



**UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA
INDOAMÉRICA**

**FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO
CARRERA DE ARQUITECTURA**

TEMA:

**DISEÑO DE PARQUE URBANO LINEAL EN EL AEROPUERTO
CHACHOAN, PROVINCIA DE TUNGURAHUA, CANTON AMBATO,
PARROQUIA IZAMBA.**

Trabajo de titulación previo a la obtención del título de Arquitecto

Autor(a)

María José Villamar Altamirano

Tutor(a)

Arq. Mge María Belén Velastegui

AMBATO – ECUADOR
2022

**AUTORIZACIÓN POR PARTE DEL AUTOR PARA LA CONSULTA,
REPRODUCCIÓN PARCIAL O TOTAL, Y PUBLICACIÓN
ELECTRÓNICA DEL TRABAJO DE TÍTULACIÓN**

Yo, María José Villamar Altamirano, declaro ser autor del Trabajo de Titulación con el nombre “Diseño de Parque Urbano Lineal en el Aeropuerto Chachoan, Provincia De Tungurahua, Cantón Ambato, Parroquia Izamba”, como requisito para optar al grado de Arquitecta Urbanista y autorizo al Sistema de Bibliotecas de la Universidad Tecnológica Indoamérica, para que con fines netamente académicos divulgue esta obra a través del Repositorio Digital Institucional (RDI-UTI).

Los usuarios del RDI-UTI podrán consultar el contenido de este trabajo en las redes de información del país y del exterior, con las cuales la Universidad tenga convenios. La Universidad Tecnológica Indoamérica no se hace responsable por el plagio o copia del contenido parcial o total de este trabajo.

Del mismo modo, acepto que los Derechos de Autor, Morales y Patrimoniales, sobre esta obra, serán compartidos entre mi persona y la Universidad Tecnológica Indoamérica, y que no tramitaré la publicación de esta obra en ningún otro medio, sin autorización expresa de la misma. En caso de que exista el potencial de generación de beneficios económicos o patentes, producto de este trabajo, acepto que se deberán firmar convenios específicos adicionales, donde se acuerden los términos de adjudicación de dichos beneficios.

Para constancia de esta autorización, en la ciudad de Ambato, a los 21 días del mes de febrero del 2022, firmo conforme:

Autor: María José Villamar Altamirano



Firma:

Número de Cédula: 1804011029

Dirección: Tungurahua, Ambato, Atocha, Ficoa

Correo Electrónico: mariajosevillamar@yahoo.com

Teléfono: 0995016709

APROBACIÓN DEL TUTOR

En mi calidad de Tutor del Trabajo de Titulación “DISEÑO DE PARQUE URBANO LINEAL EN EL AEROPUERTO CHACHOAN, PROVINCIA DE TUNGURAHUA, CANTON AMBATO, PARROQUIA IZAMBA” presentado por María José Villamar, para optar por el Título Arquitecta Urbanista.

CERTIFICO

Que dicho trabajo de investigación ha sido revisado en todas sus partes y considero que reúne los requisitos y méritos suficientes para ser sometido a la presentación pública y evaluación por parte del Tribunal Examinador que se designe.

Ambato, 20 de diciembre del 2021



Firmado electrónicamente por:
**MARIA BELEN
VELASTEGUI
TORO**

.....
Arq. Mge. María Belén Velastegui

DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD

Quien suscribe, declaro que los contenidos y los resultados obtenidos en el presente trabajo de investigación, como requerimiento previo para la obtención del Título de Arquitecta Urbanista, son absolutamente originales, auténticos y personales y de exclusiva responsabilidad legal y académica del autor

Ambato, 21 de febrero 2022

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'María José Villamar', written over a horizontal line.

.....
María José Villamar Altamirano
1804011029

APROBACIÓN TRIBUNAL

El trabajo de Titulación, ha sido revisado, aprobado y autorizada su impresión y empastado, sobre el Tema: DISEÑO DE PARQUE URBANO LINEAL EN EL AEROPUERTO CHACHOAN, PROVINCIA DE TUNGURAHUA, CANTON AMBATO, PARROQUIA IZAMBA, previo a la obtención del Título de Arquitecta Urbanista, reúne los requisitos de fondo y forma para que el estudiante pueda presentarse a la sustentación del trabajo de titulación.

Ambato, 21 de febrero del 2022



Firmado electrónicamente por:
**ANDREA ELIZABETH
MEDINA ENRIQUEZ**

.....
PHD Arq. Andrea Medina Enríquez
PRESIDENTE DEL TRIBUNAL



Firmado electrónicamente por:
**MARIA AUGUSTA
ROJAS MOLINA**

.....
Arq. Maria Augusta Rojas Molina MSc.
VOCAL



Firmado electrónicamente por:
**DARIO ROBERTO
REYES ROSERO**

.....
Arq. Darío Reyes Rosero
VOCAL

DEDICATORIA

A mis padres **Marcel y Elizabeth**, por ser mi guía en cada instante y enseñarme que en la vida se debe salir adelante ante cualquier situación, a levantarme y ser una mujer fuerte y valiente. Por empujarme hacia nuevos retos, llenándome de confianza.

Les dedico mi proyecto como símbolo de amor respeto hacia ustedes, por estar conmigo en mis desvelos y ser quienes me levantan en momentos duros. A mis hermanos **Romina, Giulianna, Isabella, Jorgito y Joel**, que han sido mi apoyo incondicional y ayuda en todo tiempo.

A toda mi **familia en general** porque ha sido un pilar fundamental en cada uno de mis pasos.

María José Villamar

AGRADECIMIENTO

Agradezco infinitamente a **Dios**, por ser mi guía, por ser quien me da la creatividad y la fuerza ante cada reto que me pongo. A **mis Padres y Hermanos** quienes han sido mi empuje, sustento y, sobre todo siempre decirme “Tú puedes, confía en Dios”.

A mi tutora **Arq. Mge María Belén Velastegui**, quien con su valiosa contribución de conocimientos y experiencia me apoyo para la culminación de mi trabajo de fin de carrera.

A la **Universidad Tecnológica Indoamérica y Facultad de Arquitectura Artes y Diseño**, en especial a mis **maestros** por permitirme crecer no solo como profesional sino también como persona, por haberme permitido conocerlos y poder aprender de cada uno ellos. Gracias a todos por ayudarme a culminar esta etapa, gracias por cada palabra, idea, abrazo y consejo.

María José Villamar

ÍNDICE DE CONTENIDOS

AUTORIZACIÓN POR PARTE DEL AUTOR PARA LA CONSULTA, REPRODUCCIÓN PARCIAL O TOTAL, Y PUBLICACIÓN ELECTRÓNICA DEL TRABAJO DE TÍTULACIÓN	ii
APROBACIÓN DEL TUTOR.....	iii
DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD	iv
APROBACIÓN TRIBUNAL.....	v
DEDICATORIA	vi
AGRADECIMIENTO	vii
ÍNDICE DE CONTENIDOS	viii
RESUMEN EJECUTIVO	xv
ABSTRACT.....	xvi
CAPÍTULO I	1
EL PROBLEMA.....	1
1.1. Contextualización.....	1
1.2. Formulación del problema.....	4
1.2.1. Árbol del Problema	4
1.3. Preguntas de investigación	6
1.4. Justificación	7
1.5. Objetivos	8
1.5.1. Objetivo General	8
1.5.2. Objetivos Específicos	8
CAPÍTULO II.....	9
MARCO TEÓRICO.....	9
2.1. Fundamento conceptual y teórico	9
2.1.1. Fundamento conceptual.....	9
2.1.2. Fundamento teórico.....	16
2.2. Estado del Arte.....	37
2.2.1. Referentes.....	43
2.3. Metodología de la investigación.....	52
2.3.1. Línea y Sublínea de Investigación	52
2.3.2. Diseño Metodológico	52
2.3.2.1. Enfoque de investigación	52

2.3.2.2.	Nivel de investigación	53
2.3.2.3.	Tipo de investigación	53
2.3.2.4.	Población y muestra	54
2.3.2.5.	Técnicas de recolección de datos.....	56
2.4.	Conclusiones capitulares	60
CAPÍTULO III.....		61
APLICACIÓN METODOLÓGICA.....		61
3.0	Técnicas para el procesamiento de la información	61
3.1.	Delimitación espacial	77
3.2.	Análisis	78
3.3.	Conclusiones capitulares	135
CAPÍTULO IV		136
4.1.	Idea Generadora	136
4.2.	Conclusiones capitulares	190

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Ficha Técnica de Observación	54
Tabla 2 Ficha Técnica de Observación	61
Tabla 3 Ficha Técnica de Observación	62
Tabla 4 Ficha Técnica de Observación	63
Tabla 5 Ficha Técnica de Observación	64
Tabla 6 Ficha Técnica de Observación	65
Tabla 7 Cual es su edad?	66
Tabla 8 ¿Cómo caracterizaría a la parroquia de Izamba?	67
Tabla 9 ¿Con que frecuencia diría usted, que visita un parque?	68
Tabla 10 ¿Qué tipo de actividad realiza en su tiempo libre?	69
Tabla 11 ¿Cree usted que es necesaria la implementación de un parque?	70
Tabla 12 ¿Qué piensa sobre la imagen que le da el Aeropuerto Chachoan?.....	71
Tabla 13 ¿Está de acuerdo con la construcción de un parque urbano?	72
Tabla 14 ¿Qué áreas cree usted que deben ser consideradas para el diseño?.....	73
Tabla 15 ¿Cree usted que es necesario la implementación de un UPC?.....	75
Tabla 16 Especies de flora presentes en las zonas de los ríos y quebradas	92
Tabla 17 Especies de flora presentes en las zonas de producción	93
Tabla 18 Especies de flora presentes en las zonas de bosque de Izamba	94
Tabla 19 Especies de fauna presentes en las zonas de los ríos y quebradas	96
Tabla 20 Especies de fauna presentes en las zonas de producción	97
Tabla 21 Aspectos ideológicos.....	122
Tabla 22 Problema - Propuesta	144
Tabla 23 Análisis de Usuario	145
Tabla 24 Programa	146
Tabla 25 Aspectos Funcionales.....	149
Tabla 26 Presupuesto	181

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Figura 1 Índice Verde Urbano de la Provincia de Tungurahua.....	3
Figura 2 Árbol de problemas.....	5
Figura 3 Categorización de variables	9
Figura 4 Pista de concreto	25
Figura 5 Capas de piedras machacadas con algún aglutinante	25
Figura 6 Adoquines planos sobre una base dura.....	26
Figura 7 Pista pavimentos de caucho	26
Figura 8 Boulevards para bicicletas	27
Figura 9 Ciclovía convencional.....	29
Figura 10 Ciclovía convencional.....	30
Figura 11 Ciclovía con tránsito	30
Figura 12 Ciclovía con pista a la izquierda	31
Figura 13 Ciclovía de bandas	32
Figura 14 Intersecciones	33
Figura 15 Señaléticas en ciclovías.....	33
Figura 16 Señaléticas de bicileta	34
Figura 17 Signos y marcas	35
Figura 18 Parque lineal en Medellín	38
Figura 19 Parque lineal en Palmira	39
Figura 20 Senderos , vegetación y franja peatonal en la Ronda de Sinù.....	40
Figura 21 Humedal Jaboque.....	42
Figura 22 Mapeo de parque La Presidenta	47
Figura 23 Mapeo del parque Bicentenario	49
Figura 24 Mapeo de High Line Park de New York	51
Figura 25 Triangulación de datos.....	59
Figura 26 ¿Cuál es su Edad?	66
Figura 27 ¿Cómo caracterizaría a la parroquia de Izamba?.....	67
Figura 28 ¿Con que frecuencia diría usted, que visita un parque?.....	68
Figura 29 ¿Qué tipo de actividad realiza en su tiempo libre?.....	69
Figura 30 ¿Cree usted que es necesaria la implementación de un parque?.....	71
Figura 31 ¿Qué piensa sobre la imagen que le da el Aeropuerto Chachoan?	72
Figura 32 ¿Está de acuerdo con la construcción de un parque urbano?.....	73
Figura 33 ¿Qué áreas cree usted que deben ser consideradas para el diseño?	74
Figura 34 ¿Cree usted que es necesario la implementación de un UPC?.....	75
Figura 35 Ubicación.....	77
Figura 36 Temperatura.....	79
Figura 37 Vientos.....	80
Figura 38 Precipitación	81
Figura 39 Humedad, relativa, máxima y mínima	81
Figura 40 Asoleamiento	82
Figura 41 Asoleamiento	83
Figura 42 Localización geográfica	84
Figura 43 Modalidad geográfica	85

Figura 44 Aspectos topográficos	86
Figura 45 Aspectos topográficos	87
Figura 46 Aspectos geológicos	88
Figura 47 Aspectos sísmológicos	89
Figura 48 Riesgos	90
Figuras 49 Estrategias territoriales de Izamba.....	91
Figura 50 Regadíos	98
Figura 51 Erosión.....	99
Figura 52 Aire	99
Figura 53 Acequias	100
Figura 54 Agua potable.....	101
Figura 55 Drenaje	102
Figura 56 Energía eléctrica	103
Figura 57 Control de desechos	103
Figura 58 Vialidad	105
Figura 59 Jerarquía vial.....	106
Figura 60 Circuito de Buses	108
Figura 61 Circuito de buses en Izamba	108
Figura 62 Áreas Habitacionales	109
Figura 63 Tenencia de la vivienda	110
Figura 64 Material del piso de la vivienda	111
Figura 65 Áreas de trabajo	112
Figura 66 Visuales	113
Figura 67 Áreas de educación	113
Figura 68 Áreas de educación	114
Figura 69 Áreas recreativas.....	115
Figura 70 Áreas recreativas.....	116
Figura 71 Áreas servicios.....	116
Figura 72 Sistema productivo	118
Figura 73 Aspectos demográficos	119
Figura 74 Aspectos de densidad	119
Figura 75 Organización social.....	120
Figura 76 Incremento poblacional.....	121
Figura 77 Llenos y vacíos	123
Figura 78 Llenos y vacíos	124
Figura 79 Vías.....	125
Figura 80 Uso de suelos	126
Figura 81 Altura de edificaciones	127
Figura 82 Cortes de vías.....	127
Figura 83 Equipamientos	128
Figura 84 Hitos Urbanos.....	129
Figura 85 Densidad Urbana.....	130
Figura 86 Estructura peatonal	132
Figura 87 Áreas verdes	133
Figura 88 Levantamiento Aeropuerto Chachoan.....	134
Figura 89 Visuales Aeropuerto Chachoan.....	135

Figura 90 Idea Generadora.....	136
Figura 91 Problemática	138
Figura 92 Estrategia conceptual - vial.....	139
Figura 93 Estrategia conceptual zonal.....	140
Figura 94 Estrategia conceptual zonificadas	141
Figura 95 Idea fuerza	142
Figura 96 Concepto.....	143
Figura 97 Diagrama funcional.....	148
Figura 98 Ejes	152
Figura 99 Ejes	153
Figura 100 Partido Urbano Arquitectónico	154
Figura 101 Partido Urbano Zonificado.....	155
Figura 102 Plan Masa	156
Figura 103 Plano de Implantación.....	157
Figura 104 Zonificación.....	157
Figura 105 Plano de Áreas Verdes	158
Figura 106.....	159
Figura 107 Zoom zona 1	160
Figura 108 Zoom zona 2	161
Figura 109 Zoom zona 3	161
Figura 110 Zoom zona 4	162
Figura 111 Zoom zona 5	163
Figura 112 Zoom zona 6.....	164
Figura 113 Zoom zona 7	164
Figura 114 Corte Zona 1	165
Figura 115 Corte Zona 2	165
Figura 116 Corte Zona 3	166
Figura 117 Corte Zona 4.....	167
Figura 118 Corte Zona 5	167
Figura 119 Corte Zona 6.....	168
Figura 120 Corte Zona 7	168
Figura 121 Planos arquitectónicos - Restaurante.....	169
Figura 122 Planos arquitectónicos - Mercadillo.....	170
Figura 123 Planos arquitectónicos – Baños públicos	170
Figura 124 Planos estructurales – Restaurante	171
Figura 125 Planos estructurales – Mercadillo	172
Figura 126 Planos estructurales – Baños públicos.....	172
Figura 127 Planos eléctricos – Restaurante	173
Figura 128 Planos eléctricos – Mercadillo	173
Figura 129 Planos eléctricos – Baños públicos	174
Figura 130 Planos sanitarios – Restaurante	174
Figura 131 Planos sanitarios – Mercadillo	175
Figura 132 Planos sanitarios – Baños Públicos	175
Figura 133 Unión viga-columna.....	176
Figura 134 Unión columna metálica-cimentación.....	176
Figura 135 Sistema de Pileta.....	177

Figura 136 Recubrimiento Fachada de tiras de madera.....	177
Figura 137 Losa de canchas deportivas.....	177
Figura 138 Césped sintético.....	178
Figura 139 Sistema de purificación estanque.....	178
Figura 148 Render Estanque.....	183
Figura 149 Render Mercadillo.....	184
Figura 150 Render Galería de restaurantes.....	184
Figura 151 Render zona de picnic.....	185
Figura 152 Render caminerías.....	186
Figura 153 Render canchas deportivas.....	186
Figura 154 Render anfitatro.....	187
Figura 155 Render zona infantil.....	187
Figura 156 Render caminería principal.....	188
Figura 157 Render zona de picnic – uso libre de pista.....	188
Figura 158 Render huertos urbanos.....	189
Figura 159 Render zona de meditación.....	189

**UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO
CARRERA DE ARQUITECTURA**

**TEMA: DISEÑO DE PARQUE URBANO LINEAL EN EL AEROPUERTO
CHACHOAN, PROVINCIA DE TUNGURAHUA, CANTON AMBATO,
PARROQUIA IZAMBA**

AUTOR: María José Villamar Altamirano

TUTOR: ARQ. Mge. María Belén Velastegui

RESUMEN EJECUTIVO

La siguiente tesis esta realizada en la Provincia de Tungurahua, Cantón Ambato, Parroquia de Izamba. Este documento tiene como proyecto la reestructuración recreacional de la zona, en donde se ha partido desde la visualización del Aeropuerto Chachoan y como está en con una subutilización y a la vez un desuso de 206.000m² de área. Bajo un análisis del estado del contexto de áreas verdes recreativas se observa como las personas deben migrar hacia otras parroquias para poder satisfacer las necesidades recreativas. La metodología de investigación será a partir de los componentes cualitativos y cuantitativos esto quiere decir una investigación mixta, donde se realiza cuestionarios, entrevistas e investigación para conocer de cerca como se siente el habitante de la parroquia de Izamba y como se sentiría al tener como propuesta un parque lineal. Con el fin de solventar las necesidades del usuario se llega a una propuesta de un diseño de parque lineal dentro del aeropuerto Chachoan, donde se mantenga el uso del aeropuerto con función de investigaciones científicas y la incrementación de área verde recreativa.

DESCRIPTORES: Parque Lineal, Recreación, Áreas verdes, Intervención.

**UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA
FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO
CARRERA DE ARQUITECTURA**

THEME: DESIGN OF A LINEAR URBAN PARK IN THE CHACHOAN AIRPORT, PROVINCE OF TUNGURAHUA, CANTON AMBATO, IZAMBA PARISH

AUTHOR: María José Villamar Altamirano

TUTOR: ARQ. Mge María Belén Velastegui

ABSTRACT

The following thesis is carried out in the Province of Tungurahua, Canton Ambato, Parish of Izamba. This document has as a project the recreational restructuring of the area, where it has started from the visualization of the Chachoan Airport and as it is in with an underuse and at the same time a disuse of 206,000m² of area. Under an analysis of the state of the context of recreational green areas, it is observed how people must migrate to other parishes in order to satisfy recreational needs. The research methodology will be based on qualitative and quantitative components, this means a mixed research, where questionnaires, interviews and research are carried out to learn about how the inhabitant of the Izamba parish feels and how it would feel to have as a proposal a linear park. In order to meet the needs of the user, a proposal is made for a linear park design within the Chachoan airport, where the use of the airport is maintained with the function of scientific tests and the increase of the recreational green area.

KEYWORDS: Linear Park, Recreation, Green areas, Intervent

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA

1.1. Contextualización

La implementación y construcción de áreas recreativas a nivel de todo el mundo, es un problema al momento de abarcar los metros cuadrado que necesita un habitante. La Organización de las Naciones Unidas (ONU) da como recomendación que las distintas ciudades corresponden abarcar como mínimo 16 metros cuadrados de áreas verdes por persona. (Röbbel, 2012) Bajo un estudio realizado por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos del Ecuador (INEC) sobre el Ecuador, dejo un preocupante dato estadístico sobre los porcentajes de índice verde urbano en las ciudades del país. Llegando a una alarmante conclusión en el cual indica que el 95% de los municipios no cumplen con el índice mínimo de nueve metros cuadrados por habitante. (INEC, 2012).

MACRO

En un contexto internacional se puede observar el Aeropuerto Tempelhof, el cual actualmente es el nuevo parque urbano de Berlín. Para este espacio los habitantes del lugar realizaron una votación en la cual ellos pedían que el aeropuerto en desuso no se convierta en una oportunidad de expansión urbana, sino que este sea una oportunidad de expansión de áreas verdes para la ciudadanía. Esta decisión tomada por más del 64% de los ciudadanos ha llevado a crear una gran atracción turística y llamado como el mayor jardín urbano del mundo. Ante los edificios existentes en el aeropuerto, los arquitectos desarrollaron estrategias para que estos sean funcionales para los habitantes y no necesariamente derrocarlos. En estos antiguos hangares se realizó un hogar para 2.300 personas en estado vulnerable, permitiendo así la acogida de personas de Siria, Afganistán y Pakistán. Dentro de este parque existen zonas como un santuario para aves, barbacoas, picnic, espacio para perros, entre otros. Realizando este proyecto Berlín logro recuperar 300

hectáreas de terreno, siendo este espacio más grande que Central Park de New York. (Twenergy, 2019)

MESO

La capital del Ecuador tiene un proyecto de rediseño de un parque lineal ya realizado en el ex aeropuerto Mariscal Sucre. Anteriormente este equipamiento estaba operando dentro del área urbana de Quito, el cual se fue convirtiendo en un sector inseguro para la ciudadanía. Este parque cuenta con 125 hectáreas, siendo así el más grande de la ciudad y con expectativas a que este sea el pulmón de la ciudad de Quito. Este proyecto aloja una inmensa diversidad de clases de flora y fauna silvestre, donde se encuentra también viveros temporales, jardines ornamentales, canchas, pista atlética, juegos infantiles, accesos y entre otros. (Andes, 2013).

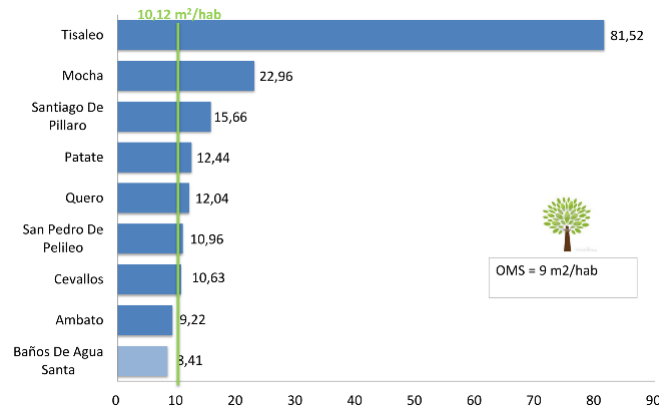
Las estrategias que se desarrollaron para este parque, son convertirlo en una urbe compacta donde se pueda visualizar la diversidad, funcionalidad y sustentabilidad de esta, fortaleciendo así el Sistema Distrital de Centralidad donde abarque equipamientos, servicios recreativos, deportivos de convivencia y culturales. El parque actualmente sigue en construcción, pero para la infraestructura se cuenta con ayuda provisional mientras se va levantando una estructura planificada y definitiva.

MICRO

La provincia de Tungurahua está situada en la parte céntrica del país, la cual cuenta con un área aproximada de 3.386 km² y un índice de verde urbano del 10.12 m²/hab. (INEC, 2012)

Figura 1

Índice Verde Urbano de la Provincia de Tungurahua



Nota: La figura muestra las cifras del índice verde urbano de la provincia de Tungurahua Índice Verde Urbano de la Provincia de Tungurahua en el año 2012.

Fuente: INEC (2012).

En los estudios realizados, se visualiza que en su mayoría los cantones cumplen con el requerimiento mínimo de la (OMS) teniendo como excepción al cantón Baños y en el rango mínimo el cantón Ambato con un 9.22 m²/hab. Con una escala inferior se puede observar una de las parroquias de la ciudad de Ambato que es Izamba, en la cual hay tres puntos específicos a tratar. Primero, la existencia de una subutilización del Aeropuerto Chachoan con desuso de alrededor de 206.000m² de área, donde bajo las normas de seguridad este queda como último recurso para poder utilizarlo en casos de emergencia, lo que quiere decir que no es un equipamiento de alta necesidad en la ciudad además de ser un aeropuerto de investigaciones científicas.

Este aeródromo además de generar un espacio muy amplio con malos cuidados esta proyectando una mala imagen a la ciudad y la parroquia. Como segundo punto, en el Cantón De Ambato existen alrededor de nueve parques recreativos, pero lamentablemente la mayoría de estos están consolidados en el centro de la ciudad, causando así una migración interna de los habitantes de Izamba

hacia la zona urbana de Ambato, quedando toda la parroquia completamente olvidada en cuestión de equipamientos cercanos. En tercer punto, la existencia de la apropiación de los habitantes en el aeródromo es altamente percibida, ya que se logra apreciar caminos trazados a través de la pista por el paso frecuente y la utilización de los extremos de esta para un uso recreativo en condiciones desfavorables. Con estos tres puntos importantes lo que se ha logrado apreciar de la parroquia es una desvinculación social entre los habitantes del sector además de carecer de espacios de entretenimiento y distensión.

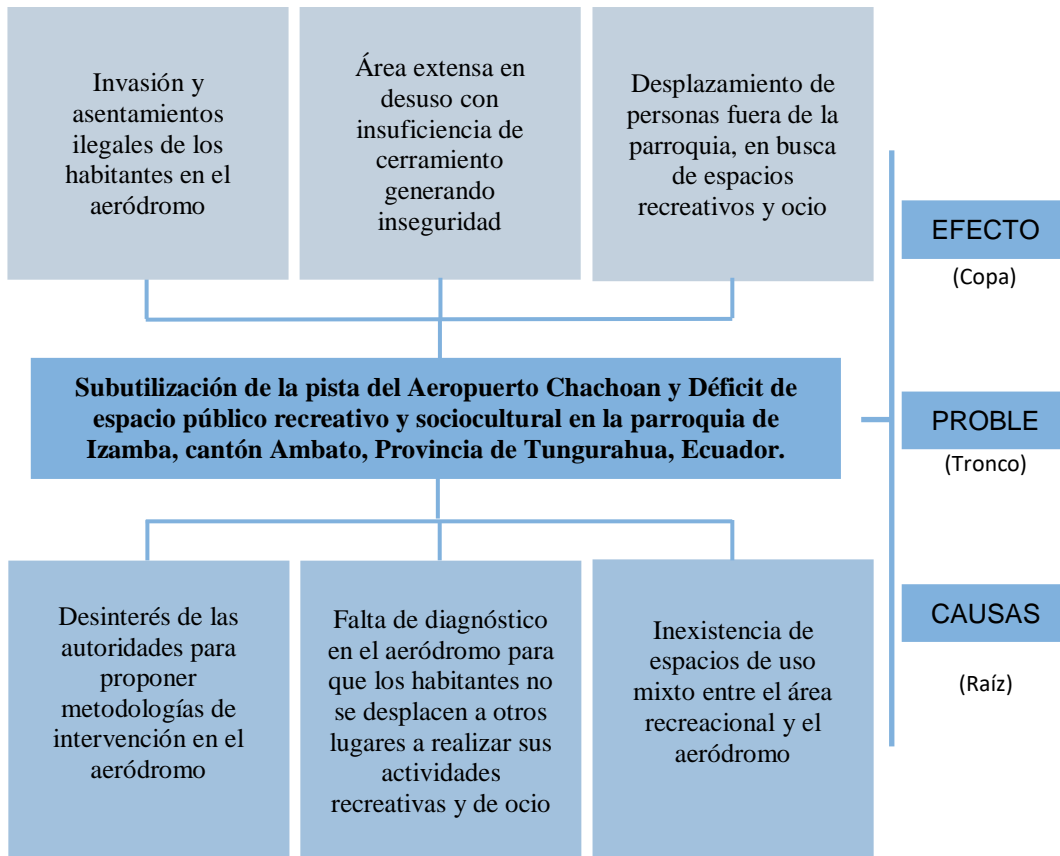
1.2. Formulación del problema

Subutilización de la pista del Aeropuerto Chachoan y Déficit de espacio público recreativo y sociocultural en la parroquia de Izamba, cantón Ambato, Provincia de Tungurahua, Ecuador.

1.2.1. Árbol del Problema

Figura 2

Árbol de problemas



Nota: La figura muestra el problema, las causas y los efectos de la subutilización de la pista del aeropuerto Chachoan de la Provincia de Tungurahua en el año 2011. Fuente: elaborado por el autor (2021)

La desconexión que existe entre los componentes urbanos y el déficit de espacio público recreativo y sociocultural, han sido una de las principales causas para tener como efecto el desplazamiento de personas de la parroquia, en el cual salen en busca de áreas verdes de recreación segura e incluso espacios para realizar un incremento económico mediante trabajos ambulantes. La necesidad de contar con áreas verdes recreativas y socioculturales seguras dentro de la parroquia es un problema grande dentro de esta, teniendo en cuenta que al existir un crecimiento residencial acelerado con abastecimiento de equipamientos educativos y salud puede ir aumentando el crecimiento apresurado de la parroquia.

Observando, hoy Izamba tiene una alta posibilidad de expansión, considerando que su incremento en urbanizaciones y construcciones está haciendo que esta parroquia sea altamente cotizada. El crecimiento poblacional es bueno para el sector, pero este viene con una fuerte contraparte el cual es la falta de áreas verdes por m²/habitante. Generando una desvinculación social y una falta de integración con entretenimiento y distensión. Finalmente existe un espacio amplio donde puede desarrollarse una propuesta y este es el Aeropuerto Chachoan. Este Aeropuerto cuenta con alrededor de 206.000m² en desuso, debido a que este equipamiento es utilizado como aeropuerto de investigaciones científicas y aterrizajes de emergencia (los cuales son escasos alrededor del año). En este terreno existe una apropiación del usuario durante años, en donde las autoridades de la FAE han llegado a un acuerdo mutuo con la comunidad para poder dejarlos utilizar esta pista de forma recreativa-deportiva y de vía alterna como cruce hacia sus viviendas.

1.3. Preguntas de investigación

¿Cuál sería la metodología para realizar la intervención en espacios de uso mixto entre el aeródromo y las áreas recreativas, socioculturales y económicas para los habitantes de la parroquia de Izamba?

¿Qué tipo de diagnóstico necesita el aeródromo para que los habitantes no se desplacen a otros lugares a realizar sus actividades recreativas y de ocio en la parroquia de Izamba?

¿Cómo desarrollar una propuesta de intervención de un parque lineal urbano que permita la coexistencia en espacios de uso mixto entre el área recreacional y el aeródromo en la parroquia de Izamba?

1.4. Justificación

El crecimiento acelerado de la población mundial es un tema del cual todos estamos enterados, La **novedad científica**, es que de acuerdo con la (INEC) Instituto Nacional de Estadísticas y Censos el crecimiento poblacional esta dando pasos acelerados (INEC, 2013), lo que conlleva a que dentro del Cantón de Ambato y específicamente de la parroquia Izamba no exista un abastecimiento de áreas verdes ni recreación, así incumpliendo con el Índice Urbano Verde y el porcentaje mínimo que sugiere la Organización Mundial de la Salud (OMS) relacionado con los nueve metros cuadrados mínimo que debe existir por habitante.

La importancia de esta investigación, es la necesidad de crear áreas verdes recreativas en Izamba. Lo que se puede visualizar actualmente en la zona es una improvisación de áreas recreativas las cuales han sido desarrolladas por los propios habitantes, tales como canchas de tierra o terrenos baldíos donde se reúnen a realizar actividades de interés y la inatención del aeropuerto.

Por esta razón, el impacto primordial de la creación del Parque Urbano Lineal de Izamba, generará una respuesta ante las necesidades de recreación del habitante y una activación del sector económica y sociocultural. En la cual no solo las personas van a ser abastecida por un área verde, sino se podrán desarrollar en el ámbito recreacional, cultural y económico. Ante esto el punto estratégico donde se desea proyectar este diseño es el aeropuerto de Chachoan Izamba, teniendo en cuenta que bajo las circunstancias de subutilización en la que este se ha encontrado por varios años. **Éticamente** hablando el proyecto se justifica mediante la solvencia de la problemática de áreas verdes recreativas que el sector posee, la incrementación del índice verde en la parroquia y abastecimiento de espacios que ayuden al habitante crecer de una forma social y económica. El proyecto planteado desea brindar una nueva utilidad al Aeropuerto Chachoan incrementando la economía y turismo en la parroquia.

1.5. Objetivos

1.5.1. Objetivo General

Analizar que diseño de parque urbano lineal ayudara a repotenciar el espacio existente en el aeropuerto Chachoan, provincia de Tungurahua, cantón Ambato, parroquia Izamba

1.5.2. Objetivos Específicos

1. Determinar cuál sería la metodología para realizar la intervención en espacios de uso mixto entre el aeródromo y las áreas recreativas, socioculturales y económicas para los habitantes de la parroquia de Izamba
2. Definir qué tipo de diagnóstico necesita el aeródromo para que los habitantes no se desplacen a otros lugares a realizar sus actividades recreativas y de ocio en la parroquia de Izamba
3. Diseñar una propuesta de intervención de un parque lineal urbano que permita la coexistencia en espacios de uso mixto entre el área recreacional y el aeródromo en la parroquia de Izamba

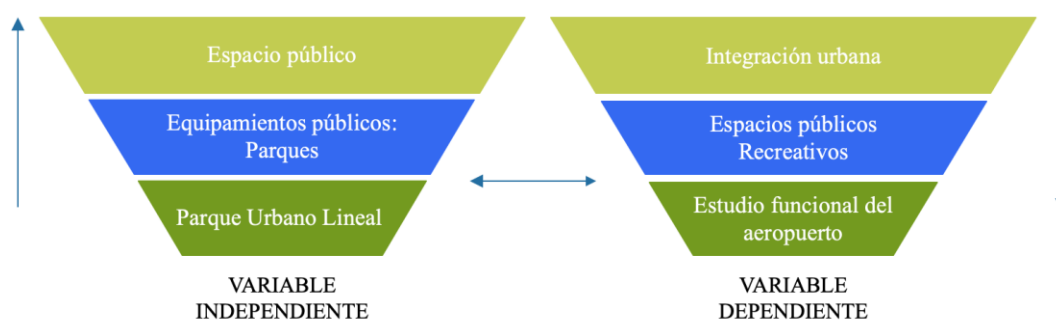
CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1. Fundamento conceptual y teórico

Figura 3

Categorización de variables



Nota: La figura muestra la categorización de las variables para la elaboración del marco teórico. Fuente: elaborado por el autor (2021)

2.1.1. Fundamento conceptual

Espacio Público

La tradición de la ciudad es la de su entorno público. Las conexiones entre los que habitan, entre la ciudadanía y entre el poder se materializan, se manifiestan en la forma de las plazas, las calles, los lugares de encuentro ciudadano, los parques, en los monumentos. Con áreas comerciales, equipamientos culturales es decir espacios de uso colectivos debido a la apropiación progresiva de la gente – que permiten el paseo y el encuentro, que ordenan cada zona de la ciudad y le dan sentido. (Borja, 2001, p. 8)

En el espacio público existen diversos tipos de espacios públicos, en el cual es beneficiario para la sociedad. Los tipos de espacio público son aquellos que están abiertos a las calles, pabellones deportivos, escuelas, plazas, entre otros. Los espacios públicos deben ser abiertos y sin restricción alguna para el ingreso.

Parques

Los parques urbanos son entendidos como lugares públicos de áreas verdes que se ubican dentro de la ciudad o la urbe. Tienen objetivos, dimensiones e indumentaria muy diferente y por consiguiente existen distintos modelos de parques urbanos. Sirven de distracción para las personas y contribuyen un lugar de diversión para niños, asimismo son conocidos como los pulmones de la ciudad.

- **Parques Urbanos**

Por lo general los parques urbanos son esos espacios amplios de índole público y de disponible uso para establecer conexiones humanas. Pueden usarse con fines de distracción, entretenimiento, deporte, entre otras. Su más extenso beneficio es seguramente lo bueno que le hacen al hábitat y a las personas que los utilizan.

- **Parque Privado**

El parque privado lo hallamos en privadas o segmentación, estas que cuentan con seguridad o casetas de cuidado al ingresar. No tienen el paso libre por lo que es propiedad privada el espacio de la ciudad donde esta situado este modelo de parque.

- **Parque Acuático**

Sin pensarlo es el mejor para la distracción cuando es verano, ya que tiene como finalidad entretener a sus invitados con todo el provecho que el agua puede

brindar. Su infraestructura consiste de resbaladillas, toboganes y juegos acuáticos para divertirse y atenuar el calor del verano.

- Parque De Bolsillo

El parque de bolsillo se proyecta en pequeños espacios mal aprovechados o pequeños o en lotes baldíos. No mantienen un estilo establecido ni un componente en particular qué contener, pero flora y lugares de estar es lo más usual. Asimismo, son utilizados como acercamiento para el cruce de los peatones o lugares de ejercicio.

- Parque Ecológico

En este modelo de parque además de distraer al público, tiene conciencia sobre el medio ambiente. El parque ecológico busca la conservación del medio y varios adecúan las subestructuras en zonas de reserva. Una vez más se pueden hacer movimientos deportivos como escalar o excursiones para aquellas personas más aventureras.

- Parque Industrial

“El parque industrial se dedica a actividades de este carácter para producir y vender. A menudo cuenta con recorridos para ver los procesos, además de los grandes espacios para jugar”. (Sepúlveda, 2017)

Parque urbano

Espacios verdes de extensa superficie y al aire libre que ocupa zonas diferenciadas por específicas actividades, y que, por estas características particulares, promete mayores posibilidades para actividades de ocio, caminata, diversión y sociabilidad a la comunidad en general. Dota de áreas verdes, arboleda, comedor, kioscos, bar, áreas de sociabilidad, área diversión y juegos para niños,

servidumbre en general, plazas, camineras, parqueadero, entre otros. Para su disposición se aconseja módulos modelo de 9, 18 y 70 hectáreas de parque, estando necesario su retribución en sectores o localidades ascendentes a 50,000 moradores (Santos, 2019)

Parque Lineal

Según Edgar De los Santos los parques lineales “es un concepto que nace para cubrir la necesidad de áreas de esparcimiento para los ciudadanos. Esto con motivo de tener un lugar en el cual pueda alejarse de la rutina y del estrés urbano” estos lugares son catalogados como grandes áreas verdes que constan con diversos puntos destinados al esparcimiento, comercio, descanso, distracción, recreación, entre otros., (Santos, 2018)

Para la creación de parques lineales se puede reutilizar espacios en degradación, tales como aeropuertos abandonados o sin uso, quebradas, entre otros. Al generar este tipo de parques se obtiene dos tipos de beneficios, el primero es la recuperación de ecosistemas y como segunda se tiene la generación de espacio público para la recreación, conexión social e intercambio cultural.

Integración Urbana

La apropiación de los espacios públicos puede abordarse de diversas maneras y vista de diferentes maneras o perspectivas. Una de los aspectos más importante es que las personas retomen estos espacios para la realización de diversas actividades. (Arriagada, 2019)

Los usuarios de una parroquia o cantón, buscan un día libre en su agenda para poder generar la apropiación de un espacio público cercano a su sector. Esto viene en un proceso de llegar y realizar actividades de distinto interés, ejercitando su cuerpo y liberando su mente. Otros tipos de apropiación es simplemente la

llegada del ciudadano hacia un lugar público y convertirlo en un punto de encuentro y reunión social.

Espacio Publico

El espacio es la parte que ocupa un objeto sensible, la capacidad de un terreno o la extensión que contiene la materia existente. Público, del latín *publicus*, es un adjetivo que permite nombrar aquello que resulta manifiesto, notorio, sabido o visto por todos, y a aquello que pertenece a toda la sociedad y es común del pueblo. El espacio público, por lo tanto, es el lugar que está abierto a toda la sociedad, a diferencia del espacio privado que puede ser administrado o hasta cerrado según los intereses de su dueño. (Garda, 2019)

Un espacio público, por lo tanto, es de propiedad estatal y dominio y uso de la población general. Puede decirse, en general, que cualquier persona puede circular por un espacio público, más allá de las limitaciones obvias que impone la ley.

En concreto, entre los muchos tipos de espacios públicos que existen destacarían las calles, las plazas, los pabellones municipales deportivos, las escuelas, los centros hospitalarios, las bibliotecas, las estaciones de tren o autobuses, las bibliotecas, las autovías, las carreteras. Lo habitual es que el espacio público sea aquel lugar destinado al uso social típico de la vida urbana, como un parque donde la gente puede acudir con fines de recreación o descanso. (Garda, 2019)

Espacio Público – Recreativo

- Parques Urbanos Activos

Son aquellos espacios físicos que pueden ser contruidos, diseñados o reconstruidos para el desarrollo de actividades dirigidas al esparcimiento y al ejercicio de disciplinas lúdicas, artísticas o deportivas que tienen como fin

promover la salud física y mental, y que requieren infraestructura destinada a concentraciones de público. Estos espacios sufren intervenciones paralelas a las actividades específicas del parque e invitan al sector informal a participar activamente. (Ocampo, 2008).

- Parques Urbanos Pasivos

Son aquellos espacios físicos que pueden ser construidos, diseñados o reconstruidos para el desarrollo de actividades dirigidas al esparcimiento y al ejercicio de disciplinas lúdicas, artísticas o deportivas que tienen como fin promover la salud física y mental, y que requieren infraestructura destinada a concentraciones de público. Estos espacios sufren intervenciones paralelas a las actividades específicas del parque e invitan al sector informal¹² a participar activamente. (Ocampo, 2008)

- Parque Urbano Interactivo

Estas áreas están procreadas para la satisfacción de las necesidades, deseos y perspectivas de entretenimiento y entretenimiento de los distintos grupos sociales, y buscan transformarse en su mejor opción, así también de ser un instrumento eficaz de mercadotecnia integral para expertos artistas, productores y prestadores de productos y servicios. Un parque participativo admite que el beneficiario disfrute de la más desarrollada y variada diversión. Universalmente cuenta con escenarios naturales, atracciones mecánicas, comparsas, juegos de destrezas y personajes animados, entre otros. Estos son espacios de alegría, aventura, emoción, diversión e interactividad donde el beneficiario aprende, por medio de la experiencia, argumentos variados como la energía solar, la física, informática, ciencias, las plantas, arte, comunicaciones, tecnología, el cuerpo humano y en general, el mundo que nos rodea. (Ocampo, 2008).

Espacio Verde

El espacio verde, exactamente no es un espacio sino es todo aquello que sucede dentro de este. Debe estar conformado por un ambiente, en donde se difunde todo lo beneficiario que este brinda. El espacio verde es identificado como un ecosistema en el cual está en equilibrio la calidad visual, protección de asoleamiento, el involucramiento de los vientos, áreas recreativas, ocio y entretenimiento en conjunto con un ambiente que se forma a través de estas características anteriormente desarrolladas.

Ante este tema el Ecuador ha desarrollado un estudio que esta denominado como Índice Verde Urbano el cual ha sido desarrollado por la (INEC), donde este se encarga de obtener resultados a una escala provincial hasta la cantonal. (INEC, 2012)

Aeropuerto

Se puede precisar un aeropuerto como toda aquella propiedad en la que se puede hallar instalaciones y pistas con destino al despegue, descenso y tráfico de aeronaves, así como a la conservación, para los mismos la carga de combustible, ascenso y descenso de pasajeros, etc. Es cierto que un aeropuerto tiene inmensidad de distintos servicios, instalaciones, edificios en toda su extensión, para lo cual podemos partir en dos partes:

1. Lado aire (air-side), que contienen las pistas, tanto para el despegue como para el descenso, las calles de rodaje y el área de estacionamiento de los aviones.
2. Lado tierra (land-side), que está aplicado para el pasajero, es decir, incluye el edificio terminal (con las zonas de comercio también), las aduanas, los estacionamientos de coches, etc. (Gil, 2013)

Tipo de Aeropuertos

La OACI clasificó a los aeropuertos de la siguiente manera:

- a) Aeropuertos transoceánicos: idóneos para aceptar aviones de hasta 135 toneladas.
- b) Aeropuertos transcontinentales: corresponden aceptar aeronaves de 90 toneladas.
- c) Aeropuertos internacionales: permiten aeronaves de 60 toneladas.
- d) Aeropuertos nacionales: admiten aeronaves de 40 toneladas.
- e) Aeropuertos particulares admiten aeronaves de 27 toneladas.
- f) Aeropuertos que corresponden aceptar hasta aeronaves de 18 toneladas de peso general, pero en estos no hace falta la iluminación de noche ni medios de radionavegación.
- g) Aeropuertos para peso mínimo de 11 toneladas.
- h) Pequeños aeropuertos elaborados para aeronaves de una carga menor a 1 Tonelada.
- i) Helipuertos.
- j) Aeropuerto para uso científico(Lopez, 2016)

2.1.2. Fundamento teórico

Historia del ocio, recreación y tiempo libre

Debe entenderse que los lugares administrativos permiten a las personas involucradas en actividades turísticas disfrutar del ocio y la relajación, actividades que se vienen realizando desde hace mucho tiempo, aun cuando las personas no estén participando en actividades de entretenimiento. En este sentido, cabe señalar que, en Grecia y Roma, el rey se contentaba con las representaciones teatrales, las olimpiadas, las representaciones, etc. En la Edad Media, actores, trovadores y acróbatas, por citar algunos, atraían la atención, animaban y creaban buen entorno

en los caminos y centros urbanos. La imagen de recreo en las civilizaciones clásicas. (Acuña & Mauriello, 2013, pág. 18)

Es notorio y admitido que precedentemente del siglo XX sólo se podían reflexionar existentes los actos de turismo y no se consideraban existentes los propios eventos turísticos. Asimismo, aunque los comportamientos recreativos que existen hoy en día son comportamientos típicos, es poco probable que el fenómeno recreativo que entendemos hoy sea anterior al siglo XX, para nosotros hoy solo puede ser considerado como un fenómeno que ha aparecido desde el siglo pasado, en constante cambio y desarrollo. como humanos Tiempo libre, ocio y ocio son noción que, aunque de diferente origen, momento de aparición y naturaleza, tienen en común en cuanto a tradición, proceso, grupo y actividad.

Comprendemos al ocio como la capacidad de libertar, divertirse o reconstruir habilidades importantes (tiempo para el juego, la reflexión, el arte, la inteligencia, la recreación y la auto creación) durante el tiempo libre intelectual y auto creativo, entonces lo más probable es que expresemos nuestro potencial creativo, ser quienes somos y hacer nuestras propias cosas de acuerdo a nuestra manera, nuestras preferencias y nuestros deseos. El enfoque de la situación recreativa asume que las cualidades que enfrenta un sujeto en lo que lleva a cabo su tiempo libre son: la libertad de elegir y la libertad de realizar la actividad, el disfrute en el proceso de acción y en definitiva la satisfacción de las necesidades individuales, aun cuando la actividad también sirve a fines colectivos (Mendo, 2008)

El ocio son un vínculo de quehaceres a las que un individuo puede consagrarse enteramente a su libre albedrío, ya sea para el descanso, el placer, la auto regeneración, el desarrollo de la información o la formación desinteresada, incorporándose voluntariamente a la sociedad, previa liberación de su profesión, familia. y actividades sociales.

Cabe destacar que el ocio no es ociosidad, ni es una pérdida de al no realizar algo. Es cierto que el trabajo nos "destruye", el ocio nos "construye"; Si el trabajo

nos fatiga, entonces el ocio nos ayuda a descansar (matar nuestra fatiga), para que podamos seguir trabajando y descansando. No trabajamos para tener tiempo libre, sino al contrario, tenemos tiempo libre para realizar más trabajo. Para actuar como un buen habitante se necesita ocio, pero para complacerse del ocio hay que trabajar, rechazar la ociosidad y dedicarse a los negocios. (Llull, 2011).

