



**UNIVERSIDAD LAICA ELOY ALFARO DE MANABI  
CENTRO DE ESTUDIOS DE POSTGRADO  
MAESTRIA EN ARQUITECTURA MENCION DISEÑO URBANO**

**PROYECTO DE TESIS**

## **Plan especial de reforma urbana: Estadio Jocay de Manta y su área de influencia**

**MAESTRÍA EN ARQUITECTURA**

**MENCIÓN EN DISEÑO URBANO**

**AUTOR:** ARQ. FERNANDO OSTAIZA LUCAS

**DIRECTORES:**

ING. ALFREDO SÀNCHEZ. MG

DR. ARQ. MIGUEL CAMINO SOLORZANO

**MANTA – ECUADOR**

**2005**

## **APROBACION DEL TRIBUNAL**

El presente trabajo fue realizado bajo la tutoría del Ing. Mgs. Alfredo Sánchez y asesorado por el Dr. Arq. Miguel Camino Solórzano, sometida a consideración del Tribunal Examinador del Centro de estudios de Postgrado, Relaciones y cooperación Internacional de la Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí como requisito previo a la obtención del Título de Master en Arquitectura, Mención Diseño Urbano, aprobado por el tribunal designado para recibir la sustentación.

Presidente del Tribunal \_\_\_\_\_

Miembro del Tribunal \_\_\_\_\_

Miembro del Tribunal \_\_\_\_\_

Miembro del Tribunal \_\_\_\_\_

## **ACEPTACION TUTORIAL**

Dejamos constancia de haber orientado, asesorado y actuado durante la elaboración hasta su presentación y evaluación de la tesis: PLAN ESPECIAL DE REFORMA URBANA: ESTADIO JOCA Y SU AREA DE INFLUENCIA, prepara por el Arq. Fernando Ostaiza.

Manta, Diciembre del 2005

---

Ing. Mgs. Alfredo Sánchez

---

Dr. Arq. Miguel Camino S.

## **DEDICATORIA**

El presente estudio académico esta dedicado a mi esposa, madre e hijos por ser inspiración y apoyo para la culminación del presente estudio.

Arq. Fernando Ostaiza Lucas.

## **AGRADECIMIENTO**

Primeramente a nuestro Dios guía espiritual en nuestras vidas, al Dr. Arq. Miguel Camino Solórzano, al Ing. Mgs. Alfredo Sánchez, tutores de la tesis, por compartir sus conocimientos al centro de estudios de Postgrado, investigación, relaciones y cooperación internacional, a los Arquitectos Julio Arévalo Quiroz y Vicente Delgado Chávez, integrantes del equipo de investigación, a los moradores del sector del estadio Jocay.

Ya que sin ellos no hubiera sido posible el presente trabajo para la culminación de esta nueva etapa de estudio en mi vida.

Arq. Fernando Ostaiza Lucas.

## RESUMEN EJECUTIVO

La ciudad de Manta, esencialmente la parroquia urbana de Tarqui, presenta en su contexto urbano superposición o interferencias en sus actividades de desarrollo.

Nuestra intervención procura resolver conflicto de carácter urbano, en el sector del estadio Jocay y su área de influencia.

La ausencia de planes reguladores de crecimiento urbano ha motivado que la ciudad contenga niveles de contaminación excesivos, movilidad urbana en constante conflicto.

Apoyado en el instrumento de la investigación nos permite diagnosticar, la realidad del sector, medir su situación actual y por lo tanto plantear soluciones que sirvan para lograr cambios en la calidad de vida de la comunidad en general.

Con una propuesta estratégica, alineada en los planes que tiene el Municipio actual, nuestro aporte para ayudar a la desconcentración de actividades urbanas que se desarrollan exclusivamente hacia la avenida malecón, sector junto al océano pacífico.

La creación de este nuevo nodo o subcentralidad urbana, permitía que el estadio Jocay mantenga su carácter de principal hito urbano de la ciudad.

Además al incorporar actividades recreativas, que es uno de los principales déficit que sostiene la mencionada parroquia esto es lo que nos impulsa a la creación de un verdadero espacio público, identificador de la ciudad. Promoviendo con ello cambios positivos en su contexto urbano como lo constituye su imagen urbana

## **SUMMARY EXECUTIVE.**

The city of Manta, essentially Tarqui's urban parish, presents in his her, your urban context overlapping or interferences in his her you activities of development.

Our intervention tries gets to solve conflict of urban character, in the sector of the stadium Jocay and his her you area of influence.

The adsence of regulatory plans of urban growth to motivated that the city contains excessive levels of pollution, urban mobility in constant conflicts.

Supported on the instrument of the investigation it he she allows us to diagnose, the reality of the sector, to measure his her you current situation and therefore to raise solutions that serve to achieve changes in the quality of life of the community in general.

With a strategic offer aligned in the plans that has the municipally of current, our contribution to help the desconcentracion of urban activities that develop exclusively towards the avenue levee, sector close to the ocean I appease.

The creation of this new node or subcentralidad urban, it was allowed that the stadium Jocay should support his her you character of principal urban milestone of the city.

Besides to of incorporating recreative activities, which it is one of the principal deficits that supports the mentioned parish this is what us stimulates wing creation of a real public space, identificatorio of the city.

Promoting with it positive changes in his her you urban contex like it constitutes his her you urban image.

**TEMARIO**

**PAGINA #**

**CAPITULO I**

**1.- PROBLEMATIZACIÓN.....2**

**1.1.- Ubicación y Contextualización.....2**

**1.1.2.- Situación Actual de la Problemática.....3 y 4**

**1.2.- Delimitación de la Investigación.....5**

**1.3.- JUSTIFICACIÓN**

**1.3.1.- Social.....6**

**1.3.2.- Institucional.....7**

**1.4. - OBJETIVOS**

**1.4.1.-Objetivo General:.....8**

**1.4.2.-Objetivos Específicos.....8**

**CAPITULO II**

**2.- MARCO TEÓRICO.....9**

**2.1. Marco Histórico..... 9 a 12**

**2.2 Marco Teórico General.....13 a 20**

**2.3.- Marco Teórico Particular .....21a 29**

**2.4.- Marco Conceptual..... 30 a 34**

**2.5.- Hipótesis..... 35**

**2.6.- Operacionalización..... 35**

**CAPITULO III**

**3.- PROCESO METODOLOGICO.....36**

**3.1.- METODO DE INVESTIGACIÓN.....36**

**3.2.- TECNICAS DE INVESTIGACIÓN.....36 a 37**

**3.3.- RESULTADOS DE LA OBSERVACION CIENTIFICA.....38**



**PAGINA #**

3.3.1.- La Estructura Urbana.....	39
3.3.2.- Sistema Vial.....	40
3.3.3.- Accesibilidad.....	40 a 42
3.3.4.- Movilidad Urbana.....	42 a 46
3.3.5.- Impacto Ambiental.....	47
3.3.5.1.- Contaminación.....	47 a 48
3.3.6.- Trama Urbana.....	49
3.3.6.1.- Morfología Urbana.....	49
3.3.6.2.- Tipologías Arquitectónicas.....	50
3.3.6.3.- Tipos de Usos y Ocupación del Suelo Urbano.....	51 a 55

**CAPITULO IV**

4.- RESULTADOS ESTADÍSTICOS DE LA INVESTIGACIÓN.....	56 a 62
4.1.- ANALISIS E INTERPRETACION DE LOS RESULTADOS.....	63
4.1.1.-Aspectos Físicos.....	63
4.1.2.-Aspectos Sociales.....	64 a 65
4.2.- COMPROBACION DE HIPOTESIS.....	66
4.3.- CONCLUSIONES.....	67 a 68
4.4.- RECOMENDACIONES.....	69 a 70
4.5.- RECURSOS.....	70

**CAPITULO V**

5.- PROPUESTA.....	71
5.1.- INTRODUCCION.....	71
5.2.- JUSTIFICACION.....	72
5.3.- FUNDAMENTACION.....	73
5.4.- OBJETIVOS DE LA PROPUESTA.....	74
5.4.1.- Generales.....	74
5.4.2.- Específicos.....	74
5.5.- UBICACIÓN SECTORIAL.....	74 a 75
5.6.- FACTIBILIDAD.....	75
5.7.- ADMINISTRACION.....	76
5.8.- FINANCIAMIENTO.....	76

**PAGINA #**

<b>5.9.- EVALUACION DEL PROYECTO.....</b>	<b>76</b>
<b>5.10.- DESCRIPCION DE LA PROPUESTA.....</b>	<b>77</b>
<b>5.11.- ESTRUCTURACION DE PROGRAMAS Y PROYECTOS EN LA LINEA ESTRATEGICA RESPECTIVA DEL P.E.E.S.M.....</b>	<b>78</b>
<b>5.12.- COMPOSICION DE PROYECTOS DENTRO DE LOS PROGRAMAS.....</b>	<b>79 a 80</b>
<b>5.13.- MARCO LOGICO.....</b>	<b>81 a 82</b>
<b>5.14.- ARBOL DE PROBLEMAS.....</b>	<b>83</b>
<b>5.15.- ARBOL DE OBJETIVOS.....</b>	<b>84</b>
<b>5.16.- MATRIZ DE INVOLUCRADOS.....</b>	<b>85 a 86</b>
<b>5.17.- MATRIZ DE MARCO LOGICO.....</b>	<b>87 a 88</b>
<b>BIBLIOGRAFIA.....</b>	<b>89</b>
<b>ANEXOS.....</b>	

## INTRODUCCION

Tras millones de años de cazar y recolectar; y miles de arar el suelo, entramos ahora en una nueva era donde la vida urbana es el estilo de vida predominante.

En términos evolutivos, este último cambio ha ocurrido a pasos acelerados y descontrolados, dando lugar a problemas, algunos de ellos desconocidos pero de gran incidencia.

Las grandes ciudades están siendo sujeto de al menos a tres tipos de procesos de deterioro que afectan el bienestar de sus habitantes: La contaminación ambiental, la congestión vehicular, y el deterioro físico

Un área de especial relevancia cualitativa en esta sensación de deterioro está constituida por la disminución relativa del espacio público, cuyo crecimiento no ha acompañado a la expansión de las ciudades.

La percepción urbana, es el primer mecanismo para detectar como agradables: paisajes culturales y urbanos o en su defecto imágenes físicas en franco deterioro.

La ciudad de Manta presenta una identidad urbano- arquitectónico en transición, siendo esta la causa primordial que motiva escoger, como área de estudio un sector que históricamente ha ostentado y sigue siendo un hito en la carta para presentación de la misma.

Para el análisis de los problemas y patologías urbanas, este estudio se ha desarrollado en dos etapas: *investigación y propuesta*

En un primer plano se hace una investigación in situ de los aspectos urbanos como sociales positivos y negativos, que han permitido establecer una lógica del comportamiento y la estructura de los problemas, sintetizadas en el diagnóstico

Para confrontar la problemática urbana, se hace una reconceptualización de estos en una segunda fase, tendientes a determinar propuestas alternativas, orientadas a mejorar la calidad de vida en el sector y su área de influencia.

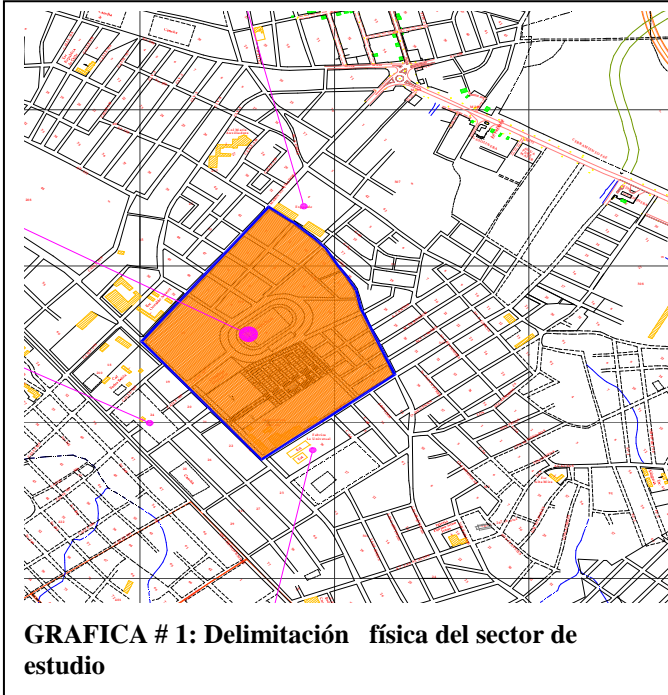
Se elabora, para el efecto una propuesta física, orientada a fortalecer el rol urbano dentro del contexto general de la ciudad.

Consecuentemente, este nuevo desarrollo urbano debe incorporar consideraciones de sustentabilidad ambiental, destinadas a minimizar las externalidades y los problemas de concentración en el núcleo de la ciudad.

# CAPITULO I

## 1.- PROBLEMATIZACIÓN

### 1.1.1.-Ubicación y Contextualización



El área de estudio que se pretende intervenir, se ubica en la parroquia de Tarqui, Cantón Manta, concretamente en las inmediaciones del estadio Jocay, comprendiendo las avenidas 113, vía Aeropuerto, Las Orquídeas, calle Oliva Miranda.

Manta es considerada como el primer Puerto Marítimo y Pesquero del Ecuador, esto es debido a su estratégica ubicación geográfica, por lo tanto constituyen sus principales actividades económicas el actual sistema portuario y la consiguiente actividad pesquera, a esto se agrega el comercio, el turismo y la industria.

Todas estas actividades han convertido a la ciudad en un polo de desarrollo, que en las últimas décadas se refleja en el incremento de su estructura urbana, obviamente modificando su aspecto territorial y poblacional.

Constituyéndose en receptora de inmigración nacional y extranjera, debido a la diversidad económica que posee en su contexto urbano.

Producto del crecimiento de su estructura urbana se evidencia notablemente una superposición en cuanto a usos de suelos, originado por ausencia de un plan regulador que toda ciudad o municipalidad debe regir para controlar su desarrollo urbano.

En lo que respecta a equipamiento urbano se ha observado un déficit notable, destacando la carencia de espacios públicos, orientados hacia la recreación o esparcimiento de su población.

La parroquia urbana de Tarqui, se caracteriza por mantener incompatibilidades en cuanto a uso de suelo, es por ello la instalación de industrias en diversos sectores de la ciudad, así mismo la carencia de verdaderos espacios públicos que identifiquen a esta población que esta muy relacionada con el paisaje marino.

Finalmente, las condiciones ambientales de la ciudad, no son las adecuadas, debido a la inoperancia en el manejo de los servicios de infraestructura básica.

El obsoleto alcantarillado de la ciudad y el tratamiento de las aguas provocan e incide en que la ciudad, más que toda la parroquia urbana de Tarqui, se encuentre en los actuales momentos, percibiendo niveles de contaminación hasta cierto punto alarmante.

### **1.1.2.-Situación Actual de la Problemática**

La ciudad de Manta considerada como el Primer Puerto Marítimo y Pesquero del Ecuador, no ha logrado recuperar algunas diferencias y problemas que prevalecen en el orden social, económico, cultural, turístico y urbanístico.

Por lo tanto se tornará necesario e imprescindible, emprender un proceso de investigación que conlleve a plantear propuestas y alternativas urbanas que contribuyan a superar las patologías a las que se hace alusión.



**FOTOGRAFIA # 2:** Vista aérea, tomada desde el lado este del estadio .Fuente :Archivo de tesis.

En el caso que nos ocupa este proceso de investigación determina algunas problemáticas que coinciden directamente en el desarrollo de la ciudad de Manta.

En los principales se mencionan:

- Falta de políticas de planificación urbana de la ciudad
- Surgimiento de zonas improvisadas al fomento del comercio informal
- Falta de espacio para la recuperación de la cultura
- Inseguridad ciudadana
- Degradación del ambiente
- Insalubridad
- Caos vehicular
- Pérdida de identidad cultural
- Destrucción del patrimonio histórico
- Concentración de actividades urbanas
- Conflicto del uso peatonal
- Deterioro al paisaje natural

Estos problemas de la ciudad, hacen referencias por un lado a los efectos que se producen por los crecimientos socio-espacial de los centros urbanos y las transformaciones socio económicos que se operan, y de otra parte a las condiciones de organización.

Sobre la base de los problemas enunciados nos interesamos en intervenir en la reorganización del uso de suelo en las inmediaciones del estadio Jocay, por la que nos planteamos la siguiente interrogante:

¿En que medida inciden la superposición o interferencia de uso de suelos en las inmediaciones del Estadio Jocay de Manta y su Área de Influencia?

Al problema central, se adjunta algunos subproblemas que se encuentran en correspondencia o vinculados directamente con el problema central señalado.

Los subproblemas serían los siguientes:

- La emisión de gases, producida por la fábrica ENSILALES S.A. se encuentra contaminando el medio ambiente, afectando de manera directa a la población de nuestra área de estudios.

- La presencia de vehículos pesados para la transportación de carga industrial, será la causa de la formación de conflictos de tránsito que modificará la libre movilidad vehicular del sector de estudio. Sumando a ello, la definición del estacionamiento de vehículos para el Estadio Jocay.
- La imagen física del sector, en franco deterioro, debido a que su aspecto formal no contribuye a la integración del paisaje o entorno urbano.

## 1.2.- Delimitación de la Investigación

El crecimiento de la población y la expansión de las actividades, que demandan de mayor espacio para su funcionamiento aceleran las competencias con los territorios libres de la ciudad.

Esta investigación, se orienta a conocer los efectos que se producen a nivel urbano, originado por la implantación del estadio Jocay y la Fábrica Ensilales S.A. que se encuentra ubicada en el sector escogido.

Podemos citar, cuatro actividades o áreas urbanas mezcladas sin el sustento técnico-urbanístico que debe apoyarse todo crecimiento o tejido urbano, en este caso participan el área deportiva, industrial, residencial, y educacional.

Cronológicamente, en primera instancia se construyó lo que ahora se conoce como el Estadio Modelo Jocay, principal escenario deportivo de la ciudad, en la que esta obligado a convertirse en uno de los mayores hitos urbanos, es por ello en la actualidad sus remodelaciones, apuntan a ese objetivo.



**FOTOGRAFIA # 3: Vista del acceso principal al Estadio Jocay. Fuente: Archivo de tesis.**

La falta de previsión, en permitir construir edificaciones muy cercanas y la ausencia de estacionamientos para los usuarios, añadiendo la implantación de batería de silos de la compañía ENSILALES S.A. en sus inmediaciones, sectores residenciales como el Barro María Auxiliadora y el programa de vivienda Las Orquídeas, se encuentran involucradas ante la presencia física de las dos actividades anteriores señaladas.

El Colegio Pedro Balda y la Escuela Oswaldo Álvarez, por el sector educacional, también se encuentran comprometidos.

### **1.3.- JUSTIFICACIÓN**

#### **1.3.1.- Social**

Es innegable que todo ser humano, para el cumplimiento de sus actividades cotidianas es imprescindible cuenta con un hábitat adecuado.

Es común afirmar que un proceso de incremento cuantitativo y de mejoramiento cualitativo de los espacios abiertos de carácter colectivo de la ciudad deviene en mejores índices de competitividad económica, eleva el nivel de vida de sus habitantes, promueve en ellos el sentido de evolución.

La parroquia urbana Tarqui no ha sido tomada en cuenta en la planificación urbana del cantón, uno de los problemas más evidentes es la superposición de usos de suelo.

Tal es el caso de nuestro estadio Jocay, principal escenario deportivo de la localidad y la provincia. Debería ser un verdadero hito urbano de la ciudad de Manta, pero se encuentra mermado en imagen física, por la presencia en su alrededor de elementos industriales, esta incompatibilidad produce efectos negativos a las áreas residenciales y educacional del sector escogido.

En consideración a los consiguientes desordenes urbanísticos que se observan en el sector del Estadio Jocay y su área de influencia, justificamos una intervención urbana, capaz de mejorar la calidad de vida a los habitantes del área de estudio y por que no a la población en general cuando tenga que visitar al coloso deportivo.



### 1.3.2 Institucional

Nuestra sociedad requiere la atención prioritaria de los gobiernos e institucionales con el apoyo de la Arquitectura y el Urbanismo para mejorar las condiciones de vida.

Debemos admitir que Manabí, es dueña de inmensas riquezas, historias vinculadas a tradiciones, hábitos y creaciones artísticas que no han sido debidamente conservadas y respetadas por una carencia de planificación en materia de diseño arquitectónico y desarrollo urbanístico, lo cual ha motivado que se produzca una rotura en las modernas urbes manabitas, y lo que debió ser una urbe, consecuentemente entre el pasado y su visión con el porvenir.

Por eso nuestra Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí hace extensión de sus conocimientos científicos en bien de la colectividad a través del estudio que llevaremos a efecto.

Así mismo, se contribuye con la I.M. de Manta, proporcionándoles esta propuesta alternativa coadyuvando con la mencionada reforma urbana a lograr cambios urbanísticos en bien del conglomerado Mantense.

Es por ello que se justifica esta intervención urbana prevaleciendo que es imperante la planificación urbana, que la acción de los malos políticos que con su interés personal, producen daño a la imagen de la ciudad y por ende malestares constantes en su diario transcurrir.

## **1.4.- OBJETIVOS**

### **1.4.1. OBJETIVO GENERAL:**

Determinar las incidencias de la superposición e interferencia de usos de suelos en las áreas urbanas, adyacentes al Estadio Jocay de Manta.

### **1.4.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS:**

- Determinar estrategias que contribuyan a eliminar los niveles de contaminación del medio ambiente en el sector escogido.
- Plantear una alternativa de reorganización del tráfico vehicular, capaz de priorizar la movilidad peatonal que debe tener la población en estudio.
- Proponer físicamente un Espacio Público, que en forma constante, beneficie a la población en lo que respecta a recreación y a la vez se integre con nuestro principal Centro Deportivo, como lo constituye el Estadio Jocay de Manta.

## **CAPITULO II**

### **2. MARCO TEÓRICO**

Las características presentes en el área de estudio, determina conocer acontecimientos o motivaciones que produjeron la actual problemática urbana en las inmediaciones del estadio Jocay de Manta.

