espacios aislados y deteriorados, desorden en la lectura de tramos

Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

## 3.6.2. FODA Directrices de tipo social.

Tabla 68. FODA Directrices de tipo social

	Indicadores	F	O	D	A
Directrices de tipo social	<b>Identifica con el barrio</b>	Sus pobladores han habitado este barrio por generaciones	Alto compromiso por velar el bienestar y desarrollo del sector	Las generaciones nuevas están perdiendo el valor de identificarse con el barrio	Pérdida total de la identidad hacia su sector de origen
	<b>Excluido del barrio</b>	Poca presencia de habitantes foráneos que viven en el barrio	Promulgar los valores del sector para que sea de mayor afluencia habitacional	Los nuevos moradores no se suman de forma permanente a la mejora del barrio	No permite el desarrollo organizado de todo un sector
	<b>Valor del barrio</b>	Un barrio lleno de historia y tradiciones que merecen ser rescatadas	Difundir la historia sobre uno de los sectores más antiguos de Loja	Falta de compromiso e interés de las autoridades competentes	Perdida de una historia rica en tradiciones y costumbres del ayer lojano
	<b>Espacios de reunión</b>	Existencia de una casa comunal como punto de encuentro común	Fortalecer estas relaciones entre vecinos	La infraestructura no es la más apropiada, le falta mantenimiento	Abandono de esta forma de organización barrial
	<b>Convivencia vecinal</b>	Se da todo el tiempo por el hecho de que se conocen entre vecinos	Impulsar más la fraternidad y la convivencia entre vecinos	Falta de espacios más grandes que propicien estos encuentros	Se van perdiendo estas acciones por la falta de espacios de encuentro
	<b>Mingas barriales</b>		Propiciar la existencia de estas acciones, que son parte de un barrio	Desorganización en este tema, poco interés en colaborar	Pérdida total de este medio de organización y forma de mejorar el sector
	<b>Costumbres y tradiciones</b>	Un conjunto de manifestaciones culturales presentes en un solo sector	Promover y difundir la riqueza cultural de este barrio	Poca difusión sobre lo que ofrece el barrio y su gente	Perdida de todas estas manifestaciones con el paso del tiempo
	<b>Uso del equip urbano</b>	Permanente ocupación de los equipamientos urbanos	Promover un mejor uso y acceso al equipamiento	Falta de recursos y gestión por parte de las autoridades	Abandono paulatino de las actividades
	<b>Ocupación laboral</b>	Presencia de algunos tipos de ocupación laboral	Contribuir a la mejora del trabajo local	Falta de apoyo y capacitación a los trabajadores del sector	Abandono de las actividades artesanales como carpinterías etc.
	<b>Salario familiar</b>		Posibilidad de incrementar el ingreso económico mensual en las familias	Salarios mínimos que no superan una remuneración básica	Economía de difícil situación, menos oportunidades para acceder a los servicios

<b>Falta de servicios urbanos</b>	Planificación inmediata de nuevos servicios urbanos	Mejorar la calidad de atención y prestaciones	La falta de seguridad abruma a la población del sector	Presencia de personas no deseadas en el barrio
<b>Transporte</b>	Preferencia de uso del transporte urbano	Mejorar la calidad del servicio de transporte urbano	Falta de control por parte de las autoridades de tránsito en el sector	Abusos y riesgos de posibles accidentes por imprudencias
<b>Niveles de escolaridad</b>	La mayor parte de la población ha cursado la secundaria	Incentivar al proceso de educación continua	El costo para acceder al nivel superior para algunas familias es complicada	Abandono de la educación de forma permanente
<b>Creencias religiosas</b>	Un barrio catalogado profundamente católico	Difundir sus fiestas religiosas que son una tradición del sector	Falta de mantenimiento de la estructura religiosa	Las nuevas creencias están ya visitando el sector

Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

### 3.6.3. FODA Directrices de tipo medioambiental

Tabla 69. FODA Directrices de tipo medioambiental

	<b>Indicadores</b>	<b>F</b>	<b>O</b>	<b>D</b>	<b>A</b>
<b>Directrices de tipo medioambiental</b>	<b>Vehículos en el hogar</b>	Presencia de un vehículo en la mitad de las familias encuestadas	Reducir el uso del vehículo privado	Futuros congestionamientos por incremento de vehículos	Incremento de vehículos por cada familia
	<b>Frecuencia de usos del auto</b>	Facilidad y mayor rapidez al trasladarse a otro sector	Minimizar su uso generando rutas de bus más apropiadas	Congestión vehicular en horas pico	Riesgo de posibles accidentes por movilidad apresurada
	<b>Recolección de basura</b>	Permanente todos los días con sistema de clasificación de residuos	Contribuir y mantener el barrio limpio	Falta de control en los lotes vacíos donde esta arrojada basura	Presencia de insectos y malos olores además de mala imagen
	<b>Nivel de deforestación</b>		Fomentar la reforestación del barrio	Poca concientización de los moradores al momento de hacer sembríos	Perdida del suelo y la capa vegetal del sector
	<b>Deterioro del paisaje natural</b>		Recuperar el entorno natural del barrio	El incremento de las nuevas áreas urbanas no consideran el paisaje natural y lo destruyen	Perder los pocos árboles y colinas arboladas que aun existen

<b>Contaminación visual</b>	No existe mayor presencia de letreros y afiches	Controlar y regular la colocación de avisos y estanterías	Falta de una política de control a la contaminación visual	Que se implementen grandes letreros de anuncios
<b>Protección de zonas verdes</b>		Fomentar el cuidado y protección de las áreas verdes en todo el barrio	No existe el compromiso de los moradores ni autoridades por proteger estas áreas	Pérdida total o parcial de estas áreas en el barrio
<b>Vegetación autóctona</b>	Conocimiento del nombre de la planta a la que se debe la denominación del barrio	Buscar la difusión y el conocimiento de esta especie en toda la ciudad de Loja	No existen iniciativas que promuevan la difusión de estas especies	Perdida de esta especie, sin conocimiento de las autoridades
<b>Mantenimiento áreas verdes</b>		Realizar las gestiones necesarias a las autoridades de turno para que lo realicen de forma permanente	Falta de mantenimiento y mal estado de estas áreas	Deterioro de estos espacios y pérdida del valor paisajístico del sector
<b>Contaminación auditiva</b>		Controlar la velocidad de los vehículos al momento de circular por el barrio	Falta de señalética y agentes de control	Incremento de los niveles de ruido por cruce de vías de alto tráfico
<b>Calidad ambiental</b>	Sector en el cual aún se puede lograr una mejora significativa con una planificación adecuada	Contribuir a la mejora de la calidad ambiental promoviendo un barrio sano	Concientizar a las autoridades que es necesario recuperar estos espacios	Se generaría un sector de muy malas condiciones para habitar

**Fuente:** Archivo del autor

**Elaborado por:** El autor

## Capítulo IV

### 4. Propuesta

Finalizado la etapa de diagnóstico, hemos podido conocer las fortalezas y debilidades de nuestro sector de estudio, se pudo identificar los problemas y posibles soluciones ejecutables que puedan aportar en este trabajo para conseguir un mejoramiento tanto arquitectónico, social y medio ambiental, pues así lo hemos puntualizado.

El hombre siempre será el quehacer arquitectónico y los espacios públicos deben estar a su escala y prestar los servicios para su apropiación y ocupación factible por parte del individuo.