Origen y Evolución del Espacio Público

Las áreas públicas brotan cuando el beneficiario empieza a asentarse en colectividades sedentarias Según Amado (2012), el cual en su artículo “Orígenes y evolución del espacio público *describe* la evolución”, cuyos aspectos más relevantes constan seguidamente: (p. 21)

- **Periodo neolítico:** Sentó los fundamentos de lo que ahora tiene por nombre espacio público, y observó su función a medición que se desarrollaban las conexiones sociales y la profesionalización del trabajo.
- **Época medieval:** Lo más importante, contestaron preguntas religiosas construyendo grandiosos templos y nuevos edificios públicos en la plaza central de la ciudad, observando distintas actividades y áreas públicas importantes para la sociedad feudal. Como se demostró hoy, estos son fijos y relevantes en ciudades fijas. Un modelo de esto es la ciudad de Quito y su centro histórico, que cuenta con un edificio monumental (iglesia) en la plaza histórica que promueve negocios y distintas actividades sociales.
- **Siglo XIX (a finales):** Con el advenimiento de la revolución industrial en Europa, en comparación con las terribles condiciones de trabajo, los lugares públicos se consideran como lugares ideales y herramientas para promover la salud.
- **Siglo XX (mediados):** Pensadores importantes en el mundo enfatizaron que las ocupaciones sociales y artísticas son los elementos básicos y necesarios de las áreas públicas.

Auténticamente, las carreteras y vías se utilizaron para constituir la propiedad privada y demarcarla del dominio público. El “espacio libre” que deja esta demarcación permite a las personas circular y utilizarlo, desarrollando así relaciones entre ellos. Conexiones naturales, culturales y sociales. Con el advenimiento de la comercialización, las áreas públicas comenzaron a ser utilizados y/o desempeñar algún papel, dando lugar a espacios de circulación, recreación, relaciones diversas y socialización. El papel del Estado es muy importante para garantizar la defensa de estas áreas públicas para asegurar que su finalidad sea de utilización común y para indemnizar las necesidades de los ciudadanos. (Amado, 2012).

Las áreas públicas son componentes centrales de la distribución de la ciudad, la cual es superior de conceder beneficios sociales y ambientales, son instrumentales urbanísticos y herramienta vital para la transformación y recuperación del área urbano, la extensión de infraestructuras, el estilo de vida, la procreación de valores culturales, la incitación a la inversión y al mercado de inmueble (Amado, 2012)

Dado que, la fundación de áreas públicas forma parte de la tradición de las ciudades desde que empezó hasta el día de hoy. Este tiene correspondencia y semejanza con el principio de la expansión, del ocio y tiempo libre. Siendo así, que sin el tiempo y sin espacio no existiría ocio (Puertas, 2008).

Planificación de sistemas de áreas verdes y parques públicos

El estudio primero analizó varios espacios verdes y métodos de parques en Ciudad de México (México), Curitiba (Brasil), Santiago (Chile), Nueva York (Estados Unidos de América) y Madrid (España), y encontró algunos dificultades comunes como los espacios verdes Área insuficiente, inseguridad y riesgo de exclusión social. Además, los servicios proporcionados por estos sistemas naturales (como entretenimiento y protección) carecen de valor monetario.

Los parques pertenecen a la clasificación de sistemas de espacios verdes urbanos que incluyen espacios públicos, los tipos básicos de parques se describen con referencia a los siguientes puntos. (González & Flores, 2010)

1. Representar el argumento de la planificación presente de los métodos de espacios verdes urbanos y sus tipologías.
2. Representar varias apariencias y dificultades en la planificación y gestión de espacios verdes públicos y parques de México; Curitiba, Distrito Federal, Brasil; Madrid, Nueva York, España; Santiago, Chile, Estados Unidos de América.
3. Con fundamento en lo que se mencionó, se plantearán nuevas apariencias de investigación ambiental, económica y social, que consientan redefinir el diseño de los métodos de espacios verdes integralmente.

En la planificación y el diseño tipo de espacios verdes urbanos, el plan se estableció debido a la falta de espacios verdes. Esta situación es propicia para el origen y la calidad de la vida urbana. Se relaciona con los 9 metros al cuadrado por persona propuestos por la Organización Mundial de la Salud y combina las características de estos espacios.

Diseño de red o sistema de ciudad, a solo 15 minutos a pie de viviendas residenciales. Los lugares públicos (entrada libre) y privados (entrada restringida) se asignan a espacios verdes urbanos como:

1. Espacio ajardinado (árboles y pastizales) longitudinalmente de vías de tren, calles y avenidas.
2. Áreas públicas: cementerio, jardines, parques, deportivos ajardinados, plazas ajardinadas.
3. Áreas privadas: jardines y tejados verdes de moradas y edificios.
4. Invernaderos forestales, espacios agrícolas, huertos y terrenos baldíos con vegetación.
5. Cinturones verdes que envuelven las ciudades como el Parque Nacional Cumbres del Ajusco en el Distrito Federal (D.F.), México.

También se estudia fases de acuerdo a las áreas verdes urbanas de libre acceso e históricas de parques de Estados Unidos de América:

1. Jardines placenteros (1850-1900). Destinados a fomentar salud pública. Sólo beneficiaban a la clase media. En superficies muy largas con más de 400 ha.
2. Parques de la Reforma (1900-1930). Incorporan recreación para niños, inmigrantes y clase trabajadora. En áreas pequeñas (manzanas).
3. Facilidades recreativas (1930-1965). Servicios recreativos especialmente para familias suburbanas. Parques pequeños a medios.
4. Sistemas de espacio abierto (1965). Su objetivo es contener disturbios sociales. Dirigido especialmente a trabajadores, jóvenes en condición de pobreza y clase media. Tamaño variado, frecuentemente pequeños.
5. Parque sustentable (1990-presente). Fomentan salud humana y equilibrio de la ecología. Su objetivo es resguardar una amplia progresión de gustos y distinciones recreativas. Tamaño modificado

Espacios públicos recreativos

Para Ocampo, (2008) indica: “son aquellos espacios físicos que pueden ser contruidos, diseñados o reconstruidos para el desarrollo de actividades dirigidas al esparcimiento”, siendo así que las áreas recreativas a partir del punto de vista urbano, se reflexionan como coordinadores de la ciudad.

Los parques, recintos deportivos, campos deportivos, canchas, etc. Son elementos de las condiciones urbanísticas y son necesarios para el desarrollo urbano; de esta forma, el autor describe las características básicas de los espacios de ocio, que son de uso público, que se atribuyen a la ciudadanía. La libertad de entrada los convierte en un lugar de comunicación, encuentro y encuentro. Los lugares de recreación pueden ser lugares públicos o privados; es decir, no necesariamente es gratuito para la ubicación de barrios, departamentos o ciudades,

dependiendo de las actividades que se puedan realizar, las cuales pueden ser culturales, sociales, educativas, de esparcimiento u otras. (Ocampo, 2008)

Según Aguilar (2012) define al espacio recreativo como “aquel que crea y vive experiencias, momentos de ocio y disfrute, el factor educativo e intelectual está ligado a las zonas recreativas, según investigaciones que se ha demostrado que principalmente los niños aprenden en estos ambientes más relajados y sin presión”. (p. 33).

La utilización recreativa de estas áreas es de esencial categoría en las ciudades, ya que, por medio de su diseño, aporta a resguardar, conformar, y perfeccionar el ambiente. Dependiendo en mayor medida, el nivel de desarrollo urbano en donde se establezca y de la calidad de dominio espacial, de esta forma como de otras apariencias como la implantación y el ejemplo de movimientos recreativos que se desarrollen en ellos, de su diseño, equipamiento, entre otros (Ocampo, 2008). En consecuencia, el autor antes mencionado clasificó los lugares de entretenimiento de acuerdo con sus actividades de acuerdo con los maestros de los lugares de entretenimiento:

Los espacios de recreación pasivos. Son espacios tangibles que se pueden encontrar tanto en áreas urbanas como rurales. Están diseñados para la contemplación. El propósito es tener salud física e intelectual además del disfrute de hermosos paisajes; al mismo tiempo, su importancia ambiental es muy baja. Incluyendo: observatorio de vida silvestre, aceras, muebles donde todos fueron ejecutados y lugares pintorescos

Los espacios de recreación activos. Son espacios para la construcción, diseño o reconstrucción de actividades que se pueden realizar para el entretenimiento y entrenamiento de las disciplinas del entretenimiento, el arte o el deporte, cuya conclusión es promover la salud física y mental y requieren de equipos para enfocarse en la salud mental y mental. En base a la investigación realizada por

Ocampo (2008), se pueden sistematizar los espacios de recreación activos en los siguientes:

- Un parque es un espacio de libre acceso, ubicado en o cerca de la ciudad, que consta de una o más cuadras. Son grandes extensiones de terreno, principalmente jardines y áreas forestales; incluidos en su mobiliario: senderos, juegos, baños públicos, grandes espacios verdes y varios servicios. Son espacios de fines múltiples que pueden expandir las actividades al campo abierto y proporcionar una variedad de actividades de ocio, que incluyen equipos y juegos para todas las edades, áreas de rendimiento, áreas de picnic, campos deportivos, recorridos para caminar y caminar, teatros al aire libre, etc. Pueden reservar áreas de patinaje sobre hielo, áreas de acampada, áreas de competencia, piscinas abiertas, piscinas para deportes acuáticos, etc. Por lo general, imponen su diseño y apoyo a la gestión del gobierno local. Necesitan habilidades artísticas y paisajísticas efectivas. Deben tener equipos adecuados para usuarios de diferentes edades y géneros.
- El estadio es un lugar público que puede ser intervenido. Es un stand con un soporte que puede acomodar a los espectadores y está diseñado para juegos deportivos y de entretenimiento. Deben ser al campo abierto o espacios tapados. Los estadios se utilizan especialmente para practicar fútbol; han participado en competiciones de atletismo muchas veces; pueden cooperar de una manera muy importante en la economía local porque pueden llevar a cabo diversas actividades comerciales y actividades de comercio a su alrededor; son la vida cotidiana de las personas una parte de.
- Una de las teorías de parques interactivos es satisfacer las necesidades de distracción y entretenimiento, expectativas y expectativas de diferentes grupos sociales, y también son herramientas efectivas de marketing sistémico para productores, artistas, servicios y acreedores de productos. El parque participativo consiente a los consumidores disfrutar de la diversión más completa y rica. Por lo general, tiene atracción mecánica, juegos de habilidad, entorno natural, grupos de teatro y personajes. Se trata de sitios web de aventura, entretenimiento, satisfacción, entusiasmo e interactivos donde los usuarios

pueden aprender diversos temas a través del conocimiento, como ciencia, energía solar, ciencia, plantas, computadoras, tecnología, comunicación, originalidad, cuerpo humano y generalidades. En términos del universo circundante.

- Los tribunales son lugares públicos o privados utilizados para deportes y ocio. Su tamaño y los materiales de construcción utilizados dependen de los movimientos deportivos que se realizan allí, baloncesto, como voleibol electrónico, fútbol u otros ejercicios adecuados para el terreno; estas instalaciones deportivas generalmente existen en parques y parroquias urbanas.

Debido a las actividades realizadas en estos espacios, el entorno urbano activo, pasivo e interactivo adyacente al parque de la ciudad está listo para el desarrollo, lo que trae grandes dificultades al trabajo del planificador, que está relacionado con el concepto del proyecto de planificación. El entorno cambia, la gente está dispuesta a encontrar ubicaciones y hacer pequeñas modificaciones en la superficie de la ruta. Así es como se crea el territorio, que se logra mediante el contorno o la huella de la primera persona que construye la ruta con el tiempo.

Los parques urbanos o espacios recreativos a diferente escala representan dinámicas de entorno muy variadas y soportan transformaciones que propagan en la ciudad y en su funcionamiento (Ocampo, 2008).

Tipos de sendas dentro de un parque recreativo

Hay tramitaciones para que la entrada y los senderos en los parques sean de acceso. Estas tramitaciones también mejoran la belleza de los espacios verdes:

- a) **Determinado:** Se debe garantizar una superficie llana pero que no se deslice en seco y mojado. Es un error bastante común hacer que la superficie de concreto brille, porque la convierte en deslizante en mojado. Debemos asegurarnos de que esto no ocurra.

Figura 4

Pista de concreto



Nota: La figura muestra la pista de concreto. Para garantizar una superficie llana pero no deslizante en seco y mojado. Fuente: Safe City (2021)

- b) Pavimento asfáltico: Es una mejor solución. Desagua de mejor manera y se logra impedir la acumulación de agua si hace la pendiente correcta. Puede ser dado un semblante más natural empleando un terminado epoxi con arena.
- c) Recubrimiento piedras molidas con cierto aglutinante: Tiene el obstáculo en el cual se debe dar un mantenimiento algo alto para garantizar la accesibilidad con el tiempo.

Figura 5

Capas de piedras machacadas con algún aglutinante



Nota: La figura muestra las capas de piedra machacadas con aglutinante para asegurar la accesibilidad a largo plazo. Fuente: Safe City (2021)

- a) Adoquines planos puesto una base dura: Tienen que instalarse perfectamente para impedir que con el paso del tiempo se afirman y salgan irregularidades.

Figura 6

Adoquines planos sobre una base dura



Nota: La figura muestra adoquines planos sobre una base dura para evitar que con el tiempo se asienten. Fuente: Safe City (2021)

- b) Pavimento de caucho: Es un pavimento de estabilidad que se utiliza para amenorar la caída de niños en zonas de caminos, juegos, gimnasios, etc. (SafeCity, 2019)

Figura 7

Pista pavimentos de caucho



Nota: La figura muestra la pista de pavimento de caucho que se utiliza para amenorar la caída de niños en zonas de los juegos. Fuente: Safe City (2021)

Tipos de Ciclovías

La práctica que poseen las ciudades que se subrayan por su cultura ciclista, como Berlín, Ámsterdam y Copenhague, junto a Portland, Boston y Nueva York, entre varias, fue empañada como un tipo por NACTO para fabricar la Guía de Diseño Urbano de Ciclovías. NACTO es una clasificación que conforma a 16 ciudades estadounidenses, entre las que se encuentran San Francisco, Boston, Washington, Chicago y Nueva York. Desde que empezó, en 1996, esta clasificación se planteó tener mejor transporte urbano y el diseño de los caminos con innovaciones considerados en los ciudadanos. Por esta razón, en la producción de la Guía de Ciclovías, actuaron los cuales iban a ser los importantes usuarios de estas nuevas calles, los ciclistas, junto a académicos, ingenieros de tránsito y planificadores urbanos. (Gaete, 2014)

1. Boulevards para Bicicletas

Figura 8

Boulevards para bicicletas



Nota: La figura muestra un boulevards para bicicletas tienen con marcas pintadas en el pavimento que muestran la presencia de ciclistas. Fuente: Nacto (2014)

Los caminos por donde transitan pocos vehículos, los cuales cuentan con marcas pintadas en el pavimento que muestran la aparición de ciclistas y que poseen ciclovías, entre varios elementos, son estimadas en una guía como sentido que

consienten un Boulevards para Bicicletas. Los aprovechamientos de la presencia de estas secciones no solo favorecen a los ciclistas, sino asimismo a los peatones, porque dan la potencia de tener caminos más tranquilos.

Para que esto sea factible, NACTO considera que estos lugares deben contar con las siguientes características de diseño:

- a) Proyecto de rutas: Las rutas que brindan los boulevards deben ser continuas y seguidas a través de vías con poco tráfico.
- b) Símbolos y marcas en el pavimento: Los símbolos que van a ser pintados en las carreteras deben ser posibles de encontrar y seguir. Sin embargo, la organización explica que al no estar presentes aquellas marcas hay que meditar que el lugar consiente un boulevard para bicicletas, por lo que estos requieren de más elementos.
- c) Gestión de velocidad: Los pases peatonales tienen que mantener la altura entre las veredas, impidiendo que los peatones tengan que bajar a la calzada, pero exigiendo a los automovilistas a bajar la velocidad en las esquinas.
- d) Menor cantidad de cruces: Una de las particularidades de los boulevards es que tienen encrucijadas entre caminos con menos tráfico. Allí, el favoritismo lo tienen los ciclistas encima de los automovilistas por estabilidad y con el objetivo de subestimar los retrasos. Por otra parte, NACTO considera que el número de cruces de un boulevard es conveniente cuando hay trechos de un kilómetro y medio en que no hay retrasos para los ciclistas.
- e) Cruces en caminos principales: En las encrucijadas de magnas avenidas, se aconseja que las ciclovías posean barras que sirvan de ayuda para sostener a los ciclistas y para lo cual tengan facilidad de impulsarse, islas de refugio y señales que muestren la presencia de ciclistas en los cruces peatonales.
- f) Intersecciones de compensación: Al cambiar de calle los ciclistas deben atravesar una calle o avenida con un sentido contrario, se puede observar como si dejaran una pista para bicicletas, ya que los cruces no suelen estar pintados. Por esta razón es que la guía da como propuesta se deba pintar los cruces y las flechas que señalen que está permitido que los ciclistas giren.

- g) **Construcción Verde:** Los boulevards son una mejor oportunidad para cimentar islas de refugio con flora. De esta manera, éstas apoyan a tener un ambiente más amigable y a comprimir las velocidades, tanto de los automovilistas, como ciclistas.

2 Ciclovías

- a) **Ciclovías convencionales:** Corresponden a las pistas exclusivas para bicicletas que se habilitan al lado derecho de una calzada y que siguen el sentido del tráfico de los vehículos. El espacio está designado mediante pintura en el pavimento y señales a lo largo de esta pista exclusiva. (Gaete, 2014)

Figura 9

Ciclovía convencional



Nota: La figura muestra un boulevard, la ciclovía convencional que pertenecen a las pistas privilegiadas para bicicletas que se delegan al lado derecho de una carretera. Fuente: Nacto (2014)

- b) **Ciclovía convencional más zona de amortiguamiento:** Lo exclusivo que diferencia a esta ciclovía de la anterior, es que entre la pista de vehículos y la de las bicicletas, hay un espacio que sirve para separar y dar tiempo a los conductores en caso de un imprevisto.

Figura 10

Ciclovía convencional



Nota: La figura muestra la ciclovía con zona de amortiguamiento existe un sitio que sirve para apartar y dar turno a los conductores en caso algo inesperado. Fuente: Nacto (2014)

- c) Ciclovías “contra el tránsito”: Este tipo de ciclovía es casi una excepción. Por esto, solo se puede habilitar en aquellas calles en donde los vehículos circulan en un solo sentido, tienen bajo tráfico y permiten unir una red de ciclovías ya existente, por lo que los automovilistas estarán acostumbrados a ver ciclistas en el sector. En estos casos, la separación de las pistas debe ser con una línea central de color amarillo.

Figura 11

Ciclovía con tránsito



Nota: La figura muestra la ciclovía con tránsito se puede habilitar en aquellas calles en donde los vehículos circulan en un solo sentido. Fuente: Nacto (2014)

- d) Ciclovías en la pista izquierda: Cuentan con las mismas particularidades que las convencionales, pero están en el costado izquierdo en las calles que tienen muchos virajes hacia la derecha o que como tienen estacionamientos, presentan riesgos de “dooring”, es decir, cuando los automovilistas abren la puerta y golpean a un ciclista.

Figura 12

Ciclovía con pista a la izquierda



Nota: La figura muestra la ciclovía con pista a la izquierda. están en el costado izquierdo en las calles. Fuente: Nacto (2014)

3 Ciclo bandas

Conforme a la guía, las ciclo bandas son aquellas autopistas para bicicletas que combinan la práctica de andar por la carretera, pero en la vía que es diferenciada y separada físicamente de los autos. Éstas pueden ser unidireccionales o bidireccionales, estar al nivel de la carretera, de la vereda o en uno intermedio. Entonces, la ciclo banda tiene un asfalto de diferente color al resto en los tramos donde se pueden cruzar autos, como en los ingresos a estacionamientos y en las esquinas. (Gaete, 2014).

El alejamiento físico entre los ciclistas y autos logra estar dada por dificultades, una línea de estacionamientos para vehículos, jardineras, etc.

Figura 13

Ciclovía con pista a la izquierda



Nota: La figura muestra la ciclovía de bandas combinan la experiencia de andar por la calzada. Fuente: Nacto (2014)

4. Intersecciones

Las metas que deben poseer los cruces es que consientan dominar los conflictos entre los diferentes usuarios del área pública. Una manera de conseguir esto es optimando las circunstancias de visibilidad entre peatones, ciclistas y automovilistas sin instalar más construcción. Para lo cual, se plantea construir Bike Boxes, que son esos espacios de espera reservadas solo para ciclistas que están junto a los cruces peatonales, pintar de manera interpuesta el recorrido de una ciclovía en la intersección y construir islas de refugio que se puedan traspasar para cruzar las calles. (Gaete, 2014).

Figura 14 Intersecciones

Intersecciones



Nota: La figura muestra Bike boxes se reflexiona crear espacios de espera y viraje en el centro de las vías. Fuente: Nacto (2014)

Así mismo se reflexiona el establecer espacios de espera y viraje en el centro de las vías que tengan centrales bandejonos que parten el tráfico y, por último, fundar dos pistas en una ciclovía, para que la que está más junto de los autos ayude para seguir el recorrido, mientras tanto la más cercana a la vía sea para girar.

Figura 15 Señaléticas en ciclovías

Señaléticas en ciclovías



Nota: La figura muestra señalética en ciclovías se origina el establecimiento de aquellas señales a fin de desarrollar la seguridad. Fuente: Nacto (2014)

5 Señales de bicicletas

Figura 16 Señaléticas de bicicleta

Señalética de bicicleta

Interval	Motor Vehicle	Bicyclist	Pedestrian
1			
2			
3			
4			
4			
5			
6			
7			
8			
1			

Nota: La figura muestra señalética de bicicleta reducir la ansiedad y con ello evitar maniobras imprevistas. Fuente: Nacto (2014)

El cruce al tener semáforos con la señalética de bicicletas y luces intermitentes puede disminuir la ansiedad y con esto poder evitar maniobras no esperadas. Así se menciona en la guía que promueve la instalación de estas señales con el fin de aumentar la seguridad y restringir los movimientos inesperados de los peatones y conductores de los demás vehículos. (Gaete, 2014).

6 Signos y Marcas

En esta condición se contienen los signos de reglamentos que comunican a los ciclistas sobre lo que se les presentará en el transcurso, por lo que debe ser comprensible cómodamente por los demás usuarios del área pública. En medio de los signos, hallamos los que sugieren e indican rutas, mientras que las marcas pueden ser las que se pintan en el asfalto y las que especifican un lugar de espera. (Gaete, 2014).

Figura 17

Signos y marcas



Nota: La figura muestra los signos y marcas de reglamentos que avisan a los ciclistas encima de lo que se les mostrará en la calle. Fuente: Gaete (2014)

Aeropuertos

Elementos principales de un aeropuerto

- a) Pavimento: Soporta la carga del avión
- b) Márgenes laterales: Adyacentes al pavimento, están planeadas para impedir la erosión de las orillas del pavimento y para condenser la circulación de los dispositivos de vigilancia y mantenimiento.
- c) Franja: Incluye el pavimento, los bordes laterales y un espacio despejada; nivelada y drenada. Debe ser capaz de aguantar el fuego y aterrizajes violentos en casos de emergencias.
- d) Zonas resistentes al chorro: Son áreas consignadas a advertir la erosión de las superficies adyacentes a los pasos de pista, que están mostradas a los repetidos chorros de los reactores, estos espacios pueden ser pavimentados o acondicionados con césped. Su longitud tiene que ser 60 m., excepto para los aviones de fuselaje ancho, en cuyo caso es provechoso llegar a los 120m. de longitud.
- e) Área complementaria de seguridad: Es una continuación del área de seguridad, la cual se coloca siempre que sea posible para reducir las incidencias ocasionadas por los descensos cortos. Es necesario disponer de una longitud de hasta 140 m., más allá de la franja de seguridad. (Valdez, 2014).

Espacios aéreos

Los Sitios Aéreos comprenden las áreas libres de obstáculos, donde puede el avión realizar todos sus ordenamientos aeronáuticos o vuelos, como son el suceso de ascenso, aterrizaje y maniobras en el aire, así como en las inmediaciones del aeropuerto.

Este cuenta con terrenos limitadores de obstáculos que admiten a las aeronaves ejecutar operaciones apropiadas y seguras, mismas que se representan por planos que parten de la pista con cierta pendiente, entre estas se mencionan las siguientes:

- a) Superficie de ascenso en el despegue.
- b) Superficie de aproximación.
- c) Superficie de aterrizaje interrumpido o de aproximación fallida.
- d) Superficie horizontal o interna.
- e) Superficie cónica
- f) Superficie de transición y de transición interna.
- g) Superficie horizontal externa

El tamaño de sitio aéreo, depende de la cantidad de pistas, del estado meteorológicos prevalecientes en la región, del modelo de aviones que utilizaran del aeropuerto y de la cercanía con varios aeropuertos. (Valdez, 2014).

Aeropuerto de Investigación Científica con aviones de menos de 1 Tonelada.

Dentro de este Aeropuerto se realizan actividades de tipo científico donde se realizan pruebas a aviones de aeromodelismo. Se debe tener claro que los aeropuertos de investigación científica no son de uso comercial. Este equipamiento tiene un abarcamiento de aviones de menos de 1 tonelada, los cuales bajo el manual de uso del equipo es necesario calcular la altitud de la pista sobre el nivel del mar y los grados en que este se encuentra para conocer la longitud necesaria de una pista.

Calculado la longitud de pista necesaria en la parroquia de Izamba, Cantón Ambato, Provincia Tungurahua, País Ecuador; para que un avión de menos de una

tonelada pueda despegar necesita 650m o 2120 ft. Esta cantidad se calcula a partir de la altura del Aeropuerto Chachoan la cual está a 2.591m sobre la altura del mar y con una calentura alrededor de 15°-20°, bajo estos datos se observa en el manual de aviación del equipo que distancia de pista es necesaria. (CESSNA, 1998)

2.2. Estado del Arte

Los espacios verdes, públicos y parques lineales son puntos importantes dentro de aspectos psicológicos, sociales y físicos del ser humano ya que a través de esto el hombre puede liberar el estrés cotidiano que genera los ámbitos laborales del diario vivir. Estas áreas de recreación son componentes específicos que mejoran la salud, a partir de tener contacto con la naturaleza y aire puro a través de árboles. La Organización de las Naciones Unidas (ONU) da como recomendación que un país debe tener al menos 16 m² de área verde por habitante.

La importancia que tiene el espacio público es fuerte dentro de ámbitos de conexión social, el Ingeniero Benassi habla de este tema sosteniendo que el diseño de un parque o cualquier otro espacio verde lleva a potenciar practicas sociales, como apropiación del espacio, interacción y desarrollo cultural.

A partir de los conceptos anteriormente desarrollados se ha buscado referentes con similitud al proyecto, nacionales como internacionales que brinden información de referencia al proyecto.

- Autor: Coppelia Herrán Cuartas

Tema: Los parques lineales como acontecimiento de modalidad de área pública inclusivo en la ciudad de Medellín (Cuartas, 2015)

Ciudad: Medellín

Año: 2015

Objetivo General: Recuperación de quebradas y zonas aledañas de Medellín

Metodología: Dentro de esta teoría trialectica del espacio como eje investigativo se desarrollado una búsqueda para la interpretación de la espacialidad como un espacio más allá de contenedor de escenarios.

Síntesis: Este artículo es un proyecto investigación, en el cual tiene como resultado el uso, apropiación y prácticas en el espacio público de Medellín, donde se ha colocado la mirada en los parques lineales. Se puede observar cómo estos se extienden por toda la ciudad como una nueva reforma. Este proyecto pone énfasis en la anterioridad urbanística que responda necesidades físicas y estéticas en la construcción de parques urbanos, donde el usuario se apropie de estos espacios, pero sobre todo se pueda extender los m² de área verde, brindando así espacios de confort y recreación. (Sanclemente, 2015).

Figura 18

Parque lineal en Medellin



Nota: La figura muestra el parque lineal en Medellin Colombia, donde se ha colocado la mirada en los parques lineales. Fuente: Nacto (2015)

- Autor: Esperanza Forero Sanclemente

Tema: Parque lineal de Palmira, Un espacio dinámico del desarrollo de la ciudad. (Sanclemente, 2015)

Ciudad: Palmira

Año: 2015

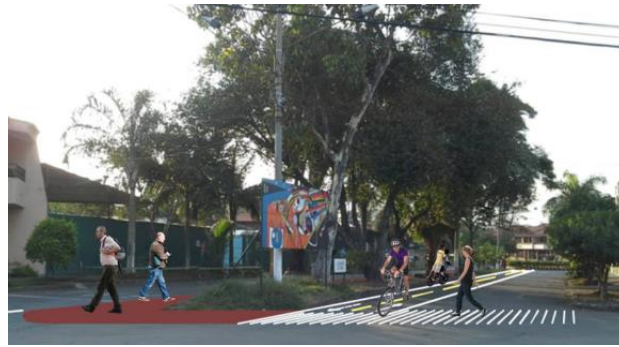
Objetivo General: Presentar una variedad de estrategias para que el parque lineal se transforme en un área dinámica del desarrollo multidimensional de la ciudad.

Metodología: Reflexión teórica, teorías de urbanismo, realización de entrevistas.

Síntesis: El parque lineal de Palmira tiene la probabilidad de establecer un eje articulador de progreso urbano a partir de la composición de elementos que sean capacitados de transformar el área pública en un punto de estrategia de contorno urbano.

Figura 19

Parque lineal en Palmira



Nota: La figura muestra el parque lineal en Palmira Colombia un eje articulador de desarrollo urbano a partir de la integración de factores. Fuente: Sanclemente (2015)

- Autores: Babilonia, R., Sánchez, R., Jiménez Caldera, J., & Durango, G.
Tema: Organización urbano estratégico por medio de macroproyectos urbanos: clarividencia pobladora sobre el parque lineal “La Ronda del Sinú” en la ciudad de Montería, Colombia. *Revista de Urbanismo*, (39), 1-12. doi:10.5354/0717-5051.2018.48727 (Babilonia, 2018)
Ciudad: Montería
Año: 2018

Objetivo General: Contrastar el proceso de planificación urbana estratégica.

Metodología: Búsqueda bibliográfica sobre la relevancia de la planificación urbana estratégica y emergencia de proyectos urbanos como iconos. Además de la realización de 15 entrevistas semiestructuradas a habitantes/usuarios.

Síntesis: La ciudad de Montería, a partir del parque lineal buscara modificar la imagen de este lugar que es caracterizada por desigualdades socioeconómicas provocadas por el desempleo y violencia. Llevándolo a que sea un ejemplo de planeamiento estratégico urbano y evitando el desequilibrio entre lo proyectado de la etapa de diseño con resultados después de su materialización.

Figura 20

Senderos, vegetación y franja peatonal en la Ronda del Sinù



Nota: La figura muestra vegetación, senderos, y franja peatonal en la Ronda del Sinù parque lineal buscara modificar la imagen de este lugar que es caracterizada por desigualdades socioeconómicas. Fuente: Revista Urbanismo Chile (2018)

- Autor: Patricia Reyes.

Tema: Análisis de la Creación de un Centro de Interpretación Ambiental para el perfeccionamiento de un Aeropuerto Inoperativo en la Ciudad de Yurimaguas. (Reyes, 2017)

Ciudad: Yurimaguas

Año: 2017

Objetivo General: Estudio de la fundación de un centro de interpretación ambiental para el perfeccionamiento de un aeropuerto inoperativo en la ciudad de Yurimaguas, 2017.

Metodología: Investigativa sin diseño

Síntesis: Este proyecto trata sobre la ciudad de Yurimaguas, que es rica en su cultura y medio ambiente. En vista de esto, el documento se desarrolló como una disfunción del sector, porque la riqueza fue utilizada y afectada por la intervención humana y como esto ha afectado a este sector. La propuesta es un centro ambiental en donde se brinde protección y a la vez se pueda fomentar la educación ciudadana. Todos esto será desarrollado en el aeropuerto que no funciona de la ciudad, lo que ayudará a que esta área más grande sea útil y accesible para el público.

- Autor: García Henche, B

Tema: CARACTERÍSTICAS DIFERENCIALES DEL PRODUCTO TURISMO RURAL. *Cuadernos De Turismo*, (15), 113-134. Recuperado a partir de <https://revistas.um.es/turismo/article/view/18481>. (Henche, 2005)

Objetivo General: Potenciar el turismo de las zonas rurales

Metodología: Estudio de recursos rurales y estadísticas

Síntesis: El turismo rural está implantado en Europa desde hace mucho tiempo, pero en los últimos años, por representar un innovador beneficio turístico y un origen de entradas para la economía rural, su importancia ha ido desarrollando día a día. Hoy en día, los individuos turistas averiguan prácticas distintas al turismo acostumbrado de sol y playa, distinguen un turismo personalizado y manejable, buscan estadia nueva y están cada vez más interesados en contactar con la naturaleza. La oferta del turista rural debe adaptarse a esta demanda, lo que supone una mayor flexibilidad y espacio de alojamiento, así como los pueblos que deben adaptarse a las necesidades emergentes. El turismo rural debe definirse como una disyuntiva para adaptarse a los cambios en la demanda de los que consumen. El instrumento muestra los mecanismos del turismo rural. Los recursos turísticos son materias primas y hay que sumarles servicios. Estos servicios pueden ser básicos o complementarios. Por

Nota: La figura muestra Humedal Jaboque para la redención de espacios periféricos, por medio de la cultura del deporte y recreación en Colombia. Fuente: ICNUN de Colombia (2019)

2.2.1. Referentes

- Autor: Aberrón

Tema: Airparks: El Avión en la puerta de la casa.

Año: 29 de enero 2007

(Aberrón, 2007)

Objetivo General: Conocimiento sobre urbanizaciones estadounidenses que cuentan con una pista de aterrizaje dentro de estos.

Síntesis: En los Estados Unidos existen alrededor de 430 urbanizaciones que cuentan con su propio aeropuerto en los que abarcan más de 22.000 viviendas. En una gran parte de estos conjuntos el uso de la pista es doble, ya que cuentan con tráfico de aeronaves y automovilístico. En estos lugares no han existido accidentes causado por avionetas o en un término en común. Generalmente para el uso de la pista los propietarios van en sus avionetas desde el garaje de sus casas hasta la pista principal. Para el uso público estas pistas no están permitidas, las únicas personas autorizadas en aterrizar o despegar son los propietarios de las casas dentro de las urbanizaciones.

Figura21

Airparks: El Avión en la puerta de la casa.



Nota: La figura muestra los Airparks, donde se observa pistas de aterrizaje dentro de conjuntos habitacionales. Fuente: (Aberrón, 2007)

- Autor: Maria Jose Villamar

Tema: Exposición de Ciencia y Tecnología FAE

Año: 2021

Objetivo General: Informar a la ciudadanía las acciones que hace la FAE en el Aeropuerto Chachoan del Cantón de Ambato.

Síntesis: La Fuerza Aérea Ecuatoriana quien dirige el Aeropuerto Chachoan, organizo un evento por sus 101 años de creación. En donde a partir de una ceremonia dio como inicio al evento. Dentro de este evento se presentó varias actividades que se realizan actualmente en el aeropuerto, entre estas fueron: competencia de drones, exhibición de aeromodelismo, desfile de aviones ultraligeros, arte, cultura y gastronomía.

Figura

Afiche de Presentación de Ciencia y Tecnología FAE 2021



Nota: La figura muestra el spot publicitario para la presentación de ciencia y tecnología FAE 2021 Fuente: (FAE,2021)

En la actividad de aeromodelismo se presentó varios aviones a escala dirigidos a control remoto, los cuales realizaban sus acrobacias en la pista como se puede ver en la figura siguiente. Posterior a esto realizaron una exposición de una avioneta donde los visitantes pudieron subirse, observar y tomarse fotos con esta.

Como punto final del evento la FAE realizo un show en vivo, donde despegó una avioneta desde el Norte hacia el Sur de la pista, en este aeropuerto se encontraban alrededor de 500 personas, las cuales se movilizaron hacia los extremos verdes del aeródromo con una alarma que se encendió en el aeropuerto y militares que hicieron el aviso formal de que se mantengan en los laterales.

Mediante estas tácticas dieron aviso a la comunidad que una avioneta iba a despegar. La avioneta empezando su tramo en el extremo norte de la pista se elevó a los 600m de recorrido aproximadamente, así estando ya en el aire alrededor de 100 metros antes de llegar al hangar. Posteriormente a esta actividad las personas continuaron con su recreación, jugando con sus bicicletas en la pista y disfrutando del evento realizado.

Figura

Presentación de Ciencia y Tecnología FAE 2021



Nota: La figura nos muestra varias acciones realizadas dentro de la presentación de ciencia y tecnología de la FAE 2021. Fuente: Propia

- Autor: Paola Andrea Ortiz Agudelo.

Tema: Los parques lineales como planificación de recobro ambiental y perfeccionamiento urbanístico de las quebradas en la ciudad de Medellín: análisis de caso parque lineal La Presidenta y parque lineal La Ana Díaz. (Agudelo, 2014)

País o Ciudad: Medellín

Año: 2014

Objetivo General: Favorecer el acceso a sitios públicos con áreas verdes.

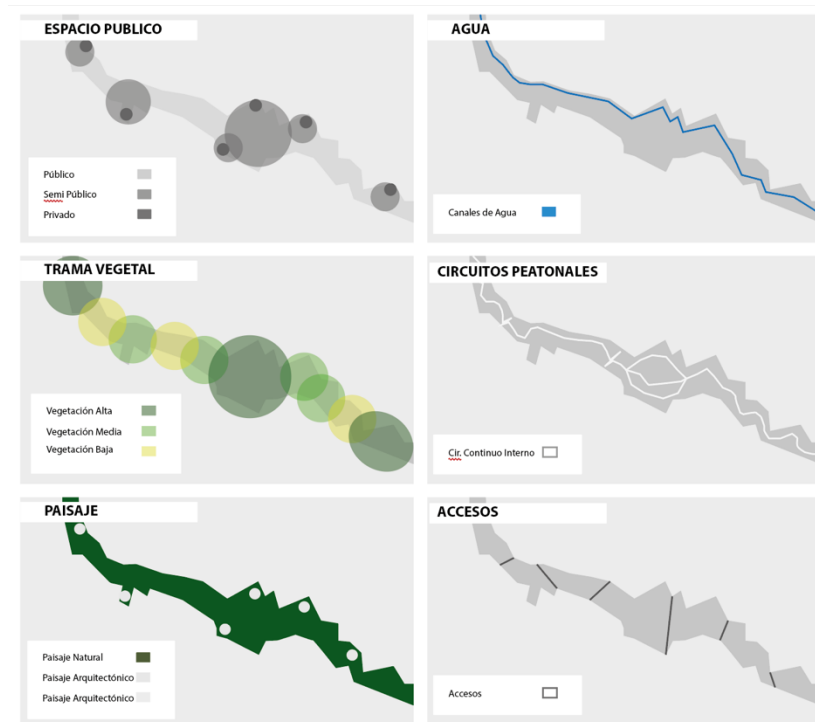
Metodología: La conjugación de variables que están asociadas en su funcionalidad como ecológicas, sociales y urbanísticas donde parte obtener un panorama con aporte ambiental de parques lineales.

Resumen: La insolvencia y desperfecto de las áreas públicas verdes de la ciudad de Medellín, es la consecuencia de un desarrollo en desorden en el punto urbano, y un instintivo del agotamiento en materia de instrumentales de ordenamiento territorial sobre el panorama urbano. Con la finalidad de favorecer la accesibilidad de los ciudadanos a lugares donde tengan interacción con la naturaleza, así también se busca la recuperación de las zonas de reclusión de quebradas, pues se trata de áreas verdes que no logran ser habitadas y tienen un elevado potencial como áreas públicas naturales. Los parques lineales de quebrada en la ciudad de Medellín son demostrados como un instrumento para recobrar las zonas de reclusión de quebradas y sustentar sitios verdes como lugares públicos naturales. En cambio, el concepto de parque lineal va superior de ser un simple espacio verde, lo cual envuelve que éstos tienen que concebir como sitios que cumplan con una función ecológica, urbanística y social, de manera integral. Por este motivo la meta de esta investigación es diseñar los factores conceptuales y de análisis, que consienten en identificar los rasgos ecológicos, urbanísticos y de uso social que determinan los parques lineales en el municipio de Medellín y cómo estos factores valen como puesto de partida para una potencial evaluación de su sustentabilidad ambiental.

Diagnóstico: La escasez y deterioro de espacio público dentro de ciudades es el resultado de un exceso de sobrepoblación y crecimiento desordenado de la malla urbana. El fin de este estudio, es beneficiar la accesibilidad de los ciudadanos hacia espacios públicos donde logren interactuar con el medio ambiente y desarrollarse socialmente. Además de la búsqueda de recuperación de zonas de retiro como lo son las quebradas, ya que se trata de potencializar espacios abandonados como espacios verdes para uso público.

Figura 22

Mapeo de parque La Presidenta



Nota: La figura muestra la insolencia y desperfecto de las áreas públicas verdes de la ciudad de Medellín Colombia. Fuente: Agudelo (2014)

- Autor: Margarita P.
Tema: Análisis del uso del área pública de ocio del parque Bicentenario en Quito (Inca & Puente, 2019)
Ciudad: Quito
Año:2019
Objetivo General: Determinar el uso de suelo dado dentro del parque Bicentenario en Quito.
Metodología: La metodología realizada en este proyecto es el de propuesta de Canosa, referente a el uso de suelo y elaboración de mapas geo referenciales a una escala predeterminada.

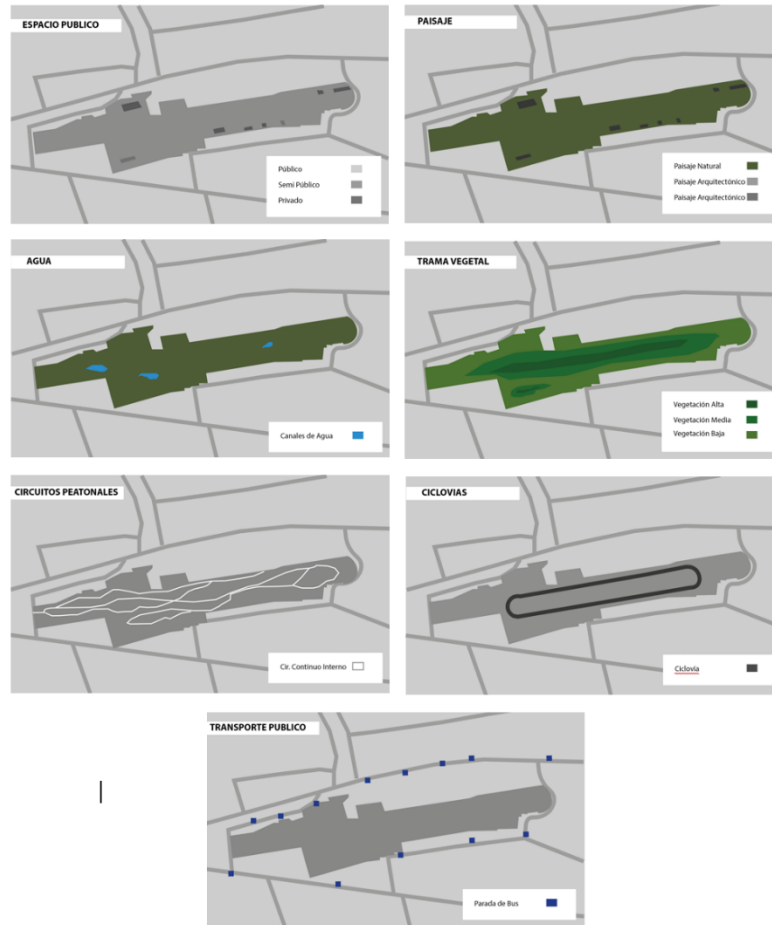
Resumen: La intención del actual trabajo fue examinar la utilización del lugar público de ocio del Parque Bicentenario en Quito. Lugar público constituido por 127.4 hectáreas, adecuado para la implementación de disposiciones turísticas y útil para la conveniencia del libre tiempo y de ocio, tanto de moradores como de invitados.

El método del análisis se guio en la proposición de Canosa (2003), con referencias a nueve categorías de la utilización del suelo y producción de mapas georeferenciales a escala 1:10000. Se empleó 1038 indagaciones a los beneficiarios del parque. Las respuestas que más sobresalen fueron: el 97% de beneficiarios son habitantes del espacio de dominio del Parque Bicentenario y apenas 3% visitantes, con superioridad de los movimientos deportivos y recreativos, perfeccionadas en su gran mayoría en el espacio de vegetación, uso del 49% del área, lugares deportivos en un 24% y la pista en un 14%, el resto pertenece a la utilización de instalaciones y estacionamientos. El 82% de usuarios se sienten confiados para la ejecución de sus actividades en el parque, y, el 46% califican “buena” su práctica lograda.

Diagnóstico: El presente proyecto tiene con fin el análisis del área pública de ocio, Parque bicentenario en Quito. El cual está constituido por 127.4 hectáreas en donde es aprovechado en el tiempo libre de los ciudadanos y sus momentos de ocio. En este documento se puede visualizar como son las perspectivas y sentimientos de los usuarios dentro del parque, la experiencia y que es lo que pueden sentir en este. Teniendo como resultados el 82% de usuarios con sentimientos de seguridad para realizar actividades.

Figura 23

Mapeo de parque Bicentenario



Nota: La figura muestra el Mapeo del parque Bicentenario área pública constituido por 127.4 hectáreas en Guayaquil Ecuador, adecuado para la implantación de comodidades turísticas y ventajoso para el beneficio del tiempo libre. Fuente: Inca Inca & Puente Lapuerta.(2019)

- Autor: Nate Millington
Tema: De la cicatriz urbana al 'parque en el cielo': terreno vago, diseño urbano y la reconstrucción del High Line Park de Nueva York. Medio ambiente y planificación A: Economía y espacio, 47 (11), 2324–2338.
(Millington, 2015)
Ciudad: New York

Año:2015

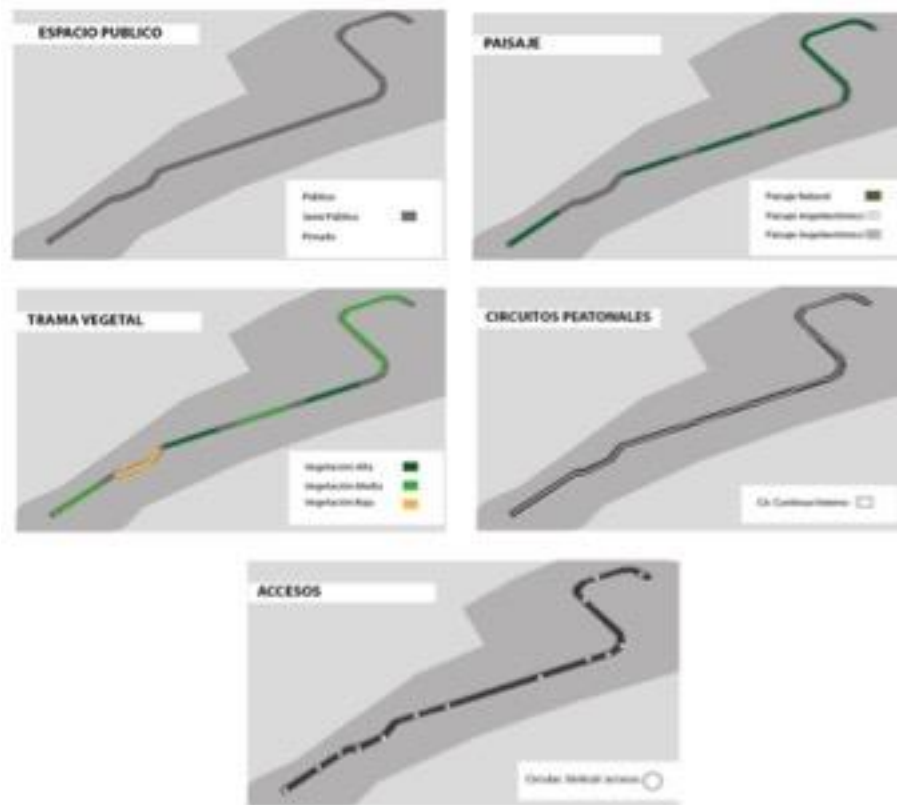
Resumen: Este documento considera el High Line Park de la ciudad de Nueva York, un tramo lineal de espacio verde situado en una vía férrea discontinuada en Manhattan. Inaugurado en 2009, High Line se ha transformado en uno de los lugares turísticos más visitados de la ciudad, pero los críticos han llamado la atención sobre su papel en la gentrificación de los vecindarios circundantes y los vínculos con el extenso desarrollo inmobiliario en la región. Más específicamente, muchos críticos se han centrado en el dramático rediseño del proyecto del paisaje accidental del sitio, que fue producto de décadas de abandono y crecimiento espontáneo de plantas. A partir de la literatura contemporánea que ve los páramos urbanos como lugares de posibilidades creativas, estos críticos han lamentado el rediseño del High Line contemporáneo por su rechazo de un espacio que ofrecía más posibilidades creativas. Al mismo tiempo, los propios diseñadores del parque han argumentado que el parque rediseñado conserva el espíritu transgresor del sitio a través de elementos de diseño con propósito. En este artículo, analizo estas conversaciones y considero cómo los críticos del parque están involucrando las diferentes ideas sobre el diseño y la naturaleza urbana accidental. Celebro las críticas al papel del parque en la gentrificación, pero advierto contra la idea de que los espacios urbanos abandonados ofrecen una crítica implícita a la gobernanza urbana neoliberal.