Aspectos como la expansión industrial la implantación de escenarios deportivos, áreas residenciales y educacionales.

Constituyéndose en los elementos de estudio en los cuales habrá que verificar sus orígenes y su incidencia actual para con el bienestar del sector escogido y repercusiones en la estructura urbana de la ciudad.

#### **2.1. Marco Histórico**

##### **4.1.1. Breve descripción de la historia urbana de Manta**

Uno de los principales pilares fundamentales de la historia urbana de la ciudad, lo ha constituido su puerto, se menciona que la ciudad en sus inicios presentaba una entrante de mar hasta las inmediaciones donde hoy es Filanbanco y su terminal terrestre.

Se podría acotar que la ciudad desde los tiempos, aborígenes se perfilaba como puerto, pronto es así que desde hace 178 años en la época colonial se la decretó como habitación de carga pero sin categoría principal.

Es más notoria la evolución de la ciudad en la época de los cincuenta donde se incremento la carga de buques al puerto donde se dio inicio a la construcción de un puerto moderno, en la que también se estipulo la construcción de un edificio para la capitanía de puerto y la armada.

De allí que la ciudad comenzó a ganarle más área al mar y fomentarse lo que hoy en día conocemos como centro y malecón de Manta, la ciudad crece tanto es así, que se esta convirtiendo en una ciudad estacional, en donde el turismo se transforma en una de las fuentes de mayor recurso junto a la proyección que se le quiere dar como Puerto Internacional de carga.

Por esto la inversión de capital nacional e internacional han visto a Manta como un eje focal de desarrollo y progreso.

Ante todo debemos anotar que la saturación de espacios centrales de mayor preferencia para las actividades comerciales y las industrias localizadas en la periferia de la ciudad degradan las condiciones ambientales de estos espacios urbanos.

Se hace relevante tratar el aspecto industrial en la ciudad de Manta, específicamente en la parroquia urbana de Tarqui.

La problemática industrial a principio de nuestro siglo, se debatía en su grado de desarrollo insatisfactorio para nuestro país, pocas industrias manufactureras, con elementos abundantes en materia prima, con un pueblo eminentemente laborioso y una política errónea buscaba la protección de los consumidores.

En el año de 1906, la cámara de Comercio de Guayaquil, dicto la ley del 26 de junio, llamada a abrir el horizonte de la industria ecuatoriana.

El Presidente del Ecuador, en ese entonces, General Eloy Alfaro decreto lo siguiente:

- Que es necesario favorecer la implantación y desarrollo de nuevas industrias.
- Que la abundancia de corriente de agua (ríos) hace muy fácil la protección de fuerza motriz eléctrica favorable para las industrias fabriles.
- Es necesario infundir confianza al capital extranjero, otorgando seguridad y confianza.

Con este marco la industrialización en Manta, inicio un asentamiento considerando en su conformación urbana, ya que la ciudad contaba con ventajas, altamente competitivas, como lo que es su situación geográfica estratégica.

De manera idéntica a lo que ocurre en el resto de las ciudades del país, Manta presenta también el fenómeno de la dispersión en la ubicación espacial de sus industrias, observándose que la pequeña, mediana y gran industria se asientan de manera distanciadas en el sector.

Son estas, del área urbana, mientras que la industria pesquera se encuentra ubicada exclusivamente en el sector Nor-Este de la ciudad.

Tal es el caso del complejo fabril de Industrias Ales, su instalación se dio en la década del cuarenta dedicándose exclusivamente a la producción de grasos, como aceites, jabones, parafinas, etc.

La ubicación se dio en el perímetro urbano de la parroquia Tarqui ya que en ese entonces la mencionada población no gozaba de gran extensión territorial.

Se compro varias hectáreas, dejando con miras expansionistas, espacios considerables para satisfacer las demandas del mercado.

- Coincidencia que en la misma década se sintió la necesidad imperiosa, de que la ciudad contara con un verdadero escenario deportivo para la práctica del fútbol, deporte que hasta en los actuales momentos es el número uno de la preferencia de la población.

*La Ciudad Puerto* realizaba sus torneos o competencias deportivas a nivel local y cantonal en las instalaciones o cancha de Colegio Nacional 5 de Junio, las cuales no eran las oficiales o reglamentarias.

La inquietud por construir un verdadero Estadio de Fútbol que reúna todos los requisitos del actual, motivo a que el Presidente de la M. I. Municipalidad de Manta, Sr. Pablo Coello Gutiérrez, gestor de la obra mantenga conversaciones con los personeros de Industrias Ales, para conseguir un terreno dentro de sus propiedades habiéndolo logrado en ese mismo año en que los señores Álvarez Barba lo autorizan a ocupar una extensión de 24.000 metros cuadrados en el lugar donde hoy se levanta orgullosos el nuevo Estadio.

Esta cantidad de terreno no alcanzaba prácticamente para la construcción de un Estadio que sirviera para el futuro, cuales eran los deseos del Señor Coello, viéndose precisado a comprar junto a esos mismos terrenos, mayor cantidad de tierra, con lo que hace por

medio de una adquisición a la familia Cevallos en una cantidad de 20.000 metros cuadrados.

Cabe anotar aquí, que cuando el Señor Coello, adquirió por donación de Ales aquel terreno, hubieron muchas opiniones en que el terreno y la construcción del Estadio tenía que ser junto a la carretera, pero pensando siempre en el futuro. El señor Coello ideó la construcción a 150 metros de aquella pensando siempre en el Estacionamiento vehicular.

El señor Álvarez Barba, distinguido caballero quiteño, cooperó desde un comienzo con el deporte local, donando a nombre de su empresa la cantidad de 14.000 metros de terreno para que Liga Deportiva Cantonal pudiera construir su soñado estadio que hoy se hace realidad.

Sin la donación de Industria Ales, no se hubiera hecho una realidad en el año 1948, hoy no podíamos contar con este adelanto para el desarrollo físico de nuestra juventud.

El Señor Álvarez Barba siempre ha demostrado su gran cooperación en el desarrollo de la ciudad y principalmente en lo que a deportes se refiere, ya que el principalmente es un buen fanático por el automovilismo, con que cada año lo vemos cooperado con las carreras que tienen que llegar por la ciudad de Manta.

## 2.2 MARCO TEÓRICO GENERAL

### 2.2.1.- Aspectos Genéricos.

Por estructura urbana conceptuamos el estudio de la configuración física de la ciudad como resultante de la acción determinadamente en condicionante económicos y sociales demográficos, etc.

La configuración se refiere a la descripción de cada uno de sus elementos y a la interrelación de ellos.

Existen factores determinantes de una ciudad que se basan en la acción de causas económicas como pueden ser las actividades extractivas de la región, la ubicación de un polo de desarrollo, etc. Así también actúan factores condicionantes que definen la fisonomía de una ciudad, tal es el caso de la ciudad de Manta, como lo constituye la presencia del mar.

A partir del anterior siglo y como resultado de las nuevas teorías, aparece un desglosamiento de las funciones urbanas, tal como se da en el campo de la arquitectura podrían definirse las siguientes:

Habitar – trabajar – recrearse – circular.

Todo esto es naturalmente proceso de una época; sin embargo es un instrumento de análisis de la ciudad y ha servido para la aparición del termino “usos del suelo”, es decir usos residencial, comercial, etc. que han dado lugar a la zonificación y al plano de zonificación.

### 2.2.2.- La estructura urbana y su evolución.

*"Con el surgimiento de la industria, los campos se han despoblado mientras se operaba un gigantesco desarrollo de las ciudades.*

*Como la concentración ha tenido lugar en el centro de las ciudades, han sido erigidos, sobre la planta baja de las casas de la época del caballo y la carreta de bueyes, siete u ocho pisos, llenándose los jardines de edificaciones igualmente elevadas. Las ciudades, donde ha aparecido el automóvil, se han convertido en desiertos de piedras y asfalto. En medio del ruido y del fastidio, las condiciones naturales quedan abolidas, olvidadas." <sup>1</sup>*

---

<sup>1</sup> Le Corbusier, Los tres establecimientos humanos, Editorial Poseidón, Buenos Aires, 1964, Pág. 14

En los últimos tiempos se ha inquirido con frecuencia acerca del carácter actual de los espacios públicos, su significación, su estado de degradación, situación de la que no podríamos hablar sin considerar a la ciudad misma en toda su dimensión puesto que el espacio público es inherente a la concepción misma de la ciudad. De hecho, el ambiente, el clima urbano que se vive en una ciudad es aquel que se percibe desde sus espacios públicos, y éstos, son en parte consecuencia del escenario urbano construido que los define y contiene de su totalidad.

La ciudad como hecho colectivo es el lugar por excelencia de intercambio y encuentro de sus ciudadanos y visitantes particularmente en sus espacios públicos, los cuales comenzaron a materializarse y modificarse desde el comienzo en los procesos de socialización del hombre y la especialización progresiva del trabajo a lo largo de la historia.

La calle, como conector de las distintas partes de la ciudad, juega un papel clave en su diferenciación.<sup>2</sup>



**FOTOGRAFIA # 4:**

Núcleo clásico Pompeya. "Como en otras ciudades latinas, el núcleo central era el foro ...en el que estaba prohibido el tránsito de rodados, se entraba a través de arcadas; constituía un paseo para peatones alrededor del cual estaban concentrados los tribunales, los templos y el mercado público". Munford, Lewis; ob. cit, pág. 424.

El uso intensivo a que estos espacios abiertos y públicos (comunes) fueron demandados motivó diversos tipos de solución: desde la segregación espacial de actividades que resultaban incompatibles con otras, a través de la construcción de mercados, por ejemplo, para un uso especializado, hasta la segregación temporal de las demandas conflictivas promoviendo usos alternados de los espacios, tal como la alternancia del uso diurno de las calles para peatones y nocturno vehicular en la Roma de Julio César, o la organización

de ferias semanales en la Edad Media, situación que se tornó más frecuente cada vez a partir del período de industrialización de las ciudades con producción fabril en gran

<sup>2</sup> Munford, Lewis; La ciudad en la historia, Ediciones Infinito, 1966, Buenos Aires, pág. 92



escala, avances tecnológicos en la producción y el transporte, concentración urbana de la población, especialización del trabajo.

### 2.2.3.- LAS PROPUESTAS DE ORDENAMIENTO URBANO

Frente a esta situación generada en las ciudades durante más de cien años producto de la industrialización, surgieron propuestas tendientes a revertir el caos del ambiente urbano.

Una de ellas, se orientó a generar ciudades jardín, satélites de las grandes urbes que garantizaran el descongestionamiento de los centros como instancias combinadas entre el campo y la ciudad.<sup>3</sup>

Otra, se dirigía a zonificar el uso en las ciudades según funciones básicas: trabajar, habitar, recrearse y circular, con espacios nítidamente diferenciados para cada una de las funciones: áreas de habitar, áreas de trabajar, de recrearse, enlazados mediante amplios espacios verdes que pretendían introducir el campo en la ciudad, transitables para el peatón, con la aparición de vías elevadas para el paso del automóvil.



**GRAFICO # 5:**

*"Lo imposible se convirtió en posible: la separación del peatón y del automóvil es cosa hecha..." Le Corbusier, Los tres establecimientos humanos, Editorial Poseidón, Buenos Aires, 1964, pág. 40.*

A la confusión y el problema de la ciudad industrial se oponía el orden como solución proponiendo segregar: para cada actividad del hombre un espacio determinado y especializado, modalidad que se difundió durante varias décadas.<sup>4</sup>

Sin embargo, las soluciones discriminatorias de este tipo, que miraron la ciudad desde su aspecto funcional, con resultantes ordenadas pero aburridas (igualmente contaminadas) y carentes de vida urbana, no lograron dar respuesta a las necesidades de sus ciudadanos y entraron en colisión con la vida real del

<sup>3</sup> Howard, Ebenezer, Ciudad Jardín, 1898

<sup>4</sup> La propuesta de la Ciudad Radiante fue postulada por Le Corbusier,

hombre quien transcurre en permanente combinación de actividades no segregadas. Por otra parte, tampoco lograron su cometido de descentralización, las ciudades crecieron hacia los suburbios provocando el empobrecimiento de la vida ciudadana y el proceso urbano continuó en aceleración.

En definitiva, las ciudades actualmente pierden identidad a medida que procesos inmobiliarios, económicos, político administrativos, productivos accionaron sobre su forma y tipo de crecimiento a punto tal que la regulación urbanística también ha centrado su atención en la relación entre la ocupación privada del territorio y el resto o espacio sobrante.

#### **2.2.4.- CARÁCTER DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS.**

Curiosamente, los espacios públicos, por lo general los abiertos, que resultan como decíamos del remanente-sobrante que deja de lado el crecimiento de las estructuras urbanas (su contraforma), pueden convertirse en el instrumento para el ordenamiento de las ciudades a través de su reconstrucción y recualificación.

Esta conceptualización tiende a la idea de que el espacio abierto, concebido como un sistema, permite jerarquizar el territorio y diseñar su crecimiento. En el territorio cultural, este sistema se compone de una variada gama de espacios de diversa definición: usos tamaños, proporciones, tratamientos, características naturales y grados de culturización, etc. constituyendo los que conforman los recursos espaciales y de uso disponibles para la vida social: plazas, calles, parques, etc. Enlazando la capacidad instrumental que estos espacios pueden tener como sistema para el ordenamiento de la lectura unitaria de la ciudad, con los conceptos del comienzo del texto que plantean que la captación - percepción espacial de la ciudad es posible a través de sus espacios públicos y que éstos, son en parte consecuencia del escenario urbano construido que lo define y contiene, podemos fortalecer la idea de ciudad como totalidad con que comprendemos el hecho urbano, donde el espacio público es inherente a la concepción misma de la ciudad, y es a su vez como sistema el que permite la percepción de la ciudad y la herramienta capaz de ordenarla.

Si bien el hombre construye espacios privados para vivir en su interior, la vida humana no se desarrolla exclusivamente en los interiores de los edificios. El hombre construye objetos dentro de los cuales transcurren sus actividades. Son cajas que pueden llamarse casas, edificios para oficinas, fábricas, escuelas, clubes, hospitales. Sus interiores responden a las necesidades planteadas según su función: habitaciones, laboratorios, aulas, volúmenes de espacio. Esto no se percibe desde el exterior. Desde el exterior observamos el objeto, sus caras externas. La suma de objetos de este tipo en forma más o menos continua, genera espacios exteriores como contraformas.<sup>5</sup>

En los núcleos urbanos éstos son los espacios públicos abiertos, calles, plazas y parques. Tanto el interior de las cajas, como el exterior, están vinculados a los espacios, pero son los espacios construidos los que en su articulación generan los espacios abiertos, los definen y contienen.

Los diferentes modos a que recurre esta articulación producen calidades espaciales diferentes en términos de paisaje, impacto visual y actividades: desde calles definidas como largos corredores, secuencia de edificios uno al lado del otro, por lo general muy altos que sólo pueden dar respuesta a las necesidades del flujo vehicular o un mero desplazamiento peatonal, hasta la propuesta más atractiva de generar remansos mediante una organización de edificios variada, contrastes entre llenos y vacíos, espacios de transición, etc., donde el estar y el encuentro constituyan una alternativa posible.

### **2.2.5.- EL SENTIDO DE LUGAR Y PERTENENCIA (*genius locci*)**

Circular por una vereda, llegar a una plaza, ver asomar una torre, doblar la esquina, descubrir nuevos edificios y calles, encontrar el edificio cuya torre asomaba, mirando con intención, genera en el observador empatía con el medio que lo rodea. En una ciudad de fundación lejana en el tiempo, por ejemplo, la yuxtaposición de lenguajes, estilos, escalas propias de sus diferentes períodos de vida, todo en forma simultánea y mezclada producen el atractivo de descubrir y el inicio de la complicidad que se

---

<sup>5</sup> Cullen, Gordon: *El paisaje urbano*, Editorial Blume-Labor, Barcelona, 1974

produce entre sujetos y objetos, complicidad en que la variedad de los espacios, admite variedad de actividades.

En este encuentro se establece una relación singular entre el lugar físico: sus formas, colores, olores, proporciones, temperatura y sus habitantes: la capacidad de percepción, sus conocimientos previos, la cultura a que pertenecen, su situación social, las condiciones económicas. Esta relación da sentido al lugar, sentido que dependerá de sus condiciones físicas y de las condiciones del observador. Cuanto más claramente pueda reconocerse el lugar, dónde está, cómo es, qué significa, qué representa para cada individuo y la comunidad, más fuertemente se estrechará el vínculo generando identidad y pertenencia.

#### **2.2.6.- EL ESPACIO PÚBLICO HOY**

En el diario transcurrir, el hombre necesita tener noción de su posición con relación a lo que lo rodea, necesita tener sentido del lugar que le permita reconocer su pertenencia. Este sentido de pertenencia, identidad es compartido con los demás y en todas partes. Pero, en el vertiginoso cambio que se ha producido en los centros de las ciudades contemporáneas, el hombre choca con lo que lo rodea y no le es familiar. Las modificaciones producidas han sido tan sustanciales en algunos casos (en el marco de las ciudades latinoamericanas) que interrumpieron la comunicación normal entre los espacios públicos y su comunidad: Crecimiento en altura desmedido con importantes densidades en horas pico y vaciamiento posterior; ritmo acelerado de la actividad, alto tránsito y velocidades, retiro de árboles para acceso a cocheras o pérdida de especies por falta de renovación; tendencia a la tugurización del centro y suburbación de la periferia; privatización, segregación, descuido, inseguridad y abandono.

La tendencia a la privatización y segregación, aislamiento por inseguridad de algunos sectores de la comunidad haciéndose eco de una concepción privatista de la vida urbana, no sólo ha contribuido a mermar la participación del espacio público en la conformación de una identidad colectiva de los residentes sino que ha aumentado, por su vaciamiento su inseguridad, perdiendo por ende su significación.

En esto, resultamos responsables todos los actores: desde la reacción de los planificadores que llegan con normativas a rezago de estos cambios, cuando en realidad debieran anticiparse; la gestión pública que escasamente se hace cargo de estos espacios; la imposición de privilegiar el dominio del vehículo por sobre los peatones privando el desarrollo de actividades propias de lugares como plazas y parques simplemente porque en estas condiciones resultan inaccesibles; las comunidades que consideran que estos espacios son patrimonio del Estado y no reconocen su propia participación en el diario "hacer" ciudad, a la espera de que la gestión se haga cargo del cuidado; los años de dictadura que coartaron el ejercicio del uso de los espacios comunes; las leyes de mercado, las presiones inmobiliarias que invariablemente han especulado en soluciones de beneficio privado a expensas del espacio público.

La importación en los últimos años de soluciones internacionalistas que instalan el shopping como alternativa a la ciudad, ha resultado una nueva modalidad que, a la manera de las propuestas de ordenamiento urbano ante el caos de la ciudad industrial, se postulan como solución global, siempre igual, para cualquier lugar del mundo: orden ante la confusión en la ciudad, amenazando el espacio de nuestras ciudades que aún en la dificultad expresan cualidades propias vinculadas al sitio y a su tiempo (lenguaje arquitectónico, textura, color).

Así, el shopping, siempre iluminado, bien equipado, es seguro. Sus calles (pseudos) garantizan comodidad al peatón que circula para comprar: Allí no hay humo, olores, ni ruidos o personas molestas; reproducen imágenes del equipamiento y la vida de la calle exterior con faroles, bancos, hasta árboles, pero artificial.

Mientras este modelo de privatización se reproduce y es aceptado en el mundo aumentando la concentración del espacio comercial, la calle real se vacía y su economía pequeña desaparece.

El espacio público que se materializa con la edificación del entorno, se sostiene con su calidad ambiental y usos, los cuales deben estar garantizados por la gestión pública y la comunidad que se apropie de él, aún en su confusión rica y desordenada, expresión de la convivencia.

Debemos volver al uso de las calles y plazas, al encuentro colectivo, a la expresión pública para resignificarlos, dotándolos de una nueva significación, en la convicción de que en ese uso que será frecuente, constante e intenso, el espacio volverá a ser seguro.. La comunidad en el ejercicio de sus derechos para desarrollar una vida digna, de calidad, podrá canalizar a través de las autoridades que la representan la petición de garantizar la democratización del uso de los espacios, su mantenimiento y una legislación que privilegie al bien público por encima del interés privado. Los espacios públicos legítimos, aquellos que son producto de sus residentes, de imagen propia a lo largo de sus tiempos, necesitan de la comunidad que se apropie de ellos. En el mejor sentido, la comunidad que se apropia del espacio público de su ciudad, lo cuida y transforma como propio.

### **2.2.7. LA CIUDAD FRENTE A LA GLOBALIZACION Y COMPETITIVIDAD.**

El contexto de globalización y dada la nueva lógica competitiva de las empresas, asistimos a un espacio fragmentado. Espacio de ciudades, regiones y naciones incluidas y de ciudades, regiones y naciones excluidas. Mas allá de la existencia de naciones dominantes y naciones dominadas, como describieron los dependentistas, tenemos regiones y ciudades nodos, centro de poder y regiones, también ciudades excluidas.

El reto para las ciudades, es lograr insertarse de forma competitiva, esto es, acceder a las grandes redes – circuitos de valorización global de las capitales y mantenerse como espacios atractivos para la localización de las empresas. En este sentido la competitividad de las ciudades es vista con creación de espacios fértiles para la atracción de empresas globalizadas.

La globalización no solo a transformado la forma como compiten las empresas, también la forma como produce, trabajan los ciudadanos, como consume, piensan y reaccionan entre si. La globalización a generado procesos de afectación en todos los ámbitos de la vida, las instituciones y la cultura, sobre los individuos y los colectivos humanos, generando de nuevas oportunidades de inversión y procesos de marginalidad y exclusión severa.

Como es evidente, los ciudadanos, hombres y mujeres, están localizados especialmente en veredas, ciudades, regiones y naciones. Todo ser humano conoce el mundo a partir de un entorno inmediato.

Lo hace gracias a la capacidad cognoscitiva que le trasmite su familia, la escuela, la comunidad cercana, gracias a la lengua y cultura que hereda: se hace ser social en un proceso complejo de aprendizaje, enamoramiento de un entorno físico y social inmediato, de su cultura, tradición e historia colectiva.