#### 4.1. Partido urbano arquitectónico

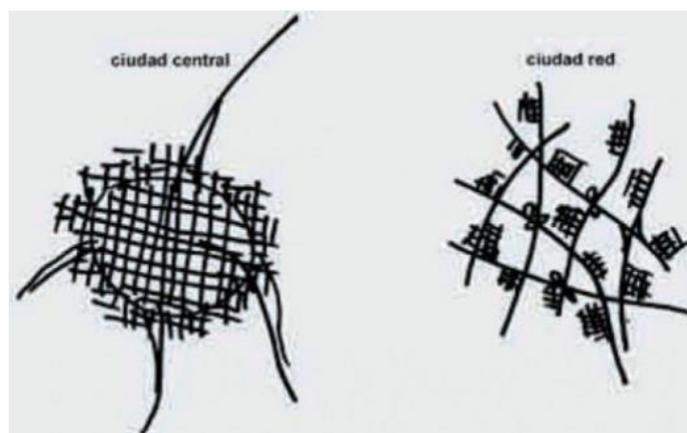
Todo este proceso investigativo que se ha desarrollado, nos ha aportado conceptualizaciones y percepciones acerca de cómo funciona el espacio público, la manera de propiciar el espacio colectivo, profundizar en la apropiación de los mismos, pero sobre todo generar ese espacio dinámico y susceptible donde los habitantes puedan realizar sus actividades de forma libre y segura. La intervención de este proyecto se fundamenta en 4 parámetros:

- Categorización del espacio público, el cual contiene un nuevo sistema de jerarquización vial, el mismo que subdivide el tráfico rodado, el tráfico peatonal y posteriormente los espacios de recreación
- Directrices de tipo arquitectónico, las mismas que facilitan las pautas para la concepción del diseño, con la finalidad de contribuir a la creación de mayor y mejor espacio público respetando e integrando las edificaciones actuales y tradicionales existentes.

- Directrices de tipo social, las mismas que le darán al proyecto ese enfoque de identidad, apropiación del espacio pero sobre todo rescatando la historia y una singularidad de tradiciones, como son la religiosidad del sector, las fiestas populares, la recreación social y el sentido de convivencia vecinal.
- Directrices de tipo medio ambiental, las mismas que nos permitirán el diseño de una manera responsable buscando siempre el bienestar colectivo con la menor incidencia negativa en nuestro hábitat, pues una meta en este proyecto es lograr ese equilibrio entre la naturaleza y el entorno construido.

La idea que nos permitirá alcanzar todo lo antes descrito es el diseño a través de la metáfora “la ciudad es una red”. En la cual todo está conectado por una red vial que se asemeja a una raíz, pues el diseño con redes de conexión le dará una carga simbólica al proyecto.

**Ilustración 62.** La ciudad como red



Fuente: Recuperado de <http://www.plataformaurbana>

Elaborado por: El autor

El simbolismo se fundamenta en el hecho de que el nombre actual del barrio Motupe es un topónimo de una planta llamada Motupii, además que el diseño de formas orgánicas está presente en la naturaleza y nos permite diseñar con mayor libertad y con sensaciones de movimiento.

#### 4.2. Categorización del sistema vial en el barrio Motupe

La propuesta de intervención inicia con la jerarquización del sistema vial en el barrio, el objetivo es alcanzar una categorización y jerarquización del viario para propiciar el incremento del espacio público, ordenar el tráfico vehicular, contribuir al aumento del peatonal y generar áreas verdes, para de esta manera conseguir un espacio público más humanizante.

Para ello se procedió a realizar esta categorización basándose en tres aspectos fundamentales a los cuales responde el diseño del sistema vial en una ciudad, los cuales son:

- Multifuncional
- Multimodal
- Multiescalar

**Tabla 70.** Categorización del sistema vial en el barrio Motupe

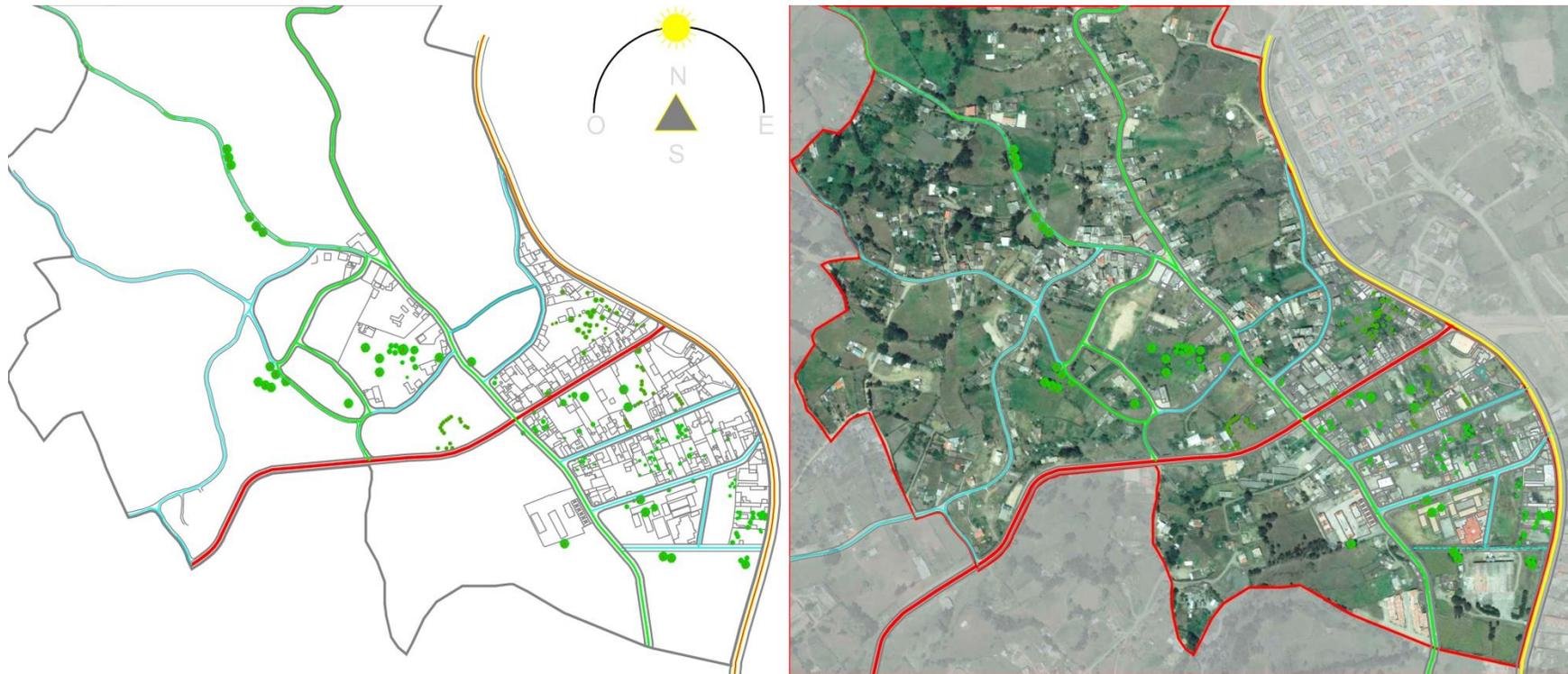
CATEGORIZACION DEL SISTEMA VIAL EN EL BARRIO MOTUPE	Vías 50	Vías 40	Vías 30	Vías 20
		Av. Integración barrial Ángel Felicísimo Rojas	Av. 8 de diciembre	Av. Chuquiribamba C-31-34 C-32-34 C-02-34

Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

A continuación se presenta un mapa con la nueva jerarquización del sistema vial, el mismo que abarca las calles existentes y la propuesta de apertura de una nueva.

