



**UNIVERSIDAD LAICA “ELOY ALFARO” DE MANABÍ**

**FACULTAD DE ARQUITECTURA**

**PROYECTO DE TRABAJO FINAL DE TITULACION**

Previo a la obtención del título de:

**ARQUITECTO**

**TEMA:**

**DEFICIENCIA PAISAJISTICA DE LA IMAGEN COSTERA DE “LOS  
ESTEROS” VIA PUERTO-AEROPUERTO, EN LA DESEMBOCADURA  
DEL RÍO MUERTO, CONVERTIDO EN BOULEVARD PARA LA CIUDAD  
DE MANTA.**

**AUTOR:**

**VÈLEZ MORALES JORGE GUSTAVO**

**DIRECTOR:**

**ARQ. ABEL QUIMIS CHILAN**

**MANTA – MANABÍ – ECUADOR**

**SEPTIEMBRE - 2017**

## **2. CERTIFICACIÓN**

Yo, Arq: Abel Quimis Chilan

Que el presente trabajo de fin de carrera cuyo tema es: **“DEFICIENCIA PAISAJISTICA DE LA IMAGEN COSTERA DE “LOS ESTEROS” VIA PUERTO-AEROPUERTO, EN LA DESEMBOCADURA DEL RÍO MUERTO, CONVERTIDO EN BOULEVARD PARA LA CIUDAD DE MANTA.**

ha sido realizado por el señor JORGE GUSTAVO VÈLEZ MORALES; el mismo que ha sido elaborado, controlado y supervisado bajo mi dirección, reúne todos los requisitos pertinentes en lo referente a la investigación y diseño, que ha sido concluida mediante el esfuerzo, constancia y dedicación en todas sus etapas, razón por la cual me permito afirmar su originalidad.

Para testimonio y autenticidad firmo el documento.

Atentamente,

Arq. Abel Quimis Chilan

**DIRECTOR DEL TRABAJO DE TITULACIÓN**

### 3. DECLARACIÓN DE AUTORÍA

Yo, JORGE GUSTAVO VÈLEZ MORALES declaro de mi propia autoría el presente trabajo de fin de carrera con el tema: **“DEFICIENCIA PAISAJISTICA DE LA IMAGEN COSTERA DE “LOS ESTEROS” VIA PUERTO-AEROPUERTO, EN LA DESEMBOCADURA DEL RÍO MUERTO, CONVERTIDO EN BOULEVARD PARA LA CIUDAD DE MANTA.”**

” El mismo que fue dirigido por el Arq. Abel Quimis.

Este proyecto está protegido por las Leyes del Autor y otros Tratados Internacionales.

La reproducción o distribución no autorizada de este proyecto o de cualquier parte del mismo, puede dar lugar a responsabilidades civiles y penales que serán perseguidas por las autoridades competentes.

Su análisis, diseño y codificación son de exclusividad del autor.

Atentamente

---

**VÈLEZ MORALES JORGE GUSTAVO**

C.I. # 131402503-0

#### **4. CERTIFICACIÓN DE APROBACIÓN DEL TRABAJO DE TITULACIÓN**

El Tribunal Evaluador certifica:

Que el trabajo de fin de carrera, titulado: **“DEFICIENCIA PAISAJISTICA DE LA IMAGEN COSTERA DE “LOS ESTEROS” VIA PUERTO-AEROPUERTO, EN LA DESEMBOCADURA DEL RÍO MUERTO, CONVERTIDO EN BOULEVARD PARA LA CIUDAD DE MANTA.”** ha sido realizado y concluido por el señor egresado Jorge Gustavo Vélez Morales; la misma que ha sido controlada y supervisada por los miembros del tribunal.

El trabajo de fin de carrera reúne todos los requisitos pertinentes en lo referente a la investigación y diseño, que ha sido continuamente revisada por este Tribunal en las reuniones llevadas a cabo.

Para dar testimonio y autenticidad, firmamos:

Atentamente,

---

ARQ, JORGE CEVALLOS

---

ARQ. JOSE LUIS CASTRO

---

ING. ALFREDO SÁNCHEZ

## 5. DEDICATORIA

Desde que Dios nos permite nacer nos da la oportunidad de una nueva vida, una vida que él nos la plantea con la finalidad de que la sepamos hacer firme y llevadera, gracias a él vamos creciendo e imponiéndonos metas, unas más claras que otras, pero todas con el fin de ser cumplidas.

Sin Dios no podríamos lograr nada y sin nuestros padres peor sería, ellos son el pilar fundamental de mi vida, gracias a ellos soy ya un profesional.

Es por esto que este triunfo producto del esfuerzo y la constancia está dedicado a mi familia, a mis padres y mi hermana, quienes han sido un apoyo incondicional desde el inicio, y a lo largo de toda esta travesía hasta la culminación de mis metas.

## **6. AGRADECIMIENTO**

Agradezco a mis padres Mery Morales y Jorge Vélez que estuvieron presentes en cada instante mi vida, apoyándome de manera incondicional en los proyectos y metas que me plantee, a ellos les quedo eternamente agradecido.

A mi hermana, por ser un apoyo y una amiga en el transcurso de mi vida, por brindarme su consejo.

Agradezco a él Arq. Abel Quimis Chilan quien con sus conocimientos y consejos supo guiarme y asesorarme de la manera más adecuada en la elaboración de este trabajo de titulación.

Y a quienes de manera completamente desinteresada supieron brindaron su apoyo de la mejor manera, permitiéndome cumplir este objetivo.

## 7. INDICE

<b>2. Certificación del tutor</b> .....	ii
<b>3. Declaración de autoría</b> .....	iii
<b>4. Certificación de aprobación del trabajo de titulación</b> .....	iv
<b>5. Dedicatoria</b> .....	v
<b>6. Agradecimiento</b> .....	vi
<b>7. Índice</b> .....	vii
<b>8. Resumen</b> .....	x
<b>9. Introducción</b> .....	xi
<b>10. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA</b> .....	xiii
<b>10.1. Marco contectual</b> .....	xiii
10.1.1. Contexto meso.....	xiii
10.1.2. Contexto micro .....	xv
10.1.3. Situación actual de la problemática .....	xvi
<b>10.2. Justificación</b> .....	xvii
10.2.1. Justificación social .....	xvii
10.2.2. Justificación académica-institucional .....	xvii
10.2.3. Justificación urbano-Arquitectónica .....	xviii
10.2.4. Justificación ambiental .....	xviii
<b>10.3. Formulación del problema</b> .....	xix
10.3.1 . Definición del problema .....	xix
10.3.2 . Problema central .....	xix
10.3.3 . Sub problemas .....	xix
10.3.4 . Formulación de pregunta clave .....	xix
<b>10.4. Definición del objeto de estudio</b> .....	xx
10.4.1. Delimitación sustantiva del tema.....	xx

10.4.2. Delimitación espacial .....	xx
10.4.3. Delimitación temporal .....	xxi
<b>10.5. Campo de Acción de la investigación.....</b>	<b>xxi</b>
<b>10.6. Objetivos.....</b>	<b>xxi</b>
10.6.1. Objetivo general.....	xxi
10.6.2. Objetivos específicos .....	xxii
10.6.2.1. Objetivos específicos 1 .....	xxii
10.6.2.2. Objetivos específicos 2.....	xxii
10.6.2.3. Objetivos específicos 3.....	xxii
<b>10.7. Identificación de variables .....</b>	<b>xxii</b>
10.7.1. Variable independiente .....	xxii
10.7.2. Variable dependiente .....	xxiii
<b>10.8. Operación de las variables.....</b>	<b>xxiv</b>
<b>10.9. Formulación de ideas a defender .....</b>	<b>xxvi</b>
<b>10.10. Diseño de la investigación .....</b>	<b>xxvii</b>
10.10.1. Fases del estudio, métodos teóricos y empíricos y técnicas e instrumentos utilizados.....	xxvii
10.10.1.1. Tipos de investigación.....	xxix
10.10.1.2. Métodos.....	xxix
10.10.1.3 técnicas de investigación.....	xxix
10.10.2. Población y muestra .....	xxx
10.10.3. Resultados esperados .....	xxxi
10.10.4. Novedad o innovación de la investigación .....	xxxi
<b>CAPÍTULO 1: MARCO REFERENCIAL DE LA INVESTIGACION.....</b>	<b>1</b>
<b>11.1. Marco antropológico.....</b>	<b>1</b>
<b>11.2. Marco conceptual .....</b>	<b>3</b>

<b>11.3. Marco jurídico y/o normativo</b> .....	6
11.3.1 . Ordenanzas municipales del cantón Manta.....	6
<b>11.4. Modelo de repertorio realizado</b> .....	7
<b>CAPÍTULO 2: DIAGNÓSTICO DE LA INVESTIGACIÓN</b> .....	22
<b>12.1. Información básica</b> .....	22
12.1.1. Aspectos físicos.....	22
<b>12.2. Tabulación de la información</b> .....	33
<b>12.3. Tabulación, análisis</b> .....	35
<b>12.4. Interpretación de resultados</b> .....	46
<b>12.5. Pronostico</b> .....	46

<b>12.6. Comprobación de idea planteada.....</b>	<b>47</b>
<b>CAPÍTULO 3: PROPUESTA.....</b>	<b>48</b>
<b>13.1. Análisis del sistema arquitectónico urbano.....</b>	<b>48</b>
13.1.1. Aspectos funcionales .....	53
13.1.2. Aspectos formales .....	54
13.1.3. Aspectos técnicos .....	56
13.1.4. Aspectos ambientales.....	66
<b>13.2. Subsistemas y componentes.....</b>	<b>67</b>
<b>13.3. Planes, programas, estrategias, proyectos, acciones.....</b>	<b>68</b>
<b>13.4. Lógica de implantación de la propuesta.....</b>	<b>69</b>
<b>13.5. Capacidad de la propuesta .....</b>	<b>69</b>
<b>13.6. Requerimientos normativos.....</b>	<b>69</b>
<b>13.7. Requerimientos tecnológicos.....</b>	<b>71</b>
<b>13.8. Requerimientos de equipamiento .....</b>	<b>72</b>
<b>13.9. Pre factibilidad de la propuesta .....</b>	<b>73</b>
<b>14. Conclusiones .....</b>	<b>75</b>
<b>15. Recomendaciones .....</b>	<b>76</b>
<b>16. Referencias bibliográficas .....</b>	<b>78</b>
<b>17. Anexos .....</b>	<b>80</b>

## 8. RESUMEN

Este trabajo de titulación presenta un compendio de teorías urbanas con criterios de función, forma, tecnología y condicionantes de diseño de los espacios públicos, aplicados al borde costero de la ciudad de Manta en la provincia de Manabí de la república del Ecuador, ligado al diagnóstico del problema en estudio, para proponer alternativas de solución en favor del rescate del paisaje marino, determinado por factores de desorden y contaminación visual.

Dentro de este documento se establecen tres capítulos, los cuales se deben a un proceso investigativo que permitirá a todo aquel que tenga la necesidad de observarlo, obtener información de la problemática analizada.

Para efecto del caso y poder obtener la información referente a esta situación, se ha aplicado una metodología científica de investigación que alcance un nivel explícito que permita lograr el objetivo de establecer lineamientos de diseño y plantear las adecuadas normativas de movilidad urbana y uso del suelo en el borde costero que beneficie a los ciudadanos.

Con los resultados obtenidos en este estudio, planteará un modelo específico de diseño urbano - arquitectónico, libre circulación peatonal, que sirva como referencia para futuras investigaciones sobre los inconvenientes que obstruyen el pleno desarrollo de nuestra ciudad como lo que debería ser, una urbe que cumpla con los principios contemplados en la Constitución del Estado en el año 2008, que garantice el Buen Vivir o *Sumak Kawsay* a sus ciudadanos.

## 9. INTRODUCCIÓN

De acuerdo a los datos obtenidos de investigaciones previas, retroalimentación de información en el proceso de este trabajo de tesis y en base a conocimientos adquiridos en las aulas de clases, podemos decir que los espacios públicos son un medio de interacción y convivencia social, donde las actividades desarrolladas dentro del mismo se llevan a cabo para satisfacer las necesidades de los ciudadanos de un determinado sector, ciudad o país.

La formación de poblados y la distancia entre ellos, se dio en base a la movilidad de sus ocupantes a pie, pero esto se fue perdiendo, y poco a poco se fue jerarquizando el uso de medios de transporte para facilitar dicha movilidad. Debido a esto los transportes de motor fueron invadiendo los espacios de uso público con el transcurrir del tiempo y el progreso, llegando a significar un problema, por lo que algunas sociedades en la actualidad se han visto en la necesidad de regular su uso y proponer darle mayor importancia al peatón. 3

En nuestro país, la República del Ecuador, durante los últimos años ha experimentado cambios radicales en su política administrativa, prevaleciendo el bienestar de los ciudadanos y esto ha sido adoptado como bandera de lucha de ciertas autoridades realmente comprometidas con el progreso y desarrollo de sus ciudades. Esto me ha motivado para elegir como temática para este trabajo de tesis la movilidad humana dentro de ciertos espacios urbanos y las consecuencias que esta conlleva.

De acuerdo a la información proporcionada por el Gobierno Autónomo Descentralizado Municipal del cantón Manta, de la provincia de Manabí, durante el proceso de esta investigación se pudo conocer que, a través de un plan de desarrollo cantonal, la ciudad se encuentra administrada en sus diferentes ámbitos como son el turístico, socio – económico y cultural, junto a propuestas urbanas en beneficio de la ciudadanía, sujetándose al principio del Buen Vivir, haciendo prevalecer la equidad social y territorial.

Conociendo que la ciudad de Manta es de perfil turístico, que acoge a visitantes locales y extranjeros, necesita contar con escenarios para la interacción social denominados espacios públicos, los cuales son ineludibles para la población local y además para quienes la visitan.

Por esta razón, se plantea un desarrollo de lineamientos, desde un punto de vista técnico arquitectónico-urbano con base de una propuesta de alternativas de solución, que permitan el rescate del paisaje marino en el frente costero, fomentando la jerarquía de la peatonalización urbana, que facilite y promueva la comunicación, integrando a sus habitantes e incentivando a la ciudadanía a hacer un uso más humano de los espacios públicos.

Esperando que este trabajo investigativo se utilice como beneficio y aporte a la comunidad de nuestra ciudad, puesto que con este tipo de iniciativas se pretende posicionar a la ciudad como un sitio de hospitalidad turística, generando comodidad al ciudadano propio y al visitante e implementando espacios de libre accesibilidad que fomenten la cultura y el entretenimiento.

## 10. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

### 10.1 Marco

#### contextual Contexto macro (Manabí)

La provincia de Manabí se encuentra localizada al centro norte del país. Con una población de 1,395.249, creada en 25 de junio de 1824 cuya capital es la ciudad de Portoviejo. Su superficie es de 18400 km<sup>2</sup>. (imagen 1)

Su ubicación geográfica:

**Norte:** provincia de Esmeraldas

**Sur:** Provincia de Santa Elena y Guayas

**Este:** Provincia de Santo Domingo de los Tsáchilas, Los Ríos y Guayas

Se caracteriza por su historia, por ser la cuna de Eloy Alfaro Delgado, además de ser una provincia que cuenta con una gran infraestructura hotelera e inmobiliaria, siendo un foco turístico en el país.

#### 10.1.1 Contexto Meso (Manta)

El cantón manta, conocida también como San Pablo de Manta, gracias a su desarrollo



se ha convertido en una de las

Imagen #1: Límites y división  
parroquial del cantón Manta  
(Cartografía base: SNGR e INEC)

ciudades más importantes de la provincia y el país.

Su población es de 226.477 habitantes aproximadamente, con un área de 309 km<sup>2</sup>.

#### Precipitaciones

su clima es desértico con precipitaciones anuales de 200 a 250 mm. Cuenta con dos estaciones climáticas, invierno de enero a abril y verano de mayo a diciembre.

Generalmente el cantón tiene una temperatura media de 24.8°C. En la zona costera que se encuentra Manta con temperaturas entre 18°C y 36°C.

Limites:

**Norte y Oeste:** Océano Pacífico

**Sur:** Montecristi

**Este:** Jaramijó

Su población se dedica en especial a la industria pesquera, el comercio y el turismo.

### Hidrografía

El cantón tiene 3 cuencas hidrográficas principales: La cuenca del río Manta, la cuenca del río San Mateo y la cuenca del río Cañas, de las cuales las dos primeras atraviesan el perímetro urbano de la ciudad. (imagen #2)

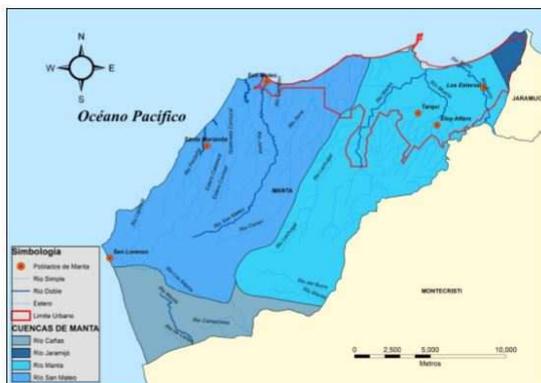


imagen #2: Cuencas Hidrográficas del cantón Manta (Cartografía base: SNGR e INEC)

### Orografía

Dentro del perímetro urbano del cantón Manta se tiene una topografía irregular con algunas colinas y depresiones formadas por los ríos que atraviesan la ciudad. (Imagen # 3)

Las elevaciones en la zona urbana van desde cero m.s.n.m. en el norte o cerca a la playa, hasta 83 m.s.n.m en los alrededores.

Existe un valle formado por el Río Manta el mismo que atraviesa todo el perímetro urbano desde el sur hacia el norte en una extensión de aproximadamente 8 km con un ancho de 700 metros.



Imagen # 3: Orografía e hidrografía del cantón Manta (Cartografía base: SNGR e INEC)

## 10.1.2 Contexto micro



Imagen # 4: Imagen satelital del perfil costero del Cantón Manta



Imagen # 5: Representación de la planimetría del perfil costero del Cantón Manta

### 10.1.3 Situación actual de la problemática

La vía PUERTO – AEROPUERTO, conocida también como Malecón de los Esteros no tiene la mayor concentración e influencia que debería, la realidad de este sector es el uso no propiciado que debería brindar a los habitantes y extranjeros.

Es notoria la existencia del espacio, pero tiene una degradación visual y de equipamientos, se denomina como un atractivo turístico, pero no cumple una función más directa confortable. Existe una gran contaminación causada por el deterioro del paisaje visual costero.

el problema central es: “Deficiencia Paisajística de la imagen costera de “los esteros” vía puerto-aeropuerto, en la desembocadura del río muerto, convertido en boulevard para la ciudad de Manta.” Una vez colocadas las letras LOS ESTEROS, muchos habitantes, nacionales y extranjeros se detienen para tomarse una foto en este sector turístico, volviéndose un punto de concentración, pero que no lleva o acaparar a mucho más, esto genera la disminución de apropiación al espacio en el ámbito turístico del Cantón Manta, volviéndose un lugar de paso obligado a la circulación vehicular, por su escases de elementos jerárquicos, destinados para el peatón.

Por este hecho, se hace un mal uso; lo que genera una débil conciencia ciudadana.

El resultado de esto es que la ciudadanía se ve afectada, ya que el peatón sufre una carencia de espacios confortable, destinados a actividades de recreación visual, cultura, ocio.

## **10.2 Justificación**

### **10.2.1 Justificación Social**

Es el impacto que tiene esta investigación para con la sociedad, tomando en cuenta la importancia y desarrollo que aporta a la población, sus ideologías y pensamientos, son un insumo para la toma de decisiones de las autoridades competentes en la satisfacción de las necesidades que demanda la población.

Esto daría como resultado que se desarrollen también espacios óptimos para la integración social con la recreación visual, cultural y ocio.

### **10.2.2 Justificación Académica – Institucional**

Esta investigación se evidencia como parte del desarrollo de Titulación final de carrera, solicitado por La Universidad Laica Eloy Alfaro de Manabí como requisito básico para la obtención del título de Arquitecto, además de ser un proyecto de aporte y beneficio, direcciona la formación académica de sus estudiantes, este proyecto de fin de carrera permitirá aportar a la ciudad y sus habitantes los conocimientos obtenidos en las aulas y las practicas desarrolladas en el entorno estudiantil.

También hay que tomar en cuenta la experiencia que se adquiere para brindar soluciones, a posibles problemas que se presentan dentro de la sociedad y el deterioro urbano de la ciudad.

### **10.2.3 Justificación Urbano-Arquitectónica**

Entender la dinámica del espacio de este sector, será beneficioso a fin de identificar los problemas y determinar posibles soluciones que contribuirá en el desarrollo, así de esta manera adecuada mantener lo que está y recuperar lo perdido, que sería el espacio público.

### **10.2.4 Justificación Ambiental**

Este estudio toma en cuenta ciertos factores que contribuyan al deterioro visual, auditivo, ambiental, entre otras, reduciendo impactos negativos y que apunten hacia lo sustentable y sostenible.

### **10.3 Formulación del problema**

#### **10.3.1 Definición del problema**

Deficiencia paisajística de la imagen costera, deterioro del espacio público, de la vía Puerto-Aeropuerto conocida también como Malecón de Los Esteros, abarcando la desembocadura del río muerto, hasta el ingreso de la Florita.

#### **10.3.2 Problema central**

Degradación progresiva de la imagen principal de la vía Puerto-Aeropuerto conocida también como Malecón de “Los Esteros” desde la desembocadura del río muerto, hasta la entrada del barrio la florita.

#### **10.3.3 Sub-problemas**

- Degradación de la imagen urbana y costera
- Contaminación visual
- Contaminación auditiva
- Contaminación ambiental

#### **10.3.4 Formulación de pregunta clave**

La investigación responderá a la siguiente interrogante: **¿Cuáles son los factores incidentes de la imagen principal de la vía puerto-aeropuerto conocido también como el malecón de los “LOS ESTEROS” en la desembocadura del río muerto, cuya idea sirva de línea base para la formulación de una propuesta de solución?**

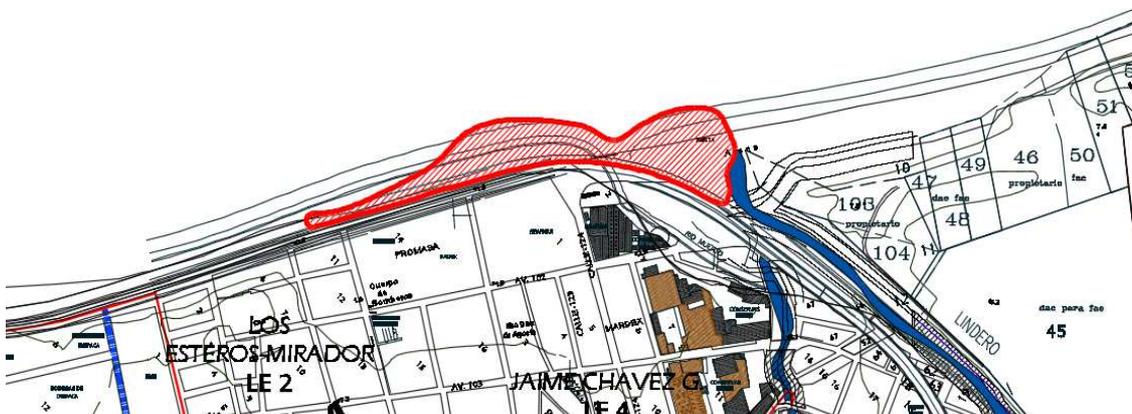
## 10.4 Definición del objeto de estudio

### 10.4.1 Delimitación sustantiva del tema

La intervención a proponer en el área de la actual vía principal Puerto-Aeropuerto conocida como Malecón Los Esteros, desde la desembocadura del río muerto, hasta la entrada del barrio la florita.

### 10.4.2 Delimitación espacial

La investigación abarcará la actual vía principal Puerto-Aeropuerto conocida como Malecón de Los Esteros, desde la desembocadura del río muerto, hasta la entrada del barrio la florita., esta situación actual involucra un margen de Norte a Sur, adyacente a la playa.



**Ilustración # 1:** Plano urbano de Manta – Delimitación del área de estudio  
**Investigación de campo:** Gustavo Vélez (tesista)

### **10.4.3 Delimitación temporal**

El problema a analizar comprende desde el periodo 1980 hasta el 2015, desde este aproximado tiempo se llevó a cabo una actividad determinada, de ahí hasta la actualidad no se ha perdido la actividad, pero se siente un desorden ante la misma.

Percibimos que la ciudad es un ente cambiante y en constante evolución, por lo mismo podemos decir que el entorno de este sector, podría cambiar su imagen paisajística – urbana, pues la propuesta tiene un fin de poder mejorar la imagen y recuperar este espacio acorde a sus necesidades.