En consecuencia, la vereda, el barrio, la ciudad y luego la región y la nación son espacios de construcción social de las solidaridades esencialmente humanas. Aquí los grupos sociales crean instituciones y construyen proyectos colectivos a futuro.

### **2.3.- MARCO TEORICO PARTICULAR**

#### **2.3.1.- De la planificación.-**

**Art.14.-** Los organismos encargados de la Planificación Nacional y Seccional incidirán obligatoriamente en sus planes respectivos, las normas y directrices convenidas en el Plan Ambiental Ecuatoriano (PAE).

Los planes de desarrollo programas y proyectos incluirán en su presupuesto los recortes necesarios para la producción y su uso sustentable del medio ambiente.

El incumplimiento de esta disposición se comunicara la implicación de los mismos.

La planificación urbana es una disciplina formada por un conjunto de ciencias, técnicas y artes que tienen como meta planear la estructura urbana:

Zonificar, localizar, dosificar áreas y servicios en la forma más efectiva y económica, sociales y políticas. Establecer los instrumentos jurídicos y administrativos, así como los cronogramas y prioridades para realizar obras de servicios públicos.

#### **2.3.2.- Imagen Urbana.**

La imagen urbana dependerá tanto de elementos naturales como de elementos culturales. Cada ciudad tiene elementos que se pueden destacar y valorar para definir mejor su propia imagen, la cual es una de las tareas importantes del diseño urbano. Si la ciudad esta situada en cerros escarpados, como Acapulco o Río de Janeiro esto le dará una imagen muy característica; si posee un centro rico en especificaciones coloniales (Puebla). Si esta construida con una densidad baja y extensas áreas verdes, o si posee un centro muy denso o construido a gran altura la imagen urbana seria diferente.

La clave para estructurar una imagen consiste en proponer conceptos que aporten y expresen valores formales, espaciales o visuales con los cuales la comunidad se pueda identificar y sea posible hacer suyo. La imagen de un proyecto se basa generalmente en la interpretación que el diseñador hace de los valores de la comunidad.

### **2.3.3 Equipamiento urbano.**

El equipamiento urbano juega un rol muy importante de consolidación en el desarrollo urbano, como apoyo a su población. Esta formado por el conjunto de espacios y edificios que dan servicio a la población, como educación, salud, comercio, cultura, recreación, y administración pública. El conocimiento de esta tipología, estado y capacidad de atención de este equipamiento en una ciudad permite detectar las carencias y problemas que existen en este aspecto.

### **2.3.4. Usos actuales del espacio público.**

Una mirada por diferentes ciudades y otros modelos culturales en países en la cual, las comunicaciones, los mercados y el transporte han sufrido cambios radicales en los últimos siglos, nos proporcionan un variado repertorio de usos acordados del espacio público, así como las condiciones para el uso de la ciudad como escenario público aunque corramos el riesgo de simplificar en exceso, en este momento de la historia es posible observar y diferenciar cuatro tipos de ciudad.

La ciudad tradicional, en la que el lugar de reunión, el mercado y el tránsito continúan coexistiendo en mayor o menor equilibrio.

La ciudad invadida, en la que su único uso, generalmente el tráfico rodante, han usurpado territorio a costa de otras funciones del espacio urbano.

La ciudad abandonada, en la que ha desaparecido el espacio público y la vida en la calle.

La ciudad reconquistada, en la que se está llevando a cabo grandes esfuerzos para encontrar un nuevo y posible equilibrio entre los usos de la ciudad como lugar de reunión, mercado y espacio de tránsito.



### **2.3.5 Movilidad Urbana.**

La vía no es solo un espacio especializado de movimientos, flujos vehiculares y peatonales, si no también espacio complejo de recreación, lugar de intercambio y relación y continuidad de las funciones urbanas.

La imagen de la ciudad la dan, los edificios como las calles.

Los edificios continuos pierden contacto con las calles, provocado por la polución, el ruido y la perdida de puntos de vista a escala humana. A su vez las manzanas deben ser definidas, por criterios, cuantificables más complejos que podrían denominarse habitabilidad urbana.

Para mejorar la movilidad y la accesibilidad, así como para proteger la estabilidad de los inmuebles y asegurar condiciones ambientales, el plan establece criterios de accesibilidad, prioridad para residentes, condicionando la circulación de vehículos automóviles ajenos al área de estudio.

### **2.3.6. El planeamiento Estratégico.**

El denominado Grupo de Barcelona (Borja y Castells, 1998), ha popularizado la tecnología de Planeamiento Estratégico (P.E.) como opción de políticas concertadas en las empresas y el sector publico local para enfrentar los retos de la globalización.

El P.E. parte de asumir el reconocimiento generalizado de una sensación de crisis entre los actores políticos y lideres empresariales locales. Dicha sensación favorece la construcción de consensos sociales, siempre que exista el adecuado liderazgo individual o colectivo.

El elemento catalizador es la existencia de algún sentido de permanecía local, común a las empresas pero también a los ciudadanos el cual lleva a minimizar las contradicciones entre el bien común y el interés privado de las empresas; surge así un actor colectivo “NUEVO”, la ciudad (la localidad), distinto a las clases sociales y a los propios partidos políticos.

De aquí se sigue según el P.E. la adopción de una estrategia que comprende la elaboración de un diagnostico compartido (tipo DOFA) y la definición de ejes y proyectos estratégicos de la ciudad.

Papel Clase se asigna a la “ATRACTIVIDAD” de la ciudad para la inversión interna y externa a la renovación del paisaje urbano, a la recreación de nuevas instituciones locales y regionales.

Por fin, a la adopción de nuevas estrategias comunicacionales, el denominado CITY MARKETING.

Buena parte del éxito del P.E. se asigna a las actividades de animación y promoción contenidas en el Marketing de la ciudad.

### **2.3.7. Descripción del Objeto de Análisis.**

En las dos últimas décadas Manta, sostiene un incremento poblacional y de su estructura urbana, conjuntamente con su parroquia urbana de Tarqui, se evidencia superposiciones de actividades a nivel urbano, originando fundamentalmente por no contar con un verdadero plan regulador capaz de llevar a efecto un respeto a la normal utilización de usos del suelo.

Agregando la injerencia de decisiones políticas negativas, por parte de las principales autoridades de turno, dejan a un lado las decisiones del planeamiento urbano.

El mencionado departamento posee como instrumento para la regulación del crecimiento en un estudio realizado por la compañía “CONSUR” de Guayaquil que constituye solamente lineamientos generales y no llega a situarse en lo que debería ser un Plan de Desarrollo Urbano.

Tal es así, que el Municipio de Manta, no encontró compromiso en los sectores industriales que se estaban implantando espontáneamente en el perímetro urbano y a lo largo de la carretera Manta-Montecristi, pues estos se perfilaban ajenos al desarrollo de la ciudad de Manta.

Por esta situación no se contaban con regulaciones que integre y coordine los espacios industriales con los espacios urbanos existentes.

La industria inmersa en una zona urbana atenta contra un proceso armónico de desarrollo porque las mismas cortan el crecimiento de la ciudad, específicamente la parroquia urbana de Tarqui, estas carecen de integración, continuidad y aspectos formales.

Mientras que en lo funcional se presentan problemas a nivel de crecimiento y zonificación urbana en considerables porcentajes.

La industria afecta al medio ambiente por lo que no hay visión ecológica del problema industrial.

Industrias que se encuentran dispersas preferencialmente en la parroquia urbana de Tarqui.

Alterando la vida que los pobladores afectados por los ruidos, contaminación ambiental, tráfico vehicular que perjudican a la salud, tanto física como mental de los moradores.

En el caso de Industrias Ales, que tuvo que ampliar sus instalaciones fabriles, junto al Estadio Jocaj, principal escenario deportivo de la ciudad, promoviendo como ello incompatibilidad de funciones residenciales, educacionales y deportivas.

Según aprobación municipal, en sesión extraordinaria del día 12 de marzo de 1997 por ende con el visto bueno del Departamento Técnico resolvió autorizar la instalación de una batería de silos a favor de la Compañía ENSILALES S.A. subsidiaria de Industrias Ales, la misma que efectuara actividades productivas al secado y comercio de cereales en granos (Ver copia documento).

De mi consideración:

Cúmpleme comunicar a usted que el I. Concejo Municipal de Manta, en sesión extraordinaria realizada el día 12 de marzo de 1997, resolvió:

“Autorizar la instalación de una batería de silos a favor de la Compañía ENSILALES S.A., la misma que efectuará actividades productivas referidas al secado y comercio de Cereales en granos; previendo en el futuro que los espacios destinados a las actividades industriales y sus derivados, se someterán a los lineamientos técnicos sobre el uso de suelo que establezca el plan estratégico y la reglamentación urbana de la ciudad de Manta; además se exiia a la Compañía Ensilales, realice el asfaltado con la construcción



# Municipalidad de Manta

TELEFONO. 611471 CASILLA: 13-05-4832

No 248 -ALC-M-JOZC  
Manta marzo 13, 1997

Senores  
**COMPAÑIA ENSILALES S.A.**  
Ciudad

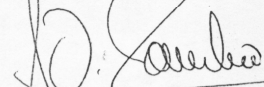
De mi consideración:

Cúmpleme comunicar a usted que el I. Concejo Municipal de Manta, en sesión extraordinaria realizada el día 12 de marzo de 1997, resolvió:

“Autorizar la instalación de una batería de silos a favor de la Compañía ENSILALES S.A., la misma que efectuará actividades productivas referidas al secado y comercio de Cereales en granos; previendo en el futuro que los espacios destinados a las actividades industriales y sus derivados, se someterán a los lineamientos técnicos sobre el uso de suelo que establezca el plan estratégico y la reglamentación urbana de la ciudad de Manta; además se exija a la Compañía Ensilales, realice el asfaltado con la construcción de aceras y bordillos de la calle que conecta con la vía que conduce al aeropuerto y al barrio Rocafuerte; construcción de vías que serán supervisadas por el Departamento de Obras Públicas Municipales a fin de que cumplan con los requerimientos técnicos para este tipo de construcción, previo al convenio que se suscribirá entre las partes para la ejecución del asfaltado de calles en referencia”.

Particular que pongo en su conocimiento para los fines pertinentes.

Atentamente,

  
Ing. Jorge O. Zambrano Cedeño  
ALCALDE DE MANTA

**ANEXO 1: Copia del convenio que concede la ocupación para construcción de silos para compañía ENSIALES SA. Fuente. Municipio del cantón Manta**

### **2.3.8.-FUNDAMENTACION LEGAL.**

La gestión ambiental se enmarca en las políticas generales de desarrollo sustentable para la conservación del patrimonio natural y el aprovechamiento sustentable de los recursos naturales que establezca el Presidente de la Republica al aprobar el Plan mencionados formaran parte de los objetivos nacionales permanentes y las metas de desarrollo.

El Plan Ambiental Ecuatoriano contendrá las estrategias, planes, programas y proyectos para la gestión ambiental nacional y será preparado por el Ministerio del ramo.

Para la preparación de las políticas y el plan a los que se refiere el inciso anterior, el Presidente de la Republica contará, como órgano asesor, con un Consejo Nacional de Desarrollo Sustentable, que se constituirá conforme las normas del Reglamento de esta Ley y en el que deberán participar, obligatoriamente, representantes de la sociedad civil y de los sectores productivos.

Como Marco Legal citamos las normas que contempla el Municipio de Manta: Según lo dispuesto por los artículos 64 números 3, 4, 5, 6, 13, 14, 18, 34 y 36 de la ley de régimen Municipal y luego de las revisiones realizadas por la comisión de Planificación del Congreso Municipal y la consulta publica a la que a sido sometida expide la siguiente ordenanza de la reglamentación Urbana de Manta.

#### **SON USOS DEL SUELO RESIDENCIAL:**

- a) **Residencial**, corresponde a vivienda de baja, mediana y alta densidad.
- b) **Uso de suelo Residencial Múltiple**, corresponde a viviendas combinadas con otros usos de suelo compatibles.

Dependiendo de su ubicación en el contexto urbano, pueden ser usos principales para esta zonificación las correspondientes a comercio y equipamiento.

**Usos de Suelo Comercial.-** De los inmuebles destinados al acceso del público para el intercambio comercial.

Son usos de suelo comercial:

- a) **Comercial 1**, Correspondiente al comercio vecinal, es compatible con vivienda: tiendas de barrio, carnicerías, farmacias, licoreras, bazares, papelerías, peluquerías, salones de belleza, lavanderías, consultorios médicos, sastrerías, reparaciones de calzado, joyerías, relojerías;
- b) **Comercio 2**, Corresponde al comercio sectorial y parroquial, esto es de uso exclusivo de intercambio de productos y servicio. Son usos de suelo comercial sectorial, almacenes de artículos de hogar, imprentas, oficinas profesionales, hoteles restaurantes; agencias de banco, importación, viajes y turismo, financieras, micro mercados, bodegas de abasto, ferreterías, materiales eléctricos, vidrierías, metales y pinturas. Son usos de suelo zonal: mercados, centros comerciales, almacenes, distribución de comestibles, funerarias, salas de velación.
- c) **Comercial 3**, Corresponde al comercio especial y restringido. Son usos de suelo comercial especial: almacenes industriales, bodegas comerciales, materiales de construcción y agropecuarias, gasolineras y autoservicios, lubricadoras, lavadoras, vulcanizadoras, depósitos de GLP (gas licuado de petróleo), bares, discotecas, salas de juego. Son usos de suelo de comercio restringido: moteles, lenocinios, prostíbulos y similares, centro de acopio de GLP.

**Usos de suelo de Equipamiento.-** Destinado a un conjunto de actividades que satisfacen necesidades o mejoran la calidad de vida en las zonas urbanas.

- a) **Equipamiento Sectorial.-** Es complementario con uso de suelo residencial y comprende los usos de educación, salud, bienestar social, recreación, cultura y religión.
- b) **Equipamiento Parroquial.-** Engloba a establecimientos especializados en educación, salud, bienestar social, cultura, administración, recreación, religión, y cementerios.
- c) **Equipamiento Especial.-** Es el equipamiento especializado que da servicio en el ámbito de la ciudad y engloba usos de suelo administrativo, culturales, recreacionales y centros de rehabilitación social.

## **Sección VIII.**

### **De las Vías.**

**Diseño y Construcción.-** El diseño y construcción de las vías se regirá por las disposiciones de esta sección.

**Vías expresas, arteriales colectoras.-** La municipalidad diseñará las vías expresas, arteriales y colectoras, con base en los estudios específicos sobre la vialidad y transporte.

**Vías locales, peatonales y escalinatas.-** El diseño y construcción de las vías locales, peatonales y escalinatas pueden ser realizados por el urbanizador, sujetándose a lo dispuesto en las normativas de este código, previa aprobación de la Dirección de Planeamiento Urbano. No se permite la ocupación de la vereda como estacionamiento de vehículos.

**Derechos de vías.-** Los derechos de vía deberán sujetarse a la ley de Caminos, a las disposiciones emitidas por el Ministerio de Obras Publicas, a los estudios y recomendaciones viales de las zonas urbanas y a los parámetros que constan en el cuadro N° 8 de este código.

## 2.4.-MARCO CONCEPTUAL.-

- ✚ **ASENTAMIENTO HUMANO.-** Emplazamiento permanente de los individuos en zonas geográficas determinadas. Puede ser rural, urbano o metropolitano, y presentar diversas características según el entorno o hábitat de su emplazamiento.
  
- ✚ **CATASTRO.-**Inventario gráfico, referido exclusivamente a bienes inmuebles.
  
- ✚ **C.O.S.-**Coficiente de ocupación del suelo, que significa el porcentaje de ocupación del suelo en planta baja al nivel de calle con superficie cubierta.<sup>6</sup>
  
- ✚ **C.U.S.-** Coficiente de utilización del suelo, es la relación entre la superficie del terreno y el área construida en niveles superiores.
  
- ✚ **CRECIMIENTO URBANO.-** El crecimiento urbano acelerado por la intensa migración campesina trae como consecuencia la demanda creciente de transporte, agua potable, energía eléctrica, mercad y otros elementos de equipamiento urbano a distintos niveles.
  
- ✚ **CRECIMIENTO URBANO POR DENSIFICACIÓN:** Proceso de urbanización que incrementa la densidad de ocupación del suelo originado por la subdivisión predial o por aumento de su población o edificación.
  
- ✚ **DENSIDAD DE OCUPACIÓN DEL SUELO:** Grado de concentración de las actividades y edificaciones por unidad de superficie.
  
- ✚ **EDIFICACIÓN AISLADA:** Es la que se construye separada de los deslindes, emplazada por lo menos a las distancias resultantes de la aplicación de las normas sobre rasantes y distanciamientos que se determinan en la Ordenanza

---

<sup>6</sup> Código Ecuatoriano de Arquitectura y Urbanismo



- ✚ **EDIFICACIÓN PAREADA:** Es la que corresponde a dos edificaciones que se construyan simultáneamente, o diferidas en el tiempo, emplazadas a partir de un deslinde común, manteniendo una misma línea de fachada, altura y longitud de pareo.
- ✚ **EDIFICACIÓN CONTINUA:** Es la que se construye simultáneamente o diferida en el tiempo, emplazada a partir de los deslindes laterales opuestos o concurrentes de un mismo predio, ocupando todo el frente de éste, manteniendo un mismo plano de fachada y con la altura que establece el Plan Regulador y sus Seccionales.
- ✚ **ESTRUCTURA URBANA.-** Es el sistema organizado de los elementos básicos que definen una aglomeración humana en el espacio.
- ✚ **ESPACIOS URBANOS.-** El espacio urbano es el vacío que existe entre dos o varios edificios. Su forma depende de la colocación o disposición de dichos edificios. **Espacio exterior**, al aire libre o semiabierto en soportales, porches y galerías cubiertas, el espacio urbano puede ser público, semipúblico o privado.<sup>7</sup>
- ✚ **ESPACIOS PUBLICOS:** Son los terrenos urbanos que están comprendidos fuera del perímetro de propiedad de los lotes. Por su carácter, son de acceso irrestricto para toda la población. Están comprendidos en el Espacio Público las vías que forman parte del Sistema Vial y las Áreas de Recreación Pública activa y pasiva.

Los espacios públicos no pueden ser alterados en sus dimensiones y propiedad por iniciativa privada para usos privados. Si pueden, previa convocatoria de la Municipalidad correspondiente y de acuerdo a las normas vigentes, sobre el particular, ser restaurados, mejorados y mantenidos por la iniciativa privada para su uso público. Los espacios públicos son bienes de uso público y tienen el carácter de intangibles, inalienables e imprescriptibles.

- ✚ **EQUIPAMIENTO URBANO.-** Es el conjunto de recursos e instalaciones cubiertas y abiertas; fijas o móviles, con distintas jerarquías

---

<sup>7</sup> BONNET, Las Claves Del Urbanismo.

y grado de complejidad, prestadas por la municipalidad u otras instancias nacionales y regionales, públicas y privadas, destinadas a satisfacer las diferentes demandas de las actividades de la comunidad.

- ✚ **EXPROPIACION.-** Derecho de la administración pública a la compra forzosa de la propiedad privada, en su justo precio, por el bien común.
- ✚ **HITO.-** Elemento que sobresale en la visión de la ciudad y sirve de orientación urbana.
- ✚ **INFRAESTRUCTURA BASICA:** Instalaciones necesarias para garantizar el buen funcionamiento de los servicios de infraestructura de las zonas urbanas tales como, almacenamiento y distribución, centrales y subestaciones de servicios.
- ✚ **INTEGRACIÓN URBANA.-** Intervención dirigida a lograr la unidad, homogeneidad de la trama que ha perdido las características compositivas originales, sea por elementos extraños o por la ausencia de inmuebles que han sido demolidos.
- ✚ **LÍNEA DE FÁBRICA.-** Lindero entre un lote y las áreas de uso público vial.
- ✚ **LOTE.-** Es el terreno limitado por las propiedades con acceso a una o más áreas de uso público.
- ✚ **MANZANA:** Predio o conjunto de predios rodeados de bienes nacionales de uso público
- ✚ **MORFOLOGIA URBANA.-** Forma de la ciudad en relación con el uso o función que en ella se lleva a cabo.
- ✚ **NODO.-** Centro focal o núcleo de actividades y confluencias urbanas.
- ✚ **PATRÓN DE ASENTAMIENTO.-** Modelo de residencia y actividades que hace referencia a la distribución espacial de las viviendas y lugares conexos dentro del territorio útil. El concepto de patrón de asentamiento relaciona las actividades tanto simbólicas como de subsistencia con el uso del territorio.
- ✚ **PAISAJISMO.-** Paisajismo, el arte de embellecer o remodelar ciertas superficies de terreno natural de acuerdo con un planteamiento racional y estético. Para ello se emplean elementos diversos, que pueden ser

topográficos, como colinas, valles, ríos y lagos; vegetales, como árboles, setos, césped o macizos de flores; o constructivos, como edificios, terrazas, caminos, puentes, fuentes y estatuas.

- ✚ **REHABILITACIÓN URBANA.-** Es la rehabilitación de áreas urbanas deterioradas, por lo general financiada por el Estado y realizada de acuerdo a las políticas de urbanismo. La rehabilitación de algunas zonas urbanas puede generar conflicto porque obliga a disminuir considerablemente la oferta de vivienda barata. Por esta razón, puede provocar el desplazamiento de los sectores más desfavorecidos de la población.
- ✚ **SUELO URBANO PRIVADO.-** Se puede distinguir el suelo urbano de propiedad privada-particular, de propiedad cooperativa, en condominio y arriendo. Las propiedades privadas particulares son tierras que en la mayor parte se dedican -fisco especulativo aprovechando que en ellas el Estado ha realizado, o debe realizar, obras importantes de infraestructura.
- ✚ **TRANSPORTE PÚBLICO.-** También denominado transporte de masas, es el servicio de transporte urbano y suburbano de pasajeros al que se accede mediante el pago de una tarifa fijada y que se lleva a cabo con servicios regulares establecidos en rutas señaladas, horarios establecidos y paradas específicas.
- ✚ **TRAMA URBANA:** Es la interrelación sistémica que se establece entre el trazado urbano, equipamiento, infraestructura y servicios
- ✚ **USO DE SUELO PRINCIPAL.-** Es aquel señalado como predominante con carácter de obligatorio.
- ✚ **USO DE SUELO COMPATIBLE.-** Es aquel cuya implantación puede coexistir con el uso de suelo principal sin perder este ninguna de las características que le son propias dentro del sector delimitado.
- ✚ **USO DE SUELO CONDICIONAL.-** Es aquel cuya aprobación está supeditada a la aprobación Municipal.
- ✚ **USO DE SUELO PROHIBIDO.-** Es aquel que se contrapone o es incompatible al uso principal, por lo cual se prohíbe su implantación.
- ✚ **TRAZADO URBANO.-** Es la definición de las manzanas en función de las vías.