Diagnóstico: Un espacio verde lineal en una vía de ferrocarril rota en Manhattan es el High Line Park en la ciudad de Nueva York, el cual se lanzó en 2009 y ahora se ha transformado en una de los llamativos turísticos más visitados de la ciudad, pero los críticos han notado el papel del High Line en la gentrificación de las comunidades circundantes. Papel y enlace con el extenso desarrollo inmobiliario en el área. Más específicamente, muchos críticos han centrado su atención en el dramático rediseño del inesperado proyecto de paisaje del sitio, que es producto de décadas de abandono y crecimiento espontáneo de plantas. Estos críticos se basan en obras literarias contemporáneas, tratan el páramo urbano como un lugar creativo y lamentan el rediseño contemporáneo de High Line porque se niega a proporcionar

un espacio más creativo. Al mismo tiempo, el diseñador del parque en sí mismo cree que el parque rediseñado conserva el espíritu desviado del sitio a través de elementos de diseño decididos.

Figura 24

Mapeo de High Line Park de New York



Nota: La figura muestra el Mapeo de High Line Park de New York un tramo lineal de espacio verde situado en una vía férrea discontinuada en Manhattan. Inaugurado en 2009. Fuente: Millington (2015)

2.3. Metodología de la investigación

2.3.1. Línea y Sublínea de Investigación

2.3.1.1. Línea de Investigación

- Línea N° 2 Urbanismo, ciudad, ordenamiento territorial y resiliencia

Ficha

2.3.1.2. Sublínea de Investigación

- Propuesta urbano – arquitectónica, técnicas creativas y accesibles.

2.3.2. Diseño Metodológico

2.3.2.1. Enfoque de investigación

Mixta: En este estudio se requiere el uso del método **cuantitativo** para una investigación a partir de entrevistas, aplicándolo a personas residentes de la parroquia, alcalde actual del cantón de Ambato, miembros de la FAE, Piloto y Arquitecta con conocimiento en aeropuertos, en la cual se empleará el reconocimiento de valores, una lógica inductiva y ante todo una aproximación entre la realidad del sector y el investigador. A partir de la metodología **cuantitativa** se procederá a la recolección de datos numéricos y análisis estadísticos, para lograr una interpretación precisa sobre las necesidades de los habitantes de la parroquia. Los cuáles serán beneficiarios del proyecto. Este procedimiento se realizará a los habitantes de la parroquia, en donde se visualizará una realidad objetiva única, que ayudará al reconocimiento de valores. Todo esto con un único objetivo de tener un acercamiento de la realidad entre el usuario y el investigados, llegando a un enfoque sobre la posibilidad del desarrollo de un parque lineal en el aeropuerto Chachoan.

2.3.2.2. Nivel de investigación

Exploratoria: Empleará un nivel de estudio experimental debido a la necesidad de identificación de un problema, el cual está basado en la escasez de áreas de recreación y ocio.

Descriptiva: Se desarrollará la investigación descriptiva debido a que nos ayudara a describir cual será el impacto para la parroquia de Izamba tener un espacio público (parque lineal) que brinde apropiación cultural, desarrollo recreacional y de ocio.

2.3.2.3. Tipo de investigación

Por su grado de Profundidad: El estudio que se realizará, será a partir de los componentes exploratorios y descriptivos, los cuales estarán fundamentados desde el punto de observación e investigación del comportamiento del habitante ante la falta de áreas recreacionales.

Investigación por naturaleza de los datos y la información: Para este proyecto se ha seleccionado este tipo de investigación ya que se desea visualizar la situación a partir de datos cualitativos y cuantitativos, así acercándonos al panorama real del habitante de Izamba.

Observación: El tipo de investigación que también se aplicará será de observación como una técnica cualitativa, para así observar que sucede en el entorno de Izamba en la redonda del aeropuerto Chachoan de la parroquia. Todo esto se desarrollará con la ayuda de una ficha de observación para contar sobre evidencia del momento.

Tabla 1*Ficha Técnica de Observación*

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA					
FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO					
FICHA GENERAL DE DATOS TÉCNICOS		Ficha N°			
INDICADOR		TECNICA:	Levantamiento de información y realidad		
Ubicación	Parroquia de Izamba	CONDICIONES			
Fecha		Excelente	Bueno	Regular	Malo
Hora de Observación					
		Descripción			
		Párrafo descriptivo			
Imágenes					

Nota: La figura muestra la ficha técnica de observación para el levantamiento de información y realidad así poder observar que sucede en el entorno de Izamba en la redonda del aeropuerto Chachoan de la parroquia de Izamba provincia de Tungurahua. Elaborado por la autora. Fuente: propia (2021)

2.3.2.4. Población y muestra

Población: Para poder proceder a una investigación, es necesario tener el conocimiento sobre la población total que existe en la parroquia rural de Izamba.

Muestra: Determinación del tamaño de muestra.

$$n_o = \frac{N Z^2 pq}{(N - 1)E^2 + Z^2 pq}$$

En donde:

p: Proporción de éxito

q: (1-p) Proporción fracaso

Z: Valor de tabla asociado al nivel de confianza= 95%

E: Error de estimación 5%

N: Número de elementos del universo o de la población=19724

No: Tamaño de muestra inicial

Nf: Tamaño de muestra final

Desarrollo: Para conocer cuál será el total de muestra que se deberá aplicar en esta tipología de investigación, primero se obtuvo el dato poblacional existente en Izamba. Este dato fue obtenido gracias a la ayuda del Gad parroquial de Izamba, donde bajo una aproximación estadística se obtuvo la variante N (número de elementos del universo o población). A partir de este número se procedió al desarrollo del ejercicio, dando una totalidad de 377 elementos para la muestra.

Resolución:

$$n_o = \frac{19724 * 1.96^2 (0.5)(0.5)}{(19724 - 1)0.05^2 + 1.96^2(0.5)(0.5)}$$

$$n_o = \frac{(19724)(3.84) (0.25)}{49.3075 + 0.96}$$

$$n_o = \frac{(19724)(0.96)}{50.2675}$$

$$n_o = 377$$

2.3.2.5. Técnicas de recolección de datos.

Los sistemáticas y procesos de acumulación de datos que se utilizarán para tener un acercamiento a los hechos y propuesta serán de:

Recopilación y Análisis documental: Esta información será recolectada a través de datos relevantes sobre el tema y estudios realizados sobre este.

Cuestionario: Como técnica Mixta se realizará a los habitantes de la parroquia de Izamba preguntas que dirijan una respuesta hacia el proyecto.

Consulta a personas expertas: Como técnica Cualitativa se realizará consultas al alcalde actual de la ciudad de Ambato y miembros de la FAE y Arquitecta, en donde den su punto de vista sobre el tema y sacar conclusiones a través del conversatorio.

Cuestionario:

1. ¿Cuál es su edad?
 - a) 16-21
 - b) 22-35
 - c) 36-50
 - d) 51-60
 - e) 60 en adelante

2. ¿Como categorizaría a la parroquia Izamba?
 - a) Muy seguro
 - b) Seguro
 - c) Poco seguro

3. ¿Con que frecuencia diría ud, que visita un parque o áreas verdes recreacionales?
 - a) 1 vez al mes

- b) De 2 a 3 veces a la semana
 - c) 1 vez a la semana
 - d) Mas de 2 veces a la semana
4. ¿Qué tipo de actividad realiza en su tiempo libre?
- a) Deporte
 - b) Lectura
 - c) Turismo
 - d) Recreación
5. ¿Cree ud que es necesaria la implementación de un parque en la parroquia de Izamba?
- a) Si
 - b) No
6. ¿Qué piensa sobre la imagen que le da el Aeropuerto Chachoan a la parroquia de Izamba?
- a) Excelente
 - b) Buena
 - c) Mala
 - d) Muy mala
7. ¿Está ud de acuerdo con la construcción de un parque urbano en el Aeropuerto Chachoan, Parroquia Izamba?
- a) Si
 - b) No
8. ¿Qué áreas cree ud que deben ser consideradas para el diseño del Parque Lineal?
- a) Recreacional y ocio
 - b) Recreacional y cultural
 - c) Recreacional, ocio, cultural y económico

9. ¿Cree ud que es necesario la implementación de un UPC dentro del parque lineal?
- a) Si
 - b) No

Entrevista:

¿Cuál es el motivo para que el aeropuerto Chachoan no esté en constante funcionamiento?

¿En qué estado está actualmente el aeropuerto y porque no puede este ser utilizado?
¿Actualmente cuál es el funcionamiento del aeropuerto dentro de la ciudad de Ambato?

Triangulación metodológica

La triangulación es una habilidad de estudios de reseñas que se centra en el diferenciar visiones o enfoques a partir de las reseñas recolectadas. Mediante de esta se combinan los métodos empleados para analizar el fenómeno, ya sea aquellos de orientación cuantitativa o cualitativa.

Su objetivo o finalidad es la contraposición de distintos datos y técnicas que están enfocados en un mismo inconveniente, así se pueden fundar comparaciones, tomar las emociones de varios grupos, en diferentes contextos y temporalidades, evaluando así el problema con diversidad, amplitud, objetividad e imparcialidad. (Apa, 2017)

Triangulación de Datos

Según Finol (2009) “Su objetivo es verificar las tendencias detectadas en un determinado grupo de observaciones. La confrontación de los datos puede estar basada en criterios espacio-temporales y niveles de análisis”. (p. 9)

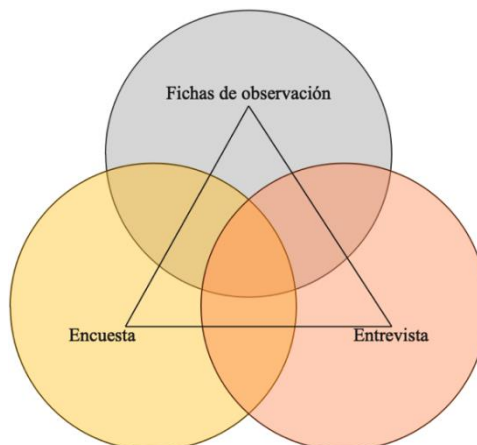
Con correspondencia a los criterios espacio-temporal, lo espacial se refiere a que el análisis no se centra en localidades ubicadas en un mismo sitio que remitan a la misma cultura, sino en la variabilidad de trabajar con sujetos de distintas zonas y lo temporal que tiene por visión con el análisis del fenómeno en diferentes momentos.

A su vez, Leal (2005) en el libro titulado *La Autonomía del Sujeto Investigador y la Metodología de Investigación*, “se refiere a este tipo de triangulación de este modo”. (p. 117)

La designación de metodologías y sistemáticas y muestra que conmueve con la utilización de múltiple de metodologías para analizar una dificultad específica. “Por ejemplo cuando se emplea la técnica de la entrevista como proceso inicial de recolección de información para luego ser contrastado con la observación participante y/o la discusión grupal” (Leal, 2005, pág. 119)

Figura 25

Triangulación de datos



Nota: La grafica comprueba las predisposiciones descubiertas en un explícito grupo de investigaciones y las confronta Fuente: propia (2021)

2.4. Conclusiones capitulares

1. Dentro de este capítulo se ha estudiado puntos importantes como los son el fundamento conceptual y fundamento teórico, en los cual se ha visualizado la importancia de cada componente y su historia en la arquitectura a través de los tiempos.
2. El estado de arte también ha sido un punto fuerte de aporte para este capítulo y proyecto, ya que se observa como en algunos países se está realizando este tipo de intervención con un rediseño de un espacio existente en desuso. Estos nuevos espacios se pueden observar como un potencial alto y generar un incremento del área verde que pide la normativa a nivel mundial y el beneficio de la ciudadanía.
3. En la metodología de investigación se ha estudiado a profundidad que elementos son los principales y los que ayudaran a generar un proceso llevadero de este proyecto, los cuales aporten a la generación teórica y de diseño del presente documento. A partir de estos elementos se desea llegar a la realidad del diario vivir de los habitantes que se encuentran alrededor del aeropuerto Chachoan y tener el conocimiento de cómo mejoraría la actividad recreacional dentro de la parroquia de Izamba.


CAPÍTULO III

APLICACIÓN METODOLÓGICA

3.0 Técnicas para el procesamiento de la información

Tabla 2

Ficha Técnica de Observación


UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA					
FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO					
FICHA GENERAL DE DATOS TÉCNICOS		Ficha N°01			
INDICADOR		TECNICA:	Levantamiento de información y realidad		
Ubicación	Parroquia de Izamba, calle Alfredo Colona	CONDICIONES			
Fecha	14/ 11/2020	Excelente	Bueno	Regular	Malo
Hora de Observación	16:13				X
		Descripción			
		<p>Cerramientos en mal estado, alambres destrozados y secciones ya con el cerramiento totalmente destruido</p>			

Nota: La figura muestra la ficha técnica de observación para el levantamiento de información y realidad así poder observar que sucede en el entorno de Izamba en la

redonda del aeropuerto Chachoan de la parroquia de Izamba provincia de Tungurahua. Elaborado por la autora. Fuente: propia (2021).

Tabla 3

Ficha Técnica de Observación

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA					
FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO					
FICHA GENERAL DE DATOS TÉCNICOS		Ficha N°02			
INDICADOR		TECNICA:	Levantamiento de información y realidad		
Ubicación	Parroquia de Izamba, calle Alfredo Colona	CONDICIONES			
Fecha	14/ 11/2020	Excelente	Bueno	Regular	Malo
Hora de Observación	16:25				X
		Descripción			
		<p>En vista a la falta de planificación y un desuso del aeropuerto, los usuarios del sector han procedido a dañar el cerramiento y crear vías de fácil acceso a las viviendas. Claramente al observar el suelo y una vía ya formada entre la vegetación se puede deducir a ha sido realizado hace ya un largo periodo y es actualmente utilizado con gran frecuencia.</p>			

Nota: La figura muestra la ficha técnica de observación para el levantamiento de información y realidad así poder observar que sucede en el entorno de Izamba en la redonda del aeropuerto Chachoan de la parroquia de Izamba provincia de Tungurahua. Elaborado por la autora. Fuente: propia (2021).

Tabla 4


Ficha Técnica de Observación

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA					
FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO					
FICHA GENERAL DE DATOS TÉCNICOS		Ficha N°03			
INDICADOR		TECNICA:	Levantamiento de información y realidad		
Ubicación	Parroquia de Izamba, calle Alfredo Colona	CONDICIONES			
Fecha	14/ 11/2020	Excelente	Bueno	Regular	Malo
Hora de Observación	16:29				X
		Descripción			
		<p>Apropiación en esquina, calle la paz y colona, donde se procede a realizar ferias y ventas informales. Estas comercializaciones son en mayor escala los días de feria, generando caos al sector.</p>			

Nota: La figura muestra la ficha técnica de observación para el levantamiento de información y realidad así poder observar que sucede en el entorno de Izamba en la redonda del aeropuerto Chachoan de la parroquia de Izamba provincia de Tungurahua. Elaborado por la autora. Fuente: propia (2021).

Tabla 5


Ficha Técnica de Observación

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA					
FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO					
FICHA GENERAL DE DATOS TÉCNICOS		Ficha N°04			
INDICADOR		TECNICA:	Levantamiento de información y realidad		
Ubicación	Parroquia de Izamba, calle Alfredo Colona	CONDICIONES			
Fecha	14/ 11/2020	Excelente	Bueno	Regular	Malo
Hora de Observación	16:40				X
		Descripción			
		<p>En habitantes del sector claramente se observa que tiene una necesidad y lo están resolviendo a partir de la invasión y apropiación del aeropuerto donde han procedido a construir canchas de fútbol con sus respectivos arcos y utilizar la vía como una pista para ejercitarse</p>			

Nota: La figura muestra la ficha técnica de observación para el levantamiento de información y realidad así poder observar que sucede en el entorno de Izamba en la redonda del aeropuerto Chachoan de la parroquia de Izamba provincia de Tungurahua. Elaborado por la autora. Fuente: propia (2021).

Tabla 6

Ficha Técnica de Observación

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA INDOAMÉRICA					
FACULTAD DE ARQUITECTURA, ARTES Y DISEÑO					
FICHA GENERAL DE DATOS TÉCNICOS		Ficha N°05			
INDICADOR		TECNICA:	Levantamiento de información y realidad		
Ubicación	Parroquia de Izamba, calle Alfredo Colona	CONDICIONES			
Fecha	14/ 11/2020	Excelente	Bueno	Regular	Malo
Hora de Observación	16:52				X
		Descripción			
		<p>Desgaste de mobiliario y estado de descomposición de materiales de este. Estos elementos son inservibles y no pueden ser utilizados ya que fácilmente se observa como su eficiencia es inexistente.</p>			

Nota: La figura muestra la ficha técnica de observación para el levantamiento de información y realidad así poder observar que sucede en el entorno de Izamba en la redonda del aeropuerto Chachoan de la parroquia de Izamba provincia de Tungurahua. Elaborado por la autora. Fuente: propia (2021).

ANALISIS E INTERPRETACION DE RESULTADOS

Tabla 7

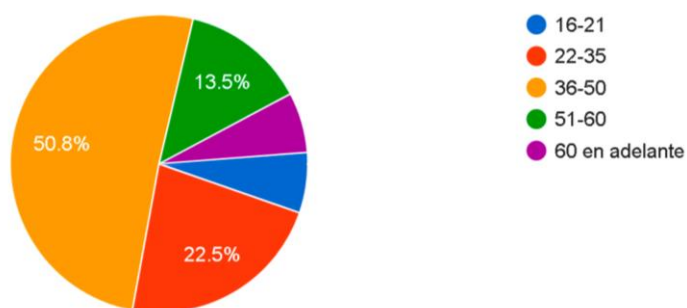
¿Cual es su edad?

Opciones	Frecuencia	Porcentaje
16-21	23	6.12%
22-35	85	22.50%
36-50	193	50.80%
51-60	51	13.5%
61 en adelante	25	6.53%
Total	377	100%

Nota: La Tabla muestra los resultados de la edad de los encuestados. Fuente: propia (2021)

Figura 26

¿Cuál es su edad?



Nota: La ilustración muestra los resultados en porcentaje de la edad de los encuestados. Fuente: propia (2021)

Análisis: El 50.80% de las personas que realizaron la encuesta tienen la edad de 36-50, el 22.50% tienen de 22-35 años, el 6.53% tienen de 60 años en adelante y el 6.12% tienen de 16-21 años.

Interpretación: De 377 personas que realizaron la encuesta, el 50.80% cuenta con la edad de 36-50, lo que significa que en su mayoría tienen hijos y son más de 1 persona en su hogar.

Tabla 8

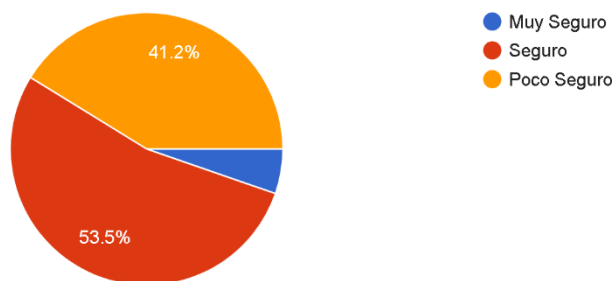
¿Cómo caracterizaría a la parroquia de Izamba?

Opciones	Frecuencia	Porcentaje
Muy Seguro	20	5.31%
Seguro	202	53.47%
Poco Seguro	155	41.22%
Total	377	100%

Nota: La Tabla muestra los resultados de cómo caracterizaría a la parroquia de Izamba. Fuente: propia (2021)

Figura 27

¿Cómo caracterizaría a la parroquia de Izamba?



Nota: La ilustración muestra los resultados en porcentaje de cómo caracterizaría a la parroquia de Izamba. Fuente: propia (2021)

Análisis: El 53.5% de las personas que realizaron la encuesta catalogaron a la parroquia como un sector seguro, el 41.2% describió como poco seguro y solo el 5.31% catalogó a la parroquia como un sector muy seguro.

Interpretación: De 377 personas que realizaron la encuesta el 53.50% con un total de 202 personas, categorizo a Izamba como un sector seguro, llevo así el mayor porcentaje el cual describe al sector como un área segura, pero sobre todo con análisis de habiente familiar.

Tabla 9

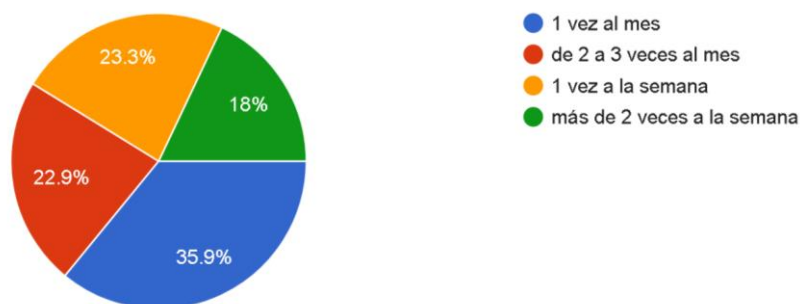
¿Con que frecuencia diría usted, que visita un parque o área verdes recreacionales?

Opciones	Frecuencia	Porcentaje
1 vez al mes	135	35.9%
De 2 a 3 veces al mes	86	22.9%
1 vez a la semana	88	23.3%
Mas de 2 veces a la	68	18%
Total	377	100%

Nota: La Tabla muestra los resultados de la frecuencia que visita un parque. Fuente: propia (2021)

Figura 28

¿Con que frecuencia diría usted, que visita un parque o área verdes recreacionales?



Nota: La Tabla muestra los resultados de la frecuencia que visita un parque. Fuente: propia (2021)

Análisis: El 35.9% de las personas que realizaron la encuesta recurren a parques 1 vez al mes, siguiéndole del 23.3% con visitas de 2 a 3 veces al mes, con el 22.9% 1 vez a la semana y solo el 18% frecuencia un área verde recreativa más de 2 veces a la semana.

Interpretación: De 377 personas que realizaron la encuesta, solo el 35.9% visita parques o áreas verdes más de 2 veces a la semana, debido al viaje que deben hacer y al tiempo que los lleva acercarse a un parque.

Tabla 10

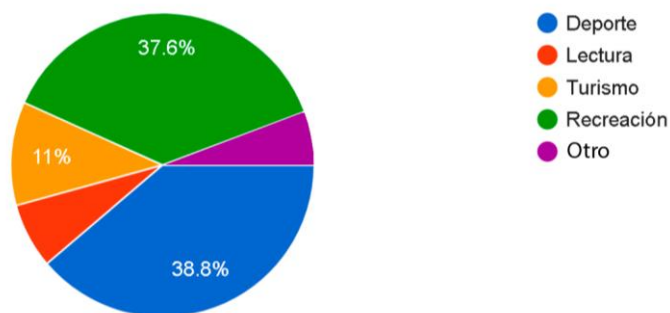
¿Qué tipo de actividad realiza en su tiempo libre?

Opciones	Frecuencia	Porcentaje
Deporte	146	38.77%
Lectura	26	6.94%
Turismo	42	11.02%
Recreación	142	37.55%
Otro	21	5.71%
Total	377	100%

Nota: La Tabla muestra los resultados del tipo de actividad que realiza en su tiempo libre. Fuente: propia (2021)

Figura 29

¿Qué tipo de actividad realiza en su tiempo libre?



Nota: La ilustración muestra los resultados en porcentaje del tipo de actividad que realiza en su tiempo libre. Fuente: propia (2021)

Análisis: El 38.8% de las personas que realizaron la encuesta en su tiempo libre ejecutan técnicas de recreación y como una opción cercana con el 37.6% realizan deporte. Con el 11% tienen el tercer lugar las personas que realizan turismo en su tiempo libre y con 5.71% tienden a perpetrar distintas actividades diferentes a las mencionadas.

Interpretación: De 377 personas que realizaron la encuesta, casi con el mismo porcentaje realizan actividades de recreación y deportiva, Lo que interpretando se llega a la necesidad de áreas verdes, recreación y ocio para la parroquia de Izamba.

Tabla 11

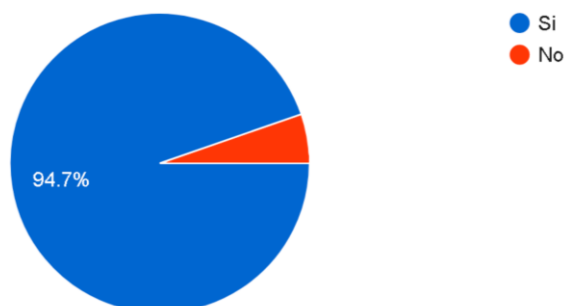
¿Cree usted que es necesaria la implementación de un parque en la parroquia de Izamba?

Opciones	Frecuencia	Porcentaje
Si	359	95.10%
No	18	4.90%
Total	377	100%

Nota: La Tabla muestra los resultados de la necesaria implementación de un parque en la parroquia de Izamba. Fuente: propia (2021)

Figura 30

¿Cree usted que es necesaria la implementación de un parque en la parroquia de Izamba?



Nota: La ilustración muestra los resultados en porcentaje de la necesaria implementación de un parque en la parroquia de Izamba. Fuente: propia (2021)

Análisis: El 95.10% de las personas que realizaron la encuesta han dado como respuesta positiva para la implementación de un parque en la parroquia de Izamba y el 4.90% han dado una respuesta negativa ante este.

Interpretación: De 377 personas que realizaron la encuesta el 95.10% igual a 359 personas han seleccionado la opción Si ante la propuesta de una implementación de un área verde en la parroquia, dejando así en claridad la necesidad que tiene el sector ante esta área.

Tabla 12

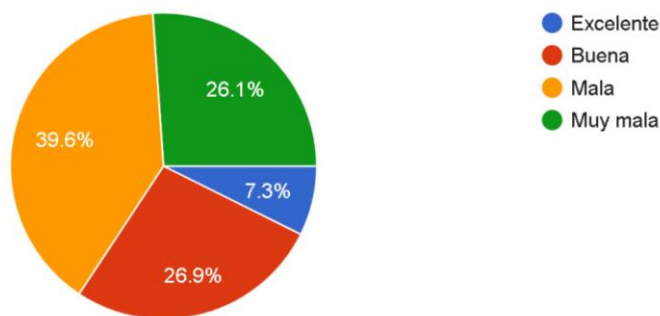
¿Qué piensa sobre la imagen que le da el Aeropuerto Chachoan a la parroquia de Izamba?

Opciones	Frecuencia	Porcentaje
Excelente	28	7.35%
Buena	101	26.94%
Mala	149	39.59%
Muy Mala	99	26.12%
Total	377	100%

Nota: La Tabla muestra los resultados sobre la imagen que le da el Aeropuerto Chachoan a la parroquia de Izamba. Fuente: propia (2021)

Figura 31

¿Qué piensa sobre la imagen que le da el Aeropuerto Chachoan a la parroquia de Izamba?



Nota: La grafica muestra los resultados en porcentaje sobre la imagen que le da el Aeropuerto Chachoan a la parroquia de Izamba. Fuente: propia (2021)

Análisis: El 39.6% de las personas que realizaron la encuesta respondieron que el Aeropuerto Chachoan da una Mala imagen a la parroquia, el 26.12% Muy Mala, el 26.94% Buena y solo el 7.35% Excelente.

Interpretación: De 377 personas que realizaron la encuesta el 39.59% ha seleccionado la opción de Mala y el 26.12% Muy Mala, teniendo así que la mayoría de las personas encuestadas ven al Aeropuerto Chachoan como un espacio de mala imagen para la zona debido a su poco uso y falta de mantenimiento.

Tabla 13

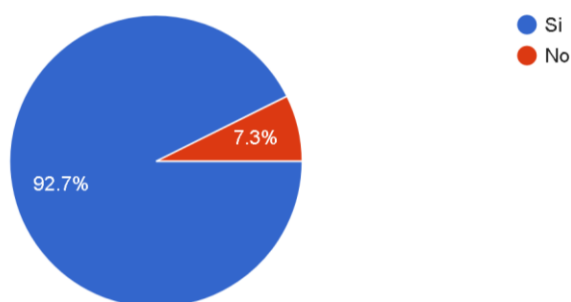
¿Está de acuerdo con la construcción de un parque urbano en el Aeropuerto Chachoan, Parroquia Izamba?

Opciones	Frecuencia	Porcentaje
Si	349	92.65%
No	28	7.35%
Total	377	100%

Nota: La Tabla muestra los resultados sobre la construcción de un parque urbano en el Aeropuerto Chachoan, Parroquia Izamba. Fuente: propia (2021)

Figura 32

¿Está de acuerdo con la construcción de un parque urbano en el Aeropuerto Chachoan, Parroquia Izamba?



Nota: La grafica muestra los resultados en porcentaje sobre la construcción de un parque urbano en el Aeropuerto Chachoan, Parroquia Izamba. Fuente: propia (2021)

Análisis: El 92.65% de las personas que realizaron la encuesta han seleccionado la opción Si y solo el 7.35% han dado su respuesta con un No.

Interpretación: De 377 personas que realizaron la encuesta el 92.65% han dado su respuesta como positiva ante el remplazo del Aeropuerto Chachoan con un Parque lineal que beneficie a todos los habitantes de la parroquia y sus alrededores.

Tabla 14

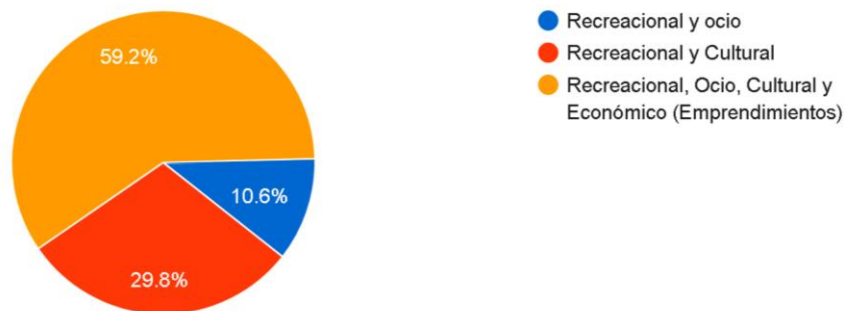
¿Qué áreas cree usted que deben ser consideradas para el diseño del Parque Lineal?

Opciones	Frecuencia	Porcentaje
Recreacional y ocio	40	10.61%
Recreacional y Cultural	112	29.79%
Recreacional, Ocio,	225	59.59%
Total	377	100%

Nota: La Tabla muestra los resultados sobre áreas que deben ser consideradas para el diseño del Parque Lineal, Parroquia Izamba. Fuente: propia (2021)

Figura 33

¿Qué áreas cree usted que deben ser consideradas para el diseño del Parque Lineal?



Nota: La grafica muestra los resultados en porcentaje sobre áreas que deben ser consideradas para el diseño del Parque Lineal, Parroquia Izamba. Fuente: propia (2021)

Análisis: El 59.2% de las personas que realizaron la encuesta han seleccionado la opción Recreacional, Ocio, Cultural y Económico, el 29.8% dio su respuesta de Recreacional y Cultural y como ultimo el 10.60% ha seleccionado la opción de Recreacional y Ocio.

Interpretación: De 245 personas que realizaron la encuesta el 59.2% ha escogido la opción de Recreación, Ocio, Cultural y Económico, lo que se puede interpretar como una necesidad de recuperación cultural, tener actividades para realizar dentro de la parroquia y una oportunidad para el crecimiento económico a la vez.

Tabla 15

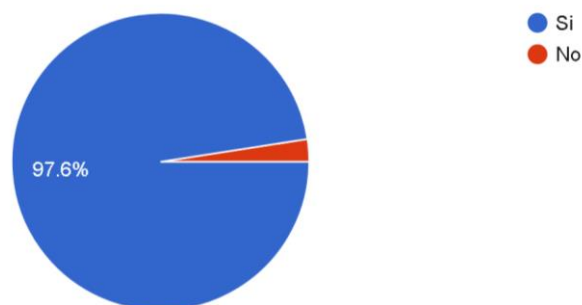
¿Cree usted que es necesario la implementación de un UPC dentro del parque lineal?

Opciones	Frecuencia	Porcentaje
Si	368	97.55%
No	9	2.45%
Total	377	100%

Nota: La Tabla muestra los resultados sobre la *necesidad de la implementación de un UPC dentro del parque lineal*. Fuente: propia (2021)

Figura 34

¿Cree usted que es necesario la implementación de un UPC dentro del parque lineal?



Nota: La grafica muestra los resultados en porcentaje sobre la necesidad de la implementación de un UPC dentro del parque lineal. Fuente: propia (2021)

Análisis: El 97.55% de las personas que realizaron la encuesta seleccionaron Si y el 2.45% ha dado como una respuesta el No.

Interpretación: De 245 personas que realizaron la encuesta el 97.6% ha dado una respuesta positiva ante la implementación del equipamiento de seguridad, ya que el UPC más cercano a la zona se encuentra a más de 25 min por el camino más rápido. Poniendo a la parroquia de Izamba en peligro de ser un sector poco seguro como en uno de las anteriores preguntas se pudo observar.

ENTREVISTA

La siguiente entrevista desarrollada ha sido dirigida hacia la FAE, en donde se logró entender exactamente que está sucediendo dentro del territorio del aeropuerto. Dirigiendo la entrevista hacia los militares se procedió a realizar las preguntas donde la principal fue

¿Cuál es el motivo para que el aeropuerto Chachoan no esté en constante funcionamiento?

La respuesta inmediata ante esta duda, fue que el aeropuerto es catalogado como aeropuerto de investigación científica, lo cual es actualmente utilizado para realizar aproximaciones de avionetas sin tripulación y esto quiere decir que son manejadas a control remoto, drones y helicópteros. A la vez este equipamiento es el tercer aeropuerto a utilizar en caso de emergencia, lo que significa que máximo aterrizan unas dos avionetas al año.

Otra de las preguntas realizadas fue, ¿En qué estado está actualmente el aeropuerto y porque no puede este ser utilizado? y ante esto se explicó que debido a la falta de mantenimiento y el tipo de cobertura de suelo que tiene el aeropuerto, actualmente es imposible el aterrizaje de aviones a gran escala como lo es los aviones Airbus o Boeing. Otra de las razones principales para que este aeropuerto no sea catalogado como receptor de aviones de carga, son las medidas laterales que este tiene, ya que esta pista fue realizada específicamente como receptora de avionetas.

Dentro de este cuestionario realizado al personal asistente del aeropuerto se entendió el funcionamiento actual de dicho sector, donde se informó que al aeropuerto Chachoan si llegan avionetas públicas y privadas que no son pertenecientes a la Fae, pero la cuestión esta exactamente en este punto ya que aterrizan cada 6 meses y en el caso de ser necesario es utilizado como helipuerto.

Bajo esta información se preguntó sobre qué tipo de aterrizajes particulares se realizan y como respuesta se obtuvo que en especial lo que se observa son avionetas pertenecientes a banco donde como opciones realizan transferencias de dinero o transbordo de personal clasificado.

Cabe recalcar que esta entrevista fue realizada en un área libre debido a la situación actual que está pasando el mundo estero con la pandemia y esto fue favorecedor ya que se pudo al mismo tiempo observar que es lo que está sucediendo en el aeropuerto, en donde se apreció como los habitantes del sector pasaban por la mitad de la pista para llegar a sus hogares.

Observando esta acción se preguntó qué era lo que estaba sucediendo y se pudo explicar que debido a la falta de mantenimiento e importancia sobre el aeropuerto las personas aledañas procedieron a una apropiación e invasión de los espacios, generando así que los militares y habitantes del sector lleguen a un acuerdo para poder convivir y generar un ingreso principal por las puertas del Aeropuerto Chachoan. Esta entrevista ha tenido un excelente resultado ante la información recibida, ya que se comprendió el estado actual y el funcionamiento que este tiene en el sector.

3.1. Delimitación espacial

A Ubicación: Nacional, Provincial, Cantonal, Regional.

El proyecto establecido en esta tesis está situado en Ecuador, Provincia de Tungurahua, Cantón Ambato, específicamente en la parroquia de Izamba. Esta parroquia está ubicada al norte de la ciudad donde cuenta con una superficie de 29,04 km².

Figura 35

Ubicación



Nota: La grafica indica que la planificación está situada en Ecuador, Provincia de Tungurahua, Cantón Ambato, específicamente en la parroquia de Izamba. Fuente: propia (2021)

3.2. Análisis

A Contexto Físico

Al norte de la ciudad de Ambato se localiza la parroquia de Izamba, la cual está limitada con la parroquia Unamuncho y Atahualpa juntamente con los ríos Ambato y Culapachán. Este sector es un punto estratégico en la agricultura, pero se está desvaneciendo debido a las nuevas urbanizaciones que están realizando. Actualmente se puede observar que Izamba está dividido en dos zonas, la primera siendo al norte con una extensa vegetación y agricultura en sus terrenos y la segunda zona dirigida hacia el sur con un crecimiento acelerado de viviendas, instituciones educativas y Equipamientos de salud.

A.1 Estructura Climática

1. Tipo de clima

En la ciudad de Ambato-Parroquia Izamba, los tiempos de verano son cortos, agradables y nublados y los tiempos de invierno cortos, frescos y parcialmente nublados. A lo largo del año, la temperatura suele fluctuar entre los 9 ° C y los 20 ° C y rara vez desciende por debajo de los 6 ° C o supera los 23 ° C. Conforme la puntuación del turismo, la mejor estación del año para visitar Ambato

para acciones de clima caluroso es desde finales de abril hasta mediados de enero. (Esri, 2017)

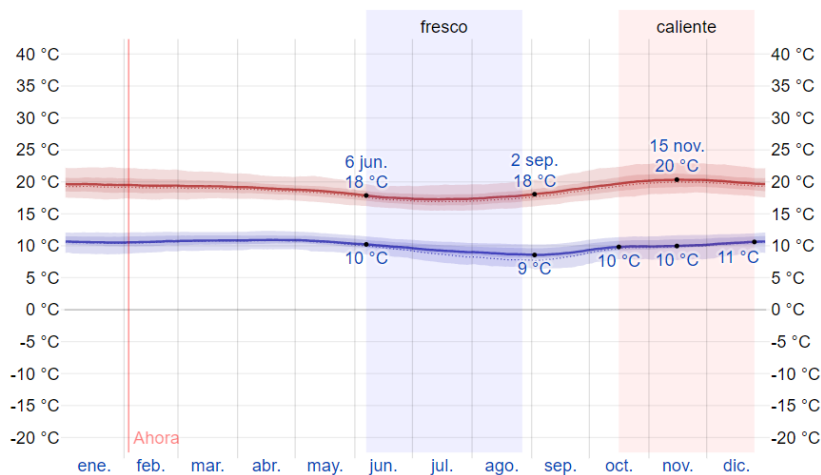
2. Condiciones climáticas

Temperatura

La época templada dura 2,3 meses, del 16 de octubre al 25 de diciembre, y la temperatura alta diaria promedio supera los 20 ° C. El día más cálido del año es el 15 de noviembre, con una temperatura alta promedio de 20 ° C y una media temperatura baja de 10 ° C. La época fresca dura 2,6 meses, del 6 de junio al 27 de agosto, y la temperatura alta diaria promedio es menor a 18 ° C. El día más frío del año es el 2 de septiembre, con una temperatura baja promedio de 9 ° C y una media alta de 18 ° C. (GAD I. , 2015)

Figura 36

Temperatura



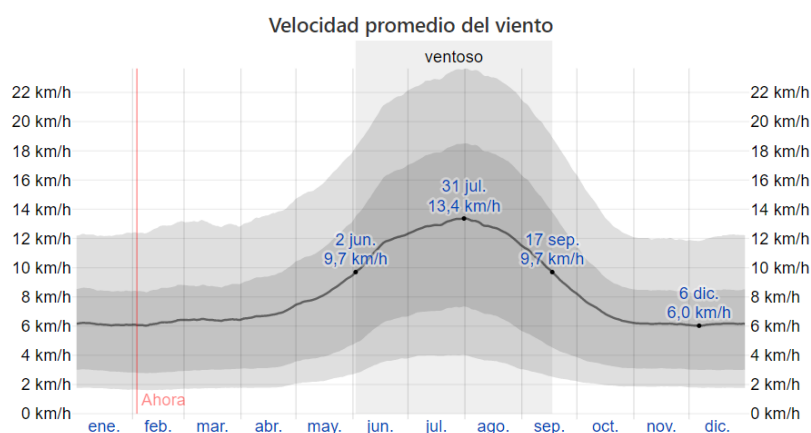
Nota: La grafica indica la temperatura máxima, diaria y promedio del lugar donde está ubicado el proyecto. Fuente: Izamba (2015)

Vientos

La rapidez promedio del viento por tiempo en Ambato tiene variaciones temporales formidables mediante todo el año. La temporada de más viento del año dura 3,5 meses, del 2 de junio al 17 de septiembre, con velocidades promedio del viento de más de 10 kilómetros por hora. El día con más viento del año el 31 de julio, con una rapidez media por hora de 8,4 millas por hora. La época más tranquila del año dura 8,5 meses, del 17 de septiembre al 2 de junio. El día más pacífico del año es el 6 de diciembre, con una rapidez media por hora de 60 kilómetros por hora.

Figura 37

Vientos



Nota: La gráfica indica el clima máximo, diario y promedio del lugar donde está ubicado el proyecto. Fuente: Izamba (2015)

Precipitación

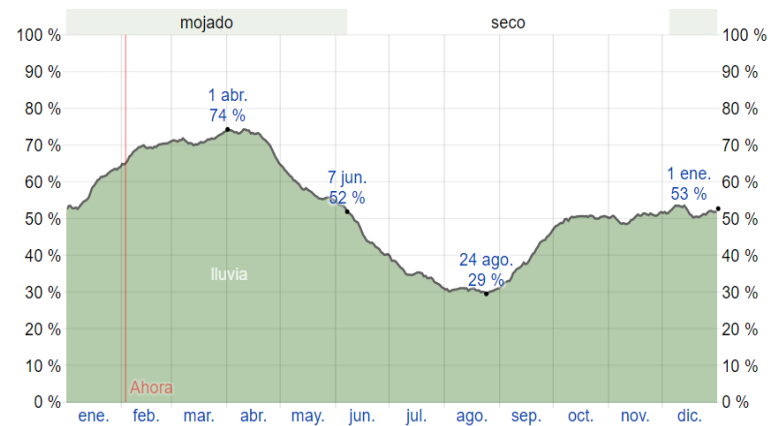
Un día con humedad es un día como mínimo 1 milímetro de precipitación líquida o equivalente líquido. La posibilidad de días con lluvia en Ambato transforma significativamente durante el año. La época más lluviosa dura 6,1 meses, del 5 de diciembre al 7 de junio, con una posibilidad de más del 52% que un día dado tenga lluvia. La posibilidad alta de un día lluvioso es del 74% el 1 de abril.

La época más seca dura 5,9 meses, del 7 de junio al 5 de diciembre. La posibilidad más baja de un día lluvioso es del 29% el 24 de agosto. En cambio, en los días húmedos, diferenciamos estos con solo nieve, solo lluvia o una mezcla de

los dos. Según esta categorización, el tipo más común de precipitación a lo largo del año solo es lluvioso, con una probabilidad máxima del 74% el 1 de abril. (GAD I. , 2015)

Figura 38

Precipitación

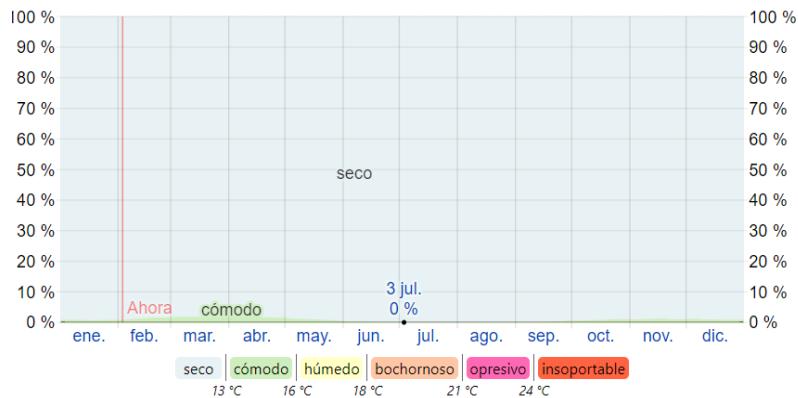


Nota: La grafica indica la precipitación máxima, diaria y promedio del lugar donde está ubicado el proyecto. Fuente: Izamba (2015)

El grado de humedad percibida en Ambato, proporcionado por el porcentaje de época durante el cual el grado de confort de humedad es opresivo, sofocante o insoportable, no transforma considerablemente a lo largo del año y persiste casi constante en 0%. (GAD I. , 2015)

Figura 39

Humedad, relativa, máxima y mínima



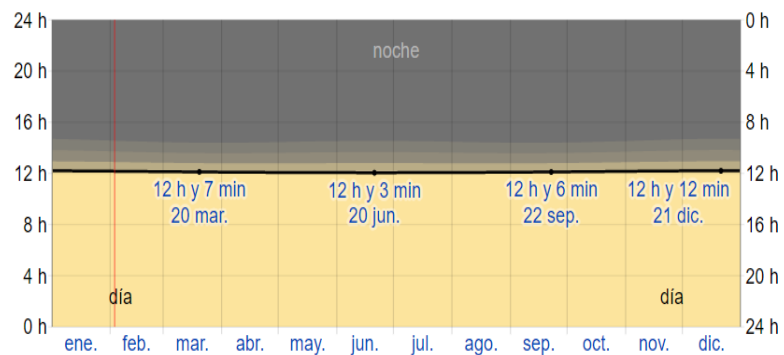
Nota: La grafica indica la precipitación máxima, diaria y promedio del lugar donde está ubicado el proyecto. Fuente: Izamba (2015)

Asoleamiento

La permanencia del día en Ambato no distingue mucho a lo largo del año, solo distingue 11 minutos en 12 horas a lo largo del año. En 2021, el día más breve fue el 20 de junio, con 12 horas y 3 minutos de luz natural; el día más largo es el 21 de diciembre, con 12 horas y 12 minutos de luz natural. (GAD I. , 2015)

Figura 40

Asoleamiento

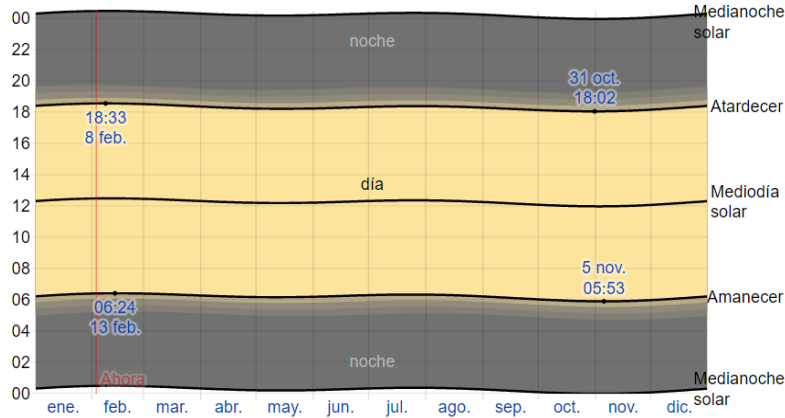


Nota: La grafica indica el asoleamiento máximo, diario y promedio del lugar donde está ubicado el proyecto. Fuente: Izamba (2015)

El primer amanecer es a las 5:53 am el 5 de noviembre y el último amanecer 31 minutos más tarde a las 6:24 am el 13 de febrero. La primera puesta de sol es a las 6:02 pm del 31 de octubre y la última ocaso de sol 31 minutos más tarde, a las 6:33 pm del 8 de febrero. (GAD I. , 2015)

Figura 41

Asoleamiento



Nota: La grafica indica el asoleamiento máximo, diario y promedio del lugar donde está ubicado el proyecto. Fuente: Izamba (2015)

A.2 Estructura Geográfica

1. Aspectos de localización

Ubicación

La planificación establecida en esta tesis está situada en Ecuador, Provincia de Tungurahua, Cantón Ambato, específicamente en la parroquia de Izamba. Esta parroquia está ubicada al norte de la ciudad donde cuenta con una superficie de 29,04 km². El aeropuerto Chachoan para el proyecto a nivel micro está ubicado en las calles Alfredo Colona y Calle la Paz. (GAD I. , 2015)

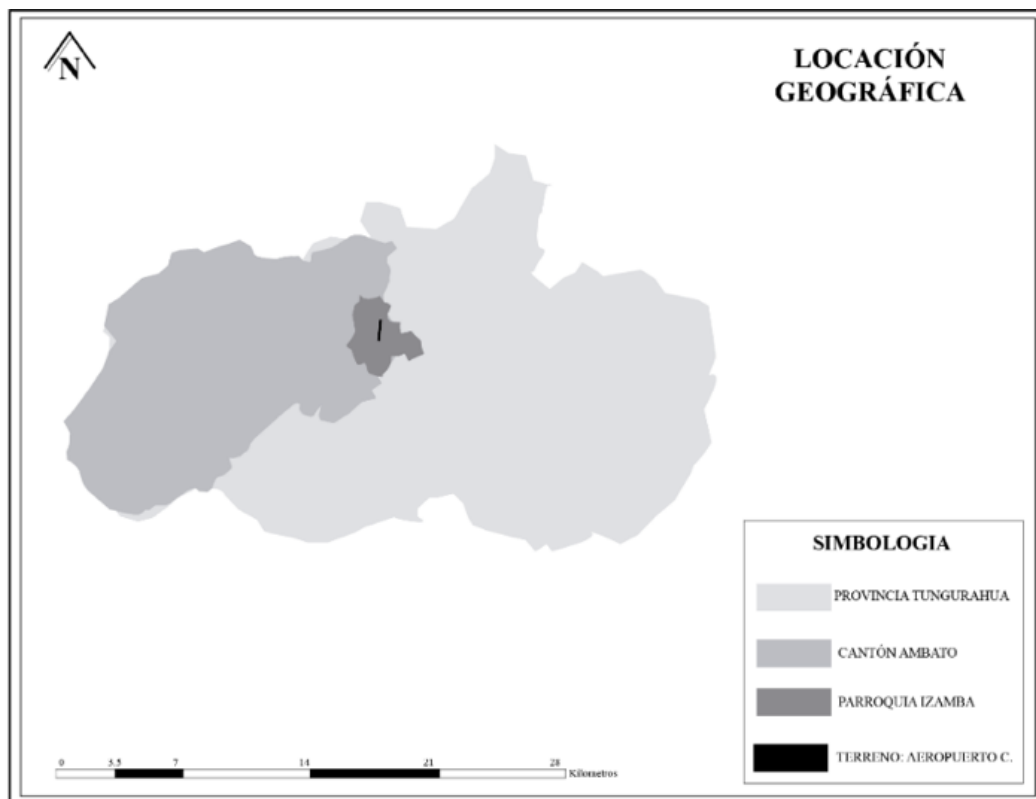
Localización geográfica.