## **10.5 Campo de acción de la investigación**

El presente estudio se enmarcará en la línea de investigación N° 2 de la carrera, referente a esta zona que es la parte turística de la vía principal Puerto-Aeropuerto conocida como Malecón de Los Esteros, buscando analizar la problemática presente en el área comprendida entre el rango de la desembocadura del río muerto, hasta el ingreso del Barrio La Florita, que no tiene un fin específico, por carencia de iluminación, mobiliario urbano y equipamiento, el desorden de ubicación de sus lanchas a la intemperie la cual se puede connotar la deficiencia paisajística.

## **10.6 Objetivos**

### **10.6.1 Objetivo general**

Diagnosticar el problema de degradación o deficiencia de la imagen costera de la vía principal Puerto-Aeropuerto, conocido también como Malecón de Los Esteros, proponiendo la recuperación de este espacio público y equipamiento urbano en el área comprendida, desde la desembocadura del río muerto, hasta la entrada del barrio la florita.

## **10.6.2 Objetivos específicos**

### **10.6.2.1 Objetivo específico 1**

Determinar el problema de degradación de la imagen costera de la vía principal puerto-aeropuerto, en la desembocadura del río muerto.

### **10.6.2.2 Objetivo específico 2**

Determinar causa y efecto de la degradación de la imagen costera de La vía principal Puerto-Aeropuerto desde la desembocadura del río muerto, hasta la entrada del Barrio la Florita.

### **10.6.2.3 Objetivo específico 3**

Proporcionar lineamientos teóricos para una futura propuesta que sea factible tanto para el peatón, el ciudadano nacional y extranjero, que permita una interacción del espacio, equipamiento y mobiliario urbano, en la desembocadura del río muerto en el Cantón Manta..

## **10.7 Identificación de variables**

### **10.7.1 Variable independiente (causas)**

- Uso inapropiado del espacio público

### **10.7.2 Variable dependiente (efecto)**

- Deterioro del paisaje urbano natural y construido

## 10.8 Operación de las variables

VARIABLE	CONCEPTO	AMBITO	INDICADOR	ITEMS	INSTRUMENTO
Uso inapropiado del espacio público	Hace referencia a los lugares destinados para el tráfico vehicular, peatonal, recreacional y mobiliarios de tipo urbano para los ciudadano y sin barreras arquitectónicas	Urbano	<ul style="list-style-type: none"> <li>• parqueo</li> <li>• Muelle</li> <li>• Venta de recuerdos</li> <li>• Elementos de servicio</li> <li>• Bar – comida típica</li> <li>• Paso elevado peatonal</li> <li>• Rampas peatonales</li> </ul>	<p>¿un parqueo debe tener capacidad para cuantas personas?</p> <p>¿Cómo elemento de servicio para capacidad de cuantas personas?</p> <p>¿Cuáles son las medidas que necesita para un paso elevado?</p> <p>¿tomando en cuenta los indicadores, daríamos un uso más apropiado al espacio?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Observación</li> <li>• Formulario</li> <li>• Encuesta</li> <li>• revistas</li> </ul>
Degradación del paisaje urbano natural y construido	Se entiende por la contaminación o deterioro de un cuerpo, impidiendo la apreciación de algo natural, en este caso el paisaje marino.	Paisaje natural	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Playa</li> <li>• Área verde</li> <li>• Área de descanso</li> </ul>	<p>¿Existe áreas verdes naturales?</p> <p>¿Qué impacto habría en las personas en base a la propuesta?</p> <p>¿se podría decir que los moradores están de acuerdo con la propuesta?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Observación</li> <li>• Formulario</li> <li>• Encuesta</li> <li>• revistas</li> </ul>

## **10.9 Formulación de ideas a defender (hipótesis)**

La degradación del paisaje urbano natural y construido, se afecta por el uso inapropiado del espacio público en la vía puerto-aeropuerto en la desembocadura del río muerto.

## **10.10 Diseño de la investigación**

### **10.10.1 Fases del estudio, métodos teóricos y empíricos y técnicas e instrumentos utilizados**

#### **10.10.1.1 Tipos de investigación**

Para lograr el análisis del área de estudio es necesario la utilización de los siguientes tipos de investigación:

**Investigación de campo.** Recopilación de información del sector, para así lograr conocer los aspectos históricos, físicos, y la problemática que se da en el sector de investigación.

**Investigación bibliográfica.** Se apoyó de manera documentada la información recopilada del sector, es necesario la utilización de distintas técnicas a aplicar en la investigación.

### **10.10.1.2 Técnicas de investigación**

#### **Literarias:**

- Libros
- Revistas

#### **Grafica:**

- Dibujos
- Diagramas
- Mapas
- Planos

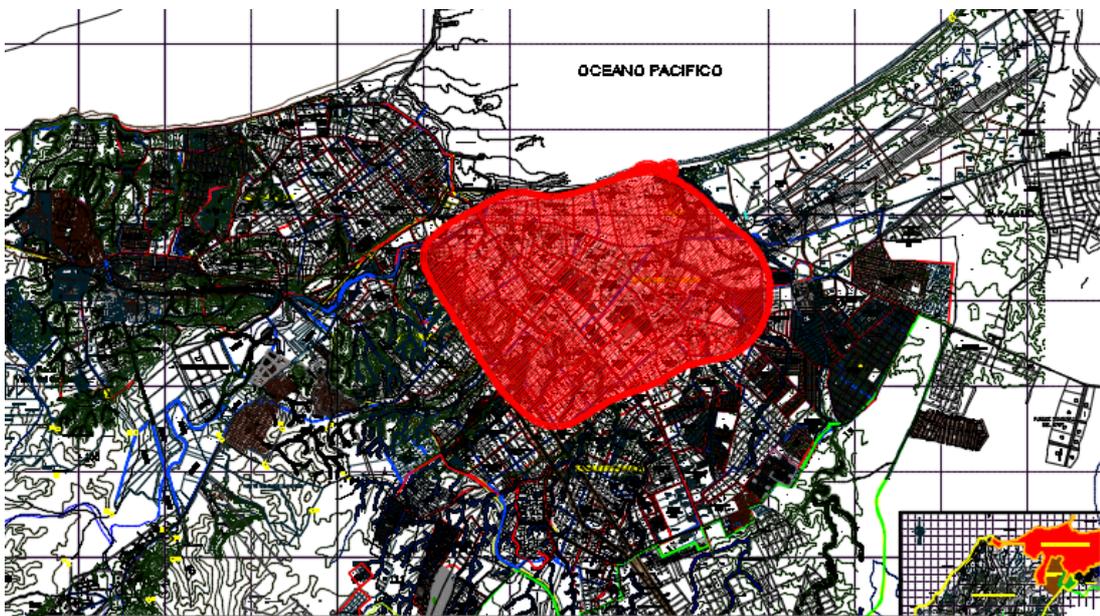
#### **Estadística:**

- Barra

## 10.10.2 Población y muestra

La población a la que se dirige la investigación corresponde al sector Sur 4 perteneciente a la zona Sur de la ciudad de Manta, la cual cuenta con un aproximado de 31.910 habitantes. Para facilitar la investigación se ha realizado un muestreo por la magnitud del sitio de estudio.

Partiendo de esa población (N) de 300 usuarios aproximadamente, se utiliza la siguiente fórmula para calcular la muestra (n) para el caso de población finita, de acuerdo con (Afece, (2002)



**Ilustración #2:** Plano urbano de Manta – sector sur 4.

**Fuente:** Departamento de Planeamiento Urbano – GAD Manta.

### Selección de la muestra

Para obtener la cantidad de la muestra correcta de la población se empleará la siguiente fórmula:

$$n = \frac{(Z)^2(P)(Q)(N)}{e^2 (N-1) + (Z)^2(P)(Q)}$$

N: tamaño de la población= 300

n: tamaño de la muestra= ?

Z: nivel de confiabilidad .95%= 1.96

P= probabilidad de ocurrencia 50% = 0.50

Q= probabilidad de no ocurrencia 50%= 0.50

e: error de la muestra 5%= 0.05

$$N = \frac{(1.96)^2(0.5)(0.5)(300)}{(0.05)^2(300-1) + (1.96)^2(0.5)(0.5)}$$

$$\frac{(3.84)(0.5)(0.5)(300)}{(0.0025)(299) + (3.84)(0.5)(0.5)}$$

$$\frac{288}{0.7475 + 0.96}$$

$$\frac{288}{1.74}$$

n: 173.75 = 174 Encuestas

De acuerdo a la aplicación de la fórmula para la selección de la muestra de población, la encuesta se deberá realizar a 174 habitantes del área de investigación.

### 10.10.3 Resultados esperados

Lograr diagnosticar la situación actual del sector y sus áreas adyacentes en el ámbito de lo urbano, mediante la recopilación de información pertinente, utilizando métodos y técnicas idóneos para el caso.

### 10.10.4 Novedad o innovación de la investigación

Mejorar la imagen urbana del área de estudio mediante el planteamiento una propuesta que sea factible tanto para peatones, conductores de vehículos y moradores de la zona, para así lograr mejorar las condiciones del sector, beneficiar a la ciudadanía y mejorar la imagen urbana del sitio.

# CAPÍTULO 1: MARCO REFERENCIAL DE LA INVESTIGACION

## 11.1 Marco antropológico

La vía Puerto-Aeropuerto también conocido como el Malecón de Los Esteros, es una vía de flujo vehicular y peatonal que, a más de poseer tipologías de carácter comercial, residencial y ocio, por su playa adyacente no cuenta con una distribución de espacio acorde, no tiene una continuidad de ciclo vía, no cuenta con un mínimo de muelle para las lanchas de los pescadores, tiene una carencia de iluminación volviéndose desolado e inseguro para los peatones, no es un sector que permita a los ciudadanos a apropiarse del lugar.

Esto conlleva a que la situación del sector se agrave de manera acelerada, creando distintos tipos de contaminación ambiental, tales como la contaminación visual, auditiva, problema de basura, además conlleva a un deterioro del paisaje urbano de la zona lo que afecta de manera directa a la ciudadanía y a la ciudad.



Puerto-Aeropuerto – Desembocadura del río muerto.

**Investigación de campo:** Gustavo Vélez (tesista)

## **Accesibilidad urbanística**

La accesibilidad urbana conlleva todos los elementos que encontramos al llegar o salir de un espacio público, o el entorno urbano. El mobiliario urbano o público, se entiende por rampas, pasos cebra, paso elevado peatonal, ciclo vía, espacio de interacción, no es un espacio seguro ni definido en el cual se puede decir que no cuenta con ciertos ámbitos que proporcionan seguridad y confort, esto es parte importante de una accesibilidad.

Señales que puedan percibir personas con diversos tipos de discapacidades de las cuales no existe una accesibilidad urbana en este sitio, también podría ser semáforos sonoros para personas no videntes, o colocación de adoquines, carteles con un significado claro para personas con cofosis, entre otras.

También contar con acciones que deben tener relación directa con el mantenimiento, mejoramiento y establecimiento de lugares que logren fomentan actividades al aire libre, tales como ocio, cultural, artístico, recreación, musicales, entre otros y así lograr espacios públicos destacables en la urbe costeña.

## **11.2 Marco conceptual**

### **Peatón**

Peatón es considerado al individuo que transita a pie por distintos espacios públicos. En espacios cerrados no se usa este término por ser todos peatones. Así, a los usuarios de la bicicleta se les conoce como ciclistas, a los usuarios de automóviles motoristas y así sucesivamente.

### **Tráfico y tránsito vehicular**

El tráfico se relaciona con la congestión de vehículos, es decir que el flujo vehicular de una zona es excesivo, mientras el tránsito se da cuando un vehículo o persona circula en las vías o calles.

### **Contaminación ambiental**

La contaminación ambiental es la presencia en el ambiente de cualquier agente (físico, químico o biológico) o bien de una combinación de varios agentes en lugares, formas y concentraciones tales que sean o puedan ser nocivos para la salud, la seguridad o para el bienestar de la población, o bien, que puedan ser perjudiciales para la vida vegetal o animal, o impidan el uso normal de las propiedades y lugares de esparcimiento.

### **Paisaje urbano**

El paisaje urbano tiene una serie de características que lo diferencian con otro tipo de espacios: por un lado, destaca por la alta densidad de población que viven en el mismo; también es un conjunto de elementos naturales y artificiales que componen a la ciudad como: colinas, ríos, edificios, calles, plazas, árboles, anuncios, semáforos, etc.

### **Paisaje natural**

Es un espacio físico producto de las fuerzas de la naturaleza que no está modificado ni alterado por el hombre.

## **Paisaje Cultural**

El paisaje cultural es la unión del medio natural con el medio cultural. Los paisajes culturales pueden ser de construcciones o modificaciones urbanas, rurales. Ejemplos: Ciudades, viviendas, represas, andenes, Canales, caminos asfaltados, animales domésticos y plantas cultivables.

## **Pasaje peatonal**

Vía destinada a uso exclusivo de peatones, con ingreso eventual adyacente para vehículos.

## **Espacio Público**

Es el lugar común de la ciudad, de todos los ciudadanos y ciudadanas. El espacio público define las esencias de una ciudad. Se puede pensar que la imagen de la ciudad se expresa con sus iconos arquitectónicos. Los edificios singulares son sólo el adorno, en el mejor de los casos

## **Equipamiento urbano**

Es el espacio o conjunto de espacios, cubiertos o abiertos.

## **Mobiliario urbano**

Elemento que presta un servicio al desarrollo de la vida en la ciudad.

Este se clasifica en los siguientes grupos:

**Elementos de comunicación:** mapas de localización, planos de inmuebles históricos o lugares de interés, informadores de temperatura y mensajes, teléfonos, carteleras locales, buzones y publicidad.

**Elementos de organización:** mojones, paraderos, tope, llantas y semáforos.

**Elementos de ambientación:** luminarias peatonales, luminarias vehiculares, protectores de árboles, cerramientos de parterres y áreas verdes, rejillas de árboles, jardineras, bancas, relojes, pérgolas, parasoles, esculturas y murales.

**Elementos de recreación:** juegos infantiles y similares.

**Elementos de servicio:** casetas de turismo, surtidores de agua, baños públicos.

**Elementos de seguridad:** barandas, pasamanos, cámaras de televisión para seguridad, cámaras de televisión para el tráfico, sirenas, hidrantes, equipos contra incendio.

### **Bolardo o mojón**

Es un elemento del mobiliario urbano del espacio público que protege al peatón al definir, configurar y ordenar las áreas de circulación en la ciudad.

Pueden ser edificaciones que por su dimensión o calidad destacan del resto de elementos urbanos.

### **Monumentos arquitectónicos**

Unidades o conjuntos arquitectónicos a los cuales se los ha reconocido colectivamente, mediante estudios, inventarios o catálogos, son de valoración histórica cultural de gran significación.

### **11.3. Marco jurídico y/o normativo**

Consultando en la Constitución Política de la República del Ecuador<sup>1</sup>, (2008). Título II de los Derechos, Capítulo segundo, podemos citar lo siguiente:

#### **11.1. CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR.**

##### **Sección segunda**

##### **Ambiente sano**

##### **Art.14**

##### **Sección cuarta**

##### **Cultura y ciencia**

##### **Art.24**

#### **11.3.1.Ordenanzas Municipales del cantón Manta**

##### **Sección quinta**

##### **Art.58**

##### **séptima**

Refiriéndose al espacio público y mobiliario urbano.

##### **Art.64, Art.65, Art.69**

##### **Sección sexta**

##### **Hábitat y vivienda**

##### **Art. 31**

##### **Capítulo sexto**

##### **Derechos de libertad**

##### **Art. 66**

## **11.4. Modelo de repertorio realizado**

### **Mejoramiento borde costero del sector la poza Talcahuano**

#### **INTRODUCCIÓN**

El sector de La Poza corresponde a uno de los principales sectores comerciales y turísticos de la ciudad del Talcahuano.

Con el paso de los años, las actuales instalaciones tales como la infraestructura de Pesca Artesanal, el Mercado de ventas, la Bentoteca, el paseo de borde costero, entre otras, han sufrido el deterioro propio de obras ubicadas en zonas costeras.

Con el fin de mejorar las condiciones del sector, la Dirección de Obras Portuarias del Ministerio de Obras Públicas se hará participe en la intervención del lugar mediante la ejecución de obras civiles, de arquitectura y marítimas.

#### **OBJETIVO GENERAL**

Corresponde a la recuperación integral del borde costero del sector La Poza, incorporando zonas de atractivo comercial y de esparcimiento que actúen como polos de desarrollo de la ciudad, en especial, logrando la unión del centro de la ciudad con su entorno costero.

Se espera que esta intervención tenga vital importancia para impulsar el desarrollo de la comuna, además de lograr una mejora en la calidad de vida de los habitantes del sector.

## DIAGNOSTICO Y UBICACIÓN

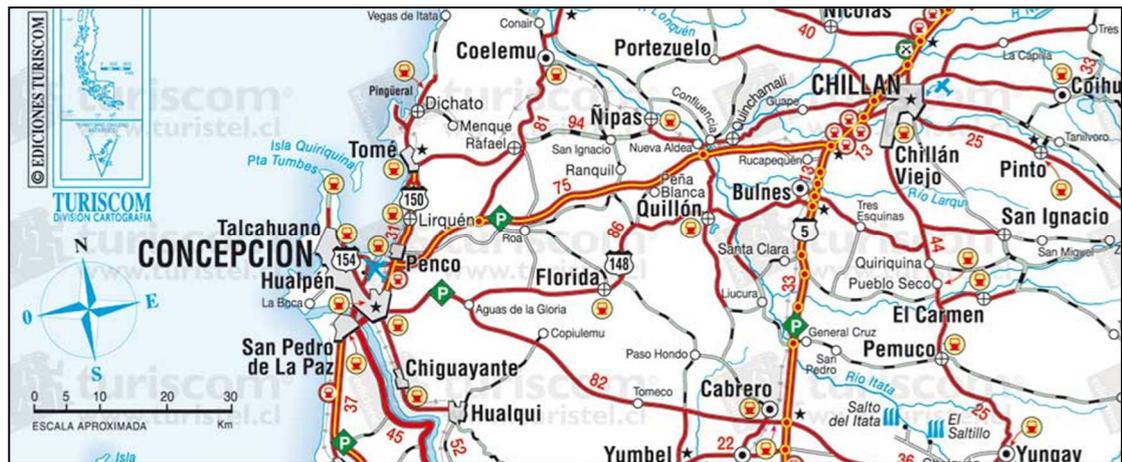
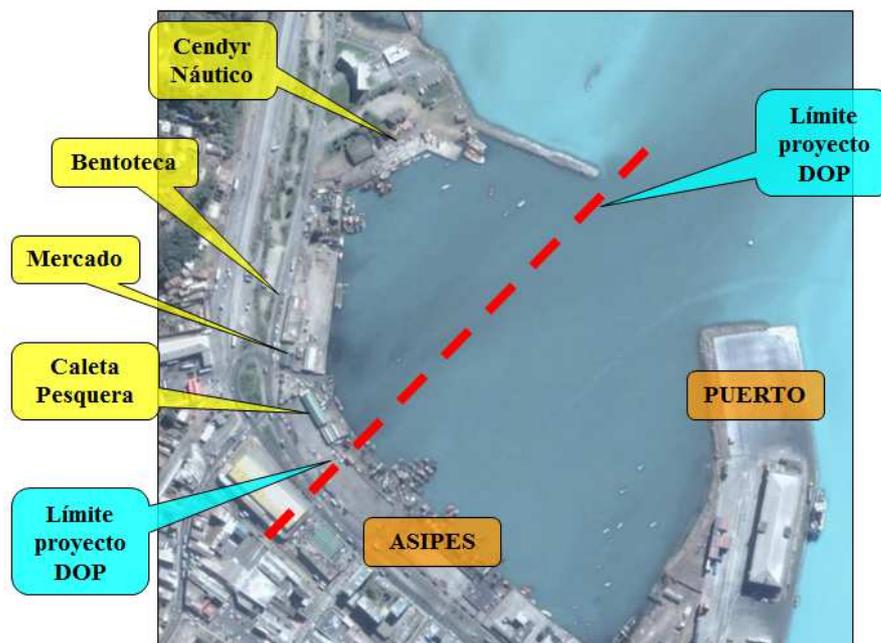


Ilustración # 4: Ubicación de Talcahuano.



Ilustración # 5: Ubicación del espacio a tratar.



**Ilustración # 6:** Contexto y contenido del espacio.

**Descripción de la localidad:**

- La comunidad de este sector posee una población de 160.000 habitantes.
- El único sector dinámico de la comuna es el cercano al límite comunal con Concepción (aeropuerto - mall).
- El 45% de su población se encuentra en nivel de pobreza (Fuente: Plano Regulador).
- En el sector turismo, no se cuenta actualmente con atractivos de gran calidad, a excepción del monitor Huáscar, Isla Quiriquina y desembocadura del río Bío-Bío. Además, presenta baja infraestructura en alojamiento y alimentación.

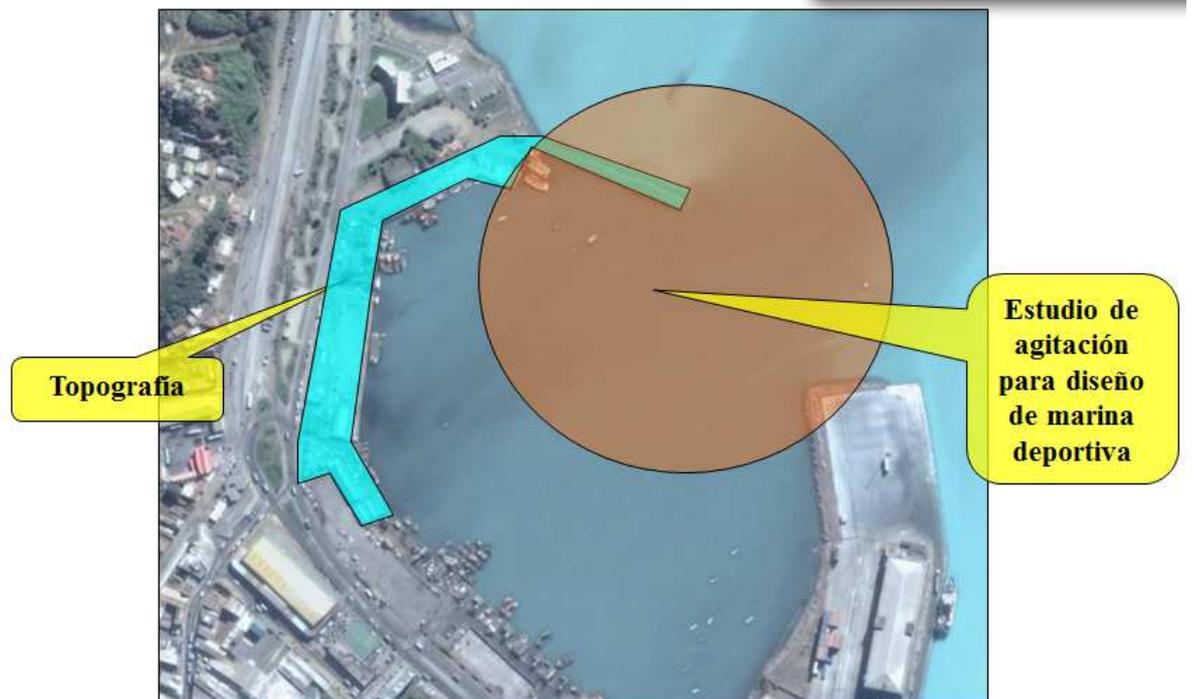
**Descripción del sector a intervenir:**

- Abarca desde calle Almirante Villarroel hasta el mar, entre el espigón del Cendyr Náutico y la Caleta Pesquera Artesanal.
- La caleta registra 111 embarcaciones y 777 pescadores. Los sindicatos cuentan con alrededor de 170 a 180 miembros permanentes, más unos 70 a 80 ocasionales.