- ✚ **ZONA CONSOLIDADA.-** Es una estructura urbana estable, que muestra solidez y reúne todos los factores urbanos constitutivos, brindando funcionalidad, confort a las actividades que en ella se realizan. Es aquella que está ocupada al menos en un 50% de su capacidad y cuenta con los servicios de agua potable, alcantarillado y luz eléctrica
- ✚ **ZONA DE RESERVA.-** Constituye las áreas de la ciudad, destinadas para crecimiento futuro a largo plazo y/o para la edificación de equipamientos de carácter urbano de gran alcance y cobertura, antes de su uso definitivo son áreas inmutables conservando sus características paisajísticas naturales. Por lo general constituye el área periférica de las ciudades si se considera un anillo concéntrico que parte del centro de ésta.
- ✚ **ZONA DE EXPANSIÓN URBANA.-** Área periférica a la ciudad y a cabeceras parroquiales con usos urbanos en diferentes grados de consolidación. Sus límites están condicionados por los proyectos de infraestructura y pueden ser incorporados al área urbana únicamente mediante la elaboración de los planes zonales.
- ✚ **MOVILIDAD URBANA.-** comprende, la interacción de los sistemas de transporte y movimiento de personas, carga y mercancías.
- ✚ **REGENERACION URBANA.-** Es recuperar y fortalecer la imagen urbana de una ciudad estableciendo jerarquía en cuanto a sus actividades, funcionalidad y creando condiciones físicas para la seguridad ciudadana.

## 2.5.-HIPOTESIS

En base a la formulación de los objetivos , conjuntamente con la descripción de un marco teórico en la que se cita las motivaciones que producen cambios o efectos contrarios para el normal desenvolvimiento de las actividades cotidianas de los habitantes de las inmediaciones del Estadio Jocay permitió plantear la siguiente hipótesis.

*1.-La superposición de usos de suelo en las inmediaciones del Estadio Jocay se debe a la no intervención urbana, misma que genera deterioro de la imagen física como malestar en el normal desenvolvimiento de las actividades cotidianas de sus habitantes.*

De la mencionada hipótesis a continuación se han elaborado las siguientes variables:

**Variable dependiente:** la superposición de usos de suelo

**Variable independiente:** la intervención urbana

## 2.6.-OPERACIONALIZACION

CONCEPTO	CATEGORIA	VARIABLE	INDICADOR	INDICE
PLAN REGULADOR	PLAN DE DESARROLLO URBANO	USOS DE SUELO	SUPERPOSICION DE USOS DE SUELO	CENTROS DEPORTIVOS
				AREA RESIDENCIAL
				INSTALACION INDUSTRIAL
				PLANTEL EDUCATIVO
				SISTEMA VIAL
EJECUCION DEL PLAN DE DESARROLLO URBANO	PLAN PARCIAL DE REFORMA URBANA	INTERVENCION URBANA	DETERIORO AMBIENTAL	ENFERMEDADES RESPIRATORIAS Y DERMATOLOGICAS
			CONFLICTOS VEHICULARES	VEHICULOS PESADOS
			IMAGEN FISICA	ESCENARIOS FISICOS

## **CAPITULO III**

### **3.-PROCESO METODOLOGICO**

#### **3.1.- METODO DE INVESTIGACIÓN;**

Para el presente estudio, se ha utilizado el Método Científico, cuyo objeto ha sido interpretar la realidad de nuestra área de estudio en base a la teoría científica.

Se establece un análisis de la situación en general, para posteriormente conocer en forma particular los problemas que se suscitan en la mencionada área de estudio, por lo tanto se someterá a una técnica que se denomina DEDUCTIVA – INDUCTIVA.

Como resultado se obtuvo un análisis de la descripción de la situación actual y la elaboración de una síntesis, en la que se concreta los elementos que sirven de base para la conformación de un diagnóstico.

#### **3.2.- TECNICAS DE INVESTIGACIÓN;**

Se empleó la denominada técnica de OBSERVACIÓN, en la cual se ha elaborado una matriz, que permitió registrar todos los datos que verificados a través de una percepción urbana, constituyó finalmente una OBSERVACIÓN ESTRUCTURADA.

**LA ENCUESTA;** se consideró la elaboración de un formulario, en lo que se anotó los siguientes requisitos:

1. Institución responsable.
2. Título de la encuesta.
3. Objetivos.
4. Instructivo.
5. Preguntas generadas de carácter informativo.
6. Preguntas específicas del problema.
7. Observaciones

**LA ENTREVISTA;**

Para optimizar la conversación en busca de información se confecciono un formulario en la que exponemos lo siguiente:

- Actores sociales proporcionan información.
- Ayuda a descubrir la esencia del problema.
- Permite obtener información de carácter cualitativo y cuantitativo.
- Es más amplia que el cuestionario.
- El entrevistador tiene oportunidad de explicar preguntas y controla las respuestas.

**POBLACION Y MUESTRA**

El área en estudio presenta una población de 4000 habitantes; sin embargo por la optimización de recursos en la recopilación de información es necesario obtener una muestra representativa, para lo cual se procede con la siguiente ecuación.

$$n = \frac{Z^2 PqN}{Ne^2 + Z^2 Pq}$$

En donde:	Z= Nivel de confianza	Z= 1.96
	N= Universo	N= 400 usuarios/mes
	P= Probabilidad a favor	p= 0.95
	q = Probabilidad en contra	q= (1-0.95)
	e= Error de estimacion	e= 10%= 0.10

Datos con el 90% de confiabilidad.

$$n = \frac{(1.96)^2 (0.50) (1-0.95) (4000)}{400 (0.10)^2 + (1.96)^2 (0.95) (1-0.95)}$$

$$n = \frac{(3.8416) (0.047) (400)}{4 + (3.8416) (0.047)} = \frac{72.99}{4.18}$$

$$n = 17.42 = \mathbf{20 \text{ personas}}$$

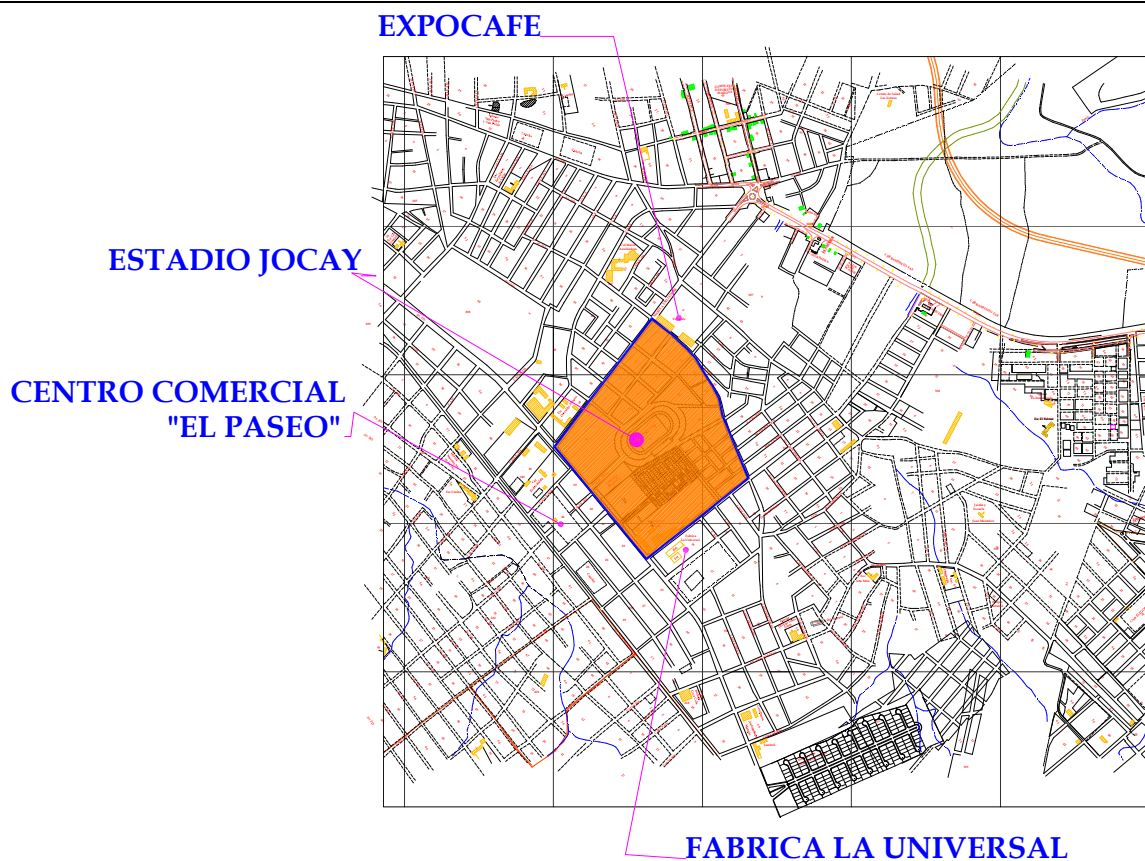
### 3.3.-RESULTADOS DE LA OBSERVACION CIENTIFICA ESTRUCTURADA

Para este análisis del sector seleccionado se ha realizado un relevamiento del estado actual.

Este proceso adopta como punto de partida el plano urbano existente en el Municipio del Cantón Manta, así como la información fotográfica e información obtenida en el sitio.

- ❖ Reconocimiento fotográfico del sitio
- ❖ Plano de estudio en el sector.
- ❖ Confrontación de este plano con el estado actual de los usos y forma de ocupación del suelo.

#### PLANO DE DELIMITACION DEL AREA DE ESTUDIO



Fuente: Plano Urbano de la Ciudad -2004. Municipio de Manta



### 3.3.1.- LA ESTRUCTURA URBANA.-

El sector de estudio corresponde a una de las zonas jóvenes de la ciudad, situada en sus extensiones, su estructura urbana tiene correspondencia con las funciones residenciales de estratos económicos medios bajos y medios altos, adaptando su trazado físico a otros usos ya existentes como el estadio, que se constituye como polo de atracción y por tanto generatriz del asentamiento.



**Fotografía # 6: Imagen de lotes vacíos**

Las principales actividades detectadas corresponden a aquellas ligadas principalmente al habitar, recrearse y circular.



**Fotografía # 7: Edificio e instalaciones de silo para granos perteneciente a industrias Ales.**

### 3.3.2.-SISTEMA VIAL

Dentro de este acápite se ha analizado aspectos relacionados al transporte, movilidad y accesibilidad. En el sector circulan varias líneas de autobuses de servicio urbano, que permiten la comunicación del barrio con el resto de la ciudad, así como también se localizan servicios permanentes de taxis, en especial en los alrededores del Centro Comercial “Paseo Shopping”

### 3.3.3.-ACCESIBILIDAD.-

Los accesos principales se encuentran definidos por eje vial de la entrada a la ciudad por industrias Ales, y una ramificación en sentido norte- sur, que dirige hacia la entrada principal al estadio, esta vía tiene un ancho de 30 metros, a pesar de sus dimensiones es utilizada para la maniobra y aparcamiento de vehículos de carga de gran envergadura, lo que la vuelve caótica en horarios determinados.

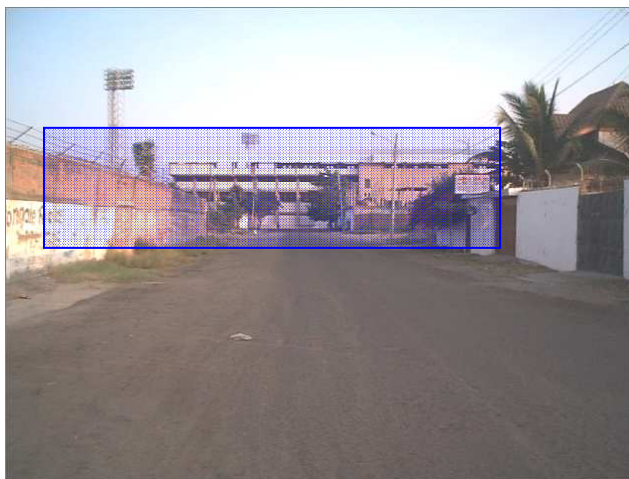


**Fotografía # 8: Los vehículos pesados se han constituidos en la principal imagen del sector.**



**Fotografía # 9: El transporte de carga ocupa gran espacio en la movilidad en las vías principales.**

Existen también otros ejes viales secundarios en lado lateral y la parte posterior, pero de dimensiones reducidas y sin continuidad en la trama.



**Fotografía # 10: Los accesos laterales carecen de perspectivas estimulantes.**



**Fotografía # 11: La bifurcación en yee es algo común en el sector.**



**Fotografía # 12: Los accesos por las vías principales presentan gran congestión vehicular y escasa libertad del fluido peatonal.**

### 3.3.4. –MOVILIDAD URBANA

Para la interpretación del funcionamiento hacia el sector y dentro de este, se la ha caracterizado por su tipo en peatonal y vehicular.

#### MOVILIDAD DE PEATONES

##### Espacios de Movilidad.-

Se desarrolla mediante aceras, con dimensiones inferiores a 1 m, <sup>(8)</sup> condiciones reducidas, pero que se ven interrumpidas por elementos decorativos postes de alumbrado, y/o jardineras para ornamentación, que constituyen verdaderas barreras arquitectónicas.



**Fotografía # 13: Las jardineras de esta residencia obstruyen la movilidad en la acera.**



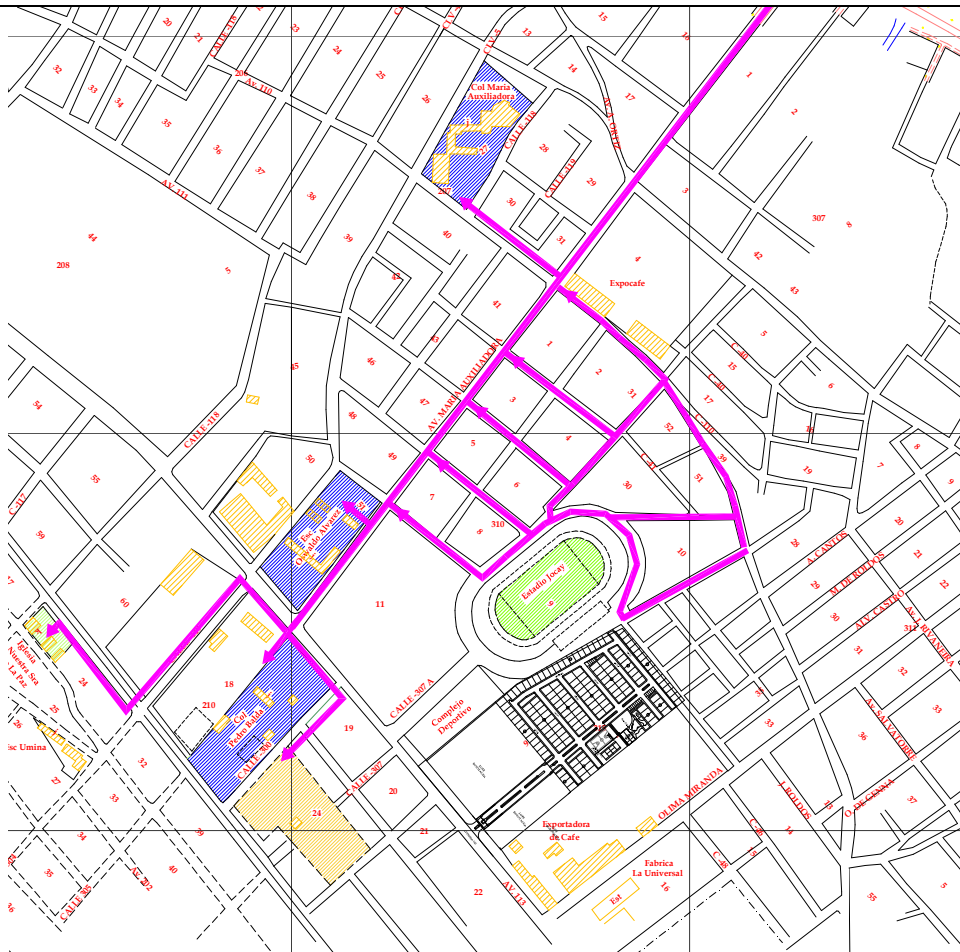
**Fotografía # 14: Nótese en la grafica la invasión de los límites fronterizos con ornamentación.**

<sup>8</sup> Las normas de arquitectura y urbanismo, establecen que las aceras deben proporcionar movilidad fluida para dos personas, y el ancho mínimo deberá ser de 1,50 metros en zonas de uso residencial y 2 Mts en zonas Comerciales.

**Flujo de Movilidad.-**

Lo vectores de la movilidad peatonal están orientados desde el interior del uso residencial hacia la calle principal, para dirigirse principalmente a los centros educativos cercanos, templo religioso y el centro Comercial, lo que ocasiona el tener que cruzar por vías de alto trafico, propiciando riesgo, principalmente para los niños.

## FLUJOS DE MOVILIDAD PEATONAL.



Fuente: Estudio de Campo realizado en el sector

La movilidad peatonal es estimulada por puntos de atracción específico, y resulta difícil encontrar peatones caminando por la vía de acceso al estadio, constituyéndose como un espacio monótono sin actividad ciudadana, con la consecuente perdida de identificación con el lugar.

## MOVILIDAD VEHICULAR

### Espacios de Movilidad.-

Esta formado por calles secundarias que se interconectan con las arterias principales que se ubican periféricas al sector.

Las calles secundarias tienen dimensiones de calzada que están en el orden de los 7 y 8 metros, lo que permite distribuir en dos carriles la movilidad

En torno al estadio estos espacios se restringen por elementos como las torres de iluminación del centro deportivo que constituyen verdaderos obstáculos, debilitando la fluidez y articulación de los ejes viarios.



**Fotografía # 15:** Nótese la falta de diseño técnico de la Vía acera, calzada.



**Fotografía # 16:** Las torres de iluminación del estadio ubicado en la calzada constituye una verdadera barrera a la movilidad urbana de cualquier índole.



**Fotografía # 17: La construcción sobre la calle evidencia una falta de control de las autoridades, en cuanto a edificaciones se refiere.**

La escasez de señalización y elementos que identifiquen la jerarquía, sentido y derechos de paso no facilitan una lectura armónica del lugar.

## **FLUJOS DE MOVILIDAD**

Dentro del sistema vial, dos ejes acogen el mayor tráfico de sector, el primero comunica hacia el centro de la ciudad y el cantón Montecristi, el segundo articula el sector hacia la parroquia Tarqui y el centro de los esteros y hacia el norte permite la comunicación con el canto Jaramijó y Rocafuerte, respectivamente, con velocidades promedio de 60 Km / hora, con diversidad de vehículos, ya que no existe una reglamentación de uso en livianos, servicios y carga.

Desde el interior los recorridos, utilizan en algunos casos el estadio como articulador y calles transversales a la avenida Principal, con velocidades medias de 40 y 50 Km. /hora, los vehículos son principalmente livianos; sin embargo en ciertos horarios del día ingresan también vehículos de transporte pesado superiores a los 18 metros de longitud.





Por otro lado existen lugares inmediatos al estadio formados por terrenos baldíos, que se están convirtiendo en verdaderos botaderos de basura y refugios para realizar actos vandálicos y delictivos que alteran la tranquilidad social-urbana del lugar.