Empezando por el país donde se desarrolla el proyecto de tesis es en Ecuador, llegando a un nivel macro de Tungurahua, posteriormente a un nivel Meso

en la ciudad de Ambato y finalmente con un acercamiento al punto importante micro que es en la parroquia de Izamba específicamente en la Calle Alfredo Colona y Calle la Paz, en donde se puede observar el aeropuerto Chachoan que se encuentra extendido hasta la parte posterior del cementerio vía a Pillaro. (GAD I. , 2015)

Figura 42

Localización geográfica



Nota: La grafica muestra la localización geográfica donde se desarrolla el proyecto.

Fuente: Izamba (2015)

Modalidad geográfica

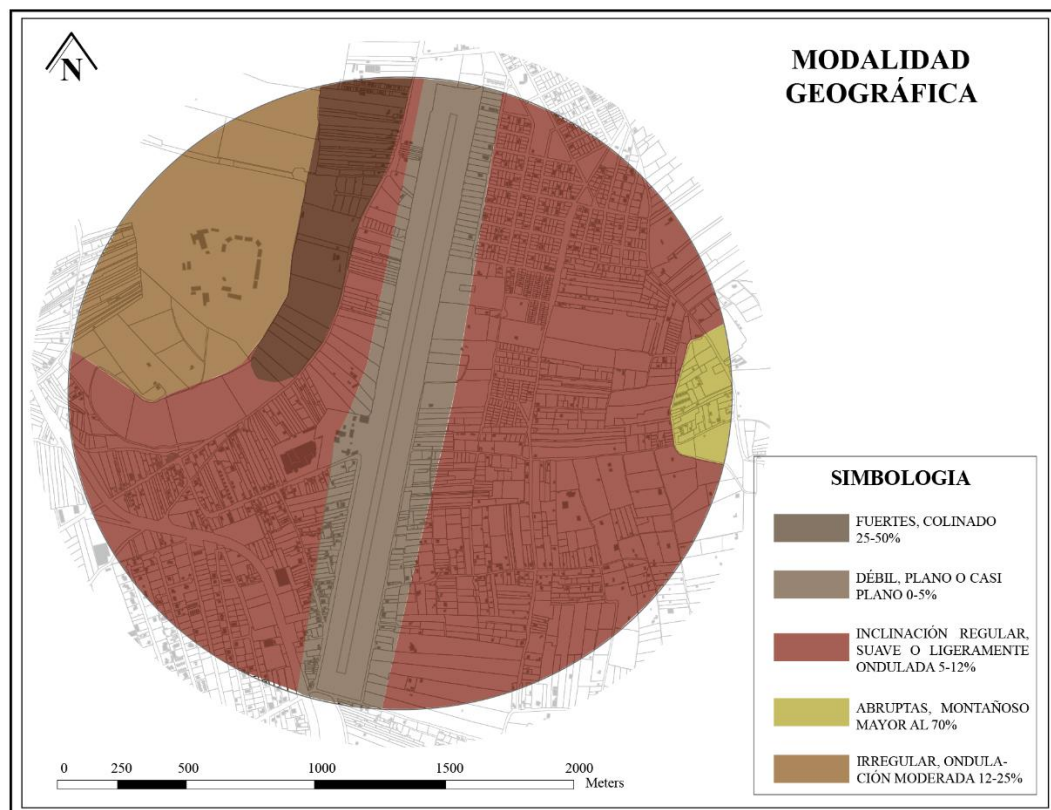
La parroquia de Izamba posee un terreno muy anormal evidente en su mayoría por diferidas medias y altas con pequeñas partes de pendientes bajas. El 38.59% de la zona tiene inclinaciones escabrosas, montañoso mayor al 70%. Prosiguiendo con un 24.83% con tendencia suave, regular o ligeramente ondulada

5-12%. Con un 22.60% tiene inclinaciones irregulares, ondulación moderada 12-25%, con un 9.23% con inclinación plano, débil o casi plano 0-5% y por determinante con un 4.74% con inclinaciones fuertes o colinado 25-50%.

La parroquia muestra elevaciones que van a partir de los 2240 hasta los 2680 msnm. El territorio es de representación irregular y en varios sectores es de modelo accidentado en su superficie. La parroquia se encuentra contenida de quebradas como: Pisocucho; Quindulli; Chasinato; Huagra Corral y Quebrada Seca. La mayoría de estas quebradas de gran profundidad y tienen poco acceso para las personas y en su mayor parte son pulmones de aire para la parroquia y por esta razón tienen la necesidad ser atendidas para que tengan más vida a estos sitios. (GAD I. , 2015)

Figura 43

Modalidad geográfica



Nota: La grafica muestra la modalidad geográfica donde se desarrolla el proyecto.

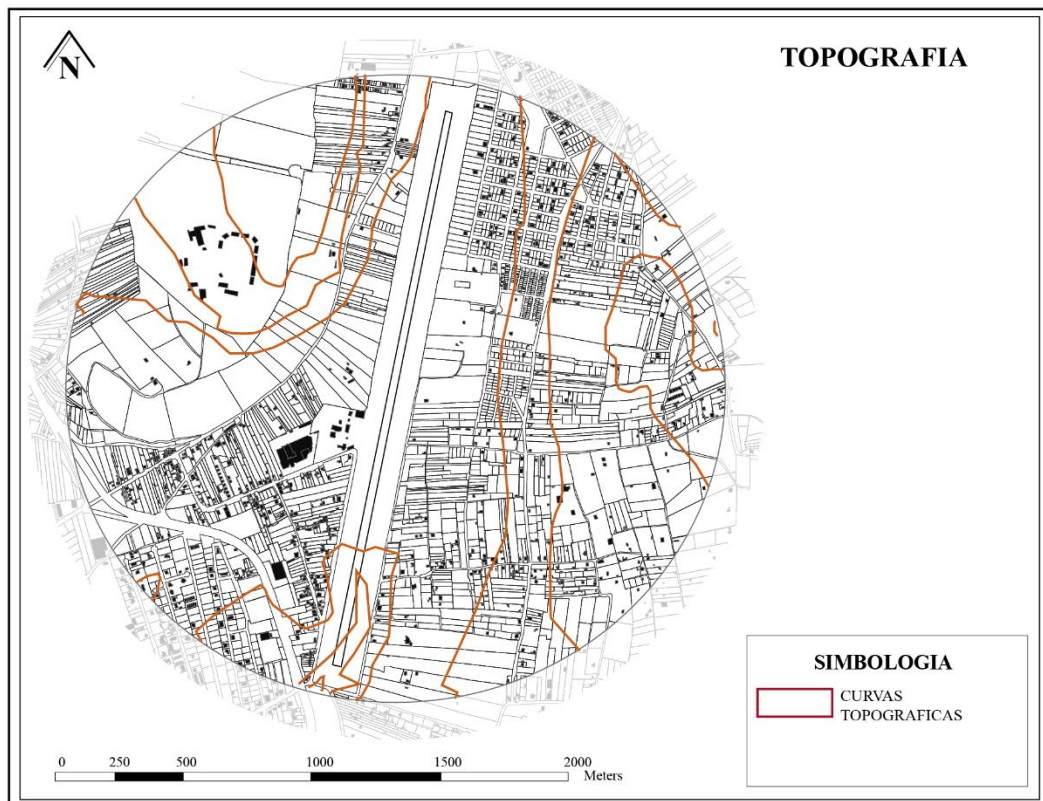
Fuente: Izamba (2015)

Aspectos Topográficos.

La topografía de Izamba claramente posee un nivel bajo de irregularidad. Observando en el corte A, existe una topografía desnivelada al lado este; en el corte B se puede observar cómo existe una gran pendiente al lado oeste, lo que eso significa que el lado oeste es más montañoso. Visualizando el corte C, se halla una existente pendiente irregular que abarca toda la pista, lo cual sí hablamos de una forma aeronáutica la pendiente de la pista no es ningún obstáculo para un vuelo exitoso. (GAD I. , 2015)

Figura 44

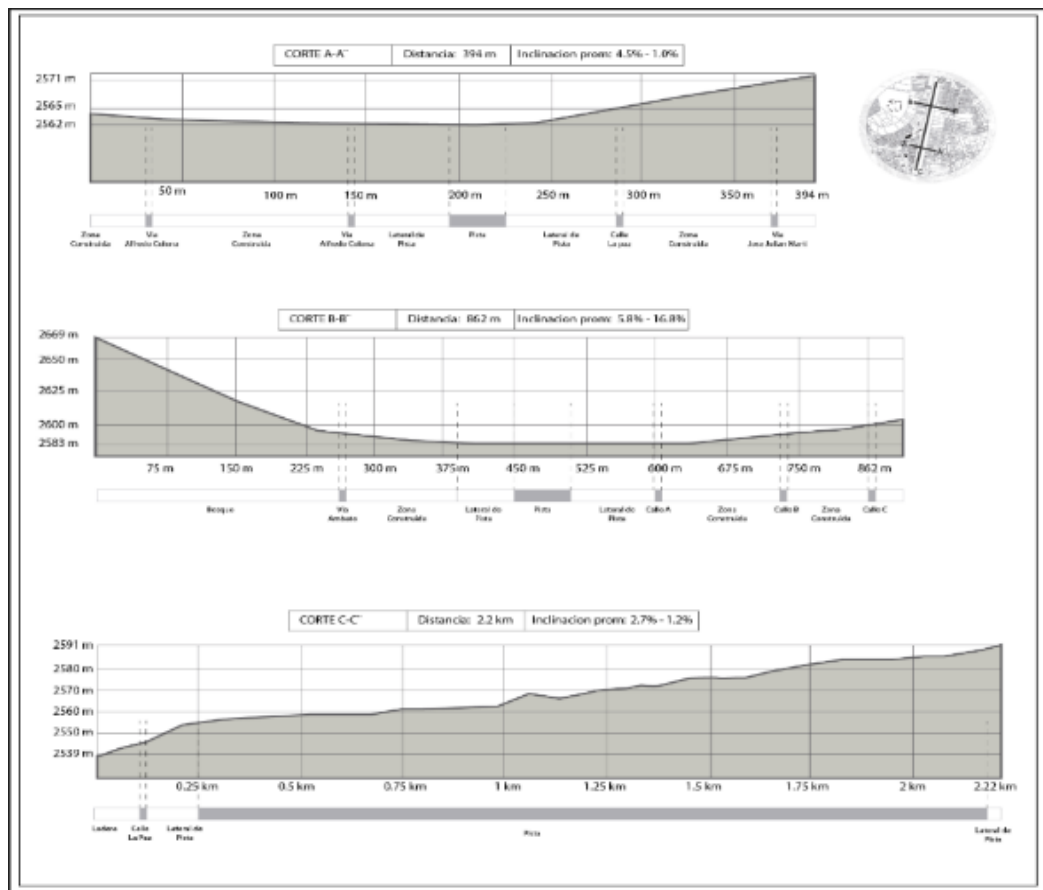
Aspectos topográficos



Nota: La grafica muestra los aspectos topográficos donde se observa claramente que Izamba posee un nivel bajo de irregularidad. Fuente: Izamba (2015)

Figura 45

Aspectos topográficos



Nota: La grafica muestra los aspectos topográficos donde se observa claramente que Izamba posee un nivel bajo de irregularidad. Fuente: Izamba (2015).

Aspectos Geológicos.

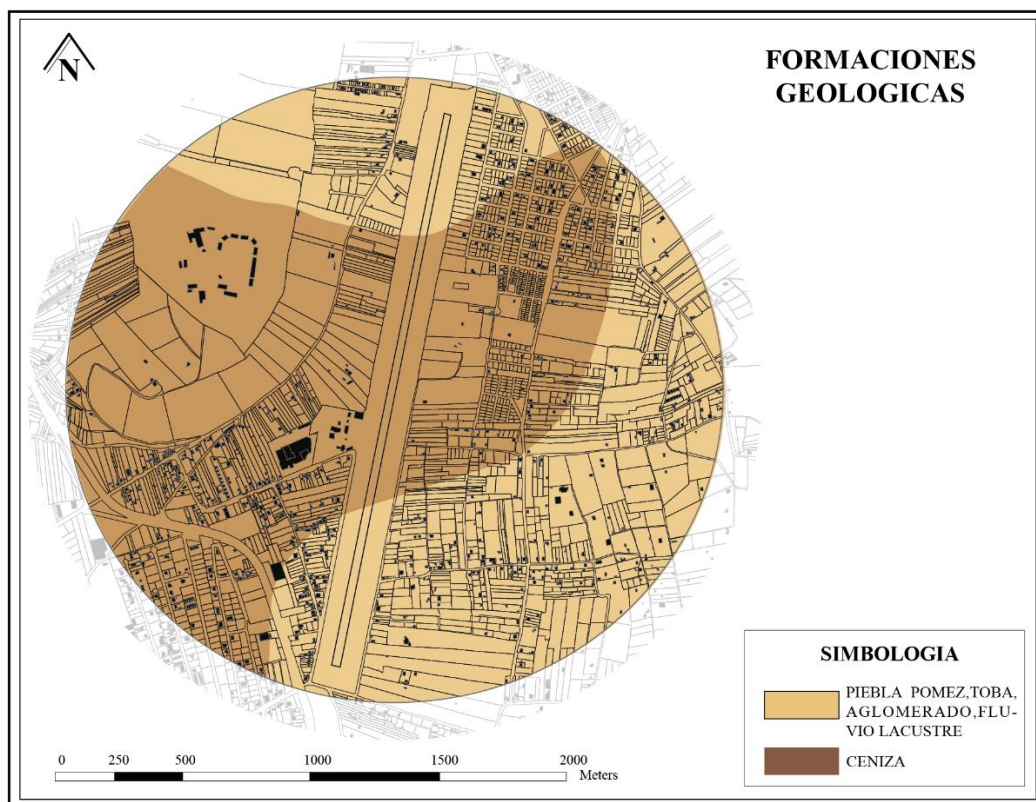
El tono más claro dentro del mapeo está representando a las Rocas volcánicas del Igualata (Piebla, Aglomerado, Fluvio y lacustre). El producto más común es este material piro clásico que distingue de una toba fina a toba de grano

grueso; en este se encuentra flujos de lavas andesíticas. Dentro de Izamba este tipo de aspecto geológico recubre un total de 1657,42 de superficie.

La segunda tonalidad mapeada da un recubrimiento de información sobre los Depósitos Coluviales, los cuales se tratan de establecimientos superficiales de desnivel y de pie de talud, que han padecido poco transporte, son muy heterogéneos, dependiendo del terreno y el fenómeno inseguro que les dio comienzo. Se conciertan de combinaciones fragmentos angulares y heterogéneas de bloques y subangulares en matriz fina limosa o arenosa. (GAD I. , 2015)

Figura 46

Aspectos geológicos



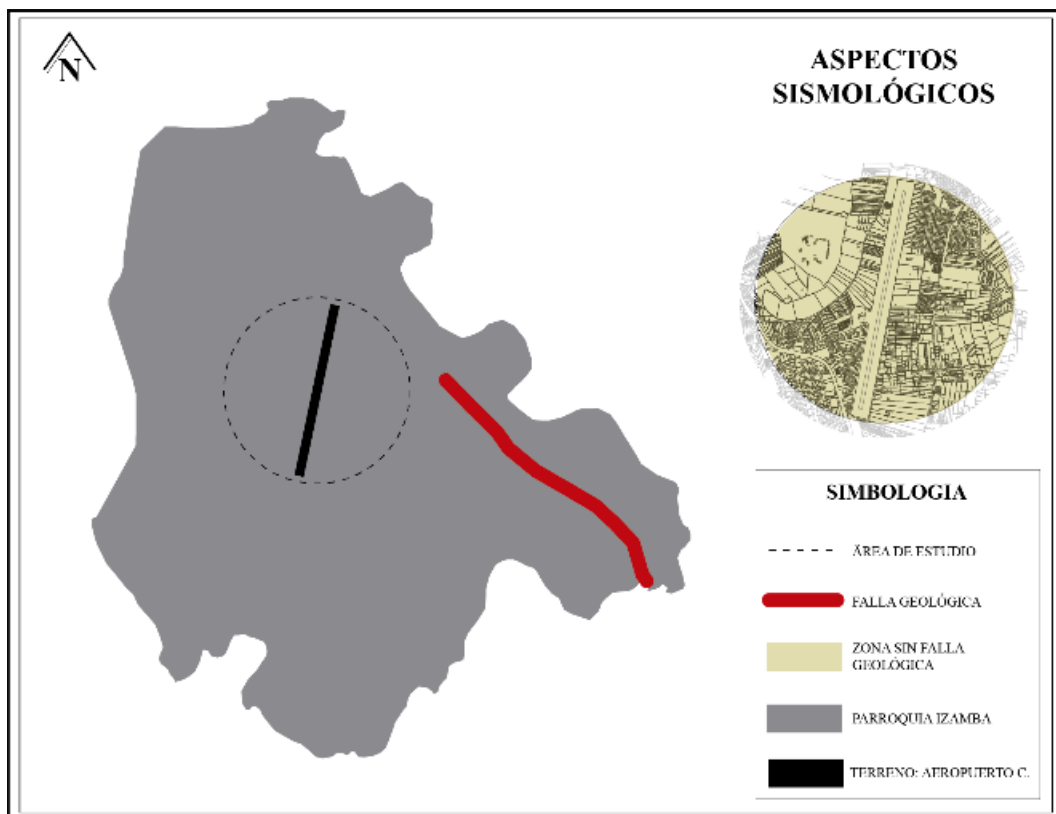
Nota: La grafica muestra los aspectos geológicos dentro de Izamba este tipo de aspecto geológico recubre un total de 1657,42 de superficie. Fuente: Izamba (2015).

Aspectos Sismológicos

Ambato se ubica en una zona de alta incidencia sísmica y actividad volcánica. Actualmente Izamba no está siendo investigado ya que no posee ningún error importante, por lo que aún no se han informado sobre aspectos sismológicos dentro de este. Conforme las reseñas conseguidas en las investigaciones hechas, los sismos de los años 1687-1698-1786-1797 y el último, que se dio el 5 de agosto de 1949, dieron por consecuencias inmensos deslizamientos de montes, laderas y taludes que desmantelaron con gran aumento de viviendas y seres humanos y una de estas fallas está ubicada en el grafico 47 (GAD I. , 2015)

Figura 47

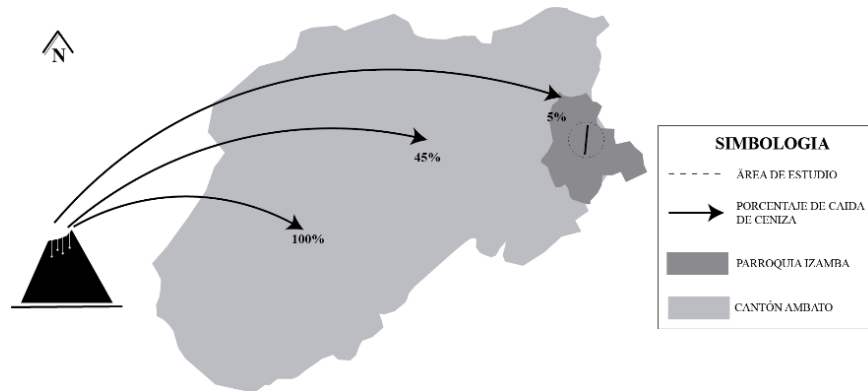
Aspectos sismológicos



Nota: La grafica muestra los aspectos sismológicos donde Ambato se ubica en una zona de alta incidencia sísmica y actividad volcánica. Fuente: Izamba (2015).

Figura 48

Riesgos



Nota: La

grafica muestra Ambato se ubica en una zona de alto impacto sísmico y en la parroquia Izamba se obtiene la observación de un fenómeno de riesgo volcánico con respecto al río Cutuchi debido a la incidencia volcánica del volcán Cotopaxi.

Fuente: Izamba (2015).

Ambato se ubica en una zona de alto impacto sísmico y en la parroquia Izamba se obtiene la observación de un fenómeno de riesgo volcánico con respecto al río Cutuchi debido a la incidencia volcánica del volcán Cotopaxi. El impacto es bajo y tiene poco efecto en la parroquia del sector habitado. También tenemos como efecto la caída de cenizas en relación con el proceso de erupción del volcán Tungurahua, teniendo como evento tres caídas de cenizas muy influyentes que paralizaron la provincia de Tungurahua.

El espacio de influencia de las amenazas volcánicas es de 288,06 hectáreas del terreno de la parroquia. En la siguiente imagen se explica que, dentro del Cantón Ambato, el cubrimiento en porcentajes de ceniza del volcán Tungurahua, es mayor en el sector oeste a comparación del lado este. (GAD I. , 2015)

El problema ambiental de Ecuador también existe a nivel parroquial de Izamba, ya que esta área representa sectores expuestos a fuertes presiones humanas causadas por el uso excesivo de la agricultura, el pastoreo excesivo, el nacimiento de recursos del medio ambiente y la edificación de carreteras que causan catástrofe

y desintegración de hábitats, erosión del suelo, humillación de recursos, deslizamientos de tierra y deslizamientos de tierra.

La Estrategia Territorial Nacional define 15 lineamientos para el eje de sostenibilidad ecológica. Los siguientes impactos son desarrollados en el municipio de Izamba:

Figuras 49

Estrategias territoriales de Izamba



Nota: La grafica muestra las estrategias territoriales de la parroquia de Izamba para el eje de sostenibilidad ecológica. Fuente: propia (2015).














A.3 Estructura Ecológica

1. Flora

En el área de ríos y arroyos hallamos vegetaciones arbóreas como aliso, pino, eucalipto, tilo y sauce; que se utilizan con fines medicinales, como leña y principalmente para la cimentación de viviendas. Entre las variedades de vegetaciones arbustivas presentes en esta parte encontramos la chilca, los manantiales y el sauco, que son utilizadas como alimenticias para animales cada vez más grandes, y para la reconstrucción de moradas. Eneldo, paja, sigse y junco son vegetaciones herbáceas que logramos hallar en estas áreas, asimismo se utilizan principalmente para la reconstrucción de moradas, así también para la nutrición de fauna de especies menores y mayores. (GAD I. , 2015)

Tabla 16

Especies de flora presentes en las zonas de los ríos y quebradas de Izamba

Especies de flora presentes en las zonas de ríos y quebradas de la Parroquia de Izamba											
Nombre Comun	Nombre Científico	Tipo de Vegetacion			Uso						Ilustracion
		Arborea	Arbustiva	Herbacea	Alimentacion Humana	Alimentacion animales mayores	Alimentacion animales menores	Medicinal	Leña	Construccion de viviendas	
EUCALIPTO	EUCALYPTUS CAMALDULENSIS DEHN	X						X	X	X	
PINO	PINUS SYLVESTRIS	X							X	X	
PAJA	SORGHUM HALEPENSE			X						X	
CARRIZO	ARUNDO DONAX L.			X						X	
CHILCA	BACCHARIS SALICIFOLIA		X			X	X				
ENELDO	ANETHUM GRAVEOLENS			X		X					
SIGSE	CORTADEIRA NITIDA			X		X					
ALISO	ALNUS GLUTINOSA	X						X			
SAUCE	SALIX ALBA	X						X		X	
MUELLE	SCHINUS MOLLE		X							X	
CARRICILLO	CALYSTEZIA SEPIUM			X		X			X		
SAUCO	SAMBACUS NIGRA		X							X	
TILO	TILIA PLATYPHYLOS SCOPOLI	X						X		X	

Nota: La tabla muestra especies de flora presentes en la zona de Izamba se encuentra plantas arbóreas como eucalipto, pino, aliso, sauce y tilo;. Fuente: Izamba (2015).

Tabla 17

Especies de flora presentes en las zonas de producción de Izamba

Especies de flora presentes en las zonas de producción de la Parroquia de Izamba								
Nombre Común	Nombre Científico	Tipo de			Uso			Ilustración
		Arborea	Arbustiva	Herbacea	Alimentación Humana	Alimentación animales mayores	Alimentación animales menores	
LECHUGA	LACTUCA SATIVA			X	X	X	X	
COL	BRASSICA OLERACEA VAR			X	X	X		
BROCOLI	BRASSICA OLERACEA VAR			X	X		X	
NABO	BRASSICA NAPUS VAR			X	X			
REMOLACHA	BETA VULGARIS VAR			X	X		X	
MAIZ	ZEA MAYS			X	X			
ALFALFA	MEDICAGO SATIVA			X	X	X		
PAPA	SOLANUM TUBEROSUM			X	X			
FREJOL	PHASEOLUS VULGARIS			X	X			
ACELGA	BETA VULGARIS VAR			X	X			
ESPINACA	SPINACIA OLERACEA			X	X			
PEREJIL	PETROSELINUM CRISPUM			X	X			
COLIFLOR	BRASSICA OLERACEA			X	X			

Nota: La tabla muestra especies de flora presentes en las zonas como: alfalfa, lechuga, tomate, col, brócoli, coliflor, nabo, nabo, maíz, papa, frijoles, acelgas, espinacas, perejil, cebolla, y maracuyá. Fuente: Izamba (2015).

Las vegetaciones herbáceas en los espacios de elaboración están asistentes en la gran mayoría de la parroquia de Izamba ya que esta es una zona agrícola con gran influencia a nivel nacional. Se encuentra plantas tales como alfalfa, lechuga, tomate, col, brócoli, coliflor, nabo, nabo, maíz, papa, frijoles, acelgas, espinacas, perejil, cebolla, y maracuyá; es más probable que se utilicen para el consumo humano, pero también sirven como alimento para animales de especies más grandes o pequeñas.








En este lugar hay escasas vegetaciones arbóreas, como piñas y aguacate, que se destinan al consumo humano, y entre las plantas arbustivas se encuentra el tomate de árbol, que se utiliza de la misma forma que las anteriores. (GAD I. , 2015).

En las zonas boscosas existen plantas forestales como el eucalipto, que se utiliza con fines médicos, como madera y para la edificación de moradas.

La cabuya, molle, retama, chilca y achupalla están asistentes como vegetaciones arbustivas en esta área, y tienen distintos usos tales como: vale como alimento para animales de géneros mayores y menores, humanos y para la edificación de fragmento de las casas. (GAD I. , 2015).

Tabla 18

Especies de flora presentes en las zonas de bosque de Izamba

Especies de flora presentes en las zonas de bosque de la Parroquia de Izamba									
Nombre Común	Nombre Científico	Tipo de			Uso			Ilustración	
		Arborea	Arbustiva	Herbacea	Alimentación Humana	Alimentación animales mayores	Alimentación animales enanos		Construcción de viviendas
MUELLE	SCHINUS MOLLE		X					X	
CHILCA	BACCHARIS SALICIFOLIA		X			X	X		
RETAMA	A RETAMA SPHAEROCARPA		X		X				
SIGSE	CORTADEIRA NITIDA			X		X			
PAJA	SORGHUM HALEPENSE			X				X	
ACHUPALLA	PUYA CLAVA		X					X	
CABUYA	FURCRAEA BEDINGHAUSII		X			X		X	

Nota: La tabla muestra especies de flora presentes en las zonas de bosque de Izamba como la paja y el sigse, que son utilizados como alimenticios para los animales de géneros grandes y pequeños y para la edificación de fragmento de las casas. Fuente: Izamba (2015).

2. Fauna

En Izamba, estas áreas de vivienda se han reducido debido al acceso de la población, las obras de construcción, la tala de árboles y la extensión del límite agrícola a las áreas forestales. (GAD I. , 2015) Los géneros de la región han ido extinguiéndose o varios se han adecuado a nuevas escenas o entornos.

Tabla 19

Especies de fauna presentes en las zonas de los ríos y quebradas de Izamba

Especies de fauna presentes en las zonas de ríos y quebradas de la Parroquia de Izamba												
Nombre Común	Nombre científico	Tipo					Uso		Abundancia			Ilustración
		Mamíferos	Aves	Reptiles y Anfibios	Peces	Alimentación Humana	Otros	Poco Frecuente	Mucho			
RATA	RATTUS	x					x			x		
LAGARTIJA	PSAMMODROMUS HISPANICUS			x						x		
PAJARO	PASSERIFORMES		x				x		x			
SAPO	BUFO BUFO			x			x	x				
ARDILLA	SCIURUS VULGARIS	x					x	x				
CULEBRA	THAMNODYNAESTES HYPOCONIA			x			x	x				
PALOMA	COLUMBA LIVIA		x				x			x		
ZORRILLO	MEPHITIDAE	x					x	x				
BUHO	BUBO BUBO		x				x		x			
GAVILAN	ACCIPITER NISUS		x				x			x		
TORTOLAS	STREPTOPELIA TURTUR		x				x			x		
HUIRACHURO	PHEUCTICUS CHRYSOGASTER		x				x			x		
PATO	ANAS PLATYRHYNCHOS DOMESTICUS		x			x			x			
RAPOSA	DIDELPHYS ALBIVENTRIS	x					x		x			
QUINDE	COLIBRÍ CORRUSCANS		x				x	x				
TRUCHA	SALMO TRUTTA				x	x			x			


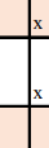
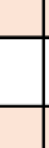
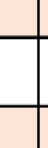
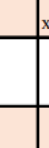
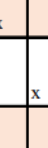



Nota: La tabla muestra especies de fauna presentes en las zonas de Izamba se han reducido debido al acceso de la población. Fuente: Izamba (2015).

En el municipio de Izamba, en las áreas de arroyos y ríos, hay un gran aspecto de pájaros como aves, quindes, palomas, halcones, huira churos, búhos y patos la generalidad de ellos atendiendo a los pobladores del sector y para consumo humano.

Entre los mamíferos que se encuentran en este sector se encuentran ardillas, ratas, zorrillos y zorros, así como las aves, tienen utilización para sus pobladores y son abundantes. (GAD I. , 2015). Las truchas suministran comida a los aldeanos y se encuentran en pequeñas proporciones; Los anfibios y reptiles tienen utilidades para los moradores del lugar, incluyendo ranas, lagartos y serpientes, pero estos se encuentran solo en pequeña abundancia.

Tabla 20

Especies de fauna presentes en las zonas de producción de Izamba

Especies de fauna presentes en las zonas de ríos y quebradas de la Parroquia de Izamba											
Nombre Común	Nombre científico	Tipo				Uso		Abundancia			Ilustración
		Mamíferos	Aves	Reptiles y Anfibios	Peces	Alimentación Humana	Otros	Poco	Frecuente	Mucho	
LAGARTIJA	PSAMMODROMUS HISPANICUS			x			x			x	
GUSANO	HERMODICE CARUNCULATA	x		x			x			x	
RAPOSA	DIDELPHYS ALBIVENTRIS	x					x		x		
VACA	BOS TAURUS	x				x			x		
CUY	CAVIA PORCELLUS	x				x			x		
CONEJO	SYLVILAGUS BRASILIENSIS	x				x			x		
CHANCHO	SUS SCROFA DOMESTICA	x				x			x		
GALLINA	GALLUS GALLUS		x			x				x	
TRUCHA	SALMO TRUTTA				x	x		x			

Nota: La tabla muestra especies de fauna presentes en las zonas de Izamba se han reducido debido al acceso de la población. Fuente: Izamba (2015).

En la Parroquia de Izamba en las zonas de elaboración hay una máxima presencia de mamíferos como cuyes, zorros, vacas, conejos, cerdos, en su mayoría se utilizan para la nutrición humana.

Las gallinas pertenecen a la familia de los pájaros y truchas asimismo brindan comida a los habitantes del área, la exuberancia de aves es común mientras que los peces viven en pequeñas proporciones, los anfibios y reptiles dan otros usos a los moradores del lugar. (GAD I. , 2015).

3. Ciclos Ecológicos

Niveles de contaminación

Agua

La contaminación existente en la parroquia de Izamba se encuentra principalmente ubicada en el agua de regadío y los ríos ya que existe una actividad de utilización de pesticidas, existencia de basura y rebuscallas con restos lixiviados. Lamentablemente el nivel de contaminación que tiene este sector en el agua es alto.

Figura 50

Regadíos



Nota: La grafica muestra los regadíos presentes en las zonas de Izamba se han reducido debido a basura y desechos con residuos lixiviados. Fuente: Comercio.

Suelo

El suelo que tiene la parroquia de Izamba es un suelo fértil el cual se utiliza para la siembra y cosecha de legumbres. La contaminación que se desarrolla en este

punto es debido al uso indiscriminado de insecticidas, químicos, plaguicidas, etc. Complementando a este tipo de contaminación también se llega a adjuntar la erosión del suelo, ya que concurren malas prácticas agrícolas, llevando así a esta contaminación a un nivel alto.

Figura 51

Erosión



Nota: La grafica muestra la erosión presentes en las zonas de Izamba debido a las concurren malas prácticas agrícolas. Fuente: Telégrafo.

Aire

Al hablar de niveles de contaminación, este factor es el más bajo que Izamba posee. El aire del sector rural es el que tiene menor vulnerabilidad, pero no quiere decir que no sea de baja importancia. El principal factor contaminante es el botadero de basura de Chachoan, debido a que este emana un fuerte olor y prácticamente ya esta llegando a su capacidad máxima. El botadero esta ubicado en la vía a Pillaro a 2.8km del aeropuerto Chachoan.

Figura 52

Aire



Nota: La grafica muestra el principal factor contaminante de aire es el botadero de basura de Chachoan. Fuente: Comercio.

B Contexto Urbano

B.1 Redes de Infraestructura

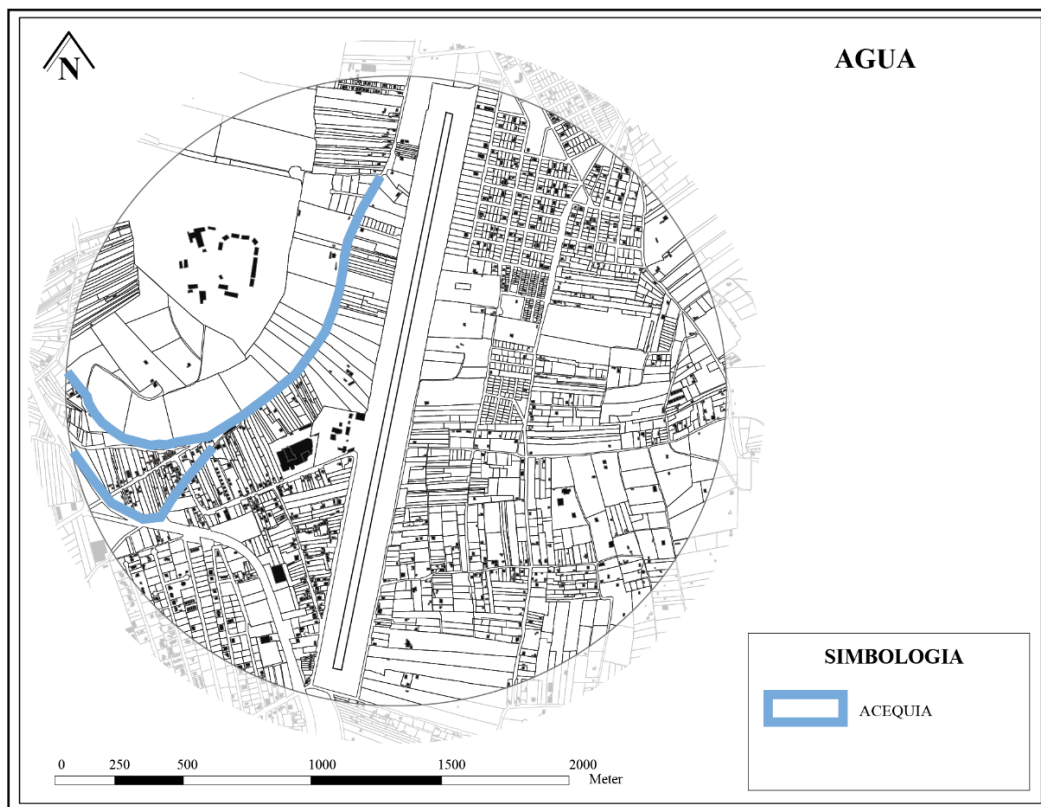
1. Servicios Municipales

Agua.

El progreso y fortuna de la general la población igualmente depende del nivel aceptado de cubierta y disposición en la provisión de servicios básicos que ayuden a hacer la vida más saludable. Al hacerlo, el progreso en la comunidad gradualmente cobra sentido y estos servicios se están expandiendo para llegar a todos los sectores para satisfacer estas necesidades. (GAD, 2018)

Figura 53

Acequias

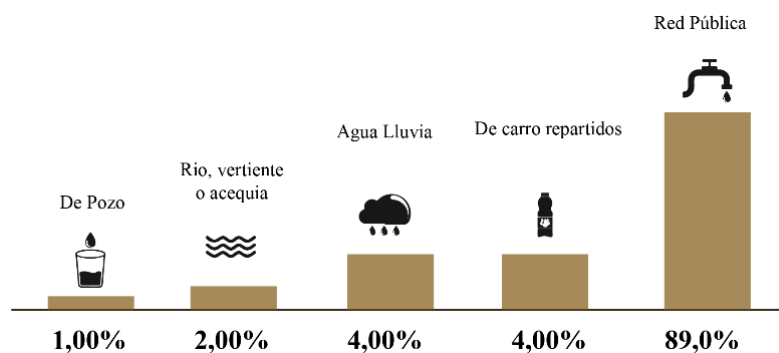


Nota: La grafica muestra el desarrollo y bienestar de la gran mayoría de la población, el agua no siempre es potable en la paeoquia de Izamba Fuente: GAD. (2018).

El agua se usa en aproximadamente todos los hogares de la comunidad y no persistentemente es potable, ya que hay fuentes naturales de agua en algunos sectores que son utilizadas por el hombre para consumo humano y agricultura. (INEC, 2012)

Figura 54

Agua potable



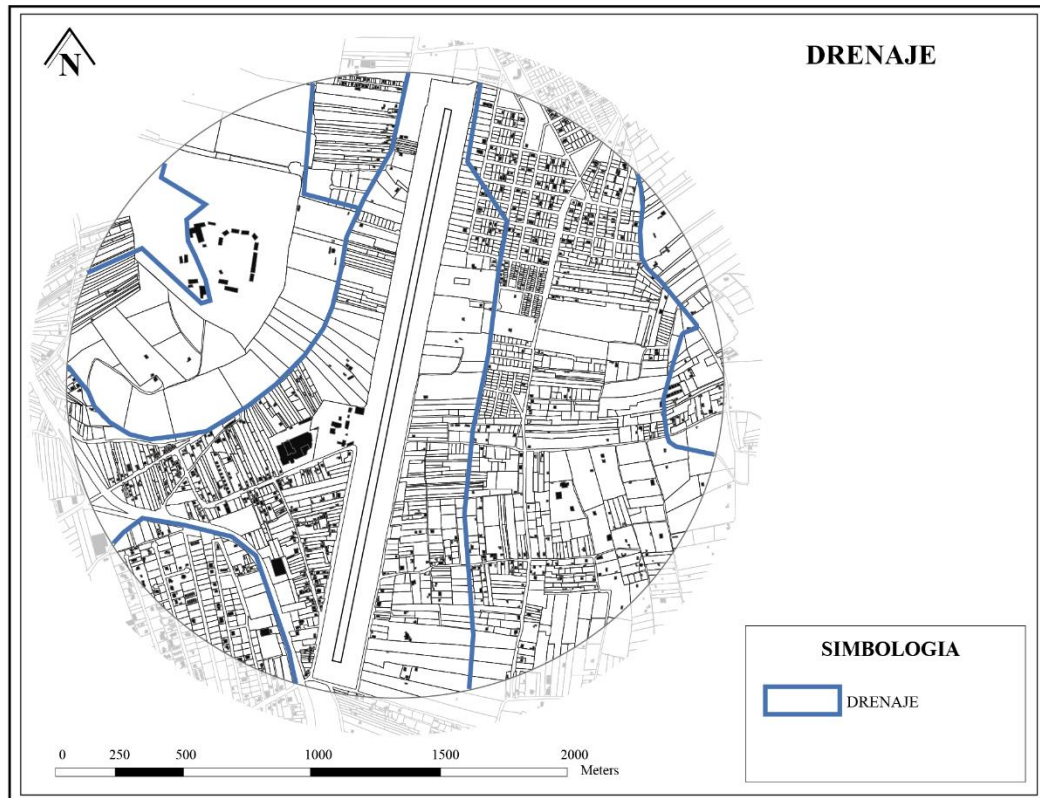
Nota: La grafica muestra que existen fuentes naturales de agua en algunos sectores en la parroquia de Izamba Fuente: INEC.

Drenaje

En la parroquia Izamba existe una conexión prioritaria con el sistema de drenaje, en el mapa desarrollado se puede observar como existe un abastecimiento alrededor del aeropuerto Chachoan. (GAD, 2018)

Figura 55

Drenaje



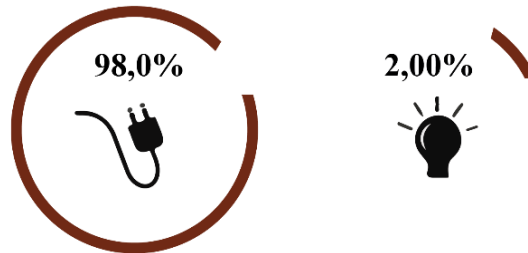
Nota: La grafica muestra que existe una conexión prioritaria con el sistema de drenaje Fuente: GAD de Municipio de Ambato (2018)

Energía eléctrica.

Bajo el estudio previo en el PDOT de la parroquia de Izamba se puede obtener una información donde nos comunica que, en la parroquia la gran parte de este servicio básico ya está cubierto, por lo que la totalidad de hogares el 98% lo tienen, en este caso el resto de las viviendas 2% no se ha logrado abastecer por elementos externos tal como la ausencia de desaparición o por el elemento de los recursos económicos. En medio de este servicio asimismo se contiene la dotación del alumbramiento público los cuales no llegan algunos sectores en la totalidad de los casos porque no hay vivienda, o al no hacer las diligencias en las personas o casas que necesitan. (INEC, 2012)

Figura 56

Energía eléctrica



Nota: La grafica muestra que en la parroquia la mayor parte de este servicio básico ya está cubierto. Fuente: INEC (2012)

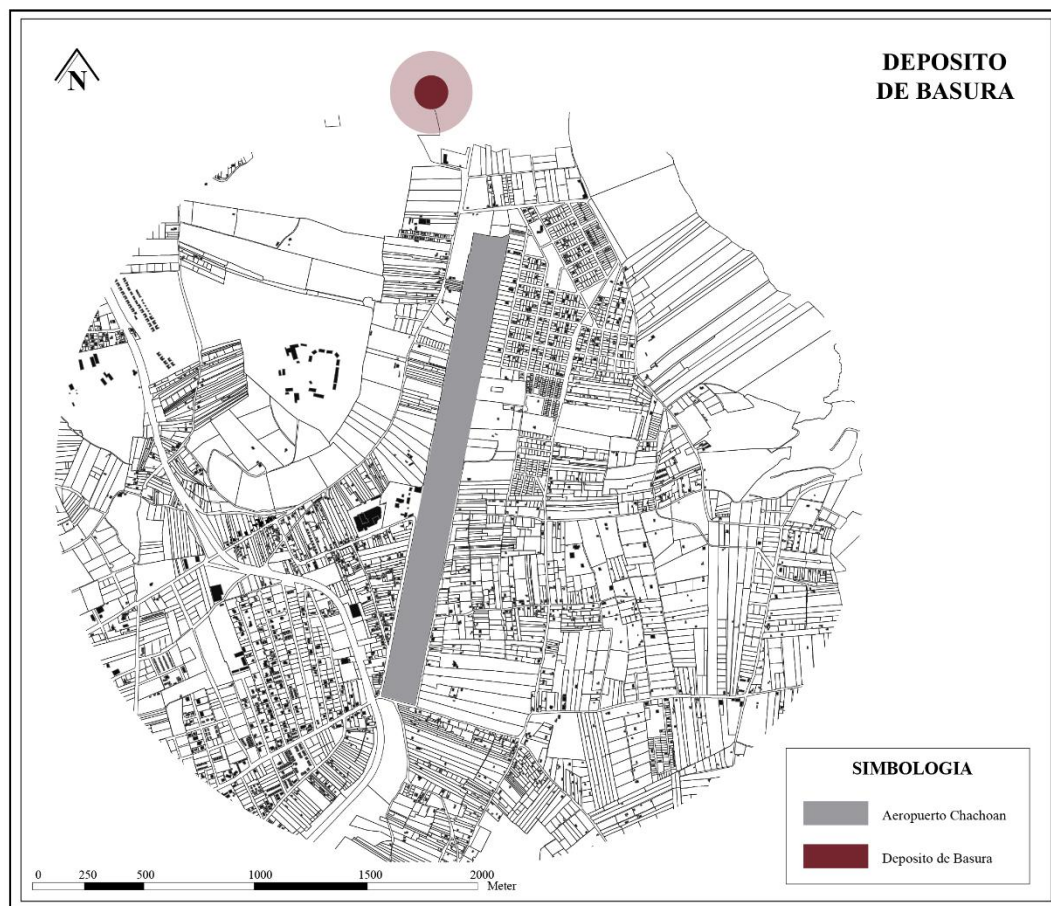
Control de desechos.

El servicio de acumulación de basura tiene control por GIDSA EP, empresa administrada por el GAD del Municipio de Ambato, en el centro de la parroquia. Uno de las permutaciones más importantes en la acumulación de basura en el distrito del centro de la parroquia fue el establecimiento de eco tachos con una cantidad de 30 en la parroquia.