**Ilustración # 7:** Avistamiento desde el cerro, al lugar a intervenir.

## TRABAJO REALIZADO EN EL TERRENO



**Ilustración # 8:** Estudio del terreno.

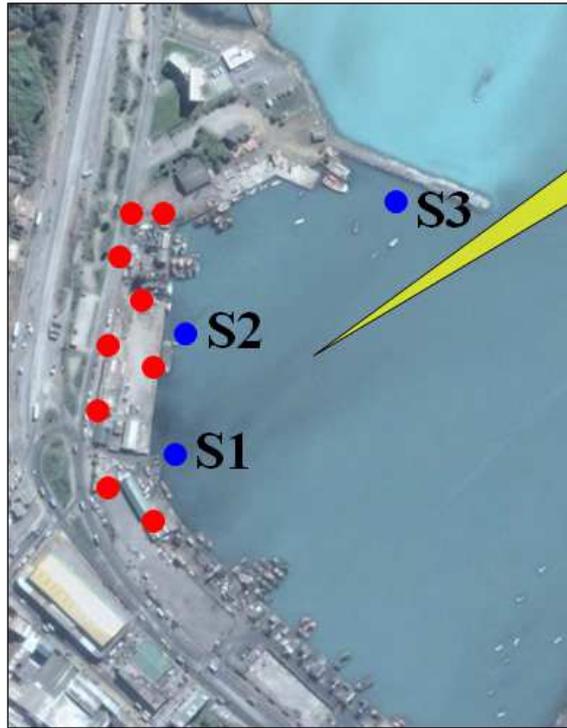


TABLA RESUMEN SONDAJES			
Valor parámetro N	S1	S2	S3
0 a -5 NRS	<1	<1	<1
-5 a -10 NRS	<1	1	2
-10 a -15 NRS	<1	1	2
-15 a -20 NRS	4	2	3
-20 a -25 NRS	17	28	4
-25 a -28 NRS	20	33	4

**Ilustración # 9:** Estudio profundo del terreno

## DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PROYECTO

El proyecto pretende revitalizar tres actividades presentes en el sector, mediante la construcción de las siguientes obras:

- Para la actividad turística se consideran obras de paseo costero, plazas, mobiliario urbano, muelle de embarcaciones turísticas y muelle peatonal, entre otras.
- 2. Para la actividad de pesca artesanal y sus derivados, se consideran obras de reposición de los edificios de la Caleta (1.600m<sup>2</sup>), del Mercado (780m<sup>2</sup>) y de la Bentoteca (1.290m<sup>2</sup>).
- 3. Para la actividad deportiva, se consideran obras de explanadas de varado y Marina Deportiva para el uso de embarcaciones de vela menor y vela mayor.

## PROTOTIPO DE DISEÑO

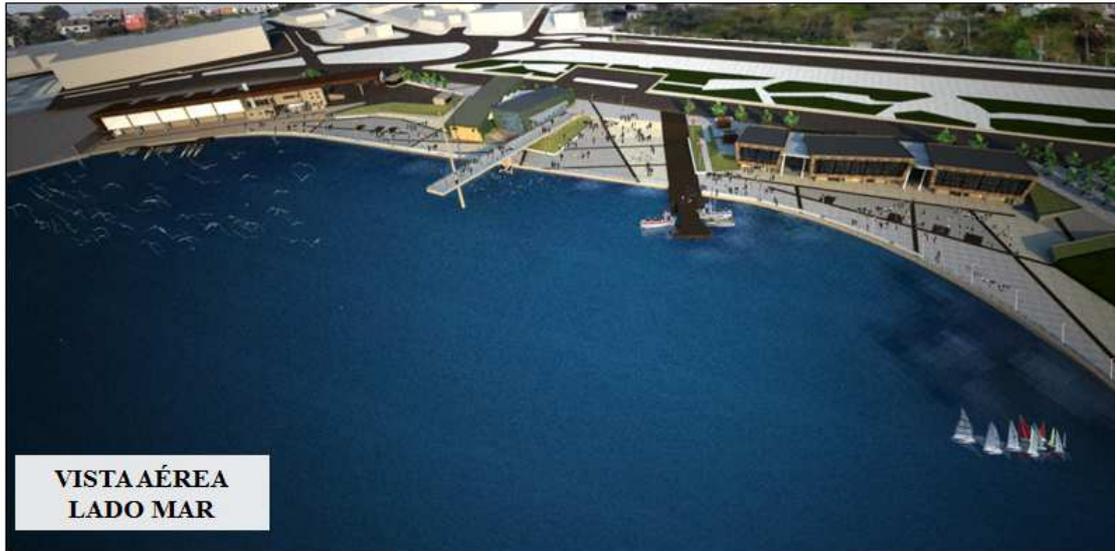


Ilustración #1: Referencia de diseño a aplicarse, lado mar

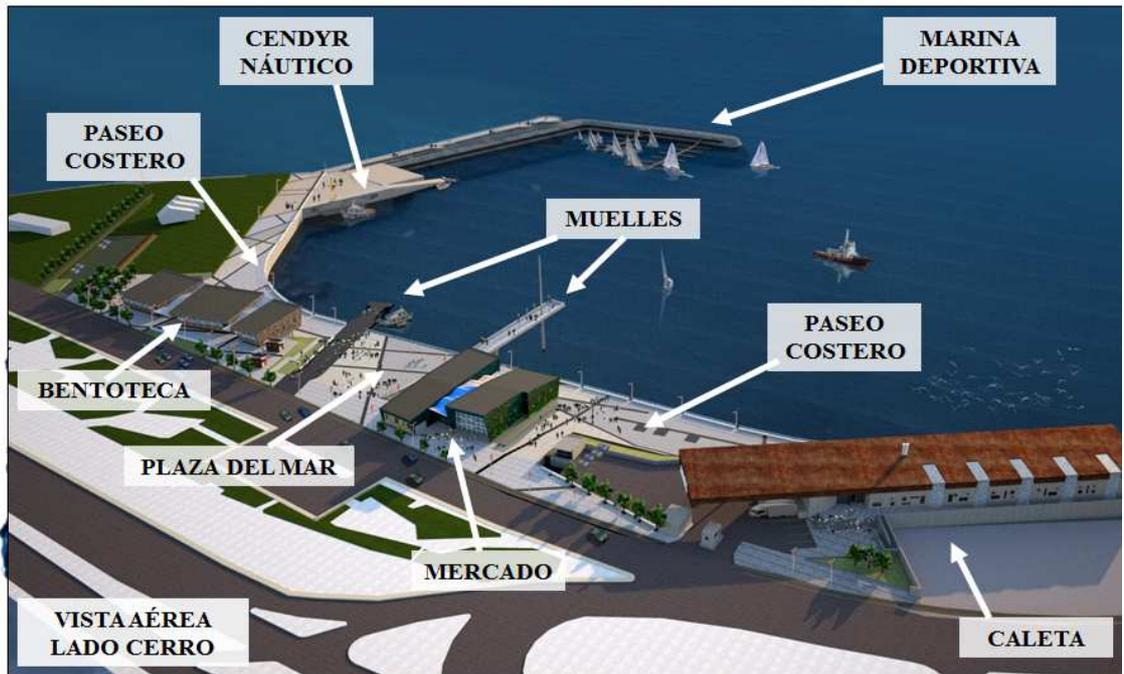


Ilustración #2: Referencia de diseño a aplicarse, lado cerro

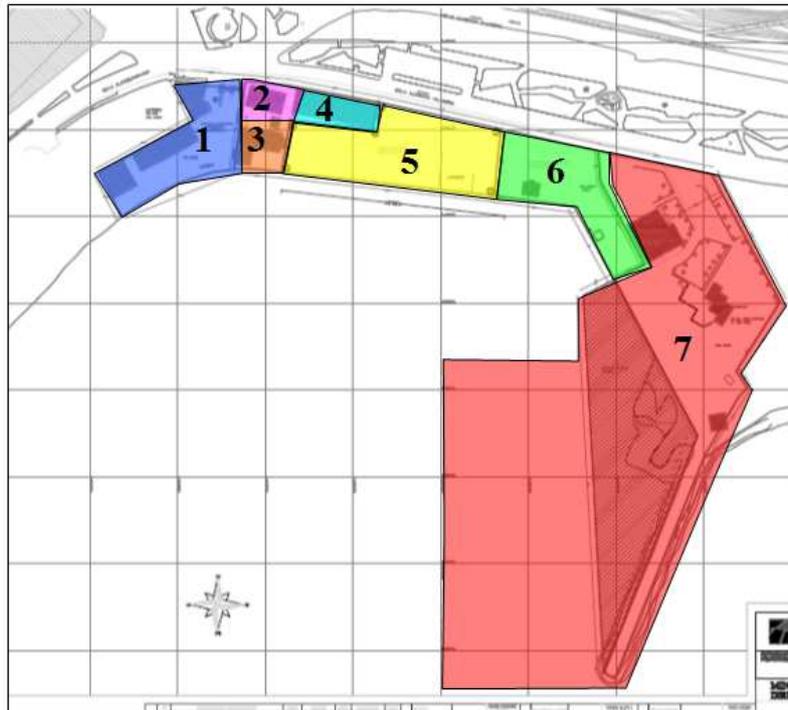


**Ilustración #3:** Referencia de diseño a aplicarse, paseo hacia el sur



**Ilustración #4:** Referencia de diseño a aplicarse, vista paseo sobre molo y marina

## ZONIFICACIÓN



1. Fiscal
2. Sernapesca
3. Mercado
4. Bentoteca
5. Fiscal
6. DOP
7. Chiledeportes

Ilustración #5: Zonificación

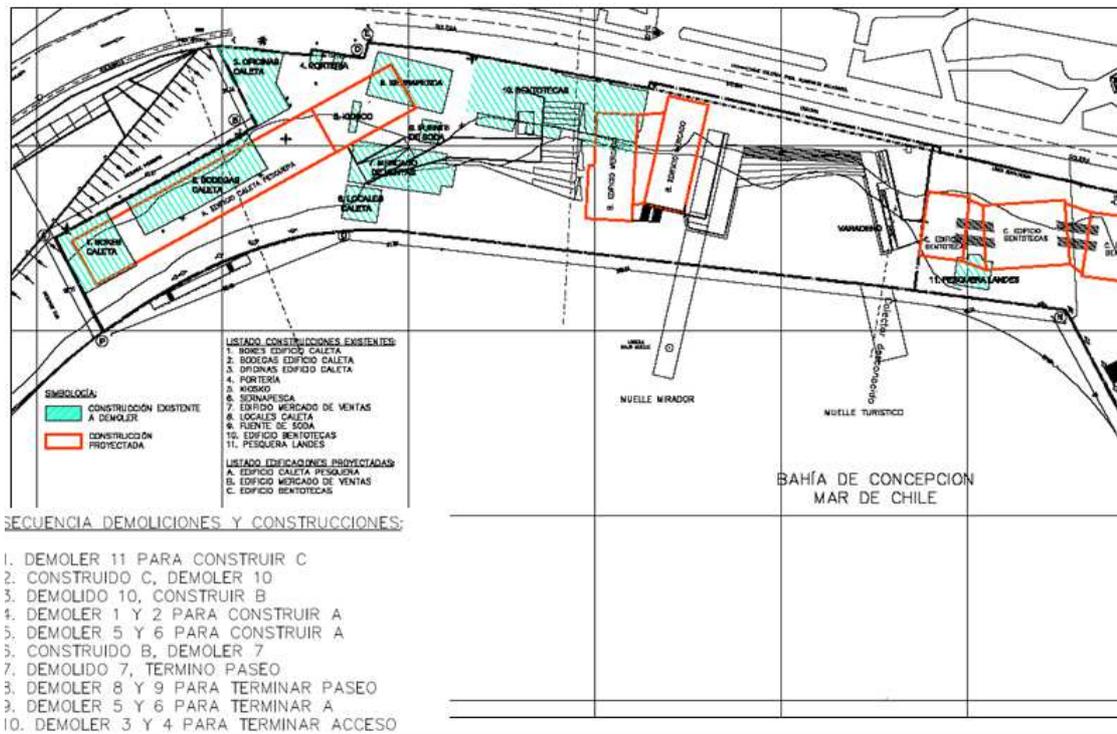


Ilustración #6: Secuencia constructiva

## **Borde Costero en Helsinki / DCPA Arquitectos**

Es la capital y la ciudad más grande de Finlandia. Está situada en la costa sur del país, a la orilla del golfo de Finlandia. Helsinki forma parte de la región de Uusimaa.

Designada este 2012 como Capital Mundial del Diseño, Helsinki está inmersa en un proceso de cambio, destacando como un “gran lugar para vivir y trabajar, estable y seguro, con un alto estándar de vida y bienestar”, en palabras del Consejo Internacional de Sociedades de Diseño Industrial. Aquí, todo funciona a base de relaciones que generan intercambios y redes de dependencia o, en palabras finlandesas, talkoot, término que servía para designar una antigua costumbre en la que los vecinos trabajaban colaborando mutuamente en un objetivo común. Esto ha generado una rápida transformación urbana, donde destaca la labor iniciada para despejar la zona portuaria a fin de propiciar que estos terrenos adquiriesen un carácter de centro, en el que el peatón sería el elemento más importante: el borde costero, playas y zonas de recreo incluidas, serían proyectados para las personas.

La principal problemática del distrito de “South Harbour” en Helsinki es la falta de relación entre la ciudad y el mar. Al recuperar su conexión con el mar, ofrecería una revitalización a la comunidad local y proveería a la ciudad con un símbolo arquitectónico que mostraría su estatus como una capital cultural. Con esto en mente, proponemos crear una zona urbana dinámica con la condición de borde entre el entorno natural y el artificial. Más imágenes de este proyecto de DCPA Arquitectos continuación.



**Ilustración #1:** Perfil costero en la actualidad de la Ciudad Helsinki



**Ilustración #2:** Vista panorámica de Helsinki con el mar Báltico al fondo El proyecto

La propuesta es una columna vertebral que actúa como un nexo para los tres sistemas primarios: agua, parques, y entorno construido. Cada sistema se compenetra creando un escenario urbano dinámico y fluido que permite múltiples escalas y el máximo rendimiento. Elegimos enfatizar la idea del contacto con el agua. Esto se logra de manera física y visual al extender la retícula urbana hacia el agua y creando un sistema de muelles que se extienden hasta el puerto. En los momentos de conexión entre la estructura urbana antigua y la nueva creamos un sistema de parques que surge como una extensión del “Tahtitomin Park”.



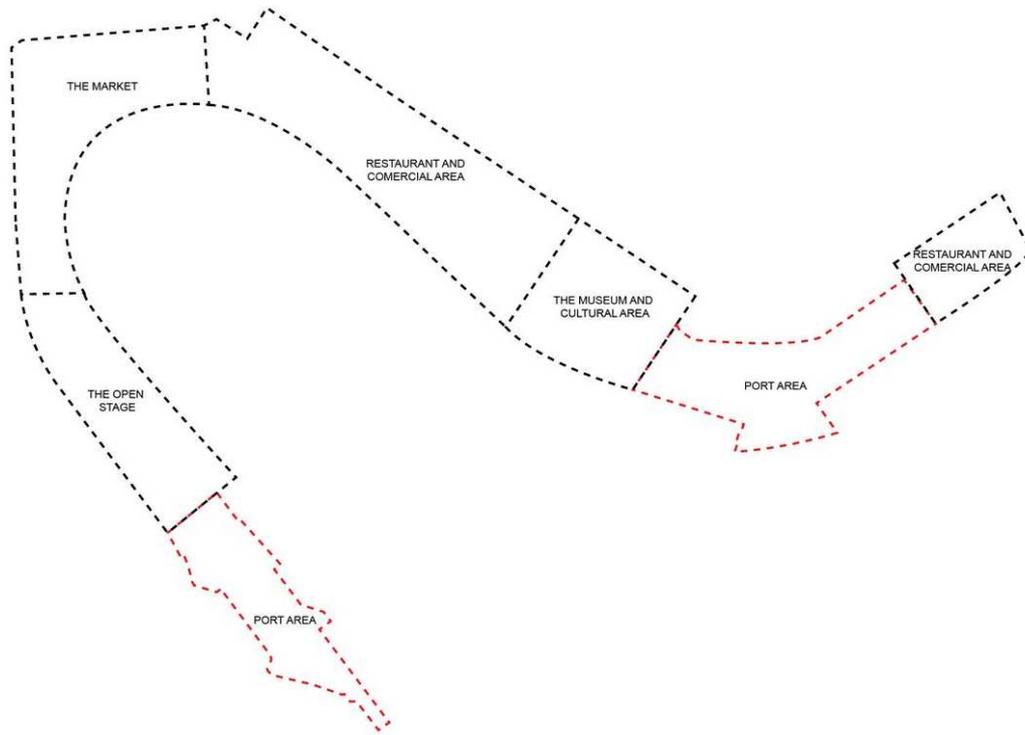
**Ilustración #3:** Mejoramiento del perfil costero de Helsinki

Esta columna vertebral urbana es más que solamente la interacción entre agua, parque y estructura urbana; es un sistema organizacional que define una serie de actividades las cuales responden a las múltiples escalas que hay en la contigüidad urbana del “South Harbour”. Hemos insertado un museo en el borde este, con la intención de que actúe como un nuevo monumento para el desarrollo urbano de Helsinki y su lugar como capital cultural. Este museo actúa como un ancla de la columna vertebral, la cual se va estrechando en escala hacia el área del mercado.



**Ilustración #4:** Vista aérea, del Mejoramiento del perfil costero de Helsinki

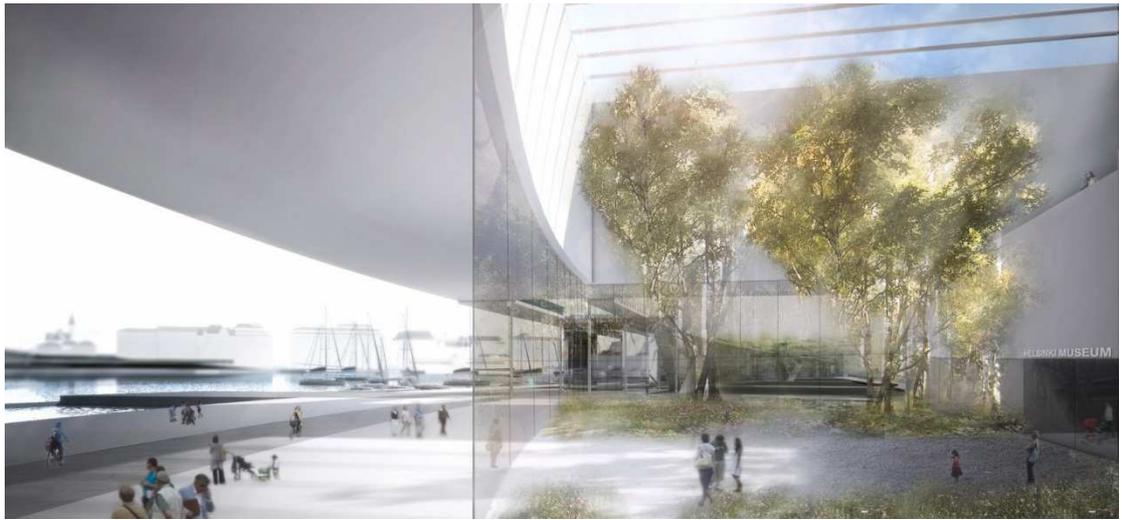
Esta propuesta busca activar el “South Harbour” en todas las estaciones del año. La columna vertebral es un espacio transicional cubierto el cual se puede abrir o cerrar dependiendo de la época del año y las condiciones climáticas. Por ejemplo, en verano, los espacios comerciales se pueden abrir y extender hacia el agua. Además, los espacios de agua a lo largo del mercado serán zonas seguras y controladas para nadar, con la capacidad de convertirse en pistas de patinaje sobre hielo durante el invierno.



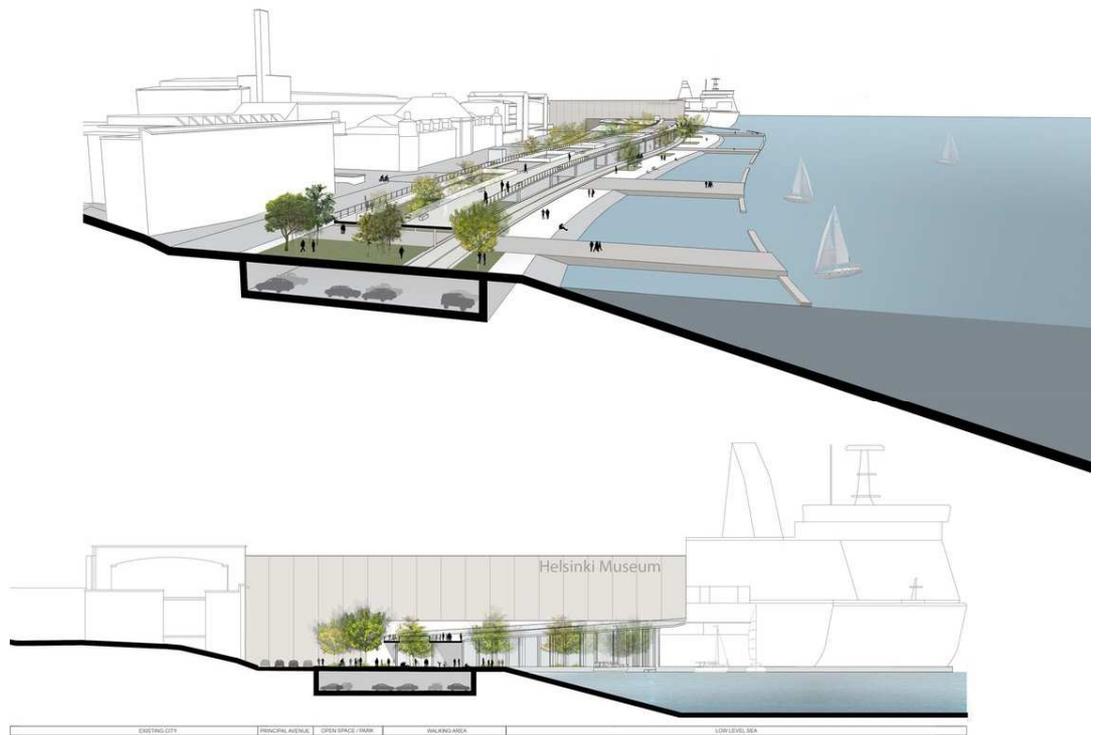
**Ilustración #5: Zonificación**



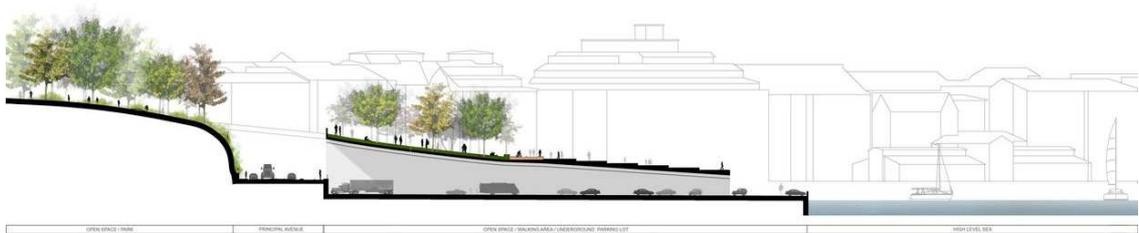
**Ilustración #6: la capital Helsinki en la actualidad**



**Ilustración #7:** Mejoramiento del perfil costero de Helsinki



**Ilustración #8:** Mejoramiento del perfil costero de Helsinki



**Ilustración #9:** Mejoramiento del perfil costero de Helsinki

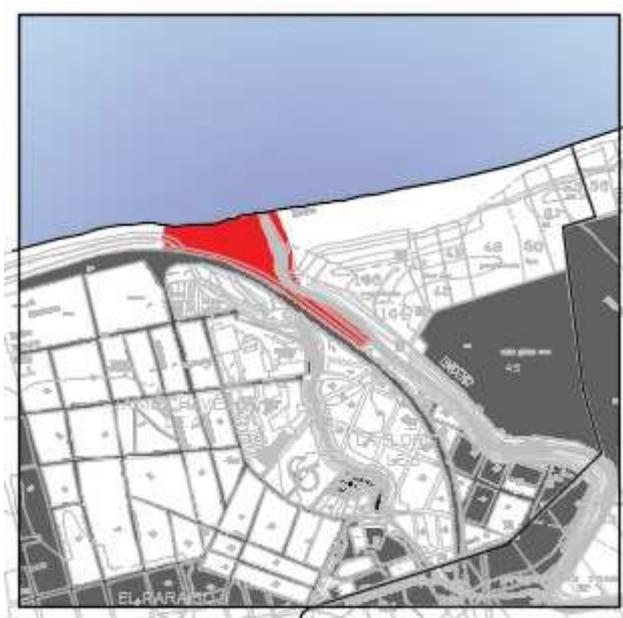
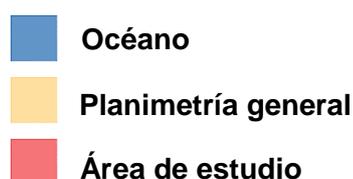
## CAPÍTULO 2: DIAGNÓSTICO DE LA INVESTIGACIÓN

### 12.1 Información básica

#### 12.1.1 Aspectos Físicos

##### Clima y temperatura

En información obtenida dentro del Gobierno Autónomo Descentralizado GAD Municipal, se pudo saber que Manta tiene una superficie de 60,49 km<sup>2</sup>, y una elevación de 6 msnm, con una población de 226.477 habitantes (según el censo del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, INEC en el año 2010). Sus habitantes se dedican a las faenas de pesca, el comercio, la industria y el turismo por sus playas y paisajes.