**Fotografía # 1\_:** Estos lugares se caracterizan por la polución de basura.

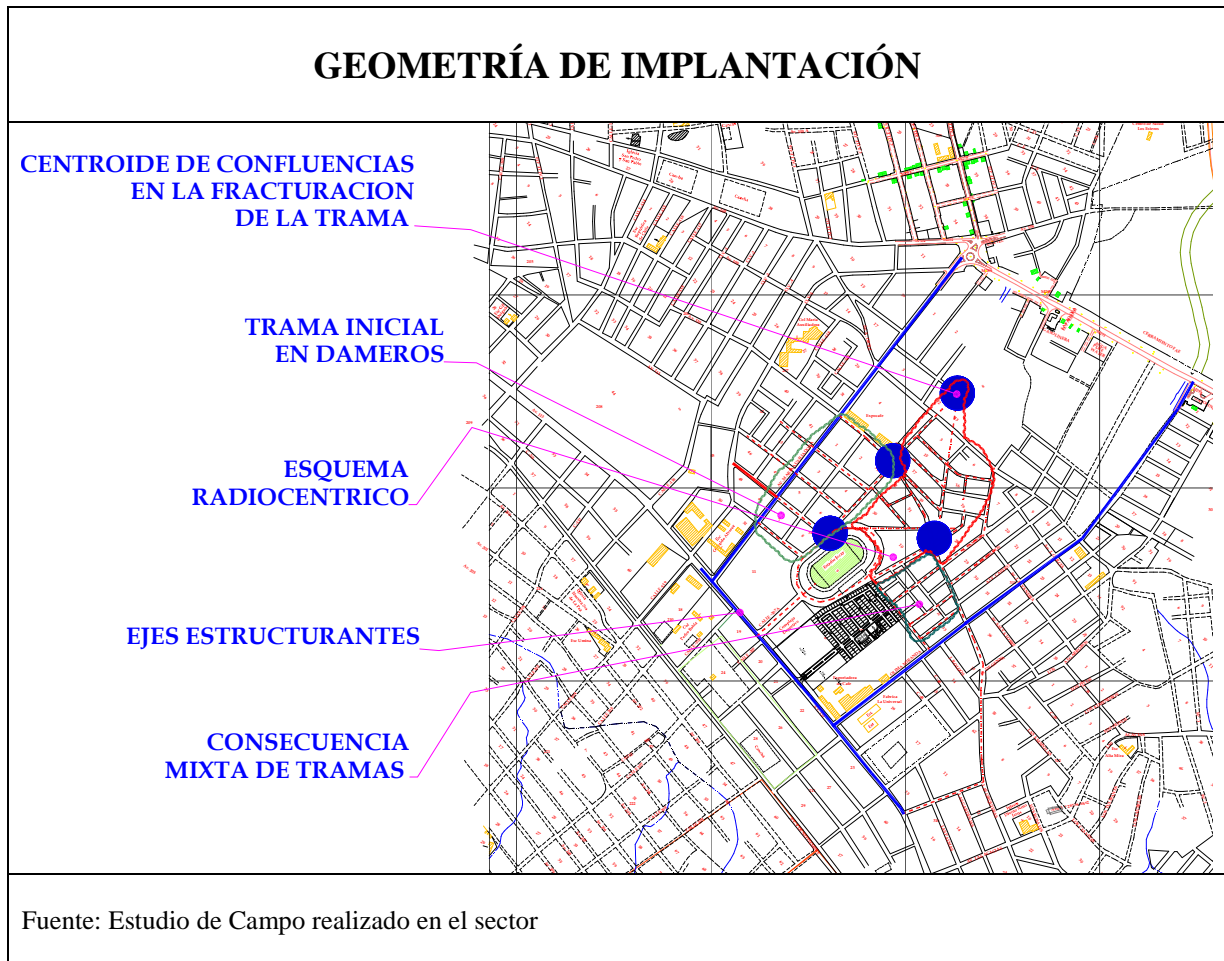
Además estos espacios vacíos o subocupados sin protección, presentan tendencia a fomentar la degradación urbana del sector, tanto en su estructura como en su contenido.



**Fotografía # 2:** El vandalismo en este terreno baldío sin protección encuentra refugio para sus hechos.

### 3.3.6.-TRAMA URBANA.

#### 3.3.6.1.-MORFOLOGÍA URBANA



**Fotografía 3:** Al interior del sector no se presenta imágenes urbanas atractivas, por el contrario se generan escenarios discontinuos y cerrados.

### 3.3.6.2.-TIPOPLOGIAS ARQUITECTÓNICAS

Las edificaciones mantienen alturas variadas, que no sobrepasan los 2 pisos con ciertos casos excepcionales principalmente en el uso residencial, pero que sin embargo el estadio constituyen un hito, ya que su escala urbana es mayor,;sin embargo esta es disminuida por la presencia de los silos de almacenaje de granos ubicados como telón en la vía principal, relegando en jerarquía y énfasis visual este importante centro deportivo de la ciudad



**Fotografía # 21:** La variación de alturas y texturas, con la posterior ocupación de retiros crean una imagen poco atractiva.



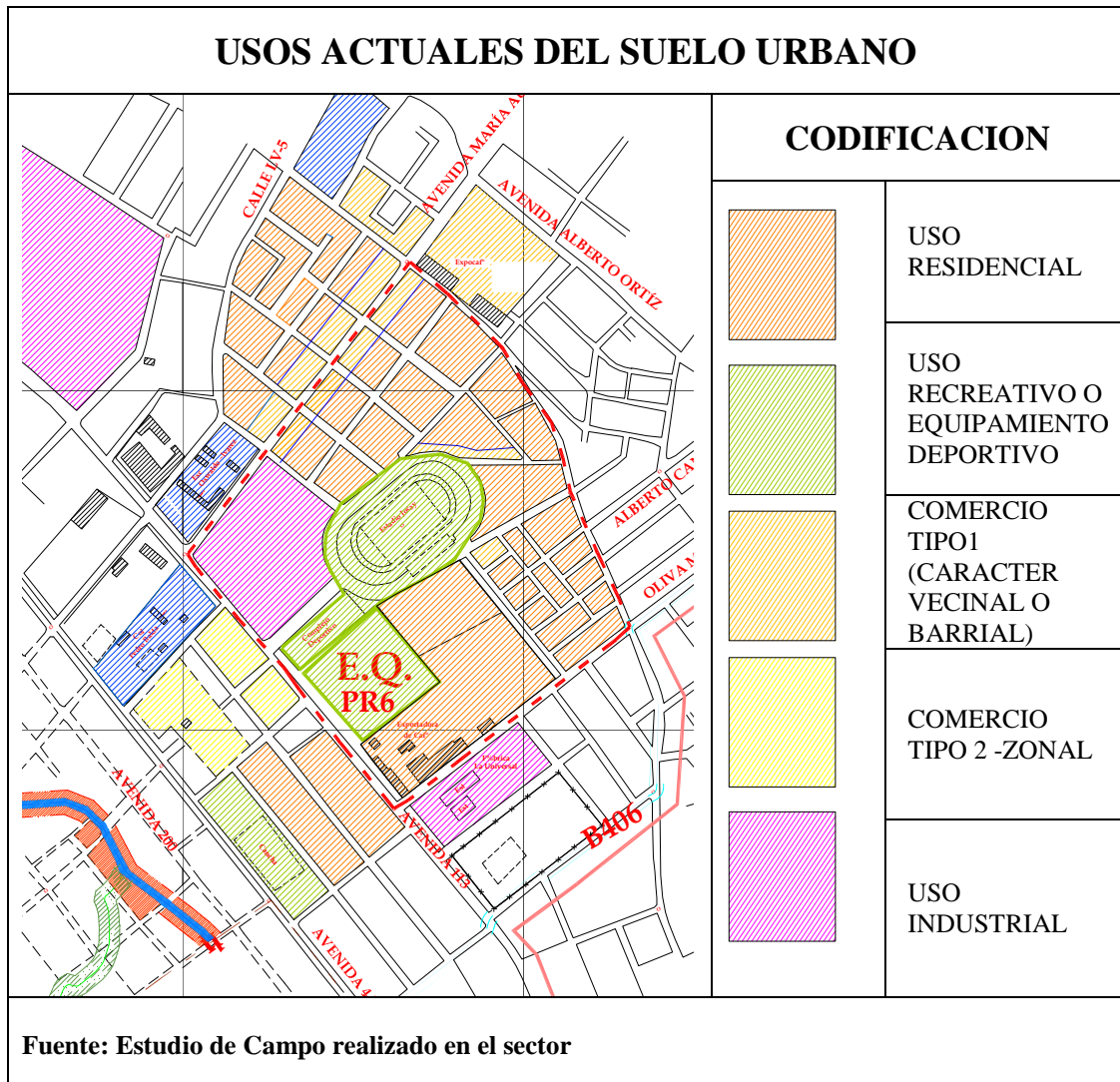
**Fotografía # 22:** El estadio como tal carece de elementos que realcen su monumentalidad, y carácter en la definición de sus accesos.



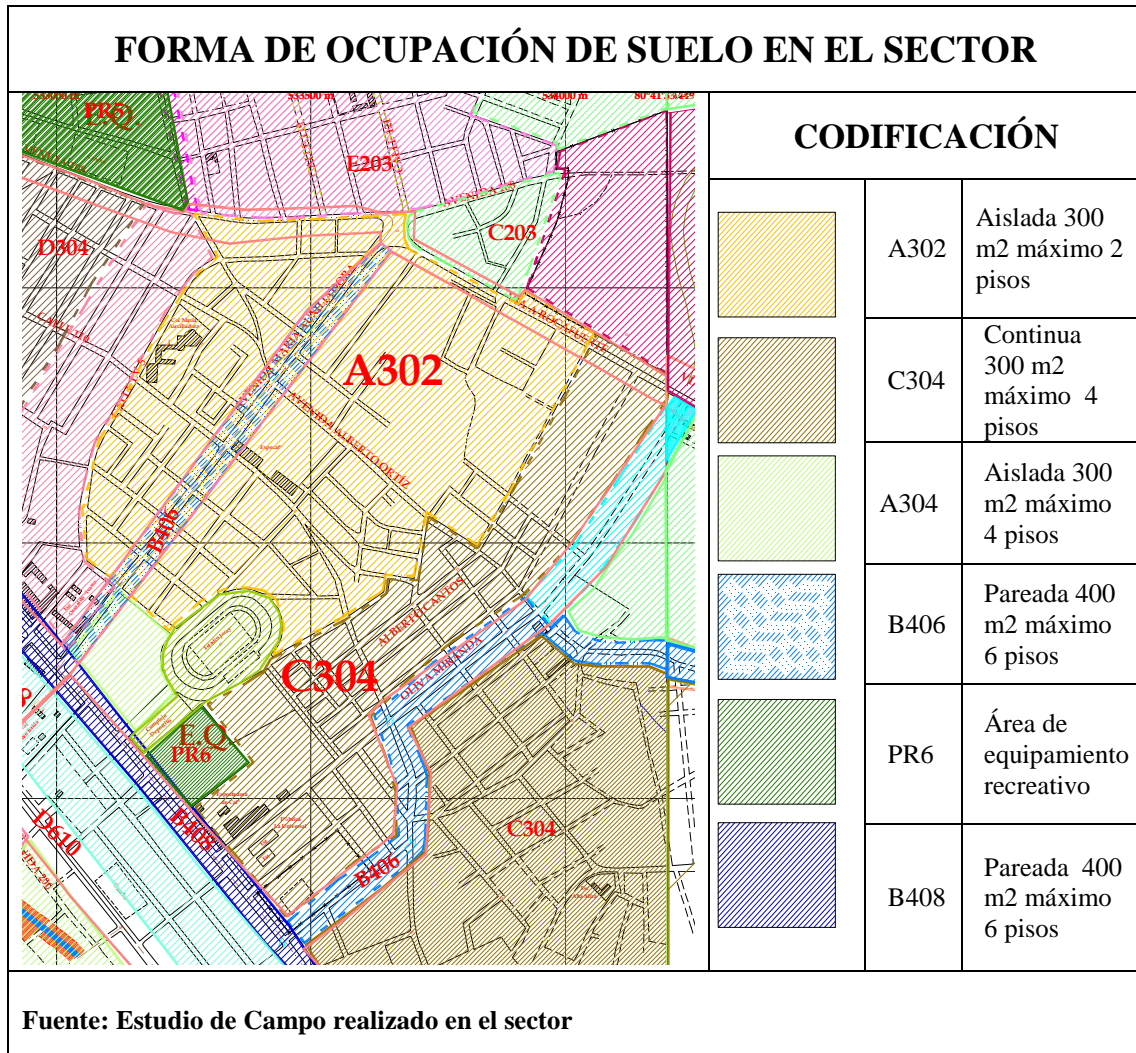
**Fotografía # 23:** La imagen de los silos, como proscenio al estadio no enriquece el escenario de este.

### 3.3.6.3.-TIPOS DE USOS Y OCUPACIÓN DEL SUELO URBANO

La zonificación global del sector es residencial, presentándose también usos deportivos urbanos, equipamiento educativo comercio tipo 1; sin embargo se observa en el sitio usos restringidos y nocivos que no son compatibles con el uso global como son industrias y bodegas de productos contaminantes.

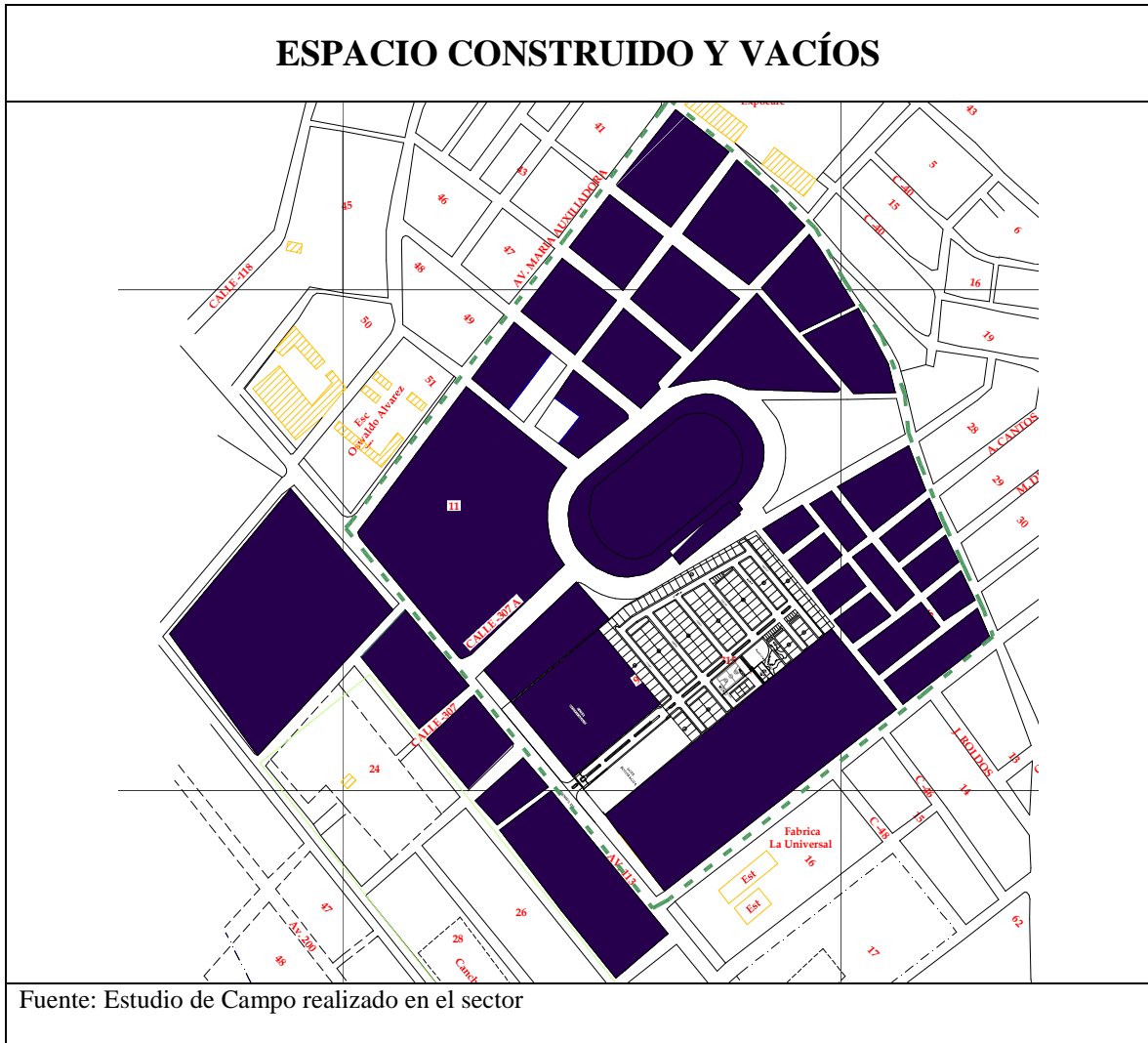


El uso residencial es de baja intensidad, los comercios de pequeña escala, principalmente en los ejes viarios, la escasez de áreas verdes es absoluta, sin embargo existen un pequeño complejo deportivo de Ales, con un numero limitado de canchas deportivas.



La ocupación del suelo establecida en la municipalidad sé esta cumpliendo relativamente, siendo este un problema menor, en relación con el indiscriminado uso del suelo con actividades no compatibles.

En este sector los escenarios urbanos carecen de interés por la influencia negativa de estructurarse un espacio cerrado en torno al centro deportivo, hacia el cual orbita el asentamiento del conglomerado humano, careciendo de elementos y perspectivas abiertas que permitan coher las rupturas del tejido urbano actual.

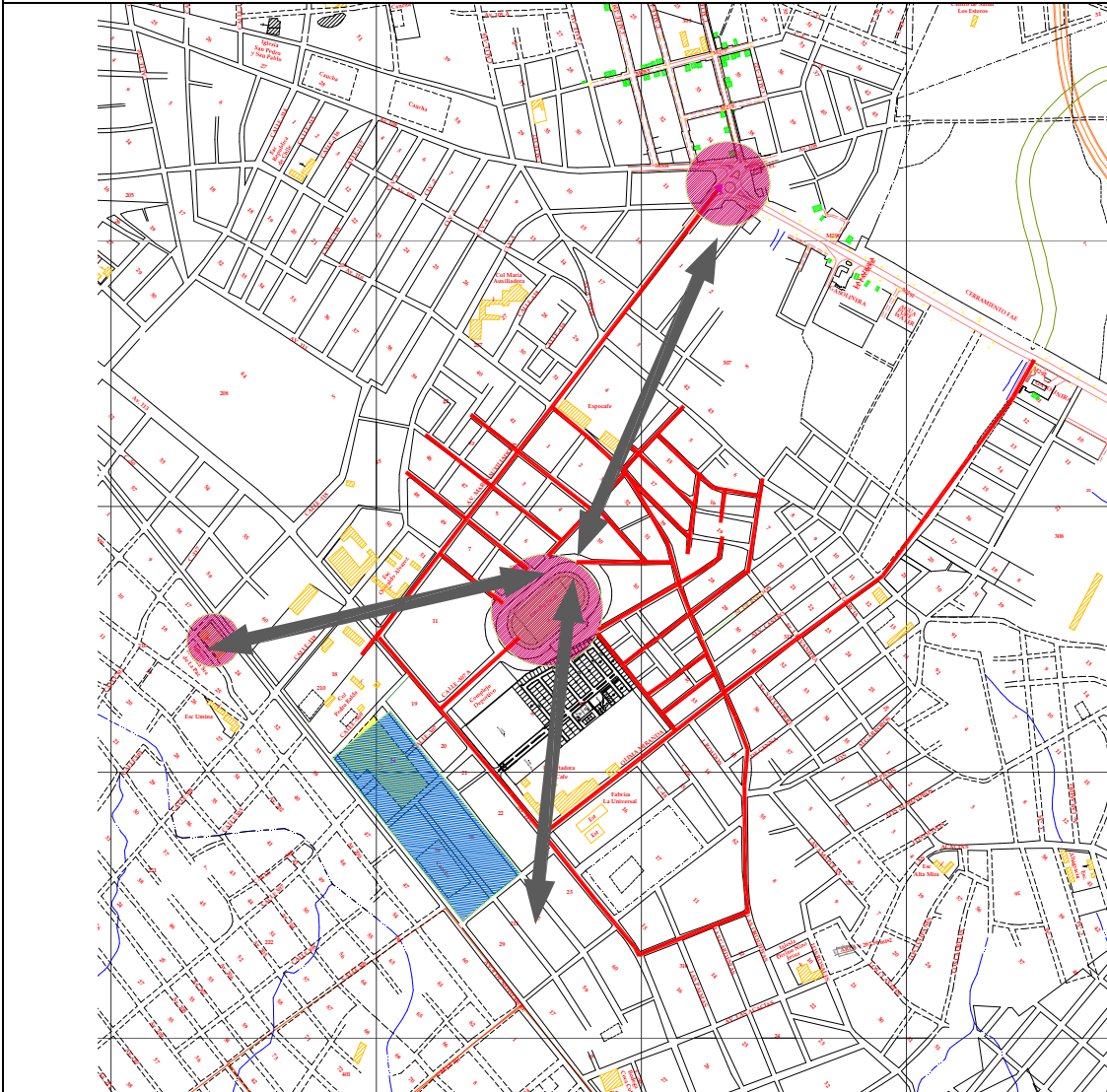




**Fotografía # 24: Vista interior del sector donde se aprecia la diversidad urbano- arquitectónica.**



## LOCALIZACIÓN DE HITOS Y NODOS DE ARTICULACIÓN URBANA



Fuente: Estudio de Campo realizado en el sector

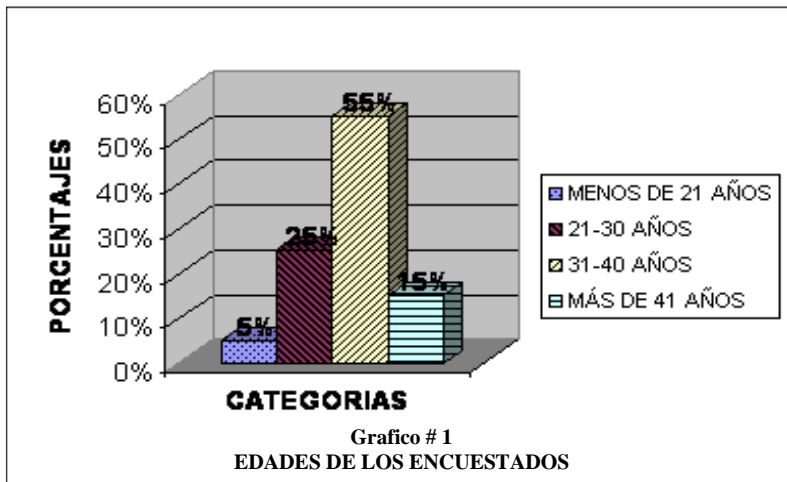
El estadio como centro dinamizador de ese sector de la ciudad no encuentra en sí mismo una secuencia de interconexión con otros hitos menores de ciudad, como son en este caso los centros religiosos, el centro comercial e inclusive los nodos de articulación vehicular, que se localizan de manera estratégica para distribuir la comunicación interna con el centro de Manta y además otros cantones de la provincia.