**Ilustración 63.** Categorización del sistema vial en el barrio Motupe.



**PROPUESTA PARA CATEGORIZACION DEL SISTEMA VIAL EN EL BARRIO MOTUPE**

**SIMBOLOGIA**

	vias 50		calles 20 via propuesta
	vias 40		
	calles 30		
	calles 20		

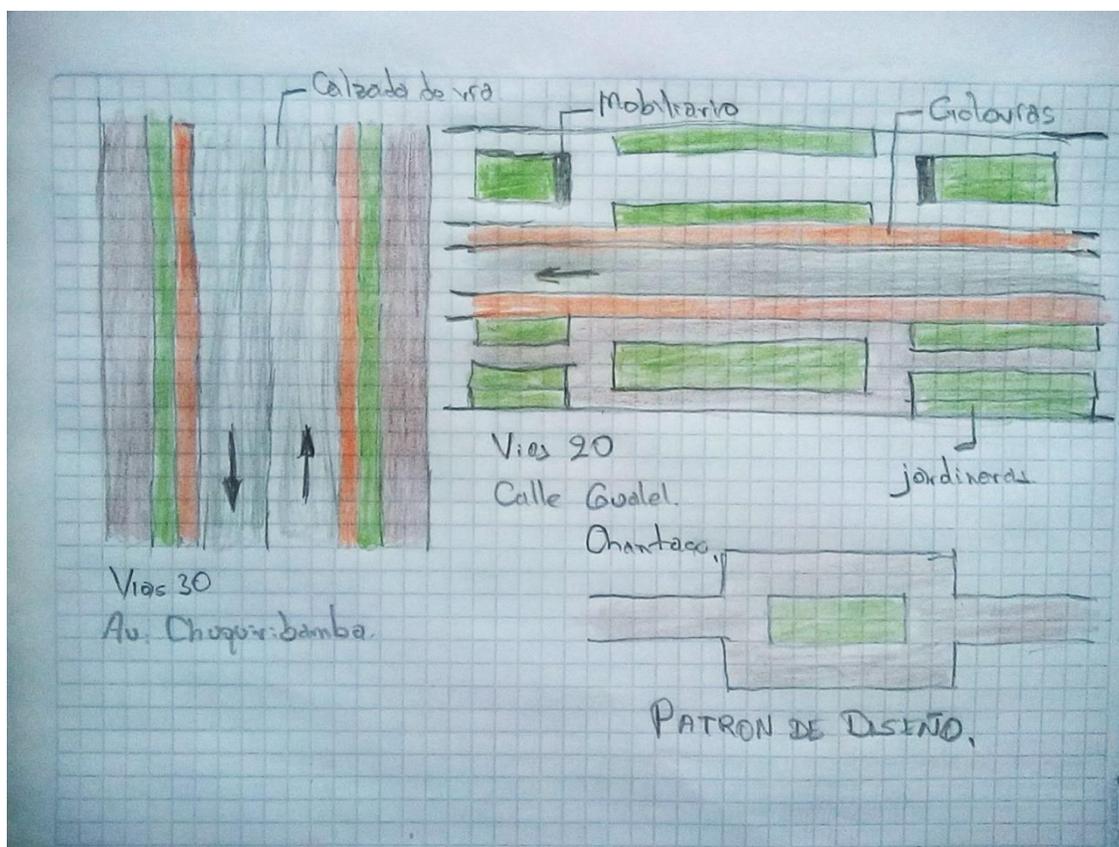
Fuente: Recuperado de [www.sigtierras.gob.ec](http://www.sigtierras.gob.ec)  
Elaborado por: El autor

### 4.3. Diseño de vías

El diseño responde a la categorización antes descrita y a esa búsqueda constante por lograr un incremento de las áreas verdes y puntos de encuentro, el primer tramo corresponde a la propuesta para la avenida Chuquiribamba categorizada como vía de orden 30.

El siguiente tramo corresponde al diseño de vías categorizadas de orden 20, en este caso es la calle Gualel y Chantaco.

**Ilustración 64.** Boceto diseño de vías



Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

Las vías de orden 50 y 40 que corresponden a las avenidas, Integración barrial y 8 de Diciembre respectivamente, han sido excluidas del diseño de la propuesta, por el hecho de que están ya proyectadas por el GAD LOJA.

### 4.3.1. Vías de orden 20

Estas vías son diseñadas en plataforma única, el ingreso vehicular es controlado y de interés único para los propietarios de las viviendas, son de estancia y juego, la intensidad vehicular es baja y se busca conseguir una mayor afluencia peatonal.

**Ilustración 65.** Calle Chantaco



Fuente: Lumion + Photoshop cs6

Elaborado por: El autor

El diseño de los cruces peatonales y esquinas han considerado las diferentes capacidades de las personas para acceder, como el diseño de estas vías es en plataforma única, la materialidad es la que define el uso y sus límites.

**Ilustración 66.** Cruces peatonales calle Chantaco



Fuente: Lumion

Elaborado por: El autor

Su diseño responde a la función y actividad que se desarrolla en esta vía, la presencia de señalética, mobiliario urbano y elementos de ornamentación como jardineras e iluminación.

**Ilustración 67.** Elementos de diseño calle Chantaco



**Fuente:** Lumion  
**Elaborado por:** El autor

A continuación la calle Gualel, el diseño tiene una variación en el patrón de repetición, esto sucede por el dimensionamiento que tiene la vía. La calle se diseña con una sola jardinera la misma que varía su posición en el espacio para generar recorridos.

**Ilustración 68.** Calle Gualel



**Fuente:** Lumion  
**Elaborado por:** El autor

Como parte de la intervención se propone la apertura de una nueva calle, la cual se ubicaría en la parte posterior del centro de nivelación de la UNL, la finalidad es permitir una fácil

conexión con las vías de mayor flujo vehicular ya que en esta área está ubicado el hospital universitario.

**Ilustración 69.** Apertura de nueva vía



**Fuente:** Lumion + Photoshop cs6  
**Elaborado por:** El autor

La calle C-09-34, tiene como finalidad permitir la accesibilidad al hospital universitario, es por ello que se la ha diseñado con doble sentido vehicular.

**Ilustración 70.** Calle C-09-34



**Fuente:** Lumion  
**Elaborado por:** El autor

**Ilustración 71.** Encuentro de calle C-09-34 y calle propuesta



Fuente: Lumion  
Elaborado por: El autor

### 4.3.2. Vías de orden 30

La finalidad de estas vías es conectar al interior de los barrios, son el eje de conexión con la red principal, su distribución esta equitativamente dividida para el tráfico vehicular y peatonal. Su diseño no debe ser como eje separador, más bien buscar una vinculación con las demás calles.

La plataforma de diseño está realizada en niveles diferentes, tienen elementos físicos separadores entre la calzada vehicular y las ciclovías.

**Ilustración 72.** Sección de vía de orden 30



Fuente: AutoCAD  
Elaborado por: El autor

El diseño de esta vía busca dar protección de sombra tanto al ciclista como al peatón, por ello se ha diseñado una franja verde arborizada de 0.90m de ancho la cual cumple con esta función, además de que ayuda a generar mayor área verde e impulsar el mejoramiento de la imagen urbana y calidad ambiental del barrio.

**Ilustración 73.** Avenida Chuquiribamba



**Fuente:** Lumion + Photoshop cs6

**Elaborado por:** El autor

El diseño de esta vía ha contemplado también el mobiliario urbano como es la parada de bus, la iluminación, respectiva señalética tanto vehicular como peatonal, por ello en los cruces peatonales las esquinas tienen desnivel, para facilitar la movilidad peatonal.

**Ilustración 74.** Cruce peatonal Av. Chuquiribamba



**Fuente:** Lumion

**Elaborado por:** El autor

### 4.3.3. Punto de encuentro de las vías de orden 20 y 30

Parte fundamental en el diseño del nuevo sistema de conexión vial, por ello estos puntos han sido diseñados y concebidos como plazuelas o puntos de encuentro común, es decir esquinas con desnivel, señalética, iluminación, mayor área de acera y mobiliario y vegetación urbana.