**Ilustración # 1:** Imagen del recorrido en la av. Puerto-Aeropuerto a la altura del sector de los Esteros y La Florita, la cual se pretende proponer intervención para reordenar actividades dentro del área. Realizada por el autor de esta tesis.



**Ilustración # 2:** Imagen satelital de la av. Puerto-Aeropuerto, que forma parte del frente costero de la ciudad de Manta. Imagen extraída desde Google Earth (2016). Image 2016 GeoEye.

La ciudad ha presentado cambios en el desarrollo urbano, con edificaciones de tipología administrativa y de carácter comercial; que han sido implantados al borde de la costa, esto ha generado problemas tales como: la inadecuada jerarquización de vehículo y peatón, yuxtaposición de actividades, déficit de espacios recreativos y la contaminación visual hacia el paisaje marino.



**Ilustración # 3:** Imagen de uno de los puntos de la ciudad de Manta, no es uno de los más visitado por los turistas en el sector, pero si de los moradores que en cierto punto se apropian del espacio. Realizada por el autor de esta tesis.

La ciudad de Manta se ha concebido desde épocas anteriores como una ciudad puerto siendo este el motor principal de su evolución, y a lo largo de su desarrollo se han implantado varios proyectos de tipología residencial en el borde costero, sin proponer un espacio de integración para la sociedad; por lo que se va perdiendo la visibilidad panorámica hacia el mar.

Para realizar el debido análisis a dicha problemática, se han realizado visitas de campo donde se ha podido evidenciar varios de los factores que han incidido en el deterioro de ciertos espacios y hasta del mobiliario urbano no existente dentro del sector.

En el proceso de este trabajo a realizar se busca obtener los resultados de datos reales y confiables, esto mediante estudios y análisis con el fin de conocer el impacto que se genera en el sitio. Con estos resultados se procederá a determinar la posible solución sujetándose a las normas y estándares establecidos, para lo cual se deberá establecer un diagnóstico en base a los siguientes ámbitos:

a.- Uso de Suelo.



**Ilustración # 4:** Imagen del sitio, generando desorden y poca estética para el sector. Realizado por el autor de esta tesis.

La transformación de espacios públicos en zonas de uso exclusivo para los peatones, incrementa el paso y circulación de personas, lo que genera a su vez un crecimiento de posibles clientes para un sector que podría ser comercial como el área que hemos elegido para analizar e intervenir.

Cabe mencionar que la estratégica ubicación de un comercio depende de la circulación de personas por dicho sector, sin embargo, esto también se debe regularizar.

#### b.- Movilidad peatonal.

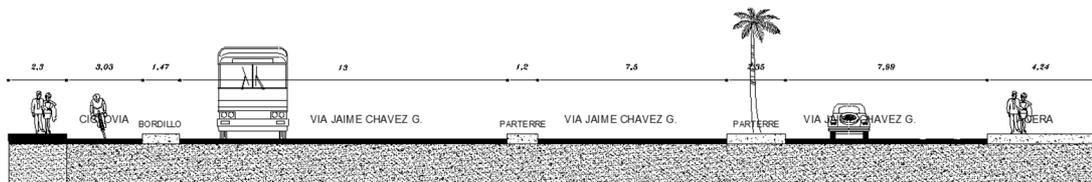
De acuerdo a nuestro criterio, la libre circulación peatonal se debería dar en forma lineal y los equipamientos urbanos dentro de los espacios públicos se debería concebir en base al uso y necesidad de los transeúntes sin que ello signifique la trayectoria de los peatones, sin embargo, notamos la escases de movilidad peatonal.



**Ilustración # 5:** Imagen de avenida Puerto aeropuerto, escases de peatones en las aceras. Realizada por el autor de esta tesis.

Al hablar de circulación libre para los peatones dentro del sector elegido, debemos mencionar, que tampoco se presta las facilidades para las personas.

Es necesaria una organización más planificada del uso de los espacios públicos con la señalización más acorde a las prioridades del sector, a criterio del autor de esta tesis, las ubicaciones de un espacio recreativo junto a la implantación de vías rápidas de uso netamente vehicular forman un gran contraste y por ende un problema que determina una serie de problemas menores.



**Ilustración # 6:** Esquema de vías existentes en el área de estudio, donde se puede apreciar los espacios destinados para circulación de peatones y vehículos. Realizado por el autor de esta tesis.

Entre estos sub-problemas podemos citar el cruce indebido de calles de parte de los peatones, el irrespeto de los choferes hacia los peatones, el uso obligado de dichos lugares solo como espacios de paso no permitiendo una estancia más temporal para las personas por la emanación de gases de los vehículos, la contaminación acústica, etc. Además de un paso elevado peatonal que está a una distancia de 200 metros aproximadamente del sitio a intervenir que es poco frecuente su utilización. Una intervención en este sector es urgente y necesaria.

Como ya se ha mencionado en este análisis la regulación del tránsito es urgente, así como la señalización que reemplace a la contaminación visual de publicidad comercial que existe; este tratamiento permitiría a los visitantes obtener una mejor óptica de nuestra ciudad, lo que demostraría además de un desarrollo arquitectónico y urbano, un avance cultural y social de sus habitantes.

c.- Mobiliario Urbano.



**Ilustración # 7:** Mobiliario urbano en mal estado, en la imagen se observa cables sueltos poniendo en riesgo la integridad física de los peatones. Realizado por el autor de esta tesis.

Además de la regulación de actividades de interacción humana dentro del área de estudio, es necesaria la reparación de algunos elementos tales como aceras, bordillos, paso cebra, postes, cableado, e incluso la desembocadura del río muerto, que en ciertas ocasiones representan peligro directo para las personas que deambulan por estos espacios. Las empresas de telecomunicaciones, alumbrado público y hasta aquella que maneja las redes sanitarias, se han mostrado inoperantes frente a varias necesidades del sector lo que demuestra que es necesario un plan de recuperación para el mismo.



**Ilustración # 8:** Como notamos el cableado y los postes están desplomados y la desembocadura del río no tiene cuidado. Realizado por el autor de esta tesis.

d.- Vías.

El sistema vial dentro de nuestra ciudad se maneja de manera regulada, las calles y avenidas en un gran porcentaje se encuentran en buen estado y transitables, sin embargo es necesario revisar la manera cómo se ha distribuido el tránsito, debido a que en ciertos sectores como en la avenida Puerto-Aeropuerto a la altura de la empacadora de alimentos del mar INEPACA, donde se congestiona el tránsito y se forman grandes embotellamientos, hasta el redondel vía Jaramijo y Aeropuerto, es utilizada como vía rápida.



**Ilustración # 9:** El sistema vial en nuestra ciudad se maneja de manera regulada, no obstante, existen varias falencias que deben ser revisadas. Realizada por el autor de esta tesis.



**Ilustración # 10:** En la ciudad de Manta existe un amplio y moderno parque automotor que brinda servicio de transporte urbano a la comunidad, de uso individual y colectivo, lo que se puede apreciar en el gráfico. Realizado por el autor de esta tesis.

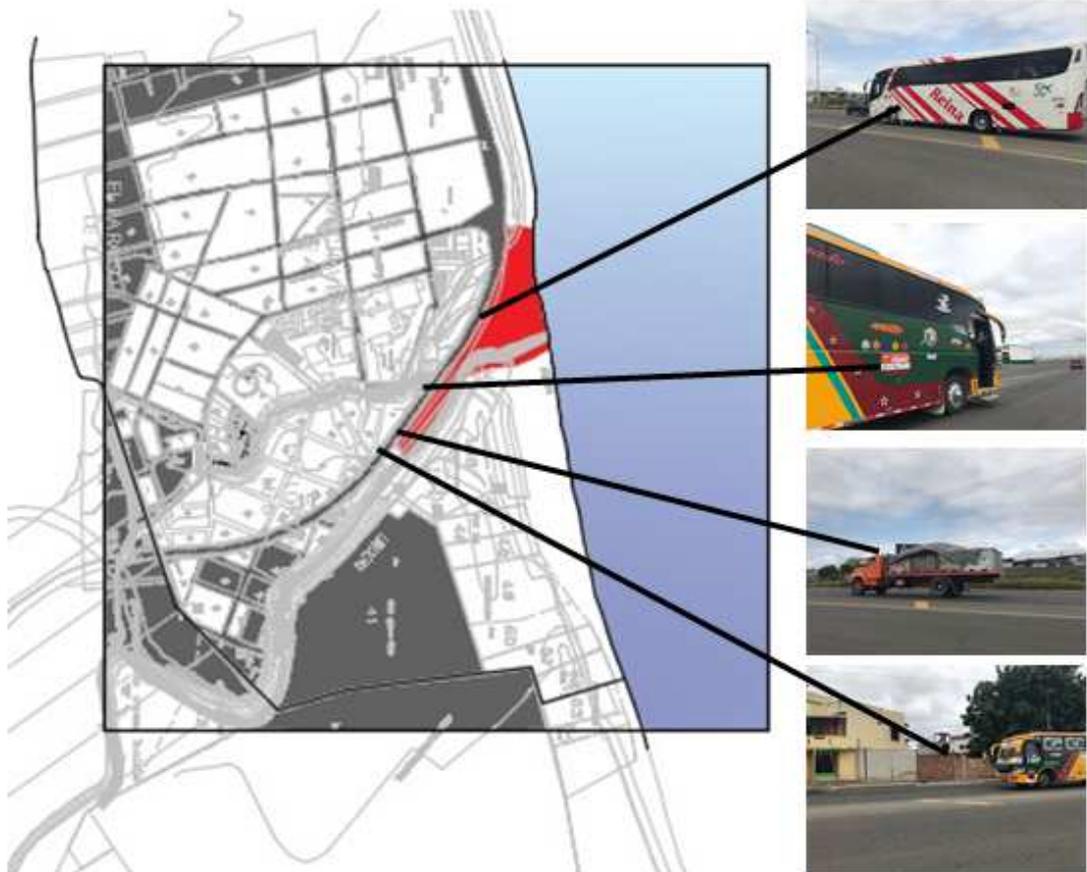
Otro de los muchos factores que influyen en el desorden de las actividades de movilidad es el transporte urbano, ya sea este individual como taxis y colectivo como los autobuses.

Como mencionamos antes las vías de acceso, ya sean estas calles o avenidas, aún existen conductores quienes irrespetan la señalética, señales de tránsito o espacios destinados a uso exclusivo de peatones obstruyendo la circulación libre de estos.

Las paradas de buses y los espacios para la carga y descarga de pasajeros, no se los usa adecuadamente sumado a esto la inexistente señalización de tránsito en el sector, además de la circulación de vehículos pesados de transporte de carga y buses que salen de la ciudad como:

- Jaramijo
- Chone
- Montecristi

e.- Transporte.



**Ilustración # 11:** Mapa representativo del transporte urbano en el sector del Malecón de la ciudad de Manta, área elegida para el estudio de este trabajo. Elaborado por el autor de esta tesis.

### **Análisis de la problemática en base a los criterios de Diseño.**

#### **- Criterio formal.**

La tipología de ciudad, desarrollada en un sector del litoral de nuestra provincia se mantiene en nuestra ciudad, sin embargo, hay que priorizar ciertas características muy propias de Manta, ya que además de la cultura pesquera que genera recursos para sus habitantes hay que tomar muy en cuenta otras particularidades como son el turismo, la industrialización, el comercio exterior.

Por lo general una ciudad costera se define como un aglomerado de habitantes que rodean o se han asentado alrededor o junto a un borde

costero, pero la ciudad de Manta es más que eso, es la combinación de nativos que al mezclar sus etnias evolucionaron en una nueva y naciente raza que gracias a sus esfuerzos y ganas de sobresalir le han dado a esta ciudad un toque distinto, alejando el estereotipo de puerto pesquero para constituirla en una urbe con muchos atractivos naturales y creados.



**Ilustración # 12:** La ciudad de Manta propone una morfología especial de la típica ciudad ortogonal, además de un puerto alineado a lo largo de un borde costero. Realizado por el autor de esta tesis.

Desde una óptica formal, nuestra ciudad carece de una morfología definida, lo que nos propone una gran ventaja puesto que cada día Manta podría generar una nueva cara al mundo, una moderna urbe constituida por sus grandes y sofisticadas edificaciones ricas en estética y arquitectura, con sus costumbres y tradiciones que se proyecta muy atractiva al mundo, o sencillamente una ciudad mezcla de ambos tipos que pretende dar su mejor aspecto al turismo.

Una de las grandes y mayores ventajas de esto, es que el desarrollo de nuestra ciudad en sus primeros años se lo hizo de manera espontánea y la disposición de sus calles perpendiculares al borde costero, brindaron una atractiva visualización del paisaje marino, es decir que tenemos el beneficio de crecer y desarrollarnos con una morfología propia.

Por estas razones se debe explotar todos aquellos recursos naturales que esta posea y recuperar aquellos aspectos primarios de nuestra ciudad complementándolos con el avance de su entorno, para poder brindar a sus habitantes un mejor estilo de vida que conciba un progreso sostenible y que trascienda con su complejo desarrollo.

## 12.2 Tabulación de la información

## 12.3 Tabulación, análisis e interpretación de resultados.

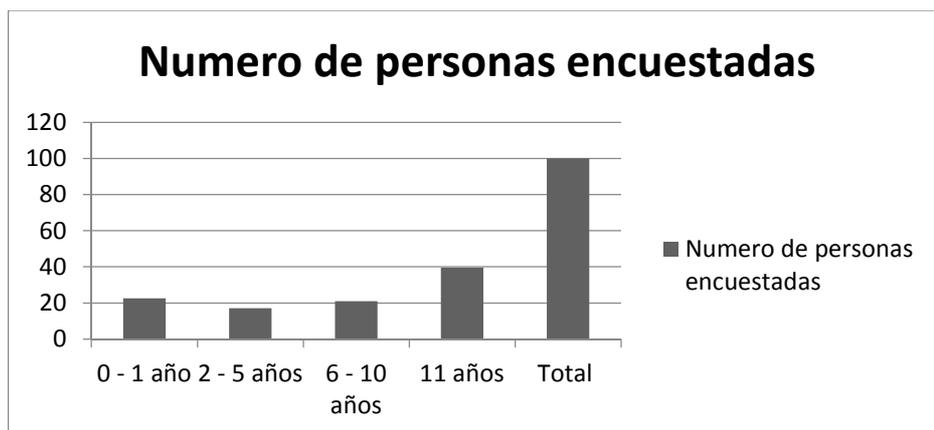
Encuesta dirigida a los habitantes de la ciudad de Manta

1. ¿Cuántos años tiene residiendo usted en la ciudad de Manta?

**Cuadro 1**

Opciones	Número de personas encuestadas
0 - 1 año	22,5
2 - 5 años	17
6 - 10 años	21
11 años	39,5
Total	100

Nota: Encuesta dirigida a los habitantes de la ciudad de Manta, pregunta N° 1.  
Elaborado por el autor de esta tesis.



*Gráfico N° 01.* Tabulación de Encuesta dirigida a los habitantes de la ciudad de Manta, pregunta N° 1. Elaborado por el autor de esta tesis.

### Análisis:

De acuerdo a los resultados obtenidos, se pudo conocer que, un alto porcentaje de los encuestados viven permanentemente en la ciudad de Manta más de 11 años, y que el más bajo porcentaje pertenece al grupo que tienen entre 2 y 5 años residiendo en ella y a medida del pasar el tiempo ira creciendo numerosamente acogiendo nuevos habitantes.

2. ¿Realiza usted alguna de las siguientes actividades relacionadas con el frente costero de la ciudad de Manta?

**Cuadro 2**

Opciones	Número de personas encuestadas
Turismo	21
Comercio	18,5
Pesca	9
Ninguna	51,5
<b>Total</b>	<b>100</b>

Nota: Encuesta dirigida a los habitantes de la ciudad de Manta, pregunta N° 2. Elaborado por el autor de esta tesis.

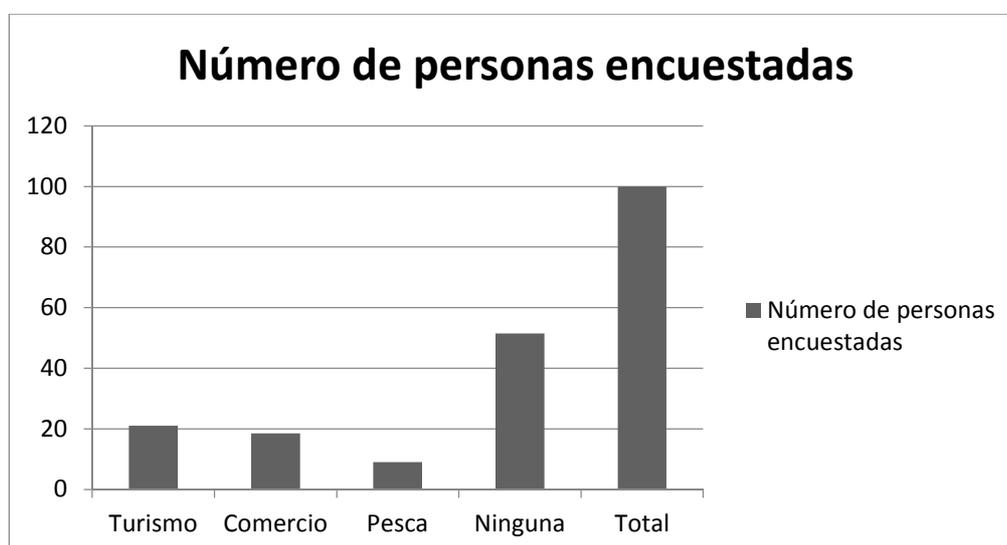


Gráfico N° 02. Tabulación de Encuesta dirigida a los habitantes de la ciudad de Manta, pregunta N° 2. Elaborado por el autor de esta tesis.

Análisis: Según los encuestados, se ha conocido que, el 51,5 % no desarrolla actividad alguna relacionada con el frente costero de la ciudad, es decir que de las personas que fueron preguntadas, solo la mitad de ellas realizan actividades dentro de las áreas de turismo, comercio y pesca vinculadas al sector. Esto nos demuestra que existe mucha circulación de personas comunes por el sector, y que intervención de parte de sus autoridades es necesaria, y que la socialización de proyectos afines que regularicen las actividades en el sector se debe realizar urgente.

3. ¿Cuáles serían a su criterio, las necesidades con mayor importancia para la ciudad?

**Cuadro 3**

Opciones	Número de personas encuestadas
Espacios recreativos	31
Rehabilitación de vías	23
Señaléticas apropiadas	13,5
Áreas peatonales	28,5
Ninguna	4
<b>Total</b>	<b>100</b>

Nota: Encuesta dirigida a los habitantes de la ciudad de Manta, pregunta N° 3. Elaborado por el autor de esta tesis.

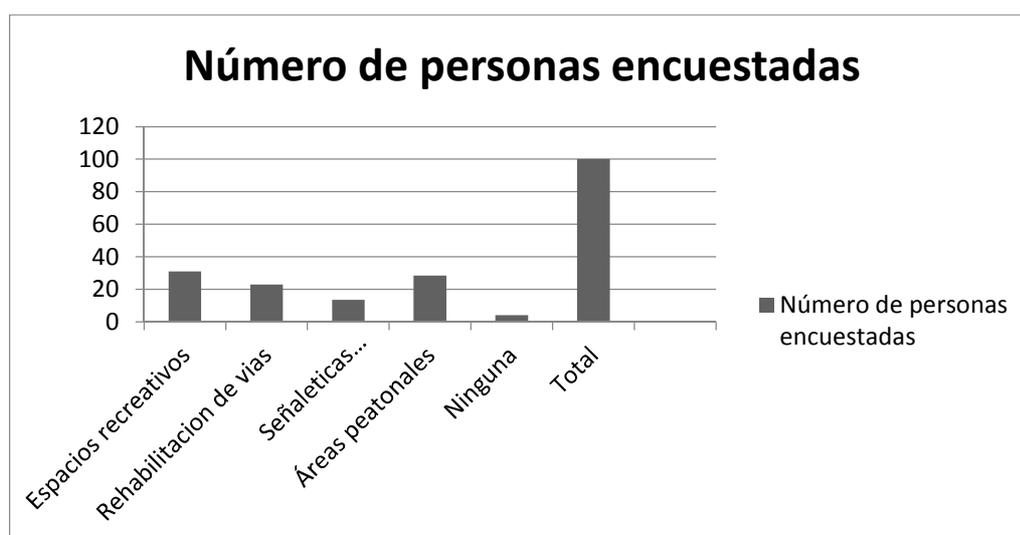


Gráfico N° 03. Tabulación de Encuesta dirigida a los habitantes de la ciudad de Manta, pregunta N° 3. Elaborado por el autor de esta tesis.

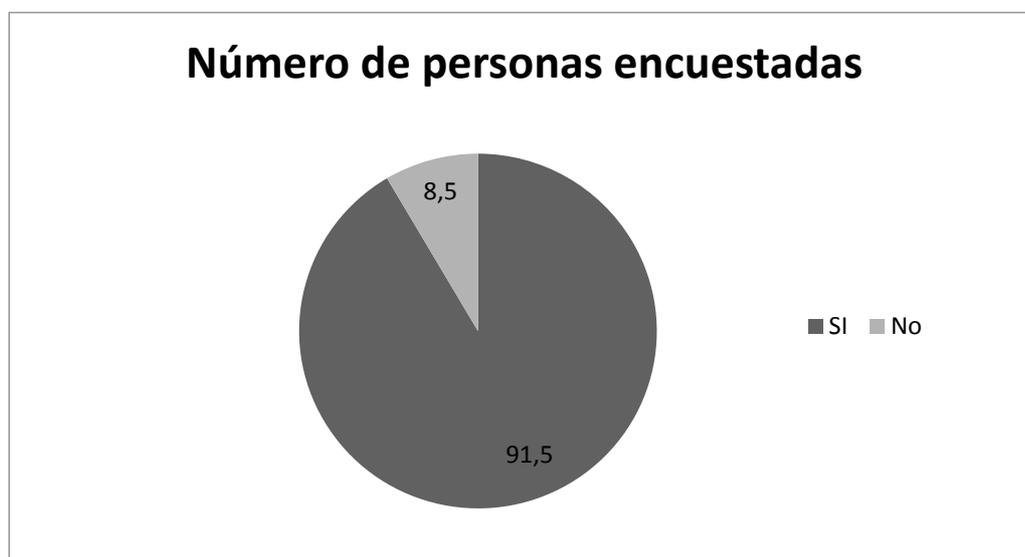
Análisis: En base a los resultados obtenidos en la encuesta realizada a este sector de la población podemos decir que, la mayoría de los encuestados respondió que las mayores necesidades que tiene la ciudad son las aceras peatonales y los espacios recreativos, lo que presupone que a la ciudad de Manta le haría muy bien la implementación de estos dos elementos urbanos.

4. ¿Dentro de las necesidades de la ciudad de Manta, será apropiada la intervención en su perfil costanero, para recuperar su paisaje marítimo?

**Cuadro 4**

Opciones	Número de personas encuestadas
SI	91,5
No	8,5
<b>Total</b>	<b>100</b>

*Nota:* Encuesta dirigida a los habitantes de la ciudad de Manta, pregunta N° 4  
Elaborado por el autor de esta tesis.



*Gráfico N° 04.* Tabulación de Encuesta dirigida a los habitantes de la ciudad de Manta, pregunta N° 4. Elaborado por el autor de esta tesis.

**Análisis:** Según las personas encuestadas, una intervención en el perfil costero de la ciudad ayudaría grandemente a su desarrollo y la recuperación de su paisaje marítimo.