Las zonas limítrofes de la parroquia no tienen con un sistema de acumulación de basura, lo cual ha provocado la profanación de cursos de agua y acequias con basura, dañando el medio ambiente. El 85,88% de la disposición de basura en este municipio de Izamba se realiza en el camión recolector, que ahora se encuentra en eco-papeleras, el 2,9% en áreas libres o barrancos, el 8,30% en incineración y 1. 02% en 1,55% en acequias, río o canal y 1,55% lo hace de otra manera. (GAD, 2018)

Figura 57

Control de desechos



Nota: La grafica muestra que el servicio de acumulación de basura tiene control por GIDSA pero las zonas periféricas de la parroquia no tienen un sistema de acumulación de basura EP. Fuente: GAD Municipal de Ambato (2018)

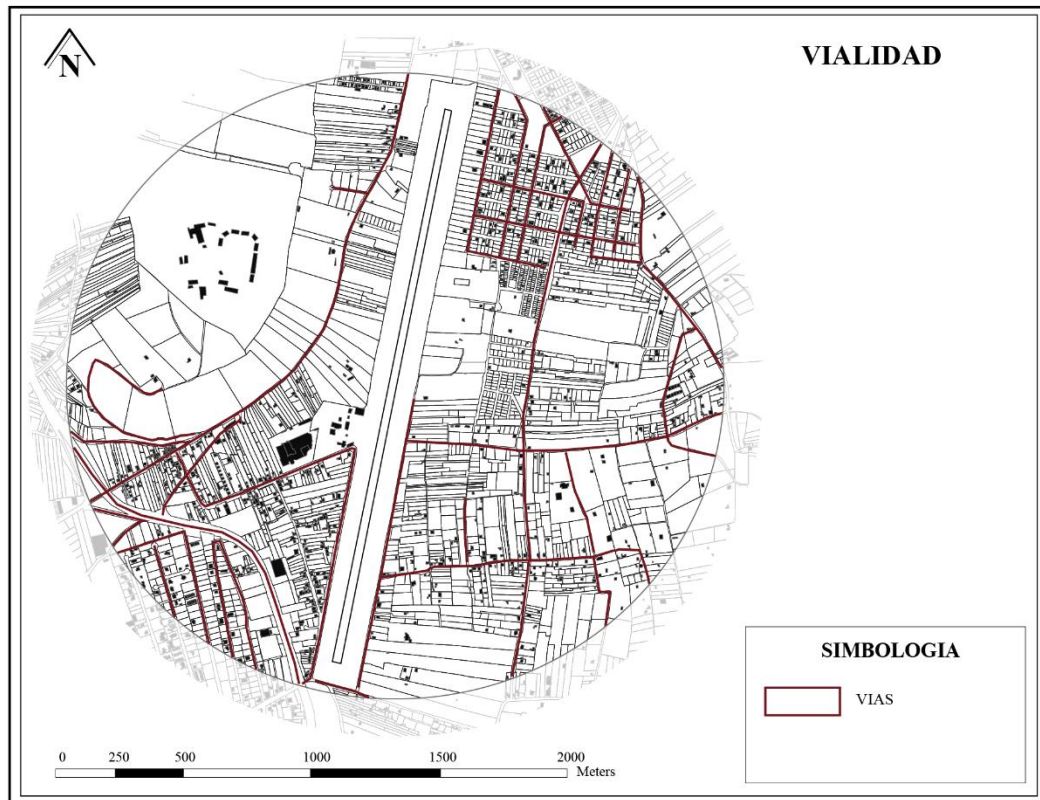
Vialidad

La vialidad desarrollada dentro de la parroquia de Izamba tiene un recorrido irregular, es decir no tiene una malla con un orden de distribución. Analizando el mapeo presente se puede entender como las vías han sido creadas a partir del crecimiento acelerado de que este sector tiene y no con una planificación de malla. Izamba es hito de circulación, por la cual pasan rutas hacia Pillaro, Salcedo – Quito y el paso lateral. La mayoría de los barrios son proporcionados por una gran red de carreteras y una buena cobertura de picazones, una buena cobertura de picazones, una buena circunstancia de movilidad e instalaciones para la transferencia de individuos y producción. La conexión con el encabezado cantonal y otras parroquias está correspondientemente cercana (Ambato es 5 km); La rentabilidad

tiene condiciones aprobados de calidad, señalización y obras complementarias. (GAD, 2018)

Figura 58

Vialidad



Nota: La grafica muestra que la vialidad tiene un recorrido irregular, es decir no tiene una malla con un orden de distribución. Fuente: GAD Municipal de Ambato (2018)

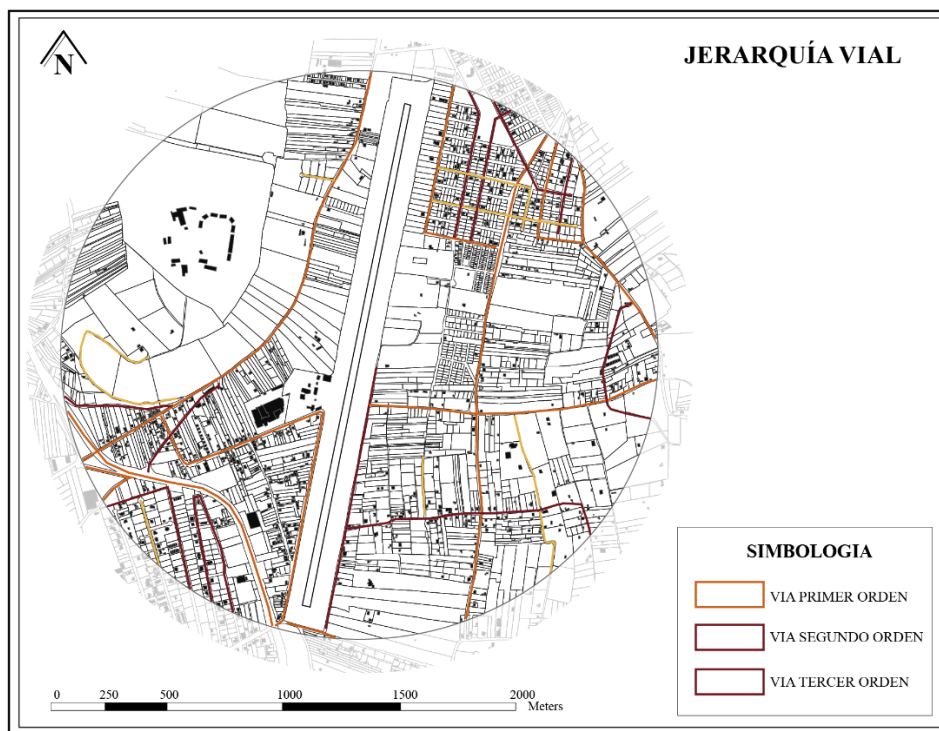
Jerarquía Vial

La jerarquía Vial que Izamba posee esta dividida en tres tipologías, la primera que es de primer orden la cual se entiende por ser una ruta amplia, principal y asfaltada la cual conecta por los puntos más importantes del sector.

Dentro de las vías de primer orden tenemos equipamientos como hospitales, centros educativos y el aeropuerto. Como segundo orden se puede determinar las vías conectoras desde las rutas principales, estas calles están principalmente hechas de asfalto, pero solo contienen dos carriles unidireccionales; y como último punto están las vías de tercer orden, las cuales han sido desarrolladas a partir de una necesidad de crecimiento y estas son de piedra o tierra. (GAD, 2018)

Figura 59

Jerarquía vial



Nota: La grafica muestra que la jerarquía vial que Izamba posee esta dividida en tres tipologías. Fuente: GAD Municipal de Ambato (2018)

Circuito de Buses

La parroquia de Izamba tiene servicio de transporte de dos cooperativas de buses como son la Tungurahua y la Jerpazol, con programas de horarios de domingo a lunes que llegan hacia el pueblo y congregan hacia la parte céntrica y sur del

cantón Ambato. La cooperativa Tungurahua viaja el centro parroquial, Aeropuerto, Yacupamba, sector Parque de los Recuerdos, con diversificación entre Quillán Alto y Quillán Bajo, el uno llega hacia la escuela Tarcila Albornoz para revolver a la parte céntrica de la parroquia, el otro cumple su ingreso por la Urbanización Aeropuerto, pasando por la Merced y regresando al Centro Parroquial. (GAD, 2018).

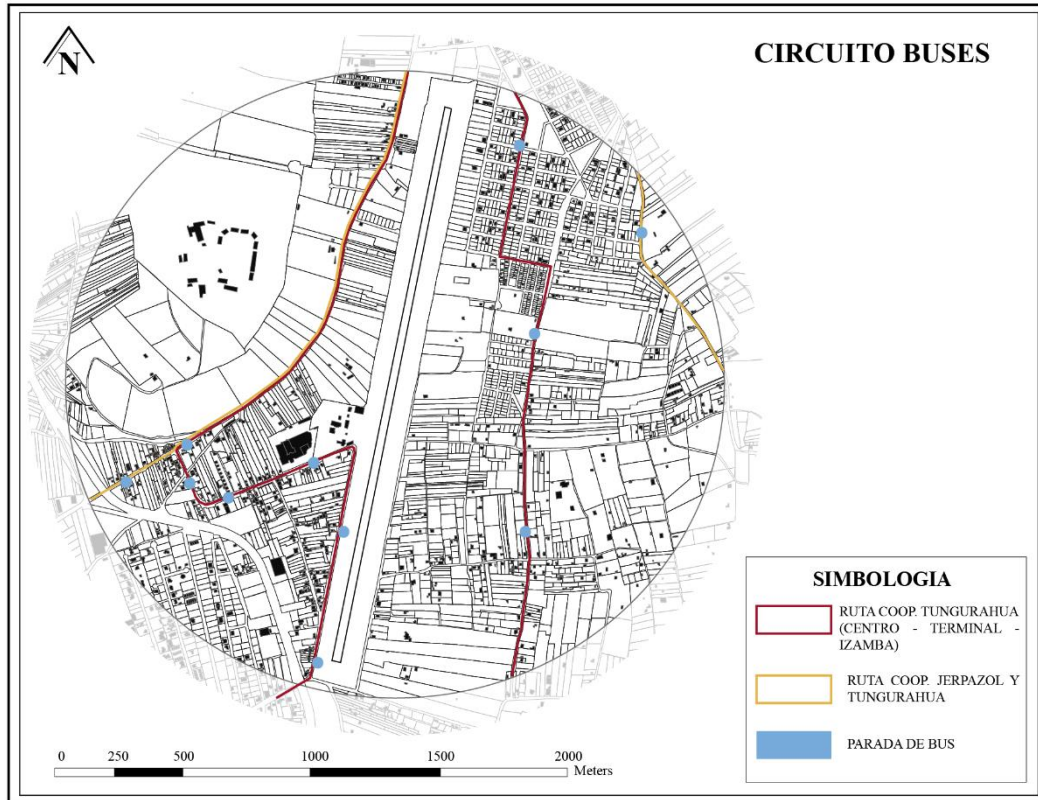
La Cooperativa Jerpazol su camino es de carácter más central ya que entra por la avenida Pedro Vásquez, unirse al centro de la parroquia hacia el parque y sigue hacia el barrio San Isidro con su llegada por la misma vía al parque central y retomando la Av. Pedro Vásquez para su regreso a el centro de la ciudad. La población de estudio se moviliza además en la cooperativa de taxis Izamba Express los cuales por ser una cooperativa ya legalizada brinda este servicio.

Dentro de la parroquia Izamba también se ha proliferado el taxi ilegal o pirata y se puede probar este problema en la parte de ingreso a la zona de estudio o a su vez en las partes contiguas de la parroquia ya que no hay servicio de bus o las rutas y frecuencias no son constantes. (PDyOT,2015). En el siguiente grafico #60 se observa el recorrido y paradas de bus que existe en la zona de estudio.

La cooperativa que hace su recorrido por la avenida del aeropuerto Chachoan es la Coop. Tungurahua, la cual pasa por el centro del cantón Ambato, terminal y aeropuerto Chachoan. Cabe recalcar que al existir esta ruta ayuda a que los usuarios tengan acceso directo al sector y sobre todo al terreno de estudio. Las paradas de bus en la parroquia de Izamba no son construidas como mobiliario en su 90% de totalidad, muchas de estas son distinguidas a partir de señaléticas metálica o con pintura en la calzada. El 10% restante de las paradas de bus son con mobiliario metálico y en estado de oxidación.

Figura 60

Circuito de Buses



Nota: La figura muestra los circuitos de buses y paradas de bus de la parroquia de Izamba,. Fuente: GAD Municipal de Ambato (2018)

Figura 61

Circuito de buses de Izamba



Nota: La grafica muestra Izamba cuenta con el servicio de transporte de dos cooperativas de buses como son la Tungurahua y la Jerpazol. Fuente: GAD Municipal de Ambato (2018)

B.2 Dotación de equipamiento

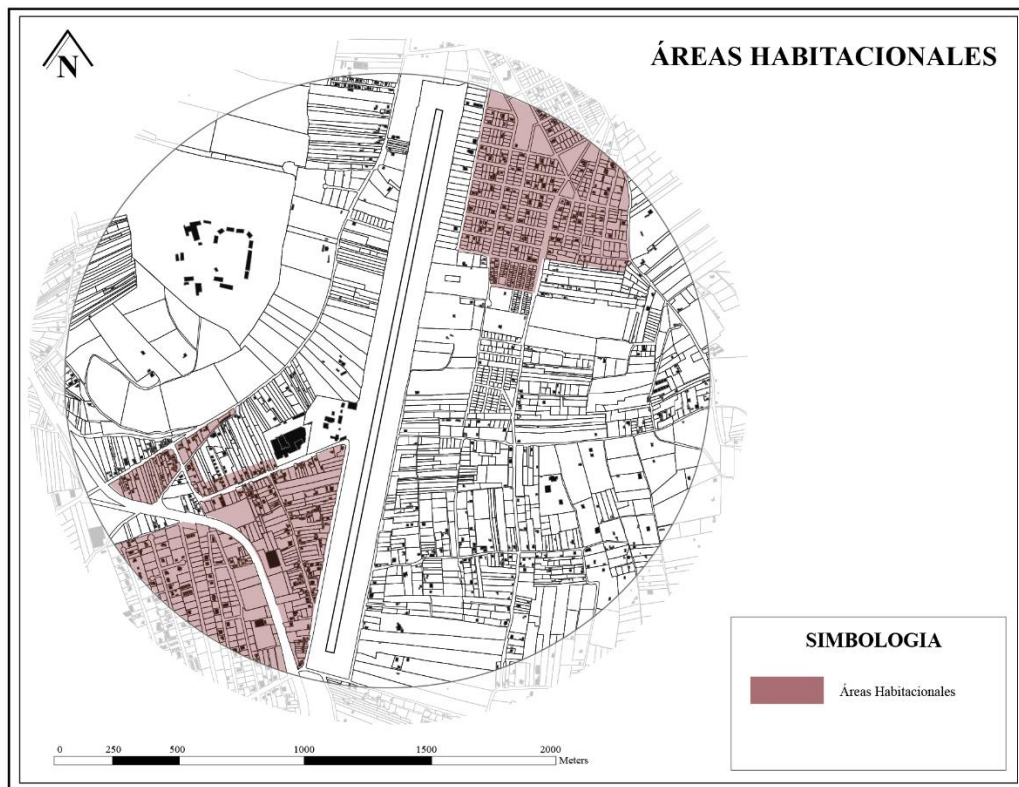
1. Áreas Habitacionales

La parroquia de Izamba es un punto importante en el crecimiento habitacional de la ciudad de Ambato, en esta zona actualmente existe un alto rango de construcción y conjuntos habitacionales finalizados. Prestando atención al mapeo #61 se visualiza como existen dos lados opuestos con un eje que es el aeropuerto Chachoan. El sector Oeste prácticamente es una zona ya consolidada, donde se encuentra gran variedad de construcciones como condominios, equipamientos, centros educativos, etc; y en el lado Este se observa una gran cantidad de terrenos que está siendo utilizados para la agricultura o agricultura. (GAD, 2018)

En esta parroquia existe 60% de viviendas donde habitan de 5 a 6 personas y el 40% habitan de 3 a 4. Las viviendas que se encuentran en el sector en su mayoría son de hormigón, y dependiendo de la economía del habitante se puede clasificar el tipo de piso a utilizar, en porcentajes se puede observar el tipo de suelo en la ilustración #62 la tenencia de la vivienda se puede visualizar en el grafico 68 . Con estos análisis se determina que la población de Izamba tiene una economía de media a baja en su mayoría, así llegando al 50% de personas sin una economía estable.

Figura 62

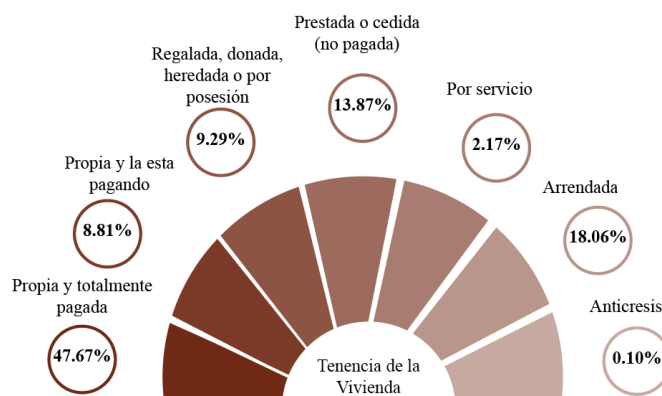
Áreas Habitacionales



Nota: La grafica muestra que la parroquia de Izamba es un punto importante en el crecimiento habitacional de la ciudad de Ambato. Fuente: GAD Municipal de Ambato (2018)

Figura 63

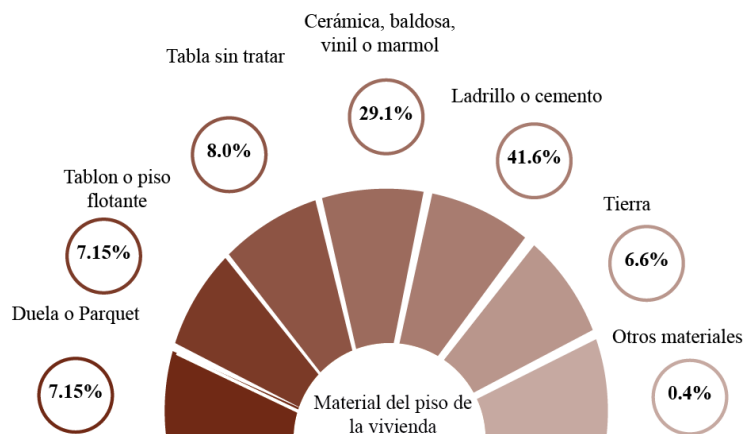
Tenencia de la vivienda



Nota: La grafica muestra en porcentajes la tenencia de la vivienda. E la parroquia de Izamba. Fuente: GAD Municipal de Ambato (2018)

Figura 64

Material del piso de la vivienda



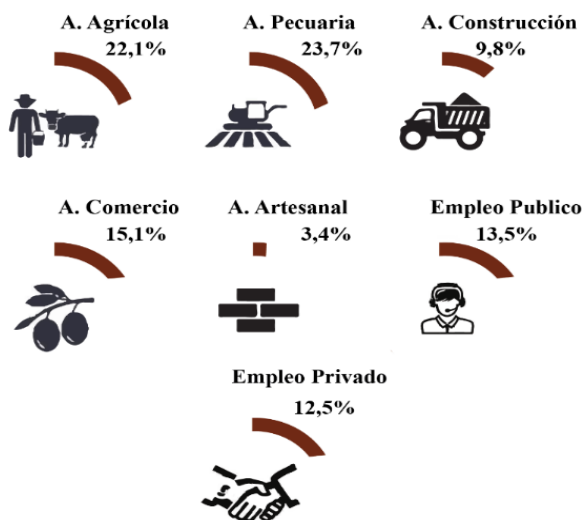
Nota: La grafica muestra en porcentajes el material del piso de la vivienda. Que utilizan en la parroquia de Izamba. Fuente: GAD Municipal de Ambato (2018)

2. Áreas de Trabajo

Las áreas de trabajo dentro de la parroquia de Izamba, tienen una inclinación prominente hacia la agricultura y actividad pecuaria debido al suelo que este sector posee. Las actividades agrícolas y pecuarias son las que poseen un porcentaje mayor en esta parroquia lo cual ha llevado a que se cuide a profundidad las fronteras entre las áreas habitacionales con las áreas de suelo agrícola. A partir de estas dos fuentes importantes de trabajo del lugar se desagregan tres fuentes de trabajo que son las actividades de comercio, empleo público y privado que tienen una conexión directa con las fuentes económicas principales. Entre los dos porcentajes más bajos que tiene la parroquia de Izamba es las actividades de construcción y como final la actividad artesanal. Como un punto muy fuerte en las áreas de trabajo que tiene este lugar es que la actividad de construcción está subiendo su porcentaje en actividades de trabajo ya que la ciudad de Ambato está creciendo hacia este sector. (GAD, 2018)

Figura 65

Áreas de trabajo



Nota: La grafica muestra el área de trabajo dentro de la parroquia de Izamba que tiene una inclinación prominente hacia la agricultura y actividad pecuaria. Fuente: GAD Municipal de Ambato (2018)

3. Paisaje

La parroquia de Izamba es una zona de áreas verdes, un lugar donde se puede apreciar la vegetación y bosques. Dentro del terreno de estudio se puede apreciar varias visuales de cómo está actualmente el sector y que tipo de paisaje brinda a la parroquia.

Visualizando el grafico 71 a grandes rasgos se observa cómo no tiene un mantenimiento y la apropiación que este tiene por los usuarios aledaños. Empezando por la primera imagen en adelante se observa cómo al lado Norte del aeropuerto se ve un área extensa sin uso, al igual que lado Sur. Dentro del grafico se aprecia la diferencia entre el lado este y oeste con el enfoque a las áreas habitacionales. En cuestión de porcentajes dentro de estas imágenes se puede ver como existe un 70% de vegetación, un 15% de construcciones finalizadas y 15% de obras en construcción. (GAD, 2018)

Figura 66

Visuales



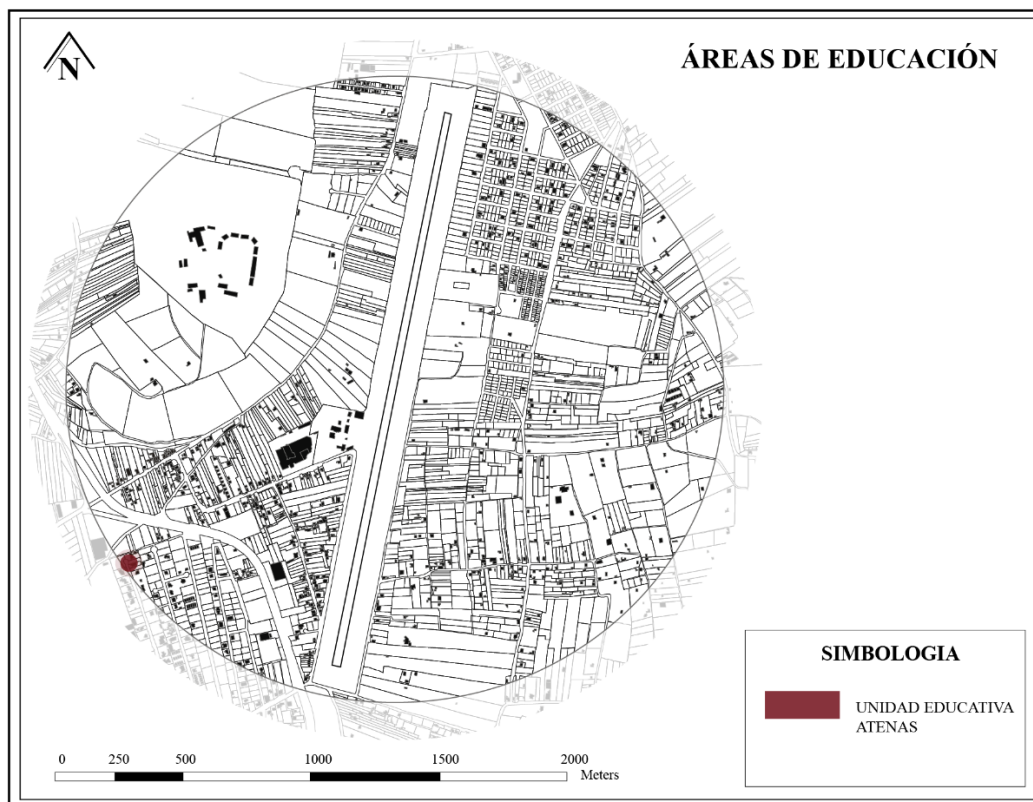
Nota: La grafica muestra cómo no tiene un mantenimiento y la apropiación que este tiene por los usuarios aledaños. Fuente: GAD Municipal de Ambato (2018)

4. Áreas de Educación

Dentro del área de estudio en equipamientos de educación encontramos solo uno, el cual es la unidad educativa Atenas. A partir de este perímetro seleccionado Izamba está siendo un sector donde las unidades educativas están comprando terrenos y otros construyendo, se podría decir que este a futuro será un área de Educación. Actualmente Izamba cuenta con equipamientos de educación como: Sindicato de Izamba, Unidad educativa Nuevo Mundo, Unidad educativa Atenas, Unidad educativa CEBI, Unidad educativa PIO, Unidad educativa Galo Miño J, Unidad educativa Julio Enrique Fernández, Unidad educativa Tirso de Molina, Unidad educativa Ambato de los Ángeles, Escuela de Educación Básica los Nogales. (GAD, 2018)

Figura 67

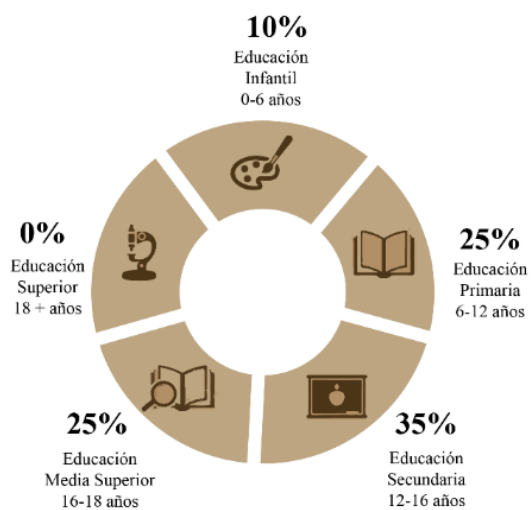
Áreas de educación



Nota: La grafica muestra que dentro del área de estudio en equipamientos de educación existen varias unidades educativas. Fuente: GAD Municipal de Ambato (2018)

Figura 68

Áreas de educación



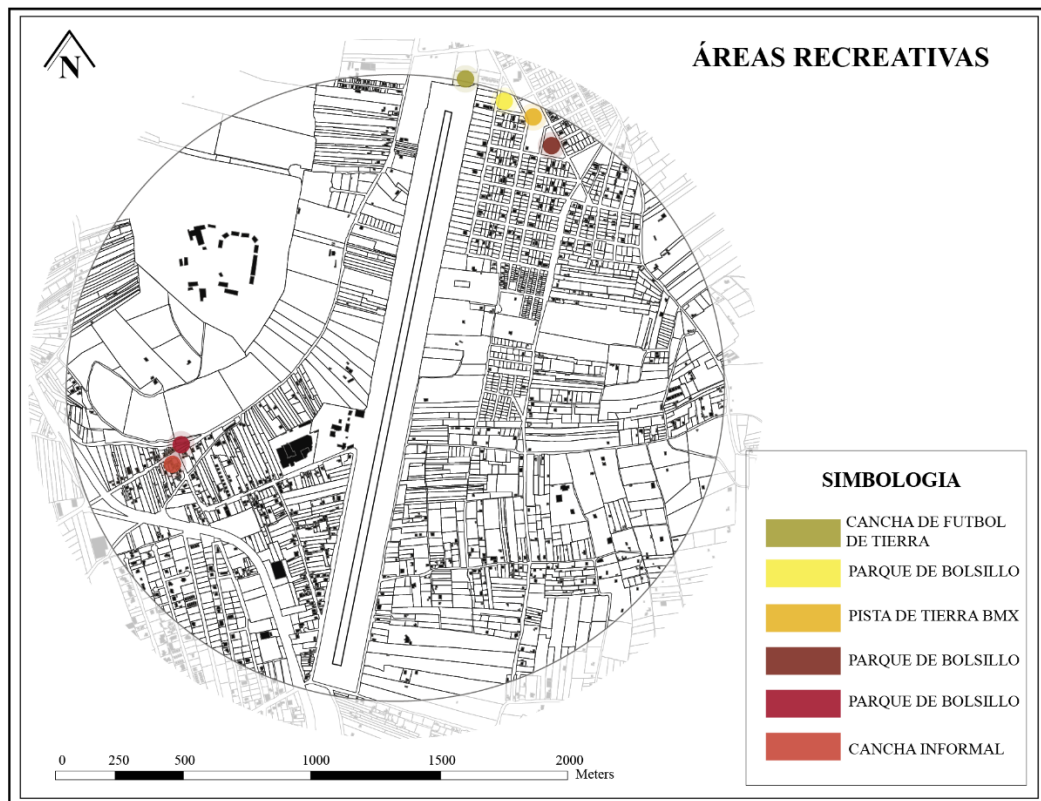
Nota: La grafica muestra en porcentaje el área de educación en de los habitantes de la parroquia de Izamba. Fuente: GAD Municipal de Ambato (2018)

5. Áreas de recreación

Las áreas recreativas en la parroquia de Izamba son escasas, dentro de la zona de estudio se puede observar como existen dos puntos que simbolizan las áreas recreativas actuales, pero realmente son puntos que han sido intervenidos con informalidad y sin abastecimiento total hacia estos espacios. En el grafico 75 aprecia en la fotografía izquierda como de un pequeño terreno baldío e inseguro se ha creado un parque para la recreación de los niños pero por la inseguridad este no es utilizado. (GAD, 2018)

Figura 69

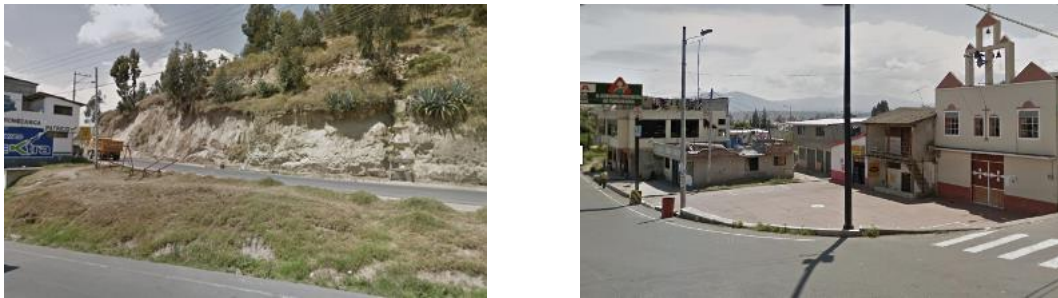
Áreas recreativas



Nota: La grafica muestra que las áreas recreativas en la parroquia de Izamba son escasas. Fuente: GAD Municipal de Ambato (2018)

Figura 70

Áreas recreativas



Nota: en la grafica se puede observar que existen dos puntos que simbolizan las áreas recreativas actuales. Fuente: GAD Municipal de Ambato (2018)

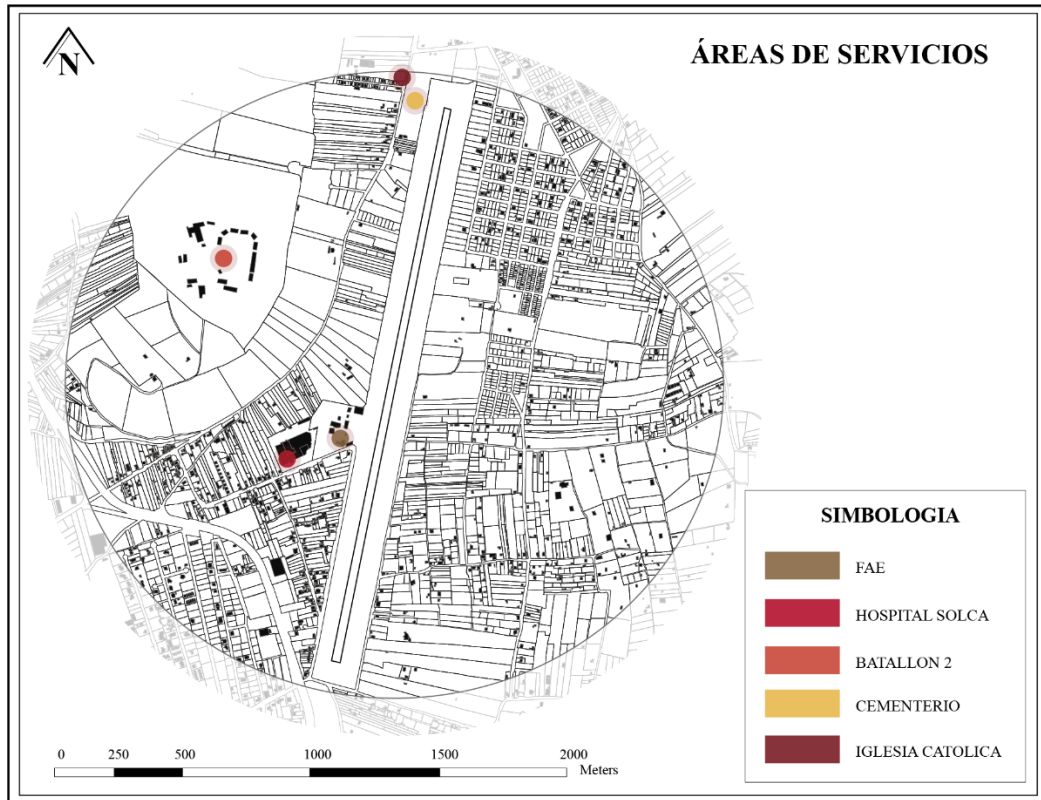
6. Áreas de Servicios

La Parroquia de Izamba esta abastecida por una variedad de equipamientos, los cuales brindan servicios hacia el publico de forma privada o pública. En la zona de estudio representada se encuentran servicios como: Funerarios, Servicios de Salud, Dominical, Aéreos y Servicios Militares.

Estos servicios prestados es lo que actualmente hacen que Izamba tenga un crecimiento acelerado desde poblacional hasta el movimiento de varias unidades educativas hacia este sector. (GAD, 2018)

Figura 71

Áreas de servicios



Nota: en la grafica se puede observar que en la Parroquia de Izamba esta abastecida por una variedad de equipamientos como funerarios, servicios de salud, dominical, aéreos y servicios Militares. Fuente: GAD Municipal de Ambato (2018)

C. Contexto social

C.1 Estructura socioeconómica

1. Sistemas productivos

Por estar ubicada en la parte central del país y ser el eje comercial de otras regiones, se están desarrollando diversos movimientos económicos que sacuden la economía de los habitantes de la comuna, comuna, provincia y de todo el país. Izamba entre sus movimientos económicos trascendentes se encuentra la agro producción, que cuenta con una de las ferias más específicas del sector a cargo de

negociadores locales y de otras provincias que vienen a comprar productos de la parroquia. (GAD I. , 2015)

Para los Parques Industriales, la mayoría de las actividades productivas se concentran en los Parques Industriales. La población económicamente activa de la parroquia de Izamba de 15 a 65 años es el 52,8% de la población total. El 5,6% de la población económicamente activa trabaja en el sector principal, en actividades relacionadas con la agricultura y la ganadería; Le sigue el sector terciario con un 35,8% (trabajadores públicos y privados) y el subsector (actividades artesanales, carpintería, etc.) con un 18,6%. (GAD I. , 2015)

Figura 72

Sistema productivo



Nota: En la gráfica muestra en porcentaje que la población económicamente activa del pueblo de Izamba adivinada entre los 15 a 65 años es de 52.8% de la población total. Fuente: GAD Municipal de Izamba (2015)

C.2 Estructura social

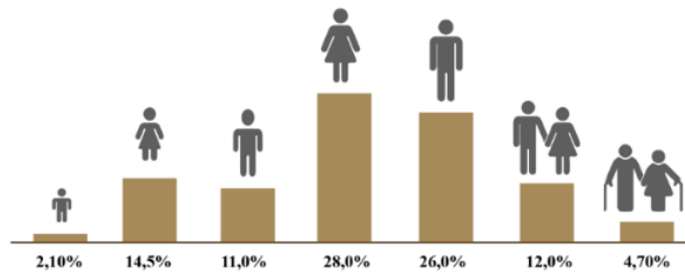
1. Aspectos demográficos

Con base en el año 2010 del INEC se despega una población de 14.563 habitantes, mácula bajo una aproximación calculada del crecimiento poblacional del 3.08% en la parroquia esta arroja datos aproximados de 19724 habitantes al año 2020 De alianza con los grupos de edad se puede prestar atención que la población

menor a 1 año es de 2.10%, de 1 a 9 años el 14.50%, de 10 a 14 años el 11%, de 15 a 29 años el 28%, de 30 a 49 años el 26%, de 50 a 64 años el 12%, más de 65 años con el 4.7% (GAD I. , 2015).

Figura 73

Aspectos demográficos



Nota: La grafica muestra en porcentaje que la parroquia de Izamba tiene una población de 14.563 habitantes. Fuente: INEC (2010)

2. Aspectos de densidad

La parroquia de Izamba, de compromiso con la información del INEC 2010, tiene una población de 14.563 habitantes, pero con la debida aproximación al año 2020 la parroquia de Izamba cuenta con 19724 habitantes. El 51% son mujeres y el 49% son hombres. La solidez poblacional de Izamba es de 501 habitantes por Km². (GAD I. , 2015) .

Figura 74

Aspectos de densidad



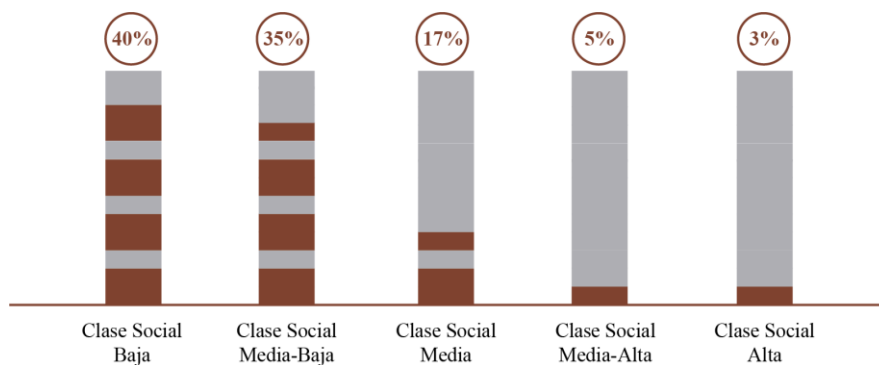
Nota: La grafica muestra el porcentaje poblacional de la parroquia de Izamba que es de 19.724 habitantes. Fuente: INEC (2020)

3. Estructura y organización social

La organización social que se desarrolla dentro de la parroquia es un punto importante para resolver dentro de esta. Izamba cuenta actualmente con un gran índice de economía baja y esta ha ido aumentando debido a la pandemia que cruza el mundo hoy en día. En cuestión de clases económicas la clase social baja es la que se encuentra en el rango más alto, para esto los habitantes de la zona en especial los que ejercen la agricultura se encuentran realizando ferias ilegales para poder subsistir en sus hogares. En una comparativa notoria entre zonas, el lado este es donde se puede encontrar la mayoría de clase social baja y el lado oeste la clase social media y alta, todo esto determinando a partir de las edificaciones existentes. (GAD, 2018).

Figura 75

Organización social



Nota: La grafica muestra en porcentaje La organización social que se desarrolla dentro de la parroquia que es un punto importante. Fuente: GAD Municipal de Ambato (2018)

4. Origen e incremento poblacional

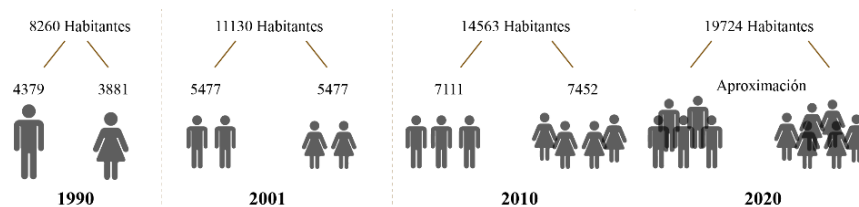
El 16 de junio de 1533, tras la invasión española, se funda la villa parroquial de Izamba por Sebastián de Benalcázar, siendo sus objetivos la laguna del Yambo

y el barranco del Pinlo, que en 1570 fue la fundación de la Se constató en la Real Audiencia de Quito, el patronato original del límite de la primera establecida en 1968, en 1949 después del devastador terremoto de Ambato, Izamba se consideró para convertirse en la nueva ciudad. (GAD, 2018).

Jesús Nazareno Jesús Nazareno fue el primer patrón de Izamba y sus fiestas se celebraban en los días de San Juan y San Pablo, iba a ver a la Virgen de las Nieves, que había logrado heredar de Italia en 1615 y entregada en burro desde el puerto. de Guayaquil, en 1780 los dominicos colocaron la imagen española de San Jacinto y su doctrina en su santo patrón. En 1932 se inauguró el aeropuerto de Chochoan, este aeropuerto luego del terremoto de 1949 fue manipulado para recibir ayuda nacional e internacional para los damnificados. (GAD, 2018). En el censo realizado en 1990, la población total era de 8.260. Posteriormente se realizó el censo en 2001 y el último censo en 2010 con 1563 personas identificadas con una tasa de crecimiento de tasa de vivienda de 3,08. Actualmente no existe un censo aplicado debido a la pandemia que atraviesa el mundo, pero según un cálculo aproximado hay 1972 habitantes. (GAD, 2018).

Figura 76

Incremento poblacional



Nota: La grafica muestra en porcentaje el incremento poblacional de la parroquia de Izamba. Fuente: INEC (2010).

5. Aspectos ideológicos

Dentro de la parroquia de Izamba no se habla sobre una religión en general o la más dominante, pero si se puede observar la ideología en sus celebraciones que se desarrollan en todo el año. En la tabla 82 se puede observar las fiestas realizadas

con sus fechas correspondiente, actividades y comida para cada tipo de celebración. (GAD, 2018).

Tabla 21

Aspectos ideológicos

FIESTA	FECHA EN QUE SE REALIZA	ACTIVIDADES PRINCIPALES	COMIDA PROPIA DE LA CELEBRACION	ILUSTRACION
Semana Santa	Marzo - Abril	Via crucis ciciente celebraciones de jueves santo	Fanesca, Mole, Dulce durazno, dulce de higo	
Fiestas de parroquializacion	29 de mayo	Sesion solemne y desfile civico		
Fiestas de Corpus Cristi	Junio	Misa, danzantes, se hace el cambio del baston de	Champus, molletes y guabas	
Octavas de Corpus	Junio	Misa y procesiones	Champus, molletes y guabas	
Fiesta de la virgen de las nieves	5 de agosto	Misa, procesiones de la virgen		
Fiesta en honor a San Jacinto	15 de agosto	Eleccion de la reina, desfiles, actividades deportivas, culturales y sociales	Fritada	
Finados	2 de noviembre	Visita a los difuntos y comida junto a las tumbas	Cuy asado, colada morada, guaguas de pan a leña	

Nota: La grafica muestra sobre los aspectos religiosos que la parroquia de Izamba tiene. Fuente: Izamba (2015).

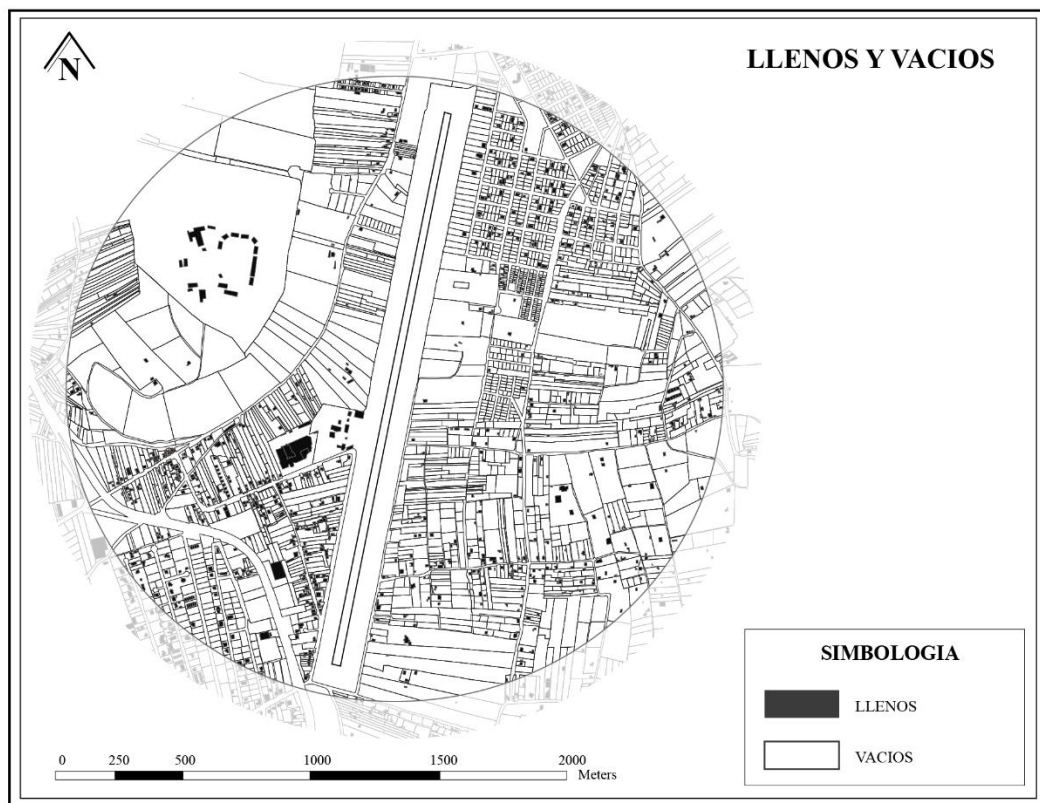
D Análisis Urbano

D.1 Llenos y vacíos

En este Estudio a nivel de llenos y vacíos que posee el radio de estudio, se puede observar como existe un porcentaje alto de terrenos sin construcción y esto se debe a que la parroquia es de uso agrícola. Actualmente se está incrementando la construcción de urbanizaciones en el lado oeste, pero Izamba posee fronteras para poder conservar su fuente principal económica internamente poblacional y también a nivel Nacional. (GAD, 2018).