**Ilustración 75.** Av. Chuquiribamba y calle Chantaco



Fuente: Lumion + Photoshop cs6

Elaborado por: El autor

**Ilustración 76.** Av. Chuquiribamba y calle Gualel



Fuente: Lumion

Elaborado por: El autor

**Ilustración 77.** Av. Chuquiribamba y calle nueva propuesta



Fuente: Lumion + Photoshop cs6  
Elaborado por: El autor

**Ilustración 78.** Calle Chantaco y calle C-09-34



Fuente: Lumion  
Elaborado por: El autor

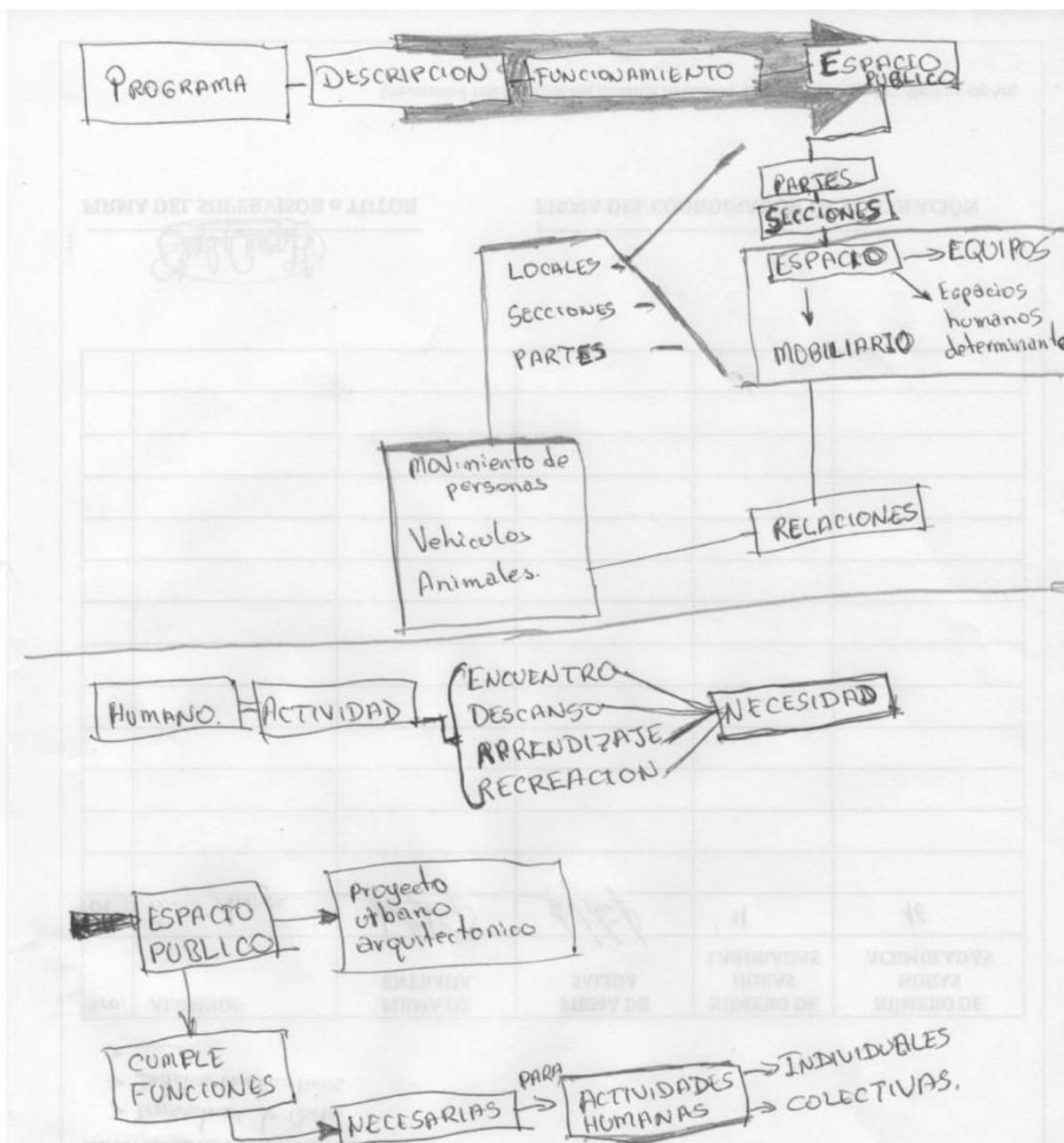
#### 4.4. Programa urbano arquitectónico

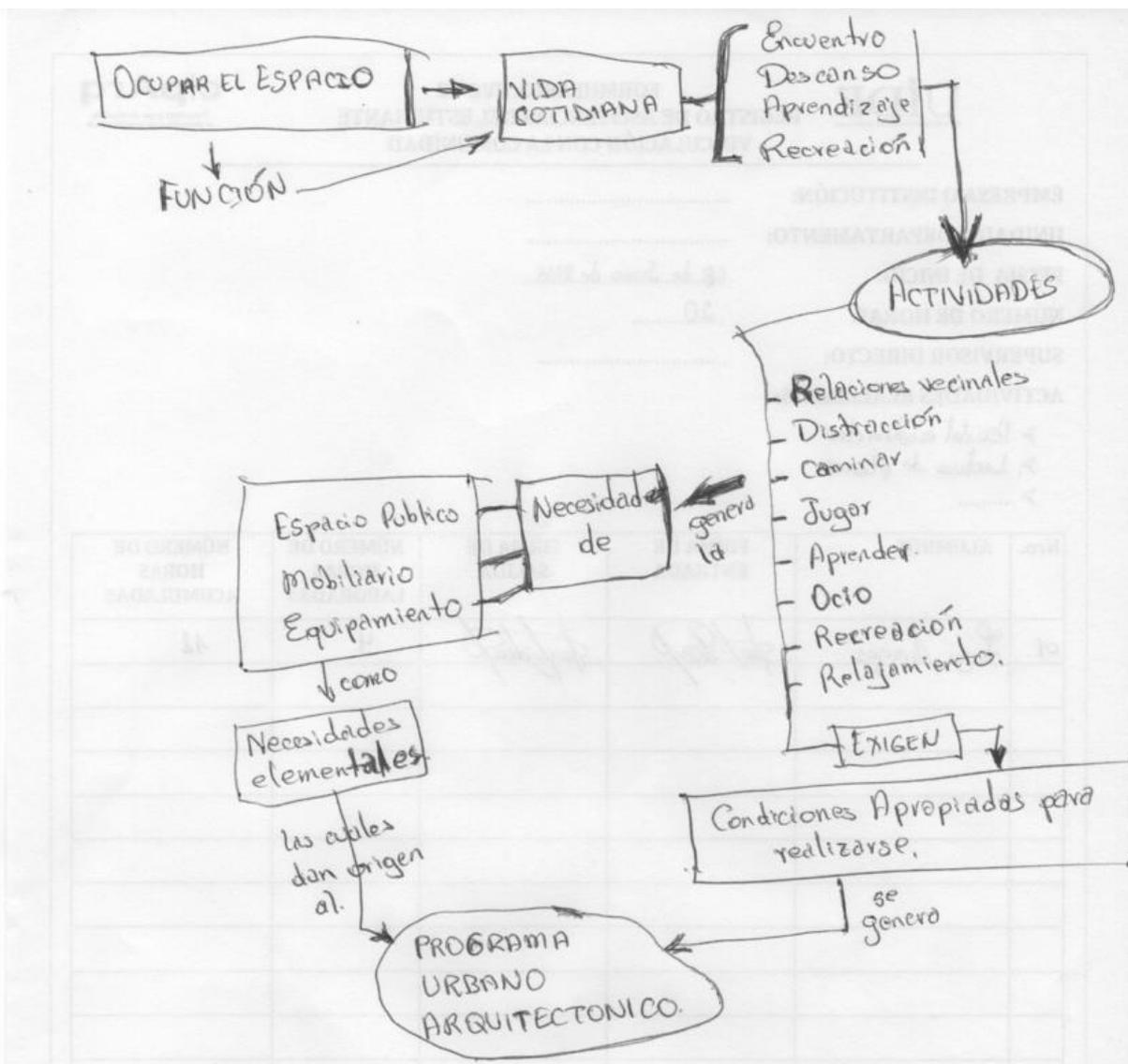
Es la estructura del proceso de diseño. Conforme a este se va a ir construyendo la propuesta de diseño puesto que es la lectura del usuario y su modo de vida, definiendo la estructura espacial y la organización, así como la manera de agrupar las áreas. Está constituido por

- Un contexto o ambiente físico inicial (el lugar)
- Un sujeto, quien será el individuo respecto al cual se definan los requerimientos (el cliente),

- Y un espacio urbano arquitectónico por diseñar, que será el resultado creativo del proceso (el espacio diseñado).