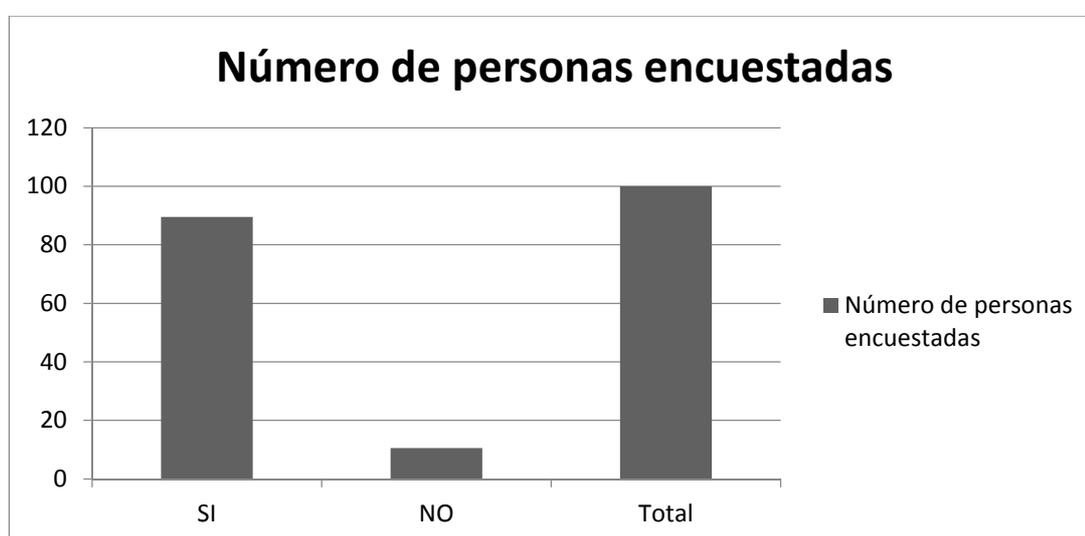
De acuerdo a las razones dadas por ellos es que se debería implementar una mayor ornamentación sin perder el aspecto natural del mismo; por otro lado opinan que debido a eventos como el ocurrido el 16 de Abril se ha perdido interés en este sector tan potencialmente turístico, que una intervención ayudaría a fomentar el turismo sobre todo.

5. ¿Considera usted, que es necesaria la elaboración de un proyecto urbano que recupere el paisaje y reduzca la contaminación visual en este sector?

**Cuadro 5**

Opciones	Número de personas encuestadas
SI	89,5
NO	10,5
<b>Total</b>	<b>100</b>

*Nota:* Encuesta dirigida a los habitantes de la ciudad de Manta, pregunta N° 5 Elaborado por el autor de esta tesis.



*Gráfico N° 05.* Tabulación de Encuesta dirigida a los habitantes de la ciudad de Manta, pregunta N° 5. Elaborado por el autor de esta tesis.

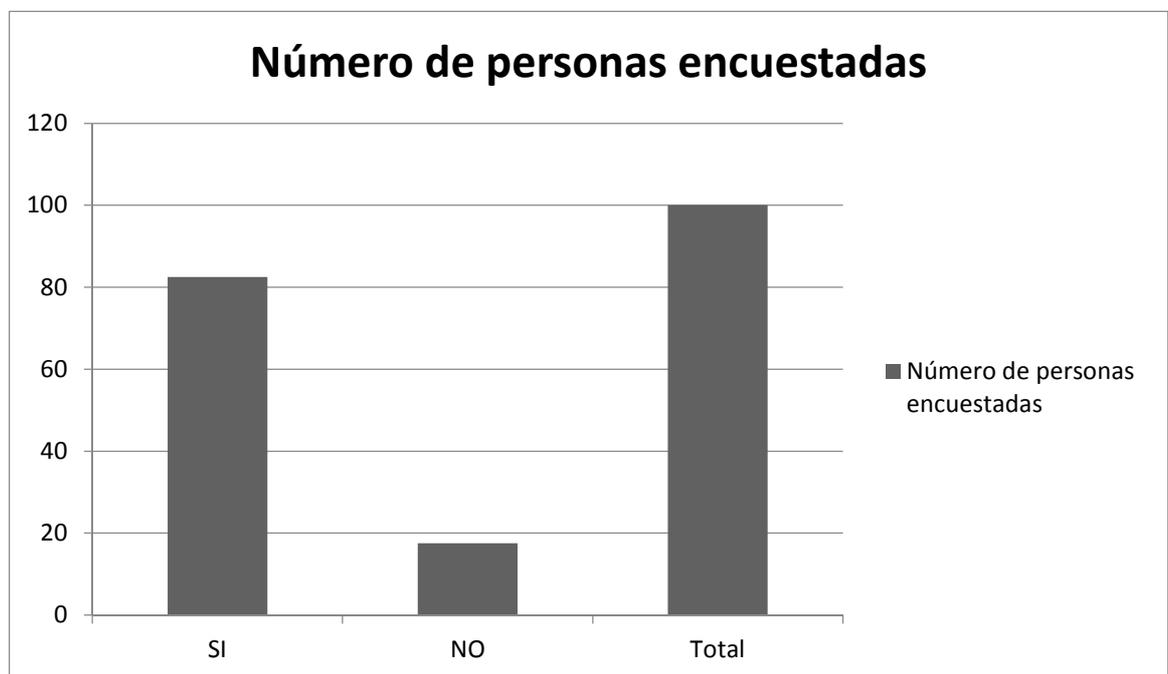
**Análisis:** Este tipo de proyectos, según los encuestados aportarían mucho a la recuperación económica, el 89,5 % opina de esta manera, y en cuanto a las razones varían. Por un lado muchos opinan que existe mucha contaminación visual, sobre todo publicitaria y que debería ser cambiada por vallas informativas que promocionen más a la ciudad; presentando una imagen mucho más acorde a las necesidades de los turistas, otros opinan que al verse más libre de contaminación de toda clase demostraría que sus habitantes poseen una cultura más acorde a las grandes poblaciones urbanas del mundo y que la ciudad de Manta ya está entre ellas.

6. ¿Existe inseguridad en el sector, cuál es su opinión al respecto?

**Cuadro 6**

Opciones	Número de personas encuestadas
SI	82,5
NO	17,5
<b>Total</b>	<b>100</b>

*Nota:* Encuesta dirigida a los habitantes de la ciudad de Manta, pregunta N° 6. Elaborado por el autor de esta tesis.



*Gráfico N° 06.* Tabulación de Encuesta dirigida a los habitantes de la ciudad de Manta, pregunta N° 6. Elaborado por el autor de esta tesis.

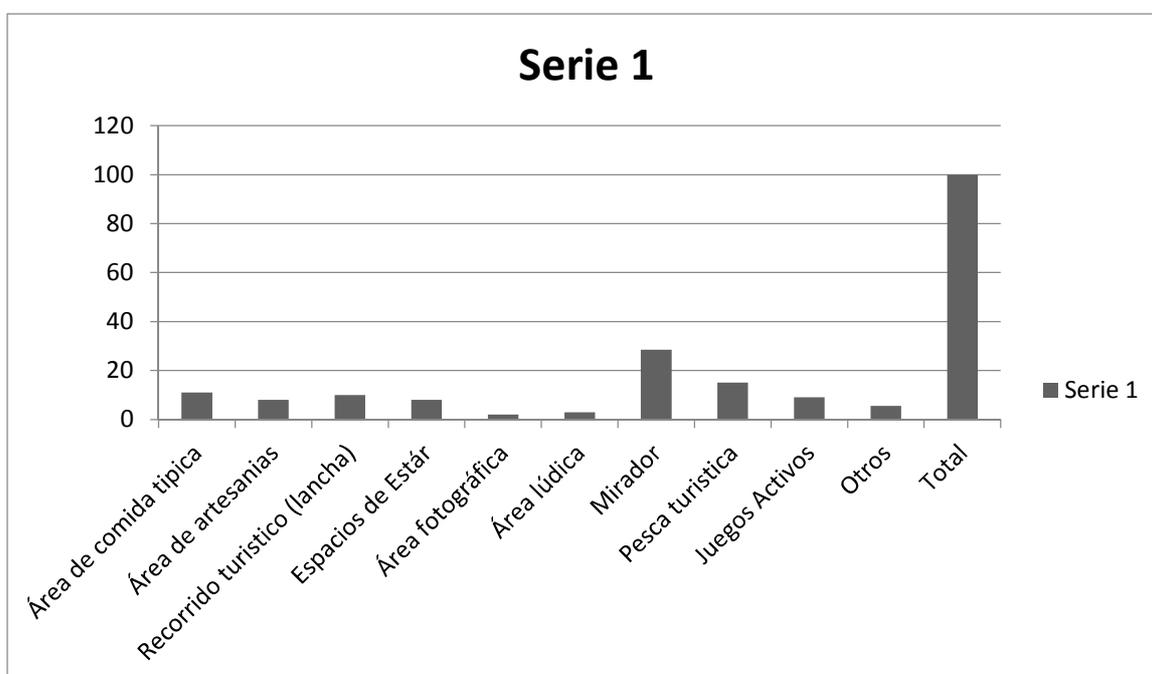
**Análisis:** Existe una alta inseguridad en el sector, por motivo que los habitantes de dicho espacio no salen a tomar una caminata nocturna porque el lugar no tiene alumbrado pertinente es muy oscuro y solitario.

7. ¿Cuáles de los siguientes espacios, deberían incluirse en un posible proyecto dentro del malecón de la ciudad de Manta?

**Cuadro 7**

Opciones	Serie 1
Área de comida típica	11
Área de artesanías	8
Recorrido turístico (lancha)	10
Espacios de Estar	8
Área fotográfica	2
Área lúdica	3
Mirador	28,5
Pesca turística	15
Juegos Activos	9
Otros	5,5
<b>Total</b>	<b>100</b>

*Nota:* Encuesta dirigida a los habitantes de la ciudad de Manta, pregunta N° 7. Elaborado por el autor de esta tesis.



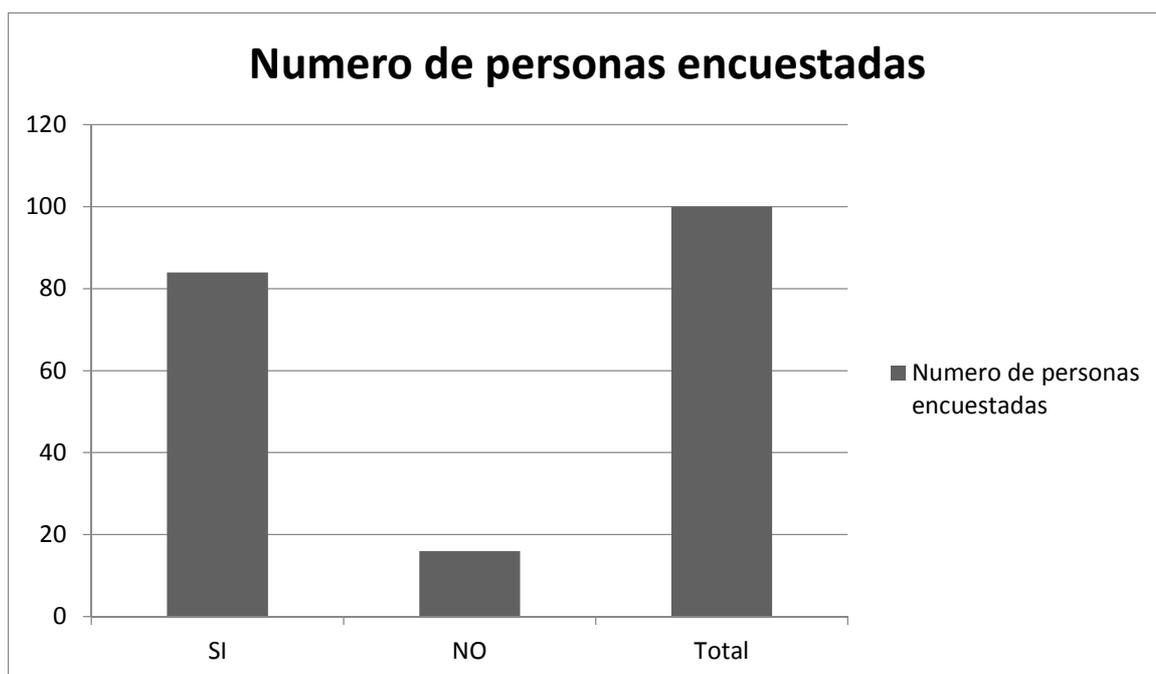
*Gráfico N° 07.* Tabulación de Encuesta dirigida a los habitantes de la ciudad de Manta, pregunta N° 7. Elaborado por el autor de esta tesis.

8. ¿Con relación al vehículo, cree que debe de haber un parterre divisor de vías?

**Cuadro 8**

Opciones	Número de personas encuestadas
SI	84
NO	16
<b>Total</b>	<b>100</b>

*Nota:* Encuesta dirigida a los habitantes de la ciudad de Manta, pregunta N° 8. Elaborado por el autor de esta tesis.



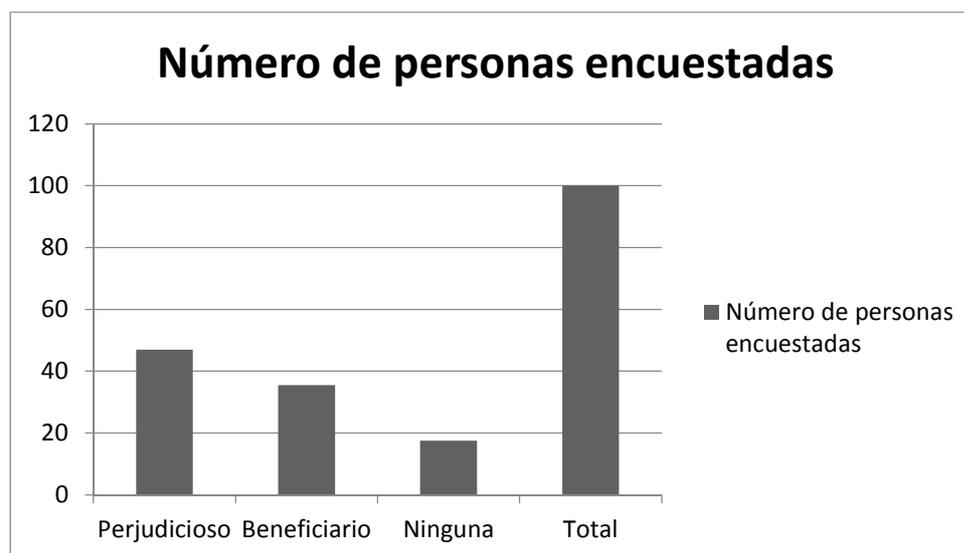
*Gráfico N° 08.* Tabulación de Encuesta dirigida a los habitantes de la ciudad de Manta, pregunta N° 8. Elaborado por el autor de esta tesis.

9. ¿Cómo considera usted, a las actividades de comercio informal dentro del sector?

**Cuadro 9**

Opciones	Número de personas encuestadas
Prejuicioso	47
Beneficiario	35,5
Ninguna	17,5
<b>Total</b>	<b>100</b>

*Nota:* Encuesta dirigida a los habitantes de la ciudad de Manta, pregunta N° 09. Elaborado por el autor de esta tesis.



*Gráfico N° 09.* Tabulación de Encuesta dirigida a los habitantes de la ciudad de Manta, pregunta N° 09. Elaborado por el autor de esta tesis.

**Análisis:** Según las personas que respondieron a esta pregunta se pudo saber que en cuanto a las actividades de comercio informal, son muy importantes dentro de sectores de este tipo, puesto que tanto los comerciantes dependen de los transeúntes y visitantes como los visitantes siempre van a necesitar de los servicios que estos les prestan. Entre las personas que fueron interrogadas sobre este tema muchos dijeron que lo prioritario sería organizar a estas personas que se dedican al comercio, para realicen sus actividades de una manera más adecuada.

10. ¿El paisaje marino de nuestra ciudad, es importante o no para el desarrollo y Buen Vivir de los ciudadanos?

**Cuadro 10**

Opciones	Número de personas encuestadas
SI	4,3
NO	2,5
<b>Total</b>	<b>6,8</b>

*Nota:* Encuesta dirigida a los habitantes de la ciudad de Manta, pregunta N° 10. Elaborado por el autor de esta tesis.



*Gráfico N° 10.* Tabulación de Encuesta dirigida a los habitantes de la ciudad de Manta, pregunta N° 10. Elaborado por el autor de esta tesis.

Análisis: Según los encuestados es muy importante el paisaje marino y sus elementos que lo componen, para las personas que habitan esta ciudad como para los que buscan lugares con atractivos naturales para visitar.

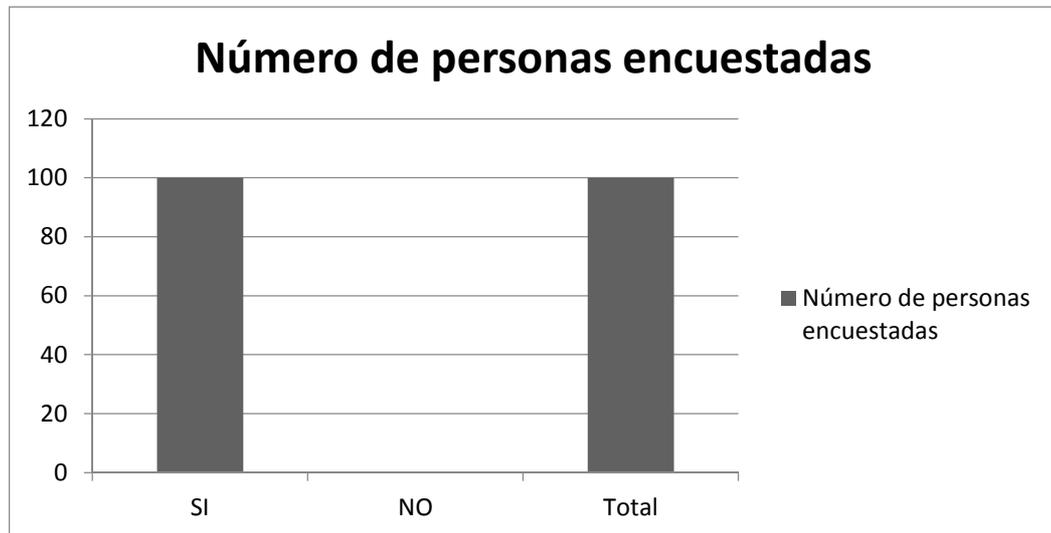
Los grandes privilegios de las ciudades costeras es este tipo de potencias y recursos naturales tanto para el factor salud como para su bienestar económico, puesto que de acuerdo a varias opiniones del porque las respuestas positivas una ciudad puerto genera grandes oportunidades de trabajo para sus habitantes, sobre todo en el área turística.

11. ¿Cree usted que deberían de haber más proyectos para el mejoramiento de la Ciudad de Manta?

**Cuadro 11**

Opciones	Número de personas encuestadas
SI	100
NO	0
<b>Total</b>	<b>100</b>

*Nota:* Encuesta dirigida a los habitantes de la ciudad de Manta, pregunta N° 11. Elaborado por el autor de esta tesis.



*Gráfico N° 11.* Tabulación de Encuesta dirigida a los habitantes de la ciudad de Manta, pregunta N° 11. Elaborado por el autor de esta tesis.

**Análisis:** Como es obvio, todos los ciudadanos de Manta esperan que haya muchos más proyectos que adecuen nuestra ciudad en crecimiento, esperando mejoras, que se vuelva una ciudad innovadora y destacada de la cual llame a mucho más turista, se vuelva más comercial.

## **12.4. Interpretación de resultados**

De acuerdo a todos los resultados obtenidos en las encuestas realizadas en el sector elegido para el análisis en este trabajo de tesis, podemos decir que en el sitio existen muchas falencias, problemas, pero también potencialidades. En cuanto a las potencialidades podemos mencionar que turísticamente es un área que puede ser mayormente explotada implementando mobiliario urbano, espacios de mayor circulación como espacios de comida típica, miradores, pesca turística que brindarían mayor atractivo para los visitantes.

Dentro de las encuestas realizadas, se pudo conocer en las respuestas de preguntas abiertas que muchos coincidían en mencionar la belleza natural del frente costero.

En cuanto a la problemática existente se ha podido identificar que la movilidad de los peatones deja mucho que desear, que además del desorden en la circulación vehicular y la poca o ninguna existencia de señalética en el sector, también tiene mucho que ver la cultura de algunos ciudadanos puesto que no existe interés alguno de parte de ciertas personas en adaptarse a los cambios que significan el desarrollo urbano y turístico.

## **12.5. Pronóstico**

Este estudio nos ha brindado la oportunidad de conocer la demanda inmediata de una intervención de parte de las autoridades para el reordenamiento de las actividades de comercio, turismo, recreación y sobre todo de la interacción entre los peatones y vehículos. Las causas están expuestas, la poca aplicación de normativas reales que regulen la participación de los actores que intervienen en el entorno en mención, las autoridades municipales, de tránsito, turismo y de seguridad ciudadana deberían actuar de manera más directa en el sector.

El deterioro de elementos de equipamiento urbano como, aceras bordillos, áreas de recreación pasiva, de ornamentación y espacios de circulación peatonal han influido en el detrimento del sector, y la acción inmediata podría disminuir este impacto negativo, para garantizar el bienestar y un mejor estilo de vida para los ciudadanos del cantón.

## 12.6. Comprobación de idea planteada

En el presente cuadro se puede comprobar que la hipótesis orienta y delimita la presente investigación

VARIABLES	CATEGORIAS	INDICADOR	ESTADO DEL INDICADOR	RESULTADO
Degradación del paisaje urbano natural y construido	Adecuación del espacio	inexistencia de mobiliarios urbanos	<ul style="list-style-type: none"> <li>El 20% no le afecta la falta de mobiliarios</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mientras el 80% se ve insatisfecho por la falta de mobiliarios</li> </ul>
		falta de atractivo	<ul style="list-style-type: none"> <li>El 10% cree que no necesitamos más atractivos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>El 90% concuerdan que el sector tiene una falta de atractivo.</li> </ul>
	Planificación urbana	inexistencia de áreas verdes	<ul style="list-style-type: none"> <li>Al 10 % de usuarios no percibe la falta de espacios verdes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Al 90% le afecta la inexistencia de áreas verdes</li> </ul>
Uso inapropiado del espacio publico.	Espacio publico	espacio público en detrimento progresivo	<ul style="list-style-type: none"> <li>El 10% cree que el espacio no tiene un deterioro</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>El 90% cree que el espacio tiene un deterioro progresivo</li> </ul>
		Mejorar	Degradación de iluminarias	<ul style="list-style-type: none"> <li>El 3% cree que las iluminarias tienen un desempeño básico pero no afecta</li> </ul>
	Inseguridad en el espacio y la vía.		<ul style="list-style-type: none"> <li>El 20% no le importa por el hecho de que andan en vehículo.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Al 80% piensa que la inseguridad se da por falta de iluminación</li> </ul>
	Factibilidad de propuesta futura	<ul style="list-style-type: none"> <li>El 15% piensa que se debería de invertir en calles y vías que en propuestas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>El 85% cree que mejor es invertir en obras que influyan en el paisaje marino y se vuelva un atractivo.</li> </ul>	

Con la facilidad de avalar la idea planteada en la presente investigación se procede a considerar para cada una de las integraciones obtenidas mediante la valoración del respectivo cuestionario, con la siguiente escala de valoración.

Resultado de 71 – 100 = Alto

Resultado de 51 – 70= Medio

Resultado de 1 - 50= Bajo

De acuerdo a los resultados obtenidos de la variable dependiente denota una valoración promedio de 86.6%, por lo cual el nivel de inconformidad en la degradación del espacio es alto, esto comprueba lo que se ha venido expresando mediante la investigación, que la degradación del paisaje marino, urbano y construido incide en el deterioro del mismo; lo mismo sucede con la variable independiente donde se muestra una valoración del 88%, por lo que se puede interpretar que el uso inapropiado del espacio público es alto. Así se evidencia que la idea planteada cuyo enunciado fue que “ La degradación del paisaje urbano natural y construido, se afecta por el uso inapropiado del espacio público en la vía puerto-aeropuerto en la desembocadura del río muerto, ha sido correctamente comprobado en su totalidad.

## CAPÍTULO 3: PROPUESTA

### 13.1 Análisis del sistema arquitectónico urbano

#### 13.1.1 Aspectos funcionales



Gráfico N° 1: Imagen satelital del sector de estudio mostrando el emplazamiento de la propuesta. Realizado por el autor de esta tesis.

#### **Análisis arquitectónico-urbano de los espacios públicos.**

Para realizar un análisis crítico de los espacios urbano – arquitectónicos debemos empezar definiendo cuales son aquellos espacios públicos que determinan la movilidad en una ciudad.