Figura 77

Llenos y vacíos



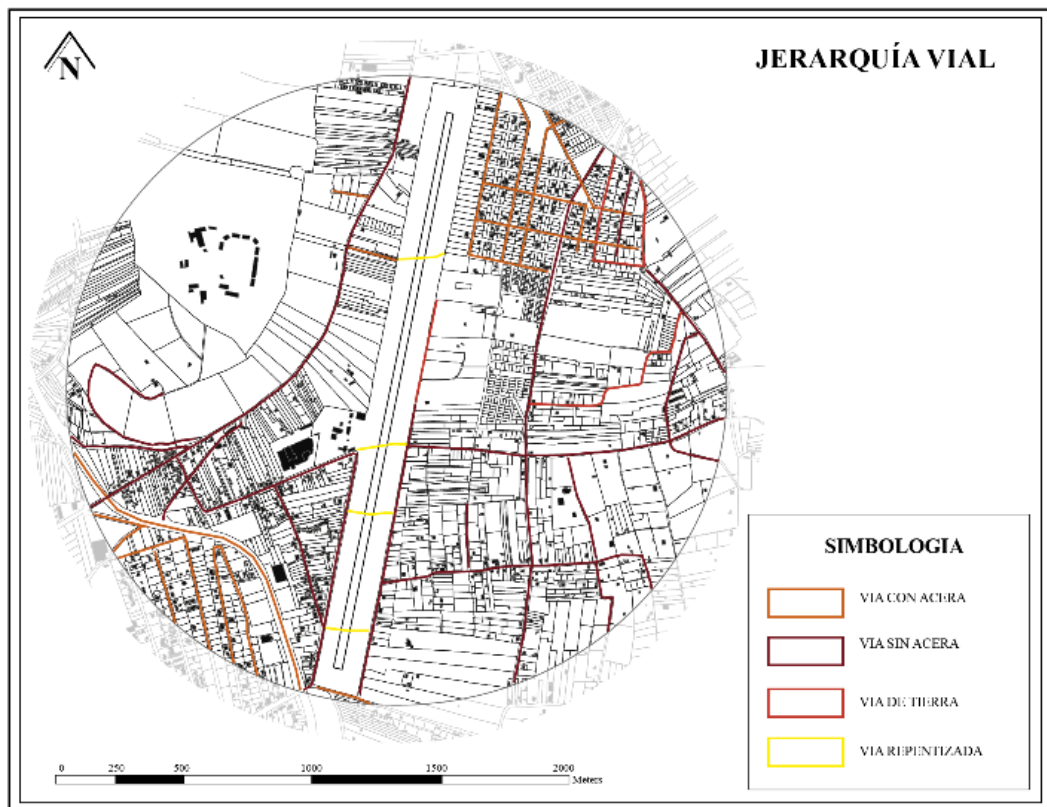
Nota: La grafica muestra que parroquia de Izamba tiene un porcentaje alto de terrenos sin construcción. Fuente: GAD Municipal de Ambato (2018)

D.2 Espacios públicos abiertos

Los espacios públicos en la parroquia de Izamba están categorizados en cuatro puntos importantes. En el gráfico 84 se observa como estos se encuentran por cada categoría. Izamba cuenta con el 55% de vías con aceras en buen estado, el 32% de vías con aceras en mal estado o de tierra y el 13% de vías creadas por los habitantes de la zona debido a sus necesidades cotidianas; cabe recalcar que la última tipología de vía en su mayoría son vías que cruzan terrenos privados y sin permiso. (GAD, 2018)

Figura 78

Jerarquía vial



Nota: La grafica muestra los espacios públicos en la parroquia de Izamba mismo que están categorizados en cuatro puntos importantes. Fuente: GAD Municipal de Ambato (2018)

Figura 79

Vías



Nota: La grafica muestra que de acuerdo a la última tipología de via en su mayoría son vías que cruzan terrenos privados y sin permiso. Fuente: GAD Municipal de Ambato (2018)

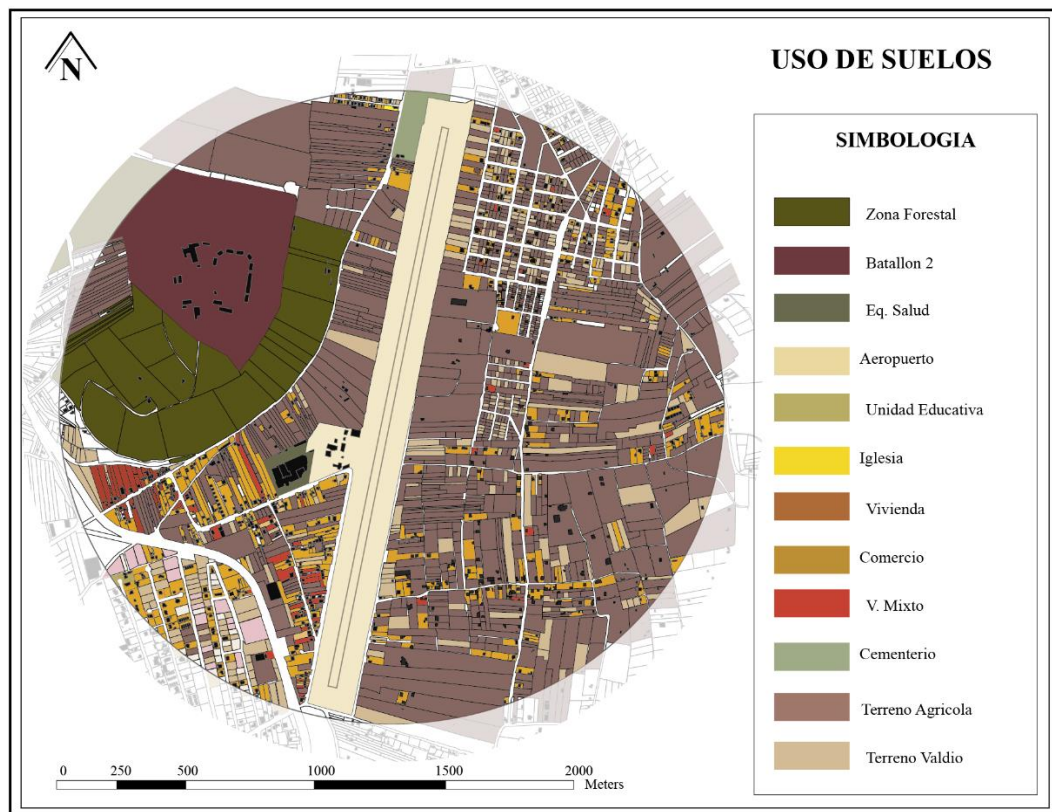
D.3 Uso de Suelo

En la parroquia de Izamba existe un uso de suelos promitente y este es el de terrenos agrícolas. En el sector ya mencionado existen polos opuestos a analizar empezando por el oeste donde existe un 80% de construcción ya que esta zona esta siendo un punto en la mira para los constructores y habitantes.

Dentro de la zona este en donde esta ubicada el área de estudio se puede observar claramente en el grafico #79 como el terreno agrícola ocupa un 75% del sector. Brevemente se aprecia como la zona no es un punto comercial sino un punto alto que brinda trabajo. En porcentajes menores en la zona este se puede contar vivienda y terrenos baldíos. Esta información lleva a deducir que Izamba esta cumpliendo con la protección al suelo agrícola y al sustento económico que esta tiene a partir de estos elementos. (GAD, 2018).

Figura 80

Uso de suelos



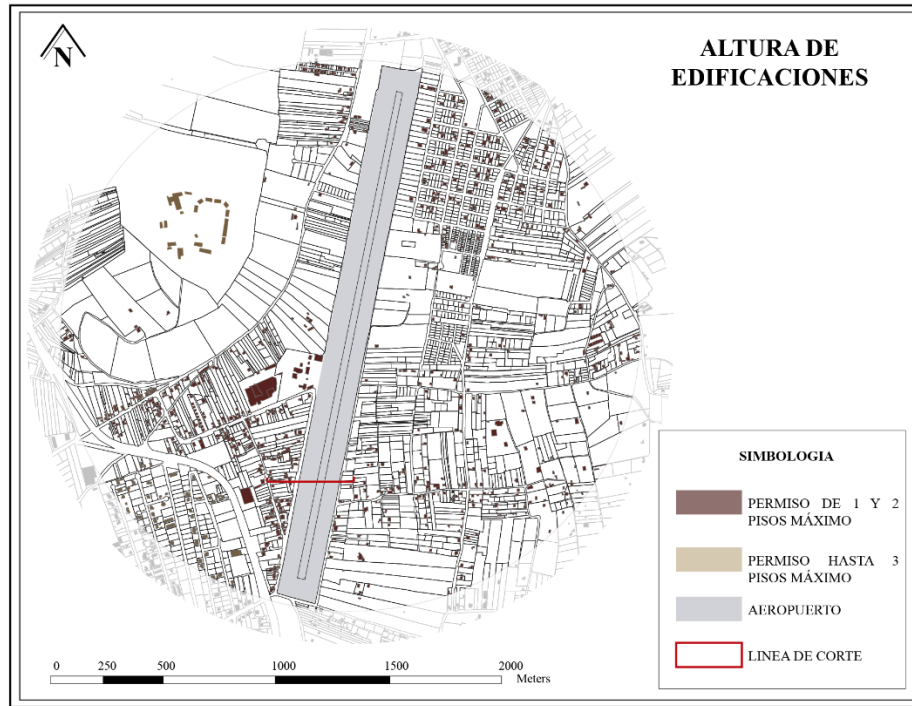
Nota: La grafica muestra En la parroquia de Izamba existe un uso de suelos promitente y este es el de terrenos agrícolas. Fuente: GAD Municipal de Ambato (2018)

D.4 Altura de Edificaciones

Dentro de la parroquia de Izamba se puede apreciar una altura prominente en las edificaciones y esta es de dos pisos, el permiso de construcción en la mayor parte del sector es de uno a dos pisos de altura y en equipamientos se observa como la altura va hasta máximo tres pisos. (GAD, 2018).

Figura 81

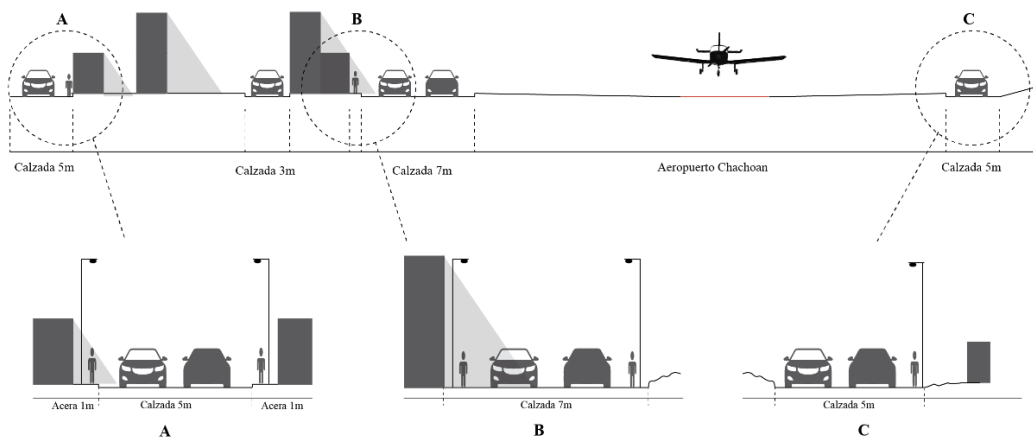
Altura de edificaciones



Nota: La grafica muestra Dentro de la parroquia de Izamba se puede apreciar una altura prominente en las edificaciones y esta son de dos pisos. Fuente: GAD Municipal de Ambato (2018)

Figura 82

Cortes de vías



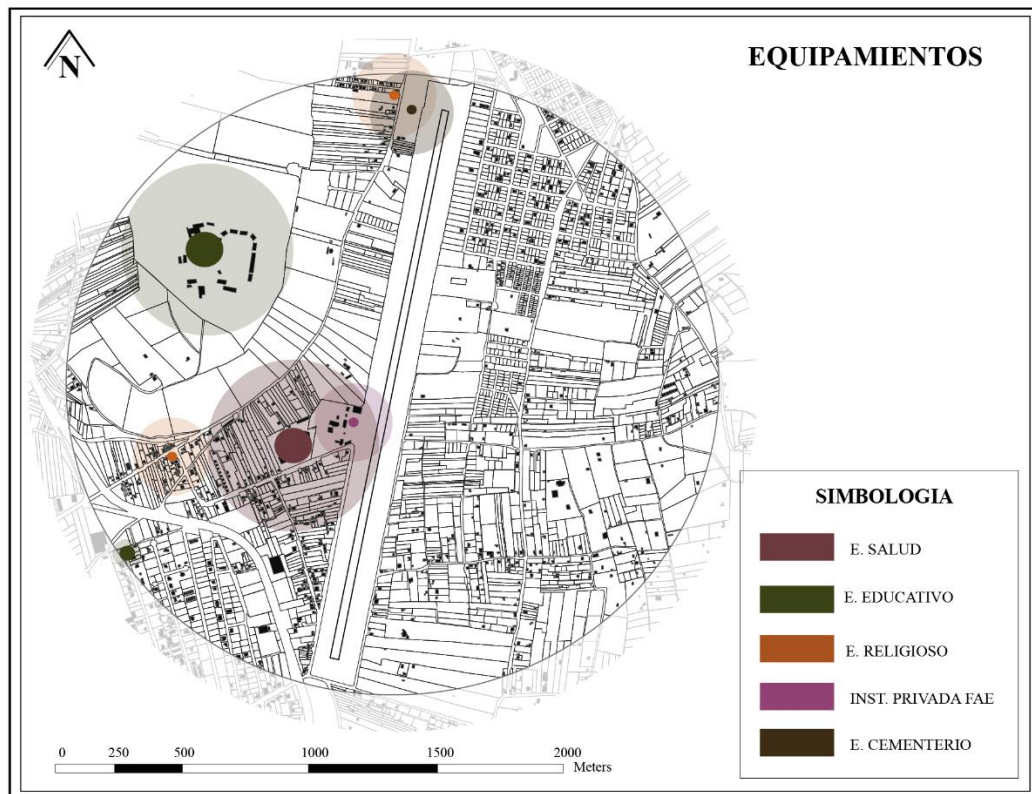
Nota: La grafica muestra cortes de vías que la parroquia de Izamba tiene. Fuente: GAD Municipal de Ambato (2018)

D.5 Equipamientos

Los equipamientos en la parroquia Izamba son un punto importante para que la zona sea cada vez más habitada, El equipamiento con fuente predominante es el educativo ya que existen más de siete unidades educativas en la zona y es un punto focal para la movilización y construcción de más unidades educativas en el sector. Al momento de tener equipamientos de salud y educativos se evalúa como Izamba llega a ser un lugar seguro, pero con un déficit de equipamientos de seguridad y recreativos. (GAD, 2018).

Figura 83

Equipamientos



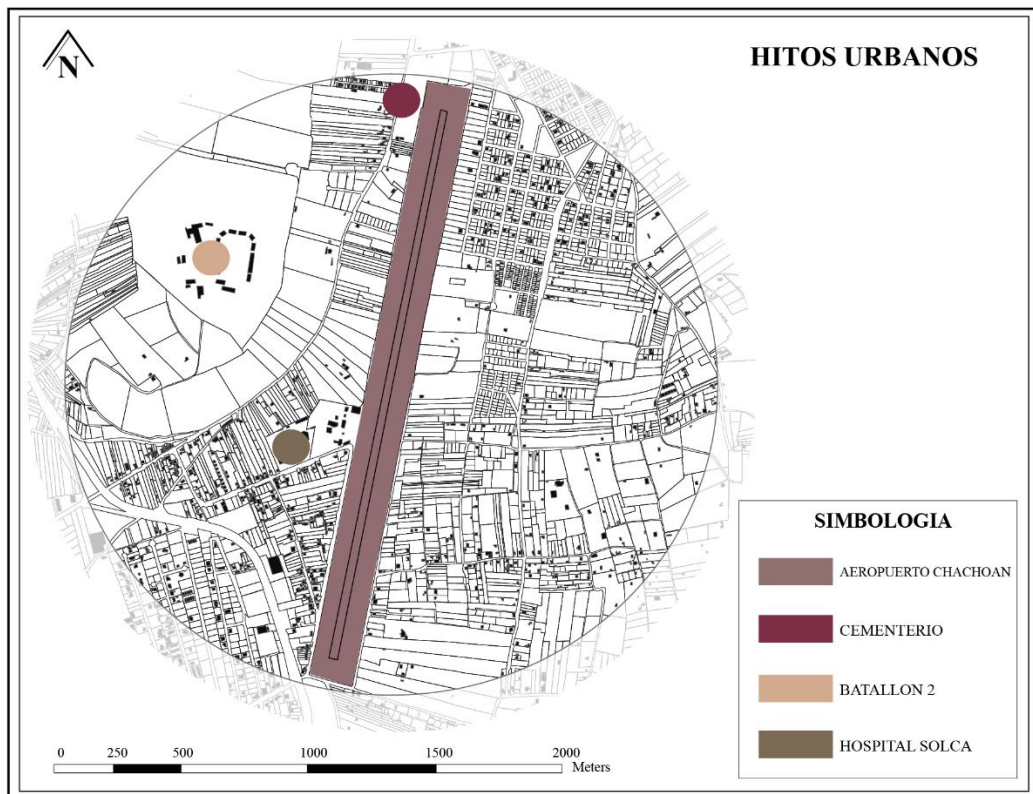
Nota: La grafica muestra que los equipamientos en la parroquia Izamba son un punto importante para que la zona sea cada vez más habitada. Fuente: GAD Municipal de Ambato (2018)

D.6 Hitos Urbanos

Los hitos mas significativos de la parroquia de Izamba y sobre todo los que se centran en la zona de estudio es el aeropuerto Chachoan, Cementerio, Hospital Solca y el Batallón 2. Estos hitos urbanos son de gran ayuda para poder describir puntos importantes en la parroquia dentro de la ciudad y también como guía para descripciones a nivel nacional. (GAD, 2018).

Figura 84

Hitos Urbanos



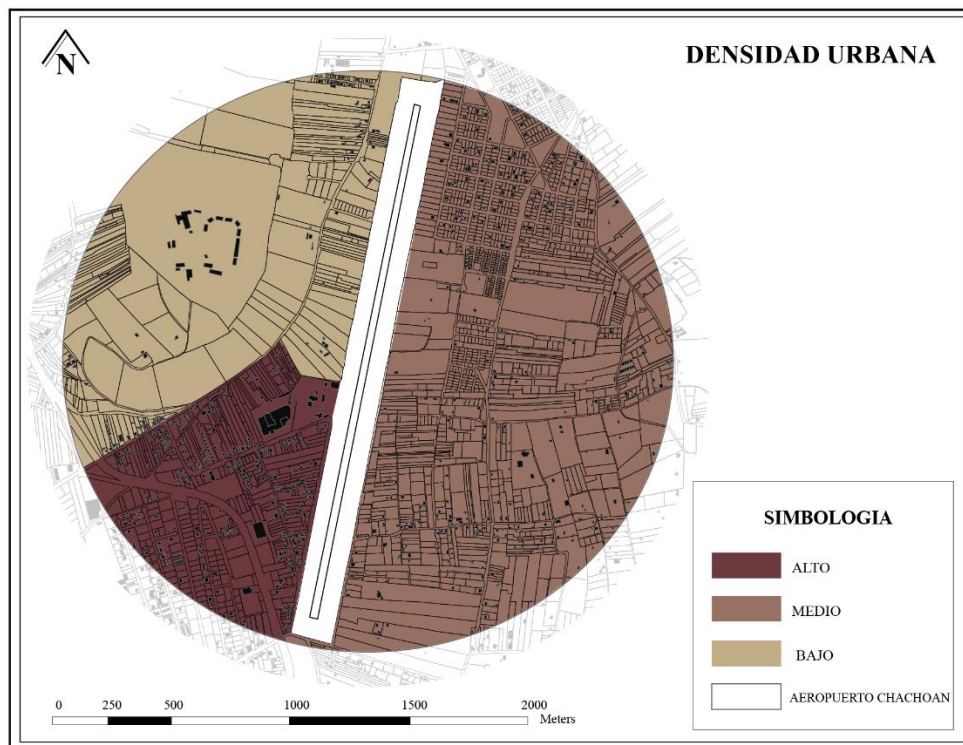
Nota: La grafica muestra que los hitos más significativos de la zona de estudio se centran en el círculo de análisis y el aeropuerto Chachoan. Fuente: GAD Municipal de Ambato (2018)

D.7 Densidad urbana

Izamba a lo largo de su historia ha sido una zona agrícola, pero en los últimos años el movimiento de las unidades educativas y la creación de equipamientos de salud han provocado un crecimiento acelerado en el área habitacional. Comparando actualmente en la zona de estudio se observa como existen tres tipos de densidades en la zona, con el 100% como totalidad el lado Suroeste cuenta con el 65%, lado Este con el 22% y el lado Noroeste con el 13%. Esta diferencia de porcentajes se debe a la productividad del sector y su fuente económica principal. (GAD, 2018)

Figura 85

Densidad Urbana



Nota: La grafica muestra que en los últimos años el movimiento de las unidades educativas y la creación de equipamientos de salud han provocado un crecimiento acelerado en el área habitacional. Fuente: GAD Municipal de Ambato (2018)

D.8 Estructura peatonal

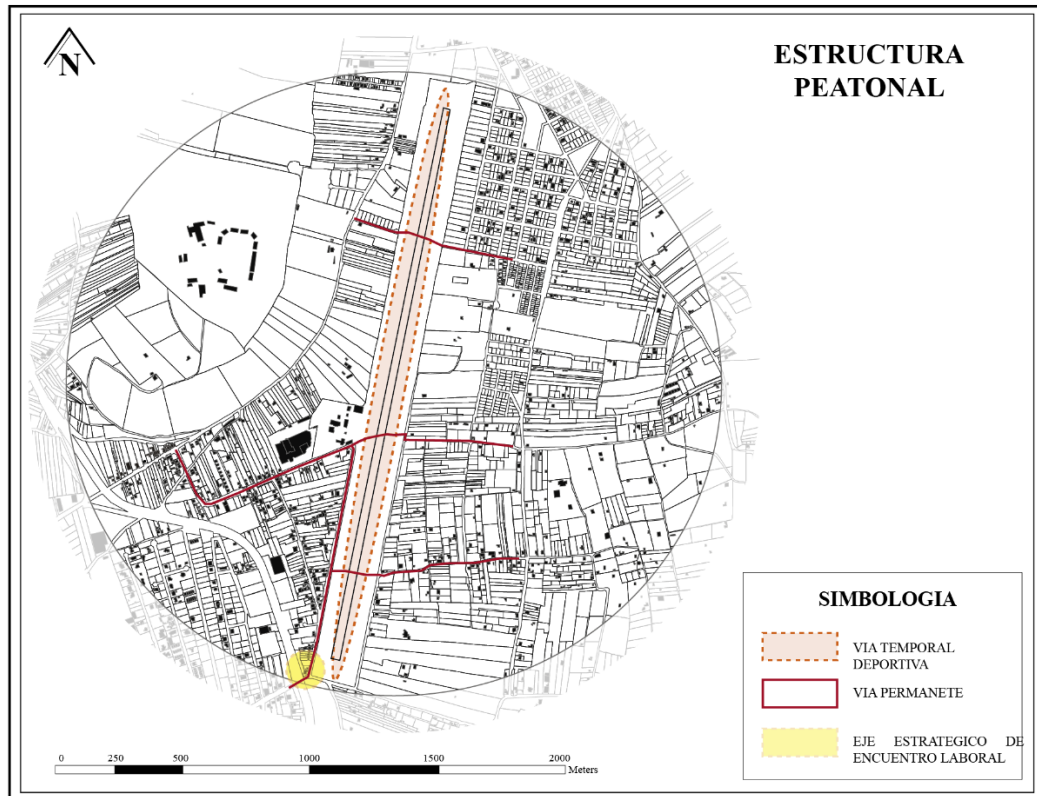
La estructura peatonal que se desarrolla alrededor del aeropuerto Chachoan esta dividida en tres ejes importantes. En el grafico 92 se observa como a partir de tres diferentes estructuras se desarrollan los habitantes de Izamba. Como primer punto es la vía temporal deportiva, donde los días sábado y domingo los moradores ingresan al aeropuerto de forma ilegal para realizar ejercicios como: ciclismo, trote, caminata e incluso se realizan campeonatos de futbol; esto va con un horario desde las 6:30am a 6:30pm debido a la falta de iluminación artificial nocturna.

El segundo punto y el mas importante es la vía permanente, la cual es utilizada todos los días para poder cruzar del lado Este hacia el Oeste. Los habitantes de una forma ilegal realizaron vías improvisadas que cruzan por el aeropuerto Chachoan, dañando el cerramiento de este e incluso apropiándose de partes del aeropuerto.

Estas vías peatonales son utilizadas para el cruce diario, por lo general para realizar compras o ir hacia su trabajo. Bajo la entrevista realizada hacia la FAE se pudo entender este problema de apropiación del aeropuerto y como entre los militares y habitantes han llegado a un acuerdo para poder cruzar este terreno sin problema. Como ultimo punto existe el eje estratégico de encuentro laboral, donde los moradores del sector llegan a este punto para realizar ferias, alimentarse y también coger camiones que les lleven hacia sus viviendas o trabajos.

Figura 86

Estructura peatonal



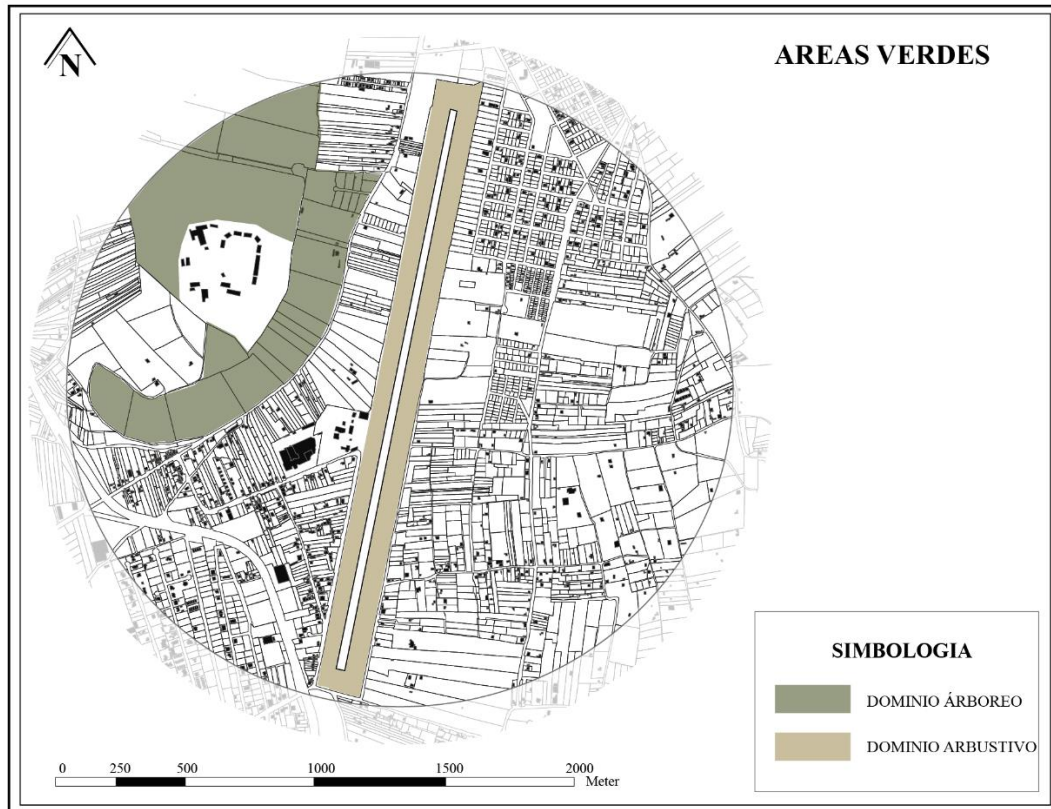
Nota: La grafica muestra la estructura peatonal que se desarrolla alrededor del aeropuerto Chachoan esta dividida en tres ejes importantes. Fuente: INEC (2010)

D.9 Áreas verdes

En la parroquia de Izamba se puede encontrar gran variedad de áreas verdes, en sus montañas o en sus sembríos. Analizando grafico 93, dentro de la zona de estudio se encuentra dos magnas áreas verdes las cuales son las principales en la zona. El área verde con mayor área es de dominio arbóreo, la cual esta ubicada en la vía hacia pillarlo. La segunda área verde pertenece al aeropuerto Chachoan, este tipo de área tiene vegetación arbustiva y es la que envuelve como cerramiento a la pista de vuelo del equipamiento. (GAD, 2018)

Figura 87

Áreas verdes



Nota: La grafica muestra que en la parroquia de Izamba se puede encontrar gran variedad de áreas verdes, en sus montañas o en sus sembríos. Fuente: GAD Municipal de Ambato (2018)

D.9 Levantamiento Aeropuerto Chachoan

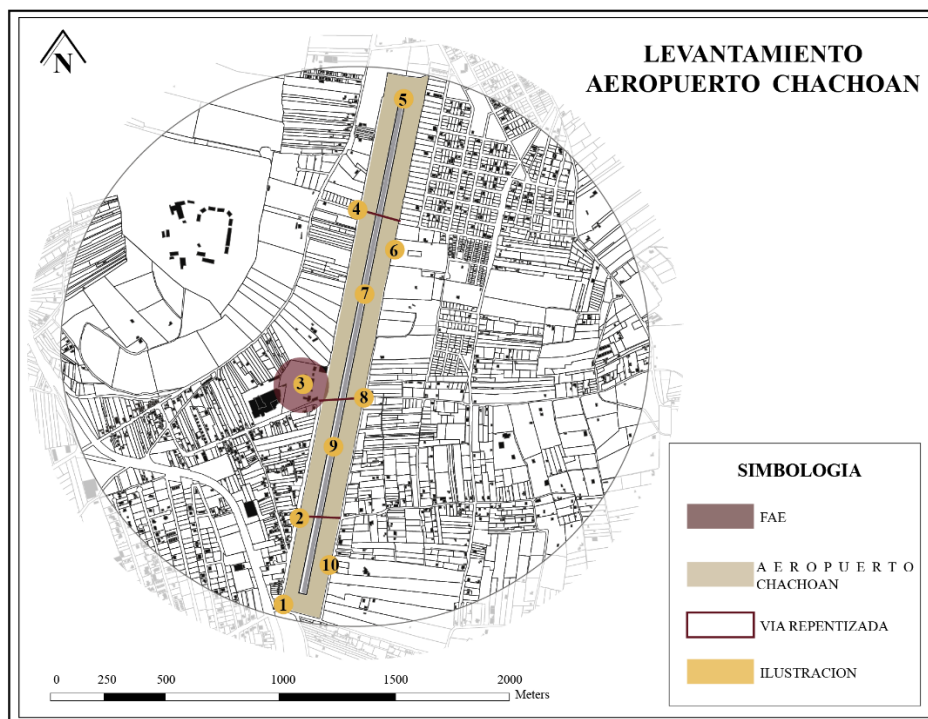
El aeropuerto Chachoan es un hito importante de la parroquia de Izamba, el terreno tiene una superficie de 1,925 x 25m y esta elevado a 2,591m sobre el nivel del mar. Este hito actualmente no esta en funcionamiento y lleva así un largo periodo de tiempo, el material que lleva en la calzada de la pista es de asfalto. Debido a una falta de áreas recreativas en la zona el aeropuerto ha sido intervenido ilegalmente por los habitantes del sector, los cuales poco a poco se han ido

apoderando y creando espacios como canchas, áreas de picnic e incluso una rutina para realizar ejercicios dentro de la pista.

Dentro del aeropuerto Chachoan existen 10 puntos importantes que podemos observar en los gráficos 94 y 95 los cuales muestran claramente el estado actual del aeropuerto y que sucede dentro y fuera de este. La apreciación que brinda el aeropuerto al sector lamentablemente no es positiva, debido a su falta de cuidado y un cerramiento en estado crítico que ha a la vez ha sido destruido por los moradores para poder crear varias vías para el cruce peatonal. (GAD, 2018).

Figura 88

Levantamiento Aeropuerto Chachoan



Nota: La grafica muestra el aeropuerto Chachoan mismo que es un hito importante de la parroquia de Izamba, el terreno tiene una superficie de 1,925 x 25m y esta elevado a 2,591m sobre el nivel del mar. Fuente: GAD Municipal de Ambato (2018)

Figura 89

Visuales Aeropuerto Chachoan



Nota: La apreciación que brinda el aeropuerto al sector lamentablemente no es positiva, Fuente: GAD Municipal de Ambato (2018)

3.3. Conclusiones capitulares

1. La ubicación en la que se encuentra el Aeropuerto Chachoan, es una zona beneficiada por la naturaleza y su suelo. En donde a partir de las figuras estudiadas se observa su geografía, clima, visuales, tipo de suelo y entre otros. En el cual en los mapas desarrollados se alcanza el conocimiento del contexto inmediato del área de estudio, que es lo que se está desarrollando del cerramiento del aeropuerto Chachoan hacia sus visuales y como se proyecta internamente ante los habitantes de la zona. Esta clase de estudio proporciona una idea de cómo puede ser beneficiado la zona de estudio. para un área verde recreacional.
2. La estructura social, socioeconómica e ideológica de la parroquia es el principal factor para el desarrollo de Izamba y que esta sea una zona agrícola tal como se la conoce actualmente. Con abundancia de flora y fauna, esta zona se categoriza por desarrollar su economía a partir de las actividades principales de agricultura y agropecuaria.
3. La parroquia de Izamba es una zona que se encuentra en crecimiento habitacional acelerado, con abastecimiento de equipamientos necesarios, pero con un déficit de áreas recreativas y de ocio, lo cual crea una situación de migración temporal parroquial.

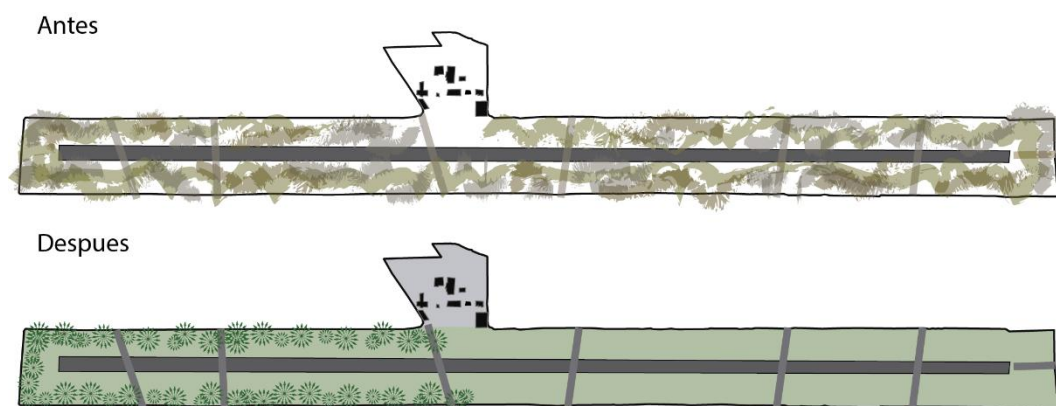
CAPÍTULO IV

LA PROPUESTA

4.1. Idea Generadora

Finalizada la etapa de levantamiento, se procede a ejecutar una propuesta la cual ayude al desarrollo de un parque lineal dentro del Aeropuerto Chachoan. Abordando las problemáticas de la zona, para así posteriormente incrementar estrategias que ayuden a la solución de las dificultades identificadas en la franja de intervención. El aeropuerto Chachoan al tener alrededor de 2km de longitud y sin ser utilizado en su totalidad, es un gran potencial para generar una intervención con beneficio hacia el verde urbano entro de la ciudad y parroquia. Con un diagnóstico de la zona aledaña al aeropuerto, en donde se estudió el transporte público, equipamientos cercanos, áreas verdes de la parroquia, población, fauna, flora, tipología de vivienda, entre otros; se podrá realizar un proyecto que sea beneficioso en los ámbitos reales de la parroquia de Izamba y sobre todo que responda a las necesidades que esta tiene. El proyecto constara de áreas recreativas, de relajación, deportivas, artísticas y de la misma forma áreas que incrementen el nivel económico del sector.

Figura 90



Nota: La figura muestra la idea para realizar un proyecto dentro del Aeropuerto Chachoan. Fuente: Propia (2021).

El parque proyectado dentro del aeropuerto Chachoan, tiene como finalidad darles un uso a los extremos verdes de la pista de aterrizaje, para así contar con un aeropuerto en caso de emergencia o realizar espectáculos aéreos de investigación científica que incentiven al turismo y a la vez darle un uso permanente a una franja que actualmente no está siendo utilizada. Debido a que el parque será proyectado dentro de un aeropuerto, se deberá realizar un diseño que sea inclusivo con la pista de aterrizaje, pero a la vez que no se pierda el conocimiento sobre la pista existente. Las vías principales a trazar dentro de la intervención serán vías realizadas de forma furtiva por los pobladores, estos caminos son transcurridos diariamente que hasta incluso con la ayuda del programa Google Earth se las puede ver trazadas como caminos de tierra.

4.1. Problemática

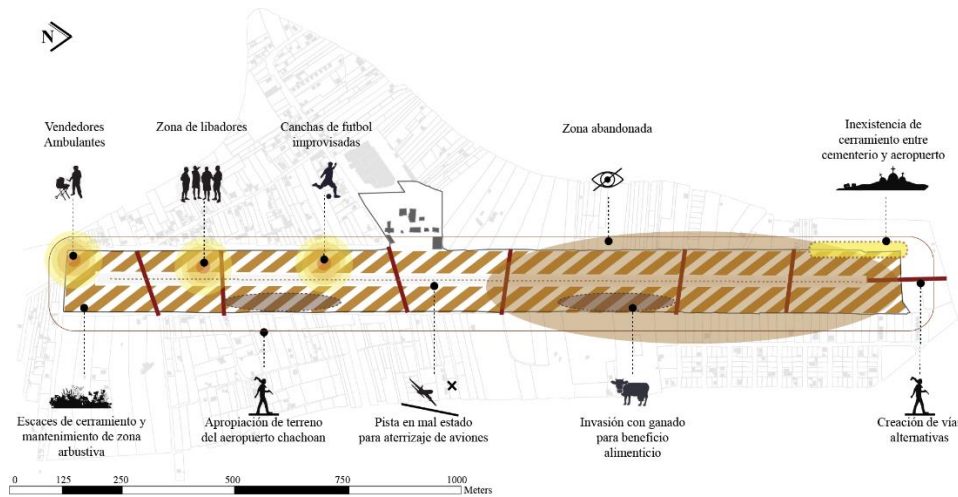
Las problemáticas del área de estudio son puntos fuertes para entender el disfuncionamiento del Aeropuerto Chachoan. El principal causante de estas problemáticas es el desuso que tiene la pista, al ser categorizada como pista para uso de emergencia en tercer lugar. Se entiende por qué esta pista no cuenta con aterrizajes continuos, ya que esta está después del aeropuerto de Latacunga y de Riobamba.

Al no contar con una continuidad de aterrizajes y ser un terreno que está ubicado entre dos zonas de la parroquia de Izamba, se desarrolló una invasión por parte de los habitantes de la zona; ya que por necesidad de cruce entre un sector al otro se prefirió invadir terreno privado. Con esta problemática desarrollada con el paso del tiempo se ha ido asentando caminos y generando problemáticas ramificadas del problema principal que ha sido el desuso del Aeropuerto.

Estas principales problemáticas han hecho florecer inconvenientes como la necesidad de áreas recreativas dentro de la parroquia, zonas de libadores, vendedores ambulantes, etc; provocando así una mala percepción de la parroquia, en especial sus alrededores.

Figura 91

Problemática



Nota: La grafica muestra las problemáticas del área de estudio que son puntos fuertes para entender el disfuncionamiento del Aeropuerto Chachoan. Fuente: Propia (2021).

4.2. Estrategias Conceptuales

A partir de los siguientes diagramas se pretende describir el proyecto futuro mediante una ramificación de áreas, llegando así a una proyección de zonas que beneficien al usuario. Las vías por utilizar se han dividido en tres factores principales: la primera siendo peatonal, que como su nombre indica será de uso exclusivo para el peatón.

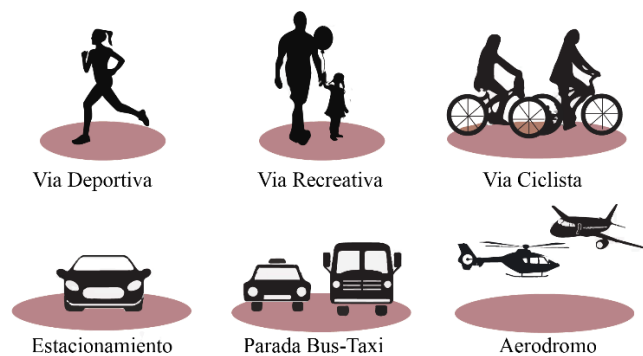
Esta tipología de vía tiene un sub-desprendimiento de vía deportiva, la cual será utilizada para trotar o correr, con una materialidad de caucho especial. La segunda será una vía peatonal recreativa, la cual será destinada a crear conexiones entre áreas. El segundo factor es la vía ciclista, donde se encuentra la recreativa, en la vía se utilizará el asfalto.

Como último factor en vías, se desarrolla la vehicular en la cual se encuentra la vía privada y pública, básicamente esta se basa en el estacionamiento y en paradas

de transporte público que conecten directamente con el proyecto. El factor cuarto será el mantenimiento de la pista del Aeropuerto Chachoan, al cual se le dará mantenimiento y se mantendrá con su materialidad específica de asfalto con un grosor entre 15 a 51cm.

Figura 92

Estrategia conceptual – vial



Nota: La grafica muestra el diagrama que pretende describir el proyecto futuro mediante una ramificación de áreas, llegando así a una proyección de zonas que beneficien al usuario. Fuente: Propia (2021).

Dentro de la propuesta se encuentran tres distintas zonas disgregadas, estas son la zona de recreacional, ocio-lectura y alimenticia. Cada una de estas tienen una desarticulación interna que pretende poder solucionar las necesidades del usuario. La zona recreacional está dividida en zona de recreación deportiva, recreativa y de eventos. Cada una de estas tiene como objetivo la proporción de distintas actividades que se desarrollaran dentro del proyecto. La zona alimenticia está dividida en comercial y área verde, esta área ha sido proyectada de esta manera porque se desea crear stands de venta y áreas de picnic ya que actualmente existe estas actividades, pero de forma ilícita. La zona de ocio y lectura tiene como prioridad el descanso y relajación del usuario en distintas actividades, por eso se la ha dividido en zonas de vegetación que proyecten áreas de huertos y jardines culturales. Como ultima tipología de zonas se desarrolló espacios abiertos en los

cuales se puedan utilizar como miradores y áreas verdes con vista hacia los principales paisajes del aeropuerto.

Figuran 93

Estrategia conceptual zonal



Nota: La grafica muestra cada estrategia conceptual zonal, cada una de estas tienen una desarticulación interna que pretende poder solucionar las necesidades del usuario. Fuente: INEC (2010).

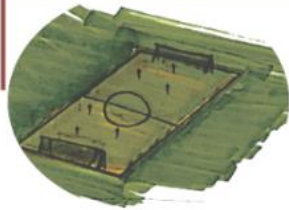
4.2.1 Estrategias Conceptuales Zonificadas

Las siguientes estrategias conceptuales han sido diseñadas a partir de la zonificación del área, en donde se pretende realizar distintas tipologías de actividades dentro del aeropuerto, en el cual se genere una respuesta hacia las necesidades diarias del usuario. Dentro de estas estrategias en su mayoría se desea conservar la cultura que posee la parroquia de Izamba, la cual es su agricultura. Por esto se pretende generar huertos urbanos, estancias ecológicas, conexiones naturales, entre otros; que aporten al interés del turismo sobre la naturaleza y sus diversas funciones en la ciudadanía. Con las estrategias conceptuales que se encargan de zonificar el área se podrá apreciar la transición, entre las urbanizaciones hacia la conexión directa con la naturaleza y su agricultura parroquial.

Figura 94

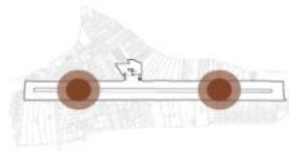
Estrategias conceptuales zonificadas

ESTRATEGIA: RECREACIÓN ACTIVA



Descripción:

Una de las costumbres mantenidas en la mayor parte de Latinoamérica, es realizar juegos deportivos en canchas improvisadas, que por lo general son de tierra. A partir de la recreación activa se plantea realizar canchas deportivas, que incrementen la buena salud y costumbres de los usuarios. Además de juegos infantiles y todo tipo de recreación activa

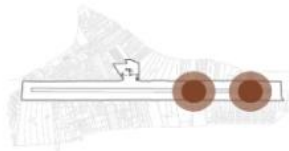


ESTRATEGIA: CONEXIONES NATURALES



Descripción:

La estancia entre la naturaleza hoy en día es un privilegio, debido al actual problema de contaminación. Mediante las conexiones naturales se desarrollara vías naturales, esto quiere decir vías planteadas por el humano pero desenvueltas por la naturaleza y su propia vegetación. Así obteniendo caminerías totalmente naturales sin concreto u otros materiales.



ESTRATEGIA: CRECIMIENTO ECONÓMICO



Descripción:

La parroquia de Izamba cuenta con un alto porcentaje de personas que están en una economía de media a baja y se visualiza claramente en la zona, donde se observa vendedores ambulantes. Debido a esta problemática se incrementara la estrategia de crecimiento económico, la cual se desarrollara a mobiliarios abiertos para el incremento económico.



ESTRATEGIA: BARRERA VERDE



Descripción:

Con una inexistencia de barrera divisoria entre aeropuerto y vía pública. La estrategia utilizada es realizar un abastecimiento de barrera arbórea y arbustiva para la división entre el equipamiento y vía pública.



ESTRATEGIA: EJES PEATONALES



Descripción:

Debido a la invasión en el aeropuerto chachoan provocado por la disfunción, escases de mantenimiento y la desconexión existente entre las zona Este y Oeste, se proyecta el asentamiento de ejes peatonales a partir de las vías ya realizadas furtivamente por los usuarios, creando vías funcionales y libres de peligro.



ESTRATEGIA: HUERTOS URBANOS



Descripción:

La Parroquia de Izamba es el 48,8% agrícola y agropecuaria, sus suelos son altamente potenciales para este uso y debido a esto se desea implementar huertos de especies nativas para el desarrollo económico del sector.



ESTRATEGIA: CIRCULACION ACTIVA



Descripción:
La pista del aeropuerto Chachoan actualmente es utilizada como una ruta de bicicletas debido a la pendiente que esta posee. Mediante la estrategia de circulación activa, se pretende mantener esta iniciativa de la comunidad y mejorarla a partir de circuitos de ciclovía.

ESTRATEGIA: ESTANCIA ECOLÓGICA

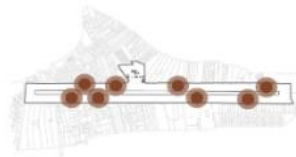
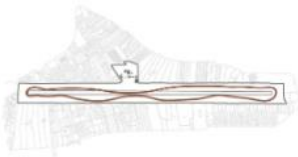


Descripción:
La falta de áreas verdes destinadas al ocio, lectura y relajación van incrementando con el pasar del tiempo, debido al crecimiento acelerado habitacional. Por eso con la estrategia de estancia ecológica se pretende conectar al usuario con la naturaleza y liberarlo de la contaminación auditiva que causan las ciudades.

ESTRATEGIA: RECREACION PASIVA



Descripción:
La parroquia de Izamba tiene un déficit en equipamientos recreacionales. Por medio de la recreación pasiva se proyecta espacios de diversión, con diseños amigables con las áreas naturales.



Nota: La grafica muestra las estrategias conceptuales que han sido diseñadas a partir de la zonificación del área, en donde se pretende realizar distintas tipologías de actividades dentro del aeropuerto Fuente: Propia (2021).

4.3 Idea Fuerza

El concepto con el que se desea formar el proyecto es el SINCRETISMO URBANO. Este concepto tiene como definición, el coincidir diversas funciones en una forma única. A partir de este proyecto se desea conectar diversos espacios recreativos y entrelazar el lado Este y Oeste del área de estudio. El realizar un sincretismo urbano brindara una conexión entre un nuevo equipamiento recreativo y los habitantes de la zona.

Figura 95

Idea fuerza



Nota: La grafica muestra el concepto con el que se desea formar el proyecto es el sincretismo urbano. Fuente: Propia (2021).

El concepto interno que se pretende desarrollar en el proyecto, está basado en la fuerza de sustentación que tiene el avión para poder estar en el aire. El aire que cubre al ala de un avión al momento de estar volando permite generar una potencia que anhela el ala para arriba.

La corriente que pasa por encima del ala hace un recorrido de mayor distancia por lo que adquiere mayor velocidad, provocando así menor presión en el extrado que en el entrado. Esta curvatura que se genera como envoltorio superior de las alas y el aire inferior que lo recorre, generan líneas orgánicas e inorgánicas que serán como aporte conceptual para el desenvolvimiento espacial del aeropuerto.

Figura 96

Concepto



Nota: La grafica muestra el concepto interno que se pretende desarrollar en el proyecto, está basado en la fuerza de sustentación que tiene el avión para poder estar en el aire. Fuente: GAD Municipal de Ambato (2018)

4.4 Propuesta

Las propuestas aplicadas hacia el aeropuerto Chachoan son una respuesta de la problemática existente dentro y fuera de este. Lo que se desea alcanzar es un parque que solucione las falencias existentes de la zona y que a la vez atraiga un crecimiento turístico para la parroquia; incrementando así los niveles económicos de la población parroquial.