## CAPITULO IV

### 4.-RESULTADOS ESTADÍSTICOS DE LA ENCUESTA. DATOS GENERALES DEL ENCUESTADO (Fuente primaria de información)

#### a.-EIDADES DE LOS ENCUESTADOS

EDAD	Nº	%
MENOS DE 21 AÑOS	1	5
21-30 AÑOS	5	25
31-40 AÑOS	11	55
MÁS DE 41 AÑOS	3	15
TOTAL DE LA MUESTRA	20	100



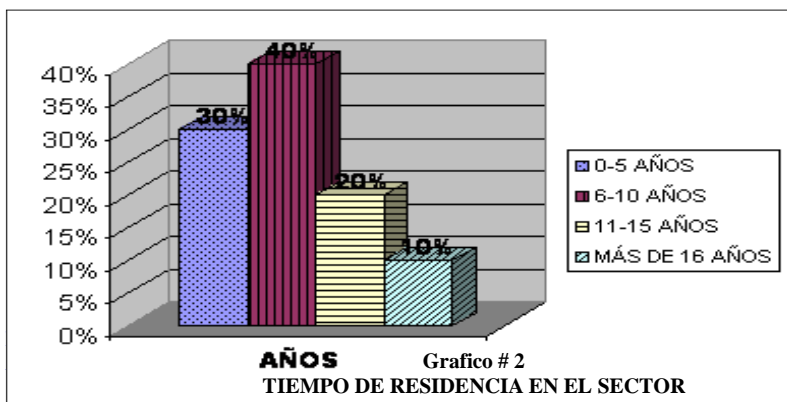
La población encuestada, es relativamente joven en etapa de madurez, presentándose así un 55 % con edades que oscilan entre 31 y 55 años, como se aprecia en la grafica.

Fuente: Área de Estudio

Autor: Equipo de investigación (Tesis)

#### TIEMPO DE RESIDENCIA EN EL SECTOR

TIEMPO DE RESIDENCIA	Nº	%
0-5 AÑOS	6	30
6-10 AÑOS	8	40
11-15 AÑOS	4	20
MÁS DE 16 AÑOS	2	10
TOTAL DE LA MUESTRA	20	100



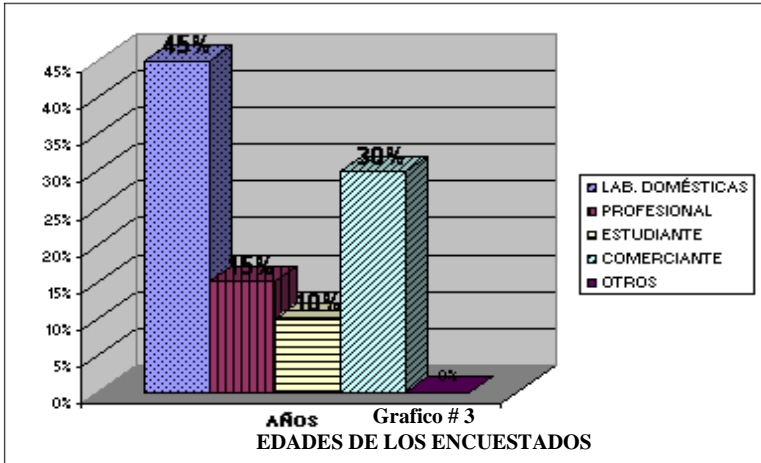
Fuente: Área de Estudio

Autor: Equipo de investigación (Tesis)

El nivel o sentido de vecindad evidenciado básicamente por el tiempo de permanencia, existiendo mayoría de familias que habitan el sector desde hace 10 años

### OCUPACION LABORAL

OCUPACION	Nº	%
LAB. DOMÉSTICAS	9	45
PROFESIONAL	3	15
ESTUDIANTE	2	10
COMERCIANTE	6	30
OTROS	0	0
TOTAL DE LA MUESTRA	20	100



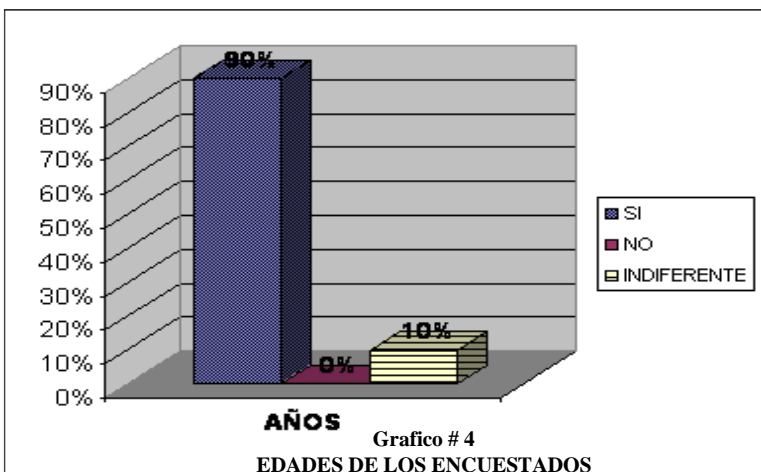
En términos laborales, son pocas las personas que ocupan su tiempo en actividades profesionales y académicas, teniendo mayor relevancia la labores domesticas y de comercio.

Fuente: Área de Estudio  
 Autor: Equipo de investigación (Tesisistas)

### CONTENIDO DE LA ENCUESTA.

1. Le gustaría que su sector experimente un cambio de imagen, que posibilite mayor desarrollo social?

RESPUESTA	Nº	%
SI	18	90%
NO	0	0%
INDIFERENTE	2	10%
TOTAL DE LA MUESTRA	20	100%



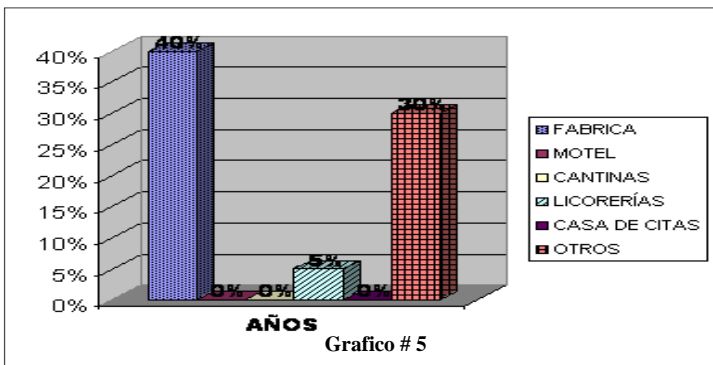
La participación y aceptación, es fundamental para el desarrollo de futuras acciones, para el caso es elevado el porcentaje de personas que tienen agrado por un cambio en el sector.

Fuente: Área de Estudio  
 Autor: Equipo de investigación (Tesisistas)

**2. Ud. Como ciudadano conoce alguna edificación cercana que afecte la tranquilidad y confort del sector, indíquelas?**

EDIFICACIONES QUE AFECTEN LA TRANQUILIDAD	Nº	%
FABRICA	9	40
MOTEL	0	0
CANTINAS	0	0
LICORERÍAS	3	8
CASA DE CITAS	0	0
OTROS	8	39
TOTAL DE LA MUESTRA	20	100

La tranquilidad urbana se ve afectada principalmente por la implantación de fábricas en el sector

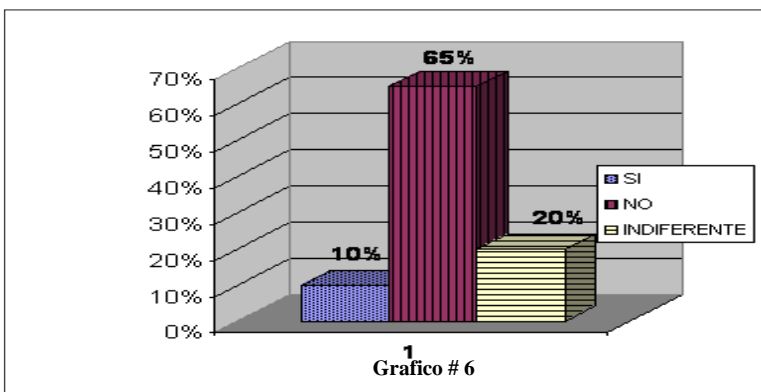


Fuente: Área de Estudio  
 Autor: Equipo de investigación (Tesis)

**3. Esta Ud. conforme con las edificaciones industriales que se encuentran implantadas en el sector?**

CONFORMIDAD CON EDIFICACIONES INDUSTRIALES	Nº	%
SI	3	12
NO	13	65
INDIFERENTE	4	23
TOTAL DE LA MUESTRA	20	100

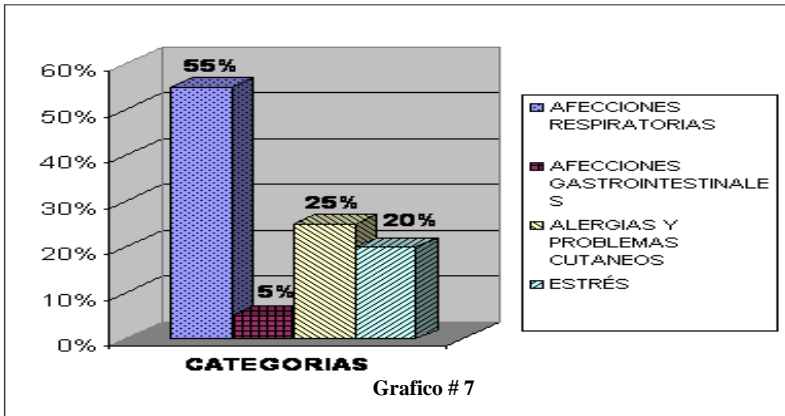
La inconformidad con la implantación industrial presenta índices que están en el orden del 65%



Fuente: Área de Estudio  
 Autor: Equipo de investigación (Tesis)

**4. Qué problemas de salud le afectan frecuentemente a Ud. y a su familia?**

AFECCIONES MAS FRECUENTES	Nº	%
AFECCIONES RESPIRATORIAS	11	53
AFECCIONES GASTROINTESTINALES	1	5
ALERGIAS Y PROBLEMAS CUTANEOS	4	22
ESTRÉS	4	20
TOTAL DE LA MUESTRA	20	100

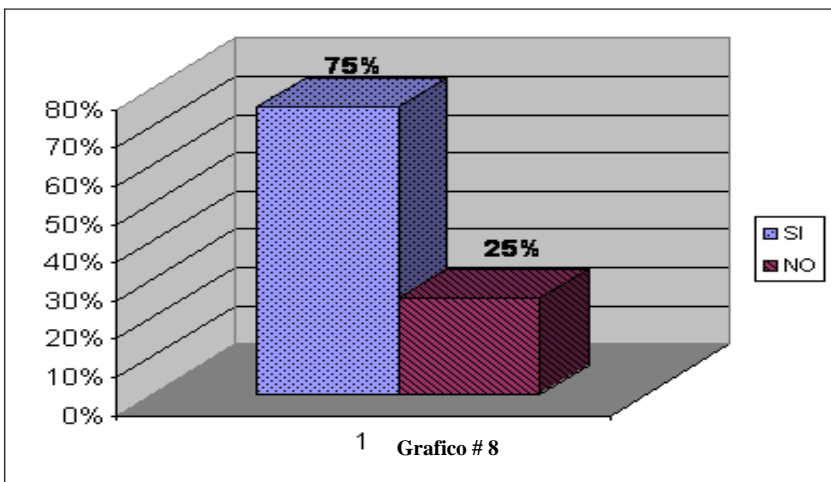


Fuente: Área de Estudio  
Autor: Equipo de investigación (Tesis)

La salud se ve afectada principalmente por afecciones respiratorias, efecto causado por los gases, esporas, humo, proveniente de fábricas, silos y automotores.

**5. Participaría Ud. en acciones que permitan el mejoramiento de su sector?**

ACCIONES PARA MEJORAMIENTO	Nº	%
SI	15	75
NO	5	25
TOTAL DE LA MUESTRA	20	100

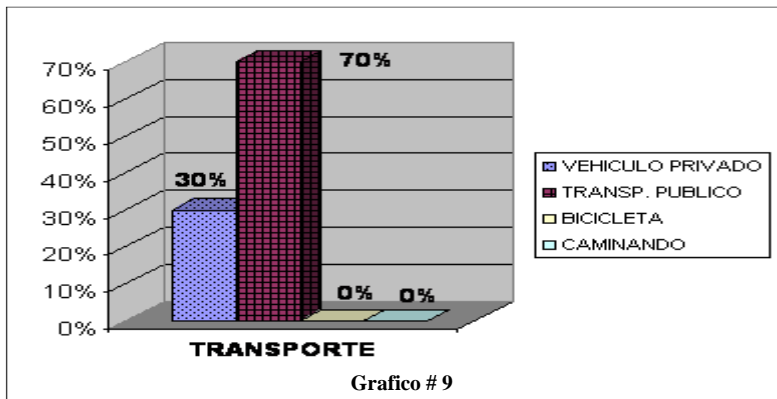


Fuente: Área de Estudio  
Autor: Equipo de investigación (Tesis)

El interés y predisposición a ser participe en acciones pro mejoras del sector, presenta altos índices, que favorecerían la aplicación de propuestas de forma eficiente y efectiva.

**6. Cómo se moviliza Ud. y su familia para desarrollar actividades laborales académicas o abastecimiento?**

SISTEMA DE TRANSPORTACION	Nº	%
VEHICULO PRIVADO	6	30
TRANSP. PUBLICO	14	70
BICICLETA	0	0
CAMINANDO	0	0
TOTAL DE LA MUESTRA	20	100

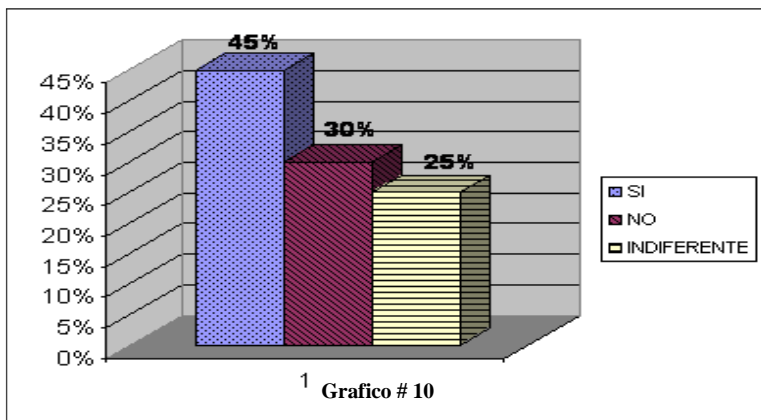


La movilidad y movilización de la comunidad se lleva a cabo, principalmente por medio de locomoción motriz en transporte colectivo, resultando preocupante el deshuso de la bicicleta o la acción del caminar, como alternativas saludables y ecológicas.

Fuente: Área de Estudio  
Autor: Equipo de investigación (Tesis)

**7. A Ud. le causa alguna perturbación la movilidad de transporte pesado por el sector?**

MOLESTARIA POR MOVILIDAD	Nº	%
SI	9	45
NO	6	30
INDIFERENTE	5	25
TOTAL DE LA MUESTRA	20	100

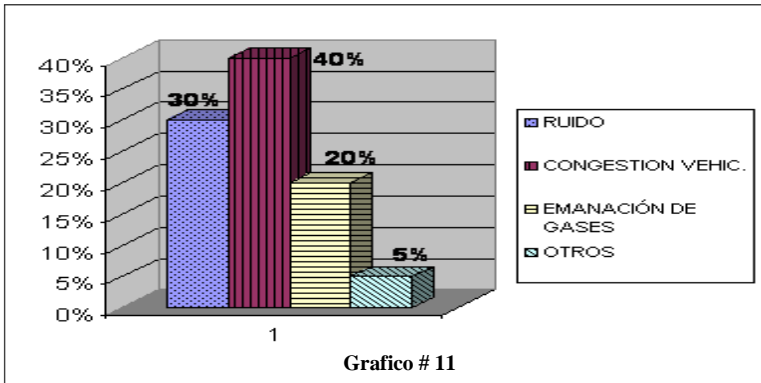


El transporte pesado de carga, perturba la tranquilidad del sector evidenciándose esta preocupación en 45 % de las personas encuestadas

Fuente: Área de Estudio  
Autor: Equipo de investigación (Tesis)

**8. De qué formas le afecta la movilidad de transporte pesado por el sector?**

AFECTACION POR MOVILIDAD	Nº	%
RUIDO	6	30
CONGESTION VEHIC.	9	45
EMANACIÓN DE GASES	4	20
OTROS	1	5
TOTAL DE LA MUESTRA	20	100

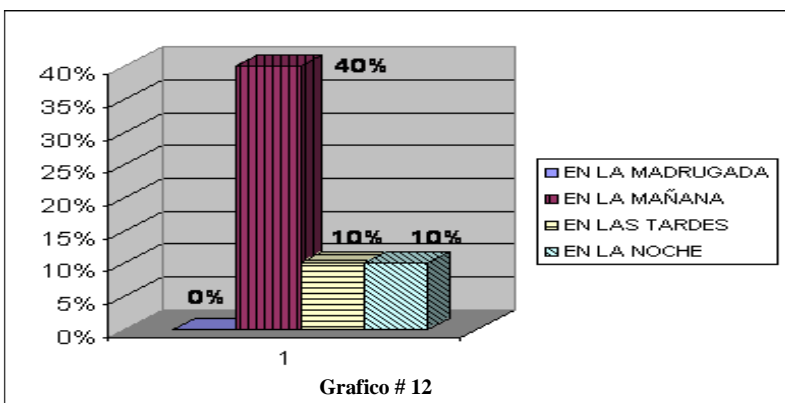


El transporte pesado de carga, perturba la tranquilidad del sector evidenciándose esta preocupación en 45 % de las personas encuestadas

Fuente: Área de Estudio  
 Autor: Equipo de investigación (Tesis)

**9, En qué horarios son mas molestas la movilidad y presencia de vehículos pesados en el sector?**

MOLESTIAS POR MOVILIDAD	Nº	%
EN LA MADRUGADA	0	0
EN LA MAÑANA	12	60
EN LAS TARDES	4	20
EN LA NOCHE	4	20
TOTAL DE LA MUESTRA	20	100

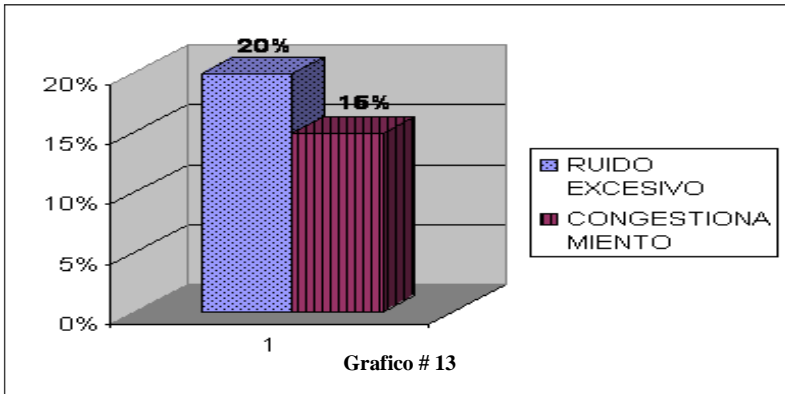


Las molestias generadas por la movilidad guardan relación con horarios específicos siendo las mañanas, cuando mayor es el problema.

Fuente: Área de Estudio  
 Autor: Equipo de investigación (Tesis)

**10. Le afecta de alguna manera los eventos que se realizan en el Estadio Jocay, y en qué aspectos?**

AFECTACION DE EVENTOS	Nº	%
RUIDO EXCESIVO	12	60
CONGESTIONAMIENTO	8	40
TOTAL DE LA MUESTRA	20	100

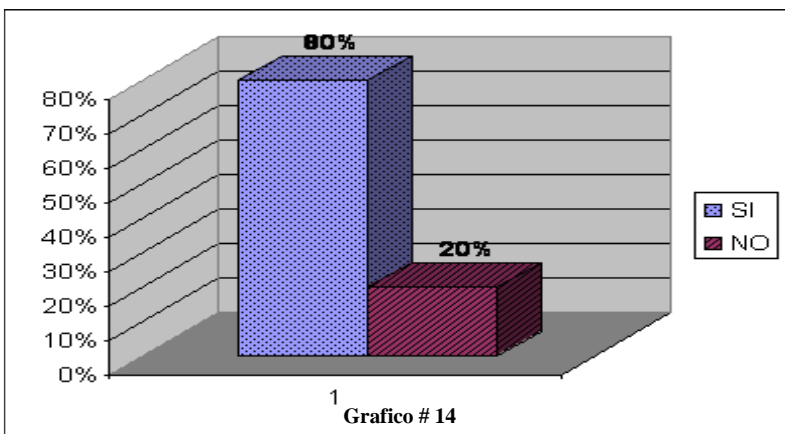


El Estadio Jocay y sus diferentes eventos, molestan relativamente la tranquilidad urbana del sector; sin embargo al no ser frecuentes, disminuyen sus efectos.

Fuente: Área de Estudio  
 Autor: Equipo de investigación (Tesis)

**11. Conoce Ud. De problemas de vandalismo en el sector?**

EXISTENCIA DE VANDALISMO	Nº	%
SI	16	80
NO	4	20
TOTAL DE LA MUESTRA	20	100



La mayor parte de las personas encuestadas expresan su preocupación por nacientes brotes delictivos, sobretodo en espacios o lotes baldíos.