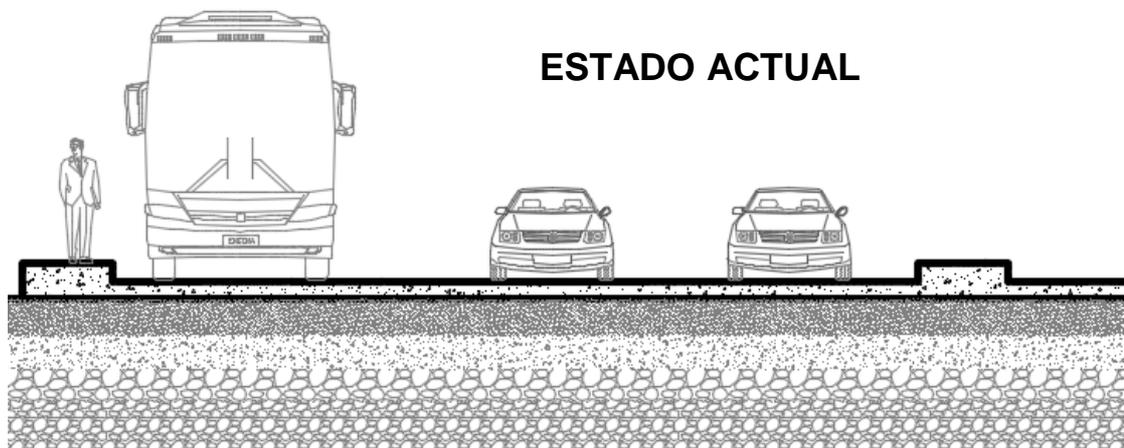
De acuerdo a los conocimientos adquiridos dentro de la carrera de arquitectura, podemos mencionar que el progreso de las ciudades en su configuración y funcionamiento ha ido adquiriendo grandes cambios de acuerdo a la demanda de movilidad humana dentro de ellas como consecuencia de su desarrollo físico, lo que frente al crecimiento del parque automotor ha generado problemas en la realización de actividades del uno con relación al otro.



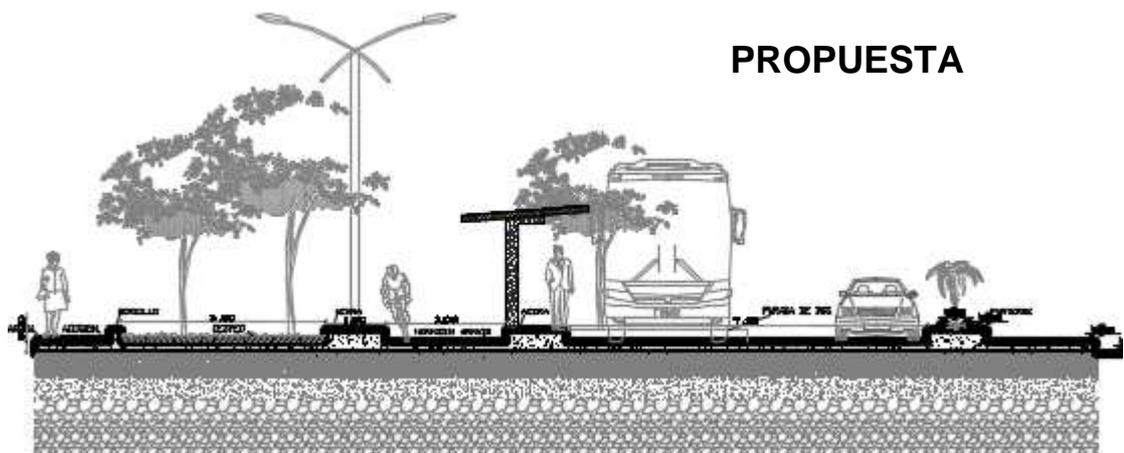
*Gráfico N° 2:* En esta imagen de la avenida Puerto-Aeropuerto, muestra la convivencia y relación entre peatón – vehículo. Realizado por el autor de esta tesis.

Si definimos que un espacio público es un entorno de convivencia social, donde las actividades que se llevan a cabo en ellos se distribuyen de manera eficaz y eficiente, esto podrá satisfacer las necesidades de sus habitantes, pero si este orden se llegara a alterar provocaría que la calidad de vida de los ocupantes de una ciudad disminuya y por ende se genere una desorganización lo que a su vez conlleva a varios problemas sociales.

Dentro de los espacios públicos como el sector elegido para este análisis la movilidad a pie de los individuos debería tener preferencia, sobre el resto de formas de transportarse, aunque esto parezca lo más adecuado, debemos acotar que esto también se debería dar de acuerdo al comportamiento del peatón.



## ESTADO ACTUAL



## PROPUESTA

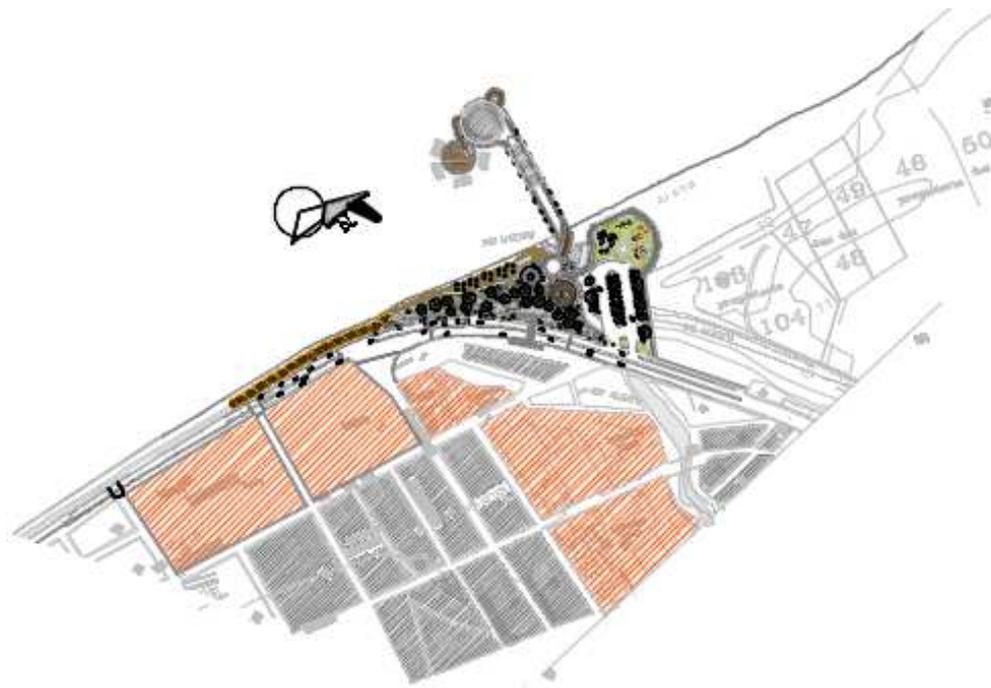
Gráficos N° 3 - 4. Se puede apreciar la implementación incorrecta de elementos urbanos existentes actualmente en el sector y la manera correcta como deberían ubicarse para mantener una armonía entre espacio público – usuario. Realizado por el autor de esta tesis.

En el gráfico 3 se puede observar cómo están indispuestos los elementos de equipamiento urbano actualmente en el área de estudio, y en el gráfico 4 cómo se deberían concebir de acuerdo a nuestra propuesta, donde el peatón tiene libertad para circular en forma lineal en los espacios destinados para dicha actividad, como son las aceras, y la disposición de jardinerías, señalética, postes de alumbrado público, etc. se encuentran alineados permitiendo lo correctamente planteado, y así demostrando la armonía entre espacios públicos y usuarios.

Para lograr esto se propone alinear cada uno de los elementos de equipamiento urbano existente en el sector, de esta manera regular y jerarquizar la circulación de peatones.

En el sector escogido para este análisis existen amplios espacios de circulación peatonal, sin embargo, es necesario normar estos espacios para aprovecharlos y de esta forma explotar el atractivo que poseen los espacios ubicados en el entorno.

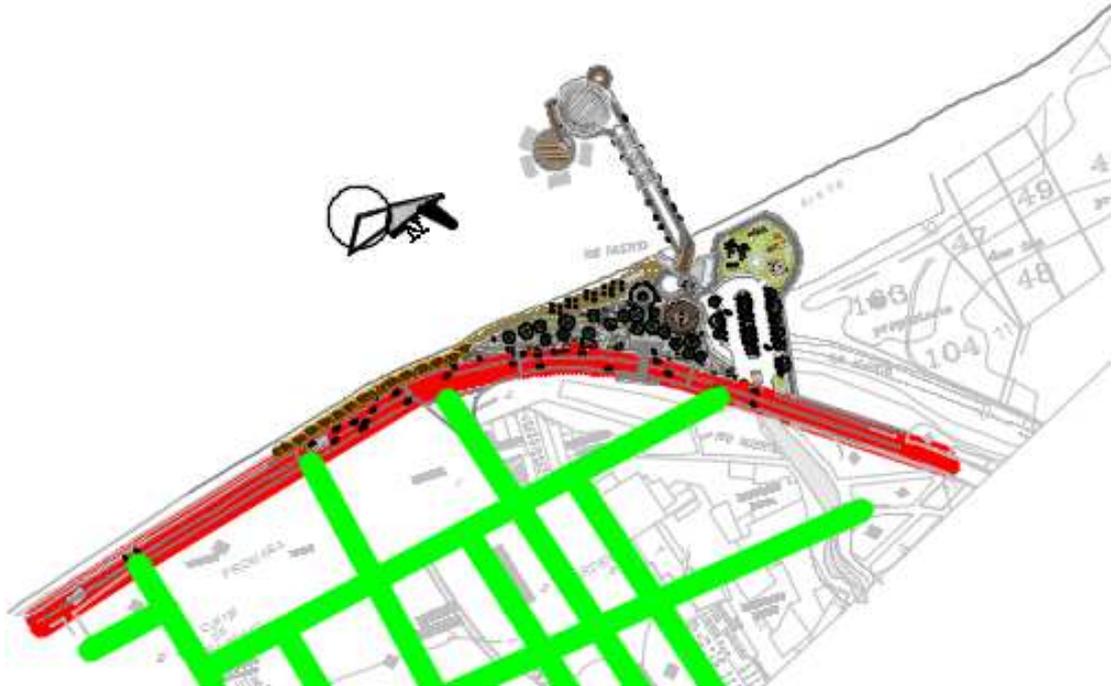
### MAPAS TEMÁTICOS DEL SECTOR DE ESTUDIO.



#### SIMBOLOGÍA

- VIVIENDAS
- INDUSTRIAS

Gráfico N°5. Imagen de la clasificación del Equipamiento Urbano existente en el sector de estudio. Realizado por el autor de esta tesis.



#### SIMBOLOGÍA

- VÍA PRINCIPAL
- VÍA SECUNDARIA

Gráfico N° 6. Imagen de la clasificación de la Trama Vial existente en el sector de estudio. Realizado por el autor de esta tesis

### Descripción del proyecto.

En el proceso de diseño para complementar este trabajo de investigación se plantean espacios públicos para tratar de promover y fomentar el turismo.

Así, los espacios que se proponen se describen a continuación:

- Caminerías.
- Áreas de sombra.
- Paradas de bus
- Jardinerías
- Ciclovía
- Muelle de pesca deportiva y turística.
- Locales de venta de bocaditos típicos (*Snack bar*)
- Espacios fotográficos
- Acceso a la playa
- Paso elevado peatonal

- Parque frente al mar

Sector antiguo muelle junto a Plaza de la Armada.

- Veredas
- Ciclo vía
- Playa
- Pesca deportiva

**Sector:**

Se ha dispuesto de extender 11 metros hacia el mar desde el borde existente para implantar espacios de circulación peatonal y estar, de igual forma se planificó áreas de sombra y consumo, como *snack bar*, es decir locales de venta de bocaditos típicos.

El tratamiento de pisos se dispone de tal forma que la diferencia en colores marque las áreas de circulación y de estar; jardinerías y ciclo vía que mejorará la función y forma de la ya existente.

**Sector antiguo:**

Para este espacio se maneja el mismo tratamiento en pisos, cominerías, jardinerías, ciclo vías, luminarias peatonales, tachos de basura y bolardos luminosos; a lo que se le agrega espacios de ejercicios como ciclo vía y juegos bio-saludables, locales de ventas de artesanías y áreas de descanso como mirador y sillería y un muelle - mirador.

La tipología constructiva como se mencionó antes se define de manera que los materiales se acoplen al contexto del entorno tratando de disminuir al mínimo el impacto visual y ambiental.

**13.1.1 Aspectos funcionales.**

Una propuesta de Diseño Urbano, siempre debe ir apoyada en la correcta planificación urbana de una ciudad, es decir que el enfoque y esquema de la misma se debe a la manera como se planifica su crecimiento.

El enfoque y el diseño de un Proyecto Urbano van apoyados en el criterio de la correcta planeación urbana de una ciudad. Cuando esta población es regida por autoridades involucradas en su desarrollo social y económico de su

espacio, este converge con dicha planeación. Entonces esta población se vuelve altamente competitiva y esto trae como consecuencia positiva una mayor economía.

Resulta necesario puntualizar en los aspectos de función y distribución de los espacios públicos de una ciudad, para lo cual se debe plantear como prioridad la movilidad peatonal, es decir que el desarrollo físico de una ciudad se debe en función de la movilidad de sus habitantes.

Para el caso de esta propuesta donde el análisis de la función en el área de estudio elegida se centra en la movilidad peatonal y las actividades que se desarrollan dentro de este sector. En nuestra propuesta después de identificar los factores causantes de la problemática, se permitan llegar a un orden donde la interacción de los individuos se maneje adecuadamente en función de su posición como participante del escenario elegido.

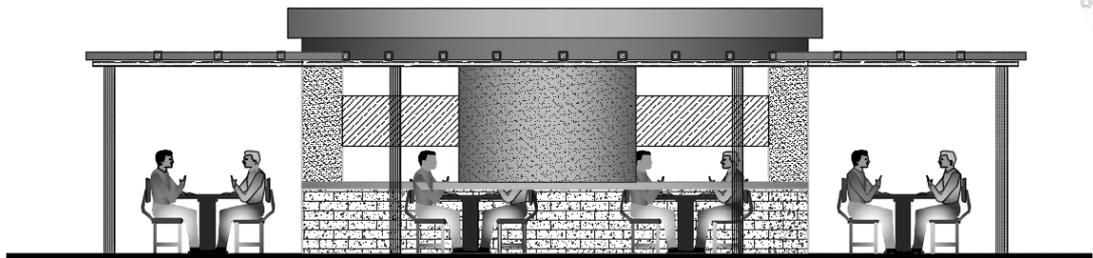
Para nuestra propuesta se han tomado en cuenta varios aspectos para determinar la función del proyecto.

### **13.1.2 Aspectos formales.**

El planteamiento de un espacio que se complemente con el paisaje marino y la implementación de elementos urbanos dentro de este que se integren con las potencialidades turísticas naturales de la ciudad proponen una visión mucho más atractiva al visitante local y al visitante externo.

El diseño de espacios que sean utilizados para recreación y que posean grandes atractivos turísticos, tiene como finalidad el rescate del sector elegido para el análisis de este trabajo de tesis.

La tipología constructiva y los materiales propuestos se plantearon con la óptica de generar el menor impacto ambiental pero dar un valor agregado a la estética, por esta razón se propone una mezcla de materiales contemporáneos y otros de la zona que se acoplen a lo silvestre del sector pero sin perder la sutilidad y la elegancia de lo moderno; madera, vidrio, ladrillos, hormigón y metal son los elementos elegidos como materia prima para obtener una serie de mobiliarios que se acoplen con la propuesta de lugares de acogida para los visitantes propios y extraños.



U  
N°7. Diseño del bar restaurante propuesto para implantar en el proyecto para el área de estudio. Elaborado por el autor de esta tesis.

Materiales alternativos como los antes mencionados mejoran el rendimiento en cuanto a la parte económica como los tiempos de obra, el levantamiento de paredes de bloques o ladrillos y el levantamiento de estructura de hormigón, además que el sistema constructivo con la mezcla de materiales alternativos nos brindan la ventaja de poder aplicar novedosos y creativos diseños a menor costo y menor tiempo también.

Se requería dar la mayor frescura posible dentro de los espacios de playa es por esa razón se trató de mantener lo característico del entorno para disminuir el contraste o impacto ambiental, miradores y sombrillas de materiales sencillos y ligeros fueron la mejor alternativa para mantener el criterio constructivo antes mencionado.

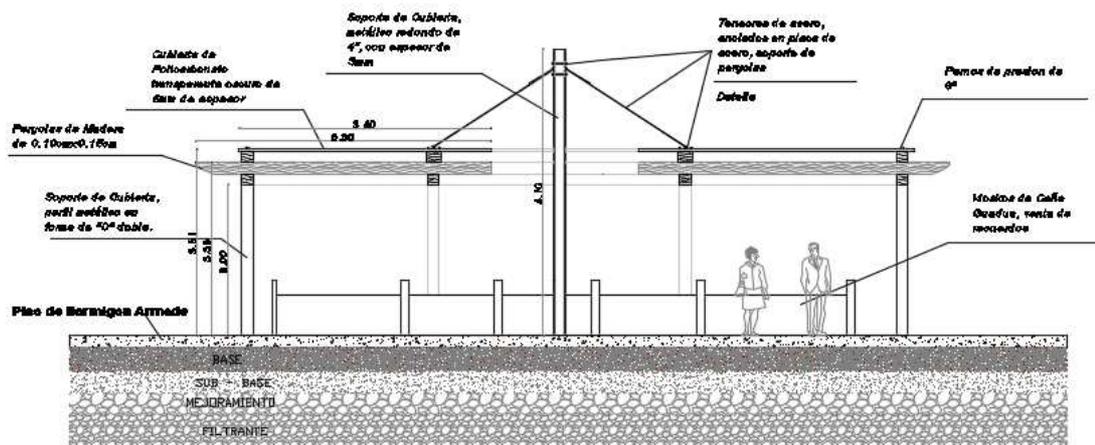
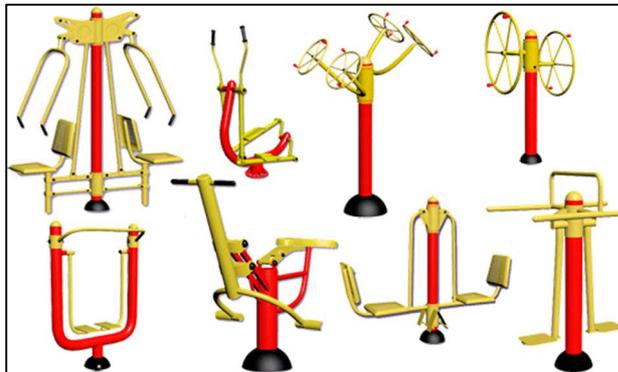


Gráfico N°8. Diseño de la plaza de venta de artesanías. Elaborado por el autor de esta tesis

En cuanto a los espacios del malecón y el sector del antiguo muelle ubicado junto a la Plaza de la Armada se estableció elementos con la finalidad de brindar una estancia agradable y supliendo la mayor cantidad de necesidades de los visitantes. Áreas de descanso con sombras, espacios deportivos, ciclo vías, espacios gastronómicos para explotar lo típico y áreas de promoción artesanal son también componentes del proyecto antes planteado. La disposición estratégica de elementos



*Gráfico N°9.* Elementos y maquinaria para realizar deportes propuestas para implementar en los espacios deportivos del proyecto. Elaborado por el autor de esta tesis.

### **13.1.3 Aspectos técnicos constructivos.**

Se plantea un sistema constructivo de los elementos que componen la propuesta con materiales y procesos que se acoplen a la tipología de playa, generando el menor impacto visual, puesto que se pretende disminuir las barreras visuales donde lo mayormente relevante es el paisaje marino natural.

A diferencia de otros países el soporte de la placa debe ser especial, con 30° de inclinación en lugar de los 60° de la farolas solar estándar. Se deberá considerar como características mínimas para las luminarias lo siguiente:

El sistema deberá contar con una tensión de 24 V DC y únicamente se instalarán las luminarias de LED con alimentación de entrada 24V DC y 30w de consumo.

Factor de Potencia > 0.95  
Distorsión Armónica <15% no se puede considerar con otro ángulo por estar en Ecuador, ya que la incidencia solar no será la óptima.

El acabado será 100% Aluminio extruido y anodizado con lente de policarbonato y tornillería en acero inoxidable para su fácil mantenimiento.

Montaje En brazo de 1 ½" a 2 ¾", suspensión o montaje a estructura.

Tipo de curva de distribución tipo II larga, tipo IV o tipo V modificable.

La luminaria deberá contar con control vertical de flujo: 100% *Cut Off*.



### **Recomendaciones**

Evitar la descarga total de la batería se deberá considerar lo siguiente:

b) Regular los tiempos de funcionamiento de la luminaria en función de la carga de las baterías.

c) Deben instalarse las farolas en puntos en que la radiación solar sea máxima. Evitar instalar este tipo de columnas en zonas con árboles que puedan producir sombras.

d) Evitar instalar las farolas en centros urbanos o en calles en las que los edificios

puedan hacer sombra a las placas solares de las farolas.

e) Evitar la instalación en lugares donde exista otro alumbrado público ya que la radiación de estas luminarias sobre la placa solar provocaría que la farola solar no encienda.

**Luminarias ornamentales.** - las luminarias se ubicarán de acuerdo a lo especificado en los planos, la potencia será de 70 w. colocadas sobre una base de hormigón, con faroles de final decorativo, la terminación se lleva a 93 cabo con el proceso de pintado, utilizando para esto pintura imprimante y finalmente pintura esmalte de alta resistencia.

Montaje en báculo de 3-pulg. (76mm) sostenido en su lugar por cuatro tornillos cabeza cuadrada.

Este tipo de mobiliario deberá estar asentados en terrenos nivelados, compactados, tal como se indica en los planos y especificaciones de cada una: 92 Las dimensiones serán 122 cm por 46 cm con una altura de 36 cm, poseerán hormigón el soporte, y madera la base de sentarse. La unidad de medida y pago será U mientras que el precio unitario comprenderá todos los gastos directos e indirectos, mano de obra, y todo lo necesario para cumplir con lo especificado.

### Cestos de basura

Deberán estar asentados y nivelados en terrenos compactado y ubicados en lo indicado en los planos. Serán metálicos de 40 cm de diámetro 90 cm de altura, la unidad de medida y pago será U de cada basurero instalado según los documentos del proyecto y las especificaciones técnicas. El precio unitario comprenderá todos los gastos directos e indirectos, basurero, mano de obra, y todo lo necesario para cumplir con lo especificado.

### Rampas

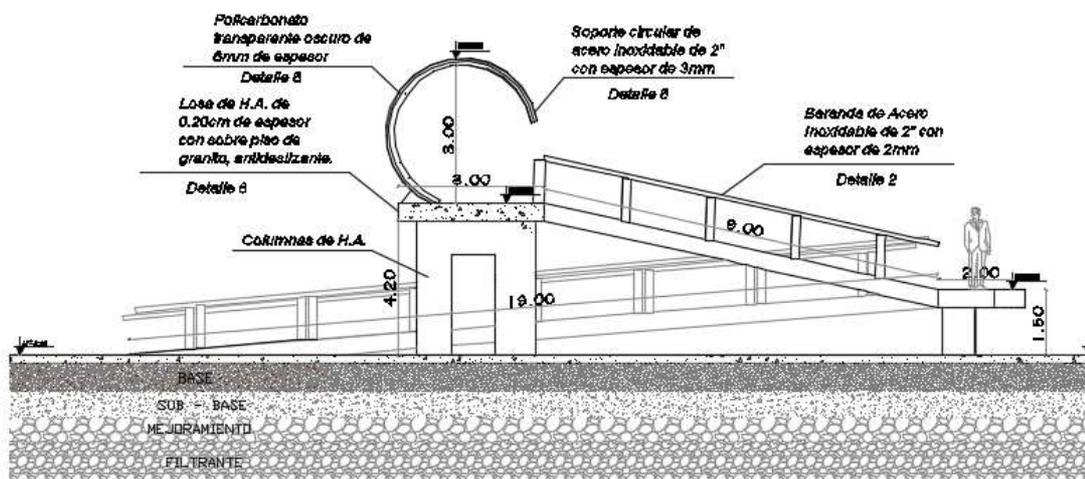


Gráfico N°10. Diseño de paso elevado peatonal. Elaborado por el autor de esta tesis.

Se deberán considerar las siguientes normas las cuales establecen las dimensiones mínimas y las características funcionales de las rampas, las cuales deberán ser cumplidas para mejorar la circulación peatonal de las personas con discapacidad.

Se ejecutarán todas las indicadas en los planos del proyecto, las cuales serán en hormigón, mínimo 270 K / m<sup>3</sup>. Sobre relleno nivelado y compactado con 60% de material de relleno, mínimo se colocará capa de grava o ripio limpio de 10 cm de espesor compactado, sobre la cual se colocará el hormigón.