Tabla 22

Problema - Propuesta

PROBLEMA	 <p>Vendedores Ambulantes</p>	 <p>Zona de libadores</p>	 <p>Canchas de fútbol improvisadas</p>	 <p>Zona abandonada</p>	 <p>Inexistencia de cerramiento entre cementerio y aeropuerto</p>
PROPUESTA	<p>Creación de mobiliario en espacios abiertos, para el desarrollo de nuevos trabajos y crecimiento económico de la zona.</p>	<p>Debido a la existencia de zonas baldías, los pobladores empiezan a realizar dentro de estas áreas para beber. Por lo cual se propone diseñar estas zonas y convertirlas en espacios recreativos.</p>	<p>Instaurar canchas deportivas de uso publico, con la materialidad adecuada.</p>	<p>Desarrollo de espacios pasivos y activos dentro de esta zona, para invitar al usuario a utilizar el área y no dejarla en abandono.</p>	<p>Generar un sentimiento de privacidad a partir del uso adecuado de un cerramiento.</p>
PROBLEMA	 <p>Escases de cerramiento y mantenimiento de zona arbustiva</p>	 <p>Apropiación de terreno del aeropuerto chachoan</p>	 <p>Pista en mal estado para aterrizaje de aviones</p>	 <p>Invasión con ganado para beneficio alimenticio</p>	 <p>Creación de vías alternativas</p>
PROPUESTA	<p>Implantar barreras verdes como cerramiento, para no generar un muro macizo; sino fomentar el uso de las áreas, con la adecuada precaución y cuidado.</p>	<p>A causa de la necesidad de áreas recreativas ha existido una apropiación ilegal, por eso se pretende generar áreas de recreación activa, pasiva y de ocio para incentivar una apropiación legal y de buen uso.</p>	<p>Una de las consecuencias de la disfuncion del aeropuerto Chachoan es su pista, por esto se propone el desarrollo de pistas de bicicleta para crear circuitos aprovechando la pendiente que esta tiene y el uso actual que se la da.</p>	<p>Elaboración de áreas verdes recreativas, que inviten al usuario a apropiarse adecuadamente, así no existirá una invasión de ganado debido a zonas en desuso</p>	<p>Continuidad de vías en la zona publica, a partir de la creación de vías peatonales. Las cuales formen un zurcido urbano entre la zona Este y Oeste.</p>

Nota: La figura muestra las propuestas aplicadas hacia el A.C que son una respuesta de la problemática dentro y fuera de este. Fuente: Propia (2021).

4.5 Análisis del Usuario

Dentro del análisis del usuario se ha dividido en distintas zonas existentes, en las cuales se despliegan a las subzonas llevando así a un estudio detallado. Dentro del proyecto se ha analizado los diferentes tipos de usuarios: niños, adultos, adultos mayores, personas con capacidades especiales y mascotas.

Dentro de la planificación se ha estimado realizar un parque que sea accesible para todas las necesidades y capacidades aprovechando el nivel bajo de pendiente que este terreno tiene para generar accesos directos y sin graderíos.

Las mascotas podrán ingresar al parque, pero no tendrán acceso hacia algunas áreas en donde se cuente con vegetación nativa y gastronomía. El proyecto se ha desarrollado en un horario abierto desde las 6am hasta las 10pm en la mayoría de sus zonas, solo algunas como el mercadillo, huerto urbano y zona de picnic será abierta hasta las 6pm ya que cuenta con un horario laboral.

Tabla 23

Análisis de Usuario

ZONA	SUB ZONA	NECESIDAD	ESPACIO	# ESPACIOS	USUARIOS	HORARIO
Productiva	Huerto Urbano	Producción Económica	Huerto Urbano	4		
Comercial	Mercadillo	Compra y venta artesanal	Inmobiliario Artesanal	1		
	Galería de Restaurantes	Compra y venta alimentos	Inmobiliario Gastronómico	2		
		Alimentarse	Mobiliario Gastronómico	1		
	Picnic	Compra y venta alimentos	Inmobiliario Gastronómico	2		
		Alimentarse	Mobiliario Gastronómico	1		
Recreativa	Zona Infantil	Jugar	Juegos Infantiles	1		
	Estancia Ecológica	Recreación pasiva	Estancia pasiva ecológica	5		
	Área Canina	Recreación animal	Estancia recreativa canina	1		
Contemplación	Mirador	Apreciar las visuales	Mirador	1		

Relajación	Meditación	Descanso	Espacio de meditación	4		
	Jardín Cultural	Apreciación cultural	Jardín Activo	1		
	Jardín de especies nativas	Ocio y apreciación	Jardín pasivo	3		
	Recreación Pasiva	Descanso con oportunidad de recreación	Espacio Verde	7		
Ingreso	Peatonal	Ingresar al parque	Retiro área verde	1		
		Ingresar al parque	Retiro área adoquinada	1		
	Vehicular	Parquear	Mirador	1		
Artística	Anfiteatro	Presentaciones Artísticas	Anfiteatro	1		
Deportiva	Canchas deportivas	Deporte futbol	Cancha de Futbol	3		
		Deporte basket	Cancha de Basket	3		
		Practicar Tenis	Cancha de Tennis	1		
		Recreación de Bolley	Cancha de Bolley	3		
	Zona de Maquinas	Realizar ejercicio	Maquinas deportivas	1		
	Paseo Ecológico	Recreación con la naturaleza y deporte	Recorrido ecológico	1		
Aterrizaje	Helipuerto	Aterrizar helicópteros	Helipuerto	1		Cerrado durante aterrizaje
	Pista	Aterrizar Avionetas	Pista	1		
Aseo	SS-HH	Asearse	Baños	5		

Nota: La grafica muestra el análisis del usuario y se ha dividido en distintas zonas existentes, en las cuales se despliegan a las subzonas llevando así a un estudio detallado. Fuente: Propia (2021).

4.6 Programa

Tabla 24

Programa

ZONA	SUB ZONA	NECESIDAD	ESPACIO	# ESPACIOS	m2 PARCIAL	ÁREA TOTAL	ÁREA ZONAL	
Productiva	Huerto Urbano	Producción Económica	Huerto Urbano	4	6,994 m2	27,976 m2	27,976 m2	
Comercial	Mercadillo	Compra y venta artesanal	Inmobiliario Artesanal	1	1,518 m2	1,518 m2	11,954 m2	
		Compra y venta alimentos	Inmobiliario Gastronómico	2	150,6 m2	301,2 m2		
	Galería de Restaurantes	Alimentarse	Mobiliario Gastronómico	1	998,93 m2	998,93 m2		
		Picnic	Compra y venta alimentos	Inmobiliario Gastronómico	2	142,53 m2		285,06 m2
			Alimentarse	Mobiliario Gastronómico	1	8,851 m2		8,851 m2

Recreativa	Zona Infantil	Jugar	Juegos Infantiles	1	5,372 m ²	5,372 m ²	19,542 m ²
	Estancia Ecológica	Recreación pasiva	Estancia pasiva ecológica	5	2,511 m ²	12,553 m ²	
	Área Canina	Recreación animal	Estancia recreativa canina	1	1,617 m ²	1,617 m ²	
Contemplación	Mirador	Apreciar las visuales	Mirador	1	2,011 m ²	2,011 m ²	2,011 m ²
Relajación	Meditación	Descanso	Espacio de meditación	4	2,241 m ²	8,964 m ²	62,725 m ²
	Jardín Cultural	Apreciación cultural	Jardín Activo	1	836,77 m ²	836,77 m ²	
	Jardín de especies nativas	Ocio y apreciación	Jardín pasivo	3	6,064 m ²	24,259 m ²	
	Recreación Pasiva	Descanso con oportunidad de recreación	Espacio Verde	7	4,095 m ²	28,665 m ²	
Ingreso	Peatonal	Ingresar al parque	Retiro área verde	1	393,45 m ²	393,45 m ²	7,288 m ²
		Ingresar al parque	Retiro área adoquinada	1	447,69 m ²	447,69 m ²	
	Vehicular	Parquear	Mirador	1	6,447 m ²	6,447 m ²	
Artística	Anfiteatro	Presentaciones Artísticas	Anfiteatro	1	4,069 m ²	4,069 m ²	4,069 m ²
Deportiva	Canchas deportivas	Deporte futbol	Cancha de Futbol	3	6,218 m ²	18,654 m ²	59,339 m ²
		Deporte basket	Cancha de Basket	3	2,200 m ²	6,602 m ²	
		Practicar Tennis	Cancha de Tennis	1	4,596 m ²	4,596 m ²	
		Recreación de Bolley	Cancha de Bolley	3	1,265 m ²	3,795 m ²	
	Zona de Maquinas	Realizar ejercicio	Maquinas deportivas	1	679,55 m ²	679,55 m ²	
	Paseo Ecológico	Recreación con la naturaleza y deporte	Recorrido ecológico	1	25,013 m ²	25,013 m ²	
Aterrizaje	Helipuerto	Aterrizar helicópteros	Helipuerto	1	6,413 m ²	6,413 m ²	55,477 m ²
	Pista	Aterrizar Avionetas	Pista	1	49,064 m ²	49,064 m ²	
Aseo	SS-HH	Ascarse	Baños	5	57 m ²	285 m ²	285 m ²

Nota: La grafica muestra la programación desarrollada del proyecto. Fuente: Propia (2021).

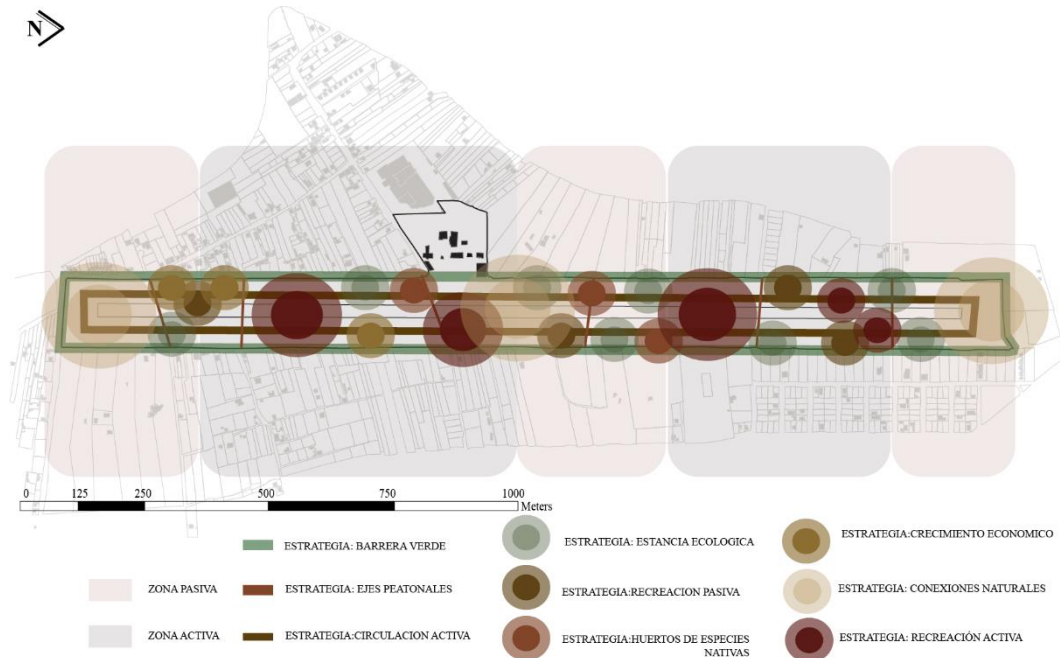
La programación desarrollada del proyecto en su totalidad es una respuesta ante las problemáticas y guiada a través de las estrategias conceptuales. Cada espacio cuenta con una cierta área y algunos de estos se repiten a lo largo del espacio de intervención. Dentro de esta programación se aprecia las necesidades de los espacios y como estos son respondidos a partir de zonas, subzonas y cantidad de espacios que estos deben poseer.

4.7 Diagrama funcional

El proyecto para poder ser ejecutado de una manera eficaz debe ser avanzado a partir de zonas que vayan disminuyendo desde macro a micro, donde se observen las zonas generales hasta las áreas donde se desarrollen las estrategias planteadas. En el siguiente grafico se puede observar como el parque va dando forma y como este empieza a generar transiciones que responden a las actividades de una forma global y también de una forma específica. Como primer punto se general zonas pasivas y activas, con una barrera verde como cobertura zonal y ejes de circulación tanto peatonales como de transporte. A partir de esta distribución zonal de ejes, se encuentran las distintas estrategias que generen un espacio individual pero que a la vez se conecten mediante actividades hacia las otras áreas, generando un proyecto total formado por estrategias de diseño.

Figura 97

Diagrama funcional



Nota: La grafica muestra como el parque va dando forma y como este empieza a generar transiciones que responden a las actividades de una forma global y también de una forma específica. Fuente: Propia (2021).

4.8 Aspectos Funcionales

Los aspectos funcionales del parque lineal proyectado están divididos por zonas y subzonas, donde se distribuyen sus elementos urbanos y materialidad. Este ítem es de gran ayuda hacia una adecuada proyección de diseño y necesidades respondidas para el usuario. Con una planificación zonal y de materialidad se desea llegar hacia un adecuado diseño del parque lineal.

Tabla 25

Aspectos Funcionales

ZONA	SUB ZONA	ELEMENTO URBANO	MATERIALIDAD	DESCRIPCIÓN
Productiva	Huerto Urbano	Caminerias	Via de Tierra con bordillo de madera	Área agrícola para la siembra y cosecha de vegetales, hortalizas y frutas. En las cabeceras de la pista no superaran los 60 cm de altura.
		Iluminación alta	Acero	
		Iluminación baja	Acero	
		Vegetación	Plantas Nativas	
		Mobiliario de aseo	Acero	
		Panel Informativo	Acero	
Comercial	Mercadillo	Caminerias	Calzada de adoquin exagonal y acera de hormigón	Espacios abiertos para la comercialización artesanal y gastronómica, en los cuales se ubique una galería de restaurantes, zona de picnic y mercadillo
		Iluminación alta	Acero	
		Iluminación baja	Acero	
		Vegetación	Tierra, piedra decorativa, veg. alta y baja	
		Mobiliario de aseo	Acero	
		Panel Informativo	Acero	
		Bancas	Madera y Hormigón	
		Inmobiliario Artesanal	Acero y Madera	
		Parada de Bicicletas	Madera y Acero	
	Galería de Restaurantes	Caminerias	Calzada de adoquin exagonal y acera de hormigón	
		Iluminación alta	Acero	
		Iluminación baja	Acero	
		Vegetación	Tierra, césped, piedra decorativa, veg. alta y baja	
		Mobiliario de aseo	Acero	
		Panel Informativo	Acero	
		Bancas	Madera y Hormigón	
		Inmobiliario Gastronómico	Acero y Madera	
		Mobiliario Gastronómico	Acero y Madera	
	Pileta	Hormigón, madera y cerámica		
	Parada de Bicicletas	Madera y Acero		
	Picnic	Caminerias	Hormigón	
		Iluminación alta	Acero	
		Iluminación baja	Acero	
		Vegetación	Tierra, césped, piedra decorativa, veg. alta y baja	
Mobiliario de aseo		Acero		
Panel Informativo		Acero		
Bancas		Madera y Hormigón		
Inmobiliario gastronómico		Acero y Madera		
Mobiliario Gastronómico		Acero y Madera		
Parada de Bicicletas	Madera y Acero			
Zona Infantil	Zona Infantil	Camineria	Adoquin Exagonal y Hormigón	Zonas amplias en donde se pueda realizar actividades de recreación y ocio tanto para
		Juegos Infantiles	Madera y Acero	
		Iluminación alta	Acero	
		Iluminación baja	Acero	
		Vegetación	Tierra, césped, veg. alta y baja	
		Mobiliario de aseo	Acero	
		Panel Informativo	Acero	
		Parada de Bicicletas	Madera y Acero	
		Bancas	Madera y Hormigón	
	Zona Infantil	Camineria	Adoquin Exagonal y Hormigón	
		Juegos Infantiles	Madera y Acero	
		Iluminación alta	Acero	
		Iluminación baja	Acero	

Recreativa	Estancia Ecológica	Vegetación	Tierra, césped, veg. alta y baja	y ocio tanto para niños como para adultos.
		Mobiliario de aseo	Acero	
		Panel Informativo	Acero	
		Parada de Bicicletas	Madera y Acero	
		Bancas	Madera y Hormigón	
		Camineria	Adoquin Exagonal y Hormigón	
	Área Canina	Juegos Caninos	Madera y Acero	
		Iluminación alta	Acero	
		Iluminación baja	Acero	
		Vegetación	Tierra, césped, veg. alta y baja	
		Mobiliario de aseo	Acero	
		Panel Informativo	Acero	
		Parada de Bicicletas	Madera y Acero	
		Bancas	Madera y Hormigón	

ZONA	SUB ZONA	ELEMENTO URBANO	MATERIALIDAD	DESCRIPCIÓN
Contemplación	Mirador	Caminerías	Calzada de adoquin exagonal y acera de hormigón	Área de visualización, en el cual se puede apreciar los volcanes y naturaleza.
		Iluminación alta	Acero	
		Iluminación baja	Acero	
		Vegetación	Tierra, piedra, veg. alta y baja	
		Mobiliario de aseo	Acero	
		Panel Informativo	Acero	
		Bancas	Madera y Hormigón	
		Parada de Bicicletas	Madera y Acero	
Relajación	Meditación	Caminerías	Calzada de adoquin exagonal y acera de hormigón	Zonas destinadas a la contemplación, meditación y relajación; en donde se puede apreciar la naturaleza nativa de la parroquia.
		Iluminación alta	Acero	
		Iluminación baja	Acero	
		Vegetación	Tierra, piedra decorativa, veg. alta y baja	
		Mobiliario de aseo	Acero	
		Panel Informativo	Acero	
		Bancas	Madera y Hormigón	
		Parada de Bicicletas	Madera y Acero	
	Jardín Cultural	Caminerías	Calzada de adoquin exagonal y acera de hormigón	
		Iluminación alta	Acero	
		Iluminación baja	Acero	
		Vegetación	Tierra, césped, piedra decorativa, veg. alta y baja nativa	
		Mobiliario de aseo	Acero	
		Panel Informativo	Acero	
		Bancas	Madera y Hormigón	
		Parada de Bicicletas	Madera y Acero	
	Jardín de especies nativas	Caminerías	Calzada de adoquin exagonal y acera de hormigón	
		Iluminación alta	Acero	
		Iluminación baja	Acero	
		Vegetación	Tierra, césped, piedra decorativa, veg. alta y baja nativa	
		Mobiliario de aseo	Acero	
		Panel Informativo	Acero	
		Bancas	Madera y Hormigón	
		Parada de Bicicletas	Madera y Acero	
Recreación Pasiva	Caminerías	Calzada de adoquin exagonal y acera de hormigón		
	Iluminación alta	Acero		
	Iluminación baja	Acero		
	Vegetación	Tierra, césped, piedra decorativa, veg. alta y baja nativa		
	Mobiliario de aseo	Acero		
	Panel Informativo	Acero		
	Bancas	Madera y Hormigón		
	Parada de Bicicletas	Madera y Acero		
Ingreso	Peatonal	Montículos Verdes	Tierra y Césped	
		Caminerías	Calzada de adoquin exagonal, hormigón, madera	
		Iluminación alta	Acero	
		Iluminación baja	Acero	
		Vegetación	Tierra, piedra, veg. alta y baja	
		Mobiliario de aseo	Acero	
		Panel Informativo	Acero	
		Bancas	Madera y Hormigón	
	Vehicular	Parada de Bicicletas	Madera y Acero	
		Pileta	Hormigón, madera y cerámica	
		Caminerías	Calzada de adoquin exagonal, hormigón, madera	
		Iluminación alta	Acero	
		Iluminación baja	Acero	
		Vegetación	Tierra, piedra, veg. alta y baja	
		Mobiliario de aseo	Acero	
		Panel Informativo	Acero	
Bancas	Madera y Hormigón			
Estacionamiento	Asfalto			

ZONA	SUB ZONA	ELEMENTO URBANO	MATERIALIDAD	DESCRIPCIÓN
Artística	Anfiteatro	Caminerías	Calzada de adoquín exagonal y acera de hormigón	Espacio dedicado al arte, en donde se encuentre un espacio amplio para una intervención temporal y un anfiteatro para espectáculos.
		Iluminación alta	Acero	
		Iluminación baja	Acero	
		Vegetación	Tierra, piedra, veg. alta y baja	
		Mobiliario de aseo	Acero	
		Panel Informativo	Acero	
		Bancas	Madera y Hormigón	
		Parada de Bicicletas	Madera y Acero	
Deportiva	Canchas Deportivas	Caminerías	Calzada de adoquín exagonal y acera de hormigón	Área especializada hacia el deporte, cuenta con varias canchas de bolley, basket, tenis y fútbol. Además posee un circuito de paseo ecológico por todo el parque, en el cual permite realizar ejercicio y correo en bicicleta o a pie.
		Iluminación alta	Acero	
		Iluminación baja	Acero	
		Vegetación	Tierra, piedra decorativa, veg. alta y baja	
		Mobiliario de aseo	Acero	
		Panel Informativo	Acero	
		Bancas	Madera y Hormigón	
		Parada de Bicicletas	Madera y Acero	
		Cancha de Fútbol	Césped sintético y césped natural	
		Cancha de Basket	Hormigón	
	Cancha de Bolley	Hormigón		
	Cancha de Tenis	Hormigón		
	Maquinas Deportivas	Caminerías	Calzada de adoquín exagonal y acera de hormigón	
		Iluminación alta	Acero	
		Iluminación baja	Acero	
		Vegetación	Tierra, césped, piedra decorativa, veg. alta y baja nativa	
		Mobiliario de aseo	Acero	
		Panel Informativo	Acero	
		Bancas	Madera y Hormigón	
		Parada de Bicicletas	Madera y Acero	
Paseo Ecológico		Vía peatonal	Hormigón, Pintura y Caucho	
		Iluminación alta	Acero	
	Iluminación baja	Acero		
	Ciclovía	Asfalto y pintura		
	Mobiliario de aseo	Acero		
	Panel Informativo	Acero		
Aterrizaje	Helipuerto	Caminerías	Calzada de adoquín exagonal, hormigón, madera	
		Iluminación alta	Acero	
		Iluminación baja	Acero	
		Pista	Asfalto	
	Pista	Iluminación alta	Acero	
		Iluminación baja	Acero	
		Pista	Asfalto	

Nota: La grafica muestra en porcentaje que la parroquia de Izamba tiene una población de 14.563 habitantes. Fuente: Propia (2021).

5. Partido Urbano

5.1 Ejes

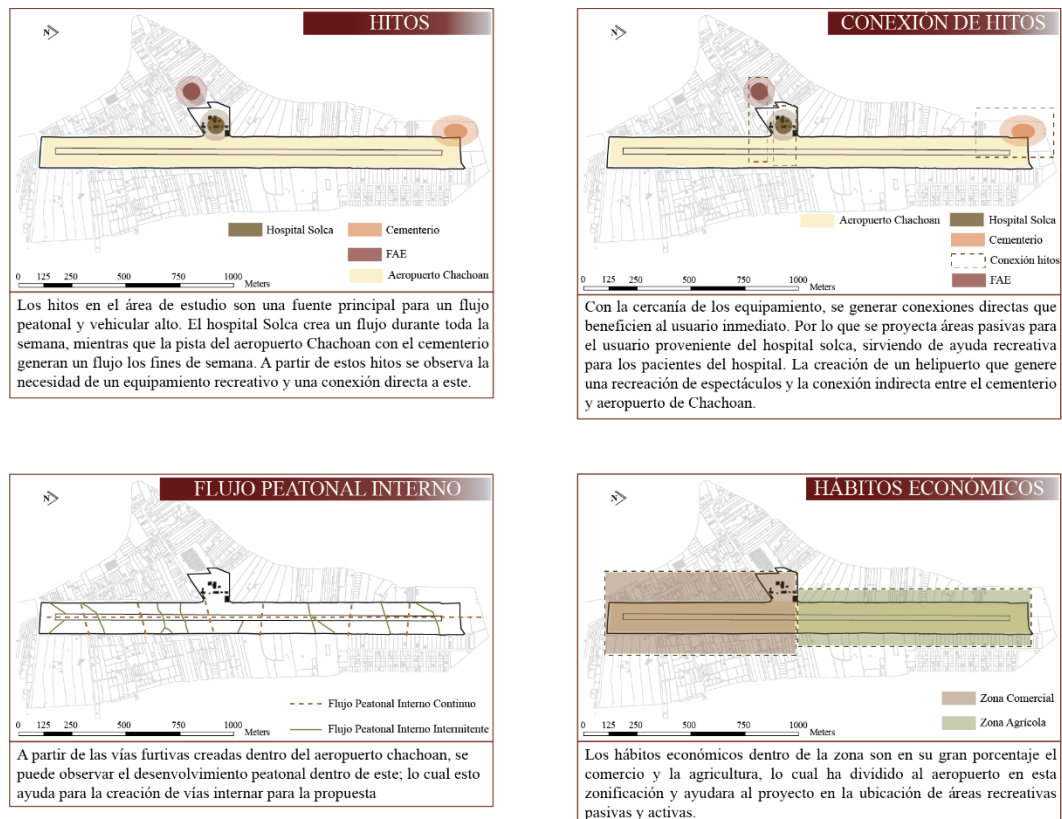
A partir de un estudio de ejes precisos dentro del aeropuerto Chachoan, se han descubierto varios elementos importantes que deben ser mantenidos dentro del proyecto; donde genere una apropiación del usuario hacia el proyecto. Con esto

tomar medidas de un diseño que sea de ayuda hacia el beneficiario y no un obstáculo para realizar sus actividades diarias.

Dentro de estos ejes existentes se puede observar los hitos y sus conexiones, flujo peatonal interno, hábitos económicos, trama, vientos asoleamientos, visuales, transporte público, contaminación sonora, entre otros. Es importante tener el conocimiento de estos ejes ya que a partir de esto se irá dando forma al terreno y sobre todo una respuesta a cada necesidad sin dar cambios bruscos que generen cambios severos dentro de estos ejes principales.

Figura 98

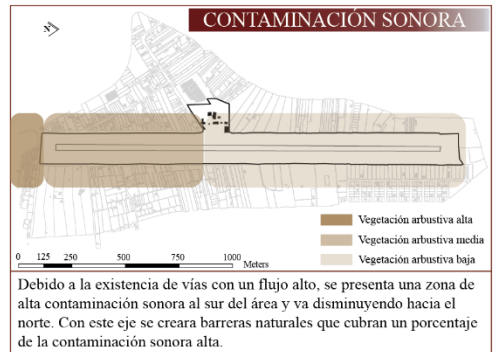
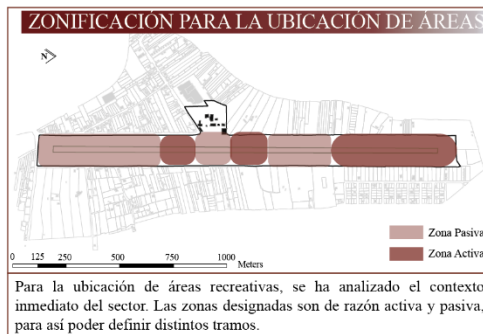
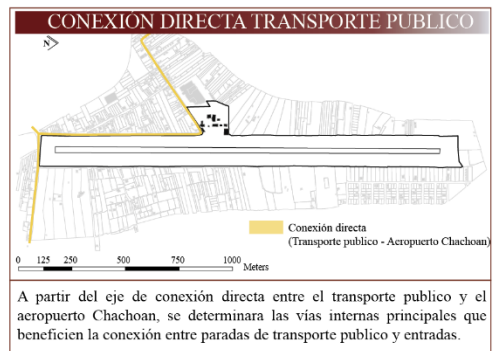
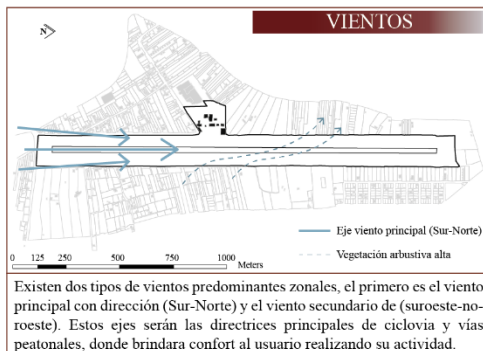
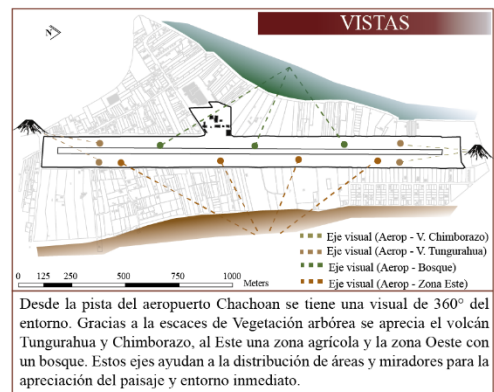
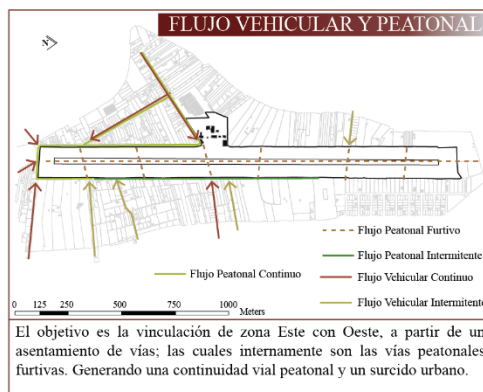
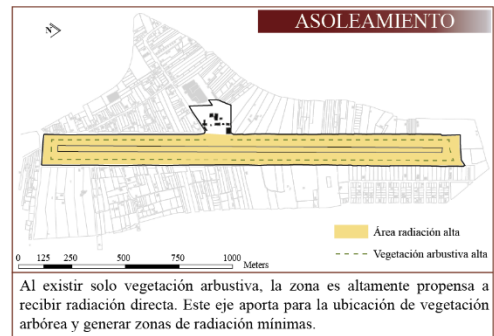
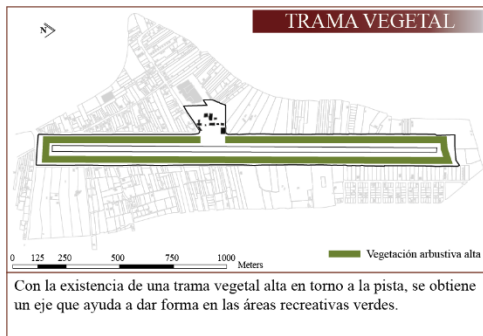
Ejes



Nota: A partir de un estudio de ejes precisos dentro del aeropuerto Chachoan, se han descubierto varios elementos importantes que deben ser mantenidos dentro del proyecto. Fuente: Propia (2021).

Figura 99

Ejes



Nota: La grafica muestra que dentro de estos ejes existentes se puede observar los hitos y sus conexiones, flujo peatonal interno, hábitos económicos, trama, vientos asealamientos, visuales, transporte público, contaminación sonora, entre otros..

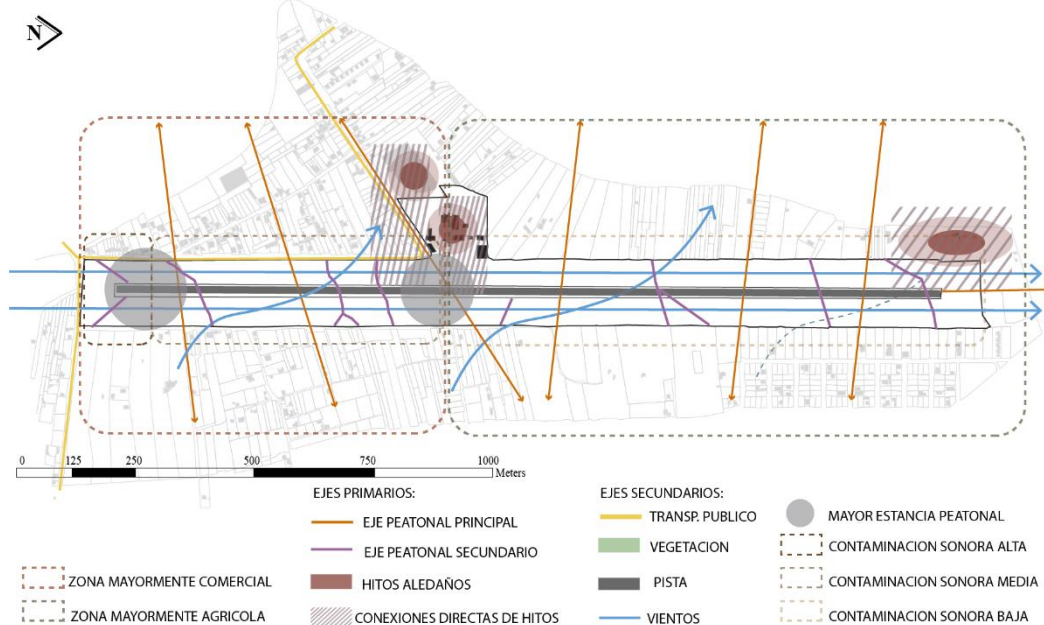
Fuente: Propia (2021).

5.2 Partido Urbano Arquitectónico

Los ejes del aeropuerto Chachoan son puntos específicos de necesidades y aportaciones necesarias hacia el terreno. Mediante la unión de todos estos ejes se ha realizado el siguiente mapa, donde se observa cómo va formado una zonificación global de acontecimientos diarios de la zona.

Figura 100

Partido Urbano Arquitectónico



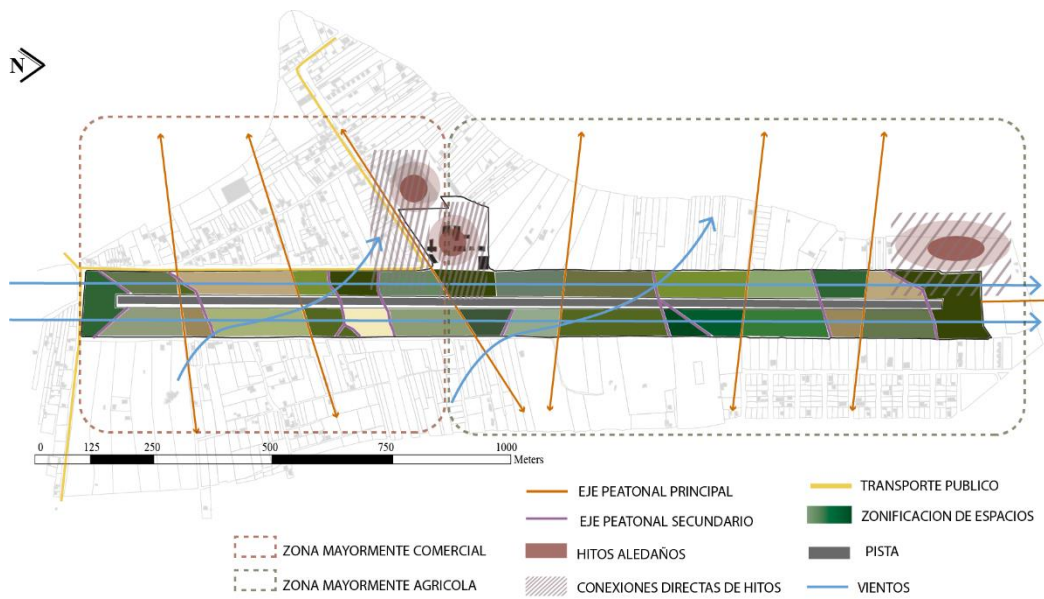
Nota: La grafica muestra los ejes del aeropuerto Chachoan que son puntos específicos de necesidades y aportaciones necesarias hacia el terreno. Fuente: Propia (2021).

5.3 Partido Urbano Zonificado

A través del partido urbano arquitectónico que se generó gracias a la unión de los ejes principales de la zona, se desarrolló un partido urbano zonificado. En este mapa se puede observar como con la unión de varios ejes, se va dando forma al proyecto. Gracias a la zonificación que el mapeo anterior genera, se pueden ir trazando áreas que responden a necesidades.

Figura 101

Partido Urano Zonificado



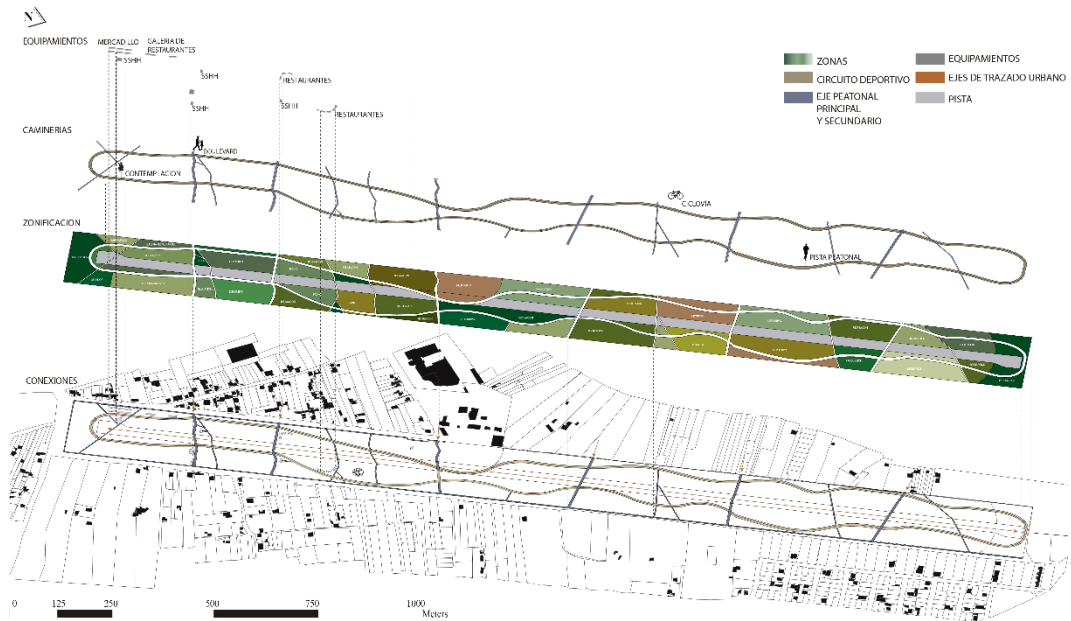
Nota: La grafica muestra que a través del partido urbano arquitectónico se generó gracias a la unión de los ejes principales de la zona,. Fuente: Propia (2021).

5.4 Plan Masa

Dentro del parque proyectado se ha generado respuestas mediante zonas y ejes de circulación, en el siguiente mapa se observa a una escala macro como se desea ir parcelando el área verde y el desarrollo de un recorrido peatonal interno.

Figura 102

Plan Masa



Nota: La grafica muestra una escala macro como se desea ir parcelando el área verde y el desarrollo de un recorrido peatonal interno. Fuente: Propia (2021).

5.5 Mapa Implantación

En el siguiente mapa se puede observar como el proyecto se a incrustado en una situación real, como este da conexiones generales con el entorno; pero sobre todo da una continuidad a la parroquia y no obstaculiza con el paisaje urbano.

Figura 103

Plano de Implantación



Nota: La grafica muestra el proyecto se a incrustado en una situación real. Fuente: Propia (2021).

5.6 Plano Zonificado

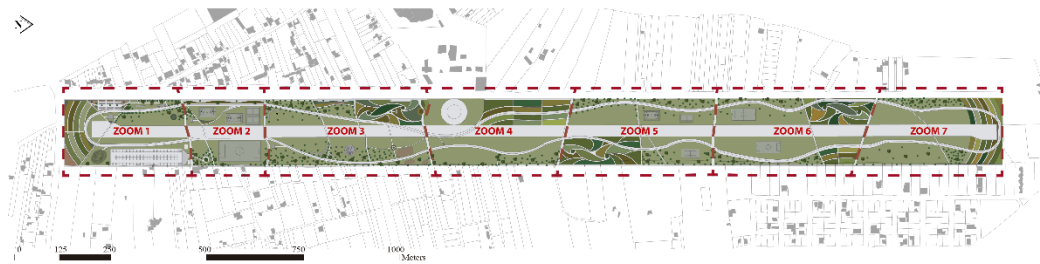
Con la ayuda del siguiente mapa, se podrá observar de una forma meso la distribución de las zonas desarrolladas dentro de este. De una forma muy específica se entiende que el proyecto desea abrazar a la pista de aterrizaje, mas no desaparecerla. Esto nos da como una finalidad un incremento de áreas en el aeropuerto Chachoan, pero no la desaparición de este.

Figura 104

Zonificación

Figura 106

Plano previo Zonificado



Nota: La figura muestra la zonificación dentro del proyecto para poder visualizar posteriormente un acercamiento zonal. Fuente: Propia (2021).

5.8 Planos de acercamiento (Zoom)

La zona número 1, como se puede observar en el gráfico 107 está categorizada como una zona comercial. Este primer fragmento del parque está compuesto por las siguientes áreas:

- Huertos Urbanos: Dentro de esta área se ha planteado la siembra y cosecha de vegetación nativa de la zona, la cual beneficie el comercio de la parroquia y sobre todo que se mantenga la cultura agrícola del sector.
- Mercadillo: Este inmobiliario ha sido desarrollado para el crecimiento económico de la zona y siendo una repuesta a las necesidades de la zona como es la venta ambulatoria dentro del sector.
- Boulevard: Con una acera amplia donde las personas puedan hacer recorridos entre la naturaleza y la ciudad se ha diseñado el Boulevard.
- Galería de Restaurantes: Esta zona ha sido específicamente diseñada para brindar un ambiente diferente dentro de la ciudad de Ambato. Con un recorrido por restaurantes y la degustación de alimentos al aire libre, esta galería pretende atraer el turismo a través de sus espacios abierto entre la naturaleza y cerramientos verdes.
- Área recreativa: Diseñada con una fuente amplia para la contemplación y espacios abierto en esta área recreativa se desea ponerla en uso como un área

multiusos, en la cual se pueda proponer actividades como películas al aire libre, shows, presentaciones, exhibiciones, entre otros.

- Parquadero: Esta zona está diseñada con más de 220 parqueaderos para facilitar la llegada hacia el nuevo parque proyectado.
- Mirador: Debido a las visuales que posee el aeropuerto Chachoan, se ha diseñado un mirador que aproveche este paisaje y que ayude a apreciar de mejor forma los volcanes presentes. Este mirador ha sido diseñado con medidas menores a 3m, ya que al ser también operado como un aeropuerto es necesario no obstaculizar la vista de los pilotos en las cabeceras de la pista
- Pista: Con un recorrido a lo largo de todo el terreno la primera parte de la pista ha sido mantenida con una única intervención de conexión de vías, ya que lo que se desea es mantener el aeropuerto y con uso libre en la pista. En casos de emergencia se ha mantenido esta pista sin interrupciones en las cabeceras y recorrido para que en el caso que se deba utilizar toda, esta pueda ser ejecutada en su función fácilmente.

Figura 107

Zona 1



Nota: La grafica muestra que esta categorizada como una zona comercial. Este primer fragmento del parque esta compuesto por varias áreas. Fuente: Propia (2021).

La zona 2 del parque está desarrollado como un área deportiva, en la cual se pueda practicar deportes como básquet, futbol y vóley. En el siguiente grafico se puede observar una cancha de futbol grande apto para un juego de 12 personas y un área de meditación.

Figura 108

Zona 2

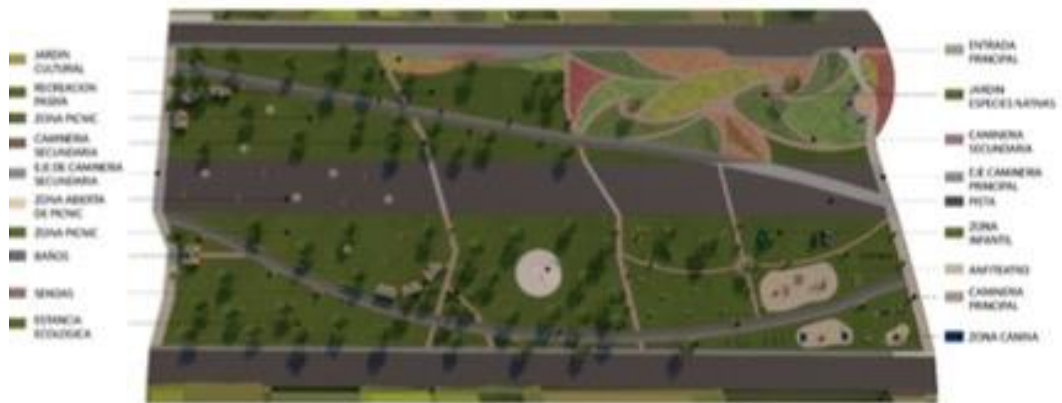


Nota: La grafica muestra la zona 2 del parque que está desarrollado como un área deportiva. Fuente: Propia (2021).

La zona 3 está desarrollada como un sector de transición entre zona activa a zona pasiva. Esta zona esta perfeccionada pensando en el hospital cercano a este terreno, como niños, adultos de tercera edad, embarazadas, entre otros desearían llegar a pasar su tiempo en momentos de espera por el hospital, Así contando con alimentación, descanso y entretenimiento de una forma cercana. El área de picnic cuenta con una intervención sobre la pista, en la cual se utiliza mobiliario temporal para el uso público alimenticio. Un anfiteatro proyectado para presentaciones culturales también se encuentra en esta tercera zona, ubicado entre arboles de escala baja manteniendo todo en un rango no más alto de 3 m.

Figura 109

Zona 3

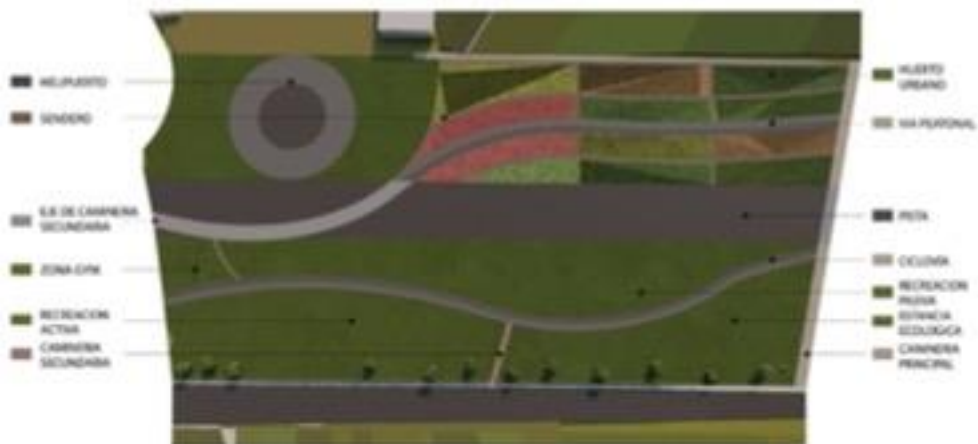


Nota: La grafica La zona 3 está desarrollada como un sector de transición entre zona activa a zona pasiva.. Fuente: Propia (2021).

La zona 4 bajo previas investigaciones ha sido planeada con un helipuerto, ya que no se desea quitar la aviación del aeropuerto y convertirlo en parque; sino utilizarlo de forma mixta bajo normas de seguridad. A partir de esta zona empieza la segunda parte de la pista de aterrizaje, en la cual será utilizada como pista de vuelo bajo normas de seguridad y sin vegetación e iluminación alta cercana. Por esto se ha diseñado áreas verdes extensas para un uso libre y otras con usos como meditaciones y huertos.

Figura 110

Zona 4



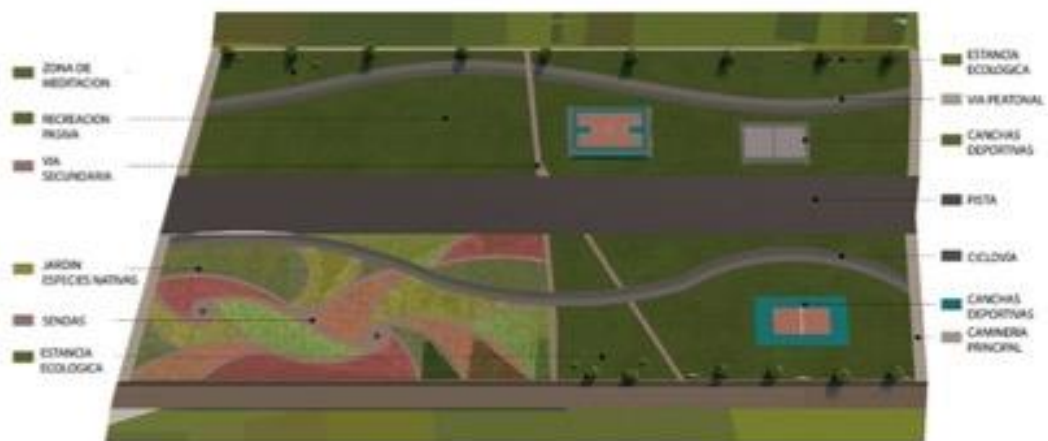
Nota: La grafica muestra que la zona 4 bajo ha sido planeada con un helipuerto, ya que no se desea quitar la aviación del aeropuerto y convertirlo en parque. Fuente: Propia (2021).

En los siguientes gráficos 111 se puede especificar claramente las áreas desarrolladas. Al no contar con el permiso de vegetación alta, ni iluminación a partir de la zona 5 en adelante se mantendrá una iluminación de piso y vegetación baja, como flores pequeñas y vegetación en los huertos.

Dentro de todo el parque se ha planteado un recorrido peatonal y ciclovía que cubra toda el área de la pista y que mantenga una actividad usual de los usuarios de la zona.

Figura 111

Zona 5



Nota: La grafica muestra claramente las áreas desarrolladas . Fuente: Propia (2021).