**Ilustración 79.** Programa urbano arquitectónico





Fuente: Recuperado de: <http://lapiedradevetas.blogspot.com/>  
 Elaborado por: El autor

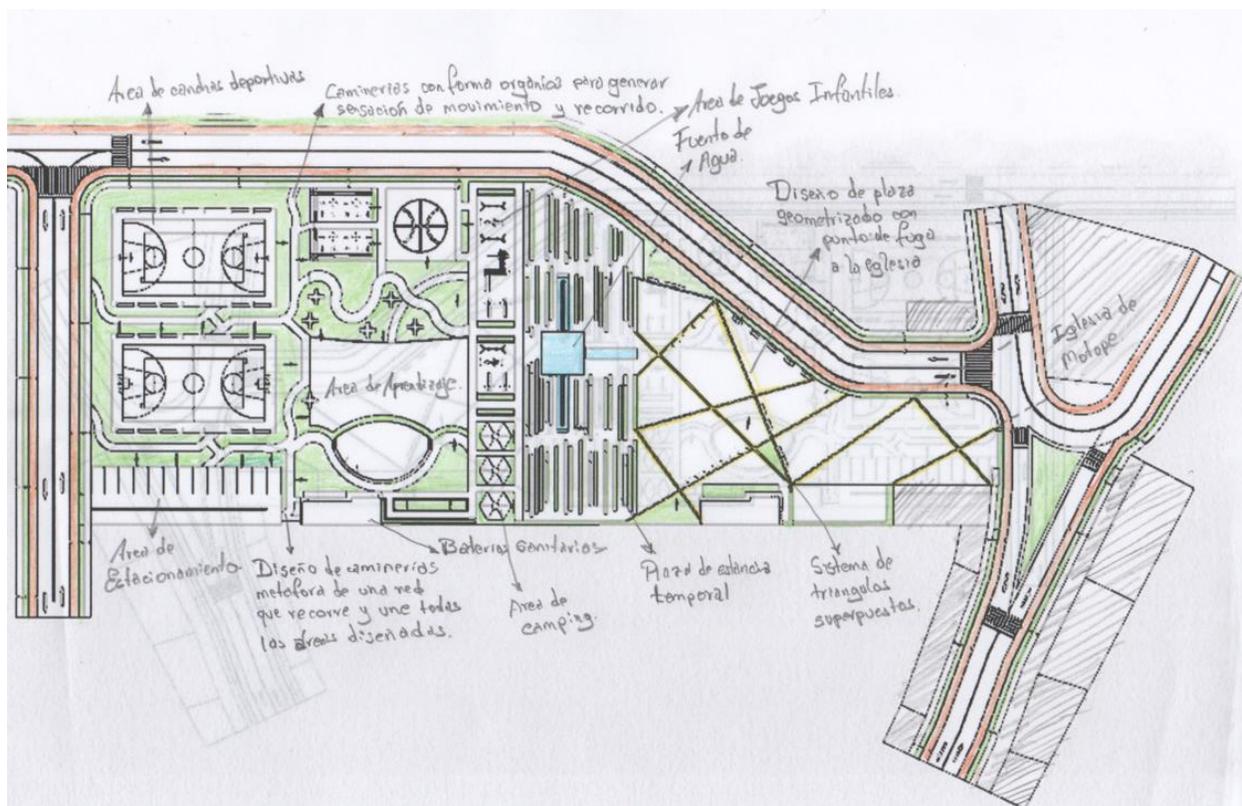
El programa urbano arquitectónico para el diseño del área comunal del barrio Motupe se ha elaborado considerando la categorización del espacio público estudiada en el marco teórico y los resultados obtenidos de la ficha aplicada en el sector.

#### 4.5. Diseño del área comunal del barrio Motupe

Una vez señalado el programa urbano a seguir, procedemos con el proceso de diseño del área comunal del barrio, para realizarlo se ha seccionado por tramos, los cuales son:

1. plaza Motupe
2. plaza de estancia temporal
3. fuente de agua
4. área de juegos infantiles
5. área de camping
6. área de aprendizaje
7. área de canchas deportivas
8. área de gimnasio
9. caminerías
10. áreas de protección vehicular

**Ilustración 80.** Sección de tramos de diseño área comunal de Motupe



Fuente: Archivo del autor

Elaborado por: El autor

Como se puede observar el diseño de esta área responde a las actividades que se vienen desarrollando en el sector.

A continuación se presenta la zonificación respectiva de los espacios que se han considerado dentro del proceso de diseño, los mismos que están divididos en tramos de diseño, la finalidad es lograr una fácil lectura de las áreas emplazadas.

Iniciamos con una plaza la misma que responde a la actividad de encuentro y convivencia vecinal, luego la plaza de estancia temporal o paso en la cual está inmersa una fuente de agua, es la respuesta a la actividad de descanso y relajación.

Luego avanzamos hacia el área de aprendizaje, la misma que es la respuesta al planteamiento de la ciudad como espacio de educación y finalmente las áreas de recreación espacios destinados a las actividades de ejercicio y juegos infantiles.

Todos estos espacios están conectados por un sistema de caminerías que asemejan a una red o raíz, la misma que permite la unión de todas las áreas diseñadas.

**Ilustración 81.** Zonificación de áreas

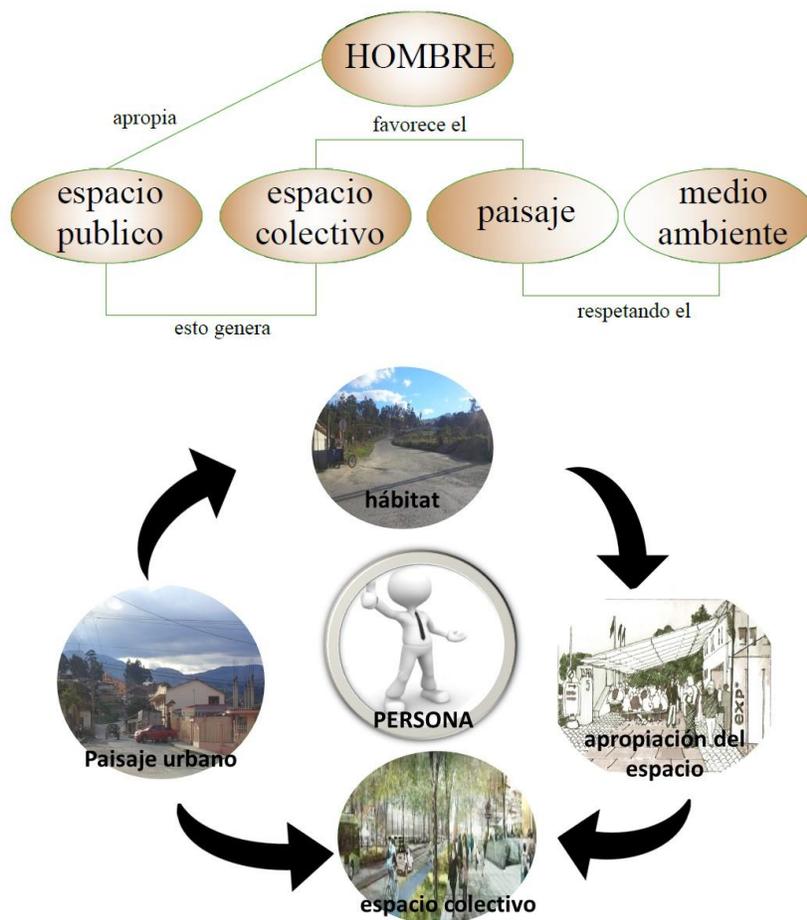


**Fuente:** Archivo del autor  
**Elaborado por:** El autor

## 4.6. Concepto Urbano

Apropiación del espacio-espacio colectivo- HOMBRE-paisaje-medio ambiente

**Ilustración 82.** Conceptualización del proyecto urbano



Fuente: Adobe Photoshop  
Elaborado por: El autor

Pensar en el espacio público como el lugar donde se desarrollan las actividades humanas y que estas actividades están íntimamente ligadas a las sensaciones emotivas, afectivas y costumbres de un pueblo, por ende al momento de garantizar su desarrollo se crea un sentido de pertenencia y apropiación del espacio, lo cual es lo más importante, ya que la finalidad de un pueblo es vivir y habitar un territorio y no solamente de ocupar un espacio, pues los habitantes se reconocen en virtud de él.