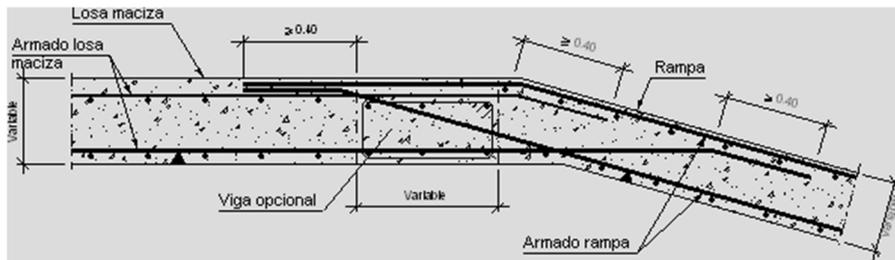


Gráfico N°11. Esquema demostrativo de la construcción de rampas de acuerdo a las normativas establecidas.

Pendientes longitudinales. Se establecen los siguientes rangos de pendientes longitudinales máximas para los tramos de rampa entre descansos, en función de la extensión de los mismos, medidos en su proyección horizontal, se deberá considerar los siguientes porcentajes:

- a) hasta 15 metros: 6 % a 8 %
- b) hasta 10 metros: 8 % a 10 %
- c) hasta 3 metros: 10 % a 12 %

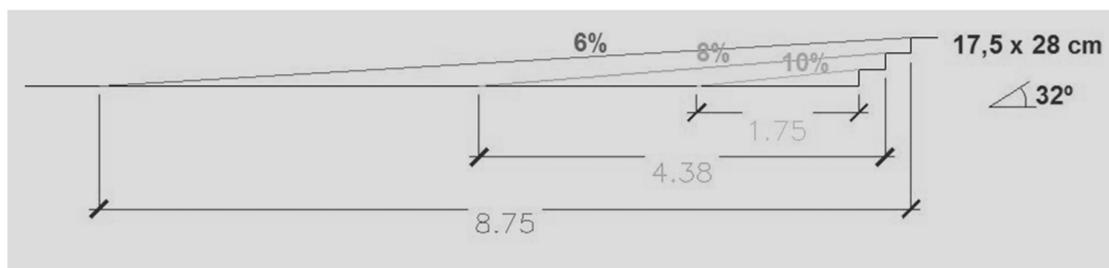


Gráfico N°12. Esquema demostrativo de la construcción de rampas de acuerdo a las normativas establecidas.

Cuando las rampas superen el 8 % de pendiente debe llevar pasamanos según lo indicado en la NTE INEN 2 244.

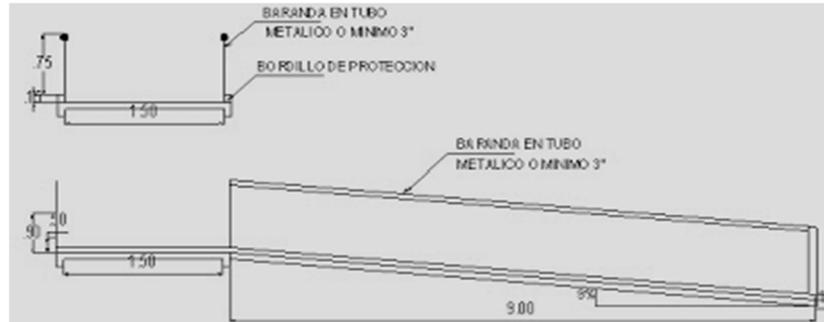


Gráfico N°13. Esquema demostrativo de la construcción de rampas de acuerdo a las normativas establecidas.

Cuando exista la posibilidad de un giro de 90°, el descanso debe tener un ancho mínimo de 1 000 mm; si el ángulo de giro supera los 90°, la dimensión mínima del descanso debe ser de 1 200 mm. Todo cambio de dirección debe hacerse sobre una superficie plana incluyendo lo establecido en el numeral 2.1.1.2 de las normas INEN.

Basado en los requerimientos normativos INEN se establecen los requisitos de cuartos de baño y de aseo con relación a la distribución de las piezas sanitarias y las dimensiones mínimas tanto en el área de utilización como en la de los accesos, así como también, las condiciones de los aparatos sanitarios y los aspectos técnicos referentes a los materiales y esquemas de disposición de las instalaciones.

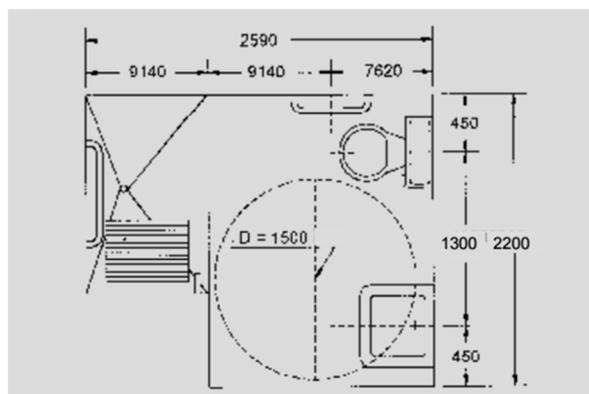


Gráfico N°14. Esquema demostrativo de los espacios para personas con capacidades especiales dentro de las baterías sanitarias de rampas de acuerdo a las normativas establecidas.

Se debe tener en cuenta los espacios de actividad, tanto de aproximación como de uso de cada aparato y el espacio libre para realizar la maniobra de giro de 360°, es decir, una circunferencia de 1500 mm de diámetro, sin

obstáculo al menos hasta una altura de 670 mm, para permitir el paso de las piernas bajo el lavabo al girar la silla de ruedas.

- a) La aproximación al lavabo debe ser frontal u oblicua para permitir el acercamiento de la silla de ruedas.
- b) La grifería y llaves de control del agua, así como los accesorios (toalleros, jaboneras, interruptores, tomacorrientes etc.), deben ubicarse por encima del plano de trabajo, en una zona alcanzable, en un radio de acción de 600 mm.
- c) deben emplearse barras de apoyo de dimensiones y formas estandarizadas
- d) Las secciones de las barras de apoyo deben tener un diámetro entre 35 y 50 mm
- e) Los acabados deben ser resistentes a la oxidación, al deterioro, de fácil limpieza y antideslizantes.

### Tenso estructura.

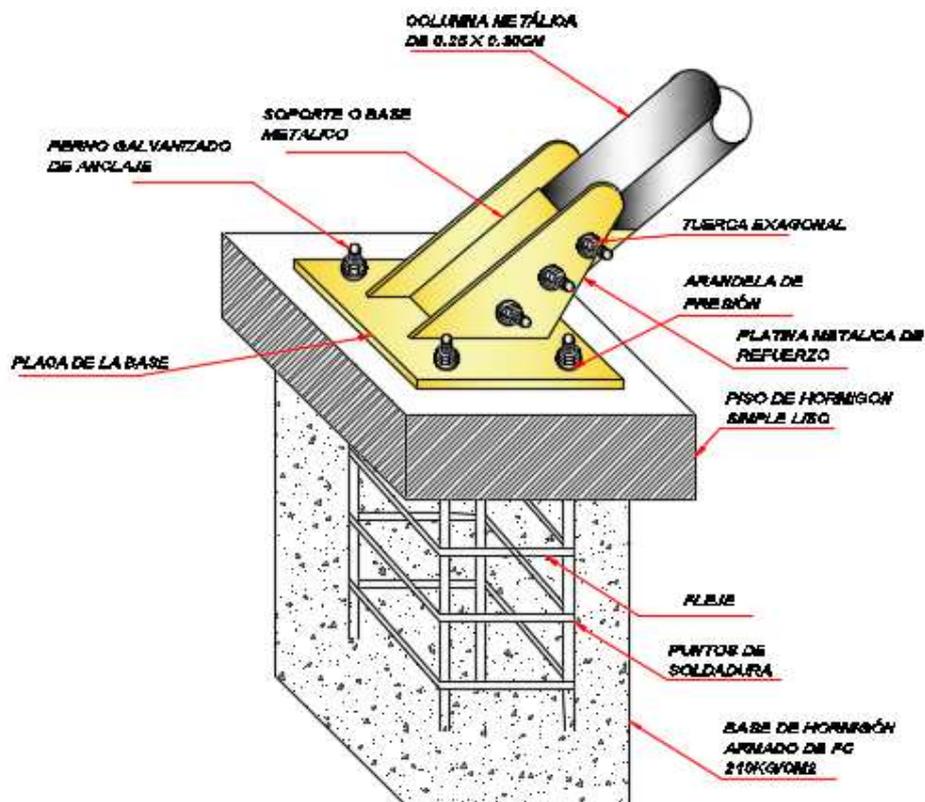


Gráfico N°15: Anclaje de perfil sobre piso de cemento que sostiene las tenso membranas, detalle de propuesta del autor de tesis.

Estos elementos están hechos de materiales convencionales como acero, compuestos de materiales sintéticos, concreto reforzado y pretensado, son fuertes y fáciles de transportar y fabricar, el acero estructural cumple con estas condiciones y es de los más usados.

El mástil, es un poste vertical con pequeña inclinación que genera la atura necesaria o punto más alto de la tenso-estructura, además tensa la membrana manteniendo su forma. La tenso-estructura puede requerir de un solo mástil que levante un solo punto (interno o externo) de las membranas o varios puntos componiendo un sistema más complejo o diversas formas.

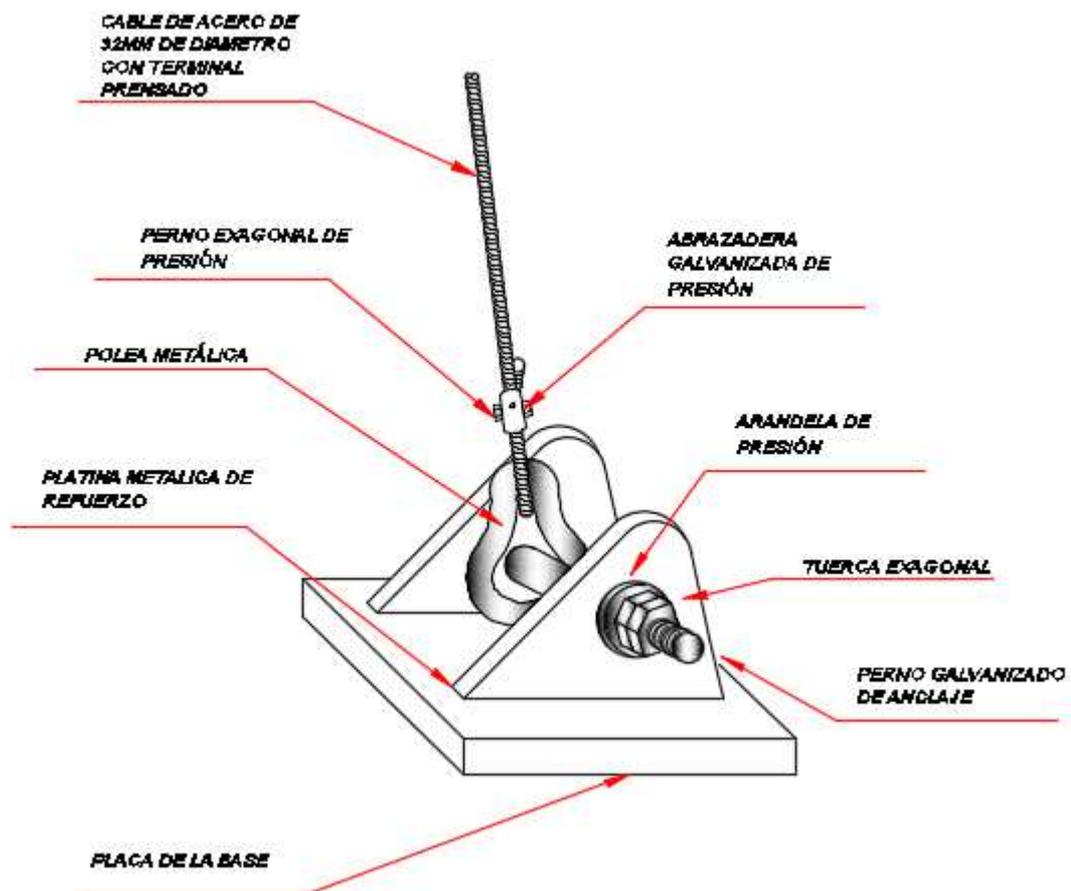


Gráfico N°16: Soporte de tubo de acero inoxidable de 160mm de diámetro de espesor sobre piso de cemento que sostiene las tenso membranas, detalle de propuesta del autor de tesis.

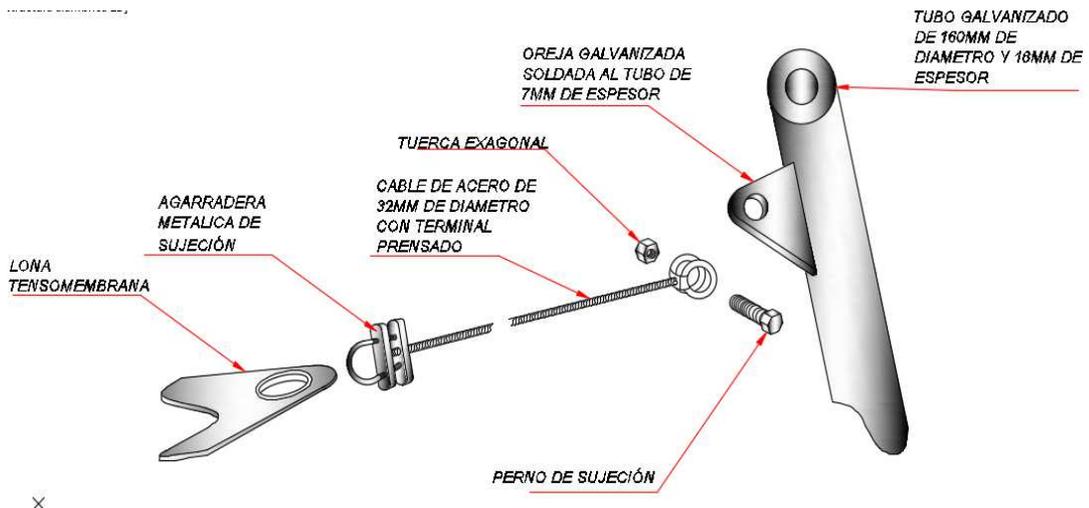


Gráfico N°17: Detalle del tubo tenso estructural de acero inoxidable de 160mm de diámetro que soporta la tenso-membrana, propuesta del autor de tesis.

Los anclajes brindan estabilidad, introducen y mantienen las tensiones necesarias para fijar la membrana. Como se puede apreciar en la propuesta del grafico número 19, es de 3 lados para que la membrana este tensada y logre su estabilidad.

Uno de sus 3 lados tiene que estar en un plano diferente a los otros 2 lados para poder generar la curvatura necesaria de la tenso-membrana.

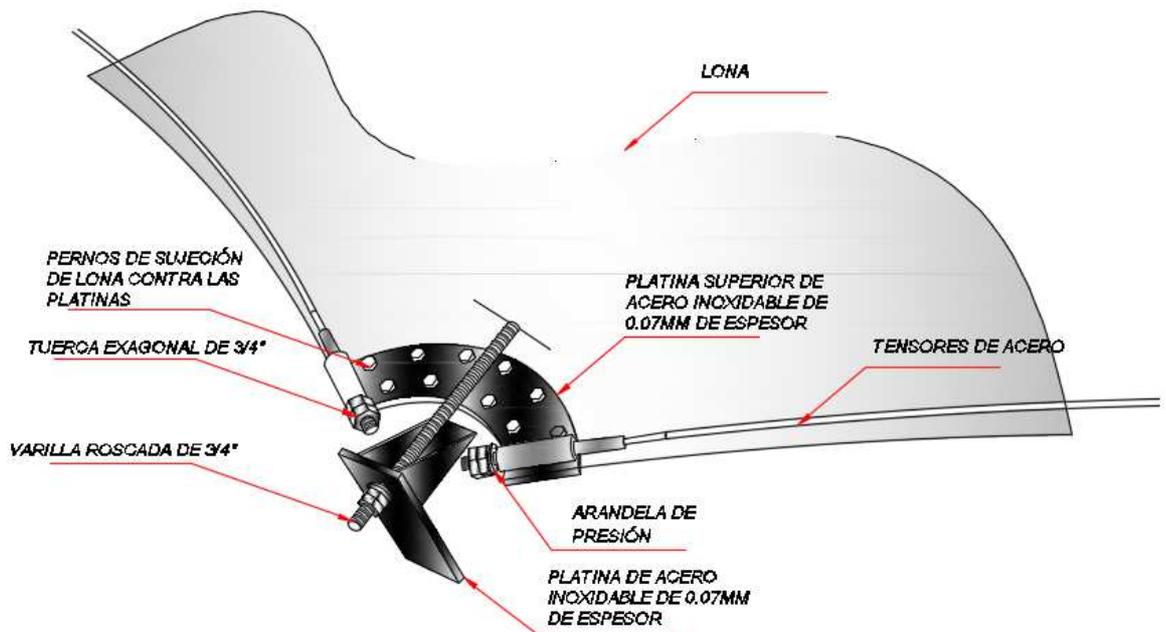


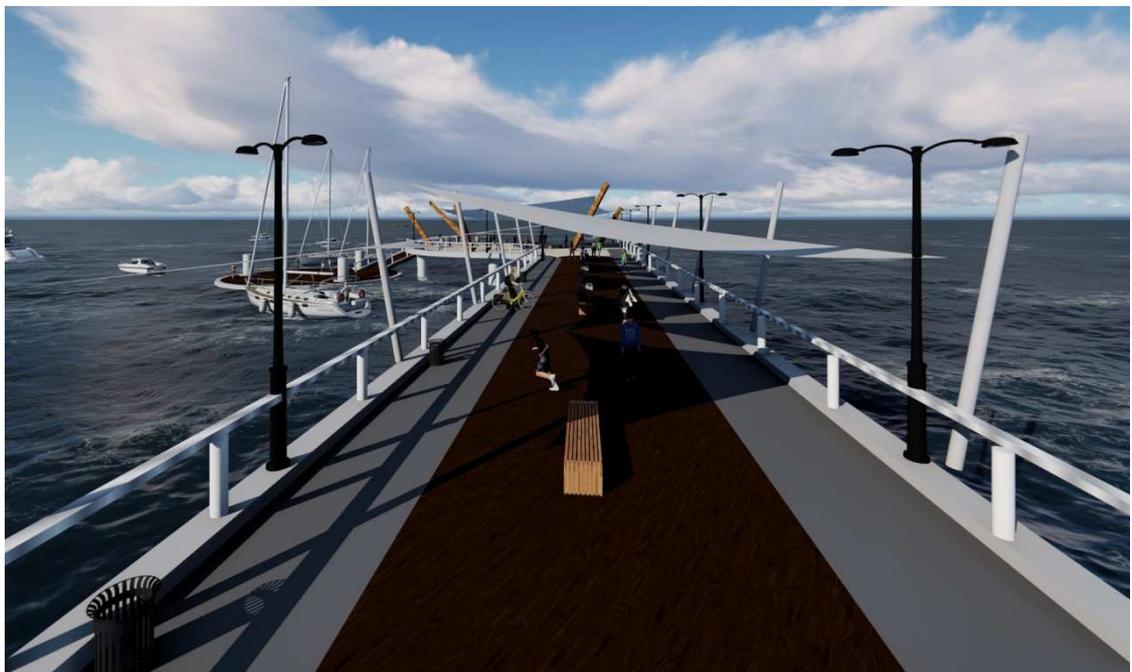
Gráfico N°18: Detalle del anclaje de tenso-estructura que está ubicada en el muelle, propuesta del autor de tesis

La tela tensionada o carpa, está conformada de membrana pretensada por la aplicación de fuerzas exteriores de manera que se mantenga completamente tensa ante todas las condiciones alta, conviene que la estructura tenga unas curvaturas pronunciadas en dirección opuesta.

La principal resistencia de las tenso-estructuras es determinando la resistencia del cable, que se calcula en base al alargamiento por tracción y la resistencia a la ruptura.

Básicamente la resistencia es el factor importante de diseño que involucra las condiciones climáticas del lugar donde se realice.

El incremento de la temperatura puede reducir la capacidad portante de las membranas entre un 25% y 70% en condiciones más drásticas, sin embargo, esto se puede compensar con un diseño optimo y utilizando materiales que se adapten de manera eficiente al clima



*Gráfico N°19: Render de la propuesta de tenso estructuras, hecha por el autor de tesis*

## Vegetación.

Olivo Negro (*Bucida buceras*)



Gráfico N°20: Olivo Negro o (*Bucida Buceras*) árbol a utilizar en la propuesta del proyecto por su resistencia al sol, la salinidad y la expansión de tallo de forma vertical.

Es un árbol muy denso, lleno, copa redondeada ovalada, algunas veces con la edad la parte de superior se vuelve plana, entonces el árbol crece horizontalmente, crece a una altura mínima de 12m a 15m aproximadamente y 10m a 15m de forma horizontal, su tronco es de un tono gris rugoso.

Tiene una resistencia a bajas y altas temperaturas, su tallo se expande de forma vertical, es un excelente árbol para dar sombra, su forma frondosa es agradable a la vista y es muy resistente a plagas y enfermedades.

Es muy resistente al sol, al viento y zonas donde abunda la salinidad, se abastece de muy poca agua y es tolerante a los lugares secos.

Es tolerante a suelos salinos y su mantenimiento es casi por sí solo, suelta muy pocas hojas, de las cuales no hay que estar dándole limpieza tan a menudo al área.

Su tallo puede llegar hasta 0.40cm o 0.60cm de ancho y puede alcanzar hasta más de 200 años de edad.

#### **13.1.4 Aspectos ambientales.**

Dentro de un territorio el aprovechamiento de recursos naturales renovables o no renovables siempre genera influencias positivas y negativas en su entorno y la implementación de un proyecto o intervención ya sea de carácter arquitectónica o urbanística, debido a la contaminación, ocupación de espacios y el impacto visual o social que este provoca en los ocupantes.

En cuanto al aspecto ambiental, en nuestra propuesta consideramos necesario un breve análisis de impacto ambiental de la obra propuesta sobre el medio. De acuerdo a lo antes mencionado, podemos definir que el impacto ambiental son los cambios que se reflejan en la naturaleza, como consecuencias ocasionadas por una actividad realizada directamente por el ser humano, y esto nos da la pauta para reflejar un minucioso proceso en la ejecución del proyecto en caso de llevarse a su realización.

Para poder complementar nuestra investigación debemos acotar que se necesita evaluar el impacto ambiental como proceso obligatorio de una planificación responsable, y este procedimiento debe hacerse de manera muy común en el desarrollo de un proyecto de regeneración urbana como el planteado en esta tesis, con la finalidad de conocer sus ventajas y desventajas y como estas trascienden en la comunidad.

Para lo que corresponde al planteamiento propuesto en este proyecto se han considerado varios aspectos detallados a continuación:

- Deterioro o mejoras en la calidad del paisaje.
- Pérdida o incremento de vegetación y áreas verdes.
- Reducción de usos de suelos e incremento de las condiciones turísticas.
- Disminución o aceleración en los procesos migratorios debido al cambio de aspecto del perfil costero.
- Generación y manejo de desperdicios por incremento en el tránsito de visitantes a los lugares turísticos.
- Contaminación de ruido por el incremento de turistas.

## 13.2 Subsistemas y componentes

SUBSISTEMAS	COMPONENTES
INFRAESTRUCTURA ARQUITECTONICA	BAÑOS ÁREA DEL BAR Y COMIDA TIPICA CONSTRUCCION DE RAMPAS AREA DE RECRACION PASO ELEVADO PEATONAL MUELLE
EQUIPAMIENTO COMUNITARIO	ESTACIONAMIENTO PUBLICO ÁREAS DE ESTAR
MOBILIARIO URBANO	BANCAS BOTES DE BASURA JARDINERAS LUMINARIAS CICLO VÍA ÁREAS VERDES

**Tabla No.1:** Subsistemas y componentes.  
**Elaborado por:** Tesista Gustavo Vélez.

### 13.3 Planes, programas, estrategias, proyectos, acciones.

PLANES	PROGRAMAS	PROYECTO Y ACCIONES
Plan de vías	Direccionalidad, articulación y señalización	Municipio de Manta
Tráfico vehicular	Remodelación arquitectónica, parterre	Municipio de Manta, Jefatura de Transito
Tráfico peatonal	Diseño peatonal, acera, calzada, paso elevado peatonal	Municipio de Manta
Plan de espacios públicos.	Zonificación y diseño de áreas de esparcimiento	*Juegos Infantiles Implementación de: *Bancas *Botes de Basura *Alumbrado *Vegetación Venta de recuerdos y artesanía
	Reactivación del sector turístico comercial.	*Bares *Quiscos de comida

#### **13.4 Lógica de implantación de la Propuesta.**

El sector a intervenir está ubicado en el lado Norte de la Ciudad de Manta en la desembocadura del río muerto en la parroquia “Los Esteros”, limita al Norte con el Océano Pacífico, al Sur con el Barrio “Los Esteros”, al Este con el Barrio “La Florita” y al Oeste con la Vía Puerto-Aeropuerto y paso elevado vehicular.