Fuente: Área de Estudio  
 Autor: Equipo de investigación (Tesis)



## **4.1.-ANALISIS E INTERPRETACION DE LOS RESULTADOS**

### **4.1.1.-ASPECTOS FÍSICOS**

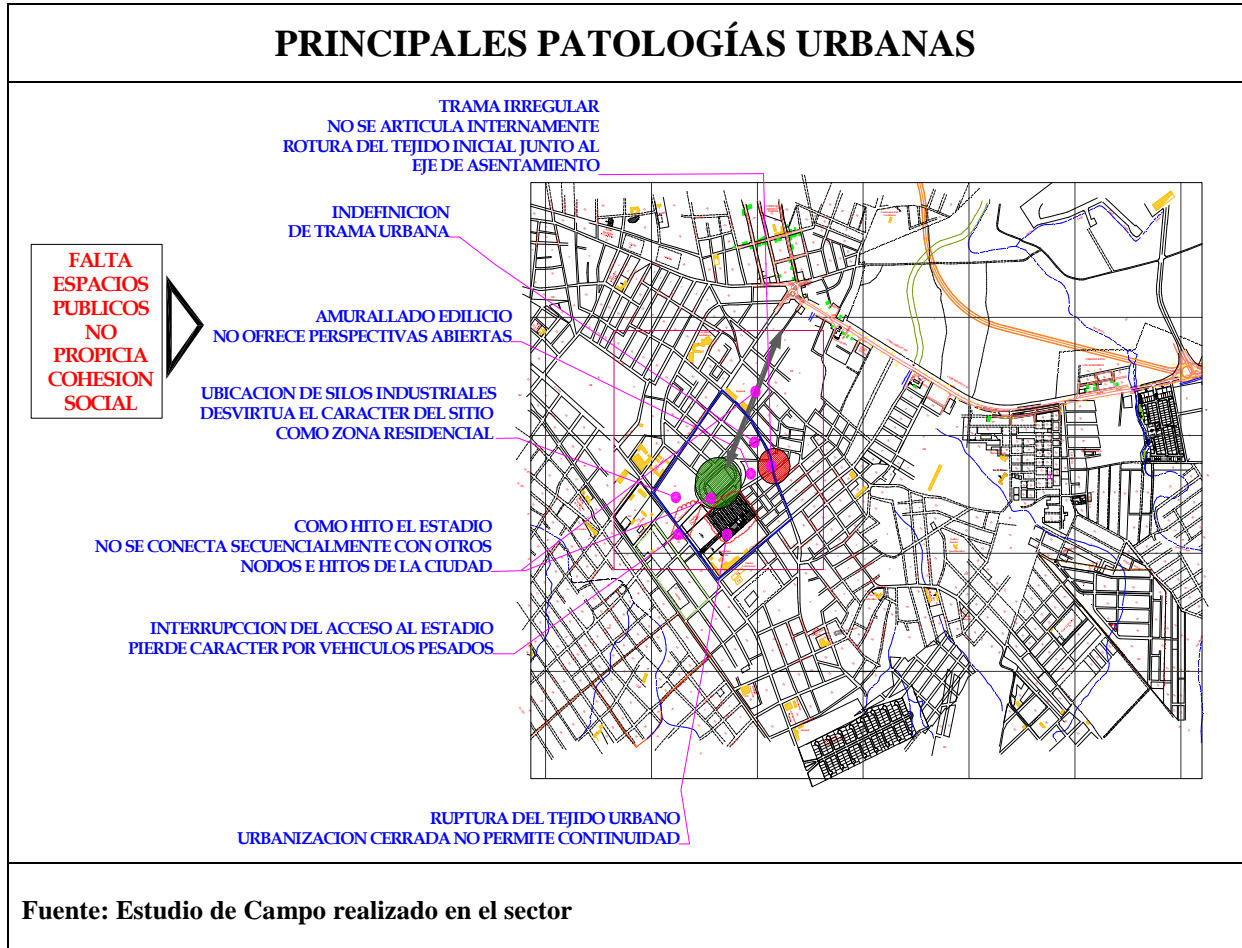
Se ha detectado que la presencia de implantaciones industriales con procesos de transformación e inclusive almacenaje, constituyen el principal problema que acusa o sostiene el sector en estudio, a su vez primando un deterioro al paisaje urbano y propiciando la pérdida del criterio de zonificación que debería poseer, relegando con ello el carácter o hito urbano que debería tener el principal escenario deportivo de la localidad, como punto de articulación espacial de las actividades y la estructura urbana.

Los efectos contaminantes que ocasionan las industrias no solo son de tipo endógeno, también afecta a los sentidos externos de la percepción humana, ya que el caos visual hace divergente la interpretación del sitio, aun cuando hoy la ciudad esta involucrada en procesos turísticos de promoción para sus diarios visitantes.

A si mismo la presencia o imagen física de los citados elementos industriales no es compatible con los actuales actividades, como son: residencial, deportivo y educacional, aunque se perfila también un tipo de comercio pero de tipo más barrial.

Respecto a la movilidad de tráfico pesado en las inmediaciones es contraproducente por sus efectos contaminantes como de obstáculos a la articulación vehicular fluida del sitio en momentos de maniobra, así como también la inseguridad que representa a la continuidad peatonal, sobretodo para la población infantil en edades de escolaridad.

Por otra parte si bien es cierto, el estadio es el único elemento dinamizador del sector es también, motivo de una alta movilidad vehicular, carente de espacios técnicos planificados para aparcamiento y descongestionamiento, generan obstrucciones a la libre movilidad, cerrando la comunicación interna del lugar por cierto período de tiempo.



### 4.1.2.-ASPECTOS SOCIALES

El grupo humano que habita esta formado principalmente de personas con edades oscilantes entre los 25 y 40 años, lo que las califica como familias maduras, con ocupaciones laborales relacionadas al comercio, obrero y pesca.

La relación que mantiene con el sitio se halla ligada al tiempo de residencia en este y que oscila entre los 10 a 15 años, mayoritariamente.

Un 90% de los habitantes ha expresado su interés en el desarrollo de cambios o intervenciones que permitan mejorar la imagen urbana y características sociales del sector, así mismo coinciden en un 40 % que los silos y fábrica les causa en momentos

determinados perturbaciones, manifestadas en el quebrantamiento de la salud en términos respiratorios cuyo índice mayor es del 55% y afecciones cutáneas de orden alérgico en menor proporción.

En estos términos rechazan en un 65% la implantación industrial, principalmente cerca de las zonas de más concentración residencial

En tendencias de participación las personas estarán dispuestas a ser involucradas dentro de actividades tendientes al mejoramiento del sector de manera mayoritaria.

La movilidad mecánica de esta población es en su mayoría con el uso del transporte público y son realmente pocos los que cuentan con vehículos propios.

Por otro lado aunque carecen mayormente de vehículos, son víctimas en sus medios de locomoción de los conflictos vehiculares generados por la presencia de grandes carros de carga en el sector e inclusive en las calles internas, lo que además causa perturbaciones sensoriales por el terrible ruido vibración que producen, dando como consecuencia problemas de estrés urbano. Siendo las mañanas y la madrugada los horarios donde este fenómeno se presenta más agudo.

Aunque el estadio y los espectáculos que en él se realizan, causan ligeras perturbaciones por la acumulación de automotores en las calles del sitio, también constituye el elemento que fomenta la dinámica de la población, ya que sus eventos son de forma eventual, pero de igual forma se hace hincapié en la falta de espacios para estacionamientos.

La delincuencia, si bien es cierto no ha arraigado sus tentáculos aún, sin embargo ya constituye un problema por actos vandálicos frecuentes, que encuentran como telón de sus acciones la falta de alumbrado público, la presencia de lotes vacíos y desprotegidos, rincones o espacios residuales en el exterior del estadio, entre los principales

## 4.2 COMPROBACION DE HIPOTESIS

HIPOTESIS	INDICADOR	PARAMETRTO REFERENCIAL	DEFICIT-NECESIDADES
<ul style="list-style-type: none"> <li>• La superposición de usos de suelo en el sector del estadio Jocay se debe a la no intervención urbana, misma que generan deterioro de la imagen física como malestar en las actividades cotidianas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El 40% del uso urbano en el sector esta dado por fábricas en una zona residencial.</li> <li>• El 65% de los residentes del sector no están conforme con la implantación industrial cercano a sus viviendas.</li> <li>• El 53% de los residentes padecen de enfermedades respiratorias y dermatológicas continuamente.</li> <li>• El 45% de la población esta perturbada por el movimiento del transporte pesado, cerca de sus viviendas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Los usos industriales no son compatibles con usos residenciales.</li> <li>• La población urbana tiene derecho a vivir en un ambiente sano, seguro y confortable.</li> <li>• Todo conjunto urbano debe contener espacios verdes y comunitarios.</li> <li>• La circulación vehicular y peatonal debe ser diferente y jerarquizada.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La reubicación de los silos industriales.</li> <li>• Desarrollar una propuesta de circulación coherente con las actividades del sector.</li> <li>• Revalorización del paisaje urbano.</li> <li>• Consolidar el tejido urbano e incorporar elementos de transición que fortalezcan los vínculos entre el espacio público y semi-publico al privado.</li> <li>• Implementación de infraestructura urbana necesaria y diferente.</li> </ul>

## 4.3 CONCLUSIONES

Luego del estudio y la verificación de la hipótesis, obtenemos las siguientes conclusiones:

1. El sector del estadio Jocay perteneciente en la Parroquia Urbana de Tarqui, comprende las Av. 113, Vía Aeropuerto, Las Orquídeas y la calle Oliva Miranda. Contempla sus alrededores un deterioro notable en su imagen física, debido al mal uso del suelo urbano y la falta de aplicación de reglamentación urbana.

La movilidad urbana del sector, paulatinamente contrae conflictos, no se observan cambios que puedan mejorar la mencionada problemática. Los nuevos conceptos urbanísticos, biológicos y paisajistas, demandan la intervención y la participación de entidades públicas y privadas para recuperar estos espacios y proporcionarles el uso adecuado, lo que permitiría elevar la autoestima de la población como desarrollar una mejor imagen e identidad de la ciudad.

2. Los conceptos de regeneración urbana son prácticamente nuevos en nuestro medio que se caracteriza por modificar la estructura urbana existente, así como por transformaciones morfológicas que van desde remodelación de parte de la estructura física existente modificación parcial de la misma en nuevas edificaciones en los terrenos liberados.

Por lo tanto nos permitirá plantear una propuesta urbano arquitectónica en la parroquia urbana de Tarqui que en si carece de espacios públicos.

La parroquia se encuentra en un estado de agarofobia, no se evidencia espacios para la recreación activa y pasiva. El único existente y que de características artificial es el Paseo Shopping, exclusivos para estratos socios económicos medianos.

3. El primer escenario deportivo de la provincia, rico en historial deportivo, Capital deportiva de Manabí, su condición de hito urbano, se encuentra mermada por la presencia de edificaciones de tipo industrial que contradice las normas ecológicas actuales, la imagen que nos muestra no es agradable desde todo punto de vista.

Con la incorporación de espacios tipológicos urbanos, como plazas, parques, estacionamientos, el primer escenario tendría la finalidad por la cual se lo concibió y apuntaría con ello a la recreación de la población y por ende al turismo.

Al crear esta subcentralidad urbana, implica cambios positivos en el sector, implicará desarrollo del área comercial y turística.

## 4.4 RECOMENDACIONES

1. La municipalidad, las instituciones de desarrollo, las empresas privadas, la comunidad están conciente, que Manta necesita recuperar los espacios públicos, aplicando los criterios de zonificación urbana e integrarlo al plan estratégico 2005 que actualmente maneja el departamento de Planeamiento Urbano.

En el área de nuestro estudio es necesario corregir varios aspectos como:

- Revisar resolución de construcción de B... en marzo de 1997 (Municipio)
  - Accesos al Colegio Pedro Balda Cucalón, Escuela Fe y Alegría.
  - Organizar la circulación vehicular.
  - Rediseño calles y avenidas.
  - Mejorar iluminación en las edificaciones y espacios públicos.
2. Las relaciones con los sectores productivos, constituye una forma de estrategia para regenerar los espacios públicos de la urbe para el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes del sector y de la ciudad.

La necesidad de tener espacios públicos mejorados constituye una necesidad muy variada a menos para levantar la autoestima de la población en general y otorgar un espacio del cual puedan disfrutar en un sano esparcimiento.

Consideramos entonces que se debe tomar esta propuesta en forma inmediata para que sea concebida en los planes a ejecutar en este periodo gubernamentalmente.

Desarrollar el proyecto de regeneración urbana para el sector del Estadio Jocaj, pasaría a convertirse en un inicio de la transformación urbana que tenía la Parroquia Tarqui y a través de la creación de ésta subcentralidad urbana concretar o vincular con la principal centralidad de la ciudad y las otras subcentralidades como lo son la ULEAM y Urbirrios.

3. Incorporar a la comunidad, a la participación de las actividades y actos públicos que sean del ámbito cultural y social a través de diferentes puertos que pueden ser programado por diferentes instituciones de la ciudad. Desarrollar una propuesta sostenida y sustentable con el tiempo para mejorar los diferentes espacios públicos y recuperándolos para el bienestar colectivo.

## 4.5.- RECURSOS

### **Recursos Humanos.-**

Estarán formados por el autor del trabajo de investigación, director de la tesis, asesores especializados en el tema , profesionales en el área de diseño urbano , ingeniería , sociólogos, antropólogos, comunicadores sociales y otros.

**Recursos materiales.-**Se utilizaran equipos electrónicos, como la computadora, cámara de videos y fotográficas, impresoras láser, materiales de oficina como: carpetas papeles lápices y otros.

Servicios de Internet, información digitalizada, equipo de topografía y otros.

**Recursos económicos.-** El autor cubrirá los gastos que se generara en la investigación y la elaboración de la tesis o propuesta teniendo un estimado para todo de aproximadamente 2.000.00 dólares, se solicitara un crédito al IECE y el otro 50% lo financiara el autor.

**Recursos Institucionales.-** Estas serán Municipio de Manta, ULEAM, Liga Deportiva Cantonal, Junta Cívica de Tarqui, Jefatura de transito.



## **CAPITULO V**

### **5. PROPUESTA**

#### **5.1.- INTRODUCCION**

Consecuente con el análisis e interpretación de los resultados y la conclusión del problema investigado, se establece la necesidad de desarrollar actividades productivas como estrategia para enfrentar el deterioro del espacio público tomando como base, la inclusión en el plan estratégico que maneja la municipalidad.

La propuesta de ordenamiento y mejoramiento de la imagen urbana del sector del Estadio Jocay de Manta, tiene el propósito de coadyuvar al proceso de concentración de las actividades urbanas que sostiene la ciudad, mediante la creación de espacios públicos con identidad urbana propia a la vez mitigar la carencia de espacios de recreación que mantiene la parroquia urbana de Tarqui.

En área de intervención del presente proyecto, corresponde a varias actividades urbanas que se encuentran en franca interferencia o superposición de funciones, adicionando espacios de terrenos que en la actualidad se encuentran sin usos que por su ubicación se convierten en vacíos expectantes.

En este contexto destacan notablemente la necesidad de mejorar el espacio urbano permitiendo que las actividades que se desarrollan en ese sector sean de un ambiente adecuado para el desarrollo del ser humano, revitalizándolo al mismo tiempo.

## 5.2.- JUSTIFICACION

El pronunciamiento positivo del 95% de la población para recuperar el espacio público de la ciudad a través de una necesidad de realizar proyectos productivos en las instituciones administrativas para el desarrollo de la misma, como estrategia para mejorar la imagen y la calidad de vida de los habitantes.

Mejoramiento en lo que constituye la movilidad del sector, destinado prioridad para el peatón y ordenamiento de los establecimientos de los vehículos como de circulación de los mismos

El escaso presupuesto de la municipalidad como principal causa, la falta de mantenimiento de los parques y plazas, como deterioro del mobiliario urbano de los espacios públicos, pone en evidencia que existe dependencia de la situación económica para someter estos tipos de proyectos.

Por lo que hace evidente el requerimiento de un proyecto sostenible y sustentable en el tiempo concedido por profesionales debidamente capacitados en el área de diseño de proyectos urbanos.

Mejorar la calidad de vida de la comunidad a través de la creación de espacios públicos donde puedan disfrutar en compañía de vecinos y familiares, por lo que se obtendrá una imagen positiva de la ciudad, siendo esta la carta de presentación de la misma.

### **5.3.- FUNDAMENTACIÓN**

El mejoramiento y la calidad de vida lo constituye el entorno circundante, donde el hombre realiza sus actividades y constituye el escenario fundamental para el desarrollo del mismo.

En este espacio se desarrollan actividades cotidianas, pero que definen rasgos de personalidad e identidad del ciudadano con la autonomía y la estabilidad.

Desarrollarse en un ambiente adecuado, es prepararse para un mejor desarrollo de su mundo laboral, además de conformar unidades asociativas o una mayor interrelación de los ciudadanos.

La exigencia de la dinámica de los tiempos obliga a las sociedades a ser más competitivas, a pensar en forma positiva en como enfrentar el trabajo del día a día por lo cual, es importante brindar los espacios necesarios debidamente regenerados lo que lo haría más productivos en términos generales.

Las instituciones como el Municipio, la Liga Deportiva Cantonal y la Fabrica Ales, deberán unir sus esfuerzos a través de convenios interinstitucionales para trabajar en forma mancomunada y lograr resultados positivos a través de una regeneración del sector y que a la vez sirva como puntote referencia de la imagen de la ciudad.

Por ende permitirá levantar la autoestima de la población, además genera, fuentes de trabajo, logrando que la ciudad sea más competitiva en la oferta de sus productos lo que también suele denominarse como el “Marketing de la Ciudad”.

## **5.4.- OBJETIVOS DE PROPUESTA**

### **GENERALES**

- 1.- Coadyuvar al proceso de desconcentración de las actividades urbanas que sostiene la ciudad, impulsando la incorporación de todos los sectores hacia una integración urbana coherente.
- 2.- Crear una subcentralidad urbana, en conectividad con la principal centralidad de la ciudad y los nuevos nodos de desarrollo.

### **ESPECIFICOS:**

- 1.- Promover un espacio público de integración urbana, incorporando con ello el tratamiento paisajístico para que el principal escenario deportivo de la ciudad fortalezca su carácter de hito urbano.
- 2.- Promover cambios en la movilidad urbana del sector, priorizando al peatón como el principal protagonista en la utilización de los espacios públicos.

## **5.5.-UBICACIÓN SECTORIAL**

La propuesta se implementará con los alrededores del Estadio Jocaj de la Ciudad de Manta. Con la participación de las instituciones de desarrollo de la urbe como lo son:

El Municipio, Liga Deportiva Cantonal e Industria Ales, quien es la propietaria del predio escogido para la propuesta.

Además se tendrá la participación de las instituciones del sector público que tiene que ver con la infraestructura urbana, como son:

Pacifictel en la reubicación de las redes telefónicas

Emelmanabí con el tendido eléctrico, y la

Eapam con las instalaciones de agua potable y alcantarillado sanitario, las mismas que deben ser consideradas para participar en la propuesta.

Siendo el estadio Jocay, un hito urbano reconsiderado y propende al mejoramiento del espacio urbano, estableciendo con ello la primera subcentralidad urbana.

## 5.6.-FACTIBILIDAD

**5.6.1.-Administrativa:** la propuesta cuenta con la aceptación de las autoridades de las diferentes instituciones de desarrollo del cantón como son: Municipio, Junta Cívica de Tarqui y la Liga deportiva Cantonal.

**Legal.** La ley de Modernización y las Ordenanzas Municipales enmarcan la factibilidad de ejecución de regeneración urbana en el sector del estadio Jocay de Manta.

**Presupuestaria:** Está determinada por cuanto el Municipio propicia e impulsa los cambios e invocaciones que la sociedad exige, lo que se reflejará en el presupuesto operativo de la institución del sector privado a través de la ley del 25%.

**Autogestión:** Con la participación de la comunidad, rentabilidad que ofrecerá los espacios concebidos, se logrará el sostenimiento del proyecto a través del tiempo.

## 5.6.2.- PRESUPUESTO REFERENCIAL

ITEM	VALOR USD
-PARQUE	1.480.000.00
-PLAZA	558.660.00
-PASO ELEVADO PEATONAL	120.000.00
-ESTACIONAMIENTOS	75.000.00
	<u>2.233.660.00</u>

**SUMAN: DOS MILLONES DOS CIENTOS TREINTA Y TRES MIL SEISCIENTOS SESENTA DOLARES 00/100**

## **5.7.-ADMINISTRACION**

LIGA DEPORTIVA CANTONAL DE LA CIUDAD DE MANTA: Será el organismo encargado de coordinar la operación y mantenimiento del espacio público propuesto, a fin de garantizar su eficacia como solución al problema de acuerdo con el sector.

## **5.8.-FINANCIAMIENTO**

- Municipio: Contraparte de un 25%
- ONGS
- Banco del Estado
- Empresa Privada
- Fabricas Industrias Ales

## **5.9.-EVALUACION DEL PROYECTO.**

- Fin, se mide con la puesta en marcha del proyecto, en un plazo mayor a cinco años.
- Las actividades del proyecto se medirán con los informes de cumplimiento de cronogramas de ejecución e inversión del presupuesto.
- Índices de eficacia y eficiencia.

Eficiencia: Cumplimiento de actividades y tareas del proyecto.

Eficacia: Resultados del proyecto en términos sociales.

Conclusión: Al fin del proyecto se debe realizar un monitoreo ambiental de: aire, suelo, medio biótico y medio social.

## 5.10.-DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA

Enmarcada la propuesta alternativa, dentro de los planes estratégicos que maneja el Departamento de Planeamiento Urbano y teniendo como referente las ciudades de Guayaquil, Quito y Cuenca que han hecho de la regeneración urbana una herramienta de un verdadero desarrollo. El proyecto constituye una propuesta que busca contribuir al mejoramiento de las modalidades actuales a la imagen de la ciudad como un referente y como icono de identidad para la propia urbe.

La propuesta comprende la innovación, la educación y el respeto que se deben observar los individuos hacia sus espacios comunitarios.

Lo que hace indispensable una educación y una difusión del proyecto para cuidar y preservar los nuevos espacios regenerados y esta educación debería darse también en educación vial.

En el campo de la cultura, se proyecta una combinación de elementos utilizados en la etapa Precolombina y fortalecida con elementos de vanguardia.

Comprende las siguientes etapas:

### **Plaza:**

Espacio urbano que desempeña diferentes funciones, tales como:

Explanada: Ingreso, salida, atrio, antesala para estadio.

Exposición de arte y artesanía

Concentraciones públicas

Espectáculos artísticos.

### **Parque:**

Espacio para la recreación pasiva, donde existirán varios sectores como:

Restaurante, juegos lúdicos, ágora, glorieta, área de patinaje, vivero.

### **Estacionamiento:**

Para usuarios del parque – plaza y del propio estadio

### **Paso Peatonal Elevado:**

Integración urbana con otros sectores, (Paseo Shoppin).