#### 4.7. Estrategias para la intervención urbana.

- a) Valorar los aspectos físicos y sociales existentes
- b) Garantizar la accesibilidad al espacio público
- c) Crear vitalidad en el sector
- d) Promover la unión y disfrute de las actividades entre vecinos
- e) Propiciar una densidad urbana adecuada
- f) Evitar barreras físicas y espacios residuos

##### 4.7.1. Plaza Motupe

Concebida como el espacio en el cual las personas se relacionan de manera directa, está atravesada por elementos que fugan hacia la iglesia como si fuesen haz de luz, los cuales incitan a la vinculación de estos dos elementos como complementarios, la materialidad del piso en esta plaza es de piedra andesita gris, la finalidad darle un terminado de antigüedad con materiales contemporáneos.

**Ilustración 83.** Plaza Motupe



**Fuente:** Lumion + Photoshop cs6  
**Elaborado por:** El autor

#### 4.7.2. Plaza de estancia temporal

Proyectada como área de transición y estancias cortas, un espacio donde se hace presente la dualidad entre lo construido y lo natural, los cuales están vinculados por una fuente de agua, la materialidad en este sector cambia a un piso de hormigón rayado dejando franjas de área vegetal y dotado de mobiliario urbano.

**Ilustración 84.** Plaza de estancia temporal



Fuente: Lumion + Photoshop cs6

Elaborado por: El autor

#### 4.7.3. Fuente de agua

Elemento lúdico de estancia y distracción, su finalidad es eje de conexión de los espacios de encuentro común con los de aprendizaje y recreación, materializada en hormigón gris pulido.

**Ilustración 85.** Fuente de agua



Fuente: Lumion + Photoshop cs6

Elaborado por: El autor

#### 4.7.4. Área de juegos infantiles

Espacio destinado a la recreación de los más pequeños, la ciudad debe ofrecer esta área de manera permanente, ya que ayudan al desarrollo de los niños, su piso esta materializado con adoquines de goma para garantizar seguridad y confort.

**Ilustración 86.** Juegos infantiles



Fuente: Lumion + Photoshop cs6

Elaborado por: El autor

#### 4.7.5. Área de camping

Un espacio pensado para el descanso y la convivencia ya sea entre familia o con los vecinos, además de dar protección del sol y lluvia a los visitantes, su estructura es metálica recubiertas por una lona blanca.

**Ilustración 87.** Área de camping



Fuente: Lumion

Elaborado por: El autor

#### 4.7.6. Área de aprendizaje

Se había mencionado a la ciudad como un lugar constante de educación, este espacio busca promover y dar las facilidades para que estas actividades se desarrollen. Este espacio consta de una concha materializada en ferro cemento con pintura de color roja y una plazuela con piso de adoquín, destinada a la presentación de eventos culturales.

**Ilustración 88.** Área de aprendizaje



Fuente: Lumion + Photoshop cs6

Elaborado por: El autor

#### 4.7.7. Área de recreación canchas deportivas

Espacio dedicado al deporte, que es una actividad que se realiza de manera frecuente en el sector, se ha dotado de dos canchas de uso múltiple con la finalidad de promover la recreación barrial

**Ilustración 89.** Canchas deportivas



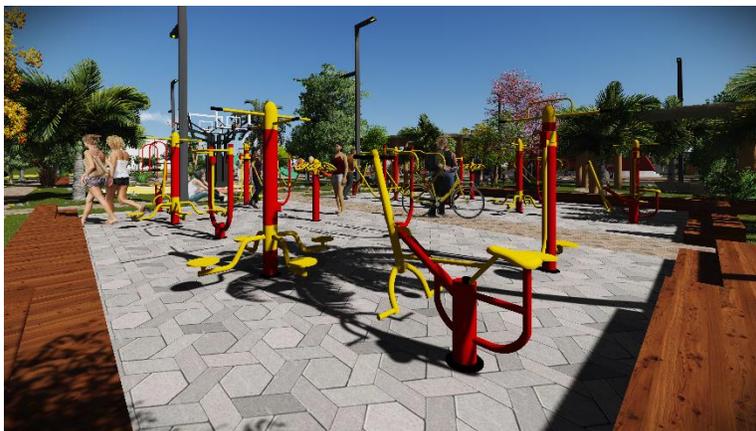
Fuente: Lumion

Elaborado por: El autor

#### 4.7.8. Área de gimnasio

Lugar diseñado para el desarrollo de una actividad específica como es el ejercitar el cuerpo a través de máquinas, posee un piso de adoquín de goma y están bordeados por dos plataformas para el descanso materializadas en hormigón con texturado de madera.

**Ilustración 90.** Área de gimnasio



Fuente: Lumion  
Elaborado por: El autor

#### 4.7.9. Camineras

Interpretadas como el elemento que unirá los diferentes espacios diseñados, se ha partido de la metáfora de una raíz o red la cual recorre todo el espacio diseñado, su medida es de 1.50m de ancho con piso terminado de adoquín para facilitar la movilización y el recorrido de las personas.

**Ilustración 91.** Camineras



Fuente: Lumion  
Elaborado por: El autor

#### 4.7.10. Área de protección vehicular

Con la nueva categorización del sistema vial se consigue disminuir la velocidad y el tráfico rodado, por ello se ha diseñado una franja verde de protección con un ancho de 0.90m a lo largo de todo el sistema vial, la cual será arborizada con la finalidad de dar protección y sombra a los peatones.

**Ilustración 92.** Área de protección vehicular



Fuente: Lumion  
Elaborado por: El autor

Además se ha diseñado el circuito de ciclovías el mismo que recorre todo el sistema viario del barrio, está ubicado en los extremos de las vías, mide 1.50m de ancho y su piso terminado es de adoquín.

Tiene dos elementos separadores, el primero sirve de barrera con las vías y el segundo es el borde de la franja verde.

#### 4.7.11. Emplazamiento

A continuación se presenta la propuesta emplazada sobre el área comunal del barrio, que es el sector de intervención en nuestro caso de estudio.

**Ilustración 93.** Propuesta emplazada en el terreno



**Fuente:** Lumion + Photoshop cs6  
**Elaborado por:** El autor

#### **4.8. Diseño de baterías sanitarias**

Como parte de la intervención se propone el diseño arquitectónico de un bloque de servicios sanitarios ya que el existente se encuentra en mal estado y no cuenta con un buen nivel de accesibilidad para todas las personas, además de que la ventilación e iluminación son deficientes el grado de asepsia no es bueno.

Para mejorar y satisfacer la posible demanda de usuarios y los problemas antes mencionados se propone una construcción de estilo contemporáneo, sin dejar de lado los sistemas y métodos constructivos del sector como son el ladrillo, para esto se ha planteado un sistema de aparejo

para las paredes exteriores, a la vez que sirven como fachada al quedar el material en su estado natural.

La construcción es una combinación de técnicas tradicionales y contemporáneas, ya que se utilizara estructuras combinadas para el soporte de la losa.

**Ilustración 94.** Baterías sanitarias



Fuente: Lumion  
Elaborado por: El autor

## **4.9. Diseño de mobiliario urbano**

Son objetos que siempre estarán ligados a cada sector es por ello que en esta intervención planteamos el diseño exclusivo de cada uno de ellos.