La propuesta Urbano-arquitectónica, mejorará la plusvalía de aquellas familias que conforman dichos barrios colindantes, atraerá muchos turistas que conocerán un sector que no es frecuentado por dichas personas, dándole una calidad de imagen al sector renovada y de primer orden.

#### **13.5 Capacidad de la Propuesta.**

La capacidad de la propuesta se mide en base a terminas administrativos, económicos y sociales en función del beneficio que brinde y de los efectos positivos que cause.

La propuesta tiene una capacidad de servir a una población aproximada de 5000 personas para que así realicen de una manera agradable todas las actividades de ocio y esparcimiento y no quede excluido este espacio al cual se le puede sacar provecho y darle movilidad y una imagen diferente.

#### **13.6 Requerimiento normativo.**

##### **Infraestructura vial.**

Nivelación de aceras y parterres

Funcionamiento las vías

Señalización visual superior e inferior

##### **Uso y ocupación del suelo urbano.**

Recomendar la sectorización del área de estudio en base a sus actividades urbanas existentes.

## **Servicios básicos generales**

Instalaciones de Aguas servidas

Instalaciones de agua potable

Instalaciones eléctricas soterradas

## **Mobiliario y equipamiento urbano.**

Mobiliario adecuado, señalización, estacionamiento con capacidad pertinente, basureros, rampas de acceso, paso elevado peatonal, paso peatonal cebra, para de bus, descansos, áreas verdes.

### 13.7 Requerimientos tecnológicos

EQUIPAMIENTO	ILUMINACION		VENTILACION		INST. ELECTRICAS			INST. HIDROSANITARIAS		
	NATURAL	ARTIFICIAL	NATURAL	ARTIFICIAL	110V	220V	TRIFASICO	AA.SS	AA.LL	AA.PP
MUELLE	X	X	X		X	X				
BAÑOS PUBLICOS	X	X	X		X	X		X	X	X
COMEDOR	X	X	X		X	X		X	X	X
AREA RECREACIONAL	X	X	X		X					
ESTACIONA MIENTOS	X	X	X		X					
VENTAS DE RECUERDOS	X	X	X		X					
ESPACIOS DE ESTAR	X	X	X		X					
VIA PEATONAL Y CICLO VIA	X	X	X		X	X				
ESPACIOS VERDES	X	X	X		X					

### 13.8 Requerimientos de equipamientos

ACTIVIDAD	FUNCION	ESPACIOS	EQUIPO	FIJO	MOVIL
RECREACION	DELEITARSE Y DISTRAERSE	Mirador	LUMINARIAS	X	
			PERGOLAS	X	
			VEGETACION	X	
			BASUREROS	X	
		Muelle	LUMINARIAS	X	
			BASUREROS	X	
		Ciclo vía y área peatonal	TENSOMEMBRANAS	X	
			AREA VERDE	X	
			LUMINARIAS	X	
DESCANSO	ALIVIARSE Y DARSE UN RESPIRO	Área de estar y descanso	LUMINARIAS	X	
			MOBILIARIO URBANO	X	
			VEGETACION	X	
			BASUREROS	X	
COMERCIO	VENDER Y EXIBIR	Bares y venta de recuerdos	CONGELADOR		X
			VITRINAS	X	X

### **13.9 Viabilidad de la propuesta.**

#### **Institucional.**

La universidad Eloy Alfaro de Manabí, contribuye con el desarrollo de la provincia, planteando y proponiendo a través de la formación de nuevos profesionales, proyectos para generar un crecimiento planificado en la comunidad.

Durante el proceso de esta investigación se pudo conocer que el Gobierno Autónomo Descentralizado del cantón Manta, está emprendiendo un plan de desarrollo integral de obras, el que comprende el mejoramiento de calles, adecentamiento de áreas verdes y recreativas, alcantarillado, etc. Sin embargo, es necesario además que se emprenda la recuperación de los lugares turísticos, como el mencionado en este trabajo de tesis.

#### **Social.**

En el diseño de nuestra propuesta se centra el interés por brindar un Buen Vivir, planteando la necesidad de promocionar e impulsar el turismo y de esta manera generar mayores ingresos en la población que permitan a su vez mejorar la economía de los ciudadanos y su calidad de vida.

Consideramos que con propuestas como la de este trabajo de tesis se puede extender los servicios turísticos y el orden de las actividades realizadas en el sector, el reordenamiento y el planteamiento de los lineamientos adecuados para la movilidad en la relación vehículo – peatón provocando una mejor interrelación entre los ciudadanos que circulan en esta área cotidianamente, además tomando como plan piloto para la recuperación de áreas deprimidas dentro de la ciudad se lograra incentivar a la inversión privada y de esta manera se generarían mayores fuentes de trabajo, obligando a los ciudadanos a mejorar sus capacidades y reduciendo la migración hacia otras ciudades.

### **Económica.**

El gobierno central, gracias a la nueva manera de organizar la distribución equitativa de los recursos entre todas las regiones del país, y el GAD Municipal del Cantón a través de su correcta y oportuna gestión en las obras de regeneración y desarrollo urbano hacen posible que proyectos como este sean viables, además instituciones como el Consejo Provincial, los Ministerios del Ambiente, Ministerio de Turismo, Ministerio de Transporte y Obras Públicas, son aquellos entes del estado que tiene como misión promover el Buen Vivir dentro de nuestra sociedad.

### **Cultural.**

Nuestra propuesta en este trabajo de tesis y la investigación realizada en el proceso presenta su criterio definido en los espacios resultantes de este proyecto. Para lograr este objetivo se ha tomado en cuenta la cultura y costumbres de la población, que son características fundamentales para promover la actividad turística de este sector. Es decir, la idiosincrasia y la expresividad de la gente nativa de estos lugares, serán la base para concebir la forma y criterios arquitectónicos del proyecto.

## **14. CONCLUSIONES.**

### **Aspecto social:**

Existe grandes expectativas con respecto al progreso de esta ciudad y que actividades acorde al entorno contribuirán al desarrollo mejorando la calidad del sector.

### **Aspecto económico:**

La economía está generada por actividades como el turismo y la pesca como beneficios dirigidos a la población y es por eso que desde el ámbito económico jamás sería considerado como una problemática, por lo tanto, debe de ser potencializada.

### **Aspecto turístico:**

En el proceso de la problemática se ha podido determinar la decreciente afluencia de turistas dentro de este sector, a pesar de que puede ser un espacio potencialmente turístico, no se lo ha aprovechado convenientemente.

### **Aspecto ambiental:**

La existencia de un frente costero propone oportunidades de desarrollo y a su vez genera un alto grado de contaminación visual por su ineficiente atención.

### **Aspecto urbano:**

El uso inadecuado de los espacios públicos, generan un mal aspecto urbano, por esta razón es que se debería realizar una reestructuración dentro de este espacio.

## **15. RECOMENDACIONES.**

Este trabajo de tesis, propone además varias recomendaciones de acuerdo al punto de vista del autor en calidad de investigador, por lo que es necesario realizarlas desde varios aspectos, presentadas como estrategias a continuación:

### **Estrategia social:**

La necesidad de generar proyectos acorde al entorno mejorando la calidad del sector y preservando su imagen de ciudad en progreso.

### **Estrategia económica:**

Propiciar diseños, actividades y áreas de confort para el usuario extranjero y propio, para potencializar la economía.

### **Estrategia turística:**

Se elaboró una propuesta llamativa de acoso y confort para incrementar la capacidad de potenciar el turismo, aprovechando los recursos naturales que dispone el sector.

### **Estrategia ambiental:**

Es necesario vincular a la comunidad con respecto el espacio, disminuir la degradación visual, contaminación auditiva y ambiental.

### **Estrategia urbana – arquitectónica:**

Se aplicara una propuesta con un uso acto para peatones y ciclistas, que tengan una integración y apropiación del espacio más directa, generando un aspecto visual más llamativo a vista de los extranjeros y moradores de la ciudad y sobre todo el del sector.

## 16. BIBLIOGRAFÍA

abmjujan. (2011). Manta la casa de los peces. [En línea]. Consultado: [7, agosto, 2016] Disponible en: <http://www.abmjujan.gob.ec/jujandc/index.php/13-turismo/9-casa-de-los-peces>

<sup>1</sup>Sáinz, José Luis; Camino, Miguel; Orozco, Jonathan. Universidad Laica “Eloy Alfaro” de Manabí, ULEAM. Ecuador Paisaje Costero. Desarrollo Urbanístico de la ciudad de Manta, Desarrollo

<sup>1</sup>Sáinz, José Luis; Camino, Miguel; Orozco, Jonathan. Universidad Laica “Eloy Alfaro” de Manabí, ULEAM. Ecuador Paisaje Costero. Desarrollo Urbanístico de la ciudad de Manta, Desarrollo Planificado, Espontáneo y Conducta de Mercado. pp. 43;48

Plataforma Urbana. (2013). Principios para convertir un borde costero en n espacio publico transitable. [En línea]. Consultado: [7, agosto, 2016] Disponible en: <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2013/01/29/13-principios-para-convertir-un-borde-costero-en-un-espacio-publico-transitable-y-culturalmente-activo/>

Bazant S, Jan (1984). Manual de Criterios de Diseño Urbano, Análisis de Actividades Urbanas. Consultado: [20, agosto, 2016]

Constitución Política de la República del Ecuador (2008).Decreto Legislativo s/n. Registro Oficial 449. Título II de los Derechos. [En línea]. Consultado: [10, agosto, 2016] Disponible en: <http://www.slideshare.net/fxer92ldu/constitucion-de-la-republica-del-ecuador-2008>.

Código Orgánico de Ordenamiento Territorial, Autonomía y Descentralización - COOTAD (2012) artículos 105, 130, 136 [En línea]. Consultado: [10, agosto, 2016] Disponible en: [http://issuu.com/direccion.comunicacion/docs/tomo\\_18\\_\\_web](http://issuu.com/direccion.comunicacion/docs/tomo_18__web)

Proyectos Estratégicos de Regeneración Urbana. (2012). Propuesta Estratégica. Proyectos Estratégicos. Zona Franca Turística Peninsular Zofrapén. [En línea]. Consultado: [12, septiembre, 2012] Disponible en: <http://www.salinasecuador.com/salinas/pe-proyectos.htm>.

Elciudadano.gob.ec. (2016). Proyecto de Regeneración de malecón de San Vicente. [En línea]. Consultado: [13, agosto, 2016] Disponible en: <http://www.elciudadano.gob.ec/el-gobierno-invirtio-21-millones-de-dolares-en-obras-para-san-vicente>

<https://www.google.com.ec/imgres?imgurl=https%3A%2F%2Fimage.slidesharecdn.com%2F44231231-tenso-estructuras-130425184629-phpapp02%2F95%2F44231231-tensoestructuras-23-638.jpg%3Fcb%3D1366915647&imgrefurl=https%3A%2F%2Fes.slideshare.net%2FMrCarnage%2F44231231-tensoestructuras&docid=0k-S1MW->

FM2Q6M&tbnid=vzpH-  
4c6gtz8JM%3A&vet=1&w=638&h=826&bih=662&biw=1366&ved=0ahUKEwj8  
xb3vs9zVAhWD2SYKHd\_kBXgQMwgjKAAwAA&iact=c&ictx=1#h=826&imgdii  
=vzpH-4c6gtz8JM:&vet=1&w=638

## 17. ANEXOS

	<b>UNIVERSIDAD LAICA ELOY ALFARO DE MANABÍ</b>	
<b>FACULTAD DE ARQUITECTURA</b>		
<b>TEMA: DEFICIENCIA PAISAJISTICA DE LA IMAGEN COSTERA DE "LOS ESTEROS" VIA PUERTO-AEROPUERTO, EN LA DESEMBOCADURA DEL RÍO MUERTO, CONVERTIDO EN BOULEVARD PARA LA CIUDAD DE MANTA.</b>		
<b>ENCUESTA DIRIGIDA A LOS HABITANTES DE LA CIUDAD DE MANTA</b>		
<b>1._ Cuantos años tiene usted recidiendo en la ciudad de Manta?</b>		
a) 0 - 1 año	<input type="text"/>	c) 6 - 10 años
b) 2 - 5 año	<input type="text"/>	d) 11 años o mas
<b>2._ Realiza usted alguna actividad frente al perfil costero en la desembocadura del mar muert</b>		
a) turismo	<input type="text"/>	c) comercio
b) pesca	<input type="text"/>	d) ninguno
<b>3._ Cual de las siguientes opciones cree usted que tendria mayor importancia para la ciudad?</b>		
a) espacios recreativos	<input type="text"/>	d) aceras peatonales
b) rehabilitacion de vias	<input type="text"/>	e) otras
c) señaletica apropiada	<input type="text"/>	<input type="text"/>
cuales ? _____		
<b>4._ Dentro de las necesidades de la ciudad cree usted que es apropiado intervenir el perfil costero, para recuperar el paisaje maritimo?</b>		
SI	<input type="text"/>	NO
Por que? _____		
<b>5._ Considera usted, que es necesario un proyecto que recupere el paisaje y reduzca la contaminacion visual del sector?</b>		
SI	<input type="text"/>	NO
Por que? _____		
<b>6._ Existe inseguridad en el sector, cual es su opinion al respecto</b>		
SI	<input type="text"/>	NO
Por que? _____		



# UNIVERSIDAD LAICA ELOY ALFARO DE MANABÍ

FACULTAD DE ARQUITECTURA



TEMA: DEFICIENCIA PAISAJISTICA DE LA IMAGEN COSTERA DE "LOS ESTEROS" VIA PUERTO-AEROPUERTO, EN LA DESEMBOCADURA DEL RÍO MUERTO, CONVERTIDO EN BOULEVARD PARA LA CIUDAD DE MANTA.

## ENCUESTA DIRIGIDA A LOS HABITANTES DE LA CIUDAD DE MANTA

### 7. \_ Cual de los siguientes espacios, deberían incluirse en un posible proyecto del sector?

a) Área de comida típica	<input type="checkbox"/>	f) Área lúdica (laberinto)	<input type="checkbox"/>
b) Área de artesanías	<input type="checkbox"/>	g) Mirador	<input type="checkbox"/>
c) Recorrido turístico (lanchas)	<input type="checkbox"/>	h) Pesca turística	<input type="checkbox"/>
d) Espacio de estar	<input type="checkbox"/>	i) Juegos activos (maqui)	<input type="checkbox"/>
e) Área fotográfica	<input type="checkbox"/>	j) Otros	<input type="checkbox"/>

cual ? \_\_\_\_\_

### 8. \_ Con relación al vehículo cree que debe haber un parterre divisor?

SI	<input type="checkbox"/>	NO	<input type="checkbox"/>
----	--------------------------	----	--------------------------

Por que? \_\_\_\_\_

### 9. \_ Como considera usted, a las actividades de comercio informal dentro del sector?

a) Beneficiosas	<input type="checkbox"/>	c) Ninguna	<input type="checkbox"/>
b) Perjudiciales	<input type="checkbox"/>		

Por que? \_\_\_\_\_

### 10. \_ Con relación al vehículo cree que debe haber un parterre divisor?

SI	<input type="checkbox"/>	NO	<input type="checkbox"/>
----	--------------------------	----	--------------------------

Por que? \_\_\_\_\_

### 11. \_ El paisaje marino de nuestra ciudad es importante o no para el desarrollo y buen vivir de los ciudadanos?

SI	<input type="checkbox"/>	NO	<input type="checkbox"/>
----	--------------------------	----	--------------------------

Por que? \_\_\_\_\_

### 12. \_ Cree usted que deberían de haber mas proyectos para el mejoramiento de la ciudad de Manta?

SI	<input type="checkbox"/>	NO	<input type="checkbox"/>
----	--------------------------	----	--------------------------

Encuestador: \_\_\_\_\_

Gráfico N°1: Encuesta que se le hizo a los moradores del sector a intervenir, realizadas por el autor de la tesis.



**Gráfico N°2:** Vía Puerto-Aeropuerto – Desembocadura del río muerto. Sector a intervenir  
**Investigación de campo:** Gustavo Vélez (tesista)

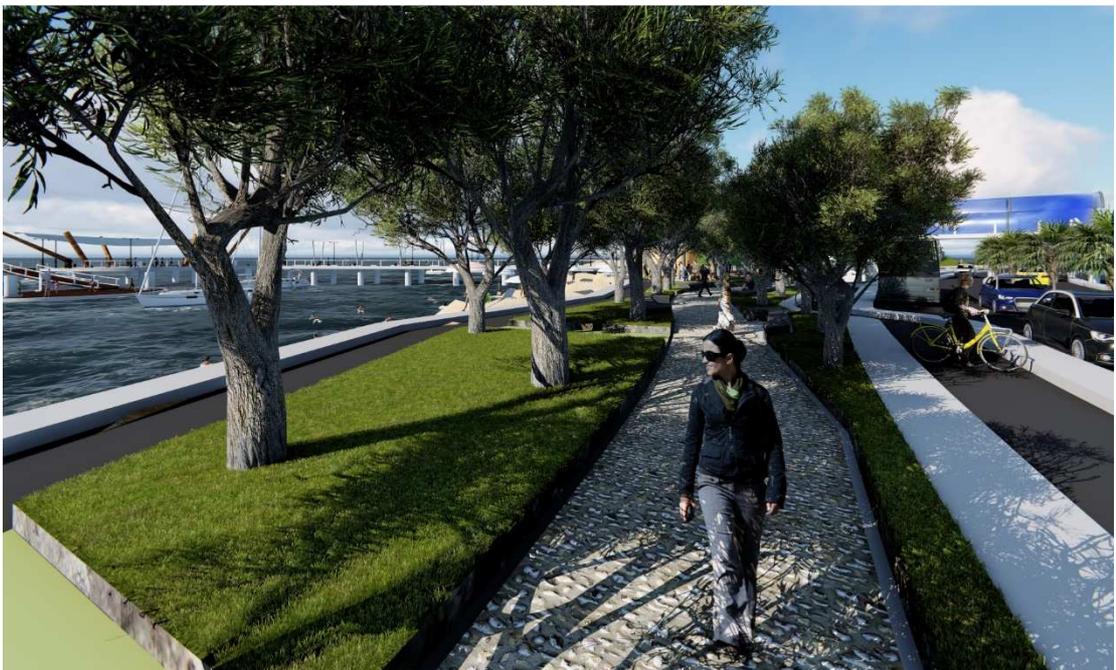


**Gráfico N°3:** Imagen del sitio, generando desorden y poca estética para el sector. Realizado por el autor de esta tesis.



*Gráfico N°4: Propuesta – Lado norte vista al mar (playa)*

**Realizado por:** Gustavo Vélez (tesista)



*Gráfico N°5: Propuesta – Pequeño Boulevard se aprecia la ciclo vía y paso peatonal de transición.*

**Realizado por:** Gustavo Vélez (tesista)



*Gráfico N°6: Propuesta – Sea aprecia el paso elevado peatonal, vías adyacentes vehicular y la parada de bus*

**Realizado por:** Gustavo Vélez (tesista)



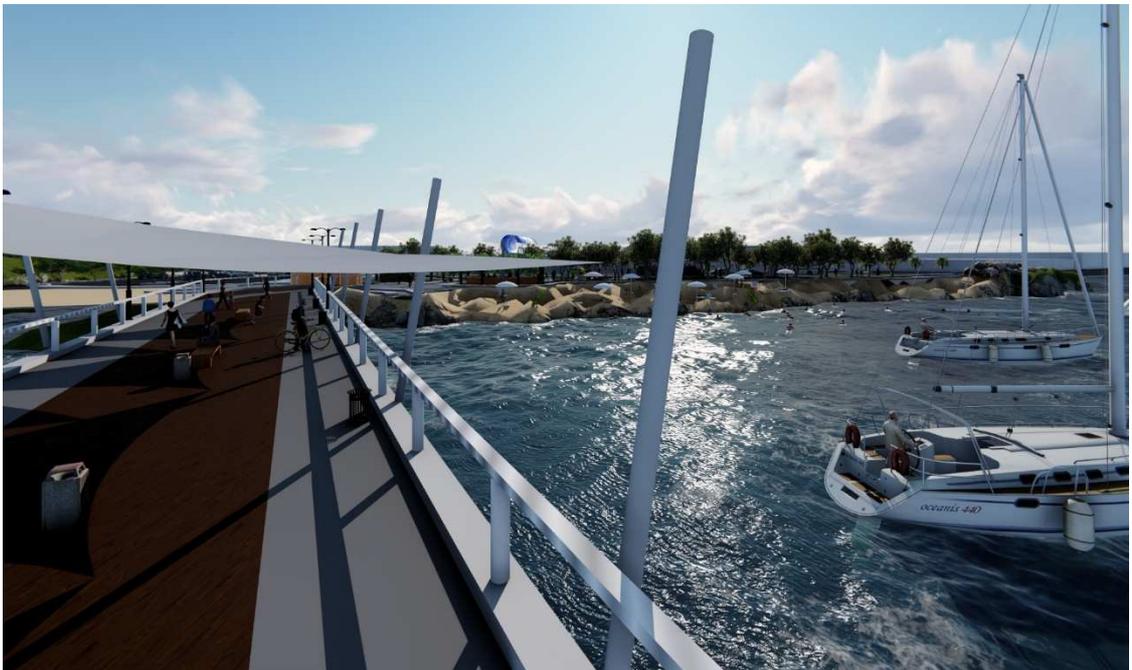
*Gráfico N°7: Propuesta – Vista del Muelle suspendido sobre pilotes y muelle flotante*

**Realizado por** Gustavo Vélez (tesista)



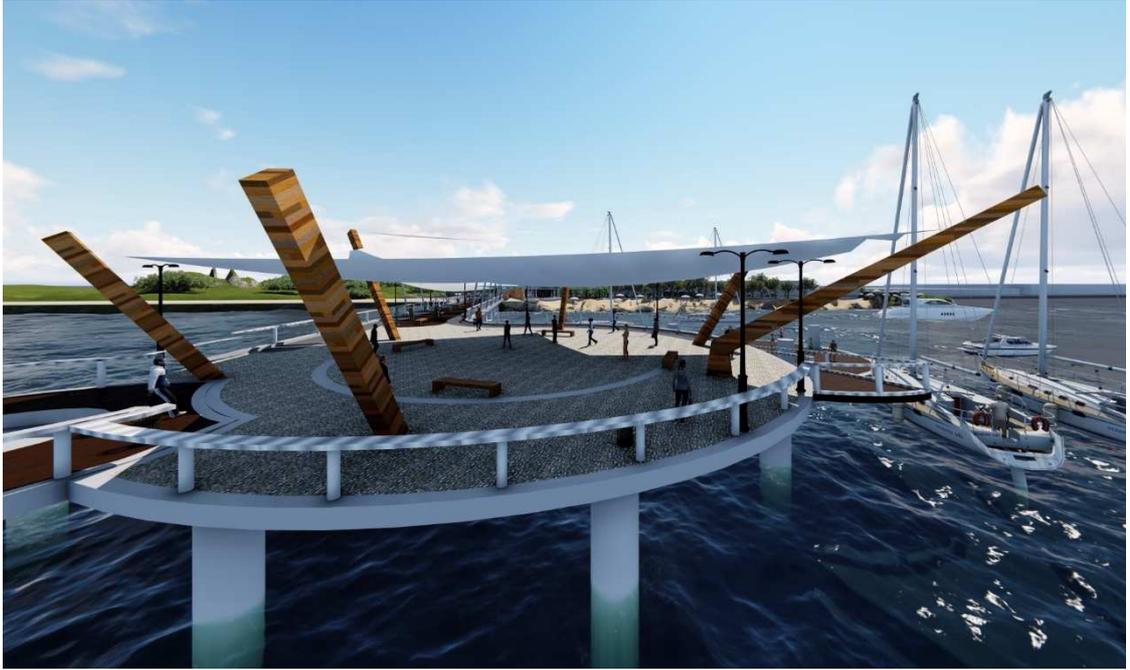
*Gráfico N°8: Propuesta – Vista Aérea general de la propuesta*

**Realizado por:** Gustavo Vélez (tesista)



*Gráfico N°9: Propuesta – vista desde el brazo del muelle hacia la ciudad*

**Realizado por:** Gustavo Vélez (tesista)



*Gráfico N°10: Propuesta – Vista desde el Muelle suspendido sobre pilotes, con una cubierta tenso membrana.*

**Realizado por** Gustavo Vélez (tesista)



*Gráfico N°11: Propuesta – Vista de las camineras, áreas verdes y espacios de estar*

**Realizado por** Gustavo Vélez (tesista)