En el siguiente zoom de la zona 6 se puede observar una tercera zona deportiva, la cual cuenta con canchas deportivas pero que mantengas sus arcos removibles para un aterrizaje que deba ser ejecutado.

Figura 112

Zona 6

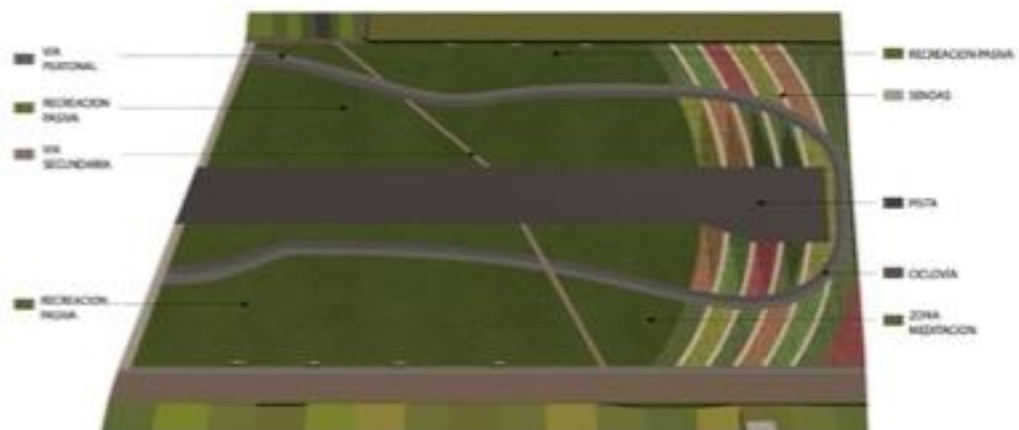


Nota: La grafica muestra una tercera zona deportiva, la cual cuenta con canchas deportivas. Fuente: Propia (2021).

En el siguiente grafico se muestra el ultimo zoom, en donde ha sido desarrollado como una zona limpia de inmobiliario y mobiliario. Esta zona cuenta con zonas pasivas y de meditaci3n. En la cabecera de la pista se ha propuesto vegetaci3n baja con un m3ximo de altura de 30cm ya que no se puede presentar obst3culos en las cabeceras de pistas de aterrizaje.

Figura 113

Zzona 7



Nota: La grafica muestra el ultimo zoom, en donde ha sido desarrollado como una zona limpia de inmobiliario y mobiliario. Fuente: Propia (2021).

5.9 Cortes

Dentro de la zona 1 se ha realizado un corte donde demuestra lo mas importante de este sector. Contando con la vía principal que tiene una materialidad de laja segmentada, la galería de restaurantes que posee una mezcla de materiales como madera, concreto y metal, la caminería secundaria que posee adoquín tono terracota y las sendas que posee gravilla fina en tonalidades terracota.

Figura 114

Corte Zona 1

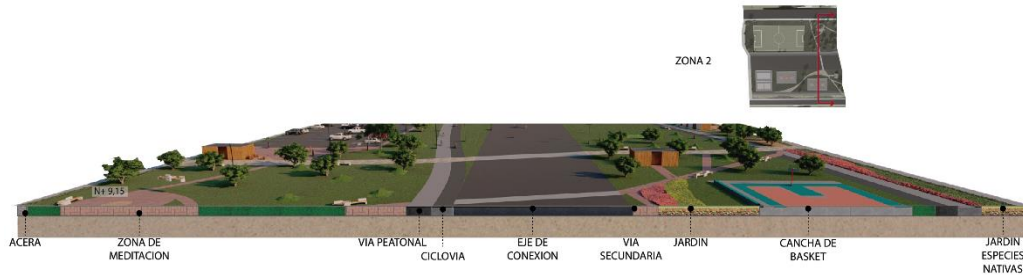


Nota: La grafica muestra la vía principal que tiene una materialidad de laja segmentada. Fuente: Propia (2021).

En el corte de la segunda zona se puede apreciar los ejes de conexión entre zonas, los cuales son proyectados solo con pintura en tonos grises y el corte de vías como lo son el recorrido peatonal y la ciclovía.

Figura 115

Corte Zona 2

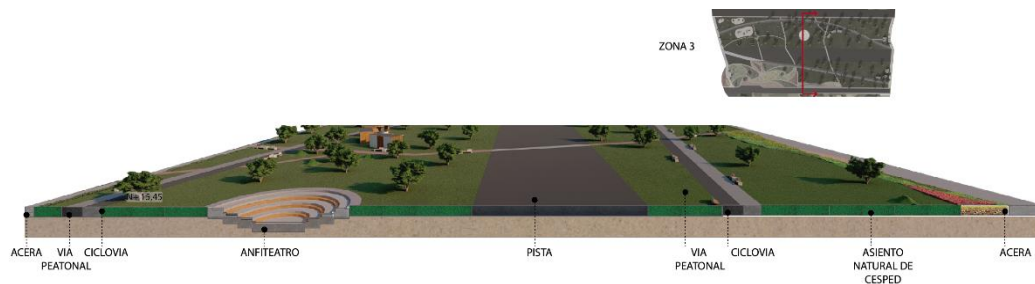


Nota: La grafica muestra los ejes de conexión entre zonas, los cuales son proyectados solo con pintura en tonos grises y el corte de vías como lo son el recorrido peatonal y la ciclovía. Fuente: Propia (2021).

El corte de la zona 3, pasa por el anfiteatro el cual tiene un descenso de 2,52m, la pista sin conexiones y se logra apreciar los asientos naturales. Estos montículos han sido diseñados para implementar asientos de vegetación, los cuales sean un plus al diseño, naturaleza y uso.

Figura 116

Corte Zona 3

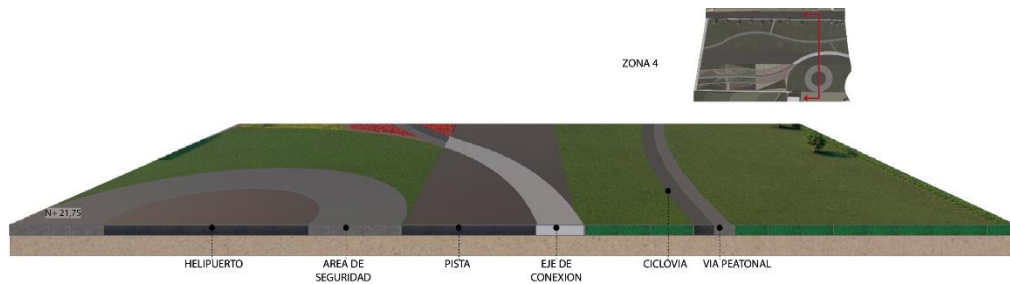


Nota: La grafica tiene un descenso de 2,52m, la pista sin conexiones y se logra apreciar los asientos naturales. Fuente: Propia (2021).

El siguiente grafico muestra el corte de la zona 4, en donde se puede apreciar el helipuerto y su zona de seguridad, un eje de conexión de áreas conjuntamente con el recorrido peatonal y ciclovía. A partir del final de esta zona se puede apreciar un déficit de iluminación alta y es debido a que se utilizara 1000 km de pista para seguirlo utilizando como aeropuerto.

Figura 117

Corte Zona 4

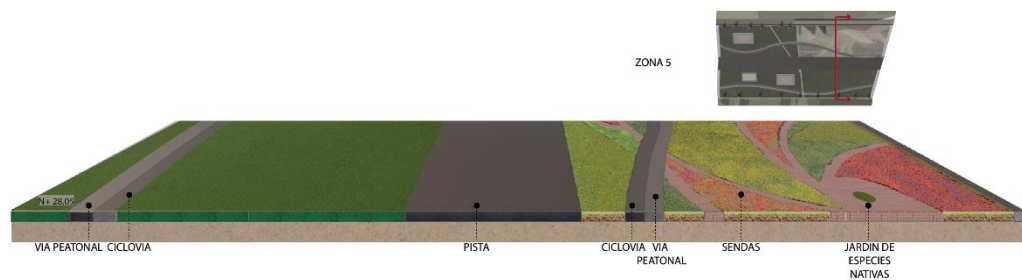


Nota: La grafica muestra el corte de la zona 4, en donde se puede apreciar el helipuerto y su zona de seguridad. Fuente: Propia (2021).

El grafico 118 muestra el corte de la zona 5, en el cual se procede a visualizar un área mas libre de elementos y mobiliario. Se puede observar un jardín de especies nativas, el cual tenga como función ser una zona de contemplación y estudio sobre la flora de la ciudad.

Figura 118

Corte Zona 5



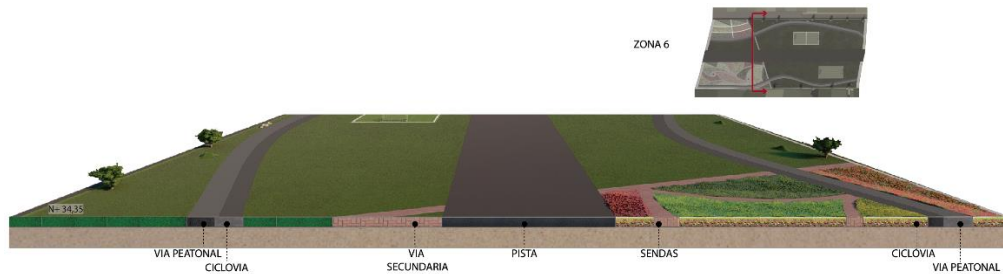
Nota: La grafica muestra el corte de la zona 5, en el cual se procede a visualizar un área mas libre de elementos y mobiliario. Fuente: Propia (2021).

El corte de la zona 6 muestra una parte pequeña de la segunda zona deportiva el cual contara con mobiliario que será removido al momento de la pista ser utilizada como aeropuerto. Se mantiene la iluminación de suelo debido a las necesidades que tiene un piloto para aterrizar y también las normas de aeropuerto.

En la pista se puede apreciar que no existen ejes de conexión, debido a que no puede existir ningún obstáculo físico o visual para un aterrizaje.

Figura 119

Corte Zona 6

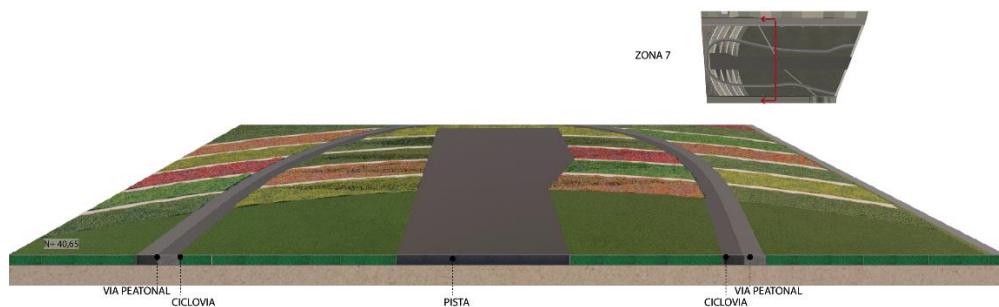


Nota: La grafica muestra una parte pequeña de la segunda zona deportiva el cual contara con mobiliario que será removido al momento de la pista ser utilizada como aeropuerto. Fuente: Propia (2021).

En el corte 7 de la ultima zona se puede apreciar una zona limpia, libre de obstáculos, vegetación alta, iluminación alta y ejes de conexión. En el grafico se puede observar cómo se genera un giro en u del recorrido peatonal y ciclovia, procurando presentar este recorrido como un sendero ecológico continuo sin interrupción.

Figura 120

Corte Zona 7

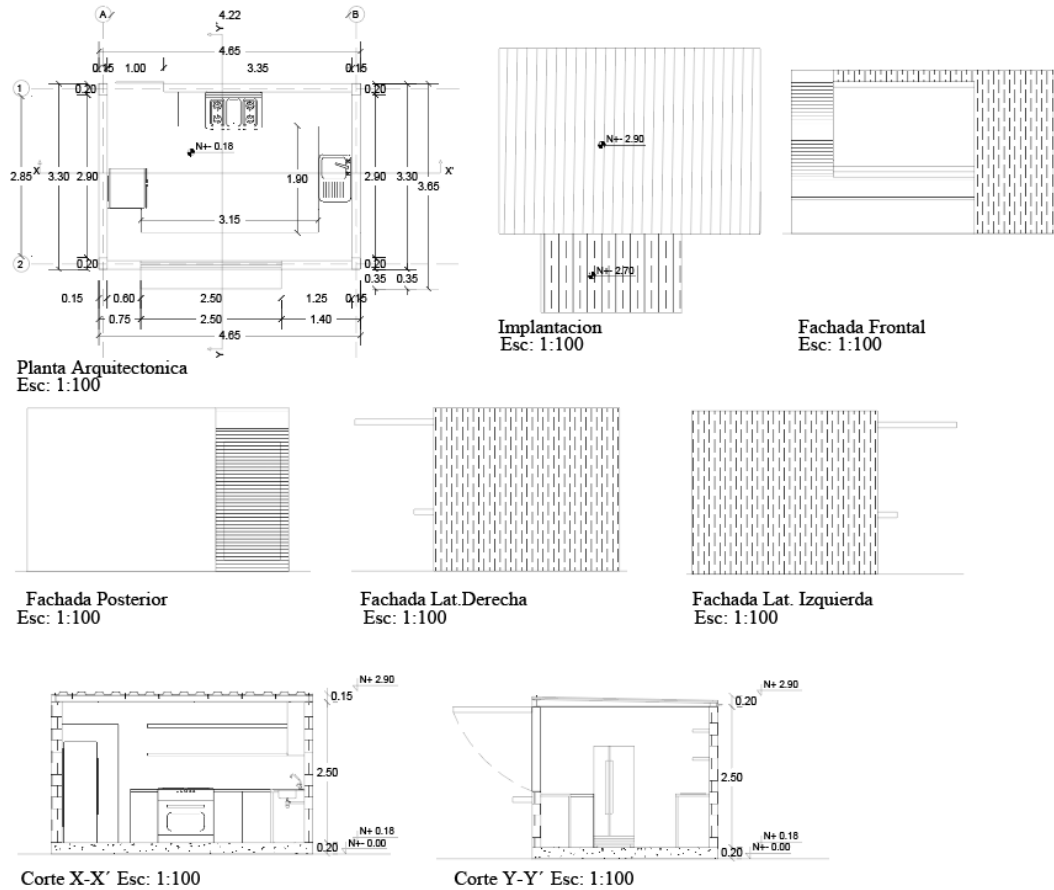


Nota: La grafica muestra una zona limpia, libre de obstáculos, vegetación alta, iluminación alta y ejes de conexión. Fuente: Propia (2021).

5.10 Planos Arquitectónicos – Inmobiliario

Figura 121

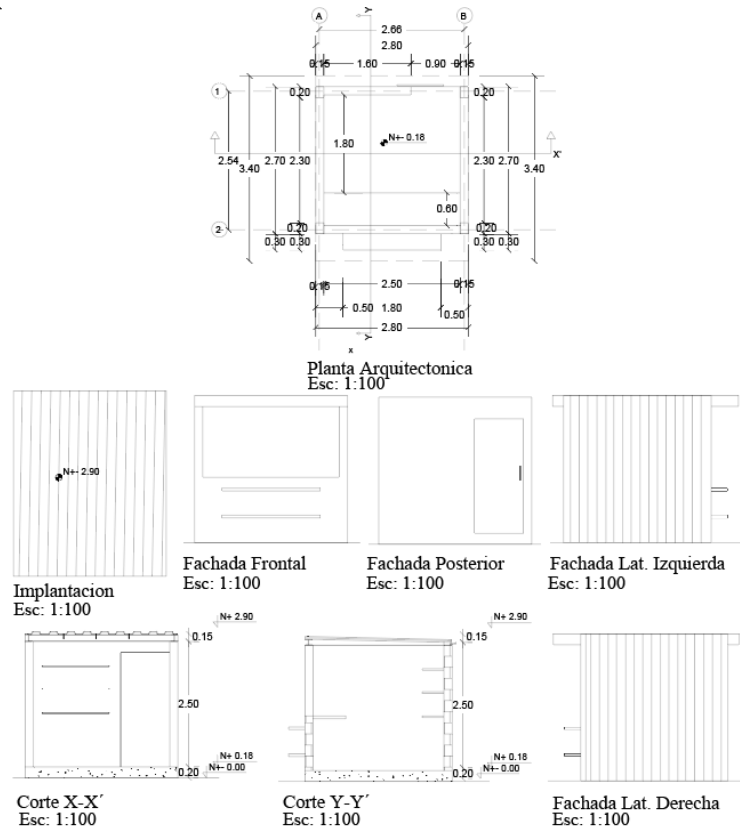
Planos arquitectónicos – Restaurante



Nota: La grafica muestra como una respuesta ante necesidades estudiadas anteriormente, se ha diseñado 3 tipos de inmobiliarios diferentes. El primer inmobiliario es de comida, el cual está ubicado es dos sectores La galería de restaurantes y la zona de Picnic. También muestra la galería de restaurantes y la zona de Picnic y se puede observar los planos arquitectónicos. Fuente: Propia (2021).

Figura 122

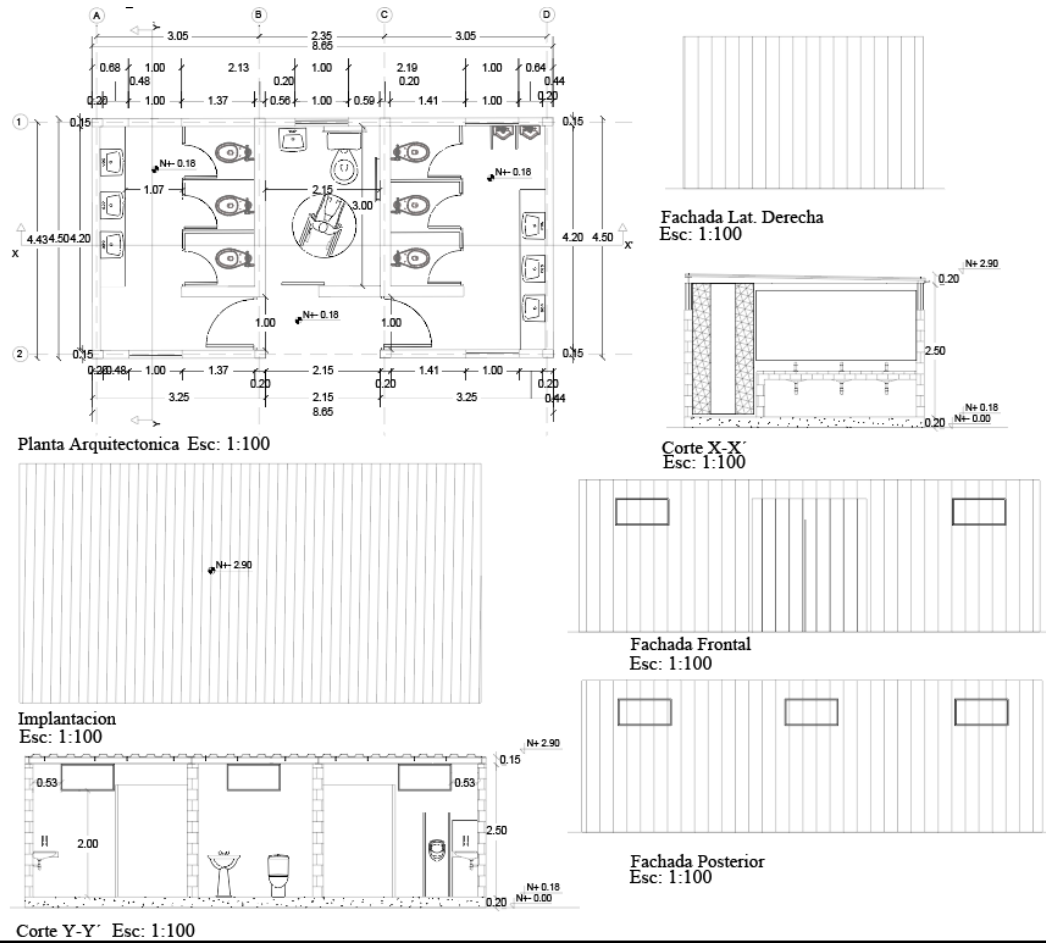
Planos arquitectónicos – Mercadillo



Nota: La grafica muestra los planos arquitectónicos del mercadillo en la parroquia de Izamba. Fuente: Propia (2021).

Figura 123

Planos arquitectónicos – Baños públicos

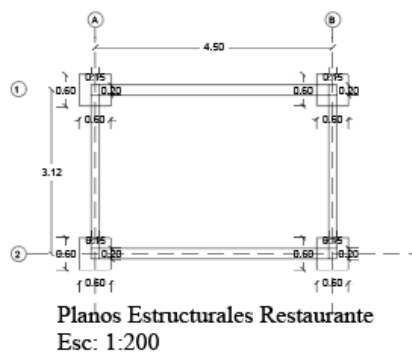


Nota: La grafica muestra los planos arquitectónicos de los baños públicos en la parroquia de Izamba. Fuente: Propia (2021).

5.11 Planos Estructurales – Inmobiliario

Figura 124

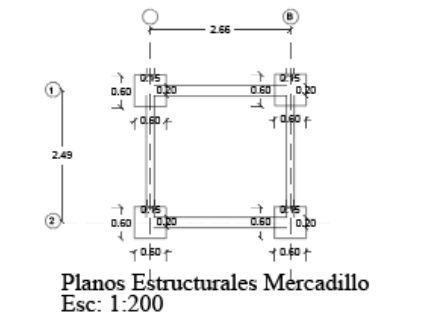
Planos estructurales – Restaurante



Nota: En el siguiente gráfico se observa los planos estructurales del restaurante Este inmobiliario esta diseñado con estructura metálica y con cimentaciones de 60x60cm debido a la altura que estos tienen que no sobrepasan de 2.90m. Fuente: Propia (2021)

Figura 125

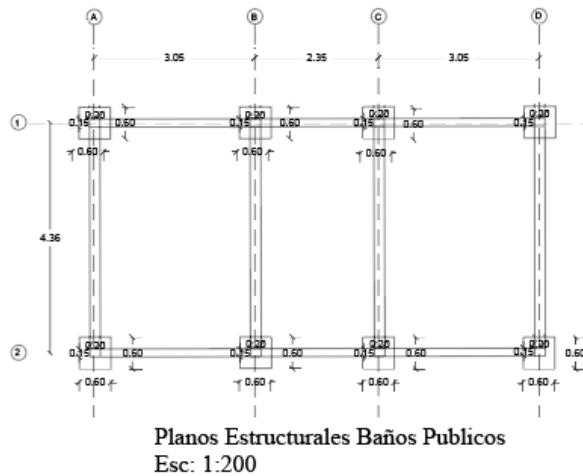
Planos estructurales – Mercadillo



Nota: En el siguiente gráfico se observa los planos estructurales del restaurante Este inmobiliario esta diseñado con estructura metálica y con cimentaciones de 60x60cm debido a la altura que estos tienen que no sobrepasan de 2.90m. Fuente: Propia (2021).

Figura 126

Planos estructurales – Baños públicos



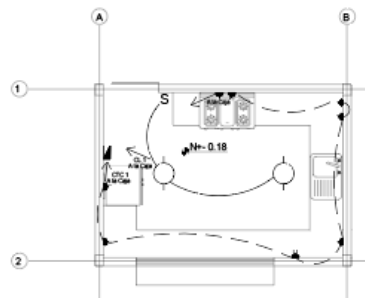
Nota: En el siguiente gráfico se observa los planos estructurales del restaurante Este inmobiliario esta diseñado con estructura metálica y con cimentaciones de 60x60cm debido a la altura que estos tienen que no sobrepasan de 2.90m. Fuente: Propia (2021).

5.12 Planos Eléctricos – Inmobiliario

En los siguientes planos eléctricos se puede observar la distribución de las luminarias y conexiones adecuadas para el uso apropiado de cada uno de los inmobiliarios.

Figura 127

Planos eléctricos – Restaurante

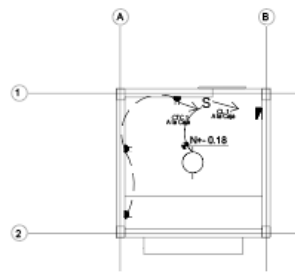


Planos Electricos Restaurante
Esc: 1:350

Nota: La grafica muestra observar los planos eléctricos la distribución de las luminarias y conexiones del restaurante. Fuente: Propia (2021).

Figura 128

Planos eléctricos – Mercadillo

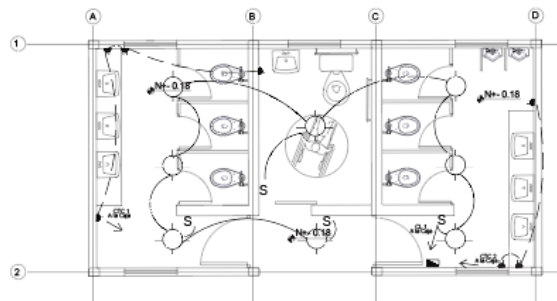


Planos Electricos Mercadillo
Esc: 1:350

Nota: La grafica muestra observar los planos eléctricos la distribución de las luminarias y conexiones del mercadillo. Fuente: Propia (2021).

Figura 129

Planos eléctricos – Baños públicos



Planos Electricos Baños
Esc: 1:350

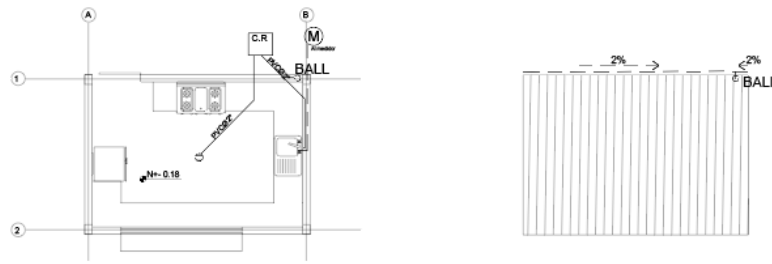
Nota: La grafica muestra observar los planos eléctricos la distribución de las luminarias y conexiones de los baños públicos. Fuente: Propia (2021).

5.13 Planos

En los planos sanitarios de cada una de las edificaciones se utilizará tubería PVC de 2", 4" y 200mm. Estas edificaciones estarán conectadas directo al medidor.

Figura 130

Planos sanitarios – Restaurante

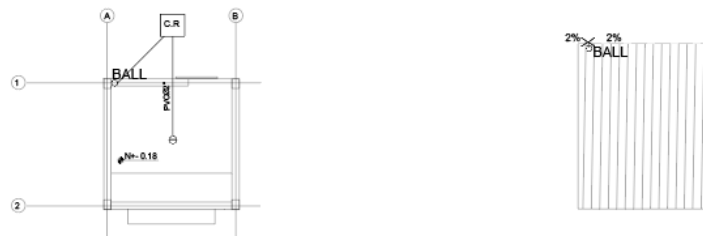


Planos Sanitarios Restaurante
Esc: 1:350

Nota: La grafica muestra observar los planos sanitarios del restaurante. Fuente: Propia (2021).

Figura 131

Planos sanitarios – Mercadillo

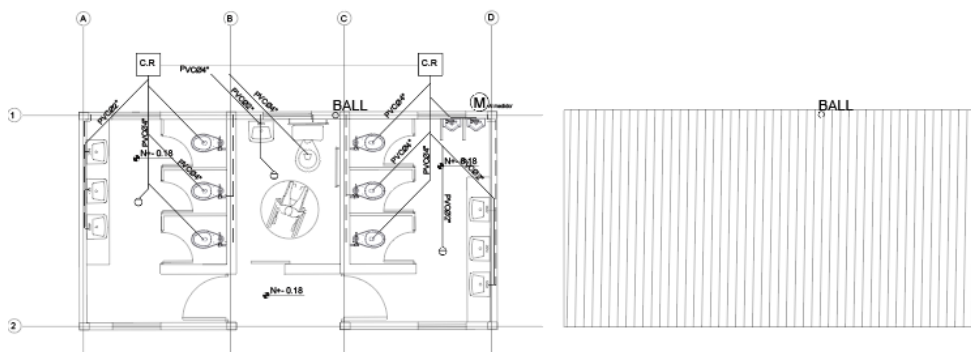


Planos Sanitarios Mercadillo
Esc: 1:350

Nota: La grafica muestra observar los planos sanitarios del mercadillo. Fuente: Propia (2021).

Figura 132

Planos sanitarios – Baños públicos



Planos Sanitarios Baños
Esc: 1:350

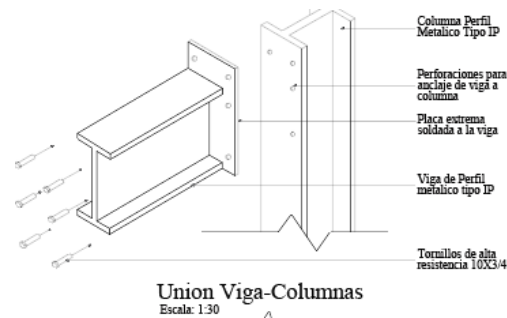
Nota: La grafica muestra observar los planos sanitarios de los baños públicos.

Fuente: Propia (2021).

5.14 Detalles Constructivos

Figura 133

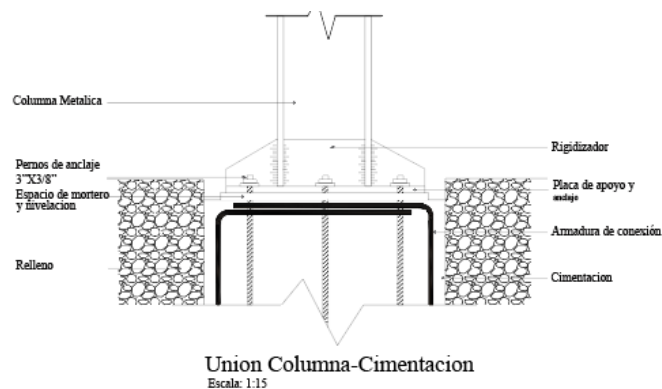
Unión viga-columna



Nota: La grafica muestra el detalle constructivo de la unión viga-columna, en donde será utilizada una placa soldada a la viga. s. Fuente: Propia (2021).

Figura 134

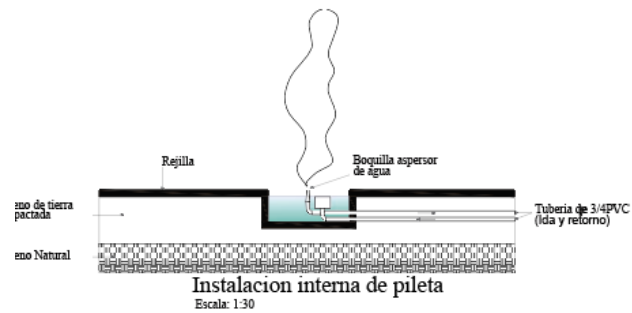
Unión columna metálica-cimentación



Nota: La gráfica detalle constructivo donde presenta la unión de la columna con la cimentación donde se utilizará una placa de anclaje. Estas cimentaciones serán utilizadas en los mobiliarios planteados dentro del parque.. Fuente: Propia (2021).

Figura 135

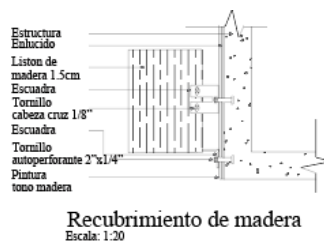
Sistema de Pileta



Nota: La grafica se muestra cómo será la instalación interna de la pileta ubicada en la galería de restaurantes. En esta pileta se utilizará tubería de ida y retorno para el movimiento de aguas y un relleno de tierra compactada. Fuente: Propia (2021).

Figura 136

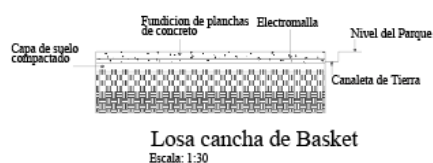
Recubrimiento Fachada de tiras de madera



Nota: En la grafica se observa que para el recubrimiento de las edificaciones, se ha planteado fachadas de tiras de madera. Esta tipología de fachadas será vista alrededor de los inmobiliarios plantados. Fuente: Propia (2021).

Figura 137

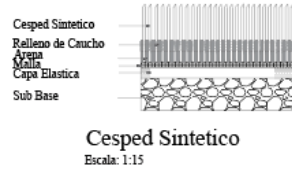
Losa de canchas deportivas



Nota: En la grafica se detalla como seran las instalaciones de las zonas deportivas como la losa de canchas de basket, voley,tennis y el cesped sintetico que sera colocado para la cancha de futbol. Fuente: Propia (2021).

Figura 138

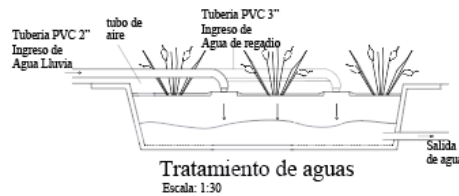
Césped sintético



Nota: En la grafica se detalla como sera la intalación de las zona deportivas del cesped sintetico que será colocado para la cancha de futbol. Fuente: Propia (2021).

Figura 139

Sistema de purificación estanque



Nota: La grafica muestra la fuente planteada dentro del parque de cómo será el funcionamiento e instalación interna para el riego a partir de agua lluvia y purificación a través de flora. Fuente: Propia (2021).

Figura 140

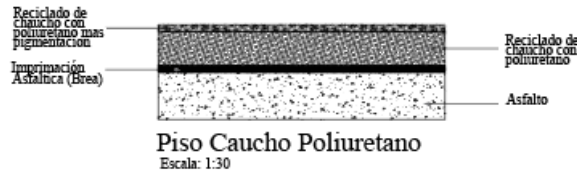
Piso de Adoquin



Nota: La figura muestra el proceso a seguir para la colocación de piso de adoquin.Fuente: Propia (2021).

Figura 141

Piso de Caucho Poliuretano



Nota: La figura muestra el proceso a seguir para la colocación de piso de caucho poliuretano. Fuente: Propia (2021).

Figura 142

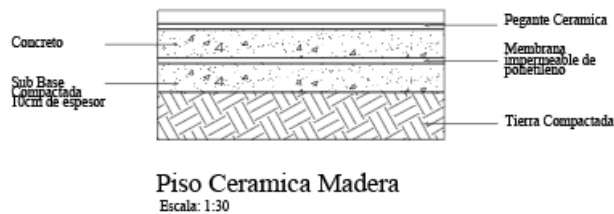
Piso de Asfalto



Nota: La figura muestra el proceso a seguir para la colocación de piso de asfalto. Fuente: Propia (2021).

Figura 143

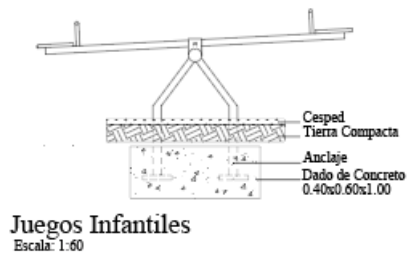
Piso de Ceramica Madera



Nota: La figura muestra el proceso a seguir para la colocación de piso de cerámica de madera. Fuente: Propia (2021).

Figura 144

Juegos Infantiles

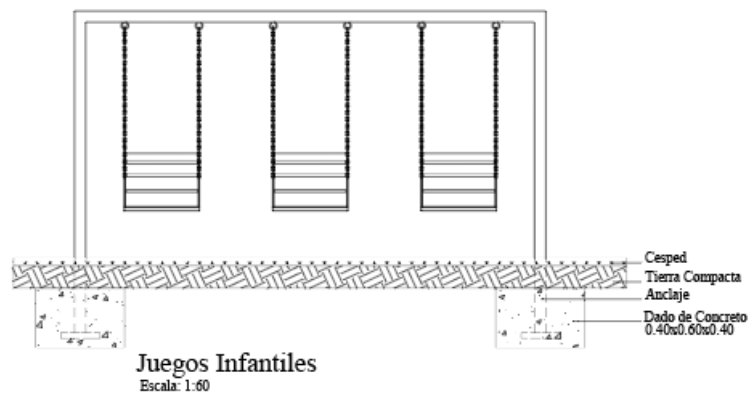


Nota: La figura muestra el proceso a seguir para la colocación de juegos infantiles.

Fuente: Propia (2021).

Figura 145

Juegos Infantiles



Nota: La figura muestra el proceso a seguir para la colocación de juegos infantiles.

Fuente: Propia (2021).

5.15 Presupuesto

Tabla 26

Presupuesto

Zona	Área	Detalle	Cant.	Unidad	Metro	Precio
Vialidad	Recorrido	Recorrido Peatonal (Asfalto)	-	m2	12326,88	\$ 443.767,7
		Ciclovia (Asfalto)	-	m2	11388,88	\$ 409.999,7
	Acera exterior	Acera Via Publica	-	m2	4229,15	\$ 190.311,8
	Camineria Principal	Piso de Laja Segmentada	-	m2	4273,06	\$ 222.199,1
	Camineria secundaria	Piso de Adoquin Rojo	-	m2	6918,31	\$ 172.957,8
	Parqueadero	Piso de Asfalto	-	m2	5090,94	\$ 183.273,8
	Sendas	Grava fina tonos tierra	-	m2	3782,07	\$ 17.019,32
Deporte	Canchas deportivas	Césped sintético	-	m2	6415,88	\$ 153.981,1
		Arco de futbol (Par)	3	U	-	\$ 1.350,0
		Pavimento en alto trafico y alisado	-	m2	4256	\$ 255.360,0
		Aros de Basket (Par)	3	U	-	\$ 1.650,00
		Malla Tennis	1	U	-	\$ 20,00
		Red de Voleibol	3	U	-	\$ 60,00
Recreación	Area de Niños	Juegos Infantiles	16	U	-	\$ 3.840,00
		Zona de Arena	2	U	1254	\$ 11.286,00
	Area Canina	Juegos de entrenamiento canino	8	U	-	\$ 400,00
	Zona de maquinas	Maquinas ejercitantes con peso propio	9	U	-	\$ 2.250,00
	Helipuerto	Área de Seguridad	-	m2	1765,22	\$ 79.434,90
Inmobiliario	Inmobiliario	Restaurantes	22	U	15,23	\$ 105.600,00
		Mercadillo	30	U	7,56	\$ 52.500,00
		Baños Públicos	5	U	19,46	\$ 60.800,00
	Mirador	Montaña de Tierra	-	m2	486	\$ 3.202,74
		Camineria de Adoquin	-	m2	224	\$ 5.600,00
	Laguna	Piso de Concreto Esculpido	-	m2	248,21	\$ 12.906,92
		Total	-	m2	77,54	\$ 1.599,65
	Anfiteatro	Excavación	-	m2	370	\$ 2.590,00
		Concreto Esculpido	-	m2	105,6	\$ 5.491,20
		Escenario	-	m2	75	\$ 7.125,00
Ceramica de madera		-	m2	37,5	\$ 3.562,50	
Vegetación	Huertos Urbanos	Hortalizas y Frutas Nativas	-	m2	19906,95	\$ 7.962,78
	Jardin de Esp. Nativas	Vegetación Nativa Variada	-	m2	21335,81	\$ 12.801,49
	Arboles Altos	Ficus	110	U	-	\$ 1.100,00
		Arupo	27	U	-	\$ 405,00
	Arbustos	Bog	1733	U	-	\$ 13.864,00
		Bambu	56	U	-	\$ 112,00
Areas verdes	Césped	-	m2	99259	\$ 297.777,00	
Elementos Urbanos	Iluminación	Iluminacion Alta	146	U	-	\$ 61.320,00
		Iluminacion de piso	70	U	-	\$ 17.617,60
	Mobiliario	Mesas con juego de 4 sillas	50	U	-	\$ 7.000,00
		Bancas	190	U	-	\$ 38.000,00
		Basureros	190	U	-	\$ 41.800,00

Nota: En la grafica se observa el presupuesto del proyecto. Fuente: Propia (2021).

a. Renders

Figura 145

Render General



Figura 146

Render Mirador



Nota: La grafica muestra el render del mirador. Fuente: Propia (2021).

Figura 147

Render Baños Públicos



Nota: La grafica muestra el render de los baños públicos. Fuente: Propia (2021).

Figura 140

Render Estanque



Nota: La grafica muestra el render del estanque. Fuente: Propia (2021).

Figura 1419

Render Mercadillo



Nota: La grafica muestra el render el mercadillo. Fuente: Propia (2021).

Figura 14250

Render de restaurantes





Nota: La grafica muestra el render de la galería de restaurantes. Fuente: Propia (2021).

Figura 14351

Render zona de picnic



Nota: La grafica muestra el render la zona de picnic. Fuente: Propia (2021).

Figura 14452

Render caminerías



Nota: La grafica muestra el render las caminerías. Fuente: Propia (2021).

Figura 14553

Render canchas deportivas



Nota: La grafica muestra el render las canchas deportivas. Fuente: Propia (2021).

Figura 14654

Render canchas anfiteatro



Nota: La grafica muestra el render el anfiteatro. Fuente: Propia (2021).

Figura 14755

Render canchas zona infantil



Nota: La grafica muestra el render de la zona infantil. Fuente: Propia (2021).

Figura 14856

Render canchas caminaria principal



Nota: La grafica muestra el render la camineria principal. Fuente: Propia (2021).

Figura 14957

Render zona de picnic – uso libre de pista



Nota: La grafica muestra el render zona de picnic y uso libre de la pista. Fuente: Propia (2021).

Figura 15058

Render huertos urbanos



Nota: La grafica muestra el render de huertos urbanos. Fuente: Propia (2021).

Figura 15159

Render zona de meditación



Nota: La grafica muestra el render la zona de meditación. Fuente: Propia (2021).

4.2. Conclusiones capitulares

1. Dentro del capítulo presente se ha desarrollado varios mapeos los cuales justifican cada parte del diseño. Empezando por la problemática, se ha visualizado varios puntos necesarios a tratar los cuales han sido solucionados a partir de estrategias de diseño y de espacio. Con estas estrategias no solo se pretende solucionar la problemática de forma puntual sino también lograr una unión de espacios que respondan a la problemática y brinden un plus a la población. Tomando como ejes principales los espacios y vías alternativas creadas por la propia población debido a una necesidad, el diseño del Parque Urbano Lineal en el aeropuerto Chachoan es una respuesta a la población; en el cual no solo de una respuesta a la problemática sino convierta este problema en una solución potencial.
2. Con el sincretismo urbano como idea fuerza y la curva que genera la fuerza de sustentación en un avión como concepto, se ha logrado un diseño que unifique espacios y a la misma vez los independice de una forma afable.
3. Por ultimo el proyecto no pretende eliminar la pista del Aeropuerto Chachoan, sino repotenciarlo y sobre todo darle un uso a un área extensa que se ha visto claramente con una problemática. Este diseño ha dividido en dos partes principales la pista. La zona principal que es una zona recreativa, en donde se desarrolla como parque con distintas actividades y la utilización de mobiliario, que en el caso de ser necesitada la pista completa por situaciones de emergencia pueda ser removido. La zona secundaria se mantendrá como pista de aterrizaje y con las correspondidas precauciones para su uso.

BIBLIOGRAFÍA

- Röbbel, N. (2012). *Naciones Unidas*. Obtenido de ONU:
<https://www.un.org/es/chronicle/article/los-espacios-verdes-un-recurso-indispensable-para-lograr-una-salud-sostenible-en-las-zonas-urbanas>
- Twenergy. (2 de Junio de 2019). *Twenergy*. Obtenido de
<https://twenergy.com/ecologia-y-reciclaje/medio-ambiente/tempelhof-el-aeropuerto-que-berlin-convirtio-en-su-mayor-parque-urbano-2669/>
- (Andes), A. d. (2 de Marzo de 2013). *America Economia*. Obtenido de
<https://www.americaeconomia.com/negocios-industrias/el-parque-bicentenario-que-se-impulsa-en-quito>
- INEC. (2012). *Instituto Nacional de Estadísticas y Censos*. Obtenido de
www.ecuadorencifras.gob.ec
- INEC. (4 de Febrero de 2013). *Ecuador en Cifras*. Obtenido de
<https://www.ecuadorencifras.gob.ec/inec-presenta-resumen-estadistico-2012/>
- Santos, E. d. (29 de Marzo de 2019). *Parque Alegres*. Obtenido de
<https://parquesalegres.org/biblioteca/blog/que-es-parque-urbano/>
- Santos, E. d. (25 de Mayo de 2018). *Parques Alegres*.
- Arriagada, C. (2019). La integración urbana. *INVI vol.34 no.97*.
- Garda, E. T. (2019). La arquitectura, el espacio público y el derecho a la ciudad. *Cultura y Espacio Urbano*.
- Ocampo Eljaiek, D. R. (2008). Los espacios urbanos recreativos. *Revista Escuela de Administración de Negocios*, 107-125.
- Amado, J. O. (2012). Orígenes y evolución del espacio público: Desafíos y oportunidades para la gestión urbana actual. *Plataforma Urbana*.
- Maritza Acuña, A. M. (2013). Recreación y Educación Ambiental: algo más que volver a crear. *Revistas Upel*.
- Mendo, A. H. (2008). Una revisión teórica: ocio, tiempo libre y animación sociocultural. *Efdeportes*.
- Llull, P. J. (2011). *PEDAGOGÍA DEL OCIO*".
- Valdez, E. (2014). Capitulo I Aeropuertos. *Espacios*.
- Cuartas, H. (2015). *Los parques lineales como nueva modalidad de espacio público inclusivo en la ciudad de Medellín*. Medellín.

- Sanclemente, E. F. (2015). El Parque Lineal de Palmira, un espacio dinamizador del desarrollo de la ciudad. *Urbano*.
- Babilonia, R., Sánchez, R., Jiménez Caldera, J., & Durango, G. (2018). Planificación urbana estratégica a través de macroproyectos urbanos. *Revista de Urbanismo*, 1-12.
- Reyes Saavedra, P. L. (2017). *Análisis de la Creación de un Centro de Interpretación Ambiental para la Reutilización de un Aeropuerto Inoperativo en la Ciudad de Yurimaguas, 2017*. Yurimaguas.
- Henche, B. G. (2005). CARACTERÍSTICAS DIFERENCIALES DEL PRODUCTO TURISMO RURAL. *Revistas Um*, 113-134.
- Becerra, J. M. (2019). Recuperación de áreas periféricas, mediante la cultura del. *Universidad Católica de Colombia. Bogotá* .
- Agudelo, P. A. (2014). Los parques lineales como estrategia de recuperación ambiental y mejoramiento urbanístico de las quebradas en la ciudad de Medellín: estudio de caso parque lineal La Presidenta y parque lineal La Ana Díaz.
- Borja, J. (2001). *El Espacio Público, Ciudad y Ciudadanía* . España.
- Sepúlveda, A. (12 de Octubre de 2017). *Parques Alegres*. Obtenido de <https://parquesalegres.org/biblioteca/blog/tipos-parques-urbanos/>
- Gil, M. B. (8 de Febrero de 2013). *Ingeniería Aeroportuaria*. Obtenido de <https://ingenieriaaeroportuaria.blogs.upv.es/2013/02/08/tema-2-concepto-de-aeropuerto/>
- Lopez, D. G. (2016). *Aeropuertos*. Ciudad de Mexico.
- González-Guillén, R. F.-X. (2010). Planificación de sistemas de áreas verdes y parques públicos. *Revista mexicana de ciencias forestales*.
- Ocampo Eljaiek, D. R. (2008). Los Espacios Urbanos Recreativos . *Revista Escuela de Administración de Negocios*.
- Aguilar, A. C. (2012). *Diseño de un espacio recreativo y pedagógico para niños* . Cuenca.
- City, S. (3 de Diciembre de 2019). *Safe City*. Obtenido de <https://safecitying.com/siete-tipos-de-pavimentos-accesibles-para-parques/>
- Gaete, C. M. (2014). Guía de Diseño Urbano de Ciclovías: Consejos de NACTO para un ciclismo urbano eficiente y seguro. *Plataforma Urbana* .
- Inca Inca, J. E., & Puente Lapuerta, M. Y. (2019). *Estudio del uso del espacio público de ocio del parque Bicentenario en Quito*. Quito .

Millington, N. (2015). De la cicatriz urbana al 'parque en el cielo': terreno vago ,
diseño urbano y la reconstrucción del High Line Park de la ciudad de
Nueva York. *SAGE Journals*.

Apa, N. (9 de Mayo de 2017). *Normas Apa*.

Finol, R. y. (2009). *Normas Apa*.

Leal. (2005). *La Autonomía del Sujeto Investigador y la Metodología de Investigación*.
117.

Esri. (2017). *Weather Spark*.

Izamba, G. P. (2015). *Plan de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del Gobierno
Autónomo Descentralizado Parroquial de Izamba*. Ambato .

Ambato, G. M. (2018). *PDyOT Ambato*.

(s.f.).

(s.f.).