### **4.9.1. Parada de bus**

El diseño de esta estructura es concebida como un tronco y una rama, en un intento de realizar una metáfora de un árbol.

La materialidad responde al momento tecnológico en el que vivimos, donde las estructuras en acero nos facilitan el diseño libre e imaginativo de formas complejas.

La estructura de la cubierta se ancla a un tubo redondo de acero, el cual está sujeto a un plinto de hormigón como base, las ramificaciones son de tubos delgados y de fácil maniobrabilidad, finalmente la cubierta es de policarbonato gris transparente cuya función es de proteger al individuo que espera para embarcarse al bus, además está incorporada una banca en caso de necesitar un descanso.

**Ilustración 95.** Parada de bus ubicada en la Av. Chuquiribamba



Fuente: Lumion + Photoshop cs6

Elaborado por: El autor

#### 4.9.2. Banca Motupe

Concebida como un monolito tallado para generar efectos de sombras, además de incorporar iluminación en las dos esquinas. Las salientes tienen acabados con lacas de madera.

**Ilustración 96.** Banca Motupe



Fuente: Lumion

Elaborado por: El autor

#### 4.10. Lineamientos para el desarrollo del espacio público en el barrio Motupe

- a) Categorización del sistema vial según estas características
  - i. Multifuncional
  - ii. Multimodal
  - iii. Multiescalar
- b) Categorización del tráfico vehicular y peatonal (vías, ciclovías y aceras)
  - i. Un carril de vía 3m
  - ii. Acareas de 2.50m de ancho mínimo
  - iii. Franja verde de protección 0.90m
  - iv. Ciclovías de 1.50m en ambos extremos de la vía
- c) Categorización del espacio público según las actividades que se realizan
  - i. Encuentro
  - ii. Aprendizaje
  - iii. Descanso
  - iv. Recreación
- d) Generar mayor porcentaje de áreas verdes por habitante
- e) Promover el uso adecuado del espacio público
- f) Incentivar a la apropiación y cuidado del espacio público
- g) Implementar mobiliario urbano e iluminación soterrada
- h) Señalética vial, semaforización y control adecuado
- i) Rescatar la arquitectura tradicional del sector
- j) Garantizar el desarrollo del barrio en armonía con su entorno
- k) Evitar la contaminación visual
- l) Buscar siempre que los espacios estén a la escala del ser humano
- m) Incorporar a los habitantes en el proceso de intervención urbana.

## Capítulo V

### 5. Conclusiones y Recomendaciones

#### 5.1. Conclusiones

El espacio público será siempre cambiante y evolutivo, es el lugar privilegiado donde se desarrollan las actividades y manifestaciones de los individuos, es por ello que se lo considera como parte vital de una ciudad.

La evolución del concepto de espacio público como: espacio común, identitario, educador, constructor de realidades, han provocado un replanteamiento sobre la conceptualidad y los diferentes enfoques que nos permite realizar.

El sistema vial única infraestructura de comunicación física, nos permita y facilita la conectividad y accesibilidad a los diferentes lugares y en escalas regulables.

El espacio público es el lugar preferido para la interrelación de grupos humanos.

Reconocer al espacio público como el lugar más importante y humanizante donde se puede hacer ciudad.

Considerar que las ciudades son libres y se construyen en base a diferentes criterios, pero es allí donde está el reto, el ordenarlas y proyectarlas siempre pensando en la escala humana.

Son los barrios el lugar ideal para empezar a diseñar proyectos basados en la realidad de sus pobladores, involucrándolos de forma activa en el proceso de investigación.

Promover una cultura de apropiación y disfrute del espacio público.

## 5.2. Recomendaciones

Publicar y difundir de forma permanente proyectos que siempre estén enfocados a disminuir las brechas sociales.

En el barrio Motupe aún existen grandes extensiones de terreno que en algún momento pasaran a ser subdivididos, al momento que esto suceda deberán dejar el 20% para área verde por normativa, entonces sería ideal buscar que estas áreas queden contiguas para que de esta manera conseguir una mayor área verde consolidada y no se las localice como pequeñas manchas como sucede en la actualidad.

Promover la investigación de los barrios lojanos, pues que más importante que conocer la historia contada por sus habitantes, rescatar las costumbres y tradiciones.

Al término de esta investigación hemos identificado futuras líneas de investigación como es la parte arquitectónica, problemas de seguridad, y sobre todo un proceso permanente de categorización patrimonial.

Integrar conceptos y simbolismo al diseño y conceptualización del proyecto urbano, porque son estas pequeñas cosas las que hacen que los moradores luego las visiten.

Plantearnos de forma permanente y como ideal, que es tarea de todos contribuir a la construcción de la ciudad.

Tener claro que el proceso urbano siempre debe propiciar una equidad entre el entorno construido y el entorno natural sin dejar de lado los espacios de encuentro común.

## Bibliografía

Almandoz, A (diciembre 2009 Sección EURE RESEÑAS), Entre libros de historia urbana. Para una historiografía de la ciudad y el urbanismo en América Latina, © Revista Eure, Vol. XXXV, N° 106, pp. 171-176,

BORJA y MUXÍ. El espacio público, ciudad y ciudadanía. Barcelona, 2000.

BOSSIO Silvia Nélica Rehabilitar para mejorar la calidad de vida

CARRION Fernando. “Espacio Público: punto de partida para la alteridad” en Ciudad e Inclusión: Por el derecho a la Ciudad, FORO- Corporación Región. Bogotá 2005.

Ciudad y espacio público, las formas de la inseguridad urbana. Angelino Mazza

El espacio público en la rehabilitación/regeneración urbana Julio Pozueta E.

El uso social del espacio público y sus vínculos con el sistema integrado de transporte masivo, caso: Cartagena.

Recuperado de <http://www.javeriana.edu.co/biblos/tesis/arquitectura/tesis22.pdf>

Espacios Públicos en Barrios Desfavorecidos: Estrategias de Intervención Urbana. Casos: Barcelona/Lima

Recuperado de [http://www.cpsv.upc.es/tesis/PTM14presentacio\\_giannotti.pdf](http://www.cpsv.upc.es/tesis/PTM14presentacio_giannotti.pdf)

Estrategias de actuación en el espacio público, hacia la satisfacción del usuario. Estudio de caso la ciudad de Barcelona y la ciudad de Mao, Republica Dominicana.

Recuperado de [http://www-cpsv.upc.es/tesis/PTM12presentacio\\_pena.pdf](http://www-cpsv.upc.es/tesis/PTM12presentacio_pena.pdf)

GAD Municipal de Cuenca. Plan de movilidad y espacios públicos 2015-2025

Gonzales. R. (29 de junio de 2016). (J. Armijos. Entrevistador)

GONZALEZ Sandra El uso social del espacio público y sus vínculos con el sistema integrado de transporte masivo. Caso: Cartagena.

HERNÁNDEZ A Agustín, La Rehabilitación Urbano Ecológica de la ciudad

[http://www.cicad.oas.org/fortalecimiento\\_institucional/savia/PDF/Cant%C3%B3n%20Loja.pdf](http://www.cicad.oas.org/fortalecimiento_institucional/savia/PDF/Cant%C3%B3n%20Loja.pdf)

<http://www.plataformaurbana.cl/archive/2012/02/07/guia-urbana-de-santiago-barrio-yungay>

<http://www.solorecursos.com/pueblos/ecuador/pueblo.php?id=5131&region=provincia%20de%20Oloja>

<https://es.alltravels.com/ecuador/loja/loja/fotos/corriente-foto-38656283>

<https://www.construible.es/noticias/regeneracion-urbana-en-un-barrio-de-infraviviendas-en-medellin>

Jaramillo, J. (19 de noviembre de 2015). (J. Armijos. Entrevistador)

KRIER L. la arquitectura de la comunidad. Barcelona 2013

Lauri, M. "Introducción a la Arquitectura del Paisaje". Editorial Gustavo Gili S.A. Barcelona, 1986.