### 5.11.-ESTRUCTURACION DE PROGRAMAS Y PROYECTOS EN LA LINEA ESTRATEGICA RESPECTIVA DEL P.E.E.S.M

LINEA ESTRATEGICA	PROGRAMAS	PROYECTOS Y ACCIONES
<b>II.-MEJORA DE LA CALIDAD DE VIDA Y DEL PROGRESO DE LAS PERSONAS</b>	DOTACION DE EQUIPAMIENTOS Y SERVICIOS BASICOS	-Proyecto de espacios público: parque, plazas y espacios residuales.
	MEJORAMIENTO DEL SISTEMA DE MOVILIZACION DE PERSONAS Y MERCANCIAS.	-Desarrollo armónico del sistema vial y peatonal. -Dotación de parqueaderos estratégicos en el sector. -Dotación de mobiliarios urbanos.
	MEJORAS DEL MEDIO AMBIENTE	-Reducción de la contaminación sensorial. -Creación de áreas Verdes. -Fomentar actividades deportivas grupales en plazas y amplios espacios públicos.
	INCREMENTO DE LAS OPORTUNIDADES SOCIALES.	-Construir locales de reunión y esparcimiento en los barrios.



**5.12.-COMPOSICION DE PROYECTOS DENTRO DE LOS PROGRAMAS**

PROGRAMAS	PROYECTOS	SISTEMA DE ESPACIOS Y COMPONENTES
<p><b>DOTACION DE EQUIPAMIENTOS Y SERVICIOS BASICOS</b></p>	<p>-Creación y recuperación del espacio publico para esparcimiento.</p>	<p><b>-Plaza y centro de exposiciones.</b>  <b>-Ágora.</b>  <b>-Parque Barrial-infantil.</b></p>
<p><b>MEJORAMIENTO DEL SISTEMA DE MOVILIZACION DE PERSONAS Y MERCANCIAS</b></p>	<p>-Desarrollo armónico del sistema vial y peatonal.</p>	<p><b>-Jerarquizacion y reestructuración del sistema vial local y su relación con la ciudad.</b></p> <p><b>-Alameda en la avenida Maria Auxiliadora</b>  <b>-Creación de parterre central en la avenida 113.</b></p> <p><b>-Aceras hacia el interior del sector con mayor énfasis a la peatonizacion.</b></p> <p><b>-Eliminación de barreras arquitectónicas.</b></p>
	<p>Dotación y diseño de mobiliarios urbanos.</p>	<p><b>-Paradas de buses.</b>  <b>-Kioscos de revista, periódicos, etc.</b>  <b>-Mapas Urbanos y señalectica horizontal y vertical.</b>  <b>-Iluminación Ornamental.</b>  <b>-Cabinas telefónicas.</b>  <b>-Bolardos.</b>  <b>-SS.HH.</b>  <b>-Bancas.</b>  <b>-Cestos de basura.</b>  <b>-Esculturas Urbanas</b></p>
	<p>Implementación de Parquaderos estratégicos.</p>	<p><b>-Estacionamientos públicos.</b>  <b>-Casetas de control y seguridad.</b></p>

PROGRAMAS	PROYECTOS	SISTEMA DE ESPACIOS Y COMPONENTES
MEJORAS DEL MEDIO AMBIENTE	Reducción de la contaminación sensorial y ambiental.	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Dar un armónico y estimulante tratamiento de texturas a pisos y muros que mejoren la imagen urbana local.</li> <li>-Crear zonas de transición entre zonas ruidosas y apacibles.</li> <li>-Utilización controlada y calificada de vallas publicitarias y anuncios comerciales.</li> <li>-Reubicación de silos industriales del sector en estudio.</li> </ul>
	Fomentar actividades deportivas y culturales grupales en plazas y amplios espacios públicos.	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Áreas de patinaje, pintura y música.</li> <li>-Circuito peatonal para caminata terapéutica.</li> <li>-Canchas de uso múltiple.</li> <li>-Ciclopista.</li> </ul>
	Creación de áreas Verdes.	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Utilización mediante declaración de utilidad pública en áreas y lotes subocupados (botaderos de basura) para diseño de espacios abiertos recreativos y activos.</li> </ul>
INCREMENTO A LAS OPORTUNIDADES DE COHESION SOCIAL.	Proyecto de locales para reunión y esparcimiento en los barrios.	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Unidad Cívica Administrativa y deportiva.</li> <li>-Biblioteca.</li> <li>-Escuela de aprendizaje deportivo.</li> </ul>

## 5.13.-MARCO LOGICO

**Problema:** Superposición de actividades urbanas en el sector del Estadio “Jocay” de la ciudad de Manta.

La ciudad de Manta ha experimentado un rápido crecimiento urbano, alcanzando una población de 240.000 habitantes aproximadamente.

Lamentablemente dentro de su estructura urbana existe una superposición o interferencia de actividades urbanas que impiden el normal desenvolvimiento o accionar del habitante del sector, ocasionando problemas de contaminación, tránsito vehicular y peatonal, insalubridad, delincuencia, imagen urbana en deterioro, etc.

El Municipio de Manta cuenta con las herramientas para poder realizar este control a través de las ordenanzas de desarrollo urbano y ornato. Además de poseer los respectivos planos de zonificación urbana, en la que consiste en ser documento base para disponer o emitir ordenanzas que vayan en beneficio de la colectividad.

Mencionaremos que los departamentos involucrados para este control son el DEPARTAMENTO DE PLANEAMIENTO URBANO, Y ASESORIA LEGAL, LA COMISARIA DE CONSTRUCCION Y VIA PUBLICA, DEPARTAMENTO DE HIGIENE Y SALUBRIDAD, LIGA DEPORTIVA CANTONAL, LA INDUSTRIA ALES (ENSILALES) Y LA PROPIA ACLALDIA DE LA CIUDAD.

Nº 7

### **Análisis de Alternativas.**

Causas principales de la superposición de actividades urbanas en el sector del Estadio “Jocay” de la ciudad de Manta.

Planeamiento Urbano: Emisión de ordenanza (Zonificación Urbana).

Liga Deportiva Cantonal: Desinterés por el entorno circulante al primer escenario deportivo de la localidad.

La comunidad: Participación ciudadana.

La entidad que tiene que remediar estos problemas es el Municipio de Manta, a través del Departamento de Planeamiento urbano, ya que tiene el mandato de hacer respetar las ordenanzas.

Tal es el caso de resolución del día 12 de Marzo de 1997, en la que tiene que reverse esta decisión y cumplir lo que indica su contenido esto es ajustarse al plan estratégico 2005.

Vialidad Técnica: El punto de partida para el mejoramiento urbano de Tarqui y el inicio de la estructura urbana coherente, se apoyaría con la consecución de una subcentralidad urbana ubicada en sector del área de estudio previamente escogida.

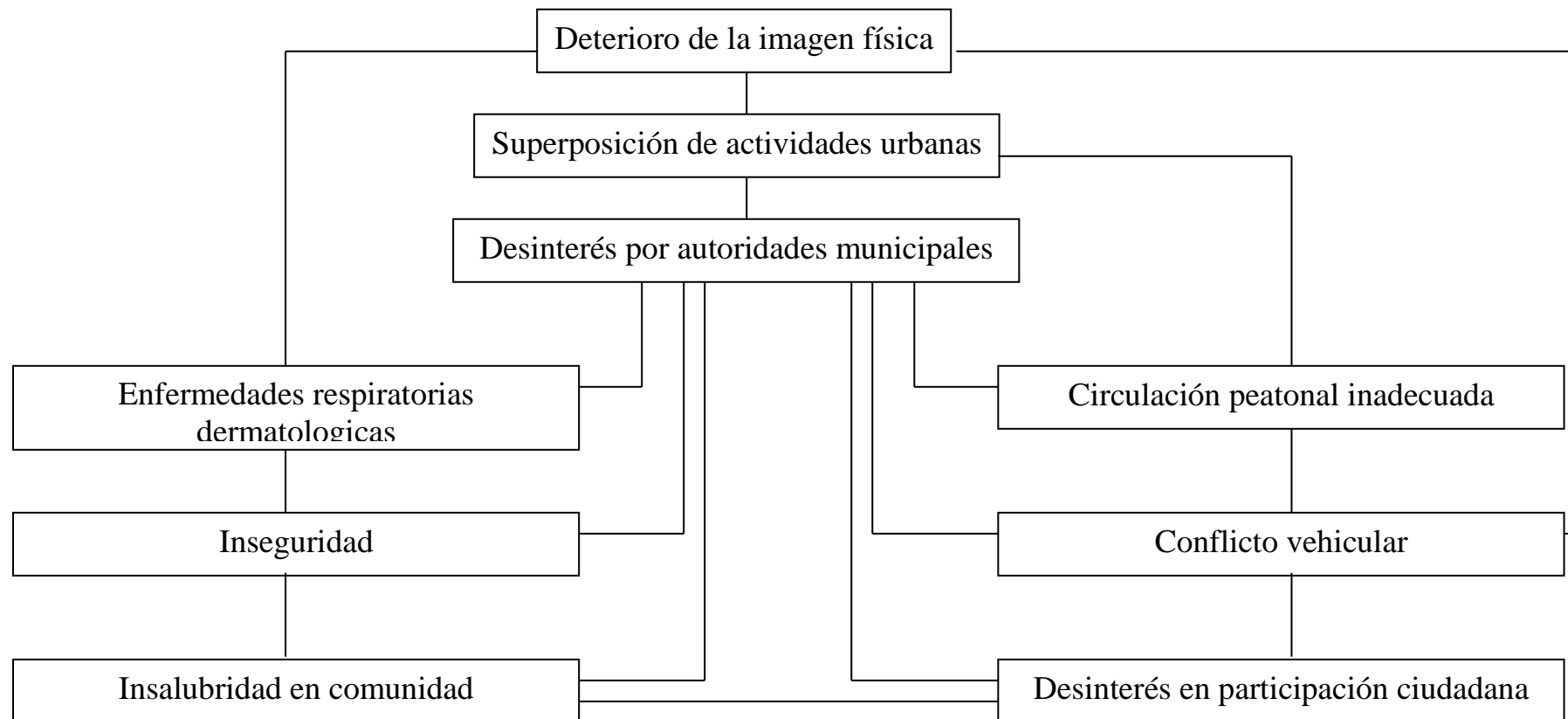
Vialidad Económica: Nos ayudaría a determinar la tasa interna de retorno, beneficio costo o la alternativa mas efectiva en función de costo.

Vialidad Financiera: Nos ayudaría a determinar si la municipalidad, conjuntamente con la Liga Deportiva Cantonal tiene la capacidad para ofrecer financiamiento de contrapartida así como general fondos suficientes para la operación de proyecto.

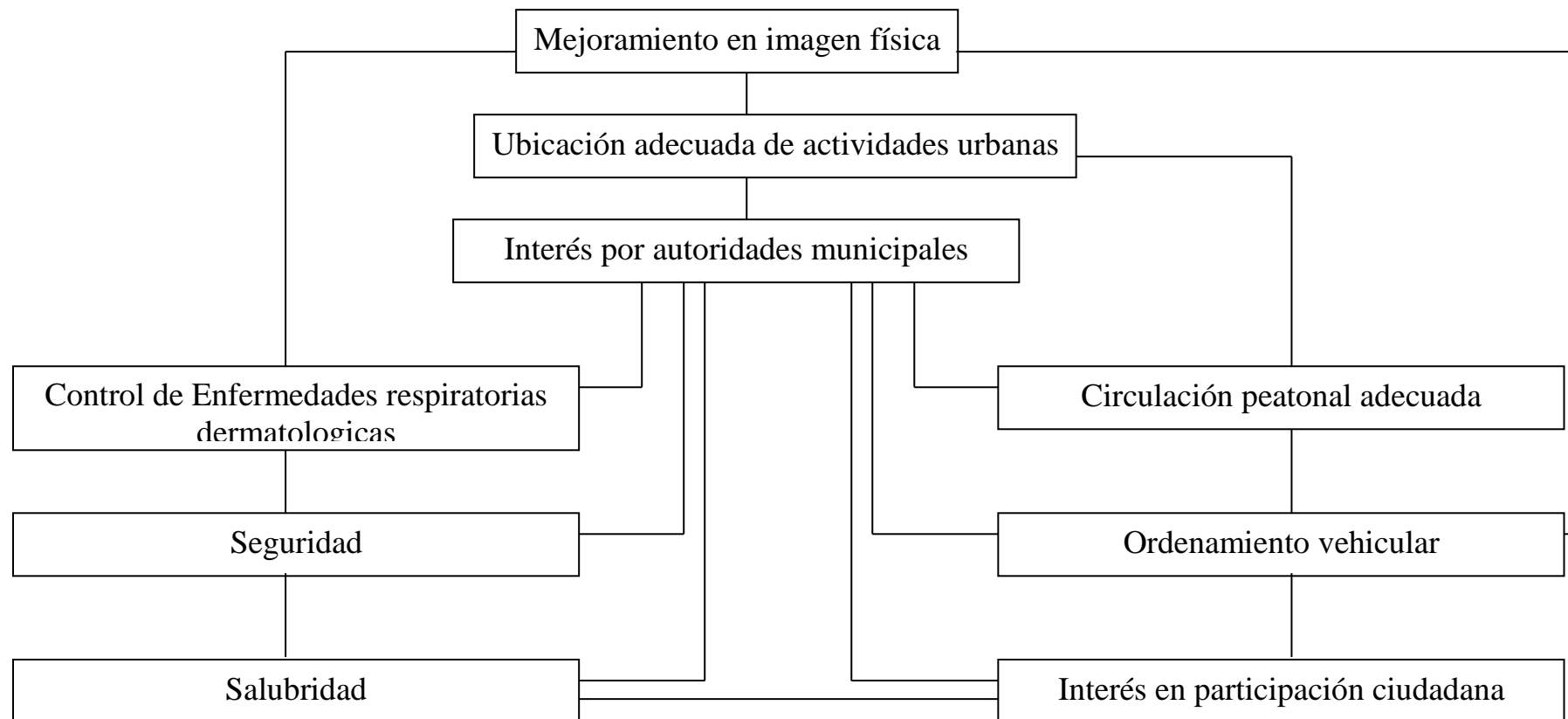
Vialidad Socio-Económico: Nos ayudaría asegurar que los grupos de bajos ingresos y otras poblaciones especiales se beneficien del proyecto.

Vialidad Ambiental: Nos daría una evaluación de los costos de mitigación y de los posibles daños que resultarían de las diferentes alternativas.

### 5.14.-ARBOL DE PROBLEMAS



### 5.15.-ARBOL DE OBJETIVOS



### 5.16.-MATRIZ DE INVOLUCRADOS

GRUPOS	INTERESES	PROBLEMAS PERCIBIDOS	RECURSOS Y MANDATOS
ENSILALES	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tener un sistema de acopio cercano al complejo de la Fabril.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cogestión Vehicular</li> <li>Imagen Física</li> <li>Insalubridad.</li> <li>Contaminación Ambiental</li> </ul>	R. existe disponibilidad de recursos económicos.
LIGA DEPORTIVA CANTONAL DE MANTA	<ul style="list-style-type: none"> <li>Brindar condiciones propias de un escenario deportivo de primer orden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Inasistencia de estacionamiento vehicular.</li> <li>Circulación peatonal sin definición.</li> <li>Espacio físico, para salida e ingreso de aficionados.</li> </ul>	R. Existen recursos propios y de ayuda del estado. M. regir la actividad deportiva, de la forma mas adecuada.
LA COMUNIDAD	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ordenamiento peatonal y vehicular.</li> <li>Dotación de áreas recreacionales.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Molestia en la salud</li> <li>Imagen física y negativa</li> <li>Falta de conciencia ciudadana.</li> <li>Falta de apoyo municipal.</li> </ul>	R. disponibilidad de entes comunitarios para mejorar la imagen del sector afectado. M. gestión para solucionar problemas del sector.
DEPARTAMENTO DE PLANEAMIENTO URBANO	<ul style="list-style-type: none"> <li>Regular el crecimiento urbano.</li> <li>Extensión de permisos de construcción.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Intromisión de politiquería en decisiones técnicas.</li> <li>Categorización de la ciudad.</li> <li>Interferencia de actividades urbanas.</li> </ul>	R. disponibilidad técnica y económica. M. ley de régimen Municipal y planes estratégicos.
COMISARIA DE CONSTRUCCION	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hacer cumplir las ordenanzas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Presupuesto insuficiente.</li> <li>Personal no calificado.</li> <li>Desinterés de la fuerza publica.</li> <li>Personal insuficiente.</li> </ul>	R. disponibilidad técnica y económica. M. Ley de régimen Municipal R. flota de vehículos M. ordenanzas

DEPARTAMENTO DE HIGIENE Y SANEAMIENTO AMBIENTAL	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Velar por la salud de la ciudadanía.</li> <li>• Contener planes de mejoras ambientales.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Presupuesto insuficiente.</li> <li>• Personal insuficiente.</li> <li>• Implementación y equipo insuficiente</li> </ul>	<p>R. presupuesto anual asignado por el Consejo Municipal. R. flotas de vehículos. M. ejecutar planes de saneamiento.</p>
ALCALDE DE MANTA	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Garantizar salud a la ciudadanía.</li> <li>• Respeto a las ordenanzas.</li> <li>• Cobertura en seguridad publica.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Quejas de la ciudadanía por la existencia de los terrenos baldíos.</li> <li>• Superposición de actividades humanas.</li> <li>• Déficit de equipamiento urbano.</li> </ul>	<p>R. presupuesto anual asignado del 15%. M. servir los intereses de la ciudad de Manta. M. tiene poder para hacer cumplir leyes y ordenanzas.</p>
ASESORIA LEGAL	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sancionar al infractor de las leyes.</li> <li>• Garantizar propiedad privada.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lentitud de trámite para obtención de fallas.</li> <li>• Corrupción</li> </ul>	<p>R. disponibilidad de personal para procedimientos respectivos. M. conocimientos para cumplir las leyes.</p>



### 5.17.-MATRIZ DE MARCO LOGICO

RESUMEN NARRATIVO	INDICADORES	MEDIOS DE VERIFICACION	SUPUESTOS
<b>FIN</b> Contribuir a mejorar la calidad de vida de los residentes en el sector del estadio Jocay	1.1 El 50% del sector sostiene enfermedades respiratorias y dermatológicas. 1.2 En 4 años la reducción será del 95%.	1.1 Índice de morbilidad por causas respiratorias y dermatológicas. 1.2 Comprobación cada 2 años.	<b>Sustentabilidad.</b> La ciudadanía conoce y apoya las acciones Municipales.
<b>PROPOSITO</b> Mejorar la imagen física de la ciudad.	1.1 Cada año, se realizara mantenimiento estricto a la propuesta física. 1.2 Liga Deportiva Cantonal de Manta fortalecida	1.1 Sistema de seguimiento interno y externo. 1.2 Sistema de seguimiento interno.	<b>Propósito-fin</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La ciudadanía da prioridad a las obras físicas que van en beneficio de la ciudad.</li> <li>• La prensa apoya las acciones municipales.</li> <li>• Operación interinstitucional.</li> </ul>
<b>COMPONENTES</b> 1. Plan de intervención municipal culminado. 2. Instrumento de gestión administrativa, legal y financiera desarrollados. 3. Guía e instructivo municipal culminado. 4. Asignación de recursos para departamento involucrado operando. 5. Seguimiento y evaluación del proceso realizado.	1.1 Plan de intervención aprobado 2.1 Jefes de áreas técnicas, legal, financiera e inspectores capacitados. 3.1 Modelos de instructivos elaborados y disponibles. 4.1 Informe de presupuestos departamentales. 5.1 Tres informes cuatrimestrales de evaluación realizada.	1.1 Documento. 2.2 Sistemas de seguimiento interno. 3.1 Registro de evaluación. 4.1 Documentos 5.1 Documentos contables.	<b>Componentes a propósito</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La comunidad participa activamente en este proceso de beneficiar a la imagen de la ciudad.</li> <li>• Se adoptan medidas en relación con los resultados y recomendaciones.</li> </ul>

<p><b>ACTIVIDADES</b>                  1.1 Elaboración de un plan de intervención.                  1.2 Ejecución.                  2.1 Elaboración de un instrumento por parte de jefes departamentales.                  2.2 Aplicación</p>	<p>1.1 Presupuesto del programa y plan de capacitación.                  1.2 Informe de avances                  2.1 Presupuesto del programa y plan de capacitación.                  2.2 Informe de avances.</p>	<p>1.1 Estados financieros e informes de avances.                  1.2 Estados financieros e informes de avances.                  2.1 Estados financieros e informes de avances.                  2.2 Estados financieros e informes de avances.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Suficientes recursos a los planes a implementar.</li> <li>• Los planes de trabajo e instructivo están enmarcados dentro de la ley y ordenanzas.</li> </ul>
---	--	---	---

**BIBLIOGRAFIA.-**

**Arquidiócesis de Portoviejo.** Cultura del Pueblo Manabita, 1994

**Bartolozzi, Maria Del Mar.** Lo mejor de La ciudad Contemporánea, 1998-Madrid

**Bazant, Janns,** Manual De Criterios De Diseño Urbano, México 1985

**Bonnet,** Las Claves Del Urbanismo. Edit trillas México.

**Cedeño, Viliulfo.** La Confederación Manteña., 1973

**CIDAP.** “La Cultura Popular en el Ecuador”, Tomo II. (Manabí)

**Darquea, Gonzalo.** Código Ecuatoriano De Arquitectura Y Urbanismo, 2003

**Falc, Arq. Nelly Belinda.** Ciudad y sustentabilidad. Unah Facultad De Ingeniería Chile .1997

**Herbert Giradet,** “Ciudades: Alternativas Para Una Vida Urbana Sostenible”, Ediciones Celeste-Madrid-1997

**Le Corbusier,** La Carta De Atenas, Traducción española .1975

**Municipio de Manta.** Ordenanzas del M.I. Municipio de Manta

**Municipio de Manta.** Plan Estratégico Económico y Social del cantón Manta.

**Municipio De Bogota,** Cartilla Del Espacio Publico, 1990

**Plan Distrito Metropolitano De Quito,** Normas De Equipamiento Urbano

**Samaniegos, Arq. Augusto.** La Gestión Ambiental En El Desarrollo Urbano Edición Única, 1994-Ecuador

**Whittck A.,** Enciclopedia De La Planificación Urbana. Madrid -1975