LYNCH K. La imagen de la ciudad. Barcelona 2009

Plan Nacional del Buen Vivir 2013-2017

Plataforma CAT-MED. Indicadores urbanos.

Ricart, N. y Remesar, A. (2013). REFLEXIONES SOBRE EL ESPACIO PÚBLICO THOUGHTS ON PUBLIC SPACE. *On the w@terfront*, [online] 0(25), pp.5-35. Recuperado de: <http://raco.cat/index.php/Waterfront/article/view/263776/351265> [Accessed 6 Sep. 2016].

Rodríguez, R. Jahir (Noviembre 2007), Ciudad Educadora. Una perspectiva política desde la complejidad, Revista URBANO 16. Págs. 29-49. Concepción, Chile.

ROSSI A. La arquitectura de la ciudad. Barcelona 1982.

SALAZAR Ximena El estudio del sistema de asentamientos como parte del diagnóstico del Sistema territorial cantonal.

VIVIESCAS M Fernando. "Pensar la ciudad colombiana: el reto del siglo XXI"

Yory, C. M. (1997) "La Topofilia; una estrategia para hacer ciudad desde sus habitantes", en Cuadernos de Estudios Urbanos N° 2, Construcción socio cultural del espacio urbano. Editorial Corporación de Estudios de Antropología Urbana URBANOS. Bogotá.

Yory, C. M. Del Espacio Ocupado al lugar habitado: Una Aproximación al Concepto de Topofilia

## Anexos

### Anexo 1. Solicitud dirigida al presidente del barrio Motupe

 No 0021057

Loja, 21 de Junio de 2016  
OF. cipArq-L 168-2016

Señor  
**Rodrigo Gonzalez**  
Presidente del Barrio Motupe  
Presente.-

De mi consideración:

Reciba un atento saludo y nuestro deseo porque continúe con éxito en las funciones que tan acertadamente viene desempeñando.

La presente tiene la finalidad de solicitar de la manera más comedida el permiso correspondiente para que el señor **Armijos Cango Jorge Alonso**, portador de la cédula No. **1900739960**, estudiante de la carrera de **Arquitectura**, pueda aplicar una ficha de levantamiento de información a los moradores del Barrio Motupe, con la finalidad de obtener información pertinente para el desarrollo de su tema de tesis denominado: **"INTERVENCIÓN URBANA EN EL ESPACIO PÚBLICO DEL BARRIO MOTUPE, DE LA CIUDAD DE LOJA"**.

Seguros de contar con su valiosa aceptación, le antelo mis más sinceros agradecimientos.

Atentamente



MSc. Arg. Tatiana Trakuntchak  
DIRECTORA DE LA ESCUELA CIPARQ UIDE-J  
DIRECCIÓN



*Recibi: Conforme*  
*21-Jun-2016*  
*[Signature]*  
*CI = 102643020*  
*Comite Promotor*  
*Motupe*

Universidad Internacional del Ecuador



Campus Quito: Av. Jorge Fernández s/n, Teléfonos: (593-2) 298 5600 / 298 5601 / 298 5602  
 Extensión Loja: Av. Manuel Agustín Aguirre y Mercadillo, Teléfonos: (593-7) 58 4567 / 258 6804  
 Extensión Guayaquil: Av. Juan Tanca Marengo Km. 2.5 y Las Aguas, Teléfono: (593-4) 288 7200 Ext. 170  
 Extensión Galápagos: Puerto Ayora: Enrique Fuentes entre Av. Baltra y Bolívar Návada, Teléfono: (593-9) 9394 8900

Anexo 2. Modelo de ficha aplicada

**UIDE UNIVERSIDAD INTERNACIONAL DEL ECUADOR EXTENSION LOJA cipArq\_Loja**  
**FICHA DE INFORMACION BARRIAL**

**DATOS GENERALES DEL PROPIETARIO**

Apellidos: Quezada Saramillo Nombres: Iolimar Canton, parroquia, zona, sector, barrio: Loja El Valle 01 04 Motupe Fecha: 2016 año/ mes/ día

Dirección manzana: A B C D E Calles: \_\_\_\_\_

Tiempo de residencia en el barrio:  
 5 a 10 años   
 11 a 25 años   
 26 a 50 años   
 51 a 80 años

**DIRECTRICES DE TIPO ARQUITECTONICO**

estructura: hormigon armado  acero  madera  tapial  otro

mampostería: ladrillo bloque  madera adobe  otro

cubierta: teja zinc  duratecho  losa de hormigon  otro

tipo de vivienda: tradicional  contemporánea

infraestructura: luz agua  alcantarillado  aceras  alumbrado publico

ventilacion e iluminacion: malo regular  bueno  muy bueno

estado vivienda: malo regular  bueno  muy bueno

uso de la vivienda: residencial  comercial  mixto  alquiler

equipamiento urbano: hospital  iglesia  escuela  colegio  parada de bus  tiendas  seguridad  areas verdes

servicios: Tv cable internet  tv satelital  tv antena  celular  zona wifi

proximidad al equipamiento:  
 1 a 50m  50 a 100m  100 a 150m  150 a 200m   
 200 a 250m  250 a 350m  350 a 400m  > 400m

percepción del espacio publico: malo regular  bueno  muy bueno

respeto normativa uso del suelo: si  no

**DIRECTRICES DE TIPO SOCIAL**

identidad con el barrio: nada  poco  mucho  totalmente

excluido del barrio: nada  poco  mucho  totalmente

valor del barrio: paisaje  historia/cultura  costumbres su gente  otro

espacios de reunion: escuelas  canchas  iglesia  casa comunal  otro

convivencia vecinal: canchas  parque  calle  otro

horas: 1h  2h  3h  4h

mingas barriales: rara vez  con frecuencia  siempre

costumbres y tradiciones: 1. Señor de la Aguarda  2. Virgen del Carmen  3. San José

uso del equip. urbano: alto  medio  bajo  nada

# de personas en la vivienda: 11

h trabajo/semana: < 10  10 a 20  20 a 30  30 a 40  > a 40

salario familiar: < 366  366 a 732  732 a 1000  1000 a 2000  > a 2000

falta de servicios: educacion  salud  seguridad  comercio  recreacion  religioso  mantenimiento  otro

en que debe mejorar su barrio: educacion  salud  seguridad  comercio  recreacion  recoleccion de basura  mantenimiento  otro

transporte: a pie  bicicleta  bus  taxi  propio  otro

tiempo en llegar al equip.: 5 a 10 min  10 a 20 min  20 a 30 min  30 a 60 min

tiempo en llegar al trabajo: 5 a 10 min  10 a 20 min  20 a 30 min  30 a 60 min

SEXO ESCOLARIDAD SEXO ESCOLARIDAD RELIGION

edad	Sexo Masculino	Sexo Femenino	Religion A	Religion B
0 a 4				
5 a 9				
10 a 14				
15 a 19				
20 a 24				
25 a 29				
30 a 34				
35 a 39				
40 a 44				
45 a 49				
50 a 54				
55 a 59				
60 a 64				
65 a 69				
70 a 74				
75 a 79				
80 a 84				
85 a 89				
90 a 94				
> 95				
TOTAL				

**DIRECTRICES DE TIPO MEDIO AMBIENTAL**

# de vehiculos en el hogar: 1  2  3  > 3

frecuencia de uso automovil: 1h  2h  3h  4h  > 4h

recoleccion de basura: todos los dias  3 veces por semana  1 vez por semana  semanalmente

nivel de deforestacion: alto  medio  bajo

deterioro del paisaje natural: alto  medio  bajo

contaminacion visual: alto  medio  bajo

asentamientos de terreno: si  a veces  no

proteccion de zonas verdes naturales: siempre  con frecuencia  rara vez  poco  nada

senderos naturales: si  no

mantenimiento de areas verdes: alto  medio  bajo

contaminacion auditiva: alto  medio  bajo

calidad ambiental: buena  regular  mala

vegetacion autoctona: si  no

GRACIAS POR SU COLABORACION .....

Anexo 3. Estado actual del barrio Motupe

